**Hrsg. Ullrich Junker**

# Über einige eigentümliche Beförderungs- und Reisehilfsmittel im Riesengebirge.

Von S. Beck – Hirschberg.

**© Reprint:**
**Ullrich Junker**
**Mörikestr. 16**
**D 88285 Bodnegg**

**Im Februar 2018**

*Fachblatt für die Gesammtkunde des Riesengebirges und der angrenzenden Gebiete.*

Herausgegeben vom Oesterreichischen Riesengebirgs-Vereine.

Redigiert von **Johann Böhm.**

**Erscheint halbjährlich.** Die Mitglieder des Vereines erhalten die Zeitschrift unentgeltlich. — Für Nichtmitglieder beträgt der jährliche Abonnementspreis 2 Fl. = 4 Mark, bei vorheriger Einsendung des Betrages.

Beiträge werden mit 15 Fl. pr. Druckbogen honoriert.

**Anzeigen** werden in den 2 Jahresheften die ganze Seite mit Fl. 40.— und herunter bis zu 1/16 Seite mit Fl. 4.— berechnet. Für Mitglieder in den 2 Jahresheften die ganze Seite mit Fl. 30.— und herunter bis zu 1/16 Seite mit Fl. 3.—.

2. (64.) Heft. Marschendorf I., 31. December 1897. 17. Jahrgang.

# Über einige eigentümliche Beförderungs- und Reisehilfsmittel im Riesengebirge.

Von S. Beck – Hirschberg.

(Mit Abbildungen.)

Die Beförderung von Heu und Holz zu Tale wird im Riesengebirge meist auf die Winterszeit verschoben und bei entsprechender Schneebahn mittelst Schlitten bewerkstelligt. Das Holzabfahren aus den Gebirgswäldern wird „Rücken, Zurücken“ genannt.[1] Man gebraucht hier sogenannte Hörnerschlitten (Abbildung 1), welche ihren Namen von den hörnerartig, 1 m hoch vorn in die Höhe

[1] Ausnahmsweise kann man jedoch auch im Sommer beobachten, wie Heu von steilen Bergwiesen mittelst Schlitten zu tiefer gelegenen Bauden geschafft wird.

gebogenen, oben schwächer zulaufenden, aber gleich weit voneinander abstehenden Kufenenden haben.[2] Diese Kufenhörner dienen zur festeren Handhabe für den Schlittenführer, bzw. zu einem besseren Halte des Oberkörpers, da mit den Beinen und Füßen gelenkt und gehemmt werden muß. Das Lenken geschieht durch Aufstemmen des Fußes an derjenigen Seite, wohin abgebogen werden soll, das Hemmen durch Anstemmen mit beiden Füßen, in schwierigen Fällen noch durch Hinabwerfen einer Kette unter die Kufen, und es gehört eine längere Übung dazu, einen mit einer Klafter Holz beladenen, in größter Schnelligkeit den Berg hinabsausenden Schlitten im eintretenden Augenblicke und im nötigen Grade rechts oder links abzulenken oder bei Wahrnehmung eines erst kurz vor der Stelle bemerkbaren Hindernisses im Wege schnell genug anzuhalten; Verzögerungen von einer Sekunde können verhängnisvoll werden.

Die Gebirgsbewohner männlichen Geschlechtes üben sich hierin schon von klein auf u. zw. anfänglich mit geringen Ladungen. Zur Verminderung überschnellen Hinabgleitens pflegt man eine Anzahl Klafterscheite hinten am Schlitten nachzuschleppen, d. h., es werden eiserne Keile von etwa Fingerlänge in ein Hirnende jedes der 5 – 10 anhängenden Holzkloben geschlagen; jeder Keil ist mit einem Stück Kette und diese mit dem Hinterteile des Schlittens verbunden. Derartig angebrachte Scheite kratzen in die Schneebahn und bewirken dadurch eine Art Hemmen; zugleich wird bei diesem Verfahren eine Menge Holz mehr befördert.

