

# 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 Trensensattel führende Kavalier rittlings 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



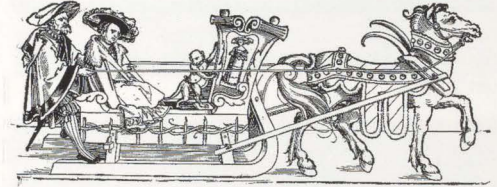
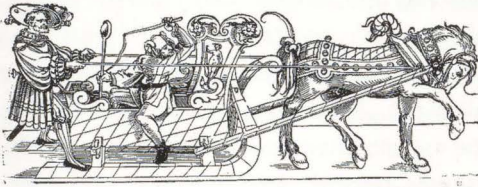
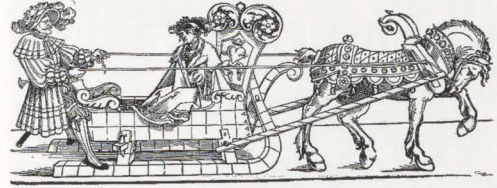
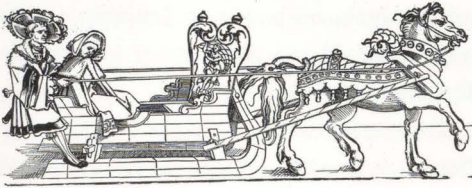
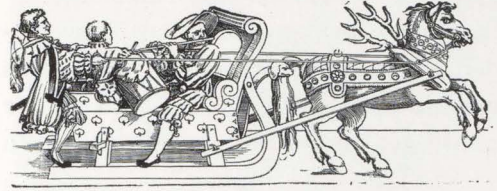
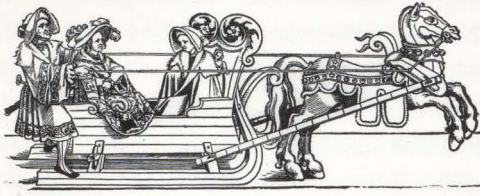


Abb. 5 Die Schlittenfahrt. Holzschnitte, Sebald Beham, Nürnberg, um 1530

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

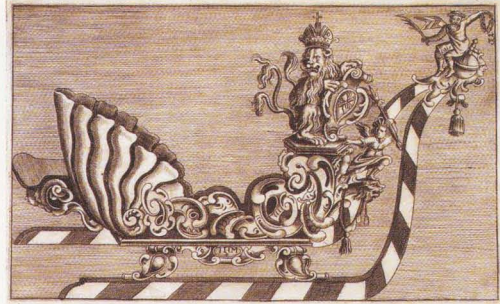


Abb. 9 *Figurenschlitten. Kupferstiche, Simon Cammermeier, Wemding, um 1670*

Leser hier etwas vom Material der Figuren und Ornamente. Vielfach bestanden sie aus Holz. Aber auch aus Pappmaché geformte Gebilde waren geläufig, ja sogar Figuren 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



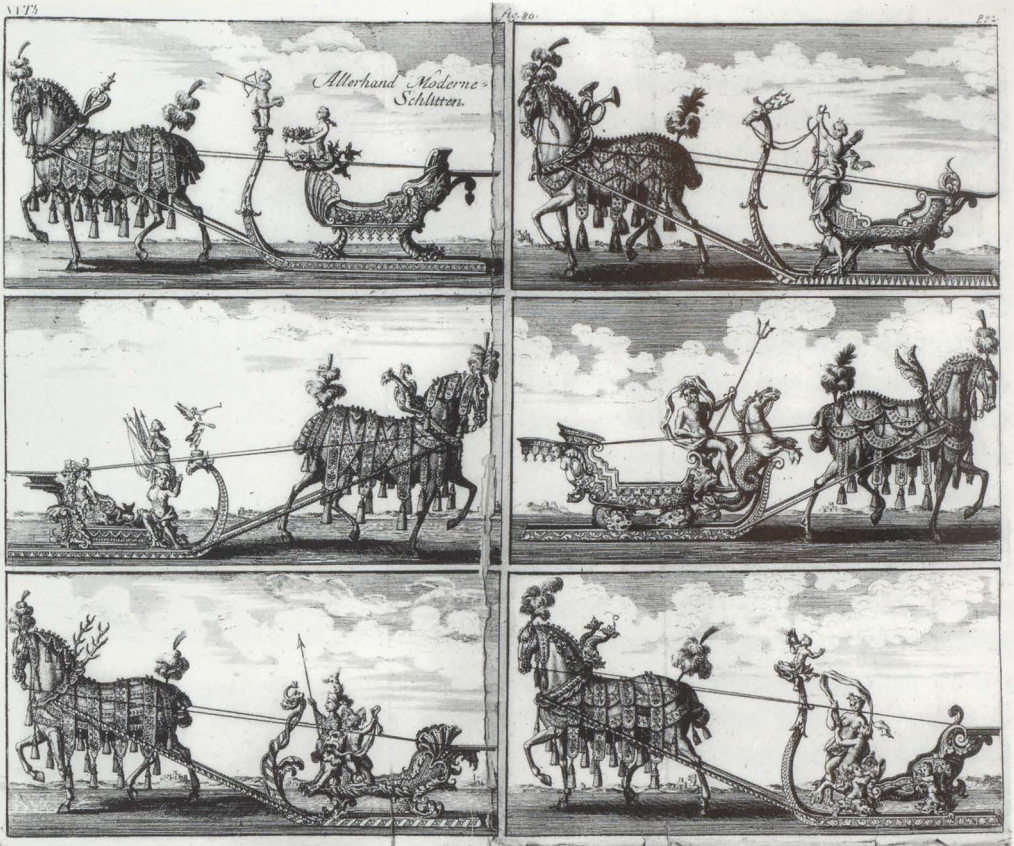


Abb. 10 „Allerhand moderne Schlitten“. Kupferstich in Valentin Trichters „Neu eröffnete Hof-, Kriegs- und Reitschule ...“, Nürnberg, 1729

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 Figurenschlitten offenbar noch höchst aktuell. In dem von Valentin Trichter, dem Stallmeister der Reichsstadt Nürnberg, 1729 neu aufgelegten Hofsitzenlehrbuch 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 Galiionsfiguren 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 schadhafte 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.