

VII. INTERNATIONALER KONGRESS
FÜR ANTHROPOLOGIE UND ETHNOLOGIE

Moskau, August 1964

Ants Viires

Über historisch-kulturelle Beziehungen
im landwirtschaftlichen
Transport der Völker des Ostbaltikums

ARH

Tartu Riikliku Ülikooli
Raamatukogu
182278

Die ältesten Schichten in der Kultur der Völker des Ostbaltikums reichen in die primitive Jäger- und Fischerkultur der nordosteuropäischen Waldzone zurück. Zur Entwicklung der Viehzucht und des Ackerbaus dagegen trugen in den Baltischen Ländern hauptsächlich Anregungen bei, die von Süden — von Mitteleuropa und dem oberen Dneprbecken kamen. Bis zur deutschen Eroberung im 13. Jh. wurde der mitteleuropäische Einfluss einerseits durch das Mündungsgebiet der Weichsel, andererseits durch Süd- und Mittelschweden vermittelt. Die südöstlichen Kulturelemente erreichten das Ostbaltikum durch die Vermittlung der östlichen baltischen Stämme, von dem 1. Jahrtausend u. Z. an aber schon durch die Ostslawen. Diese langdauernden Verbindungen in verschiedenen Richtungen haben es mit sich gebracht, dass das Ostbaltikum sich zu einem komplizierten und heterogenen historisch-ethnographischen Gebiet entwickelte, wo sich bis zur allerletzten Zeit voneinander stark abweichende ost- und mitteleuropäische Kulturelemente erhalten haben. Dabei ist es charakteristisch, dass die herkömmliche Bauernkultur aller drei baltischen Völkerschaften (Esten, Letten und Litauer) in eine östliche und eine westliche Hälfte zerfällt, in denen entsprechend die östlichen bzw. die westlichen Züge vorherrschen.

Die genannte Eigenart kommt recht anschaulich in den bei den Völkern des Baltikums gebräuchlichen altüberlieferten Transportweisen zum Vorschein, so wie diese aus den früheren Jahrhunderten ins 19. Jh. vererbt wurden und z. T. noch heute bestehen. Wir können hier nur die wichtigsten Komponenten des landwirtschaftlichen Transports — die Zugtiere, die Art der Anspannung und die Fahrgeräte — kurz behandeln.

Die Tatsache, dass die Entwicklung des landwirtschaftlichen Transports, genau wie der ganzen landwirtschaftlichen Betätigung im Baltikum vor allem unter südlichen Einflüssen vor sich ging, wird schon durch das linguistische

Material sehr anschaulich bezeugt. Eine Reihe diesbezüglicher Termini im Estnischen und in den anderen ostseefinnischen Sprachen sind alte Lehnwörter aus den Sprachen ihrer südlichen Nachbarn — der baltischen Völker. Die ältesten rühren vermutlich bereits aus dem 1., z. T. sogar aus dem 2. Jahrtausend v. u. Z. her, also aus einer Zeit, wo Viehzucht und Ackerbau im Baltikum nach und nach Fuß fassten. Allerdings sind viele mit der Entwicklung des Transports verbundene Fragen recht kompliziert und bieten so manche schwierige Probleme.

Eine der wesentlichsten dieser Fragen ist das Problem der Zugtiere. Die Benennung des alten Zugtieres im Pfluganspann, des Zugochsen in den ostseefinnischen Sprachen (estn. *härg*, finn. *härkä* usw.) gehört zu den erwähnten frühen baltischen Lehnwörtern; die entsprechenden Wörter in den baltischen Sprachen (le. *zirgs*, li. *žirgas*) bezeichnen aber das Pferd. Auch das finnische Wort *juhta*, das ein Zugtier im allgemeinen bedeutet, stammt aller Wahrscheinlichkeit nach aus den baltischen Sprachen (vgl. li. *jungti*, le. *jūgt* '[mit einem Joch] anspannen'). In diesem Zusammenhang ist es höchst merkwürdig, dass im Ostbaltikum nur Estland, das südwestliche Finnland und das nördliche Kurzeme (das früher eine livische Besiedlung hatte) ein unbestreitbar altes Zugochsengebiet bilden.¹ Hier verschwanden die Ochsen als Zugtiere erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts, in Verbindung mit den schnellen Fortschritten in der Landwirtschaft. Bei den baltischen Völkern wie auch bei den Ostslawen wird das Pferd gewöhnlich als ältestes Pflugspanntier betrachtet.²

Im folgenden erörtern wir näher die Frage über das Alter der Verwendung von Zugochsen bei den baltischen Völkern.

