



WINTERVERGNÜGEN MIT PFERDESCHLITTEN.

HISTORISCHES AUS BASEL UND DER SCHWEIZ

von Andres Furger

IMPRESSUM

- Copyright Andres Furger
- Fassung vom 11. 12. 2023
- Dank: Ilse Rollé Ditzler und Christoph Ditzler, Michèle Glasstetter, Christina Stohler-Müller, Nicolas Lüscher

Umschlag: Kolorierter Druck von Burkhard Mangold um 1920/30



Bemerkung zu diesem Paper

Dieses Paper entstand rund 40 Jahre, nachdem ich mich mit der Materie zu beschäftigen begann. Als damals erste Recherchen zum Thema kollektive Schlittenfahrten in Basel aufgenommen wurden, konnten noch entsprechende Zeitzeuginnen befragt und sogar eine Schlittenfahrt in der Stadt organisiert werden.

Mittlerweile bin ich mit diesen Aktivitäten selbst zu einer Art Zeitzeuge geworden. Vor diesem Hintergrund werden im Folgenden die damals gemachten Erfahrungen und die im Archiv abgelegten Notizen und Quellen ausgewertet.

Andres Furger im Winter 2023/24

INHALT

- 1. Schlittenfahrten in der Schweiz, vom 16. Jh. bis heute**
- 2. Der Sonderfall Basel im 19. Jh.**
- 3. Drei künstlerische Darstellungen**
- 4. Weiterleben der Basler Schlittenfahrten im 20. Jh.**
- 5. Die letzte Basler Schlittenfahrt von 1985**
- 6. Auswertung: Hintergründe der Kontinuität**

Szenenwechsel: Kutscher Wilhelm

Bibliographie

Zusammenfassung



Französisches Schlittengespann um 1850 aus der Serie „Chevaux et Voitures“ Nr. 8 (Ausschnitt)

Kolorierte Aquatinta nach einem Gemälde von Henri Auguste de Montpezat (1817-1859) um 1850. Typischer, einspännig gezogener Rennschlitten mit einplätzigem Kasten für die Dame und hinterer Sitzpritsche für den Fahrer.



Deutsches Schlittengespann um 1825 des Herzogs Max Joseph in Bayern und seiner Frau Prinzessin Ludovika

Der bequeme gefederte Schlitten bietet den Eltern der späteren Kaiserin Elisabeth („Sisi“) genügend Platz. Der Herzog lenkt sein Gespann selbst. Hinten fährt ein Lakai stehend mit. Die Pferde sind mit den für das Schlittenfahren üblichen Ausrüstungen versehen: Kopfputze aus Federbüschen, Halsgerölle und grosse seitliche Gerölle. Deren Namen geht auf die eingenähten „Roller“ zurück, kleine runde Schellen mit aufeinander abgestimmtem Klang. Der Schlitten hat sich in der Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim erhalten.

1. SCHLITTENFAHRTEN IN DER SCHWEIZ, VOM 16. JH. BIS HEUTE

Seit dem 16. Jahrhundert, dem Beginn der sogenannten kleinen Eiszeit, verbreitete sich in vielen europäischen Ländern festliche Fahrten mit Pferdeschlitten. Wie beim Kutschenfahren ging die Entwicklung gesellschaftlich von oben nach unten. Es begann mit adeligen ritterlichen Spielen (Karussells) und Paraden auf Schnee, letzte über über zu Maskeraden von Jungmannschaften und endete in bürgerlichen Promenaden. Mit diesen drei Ausdrücken überschrieb ich auch die Arbeit über die bedeutendste Schlittensammlung der Schweiz, die des Landesmuseums in Zürich (Furger 2009). Dort wird das Thema Schweizer Schlitten im europäischen Kontext ausführlicher behandelt.

Dieselbe Entwicklung machte in grossen Zügen auch die Schweiz mit, allerdings mit spezifischen Sonderentwicklungen. Weil es hier in der Renaissance keine regierenden Adelsdynastien gab, setzte das kollektive Schlittenfahren erst im Barock richtig ein, wobei der Einfluss von Schweizer Offizieren in fremden Diensten mit zur Prachtentfaltung beim Schlittenfahren im Barock führte.

Damals befand die Schlittenkultur in der Schweiz auf ihrem Höhepunkt. Das zeigt sich z. B. in der Beliebtheit von winterlichen Paraden wie die auf S. 8 abgebildete mit sogenannten Rennschlitten.

Der Name Rennschlitten geht auf das Karussell, eine Spätform des mittelalterlichen Turniers, zurück, das man auch Rennen nannte. Rennschlitten waren meist Figureschlitten oder wenigstens reich verziert. Wichtig war das Konstruktionsprinzip: Vorne im Kasten oder auf der Figur ein einziger Platz für die Dame, hinten eine schmale Sitzpritsche für den Kavalier, der das vorgespannte Pferd mit langen Leinen lenkte.

Der Brauch der gemeinsamen Ausfahrten auf solchen leichten Schlitten verbreitete sich auch auf dem Land und mündete in der Schweiz in heute noch bekannten Schlitteden Graubündens.

Im 18. Jahrhundert waren Maskeraden auf Rennschlitten während der Fastnachtszeit weit verbreitet. Die Akteure waren vor allem Studenten und Jungmannschaften. Davon blieben schliesslich im 19. Jh. Schlitten-Promenaden durch städtische grossbürgerliche Kreise übrig.

Während in vielen Städten Ende des 19. Jh. die kollektiven Schlittenausfahrten seltener wurden, hielten sich diese in der Stadt Basel weiter. Diesem Phänomen wird im Folgenden besonders nachgegangen.

Schlittenfahren war stets verbunden mit Prachtentfaltung und auch mit einer gewissen zeitlich begrenzten Gegenwart. Dies kann anhand der im Folgenden vorgestellten Objekten gut aufgezeigt werden.



Schweizer Figureschlitten des 17. und 18. Jh.

Oben: Schlitten „Triton“ aus Schloss Altishofen LU, wohl ein Werk des Bildhauers Wilhelm Tüfel (1650-1700). Der erste Besitzer war vermutlich Ludwig Pfyffer, der von 1658 bis 1686 Kommandant der Schweizer Garde in Rom gewesen war. Triton kündigt hier mit röhrendem Ton aus einer Muschel das Schlittengespann an, das von Seeschlangen begleitet durch den Schnee gleitet. (Schweizerisches Landesmuseum, Zürich)

Unten: Einhorn-Schlitten der Familie Ab Yberg in Schwyz des 18. Jh. Aus dem einplätzigem Schlittenkasten für eine Dame wächst ein wildes Einhorn heraus. Das erinnert an den alten Satz "Nur im Schoß einer Jungfrau findet das Einhorn Ruhe". Der Kavalier lenkte das Pferd mit langen Leinen von der hinteren Sitzpritsche aus. (Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim)



Schlittenfahrt der Familie Hirzel bei Wülflingen im 18. Jh.

Dieses seltene Schweizer Zeugnis einer kollektiven Schlittenfahrt im Zeitalter des Barocks stellt einen längeren Zug von reich geschmückten Schlittengespannen mit maskierten Insassen dar. Der Ausschnitt zeigt eine Dame im Körper eines Schwans und dahinter ihren Kutscher wohl in einem Eisbärfell. (Ölgemälde von Christoph Kuhn (1737-1792) des Jahres 1766 im Schloss Wülflingen)

Deutsche Quellen zum Schlittenfahren im 17./18. Jh.

Georg Engelbrecht Löhneyss (1552-1622) bevorzugte nach dem Text seines 1587 erstmals erschienenen Werkes „Della Cavalleria“ kurze und leichte Schlitten. Hinten empfahl er eine Spurbreite von vier Schuh und *„wenn sie fornem auch weit gekupfft sein“, „so fallen sie nicht leichtlich umb“*. Die Schellen des Pferdes sollen auf Leder montiert sein, nicht auf Samt oder sonstigem Stoff, *„denn dasselbe benimpt ihnen den resonanz“*. *„Die Schlitten sollen von Bildern geschnitzt oder gepapt sein“*, müssen wohl verwahrt werden, denn *„sie brechen leichtlich“*.

Valentin Trichter ermahnte die *„Fassnachts=Brüder“*, nicht zu ungestüm zu fahren, besonders, wenn nicht viel Schnee liegt und *„das Pflaster nicht wohl bedeckt ist“*. Das steht im 1729 von ihm erweiterten Werk „Della Cavalleria“ von Löhneyss. Die Schlitten sollten stabil gebaut sein und hinten aufgebogene Kufen haben, damit sie im Galopp besser gewendet werden können; ansonsten könne man *„gar leicht eine Auferstehung machen ... ehe denn der Ostertag kömpt“*.

Johann Heinrich Zedler spricht in seinem zwischen 1732 und 1750 erschienenen „Universal-Lexicon“ ausdrücklich vom Schlittenfahren als Vergnügen der Landesherrschaft im Winter: Die Schlittenfahrten als natürliches Erfordernis hätten die Menschen mit ihrer Kunst, aber auch durch ihre *„lüsterne Eitelkeit“ „erweitert und ausgeputzt“*. Die Frauzimmer liessen sich von einer *„Manns-Person auf einem einspännigen und mit allerhand Zierathen ausgeputzten Ren- und Schellen-Schlitten, entweder in der Stadt herum, oder über Land“* fahren. Die Schlitten *„präsentieren zuweilen artige Figuren, als Bären, Tyger, Löwen, Hirsche, oder Vögel, als Reyher, Pelicane, Schwane, Adler, Strausse u.s.w. die entweder ausgestopfft, oder ausgeschnitzt“* seien. Die Pferde wurden nach Zedler mit silbernen Geläuten ausgestattet, mit Federbüschen und anderen Zierraten, alles im *„Mascradischen Auffzug“* bestens aufeinander abgestimmt. Besonders wirkungsvoll waren nächtliche Ausfahrten, die mit Fackeln und Lichtern illuminiert wurden. Fand eine solche Fahrt zur Karnevalszeit statt, maskierten sich die hohen Insassen und trafen sich abends zum Maskenball.



Vier Figureschlitten des 18. Jh. aus der Sammlung des Schweizerischen Landesmuseums in Zürich

(Fotos Autor)



Kastenschlitten der Zeit um 1750 aus Fischingen TG mit Malereien zum Thema Wintervergnügen

Die Detailaufnahme zeigt die Fahrt eines Kavaliers mit Dame im Rennschlitten. Er leitet das Gespann mit langen Leinen von hinten im Reitsitz. Die vor dem Mann im Seitsitz platzierte Dame wirft ihm einen verstohlenen Blick zu.

(Schweizerisches Landesmuseum, Zürich, Fotos Autor)



Lustschlitten des 18. Jh. mit erotischen Anspielungen

Links oben: Ein Hanswurst, der eben seine Maske ablegt, dominiert den vorne mit einer Satyrmaske verzierten Schlittenkasten der Zeit um 1750. Der Schlitten stammt aus dem Bestand der Herzöge von Württemberg. Zu Füßen des als triebhafte Figur interpretierten Hanswursts (Fischer 2002) sind süsse Früchte wie Feigen und Melonen platziert. Die Katze auf dem Kufenzusammenlauf faucht den Hanswurst an.

Links unten: Der aus Zürich stammende Schlitten „Damenschuh“ gehört in die Periode des Rokoko. Der Kasten des Maskeradenschlittens ist der Form eines spitzen und schmalen Damenschuhs mit Absatz und gefältelem Bund, typisch für das 18. Jh., nachempfunden. Dem Stöckelschuh kam damals eine erotische Bedeutung zu. (Miniaturschuhe aus Porzellan dienten damals etwa als Kuvert für Liebesbriefe.) Ein solcher Lustschlitten in Form eines Schuhs konnte am ehesten während der Fastnachtszeit bei maskierten Umzügen vorgeführt werden.

Unten: Zeichnung eines französischen Schlittengespanns, 1729. (Württembergisches und Schweizerisches Landesmuseum sowie Musée du Louvre, Paris)



Peter Ochs, Geschichte der Stadt und
Landschaft Basel - Band 7 - (1821,
321):

Die Regenz hatte den Wunsch geäußert, daß eine Reitschule errichtet werden möchte. Der Rath bewilligte 150 Centner Heu, 50 Säcke Haber, und 300 Wellen Stroh, mit Vorbehalt offener Hand; und dann semel pro semper 100 Reichsthaler für Kost und Ausrüstung. Der Bereuter, Namens Hagel, war von Liebenzell im Würtemberger Lande. (1681.).

Iselin 1888, 45:

Gegen Ausgang des Mittelalters war das Reiten schon etwas so Allgemeines und Beliebtes geworden, daß in der Schweiz z. B. im 15. Jahrhundert manche Flecken und die größern Städte Plätze hatten, die u. A. auch zum Reiten dienten. Der erste Rektor der Universität Freiburg i. B. sah sich in seiner Eröffnungsrede 1460 (Schreiber, Gesch. Freiburgs I, 2 [Gesch. d. Univ.] p. 27) zu der Klage veranlaßt: „Sobald ihre Kinder der Wiege entwachsen sind, bringen sie dieselben in ausgelassene Gesellschaften, auf die Reitbahn u.“ In Basel befand sich um 1545 (Gasts Tagebuch) auf dem Münsterplatz ein Übungsplatz (palæstra), auf welchem am 22. Juli des genannten Jahres ein Junge das Pferd seines Herrn tummelte, um seine Eigenschaften zu prüfen. 1640 fand die Regierung, es sei auf diesem Platz das „Pferdtummen und trommeten“ abzuschaffen; aber noch 1651 mußte eingeschritten werden: „H. Müller soll bey unserer gn. Herren höchster ungnad angezeigt werden, die Reitschul vorm marstall anzustellen und nicht mehr uffem Münsterplatz“. Im Jahr 1729 befand sich die Reitschule im Steinenkloster. >

Reiten und Fahren durch Studenten und der Basler Münsterplatz als besonderer Ort dafür

Nach der Periode der adeligen Schlittenparaden verbreitete sich vor allem das fastnächtliche Treiben mit Schlitten durch studentische Kreise. Voraussetzung dafür war der Umgang mit Pferden als Teil der Ausbildung an Universitäten.

Schulmässiges Reiten gehörte auch in der Schweiz zur Grundausbildung der männlichen Abkömmlinge der gehobenen Schicht. Das belegt der Ausschnitt links: Im Jahre 1681 bewilligte der hohe Rat der Stadt die Einstellung eines „Bereuters“.

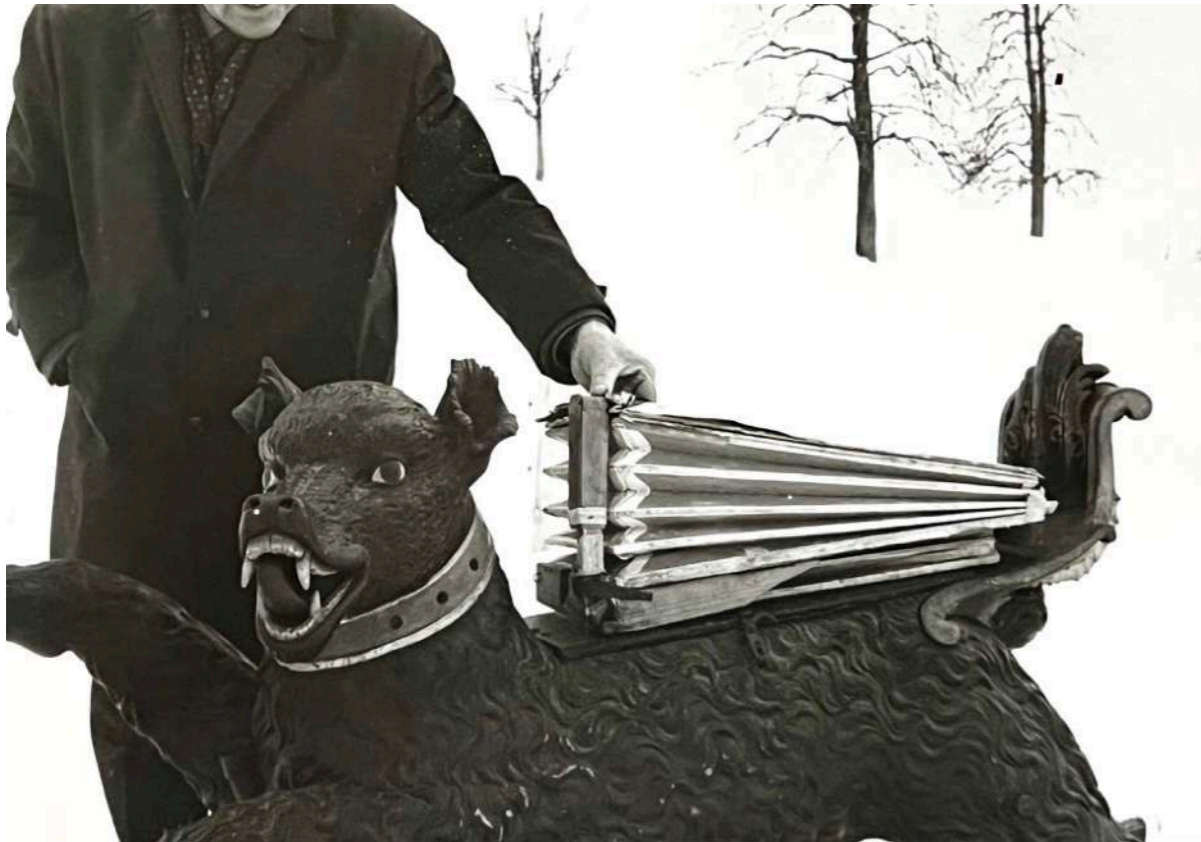
Zum schulmässigen Reiten in der Art der Frühen Neuzeit brauchte es die entsprechenden Reitbahnen. Die von Basel befand sich zunächst auf dem Münsterplatz, auf dem in der Zeit des Mittelalters schon ritterliche Turniere stattgefunden hatten. Vor der städtischen Kathedrale wurden im 17. Jh. junge Pferde zugeritten und weiter ausgebildet (getummelt). Für die Schlittenfahrten wurde der Münsterplatz zum traditionellen Versammlungs- und Ausgangsort der aufgefahrenen Pferdegespanne, bevor sie durch die Stadt weiterzogen.



Studentische Schlittenfahrt mit Rennschlitten und begleitenden Reitern im deutschen Giessen vor dem alten Collegengebäude

Jedem Gespann mit einem Paar auf dem Schlitten folgt ein Reiter in bunter Uniform. Diese halten in der rechten Hand eine Hetzpeitsche mit langem Schlag, mit der sich trefflich knallen lässt. - Oft folgten die studentischen Schlittenszenen einem gut vorbereitetem, aufs Korn genommenen Thema. Bei der Basler Fasnacht nennt man dies bis heute „Sujet“.