Wollte der Schlittenlenker auf steiler Bahn den Schlitten dem Schusse überlassen, so würde er die Gewalt über denselben verlieren und sicher beim nächsten Anprall verunglücken.

Die Hörnerschlitten sind außerdem auch in den Dienst der Lustfahrten gestellt, indem sich Personen – Naturfreunde zumal – auf Schlitten vom Gebirge zu Tale fahren lassen, wobei Strecken von 5 – 10 km, je nach dem Bahnzustande und dem Gefällsverhältnisse in 10 – 30 Minuten zurückgelegt werden. Wo die Bahn Absätze (Anschläge) bildet, fliegt der Schlitten in Bogen von 2 – 4 m Länge und ½ – 1 m Höhe über die Wegsenkung hinweg.

Hiezu benützt man jedoch Schlitten mit besonders angebrachtem Sitze für den Fahrgast (Abb. 2), zu dessen Füßen der Lenker Platz nimmt.

Wenn eine gute Schlittenbahn entstanden ist und günstiges Witterung herrscht, kommen aus benachbarten und entfernten Städten oft zahlreiche Gesellschaften aufs Gebirge, um dem Hörnerschlittenfahren zu huldigen. An manchem Sonntage ist – namentlich in den Grenzbauden und in der Peterbaude – der Verkehr so lebhaft wie in der hohen Sommer-Reisezeit. Die Personen lassen sich gewöhnlich (einzeln) hinauffahren. Dabei sitzen sie rücklings, einerseits des bequemen Sitzens bei der schrägen Schlittenhaltung am Berghange halber, andererseits

---

[2] In dem nächstbenachbartem geologisch und formgestaltig dem Riesengebirge engverwandten Jsergebirge sind gleichartige Schlitten nicht gebräuchlich. Hier sind die Kufen zwar ebenfalls hinaufgebogen, an den Enden aber durch ein Querholz mit einander verbunden und der Schlitten ist mit einer Deichsel versehen.

um dabei zugleich die Fernsicht über Berg und Tal zu genießen. Oben angelangt wird der Sitz wieder herumgedreht.

Der Talfahrt (dem „Rutsch“) geht meistens ein heiteres Gelage in der Gebirgsbaude voran, bei welchem österreichischen Wein eine Hauptrolle spielt.

Der ursprüngliche Brauch dieser Vergnügung rührt von den Grenzbauden (8 km oberhalb Schmiedeberg) her, wo solche schon in der ersten Hälfte diese Jahrhunderts geübt wurden. Die zwei größeren Besitzungen der Gruppe Grenzbauden u. zw. die nächste – früher Blaschke – jetzt Goderbaude, sowie die oberste Hübnerbaude (1050 m) sind regelrechte, für zahlreichen Besuch eingerichtete Gasthäuser auf der böhmischen Seite des Riesengebirges. Seitdem haben sich. auch auf den Fahrstrecken nach bzw. von anderen Hochgebirgsbauden Vergnügungs-Hörnerschlittenfahrten ausgebildet; zunächst von der Peterbaude (1288 m) nach Agnetendorf, günstigenfalls sogar noch weiter bis Hermsdorf unterm Kynast (eine 6 bzw. 9 ½ km lange Strecke), dann von der Neuen Schlesischen Bande (1195 m) nach Schreiberhau (600 m), 5 ¾ km; von der Prinz Heinrich-Baude (1410 km) nach Krummhübel (600 m) 10 km, jedoch mit 1 km Unterbrechung bei der Schlingelbaude. Außerdem sind die meisten Inhaber von Berggasthäusern (z. B. Herr Goder in Lahrbauden) bemüht, Hörnerschlittenfahrten einzuführen.

Nachdem sich diese Belustigung derart ausgebildet hat, daß Personen der vornehmen Gesellschaftsklasse daran teilnehmen, haben am 20. Feber d. J. auch Prinz Heinrich, der Erbprinz von Sachsen-Meinigen nebst Gemahlin Prinz Reuß XXVIII. J. L., Graff Schaffgotsch-Koppitz, höhere Officiere und zahlreiches Gefolge eine solche Rutschpartie von der Peterbande nach Agnetendorf, u. zw. mit hoher Befriedigung unternommen.

