Hamburger Studien
zu Volkstum und Kultur der Romanen
Herausgegeben vom Seminar für romanische Sprachen und Kultur
29

TRANSPORT UND TRANSPORTGERÄTE IN DEN FRANZÖSISCHEN ZENTRALPYRENÄEN

von

Walter Schmolke

1938

HANSISCHER GILDENVERLAG, HAMBURG 11

Hamburger Studien
zu
Volkstum und Kultur der Romanen

Herausgegeben vom
Seminar für romanische Sprachen und Kultur
an der Hansischen Universität Hamburg

Band 29

Transport und Transportgeräte in den französischen Zentralpyrenäen

von

Walter Schmolke

Mit 6 Abbildungen

1938

HANSISCHER GILDENVERLAG / HAMBURG 11

(D. 18)
DRUCK: A. PREILIPPER, HAMBURG 11

INHALTSVERZEICHNIS.

Vorwort .. VII

Literaturverzeichnis .. IX

Erklärung einiger Lautzeichen .. XI

Abkürzungen .. XII

Der Artikel .. XIII

Allgemeiner Überblick über die Verkehrslage, Transportbedingungen und Transportmittel in den Zentralpyrenäen .. 1

I. Der Mensch als Lastenträger .. 4
1. Über die Lastenvermittlung durch menschliche Kraft .. 4
2. Handtraggeräte .. 5
3. Schultertraggeräte .. 7
4. Rückentraggeräte .. 9
5. Kopftraggeräte .. 13
6. Sonstige Behälter .. 16
7. Seile und Schlaufen .. 22

II. Das Tier als Lastenträger .. 25
1. Über den Saumsatteltransport .. 25
2. Das Saumtier .. 26
3. Der Saumsattel .. 28
4. Das Saumsattelgeschirr .. 32
5. Die Tragvorrichtungen .. 34
a) Die hölzernen Traggestelle .. 34
b) Die Tragkörbe .. 35
c) Die hölzernen Tragkästen .. 36
6. Der Reitsattel .. 37

III. Schleife und Schleifen .. 39
1. Die Holzbeförderung .. 39
2. Die Schleife .. 44
3. Die Gaffelschleife .. 45
4. Die provisorische Schleife .. 45
5. Die Heuschleife .. 46
6. Die Mistschleife .. 49
7. Die Handschleife .. 51
8. Die Räderschleife .. 52

IV. Der Wagen .. 54
1. Über die Verbreitung des Wagens .. 54
2. Der heimische Wagen .. 54
3. Der moderne Wagen .. 62
4. Der vierräderige Wagen .. 64

V. Das Joch .. 69

VI. Das Zuggeschirr der Einhufer .. 74

VII. Zurufe an die Tiere .. 75

Vorwort.

Die vorliegende Abhandlung soll einen Überblick geben über den Transport und die Transportmittel der Bauern in den Zentralpyrenäen.

Während eines Aufenthaltes von drei Monaten sammelte ich an Ort und Stelle den Stoff für diese Arbeit. Die Untersuchungen erstreckten sich über sämtliche Hochtäler[1] von dem Louron- bis zu dem Aspe-Tale, über das Barousse- und das Nistos-Tal, sowie über das Gebiet zwischen Bagnères-de-Bigorre und Lourdes und den Raum zwischen Lannemezan und V. d'Aure.

Da die Zeit bei weitem nicht ausreichte, alle Ortschaften der genannten Täler zu besuchen, habe ich mich auf die mir am lohnendsten scheinenden beschränkt, wobei ich besonders die altertümlichen Siedlungen der Hänge berücksichtigte. Somit kann die vorliegende Studie nicht als abschließend gelten; sie möchte nur dazu beitragen, dem Leser eine Vorstellung von den Transportverhältnissen unseres Berglandes sowie der Mannigfaltigkeit seiner Transportmittel zu vermitteln.

An Vorarbeiten über die Transportverhältnisse in den französischen Zentralpyrenäen ist mir nur wenig bekannt. Als bedeutsamste Abhandlung ist Krügers Werk „Die Hochpyrenäen" zu bezeichen, das zwischen dem Abschluß und der Drucklegung der vorliegenden Arbeit erschien. Krügers Darstellung, die viele meiner Angaben bestätigt und ergänzt, bietet ein aufschlußreiches Bild von der Formenfülle der Transportgeräte in den Hochpyrenäen. Ferner sei das kurze, aber überaus lehrreiche Kapitel „Der Transport" in Fahrholz' Arbeit erwähnt, das vor allem im Hinblick auf die Entwicklung der Schleife wertvolle Belege birgt. Paret beschränkt sich in dem Abschnitt „Die bòrda" auf die Wiedergabe wortkundlichen Materials, das jedoch wertvolle Einzelheiten enthält.

Die der Arbeit beigefügten Zeichnungen, die von Herrn Rudolf Schütt, dem Zeichner des Romanischen Seminars, Hamburg, angefertigt wurden, stellen eine Auswahl des im Gelände gesammelten Materials dar.

Zu besonderem Dank bin ich meinem hochverehrten Lehrer, Herrn Professor Dr. F. Krüger verpflichtet, der mir nicht nur die Anregung zu dieser Arbeit gab, sondern mich auch bei der Ausführung in jeder Hinsicht durch Rat und Tat unterstützte. Ich möchte aber auch nicht versäumen, an dieser Stelle der Herren M. Camélat (Arrens) und Rondou (Gèdre) sowie aller Pyrenäenbewohner zu gedenken, die durch ihre Auskünfte und Empfehlungen mit zu dem Erfolg meiner Untersuchungen beitrugen.

Meine Arbeit wurde im Jahre 1934 abgeschlossen. Neuere Veröffentlichungen konnten zum Teil noch berücksichtigt werden.

[1] Mit Ausnahme des Cauterets-Tales. Einige im Larboust-Oueil- und Luchon-Tal gemachten Notizen wurden zu Vergleichsmomenten herangezogen.

LITERATURVERZEICHNIS.

Alcover = A. Alcover, *Diccionari català-valencià-balear* (A-Col...). Palma de Mallorca 1930 ff.

ALF = J. Gilliéron et E. Edmont, *Atlas linguistique de la France.* Paris 1902.

AIS = K. Jaberg und J. Jud, *Sprach- und Sachatlas Italiens und der Südschweiz.* Bd. VI. Zofingen 1935.

Allix = A. Allix, *Un pays de haute montagne. L'Oisans. Etude géographique.* Paris o. J.

Amades = J. Amades, *Vocabulari dels vells oficis de transport i llurs derivats.* Butlletí de dialectologia catalana XXII. Barcelona 1934.

Azkue = R. M. de Azkue, *Diccionario vasco-español-francés.* 2 Bde. Bilbao 1905, 1906.

Berg = G. Berg, *Sledges and wheeled vehicles.* Stockholm 1935.

Bergmann = W. Bergmann, *Studien zur volkstümlichen Kultur im Grenzgebiet von Hocharagón und Navarra.* Hamburg 1933.

Beyer = L. Beyer, *Der Waldbauer in den Landes der Gascogne. I. Wirtschaftsformen.* Hamburg 1937.

Boissel = W. Boissel, *Le pays basque.* Paris o. J.

v. d. Brelie = H. J. v. d. Brelie, *Haus und Hof in den französischen Zentralpyrenäen.* Hamburg 1937.

Brockmann-Jerosch = H. Brockmann-Jerosch, *Schweizer Volksleben.* I. Erlenbach-Zürich 1929.

Brunhes = J. Brunhes, *La géographie humaine de la France.* I, II. Paris 1920, 1926.

Busset = M. Busset, *Le vieux pays d'Auvergne.* Clermont-Ferrand 1924.

Cavaillès = H. Cavaillès, *La vie pastorale et agricole dans les Pyrénées.* Paris 1931.

Coissac = M. Coissac, *Mon Limousin.* Paris 1913.

Corominas = J. Corominas, *Vocabulario aranés.* Barcelona 1931.

Dornheim = A. Dornheim, *Die bäuerliche Sachkultur im Gebiet der oberen Ardèche.* VKR IX, 202—388; VKR X, 247—351.

Dralet = M. Dralet, *Description des Pyrénées.* Paris 1813.

Drouet = G. Drouet, *Le cheval camargue.* Marseille 1910.

Dusaulx = J. Dusaulx, *Voyage à Barèges et dans les Hautes Pyrénées, fait en 1788.* Paris 1796.

Ebeling = W. Ebeling, *Landwirtschaftliche Geräte im Osten der Provinz Lugo.* VKR V, 50—151.

Fahrholz = G. Fahrholz, *Wohnen und Wirtschaft im Bergland der oberen Ariège. Sach- und Wortkundliches aus den Pyrenäen.* Hamburg 1931.

Ferrand = H. Ferrand, *La route des Pyrénées françaises de la Méditerranée à l'Océan.* Grenoble 1914.

FEW = W. v. Wartburg, *Französisches etymologisches Wörterbuch.* Bonn 1928 ff. (Buchst. A, B, C—Car, D, E, F).

Flagge = L. Flagge, *Provenzalisches Alpenleben in den Hochtälern des Verdon und der Bléone. Ein Beitrag zur Volkskunde der Basses-Alpes.* Biblioteca dell' Archivum Romanicum. Serie II. Genf 1935.

Fleischer = F. Fleischer, *Studien zur Sprachgeographie der Gascogne.* ZRPh Beiheft XLIV. Halle 1913.

Freuler = B. Freuler, *Die Holz- und Kohletransportmittel im südlichen Tessin.* Schweizer Archiv für Volkskunde X.

Frossard = Frossard, *Le port des fardeaux dans les Pyrénées.* Bulletin de la Société Ramond. Quatrième trimestre de 1893. Paris 1893.

Gamillscheg = E. Gamillscheg, *Etymologisches Wörterbuch der französischen Sprache.* Heidelberg 1928.

Giese = W. Giese, *Volkskundliches aus den Hochalpen des Dauphiné.* Hamburg 1932.

Ginzrot = J. Ginzrot, *Die Wägen und Fuhrwerke der Griechen und Römer und anderer Völker.* München 1817.

Goldstern = E. Goldstern, *Hochgebirgsvolk in Savoyen und Graubünden.* Wien 1922. Wiener Zeitschrift für Volkskunde, Erg.-Bd. 14.

Greve = K. Greve, *Sattel- und Zaumzeug in der altfranzösischen Literatur.* Dissertation Jena (unveröff.) o. J.

Griera = A. Griera, *La casa catalana.* BDC XX. Barcelona 1932.

Guillaumie = E. Guillaumie, *Contribution à l'étude du glossaire périgourdin (canton de Saint-Pierre-de Chignac).* Paris 1927.

Henschel = M. Henschel, *Zur Sprachgeographie Südwestgalliens.* Dissertation Berlin 1919.

Huber = G. Huber, *Les appellations du traîneau et de ses parties dans les dialectes de la Suisse romane.* Heidelberg 1916.

Krüger GK = F. Krüger, *Die Gegenstandskultur Sanabrias und seiner Nachbargebiete.* Hamburg 1925.

Krüger Provence = F. Krüger, *Volkskundliches aus der Provence: Das Museum Frederi Mistrals.* Philologische Studien (Voretzsch-Festschrift), 285—348. Halle 1927.

Krüger VKR I = F. Krüger, *Volkstümliche Namengebung.* VKR I, 209—282.

Krüger VKR II = F. Krüger, *Sach- und Wortkundliches vom Wasser in den Pyrenäen.* VKR II, 139—243.

Krüger WS X = F. Krüger, *Die nordwestiberische Volkskultur.* WS X (1927), 45—137.

Krüger BDC XXIII = F. Krüger, *Die Hochpyrenäen. C. Ländliche Arbeit.* Bd. I. *Transport und Transportgeräte.* Barcelona 1936.

Krüger HPyr A II = F. Krüger, *Die Hochpyrenäen. A. Landschaften — Haus — Hof* Bd. II (i. Druck).

Krüger VKR VIII = F. Krüger, *Die Hochpyrenäen. B. Hirtenkultur.* VKR VIII, 1—102; D. *Hausindustrie — Tracht — Gewerbe.* VKR VIII, 210—328; IX, 1—106.

Kruse = H. Kruse, *Sach- und Wortkundliches aus den südfranzösischen Alpen.* Hamburg 1934.

Lespy = V. Lespy et P. Raymond, *Dictionnaire béarnais.* Montpellier 1887.

Lhermet = J. Lhermet, *Contribution à l'étude du dialecte aurillacois.* Paris 1931.

Meillon = A. Meillon, *Glossaire des noms topographiques les plus usités dans la vallée de Cauterets.* Cauterets 1911.

Messerschmidt = H. Messerschmidt, *Haus und Wirtschaft in der Serra da Estrêla (Portugal).* VKR IV, 72—163; 246—305.

Meyer = H. Meyer, *Bäuerliches Hauswesen zwischen Toulouse und Cahors.* VKR V, 317—371; VKR VI, 27—135.

Millardet = G. Millardet, *Petit atlas linguistique des Landes.* Toulouse 1910.

Millin = Millin, *Voyage dans les départemens du Midi de la France.* Paris 1811.

Moncaut = C. Moncaut, *Dictionnaire gascon-français. Dialecte du département du Gers.* Paris 1863.

Palay = S. Palay, *Dictionnaire du béarnais et du gascon modernes.* Pau 1932.

Paret = L. Paret, *Das ländliche Leben einer Gemeinde der Hautes-Pyrénées.* Dissertation Tübingen 1933.

Plandé = R. Plandé, *La circulation dans les vallées pyrénéennes de l'Adour et des Gaves.* Revue géographique des Pyrénées et du sud-ouest. VII, 213—237. Paris 1936.

REW = W. Meyer-Lübcke, *Romanisches etymologisches Wörterbuch.* 3. vollständig neubearbeitete Auflage. Heidelberg 1935.

Rohlfs Lescun = G. Rohlfs, *Le patois de Lescun.* Miscellánea Filológica dedicada à D. Antonio Ma. Alcover. Palma de Mallorca 1931. 353—387.

Rohlfs Relikt. = G. Rohlfs, *Baskische Reliktwörter im Pyrenäengebiet.* ZRPh XLII (Appel-Festschrift), 394—408.

Rohlfs Bask. Kultur = G. Rohlfs, *Baskische Kultur im Spiegel des lateinischen Lehnwortes.* Philologische Studien (Voretzsch-Festschrift), 58—86. Halle 1927.

Rohlfs Beiträge = G. Rohlfs, *Beiträge zur Kenntnis der Pyrenäenmundarten.* RLiRo VII, 119—169.

Rohlfs Gascon = G. Rohlfs, *Le gascon. Etudes de philologie pyrénéenne.* ZRPh Beiheft LXXXV. Halle 1935.

Rokseth = P. Rokseth, *Terminologie de la culture des céréales à Majorque.* Barcelona 1923.

Salvator = Erzherzog Ludwig Salvator, *Die Balearen* I, II. Würzburg und Leipzig 1897.

Scheuermeier = P. Scheuermeier, *Wasser- und Weingefäße im heutigen Italien.* Bern 1934.

Schmitt = A. Schmitt, *La terminologie pastorale dans les Pyrénées Centrales.* Paris 1934.

Sorre = M. Sorre, *Les Pyrénées.* Paris 1928.

Stebler = F. Stebler, *Alp- und Weidewirtschaft.* Berlin 1903.

Steiger = A. Steiger, *Contribución a la fonética del hispano-árabe y de los arabismos en el iberorománico y el siciliano.* Madrid 1932.

TF = F. Mistral, *Lou tresor dóu Felibrige.* Aix-en-Provence o. J.

Wagner = M. L. Wagner, *Das ländliche Leben Sardiniens im Spiegel der Sprache.* WS Beiheft 4. Heidelberg 1921.

Zeitschriften.

ASNSL = *Archiv für das Studium der Neueren Sprachen und Literaturen.* Elberfeld-Iserlohn.

BDC = *Butlletí de dialectologia catalana.* Barcelona.

RIEB = *Revue internationale des études basques.* Paris - San Sebastián.

RLiRO = *Revue de linguistique romane.* Paris.

Ro = *Romania.* Paris.

VKR = *Volkstum und Kultur der Romanen.* Hamburg.

WS = *Wörter und Sachen.* Heidelberg.

ZRPh = *Zeitschrift für romanische Philologie.* Halle.

Erklärung einiger Lautzeichen[1].

j = medio-palataler Spirant; dtsch. *jeder.*

l = gelängter interdentaler Lateral.[2]

---

[1] Zur phonetischen Umschrift wurde mit einigen Vereinfachungen das von Krüger, *Studien zur Lautgeschichte westspanischer Mundarten* (Hamburg 1914, S. 42—53) angewandte System benutzt.

[2] Zur Verbreitung dieses Lautes in den Pyrenäen vgl. G. Rohlfs' Aufsatz *Zur Entwicklung von -ll- im Romanischen,* S. 390. Philologisch-philosophische Studien. Festschrift für E. Wechssler. Vgl. auch Fahrholz IX, der diesen Laut für Teilgebiete der oberen Ariège belegt hat.

r = alveolarer schwach gerollter Vibrant; sp. *pero*.
r̄ = ders. stark gerollt; sp. *carro*.

Anlautendes -b- zeigt die Tendenz, den Verschluß zu lösen; auf eine besondere Kennzeichnung dieses Lautes ist verzichtet worden.

Die Aussprache der unbetonten Endvokale weiblicher Wörter schwankt zwischen *a* — *o* — *e*. Alle drei Klangfarben sind im gleichen Tal möglich. Um fortwährende Wiederholungen zu vermeiden wurde für die Transkription einheitlich -o gewählt.

Abkürzungen.

Der Einfachheit halber sind die einzelnen Ortschaften durch Zahlen ersetzt worden; die Talnamen sind durch die ersten zwei, bzw. drei Buchstaben derselben kenntlich gemacht worden. Begriffe, die in allen (besuchten) Dörfern eines Tales durch den gleichen Terminus ausgedrückt werden, sind durch Anführung der Talnamen als solche gekennzeichnet.

Ortschaften.

1. Le Plan.
2. Aragnouet.
3. Fabian.
4. Cadeilhan.
5. Soulan.
6. Vieille-Aure.
6a. Azet.
7. Guchen.
8. Ancizan.
9. Grezian.
10. Lançon.
11. Aspin.
11a. Barrancouen.
12. Ilhet.
13. Peilhac.
14. Jezean.
15. Bareille.
16. Ilhan.
17. Bordères-Louron.
18. Ris.
19. Pouchergues.
20. Cazaux-Frechet.
21. Adervielle.
22. Mont.
23. Germ.
24. Gouaux-Larboust.
25. Castillon.
26. St. Aventin.
27. Bourgdoueil.
28. Cirès.
29. Benque.
30. Trébons.
31. Cazaril.
32. Cier-de-Luchon.
33. Gouaux-Luchon.
34. Thèbe.
35. Mauléon-Barousse.
36. Sost.
37. Esbareich.
38. Ferrère.
39. Ourde.
40. Troubat.
41. Bramvague.
42. Ilheu.
43. Sarp.
44. Montréjeau.
45. Aventignan.
46. Seich.
47. Lortet.
48. Labastide.
49. Esparros.
50. Arrodets.
51. Laborde.
52. Lomne.
53. Espeche.
54. Prat.
55. Molère.
56. Benque.
57. Campan.
58. Gripp.
59. Artigues.
60. La Beoupe.
61. La Vialette.
62. Lesponne.
63. Labassère.
63a. Labassère-de-bas.
64. Gazost.
65. Ourdis.
66. Cheust.
67. Arrodet.
68. Arcizac-ez-Angles.
69. Viger.
70. Lias.
71. St. Pastous.
72. Ayros-Arbouix.
73. Gez.
74. Sere.
75. Salle.
76. Uz.
77. Villelongue.
78. Beaucens.
79. Artalens.
80. Vizos.
81. Viscos.
82. Viey.
83. Gèdre.
84. Gavarnie.
85. Sazos.
86. Arcizans-dessus.
87. Estaing.
88. Arrens.
89. Assouste.
90. Béost.
91. Listo.
92. Louvie.
93. Billières.
94. Louvie-Juzon.
95. Izeste.
96. Arudy.
97. Urdos.
97a. Etsant.
98. Eygun.
99. Accous.
100. Montory.

Täler.

Asp	= Aspe.	Lav	= Lavedan.
Au	= Aure.	Les	= Lesponne.
Az	= Azun.	Lou	= Louron.
Bar	= Bareille.	Lu	= Luchon.
Ba	= Barousse.	Ni	= Nistos.
Ca	= Campan.	Oss	= Ossau.
Es	= Estaing.	Ou	= Oueil.
Lar	= Larboust.		

Der Artikel.

Der bestimmte männl. Artikel.

Sing.		
Vor Konsosant:	*et*[3]	Au, Bar, 11—14, Lou, Ca, Les, Lav, Az, Es, Oss, Asp, 100.
Vor Vokal:	*eđ*[4]	
Plural.		
Vor Konsonant:	*es*	
Vor Vokal:	*edz*	
Sing.		
Vor Konsonant:	*etš*	Lar, Ou, Lu, Ba, Ni.
Vor Vokal:	*edž*	
Plural.		
Vor Konsonant:	?	Lar, Ou, Lu, Ba, Ni.
Vor Vokal:	?	
Sing.		
Vor Konsonant:	*lu*	Im Talschluß von Oss.
Vor Vokal:	*l*	
Plural.		
Vor Konsonant:	*lus*	
Vor Vokal:	*luz*	

Der bestimmte weibl. Artikel.

Sing.	*éra*[5]	Au, Bar, 11—14, Lou, Lar, Ou, Lu.
Plural	*éras*	
Sing.	*éro*[6]	Ca, Les, Ba, Lav, 80—85, Es, Az, Oss, Asp.
Plural	*éros*	
Sing.	*ére*	Ni.
Plural	*éres*	

---

[3] Das auslautende *-t-* des Artikels assimiliert sich stets dem anlautenden Konsonant des folgenden Wortes, z. B. *ek kár* = *et kár* = le char.

[4] *eđ* wird zu *er* vor Vokalen in Au, Asp u. Oss.

[5] Beginnt das folgende Wort mit einem Vokal, so fällt der Endvokal des Artikels; folgt der weibliche bestimmte Artikel auf ein mit Vokal endigendes Wort, so fällt der Anfangsvokal des Artikels.

[6] Es handelt sich um einen mehr nach *-a-* klingenden Endvokal.

Sing.	*la*	Im Talschluß von Oss.
Plural	*las*	
Sing.	*da*	100.
Plural	*das*	

Der unbestimmte männl. Artikel.

ü	Au, Bar, Lou, Ca, Les, Oss, Asp, Lav, 80—85, Az, Es, 100.
ũ	Lar, Ou, Lu, Ba, Ni.
íų	100.

Der unbestimmte weibl. Artikel.

wǫ	Au, Bar, Lou.
bǫ	Ni.
úǫ	Ba, Ou, Lar, Lu, Ca, Les, 80—85, Lav, Az, Es, Oss, Asp.

Allgemeiner Überblick über die Verkehrslage, Transportbedingungen und Transportmittel in den Zentralpyrenäen.

Wenn man heute in einem der modernen Autobusse der C. C. F. M.[1] auf den ausgezeichneten Kunststraßen die Pyrenäen durchfährt und einige Male in den eleganten Hotels der zahlreichen Kurorte verweilt hat, so wird man beim Verlassen dieses Berglandes leicht den Eindruck haben können, ein Gebiet durcheilt zu haben, dessen äußere Lebensformen nur noch wenig von dem Kulturstand vergangener Zeiten zu verraten scheinen. Kurorte wie Bagnères-de-Luchon, Bagnères-de-Bigorre, Lourdes, Pierrefite, Cauterets und Eaux-Bonnes mit ihrem mondänen Gepräge könnten nur zu leicht die Vermutung aufkommen lassen, daß die Lebensformen in den Zentralpyrenäen eine grundlegende Umwandlung erfahren hätten und dieses Land nicht mehr als Rückzugsgebiet anzusehen sei. Diese ehemaligen Marktflecken haben sich, dank ihrer berühmten Heilquellen, zu weit bekannten Badeorten entwickelt, die mit ihrem „Komfort" den verwöhntesten Ansprüchen gerecht werden. Sie haben der Fremdenindustrie einen ungeheuren Aufschwung verliehen. Vertreter fast aller europäischer Nationen sind hier während der Hauptsaison anzutreffen. „La vie mondaine y bat son plein et l'on en a justement dit qu'elle était en saison une succursale du Boulevard des Italiens."[2]

Während es hier vor nicht allzulanger Zeit namentlich die Thermen waren, die die Menschen in dieses Bergland führten, so findet man heute schon viele Besucher, die vor allem wegen der herrlichen Gebirgslandschaft hierher kamen. Sie trägt immer mehr dazu bei, den Stamm der Pyrenäentouristen zu vermehren. Und das ist nur zu verständlich. Denn hier haben wir wirklich noch ein Fleckchen Erde, das wohl in seinen Hauptorten dem Zuge der Zeit gefolgt ist, sonst aber wenig von seiner Ursprünglichkeit eingebüßt hat. Man verlasse nur einmal die route nationale und besuche eines jener Bergdörfer, und man wird erstaunt sein über die Fülle alten Kulturgutes, das hier nahezu unvermindert weiterlebt, wo doch oft nur eine halbe Stunde entfernt die neuesten Errungenschaften des 20. Jahrhunderts anzutreffen sind. In diesen Bergnestern mit ihren holperigen Wegen gibt es noch ein urwüchsiges Bauerntum, das an seinen alten Gebräuchen und Sitten festgehalten hat. Hier finden wir noch urtümliche Einrichtungen und Geräte, die in der Ebene nicht mehr vorkommen oder dort überhaupt nie bekannt waren. Dies trifft in besonderem Maße auch auf die Transportgeräte zu.

[1] Diese Verbindung besteht seit 1914.

[2] So schildert Ferrand (S. 78) das Leben während der Saison in Luchon.

Während andere Gebrauchsgegenstände, wie Küchengeräte und Bekleidungsstücke leichter durch moderne, neuzeitliche Formen ersetzt werden konnten, wurde die Wahl der Transportmittel durch die natürliche Form der Landschaft bestimmt. Nur so erklärt sich der große Formenreichtum an Transportmitteln in den Dörfern der Hänge; hier mußten die Wegeverhältnisse einfach bleiben, da das Gelände menschlichem Wollen Einhalt gebot. In den Siedlungen der Talsohle hingegen, wo das Wegeproblem weitaus besser gelöst werden konnte, ist eine erhebliche Vereinfachung der Beförderungsmöglichkeiten erreicht worden.

Die Wegeverhältnisse.

Bis in das 18. Jahrhundert hinein verfügten die Zentralpyrenäen über sehr schlechte, schmale Wege, deren Unterhaltung Pflicht der einzelnen Gemeinden war.[3] Die Verbindungsmöglichkeiten zwischen den Tälern und der Ebene waren denkbar ungünstig und veranlaßten den Bauern, nur in den dringlichsten Fällen, und zwar auf dem Saumtiere, die Marktflecken des Vorlandes aufzusuchen. Viele Dörfer waren während der Wintermonate von jedem Umgang mit der Außenwelt abgeschnitten, da hoher Schnee unüberwindliche Hindernisse bildete. Erst mit dem Jahre 1730 wurde eine entscheidende Besserung dieser Straßenverhältnisse eingeleitet, durch die unser Bergland dem modernen Wagen und später dem Auto erschlossen wurde. Es waren die Intendanten, unter ihnen vor allem d'Étigny, die nun einen intensiven Wegebau betrieben. Etwa 40 Jahre später waren sämtliche Haupttäler mit befahrbaren Straßen versehen. Zur gleichen Zeit ging man auch daran, die einzelnen Täler untereinander durch eine fortlaufende Straße zu verbinden, die über die Kämme hinwegführen sollte. Sie wurde 1860 endgültig beendet und bildet heute einen Teil der route nationale, die jetzt die gesamte Pyrenäenkette von Cerbère am Mittelmeer bis nach Biarritz durchzieht. Vier Pässe von beträchtlicher Höhe, den Col de Peyresourde (1550 m), den Col d'Aspin (1500 m), den Col de Tourmalet (2122 m) und den Col d'Aubisque (1710 m) hat sie in unserem Gebiete zu überwinden.

Da im Laufe der Zeit auch die weniger bedeutenden Täler mit befahrbaren Wegen versehen wurden, sind jetzt die Verkehrsbedingungen als außergewöhnlich günstig zu bezeichnen.

Der Einfluß dieser Straßenbauten auf den bäuerlichen Betrieb ist unverkennbar. Ihnen ist zu einem großen Teil der starke kulturelle und wirtschaftliche Ausgleich zu verdanken. Sie haben bewirkt, daß der Wagen zum vorherrschenden Transportmittel in den Dörfern der Talgründe wurde; denn, ermuntert durch dieses Beispiel, haben die Bauern nicht gezögert, gute Feldwege anzulegen, um sich dieses weitaus angenehmeren Transportmittels bedienen zu können. Auf die Siedlungen der Hänge trifft dies in weit geringerem Maße zu, da hier die Struktur des Landes die Anlage von Fahrstraßen sehr erschwerte und somit die

[3] Vgl. Cavaillès 301 ff.

Benutzung modernerer Beförderungsmittel in den seltensten Fällen zuließ. Erst seit dem vorigen Jahrhundert gelangte der Wagen auch in diese entlegenen Ortschaften, nachdem man diese mit Anfahrtstraßen versehen hatte. Auf den abschüssigen Feldern ist er jedoch kaum zu verwenden; hier bedient man sich noch der alten, überlieferten Transportmittel, die fast überall noch eine bedeutende Rolle spielen.

Die Transportmittel.

Es ist von vornherein anzunehmen, daß die Oberflächengestaltung des Berglandes die Benutzung anderer Transportmittel erheischt als in ebenem Gelände. Der Gebirgsbauer vermochte sich naturgemäß der Gebundenheit an die geographischen Verhältnisse seiner Umwelt nicht zu entziehen, vielmehr mußte er darauf bedacht sein, seine Transportgeräte der Beschaffenheit des Geländes anzupassen, wenn er nicht Gefahr laufen wollte, für alle Zeiten jedwede Lasten selbst zu schleppen. Die Unterschiedlichkeit der Bodengestaltung mußte ihn notwendigerweise dazu drängen, die mannigfaltigsten Geräteformen zu schaffen, um einigermaßen die Ungunst des Geländes zu überwinden. So hat dieses Abhängigkeitsverhältnis nicht nur die Erhaltung der rückständigsten Transportgeräte begünstigt, sondern auch die Einführung moderner Beförderungsmittel erschwert, wenn nicht überhaupt unmöglich gemacht. Dies trifft namentlich auf die Dörfer der Hänge zu. Während die Ortschaften der Talsohle, wie wir gesehen haben, einer Modernisierung und Vervollkommnung oder Ersetzung alter Formen durch gänzlich neue Konstruktionen weitaus zugänglicher waren, weisen die hochgelegenen Siedlungen auch heute noch die ursprünglichsten Formen von Transportmitteln auf. Schleife und Saumtier sind hier die hauptsächlichsten Lastenvermittler, und wo diese infolge der Steilheit der Felder nicht zu verwenden sind, muß der Mensch den Lastentransport selbst übernehmen. In den Dörfern der Talgründe aber hat sich der Wagen zum hauptsächlichsten Transportmittel entwickelt.

Es ergibt sich somit, daß sich die Zentralpyrenäen infolge der wechselnden Bodenstruktur durch einen unterschiedlichen Entwicklungsstand des Transportwesens auszeichnen. Es ist kein Zufall, wenn in einem Ort ein bestimmtes Gerät benutzt wird, dieses dagegen im Nachbardorf keine Anwendung findet; und es beruht ebensowenig auf Zufall, wenn bald dieses, bald jenes Gerät benutzt wird, um dieselben Lasten zu befördern. Vielmehr zeigt diese Tatsache deutlich, wie sich der Bauer den geographischen Verhältnissen, die sich oft von Ort zu Ort ändern können, anpassen muß.

I. Der Mensch als Lastenträger.

1. Über die Lastenbeförderung durch menschliche Kraft.

Wenn wir heute in den Zentralpyrenäen noch des öfteren Bauern und Bäuerinnen begegnen, die mit schweren Lasten bepackt des Weges ziehen, so kann man diese primitive und mühselige Art der Beförderung nicht aus einer bewußt konservativen Haltung der Bevölkerung erklären, wie es Fahrholz[1] an einem Beispiel für das Saurat-Tal (Ariège) nachgewiesen hat; vielmehr handelt es sich in solchen Fällen meist um Gegenden, deren ungünstige Oberflächengestaltung die Benutzung anderer Transportmöglichkeiten (wie das Saumtier, die Schleife oder gar der Wagen) nicht zuläßt. Auch kann die Entfernung vom Felde oder von der Wiese bis zur Scheune (oder dem Anwesen) so gering sein, daß es sich nicht verlohnt, andere Transportmittel einzusetzen.[2] Schließlich ist es auch möglich, daß der Bauer infolge seiner Armut gezwungen ist, jedwede Last auf dem eigenen Rücken zu tragen, da er sich keine Saum- oder Zugtiere halten kann.

So bin ich im Talschluß von Ca Leuten begegnet, die Heuballen in großen Tüchern auf Entfernungen von ein bis zwei Kilometern selbst nach Hause schleppten. Daß man Heubündel ohne Tuch oder ohne irgendeine Tragvorrichtung fortschafft, habe ich nur im Talschluß von Ba beobachten können. Man bindet hier das Heu mit Holzseilen[3] oder Stricken, die man durch Holzschlaufen[4] strammt, zusammen und trägt sie auf dem Kopfe zur Scheuer.

Allenthalben ist es üblich, gebundene Getreidegarben oder Reisigbündel auf der Schulter, dem Rücken oder dem Kopfe heimzuschaffen, wobei man durch das vordere Ende des verschnürten Holzbündels einen dünnen Stock — *sekuradé* — stößt, mit dem die Last gesichert, gestützt wird, während das hintere Ende am Boden schleift (Abb. I b). Einem übermäßigen Druck auf die Schulter versucht man durch Unterlegen eines Tuches oder eines Fellstücks — *peris*[5] REW 6375 PELLICEUS — zu begegnen. Man nennt ein solches Holzgeschlepp *tirát*[6] Ca, Les; *tiraṣát* Au, Bar, Lou, Lar; zu REW 8755 *TIRARE.

[1] Vgl. Fahrholz 136.

[2] Dies trifft in besonderem Maße auf die Täler zu, in denen es viele Streusiedlungen gibt (Ca, Les, Es, Ni).

[3] Vgl. S. 23.

[4] Vgl. S. 23.

[5] Auch das unter den Saumsattel gelegte Fellstück oder Wolltuch wird so genannt, S. 31; vgl. auch S. 72.

[6] Vgl. Palay, *tirát* 'jet, portée, trait'. Vgl. S. 41.

Auch die Wäsche trägt man auf der Schulter zur Waschstelle *lą̃bą̃dé*. Ein untergelegtes Strohbündel soll ein Schmutzigwerden der gewaschenen Stücke verhindern. Bisweilen trägt man die Wäschestücke auf einem über die Schulter gelegten Stock — *bąstú* Ba, Ni; zu FEW I, 279 BASTUM.

Hühner werden, paarweise zusammengebunden, in der Hand oder in einem Korbe zum Markte getragen, während man Rinder oder Schweine zu Fuß zum Markte treibt. Ein Tier treiben *mi̯ą́ ůo bę́sti̯o;* aprov. *menar;* REW 5585 MINARE; vgl. Amades, *menar.*

Im übrigen bedient sich der Bauer der verschiedenartigsten Traggeräte, teils, um möglichst viel befördern zu können, teils um die beschwerliche Lastenbeförderung möglichst erträglich zu gestalten.

2. Die Handtraggeräte.

Als einfachste Form einer für den dauernden Gebrauch bestimmten Tragvorrichtung sind zwei etwa 2,50 m lange, kräftige Holzstangen *pą́us* REW 6182 PALUS — zu bezeichnen, die in Ba und Ni dem Heutransport von der Wiese bis zur Feldscheune dienen.[7] Man schiebt die beiden Hölzer unter die auf der hängigen Wiese geschichteten Heuhaufen und trägt diese dann auf den Stangen in die Scheuer. Läßt die Struktur der Hänge ein Tragen dieses Bündels nicht zu, so läßt man die hinteren Stangenenden am Boden schleifen, während eine Person an den hochgehobenen vorderen Enden den Heuhaufen talwärts zieht.

Man benutzt die Tragstangen auch öfter zum Beladen der Schleife und des Wagens, da man mehr mit ihnen schafft als mit der Heugabel.

Für den Transport von Weinlesekübeln auf hügeligem Gelände benutzt man in Ba zwei *pą́us*[8], auf die man in der Mittel zwei Nägel geschlagen hat. Diese sollen ein Hinabgleiten des Behälters verhindern.[9] Man hängt das Gefäß entweder vor oder hinter die Nägel, je nachdem es sich darum handelt, hinauf- oder hinabzusteigen.[10]

Die Tragbahre.

