

# Heiße Kufen

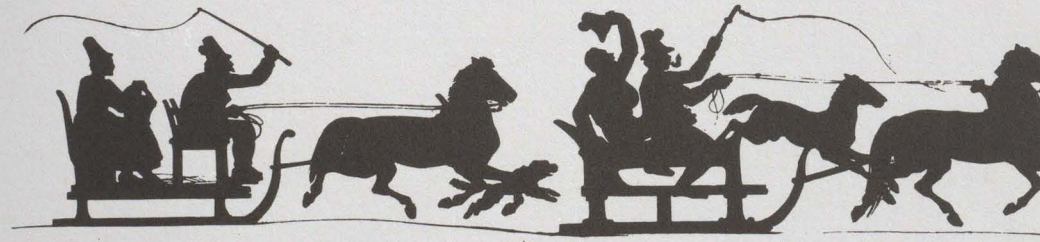
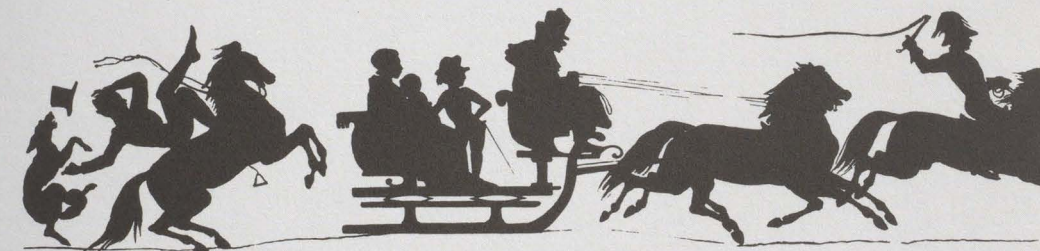
*Schlittenfahren:  
Repräsentation, Vergnügen, Sport*



*Kulturgeschichtliche Spaziergänge  
im Germanischen Nationalmuseum*















Kulturgeschichtliche Spaziergänge  
im Germanischen Nationalmuseum, Band 10

Jahresgabe für die Mitglieder und Förderer  
des Germanischen Nationalmuseums 2007



*Inhalt*      *Kulturgeschichtliche Spaziergänge  
im Germanischen Nationalmuseum  
Band 10*

Frank Matthias Kammel

**Heiße Kufen**

Schlittenfahren: Repräsentation, Vergnügen, Sport

## Impressum

### Herausgeber

Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg  
Generaldirektor G. Ulrich Großmann

### Editorische Betreuung

Christine Kupper, Simone Schwab

### Fotoarbeiten

Monika Runge, Jürgen Musolf, Christian Heuer  
sowie im Bildnachweis angegeben

### Abbildungen auf dem Einband

Rennschlitten mit Grotteskenmaske, Süddeutschland, um  
1680 (grafische Bearbeitung: Udo Bernstein, Nürnberg)  
Vorsatz: Schlittenfahrt. Münchner Bilderbogen, um 1870

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation  
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte  
bibliografische Daten sind im Internet über  
<http://dnb.ddb.de> abrufbar.  
ISBN 978-3-936688-22-1

### Schrift

Corporate S

### Papier

BVS matt 150 g/m<sup>2</sup>

### Herstellung und Druck

fgb · freiburger graphische betriebe  
[www.fgb.de](http://www.fgb.de)

Verlag des Germanischen Nationalmuseums,  
Nürnberg 2007



# Inhalt

Vorwort . . . . .	7
Einleitung . . . . .	10
Schlittenfahrt im Lexikon . . . . .	15
Schlittenfahrt und Fürstenmacht . . . . .	24
Schlittenbau und Pferdezier . . . . .	35
Schlittenfahrt und Stadtkultur . . . . .	42
Schlittenfahrt und Mummenschanz . . . . .	59
Schlittenfahrt und Eisvergnügen . . . . .	71
Schlittenfahrt und Lasttransport . . . . .	91
Schlittenfahrt und Schneetourismus . . . . .	105
Schlittenfahrt und Kinderspiel . . . . .	117
Schlittensport und Freizeitspaß . . . . .	132
Schlittenfahren als Metapher . . . . .	137
Literaturverzeichnis . . . . .	166
Bildnachweis mit Inventarnummern der abgebildeten Objekte . . . . .	172
Dank . . . . .	175





# Vorwort

Eine der ersten nach dem Zweiten Weltkrieg im Germanischen Nationalmuseum ausgerichteten Sonderausstellungen stand im Winter 1948/49 unter dem Titel „Aus der Weihnachtswelt“. Sie vereinte Gemälde mit weihnachtlichen Themen, Spielzeug und Puppenhäuser. Unter fünf Christbäumen wurden dort außerdem einige der prächtigen Barockschlitten unseres Hauses gezeigt. Damals betrachtete man diese mit figürlichen wie ornamentalen Schnitzereien kunstvoll gestalteten Vehikel allerdings nur als Zeugnisse einer winterlichen Märchenwelt vergangener Zeiten. Später gelangten die wertvollen Kufenfahrzeuge in die Dauer Ausstellung zur Kultur des Barock und werden bis heute im 1971 eröffneten Ostbau des Museums präsentiert.

Nach einem halben Jahrhundert sind sie nun wieder offensiver in den Fokus des Interesses gerückt: Sie bilden die Basis einer umfassenden Darstellung der Kultur des Schlittens im deutschen Sprachraum von der Renaissance bis zur Gegenwart. Die Zusammenschau der historischen Gefährte mit Bildgut in Gestalt von graphischen Blättern, Gemälden und Plakaten, aber auch kunsthandwerklichen Arbeiten aus den reichen Beständen des Museums erlaubt es, wichtige Facetten des gesellschaftlichen und kulturellen Lebens unserer Vorfahren im Winterhalbjahr nachzuzeichnen. Da zahlreiche dieser Objekte hier erstmals veröffentlicht beziehungsweise eingehender vorgestellt werden, ist der weiterführenden Forschung damit zugleich eine Fülle von Material zur Verfügung gestellt.

Wesentlicher Auftrag des Germanischen Nationalmuseums ist die Sammlung und Erforschung von Zeugnissen der deutschen Kultur. In diesem Zusammenhang sind Werke der Hochkunst und des Kunsthandwerks sowie Güter des Alltagslebens trotz ihrer Verschiedenartigkeit gleichermaßen als Dokumente vergangener Lebenswelten zu befragen. Auf diese Weise gelingt es, Vorstellungen von den „geschichtlichen Zuständen“, wie es der Museumsgründer Hans von und zu Aufseß formulierte, zu gewinnen. Die Ergebnisse der Forschung werden fortwährend sowohl von den zyklisch erneuerten Schausammlungen als auch zahlreichen Ausstellungen und Veröffentlichungen präsentiert. Seit einigen Jahren tragen die „Kulturgeschichtlichen Spaziergänge“ wichtige Resultate in eine breite Öffentlichkeit. Mit einer kleinen Kulturgeschichte des Schlittens liegt nun der zehnte Band dieser Publikationsreihe vor. Ein besonderes Schwergewicht bildet darin die mit dem Prunkschlitten verbundene höfische und patrizische Repräsentation. Daneben wird die Funktion des Schlittens als Transport- und Verkehrsmittel in der Arbeitswelt sowie seine Bedeutung als Utensil der Freizeitkultur thematisiert. Schließlich gilt das Interesse auch seinem metaphorischen Wert. Zahlreiche Bezüge zur Gegenwart verdeutlichen nicht zuletzt die Verankerung der heutigen Lebensgestaltung in der Geschichte und bestätigen die Aktualität historischer Fragestellungen für das tiefergehende Verständnis unserer eigenen Zeit.

*G. Ulrich Großmann*



Blicke in die Ausstellung „Heiße Kufen“ im Winter 2006/07



„Solte etwann unsere Schlitten=Fahrt zu Wasser werden,  
gedencken wir: es seye alles in disem Leben zergänglich.“

Aus: „Narren=Conkurs“. Programm einer allegorischen  
Schlittenfahrt der Landshuter Studenten 1755



# Einleitung

Auf einem kleinen, mit verharschtem Schnee bedeckten Hügel hat sich eine in Stiefel, dicke Jacken und wollene Mützen verpackte Kinderschar versammelt. Neun seitlich nebeneinander geschobene, meist mit zwei Passagieren besetzte Rodel bilden eine quirlige Phalanx. Am rechten Rand der Gruppe setzte einer der Rodler sein Gefährt mit hornförmig gebildetem Kufenhals scheinbar keck, doch sicher in absichtsvoller Regie vor den langgezogenen Block, hinter dem vier stehende Gestalten in warmer Wintergarderobe aufragen: Mütter, die das ausgelassene Treiben ihrer Sprösslinge beaufsichtigen, und größere Buben. Weit im Hintergrund recken die kahlen Bäume einer Allee, an der ein Wegkreuz steht, schwarze Äste in den grauen Wolkenhimmel der kalten Winterlandschaft.

Offenbar galt die gespannte Aufmerksamkeit von Kindern und Frauen einem Fotografen, der ein paar Meter unterhalb der Hügelkuppe Aufstellung nahm. Die unspektakuläre Szene wird nämlich von einem Foto überliefert, einem vergilbten, nur gut vier Zentimeter im Quadrat großen Lichtbild, das Ende der 1920er Jahre entstanden sein muss (Abb. 1). Es stammt aus dem Nachlass von Wilhelmine Schmid, geborene Erman, die im Januar 1922 in dem im böhmischen Riesengebirgsvorland, am Oberlauf der Elbe gelegenen Dörfchen Kukus (Kuks) zur Welt kam. Vermutlich gehört sie zu den Abgebildeten, und die kleine Schar zeigt ihre etwa gleichaltrigen Spielgefährten. Mit der Vertreibung der Deutschen aus der Tschechoslowakei nach Kriegsende gelangte die damals junge Frau über Leipzig nach

Nürnberg, wo sie heiratete, drei Kinder gebar und bis zu ihrem Tod Ende 2004 lebte. Die Fotografie gehört zu den wenigen Habseligkeiten, die die Sudetendeutsche bei der Zwangsmigration 1946 mitnehmen durfte und die sie bis zu ihrem Ende aufbewahrte.

Für Außenstehende scheint das Bildchen kaum von besonderer Bedeutung. Das Motiv ist belanglos, die Qualität dürftig, die Details sind nur mit Mühe auszumachen. Es dokumentiert kein Ereignis von Rang, keine Person von öffentlichem Interesse, keinen außergewöhnlichen Brauch. Seinen Wert zieht es vielmehr aus seiner Funktion für die ganz private Erinnerung. Denn die Fotografie ist eines der wichtigsten Mittel unserer individuellen Gedächtniskultur, ein Medium, das uns den Zugang zur eigenen Vergangenheit offen zu halten hilft. Aus dieser Perspektive betrachtet, konserviert das winzige belichtete



Abb. 1 Rodelpartie auf einem Hang bei Kukus in Nordböhmen. Fotografie, um 1930

Abb. 2 Überquerung  
der zugefrorenen  
Weichsel durch  
russische Truppen im  
Januar 1813.  
Kupferstich, Deutschland,  
um 1813/14



Stück Fotopapier wohl doch ein wichtiges, erinnerenswertes Ereignis. Wahrscheinlich dokumentierte es seiner Besitzerin das soziale Netzwerk von Kindheit und Heimat – und das im Kontext einer Beschäftigung, die den Generationen vor dem jüngsten Klimawandel als winterlicher Zeitvertreib im Freien schlechthin galt. Vermutlich denken auch heute noch Alte und Junge beim Begriff Schlitten und Schlittenfahren mehrheitlich an fröhliche Kindertage und ausgelassene Rodelpartien.

Beides, Besinnung auf Kindheit und Herkunft, verschmolz beispielsweise Hans Eckhard-Bahr unlängst mit der Erinnerung an eine Schlittenfahrt kurz vor der Mitte des letzten Jahrhunderts. Der in der Nähe von Cammin in Hinterpommern geborene Bochumer Theologe beschrieb das Vergnügen einfühlsam bis hin zum Klang der „kleinen, hellen Glöckchen am Wintergeschirr der Pferde“: „So gleitet der große Pferdeschlitten, ein sicheres Riesenschiff auf Kufen, im klirrenden Winter um halb neun über die Chaussee nach Dobberphul. Ich neben dem Vater, unter ein

und derselben schweren Pelzdecke. Wir fliegen die sechs Kilometer zur Dorfkirche, ich der Sechsjährige, und er, der Pastor von Jassow. Wir im Schlitten, zwischen den weißverschneiten Pappeln hindurch, eine knirschende Fahrt, wie durch das Mittelschiff einer Kathedrale, vorbei an bizarren Pfeilern, hin zum Chorraum in Dobberphul.“

Eine ältere Generation, die den Zweiten Weltkrieg bewusster erlebte, wird mit dem Schlitten vielleicht auch ein militärisches Transportgerät verbinden. Im Gegensatz zu kriegerischen Auseinandersetzungen in skandinavischen und baltischen Ländern spielte er in der deutschen Geschichte diesbezüglich freilich nur selten eine entscheidende strategische Rolle. Napoleons Armee dagegen zog mit Schlitten nach Russland, und 1813 jagten ihn die Truppen des Zaren auf ihren Kufengefährten über die verschneiten Fluren und zugefrorenen Flüsse wieder gen Westen (Abb. 2). Aber auch Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg und seinen Soldaten war es 1679 im Winterfeldzug des Schweden-



krieges allein aufgrund des Einsatzes von Pferdeschlitten möglich gewesen, die Verfolgung der über das zugefrorene Kurische Haff aus dem Herzogtum Preußen zurückweichenden Feinde aufzunehmen.

Noch im Ersten Weltkrieg beschlagnahmte die deutsche Heeresverwaltung neben landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen auch unzählige Schlitten. Im altbayerischen Bergland beispielsweise requirierte man in jener Zeit Hunderte davon für winterliche Nachschubtransporte an die Fronten. Im ersten „Russlandwinter“ des Zweiten Weltkriegs 1941/42 war die deutsche Heeresleitung aufgrund von ungekannten Schneeverhältnissen und Kälteperioden gezwungen, an der Ostfront Räderfahrzeuge per Erlass durch Schlitten zu ersetzen. Heute ist fast vergessen, dass man damals fieberhaft begann, taugliche Kufenmobile zu entwickeln und vor allem in Österreich zu bauen, um sie auf dem östlichsten Kriegsschauplatz zum Einsatz zu bringen. Vorschriften der Wehrmacht, wie die 1942 unter der Nummer D 72 und dem Titel „Schlitten und Kufen“ erlassene Instruktion, gaben außerdem Hinweise zum Eigenbau solcher Transportmittel. Im Januar 1945 schließlich bestanden die ersten ostpreußischen Flüchtlingstrecks neben Leiterwagen zu großen Teilen aus Schlitten, mit denen die Bevölkerung der nordöstlichsten deutschen Provinz über das vereiste Frische Haff vor der Roten Armee zu fliehen versuchte, da der Landweg nach Westen bereits von den feindlichen Truppen blockiert war.

Heute spielt der Schlitten sowohl auf militärischem als auch auf wirtschaftlichem Gebiet keine große Rolle mehr. Allein im Hochgebirge wird er gelegentlich noch in der Landwirtschaft gebraucht. Dort, wo sich der Tourismus entwickelt hat, sind nostalgische

Pferdeschlittenfahrten freilich nach wie vor beliebt, ja in den letzten Jahren sogar wieder zur Attraktion für Winterurlauber aufgewertet geworden. Das baden-württembergische Haupt- und Landesgestüt Marbach beispielsweise offeriert Schlittenfahrten über die Schwäbische Alb mit Schwarzwälder Kaltbluthengsten. In zahlreichen anderen schneesicheren Gebieten gehören solche Partien heute ebenfalls wieder verstärkt zu den winterlichen Erlebnisangeboten für Urlauber wie Einheimische.

Ist es das, was der Zeitgenosse mit dem Schlittenfahren verbindet? Wahrscheinlich wird er auch an körperliche Ertüchtigung denken, zumal Deutschland mit Georg Hackl, dem „Hacklschorsch“, bis vor kurzem zwanzig Jahre lang an der Weltspitze des Rodelsports stand. Doch selbst im Breitensport gilt die Disziplin nach Jahrzehnten der absoluten Bevorzugung des eleganteren wie vermeintlich cooleren Skifahrens wieder als „in“. Vor allem in den österreichischen Alpen, im Stubaital und in den Skigebieten um Innsbruck, hat das Touren- oder Langstreckenrodeln seit wenigen Jahren einen wesentlichen Stellenwert unter den Wintersportbetätigungen zurückgewonnen. Mit modernen Seilbahnen oder mit Schneemobilen einzelner Hüttenwirte gelangt man bequem zu den Ausgangspunkten kilometerlanger Pisten, die meist den Versorgungswegen der Almen und bewirtschafteten Bauden entsprechen. Über Freiflächen mit herrlichem Bergblick und durch tief verschneite Wälder führen sie hinunter ins Tal. Die überraschende Wiederentdeckung dieses sportlichen Vergnügens wird der Verbindung von Spaßfaktor und romantischem Zauber, fröhlicher Geselligkeit und verwunschener Stille auf knirschendem Schnee zugeschrieben.

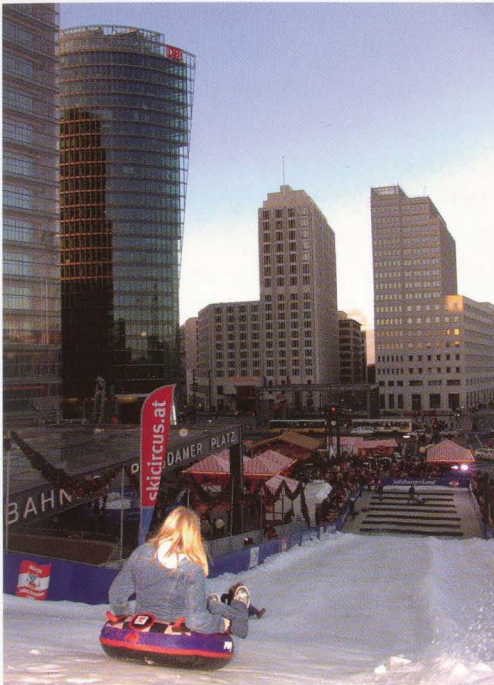


Abb. 3 Blick auf die Rodelbahn der „Winterwelt“ am Potsdamer Platz in Berlin.  
 Digitalfotografie von Horst Stiller, Berlin, 2005

Aber auch in nicht alpinen Gebieten, in deutschen Mittelgebirgen und im Hügelland veranstalten Vereine mittlerweile vielerorts Rodeltage und -nächte, in denen die Pisten von kleinen Holzschlitten ebenso übersät sind wie von Plastikrutschern und aufgepumpten Auto-schläuchen. Außerdem werden immer mehr entsprechende Gelände durch abendliche Sonderfahrten bei künstlicher Illumination oder Fackelschein um eine Attraktion bereichert. Auf einer bis 23 Uhr taghell beleuchteten Naturrodelbahn kann der Wintersportler unter anderem in Oberaudorf am Wendelstein im Rosenheimer Land einen Schlittenspaß unterm Sternenhimmel erleben. Die kurvenreiche, TÜV-geprüfte Strecke führt durch Wälder hinab in den Ort, wo man sich nach der Gleit-Gaudi mit einem Glühwein aufwärmt.

In der Faschingszeit werden darüber hinaus etwa in Garmisch-Partenkirchen, in Gaißach, neuerdings auch in Holzau bei Freiberg im Erzgebirge originelle Hörnerschlittenabfahrten absolviert. In dem sächsischen Gebirgsdorf trifft man sich seit einigen Jahren außerdem allwinterlich zum internationalen Hundeschlittenrennen. Am deutlichsten tritt der momentane „Event“-Charakter des Rodels aber sicherlich mit der „Winterwelt“ am Potsdamer Platz in Berlin in Erscheinung, die seit 2004 das Abfahren auf der größten mobilen Rodelbahn Europas gestattet (Abb. 3). Sowohl die 12 Meter hohe und 70 Meter lange Bahn als auch der Schnee kommen aus Saalbach im Salzburger Land. Mit 2,3 Millionen Besuchern, davon 40 000 Rodlern, gehörte die im Angesicht von Brandenburger Tor und SonyCenter aufsteigende Piste im Winter 2005 zu den Publikumsmagneten der deutschen Hauptstadt.

Die Faszination des Schlittenfahrens speist sich demnach gegenwärtig im wesentlichen aus unserer Freizeitkultur. Nichtsdestotrotz ist das Gefährt das älteste Transportmittel der Welt. Als solches diente es im alten Ägypten schon im 3. Jahrtausend vor Christus, vor der Erfindung des Rades; der Gebrauch setzt also keinen Schnee voraus. Als Urform dieser Fortbewegung gilt das Schleifen der Sache selbst. Am Beginn der Entwicklung zum Vehikel in der uns bekannten Gestalt standen dann die heute als Schleifen bezeichneten Untersätze, Flächen oder Behältnisse, auf denen man Lasten hinter sich her zog. Daraus entstand über einen längeren Zeitraum der sehr viel praktikablere Schlitten, dessen Reibungswiderstand durch Kufen verringert ist, gekrümmte schmale Balken, auf denen das Gerät gleitet. Die ältesten erhaltenen Exemplare stammen aus der Zeit



um 800. Als Teile einer reichen Grabausstattung fand man 1904 drei Prunk- und einen Arbeitsschlitten bei der Ausgrabung des Osebergsschiffes in der Gegend von Tönsberg am Oslofjord; jetzt befinden sich die kostbaren Funde aus dem Grab eines Fürsten im Viking-ship Museum von Oslo. Obwohl künstlerisch gestaltet, dienten sie vorrangig als Verkehrsmittel, was aufgrund der langen, strengen Winter im Norden Europas nur allzu verständlich sein dürfte.

In unseren Breiten fehlen Belege aus so frühen Zeiten. Zu den ältesten Schlittendarstellungen in der bildenden Kunst Mitteleuropas zählt die Schilderung des Holztransports auf den Monatsbildern im Adlerturm des Trienter Castels Buonconsiglio. Sie entstanden in den Jahren um 1400. Die ältesten

überkommenen Schlitten im deutschen Sprachraum sind indessen bedeutend jünger. Sie gehen nicht vor das 17. Jahrhundert zurück und sind keineswegs Lastfahrzeuge. Ihre Überlieferung ist ihrer kunstvollen Gestaltung zu danken, ihrem Schmuck mit Ornament- und figürlichem Bildwerk sowie Malerei. Auch das Germanische Nationalmuseum besitzt eine Anzahl solcher im 17. und 18. Jahrhundert entstandenen Prunkstücke. Sie sind Zeugnisse einer untergegangenen luxuriösen Kultur, die inzwischen weitgehend in Vergessenheit geriet. Die Fragen, wie man sich den Gebrauch dieser pittoresken Fortbewegungsmittel zu denken hat, wer sie benutzte, und welche Bedeutung man ihnen zumaß, besitzen daher zweifellos ihre Berechtigung.

# Schlittenfahrt im Lexikon

In seinem „Grossen vollständigen Universallexikon aller Wissenschaften und Künste“, der deutschen Enzyklopädie des 18. Jahrhunderts, vermerkte Johann Heinrich Zedler 1743 unter dem Stichwort Schlitten „ein Fuhrwerck ohne Räder, welches zur Winterzeit auf dem Schnee oder Eise, Menschen und Güter bequem fortzubringen, gebraucht wird. Es bestehet aus einem Gerüste von zweyen Schlittenkufen, auf welchem entweder ein Kasten, wie bey den Rennschlitten, oder nur ein schlechtes Leiterwerck auf vier Säulen gesetzt, und wenn es beladen von Pferden dergestalt fortgezogen wird, daß das ganze Gerüste auf vorgedachten Kufen über den Boden hinschleiffe.“ Vermerkt ist die Einteilung in ein- und zweispännige Schlitten, in Renn- und Schellenschlitten, und dass man mit Mehrspännern „bey guter Schlittenbahne auch die schweresten Frachten ganz leichte und behände fortzuschaffen“ im Stande sei. Außerdem wird festgestellt, dass sie vorrangig in den nordischen Ländern für allerlei Verkehr, in Russland sogar zu den weitesten Reisen benutzt würden.

Trotz der Vielfalt der genannten Einsatzmöglichkeiten verband der gebildete Zeitgenosse das Schlittenfahren im wesentlichen mit dem Vergnügen begüterter Schichten. Unter einer Schlittenfahrt verzeichnet das Lexikon nämlich „eine Belustigung, so die Natur und die Nothwendigkeit erfunden und gelehrt, die Kunst aber und die lüsterne Eitelkeit der Menschen je mehr und mehr vergrössert, erweitert und ausgeputzt“ habe. Zedler fügte dieser Definition aus Julius Bernhard von

Rohrs 1728 erschienener „Einleitung zur Ceremonial-Wissenschaft Der Privat Personen“ den Zusatz bei, sie sei „ein angenehmer Zeitvertreib vor das Frauenzimmer, da sie sich von einer Manns-Person auf einem einspännigen und allerhand Zierathen ausgeputzen Renn- und Schellen-Schlitten, entweder in der Stadt herum, oder über Land führen lassen“. Selbst Johann Georg Krünitz, der ab 1794 eine 1851 schließlich auf 205 Bände angewachsene „Ökonomisch-technologische Enzyklopädie“ herauszugeben begonnen hatte, definierte 1827 als Schlittenfahrt „in engerer und gewöhnlicher Bedeutung das Fahren mehrerer Individuen zur Lust mit Schlitten“. Und er ergänzte, dass dies „früher und auch noch jetzt“ eine Winterbelustigung bei Hofe gewesen sei. Schließlich unterschied er die leichten Rennschlitten, „vermittels derselben schnell von einem Ort zum anderen zu kommen“ wäre, und die, sobald das Pferdegeschirr mit einem Schellengeläut versehen ist, Schellenschlitten genannt würden, sowie die Fuhrschlitten zum Lastentransport und die Schlepplschlitten zur Abfuhr eingeschlagenen Holzes.

Tatsächlich war der in Mitteleuropa benutzte Schlitten, den die Gelehrten des Bedenkens für wert erachteten, vor allem ein Luxus- und Vergnügungsgefährt. Größere Reisen waren im Winter damals kaum möglich und daher äußerst selten, so dass er für den über weitere Strecken geführten Handels- und Personenverkehr nahezu keine Rolle spielte. Dies sei, so Krünitz, nur in Russland und den nordischen Ländern üblich. Der



Gelehrte orientierte seine Definition folglich weitgehend an dem, was man auch Mitte des 18. Jahrhunderts bereits unter dem Schlittensfahren verstanden hat.

Im deutschen Sprachraum waren künstlerisch gestaltete Schlitten seit dem späten Mittelalter in Gebrauch. Als der italienische Franziskaner Johannes von Capestrano im Jahr 1452 in Nürnberg eindringliche Bußpredigten gehalten und die Bürger zu gottesfürchtigem Leben ermahnt hatte, verbrannte man in frommem Eifer alsbald nämlich nicht nur Schnabelschuhe, modische Kleider und Schmuck, Spielkarten und Würfel, sondern auch 72 prächtige Schlitten. Der Prediger betrachtete sie uneingeschränkt als Zeugnisse eines eitlen Lebenswandels, und da die Gefährte mit heidnischen Götterfiguren verziert waren, schalt er ihre Besitzer obendrein als unzüchtig und sündhaft. Diese Sicht wird von einer gut ein Jahrhundert jüngeren süddeutschen Federzeichnung unterstrichen, die die Todsünde der Hoffart allegorisiert (Abb. 4): Hinter einem vornehmen Paar, das eitel und verächtlich an einem Bettler vorbeigeht, saust ein einspänniger Rennschlitten vorüber. Eindeutig verdankt er den promi-

nenten Platz in dem Bild seiner zeitgenössischen Bewertung als Gegenstand hochmütiger Vergnügung und Ausweis lasterhaften Lebens.

Das mit flottem Strich aufs Papier gesetzte Vehikel zeigt einen typischen Rennschlittenschlitten. Mittels eines Gestells ist ein nahezu rechteckiger Sitzkasten mit hoher, bildverzierter Vorderwand auf die Kufen montiert, in dem eine Dame Platz genommen hat, während der den Trensenszügel führende Kavalierrittlings auf einer an der Rückwand befestigten Pritsche hockt. Das Pferd ist an zwei lange Stangen, den auch Anzen oder Landen genannten Scherbäumen geschnitten, die mit dem Kummet, einem steifen, um den Bug des Rosses gelegten Reifen, verbunden sind.

Die Gestalt der im 16. Jahrhundert üblichen Prunkfahrzeuge überliefern auch sechs als „Die Schlittenfahrt“ bekannte Holzschnitte von Sebald Beham aus der Zeit um 1530 (Abb. 5). Mittels Splinten sind den behäbigen Kufen die aus Bohlen gezimmerten, zum Teil ornamental bemalten und mit zwei einander gegenüberliegenden Sitzen ausgestatteten Kästen aufgesetzt und verankert. Besonders hoch ragen die breiten, oben mit



Abb. 4 Allegorie der Hoffart. Federzeichnung, Süddeutschland, 2. Hälfte 16. Jahrhundert

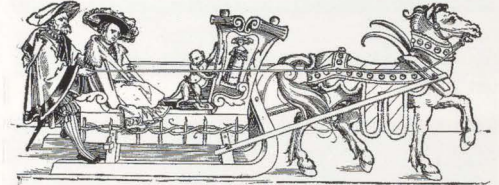
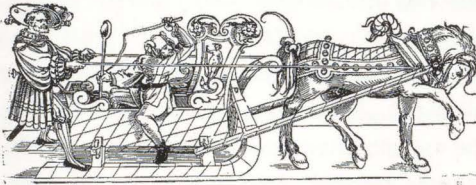
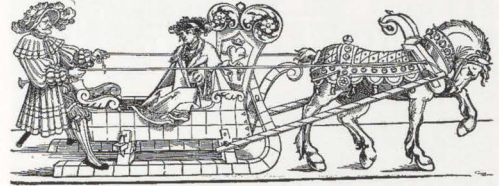
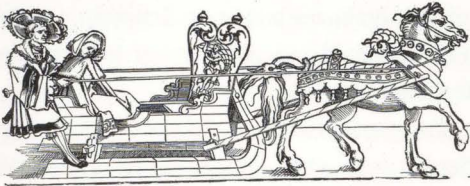
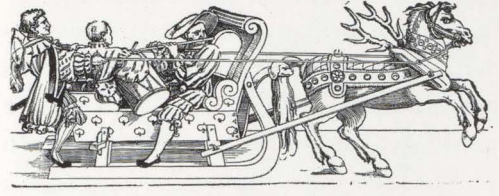
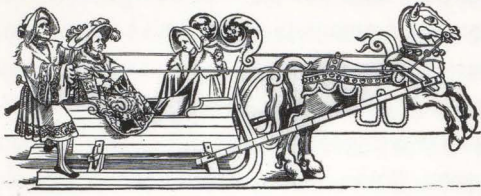


Abb. 5 Die Schlittenfahrt. Holzschnitte, Sebald Beham, Nürnberg, um 1530

Voluten gezierten Spritzschirme auf, die dem Passagier Schutz vor Fahrtwind und von Pferdehufen aufgewirbeltem Schnee boten. Die Bemalung mit possierlichen Damengestalten, Fortuna- und Venusfiguren, ja einem mit dem Pfeil durchstochenen Herzen deuten die mit solchen Ausfahrten verbundenen Liebesabenteuer an. Die Pferde, die mittels Zaumzeug und Anzen vor die Vehikel gespannt sind, tragen auf den Darstellungen des Nürnberger Künstlers schellenbesetzte Schabrackendecken; an die ledernen Halsringe sind gewundene Hörner und Geweihe montiert. Beham besetzte die Pritschen mit vornehm gekleideten Kavalieren, die Kästen mit pelzverbrämten Damen, darüber hinaus aber mit einem Narren, der wild mit einer Schlittenpeitsche hantiert. Auch das in einem der

Gondeln umherturnende Äffchen deutet den Charakter dieses Zeitvertreibs an, der musikalisch begleitet wird. In einem der Schlitten lassen Pauker und Querflötist ihre Instrumente ertönen.

Ein anonym, gut eine Generation später entstandener süddeutscher Holzschnitt bildet ein ähnliches Wintermobil ab (Abb. 6). Der Kavalier, der soeben vor einem Palast vorzufahren scheint, um die dort auf dem Söller seiner harrende Edeldame abzuholen, kutschiert einen auf massivem Gestell aufgebauten Kasten mit einander gegenüberliegenden Sitzen, geschweiftem Rand und hoher, von der Figur eines Adlers geschmückter Front. Obwohl hier, wie bei einer einfachen Schleife, die Kufen vorn nicht gebogen sind, war das bei Rennschlitten grundsätzlich üblich. Zwei



kolorierte Federzeichnungen des ausgehenden 16. beziehungsweise hohen 17. Jahrhunderts dokumentieren dies klar und in den gängigen Varianten (Abb. 7/8). Laufen die schwungvoll nach oben gezogenen Balken



Abb. 6 Rennschlitten. Holzschnitt, Deutschland, um 1570



Abb. 7 „Fortuna“-Schlitten. Kolorierte Federzeichnung, Umkreis Jost Ammann, Nürnberg, um 1570



Abb. 8 Rennschlitten. Kolorierte Federzeichnung, Deutschland, Ende 16. Jahrhundert

auf dem Blatt aus dem Nürnberger Umkreis von Jost Ammann in einem Punkt zusammen, der von einem Gebilde in Form eines Apfels markiert ist, kreuzen sie sich im zweiten Beispiel und tragen geschnitzte Tierköpfe an den Enden. Beide Kästen sind kunstvoll bemalt und auf der Frontwand mit einer Fortunafigur beziehungsweise einem Stern bestückt. Wer auf sich hielt, zierte seinen Schlitten nämlich standesgemäß mit „künstlicher Malerey und Bildhauerarbeit“.

Desgleichen zeigen die wiedergegebenen Pferde, was dem Zeitgenossen vor Augen stand. Demnach waren die Zugtiere „auf das kostbarste, mit silbernem Geläute, mit Federbüschen und Bändern, und anderen Zierathen ausgeputzt“. Ausstaffierung und Polsterung der grundsätzlich einspännig gefahrenen Vehikel mit „Sammeten und anderen Decken, die mit silbernen oder goldenen Frangen und Tressen besetzt“ sein mussten, sind außerdem hinzuzudenken. Eindrucksvoll demonstrieren die Federzeichnungen ferner, wie solch ein Fahrzeug gelenkt worden ist. In den Kästen nahmen im Regelfall allein weibliche Passagiere Platz. Auf einer Pritsche an der Rückwand dagegen saß der „Fahrer“ und führte die Zügel. Welche Haltung dabei einzunehmen war, hatte Georg Engelhard Löhneysen dem Herrn von Format in seinem 1609 in Remlingen erstmals aufgelegten, bis ins 18. Jahrhundert mehrfach nachgedruckten, über die Reiterei handelnden Buch „Della Cavalleria“ zu wissen gegeben. Als Reit- und Fechtlehrer am Dresdner Hof und späterer Stallmeister von Herzog Heinrich Julius von Braunschweig-Wolfenbüttel ein profunder Kenner höfischer Sitten, doziert er beflissen, dass der Kavalier auf dem Bock halb sitzend, halb stehend wie ein guter Reiter zu agieren habe. Kopf und Leib sollen aufrecht, die



Schultern gerade gehalten werden, die Ellenbogen an den Leib gepresst und die Arme angewinkelt sein, damit die Hände wie schwebend erscheinen. Vor allem aber sei „mit den hintern Theil nur halb gesessen, und nur etwas auf den Sitz geruhet“! Lächerlich würden sich jene machen, die die obligatorische Schlittenpeitsche nicht nur schwangen, sondern benützten, und die, die mit den Armen empor flatterten „als ob sie fliegen wollten“, oder „den Kopff hängen wie ein Schiff“, denn eine schlechte Haltung sei nicht nur verächtlich, sondern am Ende auch sehr gefährlich: Riskiert ein solcher Schlittenführer doch, sich „mit seinen plumpen schweren Ober-Leib selbst über'n Hauffen [zu] werfen und sich nebst einer insitzenden Glorillis, grossen Schaden“ zuzufügen, „daß hernach Chyrurgi und Bildhauer genug wieder zu repariren bekommen“.

Gerade aufgrund ihrer artifiziellen Qualitäten waren dem Fahrstil sowie der Lagerung der gleitenden Untersätze während des Sommerhalbjahres besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Mit Nachdruck stellt der Fachmann daher eine Mindestanforderung auf: „Die Schlitten, so von Zierrathen oder Bilder geschnitzt oder gepappet seyn, müssen wohl geädert [bewegt] und verwahret werden, damit sie nicht leicht brechen. Man soll aber auch gemachsam mit umgehen, und nicht zu ungestümm fahren, (absonderlich, wann nicht viel Schnee, und das Pflaster nicht wohl bedeckt ist,) so ist es leicht geschehen, daß der schönste und kostbarste Schlitten kann zerbrochen werden, wie es derer unvorsichtigen Schlitten-Führer wohl giebt, welche das Terrain nicht in acht nehmen, sondern durch alle Rinnen und Wasser-Güsse in vollen Trab durchrennen, daß die Trümmer und Stücken davon springen.“ Fast nebenbei erfährt der

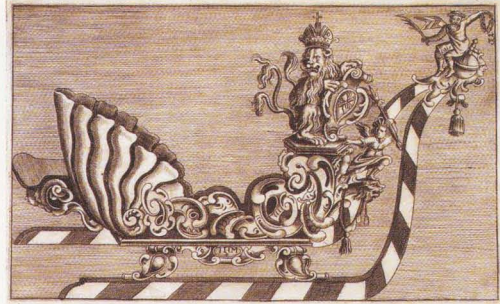


Abb. 9 *Figurenschlitten. Kupferstiche, Simon Cammermeier, Wemding, um 1670*

Leser hier etwas vom Material der Figuren und Ornamente. Vielfach bestanden sie aus Holz. Aber auch aus Pappmaché geformte Gebilde waren geläufig, ja sogar Figurinen aus Stroh, die man mit einer bemalbaren Schicht aus Textil, Lehm oder Papier überzog, hat es gegeben. Zedler, dessen Aufzählung die seinerzeit geläufigen Figurenschlitten im Blick hat, ist auch dafür glaubhafter Gewährsmann. Schlitten, schrieb er, „präsentiren zuweilen artige Figuren, und siehet man



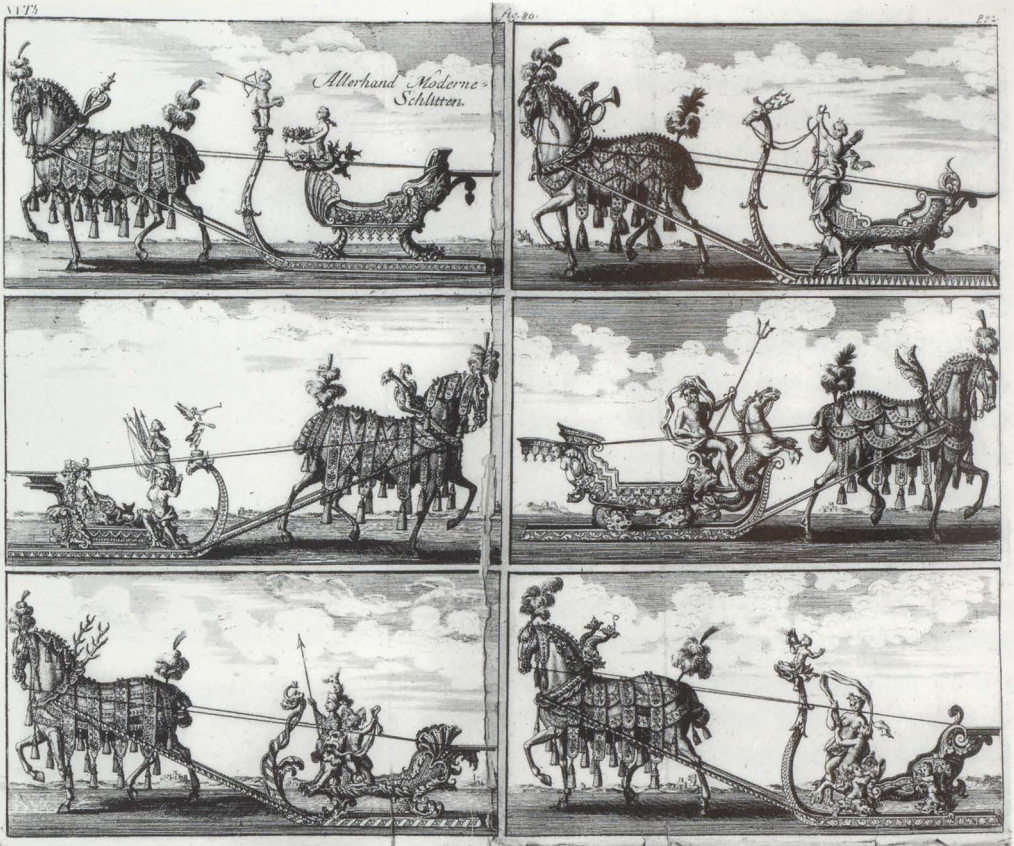


Abb. 10 „Allerhand moderne Schlitten“. Kupferstich in Valentin Trichters „Neu eröffnete Hof-, Kriegs- und Reitschule ...“, Nürnberg, 1729

gemeinlich allerhand wilde Thiere auf denselben zur Zierath, als Bären, Tyger, Löwen, Hirsche oder Vögel, als Reyher, Pelicane, Schwane, Adler, Strauße u.s.w. die entweder ausgestopft, oder ausgeschnitzt“ waren.

Was die Enzyklopädie verbal überliefert, halten Kupferstiche des Wemdinger Kunstschreiners und Ornamentzeichners Simon Cammermeier in phantastischen bildlichen Darstellungen fest. In seinem zwischen 1666 und 1678 in Nürnberg gedruckten „Neuen Zieraten Buch“ findet man Schlitten, deren auf rautengestreiften Kufen montierte Kästen die damals neueste Schlittenmode reflektie-

ren (Abb. 9). Eines dieser Exemplare besitzt die Form eines Schwanes, dessen Leib in einer Verschlingung fabelhafter Körper und Köpfe aufgeht. Auf dem gebogenen Hals des Tiers reitet ein Putto und zügelt den stolzen Wasservogel, welcher der Büste einer nackten Dame am Kufenauslauf hinterher zu streben scheint. Ein anderes Blatt zeigt eine muschelförmige Gondel; ihre Vorderwand besetzt ein gekrönter Löwe, der steigend ein Wappenschild präsentiert. Auf den vorn hochgezogenen Kufen sitzt eine Figur mit Lorbeerkranz und Palmzweig, die wohl die Fama, den Ruhm, personifiziert. Ein drittes Gefährt

schließlich ist als mythisches Seepferd gestaltet. Zwischen seinen zwei Köpfen turnt ein knabenhafter Neptun mit Dreizack umher, und den Kufenauslauf krönt das Haupt eines züngelnden Leu, auf dem sich ein Raubvogel niedergelassen hat.

Auch zwei Generationen später waren solche Figureschlitten offenbar noch höchst aktuell. In dem von Valentin Trichter, dem Stallmeister der Reichsstadt Nürnberg, 1729 neu aufgelegten Hofsittenlehrbuch von Löhneysen findet man „Allerhand Moderne Schlitten“ dieser Art in Kupfer gestochen (Abb. 10). Von reich geschmückten Pferden werden Kufen gezogen, deren vielgestaltige Gondeln auf Füllhörnern und Akanthusblättern, Fischen, Tierfüßen und Tritonen sitzen. Ähnlich Gali-onsfiguren bestehen die Vorderteile aus lebensgroßen Bildwerken. Man erblickt Neptun mit seinem Seepferdgespann, die freigiebige Früchtespenderin Ceres und die Jagdgöttin Diana, die kriegerisch anmutende Minerva, eine aus Rüstung und Fahnen getürmte Siegestrophäe und schließlich die Figurengruppe eines Frauenraubes. Die Kufen sind mit passenden Tierköpfen oder kommentierenden Allegorien bekrönt.

Selbst im Miniaturformat teilt sich die solchen Fahrzeugen innewohnende Faszinationskraft noch mit. Nicht immer ist angesichts kleinformatiger Stücke sicher zu entscheiden, ob sie Modelle zur Präsentation vor dem Auftraggeber beziehungsweise zum Bau großer Schneegefährte darstellen oder aber Spielzeuge sind, die die Gestalt monumentaler Schlitten auf die Kindern handhabbare Dimension reduzieren. Ein alternierend in Gold und Rot gefasstes Objekt aus der Zeit um 1700, dessen rot ausgestrichener Kasten die Form einer großen Muschel besitzt, darf aufgrund von Qualität der Ausführung, Propor-

tionen und Kostbarkeit der Fassung am ehesten als Vorarbeit für ein Straßenfahrzeug angesehen werden (Abb. 11). Vorn, wo sich die Schale in Voluten einrollt, fehlt heute ein Kopf, wohl der eines Meerestieres oder einer Nixe; denn unter der Gondel zieht sich ein schuppiger grüner, aufgrund seiner Lüsterung einst schillernder Fischleib entlang, auf dessen Schwanz die Pritsche ruht. Auf den Bügeln pressen zudem springende Fischlein ihre erhobenen Schwänze an den bauchigen Sitzkasten. Die in einem nach diesem Modell ausgeführten Vehikel transportierte Dame dürfte sich wie die schaumgeborene Venus gefühlt haben, die auf einer Muschel über die Wellenkämme ritt.

Von etwa vergleichbarer Qualität ist ein kleiner, wohl dem ersten Drittel des 18. Jahrhunderts entstammender Seepferdschlitten, den man sich sowohl als Präsentationsmodell als auch als Spielgerät vorstellen kann (Abb. 12); gelegentlich war dies vermutlich die Zweitfunktion von kleinformatigen Entwürfen. Dem vorderen Teil, einem Ross, das beide Läufe in die Luft wirft, wächst an den Seitenwänden des aus Linden- und Nadelholz gefertigten Kastens ein grün gelusterter schuppiger Fischleib, und da der gebauchten Sitzkoje außen ein Zackenblattmotiv vorgeblendet ist,



Abb. 11 *Miniaturschlitten in Gestalt eines Meereswesens. Süddeutschland, um 1700*





Abb. 12 *Miniaturschlitten in Gestalt eines Seepferdes. Süddeutschland, 1. Hälfte 18. Jahrhundert*



Abb. 13 *Miniaturschlitten in Gestalt eines Schwanes. Wohl Nürnberg, 1. Hälfte 18. Jahrhundert*



Abb. 14 *Puppenschlitten in Gestalt eines Hirsches. Mitteldeutschland, 2. Hälfte 18. Jahrhundert*

scheint das Fabelwesen aus einem Blütenkelch zu springen. Ursprünglich erschien das jetzt weitgehend schwarz überstrichene Tier in einer aufwendigen und spannungsreichen Vergoldung und Grünlüsterfassung. Der erhaltene der beiden Kufenhänse ist mit einem Greifvogelkopf bekrönt. In den Kunstsammlungen der Veste Coburg wird ein um 1720/30 entstandenes, formal ähnliches Gefährt aufbewahrt, das von den sächsischen Herzögen zum „Caroussel“ benutzt worden ist.

Hier wie bei einem kleinformatigen Schwanenschlitten ist das Gondelinnere in Rot gehalten. Damit griff man die sehr häufige Farbfassung großformatiger Schlittenkästen auf, wie sie oft textile Auskleidungen und Lederpolsterungen aufwiesen (Abb. 13). Der etwas naiv gestaltete Wasservogel erscheint in einem silbernen Federkleid, und das dem s-förmig geschwungenen Kufenauslauf aufgesetzte Vogelköpfchen ist ebenso monochromiert. Wiewohl der heutige Anstrich eine kostbare Versilberung, die schadhaf geworden war, überdeckt, legen Gestalt und Qualität des Werkes die Funktion als Spielzeug nahe. Die Tatsache, dass es 1878 als Geschenk der Nürnberger „Frau Kaufmanns Wittwe Häußlein“ nebst Puppenmöbeln ins Museum gelangte, scheint dies zu bestätigen. Schließlich dürfte auch eine kleine Holzschneiderei, die 1909 in Frankfurt erworben wurde, für Kinder bestimmt gewesen sein. Besonders deutlich weist dies der lange, auf rote Kufen gesetzte Kasten mit hoher Rückenlehne aus, der einen kurios anmutenden, weil grinsenden Hirsch figuriert (Abb. 14). Das Fehlen einer Pritsche, aber auch die Proportionen, die nur schwerlich in ein passables Produkt größeren Maßstabs umzusetzen wären, weisen auf den Gebrauch im Kinderzimmer hin. Wahrscheinlich hatte

das drollige Tier mit dem heute fragmentierten Geweih, das an einer Deichsel gezogen wurde, einst feine Puppen zu transportieren. Im Spiel wurde auf diese Weise nachvollzogen, was man im Winter auf Gassen und Plätzen großer Städte mit eigenen Augen beobachten konnte.

Dass die dort zu erlebenden Gefährte kostspielig waren, steht außer Frage, und dass entsprechende Bilder, wie die von Cammermeier oder Trichter, Vorlagen für die Erweiterung eines fürstlichen Fuhrparks darstellten, liegt gleichermaßen auf der Hand.

Schließlich hatte Löhneysen bereits in seinem als „Gründlicher und ausführlicher Bericht von allem, was zu der löblichen Reuterey gehörig und einem Cavalier zu wissen von Nöthen“ unertitelten Buch ausdrücklich und nicht von ungefähr darauf verwiesen, dass das „Schlittenfahren auch ein pertines [prinzipiell zugehöriges] Stück der Fürstlichen oder Ritterlichen Kurtzweil ist“. Schließlich bestätigte Trichter noch einmal, dass es ein „Königlich, Fürstlich, Gräfflich und Ritterlich Divertissement“, also ein Vergnügen der Oberschicht war.



# Schlittenfahrt und Fürstenmacht

Schlittenfahrten waren beim Adel äußerst beliebt. Zahlreiche Zeugnisse künden davon. So vermerkte die oberösterreichische Gräfin Anna Benigna von Gera in ihrem 1653 geführten Diarium: „Den 9. hat unß mein lieber herr bruder mit schlitt abgeholt, da sein wier nacher Eschlberg und dort bliben biß auff den 12., da sein wier alle nach Linz. Den 16. ist ein schlittenfarth von herrn Grafen Conraden von Starberg gehalten worden und darauff ein dag. Den 19. ist wider eine schlittenfarth gehalten worden und auff den abendt ein baurnhochzeit auf ein landthauß bey herrn graffen von Starberg.“ Wie die Tagebucheintragung also belegt, wurde der Schlitten zu kurzen Fahrten über Land, zu Besuchen und Einladungen, aber auch zu gemeinschaftlichen Corsi benutzt. Im 18. Jahrhundert waren diese Geselligkeiten vielerorts als „Schlittaden“ oder „Schlittagen“ geläufig, da man das „gute deutsche Wort“, wie der gelehrte Offizier Jacob von Eggers mitteilte, „francisiret“ hatte. Oft waren sie mit Maskeraden verbunden, wie mit der genannten „Bauernhochzeit“ in Starberg.

Seit dem späten Mittelalter kam offenbar kaum eine bedeutende im Winter von der Aristokratie begangene Feierlichkeit – ob Hochzeit, Kindstaufe oder Friedensschluss – ohne eine Schlittenfahrt aus. In einem die Jahre 1442 und 1443 reflektierenden Reisetagebuch eines anonymen Adligen aus dem Umkreis des Habsburgerhofes erfährt man zum Beispiel, dass selbst die Krönungsfeiern Kaiser Friedrich III. nicht ohne Schlittenparade abgingen und dass dabei „auf sliden vnnd auf hanngunnden wegen“, also in Schlit-

ten und auf mit Teppichen behängten Kobelwagen „dye allerkostleichen junckfrawen vnnd frawen“ gefahren worden wären. Anlässlich des Augsburger Reichstages 1530 unternahm Kaiser Karl V. und seine Schwester Maria, Königin von Böhmen und Ungarn, sowie König Ferdinand und seine Gemahlin Anna eine Partie durch die Stadt in pompösen Kufenmobilen, die von Jörg Breu wenige Jahre später im Holzschnitt festgehalten wurden. Zwei Tage vor seiner Vermählung mit der Wettinerprinzessin Anna ließ Johann Casimir von Sachsen-Coburg in Dresden eine glanzvolle Schlittage absolvieren. Ein bei der Hochzeit Kaiser Leopold I. 1676 mit Eleonore Magdalena Theresia von Pfalz-Neuburg in Passau abgehaltener Schlittencorso umfasste 51 Gefährte. Anlässlich der Krönung des römischen Königs Joseph I. in Augsburg 1690 wurde ein Zug aus 18 Schlitten zusammengestellt, jeder von vier Fackelträgern begleitet. Auf einem mit sechs Pferden bespannten Vehikel saßen Heerpauker und Trompeter, die diese Ausfahrt mit ihrer Musik untermalten. Im 17. und 18. Jahrhundert war es am Wiener Kaiserhof üblich, zwischen Dreikönigsfest und Aschermittwoch prächtige Schlittenumzüge zu veranstalten, die oft aus 40 bis 50 Schlitten bestanden. Bei Tage führten sie aufs Land, etwa zu den Schlössern Schönbrunn und Laxenburg, und währten um die zwei Stunden. Nächtliche Fahrten dauerten etwa halb so lange, gingen durch die Hauptstraßen der Stadt und zu den großen Plätzen, wo Carousell, oder wie es in Wien hieß, „Radel“ absolviert wurde. Dann jagten die Schlitten in



Kreisen, Schlangenlinien und anderen Figuren nach einer festgelegten Choreographie über den Schnee.

Seit dem 16. Jahrhundert war es in fast jedem Kleinstaat geläufig, dass der Fürst in den Wochen des Karnevals zu abendlichen Schlittenfahrten in die Residenz einlud. 1556 hatte der Fürstbischof von Salzburg die adeligen Hofleute zu einer Schlittade bestellt, bei der die Kufengefährte mit ihren in „Galla- und Fastnachtskleidern“ gehüllten Fahrgästen beim Schein von Windlichtern und der Musik von Trommeln und Pfeifen auf dem weißen Flockenteppich durch die nächtlichen Gassen rauschten. In seinem „Sächsischen Tagebuch“ von 1669 berichtet der Gelehrte Samuel Chappuzeau über solche Ereignisse am kursächsischen Hof: „Wenn Schnee die Landschaft um Dresden bedeckt, bekommt man Schlitten zu sehen, die, zusammen mit den unglaublich vielen Schellen, die schwer auf den Pferden lasten, mehr als 20 000 Kronen kosten müssen. Es gibt sie aus allem möglichen Material und in allen möglichen Formen – Triumphwagen, Muschelschalen, Sirenen, Delphine, Adler –, und die Bildhauerarbeit ist immer vorzüglich. Von allen Seiten schimmert es golden und himmelblau, und da man sie gewöhnlich beim Schein der Fackeln durch die Dunkelheit fahren sieht, ist diese Belustigung ein wahrhaft großartiges Schauspiel. Jeder Kavalier begleitet seine Dame und manchmal eine, die er sich nicht erwähnt hätte, denn man lässt bisweilen das Los entscheiden. So gleiten sie vorüber, über den Marktplatz und die Straßen von Dresden entlang, fünfzig oder sechzig Schlitten auf einmal, den Weg von Fackeln erleuchtet, die dem ganzen noch mehr Glanz verleihen.“

Seit dem 16. Jahrhundert war der Dresdner Hof für seine unübertroffen prunkvollen Schlit-

tenfahrten bekannt. Die dort ausgeprägte Vorliebe für die prächtige Gestaltung dieser Wintergesellschaften belegt ein Weihnachtsgeschenk, das Herzog Christian von Sachsen 1590 von seiner Gemahlin erhielt, auf eigentümliche Weise. Die Gabe, die als „Das Bergwerk“ in die Inventare der Rüstkammer einging, bestand aus einem Schlitten als Felsen- gruppe mit wilden Tieren. Im entsprechenden Verzeichnis des Jahres 1606 ist neben vielerlei anderen Kuriositäten, wie dem Narrenschlitten mit „gelben Schellen und Kühglocken“, auch ein Kufenfahrzeug „so wie ein Schiff gemacht mit vier Segel von silbernen und goldenen Zindell“ erwähnt. Mangelte es übrigens in der im Elbtal gelegenen Residenzstadt im 18. Jahrhundert an Schnee, ließ man ihn kurzerhand aus dem nahegelegenen Erzgebirge herbeischaffen, um damit zumindest einen Parcours für Wettrennen aufschütten zu können.

Wiewohl solche Veranstaltungen vordergründig als reine Vergnügungen erschienen, waren sie zweifellos wesentlicher Teil des höfischen Zeremoniells. Sie gehörten zu den prunkvollen Auftritten des Herrschers, mit denen er seine Macht und Vorrangstellung vor allen Landeskindern demonstrierte. Nicht zuletzt deshalb war die Schlittenfahrt vielfach und lange Zeit ein eifersüchtig gehütetes Recht des Souveräns. Sie war, wie Zedler resümierte, „zumal in Fürstlichen Residenzen und Hoflagern nicht einem jedwedem erlaubt, er habe denn deshalb vom Hofe oder dem Marschall-Amte, oder auch in Festungen von dem Gouverneur oder Commendanten, besondere Erlaubnis dazu erhalten“. Wer unbefugt fuhr, riskierte bei jeder Tages- und Nachtzeit angehalten und seiner Pferde „ausgespannet“ zu werden. Vielerorts regelten daher Polizeiordnungen Fahrverbote beziehungsweise den Personenkreis, dem eventuell

Erlaubnis zukam. Der württembergische Herzog Eberhard Ludwig gestattete das Schlittenfahren in Stuttgart 1712 grundsätzlich nur Angehörigen des Adels. 1744 verbot es Herzog Carl Eugen allen Untertanen zumindest vor der ersten fürstlichen Fahrt der Saison und wahrte so sein landesherrliches Erstlingsrecht.

Da der wesentliche Sinn des Zeremoniells im Zeitalter des Absolutismus sowohl in der Festigung der Herrschaft als auch in der Beindrückung von Höflingen wie Untertanen lag, kam es auf effektvolle Inszenierungen an. Schon in der Reihenfolge der Schlitten spiegelte sich die Hierarchie des Hofstaates wider. Aber auch die Zahl der Vor- oder Stangenreiter, die die einzelnen Gefährte begleiten, gab Auskunft über Stellung und Bedeutung des jeweiligen Schlittenfahrers. Diese Eskorte besaß nämlich nicht allein praktischen Nutzen, hatte sie doch dem Kutscher bei eventuellem Ausbruch des Pferdes beizuspringen, sondern sie war auch Statussymbol. Grundsätzlich eignete dem Herrscher das Recht, die Spitze der Formation einzunehmen, Thema der Schlittenfahrt und damit Kostümierung vorzugeben, ja sogar Sujets der Bilderschlitten zu bestimmen. War er abwesend, eröffnete gemeinhin ein leerer Schlitten den Zug.

Prunkvolle Gespanne und glanzvolle Kleidung spielten für die visuelle Machtentfaltung eine entscheidende Rolle. Auf der oben erwähnten Hochzeitsschlittage Kaiser Leopold I. 1676 war dessen Schlitten „künstlich von bildthauerey geschnitten und Vergold, überdeckt mit einen Reihergelb goldstückhen grossen Täppich, auch mit dergleichen Pölstern versehen, das Schlittengeleüth mit gelb, schwarz, und weisser Reichen franzen und quasten auf das zierlichste besetzt, aus

der gleichen farben Von feinsten arth feder, Pferd und Schlitten geziert“. Das Aufgebot an Reitern und Lakaien, der den Zug begleitenden Schildwachen, die den Corso sicherten und Spalier standen, schließlich die angemessene musikalische Untermalung waren ebenfalls von Bedeutung. Mancherorts wurden Musiker, vor allem Pauker und Trompeter, auf den freien Plätzen positioniert. Gelegentlich kamen darüber hinaus Waldhörner zum Einsatz. Wurde mit Oboen, Trompeten, großen Trommeln, Kesselpauken, Becken und Schellenbäumen musiziert, sprach man von „türkischer Musik“. Oftmals nahmen an den Umzügen auch Musikanten auf „Wurstschlitten“ teil, deren Bezeichnung von der Form der im Kasten umlaufenden oder wie eine Truhe mittig angeordneten Sitzbank herrührt. Vielfach legte man die fröhlichen Parours auf die Nachtzeit, so dass sie aufgrund der mit Fackeln erleuchteten Gassen einen ungewöhnlichen und besonders festlichen Eindruck erweckten und Zuschauern wie Akteuren als unvergessliches Erlebnis im Gedächtnis blieben. Nicht selten hatten sogar die Einwohner der Residenz ihren Teil zum Gelingen der entsprechenden Impression beizusteuern, indem sie „ihre auf die Straße zugehenden Fenster an Häusern Pyramidenweise und sonst durch allerhandvorstellende Figuren mit Lichtern und Fackeln illuminieren“ mussten.

Eine Vorstellung von solch glanzvollem Schauspiel vermittelt ein kolorierter Holzschnitt aus dem 1689 in Nürnberg gedruckten „Curiösen Spiegel“ (Abb. 15). Auf einem verschneiten Torplatz sieht man eine Reihe geputzter Gespanne. Offenbar werden die mit feinen Damen besetzten muschel- und schalenförmigen Untersätze nach bestimmter Vorgabe Corso gefahren. Reiter mit



## Die prächtige Schlitten-Fahrt.



Der Cavalier.

Madam! des Frauenzimmers Zier!  
 Sie sage, wie gefällt Ihr  
 Die Schlitten-Fahrt zu diesen Zeiten?  
 Kann Sie auch wohl die Kälte leiden?  
 So g'neß Sie ja ver diese Lust,  
 als den Damen I bewußt.

Die Dame.

Monsieur! die Lust mir höchst gefällt,  
 Ich füh' nicht die geringste Kält.  
 Je mehr ich werd herum geführt,  
 Je mehr Ergözung wird geführt.  
 Kann auch was angenehmers seyn?  
 Mit Warheits Grund: Ich sage: N...

