

# Eine Änderung am Prätigauer Bockschlitten : ein Beispiel für "individuelle Triebkräfte"

Autor(en): **Schmitter, Werner**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Volkskunde : Korrespondenzblatt der Schweizerischen  
Gesellschaft für Volkskunde**

Band (Jahr): **36 (1946)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1004727>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# SCHWEIZER VOLKSKUNDE

KORRESPONDENZBLATT  
DER SCHWEIZ. GESELLSCHAFT FÜR VOLKSKUNDE

Erscheint 6 mal jährlich

36. Jahrgang

Heft 4

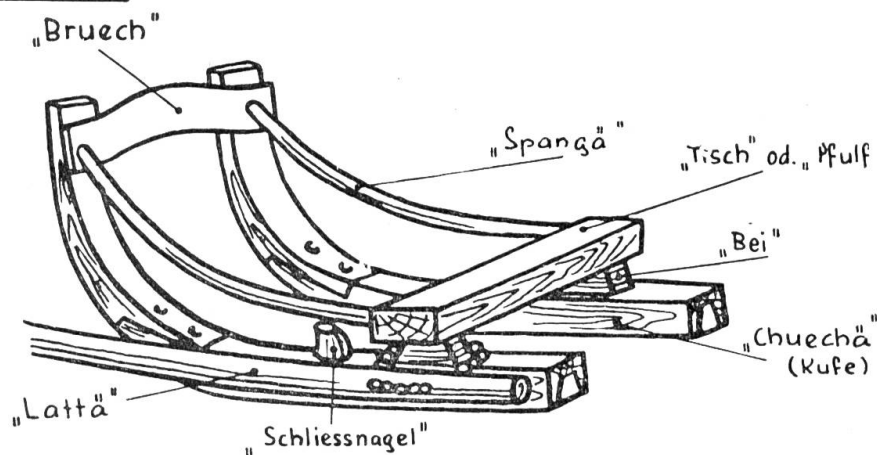
Basel 1946

## Eine Änderung am Prätigauer Bockschlitten. (Ein Beispiel für „individuelle Triebkräfte“).

Von Werner Schmitter, Schiers.

Der Bockschlitten ist der Schlitten der Prätigauer Holzfuhr. Er beruht auf dem Schleifsystem: er trägt nur das eine Ende der Holzstämmen, das andere schleift nach. (Vgl. Abb. 4). So ist dieser Schlitten im Prinzip sehr einfach: zwei Kufen und eine starke, durch zwei Beine erhöhte Querverbindung, der „Tisch“, der den entrindeten Baumstämmen („Blöcker“) als Kopfkissen dient. Dass die Kufen auch vorne oben wie bei jedem andern Schlitten eine Querverbindung besitzen („di Bruech“), dass ge-

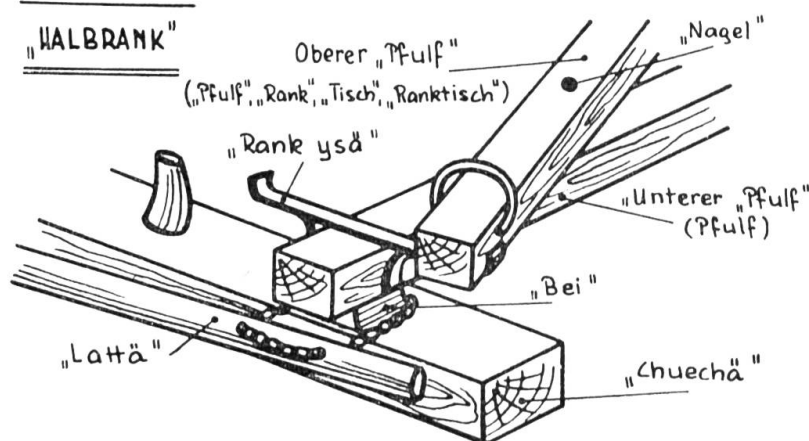
Abb. 1



rade von der Stelle, wo „Bruech“ und Kufe zusammenhaften, je ein kräftiger, gebogener Buchensparren („d Spangä“) zurückläuft zum „Tisch“ und dem Schlitten in der Richtung vorwärts-rückwärts Halt gibt, dass an den Beinen des „Tisches“ durch ein Kettlein die Zuglatten des Pferdes angebracht werden, usw. — das alles soll uns hier weiter nicht beschäftigen. Unsere Aufmerksamkeit gilt dem „Tisch“.