Nach geschichtlichen Quellen zu urteilen haben die Zugochsen im überwiegenden Teil Lettlands ehemals tatsächlich keine wesentliche Rolle gespielt. In Litauen dagegen war ihre Verwendung beim Pflügen bis zum 19. Jh. ziemlich allgemein. Nach der Meinung Dr. J. Jurginis, der die Frage der Zugtiere in der litauischen Landwirtschaft näher behandelt hat, erschienen in Litauen die Ochsen neben den Pferden erst im 13. Jh.; im 15.—16. Jh. wurde ihre Verwendung dort allgemein.³ Behalten wir die Tatsache im Auge, dass das Pferd im Leben der baltischen Stämme den archäologischen Daten zufolge im 1. Jahrtausend u. Z. eine

ausserordentlich wichtige Stelle innehatte⁴, so könnte der Standpunkt von J. Jurginis auf den ersten Blick recht gut begründet erscheinen.

In diesem Zusammenhang verdient das hauptsächlichste Anspanngerät der Ochsen, das Joch, ein besonderes Interesse. Wie bekannt, wurde im estnisch-finnischen Zugochsengebiet eine der schlichtesten und ältesten Formen des Genickjochs verwendet, zu dem man in Nord- und Mitteleuropa nur im archäologischen Material Gegenstücke gefunden hat (in den dänischen Moorfinden). Bis zur allerletzten Zeit hat man die Tatsache beinahe übersehen, dass auch das in Westlitauen (Žemaitija) im 19. Jh. verwendete Genickjoch dem estnisch-finnischen sehr nahe steht. Für Ost- und Südlitauen aber war in derselben Zeit das in Belorussland und Polen verbreitete Widerristjoch charakteristisch.⁵ K. Moszynski zitiert zudem einen polnischen Schriftsteller aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, nach dem das Genickjoch nicht nur in Westlitauen, sondern auch in Kurzeme und Ostpreussen im Gebrauch gewesen sein soll. Zugleich erweist sich, dass das Genickjoch in Litauen ein sich zurückziehender Typ war, der dem anderen nach und nach Platz machen musste.

Es ist kaum zu glauben, dass die im Ostbaltikum verbreitete primitive Jochform, die in Mitteleuropa und Skandinavien schon längst durch besser entwickelte Formen ersetzt worden ist⁶, in Litauen eine verhältnismässig späte Erscheinung sein könnte. Viel glaubwürdiger ist, dass es sich in Litauen, wie auch in Estland und Finnland, um letzte Restgebiete eines merklich grösseren einheitlichen nordeuropäischen Gebiets handelt, wo die entsprechende Anspannungsweise bekannt gewesen ist. Dass wir es mit einer alten Erscheinung zu tun haben, wird auch durch die recht alten Benennungen des Joches in den ostseefinnischen und baltischen Sprachen bestätigt. Es wird angenommen, dass das estnische *ike*, finnische *ies* ein sehr frühes slawisches Lehnwort ist, das den ostseefinnischen Stämmen im 1. Jahrtausend v. u. Z. durch die vermutlich westslawische Bevölkerung der Lausitzer Kultur im Mündungsgebiet der Weichsel vermittelt worden sein könnte.⁷ Diese Behauptung ist zwar noch nicht allgemein anerkannt, doch besteht kein Zweifel, dass die Wurzel des genannten Wortes im selben uralten indoeuropäischen Wortstamm liegt, dessen Sprösslinge auch die Jochbenennungen der baltischen Sprachen sind

(li. *jungas*, le. *jūgs*). Die Tatsache, dass die alte Benennung des Joches sich hauptsächlich in übertragenem Sinn auch in der lettischen Sprache erhalten hat, ist schon an sich höchst bemerkenswert. Es muss noch betont werden, dass auch das obengenannte lettische Verb *jūgt* 'anspannen' aus derselben Wurzel stammt.

