

# Anatolische Impressionen

MARTIN NADLER

In der Diskussion über die neolithischen und bronzezeitlichen Wagen in Mitteleuropa wird bei Fragen der Rekonstruktion immer wieder auf das Beispiel der im anatolischen Raum noch heute gebräuchlichen Scheibenradwagen abgehoben, insbesondere wenn es um Fragen der Anschirrung geht oder um die Rekonstruktion von Bauteilen, die uns im archäologischen Material bisher fehlen. Ohne Zweifel bilden die anatolischen Wagen die derzeit besten Analogien für unsere Funde. Verf. hatte im Sommer 1991 Gelegenheit, anlässlich einer Studienreise in die Osttürkei solche Fahrzeuge im Einsatz und in ihrem dörflichen Umfeld zu beobachten und zu fotografieren. Es erschien sinnvoll, eine Bildserie, die auch alle konstruktiven Details dieser Wagen wiedergibt, als Annex in diese Kolloquiumsband mit aufzunehmen.

Die Bilder entstanden in der Provinz Artvín nahe der Grenze nach Georgien, in einer nach Landschaftstyp und Vegetation fast inneralpin anmutenden Gegend (Abb. 1–3)

sowie westlich des Van-Sees in einer kahlen, niederschlagsarmen Zone in der kurdischen Grenzregion zum Iran (Abb. 10). Maße an den Wagen wurden seinerzeit bedauerlicherweise nicht genommen.

Die Abb. 1–3 zeigen den Einsatz von Rindergespannen bei der Heuernte unweit vom Dorf Tbeti/Cevizli (etwa 1500 m ü. NN). Die Ladefläche der Wagen besteht aus einem in Längsrichtung in den Rahmen eingepaßten Lattenrost (s. auch Abb. 4 u. 5). Die Hinterseite des längsdreieckigen Wagenrahmens bildet ein kräftiger Querbalken, in den die Längshölzer eingezapft sind. An bootsspanntenartig ausgebildeten Querhölzern ist ein niedriges Längsgeländer angebracht (Abb. 1; 2; 5; 6). Das Joch besteht aus einem grob zugerichteten Rundholz, das einfach auf den Nacken der Tiere aufgelegt wird. Das seitliche Verrutschen am Hals wird durch je zwei dünne, von oben durch den Jochbalken gesteckte Stöckchen verhindert, ein dünnes um den Hals gelegtes Band ist die einzige Fixierung am Zugtier



Abb. 1 Tbeti/Cevizli, Prov. Artvín, Osttürkei, 21.6.1991. Einsatz eines Rindergespannes bei der Einbringung von Heu, s. auch Abb. 2 (alle Fotos M. Nadler).

(Abb. 1 u. 2). Die gesamte Zugbelastung wird demzufolge vom Widerist der Tiere aufgenommen (Abb. 1) (vgl. BENECKE 1994, 143 f.). Die Dornfortsätze der Hals- und ersten Rückenwirbel wären demzufolge und bestenfalls die einzelnen Skeletteile, die bei dauerhafter Beanspruchung Spuren so einer Anschirrung zeigen könnten. Das Ausspannen der Tiere dauert nur wenige Sekunden, das Vorderende des Wagens wird dann auf einer mitgeführten Stange aufgebockt (Abb. 2). Wie Abb. 3 zeigt, ist es möglich, mit diesen Wagen sehr voluminöse Lasten zu transportieren. Beim Rundgespräch in Hemmenhofen tauchte, ausgehend von Überlegungen zu den norddeutschen Bohlenwegen, auch die Frage auf, ob die vorgeschichtlichen Scheibenradwagen auch für den Ferntransport eingesetzt worden sein könnten. Soweit in den hier vorgestellten Landstrichen beobachtet, werden die Fahrzeuge nur für den Ernteeinsatz und Materialtransporte im näheren Um-

feld der Dörfer benutzt. Bei den von den halbnomadischen Gruppen während der Sommermonate genutzten Zeltsiedlungen auf den Hochweiden wurden keine Wagen beobachtet, Sie finden sich aber bei fast jedem Haus in den tiefergelegenen festen Winterdörfern, wie ein Beispiel vom Çam-Paß (etwa 2000 m Meereshöhe) zeigt (Abb. 4 u. 5). Der Einsatz scheint also auf die dörfliche Umgebung beschränkt.

