



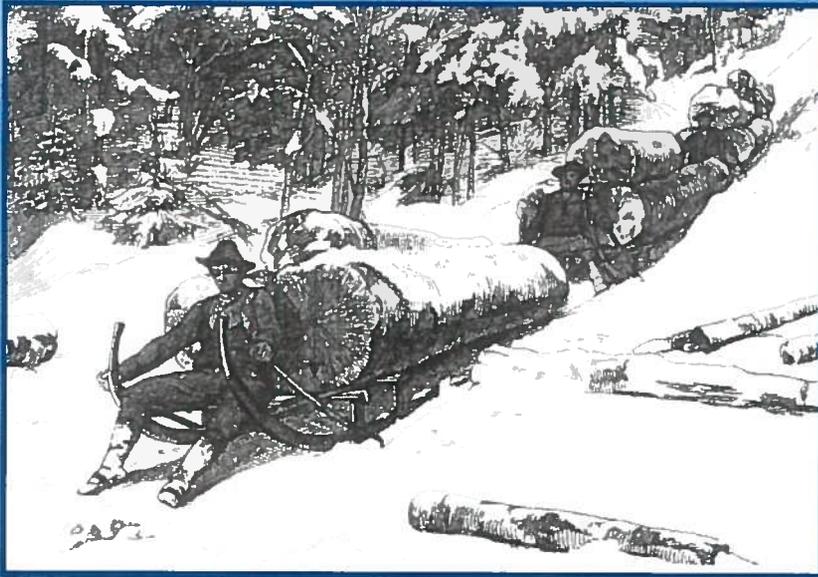
F B V A

Forstliche Bundesversuchsanstalt
Waldforschungszentrum

Die Handzugschlitten – Sammlung im Österreichischen Forstmuseum Silvanum

Die Schlittentypen Österreichs

A. GRABNER



**BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT
UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT**

ISBN 3-901347-33-x

Copyright 2001
Forstliche Bundesversuchsanstalt

Bildnachweis:

Umschlag: Schlitten im 19. Jhdt. (aus Forstbenutzung Gayer - Fabricius)
Adolf Grabner, FBVA-Wien, Ingo Lamp, Christian Natter, Florian Strauss,
Friedrich Zeliska, Werner Proksch, Karl Priewasser, Werner Weninger

Layout:
Johanna Kohl

Herstellung und Druck :
Forstliche Bundesversuchsanstalt
Waldforschungszentrum
Seckendorff-Gudent Weg 8, A-1131 Wien
URL: <http://fova.forvie.ac.at>, URL: <http://www.fova.bmlf.gv.at>

Bestellungen und Tauschverkehr :
Forstliche Bundesversuchsanstalt - Bibliothek
Seckendorff-Gudent Weg 8, A-1131 Wien
Tel. + 43-1-878 38 1216, Fax. + 43-1-878 38 1250
E-mail: gudrun.schmidberger@fova.bmlf.gv.at

Nachdruck mit Quellenangabe gestattet



Forstliche Bundesversuchsanstalt
Waldforschungszentrum

Die Handzugschlitten – Sammlung im Österreichischen Forstmuseum Silvanum

Die Schlittentypen Österreichs

A. GRABNER

St. Marein im Mürztal - Großreifling
2001



BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT
UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT

Das Lebensministerium

Schlittenvermittler und Gewährsleute

Altbürgermeister Hans Brandl, 8630 St. Sebastian
OFM DI Friedrich Budacker, 4824 Gosau
Oberförster Ing. Franz Feichtinger, 8630 Mariazell
Stefan Fritz, 6991 Riezlern
Oberförster Karl Glaser, 8953 Donnersbachwald
OFR DI Karl Gruber, 9800 Spittal an der Drau
Eduard Grünbichler, 8653 Stanz im Mürztal
Oberförster Ing. Ferdinand Kargl, 9853 Gmünd
Volksschuldirektor Norbert Loquenz, 9800 Rennweg
Lorenz Marksteiner, 6234 Brandenburg
Hugo Nachbagauer, 8924 Wildalpen
Christian Natter, 6901 Bregenz
Oberförster Ing. Alfred Pfemeter, 8923 Palfau
Oberförster Werner Proksch, 4161 Ulrichsberg
Oberförster Ing. Ferdinand Rohrmoser, 5611 Großarl
OFW Ing. Hans Schantl, 8562 Mooskirchen – Stögersdorf
Oberförster Ing. Florian Strauß, 9841 Winklern
Walter Wagner, 4161 Ulrichsberg
Oberförster Ing. Georg Walcher, 6233 Kramsach
Oberförster Ing. Peter Weißnar, 8591 Maria Lankowitz
Oberförster Ing. Werner Weninger, 3345 Göstling
Heinrich Zörweg, 8983 Bad Mitterndorf
Karl Prieswasser, 5242 St. Johann/W.

Herrn Prof. Mag. Johann Willingshofer danke ich für die Durchsicht der Arbeit und Frau Mag. Veronika Frank für die Reinschrift.

Inhalt

A. Bloch- und Langholzschlitten 8

Tiroler Schlitten.....	8
Salzburger Schlitten.....	10
Gosauer Schlitten.....	13
Hinterberger Böckl.....	17
Wildalpener Doppelschlitten.....	18
Brandenberger Schlitten.....	24
Böhmerwald Doppelschlitten.....	30
Doppelschlitten aus den steirisch – niederösterreichischen Voralpen.....	32
Bregenzerwald Schlitten.....	36
Mölltaler Doppelschlitten.....	38
Kurz- und Langschlitten aus dem Mölltal.....	40
Steirischer Hörnerschlitten.....	41

B. Scheiterschlitten 43

Obersteirischer Scheiterschlitten.....	43
Böhmerwald – Scheiterschlitten.....	44
Kobernausserwald – Scheiterschlitten.....	46
Güssinger Schlitten.....	48

C. Sonstige Schlitten 49

Bockschlitten mit Schlaipfe.....	49
Abtenauer Bockschlitten mit Schlaipfe.....	50
Stanzer Schlitten.....	52
Oberkärntner Schwellerschlitten.....	54
Mölltaler Kurzschlitten.....	56
Umsiedler Schlitten.....	58
Forstarbeiter Versorgungsschlitten aus Wildalpen.....	59

Dia – Serie „Handschlitteln“ von OFM Ingo Lamp.....	61
Schlittenführung und Hilfsmittel.....	64
Schlussbemerkung.....	69
Erklärung einiger Fachausdrücke.....	71

Einführung

Das „Schlitteln“, die Holzabfuhr mit leichten Handzugschlitten, war schon im 19. Jhd. in den Gebirgsforsten üblich. Auf alten Abbildungen ist diese Arbeit sehr realistisch veranschaulicht. Auch die wirkungsvollen Sperrtaten, die beidseits an den Kufen sitzen und zum Lenken und Bremsen des Schlittens dienen, sind damals bereits üblich gewesen.

Im gesamten Bundesgebiet gibt es über ein Dutzend Typen, die sich aus räumlichen Gepflogenheiten und Macharten entwickelt haben und teilweise auch von den Geländeformen und Sortimentswünschen beeinflusst wurden.

Vorwiegend wurde für den Schlittenbau Buchen,- Birken,- Ahorn – und Eschenholz verwendet. Das Buchenholz ist leicht zu bearbeiten und oftmals finden sich bei dieser Holzart viele natürliche Krümmlinge für die gebogenen Kufen und Hörner. Die Esche und Birke sind von alters her durch ihre Zähigkeit als Wagnerholz beliebt und finden dadurch auch beim Schlittenbau Verwendung. Im Voralpenraum wird fallweise auch schon Eichenholz verarbeitet.

In größeren Siedlungen, wo neben den Forstarbeitern auch viele Handwerker ansässig waren, wurden diese Schlitten meist vom Wagnermeister hergestellt und vom Dorfschmied mit Eisen beschlagen und verstärkt.

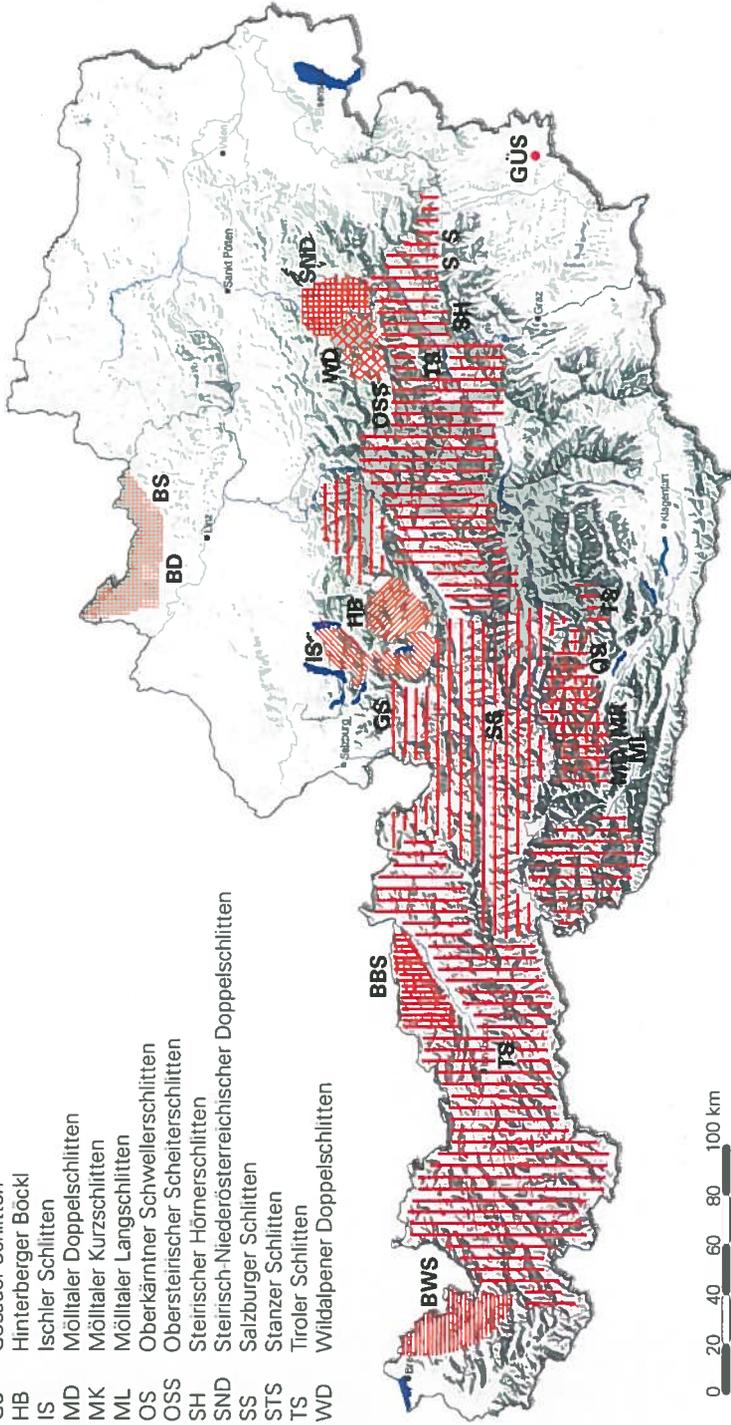
In Streusiedlungsgebieten, wo die alten Holzknechte nebenbei auch eine Kleinviehhaltung betrieben, um überhaupt mit der Familie überleben zu können, war seit der Landnahme eine besondere Geschicklichkeit erforderlich. Diese befähigte die Waldarbeiter auch ihre Fahrnisse selbst herzustellen.

Im 20. Jahrhundert wurden dann bei den Staatsforsten und größeren Privatforsten die Zugschlitten in den eigenen Betriebswerkstätten hergestellt. Nur der Eisenbeschlag samt Bremsvorrichtung wurde noch vom Dorfschmied durchgeführt.

Neben der Schlittenform war auch die Größe und Stärke des Schlittens unterschiedlich. Es gab leichte Schlitten, die nur für eine Bringung von 1 bis 1,5 Festmeter geeignet waren. Demgegenüber wurden mit dem Salzburger Schlitten bis zu 4 Festmeter ins Tal gebracht.

Verbreitung der Handschlittentypen

- BBS Brandenberger Schlitten
- BD Böhmerwald Doppelschlitten
- BS Böhmerwald Scheiterschlitten
- BWS Bregenzerwald Schlitten
- GUS Güssinger Schlitten
- GS Gosauer Schlitten
- HB Hinterberger Böckl
- IS Ischler Schlitten
- MD Mülltaler Doppelschlitten
- MK Mülltaler Kurzschlitten
- ML Mülltaler Langschlitten
- OS Oberkärntner Schwellerschlitten
- OSS Obersteirischer Scheiterschlitten
- SH Steirischer Hörnerschlitten
- SND Steirisch-Niederösterreichischer Doppelschlitten
- SS Salzburger Schlitten
- STS Stanzer Schlitten
- TS Tiroler Schlitten
- WD Wildalpeiner Doppelschlitten



A. Bloch- und Langholzschlitten

Tiroler Schlitten

Diese Schlittenform ist die häufigste Art und wurde von den jungen weichenden Bauernsöhnen, die nach Ostösterreich auf Saisonarbeit gingen, vor allem auch in die Obersteiermark gebracht. Nördlich des Hochschwab – Gebirgsstocks, wo auch die vielen Bundesforstverwaltungen lagen, war diese Type gebräuchlich.

Der Tiroler Schlitten mit meistens vier, seltener sechs Füßen, hat beidseits Sperr- oder Bremstatzen mit einer geraden Griffstange und vorne meist ein Sitzbrett. Der Schlittenführer konnte bei dieser Form bei der Talfahrt die günstigste Körperhaltung einnehmen. Die Beine waren gespreizt auf der linken und rechten Kufenkrümmung abgestützt, der Wetterfleck (kurzer Arbeitsmantel) am Sitzbrett ermöglichte ein angenehmes Sitzen und die geraden Tatzenebel brauchten zum Lenken oder Bremsen nur nach Bedarf nach oben gezogen werden.

Der Reibschemel, auf dem die Fuhr auflag, ermöglichte ein reibungsloses und leichtes Fahren um die Kurven. Der Schlittenführer war gebietsweise mit einem

Tiroler Schlitten (Wildalpen)

Foto: Adolf Grabner



Zuggurt für den Leerzug bergauf ausgerüstet. Dieser Zuggurt konnte aber auch bei der Talfahrt auf geraden Wegstrecken rasch eingehakt werden, damit die Fuhr mit ganzer Kraft gezogen werden konnte. Während der gesamten Talfahrt mit dem Gurt an die Fuhr gebunden zu sein, wäre viel zu gefährlich gewesen.

In Hinterwildalpen gab es mit einem solchen Schlitten vor einigen Jahrzehnten eine Panne, die noch gut ausging. Am oberen Eingang der Schreierklamm endete die Schlittenbahn mit einer kurzen Steigung, damit die Arbeiter mit ihren Schlitten leichter zum Anhalten kamen. Dann wurde das Holz einfach seitlich in die etwas tiefer liegende Holzriese gerollt. Jedes Bloch machte sich sofort selbstständig und raste mit hoher Geschwindigkeit durch die steil abfallende Klamm zum Endlagerplatz im Tal.

In der Verlängerung der Schlittenbahn war noch ein kurzer schmaler Geländestreifen, danach ging es 5 – 8 Meter senkrecht hinab in die Klamm. Da die Klamm an dieser Stelle noch etwas breiter war, hatte neben der Riese auch noch der tiefverschneite Bach Platz.

Einmal geschah es, dass ein Schlittenführer ungebremst zum Bahnende kam und mit seiner Fuhr über diesen „Schanzentisch“ hinausfuhr. Die Blochfuhr flog wie ein Schispringer in die Klamm hinunter. Der Schlittenführer fiel jedoch zwischen den Schlittenhörnern durch und landete, da die Fuhr über ihn hinwegraste, unversehrt im Tiefschnee über dem Klammbach.

Tiroler Schlitten (Wildalpen)

Foto: Adolf Grabner



Salzburger Schlitten

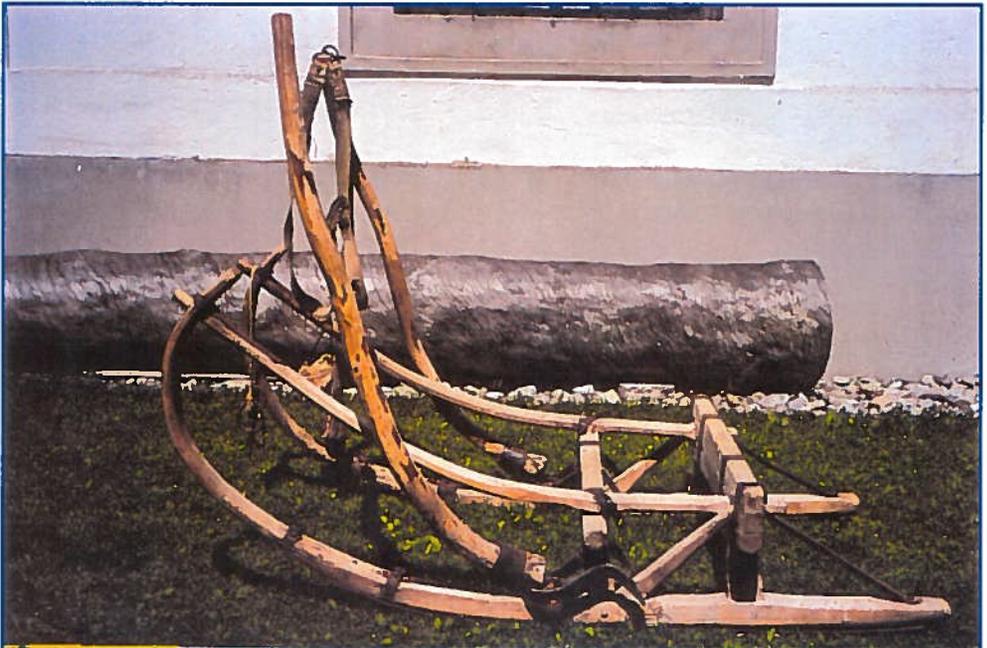
Der Salzburger Schlitten ist vor allem im Pinzgau und Pongau und etwas darüber hinaus anzutreffen. Es dürfte sich um eine sehr alte Schlittenform handeln, die im bäuerlichen Umfeld schon immer für verschiedene Gütertransporte eingesetzt wurde.