Auf das hohe Alter des baltischen Genickjoches dürften auch seine zahlreichen lokalen Varianten hinweisen. In Estland z. B. können mindestens drei verschiedene Jochvarianten mit festumrissenen Verbreitungsgebieten unterschieden werden. Von den estnischen Jochen weichen ihrerseits die finnischen ab, während die litauischen Joche eine selbständige Sondergruppe bilden.

Ziehen wir das alles in Betracht, so können wir mit einer gewissen Sicherheit annehmen, dass der Ochse wenigstens in Westlitauen und Kurzeme im Pfluganspann offensichtlich ebenso alt ist wie der Pflugbau selbst. Wie W. Jacobeit gezeigt hat⁸, konnte das Pferd beim Pflügen der Daueräcker sowie bei anderen schwereren Arbeiten wohl kaum vor dem Auskommen des gepolsterten Kummets angespannt werden. Das letztere ist aber in Europa im allgemeinen erst in das 8.—10. Jh. u. Z. datierbar.⁹ Bis zu dieser Zeit konnte das Pferd als Zugtier im besten Falle bei leichten Schwendbauarbeiten in Betracht kommen, der Schwendbau aber war bekanntlich der nordosteuropäischen Waldzone, darunter auch dem östlichen Teil des Baltikums lange eigen. Bei den baltischen Völkern drängte also das Pferd den Ochsen vermutlich erst nach dem Erscheinen des Kummets von den Daueräckern zurück. Die zunehmende Verwendung von Zugochsen in Litauen im späteren Mittelalter kann durch neue vom Süden her kommende Impulse, besonders durch die Verbreitung eines neuen, schwereren Pflugtyps¹⁰ erklärt werden.

Unter den Anschirrweisen der Pferde dominiert im Ostbaltikum die nordosteuropäische Einzelbespannung mit Kummel, Krummholz und Gabeldeichsel, die das ganze Estland, den überwiegenden Teil Lettlands und Ostlitauen umfasst. Von den Bestandteilen dieser Anspannvorrichtung hat sich das Krummholz offenbar am spätesten verbreitet. Die frühesten Angaben über das Krummholz reichen im Baltikum wie auch in Russland ins 15. Jh. zurück. Dabei ist die Krummholzbespannung nur vor Fahrgeräten allgemein. Vor den Pflug und die Egge wird das Pferd gewöhnlich ohne

Krummholz angeschirrt. Genauso wie in den benachbarten ostslawischen Gebieten benutzt man auch im östlichen Baltikum beim Anspannen ohne Krummholz ein spezielles «Pflüge-» oder «Sommerkummet» mit langen Strängen. Nur in Nord- und Westestland wurde das Pferd in der Regel auch vor die alten örtlichen Pflugtypen mit einem Krummholz angespannt.

Der mitteleuropäische Doppelanspann mit Deichsel, Ortschaft und Zugsträngen erstreckt sich über die früheren preussischen Gebiete und umfasst das ganze Westlitauen und Kurzeme.¹¹ Auch in diesem Anspanntyp wird allgemein das Kummet verwendet. Eine Ausnahme bildet das Gebiet südlich und westlich der Nemanbiegung, wo das Sielengeschrirr dominiert, das stellenweise auch in Polen verbreitet ist, wo es nach Moszynski ein verhältnismässig später Ankömmling aus dem Westen sein soll.¹² Noch im 19. Jh. gehörte zum alten Doppelanspanngebiet auch der westliche Teil der estnischen Insel Saaremaa. Hier aber kreuzte sich mit diesem Anspanntyp die Tradition der Anwendung des Krummholzes — beide Pferde wurden mittels Krummhölzer angeschirrt, die an speziellen Gabeldeichseln oder Strängen befestigt waren. Ein sehr altertümlicher Zug im Saaremaaschen Doppelanspann war noch das Halsjoch, welches dazu diente, die Deichsel zu halten. Das Pferdehalsjoch war auch den schwedischen Bewohnern der kleinen Insel Ruhnu im Rigaer Meerbusen eigen, ebenso kannte man es auf Gotland am Westufer der Ostsee.¹³ Nach Moszynski wurde das Halsjoch stellenweise noch in Polen verwendet.¹⁴ Auch in diesem Falle handelt es sich offensichtlich um ein rezentes Auftreten einer schon längst zurückgewichenen Kulturerscheinung.

