

Ein frühbronzezeitlicher oder endsteinzeitlicher Wagenradfund in Beckdorf, Kr. Stade.

Von

A. Cassau, Stade.

(Mit 2 Abb. im Text und 2 Abb. auf Tafel 2.)

Einen bedeutenden vorgeschichtlichen Moorfund machten am 27. Mai 1937 zwei Torfgräber im Beckdorfer Moor. Sie entdeckten in der untersten Moorschicht, also auf dem sandigen Untergrund des Moores, einen großen, in der Mitte durchlochten „Holzdeckel“, der bald darauf als Wagenrad erkannt wurde. Die beiden Finder waren der Schmied Ludwig Meyer und der landwirtschaftliche Arbeiter Herbert Petersen, beide aus Apensen. Ferner war noch der Vater des Letzgenannten, Wilhelm Petersen, bei der Auffindung zugegen. Das Rad wurde von den Findern gehoben, wobei es leider wegen seines aufgeweichten Zustandes in der Mitte durchbrach. Da sie unter dem „Holzdeckel“ einen alten Brunnen vermuteten, gruben sie noch ein bis zwei Spatenstiche tiefer, jedoch ohne Erfolg. Am nächsten Tage benachrichtigte L. Meyer den Hauptlehrer G. Dräger in Apensen, der sogleich das auf der Mooroberfläche liegende Wagenrad zum Schutze gegen Austrocknung bedecken ließ und mir die Fundmeldung erstattete. Ihm und den beiden Findern gebührt das Hauptverdienst daran, daß dieses seltene vorgeschichtliche Werkstück der Nachwelt erhalten wurde. Die Finder lehnten zudem die angebotene Fundbelohnung ab und schenkten das Wagenrad dem Stader Heimatmuseum. Für ihr verständiges und uneigennütziges Verhalten sei ihnen und dem Hauptlehrer Dräger, der mich ferner später mehrfach an der Fundstelle tatkräftig unterstützte, auch an dieser Stelle gedankt.

Am 31. Mai besichtigte ich das Fundstück sowie die Fundstelle und entnahm neben dieser aus der senkrechten Moormwand in Glasröhren Torfproben für die pollenanalytische Untersuchung. Da ich jedoch wegen der späten Abendstunde nur aus den unteren Schichten ein lückenloses Profil bekommen hatte, holte ich später nochmals Proben, die 5 m neben der Fundstelle in Abständen von 5 bzw.

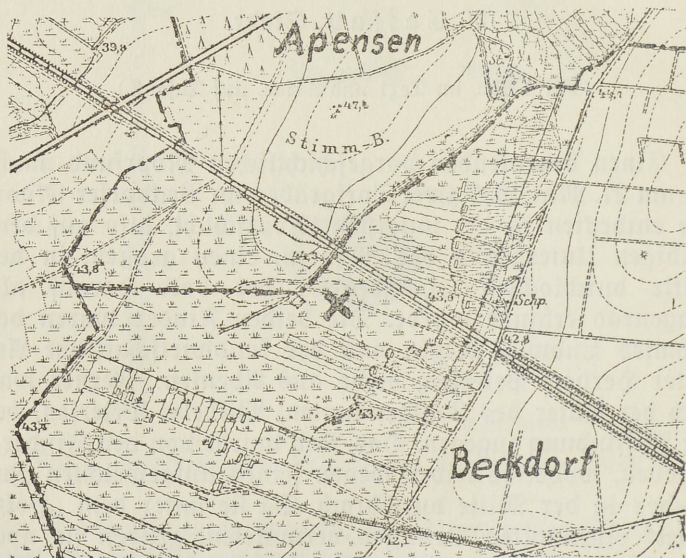


Abb. 1. Ausschnitt aus Blatt Harsfeld. X = Fundstelle.
1 : 25 000, Nr. 1119.

10 cm entnommen wurden. Beide Probenreihen wurden von Dr. Siegfried Schneider, Hannover, untersucht. (Siehe dessen Beitrag „Die pollenanalytische Altersbestimmung des Wagenrades von Beckdorf, Nr. Stade“ in diesem Heft.)

