

29. Gaál K. Zum bäuerlichen Gerätebestand im 19. und 20. Jahrhundert. — Wien: Böhlans Nachf., 1969.
30. Nowotni P. Gross Partwitz. Wandlungen eines Lausitzer Heidedorfes. — Bautzen: Domo wina, 1976.
31. Andree R. Braunschweiger Volkskunde. — Braunschweig, 1901.
32. Mīlenbahs K. Latviešu valodas vārdnīca, 2. sēj. — Rīgā, 1925.
33. Fraenkel E. Litauisches etymologisches Wörterbuch. — Heidelberg-Göttingen, 1962, Bd. 2.
34. Abriss der estnischen Volkskunde. — Tallinn, 1964.
35. Zelenin D. Russische (Ostslavische) Volkskunde. — Berlin und Leipzig, 1927.
36. Peesch R. Holzgerät in seinen Urformen. — Berlin, 1966.
37. Mancellius G. Deutsch-lettisches Wortbuch (Lettus). — Rīgā, 1638.
38. Nīcas un Bārtas mācītāja Jāņa Langja 1685 g. latviski-vāciskā vārdnīca ar īsu latviešu gramatiku. Iz. E. Blesē. — Latvijas Universitātes raksti. Rīgā, 1936.
39. Шнирельман В. А. Происхождение скотоводства. — М.: Наука, 1980.
40. Belenyey M. Viehzucht und Hirtenwesen in Ungarn im 14. und 15. Jahrhundert. — In: Vzh. Budapest, 1961.
41. Abel W. Geschichte der deutschen Landwirtschaft. — Stuttgart, 1962.
42. Vakarelski C. Milchverarbeitung und Milchprodukte bei den Bulgaren. — In: VwH. Budapest, 1969.
43. Moora A. Über die volkstümliche Nahrung in der ostestnischen Grenzzone. — Congressus secundus internationalis Fenno-Ugristarum. Pars II. Helsinki, 1968.
44. Gunda B. Ergebnisse, Probleme, Aufgaben. — In: Vzh. Budapest, 1961.

ETHNISCHE UND KULTURELLE BEZIEHUNGEN
DER LETTEN MIT IHREN NACHBARVÖLKERN IM LICHT
DER EXTENSIVEN MILCHVIEHZUCHT

L. Dumpe

Zusammenfassung

Im Rahmen des Allgemeinproblems der ethnischen und kulturellen Beziehungen der Völker des Baltikums wird im vorliegenden Beitrag die Entwicklung der Milchviehwirtschaft seit ihrem Auftreten in Lettland und im Verlauf ihrer extensiven Entwicklung untersucht.

Zwecks Aufdeckung von Spuren ethnischer und kultureller Kontakte der Letten mit ihren Nachbarvölkern wurde eine vergleichende Gegenüberstellung der Arbeitsmethoden und Realien der Milchviehwirtschaft bei den Letten und anderen Völkern Osteuropas vorgenommen. Die Erforschung führte zu folgenden Ergebnissen: Die Grundelemente der herkömmlichen Milchverarbeitung in Lettland, ihre Realien und Terminologie sind baltisch. Für die meisten dieser Elemente bestehen Entsprechungen im gesamten nördlichen Areal Osteuropas, wo das gleiche Milchverarbeitungssystem verbreitet war. In vielen Fällen sind die genannten Ähnlichkeiten auch im südlichen Teil Osteuropas und in Mitteleuropa festzustellen; das gilt insbesondere für das Milchwirtschaftsinventar. Diese auf weiten Gebieten Europas vorhandenen Parallelen werden im Zusammenhang mit dem gesamten Ausbreitungsprozess der Milchviehwirtschaft betrachtet, dessen Anfänge, vermutlich in der Periode der indoeuropäischer Urgemeinschaft zu suchen sind.

ОБЩИЕ ДЛЯ НАРОДОВ ПРИБАЛТИКИ ПРИМИТИВНЫЕ СРЕДСТВА
ТРАНСПОРТА

А. Вийрес (Таллин)

Обычно мы склонны предполагать, что такие примитивные транспортные средства, как различные волокуши, восходят к глубокой древности. В действительности лишь сам принцип волочения тяжестей является древним, а применение его весьма многообразно. Разные виды волокуш могут появляться в самые разные времена вплоть до наших дней. Возможно, что некоторые простые средства волочения, давно вышедшие из употребления, снова „изобретаются“ для какой-то специальной цели.