Überhaupt ist die Doppelanspannung in den westlichen Teilen des Baltikums als Fortsetzung einer sehr alten Tradition zu betrachten, die mit der Verwendung von Zugochsen gewissermassen parallel geht und mit dem früh entwickelten Pflugbau in Zusammenhang steht. Im 19. Jh. war diese Tradition stellenweise sogar mit den örtlichen wirtschaftlichen Voraussetzungen in Widerspruch geraten. So war die Sachlage z. B. auf Westsaaremaa, wo die Bevölkerung sich mehr auf Fischerei und Schifffahrt als auf den Ackerbau orientierte. Daher zog sich hier der Doppelanspann in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vor dem

Einzelanspann schnell zurück, weil der letztere sich in den gegebenen Verhältnissen als viel zweckmässiger erwies.

Die wichtigsten Termini der Fahrgeräte sind in den ostseefinnischen Sprachen wiederum baltische Lehnwörter. So haben die beiden Sprachgruppen gemeinsame Benennungen für den Schlitten (li. *rogés*, le. *ragavas*, estn. *regi*) und das Rad (li. *ratas*, estn. *ratas*), die Pluralform des letzteren aber bedeutet zugleich den Wagen (li. *ratai*, le. *rati*, estn. *rattad*). Dementsprechend müssten auch der Schlitten und der Wagen im Baltikum zusammen mit den Ochsen von Süden nach Norden gewandert sein.

Über die Konstruktion dieser frühen Schlitten und Wagen können wir auf der gegenwärtigen Forschungsetappe noch nicht sicher urteilen. Jedenfalls ist es klar, dass das Ostbaltikum zum alten Verbreitungsgebiet des vierrädrigen Wagens gehört. Hiermit wird noch einmal bestätigt, dass die Landwirtschaft in der Ernährung der hiesigen Bevölkerung schon mehrere Jahrtausende eine zentrale Stellung innehatte. Das nordeuropäische Areal des zweirädrigen Karrens beginnt unmittelbar nördlich und nordöstlich vom Ostbaltikum — in Finnland sowie im Leningrader Gebiet und im nördlichen Teil des Pskower Gebiets der RSFSR.

Im 19. Jh. war im Baltikum eine Reihe von verschiedenen Schlitten- und Wagentypen verbreitet. Dieselben hatten dabei im östlichen Teil des Baltikums einen einheitlicheren Charakter als in der westlichen Hälfte, wo sich die estnischen Fahrzeugtypen von den lettisch-litauischen schroff unterschieden.¹⁵

Es gibt gute Gründe anzunehmen, dass der grosse in Westlitauen, Kurzeme und Westsaaremaa verbreitete zweispännige Wagen von regulierbarer Länge ein verhältnismässig später Ankömmling ist. Dieser Wagentyp ist mit den entsprechenden Fuhrwerken Mitteleuropas unmittelbar verbunden. Die seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Baltikum ziemlich weit verbreiteten, noch heutzutage gebräuchlichen kleinen einspännigen Bauernwagen sind auf Grund der Konstruktion des genannten zweispännigen Wagens ausgebildet worden. In Ostlitauen, im überwiegenden Teil Lettlands und in Südostestland war ein altertümlicher Wagentyp allgemein, der auch dem östlichen Belorussland und dem westlichen Russland eigen war. Dieser Wagen stand seiner Konstruktion nach den Wagen der späten Bronze- und frühen Eisenzeit sehr nahe, wie sie in den