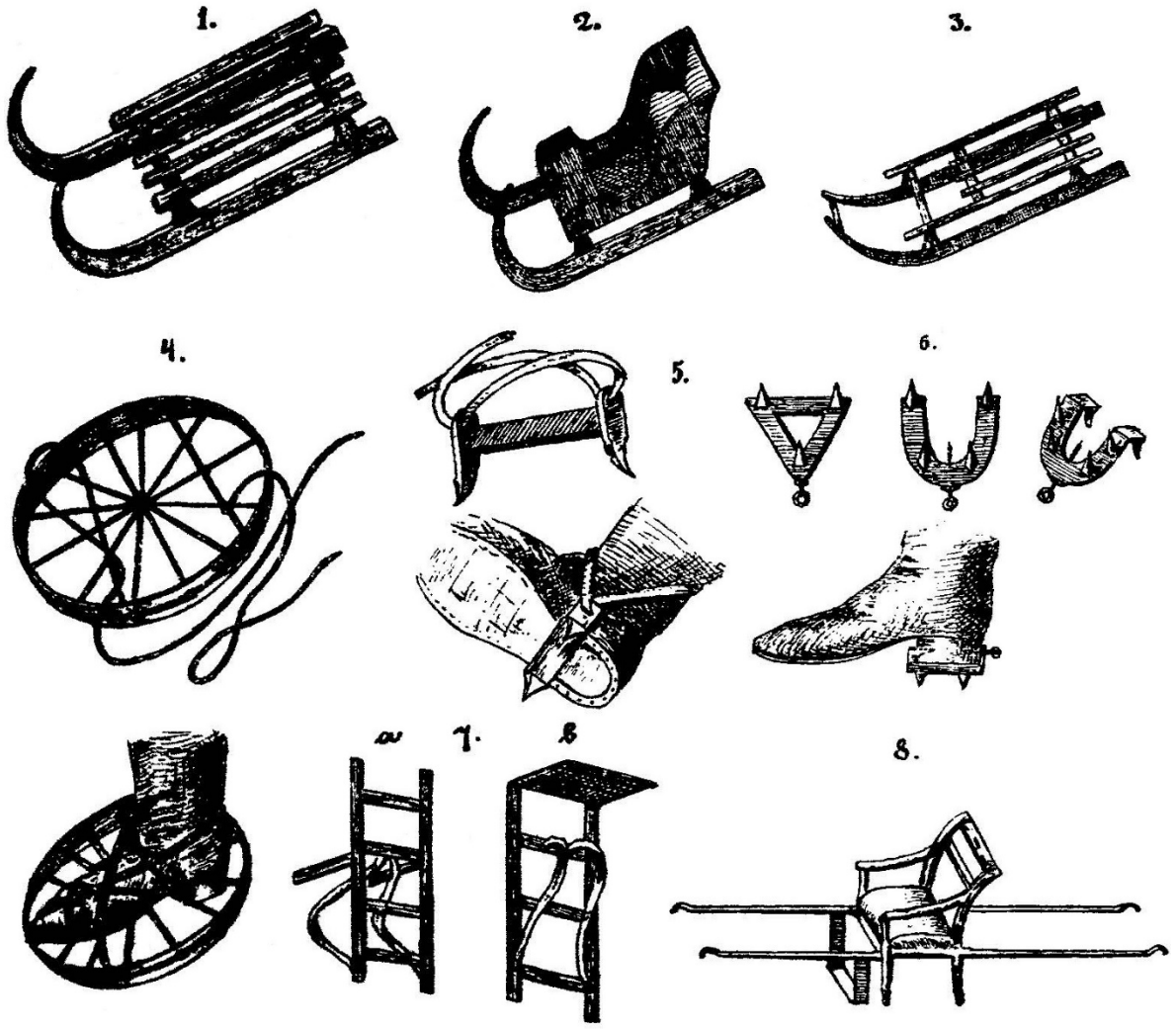
In neuerer Zeit werden die Hörnerschlitten für Personenbeförderung durch eine besondere Hemmvorrichtung vervollkommnet, welche an den Hinterenden der Kufen in die Bahn einkratzt, sobald der Schlittenlenker die dazu angebrachten Griffe an den Hörnern anzieht.