Применение волокуш в Прибалтике за последние столетия в большинстве случаев имело узко специализированное назначение в разных областях сельского хозяйства. По причине сравнительно позднего появления у них нет и общих древних названий. Нередко такие специализированные волокуши имеют более или менее ограниченные ареалы. Можно предполагать, что некоторые их виды в какой-то мере отражают и культурно-исторические и этнические связи.

В своей статье я опираюсь на материалы, собранные мною во время полевых работ в 1960-х гг. в республиках Советской Прибалтики, а также в Белорусской ССР, Ленинградской и Псковской областях.

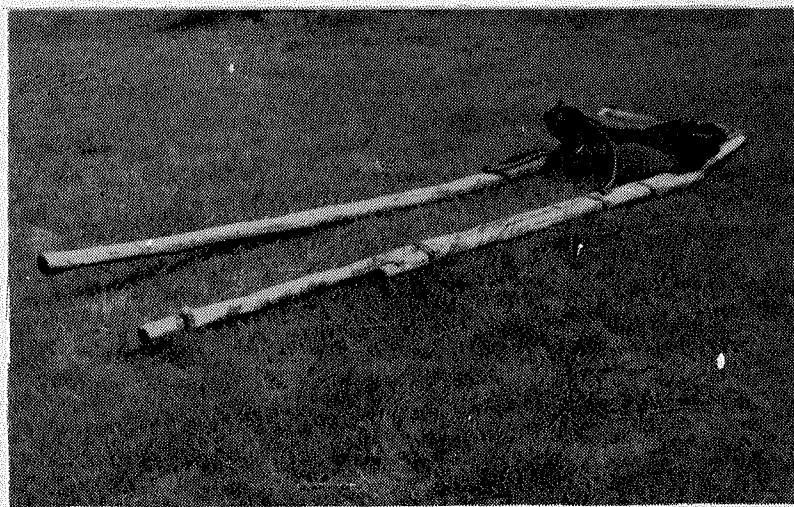
Единственная встречаемая в Прибалтике волокуша с несомненно древней историей — это состоящая из двух длинных жердей-оглоблей, скрепленных между собой сзади поперечинами для помещения груза, конная волокуша-оглобли универсального назначения. В лесной полосе северо-восточной Европы, где дорожная сеть была весьма редкой, она сохранялась до недавнего времени. В Карелии и у вепсов на востоке территории, которую ныне занимает Ленинградская обл., на такой волокуше еще в начале XX в. возили сено, муку и различные товары как на короткие, так и на дальние расстояния. Иногда на них возили даже представителей местных властей и помещиков [1, с. 30; 2, с. 172—175; 3, с. 189—190; 4, с. 70]. На рубеже XVIII—XIX вв. волокуши-оглобли были весьма обычными и в Ингрии, где местные жители пользовались ими для поездок на рынок в Петербург [5, с. 287; 6, л. 36—37].

В Прибалтике конная волокуша-оглобли до начала нашего века использовалась лишь в лесистой северо-восточной части Эстонии между Чудским оз. и Финским зал., в так наз. Алутагузе [7, S. 33—34], непосредственно примыкавшей к ареалу этой волокуши в Ингрии. Здесь же, в окрестностях Нарвы, увидел И. Хр. Петри в конце XVIII в. волокушу-оглобли у эстонских крестьян, которые возили на ней телят, овец, сено, мешки, угли, гусей и т. п., сидя верхом на лошади [8, S. 190]. Но даже в Алутагузе у волокуши нет явного собственного названия. Все говорит о том, что традиция применения ее в Прибалтике давно исчезла. Об использовании универсальной угряжной волокуши-оглоб-

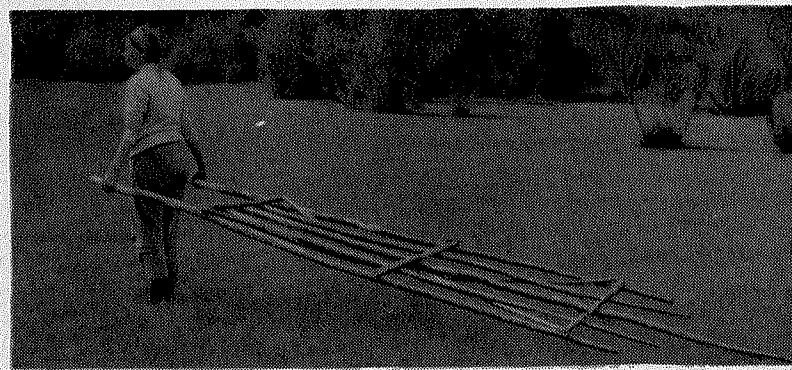
лей в Латвии и Литве, а также в соседних Белоруссии и Псковской обл. у нас вообще нет данных. Раннее исчезновение этой древней волокуши в Прибалтике связано, по всей вероятности, с ранним развитием пашенного земледелия, в связи с чем в качестве главной летней повозки распространилась четырехколесная телега.