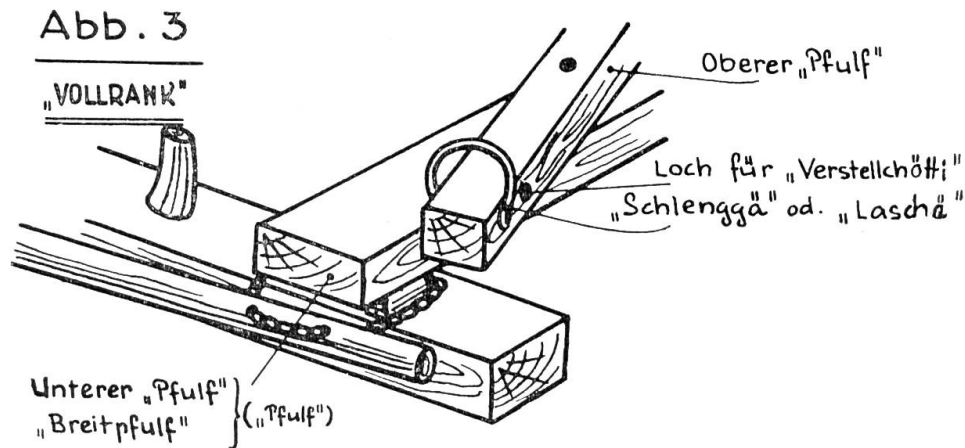
Denn der „Tisch“ hat in den letzten drei Jahrzehnten Änderungen erfahren, die für den Volkskundler lehrreich sind in Hinsicht auf den Urheber solcher Änderungen. Bis zum ersten Weltkrieg war allgemein der einfache „Tisch“ oder „Pfulf“ (= Kopfkissen) üblich (vgl. Abb. 1); die Stämme wurden durch ein Lederseil, „d Strickä“, zusammengehalten und darauf festgebunden. Gegen Ende des ersten Weltkrieges bürgerte sich dann der sogenannte Halbrank-Schlitten ein, wohl als direkte Folge des vermehrten Holztransportes. Die Neuerung, die sich schrittweise verbreitete im ganzen Tal, ging aus von einer Wagnererei in Furna-Station. Auf den ersten, festen „Pfulf“ wurde ein gleicher zweiter gelegt, verbunden mit ihm nur in der Mitte durch eine senkrechte, starke Niete; der „Ober-pfulf“ — nun individuell verschieden auch bloss „Pfulf“, „Tisch“, „Rank“ oder, verdeutlichend „Ranktisch“ genannt — war also horizontal frei schwenkbar um die senkrechte Mittelachse. Um die Schwenkbewegung, der man zunächst noch misstraute, auf ein ungefährliches Mass einzuschränken und zugleich, um dem geschwenkten „Ranktisch“ Halt zu geben, wurden auf dem feststehenden unteren „Pfulf“ links und rechts „Rank-ysä“ angebracht, auf denen der obere „Pfulf“ bei seiner Schwenkung aufruhen konnte (vgl. Abb. 2). Da der Schlitten und seine Last nun beweglicher waren, durfte

Abb. 2



und musste umgekehrt die Bindevorrichtung des Holzes unnachgiebiger werden: statt der ledernen „Strickä“ kam die eiserne „Spindelchötti“ auf.

Heute begegnet man dem „Halbrankschlitten“ — wenigstens in den Dörfern der Talsohle — nur noch selten: er hat dem „Voll-“ oder „Ganzrankschlitten“ Platz gemacht (vgl. Abb. 3).



