

Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte	Band	Seite	Stuttgart 2010
NNU	79	113–120	Konrad Theiss Verlag

Latène- und frühe völkerwanderungszeitliche Treibstachel aus Niedersachsen

Von

Erhard Cosack

Mit 5 Abbildungen

Zusammenfassung:

Im Zuge von archäologischen Prospektionsarbeiten ist in einem mittellatènezeitlichen Fundhorizont aus der Region Hannover ein Fundobjekt zutage gekommen, bei dem es sich nach Form und Funktion eindeutig um einen Treibstachel handelt. Die weitere Recherche hat zwei Parallelfunde erbracht, die aus altsächsischen Gräbern der Zeit um 400 v. Chr. stammen, jedoch bisher nicht erkannt worden sind. Treibstachel müssen ursprünglich allgemein und über eine sehr viel längere Zeit in Gebrauch gewesen sein, als sich dies bisher im archäologischen Quellenmaterial abgezeichnet hat. Offensichtlich haben sie gelegentlich noch in der Beigabenausstattung von Gräbern der altsächsischen Oberschicht eine Rolle gespielt, wobei sie dort wohl als pars pro toto für die Ausstattung mit einem Wagen gedient haben.

Schlüsselwörter: Treibstachelfunde, Niedersachsen, Mittellatènezeit, Völkerwanderungszeit

Title: La Tène and early migration-period goads from Lower Saxony

Abstract: During archaeological prospection, a middle La Tène horizon yielded an object which from its shape is clearly a goad. During further research, records were found of two similar finds from early Saxon graves dating around 400 AD, although these two objects had not been identified. Goads must have been in general use over a much longer period than has so far been recorded in archaeological literature. Goads were sometimes included amongst the grave goods of the early Saxon aristocracy as a substitute for an animal-drawn vehicle.

Keywords: Goad, Lower Saxony, middle La Tène period, migration period

Einführung

Von den einst verwendeten Gerätschaften haben sich im archäologischen Fundmaterial nicht alle Gruppen proportional erhalten. Dies ist bekanntlich keineswegs allein eine Frage der verwendeten Materialien, sondern in vielen Fällen einfach durch die vielschichtige Verhaltensweise der Menschen bedingt. Dabei kann die Ansprache von nur in wenigen Exemplaren und nicht in eindeutig erkennbarer Zweckbestimmung vorliegenden Objekten besonders schwierig werden, wenn sich der Befundsituation keine zusätzlichen Informationen abringen lassen. So hat es sich auch bei einer kleinen Fundgruppe gabelförmiger Objekte verhalten, die jetzt eigentlich mehr zufällig als Treibstachel identifiziert werden konnten. Auf sie soll der Beitrag aufmerksam machen, zumal diese eher unscheinbare Fundgruppe zeigt, dass der Einsatz von Zugtieren über weite Strecken und erstaunlich langen Zeiträume nach demselben Prinzip erfolgt ist. Dabei sind Treibstachel offenkundig ein unerlässliches Hilfsmittel gewesen, weshalb im

Folgenden kurz auf ihren Einsatz eingegangen werden soll, der in einem engen Bezug zur damaligen Fahrweise und Anspannmöglichkeit gestanden hat. Dazu vermitteln die viel zitierten hallstatt- bzw. latènezeitlichen Gräber mit Wagenausstattung sowie die entsprechenden Darstellungen auf Zisten und Situlen einen recht guten, wenn auch nicht erschöpfenden Einblick.

Treibstachel und Fahrweise

Zur Anschirrung von Zugtieren sind schon seit dem Neolithikum Doppeljoche aus Holz verwendet worden (HAYEN 1965, 114). Mit diesen mussten die Deichseln verbunden werden, um die Zugkraft auf die Wagen übertragen zu können. Joch haben bei Rindern wie gleichermaßen bei Pferden Verwendung gefunden. Nun konnten die Fahrzeuge gelenkt und abgebremst werden, indem die Zugtiere von einer Begleitperson am Zügel geführt wurden (*Abb. 1a*). Auf einigen bildlichen Darstellungen sind diese mit einem Eimer gekennzeichnet worden, den sie in der Hand tragen,

um damit die Pferde tränken zu können. Dies ergibt sich besonders eindeutig bei der Ziste aus Moritzing/San Maurizio, auf der eine Begleitperson dargestellt ist, die offenkundig zwei angeschirrte, haltende Pferde mit Wasser versorgt, während der Kutscher auf seinem Wagen steht (SCHÖNFELDER 2002, Abb. 179,10). Die Kennzeichnung von Begleitpersonen in dieser dienenden Tätigkeit kann indessen nur darauf hinweisen, dass es sich bei ihnen um die zuständigen Pferdeknechte gehandelt hat. Sofern diese das Gespann am langen Zügel geführt und damit auch gelenkt haben, konnte der Kutscher auf eine Führungsleine verzichten, mit der er die Pferde sonst selbst hätte dirigieren müssen. Dies hat die fahrenden Personen, in diesem Fall wohl zwei sozial höher stehende Frauen, offensichtlich nicht daran gehindert, die Gangart des Gespannes mit einer Peitsche vorzugeben. Deren Tempo hatte sich dann auch der Pferdeknecht anzupassen, womit sich zugleich seine gesellschaftliche Geringschätzung recht eindrucksvoll zu erkennen gibt. Es ist darüber hinaus gut vorstellbar, dass die wohl vorrangig von Rinderngezogenen Lastenfahrzeuge weitgehend geführt worden sind, um deren Ladung bei den schwierigen Wege-

verhältnissen sicher an den Bestimmungsort zu bringen. Insofern dürfte diese Art, ein Gespann zu lenken, durchaus kein Ausnahmefall gewesen sein.