Abb. 15 „Die prächtige  
 Schlittenfahrt“.  
 Kolorierter Holzschnitt,  
 aus „Curiöser Spiegel“,  
 Verlag E. A. Endter,  
 Nürnberg, 1689

Fackeln erhellen den Ort, an dem soeben weitere Teilnehmer eintreffen. Das Getöse von Pauke und Trompete, hier vom Sattel aus gespielt, mischt sich mit dem Klang, der von den langen, bunten Schellengehängen der

Pferde ertönt. Außerdem suggerieren Verse unter der Szene einen fingierten Dialog zwischen Kavalier und Dame, der vordergründig ins Bild gesetzt ist. Der die Leitseile in den Händen haltende Herr neigt sich zum Ohr



seiner mit Muff und Maske ausgestatteten Begleiterin. Sorgt er sich nämlich scheinbar ob Kälte und Schnee um das Wohl der Chauffierten, verspürt diese wachsende „Ergötzung“, je länger die Fahrt währt. Ob dies tatsächlich nur an der „Lust“ des raschen Gleitens liegt, die ihr angeblich „höchst gefällt“, kann man bezweifeln, waren Prachtschlittenfahrten doch nicht zuletzt günstige und willkommenere Gelegenheit für Amouren. Meist wurden die Partien nämlich nicht von den Ehegatten gemeinsam bestritten, sondern – Chapezeau berichtete staunend aus Dresden darüber – das Los entschied über die Zusammensetzung der Paare. Für kaiserliche Schlittagen in Wien zog man „gemeiniglich etliche Monate vorher die Zettel, und von solcher Zeit an muß der Cavalier diejenige Dame, welche ihm das Loos zugesellet, täglich mit einem Bouquet entweder natürlicher oder künstlicher Blumen, dergleichen mit Kostbaren Bande und andern dergleichen Präsenten aufwarten“. Alles in allem war dies eine kostspielige Angelegenheit, denn zu einer Schlitten-Équipage gehörten neben dem Gefährt Schlittendecke und Fußsack, Sitzpolster für die Dame, das Geläut, Kummet, Federschmuck für Hals und Kruppe sowie Einflechtzeug für die Schwänze der Pferde, schließlich vier verzierte Stangen für die eskortierenden Reiter sowie die passenden Livreen der Bediensteten. Schließlich wurde in Wien sogar Wert auf die korrespondierende Garderobe der Paare gelegt.

Aus diesem Grund herrschte Verdruss bei den Herren, wenn die ihnen durch die Lotteriegewinnenden Damen bezüglich Alter, Konstitution und Aussehen nicht zu ihnen passten. Bei den Damen wird es kaum anders gewesen sein. Andererseits war manche Konstellation an Brisanz und Abenteuerlichkeit

nicht zu übertreffen. So berichtete der englische Gesandte auf dem Immerwährenden Reichstag zu Regensburg, George Ehrege, Ende 1685 von solchen Zerstreungen erstaunt nach London, die Damen würden ausgenutzt, es käme zu frivolen Annäherungen zwischen den Geschlechtern und sogar zu Handgreiflichkeiten zwischen den Kavalieren um ihre Begleitung. Ein Vers unter dem Januarblatt des 1724 in Nürnberg gedruckten „Curieusen Geschichts-Geschlechts- und Wapen-Kalenders“, auf dem Schlittschuh- und Schlittenfahrer zu sehen sind, deutet dies an: „Die Welt liegt unter Eise, es stehn die Wasservogel, / und doch gefriert uns hier nicht ein verliebtes Wort. / Hat uns Cupido nur die Schlittschuh' angezogen, / so fahren wir erhitzt und als geflügelt fort.“

Allen besonders moralisch Gesinnten galt das Schlittenfahren daher aus vorstellbaren Gründen als suspektes und höchst frivole Unternehmung. Schon Anfang des 17. Jahrhunderts hatte Hipolytus Guarinoni, damals Stiftsarzt in Hall in Tirol, die frommen Eltern vor der erotischen Note gewarnt, die ihre Töchter gefährden könnte. In seiner 1610 in Ingolstadt gedruckten Abhandlung „Die Grewel der Verwüstung Menschlichen Geschlechts“ hielt er ihnen mahnend vor Augen, „daß manche Töchter auf offenen Plätzen durch die tollen Schlittenfahrer geworfen und nit allein entblößter öffentlich zu schanden sondern auch an Leib jämmerlich geschädigt worden“ sein.

Eine am 5. Februar 1748 von Carl Joseph Freiherr von Palm, dem Konkommisсар des Reichstages in Regensburg, für die Gesandten gegebene Schlittenpartie gibt eine Ahnung davon, zumal die gesitteten Herrschaften der lüsternen „Spillgesellschaft“ dieses freizügigen Gastgebers ohnehin fernblieben.



Gegen die Mittagszeit trafen sich die etwa 50 Gäste im Hause Palms zu einem zweistündigen Gelage bei Wein und Konfekt sowie der Auslosung der Damen. Angeführt vom Stallmeister und begleitet von Paukern und Trompetern begab sich der Schlittenzug alsdann nach Prüfening; die weniger Mutigen fuhren in Kutschen voraus. Bei ihrer Ankunft war ein üppiger Schmaus angerichtet. Am Abend ging es begleitet von Reitern mit Fackeln zurück in die Stadt, um im Redoutensaal einen Maskenball zu feiern. Ein Chronist bewunderte „die Schönheit der Schlitten, die abwechselnde Music, die kostbare Equipage, nebst der zahlreichen Begleitung der Vorreuter und Läufer, und mit einem Worte, alles hat dieser Lustbarkeit ein magnifiques Ansehen gegeben. Der Masquen-Ball dauerte biß gegen Tags.“

Eine ebenfalls aus Regensburg überlieferte Episode, die sich angeblich im Dezember 1792 zutrug, unterstreicht den freizügigen Charakter beim „Schlitteln“. Auf die Nachstellungen eines jungen Mannes habe ein gegen ihn eingenommenes Fräulein zur List der Schlittenfahrt gegriffen. Statt ihrer sei nämlich eine verkleidete Magd ins Kufenmobil des Kavaliere gestiegen, und dieser fuhr „tapfer mit dieser seiner vermimten Liebste[n] durch alle Haupt-Strassen der Stadt, und nahm an allen Ecken derselbigen das Schlitten-Recht fleißig in obacht“, womit der dem Kavaliere verbürgte Anspruch auf einen Kuss gemeint war. Nach Aufklärung der gelungenen Täuschung war er freilich bis auf die Knochen blamiert.

Dass man Schlittagen ausdrücklich als weltliche Lustbarkeit betrachtete, belegt schließlich die Tatsache, dass sie Geistlichen untersagt waren. Als der evangelische Diakon E. Friedrich Tresenreuter, Inhaber des Lehr-

stuhls für Theologie an der Universität Altdorf, 1737 mit seiner Gemahlin, einer gebürtigen Wienerin, und verschiedenen Gästen nämlich eine solche Fahrt unternahm, sorgte dies für gewaltiges Aufsehen. Nach den entsprechenden Gepflogenheiten hatte der Gottesgelehrte seine Gattin einem Gefährten als Schlittendame überlassen, in das von ihm gesteuerte Vehikel aber eine fremde Begleiterin geladen. Die Empörung war enorm, und Zeitgenossen zeternten: „Wenn ein Pfarrer en Gala, als ein Politicus im gefärbten Kleide mit anderen Politicis auf dem Schlitten ausfährt, seine Frau einem andern unterdessen zur Bedienung anvertraut, und solche eine Weile mit einer andern verwechselt, und deren Bedienung auf sich nimmt, auf dem Lande in bona charitate sich mit einander lustigmachen, und alsdann im Angesicht seiner ganzen Gemein[d]e und der meisten Beichtkinder in solchem Aufzuge wieder nach Hause kömmt, das ist wider alle theologische Klugheit und es wird dadurch das decorum eines Kirchendieners gar grob beleidiget.“

Beim Schlittenfahren spielte die Dame grundsätzlich eine besondere, als Akteurin beim winterlichen Ringelstechen sogar eine tragende Rolle. Das Schauturnier, das seit dem 16. Jahrhundert bekannt und seit dem 17. Jahrhundert mit dem „Schlitten-Carousel“ kombiniert worden ist, hatte sich aus den mittelalterlichen Ritterspielen zu einem unterhaltsamen, wenngleich sportlichen und Geschicklichkeit voraussetzenden Wettkampf entwickelt, der zu den wesentlichen Bestandteilen höfischer Festkultur zählte. Als Ringel bezeichnete man die Trophäen, die tatsächlich Ringe oder Reifen sein konnten, vielfach aber auch aus besonders anschaulichen Pappmachéköpfen bestanden und aus dem fahrenden Schlitten heraus zu ergattern



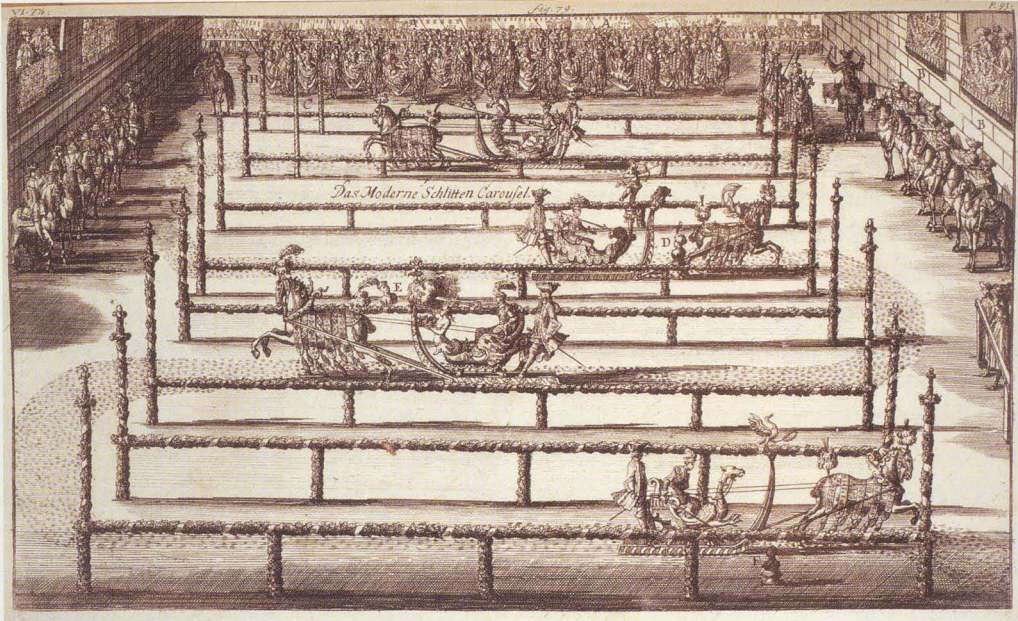


Abb. 16 Ringelstechen. Kupferstich in Valentin Trichters „Neu eröffnete Hof-, Kriegs- und Reitschule ...“, Nürnberg, 1729

waren. Weil es meist galt, einen zwischen zwei Stangen aufgehängten Kranz, entsprechend geformte Würste wie im Winter 1654 am Hof zu Altenburg, oder eine aufgestellte Figurine bei voller Fahrt aufzuspießen, hatte Löhneysen den Damen geraten, nicht nur „aufs zierlichste und sauberste gekleidet zu seyn“, sondern auch darauf Acht zu geben, von ihrer Tracht nicht behindert zu werden und ihren Schmuck sicher zu befestigen.

Aufschlussreich ergänzte Valentin Trichter Löhneysens Beschreibung eines solchen als Freudenfest, Damenfest oder Schlittenkarussell bezeichneten Spiels mit einem illustrierenden Prospekt (Abb. 16). Während sich Trompeter unter den Logen der hohen Herrschaften postierten und Zuschauer hinter Schlagbäumen am Rande harren, nahmen die prächtig gestalteten Schlitten im Hintergrund bereits Aufstellung. Nachdem die jeweilige Dame die Logen des Hofstaats mit der Lanze

begrüßte, fuhr das Gespann auf die Rennbahn auf, die hier von reisigumwundenen Gattern umzäunt ist. Zur ersten Übung diente der Speiß, in der höfischen Sprache der Chavelin. Sie „wirfft alsdenn mit ihrer größten Force solchen auf den Türcken-Kopff, daß er im Gesicht stecken bleibt“. Auf die nächste Attrappe hatte sie mit der Pistole zu schießen, die dritte im Vorbeifahren auf den Degen zu speißen und mit eben dieser Trophäe vor der der Herrschaftsloge gegenüberstehenden Jury zu salutieren. Gelegentlich wurden solch spannende Spiele noch durch eine humorige Note ergänzt, und es gab allgemeines Gelächter, wenn der Hofnarr, wie in Coburg, mit „einem alt stumpf gemacht spießlein“ gegen die Damen anzutreten hatte.

Sonderlich nach dem Sieg über das osmanische Heer 1683 am Kahlen Berg vor Wien bemühten solche Schau- und Vergnügungsturniere häufig das Bild des unter-



legenen Türken, gleichsam zur Bekräftigung der gebannten Gefahr sowie zur bildhaften Vergegenwärtigung der Niederlage der Orientalen und des eigenen Triumphs. Entsprechende Utensilien sind heute rar. Schließlich handelte es sich um Gelegenheitsbildwerke, die die rasanten Spiele sicherlich oft nicht überlebten. Bis zum Zweiten Weltkrieg noch hütete das Württembergische Landesmuseum aus den Beständen des dortigen Herzogshauses „zwei Mohren und zwei Türken sowie sechs Köpfe ebenfalls aus Papiermaché“. Ein bis heute erhaltenes Exemplar im Germanischen Nationalmuseum besitzt zwar keine historisch nachweisbare Herkunft, vermittelt das Aussehen solcher Requisiten jedoch exemplarisch (Abb. 17). Das Haupt eines jungen bärtigen Mannes trägt eine turbanartige Kopfbedeckung, die einem roten Fez gleicht, welcher mit einem grün-weiß karierten Tuch umwunden und dem ein Büschel grüner Blätter aufgesteckt ist. Von den Turnierlanzen, die sowohl bei Wagen- wie Schlittenrennen Anwendung fanden, zeugt ein vermutlich am Münchner Hof verwendeter Holzspieß aus dem frühen 18. Jahrhundert. Mit Geräten wie dieser spiralförmig blau und weiß bemalten Stange waren die genannten Ringe zu stechen, Köpfe und Figuren aufzuspießen und umzustoßen. Kurioserweise verdankt sich die Überlieferung des Instrumentes seiner Sekundärverwendung als Prozessionsstange, wovon zahlreiche Kerzenwachsspuren auf Spieß und geschnitzten Spangen zeugen.

Mit dem Abklingen der Schlittenmode und der Eliminierung solcher Wettkämpfe aus dem adligen Festkalender gegen Ende des 18. Jahrhunderts verloren diese Utensilien ihren Zweck, wurden bestenfalls eingelagert oder umfunktioniert, vielfach aber ohne viel



Abb. 17 Türkenkopf und Turnierlanze.  
Deutschland bzw. München, um 1700

Aufhebens vernichtet. Für die Rekonstruktion dieser kulturellen Facette stehen uns daher heute nur noch Bruchstücke zur Verfügung. Von mit „türkischen“ Accessoires oder Figuren gezierten Schlitten etwa ist wenig überkommen. Deswegen erscheinen solche Stücke, wie der Ende des 17. Jahrhunderts in der Wachau hergestellte Wurstschlitten im Kremser Museum, dessen Kufenauslauf einer militärischen Trophäe gleichend vom Kopf eines toten Türken gekrönt ist, oder ein um 1720 datierter bayerischer Prunkschlitten mit einem vornehmen Türken in Turban und Sichelmondschmuck im Deutschen Jagdmuseum in München jetzt singulär. Gerade die Rarität solcher Objekte lässt den Verlust eines bis zum letzten Krieg im Germanischen Nationalmuseum aufbewahrten Prunkgefährts besonders bedauerlich erscheinen. Der im Inventarbuch verzeichnete „reich mit Schnitzereien verzierte und bunt bemalte“ Kasten

zeigte „vorn ein türkisches Liebespaar, auf dem ein Adler sitzt, der seinen Schnabel zwischen die beiden Köpfe drängt, hinter dem Paar eine kleine sitzende Figur“. Allein solch punktueller Nachweis lässt auf die kulturelle Breite der verlorenen Güter schließen, die uns heute fehlen, um das facettenreiche Bild von der Exotik aristokratischer Lustbarkeiten in der Frühneuzeit in Gänze rekonstruieren zu können.

In dieser Hinsicht gehört wohl auch der erhaltene Figureschlitten in Gestalt eines majestätischen, auf einer Rasenplinthe lagernden Hirsches zu den Facetten, die von

frohen Festen nach dem Ende der Türkenkriege künden (Abb. 18). Einst nahmen die damit Gefahrenen im gehöhlten Bauch des Zehners Platz, und nicht zuletzt visualisierte diese bildhafte Zähmung des wilden Tieres die gehobene gesellschaftliche Stellung der Dame. Zwar ist das entsprechende, an der hinteren Innenwand montierte Sitzbrett verloren gegangen, doch blieb eine später dem angegriffenen Boden eingearbeitete Blechwanne erhalten. Sie hatte den lädierten Boden zu stabilisieren und diente wohl auch dazu, von der Kleidung und den Schuhen abtropfendes Schneewasser zu sammeln. Auf



Abb. 18 *Figureschlitten in Gestalt eines Hirsches. München, 1683*





Abb. 19 Monatsbild  
Januar. Hans Wertinger,  
Landshut, um 1525/26

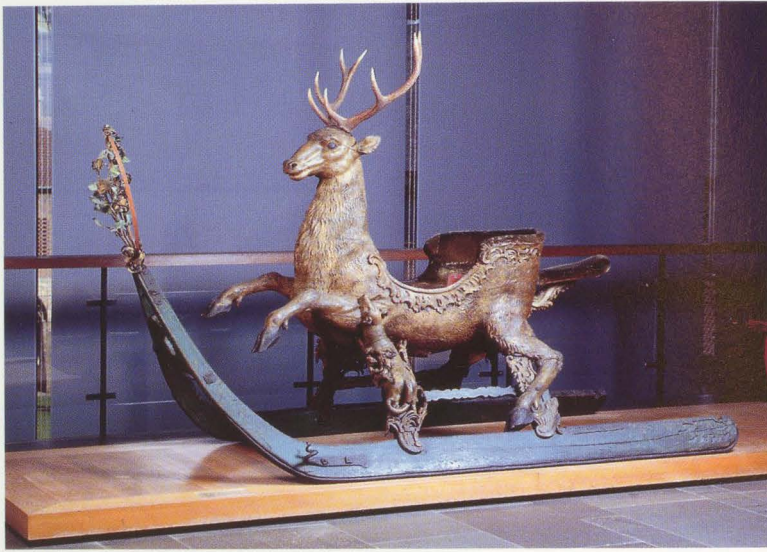
diese Weise half sie das kostbare Holzbildwerk zu schonen, dessen Innenwände mit Ranken in virtuoser Grisaillemalerei sowie einer großen Blattmaske geziert sind, die scheinbar keck mit den Augen rollt und die Zungenspitze zeigt. Ein Medaillon am breiten Halsband des Hirsches trägt das weiß-blaue Rautenwappen, das auf die Zugehörigkeit des Geräts zum kurfürstlich bayerischen Fuhrpark hinweist. Außerdem ist dort die Jahreszahl 1683 vermerkt. Vermutlich deutet sie auf die Herstellung für ein höfisches Fest, dessen Anlass die Vertreibung der Osmanen aus den habsburgischen Landen war.

Ab 1821 gehörte das Fahrzeug den Grafen von Arco auf Valley, die es auf ihren Ländereien um Schloss Adldorf in Niederbayern benutzten. Wahrscheinlich diente es ihnen zur Erledigung von Besuchen und zur Absolvierung kürzerer Ausflüge im Winter, vielleicht sogar nur als Gefährt für die Prinzen. Corsi oder andere prächtige Umzüge mit Schlitten wurden seit den Jahren um die Französische Revolution nämlich nur noch selten veranstaltet. Sicherlich verwendete man die mit Figuren besetzten Kufen damals auch nicht mehr als Zubringer ins Jagdrevier, für die man bequemere Renn- oder Herrenschlit-

ten, Gefährte ohne Kasten mit schmaler, längs zur Fahrtrichtung angeordneter Sitzbank einsetzte.

Zum Jagen selbst eigneten sich Schlitten nicht, da die Verfolgung des Wildes innerhalb des Waldes unmöglich war. Die Nachstellung der Beute mit einem Kufengefährte, die ein um 1525 entstandenes Monatsbild des Landshuter Malers Hans Wertinger suggeriert, entsprang – sollte sie nicht eine außergewöhnliche Begebenheit festhalten, eine sprichwörtliche Wendung oder ähnliches schildern – vermutlich der Phantasie des Künstlers (Abb. 19): Berittene und von Hunden begleitete Jäger streichen in der frostigen Landschaft über verschneite Fluren, im Wald sind Holzfäller bei ihrer Arbeit, und auf dem zugefrorenen Graben eines Schlösschens wird ein Kind im Handschlitten gezogen. Ein Jäger in dem von einem galoppierenden Schimmel gezogenen Schlitten verfolgt einen prächtigen Hirsch vor dem Waldsaum mit angelegter Armbrust und visiert sein Ziel über die hohe Vorderwand und das Kufenkreuz hinweg an.

Dennoch spielten Schlitten im Zusammenhang der winterlichen Jagd eine wichtige Rolle, dienten sie doch als repräsentative Zubringer in Jagdreviere, zu Jagdhäusern und



*Abb. 20 Figureschlitten in Gestalt eines von Hunden geschlagenen Hirsches. Süddeutschland, um 1750/60*

Landschlösschen, die für Picknicks oder große Tafeln nach dem Halali wohlbestellt wurden. Da das Zeremoniell die Teilnahme der Damen gebot, ja diese nicht selten mit leichten Flinten an der Vogeljagd beteiligt waren, wurden die Touren oft in den bekannten Rennschlitten unternommen. Ein prächtiges süddeutsches Exemplar, das man sicherlich in solchem Zusammenhang nutzte, besitzt einen famosen Kasten in Gestalt eines springenden Hirsches (Abb. 20). Zwei Jagdhunde fallen das Tier, dessen Leib aus einem gehöhlten Baumstamm geformt ist, beidseitig an und dienen zugleich als Stabilisierung der Skulptur durch die Abstützung auf dem Kufengestell. Während sich einer der kampflustigen Kläffer in die linke Keule des Zehners verbeißt, reißt ihm der andere einen Fetzen des Fells aus der Flanke. Rocailleornamente am bogenförmigen Rand des Kastens und an den Kufenenden, wo perforierte Eisenbleche die Stand-

flächen des Lenkers markieren, legen die Datierung um 1750/60 nahe.

Zahlreiche Beschädigungen und der schäbige Zustand des Kasteninneren zeugen von intensiver Nutzung. Schließlich belegt der gekürzte Kufenauslauf, dessen Endstücke mit derben Eisenbändern befestigt sowie einem geschmiedeten Blumenbouquet verziert sind und der sicherlich einen schlanken, hohen Kufenkiel ersetzt, von einer vorrangig auf Fahrtüchtigkeit zielenden Reparatur Mitte des 19. Jahrhunderts. Schließlich brachte man in diesem Zusammenhang eine mit dem neuen Kufenhals harmonisierende Deichselführung an, die das zweispännige Fahren erlaubte. Möglicherweise war der Schlitten damals schon längst nicht mehr in adeligem Besitz, und seinem neuen, einem volkstümlichen Geschmack verhafteten Eigentümer ging es vorrangig um die Benutzbarkeit des kuriosen Gefährts, mit dem er sich schmückte.



# Schlittenbau und Pferdezier

Die Herstellung als Bilder- oder Figureschlitten bezeichneter, künstlerisch reich ausgestatteter Fahrzeuge war das Werk einer Arbeitsgemeinschaft. Bildhauer und Maler entwarfen die Gestalt und waren für die künstlerischen Elemente verantwortlich. Bau von Gestell und Kasten war Sache von Stellmachern und Wagenbauern. Bedeutende Höfe besaßen dafür eigene Werkstätten. Schließlich war nicht allein auf Schönheit und Extravaganz der Form zu achten, es galt auch, konstruktive Rücksichten hinsichtlich der Fahreigenschaften zu nehmen. Löhneysen unterstrich dies in seiner Abhandlung deutlich: „Was aber die Beschaffenheit derer Schlitten anbelangt, so ist hierbey zu observiren, daß je leichter und kürtzter die Schlitten von Kuffen, Kasten und Muschel seyn; je besser man damit fahren, und kurtz umwenden kann, denn wenn die Kuffen kurtz und wohl geschweiff't seyn, daß sie nicht viel hinten aufschleiffen, gehen die Schlitten desto leichter und ringfertiger.“

Orientierung und Inspiration für die künstlerische Gestaltung lieferten Vorlagenwerke und Lehrbücher, wie die erwähnten von Cammermeier und Trichter. Ornamentstichblätter hielten selbst den Hofstatuarius des abgelegensten Zwergstaats hinsichtlich der modernen Formgebung von Gondel und Kufe auf dem neuesten Stand. Ein um 1690 geschaffener Kupferstich des Augsburger Graphikers Johannes Unsel, der in seinem 1695 von Ulrich Stapff gedruckten „Neuen Zierrathen-Büchlein“ erschien, hätte also als Anleitung zur Gestaltung eines barocken Rennschlittens dienen können (Abb. 21). Dieser als prächtiges Reliefschnitzwerk zu denkende Kasten samt Pritsche gleicht einem üppig wuchernden Kelch aus Akanthus, welches bis hin zur Bekrönung der Kufen mächtige Reiser austreibt. Die Schleifbalken selbst tragen entsprechende Bemalung. Zwei neben dem Vehikel abgebildete Laubornamente sind als hilfreiche Anleitung zu deuten, wie man Details solchen Wunderwerks fertigt. Dem

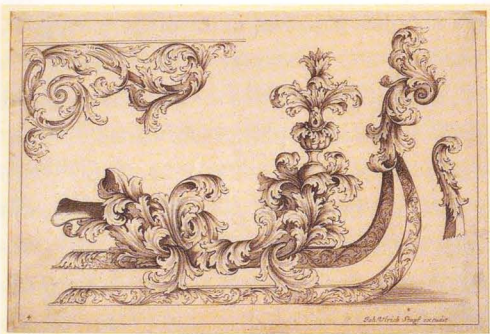


Abb. 21 Vorlageblatt für den Kasten eines Prunkschlittens. Kupferstich, Johannes Unsel, Augsburg, um 1690



Abb. 22 „Kaiserschlitten“ Franz I. von Österreich. Aquarellierte Federzeichnung, Österreich oder Süddeutschland, um 1815/20

berechtigten Stolz, mit dem Unselt diese Arbeiten vorführte, verlieh er auf der letzten Seite seines Vorlagenbuches mit Versen unmissverständlichen Ausdruck: „Diß sind von meiner Hand, / gemachte stuck und Sachen: / wer was dergleichen kann, / der darf es besser machen, / So hat er Ehr davon. / er hat genug gethan, / der etwas, was er tut, / so gut macht, als er kann.“

Im Gegensatz zu diesem Musterblatt, das als regelrechtes Vorbild für die Gestaltung eines Prunkfahrzeugs dienen konnte, eignet einer aquarellierten Federzeichnung aus der Zeit um 1815/20 eher die Qualität der Reproduktion (Abb. 22). Sie zeigt jenen „Kaiserschlitten“, mit dem Franz I. von Österreich nebst Zar Alexander I. von Russland die prächtige, anlässlich des Wiener Kongresses veranstaltete Hofschlittage von 22. Januar 1815 eröffnete: Vermutlich bestand die Funktion des Blattes daher in der der Gedankenstütze, des inspirativen Vorbilds für eigene Formfindungen des Zeichners. Das modisch hochgebaute, im Sitzteil abgetreppte, unterschrittene und in C-Federn hängende Gefährt des Monarchen war „auf das reichste mit Bildhauerarbeit verziert und ganz vergoldet“. Breite Goldbordüren mit fortlaufenden Akanthusranken, ein breiter Spritzschirm, „Büschen“ von Straußenfedern am Kufenauslauf und nicht zuletzt das glanzvolle Paneelwappen mit Krone verliehen dem höfischen Winterfahrzeug kaiserlichen Glanz. In Gestalt und Konstruktion folgte es dem sportlich-eleganten Phaeton, einem in England seit 1796 gebauten Typ der Herrenkutsche, die vom Herrn oder der Dame selbst, das heißt ohne Bediensteten gefahren wurde.

Kolorierte Stiche hatten das aufsehenerregende Wiener Stück alsbald bekannt gemacht. Nicht zuletzt die Veröffentlichung im

„Journal des Luxus und der Moden“ 1815 und in „R. Ackerman’s Repository of Art“, das im Folgejahr in London erschien, führten rasch zu Nachahmungen. Bald baute der königlich bayerische Hofwagner und Wagenfabrikant Georg Lankensperger, „der in seinem Atelier alle Künstler vereinigt, die zur Vollendung eines solchen Werkes beytragen müssen“, ähnliche Schlitten.

Fünf kleine Blätter vielleicht österreichischer Herkunft zeigen dagegen einen höheren Abstraktionsgrad. Die Vorder- und Seitenansichten, die teilweise sogar Maßstabsangaben tragen, dürften um 1810/20 als Vorlagen für einen Wagner oder Stellmacher geschaffen worden sein (Abb. 23). Abgebildet sind schnittige Rennschlitten mit schalenförmigen Kästen, sogenannte Kabrioletts, die Pelzausstaffierung und gefütterte Pantoffel für den Kavalier besitzen, aber auch ein großer Korbschlitten vom Typ des viersitzigen „Vis-à-vis“, der von einem Kutschbock aus gelenkt und mindestens zweispännig gefahren wurde. Hinten sieht man ein Trittbrett für den Lakaien. Möglicherweise handelt es sich um Muster, die ein Künstler angefertigt und zur Herstellung vorgeschlagen hatte.

In Absprache mit den Bildhauern und Malern schufen also Hofhandwerker – Wagner, Schreiner und Schlosser – den funktionalen Teil, das Fahrgestell, das kunstvoll und robust zugleich zu sein hatte. Die Qualität ihrer Arbeit wurde durchaus geschätzt. So konnte sich der Münchner Hoflackierer Augustin Weidenschlager zu Beginn des 18. Jahrhunderts unter anderem rühmen, durch die „bequemste und artigste Bauart der Wagen und Schlitten der höchsten Gnade sich würdig gemacht zu haben“. Aufgrund der erfahrungsgemäß hohen Beanspruchung, der die



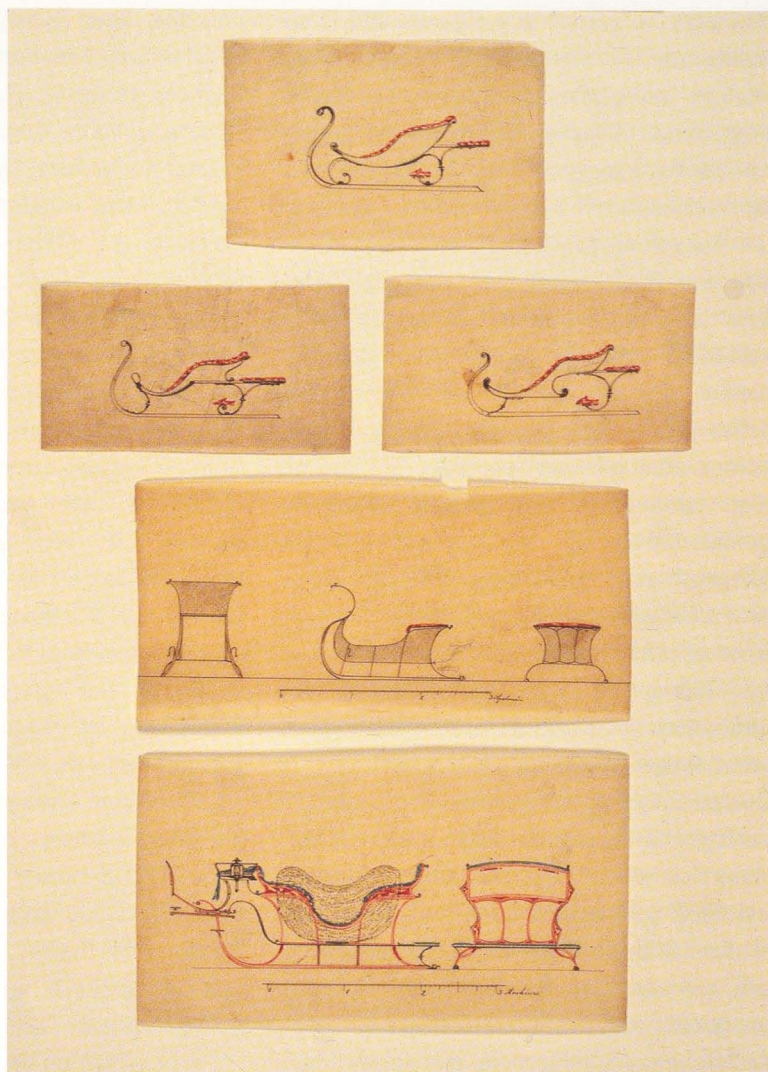


Abb. 23 Schlitten-  
entwürfe. Feder-  
zeichnungen,  
wohl Österreich,  
um 1810/20

Gestelle ausgesetzt waren, verwendete man für die Kufen, deren Unterseiten mit Eisenschienen besohlt wurden, fast grundsätzlich Buchenholz, gelegentlich Eiche. Kenntnisreiche Schreiner benutzten für den Kufenaufschwung gekrümmtes Holz vom Wurzelansatz der Bäume. Die Weiterführung der oft hochgeschweiften Stangen musste großflächig angestückt werden, nicht selten unter Zuhilfenahme von festen Eisenbändern oder stabilen Schraub- und Nietverbindungen, die

die rasanten Fahrmanöver ohne das Eintreten blamabler Brüche und Verluste dieser Zieraten erlaubten. Kasten und Skulptur fertigte man dagegen häufig aus Lindenholz, die Kastenböden auch aus Kiefer, Fichte oder Pappel. Je nach Formvorstellung wurden die Bohlen zusammengesetzt. Ein Beispiel für die ebenfalls übliche Herausarbeitung der Gondel aus einem gehöhlten Baustamm ist der bayerische Figureschlitten eines liegenden Hirsches (Abb. 19).

Bildhauer schnitzten die Figuren und Ornamente oder formten sie gegebenenfalls aus weniger haltbaren Materialien wie Papier oder Stroh. Maler verzierten sie mit den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln. Wie anderen Skulpturen auch verliehen Fassmaler und Vergolder den großen und kleinen plastischen Darstellungen an den als Bilder- oder Figurenschlitten bekannten Gefährten schließlich prächtige farbige Oberflächen. In dieser Hinsicht ist unser kunstgeschichtliches Bild jedoch von der äußerst lückenhaften Überlieferung geprägt. Stärker als man heute gemeinhin glaubt, waren die großen Meister für Arbeiten an Werken in Anspruch genommen, die nur für bestimmte Anlässe dienten. Oft lässt sich dies allein anhand schriftlicher Quellen feststellen, wie jener Münchner Hofzahlamtsrechnung von 1565, nach der einem „Hansen Wisreitter umarbeit wegen machung zwaier schlitten“ 30 Gulden ausgehändigt worden waren, oder der dortigen Verfügung von 1566, den Hofmaler Hans Ostendorfer mit 48 Gulden zu besolden, um „Zwei Schlitten zu malen“. Allein aufgrund in den Uffizien erhaltener Zeichnungen wissen wir beispielweise, dass der für seine phantastischen Porträts bekannte Giuseppe Archimboldo Schlitten für die Kaiser Maximilian II. und Rudolph II. am Prager Hof entworfen hat.

Natürlich sind auch entsprechende Zeugnisse erhalten geblieben. Von Michael Bernhard Mandl existiert ein prunkvolles Kufenfahrzeug im Salzburger Museum Carolino Augusteum, das er für den dortigen Erzbischof Johann Ernst Graf Thun schuf. Der Berliner Bildhauer und Architekt Andreas Schlüter fertigte schöne Figurenschlitten für König Friedrich I. von Preußen. In Coburg waren diesbezüglich etwa Georg Kaufmann

und sein Sohn Johann Eusebius Kaufmann beschäftigt. Für Kurfürst Christian II. von Sachsen entwarfen Hofkünstler wie Heinrich Göding, Johann Maria Nosseni und Daniel Bretschneider um 1600 winterliches Lustgefährt. Am württembergischen Hofe zu Stuttgart schnitzten Benjamin Grünwald, Johann Georg Brix und Johann Konrad Binder sowie Giorgio Ferretti und sogar der bekannte schwäbische Klassizist Johann Heinrich Dannecker Skulpturen für die Schlitten der Herzogsfamilien. In der Werkstatt von Gabriel Grupello entstand ein jetzt im Historischen Museum von Basel aufbewahrter Dianaslitten für Johann Wilhelm von der Pfalz. Die beiden von Johann Baptist Straub um 1740 für den bayerischen Kurfürsten Carl Albrecht gearbeiteten prächtigen Schlitten-skulpturen der antiken Gottheiten Herkules und Diana im Münchner Marstallmuseum von Schloss Nymphenburg gehören zu den grandiosesten Werken des 18. Jahrhunderts auf diesem Gebiet. Nicht zuletzt ist an die pompösen Schlitten des bayerischen Märchenkönigs Ludwig II. zu denken, die Franz Seitz in den 1870er Jahren entwarf und denen Syrius Eberle und Lorenz Gedon einen goldglänzenden Figurenapparat gaben.

In den Städten oblagen Konstruktion und Ausführung der Fahrzeuge entsprechenden Handwerksbetrieben sowie ansässigen Bildhauern und Malern. Der von David Heschler um 1630 für den Ulmer Patrizier Marx Philipp Besserer geschaffene Schlitten, der weitestgehend aus der bewegten Figur eines Bogenschießenden Kentauren besteht, sich heute im Besitz des Württembergischen Landesmuseums befindet und auf Schloss Urach ausgestellt ist, bezeugt auf exemplarische Weise den Versuch des Patriziats, dem Adel auch auf diesem Feld nachzueifern.



Die rege Benutzung der Fahrzeuge zog vermutlich fast alljährlich Reparaturarbeiten nach sich; außerdem mussten sie wohl des öfteren neu gefasst werden. Vielfach sind zudem der wechselnden Mode geschuldete Umstaffierungen und Ergänzungen belegt. Das gehörte offenbar ebenso zu den Arbeiten eines vom Hof unterhaltenen Künstlers wie das Bemalen von Turnierdecken der Pferde, von Türen und Laden, das Entwerfen von Kleidern, das Herstellen von wahrscheinlich aus Pappmaché bestehenden Tieren für „Mummereien“ und das Arrangieren von künstlichen Speisen für Schauessen. In dieser Hinsicht ist bekannt, dass Hans Krell aus Crailsheim, der von 1522 bis 1526 Hofmaler des Königs von Ungarn war, 1524 unter anderem die zwei Scherbäume des königlichen Schlittens vergoldete.

Eine Stuttgarter Hofrechnung vom 5. Februar 1705 registriert die Ausgabe von 170 Gulden an „Mahler Müller vor den Staatschlitten zu renovieren und ganz neu zu vergulden und zu versilbern“. Offenbar mussten kurz vor einer Schlittenparade rasch gravierende Schäden behoben werden. Gemeinhin nahm man solche Sanierungsarbeiten im schneefreien Sommerhalbjahr vor. Im Jahre 1712 hatte der „Bildhauer Georg Steutzer zu Coburg, so 8 Schlitten ausgebessert auch darzu einen Löwen vorfertigt“, und 1731 bewarb sich sein dortiger Kollege Christoph Hemmer um solch lukrativen Auftrag, denn er bat „um Übertragung der reparatur der bildhauerarbeit und der Estaffierung und Malerei an den Schlitten gegen etliche K[la]ft[e]r Holz und freien Tischtrunk“. 1766 gab man in Coburg sogar die erkleckliche Summe von 372 Reichstalern aus, um „11 Rennschlitten im herzoglich[en] Wagenhaus neu zu mahlen und zu vergulden“.

Die Ausstattung der Schlittengespanne umfasste auch das Zubehör, das heißt Schlittendecken für den stilvollen Kälteschutz der fahrenden Dame, Polsterung von Kasten und Pritsche, nicht zuletzt aber passendes Zaumzeug und Schabracken der Pferde, schließlich spezielle, oft absonderlich geschmückte Halsringe, Kopfputz und Schweifschmuck der Tiere. Dies war die Arbeit von Sattlern und Gürtlern, Riemern und Tapezierern, Bortenschneidern und Posamentierern. Je nach ökonomischer Potenz des Bestellers fielen ihre Produkte mehr oder weniger kostspielig aus.

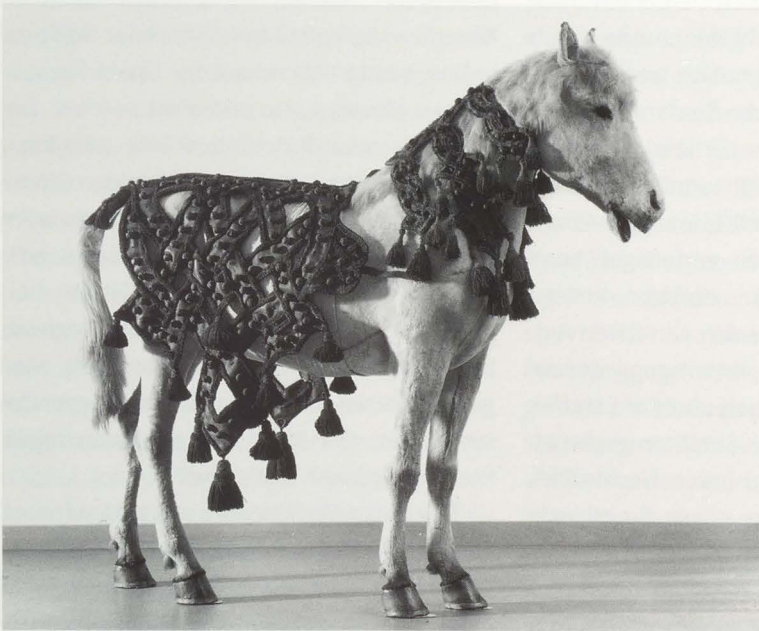
Zahlreiche Abbildungen überliefern die farbenfrohen Pferde- oder Schellendecken, die aus gitterförmigen oder schabrackenartig herabhängenden Streifen bestanden. Sie waren aus Leder gefertigt und mit Wolle, Samt oder Seide übernäht, mit Gold- und Silberfransen, Quasten und anderen Posamenten verziert. Diese die Mähnen und Kruppen der stolzen Rösser im Winter schmückenden Matten trugen die unabdingbaren Schellen. Löhneysen empfahl sie um des besseren Klanges willen nicht auf Samt oder Seide zu heften, sondern direkt auf das Leder. Sie sollten aus Messing sein und nicht zu klein. Die vollkommenste Resonanz würde allerdings die Kombination großer und kleiner Glöckchen ergeben. Schließlich komme es aber „auf eines jeden Willkühr und Belieben an“. „Grosse Herren“, wusste er, „führen meistentheils silberne Geläut, welche ungleich besser und heller lauten, als die andern, aber grosse Herren müssen auch etwas besonderes haben, das ihnen die geringeren nicht nachthun können und sollen“.

Dass man ein Fuhrwerk aus gutem Hause nicht zuletzt an der Schellendecke erkannte, wusste man noch Ende des 19. Jahrhunderts. Theodor Fontane, der seinen 1878

erschienenen Erstlingsroman „Vor dem Sturm“ mit einer Schlittenfahrt beginnen lässt, wies unaufdringlich darauf hin. Obwohl die Hauptfigur der Handlung, Lewin von Vitzewitz, nämlich auf einer einfachen Schleife von Berlin auf sein väterliches Gut Hohenvietz im Oderbruch kutschiert wurde, markierte das qualitätvolle „Schellengeläut, das auf rot eingefassten, breiten Ledergurten über den Rücken der Pferde hing“ die gesellschaftliche Stellung des Besitzers eindeutig: Und so ging es „unter immer munterer werdendem Schellengeläut zum Frankfurter Tore hinaus“.

Bezeichnenderweise war Nürnberg eine der bedeutendsten Fertigungsstätten der zierlichen Klangkörper. In seiner Wirtschaftsgeschichte der fränkischen Reichsstadt teilte Johann Ferdinand Roth 1801 mit, „von hiesigem Handelsplatze“ würden jährlich „viele Parthien nach Frankreich, Spanien, Italien ec. versendet“. Wie bereits Zedler und Krünitz betonte auch er, dass das schellenproduzie-

rende Handwerk an diesem Ort besonders stark sei, ja dass man es ansonsten nur an wenigen anderen Plätzen Europas fände. Ein solches um 1730 entstandenes Produkt, aus Rinds- und Ziegenleder gefertigte, mit Fransenborten, Quasten und Metallkugeln bestickte Kissen für Mähne und Kruppe eines Pferdes gehörte vermutlich einem Bürger am Herstellungsort (Abb. 24/25). Auf treffliche Weise vermittelt das Set über die bildlichen Quellen hinaus einen visuellen Eindruck von diesen klingenden Überwürfen, denen Leopold Mozart mit seiner 1756 komponierten „Musikalischen Schlittenfahrt“ ein akustisches Denkmal gesetzt hat. Die etwa 30 Millimeter im Durchmesser großen Schellen tragen die zwischen 1723 und 1861 benutzte Marke der Nürnberger Schellenmacher, ein schräggestelltes, oben mit einem Querstrich geschlossenes griechisches Kreuz. Einem „grossen Herrn“ im Löhneysenschen Sinne gehörte diese Schlittendecke sicherlich nicht, denn die Klangkörper bestehen nicht aus Silber,



*Abb. 24 Schlittendecke aus Kruppenkissen und Mähnenkissen. Nürnberg, um 1730*





Abb. 25 Mähnenkammkissen einer Schlitten-  
decke. Nürnberg, um 1730

sondern aus einer Buntmetalllegierung. Des-  
sen ungeachtet setzte ihre Fertigung meister-  
haftes Können voraus. Sie entstanden aus  
gestanzten Scheiben, die zu Halbkugeln ge-  
schlagen und miteinander verlötet wurden.  
Diese Lötung war so kunstvoll anzulegen,  
dass nach Vollendung der Augenschein  
gegossener Körper vorherrschen musste.  
Des weiteren enthielt die Ordnung der  
Schellenmacher die Vorschrift, „in die Roß-  
schällen viereckete, und in die Paar-Schellen  
runde, gestämpfte, eiserne Klötzlein und



Abb. 26 Spielzeugpferd mit Schellendecke.  
Wohl Nürnberg, um 1800

ganz klein Stein“ einzulegen. Der von diesen  
„Innereien“ durch Bewegung beziehungs-  
weise Wandaufschlag erzeugte Ton konnte  
schließlich aufgrund des Umfangs der Öff-  
nung an der Oberseite der Kugeln abge-  
stimmt werden.

Ein wohl aus der Zeit um 1800 stammendes  
Spielzeugpferd, das sich auf unter den  
Hufen angebrachten Rollen bewegen lässt  
und dessen zugehöriger Schlitten verloren  
ging, zeigt solch eine Schellendecke en mi-  
niature (Abb. 26).

# Schlittenfahrt und Stadtkultur

Die Episode der Verbrennung von Luxusartikeln 1452 in Nürnberg belegt, dass auch Patrizier und Bürger schon früh künstlerisch gestaltete Schlitten besaßen und damit winterlichen Vergnügungen frönten. In den süddeutschen Reichsstädten war eine besondere Art nächtlichen Flanierens auf Kufen damals weithin beliebt, so dass es dem Stadtregiment mancherorts unabdingbar erschien, die entsprechende Aufsichtspflicht streng wahrzunehmen. In einer während des 15. Jahrhunderts verfassten und einem 1496 angelegten Sammelcodex beigebundenen Polizeiordnung der Reichsstadt Nürnberg weist ein diesbezüglicher Artikel äußerst strikte Regeln auf: „Unnserere herren vom rathe gebieten ernstlich, das fürbaß nyemands von der fewrglocken an biß auff zwo stund vor mitternacht one ein offenbar prynnend licht, als wachskertzen oder fackeln, auff sliten fahren sol. Es sol auch nach derselben zeit bey nyemand weder mit liecht oder on liecht auff sliten faren, wann als oft das yemand überfert und darumb fürbracht oder gerügt wirdet, der sol gemeiner stat darumb zu puß verfallen sein von yedem überfahren stuck x pfund newer haller, die man von einem yeden on gnad nehmen will. Auch sol hinfür nyemands an einichem feirtag bey tag und an einichem feyrabennt zu nacht auffsliten faren, bey der vorgemelten puß x pfund newer haller.“

Vom Abendläuten an bis zur Sperrstunde abends zehn Uhr mussten also alle Schlitten beleuchtet fahren, um Unfälle möglichst zu vermeiden. Sollte jemand ohne Licht unterwegs sein oder später in der Nacht als er-

laubt, sollte er gar ein Malheur verursachen, waren 10 Pfund neue Heller Strafe zu entrichten. Das gleiche Bußgeld galt für das unerlaubte Schlittenfahren an Feiertagen. Schließlich wurde, um Unruhe und Verdross zu vermeiden, verfügt, dass niemand, ob „burger oder gast, jung oder alt, an einichem sonntag noch andern cristlichen feyrtagen bey tag bey den kirchen undter den gotlichem amnten und predigen, und auch bey nacht feirtag oder wercktag über zwo hore in die nacht mit kleinen sliten an einichem ennde in diser stat faren sollen“. Diese mit dem Umherfahren zum Zeitvertreib verbundene Geringschätzung sonn- und feiertäglicher Gottesdienste sowie die mit der ausgelassenen Zerstreung offenbar einhergehende Lärmbelästigung, sonderlich auch jene zur Schlafenszeit, ahndete man ebenfalls mit einem Strafgeld von einem Pfund Heller.

Vorsichtsmaßnahmen waren vonnöten, waren die nächtlichen Rundfahrten doch offenbar häufig mit Unfällen verbunden. Meist sind natürlich allein die prominenten Fälle dokumentiert. So ließ zum Beispiel Hermann Vischer, zweiter Sohn des berühmten Nürnberger Bronzegießers Peter Vischer des Älteren, bei einem solchen Unglück das Leben. Zwar ist über die Umstände nichts konkretes bekannt. Doch berichtet der Reichsstädtische Rechenmeister Johann Neudörfer in seinen Künstlerviten, der 1486 geborene Rotschmied sei an Neujahr 1517 „in seinen besten Tagen bei Nacht unter einem Schlitten elendiglich und erbärmlich umgekommen“. Die Formulierung legt nahe, dass man ihn überfuhr.



Auf welcher Seite die Unachtsamkeit lag, bleibt ungewiss. Eine andere Tragödie ereignete sich im Jahr 1585 am selben Ort. Damals war dem Ehefrau von Lucas Közler, einem der Genannten des Größeren Rats, „im Schlittenfahren die Nase entzweygefahren“ worden.

Ursachen für solche Misslichkeiten gab es wohl viele. Mangelnde Aufmerksamkeit und von Alkohol getriebene Sinne an festlichen Tagen zählten dazu ebenso wie fehlende Beleuchtung der oft rasant bewegten Mobile, aber auch der Verzicht auf Schlittengeläute, die das Nahen der auf Schnee fast lautlos gleitenden Vehikel hörbar anzukündigen hatten. Auch wenn die Schellen zunächst als Zier- und Accessoirelemente erscheinen, hatten sie zuallererst die Funktion des Signalinstruments zu erfüllen. Da der winterliche Straßenbelag den Hufschlag der Pferde dämpft, zeigten allein sie das Nahen des Gefährts an. Bis weit ins 19. Jahrhundert existierten daher vielerorts behördliche Vorschriften, die das Führen von Schellengeläuten vorschrieben.

Eine anderer häufiger Grund für Unfälle waren scheuende oder durchgehende Pferde. Ein Votivbild aus der Wallfahrtskirche von Gartlberg bei Pfarrkirchen in Niederbayern, das um 1770/80 entstand, dokumentiert solch ein Missgeschick auf rührende Weise (Abb. 27). Zwei fesche junge Burschen in hellen Röcken und Dreispitzhüten hatten offenbar eine Landpartie unternommen. Rittlings sitzen sie auf einem grün gestrichenen Herrenschlitten. Während sich der Vordermann ängstlich an den hohen Kufenstangen festklammert, breitet sein Sozia die Hände überrascht aus. Vermutlich fuhr ein zwei-spänniger, im Mittelgrund gezeigter Schlitten zu nahe an den Ausflüglern vorüber, so dass



Abb. 27 Schlittenunfall. Votivbild aus der Wallfahrtskirche Gartlberg in Niederbayern, um 1770/80

ihr Ross schreckte und folglich durchging. Das Malheur nahm freilich einen glimpflichen Ausgang, da die Gottesmutter Maria umgehend eingriff. In einer großen Glorie erscheint in der oberen Bildhälfte das seit 1659 verehrte Gnadenbild von Gartlberg, dem die beiden Kavaliere ihre Rettung verdanken. Ein von der Pietà ausgehender Lichtstrahl trifft auf den schlotternden Schlittenlenker und markiert so den glücklichen Ausgang des lebensgefährlichen Zwischenfalls.

Zurück zur Schlittenbegeisterung der Städter: Ähnlich den winterlichen Corsi des Adels veranstaltete auch das Stadtpatriziat prächtige Aufzüge auf Markt- beziehungsweise anderen geräumigen Plätzen. Wilhelm Peter Zimmermann hielt solcherart Schlittenspiele der Augsburger Bürger auf dem Perlachplatz 1618 in einer großformatigen Radierung fest. Ein anderes Beispiel ist der am 8. Januar 1731 vom Patriziat der Reichsstadt



Abb. 28 Wappenschlitten der Nürnberger Patrizierfamilie Schlüsselfelder. Nürnberg, um 1650

Ulm durchgeführte Parours auf dem dortigen Münsterplatz, den eine kolorierte Zeichnung Johann Jakob Merkhs im Ulmer Museum überliefert. Wie in den Residenzen stellten diese Aufzüge in den oligarchisch regierten Stadtrepubliken ein glanzvolles Repräsentationszeremoniell dar und waren somit Demonstrationen, die keinen Zweifel daran ließen, in wessen Händen die Macht hier lag. Schließlich standen die Kufenfahrzeuge in Größe sowie Qualität und Pracht des Bildschmucks zumindest bis zum 18. Jahrhundert kaum hinter denen der Fürsten zurück.

Von Schriftquellen überlieferte Verbote und Bestrafungen bezeugen vielfach, dass dem Patriziat ausdrücklich daran gelegen war, die gesellige, prunkvolle Schlittenfahrt als ein ihr vorbehaltenes Recht zu sichern. So verurteilte man etwa den Nürnberger Goldschmied Hans Krieger im Januar 1597 zu einer hohen Geldstrafe wegen unerlaubten „schlittenfahrens“, die aufgrund seiner Abbitte schließlich halbiert wurde. Drei Jahre später

zog man den Maler Martin Behaim wegen eines ähnlichen Vergehens zur Rechenschaft. Er hatte „verschinen [vergangenen] winter auff dem bürgerschlitten in bauernklaidern Eberhardten Wagner vorgefahren“. Offenbar handelte es sich also um eine „Herrentour“, die der verkleidete Künstler absolvierte. Sein Gnadengesuch wurde abschlägig beschieden, „weil der Wagner die straff schon bezalt“. Dagegen durfte sich der Gastwirt Friedrich Vischer, „der dem Behem das pferd zum schlittenfahren gelihen“, immerhin der Halbierung des Bußgeldes freuen.

Einer der ältesten erhaltenen Schlitten im deutschen Sprachraum gibt eine gute Vorstellung von der Gestalt damals in Städten benutzter Prunkschlitten. Der sogenannte Wappenschlitten stammt aus dem Besitz der Nürnberger Patrizierfamilie Schlüsselfelder, die seit 1536 zu den ratsfähigen Geschlechtern in der Freien Reichsstadt gehörte (Abb. 28). Das aufgrund von Ornament und figürlichem Zierrat gegen Mitte des 17. Jahr-



hunderts zu datierende Vehikel besteht im wesentlichen aus einer auf ein massives Gestell aufgesetzten schmalen, trapezförmigen Truhe, deren Außenseiten mit Blattwerk und Masken bemalt sind. Befestigungsspuren lassen auf zwei gegenüberliegende Sitze schließen. Wahrscheinlich waren manchmal beide Plätze besetzt. Da die Dame in Darstellungen aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts gelegentlich auch gegen die Fahrtrichtung platziert ist, kann vermutet werden, dass dies vor allem bei privaten – im Gegensatz zu geselligen – Fahrten tatsächlich der Fall war und das Paar sich auf diese Weise von Angesicht zu Angesicht sehen konnte (Abb. 5).

Beide Längswände des Kastens tragen geschnitzte Blendrahmen mit verschiedenen Phantasiegesichtern; die brettartige Pritschenkonsole ist gänzlich als Maske geformt. Geschweifte, den Kastenborden aufgesetzte Randbohlen sind ebenfalls figürlich behandelt und zeigen hinten jeweils geflügelte Puttenköpfe, denen von vorn vegetabile Masken entgegenblicken. Die Frontwand dagegen ist mit einer großen Kartusche besetzt, die das Geschlechterwappen trägt. Zwei weibliche Karyatiden krönen den waagrecht in Silber und Schwarz geteilten, von drei schwächerkreuzartig kombinierten Schlüsseln besetzten Schild mit einem goldenen Lorbeerkranz. Darüber steigen zwei mächtige, von Akanthus umrankte Helme mit krönender Zier auf. Die enorm hohen und schlanken Kufenbäume, die sich vor dem Wappen weit auskragend kreuzen, enden in stilisierten Löwenköpfchen, die ihre Rachen gefährlich aufreißen. Hinten sind die Kufen mit perforierten Eisenblechen beschlagen, auf denen die Füße des zügel führenden Kavaliere Halt finden konnten. Der anonyme Nürnberger Schlittenbauer beherrigte auf diese Weise, wozu Löhneysen

grundsätzlich geraten hatte: „Es könnte auch nicht schaden, wenn man die Kuffen hinten mit einem rauhen eisernen Blech belegen ließ, damit man mit denen Stieffeln desto sicherer drauff stehen könnte.“

Wie man es auf Darstellungen von Renaissance-schlitten sieht, besaß der rot angestrichene, tiefliegende Kasten einst zwei einander gegenüberliegende Sitzflächen; vermutlich wurde vorrangig die in Fahrtrichtung zu besetzende benutzt. Geringer Raum, mangelnde Beinfreiheit und nicht besonders hohe Bande verdeutlichen nur allzu gut, wie un bequem und wenig angenehm ein Aufenthalt in diesem Vehikel gewesen sein muss. Sicher schützten Decken vor Kälte und spritzendem Schnee, doch mussten die Passagiere zweifellos trotzdem hart im Nehmen und Aus halten sein und sich darüber hinaus kräftig festhalten können. Unebenheiten im Straßenbelag, Pfützen oder pfeilschnell passierte Gassenecken, schließlich abenteuerliche Wendemanöver und scheuende Pferde konnten jederzeit unterschiedlichste Unannehmlichkeiten bereiten.

Aus der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts stammt ein Schlitten, dessen Eigentümer einst vom heute verlorenen Wappen der Nürnberger Familie Letscher angezeigt wurde (Abb. 29). Der einsitzige Kasten mit erhöhter, polygonal ausgebildeter Rückwand ist wie die Konsole der samtgepolsterten Pritsche vollkommen mit Pflanzenornament bemalt und beschnitzt, hinten sind außen zwei gegenläufige Löwenköpfe zu sehen. Die Front dieser aus Holzbohlen gefügten Schale wird von einer Löwenbüste gebildet, die rücklings unter dem Gefährt hervorzulagen scheint, als werde das züngelnde und seine Augen verdrehende Tier in eben diesem Moment überfahren oder hänge im Kufengestell. In den

Tatzen hält der Wüstenkönig einen Holzblock, in den einst das Wappenschild eingesteckt war. Einen besonderen Hinweis verdient schließlich das aufklappbare Sitzbrett. Dort konnte ein im Feuer erwärmter Ziegelstein eingelegt werden. Seine Abstrahlung half während der Fahrt den Unterleib der Dame vor Erkältung und ihr Gesäß vor Erfrierungen zu schützen. Die Verschleißbarkeit des Sitzes weist wohl außerdem darauf hin, das man dort gelegentlich Zubehör aufbewahrte.

Das blaue, teilweise mit goldenen Ornamenten reliefierte Gestell stammt aus der Mitte des 18. Jahrhunderts, ersetzt den ursprünglichen Unterbau und bezeugt die generell üblichen Teilerneuerungen sowie Geschmack wie Fahrtüchtigkeit geschuldete Umbauten von Schlitten beispielhaft. Während die Kufen am Ende in stilisierten Fischmäulern auslaufen, sind sie vorn hoch oben zusammengeführt; auf dem heute leeren eisernen Gewindestab trugen sie ursprünglich eine Figur oder einen Kopf.

Der Kasten eines etwa gleichzeitigen, im süddeutschen Raum entstandenen Fahrzeugs, das ein Vergleichsstück in der Schlittensammlung des Württembergischen Landesmuseums besitzt, ist als edle, ganz und gar ornamentierte, fast ovale Schale geformt (Abb. 30). Eine große Blattmaske mit scheinbar missmutig verzogenen Lippen und glotzendem Blick bildet die Front, die sich zu einem nach hinten gerichteten Grotteskenkopf verjüngt. Auch die Holme des Gestells sind mit Laubwerkornament besetzt. Ledergepolsterte Pritschenkonsole und niedrige Seitenborde bestehen aus kleineren dieser phantastischen Gesichter. Während das Gefährt einst in einem Farbakord aus Gold und Silber erglänzte, erhielt es wohl Ende des 18. Jahrhunderts seine heutige Oberflächengestaltung, die zwischen holzsichtigen, blau gefassten und vergoldeten Flächen wechselt. Damals wurde vermutlich auch der Kufenhals gekürzt und eine Deichsel angefügt, um das Mobil mit einem Doppelgespann fahren zu



Abb. 29 *Figureschlitten der Nürnberger Familie Letscher, Nürnberg, um 1660/70*



können. Die Ösen für die Scherbäume hat man entfernt, doch blieben die eisernen Fußbleche für den Lenker erhalten, auf die früher gewiss pantoffelartige Halterungen montiert waren.