(Gouachenmalerei aus dem Stammbuch des Ludwig Arndt Reuther zwischen 1786 und 1789)

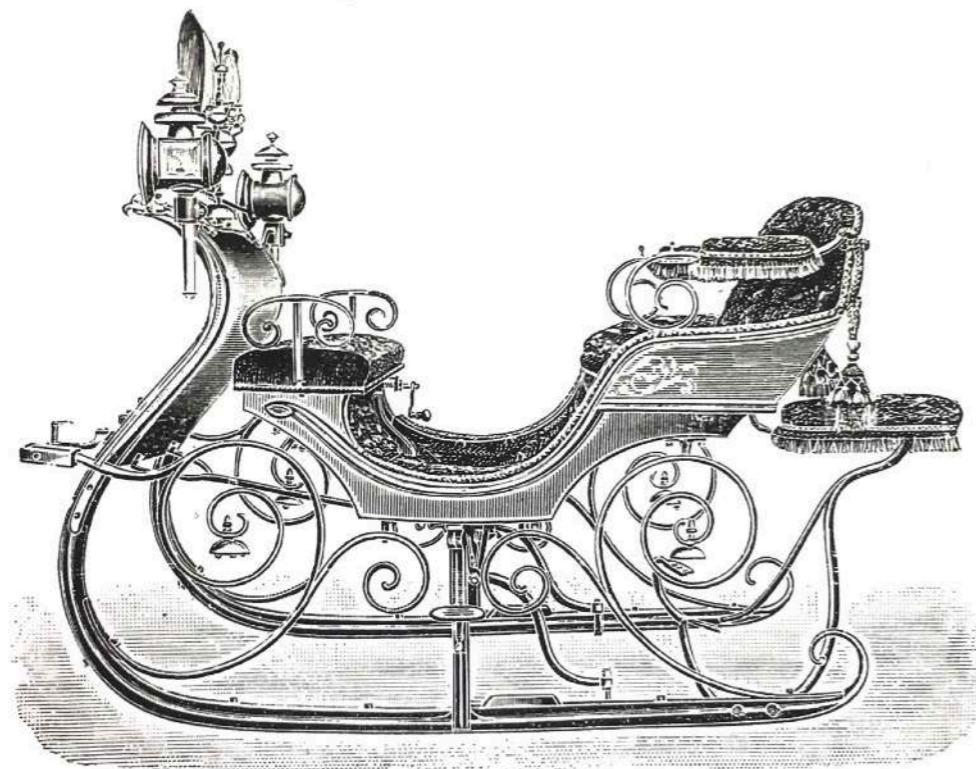
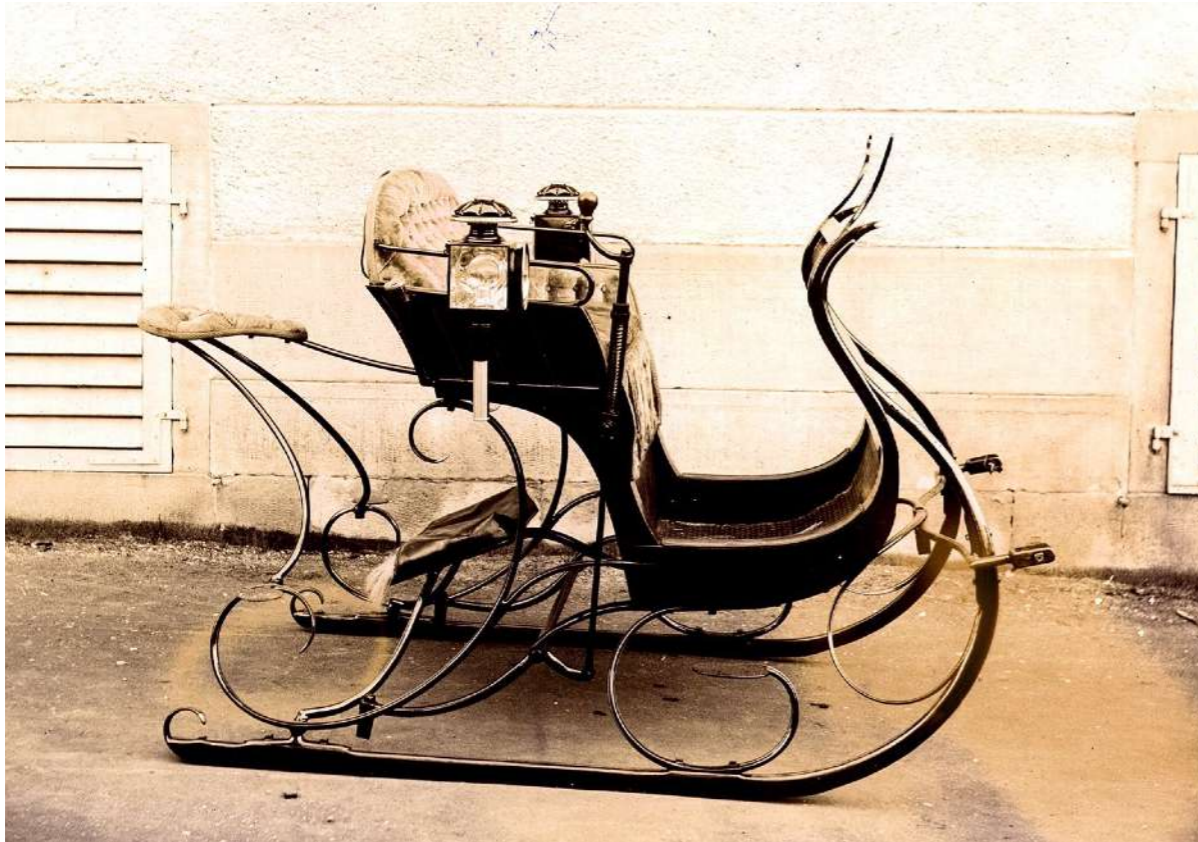


Schlittenfahren mit Klamauk

Links: Zu den vor allem in der Fastnachtszeit eingesetzten Schlitten gehörte neben den Maskeraden einiger Klamauk. So gab es etwa Schlitten, bei denen zum Schrecken der Zuschauer mittels einem Mechanismus das Hinterteil in voller Fahrt abgekoppelt werden konnte. Am Schlitten angebrachte Rasseln und Glocken gehörten ebenso dazu wie herausgestreckte, klappernde Zungen an den Figurenschlitten. Bären waren als Schlittenkörper besonders beliebt. Auf diesen ritten Mann und Frau, er hinten im Reitsitz, sie vorne gesittet im Damensitz. Der links abgebildete, leider nicht mehr lokalisierbare Bärenschlitten wurde dem Landesmuseum in Zürich vor mehreren Jahrzehnten angeboten. Im Bauch des Bären ist ein Balg eingebaut. Damit konnte von den Mitfahrenden ein tiefes Grunzen ausgelöst werden!

Unten: Ein anderer Schweizer Bärenschlitten, hier mit herausgestreckter Zunge.





Schweizer Schlitten des 19. Jh.

Im Verlauf des 19. Jh. endete die grosse Zeit der Figureschlitten mit ihren reichen Verzierungen. Allenfalls wurden den Kufenausläufen als Relikt noch kleine Tierköpfe aufgesetzt (Bild S. 18). Weiter gab es für Selbstfahrer leichte sportliche Schlitten, wie es das obere Bild eines Schlittens der Wagenfabrik Geissberger in Zürich zeigt. Daneben kamen immer mehr praktischere Fahrzeuge in Mode. Dazu gehörten vor allem die mehrplätzig Familien Schlitten, die auch für Ausflüge geeignet waren. Das zeigt das untere Bild aus einem Katalog der Wagenfabrik Höhener in Sankt Gallen.



Vierplätziger Familienschlitten mit Kutschbock aus der Ostschweiz von Boli um 1890

Gegen 1900 wurden in der Schweiz solche schwere Schlitten im Stil des Historismus beliebt. Dieses Exemplar stammt samt den Pelzen aus der Schlittenfabrik Boli in Turbenthal bei Winterthur.

(Sammlung Arthur und Irène Vetterli, Foto Jeremy Bierer)



Weiterleben des Schlittenfahrens im alpinen Bereich

Kollektive Schlittenfahrten blieben als Relikt in Winterkurorten der Schweiz erhalten, wie die beiden Bilder links aus Graubünden zeigen.

Im Rahmen der Schlitteden Graubündens hat sich die alte Art des Schlittenfahrens mit Rennschlitten erhalten: Der Kavalier lenkt von der hinten angebrachten Sitzpritsche aus den leichten, schmalen und einspännig gefahrenen Schlitten, die Dame sitzt vor ihm.



2. DER SONDERFALL BASEL

Gemeinsame Schlittenzüge in festlichem Rahmen waren in der Neuzeit in vielen Schweizer Städten verbreitet, in Bern und Zürich ebenso wie in Basel. Im Verlaufe des 19. Jh. dünnte das kollektive Schlittenfahren in den meisten Städten aus. So schrieb 1886 Iselin: *„Die Verbreitung des Schlittenfahrens war gewiß vor Zeiten eine noch allgemeinere als heutzutage, wo es namentlich in den Städten aus allerlei Ursachen nach und nach verdrängt wird.“*

Dafür war nicht das Fehlen von Pferden ausschlaggebend, denn in der Schweiz wurde die Zeit der grössten Pferdedichte erst um 1900 erreicht. Eine Ursache dafür waren wohl eher der gesellschaftliche Wandel und in Städten ohne Universitäten das Fehlen einer Tradition unter Studenten als weitere Träger der maskeradischen Aufzüge.

In der Stadt Basel verlief die Geschichte indessen anders; hier ging das gemeinsame Schlittenfahren kontinuierlich weiter. Die Gründe dafür lagen auch hier im gesellschaftlichen Bereich.

Im Folgenden werden zunächst Belege für die alte Basler Tradition des kollektiven Schlittenfahrens seit dem 17. Jh. angeführt, dann das 19. Jh. und das frühe 20. Jh. detaillierter behandelt und in der Auswertung (Kapitel 6) schliesslich die Gründe für diesen Sonderfall in der Stadt Basel analysiert.

Unten: Basler Schlitten der Zeit um 1780 mit Schwanenkopf auf dem Kufenzusammenlauf und grossen Wappen der Familien Ryhiner und Faesch seitlich am einplätzigigen Kasten. Solche Schlitten wurden in Basel „Einerschlitten“ genannt (S. 26). Der (nicht mitgezählte) Kutschierende sass hinten auf einer schmalen Pritsche. (Historisches Museum Basel)



Iselin 1886 zum Schlittenfahren in Basel im 16. und 17. Jh.

„Gegen die mancherlei Gefahren und Unfälle, welche hin und wieder das Schlittenfahren mit sich bringt, einzuschreiten oder doch wenigstens, sie einzuschränken, war Sache der Behörden. Allzu strenge Maßregeln wurden, was aus deren ewiger Wiederholung hervorgeht, bei der damaligen unzureichenden Polizeigewalt einfach nicht befolgt. (...) Ebenso wurde 1513 als feuergefährlich für die benachbarten Häuser das Schlittenfahren mit Fackeln verboten, da schon Funken in Häuser gefahren waren. Die Ausgelassenheit, die oft bei diesen Schlittenvergnügen herrschte, ist vielleicht ein Grund gewesen, weshalb Pädagogen des 16. Jahrhunderts den Schülern das Schlittenfahren untersagt wissen wollten.“ (...) Als zu Anfang des Jahres 1600 ein Adliger des badischen Markgrafenlandes sich gegen die Bewohner des Dorfes Riehen (bei Basel) einen plumpen, aber durchaus harmlosen Scherz erlaubte, indem er mit einem Schlitten vorfuhr, dessen Pferde Kuhschellen trugen, während der Schweinehirt hinten aufblasen mußte, fanden sich die Riehener dergestalt beleidigt, daß sie die Obrigkeit zum Einschreiten veranlaßten.“

„Dem nächtlichen Schlittenfahren war im 17. Jahrhundert in Basel trotz jährlich wiederholten Verboten nicht beizukommen. Man suchte es einzuschränken bis zur Feierabendglocke (1627), man gebot, daß bei Straf 1 Mark Silbers, nachdem das bubenglöcklein vorleitet, niemants in schlitten fahren solle, widrigenfalls die Wache Zuwiderhandelnde aufzuhalten und in den Thurm zu gehen hätte (1630). Die Geistlichkeit verwendete sich dafür, daß während der Betstunde und Predigt das Schlittenfahren eingestellt bleibe. 1635: Eben um diese Zeit fuhren die jungen Burschen in schwarzer Tracht in ihren Hausschlitten.“

„1637 b. 1. Januar seindt ihren 12 in weißen Atlaßenen und schwarzen verhaunenen (geschlitzten) Schweizer Hosen im

Haußschlitten gefahren...’ Wir übergehen die ausführlich aufgezählten Unglücksfälle. 1679 betrug bei einer am 6. Januar abgehaltenen Schlittenfahrt die Anzahl der Schlitten 100; einer solchen wird auch 1680 am 20. December erwähnt. Großes Aufsehen erregten die Schlittenfahrten vom Jahr 1708 (Scherers Chronik). Wir lesen: Köstliche Schlittenfahrten waren im Monat Xbre, so ds in einem tag bey 100 Schlitten gezehlt wurden, alles sehr Prächtig und trugen die weibs Persohnen Mannen-Hüth über Ihre sogenante Margräffler Hauben so sehr galant außgesehen.“

„Dem nächtlichen Schlittenfahren suchte man auf jede Weise zu begegnen: am St. Albanschwibbogen und andern Orten wurden nachts die Ketten vorgespannt, das „Jolen“ unterdrückte man und ließ die Verbote von Haus zu Haus in der ganzen Stadt neu einschärfen, man drohte mit Konfiszierung der Schlitten. 1658 wurde das Schlittenfahren nach aufgeführter Wacht verboten, worauf es heißt: Die aber des tags fahren wollen, sollen das Geläutt oder zum wenigstens ein Halsband führen, damit niemand unversehens von Ihnen geschädiget werde. Was züchtige ehliche Weiber betrifft, werden sich selbige der ehrbarkeit zu befleißigen, Ihren Haußhaltungen abzuwarten und des Schlittenfahrens sowohl bei tag als nachts zu enthalten wissen“. Häufig bildete eine Schlittenfahrt die Gelegenheit zu Entfaltung von Pomp.“

All diese Passagen zitierte und kommentierte der belesene Sporthistoriker Friedrich Iselin in seinem Buch von 1886 (siehe Bibliographie). Als Quelle für die entscheidenden Basler Passagen gab er „Scherers Chronik“ des frühen 18. Jh. an. Damit ist offenbar die von Joh. Heinrich Scherer, genannt Philibert, gemeint („Merckwürdige Basel Geschichte“). Einige Zitate stammen auch von Samuel von Brunn des Jahres 1726, nämlich aus dessen „Chronick vieler merckwürdiger Geschichten, sonderlich was alhier zu Basel passirt“

Zum Schlittenfahren im 18. Jh. in Basel

Zitate aus Iselin 1886 und der Chronik von Samuel von Brunn:

„Ad 1711 lesen wir daß die Meisten Jungen Vornehmen Leuth sehr große Schlittenfahrten hielten; war da Tag und Nacht sehr große pracht, üppigkeit, ja durch die ganze Nacht schlittenfahrten, köstliche Gastereyen u. S. V. H.... tänzen angestellt.“

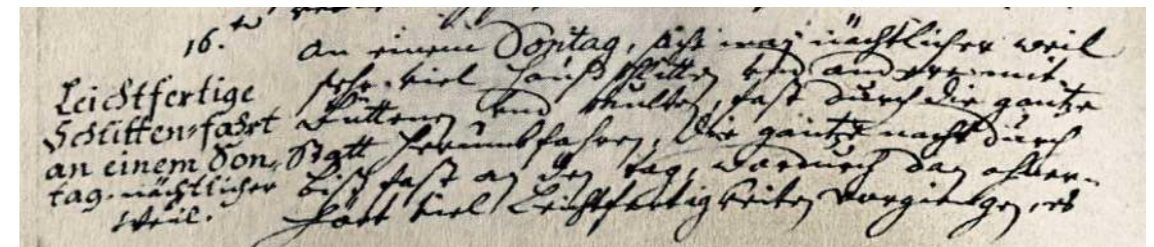
„1712 wird geklagt: „Am Palmtag und am Tag hernach in der H. Charwochen, da man Traurigkeit erzeugen solte und in die Kirchen gehen, fuhre man überhaupt in den Hausschlitten in der ganzen Statt, ob es schon verboten gewesen, dennoch gingen diese Leichtfertigkeiten wie auch viel dergleichen im Schwang wider das Verbott vor.“

„1715 verstieg man sich zu einer „Schlittenfahrt von wohl 200 Schlitten auff das allerköstlichste außstaffiert.“ Item 1726. In dieser Weise ging es auch später, bis in das 19. Jahrhundert, weiter. Die damalige Zeit liebte offenbar das Vergnügen des Schlittenfahrens in hohem Grade. So schreibt Finsler aus Zürich, daß man sich - es ist vom Verkehr zwischen jungen Leuten beiderlei Geschlechts die Rede - auf dem Eis traf, ja sogar des Nachts beim Schlittenfahren auf dazu geeigneten Schanzen, wobei Thee und Liqueur servirt und Bekanntschaften angeknüpft wurden.“

“1718 ad 16. Januar heißt es: An einem Sonntag sache man Nächtlicher weil sehr viel Hausschlitten, und andere mit Bittenen (Kufen) und Multen fast durch die ganze stadt herumb fahren, die ganze nacht durch, biß fast an den Tag, wodurch unerhörte leichtfertigkeiten vorgiengen.“ Dazu der Originaltext aus der Chronik von Samuel von Brunn rechts mit dem Randvermerk „Leichtfertige Schlittenfahrten einem Sonntag nächtlicher Stunde“.

Der wiederholt verwendete Ausdruck „Hausschlitten“ ist wohl gleichzusetzen mit Privatschlitten samt ihren Wappen und/oder Emblemen. Der zweitletzte Satz im Bericht zum Jahre 1658 macht deutlich, dass das Schlittenfahren nur für verheiratete Frauen als schicklich angesehen wurde (S. 19). Offenbar kam es bei diesem ausgelassenen Treiben immer wieder zu Unfällen, was auch andere Quellen jener Zeit bestätigen. Generell zeigen die Zitate des 17. und 18. Jh., dass mit den Schlittenfahrten immer wieder gegen Vorschriften der Obrigkeiten mit ihren Sittenmandaten und gegen Regeln der gesitteten Gesellschaft verstossen wurde. Das spricht für Aktionen von Jungmannschaften. „Junge Burschen“ werden ausdrücklich als Akteure genannt, denen sich auch „Weibs Personen“ in besondere Kleidung anschlossen..

Die Schlittenfahrten des 19. Jh. führten die alte Tradition fort, liefen aber in der Zeit, als das Bürgertum in Basel sich gegenüber früher generell strenger verhielt, eher gesitteter ab. Das lässt sich aus den hier S. 33 abgebildeten Fotos der Zeit um 1900 ableiten, auf denen nicht nur jüngere Personen in den Schlitten abgebildet sind. Offenbar nahmen damals an den Schlittenfahrten auch reifere Bürger teil. Das belegt auch der Minerva-Schlitten (S. 27ff.); er wurde 1891 vom immerhin schon 27jährigen J.J. Bachofen jun. angeschafft.