Auf eine solche Weise muss im Prinzip etwa auch der vierrädrige hallstattzeitliche Prunkwagen aus dem Grab des „Keltenfürsten“ von Hochdorf (BIEL 1986, Abb. 181) fortbewegt worden sein. Dies ergibt sich schon aus dem tief liegenden Wagenkasten (Koch 2006, Abb. 190), der einem darin „hockenden“ Kutscher überhaupt keinen freien Blick über die Pferde hinaus gewährt hätte. Diese Situation wird bei der vorliegenden Anschirrwiese noch insofern verstärkt, als auch die Sicht zwischen den Pferden durch das Joch und die vom Wagen schräg aufwärts verlaufende Deichsel in Gänze verdeckt war. Ein Kutscher konnte den einzuschlagenden Weg mit all seinen Hindernissen aus einer solchen Position überhaupt nicht überblicken und hätte demnach buchstäblich blind fahren müssen. Genau dies hat sich auch bei der Erprobung eines nachgebauten keltischen Streitwagens gezeigt (BODENSTEINER, BRÄUNLING 2001, 62). Nun kommt ein höher angeordneter Wagenkasten, wie ihn der vier-

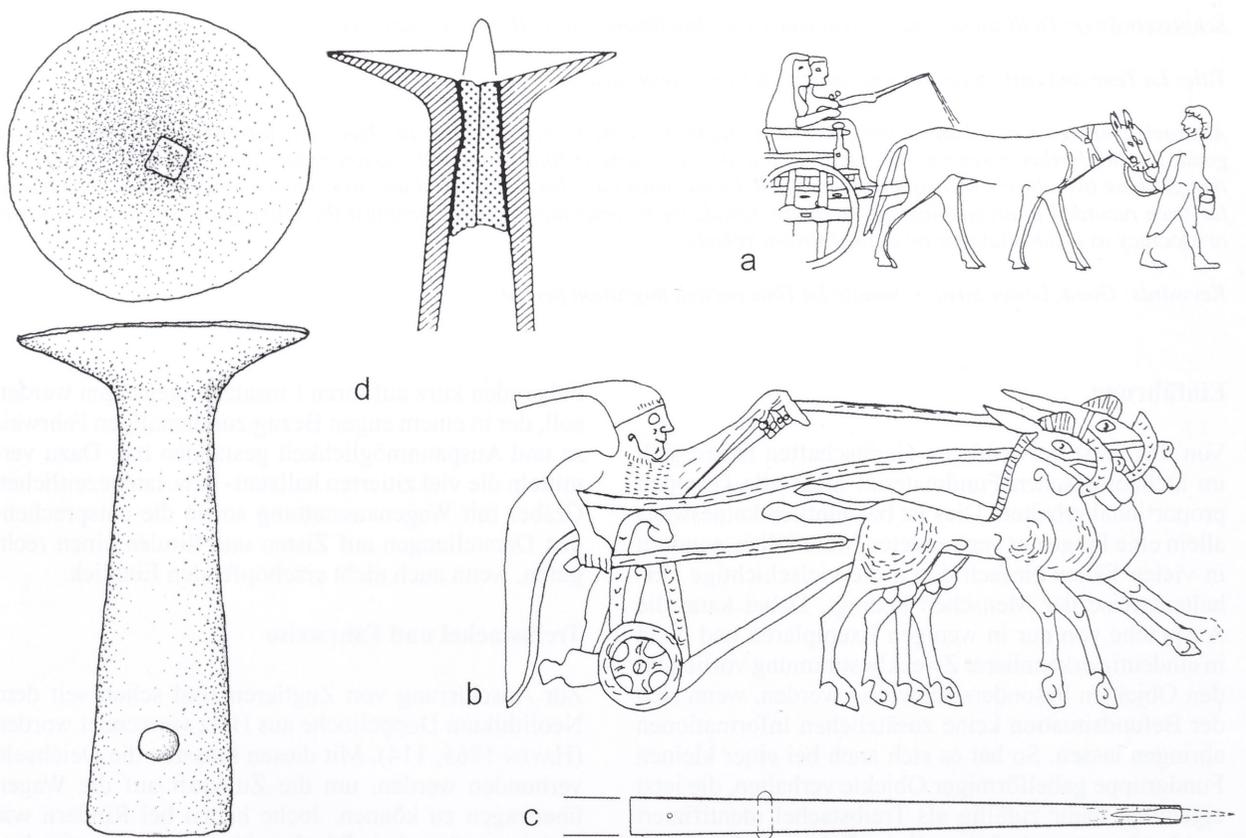


Abb. 1 Hallstatt-latènezeitliche Darstellungen von Gespannen sowie gebräuchliche Treibstachel.
 a Darstellung eines Gespannes mit Pferdeknecht als Begleitperson. Metapont, Prov. Matera, Italien. b Darstellung eines Gespannes auf der „Situla Arnoaldi“, Bologna, Italien. c Eiserne Treibstacheltülle von der Heuneburg bei Herbertingen-Hundersingen, Kr. Sigmaringen. M. 1:2. d Bronzene Treibstacheltülle mit Eisendorn aus Hügel 9 von Ohnenheim, Bas-Rhin. M. 1:1.
 (a-d nach KRAUSSE 1992, Vorlagen teilweise verändert).