Verbinden wir zwei *pą́us* durch eine Anzahl von hölzernen Querstäben, so haben wir die einfachste Form der Tragbahre vor uns, wie sie in unserem Gebiet überall verbreitet ist. Verwendung findet sie namentlich für die Herbeischaffung größerer Steine von unwegsamen Gebirgsstellen, die dem Wagen oder der Schleife nicht zugänglich sind. Daneben bedient man sich ihrer für den Misttransport vom Stalle bis zu den umliegenden Äckern.

---

[7] Über die Verwendung von Traghölzern in den Pyrenäen und anderen romanischen Gebieten, vgl. Krüger VKR II, 162—166; ferner AIS 1226, Ort 356; Rohlfs RLiRo IX, 258. Weitere Angaben bei Krüger HPyr A II.

[8] Vgl. TF *pau semalìè* 'bâton qui sert à transporter un portoir'.

[9] Vgl. die Abb. bei Salvator I, 252.

[10] Der Transport von Holzkübeln vermittels einer Tragstange ist auch in der Auvergne bekannt; vgl. Busset 41.

Vervollständigen wir die Querleisten zu einem zusammenhängenden Bretterbelag und setzen wir ein Kastengehäuse auf denselben, so haben wir die Trage vor uns, die hauptsächlich dazu benutzt wird, die vom Regen heruntergespülte Humusschicht der Felder wieder an Ort und Stelle zu schaffen.[11] Gelegentlich braucht man sie auch zum Misttragen vom Wegesrand auf den Acker.

Die Tragbahre und Trage:[12]

1. *šibẹ́ro*[13] Au, Bar, Ba, Ni; *sibẹ́ro* Lar, Ou, Lu, 63; *sʲebẹ́ro* 20, *sebẹ́ro* 11—12, Lou; *sebʲẹ́ro* Az, Es; *seoyẹ́ro* 64—67; 74; *sayẹ́ro* 76; *saɣɣẹ́ro* 77—79; *soyẹ́ro* 69; REW 1895 CIBARIUS; vgl. ALF 297; AIS 1226.
2. *karkạ́n* Asp; *kargạ́n* Oss; vgl. bask. *karkano* 'civière pour transporter pierres, fumier' (Azkue). FEW II, 362a CARCANNUM.
3. *parél'o* 81—84. REW 6240 *PARICULA.

Die Schubkarre.

Aus der Tragbahre hat sich die Schubkarre entwickelt, die, wenn sie auch kein Traggerät mehr ist, doch in diesem Zusammenhange genannt werden soll.

Die Schubkarre:[14]

1. *sebẹ́ro aŕuđẹ́ro* 11; s. o.
2. *kaŕío* Ca, Les, Lav, 80—85; s. S. 56. *kaŕʲọ́lo* Au, Lu, Bar, Ba, Lar, Ou, Ni, Lav, 47—55, 63; vgl. Fahrholz 138, *kaŕʲọ́l;* Beyer 73, *kaŕʲọ́t.* ALF 177 belegt diesen Terminus für den größten Teil der Hautes-Pyrénées.
3. *kaŕetů* Az.
4. *kaŕůdjo*[15] Lou.
5. *brwẹ́to* Ba, Lou; < frz. *brouette.* FEW I, 374 *BIROTIUM. Dieser Terminus beginnt die alten Wörter langsam zu verdrängen.

Erwähnt sei endlich ein primitiver Dreschflegel. Man braucht ihn als Transportgerät, um den gemähten Buchweizen bis zur improvisierten Feldtenne[16] zu tragen, wo diese Getreideart mit demselben Gerät ausgedroschen wird.[17]

Der Dreschflegel:

layẹ́t Lou; *lažẹ́č* Lar; *alažẹ́č* Ou; FEW III, 595; REW 3347 FLAGELLUM.

---

[11] Das Hinaufschaffen der Erde: *atẹŕá.*

[12] Vgl. Krüger BDC XXIII, 49, 225 A. 5.

[13] Weitere Termini s. bei Palay I, 274.

[14] Vgl. Krüger BDC XXIII, 50 ff.; ALF 177; AIS 1225.

[15] Vgl. S. 67.

[16] Sie besteht in der Regel aus einem großen Laken, das auf der Erde ausgebreitet wird.

[17] Da die Körner dieser Feldfrucht nur zu leicht ausfallen, vermeidet man einen längeren Transport der Garben.

3. Die Schultergeräte.

Ein nahezu verschwundenes Schultertraggerät ist ein aus Baumrinde bestehender, trogförmiger Behälter, der nur noch in Bar und dem Talschluß von Ba[18] bekannt ist (Abb. I *e*). Er dient ausschließlich dem Misttransport. Während man früher den Dünger vom Dorfe aus bis auf die steilgelegten Terrassenkulturen trug, fährt man ihn heute mit dem Karren bis zur Ackergrenze, um ihn dann auf der Baumrinde auf das Feld zu bringen.

Der Baumrindenbehälter:

1. *aṙûst*[19] Ba; zu REW 7456 *RUSCA (gall.) 'Baumrinde'.
2. *baseǫ̣t* Bar; zu FEW I, 199 *BACCIA; vgl. Corominas, *basyota* 'artesa de los albañiles para la argamasa'; Fahrholz 63, *basiéta* 'kleiner Holztrog'; Bergmann 21, *bacia* 'Futtertrog, aus einem ausgehöhlten Baumstamm bestehend'; Paret 61, *bás* 'ausgehöhlter Baumstamm oder auch ein Steinbecken, die als Trog dienen'.

An Stelle der Baumrinde trägt man in Ni, ferner in 11, 12 und 46 den Mist in kleinen trogförmigen Holzkästchen *paṙę̣š*[20] aufs Feld, wobei man dieselben mit Hilfe eines Stockes balanciert.

In Au und in 80—85 ist es üblich, den Dung in Körben auf die Äcker zu schaffen:

Der Mistkorb:

1. *kǫ̣ṙp* 82. REW 2224 CORBIS; vgl. S. 36.
2. *kurbél'o* 83. REW 2222 CORBICULA.
3. *bṙę̣š*[21] Au; zu FEW I, 337 *BERTIARE; REW 1052a *BERTIUM; vgl. BDC XXIII, 59—60.

Außer der erwähnten Misttrage findet man in Ca und Les ein Traggerät, das ebenfalls zur Mistbeförderung verwandt wird. Es ist dies ein aus Holz verfertigtes Gestell, dessen Basis aus einer etwa 2 m langen, spitzwinkligen Astgabel besteht. Auf den beiden Schenkelenden ist ein raufenartiges Gerüst angebracht, das den Mist aufnimmt (Abb. I *a*). Man braucht dieses Traggerät für die Düngung der hängigen Felder.

Die Misttrage:

1. *hemadé*[22] Ca, Les; vgl. *hemą̣* 'düngen'; REW 3307 *FIMARE; FEW III, 542 *FIMARIUM.

[18] In Ba ging das Misttragen an einem bestimmten Tage im Herbst vor sich und wurde ausschließlich von den Frauen und den jungen Mädchen ausgeführt, wobei sie von den jungen Leuten mit viel Allotria begleitet wurden. Heute existiert diese alte Sitte nicht mehr.

[19] Vgl. *rûsko* 'Baumrinde'; *aṙüskadé* 'Holzbottich für die Wäsche' (aus Baumrinde hergestellt); Rohlfs Lescun, 382, *rüsko* 'cylindre d'écorce de sapin qui sert de cuvier à lessive; Rohlfs Gascon, 34; Bergmann 41, *roscadero* 'Laugenbehälter, der früher aus Rinde bestanden haben soll'. Krüger VKR II, 188; VKR VIII, 85 ff.

[20] Vgl. S. 17.

[21] Vgl. S. 18.

[22] Misttragen, wie sie Stebler aus der Schweiz abbildet, sind bei uns unbekannt (Stebler 300). Während man diese Traggestelle auf dem Rücken trägt, lädt man unser Gerät auf die Schulter und hält es mit beiden Händen fest.

2. *purtaḍẹ́ro* Ca, Az, Es; zu REW 6672 PORTARE; vgl. Paret 59, *pourtadèra* 'civière à bras pour porter le fumier'; Palay, *pourtadé, -re* 'espèce de civière, bretelle'; Krüger BDC XXIII, 121; Frossard 235, *pourtadé* 'pièce d'étoffe de laine, de forme oblongue; il forme une grande poche dans le dos de la porteuse, un bout passant l'épaule gauche, l'autre sous le bras droit, tous deux noués sur la poitrine'.
3. *kaṟi̯adé*[23] Les.

In 63 ist die Raufenform durch einen aufrechtstehenden Holzrahmen ersetzt worden, der durch zwei Seitenstreben an den Astgabeln befestigt ist. Da das Holzgitter zur Mitte hin montiert ist, kann eine entsprechend größere Menge fortgetragen werden. Durch eine Mittelleiste, die von der Spitze der Trage ausgeht, erhält der Querrahmen einen festen Halt. Dieses Gerät dient vor allem dem Einbringen von Getreidegarben, Heu, Laub und Holz, das man in Säcke gepackt hat. Man nennt dieses Gerät: *sau̯méto garḅẹ́ro*.[24]

Das Baumaterial schafft der Maurer auf einem eigens zu diesem Zwecke hergestellten Tragbrett zur Baustelle. Diese Tragvorrichtung ruht auf beiden Schultern und wird an zwei Griffen festgehalten. Eine andere Form verwendet man in 70. Hier wird das Gestell in der Art eines Rucksackes getragen, wobei die beiden gebogenen langen Griffe auf den Schultern liegen. Auffallend ist, daß diese Geräte für jeden Bedarfsfall neu angefertigt werden. Nach ihrer Benutzung werden sie verfeuert.

Das Tragbrett:

1. *au̯zẹ́t* Az, Es, 46, 70, Oss; FEW I, 170 AUCELLUS; vgl. Fahrholz 24, *au̯zél'*; Palay, *ausèt, audèt* 'oiseau'; 'ustensile de maçon; désigne aussi les personnes, mais dans le sens ironique ou déplaisant'.
2. *kardí*[25] 'Distelfink'. Ca, Les. FEW II, 367.

Zu den Schultergeräten ist auch der Doppelsack zu zählen. Es ist dies ein großer Leinensack, der in der Mitte eine Öffnung besitzt, durch die man den Kopf steckt (Abb. I *f*). Dieser Sack wird vornehmlich dazu benutzt, Lebensmittel zur Schäferhütte zu schaffen, um dann darin den Käse hinunterzutragen. Gleichzeitig bietet er einen Schutz bei Unwetter.

Der Doppelsack:[26]

1. *kažẹ́ro* 92; REW 1738 CASEUS; vgl. Palay, *casère* 'sac pour porter les fromages'.
2. *au̯fọ́ržo* Oss; vgl. Palay, *anforgue, anforje, auforje* 'sac, sorte de besace à deux poches que l'on porte sur l'épaule'; Amades, *alforjes*

[23] Vgl. *kaṟi̯adé* 'corvée', in Les.

[24] Eine weitere Bedeutung des Wortes *sau̯méto*, das eigentlich 'kleines Saumtier' bedeutet, vgl. S. 10; *garba* 'Garbe'.

[25] Über die Rolle, die Tiermetaphern in der volkstümlichen Namengebung spielen, vgl. Krüger VKR I, 252 ff. Vgl. S. 48.

[26] Diese Tragvorrichtung wird auch dem Esel aufgelegt; sie besitzt dann jedoch keine Öffnung in der Mitte und ist auch etwas größer; s. S. 33.

'objecte usat per traginers ... per portar-hi la minestra i efectes personals'; *ęffǫ́ržo* Asp; vgl. Rohlfs Lescun *effóržo* 'besace'; Frossard 235, *la foye* 'besace en laine de bandes de diverses couleurs voyantes'; FEW I, 64; REW 4180 b; Steiger 194.

3. *bi̯ą́so* Lou, 99; FEW I, 378 BISACCIA, vgl. Palay, *biasse, bedace* 'besace; sac de toile du pays; il est ordinairement à deux poches; on le porte sur l'épaulé'; Frossard 235, *biasse* 'besace en grosse toile'; *pourta la biasse* 'être pauvre et mendiant'.
4. *sakǫ́lo* 99; zu REW 7489 SACCUS.
5. *są̄ri̯o* 97a; < span.-kat. *sarria;* aprov. *sarria* 'sorte de corbeille' (Pansier III, 152). Vgl. Krüger BDC XXIII, 106.

Dem Käsetransport von der Alm bis zum Dorfe dient in Oss neben dem Doppelsack ein trogartiger, hölzerner Behälter mit vier Handgriffen — *pün'ǫ̊dos,* zu REW 6814 PUGNUS — dessen gebogene Gitterwandung aus breiten dünnen Holzplanken besteht[27]. Die Wölbung dieses Traggeräts ist der Käseform angepaßt und verhindert somit ein Schadhaftwerden des noch frischen Milchproduktes. Man nennt diesen Behälter: *banástre* Oss; REW 1035 BENNA + CANASTRON; FEW I, 325; BDC XXIII, 106—107.

Vermutlich hat die *banástre* ehedem aus Flechtwerk bestanden, da man im allgemeinen eine Korbart mit *banástre* bezeichnet; vgl. Palay, *banaste, banastre* 'manne, long panier'. Vgl. das Wort auch in der Bedeutung 'Tragkorb', den man paarweise dem Saumtier auflegt, s. S. 37.

Ein ehemals in Ca, Les, ferner in 81—85 viel benutztes Traginstrument ist der *kąy*[28]; zu REW 1479 CAIA 'Prügel'. Er ist zusammengesetzt aus einem ungefähr 1,30 m langen Stecken, dessen untere Hälfte eine etwa 25 cm lange Querleiste trägt. Am oberen, angespitzen Ende befindet sich ebenfalls ein Querholz, das abnehmbar ist (Abb. I c). Die Füllung des *kąy* geschieht auf die Art, daß man, nach Entfernen der oberen Querleiste, das Heu auf den Stock spießt, das nun nach Einsetzen des Querstabes durch diesen zusammengehalten wird. Man knüpft an beide Stangenenden einen Strick und trägt das Bündel über der Schulter heim.

4. Rückentraggeräte.

Unter den Rückentraggeräten nimmt die *sąméto* eine bedeutsame Stellung ein. Sie ist in allen Tälern unseres Gebietes verbreitet. Man trifft sie allerdings nur noch in den Ortschaften der Hänge, da sie in der

---

[27] Einen ähnlichen Behälter, der zur Weinherstellung bei Cahors benutzt wird, bildet Meyer 129 (14 h) ab.

[28] Vgl. Palay, *cay, chay:* 'croc en bois au moyen duquel on cueille les fruits sur l'arbre; crochet, en général'; Paret 61, *cay* 'Holzhaken mit dem man Heu aus dem großen Vorrat reißt'; Krüger BDC XXIII, 148, 162, *káy, káyo* 'hakenartiger Straffer', 162, *káy* 'Schlaufe'; TF *caiat* 'croc servant à tirer la paille d'une meule, en Gascogne'; vgl. *kayą́yko* 'Pike zum Fortrollen der Holzstämme', S. 40; vgl. auch S. 71.

Talebene durch den Karren ersetzt wurde. Ehedem war sie jedoch auch hier ein wichtiges Heu- und Getreidetransportgerät.[30]

Sie erscheint in drei verschiedenen Formen und braucht nicht immer von Menschen getragen zu werden[31], sondern wird auch Lasttieren als fertig gepackte Ladung auf beide Seiten der *pikús*[32] gelegt.

In seiner ursprünglichen Form, die ich nur noch in Bar angetroffen habe, besteht dieses Gerät aus einer natürlichen, etwa 1,50 m langen, dünnen Astgabel, deren Enden durch ein Holzstück[33] verbunden sind. Dieses ist in der Mitte durchbohrt. Durch diese Loch führt ein etwa 1,60 m langes Seil, das am Ende einer etwa 1,70 m langen schmalen Holzleiste — *baṟǫ́t*[34] zu FEW I, 255 *BARRA — befestigt ist. Am anderen Ende der Leiste befindet sich eine Fuge. Dieser Einschnitt fügt sich in einen etwa 1,70 m langen Sparren — *espą́ṟo*[35] REW 8121 SPARRA (got.) —, der in die Spitze der Gaffel eingelassen ist. Dieser Sparren ist von drei bis vier Löchern durchbohrt, durch die man einen Bolzen stößt, der den *baṟǫ́t* auf der Heuladung festhält.

Eine andere Form dieses Traggerätes besteht aus einem langen, vierseitigen Holzrahmen. Im übrigen ist die Anordnung die gleiche. Man findet dieses Gerät nur noch in Au, Bar und Lou.

Die modernste Form dieser Tragvorrichtung, die, außer in Bar, in allen Tälern verbreitet ist, besteht aus zwei langen Holzrahmen[36] (Abb. I *d*). Im allgemeinen sind es zwei dünne, gerade Äste, seltener eigens zu diesem Zweck hergerichtete Holzleisten, die die Längsseiten des Rahmens bilden. An einer Schmalseite sind beide Rahmen durch zwei Seile verbunden. Man bedeckt einen derselben mit Heu bis zu einer Höhe von 2 m und klappt den zweiten Rahmen darüber, wobei man das Heu kräftig zusammenpreßt. Ein Seil verbindet die beiden losen Schmalseiten miteinander. Die Last wird einer Person auf den Rücken gehoben[37]. Der Oberkörper des Trägers verschwindet völlig unter dem riesigen Lastenbündel. Die Bezeichnungen für diese Traggeräte sind:

1. *saụmétɔ* 'petite ânesse'[38] Bar, Au, Lou, Ca, Les, 80—85; *saụmétɔs* Au, Lou, Ca, Les, 80—85; REW 7511 SAGMA + -ITTA; vgl. Palay, *saumétes* 'crochets analogues à ceux des colporteurs pour le

[29] Auf dem Rücken tragen: *purtá süz ek kǫ́t.*

[30] Gelegentlich befördert man auch Reisig mit diesem Traggerät.

[31] Bisweilen schleift man das gefüllte Gerät auf dem hängigen Wiesenboden bis an den Wegesrand, um es dann auf dem Buckel heimzutragen.

[32] Vgl. S. 34.

[33] Die Astgabelschenkel können auch durch mehrere Querleisten verbunden sein.

[34] Bei ältesten Modellen kann der *baṟǫ́t* noch fehlen; seine Funktion wird dann von dem genannten Seil übernommen.

[35] Über weitere Bedeutungen dieses Wortes s. S. 48, 59, 60.

[36] Der Name des Gerätes erscheint nun im Plural; s. u.

[37] In Höhe des Kopfes formt man mit den Händen eine kleine Mulde — *kaḃadé* — in die man den Hinterkopf steckt.

[38] Zur Animalisierung von Traggeräten vgl. Krüger VKR I, 255.

transport du foin, du bois de chauffage, etc., utilisé surtout en montagne'; Frossard 237, *eras saumétes* 'crochets en bois ou simple corde nouée pour porter le foin à dos d'homme'.

2. *árịes*[39] Lou, Lar, Lav; vgl. Palay, *arìes, arées* 'système de baguettes de bois, sorte de crochet de bât pour porter le foin sur la tête ou le dos en montagne'; Paret 16, *árias* 'ustensile en bois pour le transport du foin'; *árjes* Az, Es; *áržes* Lu, Oss.
3. *arkéto* Asp; vgl. Palay, *arquéte*, id.; Rohlfs Lescun, *arkéto*, id.; *argéto*[40] 100; zu FEW I, 129 ARCUS; vgl. Alcover, *arch.*

Neben dem eben erwähnten Traggerät kennt man in allen Tälern das Transporttuch.[41] Es ist dies ein Laken aus Wolle, Leinen, Hanf oder Werg, in dem außer Buchweizen[42], Laub, Grünfutter und Mist[43] namentlich Heu und Grummet fortgeschafft wird. Die Größe des Tuches wechselt je nach dem Umfang der zu befördernden Last; sie beträgt durchschnittlich zwei Meter im Quadrat[44]. Man lädt die Tuchladung auf den Rücken und hält das Ganze entweder mit beiden Händen fest oder legt zwei zusammengeknüpfte Zipfel um die Stirn[45]. Bisweilen wird das gefüllte Laken mit einem Seil verschnürt, das vermittels einer Holzschlaufe gestrammt wird. Das Ende des Strickes legt man über die Schulter und hält die Last daran fest. Der Inhalt einer Tuchladung beträgt 30—40 kg.

Das Transporttuch:

1. *linsǫ́*[46] 11, 12; vgl. Corominas, *linsó, lansó* 'sábana'; *linsǫ́u* Asp; vgl. Palay, *linçò, linçòu* 'drap de lit, linceul de toile d'étoupe ou de lin'; *linsǫ́lo* Oss; vgl. Corominas, *linsóla* 'manta para llevar grano'; Bergmann 65, *linzuelo* 'Leinentuch für den Heutransport, das man dem Maultier auflegt'. REW 5070 LINTEOLUM.
2. *litę́* Bar, Lou, 11, 12; *litę́ro*[47] 63—65; *ljetę́ro*[48] Lav, Oz, Es, 67; vgl. Palay, *lheytère* 'drap, le plus souvent de grosse toile, dans lequel on charge le foin'; *letę́ro* Oss. REW 4964a LECTUARIUS.
3. *sịaṛę́*[49] Az, Es, Lav, Oss. *CINERARIU.

---

[39] Vgl. S. 35.

[40] Zu *rk* > *rg* vgl. S. 6.

[41] Über die Verwendung des Transporttuches in den Pyrenäen vgl. Fahrholz 137; Krüger BDC XXIII, 71 ff.; im Vivarais Dornheim VKR IX, 375; in der Schweiz Stebler 218—220, Abb. 126—128; in den südfranzösischen Alpen Flagge 127. Auch auf den Halligen ist diese Art des Lastentransportes verbreitet.

[42] Die Buchweizenkörner fallen leicht aus.

[43] Es handelt sich um getrockneten Schafsmist, der oft auch zermahlen wird.

[44] Gefüllte Tücher größeren Formates liegt man den Saumtieren auf: s. S. 28.

[45] So auch im Ariège (Fahrholz 137).

[46] Desgleichen Bezeichnung der Schutzdecke, die man den Rindern auflegt; s. S. 72.

[47] Daneben auch Bezeichnung für das Bettuch. Vgl. S. 31.

[48] Vgl. S. 72.

[49] So heißt eigentlich das Tuch, auf das man zum Laugen die Asche legt (Paret 73); eine weitere Bedeutung s. S. 72.

4. *pal'ę́ro* 80—85; vgl. Bergmann 37, 69, *pallero, pajero* 'Bettdecke, großes Laken, auf das die ausgesiebten Getreidekörner fallen'; Palay, *palhèro*, id. zu REW 6161 PALEA. Vgl. S. 31.
5. *pel'ǫ́t* 85; vgl. aprov. *pelhat* 'vêtement'; Palay, *pelhòt* 'jupon; léger vêtement; chiffon, loque'; Fahrholz 37, *pel'ǫ́t* 'Windel'; Corominas 94.
6. *buřą́so* Ba, Lou, Lar, Lu; vgl. Fahrholz 137 *buřáso*, id.; aprov. *borras, boras* 'toile grossière'; Krüger BDC XXIII, 93 ff.; zu REW 1411; FEW I, 640 BURRA.[50]
7. *šarpilį́ęro* 53—55; vgl. REW 7953 SIRPICULA; aprov. *serpeliera, sarpeliera* 'Packleinwand'; kat. *sarpellera* 'Packleinwand'.
8. *abrígo*[51] Au, Lou, Bar. FEW I, 113; REW 560 APRICARE. Vgl. Fahrholz 37, *abrigą́l* 'Wiegendecke'; Palay, *aprigue* 'couverture à boeufs'; Amades, *abric*, id.; span. *abrigo*, id.
9. *stę́s, estę́s* Ca, Les, EXTENSUS. Vgl. Fahrholz 101, *lastézo, estézes* 'das auf der Tenne ausgebreitete Getreide'. Hinsichtlich der Entwicklung von Tennentuch zu Transporttuch s. o.

Der Inhalt eines Tuches: *buřasáđo* Ba, Lou, Lar, Lu; vgl. Fahrholz 137, *buřasádo*, id.

Der Tuchzipfel: 1. *kąp* Oss, Asp. REW 1668 CAPUT. 2. *kǫ́r(n)* Az, Es, Lav, 80—85. CORNU. Vgl. Fahrholz 36, *kurnét*, id.

Dem Milchtransport von den Bergen ins Tal dient eine rucksackähnliche Blechkanne, die mit einem Deckel versehen ist. Dieser Behälter wird an zwei Riemen oder Seilen über dem Rücken getragen.[52] Die dem Rücken zugekehrte Außenwandung ist in der Wölbung jenem angepaßt. Der Behälter heißt:

1. *sarpú*[53] 80—85; vgl. Schmitt 5, *sarpú, sarpét* 'gibecière' (en peau d'isard); Schmitt 112, *sárpo* 'Sack'; Frossard 236, *sarpo*. id.; bask. *zarpa* 'poche'. S. u.
2. *báno* 63—67. Vgl. FEW I, 238 *BANNOM (gall.); Palay, *bane* 'cruche, bidon à lait'; Krüger VKR II, 161.
3. *biđú* Au, Lou, Bar, Lu, Ca, Les. FEW I, 354 BIDA (anord.) + -ONE.

Endlich soll in diesem Zusammenhang der Sack genannt werden. Er ist, wie der Korb, ein Universalgebrauchsgegenstand, der nicht nur in der uns geläufigen Art erscheint, sondern auch abgewandelte Formen aufweist, die bereits erwähnt wurden.[54] Man bezieht die Säcke heute vorzugsweise aus dem Vorlande; nur ganz selten werden sie noch am eigenen Webstuhl angefertigt.

[50] Vgl. Corominas, *buřaséta* 'panales'.

[51] Vgl. S. 72.

[52] Von einer gleichen Art des Milchtransportes in den Basses-Alpes berichtet Flagge 148.

[53] So benannt nach dem ledernen Rucksack; s. u.

[54] S. o.

Der Sack:

Der übliche Sack: *sąk* überall. SACCUS.
Der große Sack: *sáko* überall.
Der kleine Sack: *sakét, sakéto* überall.
Ein Sack voll: *sakáđo* überall.

Ein einfacher kleiner Sack mit zwei Traggurten aus Schnur, Pferde- oder Kuhhaaren, ersetzt einen formgerechten Rucksack. Er besteht aus Hammel- oder Ziegenhaut oder aus Leinen. Die Sacköffnung wird mit einem Band verschnürt. In solch einem Rucksack trägt man hauptsächlich Milchkannen, bisweilen aber auch kleine Jungtiere, von der Alm ins Dorf. Man nennt diesen Rucksack:

1. *sárpo*[55] Au, Lou, Bar, Ca, Les, 80—85; vgl. Schmitt 112, *sarpo, sarpa,* id.; Palay, *sàrpo, chàrpo* 'sac à courroies que l'on porte sur le dos'; bask. *zarpa* 'poche'.

   Ein Rucksack voll: *sarpáđo.*

2. *sarú* Lav; vgl. Palay, *sarròt, sarroû* 'sac, besace, sacoche'; Frossard 236, *sarrau, sarrou, serrou* 'sac en peau d'isard non ouvrée'; Schmitt 5 *sarrú* 'gibecière, sac à provision en peau de mouton ou d'isard'; Rohlfs Gascon, 64; *sarũ* Az, Es. REW 8476b ṢURRAH (arab.) 'Geldbeutel'; vgl. Krüger GK, 160, *peróŋ* 'Beutel, aus Fellen zusammengenäht, in dem der Hirte die Lebensmittel mitführt'; Krüger VKR VIII, 11, *sarró* 'der Fellbeutel', kast., astur. *zurrón.*
3. *sársu* Az, Es; vgl. Palay, *sàrsou* 'paquet'.
4. *barsío* Lav, Az, Es; vgl. Palay, *barsìo* 'peau de mouton ou de chèvre préparée à l'alun et cousue pour s'en servir comme sac'; Paret 67, *barsía* 'sac en peau de mouton pour le transport de la farine'; Rohlfs Gascon, 63, *barsío* 'sac en peau de mouton pour conserver la farine'.

5. Kopftraggeräte.

Wenn es in unserem Bergland auch noch allgemein üblich ist, leichte Gegenstände, wie leere Säcke, Körbe und dergl. auf dem Kopfe zu tragen, so trifft man doch nur noch ganz vereinzelt Frauen, die Tonkrüge und ähnliche Wasserbehälter, auf diese Art befördern.[56] [57] Der Grund hierfür liegt in dem Umstand, daß die ursprünglichen Behälter durch Blechgefäße aus dem Vorlande ersetzt wurden, die nicht mehr Kopftraggefäße darstellen, sondern für den Handgebrauch gedacht sind. Sie sind bedeutend leichter als die wuchtigen Krüge, außerdem sind sie weitaus praktischer, da sie bruchsicher sind und somit auch billiger im Gebrauch. Man hat jedoch die alten Tonkrüge als Wasserbehälter im Hause beibehalten, da im Sommer das Wasser in ihnen angenehm frisch bleibt.

[55] Vgl. oben.

[56] Vgl. die Abb. bei Boissel, Pl. XLVII.

[57] Häufiger ist diese alte Art der Krugbeförderung in Süditalien (Scheuermeier 14).

Der K r u g erscheint in zwei Formen.[58] Die eine hat ein breites, ausladendes Äußeres und besitzt zwei Henkel, von denen einer als Tülle gestaltet ist (Abb. II *b*). Dieser Krug heißt:

1. *dúrno*[59] Au, Lou, Ba, Bar, 47—55; REW 9086 URNA; vgl. v. d. Brelie 89; Fahrholz 46, *durno;* Corominas, *durna;* prov. *dorna.*
2. *úrso*[60] Ca, Les, REW 9080 URCEUS; vgl. aprov. *orsa;* span. *orza.*
3. *tarấso* 63—68. TERRA + -ACIA.

Eine andere Krugart besitzt eine länglich-runde Form und ist mit einem Henkel sowie mit einem Ausflußrohr versehen[61] (Abb. II *a*).

Dieser Krug heißt:

1. *terấs* Lav, Az, Es, 63, 64; *tarấs*[62] Ca, Les; *tarís* Oss, Asp. TERRA + -ACIU; + -ICIU.
2. *pičę́* Ca, Les; vgl. Palay, *pichè* 'mesure de capacité; pichet, grosse bouteille, jatte', Rohlfs Lescun, *pičę́* 'cruche'; prov. *pechier, pichier* 'cruche'; *pišęro* 52—55; *pitįęro* Ni. Vgl. aprov. *pechier, pichier* 'Krug'. Vgl. FEW I, 361 BIKOS; Scheuermeier 30, 37, 60 *picé.*
3. *pegá*[63]; vgl. aprov. *pegar;* TF *pega, pegal* 'cruche où l'on met de l'eau, en Béarn'; Moncaut, *pega* 'mesure à vin'; *pegáro* Au, Lou, Bar, 97, 98; vgl. bask. *pegar* (Azkue); *begarấ* (Giese 14).[64]
Ein Krug voll: *pegádo* 100.
4. *banę́ro* Ba, Ni; vgl. Corominas, *banę́ra* 'especie de botijo'; Krüger VKR II, 161 *banę́ra;* vgl. FEW I, 238 *BANNOM; vgl. *báno* 'Milchkanne', s. o.
5. *aįgéro* Ca, Les. FEW I, 116 AQUARIA.

Der H e n k e l:

1. *pendę́ro*[65] Oss; zu PENDERE.
2. *máįlo* Asp. MANICULA.
3. *ǫ́nso* in den übrigen Tälern. ANSA.

Die T ü l l e : *tütú*[66] Oss, Asp, 100; vgl. Corominas, *tůta* 'madriguera'; *tůdęt* Ca, Les, Lav, Az, Es, 63—68, 80—85; vgl. TF *tudèt, tudèu; tüę́ų* 60 = frz. *tuyau.* REW 9017 TUT (Schallwort).

---

[58] Über die Verbreitung und Verwendung des Kruges in Italien vgl. Scheuermeier.

[59] *durnádo* 'ein Krug voll'; *durné* 'Ausguß'.

[60] *ursę́* 'Ausguß'; bisweilen auch: *aįgasę́*, zu *áįgo* 'Wasser'.

[61] Eine ähnliche Krugform bildet Fahrholz Abb. 14 b ab.

[62] Sprichwort: *tán ba et tarás ta ra hún et tüdęt ke ge demúro* 'der Krug geht so lange zu Wasser . . .'.

[63] Weitere Termini vgl. bei Palay II, 327.

[64] Giese, Terminología de la casa suletina, RIEB 1931.

[65] Vgl. Palay, *pendères;* 'usité au sens de boucles d'oreilles, de pendeloques'.

[66] Weitere Termini vgl. bei Palay II, 628, 631.

Der Flaschenhals: *kǫ̌č* Ba, Ni, Asp; *kǫ́t* in den übrigen Tälern. COLLUM.

Um den Druck auf den Kopf zu mindern, legt man ein ringförmiges Kissen aus Stoff, Stroh oder Maisblättern unter den Krug.[67]

Das Schutzpolster:

kaƀadé[68] Au, Lou, Bar, Lar, Ca, Les; vgl. Beyer 60, *cabadé, cabedé* 'Tragpolster'; *kaƀesą́ų* Ba, Ni; vgl. TF *cabessau;* Fahrholz 136, *kaƀesą́l, kaƀesą́ų;* Dornheim VKR IX, 369, *čosą́ų.* FEW II, 261 CAPITIUM. *katsę́ro*[69] Oss. *kaƀitą́ṇ* Lav; *kapéto*[70] Asp, 100; vgl. bask. *kapeto* (Azkue); *kapetía* (Giese 14)[71]; Rohlfs Bask. Kultur, 81.

Die *heřáđo.*

In Oss, Asp und Az verwendet man gelegentlich noch ein Holzgefäß für den Wassertransport, das, nebst einigen Abarten, in vielen Teilen der Pyrenäen verbreitet ist. Es heißt: *heřáđo.* Ehedem kam nur diesem Behälter der Name *heřáđo*[72] zu, er ging aber später auf solche Gefäße über, die dieses kunstvolle Gefäß ersetzten.[73] Unser Behälter, der auch aus Kupfer oder Messing hergestellt wird, wird heute meist aus Holzdauben gefügt, die durch Kupfer- oder Messingbänder zusammengehalten werden. Er weist, wie die meisten Modelle jenseits des Pyrenäenkammes, eine konische Form auf und besitzt zwei Henkel, an denen er festgehalten wird (vgl. die Abb. bei Giese 7 und Boissel, Pl. XLVIII). Während die *heřáđo* früher ein gewöhnliches Wassertransportgerät war, das man ausschließlich auf dem Kopfe trug, ist sie heute nur noch ein Wasserbehälter, der wegen seines gefälligen Äußeren ein Zierstück der Küche bildet: *heřáđo*[74] Oss, Az; vgl. Bergmann 43, *ferrada;* bask. *ferreta; heřáto* Asp 100; vgl. Lhermet 106, *ferrat* 'urne en cuivre où l'on conserve l'eau potable'. (SITULA) FERRATA; FEW III, 474.

Man schöpft das Wasser aus diesem Behälter mit einer Metallkelle, deren Griff als Kanüle geformt ist, aus der man das Wasser in den Mund laufen läßt.[75] Die Kelle liegt stets auf dem Gefäß und heißt:

1. *kášo* Oss, Asp, 100. REW 2434 CATTIA; vgl. Beyer 60, *kášę́* 'Schöpfkelle'; Krüger VKR II, 175, *kasa;* span. *cazo;* bask. *kasa;* Dornheim VKR IX, 316, *káso* 'Trinkkelle'.
2. *kǫ́so* 88. REW 2011 *COCIA.

[67] Dieser Schutz wird allgemein benutzt, wenn man schwere Lasten auf dem Kopfe trägt.

[68] Weitere Termini vgl. bei Palay I, 202; Krüger VKR II, 182; eine weitere Bedeutung diese Worte s. S. 10.

[69] Vgl. den Ausdruck in der Beutung 'Querkissen', in Oss.

[70] Vgl. dieses Wort in der Bedeutung 'petite cape' (Palay).

[71] Giese, Terminologia de la casa suletina, RIEB 1931.

[72] Vgl. Krüger VKR II, 170, 172, 177, 178.

[73] So heißt auch der Eimer *heřáđo,* s. u.

[74] Über die Verbreitung dieses Worttypus vgl. Krüger GK, 112; ferner S. 46 der Weihnachtsnummer vom 15.Dezember 1927 der Zeitschrift Vie à la Campagne.

[75] Über diese weitverbreitete Sitte vgl. Krüger, Volkstümliches aus der Provence, 289, 290.

6. Sonstige Behälter.

Während die in den vorhergehenden Abschnitten aufgezählten Geräte eine ganz bestimmte Tragweise erkennen ließen, gibt es eine beträchtliche Anzahl weiterer Behälter, deren Handhabung nichts Auffälliges bietet.

Der Eimer.

