

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 geschweiffyt 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

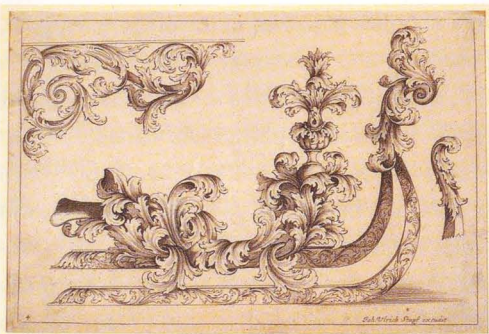


Abb. 21 Vorlageblatt für den Kasten eines Prunkschlittens. Kupferstich, Johannes Unsel, Augsburg, um 1690



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

berechtigten Stolz, mit dem Unselbst 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 Gedankstütze, 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 Kariolettts, die Pelzausstaffierung und gefütterte Pantoffel für den Cavalier 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

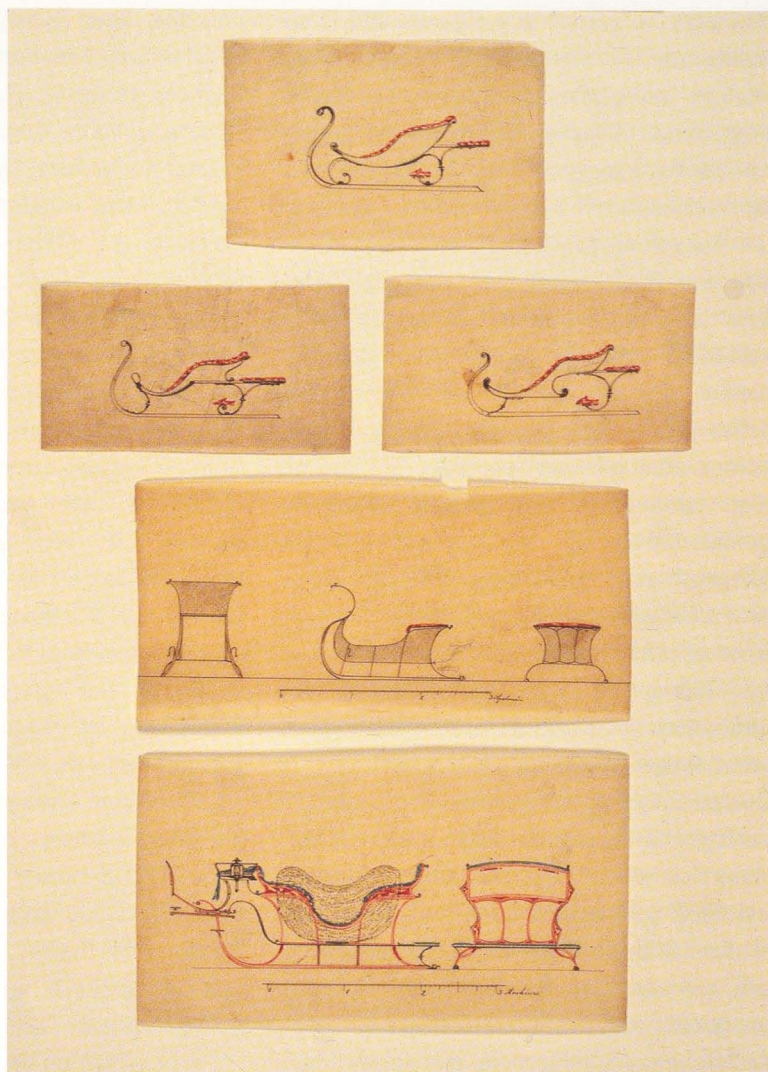


Abb. 23 Schlitten-
entwürfe. Feder-
zeichnungen,
wohl Österreich,
um 1810/20

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 schrägestelltes, 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,

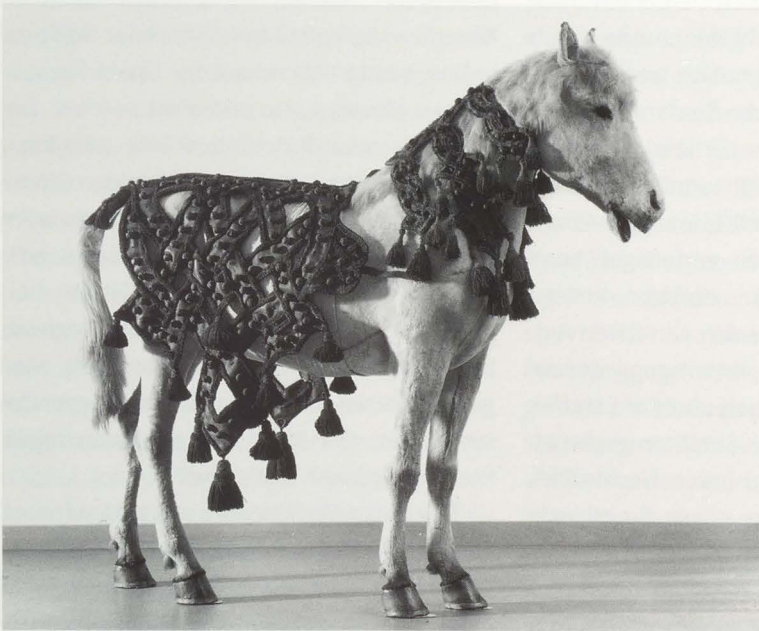


Abb. 24 Schlittendecke aus Kruppenkissen und Mähnenkissen. Nürnberg, um 1730



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).