В послевоенные десятилетия кое-где в Прибалтике, напр., на востоке Эстонской ССР, на лесных работах для вывозки бревен применялись особой формы волокуши-оглобли с толстой колодой сзади (рис. 1). Это явно новое явление, которое распространилось под русским влиянием и сохранялось вплоть до полной механизации лесозаготовок. В России специальные волокуши для бревен были известны уже в древнем Новгороде [9, с. 56, табл. 46:4] и пропагандировались еще на рубеже XIX–XX вв. в периодической печати по лесному хозяйству [10, с. 515–607].

С развитием скотоводства появились различные простые способы носки и перевозки сена на естественных болотистых сенокосах. Волокушей-оглоблями в виде легкой ручной волокуши регулярно пользовались лишь на юге Прибалтики, главным образом в Литве, где она, по данным Р. Меркене, в начале XX в. была еще повсеместно широко распространена [11, с. 83–84]. Литовские ручные волокуши-оглобли гораздо легче конных волокуш, в середине их поперечинами образуются рама для сена (рис. 2). Иногда в такого же типа волокушу запрягали и лошадь [12, р. 16–18, раб. 1:16–17], что, по всей вероятности, — вторичное явление. В Латвии и Эстонии этот вид волокуши в последние столетия не имел широкого распространения, за исключением юго-восточной Латвии, где его ареал был, видимо, продолжением широ-



1. Волокуша-оглобли для бревен. Середина 1960-х гг. Эстонская ССР, Раквереский р-н, Хальяла. ЭФ



2. Ручная волокуша-оглобли (*velke*) для перевозки сена. 1966 г. Литовская ССР, Шяуляйский р-н, Карнишкяй. ЭФ

кого литовского ареала. Здесь, как и на северо-востоке Литвы, у волокуш для фиксации груза сзади имелась вертикальная спинка [13, l. 192, att. 6].

Такие же ручные сенные волокуши встречаются в западной Финляндии, Швеции, особенно в ее южной части, и Чехословакии [14, l. 108–109; 15, s. 343; 16, p. 33]. Прямой генетической связи между всеми этими ареалами предполагать все же не следует. Ручная волокуша-оглобли не связана и с древней конной волокушей. Скорее она результат местного развития других способов транспортировки сена на сенокосе. Один из таких способов — широко известная в Европе носка сена вдвоем на носилках, которая в Прибалтике сохранилась лишь при уборке яровых на поле. Если опустить один конец носилок на землю, то их можно тянуть одному как волокушу. На возможность такого развития указывает употребляемое местами в Жемайтии общее название обоих транспортных средств.

Другим предшественником ручной волокуши-оглоблей могла быть веточная волокуша для сена. Возка сена на ветвях лиственных деревьев была широко распространена в Прибалтике, в частности в Латвии и Эстонии. В Литве, где ветви тянул обычно человек, по данным Р. Меркене, такой способ перевозки сосредоточивался главным образом в северной части [11, с. 83]. В Эстонии и Латвии такую веточную волокушу, груженую сеном, обычно тянула лошадь (в северной Эстонии — и волю) [в отношении Латвии ср.: 17, l. 148–150]. Сено возили целыми копнами. Каждую копну укладывали на две-три подложных для транспортировки ветви. Лошадь запрягали веревкой, которую обвязывали вокруг копны (рис. 3). Такой способ возки был хорошо известен уже Хупелю [18, S. 306–307] и Бротце [19, S. 232]. Копенные ветви в Эстонии называются „копненным хвостом” (*sao haod*), в Латвии — „листьями” (*lapas*), чему отвечает *lehese* на юго-востоке Эстонии. Между прочим, на севере Литвы, вдоль латвийской границы, сено на ветвях, как и в Латвии, также часто возила лошадь.



3. Перевозка копны сена на веточной волокуше. 1970 г. Латвийская ССР, Гулбенский р-н, Литене. ЭФ

А. Хук писал в середине XIX в. об этом способе возки копен в Эстонии и Латвии: „Поскольку каждое среднее имение убирает несколько тысяч копен и крестьяне столько же, обычно же больше, а каждая копка требует 3 березки, ольхи или ивы, то в среднем губит каждое имение 12 000–15 000 молодых деревьев лишь при сенокосе” [20, S. 325]. Тем не менее, перевозки копен на ветвях продолжались в Латвии и Эстонии в широком масштабе вплоть до коллективизации сельского хозяйства в середине XX в.

