

Über Bremsvorrichtungen

Autor(en): **Wildhaber, Robert**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **44 (1954)**

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1004629>

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.

grosse Vorteil des *Chritz-Ise* gegenüber den Bremsketten. Vorausgesetzt ist allerdings eine grosse Standfestigkeit des Fahrers!

Diese originellen *Chritz-Ise* kommen in der Gegend von Schwarzenegg häufig vor und sind hier beliebt. Sie sollen unter dem Namen *Chratzer* oder auch *Chatz* auch in Aeschi bei Spiez vorkommen; aus andern Orten fehlen uns bis jetzt Belege. Zweifellos eignen sich solche Bremsvorrichtungen in dieser hügeligen und mit guten Waldwegen versehenen Gegend besonders gut. Wer die *Chritz-Ise* erfunden hat, ist nicht bekannt; alte Leute wissen nur, dass sie in Schwarzenegg schon immer da gewesen seien¹. Wahrscheinlich haben einst ein paar alte Hufeisen einem findigen Fuhrmann aus der Gegend die Idee zu dieser Erfindung gegeben, die sich wegen ihrer Einfachheit und Zweckmässigkeit nun schon seit Jahrzehnten bewährt hat.

¹ Für freundliche Auskunft danke ich meinem Gewährsmann, Herrn G.K., auch an dieser Stelle aufs beste.

Über Bremsvorrichtungen

Von *Robert Wildhaber*, Basel

Im Anschluss an den vorstehenden Artikel von Rudolf Trüb mögen noch einige allgemeine und ergänzende Hinweise zu diesem abseits liegenden Thema erlaubt sein; die Angaben hierüber finden sich ohnehin meist nur sehr zufällig und müssen etwas mühsam zusammengetragen werden. Am ehesten bringen die Sprachatlanten und Mundartwörterbücher einiges Material¹. Die Aufgabe, auf irgendeine Weise bei der Abwärtsfahrt eine bremsende Wirkung einschalten oder ausüben zu können, ist bei einer Schleife verhältnismässig leicht zu lösen; man kann den hinteren Teil stärker belasten; man kann aber auch Äste, Stämme oder gar Steine² hinten nachschleppen lassen. Die Abb. 1 zeigt einen *Kratzer* für den Heuzug, wie er (im Jahre 1947) noch gelegentlich verwendet wurde in der Umgebung von Klosters, hauptsächlich auf der Parsennalp. Unser Stück stammt von der Alp Fergen ob Monbiel (einer Fraktion von Klosters). Es ist ein Dreieck

¹ Man vergleiche etwa Schweiz. Id. 3, 566 und 8, 482; ferner AIS 6, 1245 (*frenare il carro*). – Frage 318 der Enquête I der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde lautete: Welche Hemmvorrichtungen gibt es?

² W. Ebeling, Die landwirtschaftlichen Geräte im Osten der Provinz Lugo (Spanien), in: Volkstum und Kultur der Romanen 5 (1932) 87 (Ginstersträucher oder schwere Steine hinter den Karren gebunden; gelegentlich spannt der Bauer hinter seinen Karren auch ein weiteres Ochsenpaar, das als Bremsvorrichtung dient). – Aus der Provence bringt Egloff (FlS 36, 1946, 7) eine Abb., die zeigt, wie grosse Holzscheiter beim winterlichen Holztransport hinter dem Wagen auf dem Boden nachschleifen.