Das ehemals aus Holz verfertigte Gefäß (mit nahtloser Wandung und eingesetztem Boden) ist kaum noch vorhanden; es ist durch Eisen- und Zinkbehälter aus dem Vorlande verdrängt worden. Die Bezeichnungen für beide Arten gehen oft durcheinander.[76]

Der Holzeimer:[77]

1. *kŭbát* Au, Ca, Les; vgl. Palay, *cubat, cubèt*[78] 'cuveau; vase à lait; ces récipients sont en bois'; Fahrholz 118, *kŭbát,* id.; zu CUPA. Vgl. auch Krüger VKR VIII, 67.
2. *sél'o*[79] Ni. SITULA.

Der Metalleimer:

1. *heřát* Au, Lou, Bar, Ca, Les, 52—54, 80—85; vgl. Palay, *herrat* 'seau de fer ou de bois cerclé de fer; bénitier servant aux aspersions'; *heřáč* Ba, Ni; ALF 1208; *heřádo* Asp, 100; vgl. Schmitt 18, 110, *herrádo, herrát* 'vase qui contient le lait destiné à la fabrication du fromage'; *feřád* Lu; vgl. Fahrholz 111, *feřát,* id.
2. *seǫ́* Lav, Az, Es, 63—67. ALF 1208 belegt diesen Terminus nur aus einem Ort in den Hautes-Pyrénées. = frz. *seau.*

Der Kupferkessel.

Den Schweinen bringt man das Futter in großen Kupferkesseln, die äußerlich denen gleichen, die man als Kochgeschirr für das tägliche Mittagsmahl verwendet.[80]

Er heißt:

1. *kaų̯dę́* Au, Lou, Bar, Lar, Ou, Ba, Ni, Oss, Asp; vgl. aranes. *calder* 'chaudron' *kaų̯tę́* Lav, Az, Es, 80—85; *kaų̯tę́ro* (die größere Form); vgl. aranes. *caldera; kaų̯dę́ro* Oss, Asp, 100; *kaų̯derú* (die kleinere Form) Oss, Asp, 100; *kaų̯terú*[81] Lav, Az, Es, Ca, Les, 80—85. REW 1503 CALDARIA; vgl. auch Rohlfs Gascon, 91.
2. *paį̯rǫ́lo* Ca, Les; vgl. Fahrholz 43, *paį̯rǫ́lo;* REW 6245 *PARIOLA.
3. *metáų̯* (aus Gußeisen) Ca, Les. METALLU.

---

[76] Vgl. Schmitt 45 A. 5 „on fait boire les petits veaux au moyen d'un seau en bois avec un cercle en fer, le *herrat*".

[77] Zur Verbreitung des Holzeimers in den Pyrenäen vgl. Krüger VKR II, 167.

[78] Vgl. *cubèt* 'ruche' (Paret 40).

[79] Vgl. *sel'ó* i. d. Bedeutung 'Trinkkrug' (Krüger VKR II, 160).

[80] Man kocht in solchen Behältern auch die Milch für die Käsebereitung.

[81] In solchen Behältern gibt man auch den Kälbern zu trinken, vgl. Schmitt 13 A. 2; vgl. das Wort auch in der Bedeutung 'bénitier' (Palay).

Die Milch trägt man vom Stall in das Haus vielfach in einer Tonschale. Sie heißt:

1. *garđálo* Lar, Lu, Ou; vgl. Corominas, *gardála* 'vasija para la leche'; Fahrholz 48, *grazálu* 'Wanne'; Schmitt 110, *gardálo* 'Sahnebehälter'; aprov. *gradal, grazal* 'terrine, grand plat'. REW 3830a GRADALIS.
2. *tarīso* Az, Es, Lav; vgl. Paret 50, *tarrissa* 'soupière'; TF *tarris* 'plat, vase de terre évasé, en Gascogne'. TERRA + -ICIA.

Vielfachen Zwecken dient ein Gefäß mit bauchiger Wandung und einem Henkel, das nach oben zu enger wird. Es ist meist aus Kupfer, seltener aus Eisen hergestellt und heißt:

1. *basíno* Lav; vgl. Fahrholz 48, *basíno* 'Wanne'; FEW I, 199 *BACCINUM.
2. *baďíno* Az, Es, 47—55, 80—85; vgl. Schmitt 106, *badino* 'vase de métal'; Paret 50, *badino* 'marmite en fer blanc'.
3. *banú*[82] 64—68; vgl. *báno* 'Milchkanne', S. 12; *banęro*[83] Ort?

Der Bottich, in dem, unter anderem, die geernteten Weintrauben fortgeschafft werden, heißt: *semąų*[84] Ba; vgl. Moncaut *semaou* 'baquet que l'on porte à l'aide de bâtons'; aprov. *semal;* kat. *samal;* Krüger BDC XXIII, 125 *samál,* 'Holzbottich'; *semalét* Au, Lou, Bar; *semalů* Ni; vgl. Kuen 344[85]; Krüger BDC XXIII, 126 ff.

Der kleine Holztrog, in dem der Maurer den Mörtel zur Baustelle trägt, heißt:

1. *parę́š*[86] Ca, Les, Lav, Az, Es, 80—85; vgl. Palay, *parèch, -e* 'auge, crèche; sorte de panier de bois en forme de trapèze'; *parę́s* Au; *parę́ȷs* 69. Vgl. Rohlfs Gascon, 70.
2. *gamáto* Lav, Es, Az; vgl. TF *gamato* 'auge de maçon ou de plâtrier'.

Einer ähnlichen Form, mit Henkeln, bedient sich der Bauer zum Säen. Dieser Behälter heißt:

1. *semȷádé* m. Lav, 67, 80—85; vgl. *semȷa* 'säen'. SEMINARE.
2. *bašę́t* m. Au, Lou; vgl. Rohlfs Gascon, 56; Corominas, *bašét* 'vasija'; Beyer 63, *bašét* 'Boot'. REW 9163 VASCELLU.

Den Hühnern bringt man die Körner in einem Holzgefäß, dessen Boden aus Haut besteht. Es heißt: *eskǫ́ro;* vgl. Palay *escòro* 'seau en bois'; Schmitt 101, A. 7, *eskóro* 'tasse en bois à traire'; *eskurét* Lou, 80—85; vgl. Schmitt 119, *eskurét* 'cuve en bois où l'on conserve le beurre'.

Die Körbe.

Zu den bodenständigen Geräten, deren Anfertigung auch heute noch von den Bauern selbst besorgt wird, gehören die Körbe. Sie werden ent-

[82] Diminutiv zu *báno* 'bidon à lait' (Palay).
[83] Vgl. das Wort in der Bedeutung 'Krug', S. 14.
[84] So heißt auch der Waschkübel.
[85] Kuen, Festschrift für E. Wechssler.
[86] Vgl. S. 7.

weder aus Haselnuß- und Weidenruten oder aus den Rinden dieser Zweige hergestellt. Ihre Formen sind recht mannigfaltig und wechseln oft von Tal zu Tal, ohne dabei immer eine Namensänderung erfahren zu müssen.

Nur noch wenig verbreitet ist ein ovalförmiger, flacher Korb, der statt eines Henkels zwei Seitengriffe — *pün'ǫ̊dos*[87] — besitzt. Sein Äußeres erinnert an die Form der Korbwiege; er heißt wie diese *brę́s*. In ihm trägt die Bäuerin die Wäschestücke zur Waschstelle. Vereinzelt braucht man ihn auch zum Mist- und Erdetransport. Er wird entweder auf dem Kopfe getragen oder gegen die Hüften gestemmt. Er heißt *brę́s* Au, Bar; vgl. Corominas, *brę́s* 'canasta larga y plana para la ropa blanca'; *brę́š* Lav, Es, 11, 12; *brę́si* Lou; *bersǫ́* (die kleine Form) Au, Bar; REW 1052a *BERTIUM; FEW I, 336 *BERTIARE; vgl. ALF 965.

Eine Abart des *brę́s* besitzt statt der Handgriffe einen großen Henkel. Er heißt *tísto*[88] Ca, Les, Lav, Az, Es, 47—55; vgl. Bergmann 44, *cesta* 'Korb für den Wäschetransport'; *tistą́y* Ba, Ni; *tistą́l* Au, Bar, Lou, 47—55, 80—85; *tistę́t* Oss, Asp; zu REW 1950 CISTA; vgl. ALF 965; Millardet 299, *sistèt, tistèt* 'panier'.

Die Korbrinde: *kǫ́sto* COSTA.

Der Korbrand: *burd̊úro* Au.

Die Stelle, an der der Henkel im Geflecht — *tresą́dje* Au — befestigt ist, heißt: *kúr* 'Herz' 88.

Die Kartoffeln sammelt man in hohe, runde Weidenkörbe (Abb. II c). Sie heißen:

1. *kurbél'o*[90] Au, Lou, Bar. REW 2222 CORBICULA.
2. *tísto* Ca, Les, Lav, Az, Es, Oss, Asp, 100.

Der große runde Korb mit niedriger Wandung, in dem Früchte, Getreide oder schmutzige Wäsche aufbewahrt werden, heißt:

1. *tísto* Ca, Les; *tistę́ro* Lav, 80—85, Az, Es. CISTA + -ELLA; vgl. oben.
2. *kǫ́rp* Oss, Asp; vgl. Corominas, *korp* 'cuévano'. REW 2224 CORBIS.

Der kleine, runde Korb mit einem am Henkel befestigten Deckel — *plę́k*[91]; zu PLICARE — heißt *tistą́l'o* Au, Lou, Bar, Ca, Les; *tistą́y bar̊ą́t* 'corbeille fermée', Ba, Ni (Abb. II d).

Der Angler bedient sich zum Heimtragen der gefangenen Fische eines kleinen, rechteckigen Körbchens mit Deckel, auf dem ein Tragbügel angebracht ist. Er heißt:

1. *baskǫ́yo*[92] Ba, vgl. TF *bascoje* 'panier à mettre les grenouilles, en Gascogne'. FEW I, 267; REW 969 BASCAUDA (gall.)

---

[87] Vgl. aprov. *punhada*, id.

[88] Vgl. Fahrholz 37, 99.

[89] Auch der runde Henkelkorb wird oft so genannt; vgl. zu Wort u. Sache Palay II, 585; ferner Krüger BDC XXIII, 53.

[90] So nennt man auch die dem Saumtier aufgelegten Körbe, s. S. 36.

[91] Vgl. *plę́k* 'Vorder- oder Hinterwand des Wagens', S. 59.

[92] Desgleichen Bezeichnung für die Tragkörbe des Saumtieres, s. S. 36.

2. *dęsko*[93] Ni; s. u.; vgl. Fahrholz 137, *dęsko* 'flacher Korb mit seitlichen Griffen'; Krüger BDC XXIII, 60, *désko* 'langgestreckter flacher Korb'. TF *desco* 'panier large et peu profond avec une anse'. FEW II, 92 DISCUS.
3. *panįęro* Au, Lou, Az, Es, Lav, Ca, Les. REW 6187 PANARIUM.

Diesem Fischkörbchen ähnelt ein kleiner Korb, der zwar auch eine rechteckige Grundform hat, dessen Wände jedoch leicht nach außen gebogen sind (Abb. II *e*). Er hat zwei kreuzweise angeordnete Henkel und wurde einst als Reisetäschchen benutzt. Jetzt trägt man in ihm gelegentlich noch das Essen aufs Feld *purtą ra dizną in kąmp*. Er heißt: *panįę* Au, Lou, Bar; vgl. Fahrholz 137, *pan'ę* 'Korb mit rundem Henkel'.

Ganz vereinzelt findet man noch einen Korb, dessen Wände nach außen streben. In ihm tragen die Bäuerinnen Meiereiprodukte und Eier zum Markt. Er heißt: *lüzéto* Ca, Les.

Zur Obsternte verwendet man in Ba einen schmalen, runden, hochwandigen Korb, die *biskęro;* vgl. bask. *bizkar-ordi* 'sorte de panier en osier, en jonc' (Azkue).

Nahezu verschwunden ist eine alte Korbart, die aus Stroh geflochten wurde: *kabą* Au, Lou, Ca, Les; vgl. Palay, *cabà, cabàs;* 'cabas, panier de sparterie ou d'osier, plat et profond'; Bergmann 44, *cabazo* 'Korb aus Espartogras'; Krüger BDC XXIII, 62 ff.; TF *cabas* 'panier natté, panier de jonc à deux anses'. REW 1623; FEW II, 241 *CAPACIUM.

Kein eigentliches Traggerät mehr ist ein Korb, der eher einem Korbdeckel mit etwas erhöhtem Rande gleicht. Auf ihm präsentiert die Bauersfrau auf dem Markte das Gemüse. Er heißt:

1. *dęsko* 63—67; DISCUS; s. o.
2. *tistéto* Ca, Les.

Die Feldflasche.

Will man kleinere Mengen Weines mit aufs Feld oder auf die Bergwiesen nehmen, so füllt man die Flüssigkeit in eine kleine Lederflasche aus Ziegen- oder Hammelhaut. Die Innenseite des Behälters ist noch mit den Haaren versehen, die mit Teer bestrichen sind. Der Inhalt der Flasche beträgt 1 bis 2 l. Sie hat den Vorzug, sehr handlich und widerstandsfähig zu sein, überdies bleibt der Wein in ihr angenehm frisch. Man trägt sie meist an einem Strick über der Schulter. Unsere Bauern bezogen sie früher aus Spanien; heute wird sie aber auch schon in Frankreich selbst (Hendaye) hergestellt, wenn auch das spanische Produkt begehrter ist.

Wünscht man aus der Flasche zu trinken, so faßt man dieselbe mit beiden Händen, hebt sie hoch und drückt sie leicht zusammen. Der Wein läuft in feinem Strahl durch die winzige Öffnung des Behälters und fließt in hohem Bogen in den Mund des Trinkenden, ohne daß dieser die Flasche mit dem Munde berührt.[94]

[93] Vgl. Krüger BDC XXIII, 60.
[94] Vgl. Krüger VKR II, 159, 160.

Die Feldflasche:

búto[95] Lou, Bar, Lar, Ou, Lu, Ca, Les, Oss, Asp, 100; vgl. Rohlfs Lescun, *búto* 'gourde en peau dans laquelle on boit le vin à l'usage aragonais'; Fahrholz 108, *búto* 'Trinkflasche aus Ziegenleder'; Bergmann 75, *bota; butét* Lav; *butéto* Az, Es, 80—85; vgl. Schmitt 91, *butéto* 'petite outre portative où l'on met le vin quand on voyage'; Krüger BDC XXIII, 134 ff.; FEW I, 661 BUTTIS.

Der Verschluß (mit feiner Öffnung):

1. *brukąl* Lav, Es, Az, Oss, Asp; vgl. Bergmann 74, *brocal.* FEW I, 543 BROCCUS.
2. *galét*[96] Au, Lou, Bar, Ca, Les; vgl. Palay, *galét* 'goulot; tuyau, tube dont on se servait autrefois pour souffler le feu; entonnoir'; Schmitt 116, *galét* 'tuyau en bois avec lequel on gonfle la peau de mouton ou de chèvre'; Fahrholz 46, *galét,* id.; Moncaut, *galet* 'goulot de la bouteille'; Krüger VKR II, 160, *galét* 'Spund zum Trinken'; TF *galet* 'cou, gosier, goulot de bouteille'.

Die Verschlußkapsel:

1. *brukalét* 80—85; *brukét* Oss, Asp, 100; s. o.
2. *busú* Ca, Les, 63—67. FEW I, 625 *BULTJO.

Ist die Kapsel verloren gegangen, so wird ein dünnes Holzzäpfchen — *kaƀiļú* 89 — in die Öffnung des *galét* gesteckt.

Den gleichen Zwecken wie die Fellflasche diente früher eine Art Kürbisflasche. Sie heißt: *kuyéto*[97] Lav; *küžéto* Oss, Asp; vgl. Moncaut, *coujeto* 'calebasse gourde'; Beyer 62, *küyúŋ, küžúŋ* 'Kürbisflasche'.

Der Weinschlauch.

Noch zu Beginn des vorigen Jahrhunderts füllte man den Wein in Tierhäute und lud dieselben auf den Rücken der Saumtiere[98]. Diese Schläuche faßten bis zu 60 l. Heute findet man nur noch ganz vereinzelt Tierbälge, namentlich in den Schäferhütten, von denen aus die Milch ins Tal transportiert wird.[99] [100] Man benutzt sie gelegentlich auch noch zum Buttern, indem man das mit Sahne gefüllte Fell längere Zeit hindurch energisch schüttelt.[101]

---

[95] Vgl. *búto* 'großer Weinschlauch', s. u.

[96] *beƀé à galét* 'boire au galét'; vgl. Rohlfs Lecun, *galá* 'boire à la manière aragonaise'; Palay, *galetà;* Fahrholz 46, *fé a galét.*

[97] Zu *kúyo* 'Kürbis'. Vgl. Einzelheiten bei Krüger HPyr A II.

[98] Es waren spanische Weinhändler, die diesem Geschäfte nachgingen.

[99] Auch in Italien ist die Verbreitung des Weinschlauches aus Ziegenfell noch zu finden (Scheuermeier 46).

[100] Zur Verbreitung des Schlauches vgl. Krüger BDC XXIII, 131 ff.; Krüger VKR VIII, 71.

[101] „Ils se servent de peaux de moutons bien cousues, les enflent comme des ballons, y déposent la crême, l'agitent de haut en bas, jusqu'à ce que le beurre en sorte arrondi comme une boule" (Dusaulx 81).

Der Tierbalg:

1. *amaɥ̯bę́* Ca, Les, 80—85; *amaɥ̯gę́*[102] Lav, Az, Es; vgl. Paret 42, *amauguè* 'sac de peau de mouton pour la fabrication du beurre'. ALF 1455, P. 697, 687. REW 5264a *MALGA + ARIU; vgl. Krüger BDC XXIII, 71; Rohlfs Gascon, 67.
2. *bút* Lou, Bar, Ca, Oss, Les, Asp; vgl. Corominas, *bút* 'odre'; *bût* Au, *búto* Lav, 80—85; TF *bouto* 'outre faite avec une peau de boeuf, sac à vin'; Guillaumie 126, *bouto* 'outre à vin, pendant de chaque côté du bât'; vgl. zu Wort und Sache Krüger BDC XXIII, 134 ff.; Schmitt 91, 115; FEW I, 662b BUTTIS.

Das Faß.

Erst nach Erschließung der Täler durch moderne Verkehrsmittel war die Möglichkeit gegeben, Weinfässer von normaler Größe in die Pyrenäendörfer zu schaffen. Heute findet man kaum einen Bauern, der nicht sein Faß Wein im Hause liegen hätte. In jüngster Zeit bringen es die Kraftfahrzeuge der Weinfirmen bis vor die Haustür. Das große Faß, das bis zu 100 hl faßt, heißt: *tunét* überall.

Über 100 Liter.: *baříko* überall; vgl. frz. *barrique;* weitere Termini s. bei Palay I, 122.

Bis 100 Liter: *bařį́ɥ̯* Au, Lou, 11; *baříɥ̯* 47—55, Ca, Les, Az, Es, 63—67, Lav; *bařą́ɥ̯* 60; vgl. Fahrholz 47, *bařál*; Krüger VKR II, 173; zu FEW I, 330 BERA.

Bis 5 Liter: *bařikǫ́t* 47—55, Lav, Az, Es, Oss, Asp, 100; *bařį́ɥ̯ę́t* Ca, Les, 63—67. Fäßchen von dieser Größe legt man dem Saumtier auf den Tragsattel, wenn man den Wein auf die Sennhütte schaffen will.

Der Spundbolzen:

1. *brukét*[103] Au, Lou, Ba, Ca, Les; Fahrholz 74, *brukétu* 'kleine Eisenstrebe'; TF *brouquet* 'fausset d'une barrique'; ital. *brocco* 'spitzes Hölzchen'. REW 1319; FEW I, 543 BROCCUS; s. o.
2. *súr* Ca, Les; *šúr* 63—66. REW 8357 SUBER 'Kork'; vgl. VKR III, 341.
3. *búndo*[104] Lav, Az, Es, 80—85, Oss, Asp, 100; vgl. frz. *bonde.* FEW I, 626 *BUNDA.

Der Zapfhahn:

1. *klą́ɥ̯* 64—67, Lav, CLAVIS; vgl. Hering ZRPh LVII, 406—407.
2. *kanúlo* Oss. FEW II, 216 CANNULA.
3. *šéto;* vgl. Fahrholz 47, *aįšéto,* id.; Krüger VKR II, 185, *čéta* 'Abflußrohr des Wäschetroges'; kat. *aixeta.*

Die Dauben: *dwélos* FEW III 114 DOGA.

Der Reifen: *tírkle* 1; *sírkle* in den übrigen Ortschaften. CIRCULUS.[105]

---

[102] Vgl. die Abb. bei Schmitt, Tafel E.

[103] *abruká* 'ein Faß anstechen'.

[104] *bundá* 'zuspunden'.

[105] Hinsichtlich der Entwicklung des anlautenden Konsonanten vgl. CISTA > *tísto,* s. S. 18.

In 57:

1. *pintú* ½ l; zu aprov. *pinta.*
2. *tą́so* ½ l; vgl. Moncaut *tasso* 'tasse, mesure de liquide, ½ litre'.
3. *marižáno* 2½ l; vgl. Palay, *marijàne* 'grosse bouteille, dame-jeanne; sa contenance va de 2 à 5 litres'; TF *marijano* 'grande bouteille dans les Landes'.

In 88:

1. *pintú* ½ l; vgl. Palay, *pintoû* 'pinton, demi-pinte; chopin; aujourd'hui c'est le demi-litre'.
2. *butél'o* 1 l; < frz. *bouteille.*
3. *pitję́* 2½ l; vgl. S. 14.
4. *bušę́č* 5 l; aprov. *bosel;* FEW I, 659 *BUTTIA.
5. *mezûro* 20 l; vgl. Palay; MENSURA.

Mengenbezeichnungen.

Ein Bündel: *hę́š*[106] Au, Bar, Lou, Lar, Ba Ni, Ca, Les; vgl. Beyer 68, *hęšunát, hęįsunát* 'Knüppelpaket'; *hę́įs* Lav, 63—68; vgl. Fahrholz 96, *fę́įs* 'Heuballen'; *hą́įs* Oss, Asp; *há*š 100. FEW III, 428 FASCIS.

Ein großes Bündel:

1. *bįą́dje* überall; zu REW 9295 VIA.
2. *tró*so überall; vgl. Fahrholz 97, *tróso* 'Esellast'; Corominas, *trósa* 'haz de hierba o de paja'. Krüger BDC XXIII, 103; REW 8725.

Ein Arm voll:

1. *brasą́t* überall; vgl. Fahrholz 98, *brasą́t,* id.; zu BRACHIUM.
2. *kuđą́t* 31; vgl. Corominas, *kudáč* 'fardo (que se lleva debajo del brazo)'; frz. *coudée.*

Eine Hand voll:

1. *mát* Lav; *mađą́č* Asp; Corominas, *madáč* 'manojo'; zu MANUS (> *má* 'Hand').
2. *arpą́t* überall; aprov. *arpada* 'poignée'; zu REW 4056; vgl. *árpo* 'Griff, Klaue'.
3. *pün'ą́t* überall; vgl. Palay *pugnàt, -ade,* id.; Lhermet 148, *pun'át;* zu PUGNUS.

Eine Schaufel voll: *paláđo;* zu PALA.

Ein Ofen voll: *hurnǫ́đo;* zu FURNUS.

7. Seile und Schlaufen.

Die Seile.

Die Seile sind entweder aus gedrehten Weiden- oder Haselruten oder Stroh hergestellt. Man bedient sich ihrer zum Verschnüren von Heu-, Getreide- und Holzbündeln.

[106] *hęšíno* 'das kleine Heubündel'; *hę́šo* 'das große Bündel'.

a) Das gedrehte Holzseil:

1. *andǫ́rto* Au, Lou, Bar; Moncaut, *andorto* 'lien en osier, de bois vert tordu'; Schmitt 38, *andorta* 'lien en noisetier'; Fahrholz 68, *redǫ́rtes* 'dünne Weidenruten'; Corominas, *andórta* 'vencejo para atar los haces de hierba', TF *redorto* 'hart, lien fait avec une branche tortillée'; kat. *redorta;* Krüger BDC XXIII, 102; *andórtes, r̄edórtes,* id.; zu REW 7266 RETORTUS.
2. *bensíl'* Az, Es; vgl. kat. *vencill;* portg. *vencelho*; *binsí* 63—68; *bensí* Lav; *binsín'* Ca, Les; *bensil'adé* 80—85. *VINCICULUM; vgl. Rohlfs Gascon, 44.
3. *sabi̯ų* Oss; vgl. Palay, *sabìu* 'pousse mince et flexible; arbrisseau des haies'; Rohlfs Gascon, 19.
4. *bít* 100. REW 9395 VITIS 'Schraube'.

b) Das Strohseil:

ligáso Oss; *ligadę́ro* Asp; *ligadé* Au, Lou, Bar, Ca, Les, Lav, 80—85; vgl. Beyer 32, *ligát, ligǫ̨t,* id.; Fahrholz 98, *ligál, liál,* id.; *liadé* Lar, Ba; zu REW 5024 LIGARE; vgl. auch Krüger BDC XXIII, 102.

Der Strick: *kǫ́rdo* überall. Un jeu de cordes: *ü yǫ́k de kǫ́rdos* Au.

Die Holzschlaufen.

Die Holzschlaufen, an denen die Enden der Seile befestigt sind, gestatten ein besseres und leichteres Strammen derselben.[107] Man bedient sich zweier verschiedener Arten von Holzspangen, von denen erstere einer verkleinerten Form des großen Holzkolliers ähnelt, das man den Rindern um den Hals legt.[108] Sie heißt:

1. *kurarú* Ca, Les, Lav, 80—85; *kurerú* Au, Lou, Bar. REW 2042 COLLARE + -ONE; vgl. Krüger VKR VIII, 39. BDC XXIII, 162.
2. *bágo* Az, Es; vgl. Fahrholz 96, *bagálu,* id. FEW I, 196 BACA; BDC XXIII, 156, 160.
3. *kanaųléto* Lar; REW 1600 *CANNABULA + -ITTA; vgl. Krüger BDC XXIII, 162; VKR VIII, 39.

Die zweite Schlaufenart hat eine länglich-runde Form und besitzt zwei Löcher, durch die man den Strick zieht. Sie heißt:

1. *skuředé* Au, Bar, Lou, Ca, Les, 63—68; *skuřeđę́ro* 70; zu CURRERE (> *eskúře* 'gleiten').
2. *kurarí̯l'* Ca, Les; vgl. Schmitt 38, *kurarí̯l* 'anneau en bois employé pour attacher les bêtes dans l'écurie'; COLLARE + -ICULUM; s. o.
3. *kařę́t* Lav; *kařę́k* 78, 79, 80—85; vgl. Fahrholz 128, *kařéla* 'Rolle' (des Webers); Flagge 38, *kařélə* 'Rolle, vermittels derer man Heu ... auf den Boden windet'.
4. *amóų̈s* Asp. < ?

[107] Man verwendet sie auch zum Befestigen von Lasten auf dem Packsattel; vgl. S. 33. Über die Verwendung von Holzschlaufen in der Schweiz vgl. Stebler 218; Brockmann-Jerosch, Abb. 200.

[108] Vgl. eine Abb. bei Schmitt 37; Krüger BDC XXIII, 161.

Die Schlinge:

1. *hi̯ę́ro*[109] 80—85; FEW III, 489 *FIBELLA.
2. *heŗál'o* 75; *hiŗal'o* 74, 77; gehört offenbar zu 1; aus der Bedeutung 'Kettenglied' konnte sich leicht eine Kreuzung mit FERRUM ergeben.
3. *lás* Ca, Les. REW 4909 LAQUEUS.

Die Doppelschlinge: *lás dúble* Ca, Les.

Der Knoten:

nůt Au, Lou, Bar, La, Ou, 80—85, Oss, Asp; vgl. Corominas, *nüt, nüč; nů* Lav, Az, Es, 63—68; *nüđę́č* Ba, Ni; *nuđę́t* 100; REW 5948 NODUS.
Verknoten: *nüđą́* Ca, Les, 80—85; *nuđerą́* 100.

Verschiedene Knotenformen in 57:

1. *nůt marén* „Schifferknoten".
2. *nůt tisné*[110] „Weberknoten".
3. *nůt de kaƀali̯ę́* „Reiterknoten".
4. *nůt de ruli̯ę́* „Fuhrmannsknoten".

[109] Vgl. *hiƀéro* 'Kettenglied', S. 42.
[110] *tisné* 'tisserand'.

II. Das Tier als Lastenträger.

1. Ueber den Saumsatteltransport.

Im Gegensatz zum spanischen Nachbarstaate, in dem das Saumtier in vielen Teilen des Landes eine überaus wichtige Stellung im Transportwesen innehält, trifft man in Frankreich Lasttiere nur noch in den Gebirgslandschaften.[1] Denn hier konnte, bedingt durch die Unwegsamkeit des Geländes, auch in unseren Tagen noch nicht auf die Haltung von Packtieren verzichtet werden.[2]

Wenn in unserem Berglande die Bedeutung des Saumsatteltransportes an Umfang abgenommen hat, so mag das damit zusammenhängen, daß die im Laufe der Zeit angelegten Straßen und Feldwege die Benutzung des Wagens ermöglichten; andererseits ist das Betätigungsfeld des Lasttieres dadurch eingeschränkt worden, daß man die hochgelegenen Terrassenkulturen unbebaut läßt und zu Weidezwecken benutzt.[3]

Von diesen Einschränkungen abgesehen, können wir jedoch feststellen, daß das Saumtier in allen Teilen unseres Gebietes, vor allem in den Dörfern der Hänge, ein wichtiger Lastenvermittler ist und wohl auch für die Zukunft bleiben wird, da der Charakter der Landschaft die Benutzung des Wagens für die Feldarbeit vielfach nur in den Siedlungen der Talgründe zuläßt.

Verwendung findet das Saumtier meist nur noch innerhalb des Gemeindebereiches, nachdem nahezu alle Dörfer[4] durch befahrbare Wege mit der Talstraße verbunden sind und das Postauto, neben der Eisenbahn, alle Haupttäler erschlossen hat. Man sieht keine Maultierkarawanen mehr, wie in früheren Jahren, als noch rege Handelsbeziehungen zwischen den Bewohnern der beiden Pyrenäenhänge bestanden.[5] Der verkehrstechnische Ausbau der französischen Täler hat diesem alten Grenzhandel ein Ende bereitet. Nur in den entlegenen Ortschaften, die ohne moderne Verkehrsverbindungen geblieben sind und in den Gemeinden, die in der Nähe der zahlreichen Kurorte und Marktflecken liegen, benutzt man das Lasttier über den Lokalbezirk hinaus, wenn die Bäuerin landwirtschaftliche Erzeugnisse zum Markt bringen will, oder sonstige Geschäfte in der

[1] „Dans les Pyrénées on use encore beaucoup du mulet et dans les Alpes aussi; bien moins dans le Massif Central" (Brunhes II, 207).

[2] Es ist aber mit Sicherheit anzunehmen, daß das Verbreitungsgebiet ehedem weit größer gewesen ist.

[3] Dies wurde erst ermöglicht durch die zahlreichen Abwanderungen der Bewohner.

[4] Nur in Barèges sind einige Dörfer ohne Anfahrtstraße geblieben.

[5] Ganz vereinzelt trifft man in französischen Grenzorten noch auf spanische Schweinehändler, die die Tiere 15 und mehr Kilometer vor sich her treiben.

nahen Stadt zu erledigen sind. Man zieht in solchen Fällen das Saumtier dem Wagen vor, da die zu transportierenden Gegenstände mengenmäßig gering sind.

Die hauptsächlichste Verwendung des Saumtieres findet sich innerhalb des Gemeindebereiches. Auf unwegsamem Gelände, wo selbst die Benutzung der Schleife nicht mehr möglich ist, treten Maultiere und Esel in Funktion.[6] Sie sind die unermüdlichen Helfer des Pyrenäenbauern, und ohne sie wäre an eine lohnende Bewirtschaftung der Terrassenkulturen nicht zu denken. Ihre Tätigkeit erstreckt sich nicht nur auf das Einbringen von Heu und Getreide oder das Hinausschaffen des Mistes auf die steilgelegenen Äcker, vielmehr schleppen sie auf ihrem Rücken Eisblöcke, die man aus den Bergen holt, man braucht sie, wenn man Brennholz aus dem Walde holen will, Gemüse und Meiereiprodukte in die Stadt bringt und Nahrungsmittel auf die Almhütte schaffen will und zu vielen anderen Zwecken mehr. Es ist erstaunlich, mit welcher Sicherheit und Ausdauer diese kleinen, anspruchslosen Tiere auf geröllübersäten, steilen Gebirgspfaden Lasten tragen, die bisweilen fast ihr eigenes Gewicht erreichen. Nur gutes Tiermaterial ist für diese beschwerliche Arbeit geeignet.

In den Dörfern der breiten Talsohle sind Maultiere und Esel fast verschwunden. Als Saumtiere sind sie nur noch selten zu gebrauchen, da gute Wege die Benutzung des Wagens ermöglichen, während ihrer Verwendung als Zugtier ihre schwache körperliche Konstitution entgegensteht. Ochsen- und Pferdegespanne treten in solchen Fällen an ihre Stelle.

2. Das Saumtier.

Als Saumtiere kommen vornehmlich Esel und Maultiere in Betracht; Pferdesäumungen sind nur ganz vereinzelt anzutreffen, während man Ochsen oder Kühe überhaupt nicht als Lasttiere verwendet.[7] Wenn auch das Pferd bedeutend kräftiger ist und mehr tragen kann, so verlangt es doch eine besondere Pflege und reichliches, gutes Futter, wenn sein Leistungsniveau erhalten bleiben soll. Somit können sich nur solche Bauern Saumpferde halten, die im Besitz von guten Weiden sind. Dies ist jedoch in den Ortschaften der Hänge nur selten der Fall. Der Unterhalt von Eseln und Maultieren dagegen ist entschieden billiger. In ihrer Anspruchslosigkeit passen diese Tiere so recht zu einer Landschaft, deren Boden nur spärlichen Pflanzenwuchs zuläßt.

Die Verbreitung von Maultieren und Eseln ist sehr unterschiedlich. Während man in einem Tal das Maultier besonders schätzt, da es angeblich fügsamer ist, zieht man im nächsten Tal den Esel vor, da er auf steilen Pfaden sicherer treten soll als das Maultier. Es steht jedoch fest, daß das Maultier größere Lastenmengen fortbewegen kann, wohingegen

[6] Gelegentlich sieht man auch gesäumte Pferde; s. u.

[7] Über die Ochsensäumung in der Schweiz vgl. Stebler 300.

der Eigensinn des Esels den Bauern oft auf harte Geduldsproben stellen kann.

Die Esel- und Maultierzucht, die früher eine gute Erwerbsquelle bildete, wird auch heute noch gepflegt. Nicht jedes Tier ist für den beschwerlichen Lastentransport im Gebirge geeignet und das Feilschen auf den Märkten in Oloron, Pau, Laruns, Tarbes und Arreau will oft kein Ende nehmen. Abnehmer sind neben den Bauern des Vorlandes und des südöstlichen Frankreichs[8] vor allem spanische Händler.

Namentlich die Maultierzucht hat seit dem Kriege einen beträchtlichen Aufschwung erfahren[9], ein Umstand, der durch den günstigen Stand der spanischen Peseta gefördert wurde.

Das Saumtier:[10]

šaụmét Au; *saụmét*[11] in den übrigen Tälern. REW 7511 SAGMA + -ITTU; vgl. aprov. *saumeta.*

Der Saumtiertreiber:

1. *saụmatę́,* überall; vgl. TF *saumatié.*
2. *giđatú* Oss; vgl. *giđą́* 'führen'; Palay, *guidade* 'coup de guide; action de guider'.
3. *tukađú* Asp; zu REW 8767 TOK; vgl. *tukađę́ro* 'Ochsenstachel'; s. S. 73.

Eine Saumsattelladung:

saụmáđo[12] Ca, Les, Lav; vgl. TF *saumado;* aprov. *saumada; sumáđo* 80—85; *saụmaráđo* 'grande charge', Ni; vgl. Palay, *saumadade* 'forte ânée'.

Aufladen: *saụmađą́* Ca, Les, Lav.

Der Esel:

1. *áze*[13] Ni, Ba; vgl. kat. *ase*; *ázu*[14] Lav, Az, Es, Asp, Oss, Lou, Bar; *áđu* Au; *ą́ịne* Ca, Les. ASINUS.
2. *saụmét* Ba, Ni, s. o.; vgl. Schmitt 81, *saumét;* Corominas, *saumét.*
3. *búr̄u* 100 (neben *azú*); < span. *burro.*

Die Eselin:

šą́ụmo Au; *są́ụmo*[15] in den übrigen Tälern; vgl. Palay, *saumasse* 'forte, grande, vilaine ânesse'.

---

[8] Vgl. G. Drouet, *Le Cheval Camargue.*

[9] Besonders in den Basses-Pyrénées; vgl. Cavaillès 288 ff.

[10] Vgl. Paret 35 ff.; Schmitt 80 ff.

[11] Vgl. *saụmét* 'viga maestra' (Corominas); siehe auch S. 10.

