Zeitschrift: Toggenburger Jahrbuch

Band: - (2015)

Artikel: Der Hornschlitten : vom Transportmittel zum Sport- und Vergnügungsgerät

Autor: Hug, Olivia

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-882717

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Der Hornschlitten – vom Transportmittel zum Sport- und Vergnügungsgerät

Bis Mitte des 20. Jahrhunderts stellte der Hornschlitten das verbreitete Transportmittel im bäuerlichen Alltag des Toggenburgs dar. Gefragt waren auch die Fertigkeiten des Wagners, der sich der Herstellung und Reparatur des Schlittens annahm. Mit dem Trend zur Industrialisierung und Mechanisierung vor rund 50 Jahren verlor der Hornschlitten jedoch an Bedeutung. Er erlebte daraufhin als Wintersportgerät eine zweite Blütezeit – mit rückläufiger Tendenz. Wohin steuert der Hornschlitten heute? Fristet er ein verstaubtes Dasein in der dunklen Ecke einer Scheune?

Olivia Hug

Zum letzten Mal glitten im Februar 2013 die Hornschlitten über die Piste in Alt St.Johann. Damit ging nicht nur eine vierteljahrhundertalte Tradition zu Ende, es war auch der Abschied vom grössten Hornschlittenrennen in der Schweiz. Das weit über die Region bekannte, vom Hornschlittenclub Alt St.Johann organisierte Hornschlittenrennen schaffte den facettenreichen Spagat zwischen sportlicher Höchstleistung und massentauglicher Unterhaltung. Denn es vereinte nicht nur die schnellsten Profischlittler im oberen Toggenburg, es war mit der Kategorie für Spass-Schlitten auch ein garantierter Publikumsmagnet.

Das Hornschlittenrennen in Alt St.Johann rückte auf attraktive, breitentaugliche Art und Weise eines der ältesten Fortbewegungsmittel weiter Teile Europas wieder in den Fokus der Medien. Während die jüngere Generation nurmehr aus Geschichten oder anhand alter Fotos um den einstigen Zweck des hölzernen Transportgeräts weiss, war es für die Älteren doch lange Zeit das gebräuchlichste Fahrzeug auf dem bäuerlichen Hof. Bis vor rund 60 Jahren wurden darauf noch Milchtansen oder Heu von einem Ort zum anderen gebracht. Wagnerwerkstätten hatten Hochkonjunktur – auch im Toggenburg.

Verbreitet im schneereichen Norden

Der Hornschlitten gilt als das älteste Transportmittel der Menschheit – zumindest in seiner ursprünglichsten Funktion

Zum einfachen Warentransport genügt auch der Hornschlitten. Foto: Anonym, um 1920, aus dem Buch «Alltag und Festtag im oberen Toggenburg».

als schlittenähnliches Fahrgestell. Konstruktionen, die einem Hornschlitten ähnlich oder mit ihm verwandt sind, waren und sind auf der ganzen Welt zu finden, insbesondere auf der nördlichen Halbkugel, wo Schnee und Eis das Landschaftsbild prägen und der Strassenbau lange Zeit weitgehend unmöglich war. So gehören zu den prähistorischen Fundgegenständen in nördlichen Breitengraden auch Kiel und Kufen eines Schlittens, die der jüngeren Steinzeit zugeordnet wurden. Ähnliche Kufen aus der Bronzezeit wurden in Schweden und Finnland entdeckt.

Je nach Region unterschied sich die Verwendung von Schlitten als Transportmittel. Im europäischen Raum wurden vorwiegend Güter transportiert. In anderen Gebieten und insbesondere im urbanen Raum diente der Hornschlitten dem Personentransport, etwa über einen zugefrorenen Fluss. Dabei vermied es der Mensch als höhere Rasse weitgehend, sich selber als Zugtier einzusetzen. Erst viel später bewegten Motive wie Höflichkeit, Ehrfurcht oder Liebe die Menschen schliesslich dazu, selbst als Motor zu wirken: beispielsweise wenn ein Mann seine neu vermählte Ehefrau auf einem schlittenartigen Eisroller über die Themse schob.

