

# 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, beschnittene 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 überfrorene 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 Barrièren 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 Pieksschlitten. In und bei Berlin gewahrt man dieses fröhliche Getümmel 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 Barett 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 Mitteldeutschland 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 Nürnbergs war. Das fröhliche Treiben der Menschen benennend, reimt die Beschriftung des Monatsbildes: „Schlit-

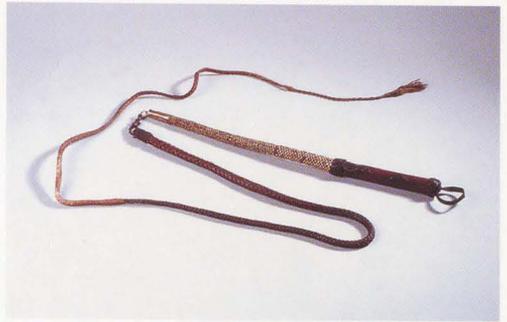


Abb. 58 Schlittenpeitsche.  
Wohl Mitteldeutschland, 18. Jahrhundert



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

tenfahrth und Schrittschuhlauf ist des lanuares 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



Schlittenbahn und Scherenschnitt  
Im die Januar's Wiese.

IANUAR.

Als und lang verfuert 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 Roleurstange, 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 Wintervergnügung, 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 vorbehaltenen 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 belebte 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 Rundeisen 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

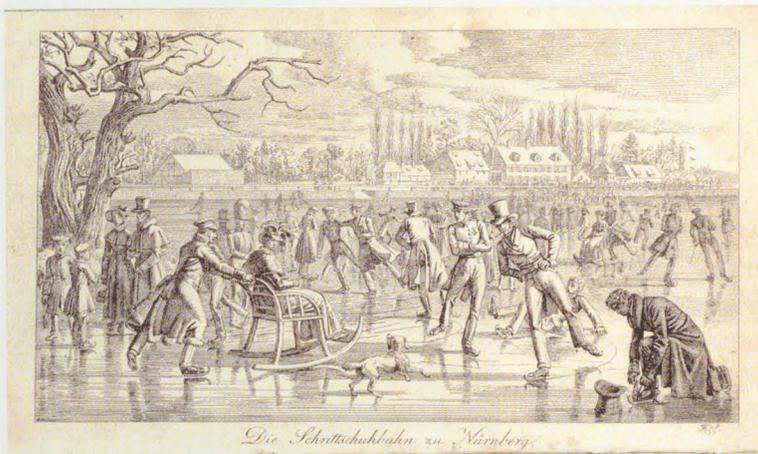


Abb. 69 Die Eisbahn auf dem Dutzendteich. Kupferstich, Johann Adam Klein, Nürnberg, 1825

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 gewahrte man noch in den Monaten Januar und Februar dieses

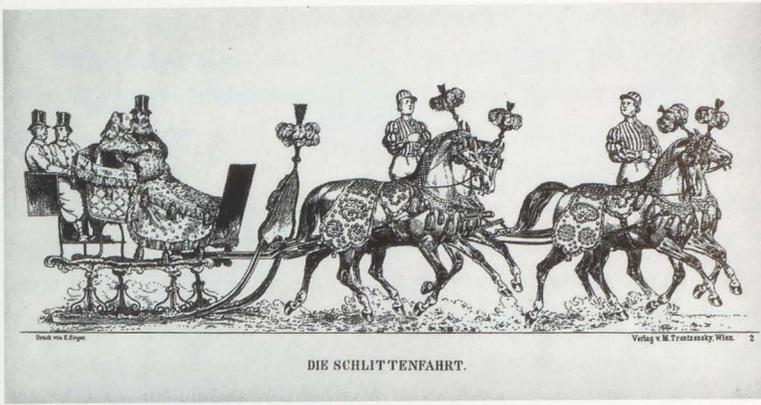
1827sten Jahres viele Renn- und Familienschlitten, also ein Beweis, dass der Geschmack an diesem Wintervergnügen wieder geweckt worden.“ Ein weiterer Gewährsmann für das Fortleben dieser Praxis ist der preußische Sitten schildernde Schriftsteller Theodor Fontane. Seine Romanfigur Mathilde Möhring ließ 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,

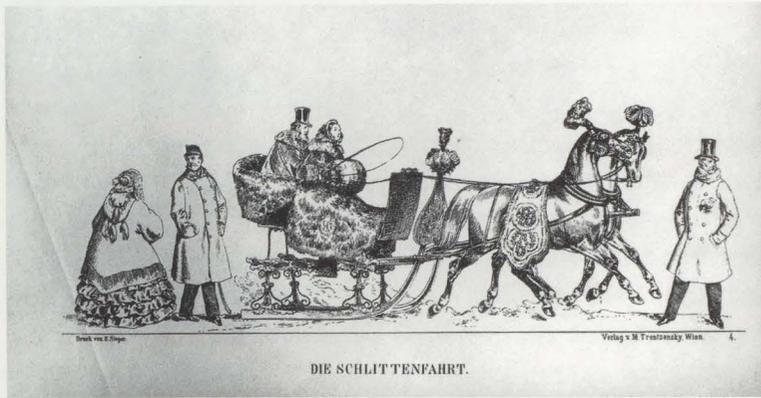
sogenannte Vis-à-vis oder Landauerschlitten, die mit Kutschböcken ausgestattet waren, so dass das Paar, gemeinsam im Kasten oder auf erhöhtem Bock Platz nehmen und sich von einem Bediensteten kutschieren lassen konnte. In Baseler Bürgerfamilien kamen diese Fahrzeuge bis Anfang des 20. Jahrhunderts unter 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



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

zusammengefügt 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.“