[12] Vgl. Palay, *saumade* 'saumée; ânée, charge d'une bourrique et généralement de toute bête de somme: autrefois, l'ânée était fixée aux quatre cinquièmes d'une charge de mulet, soit deux sacs de blé, 150 kg. environ'.

[13] „En Lomagne on appelle aussi *áze* un petit sac empli de son que les femmes, pour suivre la mode posaient sur leur croupe afin de se 'donner de la tournure'" (Palay).

[14] *azuláđo* 'Eselei, Dummheit'.

[15] Vgl. *sáụmo* 'faisceau, gerbette de paille que l'on place à cheval sur le faîte d'un toit de chaume' (Palay).

Der kleine Esel:

1. *azulǫ́t* 77; *azulét* Ca, Les, 80—85, ASINU + -OTTU; + -ITTU; vgl. Palay, *asoulet, asoulin, asoulon* 'ânon'.
2. *aṟ̄ůk* Az, Es, 67—69, 80—85; *aṟ̄ükąt* 53, 70, 86; vgl. dazu *aṟ̄üką́* 'mettre bas'; vgl. Paret 35; Rohlfs Gascon, 41.
3. *saụmár* Oss; vgl. aprov. *saumart* 'ânon'; Palay, *saumar* 'ânon qui tête'; TF *saumaru* 'têtu comme une bête de somme'; *saụmiṟǫ́t* Au, Lar, Ou; *saụmirú* Ca, Les; *saụmikǫ́t* 100; vgl. Lespy, *saumicot* 'vilain, petit âne'; zu REW 7511 SAGMA.

Die kleine Eselin:

1. *šaụméto* Au; *saụméto* Bar, Lou, Ca, Les; vgl. Corominas, *sauméto;* aprov. *saumeta; saụmikéto* 100.
2. *aṟ̄ůko* Lav, Az, Es, 80—85; s. o.

Der Eseltreiber: *azulę́* Oss, Asp.

Das (weibliche) Maultier:
můlo überall. REW 5742. MULUS; vgl. *mülatą́* 'mettre bas'.

Das (männliche) Maultier:

1. *mą́ču* Az, Es, Oss, Asp, 80—85, 100; *mǫ́dyu* Au (nur noch wenig gebraucht); < span. *macho.* REW 5392 MASCULUS.
2. *mülét* in den übrigen Tälern u. Au.

Der junge Maulesel:
brůhu Az, As, Ca, Les (fils d'une ânesse couverte par un cheval). Vgl. Rohlfs Gascon, 68. Wohl ein Schallbildung.

Der Maultiertreiber: *mületę́.*

Sprichwörter über den Esel in 88:

tústem et ázu k'aperára arel'ą́t et mülét 'toujours l'âne appelle porteur d'oreilles le mulet'.

nu sią́m kúma et ázu de Metés, ki ɓalé més a dús áns k'a trés 'ne soyons pas comme l'âne de Metés qui a deux ans valait plus qu'à trois'!

ázu de natúro nu kunę́s éro so eskritúro 'un âne de nature ne connaît pas son écriture'.

k'e será kúm et trót det ázu, k'e durára so ki púsko 'ce sera comme le trot de l'âne, ce sera de peu de durée'.

3. Der Saumsattel.

Handelt es sich um den Transport geringerer Heu- oder Getreidemengen über kurze Entfernungen, so packt man dieselben in ein Transporttuch[16] auf den Rücken des Saumtiers. Der Begleiter hält das gefüllte Laken fest, damit es nicht hinuntergleitet.

[16] Vgl. S. 11.

Um aber ein Tier mit schweren Lasten beladen zu können, ist es notwendig, einen Saumsattel aufzulegen. Er hat die Aufgabe, ein bequemes Tragen zu gewährleisten und soll verhindern, daß schwere und harte Gegenstände das Tier verletzen. Ferner gibt er der Ladung einen besseren Halt, da diese nun mit Stricken am Sattel verschnürt werden kann. Auf dem Packsattel befestigt man Tragvorrichtungen wie Körbe, Holzkisten und dergl., die entweder den Abtransport größerer Mengen ermöglichen oder aber eine bessere Verteilung der Last gestatten.

Unser Gebiet kennt zwei Arten von Packsätteln[17], den *bást* und die *aụbárdo*, deren Zweckbestimmung nicht eindeutig festgelegt ist. Man braucht sie bald zum Transport von Lasten, bald zum Reiten, ja oft dienen sie beiden Zwecken gleichzeitig.[18]

Der *bást* ist in allen Tälern unseres Berglandes verbreitet, während die *aụbárdo* nur in Ca und den westlich davon gelegenen Tälern bekannt ist. Der wesentliche Unterschied zwischen beiden besteht darin, daß der *bást*[19] aus zwei getrennten Teilen, einem dicken Polsterkissen und einer darüber gelegten Holzmontur besteht, während bei der *aụbárdo*[20] Polster und Holzgestell ein festes Ganzes bilden. Die Verwendung des *bást* ist stark zurückgegangen. Man braucht ihn fast nur noch für den Misttransport, da die *aụbárdo*, deren Polster nicht so leicht auszuwechseln ist, dafür zu schade ist.

Der *bást*.

Material und Aussehen der Polsterunterlage beim *bást* sind verschiedenartig. In ihrer einfachsten Form ist sie im Grunde nichts anderes als ein genähter Fell- oder Leinenbezug, der mit Tierhaaren, Stofflumpen oder Stroh ausgestopft ist (Abb. III *e*). Aus dieser primitiven Form eines Polsterkissens hat sich ein vollkommeneres Modell entwickelt, das eine richtige Sattelform aufweist. Kennzeichen für diesen 'Polstersattel' sind sein erhöhtes Vorder- und Hinterteil, die beide regelrechten Sattelbögen entsprechen, sowie seine feste und steife Formgebung[21] (Abb. III *f*). Diese

[17] Über den Saumsattel im allgemeinen vgl. Meyer-Lübke; WS I, 33 ff. Über die Verbreitung des Saumsattels in den Pyrenäen vgl. Krüger BDC XXIII, 136 ff.; im Ariège, Fahrholz 138 ff.; in Aragón, Bergmann 44 ff.; im Vivarais, Dornheim VKR IX, 369 f.; in der Provence, Giese, Reitzeug der Camargue, in Philologisch-Philosophische Studien, Festschrift für E. Wechssler, S. 306—314; in den Basses-Alpes, Flagge 149 ff.; Kruse 71 ff.; in den Hautes Alpes, Giese 59; in der Schweiz, Stebler 301 ff.; im Tessin, Freuler 4, Abb. 2, 3, 4; in der Südschweiz und Italien, AIS 1233; auf Mallorca, vgl. die Abb. bei Salvator I, 363.

[18] Ähnlich liegen die Dinge im Ariège (Fahrholz 138).

[19] Es ist dieselbe Sattelform, die Krüger (BDC XXIII, 140) mit Typus II bezeichnet.

[20] Diese Sattelform entspricht dem Typus IV bei Krüger; s. o.

[21] Eine verfeinerte Form dieses Modells dient als Reitsattel; s. u. In 63 und 69 besitzt dieses Polsterkissen an den Seiten mehrere Fächer, in denen man Milchflaschen in die Stadt schafft. Es heißt: *bezáno*. Eine ähnliche Art von Flaschenbehälter, in den man Weinflaschen steckte, kannte man bereits im alten Rom (Ginzrot II, Taf. LXXXIV); vgl. auch Krügers Satteltyp III, der dem unsrigen gleicht.

Polsterkissenart ist weitaus haltbarer und praktischer als die einfachere Form, da sie wegen der hohen Bögen ein Verrutschen des darüber gelegten Holzgestells und der Traggeräte unmöglich macht. Die Bezeichnung für beide Formen, die in allen Tälern verbreitet sind, ist die gleiche.

Das Sattelpolster:

1. *bárdo* Au, Lou, Bar, 47; *aụ̈bárdo*[22] La, Les, Asp, 63—67, FEW I, 252 BARDAʿA (arab.); REW 955.
2. *pal'ąso* Ni, Ba, PALEA + -ACIA. Der Name deutet hier auf die Art des Polstermaterials hin; es besteht aus Stroh.
3. *bastíno*[23] Lav, Az, Es, 80—85; zu FEW I, 279 *BASTUM. Ein altes abgenutztes Sattelpolster nent man in Az und Es: *bastǫ́t.*

Das Polstermaterial:

1. *búr̄o* Oss, Asp. FEW I, 637 BURRA.
2. *jás*[24] Az, Es. *JACIUM.

Das zur Polsterung benutzte Haar: *krí.* CRINE.

Wie bereits eingangs erwähnt, legt man auf das Sattelpolster eine Holzmontur, die der Rückenform des Tieres angepaßt ist. Beide Teile zusammen bilden nun den eigentlichen Packsattel *bást*[25], überall. Dieses Holzgestell wird gebildet von zwei Bögen, die durch Querleisten verbunden sind[26] (Abb. III *c*).

Das Holzgestell:

1. *saụ̈mûges* Au, Lou, Bar; *samûges* Lar, Ou, Lu; vgl. Corominas, *samûges,* id.; kat. *samugues* 'anganilles o altre mena d'armaçó pera transportar objectes a dalt dels animals'; span. *samugas, jamugas* 'Frauensattel'; vgl. auch Rohlfs Gascon, 52; Krüger BDC XXIII, 74, 143; Krüger schließt auf ein SALMA + SAMBUCA.
2. *arsú*[27] 47—55; *arsű* Ba, Ni. Krüger BDC XXIII, 140, 143, *arsóns* 'Sattelbogen'. REW 128 *ARCIO.
3. *bást* in den übrigen Ortschaften. Hier empfindet man das Holzgestell als den wesentlichsten Teil des Packsattels und nennt es dementsprechend *bást*; vgl. Krüger BDC XXIII, 143.

Die *aụ̈bárdo* (Abb. III *a*).

Eine weitere Entwicklung des *bást* haben wir in einer Form von Packsattel vor uns, die, wie bereits angedeutet, aus einer festen Ver-

[22] So heißt auch die zweite Form des Saumsattels; s. u.

[23] Vgl. S. 38.

[24] So heißt eigentlich die den Tieren untergelegte Streu im Stalle, die meist aus Stroh besteht.

[25] FEW I, 279; REW 983 *BASTUM; vgl. Bergmann 45 *baste* 'Packsattel'; kat. *basto.* Über das Verhältnis von *BASTUM zu BARDAʿA vgl. FEW I, 280.

[26] In Oss fügt man in die unteren Enden der Bögen je einen Holzdorn, wenn man Holz und Reisig mit dem Lasttier holen will.

[27] So heißt eigentlich der Sattelbogen, s. u.; eine ähnliche Begriffserweiterung belegt Fahrholz 140 aus dem Ariège.

bindung von Sattelpolster und Holzmontur besteht. Die Verbreitung dieses Tragsatteltypus beschränkt sich nicht nur auf die Zentralpyrenäen, sondern ist in vielen Variationen in weiten Teilen Frankreichs, sowie in anderen Gebieten der Romania anzutreffen.[28] Typisch für diesen Sattel sind die hohen Sattelbögen, deren Seiten mit Leder oder Blech beschlagen sind, um sie gegen Witterungseinflüsse widerstandsfähiger zu machen. Die Holzmontur ist vervollkommnet durch zwei seitliche, leiterartige Holzrahmen *skalétos*, die beweglich sind. Das Polster ist stets mit Fell oder Leder überzogen und ist nicht so dick wie das des *bást*. Dieser Sattel heißt überall: *aụ̯bárdo*[29]; vgl. Palay, *aubarde, obarde* 'bât, bardelle'; Moncaut, *aoubarde* 'selle plate'; Fahrholz 138, *ambárdo, aɪ̯bárdo* 'Packsattel'; Bergmann 45, *albardón* 'primitiver Reitsattel'; Amades, *albarda, aubarda* 'Packsattel'; span. *albarda* 'Saumsattel'; TF *bardo, aubardo* 'bâtine, espèce de bât à courbets éloignés'. FEW I, 252; REW 955 BARDAʿA.

Die *aụ̯bárdo* auflegen: *aụ̯bardá.*

Die *aụ̯bárdo* abnehmen: *dezaụ̯bardá.*

Die Sattelbögen:

1. *tǫ́r(t)s* Lav, Az, Es; vgl. Palay, *tors* 'qui est tordu; pas droit'; zu REW 8768 TORQUERE.
2. *arsús* 47—55; vgl. Fahrholz 138, *arsús;* TF *arçoun* 'arçon, courbét d'un bât'; *arsũs* Ba, Lu, Ni. FEW I, 128 *ARCIO; vgl. auch Krüger BDC XXIII, 140, 142; s. o.

Unter beide Saumsattelformen legt man oft eine Decke oder ein Fellstück, um den Rücken des Tieres möglichst zu schonen.

Die Schutzdecke:

1. *télo* 69; vgl. Palay, *téle* 'toile, tissu'. TELA.
2. *aụ̯bardú* Ca, Les; zu *aụ̯bárdo;* s. o.
3. *litę́ro*[30] Ou; *literú* Au, Lou, Bar; aprov. *litiera* 'Strohpolster'; REW 4964a *LECTUARIA; + -ONE.
4. *perís* Lav, Az, Es; vgl. Paret 60, *perìs* id. PELLICEUS; *perú* 80—85; vgl. Palay, *peroû*, id.; TF *pelou, peloun* 'petite peau'; zu PELLIS. Vgl. S. 4, 72.
5. *pal'ą́t*[31] Oss; zu PALEA; vgl. *pal'ę́ro* S. 12.
6. *kusí* 91; vgl. aprov. *coison,* frz. *coussin;* s. S. 57, 66, 72.
7. *kübę́rto* 63—67; vgl. frz. *couverture.*

Die wundgeriebene Stelle:

1. *plágo* allgemein.
2. *espeladúro* Asp; vgl. Palay *espelà* 'peler, ôter le poil'.

[28] Vgl. die Abb. bei Stebler 301; bei Freuler, Abb. 2; bei Flagge 21 f.; bei Rokseth 124; vgl. ferner Bergmann 45.

[29] Vgl. Schmitt 71, *awbárdo* 'la laine laissée (nach dem Scheren) sur la peau de la bête; elle est comparée à un bât'. Mit *aụ̯bárdo* bezeichnet man auch das Polsterkissen des *bást;* s. o.

[30] So heißt auch die den Rindern aufgelegte Schutzdecke, s. S. 72; desgleichen das Transporttuch, s. S. 11.

[31] Vgl. Rohlfs Lescun, *pal'át* 'couche épaisse de fumier dans l'étable'.

4. Das Saumsattelgeschirr.

Der Packsattel ist am Tier durch einen Bauchgurt befestigt, der aus Stoff oder Fell verfertigt ist, und durch den, meist ledernen[32] Schwanzriemen.

Der Bauchgurt:

1. *sülfét* Lav, Az, Es; vgl. Krüger BDC XXIII, 149 ff.
2. *ligadé dęų bást*[33] Oss.
3. *síŋglo* Au, Lou, Bar, 47—55, Ni, Lav; vgl. Palay, *cengloû, chinglou, chînclo;* Krüger BDC XXIII, 149; *šíŋglo* Ou, vgl. Paret 59, *chíngla; sáŋglo* Lar, Ba, 63—67. CINGULA.

Ein Stück Stoff — *kąųso*[34] 88, REW 1495 CALCEA — schützt den Leib des Tieres vor der starken Druckwirkung des Bauchgurtes.

Der Schwanzriemen:

1. *regárdo* 70, 78, 79; zu *reƀárdo* (s. u.), vielleicht unter Einfluß von *gardą* 'garder'.
2. *kurpį́ęro* Ca, Les, Lav, Au, Lou, Bar; vgl. aprov. *cropa, cropiera, corpiera* 'croupière'; TF *groupiero;* span. *grupera;* kat. *gropera, kurƀį́ęro* Az, Es; *külpį́ęro* Oss, Asp; vgl. Fahrholz 139, *kulpį́ęro.* REW 4787 KRUPPA + -ARIA.

In Au kennt man neben der Bezeichnung *kurpį́ęro* noch die Bezeichnungen *külerú* (s. u.) und *deřį́ú* für den Schwanzriemen.

Um ein Verrutschen des Saumsattels beim Hinabsteigen in hängigem Gelände zu verhindern, fügt man einen Holzreif um die Schenkel des Tieres, der fest mit dem Sattel verbunden ist.

Der Holzreif:

1. *tafą̄ro* Au, Lou, Bar, 11, 13; < arag. *tafarra;* vgl. Krüger BDC XXIII, 152 ff.; Amades, *tafarra;* Steiger 116. REW 8523a TAFAR (arab.) 'Schwanzriemen'.
2. *rekülwę́ro* Ca, Les; vgl. Palay, *reculoèr* 'sangle du harnais d'un cheval à l'arrière-train'; zu REW 2384 CULU; frz. *culière.*
3. *reƀárdo* Oss; zu *bárdo.*
4. *reƀásto* Asp; vgl. Fahrholz 139, *reƀásto;* Krüger BDC XXIII, 153; Amades, *ribasta, rabasta; arebásto* Asp. Ni, Ou, Lar, Az, Es, Lav; zu *bást.*
5. *kisę́ro* 64—67; vgl. BDC XXIII, 154.

Durch zwei an der *ąųƀárdo* befestigte Holzspangen[35] oder Eisenringe werden Lederriemen gezogen, die den Sattel mit dem Bauchgurt und dem Holzreif verbinden.

---

[32] Häufig verwendet man statt eines Lederriemens ein einfaches Seil. Das den Schweif des Tieres passierende Seilstück ist mit einem dicken Wollappen umwickelt, um ein Wundscheuern zu vermeiden.

[33] Vgl. *ligadé* 'Bindeseil', s. S. 23. s

[34] So heißt eigentlich der Strumpf.

[35] Vgl. S. 23.

1. *anę̑t* Au, Bar; *anę̑č* Ba, Ni; vgl. Corominas, *anę̑č*, *anę̑t* 'anillo'. ANELLUS; *anę̑ro* Lou; *ANELLA.
2. *ahi̯erú*[36] Lar, Ou. FEW III, 489 *FIBELLA + -ONE.

Die Riemen, die die Eisenringe des Sattels und die des Leibgurtes verbinden, nennt man in 88 *aṙemą̑u̯s* RAMU + -ALE; s. u.; Paret 60, kat. span. *ramal* 'Halfterstrick'. Krüger BDC XXIII, 151, *ṙamál.*

Mit *arsagą́l's* bezeichnet man in 88 die beiden Riemen, die die Eisenringe der Hinterseite des Sattels mit dem Holzreifen vereinigen; vgl. Paret 60.

Die Seile, mit denen man die Lasten auf dem Sattel verschnürt, heißen:

1. *ginsą́y* Es, Az, Oss, Asp, Lav; vgl. Paret 60, *guinsalh;* Krüger BDC XXIII, 160; aprov. *guinsalh* 'hart, corde'; TF *guinsau, guissal* 'hart, lien, corde de bourreau ou de pendu'; ital. *guinzaglio* 'Koppelriemen'. REW 9549 WINTSEIL (mhd.).
2. *au̯bardwę́ro* Lar; zu *au̯bárdo.*
3. *kǫ́rdo* in den übrigen Ortschaften; vgl. Krüger BDC XXIII, 160.

Das Saumtier wird an einem Halfter geführt, das fast immer aus einem Strick, seltener aus Leder, besteht.

Das Halfter:

krabéste 11, 13, Asp, Oss, 100; Krüger BDC XXIII, 175; vgl. Corominas *krabéste;* bask. *krapestu; kabéstre* in den übrigen Orten; vgl. Fahrholz 139, *kabéstre;* aprov., kat. *cabestre;* afrz. *chevestre;* span. *cabestro;* REW 1631 CAPISTRUM.

Das Halfter anlegen: *kabestrą́.*

Abhalftern: *deskabestrą́.*

Das Leitseil:

1. *mi̯aďę́ro*[37] Az, Es; vgl. Palay, *miadé, -re* 'que l'on peut emmener, qui est facile à mener'; zu MINARE (> *mi̯ą́* 'führen' Az); vgl. S. 5.
2. *aṙumą́u̯* Asp; vgl. Corominas, *aṙemáu̯* 'cabestro'; Krüger BDC XXIII, 176; s. o.

Handelt es sich um den Transport von Säcken oder Transporttüchern, so legt man dieselben auf den bloßen Sattel des Tieres und schnürt sie mit Stricken fest, die durch Holzschlaufen gestrammt werden. Doppelsäcke[38] werden quer über den Sattel gelegt, so daß beide Seitentaschen an den Flanken des Tieres herunterhängen. In diesen Säcken schafft man die Nahrungsmittel auf die Sennhütte und bringt man den Käse von dort herunter. Bisweilen pflegt man auch Jungvieh von der Alm in einem solchen Doppelsack talwärts zu befördern.[39]

---

[36] Vgl. *hibę́ro* 'Kettenglied', S. 42.

[37] Vgl. *amį́ádo* 'das Holzgeschlepp', S. 42; *amį́ą́u̯* 'Spannagel', S. 65.

[38] Es ist der gleiche Sack, der auch von den Menschen als Tragvorrichtung benutzt wird, S. 8.

[39] Es ist nicht üblich, Mist in diesen Doppelsäcken zu transportieren, wie es in den Basses-Alpes, vgl. Kruse 72, und im Wallis, vgl. Stebler 376, geschieht.

5. Die Tragvorrichtungen.

Bemerkenswert sind die zahlreichen, eine klare Entwicklungslinie aufzeigenden, hakenförmigen Tragvorrichtungen, die auf den Saumsattel[40] gelegt werden.

a) Die hölzernen Traggestelle.

Als einfachste Form eines Traggestells sind vier natürliche Asthaken anzusehen, von denen je zwei durch Querleisten — *hüst* 80—85 FUSTIS — verbunden sind.[41] Beide Geräteteile werden durch zwei Stricke zusammengehalten und dann über den *bást* gehängt. Man nennt diese Tragvorrichtung:

1a. *pikǫ́ts*[42] Oss, Asp; vgl. Palay, *picòt* 'picot, croc, branche du bât'; Fahrholz 139, *pikǫ́ts* id.; *pikús* Au, Lou, Bar, Ca, Les, Az, Es, 63—67, 80—85; vgl. Palay, *picoù*, id.; Paret 59, *picoús*, id. Krüger BDC XXIII, 69; zu REW 6495 *PIKKARE.

1b. *arpíks*[43] Lav; vgl. Palay, *arpìc* 'croc crochet; en Lav. crochet spécial du bât'.

2. *arpétos* 78, 79; vgl. TF *arpeto* 'croc de batelier'; Krüger VKR II, 232, *arpéta* 'Schwemmhaken der Flößer'; Krüger BDC XXIII, 69; zu REW 4056.

Bei einer vervollkommneten Form dieses Traggestelles sind die beiden Gerätehälften durch zwei dünne Balken verbunden.[44] In der Folge treten an die Stelle der Asthaken leiterförmige, bewegliche Holzrahmen[45] — *skalétos* SCALA + -ITTA (vgl. die Abb. bei Fahrholz 162, Abb. 38 c). Au, Az, Ba, Bar, Ca, Es, Lar, Lav, Les, Lou, Lu, Ni, Ou.

Eine noch engere Verbindung der beiden Gerätehälften wird durch die Herausbildung einer Art von Sattelbogen erzielt. Große heranklappbare Seitenrahmen ermöglichen den Abtransport beträchtlicher Mengen von Heu- und Getreidegarben (Abb. III b). Das bepackte Tier verschwindet fast unter der Last. In dieser Form nennt man das Gerät:

---

[40] Es handelt sich fast immer nur um den *bást;* denn die *aụbárdo* besitzt, wie wir gesehen haben, bereits eine entwickeltere Holzmontur.

[41] Es ist das gleiche Traggestell, das Fahrholz aus dem Ariège abbildet (Abb. 38 a). Ähnliche Tragvorrichtungen sind auch im Aragón, vgl. Bergmann 46, und in der Schweiz verbreitet, vgl. Stebler 301 ff.; Freuler, Abb. 2. In 98 ist man bereits dazu übergegangen, diese Tragvorrichtung aus Eisen herzustellen.

[42] Vgl. *pikǫ́t* 'Haken zum Rollen von Baumstämmen', S. 40 und 'Eisenhaken' (am Jochbalken), S. 71.

[43] Nach einer Mitteilung von Herrn Camélat aus 83.

[44] Diese Entwicklungsstufe ist von Fahrholz 140 für das Ariège-Gebiet belegt; bei uns existiert sie nicht mehr.

[45] In dieser Form ähnelt diese Tragvorrichtung der Holzmontur der *aụbárdo;* s. o.

árẓes[46] Au, Lou, Bar; *árẓes* Lar, Ou, Lu; vgl. Corominas, *árẓes, ardéges* 'aparejo para cargar las caballerías'; Rohlfs Gascon, 43; Krüger VKR II, 156. Diese Termini gehören zu der großen Wortgruppe aran. *árẓes, ardéges;* kat. *argadells;* arag. *argadillo;* aportg. *argão;* vgl. Krüger BDC XXIII, 78, 90, 93, der auf ein Etymon ORGANUM schließt; vgl. REW 6097.

Eine andere Entwicklungsstufe weisen Sattelbögen auf, die zwar aus zwei Hälften bestehen, aber ein zusammenhängendes, festes Ganzes bilden (Asp, Ca, Lav, Les, Lou, Ni, Oss). An das einfache Gestell bindet man im Ariège gelegentlich noch vier natürliche Asthaken, im allgemeinen jedoch werden sie, wie bei unserem Gerät, durch bewegliche Seitenklappen ersetzt.[47]

b) Die Tragkörbe.

Außer diesen Traggestellen ist es üblich, Körbe[48] oder Holzkästen paarweise über den Saumsattel zu hängen. Sie sind sehr zahlreich und treten in verschiedenen Formen und Größen auf. Auch sie lassen eine klare Entwicklungslinie erkennen. Man transportiert in ihnen neben Kartoffeln und Rüben vor allem Mist und Erde.

Die meist aus Hasel- oder Weidenruten verfertigten Tragkörbe sind im einfachsten Falle durch einen Holzpflock verbunden, der durch die der Körperseite zugewandten Henkel gestoßen wird (Abb. III *g*). Dieser Pflock heißt:

1. *estaụpí* 80—85; frz. *étoupin* 'Stöpsel'; TF *estoupin* 'bouchon de paille, de foin ou de fumier'; Schmitt 24, *estapí* 'poutre où l'on attache les bêtes'; aprov. *estopar* 'boucher', *estopa* 'étoupe'; REW 8332 STUPPA.
2. *tǫ́ču*[49] 81; vgl. Palay, *tòtchou* 'tricot, gros bâton'; Bergmann 46, *tocho;* span. *tocho* 'barre, pièce de bois rond'; *tǫ́tju* Lav, Au, Es; vgl. Paret 62, *tòtyou* 'Sitzstange der Hühner'.

Im allgemeinen jedoch werden die beiden Körbe durch zwei Seile oder geflochtene Weidenruten verbunden. Die Außenwand des Korbbodens besitzt häufig einen spornartigen Fortsatz, der das Entleeren der Behälter erleichtert.

---

[46] So heißt auch der Holzrahmen, mit Hilfe dessen Heu auf dem menschlichen Rücken befördert wird, S. 11.

[47] Vgl. Abb. 38 c bei Fahrholz 162; dieses Gerät ist dem unsern völlig gleich.

[48] Über die Verwendung von Tragkörben im Ariège vgl. Fahrholz 139; in Aragón, Bergmann 46.

[49] Wer nach Santiago pilgert, trägt einen Stock, der gleichfalls *tǫ́ču* heißt (nach Angabe von Herrn Camélat in Arrens). Vgl. *tǫ́ču* auch in der Bedeutung 'Kerbholz', s. Dusaulx 86, „... le rôle des impositions se fait (in Barèges) sur des morceaux de bois, qu'ils appellent *totchou*"; Krüger ZRPh LIII, 670; Krüger VKR VIII, 16.

Die Tragkörbe:

1. *kǫ́rs* Lou, 80—85, *kǫ́rp;* vgl. Palay, *corb* 'corbeille; hotte d'osier'; TF *gorp* 'hotte, panier, ou vaisseau dans lequel on charrie la vendange; benne double qu'on suspend au bât d'une bête de somme'; *kǫ́rts* Au, Lar, Lu; *akǫ́rs* Au; vgl. Fahrholz 139, *aịgǫ́rs* (mit Agglutination des Artikel). REW 2224 CORBIS; vgl. S. 7.
2. *kurb̥él'os* Ba. CORBICULA; vgl Fahrholz 139, *kurb̥ę́l'os,* id.; Krüger BDC XXIII, 111.
3. *baskǫ́yos*[50] Ba, Ni, Asp, Oss; vgl. Palay, *bascoye* 'panier; sorte de panier qui s'attache de chaque côté du bât'; Lespy, *coye* 'panier, corbeille'. FEW I, 267; REW 669 BASCAUDA (gall.).

Nur noch im Talschluß von Au verbreitet ist eine Art Tragkorbvorrichtung, die aus einem Holzrahmen besteht, dem zu beiden Seiten ein Korbgeflecht angefügt ist.[51] Letzteres wird nach unten zu enger, ohne an Breite einzubüßen. Die Außenwände der Körbe, die leicht gebogen sind, können aufgeklappt werden und vereinfachen somit das Entleeren der Behälter. Die dem Tierkörper zugewandten Seitenwände sind am unteren Ende durch ein Seil verbunden, das dem Ganzen größeren Halt verschafft. Man nennt dieses Tragkorbgerüst *barsét;* vgl. zur Erklärung Krüger BDC XXIII, 115.

Die Klappen der Körbe werden durch einen kleinen Holzpflock — *bastú*[52] — gesichert.

c) Die hölzernen Tragkästen.

Neben den geflochtenen Behältern verwendet man in den Zentralpyrenäen auch Holzkästen, die den gleichen Zwecken dienen.[53] [54] Sie sind jüngeren Datums als die Körbe. In Lu und Ba weisen diese Kästen viereckige Formen auf (Abb. III *k*). Ihr Boden ist fast immer als Klappe gestaltet. Sie heißen: *kę́sos* < frz. *caisse;* REW 1658 CAPSA.[55]

Im Lav besitzen die Holzkästen eine Form, die nach unten zu spitz und breit zugleich verläuft (Abb. III *i*), während die Behälter im Les nach unten zu abgerundet sind. Sie heißen in beiden Tälern, wie ihre vermutlichen Vorgänger, die Tragkörbe: *banástres*[56]; aprov. *banast(r)a;* vgl. Mon-

[50] So heißt auch der Korb des Anglers.

[51] Die gleiche Tragvorrichtung ist auch im Ariège verbreitet, vgl. Fahrholz 162, Abb. 37 b. Im Dauphiné sind statt der Korbgeflechte kleinere Leinensäcke an den Holzrahmen geheftet.

[52] Vgl. Schmitt 126, *bastú* 'bâton qui sert à remuer le lait caillé'.

[53] In der Umgebung von Luchon bringen die Bäuerinnen auch Milchkannen in solchen Kästen zur Stadt.

[54] Vgl. die Holzkästen, die im Ariège zum Transport von Erde und Sand dienen (Fahrholz 139). Auch in den Alpen befördert man den Mist vielfach in Kisten oder Körben, die man dem Saumtier auflegt, vgl. Flagge 151; Giese 92; Stebler 375, Abb. 290—296; desgleichen im Vivarais, vgl. Dornheim VKR VIII, 381.

[55] Vgl. Krüger BDC XXIII, 122.

[56] Vgl. S. 9.

caut, *banastro* 'panier double, placé en forme de bât sur une ânesse'; TF *banastro* 'panier de bât'. Krüger BDC XXIII, 106 ff.; FEW I, 329; REW 1035 BENNA + CANASTRON.

Die *banástres* auflegen: *embanastrą́;* vgl. Palay *embanastrà* 'ennuyer en donnant une corvée, au figuré'.

Dem *barsę́t* ähnelnde Formen benutzt man in 80—85.[57] Neuesten Modellen fehlt bereits der Holzrahmen; die Kästen sind eine fest zusammengefügte Einheit geworden (Abb. III *d*).

Bemerkenswert ist, daß man auch diesen Holzkästen dieselben Namen wie ihren Vorgängern, den Körben, gibt. Man unterscheidet beide dadurch, daß man der Kastenbezeichnung den Begriff 'Holz' hinzufügt:

1. *kǫ́rs de tą́u̯lo* 85.
2. *kǫ́rs de hū́sto* 80—84.
3. *au̯ƀárdo de hū́sto* (seltener) 80—85.

In tragfähigen, gitterwandigen Holzgestellen transportiert man in 91 den Schiefer aus dem nahen Schieferbruch. Man nennt sie *kurƀél'os* (Abb. III *h*). Auch hier ist die alte Bezeichnung für den neueren Gegenstand beibehalten worden.

Sprichwörter, die sich auf den Packsattel beziehen, in 88:

1. *pasą́ d'éro sę́ro t'ar auƀár̥do* 'passer de la selle au bât'; au figuré: 'passer d'une bonne situation dans une mauvaise'.
2. *tirá pál'o d'akér au̯ƀárdo!* 'prends de la paille dans ce bât'; au figuré: 'écoute bien ce que j'avance, fais en ton profit'!
3. *k'e sę́y u me toką́ r au̯ƀárdo* 'je sais où le bât me blesse'; au figuré: 'ich weiß, wo mich der Schuh drückt'.

6. Der Reitsattel.

Wie früher erwähnt, benutzt man den Tragsattel auch zum Reiten; daneben gibt es jedoch auch besondere Reitsättel.

Allenthalben verbreitet ist ein Reitsatteltyp, der der *au̯ƀárdo* 'Polstersattel'[58] (mit erhöhtem Vorder- und Hinterteil) völlig gleicht, nur daß das Material besser ist. Er ist mit Ziegen- oder Gemsenfell überzogen. Wird ein alter abgenutzter Sattel nicht mehr zum Reiten benutzt, so verwendet man ihn für den Lastentransport, indem man ihn als Polsterkissen dem Holzgestell[59] unterlegt.

---

[57] Die gleiche Geräteform ist im Ariège verbreitet (Fahrholz 162, Abb. 37 d).
[58] Vgl. S. 30.
[59] Vgl. S. 30.

Der Reitsattel:

1. *bastíno*[60] Au, Lou, Bar, Az, Es, Ca, Les, 47—55, 63—67; vgl. TF *bastine* 'bâtine, bardelle'.
2. *aụbárdo* Lav, Oss, Asp.

Neben diesem einfachen Satteltyp gibt es ausgesprochene Reitsättel, die ausschließlich zum Aufsitzen dienen. Wenn auch schon lange bekannt, so sind sie doch nicht bodenständiges Erzeugnis unseres Gebietes. Ihre Verbreitung ist nur noch gering, da man sie heute, nachdem gute Verkehrsbeziehungen vorhanden sind, kaum noch braucht. Neue Sättel werden nicht mehr angeschafft. Wir finden sie daher fast nur noch bei Verleihern von Reitpferden, vor allem in Gavarnie. Hier vermietet man Pferde und Maultiere an Touristen, die den Cirque besteigen wollen.

Der Reitsattel:

sẹ́ro allgemein. REW 7795 SELLA.
Satteln: *serą́*. Der Sattler: *serẹ́*.

Der Steigbügel:

estríų Oss, Asp; vgl. Moncaut *estriou; ezdríų* Lou, Az, Es, Ca, Les; *ezderi̯ọ́ụt* Au; *ezdríụt* 80—85; *estri̯ẹ́ụt* Ou. Vgl. aprov. *estreu(p), estriu(p);* REW 8299 STREUP.

Die Aufsteigseite (linke Seite):

eskẹ́rd Au; vgl. bask. *ezker;* aprov. *esquer.* REW 3116.

Die rechte Seite:

edrét Au. DIRECTUS.

Sprichwörter:

hiká ra sẹ́ro ad ázu 'mettre la selle à l'âne; au figuré: 'enjoliver ce qui ne le mérite pas'. Weitere Sprichwörter vgl. bei Palay II, 577.

[60] Vgl. S. 30.

III. Schleife und Schleifen.

1. Die Holzbeförderung.

Bei aller Einfachheit der Formen bedeutet die uns rückständig und überholt anmutende Schleife bereits eine Weiterführung eines ehemaligen Kulturstandes, der neben der Lastenbeförderung auf Tier- und Menschenrücken nur das einfache Fortschleifen der Last selber kannte.

Diese urtümliche Stufe des Transportwesens tritt heute nur noch dann in Erscheinung, wenn es sich darum handelt, Baumstämme oder große Reisigbündel[1] auf unwegsamem Terrain fortzubewegen; denn hier müßte jedwedes Transportmittel versagen.

Die gefällten Stämme läßt man zunächst den steilen Hang hinuntergleiten.[2] Meistenteils bedient man sich der abschüssigen Schluchten, die jedoch in Folge ihrer zerklüfteten und unregelmäßigen Oberflächengestaltung nur allzu oft Stockungen und Beschädigungen des wertvollen Nutzholzes verursachen. Man ist daher vielfach dazu übergegangen, die Stämme auf eigens zu diesem Zwecke angelegten Gleitbahnen hinabzustürzen. Sind aber die genannten Möglichkeiten des Abtransportes nicht gegeben, so wird das Holz auf Schleppwegen — *trabę́s* TRA(NS)VERSUS — in dauernden Zickzacklinien abwärts geschleift bis zum Talgrunde[3], wo es dann entweder auf den Wagen geladen oder auf Feldwegen heimwärts gezogen wird.