Zug- und Lasttiere fanden früh ihre Bestimmung. Im Norden Amerikas und in weiten Teilen Europas wurden Ochsen vor die Schlitten gespannt, wenn es galt, schwere Lasten zu transportieren. Die Lappen und sibirische Stämme spannten Rentiere zu zweien oder dreien vor ihre Saan genannte Schlitten, um Personen oder Flechten und Heu ins Winterquartier zu transportieren. Rentiere wurden im hohen Norden auch eingesetzt, um Post und Pakete in abgelegene Siedlungen zu fahren.

In Alaska oder auf Grönland fand ein weiteres Tier etwa zur selben Zeit wie das Ren seinen Einsatz als Zugtier: der Hund. Die typischsten Schlittenhunde waren jene der Husky-Rassen. Während in Europa vor allem die eher kleinen, schnellen Samojeden-Huskys und Sibirische Huskys zu viert, sechst oder acht meist zum Personentransport vor die Schlitten gespannt wurden, zogen in Alaska die grossen, kräftigen Malamute riesige Frachtladungen durch Schnee und Eis. In Russland hingegen, aber auch in Deutschland oder in der Schweiz kamen Pferde als Zugtiere zum Einsatz, grossmehrheitlich für den Personentransport. Die Schweizerische Post setzte auf von Pferden gezogene Schlitten, wenn es galt, Pässe im Winter zu überqueren.

Die Moderne hält Einzug

Es war um 1908, zur Zeit von Henry Fords Streben, mit dem Auto ein zuverlässiges Transportmittel zu schaffen, das sämtlichen Witterungen standhält und nicht in Schnee oder Schlamm stecken bleibt, als die Erfinder in Anlehnung an die Gefährte der Polarforscher motorisierte Schlitten und Transportmittel entwickelten. Damit sollte die Reise über Schnee und Eis in Ländern wie Deutschland, Frankreich oder Russland einfacher werden – und wer es sich leisten konnte, sattelte auf die motorisierten Geräte um. Als dann um 1910 auch die patentierten Schnee- und Eisketten aufkamen und schliesslich Ende des Zweiten Weltkriegs die Strassenräumung im Winter den Fortschritt der Fahrzeuge eingeholt hatte, schien die Ära des Hornschlittens über grosse Flächen vorbei zu sein.

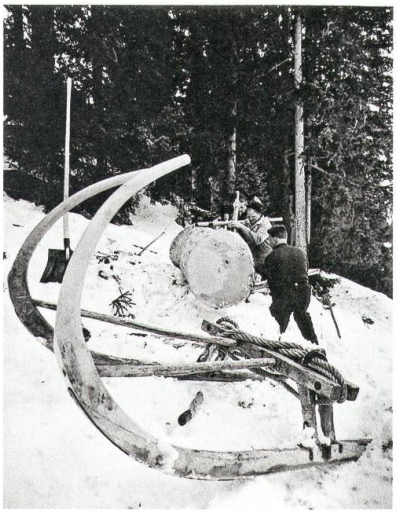
Trotz allem kommt in der Schweiz und ihren Nachbarn Österreich und Deutschland der Hornschlitten noch heute vor. Als Transportmittel geniesst er jedoch kaum mehr Beachtung, sind seine Verbreitungsgebiete doch durch moderne Verkehrswege erschlossen. Einzig in abgelegenen Alpentälern in Vorarlberg und im Schwarzwald wird wie früher noch Heu oder Holz mit Hornschlitten transportiert.

Büscheli-Transport auf der Strasse zwischen Ennetbüel und Neu St. Johann. Postkarte von Reinhold Bürgi, um 1910, aus dem Buch «Alltag und Festtag im oberen Toggenburg».

Dass die Verbreitung des Hornschlittens in der Schweiz sehr ausgeprägt war und immer noch zu einem Teil ist, kommt nicht von ungefähr. So liessen die topografischen Verhältnisse des voralpinen und alpinen Raums den Bau von Bergstrassen oder Feldwegen auf abgelegene Alp- und Bergweiden nicht zu. Bis etwa 1950 kamen Hornschlitten in ihrer Funktion als Transportmittel in diesen Gebieten fast täglich zum Einsatz. Im Flachland hingegen war der Schlitten weitgehend unbekannt. Unterschiede waren diesbezüglich auch im Toggenburg auszumachen. Während die Landwirte im oberen und mittleren Toggenburg sowie im Neckertal rege und lange vom Hornschlitten Gebrauch machten, setzten die Bauern im unteren Toggenburg schon bald auf motorbetriebene Transportmittel.