Судя по всему, применение по существу несомненно древней веточной волокуши в Прибалтике развилось в двух разных направлениях — в Литве из нее сделали ручную волокушу-оглобли, а в Латвии и Эстонии — конную веточную волокушу для возки целых копен. Известная связь с носилками для сена существовала и здесь: при нехватке ветвей копны часто возили на жердях носилок, которые подсовывались под копну. Кроме Эстонии и Латвии, способом возки копен на ветвях регулярно пользовались лишь коренное финноязычное население Ленинградской обл. (водь, вепсы). В южной Финляндии веточная волокуша для сена была также кое-где известна, но там ее чаще тянули вручную, как в Литве [14, l. 108–109]. В северной России и Сибири применялись несколько иного типа веточные волокуши, у которых длинные стволы использовались как оглобли [21, с. 119 (волокуша); 22, S. 134]. На такие волокуши сено нагружается. Наиболее типичным был в соседних с Прибалтикой областях — как в северо-западной России, так и в Белоруссии — обычай подносить сено к стогу вдвоем на жердях-носилках. Это было самым старинным и укоренившимся способом также у

финнов, карел и ижорцев [4, с. 31; 23, с. 84]. Итак, можно сказать, что описываемый способ возки копен на веточной волокуше является явно совместной традицией южных прибалтийских финнов и латышей.

В Западной и Центральной Европе для вывоза больших камней с полей с давних пор широко применялись волокуша-развилка из толстой естественной развилки дерева и низкие бескопыльные сани с твердыми массивными полозьями [16, l. 75–78; 24, S. 109–123]. Прибалтика представляет собой восточную окраину их регулярного применения. Волокуша-развилка не была известна на эстонских островах и в северо-западной Эстонии, а также в восточной Литве. Из Латвии данные о ней весьма скудные, их больше всего из северной Видземе. Можно предположить, что в большей части Латвии она была редким явлением или совсем не известна. Бескопыльных саней не знали на крайнем востоке Литвы и Латвии, они были редкими и в юго-восточной Эстонии.

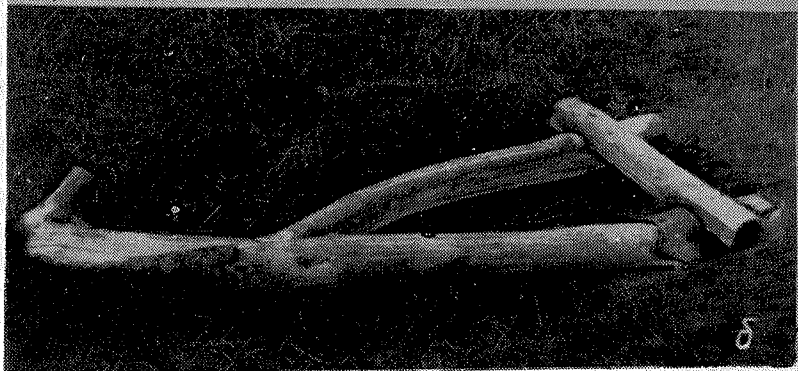
Волокуша-развилка употреблялась в основном для возки камня. Бескопыльные сани имели и некоторые другие функции, особенно в западной Литве, где на них возили бочки с водой, торф, навоз, сено и пр. Рассмотрение бескопыльных саней для плуга и бороны мы здесь опускаем, так как по функции и конструкции (дощатые полозья) они — позднее явление, распространившееся с середины прошлого века.

В Литве преобладал широко распространенный нормальный вариант волокуши-развилки — в виде треугольника (рис. 4б). В Эстонии же часто предпочитали такую развилку, у которой сучья шли параллельно друг другу, приближаясь, таким образом, к полозьям (рис. 4а).

У бескопыльных саней различия проявляются прежде всего в форме полозьев. „Нормальный”, наиболее распространенный вариант — когда передний конец полозьев (по преимуществу березовых) с естественным изгибом загнут вверх (рис. 5). Главным образом в западной Литве и Латвии встречаются сани с полозьями из прямых брусков, у которых передний конец обтесан так, чтобы образовался изгиб (рис. 6). В северной Эстонии, наоборот, весьма часто применялись сани с полозьями из еловой копани с высоко поднятыми концами. Их конструкция имеет ряд особенностей, которые указывают на влияние местных вариантов копыльных саней (головки связаны гнутыми вязовьями, грядки по бокам и пр.).

Оба транспортных средства использовались главным образом в летнее время, предпочтительно в дождливую погоду. На бескопыльных санях возили камни и поздней осенью при первом снеге.