Die natürliche Gleitbahn:

1. *aŕabę́*[4] 63—67, Az, Es; vgl. Palay, *arrabén, -te, arrabéy, arrabî* 'raide, abrupte (en parlant d'un terrain, d'une montagne)'; zu derselben Gruppe wie frz. *ravin(e),* das man auf RAPINA zurückführt?
2. *embi̯aďę́ro* Oss; zu VIA; vgl. *embi̯ą́* 'hinabstürzen'; aprov. *aviar* 'mettre en train'.
3. *kaŕíų* Oss; vgl. Palay, *carrìu* 'chemin creux; lit de cours d'eau'; Krüger BDC XXIII, 182.
4. *líto* Au, Lou, 80—85; Oss, Asp. < iber.[5] Vgl. *lít* 'Lawine'; Corominas, *lič* 'alud'; Meillon, *líta* 'couloir, chemin par où coulent les avalanches'; bask. *lito* 'bas-fond, fond'; *lita* 'éboulement de terres et de pierres dans la montagne'; Rohlfs ZRPh XLVIII, 402; Rohlfs Gascon, 28; vgl. dazu *ezlitą́* 'hinabstürzen'.

[1] Lediglich in Ou schleift man auch, mit Seilen verschnürte, Heuballen auf dem Boden; allerdings nur bis zur Feldscheune.

[2] Über die gleiche Art der Holzbeförderung in den Pyrenäen vgl. Fahrholz 140; Krüger VKR II, 227; Bergmann 90.

[3] Jegliches Schleifen auf der asphaltierten Hauptchaussee ist untersagt.

[4] Vgl. Rohlfs Lescun, *sáųt* 'endroit escarpé dans les montagnes où on fait glisser le bois'; ferner Palay, *amarradéro* 'ravine servant de glissoire pour le bois'.

[5] Über die Erhaltung baskischer Geländebezeichnungen in den Pyrenäen vgl. Rohlfs Relikt., 394.

5. *gutíl* Ca, Les. Vgl. Palay, *goutè* 'rigolet, écoulement, conduit par l'eau'; *goutilhejà* 'couler par gouttelettes'.
6. *šartigą́t*[6] 78, 79; (vgl. *šartigą́* 'ausroden'). 'Die Bahn, auf der die gerodeten Stämme hinabgleiten'.
7. *embą́ų̇s* Ba, Ni. Vgl. TF *embaus* 'précipice, abîme, en Rouergue'; vgl. dazu *embaų̇są́* 'hinabstürzen'. FEW I, 226; REW 919 BALTEUS.
8. *trági̯o* Ba. < ?.
9. *lą́r̄i̯o* Asp. < iber.; vgl. Palay, *eslarrà, eslurrà* 'glisser vers le fond': Rohlfs Beiträge, 132, *ezlàrro* 'terrain où on glisse'; Rohlfs Gascon. 27, 28; bask. *lur* 'Erde'; *lurrutu* 'entraîner les terres'; Meillon, *eslurre* 'avalanche'; *eslurradé* 'glissoire, chemin frayé par l'avalanche, ou par les arbres que l'on fait glisser du haut de la montagne'.

Die künstliche Gleitbahn:

1. *tíro* Ca, Les, 64—67, Es, Lav, Az; *tiradé*[7] 80; *tiraďéro*[8] 82—85; Lav; zu *TIRARE; vgl. Krüger VKR II, 228 *tiraďéra,* id.; Meillon, *tiro, tiradère, tirassière* 'ravin de vidange des forêts'. Vgl. S. 58.
2. *trezi̯é* 91; vgl. Corominas, *trežía* 'pista para bajar troncos'; Krüger VKR II, 228 *trežío, tražía* 'Gleitbahn'; BDC XXIII, 183; Freuler 5, *tracciori,* id.

Hinabstürzen:

1. *deb̆arą́*[9] Au, Lou. *DEVALLARE.
2. *apudją́* Lou. FEW I, 109 APPODIARE.
3. *bašą́* Asp. *ab̆ašą́* Lou, Ou. FEW I, 272 *BASSIARE.
4. *ahütą́* Ni; vgl. Palay, *ahutà* 'mettre en fuite, lancer, élancer'; zu FEW III, 838[a] FUGERE.
5. *ab̆etil'ą́* 80—85; wohl eine Ableitung von *ab̆ét* 'Tanne': Tannen herabstürzen.
6. *embi̯ą́* Oss; vgl. oben.
7. *ezlitá* 67; vgl. oben.

Die Stelle, von der man das Holz hinabstößt, heiß: *ab̆i̯adé* Az; vgl. Palay, *abiadé* 'qui peut être acheminé, mis en marche, en mouvement'; zu VIA; s. o.

Man rollt die Stämme mit dem *pík* Ca, Les; *pikǫ́t*[10] La, Az, Es oder der *kayą́ŋko*[11] Ca bis zum *ab̆i̯adé.*

---

[6] Während Rohlfs (Relikt. 396) hier ein baskisches Reliktwort vermutet, setzt Schuchardt (ZRPh XXIII, 187) ein *EXSARTICARE an.

[7] Vgl. *tiradé* 'Zugbalken'; s. u.

[8] So heißt auch der Zugbalken; s. u.; ferner die Mistschleife; s. u.; vgl. jetzt Krüger BDC XXIII, 182, 222.

[9] Vgl. Schmitt 31, *debará* 'faire descendre le bétail de la montagne'.

[10] Vgl. *pikǫ́t* in der Bedeutung 'Eisenhaken' (am Jochbalken'), S. 71; ferner 'Teil des Saumsattels', S. 34.

[11] Vgl. S. 9.

Ist das Gefälle einer Schlucht nicht mehr groß genug, um die Stämme durch ihre eigene Schwerkraft hinuntergleiten zu lassen, so schleift man dieselben zu einer anderen, steileren Gleitbahn, um sie von neuem talwärts zu stürzen. Hat die Schlucht ihr Ende erreicht, so wird das Holz auf den Wagen geladen, vorausgesetzt, daß eine günstige Abfahrtstraße vorhanden ist.

Der Aufladeplatz:

kargadé 63—67, Ca, Les, Lu, Lar, Ou; *kargaté* Lav, Az, Es, 80—85, Oss, Asp; zu *cargar*. REW 1719 CARRICARE.

Läßt die Beschaffenheit des Terrains einen Abtransport der Stämme mit einem Wagen nicht zu, so wird das Holz auf dem sich anschließenden, weniger hängigen Gelände von einem Ochsen- oder Maultiergespann zur Talsohle geschleift[12], wobei man mehrere dünne Hölzer zu einem Geschlepp vereinigt, die größeren dagegen fast immer einzeln gezogen werden.[13]

Die Anordnung dieses Lastpaketes wechselt in den einzelnen Tälern, entsprechend der Beschaffenheit der Abfahrtstraßen und der Menge des zu schleppenden Holzes. Die Stämme sind vorzugsweise neben- oder hintereinander gelagert. Die hinteren Enden sind durchbohrt. Eine durch diese Löcher gezogene Kette hält das Bündel fest zusammen. Es ist aber auch üblich, je einen Keil an einem Eisenring in die einzelnen Stämme zu treiben, durch den dann die Schnürkette läuft.

Die Zugvorrichtung wird von einer Kette, einem dünnen Holzbalken oder einem Ortscheit gebildet, die entweder mit der Schnürkette oder mit dem mittleren Stamm des Geschlepps in Verbindung stehen.

Das Schleifen der Stämme:

1. *rusegą* Au, Bar, Lou; vgl. TF *roussega* 'traîner, tirer avec des chevaux'; *arusegą* Ca, Les, 63—69, 80—85, Lav, Az, Es. *RUPTIARE; vgl. Rohlfs Gascon, 55.[14]
2. *tirą* Ou; vgl. hierzu *tiradé* 'Mistschleife', S. 50.
3. *dezembuską* Oss. Asp; vgl. Palay, *desembouscà* 'debucher; sortir du bois'; zu REW 1419b BUSK (fränk.) 'Wald'; FEW I, 447.

Das Geschlepp:

1. *rusęt* 69; *arusęk*[15] Lav, Az, Es, 80—85; *arusęg* Ni; *arusegąt* Ca, Les; zu *RUPTIARE; s. o.
2. *tiro*[16] Asp, Oss; *tirát* 63—67, 80—85; Lou. *tirádo* 11—13, Ou; *tirąso* Az, Es; zu REW 8755 *TIRARE.

---

[12] Einzelne dünne Stämme werden auch von Menschenhand am Boden geschleift, wie es im Tessin üblich ist, vgl. Freuler, Abb. 9, 11, 13.

[13] Über diese Art der Holzbeförderung in den Pyrenäen vgl. eine anschauliche Schilderung bei Krüger VKR II, 228 ff.; Krüger BDC XXIII, 178 ff.; in Aragón, Bergmann 90.

[14] Dazu Krüger BDC XXIII, 183, 223.

[15] Vgl. *arusęk* 'Schleife', s. u.

[16] Vgl. Palay, *tire* 'montée abrupte et rude, qui fait tirer; tirage'; vgl. *tiro* 'Gleitbahn', s. o.

3. *amịáđo*[17] Ba, Ni; vgl. Palay, *miade* 'ce que l'on emmène, que l'on fait suivre ou que l'on pousse'; zu MINARE (> *amịą* 'führen, lenken'); aprov. *menar;* s. u.

Ein Geschlepp kann aus mehreren Abteilungen — *trąms*[18] Ba, Ni — bestehen. Der mittlere Balken heißt im Ba und Ni: *kwęlo;* zu CODA; vgl. auch S. 65.

Die Schnürkette:

kađéno Oss, Asp; vgl. Krüger BDC XXIII, 217, *kadéna* 'Kette, die den Zugbalken mit der Schleife verbindet'; *kađéo* Es, Az; *kađío* Au, Bar, Lou, Ca, Les. REW 1764 CATENA.

Das Kettenglied:

hiƀęro[19] Oss, Asp; FEW II, 489 *FIBELLA.

Der Keil:

1. *ardilú*[20] Ca, Les. FEW I, 149 ARTICULUS + -ONE.
2. *kún'* Ba, Ou; vgl. Fahrholz 140, *kün'*, id.; Beyer 68, *kűŋ;* aprov. *conh, cunh.* REW 2396 CUNEUS.
3. *gálo*[21] Lar.
4. *gandil* 47—55; vgl. S. 71.
5. *šiƀalét.*[22] Ort?
6. *tíra-trál'o* 100; Palay, *tralhoû, -lhe* 'morceau, tranche'; bask. *trailu* 'tronc d'arbre'; Krüger BDC XXIII, 223 A. 4; bergam. *trola* 'vom Berg heruntergeschlepptes Holzbündel' (REW 8839). REW 8839 TRAGULA.
7. *tíra-ƀil'ú* Asp; vgl. Palay, *bilhoû* 'bille; pièce de bois plus ou moins longue'; zu FEW I, 364 *BILLA (gall.).
8. *gónšu*[23] 80—85; vgl. Palay, *ganchou,* id.; TF *ganche, ganche;* span. *gancho;* Krüger VKR VIII, 15, *gán'čo* 'Schäferhaken'.
9. *kląu* Oss. CLAVIS; vgl. Bergmann 90, *claviote,* id.

Der Eisenring:

málo Oss; vgl. Palay, *malhe* 'maille'; aprov. *malha.* REW 5212 MACULA.

---

[17] Vgl. *mịađęro* 'Leitseil', S. 33; *amịąu* 'Spannagel', S. 65.

[18] Vgl. *trąm* 'Floß' bei Krüger VKR II, 253 und bei Bergmann 91, *tramo* 'Floß'; zu REW 8874 TRAMA.

[19] Vgl. Palay, *hibére, hière* 'anneau de fil de fer qu'on passe au groin des porcs pour les empêcher de fouger'; siehe auch S. 24, 33.

[20] Vgl. Guillaumie 123, *ardilhou* 'ergot du coq'.

[21] Vgl. Palay, *galhe* 'anneau qui fixe au manche la lame de la faulx'.

[22] Vgl. Palay, *chibalet* 'chevalet, tréteau de scieur'.

[23] Vgl. Fahrholz 83, *gánšo* 'Gerät mit spitzem Eisenhaken zum Herausziehen des Strohes aus dem Strohhaufen'; Krüger VKR II, 231, *gánčo* 'Schwemmhaken der Flößer'. Eine weitere Bedeutung des Wortes S. 71.

Der Zugbalken:

1. *kámo*[24] 100; vgl. Fahrholz 71, *kámo, kamétu;* Krüger BDC XXIII, 184, *kamatimó;* kat. *cameta;* vgl. *kámo* 'Deichsel' S. 58.

2. *únsi̯o* Ba. Vielleicht zu aprov. *onsa* 'phalange du doigt'; TF *ounço* 'articulation des phalanges des doigts'; Palay *ounse* 'altes Längenmaß'; REW 9053; also = Bindeglied.

3. *sesi̯ű* Az, wohl = frz. *section* 'Abschnitt'.

4. *tiradé* Au, Lou, Bar, 11—13, Lar, Ou; vgl. S. 40 u. 58; *tiraḏéro* Ca, Les; vgl. Krüger VKR II, 229, *tiraḏéra;* Krüger BDC XXIII, 218, *tiradéro;* s. S. 40.

5. *báro* Ni; vgl. Bergmann 55, *barra;* Krüger BDC XXIII, 211, 218, *bára* 'Zugbalken an der Schleife'; 227, id., 'Holzspieß auf der Schleife'. FEW I, 255 *BARRA.

6. *tišú* Lav; zu *ę̣iš, ę̣is* 'Achse'[25], s. o.

Will man an ein Geschlepp ein zweites anschließen, so werden die einzelnen Stämme mit einem kurzen Kettenstück, das an beiden Enden einen Keil trägt, verbunden. Des weiteren fügt man zwei Stammbündel zusammen, indem die durchlöcherten Enden mit einer Kette zusammengehalten werden.

Die kräftigen dicken Stämme, die zu Bauzwecken verwendet werden sollen, werden infolge ihres großen Gewichtes fast immer einzeln abgeschleppt, und zwar ausschließlich mit dem Zugbalken. Dieser soll verhüten, daß die Last in abfallendem Raume auf die Beine der Zugtiere rollt. Will man mehrere Stämme von der Stelle schaffen, so schaltet man dieselben hintereinander mit Hilfe der Keilkette.[26]

Balken und Stamm sind durch ein besonderes Kettenstück vereinigt, das an einem Ende in einem Keile mündet.[27] Dieser wird in den Stamm geschlagen. Zwischen der eigentlichen Kette und dem Keilring befinden sich mehrere Eisenteile, durch die erreicht werden soll, daß ein Drehen des Stammes sich nicht auf den Zugbalken überträgt. Diese Kette ist in zwei verschiedenen Ausführungen bekannt. Sie heißen:

1. *birulét*[28] Ca, Les.
2. *mal'ọ́t*[29] Ca, Les; zu REW 5212 MACULA.

[24] Vgl. *kámo* 'Bein' und 'Gleitkufe'. Zu den zahlreichen Ableitungen von CAMB vgl. Krüger VKR I, 281—287; FEW II, 125.

[25] Verschmelzung mit dem Artikel.

[26] Auch dünne Stämme werden bisweilen auf diese Art fortgeschleift.

[27] Vgl. die Abb. a—e bei Fahrholz 164.

[28] Vgl. das Wort auch in der Bedeutung 'Winde' (am Wagen), S. 63.

[29] Vgl. *máḷo* 'Eisenring', s. o.

2. Die Schleife.

Aus diesem einfachen Fortziehen von Lasten auf dem Erdboden hat sich allmählich die Schleife als ein Transportgerät entwickelt.[30] Unter den zahlreichen Transportmitteln der Zentralpyrenäen nimmt sie eine bedeutsame Stellung ein. Sie ist in allen Hochtälern unseres Gebietes verbreitet. In den Siedlungen der Talsohle ist sie freilich fast völlig verschwunden, da hier nach Anlegen von befahrbaren Straßen der Wagen ihre Nachfolge antreten konnte. In den Ortschaften der Hänge hingegen ist sie genau so unentbehrlich geblieben wie das Saumtier.

Die Formen der Schleife, die durch die verschiedenen Zweckbestimmungen derselben bedingt sind, sind durchaus nicht überall dieselben, sondern wechseln oft, wie auch die Bezeichnungen, von Tal zu Tal. Da die Schleife an keine eigentliche Fahrbahn gebunden ist, kann man ihren Verwendungsbereich als fast unbegrenzt bezeichnen. Nur auf besonders abschüssigen Feldern wird sie durch das Saumtier oder den menschlichen Rücken ersetzt. Mit ihren breiten Längsbohlen gleitet sie bei größter Belastung über Steine und Geröll, wie auch über den weichen Ackerboden. Sie wird aber auch wegen ihrer billigen und einfachen Herstellungsweise, wie auch wegen ihrer angenehmen Beladungsmöglichkeit von den Bauern geschätzt. Daß sie noch heute so häufig in Gebirgsgegenden anzutreffen ist, ist keineswegs immer ein Zeichen geringer Kulturhöhe. Vielmehr zeigt die fortdauernd durchgeführte Vervollkommnung, daß der Bergbauer darauf bedacht ist, ein Transportgerät zu schaffen, das den Anforderungen seiner Gebirgslandschaft gerecht wird. Nicht ein starres Festhaltenwollen an überlieferten Formen, sondern Anpassung an die Umwelt und Sinn für Zweckmäßigkeit sind es gewesen, die den Bauern an diesem altartigen Vehikel festhalten ließen. Der Formenreichtum der Schleifen ist der beste Beweis dafür, wie sehr sich der Pyrenäenbewohner bemüht hat, ein Transportgerät zu konstruieren, das auch auf schwierigem Gelände nicht versagt.

So finden wir neben den selten auftretenden Handschlitten verschiedene Formen des großen Ochsenschlittens[31] sowie den modernen Typ der Räderschleife, deren Form an den 'slit a carell' im Tessin erinnert.[32]

---

[30] Über die Verbreitung der Schleife in den Pyrenäen vgl. Krüger BDC XXIII, 178 ff.; Fahrholz 140 ff.; Bergmann 47 ff.; im NW der iberischen Halbinsel, Krüger WS X, 72 ff.; in der Serra da Estrêla, Messerschmidt VKR IV, 142; in der Provinz Lugo, Ebeling VKR V, 52 ff.; im Gebiet um Cahors, Meyer VKR V, 132 ff.; in den Cevennen, Dornheim VKR IX, 382 ff.; in den Basses-Alpes, Flagge 152 ff.; im Dauphiné, Giese 93 ff.; in der romanischen Schweiz, Huber op. cit.; in Skandinavien, Berg; in Süditalien, AIS 1220, 1220a.

[31] Schleifen, die von Einhufern gezogen werden, sind mir nur in Oss begegnet.

[32] Vgl. Freuler, Abb. 18.

3. Die Gaffelschleife.

Den ersten Ansatz zu einer eigentlichen Transportschleife, wie sie heute noch in allen Tälern unseres Berglandes anzutreffen ist, hat die kurze und kräftige Baumgaffel gebildet, die im Grunde nichts weiter darstellt, als eine roh behauene Astgabel (Abb. IV *a*). Diese Urform der Schleife, die auch in anderen Teilen der Romania noch verbreitet ist, trifft man in unserem Gebiet nur noch selten an. Sie bildet das Anfangsglied einer langen Entwicklungsreihe[33], deren letzte Stufe der Wagen ist. Wenn auch nicht mehr alle Stufen vorhanden sind, so ist doch an Hand der noch bestehenden Geräte deutlich das Fortschreiten von einfachen zu weiter entwickelten Formen zu erkennen.

Man braucht die Gaffelschleife heute nur noch zum Herbeischaffen von schweren Steinen für den Hausbau. Die Spitze des Gerätes ist in horizontaler Richtung durchbohrt. Eine durch dieses Loch gezogene Kette stellt die Verbindung mit dem Zugbalken dar. Man nennt die Gaffelschleife *hu̧rko*[34] Au, Lou, Bar, 11—12; *hurką́t* Ca, Les, Asp, REW 3593 FURCA; FEW III, 889.

Eine ähnliche Form besteht aus zwei gabelförmig aneinander gelegten Balken, die durch Querleisten verbunden sind.[35] Sie heißen:

1. *levi̯ū́* Ba, Ni; s. u.
2. *ar̄usę́k* 78, 79; s. u.
3. *sutę́t* 80—85; s. u.
4. *trę́no* 69; wohl < *traîneau* (BDC XXIII, 224 A.). ALF 1322 belegt diesen Worttypus für mehrere Ortschaften in den Hautes-Pyrénées.

4. Die provisorische Schleife.

Neben der Gaffelschleife, die für den dauernden Gebrauch bestimmt ist[36] und somit ein regelrechtes Transportgerät darstellt, sei die provisorische Schleife genannt, die aus einer dünnen, kaum behauenen, etwa 3 bis 4 m langen, spitzwinkligen Astgabelung besteht. Man bedient sich ihrer in Au und Lou zum Reisig-, Heu-[37] und Farnkrauttransport.[38]

---

[33] Über die Entwicklungsformen der Schleife in den Hochpyrenäen vgl. Krüger BDC XXIII, 186 ff.; im NW der iberischen Halbinsel, Krüger WS X, 72 ff.; in Lugo, Ebeling 143, Abb. 2 a; im Ariège, Fahrholz 163, Abb. 39 a. Vgl. auch die Beschreibung einer in Katalonien verbreiteten Gaffelschleife *tiràs, estiràs* bei Amades.

[34] So heißt auch die Heugabel; vgl. ferner Schmitt 19, A. 1, *húrko* 'pilier en forme de fourche qui soutient le toit'; ferner 124, A. 2, *húrko* 'morceau en bois en forme de fourche avec lequel on retire le chaudron du feu'; Krüger BDC XXIII, 225.

[35] Vgl. ähnliche Schleifenformen in der Serra da Estrêla (Messerschmidt 142, Abb. 15 a, b); in den Hochpyrenäen (Krüger BDC XXIII, 196 ff.).

[36] Man zerschlägt sie nicht nach dem Gebrauch, wie es in Lugo üblich ist (Ebeling 52).

[37] Auch in den Alpen ist diese Art des Heutransportes bekannt (Huber, § 37; AIS 1220a); desgleichen in Ungarn; vgl. die Abb. bei Berg, Plate III.

[38] Weniger kräftige Zweige benutzt man, um die Misthaufen auf den Feldern zu zerteilen.

Sie wird an Ort und Stelle abgeholzt und ist nur für den einmaligen Gebrauch gedacht. Ihre Verwendung bietet den Vorteil, daß sie das mühselige Hinaufschaffen einer Transportschleife erübrigt. Sie wird an einem Strick oder einer Kette fortbewegt, und zwar bald durch Menschen, bald durch Tierkraft. Hat sie ihren Zweck erfüllt, so wird sie zu Feuerholz zerschlagen.

Die provisorische Schleife:

1. *bareyádo* Au, Lou; zu REW 9150 VARA 'Querholz, gabelförmige Stange'; vgl. Krüger VKR VIII, 287 ff., BDC XXIII, 192 A. 3.
2. *sutégo* Ba, Ni. s. u.

5. Die Heuschleife.

Alle übrigen Schleifenformen haben sich aus der Gaffelschleife entwickelt, besitzen aber im Gegensatz zu ihr getrennte, ebene Gleitbalken als Basis.[39]

Ältere Modelle weisen, in Anlehnung an den Urtyp, Formen auf, bei denen der Abstand zwischen den Kufen nach vorne zu abnimmt, wie wir es auch bei der von Krüger WS X, 73 abgebildeten Form aus Nordwestspanien beobachten können;[40] sie sind aber nur noch ganz vereinzelt anzutreffen. Gewöhnlich laufen die Schleifenbohlen parallel. Die Vorderenden derselben sind fast immer abgerundet und leicht aufgebogen, um ein besseres Gleiten zu ermöglichen. Beide Balken werden durch mehrere Querhölzer zusammengehalten, die mit Holzzapfen oder Nägeln befestigt sein können, meist aber in die Bohlen eingelassen sind (Abb. IV b). Bisweilen sieht man auch an den Außenseiten angebrachte Holzbohlen, die ein Ausfallen der Querlatten verhindern sollen.

Die Länge dieser Schleifenform schwankt zwischen 1—4 m. Sie wird durch die Art und Menge der zu befördernden Gegenstände bestimmt. Kurze Schleifen sind kaum verbreitet, da man sie nur äußerst selten benutzt, und zwar zum Herbeischaffen von großen Steinen oder zum Transport von Jauchetonnen.[41] Die Tonne ruht zwischen vier Keilen — *kálos* = frz. *cale* 'Keil' —, die ein Hinabgleiten des Behälters verhüten sollen.

Überaus zahlreich sind dagegen lange Schleifenformen, auf denen man namentlich Heu- und Getreidegarben, die meist in Tücher verpackt sind, transportiert (Abb. IV c). In die Gleitbalken sind oft kurze Holzdorne eingelassen, die der Last einen besseren Halt verleihen sollen.[42] An die Stelle der Holzdorne können 4 bis 8 etwa 1,50 m lange Spieße

[39] In 64—67 sind die Gleitbalken gekrümmt, um möglichst wenig Reibungsfläche zu bieten (Abb. IV *f*).

[40] Auch in den Hochpyrenäen sind solche Schleifenformen noch verbreitet, vgl. Fahrholz 142; Krüger BDC XXIII, 142.

[41] Dies geschieht nur ganz vereinzelt; im allgemeinen ist es nicht üblich, die Äcker zu jauchen.

[42] In 39 ist am hinteren Ende der Schleife eine Winde angebracht, die auf zwei an den Längsbalken befestigten Latten ruht.

treten, die entweder in die Balken eingelassen sind, oder in seitlich der Bohlen angebrachte Eisenbügel gesteckt werden. In dieser Form ist die Schleife in allen Tälern verbreitet (Abb. IV *d*).

Die Heuschleife:[43]

1. *leb̥i̯ǫ́t* zu *léb̥i̯o* 'Mistschleife'[44] Au, Lou, Bar, 11—12; vgl. Palay *lèbio, léye, lebiòt, liòt* 'véhicule agricole dont on a enlevé les roues que l'on remplace par deux patins pour s'en servir comme traîneau'; Krüger BDC XXIII, 203, 225, *lúb̥i̯a, lib̥i̯a* usw. 'Heuschleife'; Corominas, *líbya, lúbya* 'carreta sin ruedas que se hace andar arrastrando, para acarrear leña o para recoger la hierba de los prados'; Dornheim VKR IX, 384, *lę́i̯yo;* Flagge 155, *liáye;* Rohlfs Gascon, 70; *lib̥i̯ǫ́t* (die kleine Form) Lu; *líb̥i̯o* (die große Form) Lu; *liv̥i̯ǫ́t* Ou; *lüv̥i̯ǫ́t* 43; *leb̥i̯ą́ų* Ba, Ni; *alab̥i̯adé*[45] 47—51; *alab̥i̯adé*[45] 52—55.

Die genannten Termini gehören zum Worttypus 'luge'. Über sein Vorkommen in Frankreich vgl. ALF 1322; in Italien und der romanischen Schweiz AIS 1220. Für unser Gebiet hat ihn der Sprachatlas nicht belegt; von seiner Häufigkeit zeugen jedoch die angeführten Daten. Der Typus *LEUDIA (Huber 126), an dessen Stelle Rohlfs[46] ein *SCLODIA setzt, ist auch der Ausgangspunkt der in unserem Gebiete verbreiteten Wortformen.

2. *sutę́k* Lav, Es; vgl. Palay *satèc, satèt, soutèc* 'traîneau agricole'; Paret 59, *soutèc* 'traîneau pour le transport de pierres'; *sutę́t* 80—85; *satę́k*[47] Oss; Krüger BDC XXIII, 224 A. 4; Rohlfs Gascon, 71; wie Nr. 1 ein vorromanisches Wort.

Mit dem *sutę́k* transportieren: *sutekeyą́* Lav, Az, Es. Vgl. *souteriguère, -quère* 'trace faite sur le sol par le *soutèc*' (Palay).

Die Längsbalken:

1. *estréms*[48] Au, Lou, Bar, Ca, Les; *estremalę́ros* Lav.
2. *pą́nos* Oss. = frz. *panne* 'Dachlatte', gask. *panle* 'poutre' (Palay).
3. *bar̄átos* 47—55; zu *BARRA; s. u.
4. *sulétos*[49] 63—67 *SOLA + -ITTA. Vgl. Bergmann 15, *soleta* 'Balken auf den Längsmauern'.

---

[43] Zur Verbreitung der Heuschleife in den Pyrenäen vgl. Krüger BDC XXIII, 202 ff.

[44] Vgl. S. 49.

[45] Eine kleine Form dieser Schleife benutzt man in 52—55 zum Glätten des gepflügten Bodens; *alab̥i̯ą́* 'glätten'.

[46] Vgl. Rohlfs ASNSL CLXV, 83, 'Über einige französische Schlittenbezeichnungen'.

[47] Die in Oss vorkommenden Formen des *satę́k* werden ausnahmslos von Einhufern gezogen, die man an zwei Deichselarme spannt. Diese sind vorn an den Kufen befestigt (Abb. IV *e*). Ähnliche Schlittenformen aus der Schweiz bildet Huber, Figur 8—10 ab.

[48] Vgl. diesen Ausdruck in der Bedeutung 'Seitenbrett' des Wagens, S. 60.

[49] Vgl. *sulétos* 'Gleitkufe', s. u.

5. *sę́rƀos*[50] Ba, Ni. < CERVUS?
6. *brą́sos* 39.

Die Querleisten:

1. *palétos*[51] Au, Bar, Lou, 11, 12; vgl. *palętə* Charmey (Schweiz), Huber § 17. REW 6154 PALA + -ITTA.
2. *listę́ts* 8; vgl. aprov. *listar* 'orner de bandes'; *listəs*, Pont (Schweiz), Huber § 17; Palay, *listèt, listrèu, listrèt*, 'liteau, latte, planchette étroite'; v. d. Brelie 54, *listét* 'Brett, auf das man die Schieferplatten nagelt'; aprov. *lista*. Zu REW 5083 LISTA (germ.).
3. *bą́r̄os* Ou, Lar.
4. *espą́r̄os*[52] Ba, Ni; *espąr̄ętos* Lu. REW 8121 SPARRA (got.).

Das Loch in der Vorderleiste, durch das die Zugkette geführt wird, heißt:

1. *hurát*[53] überall. REW 3433 FORATUM; FEW III, 699 FORARE.
2. *tráu̯k* überall außer Oss, Asp; vgl. aprov. *trauc;* REW 8864 *TRAUCUM.

Die Seitenspieße:

1. *pą́u̯*[54] überall, vgl. Palay, *pau* 'pal, pieu, roulon de véhicule; broche à rôtir'. REW 6182 PALUS.
2. *pihúrk* Lar, Ou, Ba, Ni; *pihǫ́r* 47—55; vgl. FEW I, 356 BIFURCUS.
3. *pašú*[55] 80—85; vgl. Corominas, *pašú(n)* 'palo sin desbastar, porra'. REW 6320 *PAXO; vgl. Krüger VKR VIII, 17 *pašúŋ* 'Schäferhaken'.
4. *kil'ą́t*[56] Lu; zu REW 4686 KEGIL (fränk.) 'Kegel'. Vgl. Palay, *quilhàt, -ade* 'dressé, droit comme une quille; perpendiculaire'.
5. *siklǫ́s* Az, Es; vgl. Palay, *siclòs* 'banc ou pièce de bois qu'on place perpendiculairement sur les bords d'un char pour soutenir le chargement'; *hiklǫ́t* Lav.[57]

Der Eisenbügel (in dem die Spieße stecken):

ranšę́t Asp, 100; vgl. Meyer VKR VI, 96, *rą́ntsęs, randję́s, rantsę́los* 'Rungen, die Gitter und Bretterwände (des Wagens) halten'; Flagge 153; Fahrholz 143, *rančę́ra;* TF *ranche* 'roulon, pieu qui soutient les ridelles d'une charrette'; *ar̄anšę́t* Au, Lou, Bar, Ca, Les.

[50] Über die Rolle, welche Tiermetaphern in der volkstümlichen Namengebung spielen, vgl. Krüger VKR I, 252—263. In Lugo bezeichnet man die Schleife als Gesamtheit mit *kórƀa* 'Reh', in Nordportugal mit *zórro* 'Fuchs', vgl. Ebeling 54, 64 A. 3; WS X, 72 ff.

[51] Vgl. *paléto* 'Wäschebleuel', auch Kühen mit flachen Hörnern gibt man diesen Namen.

[52] Weitere Bedeutung des Wortes, vgl. S. 59, 60.

[53] Als *hurát* bezeichnet man in Eaux-Chaudes das in die Felsen tief eingelagerte Flußbett.

[54] Vgl. *pą́u̯* in der Bedeutung 'Tragstange', s. S. 5.

[55] Vgl. *pašú* 'Holzzapfen' (zum Befestigen der Felgenteile), S. 56.

[56] Eine weitere Bedeutung diese Wortes vgl. auf S. 60.

[57] Weitere Termini vgl. bei Krüger BDC XXIII, 227.

ar̄unšę́t Lav; *ar̄unsi̯ę́ro* 80—85; *ar̄únsi̯ę́* 63—67. Vgl. Gamillscheg *ranche.*

In 47—55 gibt es Schleifenmodelle, bei denen die vorderen und hinteren Seitenspieße durch je eine Querleiste verbunden sind, und zwar etwa 10 cm oberhalb der Längsbohlen. Dadurch soll erreicht werden, daß das Heu oder Getreide nicht den Boden berühre. Diese Schleife heißt: *kū́o*[58]. REW 2391 CUNA 'Wiege'.

Eine vollkommenere Schlittenform habe ich in 78 und 79 angetroffen. Hier sind die beiden Stockreihen durch je eine lange Leiste miteinander verbunden, die damit den Seitenteilen das Aussehen eines Gatters verleihen. Um dem Ganzen größeren Halt zu bieten, verbindet man die Längsleisten an beiden Enden durch zwei Querhölzer *traƀę́rsos.* Dieser Schlitten heißt: *skálo*[59] 'Leiter'.

Um das Fassungsvermögen der Schleife zu erhöhen, hat man sie mit einem ebenfalls am Boden schleifenden Ansatzstück versehen, dem *aluŋką́t*[60] 78, 79; zu LONGUS. Dies besteht in 78, 79 aus einem leiterförmigen Holzrahmen, der nun seinerseits in einer senkrecht aufsteigenden Sprossenwand endigt. Das Verlängerungsstück wird mit Stricken am Schlittenkörper befestigt und ist jederzeit leicht zu entfernen, wenn es nicht benötigt wird (Abb. IV *h*).

Bei einem modernen Typus ist das Ansatzstück durch zwei große Eisenbügel ersetzt worden, die die Enden der Schleife um ½ m überragen. Sie sind fest mit dem Hauptgerät vereinigt (Abb. IV *g*).

In Oss hat man drei bis vier Holzplatten auf die Querleisten der Schleife genagelt, die diese hinten um etwa 40 cm überragen.[61] Auch diese Vorrichtung soll das Fassungsvermögen des Gerätes vergrößern. Die Gesamtheit der aufgenagelten Planken bezeichnet man mit: *aluŋgą́t;* s. o.

6. Die Mistschleife.

Neben den bereits angeführten Schleifenarten ist ein weiterer Typus zu nennen, der vor allem dem Mist- und Erdetransport[62] dient. Er unterscheidet sich von der Heuschleife durch seine kleineren Ausmaße sowie durch die anders gearteten Formen der seitlichen Aufbauten. Der Schlittenkörper als solcher bleibt derselbe. Auf die beiden Längsbohlen ist ein Bretterboden genagelt oder in dieselben eingelassen. Zwei schmale Seitenplanken — *kustą́ts,* zu REW 2279 COSTA —, die durch vier Holz-

---

[58] Vgl. Palay *cue* 'berceau d'enfant'.

[59] Vgl. S. 51, 53, 61, 67.

[60] Vgl. Palay, *alouncà, aloungà* 'allonger, prolonger'; vgl. ferner Schmitt 8, *luŋkéras, -éres* 'murs longitudinaux de la cabane'.

[61] Von einer ähnlichen Art der Schleifenvergrößerung im Vivarais berichtet Dornheim VKR VIII, 383; in Salzburg, Stebler 313 'Pinzgauer Heuschleppe'. Vgl. auch die Abb. bei Brunhes II, 208.

