

maligen Archiv des Denkmalschutzamtes gefunden hat. Diese Quellen sind nicht nur für die Erforschung der kurländischen Bischofsresidenz von Bedeutung, sondern für die lettische Kulturgeschichte allgemein.

Während im ersten Band der Reihe noch Texte von lettischen Wissenschaftlern der älteren Generation den Ton angaben, finden sich in den späteren Bänden auch Arbeiten jüngerer Archäologen und Historiker. Methodisch überwiegt eine eher konservative Herangehensweise, was wiederum verständlich ist, wenn man sich vor Augen führt, vor wie langer Zeit die Artikel verfasst bzw. die ihnen zugrunde liegenden Angaben gesammelt worden sind. Trotzdem ist ihnen durchaus ein hohes professionelles Niveau zu bescheinigen. Die Aufsätze werden ergänzt von zahlreichen schwarz-weißen und farbigen Illustrationen. Englische und deutsche Zusammenfassungen der Beiträge sorgen für eine Verbreitung der Erkenntnisse über die Grenzen der lettischen Fachwelt hinaus.

ANNELI RANDLA

TÕNU RAID: *Eesti teedevõrgu kujunemine*. [Die Herausbildung des Straßennetzes in Estland.] Verlag Punnpaap. Tallinn 2005. 255 S. ISBN 9949132282.

Das historische Straßennetz auf dem Gebiet des heutigen Estlands, seine Herausbildung und Dichte sowie die Kommunikation zwischen verschiedenen Regionen allgemein ist schon seit jeher für Archäologen wie Historiker unter wirtschaftlichen, militärpolitischen oder kommunikativen Aspekten von Interesse gewesen. Dessen ungeachtet ist dieses Thema bis heute in Estland noch keiner konzisen Betrachtung unterzogen worden – im Gegensatz zu den Nachbarländern. Die estnische Forschung musste sich daher mit den in verschiedenen historischen Darstellungen verstreuten Beobachtungen über das Straßennetz begnügen oder sich auf die Arbeiten des lettischen Historikers Vilnis Pāvulāns¹ stützen und seine Forschungsergebnisse von den lettischen auf die estnischen Verhältnisse übertragen. Gleichzeitig sind die Voraussetzungen zur Erforschung der Entwicklung des hiesigen Straßennetzes äußerst günstig, weil sich im Laufe der letzten 300 Jahre in den Archiven eine Vielzahl von Karten und dazugehörigen Begleitwerken angesammelt hat. Der so genannte große schwedische Kataster wie auch andere Karten aus der

¹ Siehe beispielsweise VILNIS PĀVULĀNS: *Satiksmes ceļi Latvijā XIII–XVII gs.* [Verkehrswege in Lettland im 13.–17. Jahrhundert], Riga 1971.

schwedischen Großmachtzeit sind bis jetzt vor allem von Bevölkerungs- und Agrarhistorikern herangezogen worden.²

Neben den in der ersten Hälfte der 1680er Jahre im Zusammenhang mit der Güterreduktion entstandenen Katasterkarten werden in den Zentralarchiven Estlands,³ Lettlands⁴ und Schwedens zahlreiche andere geometrische Karten aus der schwedischen Großmachtzeit aufbewahrt, darunter auch solche, auf denen die Lage der Wege verzeichnet ist. 2001 veröffentlichte Ulla Ehrensvärd einen Katalog der in den schwedischen Archiven – überwiegend im Kriegsarchiv – befindlichen Karten von Estland.⁵ Vielen Historikern wurde dieser Katalog im wahrsten Sinne des Wortes zu einem Wegweiser zu den Reichtümern der schwedischen Archive, und er war bestimmt auch für Tõnu Raid beim Verfassen des vorliegenden Bande eine große Hilfe. Einleitend sei vorausgeschickt, dass Raid ein professioneller Geodät ist und deshalb die kartographischen Quellen auf solche Informationen hin auszuwerten weiß, die ein Historiker vielleicht übersehen könnte.

Man kann ohne Zögern behaupten, dass Raid ein wichtiges Thema aufgenommen hat und dass sein Buch einen festen Platz in der estnischen Geschichtsschreibung einnehmen wird. Das Ziel seiner Arbeit hat Raid sowohl in der Einleitung als auch in einigen Unterkapiteln zu erläutern versucht: Er wolle aufgrund der Karten die Entstehung und Entwicklung des Straßennetzes in Est- und Livland vom Beginn des Mittelalters bis zur Veröffentlichung der ersten Karten in den Überseeprovinzen des schwedischen Reiches und von dort bis zum Jahr 1940 verfolgen (S. 6). Darüber hinaus beabsichtigte der Verfasser einen vorläufigen Überblick über den Einfluss von Naturbedingungen auf die Entwicklung der Straßen zumindest für die historische Zeit zu geben (S. 9). Schließlich prä-

² Einige Beispiele für die Auswertung des großen schwedischen Katasters sowie des übrigen Kartenmaterials im Kontext der Agrargeschichte seien hier genannt: HERBERT LIG: Põllumajanduslik maakasutus Eestis XVI-XII sajandil [Landwirtschaftliche Bodennutzung in Estland im 16.-17. Jahrhundert], Tallinn 1963, S. 6 ff.; ÜLLE LIITOJA-TARKIAINEN: Hajatalud ja külad Põhja-Liivimaal 17. sajandil [Streuhöfe und Dörfer in Nordlivland im 17. Jahrhundert], Tartu 2000, S. 40 ff.; ÜLLE TARKIAINEN: Geometriska kartor från Estland och norra Livland som källor för bosättningshistorisk forskning [Geometrische Karten aus Estland und Nordlivland als Quellen der bevölkerungshistorischen Forschung], in: Nationalutgåva av de äldre geometriska kartorna: konferens i Stockholm 27-28 november 2003 [Nationaledition der älteren geometrischen Karten: Konferenz in Stockholm 27.-28. November 2003], Stockholm 2005, S. 61-80.