Die Wagen im Dorf Yedikilise (Abb. 6–10) zeigen eine andere Konstruktion der Ladefläche. Sie wird aus quer aufgesetzten Brettern gebildet. Zur Aufnahme eines möglichen größeren Aufbaues ragen die Bretter vor und hinter den Rädern seitlich über diese hinaus. Diese feste, geschlossene Ladefläche macht offensichtlich einen Rahmen-Querbalcken am Wagenende überflüssig. Die verschiedenen Konstruktionen der Ladefläche hängen sicher mit den haupt-



*Abb. 2 Tbeti/Cevizli, Prov. Artvín, Osttürkei, 21.6.1991.*



*Abb. 3 Tbeti/Cevizli, Prov. Artvín, Osttürkei, 21.6.1991. Transport eines großen Heuschobers.*



Abb. 4.



Abb. 4 u. 5 Yayla, Dorf am Çam-Paß westlich von Şavşat, Prov. Artvín, Osttürkei, 22.6.1991

sächlich zu transportierenden Materialien zusammen. Ein wichtiger Verwendungszweck der Wagen in der vegetationsarmen Gegend westlich des Van-Sees scheint der Transport der auf den Weiden gesammelten Dunghaufen (Abb. 7) in das Dorf zu sein, wo diese als Heizmaterial in Bricketform allgegenwärtig sind (Abb. 9).

An den Abb. 6 u. 7 sieht man nun besser als an den vorangehenden, wie die vorderen Enden der spitz zusammenlaufenden Rahmenhölzer des Wagens durch ein kleines durchgestecktes Brett verbunden sind, das zugleich auch

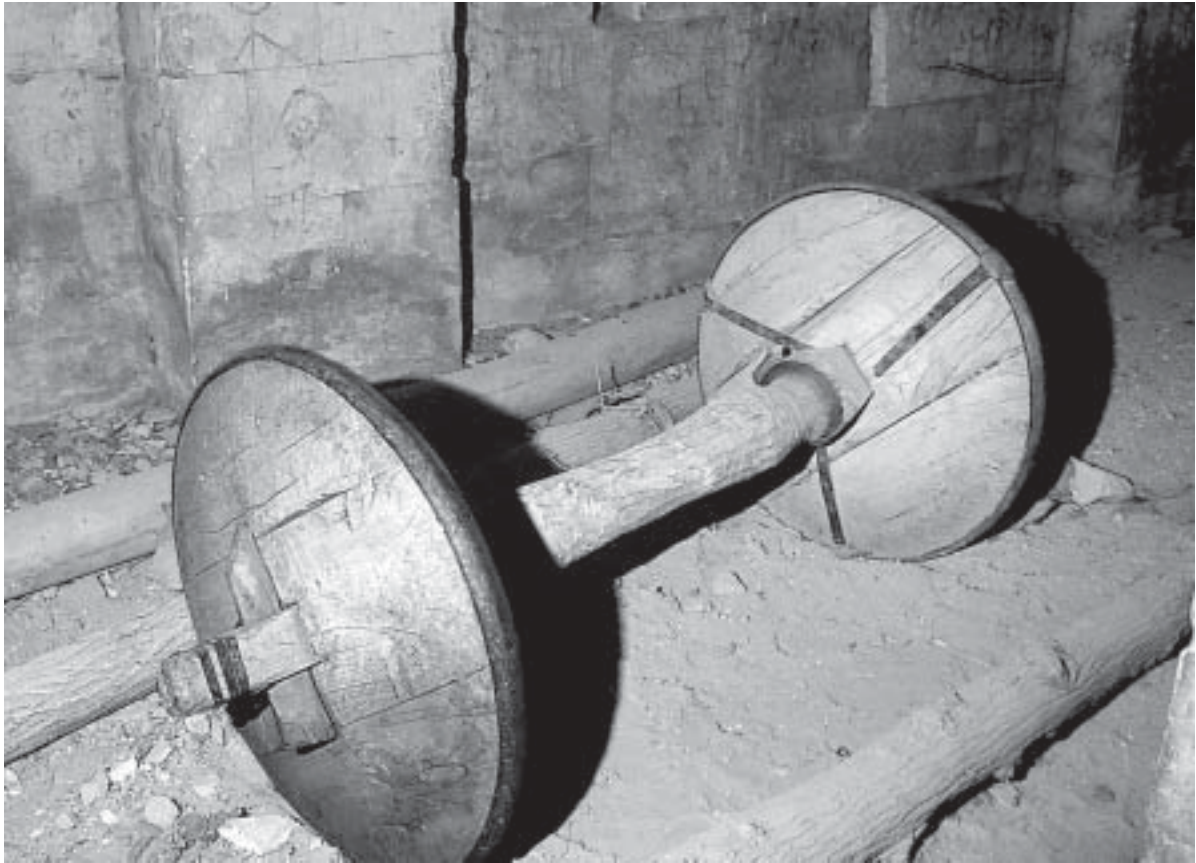
der Sicherung der Bindung für die Jochstange dient (Abb. 6). Die Radscheiben sind starr auf die vierkantig zugerichteten Achsenden montiert und mit einem einfachen Holzsplint gesichert und mit einem einfachen Holzsplint gesichert (Abb. 1; 2; 5; 8; 9). Die Achse ruht nicht in einem eigens ausgearbeitetem Lager an der Unterseite des Wagenaufbaues, ihre Führung bilden zwei durch den Wagenrahmen gesteckte Stäbe (Abb. 7), eine Konstruktion, wie sie ja bereits für die Führungsstäbe am Joch beschrieben wurde. Die Wagenplattform kann also mit einem Handgriff von der Achse gehoben werden, wenn der Wagen nicht mehr gebraucht wird, um die Teile dann platzspa-