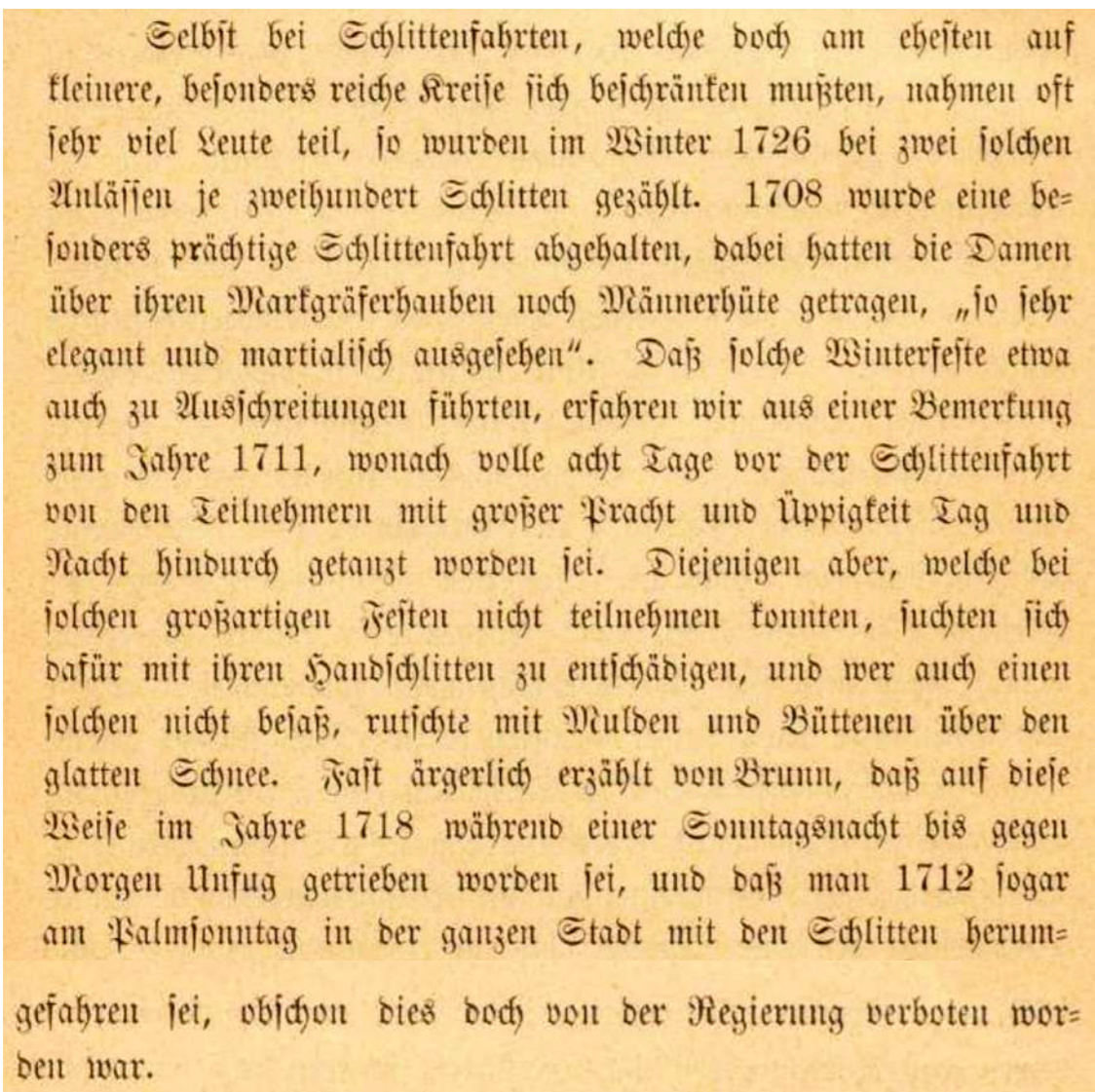


16. An einem Sonntag, sache man Nächtlicher weil sehr viel Hausschlitten, und andere mit Bittenen (Kufen) und Multen fast durch die ganze stadt herumb fahren, die ganze nacht durch, biß fast an den Tag, wodurch unerhörte leichtfertigkeiten vorgiengen.

Leichtfertige Schlittenfahrten einem Sonntag nächtlicher Stunde

100 bis 200 Schlitten in Basel?

In verschiedenen Arbeiten des 19. Jh. wird betont, im 18. Jahrhundert seien in Basel bis zu 200 Schlitten gemeinsam aufgefahren. So wird im Basler Stadtbuch von 1894 im Artikel „Mitteilungen aus einer Basler Chronik des beginnenden XVIII. Jahrhunderts [Sam. v. Brunn]“ von A. Burckhardt-Finsler auf S. 40f. folgendes erwähnt:



Selbst bei Schlittenfahrten, welche doch am ehesten auf kleinere, besonders reiche Kreise sich beschränken mußten, nahmen oft sehr viel Leute teil, so wurden im Winter 1726 bei zwei solchen Anlässen je zweihundert Schlitten gezählt. 1708 wurde eine besonders prächtige Schlittenfahrt abgehalten, dabei hatten die Damen über ihren Markgräferhauben noch Männerhüte getragen, „so sehr elegant und martialisch ausgesehen“. Daß solche Winterfeste etwa auch zu Ausschreitungen führten, erfahren wir aus einer Bemerkung zum Jahre 1711, wonach volle acht Tage vor der Schlittenfahrt von den Teilnehmern mit großer Pracht und Üppigkeit Tag und Nacht hindurch getanzt worden sei. Diejenigen aber, welche bei solchen großartigen Festen nicht teilnehmen konnten, suchten sich dafür mit ihren Handschlitten zu entschädigen, und wer auch einen solchen nicht besaß, rutschte mit Mulden und Büttchen über den glatten Schnee. Fast ärgerlich erzählt von Brunn, daß auf diese Weise im Jahre 1718 während einer Sonntagsnacht bis gegen Morgen Unfug getrieben worden sei, und daß man 1712 sogar am Palmsonntag in der ganzen Stadt mit den Schlitten herumgefahren sei, obschon dies doch von der Regierung verboten worden war.

Auch diese Passagen gehen auf die beiden genannten Quellen zurück (Chroniken von Philibert und des Samuel von Brunn).

Die Schriftstellerin und Kunsthistorikerin Johanna von der Mühl von Thur (1894-1974) schrieb über die frühen Basler Schlittenfahrten ähnliches, wohl in Kenntnis der genannten älteren Arbeiten:

„Noch im 17. Jahrhundert kamen zu solchen Schlittenfahrten bis zu zweihundert Schlitten zusammen „auf das allerköstlichste ausgestattet“, und danach gab es „köstliche Gastereyen und Tänzen“.

Johanna von der Mühl ist zum Thema Schlittenfahren in Basel auch deshalb eine interessante Quelle, weil sie, die 1920 in eine alte Basler Familie eingeeiratet hatte, noch letzte Schlittenfahrten selbst miterlebt hat. All das floss in ihr 1944 erstmals erschienenen Werk „Basler Sitten“ ein. Unter anderem (dazu S. 23) schrieb sie:

„Die Sitte solcher Schlittenfahrten hat sich bis 1914 erhalten. Erst damals mussten sie wegen der Kriegszeit aufgegeben werden.“

Die Bemerkung „bis 1914“ ist vor der Einziehung der Privatpferde durch das Schweizer Militär zu verstehen. Nach Ende des Ersten Weltkrieges gingen die Schlittenfahrten jedoch weiter.

Wie wahrscheinlich sind aus heutiger Sicht die Zahlen von 100 bis 200 Schlitten? Dafür mussten mindestens ebenso viele Pferde verfügbar gewesen sein, was durchaus möglich war. (Die damaligen Schlitten wurden fast ausschliesslich einspännig gefahren.) Die Nennung von 200 beteiligten Schlitten erscheint aber nur glaubhaft, wenn man zu den eigentlichen Personenschlitten alle Arten von Fahrzeugen dazuzählt, die man hinter ein Pferd spannen konnte, also von gewerblichen Schlitten bis hin zu behelfsmässig auf Kufen gesetzten „Mulden“ und bestimmten Arten von Fässern.



Schlittenfahrt

A. B.-L.

„Clac-Clac-Gling-Ding-Ding, mit Peitschentnallen und Schellengeläut fährt es die Freiestraße hinunter; das ist die Haute-Volée, die eine Schlittenfahrt unternimmt!“ So ungefähr war es im damaligen „Basler Volksfreund“ zu lesen.

In der Tat, Schlittenfahrten waren immer ein großes und ersehntes gesellschaftliches Ereignis. Raum schneite es tüchtig, so wurde die ganze Jugend von einer fieberhaften Aufregung ergriffen. Die jungen Herren eilten zu ihren besonders bevorzugten Freundinnen, um sie zu der Fahrt einzuladen. Bei den Herrschaften, die Equipagen hielten, wurde in aller Eile der Schlitten hervorgezogen, der meistens

117

die Familienfarben und oft das geschnitzte Wappentier am Auffasz trug. Die Pelze wurden aus den Kampferlisten geholt, und der Rutscher in den Pelztragen und die hohe Pelzmütze gesteckt. Die Pferde waren unruhig wegen der ungewohnten Schellengarnitur und der wehenden Federbüsche auf dem Kopfstück. Besaß man keinen eigenen Schlitten, so wurde bei den Fuhrhaltereien eine sogenannte „Wurst“ bestellt, d. h. ein großer Schlitten für vier, sechs, gar zwölf Personen, mit vier Pferden bespannt und von einem oder zwei Postillon geleitet. Den Privatschlitten ritt als Voreiter meist ein als Husar, Araber oder Altfrank kostümierter junger Herr voraus, manchmal auch nur im roten Frack gekleidet. Seine Aufgabe war, möglichst laut mit einer Jagdpeitsche zu knallen, was große Übung voraussetzte, da sonst gar zu leicht sein Pferd etwas abbekam und in wilden Sätzen davonstürmte.

Nachdem die Herren ihre Damen abgeholt hatten, fuhr man auf den Münsterplatz, um in den Räumen der Lesegesellschaft zuerst einen wärmenden Mokka mit Likören zu genießen, immer unter den wachsamen Augen eines älteren Ehepaares, das als Chaperon die ganze Veranstaltung mitmachte.

Nun ging es in scharfem Trab die Freiestraße hinunter über die alte Rheinbrücke, unter reger Anteilnahme des herbeigeeilten Publikums, das an dem farbenprächtigen Schauspiel seine helle Freude hatte. Das Ziel der Fahrt war Lörrach, wo im Gasthof zum Hirschen eingelehrt und die dampfenden Pferde in den gegen hundert Pferde fassenden Stallungen eingestellt wurden. Oben erquickten sich die mehr oder weniger durchfrorenen Teilnehmer an warmer Schokolade, Kaffee, Strübli und Gugelhoppf, währenddem die Rutscher bei Wein und Grog zechten. Nachher folgte ein

118

Bericht zu den Basler Schlittenfahrten um 1900

Die noch nicht identifizierte Quelle von „A. B.-L.“ stammt wohl wohl aus der Zeit um 1900. Der Verfasser muss die Materie gut gekannt haben, zumal er Details nannte (wie Stallungen für 100 Pferde in Lörrach), die sonst nicht erwähnt werden.

(Privatarchiv)

Johanna von der Mühl-von Thur 1944 zu den Basler Schlittenfahrten

„Die Schlittenfahrten waren das einzige gesellschaftliche Ereignis, das aus dem Stegreif ins Leben gerufen wurde. Ein solcher Ausflug konnte erst dann beschlossen werden, wenn hoher Schnee lag und eine gute Schlittenbahn entstanden war. ... Ganz ohne Liste ging es auch in diesem Fall nicht ab. Ein paar junge Leute aus den in Betracht kommenden Kreisen versammelten sich im Haus des einen unter ihnen, stellten dort ein Verzeichnis der Aufzufordernden zusammen und luden dann sowohl die Schlittenbesitzer wie die jungen Mädchen ein, für die sich ein Aufwärterfreund (=Kavalier) gefunden hatte. Da dies rasch gehen musste, teilten sich die jungen Leute, bevor man Telephon hatte, in die Aufgabe. Die jungen Herren holten die Mädchen galant im Schlitten zu Hause ab. Dann fuhren sämtliche Schlitten bei einem gemeinsamen Treffpunkt zusammen. In der legendenhaften guten alten Zeit traf man sich bei schwarzem Kaffee in der Lesegesellschaft am Münsterplatz; dann später auf dem Sevogelplatz, dem St. Alban-Graben oder dem Münsterplatz. Vor allem benützte man den zweisitzigen Privatschlitten, der meistens die Familienfarben und oft das geschnitzte Familienwappentier am Aufsatz trug. Dann aber wurde die sogenannte „Wurst“ beim Fuhrhalter aufgeboden. Die Wurst hatte für acht bis zehn Personen Platz. Man sass im Halbkreis hinter dem Kutscher auf der schmalen Sitzbank und stieg von hinten ein. Wer zuletzt einstieg, schloss die Schlittentür und setzte sich darauf. Es gab auch Schlitten, die aus einem Break bestanden, das auf Kufen gesetzt war. So dass man sich in zwei Reihen gegenüber sass. Mancher Schlitten fasste vier, sechs oder zwölf Personen. Oft waren bis zu vier Pferde vorgespannt. Jeder Schlitten war von einem oder zwei Postillonen geleitet. Man kann sich vorstellen, welcher Übermut in den Würsten und Breaks herrschte, wie das Lachen der Jugend, die sich da heiter zusammendrängte, in der kalten Luft zerflatterte. Im Erker des

Antistitiums an der Münsterplatzecke drängten sich dann Herren, Damen, Mütter, Väter, Oheime und Tanten, und sahen mit höchster Aufmerksamkeit auf das übermütige Treiben hinunter. Das war aber auch ein glänzender Anblick, wenn die Schlitten zusammen fuhren. Kostbare Pelze und glühendheisse Wärmeflaschen sorgten für warme Füsse. Bei den vierspännigen Schlitten sass ein zweiter Kutscher vorne auf einem Pferd. Auch die Pferde waren prachtvoll hergerichtet. Sie hatten am Kopfstück ein blinkendes Schellengeläut und wehende Federgarnituren. Beides, Federtschupp und Geläut, machten die Pferde scheu, so dass die Kutscher alle Hände voll zu tun hatten, um sie zu zügeln. Auch die Kutscher waren prächtig anzuschauen. Sie trugen gewaltige Pelzmützen mit einem herabhängenden Fuchsschwanz auf der Seite und imposante Pelzkragen. Den Vogel aber schossen die jungen Herren ab. Zwar erschienen sie um die Jahrhundertwende nicht mehr, wie in den 1870er Jahren in allen möglichen Verkleidungen, als Husaren, Altfranken usf., sondern die Herren kamen im kleidsamen englischen Jagdanzug, im roten Rock mit weissen Beinkleidern. Sie tummelten gewandt die aufgeregten Gäule und ritten, wenn sich die lange Reihe der Schlitten endlich in Bewegung setzte, jedem Schlitten voraus. Jeder Reiter hatte eine Peitsche zum Knallen; es war nicht ungefährlich, diese Kunst auszuüben; denn die empfindlichen Pferde pflegten dann wild zu scheuen. Aber das Knallen gehörte unbedingt dazu. Auch die Kutscher schwangen Peitschen; von ihnen sah man die schwer zu erlernende Kunst ab. Die Fahrt ging fast immer ins Badische, am häufigsten nach Lörrach. Im „Hirschen“ beim Wirt Pfüger gab es Glühwein, und es wurde getanzt. Gegen sieben Uhr war Aufbruch, man fuhr durch die winterliche Nacht unter Sternengefunkel nach Basel zurück. Gross war unter den Jungen die Spannung, ob nun noch ein improvisierter Ball stattfinden würde.“

Das erwähnte Peitschenknallen mit den langen Hetzpeitschen für die Parforcejagd ist auf dem Bild S. 13 bei den Reitern sichtbar.

Wie dürfte eine Schlittenfahrt konkret abgelaufen sein?

Die beiden längeren Texte decken sich inhaltlich; offenbar hat Johanna von der Mühl ältere Quellen mit in ihre Darstellung eingebaut, diesen aber – wie erwähnt – durch eigene, jüngere Beobachtungen ergänzt.

Versucht man heute eine Schlittenfahrt von Basel nach Lörrach konkret nachzuvollziehen, besonders aus der Sicht eines aktiven Reiters und Fahrers, wirkt die damalige Leistung recht respektabel. Dazu trugen nicht nur die fahrenden und reitenden jungen Herren bei, sondern auch das dahinter stehende Pferdepersonal. Damit sind die mitwirkenden Kutscher angesprochen, denen mit einem konkreten Beispiel auch der Exkurs S. 53ff. gewidmet ist. – Sobald die Einladung zu einer Schlittenfahrt von der „Kommission“ der Jungmannschaft für den nachfolgenden Tag ausgesprochen war (Bild S. 42), gingen in den Häusern, Stallungen und Remisen unverzüglich die dafür nötigen Vorbereitungen los. Die alten Schlitten wurden vom Personal aus ihren dunklen Ecken hervorgezogen, gereinigt, allenfalls leicht repariert und die zugehörigen Geschirre samt den nötigen Accessoires wie Halsgerölle, Rückengeläute, Kopfbüsche etc. zusammengesucht. Die Pelze mussten gereinigt und bereitgestellt werden. Auch die Kostüme der Kutscher mit ihren Pelzcapen und Fellmützen gehörten dazu. Derweil hatte der Sohn des Hauses von seinem Vater die Erlaubnis erhalten, die väterliche Equipage zu benützen und sich als Kavalier auf den Weg gemacht, die von ihm auserkorene Begleiterin persönlich einzuladen.

Für die Kutscher war das kurzfristig angesagte Schlittenfahren eine besondere Herausforderung. Es war kalt, die Fahrpferde stallmutig, denn sie standen damals in der Regel fast den ganzen Tag lang angebunden in Ständern (nur die edlen Reitpferde meist in Boxen mit mehr Bewegungsspielraum). Die Kutscher taten deshalb gut

daran, das ganze Material durchzutesten, die Pferde am Vortag noch einzuspannen oder sie in der gedeckten Reitbahn unter dem Sattel abzugaloppieren. (Nahe den hauptsächlich Wohnquartieren der Grossbürger gab es eine gedeckte Reitbahn, wohin von den Villen her schmale Reitwege führten.)

Wenn die Schlittengespanne am Tag der Schlittenfahrt um 13. 30 Uhr auf dem Münsterplatz ankommen sollten, musste das Pferdepersonal früh mit Füttern und Putzen loslegen. Bevor man dem Sohn des Hauses die Zügel in die Hand gab, war es für die Berufskutscher von Vorteil, selbst einige Runden zu drehen. Denn sie waren in der Regel die versierteren Fahrer als die Herrschaft – jung oder alt. Die Berufskutscher kannten die Eigenarten der Pferde besser und konnten in brenzligen Situationen eher Schlimmeres verhindern. War alles gerüstet, fuhr der Kutscher das Schlittengespann kurz nach Mittag vor die Haustüre, wie dies die Fotografie S. 33 zeigt. Während der Kutscher sich im Schlitten hinten hinsetzte (von wo er schnell helfend abspringen konnte), nahm der junge Herr die Zügel in die Hand und fuhr am Wohnsitz seiner Auserwählten vor. Dann ging es zum Münsterplatz, wo das Paar ausstieg, sich in der warmen Stube der Lesegesellschaft verpflegte und der Kutscher in der Kälte warten musste. Richtig zur Sache ging es auf der Fahrt durch die Stadt, wenn sich die Reiter mit ihren Peitschen in Szene setzten. Ruhiger wurde die Fahrt erst in den Langen Erlen auf der 10 km langen Strecke nach Lörrach. Dort stieg das Paar vor dem Gasthof aus, der Kutscher musste die beiden Pferde ausschirren, tränken, füttern und putzen. Dann gab es auch für ihn im Kreis der anderen Kutscher eine Pause mit Verpflegung, bis bei Dunkelheit erneut der Befehl zum Einschirren kam. Wieder musste vorgefahren werden. Nach der Rückfahrt stieg das Paar aus, der Kutscher fuhr allein nach Hause, schirrte aus, putzte und fütterte die Pferde. Anderntags musste er zur gewohnten Fütterungszeit der Pferde wieder früh im Stall stehen.