rädrige Wagen auf der Situla von Novo mesto, Slowakei (SCHÖNFELDER 2002, Abb. 179,3) zeigt, im Fall von Hochdorf kaum in Betracht, da man dann dessen sichtbaren Unterbau gleichfalls mit Eisenblechen beschlagen hätte, um das repräsentative Erscheinungsbild dieses Fahrzeuges nicht zu beeinträchtigen. Dazu liegt jedoch lediglich ein halbrunder Beschlag vor, der am Hinterwagen zur Verkleidung eines unmittelbar unterhalb des Wagenkastens befindlichen Holzteils gedient hat (KOCH 2006, 215 u. Abb. 190). Ferner fehlen Hinweise für eine auf die Wagenfläche gestellte Sitzmöglichkeit, die sich bei diesem überaus reich und komplett ausgestatteten Grab zumindest mit einigen Metallbeschlägen hätten andeuten müssen. Aber auch dafür liegen keinerlei Anzeichen vor. Mit einer lediglich auf den Wagen gestellten Sitzmöglichkeit hätte sich der Kutscher bei durchgehenden Pferden außerdem in eine erhebliche Gefahr begeben, weil er in einer schärferen Kurve nicht nur von der Wagenfläche, sondern mit der umkippenden Sitzmöglichkeit auch noch in die Speichenräder geschleudert worden wäre. Völlig unrealistisch ist indessen auch die Annahme, der Kutscher könnte während des Fahrens im Wagenkasten gestanden haben (KOCH 2006, 239). Dies würde nämlich bedeuten, dass er dann alle schwankenden, durch die sicherlich nicht optimalen Wegeverhältnisse verursachten Bewegungen wie auch das nicht immer sanfte Anfahren und Abbremsen des Wagens ständig ausbalancieren musste. Auf einer etwa 70 cm breiten Wagenfläche wäre dies nur in einem beschränkten Maße möglich gewesen, weil der Kutscher seine einmal eingenommene breitbeinige Grundposition seitlich kaum noch den jeweilig auftretenden Situationen anpassen konnte. Eine solche Situation wäre indessen nicht ungefährlicher gewesen als sich auf eine lediglich auf die Wagenfläche gestellte Sitzmöglichkeit niederzulassen. Ein derartiges leicht erkennbares Gefahrenmoment kann nicht ignoriert worden sein, zumal Pferde ausgesprochene Fluchttiere sind und man sich ihrer daher auch heute noch weder beim Reiten noch Fahren ganz sicher sein kann. Ferner weist der in dem Grab aufgefundene ca. 1,66 m lange Treibstachel (BIEL 1986, Abb. 182. KOCH 2006, Abb. 106) bei einem insgesamt 1,71 m langen Wagenkasten (BIEL 1986, 155) eindeutig darauf hin, dass der Kutscher seinen Platz in der Mitte der Wagenfläche gehabt hat. KOCH (2006, 237) geht nun davon aus, dass die auf dem Wagen fahrende Person das Gespann mittels Führungsleinen dirigiert hat. Für diese dürfte jedoch der relativ große Abstand zu den Pferden nicht unbedingt vorteilhaft gewesen sein. Dabei hätte sich nämlich nicht nur eine unnötig lange, sondern durch die tiefe Sitzposition des Kutschers auch seitlich der Pferde tief herunterhängende Leine ergeben, die sich leicht verfangen konnte und auch noch schlecht zu handhaben gewesen wäre. Auf den Darstellungen dieser Zeit sind denn die Kutscher auch immer in unmittelbarer Nähe am Gespann und mit über den Pferderücken verlaufenden Leinen dargestellt worden (SCHÖNFELDER 2002, Abb. 179 u.

180). Der Gesamtheit der sich ergebenden Befunde nach kann die auf dem Wagen fahrende Person das Gespann keineswegs selbst gelenkt haben. Dabei muss es sich bei dieser wegen der repräsentativen Sitzposition um den „Keltenfürsten“ selbst gehandelt haben. Hätte vor ihm nämlich noch ein „Kutscher“ gesessen, dann wäre schon allein der Treibstachel deutlich zu lang bemessen gewesen, um ihn noch problemlos anwenden zu können, zumal den Darstellungen nach mit diesen offensichtlich vorrangig auf die Hinterhand der Pferde eingewirkt worden ist. Bei einem eingefahrenen Gespann dürfte in der Regel eine androhende Berührung mit dem Stock des Treibstachels ausgereicht haben, um die Pferde parieren zu lassen. Auf gleiche Weise werden beim Kutschieren auch heute noch Peitschen angewandt. Um nun die Treibstachel ungehindert einsetzen zu können, hatte man den Pferden die Schweife mit Schüren bzw. Riemen umwickelt, damit sich jene nicht in den langen Haarsträngen verfangen konnten (SCHÖNFELDER 2002, Abb. 179 u. 180). So wird es auch dem „Keltenfürsten“ möglich gewesen sein, die Gangart der Pferde von der Mitte des Wagens mit einem langen Treibstachel ungehindert vorzugeben, um so zugleich seine das Gespann beherrschende Stellung zu dokumentieren. Dabei sind Halte und Richtungsänderungen von einem, vielleicht auch von zwei Pferdeknechten eingeleitet worden, die die Pferde am langen Zügel geführt haben müssen. Eine solche Situation ist wohl auch auf einem weiteren Gefäß aus Moritzing/San Maurizio (SCHÖNFELDER 2002, Abb. 179,2) mit einem vierrädrigen Wagen mit tiefem Wagenkasten dargestellt worden. Bei den unter den Kopfstücken in Hochdorf angesprochenen Riemenresten kann es sich, entgegen der Auffassung KOCHS (2006, 83), denn auch nicht um eine Führungsleine in dem Sinne gehandelt haben, dass das Gespann vom Wagen aus gelenkt worden wäre. Dabei werden die Ausfahrten des „Keltenfürsten“ in einem derart aufwändig gefertigten Wagen eher einen repräsentativen Akt als ein vergnügliches Unternehmen dargestellt haben. Mit diesem dürfte dann auch ein entsprechendes „Spektakel“ einhergegangen sein, wobei jederzeit mit überraschend eintretenden, ungewohnten Situationen zu rechnen war, die die Pferde leicht zum Durchgehen veranlassen konnten. Unter einem solchen Gesichtspunkt wird verständlich, warum der „Keltenfürst“ diese Art des Fahrens gewählt hat und sich dabei offensichtlich primär auf seine Pferdeknechte und weniger auf seine Gespann verlassen hat.

Wollte die fahrende Person die Zugtiere nun insgesamt selbst leiten, dann bedurfte es zur Übermittlung der Kommandos entsprechender vom Wagen aus zu bedienenden Führungsleinen. Sie finden sich regelmäßig bei der bildlichen Darstellung von zweirädrigen Wagen, treten gleichermaßen aber auch bei vierrädrigen Gefährten auf. Allen gemeinsam ist, dass die Kutscher dabei eine Position einnehmen, von der sie sich tatsächlich auch rechtzeitig einen Überblick über