[62] Es handelt sich um das Hinaufschaffen der heruntergespülten Humusschicht.

dorne — *tenús*[63]; vgl. Flagge 154; *tenon* 'Zapfen, Stift' — gehalten werden, bilden die Vorstufe eines Bretteraufsatzes mit vorderer oder hinterer Verschlußwand, die sich im weiteren Entwicklungsgange zu einem regelrechten vierseitigen Kastenaufsatz mit herausnehmbaren Schmalseiten entwickelt hat[64] (Abb. IV *i*). Die Widerstandsfähigkeit der Seitenteile wird durch eine Querleiste erhöht. Alle drei Formen sind in sämtlichen Tälern mit Ausnahme von Oss und Asp verbreitet.

Die vermutlich ursprünglichste Form des Schleifenaufsatzes wird von Flechtwerk gebildet worden sein. Solche Schleifenmodelle treffen wir noch in Ba, Oss, Asp, ferner in 59, 70—72, 78, 79.[65] Das Korbgeflecht ist fest mit der Schleifenbasis verbunden (Abb. IV *n*).

Die Mistschleife:

1. *léb̥o*[66] Au, Lou, Bar, 11, 11a, 12; *lévo* Ba; *livo̯t* Ou; *levo̯t* Ni; *alab̥adé*[67] 47—55.
2. *tiradé*[68] Ca, Les, 63—68; vgl. Palay, *tiradé, -re, -se,* 'qu'on peut traîner'.
3. *tráso* Oss, Asp; vgl. Krüger BDC XXIII, 223, A. 4. *trásu* (die kleinere Form) Oss, Asp; zu REW 8823 *TRACTIARE.
4. *arusẹ́g*[69] 69; *arusẹ́k* Lav, Az, Es. Deverbalbildung von *arusegą́*[70] 'schleifen, ziehen' zu *RUPTIARE; vgl. Palay, *arrouséc, -sèc* 'ce que l'on traîne, qui se traîne; traîneau rustique pour le bois ou les fougères dans les lieux en pente où ne peut pas aller un char'. ALF 1322 belegt *arusẹ́k* nur für einen Ort in den Basses-Pyrénées; vgl. auch Lespy, *roussec, roussegue* 'long fagot que l'on porte en laissant traîner l'un des bouts'; aprov. *rosec* 'queue, traîne', Infinitiv, *rosegar;* Krüger VKR II, 213, *rósek* 'Schleife, Schleppnetz'; Krüger BDC XXIII, 223.

Die starke Beanspruchung der Schleifenbohlen mußte zwangsläufig zu einer häufigen Erneuerung der Geräte führen. Diesem Übelstand versuchte man dadurch zu begegnen, daß man besondere Gleitkufen aus Holz unter die Bohlen heftete, die auswechselbar sind.[71] Sie sind entweder in ihrer ganzen Länge fest mit dem Balken verbunden oder haben

[63] Vgl. auch S. 61.

[64] Vgl. Flagge 154, *tenún* 'Stützholz an der Kufe'; TF *tenoun* 'tenon'.

[65] In 47—55 pflegt man auch den Karrenkasten auf eine große Heuschleife zu legen.

[66] In dieser Form ist die Schleife auch auf Sardinien (Wagner 72) und in der Schweiz (Brockmann-Jerosch, Abb. 267) bekannt.

[67] Vgl. S. 47.

[68] Vgl. das Wort in der Bedeutung 'Zugbalken', S. 43 und 'Gleitbahn', S. 40.

[69] Vgl. S. 41.

[70] Vgl. S. 41.

[71] Über ähnliche Schleifenformen berichten Krüger (BDC XXIII, 206) und Berg, Abb. Plate VIII.

eine Kurvenform, deren beide Enden den Balken treffen.[72]. Die Gleitkufen sind weitaus dünner als die Bohlen und sind häufig mit einem Eisenbande beschlagen, das ihre Haltbarkeit erhöhen soll. Sie enden vorne meist in hornförmig aufgebogenen Ausläufern — *bę́k*[73] Oss. = Schnabel; *nás* Ca, Les. = Nase —, die ein ungehindertes Gleiten bewirken. Heute besitzen nahezu alle Schleifenformen, die ich vorgefunden habe, diese Kufen. Nur älteste Modelle entbehren dieser praktischen Vorrichtung.[74]

Die Gleitkufen:

1. *sústros*[75] Au, Bar. Deverbalbildung von REW 8395 *SUBSTRARE; vgl. kat. *sostre* 'piso, techo'.
2. *kámos*[76] Es; *arkámos* Az.
3. *sǫ́los* 11, 12, Lou, Lar, Ou, Oss, Ba; vgl. Fahrholz 143, *solas*, id.; Krüger BDC XXIII, 211, *sola*, id.; vgl. *souls*, Savognin (Schweiz) Huber § 18; *sulús* [77] Ca, Les; *sulŭs* Az, Es; *sulétos* Lav. REW 8064 SOLA.
4. *barános*[78] Ni; vgl. kat. *barana* (Alcover); Rohlfs Gascon, 44; Krüger VKR VIII, 51, *baránas*.

7. Der Handschlitten.

Wenig verbreitet ist eine Schleifenart, die durch menschliche Kraft fortbewegt wird: die Handschleife. Sie ist sehr leicht gebaut und findet nur auf kurze Entfernungen Verwendung.[79] In 66 münden die nach vorne zu aufgebogenen Schleifenbohlen in zwei Handgriffe, mit denen das Gerät geleitet wird (Abb. IV *k*). Es ist mit einem Bretterbelag versehen und wird zur Düngung der unterhalb des Stalles gelegenen Felder benutzt.

Eine ähnliche Form der Handschleife wird in 71 verwandt, um das Gras und das Heu der umliegenden Wiesen einzubringen (Abb. IV *l*).

In 81 ist die Handschleife aus drei parallel gelagerten, dünnen Balken gefertigt, die durch zahlreiche Querlatten verbunden sind. Sie dient dem Heutransport und wird an einem gedrehten Holzseil gezogen (Abb. IV *m*).

Die Handschleife:

1. *sutę́g* 66; s. o.; *sutę́k* 71, 78, 79.
2. *skálo* 81: 'Leiter', 'Gatter'.

[72] Dies ist in 64—68 der Fall. Eine im Prinzip gleiche Schleifenform finden wir bei Giese Dauphiné, 94, b und bei Boissel, Pl. XXXV abgebildet.

[73] Vgl. *bę́k* Sampeyre (Schweiz), Huber § 14.

[74] Es gibt allerdings im Oss moderne Heuschlitten, die keine Gleitbalken besitzen. Da sie aber zum ausschließlichen Gebrauch auf der Wiese bestimmt sind, ist ihr Verschleiß weitaus geringer.

[75] Vgl. Paret 58, *soustre* 'Streu' (im Stalle); aprov. *sostre* 'litière'.

[76] Vgl. *kámo* 'Deichsel', S. 43.

[77] Vgl. Palay, *souloù* 'petite solive employée dans les crèches'.

[78] Vgl. das Wort in der Bedeutung 'Holzgitter', 'Felge', S. 57; s. ferner S. 63.

[79] Hörnerschlitten, wie sie in der Schweiz verwandt werden, sind bei uns nicht bekannt (Huber § 5). Über die Verwendung von Handschleifen in Skandinavien, vgl. Berg, Plates IV, V.

8. Die Räderschleife.

Die entscheidende Entwicklungsstufe zum Wagen hin wird durch die Räderschleife verkörpert.[80] Die mit Rädern versehene Schleife ist bei weitem nicht so stark verbreitet wie die gewöhnliche Schleife, da ihre Verwendung nicht in jedem Gelände möglich ist. Auf steilen, geröllübersäten Hängen hat die räderlose Schleife ihre alte Bedeutung erhalten können.

Von der Absicht ausgehend, den Reibungskoeffizienten bei der Fahrt bergan zu mindern, gleichzeitig aber eine ausreichende Bremsmöglichkeit beim Hinabgleiten des Gefährts zu erzielen, hat man die hintere Hälfte der Schleife mit zwei niedrigen Scheibenrädern[81] ausgestattet, während der vorderen Balkenpartie kurze Gleitkufen untergesetzt werden.[82] Da letztere den Erdboden nur bei der Talfahrt treffen, ist das Hinaufziehen des schweren Vehikels weniger mühsam geworden (Abb. V *a* in 38).

Während man die Räderschleife im allgemeinen nur zum Heu- oder Getreidetransport verwendet, fährt man im Ba auch Mist und Laub mit ihr auf die Felder. Sie besitzt in diesem Fall ein Kastengehäuse (Abb. V *b*).

In Anlehnung an diesen Schleifentyp hat man ein Gerät geschaffen, das vier niedrige Räder besitzt. Die Längsbalken berühren nun nicht mehr den Erdboden (Abb. V c in 34). Dieses Fahrzeug unterscheidet sich von jenem nur durch die doppelte Räderzahl; Form und Größe sind gleich. Es ist jedoch nur ganz vereinzelt zu finden; ich habe es nur in 1, 100, sowie im Ba angetroffen. Die niedrige Lage der Räder verbürgt ein sicheres Rollen dieses ungemein stabilen Fahrzeugs.

Die Verwendung dieses Transportgeräts ist nur auf weniger abschüssigem Gelände möglich. Die Anordnung der Deichsel bleibt wie bei der zweirädrigen Schleife die gleiche. Nur in 100 weicht sie insofern von den übrigen ab, als hier die Deichsel gefurcht ist. Ihre beiden Arme sind an dem Längsbalken befestigt (Abb. VI *d*).

Die Räderschleife:

1. *saụtarét* 23; von Haus aus wohl zum Typus *sutę́k* usw. gehörig (S. 47), dann an *sautarèu* 'sauterelle, insecte' angeglichen: Die Benennung erfolgte in Anlehnung an die hüpfenden Bewegungen der Heuschrecke, die in ähnlicher Art auch von der Räderschleife ausgeführt werden, wenn sie über unwegsames Gelände rollt.

---

[80] Zur Verbreitung der Räderschleife in den Pyrenäen vgl. Krüger BDC XXIII, 209 ff.; Fahrholz 144; im Vivarais, Dornheim VKR IX, 383; in den Basses-Alpes, Flagge 156 ff.; in der Schweiz, Huber 28 ff.

[81] Neuerdings verwendet man auch eiserne Speichenräder.

[82] Zur Entstehung der Räderschleife mag auch der Umstand beigetragen haben, daß zum Fortschaffen größerer Lastenmengen entsprechend größere Schleifen verwandt werden mußten, die aber außergewöhnlich schwer waren und somit nur mühsam von der Stelle zu schaffen waren.

2. *kar̄asú*[83] 47—55. *CARRACIUM + -ONE; vgl. Krüger BDC XXIII, 224.

3. *šar̄i̯ǫ́t* 100; < frz. *charriot.*

4. *sutę́k d'ar̄ǫ́đos* Az.

In den übrigen Tälern deckt sich die Terminologie mit der der einfachen Schleife.

Einzigartig ist eine Heuschleifenart aus 78. Bergauf rollt sie auf provisorisch befestigten Vollrädern, um dann nach Entfernung derselben auf der Höhe, den Hang hinuntergeschleift zu werden.[84] Sie heißt: *skálo.*[85]

Endlich sei ein Gerät genannt, das im Lou und dem sich anschließenden Neste-Tal verbreitet ist und in seiner Form dem Tessiner *strascin*[86] und der *chargosse*[87] im Wallis (Schweiz) nahekommt. Es besteht aus einer Schlittenbasis, deren vorderer Teil auf zwei regelrechten Wagenrädern ruht, während die hintere Hälfte, die kurze Gleitkufen trägt, auf dem Boden schleift (Abb. VI c). Man nennt dieses Gerät: *bar̄ę́sto;* zu *BARRA.

Eine Schleifenladung:

1. *leƀi̯otą́t* Au, Lou, Bar; *leƀi̯alą́č* Ba; *leƀi̯áđo* Lou; *levi̯áđo* Ni; s. o.

2. *skaláđo* 78, 79.

3. *kar̄asulát* 47—55.

---

[83] Eine weitere Bedeutung dieses Wortes, s. S. 61.

[84] Im Vivarais verwendet man eine Räderschleife, deren Räder bei Schneefall hochgeklappt werden können (Dornheim VKR IX, 386), während in den Basses-Alpes durch Lösen eines bestimmten Verschlusses die Räderschleife in eine einfache Schleife verwandelt werden kann (Flagge 157). Von einer Räderschleife, *líbya,* im Val d'Arán, berichtet Corominas ... „está (die Schleife) provista de un par de ruedas"; vgl. auch die Schlittenrolle aus der Schweiz, die eine ähnliche Funktion erfüllt (Stebler 303); vgl. ferner AIS 1220a.

[85] Vgl. S. 49, 51, 61.

[86] Vgl. Freuler, Abb. 14.

[87] Vgl. Huber 31; ferner Stebler 307.

IV. Der Wagen.[1]

1. Über die Verbreitung des Wagens.

Wenn wir für ein Hochgebirgsgebiet, wie es die Zentralpyrenäen sind, einen Wagen nachweisen können, so muß entweder das Wegenetz von verhältnismäßig guter Beschaffenheit sein oder aber ein besonderer Wagentyp vorhanden sein, der den natürlichen Verhältnissen der Landschaft Rechnung trägt. Für unser Bergland trifft beides zu. Neben den aus dem Vorlande eingeführten modernen Wagenformen, die nur auf guten Wegen verwendbar sind, ist ein primitives, dem Lande eigenes Fahrzeug verbreitet, dessen einfache Form sich scharf von den in der Ebene üblichen Formen abhebt. Daß beide Typen nebeneinander vorhanden sind, hängt mit ihren verschiedenen Verwendungsbereichen zusammen. Während das heimische Fahrzeug wegen seines niedrigen Rädergestells namentlich für hügeliges, jedoch nicht steiles Gelände verwendet wird[2], ist der Wagen des Vorlandes mit seinem hohen Räderpaar an gute Wege gebunden. Da dieser Wagen eine Bremsvorrichtung besitzt, kann man ihn auch auf hängigem Gelände benutzen, vorausgesetzt, daß gute Wege vorhanden sind. Durch den ständigen Ausbau der Feldwege erfährt dieser Wagentyp eine immer stärkere Verbreitung und verdrängt die alte heimische Form zusehends.[3]

Neben diesen beiden Wagenarten, die auf zwei Rädern laufen, ist auch der vierrädrige Wagen anzutreffen. Seine Verwendung ist jedoch fast immer auf die Ortschaften der Talgründe beschränkt. Er ist erst in jüngerer Zeit in die Hochtäler gedrungen. Wir finden ihn namentlich im Au, Lav und Asp.

2. Der heimische Wagen.[4]

Wenn auch von einfacherer und wuchtiger Konstruktion (Abb. VI b), so zeigt der heimische Wagen doch keine unmittelbare Beziehung zur Schleife unseres Gebietes; er scheint einem im Vorlande ehedem bekannt

[1] Zur Verbreitung des Wagens in Frankreich vgl. Brunhes II, 207 ff.; in den Pyrenäen, Krüger BDC XXIII, 234 ff.; im Ariège, Fahrholz 144 ff.; in V. d'Arrens, Paret 58; im Gebiet um Cahors, Meyer VKR VI, 93; in den Basses-Alpes, Flagge 160 ff. — P. Deffontaines hat unlängst *'sur la répartition géographique des voitures à deux roues et à quatre roues'* gehandelt (Travaux du 1er Congrès International de folklore. Paris 1938, S. 117—121). Allein die komplizierten Verhältnisse unseres kleines Gebietes zeigen, wie notwendig lokale und regionale Bestandaufnahmen sind, ehe man zu allgemeinen Schlußfolgerungen übergeht.

[2] Er besitzt keine Bremsvorrichtung.

[3] So besitzt 83 nur noch zwei Stück, während es früher deren 12 besaß.

[4] Wir wählen diese Bezeichnung, um ihn von dem in jüngerer Zeit eingeführten Wagen zu unterscheiden.

gewesenen Typus nachgebaut zu sein, wie das Fahrholz für den kleinen Wagen aus dem Saurat-Tal annimmt.[5] Allerdings ist dies nicht in neuerer Zeit geschehen[6]; denn nach Aussagen der Bauern[7] ist der heimische Wagen zumindest vor 150 Jahren schon in den Hautes-Pyrénées bekannt gewesen. Er muß aber schon bedeutend früher verbreitet gewesen sein, da nach den Behauptungen von Rondou[8] der alte heimische Wagen bereits seit der Mitte des 18. Jahrhunderts wieder von den modernen Typen des Vorlandes allmählich verdrängt wurde, die nach der Eröffnung der Talstraßen in die Hochtäler gelangten.[9]

In seiner vermutlich ursprünglichsten Form begegnete ich dem heimischen Wagen nur in 83. Hier besitzt er noch die hölzernen Scheibenräder, die sich im Gegensatz zum baskischen Wagen[10] um die hölzerne Achse drehen und nicht mit dieser. Eine Ähnlichkeit zwischen diesen beiden Wagenformen ist aber unverkennbar.

Mit Ausnahme von Oss und Asp[11] ist der heimische Wagen in allen Tälern unseres Berglandes verbreitet. Seine besonderen Kennzeichen sind die niedrige Form, die hölzerne Achse mit einem Räderpaar, die gegabelte Deichselstange sowie der nach hinten umkippbare Wagenkasten.

In dieser Form verwendet man den Karren zum Mist- und Erdetransport und auch zum Einholen der geernteten Kartoffeln und Rüben. Will man Heu, Getreide oder Holz befördern, so ersetzt man den Kastenaufsatz durch andere Aufbauten.[12]

Der heimische Wagen:

1. *bi̯alǫ́s* Az, Es; vgl. Palay, *bialòs, islòs* 'tombereau, véhicule agricole'; Rohlfs Gascon, 68; *djalǫ́s* 78, 79; *jelǫ́s* Lav, 70, 81; *jülǫ́s* 63—67. < ?
2. *brǫ́s* Oss, Asp, 100. FEW I, 374 *BIROTIUM.
3. *karę́to* in den übrigen Tälern; zu REW 1721 CARRUM. ALF 1496 belegt für unser Gebiet nur den Terminus *karéto*, wobei er keinen Unterschied zwischen dem heimischen und dem modernen Wagentyp zu machen scheint.

Eine Karrenladung: *karetádo.*

Der heimische Wagen setzt sich aus folgenden Teilen zusammen: 1. dem Wagengestell mit Achse, 2. der Deichsel, 3. dem Wagenkasten.

---

[5] Vgl. Fahrholz, Tafel VI, 16.

[6] Vgl. Fahrholz 147.

[7] Nach Aussagen von Bauern von über 85 Jahren.

[8] Bekannter Felibre aus 83. Rondou selbst gibt an, daß der heimische Wagen schon im 15. Jahrhundert in unserem Gebiet verbreitet war (mündl. Mitteilung).

[9] Vgl. S. 2.

[10] Vgl. Aranzadis Aufsatz im Archiv für Anthropologie, Bd. 24, 215 ff.

[11] Auch in diesen Tälern ist der heimische Wagen bekannt gewesen. In 80 und einigen Siedlungen des Barèges-Tales ist überhaupt kein Wagen anzutreffen, da hier die Anfahrtstraßen fehlen.

[12] Über abweichende Wagenaufbauten, vgl. S. 61.

Das Wagengestell:

1. *kar̄ío* Ba, Ni.
2. *žū́nto* Lav, Az, Es; *jū́nto* in den übrigen Tälern; vgl. aprov. *junta* 'jointe, jointure', zu JUNGERE, JUNCTA.

Es wird gebildet von der festliegenden Achse, einem schweren, etwa 15 cm dicken Eschenbalken und den beiden Rädern.

Die Achse:

ę́i̯s 63—69; *ę́i̯š* Lav, 81; *ą́š* 100. *ę́š* in den übrigen Ortschaften. FEW I, 190 AXIS.

Das Rad: *rǫ́đo, ar̄ǫ́đo*[13] allgemein. ROTA.

Wie eingangs erwähnt, besitzt der heimische Wagen in 83 noch die alten hölzernen Vollräder *rǫ́đos pléos*. Sie bestehen nicht, wie man annehmen könnte, aus der Horizontalscheibe eines zylindrischen Baumstammes, sondern werden aus einem etwa 8 cm dicken Balken herausgeschnitten und sind ungeteilt. Sie haben einen Durchmesser — *hą́u̯tu* = Höhe — von 50 bis 60 cm und erreichen die halbe Höhe der Kastenwände. Bisweilen bestehen die Vollräder, statt aus einem Stück, aus zwei Teilen[14], die durch Querlatten — *traƀę́rsos* — zusammengehalten werden. Das Radzentrum ist durchbohrt. Durch diese Öffnung, die gegen die enorme Reibung durch keinerlei Radbüchse geschützt ist, führen die Enden der hölzernen Achse. Rad und Achse müssen daher des öfteren erneuert werden, zumal da man beide nicht zu schmieren pflegt.

In den übrigen Ortschaften finden wir ausschließlich Speichenräder[15], die durch die Einführung des modernen Karrens aus dem Vorlande in unserem Berglande allmählich Verbreitung fanden. Die Speichen bestehen aus Holz.

Die Speiche:

ar̄ą́i̯ Au, Lou, Bar; *ar̄ą́i̯ḷ* Ba, Oss; *ar̄ą́l* Ou, Asp; *ar̄ąḷ* Ca, Les; *ar̄eyú* Lar, 11, 12, 81—84. Vgl. aprov. *rai;* REW 6999 RADIUS.

Die Felge ist aus mehreren Teilen zusammengesetzt, die durch Holzpflöcke — *kaƀil'ús*[16] — aneinandergefügt werden. Man bezeichnet die Felge nach ihren Einzelteilen.

Die Felge:

1. *kamétos*[17] Au, Bar, Lou, Ca, Les, 63—67; zu CAMB—. FEW II, 126.
2. *ką́ndos* Oss; *ką́ndi̯os* Asp, 100; *kąntę́ros* Az, Es; zu REW 1616 CANTHUS; weitere Termini bei Palay I, 219.

---

[13] *ar̄uđáđo* 'Wagenspur' Az, Es; weitere Termini, s. S. 68; vgl. auch Krüger GK, 197 A. 4.

[14] Die gleiche Radform ist auch in Teilen von NW-Spanien anzutreffen, vgl. Krüger GK, 212 ff.

[15] In 83 blieben Vollräder länger erhalten, da die Talstraße nach Gavarnie erst im Jahre 1864 eröffnet wurde.

[16] In Ba *pašús;* s. S. 48.

[17] Man sagt auch: *et túr déros kamétos.*

3. *baráno*[18] Lou, Ba, 81—84; vgl. kat. *barana* (Alcover); Amades, *barana.*
4. *žánto* Lav; < frz. *jante.*

Über die Felge ist ein Eisenband gespannt, um dieselbe dauerhafter zu gestalten.[19] Es heißt:

1. *hęřûro* 100; zu FEW III, 470 FERRUM.
2. *laụnát* Oss, Asp; zu REW 4869 LAMINA; vgl. aprov. *launa* 'lame, plaque'; kat. *llauna* 'Radschiene'; span. *launa* 'lame de métal'; vgl. Rohlfs Gascon, 49; s. u.
3. *sírkle* Ou, 63—69.
4. *bandą́djе* in den übrigen Orten; < frz. *bandage.*

Die Speichen laufen in der Radnabe zusammen:

1. *butú* Ca, Les, 52, 63; vgl. TF *boutoun;* Dornheim VKR IX, 387, *butú; butű* Lou, Lar; FEW I, 663 *BUTTO; REW 1239b BOTTOS; vgl. Amades, *botó;* Tappolet Ro XLIX, 510 ff.
2. *müyó* Lav, Az, Es, Lou, 34, 53, 64; vgl. Palay, *muyò, mujòu, moujou* 'moyeu milieu, centre'; *müžó* Ba, 45; *müžǫ́ụ* Oss; *müó* Ni, Asp, 6, 9, 11; *meyó* Au; *miąụ* 100. REW 5628 MODIOLUS; vgl. Tappolet Ro XLIX, 483 ff.

In die Nabe ist auf jeder Seite ein eiserner Zylinder eingefügt[20], der ein allzu rasches Abnutzen der Nabenwandung verhindern soll:

1. *embúk*[21] Au, Bar, Lou. *IMBUTUM 'Trichter'.
2. *bűgo* 45; *bügét* Ba.
3. *búšo* Oss; *bušéto* Lav, Az, Es; vgl. Lespy, *bouche;* Tappolet Ro XLIX, 524.

Einer zu raschen Abnutzung der Achsenden begegnet man dadurch, daß man dieselben mit einer Eisenblechplatte umkleidet:

1. *lą́ụno* Ca, Asp, 67. REW 4869 LAMINA[22]; s. o.
2. *kušinét* 74; d. h. Lager, Kissen; vgl. S. 31, 66, 72.

Ein S-förmiger Haken am Achsende hat die Aufgabe, ein Abgleiten des Rades von der Achse zu verhindern. Er heißt:

1. *bǫ́bet* Au, Bar, Lou, Lu; vgl. Palay, *boubìt, baubìt, bòbe; bǫ́bis* Oss, 63; *bǫ́vits* 64, 67; *ǫ́bit* Asp; *bǫ́met* 47; *bǫ́mit* 53. < ?
2. *burǫ́lo* 45; vgl. Palay, *bourròle,* id.; zu FEW I, 638b BURRA. frcomt. *bourre* 'pièce de bois ou de fer avec laquelle on ferme une porte'.
3. *klą́ụ* 89; *klaụbéto* Ou; *klabéto* Lav, Az, Es, 83, 100. CLAVIS.

[18] Vgl. *baráno* 'Holzgatter' (Paret 13); und 'Gleitkufe', S. 51.

[19] In früheren Zeiten pflegte man in Gavarnie die Räder statt mit einem eisernen Reifen mit einer zweiten Reihe von fichtenen Felgen zu versehen (Mylius III, 255).

[20] Die Radnabe des modernen Wagens hat nur einen Zylinder, der diese in ihrer ganzen Länge einkleidet.

[21] Vgl. *embúk* 'Trichter', Au, Lou, Bar.

[22] Vgl. *laụnát* 'Eisenreif der Felge', s. o.

Zwischen Nabe und Achsbalken befindet sich ein Eisenring, der diese Wagenteile vor einer zu schnellen Abnutzung bewahren soll. Er heißt allgemein: *fréto* = frz. *frette* 'Nabenring'; FEW III, 487b.

Um die starke Reibung zwischen Achse und Nabe zu mildern, schmiert man beide Teile mit Fett ein.

Einschmieren:

1. *gresą* Au, Bar, Lou; *grešą* 47—55, 81—85; Ca, Les.
2. *üŋką* Ca, Les; vgl. aprov. *untar.*

Die Schmiere:

1. *grę́s* Au, Bar, Lou; *grę́šo* Ca, Les, 47—55, 81—84, Lav; < frz. *graisse.* REW 2298.
2. *sę́ų* Az, Es, Oss, Asp. SEBUM.

Auf der Achse ist ein Balken — *süberę́š* 'Überachse' — befestigt. Durch beide führt die an einem Ende gegabelte, etwa 3,50 m lange Deichselstange. Die Gabelung der Deichsel heißt: *hurkéto;* zu FEW III, 884 FURCA.

Die Deichsel:

1. *tiradé*[23] Au, Lou, Bar, Lar, Ou, Lu, Ba; zu *TIRARE.
2. *kámo* 100.[24]
3. *timú* Ca, Les, Az, Es, Oss, Asp, 63—67; vgl. Krüger BDC XXIII, 218, *timón;* 219, *timó; tümú* Lav, 81—84. REW 8625 *TIMO.

Die Deichselspitze — *kąp* CAPUT — besitzt zwei Löcher, durch die man die zum Anschirren des Joches benötigten Eisenzapfen steckt.[25] Eine mit Drahtspitzen versehene Holzscheibe, wie man sie im Ariège auf der Deichsel anbringt[26], um die Tiere zu hindern, sich aneinander zu lehnen, ist bei uns nicht bekannt.

Die untere Seite der Deichselspitze besitzt oft einen etwa 20 cm langen Stützpflock. Er heißt:

1. *baylét*[27] 100. REW *VASLITTUS; vgl. Krüger BDC XXIII, 237.
2. *impą́ro* 67; *empą́ro* Ba; vgl. Palay, *empare* 'apui, étai; soutien'; kat. *emparo.* REW 500a ANTEPARARE (> *empará* 'stützen'); vgl. Krüger BDC XXIII, 236.

---

[23] Vgl. *tiradé* 'Zugbalken', S. 43 und 'Gleitbahn', S. 40.

[24] Vgl. *kámo* 'Zugbalken', S. 43 und 'Gleitkufe', S. 51.

[25] Vgl. S. 71.

[26] Vgl. Fahrholz 145.

[27] Vgl. dieselbe Bedeutung bei Ebeling VKR V, 66; Paret 48, *baylét* 'ustensile en fer qu'on accroche à la crémaillère'. — Über die Bezeichnung von Gegenständen durch Namen des Hauspersonals vgl. Krüger VKR I, 247; s. S. 63.

Auf dem *süberęš* und der Deichsel ruht der umstürzbare Kastenaufsatz. Er heißt:

1. *árko*[28] Au, Lou, Bar; vgl. Palay, *arque; arkaménṭ* Ba; *arkoménṭ* Ni; zu FEW I, 126 ARCA.
2. *kúp* Ca, Les; vgl. Fahrholz 118, *kup* 'Holznapf'; *kupéto* Az, Es; vgl. Fahrholz 47, *kupétu* 'kleiner Holznapf'; zu REW 2409 CUPPA.
3. *ůčo* 35; vgl. Palay, *uche, utche* 'huche à pain; coffre'; Corominas, *ůča* 'arca'; frz. *huche.*
4. *kášo* Lav, Az, Es, 63—67; *kęšo*[29] 81—84. REW 1658 CAPSA.

Der Wagenboden:

1. *húns* Ca, Les, Lav, Asp, 63, 67, 100; *hůns* 59; *húnč* Ba. FEW III, 869 FUNDUS.
2. *ků* Au, Lou, Bar; vgl. Palay, *cu* 'fond, base, partie inférieure'. REW 2384 CULUS.
3. *sǫ* Az, Es; *sǫų* Oss, Asp; *sǫlo* 74. REW 8079 SOLUM, -A.
4. *ļįęyt* Oss, Asp; vgl. Fahrholz 145, *l'ęįt; kat. llit;* Ebeling 63, *léįto;* Messerschmidt 149, *léįtu.* REW 4965 LECTUS.

Die Seitenwände des Kastens: *kustąts;* vgl. Krüger GK, 225, *kustánas;* zu REW 2279 COSTA.

Die Vorderseite:

1. *klédo*[30] Oss, Asp; REW 1988 CLETA; s. S. 63. Hinsichtlich der Entwicklung von *klédo* 'Gatter' zu 'Seitenwand des Wagens' vgl. Krüger GK, 225, *kanípa* und Ebeling 91, *kaínpa;* Krüger BDC XXIII, 237, *cancèu* zu CANCELLI.
2. *plęk de daƀąn* Az, Es; s. u.; vgl. Palay, *plèc* 'abri, couverture, couvercle'. In *plęk* 'Deckel' sowohl wie 'Vorderseite' liegt die Vorstellung 'Abschluß' zugrunde; zu *PLICARE.

Die (bewegliche) Hinterwand:

1. *baŕaďé*[31] Ni, 45; s. u.
2. *taųlǫ́t* 63, 100; vgl. Palay, *taulòt* 'bout de planche, fermeture'; zu TABULA.
3. *kaƀę́t* 67; vgl. Palay, *cabè* 'qui termine qui est au bout'; zu CAPUT.
4. *plęk de daŕę* Az, Es; s. o.
5. *pǫ́rto* Lav. PORTA.

Gelegentlich findet man einen dünnen Balken quer über den Wagenkasten gelegt. Er hat die Aufgabe, die beiden Seitenwände zusammenzuhalten. Er heißt:

1. *bą́ŕo* 11; *baŕadé* Au, Lou, Bar; zu *BARRA.
2. *espą́ŕo* 11, 12[32]; s. u.

[28] So heißt auch der große Behälter, in dem Getreide und Mehl aufbewahrt wird.

[29] Vgl. S. 36.

[30] Vgl. *klédo* 'Holzgatter' (Paret 13).

[31] Vgl. *baŕadé* 'lebende Hecke, Steinmauer' (Paret 13) und 'Querbalken', s. u.

[32] Vgl. *espą́ŕo* 'Querleiste' (der Schleife), S. 48.

Will man besonders viel laden[33], so wird der Kasten durch Aufsetzen von Seitenbrettern vergrößert. Sie heißen: *estréms* Au, Bar, Lou[34]; *estremęros* Oss, Asp[35]; aprov. *estrem* 'côté'; zu FEW III, 334 EXTREMUS; vgl. S. 47; Palay, *estrém* 'côté, bout'.

Unterhalb des Wagenbodens verläuft, zur Mitte desselben, ein langer, dünner Balken — *máskle* REW 5392 MASCULUS —, der den Boden vorne um etwa 50 cm überragt.[36] Am vorderen Ende des Balkens befindet sich eine Fuge, die ein oben auf der Deichsel angebrachtes Holzstück trifft, das seitlich durchbohrt ist. Ein durch dieses Loch gesteckter Holz- oder Eisenstift verbindet den *máskle* mit dem Holzstück. Will man den Kasten entleeren, so entfernt man den Stift und kippt ersteren nach hinten über.

Das Holzstück heißt:

1. *melík* 'Nabel'[37], Au, Lou. *melík* ist eine Kurzform von *umelík*. REW 9045 UMBILICUS.
2. *daụnéto* 'Herrin', Lu, La; vgl. Krüger VKR I, 244; zu FEW III, 125 DOMINA; daselbst zahlreiche Parallelen.
3. *munžéto* Lu; 'Nonne'.[38] Über die Bedeutung von Mönch und Nonne in der volkstümlichen Namengebung vgl. Hengstler 91[39]; zu der Personifizierung vgl. Krüger VKR I, 242.
4. *spáđo* 69[40]; *spađíto* 63; zu REW 8128 SPATHA.
5. *espą̌ro* 77[41]; vgl. Palay, *esparre* 'long bâton, perche en bois'; *espařét* Es, 74 76; *espařů* Az. REW 8121 SPARRA; s. o.
6. *kručadé* 49, 51, 53, 55; *kručą* 'festhaken'; vgl. frz. *crochet*.
7. *kląụ* Ni; s. o.
8. *kíl'o* 'Kegel' 67[42]; vgl. Palay, *quilhe* 'quille; jambe mince'.

Vielfach ist es üblich, den *máskle* vermittels eines kleinen Eisenbügels mit der Deichsel zu verbinden.

---

[33] *sübersumą* 'übermäßig beladen'.

[34] Vgl. Schmitt 131 A. 7, *estrém* 'côté où l'on sale le fromage'; Paret 44, *estrem* 'Einzelhof, außerhalb des Dorfes'.

[35] Vgl. Schmitt 65 A. 1 *estreméras* 'les dents de derrière'.

[36] Es liegt phallische Vorstellung zugrunde. Vgl. Palay, *màscle* 'mâle, partie d'un objet, d'une ferrure entrant dans une autre'; Schmitt 93, *maskle* 'partie terminable de la queue d'une bête bovine'; Fahrholz 137, *máskl'e* 'Griff am Korbrand'.

[37] Vgl. Schmitt 24, *melík* 'poutre où l'on attache les bêtes'.

[38] In 57 bezeichnet man auch eine Art Bettwärmer mit *munžéto*.

[39] Hengstler, *Geistlicher, Mönch und Nonne im Spiegel der volkstümlichen romanischen Namengebung*. Tübingen 1934.

[40] Vgl. Palay, *espade* 'une branche de sapin à laquelle les bergers suspendent des ustensiles de ménage'; Rohlfs Lescun, 19, *espáto* 'tige en bois reliant le cep de la charrue en bois'.

[41] In 77: *ü nás d'espą̌ro* 'eine lange Nase'.

[42] In früheren Zeiten bestand dieser Bügel aus Holz.

Der Eisenbügel:[43]

1. *armę́ro* 67[44]; vgl. Palay, *armère* 'collier, anneau de bois pliant'. REW 659 ARMILLA; vgl. Krüger VKR VIII, 54, 252; Krüger BDC XXIII, 217.
2. *bríđo* Lu, 74; < frz. *bride*. FEW I, 524.
3. *kuljé* 69; frz. *collier*.
4. *tenů* Lu.[45]
5. *kurđú* 81—84. Dieser Terminus läßt darauf schließen, daß man früher *máskle* und Deichsel mit einem Strick zusammenband.

Zwei unter dem Kastenboden angebrachte Eisenklammern — *gahí* Az[46] — haken beim Zurückkippen des Kastens hinter die Enden des *sůberę́š* und verhindern somit ein völliges Umkippen desselben.

Will man Heu, Getreide oder Reis mit diesem Karren fortschaffen, so wird der Kastenaufsatz durch einen etwa 3 m langen Holzrahmen *skálo*[47] ersetzt. Er wird auf die gleiche Art wie der Kasten auf dem Wagengestell befestigt. An den Außenseiten des Rahmens sind je zwei Holzspieße angebracht. Die Verwendung der *skálo* ist stark zurückgegangen. Man benutzt mehr und mehr neuzeitliche, leichtere Wagenformen, die eigens für den Heu- und Getreidetransport bestimmt sind.