Die Herstellung eines Hornschlittens erfolgte ausschliesslich durch Handarbeit in Wagnerwerkstätten. Ein gelernter Wagner beherrschte das Handwerk der Fertigung von Holzgeräten durch Bohren, Schleifen, Fräsen und Sägen, grossmehrheitlich für die Landwirtschaft. Fahrzeugteile wie Räder und Deichseln, aber auch Leitern entstanden unter seiner Hand. So begehrt der Schlitten einst war, so gefordert waren die Wagner, welche die Schlitten auch reparierten. Im Jahr 1891 wurde der Schweizerische Schmied- und Wagnerverband gegründet. Diese zwei Berufe waren zu jener Zeit eng verbunden, so dass sie häufig in

unmittelbarer Nachbarschaft anzutreffen waren. Das Angebot des Wagners war zeitweise so gefragt, dass beispielsweise im Jahr 1936 in Ebnat-Kappel drei Werkstätten in Betrieb waren. Weil im Laufe des 19. Jahrhunderts jedoch auch Fabriken sich auf die Herstellung von Rädern, Wagen und weiteren Gerätschaften aus Holz spezialisierten, verlor der Beruf des Wagners zunehmend an Bedeutung. 1979 löste sich der Verband der Schmiede und Wagner schliesslich auf. Heute zählen Wagner in der Schweiz zu den Schreinern und Holzgerätebauern.



Winterarbeit im Wald mit dem Trämelbock. Foto: Anonym, um 1920, aus dem Buch «Alltag und Festtag im oberen Toggenburg».

Für den Transport konstruiert

Der Hornschlitten ist ein grundsätzlich aus Holz gefertigtes Transportmittel. Vorwiegend verwendeten die Wagner und Schlittenbauer Esche, Ahorn oder Buche. Er besteht aus zwei nach oben hin verlängerten Kufen, den sogenannten Hörnern. Die Hörner dienen dem Ziehen des Transportmittels, wobei sich der Mensch dazwischen stellt und sie mit je einem Arm greift. Die Hörner laufen dabei etwa schulterbreit zusammen. Auf abfallendem Gelände werden die Hörner auch zum Steuern benutzt, wobei sich der Mensch daran festhält und die Füsse zum Bremsen in den Boden stemmt. Wird ein Zugtier zum Ziehen des Hornschlittens verwendet, verfügt der Schlitten über eine Deichsel.

Die Lade- oder Sitzfläche eines Hornschlittens besteht aus wenigen Schwingen (Längsbrettern) sowie einem Joch (Querbretter) vorne wie hinten, welches die Schwingen mit den an den Kufen befestigten Beinen verbindet. Die Länge eines Hornschlittens kann je nach Gut, welches transportiert werden soll, variieren. In der Breite wiesen Hornschlitten meist dieselben Masse auf – so konnten die einmal im Schnee angelegten Spuren auf einem Transportweg mühelos von verschiedenen Schlitten genutzt werden.

Der Hornschlitten im Toggenburg

Im Toggenburg nutzten vorwiegend Landwirte den Schlitten zum Transport von Lasten wie Holz, Steinen, Mist, Milchtansen oder Futter. In den Sommermonaten brachten sie damit das Heu in die Lagerscheunen, im Winter transportierten sie ihre Vorräte von den einzelnen Scheunen zum Hof. Bis ungefähr 1950 besass wohl jeder Toggenburger Landwirt einen oder gar zwei Hornschlitten. Seine Bedeutung hielt hierzulande auch noch an, als Anfang der 1920er Jahre die ersten motorbetriebenen Maschinen auf den Schweizer Markt kamen. Weil diese vorwie-

gend im Flachland eingesetzt werden konnten, vertrauten die Landwirte hier weiterhin auf die Hornschlitten. Zur Zeit des Zweiten Weltkriegs erlebte der Hornschlitten und dessen Bau gar einen kurzen – und wohl den letzten – Aufschwung. Damals wurde der Treibstoff, um die wenigen bereits genutzten maschinellen Geräte anzutreiben, viel zu teuer. Ausserdem fehlten auf vielen landwirtschaftlichen Höfen die Männer, da sie für das Militär im Einsatz standen. Die Frauen, welchen das Tragen des Heus und anderer Lasten zu beschwerlich war, griffen vermehrt auf den Hornschlitten zurück. Erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, als die Maschinen in ihrer Entwicklung den topografischen Verhältnissen des Toggenburgs angepasst waren und sie sich die wohlhabenderen Landwirte leisten konnten, ging die Bedeutung des Hornschlittens zurück. Der Schlittenbau wurde vom Nebenberuf mehr und mehr zum Liebhabergewerbe.