³ Das Register der historischen Karten im Estnischen Historischen Archiv (künftig: EAA, Eesti Ajalooarhiiv): <http://www.eha.ee/kaardidreg/kaardid/kaardid.php?p?module=85&op=1&lang=ee>

⁴ Lettisches Historisches Staatsarchiv, Bestände Nr. 7404 und 6828.

⁵ ULLA EHRENSVÄRD: Topographica Estoniæ: handritade kartor och ritningar över Estland i svenska offentliga samlingar / Handgezeichnete Karten und Zeichnungen von Estland in schwedischen öffentlichen Sammlungen, in: Eesti Teadusliku Seltsi Rootsis Aastaraamat [Jahrbuch der Estnischen wissenschaftlichen Gesellschaft in Schweden] XII (1991-1999), Stockholm 2001, S. 5-289.

zisiert Raid in der Mitte seines Buches seine Absicht noch einmal: Hier heißt es nun, dass er mithilfe der Karten beweisen wolle, dass die Hauptstraßen Estlands während der fast 300 Jahre von 1680–1940 ihren Verlauf nicht geändert haben (S. 61, 74). Zudem versucht Raid anhand einer retrospektiven kartographischen Analyse zu zeigen, dass die Haupttrassen wenigstens seit der Mitte des 13. Jahrhunderts bis zum 17. Jahrhundert durch dieselben Gegenden verlaufen sind. Diese Hypothese, dies sei vorausgeschickt, wird im Buch auch bestätigt. Raid vergleicht die kartographischen Quellen des 17. Jahrhunderts, die Karten der estnischen Streitkräfte aus den 1920er und 1930er Jahren, die so genannten Ein-Werst-Karten vom Ende des 19. Jahrhunderts und die Drei-Werst-Karten aus den Jahren 1856–1866 miteinander und stellt fest, dass das Straßennetz – zumindest die Hauptstraßen – seit dem Ende des 17. Jahrhunderts mehr als 300 Jahre lang stabil geblieben ist (S. 74f.). Etwas problematischer wird es mit der Zeit vor dem 17. Jahrhundert, weil wir aus dieser Periode keine Karten besitzen und uns bei der Suche nach Vergleichsmaterial mit den Ortsnamen und solchen Angaben begnügen müssen, die aus anderen Quellen überliefert sind (S. 72).

Bevor wir uns den inhaltlichen Problemen zuwenden, seien zunächst einige Bemerkungen über den Aufbau des Werks gestattet. Beim Lesen gewinnt man den Eindruck, dass das Buch aus mehreren, zu verschiedenen Zeiten verfassten Artikeln zusammengestellt ist, worunter der bei einem wissenschaftlichen Werk zu erwartende logische und einheitliche Aufbau offensichtlich gelitten hat. Es wurde schon angemerkt, dass Raid seine Leser in verschiedenen Kapiteln mit den Zielen des Buchs bekannt macht. Etwas komplizierter wird es noch mit dem historiographischen Überblick. Anspruch auf diesen Titel könnte z.B. das Kapitel „Die Erforschung der Geschichte der Landstraßen bei uns und in den Nachbarländern“ (S. 50–53) erheben; Bemerkungen zur Historiographie kommen aber auch anderswo vor, beispielsweise im Kapitel „Methoden der Landstraßenforschung“ (S. 61–67). Wünschenswert wäre demgegenüber ein zusammenfassender historiographischer Überblick am Anfang des Buches gewesen. Zu ergänzen wäre Raids Bibliographie mit Werken über Skandinavien, wie z.B. die gemeinsame Ausgabe der Postmuseen von Dänemark, Norwegen, Schweden und Finnland über die ältesten Postwege des Nordens, die 2004 in fünf Sprachen (neben den Nationalsprachen auch in Englisch) erschienen ist⁶ und Angaben über die wichtigsten Postwege des Nordens im 17. Jahrhundert enthält. Darüber hinaus veröffentlichte das schwedische Postmuseum im selben Jahr in Schwedisch, Finnisch und Englisch einen Band mit dem Titel „Der Postweg

⁶ Im Schwedischen lautet der Titel des Buches: *Längs Nordens äldsta postvägar: de nordiska postvägarna under 1600-talet* [Entlang den ältesten Postwegen des Nordens: Die nordischen Postwege im 17. Jahrhundert], hrsg. von HANS RUNGE KRISTOFFERSEN, København 2004.