Der Basler Münsterplatz im 19. Jh. als Ausgangspunkt und das Hotel Hirschen im badischen Lörrach als Ziel der Schlittenfahrten

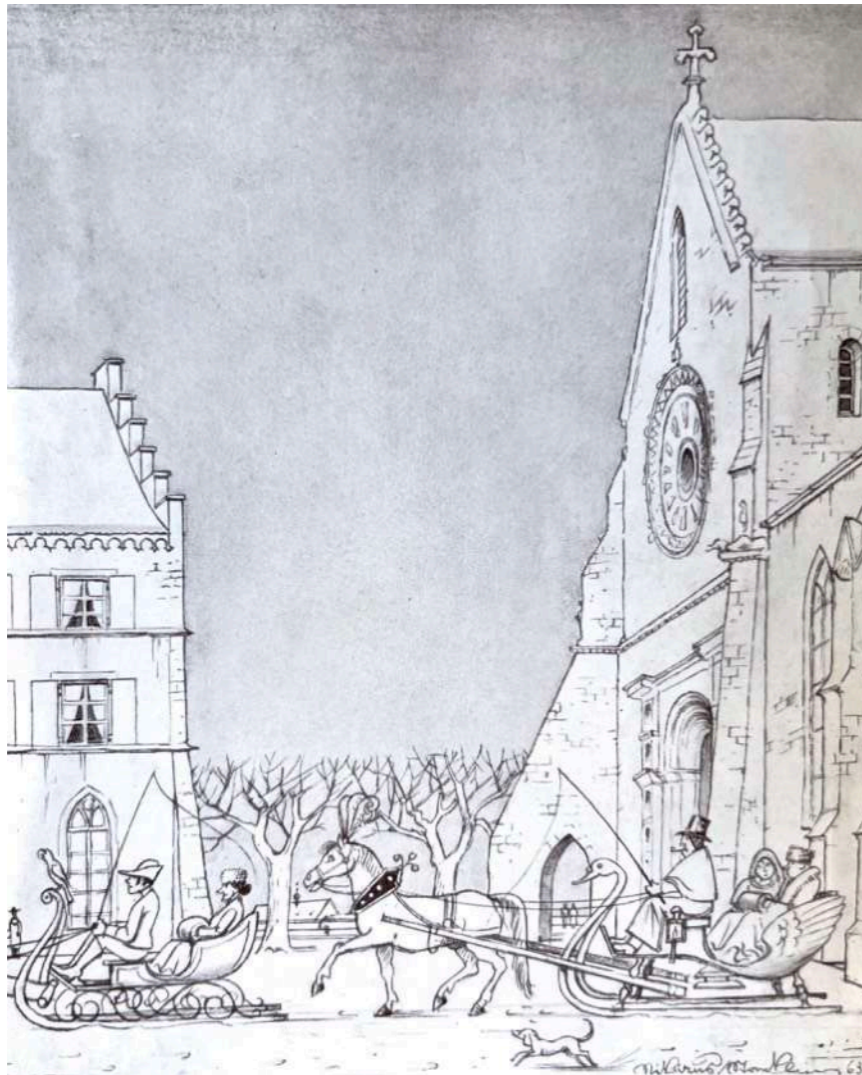
Die Fahrt von Basel nach Lörrach führte nach der abschüssigen Freien Strasse über eine weitgehend ebene Strecke von 10 km Länge durch die malerischen Langen Erlen entlang dem Fluss Wiese. Diese parkähnliche Landschaft war eine Art kleiner Bois de Boulogne für die Ausflügler der Stadt Basel.

Links: Die Schlitten wurden in Basel oft dort vor den Fassaden der Häuserreihe aufgestellt, wo auf dem Plan „Münsterplatz“ eingeschrieben ist. Der Versammlungsort der Jungmannschaft in der heute noch existierenden Lesegesellschaft befand sich rechts neben dem Münster im Haus Nr. 8. Der Versammlungsort der älteren Verwandten im Pfarrhaus „Antistitium“ lag etwas südlich vis-à-vis der Hauptfassade des Münsters.

Rechts: Postkarte um 1910: Das heute nicht mehr existierende grosse Hotel zum Hirschen lag mitten in Lörrach (heute Karstadt). Daneben befanden sich Stallungen von bis zu 100 Plätzen für die Gespanne der Gäste.

Gertrud Lendorff 1963 zu den Schlittenfahrten

Die Kunsthistorikerin Gertrud Lendorff (1900-1986) mit Wurzeln in den Basler Familien Burckhardt und Stähelin wurde im 20. Jh. mit Romanen über das Geschehen in alten Basler Familien als



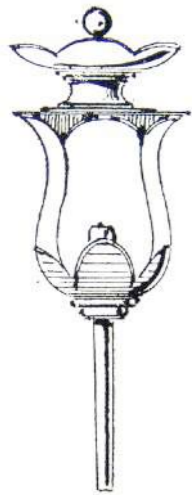
Schriftstellerin recht bekannt. Dabei baute sie geschickt selbst erlebte und recherchierte Ereignisse mit in ihre Erzählungen ein. In ihrem Buch von 1963 „Lydia, Fanny und die Liebe“, wird ausführlich eine Schlittenfahrt beschrieben. Den Umschlag zierte die links abgebildete Zeichnung von Niklaus Stoecklin mit zwei Schlittengespannen und dem Münster rechts sowie dem Haus der Lesegesellschaft links. Die Autorin wiederholte darin hier schon zitierte ältere Quellen und baute Schlitten des Historischen Museums (kleine Bilder links unten) mit ein. Sie schilderte aber auch präzise Szenen, die auf eigenen Erlebnissen als Mädchen und junge Frau in den Häusern ihrer Grosseltern beruhen dürften. So erklärt der Vater der bald 18jährigen Hauptperson namens Lydia, seiner eben aus dem Internat zurückgekehrten Tochter: *„Zu einer Schlittenfahrt laden jeweils diejenigen jungen Herren, die einen Schlitten besitzen, die Dame ein. In fast jeder Familie, die sich Pferde hält, gibt es auch einen Schlitten. Meistens sind es schöne geschnitzte Schlitten aus dem achtzehnten Jahrhundert, so wie unser Schwan; aber bei Mama Salomes Eltern besitzen sie auch eine Wurst, das ist ein Schlitten, auf dem mehrere Personen Platz finden. In den packt man gewöhnlich die jüngeren Töchter der Familie, die noch keinen Kavalier besitzen.“* Im Vorfeld der ein Tag vorher angesagten Schlittenfahrt geschieht dann im Roman folgendes: *„Mädchen, die geglaubt hatten, eingeladen zu werden, vergossen bittere Tränen, weil sich nun niemand um sie bemühte, andere die gehofft hatten, in einem sogenannten Einerschlitten allein mit einem Anbeter zu fahren, mussten mit anderen auf der sogenannten Wurst Platz nehmen.“* Die Passage zeigt, wie wichtig es jungen Damen war, teilnehmen zu können. (Wer von den Herren teilnehmen durfte, war bei Lendorff kein Thema. Offenbar war damals klar, wer dazu gehörte und wer nicht.)

Danach wird die Fahrt über die Grenze nach Deutschland und das Treiben im Hirschen in „Lerch“ (Lörrach) beschrieben. Dabei erwähnt die Autorin auch mehrfach das Mitwirken der Stallburschen und Kutscher.



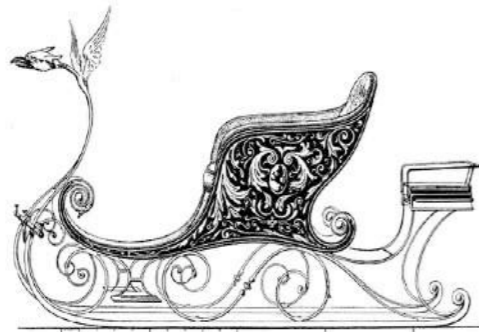
Minerva-Schlitten von 1891/92 der Carrosserie Kauffmann in Basel für Johann Jakob Bachofen jun.

Dieser prunkvollste Schweizer Schlitten des 19. Jh. zeigt, wie wichtig einem Basler Bürger der Besitz eines „traîneau riche“ war. Darin konnte vorne das Ehepaar Bachofen Platz nehmen, dahinter ein Diener. Als Vorlage für den Schlitten im Stil des Historismus diente ein für den Bayern-König Ludwig II. 1877 gefertigter, vorne einplätziger Schlitten des Wagenbauers Gmelch in München. In Paris angefertigte Zeichnungen von ähnlichen Schlitten waren in der Folge in Wagenbaukreisen im Umlauf. Diese dürfte Eugène Kauffmann gekannt haben, bei dem der Schlitten 1891 bestellt wurde. Dieser 1842 geborene Carrossier war zwischen 1865 und 1894 der tonangebende Leiter der Wagenfabrik Kauffmann. Die Signatur „E. Kauffmann Bâle“ findet sich auf den Laternen des Schlittens. (Später, als der Schlitten nach einer Revision und mit neuen Wappen an die Familie Fürstenberger übergegangen war, kam die Plakette der Nachfolgefirma Kauffmann, Reinbolt & Christe dazu).



LA CARROSSERIE FRANÇAISE.

133



Traineau n° 48.

Kommentar aus Paris zum Basler Minerva-Schlitten

Dank eines entsprechenden Artikels in der Fachzeitschrift „La Carrosserie Française“ vom September 1892 kann der Schlitten genau datiert werden. Dort steht:

„Ce traîneau a été construit par M. Kauffmann, carrossier à Bâle (Suisse) et le dessin fait d'après les croquis et instructions qui nous été envoyés.

Les ornements peints sur la caisse, en camaïeu, pourront être rehaussés de lumières or. - On peut traiter ce rampant véhicule beaucoup plus simplement, en supprimant les ornements des panneaux et en remplaçant la chimère de l'avant par une volute quelconque.

Le traîneau construit par M. Kauffmann comportait de magnifiques lanternes placées en arrière de la caisse; ces lanternes, extrêmement riches, ont été fabriquées par M. Billy, 43 rue de Colisée, et ont coûté près de 500 francs: elles étaient en forme de tulipes, dans le genre d'un de nos croquis de „coins d'albums“ du 15 juillet 1891, mais infiniment plus riches.

Les dimensions de la caisse sont les suivantes: en haut à hauteur de l'accotoire, devant 1m, en bas 0m, 80.

L'écartement du dehors en dehors des patins est de 1m. Les patins sont ferrés avec du fer à roues fixé par des boulons à tête fraisée.

Prix du plan en grandeur d'exécution: 30 francs.“

Die üppige Ausführung des Basler Schlittens fiel sogar in Paris auf. Allein die dort dazu bestellten silbernen Lampen kosteten so viel wie eine einfache Kutsche jener Zeit. Dort wurden sie im Inneren mit „E. KAUFFMANN BÂLE“ signiert.

In Basel gab es, wie die Bilder S. 31 zeigen, weitere Schlitten dieser Bauart, aber etwas weniger reich ausgestattet.





J.J. Bachofen jun. als Musterbeispiel eines Equipagenbesitzers: vermögend und Mitglied eines grossbürgerlichen Kreises in Basel

Johann Jakob Bachofen (1865-1904) hiess der Besteller des oben vorgestellten prächtigen Minerva-Schlittens. Wer war dieser Mann, der sich ein Fahrzeug für eine Summe leistete, von der eine normale Familie einige Jahre hätte leben können? Er war der einzige und spätgeborene Sohn des gleichnamigen bekannten Mutterrechtforschers und seiner dreissig Jahre jüngeren Frau. Aufgewachsen war er in einem der grössten Privathäuser am Münsterplatz (auf der Foto S. 33 im Hintergrund sichtbar).

Von seinem Vater, der Anteile an Bandfabriken besass, erbte der junge Mann 1887 ein grosses Vermögen. Das erlaubte ihm, bereits in jungen Jahren ein Herrenleben zu führen, zu dem Jagen und andere Freizeitvergnügen gehörten. Nach der Heirat im Jahre 1889 kaufte Bachofen im damals aufstrebenden Gellertquartier eine Villa. An der Gellertstrasse 24 lag auch sein Stall- und Remisengebäude. Im Stall standen vier grosse Carrossier-Pferde. Auf diese Equipage war der Besitzer so stolz, dass er sie grossformatig in Öl verewigen liess. Als Vorlage dienten dem Basler Künstler Hans Sandreuter (1850-1901) Photographien, die der jung verstorbene Sportsmann Bachofen noch selbst aufgenommen hatte.

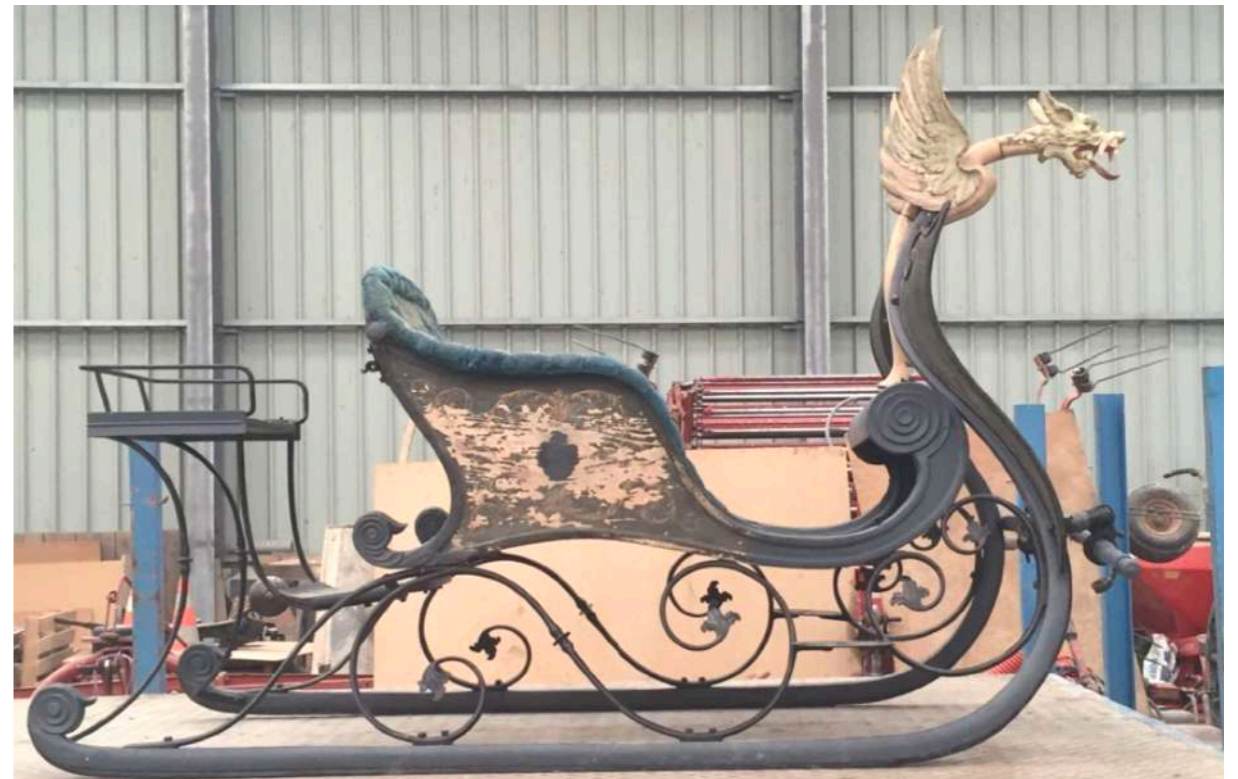
Seinen Angestellten blieb Bachofen als grosszügiger und verständnisvoller Patron in Erinnerung. So jedenfalls berichtete es die vom Schreibenden 1981 ausfindig gemachte Tochter des Kutschers Konrad Staudacher (1853-1911). Aus dessen Fundus stammen die links abgebildeten Fotos. Dieser Bauernsohn aus dem Allgäu hatte mit der Lehre zum Kutscher im Grossherzoglichen Stall in Baden-Baden eine gute Ausbildung durchlaufen. Er bekam von der Herrschaft auch die Erlaubnis zur Heirat mit dem Hausmädchen der Familie Bachofen (vgl. S. 53ff.).





Vier ähnliche Schlitten, vermutlich von Kauffmann in Basel

In der Carrosserie Kauffmann an der Elsässerstrasse schuf der Franzose Eugène Kauffmann neben dem Minerva-Schlitten weitere reich verzierte Schlitten mit dem für ihn typischen geflügeltem Drachen auf dem Kufenzusammenlauf. Davon sind hier vier abgebildet, wobei alle leider - im Gegensatz zum Minerva-Schlitten - nicht signiert sind. (Allerdings fehlen bei allen die Laternen, die in der Regel allein signiert waren.) Der einfachere Schlitten links oben stammt aus der Familie Koechlin und befindet sich heute im Historischen Museum Basel, der darunter stammt aus der Familie Sarasin (wohl Jakob Sarasin-Schlumberger, geb. 1851 aus dem Weisses Haus, Sammlung Häfliger in Sissach). Für die beiden unten abgebildeten Schlitten fehlen die Provenienzen. Sie befinden sich heute in Privatsammlungen und zeigen an der Rückseite des Kastens dem Minerva-Schlitten ähnliche Schweifungen („forme carrick“) und vergleichbare Gestaltungen der geschmiedeten Untergestelle.





Zeit des Historismus

Viele Schlitten des Basler Grossbürgertums aus dem späten 19. Jh., besonders die der Carrosserie Kauffmann, folgten dem Stil des Historismus. Sie waren gewissermassen Versatzstücke vergangener Zeiten, vor allem des Barock und des Rokoko. Das Grundmuster des Minerva-Schlittens und der ihm ähnlichen Basler Schlitten entsprach dem der Rennschlitten des 18. Jh. Dazu gehörten die vorne hoch zusammenlaufenden Kufen mit krönendem Figureschmuck und der relativ kleine Kasten mit mehrfachen Schweifungen im Stil der Kutschkästen der Zeit um 1800. Dabei bot aber der Kasten der Basler Schlitten Platz für zwei nebeneinander sitzende Personen. Das war eine Anpassung an die mittlerweile etwas andere Ausübung des alten Brauchs. An Schlittenfahrten nahmen im Verlaufe des 19. Jh. auch reifere Herrschaften und Ehepaare teil, wie dies die S. 32 referierten Quelle bestätigt.



Im Stil des Historismus waren nicht nur die Schlitten des Basler Grossbürgertums gehalten. Sie liessen im 19. Jh. auch ihre schlossartigen Villen in den neuen Quartieren vor der Stadt meist im neubarocken Stil gestalten. Historisierend war auch die Einrichtung. Das illustrieren die Bilder links aus dem Buch „Der Pfeffingerhof zu Basel 1918“. Die Bandfabrikanten-Familie Vischer-Burckhardt bezog 1903 ihren Sitz an der Sevogelstrasse 21.

Das Ancien Régime lieferte dabei die hauptsächlichen Vorlagen zur Selbstinszenierung. Diese stand in einem deutlichen Kontrast zur damaligen Gegenwart. Basel - und besonders diese prosperierende Stadt - befand sich damals durch die Industrialisierung und Bevölkerungsvermehrung in einem schnellen Wandel bis hin zum Aufbrechen des alten Stadtbildes über die geschleiften mittelalterlichen Befestigungen hinweg. Der in Basler Brauch des gemeinsamen Schlittenfahrens war um 1900 also Teil einer Art weiter gepflegten Sonderwelt geworden.