Anlass und Verbreitung dieser zweiten Änderung sind nun besonders bezeichnend. Ein bestimmter Fuhrmann von Schiers hatte eines Tages auf der Holzfuhr „Malöör“ (Malheur) und beschädigte seine „Rankeisen“. Da dieser Mann ein schlechter Zahler war, weigerte sich der Dorfschmied, dem er den Schlitten brachte, die Reparatur zu übernehmen. Dieser Mann war zwar ein schlechter Zahler, aber ein findiger Kopf und praktischer Mensch. Er ging heim, schlug die „Rankeisen“ vollends weg, verbreiterte zu ihrem Ersatz einfach den unteren „Pfulf“ um ein beträchtliches Stück, indem er ihm vorn und hinten eine starke Holzleiste annagelte und fuhr munter wieder ins Tobel.

Später musste er dann mit dem gleichen Schlitten einmal beim Wagner vorsprechen. Dieser sah den zusammengestückelten „Pfulf“, begriff die Idee, die darin lag, und führte sie auch bald fach- und sachgerecht aus: er machte von nun an bei neuen Schlitten den untern „Pfulf“ von Anfang an breiter als den obern — davon die gelegentliche Benennung „Breitpfulfschlitten“. Die andern Wagner des Tales folgten bald seinem Beispiel. Diese ‚Erfindung‘ hatte offenbar schon lange in der Luft gelegen und nur noch auf den individuellen Anstoss gewartet. Hätte jener Schmied gehnt, dass seine Reparaturverweigerung ihn in direkter Folge bald aller Arbeiten am „Rankeisen“ entheben würde, so hätte er sich vielleicht doch zweimal besonnen. — Da man damals dem „Vollrank“ immer noch misstraute, bohrte der Wagner auf

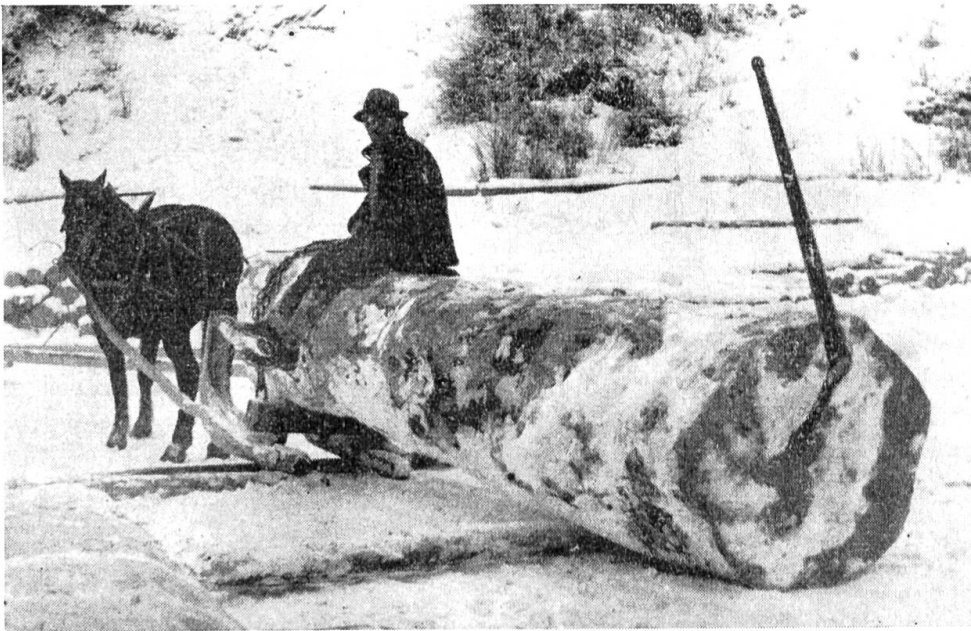


Photo Wenger, Schiers.