Die Fundstelle (Abb. 1) befindet sich auf dem Moorgrundstück des Bauern Heinrich Meincke in Beckdorf. Sie liegt 2,3 km westnordwestlich vom Bahnhof Beckdorf, und zwar 154 m südlich der Bahnlinie Bremervörde—Buchholz. Die Geländehöhe beträgt + 43,75 NN. Der nächstgelegene

Geestrand liegt 150 m nordwestlich der Fundstelle und gehört zu dem *Stimberg*, einer flachen diluvialen Anhöhe, die sich nasenförmig in die Moorniederung vorschiebt und nur bis 47,4 m über NN ansteigt. Leider war es mir bisher noch nicht möglich, die Abhänge des Stimberges nach Feuersteinschlagplätzen und anderen Siedlungsplätzen abzusuchen. Schon vor reichlich zehn Jahren wurde im Beckdorfer Moor, höchstwahrscheinlich etwa 7—800 Meter west-südwestlich der Fundstelle, ein 11,7 cm langes bronzenes Lappenbeil (Mus. Stade 1164) gefunden. Etwa 1,5 km nördlich und nordwestlich der Fundstelle liegen, vorwiegend in der Gemarkung Apensen, zwei Hügelgruppen, die ehemals mindestens 18 bezw. 20 Hügelgräber umfaßten. Darunter befindet sich auch das noch leidlich gut erhaltene größte Hügelgrab des Kreises Stade, das einen Durchmesser von 33 m hat und 4,20 m hoch ist. Da auch das östlich der Fundstelle gelegene Geestgebiet der Gemarkung Beckdorf noch eine Anzahl Hügelgräber aufweist und bereits bedeutende Fundstücke geliefert hat, entstammt somit das Wagenrad von Beckdorf einer Gegend, die in vorgeschichtlicher Zeit dicht besiedelt war.

Das Moor zeigte unmittelbar neben der abgetragenen Fundstelle, von oben nach unten betrachtet folgende Schichten:

- 0,0 bis —1,05 m hellbraunen Torf, teils mit grobfaserigen Bestandteilen („weißer“ Torf);
- 1,05 bis —1,70 m dunkelbraunen, teils schwarzbraunen Torf;
- 1,70 bis —2,0 m braunen, fast hellbraunen Torf (ohne faserige Einschlüsse) mit dunklerer Unterante (Mudde).

Eigenartigerweise liegt hier also, wie wir auch im Juni 1938 in der Nähe der Fundstelle nochmals feststellten, unter dem dunklen Torf wieder eine fast hellbraune Torfschicht. Daher und wegen des Fehlens des schwarzen Torfes, der aber nach Angabe eines Torfgräbers östlich der Fundstelle in reichlich 2 m Tiefe vorkommen soll, hielt ich zunächst das gesamte Moor der Fundstelle für jüngeren

Bleichmoorstorf und datierte das Rad schätzungsweise in den Beginn der Eisenzeit. Jedoch ist es erfreulich, daß die Pollenanalyse eindeutig ein höheres Alter des Wagenrades ergeben hat. Danach wird dieses bereits der älteren

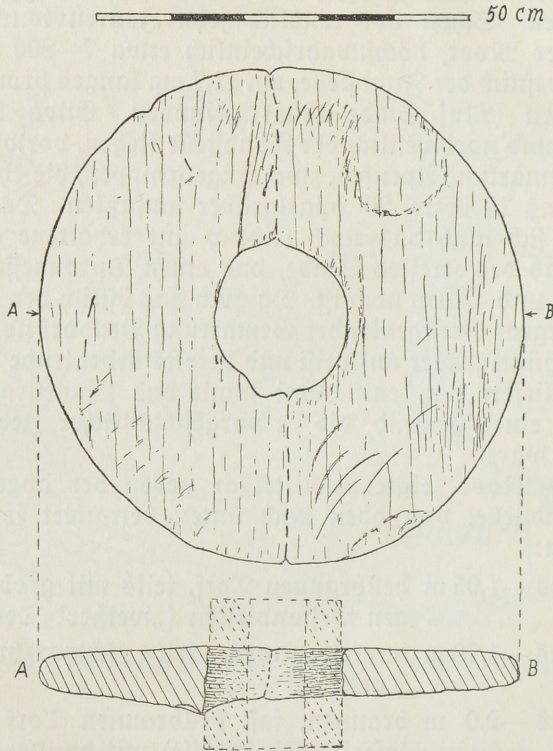


Abb. 2. Wagenrad von Beckdorf; Vorderseite und Querschnitt mit Andeutung der fehlenden Nabe.