Eine Vorstellung davon vermittelt ein über mehrere Generationen in einer eingesessenen Aachener Bürgerfamilie benutzter prächtiger Schlitten mit achteckigem Kasten und einem den Kufenauslauf bekrönenden Drachen. Märchenhaft schillert das geflügelte Fabelwesen, aus dessen platter Stirn einst ein Horn hervorwuchs, in grün-goldener Fassung, während ansonsten ein vornehmer Farbkontrast von Schwarz und Gold dominiert (Abb. 31). Neben der ungewöhnlichen Form resultiert die besondere Eleganz des Stückes aus der feinen Lackmalerei auf den Außenwänden der Gondel. Glänzendem schwarzen Grund sind goldene Rankenornamente mit kornblumenblauen Blüten aufgelegt. Vermutlich entstand diese Arbeit in dem bei Lüttich gelegenen Kurort Spa in den Ar-

dennen, das sich im 17. Jahrhundert zu einem Zentrum der europäischen Lackkunst entwickelt hatte und in den Jahrzehnten nach 1680 seine Blüte erlebte. Neben den typischen, in dortigen Werkstätten gefertigten Kleinmöbeln mit dem schimmernden Überzug, die Aachener Bürger gern erwarben, wenn sie sich als Badegäste am Mineralbrunnen von Spa erholten, kam es offenbar auch zu solchen eher ungewöhnlichen Aufträgen. Gestell und Schnitzwerk könnten dem in Spa hergestellten Kasten dann in Aachen selbst hinzugefügt worden sein. Von der dort lange währenden lokalen Tradition des Kufenhalschmuckes mit entsprechenden Drachen zeugt jedenfalls ein erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts geschaffener Schlitten im Roten Haus zu Monschau, dem einstigen Eisenhammerort in der nördlichen Eifel.

Die Maße der Gondel lassen darauf schließen, dass sie eher für ein Mädchen, denn eine erwachsene Frau gefertigt ist. Die heutige Polsterung von Lehne und Pritsche in



Abb. 30 Rennschlitten  
mit Grotteskenmaske.  
Süddeutschland,  
um 1680



*Abb. 31 Rennschlitten  
mit geflügeltem Drachen.  
Aachen, um 1690*

rotem Leder stammt zwar nicht aus der Entstehungszeit kurz vor 1700, doch ersetzt sie wohl verschlissene Teile ähnlicher Art. Besondere Bedeutung besitzt das Objekt aufgrund zahlreicher erhaltener Details, die seine Benutzung greifbar vor Augen führen. So dienten die auf die Kufenenden montierten Lederpantoffeln der Standfestigkeit des Kavaliere; die zusätzlich und etwas höher angebrachten pedalförmigen Fußbleche erlaubten den Dienst für die Dame auch Herren mit kürzeren Beinen. Eiserne Tretbremsen, sogenannte Kratzer, halfen die Standsicherheit des Fahrzeugs beim Halten zu sichern. An Messingnägeln mit kegelförmigen Köpfen rund um den Kastenrand befestigte man Schlaufen für wärmende Decken, und der dem Drachen aufgesetzte, an ein Gehörn erinnernde Messingausleger war zur Führung des Trensenszügels bestimmt, damit er die Dame im Schlitten nicht störte. Den Kufenkrümmungen vorgeblendete Eisenstäbe schützten die Stellen des Holzes, an denen die Anzen rieben, und Riegel waren dort wie

ein wohl jüngerer Bügel unter der Kastenfront zum Einhängen der Scherbäume beziehungsweise einer Deichsel gedacht.

Nicht überliefert ist der Gebrauchsort eines wohl aus dem frühen 18. Jahrhundert stammenden Tierschlittens in Gestalt eines Schwanes (Abb. 32). Auf blauen, noch mit den Anzenösen versehenen Kufen, die vorn in äußerst eleganter Krümmung aufsteigen, präsentiert sich der wilde weiße Wasservogel in angriffslustiger Stellung mit gespreizten Flügeln, energisch vorgestrecktem Hals und fauchend aufgerissenem Schnabel, so dass die rote Zunge hervortritt. Auf der Akanthusbekrönung des Kufenauslaufs saß sicherlich ein heute verlorener zweiter Tierkopf, so wie das andere erhaltene Schwanenschlitten bezeugen. Der hinten abgerundete Kasten trägt geschnitzte Akanthusverzierung, Lehne und Pritsche überzieht eine rote Stoffpolsterung. Ein aufklappbarer Deckel im Sitz ermöglichte wie üblich das Deponieren erhitzter Steine. Die zahlreichen Abbildungen von Schwanenschlitten auf Winterbildern jener Zeit lassen





Abb. 32 *Figurenschlitten in Gestalt eines Schwanes. Süddeutschland, um 1700*

auf besonderen Rang und Beliebtheit des Motivs für die Ausformung von figürlichen Kästen schließen. Grundsätzlich bevorzugte man die Darstellung schneller Tiere, wie Hirsch, Pferd oder Löwe. Einen schönen, wohl dem 18. Jahrhundert entstammenden Schlittenkasten, der als Straußenvogel ausgeformt war, verlor das Germanische Nationalmuseums im Zweiten Weltkrieg.

Mit diesen und ähnlichen Untersätzen ging es also bei Tag und in Winternächten flott durch die Straßen verschneiter Städte. Johann Adam Delsenbach führt einen solchen Zug aus Kufenfahrzeugen in einem Kupferstich aus dem Jahr 1725 durch die Äußere Laufer Gasse in Nürnberg (Abb. 33). Wie so etwas in Bern damals aussah, berichtet ein Zeitgenosse: Dort fanden im Januar und Februar wöchentlich wilde Rennfahrten statt, die wettkampffartigen Spielen glichen. Die reich ausgestaffierten Schlitten „durchflogen dann die weiße Boden-Decke, vom Christoffel-Turm bis zur Kreuzgass, in mehreren Touren, einen großen Musikanten-

Schlitten voraus, von welchem von mehr als zwanzig Musikanten eine tobende Pauken- und türkische Musik erscholl! Alle Schwibbogen der Arkaden und Fenster der Häuser waren mit unzählbaren Zuschauern angefüllt, was alles zusammen ein ungemein schönes und lebhaftes Spektakel gewährte! Zuweilen wurden dergleichen Schlittenfahrten des Nachts gehalten, was denn vollends prachtvoll war.“

Sittenstrenge Obrigkeiten versuchten die beliebten, als frivol geltenden und mitunter von Prügeleien begleiteten Zerstreungen aus unterschiedlichen Gründen zu reduzieren, zu Zeiten sogar zu unterbinden, vor allem bei Seuchengefahr sowie anderer Not, aber auch bei Todesfällen von Herrschern. In Kriegs- und Unruhejahren wurden ebenfalls Verbote erlassen, in Nürnberg etwa während des Dreißigjährigen Krieges. Schon im Januar 1624 wies der Rat der Reichsstadt darauf hin, dass in solchen schlechten Zeiten die Schlittenfahrten nicht zu „prechtlich vnd stattlich“ ausfallen sollten. Insbesondere aber seit den



Abb. 33 Schlittenfahrt durch die Äußere Laufer Gasse in Nürnberg. Kupferstich, Johann Adam Delsenbach, Nürnberg, 1725

Jahren 1631/32 war die Untersagung vernünftiger Schlittaden fester Bestandteil der strengen, den unsicheren Verhältnissen geschuldeten Antiluxusgesetze. Wiederholt und unter Androhung von Bußgeldbescheiden mussten die Bürger gemeinen Standes angehalten werden, das Fahren auf „Bubenschlitten“ zu unterlassen. Wohl aufgrund des Drucks bestimmter Familien war das Benutzen von „Bürgerschlitten“ 1635 erstmals wieder erlaubt, allerdings nur für ausgewählte Geschlechter. Offenbar hatten sie es jedoch zu toll getrieben, denn im Dezember 1636 verabschiedete der Magistrat gar ein allumfassendes Verbot „Wegen deß Nächtlich Polterns, Singens, und malificirens uf der gaßen, wie auch wegen deß Buben- und Bürgerschlittenfahrens, Schneepalnwurfens, Mumerey, und anderen Vppigkeiten“.

Doch im folgenden Winter gab es erneut stattliche Schlittenfahrten. „Den 20., 21. wie auch 26. 27. und folgende täg sein hier Geschlechter und Kauffleuth sere prächtig und schön [...] auf Iren bürgerschlitten in der

Stadt unverbotten herumb gefahren“. Als sich die Geistlichkeit im Januar 1638 über entsprechende Auswüchse beschwerte, untersagte man den Bürgern das gesellige Benutzen der Schlitten ein weiteres Mal und wiederholte dies im Dezember wiederum „bey straff“.

Ausnahmen galten nur für die Edelleute, die 1628/29 aufgrund ihres protestantischen Bekenntnisses von Kaiser Ferdinand II. aus den österreichischen Erblanden vertrieben und vor allem in den fränkischen und schwäbischen Reichsstädten, so unter anderem in Nürnberg, Exil gefunden hatten. Weil selbst die Geistlichen, wie sie dem Stadtrat versichern ließen, nichts gegen solchen Brauch und „recreation“ einzuwenden hätten, wurde ihnen 1640 „das vblliche exercitium des Schlittenfahrenß“ gestattet. Von ihren Schlitten kündigt ein illuminiertes Manuskript im Metropolitan Museum of Art in New York, das unter anderem ungefähr 50 Gefährte zeigt und dessen Text darauf hinweist, es hätten zu jener hier



festgehaltenen, vom Rat den „Herren österreichischen Exulanten mit ihren Frawen Zimmern“ genehmigten Schlittenfahrt auch Nürnberger „aus dem Geschlecht vnn denen So sonsten zu fahren befugt [...] sich in zimlicher Anzahl [...] versamlet“. Die beteiligten Gattinnen, heißt es, haben „sich ebenmessig darbey Erlustirt vnn [wären] mit Herumb gefahren“.

Bald verzichteten die Nürnberger Geschlechter jedoch von sich aus auf diese Lustbarkeit. Und da man hörte, sie sei aufgrund der Kriegsnot selbst am Kaiserhof ausgesetzt worden, kamen Unwillen und Forderungen auf, „diese kurzweil genzlich abzustellen, weilen es allerhand vbler nachred“ deswegen gab. Ob sich hier die moralische Gesinnung durchgesetzt hat, ist nicht überliefert. Eine zu Beginn des Jahres 1663 bei Fackel- und Windlichtillumination angesetzte Schlittenpartie, die zu Ehren der adligen Fräulein der Exulantengemeinde durch die Stadt geführt werden sollte, wurde jedenfalls verhindert, da man dem abschlägigen Bescheid mit dem Aufstellen von Schildwachen Nachdruck zu verleihen verstand.

Nürnberg war damals offenbar schon lange als brillante Schlittenbahn bekannt. So hatte Kurfürst Friedrich von der Pfalz dem Magistrat am 18. Januar 1598 angekündigt, der Stadt einen Besuch abstatten zu wollen, um hier Schlitten zu fahren. Ohne Umschweife ließ die Stadtregierung alle nötigen Vorbereitungen treffen, um dem hohen Gast zu Diensten zu sein. Die aufgrund des Neujahrsmarktes noch auf dem Marktplatz stehenden Buden und Stände mussten umgehend abgebrochen werden, und während der Anwesenheit des Fürsten wurde der Bürgerschaft das Schlittenfahren mit wenigen Ausnahmen untersagt. Da am gleichen Tag aber

der Wirt des Gasthauses zum Bitterholt an der Karlsbrücke starb, wo der hohe Herr nächtigen sollte, sagte dieser die Visite kurzfristig wieder ab. Das „kurfürstliche Frauenzimmer“ war ob der Todesnachricht in der avisierten Herberge von solchem „Ekel“ ergriffen worden, dass es sich weigerte, die Stadt zu betreten.

Besonders mit Ende des Dreißigjährigen Krieges wurde Nürnberg zum Schauplatz höchst offizieller Schlittaden. Am 4. Januar 1649 gab es eine „Schwedische Schlittenfahrt“, an der die kostümierten Teilnehmer, darunter der als Römer verkleidete Feldmarschall Wrangel, in 31 Gefährten bis tief in die Nacht hinein unterwegs waren. Eine festliche Schlittenfahrt gehörte am 2. Januar 1650 zum Programm des Interimsrezesses, den man in Nürnberg im Anschluss an den Westfälischen Friedensschluss verhandelte. Über Pracht der Schlitten und Art des Parcours ist nichts bekannt. Doch enthält ein unter dem Titel „Der Music Verzeichnis“ im Schwedischen Reichsarchiv zu Stockholm aufbewahrtes Manuskript mit einem peinlich genauen Kalendarium musikalischer Veranstaltungen unter Leitung des Nürnberger Haupt- und Stadtpfeifers Sigmund Theophil Staden für jenes Datum einen Eintrag, demzufolge man „zu Nachts uff den Schlitten Musicirt mit Schalmey, Pommer und Fagott“.

Am 4. Februar 1763 gab der Nürnberger Rat zu Ehren des Reichsfeldzeugmeisters Fürst von Stolberg sowie anderer Fürsten und Generäle eine Schlittenfahrt auf dem Dutzendteich nahe der Stadt. Johann Leonhard Bromig hielt die Veranstaltung, ein Ringelstechen, in einem Kupferstich fest und versetzt den Betrachter dazu in die Vogelperspektive (Abb. 34). Kleine künstliche Bäume markierten die zu absolvierenden Fahrfiguren. Die

beteiligten Damen hatten einen „Mohren“ mit der Lanze zu erledigen und einen „Türken“ mit dem Pfeil abzuschießen. Man sieht die benötigten Wettkampfwaffen, hier als „Brechlanzen“ bezeichnet, am Ufer in einem Gestell abgelegt und an den Ecken des Parcours zu Pyramiden aufgerichtet. In drei vier-spännigen Wurstschlitten, die auf der Eisfläche beziehungsweise am Rande des Teiches postiert sind, spielten Trompeter und Paukenschläger sowie Oboisten auf und verliehen Rundfahrt wie Wettspiel entsprechendes, Akteure wie Zuschauer in Stimmung versetzendes Gepräge.

Neben abendlichen Runden durch die Straßen und Plätze der Städte sowie feiertäglichen Spielen auf Schlitten unternahm Patrizier wie begüterte Bürger gern gesellige Fahrten über Land. Dies erwähnte auch Julius Bernhard von Rohr in seiner oben bereits

aufgeführten „Ceremonial-Wissenschaft“. Die Augsburger Patrizierschaft, um ein Beispiel zu nennen, stattete der in Friedberg lebenden Herzoginwitwe Christiane von Lothringen am 4. Januar 1569 einen Besuch ab und absolvierte ihn als Schlittenpartie. Doch selbst individuelle Ausflüge auf die Felder oder mit Eis bedeckten Weiher vor den Stadtmauern gehörten seit dem 17. Jahrhundert zu den sonntäglichen Vergnügen vermöglicher Städter.

Ein Spinettdeckel, den sich der Nürnberger Patrizier Lucas Friedrich Behaim von Schwartzbach im Jahre 1619 kunstvoll bemalen ließ, zeigt solch eine Szene (Abb. 35). Auf winterlich verschneiter Flur erblickt man ein stolzes Wasserschlosschen, dessen Graben von dickem Eis bedeckt ist. Während auf den kahlen Feldern eine Hetzjagd vonstatten geht, tummelt sich auf den verschneiten

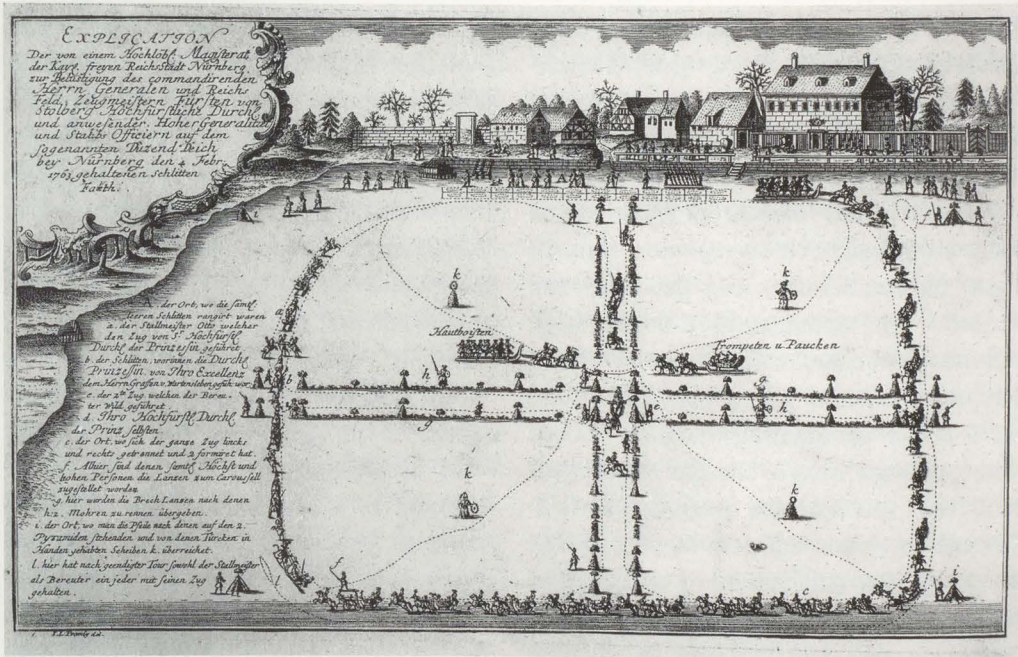


Abb. 34 Schlittenfahrt auf den Dutzenteich bei Nürnberg. Kupferstich, Johann Leonhard Bromig, Nürnberg, 1763



Abb. 35 Winterszene  
auf dem Spinettdeckel  
des Friedrich Behaim  
von Schwartzbach.  
Nürnberg, 1619



Abb. 36 Jahreszeiten-  
bild in der Prangstube  
des Stromerschen  
Puppenhauses.  
Nürnberg, 1693



Wiesen allerlei Volk, gemächlich schreitende Spaziergänger wie närrisch zur Fastnacht verkleidete Bürger. Auf dem Eis sind Schlittschuhfahrer zu sehen, und ein eingebrochener Pechvogel ruft verzweifelt um Hilfe. Außerdem schiebt ein Knabe einen einfachen, mit einem Kind besetzten Holzrutscher vergnügt auf dem überfrorenen Gewässer, und in einem behäbigen, mit Bandelwerk und einer Ritterfigur gezierten Schlittenkasten, der von einem Hündchen angeklafft wird, lässt sich eine Dame kutschieren.

Selbst eines der Miniaturgemälde in der „Prangstube“ des genau 20 Jahre später entstandenen Puppenhauses der Patrizierfamilie Stromer bildet den Ausflug eines Ehepaars ab (Abb. 36). In einer Winterlandschaft zeigt die kleine, schwarz gerahmte Tafel einen schimmelgezogenen Schlitten, dessen Kastenfront

mit einer geflügelten, der Galionsfigur eines Schiffes ähnlichen Skulptur besetzt ist.

Vergnügliche Schlittenfahrten zu zweit oder in Gesellschaft gehörten zumindest im 18. Jahrhundert ganz offenbar auch zu den Feiertagsfreuden der Herren Studenten. Stammbücher, kleine, oft kostbar in Leder gebundene, mit Miniaturen und Zeichnungen ausgestattete Bände, deren verschiedenartigen Einträge dem Besitzer zur Erinnerung an Freunde dienten, enthalten Bilder davon. Christoph Jakob Pfund, Sohn eines Nürnberger Ratskonsulenten, der ab 1738 die juristische Fakultät der Hohen Schule von Altdorf besuchte, fügte seinem Exemplar ein Bildchen ein, das die Altdorfer Kirche nebst die westlich davon stehenden Häuser unter heiterem Winterhimmel zeigt. Über den verschneiten Kirchplatz ziehen vier Schlitten, angeführt von





Abb. 37 Schlittenfahrt der Altdorfer Studenten. Altdorf oder Nürnberg, Mitte 18. Jahrhundert



Abb. 38 Schlittenfahrt der Altdorfer Studenten. Altdorf oder Nürnberg, um 1775

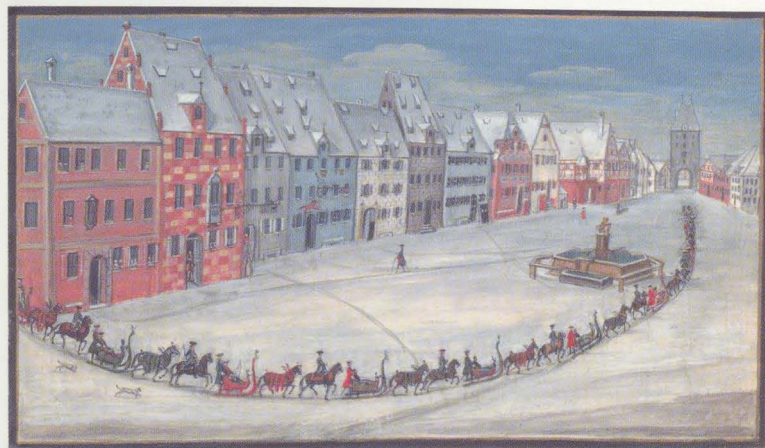


Abb. 39 Schlittenfahrt der Altdorfer Studenten, Altdorf oder Nürnberg, 1757



einem pfeiferauchenden Reiter. Das erste Gefährt mit reich beschnitztem Kasten und einer Neptunfigur auf dem Kufenauslauf ist leer, in den folgenden sitzen fein gekleidete Damen, eine mit Fächer statt des zu erwartenden Muffs, und lassen sich von ihren Kavaliern kutschieren. Am Gottesacker tor fanden sich ein paar Schaulustige ein. Eine zweite Darstellung vermittelt eine ähnliche Ansicht, doch saust man hier sogar über das Friedhofsterain selbst (Abb. 37).

Ähnliches überliefert Johann Georg Geishammer, Pfarrerssohn aus Bayreuth, der ab 1772 einige Semester Theologie an der Alma mater belegte. Er klebte seinem Album eine Gouache ein, die einen gleichartigen Blick gewährt und wohl vom selben Künstler stammt (Abb. 38). Sieben einspännige Schlitten mit hochgezogenen, aber figürlichen Schmuck entbehrenden Kufen sind hier unterwegs. In den aufwendig gestalteten Kästen, einer ist mit der Figur eines steigenden Löwen geziert, sitzen in Decken gehüllte Damen, auf den Sätteln die Herren in Ausgekleidung mit Degen. Ein großer, von einem Reiter gefolgter Kastenschlitten führt den Zug an und transportiert die Musiker, die ihre Bassgeigen und Oboen traktieren, während das Gefährt schwungvoll in den schmalen Durchlass zwischen Westfassade der Kirche und Kirchhofmauer einbiegt.

Im Stammbuch des Christoph Wilhelm Kress von Kressenstein, einem Nürnberger Patriziersohn, der sich der Juristerei widmete, findet man eine Schlittade, die über den panoramenartig wiedergegebenen Altdorfer Kirchplatz führt (Abb. 39). Pittoresk begrenzen die Bürgerhäuschen mit hoch aufragenden, von Gauben und Erkern aufgelockerten Dächern sowie bunt bemalten Auslegern die Platzsituation. In den Fenstern und geöffneten

Türen erscheinen Bewohner als neugierige Zuschauer der Kavalkade. Neben wenigen Fußgängern, die auf dem verschneiten Plan mit seinen zwei Brunnen unterwegs sind, zieht eine lange Reihe von Schlitten in eleganter Kurve aus einer der Seitengassen kommend in Richtung des Stadttores im Hintergrund. Zwischen die farbigen, mit figürlichen Kufenbekrönungen ausgestatteten Vehikel, in denen sowohl Damen als auch Herr Platz nahmen, ist je ein Reiter geordnet. Carl Alexander von Peller schrieb dem Freunde und Kommilitonen am 9. Februar 1757 neben das Bild: „Nun lässt sich der Himmel erbiten! / Dort rauscht im schallenden Schlitten / der fröhliche Jüngling daher! Die Pferde / stehn schäumend und stampfen zur Erde / und fühlen ihre Last nicht mehr. / Wie freudig verübt er die Rechte / des Schlittens am schönen Geschlechte / Ich folg ihm indem ich dies sah. / Auf, Phylis, auf! Laß uns im Schlitten / die Ankunft des Frühlings erbiten: / Was ist ein Winter ohne Schnee!“ Mit Sicherheit spielten diese fröhlichen Verse auf Vorlieben des damit Geehrten an. Außerdem bezeugen sie mit dem Hinweis auf die „Rechte des Schlittens“ das erlaubte Durchbrechen ansonsten von der Etikette gesetzter Schranken zwischen den Geschlechtern bei geselligen Ausfahrten auf Kufen.

Auch das zwischen 1570 und 1584 geführte Album amicorum des Onophrius Berbinger, Herr der oberbayerischen Flecken Nannhofen und Piflitz, überliefert das Bild eines solchen Gefährts (Abb. 40). Seinem ganz in Rot gehaltenen Schlittenkasten sind nackte Putti und ein Maskeron aufgemalt. Die Kufen enden vorn in zwei tierartigen Köpfen, und über dem Fußbrett ist eine nackte Dame mit Lorbeerkranz und brennendem Herzen zu sehen. Das Stammbuch des Lauinger

Ratsherren und Bürgermeister Anton Weihenmayer enthält ein ähnliches Fortbewegungsgerät (Abb. 41). Ein prachtvoll ausgestaffierter Schimmel zieht einen ornamental reich beschnitzten und vergoldeten Schlitten, an dessen Vorderteil eine ovale Wappenkartusche und die Figur der auf der Weltkugel balancierenden Fortuna prangt. Sebastian von Schönaich, Freiherr auf Amtitz und Melendorf in Schlesien, der sich nach einer Kavaliertour durch Westeuropa an der Akademie von Genf einschrieb und 1622 in der fremden Stadt die Ehe einging, hatte die prächtigen Schlittenfahrten vielleicht erst in der Schweiz kennen gelernt (Abb. 42). Da der von einem farbenfroh geschmückten Rappen gezogene Prunkschlitten auf einer kolorierten Federzeichnung seines Stammbuchs vor einer schneebedeckten Gipfellandschaft dahirauscht, ist zumindest zu vermuten, dass er sich dort als galanter Kavalier einen Namen gemacht hat.

Es ist bezeichnend, dass die Schlittenfahrt auch in den von Jacobus von der Heyden 1618 in Straßburg gedruckten „Speculum Cornelianum“ Eingang fand. Das Buch, das „viel artiger Figuren betreffent das Leben eines vermeynden Studente sampt andern lehrhafften Vorbildungen“ enthält, will der studierenden Jugend anhand von Bildern, die angeblich aus Stammbüchern kommen sollen, einen Tugendspiegel vor Augen halten. Wie eben jenen fiktiven Cornelius gebe es nämlich Studenten, die anstatt Tag und Nacht eifrig zu lernen, in Saus und Braus lebten, Tanz und Müßiggang der Wissenschaft vorzögen, „Deß Nachts Gassatum gehn Hoffieren“ und ihr Geld verprassten. Aus solchen aber würden keine gelehrten, sondern nur zu nichts brauchbare Männer. Eines ihrer zügellosen Vergnügen, die von Holzschnitten wie-

dergegeben werden, sei eben das müßige Treiben auf Kufen (Abb. 43). Auf der zugehörigen Illustration saust ein reich geschmücktes Ross mit einem Schlitten vor der Kulisse prächtiger städtischer Repräsentationsbauten dahin, der eine feine Dame samt Kavalier mit langer Peitsche trägt. Die Figur des bogen spannenden Amor auf der Vorderwand des Kastens wie die im Mittelgrund auftauchenden Eroten interpretieren das Geschehen eindeutig, und eine Bildunterschrift wird noch klarer. Das zwischen den jungen Leuten geführte Gespräch lautet gereimt: „Jungfraw wags mit mir im Schlitten / ich will recht fahren in der mitten. – Mit euch fahr ich gar unverzagt / weil ich vor dem mer hab gewagt.“ Die Schlittenfahrt ist also nichts anderes als ein erotisches Abenteuer, und die Umflirtete gibt freimütig zu, in dieser Beziehung schon allerrhand Erfahrung gemacht zu haben. Dass solche „Maßnahmen“ vom Studieren abhalten, steht außer Frage. Sich gegensätzlich zu verhalten und auf das Schlittenfahren zu verzichten, legt Jacobus von der Heyden folglich „allen Studenten fürnemblich zu lieb“ ans Herz.

Neben amourösen Ausflügen von Paaren gab es offenbar damals bereits fröhliche Herrenexkursionen auf Schlitten, was ein zweites Winterbild im Album des Wilhelm Kress vermittelt (Abb. 44). Über verschneite Wiesen eilt ein sogenannter Herrenschlitten auf einem ausgefahrenen Weg dem Dorf Gnadenberg zu. Der nahe Altdorf gelegene Ort ist malerisch aus ein paar Häuschen, aus deren Schornsteinen Rauch verweht, der Kirche und der alles überragenden Ruine des 1635 von den Schweden abgebrannten Birgittenklosters komponiert. Hinter der Mauer des idyllischen Fleckens steht tiefer Wald, und unter gerötetem Himmel tauchen in der Ferne die Berge der Oberpfalz auf. Acht Burschen





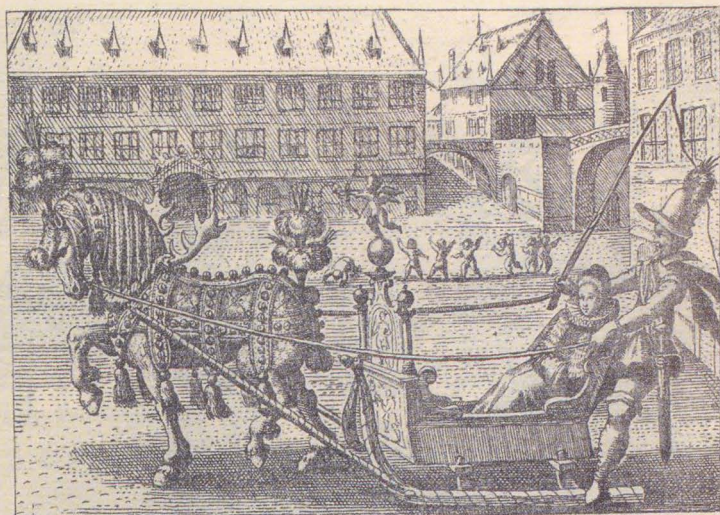
Abb. 40 Schlittenfahrt.  
Bayern, um 1580



Abb. 41 Schlittenfahrt.  
Süddeutschland,  
um 1585



Abb. 42 Schlittenfahrt.  
Wohl Genf, um 1620



*Jungfrau wagt mit mir im Schlitten. Mit euch fahr ich gar unverzagt  
 Ich wil recht fahren in der mitten. Weil ich vor dem mer hab gewagt.*

Abb. 43 Schlittenfahrt.  
 Holzschnitt, Straßburg,  
 1618



Abb. 44 Schlitten-  
 partie nach Gnadenberg.  
 Altdorf oder Nürnberg,  
 um 1760

sitzen breitbeinig auf dem langgestreckten gepolsterten Sitz, die Füße bequem auf die Fußborde über den Kufen gestellt. Auf dem Rücken eines der vier Schimmel sitzt der Lenker in gelber Livree, schwingt die Peitsche

und stößt gleichzeitig ins Horn. Er hält geradewegs auf das offenstehende Stadttor zu, um seine Fahrgäste wohl vor einer gemüthlichen Schenke in einer der Gassen von Gnadenberg absteigen zu lassen.



# Schlittenfahrt und Mummenschanz

Daneben betrieben Studenten und Schüler auch eine ihnen besonders eigene Art des Schlittenfahrens, die mit Verkleidungen und derben Späßen verbunden war. Mitte des 18. Jahrhunderts berichtete Johann Heinrich Zedler diesbezüglich, an einigen Orten müssten sich „die Schüler, und andere solche junge Pursche, des Schlittenfahrens schlechterdings enthalten“. Exemplarisch verwies er auf die Landesordnung des Herzogtums Sachsen-Gotha, die solche Vergnügen mit einem „Patent wegen des von den jungen Purschen im Gymnasio treibenden Unfugs“ ausdrücklich verbot. Offenbar hatte man hier höfische Bräuche kopiert, denn die Verquickung von Schlittenfahrt und Maskerade geht auf aristokratische Sitten zurück.

Als Herzog Johann Friedrich von Württemberg 1617 ein viertägiges Fest anlässlich der Taufe seines zweiten Sohnes und der Hochzeit seines Bruders Ludwig Friedrich mit Elisabeth Magdalena von Hessen-Darmstadt feierte, fehlte im Programm auch eine Schlittenfahrt nicht. Da das Ereignis im Juli stattfand, hatte man die Schlittenbahn vermutlich mit feinem Sand oder Salz präpariert. Esaias von Hulsen, der seinen Bericht im Folgejahr in Tübingen edierte, führte darin „Der Sechs Närrin Einfahrt auff Schlitten“ an und illustrierte sie mittels Radierungen von Friedrich Brentel (Abb. 45). Mit Schellenges chirren, üppigen Federbüschen und phantastischen Kummetsbekrönungen geschmückte Rösser zogen künstlerisch reich gestaltete Schlitten. Allegorische Figuren krönten die hohen Frontwände der bemalten Kästen, die Kufen-

enden liefen in Schnecken, Sonnen, Früchten und Grotesken aus. Eines der Gefährte besaß an jener Stelle raubvogelähnliche Tierköpfe, während der Kasten mit Bandelwerk und nackten Fabelwesen verziert war. Seine Lehnen bestanden aus quellenden Fischleibern, und die Vorderwand bekrönte ein Meerweibchen mit Spiegel und Pfauenfeder, das wohl auf Eitelkeit und weibliche Verführungskünste anspielen sollte. Auch die übrigen Figuren, Fortuna, Amor und Nike, waren symbolischer Hinweis auf das unbändige Verlangen nach Fleischeslust, denn das Thema dieses aus sechs Gespannen bestehenden Umzuges stellte die Liebesnarrheit dar.

So saßen einander in den Gefährten auch je eine Närrin und ein Narr gegenüber, „welcher mit dem Schall seiner Trom(p)eten zu dem Klang deß Geschells übereinstimmte“. Offenbar war die absichtsvoll choreographierte Einlage eine humorvolle, auf die Heirat des Fürstenbruders gemünzte Moralisierung. „Diese Närrin, deren sechs waren“, berichtet der Chronist, „kamen unversehentlich durch den staub, als ob es schnee geweißt, auf Schlitten einander nachgefahren. Ihr anhabende Klaiden (von unterschiedlichen Farben und Weiber-trachten) waren ihren angenommen Namen nicht zuwider.“ Da die „Damen“ unter anderem als Bordel Fallgern, Clara Fotzeldick und Graet Schitlerin auftraten, kann man sich ihren Habitus lebhaft vorstellen. Eine weitere Frau Unvernunft lenkte das Gefährt vom Bock aus, und eine „noch gröbere Närrin“ trieb das Pferd mit ihrer „Gaislen“, einer Peitsche, nebenherlaufend

an. Eine den Zug anführende Ausruferin verkündete ein „Närrin Cartel“, das vor Gefahren der Liebesglut für Weisheit und Verstand, Leib und Gut warnte und die bildhaften Gefährte interpretierte. Zumal Sebastian Brant den Schlitten bereits in seinem 1494 veröffentlichten Narrenschiff ausdrücklich als dem Schiff ebenbürtiges Transportmittel für den Narren bezeichnet hatte, war sein Einsatz in der schneelosen Zeit dezidiert als nicht zu steigernde Potenzierung der Einfalt zu lesen.

Abgesehen von solchen außergewöhnlichen Festveranstaltungen gehörten „Mummereien“ auf Schlitten zu den höfischen Faschingsvergnügen schlechthin. Unter Erzherzog Ferdinand II. fanden bereits Ende des 16. Jahrhunderts Schlittenrennen in Innsbruck statt. 1653 führte Ferdinand Karl von Tirol eine maskierte Parade durch dieselbe Stadt an, an der 78 Personen teilnahmen. Zar Peter der Große veranstaltete 1722 einen aus 60 Schlitten bestehenden Zug in Gestalt einer Flotte durch die neue russische Hauptstadt St. Petersburg. Junge Bären, Hunde, Schweine und Ochsen sollen die „Schiffe“ gezogen haben. Während der Hofnarr Witschai die für Peters Politik programmatische Insze-

nierung auf einem Bacchusschlitten eröffnete, fuhr der Zar in einer friesischen, mit 16 Pferden bespannten Fregatte und seine Gemahlin in einem vergoldeten Schiff mit verglaster Kajüte.

Unter Max III. Joseph von Bayern wurden gern „Bauernhochzeiten“ gegeben, wobei der entsprechend kostümierte Hofstaat und Adel mit den Schlitten nach Nymphenburg reiste, wo sie das Kurfürstenpaar als Wirt und Wirtin der „Hochzeitsschenke zum bayerischen Löwen“ empfing. Im 18. Jahrhundert gehörten solche und ähnliche Vergnügen an allen deutschen Höfen zu den Höhepunkten des Karnevals. Aber auch der niedere Adel ließ sich solche Freuden nicht nehmen. Am 8. Januar 1731 lud beispielsweise der Sachsen-Gothaische Gesandte beim Immerwährenden Reichstag, Gustav Adolf Freiherr von Gotter, in Regensburg zu einer Schlittenfahrt, in der man sich märchenhaft fremdländisch maskierte und „Musicanten in Persianischen Kleidern“ aufspielten.

An diese Tradition anknüpfend pflegten Studenten und Lateinschüler mehrerer Städte sowohl im südlichen Deutschland als auch am Rhein in der zweiten Hälfte des

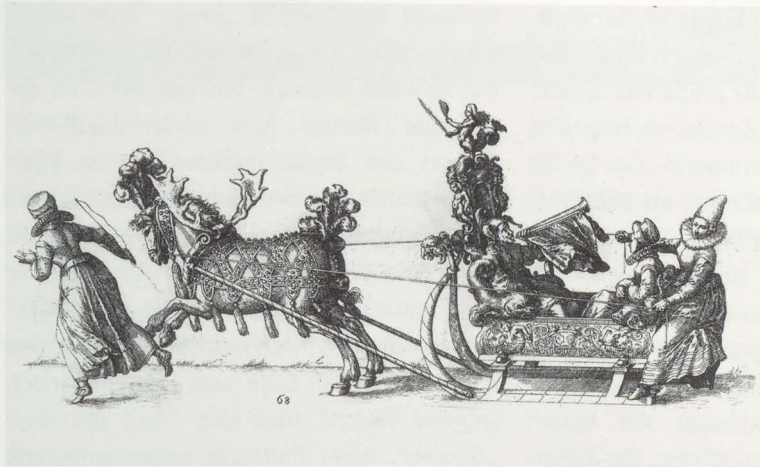


Abb. 45 Narrenschlitten der Schlittenfahrt am Stuttgarter Hof im Jahre 1617. Radierung von Friedrich Brentel in „Aigentlicher Wahrhafter Delineation...“ von Esaias van Hulsen, Tübingen, 1618



18. Jahrhunderts Maskeraden auf Schlitten als öffentlichen karnevalistischen Schaubrauch. Besonders beliebt dafür waren die Tage zwischen dem „unsinnigen Donnerstag“, der heute vielerorts als Weiberfastnacht bekannt ist, und Faschingsdienstag. Offensichtlich besaßen die programmatisch-allegorischen Demonstrationen ihren Zweck in der humorvollen Verspottung aller irdischen Narrheit und „Torheit des Fleisches“. Unter Benutzung des humanistischen Bildungsgutes und unter Zuhilfenahme der Metapher von der „verkehrten Welt“ prangerten sie sündige und falsche Lebensweisen an, um zur Erkenntnis rechten Wandels auf Erden zu verhelfen. Sie gehörten somit offensichtlich zu den visuellen Ergötzung und Moralisierung verbindenden Bildungs- und Erziehungskonzepten, die an Jesuitenkollegien und an von Benediktinern geleiteten Lateinschulen entwickelt worden waren.

Friedrich Nicolai, der bekannte Berliner Spätaufklärer und Verleger, erlebte solch eine Schlittade zum Thema „Alte und Neue Welt“ 1781 in München und resümiert davon wenig begeistert in seinem Reisebericht durch Süddeutschland und die Schweiz: „Der Donnerstag vor dem Sonntag Estomihi heißt in Baiern der unsinnige Pfingstag oder Donnerstag. Da ist in allen Wirtshäusern Freynacht oder Tanz durch die ganze Nacht, wobei es denn freilich unsinnig genug hergeht. So gar in den Klöstern haben die Mönche einen Rekreationstag, wo sie oft allerhand Possen treiben und so gar Verkleidungen anstellen. Die Studenten pflegen an diesen Tagen von 12 bis 1 Uhr eine Schlittenfahrt von 100 und mehr Schlitten, die alle Schritt vor Schritt fahren, zu machen, worinn Satyren auf alle Stände vorgestellt werden, wobey denn der Professor der Rhetorik oft seinen

Witz zeigt. Zuweilen zieht man auch wohl treffende Satyre über Thorheiten. Ist kein Schnee da, so geschieht der Aufzug auf Wagen.“ So wie der preußische Protestant Bayern im allgemeinen als einen rückständigen Landstrich betrachtete, in dem Bildungsnotstand und Bigotterie herrsche, konnte er in dieser Belustigung keinen vernünftigen Sinn ausmachen. Die ihr intendierte Zeit- und Gesellschaftskritik entging ihm augenscheinlich.

Die erste verbürgte dieser studentischen Schlittenfahrten fand 1748 in München statt, wurde angesichts der Bürgerschaft sowie der kurfürstlichen Familie nebst der hohen Geistlichkeit ausgetragen und umfasste 45 Vehikel. Andere Aufzüge boten später bis zu 200 Fahrzeuge auf. Neben der bayerischen Residenzstadt waren Regensburg, Dillingen, Eichstätt und Freising, Straubing und Neuburg an der Donau Hochburgen dieser launigen Paraden, die Unterhaltung und Belehrung miteinander verbanden. Kenntnis davon geben uns vor allem gedruckte Umzugsordnungen, die meist einen halben oder ganzen Bogen umfassen, fast immer in deutscher Sprache erschienen und als einzigen Schmuck oft ein kalligraphisch hervorgehobenes Titelblatt besitzen. Darauf sind Thema, Ort und Jahr der jeweiligen Aufführung vermerkt. Einer gelegentlich umfangreichen Einleitung mit Angaben zu Anlass, Sinn und Zweck des Umzugs folgt gemeinhin die Bitte der wohlwollenden Beurteilung nach erfolgtem Ablauf. Schließlich wird die Ordnung des Zuges, das heißt Reihung von Schlitten, Darstellungen und Darstellern angezeigt und das oftmals komplizierte, aus aufeinanderfolgenden Bildern bestehende Konzept erklärt, das in der Regel, wie von Nicolai vermerkt, von Professoren des Fachs Rhetorik erstellt worden war. Die Bibliothek des Germanischen Nationalmuseums

bewahrt elf solcher Programmhefte auf, die Landshuter, Münchner und Augsburger Darbietungen dieser Art zwischen 1750 und 1768 reflektieren (Abb. 46–49).

Die wohlgedachten Inszenierungen mit dem Ziel der kollektiven Einstimmung auf die Fastenzeit prangerten alle möglichen Perversitäten an und nahmen Laster wie Begierden aufs Korn. So konnte die „Kaffeelust“ karikiert werden, der „Hang zur Arzneykunst“, das Rauchen und Schnupfen, die Lachsucht oder übermäßiger Wissensdurst. Französischen Sprachanleihen galt der Spott ebenso wie konfessionellen Gegnern, extravaganten Lebensstilen und Kleidermoden der eigenen Zeit wie vermeintlichen Fortschritten in den Naturwissenschaften. Für kurze Zeit durfte selbst humanistisches Bildungsgut von sei-

nen Trägern „moralisch und satyrisch“ der Lächerlichkeit preisgegeben werden. Man bediente sich dazu der Metaphern phantastischer Länder oder erfundener Professionen, kühner Utopien wie Mond- oder Planetenreisen, aber auch der Jahreszeiten, Sprichwörtern und Vertretern politischer Zustände. In München beispielsweise wurde im Jahre 1751 die Übergabe der „Citadelle Kuchenburg“ an die „Troupen des Herrn General Wallersee“ vorgeführt, ein Angriff auf die Völlerei, und in Landshut stellte man 1766 alles unter das Leitmotiv des „After-Messias“ und schoss bildhaft-satirisch auf alle Nichtkatholiken.

Noch seltener als die ohnehin raren inhaltsübermittelnden Broschüren sind bildhafte Zeugnisse dieser ausgeklügelten Fastnachtsschlittaden. Ein großformatiger Kup-

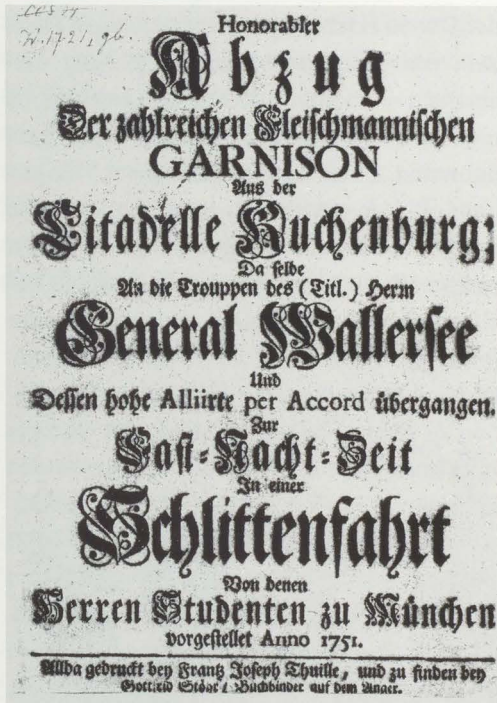


Abb. 46 Programm der Schlittensfahrt der Münchner Studenten von 1751. Frantz Joseph Thuille, München, 1751



Abb. 47 Programm der Schlittensfahrt der Münchner Studenten von 1752. Frantz Joseph Thuille, München, 1752



ferstich, der die Schlittenaufführung „der Herren Studenten des Hochfürstlichen Bischöflichen Schulhauses bey St. Paul zu Regensburg“ festhält, die am 23. Januar 1792 in der Domstadt an der Donau veranstaltet wurde, besitzt in diesem Sinne nahezu singulären Charakter (Abb. 50). In elf Registern sind etwa 60 Schlitten samt Spitzen- und Voreitern sowie drei Musikerschlitten dargestellt und mit Beschriftungen erklärt. Thema und Titel der närrischen Vorführung, die Johann Philipp Forster dokumentierte, war „Die Modewelt“.

Einem „verehrungswürdigen Publikum“ verschaffte man mit dem Schlittenumzug „auf ein paar Stunden eine angenehme Fastnachtsunterhaltung“ und hielt ihm das Bild einer als verkehrt zu erkennenden Lebens-

führung vor Augen. Witzige Kombinationen von Repräsentanten verschiedenster Völker, Charaktere und menschlicher Schwächen erzeugten humorvolle und groteske Konstellationen. Fahrer und Lenker stellten dabei zumeist gegensätzliche Gestalten dar und riefen wahrscheinlich bereits ob dieser Absurdität bei den Zeitgenossen Heiterkeit und Gelächter hervor. So mussten eine deutsche Prinzessin und der „Prinzes Europa“ gemeinsam fahren, aber auch Schweizer Bauer und niederländische Spitzenhändlerin, Engländer und Russin, Portugiese und Chinesin, Holländer und Indianerin, Ägypter und Marokkanerin, ein spanischer Graf und eine französische Dame, bayerischer Bierbrauer und Regensburgerin hatte man beziehungsreich aufeinander verwiesen. Ein als „Hörner“



Abb. 48 Programm der Schlittenfahrt der Münchner Studenten von 1755.  
 Johann Jacob Vötter, München, 1755

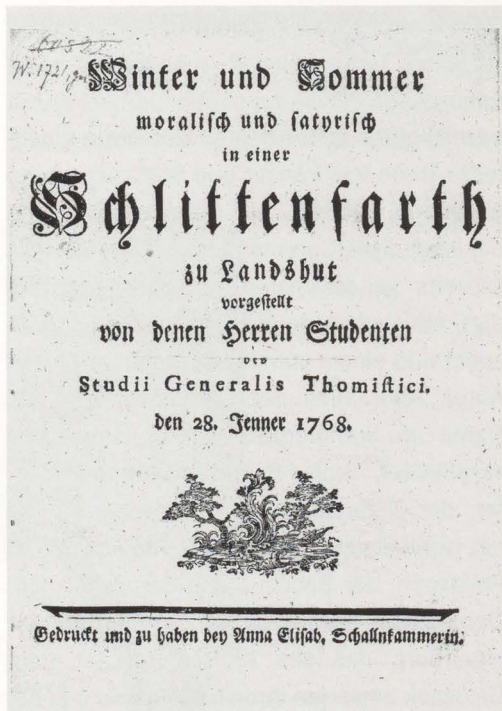


Abb. 49 Programm der Schlittenfahrt der Landshuter Theologiestudenten von 1768.  
 Anna Elisabeth Schallnkammer, Landshut 1768



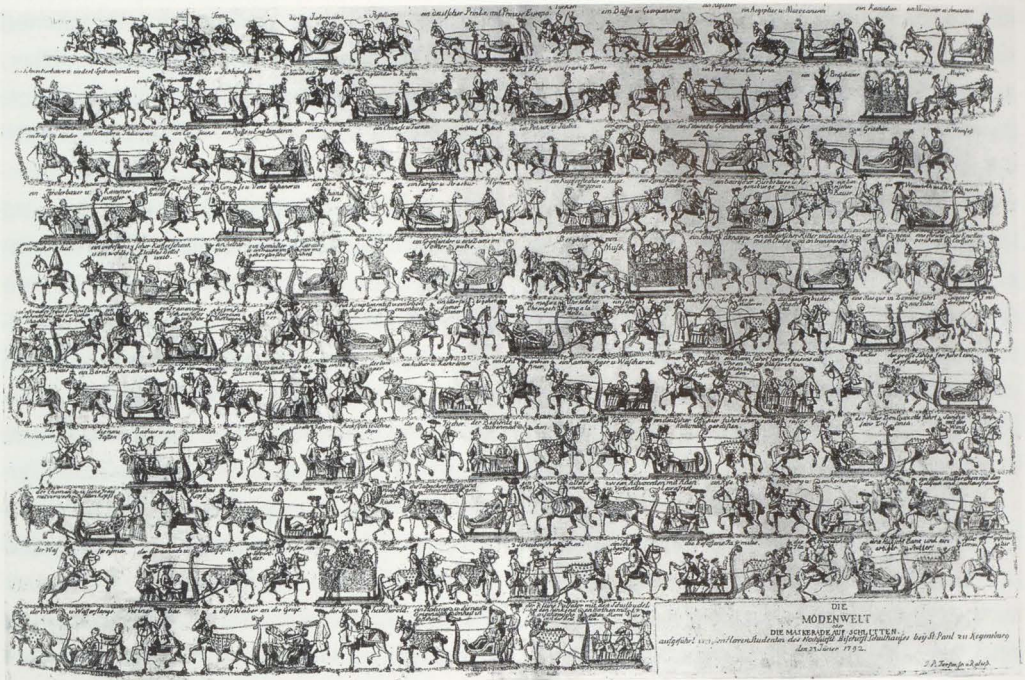


Abb. 50 Schlittenfahrt der Regensburger Studenten 1792. Kupferstich, Johann Philipp Förster, Regensburg, 1792

bezeichneter Reiter deutet die wenig glaubhafte Treue von Pariser und Staßburgerin im folgenden Gefährt; „ein Complimentist und ein lebendiges Ceremonienbuch“ wurde vom „allseits gehorsamste[n] Diener“ angekündigt, ein Haderlumper kam vor der Schreibsucht und einem vom Käsekrämer geführten Autor. Aber auch der Grönländer und die Dame im Sommerputz waren aufeinander verpflichtet, Tiroler Bauer und Kammerjungfer, der „indostanische Kaffeeschenk“ und ein wohlbeleibtes Bettelweib, Almanach und Philosoph, der Bacchus und der Sudelkoch. Der Tanzbär wurde von seinem Bärenreiber chauffiert, das alte Mütterchen mit dem Geldsack umsorgte ihren Hausfreund und bereitete ihm ein „vis attractiva“, und der Herr, der sein Stubenmädchen fuhr, verschaffte der Magd faule Stunden. Ein Ehemann er-

schien „mit dem Weibe auf dem Rücken“, wobei die Alte „eine angenehme Unbequemlichkeit“ bildete. Mit der Metapher der verkehrten Welt wurde somit scherzhaft unterhalten und zugleich Zeitkritik geübt.

Ein Galan begleitet „ein Frauzimmer beim Putztisch“ und diente ihr mit einem Fächer: das „süsse Herrchen wehrt ihr die Fliegen“. Man sieht den „Ehemann und seine Frau mit verwechselten Köpfen“, „eine hupsche Dame und ein artiger Stutzer“. Der „Ritter Don Quixotte führt seine Tulcinea“ und vor ihm ritt „Sancho Pansa mit der windmühl“. Zwei Scheibenschützen sind zu sehen, „Die Tabakspfeife“ fuhr das Schoßhündchen und nahm so geschlechtsspezifische Marotten aufs Korn. Schließlich gab es auch „die besoffene Familie“ von der Branntweinflasche angeführt. Modeschöpfer und Schönheitsherold, „Haar-



buderschachtel“ und Zuckerhut karikierten alle erdenkliche Eitelkeit und Genussucht. „Die leere Staatskasse“ kannte man damals auch schon. Und zwischendurch ertönten kräftige Klänge von den langen, vierspännigen Schlitten mit einer „türkischen Musik“, einer Bergknappen- und einer Militärkapelle.

Die Strecken solcher Umzüge konnten kurz oder lang sein; selten sind sie exakt überliefert. Für die Regensburger Schlitttage des Folgejahres 1793 ist die Wegführung allerdings präzise verbürgt. Sie ging „von St. Emmeram, der Wohnung des Prinzipalkommissars, aus durch die Marschallstraße, über den Ägidienplatz, durch Beraiterweg und Gesandtenstraße zum Neupfarrplatz, von da zum Domplatz und Alten Kornmarke, schließlich durch das Ostentor hinaus nach Barbing, dann wieder zurück nach St. Emmeram mit einem Abstecher nach Stadtamhof“, das heißt über die Donau.

Im Zusammenhang mit den satirischen Paraden wurden auch Figureschlitten ohne

Sitztruhen benutzt. Hier dienten die aus Holz geschnitzten Gestalten selbst als Sitzplatz für den Passagier. Auf diesen künstlichen Tieren saßen meist zwei Personen direkt und rittlings hintereinander. Der Vordermann hockte unmittelbar auf dem Leib des animalischen Wesens, während der Lenker auf einer pritschenartigen Verlängerung platziert war. Ein entsprechender Walfisch existiert in der Schlittensammlung des Württembergischen Landesmuseums im Schloss von Urach, und im Germanischen Nationalmuseum ein derartiger Löwenschlitten des späten 18. Jahrhunderts. Da dieser aus Regensburger Privatbesitz erworben wurde, liegt die Verwendung in der Donaumetropole nahe, möglicherweise sogar im Zusammenhang mit den studentischen Späßen.

Das possierliche Tierchen mit neckischem Augenaufschlag, zwischen die Hinterläufe gezogenem Schwanz und goldener Krone liegt auf einem grün-weiß abgesetzten Eisengestell aus bogenförmigen Bügeln und



Abb. 51 Figureschlitten in Gestalt eines Löwen. Regensburg, um 1780/90

umklammert mit den beiden Vorderpfoten einen goldenen Pfeil (Abb. 51). Die parallel nach oben geschwungenen Kufen sind durch einen gedrechselten Holm miteinander verbunden, der von zwei Karyatiden gehalten wird. Die farbig gefassten Halbfiguren ohne Arme stellen federgeschmückte Indianer dar. Ein Nagel auf dem Löwenkopf zeugt wohl von einer Halterung, an der sich der „Reiter“ festklammern konnte. Da sich der Rücken des Leus aufklappen lässt, um in dem darunter liegenden Fach einen Wärmespender unterzubringen, ist eine Damenbesetzung nicht auszuschließen. Jedenfalls musste der Steuermann des humorigen Gefährts auf der anschließenden Pritsche ohne solche Annehmlichkeiten auskommen. Möglicherweise lagen früher Polsterkissen auf beiden Plätzen, um den „Löwenritt“ bequemer zu machen. Zweifellos kamen sich beide Passagiere hier entschieden näher als in einem Kastenschlitten. Solch offensichtliches Ignorieren von Etikette und Sitte war nur in der Faschingszeit möglich.

Endlich dürfte ein karnevalistischer Akzent auch von den Zugtieren gesetzt worden sein. Eine an der eisernen Querstrebe zwischen den Kufenhälsen angebrachte Schelle diente der Einhängung einer Deichsel, so dass das Vehikel wohl zweispannig fuhr. Vermutlich schirrte man hier keine Pferde, sondern kleineres Vieh an. Maultiere, Esel, Hunde oder Ziegen steigerten den satirischen Charakter solch eines Gelegenheitsfahrzeugs wahrscheinlich immens.

Spätestens Anfang des 19. Jahrhunderts nahmen solche Bräuche ein Ende. Den Bestrebungen der Aufklärung liefen sie ohnehin zuwider. Seit der 1773 von Papst Pius VII. initiierten Auflösung des Jesuitenordens fehlten wesentliche Ideegeber und Organisatoren.

Vor allem aber wurden mit der Säkularisation, der Aufhebung der Klöster und Stifte und damit auch den zugehörigen Schulen, die Träger dieser Veranstaltungen beseitigt. In Regensburg fand die letzte Schlittenfahrt der Studenten im Januar 1802 statt, auch in mancher Residenz stellte man die geselligen Veranstaltungen um jene Zeit ein. Die Stimmung, die die von Frankreich ausgehenden politischen Umbrüche erzeugten, ließ solch fröhliche Belustigung wohl kaum noch zu. Die letzte Faschingsschlittade in Berlin beispielsweise fand im Jahre 1806 statt. Ausgerichtet von den Offizieren des Gendarmencorps persiflierte sie das damals uraufgeführte Drama „Martin Luther oder die Weihe der Kraft“ des Pfarrers und Dichters Zacharias Werner. Da auf einem der bei Fackelschein durch die Straßen ziehenden Schlitten unter anderem der vom Teufel rücklings gepackte Wittenberger Reformator dargestellt wurde, löste die Veranstaltung einen Skandal aus und beförderte damit vielleicht ein um so abrupteres Ende solcher Späße.

Als außerordentlich spätes, bildhaft überliefertes Beispiel erscheint daher ein 1827 in Nürnberg durchgeführter Fastnachtsumzug. Von diesem Ereignis ist bislang nichts bekannt, weder über Teilnehmer und Initiatoren noch hinsichtlich Bedeutung und zeitgenössischer Resonanz. Schon in der Frühen Neuzeit hatten Bürger in den ausgelassenen Tagen vor Aschermittwoch gelegentlich Umzüge veranstaltet. Einer der ältesten Belege dafür stammt aus dem Jahr 1592. Herzog Wilhelm V. von Bayern befahl dem Magistrat der Stadt München seinerzeit, die Schlittenfahrt trotz widriger Umstände am 12. Januar abzuhalten; es mangelte damals entschieden an Schnee. In Nürnberg pflegte man von 1449 bis zum Verbot 1539 den sogenannten



Schembartlauf, einen öffentlichen Fastnachtstanz auf den Straßen der Stadt. Ursprünglich Privileg der Fleischhauer, war das Recht der Veranstaltung bald an die Patrizier übergegangen, die es den Handwerkern in barer Münze abgekauft hatten. Ab 1475 führte diese phantasievolle Selbstdarstellung der regierenden Geschlechter einen bemann- ten Festwagen im Zug der wilden Tänzer, der auf Kufen dahinglitt und die Hölle symbolisierte. Der Untersatz dieser gegenständlichen Allegorie war also ein mächtiger Schlitten. Illustrierte Schembart-Handschriften, Chroniken dieser ausgelassenen Vergnügen, halten manche jener auf Kufenbalken montierten Aufbauten fest, die das Reich Satans als Drachen, Basilisken oder Schiff, Kanone oder Jungbrunnen, Kinderfresser oder Elefant, ja sogar als Kramladen, vor allem aber als Schloss oder Burg wiedergeben (Abb. 52).