In Au kennt man außer der *skálo* einen aus Brettern gebildeten, etwa 9 m langen Wagenboden[48], der an seinen Schmalseiten zwei aufrecht stehende Holzrahmen *skalétos* besitzt, die der Ladung besseren Halt verschaffen. Auf den Längsseiten können niedrige Bretter angebracht sein. Eine am hinteren Ende befindliche Winde dient zum Strammen des über das Fuder gelegten Seiles.

Große Reisigbündel werden auf dem bloßen Wagengestell transportiert, wobei das Lastpaket mit einer Kette fest auf der Achse verschnürt wird. Das hintere Ende schleift am Boden.

Für den Transport von dünnen Baumstämmen setzt man in 50 dem *sůberę́š* kurze Rungen auf, die die Ladung besser zusammenhalten. Am unteren Ende ruhen die Hölzer auf einem kleinen Rädergestell *kařįǫ́t*. Beide Gestelle sind durch einen langen Balken miteinander verbunden. Bisweilen montiert man auf den *kařįǫ́t* auch den Boden des Wagens, wenn man schwere Steinblöcke transportieren will. Man nennt das Fahrzeug in dieser Form: *đįáble*[49] 57 'Teufel' (Abb. VI *a*).

Der heimische Wagen wird ausschließlich von Ochsenpaaren gezogen, die unter dem Stirnjoch gehen.[50]

[43] Vgl. *kil'ą́t* 'Seitenspieß' (auf der Heuschleife), S. 48.
[44] *armę́ro* 'Jochring', S. 71.
[45] Vgl. *tenú* 'Holzzapfen' (der die Seitenwände der Mistschleife stützt), S. 50.
[46] REW 3633 *GAFA. Vgl. *gahék* Az 'Frucht der Klette'; *k'ę́y de gahéto* 'jemand, der schnell begreift'.
[47] Vgl. *skálo* 'Schleife', S. 49, 51, 53 und 'Leiter'.
[48] *kařasú*, vgl. S. 53.
[49] Zur Namengebung *đįáble* vgl. Krüger VKR I, 238; FEW III, 63; REW 2622.
[50] Vgl. S. 69.

Ein Gespann:

pá Oss, Asp, 100; *parí* Az, Es; *parę́y* Lav; *parę́l* in den übrigen Orten; vgl. aprov. *par, parelh;* PAR; *PARICULUS. Ist die Last besonders schwer, so spannt man ein zweites Zugpaar vor den Wagen, gelegentlich auch noch einen Esel oder ein Maultier dazu. Man nennt dies:

1. *há kǫ́rđo* Asp, Oss, 100. 'Leine machen'.
2. *hé kurđę́lo* Ca, Les, Lav, Az, Es, 63—67.
3. *kurđeyą́* Oss, Asp; vgl. Palay, *courdejà* 'suivre en ligne, être en ligne'; TF *courdèi* 'cordeau; longe qui sert à gouverner tous les chevaux d'un attelage'.

Das zweite Gespann:

dúble Lar, Ou; vgl. TF *doublié* 'cheval de renfort, aide'; *dúblo* Lu, Ca, Les, 63—67; *dubladé* Au, Bar, Lou; zu DUPLUS; vgl. Ebeling 94. Beide Rinderpaare zusammen nennt man in 60: *kwáto;* zu QUATTUOR.[51] Das zweite oder dritte Paar heißt in Ca: *kurđę́lo;* s. o.; vgl. Amades, *corders, mula de cordes.*

3. Der moderne Wagen.

Neben dem heimischen Wagen, der, wie bereits angedeutet, immer mehr an Bedeutung verliert, gibt es in unserem Berglande noch zwei andere Wagenarten, den Langkarren und den Sturzkarren. Beide sind erst nach Eröffnung der Talstraßen in die Siedlungen der Hochtäler gelangt. Heute sind sie in allen Tälern verbreitet. Im Gegensatz zum heimischen Wagen bestehen ihre Achsen aus Eisen. Die Terminologie der einzelnen Bestandteile bleibt unverändert; sie erfährt jedoch eine Bereicherung durch verschiedene Einzelteile, die dem alten Wagentyp fehlen. Der wesentliche Unterschied zwischen beiden besteht darin, daß die neue Wagenform statt des Deichselbalkens zwei Deichselstangen — *braŋkár* — besitzt, die auch die ganze Länge des Fahrzeuges ausmachen. Auch der Radumfang ist größer. Dieser Wagen wird ausschließlich von Pferden oder Maultieren gezogen, was für die Lastenvermittlung gegenüber dem langsamen Tritt des Rinderpaares eine erhebliche Beschleunigung bedeutet. Lang- wie Sturzkarren besitzen auch eine Bremsvorrichtung.

a) Der Langkarren (Abb. VI *f*):[52]

1. *kařéto ruḷ́ę́ro* Au, Lu.
2. *kařéto lúŋko* Ca, Les.
3. *kařéto* in den übrigen Tälern.

Der Langkarren besteht aus:

1. dem Wagengestell und
2. dem Wagenboden (dessen Außenkanten von den Deichselarmen gebildet werden).

[51] In Sanabria nennt man das zur Unterstützung des Gespanns dienende Rinderpaar *kwárta* (Krüger GK, 182).

[52] Auffallende Ähnlichkeit mit diesem Karren hat eine Form, die Berg aus Falun (Schweden) abbildet (Plate XVII).

Zwei unter dem vorderen Ende des Wagenbodens befindliche Stützstäbe halten den Wagen im Gleichgewicht. Sie heißen: *žambi̯ę́ro* Oss, Asp; vgl. Fahrholz 146, *šambi̯ę́ro*, id.; *žambri̯ę́ro* Ca, Les[53]; vgl. S. 58 A. 27. FEW II, 135[b]. Auf die Längsseiten des Wagenbodens sind zwei gatterartige Wände montiert, während auf den Schmalseiten oft zwei hohe und breite Holzrahmen angebracht sind.

Die gatterartigen Seitenwände:

1. *estrém*[54] Ca, Les.
2. *baráno*[55] Lu; vgl. aprov. *baranda* 'ballustrade'; kat. *barana* 'Geländer'; s. u.
3. *klédo* Oss, Asp; vgl. Dornheim VKR IX, 387, *klędo;* s. S. 59.

Der Holzrahmen:

1. *skaléto* Au, Lou, Oss, Asp.
2. *bráno* Ba; *baranéto* Lu, Lar, Ou; *baranú* 81—84; s. o.

Am vorderen oder hinteren Ende des Wagenbodens befindet sich eine Winde zum Strammen des über die Ladung gelegten Seiles.

Die Winde:

1. *bil'adé* Au; zu FEW I, 464 *BILIA; vgl. *bil'a* 'strammen'; s. u.
2. *birulét*[56] Au, Bar, Lou; zu REW 9300 *virar;* vgl. Paret 45, *biroulét* 'ancienne targette en bois fixée par une pointe et qui tournait'.
3. *túr* Lu, Ca, Les, Lar, Ba, Ou; vgl. Fahrholz 147, *tur,* id.; Dornheim VKR IX, 388, *tur,* id.; Meyer VKR VI, 97, *túr,* id.; aprov. *tor(n).*
4. *turkladé* 63—67; zu REW 8798 TORQUERE; REW 8791 *TORCULARE; *turklą* 'winden'; s. u.

Vermittels zweier eiserner Stäbe wird die Winde gedreht. Sie heißen:

1. *bíl'os* Au, Oss, Asp; vgl. Fahrholz 147, *bíl'o, bil'adú,* id.; *bil'adés* Lar, Ba, Lu; s. o.; vgl. in Rouergue *billo, billóu* 'bâton court qu'on passe dans une corde pour la serrer par plusieurs mouvements de torsions'; weitere Parallelen vgl. FEW I, 365 *BILIA.
2. *turkladẹ́ros* Ca, Les, 63—67; s. o.
3. *garǫ́ts* 100; vgl. Palay, *garrot* 'morceau en bois pour serrer en tordant'; Krüger GK, 160, *garǫ́te* 'Hirtenstab'. Vgl. REW 3690; s. auch S. 66 *garutadé.*

Der in der Mitte der Winde angebrachte Eisenhaken, in das das Seilende eingehängt wird:

1. *kąy* Au, Lou, Bar; s. S. 9.
2. *gąnču*[57] Lou.

[53] *ž* statt *š* ist auffällig. Hörfehler?

[54] Weitere Bedeutungen diese Wortes s. S. 60.

[55] Vgl. *baráno* 'Holzgatter' (Paret 13); 'Felge', S. 57 und 'Gleitkufe', S. 51.

[56] Vgl. das Wort in der Bedeutung 'Kette', S. 43; s. auch S. 66 *biradé* 'Bremskurbel'.

[57] Vgl. *gąnču* 'Haken' (am Jochbalken), S. 66.

3. *krušét*[58] Ca, Les; < frz. *crochet.*

4. *pi̯o̯k* 'Zecke' Lu; vgl. Palay, *pioc* 'tique, pour des bêtes et des plantes; dard, dent de fourche, cheville de fer pointue'.

5. *pikǫ́t*[59] Oss, Asp, 100; vgl. Palay, *picòt* 'croc'.

6. *gahí* Lav, Az, Es; s. S. 61. REW 3633 GAFA; vgl. Palay, *gahî, gahoû* 'croc, harpon'.

Man verwendet den Langkarren namentlich zum Einholen von Heu und Getreide.

b) Der Sturzkarren (Abb. VI *e*).

Der Sturzkarren ist wesentlich kürzer als der Langkarren. Er heißt: *tomberéu̯* Au, Lou, Ca, Les, Lav, Bar, 47—55; *tamburéu̯* Asp; *tumbaróu̯* Oss; zu REW 8975 TUM(B); vgl. aprov. *tombarel.*

Er besitzt einen großen Kastenaufsatz, der auf zwei unter den Deichselarmen angebrachten Querleisten ruht. Die äußeren Längsbalken des Wagenbodens überragen diesen vorne um etwa 15 cm. Ein über diesen Fortsätzen an den Deichselarmen befestigter Stock verhindert ein Zurückkippen des Kastens. Will man letzteren entleeren, so entfernt man den Stock, und der Kasten kann ungehindert nach hinten fallen.

Man verwendet den Sturzkarren zum Transport von Dünger, Erde, Kartoffeln, Rüben und Tieren.

4. Der vierräderige Wagen.[60]

Die Verwendung des vierräderigen Wagens in den Siedlungen der Hochtäler ist naturgemäß gering und sehr jungen Datums. In Ou, Ni, 80—85 und Es ist er überhaupt nicht bekannt. Seine Verwendung ist fast ausschließlich auf die Talstraßen und die eben liegenden Feldwege beschränkt. Nur in Lav erscheint er auch in den Dörfern der Hänge. Allerdings sind hier die Wegeverhältnisse gut.

Man braucht ihn hauptsächlich zum Einfahren des Heus und des Getreides, seltener zum Misttransport. Unentbehrlich ist er für das Fortschaffen der großen Marmorblöcke aus den Steinbrüchen.[61]

Er wird von einem Rinderpaar gezogen und heißt allgemein: *kár.* REW 1721 CARRUM.

Der vierräderige Wagen besteht aus:

1. dem Unterwagen mit dem Vorder- und Hintergestell und der Deichsel,
2. dem Oberwagen.

---

[58] Vgl. *kručadé* S. 60.

[59] Vgl. S. 34, 40, 71.

[60] Über die Verbreitung des vierräderigen Wagens in Frankreich vgl. Brunhes II, 207 ff.

[61] In Oss, Ba und Ca.

1. Der Unterwagen.

Das Vordergestell:

pi̯ẹ́s 'Brust' 63—67; *pi̯ẹ́š* Lar; *pi̯ẹ́ts* Lav; vgl. Palay, *piés, piét* 'poitrine, poitrail, gorge, sein'; *impi̯ẹ́s* 45, 53—54; *ümpi̯ẹ́s* Au, Lou; vgl. aprov. *empech, empieis* 'parapet'. REW 6335 PECTUS 'Brust'.

Das Hintergestell:

kwïno Au, Lou, Ca, Lar, Lav; vgl. Palay, *couïno, coudine* 'petite queue'; *skwáno* Ba; zu CODA; vgl. Wagner 70, *kóa* 'hinterer Teil des Oberwagens'; Krüger GK, 199, A. 4, *rabeira* 'der hintere Teil der Gabeln, der über den Wagenboden hinausreicht'; Ebeling 93, *rabéi̯ra.*

Zum Vorder- wie zum Hintergestell gehören die beiden eisernen Achsen mit den Rädern, der hölzerne Achsstock und der gleichfalls hölzerne Achsschemel *süberéš.* Achsstock und Achsschemel sind zur Verstärkung durch eiserne Bänder verbunden.

Der vom hinteren Achsschemel ausgehende Langbaum mit seinen beiden Streben verbindet Hinter- und Vordergestell und vermittelt durch ein unterhalb desselben mit zwei Eisenklammern verbundenes Eisenband[62] für das Hintergestell die Lenkung ebenso, wie dies für das Vordergestell durch die Deichsel geschieht. Dieses Eisenband besteht aus zwei Hälften, die jeweils von den Achsschemeln ausgehen und sich zur Mitte des Wagens treffen. Durch ein Eisenkollier sind sie untereinander und mit dem Langbaum verbunden.

Das Eisenband:

lẹ́ŋko 'Zunge' Ca, Lav, 67, 74; *lẹŋgarǫ́lo* Ba, 45; *lẹŋkarǫ́lo* Au, Lou, Bar, Lu; zu REW 5067 LINGUA.

Zwischen Achsstock und Achsschemel des Vordergestelles gehen die beiden nach vorne zu spitz verlaufenden Deichselarme *húrko* 'Gabel' hindurch, die vor der Achse die Deichselstange aufnehmen.[63] Hinter der Achse gehen sie auseinander, um nahe an den Enden durch einen Querbalken, das Lenkscheit — *barẽto* zu *BARRA — verbunden zu werden, eine Anordnung, durch die dem Vordergestell eine selbständige Seitenbewegung (Drehung) gestattet ist. Das über das Lenkscheit hinweggehende Eisenband wird in einer Öffnung des vorderen Achsschemels mittels eines von oben durchgesteckten Eisenzapfens, des Spannagels, festgehalten.

Der Spannagel:

1. *amį́ą́u*[64] Ca, Les; zu REW 5585 MINARE (> *amį́ą* 'führen').
2. *agúl'o*[65] Lav; vgl. Palay, *agulhe* 'aiguille, dard, point de rocher'. FEW I, 24 ACUCULA.
3. *kabíl'o uḃriẹ́ro* Oss, Asp; aprov. *cavilha.*

[62] In 67 besteht dieses Band aus Holz.

[63] Die Deichselstange ist mit der *húrko* durch einen Eisenstift verbunden.

[64] Vgl. *amį́ą́do* 'Geschlepp', S. 42; *mį́aḋéro* 'Leitseil' s. S. 33.

[65] Vgl. *agúlú* 'Spitze des Ochsenstachels'.

Jeder Wagen ist mit einer Bremsvorrichtung versehen; man nennt sie in ihrer Gesamtheit:

1. *gařutadé*[66] Ca, Les, Lav; vgl. *gařutą* 'bremsen'; Palay, *garroutà* 'garrotter, serrer le frein mécanique'. Zu *gařǫ́t* 'Holzknüppel', da man in früheren Zeiten eine primitive Bremsvorrichtung kannte, die mit Hilfe eines Knüppels bedient wurde; Fahrholz 98, *gařutá* 'straffen' (eines Seiles).
2. *sařadé* Oss, Asp; zu *sařą* 'bremsen'; aprov. *serrar, sarrar;* REW 7867 *SERRARE.
3. *frí* 100; < frz. *frein.*
4. *mekaníko* Au, Bar, Lou, Ca, Les, Lav, Az, Es, Lou, Lar, Ou; vgl. Fahrholz 146, Dornheim VKR IX, 388, *mękaníko, id.*; aprov. *mecanico;* Wagner 69, *mekkanika* 'Radschuh'; AIS 1245 *makanícola* u. ä. 'Bremse'.

Die Bremsanlage wird von einem unter dem hinteren Teil des Wagenbodens befindlichen Querbalken gebildet, der auf zwei unter den Enden der hinteren *húrko* angebrachten Eisenschienen ruht. Die Enden des Querbalkens besitzen je einen Bremsklotz. Diese werden mit Hilfe einer Kurbel — *biradé*[67] Au, Lou —, deren Stange Achsbalken und Querbalken verbindet, gegen die Räder gepreßt.

Die Bremsklötze:

1. *esklǫ́ts*[68] Lav, Az, Oss, Asp. REW 8270. Benannt wie die Holzblöcke, aus denen die Holzschuhe geschnitzt werden. STLOPPUS.
2. *saƀǫ́ts* in den übrigen Tälern; < frz. *sabot.*

2. Der Oberwagen.

Zum Oberwagen gehört der mit demselben in Verbindung stehende Wendeschemel, der auf dem vorderen Achsschemel drehbar gelagert ist, und durch den der Spannagel von oben hindurch führt.

Der Wendeschemel:

1. *muledé* Au, Lou, Lar, Lu; vgl. Palay, *esmouledé* 'outil pour émoudre'; Paret 15, *esmoule* 'émoudre'. MOLERE. Die Benennung erfolgte in Anlehnung an die schleifende Wirkung dieses Wagenteiles.
2. *bařadé* Ca, 63; zu FEW I, 255 *BARRA 'Querstange'.
3. *trepadé*[69] Lav, Az, 64—68; *trepą* 'trépigner'; REW 8915.
4. *kuší* 100; vgl. *couchî* 'coussin oreiller; traversin de lit'; vgl. S. 31, 57, 72.
5. *manžaƀę́ro*[70] Asp; zu MANDUCARE (> *manžą* 'essen', 'kauen'). Man vergleicht die Bewegungen und Wirkungen des Wendeschemels mit denen der Kauwerkzeuge.

[66] Vgl. *garroutè* 'qui se sert du garrot'.

[67] Vgl. auch *birade, biradé* 'tournant de chemin' (Palay).

[68] Eigentlich 'Holzschuh'. Vgl. zum Sachlichen und zur Terminologie Krüger VKR VIII, 292.

[69] Vgl. Palay, *trepadé* 'lieu où l'on danse, où l'on trépigne'.

[70] Vgl. Fahrholz 77, *manšę́l'es* 'Seitenteile des Jochbogens' (die mit Kinnbacken verglichen werden). Zur Bedeutungsfülle der 'Kinnbacke' vgl. H. Kahane, *Bezeichnungen der Kinnbacke im Galloromanischen.* Jena, Leipzig 1932.

Die Form des Oberwagens wird durch die zu transportierenden Gegenstände bestimmt. Große Baumstämme befördert man auf dem bloßen Unterwagen, wobei man zu beiden Seiten des Wendeschemels je eine dicke Runge aufsetzt.

Die Rungen: *brǫ́ko* Ca, Les, 63; vgl. Palay, *broque* 'aiguille pour tricoter'; TF *broco* 'baguette'. FEW I, 544; REW 1319 BROCCUS.

Sind die Holzstämme besonders lang, so muß der Langbaum durch einen Balken verlängert werden. Diesen nennt man: *aluykąt*[71] 'allongé'; Ca, Les; *relúnžo* Oss, Asp; vgl. Palay, *ralounje* 'rallonge'; zu LONGUS.

Für den Transport anderer Gegenstände ist das Auflegen eines Wagenbodens erforderlich.

Für den Misttransport setzt man zu beiden Seiten des Wagenbodens je ein langes Brett auf, das durch an der Außenseite des Bodens angebrachte Stützpflöcke — *tenús*[72] — gehalten wird.

Die Seitenwände:

1. *kustąts* Au, Lou, Lar; vgl. S. 59.
2. *pǫ́stes*[73] Au, Lou; vgl. Palay, *pòstou* 'montant de bois, jambage'; *pustéts* Lu; *pustąts* Az; vgl. Palay, *poustàt* 'bat-flanc, cloison en planches'; zu REW 6693 POSTIS.

Die weitaus häufigste Form des Oberwagens besteht in einem schmalen Wagenboden *skálo*[74] und zwei leiterförmigen Seitenwänden, die fest mit dem Boden verbunden sind. Man nennt solch einen Oberwagen in seiner Gesamtheit:

1. *arkądje* 63—67; zu ARCA; vgl. S. 59.
2. *kaṙúšo* Ca, 58—60; vgl Krüger BDC XXIII, 224. Weitere Bedeutung dieses Wortes vgl. bei Palay I, 239.

Die Seitenwände des Oberwagens werden gebildet von den beiden Längsbalken des Wagenbodens, die durch Sprossen mit zwei weiteren Längsbalken verbunden sind. Letztere heißen: *kansę́t* Ca, Les; FEW II, 174 CANCELLUS; s. u.; vgl. Palay, *cancèyt* 'ridelle'; span. *cancilla* 'Gattertor'; Krüger GK, 71, 151, 225. Die Seitenwände sind durch vier gabelförmige Balken *húrkos* mit dem Wagenboden verbunden.

Die Sprossen der Seitenwände bestehen aus Weiden- oder Haselruten. Sie heißen:

1. *bergón* Au, Lou; *bergą́n* Lar; *bergę́ro* 47—55; vgl. aprov. *verga* 'verge', *vergan* 'branche, rameau'; REW 9361 VIRGA; vgl. Fahrholz 68, *bérges* 'Ruten'; Palay, *bergue.*
2. *kansil'ú* Lav, 67; s. o.; vgl. Palay, *cancilhoû,* id.

Die vorderen und hinteren Sprossen sind aus Eisen, da sie den schweren Längsbalken der Seitenwände tragen. Sie heißen: *tirą́ns,* vgl. frz. *tirant;* Palay, *tiran,* 't. technique, entrait'; Amades, *tirant;* span. *tirante.*

[71] Vgl. i. d. Bedeutung 'Ansatzstück' (bei der Schleife) S. 49.
[72] Vgl. S. 50.
[73] Vgl. i. d. Bedeutung 'Dachplanke' Schmitt 10.
[74] Vgl. S. 49, 53, 61, 68.

Die Schmalseiten des Oberwagens werden von einer Querlatte durch mehrere gedrehte Holzseile mit dem Wagenboden verbunden, so daß sich die Form einer gatterartigen Wand ergibt. Die Schmalseite: *kąplį̯ǫ́* 47—55 = *ką́p-liǫ́(t)*; *ką́p* = 'Vorderteil', *liǫ́t* = 'Schleife'. Also eine Bezeichnung, die ursprünglich der Schleife zukam.

Über die Ladung legt man einen langen Ladebalken, der vermittels zweier Seile an dem Wagenboden oder einer Winde befestigt wird. Er heißt:

1. *bár̄o* Au, Lou, Oss, Asp.
2. *pę́rtį̯o* 47—55; *pę́rtso* Lu; *pę́rčo* Lar; vgl. Palay, *pèrche* 'perche, pièce de bois, ancienne mesure'. REW 6432 PERTICA.

In Lav, ferner in 65—67 legt man auf den Wagenkasten zwei große, leiterförmige Gerüste *skálos*[75], die durch zwei Stangen miteinander verbunden sind. Man nennt diesen Aufbau, der den Laderaum des Wagens beträchtlich vergrößert:

1. *balą́nso* 65—67; vgl. Palay, *balance*, id. FEW I, 362 BILANX; REW 1103 BILANCIA. Die Bezeichnung erklärt sich aus der Funktion der *skálos*, die das Heu im Gleichgewicht halten sollen.[76]
2. *furažę́ro* Lav; < *fouragère;* zu FEW III, 674, FODR.

Mit dem Wagen transportieren: *kar̄eyą́* Oss, Asp; *kar̄ežą́* in den übrigen Orten; vgl. Krüger BDC XXIII, 72.

Das Fahren: *kar̄ę́y* Asp; *kar̄eyáđo* Oss.

Befahrbar: *kar̄etáble* Oss; *kar̄eyáble* Asp.

Der Wagenführer: *kar̄etę́* Oss; *kar̄atę́* Asp.

Der Wagenbauer: *ar̄uđę́* Asp, Oss; d. h. 'Radmacher'.

Die Wagenspur:

1. *kar̄etę́ro* Asp; vgl. TF, *carrau, carré.*
2. *ruđę́ro* 4—6, 47—55, 78, 79, Ca, Les; vgl. TF *roudiero; ar̄uđę́ro* Ba, Lu; vgl. Moncaut, *arroudero; ar̄uđerą́t* Asp; vgl. Palay, *arrouderade; ar̄uđáđo* Az, Es; *ar̄udą́so* Oss; zu ROTA.
3. *ǫ́lį̯o* Ba; *olį̯áđo* Ni; *ulį̯áđo;* zu *oulià* 'ölen' usw. (Palay); OLEUM. Man hat die Vorstellung, daß der Wagen in der Wagenspur leichter, ja, wie 'geölt' fahre; vgl. Palay, *acò qu'ey òli suber aygue* 'c'est de l'huile sur l'eau'; au fig. 'ça va tout seul'.
4. *ar̄ę́go* Lar; vgl. Palay, *arrègue* 'sillon, ligne, rangée'; vgl. Fahrholz 62, *ręyę́* 'Jaucherinne'; Rohlfs Gascon, 85; REW 7299 *RICA.

---

[75] Vgl. Fahrholz 146, *eskalétes*, id.; TF *escaleto* 'échelle placée sur le devant d'une charrette'.

[76] Vgl. AIS 1224 *balandzín* 'Stützstange unter der Deichsel'.

V. Das Joch.[1]

Während man im benachbarten Ariège-Gebiet Esel und Rinder unter das Joch zu spannen pflegt[2], ist es in unserer Gegend nicht üblich, Einhufer in solch ein Zuggeschirr zu spannen. Allerdings beweisen die noch in den Bodenkammern herumliegenden Jochformen, daß man früher auch Esel und Maultiere an das Joch schirrte, und zwar an ein Nackenjoch, das mit dem in Ariège vorkommenden Typus identisch ist (vgl. Fahrholz 156, Abb. 26 h).

Für die Rinder, die stets zu Paaren angespannt werden, benutzt man ausschließlich Stirnjoche, die fest an die Hörner geschnallt werden. Das Stirnjoch, das eine Länge von 1,10 m besitzt, erscheint in zwei verschiedenen Formen, die sich durch die verschiedene Art der Riemenbefestigung unterscheiden. Zu beachten ist, daß beide Jochtypen in einer primitiven und einer modernisierten Form erscheinen, und zwar insofern als bei dem modernen Typ Jochbalken und Jochring vereinigt (Abb. III l^1, m), bei der älteren Jochform aber beide noch getrennt sind (Abb. III l, m^1). Die Bezeichnung bleibt die gleiche.

Das Joch:

jú Au, Ca, Les, Ni, Lav, 47—55, 63—67, 80—85; *žú* 45, Oss, Asp, 100; *jû* Az, Es; *jụáto* Lu, Lar, Ou; *žwáto* Lu, Ba; zu REW 4610 JUGUM; vgl. Rohlfs RLiRo VII, 177; Rohlfs Gascon, 48.

júnje 'anspannen'; *desjúnje* 'ausspannen'.

Die Jochhälfte:[3]

jụáto Au; *žwatú* Lu; *jụéto* Lav, 63—70; *jụ̈éto* Oss, Asp, 100; *jụ̈éro* Ni; s. o.

Das Mittelstück des Jochbalkens ist mit einem Eisenblechstreifen *plákо* beschlagen, der das Holz vor der Reibung mit dem Deichselbalken bewahren soll. Das Mittelstück heißt:

1. *mẹ́y* Au, Ca, Les, Lav; *mi̯ẹ́y* Ou, Lu; Ni, Ba, Asp, Oss; *mi̯ẹ́* Az, Es. MEDIUS.
2. *mẹytát* Ba, Lou; *mitát.* MEDIETATE.

Die Jochbogenweite: *lari̯ú* 'largeur' Au; zu LARGUS.

[1] Zur Verbreitung des Joches vgl. Paret 19; Fahrholz 74 ff.; Bergmann 57 ff.; Krüger WS X, 47 ff.; Krüger GK, 172 ff.; Ebeling 94 ff.; Messerschmidt 135 ff.; Meyer VKR VI, 88 ff.; AIS 1241.

[2] Vgl. Fahrholz 75.

[3] Um junge Tiere an das Joch zu gewöhnen, legt man ihnen zu Anfang die Hälfte eines zersägten Jochbalkens um.

Der Jochbogen:

1. *kulét* 74; < frz. *collet; gulét* Lar, Ou, Lu, 34.
2. *kanáu̯lo*[4] Es. REW 1600 *CANNABULA.
3. *kwę́fo*[5] 80—85; < frz. *coiffe;* vgl. Fahrholz 76, *kufál,* id. REW 2024 COFEA 'Haube'.
4. *pénti* 'Kamm' 67, 68. REW 7328 PECTEN.
5. *álo* 'Flügel'. Lav. ALA.
6. *girlándo* 45; aprov. *garlanda, guirlanda.*
7. *renū́ro* Au, Lou, Bar; < frz. *rainure.*
8. *djülę́ro* Ca, Les *JUGULA + -ARIA; vgl. *djū́ḷo* 'Lederriemen', mit denen das Joch an die Hörner geschnürt wird, s. u.

Die Jochenden: *ką́p dęt jū́* überall; vgl. Fahrholz 77.

Die Einbuchtungen an der Vorderseite des Jochbogens, an die sich die Hörner der Tiere legen, heißen:

kurni̯ę́ro[6] vgl. Fahrholz 77, *kurn'ię́ro;* aprov. *corniera* 'encognure'; *kurníso* Az; *kurníšo* Es. Zu CORNU.

Auf dem Jochbalken der Jochform *m* bzw. *m*[1] befinden sich links und rechts zwei Einschnitte — *brę́kos* 83; FEW I, 508; REW 1281 BRECHA (ahd.); vgl. frz. *brèche* — für die Lederriemen, mit denen das Joch an den Hörnern der Tiere befestigt wird. Die Jochform *l* bzw. *l*[1] hat statt dieser beiden Einschnitte zwei Holzzapfen, die oben in den Balken eingelassen sind. Sie erfüllen den gleichen Zweck.

Die Lederriemen:

1. *jū́ḷo* Ca, Les; *djū́ḷo* 70, 74, Az, Es; *djū́l'o* 63—67, 76—78; vgl. Guillaumie 127, *julho* 'lien'; Lhermet 133, *julhos* 'courroies'; *žū́ḷo* Asp, Oss, 100; vgl. Fahrholz 78, *žū́l'es,* id. REW 4621 JUNGULA.
2. *lígo* Lou, Bar, Au, 11—12; *lío* Au, Lar, zu LIGARE; vgl. S. 23.
3. *trúso* Au. 53, 80—85; *trusą́* 'einwickeln'.
4. *kur̄ę́yžo* Lu; vgl. Corominas, *kur̄éža* 'correa'; Fahrholz 88, *kur̄ę́žo* 'Riemen'; *kur̄ę́yo* Au, Ba, Ni; vgl. Palay, *couréy* 'petite courroie, languette de cuir'; Schmitt 36, *kurréyo* 'collier en cuir'; Krüger VKR VIII, 38, *kur̄éža* 'ledernes Schellenhalsband'; REW 2253 CORRIGIA.

Das Anschirren der Jochtypen *l* und *m* an den Deichselbalken erfolgt durch zwei Holz- oder Lederringe, die in zwei am Joch angebrachten Eisenhaken eingehängt werden, während sie unten durch die Deichsel führen und hier durch zwei Eisenzapfen festgehalten werden.

---

[4] Weitere Bedeutungen dieses Wortes vgl. bei Palay I, 218; Krüger VKR VIII, 39; vgl. *kanau̯léto* 'Holzschlaufe', S. 23.

[5] Vgl. *kwę́fo* 'Haube' (der Frauen).

[6] Vgl. Palay, *cournère* 'les cornes, le plus souvent au figuré'.

Der Jochring (aus gedrehtem Holz oder ungegerbtem Leder):

1. *armét*[7] Lar, Lu, Ba; vgl. Corominas, *armét*, id.; TF *armèt, armèl* 'anneau de branches tordues'. *ARMILLU. *armẹ́ro*[8] Az, Es; vgl. Palay, *armère* 'collier, anneau de bois pliant'; TF *armello, armero* 'anneau'; kat. *armella;* Lhermet 133, *ormel* 'anneau en fer ou en nerf de boeuf'. REW 659 ARMILLA. *armilú* Au, Lou; *armerú* 63—67; vgl. Palay, *armeroû* 'petite armère pour pendre le lard, le jambon'.
2. *anẹ́č* Oss, Asp. ANELLUS.
3. *barđú* Lav, 80—85; vgl. Palay, *bardoû* 'torsade de liens de noisetiers qui sert d'attache d'attelage'.

Die modernen Jochformen (*l*[1], *m*) besitzen nur einen, und zwar einen eisernen Ring, der unten am Jochbalken angebracht ist. Die Befestigung am Deichselbalken ist die gleiche.

Der (eiserne) Jochring:

armịaláđo Az, Es; vgl. Palay, *armialade,* id.; *armịeláđo* 63—64; Lav; *armịalát* Oss; *armelát*[9] 100.

Der Eisenhaken am Jochbalken, in den die Enden der Schnürriemen gesteckt werden, heißt:

1. *kạ́y* Lou, Au, Bar; vgl. S. 40.
2. *gạ́nču* Ou, Lar; *gọ́nžu* Au, Lou, Bar; *gọ́nšu* 47; *gọ́ndju* 11—14; vgl. S. 42.
3. *gandíl* 49—53; vgl. S. 42.
4. *pikọ́t* Oss, Asp; vgl. S. 40.
5. *kaƀíl'o* Lu, Ba; vgl. frz. *cheville;* REW 1979 CLAVICULA.
6. *hẹ́r dẹt jú* 7. 'Eisen'.

Die Eisenstifte, die die Jochringe bzw. den eisernen Ring auf der Deichsel halten, heißen:

ateladẹ́[10] Oss, Asp, 100, Lou; *ateladẹ́ro*[11] Az, Es, 70; *atalađẹ́ro* Lav, 80—85; *atelú* zu REW 6790a *ATTELARE; vgl. *atelą* 'anspannen'.

In einzelnen Orten hat der hintere Eisenstift, der den zweiten Jochring zurückhält, eine besondere Bezeichnung:

ařetelọ́t Au; *ařetelú* Ba; *ařeteladẹ́ro* 31, 47—55.

Sitzt der Jochring nicht fest genug an der Deichsel, so schiebt man einen flachen Holzkeil zwischen beide:

kwén Lav, Az, Es, 63—70; *kũn'* Lu; *kúy* Au, Lou, Bar; vgl. Palay, *couy, cun, cugn* 'coin', 'angle'. REW 2396 CUNEUS; s. S. 42.

Den Druck des Jochbalkens auf die Stirn der Tiere sucht man durch Unterlegen eines Stück Tuches oder eines Schaffelles zu mindern.

[7] Vgl. *armét* 'Holzreif' (am Spinnrocken).
[8] Vgl. Schmitt 73 A. 1 *armẹ́ro* 'forme des oreilles des bovins'.
[9] Vgl. ferner Palay, *moulade* 'anneau de joug où s'engage le timon'.
[10] Vgl. Palay, *ateladé* 'bête que l'on peut atteler'.
[11] Vgl. Palay, *ateladère* 'atteloire'.
[12] Vgl. Palay, *ateloû* 'atteloire qui double l'ateladère'.

Der Stirnschutz:

1. *testę́ro*[13] Lou, Ba, Ni, Oss, Asp, 100; vgl. Palay, *testère,* id.; *testię́ro* Au, Lou, Bar, Ca, Les, Ou, 63—67; vgl. Fahrholz 78, *testię́ro,* id.; aprov. *testiera,* id.; afr. *testiere* 'Stirnplatte' zum Schutz gegen Verwundung (Greve); zu TESTA.
2. *ka(p)sę́*[14] 84; *kaƀesą́l*[15] 80. Zu FEW II, 261 CAPITIUM.
3. *kuši* 81; vgl. frz. *coussin;* s. o.

Zum Schutz gegen Fliegen und Sonne legt man Decken über die angeschirrten Tiere.

Die Schutzdecke:

1. *abrígo*[16] Au, Lou, Bar, Lar, Ou, Ba, Ni; vgl. Palay, *abrigue, aprique* 'couverture, abri'; Amades, *abric,* id.; TF *abrigo* 'tout ce qui abrite ou couvre, couverture de laine'; Rohlfs Gascon, 84; span. *abrigo* 'pardessus'; zu FEW I, 112 APRICARE (> *abrigą́* 'schützen').
2. *linsǫ́* 47—56. REW 5070 LINTEOLUM; vgl. S. 11.
3. *šiarę́* Ca, Les; *siarę́* Lav, Az, Es, 63—67, 80—85; vgl. TF *siarè.* *CINERARIU; vgl. S. 11.
4. *ljetę́ro* 77; vgl. S. 11, 31.
5. *mánto* Oss, Asp, 100.