Es ist ein Schlitten, der zwar eher ein filigranes Aussehen hat, aber dennoch die größten Lademengen (bis zu 4 Festmeter Rundholz) aufweist. Er ist ebenfalls mit beidseitigen Sperrratzen ausgerüstet, die aber mit starken, gebogenen Griffstangen bestückt sind. Die vorne nach oben gebogene Schlittenkufe ist kein natürlicher Krümmling, sondern eine entsprechend gebogene Eschenleiste, die an der eigentlichen Kufe angeschäftet und mit zwei Eisenschlaufen fest verbunden ist.

Der Schlitten hat keinen beweglichen Reibschemel, damit er leichter ist. Stattdessen ist die hintere Querverbindung, das „Ebl“, für das Aufrasten der 2 – 3 Bodenblöcke etwas erhöht. Damit diese Bodenblöcke nicht abrutschen können, müssen sie beim Beladen der Fuhr mit der Hacke eine doppelte Schwalbenschwanzkerbe von einer Tiefe bis 5 cm erhalten. Jedes Bodenblock haftet dadurch wie mit einer Klaue auf dem Ebl, damit bleibt aber die gesamte Fuhr beweglich. Da auf diesem Sattel die gesamte Last und Beanspruchung ruht, ist er vorne mit einer schrägen Holzstütze und hinten mit einer Eisenstrebe beidseits abgestützt.

Salzburger Schlitten

Foto: Adolf Grabner



Der Schlittenführer sitzt auf keinem Brett, sondern erhöht auf einem oder zwei etwas vorgezogenen Bodenblochen. Dadurch reichen seine Füße nicht hinunter bis zu den Schlittenkufen. Er setzt die Füße daher auf die „Spanten“, was leider keinen besonders sicheren Halt ergibt.

Die gebogenen Tätzenstangen werden nicht mit den Händen nach oben gezogen, sondern hinter den Armen gehalten und die erforderlichen Manöver mit der ganzen Kraft der Schultern ausgeführt. Diese Kraftentwicklung ist notwendig, weil diese Männer die fast unglaubliche Last von 4 Festmeter Rundholz mit einer Ladung ins Tal brachten.

Der Schlittler hat darüber hinaus noch einen Zuggurt, der bei Bedarf an den Schlitten rasch eingehakt wurde, damit er bei Flachstellen abspringen und wie ein Zugtier den Schlitten mit den Händen und seinem Körper ziehen konnte.

Damit diese schweren Fuhren sicher ins Tal gefahren werden konnten, mussten an gefährlichen Stellen, besonders bei Kurven, bei noch offenem Boden etwa 1m lange Pflöcke eingeschlagen und an diese starke Bloche gelegt werden. Dies ergab bei gefrorenem Boden eine feste Stützwand und die Schlitten samt Fuhr konnten wie bei heutigen Straßenleitschienen daran entlanggleiten und problemlos auch enge Kurven bewältigen.

Trotz der gefährvollen Tätigkeit begrüßten es die Großarler Forstarbeiter zuerst nicht, als die Bundesforste ihre Waldstraßen in immer höhere Regionen vorantrieben. Sie erkannten, dass damit ihre Winterarbeit gefährdet war.

Salzburger Schlitten

Foto: Adolf Grabner



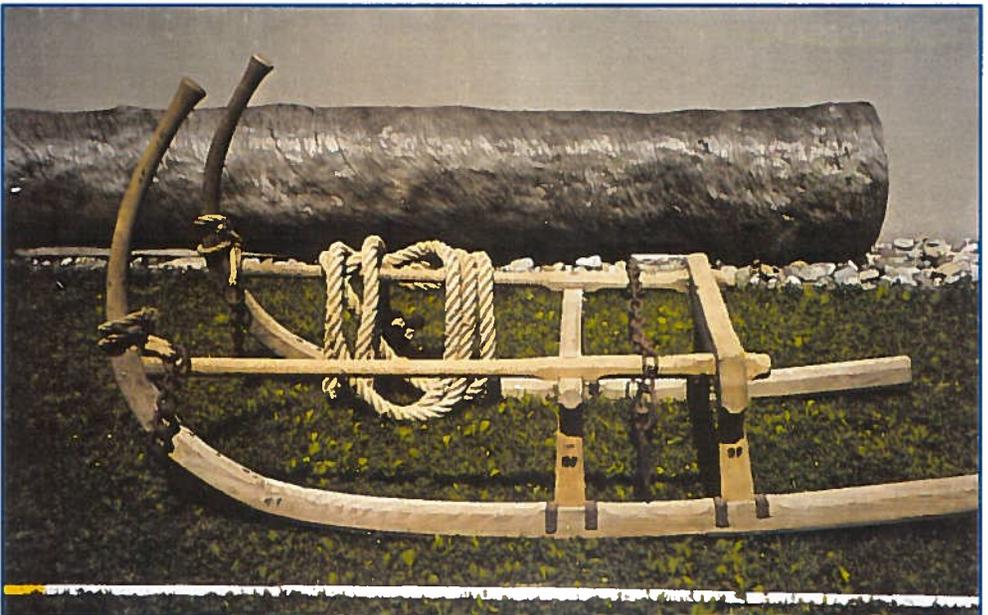


In Großarl wurde mit der letzten Schlittenfuhr das „Brautbloch“ samt „Brautboschen“ zum Tallager geführt und der Fichtenwipfel am Lager befestigt.

Foto: Gerhard Weiser

Gosauer Schlitten (Gosau)

Foto: Adolf Grabner



Gosauer Schlitten

Nach zwei schweren Schlittentypen folgt nun weiterschreitend nach Osten der Gosauer Schlitten. Dieser Zugschlitten ist einer der leichtesten und zierlichsten.

Da nur 1 bis 1,5 Festmeter Rundholz pro Fuhr geliefert wurden, gab es an diesem Schlitten keine Tatzen. Auch der Eisenbeschlag fehlte fast vollständig.

Als Bremsenrichtung gibt es beidseits Sperrketten, die bei Bedarf an den Kufen hinabgelassen werden konnten.

Da das Gosaugebiet nicht weit vom Pongau entfernt ist, sollten manchmal von den Salzburger Holzknechten etwas abfällige Bemerkungen über den leichten Schlitten gemacht worden sein. Dies wurde aber von den Gosauern mit dem Satz quittiert: „Der Holzknecht ist kein Ochs!“ Damit drückten sie aus, dass sie gleichfalls tüchtige Arbeiter sind, aber tierische Zugkraft wollten sie nicht erbringen.

Gab es bei der Schlittenbahn einige kurze Gefällsabschnitte, so wurde die gesamte Fuhr ganz einfach mit einem langen Seil, das um zwei Pflöcke lief, langsam abgeseilt. Die Schlitten wurden von der Forstverwaltung der Österreichischen Bundesforste beigestellt. Sie wurden also in Werkstätten produziert. Einige Bauskizzen sind vorhanden.

Dieser Schlitten und der fast identische Ischler Handschlitten wurden in den Kriegsjahren bei der Schlittenerprobung in Brandenburg ebenfalls überprüft, aber wegen ihrer leichten Ausführung nicht weiter beachtet.

Gosauer Schlitten (Gosau)

Foto: Adolf Grabner





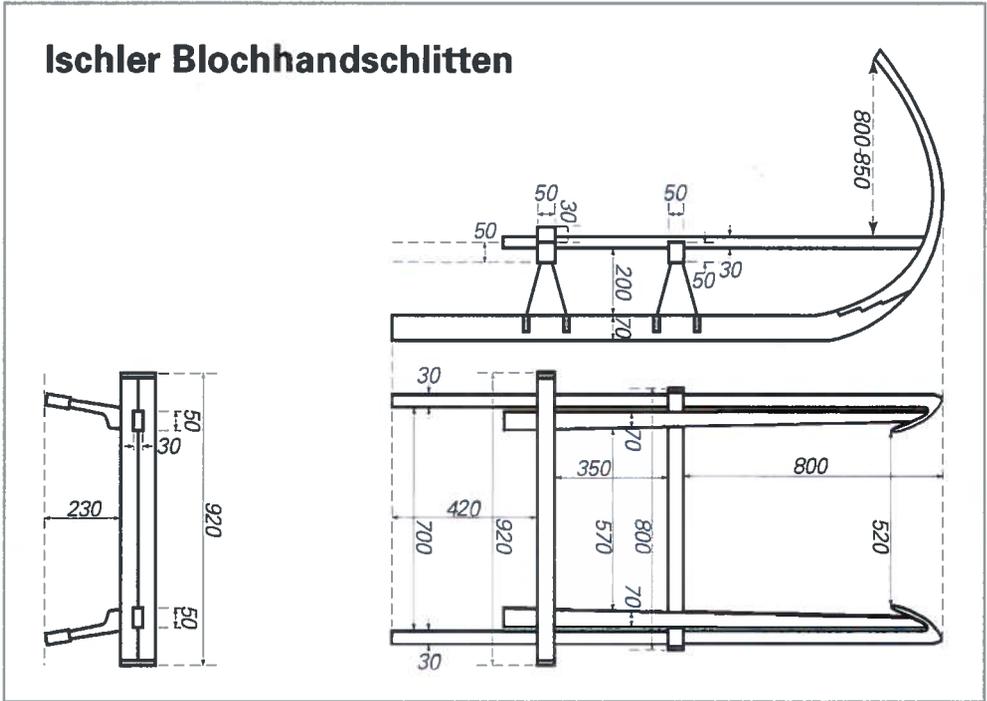
Ein Gosauer Schlitten wird abgeseilt

Foto: FBVA-Wien



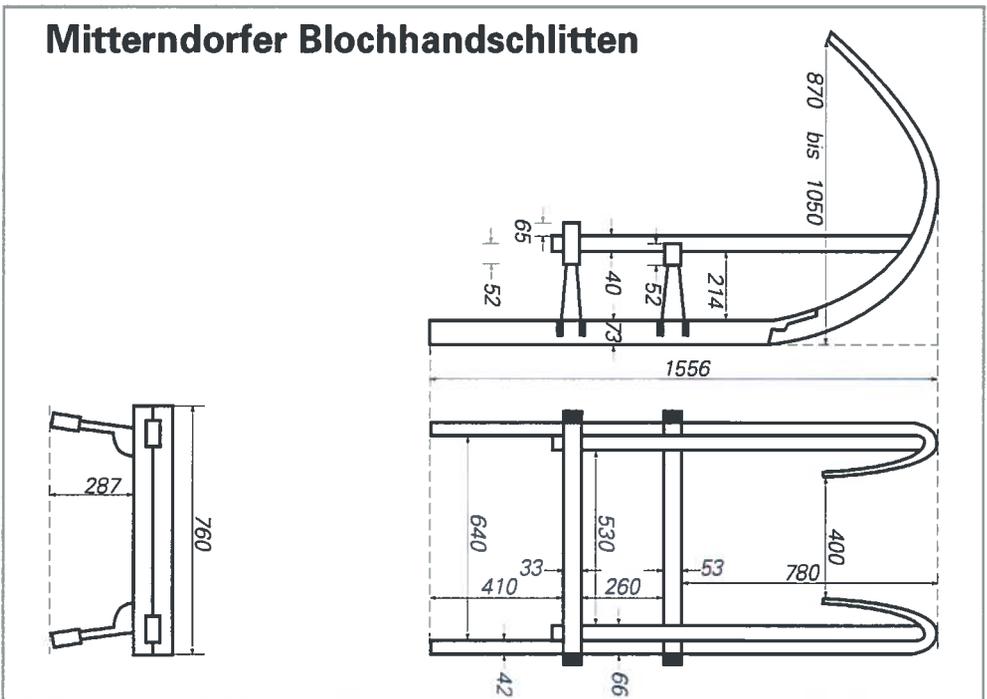
Einfache Seilbremse

Foto: FBVA-Wien



Maßstab 1:20 verkleinert

Fww. Kramsach



Hinterberger Böckl

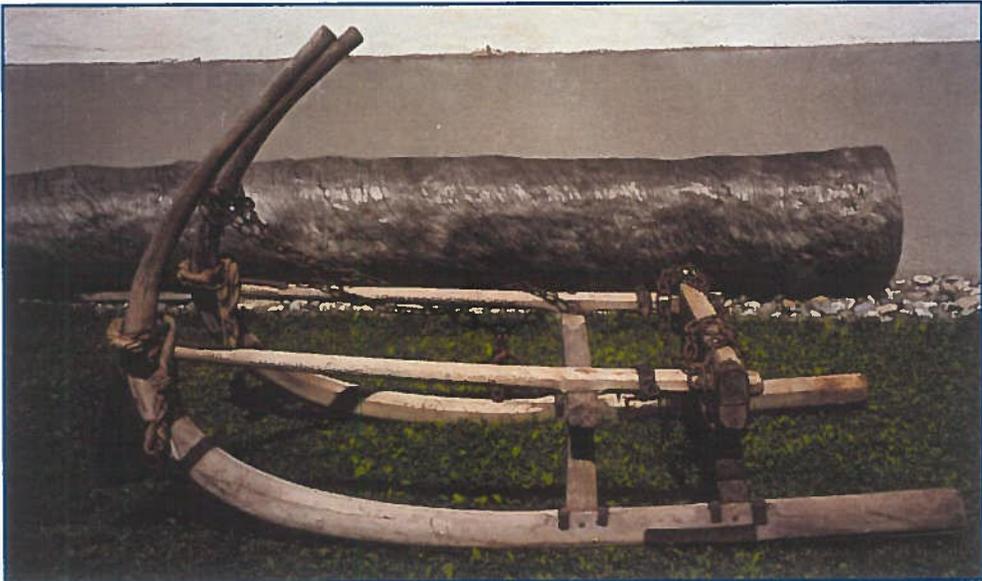
Dieser Zugschlitten ist ebenfalls sehr leicht und zierlich gebaut und wurde unter diesem Namen im Raum Bad Mitterndorf im Salzkammergut verwendet.

Der Schlitten hatte auch keine Sperrtaten, dafür aber leichte Sperrketten. Auffallend bei diesem Schlitten sind die überlangen Schlittenhörner. Dies erklärt sich damit, dass der Schlittenführer in Kurven meist nicht zwischen den Schlittenhörnern lenkte, sondern vor dem Schlitten mit den Schuhen rutschte, die Hörner hinter den Oberarmen hielt und die Holme außen umfasste. So hielten auch die Salzburger Schlittler ihre Tatenstangen fest.

Die Liefermenge war ähnlich wie beim Gosauer Schlitten. Die Schlitten waren in diesem Gebiet Eigentum der Forstarbeiter, die auch auf einen leichten Eisenbeschlag zur Verstärkung des Schlittens achteten.

„Hinterberger Böckl“
(Bad Mitterndorf)

Foto: Adolf Grabner



Wildalpener Doppelschlitten

Um diesen Schlitten und seine Entwicklung beschreiben zu können, muss etwas weiter ausgeholt werden.

Im September 1899 zerstörte im Lassing- und im Salztal ein Katastrophenhochwasser alle Trifeinrichtungen ab Fachwerk.

Dies war dann die eigentliche Geburtsstunde für die folgende Salzaflößerei, die im Unterlauf versuchsweise schon einige Jahre ausgeübt und nun bis zur Prescenyklause ausgedehnt wurde. Gefloßt wurde auf der Salza jedoch nur mit dem Schwellwasser der Klause, das den Wasserspiegel um ca. 60 – 100 cm ansteigen ließ.

Aufgrund der vielen Uferfelsen und des schluchtartigen Flussverlaufes ab Palfau wurde auf der Salza ein starres Rahmenfloß von 18 m Länge eingeführt, das von italienischen Piave – Flößern zuerst gebaut und gefahren wurde. Dafür waren 4 bis 6 Langhölzer bis 18 m pro Floß erforderlich.

Da jährlich 1000 und mehr Flöße salzaabwärts fuhren, mussten 4000 bis 6000 Stück Langhölzer für den Floßrahmen, die sogenannten Rahmenbäume, im Salztal und in den Nebentälern bereitgestellt werden.

Die Zulieferung des Holzes und der Rahmenbäume aus dem entlegenen Rothwaldgebiet erforderte im Winter einen regen Schlittelbetrieb aus den Seitengräben zur

Wildalpener Doppelschlitten(Rothwald)

Foto: Adolf Grabner



Talstraße, der im Sommer vom Pferde- und Schleppertransport auf der Straße zum Floßbindeplatz an der Salza abgelöst wurde.

Die Seitengräben hatten manchmal eine Länge von 1 bis 2 km mit mäßig steilen Pfaden bis zum Talschluss. Dies ergab im Winter eine Schlittenbahn mit wenig Gefälle. Daher musste eine Schlittenform mit möglichst geringer Reibung eingesetzt werden. Aus diesem Grund wurde im Rothwaldgebiet vor allem zum Langholztransport, aber teils auch für das normale Blochholz auf weniger steilen Bahnen der sogenannte Wildalpener Doppelschlitten mit einer Starzvorrichtung entwickelt.

Wir unterscheiden beim Wildalpener Doppelschlitten zwei Zugschlittenformen: Die ältere Art, die von den einheimischen Holzknechten selbst hergestellt wurde und die jüngere Form, die in der Betriebswerkstätte nach dem Tiroler Schlitten gebaut wurde.

Die alte Form ist ein leichter sechsfüßiger, 130 cm langer Schlitten (Tiroler Schlitten bis 200 cm lang), der bei den Hörnern einen kleineren Radius aufweist und außer dem Reibschemel fast keinen Eisenbeschlag hatte. Dieser Schlitten hatte auch keine Sperrtaten, sondern nur Sperrketten.

