

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 Stauen 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

Figur von der Wittnächtschen völeketen Schlittenfarung.



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-

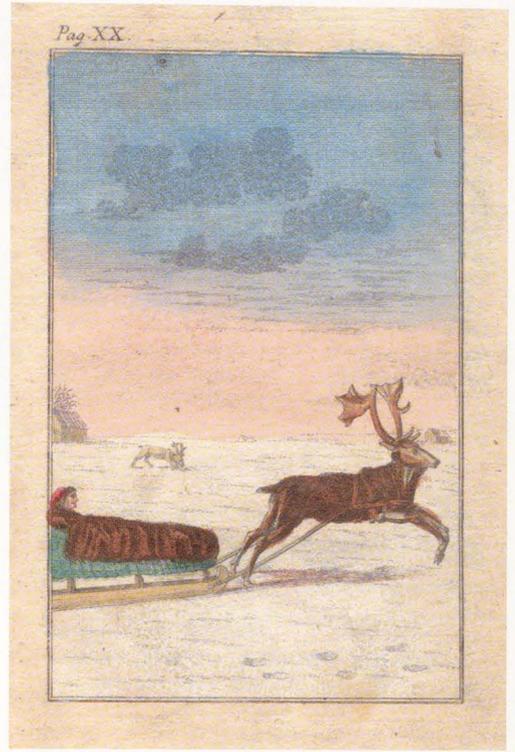


Abb. 78 Schlittenfahrt des Lappländers.
Kolorierter Kupferstich, Deutschland, um 1800

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 erspähle, 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 Kriegsgüter 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 Löscheräte 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 zweispännig 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 Hin- tertheil 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

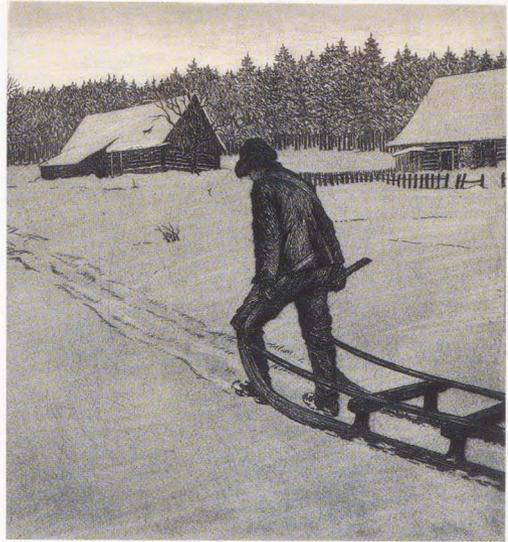


Abb. 88 „Wintermorgen“. Radierung, Emil Fuchs, Hain bei Hirschberg, 1925

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

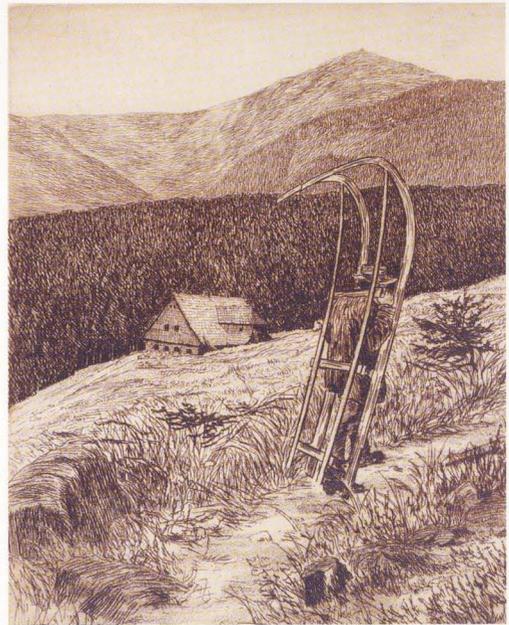


Abb. 90 „Aufstieg zur Heuung im Riesengebirge“. Radierung, Emil Fuchs, Hain bei Hirschberg, 1929



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!“