Nebst der Landwirtschaft stellte auch die Industrie einen Zweig dar, in welchem der Hornschlitten Gebrauch fand. So wurden Güter wie Zucker, Mehl oder Baumwolle zu den Fabriken im oberen Toggenburg transportiert, als die befahrbaren Strassen noch nicht bis dorthin reichten. Die erste befahrbare Strasse von Wil bis Wattwil wurde um 1789 erbaut und etwa 20 Jahre später bis nach Stein erweitert. Weitere zehn Jahre später, also um 1830, war der Durchbruch bis nach Wildhaus geschafft.

Und heute? Heute sind auch die abgelegenen Höfe gut zugänglich. Viele Alpen im Toggenburg sind mit Strassen oder Alpwegen erschlossen und können mit dem allradbetriebenen Auto oder dem Traktor erreicht werden. Alpen, die nur zu Fuss und mit Schultergepäck erreicht werden können, liegen im Winter still.

Vielleicht wird heute noch auf einer besonders abgelegenen Alp auf den Hornschlitten als Transportmittel gesetzt. Viel wahrscheinlicher ist jedoch, dass ein altes Gerät vergessen und verstaubt sein Dasein in einem Schuppen fristet – so es denn noch existiert. Ein Hornschlitten, der zu Urgrossvaters Zeiten noch Hochbetrieb hatte, ist heute nurmehr Kulturgut.

Neue Verwendung im Sport

In einer neuen, mittels moderner Technik konstruierten Form findet der Hornschlitten heute seine Beachtung als Sport- und Vergnügungsgerät. So sind dem Schweizerischen Hornschlitten und Schlittenverein (SHSV) noch immer elf Hornschlitten-Klubs der Kantone Appenzell, Graubünden, St. Gallen

und Uri angeschlossen, wovon acht auch Rennen durchführen, die in der Vereinstrophy gewertet werden. Dachverband des SHSV ist Swiss Sliding, dem auch die Sportarten Bob, Rodeln und Skeleton angeschlossen sind. Der internationale Rennrodelverband (FIL) führt als oberstes Organ des Hornschlittensports jährlich eine Europacup-Rennserie durch, an der die Schweiz nebst Österreich, Italien, Deutschland und Slowenien nach wie vor stark vertreten ist. Im Jahr 2011 vermochte die Schweiz mit dem HSC Henau den Vize-Europameister an der 9. Hornschlitten-Europameisterschaft in Slowenien zu stellen. Zwei Jahre zuvor hatte sich der SC Hulftegg Team Wiesen an der Europameisterschaft im italienischen Lüsen den Titel geholt. Für die Schweizer Fahne starteten damals 6 von insgesamt 23 Teams.

An den 10. Hornschlitten-Europameisterschaften Mitte Februar 2013 auf der Naturstrecke im österreichischen Oberperfuss waren 5 Teams aus der Schweiz präsent. Gemeldet waren total noch 17. Der HSC Henau 1 platzierte sich als bestes Schweizer Team auf Rang 7.

Das Hornschlittenrennen Alt St. Johann

Den Hornschlitten als Spass- und Sportgerät entdeckte bereits vor einem Vierteljahrhundert eine Gruppe junger Leute

Das Hornschlittenrennen Alt St. Johann lockte vor allem wegen der Kategorie der Originellen viel Publikum an. Foto: Hornschlittenclub Alt St. Johann.

aus Alt St. Johann. Aus ihrer spätnachts Gestalt annehmenden Idee sollte nur wenige Jahre später ein Grosserfolg werden: Sie gründeten den Hornschlittenklub Alt St. Johann und riefen das Hornschlittenrennen ins Leben, das zu Spitzenzeiten bis zu 5000 Besucherinnen und Besucher am Pistenrand verzeichnete.