über Land und Meer“.⁷ Unverständlich bleibt, warum unter den genannten lettischen Autoren neben Pāvulāns nur noch Adolfs Karnups und Georg Jenšs auftauchen, deren Arbeiten schon aus den 1930er Jahren stammen, während die Publikationen von Pārsla Pētersone, die sich in den letzten zehn Jahren als bedeutende Posthistorikerin erwiesen und auf der Grundlage von Archivquellen die Entwicklung des Poststraßennetzes in ganz Livland untersucht hat, unberücksichtigt bleiben.⁸

Die Arbeiten estnischer Historiker werden in Raids historiographischen Bemerkungen zudem deutlich unterschätzt. Zwar werden die Archäologen Ain Lavi und Evald Tõnisson erwähnt, doch hätte man auch die Beiträge von Julius Bleyer, Otto Liiv, Arnold Soom, Kalvi Aluve, Erik Selli, Elmar Ojaste, Ago Loko u.a. für die Erforschung der Straßengeschichte hervorheben können. Obwohl das Straßennetz in den Schriften der genannten Autoren nur eine untergeordnete Rolle spielt, kann man ihnen durchaus interessante Informationen entnehmen. Soom beispielsweise erörtert in seiner 1940 veröffentlichten Dissertation die Problematik des Wasserwegs von Pernau über Fellin und Dorpat nach Pleskau.⁹ Dieser Verkehrsweg wird in Raids Buch zwar behandelt (S. 10), doch bleiben die Standpunkte von Soom unberücksichtigt. Auch der Rezensent hat in seinen Artikeln über die Postgeschichte des 17. Jahrhunderts neue, aus den Archivquellen gewonnene Angaben zum Verlauf der Postwege und zu deren Entwicklung herangezogen. Raid hat diese Angaben benutzt, ohne jedoch immer auf die Quelle hinzuweisen. Darüber hinaus hätte das Buch bestimmt von den einschlägigen Artikeln Arvo Terings¹⁰ und Kalev Koppels¹¹ profitieren können. Alles in allem

⁷ BO ANDERSSON u.a.: *Postvägen över land och hav: Stockholm - Åland - Åbo: en historisk resehandbok genom tre regioner* [Der Postweg über Land und Meer: Stockholm - Åland - Åbo: Ein historisches Reisehandbuch durch drei Regionen], Stockholm 2004 (Meddelanden från Postmuseum, 52).

⁸ PÄRSLA PĒTERSONE: Entstehung und Modernisierung der Post- und Verkehrsverbindungen im Baltikum im 17. Jahrhundert, in: *Acta Baltica* 35 (1997), S. 199-216; DIES.: Riga als bedeutender Knotenpunkt im schwedischen Post- und Verkehrssystem des 17. Jahrhunderts, in: *Symposium zur Postgeschichte Lettlands*. Riga 11. August 2001, S. 3-11; DIES.: Riga als ein Knotenpunkt im schwedischen Post- und Verkehrssystem um die Ostsee im 17. Jahrhundert, in: *Der Westfälische Frieden von 1648 – Wende in der Geschichte des Ostseeraums*. Für Prof. Dr. Dr. h. c. Herbert Ewe zum 80. Geburtstag, hrsg. von HORST WERNICKE, HANS-JÜRGEN HACKER, Hamburg 2001 (Greifswalder Historische Studien, 3), S. 401-415.

⁹ ARNOLD SOOM: Die Politik Schwedens bezüglich des Russischen Transithandels über die estnischen Städte in den Jahren 1636–1656, in: *Õpetatud Eesti Seltsi Toimetused* [Verhandlungen der Gelehrten Estnischen Gesellschaft], Bd. 32, Tartu 1940, S. 235-237.

¹⁰ ARVO TERING: Ülikoolidesse sõitvate eesti- ja liivimaalaste reisiolud 17.–18. sajandil [Über die Reisebedingungen der in die Universitäten reisenden Est- und Livländer im 17.–18. Jahrhundert], in: *Kultuuriloolised ekskursid* [Kulturhistorische Exkurse], Tartu 2000 (Eesti Ajalooarhiivi toimetised, 6 [13]), S. 67-117.

¹¹ KALEV KOPPEL: Kuidas kaardid kõnelesid: 17.–19. sajandi katastriplaanide esitumudel [Wie Karten sprachen: Ein Modell zur Präsentation von Katasterplänen

kann man also nicht völlig mit Raids Behauptung übereinstimmen, dass sich bis jetzt in Estland noch niemand mit seinem Thema beschäftigt habe (S. 50 und 64). Obwohl es tatsächlich keine speziellen Untersuchungen gibt, ist das Thema doch nicht völlig unerforscht geblieben.