die vor ihnen liegenden Wegeverhältnisse verschaffen konnten. Dies bedeutet, dass die Wagenkästen entsprechend höher positioniert waren und die Kutscher dann eine „hockende“ bzw. sitzende Haltung einnehmen konnten. Indessen war es bei den zweirädrigen „Rennwagen“ wegen der in den Kurven auftretenden Fliehkräfte unabdingbar, den Schwerpunkt möglichst tief zu legen, wobei dieser dann zwangsläufig auf der Wagenfläche stehen musste, um die Wegeverhältnisse überblicken zu können. Nun sind die damals verwendeten Geschirre im Prinzip nichts anderes als die Anpassung der Reitutensilien an die Erfordernisse einer Anschirrung gewesen. Dabei hat man die bewährten Sporen zu Treibstacheln und die Zügel durch eine entsprechende Verlängerung zu Führungsleinen umgestaltet. Dieser Vorgang stellt einen logischen Entwicklungsschritt dar und hätte auch nicht anders verlaufen können. Für den Kutscher bedeutete dies zunächst, dass er insgesamt vier Leinenstränge zu bedienen hatte. Solche Führungsleinen finden sich denn tatsächlich auch auf altägyptischen (NAGEL 1986, 29) und altgriechischen Abbildungen (HAYEN 1986, 71). Die Darstellungen auf den Situlen geben indessen keine direkte Auskunft darüber, wie die Führungsleinen im späthallstatt-/frühatènezeitlichen Kulturraum eingerichtet waren. Geht man dabei jedoch von den zweirädrigen Rennwagen aus, dann haben die Wagenlenker wohl nur eine geschlossene Führungsleine um ihre Körper geschlungen, die sie auf ihrem Rücken „gestrafft“ und unter ihren Achseln gehalten haben. Wollten sie mit ihrem Gespann eine Linkskurve nehmen, dann mussten sie durch Anziehen des linken Leinenstranges das linke Pferd über die Trense zu einer Verringerung des Tempos veranlassen und das rechte Pferd durch die androhende Tangierung mit dem in der rechten Hand geführten Treibstachel zu einer Erhöhung der Geschwindigkeit antreiben. So konnten die Rennwagen dann auch in eine Linkskurve einschwenken, wie es etwa die Darstellungen auf der „Situla Arnoaldi“, Bologna (*Abb. 1b*) zeigen. Bei einer Rechtskurve musste dementsprechend verfahren werden. Die Durchführung dieses Manövers bedurfte allerdings einer gewissen Beweglichkeit in der Verbindung zwischen Joch- und Deichselbefestigung. Um nun optimal und mit Anziehen der Leine gleichmäßig bei einer Verlangsamung des Tempos oder einem Stopp auf die Pferde einwirken zu können, war es erforderlich die Trense jeweils beidseitig mit dem entsprechenden Leinenstrang zu verbinden. Geht man davon aus, dass die Führungsleine tatsächlich aus einem einzigen durchgehenden Stück bestanden hat, dann musste dieses letztlich jeweils in zwei „Unterstränge“ auslaufen, die praktisch den ursprünglichen Reitzügeln entsprachen. Bei einer solchen Anschirrung waren Treibstachel, als verlängerte Sporen, ein unabdingbares Hilfsmittel zur Einleitung schneller Richtungsänderungen (COSACK 2008, 52). Dazu sind sie letztlich auch mit einem „Stachel“ ausgestattet worden, um den Pferden bei Bedarf ein abruptes wie eindringliches Signal zu übermitteln. Bei den zwei- bzw. einachsigen, sich mit

geringerer Geschwindigkeit fortbewegenden „Reisewagen“ haben die Kutscher die Leinen offenkundig mit beiden Händen vor den Oberkörper gehalten, wobei sie dann allerdings mit der rechten zusätzlich noch den Treibstachel führen mussten.

Die Erhöhung der Gangart ihres Gespannes konnten die Kutscher in der Regel leicht mit der Stimme oder durch Anschlagen der Führungsleine auf den Rücken der Pferde und letztlich durch eine Berührung mit dem Stock des Treibstachels vornehmen. Primär werden diese jedoch ein Hilfsmittel gewesen sein, um damit schnelle Richtungsänderungen einleiten zu können. Für die Meinung KOCHS (2006, Abb. 203,1) dass die „Innenzügel“ damals bereits kreuzweise mit den Trensens der Pferde verbunden waren, so dass diese gleichzeitig durch Zug an jeweils einem Leinenstrang zu einer gemeinsamen Richtungsänderung veranlasst werden konnten, liegen indessen keinerlei Belege vor. Wären diese Kreuzleinen bereits üblich gewesen, dann hätte es der künstlerischen Darstellung durchaus keinen Abbruch getan, diese fortschrittliche Führungsweise auch entsprechend anzudeuten, was vom verfügbaren Platz keinerlei Probleme bereitet hätte. So zeigten die Darstellungen jedenfalls insgesamt eine gänzlich andere Lenkungsweise. Wann Kreuzleinen in Gebrauch gekommen sind, lässt sich im archäologischen Quellenmaterial überhaupt nicht erkennen, zumal entsprechende Funde, bedingt durch die leichte Vergänglichkeit von Leder, schlicht fehlen.

Zu den aufgefundenen Treibstacheln

Treibstachel treten nun in verschiedenen Ausführungen (KRAUSSE 1992. KOCH 2006, 207-210) auf. Die einfachste Form dürfte dabei ein angespitzter bzw. mit einem einfachen Dorn versehener Stock gewesen sein, wengleich solche Exemplare für die Hallstatt- bzw. Latènekultur bisher nicht vorliegen. Solche einfachen Stücke sind wahrscheinlich beim Einsatz von Lastenfahrzeugen in Gebrauch gewesen. Auf gehobene Ansprüche weisen indessen Exemplare mit metallener Hülse (*Abb. 1c*) hin, in deren Tülle der Stock eingelassen war. Bei einer Anwendung des Treibstachels hatte der Kutscher mit Bedacht vorzugehen, zumal er die Pferde dabei schnell verletzen konnte und sie dann unweigerlich durchgegangen wären. Die eigentlichen Stacheln dürften daher in der Regel auch nicht spitz, sondern eher abgerundet beschaffen gewesen sein. Die leichte Verletzbarkeit der Pferde ist nun insofern tatsächlich ein Problem gewesen, als Treibstachel vorliegen, die genau dieses verhindern sollten. Dabei handelt es sich um bronzene Hülsen, die im vorderen Teil tellerförmig erweitert und mit einer muldenförmigen Einsenkung versehen sind (*Abb. 1d*). In diese war der Stacheldorn mittig eingelassen und dürfte dabei nur wenig über den Tellerrand hinausgeragt haben. Mit einem solchen Treibstachel konnte man das Pferd bestenfalls pieksen, weil der Tellerrand den „Stoß“ auf die