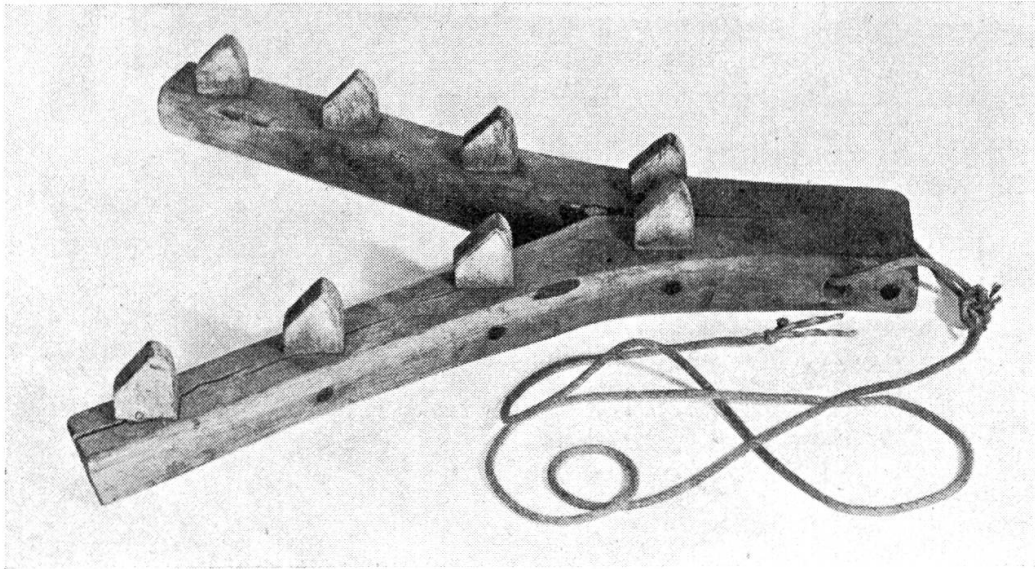


Abb. 1. Kratzer für Heuzug, ca. 60 cm lang. Klosters.
Museum für Volkskunde Basel: VI 18218.

aus Holz, in das acht Holzklötze eingefügt sind, die als starke Bremse wirken. Bei steilen Hängen wurde ein solcher Kratzer unter den Heuballen gelegt, und nachher zog man den Ballen von der Triste hinunter, bis man, auf weniger steilem Gelände, einen Schlitten benützen konnte.

Zu den primitiven Bremsenrichtungen gehören auch Hemmstöcke, die verschieden eingesetzt werden können. Ein Kupferstich aus dem Jahre 1595¹ zeigt einen Wagen, an dessen Unterseite Knüppel angebunden sind, welche unter den Hinterradnaben durchgehen. Eine andere Art der Bremse mit einem Stock zeigt unsere Abb. 2; hier handelt es sich um eine Eisenkette aus Guggisberg, der eine Teil wird hinten unter der Schlittenkufe befestigt; durch den Ring stösst man einen Holzprügel, mit dem man beim winterlichen Holztransport bremsen kann. Das Wort *garôt* für 'Bremse' (aus den französischen Zentralpyrenäen), das 'Holzknüppel' bedeutet, beweist, dass man dort in früheren Zeiten eine primitive Bremsvorrichtung kannte, die mit Hilfe eines Knüppels bedient wurde². Daneben gibt es eine Reihe von Angaben, wonach Querhölzer gegen die Räder geklemmt oder Stecken zwischen sie gesteckt wurden, damit sie schleifen³. Ganz allgemein kann sich die Bremswirkung auf die Achse beziehen oder auf die Räder direkt;

¹ Abb. in F. M. Feldhaus, Die Technik der Vorzeit, der geschichtlichen Zeit und der Naturvölker, Leipzig und Berlin 1914, 524f. (Abb. 357).

² Walter Schmolke, Transport und Transportgeräte in den französischen Zentralpyrenäen, Hamburg 1938 (= Hamburger Studien zu Volkstum und Kultur der Romanen 29) 66.

³ AIS 6, 1245 (aus Norditalien: P. 299, 356, 364, 393).