Интересно отметить, что в Литве как волокушу-развилку, так и бескопыльные сани обозначают прежде всего общими с другими волокушами названиями *velkė*, *šliužas*. В Латвии и Эстонии их названия различны — бескопыльные сани относят в одну группу с копыльными санями (эст. *regi*, лтш. *ragavas*), а у волокуши-развилки собственное название (эст. *hark*, лтш. *spīle*, *staklas*), отражающее форму ее развилки. У бескопыльных саней имеются и заимствованные из немецкого названия позднего происхождения — на западе Литвы *šlypkė(s)* (<вост. прус. *šlīpe*) [25, S. 1005 (*šlypa*)], в Курземе и Видземе *slepes* (средне-



4. Волокуша-развилка (*ark*), отсутствует задний поперечник. 1958 г. Эстонская ССР, Пылваский р-н, Канети. ЭФ (а). Волокуша-развилка (*služže*). 1966 г. Литовская ССР, Пренайский р-н, Лялионисский а/с. ЭФ (б)

нижнем. *sepe*) [26, S. 110], которые в Литве и Курземе обозначают и копыльные сани. Западнолитовские тяжелые бескопыльные сани с прямыми полозьями имеют явные соответствия в Центральной Европе, как и их применение для транспортировки разных грузов [27, s. 273; 28, S. 300–301].

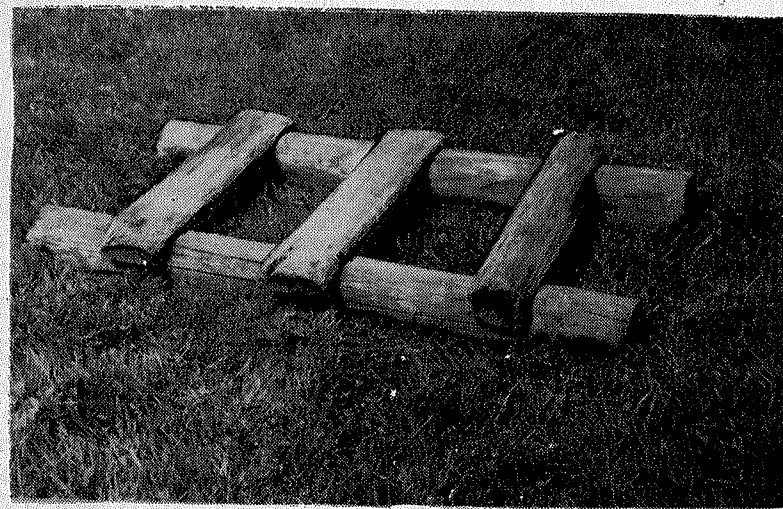
О немецком влиянии свидетельствует также общераспространенная в Прибалтике запряжка лошадей как в волокушу-развилку, так и в бескопыльные сани при помощи валька и постромков. Только в северо-западной Эстонии и на эстонских островах применялась типичная для большей части Прибалтики оглобельная запряжка с дугой.

Непосредственно в пограничных с Латвией и Литвой районах северной Белоруссии кое-где были известны бескопыльные сани для камня.

Обычно же в Белоруссии, как и в Псковской обл., камни возили на обыкновенных копыльных санях или на телегах. Зато в Скандинавии и Финляндии бескопыльные сани широко распространены, а волокуша-развилка применяется лишь в южной Швеции, примерно до Стокгольмской широты [16, l. 77, il. 32]. В Финляндии волокуша-развилка встречается



5. Бескопыльные сани (*kivikelk*) для камней с полозьями из копани. 1972 г. Эстонская ССР, Кохтла-Ярвеский р-н, Люганузе. ЭФ



6. Бескопыльные сани (*akmeni ragavinas*) для камней, длина 1,36 м. 1965 г. Латвийская ССР, Кулдигский р-н, Эдоле. ЭФ

кое-где в юго-восточной части страны¹, куда она могла проникнуть из Эстонии.