Bronzezeit oder gar dem Ende der Steinzeit angehören; der Grenzhorizont wurde bei —1,05 m festgestellt, so daß die darunter liegenden Schichten den älteren Bleichmoorstorf bilden. Auch die unterste (hellere) Torfschicht war bereits stärker zersetzt; sie hat sich

wahrscheinlich durch schnelles Wachstum und bei hohem Grundwasserstand gebildet.

Über der Fundstelle des Wagenrades, das in der untersten Moorschicht, auf dem Sanduntergrund des Moores lag, hatte sich bereits wieder Moorschlamm und Grundwasser angesammelt. Bei ihrer erneuten Freilegung ließ sich nichts mehr beobachten, was zu dem Fundstück in Beziehung gestanden hätte. Das war wohl schon deshalb nicht mehr möglich, weil die Finder, wie oben erwähnt, bereits nachgegraben hatten. Da das betr. Grundstück in diesem Jahre weiter abgetorft wurde, ohne daß bisher, im Umkreis von 5—10 m, neue Funde auftauchten, muß das Wagenrad von Beckdorf vorläufig als Einzelfund angesehen werden.

Das Wagenrad (Abb. 2 und Tafel 2, a, b; Mus. Stade 3690) ist aus einer einzigen Bohle herausgearbeitet und hat in Richtung der Holzmaserung einen Durchmesser von 67 cm, quer dazu einen solchen von 65,5 cm. Die Dicke beträgt am Außenrande etwa 5 cm, in der Mitte 7 cm, teils bis 10,5 cm. In der Mitte befindet sich ein rundliches Loch von etwa 20 cm Durchmesser und mit stellenweise ausgebröckelten Rändern. Darin ruhte ursprünglich nicht unmittelbar die Achse des Wagens, sondern, wie mehrere Vergleichsfunde zeigen, eine röhrenförmige *Holzabe*, die leider bei dem Beckdorfer Rad fehlt. Nach den Angaben der Finder sind in dem Rad oder in dessen Nähe keinerlei Holzstücke beobachtet. (In Abb. 2 habe ich im Querschnitt die Form einer solchen Nabe mit gestrichelten Linien angedeutet.) Die Vorderseite des Rades ist durch sorgfältige Bearbeitung ganz eben geworden; eine geringe wulstartige Erhebung an einer Seite des Nabenloches (Tafel 2a, rechts) dürfte durch den Druck der Achse entstanden sein. Die Rückseite des Rades ist nur wenig nachgearbeitet. Ihre Furchen und andere Unebenheiten bezeugen, daß die betr. Bohle durch Spalten eines Baumstammes gewonnen wurde. Durch diese einzig mögliche Herstellungsweise erklärt sich auch die verschiedene Dicke des Rades. Bemerkenswert ist noch eine große stark angekohlte Stelle auf der Rückseite des Rades, und zwar unmittelbar am Nabenloch. Sie hebt sich auf

Tafel 2b über dem Nabenloch als heller(!) Fleck deutlich ab, da der Glanz der Kohle das Licht stärker reflektiert hat. Vielleicht ist sie durch eine der folgenden Ursachen entstanden: Das große, etwas unregelmäßige Nabenloch ist natürlich nicht durch Bohrung entstanden; benutzte man außer Art und Meißel auch das Feuer zu seiner Herstellung? — Oder hatte der Bauer die Wagenachse zu wenig geschmiert, so daß bei einer schnellen Fahrt nicht nur Achse und Nabe, sondern auch das Rad selbst durch die Reibung in Brand geriet? — Oder betont diese verkohlte Stelle den vielfach angenommenen kultischen Charakter solcher Wagenradfunde im Moor?

Der Außenrand des Rades ist leicht abgerundet. Das wird wahrscheinlich absichtlich geschehen sein, um ein Abbröckeln der Ranten der Lauffläche zu verhindern. Jedoch kann es auch mehr oder weniger durch die Reibung in den Wagen Spuren verursacht sein.