Felszeichnungen Südschwedens und auf den Urnen aus dem Mündungsgebiet der Weichsel dargestellt sind.¹⁶ Es ist also recht glaubhaft, dass dieser östliche Wagentyp ein unmittelbarer Nachfolger des frühesten im Baltikum bekannten Wagens sein könnte. Dem grössten Teil Estlands war ein anderer altertümlicher Wagentyp charakteristisch, bei dem der Langbaum, der Vorder- und Hinterachse miteinander verbindet, aus zwei durch einen Pflock bewegbar verbundenen Teilen bestand. Dieser gehört in eine gemeinsame Gruppe mit den alten südschwedischen Wagen und man kann für ihn auch mancherorts in Mittel- und Westeuropa Gegenstücke finden. Es ist anzunehmen, dass der letztgenannte Typ sich in Estland zusammen mit der Benennung *vanker* verbreitete, die wahrscheinlich von einer germanischen Quelle herrührt und die ältere Benennung *rattad* in die südwestliche Ecke des Landes verdrängt hat.

Auch unter den örtlichen Schlittentypen scheint der in Westlitauen verbreitete mitteleuropäische Schlitten mit zwei Paar Ständern, der die von den alten gemeinsamen Namen abweichende Benennung *šlajos* hat, der jüngste zu sein. Dieser Typ ist auch nördlich in Kurzeme einigermassen bekannt, wo er nur als spezieller Sommerschlitten für den Heutransport verwendet wird.¹⁷ Im überwiegenden Teil des Ostbaltikums herrscht aber der osteuropäische Schlitten mit 3 bis 5 Paar Ständern. Eine seiner primitiveren Varianten orientiert sich, genauso wie der altertümlichste Wagentyp, aus dem südöstlichen Estland über Ostlettland nach den südöstlichen Nachbargebieten im Nordosten Belorusslands und in Westrussland.

Auch der westestnische Schlitten mit seiner eigentümlichen Bindeständerkonstruktion hat offenbar ein hohes Alter. Vertreter dieses Schlittentyps sind noch in einigen isolierten Ortschaften Mittel- und Nordeuropas erhalten. Es ist nicht ausgeschlossen, dass sowohl der westestnische Schlitten- als auch der Wagentyp früher weiter südlich im westlichen Baltikum verbreitet waren, von wo sie durch andere, von Süden kommende Typen verdrängt wurden. Allerdings kann man in den gegenwärtigen Schlitten Kurzemes, die im allgemeinen den osteuropäischen Schlitten nahe stehen, einige konstruktive Besonderheiten finden, die mit dem westestnischen Schlitten in Verbindung zu bringen sind.

Die Analyse der wichtigsten Elemente des landwirt-

schaftlichen Transports im Baltikum spricht sehr anschaulich über die alten Einflüsse aus verschiedenen Richtungen, auf die am Anfang hingewiesen wurde. Die traditionellen Verbindungen in südwestlicher bzw. westlicher und südöstlicher bzw. östlicher Richtung sind zweifellos während mehrerer Jahrtausende lebendig und fruchtbar gewesen. Daher hatte die kulturelle Einteilung des Baltikums in eine westliche und eine östliche Hälfte schon seit dem 1. Jahrtausend u. Z. — als die Landwirtschaft im Lebensunterhalt der örtlichen Bevölkerung die zentrale Stellung einnahm — einen verhältnismässig stabilen Charakter. In Lettland und Litauen war die entsprechende Grenze in bezug auf den Grossteil der Erscheinungen mehr oder minder stabil, während sie in Estland stark schwankte. So verbreitete sich hier der westliche Wagentyp weit nach Osten, während die östliche Krummholzbespannung bis zum äussersten Westen gelangte.

Die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Voraussetzungen der genannten Verschiedenheiten müssen noch näher untersucht werden. Hier konnten wir nur auf die Richtungen ihrer geographischen Verbreitung hinweisen und einige sich in ihnen äussernde Verbindungen zwischen einzelnen ethnischen Gruppen hervorheben.

NOTEN

¹ K. Vilkuna, Verwendung von Zugochsen in Finnland. — *Studia Fennica* II, Helsinki 1936, S. 70 ff.

² K. Vilkuna, a. a. O., S. 79 ff.; D. Zelenin, Russische (Ostslavische) Volkskunde, Berlin und Leipzig 1927, S. 130; История культуры древней Руси I, Москва—Ленинград 1948, S. 68.