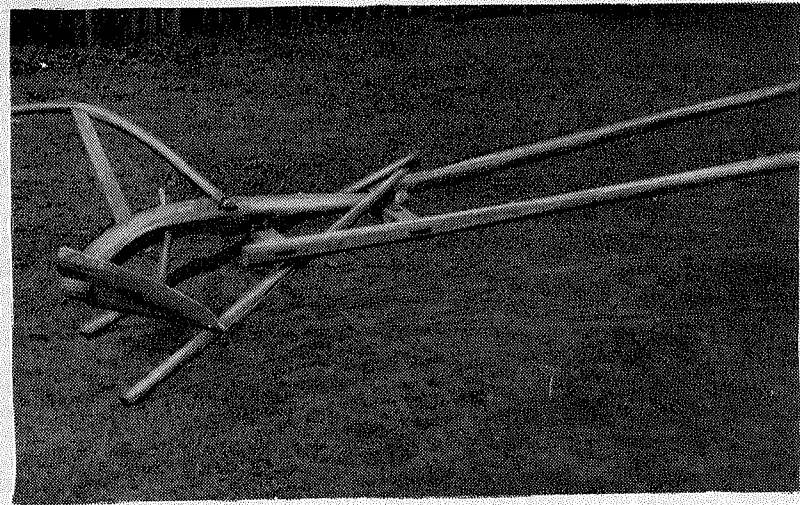
Такие располагающиеся вокруг Балтийского моря ареалы говорят о распространении бескопильных саней и волокуш-развилок из Центральной Европы вдоль прибрежных районов Балтики. Самое раннее время для этого — бронзовый век, когда в Прибалтике появились каменные могильники, а тем самым и необходимость в перевозке камня. Немецкая экспансия в XIII в. сопровождалась широким распространением сооружений из камня, что не могло не отразиться на использовании средств для транспортировки камня. Этим и объясняются новые импульсы из той же Центральной Европы. В Прибалтике бескопильные транспортные средства встретились с копильными санями, которые в северо-восточной Европе издавна применялись как зимой, так и летом. При таких обстоятельствах здесь и сформировалась восточная граница регулярного применения волокуш-развилок и бескопильных саней. Бескопильные сани с высокими головками, встречающиеся в Эстонии, Финляндии, Ингрии и Карелии, — результат влияния восточных копильных саней.

Транспортировка старинных пахотных орудий производилась в Прибалтике различными способами. Местами применялись разные виды **коловой волокуши**. Характерно, что лошадь подпрягалась обычным способом к пахотному орудью, которое волокуша приподнимала над землей.

О транспортировке сохи на коротком колу известно лишь по данным из южной Эстонии. Кол просовывали через рассоху сохи, а на верхний конец его опиралась поперечина, связывающая обжи. Подобный способ перевозки встречался и в северо-западной и северной России [ср. 29, с. 31]. На юго-востоке Эстонии соху возили на паре кольев, которые располагались параллельно обжам. На верхних концах кольев были оставлены сучья, которые цеплялись за поперечину между обжами. Соха лежала на кольях сошниками вверх, а пахарь ехал верхом на лошади. Такие кольца для перевозки сохи назывались *rõtusse* — слово, в котором мы узнаем соответствие вепско-карельскому названию волокуши-оглоблей *retuk(ad)*. Вероятно, этот способ перевозки сохи и возник по примеру волокуши-оглобелей в области широкого применения последней в лесной полосе северо-восточной Европы, где с давних пор обитали финно-угорские народы. По крайней мере, этот вид коловой волокуши был типичен в первую очередь для вепсов, карел, финнов и коми [ср. 30, л. 270].

Волокуша в форме развилки из двух кольев, соединенных обычно подвижно между собой (так наз. „ножничная волокуша”), широко применялась в Европе для транспортировки различных форм пахотных орудий [31, S. 118; 16, р. 142; 28, S. 299]. В Прибалтике она была известна на юго-востоке и крайнем северо-западе. На западе острова Сааремаа на ней возили местное рало (рис. 7), что явно связано с та-

¹По данным, полученным от проф. Н. Валонена (Хельсинки).



7. Рало на ножничной волокуше (*vedemed*). 1959 г. Эстонская ССР, о-в Сааремаа, Кихельконна. ЭФ

ким же ее применением в Швеции и юго-западной Финляндии [32, л. 35, il. 13d.]. В восточной и центральной Литве была известна перевозка сохи на ножничной волокуше [33, р. 115; 34, S. 645, il. 512:3], как и во многих местах России и Белоруссии [29, с. 31; 34, с. 643; 35, S. 98]². Итак, в употреблении ножничной волокуши в Прибалтике выражается не давняя общая традиция, а этнические связи с отдельными соседними народами.

Рассмотренный выше материал свидетельствует о том, что каждый вид волокуши имеет свою собственную историю, теснейшим образом связанную с хозяйственной деятельностью человека. В ряде случаев явно отражаются этнические соприкосновения и связи на разных этапах исторического процесса.