Schlittenfahrten und andere Anlässe mit Pferden

In seiner Dissertation „Stadt der Bürger“ hat Philipp Sarasin den exemplarischen Fall des Rudolf Brüderlin als neues Mitglied der damaligen Basler Elite herausgearbeitet. Dieser gesellschaftliche Aufsteiger konnte an Pferdesportanlässen wie an Schlittenfahrten des baslerischen Patriziats teilnehmen. Dazu gehörte im Jahre 1878 eine Ausfahrt mit circa 25 Schlitten:

„Die Zeitungen berichteten, das gute Wetter sei „von unternehmenden Kreisen der Stadt zu einer fröhlichen Schlittenfahrt benutzt worden. Um 2 Uhr Nachmittags passierte ein glänzender Zug von etwa fünfundzwanzig Schlitten, begleitet von einer Anzahl hübsch kostümierter Vorreiter die Freie Strasse. (...) Wie üblich fuhr man in die badische Nachbarschaft, nach Lörrach. Die meisten Schlitten waren „endeux“ besetzt, also von einem Mann beziehungsweise Kavalier mit Gattin, Verlobte oder Freundin. In einem Album des oben genannten Rudolf Brüderlin hat sich die Aufstellung der aus 41 Pferden bestehenden Schlittenequipagen erhalten und auch die Namen der Teilnehmenden.“

Darunter fanden sich Namen wie Wilhelm Bachofen, Alphons Ehinger-Geigy oder Emil Paravicini-Bachofen. Die damaligen Teilnehmer spiegelten die im Basler Grossbürgertum des späten 19. Jh. vertretenen Berufe. Belegt sind nach Philipp Sarasin acht Seidenbandfabrikanten (oder deren Söhne), zwei Seidenhändler, drei Bankiers, je ein Architekt, Rentier, Jurist, Baumwollfabrikant, Arzt, Grosskaufmann, Germanist und ein Fabrikant chemischer Erzeugnisse.

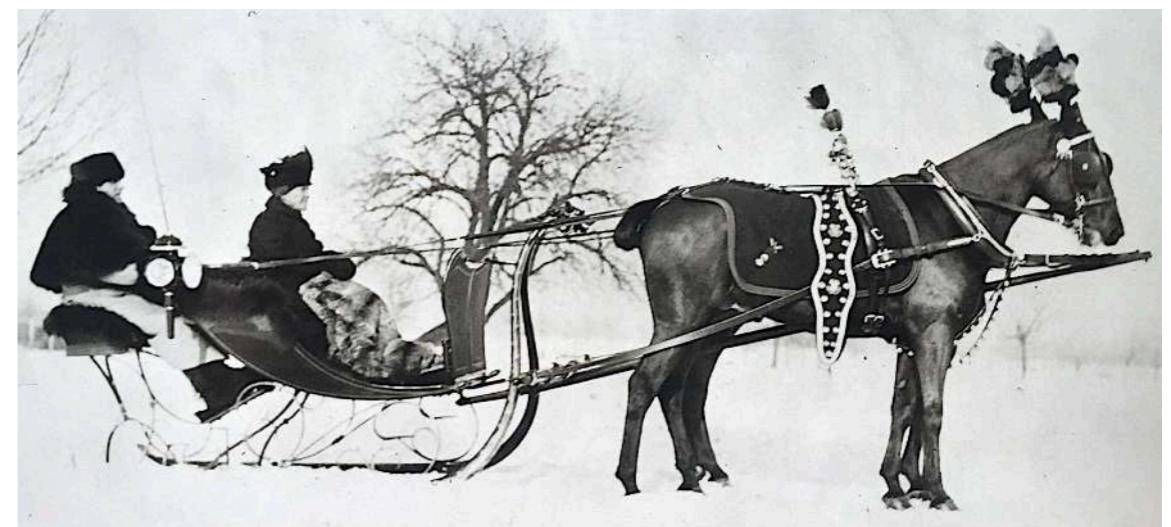
Basler Grossbürger gaben sich nach aussen oft bescheiden, trugen aber unter sich bei besonderen Anlässen eine Art Luxus zur Schau, der dem der Elite in Paris oder Berlin nahekam. Das zeigen die beiden Bilder rechts: So traten Angehörige der Basler Haute Volée an einem Pferderennen in Basel im Jahre 1896 auf.



Drei Aufnahmen von Basler Schlittengespannen um 1900

Das Bild links oben zeigt eine frühe Aufnahme von 1886. Der Kutscher fährt vom Rücksitz aus einspännig vor, noch ohne Insassen. Links ragt eine Deichsel wohl eines bereitgestellten, noch nicht angespannten Zweispänner-Schlittens in das Bild. Das „Basler Stadtbuch“ meldete für den 13. Januar desselben Jahres eine „Grosse Schlittenfahrt nach Lörrach“.

Die Bilder unten stammen aus dem Fundus der Familie von der Mühl. Sie zeigen einen nicht erhaltenen Schlitten, links mit einem einzelnen Pferd, rechts mit einem Zweigespann. Auf den Kopfstücken sind jeweils Federbüsche eingeschraubt, die Sprungriemen sind mit Rollen besetzt und der Sellette respektive den Kammdeckeln Glockengeschelle mit bunten Pferdehaarbüschchen aufgesetzt, alles übliche Accessoires zum Schlittenfahren. Das Gespann wartet links vor einem Tor, der Kutscher trägt Pelzcape und Pelzmütze. Es handelt sich um den Berufskutscher Wilhelm Glasstetter (1868-1923). Über dessen Biographie gibt der „Szenenwechsel“ S. 53ff. Auskunft. (Staatsarchiv Basel-Stadt, Neg A 81 und Historisches Museum Basel)



Eine Schlittenfahrt auf dem Münsterplatz um 1904

Links oben: Zweispänner, vom Herrn selbst gefahren, mit Dame neben ihm und Diener in Pelzmütze auf der hinteren Sitzpritsche. Zwei Vorreiter im Jagddress sprechen hinter dem Schlitten miteinander. Im Hintergrund das Haus, in dem J.J. Bachofen jun. aufgewachsen war (S. 29).

Links unten: Vom Herrn selbst gefahrener Zweispänner mit Diener dahinter. Das Gespann ist unruhig, das Pferd rechts schlägt nach hinten aus, und das links levadiert.

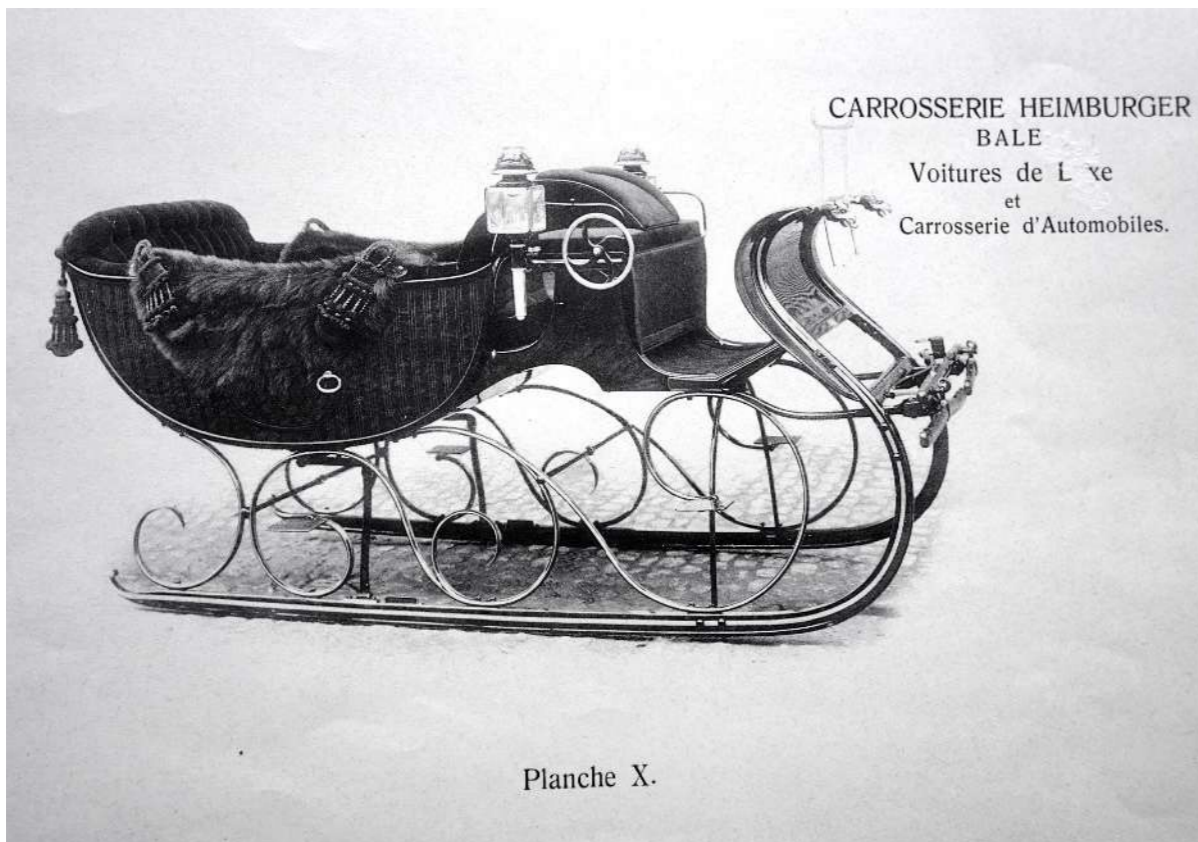
Unten: Fünf Schlittengespanne warten auf die Herrschaften, drei Zweispänner und zwei Einspänner. Hinten links sitzt ein Diener auf der Sitzpritsche des Schlittens mit den Zügeln in der Hand. Dahinter wieder das Haus der Familie Bachofen. (Historisches Museum Basel)





Heimburger-Schlitten um 1910

Die Carrosserie Heimburger, nach Kauffmann die Nummer zwei unter den Wagenfabriken auf dem Platz Basel, profilierte sich vor allem im Bereich Familienschlitten. Dazu gehörte ein geräumiger Kasten für zwei bis vier Personen und davor ein zweiplätziger Kutschbock. Im Gegensatz zu den Kauffmann-Schlitten waren diese mit Bremsen ausgerüstet. Die Photographie links schickte im Jahre 1909 ein Basler Kunde namens Klingler an Otto Heimburger als Postkarte. Dem Schlitten sind zwei edle Pferde vorgespannt. Dieses seltene Bildzeugnis zeigt höchstwahrscheinlich Heimburger-Geschirre mit Schellenriemen. (Der Gründer der Carrosserie war gelernter Sattler.) Unten sind zwei Werksaufnahmen der Carrosserie Heimburger von fertig produzierten Schlitten mitsamt ihren Pelzen reproduziert. (Archiv Sallmann in Amriswil, Privataarchiv und Staatsarchiv BS)





Erhaltener Heimburger-Schlitten, wohl um 1910

Von den grossen Heimburger-Schlitten haben sich mindestens drei Exemplare erhalten, dieser in der Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim. Das Fahrzeug im Originalzustand stammt aus dem ehemaligen Besitz des Karton-Grosshändlers Paul Gimmi in Sankt Gallen. Heimburger konnte sich als gewiefter Schlittenbauer nicht nur in Basel profilieren, sondern exportierte seine Fahrzeuge auch in die übrige Schweiz und ins nahe Ausland. Heimburger wählte für seine Schlitten modernere Formen als Kauffmann. Es handelt sich dabei um eine Art auf Kufen gesetzte Kutschkästen, die nicht mehr der alten Linie des Rennschlittens folgten.

3. DREI KÜNSTLERISCHE DARSTELLUNGEN

Im Verlauf der ersten Hälfte des 20. Jh. wurde den Baslerinnen und Baslern bewusst, dass die alte Herrlichkeit der festlichen Schlittenfahrten am Ausklingen war. Verschwindet etwas Geliebtes und legendär Gewordenes, wird es gerne nostalgisch verklärt und gleichzeitig in künstlerischen Darstellungen verewigt, manchmal auch romantisiert .

So geschah es in England mit vielen Kutschen-Bildern, als wegen der Eisenbahn die legendären Coachen der Royal Mail von der Strasse verschwanden. So geschah es Jahrzehnte später, als in der Schweiz die pferdegezogene Gotthardpost wegen des neuen Gotthardtunnels eingestellt und von Rudolf Koller 1873 noch verewigt wurde. Im Kleinen geschah dies auch in Basel in der Zwischenkriegs- und frühen Nachkriegszeit durch die hiesigen Künstler Burkhard Mangold und Niklaus Stoecklin (rechts Ausschnitt seiner Lithographie von 1949) . Dass sie die Schlittenauffahrten auf dem Münsterplatz als Sujet wählten und ihre Holzschnitte und Lithographien weit verbreitet wurden, zeigt, wie stark diese festlichen Fahrten im kollektiven Bewusstsein Basels damals verankert waren.

Beide Künstler, übrigens Lehrer und Schüler mit gut 20 Jahren Altersdifferenz, setzten ihre Darstellungen im Stil ihrer Zeit um und fingen damit vor allem die Stimmung auf dem Münsterplatz bei festlichen Schlittenaufzügen ein. Sie gaben damit etwas von

der besonderen Atmosphäre einer Schlittenfahrt in der verschneiten Stadt wider, der in Worten weniger vermittelbar ist. So erging es tatsächlich auch dem Schreibenden, als er die in Kapitel 5 beschriebene Schlittenfahrt des Jahres 1985 miterlebte.





Kolorierter Druck von Burkhard Mangold (1873-1950) - um 1920?

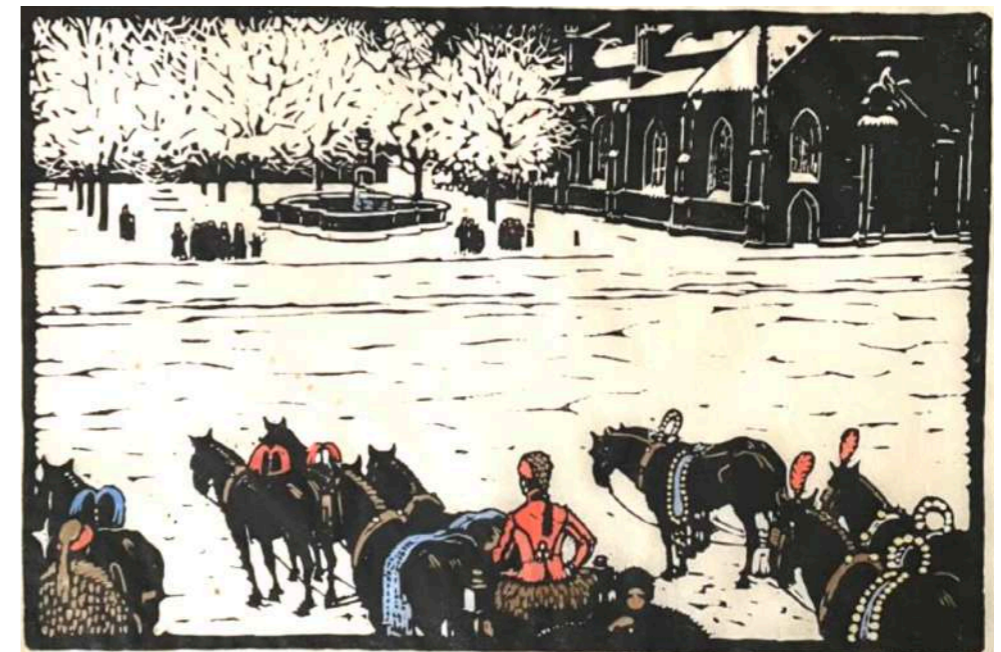
Der Basler Plakatgestalter, Maler, Grafiker und Glasmaler Burkhard Mangold wohnte an der St. Alban-Vorstadt 44, hatte also seit Kindheit das Vorbeifahren der Schlittengespanne aus dem Gellertquartier erlebt. Er wählte hier den Blick aus dem ersten Stock eines Gebäudes auf der Westfront des Münsterplatzes mit drei wartenden Gespannen, davon zwei Viererzüge. Das Gespann rechts wird nach alter Art vorne beritten gefahren. Beim Gespann in der Mitte mit der legendären grossen „Wurst“ der Droschkenanstalt Keller sitzt der Droschkier auf dem Bock. Er sowie der auf dem linken Vorpferd des Viererzugs rechts sitzenden Spitzreiter tragen bunte historische Kostüme. (Privatsammlung)



**Kolorierte Holzschnitte von Burkhard Mangold wohl um
1920/30**

Die Darstellung der vorangehenden Seite setzte der Künstler in zwei Holzschnitte um. Dabei wurden die Perspektive zum Kleinen Münsterplatz hin etwas verkürzt und die Konturen der Pferde mit ihren gespitzten Ohren betont.

(Privatsammlung)





„Basler Schlittenfahrt um 1900“ - Lithographie von Niklaus Stoecklin des Jahres 1949

Der Künstler Niklaus Stoecklin wählte gegenüber Burkhard Mangold eine um 90 Grad gedrehte Perspektive auf den nördlichen Teil des Münsterplatzes hin und betonte die ruhige, etwas entrückt wirkende Atmosphäre mit diesem Himmel. In seiner Zeit gehörten diese Schlittenfahrten der jüngeren Vergangenheit an. Dabei idealisierte er den alten Brauch. Als Vorbild für den Schlitten verwendete er einen Heimbürger-Schlitten, setzte aber nicht einen militärisch stramm sitzenden Kutscher auf den Bock, sondern einen gemütlich Pfeife rauchenden Fuhrmann. (Privatsammlung)

Hintergründe zur Lithographie von Niklaus Stoecklin

Die Lithographie „Basler Schlittenfahrt um 1900“ wurde im Auftrag des Carrossiers Alfred Heimburger geschaffen, des dritten Repräsentanten des gleichnamigen Familienunternehmens. Dort berief man sich stets auf das Gründungsdatum 1850 und damit auf die Gründung des Vorgängerbetriebs durch den Deutschen Wilhelm Friehl.

1949 bereitete Alfred Heimburger das bevorstehende 100-Jahr-Jubiläum vor und suchte ein geeignetes Kundengeschenk. Er liess deshalb vom bekannten Basler Kunstmaler und Vertreter der Neuen Sachlichkeit, Niklaus Stoecklin (1896-1982), 1949 zwei Entwürfe in Öl auf Pavatex anfertigen, ein Fuhrwerk am Rhein und einen Schlitten auf dem Münsterplatz. Letzterer Entwurf wurde schliesslich als Lithographie ausgeführt und 1950 mit einer Begleitkarte an die besten Kunden verschenkt. Damit erinnerte der Vertreter der dritten Generation an die grosse Vergangenheit der Firma in der Schlitten- und Kutschenzeit.

Das erzählte dem Schreibenden Alfred Heimburger im Rahmen längerer Interviews um 1982. Er hatte in der Schweiz und in Paris eine Ausbildung zum Carrossier durchlaufen, als bereits Automobile im Vordergrund standen. Trotzdem schätzte er die Leistungen seiner Vorfahren im Bereich pferdegezogene Kutschen und Schlitten, als sie noch reihenweise ganze Fahrzeuge bauen konnten.

Alfred Heimburger war ein Patron alter Schule und damit als stolzer Vertreter einer einst angesehenen Branche. Er stand nicht selbst in der Werkstatt, sondern kümmerte sich vor allem um die Kundschaft. Ihm war ein distinguiertes Benehmen und Diskretion eigen. Auf Fragen zum Kundenkreis in der Kutschenzeit kamen ihm auch nach Jahrzehnten keinen Namen über die Lippen.

Eine kleine Schachtel mit den Wappen der Kunden, die auf den Kutschenschlägen jeweils angebracht und überlackiert wurden, hütete er wie einen persönlichen Schatz.