Sowohl auf der Vorder-, als auch auf der Rückseite des Rades befinden sich hier und da einige bogenförmig verlaufende, rillenähnliche schwache Eintiefungen, die anscheinend durch Menschenhand entstanden sind. Einige kurze kräftige Furchen sind möglicherweise Spuren von Beilschlägen.

Die Untersuchung einer Holzprobe durch Dr. Schneider, Hannover, ergab, daß das Wagenrad aus *Erlenholz* besteht. (Näheres hierüber im Bericht über die pollenanalytische Altersbestimmung.) Dieses Ergebnis ist überraschend, weil die *Erleweiche*s Holz besitzt, und weil es Erlenstämme von fast 70 cm Durchmesser jetzt höchstwahrscheinlich nicht mehr gibt. Da von anderer Seite eine härtere Holzart angenommen wurde, sandte ich später ohne nähere Angaben eine schon konservierte und eine nicht-konservierte Holzprobe des Wagenrades an das Botanische Institut der Universität in Frankfurt a. M., wo Dr. J. Baas zu folgendem Ergebnis kam: „Beide Holzproben stammen von der *Erle*. Das Holz ist sehr gut erhalten und läßt alle anatomischen Einzelheiten gut erkennen. Leider ist durch die Konservierung das eine Holz derart verändert, daß die

Bestimmung erschwert wurde.“ Somit ist die Frage nach der Holzart eindeutig beantwortet. Den beiden genannten Forschern sei auch an dieser Stelle für ihre Mitarbeit Dank gesagt.

Wagenräder aus einem Stück, wie das von Beckdorf, bezeichnet man vielfach als *Scheibenräder*. Sie sind stets aus einer durch Stammspaltung gewonnenen breiten Bohle hergestellt und zeigen daher Längsmaserung. Scheibenräder quer aus dem Stamm, also mit Ringmaserung, gibt es nicht¹. Andere Räder ähnlicher Form bilden eine aus drei Teilen zusammengefügte Scheibe. Solche bezeichnet man wohl zweckmäßig, im Gegensatz zu den *echten*, als *zusammengesetzte Scheibenräder*.

In der *Provinz Hannover* sind außer dem Beckdorfer Rad noch keine Scheibenräder gefunden². Betreffs Schleswig-Holstein teilt Dr. Jankuhn mir folgendes mit:

„... Bei dem kümmerlichen Rest des Scheibenrades von Thorsberg handelt es sich anscheinend um ein wirkliches Scheibenrad. Für das Auftreten solcher Räder oder Radteile in Moorfunden habe ich noch zwei weitere Beispiele aus Schleswig-Holstein. Eine Radachse wurde in Nustrup bei Hadersleben, jetzt Dänemark, gefunden (Mus. vorg. Altertümer, Kiel; Akten 7/1899), und das Museum Berlin bewahrt Teile von zwei verschiedenen Radfelgen aus Schalkholz in Dithmarschen (Katalog I m 2235/36). Die in Nustrup und Schalkholz gefundenen Radteile gehören nicht zu Scheibenrädern, sondern zu Felgenrädern.“

In Dänemark gibt es nach einer Mitteilung von Dr. Mackeprang vom Nationalmuseum in Kopenhagen zwei solche Holzräder ohne Speichen. Beide Räder stammen aus Jütland. Sie sind von Sophus Müller publiziert. Während

¹ Mitteilung von Museumsdir. Michaelsen, Oldenburg.

² Auskunft des Landesmuseums Hannover durch Dr. Schroller. — Das im Diepholzer Moor gefundene Stück ist ein aus drei Bohlen zusammengesetztes Rad, desgleichen ein in Holland geborgenes. Aus den Fundakten des Oldenburger Museums geht nicht klar hervor, ob die Fundstelle des Diepholzer Rades noch zur Provinz Hannover oder schon zu Oldenburg gehört (Mitteilung von Dr. Michaelsen, Oldenburg.)

das zuerst gefundene³ aus drei Teilen zusammengesetzt ist, stellt das andere ein echtes Scheibenrad dar⁴.