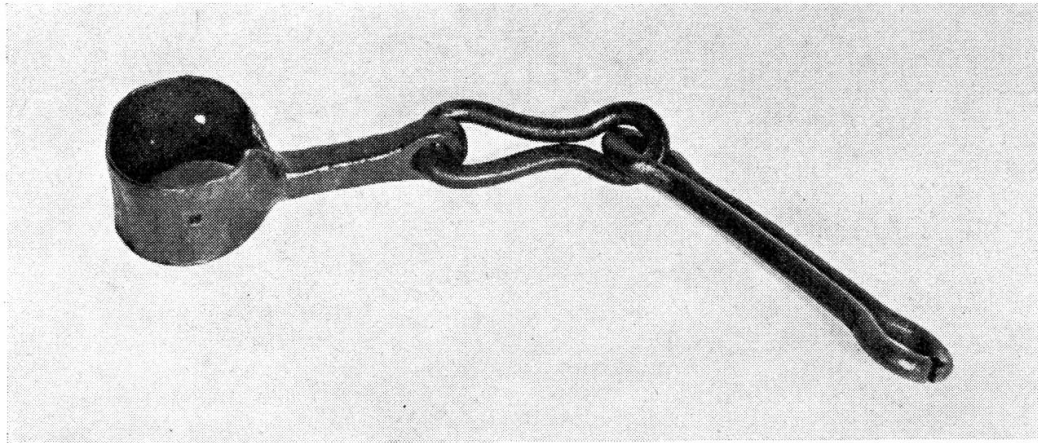


Abb. 2. Schlittenbremse, ca. 37 cm lang. Guggisberg.
Museum für Volkskunde Basel: VI 20293.

ein Knüttel kann gegen Nabe und Radreifen angepresst werden (im spanischen Galizien ist dies hauptsächlich bei Wagen mit Steintransport in Gebrauch), manchmal drückt er nur gegen das Rad und nicht auch gegen die Nabe¹. Durch das Anziehen eines Strickes oder das Drehen einer Kurbel wird auch etwa eine wagrechte Holzstange an die beiden Hinterräder gepresst². Eine weitere Entwicklung stellt dann das Andrücken von Bremsklötzen oder Bremsbacken an die Radreifen dar³, womit wir bereits die Überleitung zur modernen Bremse vor uns haben. Es wird gelegentlich ausdrücklich erwähnt, dass solche Bremsen eher in Stadtnähe vorkommen und häufig zu den «individuellen Schöpfungen» zu rechnen sind⁴. Vor allem wird für Frankreich betont, dass man Bremsen früher nicht kannte, und dass beim Ochsendgespann das Joch den Tieren geholfen habe, den Karren zurückzuhalten⁵. Ganz treffend passt dazu eine Einzelangabe aus Unteritalien, wonach nur der Maultierkarren, nicht aber der Ochsenkarren eine Bremsvorrichtung besessen habe⁶.

¹ Joaquín Lorenzo Fernández, Die Bremse am galizischen Wagen, in: Volkstum und Kultur der Romanen 11 (1938) 282–289.

² AIS 6, 1245: P. 356 (Norditalien), 520 (Toskana). – Vgl. auch Schmolke a.a.O. (Anm. 2, S. 64) 66 (Pyrenäen).

³ A. Dornheim, Die bäuerliche Sachkultur im Gebiet der oberen Ardèche, in: Volkstum und Kultur der Romanen 9 (1936) 388. – Günther Fahrholz, Wohnen und Wirtschaft im Bergland der oberen Ariège. Sach- und Wortkundliches aus den Pyrenäen, Hamburg 1931 (= Hamburger Studien zu Volkstum und Kultur der Romanen 9) 146.

⁴ Lorenzo Fernández a.a.O. (Anm. 1, S. 65).

⁵ Ernst Schüle, La terminologie du joug dans une région du Plateau central, in: Mélanges A. Duraffour, Zürich 1939 (= Romanica Helvetica 14) 190. – Vgl. dazu: W. Egloff, Le joug pour bœufs à Provence (Vaud), in: FIS 36 (1946) 6*.

⁶ AIS 6, 1245: P. 739, 748.