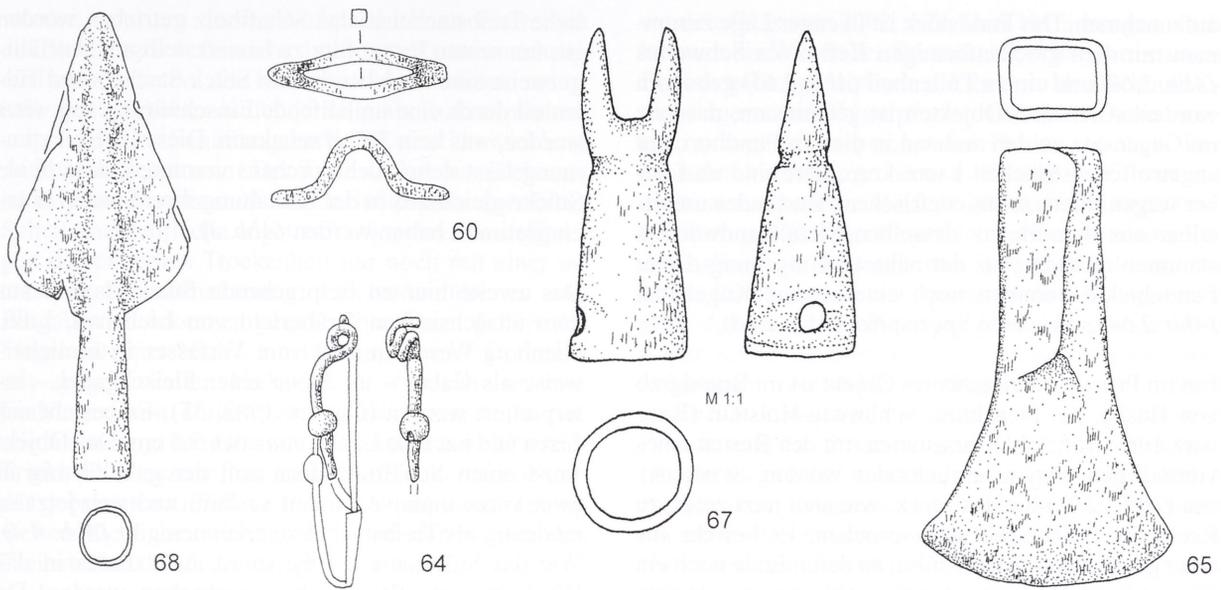


Abb. 2 Fundobjekte aus einem mittellatènezeitlichen Fundhorizont aus der Umgebung von Springe, Region Hannover. 60 Glockenförmiges Heft eines Schwertes. 64 Kugelfibel. 65 Tüllenbeil. 67 Eiserne Treibstachelspitze. 68 Speerspitze. Außer 67 M. 1:2. Zeichnungen: W. Köhne-Wulf, NLD, Hannover.

Hinterhand des Pferdes abgebremst und das Eindringen des Dorns in dessen Fleisch verhindert hat.

Aus dem niedersächsischen Fundmaterial liegen gegenwärtig drei eher zufällig in den Blickpunkt geratene Objekte vor, die eindeutig als Treibstachel zu identifizieren sind. Dabei stammt das älteste Stück aus dem Umfeld von Springe, Region Hannover. Der Fund ist durch die Bezirksarchäologie Hannover in einem sich weitläufig erstreckenden mittellatènezeitlichen Fundhorizont (Az. 84/2338/143) geborgen worden. Sein Niederschlag geht auf eine kriegerische Auseinandersetzung zurück und beinhaltet ein breites Spektrum verloren gegangener bzw. verborgener Objekte (COSACK 2010). Das hier zu behandelnde Fundstück (Abb. 2,67) ist etwa 4,5 cm lang. Es besteht aus einer Tülle, die ein etwa 13 mm starkes Stockende aufnehmen konnte, und läuft nach vorne gabelförmig in zwei kräftige, etwa 12 mm lange Zinken aus, wobei diese zur Tülle hin durch eine tiefe Einschnürung abgesetzt sind. In dieser Ausführung wäre das Stück als Geschossbewehrung gänzlich ungeeignet gewesen, da die gabelförmige Gestaltung ein tiefes Eindringen in etwaige Gewebeteile eher behindert als gefördert hätte. Auch ist nicht vorstellbar, dass es mit seinen massig und konisch ausgeführten Zinken dazu gedient haben könnte, überhaupt etwas damit aufzuspießen, um es zugleich auch noch festzuhalten. Vielmehr sollte der Druck des „Stoßes“ sich abmildernd auf zwei Spitzen verteilen, um so ein Eindringen zu vermeiden. Unter diesen Gesichtspunkten kann es sich bei dem Objekt nur um die Bewehrung eines Treibstachels handeln, zumal der Tüllendurchmesser dazu ausgelegt war, einen etwas dickeren und damit wohl auch längeren Stock

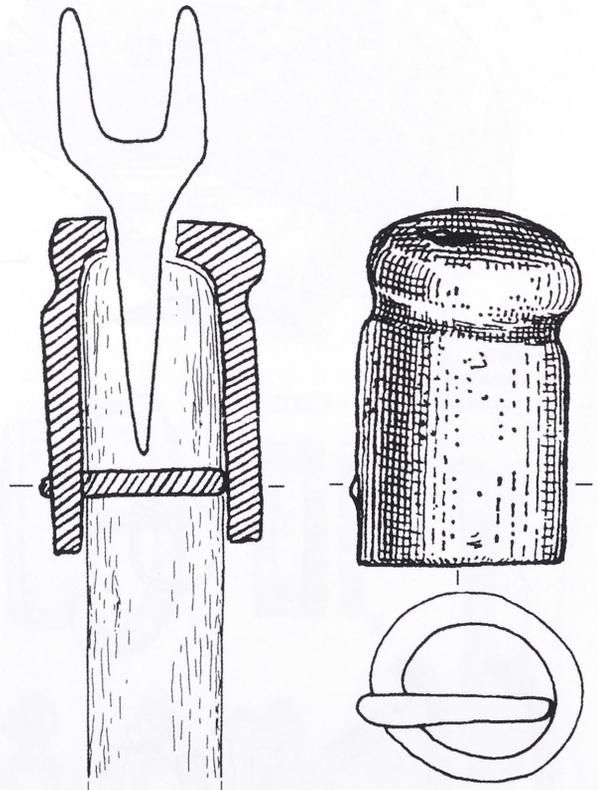


Abb. 3 Bronzene Treibstachelhülse mit rekonstruiertem Treibstachel aus dem spätlatènezeitlichen Brandgrab von Husby, Kr. Flensburg, mit einem vierrädrigen Wagen. M. 1:1. Nach RADDATZ, 1967, Taf. 3,11. Zeichnung verändert.

aufzunehmen. Das Fundstück ist in enger Lage zusammen mit dem glockenförmigen Heft eines Schwertes (*Abb. 2,60*) und einem Tüllenbeil (*Abb. 2,65*) geborgen worden. Allen drei Objekten ist gemeinsam, dass sie im Gegensatz zu den anderen in diesem Fundhorizont angetroffenen Stücken kaum korrodiert sind und daher wegen ihres „schmiedefrischen“ Zustandes unmittelbar aus dem Besitz desselben Metallhandwerkers stammen müssen. Aus der näheren Umgebung dieser Fundobjekte kommen noch eine eiserne Kugelfibel (*Abb. 2,64*) sowie eine Speerspitze (*Abb. 2,68*).