Am stärksten sind jedoch solche Scheibenräder in Oldenburg verbreitet, wie deutlich aus einem von Museumsdirektor Michaelsen, Oldenburg, freundlichst übersandten Verzeichnis hervorgeht. Danach sind in den Mooren Oldenburgs sechs echte Scheibenräder geborgen, und zwar vier in Glum, Gem. Wardenburg, sowie je eins in Kofstrup, Gemeinde Zwischenahn, und in Thausen, Gem. Westerstede.

Da den Moorfunden aus vorgeschichtlicher Zeit bekanntlich oft eine kultische Handlung zugrunde liegt, erklärt sich das verhältnismäßig häufige Vorkommen von vorgeschichtlichen Wagenrädern im Moor höchstwahrscheinlich auf dieselbe Weise, zumal in den meisten Fällen nur ein einziges Rad gefunden wurde. (Wahrscheinlich gehören jedoch die oben erwähnten vier fast gleichen Räder von Glum zu einem Wagen⁵). Hinsichtlich dieser „Opferung von Wagenrädern“ nimmt Jankuhn an, „daß wir durchaus an eine Verknüpfung dieses Opfers mit dem Sonnenrad denken können, wie ja selbst in späterer Zeit die Strafe des Räderns und des Aufflechtens auf das Rad als ein Opfer an den Sonnengott empfunden worden ist...“⁶ Nach Hoops Reallexikon war „das Rädern ursprünglich wohl ein Hinwegfahren über das Opfer mit dem Götterwagen...“ (S. 436 unter „Rädern“, v. Schwerin). Unwillkürlich denkt man hier ferner an den uralten Brauch, zu Ostern und bei der Sonnenwendfeier „Feuerräder“ von den Bergen hinabrollen zu lassen.

Somit sind solche Wagenradfunde nicht nur die ältesten Zeugen eines leistungsfähigen nordischen Stellmacher- (Wagner-)Handwerks, sondern zugleich Urkunden über religiöse Sitten und Gebräuche unserer Vorfahren vor 3—4000 Jahren. Darum ist es besonders zu begrüßen, daß

³ Aarbøger for nordisk Oldhyndighed og Historie 1907, S. 75 ff., Abbildung 1.

⁴ Fundort: Tindboek, Ksp. Skjern, Middelsom Herred; Aarbøger... 1920, S. 90 ff., Abb. 2.

⁵ Mitteilung Michaelsen, Oldenburg.

⁶ Briefliche Mitteilung vom 3. 12. 37.

in diesem Jahre über die im nordischen Kulturkreis gefundenen Räder wohl noch zwei andere Arbeiten erscheinen werden, und zwar von Dr. A. Oldeberg, Stockholm, über die skandinavischen Stücke⁷ sowie von Museumsdirektor Michaelsen über die im Oldenburger Museum für Naturkunde und Vorgeschichte befindlichen Funde.

Der Wagen ist das „nachweislich älteste bewegliche und künstlich hergerichtete Verkehrsmittel“; sein Name stammt, ebenso wie *Weg*, von der indogermanischen Wurzel *weg* = ziehen, fahren, und auch die Worte für einzelne Wagenteile sind indogermanisch, z. B. Rad und Rabe. (Nach Hoops Reallexikon S. 391 „Verkehrswesen“, Ingvar Nielsen.) Es ist natürlich nicht festzustellen, ob das Wagenrad von Beckdorf von einem ein- oder zweiachsigen Wagen stammt. Die vier steinzeitlichen⁸ Räder von Glum, Oldenburg, deuten darauf hin, daß es wahrscheinlich damals schon zweiachsige Wagen gab.

Da die Scheibenräder höchstwahrscheinlich lange Zeit üblich gewesen sind, kann ein Einzelfund wie das Wagenrad von Beckdorf nur durch eine sorgfältige pollenanalytische Untersuchung des gesamten Moorprofils näher datiert werden. Für die Durchführung dieser mühsamen Arbeit und für das erfreuliche, anschließend folgende Ergebnis bin ich Dr. Siegfried Schneider, Hannover, zu besonderem Dank verpflichtet.

⁷ Sie werden publiziert in Kungl. Vitterhets Historie och Antikvitetsakademiens Handlingar. (Mitteilung von Dr. A. Oldeberg).

⁸ Mitteilung Michaelsen.