Die schwerere Nachfolgeform war dann auch mit Tatzen ausgestattet und mit dem üblichen Eisenbeschlag versehen. Der Nachschlitten mit der Starzstange war bei beiden Formen gleich. Er war ebenfalls 130 cm lang und kaum mit Eisen beschlagen.

Beide Schlitten mussten mit einem Reibschemel ausgerüstet sein, damit die Kurven problemlos befahren werden konnten. Bei guter Schlittenbahn und nicht zu starkem Gefälle konnten bis zu 4 Festmeter Holz geladen werden.

Wildalpener Doppelschlitten (Rothwald)

Foto: Adolf Grabner





Nach- oder Starzschlitten (Wildalpen)

Foto: Adolf Grabner



Beim Doppelschlitten ging die Talfahrt nicht sehr rasch vor sich, da der Hintermann am Starzbaum (ein natürlicher Krümmling) lenkend nachgehen musste. Selbstverständlich wurde dies für den „Starzer“ oftmals auch ein Langlauf, da ein festgefahrener Schlitten - kurze Flachstrecken gab es ab und zu - sehr schwer wieder flottgemacht werden konnte. Wenn sich die Schlittenbahn gefestigt hatte und bereits gleichmäßig tiefe Geleise aufwies, was durch nächtliches Bewässern der Bahn noch schneller erreicht wurde, kamen auch für den Starzmann bessere Zeiten.

Bei diesen Verhältnissen konnte er bei harmloseren, weniger kurvenreichen Bahnabschnitten behende auf den Nachschlitten aufspringen und für kurze Strecken Fahrgast sein. Die beste Schlittelzeit fiel meist in die kalten Jännertage. Bei klirrender Kälte und wenig Neuschnee hielt die Bahn gut und machte die Arbeit leichter.

Die Langholzlieferung mit dem Doppelschlitten im Rothwaldgebiet verlangte von den Forstarbeitern manchmal auch eine besondere Schlitteltechnik und dementsprechende Einrichtung des Abfuhrweges.

Aus einem langen Seitental führte einmal der Schlittenpfad im Auslauf über einen ebenen Talboden und letztlich über eine eigens errichtete Notbrücke über den Lassingbach zum Endlager an der Autoabfuhrstraße.

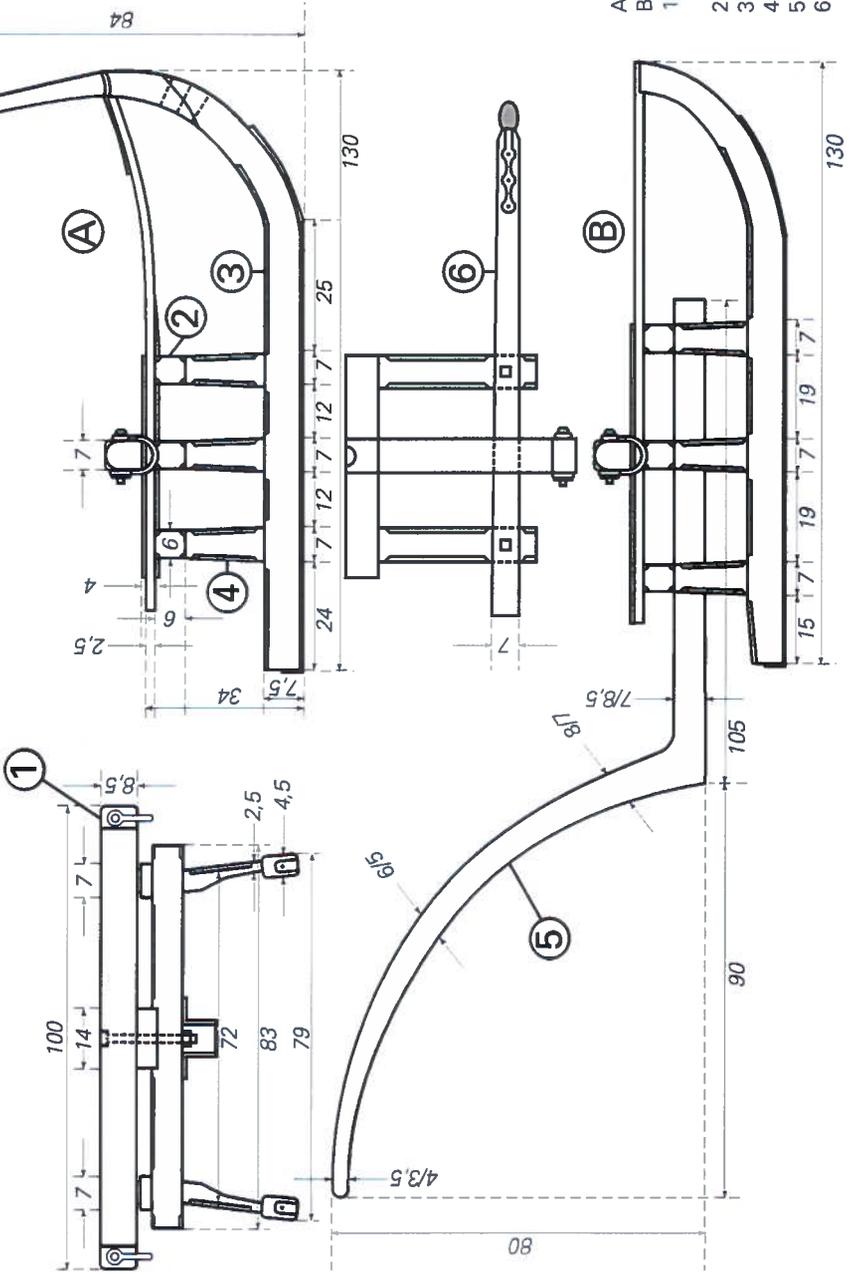
Da das Ziehen des Doppelschlittens auf diesem ebenen Abschnitt – der Starzmann hätte schieben müssen – nicht durchführbar war, gab es nur eine Möglichkeit, diesen Abschnitt mit Schwung zu bewältigen. Dabei konnte aber der nachgehende oder oft auch laufende Starzmann nicht mithalten.

Wildalpener Doppelschlitten (Rothwald)

Foto: Adolf Grabner



Wildalpener Doppelschlitten



- A Zugschlitten
- B Starzschlitten
- 1 Reibschmelze od. Sattel
- 2 Eibl
- 3 Kufn
- 4 Fuaf
- 5 Starzfeder
- 6 Spanfn

Um dieses Problem nun doch zu meistern, begann man die ebene Talstrecke und auch teilweise die letzte Gefällsstrecke beidseits mit Stämmen zu verlegen. Diese Bloche mussten aber fugenlos aneinander gereiht werden und innen eine vollkommene Gerade ergeben, damit die Schlitten eine gerade Gleitwand vorfanden. Die Innenseite der Bahn durfte dabei nur wenig breiter als der Schlitten sein. Dann wurde noch die Fahrbahn mit Schnee geebnet und festgeklopft. Zuletzt wurde eine Fahrspur gezogen und mit Wasser vom Lassingbach besprengt.

Wenn der gesamte Abschnitt eine tragfähige Eisfläche aufwies, konnte mit dem Schlitteln begonnen werden. Jetzt musste herausgefunden werden, wo der Starzmann im letzten Steilstück hinten aufspringen musste und der Schlittenführer die schwere Fuhr ungebremst und praktisch führerlos im Eiskanal hinunterschießen lassen konnte, damit so viel Schwung und Fliehkraft mitgenommen wurde, dass sowohl das ebene Talstück als auch die Brücke bis zum Endlager in freier Schussfahrt bewältigt werden konnten.

War diese Stelle einmal ermittelt, so ging die Talfahrt ohne Manneskraft, jedoch mit einem sehr hohen Risiko vonstatten. Die wichtigsten Voraussetzungen waren vor allem die glatten Blochinnenseiten des verlegten Endabschnittes und bestes Schlittenmaterial, da sich der Schlittenführer bei der hohen Endgeschwindigkeit unmöglich retten hätte können.

Damit diese Schlitten – Eisbahn in Ordnung blieb, wurde eigens ein Forstarbeiter für die laufende Besprengung in der ersten Nachthälfte abgestellt. Wenn die letzte Fuhr am Abend im Tal war, begann für diesen Mann die Instandsetzungsarbeit, also das Besprengen der Bahn.

Wildalpener Doppelschlitten (Rothwald)

Foto: Ingo Lamp



Brandenberger Schlitten

Von den bisher genannten Schlitten musste während des Zeiten Weltkrieges je eine Garnitur nach Brandenburg in Tirol abgeliefert werden. Erfahrene Schlittenführer mussten alle Schlitten nach ihrer Verwendbarkeit und Leistung testen. Das Ergebnis sollte der „Reichseinheitsschlitten“ werden, der dann allen Forstbetrieben vorgeschrieben werden sollte, um eine Leistungssteigerung zu erzielen.

In der Praxis setzte sich aber dieser Einheitsschlitten nach Kriegsende nicht durch. Nur in den Brandenberger Revieren wurde dieser Schlitten in den Wagnerwerkstätten hergestellt und bis zum Ende des Handschlittenzuges eingesetzt. Die Forstarbeiter außerhalb von Brandenburg verwendeten auch weiterhin den gebietsweise üblichen Schlitten bis in die 60-er Jahre, wo diese Arbeit langsam ausklang und die Holzabfuhr mit Lastkraftwagen auf den neuen Waldstraßen überall möglich wurde.

Der Brandenberger Schlitten ist fast identisch mit dem erstgenannten Tiroler Schlitten. Hergestellt haben ihn einheimische Wagnermeister und Schmiede. Meistens hatte jeder Forstarbeiter im Brandenbergertal seinen eigenen Schlitten, aber auch die Forstverwaltung hatte etliche angeschafft und bei der Erzherzog Johann - Klausen eingestell.

Brandenberger Schlitten (Brandenberg)

Foto: Adolf Grabner



Der vierbeinige Schlitten hat ebenfalls einen Reibschemel und Tatzen, wie wir sie vom Tiroler Schlitten kennen. Der Reibschemel ist aber auf der Oberseite in der ganzen Länge mit einem Flacheisenband beschlagen, auf das ein ca. 1 cm hoher Steg aufgeschweißt ist. Damit wird das Verrutschen der Bodenbloche verhindert. Zwei zusätzliche Holzleisten am hinteren Ebl (Querholz) sind ein weiterer Zusatz. Diese Querleisten haben die gleiche Höhe wie der Mittelpfosten, bzw. die eisenbeschlagenen Spanten, über die sich der Reibschemel dreht. Dadurch wird verhindert, dass er sich bei ganz engen Kurven (Haarnadelkehren) durch die seitliche Gewichtsverlagerung und durch seine Verdrehung verkantet und der Fuhrschlitten sich nicht mehr in die gerade Längsachse drehen lässt.

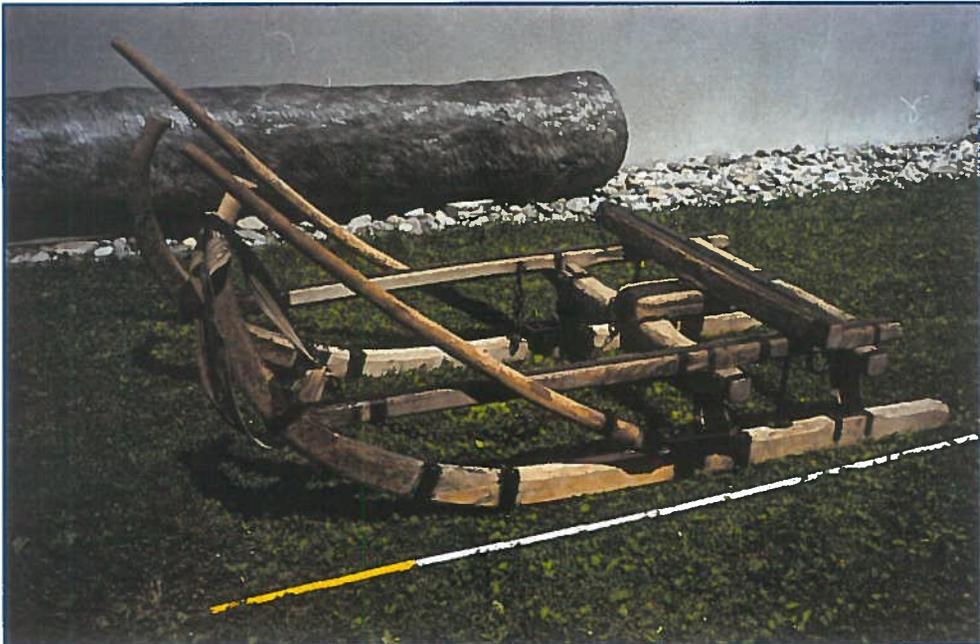
Bei Schlitten für den tierischen Zug ist der Zugschlitten mit einer vollkommen ebenen Plattform ausgestattet, so dass sich der Reibschemel um 180° verdrehen lässt. Wegen des zusätzlichen Gewichtes ist diese plane Fläche bei keinem Handschlitten vorhanden.

Der Schlitten hat außerdem statt eines dritten Beinpaares auf beiden Seiten eine Rundstahlverstärkung unterhalb des Reibschemels zwischen Kufenoberkante und Spantenunterseite eingebaut. Damit wurde die Belastbarkeit erhöht und eine zusätzliche Versteifung geschaffen.

Der Schlittler benützt zum Leerschlittenzug auch einen Zuggurt, da der gesamte Schlitten den stärksten Eisenbeschlag aufweist.

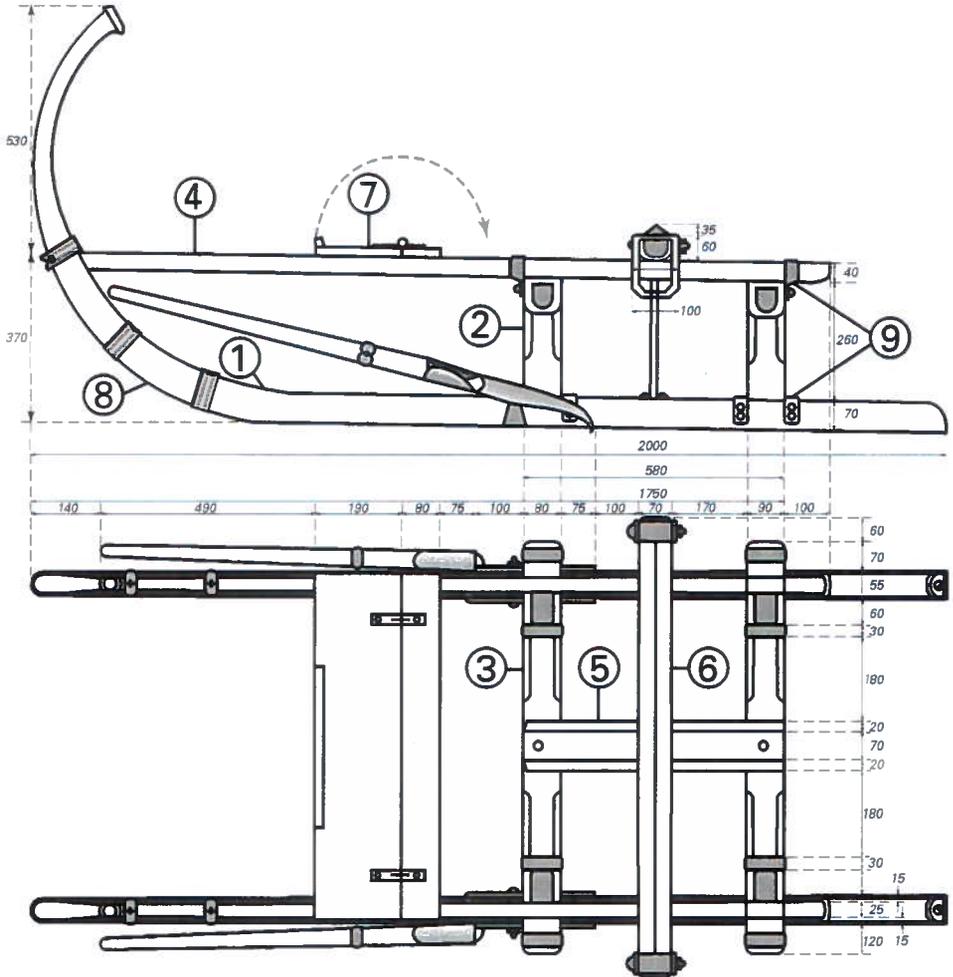
Brandenberger Schlitten (Brandenberg)

Foto: Adolf Grabner



Brandenberger Schlitten Vorder- oder Halbschlitten

Maßstab 1 : 10 (verkleinert)



- 1 Kufen
- 2 Füße
- 3 Joch oder Nebel
- 4 Spangen
- 5 Brücke oder Kater
- 6 Reibsattel
- 7 Sitz- oder Reibbrett
- 8 Sohlen
- 9 Kopf- oder Fußbänder