³ J. Jurginis, Baudžiavos isigalejimas Lietuvoje, Vilnius 1962, S. 51 ff.; Ю. М. Юргинис, Земледелие и техника сельского хозяйства Литвы в XIII—XV веках. — Труды Академии наук Литовской ССР, серия А, I, Вильнюс 1955, S. 57 ff.; vgl. P. Dundulienė, Žemdirbyste Lietuvoje, Vilnius 1963, S. 139 ff.

⁴ M. Gimbutas, The Balts, London 1963, S. 164 ff. (und die dort angegebene Literatur).

⁵ Vgl. K. Moszynski, Kultura ludowa Slowian I, Kraków 1929, S. 648 ff.; J. Lingis, Akerns beredning i östra Litauen. — *Folk-Liv* VII—VIII, 1943—1944, Stockholm, S. 159 ff.; P. Dundulienė, a. a. O., S. 141—142.

⁶ Siehe z. B. W. Jacobeit, Jochgeschirr- und Spanntiergrenze. — *Deutsches Jahrbuch für Volkskunde* III, 1957, Berlin, S. 119 ff.

⁷ K. Vilkuna, a. a. O., S. 87; K. Vilkuna, När kommo östersjöfinnarna till Baltikum? — Folk-Liv XII—XIII, 1948—1949, Stockholm, S. 32; X. A. Моора, Вопросы сложения эстонского народа и некоторых соседних народов в свете данных археологии. — Вопросы этнической истории эстонского народа, Таллин 1956, S. 105.

⁸ W. Jacobeit, a. a. O., S. 141 ff.

⁹ W. Jacobeit, ebd.; E. M. Jope, Agricultural implements. Vehicles and harness. — A History of Technology, vol. II, Oxford 1957, S. 554.

¹⁰ J. Jurginis, Baudžiavos isigalejimas Lietuvoje, S. 51 jj.

¹¹ S. Bernotiene, Valstiečiu sausumos susisiekimo priemonės XIX—XX a. — Iš lietuvių kultūros istorijos I, Vilnius 1958, S. 210; A. Bielenstein, Die Holzbauten und Holzgeräte der Letten, St.-Petersburg—Petrograd 1907—1918, S. 564.

¹² S. Bernotiene, a. a. O., S. 211; K. Moszynski, a. a. O., S. 660.

¹³ Schwedische Volkskunde, Stockholm—Göteborg—Uppsala 1961, S. 228.

¹⁴ K. Moszynski, a. a. O., S. 657, Abb. 528:10.

¹⁵ Über die Wagen- und Schlittentypen des Ostbaltikums s. näher A. Bielenstein, a. a. O., S. 540 ff.; J. Abolinš, Darba rati Latvijas lauksaimniecībā, Rīgā 1935; S. Bernotiene, a. a. O., H. Hagar, Der osteuropäische Arbeitsschlitten bei den Ostseefinnen. — Finnisch-ugrische Forschungen XXXIII, Helsinki 1958, S. 182 ff.; A. O. Вийрес, Санний транспорт у эстонцев. — Труды Прибалтийской объединенной комплексной экспедиции I, Москва 1959, S. 438 ff. Einen breiteren Hintergrund bietet G. Berg, Sledges and Wheeled Vehicles. Nordiska Museets Handlingar 4, Stockholm—Copenhagen 1935.

¹⁶ Siehe G. Berg, a. a. O., Taf. XXVII:1,2; M. Gimbutas, a. a. O., Taf. 14, 15.

¹⁷ S. Cimermanis, Laukstrādnieku dzīves veids Kurzemē un Zemgalē 19. gadsimta otrajā pusē, Rīgā 1959, S. 107, Abb. 11.

В и й р е с А н т с О с к а р о в и ч
ТРАДИЦИОННЫЙ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТ-
ВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ НАРОДОВ
ПРИБАЛТИКИ.

(в плане историко-культурных
взаимосвязей)

На немецком языке.

Цена 5 коп.



Цена 5 коп.

XIII

NA-6457

182 278

TÜ RAAMATUKOGU



1 0300 00646606 6