Ganz anders, eher im Sinne der studentischen oder aristokratischen Schlittenfahrten mit allerlei Maskeraden muss es hier dagegen zu Fastnacht 1827 zugegangen sein. Der Nürnberger Stecher Georg Paul Buchner hielt diese öffentliche Belustigungen auf zwei großformatigen Blättern fest (Abb. 53). In jeweils fünf Register geteilte Bildfelder vermitteln die Abfolge der lustigen Parade, die von einem Vorläufer in einem exotischen Kostüm, zwei Spitzenreitern und einem großen, vier-spännigen Fuhrschlitten eröffnet wurde, der mit Musikern in langen Röcken und hohen Mützen besetzt war. Dem Gefährt der Musikanten, dessen Aufbau einem Leiterwagen ähnelte und der eine Rückenlehne aus immergrünem Strauchwerk oder Reisig erhalten hatte, folgten mehrere Paare von Berittenen, die Husaren, gerüstete Ritter, Edelmänner und sich zuprostende Marketenderinnen vorstellen sollten. Darauf kommt ein als barfüßi-



Abb. 52 Die „Hölle“ des Nürnberger Schembartlaufes 1512 als Kramladen. Buchmalerei in der Nürnberger Chronik des Johannes Müllner, Nürnberg, 1600

ger Mönch mit Rosenkranz Verkleideter, und schließlich reihen sich die jeweils von einem Völkerschaft repräsentierenden Reiter angeführten Vehikel an. In Figureschlitten oder aber den seit Ende des 18. Jahrhunderts modernen Kabrioletts, eleganten, von der Grundform des Füllhorns ausgehenden Kastenschlitten ohne phantastischen Prunk, fuhrten offenbar als Militärs oder Paare in Rokokokostümen verkleidete Bürger durch die Straßen. Reiter saßen teilweise rücklings in den Sätteln. Ein als Hirsch verkleidetes Pferd zog einen ganz und gar in weißen Pelz verummten Alten mit einem Fäblein, wohl die Personifikation des Winters mit dem wärmenden Brantweingetränk. Gerüstete Römer und turbantragende Türken darstellende Teilnehmer sah man ebenso wie Neger, Perückenträger mit übergroßen Brillen,

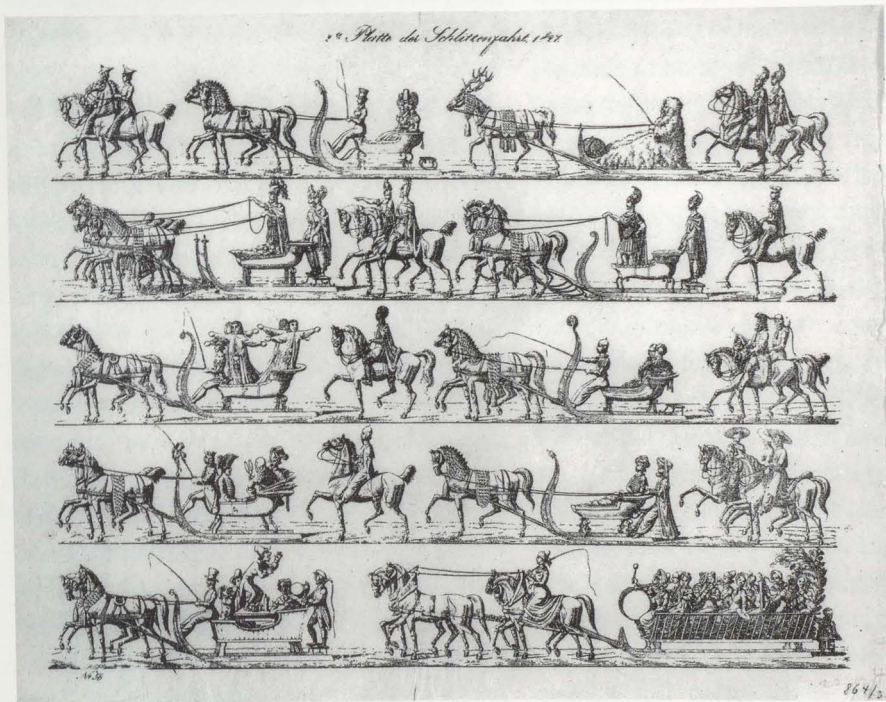
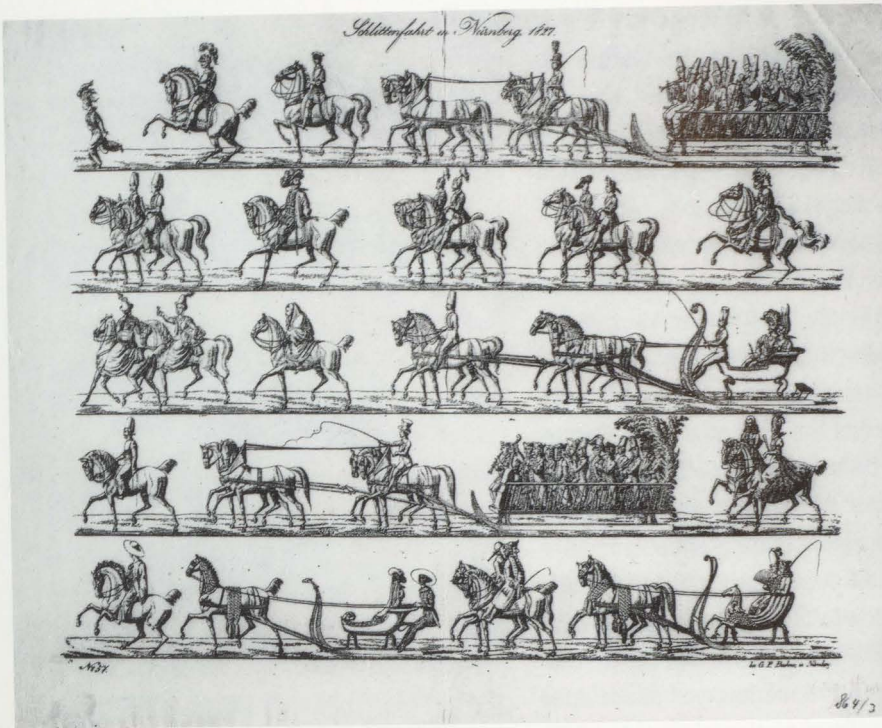


Abb. 53 Fastnachtsschlittenfahrt in Nürnberg 1827. Kupferstiche, Georg Paul Buchner, Nürnberg 1827



Gespenster in weißen Hemden und Geistliche mit großkrepfigen Hüten. Schließlich folgte ein Schlitten, dessen Fracht aus einer schmausenden und trinkenden Gesellschaft bestand. Ein Spaßmacher auf der mobilen Tafel schnitt den Insassen des dritten und die seltsame Prozession beschließenden Musikerschlittens hämische Fratzen.

Schon die Vertreter verschiedener Nationen und Berufsstände verdeutlichen, dass das Programm in alter Weise allumfassende Aussagen treffen sollte und auf die Darstellung der närrischen Welt zielte. Bis auf die noch in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts aufgeführten Fastnachtspiele von Hans Sachs sowie den ab Mitte des 18. Jahrhunderts organisierten Redouten einzelner Wirte hatte es in Nürnberg von der Reformationszeit an bis zur Auflösung der protestantischen Reichsstadt und der Eingliederung in das Königreich Bayern 1806 keinerlei karnevalistische Tradition mehr gegeben. Vermutlich sind daher die bayerischen Verwaltungsbeamten, die in die neue Provinzstadt gesandt worden waren, als Initiatoren dieses Spektakels zu betrachten. Schließlich galt der Spott des Treibens nicht nur der damals inzwischen verpönten Zopfmode und dem verlachten „Homme galante“ des Rokoko, sondern die Kritik zielte auch auf die eigenen Zeitgenossen und Sitten, so die „Aktenfuchser“ mit Riesenbrillen und die katholische Geistlichkeit, die in ihrem klerikalen Habit keineswegs zu verkennen ist. Die seit einer Generation anwesenden Neubürger der Stadt besaßen die Fähigkeit, über sich selbst zu lachen.

Mit der Rückkehr des Katholizismus nach Nürnberg begann sich also eine Faschingskultur neu zu entwickeln. Der Schlittenumzug von 1827 ist Beleg für einen Neuanfang und

widerspricht der gängigen These, erst mit der 1868 erfolgten Gründung eines Karnevalsvereins in Nürnberg habe es hier wieder saisonales Narrentreiben gegeben. Zugleich stellte die Veranstaltung als solche wohl eine scharfe Satire auf das aristokratische 18. Jahrhundert dar, galten Schlittaden doch als typischer Ausdruck jener Epoche und der von Napoleon hinweggefegten Gesellschaftsstrukturen. In seiner „L'art du menusier carossier“ hatte der klassizistische französische Kunsttheoretiker André Jacob Roubo bereits 1771 gegen die lächerlichen Figureschlitten gewettert. Dass Menschen nämlich zum Schlittenfahren in Tierleiber schlüpfen, sei gegen alle Vernunft und jeden Realitätssinn.

Zwar pflegte man in mancher Residenz des deutschen Sprachraums, so in München, Weimar und Wien, die Tradition der Schlittaden noch bis um 1830, doch wurden dazu längst neueste Kabriolett- oder Phaeton-Schlitten gefahren. In diesem Sinne ist in der Krünitzschen Enzyklopädie just im Jahr der Nürnberger Fastnachtsinszenierung bemerkt, dass die Schlittenfahrten wohl nicht mehr so recht im Zeitgeschmack lägen und sich das Flanieren auf Kufen vor allem in einem Punkt, dem Verhalten der jungen Herren, wesentlich verändert hätte: „Denn sie fahren sich jetzt selbst, oder vielmehr, sie lassen sich fahren, und jene Rittersitte, den Damen den Platz im Schlitten zu lassen, ist verschwunden, und auch schon dieserhalb bildet eine Schlittenfahrt der jetzigen Zeit mit einer der früheren einen großen Kontrast.“ Außerdem sei die Kleidung nicht mehr so glanzvoll, wie es aus den Jahren vor 1806 überliefert wäre. Man trüge keine Tressen mehr an den Jacken und setze nur noch einfache Filzhüte auf. Schließlich sei an die Stelle der

„klatschenden Peitsche“ ein kleines Reitgertchen getreten. Die Maskeraden auf Kufen habe man ganz abgeschafft.

Das Volk in der Provinz ließ sich von Kritik und Verurteilung aufgeklärter Klassizisten jedoch wenig beeindrucken. In seiner 1856 erschienenen Novelle „Kleider machen Leute“ beschreibt Gottfried Keller Fastnachtschlittaden, die der Schweizer Dichter vermutlich selbst noch erlebte. So trugen die Schlitten seiner Goldacher Bürger „wie die Meerschiffe ihre Galions, immer das Sinnbild des Hauses, dem jeder angehörte, so daß das Volk rief: ‚Seht, da kommt die Tapferkeit! Wie schön ist die Tüchtigkeit! Die Verbesserlichkeit scheint neu lackiert zu sein und die Sparsamkeit frisch vergoldet!‘“ Und das Geschwader der Leute aus Seldwyla kam in Verkleidung als „lauter Schneidersleute von allen Nationen und aus allen Zeitaltern“ daher. Während deren erster Schlitten eine monu-

mentale, aus Stroh und Flittergold geformte Fortuna, der nächste einen riesigen Ziegenbock trug, folgte dann „ein seltsames Gerüste, welches ein fünfzehn Schuh hohes Bügeleisen darstellte, dann eine gewaltige Schere, welche mittels einer Schnur auf- und zugeklappt wurde und das Himmelszelt für einen blauseidenen Westenstoff anzusehen schien. Andere solche landläufigen Anspielungen auf das Schneiderwesen folgten noch, und zu Füßen aller dieser Gebilde saß auf den geräumigen, ja von vier Pferden gezogenen Schlitten die Seldwyler Gesellschaft in buntester Tracht, mit lautem Gelächter und Gesang.“

Was dem Leser in Kellers Novelle dichterisch geformt und künstlerisch stilisiert entgegentritt, fußt zweifellos auf der Kenntnis real geübter Festbräuche. Der Kleinbürger des Biedermeier hatte den Hof offenbar in seinem Mummenschanz auf Kufen beerbt.



# Schlittenfahrt und Eisvergnügen

Von individuellen Ausflügen der Patrizier und Bürger mit ihren Renn- und Figureschlitten auf verschneite Wiesen im Umland der Städte berichten seit dem 17. Jahrhundert zahlreiche bildliche Darstellungen. Solche Schlittenfahrten waren, soweit möglich, offenbar allerorten üblich. In Anlehnung an den Typ der flämischen Wald- und Panoramalandschaften entwirft ein um 1600 entstandenes Winterbild des Antwerpener Kupferstechers Nicolas de Bruyn diesbezüglich eine regelrechte „Erzähl-landschaft“, die in die Umgebung einer fiktiven niederländischen Stadt führt. Der Hauptakzent der Schilderung liegt dabei auf der Gestaltung vielfiguriger szenischer Abläufe auf einer Eisfläche (Abb. 54). Unzählige Schlittschuhläufer sind unterwegs. Einzelnen, zu Paaren und in langen Ketten vergnügen sie sich auf dem spiegelnden Terrain. Man spielt, der

Kreisel wird geschlagen, und das Amüsement an ungeschickt hinschlagenden Läufern ist groß. Zwei Knaben rutschen auf ihren Piekenschlitten dahin, kleinen Holzschemeln ähnlichen Vehikeln, die mit Hilfe zweier mit Eisen spitzen verstärkter Stöcke fortbewegt werden. Andere Buben haben Schneebälle geformt und bewerfen schelmisch einen vorüberfahrenden Kastenschlitten. Das für die Zeit Bruyns moderne Fahrzeug besitzt eine hohe, beschnitzte Rückenlehne und eine kartuschenartige Front mit der Figur eines flügel-schlagenden Schwans. Die Seitenplanken sind außen bemalt, und man erblickt dort die Welt unter der Eisfläche in allegorischer Form, das Spiel zweier Tritonen mit einem schlingernden Fisch.

Anderthalb Jahrhunderte jünger ist ein großformatiges Blatt, das auf eine Zeichnung



Abb. 54 Der Winter.  
Kupferstich,  
Nicolas de Bruyn,  
Antwerpen, um 1600



des Amsterdamer Architekten und Theateringenieurs Tileman van der Horst zurückgeht und ähnliches übermittelt (Abb. 55). Es schildert die Winterfreuden auf den vereisten Kanälen in den Niederlanden. Den Grund der Darstellung gab zwar der getreidelte Eisbrecher, der 1696 auf Kosten der Amsterdamer Brauergilde gebaut worden ist, um die Schifffahrt auf der Amstel zwischen Amsterdam und Weesp auch im härtesten Winter aufrechterhalten zu können, doch führt sie uns weit darüber hinaus das vielfältige Treiben auf der überfrorenen Wasserstraße vor. Einzelne oder in Gruppen dahinsausende Schlittschuhläufer sind zu sehen; zumeist vornehm gekleidete Kavaliere, die ihre Hände in wärmenden Muffen verbergen, doch auch Damen gesellen sich dazu. Am rechten Bildrand vor einem Büdchen schnallen sich die Herren die Kufen

unter, ruhen auf Bänken oder laben sich an den dort ausgeschenkten Getränken. In Schubschlitten fahren Familienväter offenbar Ehemänner und Kinder spazieren. Auf Kufen schieben sie die weitgehend schmucklosen Vehikel an großen Griffstangen vor sich her. Während einige dieser Gefährte wohl speziell für den Personentransport gebaut waren, dient ein äußerst rustikales Exemplar ansonsten sicherlich zum Lastentransport.

Außerdem erkennt man einen niedrigen Rennschlitten in der Muschelform des Rokoko, in dem sich drei Damen befördern lassen. Eine betätigt sich mit Peitsche und lässig gehaltenen Zügeln als Kutscherin und nahm keck auf einer Seitenwand Platz, als wolle sie jederzeit von Bord gehen. Derweil stakt ein Bube mittels eisenbeschlagenen Stecken auf seinem Piekenschlitten voran. Außerdem



Abb. 55 Winterfreuden auf der Amstel. Kupferstich nach einer Zeichnung von Tileman van der Horst, Amsterdam, um 1750/60





Abb. 56 Winterlustbarkeit auf dem Dutzendteich bei Nürnberg. Kupferstich, Johann Adam Delsenbach, Nürnberg, um 1730

jagen im Vordergrund zwei Figureschlitten über das Eis. Während ein Reh bis auf den Kavalier auf der Pritsche unbesetzt ist, befördert ein auf Kufen gestellter Bär zwei Herren durch die fröhliche Menge. Einer der beiden hockt mit Zügel und Peitsche im Damensitz selbst auf dem Tier, während sich der auf dem Lenkersattel thronende Sozios an den Rockschoßen des Bärenreiters festklammert. Ein auf eine Kutsche gehievter Löwenschlitten zeigt an, dass der Winter kalt, aber arm an Schnee gewesen sein muss. Kufengefährte konnten dann nur auf vereisten Wasserflächen eingesetzt werden. Deshalb ließ sich das vornehme Paar samt seinem Schlitten mit einem Wagen zur Amstel kutschieren und bringt ihn nun nach dem Vergnügen mit Hilfe einer „Karrenfahrt“ wieder nach Haus.

Aufgrund der weitgehend ebenen Oberflächen wurden überfrostene Gewässer grundsätzlich gern als Schlittenbahn benutzt. In Nürnberg schätzte man zumindest seit dem 17. Jahrhundert den südöstlich der Stadt gelegenen Dutzendteich sehr. Johann Adam Delsenbach hielt das dortige Treiben um 1730 auf einem detailreichen Kupferstich fest (Abb. 56). Am Rand des Sees sind Spaziergänger und Schaulustige unterwegs, gleichzeitig passieren prächtige, figurengeschmückte Schlitten Eisdecke und Uferwege. Man sieht Neptun-, Meerweib- und Amorschlitten und ebenso ein Vehikel in Seepferdgestalt. Die Zugtiere tragen Schellengehänge, die fast bis auf den Boden reichen. Neben den vermögenden Sonntagsausflüglern frönen „kleine Leute“ allen möglichen Lustbarkeiten. Auf



Stoßschlitten schieben redliche Bürger ihre „Weibsbilder“ treusorgend umher, und mitten auf der vereisten Fläche gibt es eine sportliche Attraktion. Dort trieb man einen Pfahl in die gefrorene Schicht und montierte ein Rad mittels einer Stange darauf. Darangebundene Seile dienten zur Befestigung kleiner Schlitten, die auf diese Weise „schnell im Kreise herum“ getrieben wurden.

Christian Siegmund Zindel, dessen 1825 erschienene Schrift „Der Eislauf“ das damals Schrittschuhlaufen genannte Schlittschuhlaufen propagierte, wollte jenes „Radfahren“ jedoch den Seinen nicht empfehlen: „Es ist durch die schnelle umkreisende Bewegung, in welche der Schwung von den dabei arbeitenden Personen, bis zum höchsten Grade der Geschwindigkeit getrieben werden kann, für manchen Nichtschrittschuhfahrer anziehend genug; der Schrittschuhläufer achtet es aber gewöhnlich geringe, des größern Genusses wegen, den er in der Ausübung seiner Kunst findet.“ Dessen ungeachtet bildete dieses wohl in Russland verbreitete und daher auch als „russischer Eisschlitten“ geläufige Attraktion Ende des 18. Jahrhunderts vielerorts einen beliebten Sonntagsspaß des gemeinen Mannes in der kalten Jahreszeit.

Um sich eine Vorstellung von der heute vollkommen vergessenen saisonalen Attraktion bilden zu können, sei auf eine Episode verwiesen, die der Jurist und Schriftsteller Heinrich Albert Oppermann schildert. Er beschreibt das „Fahrgeschäft“ in einem Kapitel seines neun Bände umfassenden Hauptwerks, dem 1878 edierten Roman „Hundert Jahre. Zeit- und Lebensbilder aus drei Generationen“. Ort der Handlung, die auf historischen Lebensläufen und Ereignissen fußt und das politische wie gesellschaftliche Leben zwischen 1770 und 1870 schildert, ist die

hannoverische Kleinstadt Hoya. Oppermann hatte sich 1842 als Rechtsanwalt dort niedergelassen, dem Städtchen in seiner belletristischen Darstellung allerdings den Namen Heustedt verliehen. Im Februar 1778 habe man auf der Eisfläche der zugefrorenen Weser nicht nur eine Schlittschuhbahn angelegt und Buden errichtet, in denen sonntags allerlei Speisen und Getränke feilgeboten wurden, sondern auch einen „Schleuderschlitten“ installiert. Das überraschte Publikum sah, „wie ein starker hölzerner Schlitten, der an einem vierzig bis fünfzig Fuß langen Taue befestigt war, das an einem drehbaren Riegel saß, in der Peripherie durch die Drehung in der Mitte herumgeschleudert wurde. Es saß aber niemand in dem Schlitten, das Ding war zu unbekannt, oder die schnelle Bewegung zur Seite schien nicht angenehm. Der Unternehmer, ein verarmter Zimmermann aus Klein-Paris, der sich von dem Dinge goldene Berge versprochen hatte, schrie vergebens: ‚Nur herein, meine Herrschaften, hier ist der weltberühmte russische Eisschlitten, steigen Sie ein, nur zwei Grote die Person, nur zwei Grote die lumpige Person.‘ Es standen genug Knechte und Mägde an den Barrieren und starrten das Ding an, niemand wollte der erste sein.“ In dieser Situation erblickte der Betreiber der Belustigung ein paar ihm bekannte Nachbarskinder, und „er rief die Knaben heran und beredete sie, sich einzusetzen, es sollte ihnen nichts kosten. Diese waren schnell bereit. Die Schlittschuhe wurden von den Schultern genommen und auf die Erde gelegt [...] und nun setzte sich der Schlitten erst langsam, dann immer schneller und schneller in Bewegung. Die Personen an den Barrieren verschwammen für die im Schlitten Sitzenden in eine einzige Person mit verschiedenen Köpfen. Aber was that das



den Knaben? Sie kannten keinen Schwindel, sie kannten keine Furcht und Angst, sie kannten auch nicht die Gefahr, in der sie schwebten, wenn sie vom Schwindel erfaßt wurden und sich nicht mehr halten konnten. Sie jauchzten laut auf vor Freude und das Publikum stimmte kräftig ein. Das Geschrei zog Hunderte neuer Zuschauer heran, selbst die vornehmen Damen, welche in die kleinen Schlitten steigen wollten, um sich von den beschlittschuhten Cavalieren nach Hengstenberg fahren zu lassen und dort Kaffee zu trinken, sahen sich das Schauspiel in möglichster Nähe an [...] Die Damen stellten sich die Gefahr größer vor, als sie war, die Landrätin verlangte sogar von ihrem Manne, er solle das Schleudern inhibiren. Das gehörte indeß nicht zu dessen Kompetenz. Jetzt rief man von verschiedenen Seiten, daß man schlitten wolle, und der Unternehmer ließ den Schlitten ausschleudern, um denselben, wenn die Hauptkraft gebrochen, ganz anzuhalten [...] Nachdem der Anfang gemacht, fanden sich immer mehr Nachfolger, zunächst setzten sich ein paar »dralle Deeren«, wahrscheinlich um sich für den Tanz bemerklich zu machen, in den Schlitten. Sie wurden schon mit einem Hoch empfangen. Mochten nun die Männer im Centrum schneller drehen, oder mochten die Mägde sich nicht festhalten, genug, auf einmal ertönte ein Schrei aus dem Schlitten, dieser kippte und die beiden Mägde flogen mit einer rapiden Schnelligkeit auf den eigenen Körperteilen über das Eis, unter den Strickbarrieren hindurch unter die auseinanderstäubende, aber so schnell nicht Platz schaffende Menge. Mehrere Personen, unter andern der dicke Landrath von Vogelsang, wurden zur Erde gerissen. Ein ungeheurer Jubel erscholl ob dieses Unfalls, zum Theil veranlaßt durch das wirklich Komische der

Scene und die nicht eben sehr decente Art, wie die Mägde ihren Körper als Schlittschuh benutzten; dann durch das Gewirre und das Knäuel der vor den Barrieren Umgeworfenen. Von jetzt an war das Volk toll auf den Eisschlitten, der Unternehmer brauchte diesen nicht mehr anzupreisen, ja er konnte den Preis bald auf drei Groten für die Person erhöhen [...] Das Vergnügen um den Eisschlitten wurde immer ausgelassener, je mehr sich die Gemüther durch Branntwein und Jubel erhitzten. Dasselbe sollte denn auch nicht ohne Unglück abgehen, das indeß nicht durch Zufall, sondern durch die Bosheit eines Knechts veranlaßt war. Der Bäckerknecht, so nannte man damals die Bäckergesellen, des Rathsbäckermeisters war eifersüchtig, weil Färber Krischen's Magd sich mit dem Knechte des Essigbrauers in den Eisschlitten gesetzt hatte. Er warf diesem einen dicken Stock entgegen, der unglücklicherweise so zu liegen kam, daß der Schlitten ihn nicht beiseiteschleuderte, sondern auf ihn anrannte und umschlug. Ein Beinbruch des Knechts und ein Armbruch der Magd waren die Folge; der Uebelthäter aber wurde auf der Stelle von der Volksjustiz erfaßt und so durchgewalkt, daß der Rathsbäcker sich acht Tage ohne Knecht behelfen mußte. Der Bürgermeister wollte nun dem Schleuderschlitten das Handwerk legen, allein es drohte ein Volksaufstand auszubrechen, und man mußte dem Dinge seinen Lauf lassen.“

Im Laufe des 18. Jahrhunderts hatte sich ein neuer Trend entfaltet, der am Ende des Säkulums zumindest deutlich feststellbar war. In seinem ab 1794 in drei Bänden erschienenen „Versuch einer Encyclopädie der Leibesübungen“ berichtete der aus Friesland stammende Lehrer und Turnpädagoge Gerhard Ulrich Anton Vieth von einer neuartigen

Entwicklung winterlicher Körperertüchtigung der Jugend, die man „in und bei großen Städten zu Tausenden auf dem Eise antrifft, sowohl auf Schrittschuhen die Krystallfläche zu befahren, als auch auf Piekschlitten. In und bei Berlin gewahrt man dieses fröhliche Götummel der sich auf dem Eise Vergnügenden besonders am Mittwoch, Sonnabend und Sonntag auf verschiedenen Armen der Spree und auf anderen in und um die Stadt herum liegenden Gräben ec.“

Zugefrorene Flüsse hatte man schon lange zuvor als Verkehrswege benutzt. Friesische Schlittenlenker beispielsweise versuchten über die eisbedeckte Zuyder Zee zu den Inseln zu gelangen. Jetzt aber galt das Befahren des Eises nicht mehr nur der saisonalen Erleichterung von Transport und Verkehr, sondern so wie schon bei adligen Ringelstechen und Schlittenfahrten der gesellschaftlichen Unterhaltung des Bürgers. Davon berichten historische Nachrichten oft nur am Rande: Am 21. Januar 1823, als man in Hamburg über 24 Kältegrade maß, sollen nicht nur mehreren Einwohnern bei der Erledigung längerer Wege Gliedmaßen erfroren

und „ein paar Trunkenbolde“ ums Leben gekommen sein, sondern es hieß auch, „die seit länger als 14 Tagen eröffnete Schlittenfahrt auf der Elbe nach Harburg, Altona, Buxtehude und noch weiter, ist in diesen Tagen weniger benutzt worden, als [das] bei milderer Luft der Fall gewesen wäre“.

Eine damals angefertigte kolorierte Kreidelithographie von Christoph Suhr, die auf einer Zeichnung seines Bruders Peter basiert, reflektiert dieses außergewöhnliche Winterleben auf dem Strom (Abb. 57). Vor der Silhouette der Hansestadt tut sich eine weite weiße Eisfläche auf. Renn- und Landauerschlitten sind kreuz und quer darauf unterwegs, und im Vordergrund wird dem Betrachter ein Kabriolett vorgeführt. Auf grünem Kufengestell sitzt der rot gestrichene und mit einer goldenen Ornamentbordüre gefasste Kasten, der mit lindgrünem Leder gefüttert scheint. Ein der Vorderwand aufgesetztes Gitter soll die Dame vor Eisstücken schützen, die die Hufe des Pferdes nach hinten schleudern. Die den Betrachter animierende Schöne in einem pelzbesetzten Kostüm schützt sich mit einer exquisiten Decke gegen die



Abb. 57 Schlittenfahrt auf der Elbe bei Hamburg. Kolorierte Lithographie, Christoph Suhr, Hamburg, 1823



Kälte, die aus Leopardenfell besteht. Der noble Kavalier trägt einen engen blauen, den Körper betonenden Spencer, eine taillenkurze Überjacke, die mit Pelz abgepaspelt ist, sowie enge Pantalons. Sein äußerst aparter Habit wird von einem farblich passenden Baret und gelben Handschuhen vervollständigt. Seine Stiefel hat er in Kufenpantoffeln gesetzt. Behende schwingt er die Schlittenpeitsche, die sich durch das typische kurze Griffstück auszeichnet. Verpönt war es, das Zugtier damit anzutreiben, dessen Geschirr hier einen Schellenbaum trägt. Sinn und Zweck dieser auch Knallpeitschen genannten Zubehörteile des Schlittens bestanden vielmehr in der Repräsentation durch das Aufmerksamkeit heischende Schwingen durch die Luft, das Schnalzen sowie das Knallen beim Aufschlagen der Spitze auf den eisigen Boden.

Ein vermutlich aus Mitteleuropa stammendes Exemplar des 18. Jahrhunderts aus Schweinsleder mit einem aus Rohr und Rinde geflochtenen Griff, das eine Länge von fast drei Metern aufweist, gibt einen Eindruck von unentbehrlichen Utensilien, ohne die – wie der vornehme Muff für die Grazie – eine Schlittenfahrt damals keine Schlittenfahrt war (Abb. 58/59).

In etwa dieselbe Zeit wie das Hamburger Sittengemälde führen die kolorierten Lithographien von Johann Michael Voltz und Johannes Nußbiegel, die 1819 im Nürnberger Kunstverlag von Friedrich Campe erschienen und Allegorien auf Winter beziehungsweise Januar darstellen (Abb. 60/61). Die Turmsilhouetten im Hintergrund legen nahe, dass das Vorbild der bevölkerten Eisfläche der Dutzendteich bei Nürnberg war. Das fröhliche Treiben der Menschen benennend, reimt die Beschriftung des Monatsbildes: „Schlit-

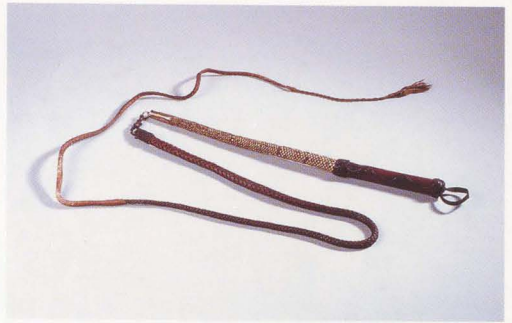


Abb. 58 Schlittenpeitsche.  
Wohl Mitteleuropa, 18. Jahrhundert



Abb. 59 Muff. Süddeutschland,  
2. Hälfte 19. Jahrhundert

tenfahrth und Schrittschuhlauf ist des Januares Weise. Alt und Jung erfreuet sich auf dem Schnee und auf dem Eise.“ Neben Schlittschuhläufern sind vor allem Kavaliers unterwegs, die ihre Damen im Stuhlschlitten schieben, Kinder ziehen einfache Brettel- oder Gleitschlitten an groben Stricken hinter sich her. Vor eines dieser einfachen Kindervehikel ist ein Ziegenbock gespannt. Mit einem Kummel ausgestattet und von einem Knaben geführt, verrichtet er seinen Dienst als Zugtier für das mit zwei anderen Kindern besetzte Gefährt offenbar nur mit Widerwillen. Im Vordergrund zeigen beide Blätter ein Kufenfahrzeug, das Bank- oder Bockschlitten genannt worden ist. Der Typ konnte rittlings aufsitzen den Herren für gemeinschaftliche Ausfahrten



Der Winter.

Abb. 60 Der Winter.  
Kolorierte Lithographie,  
Johann Michael Voltz,  
Nürnberg, 1819



Schlittenfahrt und Scherenschnitt  
Im die Januar's Wäse.

IANUAR.

Als und lang verweilt sich  
Auf dem Schnee und auf dem Eise.

Abb. 61 Der Januar.  
Kolorierte Lithographie,  
Johannes Nußbiegel,  
Nürnberg, 1819

dienen, aber offenbar auch dem Kutschieren von Damen auf die überkommene Weise, so sich hinten eine Pritsche befand.

Der auf dem überfrorenen Tümpel verkehrende Gleiter ist mit vornehmer Empire-Ornamentik beschnitzt. Sein Kufenauslauf mit Fortunafigur orientiert sich an einer bis in die Renaissance zurückreichenden Formtradition. Hals und Kruppe des Rosses sind auch hier noch mit der obligatorischen Schellendecke behängt. Ein dem abgebildeten Schlitten ähn-

liches, gut erhaltenes Exemplar dieses Ende des 18. Jahrhunderts sehr geläufigen Typs besitzt das Stadtmuseum von Überlingen. So es die Kälte erlaubte und der Bodensee zugefroren war, fuhr man damit einst sicher nicht nur um, sondern auch über den See. Spiele auf gefrorenen Gräben und Teichen, Überfahrten auf vereisten Flüssen und Strömen gehörten jedenfalls seit Anfang des vorletzten Jahrhunderts zur bürgerlichen Festkultur. Als sich die Eisdecke des Rheins zu Beginn





Abb. 62 Die Eisbahn.  
Kolorierter Kupferstich,  
Ambrosius Gabler,  
Nürnberg, 1805

des Jahres 1823 schloss, nutzten mehrere tausend Mannheimer Bürger die Gelegenheit zu einem Eisfest, bei dem nicht nur getanzt, gekegelt und getrunken wurde. Vornehmlich die Jüngeren belustigten sich ausgelassen „mit Schleifen und Schlittenfahren“. Im übrigen behielt das seltene Phänomen seinen Attraktionsgrad lange Zeit darüber hinaus. Als der Strom 1929 abermals zufror, veranstaltete man zwischen Mannheim und Ludwigshafen wiederum ein Fest und installierte dazu ein Karussell auf der Eisdecke. Schlittschuhfahrer, Schlitten und Spaziergänger waren nicht zu zählen. Gleiches war 1963 auf dem vollkommen überfrorenen Bodensee zu erleben, wo an dem vor Fastnacht gefeierten „Eisfest-Sonntag“ 7000 „Seewandler“ gesehen sowie zahlreiche Schlitten und sogar Automobile auf der Kristallfläche registriert wurden.

Sonderlich im 19. Jahrhundert konnte man ein Gefährt auf Eislaufplätzen sehen, das die Zeitgenossen als Stuhlschlitten oder Schlittenstuhl kannten; auch die französische Vokabel *fauteuil-traîneau* war dafür gebräuchlich. Jo-

hann Georg Krünitz beschreibt es folgendermaßen: „Das Gestell ist nur ganz einfach aus Holz gefertigt. Auf den beiden Kufen tragen vier hölzerne Säulen eine Art von Lehnstuhl, dessen Hinterwand ein Gitterwerk ist. Diese Hinterwand ist bei einigen gebogen, bei andern nicht, sondern nur glatt. Ueberhaupt hängt dies von der Willkür eines jeden ab, und ist kein nothwendiges Erfordernis im Bau des Schlittens. Die Picken zu dem Schlitten sind von gewöhnlichem Holze rund gedreht, gleich einer Roleaurstange, ungefähr 3 bis 3 ½ Fuß lang, und haben unten einen eisernen Stachel, der beim Fahren scharf in das Eis gestoßen wird, um dadurch dem Schlitten einen Stoß zu geben. Der sich fahrende setzt sich nämlich auf den Schlitten oder vielmehr auf das Sitzbrett des Schlittens, nimmt beide Picken und stößt zu gleicher Zeit mit beiden Händen links und rechts mit Kraft in das Eis, so rutscht der Schlitten vorwärts, und so werden denn die Stöße hintereinander wiederholt. Die Schlittschuhlaufenden bedienen sich auch dergleichen Schlitten, um Frauenzimmer oder weibliche Personen, auch männliche,



Abb. 63 Fliesen mit Eisläufern und Stoßschlitten. Delft, um 1760/70



Abb. 64 Stoßschlitten. Silbernes Miniaturpuppenfahrzeug, Nordwestdeutschland, um 1800

die keine Liebhaber vom Schlittschuhlaufen sind, zu fahren, wo denn der Schlittschuhfahrende den Schlitten vor sich her stößt, indem er hinten die Lehne ergreift, und so in größter Schnelle mit seiner Bürde das Eis hinab fährt, und weil die Kufen unten mit Eisen beschlagen sind, so wird in möglichster Geschwindigkeit das Ziel erreicht.“

In den um 1805 in Nürnberg von Friedrich Campe edierten „Kinderfreuden“, die „ein angenehmes Bilderbuch für die Jugend“ darstellten, ist solch ein Stuhlschlitten abgebildet und im Artikel über die Eisbahn beschrieben (Abb. 62). Dem, der des „kunstmäßigen“ Schlittschuhfahrens nicht mächtig sei, wurde

empfohlen, Vergnügen zu suchen, „wenn er nur einfach für sich auf den Eisschuhen fortgleitet, oder Jemand im Stuhlschlitten fort-schiebt“. Und auf die Illustration verweisend heißt es: „So macht es auch der eine Knabe hier, der seine Schwester fährt und so mit ihr dies Vergnügen teilt.“

Vorläufer dieser heute seltsam anmutenden Oldtimer war der Stoß- oder Schubschlitten, dessen Bezeichnung sich von der Fortbewegung ableitet, da ihn der Besitzer an einem Griff vor sich her stieß. In den Niederlanden, am Niederrhein und in Norddeutschland war er für den Transport kleiner Lasten, spätestens seit dem 17. Jahrhundert aber auch für den von Frauen, Kindern oder Alten verbreitet. Zwei um 1760/70 entstandene, blau und braun dekorierte Delfter Fliesen aus dem Wohngemach eines Hauses in Hindeloopen in Westfriesland, die einen Blick über einen zugefrorenen Flusslauf auf eine Windmühle und die Dächer eines in einer Senke gelegenen Dorfes gewähren, bilden neben Schlittschuhläufern einen mit Kufenschuhen bekleideten Stoßschlittenschieber ab (Abb. 63). Augenscheinlich ist der Fahrgast ein Greis. Delsenbachs Ansicht des Nürnberger Dutzendteichs belegt die Verwendung des Transportgerätes zu Beginn des 18. Jahrhunderts auch im deutschen Süden (Abb. 56).



Ein kleines, aus Silber gefertigtes Spielzeug des frühen 19. Jahrhunderts dokumentiert die entsprechende Form des unmittelbar auf die Kufen gesetzten Kastens mit geschweiften Seitenwänden und einem über der Lehne angebrachten Holm als Handgriff zum Schieben im Miniaturformat (Abb. 64). Gravierungen imitieren hier Malereien, mit denen in besseren Kreisen benutzte Stücke verziert waren. Während die Seitenborde hinter Hügeln auftauchende Stadtsilhouetten und die Frontseite einen Stern tragen, zeigt die Lehne einen Schlittschuhläufer in Kniehosen, Joppe und Melone, der seinen Spazierstock mit den hinter seinem Rücken verschränkten Armen waagrecht an den Leib presst.

Im 18. Jahrhundert waren über diese einfache Form hinaus wahrscheinlich auch andere Schiebeschlitten gebräuchlich. Ein kolorierter Kupferstich aus der Zeit um 1760/70 überliefert ein solches Fahrzeug in der Beschreibung einer fiktiven Karnevalsfahrt (Abb. 65). In einem tiefgelegten, unmittelbar den Kufen aufgesetzten Kasten in Muschelform, der mit geschnitzten Streublüten verziert ist und den ein zierlicher, von vier schlanken Säulen getragener Baldachin überfängt, sitzt die Dame in war-

mer Kleidung und mit Muff samt einem fröhlichen Harlekin, der ausgelassen mit Weinglas und Flasche jongliert. Der Kavalier spaziert mit schalverhülltem Mund und Pelzmuff nebenher, während das Gefährt von einem Lakaien durch eine mittels kahler Bäume angedeutete Winterlandschaft geschoben wird.

Eine aquarellierte Kreidelithographie, die um 1840 bei Georg Paul Buchner in Nürnberg erschien, bildet ein ebenfalls zu schiebendes, doch in der Form eher einer offenen Kalesche ähnelndes Kufenmobil ab (Abb. 66). Im schwungvoll gestalteten Kasten sitzen vier junge, in bürgerliche Wintergarderobe gehüllte Damen vis-à-vis und lassen sich von einer Magd spazieren fahren. Ein Knäblein zieht spielerisch am Kufenauslauf und schwingt eine lange Knallpeitsche dazu, das alte Ritual des zügelführenden Kavaliere imitierend. Das Ambiente der Ausfahrt ist der baumbestandene Wall vor dem Tor und den hohen Mauern einer größeren Stadt. Spaziergänger im Sonntagsstaat, die im Hintergrund flanieren, interpretieren die Schlittenfahrt von jungen Fräulein aus gutem Hause als ausgeprägtes Vergnügen des biedermeierlichen Bürgers am wöchentlichen Ruhetag.



Abb. 65 Stoßschlitten einer höfischen Maskerade. Kolorierter Kupferstich, Deutschland, um 1760/70



Abb. 66 Die Schlittenfahrt. Kolorierte Kreidelithographie, Georg Paul Buchner, Nürnberg, um 1840

*Course de traîneaux*

Schlittenfahrt.

*The Sledge-race.*  
des G. P. Buchner

Wiewohl heute kaum etwas über solche Art winterlicher Rekreation des Großbürgertums bekannt ist und entsprechende Vehikel rar sind, ist anzunehmen, dass sie weit verbreitet waren. Eine Lithographie des Illustrators Friedrich Lipps, die das von Johannes Trojan 1883 verfasste sentimentale Kinderpoem „Prinzessin Wunderhold“ bebildert, gibt einen kleinen, an Vorbildern des 17. Jahrhunderts orientierten Schlitten mit Blattmasken in Reliefschnitzerei wieder (Abb. 67). In weiße Pelze und eine wärmende Decke gehüllt sitzt die Titelfigur der Verserzählung in der herrschaftlichen Schlittengondel, die keinerlei Zugvorrichtung besitzt und völlig ohne Zugtier auskommt. Denn ähnlich einem Stuhlschlitten wird sie von einem größeren, mit Schlittschuhen ausgestatteten Knaben an einem Griff vor sich hergeschoben.

In seinem bereits erwähnten Sportlehrbuch über den „Eislauf“ äußerte sich Christian Sigmund Zindel auch über den Stuhl-

schlitten, den er Eisschlitten nannte. Dieses für die Biedermeierzeit so typische Vehikel der Wintervergnügen, welches „auch dem weiblichen Geschlechte wenigstens den Mitgenuß einer belebten Bahn gewährt, und durch den die gesellige Freude sich sehr erhöht, darf“ – so der Enthusiast – „in einem Taschenbuch für Schrittschuhfahrer nicht übergangen werden“. Im allgemeinen ähnelt der also den Damen vorbehaltene Eisschlitten einem auf Kufen gesetzten Schaukelstuhl. Er müsse „von festem starkem Holze, leicht und zierlich ausgebaut und mit geschliffenen Eisen an den mäßig convexen Kufen beschlagen seyn, damit er auch so leicht als möglich zu bewegen sei und nicht statt Vergnügen nur Ermüdung gewähre“. Johann Adam Klein setzte solch einen gleitenden Stuhl ins Zentrum einer seiner Kupferstiche, die die Zindelsche Anleitung illustrieren (Abb. 68). Auf einem auf gewölbten Kufen montierten Lehnstuhl ist eine vornehm in ei-



nen Pellerinenmantel gekleidete junge Dame zu sehen, die ihre Füße auf ein breites, die Kufen vorn verbindendes Trittbrett setzt und ihr mit einem schleifengeschmückten Hut bedecktes Haupt dem Betrachter zuwendet. Ein junger Mann, der mit kraftvollem Stoß und fliegenden Rockschoßen flott über die beliebte Eisfläche gleitet, befördert ihn, an dem der Lehne angefügten gedrechselten Holm vor sich her.

Verzierung und Polsterung solcher Schlitten dürften vom Vermögen der Eigentümer oder Besitzerinnen abhängig und daher in unterschiedlichster Weise ausgeführt gewesen sein. Zwei Dinge aber, einen „Rundbogen zum Schieben am Geländer“ und „Kufen welche um den Eisboden nur auf einen kleinen Punkt zu berühren, Schrittschuhartig ziemlich gebogen (convex) und mit schmalen, geschliffenen und polirten Eisen beschlagen seyn müssen“, hielt Zindel für wesentlich und nicht variierbar. Letztere Forderung begründete er auch sogleich: „Geradeaus stehende, den gewöhnlichen Schneeschlitten-Kufen nachgeahmte Fahrzeuge, wie man sie dennoch häufig findet, taugen auf dem Eise nicht, und ermüden, wegen starker Reibung bei allen Wendungen, viel zu frühe.“ Einem gebogenen Griff sprach er die bessere und leichtere Steuerung des Fahrzeugs zu. Dennoch waren solche Eisschlitten offenbar zahlreich auch mit zwei von der Lehne ausgehenden Handhaben ausgestattet. Klein bildete diese Ausführung auf einem zweiten Kupfer ab, der einen Prospekt des Dutzendteiches bei Nürnberg zeigt (Abb. 69). Die vereiste Wasserfläche, die von zahllosen Schlittschuhläufern frequentiert ist, trägt zwei mit Damen besetzte Stuhlschlitten, die von Herren in langen, pelzverbrämten Wintermänteln flott durch die Menge manövriert werden.

Ein aus dem späten 19. Jahrhundert stammendes Exemplar dieses Fortbewegungsmittels, das erst 2006 aus Nürnberger Familienbesitz ins Germanische Nationalmuseum gelangte, kam möglicherweise auf eben dieser Eisfläche zum Einsatz (Abb. 70). Der von einem eisernen Gestell getragene Sitz mit hoher Lehne besteht aus einem Korbgeflecht und bot daher der gefahrenen Dame sicherlich mehr Bequemlichkeit als die aus Holz gefertigten Stühle. Ursprünglich wies das Material den vornehmeren Naturton auf und harmonierte auf diese Weise mit den schwarzen Runderisen der Ständer und dem schön gedrechselten Holm, an dem der schiebende Kavalier zugreifen konnte. Ein Spiralhaken unterhalb der Sitzfläche diente zur Einhängung eines Zugseils oder des Geschirrs eines vorzuspannenden Hundes. Die



Abb. 67 Stoßschlitten. Lithographie, Friedrich Lipps, Stuttgart, 1883



Abb. 68 Stuhlschlitten. Kupferstich, Johann Adam Klein, Nürnberg, 1825



Abb. 69 Die Eisbahn auf dem Dutzendteich. Kupferstich, Johann Adam Klein, Nürnberg, 1825

heutige Farbfassung in Weiß und Rot geht auf eine Auffrischung des Objekts im frühen 20. Jahrhundert zurück. Vielleicht stand sie im Zusammenhang mit der Umwidmung vom Gefährt für gesellige Eisvergnügen zu einem Vehikel für den Kindertransport.

Für diesen Zweck wurden Stuhlschlitten durchaus gelegentlich eingesetzt und fungierten so im Winter als Kinderwagen. Von diesem Brauch berichtet beispielsweise Friederike Scheven, Tochter des Neubrandenburger Pastors und Historikers Franz Boll, in ihren zwischen 1896 und 1906 nieder-

geschriebenen Memoiren. In der Zeit um 1850/60 gehörte es dort zu den Ritualen am Heiligen Abend, dass Kinder und selbst noch halbwüchsige Mädchen im Stuhlschlitten ins Haus der Großeltern geholt wurden.

Natürlich benutzte man das Gerät damals zuvorderst zum Befahren blanker gefrorener Flächen. Insofern darf der Schlittenstuhl als Zeugnis einer vergnüglichen, vor allem jungen Damen an kurzen, hellen Wintertagen zukommenden Gefälligkeit gelten, als Ausdruck des unwiderstehlichen Reizes, der dem auf Polster gebetteten und in Decken gehüllten



Gleiten einwohnt. Wie es dabei gelegentlich zugegangen sein mag, berichtet Zindel in einer humorvollen Episode, deren Schauplatz in die französische Kapitale verlegt ist und die keinen Zweifel daran lässt, dass die Stuhlschlittenfahrt auch über amouröse Aspekte verfügte: „Jetzt kommt ein Schrittschuhläufer in großem Kostüm mit einem eleganten Stuhlschlitten von Mahagony und vergoldeter Bronze-Arbeit, mit sammetem Kissen und goldenen Fransen daran. Er ladet die Dame zum Einsteigen ein. Man acceptirt, es geht wie ein Pfeil davon, doch keine hundert Schritt sind gemacht, und ein anderer Schlitten carambolirt fürchterlich mit dem unseres Elegants, beide Damen fallen auf die Nase, die umgestürzten Schlitten sind zerbrochen, einige Schrittschuhläufer fallen ebenfalls darüber hinaus; in einem Nu ist eine gaffende Masse versammelt, die jeden Augenblick größer wird, und ganz verschämt lassen sich die zierlichen Pariser Damen, nicht ohne Mühe, durch das Gedränge bringen, en jurant que c'étoit pour la dernière fois, qu'elles se sont laissées traîner [beteuernd, dass es das

letzte Mal war, dass sie sich hätten fahren lassen], und eine Viertelstunde darauf segeln sie abermals vorbei, denn man hat ihnen versprochen, sie gewiß nicht mehr umzuwerfen, aber in der andern viertel Stunde liegen sie wieder auf dem Eise, mais ça ne fait rien, on s'accoutume à tout [aber das macht nichts, man gewöhnt sich an alles]“.

Wiewohl der Stuhlschlitten auch bei Adligen Verwendung fand, ist er ein sprechender Ausdruck der Verbürgerlichung aristokratischer Sitten. Er kopiert die von der Rennschlittenfahrt her bekannte Funktionsverteilung der Geschlechter auf ein Vehikel, das ohne Pferd auskommt und zu privaten ebenso wie zu geselligen Winterpartien benutzt werden konnte. Von gemeinschaftlichen Fahrten mit diesem Vehikel berichtete Zindel, einige der Kufenstühle wären mit Blasmusikanten, andere mit „munteren Sängern und Sängerinnen“ besetzt gewesen. Wenn die Schlitten „von rüstigen Eisläufern getrieben“ wurden, boten derartige Ereignisse nach seiner Meinung „bei ruhigem Wetter auf einem größeren Teiche, für Auge und Ohr in den



Abb. 70 Stuhlschlitten. Vermutlich Nürnberg, Ende 19. Jahrhundert



Abb. 71 Schlittenfahrten. Lithographie, Christian Gottfried Geißler, Leipzig, 1812

mannigfaltigsten Wendungen und Uebungen einen ungleich schönern Genuß, als eine Schlittenfahrt zu Lande“.

In vielerlei Hinsicht spielte die Schlittenfahrt damals darüber hinaus eine wichtige Rolle in der bürgerlichen Fest- und Freizeitkultur. So organisierte man mancherorts, wie bereits die Nürnberger Fastnachtsinszenierung belegt, groß angelegte Schlittenumzüge. In Annaberg im Erzgebirge veranstaltete der Magistrat 1826 zur Feier des 100. Geburtstages des Aufklärers, Dichters und Menschenfreundes Christian Felix Weiße, der lange Zeit Rektor der städtischen Lateinschule war, eine „jubelnde Schlittenfahrt“, bei der 600 Kinder auf Kufengefährten durch die Stadt zogen.

Aber auch Ausflüge mit Rennschlitten waren beliebt. Eine Bildseite in dem 1812 erschienenen „Neuen kleinen Bilder-Allerlei“ von Christian Gottfried Geißler führt dies vor Augen (Abb. 71). Buben ziehen und schieben nach Leibeskräften an einem Rodel, auf dem wohl die kleinere Schwester sitzt. Außerdem

ist ein Rennschlitten mit peitschenknallendem Vorreiter zu sehen, und der dazugehörige Text kommentiert: „Die Fahrt geht, wie ihr seht, auf das Land, wo vermuthlich in einem gut geheizten Zimmer warmer Kaffee getrunken werden wird. Abends fährt man dann mit Fackeln wieder nach Haus.“

Auch eine winterliche Ansicht des Hochmeisterpalasts der bei Danzig gelegenen Marienburg, die Hans Otto Hermann nach einer Zeichnung Johann Heinrich Hoorns 1831 lithographierte, hält neben zwei unterschiedlichen Fuhrschlitten zum Transport von Bottichen und Waren einen pfeilschnell dahinsausenden Rennschlitten fest (Abb. 72). Ein Offizier chauffiert damit seine Dame durchs Städtchen. Im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts gehörte die private Schlittenausfahrt offenbar noch ganz selbstverständlich zu den Vergnügen von Bürgertum und Adel in den Schneemonaten. In diesem Sinne resümiert sogar Krünitz: „Was das einzelne Schlittenfahren betrifft, so gewährte man noch in den Monaten Januar und Februar dieses



1827sten Jahres viele Renn- und Familienschlitten, also ein Beweis, dass der Geschmack an diesem Wintervergnügen wieder geweckt worden.“ Ein weiterer Gewährsmann für das Fortleben dieser Praxis ist der preußische Sitten schildernde Schriftsteller Theodor Fontane. Seine Romanfigur Mathilde Möhring ließ sich nämlich auf diese Weise vom alten polnischen Grafen Goschin hofieren: „Er fuhr selbst und legte seine mächtige Wolfsschnur um den kleinen Schlittensitz herum und forderte Thilden auf, die Schnur von rechts her zu halten, so dass sie wie in einer Pelzhaube saß. Und nun flog der Schlitten über das Eis hin, und die Glöckchen läuteten, und die weißen Decken blähten sich im Winde, während der Alte von der Pritsche her seine Konversation machte.“

Bald benutzte man für solche Ausfahrten aber modernere Schlittentypen, Phaetons,

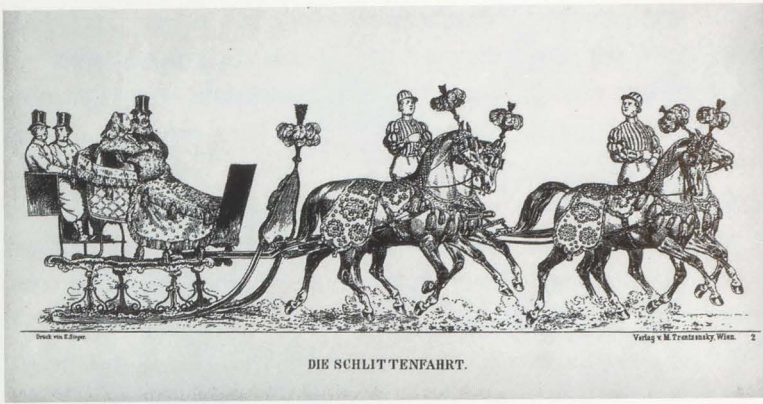
sogenannte Vis-à-vis oder Landauerschlitten, die mit Kutschböcken ausgestattet waren, so dass das Paar, gemeinsam im Kasten oder auf erhöhtem Bock Platz nehmen und sich von einem Bediensteten kutschieren lassen konnte. In Baseler Bürgerfamilien kamen diese Fahrzeuge bis Anfang des 20. Jahrhunderts unter anderem beim Neujahrszeremoniell zum Einsatz, wenn sich die Honoratioren gegenseitig den förmlichen Besuch zum Jahresbeginn abstatteten. Von den 1870er Jahren an bis 1931 veranstaltete die großbürgerliche Jugend der Stadt, das heißt Söhne und Töchter von Großkaufleuten, Fabrikanten, Bankiers, Ärzten und Architekten, Schlittenpartien nach dem benachbarten Lörrach zum Tanz oder zu Bällen in privaten Häusern. Man sammelte sich dazu auf dem Münsterplatz und fuhr dann „en deux“ im Konvoi, das heißt mit Gattin oder Begleiterin, zum anvisierten



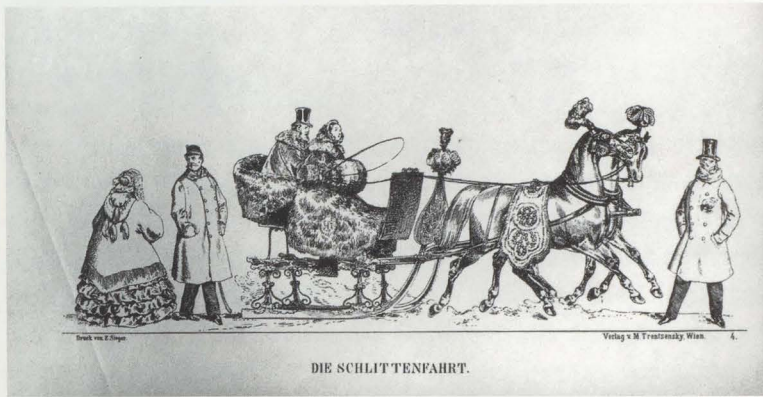
Abb. 72 Schlittenpartie in Marienburg.  
Lithographie, Hans Otto Hermann, Berlin, 1831

Das Schloß Marienburg von der Hoßathseite.  
*Empfänger des gezeichneten St. Wenzel. Heiligt dem Kaiserpremier von Königsberg*

von A. Schenk



DIE SCHLITTENFAHRT.



DIE SCHLITTENFAHRT.

Abb. 73 Die Schlittenfahrt. Bilderbogenblätter des Verlages Matthias Trentsensky, Wien, um 1860

Ort. Von Zeitgenossen als „Sache der ausge- suchtesten Repräsentation großbürgerlicher Lebensart“ betrachtet, wohnte selbst diesen Unternehmungen noch das amouröse Ele- ment inne, von dem gesellige Schlittenfah- ten stets geprägt waren. Eine Augenzeugin erinnerte sich insbesondere des nächtlichen Rückwegs bei Fackelschein schwärmerisch: „Manche Hand hat damals unter der schüt- zenden Pelzdecke zur anderen gefunden und der erste Faden ist hier zu einem späteren Ehebund gesponnen worden.“

In Wien, der Stadt der Fiaker, setzte man im Winter Berlinen auf Schlittengestelle und konnte so bequeme Ausflüge machen. Die um 1860 entstandenen Lithographien eines aus zwölf Teilen bestehenden Bilderbogens

des Verlags von Matthias Trentsensky ver- mittelt einen Eindruck davon (Abb. 73). Der Besitzer jener zwischen 1832 und 1879 be- stehenden „Artistischen Anstalt“ in der Do- naumetropole hatte mit seinen perspekti- vischen Kulissenbildern sowie seinen Militärs aller Waffengattungen, fremde Völker, Tiere, Bühnen- und Trachtenfiguren vorstellenden „Mandlbogen“ ein Bildungsbedürfnis breiter Schichten befriedigt. Mit der gigantischen Großproduktion seiner lithographischen Er- zeugnisse schuf er Grundlagen für den häus- lichen Anschauungsunterricht der Kinder und Jugendlichen Österreichs, aber auch zahl- reicher Länder weit über die Grenzen des habsburgischen Vielvölkerstaates hinaus. Die um 1860 edierte, aus einem Dutzend Blättern



bestehende „Schlittenfahrt“ schildert vornehme Kutschkästen, die man bei Schnee auf Kufen setzte, zweispännig oder vierspännig fuhr, die vom Begleiter der Dame höchst selbst, auf dem Bock sitzenden Dienern oder auf Pritschen hockenden beziehungsweise Dienerständen plazierten Lakaien kutschiert wurden. So ist ein ganzes Spektrum der noblen Bürger- und Adelsgesellschaft zu sehen, und wie sie in der Kaiserstadt Schlitten fuhr.

In Bayern und in Österreich waren im 19. und frühen 20. Jahrhundert sogenannte Bendelschlitten noch sehr verbreitet, die man für Ausfahrten, aber auch für Erledigungen im Nachbarort oder in der nächstgelegenen Stadt brauchte. Die auf einfache, zweijochige Gestelle gesetzten bequemen Sitzkörbe dieser Fahrzeuge bestehen aus geflochtenem Span und weisen meist grünen oder gelegentlich blauen Anstrich auf. Eben diese, meistens aus Lärche oder Weide gefertigten Spanbänder gaben auch den Ausschlag für die Bezeichnung des Typs. Die vorn nur in begrenztem Maße parallel emporstrebenden Kufen tragen üblicherweise ornamentale Verzierung. Ein aus Buchen-, Eschen-, Eichen- und Nadelholzteilen

zusammengefügtes Exemplar aus der Zeit um 1840, dessen empor gekrümmte Kufenenden mit gedrechseltem Zierrat in Gestalt stilisierter Eicheln besetzt sind, trägt heute mindestens seinen dritten Farbanstrich. Dazu gehört auch die aus Jahreszahl und Initialen des Eigentümers bestehende Inschrift „18 H. A. S. 90“ auf der Rückseite der Lehne (Abb. 74). Ursprünglich war der Korb vermutlich in einem entschieden helleren Grün, zwischenzeitlich in Grün und Blau gefasst.

Die Verbreitung des Bendelschlittens in Bayern ist seit dem 17. Jahrhundert verbürgt. Schon das erste, 1680 angelegte Schlittenverzeichnis von Kurfürst Max Emanuel führte mehrere davon auf. Wiewohl der königliche Wagenbaumeister Johann Christian Ginzrot 1830 konstatierte, diese meist grün gestrichenen Kufenfahrzeuge würden vornehmlich in Bayern mit viel Geschick verfertigt, erlebte der Typ zur gleichen Zeit auch im oberösterreichischen Bergland eine Blüte. Größere Exemplare konnten neben dem Sitz für die Passagiere auch eine Kutscherbank enthalten, andere waren allein mit einem Sitzbrett ausgestattet, auf dem aber mindestens zwei Personen Platz fanden.



Abb. 74 Bendelschlitten. Bayern, um 1840



Abb. 75 Bauernschlitten. Mittelfranken, 2. Hälfte 19. Jahrhundert

Im 19. Jahrhundert verbreiteten sich auch im ländlichen Raum neue Typen von Schlitten. Ein aus dem mittelfränkischen Dorf Baudenbach bei Neustadt an der Aisch stammendes Stück vertritt den repräsentativen Bauernschlitten der zweiten Hälfte des Säkulum (Abb. 75). Der auf einem schwarz-rot abgestuften Gestell sitzende, gut gefederte Kasten mit gepolsterter Lehne und aufklappbarer Bank bot ausreichend Platz für ein nebeneinander sitzendes Paar. Der Bauer führte die Zügel von hier aus, und die Deichsel deutet an, dass das Gefährt zweispännig bewegt wurde. Der hohe, beidseitig bemalte Spritzschutz zeigt vorn ein Ornament und auf der zu den Passagieren gewandten Seite einen galoppierenden Schimmel, vermutlich der Stolz des bäuerlichen Anwesens.