Eine Frage für sich ist die Vorstellung der Archivquellen. Raids Hauptquelle sind die historischen Karten. Deren Informationsgehalt, Auswertungsmöglichkeiten sowie die damit verbundenen methodischen Fragen hat Raid zwar sehr ausführlich behandelt, doch finden sich auch diese Informationen verstreut in verschiedenen Teilen des Buches wieder. Darüber hinaus hätte man einige Quellen mehr heranziehen können, die auf den ersten Blick vielleicht zweitrangig erscheinen. Als Beispiel sei hier auf die Plakate der schwedischen Zentralmacht sowie ihrer lokalen Vertretungen hingewiesen. Zwar erwähnt Raid, dass während der 48 Jahre von 1661 bis 1709 im Gouvernement Estland 31 Plakate mit Anordnungen zum Wege- und Brückenbau, deren Reparatur und Instandhaltung erlassen worden seien – ohne dass sie freilich zur Verbesserung der Lage Maßgebliches beigetragen hätten (S. 30) –, doch wäre aus diesen und aus den analogen Plakaten des livländischen Generalgouverneurs zu ersehen gewesen, welchen bautechnischen Anforderungen die Straßendämme und die Brücken damals zu entsprechen hatten. Unverständlich bleibt auch, warum Raid die detaillierten Beschreibungen der von Reval ausgehenden Hauptlandstraßen aus dem Ende des 17. Jahrhunderts nicht benutzt hat. Diese Quellen befinden sich im Estnischen Historischen Archiv (*Eesti Ajalooarhiiv*) in den Beständen der Estländischen Ritterschaft (Bestand Nr. 854) und des Generalgouverneurs von Estland unter schwedischer Herrschaft (Bestand Nr. 1); einige von ihnen werden auch in der Livonica-Sammlung des schwedischen Reichsarchivs aufbewahrt. Aus diesen Beschreibungen geht hervor, welche geographischen Punkte die Trasse durchquerte, welche natürlichen Hindernisse sie überwand und vieles mehr. Vieles spricht im Übrigen dafür, dass diese Beschreibungen nicht mit der Verpflichtung des Adels verbunden waren, die Wege instand zu halten, sondern vielmehr in den Kontext der von Raid publizierten Straßenkarten-Skizzen aus den Jahren 1698–1700 gehören. Wahrscheinlich wurden diese Skizzen zur Grundlage der Karten, die der Armee ausgehändigt wurden. Hierauf weist auch der Name des Bestands hin, in dem sie sich im schwedischen Kriegsarchiv befinden – *Sveriges krig*.¹²

Schwierigkeiten bereitet auch das Verweissystem des Buches. Aus der Leserperspektive betrachtet, wären zunächst einmal häufigere Verweise wünschenswert gewesen, um die Quellen des Verfassers zu verfolgen. Mit den vorhandenen Verweisen ist aber darüber hinaus nicht einmal

des 17.–19. Jahrhunderts], in: Artiklite kogumik [Artikelsammlung], Tartu 2002 (*Eesti Ajalooarhiivi toimetised*, 9 [16]), S. 13–32.

¹² <http://www.ra.se/KRA/0425.html>

folgerichtig verfahren worden: mal wird nur auf Autorennamen hingewiesen, mal auf Autoren und einen Buchtitel. Oft fehlen die genauen Seitenangaben. Einige Archivsignaturen sind irreführend, beispielsweise im Fall des Straßenatlas' des Dorpater Kreises von 1695.¹³

Um nun wieder zum Inhalt des Buches zurückzukehren sei der große geschichtswissenschaftliche Wert der von Raid publizierten Karten des 17. Jahrhunderts hervorgehoben. Die schlechte Qualität der erwähnten Straßenkarten-Skizzen kann man ihm nicht zum Vorwurf machen. Es handelt sich um großdimensionale Planchetten, deren Text schon im Original schwer zu lesen ist, geschweige denn nach dem Verkleinern auf das Buchformat. Aus diesem Grund hätte man sich die Unterteilung der Wege in Abschnitte, deren Vergrößerung und eventuell sogar Retuschierung überlegen können, weil hier die Namen der Orte wichtig sind, die an der Landstraße lagen. Darüber hinausgehende landschaftliche Beobachtungen kann man aufgrund dieser Karten allerdings nicht machen.

Ebenso hoch zu bewerten ist die Veröffentlichung der wichtigsten Karten aus dem im EAA aufbewahrten Bestand der Zeichenkammer des Gouvernements Livland. In diesem Bestand befinden sich wahrscheinlich die bekanntesten Karten des EAA – der Atlas der Wege und Brücken des Dorpater Kreises von 1695. Dieser Atlas ähnelt in Vielem dem von Johan Abram von Ulrich angefertigten Wegeatlas des Rigaer Kreises. Vom Inhalt her bilden diese zwei Atlanten ein Ganzes. Anlass für die Herstellung der beiden Kartensammlungen war die Anordnung des Rigaer Gouverneurs Erik Soop von 1694, die livländischen Landstraßen zu inspizieren. Im Rahmen dieser Revision wurden die Landstraßen auch vermessen.¹⁴

Aufgrund der kartographischen Quellen hat Raid drei retrospektive Karten rekonstruiert:

- 1) Die Haupt- und Nebenstraßen im 17. Jahrhundert (S. 219);
- 2) Wege in der Mitte des 16. Jahrhunderts (S. 220);
- 3) Wege in der Mitte des 13. Jahrhunderts (S. 222).

Neben dem Kartenmaterial und den hieraus entnommenen Informationen dürfte das dritte Kapitel über die Herausbildung und Entwicklung des Straßennetzes von größerem Interesse sein. Hier werden die natürlichen und kulturellen Faktoren, welche die Herausbildung des Straßennetzes beeinflussten, die Entwicklung des europäischen Straßennetzes, die Herausbildung des Straßennetzes in Alt-Livland sowie die Fernverkehrsstraßen, die Entwicklung der lokalen Wege, die Straßennamen und Trassen behandelt. Hier wären auch Angaben zu den Binnenwasserstraßen und den Winterwegen besser platziert gewesen, die sich aus

¹³ EAA Bestand 308, Findbuch 2, Akte 70 (Raid nennt die Akte Nr. 346, d.h. die alte Signatur aus der Zeit vor der Umgestaltung des Bestandes 1984).