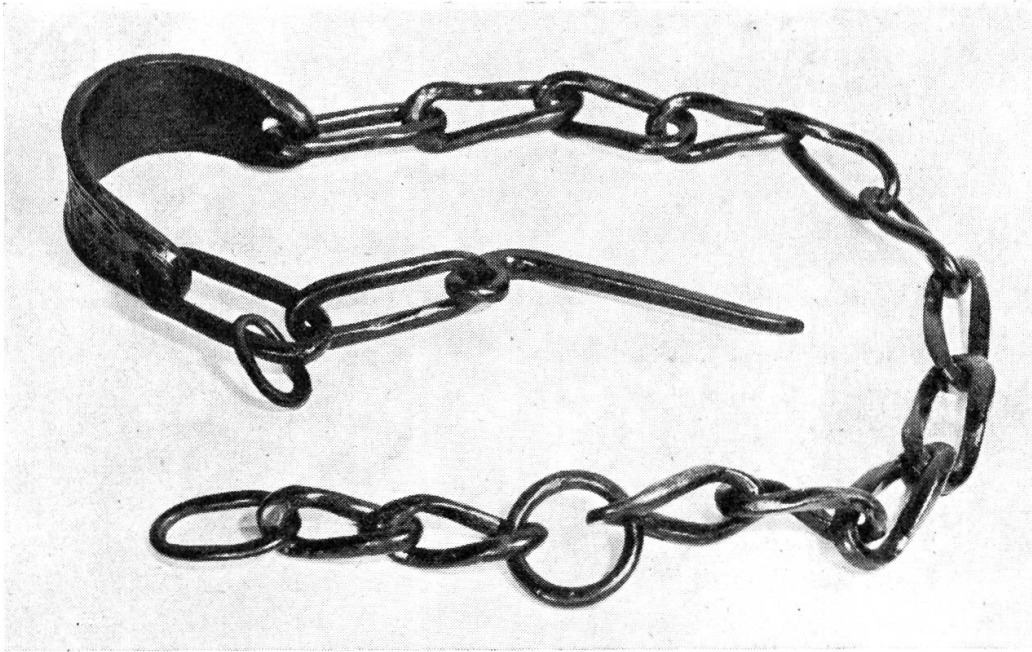


Abb. 3. «Spannstrick», Eisen, datiert 1759, ca. 143 cm lang. Buchrain (Kt. Luzern).
Museum für Volkskunde Basel: VI 5270.

Eine Bremswirkung kann auch durch Hemmketten erzielt werden, sei es, dass man diese – wie bereits in der Antike¹ – durch das Hinterrad schlang (meist legte man die Kette zwischen zwei Speichen um die Felge) und dann am Wagengestell festband, wodurch natürlich die Drehung der Hinterräder verhindert wurde, oder sei es, dass man sie einem Rad (oder den Schleifenkufen) unterlegte und so eine vermehrte Reibung hervorrief (Abb. 3). Diese eiserne Hemmkette muss in der Schweiz einst sehr bekannt gewesen sein², indes ist sie auch im Tirol³ und im Schwarzwald⁴ belegt; auch Niederdeutschland kennt sie, wobei dort auch die Bezeichnung *Remmkette*

¹ Albert Neuburger, *Die Technik des Altertums*, Leipzig 1921 (2. Auflage) 217.

² AIS 6, 1245: P. 5 (Ems-Domat), 27 (Latsch). – Valentin Bühler, *Davos in seinem Walserdialekt*, 1. Teil, Heidelberg 1870, 286 (*vierja, fierja*). – Martin Tschumpert, *Versuch eines bündnerischen Idiotikon*, Chur 1880, 375 (*fierje, fürje*). – Pallioppi, *Dizionario*, Samedan 1895 (*fiergia*, abgeleitet von *fier* = Eisen).

³ Erika Hubatschek, *Zur bäuerlichen Arbeits- und Gerätekunde des inneren Stubaitales*, in: *Volk und Heimat*, Festschrift für Viktor von Geramb, Graz 1949, 111 (beim Heuzug im Winter werden oft mehrere Schlitten aneinandergehängt; es wird dann etwa als letzter ein eigener *Tätzschlittn* verwendet, «bei dem durch einfache Hebelwirkung zwei Eisenzacken zu Boden gedrückt werden»); diese Art erlaubt die Bremswirkung dem Gefälle anzupassen, während eine Kette immer gleichmässig bremst).

⁴ Ernst M. Wallner, *Zastler. Eine Holzhauergemeinde im Schwarzwald*, Freiburg i.Br. 1953, 77 (*Kretzer*: «Bremsketten, die mit Ring und Haken Holzbündel zusammenhalten, welche je nach dem Gefälle und den Schneeverhältnissen in grösserer oder geringerer Anzahl nachgeschleift werden»).