Mit solchen Verkehrsmitteln wurden Kirchengang, Besuche, Erledigungen und alle Fahrten unternommen, die jenseits von Güter- und Lastentransporten lagen. Zumindest zu Ausflügen an Sonn- und Feiertagen trugen die davor gespannten Pferde sicherlich einen Schellenschmuck. Er gehörte obligatorisch dazu. Wenn dann „die Kufen, vorne hochaufgebogen wie das Geweih eines exotischen Widders,

durch den niedrigen, zertretenen Schnee der Straße“ glitten, erinnerte sich Herbert Rosenfelder in seiner Geschichte „Die Schlittenfahrt“ solch familiärer Ausfahrten Mitte des 20. Jahrhunderts, gab es nur ein einziges Geräusch: „die Schellen an den Halftern der Pferde, die im Takt der trabenden Schritte in einem ausdauernden, fröhlichen, nicht zu langsamen aber dennoch geruhsamen Allegro die Begleitung zur Fröhlichkeit der Schlittenpartie klingelten“. Was für den aus Tirol stammenden Juristen und Schriftsteller der märchenhafte Klang des Winters war, störte andere dagegen. Adalbert Stifter beispielweise liebte ihn nicht, zumal es Pferde gab, die das Geräusch ebenfalls nicht recht ertragen konnten und deswegen schreckten. In seiner Erzählung „Wenn der Weg nicht mehr zu finden war“ gab der in Südböhmen geborene Dichter daher freimütig zu, dass er die Schellen gelegentlich gern zu Haus ließ: „Sie sind auch ein närrisches Klingeln, und mir war es viel lieber, wenn ich so fuhr, manchen Schrei eines Vogels, manchen Waldton zu hören, oder mich meinen Gedanken zu überlassen, als dass ich immer das Tönen in den Ohren hatte, dass für Kinder ist.“



# Schlittenfahrt und Lasttransport

In Russland reiste man im Winter mit Schlitten. Diese Tatsache schien deutschen Gelehrten im 18. Jahrhundert immerhin so bemerkenswert, dass sie davon in den eingangs genannten Lexika sprachen. Der königlich bayerische Hofwageninspektor Johann Christian Ginzrot berichtet noch 1830 voller Stauenen von jenen kastenartigen, extrem isolierten Fahrzeugen, die Heizung und Laternen mit Wachlichtern besaßen, in die sogar Schränke eingebaut waren, in denen Lebensmittel und zum Zeitvertreib mitgeführte Bücher gelagert wurden. Außerdem befänden sich Betten darin, „in welchen man Tag und Nacht liegt, und zu den Füßen hat man warme Steine oder zinnerne Krüge, mit heissem Wasser gefüllt, um die Schlitten wärmer zu halten. Darneben steht in einem Magazine das Getränke. In solchen Schlafzimmern lässt man sich Tag und Nacht fahren, ohne daß es die Noth erfordert auszusteigen, indem man ohnehin auf der ganzen Strasse nur grobes Brod und schlechten Brandtwein findet.“

Tatsächlich hatten die winterlichen Verkehrsverhältnisse im Norden und Osten Europas schon viel früher Interesse erregt. Bereits die ersten Beschreibungen von Reisen zu den Völkern Russlands und Skandinaviens widmeten der Fortbewegung im tiefen Schnee ausdrücklich Aufmerksamkeit. Als Sigismund Freiherr von Herberstein, Diplomat und Angehöriger des Reichshofrates unter Kaiser Ferdinand I., die Erlebnisse und Erfahrungen seiner 1516/17 und 1526/27 unternommenen Reisen an den Hof des Großfürsten von Moskau aufzeichnete, ließ er es an

diesbezüglichen Hinweisen nicht fehlen. Seine 1563 in Basel aufgelegten „Moscoviter wunderbare Historien“, die Katharina die Große später nachdrucken ließ, vermerken, dass man sich in der Region von Perm winters mit Schneeschuhen fortbewege. Außerdem spanne man dort, 200 bis 300 Meilen nordöstlich von Moskau, gelegentlich Hunde anstelle von Pferden und Maultieren vor die Schlitten. Unter den wenigen dem umfangreichen Werk beigegebenen Illustrationen ist ein Holzschnitt zu finden, der Schneeschuhläufer und Schlittenfahrer jener Region zeigt (Abb. 76). Freilich sieht man in dieser „Figur von der Mittnächtischen völkckeren schlittenfarung“ keine von Hunden gezogene Vehikel. Aber es sind Schlitten registriert, deren Kästen unmittelbar über die Kufen montiert sind, so dass Standfestigkeit und Schnelligkeit gleichermaßen gewährleistet waren.

Zunehmend übten außerdem die Berichte aus dem eisigen Norden und von seinen Bewohnern, den Lappen und den Rentieren, eine besondere Faszination aus. Im 1796 publizierten 64. Band seiner Enzyklopädie ließ Krünitz diesem Sachverhalt weiten Raum. Er erklärte, die dort benutzten Schlitten wären „fast wie kleine Bothe rund gebauet, vorn spitzig, haben statt der Balken oder Gang-Eisen einen breiten Kiel, der nicht über 2 bis 3 Zoll breit ist, und sind so dicht, daß kein Wasser hineindringen kann. Das Vordertheil oder die Spitze dieser Schlitten ist mit Bret[t]ern bedeckt, und an dem Rande dieser Bret[t]er nagelt man sich eine Rennthier-Haut an, welche derjenige der in dem Schlitten

Wahrhaftige Beschreibung.  
 Figur von der Wittnächtschen völeketen Schlittenfarung.

CLXXIII



Abb. 76 Schlittenfahrt im russischen Norden. Kupferstich, Basel, 1563



Abb. 77 Schlittenfahrt in Lapland. Kupferstich (Detail), Brünn, 1796

sitzt, vorn über seine Brust zieht, und mit Schnüren um den Leib fest macht, damit der Schnee, worin er sich gleichsam begraben findet, nicht in den Schlitten komme.“ Das Zugtier trage ein Kummet aus weichem Ren-

tierleder mit Schelle und Zugriemen, der „unter dem Bauche durch, bis vorn an den Schlitten geht, wo er an einer ledernen Schlinge befestigt ist“. Zwei dieser wannenförmigen Fortbewegungsmittel, deren Ge-



schwindigkeit keinem anderen gleiche, ja „dem Fluge der Vögel am nächsten zu kommen“ schien, zeigt eine dem Nachschlagewerk angefügte Kupfertafel mit Bildern vom Leben der Lappländer (Abb. 77).

Ginzrot schließlich wusste von dem „sonderbaren Thiere“, das „ungefähr die Gestalt eines Hirsches“ besäße, nicht nur Leistungsfähigkeit und Schnelligkeit zu rühmen, sondern auch zu berichten, dass es unmöglich sei, ihm die Fesseln der Knechtschaft gänzlich aufzuerlegen. Wenn es sich nämlich plötzlich gegen seinen Herrn wende und ihn mit Fußritten malträtiere, bliebe diesem nichts anderes übrig, „als sich schnell unter den Schlitten zu flüchten, bis der Anfall von Wuth und Raserey vorüber“ sei. Dem Lappen wäre der Schlitten demnach nicht allein Verkehrsmittel, sondern auch Lebensretter gewesen.

Ein vermutlich kurz nach 1800 entstandenes Kinderbuch ohne Titelblatt in der Bibliothek des Germanischen Nationalmuseums, das Erzählungen, Fabeln, aber auch belehrende Darstellungen enthält, geht mit einem seiner Texte auf die „Art, wie man in Lappland reiset“ ein. Aufgrund der Schneehöhe in seiner Heimat bediene sich der Lappländer zum Reisen eines leichten Schlittens, der von einem Rentier gezogen wird. Er lege Rentierhäute und Felle in das Gefährt, „spannt sein zahmes Rennthier an, legt sich in den Schlitten, deckt sich mit einem warmen Pelze zu und fährt alsdann mit der größten Schnelligkeit ab.“ Ein kolorierter Stich illustriert die Fahrt durch das menschenleere Land, in dem es weder Städte noch Dörfer, sondern nur einzelne Hütten gäbe (Abb. 78). In einem niedrigen Gleiter liegt der Lappe von Pelzdecken bis zum Hals eingehüllt und lässt sich von seinem springenden Zugtier durch die weite Schnee-

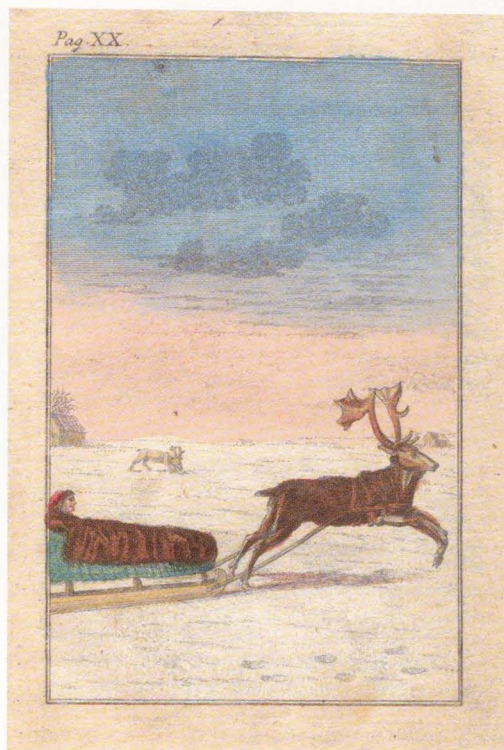


Abb. 78 Schlittenfahrt des Lappländers.  
Kolorierter Kupferstich, Deutschland, um 1800

landschaft befördern. Im Text heißt es darüber hinaus: „Indem nun der Lappländer auf gut Glück seinen Schlitten nach dem Ort, wohin er zu kommen gedenkt, hinlenkt, so erblickt er weder vor, noch hinter sich jemand, und selbst die Aussicht wird ihm durch den häufigen Schnee, welcher herabfällt benommen. An eine ordentliche Bahn oder Fuhrstraße ist hier gar nicht zu denken. Es wäre also gar leicht möglich, daß er sich in einer solchen Einöde verirre. Daher mag es auch wohl gekommen sein, daß man vorgab, der Lappländer sage dem Rennthier den Ort, wohin es laufen sollte, in das Ohr; ja man hat sogar diese Leute der Zauberey beschuldigt. Allein diese Schicklichkeit im Fahren haben sie einzig und allein der Uebung zu verdanken.“

Der Nordländer fahre oft acht bis zwölf Stunden lang und lege dabei zehn bis 15 Meilen in der Stunde zurück. Darüber hinaus sei er auf eigentümliche Weise mit dem Tier verbunden. Wenn es Hunger habe, bleibe es stehen, suche sich in einer Entfernung von bis zu vier Stunden Nahrung, indem es den Schnee über Moosen mit dem Atem auftaue und kehre dann gestärkt zum Schlitten zurück. Es finde ihn selbst wenn er tief eingeschneit sein sollte, weil es die Öffnung erspähe, den der Atem des Lappen in den Schnee getaut habe. Es scharre das Vehikel frei, und „nun richtet sich der Lappländer auf, spannt das Rentthier wieder an den Schlitten, fährt weiter und gelangt endlich wohlbehalten an den Ort an“, den er aufzusuchen beabsichtigte. Auch in Sibirien und Kamtschaka, wird dem deutschen Kind gelehrt, reise man häufig mit Schlitten, „allein man spannt statt der Rentthiere große Hunde an dieselben und fährt auf diese Weise viele Meilen weit“.

Die von dem exotischen Volk und seinen fabelhaften Zugtieren ausgehende Faszination hielt sich zumindest im kindlichen Gemüt ungebrochen bis ins 20. Jahrhundert hinein.

Ein Spielzeug vom Beginn jenes Säkulums belegt diese Begeisterung exemplarisch (Abb. 79). Es besteht aus einem kleinen Rentiergespann, das mittels einer Schnur auf einer mit Rädern ausgestatteten Holzplatte umhergezogen werden kann. Aufgrund der gelenkgelagerten Köpfe und eines einfachen Mechanismus bewegen sich die Häupter der Tiere, die rotes Zaumzeug und ein vergoldetes Blechglöckchen tragen, bei entsprechender Benutzung. Die Rene sind einem einfachen, mit einem Tierfell bedeckten Holzschlitten vorgespannt, der einem Lappen im Kapuzenmantel als Verkehrsmittel dient. Der Nordländer, der die Zügel im Damensitz führt und eine aus einem Federkiel geschaffene Peitsche erhebt, ist wie die Traber aus Masse gefertigt, einem Gemisch aus Holzfasern, Papierstoff und Schlemmkreide, Gummiarabikum und Knochenleim. Vermutlich drückte man die Figuren jeweils in Hälften aus einer Form und verfügte die hohlen Teile nach einem kurzen Trocknungsprozess miteinander. Drähte bilden ein Gerüst in den Läufen der Tiere und verleihen den dünnen Beinen Tragfähigkeit.



*Abb. 79 Rentierschlitten. Spielzeug, vermutlich Friedrich Hermann Lahl, Annaberg im Erzgebirge, um 1920*



Abb. 80 Einsatz von Schleifen im Feuerlöschwesen. Kupferstich, Nürnberg, um 1680



Ein Aufkleber auf der Unterseite der Platte, die das Ensemble trägt, nennt den Händler des Spielzeugs, Aloys Busch, der sein Geschäft am Alten Wall 40 in Hamburg führte. Wahrscheinlich bezog der Kaufmann einen Teil seiner Ware von Spielzeugmachern aus Mitteldeutschland, insbesondere solchen im Erzgebirge. Hersteller des Rentiergespanns könnte Friedrich Hermann Lahl gewesen sein, der seit Ende des 19. Jahrhunderts eine renommierte Firma in Annaberg betrieb. Die Zusammensetzung des Materials ist typisch für diese Manufaktur, die ihren Figuren in Thüringen gefertigte Glasaugen einsetzte und die ein ganzes Geweihsortiment aus einer speziellen Zinn-Blei-Legierung nicht nur an den eigenen Tieren verbaute, sondern auch an andere Hersteller lieferte.

Zurück zur Funktion des Kufenmobils: Unabhängig von der lebenswichtigen Bedeutung des Schlittens in den nördlichen Regionen Europas war er auch im Herzen des Kontinents lange Zeit als Transportmittel nicht zu

ersetzen. Über Jahrhunderte gehörten Pferdefuhrwerke mit Kufen sowohl in Städten als auch auf dem Land zu den unverzichtbaren Grundlagen der Beförderung von Lasten. Johann Georg Krünitz verzeichnete in seiner Enzyklopädie diesbezüglich die „Schleife“, ein einfaches, auch Schleifbaum genanntes Vehikel aus zwei langen, an einem Ende aufwärts gebogenen Holzkufen, welche durch Querleisten miteinander verbunden sind. Nur wenn man weiß, dass sie vielfach auch unabhängig von Schnee das gesamte Jahr über eingesetzt wurden, versteht man die weiterführende Erklärung, dass ob weiter Wege, schwerer Lasten und unebener Straßenpflaster „die Reibung der Kufen oder der krummen Hölzer der Schleife so heftig wird, daß sich das Holz leicht entzünden kann“. Um das zu verhindern, habe man „ein Fäßchen mit Wasser auf die Schleifen gelegt; sobald nun die Kufen zu heiß werden, öffnet sich das Gefäß, das Wasser spült nun durch das Rütteln heraus, und kühlt die Kufen.“



Abb. 81 „Der Aufziehtag“. Radierung, Emil Fuchs, Hain bei Hirschberg, 1933

Schleifen wurden beispielsweise zum Transport von Baumaterial benutzt; in unwegsamem Gelände bewegte das Militär Kriegsgeschütze damit. Die in der Steiermark „Rumpeln“ oder „Rummeln“ und in Pommern „Schleep“ oder „Schlööp“ genannten einfachen Gleiter fanden in der Landwirtschaft von Welschtirol bis an die Ostseeküste, ja bis nach Skandinavien Verwendung. Sie wurden vorwiegend zum Fortschaffen von Heu, Mist, Holz und Steinen gebraucht. Eines der wichtigsten Einsatzgebiete der Schleife vom späten Mittelalter an bis weit ins 19. Jahrhundert hinein war daneben das Feuerlöschwesen. Auf einfach konstruierten Trägern schleppte man sowohl mit Wasser gefüllte Bottiche als auch das nötige Gerät. Ein 1658 in Nürnberg geschaffener Kupferstich zur Veranschaulichung der vom ortsansässigen Zirkelschmied Hanns Hautsch entworfenen Feuerspritze führt dies vor Augen (Abb. 80). Das naive Blatt zeigt einen Platz mit brennendem Gebäude, dessen Bewohner den Flammen mit ein paar Habseligkeiten zu entkommen versuchen. Doch sind die Rettungskräfte schon vor Ort. Aus Seitenstraßen treffen von Pferden gezogene Schleifen mit großen Wasserfässern ein, deren Inhalt in die bereits in Position gebracht-

ten Spritzenbehälter geschöpft wird. Das größere der beiden Löschgeräte zog man auf darunter montierten Kufen heran, und eine Gruppe von Männern ist soeben dabei, sich daran zu schaffen zu machen und kräftig zu pumpen, um den Brandherd mit dem starken Strahl schnellstmöglich zu löschen.

Vielfältige Nutzungsmöglichkeiten von einfachen Pritschen- oder Fuhrschlitten werden von schriftlichen und Bildquellen dokumentiert. Aus Tiroler Städten der Frühneuzeit ist beispielsweise überliefert, dass man damit Kranke ins Spital fuhr. Bis ins vergangene Jahrhundert gebrauchten Bauern allerorten sogenannte Mistschlitten, einfache, auf Kufen montierte Kästen, für die Abfuhr des tierischen Düngers. Bei Schnee und Eis dienten Kufengefährte vor allem auch zu Besorgungsfahrten in umliegende Dörfer und Städte, die sich ob der Straßenverhältnisse nicht mehr mit Kastenwagen durchführen ließen. Einen typischen Fuhrschlitten, wie ihn die schlesischen Weber benutzten, um ihre Produkte zum Großhändler zu bringen, hielt Emil Fuchs, ein einst in Hain bei Hirschberg tätiger Künstler, im Jahr 1933 fest (Abb. 81). Seine Radierung „Der Aufziehtag“ schildert ein zwei-spännig gefahrenes Vehikel in winterlicher



Vorgebirgslandschaft. Ein aus rohen Bohlen gezimmerter Kasten, der auf einem robusten Kufengestell liegt, bietet Raum für die Güter. Doch auch die Weberin sitzt darin windgeschützt hinter dem Kutschbock, den ihr Gatte einnimmt.

Ein vom 19. Jahrhundert an besonders beliebter Typ war der „Steirer“, der zur Personenbeförderung genutzt wurde, aber auch eine kleine Ladefläche für zugehöriges Stückgut besitzt. Vor allem in Österreich verbreitet, zeichnet er sich durch die über den vorderen Holmen fest eingebaute Sitzbank mit Fußbrett und Lehne aus, wo zwei oder drei Personen Platz finden; darunter liegt die nach hinten auslaufende Ladefläche. Die Umrandungen von Bock und Kasten eines Exemplars der Jahre um 1830/40 sind weitgehend aus gedrechselten Stäben gebildet und verleihen dem einst sicher farbig bemalten Vehikel mit seinen kunstvoll geschmiedeten Eisenständern grazile Leichtigkeit und Eleganz (Abb. 82). Ein geschweiffter Spritzschutz besorgte das Abhalten des von den Pferdehufen aufgeworfenen Schnees, und eine Kurbelbremse unterstützte das sichere Abstellen

des Fahrzeugs. Vermutlich wurde der schön gearbeitete Schlitten zu besonderen Anlässen benutzt, für Erledigungen in der Stadt, wo es auch zu repräsentieren galt, oder aber zum Kutschieren von Gästen mit großem Gepäck.

Hervorragende Bedeutung hatte der Schlitten für den Abtransport eingeschlagenen Holzes. Nicht von ungefähr steht die älteste mitteleuropäische Darstellung des Schlittens aus der Zeit um 1400 im Trienter Castel Buonconsiglio im Kontext der Schilderung winterlicher Forstarbeiten. Jüngere Bildzeugnisse der Holzbeförderung sind zahlreich. So ist sie zum Beispiel auf einem Votivbild aus der Wallfahrtskirche von Siegersbrunn überliefert, das 1777 zum Dank für die Errettung aus tödlicher Gefahr gestiftet wurde (Abb. 83). Seit 1468 verehrt man an jenem Ort südöstlich von München Sankt Leonhard, den beim Landvolk beliebten Pferdepatron, auf besondere Weise. Das naive Täfelchen zeigt den Heiligen als Kniestück auf einer Wolke mit umstrahltem Haupt sowie seinen Attributen Abtsstab und Ketten. Ein theatralisch nach links geraffter roter Vorhang ist wohl als symbolischer Hinweis zu



Abb. 82 Steirerschlitten. Österreich, um 1830/40. Leihgabe Hans-Peter Schmidt, Schmidmühle



Abb. 83 Schlittenunfall. Votivbild aus der Wallfahrtskirche Siegersbrunn in Oberbayern, 1777



Abb. 84 Holzfuhrschlitten. Holzschnitt, Zweibrücken, 1822



Abb. 85 Schleife zum Holztransport. Holzschnitt, Bern, um 1820

deuten und veranschaulicht Erscheinen beziehungsweise Eingreifen des himmlischen Helfers im rechten Moment. Der Begünstigte, ein Bauer in blauem Wollrock und Pelzmütze, ist mit einer Fuhre Rundhölzer unterwegs. Peitsche und Zügel in der Linken läuft er neben dem einfachen Fuhrschlitten her und weist mit der Rechten auf seinen himmlischen Retter, den er in höchster Not um Hilfe anrief, so dass das Unglück glimpflich ausging. Sein Ross, das die schwere Ladung zieht, war aufgrund einer gebrochenen Anzenstange nervös geworden und durchgegangen. Alle Hoffnung auf ein Stoßgebet zu setzen, hatte sich offenbar gelohnt.

Für den Holzverkehr in der Ebene wurden einfache Fuhrschlitten und Schleifen gebraucht, deren Gestalt sich über Jahrhunderte kaum wesentlich änderte. Die den Januar einleitende Monatsvignette des in Zweibrücken

gedruckten „Evangelisch-Verbesserten, Catholisch-Neuen und Alten Julianischen Geschichts=Kalenders auf das Jahr nach Christi Geburt 1822“, aber auch zahlreicher weiterer Jahrgänge zeigen die Beförderung langer Stämme, die auf den Lattenrost einer einfachen Schleife geschichtet sind (Abb. 84). Vermutlich wurden solche Vehikel oftmals sogar allein mit menschlicher Kraft bewegt. Während sich in jenem Holzschnitt nämlich ein Bursche schwer gebeugt vor das Transportgerät spannt, schiebt ein Älterer am hinteren Ende. Das Januarblatt des um die gleiche Zeit in Bern erschienenen „Le véritable messenger boiteux“ ist mit einer ähnlichen Darstellung bestückt. Ein Knecht zieht das mit Reisig beschichtetes Gleitzeug an einem um seine Brust gelegten Zugriemen hinter sich her (Abb. 85).

Hans Otto Hermann, der um 1830 die Stadtkulisse von Zschopau, einer kleinen, von



einer mächtigen Burg bewachten Stadt im Tal des gleichnamigen Flusses im sächsischen Erzgebirge, in einer Lithographie wiedergab, setzte einen Holztransport in den Vordergrund (Abb. 86). Der einspännige Schlitten, ein Kufengestell mit dem einem Leiterwagen gleichenden Aufbau, trägt in zwei Stößen sorgfältig geschichtete ganze und geviertelte Stämme. Vorn sitzt der Kutscher auf dem Gefährt und lässt die Peitsche über der Kruppe des Zugtieres tanzen. Eine gleichzeitige aquarellierte Kreidelithographie aus dem Stuttgarter Verlag Haider & Crynberger schildert den Transport von Reisig mit einem einfachen Bauernschlitten, dessen hohe Ecksprossen dazu dienen, das im Wald geschnittene Material bequem auf die Ladefläche schichten zu können (Abb. 87). Die Fuhre wird von einem Esel gezogen sowie vom Besitzer und seinem Hund begleitet. Eines der beiden vermummten Kinder des Mannes läuft ebenfalls neben dem Schlitten her, ein kleineres Mädchen thront auf der Ladung. Vermutlich ist die etwas sentimental dargestellte Szene Teil eines Bilderbogens gewesen, der dem bürgerlichen Kind Kenntnisse über Leben und Mühsal der gemeinen Leute vermitteln sollte.

Wichtiges Einsatzgebiet des Schlittens war das sogenannte Holzziehen, das man in allen unwegbaren Gebirgen praktizierte. Meist wurden Hörnerschlitten dafür benutzt, zunächst wohl in der Alpenregion. Als der Münchner Forstbeamte und Dichter Heinrich Ritter von Reder Mitte des 19. Jahrhunderts den Bayerischen Wald durchreiste, beobachtete er diese Tätigkeit auch in den dortigen Kammlagen: „Der Winter, welcher mit seinem tiefen Schneefall die Schluchten und Moore, die Zwischenräume der wirt durcheinander geworfenen Felsblöcke, die Rinnsale der Quellen und Bäche trügerisch überdeckt und

die Wildniß des Waldes undurchdringlich macht, glättet die Ziehwege zur lustigen, auch in mond hellen Nächten belebten Schlittenbahn. Sobald hinreichender Schnee gefallen, eilen die Holzfäller zu den Ziehwegen und ebnen mit darauf geschaukeltem und festgestampftem Schnee die Bahn, zu welcher der Winter immer neu und zuletzt so freigebig den flockigen ‚B’schutt‘ liefert, daß sich die Holzzieher mit Mühe desselben erwehren, damit der Ziehweg nicht vollständig im Schnee begraben wird.“



Abb. 86 Holzfuhrschlitten vor der Stadtkulisse von Zschopau im Erzgebirge. Lithographie, Hans Otto Hermann, Berlin, um 1830/40



Abb. 87 Reisigtransport auf dem Schlitten. Kolorierte Lithographie, Verlag Haider & Crynberger, Stuttgart, um 1840/50

Die Holzschlitten bestanden aus mit Eisen- schienen beschlagenen Ahornkufen und be- saßen beiderseits eiserne Krallen zum „Sper- ren“, das heißt Bremsen. „Der Holzknecht tritt zwischen die Kufen und zieht an dem Schlit- ten, bis derselbe durch seine eigene Schwere so in Schuß kommt, daß er auf einer glatten Bahn die Stunde in 16 Minuten zurücklegt. Er lenkt den Schlitten mit den eisenbeschlage- nen Schuhen von dem am vorderen Theil be- festigten Sitzbrett und mäßigt dessen Schnel- ligkeit durch eine hinten mit Ketten befestigte, aus mehreren Scheitern (Drehlingen) beste- hende Schlepplast. Um sich nicht gegenseitig zu hindern, fahren die Holzknechte gleichzei- tig einer hinter dem andern ab und bringen ebenso die am Lagerplatz geleerten Schlitten den Berg wieder hinauf. Die Gefahr, welcher der zwischen den Kufen befindliche Holzer ausgesetzt, ist augenscheinlich; wenn der Schlitten entgleist und mit der wuchtigen Last mit unaufhaltsamer Geschwindigkeit von der Bahn in den Wald hinabschießt, so wird der arme Waldler, wenn er nicht rechtzeitig, was selten möglich, aus den Hörnern herauszu- springen verstand, an den Baumstämmen zer- schmettert. Das Ablösen der Schlepplast und das Brechen der Sperren hat schon Manchen Gesundheit und Leben gekostet.“

Für solche Unglücksfälle hatten die Holz- arbeiter eine eigene Unterstützungskasse gegründet. Ebenso wie diese Absicherungs- maßnahme spiegelt die überdurchschnittliche Vergütung den hohen Grad der Gefähr- lichkeit dieser Arbeit. Betrag der Tageslohn für das Holzfällen im allgemeinen zwischen 40 und 45 Franken, wurde beim „Schlitteln“ nämlich nach Klaffern und Entfernung be- zahlt, so dass ein Ziehknecht bei günstiger Witterung täglich bis auf über einen Gulden kommen konnte.

Unter dem böhmischen Berghauptmann Christoph von Gendorf waren in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts Holzknechte aus der Steiermark und Tirol im Riesengebirge angesiedelten worden, die diese Art der Holz- abfuhr in die neue Heimat mitgebracht hat- ten. Man nannte es hier Zurücken, den Schlit- tenlenker Zurücker. Als der Wiener Hofmedi- kus und Leibarzt des Erzherzogs Karl, Josef Karl E. Hoser, 1793 und 1796 das Gebirge durchreiste, fielen ihm die dazu benutzten Hörnerschlitten auf. Allerdings erlebte er sie nur beim Einbringen des für den Winter nöti- gen „Aushülfenheus“, das „bis zur Zeit des Bedarfs in Schobern auf dem Gebirge gelas- sen und erst aufgehäuft zur Winterszeit, wenn der hochgefallne Schnee eine gute Schlittenbahn bereitet“, in die Täler gebracht würde, um im Frühjahr über die Gebirgsge- wässer geflößt zu werden.

Das „Zurücken“ des Holzes, das der Arzt als Eigentümlichkeit des „arbeitsamen Gebirgsmannes“ erkannte, wurde dem Leser dennoch durch eine ausführliche Beschrei- bung mitgeteilt. Es erfolge „mittels der hier sogenannten Hörnerschlitten, die vom Baue gewöhnlicher Rennschlitten nur darinn un- terschieden sind, daß die Kufen nicht wie bey jenen in eine Spitze zusammenlaufen, sondern zwey gerade aufwärts gekrümmte oben und unten gleich weit von einander abstehende Hörner bilden. Zwischen diesen Hörnern nimmt der Zurücker seinen Sitz, und gleitet, indem er mit den vorwärts gehaltenen Füßen die Richtung des Fuhrwerks bestimmt, in eili- gem Fluge über die hochbeschneiten Lehnen und Abhänge der Berge hinab. Um die zuwei- len übermäßige Geschwindigkeit zu verhin- dern, wird gewöhnlich noch ein an den Hintertheil des Schlittens angehängter Holz- klo- ben nachgeschleift; in eben der Absicht wird



auch besonders, wenn die Bahn durch zu vieles Fahren schon zu glatt geworden ist, eine an dem Vordertheile der Kufen aufgehängte Kette herabgelassen, und so die Geschwindigkeit der Fahrt willkürlich bestimmt. Vorzüglich wichtig aber ist der Nutzen dieser Kette, bey irgend einer plötzlich eintretenden Gefahr, indem dieselbe, wenn der Zurücker sie ganz unter die Kufen fallen lässt, den Schlitten augenblicklich stillstehen macht. Der beherztteste und gewandteste unter den Zurückern bricht gewöhnlich die Bahn, und die Übung der Sudetenbewohner in dieser für jeden Ungewohnten halsbrechenden Art von Fuhrwerk ist so groß, dass äußerst selten ein Unglück dabey geschieht, und das ganze eine wirkliche Unterhaltung für diese Leute ausmacht; in der Fläche wird der Schlitten von seinem Führer gezogen, was aber bey der steilen Beschaffenheit dieses Gebirges außer der Rückfahrt mit dem leeren Schlitten nur selten der Fall ist.“

Bis in die ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts blieb der Hörnerschlitten sowohl auf böhmischer als auch auf schlesischer Seite des Gebirges das wichtigste Fuhrgerät für eingeschlagenes Holz und für Heu von den steilen Bergabhängen. Erst der nach dem Zweiten Weltkrieg in dieser Region mit der Vertreibung der Deutschen vollzogene Bevölkerungsaustausch sowie der seit den sechziger Jahren zunehmende Einsatz von Technik setzten der langen Tradition ein Ende. Noch Mitte der ersten Jahrhunderthälfte hatte Emil Fuchs den Gebrauch jenes unentbehrlichen Fuhrwerks in zahlreichen graphischen Blättern geschildert und seine Bedeutung somit dokumentiert. In der 1925 datierten Radierung „Wintermorgen“ lässt er einen Burschen mit Hörnerschlitten an kleinen, zaunumstandenen Häuschen vorbei



Abb. 88 „Wintermorgen“. Radierung, Emil Fuchs, Hain bei Hirschberg, 1925

auf einem bereits im Schnee ausgetretenen Pfad hügelan steigen (Abb. 88). Ziel des jungen Mannes, der das Gefährt mit beiden Händen an den gebogenen Kufenhälsen packend hinter sich herzieht, ist der im Hintergrund aufragende Wald. Dort wird er sein Tagwerk verrichten, Holz aufladen und ins Tal hinabfahren.

Im sechsten Band des von Fuchs angelegten Mappenwerkes „Schlesisches Bergvolk“ thematisieren zwei Radierungen diese Art Abfahrt. Das etwas naive, 1929 entstandene Blatt mit dem Titel „In sausender Fahrt“ öffnet den Blick in die winterliche Gebirgslandschaft, die ein aus dem Wald kommender Hohlweg durchschneidet. Geradewegs nimmt der mit aufgeschichteten Rundhölzern beladene Hörnerschlitten seine Bahn talwärts. Ans Ende des Vehikels sind lange, rohe Stämme gehängt, so wie es Hosler beschrieb und wie es auch Reder bei den bayerischen Waldbauern sah. Zwischen den aufgebogenen Kufen stemmt sich der in hohe Stiefel, dicke Joppe





Abb. 89 „Der Deichsel-schlitten“. Radierung, Emil Fuchs, Hain bei Hirschberg, 1930

und Filzhut gekleidete Holzknecht mit beiden Füßen kräftig gegen den festgefahrenen Schnee, lenkt und bremst auf diese Weise gleichermaßen. Eine im Jahr darauf entstandene und spannungsreicher komponierte Graphik gibt einen verschneiten Hochwald mit Blick auf ein in das hügelreiche Gebirgs-panorama gebettetes Streudorf wieder (Abb. 89). Ein angeschnittener, von rechts ins Bild driftender, mit langen, mittels Eisenketten ver-

zurten Stämmen beladener Schlitten wird hier vom Zurücker geschickt hangabwärts gelenkt. Er agiert mit einer groben Deichsel, stemmt sich mit der Kraft seines gesamten Körpers rücklings gegen das schwere Gefährt und sucht es so geschickt zu steuern.

Die sommerliche Verwendung des Schlittens gab Fuchs in einigen Blättern zur Heuernte auf den Gebirgs-wiesen wieder. Seine 1929 datierte Radierung „Aufstieg zur Heuung“



gönnt dem Betrachter den Blick über Bergwiesen samt einsamer Baude in Richtung des Gebirgskamms und der darüber hinausragenden Schneekoppe. Auf einem Pfad ist ein Bauer mit seinem übermannshohen Schlitten unterwegs. Er trägt ihn auf dem Rücken, so dass die Kufen sein Haupt weit überragen (Abb. 90). Die im Jahr zuvor geschaffene Arbeit mit dem Titel „Abendläuten“ lässt das Auge von den Hängen ins Tal von Petzer schweifen. Auf einem Stein hält der Schlittenführer Rast; sein Gefährt mit Heuballen steht hinter ihm. Auf den feuchten Bergwiesen ließ sich der Schlitten auch im Sommer für die Abfahrt der weniger schweren Lasten gebrauchen.

Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts erhielt der Hörnerschlitten im Riesengebirge jedoch noch eine dritte Funktion. Er entwickelte sich zur Grundlage des touristischen Wintervergnügens, bevor das Skilaufen zum Breitensport aufstieg. Bereits in seinem 1858 erschienenen Reiseführer durch die böhmisch-schlesische Bergwelt berichtete der Mineraloge und Schriftsteller Carl Friedrich Mosch dazu: „Diese Art des Zurückens hat auf dem Ostende des Hochgebirges oberhalb Schmiedeberg Veranlassung zu den Rutschparthien zwischen Ober-Schmiedeberg und den Grenzbauden gegeben, welche zu den eigenthümlichsten Winterbelustigungen des Riesengebirges gehören.“ Die 1926 datierte Radierung von Fuchs, die den Titel „Talwärts“ trägt, überliefert das seit dem Ende des vorangegangenen Jahrhunderts vermarktete und daher damals bereits nicht mehr neue Schneevergnügen (Abb. 91). Auf einer Waldschneise fährt ein kräftiger Gebirgler einen Hörnerschlitten. Dort, wo ansonsten Holzfußern liegen, erhebt sich ein bequemer Sitz. Auf weichen Polstern und eingehüllt in wär-

mende Decken nahm hier eine vornehme Dame Platz, deren Habitus und pelzverbrämter Mantel sie als wohlhabende Städterin ausweisen. In der Obhut des erfahrenen Zurückers unternimmt sie eine Abfahrt durch die verschneite Mittelgebirgswelt. Das Posenhafte und Gestellte der Szene legt die Vermutung nahe, dass sich der Künstler an einer der zahlreichen Fotopostkarten mit dem Motiv orientierte, das sich in den ersten drei Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts besonderer Beliebtheit erfreute und den Daheimgebliebenen die eigenwilligen Abenteuer einer Winterfreizeit im Riesengebirge kund tun sollte.

Berthold Lessenthin, der die dort damals jungen Wintersportplätze um 1900 dokumentierte, betrachtete Hörnerschlittenfahrten nicht nur als „eigentümliche Winterbelustigung“, sondern rühmte sie als eine Art sportlicher Ertüchtigung des verweichtlichten Städters. „Wer eine Abbildung einer

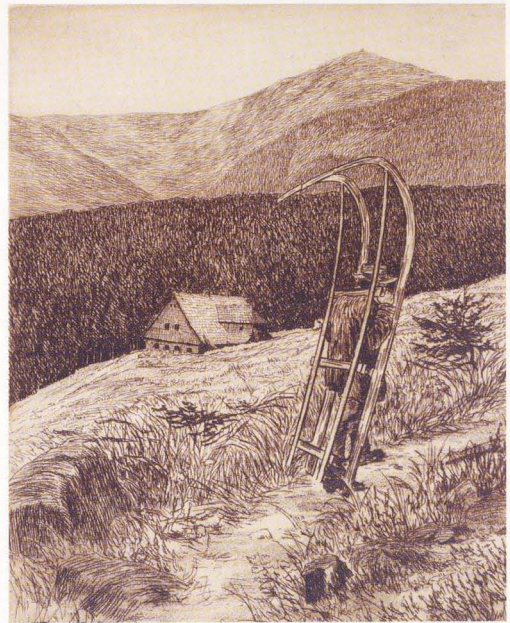


Abb. 90 „Aufstieg zur Heuung im Riesengebirge“. Radierung, Emil Fuchs, Hain bei Hirschberg, 1929





Abb. 91 „Talwärts“.  
Radierung, Emil Fuchs,  
Hain bei Hirschberg,  
1926

solchen Partie sieht“, versicherte er 1902 werbend, „ohne jemals eine Thalfahrt mit angesehen oder persönlich mitgemacht zu haben, dem mag freilich gruselig werden vor den drohenden Gefahren der steilen Fahrt. Allein wer auf solch einem stamm- und steinsicheren Gleitgefährt in Gesellschaft eines bewährten Führers eine Hörnerschlittenfahrt unternimmt, hat nichts zu fürchten und kann sich auch im Abstieg ganz dem Ge-

nuß der herrlichen Natur mit den stets wechselnden Bildern und Szenen hingeben.“ Diese Reise „zu Thal! wie geht sie in sausender, Körper und Geist in höchster Spannung haltender Fahrt dahin! Wie wechseln die Ausblicke und Bilder in rasendem Fluge, den selbst des Radfahrers Schnelligkeit nicht übertrifft. Welch’ heiter wohlthuende immerwährende Abwechslung bietet sich doch dem Auge dar!“



# Schlittenfahrt und Schneetourismus

Im selben Jahr beschrieb der junge Schriftsteller Paul Keller in seinem 1902 erschienenen Roman „Waldwinter“, der die Erlebnisse eines großstadtmüden Berliner Dichters in der Einöde des schlesischen Riesengebirgsvorlandes erzählt, ebenfalls ein solches Erlebnis. Seine Impression bestätigt, dass das Faszinierendste an solch einer Abfahrt die ungeahnte Geschwindigkeit und der sequenzartig wechselnde Landschaftseindruck waren: Für einen Ausflug ins Gebirge hatte eine kleine Gesellschaft fünf Hörnerschlitten gemietet. „Vorn sitzt der Führer, hinter ihm der Fahrgast. In schwindelnder Eile fliegt der Schlitten bergab, Bäume tauchen auf, Schneeschanzen, freie Plätze. Kaum geschaut, sind sie vorüber. Alles wechselt kaleidoskopartig, blitzschnell. Zuweilen scheint der Schlitten zu fliegen. Die frische Luft pfeift um die Nase, das Herz pocht schnell, die Augen leuchten. Eine Seligkeit ist es, eine Wonne zum Aufjauchzen! Der Führer ist ruhig und sicher, er jongliert mit dem Schlitten, seine Tätigkeit scheint Spielerei.“

Steckte der Wintertourismus im Riesengebirge zu jener Zeit noch in den Kinderschuhen, so hatte er in einigen Regionen der Alpen bereits ein Jahrzehnt vorher eingesetzt. Bis in die achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts war man in der kalten Jahreszeit selbst dort nur in die klimatisch begünstigten Kurorte von Südtirol, etwa nach Meran, Gries oder Arco, gereist, jedoch um dem grimmigen Winter zu entfliehen: Diese Plätze priesen sich stets als „milde Winterstationen“ an. Um das Jahr 1890 brach dagegen eine neue Entwicklung an. Lust auf

sportliche Betätigung im Schnee und das Erleben der weißen Gebirgsnatur, der Wunsch nach Ausbruch aus der Zivilisation und die Suche nach Unmittelbarkeit, Urwüchsigkeit und Echtheit avancierten vor allem im Groß- und Bildungsbürgertum zu bisher ungekannten Gründen, die Bergwelt auch im tiefsten Winter aufzusuchen. In den vornehmen Ferienorten, die bisher hauptsächlich im Sommerhalbjahr frequentiert worden waren, kam es zum forcierten Ausbau einer „zweiten Saison“. Dabei spielte der Aufschwung des Wintersports eine entscheidende Rolle. 1892 brachte der österreichische Fremdenverkehrspionier Franz Reich den Ski nach Kitzbühel, und schon wenige Jahre später wurden dort die ersten Rennen absolviert. Bei der Organisation winterlichen Freizeitkonsums kamen auch dem Rodeln und dem sogenannten „Gasslfahrn“ mit den bequemen Pferdeschlitten wachsender Stellenwert zu, trugen sie doch entscheidend zur Steigerung der Attraktivität der Gebirgsregionen bei. Winterkurorte wandelten sich fortan rasch zu Wintersportstätten, und neue Plätze wurden für den zu etablierenden Fremdenverkehr entdeckt.

Vor allem in Graubünden und im Engadin begann sich damals der Tourismus rasant zu entfalten. Mit einem spritzigen Essay über den Skilauf in Davos löste der britische Schriftsteller Arthur Conan Doyle 1889 die bis heute ungeschmälerte Beliebtheit des mondänen Ferienplatzes aus. Der Ort im Kanton Graubünden war ebenso wie St. Moritz im Oberengadin schon seit Jahren gern von englischen Kurgästen frequentiert worden.

Das unter maßgeblicher Beteiligung dieser Fremden am 12. März 1883 auf der Strecke zwischen Davos und Klosters absolvierte „Wettschlitteln“ gilt als Geburtsstunde des Rodelsports. 1884 errichtete eine Gruppe angelsächsischer Winterurlauber um einen Major Bulpett den ersten Schlitteneis Kanal der Welt, der als „St. Moritz Cresta Run“ bis heute existiert und inzwischen die einzige Natureis piste darstellt. Man befuhr ihn mit dem von Christian Mathis gerade konstruierten Skeleton, einem extrem flachen, bäuchlings zu besetzenden Schlitten. Kurze Zeit später setzte die Entwicklung des Bobs ein. 1888 baute Wilson Smith an jenem Ort den Prototyp dieses neuen, nach dem englischen Begriff „to bob“ für ruckartig bewegten Bobsleigh genannten Sportgeräts: einen aus zwei kleinen Rodeln bestehenden, durch Schnüre und ein Sitzbrett miteinander verbundenen sowie mit Lenkung und Handbremse versehenen Gleiter. Zunächst befuhr man damit öffentliche Straßen, bis er auf der entsprechenden Bahn eingesetzt wurde und 1892 das erste Bobrennen stattfand. Die Begeisterung für die rasante Abfahrt gelangte im übrigen rasch nach Deutschland, wo 1905 in Schreiberhau im schlesischen Riesengebirge, 1906 in Oberhof im Thüringer Wald und 1910 im oberbayerischen Winterberg bei Berchtesgaden die ersten Bobkanäle entstanden. Die alsbaldige Professionalisierung des Sports wird von der von Deutschland, Österreich und der Schweiz betriebenen Gründung des „Internationalen Schlittensportverbands“ 1913 in Dresden und der ersten Europameisterschaft im nordböhmischen Reichenberg (Liberec) 1914 markiert.

Mit dem im Jahr 1883 in Davos organisierten Rodelrennen war ein Unterfangen ins Leben gerufen worden, das sich bald zu einer touristischen Attraktion mausern sollte, die

wesentlich zum Aufstieg der Disziplin zur Breitensportart beitrug. Der dabei benutzte „Davoser“ avancierte zu einem der im Freizeitsport meistverbreiteten Schlittentypen. Als Gerhard Hauptmann zu Beginn des 20. Jahrhunderts in dem renommierten Schweizer Bergdorf eine Winterfrische verbrachte, unternahm auch er eine Rodelpartie mit diesem Gerät. Seine Eindrücke hielt er später in dem Essay „Unser Dasein im Winter“ fest. Nie zuvor habe er bessere Schlittenbahnen gesehen und eine schönere Schlittenpartie gemacht, resümierte er geradezu schwärmerisch. Seine Schilderung von der Fahrt „auf dem gut gebahnten, genügend steilen Weg“ dokumentiert die Faszination dieses ebenso sportlichen wie elitären Vergnügens eindrucksvoll. Sie „ging rasch und flott, ohne übermäßig anzustrengen, und ich fuhr, auf dem niederen Schlitten zurückgelehnt, beinahe flach auf dem Rücken liegend, durch Wald und an schönen, weiten Ausblicken vorbei, das Auge bald auf den Weg gerichtet, bald im hohen, reinen Himmel ruhend, während feine, vom Schlitten aufgerissene Schneestaubwolken mir kalt und prickelnd übers Gesicht stoben. Unterwegs holte ich einen Bobsleigh, einen langen Sportschlitten mit fünf Fahrern, ein. Er hatte umgeworfen und war völlig zerbrochen, und die fünf Fahrer standen dabei, rieben sich die schmerzenden Glieder und wären in der Eile beinahe von mir nochmals umgerannt worden.“

Ebenso wie Paul Keller schien auch Hauptmann die ungewöhnliche Kombination von rasanter Geschwindigkeit und stimulierendem Naturerlebnis von besonderem Reiz: „Den Weg, den man in etwa anderthalb Stunden bergauf gestiegen ist, legt man rückwärts auf dem Schlitten in knapp zehn Minuten zurück. Im Dahinfahren durch den weißen Bergwinter, tausend Meter über dem gewohnten



Leben, vergisst man alles, was des Vergessens wert ist, und reitet sausend talab, aus dem Gipfelglanz und der Sonnenwärme der Höhe in die strenge Kühle des totenstillen Bergtales hinunter.“

Mit der Entfaltung des Wintertourismus ab Ende des 19. Jahrhunderts kam dem Schlitten also neue Bedeutung zu. War er bisher in jenen Regionen vor allem Transportmittel und Gerät kindlichen Zeitvertreibs gewesen, wurde er nun zum Vehikel sportlichen Vergnügens gesellschaftlicher Oberschichten. In der Welt der Reichen galt das Schlittenfahren plötzlich als chic. Abfahrten mit Hörnerschlitten, Rodeln und Bobs steigerten die Attraktivität von Wintersportplätzen in den Alpen, im Harz und im Riesengebirge. Faszination und Etablierung des Rodelns als touristische Attraktion und Breitensportart werden nicht zuletzt von den zahlreichen Rodellehrbüchern reflektiert, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts erschienen. Der aus Graz stammende österreichische Pionier des Sportrodelns Adolf Rziha legte 1908 ein umfassendes Repertorium über den „Rodelsport mit Berücksichtigung der übrigen Schlittensporte“ vor. Seine kurze Anleitung „Wie lerne ich Rodeln“ erlebte binnen weniger Jahre drei Auflagen. Walter Hammers im Jahr 1910 in Leipzig gedruckter „Schlittensport“ gab an, das „Wissenswerteste über den Schlittensport überhaupt sowie leicht faßlich und [eine] auf das Notwendigste beschränkte Anleitung zu seiner Ausübung“ zu enthalten. Ein Dr. J. Kehling, der im selben Jahr sein als „Der Schlittensport“ nahezu gleichartig betiteltes Buch auf den Markt brachte, empfahl sich seinen Lesern als der Rodellehrer schlechthin: „Wen es dagegen gelüstet“, schrieb er im Vorwort, „den Schlitten in seinen verschiedensten Formen völlig meistern zu lernen,

auch auf schwieriger Bahn in sausender Fahrt alle Hindernisse zu überwinden, wer also den Schlittensport erlernen will, der soll dies Büchlein lesen“.

Das Kufengefährt hatte bei der Organisation des winterlichen Freizeitkonsums eine zentrale Stellung eingenommen, und es war zum Synonym für körperliche Aktivität und moderne Freizeitbetätigung in der kalten Jahreszeit avanciert. Die Tourismusindustrie setzte sein Bild daher umgehend und wirkungsvoll für ihre Werbemaßnahmen ein, wofür frühe Plakate besonders aussagekräftig sind. Sie vermitteln einen Eindruck von der Begeisterung, die man der neuen Art aktiver Erholung im Gebirgswinter entgegenbrachte. Als klassisches Mittel der Werbung gilt das Plakat, da es besonderer Spiegel gesellschaftlicher Verhältnisse sowie Seismograph für Interessen, Bedürfnisse und Wünsche ist, die in einem Gemeinwesen existieren. Seine Bilder und Texte sind dazu bestimmt, eben diese Interessen, Bedürfnisse und Wünsche zu suggerieren und zu multiplizieren. In diesem Sinne fungierte das dem Fremdenverkehr gewidmete Poster als Informations-, vor allem aber als Animationsmittel, das Reiselust wecken sollte. In Bahnhöfen, Empfangshallen und Agenturen aufgehängt sowie an Litfassäulen und Anschlagswände geklebt, peilte es schon in der Frühzeit der Tourismuswerbung kurz nach 1900 den Wunsch nach exklusiver Erholung und die Propagierung der sich entwickelnden Praxis moderner saisonaler Freizeitgestaltung gesellschaftlicher Eliten an. Aufgrund zunehmender Konkurrenz durch den Ausbau der Wintersaison an zahlreichen, sogar bisher nicht zu den klassischen Reisezielen gerechneten Orten und Regionen galt es, zielstrebig Reklame zu machen und den Freizeitwert dieser Plätze zu

betonen. Der Schlitten besaß in dieser Bildwelt einen dominanten Platz.

Ein 1904 von Plinio Colombi entworfenes Bild, das im Auftrag der Schweizerischen Bundesbahnen entstand, verspricht Vergnügen und Gesundheit in der Natur, wobei es eine Reise zum Wintersport in der Schweiz zum absoluten Muss für agile Trendsetter erklärt (Abb. 92). Der Berner Graphiker und Maler, der sich mit seinen Gebirgs- und Flusslandschaften an dem Schweizer Maler Ferdinand Hodler orientiert hatte und später vor allem durch seine Wintermotive aus den Berner Alpen berühmt wurde, gilt als Pionier der Schweizer Plakatkunst. Der ins Hochformat gesetzte Blick in eine strahlend weiße, tief verschneite Traumlandschaft gehört zu seinen ersten lithographierten Blättern für einen Auftraggeber, der ihn ebenso wie verschiedene Fremdenverkehrsämter späterhin noch mehrfach für Wintersportwerbung engagieren sollte. In einem für den Künstler typischen, atmosphärisch-sonnigen Kolorit erscheint eine Schlittenbahn vor alpiner Gipfelkulisse und windet sich schwungvoll um verschneite Berghütten. Während jenseits der mit Schneezäunen befestigten Strecke zwei Ski-beziehungsweise Schneeschuhwanderer gemütlich ihres Weges ziehen und im Vordergrund ein gewandter Abfahrtsläufer zu Tal fährt, rast im Schneekanal ein fünffach besetzter Bobsleigh gefolgt von einem Rodelschlitten abwärts. Während der zweite Gleiter eine weibliche Winterurlauberin trägt, die ihr Kufenmobil allein mit den Füßen lenkt, ist das erste Fahrzeug nebst vier jungen, sich dem Spaß mit vollem Körpereinsatz hingebenden Herren von einer sportlichen, höchst nobel gekleideten Dame besetzt, die sich als Steuerfrau exponiert. Offenbar sind hier von den Einheimischen damals so genannte „Neumo-

dische“ zu sehen, die den eben erst erfundenen Sport als unterhaltsames Gesellschaftsspiel unter maßgeblicher Beteiligung der holden Weiblichkeit ausübten.

Eine mit Schnee verzauberte Welt wird hier als verkäufliches Produkt angepriesen, das für gesunde, junge Menschen geschaffen scheint, die soziales Niveau und wirtschaftliche Potenz kaum treffender als mit weißer Garderobe ausdrücken können. Die so arrangierte Alpenwelt scheint für keinen anderen Zweck bestimmt, als auf Brettern und Kufen durchschnitten zu werden. Ein ähnliches Fluidum von Mondänität zeichnet zwei großformatige Poster aus, die im Auftrag des Münchner Fremdenverkehrsvereins entstanden und die Anziehungskraft der „Winter in Bayern“ propagieren sollten. Vermutlich gegen 1910 entstand das dieser Kampagne zuzuordnende Reklameblatt Erich Erlers (Abb. 93). Der aus Schlesien stammende Maler orientierte sich formal wie inhaltlich lange Zeit an den Arbeiten seines aufgrund der Mitarbeit an der Münchner Zeitschrift „Jugend“ berühmteren Bruders, des Graphikers Fritz Erler. Er war 1898 aufgrund einer Lungenerkrankung nach Samaden im Engadin übersiedelt und hatte dort die Reize der Hochgebirgswelt sowie das Werk des Schweizer Malers Giovanni Segantini mit seinen eigenartigen Schneeinszenierungen entdeckt. Auch nachdem er sich 1903 in München niederließ, blieben Alpenlandschaften und Gebirgsleben seine wichtigsten Motivkreise. Anlässlich einer Ausstellung der Münchner Künstlergruppe „Die Scholle“, der Erler-Samaden, wie er sich nannte, seit 1901 angehörte, rühmte der Kunstkritiker Fritz von Ostini an seinen Arbeiten die „Durchsichtigkeit dieser reinen klaren Lüfte, in denen die Ferne so seltsam scharf und klar erscheint“.



S.B.B.



# WINTERSPORT · IN · DER SCHWEIZ ★ ★ ★ ★

Abb. 92 „Wintersport  
in der Schweiz“.  
Plakat, Plinio Colombi,  
Bern, 1904

Wie in seinen Gemälden, die man mit Bühnenszenierungen verglichen hat, setzte Erler auch im Plakat für die alpenländische Tourismuswerbung eine urtümlich wirkende Gestalt in den Vordergrund des hinten von einer schroffen Hochgebirgskette begrenzten Bildraumes, die mit der winterlichen Natur vollkommen im Einklang zu stehen scheint. Heroisch-idealisiert schießt ein weißbärtiger, fröhlich lachender Rodler auf seinem rustikalen Untersatz pfeilschnell am Betrachter

vorbei einen leuchtend weißen Abhang hinab. Die wehenden Bänder der Mütze und die aerodynamisch anmutende, beinahe liegende Positionierung des in warme Garderobe und bis auf die Oberschenkel reichende Gamaschen gehüllten Sportmannes verleihen der Figur eine rasante Dynamik; sie vermittelt Lebensqualität und Freizeitwert in den angepreisenen Winterurlaubsorten von Tegernsee bis Garmisch-Partenkirchen und Berchtesgaden bis Oberstdorf.



Abb. 93 „Winter in Bayern“. Plakat, Erich Erler, München, um 1910



Abb. 94 „Winter in Bayern“. Plakat, Ludwig Hohlwein, München, um 1912

Spitz charakterisierte Thomas Mann jene nicht zuletzt von solchen Plakaten angeheizte Rodelmanie in seinem, die europäische Befindlichkeit nach dem Ersten Weltkrieg reflektierenden Roman „Der Zauberberg“, der zwar erst 1924 erschien, aber etwa zur gleichen Zeit wie Erlers Poster, 1913, begonnen worden war. Offenkundig konnte der Schriftsteller im Treiben

dieser „Rodelfahrer“ nichts als Lächerlichkeit erkennen, zumal die von sich überzeugten Sportler den Fußgängern permanent „an die Beine“ stolpterten. Geradezu infantil schienen ihm jene „Herren und Damen, welche, zurückgelehnt, die Füße voran, unter Warnungsrufen, deren Ton davon zeugte, wie sehr durchdrungen sie von der Wichtigkeit ihres Unterneh-



mens waren, auf ihren Kinderschlitzen schlingend und kippend die Abhänge hinunterfegten, um, unten angekommen, ihr Modespielzeug am Seile wieder bergan zu ziehen“.

Die Begeisterung für dieses von der Erwachsenenwelt neu entdeckte kindliche Schneeabenteuer dokumentiert die Variation des Motivs in der Kampagne „Winter in Bayern“ auf eigene Weise. Vom Münchner Maler und Gestalter Ludwig Hohlwein, einem der bedeutendsten deutschen Plakatgestalter, stammt das um 1912 und für denselben Auftraggeber geschaffene Motiv einer schlitzenfahrenden Dame vor einem weißen Alpenpanorama (Abb. 94). In sportlichem Habit aus grauem Rock sowie Bluse, Handschuhen und keck in die Stirn gerückter Schirmmütze ganz in Weiß schlittert sie auf einem Holzrodel den Abhang hinunter und bremst gleichzeitig spontan mit ihren Stiefelabsätzen, um dem Betrachter ins Angesicht lächeln zu können und ihn, verführerisch wie Eva, zur Teilnahme an dieser ausgelassenen Betätigung zu animieren. Er soll sich „Programme und Auskunft“ im Büro des Fremdenverkehrsvereins im Münchner Hauptbahnhof besorgen! Weiße und blaue Töne dominieren das Bild und verleihen dem Ambiente Kühle und Frische. Die Protagonistin suggeriert Sportlichkeit und ein modernes Lebensgefühl, das beide Geschlechter locken sollte: Die Herren sind aufgefordert, sich in diesem Paradies einzufinden, die Damen, sich anzuschließen und ihre Modernität und Aufgeschlossenheit zu beweisen.

Hohlweins Plakate, vor allem seine in Form und Farbe ebenso geschmackvollen wie originellen, in der Komposition flott behandelten Sportdarstellungen, deren Besteller neben dem Verkehrsverein Münchner Bekleidungsfirmen und Sportveranstalter waren, wirkten vorbildlich. Für das Münchner Sportgeschäft

C. Wagner & Co. entwarf der Zeichner und Lithograph Carl Moos, ein Schüler des ortsansässigen Historienmalers Franz Moos, ein Poster, das ähnlich wie Hohlweins Arbeiten die sportliche und selbstbewusste junge Frau als den Typus des neuen Wintersportlers fokussierte (Abb. 95). Mit eng geschnürter Taille und wehendem Rock schickt die Schöne dem Betrachter ein strahlendes Lächeln entgegen. Die Linke tatkräftig in die Seite gestemmt und den Oberkörper gestrafft, hat sie sich in leichtem Ausfallschritt positioniert und scheint ihren Bewegungsdrang nur schwer zügeln zu können. An einem Lederband führt sie einen Holzrodel, dessen Sitzfläche aus einem Bandgeflecht besteht und der leicht angeschnitten ins Bildfeld gestellt ist. Kraftvoll packt sie die



Abb. 95 Werbeplakat für das Münchner Sportgeschäft C. Wagner & Co. Carl Moos, München, um 1910



Abb. 96 Werbeplakat für St. Moritz. Werner Bischof, Zürich, 1938

straffe Leine, als müsse sie das Gefährt wie einen drängenden Hund mäßigen. Die Figur lässt keinen Zweifel daran: Ohne Schlitten und entsprechende Sportbekleidung ist die Dame von Stand keine Dame von Welt. Schriftzug mit Firmenname und Ladenadresse weisen dezent,

doch mit aller Deutlichkeit darauf hin, wo man ein diesbezügliches Manko ausgleichen kann.

Wiederum ist hier gleißendes Weiß nobler weiblicher Wintersportkleidung signifikanter Ausdruck eines Oberschichtlichen Freizeitverhaltens. Ein Plakat, das der Züricher Foto-



graf Werner Bischof für den klassischen Schweizer Wintersportort St. Moritz entwarf, arbeitet noch 1938 mit diesem Topos (Abb. 96). Ein blauer, nur mit leichten Schleierwölkchen besegelter und einem flotten Schriftzug des Ortes überzogener Himmel breitet sich über die Schneelandschaft des sonnigen Hochgebirgstales aus, das mit erhabenen Felsmassiven in weißer Reinheit als exklusiver Sehnsuchtsort fungiert und die Kulisse für eine vor Gesundheit, Lebensfreude und Glück strotzende junge Frau darstellt. Das strahlende Schönheitsideal richtet ihr gebräuntes Gesicht, das ob heller Garderobe und glänzendem Haar wie eine pulsierende Kraftquelle wirkt, animierend auf ein imaginäres Gegenüber. Dazu beugt sie den Oberkörper forsch in Richtung des Betrachters und reckt sich, die Skiausrüstung im Arm, über die Rückwand der Gondel eines in Untersicht wirkungsvoll in Szene gesetzten Pferdeschlittens hinaus.

Das elegante, leuchtend rot angestrichene Kufengefähr, dessen C-Federn raumgreifend auskragen und den Lichtglanz des Wintertags reflektieren, ist mit der lachenden „Sonne von St. Moritz“ bemalt, jenem werbeträchtigen touristischen Logo, das sich der Ort bereits 1930 gesetzlich schützen lassen hatte. Deutsche, italienische, französische und englische Beschriftung des Signets, mit dem auch die Fausthandschuhe der Urlauberin gestickt sind, soll die Internationalität des grandios gelegenen Höhenkurortes ausweisen. Der bequeme, ausladende Sitzkasten des Schlittens weist eine großzügige Polsterung mit flauschigen Pelzen auf. Seine Positionierung hoch über dem Gebirgstal verleiht ihm etwas Schwebendes, den Charakter eines fliegenden, seine Passagiere auf unwirkliche Weise tragenden Traumfahrzeugs.

Schließlich wohnt dem Motiv ob der Konfrontation des metaphysisch weißen Alpentaales mit der kräftigen, feurigen Farbigkeit des Vehikels eine koloristische und kompositorische Spannung inne, deren Krönung sichtlich in der dynamischen Initiative der kernigen Touristin besteht. Man meint in die mondäne, luxuriöse Ferienwelt einzutauchen, die Erich Kästner in seiner 1934 veröffentlichten Erzählung „Drei Männer im Schnee“ auf humorvolle Weise zu schildern verstand, das Urlaubs-Traumland der „High Society“.

Bischof, der sich Mitte des 20. Jahrhunderts mit künstlerisch hochrangigen Foto-reportagen aus dem Kriegs- und Nachkriegs-europa sowie von den Krisenherden in Südostasien einen Namen machen sollte, offeriert St. Moritz hier als Mekka elitärer Winterurlauber. 1928 waren dort die Zweiten Olympischen Winterspiele ausgetragen worden. Das sportliche Image und den kosmopolitischen Charakter der Alpenstadt versucht das Plakat neben dem Hauch von Eleganz, der der Topographie anhaftet, folglich auch zu vermitteln. Im buchstäblichen wie im übertragenen Sinne diente der Pferdeschlitten als vorzügliches Vehikel der einladenden Botschaft, verbindet er doch als Plattform des Sehens und Gesehenwerdens Aussicht auf Ruhe und Erholung mit Wünschen nach Geselligkeit und Müßiggang auf eigene Weise. Schließlich gehören neben dem Skilauf Rodeln und nostalgische Pferdeschlittenfahrten bis heute zu wichtigen Erlebnisangeboten an diesem und anderen Wintersport- und Urlaubsorten.