Ein im Prinzip vergleichbares Objekt ist im Brandgrab von Husby, Kr. Flensburg, Schleswig-Holstein (RADDATZ 1967, Taf. 3,11), zusammen mit den Resten eines vierrädrigen Wagens aufgefunden worden. SCHÖNFELDER (2002, 273) hat das Stück, wie sich jetzt zeigt, zu Recht als Treibstachel angesprochen. Es besteht aus einer gegossenen Bronzehülse, an deren Ende noch ein Eisenstift steckt, der zur Arretierung eines etwa 16 mm starken Stockes gedient hat. In seinem geschlossenen Vorderteil befindet sich ein Loch, durch das der eigent-

liche Treibstachel in das Schaffholz getrieben worden ist, um seinen festen Sitz zu bewerkstelligen. Auffälligerweise sind auch bei diesem Stück Stachel- und Tüllenbeil durch eine umlaufende Einschnürung abgesetzt worden, was kein Zufall sein kann. Diese Übereinstimmung lässt denn auch durchaus vermuten, dass beide Stücke gleichfalls in der Gestaltung ihrer Stachel übereingestimmt haben werden (*Abb. 3*).

Das zweite hier zu besprechende Stück stammt aus dem altsächsischen Gräberfeld von Liebenau, Ldkr. Nienburg/Weser, und ist vom Verfasser irrtümlicherweise als Gabel – im Sinne einer Fleischgabel – interpretiert worden (COSACK 1982, 35). Es besteht aus Eisen und hat eine Länge von etwa 5,5 cm. Das Objekt weist einen Schäftungsdorn auf, der gabelförmig in zwei kurze massive Zinken ausläuft und sich jetzt so eindeutig als Treibstachel zu erkennen gibt (*Abb. 4,4*). Wie das Stück aus Husby, so ist auch dieses in das Hirnholz eines Stockes hineingetrieben worden. Da sich eine metallene Hülse nicht gefunden hat, könnte das Stockende mit einer Schnurwicklung versehen

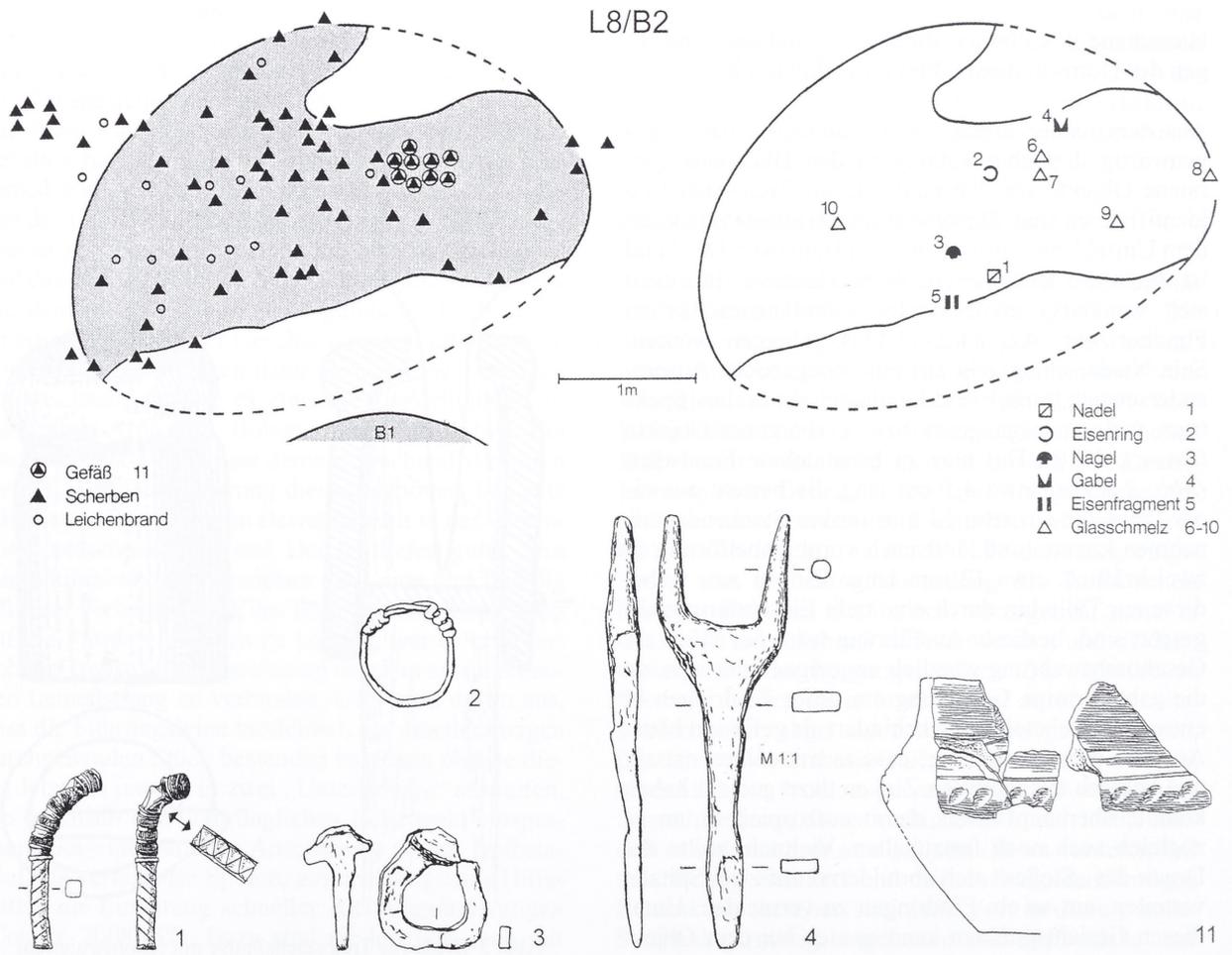


Abb. 4 Altsächsisches Scheiterhaufengrab vom Gräberfeld Liebenau, Kr. Nienburg/Weser, mit einem eisernen Treibstachel. 1-3 M. 2:3. 11 M. 1:6. Nach COSACK 1982, Taf. 18.