Weil nun aber das Hörnerschlittenfahren, selbst wenn man zu Fuß zur Gebirgsbaude hinaufsteigt, abgesehen von den Reise- und Zehrkosten immer noch 2 – 3 fl. kostet,[3] welche Ausgabe Minderbemittelte innerhalb eines Winters sich nicht öfter gönnen dürfen, die Bewohner größerer Orte am Fuße des Gebirges jedoch die günstige Zeit zum Schlittenfahren möglichst ausnützen möchten, so hat sich zunächst in Hirschberg und Schmiedeberg seit etwa 10 Jahren ein allgemein gewordener Fahrsport mittelst Handschlitten ausgebildet, welchem auch Mitglieder bester Familien huldigen.

Hier dient ein nach bestimmtem Muster gebauter, sehr leichter, stahlbeschlagener Schlitten von langer Form (Abb. 3), zum Sitz (außer den äußeren Geripp-stangen) nur mit noch 2 – 3 flachen Leisten versehen. Eigentlich nur für eine Person bestimmt, können jedoch auch zwei nicht starke daran Platz nehmen, was

[3] Zur Zeit zahlt man für die Auffahrt 1 Fl. 80 Kr., für den Abrutsch 1 Fl. 20 Kr., in beiden Fällen noch 30 Kr. Trinkgeld. Nach und von der Prinz Heinrich-Baude jedoch 2 Fl. 40 Kr. bzw. 1 Fl. 80 Kr. und die Trinkgelder.

sogar die Fahrgeschwindigkeit erhöht, dagegen die Lenkbarkeit natürlich erschwert. Dieser sogenannte Sportschlitten wird bergan lieber auf dem Rücken getragen als gezogen.




So ausgerüstet sieht man an schönen Wintertagen Personen beiderlei Geschlechts hinausziehen auf die Berge und von dort den Abrutsch kostenlos nach Belieben wiederholen.

Da nun die Fahrten vom hohen Gebirge herab einen größeren Reiz gewähren als diejenigen von den Vorbergen, so fahren z. B. viele Hirschberger mit der Eisenbahn nach Petersdorf, Hermsdorf, Schmiedeberg oder nach Krummhübel, um von da mit ihren Schlitten zum Kamm hinaufzusteigen. In dem letztverflossenen Winter ist den Freunden des Schlittensports dieses Vergnügen dadurch erschwert worden, dass die Eisenbahnverwaltung den Sportschlitten die Freigewichtsvergünstigung (für 25 kg Reisegepäck) entzog.[4] Weil nun aber in der 4. Wagenklasse Traglasten bis zum Umfange bzw. zur Schwere einer Person in den Wagen mitgenommen werden dürfen, so hat man diesen Umstand benützt. Personen, welche

[4] Ein Sportschlitten wiegt etwa 8 kg.

sonst in der 2. Classe zu fahren pflegen, konnte man zahlreich gesellschaftsweise – des Schlittensports halber – in die 4. Classe steigen sehen, ihre Schlitten mit sich führend, zumal sie sich hiebei die Umständlichkeit und den Zeitverlust des Aufgebens und der Rückempfangnahme ersparen.

Eine durch den deutschen Riesengebirgsverein in dieser Angelegenheit an die zuständige Eisenbahndirektion gerichtete Vorstellung ist während des Winters ohne Erfolg geblieben. Es ist jedoch – nach Schluss der Erhebungen über den Verkehrsumfang der Sportschlitten – die Behandlung derselben ähnlich den Fahrrädern, d. h. nach einem bestimmten, festen Satze, in Aussicht gestellt worden.