¹⁴ Siehe das Geleitwort von Pärsla Pētersone zum Kalender des Staatlichen Historischen Archivs Lettlands von 1995. Dort, S. 13, sind die wichtigsten Abschnitte des Rigaer Wegeatlas' von Ulrich veröffentlicht worden.

irgendeinem Grund nun in der Einleitung befinden. Bei der Behandlung des Wasserwegs von Pernau über Fellin und Dorpat nach Pleskau äußert der Verfasser den recht logischen Gedanken (Anm. 24, 25), dass die Zugehörigkeit all dieser Städte zur Hanse als indirekter Beweis für das Vorhandensein des Handelswegs Pernau – Fellin – Pleskau dienen könne, und dass diese Verbindung wegen des ansteigenden Geländes außer Gebrauch gekommen sein könnte. Es ist jedoch zu bedenken, dass dieser Weg zwar durchaus zum Warentransport genutzt worden ist; einen vollständigen Wasserweg aus Pernau über Fellin nach Pleskau hat es wahrscheinlich aber schon zu Hansezeiten nicht gegeben. Parallelen lassen sich zum Wasserstraßensystem von Nordwest- und Nordrussland ziehen, das trotz der Vielzahl von Flüssen ebenfalls kein einheitliches Ganzes bildete. Um dort von einem Gewässer zum anderen zu gelangen, die Untiefen, Stromschnellen und versumpften Gebiete zu passieren, war man gezwungen, die Waren hin und wieder, manchmal sogar über Meilen, auf dem Landweg zu befördern. Gleichzeitig darf man vermuten, dass gerade die schwedischen Wirtschaftspolitiker des 17. Jahrhunderts, beispielsweise die im Kommerzkollegium in Stockholm, die Möglichkeit der Wiederherstellung des Wasserwegs von Pernau über Fellin nach Dorpat überschätzt haben: Sie hofften ja, dass die Waren aus Nordwestrussland massenweise durch die schwedischen Gebiete nach Westeuropa befördert werden könnten. Ein fast ebenso utopischer Plan wurde im 18. und auch noch im 19. Jahrhundert präsentiert, als man einen Kanal anlegen wollte, der den Peipussee mit der Ostsee verbinden sollte.

Von wesentlicher Bedeutung sind auch die Beschreibungen der wichtigsten Wege auf estnischem Gebiet, die im vierten Kapitel des Buches gegeben werden. Insgesamt kommen hier zehn Landstraßen zur Darstellung, hierunter u.a. die Strecken Reval – Pernau – Salis – Riga, Riga – Walk – Dorpat – Narva, Reval – Jaggowal – St. Johannis – Waimastfer – Dorpat, Reval – Kahhala – Wesenberg – Pühhajöggi – Türsel – Narva. Raid hat hier alle Informationen, die ihm auf Karten, in Primärquellen oder in der Sekundärliteratur zum 13.–17. Jahrhundert zugänglich waren, zusammengestellt.

Im Folgenden sei etwas ausführlicher auf die Geschichte der Wege im 17. Jahrhundert und auf die Fragen eingegangen, die Raid im ersten Kapitel seines Buches („Historischer Überblick“) behandelt. Hierfür gibt es zwei Gründe: Erstens nehmen die Straßenkarten des 17. Jahrhunderts in Raids Werk eine zentrale Stellung ein – aufgrund dieser Karten blickt er sowohl in die Zukunft als auch in die Vergangenheit. Zweitens hat sich der Rezensent mit den einschlägigen Quellen des EAA beschäftigt und kann daher aus eigener Kenntnis schöpfen. Alt-Livland wird in dieser Besprechung daher auch nicht weiter behandelt.

Bekanntlich sind sowohl Archäologen als auch Historiker der Meinung, dass sich das Straßennetz des heutigen Staaten Est- und Lettland

schon während der Urzeit herausgebildet hat. Aus dieser früheren Periode sind jedoch keine entsprechenden Quellen überliefert, vor allem fehlen kartenähnliche Darstellungen. Informationen kann man einzelnen Hinweisen in den schriftlichen Quellen entnehmen, beispielsweise dann, wenn Reiserouten von Gesandtschaften beschrieben werden. Darüber hinaus ist es möglich, mithilfe der Datumsvermerke auf den Umschlägen der aus der Ordenszeit stammenden Briefe ihren Weg zu verfolgen. Seit dem 16. Jahrhundert begegnen uns auch in dieser Region Itinerarien mit ihren Angaben zu einer bestimmten Reise sowie erste Entfernungstabellen.