Gewicht unbeschlagen

22 kg

Gewicht beschlagen ohne Sperrtaten

46 kg

Gewicht der Sperrtaten allein

8 kg

Summe

54 kg

Gesamt Kettenausrüstung

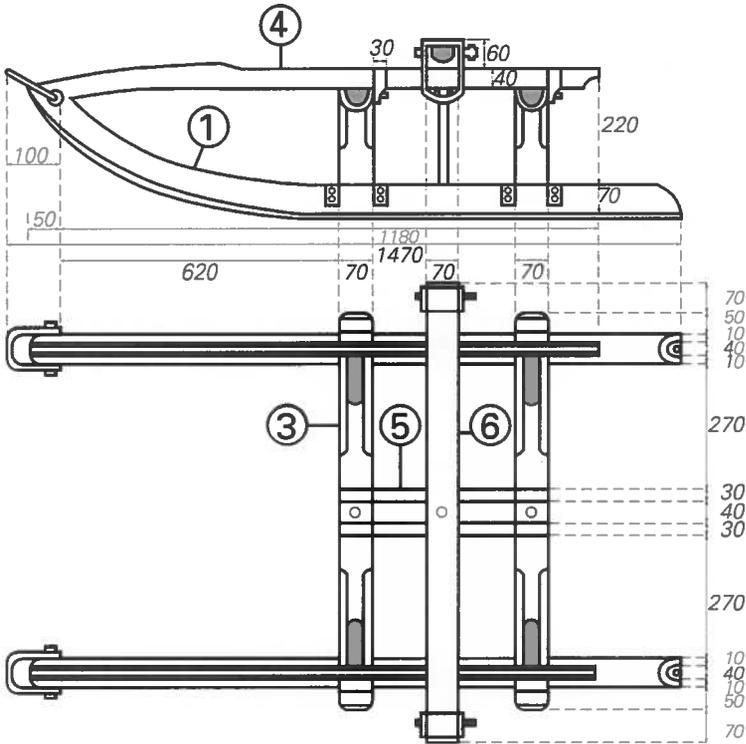
35 kg

Gesamtgewicht

89 kg

Brandenberger Schlitten Nachgeschlitten oder Bock

Maßstab 1 : 10 (verkleinert)



- 1 Kufen
- 3 Joch oder Nebel
- 4 Spangen
- 5 Brücke oder Kater
- 6 Reibsattel

**Ausrüstung eines Schlittenziehers
IN DER FORSTVERWALTUNG DER Ö. B. F.**

	Gewicht kg
1.) 1 Vorderschlitten	42,--
Beschlag 18,--kg, Bremstatzen s. Stielen 7,50 kg, Reibsattel 5,6 kg, Rest Holzgewicht. 3 Joche mit Brücke, Sattellänge 1,-- m, Sohlenlänge bis zu den Spangen 190 cm, Spurweite 76 cm, Spangenweite 67 cm, Sohlenmaße 35/4 mm, Ladehöhe 40 cm	
2.) 1 Nachgeschlitten ohne Hörner und Sattel.....	30,--
nur bei Gefällen von 0 - 10 % notwendig Zubehör 2 Stricke 1,20 m lang mit Haken	
<u>Zubehör:</u>	
3.) 1 Bundkette mit Ring und Haken, 4,10 m lang.....	4,--
116 gerade Glieder 6 x 48 mm, mit Haken zum Verkürzen der Kette im 3. Glied	
4.) 1 Zusammenhängkette mit 85 mm langen Öhren 1,29 m lg.....	1,60
mit je einem Keil an beiden Öhren und Zurückhänghaken im 3. Glied, 38 Glieder 5 x 35 mm.	
5.) 1 Überschlackette mit 85 mm lg. Öhren 2,25 m lang.....	2,20
an einem Ohr mit Haken, am anderen ein Keil, Zurück- hänghaken im 5. Glied. 74 Glieder 5 x 35 mm.	
6.) 4 Laufgehänge mit 54.00 cm lg. Ketten samt Haken.....	12,40
jede Kette aus 10 Gliedern 5 x 35 mm, 1 Kette mit Drehglied, im Ring ein Haken. (1 Gehänge 3,10 kg).	
7.) 1 Bremskette einschliesslich der Öhre 2,-- m lg.....	4,60
beiderseits 12 Glieder 6 x 48 mm, dazwischen 17 St. kantig geschmiedete Glieder 10 x 80 mm, nach aussen geringer werdend, an den Öhren haken.	
8.) 2 Blochschuhe 40 x 20 mm, aus 4 mm Stahlblech.....	5,--
wannenförmig, mit 2 rd. 40 mm langen Dornen (1 Schuh 2,50 kg)	
9.) 6 Keile mit Schlagnase und Ohr 16-18 cm lang.....	1,80
(1 Keil 0,30 kg).	
10.) 2 Scherglieder 8 x 65 mm, zum Verbinden gerissener Ketten.....	0,20
11.) 1 Zugkettel mit Doppelhaken zum Verkürzen der Kette, 1,- m lg..	0,30
12.) 1 Zuggurte aus 4-6 cm breiten Gurten, samt Ring, in welchem die Zugkette eingehängt wird.....	0,20
13.) 1 Paar Füsseisen 6 stöllig, bis zum Absatz reichend.....	0,70
auf Wegen bis 14 % auch zum Aufwärtsziehen der Schlitten verwendbar, samt Ringen 55 cm lg., 2,50 cm breit	
14.) 1 Paar Stelzeisen 6 stöllig, über dem Absatz gekröpft, zum Aufstieg auf längeren Wegen über 14 % samt 55 cm lg., 2,50 cm breiten Riemen.....	1,10
15.) 1 Sapine , 1,20 kg schwer, samt Stiel.....	2,50
16.) 1 Schneeschaukel aus Holz oder Eisen, samt Stiel.....	2,40
<hr/>	
Summe Zubehör:.....	39,--
<hr/>	
Mit Vorderschlitten:.....	81,--
<hr/>	
Mit Vorder- und Nachgeschlitten.....	111,--
<hr/>	

Kramsach, den 16. März 1953

Der Forstmeister
Rosenberg eh.

Im Winter 1943 wurde vom Forstamt Brandenburg ein 15 Seiten umfassender Bericht über den Handschlittenzug verfasst.

Das Inhaltsverzeichnis gliedert sich folgendermaßen:

- Beschreibung und Aufschließung des Forstamtes (19./20.Jhdt.)
- Der Ziehweg
- Das Ziehgerät (Halbschlitten, Bock, Kettenausrüstung und Zubehör)
- Arbeitsweise (Beladen, Anhängen, Ziehregeln, Gantern am Tallager und der Leerschlittenzug)
- Stimmen aus den Schlittenzieherlehrgängen
- Maßnahmen zur Leistungssteigerung

Der Abschnitt „Ziehweg“ gibt sehr gute Hinweise, wie ein Schlittenweg tatsächlich aussehen hätte sollen. Leider war dies nur in wenigen Fällen wirklich zu erreichen.

Es wurde vorausgesetzt, dass der Ziehweg eigens für diesen Zweck angelegt wird und dadurch den Idealverhältnissen möglichst nahe kommt.

Das Gefälle sollte von der Beladestelle bis zum Tallager gleichmäßig zwischen 10 und 14 % aufweisen. Dies war die Voraussetzung dafür, dass am Zugschlitten bis zu 3 Festmeter und mit den 3 bis 5 Anhängern weitere 3 Festmeter, also insgesamt bis zu 6 Festmeter pro Schlittler, geliefert werden konnten.

Bei geringerem Gefälle zwischen 5 bis 10 % sind Blochschuhe notwendig und 1 bis 2 Anhänger zum Nachstreifen möglich.

Ist das Gefälle unter 5%, so ist eine Lieferung nur noch mit Doppelschlitten (Nachgeschlitten) durchführbar. Der Krümmungsradius in den Kurven sollte nicht unter 5 Meter liegen.

In der Forstverwaltung Brandenburg wurde aber auch nach dem Krieg dem Schlittelbetrieb noch großes Augenmerk geschenkt, weil nach wie vor der Triftbetrieb zum Rechen in Kramsach in vollem Umfang betrieben wurde und noch längere Zeit keine Aufschließungsstraßen vorhanden waren. Die letzte Trift erfolgte 1966.

Von der Forstverwaltung Brandenburg wurde noch am 16. März 1953 ein Ausrüstungsverzeichnis für einen Schlittenzieher erstellt, das sehr anschaulich diese schwere Arbeit erkennen lässt.

Bemerkenswert war auch, dass die Brandenberger Schlittler zu den wenigen zählten, die die sechsstölligen Steigeisen, die vor dem Schuhabsatz endeten, nicht nur bergwärts benutzten, sondern auch bei der Talfahrt am Fuße trugen, um bei Gefahr einen festen Trittsatz zum „Aussteigen“ aus dem Gefährt zu besitzen.

Allgemein wurde jedoch die Meinung vertreten, dass Fußseisen bei der Talfahrt nie benutzt werden sollten, da man sich beim Lenken und Bremsen damit leichter verhaspeln konnte und dadurch kritische Situationen entstehen würden.

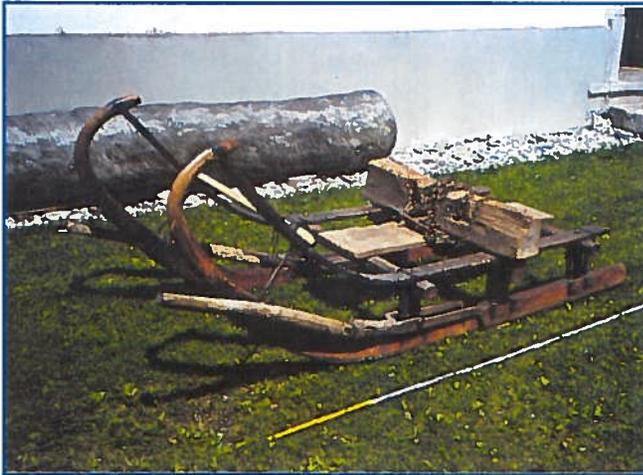
Böhmerwald Doppelschlitten

Diese Schlittenform ähnelt in keiner Weise unseren alpenländischen Formen. Es handelt sich um schwere langgestreckte Typen, was aber keine besondere Rolle spielt, da zum Leerschlittenzug bergauf schwere, abgerichtete Haushunde unterstützend mitziehen.

Es gibt dafür ein eigenes Hundegeschrir, das fast gleich ist wie bei Pferden, nur eben eine Miniaturausführung. Ortsansässige Sattler im Raum Aigen – Schlägl waren für die Anfertigung solch kleiner Ausführungen geschult. Damit die Hunde während des Beladens im Walde keinen Unfug trieben und sich nicht nach Hause absetzen, blieben sie immer eingespannt. Natürlich sind alle Hänge des Böhmerwaldes nur

leicht geneigt und daher kritische Schussfahrten ins Tal nicht zu befürchten.

Der ins Auge fallende Unterschied sind die oben mit den Spanten verbundenen „Hörner“, die einen vorteilhaften Halte- bzw. Zugriff ermöglichen.



Böhmerwald Zugschlitten
(Sonnenwald)

Foto: Adolf Grabner



Hörner und Spanten ergeben vorne eine geschlossene „Schlaufe“. Der Nachschlitten wird mit zwei seitlichen Stangen gelenkt, die am mittleren Beinpaar angebracht sind und am hinteren, etwas vorstehenden Ebl aufsitzen. Die etwas mehr über das dritte Beinpaar ragenden Spanten werden zusätzlich mit Rundholzstäben abgestützt.

Der Böhmerwald Schlitten ist nicht nur etwas länger, sondern auch mit kürzeren Schlittenbeinen versehen, was besonders beim Scheiterschlitten zum Ausdruck kommt.

Auffallend sind die kantholzartigen Reibschemel, die keine eisernen Kettenschlaufen aufweisen. Dafür sind sie mit zwei großen Bohrlöchern versehen, durch die die Bundketten zum Festbinden der Fuhre gefädelt werden. Die gleiche Reibschemelform weist auch ein Pferdezugschlitten aus dem Raum Karlstift auf. Es scheint also diese Form im Böhmerwaldgebiet üblich zu sein.

Auf den hochgezogenen Spanten ist in halber Höhe eine Querleiste angebracht. Am Befestigungspunkt ist unterhalb auf beiden Seiten ein Rundeisenstab zwischen Spante und Kufe eingesetzt. Diese Stäbe und die Leiste stellen eine zusätzliche Schlittenversteifung dar.



Böhmerwald Nachschlitten
(Sonnenwald)

Foto: Adolf Grabner



Doppelschlitten aus den steirisch – niederösterreichischen Voralpen

Die Länge des sechsfüßigen Zugschlittens weist auf eine Weiterentwicklung des Scheiter-
schlittens hin. Zwischen erstem und zweitem Ebl ist ein Pfostenstück aufgesetzt und fast
in der Schlittenmitte befindet sich das Loch für den Reibnagel. Der Schlitten ist relativ
nieder gebaut und mit schönen schwungvollen Schlittenhörnern versehen. Ohne Reib-
scheit kann er auch für den Brennholztransport eingesetzt werden.

Das erste Beinpaar besitzt vorne je ein mit einem Schraubbolzen befestigtes
Buchenholzstück, das an der Unterseite eine Einkerbung aufweist und zum Einhängen
der sehr kurzstielligen Bremstatzen dient. Letztere sind nicht mit Eisenbolzen an den
Kufen befestigt.

Der Nachschlitten ist vierbeinig und zierlich gebaut. Das Pfostenstück weist in der
Mitte das Loch für die Aufnahme des gleichfalls leichten Reibscheites auf.

Verbunden sind die beiden Schlitten durch das „Stangl“. Diese schwache Stange hat
vorne einen Haken, der beim Fuhrschlitten in einen Eisenring eingehängt wird.
Hinten weist das Verbindungsstangl ein festes Holzdreieck auf, das genau zwischen die
Vorderfüße passt und mit diesen durch Eisenbolzen gelenkig verbunden ist.

Doppelschlitten aus dem steirisch-niederösterreichischen Raum (Walster)

Foto: Adolf Grabner



Das Stangl hat an der Unterseite in der Mitte außerdem noch einen weiteren kleinen Haken, mit dem der Nachschlitten für den Leerzug ganz knapp an den Zugschlitten angehängt wird. Das Stangl reicht dann über den Zugschlitten vor, behindert den Schlittler aber nicht. Bei Neuschnee wurde der Nachschlitten oft auf den Zugschlitten in diagonaler Lage aufgeladen, wobei das Stangl nun an einer Außenseite des Schlittenhornes mit der Bundkette etwas befestigt wurde, damit der Arbeiter nicht behindert war.

Es wurde Blochholz mit 4 bis 6 Meter Länge geliefert. Viele Forstarbeiter fertigten sich die Schlittengarnitur auch selbst an. Das Verbreitungsgebiet in der Steiermark ist der Raum Mariazell – Walster, in Niederösterreich der Bereich Ulreichsberg – Josefsberg und etwas weiter hinaus in das Voralpengebiet.

Der Doppelschlitten aus der Walster ist äußerst überlegt gebaut und hat einige eigenwillige Details. So sind bei diesem Zugschlitten die Tatzeln mit den Kufen nicht fest verbunden, sondern nur eingehängt. Beim Leerzug bergauf konnten sie ausgehängt und aufgeladen werden und stellten daher bei Tiefschnee keine Behinderung dar.

Das Sitzbrett ist auf einer Seite mit einer Torbandschraube auf der Spante befestigt. Auf der anderen Seite wird es mit einem Flacheisenhaken niedergehalten. Beim Schlittenzug kann es auf dieser Seite ausgehängt und schräg nach hinten gedreht werden, wodurch das Sitzbrett dem Schlittenzieher nicht in die Waden stupsen kann.

Doppelschlitten aus dem steirisch-niederösterreichischen Raum (Walster)

Foto: Adolf Grabner





Doppelschlitten aus dem steirisch-niederösterreichischen Raum (Walster)

Foto: Adolf Grabner





Doppelschlitten aus dem steirisch-niederösterreichischen Raum (Walster)

Foto: Adolf Grabner



Bregenzerwald Schlitten

Im entfernten Ländle fand ich sehr spät eine interessante Zugschlittentype, die nach der exakten Machart sicher in einer Wagnerwerkstätte im Bregenzerwald entstanden ist. Dafür sprechen auch die zwei weit entfernten Fundorte von zwei gleichen Schlitten. Der eine war am Hochtannberg, der andere im Kleinen Walertal eingesetzt.

Es ist ein schwerer vierbeiniger Schlitten. Das Kufenholz mit dem anschließenden Schlittenhorn ist aus einem relativ starken Kantholz gefertigt und sichtlich maschinенbearbeitet. Die ebenfalls starken Schlittenbeine sind kurz, setzen sich aber mit einem Zapfen jeweils durch das Querholz nach oben fort und stehen etwa 6 cm darüber hinaus. Diese Zapfen überragen auch noch etwas die angelegten flachen Spanten.

Der Schlitten wird von Schraubbolzen (Torbandschrauben) zusammengehalten und hat fast keinen Eisenbeschlag. Lediglich die Spanten weisen vorne zu den Hörnern hin ein Flacheisen auf, das einen Gewindebolzen angeschweißt hat, der durch das Horn reicht und zum Festschrauben des Kufenbeschlages dient. Weiters sind teilweise dünne Eisenbänder im Bereich der Beine angebracht. Die Schlittenhörner weisen oben einen eigenwillig geformten Knauf als Abschluss auf.

Diese Beschreibung trifft auf den Schlitten von Hochtannberg zu, der als Scheiter-schlitten oder zum Transport anderer Güter Verwendung fand.

Der Schlitten aus dem Kleinen Walsertal ist dagegen ein ausgesprochener Blochzug-schlitten und zu diesem Zweck wurde die erforderliche Ausrüstung montiert. Dazu zählen auch die Bremstatzen mit geraden Griffen in der allgemein üblichen Ausführung.

Das Besondere und Einmalige an diesem Schlitten ist nun das aufgesetzte und mit zwei Schraubbolzen vorne und hinten mit dem Querholz verschraubte starke Längs-

Bregenzerwald Schlitten

Foto: Christian Natter



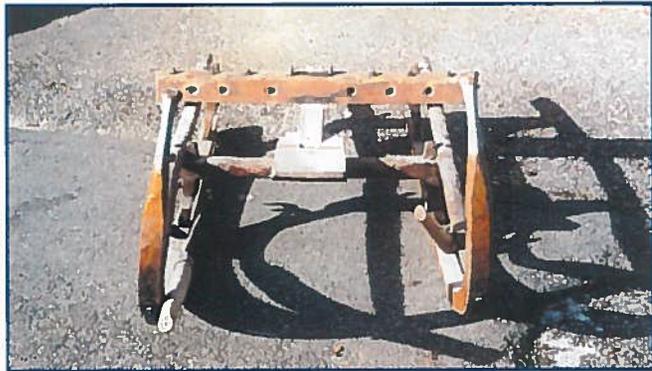
kantholz zum Tragen des Reibschemels. Dieser weist auf der Oberseite einen eigenwilligen Eisenbeschlag zum Festhalten der Bodenblöcke auf. In der Mitte ist ein Flachstahlstück mit ca. 15 – 18 cm Länge aufgesetzt, bei dem die Enden rechtwinkelig nach oben gerichtet sind.