worden sein, um dessen Aufspalten beim Eintreiben des Stachels zu verhindern. In diesem Zusammenhang dürfte auch die bei den latènezeitlichen Stücken unterhalb der Stachel umlaufende Rille als Rudiment einer ursprünglichen Schäftungskerbe für eine Umwicklung zu interpretieren sein. Der Treibstachel aus Liebenau ist in einer bereits stark durch Sandabfuhr zerstörten Scheiterhaufenfläche angetroffen worden, die sich wegen der extremen Trockenheit nur noch mit einer intensiven Scherbenstreuung, Leichenbrandresten und Beigaben zu erkennen gegeben hat. Dazu gehört das Fragment einer Nadel, ein kleiner eiserner Drahttring mit aufgewickelten Enden (Abb. 4,4), wie er zum Einhängen von Toilettegerät üblich gewesen ist, sowie mehrere grüne Glasschmelzreste, die wohl einem Trinkbecher zuzuordnen sind. Die Reste eines sekundär gebrannten Gefäßes (Abb. 4,11) und der Drahttring weisen die Scheiterhaufenreste und damit auch den Treibstachel der Zeit um 400 n. Chr. zu.

Ein weiterer Treibstachel liegt vom altsächsischen Gräberfeld Issendorf, Ldk. Stade, vor (Abb. 5,6). Er ist im Kammergrab Nr. 2102 aufgefunden und als „gabelförmiges Eisengerät mit zwei Zinken“ bezeichnet

worden (HÄSSLER 2002, 62). Den Verfärbungen nach hat man die Wände der Kammer aus 4 bis 5 cm starken Bohlen gefertigt, und wie die zwei an den Schmalseiten eingesetzten Trägerpfosten für einen Balken zeigen, mit einer entsprechenden Decke versehen. Der nach den Verfärbungen etwa 1,80 m große Tote ist auf einer aus schmalen Hölzern gefertigten Liege bzw. bettförmigen Stellage beigesetzt worden. An deren Enden haben sich insgesamt drei Tongefäße und quer zu seiner Bauchgegend eine spätromische Gürtelgarnitur gefunden, die auf die Beisetzung eines Mannes um 400 n. Chr. schließen lässt (Abb. 5,1-5). Der in diesem Grab aufgefundene, etwa 6,5 cm lange Treibstachel besteht aus Eisen und weist ebenfalls zwei kurze, massige Zinken auf, die in einen Schäftungsdorn übergehen. Dieser ist gänzlich von einer von Rost durchsetzten Holzstruktur umgeben und lässt keinerlei Hinweise erkennen, die auf eine für die Schäftung verwendete Hülse sprechen könnten. Deshalb ist auch bei diesem Stück von einer Umwicklung des Stockendes auszugehen, in den der Stachel eingetrieben worden ist. Für die Identifizierung dieses Stückes als Treibstachel ist seine etwas abseitige Fundlage auf dem linken Rand der Liege nicht unwichtig, zumal er dort, wenn man