Niklaus Stoecklin wuchs in Basel auf und bildete sich zunächst in München aus. Er kehrte nach Kriegsausbruch in die Schweiz zurück. In Basel besuchte er Kurse an der Kunstgewerbeschule, unter anderem eben bei Burkhard Mangold. Wie dieser war er auch als Plakatgestalter tätig. Er verewigte manche Stadtansichten Basels und hielt mit der Lithographie unten auch eine sogenannte Fasnachts-„Chaise“ fest, eine mit „Waggis“ besetzte Kutsche. Gemäss dem Enkel des Künstlers, Nicolas Lüscher, unterlegte Stöcklin seinen Darstellungen oft leicht versteckten Humor und Ironie.



4. WEITERLEBEN DER BASLER SCHLITTENFAHRTEN IM 20. JH.

Blättert man das Basler Stadtbuch durch, eine Art Stadtchronik, wird zwischen den Jahren 1886 und 1909 fast jährlich für die Monate Dezember und Januar eine Schlittenfahrt erwähnt, in der Regel nach Lörrach und zurück. Nach dem erwähnten Unterbruch während des Ersten Weltkrieges wurden die gemeinsamen Schlittenfahrten wieder aufgenommen und prägten manche Erinnerungen der damaligen Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit.

Das erlebte ich selber bei meinen ab 1981 als Museumsmitarbeiter durchgeführten Befragungen und Recherchen zum Thema Kutschen und Schlitten in Basel. Zu den wichtigsten Zeitzeuginnen gehörte damals - neben ihrer Schwester Alice Keller - Frau Hedi Keller (1900-1997), Enkelin des Gründers der Droschkenanstalt Keller. Sie war lange Geschäftsführerin der Nachfolgefirma und wurde eine grosszügige Mäzenin von Basler Museen. Hedi Keller machte mich unter anderem auf den besonderen, „Wurst“ genannten Mietschlitten der väterlichen Fuhrhaltereier aufmerksam.

Dieser sei jeweils von alten Basler Familien für kollektive Schlittenfahrten vierspännig geordert worden. Weitere Recherchen, unter anderem bei der Familie von der Mühl, führten dann zu Präzisionen, zu den Fotografien auf der folgenden Seite und zum unten abgebildeten Blatt. Es handelt sich um das Blanko-Formular einer vorgedruckten Einladung des frühen 20. Jh. Gemäss den Schilderungen der Gewährspersonen fand sich bei starkem Schneefall jeweils eine Gruppe junger Bürger der besseren Familien im Sommercasino beim Bahnhof ein, damals ein Gesellschaftshaus für vornehme Familien. Dort seien der Kreis der Einladenden bestimmt und die individuell ausgefüllten Formulare dann sofort verteilt worden.

P. P.

Wir fragen Sie höflichst an, ob Sie
..... an der nach
..... stattfindenden

Schlittenfahrt

teilnehmen wollen.

Für die Kommission:

Versammlungsort:
Präzis 1/2 2 Uhr Lesegesellschaft.

.....

Antwort:
..... 8 1/2 - 11 im Stadtkasino
Telephon 2049 Cassa-Zimmer.



1931: Wohl eine der letzten Schlittenfahrten mit der „Wurst“

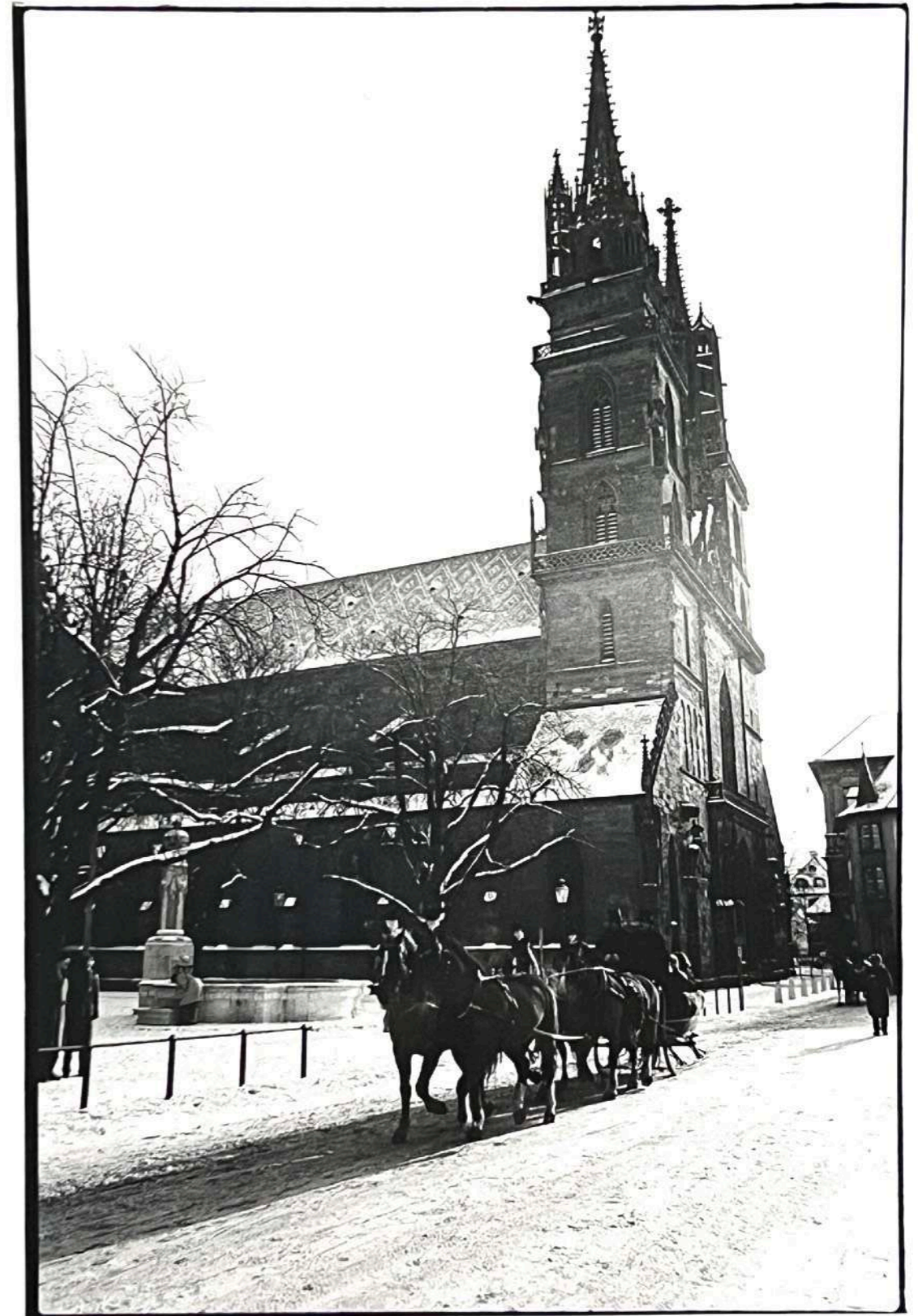
Nach den erwähnten Gewährspersonen ist der grosse Schnee vom 11. März 1931 in die Geschichte Basels eingegangen. Von diesem Tag stammen die drei hier abgebildeten Fotos. Das Bild unten hält das Vierergespann mit der grossen „Wurst“ beim Verlassen der Droschkenanstalt Keller an der St. Margarethenstrasse fest. Die beiden Bilder links zeigen den Schlitten vor einer heute verschwundene Villa an der St. Alban-Anlage. Der Schlitten wird auf dem unteren Bild links von neun jungen Leuten, vor allem Damen, vor dem Einsteigen umringt. Dies waren alles Cousinen und Cousins der Familie von der Mühl, die den Schlitten bestellt hatte. – Diese Bilder dürften zu den letzten gehören, die noch die alte Art der Basler Schlittenfahrten festhalten.



5. DIE LETZTE SCHLITTENFAHRT VON 1985

1981 erhielt der Schreibende als frisch gebackener Kurator am Historischen Museum Basel den Auftrag, innerhalb des neuen Botanischen Gartens in Brüglingen in der grossen Scheune ein Kutschen- und Schlittenmuseum einzurichten (2016 aufgehoben). Dies war für den Archäologen und Historiker ein völlig neues Gebiet, über das es wenig Literatur gab. Vor diesem Hintergrund begannen längere Recherchen bei Zeitzeugen und Zeitzeuginnen wie Alfred Heimburger oder Hedi Keller.

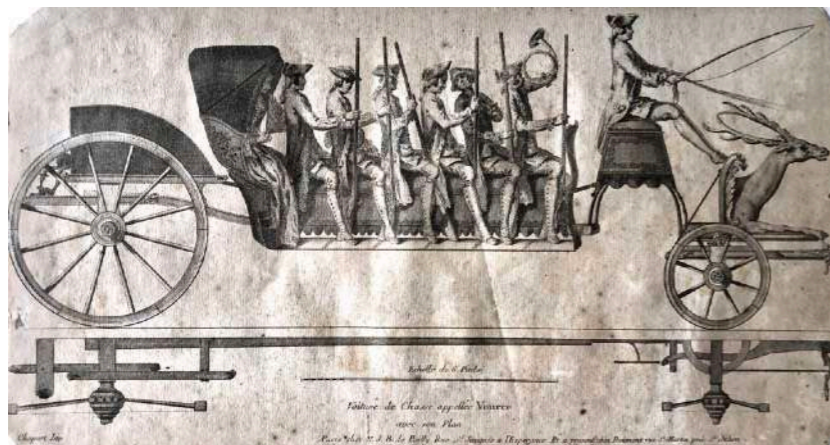
Zur Propagierung des neuen Museums, einer Initiative des Direktors der Christoph Merian Stiftung namens Hans Meier, wurden mit dessen Einverständnis jährlich Kutschen-Corsos mit Originalfahrzeugen durchgeführt. So entstand Kontakt zu weiteren Kreisen, auch Donatoren. Sie unterstützten die Schlittenfahrt von 1985. Dabei wurde ich als Organisator vom forschenden Beobachter unversehens zu einer Art Mit-Akteur, der verblasste Erinnerungen wach rief. Damals lebten entsprechende Zeitzeugen ebenso noch wie erfahrene Kutscher. Heute - nach fast 50 Jahren - ist der Faden zu jener Zeit ganz gerissen und dieses „historical reenactment“ selbst Geschichte.



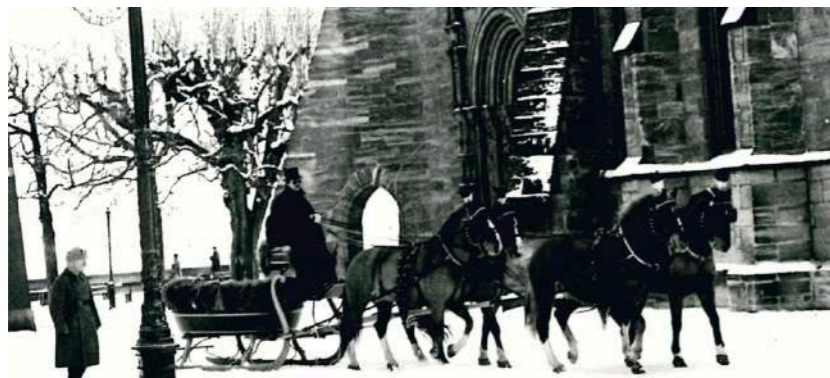


Der legendäre Schlitten „Grosse Wurst“

Wie oben erwähnt, wurden in Basel mehrplätzig Mietschlitten gerne als „Wurst“ bezeichnet. Davon gab es verschiedene Modelle. Legendär wurde in Basel die grösste Wurst mit ovalem, ringsum geschlossenem Kasten der Droschkenanstalt Keller. Dieser Schlitten stand wohl seit dem Ende des 19. Jh. im Mittelpunkt der kollektiven Schlittenfahrten und wurde deshalb auch von Burkhard Mangold ins Zentrum seiner Schlittenbilder gesetzt. Dort sitzen nur drei Personen im ovalen Kasten, er konnte aber dicht gedrängt etwa 10 Personen aufnehmen und musste deshalb von vier Pferden gezogen werden. Die grosse Basler „Wurst“ konnte schliesslich 1981 dank gezielter Recherchen in Schweizer Sammlerkreisen in der Ostschweiz aufgespürt und für das Museum erworben werden, allerdings in schlechtem Zustand. Deshalb war eine Totalrestaurierung unumgänglich. Sie erfolgte durch den schon genannten Basler Wagenmaler Rudolf Meier-Boerlin gemäss den minutiös freigelegten Farbbrechen und mit Hilfe der alten Fotografien von S. 43.



Die Bezeichnung „Wurst“ oder französisch „Vource“ wurde in verschiedenen Ländern vor allem für lange und mehrplätzig Fuhrwerke verwendet, die hauptsächlich für gemeinsame Jagden eingesetzt wurden. Das zeigt das Bild des frühen 19. Jh. links in der Mitte. Vielleicht geht der Name auf das wurstförmige Sitzkissen auf der langen Sitzbank zurück. In Basel übertrug man offenbar diese Bezeichnung auf mehrplätzig Mietschlitten unterschiedlicher Bauart.



Die obere Aufnahme zeigt den frisch restaurierten Schlitten im Jahre 1982 und die Foto ganz unten von Werner Spichty denselben Schlitten im Rahmen der auf der nächsten Seite dokumentierten Schlittenfahrt von 1985 vor dem Basler Münster, gefahren von Daniel Würzler mit seinen vier Freibergern.

Vorbereitung der Schlittenfahrt am 4. Januar 1985

Am 4. Januar 1985 war für den Folgetag kaltes Wetter und Schnee angesagt. Im Einverständnis mit der Museumsdirektion organisierte der Schreibende für den nächsten frühen Morgen nach

<p>Name: Historisches Museum Basel Herr Dr. A. Furger Steinenberg 4 Adresse: 4051 <u>B a s e l</u></p> <p>ist berechtigt: Mit 5 Kutschen (Schlitten) die auf dem Beiblatt vermerkten Strassenzügen innerhalb der äusseren Stadtgräben zu befahren (§ 28 StVO). <u>Datum:</u> Samstag, 5.1.1985 <u>Zeit:</u> 0800 - 1200 Uhr Grund: Historische Schlittenfahrt</p> <p>Gebühr Fr. --</p> <p>Basel, 4.1.1985/rs Kopie an die betr. PP's</p> <p>v 356 1000 11.82</p>	<p>Besondere Auflagen:</p> <ul style="list-style-type: none">-Die allg. Verkehrsvorschriften und die besonderen Bestimmungen gem. § 29 StVO sind zu beachten (Auszug beiliegend)-Auf die öffentlichen Verkehrsmittel sowie auf die Fussgänger ist gebührend Rücksicht zu nehmen-In kritischen Verkehrssituationen muss das Pferdegespann durch eine zu Fuss gehende Person geführt werden <p><u>Zur Beachtung</u></p> <ul style="list-style-type: none">-An den Schlitten dürfen keine Reklamen angebracht werden-Der Staat lehnt jede Haftpflicht für Schäden ab, die der Bewilligungsinhaber anlässlich der Fahrten mit den Schlitten erleiden könnte-Der Abschluss einer Haftpflichtversicherung wird dringend empfohlen-Aus dieser Bewilligung kann für spätere Gesuche kein Präjudiz abgeleitet werden <p>Verkehrsabteilung</p>
--	---

Beiblatt zur Sonderbewilligung des Historischen Museums Basel
4051 B a s e l, Steinenberg 4

Route: Münsterplatz - Rittergasse - Bäumleingasse - Freie-Strasse - Marktplatz - Mittl. Rheinbrücke - Rheingasse - Wettsteinplatz - Wettsteinbrücke - Rittergasse - Münsterplatz

Die Strecke ab Eisengasse via Kleinbasel zum Münsterplatz gilt nur, wenn dies die Schnee/Eisverhältnisse auf den beiden Rheinbrücken es erlauben. Ansonsten Rückfahrt zum Münsterplatz auf freigewählter Route.

Basel, 4.1.1985

Verkehrsabteilung
Ressort Verkehrsaufsicht

Jahrzehnten wieder eine Schlittenfahrt in der Stadt mit fünf Schlitten, darunter die drei aus dem Museum, die kurz zuvor restauriert worden waren. Für die Fahrt in der Stadt musste eine polizeiliche Bewilligung eingeholt werden, denn damals galt noch eine aus der Frühzeit des Automobilismus stammende Verordnung, die das Befahren der Stadt „innerhalb der äusseren Stadtgräben“ mit Pferdefuhrwerken einschränkte. Gesagt, getan, das kurzfristig beantragte Vorhaben stiess überall auf Gegenliebe.

Dementsprechend konnte der Transport der Museumsschlitten organisiert werden. Es folgten Einladungen an Gönner und Donatorinnen des Museums und der Versand eines Pressebulletins an Zeitungen und Fotografen. Gleichzeitig wurden fünf Pferdegespanne bei erfahrenen Pferdeleuten im Leimental aufgeboden, die mir persönlich bekannt waren, weil ich mittlerweile an Wochenenden als Hochzeitskutscher für Daniel Würigler unterwegs war.

Jetzt hiess es bald wieder: Einsteigen! Auch in den mit dunkelrotem Seidensamt ausgeschlagenen Minerva-Schlitten.





Durchführung der Schlittenfahrt am 5. Januar 1985

Anders als früher wurden am 5. Januar 1985 die Schlitten noch bei Dunkelheit mit Lastwagen auf den Münsterplatz transportiert. Ihnen folgten die Pferdetransporter der Gespannführer. Sie begannen in der Morgendämmerung einzuspannen. Als alles bereit war, konnte die Fahrt losgehen. Spontan hatte ich auch einen Regierungsrat eingeladen, zumal dessen Büro auf den Münsterplatz hinausging und seine Mitarbeitenden bereits von ihren Fenstern aus zuschauten. So ging morgens bei dünner Schneedecke und bitterer Kälte die Fahrt los. Davon gibt es ein Youtube-Video (abrufbar unter „Schlittenfahrt auf dem Münsterplatz 1985“).

Die beiden Bilder von Werner Spichy links zeigen die angespannte „Wurst“ mit Daniel Würgler als Fuhrmann und dem Schreibenden neben ihm.



Natürlich war dieses Event ein Wagnis. Warum wurde es eingegangen? Vor allem als Reklame für das Kutschen- und Schlittenmuseum in Brüglingen. Dieses wurde auch dank ähnlicher Fahrten mit Kutschen immer populärer.

Solche Events mit Originalfahrzeugen sind heute nicht mehr durchführbar. Die heutigen Museumsverantwortlichen schützen die Objekte konservatorisch rigoros. Damals aber war es durchaus möglich, dass etwa die Basler Museumsdirektion Modeschauen mit Kostümen des 18. und 19. Jh. organisierte, wobei Mitarbeiterinnen Mannequins spielten. – Anzumerken ist, dass die Museumsschlitten damals nicht Fachkräften des Museums, sondern noch Karosserien zur Restaurierung anvertraut wurden. (Der auf der folgenden Seite abgebildete Minerva-Schlitten war kurz vor meiner Tätigkeit am Museum durch die Firma Heimburger restauriert worden.)