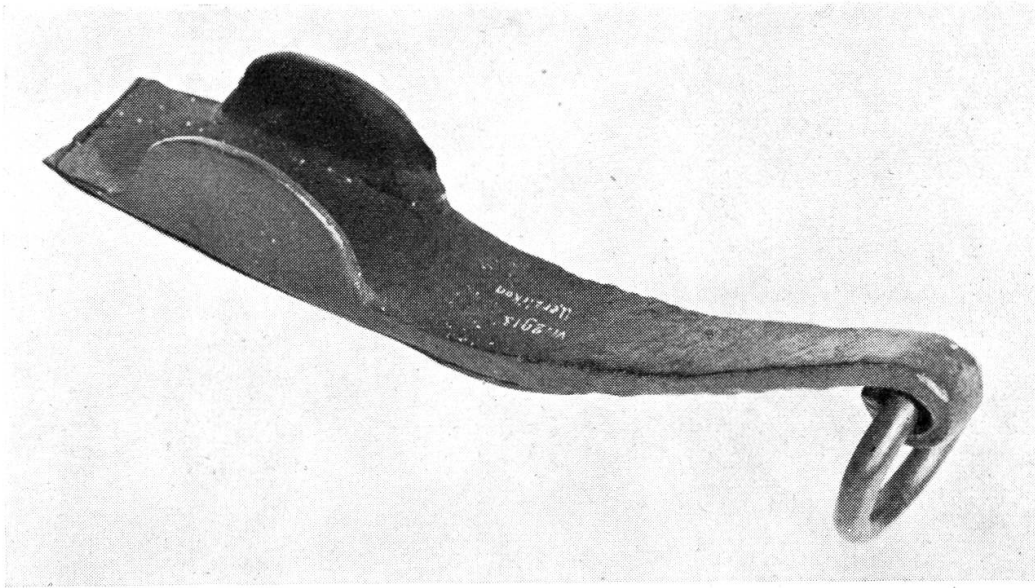


Abb. 4. Radschuh, Eisen, 46 cm lang. Uerzlikon (am Albis, Kt. Zürich).
Museum für Volkskunde Basel: VI 2913.

angewendet wird¹. Hingegen besagt die nämliche Angabe aus Niederdeutschland ausdrücklich, dass dort der Radschuh kaum in Gebrauch sei. Dieser Radschuh, der unterlegt wird, ist sonst ziemlich überall bekannt und verbreitet gewesen². Die Bezeichnung *sabot*³ weist deutlich darauf hin, dass diese Radschuhe früher aus einem Holzstück mit dem Dechsel ausgehauen wurden. Die gleiche Herstellungsweise erhellt auch aus dem altertümlichen Wort *Schleipftrog*, das in Gontenschwil (Kt. Aargau) verwendet wurde, wobei dazu vermerkt wird, dass er aus einem starken Wurzelstück ausgemeiselt wurde⁴. Ein besonders schönes, derartiges Stück besitzt das vorarlbergische Heimatmuseum Schwarzenberg. Anstelle von Holz konnte dann auch Eisen treten (Abb. 4 und 5). Unsere Abb. 5 zeigt ein Stück aus Fallera im bündnerischen Vorderrheintal. Wie bei Schlitten- und Schleifenkufen wegen der grossen Abnutzung im Kanton Graubünden oft eine zweite Kufe zur Schonung unten befestigt wird, ist das auch bei unserem Radschuh ähnlich gemacht worden, womit zugleich die Bremswirkung wegen

¹ Walther Niekerken, *Das Feld und seine Bestellung im Niederdeutschen*, Hamburg 1935, 268 und 198.

² AIS 6, 1245: P. 299 (Po-Ebene). – Franz Josef Gstrein, *Die Bauernarbeit im Oetztal einst und jetzt*, Innsbruck o.J. (1933) 24 (Abb.). – *A Magyarorság néprajza. II. Tárgyi néprajz*, Band II, Budapest o.J. (2. Auflage) 218 (Abb.).