Zur Winterszeit werden die am meisten begangenen Gebirgswege durch einige Meter lange in den Boden gesteckte Stangen bezeichnet, damit bei hoher Schneelage die Richtung jener Wege erkannt werden könne. Dies kommt den Baudenbewohnern wie dem Gebirgsbesucher zu statten. Denn in der Neuzeit wird das Riesengebirge von den Naturfreunden auch während dieser Jahreszeit gern besucht.

Bevor jedoch nicht laue Lüfte oder feuchte Niederschläge die Oberfläche des Schnees zum Schmelzen gebracht und nachfolgender Frost die weiche Masse gefestet hat, trägt der Schnee keinen Menschen.

Um nun die doch öfter eintretende Notwendigkeit einer Verbindung der Baudenleute mit Bewohnern anderer Orte zu ermöglichen, benutzen dieselben sogenannte Schneereifen.[5] Dies sind länglich runde, hölzerne Reifen von etwa 3 cm

---

[5] In allen Ländern des hohen Nordens, in den Gebirgen Mitteleuropas, wo die klimatischen Verhältnisse sich den arktischen nähern, hat man von jeher die Sohlenfläche durch geeignete Vorkehrungen zu vergrößern gesucht, um auf diese Weise das Einsinken in den Schnee zu verhindern. Xenophon berichtet, dass die Armenier ihren Pferden bei den Wanderungen über die Schneeflächen Säcke um die Füße banden, nach Strabo befestigten die Kaukasier sich Stücke ungegerbter Ochsenhaut unter die Schuhe, um das Durchbrechen der Schneekruste zu verhüten. Die vergleichende Sprachforschung erweist das Vorhandensein von Schneeschuhen bei Lappen und Finnen bis in die ersten Jahrhunderte unserer Zeitrechnung zurück, die Mythologie der Nordgermanen zeigt, dass in dem Gebrauche dieser Geräte schon eine hohe Fertigung gewonnen worden war, Geschichte und Literatur führen die Spuren. der Entwicklung des Schneeschuhlaufens weiter bis in unsere Tage. Die Stammeltern des Schneeschuhes sind die erwähnten Fellstücke des Strabo, an deren Stellen also bald Holzplatten traten, die bald nackt, bald fellbekleidet waren. Diese entwickelten sich auf der einen Seite zu den Schneereifen die in den Alpenländern, sowie den deutschen und österreichischen Mittelgebirgen noch heute bekannt sind, und die auf derselben Stufe, wie die norwegischen Träger stehen, welchem ihrer ursprünglichsten Form aus Weidengeflecht hergestellt sind – weiterhin ging daraus der indianische und kanadische Schneeschuh hervor. Während in dieser Entwicklungsreihe der Schneeschuh dadurch leichter gemacht wird, dass an die Stelle der massiven Holzplatte ein Geflecht tritt, geht die Entwicklung auf der andern Seite dahin, die Länge auf Kosten der Breite immer mehr anwachsen, die Bewegung vom Stapfen ins Gleiten übergehen zulassen, wobei allmählich auch die ursprüngliche Fellbekleidung schwindet. Der Auskäufer dieser Linie ist der Schneeschuh im engeren Sinne, der Ski (norwegisch gesprochen Schi).

Zu den wichtigsten Typen der ersten Entwicklungsreihe gehören die Schneereifen, die Truger und der kanadische Schneeschuh.

Höhe und 25 – 30 cm Breite bzw. Länge, deren Innenraum mit starken Schnüren netzartig durchzogen und so eingerichtet ist, dass sich der Fuß darauf befestigen lässt (Abb. 4). Mit solchen Schneereifen (ursprünglich aus zähen Knieholzzweigen hergestellt) kann ein Mensch von mäßigem Körpergewichte auf lockerem Schnee gehen, ohne wesentlich einzusinken.