Der Plakatkünstler Adolf Karpellus, der dem Kreis der avantgardistischen, um 1900 in der habsburgischen Kaiserstadt tätigen und in der Wiener Secession zusammengeschlossenen Künstler um Otto Wagner, Josef Hoffmann und Joseph Maria Olbrich angehörte,



Abb. 97 Werbeplatkat für den Cobenzl.  
Adolf Karpellus, Wien, um 1905

schuf um 1905 ein Motiv, in dem diesen winterlichen Vergnügen der Leibesertüchtigung und der gesellschaftlichen Repräsentation sichtbarer Platz eingeräumt ist (Abb. 97). Das Poster hatte für den „Eislauf- und Sportplatz Cobenzl“ zu werben, das Areal um den im Volksmund Cobenzl genannten Reisenberg, der heute im 19. Wiener Bezirk Döbling liegt. Das im wesentlichen in historistischen Formen errichtete Schloss am Fuße des Berges, das nach dem Zweiten Weltkrieg abgerissen wurde, beherbergte damals ein Nobelhotel, das sommers wie winters vor allem der Erholung begüterter Wiener diente. Samt der dahinter aufsteigenden Kuppe bildet der pompöse Baukörper die in hellem Kolorit verblässende Kulisse einer verschneiten Parklandschaft, in der ein eng umschlungenes Paar flaniert. Die Kleidung markiert diese im Vordergrund angeschnittenen Gestalten, die monumental und leuchtkräftig ins Bild gesetzt sowie mit starken Linien umrissen sind, als sportbegeisterte junge Leute aus besseren Kreisen, wobei sich der Herr mit seinem von beiden Händen umfassten Brettern als Liebhaber des Skilaufs ausweist. Gleichzeitig durchmisst ein einspänniger Fuhrschlitten,

der zum Vehikel einer fröhlichen Ausflugsgeellschaft umfunktioniert ist, die vom Schnee verummte Flur vor dem Prachtbau und markiert den Ort als Stätte einer ebenso rustikalen wie elitären Erlebniskultur.

Pferdeschlittenfahrten gehörten im 19. wie im 20. Jahrhundert ungebrochen zu den bei allen Generationen beliebten Angeboten in Winterkurorten und Wintersportgebieten. Neben dem Natur- und Landschaftserlebnis schätzte man die vermeintliche Urwüchsigkeit dieser Fortbewegungsart, aber auch den Kontakt mit den „unverbrauchten“ Einheimischen, ihren gesunden Sitten und handfesten Umgangsformen. Thomas Mann etwa, der den oberbayerischen Winterferienort Ettal nicht zuletzt wegen der dort unternommenen Pferdeschlittenfahrten liebte, ließ die diesbezüglichen Erlebnisse und Eindrücke gelegentlich in seine literarischen Werke einfließen. So besorgt Serenus Zeitblom, eine der Hauptfiguren seines Romans „Doktor Faustus“, einen Schlitten, um mit seinen Freunden „bei gedämpftem Schellenklang durch die reine, kräftige Frostluft“ von Oberammergau über Schloss Linderhof nach Kloster Ettal fahren zu können. Und im „Zauberberg“ versucht sich Hans Castorp nicht nur mit Ski und Rodelschlitten; mit vier Kurgenossen stellt er auch eine Fahrt mit einem Einspänner an, die die kleine Gesellschaft von Davos über Frauenkirch durch die Winterwildnis nach Monstein führt, immer begleitet vom klingenden „Schellengeläut, das so freundlich durch schneestille Landschaft geht“.

Auch der Maler Ernst Ludwig Kirchner, der sich 1917 in Frauenkirch, zunächst in einem Bauernhaus auf der Längmatte, später auf dem Wildboden, niederließ, schätzte diese touristische Attraktion auf Kufen sehr. Der Expressionist fand in der Reinheit der alpinen





Abb. 98 Schlittenfahrt  
im Regen. Lithographie,  
Ernst Ludwig Kirchner,  
Frauenkirch  
bei Davos, 1919

Landschaft einen Ausgleich zu dem seelischen Chaos, in das ihn der Erste Weltkrieg gestürzt hatte. Wie die Arbeiten von Bauern und Waldarbeitern gehört die Schlittenfahrt zu jenen Motiven und Impressionen, die der Künstler dort in verschiedenen Techniken mehrfach festhielt. In einer 1919 geschaffenen Lithographie, die sich durch besonders hitzige Strichführung auszeichnet, zeigt er eine Schlittenfahrt im Regen (Abb. 98). Gestalten und Gegenstände sind umrissartig skizziert. Der schwungvolle Auftrag der Tusche auf den Stein, der mit einem stumpfen Zeichengerät, einem Pinselstiel oder einer Rohrfeder, erfolgte, verleiht den Figuren eine eigentümliche, einem Geflecht oder Gespinst ähnelnde Plastizität. Pferd und Passagiere des Vehikels, das sensibel angedeutet, weil auf Kufen und markanten Kufenhals reduziert ist, dominieren die unspektakuläre Szenerie. Die Fahrt geht offenbar bergab, und ein gro-

ber, über die Häupter der beiden Schlittenfahrer gespannter Schirm lässt auf Regen oder Schneeregen schließen. Im Hintergrund scheint man Spaziergänger ausmachen zu können, ein sich auftürmender Gegenstand hinter der Pferdegruppe verschmilzt auf den ersten Blick mit dem Leib des Zugtieren und verleiht ihm die Anmutung eines Dromedars.

Während der in jenem Blatt mit großzügigen schwarzen Strichen eingefangenen Atmosphäre etwas Düsteres und Bedrohliches eignet, die schwere Feuchtigkeit des Schnees bei einsetzendem Tauwetter geradezu spürbar aus den Formen spricht, schildert Kirchner in einem in der ersten Hälfte der 1920er Jahre entstandenen Gemälde eine klare Schneelandschaft, die unter klirrendem Frost zu liegen scheint (Abb. 99). Er verschmolz Idylle der Bergwelt, expressives Farbszenario und furiose, aufstörende Formengebilde von Strommasten und Überlandleitungen zu einer



Abb. 99 Die Schlittenfahrt. Ernst Ludwig Kirchner, Frauenkirch bei Davos, 1922. Depositum Sammlung Hoh, Fürth

eigentümlichen Impression. In einem einspännigen Bauernschlitten lässt sich ein Paar durch die winterliche Landschaft kutschieren. Der Schlittenführer sitzt vorn auf dem Bock und ist in Loden gekleidet. Sein hoher Filzhut weist ihn als Einheimischen aus. Während er das Gefährt gemächlich auf der offensichtlich gut befahrenen Schlittenbahn steuert, sind die Fahrgäste in ein Gespräch vertieft. Um die Schultern elegant geschnittene Mäntel, Bowler, Bubikopfrisur und extravagante Wollmütze lassen keinen Zweifel daran, dass es Zeit-

genossen sind, die das schrille und hektische Leben der Großstadt für kurze Zeit gegen die Annehmlichkeiten der stilleren Bergwinterwelt eingetauscht haben. Form und Farbe des Pferdeschlittens, vor allem aber das gelbe, schemenhaft an der Rückfront aufleuchtende Sonnensymbol, das touristische Logo von St. Moritz, legen nahe, dass Kirchner hier keine Szene in der Umgebung seines Wohnortes wiedergab, sondern eine Begebenheit reflektierte, die sich in dem kosmopolitischen Alpenstädtchen im Oberengadin abspielte.



# Schlittenfahrt und Kinderspiel

Seit alters her gehört das Schlittenfahren zum Spiel und Zeitvertreib der Kinder. Dass es nicht auf den Winter beschränkt war, dokumentiert eine anonyme, wohl in Augsburg entstandene Zeichnung aus den Jahren um 1770/80. Das aquarellierte Blatt gewährt den Blick in eine Phantasielandschaft mit Burg und Viadukt, in der sich eine ausgelassene Kinderschar tummelt. Auf einer hölzernen Tafel hat es sich ein Knabe bequem gemacht. An einem Strick, dessen Ende er in Händen hält, suchen drei Gefährten nach Leibeskräften zu ziehen und den Untersatz auf diese Weise hinter sich herzuschleifen. Ein vierter Bube hilft von hinten kräftig schiebend bei dieser Rutschpartie, die sich das alte Prinzip der Schleife zunutze macht, tüchtig mit (Abb. 100).

Kufengefährte blieben freilich der Schneesaison vorbehalten. Adel, Patriziat und Großbürgertum ließen ihre Sprösslinge in aufwendig gestalteten Kinderschlitten kutschieren. Die ältesten Sachzeugen stammen aus dem späten 17. Jahrhundert, und ihre Form ist an

den damaligen Rennschlitten orientiert. Ein Nürnberger Exemplar aus der Zeit um 1700 zeigt diese Reduktion auf geradezu klassische Weise. Ein rotes Kufengestell trägt einen aufgrund blauer und roter Lüsterung ursprünglich metallisch glänzenden, im 19. Jahrhundert schwarz überstrichenen Kasten, dessen Außenwände einer geschnitzten Akanthushecke gleichen (Abb. 101). Die Vorderwand wird von einem flammenartigen Gebilde bekrönt; die Kufen laufen in einem schlanken, die Gestalt eines Schwanenkopfes besitzenden Hals aus. Im Kasteninneren ersetzen zwei im vorletzten Säkulum eingefügte Sitze aus derbem Leinen die ursprünglichen hölzernen Bretter. Die Außenseite der Rückwand trägt, wie bei Rennschlitten üblich, eine Pritsche. Sie hatte wohl weder rein dekorative Funktion noch diente sie als Sitz für den Lenker des Schlittens. Vermutlich wurde sie gelegentlich von einem größeren Knaben, der den Kavalier mimen konnte, als „Mitfahrgelegenheit“ benutzt. Auf diese Weise konnte sich der kindlichen Schlittenfahrt



Abb. 100 Kinderspiel. Aquarellierte Federzeichnung, Augsburg, um 1770/80



Abb. 101 Kinderschlitten. Nürnberg, um 1700

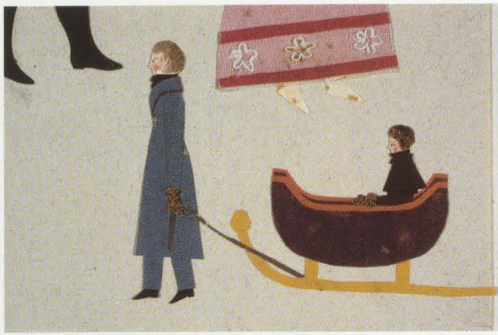


Abb. 102 Schlittenfahrt. Scherenschnitt, Deutschland, um 1840

die Einübung repräsentativer, geschlechts-spezifischer Pflichten verbinden.

Gelegentlich spannte man Kufengeführten dieser Größenordnung kleine Zugtiere wie Ponys, Maultiere oder Hunde vor. Die Handdeichsel unseres Akanthusschlittens deutet allerdings auf die Fortbewegung durch menschliche Kraftanstrengung hin. In dicke Decken „gepackte“ Kinder nobler Abstammung wurden auf diese Weise von Ammen oder Dienern durch die schneebedeckten Straßen gezogen. Ein um 1840 entstandener Scherenschnitt aus farbigem Papier gibt eine Vorstellung von solcher Fahrt als biedermeierliches Familienidyll (Abb. 102). Stolz sitzt ein blond gelockter Knabe im braunen Pelerinenmantel und mit gestrickten Handschuhen in einem kleinen, schmucklosen Schlittenkasten. Offenbar lässt er sich von seinem in vornehmes Grau gekleideten Vater chauffieren. Der junge Mann, der ebenfalls dicke Fausthandschuhe trägt, zieht die mit dem Kind besetzte Gondel an einem am Kufengestell befestigten Strick ohne sichtliche Mühe hinter sich her.

Illustrationen gleichzeitiger Kinderbücher bezeugen, dass sich Spazierfahrten mit Kinderschlitten am Ritual der Rennschlittenfahrten ausrichteten, bei welcher der Platz im

Gefährt allein der Dame gebührte. Das bereits erwähnte „Neue kleine Bilder-Allerlei zum Nutzen, Vergnügen und zur Erweiterung mannigfaltiger Kenntnisse für die Jugend“ von Christian Gottfried Geissler aus dem Jahr 1812 verdeutlicht dies mit seiner farbigen Darstellung (Abb. 71) ebenso wie eine Publikation der Jahrhundertmitte. In den „Blüthen und Früchten“, Erzählungen und Gedichten für Kinder, die E. G. Adrien 1858 im Genfer Verlag J. Keßmann edierte, schildert dies ein kolorierter Stahlstich (Abb. 103). Im Zentrum des Blattes, das mit Schneemannbau, Schlittschuhlauf und Weihnachtsbescherung typische Freuden der Winterszeit zeigt, ist eine



Abb. 103 Schlittenfahrt. Lithographie, Genf, 1858



Schlittenfahrt zu sehen. Zwei größere Buben ziehen zwei kleinere Spielgefährten auf einem mit eisenbeschlagenen Kufen ausgestatteten Vehikel. Einer der beiden Ziehenden ahmt ein Hornsignal nach, während sein fröhlicher Begleiter eine Peitsche schwingt. Offensichtlich wird eine Pferdeschlitten- oder gar Postschlittenfahrt imitiert. Passagier ist ein Mädchen mit Muff; der dahinter sitzende Bub scheint mit den Füßen nachzuschieben und entspricht in gewisser Weise dem Kavaliar auf der Pritsche.

In Ludwig Richters weithin bekannter, weil die Lesebücher mehrerer Schülergenerationen zierenden Illustration zum Gedicht „Der Winter ist ein rechter Mann“ von Matthias Claudius ist eine ähnliche Szene zu sehen (Abb. 104). Der Holzschnitt aus dem 1858 unter dem Titel „Fürs Haus. Im Winter“ vom Leipziger Verlag Alphons Dürr edierten Mappenwerk schildert eine Idylle auf der Ende des 19. Jahrhunderts abgebrochenen Saalebrücke von Saalfeld. Ein lustiger Schneemann und eine ausgelassene Schneeballschlacht vor der „Gehülfenkapelle“, die zu Richters Zeiten bereits säkularisiert war und eine Bäckerei beherbergte, geben das kindliche Treiben bei Neuschnee wieder. Im Vordergrund passiert eine vierköpfige Schar mit einem kleinen Holzschlitten die Fahrbahn. Den Typus mit vorn leicht aufwärts gekrümmten Kufen, unmittelbar darauf montiertem Sitzbrett und einfacher, aus Leisten gezimmerter Lehne, der in Holzschnitten Richters mehrfach vorkommt, nannte man in Thüringen „Käsehitsche“. Zwei Knaben, einer davon mit Peitsche ausgestattet, ziehen das mit einem Mädchen und seinen zwei Puppen besetzte Gefährt, während ein dritter Junge mit ganzer Kraft an der Lehne schiebt.

Ein aus dem Allgäu stammender Kinderschlitten mit Eisengestell und geschweiftem Sitzbrettchen, einer Rückenlehne aus Eisenstäben und steil aufgebogenen, in Voluten endenden Kufen, repräsentiert einen um 1900 weithin geläufigen Typ (Abb. 105). Ein fast identisches Stück im Museum von Seefeld in Tirol bezeugt seine Verbreitung in den Alpen. Neben solchen in der Benutzung Handwagen vergleichbaren Gefährten waren im 19. Jahrhundert auch Stoßschlitten in Gebrauch, die man wie heutige Kinderwagen handhabte



Abb. 104 Winteridylle auf der Saalfelder Saalebrücke. Holzschnitt nach Ludwig Richter, Verlag Alphons Dürr, Leipzig, 1858



Abb. 105 Kinderschlitten. Allgäu, um 1900



Die kleinen Chinesen

Abb. 106 Die kleinen Chinesen. Bilderbogenblatt des Verlags Matthias Treutensky, Wien, um 1840

(Abb. 66/67). Eine um 1840 im Wiener Verlag Matthias Treutensky erschienene Graphik ordnet diesen Schlittentyp sogar exotischen Völkern zu (Abb. 106). Die Folge „Die kleinen Chinesen“ berichtet vom vermeintlichen Leben im fernen Asien. Eines der Bilderbogenblätter führt in eine Winterlandschaft. Eine spiegelglatte und von einer kunstvoll gestalteten Bande begrenzte Eisbahn, an deren Rand ein wärmendes Feuer lodert, ist Tummelplatz einer höfischen Kindergesellschaft. Wie bei einer vornehmen Schlittenausfahrt zu Pferde eilt ein Junge der in der als Pelikan gebildeten Gondel platzierten Hauptperson auf Schlittschuhen voraus, einem mit kostbaren Gewändern und einen Muff bekleideten Mädchen. Zwei andere Knaben auf Kufenschuhen fungieren als die Kavaliere und schieben das Gefährt an der Lehne vor sich her.

Ein weiteres von Kindern gern auf zugefrorenen Gewässern benutztes Fortbewegungsmittel war der Stech- oder Piekenschlitten. In den Niederlanden ist seine Verwendung seit dem 16. Jahrhundert durch Bildquellen belegt. Auch auf den vereisten Flüssen, Kanälen und Seen des deutschen Nordens kam er damals schon zum Einsatz und verbreitete sich im

17. Jahrhundert bis in den Süden und nach Böhmen. Der Schlittenfahrer trieb seinen Untersatz, einen einfachen kleinen Schemel auf Kufen, mittels zweier angespitzter, üblicherweise mit Metallspitzen beschlagener Stecken selbst vorwärts. Im Germanischen Nationalmuseum existieren zwei knapp einen Meter lange Piekenschlitten des frühen 18. Jahrhunderts aus Hindeloopen in der niederländischen Provinz Friesland, deren zugehörige Stöcke verloren sind (Abb. 107, 108). Von der erhöhten Rückenlehne gehen zwei nach vorn sich schwungvoll verjüngende Seitenborde aus, die das Sitzbrett über eingearbeitete Nuten halten und gleichzeitig die Kufen bilden. Eine der Sitzfläche aufgenagelte Querstrebe trennt deren Platz und den größeren als Fußrast für die ausgestreckten Beine. Meist an der Front des Sitzbrettes angebrachte Ösen oder Ringe dienten der Befestigung eines Strickes oder Bandes, an dem der Schlitten gegebenenfalls auch gezogen werden konnte.

Das von mehreren Kanälen durchzogene Städtchen Hindeloopen auf einer Landzunge am östlichen Ufer der Zuydersee, dem heutigen IJsselmeer, erlebte im 18. Jahrhundert eine wirtschaftliche Blütezeit, die nicht zuletzt in Ausstattung der Anwesen und reicher Gestaltung der Gerätschaft sichtbaren Niederschlag fand. Plastischer Zierrat und aufwendige Bemalung der beiden Schlitten reflektieren diese Glanzperiode auf ganz eigene Weise. Das 1704 datierte Stück trägt geschnitzte Blütenbordüren; der Lehne ist eine von goldenem Rankenwerk umwucherte Hausmarke aufgemalt, zwei gekreuzte goldene Schwerter auf rotem Grund. Üppige Blumenranken überziehen die seitlichen Borde, die außerdem allegorische Frauenfiguren abbilden. Rückseitig erblickt man eine farbig gefasste Reliefschnitzerei mit der Huldigung



an einen Reiter. Das zweite, im Jahr 1710 entstandene Exemplar ist in ähnlicher Weise beschnitzt und bemalt. Seine geschweifte Lehnenrückwand trägt das Reliefbildwerk einer weiblichen Allegorie, die wahrscheinlich Fama, den Ruhm personifiziert. Nackt präsentiert sich die Schöne auf einem Thron, die Füße auf die Weltkugel gesetzt und mit Sonnensymbol und Palme in Händen auf Glanz und Herrlichkeit der von ihr verkörperten Göttergabe hinweisend.

Mehr noch als die Fortbewegung auf einem gezogenen oder gestoßenen Schlitten gehört das Rodeln seit langer Zeit zum beliebtesten Wintervergnügen von Kindern und Jugendlichen. Rückblickend auf seine Münchner Kindheit um 1890 resümierte der unvergessene Komiker Karl Valentin diesbezüglich: „Das Schönste im Winter war immer das Schlittenfahren am Isarberg. Von vier Uhr nachmittags an – also nach Schulschluß – bis zum Eintritt der Dunkelheit wurde gerodelt, die besseren Buben hatten Schlitten, die ärmeren nahmen gleich den Schulranzen. Der Berg war ziemlich lang und steil, und es gab natürlich fortwährend Karambolagen und nicht selten Verunglückte.“ Die Generationen vor ihm haben das Rodeln vermutlich ähnlich geschätzt. Den Kindern der Reichsstadt Schwäbisch Hall beispielsweise musste man zumindest im 18. Jahrhundert das Schlittenfahren an Sonntagvormittagen per Verordnung untersagen, damit sie sich in der Kirche einfänden und nicht auf den schneebedeckten Hängen.

Die Kunde vom Rodeln ist freilich älter. Sie geht bis ins 16. Jahrhundert zurück. Zu Weihnachten 1559 schenkte Paulus Behaim seinen beiden Söhnen zwei Schlitten. Zwar ist hinsichtlich Größe und Gestalt nichts überliefert, doch darf man aufgrund des Werts

der den Töchtern des Nürnberger Patriziers gleichzeitig zugemessenen Gaben – Gürtel, Beuteltaschen, Spiegel und Haarbänder – auf kleine, einsitzige Geräte schließen, mit denen man Hügel hinabzugleiten vermochte. Während die Mädchen also mit Accessoires Vorlieb nehmen mussten, bekamen die Buben etwas für ausgelassenes Treiben im Freien. Diese historische Quelle, die zugleich zu den frühesten Nachweisen kindlicher Weihnachtsbescherung im deutschen Sprachraum gehört, unterrichtet somit nicht nur über das Zugeständnis größerer körperlicher Aktivität beim Kinderspiel an die männlichen Nachkommen, sondern auch von der damals bereits üblichen Praxis vergnüglichen Rodelns.



Abb. 107 Piekenschlitten. Hindeloopen, 1704



Abb. 108 Piekenschlitten. Hindeloopen, 1710



Abb. 109 Schlittenfahrt. Kolorierter Holzschnitt, Detail aus der Kopfleiste eines Kalenders, Nürnberg, 1548

Der Begriff „Rodeln“ taucht 1532 erstmals im schwäbischen Raum auf. Matthäus Schwarz, der „Chefbuchhalter“ Jakob Fuggers des Reichen, gebrauchte ihn in seinem Augsburger „Trachtenbuch“ in der heute fast im gesamten deutschen Sprachraum geläufigen Bedeutung, mit einem Hilfsmittel einen mit Schnee oder Eis bedeckten Hang bergab zu rutschen. Vermutlich meinte das Wort ursprünglich Rollen, Kugeln, Wälzen. In anderen Regionen bezeichnete man entsprechendes Abfahren bis ins 20. Jahrhundert auch als Schneegleiten, Schlitteln, Rumpeln oder einfach Schlittenfahren.

Wiewohl Rodel und daher die damit bezeichnete fröhliche Freizeitbetätigung bereits im zweiten Viertel des 16. Jahrhunderts bekannt waren, sind originale Exemplare erst aus der Mitte des 18. Jahrhun-

derts erhalten. Der um 1740 entstandene Hockerschlitten aus Ardez, heute im Tiroler Volkskunstmuseum in Innsbruck, und das ähnliche, 1765 datierte Stück aus Sent, jetzt im Rätischen Museum in Chur, bezeugen den fürs Engadin damals geläufigen Typ: Aus Arven- oder Zirbelkieferholz gefertigte, in Ritztechnik und Kerbschnitt ornamentierte Sitzbretter werden von zwei rundbogigen Holzstegen auf den Kufen gehalten, deren Unterseiten mit Pferde- oder Ochsenknochen beschlagen sind. Griffmulden befinden sich auf der Unterseite der horizontalen Fläche.

Bildzeugnisse informieren darüber, dass die Form der kleinen Vehikel über lange Zeit nur einem geringfügigen Wandel unterlag. Die Winterallegorie in der Kopfleiste eines großformatigen, in Nürnberg gedruckten Kalenders auf das Jahr 1548 führt die zu Beginn der Neuzeit gängige Gestalt und Größenverhältnisse dieses sportlichen Geräts bildhaft vor Augen (Abb. 109). Ausgelassene, sich mit Schneebällen beworfende Knaben sind zu sehen, aber auch zwei sowohl mit Kindern besetzte beziehungsweise mit einer großen Schneekugel beladene Brettelschlitten werden ziehend und schiebend vorwärts getrieben. Den hohen Kufen, die gleichzeitig Bordwände bilden, sind etwa in halber Höhe Splinte eingetrieben, um die Sitzfläche zwischen den Schleifbalken zu verankern. Ob die Kufensohlen hier Eisen- oder Knochenschienen trugen, ist nicht zu entscheiden.

Eine über drei Jahrhunderte jüngere Federzeichnung Johann Christian Klengels aus der Zeit um 1812 zeigt Kinder, die einen Abhang mit kleinen Rutschern befahren (Abb. 110). Mit flottem Strich warf der Dresdner Landschaftsmaler und Radierer einen Rodelhügel aufs Papier. Zugleich fing er



die Atmosphäre eines trüben Wintertages und der kahlen Landschaft meisterlich ein. Auf primitiven Brettelschlitten frönen Knaben hier vergnügt dem Schneegleiten. Am Fuß der Erhebung rastet ein Greis mit einem einfachen Holzschlitten und erfreut sich am Anblick des ausgelassenen kindlichen Treibens. Der Lattenrost über den Kufen seiner Schleife ist hoch mit Reisig und Brennholz beschichtet.

Vom Rodelvergnügen zeugen nicht zuletzt zahlreiche Illustrationen von Gedichten oder Geschichten in der Kinder- und Jugendliteratur. Seit dem späten 18. Jahrhundert findet man dort die Wiedergabe einfacher Geräte, die aus zwei seitlichen, vorn wahlweise gerade oder halbrund geformten Wangen sowie einem schlichten Sitzbrett bestehen. Eines der frühesten Beispiele ist die von D. Bengel entworfene Titelvignette der bei David Bürkli 1798 in Zürich gedruckten „National-Kinderlieder für die Züricherische Jugend“. Neben größeren beim Eislauf gezeigten Burschen sind hier die kleinen Buben beim wagemutigen „Schlitteln“ zu sehen.

Die bereits erwähnten „Kinderfreuden“ aus der Zeit um 1805, bilden solche Rutscher in einem als „Das Schneegleiten“ betitelten und kolorierten Kupferstich von Ambrosius Gabler ab (Abb. 111). Nobel gekleidete Bürgersöhnen fahren breitbeinig auf den Holzbänkchen hockend einen weißen Schneehang hinab. Ihre Rodel besitzen ein vorn gerundetes Sitzbrett, dem hinten eine der Form des Gesäßes entsprechende Leiste aufgenagelt ist,



Abb. 110 Schlittenfahrt. Federzeichnung, Johann Christian Klengel, Dresden, um 1812



Abb. 111 Das Schneegleiten. Kolorierter Kupferstich, Ambrosius Gabler, Nürnberg, um 1805



Abb. 112 *Die Schlittenbahn. Lithographie, Deutschland, um 1820*



Abb. 113 *Brettelschlitten. Hessen, Mitte 19. Jahrhundert*

die das Abrutschen des Passagiers verhindern sollte. An einem Lederband ziehen die jungen Sportler ihre Vehikel nach der Abfahrt wieder bergauf und benutzen dazu die Schlinge, die talwärts als Haltegriff und Steuermechanismus diente. Ein diese Graphik kommentierender Text berichtet in belehrendem Duktus: „Da der Schlitten nicht gezogen zu werden braucht, sondern Berg unter von selbst läuft, so ist diese Art Schlittenfahrt vielen angenehmer, als die gewöhnliche Weise, wo mehrere Einen ziehen müssen.“ Gleichzei-

tig aber warnt er, „daß man keine zu steile Anhöhe wählt, weil sonst der Schlitten im Hinabfahren eine zu große Schnellkraft bekommt, leicht umstürzen und der Fahrende Arm und Bein brechen, oder sich sonst beschädigen kann.“

„Die Schlittenbahn“, ein Gedicht eines aus der Zeit um 1820 stammenden Bändchens, das in der Bibliothek des Germanischen Nationalmuseums ohne Titelblatt überkam, thematisiert ein ganz besonderes Vergnügen (Abb. 112). Es handelt vom rechten Lenken der zu einem Zug zusammengebundenen Schlitten: „Bindet hurtig die Schlitten zusammen, in einem Zug gehts berghinab! Ich will der Vorderste sein, der Führer, weil ich den stärksten Schlitten hab“, fordert der vorlauteste der kleinen Bande die anderen auf: „So ist recht nur festgebunden, daß der Zug sich nirgends bricht, alles bleibt gut ineinander gewunden, sitzet aufrecht und wanket nicht!“. Nachdem der Schlittenlenker von seinen Freunden noch zu Umsicht ermahnt und hinsichtlich der Fertigkeit des Lenkens beraten wurde, ging es offenbar „lustig hinab durch den schimmernden Schnee!“ Eine illustrierende Lithographie zeigt einen verschneiten Hügel unterhalb eines behäbigen Bauernhauses und die Unterhaltung der spielenden Kinder beiderlei Geschlechts. Sie sind mit einfachen, aus drei Brettern gefügten Rutschern auf dem Rodelberg erschienen. Bezeichnenderweise besitzen diese Fußbänken ähnelnden Untersätze Seitenwangen, die in der Höhe leicht über die Sitzfläche hinaus ragen und den Fahrern Halt auf dem glatten Sitz geben.

Der abgebildete Typ des Brettelschlittens war bis an die Wende zum 20. Jahrhundert geläufig. Im Germanischen Nationalmuseum wird er von einem Mitte des 19. Jahrhunderts in Hessen entstandenen und benutzten



Exemplar vertreten (Abb. 113). Es misst nur 15 cm in der Höhe, ist 35 cm breit und 60 cm lang. Die vorn abgerundete, mit den beiden eisenbeschlagenen Kufenbrettern verzapfte Sitzfläche des grün gestrichenen Vehikels trägt die in weißen Lettern aufgetragene Eigentümerbezeichnung „M. Ruppel“. Vermutlich waren solche Kennzeichnungen nötig, um den Besitzern die Zuordnung der gleichartigen Stücke nach turbulenten Rodelnachtsmittagen zu erleichtern. Die Königsberger Schriftstellerin Agnes Miegel bekam solche Vehikel, die in Ostpreußen unbekannt waren, 1893 erstmals in Weimar zu Gesicht. Rückblickend schrieb sie 1923, „die Schlitten, auf denen die Sachsen-Weimarer da die Ilmwiese heruntersausten [...] hatten nicht die mindeste Ähnlichkeit mit einem modernen Rodelschlitten, sondern waren harmlose Gebilde, die gelblackierten Fußbänkchen recht gleich sahen.“ Da der damals regierende Großherzog besondere Sorge um den unter diesem Sport leidenden Rasen gehegt habe, berichtet sie weiter, verbot der Landesherr seinen jungen Untertanen das Vergnügen am genannten Hang. Da rückten diese „mit ihren Schlittchen vor das Schloss, schwenkten sie, klapperten damit und stimmten einen Barditus an, vor dessen Gewalt die klassische Tradition nach- und die Ilmwiese freigab. Das war die erste Revolution, die ich miterlebte. Sie endete mit einem Hoch auf den alten Carl Alexander und teilte mit Verschiedenen, die ich später sah, nur das Getöse.“

Ludwig Richters Holzschnitt eines kleinen Schlittenunfalls zeigt die Folge von Unachtsamkeit und mangelnder Beherrschung solcher Gleiter auf der Piste (Abb. 114). In einer von schlittelnden Kindern bevölkerten idyllischen Hügellandschaft vor einem Dörfchen erleidet ein munterer Knabe einen unverhoff-

ten Sturz von seinem Gefährt unter Verlust von Handpeitsche und wärmender Mütze. Wilhelm Hey fügte der Szene in dem um 1870 im Stuttgarter Verlag D. Gundorf erschienenen Kinderbuch „Bilder und Reime“ einen pädagogischen Dialog an, der zwischen dem wild agierenden Kind und dem „weisen“ Gerät ausgetragen wird: „Schlitten, das war von dir sehr dumm;/ Wirfst mich mitten im Schnee hier um. – Sage mir erst, wer hats gethan?/ Wer ist gewichen aus der Bahn? – Laß nur, wer nimmts so übel gleich? Fällt man im Schnee ja doch hübsch weich. – Und sie vertrugen sich mit Bedacht,/ Nahmen sich beide besser in Acht./ Der Knabe lenkte geschickt und klug,/ Und immer behänder ist der Schlitten/ Auf glatter Bahn herunter geglitten,/ Sie hattens bis Abend nicht genug.“



Abb. 114 Schlittenunfall. Holzschnitt von August Gaber nach der Zeichnung von Ludwig Richter, Verlag D. Gundert, Stuttgart, um 1870



Unzählige Reime und Kindergedichte dieser Art besangen die ausgelassene Schlittenpartie im 19. Jahrhundert als schönste Winterfreude der Kleinen. Geschwindigkeit der Abfahrt, Kenntnisse im Lenken und schmerzfreier Unfall sind stets wiederkehrende Aspekte, die den Inhalt bestimmen. „Auf dem Schlitten geht es munter jetzt Galopp den Berg hinunter“, dichtete Moritz Heger um

1860. Und „Die Rutschbahn“ von Victor Blüthgen vergleicht das Rodeln um 1890 mit dem Reiten schneller Pferde und dem sausenden Sturmwind: „Lenkst du gut,/ Dann geht das hin so schlank und glatt,/ Nur des schlechten Reiters wird das Rösslein satt,/ Wirft ihn ab verdrießlich in den tiefen Schnee –/ Büblein, hast du Angst? Es tut nicht weh!“

„Der kleine Nimmersatt“, ein 1899 vom Kölner Verlag Hermann & Friedrich Schaffstein herausgegebenes Bilderbuch mit Märchen, Geschichten und Schwänken enthält eine kolorierte Zeichnung des Kinderbuchillustrators Johann Baptist Engel, die einen überaus belebten Rodelhang abbildet (Abb. 115). Als Facetten der „Winterlust“ sind freilich auch Schneemannbau und Schneeballschlacht zu sehen, vor allem aber schlitternde, in Holzpantinen sowie auf Rodeln abfahrende Mädchen und Buben: bäuchlings und sitzend, aber auch wagemutig im Stehen. Während einige den Hügel soeben hinabsausen, sind andere schon wieder mit dem Hinaufziehen ihrer Untersätze beschäftigt. Brettschlitten sind zu sehen, aber auch Gefährte aus Kufengestell und Brettersitz, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts neben den älteren Typ getreten waren. Ein zwojochiges, blaugrün gestrichenes Exemplar vom Ende des Säkulums aus Thüringen mit einem im stumpfen Winkel aufgebogenen Kufenhals repräsentiert eine damals in ganz Süd- und Mitteldeutschland gebräuchliche Form (Abb. 116). Sein vorn u-förmig und hinten konvex ausgeschnittenes Sitzbrett bot vermutlich Platz für zwei Passagiere. Löcher in der Oberfläche der Holme dienten der Montage einer hölzernen Lehne, um das Vehikel so auch zum Ziehen von Kleinkindern benutzen zu können.

Auf stark stilisierte Weise schildert der zweite Band von Konrad Ferdinand von



Abb. 115 „Winterlust“. Farblithographie, Johann Baptist Engel, Köln, 1899



Abb. 116 Kinderschlitten. Thüringen, 2. Hälfte 19. Jahrhundert





Abb. 117 Schlitten-  
fahrt. Kinderbuch-  
illustration von Konrad  
Ferdinand von Freyhold,  
Köln, 1906

Freyholds „Sport und Spiel“, der 1906 ebenfalls im Kölner Schaffstein-Verlag erschien, Brettel- sowie einen langen Hörnerschlitten, auf dem fünf Buben Platz fanden (Abb. 117). Sich aneinander festklammernd rauschen die zipfelbemühten Kindergestalten des Schweizer Malers, dessen damals neuartige, auf klare Formen und Farben reduzierte Bildgestaltung wegweisend wirkte, auf ihrem Fahrzeug zu Tale. Die einer Achterbahnfahrt gleichende Schlittenpartie in einer aus phantastischen Hügelkuppen konstruierten Winterlandschaft weckt Assoziationen an zeitgleiches Reformspielzeug.

Wirklichkeitsnäher dagegen gibt die Dresdner Zeichnerin Gertrud Caspari, eine der bedeutendsten deutschen Kinderbuchillustratorinnen des 20. Jahrhunderts, das Rodelvergnügen in ihrem um 1910 bei Alfred Hahn in Leipzig erschienenen Buch „Der Winter“ wieder (Abb. 118). In einem tief verschneiten Hochwald sieht sich der Betrachter

einer Schlittenbahn gegenüber, die in rasanter Kurve zu Tal führt. Kinder, Familienväter und Mütter stehen am Rand der spiegelglatten Piste und verfolgen das aufregende Treiben: Auf einem zweiseitigen Rodel schlittert ein Geschwisterpaar mit unterschiedlichen Gefühlsausbrüchen vorbei, bäuchlings von einem Skeletonfahrer verfolgt. Ein mit vier Kindern besetzter Schlitten verlor soeben eines der Besatzungsmitglieder und rauscht rumpelnd an die Böschung des verschneiten Weges. Schließlich kommt ein mit zwei vor-sichtigen Fräulein besetztes Gefährt augenscheinlich zaghaft um die Kurve; die dem Bild hinzugefügten Verse von Adolf Holst erklären „Haha! die Tante rodeln auch“.

Caspari, die etwa vier Jahrzehnte für den Leipziger Verlag Alfred Hahns tätig war, legte ihrer Bildwelt die Landschaft und die Atmosphäre ihrer sächsischen Heimat zugrunde und erzielte daher mit ihren Werken dort den größten Erfolg. Vermutlich ist auch die zur



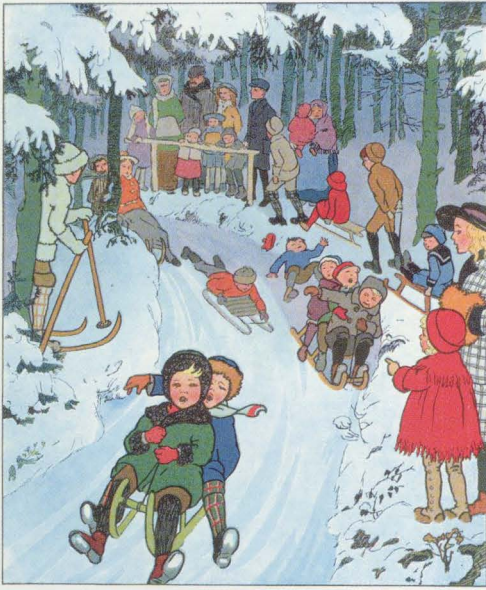


Abb. 118 Rodelbahn. Kinderbuchillustration von Gertrud Caspari, Leipzig, um 1910



Abb. 120 „Januar“. Kinderbuchillustration von Erika Halters, Nürnberg, 1913

Schlittenbahn ausgefahrene Waldschneise an einem Wintersportplatz in der Umgebung Dresdens orientiert. Pelzverbrämte Mäntel, Muffe und ein elegantes kariertes Winterkostüm kennzeichnen das Publikum als moderne Städter, und nicht zuletzt legt die sportive Skifahrerin am linken Bildrand die Großstadtnähe der Szene nahe.

Gerodelt wurde freilich überall, wo es genügend Schnee und einen Hang gab. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts eroberte der – im Zusammenhang mit den seit 1883 in den Schweizer Alpen alljährlich veranstalteten Rennen entwickelte – Davoser Rodel die Pisten Mitteleuropas. Bis heute behauptet sich dieser Schlitten mit einer Sitzfläche aus gehobelten Latten und den aufgebogenen, mit Metallleisten versehenen Schienen im Freizeitsport (Abb. 119). Ein Aquarell Erika Halters aus dem Jahr 1913, das 1948 das aus älteren Texten von Josef Steck zusammengestellte Kinderbuch „Das fröhliche Jahr“ illustrierte, bildet ein an diesem Klassiker orientiertes Gefährt als gängiges Vehikel kindlicher Freizeitfreuden im frischen Schnee ab (Abb. 120).

Nur wenige Jahre jünger ist der zwojochige, für drei Personen ausgelegte Schlitten mit Lattensitz und schmiedeeisernen Kufen, der um 1920 in Nürnberg entstand (Abb. 121). Ähnliche handgefertigte Stücke gehörten vielerorts zu den üblichen Produkten von Stellmachern und Schreibern. Else Schäfer-Jaeckle, die das Objekt dem Museum im Jahr 2006 schenkte, befuhr damit in den 1920er Jahren mit ihren Eltern und in den frühen 1930er Jahren gemeinsam mit Kameradinnen die schneebedeckten Geländeneigungen am Max- und am Hallertor am Rande der Nürnberger Altstadt, aber auch die an der damaligen Peripherie der fränkischen



Metropole gelegenen Abhänge am Fuchsloch und am Kuhberg.

Doch auch in der Ebene verzichtete man nicht auf das Wintervergnügen. Künstliche Rodelhänge, wie die Berliner „Winterwelt“, sind keine Erfindung des 21. Jahrhunderts. Schon vor einhundert Jahren schüttete man im Flachland, beispielsweise in Kleinmachnow bei Potsdam, Rodelhügel auf. Noch viel früher, vor über 200 Jahren, gehörten sogenannte Eisberge zu den winterlichen Volksbelustigungen in Russland. Hölzerne Gerüste mit einer der Sprungschanze ähnlichen schiefen Ebene wurden insbesondere in der alten Hauptstadt des weiten Landes von jungen Rodlern gern frequentiert. Bereits der bekannte Weimarer Verleger Friedrich Justin Bertuch maß dieser Attraktion erstaunlicherweise so hohe Bedeutung zu, dass er sie in sein „Bilderbuch für Kinder“ aufnahm und in dem 1807 erschienenen sechsten Band dieses wichtigen pädagogischen Kompendiums der Goethe-Zeit mit einem kolorierten Kupferstich vorstellte (Abb. 122). Der figurenreiche Prospekt zeigt die überfrostene Newa in Sankt Petersburg. Die Eisfläche wird von Pferdeschlitten und Schlittschuhläufern passiert. Im Hintergrund erblickt man das Gebäude der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften. Vorn ragen die aus Holz errichteten Türme der „Eisberge“ auf, und Verkaufstische von Händlern daneben sind von Kunden jeglichen Alters umdrängt. Versehen ist die lehrreiche Darstellung „mit einer kurzen wissenschaftlichen, und den Verstandes-Kräften eines Kindes angemessenen Erklärung“. Man bedeckt, schrieb Bertuch, diese abschüssige Bahn mit Eisstücken und begießt sie mit Wasser, „worauf dann die Liebhaber, deren Zahl immer groß ist, entweder auf kleinen Schlittchen sitzend, oder auf Schrittschuhen stehend, mit

solcher Gewalt hinabrutschen, daß sie noch auf der unten angebrachten Eisbahn fortglitschen“. Die Lustbarkeit, die von Aktiven wie Schaulustigen gut besucht würde, halte man vorrangig in der Woche vor Fastnacht ab. Erfrischungen wie russische Pfefferkuchen und Met, „ein warmes Getränk aus Zucker oder Honig und Pfeffer bereitet, das man mit oder ohne Milch trinkt“, wurde dazu am Rand der halbsbrecherisch wirkenden Installation gern feilgeboten.

Ausführlicher noch widmete sich die Krünitzsche Enzyklopädie diesem Zeitvertreib. In ihrem 129. Band, der 1821 unter der Ägide Johann Wilhelm David Korths erschien, wird jener „Art von Holz aufgeführter Anhöhen, welche zum Vergnügen des Herabrutschens dienen, und deren Erfindung den Russen



Abb. 119 Rodel „Davos“. Deutschland, um 2000



Abb. 121 Kinderschlitten. Nürnberg, um 1920

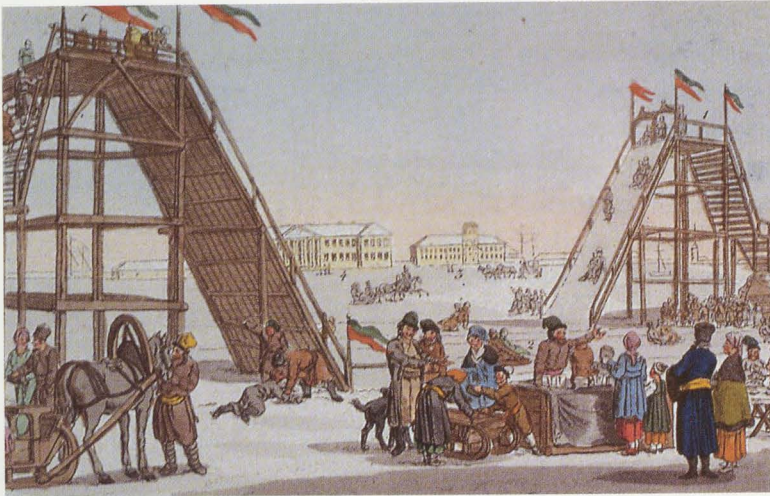


Abb. 122 „Eisberge“  
in St. Petersburg. Kolorierter  
Kupferstich in  
Friedrich Justin Bertuchs  
„Bilderbuch für Kinder“,  
Weimar 1807

angehört“, besondere Aufmerksamkeit geschenkt: „In jedem Jahr werden in St. Petersburg zur Belustigung des Volkes auf der Newa öffentlich zwei Eisberge erbauet. Dieses geschieht gewöhnlich in der Butterwoche oder zum Karneval. Ein jeder dieser Berge ist ein kubisches, etwa 6 Faden hohes Balkengerüst, an einer Seite mit einer Treppe zum Hinaufsteigen, an der anderen mit einer steilen, etwas welligen Bretterdachung zum Herunterfahren. Die Dachung wird von gesägten Werkstücken oder Fliesen von Eise belegt, und damit sie eine Spiegelglätte bekomme, mit Wasser begossen. Wo sie das Eis der Newafläche erreicht, ist eine spiegelglatte, gerade, etwa 100 Faden lange Bahn vor derselben. Die Fahrenden setzen sich oben auf einen 2 Fuß langen, einer Handbreit hohen Schlitten, und die Eigenthümer der Berge geben ihnen beim Abstoßen die erforderliche gerade Richtung. Die Fahrt ist so schnell, daß man kaum Athem holen kann und der starke Schuß verlängert die Fahrt oft bis ans Ende der Bahn. Wird der Schlitten nicht gerade abgestoßen, oder hält man die Füße nicht hoch oder gerade genug, so kann

man umwerfen und Arme und Beine brechen, oder den Kopf zerschlagen, jedoch ist ein solches Unglück äußerst selten. Nach der Fahrt steigt man mit dem Schlitten unter dem Arme die Treppe wieder hinauf, zahlt wiederum einen Kopeken und beginnt die Fahrt aufs Neue.“ Besondere Erwähnung verdiente die Beliebtheit dieser Ergötzlichkeit beim „gemeinen Frauzimmer“ und den jungen Leuten der höheren Stände, die sich gleichermaßen ungeniert beteiligen würden und dabei sogar so geübt seien, dass sie teilweise allein „mit Brettern unter den Füßen, oder auf Schlittschuhen stehend, herunterglitschen“.

Für die kurze Zeit der alljährlichen Unternehmung sei die Newa „um die Eisberge mit Menschen, Wagen und Schlitten fast bedeckt; denn die mehrsten Einwohner erscheinen dabei ein- oder ein paar Mal als Zuschauer“. Wahrscheinlich standen die Eisberge nicht zuletzt wegen der Menschaufläufe, die sich um sie herum angeblich bildeten, unter Aufsicht der Polizei. Schließlich fanden gleichzeitig oft Schlittenrennen auf dem vereisten Strome statt, bei denen man Wetten abschloss. War das Eis aufgrund ungünstiger



Wetterlage nicht stabil genug, errichtete man die kurzlebigen Bauten aus Balken und Brettern, die Bertuch wahrheitsgetreu abbilden ließ, am Ufer des Flusses. Daneben stellte man kleinere auf anderen Plätzen auf, und private Eisberge wurden „von Kindern und dem Gesinde auf den Höfen der Häuser gemacht“.

Bis heute ist Rodeln das beliebteste Kindervergnügen der kalten Jahreszeit geblieben, und nach wie vor ist das Kinderbuch – selbst in Zeiten spürbaren Klimawandels – ein wichtiges Medium, um den Spaßfaktor dieser sportlichen Betätigung kundzutun. In „Pixis Schneeabenteuer“ zum Beispiel, um das Jahr 2000 im Hamburger Carlsen Verlag erschienen, erzählen Texte und Illustrationen von Julia Boehme und Dorothea Tust von

einer Rodelpartie der Titelfigur (Abb. 123). Die mit seinen tierischen Freunden unternommenen Wettfahrten krönen alle gemeinsamen Unternehmungen des gesamten Jahres. Und im 2003 im Annette Beltz Verlag in München verlegten Bilderbuch „Jetzt hol ich meinen Schlitten raus“, das von Sven Leberer ganzseitig illustrierte Reime von Bernhard Lins enthält, wird das Kufengleiten auf verschneiten Hängen genauso wie in der Kinderpoesie des 19. Jahrhunderts gefeiert: „Jetzt hol ich meinen Schlitten raus,/ denn endlich hats geschneit./ Und bis zur nächsten Schlittenbahn,/ da ist es gar nicht weit./ Ich lieg am Bauch,/ ich sitz am Po,/ dann sause ich den Hang hinunter,/ und komm als Schneemann an.“ (Abb. 124).



Abb. 123 Rodelpartie.  
Kinderbuchillustration  
von Dorothea Tust,  
Hamburg, 2000

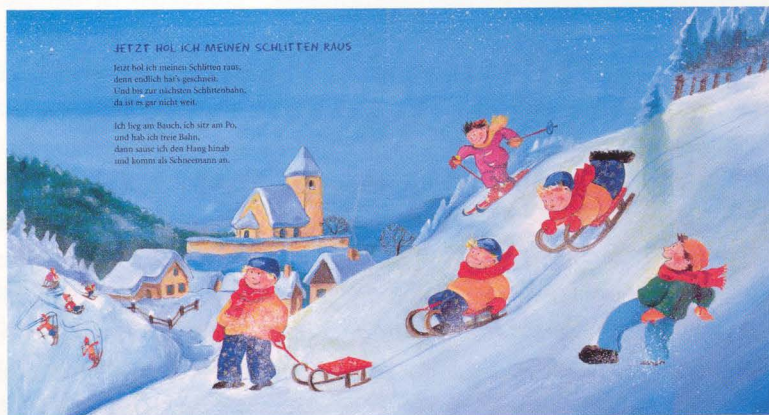


Abb. 124 „Jetzt hol ich  
meinen Schlitten raus“.  
Kinderbuchillustration  
von Sven Leberer,  
München, 2003

# Schlittensport und Freizeitspaß

Wo ein Hügel ist, ist im Winter meist auch ein Schlittenhang. Außer einer Wiese oder einem Weg mit Gefälle benötigt man für eines der unkompliziertesten Wintersportvergnügen nur genügend Schnee und ein passendes Gefährt. Je nach Geschmack und Mut sausen Erwachsene wie Kinder heute auf einfachen Holzschlitten, Rennrodeln, Plastiktellern oder aufblasbaren Luftschlitten zu Tal. Vehikel des gemütlichen Familienrodels ist meist noch immer der klassische Holzschlitten, zum Beispiel der Davoser. Gelenkt wird dabei mit den Füßen auf der Kurveninnenseite, während man zum Bremsen beide Füße kraftvoll in den Schnee stemmen muss. Schnelles Schlittenfahren auf Sport- und Toureschlitten mit angewinkelten Kufen, die einen tieferen Schwerpunkt als Holzschlitten besitzen und auch flexibler gebaut sind, werden durch Oberschenkeldruck auf den jeweiligen Seitenholm gelenkt und durch Fersendruck in den Schnee gebremst. Damit können beachtliche Geschwindigkeiten erreicht werden; Rennschlitten mit flexiblen Seitenholmen bringen es auf vereisten Pisten bis auf 100 Kilometer pro Stunde. Lenkbobs mit Steuer- rat und Bremskrallen, die auch auf nassem und weichem Schnee gut und spursicher laufen, sind bei Kindern äußerst beliebt, auf vereisten Pisten aber nur schwer zu kontrollieren. Über die freizeithliche Kinder- und Familienunternehmung hinaus entwickelte sich das Rodeln seit Ende des 19. Jahrhunderts zur populären Wintersportdisziplin; seit 1964 gehört sie zu den olympischen Wettbewerben.

Die Palette der Sport- und Freizeitschlitten ist inzwischen fast unübersehbar. Jährlich kommen neue Modelle und in neuem Design gestaltete Geräte auf den Markt. Dabei spielt Kunststoff gegenüber den althergebrachten Materialien Holz und Metall eine zunehmend größere Rolle. Entsprechende Schlitten sind leicht und somit bequem zu transportieren, sie sind trotzdem stabil und quittieren dem Besitzer meist aufgrund modischer Formen guten Geschmack oder zumindest Trendbewusstsein. Der in leuchtendem Rot gehaltene und damit auf jedem Hügel unübersehbare „Crazy Bob“ beispielsweise, den die Kunststoff- und Holzverarbeitung GmbH im thüringischen Geschwenda seit 2006 produziert, nimmt die traditionelle Gestalt des Rodels auf, modifiziert sie aber in eine aerodynamische Ovalform (Abb. 125).

Die in Format und Farbe vielfältigen Ausprägungen von Schlittentellern, die seit dem ausgehenden 20. Jahrhundert zum geläufigen Bild von Rodelhängen gehören, bestehen fast grundsätzlich aus Plastik (Abb. 126). Eines von zahllosen, derzeit angebotenen Massenprodukten ist der „Roundy“. Kufen besitzen diese Rutscher freilich nicht. Die umgangssprachliche Bezeichnung als WOK-Schlitten weist auf die von asiatischen Pfannen entlehnte Form hin. Geübten Gleitern ermöglichen die kreisrunden Pistenteller mit eingeschnittenen oder angearbeiteten Haltegriffen besonders rasante und gewagte Manöver, die weit über den Kick hinausgehen, den geradlinige Schussfahrten zu bieten vermögen.

Anstelle gleitender Kufen sind Carveboards wie der von Hilmar Ross entwickelte



„DUCKDUCK“, den die RS Kunststoff GmbH in Hanau seit dem Winter 2005 herstellt, mit Carven, konkaven Gleitkanten auf der Unterseite, ausgestattet (Abb. 127). Das Nachfolgeprodukt des bereits in den 1960er Jahren in Braunschweig entwickelten und gut zwei Jahrzehnte von der Firma Gebrüder Lippert in Michelbach bei Alzenau aus rotem Polyethylen hergestellten „Geli-Rodelbobs“ wurde bereits seit den neunziger Jahren in verschiedenen Kleinserien getestet. Die Lenkung des mit einem tiefen Schwerpunkt versehenen und die Form eines gelb-orangen Entenschnabels aufweisenden Boards erfolgt über die Carven und die seitliche Gewichtsverlagerung des Fahrers und sichert eine schnelle und kontrollierte Fahrt. Das einen Meter lange Gerät lässt sich sowohl auf Rodelpisten als auch auf Tiefschneehängen bewegen, ja sogar als Body-Board zum Wellenreiten benutzen. Eingearbeitete Griffe ermöglichen den sicheren Gebrauch. Die beiden produktionsbedingten Löcher am Heck des flachen, mit einer alterungsresistenten Zugleine ausgestatteten, im Thermoextrusionsverfahren aus hochwertigem Polyethylen hergestellten Hohlkörpers sind mit Stopfen fest verschlossen, so dass der dauerhafte Auftrieb im Wasser und damit die Benutzung in warmen Gefilden ebenfalls gewährleistet ist.

Möglicherweise ist die fortentwickelte Wiederauflage des legendären Geräts aus den siebziger Jahren ein Spiegel der gesellschaftlichen Bewertung, die dem Rodelsport zu Beginn des 21. Jahrhunderts erneut entgegengebracht wird. Aufgrund der Erfolge der deutschen Sportrodler, allen voran denen des „Hackl Schorsch“, einer Rodel-Ikone, der 20 Jahre an der Weltspitze stand, eignet der winterlichen Freizeitbetätigung des Schlittensfahrens heute wieder ein cooles Image, ist



Abb. 125 Rodel „Crazy Bob“. Kunststoff- und Holzverarbeitung GmbH Geschwenda, 2006



Abb. 126 Schneegleiter „Roundy“. Deutschland, um 2000



Abb. 127 Gleit-Board „DUCKDUCK“. Hilmar Ross, RS Kunststoff GmbH Hanau, 2005

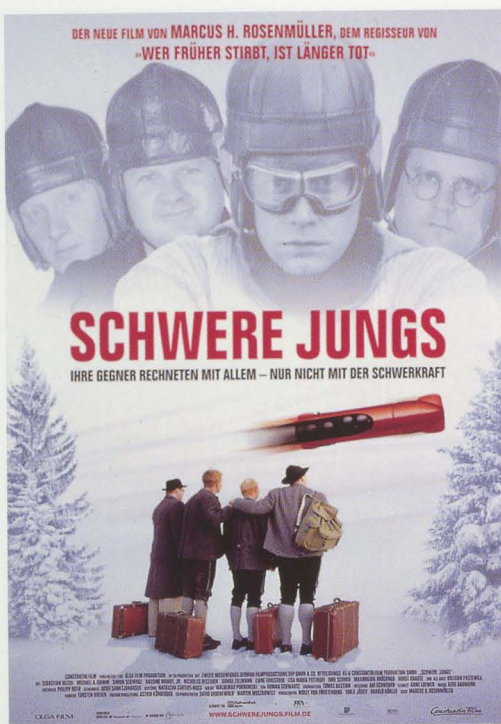


Abb. 128 Werbeplakat für den Kinofilm „Schwere Jungs“. Constantin Film GmbH, München, 2007

sie weit über die kindliche Betätigung hinaus als sportlicher Ausdruck der „Spaßgesellschaft“ akzeptiert und beliebt. Die eingangs erwähnte Forcierung des Rodeltourismus in Österreich belegt dieses Zeitphänomen ebenso wie die 2006 von Marcus H. Rosenmüller gedrehte Kinofilmkomödie „Schwere Jungs“, eine fiktive Geschichte von Irrungen und Wirrungen bayerischer Bobkanuten bei ihren Vorbereitungen auf die Winterolympiade 1952 in Oslo (Abb. 128). Dem gestiegenen Interesse tragen schließlich auch Neuentwicklungen von Gleitgeräten wie modifizierte Rodelformen Rechnung.

So sind die von der Zuffenhausener Automobilfirma Porsche im Jahr 2002 vorgestellten Schlitten exklusive Beispiele für die Begeisterung, die diesem Vergnügen auch von Trend-

settern wieder entgegengebracht wird. Das Mocean-Bord, eine flache Schale aus Hochleistungsthermoplast, das man – wie das Duckduck – im Sommer zum Wellenschaukeln benutzen kann, wird durch die Montage von Aluminiumbremsen zur Zierde für den Rodelhügel. Und für alle, denen „die Plastiktüte zu primitiv, die Gummihartschale zu unbequem und der Holzschlitten aus dem Baumarkt zu stillos ist“, wurde ein edler Rodel aus einem schlicht geformten Aluminiumrahmen mit edelstählernen Kufen und geprägtem Porsche-Logo konstruiert, der robuste auswechselbare Nylonsitzbezüge in den klassischen Rennfahrerfarben Silberschwarz und Rot besitzt (Abb. 129). Der noble Untersatz für den gehobenen Anspruch, dessen Kufen und Holme – dem Typ des Leobener Rodels folgend – durch markant gebogene Formen ineinander übergeführt werden, lässt sich mit einer Schnellspannvorrichtung im Handumdrehen aufbauen beziehungsweise zusammenklappen und dann in eine chice, gut transportable Tragetasche verstauen. Die Jury des renommierten Red-Dot-Design-Award zeichnete das Rodelwunder 2002 aus, und das Trendmagazin GQ Style versicherte seinen Lesern im Dezember des Jahres 2005: „Mit dem Porsche-Schlitten gehört Ihnen jetzt auch die linke Spur auf dem Rodelberg.“

Die Firma hatte ihr Know-How im Schlittenbau übrigens schon in den vom „Jahrhundertrodler“ Georg Hackl benutzten Bob bei den Olympischen Spielen in Salt Lake City einfließen lassen. Inzwischen zogen auch andere Automobilhersteller nach. In der Saison 2006/07 konnte man in den Autohäusern des Wolfsburger Unternehmens Volkswagen den „Snow Future GTI“ erwerben, einen hochwertigen, gefederten Sportrodel aus doppelwandigem Kunststoff mit Edelstahlkufen und



Metallbremsen. Kühlergrill, Drehzahlmesser und Tacho im GTI-Look, vor allem aber das Firmenlogo sollen rasanten Fahrspaß vermitteln und auch auf der Piste demonstrieren, welchen Straßenwagen man fährt. Der Traditionalist konnte sich dagegen für den Klappschlitten aus Buchen- und Pappelholz mit eingepprägtem Logo entscheiden, der sich aufgrund eines robusten Klappmechanismus auf Kofferraumgröße zusammenlegen lässt.

Ein Schneefahrzeug ganz anderer Art entwickelte Franz Wild mit einem Team des Langenhessener Zweigwerkes der in Benningen am Neckar ansässigen Erich Winkle Polsterbetten KG 2005. Entsprechend seiner Produktpalette handelt es sich um Rodelkissen in unterschiedlichen Ausführungen. Während der kreisrunde Gleiter „Clou“ über einen Kaltschaumkern verfügt, wird der Rodel „Kniwel“ wahlweise mit Bonnell-Federkern oder aber Styroporflockenfüllung hergestellt, wobei die Gleitfläche aus reißfester, wasserunempfindlicher Lkw-Plane besteht (Abb. 130). Der Hersteller, einer der größten deutschen Matratzenproduzenten, sichert dem Benutzer des federleichten, stoßdämpfenden und wasserabweisenden Objektes, das sitzend, liegend und bäuchlings gefahren werden kann, ideale Körperfederung und geringste Verletzungsgefahr zu. Es sei der „rückenschonendste Rodel, der je gebaut wurde“.