Raids Behauptung, dass wir bis heute keinen Überblick über die Reisebeschreibungen, Itinerarien und Reiseführer besitzen, die das Gebiet Est- und Livlands thematisieren, trifft zu. In seinem Buch findet sich eine kurze Übersicht über die bekanntesten ihrer Art (S. 16-23). Selbstverständlich gibt es noch mehr solcher Quellen. Zweifellos ist der größte Teil der einschlägigen Reisebeschreibungen noch in den Archiven verborgen. Es handelt sich dabei vor allem um Reisebeschreibungen von Westeuropäern, die durch Est- und Livland nach Russland reisten. Auch in Verbindung mit diplomatischen Missionen entstand stets eine Vielzahl von Dokumenten. Dies sei bei dieser Gelegenheit anhand von Dokumenten illustriert, die in Zusammenhang mit schwedischen Russland-Gesandtschaften entstanden sind. In den Tagebüchern dieser diplomatischen Missionen wurde der Verlauf der ganzen Reise festgehalten. Während der Reise wurde genau Buch geführt über die Länge der täglich zurückgelegten Strecke und alle markanten Stellen, die man durchquerte; festgehalten wurden die Orte, in denen man speiste, die Leute, die man traf, und selbstverständlich auch alle sonstigen bemerkenswerten Einzelheiten. Die Berichte der schwedischen Diplomaten sind im schwedischen Reichsarchiv zugänglich und warten noch darauf, dass man sie nicht nur in Hinblick auf die zwischenstaatlichen Beziehungen liest, sondern sich auch einmal mit all dem beschäftigt, wovon sie sonst noch zu berichten wissen – z.B. die Reiserouten. Darüber hinaus haben auch mehrere königliche Beamte, die über ihre Dienstreisen Rechenschaft ablegten, ihren Berichten Reisebeschreibungen hinzugefügt, so auch über die Überseeprovinzen. Von den jüngst erschienenen Reisetagebüchern sei das 2002 von Ulla Birgegård veröffentlichte Reisetagebuch des schwedischen Linguisten Johann Gabriel Sparwenfeld erwähnt, in dem er seine Reise nach Russland in den Jahren 1684–1687 beschrieben hat und dabei recht gründlich auf Narva, sein Hinterland und die Zugangswege eingegangen ist.¹⁵ Diese Reisebeschreibungen sagen aber nicht immer etwas über den Verlauf der Landstraßen aus. Zuweilen fuhr

¹⁵ J. G. Sparwenfeld's diary of a journey to Russia 1684–87, edited, translated and with a commentary by ULLA BIRGEGÅRD, Stockholm 2002.

man einfach querfeldein von einem Gutshof oder Pastorat zum anderen, welche natürlich nicht immer an den wichtigsten Straßen lagen.

Erst die Landvermessung und die Ingebrauchnahme von detaillierten und nach einheitlichen Prinzipien hergestellten Karten macht es möglich, die Lage der Wege in ihrem Verhältnis zu verschiedenen geographischen Punkten zu beobachten. In Schweden wurde mit den umfangreichen Landvermessungen in den 1630er und 1640er Jahren begonnen. Was die Kartierungsarbeiten betrifft, stand Schweden im zweiten Drittel des 17. Jahrhunderts in Europa in der vordersten Reihe. Erstaunlicherweise meint Raid hierzu, dass es fast unmöglich sei, mit Bestimmtheit zu erklären, warum diese Arbeiten ausgerechnet in Schweden durchgeführt wurden – dabei lässt sich diese Frage ganz leicht beantworten. Am 4. April 1628 erließ Gustav II. Adolf eine Instruktion, die das Ziel verkündete, mithilfe umfangreicher Landvermessungen das Territorium des ganzen Staates zu kartieren, um der Zentralregierung eine bessere Verwaltung zu ermöglichen. Es sollten geographische Regionalkarten gezeichnet werden, die man zu einer das ganzen Staatsgebiet umfassenden Gesamtkarte zusammenstellen wollte. Dabei wurde auch an Dorf- und Güterkarten gedacht, um einen Überblick über ihr wirtschaftliches Potential zu erhalten, das bei der Besteuerung eine Rolle spielte. Im Nachhinein wissen wir, dass dieses Ziel im 17. Jahrhundert nicht im vollen Umfang erreicht werden konnte, aber dessen ungeachtet ist gerade aus dieser Periode sehr gutes Kartenmaterial überliefert.¹⁶ Gleichzeitig waren die Landvermessung und die Einsetzung eines Landvermessers in jedem *Län* ein Teil der Reformen von Gustav II. Adolf und Reichskanzler Axel Oxenstierna. Im Rahmen dieser Reformen wurde ein neuer bürokratischer Staatsapparat geschaffen, das Gerichtssystem reorganisiert, ein umfassendes Postbeförderungssystem eingerichtet, der Armee eine neue Grundlage gegeben und damit angefangen, nach einem einheitlichen Programm Gymnasien zu gründen; schließlich wurden neue Städte gegründet und mit allen Mitteln die Binnenkolonisation gefördert.

Das Territorium des schwedischen Staates hatte sich aufgrund der Eroberungen im ersten Drittel des 17. Jahrhunderts gewaltig ausgedehnt; die neu eroberten Provinzen waren für Schweden jedoch Terra incognita. Ein gutes Beispiel stellt Ingermanland nach dem Frieden von Stolbovo (1617) dar. Nach der Eingliederung der neuen Provinz hatte die Zentralregierung in Stockholm einige Zeit lang keine genaue Vorstellung davon, wie weit sich ihre Gebiete im Norden tatsächlich ausdehnten. Es folgten umfangreiche Landrevisionen, und Anfang der 1640er Jahre wurden Kartierungen vorgenommen, die selbstverständlich auch dem Besteu-