Diese etwa 3 cm langen Enden sind zu einer Schneide ausgeschmiedet und sehen aus, als würde man auf die Schneide eines Stemmeisens blicken.

Auf diese beiden Schneidenden wird das Mittelblock aufgesetzt, das sich durch sein Gewicht darauf eindrückt und somit festsetzt. Beidseits davon sind noch je drei Kegelschloßspitzen für die seitlichen Blöcke des Bodens. Der Reibschemel hat keine Stahlschlaufen für die Bundketten, sondern weist zu beiden Seiten des Reibnagels je drei Bohrlocher zum Durchziehen des geflochtenen Hanfstrickes als Kettensersatz auf.

Beim vorderen Querholz ist nun die letzte Besonderheit dieses Schlittens, der kurze Sitzpfosten. Dieses Pfostenstück hat eine gabelförmige Ausnehmung, damit ist es in das Längsträgerholz eingeschoben und mit einem langen Schraubbolzen mit diesem gelenkig verbunden. Beim Schlittenzug ist es hochgeklappt und nimmt fast eine 50° Rücklage ein, damit der Schlittenerführer beim Gehen nicht behindert wird. Zur Talfahrt wird der Sitzpfosten nach vorne gekippt und ermöglicht so das Sitzen des Schlittlers.

Dieses dreiteilige Mittelstück kann nach Lösen von zwei Torbandschrauben abgenommen werden und ergibt dann den allgemeinen Scheiter-, Hörner- oder Geißschlitten mit Bremstatzen.



Bregenzerwald Schlitten

Foto: Christian Natter



Mölltaler Doppelschlitten

Die ständige Suche nach alten Zugschlitten bringt immer wieder interessante Überraschungen, so etwa diesen sehr zierlichen Doppelschlitten aus Rangersdorf im oberen Mölltal, der etliche Besonderheiten aufweist.

Der Schlitten besitzt keine Sperrtaten und konnte daher nur mit Sperrketten gebremst werden. Einmalig ist dabei der eiserne „Drehkranz“ für die „Reibbank“, bei dem auch ein Haken für den Zuggurt vorgesehen ist.

Auffallend sind außerdem die schräg gelagerten Spanten, die am vorderen Querholz (Ebl) wie üblich aufliegen, beim hinteren Querholz jedoch unterhalb befestigt sind. Dadurch sind sie sehr hoch am Schlittenhorn eingezapft und fangen die Zugkräfte äußerst günstig ab.

Die Reibbank ist auf der gesamten Länge mit einem Bandeisen belegt, das an den Enden für die Aufnahme der Kettenringe ösenförmig ausgeschmiedet ist.

Der „Nachläufer“ oder Nachschlitten hat wie die sogenannten „Böckeln“ bei Zugtierschlitten keine Spanten. Das vordere Querholz (Ebl) ist niedriger als das hintere, das die Last zu tragen hat und dient nur zur Stabilitätsverbesserung des Böckels.

Mölltaler Doppelschlitten (Rangersdorf)

Foto: Florian Strauss



Die gegabelte Verbindungsstange ist ähnlich gestaltet wie bei Zugtierschlitten. Der Nachläufer wird mit einigen Rundgliedern am eisernen Drehkranz angehängt. Trotz der aufwändigen Ausführung des Drehkranzes lassen die zwei Beinpaare jeglichen Eisenbeschlag zur Festigung der Gesamtkonstruktion vermissen.

Aufgrund der zierlichen Ausführung und der fehlenden Bremstatzen dürfte die Liefermenge nicht übermäßig groß gewesen sein. Vermutlich wurde auch nur Rundholz mit vier Meter Länge geschlittelt.

Möltaler Doppelschlitten (Rangersdorf)

Foto: Florian Strauss



Kurz- und Langschlitten aus dem Mölltal

Der sogenannte „Kurzschlitten“ zur Rundholzlieferrung ist ein Abkömmling der Urform (Tiroler Schlitten). Die Befestigungslaschen für die Bremstatzen sind ebenfalls vorhanden. Das hintere Hauptquerholz hat auf beiden Seiten Holzstreben eingezapft, wie sie beim Salzburger Schlitten auch üblich sind.

Auffallend sind die flach gekrümmten Schlittenhörner. Demnach dürfte es sich um einen Eigenbauschlitten handeln. Die Reibbank mit dem Reibnagel ist leider nicht mehr vorhanden. Der Schlitten weist einen Eisenbeschlag auf und ist außerdem eisenbesohlt.

Der „Langschlitten“ gleicht dem üblichen Hörnerschlitten, der im Hofbereich für vielfältige Lieferungen eingesetzt wurde, unter anderem auch für die Brennholzlieferrung.

Auffallend sind die eingezapften Stützhölzer, wodurch die Spanten relativ schwach gehalten sind. Die beiden hinteren Stützen haben auf den Spanten einen würfelförmigen Knauf, damit die Ladung (Scheitholz) einen Ansatz findet.

Der gesamte Schlitten weist bis auf die nachträglich geschiente Bruchstelle keinen Eisenbeschlag auf.

Mölltaler Kurz- und
Langschlitten
(Unterzwischenbergen)

Foto: Florian Strauss



Steirischer Hörnerschlitten

Eigentlich war ich schon beim Abschließen meiner Erhebungsarbeit, doch der Zufall wollte es anders. Bei der Jubiläumsfeier „100 Jahre Forstlehranstalt Bruck“ am 14.06.2000 übergab mir ein Brucker Absolvent drei gebundene Mitschriften des Brucker Forstschülers Friedrich Zeliska (Schuljahr 1913/14) für das Forstmuseum. Im Absolventenverzeichnis ist Zeliska als Abgänger 1915 und späterer Forstmeister eingetragen.

Die drei Mitschriften gliedern sich in die täglichen „Vorlesungen“ im Lehrsaal und in „Verwendung“. Hier sind die praktischen Übungen und Exkursionen im Lehrforst aber auch in anderen Forstbetrieben festgehalten.

Am 30. Jänner 1914 trägt die „Verwendung“ den Titel „Das Schlitteln des Holzes“. Der Bericht ist nicht sehr lang, aber zweimal schreibt der Forstschüler vom „Steirischen Hörnerschlitten“. Interessant ist dabei ein Foto des Schlittens, so dass er tatsächlich als eine eigene Type angesehen werden kann und als Vorläufer des später in der Obersteiermark üblichen Tiroler Schlittens zu betrachten ist.

Der Schlitten hat keinen Reibschmel, sondern ein freiliegendes Ebl, bzw. Querholz, bei dem die Spanten unterhalb befestigt sind und schräg nach vorne zu den

Steirischer Hörnerschlitten (Raum Bruck)

Foto: Friedrich Zeliska



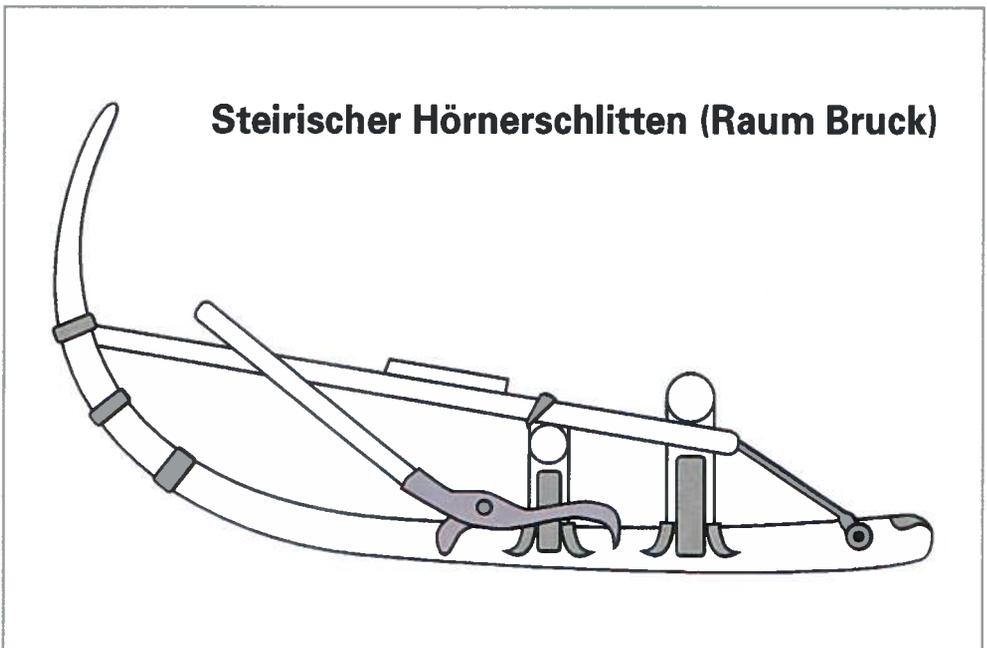
Hörnern verlaufen. Die beiden Beinpaare haben einen kurzen Abstand, daher ist auch der gesamte Schlitten nicht sehr lang.

Am Eblende ist keine Eisenschlaufe zum Einfädeln der Bundketten erkennbar, obwohl sie am Schlitten mitgeführt werden. Ungeklärt bleibt daher die Absicherung gegen das Verrutschen der Blochlandung. Dies kann natürlich auch damit erreicht werden, dass die beidseits überstehenden Eblenden mit der Bundkette umschlungen werden.

Die üblichen Sperrtatzten sind vorhanden, ebenso das Sitzbrett. Die Eblbeine sind hinten mit einer Eisenstrebe abgestützt und der gesamte Schlitten ist mit dem üblichen Eisenbeschlag ausgestattet. Die schöne Hörnerform lässt darauf schließen, dass der Schlitten vom Fachmann erzeugt worden sein dürfte. Im alpinen Raum ist dieses Bild die älteste Darstellung eines Handzugschlittens.

Im Bericht schreibt Friedrich Zeliska weiters:
„Rückwärts wird dann die Reißkette eingelegt.“

Die Reiß- oder Sperrkette kann zusätzlich zu den Bremstatzen verwendet werden, da sie sich jederzeit lösen lässt. Als Verwendungsgebiet muss der obersteirische Raum um Bruck an der Mur angesehen werden.



B. Scheiterschlitten

Obersteirischer Scheiterschlitten

Die Scheiterschlitten oder Hörner, - bzw. Geißschlitten sind fast überall ziemlich gleich ausgeführt. Lediglich die mehr oder weniger elegant geschwungenen Schlittenhörner zum Ziehen unterscheiden sich je nach Geschicklichkeit des Schlittenbauers.

Es gibt vier- und sechsbeinige Formen, die relativ hohe Schlittenfüße aufweisen. Als Bremsenrichtung sind durchwegs Sperrketten üblich gewesen, die vorne an den Kufen hinabgelassen werden.

Mit einer Brettschalung versehen wird es ein Plateauschlitten zum Transport von diversen Materialien.

Scheiter- oder Hörnerschlitten (Wildalpen)

Foto: Adolf Grabner



Böhmerwald – Scheiterschlitten

Diese Type ist bei den Zuggriffen (von Schlittenhörnern kann man nicht gut sprechen) dem Doppelschlitten vollkommen gleich. Der gesamte Schlitten ist aber wesentlich niedriger gebaut. Das mittlere Beinpaar wird dabei von gut daumendicken Holzstützen ersetzt. Auch das Spantenende weist wie beim Doppelschlitten die Rundholzstütze auf.

Beide Böhmerwaldschlitten haben vorne an der Kufenunterseite Ringschrauben zum Einhängen der Hundezugketten.



Böhmerwald
Scheiterschlitten
(Sonnenwald)

Fotos: Adolf Grabner



Böhmerwald Scheiterschlitzen (Sonnenwald)

Fotos: Werner Proksch



Kobernausserwald – Scheiterschlitten

Dieser Scheiterschlitten wurde dem Forstmuseum angeboten. Mit dem zusätzlichen Aufbau einer Scheiterkraxe ist er auf eine hohe Lieferleistung ausgerichtet und scheint ein Unikat zu sein.

Der vierbeinige Schlitten hat in der Mitte ebenfalls einen Stützfuß mit Eisenbeschlag und Bremstatzen und ist damit dem Brandenberger Schlitten etwas ähnlich.

Der Aufbau, die „Scheiterkraxe“, hat nach unten geschwungene Auflageleisten, die mit einer Querleiste unter die Schlittenspanten geklemmt sind. Damit ist dieser hohe Aufbau mit dem Zugschlitten fest verbunden.

Das vorne auf der Kraxe angebrachte Sitzbrett weist in der Mitte eine halbrunde Noppe auf, die bei der Talfahrt das Abrutschen des Schlittlers verhindern soll.

Natürlich müssen bei der Talfahrt ideale Voraussetzungen herrschen, vor allem kein zu starkes Gefälle und eine gute Schlittenbahn, da sonst die Scheitermenge nicht im Zaum gehalten werden kann.

Kobernausserwald-Scheiterschlitten (St. Johann a. W.)

Foto: Karl Priewasser





Kobernaußerwald-Scheiterschlitten (St. Johann a. W.)

Foto: Karl Priewasser, Adolf Grabner



Güssinger Schlitten

Dieser Schlitten ist nur von einem Bild der Forstlichen Bundesversuchsanstalt in Wien aus dem Jahre 1963 bekannt.

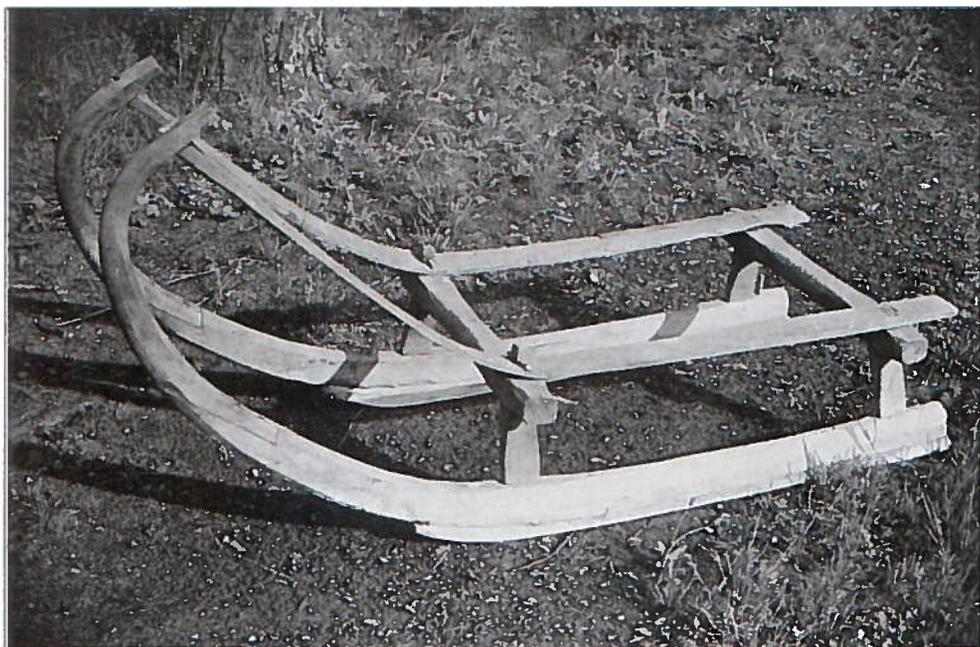
Im Bildarchiv gibt es den Hinweis „Rückeschlitten für Schichtholz – Forstverwaltung Draskovich Güssing“.

Vermutlich ist dieser Schlitten nur für die Rückung von Schichtholz auf kurzen Strecken – vom Bestand zum Abfuhrweg – eingesetzt worden, was seine kurze Lade­fläche erklären würde.

Vorne gleicht dieser leichte Schlitten dem Böhmerwald – Schlitten. Der Schlitten hat auch an den Anschiftungsstellen der Hörner keinen Eisenbeschlag. Die Kufen haben unterseits eine zusätzliche Verschleißkufe aufgedoppelt, die jederzeit erneuert werden konnte.

Güssinger Schlitten

Foto: FBVA-Wien)



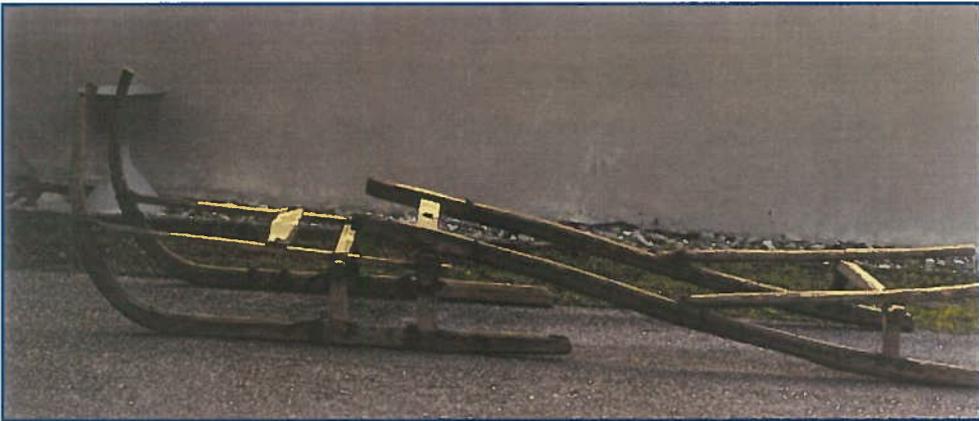
C. Sonstige Schlitten

Bockschlitten mit Schlaipfe

Dieser leichte Zugschlitten aus dem Raum Großreifling diene in Verbindung mit einer „Schlaipfe“ (Streife) einst sicher nur zur Lieferung von Stangen- und Scheitholz, vor allem aber Reisig, das im Stall zur Einstreu benötigt wurde.