*Abb. 6 Yedikilise, Prov. Van, Osttürkei, 25.6.1991. Wagen mit Reparaturen und Bauteilen aus recycleten Industrieprodukten; li. im Bild an die Hauswand gelehnt eine hölzerne Egge.*



*Abb. 7 Yedikilise, Prov. Van, Osttürkei, 25.6.1991. Zerlegter Wagen neben Dunghaufen in einem profanierten frühmittelalterlichen Kirchenraum.*



*Abb. 8 Yedikilise, Prov. Van, Osttürkei, 25.6.1991. Achse mit mehrteiligen Scheibenrädern des Wagenrahmens auf Abbildung 7.*



*Abb. 9 Yedikilise, Prov. Van, Osttürkei, 25.6.1991. Wagen und abgeladene Dungbriketts.*



Abb. 12 Yedikilise, Prov. Van, Osttürkei, 25.6.1991. Zerlegter Wagen rechts neben der Apsis einer zerfallenen Kirche, in der Dung gelagert wird; in Bildmitte, im Obergeschoß des Hauses, befindet sich ein eingelagerter zerlegter Wagen, auf dem Dach daneben liegen Dungbriketts zum Trocknen aus.

rend in den Scheunen oder Speichern zu verstauen (Abb. 7–9; 10). Die Querfixierung der Achse wird durch Einkerbungen an den Auflagestellen erreicht (Abb. 8). Dies sind auch die Stellen, die durch hohe Reibung während des Betriebes sicher die höchste Abnutzung erfahren. Das gleiche gilt für die Stelle mit der stärksten Belastung, an der der Wagenrahmen auf der Achse aufliegt. Hier ist deshalb ein kurzer Querbalken unterlegt, der bei einem entsprechenden Abnutzungsgrad einfach ausgetauscht werden kann, ohne daß ein kompletter neuer Rahmen fällig wird (Abb. 7).

An allen Rädern konnten, allerdings meist als einziges nicht-hölzernes Bauteil, eiserne Felgen beobachtet werden. Ein Verfall dieser Wagenbautradition ist offensichtlich, wenn man sich die Abb. 6 betrachtet: der Wagenboden ist mit einer Wellblechplatte ausgelegt, der flache Wagenka-

sten mit Blechen aufgeschnittener Speiseölkästen ausgekleidet, Materialien, die billiger und einfacher zu haben sind, als das rare Holz. Auch die Jochbindung bildet nicht mehr ein Strick, sondern ein aus dem Mantel eines Autoreifens geschnittener Gummistreifen.

Mit Ausnahme der Räder und Achsen sind die meisten Bauelemente der gezeigten Wagen so wenig spezifisch, daß sie isoliert im archäologischen Befund wahrscheinlich nur schwer als ehemalige Bestandteile eines Wagens erkannt werden dürften.

#### Literatur

BENECKE 1994: N. BENECKE, Der Mensch und seine Haustiere – Die Geschichte einer jahrtausendealten Beziehung (Stuttgart 1994).