Die Reisen mit Brettchen oder anderen dichteren Stoffen auszufüllen, würde das Einsinken zwar noch mehr verhindern, hätte aber den Übelstand im Gefolge, dass dieses Gerät schwerer, der über den Reifen auf die Füllung fallende Schnee darauf liegen bleiben und das Gewicht noch weiter vermehren und beim Gehen hinderlich werden müsste.

Übrigens ist der Gebrauch der Schneereifen für solche, dessen ungewohnte Personen ein sehr ermüdender, weil man dabei mit gespreizten Beinen gehen und einen Reifen gewissermaßen mit dem Fuße über den anderen hinwegheben muss.

Aus Norwegen ist im Laufe dieses Jahrzehnts das Ski-Laufen eingeführt worden, eine nicht unbedeutende Zahl meist junger Leute, denen es die Umstände gestatten, befasst sich damit, und beim Militär wird es nach Möglichkeit geübt. Ein Nutzen für den bürgerlichen Verkehr und dessen Geschäftsverhältnisse ist durch den Gebrauch dieser Art von Schneeschuhen bisher nicht wahrzunehmen gewesen.

Ist die Schneefläche stärker vereist und in Folge dessen hart und glatt, so erschwert dies das Gehen auf Gebirgswegen nicht nur außerordentlich, sondern es wird sogar lebensgefährlich.

Zur Vermeidung des Ausgleitens bedienen sich in solchen Fällen die Gebirgsbewohner der Fußeisen und der Eissporen. Fußeisen sind eiserne Stege, deren Enden nach unten mit Spitzen, nach oben mit Ösen zur Befestigung an den Fuß mittelst Riemen (besser sind Rebschnüre, weil sich diese nicht wie das Leder in der Nässe ausdehnen, sondern vielmehr zusammenziehen) versehen sind. Sie werden am Stiefel unter dem hohlen Fuß angeschnallt (Abb. 5).

Unter Eissporen versteht man dreieckige oder hufeisenförmige Eisen, deren Ecken mit je einem nach abwärts gerichteten Stachel versehen sind, während oberhalb zwei Enden in zurückgebogene, hakenförmige Spitzen auslaufen und die dritte Ecke (bzw. Rundung) eine Verlängerung hat, durch welche eine Schraube

---

Die Schneereifen sind Reifen aus Birken- oder Eschenholz mit einem Durchmesser von 27 – 30 cm, wenn sie rund, von 27 – 30, bzw. 40 – 50 cm, wenn sie oval sind. Die Reifen werden mit Schnüren durch in den Rand angebrachte Löcher übersponnen, auf das Geflecht kommt ein Stück Leder oder Gurt, das dem Fuße als Grundlage dient. So sind sie z. B. im Salzburger Gebiete üblich. Bisweilen sind sie vorne mit einer etwas vorstehenden Eisenschiene beschlagen, um auf dem festgefrorenen Schnee beim Bergsteigen einen halt zu gewähren. Die ovalen Reifen, in denen man leichter geht und die in gleicher Weise das Einsinken in weichen Schnee, wie die runden, verhindern, also im Effekt gleich gut sind, kommen immer mehr in Aufnahme (Sieh Max Schneider, Katechismus des Wintersports. Leipzig, Weber).

zum Einbohren in den Absatz geht. Bei dem Festschrauben wird dadurch der Eissporn nach hinten angezogen, so dass sich die hakenförmigen Spitzen an den Vorderenden ebenfalls in den Absatz eindrücken (Abb. 6).

Zur Beförderung verschiedener Lasten auf und über das Gebirge bedienen sich die Bewohner des Riesengebirges schon seit Jahrhunderten der Rafe,[6] auch Hocke oder Kraxe genannt.[7] Das sind Traggestelle aus leichtem Holz, mit Gurten oder Riemen, um sie tornisterartig aufzunehmen. Das Hauptgewicht ruht auf den Schultern, den tragfähigsten Teilen des Körpers. Deswegen ist das Raf oder die Kraxe mit zwei auf die Schultern passenden Querbrettchen versehen (Abb.7a). Doch gehen auch viele mit Kraxen ohne diese Vorrichtungen.