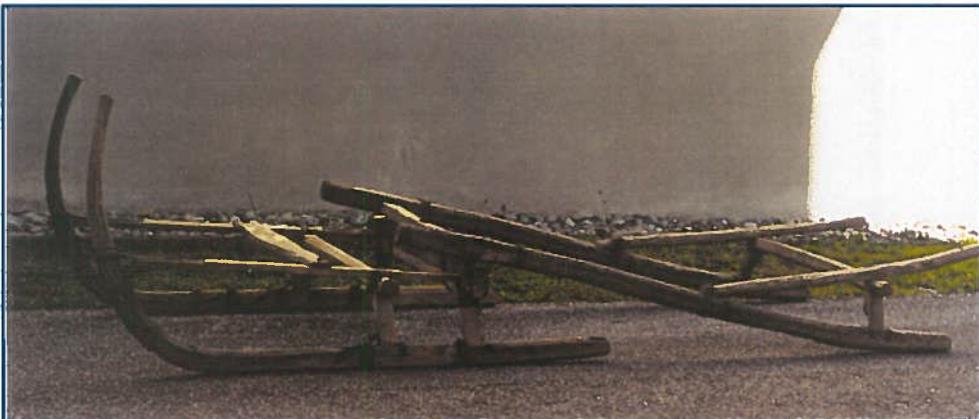
Diese Schlittenform war sonst in stärkerer Ausführung hauptsächlich für den tierischen Zug vorgesehen, da doch eine relativ lange Ladefläche vorhanden ist.

Bei den Vorderbeinen sind auf den Kufen Ösen für die Befestigung der Bremstatzen vorhanden.



Zugschlitten mit Schlaipfe (Großreifling)

Foto: Adolf Grabner

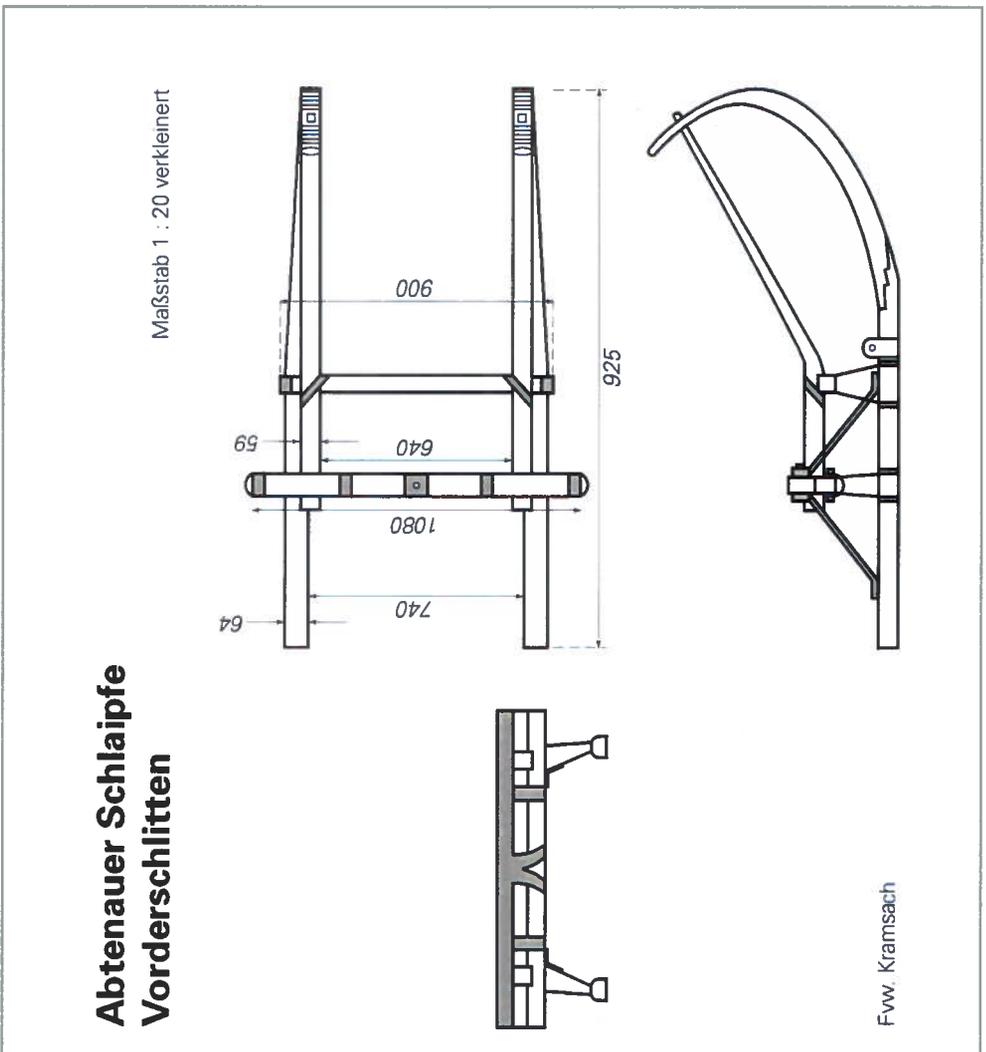


Abtenauer Bockschlitten mit Schlaipfe

Anders sind die Verhältnisse beim Abtenauer Bockschlitten mit Schlaipfe, von dem eine Bauskizze bei den „Brandenberger Schlittenunterlagen“ existiert.

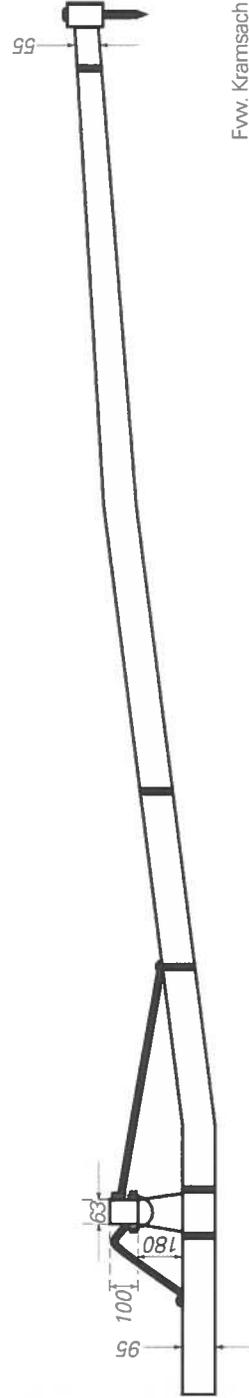
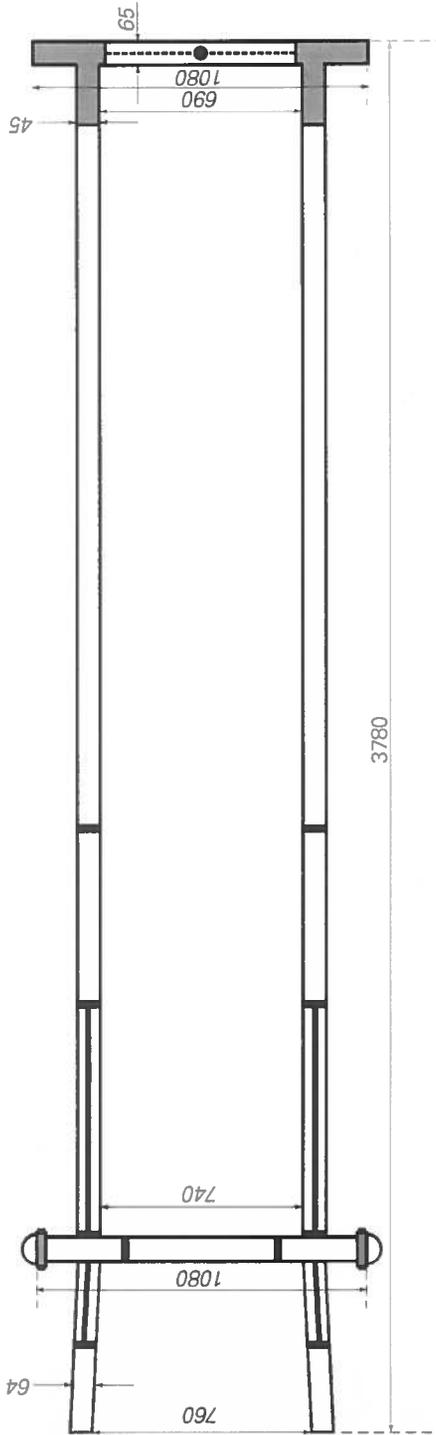
Hier handelt es sich um einen starken eisenbeschlagenen Bockschlitten (Vorschlitten) mit Sperrtätzen. Die dazugehörige Schlaipfe, die die Bringung von vier Meter langem Rundholz erlaubte, ist gleich ausgeführt.

Diese Schlittengarnitur dürfte identisch sein mit dem von OFM Ingo Lamp abgebildeten „Salzburger Schlitten mit Schlaipfe“.



Abtenauer Schlaipfe

Maßstab 1 : 20 verkleinert



Fww. Kramsach

Stanzer Schlitten

Von einem Museumsbesucher wurde ich vor einigen Jahren auf diesen Schlitten in Stanz bei Kindberg aufmerksam gemacht.

Dieser Mehrzweckschlitten ist eine lokale Entwicklung, die den bergbäuerlichen Anforderungen in diesen Steillagen am besten entsprach. Am „Pöllabauer – Hof“ sind heute noch zwei Schlitten vorhanden, aber nicht mehr im Einsatz.

Die Schlitten sind einst vom Fachmann im Dorf erzeugt und vom Dorfschmied reichlich mit Eisenbeschlag versehen worden.

Der lange Hörnerschlitten mit sechs kurzen Beinen war ein Mehrzweckgefährt, mit mittelstarken Bremstatzen. Die Spanten sind vorne am Schlittenhorn und bei den drei Jochen nur an die vorstehenden Beinzapfen angelegt. Diese Vereinfachung wurde durch die Eisenbänder des Schmiedes wieder ausgeglichen.

Die beiden Spanten und zwei zusätzliche Mittelleisten ragen hinten etwas über die Schlittenkufen hinaus und sind mit einer Querleiste am Ende fest verbunden. Die Eschenspanten sind nicht wie sonst üblich Flachleisten, sondern Quadratstäbe mit 4 cm Stärke.

Stanzer Schlitten

Foto: Adolf Grabner



Vom Ansatzklotz hinter der schmalen Sitzleiste (10 cm breit) bis zum Ende der Längslatten ist eine 190 cm lange Ladefläche.

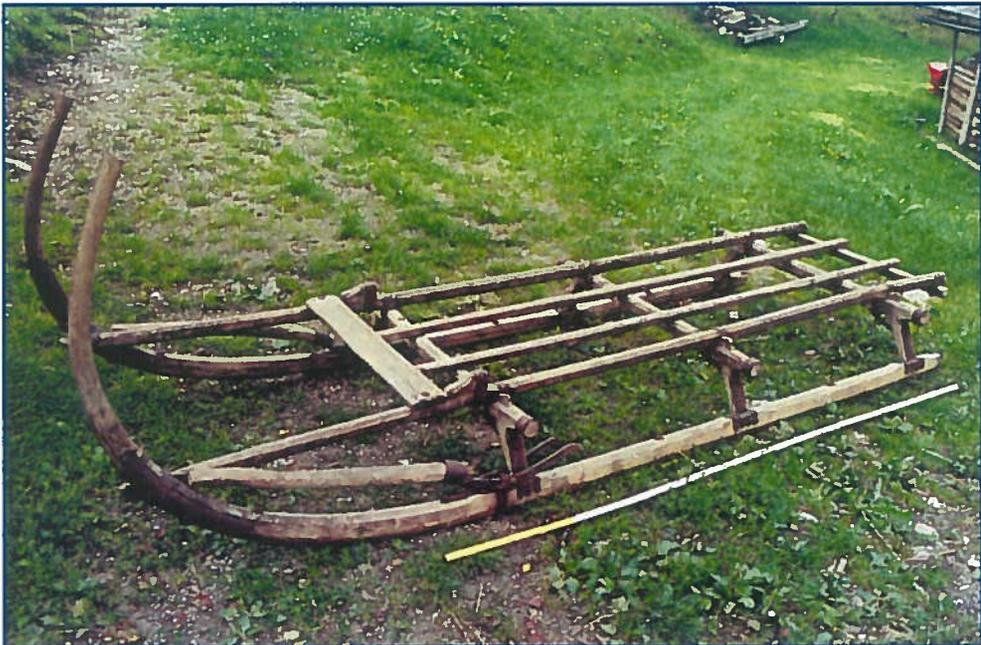
Der Schlitten wurde zur Scheiterlieferung eingesetzt aber auch zur Bringung von 2 bis 3 Meter langen Brennholz und sogar für längere Stangen (Zaunholz), die dann über den Schlitten hinaus ragten und oftmals auf der Schneebahn streiften. Die lange Ladefläche diente aber auch für die Heimbringung des Bergheues aus den Hochlagen.

Zum Festbinden der Holzfuhrn wurden Spannketten verwendet. Beim Scheitertransport eine Kette in der Längsachse, bei der Langholzlieferrung zwei quer über den Schlitten. Die Heufuhr wurde mit einem Bindseil niedergehalten.

Eine Besonderheit ist die Verbindung zwischen Kufe und Schlittenhorn. Es wurde dabei nicht die durchwegs übliche Anschäftung sondern die seitliche Anplattung vom Wagner angewandt und vom Schmied dann die Verbindungsstelle mit drei Eisenbändern gesichert. Eine weitere Verstärkung ist die jeweilige Eisenstrebe von der Beininnenseite zur Jochunterseite.

Stanzer Schlitten

Foto. Adolf Grabner



Oberkärntner Schwellerschlitten

Viele Jahrzehnte wurden die Eisenbahnschwellen mit eigens geformten Schwellerhacken (Breithacke) auch im Walde erzeugt. Im Oberkärntner Raum verwendete man dann im Winter beim täglichen Heimgang von der Arbeit diesen kleinen Schlitten zur Abfuhr etlicher Schwellen. Mit einer am Schlitten fix befestigten Stange, die man unter die linke oder rechte Achsel klemmte, wurde das Gefährt gelenkt und mit einem Zugstrick über der rechten oder linken Schulter konnte der Kleinschlitten gezogen werden.



Oberkärntner Schwellerschlitten (Maltatal)

Foto: Adolf Grabner



Zum Befestigen der Ladung sind schwache Bundketten oder Stricke verwendet worden. Als Schlittenbahn diente der etwas breiter getretene Fußsteig zum Arbeitsplatz.

Das Museum besitzt einen Schlitten aus dem Maltatal. Die größte Verbreitung dieses kleinen Schlittens war jedoch im gesamten Mölltal. Hier betrieben nicht nur die Forstarbeiter diese Tätigkeit, sondern auch viele Bergbauern, die damit eine zusätzlich Winterarbeit hatten.

Die Schlitten wurden meist selbst aus Birkenholz hergestellt. Die Schlittenbreite schwankte zwischen 65 cm und 70 cm, die Länge betrug 90 cm bis 100 cm.

Die Bilder aus dem Ort Mörtschach im Mölltal zeigen Schlitten mit einer Flacheisenversteifung, die unten an den Kufen eine senkrechte Stütze bzw. Halterung für das Einlegen schwacher Sperrketten aufweist. Diese Schlitten waren auch mit einem Band-eisen besohlt.



Oberkärntner
Schwellerschlitten (Mölltal)

Fotos: Florian Strauss

Mölltaler Kurzschlitten

Das untere Bild zeigt einen neuen, fachmännisch gebauten massiven Kurzschlitten, bei dem die Kanten zur Verzierung abgefast sind. Er stellt ein Abbild der alten Schlitten dar.

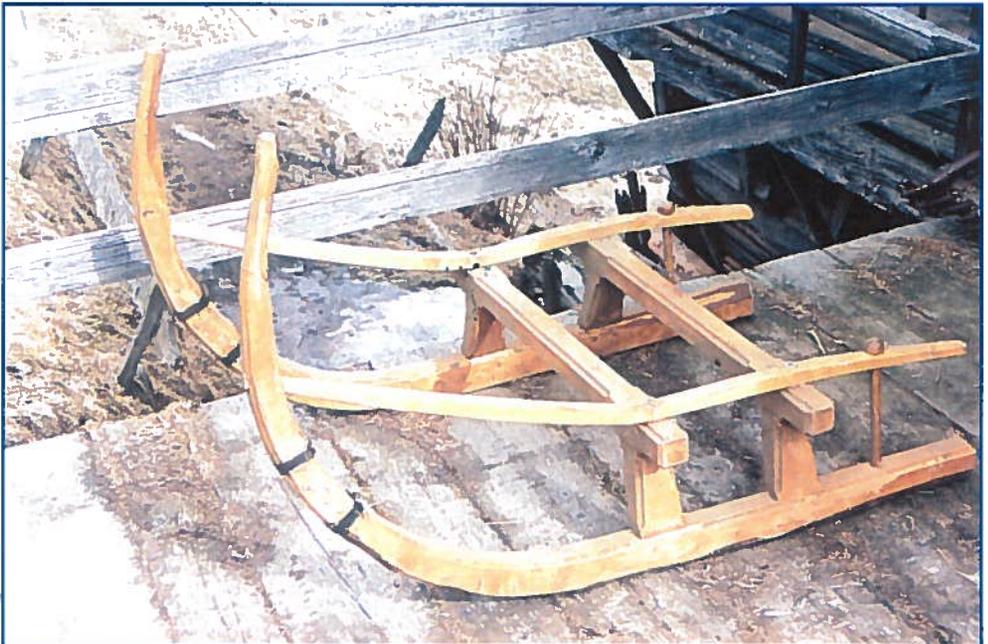
Da er nur eine Länge von 120 cm und eine Breite von 70 cm aufweist, ist auch die Ladefläche dementsprechend klein. Für die Aufrüstung mit einer Reibbank zur Langholzlieferung ist der unbesohlte Schlitten auch nicht geeignet. Ich nehme daher an, dass er als moderner Wintersportschlitten gedacht ist. In vielen Fremdenverkehrsorten werden neuerdings Schlittenrennen veranstaltet.