Die Prototypen der Schneegleiter wurden beim 6. Lauterbacher Nachtrodeln, einer winterlichen Attraktion in der Region des Herstellers im Januar 2006 zum Einsatz gebracht. Bei dieser Gelegenheit testete Alexander Szelig, Viererbob-Olympiasieger von Lillehammer 1994, die mit Sicherheits- und Tragegurten ausgestatteten Geräte. Eine für den 8. Juli des selben Jahres geplante erste „Kniwel-Sommerrodel-Weltmeisterschaft“

auf dem Ankerberg am Sachsenring bei Hohenstein-Ernstthal, an der er nebst Sylke Otto, Jens Weißflog und anderen prominenten sächsischen Wintersportlern, aber auch dem Motorrad-Grand-Prix-Piloten Dirk Heidolf den „Kniwel“ auf dem mit Schmierseife präparierten Abhang ausprobieren wollte, wurde aufgrund der Unentschlossenheit des dortigen Bürgermeisters kurzfristig abgesagt. Schließlich fanden ähnliche Sommer- und Winterveranstaltungen jedoch in Oberwiesenthal und



Abb. 129 Porsche Aluminiumschlitten mit Tragetasche. Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Zuffenhausen, 2002



Abb. 130 Rodelkissen „Kniwel“ (Prototyp), Erich Winkle Polsterbetten KG, Zweigwerk Langenhessen, Werdau in Sachsen, 2005



Abb. 131 Schneegleiter „Kickspark“,  
E. S. Lahtinen Oy, Koura, 2005

Tegernsee statt, und im Oktober 2006 kürte Szelig den Schneegleiter für das Guinness-Buch der Rekorde auf der Altenberger Bobbahn zur „Schnellsten Matratze der Welt“, die inzwischen nicht nur in Deutschland und Österreich, sondern auch in Dubai begeisterte Benutzer findet.

Längst kommen also Neuentwicklungen auf diesem Gebiet nicht mehr nur aus den skandinavischen Ländern. Dennoch besitzen die dortigen Designer und Geräteentwickler nach wie vor einen besonderen Ruf. 1994 stellten beispielsweise die beiden Produktgestalter Lars Ericsson und Bengt Petterson von der schwedischen Umea University ihren einkufigen Tretschlitten „Monomed“ vor, ein Beispiel für ökologischen Personentransport in Ländern mit schneereichen Wintern. Etwa ein Jahrzehnt später brachte die im finnischen Koura ansässige Firma E. S. Lahtinen einen von Hannu Vieriko entwickelten Schnee- und Eisgleiter auf den Markt, der eine eher traditionelle Form innovativ modifiziert (Abb. 131). Der „Kickspark“ ist eine moderne Weiterentwicklung des seit dem 19. Jahrhundert in nordischen Ländern benutzten Rennwolfs, eines

auf zwei lange Kufen gesetzten und mittels eines Holmes an der Lehne geschobenen Stuhls. Mit diesem Gleitzug wurden sowohl Menschen als auch Lasten transportiert. Um 1900 fand es in touristisch erschlossenen Gebirgsregionen Mitteleuropas, unter anderem in den Schweizer Alpen und im Riesengebirge, als Vergnügungsfahrzeug Verwendung.

Der „Kickspark“, der den Rennwolf auf Kufen und Lenker reduziert, wird wie ein Tretroller bewegt. Während ein Fuß stets auf einer Kufe steht, stößt der andere zwischen den Kufen nach hinten ab. Er kann auf Schnee und Eis, von Kindern wie Erwachsenen benutzt werden, eignet sich aber auch zum Einsatz als Hundeschlitten. Während die Grundversion mit verchromten Stahlkufen vor allem auf festem Schnee benutzt wird, eignen sich aufschiebbare breite Kunststoffkufen besonders für Neu- und Pulverschnee. Der Weltrekord im Kicksparkfahren liegt bei 3 Stunden, 38 Minuten und 50 Sekunden auf 100 Kilometer.

Eintragungen im Gästebuch der vom Germanischen Nationalmuseum im Winter 2006/07 veranstalteten Schlitten-Ausstellung „Heiße Kufen“ dokumentieren die ungebrochene Faszination der mit solchen Geräten zu treibenden Aktivitäten besonders bei jungen Besuchern. Die am 26. Dezember von einer elfjährigen Julia verzeichnete Bemerkung „Mir hat der Kickspark gefallen. (Den möchte ich haben!)“ animierte nicht nur einen weiteren, vermutlich ebenfalls jungen Rezipienten zu der den „Kniwel“ betreffenden Notiz „Ich fand den Schneegleiter am besten (Will ich!)“, sondern belegt auch, dass selbst die mediengesättigten Kinder des frühen 21. Jahrhunderts hochtechnisierte Spielzeuge für eine Rodelpartie oder Schlittenfahrt ohne Skrupel links liegen lassen würden.



# Schlittenfahren als Metapher

Kurz vor Weihnachten 2005 warb ein in Werdau ansässiges Autohaus in der west-sächsischen Regionalzeitung „Freie Presse“ mit einer Bildannonce für seine Produkte (Abb. 132). Mit der offenherzigen Frage, ob sich der Leser „Zum Fest einen neuen Schlitten?“ wünsche, suggeriert die Offerte die Erwerbung eines Automobils. Abgebildet ist eine Schneekugel, die ein von weißen Flokken umtanztes, unkonventionell aufgenommenes Cabriolet einschließt. Die Anzeige macht sich eine umgangssprachliche Floskel zunutze, die unter einem Schlitten einen schnittigen Straßenkreuzer aus gestanztem und lackiertem Blech mit viel Chrom und raffinierter Ausstattung versteht. Außerdem spielt sie mit dem Kontrast zwischen sommerlich offenem Sportwagen und winterlichem Flockenwirbel, um über Irritation und geistvollen Witz größtmögliche Aufmerksamkeit zu erregen. Dreh- und Angelpunkt dieses auf Produktvermarktung zielenden Gags ist jedoch zweifellos die metaphorische Bedeutung des Schlittens, dessen Fortbewegungsqualität, das sanfte, lautlose Gleiten und die sichere Straßenlage, den wesentlichen Maßstab zur Bewertung einer komfortablen Limousine darstellt.

Auf diesen Topos vom „heißen Schlitten“ nehmen nicht zuletzt solche Vehikel wie ein aus Kunststoff gefertigter Puppenschlitten der im oberfränkischen Michelau ansässigen Spielwarenfirma Bayer Bezug (Abb. 133). Das himbeerrote Spielzeug, das auf Kufen zu gleiten scheint, wird auf vier unter der Karosserie verborgenen Rädern bewegt und besitzt

schon in dieser Hinsicht Affinität zum Automobil. Darüber hinaus orientiert sich die aerodynamische Form an den Chassis von Sport- und Rennwagen und stellt so in doppeltem Sinne die Beziehung zwischen Schlitten und schnittigem Flitzer her.

Dem winterlichen Kufenfahrzeug und der Art, sich mit ihm fortzubewegen, eignen nicht erst seit dem Automobilzeitalter sprechende Sinnbildhaftigkeit. In sprichwörtlichen Redensarten nehmen die damit verbundenen Begriffe schon seit Jahrhunderten einen festen Platz ein und weisen somit das weite Bedeutungsspektrum des Geräts und seiner Fahreigenschaften aus. Jemand, der „unter den Schlitten kam“, geriet nach dem Erleben besserer Zeiten in elende Verhältnisse. In vergleichbarer Weise meint die schlesische Floskel, „dass man hinter den Schlitten kommt“, geschäftlich übervorteilt zu werden, hinter der Entwicklung zurück zu bleiben und den Anschluss zu verlieren. Gleiches will der vor allem im Leipziger Raum gebräuchliche Ausdruck „von der Pritsche fallen“ vermitteln, dessen metaphorischer Bezugspunkt der Sitz des Schlittenlenkers ist. Mit der heute weithin bekannten und vielfach gebrauchten Wendung „mit jemandem Schlittenfahren“ können eine grobe, rücksichtslose Behandlung, eine gehörige Zurechtweisung, aber auch die unverblühte Klarstellung von hierarchischen Verhältnissen und die widerspruchserstickende Ansage von Direktiven gemeint sein. Dahinter steht die Eigentümlichkeit der Fortbewegung in einem Rennschlitten, bei der dem Schlittenlenker, das



Abb. 132 Werbeanzeige des Werdauer Autohauses Barnath in der „Freien Presse“ vom 23. Dezember 2005



Abb. 133 Puppenschlitten. Fritz Bayer Puppenwagen GmbH, Michelau/Oberfranken, 2004

heißt dem mit dem Zügel ausgestatteten Steuermann des Fahrzeugs, vollkommene Macht über die Chauffierte in der Schlittentruhe gegeben ist. Darüber hinaus war der weibliche Fahrgast, wie das alte Schlittenrecht belegt, dem Kavalier gegenüber zu zärtlichen Tributverpflichtungen verpflichtet, hatte ihm also für die Zeit der Fahrt in gewisser Weise hörig zu sein. Die in die Wendung „Ich lass’ mit mir nicht Schlittenfahren“ gehüllte Ablehnung

kann nicht zuletzt aus diesem Grund durchaus mehrdeutig aufgefasst werden.

Bildzeugnisse der Floskeln sind in der Buchmalerei zu finden. Das von Dr. Anton Kress, dem Propst der Nürnberger St. Lorenzkirche, 1513 gestiftete Missale, das von Friedrich Rosendorn geschrieben und Jakob Elsner illuminiert worden ist, zeigt ein entsprechendes Motiv in einer Marginalie (Abb. 134). Die auf den Widmungsblättern einander gegenüberstehenden Vollminiaturen geben die Heilige Dreifaltigkeit in Gestalt dreier thronender junger Männer wieder. Ihrer Barmherzigkeit empfiehlt der heilige Laurentius, der Patron der Pfarrkirche, den knienden Stifter des Messbuches. In der Blütenbordüre unter diesem Bild der Gottheit erscheint ein mit einem Paar weißer Hasen besetzter und von einem Fuchs gezogener Rennschlitten. Peitscheschwingend fahren die niedlichen Äser hier mit ihrem größten Feind, der ironischerweise mittels eines klirrenden Schellenkummets angeschirrt ist, Schlitten und stellen damit die Welt auf den Kopf. Eine ähnliche Szene bildet die neben der Kreuzigung Christi erscheinende Randminiatur in dem von Nikolaus Glockendon 1519/20 ausgezierten Gebetbuch des Nürnberger Almspflegers Hans Kieferhaber ab (Abb. 135). Die stilistisch an flämischen Vorbildern orientierte, motivisch jedoch in der lokalen Tradition verankerte Malerei zeigt unter anderem einen blauen, von einem Schimmel gezogenen Kastenschlitten, in dem ein mit einer Haube verschleierter Vogel sitzt, während ein in ein rotes Röckchen gehüllter Bär kutschiert. Tiere übernehmen menschliche Verhaltensweisen und konterkarieren sie auf groteske Weise, in dem sie eine Schlittenfahrt auf grünem Rasen veranstalten. Das Raubtier ist gezähmt, und der Angsthase veranstaltet



ein Ritual souveräner Herrschaft. Die Welt steht also Kopf, sie ist aus den Fugen geraten. Der Schlitten als Bestandteil der „verkehrten Welt“, Abbild irdischer Dummheiten und Narreteien, hat seinen Platz in der Gegenwelt des Heiligen.

Wie solche Bilder stammen auch die ältesten literarischen Nachweise der Sprichworte aus dem 16. Jahrhundert. „Sein Herz fuhr ihm auf dem Schlitten“, eine Floskel, die man im 1555 von Jörg Wickram, dem Stadtschreiber zu Burgheim am Rhein, herausgegebenen „Rollwagenbüchlein“ liest, einer illustren Sammlung von Schwänken, meint nichts anderes als übermütiges und daher närrisches Benehmen aufgrund höchster Glücksgefühle. Noch gegen Ende des 18. Jahrhunderts reflektierte das sprachliche Bild ähnliche Verhaltensweisen. So trifft man die Schlittenfahrt bei Johann Wolfgang Goethe als Umschreibung für ein oberflächliches Gefühlsleben. In dem am 14. Oktober 1770 an Katharina Fabricius in Straßburg gerichteten Brief hüllt er sein Dasein in Weimar in eben diese Metapher: „Genug, mein jetziges Leben ist vollkommen wie eine Schlittenfahrt, prächtig und klingelnd, aber eben so wenig fürs Herz, als es für Augen und Ohren viel ist.“ Offenbar langweilte sich der Korrespondent in der kleinen thüringischen Residenzstadt also durchaus nicht, auf der Suche nach der einen und wahren Liebe war er jedoch noch nicht fündig geworden.

In der 27. „Weissagung des Bakis“ ließ der Dichterstern keinen Zweifel daran, dass er Schlittenfahrten und die damit verbundenen Lustbarkeiten für Narrenwerk hielt. In einem fingierten Zwiegespräch gibt er auf den unverfänglichen Ausruf „Klingeln hör’ ich; es sind die lustigen Schlittengeläute“ die die Dummheit enthüllende und den Dummkopf bloßstellende Antwort „Wie sich die Thorheit

doch selbst in der Kälte noch rührt! / Klingeln hörst du? Mich dünkt, es ist die eigene Kappe, / Die sich am Ofen dir leis’ um die Ohren bewegt.“ Andererseits galt dem Weimarer die Fortbewegung auf Kufen als Sinnbild für ein missglücktes Leben. In seinem Werk „Dichtung und Wahrheit“ meinte er, „bei einer großen Schlittenfahrt wird einem täppischen Menschen ein Frauenzimmer zu Theil, das ihn nicht mag; ihm begegnet neckisch genug, ein Unglück nach dem andern, das bei einer solchen Gelegenheit sich ereignen kann, bis er zuletzt, als er sich das Schlittenrecht erbittet, von der Pritsche fällt [...] Die Schöne ergreift die Zügel und fährt allein nach Hause; ein begünstigter Freund empfängt sie und triumphiert über den anmaßlichen Nebenbuhler.“



Abb. 134 Schlittenfahrt. Marginalminiatur im Missale des Propstes Dr. Anton Kress, Jakob Elsner, Nürnberg, 1513



Abb. 135 Kreuzigung Christi und Schlittenfahrt. Buchmalerei im Gebetbuch des Hans Kieferhaber. Nikolaus Glockendon, Nürnberg, 1519/20





1) Da kommt der Hans auf seinem Schlitzen  
Gegenüber den Berg herab geritten.



2) Was geht der Käßer da vorbei  
Ihn schiebt und drückt sich allerlei.



3) Schnapp! hat der Schlitzen ihn gefasst,  
Widerum hat er nicht angesetzt!!



4) Ein Jäger ruft und geht nach Hans:  
Der Schlitzen kommt in toller Eile.



5) Schon, schon! der Hund den hat's bereits,  
Der Jäger springt gern abseits.



6) Jedoch der Schlitzen löst ihn schon;  
Die Tobackspitze fliegt davon.



7) Nun kommt trotz Kuh- und Hühnerscheiß  
Die Schneeflocken auch an die Röhre.



8) So laß man unanständig fern  
Bis zu dem freien Abhang dort.



9) Ein Jäger ruft von seinem Eise:  
Der Schuß geht los und durch die Röhre.



10) Hier hoch ein Jäger tief im Schnee  
Und recht die Keine in die Höhe.



11) Doch gleich hat man sich aufgerafft  
Und drängt sich mit aller Kraft.



12) Zum Schluß geht man voll Schwere dreist;  
Das macht die Unerschütterlichkeit.

Münchener Bilderbogen.

Nro. 370.

Druck von C. K. Schindl in Wien.

Vorausgegeben und verlegt von **Brass & Schneider** in München.

Wilhelm Busch  
alle Abzüge

Abb. 136 „Rutschpartie“. Bilderbogen von Wilhelm Busch, Verlag Kaspar Braun & Friedrich Schneider, München, 1863/64



Die facettenreiche Geschichte der metaphorischen Bedeutung von Schlitten und Schlittenfahrt endet nicht mit der Klassik. Beispielfähig seien zwei Bilderbögen angeführt, in allen Bevölkerungsschichten beliebte Einblattdrucke mit inhaltlich zusammengehörigen Szenenfolgen und gereimten Begleittexten. Ein 1863/64 gedruckter Holzstich, der eine Bildgeschichte von Wilhelm Busch popularisierte und vom Münchner Verlag Kaspar Braun & Friedrich Schneider herausgegeben wurde, interpretiert die Schlittenfahrt als „Rutschpartie“ (Abb. 136). Zwölf Reime kommentieren die rasende Abfahrt eines Rodlers mit Zipfelmütze und überdimensionierten Handschuhen. Der dreist grinsende Knabe schießt, die Beine wagemutig in der Luft, auf seinem Bobsleigh einen Hang herab, läßt alles auf, was ihm in den Weg kommt und befördert es ins Tal, wo die unfreiwillige Mannschaft kopfüber in den Schnee stürzt: „Da kommt der Hans auf seinem Schlitten/ Vergnügt den Berg herabgeritten./ Grad geht der Küster da vorbei/ Und friert und denkt sich allerlei./ Schnupp! hat der Schlitten ihn gefasst,/ Warum hat er nicht aufgepaßt?!/ Ein Jäger raucht und geht nach Haus;/ Der Schlitten kommt in vollem Saus./ Schau, schau! Den Hund den hat's bereits,/ Der Jäger spränge gern abseits./ Jedoch der Schlitten fasst ihn schon;/ Die Tabakspfeife fliegt davon./ Nun kommt trotz Ach- und Wehgeschrei/ Die Botenfrau auch an die Reih'./ So saust man unaufhaltsam fort/ Bis zu dem steilen Abhang dort./ Ein Jeder fliegt von seinem Sitze;/ Der Schuß geht los und durch die Mütze./ Hier steckt ein Jeder tief im Schnee/ Und reckt die Beine in die Höh'./ Doch gleich hat man sich aufgerafft/ Und prügelt sich mit aller Kraft./ Zum Schluß geht man voll Schmerz beiseit;/ Das macht die Unvorsich-

tigkeit.“ Am Ende setzt es also Prügel für den Tunichtgut und Initiator jener frechen Unternehmung, die als Ausdruck von Dreistigkeit, Rücksichtslosigkeit und Egoismus erscheint, und ihre humorvolle Schilderung hält mit den Konsequenzen solchen Verhaltens durchaus nicht zurück.

Ein andere Bildgeschichte, die der aus Ostpreußen stammende und an der Düsseldorfer Kunstakademie Genre- und Schlachtenmalerei lehrende Arthur Nikutowski 1872 für den Stuttgarter Verlag Gustav Weise entwarf, stellt die Schlittenfahrt zwar als ein gesellschaftsfähiges, doch nicht weniger schmerzhaftes Abenteuer dar (Abb. 137). Acht Szenen erzählen von fröhlicher Fahrt und misslichem Unfall: „Das Wetter ist herrlich, die Luft ist so rein,/ Die Schneebahn, sie ladet zur Schlittenfahrt ein.“ Mit einem einspännigen Phaeton fährt ein gut betuchtes Paar „zum fröhlichen Schmaus“ zu Verwandten in ein herrschaftliches Landhaus. Die nächtliche Rückfahrt bei kaltem Mondenschein wird von einem Unglück unterbrochen. Das Pferd scheut – angeblich aufgrund eines Kobolds – und wirft den Schlitten samt Insassen um. Nach mühsamer Aufrichtung des Gefährts kann zwar weitergefahren werden, allerdings läuft die eitle Herrschaft nun ängstlich nebenher. „Es seufzet das Tantchen, durchnässt bis ans Knie:/ Zeitlebens vergeß' ich nicht diese Parthie!“ Das Blatt schildert nicht nur, wie eng Vergnügen und Malheur miteinander verwoben sein können und mahnt zur Umsicht, sondern es moralisiert auch, weil buchstäblich gezeigt ist, dass Hoffart stets vor dem Fall kommt. Wie bereits im 16. Jahrhundert verbinden sich hier Luxus und Hochmut, Prahlerei und Geltungssucht mit der Schlittenpartie (Abb. 4).



Zwei Winter ist herrlich, die Welt ist so rein,  
Der Schneehaus, sie leidet nur Schlittensreit ein.

Wer kommt da glühend? wer frohlich so braun? Ich?  
Der Cuck, der Zandern, das ist ja immer!



Wenn Morgen zum Abend, — mit frohlich nicht die Zeit!  
C Cuck, a Zandern, es weisst mir nicht!

Wohin werden mich führen, der Winter kommt ja hier,  
Da bringe frohlich hat's keine Gefahr.



Ja, hat' mich geblüht ja, — ja frohlich so froh!  
Der Cuck, der Zandern, a Zandern, a Zandern!

Sie führen mich frohlich nicht aus dem Winter so froh!  
Der Cuck, der Zandern, er trägt sie leicht in den Zandern.

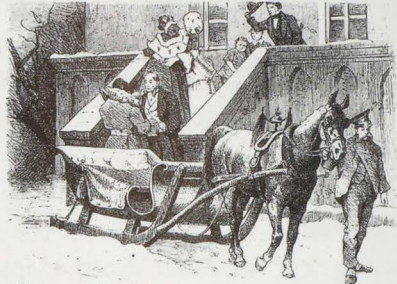


Doch wenn sie frohlich im Schnee verweilt,  
Dann kann sie bei Sobol auch weilen nicht mehr.

So haben sie glücklich im Winter frohlich froh!  
Zwei frohlich mit den Schlitten zum Winter frohlich.

Druck von O. Hoffmann in Stuttgart.

Verlag von Gustav Weise in Stuttgart.



Schlittensreit zum Winter im geländchen Haus,  
Bereitet sie alle zum frohlichen Zandern.

Der Cuck, der Zandern, ist immer so immer,  
Sie führen mich glücklich zum Winter frohlich froh!



Wenn ich sie im Winter zum Winter frohlich froh!  
C Cuck, a Zandern, so ist's nicht geblüht!

Zu frohlich im Winter frohlich frohlich froh!  
Zu führen sie frohlich mit frohlich frohlich.



Ja, hat' mich frohlich, der Winter, gelüht,  
C Cuck, a Zandern, so ist's nicht geblüht!

Sie führen mich glücklich zum Winter frohlich froh!  
Hilf bringen sie glücklich zum Winter frohlich froh!



Da frohlich der Cuck mit frohlich frohlich froh!  
So, Winter ist, Winter ist, Winter ist, Winter ist!

So frohlich der Zandern, Winter ist, Winter ist,  
Winter ist, Winter ist, Winter ist, Winter ist!

Preis 10 Pf., color. 20 Pf.

Abb. 137 „Eine Schlittenpartie“. Bilderbogen von Arthur Nikutowski, Verlag Gustav Weise, Stuttgart, 1872



Doch eine solche Fahrt kann auch unter gänzlich anderer Bedeutung erscheinen. Josua Leander Gampp beispielsweise verlieh dem rasanten Fahrzeug in seiner Illustration der „Nächtlichen Schlittenfahrt“ von Christian Morgenstern die Bedeutung einer bergenden Barke (Abb. 138). Das Gedicht beschreibt die Durchquerung eines finsternen, von Wölfen bewohnten Waldes, denen nur aufgrund der schnellen Pferde und des sicheren Fahrzeugs zu entkommen ist. Die Gouache des Schweizer Illustrators in dem bei Bruno Cassirer in Berlin 1921 erschienenen Kinderliederbuch „Klein Irmchen“ zeigt es als sesselartiges, moosgrünes Gebilde auf Kufen, in dem zwei Kinder ängstlich auf die zähnefletschenden Raubtiere am Waldesrand weisen. In der erhöhten Konche der Gondel sitzt der Wagenlenker, der den mit einem hohen Schellenbaum ausgestaffierten Rappen straff einer schutzbietenden Försterei zutreibt. Hier ist der Schlitten Sinnbild eines sicheren, unbeschadeten Geleits.

Eine bei weitem weniger hitzige, nichtsdestoweniger dramatische Tour absolviert jener „Mann im Schlitten“, den der Berliner Spätexpressionist Walter Gramatté 1920 erschuf (Abb. 139). Auf der schwarzen Bank des im Vordergrund stark angeschnittenen Vehikels sitzt ein fades Geschöpf mit knochigem Schädel und leerem, ausdruckslosem Blick. Dunkler Hut und Mantel verleihen der Gestalt, die allein vom roten Futter der über ihre Beine gebreiteten Decke Farbe erhält, Distanziertheit und geistige Abwesenheit. Müdigkeit und Lethargie, Gleichgültigkeit und Abgestumpftheit stehen ihr ins geisterhafte Antlitz geschrieben. Die Schlittenbahn erweist sich als schier endlose, leere Straßenschlucht. Laternen, die ein fahles Gaslicht verströmen, recken sich steif in den



Abb. 138 „Nächtliche Schlittenfahrt“. Illustration nach Josua Leander Gampp, Verlag Bruno Cassirer, Berlin, 1921

sternenfunkelnden Winterhimmel. So ist der Bildraum eine traumatische Stadtlandschaft, in der Trostlosigkeit und kaltes Grauen wohnen. Das Gefährt scheint aus dem Nichts zu kommen und ins Nichts zu entschwinden. Jeden Moment, meint der Betrachter, entgleite ihm der dämonische, hohlwangige Fuhrmann aus dem Gesichtskreis. Die Schlittenfahrt des Berliner Malers wird zum Sinnbild der „Lebensfahrt“, das Dasein als lautloses Dahinrasen ohne Sinn und ohne Ziel charakterisiert. Gramatté fängt die tiefe Verunsicherung der jungen deutschen Generation der Zwischenkriegszeit in dem Motiv ein. Seine Schlittenfahrt ist Ausdruck von Identitätskrise, kultureller Untergangsstimmung und Pessimismus, die in Folge der schmachvollen militärischen Niederlage des Kaiserreichs, den darauf folgenden territorialen



Abb. 139 *Der Mann im Schlitten.*  
Walter Gramatté,  
Berlin, 1920, Depositum  
Sammlung Hoh, Fürth

Verlusten, wirtschaftlichen Repressionen und politischen Instabilitäten in breiten Bevölkerungskreisen herrschten. Nichts schien dem Künstler offenbar besser geeignet, diese Depression wiederzugeben, als ein Schlittenritt in eisiger Kälte.

In dem 1941 von Orson Wells gedrehten Film „Citizen Kane“, einem der bekanntesten Filmklassiker aller Zeiten, stellt ein Schlitten sogar den Schlüssel der gesamten Filmhandlung dar: Ein Journalist, der den Nekrolog der wiewohl fiktiven, so doch am amerikanischen Medienmagnaten William Randolph Hearst orientierten Figur des Charles Foster Kane recherchiert, scheitert an der Enträtselung dessen letzten Worts auf dem Sterbebett – „Rosebud“, Rosenknospe. Nur der Zuschauer erfährt in der letzten Sequenz des

Films, dass es sich dabei um den Namen des Schlittens handelt, der nebst anderen Hinterlassenschaften vor dem väterlichen Schloss Kanes verbrannt wurde, nachdem dieser als achtjähriger Knabe von den Eltern einem strengen Vormund übergeben worden war. Der Rodel, der als Sinnbild einer unbeschwerteten und unschuldigen Kindheit erscheint, vermag somit den Gang eines ganzen Lebens zu erklären.

Gänzlich anderes verkörpert solch ein Gerät im Schaffen von Joseph Beuys. Der Düsseldorfer Künstler, der das Fortbewegungsmittel in den 1950er Jahren in sein Motivrepertoire aufnahm, erklärte es in seiner berühmten, 1969 kreierten und heute in der Neuen Galerie in Kassel befindlichen Rauminstallation „The Pack (Das Rudel)“ zum zentralen Motiv.



Die gegenläufige Anordnung eines VW-Busses und 24 in Dreierreihe geordneter Rodel erweckt den Eindruck, als schwärme der Strom von Kufengeräten aus der geöffneten Ladefläche des Transporters und entfliehe. Jeder Schlitten ist mit einer „Notausstattung“ aus Filzdecke, Fettklumpen und Stablampe bestückt, so dass die spannungsreiche Anordnung die im Beuys'schen Œuvre vielfach anzutreffenden Prinzipien von Bewegung, Wärme und Licht beziehungsweise Orientierung erinnert. Offenbar ist das imposante Werk eine Metapher für die Bewegung als lebensbefähigender Veränderung. Schließlich galt Beuys der Schlitten sowohl als Ausdruck von Primitivismus und erdverbundenen Daseins als auch geistiger Beweglichkeit. Nicht zuletzt unterstreicht sein Bericht von einem Unikat und Vorläufer des „Rudels“ die hohe Bewertung des Instruments als Sinnbild eines sich in Bewegung immer wieder erneuernden Lebens. Mit jenem Schlitten habe er „sehr viel gemacht“; zum Beispiel einen Drachen daran befestigt und sei „damit tagelang sozusagen über die Rheinwiesen geschlittert – also der Schlitten war auf dem Boden, und der Drache hat den Schlitten gezogen über Pfützen hinweg und so weiter“.

Steht das auf Kufen gleitende Vehikel hier für Virilität, markiert es ohne Zweifel eine außerordentlich individuelle Betrachtungsweise. Als Sinnbild für die kalte Jahreszeit und für Aktivität in klirrender Kälte ist es dagegen im allgemeinen Bewusstsein. Zwar wird kaum eine Saison so unterschiedlich beurteilt wie die um den Jahreswechsel, da Schneeschippen und eiskalte Ohren, überfrorene Frontscheiben oder verschneite Autobahnen gefürchtet sind, doch gehören alle damit verbundenen Freuden gleichzeitig zu den schönsten und inzwischen immer selte-

neren Erlebnissen im Jahreslauf. Die Schlittenfahrt, bei der sich Gewöhnliches und Wunderbares auf eigenartige Weise miteinander verbinden, gilt geradezu als Synonym dafür. Allerdings ist diese semantische Ebene nicht neu. Schon in der Frühen Neuzeit war sie bekannt.

In einer vom Nürnberger Maler und Radierer Georg Strauch 1645 geschaffenen Monatsbildfolge repräsentiert die Schlittenfahrt den Februar, der gemeinsam mit seinem Vorgängermond über viele Jahrhunderte die klassische Periode des Vergnügens auf Kufen darstellte (Abb. 140). In der von Rollwerk gerahmten Kartusche des zweiten Bildes jener Reihe zieht ein einspänniger und mit einer



Abb. 140 Allegorie des Monats Februar. Radierung, Georg Friedrich Strauch, Nürnberg, 1645





Abb. 141 Allegorien auf die Monate Januar und Februar. Kupferstiche, Wolfgang Kilian, Augsburg, um 1625

Fortunafigur geschmückter Rennschlitten am Betrachter vorüber, von einem peitscheschwingenden Lakaien zu Fuß begleitet. Neben dem Rahmenornament eingefügten Masken, die auf den in jenen Wochen gefeierten Karneval deuten, umgeben Fische, die auf das entsprechende Sternzeichen weisen, ein unter die Szene geordnetes Schriftfeld. In einem dort verzeichneten Reim, der jeden Monat mit einer abendländischen Nation in Beziehung setzt, wird das für den Winter signifikante Treiben einem skandinavischen Volk angedichtet: „Der Schwed sich für der Kält verwart/ Erwärmet durch die Schlittenfahrt“. Zweifellos waren dem Künstler auch die gleichartigen Gepflogenheiten in seiner Heimat bekannt, doch schien ihm dieser Zeitvertreib in Breiten noch strengerer und längerer Winter wohl besondere Kennzeichnungskraft zu besitzen.

Auch die vom Augsburger Kupferstecher Wolfgang Kilian um 1625 geschaffenen Mo-

natsbilder räumen dem Schlitten einen wesentlichen Platz bei der Charakterisierung von Jahreszeiten ein. Personifikationen von Januar und Februar treten vor Landschaften auf, die Platz für die in jenen Perioden typischen Verrichtungen bieten. So erscheint der erste Monat in traditionellem Lebensalterbezug als Greis, hinter dem neben der jene Wochen des Jahres von alters her bestimmenden Holzarbeit rodelnde Kinder abgebildet sind (Abb. 141). Teils freihändig, teils mit Picken steuernd gleiten drei Knaben freudig auf niedrigen Brettelschlitten den leidlich steilen Hang hinunter; ein vierter steigt mit seinem Rutscher soeben bergan. Der in Latein und Deutsch unter die Darstellung gesetzte Kommentar nimmt sowohl Bezug auf das Tierkreiszeichen als auch auf die gezeigten Betätigungen. Schließlich enthält er – das Klima jener Wochen im Blick – den Ratschlag, zur großen Wäsche Wasser zu erhitzen: „Jenners Regent ist Wasserman,/ Für öfen, herdt, spalt holt



fortan,/ Buben mit schlitten farn obm Eiss,/ Zur wesch ins schneewasser warms geüss.“ Der Februar oder Hornung, wie er früher genannt wurde, verweist mit zwei geangelten Fischen auf die Entsprechung im Zodiakus; die verschneite Winterlandschaft ist Austragungsort von Karnevalsspäßen, zu denen die Fahrt mit Prachtschlitten zählt. Auf jeden Fall werden Rennschlittenfahrt und Ausgelassenheit der Fastnacht vom Vers als Charakteristika des vorletzten Wintermondes genannt: „Den hornung thun die fisch regieren,/ Burger d' frawen im schlitten füeren,/ Mummereien schön fassnacht spil,/ Lauten schlagen und ander kurtzweil vil.“

Auch die Winterallegorie des Augsburger Stechers Martin Engelbrecht speist sich aus diesen ikonographischen Topoi (Abb. 142). Sie vergleicht die stille Jahreszeit mit dem „ernsthafften und ruhbegierigen Alter“. Hinter der Personifikation in Gestalt eines in langem Mantel, mit Pelzmuff und Stock durch den Schnee auf den Betrachter zuschreitenden Alten öffnet sich ein von städtischen Palais und hoch umzäunten Gärten umgebener Platz, auf dem fleißige Knechte und Mägde mit Reisigbündeln unterwegs sind, während der Greis wiederholt in einem Hausportal erscheint und den – wie es die Reimschrift mitteilt – seine „holden Encklen“ grüßen. Vor dem Anwesen parkt ein kleiner, von einem Mädchen besetzter Rennschlitten mit muschelförmigem Kasten. Außerdem ist ein Bu-be zu sehen, der einen Brettelschlitten hinter sich herzieht. Das Gerät besteht offensichtlich aus zwei hohen, durchbrochen gearbeiteten Kufenbrettern und drei dort eingefügten Planken, welche die Sitzfläche bilden.

Bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts blieb dem Bild des Schlittens diese die Jahreszeit charakterisierende Funktion in der

Illustration von Kalendern unangefochten erhalten. Zumindest der erste Monat des Jahres war mit entsprechenden Darstellungen verbunden. So trägt der zu Beginn des 19. Jahrhunderts in Zweibrücken edierte „Evangelisch-Verbesserte, Catholisch-Neue und Alte Julianische Geschichts=Kalender“ diesbezüglich über mehrere Jahrgänge eine Vignette mit dem Holztransport auf einer Schleife (Abb. 84). Johann Friedrich Hülfreichs „Evangelischer, Catholischer und Russischer Haus-Kalender“, der um die Jahrhundertmitte bei Gustav Philipp Jakob Bieling im Nürnberg verlegt wurde, illustriert den „Januarius oder Schneemonat“ mit dem Holzschnitt einer Stuhlschlittenfahrt. Beschwingt schiebt ein

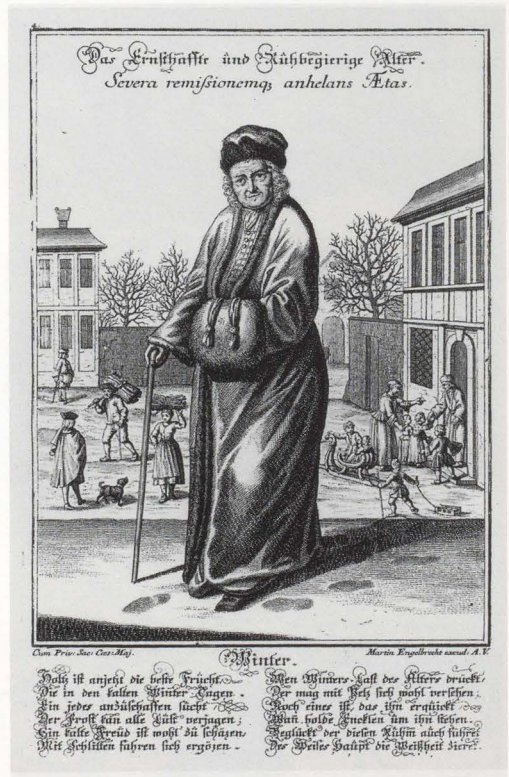


Abb. 142 Allegorie auf den Winter. Kupferstich, Martin Engelbrecht, Augsburg, um 1750



Kavalier seine Angebetete über das Eis eines Teiches (Abb. 143). Die Januarvignette in „Berthold Auerbachs Deutschem Volkskalender“ der in den Jahren um 1860 in Berlin erschien, zeigt vier Kinder (Abb. 144). Während sich die Hälfte dieses Quartetts um ein loderndes Feuer gruppiert und somit auf die alte Motivtradition des sich wärmenden Alten Bezug nimmt, suchen die anderen beiden Gestalten der Wärmequelle auf Schlittschuhen beziehungsweise auf einem Piekenschlitten zu entkommen. Freuden und Beschwerlichkeiten der Saison finden auf diese Weise gleichermaßen bildhaften Ausdruck. Der „Bensner Bezirks-Kalender“, der Anfang des 20. Säkulums mehrere Jahre lang in der kleinen, am Flüsschen Polzen gelegenen Stadt im böhmischen Mittelgebirge gedruckt wurde, leitet den „Jänner“ mit dem Blick auf eine gut frequentierte Eisbahn ein, vor der ein in exzel-

lente modische Pelzgarderobe gehülltes Bürgerpaar in einem noblen Phaeton vorüberfährt (Abb. 145).

Ein vom Münchner Tier- und Landschaftsmaler Ludwig Voltz Mitte der 1870er Jahre gezeichneter Bilderbogen, der als Teil eines Jahreszeitenzyklus den Winter vorzustellen hat, besteht aus einem Arrangement von sieben Szenen (Abb. 146): Der Reisigtransport armer Leute mit einem Fuhrschlitten erscheint hier ebenso wie der lange von Pferd und Ochse gezogene Holzfällerschlitten, mit dem ein mächtiger Baumstamm fortgeschafft wird. Kinder sind mit Stuhl- und Piekenschlitten auf dem Eis unterwegs, zwei Knaben ziehen ein Mädchen auf einem Bankschlitten umher. Beim Schneemannbau wird eine „Käsehitsche“ eingesetzt, um eine große Schneekugel bewegen zu können. Schließlich ist eine bürgerliche Schlittade



Abb. 143 Stuhlschlittenfahrt. Monatsvignette in „Evangelischer, Catholischer und Russischer Haus-Kalender“, Holzschnitt, Nürnberg, 1822



Abb. 144 Allegorie des Monats Januar. Holzschnitt, Kopfleiste in „Berthold Auerbachs Deutscher Volkskalender“, Berlin, 1860



Abb. 145 Schlittenfahrt. Monatsvignette im „Bensner Bezirks-Kalender“, Holzschnitt, Bensen, 1909



Der Winter.

158



Münchener Bilderbogen.  
4. Heftlage.

Nro. 158.

Kgl. Hofbuchdruckerei von J. G. Wolf & Sohn in München.

Veranstaltet und druckt bei H. Braun und F. Schneider in München.

V.V.

Abb. 146 „Der Winter“. Bilderbogen von Ludwig Voltz, Verlag Kaspar Braun & Friedrich Schneider, München, nach 1872

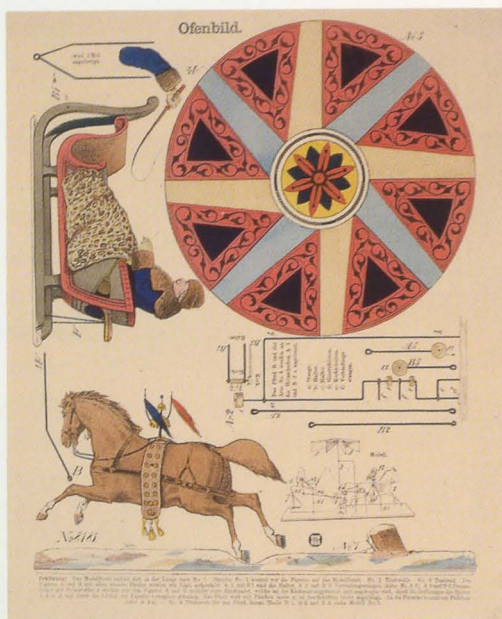


Abb. 147 Pferdeschlitten. Ausschneidebogen für ein Ofenbild. Farblithographie, Lithographenanstalt Oehmigke & Riemschneider, Neuruppin, 1884/85

abgebildet, die eine Reihe stolzer Herrschaften auf die verschneiten Fluren vor einer alttümlich inszenierten Stadt führt. Reiche Kleidung kennzeichnet die Paare in den modernen, von schellenbehangenen Pferden gezogenen Fiakerschlitten als vornehme Honoratioren, und die Almosenspende an einen Armen, der mit seinem Töchterlein Reisig heim schleppt, unterstreicht gesellschaftlichen Rang und Tugend der Teilnehmer dieser Schlittenpartie.

Die Tatsache, dass fünf der sieben Szenen Schlitten enthalten, bezeugt kennzeichnenden Charakter und signifikante Funktion des Gefährts für die Jahreszeit seines Gebrauchs zweifellos deutlich. In vergleichbarer Weise steht auch das Bild eines Ausschneidebogens der Neuruppiner Lithographen-Anstalt Oehmigke & Riemschneider aus den Jahren 1884/85 für den Winter (Abb. 147). Die auf

billiges Papier gedruckte Farblithographie ist ein sogenanntes Ofenbild und zeigt einen zeitgenössischen einspännigen Schlitten, in dem ein vornehmer Herr im Pelz unter einer dicken Felldecke sitzt. Ähnlich einer Weihnachtspyramide konnte das ausgeschnittene und auf Pappe geklebte Fahrzeug über ein Perpendikel mit einem Triebrad verbunden werden. Von der aufsteigenden Wärme des Kachel- oder Eisenofens angetrieben bewegte der einfache Mechanismus die Läufe des galoppierenden Pferdes und den peitscheschwingenden Arm des Fahrers. Eine Modellzeichnung inmitten der zum Ausschneiden bestimmten Teile vermittelt einen anschaulichen Eindruck von der zu erzielenden Gestalt des dekorativen und unterhaltsamen Spielzeugs.

Bildmotiv wie Funktionsort, der warme Ofen, verleihen auch solchen Mobiles Signifikanz für die kalte Jahreszeit. Darüber hinaus besteht der visuelle Effekt im Spannungsreichtum der gegensätzlichen Kombination eines Schneegefährts mit einer Wärmequelle, die auf eine längere Tradition zurückgeht. Ein aus Terrakotta-Formsteinen bestehender Kamin eines Lübecker Bürgerhauses im dortigen St.-Annen-Museum zeigt eine ähnliche Verbindung von Ausschließlichkeiten. Die große, den Abzug verkleidende Reliefplatte des um 1560 aus der Werkstatt des Bildhauers Statius von Dürens hervorgegangenen Ausstattungselements ist mit einem prächtigen, zweispännig gefahrenen und von einem Paar besetzten Prunkschlitten verziert. Und die Entwurfszeichnung für den Kachelofen eines großbürgerlichen Kinderzimmers, der um 1900 in der renommierten Mosbacher Ofenfirma Nerbel & Hausleiter entstand, zeigt einen eleganten Wärmespender mit szenisch reliefiertem Kranzgesims, dessen Bildschmuck in nackten mit Schneeballschlacht,



Schneemannbau und Schlittenfahrt beschäftigten Puttenknäblein besteht (Abb. 148).

Saisonaler Charakter wohnt auch bildnerisch gestalteten Formen von Festgebäck inne. So gingen aus einem wohl Nürnberger Pfeifentonmodell des 18. Jahrhunderts kleine Küchlein mit einem Rennschlitten hervor (Abb. 149). Ein geschweifelter Schlittenkasten mit rautenverzierten Wänden und deutlich angezeigtem Trittbrett trägt am Fußende eine Fortunafigur, die gekreuzten Kufenhäuse eichelförmige Köpfe. Während sich die Fahrer in eine warme Decke hüllt, deren Saum elegant über die Kastenwand schwingt, lenkt der extravagant gekleidete Kavalier das trabende, mit einer troddelbehangenen Schellendecke ausgestaffiert Ross, das ein „geflügeltes“ Kummel und üppiges buschiges Einflechtzeug trägt.

Gleichzeitige Model für Zuckergebäck bilden ähnliche Gefährte ab. Ein süddeutsches Exemplar aus Apfelholz zeigt einen stark stilisierten Schlitten mit Blütenbemalung, in dem ein puppenartig wiedergegebenes Brautpaar erscheint (Abb. 150). Auf den Kufenenden steht der Kutscher, und da der Kufenhals ein Wappenschild mit steigendem Drache trägt,

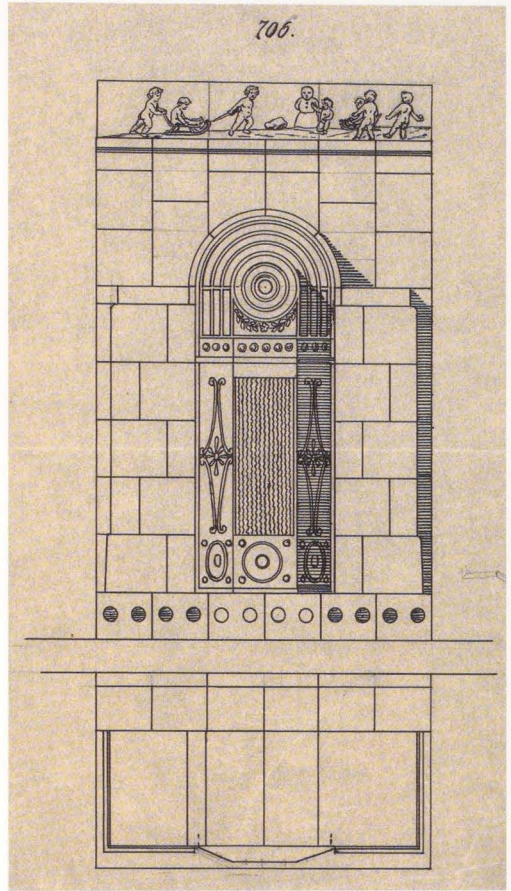


Abb. 148 Entwurf eines Kachelofens. Tuschezeichnung, Firma Hausleiter & Nerbel, Mosbach, um 1900



Abb. 149 Pfeifentonmodell mit einem Rennschlitten. Wohl Nürnberg, 2. Hälfte 18. Jahrhundert



Abb. 150 Holzmodell mit Hochzeitschlitten. Süddeutschland, 18. Jahrhundert





Abb. 151 Schlittenfahrt. Detail eines zweiseitigen Holzmodells, vermutlich Nürnberg, 18. Jahrhundert



Abb. 152 Porzellankaffeeteller „Rudi“. Ritzenhoff & Breker, Bad Driburg, 2005

dürften die mittels der Form hergestellten Produkte anlässlich einer ganz bestimmten Hochzeit verzehrt worden sein. Demgegenüber fand ein vermutlich aus Nürnberg stammendes Stück eher für Marzipan- und Backwerk Verwendung, das man an Weihnachten und Neujahr verschenkte. Einer Seite des beidseitig mit Motiven beschnitzten Apfelholzmodells ist neben zwei Reitern, dem von Engeln in einem Wagen herbeigezogenen Christkind und einem sogenannten Fatschenkind in einer Blüte ein einspänniger Renn-

schlitten eingegraben (Abb. 151). Mit den beiden Bildern des göttlichen Sohnes wird auf die Weihnachtszeit rekurriert, in der man sich bis weit in die Neuzeit hinein mit Bildern des segenspendenden Heilands bedachte. Der Schlitten bezieht sich dagegen auf die Vergnügungen jener Jahreszeit, insbesondere der ausgelassen begangenen Fastnacht. Wiederum ist ein unter dem Peitschenknall des Kavaliere forsch dahinsprengendes, prächtig geschmücktes Ross zu sehen. Der Schlittenkasten, der die pelzvermummte Dame birgt, besitzt die Gestalt eines Löwen, die Kufenbekrönung die eines Adlers.

Wiewohl der Schlitten heute kaum mehr die Formen winterlicher Festtagsspeisen bestimmt, spielt sein Bild auf den weihnachtlichen Tafeln nach wie vor eine Rolle. Beispielhaft sei ein in der Serie „Flirt“ als „Rudi“ firmierender Porzellan-Kaffeeteller des Bad Driburger Geschirrherrstellers Ritzenhoff & Breker genannt, der 2005 hergestellt wurde. Sein Dekor besteht aus der dreifachen Darstellung eines sportlichen Rentiers auf einem Rodel, auf einem Snowboard und auf Schlittschuhen (Abb. 152). Allerdings ist mit diesen Motiven weniger der gesamte Winter gemeint, sondern eingeschränkt jene Wochen vor und um Weihnachten. Im Zusammenhang mit dem Tier, das Ausweis der Amerikanisierung unserer Alltagskultur und insbesondere der europäischen Weihnachtsbildwelt ist, markiert das Kufengerät aber auch hier die Saison des Tassengebrauchs.

Darüber hinaus ist das Fahrzeug inzwischen als Fortbewegungsmittel des weihnachtlichen Gabenbringers weit verbreitet. Seit der vorletzten Jahrhundertwende entwickelten sich Christkind, Sankt Nikolaus oder Weihnachtsmann in zunehmendem Maße zu professionellen Schlittenlenkern und -fahrern. Grußkarten



zum Weihnachtsfest und zum Neuen Jahr kennen das Motiv seit dieser Zeit. Zwar weist das Schmuckblatt eines 1899 von Amalie Pirner aus Ottensoos versandten Neujahrswunsches keine dieser drei Gestalten auf, doch gibt die Vorderseite des an die „teure Großmutter“ gerichteten Briefes der damals 14jährigen Tochter eines gut betuchten Mühlenbesitzers zumindest eine fröhliche Schlittenfahrt wieder (Abb. 153). Die in der Nürnberger Kunstanstalt Huber, Jordan & Körner gedruckte Lithographie stellt uns eine winterlich verschneite Landschaft vor Augen, in deren Hintergrund ein malerisches Schloss und ein Kirchturm aufragen. Nadelbäume tragen üppige Hauben aus frischem Schnee. Hasen an den Säumen des Waldes erscheinen als Garanten des Feiertagsfriedens und der unberührten Idylle. Allein ein im Vordergrund von zwei im Galopp gehenden Schimmeln gezogener Schlitten bringt einen dynamischen Zug in das Bild. Die mit Einflechtzeug und Schellendecken ebenso reich wie pittoresk gezierten Rösser sind einem eisernen Fahrzeug mit breiter Sitzbank vorgespannt, die drei jungen Damen Platz bietet. Pelzgefütterte Garderobe und eine aus zwei Eisbärenfellen gefertigte Decke markieren den gesellschaftlichen Status der Passagiere. Ein auf einem Trittbrett hinten stehender Kavalier oder Diener führt die Pferde in der von Rennschlitten geläufigen Weise.

Offenbar nimmt das Motiv ausdrücklich auf die bürgerlichen Neujahrsschlittenfahrten Bezug, die bis zu Beginn des vorigen Jahrhunderts vielerorts zum Ritual des Jahrsbeginns gehörten. Mit dem Schlitten fuhr man zu Besuchen, um Glückwünsche zu überbringen, aber auch zur fröhlichen Nachmittagspartie, um so den ersten Tag des neuen Jahres zu feiern.

Ein anderes Medium, das die Geläufigkeit des Schlittenmotivs im Zusammenhang mit



Abb. 153 Schlittenfahrt. Titelblatt eines Neujahrsbriefes, Lithographie, Kunstanstalt Huber, Jordan & Körner, Nürnberg, 1898

dem Weihnachtsfest bezeugt, ist die Kinderbuchillustration. Der „Wintermärchentraum“, eine phantastische Geschichte von Cordula Werner in dem von Ludwig Endres gestalteten und 1918 im Münchner G. W. Dietrich Verlag erschienenen Bilderbuch „Pechvogel und Glückspilz“, lässt ein Mädchen vom Christkind träumen (Abb. 154): Ein weißer Hirsch zieht den Schlitten, in dem der Nikolaus das in seinen Mantel gewickelte Knäblein chauffiert. Der Münchner Jugendstilkünstler visualisierte den Gedanken, indem er einen Coupéschlitten entwarf, dessen Baldachin ein Lichterbaum krönt und dessen Kufenausläufe die Form von Pfauenschnäbeln besitzen. Der stolzierende Hirsch trägt einem altdeutschen Leuchter gleich brennende Kerzen im Geweih, ist mit zwei Anzen angeschirrt und einem hohen Schellenbaum ausgestattet. Im





Abb. 154 Schlittenfahrt des Christkinds.  
Kinderbuchillustration von Ludwig Endres,  
München, 1918



Abb. 155 Schlittenfahrt des Christkinds.  
Kinderbuchillustration von Emeli Wenziger,  
Nürnberg, 1950

Gefährt selbst sitzt der eher einem weisen König denn einem heiligen Bischof gleichende Alte im violetten Gewand und umfängt das gekrönte Kindchen, das vielmehr einer Märchenprinzessin als dem göttlichen Säugling von Bethlehem ähnelt. Die Szenerie ist tatsächlich phantastisch und traumhaft.

Verbreiteter ist die Vorstellung vom Schlitten des Christkinds, wie ihn Emeli Wenzinger schildert (Abb. 155). In der 1950 im Nürnberger Sebaldis-Verlag gedruckten Weihnachtsgeschichte „Alle Jahre wieder“ von Jolán Untch, die der Produktion von Weihnachtsgeschenken in den Werkstätten des Himmereiches und der Auslieferung in die Stuben auf Erden nachgeht, wird das große goldene Fahrzeug des gottgesandten Knaben von vier glöckleinbewehrten Rehen gezogen. Während ein Engel auf dem Kutschbock die Zügel führt und zwei mit Leuchtern ausgestattete Himmelswesen wie dienstbare Geister auf einer rückwärtigen Pritsche hocken, sitzt das Jesulein mit seinen Christbäumen und bunten Paketen auf der großen Ladefläche. Freilich ist die Fortbewegungsart des jenseitigen Vehikels nicht auf Schnee- und Eisgleiten beschränkt. Das Fliegen ist ihm ebenso möglich. In eine gleißende Aura gehüllt, wird das aus entrückten Sphären Eintreffende Mobil bei sanftem Landeanflug in einem tief verschneiten Tann gezeigt.

Diese fabulöse Bewegungsform eignet dem weihnachtlichen Schlitten bis heute, ja aufgrund der Verdrängung von Christkind und deutschem Weihnachtsmann durch den amerikanischen Santa Claus ist er vorzugsweise zum Gerät nächtlicher Flüge avanciert. In Kai Haferkamps 2005 im Münsteraner Goppenroth Verlag edierten Kinderbuch „Das Weihnachtsspony“, das von Ute Thönissen mit zauberhaften Illustrationen versehen wurde,



besteht das Gespann des roten Mobils aus sechs besonders stolzen Renen (Abb. 156). Weil eines der Tiere plötzlich erkrankt, wird einem kleinen Pony die Ehre zuteil, „Santa“ mit seinen Geschenken befördern zu dürfen. Mit seinen majestätischen Verwandten zieht es seine Last über die Wolken hinauf und lässt den Schlitten auf Sternenstraßen hoch über der verschneiten Winterwelt gleiten. Aufgrund dieser ungewöhnlichen, doch problemlos gemeisterten Aufgabe, gewinnt das bislang oft gescholtene und ob seiner Größe und Fellfarbe unter Minderwertigkeitskomplexen leidende Tier ein gesundes Selbstbewusstsein. So erscheint die zauberhafte Fahrt als symbolträchtiges Bild für die Probleme des Lebens, deren Bewältigung den Charakter formt und Größe verleiht.

Auf die Erfordernisse der modernen Verkehrstechnik trifft das altmodische Kufenmobil dagegen bei Klaus Müller (Abb. 157). Das traditionelle Gefährt unterstreicht den Topos vom Nikolaus als einem greisen, der Gegenwart nicht mehr recht gewachsenen Gutmenschen. Das vom Münchner Pattloch-Verlag 2004 herausgebrachte Cartoon-Buch „O du frööhliche!“ erzählt also die komische Story

eines nach einjähriger Pause verschlafenen Trottels, der abspecken und das Rentier trainieren muss. Aufgrund hilfreicher Geister gelingt es ihm schließlich, den großen eisernen Fuhrschlitten pünktlich zur Bescherung fahrtauglich und verkehrssicher zu machen: „Bei mir‘, sagt Nikolaus ganz lässig,/ ‚ist doch alles vorschriftsmäßig‘./ ‚Ich glaub nur, was ich überprüf‘,/ sagt Wichtel Wüff vom Schlitten-Tüff./ In der Werkstatt kommt heraus,/ der Schlitten ward vom Nikolaus/ mehr schlecht als recht in Schuss gehalten./ Die Mängeliste reicht von alten/ Halftern bis zum Bodenrost./ Der Zeitplan drängt, doch sind zum Trost/ die Wichtel wahre Zaubermeister/ mit Farbe, Schweißgerät und Kleister.“ Ohne das gleichsam mit messianischen Qualitäten ausgestattete Fahrzeug wäre Weihnachten nämlich nicht Weihnachten.

Mit ähnlichem Humor bemächtigt sich Jerry Lee Olsens im Hamburger Carlsen Verlag ediertes Pixi-Buch „Der neue Hut“ des Weihnachtsmannes. Der zerstreute Alte mit dem dreispännigen Rentierschlitten verliert seine typische Mütze und muss mit einem neuen, ungewöhnlichen Modell vorliebnehmen. Der Rentierschlitten ist für die Handlung



Hutinh – die Rentiere liefen so schnell, dass dem kleinen Pony die Schneeflocken nur so um die Nase wirbelten. Aber merkwürdigerweise hatte es keine Mühe bei diesem Tempo mitzuhalten und sein dichtes dunkelbraunes Fell wärmte es überdies so gut, dass ihm auch der schlimmste Schneesturm nichts anhaben konnte. Mit Klängen, Läuten und Schellen nahm die Besen ihren Lauf.

Immer höher stiegen sie bis hinauf zu den ersten Wolken führte das Rentiergespann. Während der Schlitten durch die dunkle Nacht glitt, konnte das kleine Pony weit unter sich die hell erleuchteten Fenster der Häuser und Bauernhöfe nur noch wie kleine vereinzelte Streichhölzer erkennen, die in der Dunkelheit aufgingen und wieder verlöschten.

Abb. 156 Schlittenfahrt von Santa Claus. Kinderbuchillustration von Ute Thönissen, Münster, 2005



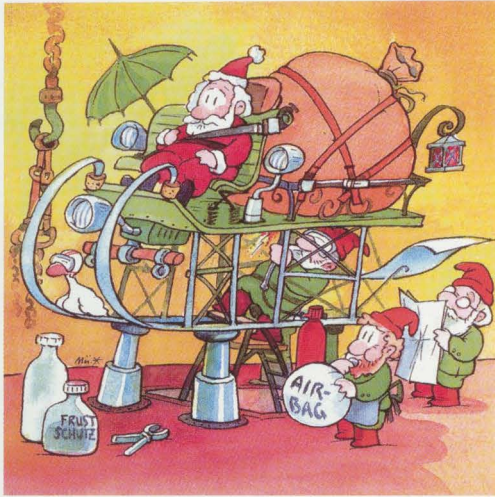


Abb. 157 Nikolaus beim Schlitten-TÜV.  
Cartoon, Klaus Müller, München 2005



Abb. 158 Werbeplakat für die „Weihnachts-  
wunderwelt“ der Galeria Kaufhof AG, Deutschland,  
2005

kaum von Bedeutung, als traditionelles und signifikantes Accessoire der Phantasiegestalt aber unverzichtbar. Ähnliche Bedeutung besitzt das Kufenmobil als Transportmittel für den Christbaum aus dem Wald zu den Häusern der Menschen. Seit dem späten 19. Jahrhundert hat es im Kinderbuch nichts von dieser hehren Funktion eingebüßt. „Der kleine Tannenbaum“ von Gaby Goldsack, der mit Bildern von Caroline Pedler 2003 vom Parregon Verlag im südenglischen Bath auf den Markt gebracht wurde, ist eines von zahlreichen Beispielen für jene Geschichten, in denen der Einsatz von Schlitten und anderen altertümlichen Utensilien bewusst dazu dient, der Weihnachtzeit einen von der nüchternen Wirklichkeit unangetasteten Zauber zu erhalten.

Aus ähnlichen Beweggründen benutzt auch die Produktwerbung das Kufenfahrzeug in zunehmendem Maße. Als altmodisches, himmlisches Gefährt von Weihnachtsmann und Santa Claus beispielsweise transportiert es die Verzauberung einer hoch technisierten Realität, insbesondere im Advent, der vorweihnachtlichen Höchstumsatzzeit. Der Schlitten wird zum Sehnsuchtsmotiv und zur sentimental Metapher für längst vergangene Kindheitsträume und eine heile Welt.

So bewarb die Kaufhof Warenhaus AG seine „Weihnachts-Wunderwelt“ 2005 mit dem Bild eines knallroten, von einem Rentiergespann gezogenen Weihnachtsmannschlittens (Abb. 158). Der bebrillte weißbärtige Fahrer rauscht mit seinem märchenhaft anmutenden Fahrzeug über den sternenglitzernen Himmel einer abendlich erleuchteten Großstadt. Sich aus seinem mit prächtig verschmückten Paketen und Spielzeug beladenen „Flieger“ zum Betrachter umwendend, verweist die Grußgeste des in traditionelles Rot



gekleideten Alten auf den Schriftzug im Zenit des Großtransparents, der Qualität und Präsentation des weihnachtlichen Angebots der Kaufhauskette als „Stadtgespräch“ deklariert. Die im Schlitten dahinschießende Fabelfigur suggeriert dem Konsumenten gebotene Eile bei den geplanten Besorgungen. Mit dem Untersatz selbst wird der von Hektik geprägten Adventszeit ein nostalgisches Motiv entgegengesetzt. Es verspricht dem potentiellen Kunden zauberhafte Erlebnisse und solide Erfüllung aller Wünsche beim „Shoppen“.