Der Minerva-Schlitten 1985 in voller Fahrt

Dieser wohl wertvollste Schlitten der Museumssammlung wurde 1985 einem der damals routiniertesten Fahrer der Region anvertraut, der auch die dafür geeigneten Warmblutpferd im Stall hatte. Es war Jacques Butz aus Allschwil mit seinen französischen Trabern. Er erschien elegant gekleidet, neben ihm fuhr seine Frau mit. Hinten nahm, ebenfalls nach alter Art gekleidet, Christoph Butz auf dem Groomsitz Platz. (Foto Werner Spichy)

6. AUSWERTUNG: HINTERGRÜNDE DER KONTINUITÄT

Das Aufkommen der kollektiven Schlittenfahrten in der Renaissance ist auf der europäischen Ebene ebenso gut erforscht wie die weiteren Entwicklungen bis ins frühe 19. Jh. Ausgehend von höfischen Festen und Paraden entwickelten sich über Maskeraden von studentischen Jungmannschaften in der Fastnachtszeit der Zeit um 1800 bürgerliche Promenaden in der Zeit des Historismus.

Und in der Schweiz? Echte fürstliche Paraden gab es hier in der Frühen Neuzeit nicht, weil ein entsprechender regierender Adel fehlte. Im Barock kam es aber durchaus zu pompösen kollektiven Ausfahrten. Davon zeugen entsprechende Schlittenbestände in Schweizer Museen. Die prunkvolle Zurschaustellung in prächtigen Schlitten wurde auch durch Schweizer Offiziere in Fremden Diensten gefördert, vor allem von in Bern und der Innerschweiz ansässigen Söldnerführern. In der Schweiz haben sich im ländlichen Bereich als Erbe des gemeinsamen Schlittenfahrens die Schlitteden in Graubünden erhalten. In der Folge wird aber nur die Entwicklung im städtischen Umfeld weiter behandelt. In Städten wie Bern oder Zürich verlor sich schliesslich im Verlauf des 19. Jh. die Tradition der festlichen Schlitten-Promenaden.

Was sind die Gründe für diesen Sonderfall an Kontinuität?

In der Stadt Basel nahm die Entwicklung einen anderen Verlauf. Die schriftlichen Quellen belegen eine Kontinuität des gemeinsamen Schlittenfahrens in ritualisierter Form. Dies wird durch erhaltene Objekte bestätigt. Für keine andere Schweizer Stadt ist die Anschaffung von extrem teuren Schlitten noch im späten 19. Jh. so gut belegt wie für Basel. Hängt das kontinuierliche kollektive Schlittenfahren auch mit der Tatsache zusammen, dass Basel als *die* Schweizer Stadt der schönsten Equipagen galt (Musfeld 2022, Beitrag des Schreibenden S. 26-50)? Sicher auch, dies war eine Voraussetzung für das Schlittenfahren. Wer Kutschen besass und Fahrpferde hielt, hatte in der Regel in der Remise auch einen Schlitten stehen sowie in der Geschirrkammer die nötigen Utensilien dazu wie Schlittengeläute und Halsgerölle. Hatten die festlichen Schlittenfahrten im reformierten Basel, in dem eigentlich lange Zeit sittenstrenge Regeln galten, einen ähnlichen Hintergrund wie bei der bekannten Basler Fasnacht? Die Schlittenfahrten waren, wie die der erwähnten Studenten-Maskeraden, auch eine Art tolerierter Regelbruch und von Verkleidungen begleitet. Dazu dürfte beigetragen haben, dass Basel eine Universitätsstadt war. Im Laufe der Zeit wurden diese Maskeraden zu einer Art kultureller Brücke, bis die Schlittenfahrten durch eine erweiterte Jungmannschaft weiter gepflegt wurde. Bis um 1920 wurden, wie die Holzschnitte von Burkhard Mangold zeigen, bei kollektiven Schlittenfahrten alte Uniformen getragen. Das fastnächtliche Element allein erklärt aber die Kontinuität der Schlittenaufzüge noch nicht. Als Gründe für die Kontinuität sehe ich noch zwei weitere Faktoren. Erstens die Grenznähe zu Deutschland mit entsprechenden Vorbildern (dazu die nächste Seite) und zweitens den patrizischen Lebensstil eines grossbürgerlichen Kreises in der Stadt mit einem Hang zur Selbstvergewisserung mittels traditionsorientierten Ritualen (dazu die übernächste Seite).

Deutscher Einfluss

Das im Vergleich zu anderen Schweizer Städten hohe Niveau der Equipagenkultur in der Grenzstadt Basel führte ich in verschiedenen Schriften auf französischen Einfluss zurück. Zur Zeit Napoleons III. überflügelte bekanntlich Paris London in der Domäne des Wagenbaus. Der Basler Carrossier Eugène Kauffmann kam etwa aus Paris, und in Basel folgten die meisten Luxuswagen der französischen Mode. Bei den Schlitten aber war es etwas anders. In Frankreich gab es nach der Revolution von 1789 kaum mehr kollektive Schlittenfahrten (dazu Privat 2023), aber durchaus noch in deutschen Ländern. Das Grenzland Baden war lange ein Grossherzogtum, Württemberg ein Herzogtum (ab 1906 Königreich). Dort gab es eine längere Kontinuität von Paraden und Maskeraden mittels Schlitten. Nicht zufällig besitzt das baden-württembergische Landesmuseum eine der schönsten Schlittensammlungen Europas, ausgestellt im Residenzschloss Urach. Ein gutes Beispiel für Bayern ist der Bestand an Karussellschlitten auf der Veste Coburg (Bild unten).



In Basel ist im Bereich des frühen Pferdewesens deutscher Einfluss gut nachweisbar. Die hier tätigen Reitlehrer kamen meist ebenso aus Deutschland wie das Pferdepersonal (meist ehemalige Dragoner oder Husaren, siehe auch den Exkurs S. 53ff.). In Deutschland wurden, wie erwähnt, über studentische Kreise die kollektiven Schlittenfahrten im 19. Jh. intensiv weitergeführt (Kirchner 1992 und Fischer 2002). Die Basler Universität wurde im 19. Jh. stark von deutschen Professoren dominiert, die entsprechendes winterliches Treiben unter Studenten kannten. Bei Basler Schlittenfahrten getragenen Kostüme waren gemäss den Quellen eher deutscher Art, wie etwa die des Altfrank oder des Husaren. Die Basler Schlittenfahrten führten nicht etwa durch das Spalentor ins Elsass, sondern über die Mittlere Brücke nach Deutschland.

Die Basler Wagenbauer der zweiten Generation kamen vermehrt aus Deutschland, wie die Nachfolger des Franzosen Kauffmann namens Reinbolt und Christie. Charles Heimbürger kam zwar aus dem Elsass, aber in der Zeit als dieses Teil des Deutschen Reiches war. (Die Stadt Basel hatte zwischen 1871 und 1918 keine direkte Grenze zu Frankreich mehr.) Viele Basler der grossbürgerlichen Schicht dienten im Schweizer Militär als Offizier. So wurde der schon mehrfach genannte Rudolf Brüderlin etwa Oberst. Reiten und Fahren war für die jungen Offiziersanwärter obligatorisch, sie lernten dies auf hohem Niveau, etwa in der damals als Pferdeinstitut berühmten Eidgenössischen Regie-Anstalt in Thun. Im frühen 20. Jh. war bekanntlich das Schweizer Militär, besonders unter General Wille, stark nach deutschen Grundsätzen ausgerichtet. Basler Offiziere aus Familien des „Daigs“ hatten übrigens einen besonderen Ruf in der übrigen Schweiz. Das bringt eine Anekdote auf den Punkt, die Johanna von der Mühl überlieferte (1944, 59): Als der Basler Oberst Paravicini sich beim späteren General Wille, damals Instruktor, melden wollte, soll dieser gesagt haben: „*Ich weiss schon, fünfundzwanzig Soldaten und fünfzig Diener.*“

Schlitten-Promenaden als Ritual eines engen gesellschaftlichen Kreises und gleichzeitig als kleine Gegenwelt

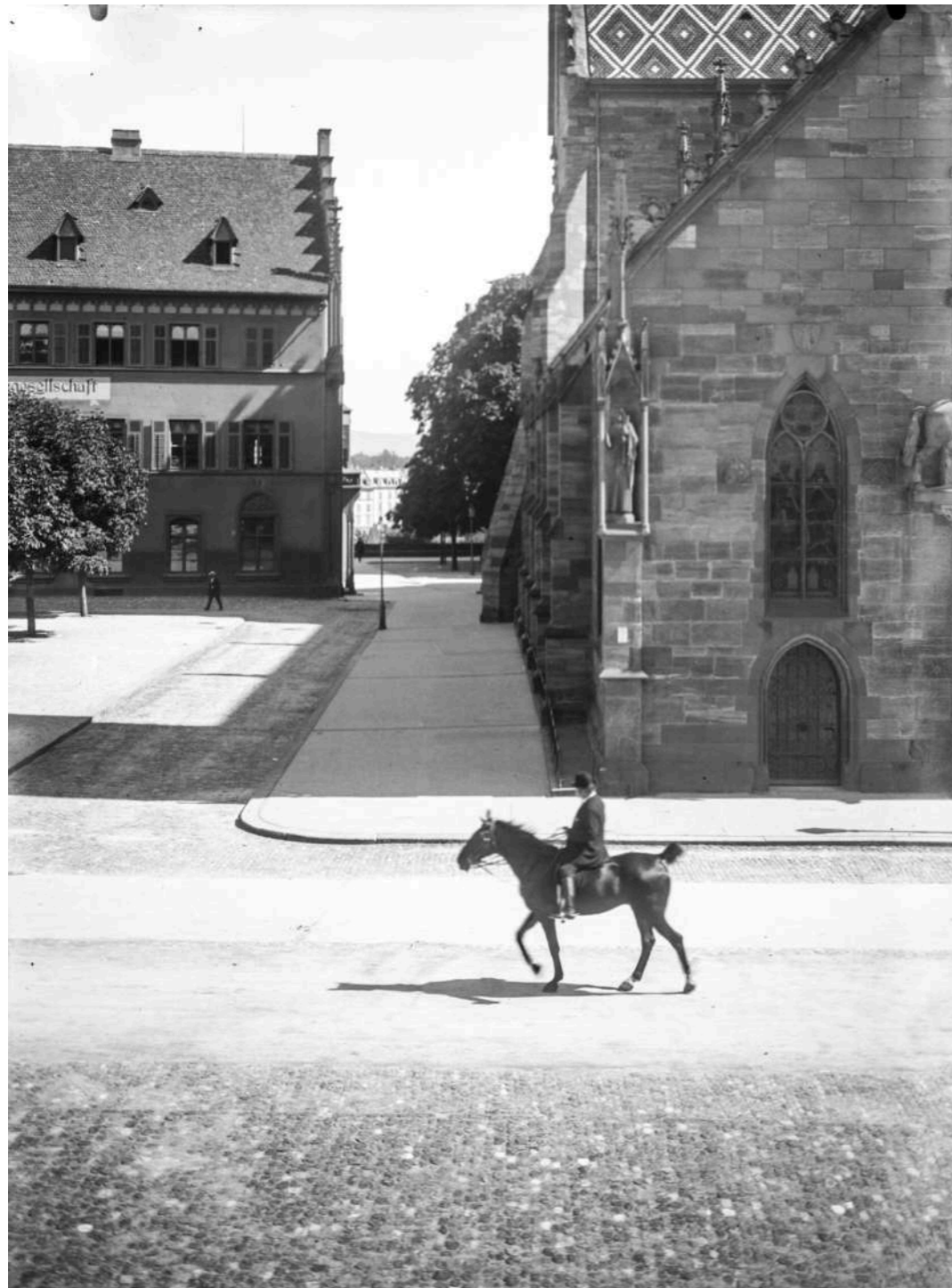
Jeder Brauch ist auf entsprechende Träger und Ausführende angewiesen. Der Basler Stadtstaat des 19. Jh. wurde in den Bereichen Politik, Gesellschaft, Wirtschaft und Kultur von einem Basler Grossbürgertum dominiert, dessen Eigenarten Philipp Sarasin in seinem Buch „Stadt der Bürger“ 1997 herausgearbeitet hat. Dazu gehörten Familiendynastien wie Bachofen, Burckhardt, Faesch, Hoffmann, Koechlin, La Roche, Paravicini, Sarasin, Stähelin, Vischer, von der Mühl etc. Sie waren durchaus nicht adeliger Herkunft, hatten sich aber mit ihren palastartigen Häusern, Stallungen, Remisen ähnliche Lebensräume und gesellschaftliche Regelwerke zugelegt. Dabei spielte die Repräsentation mit Pferd, Wagen und eben auch mit Schlitten eine nicht unwesentliche Rolle.

Alte Bräuche aus der Zeit des 18. Jh. wurden in Basel von diesen Gesellschaftskreisen in der Zeit des Historismus weiter gepflegt und damit perpetuiert. Dazu gehörten die gemeinsamen Schlitten-Promenaden im öffentlichen Raum. In Basel waren es im 19. Jh. auch Studenten wie in deutschen Städten, die den Brauch weiterführten, aber nicht nur. Abkömmlinge der tonangebenden Familien Basels waren weniger Universitätsabsolventen; sie traten meist in die finanziell lukrativeren Fussstapfen der Väter. Also liessen sie sich eher in den Bereichen Handel, Banken und Textilfabrikation etc. ausbilden.

Einige Basler gaben damals im Adressbuch als Beruf „Rentier“ an. Sie lebten dementsprechend von Renten, also vom Einkommen ihres meist ererbten Vermögens. Typisch dafür ist der Professorensohn J.J. Bachofen jun. Diese Einkommenssituationen des Basler Grossbürgertums blieben wie ihre Lebensformen und Bräuche bis zum Zweiten Weltkrieg weitgehend erhalten. Genau so lange wie andere Bräuche und Rituale des Basler „Daig“ wurden in

Basel auch Schlittenfahrten zelebriert. Eine gute Quelle dazu sind die Überlieferungen von Johanna von der Mühl aus der Zwischenkriegszeit. Sie, die als junge Frau in eine alte Basler Familie eingeheiratet hatte, beschäftigte sich als Schriftstellerin und promovierte Kunsthistorikerin nicht nur mit der Vergangenheit, sondern baute auch selbst Erlebtes in ihre Schriften ein. Offenbar hat sie die spezielle Stimmung bei Schlittenfahren selbst erfahren. Dieser Eindruck entsteht, wenn man ihre präzisen Schilderungen mit den Fotos von 1931 vergleicht (S. 43). Es ist wohl kein Zufall, dass sie den St. Alban-Graben (ein damaliger Sitz der Familie von der Mühl) und *den* Schlitten „Wurst“ ausdrücklich erwähnt. Das gemeinsame Schlittenfahren schuf für die Heranwachsenden aus alten Familien eine Möglichkeit, sich in zwangloser Atmosphäre näher zu kommen. Das klingt bei Johanna von der Mühl auch an, die ausdrücklich erwähnt, dass die Eltern und Verwandten bei diesen Anlässen bewusst in gebührender Distanz blieben. Sie verfolgten das Geschehen auf dem Münsterplatz vom Pfarrhaus beim Münster (genannt Antistitium) aus, das einen guten Überblick über den Platz ermöglichte. Auch dies war Teil des Rituals: eine kleine Gegenwelt, aber mit Grenzen und unter Beobachtung.

Als ich im Umfeld der Schlittenfahrt von 1985 mit älteren Damen über ihre Jugenderfahrungen bei Schlittenfahrten sprechen konnte, vor allem mit der an der Rittergasse 31 wohnenden Frau Elisabeth Vischer-Hoffmann (1906-1991), huschte über das Gesicht der etwa 80jährigen Dame noch nach 50 Jahren ein Lächeln bei der Erwähnung, unter Pelzdecken hätte halt manche Hand zur anderen gefunden. Diese Möglichkeit des Näherkommens zwischen den Geschlechtern in spezieller Atmosphäre gehörte – genau wie bei den Schlitteden in Graubünden – mit zu solchen Anlässen. Wie von ethnologischen Forschungen wohl bekannt, schufen oft geschlossene gesellschaftliche Gruppierungen dafür entsprechende Plattformen, oft in Form von jährlich festgelegten festlichen Zusammenkünften.



Regierungsrat Wilhelm Bischof zu Pferd. Aufnahme vom 26.8.1900 von Fritz Burckhardt-Brenner (1830-1913). Hier ist neben dem Münster gut das Haus der Lesegesellschaft zu sehen.

Der Münsterplatz als besonderer Schauplatz der Stadt Basel

Alle künstlerischen Darstellungen zu den Schlittenfahrten drehen sich nicht zufällig um den Münsterplatz. Bei diesem Ausgangspunkt der Schlittenfahrten paradierte die „jeunesse dorée“ der Stadt bis ins 20. Jh. hinein im Stil des Ancien Régime vor Angehörigen und Schaulustigen. Der Münsterplatz war stets ein besonderer Ort innerhalb der Stadt am Rhein. Schon in keltischer Zeit war die Strasse platzartig erweitert und blieb es so. Im Mittelalter war hier der zentrale Markt- und Festort der Stadt mit Prozessionen, Aufzügen von Monarchen und Schauplatz von Turnieren. Neben dem Münster entstanden noble Häuser des Domkapitels und des Klerus. Nach der Reformation wurde der Platz zu einem bevorzugten Wohnbereich von Privilegierten. Im Zuge der Stadterweiterung wurde es etwas stiller um den Platz mit seinen noblen Privathäusern. Auch in der direkten Umgebung mit Rittergasse, Augustinergasse und dem oberen Rheinsprung. Am letzteren entstanden im 18. Jh. zwei herausragende Barockbauten, das sogenannte Weisse und Blaue Haus. Der Fahrverkehr zu diesen herrschaftlichen Sitzen von Seidenbandfabrikanten und anderen Patriziern führte über den Münsterplatz. Das ging im 19. Jh. so weiter. Noble Equipagen, Droschken und Reiterinnen und Reiter gehörten zum gewohnten Bild auf dem Platz. Das zeigt das Bild links, eine der schönsten historischen Fotografien zum historischen Basel. Es zeigt einen Angehörigen des damaligen städtischen Grossbürgertums, Regierungsrat Wilhelm Bischoff (1832-1913). Der Sohn eines Bandfabrikanten und mütterlicherseits von der Familie Burckhardt abstammend kommt offenbar an einem schönen Sommermorgen von einem Ausritt zurück. Gestiefelt und gespornt im dunklen Reitfrack und mit Melone auf dem Kopf sucht er den Blickkontakt zu einem Herrn mit hellem Hut, der vor dem Haus der Lesegesellschaft vorbeigeht. Das verewigte mit Fritz Burckhardt-Brenner nicht zufällig ein gleichaltriger Verwandter des eleganten Reiters.

SZENENWECHSEL: KUTSCHER WILHELM

Als Kontrast und in Ergänzung zu den grossbürgerlichen Equipagenbesitzern, die Events wie Schlittenfahrten pflegen konnten, wird in der Folge exemplarisch das Leben eines Angehörigen der Berufsstandes der Kutscher geschildert. Sie waren ebenfalls wichtige Akteure bei den Schlittenfahrten.

Die Kutscher vergisst man gerne, sie verschwinden oft im Dunkeln der Anonymität der Dienstboten, weil über sie kaum Quellen existieren. Dank der Grosstochter von Kutscher Wilhelm Glasstetter, der Baslerin Michèle Glasstetter, konnte dessen Geschichte und vor allem sein hartes Leben aufgrund von erhaltenen Dokumenten, vor allem Zeugnissen der Arbeitgeber rekonstruiert werden: Am 24. August 1868 kommt Wilhelm Glasstetter als Spross einer katholischen Familie in Völkersbach auf die Welt. Das Dorf gehört zum Grossherzogtum Baden mit Hauptstadt Karlsruhe, 20 km südlich des Geburtsortes des kleinen Wilhelm entfernt. Mit 16 Jahren beginnt für Wilhelm das Berufsleben, und zwar als „Diener“, wie der Berufsstand in seinem Militärbüchlein angegeben ist. Er findet in den Stallungen der herzoglichen Hoheit Karl von Baden (1786-1818, seit 1811 Grossherzog) eine erste Anstellung als Stallbursche und beginnt damit auf der untersten Hierarchiestufe dieser Bediensteten-Karriere. Er bleibt dort während vier Jahren in Stellung, also bis 1888. In dieser Zeit kann er zum Hausdiener aufsteigen, wie es im Zeugnis heisst, das ihm ausserdem eine untadelige Haltung bescheinigt.