¹⁶ CLAS TOLLIN: Den svenska storskaliga karteringen 1633 till 1655 [Die umfangreiche Kartierung Schwedens 1633 bis 1655], in: Nationalutgåva av de äldre geometriska kartorna (wie Anm. 2), Stockholm 2005, S. 6-21.

erungszweck dienten. Infolgedessen war das historische Ingermanland eines der am besten kartierten Provinzen im schwedischen Reich.¹⁷

Demselben Schema folgten auch die Vermessungsarbeiten, die in den 1640er Jahren in den Ostseeprovinzen ihren Anfang nahmen. Dabei sollten auch die Landstraßen und Winterwege berücksichtigt werden. Dass es dann auch tatsächlich so kam, wird deutlich anhand einer wohl in den 1640er Jahren erstellten Kartenskizze vom *Län* Narva und Ivangorod, die im EAA aufbewahrt wird.

Die Kartierung von Wegen, Dörfern und Krügen wurde von militärischen Bedürfnissen diktiert. Raid betont, dass man aufgrund des ständigen Kriegszustands in Livland der Aufsicht über die Landstraßen und deren Renovierung ziemlich viel Aufmerksamkeit geschenkt habe. Er geht ausführlich auf die Aufsichtsfunktion der Ordnungsgerichte über die Landstraßen und Brücken sowie auf die einschlägigen Gesetze ein. Obwohl es in Livland tatsächlich so war, vermisst man hier die Hakenrichter, die im 17. Jahrhundert in Estland dieselben Funktionen innehatten und ebenfalls für die Kontrolle über die Straßenbauverpflichtungen der Bauern und Adligen zuständig waren. Darüber hinaus bleibt bei Raid die Tatsache unberücksichtigt, dass der Bau und die Instandhaltung von Straßen und Brücken sowohl in Est- als auch in Livland auf Kosten der Ritterschaften erfolgte, obwohl die allgemeine Aufsicht hierüber nach den Instruktionen eigentlich zum Zuständigkeitsbereich des (General)gouverneurs gehörte. Die Vernachlässigung dieser Pflicht wurde bestraft.¹⁸ Dass beispielsweise der estländische Generalgouverneur gezwungen war, Plakate über die Instandhaltung der Wege zu erlassen, weist einerseits auf den schlechten Zustand der Wege hin, andererseits aber auf das Unvermögen und vielleicht sogar auf den fehlenden Willen der Ritterschaft, ihre Pflichten zu erfüllen.

Während das in Verbindung mit den Landvermessungen und Kartierungen in Est- und Livland in der Mitte des 17. Jahrhunderts entstandene Kartenmaterial nur spärlich überliefert ist (und meist in Schweden aufbewahrt wird), sind zahlreiche Katasterkarten aus den Jahren 1681–1684 im EAA vorhanden. Eine weitere Landvermessung wurde von 1687 bis zum Großen Nordischen Krieg durchgeführt. Raid weist darauf hin, dass nach Angaben von Edgars Dunsdorfs in den Jahren 1681–1699 in Südlivland 44 Landvermesser tätig waren. Nach Raids eigenen Anga-

¹⁷ УЛЛА ЭРЕНСВЕРД: Шведское картографирование Ингерманландии [Die Kartierung Ingermanlands durch Schweden], in: Шведы на берегах Невы. Сборник статей [Die Schweden an den Ufern der Neva. Artikelsammlung], Стокгольм 1998, S. 18–25.

¹⁸ ADOLF PERANDI: Die Aufgaben und Funktionen der estländischen Generalgouvernementsregierung während der schwedischen Zeit, in: Eestima rootsiaegse kindrakubeneri arhiivi kataloog I [Katalog des Archivs des estländischen Generalgouverneurs zur Schwedenzeit I], Tartu 1935 (Eesti Riigi Keskarhiivi Toimetised nr. 3, I:2), S. 66–69.

ben haben an den Landvermessungsarbeiten in Est- und Livland nicht mehr als 70 Landvermesser verschiedener Dienststufen teilgenommen, dazu kommen noch sechs oder sieben Personen, von denen die Güterkarten stammen, die heute im Staatlichen Historischen Archiv Lettlands aufbewahrt werden (S. 32). Allerdings stimmen die Ergebnisse von Ülle Liitoja-Tarkiainen hiermit nicht überein, denn sie hat allein für Nordlivland insgesamt 38 Landmesser ermittelt, denen aus der Rigaer Garnison noch 30 Unteroffiziere zur Hilfe kamen. Die zwölf jüngeren dieser Landvermesser waren übrigens Studenten der Universität Uppsala. Darüber hinaus hat Liitoja-Tarkiainen die Namen der Landvermesser, die in den Kreisen Dorpat und Pernau tätig gewesen waren, ermitteln können.¹⁹ Wahrscheinlich wäre es sogar möglich, aus den Rechnungsbüchern der est- und livländischen Generalgouverneure alle Namen der Landvermesser sowie möglicherweise auch ihre jeweiligen Aufgaben aus den Beilagen der Rechnungsbücher zu herauszufinden.