Beim Nebenbild haben wir einen alten Gebrauchs – Kurzschlitten mit einer Länge von 140 cm und einer Breite von 75 cm vor uns. Er ist ebenfalls unbesohlt und hat keinen Eisenbeschlag.

Der Schlitten steht am Hüttenboden zufällig auf einem alten Lang – oder Hörnerschlitten. Wenn man sich den Kurzschlitten etwas nach rechts verschoben vorstellt, so erkennt man, dass das vordere Beinpaar über dem hinteren des Langschlittens steht, so erkennt man, dass er nur die halbe Länge des unteren Schlittens erreicht.

Mölltaler Kurzschlitten (Mörtschach)

Foto: Florian Strauss



Diese Kurzschlitten wurden im Bereich der Bergbauernhöfe auch zur Brennholzlieferung eingesetzt. Große Mengen konnten aber nicht geliefert werden, da ja keine wehrhaften Bremstatzen vorhanden waren. Andererseits hätten auch Sperrketten zu einer raschen Abnützung der unbesohnten Kufenunterseite an ein und der selben Stelle geführt. Beide Schlitten stehen in der Ortschaft Mörttschach.

Mölltaler Kurz- und Langschlitten (Unterzwischenbergen)

Foto: Florian Strauss



Umsiedler Schlitten

Der Schlitten war sicher im kleinbäuerlichen, bzw. forstwirtschaftlichen Umfeld von den Arbeitern selbst hergestellt worden.

Das besondere Merkmal waren die Haselruten – Zugschlaufen anstatt der Schlittenhörner. Sie wurden in die wenig gekrümmten Kufen eingebohrt, weiters unter das vordere Querholz gespannt und befestigt. Die Ebl hatten außerdem oben vorstehende Vierkantzapfen, die von den verlängerten Beinen gebildet wurden. Am hinteren Ebl, das stärker gehalten wurde, war auf diese Vierkantzapfen eine zusätzliche Verstärkungsleiste, die beidseits vorstand, aufgesetzt. Sie diente wahrscheinlich zum Umschlingen der Bundkette.

Verbindungsspannten zur Schlittenverstärkung waren keine vorhanden, ebenso

keine weiteren Abstützungen der Füße. Auch der Reibschmel fehlte, was vermuten lässt, dass es kein ausgesprochener Blochholzschlitten war.

Auch die Herkunft der beiden Schlitten ist nicht ganz gesichert. Nach Auskunft eines ehemaligen Forstarbeiters sollen sie aus Siebenbürgen stammen. Sie waren etwa in der Zeit von 1940 bis 1960 im Lehrforst Bruck an der Mur in Verwendung.



Umsiedler Schlitten
(Forstlehranstalt Bruck/Mur)

Foto: Werner Weninger

Forstarbeiter Versorgungsschlitten aus Wildalpen

Das Lassingtal, mit den Weilern Klaus und Rothwald, ist von der Mündung in Fachwerk westlich von Wildalpen bis zu den hintersten Siedlungen rund 17 km lang. Der direkte Weg von Wildalpen ist etwas kürzer, dafür muss aber die Passhöhe „Hühnermauer“ überschritten werden.

Bis weit nach dem Zweiten Weltkrieg gab es auf dieser Strecke im Winter keine Schneeräumung. Die einzige Verbindung war der ausgetretene Fußpfad, die daneben verlaufende Schispur und beidseits des Pfades eine schmale Kufenspur.

Die wichtigsten und schwersten Güter, wie etwa Mehl und Viehfutter, wurden schon im Spätherbst zugeführt. Daneben mussten aber noch andere Waren des täglichen Lebens während des Winters aus Wildalpen geholt werden. Vor allem im letzten Krieg gab es die Lebensmittel nur nach Aufruf mit den Lebensmittelkarten.

Dieser Umstand veranlasste die Forstarbeiter schon sehr früh, sich selbst einen kleinen leichten Schlitten herzustellen, um die schweren Rucksäcke nicht die ganze Wegstrecke tragen zu müssen.

Der leichte, zur Gänze aus Eschenholz gearbeitete Schlitten mit einer Spurweite von 80 cm und einer Gesamtlänge von ca. 178 cm ist eine Kleinform des Hörnerschlittens. Meist war der Fußpfad tiefer als die beiden seitlichen Kufenspuren.

Versorgungsschlitten der Rothwald-Forstarbeiter (Wildalpen)

Foto: Adolf Grabner



Wenn es häufig Neuschnee gab, wurde der Schlitten auf zwei alte Schi gestellt und mit einer einfachen Befestigung verbunden, sodass dann die Fuhr nicht so tief im frischen Schnee einsank.

Heute werden diese Schlitten natürlich nicht mehr gebraucht und die wenigen, die noch vorhanden sind, stellen daher eine besondere Rarität dar.

Die Abbildung „Normalschlitten mit Versorgungsschlitten“ zeigt sehr schön die zierliche Bauart des leichten Zugschlittens, dessen Ladefläche nur halb so lang ist.

Der Normalschlitten hat etwas kürzere Beine, wodurch er eine gefällige Form erhielt. Auf den Spanten sind vorne kleine Dreieckzapfen eingebohrt, die als Ansatz für das erste Brennholzscheit dienen. Hinten sind jedoch die Spanten nach oben gebogen.

Beide Schlitten wurden vom Forstarbeiter Johann Hohegger in Rothwald (Dreikeuschen) hergestellt. Damit wird die Geschicklichkeit der alten Holzknechte deutlich unter Beweis gestellt. Johann Hohegger wurde leider das Opfer eines tragischen Arbeitsunfalles.

Mit einem jüngeren Arbeiter hatte er die Aufgabe, ein bereits gesichertes Holzlager am Ufer der Lassing zu kontrollieren, da der Hochwasser führende Fluss noch zu steigen drohte. Dazu mussten sie einen älteren Holzsteg über die Lassing benutzen. Als Johann Hohegger gerade auf der Stegmitte war, rissen die Fluten den Steg weg und der Forstarbeiter stürzte in die Tiefe. Der jüngere Forstarbeiter hinter ihm schaffte es, mit größter Anstrengung zurück ans Ufer zu gelangen, für seinen Kameraden gab es aber keine Hilfe mehr. Einige Tage später wurde er auf einer Sandbank gefunden.

Versorgungsschlitten der Rothwald-Forstarbeiter (Wildalpen)

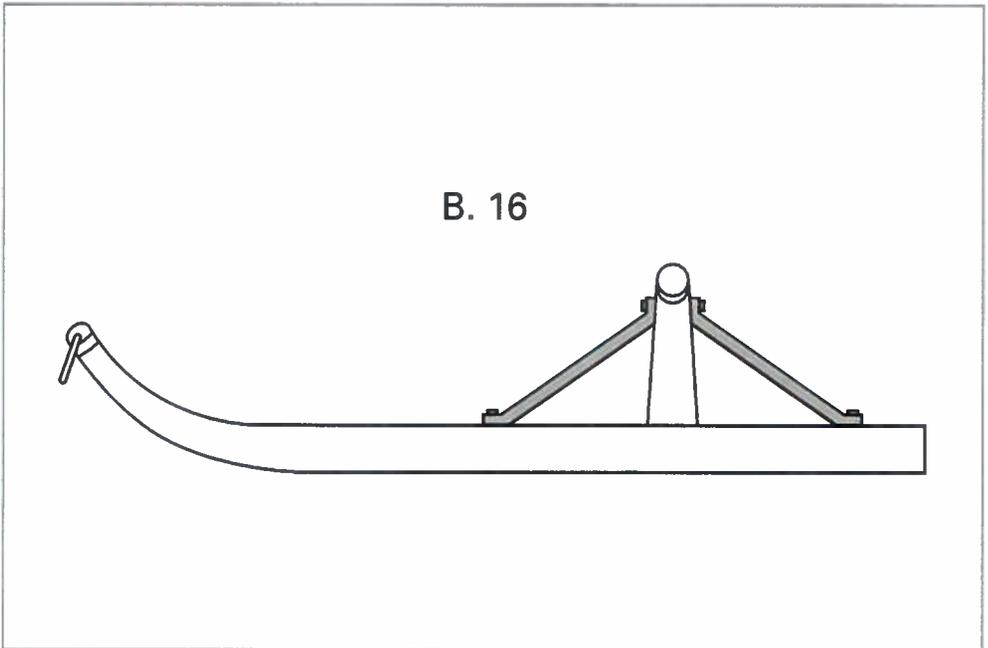
Foto: Adolf Grabner



Dia – Serie „Handschlitteln“ von OFM Ingo Lamp

Oberforstmeister Ingo Lamp, ehemaliger Leiter der Waldarbeitsschule Pichl in Mitterdorf im Mürztal, hat im Krieg eine Diareihe über das Schlitteln angelegt und mit einer Kurzbeschreibung versehen. Dabei hat er folgende Schlittentypen festgehalten:

- 1 – 5 Diese Bilder beziehen sich auf den Gosauer Schlitten.
- 6 – 8 Salzburger Schlitten, den Lamp als „Spangenschlitten“ bezeichnet
- 9 Vierbeiniger Tiroler Schlitten mit je einer Zwischenstütze
- 10 Oberbayerischer Schlitten – ein sechsbeiniger Schlitten nach Tiroler Art
- 11 – 13 Lenkung und Bremsung der Schlitten
- 14 Stelzeisen für den Aufwärtszug
- 15 Hölzerne Schlittenschuhe zum Unterlegen am Fuhrende
- 16 – 17 Schlittenböcke für das Fuhrende, wenn die Bahn wenig Gefälle hat. Leider ist der Einsatzort nicht bekannt.
- 18 Jugoslawischer Schlitten, damit ist die Herkunft des von mir beschriebenen „Umsiedler – Schlittens“ geklärt. Es handelt sich dabei um einen sehr leicht gebauten, vierbeinigen Schlitten mit einem leichten Reibschemel. Deutlich zu sehen sind die Zugschlaufen aus Haselruten. Bremstatzen sind nicht vorhanden. Das Sitzbrett ist hier durch ein schwaches Kantholz ersetzt. Die Ladung dürfte etwas über einen Festmeter betragen.
- 19 – 20 Salzburger Schlitten mit Schlaipfe
- 21 – 22 Wildalpener Doppelschlitten (Zug – und Starzschlitten)
- 23 – 26 Vier verschiedene Scheiterschlitten für die Lieferung von 1,5 bis 3 Raummeter Scheiter. Drei Typen sind mit hölzernen Stehern ausgerüstet, ein Schlitten hat eiserne Rungen.
Er gleicht in der Bauart dem Schlitten Nr. 24 und könnte für die Lieferung von 2 Meter langem Brennholz verwendet worden sein. Die vier eisernen Rungen sind jeweils an der Außenseite der Querhölzer befestigt und oben paarweise mit Spannketten verbunden.
Es dürfte sich bei allen Formen um Einzelanfertigungen handeln, wobei leider der Einsatzort nicht genannt ist.
- 27 Salzburger Schlitten, der vier Schleifhölzer (4m) als Bodenlage aufweist, auf die etwa fünf Raummeter Lohrinde aufgeladen sind, die mit einem wie bei Heufahren üblichen „Bindbaum“ niedergehalten wird.

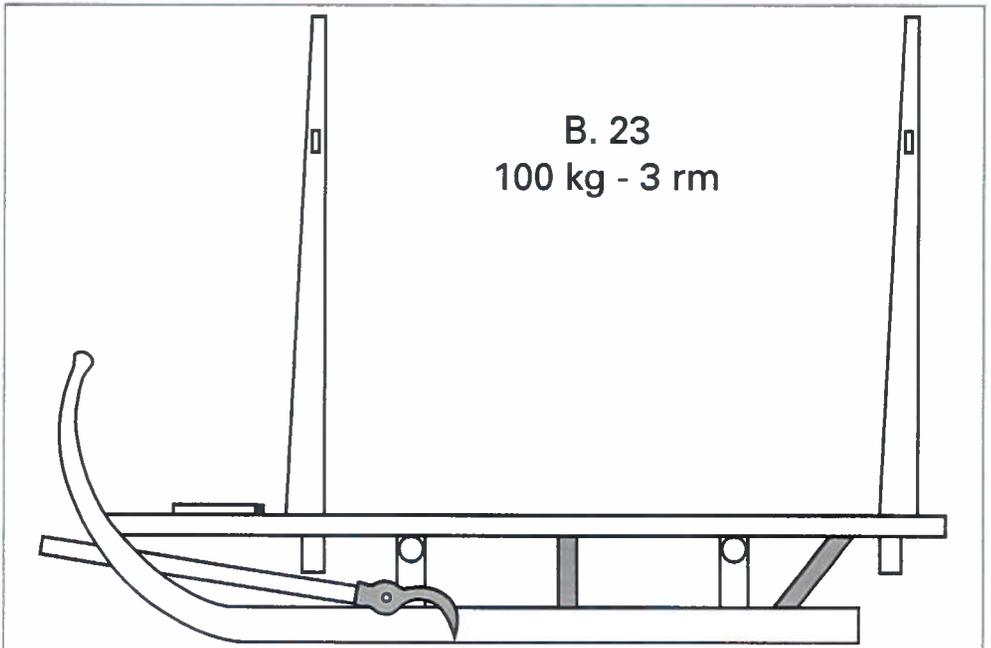


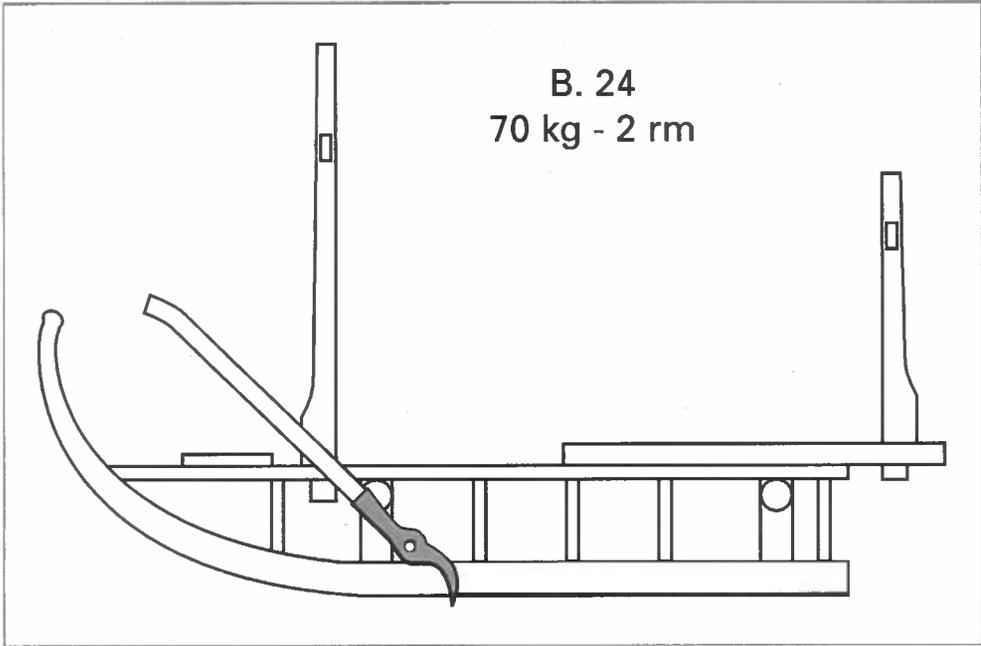
Schlittenböckl oder Nachschlitten

(Dia - Lamp)

Scheiterschlitten

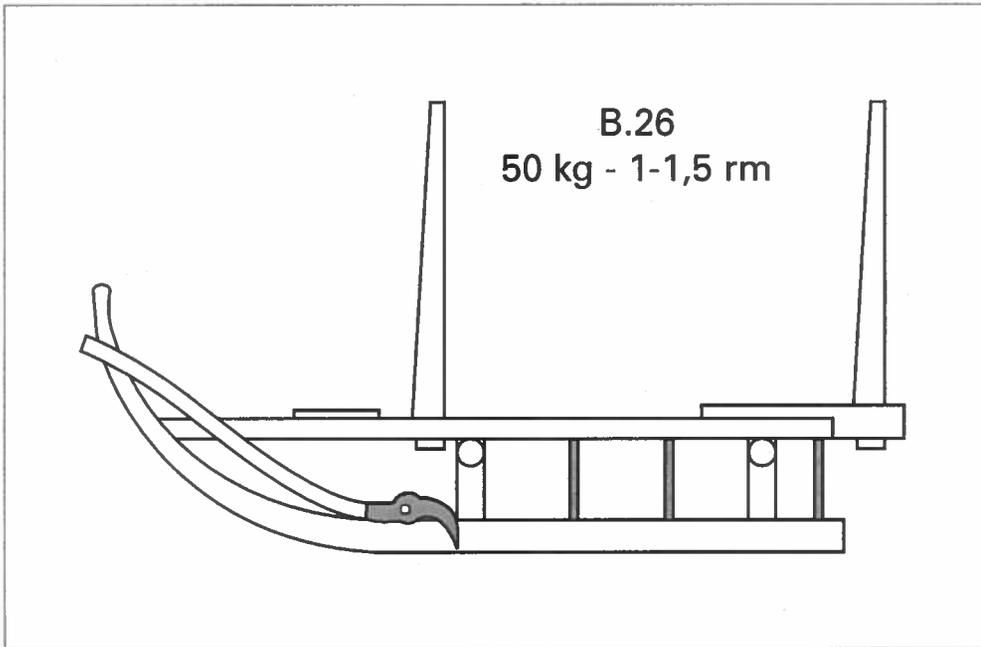
(Dia - Lamp)





Scheiterschlitten

(Dia - Lamp)



Schlittenführung und Hilfsmittel

Das Schlitteln war nicht nur eine äußerst gefährvolle Tätigkeit, sondern auch eine kräfteaubende Arbeit.