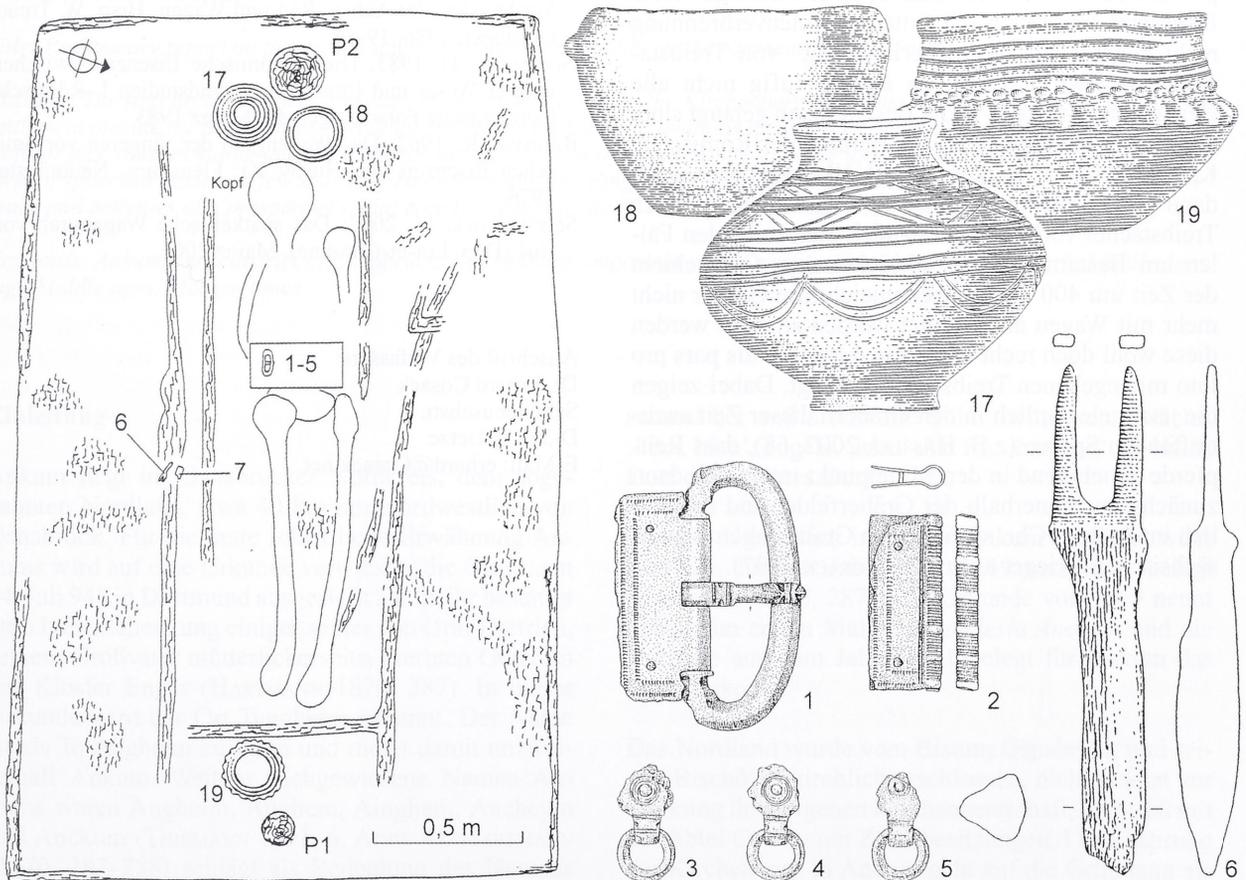


Abb. 5 Altsächsisches Kammergrab vom Gräberfeld Issendorf, Kr. Stade.
1-5 Gürtelgarnitur. 6 Eiserner Treibstachel mit Resten des hölzernen Schaftes. 7 Eisenfragment mit Holzrest.
17-19 Tongefäße. 1-5 M. 1:2. 6 M. 1:1. 17-19 M. 1:5. Nach HÄSSLER 2002, Abb. 6. Vorlage verändert.

den noch angetroffenen Schaftrest verlängert, für den Bestatteten quasi griffbereit deponiert worden ist. Der archäologische Befund ist damit in seiner Aussage recht eindeutig belegt.

Die drei im niedersächsischen Fundmaterial identifizierten Treibstachel verkörpern insgesamt eine Fundgruppe, die in verhältnismäßig wenigen Stücken auf uns gekommen ist. Immerhin deuten diese an, dass ihr charakteristisches Merkmal hier allgemein die gabelförmig angeordneten Doppelzinken gewesen sein könnten. Dies scheint umso sicherer, als sich die vorgestellten Treibstachel in dieser Grundform auf eine Zeitspanne von etwa 600 Jahren verteilen. Dabei hat sich das mittellatènezeitliche Stück nur deshalb erhalten, weil es gänzlich „außerplanmäßig“ im Zuge einer kriegerischen Auseinandersetzung in den Boden gelangt ist. Weitere Hinweise auf Treibstachel haben sich hier aber auch in den eisenzeitlichen Gräbern von Sorsum, Stadt Hildesheim (in Vorbereitung), nicht ergeben. Dies betrifft auch die von NORTMANN (1983, 70-74) für das Gebiet zwischen unterer Weser und Ems zusammengestellten Brandbestattungen, in denen sich „technische Eisenteile“ gefunden haben, die er als Reste von Wagen interpretiert. Gerade in dieser Gruppe wären aber auch Treibstachel zu erwarten gewesen. Insgesamt muss sich die Sitte der Totenverbrennung recht negativ auf die „Überlieferung“ von Treibstacheln ausgewirkt haben, da zwangsläufig nicht alle Beigabenbestandteile in die Bestattungen gelangt sind. So wird es sich auch für den Bereich der Römischen Kaiserzeit verhalten, zumal die Völkerwanderungszeit dann gleich mit zwei Gräbern vertreten ist, in denen Treibstachel vorliegen. Es handelt sich in beiden Fällen um Bestattungen der altsächsischen Oberschicht der Zeit um 400 n. Chr. Wenngleich ihre Gräber nicht mehr mit Wagen ausgestattet worden sind, so werden diese wohl doch recht eindeutig durch die als pars pro toto mitgegebenen Treibstacheln belegt. Dabei zeigen die jetzt gelegentlich in den Gräbern dieser Zeit anzutreffenden Sporen (z.B. HÄSSLER 2002, 68), dass Reitperde zunehmend in den Mittelpunkt treten, die dann zunächst nur innerhalb der Gräberfelder und schließlich im 8. Jh. n. Chr. sogar in den Grabanlagen der altsächsischen Krieger auftreten (COSACK 2007).

LITERATUR:

- BIEL, J. 1986: Das Grab des Keltenfürsten. In: Der Keltenfürst von Hochdorf. Methoden und Ergebnisse der Landesarchäologie in Baden-Württemberg. Hrsg. v. Landesdenkmalamt Baden-Württemberg. Stuttgart 1986, 76-105.
- BODENSTEINER, W., BRÄUNLING, R.: Keltischer Kampfwagen – nachgebaut und erprobt. In: Archäologie in Deutschland 2/2001, 60-63.
- COSACK, E. 1982: Das sächsische Gräberfeld bei Liebenau, Kr. Nienburg (Weser). Teil 1. Berlin 1982.
- COSACK, E. 2007: Der altsächsische „Heidenkirchhof“ bei Sarstedt, Ldkr. Hildesheim, und die Schlacht am Süntel 782. Studien zur Sachsenforschung 16. Oldenburg 2007.
- COSACK, E. 2010: Latènezeitliche Fundhorizonte auf den Höhen der „Niedersächsischen Mittelgebirge“ und deren Interpretation vor dem historischen Hintergrund ihrer Zeit. Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz (im Druck).
- HÄSSLER, H.-J. 2002: Das sächsische Gräberfeld von Issendorf, Ldkr. Stade, Niedersachsen. Studien zur Sachsenforschung 9,4. Oldenburg 2002.
- HAYEN, H. 1986: Der Wagen in der europäischen Frühzeit. In: Achse, Rad und Wagen. Hrsg. v. W. Treue. Göttingen 1986, 109-138.
- KRAUSSE, D. 1992: Treibstachel und Peitsche. Bemerkungen zur Funktion hallstattzeitlicher Stockbewehrungen. Archäologisches Korrespondenzblatt 22, 1992, 515-523.
- NAGEL, W. 1986: Die Entwicklung des Wagens im frühen Vorderasien. In: Achse, Rad und Wagen. Hrsg. W. Treue. Göttingen 1986, 19-34.
- NORTMANN, H. 1983: Die vorrömische Eisenzeit zwischen unterer Weser und Ems. Ammerlandstudien I. Römisch-Germanische Forschungen 41. Mainz 1983.
- RADDATZ, K. 1967: Das Wagengrab der jüngeren vorrömischen Eisenzeit von Husby, Kr. Flensburg. Neumünster 1976.
- SCHÖNFELDER, M. 2002: Das spätkeltische Wagengrab von Boé (Dép. Lot-et-Garonne). Mainz 2002.

Anschrift des Verfassers:
Dr. Erhard Cosack