ЛИТЕРАТУРА

1. Макарьев С. Вепсы: Этнографический очерк. — М., 1932.
2. Малиновская З. П. Из материалов по этнографии вепсов. — В кн.: Западно-финский сборник. Труды Комиссии по изучению племенного состава населения СССР и сопредельных стран. Л., 1930, т. 16.
3. Струмилин С. Т. Из пережитого. 1897–1917 гг. — М.: Госполитиздат, 1957.
4. Тароева Р. Ф. Материальная культура карел (Карельская АССР). — М.—Л.: Наука, 1965.
5. Пылаев М. И. Старый Петербург. — СПб., 1889.

²Ср.: Гос. музей этнографии народов СССР (Ленинград), фототека, 2582-20 с и 4012-2 (Ярославская губ.), 2177-34, 2177-44 (Рязанская губ.).

6. Manninen I. Fortbewegungs- und Transportmittel. — In: Kansatieteellinen Arkisto. Helsinki, 1957, N 13.
7. Leinbock F. Die materielle Kultur der Esten. — Tartu, 1932.
8. Petri J. Chr. Ehistand und die Ehsten. — Gotha, 1802, Bd. 2.
9. Колчин Б. А. Новгородские древности. Деревянные изделия. — Археология СССР. САИ, вып. Е1-55. М.: Наука, 1968.
10. Воронов Г. Очерк лесного хозяйства и торговли лесом в Новгородской губернии. — Лесной журнал, 1896, 3.
11. Меркене Р. В. Животноводческий инвентарь Литвы и западной Белоруссии (конец XIX—XX в.). Типологические параллели. — В кн.: Этнографические и лингвистические аспекты этнической истории балтских народов. Рига: Зинатне, 1980.
12. Merkienė R., Milius V. Žemės ūkio inventoriūs. — ILKI, V., t. 1979.
13. Cimermanis S. Transporta līdzekļi Latgales zemnieku saimniecībās 19. gs. beigās un 20. gs. pirmajā pusē. — AE. Rīga, 1973, X.
14. Anttila V. Niityltä latoon. — Kotiseutu, Helsinki, 1969, No. 2—3.
15. Baran L. Smyky a sane v zemich českých a na Sloveksu. — Československa Etnografie, 1957, No. 4.
16. Berg G. Sledges and Wheeled Vehicles. — Nordiska Mussets Handlingar. Stockholm—Copenhagen, 1935, vol. 4.
17. Dumpe L. Ražas novākšanas veidu attīstība Latvijā (no senākiem laikiem līdz XX gs. sākumam). — Latvijas PSR Vēstures Muzeja raksti. Etnogrāfija. Rīga, 1964.
18. Hupel A. W. Topographische Nachrichten von Lief- und Ehstland. — Rīga, 1777, Bd. 2.
19. Brotze J. Chr. Sammlung verschiedener Liefländischer Monumente, Prospekte, Münzen, Wappen, V, 40; VI, 232.
20. Hueck A. V. Darstellung der landwirtschaftlichen Verhältnisse in Esth-, Liv-, und Curland. — Leipzig, 1845.
21. Псковский областной словарь с историческими данными. — Л.: Изд-во ЛГУ, 1979, вып. 4.
22. Zelenin D. Russische (Ostslavische) Volkskunde. — Berlin—Leipzig, 1927.
23. Grotenfelt G. Det primitiva jordbrukets metoder i Finland under den historiska tiden. — Helsingfors, 1899.
24. Gunda B. Gaffeldrögen i Karpaterna. — In: Kulturspeglings. Stockholm, 1966.
25. Fraenkel E. Litauisches etymologisches Wörterbuch. — Heidelberg—Göttingen, 1965, Bd. 2.
26. Sehwers J. Sprachlich-kulturhistorische Untersuchungen vornehmlich über den deutschen Einfluss im Lettischen. — Veröffentlichungen des Slavischen Instituts an der Friedrich-Wilhelm-Universität. Berlin, Leipzig, 1936, 13.
27. Kultura ludowa wielkopolski/Pod red. J. Bursztv. — Poznań, 1964, t. 2.
28. Werth E. Grabstock, Hacke und Pflug. Versuch einer Entstehungsgeschichte des Landbaues. — Ludwigsburg, 1954.
29. Иваницкий Н. А. Материалы по этнографии Вологодской губернии. — В кн.: Сборник сведений для изучения быта крестьянского населения России, 2 (Известия Имп. Общества любителей естествознания, антропологии и этнографии при Имп. Московском Университете, т. 19. Труды этнографического отдела, т. 11, вып. 2.) М., 1890.
30. Sirelius U. T. Suomen kansanomaista kulttuuria. — Helsinki, 1919, t. 1.
31. Bentzien U. Haken und Pflug. — Veröffentlichungen des Instituts für deutsche Volkskunde. Berlin, 1969, Bd. 50.
32. Vilkuņa K. Die Pfluggeräte Finnlands. — Studia Fennica. Helsinki, 1971, Bd. 16.
33. Dundulienė P. Žemdirbystė Lietuvoje (Nuo seniausių laikų iki 1917 metų). — Lietuvos TSR Aukštųjų mokyklų mokslo darbai. Istorija. V., 1963, t. 5.
34. Moszyński K. Kultura ludowa Słowian. — Warszawa, 1967, t. 1.
35. Petzholdt A. Beiträge zur Kenntniss des Inneren von Russland, zunächst in landwirtschaftlicher Hinsicht. — Leipzig, 1851.