Abb. 4. Beladener Bockschlitten bei der Ankunft am Lagerplatz.

einer Seite des oberen „Pfulfes“ ein Loch, zog ein Kettlein hindurch und schlang es um den unteren „Pfulf“: mit diesem verstellbaren Kettlein konnte dann der Fuhrmann den Schwenkbereich des „Ranktisches“ selber regulieren. Das Kettlein bewährte sich aber nicht: es brachte eine Binderei mehr mit sich, man verlor es gerne, zudem riss es gelegentlich — kurz, man merkte bald, dass es auch ohne ging, und liess es bald ganz weg. Das Verstellkettlein war eine Übergangslösung vom „Halbrank“ zum „Vollrank“. Man braucht es nur noch bei Schneemangel, wenn keine sicheren Seitenwände die Schlittbahn einfassen und dem Gefährt Richtung und Halt geben. Dann besteht ohne Kettlein in jeder Kurve die Gefahr, dass das Pferd mit dem untern Teil des Schlittens zwar umbiegt, die Last auf dem drehbaren oberen „Pfulf“ in ihrer Wucht aber gradaus weiterdrängt, d. h. der Schlitten seitlich am Pferd vorbei nach vorne sticht. Schon einigemal wurde ein Pferd auf diese Weise so stark herumgerissen, dass es zuletzt direkt gegen die Fuhre schaute.

Um 1937/38 kamen die ersten „Vollrankschlitten“ auf; heute werden sie im ganzen Prätigau immer mehr zum allein gültigen Modell des Bockschlittens. Die Gründe für diese rasche Verbreitung sind eng verquickt mit den Vor- und Nachteilen der beiden Arten des Bockschlittens, den Wegverhältnissen etc. und sollen hier nicht mehr zur Sprache kommen. Eine Dissertation über Rüsten und Transport des Holzes im Prätigau ist in Vor-

bereitung; sie wird all diese Dinge ausführlicher und im richtigen Zusammenhang darstellen.

Diese vorläufigen Ausführungen sollen lediglich an einem Beispiel zeigen, dass auch die einfachsten Dinge der Volkskultur niemals ein Kollektivum („Volk“, „Volksseele“) zum Urheber haben, sondern dass alles Schöpferische, auch die nachträgliche Formung und Umformung des Geschaffenen ausgeht von begabten Einzelnen, von „Erfindern“. Dass Zufälle, Notlage, wirtschaftliche Veränderungen u. a. fördernd oder auslösend auf solche Erfindungen wirken, ist den berühmtesten Entdeckungen und solchen bescheidenen lokalen Neuerungen gemeinsam. Hoffmann-Krayer hat auf diese Tatsache nachdrücklich hingewiesen und sie umschrieben durch den Begriff „Individuelle Triebkräfte“<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> E. Hoffmann-Krayer, Individuelle Triebkräfte im Volksleben, SAVk 30, 169 ff.



Photo: P. Mischol, Schiers.

Abb. 5. Ein besonders schwerer, mit einem Tännchen geschmückter Stamm.

Dieses Bild zeigt zwar gerade einen Sonderfall: das Holz schleift nicht am Boden nach, sondern ist hinten aufgebockt auf einen kleinen Hinterschlitten. Diese Abweichung vom Normalprinzip kommt vor, wenn das Holz weite Strecken über flachen Grund oder gar aufwärts geschleppt werden muss. Die Entstehungsgeschichte dieses Schlittchens, das erst seit etwa drei bis vier Jahren verwendet wird und ursprünglich von einem bestimmten Individuum aus einem alten Bockschlitten gefertigt worden ist — jetzt besorgen es meistens die Wagner —, ist eine Parallele zu unserm ersten Beispiel. — Das Bildchen stellt jedoch noch in anderer Hinsicht, in viel engerem Sinne, einen Sonderfall dar: das Tännchen, das dem Stamm hinten angenagelt wurde, besagt, dass dieser Stamm der grösste des gesamten betreffenden Holzschlages ist. So will es der Brauch. Man begreift, dass der Fuhrmann in seinem geheimen Stolz sich jeweils gerne abknipsen lässt in solcher Situation. Die Photographie wird daheim dann auf die Kommode gestellt oder irgendwo an der Stubenwand aufgehängt — eine wohltuende Erinnerung für spätere Jahre und Enkel.