³ Félix Boillot, *Le français régional de La Grand' Combe (Doubs)*, Paris 1929, 273 (mit Abb. 60).

⁴ SVk 24 (1934) 42: Beantwortung der Frage 318 der Enquête I; dazu die Angabe: «Später wurde er auf der untern Seite mit einem Stück alten Radreif beslagen».

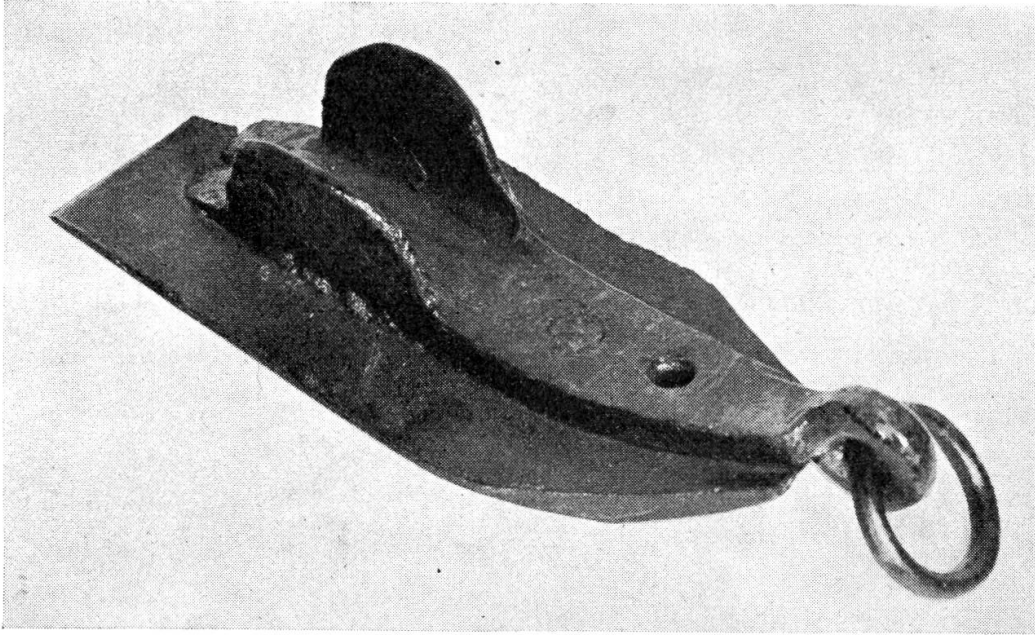


Abb. 5. Radschuh, Eisen, 39,5 cm lang, Backenbreite 15,5 cm. Fallera (Kt. Graubünden).
Museum für Volkskunde Basel: VI 19490.

der grösseren Breite verstärkt wurde; denn der Weg von Fallera über Laax hinunter an den Rhein zur Station Valendas-Sagens (das Stück wurde noch um die Jahrhundertwende vom alten, treuen «Pöstler» Chistell in Fallera benützt) ist sehr steil und mühsam. Es ist also ein schönes Beispiel für die Sorgsamkeit und den praktischen Sinn dem Material gegenüber, der unseren Bündner Bauern ebenso auszeichnet wie den Bernbieter Fuhrmann aus dem vorhergehenden Artikel, der mit alten Hufeisen seinen originellen Bremsklotz herstellte.

Neuere Zeitungsfabeln

Von *W. Heim*, Immensee

Eines der Wesensmerkmale der Zeitung ist die Aktualität. Eine Nachricht kann aber nicht nur aktuell sein, weil sie eine für das überlegende Denken wichtige Information enthält, sondern ebenso, indem sie Stoff für gewisse Sensationsbedürfnisse, Wunschträume, Ersatzbedürfnisse, kurz für die rein rezeptive, passive, primitive geistige Schicht im Menschen bietet¹.

¹ «Es hungert ihn (den Leser, d. Verf.) aus seinem irgendwie leeren oder einseitigen oder unerfüllten Dasein heraus nach Stoff», schreibt Otto Görner («Der Volkslesestoff», in Adolf Spamer, Die Deutsche Volkskunde I, Leipzig 1935², S. 390.)