Der fabelhafte Schlitten, der Reisen in Traumwelten ermöglicht, ist eine ikonologische Facette des 20. Jahrhunderts, einer von Automobilisierung und Klimawandel geprägten Zeit, in der das gleitende Transportmittel in Mitteleuropa seinen praktischen Zweck immer stärker verlor und seine lebenswichtige Bedeutung inzwischen gänzlich einbüßte. Neben dem Sinnbild für die kalte Jahreszeit und für Winterfreuden in klirrender Kälte steht das Kufengefährt daher inzwischen verstärkt auch für Reisen in phantastische Welten. So kann die Fahrt mit dem Schlitten beispielsweise den Übergang ins ewige Leben symbolisieren. „Schlaf, Kindchen, also wohl, daß dich unser Herrgott hol’ auf ein’ goldnen Schlitten, nimm d’ Mutter in die Mitten, setzt dein Vater hinten drauf, so fahren wir in Himmel nauf“, heißt es in einem volkstümlichen Wiegenlied, das Richard Daenert für ein 1896 im Verlag Gerlach und Wiedling in Wien und Leipzig erschienenenes und später noch mehrfach aufgelegtes Liederbüchlein illustrierte (Abb. 159). Der auf elfenbeinfarbenes, raues Papier gedruckte Farbholzschnitt des heute vergessenen Malers zeigt einen von einem kräftig stampfenden Schimmel gezogenen geräumigen Bauernschlitten. Ein greiser Gottvater mit Nimbus führt die Zügel auf dem Kut-



Abb. 159 Schlittenfahrt. Farbholzschnitt, Richard Daenert, Wien, 1896

schersitz, während die Gondel Mutter und Säugling birgt und der Vater des Kindes auf der Sitzpritsche hockt. Bei anheimelndem Flockenfall zieht das Gefährt vor blauem, nächtlichen Grund sacht und gemächlich seines Weges. Lautlos gleitend ist es gegenständlicher Ausdruck von Schlaf, Traum und Tod, die von den Versen als verwandte Zustände menschlicher Geborgenheit in Gottes Hand interpretiert sind.

In „Peterchens Mondfahrt“, dem erfolgreichen, inzwischen in über 50 Auflagen publizierten Kinderbuch aus dem Jahre 1915, das aus dem gleichnamigen 1912 in Leipzig uraufgeführten Drama des Berliner Schriftstellers Gerdt von Bassewitz hervorging, ist von einer Schlittenfahrt auf der Milchstraße die Rede. Peterchen und Anneliese werden samt dem Sumsemann im zauberhaften Mondschlitten des Sandmanns zum Schloss der Nachtfee gebracht. „Aus einem leise leuchtendem Schaum war der Weg unter ihnen, glänzender



Abb. 160 *Peterchens Mondfahrt.*  
Illustration von Karin Blume, Hamburg, 2001

als frischer Schnee und zarter als der Schaum der klarsten Wellen. Lautlos glitt der Schlitten auf diesem Zauberwege durch den Himmelsraum. Nur die kleinen gläsernen Glöckchen an den Fühlern der Falter klangen leise im Takt, so, wie die schönen Tiere ihre Flügel hoben und senkten.“

Auch hier ist die Bewegungsweise des Schlittens, das lautlose, dem Schweben ähnliche Gleiten, Grundlage der Wahl des Fahrzeugs für eine märchenhafte Reise. Vom Einsatz still flügel Schlagender Falter als Zugtiere wird der qualitative Charakter einer Schlittenfahrt ebenso potenziert wie ihr akustischer, zumal die zarten Insekten ein Geläut tragen. Bezeichnenderweise sind die aus der Realität des Kindes heute weitgehend verschwunden Aspekte winterlicher Lebenskultur in einer 2001 erschienenen Nacherzählung der Geschichte von Kristina Franke fast vollständig getilgt. Dort wird allein der „weiße Schlitten“ des Sandmanns erwähnt, der über die Milchstraße „flog“. Zwar zeigt die entsprechende Illustration von Karin Blume ein alt-

modisch anmutendes Gefährt aus weißem Gestänge, dem fünf blaue Nachtfalter vorgespannt sind, doch ist dem Schlitten damit kaum mehr zugestanden, als einem unwirklichen Vehikel von Träumereien (Abb. 160).

Das 1989 erschienene Pixi-Buch „Olli und sein Schlitten“ von Karl Rühmann modelliert den einfachen Rodel der Titelfigur in dessen blühender Phantasie zu einem Fahrzeug, das Universum und Weltmeere zu durchmessen ermöglicht (Abb. 161). In der kurzen Geschichte lässt der Text unterstützt von den Illustrationen Alexander Steffensmaiers das Weihnachtsgeschenk, das aufgrund von Mangel an Schnee nicht wie gewünscht erprobt werden kann, zur Rakete, zum Schiff und zur Burg mutieren. Als wissensdurstiger Astronaut, wagemutiger Kapitän und tapferer Ritter unternimmt der junge Besitzer Mars-Expeditionen, entdeckt Inseln und liefert sich mit einem erkälteten Drachen eine Teebeutel-schlacht. Stets ist der zauberhafte Schlitten „schnell wie ein Blitz“, bis es tatsächlich zu schneien beginnt und die Kufen auf dem weißen Element ebenso rasant wie durch die Traumwelten gleiten dürfen.

Einen dagegen merkwürdig dunklen Duktus besitzt „Die Schlittenfahrt“ des renommierten Kinderbuchautors Jan Koneffke, die mit eindrucksvollen Bildern von Jacky Gleich ausgestattet 2005 im Verlag Beltz & Gelberg in Weinheim und Basel erschien (Abb. 162). Die Ich-Erzählerin entflieht dem alljährlich beim Schmücken der Weihnachtstanne ausbrechenden Streit ihrer Eltern mit ihrem Rodel auf einen Hügel unweit des Hauses. Nach einem sinnenden Blick über den heimatlichen Flecken fährt das Mädchen mit dem wehenden weinroten Schal auf ihrem hölzernen Schlitten los, ohne eigentliches Ziel, doch immer mutiger und schneller. Der Untersatz



wird buchstäblich zum Automobil und prescht – die Passanten erschreckend – mitten durchs Dorf, fliegt plötzlich über einen Abgrund hinweg und rast ohne Halt durch Straßen einer Stadt. Noch eiliger düst er über das zugefrorene Meer hinweg und schießt plötzlich ins offene Weltall hinaus: „Wir sind durch die Nebel der Milchstraße geglitten und ich habe mich bald einsamer gefühlt als auf dem vereisten Meer. Ich bin mutterseelenallein gewesen. Zu sehen gab es auch nicht mehr viel. Überall blinzelten Sterne, unter und über mir, aber ich habe gar nicht mehr gewusst, was oben und unten ist. Vielleicht bin ich auch auf dem Kopf durch das All ge-

schnossen. Doch weil wir immer nur so dahingeflogen sind durch die schwarze Nacht, bin ich irgendwann eingekickt.“

Beim Aufwachen gleitet der Rodel in eiligem Tempo bereits wieder über die tief verschneite Erde. Doch weil die Armbanduhr der Schlittensfahlerin nicht mehr läuft, ist ungewiss, ob sie noch rechtzeitig zur Bescherung zu Hause sein wird. Endlich heimgekehrt, nimmt sie den vermeintlich andauernden elterlichen Streit bereits vor der Tür wahr. Doch das eintretende Kind steht nicht mehr vor seinen jungen Eltern, sondern es sieht sich Greisen gegenüber. Über der mysteriösen Schlittenfahrt ist deren Leben offensichtlich verstrichen.



Abb. 161 Olli und sein Schlitten. Illustration von Karl Rühmann, Hamburg, 1989

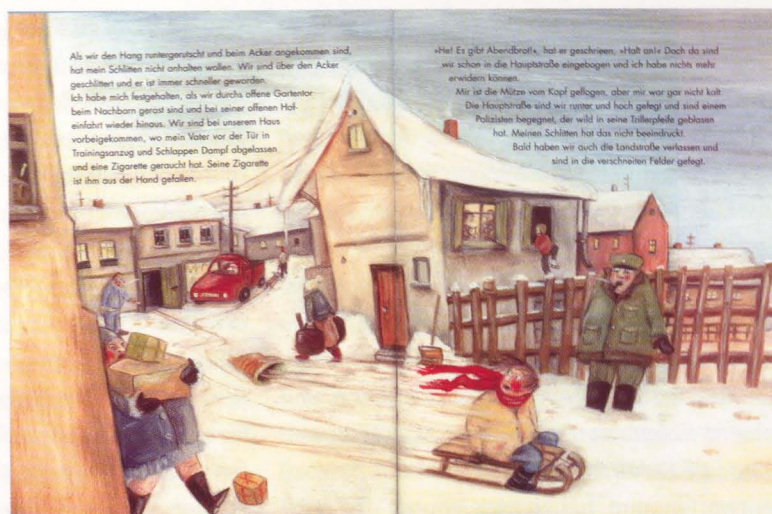


Abb. 162 Die Schlittenfahrt. Illustration von Jan Koneffka, Basel, 2005

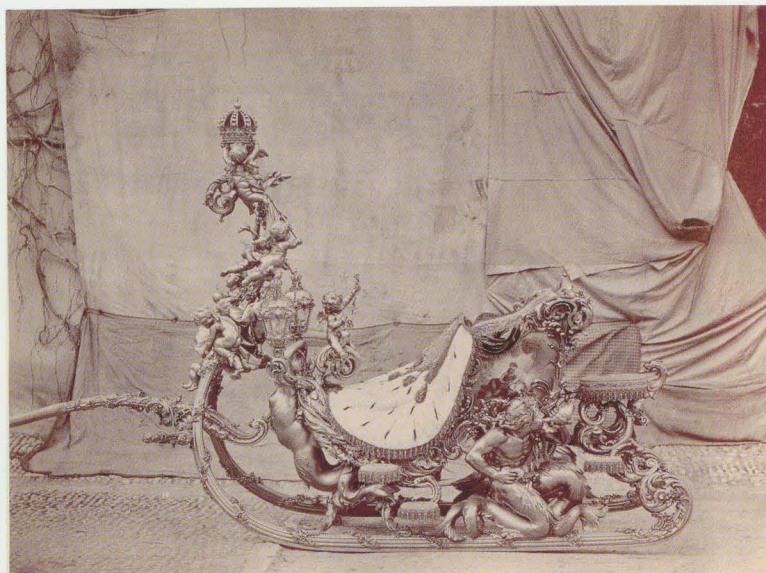


Abb. 163 Amoretten-  
schlitten Ludwigs II.  
Fotografie,  
Joseph Albert,  
München, um 1878/79

Die beunruhigende Geschichte schließt mit dem ebenso lapidaren wie inhaltsschweren Satz „Mein Schlitten stand draußen im Schnee, und es ist ihm nichts anzumerken gewesen.“ Wie das Rollenbett des von Theodor Storm erfundenen „Kleinen Häwelmann“ gab das unscheinbare Instrument Reiseziel und Reisezeit, aber auch Geschwindigkeit vor. In der gedämpften Farbpalette der Illustrationen, die nicht nur die Dynamik des zu einem seltsam diktatorischen Eigenleben erweckten Gegenstands, sondern auch die fahle Stimmung eines grauen Wintertags meisterlich einfangen, spiegelt sich die Unheimlichkeit der Begebenheit, deren Motor ein formal unspektakuläres, jedoch auf atemberaubende Weise Raum- und Zeitgrenzen sprengendes Vehikel ist.

Eine vergleichbare Intention besitzen die prunkvollen Schlitten des bayerischen Königs Ludwig II. Neben prächtigen Kutschen und einem Eisenbahnzug ließ er sich vier aufwendige Kufenmobile in Formen des Rokoko entwerfen und bauen. Im Winter 1871/72

befasste sich der Monarch selbst mit dem Entwurf eines „Renaissance-Schlittens“. Als Amoretten-schlitten bekannt wurde das offene Gefährt, das sich wie die anderen Transportmittel des Wittelsbacher-Hofes heute im Nymphenburger Marstall befindet, unmittelbar darauf in der Hofwagenfabrik von Johann Michael Mayer gefertigt (Abb. 163). Nach den Vorgaben des Münchner Hofmalers Franz Seitz schufen der Ornamentschnitzer Peter Karg und der Bildhauer Syrius Eberle die verschnörkelten Kufenausläufe und den opulenten figürlichen Schmuck, über und über vergoldete muschelblasende Tritonen, Sirenen und spielende Putten. Sensationell muss der magische Glanz gewirkt haben, der von der von einem Fabelwesen über den Kufenauslauf empor gestreckten, seit 1879 elektrisch erhellten Krone ausging. Als erstes Fahrzeug Münchens, ja des gesamten deutschen Sprachraums verfügte es über Elektrobeleuchtung und war dafür mit Batterieelementen versehen. Fotografien des königlich-bayerischen und kaiserlich-russischen Hoffoto-



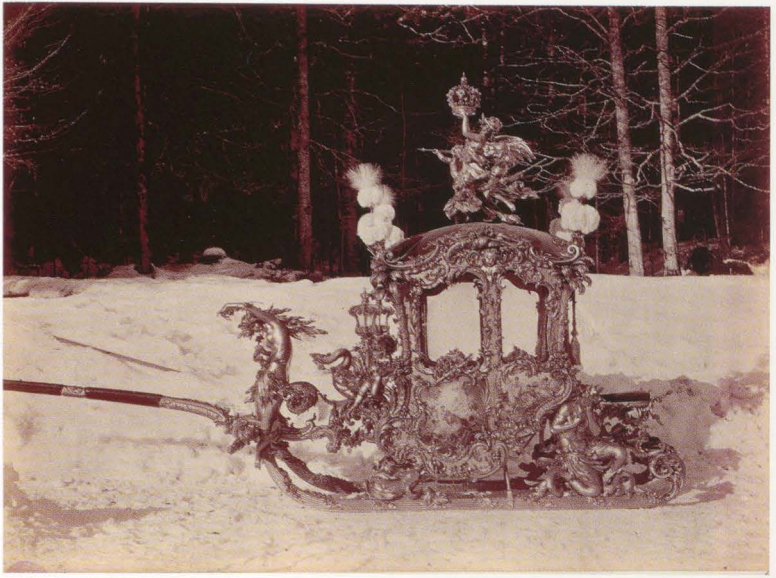


Abb. 164 Wagenschlitten Ludwigs II.  
Fotographie,  
Joseph Albert,  
München, 1878/79

grafen Joseph Albert, die 1880 in einem kostspieligen Mappenwerk unter dem Titel „Die königlich bayerischen Prachtwagen und Schlitten“ erschienen, halten das pompöse Fahrzeug in präziser Aufnahme, doch unspektakulärer Umgebung fest. Während der Amoretenschlitten vor dem Tor einer Remise positioniert ist, sieht man den sogenannten Wagen- oder Neuen Prachtschlitten im verschneiten Wald bei Schloss Linderhof unmittelbar nach Fertigstellung im Winter 1878/79 (Abb. 164). Auch dieses imposante Werk reflektiert den Formenkanon des Louis-XV-Stils. Das mit üppigem Ornamentwerk und duftiger Malerei verzierte Coupé, das im Winter auf einem Kufengestell saß, konnte im Sommer als „Kleiner Gala-Wagen“ auf Achsen bewegt werden.

Gemeinsam mit den beiden 1875 und 1881 geschaffenen Nymphenschlitten gelten Amoretten- und Wagenschlitten als Ludwigs romantisch-phantastische Sonderleistung, dem barocken Figureschlitten noch einmal zu einer „Auferstehung“ verholfen zu haben. Wie

Schlösser, die der Potentat im Chiemsee und in den Alpen errichten ließ, sind auch die unzeitgemäß gestalteten Kufenvehikel sprechender Ausdruck seines Wunsches, der eigenen Zeit entfliehen zu können. Sie waren Mittel zur Verwirklichung eines Traumes und hatten ihren Initiator buchstäblich aus seiner Gegenwart in eine Traumwelt zu entrücken. Die Lust ungehemmter Prachtentfaltung und die Benutzung altertümlicher Fahrzeuge sind zweifellos Spiegel seiner illusorischen Sehnsucht nach uneingeschränkter Herrschaft und dem Leben in einer anderen Zeit, die er mit der Gestaltung seiner Umwelt heraufzubeschwören versuchte. Folglich trugen die meist einsam, teilweise sogar in historischen Kostümen absolvierten, nur von fackeltragenden Reitern begleiteten Mondscheinfahrten bereits zu Lebzeiten entscheidend zum anrühigen Ruf Ludwigs bei. Psychiater sahen darin die ersten Symptome für sein gestörtes Seelenleben, galt es doch Ende des 19. Jahrhunderts mehr als absonderlich, in reich verzierten Rokokoschlitten die Landschaft zu durchgleiten.

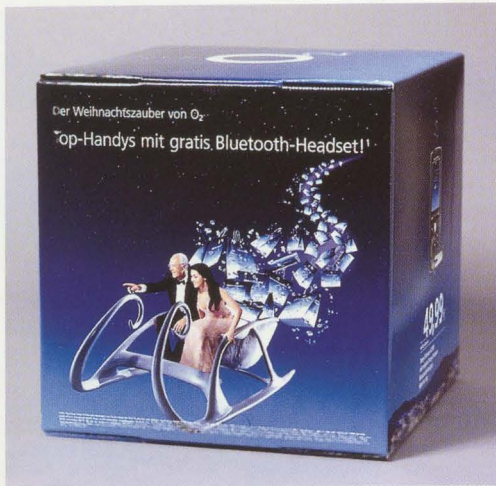


Abb. 165 Werbewürfel des Mobilfunkunternehmens O<sub>2</sub>, Deutschland, 2005

Bezeichnenderweise ist der Topos vom Schlitten als Raum- und Zeitgefährt auch in der Gegenwart noch geläufig. Das Mobilfunkunternehmen O<sub>2</sub> benutzte diese Metapher kürzlich erst in einem Werbefeldzug. Neben Fotos zweier Handy-Modelle und dem bekannten Firmenlogo trägt ein edel gestalteter Pappwürfel das Bild einer phantastischen Schlittenfahrt (Abb. 165). Das in mehreren Größen produzierte Element fungierte als zentraler Dekorationsartikel und Reklame-Bildträger der Kampagne „Der Weihnachtszauber von O<sub>2</sub>“ am Ende des Jahres 2005. Auf einem schnittigen Hörnerschlitten in Silbermetallic rauschen die Sängerin Anna Netrebko und der Fußballmanager Franz Beckenbauer in Gala-Kleidung über den nächtlichen Himmel. Unter sternensüßem Firmament und vor schneebedeckten Bergen breitet sich auf den Seitenflächen des Würfels eine leuchtende Großstadt aus. Ein Kondensstreifen aus auf den Firmennamen anspielenden Sauerstoffblasen sowie Tragetaschen des Anbieters markiert zurückgelegten Weg und Geschwindigkeit der

auf Kufen fabelhaft schwebenden Fähr. Prominente Operndiva und mediengerechter „Fußballkaiser“ stehen für Höchstleistungen in Kultur und im Sport, zwei ausgemachten Zielen der zivilisierten Gesellschaft. Sie dienen als effiziente Werbeträger und sprechen mit der jeweiligen Klientel große, sonst durch wenige Berührungspunkte verbundene Interessengruppen an. Der Schlitten ist hier, wie in früheren Zeiten, ausdrücklich als Luxusvehikel markiert; chice Form und edles Material lassen keinen Zweifel an seiner Hochwertigkeit und an der Exklusivität einer Fahrt. Zugleich ist er Instrument der Verzauberung. In diesem Sinne dient er nicht nur dem Transport von zwei mehr oder weniger glamourösen Stars, sondern auch der Exklusivität, die dem Konsumenten mit dem Kauf der Firmenprodukte, deren Benutzung Raum überbrücken hilft, versprochen wird.

Versprechen sind unlösbarer Bestandteil der Werbung. In jener für den Wintertourismus hat der Schlitten seit Beginn an einen Platz. Ein Versprechen wohnt auch der Botschaft inne, die ein um 1960 gestaltetes, einen Gebirgsrodel in Szene setzendes Plakat der Deutsche Bundesbahn propagiert (Abb. 166). Vor rosarotem Grund erscheint einer kindlichen Illustration gleich ein fröhliches Männlein in Baskenmütze und wehendem Schal. Seine Aufgabe ist die Benutzung der Bahn für die Reise in den Winterurlaub zu suggerieren, zumal das damals noch staatliche Verkehrsmittel angeblich „Winterwünsche erfüllt“. Auffordernd wird dem Betrachter von der reiselustigen Identifikationsfigur eine Fahrkarte gewiesen. Der Tourist trägt seine Skiausrüstung unter dem Arm und sitzt demonstrativ in Fahrtrichtung auf dem Schlitten, der hier als Symbol für die Winterfreizeit, für Erholung und Sport fungiert. Im Gegensatz zum Ski wird der auf



zwei Kufen gleitende Sitz in der Position der Benutzung gezeigt und assoziiert damit über seine Signifikanz für erlebnisreiche Tage hinaus das beworbene Verkehrsmittel, das sich zwar auf Rädern bewegt, dem Schlitten aber verwandt ist, weil es ebenfalls auf zwei Eisenbahnschienen läuft.

Ähnlich dem Schlitten, der als praktisches Schneefahrzeug gilt, wird der Bahn somit schließlich auch absolute Zuverlässigkeit bei winterlichen Witterungsverhältnissen bescheinigt. Die Semantik des Kufenvehikels als Synonym für die Jahreszeit und deren Charakter ist nach wie vor nicht ohne Bedeutung und wirkt suggestiv sogar unabhängig von der Realität, wie dies heute beispielsweise in der Kennzeichnung sportlicher Winterkleidung der Fall ist. Die Acrylmütze „snow“ des Labels „megabone“ beschwört mit ihrer aufgenähten englischen Aufschrift die Grundlage des Schlittenfahrens, den Schneefall, in den schneearmen Wintern des sich anbahnenden Klimawandels (Abb. 167).

Als suggestives Element findet der Schlitten oder zumindest sein Bild sich daher an Orten, die solches zunächst nicht erwarten lassen. Als der junge Kölner Fotodesigner Patric Fouad 2003 einen Blick hinter die Kulissen deutscher Freudenhäuser warf, um eine Fotodokumentation über die „Frauenzimmer“ der Berliner Republik anzulegen, stieß er in Düsseldorf auf ein lebensfrohes Ambiente, das an eine kitschige Filmkulisse erinnert (Abb. 168). Das in kühlem Hellblau getünchte Stübchen ist als Winterlandschaft gestaltet, sind doch den Wänden reliefartig schneebedeckte Gipfel appliziert, hängen künstliche Eiszapfen von der Decke und schweben dort, wo sonst Lampen baumeln, weiße, flauschige Wattewölkchen dahin. Weißgoldene Vorhänge dämpfen das natürliche Licht. Künstliche Tannenbäume und ein



Abb. 166 Werbeplakat der Deutschen Bundesbahn. Deutschland, um 1960

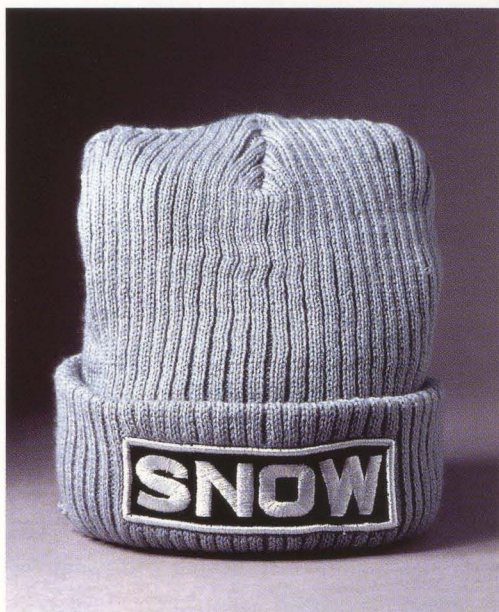


Abb. 167 Acrylmütze „Snow“ von megabone. Deutschland, 2005





Abb. 168 „Frauenzimmer“. Farbfotografie, Patric Fouad, Köln, 2004

Eichhörchen aus Plastik versuchen einen pittoresken Märchenwald zu assoziieren. Das zentrale Element der engen Kemenate aber bildet ein breit ausladendes Bett, dessen Form sich an einem Pferdeschlitten orientiert. Das mit weißem Leder bezogene Möbel mit hoher gesteppter Lehne ist ebenso wie das niedrigere Fußteil von goldenen Säumen konturiert, und die seitlichen Borde sind mit einer goldglitzernden Schärpe umzogen. Schlittenlaternen flankieren das Betthaupt und verleihen dem von Exzentrik und Banalität gleichermaßen geprägten Raum magisches Licht.

Das Bett dieses schrillen, gleichzeitig jedoch mit einer ebenso persönlichen wie emotionalen Note ausgestatteten und phantasievoll gestalteten Gemaches offenbart ob der Form eindeutig eine Doppelfunktion. Es dient als Arbeitsgrundlage im buchstäblichen Sinne sowie als Dekorationselement und damit Gegenstand sinnlicher Stimulation. Professionelle Kenner des sexuellen Kommerzes sehen im Ambiente der käuflichen Liebe einen „Spie-

gel der Seele der darin arbeitenden Frauen“. Außerdem hülften illusionistische Elemente dem Freier dabei, die Identität abzulegen und seine Phantasie auszuleben. Insofern besitzen Raumdekoration und ungewöhnliche Gestaltgebung des Möbels ihren Sinn in der Verzauberung der Benutzer. Wiederum erscheint der Schlitten somit als Vehikel der Entrückung und Realitätsüberwindung.

Welche Intentionen die Düsseldorfer Schlittendame bei der Gestaltung dieses heißen Spiels zugedachten kühlen Ambiente definitiv verfolgte, ist nicht bekannt. Auf jeden Fall erhält der Schlitten, das uralte Vehikel, dessen Begriff vom westgermanischen „sleida“ kommt, was etwa so viel wie Gerät zum Gleiten bedeutet, hier nur scheinbar neue Bedeutung. Betrachtet man das aufgegriffene Motiv unter den Gesichtspunkten der Ikonologie, der Wissenschaft von der Bedeutung der Bilder, offenbart es auf überraschende Weise eine treffende Kennzeichnung des mit einfallsreicher Aus-



stattung und reizvoller Dekoration versehenen „Frauenzimmers“. Wiewohl die Praxis der geselligen Schlittenfahrt und die damit verbundenen Gelegenheiten für Amouren weithin vergessen, die metaphorische Bedeutung solcher Unternehmung als oberflächliche Gefühlsäußerungen kaum noch bekannt oder gänzlich verdrängt ist, wird der Raum von seiner Gestaltung eindeutig zum Austragungsort eines frivolen Vergnügens erklärt. Eine Aufforderung zur Schlittenfahrt kann in Düsseldorf – wie im übrigen überall – demnach auch heute noch gänzlich Verschiedenes meinen.

Das Ende der vielgestaltigen Bedeutungsgeschichte des Schlittens und der Schlitten-

fahrt bezeichnet dieses illustre Beispiel also sicherlich nicht. Der in der Klimaentwicklung begründete fortschreitende Mangel an Möglichkeiten, das auf Kufen gleitende Vehikel zu nutzen, befördert seine Semantik als Sehnsuchtsmotiv zweifellos eher als dass es sie schwächt. Angesichts der von Jahr zu Jahr mehr von Schneearmut gekennzeichneten Winter in Mitteleuropa, des Baubooms von Wintersport ermöglichenden Schneehallen und Sommerrodelbahnen werden Gerät und Art entsprechender Fortbewegung ihre Qualitäten als Synonym und Symbol sicherlich auch zukünftig behalten und darüber hinaus womöglich noch weitere Facettierungen erfahren.

# Literaturverzeichnis

- Dieter Alfter: *Kinderland du Zauberland. Leben und Werk von G. Caspari (1873–1948)*. Bad Pyrmont 1994.
- Anonymus: *Die Schlittenfahrt eines Geistlichen*. In: *Curiositäten der physisch-literarisch-artistisch-historischen Vor- und Mitwelt zur angenehmen Unterhaltung für gebildete Leser*, Bd. 10. Weimar 1823, S. 381–384.
- Erwin Maria Auer: *Die Wiener Wagenburg des Kunsthistorischen Museums*. Wien 1952.
- Erwin Maria Auer: *Ein Wachauer Wurstschlitten mit Türkenkopfbekrönung*. In: *Mitteilungen des Kremser Stadtarchivs*, Bd. 4, 1964, S. 179–187.
- Erwin Maria Auer: *Wiener Prachtschlittenfahrten im Zeitalter des Barocks und Rokoko*. In: *Livrustkammaren. Journal of The Royal Armoury Stockholm*, Bd. X, 1964–1966, S. 1–18.
- Joseph Baader: *Nürnberger Polizeiordnungen aus dem XIII. bis XV. Jahrhundert*. Stuttgart 1861.
- Hans-Eckehard Bahr: *Damals daheim: Eine Reise nach Dobberphul*. In: *Pommern*, 33. Jg., 1995, H. 4, S. 44–45.
- Dean Bashford: *An Early Tournament Book*. In: *Bulletin of The Metropolitan Museum of Art*, Bd. 17, 1922, S. 124–126.
- Beatrix Bastl: *Feuerwerk und Schlittenfahrt. Ordnungen zwischen Ritual und Zeremoniell*. In: *Wiener Geschichtsblätter*, Bd. 51, 1996, S. 197–229.
- Olaf Bockhorn: *Wagen und Schlitten im Mühlviertel*. Linz 1978.
- Hans Bösch: *Die Sammlung der hölzernen Kuchenformen im germanischen Nationalmuseum*. In: *Mitteilungen aus dem germanischen Nationalmuseum*, Bd. 2, 1887–1889, S. 257–264.
- Ron Couwenhoven, Huub Snoep: *Op smalle iijzers. Het ontstaan van het schaatstoerisme an de historie van de natuurijsklassiekers*. Haarlem 2004.
- Jaques Damase: *Kutschen. Erlesene Liebhabereien*. Frankfurt am Main 1968.
- Annemarie Dube, Wolf-Dieter Dube: *E. L. Kirchner. Das graphische Werk*. München 1967.
- Katharina Dubrowski: *Vom Zauber alter Kutschen und Schlitten*. Freiburg im Breisgau 1982.
- Ingrid Eberling: *Nürnberger Schellen in Europa. Verwendungsbeispiel – Schellen an Schlittengeläuten*. In: *Anzeiger des Germanischen Nationalmuseums* 2003, S. 123–127.
- Jacob von Eggers: *Neues Kriegs-Ingenieur-Artillerie-See-und-Ritter-Lexikon*. Dresden–Leipzig 1757.
- Max Ehrhardt: *Die Entwicklung des Wintersports im Thüringer Walde*. Gotha 1908.
- Beate Eisen: *Studien zu den Prinzipien der Installation von Joseph Beuys. Ein Beitrag zur Gegenstandssicherung*. Bonn 1992.
- Hans Erb: *Das Rätische Museum, ein Spiegel von Bündens Kultur und Geschichte*. Chur 1979.



Antje Erdmann-Degenhardt: Weihnachten bei Ludwig Richter. Husum 2003.

Bernd E. Ergert: Fürstliche Schlitten. In: Deutsches Jagdmuseum München. Braunschweig 1979, S. 108–111.

Thomas Eser: Von Fehmarn nach Davos. Zu einer neu erworbenen Lithographie mit rückseitiger Bleistiftskizze Ernst Ludwig Kirchners. In: Monatsanzeiger. Museen und Ausstellungen in Nürnberg, Nr. 187, 1996, S. 4–5.

Fritz Fischer: Dem Volk zur Schau. Prunkschlitten des Barock. Die Schlittensammlung des Württembergischen Landesmuseums Stuttgart. München 2002.

Patric Fouad: Frauenzimmer. Bordelle in Deutschland. Heidelberg 2004.

Hans Fritz, Gerhard Januschkowetz: Rodeln für Anfänger und Fortgeschrittene. München 1978.

Andreas Furger-Gunti: Kutschen und Schlitten aus dem alten Basel. Basel 1982.

Andreas Furger: Kutschen und Schlitten in der Schweiz. Vom Streitwagen zum Stadt-coupé. Zürich 1993.

Georg Gärtner: Streifzüge durch Alt-Nürnberg. Erster Band: Die Sebalder Stadt. Teil A. Nürnberg 1925.

Axel Gelbhaar: Die Caroussel- oder Rennschlitten im Besitz der Kunstsammlungen der Veste Coburg. In: Achse, Rad und Wagen. Beiträge zur Geschichte der Landfahrzeuge, Bd. 8, 2000, S. 40–59.

Lilo Gennies: kurzweil und ritterspil. „Sport“ als Teil und Ausdruck der gesellschaftlichen Entwicklung in der Malerei und Graphik vom Beginn der Renaissance bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts. Essen 1986.

Johann Christian Ginzrot: Die Wägen und Fahrwerke der verschiedenen Voelker des Mittelalters und der Kutschen-Bau neuester Zeiten nebst der Bespannung, Zäumung und Verzierung ihrer Zug-, Reit- und Last-Thiere. München 1830.

Renate Gold: Ein Neujahrsgruß zum 1. Januar 1899. In: Monatsanzeiger. Museen und Ausstellungen in Nürnberg, Nr. 106, 1990, S. 852.

Anja Grebe: Ein Gebetbuch aus Nürnberg im Germanischen Nationalmuseum und das Frühwerk von Nikolaus Glockendon. In: Anzeiger des Germanischen Nationalmuseums 2005, S. 97–120.

Jacob Grimm und Wilhelm Grimm: Deutsches Wörterbuch, Bd. 9. Leipzig 1899.

Karl Haiding: Fahrzeuge des steirischen Ennsbereiches und des Ausseer Landes. 1. Teil. In: Zeitschrift des Historischen Vereins für Steiermark, Bd. 60, 1969, S. 173–198; 2. Teil: Bd. 61, 1970, S. 127–149.

Theodor Hampe: Nürnberger Ratsverlässe über Kunst und Künstler im Zeitalter der Spätgotik und Renaissance, Bd. 2. Wien–Leipzig 1904.

Otto Hartig: Münchner Künstler und Kunst-sachen. Teil III. Vom Jahre 1560–1575. In: Münchner Jahrbuch der bildenden Kunst, N. F. Bd. 8, 1931, S. 322–377.

Marianne Heinz: Staatliche Museen Kassel. Neue Galerie. Raum in der Neuen Galerie. Berlin–Kassel 1973.

Horst Hinrichsen: Schlittengeräte der Wehrmacht 1941–1943. Waffen-Arsenal. Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luft-streitkräfte, Bd. 179. Wölfersheim-Berstadt 1999.

- Josef Karl E. Hoser: Das Riesengebirge in einer statistisch-topographischen und pittoresken Uebersicht. Wien 1803.
- Arnold Hückstädt: Friederike Ernestine Scheven geb. Boll. (1842–1908). Stationen ihres Lebens und autobiographische Beschreibung ihrer Neubrandenburger Kindheit. In: Neubrandenburger Mosaik. Heimatgeschichtliches Jahrbuch des Regionalmuseums Neubrandenburg, Bd. 28, 2004, S. 15–42.
- Emilie Huber: Die Schlittenfahrt der Studenten 1792. In: Feste in Regensburg. Von der Reformation bis in die Gegenwart. Hrsg. von Karl Mösenender. Regensburg 1986, S. 422–425.
- Frank Matthias Kammel: Von Wintervergnügen in vergangener Zeit. Ein neuerwerbener Schlitten aus Aachen. In: Monatsanzeiger. Museen und Ausstellungen in Nürnberg, Nr. 191, 1997, S. 6–7.
- Frank Matthias Kammel: Schlitten. In: Anzeiger des Germanischen Nationalmuseums 1998, S. 234.
- Frank Matthias Kammel: Gefährliche Heiden und gezähmte Exoten. Bemerkungen zum europäischen Türkenbild im 17. und frühen 18. Jahrhundert. In: Frieden und Krieg in der Frühen Neuzeit. Die europäische Staatsordnung und die außereuropäische Welt. Hrsg. von Ronald G. Asch, Wulf Eckart Voß und Martin Wrede. München 2001, S. 503–525.
- Petra Köck, Michael Forcher: Plakat im Tourismus. 120 Beispiele aus Tirol. Innsbruck 1999.
- Thomas Köppen: Die verlorenen Wagen und Schlitten des großherzoglichen Marstalls in Weimar. In: Achse, Rad und Waagen. Beiträge zur Geschichte der Landfahrzeuge, Bd. 11, 2003, S. 31–45.
- Monika Kopplin: Europäische Lackkunst. Ausgewählte Arbeiten. Münster 1998.
- Hans Koren: Altertümliche Schlitten in Steiermark. In: Zeitschrift des Historischen Vereins für Steiermark, Bd. 39, 1948, S. 126–136.
- Dana Koutná: „Mit ainer sollichen kostlichkeit und allerley kurtzweyl ...“ Feste und Feiern der Fugger im 16. Jahrhundert. In: Anton Fugger (1493–1560). Vorträge und Dokumentation zum fünfhundertjährigen Jubiläum. Hrsg. von Johannes Burkhardt. Weißenhorn 1994, S. 99–116.
- Elisabeth Krebs, Bettina Beisenkötter: Gold, Silber, Samt und Plüsch. Die Barockschlittensammlung des Württembergischen Hofes. In: Zeitschrift für Kunsttechnologie und Konservierung, Bd. 14, 2000, S. 249–266.
- Heinrich Kreisel: Prunkwagen und Schlitten. Leipzig 1927.
- Leopold Kretzenbacher: Ringreiten, Rolandspiel und Kufenstechen. Klagenfurt 1966.
- Johann Georg Krünitz: Ökonomisch-technologische Enzyklopädie oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirtschaft und der Kunstgeschichte in alphabetischer Ordnung, Bd. 145. Brünn 1827.
- Georg Johannes Kugler: Die Wagenburg in Schönbrunn. Hofwagenburg, Reiche Sattel- und Geschirrkammer der Kaiser von Österreich. Graz 1977.
- Lotte Kuras: Die Stammbücher. Kataloge des Germanischen Nationalmuseums Nürnberg. Die Handschriften des Germanischen Nationalmuseums, Bd. 5. Wiesbaden 1994.
- Otto Lauffer: Die Bauernstuben des Germanischen Museums III. Die Hindelooper ‚Kamer‘. In: Mitteilungen aus dem Germanischen Nationalmuseum 1904, S. 3–37.



- Claus Leichsenring: Massefiguren aus dem Erzgebirge. Dresden 1997.
- Wolfgang Leppmann: Gerhard Hauptmann. Leben, Werk und Zeit. Wien 1986.
- Berthold Lessenthin: Das Riesengebirge im Winter. Breslau 1901.
- Kurt Löcher: Der Maler Hans Krell aus Craillsheim in den Diensten des Markgrafen Georg von Brandenburg-Ansbach und König Ludwigs II. von Ungarn. In: Jahrbuch des Historischen Vereins für Mittelfranken, Bd. 97, 1996, S. 151–186.
- Heino Maedebach: Die Caroussel- und Rennschlitten in der Kunstsammlung der Veste Coburg. In: Jahrbuch der Coburger Landesstiftung 1964, S. 59–85.
- C.J. Mehrtens: Ludwig Harms. Der Begründer der Hermannsburger Mission. Leben und Wirken. Stade 1902.
- Karl Mösenender: „Das heraustreten des Festlichen kann nur geschehen durch Kunst“. In: Feste in Regensburg. Von der Reformation bis in die Gegenwart. Hrsg. von Karl Mösenender. Regensburg 1986, S. 11–24.
- Karl Friedrich Mosch: Das Riesengebirge, seine Thäler und Vorberge und das Isergebirge. Reise-Führer. Leipzig 1858.
- Dietz-Rüdiger Moser: Maskeraden auf Schlitten. Studentische Faschingsschlittenfahrten im Zeitalter der Aufklärung. München 1988.
- Christian M. Nebehay: M. Trentsensky's Artistische Anstalt in Wien. Wien o.J.
- Ruth Negendanck: Walter Gramatté. Eine Dokumentation in Bildern und Texten. Hrsg. von Claus Pese. Stuttgart–Zürich 1990.
- Helmut Nickel: Einige Bemerkungen zum Thema „Keuschheitsgürtel“. In: Waffen- und Kostümkunde, Bd. 36, 1994, S. 139–142.
- Friedrich Nicolai: Beschreibung einer Reise durch Deutschland und die Schweiz. Berlin–Stettin 1785.
- Niwa: Junges skandinavisches design tourt durch Europa. In: Art Aurea 1995, H. 3, S. 90.
- Heinrich Albert Oppermann: Hundert Jahre 1770–1870. Zeit und Lebensbilder aus drei Generationen, 9 Bde. Leipzig 1871.
- Fritz von Ostini: Die „Scholle“ im Münchner Glaspalast 1906. In: Die Kunst, Bd. 13, 1906, S. 505–516.
- Ursula Peters: Touristisches Vergnügen. „Die Schlittenfahrt“ von Ernst Ludwig Kirchner. In: Kulturgut. Aus der Forschung des Germanischen Nationalmuseums, H. 12, 2007, S. 10–11.
- Friedrich Polleroß: „Ergetzliche Lust der Diana“. Jagd, Maskerade und Portrait. In: Geselligkeit und Gesellschaft im Barockzeitalter, Bd. 28, T. II, 1997, S. 795–820.
- Harald Polster, Karsten Seidel: Trainingsmittel zur Ausbildung gelenkspezifischer Beweglichkeit im Rennschlittensport. Leipzig 1987.
- Heinrich Reder: Der Bayerwald. Regensburg 1861.
- Rudolf Reiser: Adliges Stadtleben im Barockzeitalter. Internationales Gesandtenleben auf dem Immerwährenden Reichstag zu Regensburg. Ein Beitrag zur Kultur- und Gesellschaftsgeschichte der Barockzeit. München 1969.
- Julius Bernhard von Rohr: Einleitung zur Ceremoniel-Wissenschaft der großen Herren. Berlin 1733.

- Lutz Röhrich: Das große Lexikon der sprichwörtlichen Redensarten, Bd. 3. Freiburg–Basel–Wien 1992.
- Albin Rohrmoser: Mythologie als politischer Auftrag. Der Neptun-Schlitten im Museum – ein Stück vergessener Kulturgeschichte des barocken Salzburg. Salzburger Museum Carolino-Augusteum. Das Kunstwerk des Monats Dezember 1998. Salzburg 1998.
- Hans-Ulrich Roller: Der Nürnberger Schembartlauf. Studien zum Fest- und Maskenwesen des späten Mittelalters. Tübingen 1965.
- Johann Ferdinand Roth: Geschichte des Nürnbergischen Handels, T. 3. Leipzig 1801.
- Johann Ferdinand Roth: Verzeichniß aller Genannten des größern Raths von den ältesten bis auf die neuesten Zeiten. Nürnberg 1802, S. 96.
- Sandra Roth: Wer baut den besten Schlitten? In: Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, Nr. 5, 5. 2. 2006, S. 68–69.
- Kurt Sälzle: Prunkschlitten. In: Deutsches Jagdmuseum München. Hrsg. von Karl Sälzle und Hans Schedelmann. München 1977, S. 233–242.
- Katharina Schlimmgen-Ehmke: Wagen und Karren in Minden-Ravensberg. Münster 1988.
- Elmar D. Schmid, Luisa Hager: Marstallmuseum. Schloß Nymphenburg in München. Hofwagenburg und Sattelkammer der bayerischen Herzöge, Kurfürsten und Könige. München 1995.
- Peter-Philipp <sup>m</sup>Schmitt: Rodel gut. Die Designer haben die Kurve gekriegt. In: Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, Nr. 1, 8. 1. 2006, S. 53.
- Hermann Schmitz: Katalog der Ornamentstichsammlung der Staatlichen Kunstbibliothek Berlin. Berlin 1939.
- Werner Wilhelm Schnabel: Österreichische Exulanten in oberdeutschen Reichsstädten. Zur Migration von Führungsschichten im 17. Jahrhundert. München 1992.
- Claudia Schnitzer: „Ritterhafte Damen“. Höfische Frauenturniere der Frühen Neuzeit. In: Schwert in Frauenhand. Weibliche Bewaffnung. Solingen 1998, S. 55–67.
- Claudia Schnitzer: Höfische Maskeraden. Funktion und Ausstattung von Verkleidungsdivertissements an den deutschen Höfen der Frühen Neuzeit. Tübingen 1999.
- Jean Louis Sponzel: Die Hoffeste am Dresdner Hof und der Zwinger. Dresden 1922.
- Andreas Tacke: Der Behaimsche Spinettdeckel von 1619. Zu einem hochrangigen kulturgeschichtlichen Zeugnis der Nürnberger Barockzeit. In: Der „schöne“ Klang. Studien zum historischen Musikinstrumentenbau in Deutschland und in Japan unter besonderer Berücksichtigung des alten Nürnberg. Nürnberg 1996, S. 143–157.
- Valentin Trichter: Neu-eröffnete Hof- Kriegs- und Reit-Schul. Das ist: Gründlicher Bericht della Cavalleria. Nürnberg 1729.
- Heinrich Trierenberg: Erich Fuchs (1890–1983). Leben und Brauchtum im Riesengebirge. Würzburg 1993.
- Rudolf H. Wackernagel: Staats- und Galawagen der Wittelsbacher. Kutschen, Schlitten und Sänften aus dem Marstallmuseum Schloß Nymphenburg, 2 Bd. Stuttgart 2002–2004.
- Christian Wagenknecht: Die Beschreibung höfischer Feste. Merkmale einer Gattung. In: Europäische Hofkultur im 16. und 17. Jahrhundert. II. Kongreß des Wolfenbütteler Ar-



beitskreises für Renaissanceforschung und des Internationalen Arbeitskreises für Barockliteratur. Hamburg 1981, S. 75–80.

Helen Watanabe-O’Kelly: Triumphall Shews. Tournaments at German-speaking Courts in their European Context 1560–1730. Berlin 1992.

Georg Rodolf Weckherlin: Kurtze Beschreibung Deß zu Stuttgart bey des Fürstlich Kindtauf und Hochzeit Jüngstgehaltenen Freuden-Fests. Tübingen 1618.

Johann Heinrich Zedler: Grosses vollkommenes Universal-Lexikon aller Wissenschaften und Künste, Bd. 35. Halle–Leipzig 1743.

Max Georg Zimmermann: Die bildenden Künste am Hof Herzog Albrechts V. von Bayern. Straßburg 1895.

Christian Siegm. Zindel: Der Eislauf oder das Schrittschuhfahren. Ein Taschenbuch für Jung und Alt. Nürnberg 1825.

## Ausstellungskataloge

Festliches Backwerk. Holzmodel, Formen in Zinn, Kupfer und Keramik, Waffel- und Oblateneisen. Ausst.Kat. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg. Bearb. von Bernward Denke. Nürnberg 1981.

Nürnberg 1300–1550. Kunst der Gotik und Renaissance. Ausst.Kat. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg. Hrsg. von Gerhard Bott. München 1986.

Berliner Prunkschlitten, Kutschen und Sänften des Barock. Ausstellungskatalog Staatliche Museen zu Berlin. Kunstgewerbemuseum Schloß Köpenick. Bearb. von Burkhard Görres. Berlin 1987.

„Kurzweil viel ohn’ Maß und Ziel“. Augsburger Patrizier und ihre Feste zwischen Mittelalter und Neuzeit. Ausst.Kat. Städtische Museen Augsburg–Deutsches Historisches Museum Berlin. Hrsg. von Pia Maria Grüber. München 1994.

Schlitten und Rodel. Vom Transportmittel zum Sportgerät. Ausst.Kat. Tiroler Volks-

kunstmuseum, Innsbruck. Bearb. von Herlinde Menardi. Innsbruck 1996.

Von teutscher Not zu höfischer Pracht 1648–1701. Ausst.Kat. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg. Hrsg. von G. Ulrich Großmann unter Mitarbeit von Franziska Bachner und Doris Gerstl. Köln 1998.

Internationale Sprachen der Kunst. Gemälde, Zeichnungen und Skulpturen der Klassischen Moderne aus der Sammlung Hoh. Ausst.Kat. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg. Bearb. von Ursula Peters u.a. Nürnberg 1998.

Eine gute Figur machen. Kostüm und Fest am Dresdner Hof. Ausst.Kat. Kupferstichkabinett Dresden. Hrsg. von Claudia Schnitzer. Dresden 2000.

Wir sind Helden. Habsburgische Feste in der Renaissance. Ausst.Kat. Kunsthistorisches Museum Wien. Hrsg. von Wilfried Seipel, bearb. von Alfred Maria Auer u. a. Wien 2005.

# Bildnachweis

mit Inventarnummern der abgebildeten Objekte

Abb. 3: © Horst Stiller, Berlin; Abb. 132: © Freie Presse, Lokalredaktion Werdau;  
alle anderen: Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

- |          |                             |          |                              |
|----------|-----------------------------|----------|------------------------------|
| Abb. 1:  | Nachlass Wilhelmine Schmidt | Abb. 29: | HG 4397                      |
| Abb. 2:  | HB 15817, Kapsel 1353       | Abb. 30: | HG 10584                     |
| Abb. 3:  | © Horst Stiller, Berlin     | Abb. 31: | HG 12901                     |
| Abb. 4:  | HB 25672, Kapsel 1292       | Abb. 32: | HG 13200                     |
| Abb. 5:  | H 157a-f, Kapsel 28         | Abb. 33: | St.N. 1937, Kapsel 1069      |
| Abb. 6:  | HB 4595, Kapsel 1375        | Abb. 34: | HB 8057, Kapsel 1379a        |
| Abb. 7:  | SL 419                      | Abb. 35: | Gm 1615                      |
| Abb. 8:  | HB 4232, Kapsel 1375        | Abb. 36: | HG 4063                      |
| Abb. 9:  | K 14745–14747, Kapsel 415   | Abb. 37: | Hs 113894                    |
| Abb. 10: | 2° Kr 385                   | Abb. 38: | Hs 116402d                   |
| Abb. 11: | HG 11473                    | Abb. 39: | Hs 141127                    |
| Abb. 12: | HG 4331                     | Abb. 40: | Hs 461                       |
| Abb. 13: | HG 4309                     | Abb. 41: | Hs 123725                    |
| Abb. 14: | HG 5838                     | Abb. 42: | Hs 176762                    |
| Abb. 15: | HB 9313, Kapsel 1379a       | Abb. 43: | 4° L Gs 2136i                |
| Abb. 16: | 2° Kr 358(2)                | Abb. 44: | Hs 141127                    |
| Abb. 17: | W 1333, W 1711              | Abb. 45: | 2° Bg 9063                   |
| Abb. 18: | HG 8819                     | Abb. 46: | 4° W 1721gg                  |
| Abb. 19: | Gm 316                      | Abb. 47: | 4° W 1721ge                  |
| Abb. 20: | HG 19583                    | Abb. 48: | 4° W 1721gb                  |
| Abb. 21: | K 22576, 4                  | Abb. 49: | 4° W 1721gn                  |
| Abb. 22: | ohne Inv.Nr.                | Abb. 50: | HB 24457, Kapsel 1280        |
| Abb. 23: | HB 30081–30085, Kapsel 1376 | Abb. 51: | HG 10812                     |
| Abb. 24: | HG 13130/1–2                | Abb. 52: | Hs. Merkel 271, fol. 122r.   |
| Abb. 25: | HG 13130/2                  | Abb. 53: | HB 15007, 15008, Kapsel 1280 |
| Abb. 26: | SZ 470                      | Abb. 54: | K 1193, Kapsel 318           |
| Abb. 27: | Slg. Richter VB 98          | Abb. 55: | K 23689, Kapsel 1046         |
| Abb. 28: | HG 1705                     | Abb. 56: | St. Nbg. 1977, Kapsel 177    |



- Abb. 57: HB 25394<sup>2</sup>, Kapsel 1234
- Abb. 58: W 2912, Depositum Rhau
- Abb. 59: T 7358
- Abb. 60: HB 25502,4, Kapsel 1298
- Abb. 61: HB 25751,1, Kapsel 1298
- Abb. 62: 8° W 1650z
- Abb. 63: A 3981
- Abb. 64: SZ 407/4
- Abb. 65: HB 27077, Kapsel 1212
- Abb. 66: HB 24640, 237, Kapsel 1212al
- Abb. 67: 4° L 1792an
- Abb. 68: 8° Gs 1707ga
- Abb. 69: 8° Gs 1707ga
- Abb. 70: Geschenk Elisabeth Neuhaus, Nürnberg, 2006
- Abb. 71: 8° L 1780 lia
- Abb. 72: S. P. 2111, Kapsel 1111a
- Abb. 73: HB 27616, a-f, Kapsel 1213d
- Abb. 74: HG 13201
- Abb. 75: BA 2305
- Abb. 76: 4° G 9669
- Abb. 77: 8° V 4r (64)
- Abb. 78: 8° L 1780l
- Abb. 79: HG 11456
- Abb. 80: St.Nbg. 10479, Kapsel 1219
- Abb. 81: VK 1680
- Abb. 82: Leihgabe Hans Peter Schmidt, Schmidmühle
- Abb. 83: Slg. Richter VB 129
- Abb. 84: 8° Nw 2688 (1822)
- Abb. 85: 8° Nw 2694 (1827)
- Abb. 86: S. P. 11345, Kapsel 1141
- Abb. 87: HB 26460,278, Kapsel 1213c
- Abb. 88: VK 1665
- Abb. 89: VK 1761
- Abb. 90: VK 1745
- Abb. 91: VK 1666
- Abb. 92: Die Nürnberger Plakatsammlung der GfK und der NAA im GNM, Inv.Nr. NAA 4137
- Abb. 93: Die Nürnberger Plakatsammlung der GfK und der NAA im GNM, Inv.Nr. NAA 11914
- Abb. 94: Die Nürnberger Plakatsammlung der GfK und der NAA im GNM, Inv.Nr. NAA 4007
- Abb. 95: Die Nürnberger Plakatsammlung der GfK und der NAA im GNM, Inv.Nr. NAA 0176
- Abb. 96: Die Nürnberger Plakatsammlung der GfK und der NAA im GNM, Inv.Nr. NAA 3601
- Abb. 97: Die Nürnberger Plakatsammlung der GfK und der NAA im GNM, Inv.Nr. NAA 3830
- Abb. 98: L 6316, Kapsel 1585c
- Abb. 99: Gm 2333. Depositum Sammlung Hoh, Fürth
- Abb. 100: Hz 2981, Kapsel 1244
- Abb. 101: HG 9507
- Abb. 102: S 323,5, Kapsel 693 a
- Abb. 103: 8° L 1786 l
- Abb. 104: Geschenk Dr. Frank Matthias Kammel, Nürnberg, 2007
- Abb. 105: VK 2977
- Abb. 106: HB 25388,2, Hz 2981, Kapsel 1244
- Abb. 107: Kling 12336
- Abb. 108: BA 1046
- Abb. 109: HB 25463 Kapsel 1053 b
- Abb. 110: Hz 3731, Kapsel 611

- Abb. 111: 8° W 1650z
- Abb. 112: 8° L 1780 wb
- Abb. 113: Vk 2401
- Abb. 114: 8° L 877
- Abb. 115: 4° L 1793 fsk
- Abb. 116: Vk 795
- Abb. 117: 8° L 1792lx (2)
- Abb. 118: 4° L 1793 fds
- Abb. 119: Neuerwerbung 2006
- Abb. 120: 8° L 1793h II,3
- Abb. 121: Geschenk Else Schäfer-Jäckle,  
Nürnberg, 2006
- Abb. 122: 4° W 1650 z/26 [6]
- Abb. 123: Neuerwerbung 2006
- Abb. 124: Neuerwerbung 2006
- Abb. 125: Neuerwerbung 2006
- Abb. 126: Neuerwerbung 2006
- Abb. 127: Geschenk Bernd Kannengießer,  
Maintal, 2006
- Abb. 128: Geschenk der Constantin Film  
GmbH, München, 2007
- Abb. 129: Neuerwerbung 2006
- Abb. 130: Neuerwerbung 2006
- Abb. 131: Neuerwerbung 2006
- Abb. 132: © Freie Presse, Lokalredaktion  
Werdau
- Abb. 133: Neuerwerbung 2006
- Abb. 134: Hs 113 264. Depositum der  
Freiherrlich Kress'schen  
Vorschickung, Kraftshof
- Abb. 135: Hs 198 488
- Abb. 136: HB 28542, Kapsel 1213a
- Abb. 137: HB 3232, Kapsel 1213c
- Abb. 138: 8° L 1793 fhg
- Abb. 139: Gm 2147. Depositum Sammlung  
Hoh, Fürth
- Abb. 140: St.Nbg. 14069, Kapsel 1534,2
- Abb. 141: K 13121/ 13122, Kapsel 155
- Abb. 142: HB 9463
- Abb. 143: 8° Nw 2627d
- Abb. 144: 8° Nw 2711au
- Abb. 145: 8° Nw 2744m (1907)
- Abb. 146: HB 3734, Kapsel 1213
- Abb. 147: HB 29281, Kapsel 1213 b
- Abb. 148: Neuerwerbung 2005
- Abb. 149: HG 10708
- Abb. 150: HG 1319
- Abb. 151: HG 10708
- Abb. 152: Neuerwerbung 2006
- Abb. 153: ohne Inv.Nr.
- Abb. 154: 4° L 1793 fdk
- Abb. 155: 8° L 1792hll,3
- Abb. 156: Neuerwerbung 2006
- Abb. 157: Neuerwerbung 2006
- Abb. 158: Die Nürnberger Plakatsammlung  
der GfK und der NAA im GNM,  
Inv.Nr. NAA 30010
- Abb. 159: 8° L 1792sa
- Abb. 160: Neuerwerbung 2006
- Abb. 161: Neuerwerbung 2006
- Abb. 162: Neuerwerbung 2006
- Abb. 163: LGA 1° 83 ah
- Abb. 164: LGA 1° 83 ah
- Abb. 165: Geschenk der O<sub>2</sub>-Filiale Nürnberg –  
Karolinenstraße 2006
- Abb. 166: Die Nürnberger Plakatsammlung  
der GfK und der NAA im GNM,  
Inv.Nr. NAA 1596
- Abb. 167: Neuerwerbung 2006
- Abb. 168: Neuerwerbung 2006



# Dank

Für zahlreiche freundliche Hinweise dankt der Verfasser Dr. Emile van Binnebeke, Dr. Thomas Brehm, Dr. Yasmin Doosry, Dr. Thomas Eser, Dr. Sylvia Glaser, Helmut Hauke, Frank Heydecke, Ada Hinkel, Bernd Kannengießer, Dr. Kurt Löcher, Dr. Claudia Maué, Dr. Ursula Mende, Dr. Ursula Peters, Dr. Johannes Pommeranz, Dr. Ada Raev, Dr. Annette Scherer, Birgit Schübel, Dr. Rainer Schoch, Ilona Stein, Harald Theiss, Franz Wild, Dr. Jutta Zander-Seidel.

**Wussten Sie schon,  
dass Sie Mitglied des Germanischen Nationalmuseums werden können?**

Als Mitglied im Freundeskreis des Germanischen Nationalmuseums erhalten Sie bei einem Jahresbeitrag ab € 25, – freien Eintritt in die Sammlungen, ermäßigten Eintritt bei Sonderausstellungen, das Vierteljahresprogramm sowie auf Wunsch Einladungen zu Ausstellungseröffnungen und ein Buch als Jahresgabe.

Sind Sie interessiert? Dann melden Sie sich in unserem Service-Büro für Mitglieder:  
Telefon +49 911 / 1331-108, Fax +49 911 / 1331-234; E-Mail [i.kalenda@gnm.de](mailto:i.kalenda@gnm.de)

**In der 1997 gegründeten Reihe „Kulturgeschichtliche Spaziergänge im Germanische Nationalmuseum“ sind bisher erschienen:**

Band 1: G. Ulrich Großmann, Architektur und Museum – Bauwerk und Sammlung. Das Germanische Nationalmuseum und seine Architektur. Ostfildern 1997, 112 S., 41 sw, 86 farbige Abb. ISBN-13: 978-3-7757-0719-0.

Band 2: Claus Pese, Mehr als nur Kunst. Das Archiv für Bildende Kunst im Germanische Nationalmuseum. Ostfildern 1998. 160 S., 97 sw, 26 farbige Abb., ISBN-13: 978-3-7757-0783-

Band 3: Ursula Peters, Andrea Legde, Moderne Zeiten. Die Sammlung zum 20. Jahrhundert Nürnberg 2000. 296 S., 57 sw, 143 farbige Abb., ISBN-13: 978-3-926982-61-2.

Band 4: Petra Krutisch, Aus aller Herren Länder. Weltausstellungen seit 1851. Nürnberg 2001. 147 S., 40 sw, 60 farbige Abb., ISBN-13: 978-3-926982-78-0.

Band 5: Mäzene, Schenker, Stifter. Das Germanische Nationalmuseum und seine Sammlungen. Beiträge der Sammlungsleiter, Gesamtkoordination und Redaktion: Annette Scherer. Nürnberg 2002. 176 S., 9 sw, 96 farbige Abb., ISBN-13: 978-3-926982-87-2.

Band 6: Arnulf v. Ulmann (Hrsg.), Anti-Aging für die Kunst. Restaurieren – Umgang mit den Spuren der Zeit (Veröffentlichung des Instituts für Kunsttechnik und Konservierung im Germanische Nationalmuseum, Bd. 7). Nürnberg 2004. 234 S., 11 Diagramme, 16 sw, 170 farbige Abb. ISBN-13: 978-3-936688-01-6.

Band 7: Yasmin Doosry, Käufliche Gefühle. Freundschafts- und Glückwunschkillets des Biedermeier. Mit einem Beitrag von Jutta Zander-Seidel: Freundschafts- und Erinnerungsschmuck Nürnberg 2004. 123 S., 14 sw, 128 farbige Abb., ISBN-13: 978-3-936688-04-7.

Band 8: Daniel Hess u.a., Mit Michbrei und Rute. Familie, Schule und Bildung in der Reformationszeit. Nürnberg 2005. 120 S., 26 sw, 43 farbige Abb. ISBN-13: 978-3-936688-10-8.

Band 9: Heidi A. Müller, Ein Idealhaushalt im Miniaturformat. Die Nürnberger Puppenhäuser des 17. Jahrhunderts. Nürnberg 2006. 136 S., 8 sw, 107 farbige Abb. ISBN-13: 978-3-936688-13-9.