Das begann oft schon beim Leerschlittenzug in die steilen Hochlagen. Mit Kettenzeug und Klampfen wog ein Schlitten oft bis zu 60 Kilo. Bei Neuschnee mussten die Schlitten in den Hochlagen auch öfters streckenweise getragen werden. Eigens geformte Stelzeneisen erleichterten den Aufstieg.

Im Raum Großarl wurden für diese mühsame Arbeit in den letzten Jahren des Schlittelbetriebes bei besonderen Steilhängen Schlittenaufzüge eingesetzt. Dabei wurden die Schlitten aneinander gekettet und samt den Schlittlern mit einer Seilwinde hochgezogen. Nicht in allen Fällen ließ sich diese Unterstützung der Schlittenführer einrichten. Gelände, Ausgangspunkt und Tallager mussten geeignet sein.

Im Böhmerwald wurde der Leerschlittenzug bergauf durch den Einsatz starker, abgerichteter Haushunde erleichtert.

Die Handhabung des Schlittens bei der Talfahrt wird durch die Abbildungen veranschaulicht. Die Benützung eines Sitzbrettes war zwar die Regel, der Salzburger Schlitten

Die drei Arten der Schlittenführung

Tiroler Schlitten

Foto: Adolf Grabner



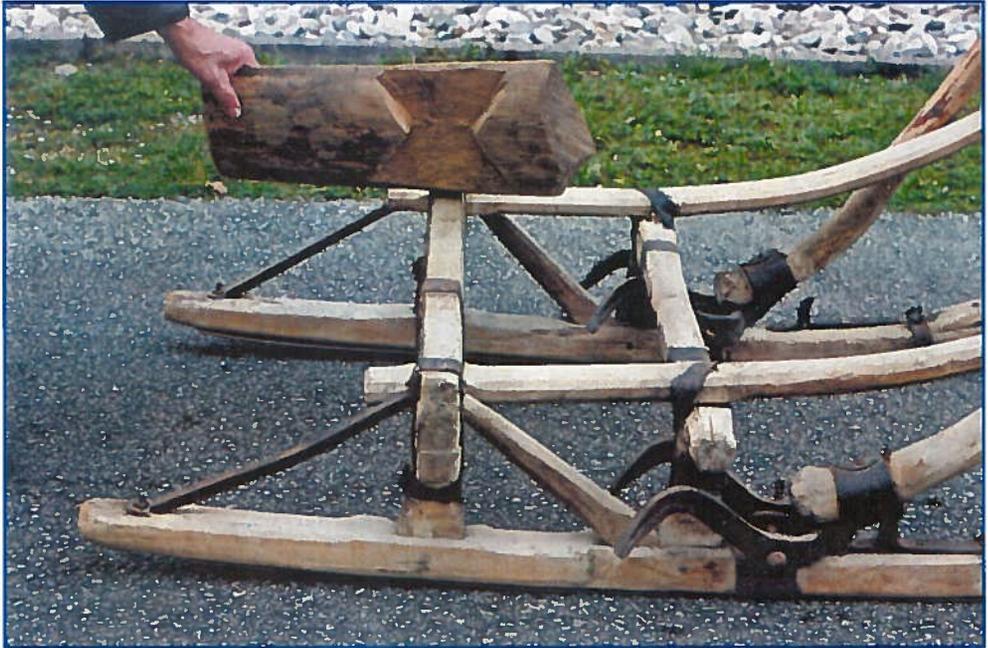


Salzburger Schlitten

Hinterberger Böckl

Foto: Adolf Grabner





Hackkerbe für die Bodenlage beim Salzburger Schlitten

Einschub der Bremstatze ohne Befestigungsbolzen beim steirisch-niederösterreichischen Doppelschlitten

Foto: Adolf Grabner



und das Hinterberger Böckl bildeten jedoch die Ausnahme. Wie die Bilder zeigen, ist im „Trockentraining“ die Schlittenführung etwas schwieriger zu demonstrieren.

Zum Einbremsen der Schlittenfuhr gab es dem Gelände entsprechende Möglichkeiten. Dies ergab schon von vornherein eine mehr oder weniger starke Schlittenform um den starken Beanspruchungen standhalten zu können.

Die leichten Schlitten des Salzkammergutes hatten keine Sperrtätzen, sondern nur Sperrketten. Beim Lösen dieser Bremsvorrichtung musste die Kette oft mit Unterstützung des Sappels (Sapine) unter den Kufen hervorgeholt und an diesen wieder hochgezogen werden.

Wurden die sogenannten Reißketten in der gleichen Weise eingelegt, war das Öffnen des Kettenringes durch den Verschlussbügel wesentlich leichter. Beim tierischen Zug gab es nur diese Form, da die gesamte Holzfuhr viel schwerer war.

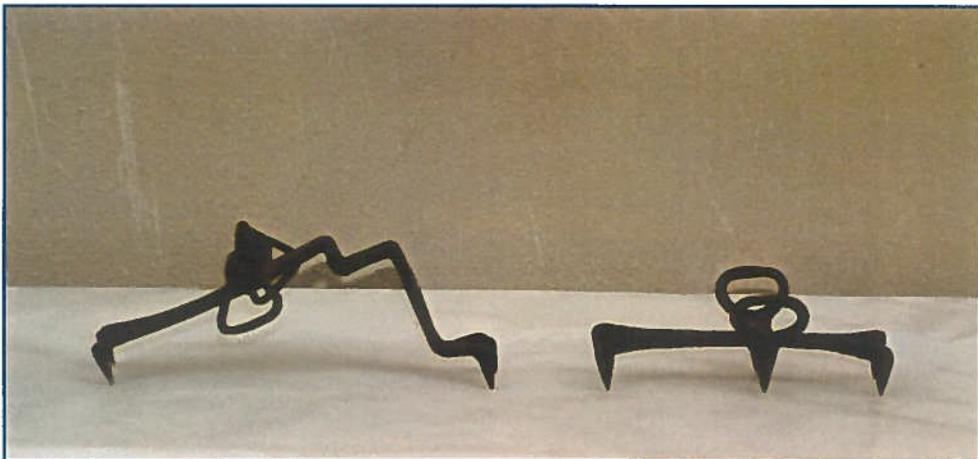
Die häufigste Bremsvorrichtung waren aber die schon oft erwähnten Sperrtätzen, die es in manchen Gebieten sogar beim tierischen Zug gab. Es waren auch Tätzen mit zwei Bohrlöchern in Verwendung. Wurde der Befestigungsbolzen durch das vordere Loch geschoben, griffen die Krallen wesentlich tiefer in die Schneebahn. Das hintere Loch wurde bei eisigen Bahnen verwendet.

Eine weitere Bremsung wurde durch das Nachschleifen von angehängten Hölzern erreicht. Mit einem sogenannten „Streifzettel“ konnten hinten bis zu fünf Bloche angekettet werden. Es kam vor, dass sogar noch weitere Blochbündel nachgeschleift wurden, wenn ein besonders starkes Gefälle zu bewältigen war. Wurde die Schlittenbahn flacher, mussten diese Anhängsel der Schlittenfuhr gelöst und seitlich auf ein Zwischenlager gerollt werden.

Im Raum Brandenburg gab es eigens angelegte Schlittenbahnen, die von oben bis zum Tallager ein gleichmäßiges Gefälle von 10 – 14% aufwiesen. Da gehörte es zur

Stelzeisen für den Leerzug bergauf und sechsstöllige Fußeisen aus Brandenburg

Foto: Adolf Grabner



Regel, dass bis zu fünf Bündel aneinandergelastet und hinten nachgeschleift wurden. Dieser Anhang umfasste oft bis zu 3 Festmeter, die zusätzlich zur Schlittenladung zum Tallager kamen.

Bei oft sehr flachen Schlittenbahnen musste versucht werden, die Reibung der Holzfuhr möglichst gering zu halten. Dies führte dann zur Entwicklung der Doppelschlitten.

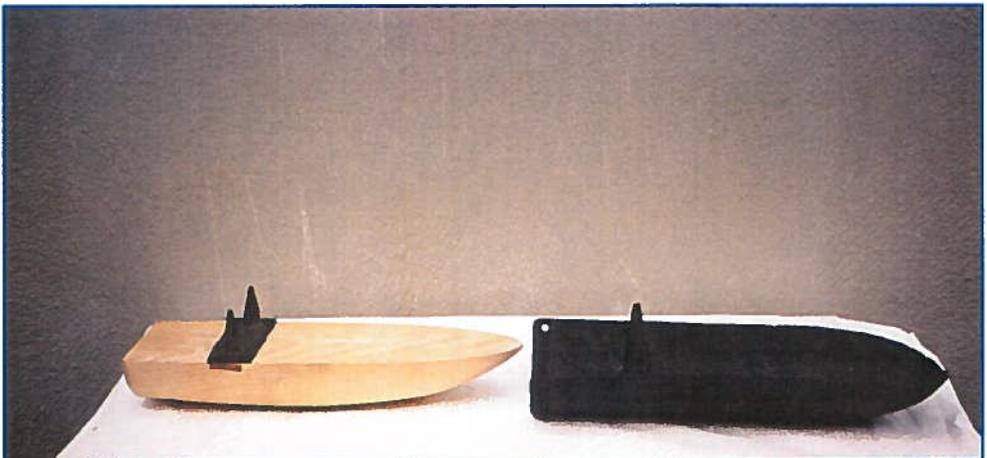
Ein weiteres einfaches Hilfsmittel waren die Blochschuhe, die hinten paarweise unter die äußeren Stämme gelegt wurden und jederzeit wieder abgenommen werden konnten. Beim Handschlitteln wurden hölzerne und eiserne Schuhe verwendet, beim tierischen Zug waren es schwere Eisenschalen.

Mussten die Schuhe unterwegs wieder abgenommen werden, wurde hinter dem Schlitten ein Rundholzprügel quer zur Bahn unter die Blochfuhr eingelegt. Der Schlitten wurde dann vorgezogen, bis die Schuhe nur noch wenige Zentimeter vor dem Querholz standen. Das Führende schwebte nun in der Luft. Mit dem Sappel war dann in dieser Stellung das Lösen der Blochschuhe leicht möglich.

Für die wesentlich kleineren Klampfen verwendete der Schlittler eine strapazfähige Ledertasche. Beim Pferde- und Ochsenzug war die Klampfenkiste erforderlich.

Blochschuh aus Ahornholz und eisener Blochschuh (Schale), wie sie in Brandenburg benützt werden.

Foto: Adolf Grabner



Schlussbemerkung

Die Vielgestaltigkeit des alpinen Raumes mit seinen Haupt- und unzähligen kürzeren oder längeren Seitentälern erforderte einst die verschiedensten Bringungsarten, um den begehrten Rohstoff Holz aus den entlegenen Hochtälern zu den Verbrauchsstätten liefern zu können.

Eine dieser vielen Möglichkeiten war auch der Handschlittenzug. Die besten Voraussetzungen dazu boten etwa 0,5 – 2 km lange Schlittenbahnen mit möglichst gleichmäßigem Gefälle ohne nennenswerte Gegensteigungen.

Für kürzere Strecken wurden meist Riesen errichtet um auch Gräben und Schluchten überwinden zu können. Bei längeren Abschnitten trachtete man danach, den Holztransport mit Pferde- oder Ochsenzug durchzuführen.

Waren die erwähnten Bahnverhältnisse gegeben, so wurden beim Schlitten zum Bremsen nur Sperrketten eingesetzt. Gab es in einem Gebiet jedoch immer wieder starke Gefällsabschnitte in der Schneebahn, so waren die Handschlitten mit den bewährten Sperrtätzen ausgestattet.

Das Schlitteln wurde fast nur von den Forstarbeitern durchgeführt. Der tierische Schlittenzug hingegen war bei den ansässigen Bauern üblich und stellte für sie eine wünschenswerte Winterbeschäftigung dar.

In den entlegenen Gebieten wurden die Handschlitten meist von den einstigen Holzknechten selbst hergestellt. Es gab dabei besonders geschickte Waldarbeiter, die sich auf die Anfertigung förmlich spezialisiert hatten und auch andere Arbeitskollegen den einen oder anderen Schlitten machten. So konnten auch weniger Begabte günstig zu ihrem Transportgerät kommen.

In größeren Siedlungen war meistens auch ein Wagnermeister ansässig, der dann die Anfertigung der Zugschlitten übernahm. Große Forstbetriebe hatten überhaupt Betriebswerkstätten, wo auch die Schlitten erzeugt wurden. Der Dorfschmied sorgte dann noch für den gewünschten Beschlag und die Ausrüstung mit Sperrtätzen.

Der Tiroler Schlitten, der als Urform bezeichnet werden kann, war im alpinen Raum fast überall bekannt. Daher war diese Bauart mit kleinen Abweichungen auch überall zu finden. Im Oberkärntner Raum bestand diese Abweichung darin, dass die meisten Schlittenkufen aus finanziellen Gründen keinen Eisenbeschlag hatten. Diese Schlitten waren mit einer Holzaufdopplung versehen, die nach sichtbarer Abnutzung immer wieder erneuert werden konnte. Beim Pferdeschlittenzug wurde dagegen der „eisenbesohlte“ Schlitten eingesetzt.

Die zweite Schlittentype, die ebenfalls ein großes Verbreitungsgebiet hatte, war der Salzburger Schlitten. Er war in allen Salzburger Gebirgsgauen anzutreffen. Saisonarbeiter verwendeten diese Art auch im Reichramiger Hintergebirge und sogar im obersten Abschnitt des steirischen Ennstales war er zu finden.

An dritter Stelle wäre der Böhmerwald Schlitten zu nennen. Er war rund um den

Plöckenstein im gesamten Böhmerwald, also in drei Staaten bekannt.

Die übrigen Schlittentypen sind eher als kleinräumige Entwicklungen einzustufen. Ihre Bauformen waren von örtlichen Geländebeziehungen, von der Einstellung der Arbeiter zu dieser schweren, gefahrvollen Arbeit und vom anfallenden Holz, bzw. den verschiedenen Sortimenten geprägt.

Da es bei den Erhebungsarbeiten (Feldforschung) nicht möglich war, fast 50 Jahre nach Abschluss des Schlittelbetriebes in alle Gebirgstäler vorzudringen, könnte eventuell da oder dort eine Spielform vorhanden sein. Daher könnten auch auf der Verbreitungskarte noch einzelne Einsatzgebiete fehlen. Außerdem ist die Kartenskizze nur großräumig zu verstehen, da die Schraffen auch über Ödland und Ähnliches gezogen sind.

Von erfahrenen Forstarbeitern wurden die Schlitten stets gut gepflegt, indem sie das Holz mit Leinölfirnis behandelten. Solche Schlitten haben natürlich eine wesentlich längere Lebensdauer und sind daher heute noch anzutreffen. Unterblieb diese Behandlung, so wurden sie bald von Nagekäfern befallen, die in alten Einstellhütten in Holzstielen oder anderen Holzgeräten immer ihre zerstörerische Tätigkeit betrieben, was schließlich zum Bruch einzelner Teile führte.

Erklärung einiger Fachausdrücke

Halbschlitten, Vorderschlitten: Handzugschlitten

Nachgehschlitten, Nachschlitten, Nachläufer, Bock: Zweiter Schlitten beim Doppelschlitten

Joch, Sattel, Nebel, Ebl, Querholz: Verbindungsholz für ein Beinpaar. Im Querholz ist der obere Fußzapfen eingefügt.

Spanten, Spangen: Flachholzleiste vom Schlittenhorn über die Joche bis zum Schlittenende.

Reibsattel, Reibschemel, Reibscheit, Reibbank: Auflage – Kantholz für die Ladung, um den Reibnagel drehbar und meist beidseits mit Kettenschlaufe, Ring oder Ohr versehen.

Brücke, Kater, Mittelpfosten: Flachholzpfosten über die Joche. In der Mitte ist das Loch für den Reibnagel.

Sitzbrett, Reitbrett: Auf den Spanten angebracht zum Sitzen während der Talfahrt.

Sperrtatzten, Bremstatzen, Bratzen: Eisenkrallen die durch die Hebelwirkung der Holzgriffe oder Tatztenruten in Schnee und Eis eingedrückt werden können. Beide Handgriffe nach oben gezogen führt zum Abbremsen der Fuhr. Einseitiger Zug lenkt den Schlitten nach links oder rechts.

Sohle, Schiene: Eisenbeschlag auf der Kufenlauffläche

Kopfbänder, Fußbänder: Diese Eisenbänder verhindern das Aufreißen des geschwächten Holzes im Bereich von Zapfen. Bänder wurden auch bei der Anschäftung von Kufe und Schlittenhorn verwendet.

Stangl: Verbindungsstange beim Doppelschlitten.

Starzbaum, Starzfeder, Starzstange: Lenkhebel am Nachschlitten beim Wildalpener Doppelschlitten

Schlaipfe, Streife: Hintere Auflage statt eines Nachschlittens oder Bockes.

Sperrkette, Reisskette: Die Ketten sind unter den Spanten am Horn befestigt und werden zum Bremsen über die Krümmung nach unten fallen gelassen. Beim vorderen Beinpaar sitzen sie dann fest.

Blochschuhe: Halbrunde Gleithilfen für das Fuhrende.

Sechsstöllige Fußeisen: Die Spitzen der Fußeisen sind vergleichbar mit den Stollen der Hufeisen.

Sechsbeiniger Zugschlitten