GEMEINSAME PRIMITIVE TRANSPORTGERÄTE DER VÖLKER DES BALTIKUMS

A. Viires

Zusammenfassung

In der landwirtschaftlichen Tätigkeit der Völker des Baltikums wurde eine ganze Reihe von schlichten Schleifen verwendet, die meistens eine eng spezialisierte Aufgabe erfüllten. Sie wurden im Gange der Entwicklung des Ackerbaus und der Viehzucht entsprechend ihren zunehmenden Bedürfnissen eingeführt. Die Areale der einzelnen Schleifen waren im Baltikum recht verschieden und spiegelten unterschiedliche kulturhistorische und ethnische Kontakte wider.

Die klassische universelle Stangenschleife für ein Pferd (Abb. 1) hatte im Baltikum schon längst vor dem vierrädrigen Wagen wichen müssen. Im 19. Jahrhundert war sie nur noch im nordöstlichen Waldgebiet Estlands einigermaßen gebräuchlich, in einem Gebiet, das über Ingermanland mit dem alten breiten Areal der Stangenschleife in nordöstlichen Europa direkt verbunden war.

Für Heutransport auf sumpfigen Heuschlägen war in Litauen und in südöstlichen Lettland eine viel leichtere Stangenschleife für Menschenkraft (Abb. 2) gebräuchlich. Obgleich solche Heuschleifen auch anderswo in Europa (z. B. in Schweden, Finnland und in der Tschechoslowakei) bekannt waren, kann man sie in Litauen als eine örtliche Weiterentwicklung der Tragstangen oder der Zweigschleife für Heu ansehen. Die Zweigschleife hatte ihrerseits in Est- und Lettland eine ganz spezielle Form für Heuhaufentransport angenommen. Jeder Heuhaufen wurde hier bei der Heumahd auf zwei oder drei grössere Laubzweige aufgehäuft, auf denen das mittels eines Seiles vorgespannte Pferd das Heu zum Heufeim schleppte (Abb. 3). Diese Beförderungsweise war nur bei den südlichen Ostseefinnen und den Letten allgemein gebräuchlich.

Zum Schleppen grösserer Steine waren in West- und Mitteleuropa von alters her die aus einer starken Astgabel hergestellten Gabelschleifen und niedrige ständerlose Schlitten recht weit verbreitet. Das Baltikum stellt ihr östliches Grenzgebiet dar, wo diese gar nicht überall gebräuchlich waren. Die Gabelschleife (Abb. 4) stellte eine ziemlich seltene Erscheinung in ganz Lettland dar und war in östlichem Litauen und in nordwestlichem Estland samt den estnischen Ostseeinseln gänzlich unbekannt. Der ständerlose Schlitten (Abb. 5—6) blieb in der östlichen Grenzzone Lettlands und Litauens sowie im äussersten Südosten Estlands völlig fremd. Man kann eine ziemlich frühe (bronzezeitliche) Verbreitung längs der Ostküste der Ostsee annehmen, die später im Baltikum durch die deutsche Ostexpansion im 13. Jahrhundert durch neue Impulse verstärkt wurde.

Stellenweise wurden einige schlichten Schlepptomittel auch zur Beförderung der alten Pfluggeräte verwendet. In Südostland waren kurze Schlepptangen gebräuchlich, mit denen der Gabelpflug ein wenig über den Erdboden gehoben wurde. Diese weisen direkte Entsprechungen in der nordosteuropäischen Waldzone auf. Ein anderes Mittel war die "Scherenschleife" aus zwei kurzen Stangen, die an einem Ende beweglich miteinander verbunden waren. Auf einer solchen Schleife schleppte man in östlichem Litauen den Gabelpflug und auf der estnischen Insel Saaremaa den alten örtlichen Ard (Abb. 7). Auf Saaremaa kann man mit einem schwedischen, in Litauen dagegen mit einem ostslawischen Einfluss rechnen.