Um den Kopf der Tiere hängt man einen Fliegenschutz, der aus einem netzartigen Gewebe besteht.[17]

Der Fliegenschutz:

muskę́ Oss, Asp, 100; vgl. Palay, *mousquè* 'qui prend, qui craint les mouches'. MUSCA + -ARIU; *muskę́ro* Lou, Bar, Ou, Ca, Les, Lav, 47—55; vgl. TF *mouscaire,* id.; *muskię́ro* 63—67; *muskaƀę́ro* Au, Bar; *musketię́ro* 73—75, 83, 84; vgl. Amades, *mosquera, mosquiter(a),* id.; zu MUSCA (> *músko* 'Fliege').

Zum Schutz gegen den Regen bedeckt man die Köpfe der Tiere mit einem großen Fell.

Das Schutzfell:

1. *pę́t* Ca, Les, Oss, Asp, 100; vgl. Palay, *pèt, pètch, pèyt* 'peau, écorce, couverture'. PELLIS.
2. *perisú*[18] Au, Lou, Bar, 11—12; vgl. Palay, *perisoû* 'petit tablier de peau d'agneau que portent les tailleurs de vigne'. PELLICEU + -ONE.

---

[13] Vgl. span. *testera* 'Kopfstück am Zaum'; TF *testiero* 'partie d'une bride'.

[14] Vgl. Palay, *capsè* 'chevet du lit, oreiller'.

[15] Vgl. *kaƀesą́ų* 'Polsterring' (den die Frauen auf dem Kopf tragen), S. 15.

[16] Vgl. S. 12.

[17] Bisweilen besteht er aus einem belaubten Zweig. Vgl. Palay, *mouscalh* 'chasse-mouches, houpette, rameau garni de ses feuilles'.

[18] Vgl. *peris* in der Bedeutung 'Unterlage', S. 4; s. auch S. 31.

Auf dem Felde legt man den Rindern Maulkörbe aus Eisen oder Holz an, um sie am Fressen zu hindern. Sie heißen:

1. *muřą̨ų* Au, Lou, Lav, 80—85, Oss, Asp, 100; vgl. Fahrholz 80, *murát; mourrau,* id. REW 5762 MURRU.
2. *müzę̨ų* Lu, Ni 63—67; vgl. Palay, *musét, -séu, -siu,* id.; *müzą̨ų* Lav, Az, Es; *müzę̨ro* 34, Ba; zu REW 5784 *MUSUS.
3. *kurđét* (aus Flechtwerk) 81; vgl. Palay, *courbét* 'corbeille'.

Zum Antreiben der Tiere verwendet man — neben Ermunterungsrufen und namentlichen Ermahnungen[19] — den Ochsenstachel; er heißt:

1. *akül'áto* Asp; *agüláđo*[20] Lou, Ca, Les, Lav, 80—85; *agül'áđo* Ba, 51—54, 77, Oss, 100; vgl. Fahrholz 79, *gül'ádo,* id.; *agwil'ađo* Au, Ou, Lu, 63; vgl. Rohlfs Gascon, 55; Dornheim VKR IX, 372, *o̧ǧül'á, agüi̯yú;* TF *aguiado.* FEW I, 25. ACULEATA.
2. *tukađę̨ro*[21] 6a; vgl. Palay, *toucadère* 'aiguillon plus long que l'agulhade, utilisé lorsque deux paires de boeufs sont attelées l'une devant l'autre'; Fahrholz 86, *tukadúro* 'langer Holzstab zum Antreiben der Rinder'; kat. *tocador;* vgl. *tuką́* 'toucher, pousser, chasser, piquer les bestiaux' (Palay); aprov. *tocar* 'Viehtreiben'; REW 8767.
3. *bastű* Ni.

Die Eisenspitze des Ochsenstachels:

agülų́[22] Lou, Lav, 63—69, Oss, 80—85; vgl. Fahrholz 79; *gül'ú; agülú* Ca, Les, Asp, 100; *agülű* Lu, Ba, Ni; *agüiyú* Au, Lou.

[19] Vgl. Schmitt 52 ff.
[20] Vgl. das Wort in der Bedeutung 'aiguillée de fil' (Palay).
[21] Vgl. *tukadú* 'Saumtiertreiber', S. 27.
[22] Vgl. Palay, *agulhoû* 'pointe de territoire entrant dans une autre'.

VI. Das Zuggeschirr der Einhufer.

Das Geschirr:

Pferde und Maultiere gehen in unserem Gebiete nicht mehr unter dem Joche. Man spannt sie mit einem Zuggeschirr an den Wagen. Dieses heißt: *arnés* Bar, Lav, Az, Oss, Asp, 47—55, 100; < fr. *harnais; arnęsis* Lar, Ou, Lu; *arnęšis* Au, Lou; *arnašamént* Ni, Ba; zu REW 4119 *HERRNEST (anord.).

Das Geschirr setzt sich zusammen aus dem Kummet *kuliẹ́*, dem Sattelpolster — *seréto* SELLA + -ITTA—, dem Halfter und den Zügeln. Das Kummet besteht aus einem dicken Polster, das mit Leder überzogen ist.

Das Halfter mit Gebiß:[1]

bríđo Bar, Lu, Au, Az, Es, Ca, Les; vgl. frz. *bride; briđú* Asp, Oss; *briđů* Lu, Ou, Lar; *briđę́t* Lav, 47—55; *briđę́č* Ba; FEW I, 524; BRIDEL; vgl. Krüger BDC XXIII, 176 ff.

Der Stirnriemen:

testę́ro Asp, Oss; vgl. oben.

Das Gebiß: *mǫ́rs* überall.

Das zweiteilige Gebiß:

1. *mǫ́rs brizą́t* Ca, Les.
2. *mǫ́rs kupą́t* Lav.

Das einteilige Gebiß: *mórs drę́t* Ca, Les.

Die Kinnkette: *gurméto;* vgl. frz. *gourmette.*

Bösartigen Tieren legt man über die Nasenpartie eine mit einer Eisenscheibe versehene Kette. Sie wird, wenn nötig, fest angezogen, was für das Tier sehr schmerzhaft ist. Sie heißt: *kaḃesáno* Au, Lou, Ca, Les; Krüger BDC XXIII, 175; zu REW 1637 CAPITIUM.

Die Scheuklappen:

1. *wul'ę́ros* Ca, Les, 63; *gul'ę́ros* Bar, Lou, Au. OCULUS + -ARIA.
2. *lünétos* Lav, 67, 83; < *lunettes.*

Das Sattelpolster ist mit zwei Riemen an den Deichselstangen befestigt. Es wird durch einen Bauchgurt *suḃentrię́ro* an den Körper des Tieres geschnallt.

Die Zugriemen sind an zwei Ringen des Kummets befestigt. Sie heißen:

1. *kurę́yos*[2] Au, Bar, Lu; vgl. Guillaumie 121, *courejo,* id.; *kurę́yžos* Ou; vgl. Fahrholz 88, *kuřę́žo* 'Riemen'.
2. *tręts* Ca, Lav, Az, Es, Oss, Asp, 83, 100; vgl. frz. *les traits.*

Die Zügel: *gídos;* vgl. frz. *les guides.*

[1] Zur Terminologie des gebißlosen Halfters, vgl. S. 33.

[2] Vgl. S. 70.

VII. Zurufe an die Zugtiere.

1. Zum Anhalten der Rinder:

wǫ́, wǫ́la Au, Lou, Co; *wǫ́ų* 63, Lav, Lar, Ou, Lou, 47—55; *ǫ́ų* Les, Ba; *djǫ́* 77; *djų̨́ǫ́* 69; *žų̨́ą́* Asp, Oss, 100; *ją́* 22, Lav, 70, Az, Es; *žą́* 38.
prú 38, 55; vgl. Palay, *prou* 'prou, assez'; *ųp* 59; *trigét* 36.

2. Zum Anhalten der Tiere:

šǫ́[2], *šǫ́la* Au, Lou, Bar, Lav, Oss, 63, 64, 70; vgl. Bergmann 76, *xo;* Krüger GK, 168; *lą́* 69, 100; *uǫ́u* Asp, 100.
Wenn die Tiere nicht stehen bleiben wollen: *demúro* Ca, Les.
bǫ́stri̯ga Ba; vgl. *trigą́* 'anhalten'.

3. Zum Antreiben der Rinder:

há Au, Lou, Lar, Ou, Ca, Les, Ni; *hą́ų̨t* 81, Oss, Asp; *tíro* 83, 84; *bę́n* 85; *báko ƀę́* 97 'vache viens'!

4. Zum Antreiben der Pferde:

ű́ 45; *i̯ű́* Au, Lou, Lar; *í* 38, 100; *ű́ti* 36; *ǫ́yo* 59; *hą́y* 77.

5. Zum Antreiben der Maulesel und Esel:

hą́y Ca, Les, Lav, Oss, Asp; *hą́ī̃* 83, 84.

Umkehren!

birǫ́t Au, Lu; *birą́t* Ca, Les, 67—70, 100, Oss, Asp; *bíro* 77; vgl. *birą́* 'drehen'; *túrno* 81—83; *turnąč* Ba.

Links herum! *i̯ütű́* 45; *djű́-tüyǫ́* Ca.

Rechts herum! *ǫ́i̯yo* 45; *wǫ́yo* Ca.

Zurück! *aī̃ę́* allg.; *indaī̃ę́* Oss, Asp.

Hierher! *in są́* 72; *én są́* 88.

Dorthin! *in ną́* 72; *én ną́* 88.

Monte-là! *há hǫ́ro* 70.

Descends-là! *há kąp-bát* 70.

Schnell! *bísto* Au, Lar Ca, Les, 100; *anim* 45, 87.

Langsam!

aplazé Ba, Ca, Les, Az, Es, Oss, 45, 64—67;
aplaƀé Lou, Bar 'avec plaisir'.
tu ƀerǫ́y Lar, 36; vgl. *berǫ́y* 'schön'.
a pǫ́k a pǫ́k 60 'à peu à peu'.

[1] Vgl. Schmitt 81.
[2] Vgl. Fahrholz 79, *šǫ́* zum Anhalten der Esel.

Erklärung der Abbildungen.

Abb. I. Schultertraggeräte.

a = Misttrage. b = Holzgeschlepp. c—d = Heutrage. e = Trage aus Rinde. f = Doppelsack.

Abb. II. Krüge und Körbe.

a—b = Wasserkrüge. c = Kartoffelkorb. d—e = Handkörbe.

Abb. III. Saumsättel, Traggeräte der Saumtiere, Joche.

a = Saumsattel. b—c = Saumsattelgestell. d, g—k = Traggeräte, die über den Saumsattel gehängt werden. e—f = Sattelunterlagen. l—m¹ = Rinderjoche.

Abb. IV. Schleifen.

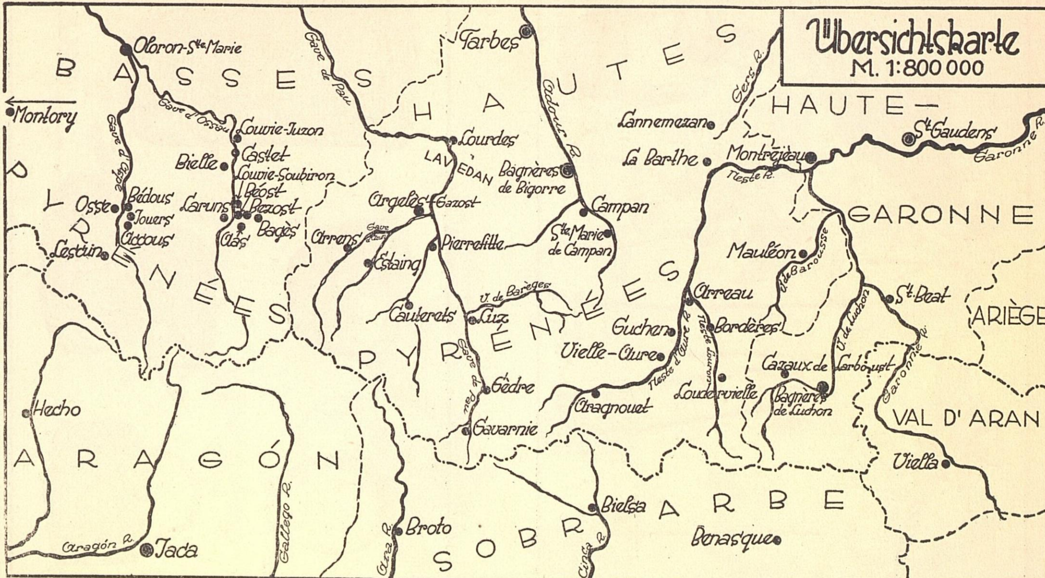
a = Gaffelschleife. g—h = Schleifen mit Ansatz. i = Kastenschleife. n = Korbschleife. — a—d, f—h, n von Ochsen gezogen, e vom Maultier gezogen; k—m = Handschleifen.

Abb. V. Räderschleifen.

a = einfache Räderschleife. b = Kastenräderschleife. c = aus der Kastenräderschleife entwickelter Wagen.

Abb. VI. Schleife und Wagen.

a = Wagen für Steintransport. b = einheimischer Wagen. c = Wagenschleife. d = aus der Schleife entwickelter Wagen. e = moderner Sturzkarren. f = moderner Langkarren.


Übersichtskarte
M. 1:800 000
BASSES PYRÉNÉES
HAUTES PYRÉNÉES
HAUTE-GARONNE
ARIÈGE
VAL D'ARAN
ARAGÓN
SOBRARBE
LAVEDAN
Montory
Oloron-Ste Marie
Gave d'Ossau
Gave d'Aspe
Gave de Pau
Louvie-Juzon
Castet
Bielle
Louvie-Soubiron
Béost
Bezost
Laruns
Osse
Bédous
Jouers
Accous
Lescun
Aas
Bagès
Tarbes
Lourdes
Argelès-Gazost
Arrens
Estaing
Pierrefitte
Cauterets
Luz
V. de Barèges
Gèdre
Gavarnie
Adour R.
Bagnères de Bigorre
Campan
Ste Marie de Campan
Lannemezan
La Barthe
Montréjeau
Neste R.
St Gaudens
Garonne R.
Gers R.
Mauléon
V. de Barousse
Arreau
Bordères
Guchen
Vielle-Aure
Neste d'Aure R.
Neste Louron
Loudervielle
Aragnouet
Cazaux de Larboust
Bagnères de Luchon
V. de Luchon
St Béat
Viella
Hecho
Jaca
Aragón R.
Gallego R.
Broto
Ara R.
Bielsa
Cinca R.
Benasque

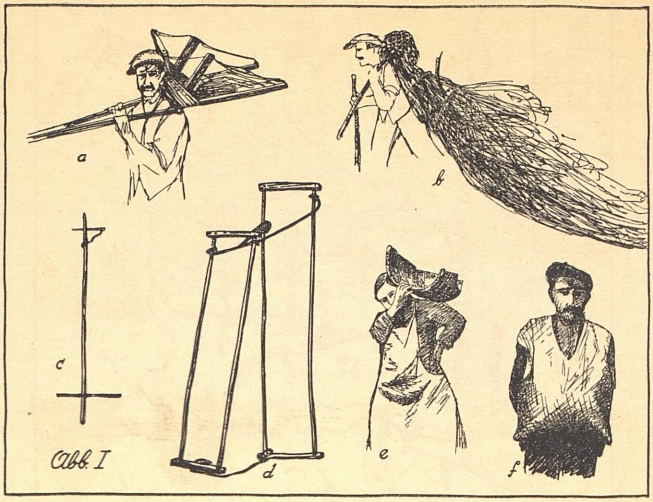


Abb. I

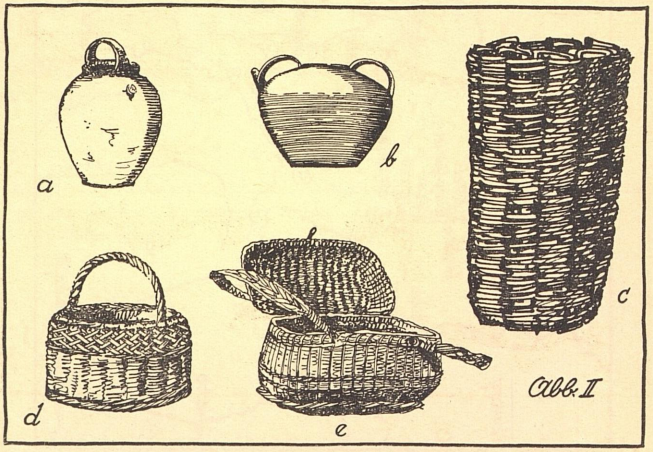


Abb. II

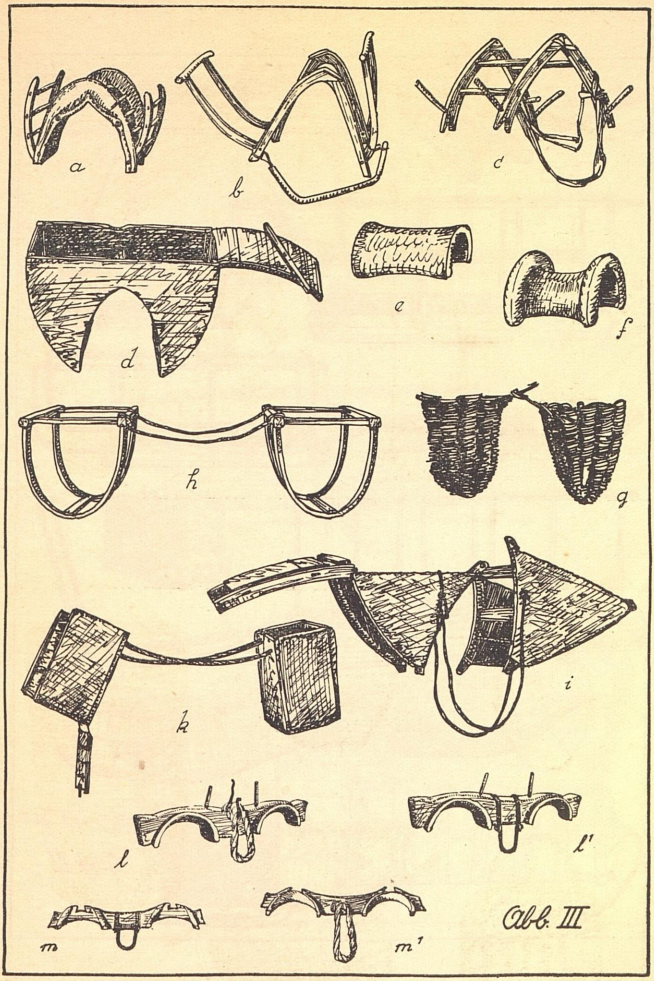
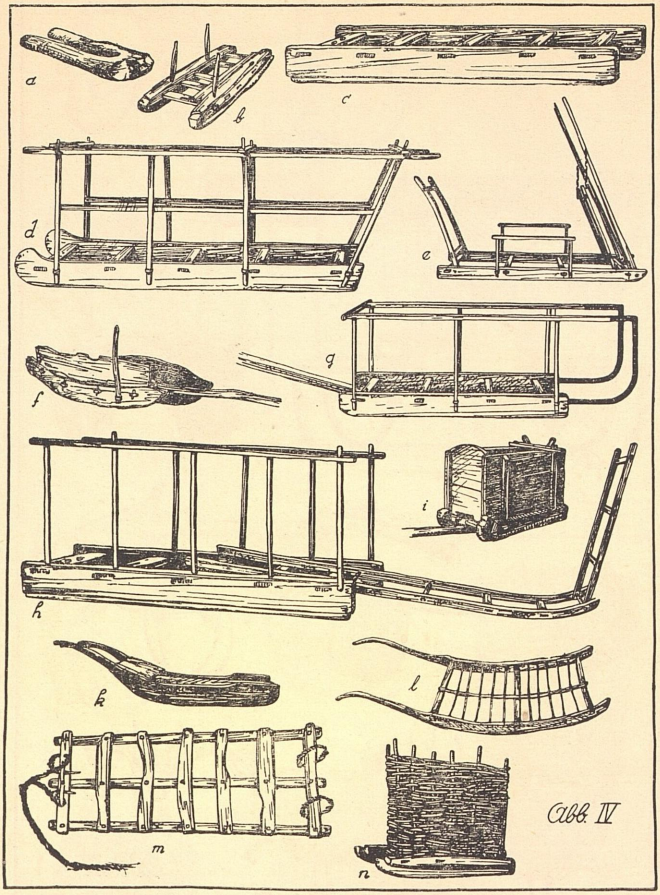


Abb. III


a
b
c
d
e
f
g
h
i
k
l
m
n
Abb. IV

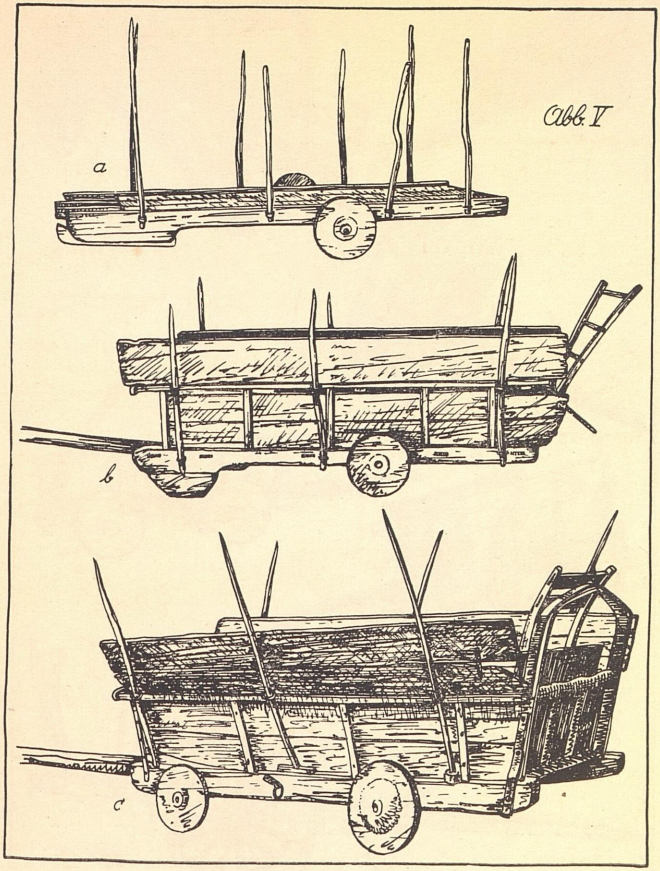


Abb. V
a
b
c

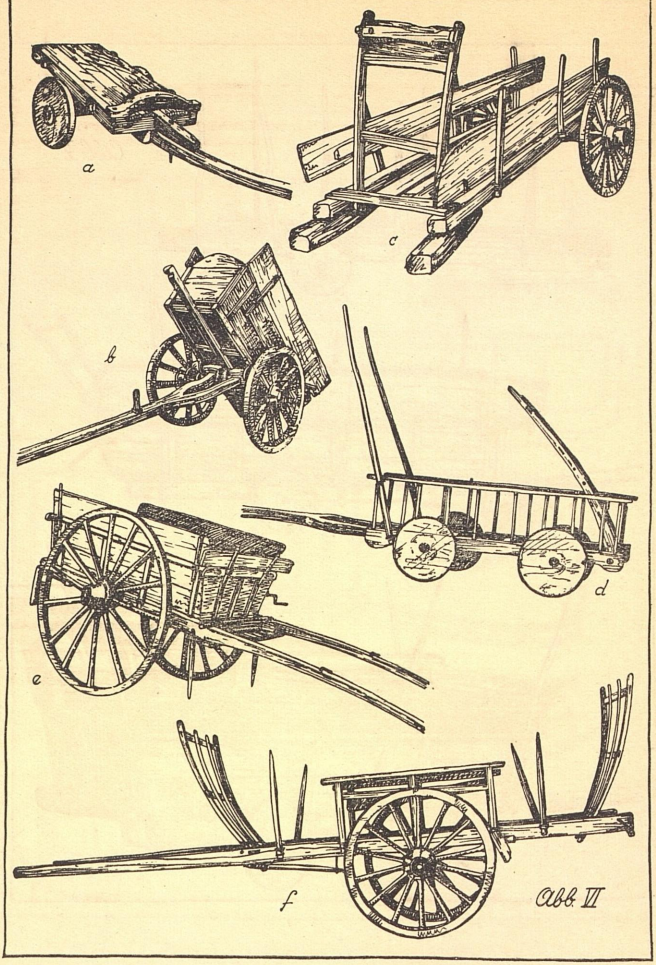


Abb. VI

Hamburger Studien zu Volkstum und Kultur der Romanen

Die „Hamburger Studien zu Volkstum und Kultur der Romanen" sollen, ebenso wie die vom Seminar herausgegebene Zeitschrift, aber unabhängig von ihr, der Pflege von Sprache, Dichtung, Sitten und Sachen der romanischen Völker gewidmet sein. Als Einzeldarstellungen aus den verschiedensten Gebieten sollen sie die Gesamtkultur der romanischen Völker erschließen helfen und insbesondere Aufgaben und Problemen zugewandt sein, die sich der heutigen romanistischen Forschung aufdrängen.

Sprache und Literatur sollen als lebendiger Ausdruck des Geistes der Romanen in ihren Wechselbeziehungen zu der Gesamtkultur der einzelnen Völker aufgefaßt und dargestellt werden. Die lebenden Idiome und die Literatur der neueren Zeit werden dabei in weitem Maße Beachtung finden.

Der Aufschwung, den die Pflege der Volkskunde der deutschen Länder in den letzten Jahren genommen hat, soll den Hamburger Studien ein Vorbild sein, um mit allen Kräften auf dem Gebiet der romanischen Volkskunde das nachzuholen, was zur Erkenntnis der romanischen Völker von diesem Gesichtspunkt aus sowie zur Ergänzung der vergleichenden Volkskunde von der Romanistik gefordert werden darf.

Erschienen sind:

Bd. 1: **Studien über die Mundarten der Sierra de Gata.** Von Oskar Fink. 130 Seiten, mit 2 Tafeln und 1 Karte. 1929. RM. 9.—.

Bd. 2: **Das französische Prosagedicht.** Von Franz Rauhut. 121 Seiten. 1929. RM. 8.10.

Bd. 3: **Beiträge zur sprachlichen Gliederung der Pyrenäenhalbinsel und ihrer historischen Begründung.** Von Harri Meier. 120 Seiten, mit einer Karte. 1930. RM. 8.10.

Bd. 4: **Das Stadterlebnis bei Verhaeren.** Von Elisabeth Küchler. 72 Seiten. 1930. RM. 4.20.

Bd. 5: **Die Gerundialumschreibung im Altspanischen zum Ausdruck von Aktionsarten.** Von Hans Chmeliček. 102 Seiten. 1930. RM. 6.—.

Bd. 6: **Ursprung und Entwicklung des Begriffs der Zivilisation in Frankreich (1756—1830).** Von Joachim Moras. 87 Seiten. 1930. RM. 4.50.

Bd. 7: **Beiträge zur Satzgestaltung der spanischen Umgangssprache.** Von Alice Braue. 123 Seiten. 1931. RM. 8.—.

Bd. 8: **Jaques Rivière, seine Entwicklung und die Problematik seiner Geistesart.** Von Waldemar Tolzien. 115 Seiten. 1931. RM. 4.50.

Bd. 9: **Wohnen und Wirtschaft im Bergland der oberen Ariège.** Sach- und Wortkundliches aus den Pyrenäen. Von Günther Fahrholz. 164 Seiten, mit 62 Abb. und 1 Karte. 1931. RM. 10.—.

Bd. 10: **Ländliche Gewerbe der Sierra de Gata.** Eine wort- und sachkundliche Untersuchung. Von Wilhelm Bierhenke. 176 Seiten, 46 Abb. und 1 Karte. 1932. RM. 12.—.

Bd. 11: **Friedrich der Große und die geistige Welt Frankreichs.** Von Werner Langer. 195 Seiten. 1932. RM. 6.—.

Bd. 12: **Die Naturschilderungen in Peredas Romanen.** Von Kurt Siebert. 132 Seiten. 1932. RM. 4.50.

Bd. 13: **Die französische Kritik und Dostojewski.** Von Hanns Friedrich Minssen. 128 Seiten. 1933. RM. 4.50.

Bd. 14: **Frankreich im Urteil der Hamburger Zeitschriften in den Jahren 1789—1810.** Von Philipp Rudolf. 63 Seiten. 1933. RM. 3.—.

Bd. 15: **Das Deutschland-Erlebnis bei Edgar Quinet.** Von Horst Neumann. 95 Seiten. 1933. RM. 3.—.

Bd. 16: **Studien zur volkstümlichen Kultur im Grenzgebiet von Hocharagón und Navarra.** Von Werner Bergmann. 99 Seiten, 32 Abb. 1934. RM. 4.—.

Bd. 17: **Volkskundliches aus den Marken.** Eine Studie aus den italienischen Provinzen der „Marche". Von Willy Phieler. 91 Seiten, 29 Abb. und 1 Karte. 1934. RM. 4.—.

Bd. 18: **Sach- und Wortkundliches aus den südfranzösischen Alpen: Verdon-, Vaïre- und Vartal.** Von Hans Kruse. 82 Seiten, 21 Abb. und 1 Karte. 1934. RM. 4.—.

Bd. 19: **Dichtung aus dem Glauben.** Ein Beitrag zur Problematik des literarischen Renouveau catholique in Frankreich. Mit einer allgemeinen Bibliographie des Renouveau catholique. Von Hermann Weinert. 221 Seiten. 1934. RM. 4.50.

Bd. 20: **Die symbolistischen Stilelemente im Werke von Juan Ramón Jiménez.** Von Emmy Neddermann. 146 Seiten. 1935. RM. 5.—.

Bd. 21: **Symbole und Bilder im Werke Marcel Prousts.** Von Irma Tiedtke. 116 Seiten. 1936. Abonnementspreis RM. 5.—. Einzeln RM. 6.—.

Bd. 23: **Die Sierra Nevada.** Haus — Hausrat — Häusliches und gewerbliches Tagewerk. Von Paul Voigt. 76 Seiten, 25 Abb. und 1 Karte. 1937. RM. 5.—

Bd. 24: **Der Waldbauer in den Landes der Gascogne.** Haus, Arbeit und Familie. I. Wirtschaftsformen. Von Lotte Beyer. 81 Seiten, 18 Abb. und 1 Karte. 1937. RM. 5.—.

Bd. 25: **Haus und Hof in den französischen Zentralpyrenäen.** Von Hans-Joachim v. d. Brelie. 115 Seiten, 13 Abb. und 1 Karte. 1937. RM. 6.50.

Bd. 26: **Syntaktisch-stilistische Studien über B. Pérez Galdós.** Von Rolf Olbrich. 155 Seiten. 1937. RM. 6.50.

Bd. 27: **Die Versdichtung des Brasiliers Antonio Gonçalves Dias.** Von Fritz Ackermann. 117 Seiten. 1938. RM. 5.50.

Bd. 28: **Carlos Vaz Ferreira, ein führender Pädagoge Südamerikas.** Von Agustín Alvarez-Villablanca. 165 Seiten. 1938. RM. 6.50.

Bd. 29: **Transport und Transportgeräte in den französischen Zentralpyrenäen.** Von Walter Schmolke. 76 Seiten, 6 Abb., RM. 5.—.

Im Druck:

Bd. 22: **Wohnkultur, Alp- und Forstwirtschaft im Hochtal der Garonne.** Von K. Heyns.

Bd. 1—3 sind erschienen im Verlag Friederichsen, de Gruyter & Co., Hamburg 1, Bd. 4—20 im Selbstverlag des Seminars für romanische Sprachen und Kultur, Hamburg 13, Bornplatz 1/3, die ferneren Bände ab Bd. 21 im Paul Evert Verlag, Hamburg 11. Band 29 ff. erscheinen im Hansischen Gildenverlag, Hamburg 11, der auch den Vertrieb der Bände 4–28 besorgt.

Religiöse Toleranz und Pressefreiheit

Sammelband mit 7 Pamphleten zum Religionsedikt Preußens vom 9. Juli 1788. 9 Teile in 1 Band. Ppbd d. Z. (bestoßen). Berlin, Frankfurt u. Leipzig u. a. 1788–89.

(45609) 750,–

1. **(P. Villaume).** Freimüthige Betrachtungen über das Edict vom 9. Julius 1788 ... 64 S. – **Dasselbe.** Zweites Stück. Oder: Sendschreiben an den Wahrheits-Freund in Beroe ... 61 S. 1788. – H.-B. I 6313. – 2. **Was ist Gewissensfreiheit?** Und wie weit erstreckt sich die Macht des Monarchen in Religionssachen. Eine Antwort auf die Freymüthigen Betrachtungen ... 68 S. – **Dasselbe.** Zweytes Stück. 104 S. Beroe o. J. (Berlin, Reimer, 1788). – Weller I 140. – 3. **(C. H. v. Römer).** Vertheidigung des neuesten Preuß. Religions-Edikts gegen die Beschuldigungen und Besorgnisse des Verf. der freimüth. Betrachtungen. 86 S. Berlin 1788. – H.-B. IV 9815. – 4. **W. A. Teller.** Wohlgemeinte Erinnerungen ... auf Veranlassung des Kgl. Edicts ... 86 S. Berlin, Mylius, 1788. – 5. **H. Würtzer.** Bemerkungen über das Preuß. Religionsedikt ... nebst einem Anhange über die Preßfreiheit. 168 S. Berlin (i. e. Leipzig) 1788. – Weller I 140. – 6. **Preßfreiheit, Satire, Religionsedikt, Aufklärung.** 56 S. Berlin 1789. – Nicht bei Holzm.-B. – 7. **J. Agrikola** (d. i. E. J. Koch). Über den sog. Köhler-Glauben oder Beweis, daß D. Martin Luthers Glaube der wahre Köhler-Glaube sey. 32 S. Berlin 1789. – Weller, Lex. pseud. S. 10. Kosch IX 6. – Das von Friedrich Wilhelm III. und seinem Minister Wöllner erlassene Edikt machte die tolerante Religionspolitik Friedrichs II. zunichte und ließ eine „Rückkehr in die Zeiten finsteren Glaubenseifers befürchten" (W. Grab). Es löste unter den Aufklärern in ganz Deutschland Empörung aus. Kernstück des vorl. Bandes ist das Pamphlet des Hamburger Jakobiners Heinrich Würzer, der das Edikt mit der span. Inquisition verglich und die Günstlings-Wirtschaft am preußischen Hof anprangerte (Wöllner und Bischoffwerder). Würzer sandte seine Schrift an den König, wurde daraufhin verhaftet und in einem aufsehenerregenden Prozeß, in dem das kulturelle Berlin auf seiner Seite stand, zu sechs Wochen Gefängnis verurteilt. (Vgl. W. Grab, Norddt. Jakobiner, Stuttg. 1973, S. 50 ff.).

Folgende Hamburger Arbeiten auf romanistischem Gebiet sind im Ausland erschienen:

Beiträge zur Syntax altkatalanischer Konjunktionen. Von Otto Klesper. Butlletí de Dialectologia Catalana XVIII, Barcelona 1930, Seite 321 bis 421. Auch separat.

La Poesía de Julio Herrera y Reissig. Sus temas y su estilo. Von Yolando Pino Saavedra. 148 Seiten. Santiago de Chile, Prensas de la Universidad de Chile. 1932.

A Linguagem das Cantigas de Santa Maria, de Alfonso X o Sábio. Von Rudolf Rübecamp. Boletim de Filologia I, Lissabon 1933, Seite 273—356. Auch separat.

Provenzalisches Alpenleben in den Hochtälern des Verdon und der Bléone. Von Ludwig Flagge. Biblioteca dell' «Archivum Romanicum». Genf 1934.

Madeira. Estudo lingüístico-etnográfico. Von Käte Brüdt. Boletim de Filologia V, Lissabon 1937, Seite 59—91 (1. Teil).

Die Mittelmeerinseln Eivissa und Formentera. Eine kulturgeschichtliche und lexikographische Darstellung. Von Walther Spelbrink. Butlletí de Dialectologia Catalana XXIV, Barcelona 1936, S. 184—281 und XXV, 1937, S. 1—147.

Volkstum und Kultur der Romanen

Sprache, Dichtung, Sitte

Vierteljahrsschrift

herausgegeben vom

Seminar für romanische Sprachen und Kultur
an der Hansischen Universität

Jährlich 4 Hefte zu je 6 Bogen
Abonnementspreis jährlich RM. 18.—

Der Titel der Zeitschrift soll besagen, daß Sprache, Dichtung, Sitte der romanischen Völker, d. h. alles sprachliche Leben, jede sprachschöpferische Leistung, jedes dichterische Werk, sowie Gebräuche, Anschauungen, Lebensformen des Volkes, alles, was persönliche Leistung des Genies, was Gewöhnung der Vielen im Anschluß an alte Überlieferung ist, als irgendwie sichtbarer Ausdruck romanischen Volkstums betrachtet werden soll. Dabei soll die eigentliche Volkskunde, die in deutschen Zeitschriften kaum zu Worte kommt, wie auch die Kultur der iberischen Halbinsel und der Überseeländer spanischer und portugiesischer Zunge, Hamburger Überlieferung und Aufgabe entsprechend, in besonderem Maße berücksichtigt werden.

Ein ausführlicher Prospekt steht unter Bezugnahme auf diese Anzeige kostenlos zur Verfügung