Im Jahre 1888 wird der Zwanzigjährige als Rekrut ausgehoben und für vier Jahre dem in Karlsruhe stationierten Dragoner-Regiment Nr. 20 zugeteilt. Er wird Kavallerist und erhält bei Diensteintritt Waffenrock, Hose, Unterhose, Mütze, Halsbinde, Hemd und ein Paar Stiefel. Zur Ausbildung gehören das Schiessen mit dem für berittene Truppen typischen kurzen Karabiner, aber auch noch die Handhabung der langen Lanze.

Die beiden letzten Jahre seiner militärischen Dienstzeit bis zur Entlassung im September 1891 dient Dragoner Wilhelm einem Oberstleutnant des Dragoner-Regiments 20 als persönlicher Kutscher. Mittlerweile hat er nicht nur Reiten, sondern auch Fahren gelernt. Der Dienstherr lobt in einem ersten Zeugnis seine Qualitäten in der „Pferdewartung sowie im Reiten und Fahren“ und gibt ihm das Prädikat „zu meiner grössten Zufriedenheit“ mit auf seinen weiteren Weg.

Nach Entlassung aus dem militärischen Dienst zieht es den jungen Wilhelm nach Basel. Er findet für zwei Jahre eine erste Stellung als Kutscher bei „L. Kornmann“. Damit ist offenbar der Salinenbesitzer Ludwig Kornmann gemeint, der in einer Historismus-Villa im Gellerquartier wohnte. Offenbar ist Glasstetter ein guter Pferdeman geworden, denn üblicherweise dauert der Aufstieg zum Kutscher länger; Bedienstete müssen oft zuerst jahrelang als Groom und zweiter Kutscher arbeiten, bevor sie als erster Kutscher die Verantwortung für einen Fahrstall übernehmen können. Dass Wilhelm in die Schweiz umzieht, ist damals keine Ausnahme, viele Dienstboten aus dem badischen Raum machen es ähnlich.

Just im Jahre 1893 übernimmt der neureiche Arnold Vogel das einsam in hügeliger Landschaft gelegene Schloss Goldenberg bei Winterthur und baut schnell und mit viel Geld einen noblen Fahrstall auf. Dafür sucht er als Dragonerleutnant der Schweizer Armee einen versierten Reiter und Fahrer und findet ihn offenbar in

Wilhelm Glasstetter. Von Vogels Equipagen gibt es verschiedene Fotos, auf denen Wilhelm als Kutscher oder Groom zu sehen ist (Bild unten). In den Remisen stehen ein halbes Dutzend neue Wagen und Schlitten, vor allem von Geissberger in Zürich. (Die Stallungen haben sich übrigens ebenso erhalten wie ein Mylord und sind heute noch auf dem Weingut zu besichtigen.) Offenbar ist Arnold Vogel kein einfacher Dienstherr, bescheinigt er doch im Frühjahr 1895 im Zeugnis Wilhelm recht knapp: *„Unterzeichneter bestätigt hiermit, dass Wilhelm Glasstetter im Schloss Goldenberg während 2 Jahren Bedienter & Kutscher war & des Reitens & Fahrens kundig ist, sowie andere häusliche Arbeiten gut versteht.“* Das befriedigte offenbar Wilhelm nicht. Oder gab es eine Falschbeschuldigung wegen Fehlbehandlung eines Pferdes? Jedenfalls lässt sich Wilhelm von Tierarzt J. Ruegg separat bestätigen, er habe im Fahrstall Goldenberg *„... bei der Besorgung kranker Pferde diejenigen Fertigkeiten gezeigt, die ihn zu solchen Verrichtungen empfehlen lassen“*.



Jetzt ist Wilhelm 27 Jahre alt und heiratet eine Deutsche namens Rebholz, dem Namen nach ebenfalls aus der Gegend von Karlsruhe. Die nächste Stellung findet Wilhelm für vier Jahre in der Stadt Zürich beim Arzt Emil Pestalozzi-Pfyffer (1852-1929), der in Würzburg studiert hat und aus einer reichen Zürcher Familie stammt. Sein Zeugnis fällt kurz aus. Wilhelm habe zu seiner Zufriedenheit „als Kutscher und Bedienter“ bei ihm gearbeitet. Der Umzug vom Land in die Stadt Zürich könnte in Zusammenhang mit seiner Heirat und dem ersten Kind gestanden haben. In den Städten gibt es mehr Anstellungsmöglichkeiten als auf dem Land, auch für dienende Frauen in einem grösseren Haushalt.

Nach vier Jahren im Dienste des Arztes findet Wilhelm eine neue Stellung in Zürich und zwar wieder für vier Jahre. Diesmal bei einer Frau, der renommierten Augenärztin A. Franceschetti-Spitzer. Sie bescheinigt Wilhelm, ein „guter Fahrer und Reiter“ zu sein, dem man „die Sorge von Pferden“ bestens anvertrauen kann. Jetzt hat Wilhelm grosses Pech; er verliert seine Stellung im Herbst 1902 infolge „Aufgabe des Stalles“, wie es im Zeugnis heisst.

Der jetzt 34-jährige hat nun offenbar erstmals Mühe, eine seinen Leistungen entsprechende Stellung zu finden. Er muss als mehrfacher Vater für zwei Jahre in der Zürcher Firma „Th. Binder-Broeg“ als „Haus- und Bureau-Diener“ sein Auskommen finden. Dann aber kann der Pferdliebhaber wieder eine seinen Fähigkeiten angemessene Funktion übernehmen, aber nicht mehr in Zürich, sondern wieder in Basel, bekannt für die schönen Equipagen alteingesessener Familien. Zu diesem Kreis gehört Frau Cécile Respinger-His (1852-1926), deren Mann schon 1905 verstorben ist und die trotzdem die noble Stellung weiter führt. Diese vertraut sie von 1905 bis 1910 Wilhelm an. Sie ist offenbar sehr zufrieden mit ihrem Kutscher, dementsprechend lautet ihr Zeugnis: „Er ist ein sehr guter Fahrer und erfahrener, sorgfältiger Pferdepfleger. Ebenso waren Wagen und Geschirre stets in guter

Ordnung. Er verlässt mein Haus, da ich vor Kurzem meine Equipage ganz aufgegeben habe. Ich kann ihn als nüchternen und zuverlässigen Kutscher bestens empfehlen.“

Wieder also trifft den tüchtigen Mann das Schicksal hart, ist er doch extra für die neue Stellung mit seiner Familie nach Basel umgezogen. Der Lauf der Zeit spielt hier mit: In den Jahren nach 1900 geben die reichen Familien zunehmend ihre Privatstallungen auf, lassen sich von einer Droschkenanstalt bedienen oder stellen auf Automobile um. Jetzt wird es für Berufskutscher zunehmend schwierig, eine neue Stellung zu finden. Für das Jahr 1911 gibt es keine Angaben über eine neue Arbeitsstelle Wilhelms.

Wahrscheinlich kann er über Monate nur Aushilfsarbeiten übernehmen. Dazu gehört von März bis Mai 1912 ein Posten als „Aushilfskutscher“ bei der Familie R. La Roche-Respinger an der Rittergasse 23 in Basel, einer Tochter der Arbeitgeberin von 1905 bis 1910. Im Zeugnis wird er wieder sehr gelobt: „Er ist nüchtern, und versteht Pferde- & Wagenpflege sehr gut. Ebenso ist er ein gewandter Fahrer.“



Im Jahre 1913 wendet sich das Blatt für Wilhelm noch einmal. Er übernimmt für 10 Jahre eine Stellung als Leiter eines Herrschaftsstalles bei einem anderen Basler, Wilhelm von der Mühl (1852-1923). Das ist ein Glücksfall, denn während des Ersten Weltkrieges trennen sich die meisten Stallbesitzer von ihren Pferden und schaffen sich Automobile an. Der neue Brotgeber Wilhelms aber ist ein begeisterter Herrenreiter und Sportfahrer, der jetzt auch an den neu aufkommenden Fahrturnieren teilnimmt. Einige Herrschaften leisten sich den Luxus, ihre Stallungen im besten städtischen Villenquartier weiter zu betreiben, in diesem Falle an der St. Alban-Vorstadt 106. Dann aber schlägt das Schicksal wieder zu: 1923 stirbt der Arbeitgeber unerwartet, das Zeugnis stellt der Sohn des Verstorbenen, Emil von der Mühl-Iselin (1887-1939), aus und würdigt die langjährigen Verdienste des Kutschers seines Vaters mit folgenden Worten: „Derselbe versteht die Pferdepflege, sowie den Unterhalt von Wagen u. Geschirr ausgezeichnet. Ich kann ihn als äusserst vorsichtigen Fahrer, sowie auch sonst in jeder Hinsicht als ehrlich u. vollkommen zuverlässig empfehlen.“

Jetzt ist Wilhelm 55 Jahre alt und kann offensichtlich keine neue Stellung mehr finden, jedenfalls bricht die bisher lückenlose Reihe der Zeugnisse abrupt ab. Nachdem er 10 Jahre in der Blüte seines Lebens und als Vater mindestens dreier Kinder der Familie von der Mühl treu gedient hat, findet er keine neue Anstellung. Immerhin kann die Familie Glasstetter weiter am alten Ort wohnen bleiben. – Wilhelm Glasstetter lebt noch bis in die Jahre kurz nach 1950, ohne dass wir etwas über seine näheren Lebensumstände wissen. In der Steuererklärung seines Sohnes Friedrich Wilhelm Glasstetter von 1949 wird noch kurz erwähnt, der Vater sei ohne Vermögen. Offenbar wird der treue Kutscher im Alter von seinem ältesten Sohn unterstützt, einem erfolgreichen Kauffmann und Treuhänder. Dieser Sohn hat vom Vater die Liebe zum Pferd geerbt und reitet selbst.

Zeugnis.

Ich bescheinige hiermit, dass Wilhelm Glasstetter vom Herbst 1913 bis zum Herbst 1923 bei meinem Vater als Kutscher in Stellung war.

Derselbe versteht die Pferdepflege, sowie den Unterhalt von Wagen u. Geschirr ausgezeichnet.

Ich kann ihn als äusserst vorsichtigen Fahrer, sowie auch sonst in jeder Hinsicht als ehrlich u. vollkommen zuverlässig empfehlen.

Emil von der Mühl-Iselin



Oben: Zeugnis von 1923 für Kutscher Wilhelm Glasstetter, geschrieben von Emil von der Mühl.

Unten: Sportliches Gespann des Wilhelm von der Mühl mit dem weggeduckten Kutscher Wilhelm Glasstetter auf der Dienerbank, wohl um 1920.

Nachwort zum „Szenenwechsel“

Die Biographie des Berufskutschers Wilhelm Glasstetter illustriert die harten Lebensbedingungen eines Bediensteten in den Jahrzehnten um 1900. Ihre Anstellungen hingen an dünnen Fäden, sie waren von ihren jeweiligen Arbeitgebern stark abhängig. Dies galt sogar für Kutscher, obwohl sie in der Hierarchie der Dienerschaft ganz oben angesiedelt waren. Ihnen war mit den Pferden die Verantwortung für einen sehr kostspieligen Teil des Haushalts einer reichen Familie übertragen. Nicht zufällig lautet die Reihenfolge in den Zeugnissen meist: 1. Pferde, 2. Wagen und 3. Geschirre. Gute Reit- und Wagenpferde kosteten früher enorme Summen, neue Kutschen mit den Geschirren das mehr als Zehnfache des Jahreslohnes eines Angestellten.

Bedienstete waren damals nach heutigem Verständnis fast eine Art Leibeigene ihrer Herren, obwohl sie eine langjährige Berufsausbildung durchlaufen hatten. So durften sie lange ohne Einwilligung des Dienstherrn nicht heiraten. Das hatte bei den Kutschern auch praktische Gründe, mussten sie doch Tag und Nacht zur Verfügung stehen. In der Regel hausten sie meist im Stallgebäude in einer Kammer über dem Stall. Durften sie heiraten, oft eine Angestellte desselben Haushalts wie etwa die Wäscherin oder die Näherin, musste ihnen spätestens nach dem ersten Kind eine grössere Wohnung zugeteilt werden. Der Ton zwischen Herrn und Kutscher war in der Regel militärisch kurz, so wie es der Herr als Offizier und der Kutscher als Soldat in der Armee gelernt hatten. Der nur mit dem Vornamen angesprochene und meist geduzte Kutscher hatte, wie es in vielen Handbüchern der Zeit um 1900 steht, in gerader Haltung und mit abgenommener Mütze die Tagesbefehle des Herrn entgegenzunehmen und zu quittieren.

Die Angehörigen der Dienerschaft unterwarfen sich solchen Regimes meist klaglos, weil sie nichts anderes kannten. Sie stellten

ihre eigenen Bedürfnisse denen der Herrschaft hintan. Von ihnen gibt es auch meistens keine Porträts oder eigene Notizen.

Es gibt relativ viele historische Fotografien von ganzen Equipagen. Deren Besitzer liessen sich nach dem Ankauf von neuen Pferden und Wagen gerne von Berufsfotografen ablichten. Dabei durften nur sie in die Kamera blicken, die Kutscher mussten als Teil der Equipage wie Statuen still sitzen und nach vorne schauen. Ein Beispiel dafür ist die Foto auf S. 53 mit Kutscher Wilhelm auf dem Kutschbock und seinem Dienstherrn davor auf Schloss Goldenberg.

Der Tagesablauf eines Kutschers war hart. Robert Sallmann aus Amriswil hat vor Jahrzehnten denjenigen von Kutscher Georg aus Hannover, auch er ein ehemaliger Kavallerist, im Dienste seiner Vorfahren in Zürich rekonstruiert:

- 05 30 Uhr Stallarbeit mit Misten, Streu und neuem Heu. Anschliessend Kaffeepause, danach Pferde putzen und Hafer füttern. Dann waschen und rasieren im Haus für den Dienst in Livree.
- 07 30 Uhr Abfahrt mit dem Herrn im Luxuswagen ins Bureau.
- 11 45 Uhr Abholen des Herrn im Bureau und anschliessend Mittagspause.
- 13 45 Uhr Erneute Fahrt ins Bureau.
- 15 00 Uhr Fahrt der Hausherrin in die Stadt mit längeren Wartezeiten vor verschiedenen Geschäften.
- 18 00 Uhr Rückfahrt und Putzen des Wagens und der Geschirre sowie Fütterung von Hafer. Danach Abendessen.
- 20 00 Uhr Gelegentliche Fahrten in die Stadt ins Theater oder ins Konzert und nach der Vorstellung wieder zurück.

BIBLIOGRAPHIE

Belser 1993

Eduard J. Belser, Der Minerva-Schlitten

Basel 1993

Fischer 2002

Franz Fischer

Dem Volk zur Schau – Prunkschlitten des Barock

München 2002

Furger 1982

Andres Furger, Kutschen und Schlitten aus dem alten Basel

Basel 1982

Furger 1993

Kutschen und Schlitten in der Schweiz

Zürich 1993

Furger 2006

In der Kutsche durch die Schweiz

Zürich 2006

Furger 2009

Andres Furger, Paraden - Maskeraden - Promenaden. Zeitschrift für

Schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte Band 66, Heft

1/09, 1-44

Gelbhaar 2000

Axel Gelbhaar, Die Caroussel- oder Rennschlitten im Besitz der
Kunstsammlungen der Veste Coburg

In: Achse Rad und Wagen 8, 2000, 40-59

Iselin 1886

Friedrich Iselin, Geschichte der Leibesübungen:

von 1886, 42-45 unter dem Titel „Das Schlittenfahren“:

Kirchner 1992

Hans Kirchner, reitende Studenten - Studierende Reiter

Warendorf 1992

Kreisel 1927

Heinrich Kreisel,

Prunkwagen und Schlitten

Leipzig 1927

Musfeld 2022

Stephan Musfeld (Hg.), Unterwegs auf eigenen Rädern , Basler

Verkehrsgeschichte(n) 1833 - 2022

Basel 2022

Privat 2023

Maria-Anne Privat, Fantastiques traîneaux

E-Paper, abrufbar bei www.attelage.patrimoine

Sarasin 1997

Philipp Sarasin, Stadt der Bürger - Bürgerliche Macht und

städtische Gesellschaft - Basel 186 - 1919

Göttingen 1997 (2. Aufl.)

von der Mühl 1944

Johanna von der Mühl, Basler Sitten. Herkommen und Brauch im

häuslichen Leben einer städtischen Bürgerschaft

Basel 1944 (zweite Auflage 1969)

Von Andres Furger gibt es verschiedene E-Papers zum Thema , die
online abrufbar sind unter www.academia.edu oder www.furger.eu

ZUSAMMENFASSUNG

Seit dem 16. Jahrhundert, dem Beginn der sogenannten kleinen Eiszeit, verbreitete sich in vielen europäischen Ländern das Schlittenfahren mit edlen Gespannen. Es begann mit fürstlichen Spielen und Paraden, ging über zu Maskeraden und endete in bürgerlichen Promenaden. Vor allem im Barock wurde das kollektive Schlittenfahren mit verzierten Rennschlitten auch in der Schweiz populär. Auf dem Land haben sich aus dem alten Brauch die Schlitteden Graubündens erhalten. In den Schweizer Städten verlor sich indessen das kollektive Schlittenfahren im 19. Jh. weitgehend.

Nicht so in der Stadt Basel. In der Stadt am Rhein kam es nach guten literarischen Quellen seit dem 17. Jh. im Winter immer wieder zu grossen Schlittenzügen mit über 100 Teilnehmenden. Davon zeugen bis heute erhaltene Schlitten mit reichen Verzierungen. Dabei dürfte Basel als Universitätsstadt mit eine Rolle gespielt haben. Jungmannschaften und Paare aus reichen alteingesessenen Familien führten dann den Brauch weiter. Noch bis ins späte 19. Jh. wurden vom Basler Grossbürgertum reich ausgestaffte Schlitten im Stil des Historismus angeschafft. Für das gemeinsame Schlittenfahren über den Ersten Weltkrieg hinaus gibt es gute Quellen. Bilder der Basler Kunstmaler Burkhard Mangold und Niklaus Stoecklin unterstreichen die Verankerung der Basler Schlittenfahrten im kollektiven lokalen Bewusstsein des 20. Jh.

Die Abläufe der Schlittenfahrten, die jeweils ins nahe Deutschland führten, werden hier rekonstruiert und in einem Exkurs die Rolle der daran wesentlich beteiligten Berufskutscher gewürdigt.





Der Archäologe und Historiker Andres Furger war von 1981 bis 1985 Kurator und Vizedirektor des Historischen Museums Basel, wechselte dann ans Landesmuseum in Zürich. Unter seiner Leitung entstanden die neuen Nationalmuseen in Schwyz, in Prangins und das Sammlungszentrum in Affoltern am Albis. Furger ist Autor verschiedener Werke zur Kulturgeschichte der Schweiz und zur Geschichte von Pferd und Wagen in Europa.