In dem Werke Hosers: Das Riesengebirge in einer statistisch-topographischen und pittoresken Übersicht Wien, 1803 sind auf der Kupfertafel „Trachten“ zwei Männer mit Kraxen abgebildet, von denen die eine oben ein Querbrett hat, welches dem Kopfe des Mannes liegt, so dass dieser die Hauptlast auch mit dem Kopfe trägt. Diese Form (Abb. 7b) ist jetzt seltener zu bemerken. Oft wird die Anstrengung beim Tragen dadurch gemindert, dass der Mann einen Stock nahezu waagerecht unter die Kraxe und dessen anderes Ende in der einen Hand hält, während die Mitte des Stockes auf dem andern Unterarm ruht, so dass der Stock wie ein Hebel wirkt.

Die von Gebirgswanderern gedungenen Träger (Gebirgsträger genannt) laden sich Koffer und anderes Gepäck auf solche Kraxen und tragen so Lasten von 75 –100 kg.

Während in manchen Gebirgen Esel als Träger für Lasten und für Gebirgsbesucher gebräuchlich sind, haben sich solche im Riesengebirge nicht eingebürgert Jn der Hirschberger Zeitschrift „Bote aus dem Riesengebirge“ Nr. 38 v. J. 1826 lobt zwar ein Reisender das Vermieten solcher Tiere zur Gebirgsbereisung in Seidorf. Gelegentlich angestellter persönlicher Nachforschung hierüber erfuhren wir jedoch, das in Seidorf niemandem – auch den ältesten Leuten nicht – etwas davon bekannt sei, dass hingegen im benachbarten Giersdorf solche Lasttiere früher vorübergehend gehalten worden seien. Jm letzteren Orte entsann man sich eines Ausländers, der sich dort niedergelassen und Esel mitgebracht habe. Einwohner haben sich keine gehalten und jener Manns scheint den Ort auch bald wieder verlassen zu haben.

---

[6] Dieses Wort altn. hrip, ahd. rëf, in mhd. rëf kommt in der Form Ref und Reft in mehreren deutschen Dialecten vor und hat die ursprüngliche Bedeutung: Reifen-, Stab- oder Gittergestell zum Tragen auf dem Rücken. Bekanntlich von der Bezeichnung Raftträgersteine der Reifträger seinen Namen erhalten.

[7] Schweller spricht die Vermutung aus, dass dieses Wort in Bezug auf die hakenartige Gestalt der Kraxe zum alten chracco gehören könne und weist auf das französische croc = Haken, erochet = kleiner Haken, Trage-Ref, erocheteur = Ref-Lasträger hin. Bei dieser Annahme läßt sich auch das Zeitwort kraxeln = mühsam klettern, ungezwungen erklären.

Gebirgsbesucher, welche auf den Hochkamm reiten wollen, erhalten in vielen Gebirgsdörfern hiezu geeignete Pferde geliehen (unter Begleitung des Besitzers) und haben dafür pro Tag 5 Fl. 50 Kr. zu bezahlen. Das Reiten ist übrigens nicht auf allen Gebirgswegen gestattet. Die neuen, mit großen Kosten gebauten Wege würden sonst von den Pferdehufen sehr bald zu Grunde gerichtet werden. Am Kegel der Schneekoppe hinauf ist es schon deshalb nicht rätlich, weil das Begegnen auf dem schmalen, streckenweise dicht am Abgrunde des Melzer- und des Aupagrundes hinführenden Wege dem Fußgänger leicht gefährlich werden kann.

Personen weiblichen Geschlechtes, denen das Bergsteigen zu anstrengend ist, lassen sich auf Tragstühlen hinaufbringen. Das sind stuhlartige Sitze mit Fußbrettchen und Tragstangen, von zwei Männern gehalten (Abb. 8). Der gewöhnliche Traglohn beträgt für jeden Träger 3 Fl. 60 Kr. für den Tag und das unvermeidliche Trinkgeld.