Soweit das auf den Katasterkarten dargestellte begrenzte Territorium es zuließ, wurden dort auch Straßenabschnitte abgebildet. Die so genannten richtigen Straßenkarten stellt Raid, wie bereits erwähnt, sehr sachkundig vor – von der bekanntlich ersten Karte der Kreise Südestlands und Nordlivlands von 1686 bis zu den Kartenskizzen von 1698–1700 (S. 32–41). Die Informationen aus diesen Karten hat er bei der Beschreibung der wichtigsten Wege genutzt (S. 149–207). Zusätzlich werden hier auch die Karten selbst veröffentlicht.

Einige Bedenken ruft aber die zentrale Behauptung in Raids Buch hervor. Wie stabil waren eigentlich die Trassen im Gelände? Blieben die einmal gebauten Wege tatsächlich für Jahrhunderte, unter günstigen Bedingungen sogar für Jahrtausende an demselben Ort (S. 71)? Mit dem Hinweis auf die „günstigen Bedingungen“ spricht Raid selbst bereits einen gewissen Vorbehalt aus. Der Rezensent hat seinerseits bei seinen Arbeiten zur Post- und Kommunikationsgeschichte beobachtet, dass Ende der 1620er Jahre, als die Eroberung Livlands abgeschlossen worden war und die Bevölkerungsdichte stark abgenommen hatte, die Postwege immer wieder verändert wurden. Die Postboten, die zu Fuß oder zu Pferde unterwegs waren, brauchten ja eine gewisse Infrastruktur, d.h. Orte, wo sie ihre Posttasche zurücklassen und eine neue mitnehmen, die Pferde wechseln, sich stärken und erholen konnten. Dieselben Anforderungen an die Infrastruktur stellten auch die reisenden Staatsbeamten und Kaufleute, ganz zu schweigen von den Truppen, die auf den Landstraßen unterwegs waren. Aus den Quellen geht hervor, dass beispielsweise auch die Pferdewechselstellen zuweilen an andere Orte zogen. Somit könnte man behaupten, dass sich die Trassen in den 1620er–1630er Jahren durchaus verändern konnten. Das von Raid angeführte Beispiel, der Weg über Warbus und das Tal Tilleorg, der seinen Verlauf über Jahr-

¹⁹ LIITOJA-TARKIAINEN, Hajatalud ja külad (wie Anm. 2), S. 40.

hunderte nicht verändert hat (S. 71-72), bezieht sich auf Quellen, die erst aus dem Ende des 17. Jahrhunderts überliefert sind.

Eine weitere Frage bezieht sich auf die Winterwege. Es steht außer Zweifel, dass sie vorhanden waren. Aber wurden sie auch von den so genannten amtlichen Reisenden, beispielsweise den Postreitern, benutzt? Anhand der Quellen lässt sich feststellen, dass die staatliche Post in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts sowohl im Sommer als auch im Winter ohne Abweichungen auf denselben Trassen befördert wurde. Nur so konnten Zufälle vermieden und eine gewisse Regelmäßigkeit der Postbeförderung gewährleistet werden. Darüber hinaus sind keinerlei Regelungen in Bezug auf die Postwege überliefert, die Winter- und Sommerwege voneinander unterschieden hätten.

Zum Schluss noch einige Kleinigkeiten – kommen wir zuerst zu den Längenangaben. Die Länge der livländischen Meile beträgt bei Raid mal 7,24 km (S. 17), mal 7,31 km (S. 90). Dabei können beide Angaben richtig sein, weil dieses Maß in verschiedenen Regionen und zu verschiedenen Zeiten schwankte. Darauf hat auch Jānis Zemzaris hingewiesen, der wohl beste Kenner der historischen Metrologie des Baltikums.²⁰ Die schwedische Meile hingegen entsprach 10,6–10,7 km. In den Quellen des 17. Jahrhunderts entsprechen drei livländische Meilen meistens zwei schwedischen Meilen. Weiter schreibt Raid, dass den Gesandtschaften und den Wagenzügen der Kaufleute, denen gestattet war, nach Russland zu kommen, ein Führer mitgegeben wurde, der unter anderem ein Auge auf die Tätigkeiten der Fremden haben sollte (S. 28). Das ist zwar richtig, doch wurde so auch in anderen Staaten mit ausländischen Gesandtschaften verfahren. Der Behauptung, die großen zwischenstaatlichen Delegationen seien meistens im Winter unterwegs gewesen (S. 11), kann jedoch keinesfalls zugestimmt werden. So reisten Gesandtschaften zwischen Schweden und Russland zu verschiedenen Jahreszeiten, allein im Spätherbst verzichtete man aufgrund der schlechten Wegeverhältnisse auf das Reisen. Schließlich vermisst man bei Raid eine Darstellung der Verbindungen zwischen dem estnischen Straßennetz und den Nachbarländern. Weder werden die Wege von Est- und Livland nach Russland, Kurland, Polen, Deutschland und anderswo behandelt noch die Routen, die direkt über das Meer oder durch Finnland nach Schweden führten.

Trotz der aufgezählten Mängel sei abschließend nochmals betont, dass Raids Werk einen wichtigen Beitrag zur Erforschung der Geschichte des Straßennetzes im heutigen Estland leistet und zweifellos einen gelungenen Ausgangspunkt für zukünftige Arbeiten zu diesem spannenden Thema bietet.

ENN KÜNG

²⁰ JĀNIS ZEMZARIS: Mērs un svars Latvijā 13.–19. gs. [Maße und Gewichte in Lettland im 13.–19. Jahrhundert], Riga 1981, S. 64-66.