Es war 1988, und 15 Toggenburger hatten eine Vision. Sie wollten das grösste Hornschlittenrennen in der Schweiz organisieren. Nicht nur, dass sie diese wahnwitzige Idee todernst meinten, sie sorgten in der nationalen Szene auch ganz schön für Kopfschütteln, weil sie eine Kategorie für originelle Schlitten schufen. Damit war die Bahn frei für Bastler, Spassvögel und Laien, die sich auf Raketen, Elefanten, WC-Häuschen, und was sonst noch alles auf die stabilen Schlitten montiert wurde, über die 1080 Meter lange Piste vom Hummersboden ins Dorf hinunter wagten.

60 Teams meldeten sich zum ersten Hornschlittenrennen im Februar 1989 an. 200 Besucher sahen sich das Sportspektakel mit den spasslastigen Begleiterscheinungen an. Auch das Schweizer Fernsehen wollte vor Ort dabei sein. Dabei fand die Premiere wetterbedingt nicht einmal auf der Originalstrecke statt. So folgte ein Jahr dem anderen, und immer wieder erschwerten Mangel an Schnee oder starker Regen den Organisatoren die Arbeit. Doch die wetterfesten Männer und Frauen liessen sich davon nicht beeindrucken, selbst wenn das Rennen bis weit in die Amdener Höhe verlegt werden musste, und selbst wenn Hunderte Kubikmeter Schnee mit Sattelschleppern auf die trockene Strasse transportiert wurden, um eine harte Piste

Professionelle Hornschlittenfahrer jagten in Rekordzeit über die Strecke. Foto: Hornschlittenclub Alt St. Johann.

Für viele war die Teilnahme am Hornschlittenrennen Pflicht – ob Einheimische oder Auswärtige. Foto: Hornschlittenclub Alt St. Johann.

zu schaffen. Nicht ein Mal in 25 Jahren wurde das Hornschlittenrennen Alt St. Johann abgesagt oder verschoben, waren die Nächte der Klubmitglieder auch noch so lang. Das Rezept ging schliesslich auf: Spätestens im Februar 2001, als 220 Teams über die Piste flitzten und dabei von rund 5000 Augenpaaren beobachtet wurden, konnten sich die Alt St. Johanner Veranstalter des grössten Schweizer Hornschlittenrennens nennen.

Die teilnehmenden Teams, ob Profis oder Originelle, kamen aus der ganzen Schweiz. So professionell in speziell zugeschnittener Kleidung und mit auf Tempo getrimmten Gefährten der Sport mittlerweile betrieben wurde – die Kategorie der Letzteren war es über all die Jahre, die das Publikum in Scharen ins obere Toggenburg lockte.

Dabei konnten die Organisatoren offensichtlich nicht nur organisieren – sie konnten auch fahren. Insbesondere die Gebrüder Hans, Guido und Noldi Alpiger liessen sich während mehrerer Jahre Ende der 1990er nicht von den Spitzenplätzen der Meisterschaft vertreiben. Nur zwei Jahre nachdem sie 1995 den Schweizer Meistertitel geholt hatten, legten sie an der Euro-

pameisterschaft in Italien ein solches Tempo an den Tag, dass es für den Vize-Meistertitel reichte. Die Toggenburger dominierten ab 1995 bis ins Jahr 2003 die Schweizer Meisterschaft.

Im Lauf der 25 Jahre nahm jedoch die Hochkultur des nicht ganz ungefährlichen Schlittensports wieder ab. Die Besucher- und Teilnehmerzahlen am Alt St.Johanner Hornschlittenrennen gingen zurück. Ausserdem waren die 21 Klubmitglieder des langjährigen Organisierens müde. Sechs von ihnen waren schliesslich seit der Gründung stets dabei: Präsident Hans Alpiger, seine Brüder Noldi und Guido sowie dessen Frau Patricia, Peter Bühler und Daniel Kaiser. Ihren Nachwuchs fanden sie bloss schwer oder gar nicht. Und so beschloss man an der Hauptversammlung 2012: Im folgenden Jahr soll Schluss sein. Bevor der Event kaum mehr Besucher verzeichnet, will man aufhören, und wenn's noch schön ist.

Am 16. Februar 2013 rodelten und schlitterten damit die letzten Hornschlitten über die Strecke nach Alt St.Johann. Noch einmal nahmen 80 Teams teil, um dem Anlass einen würdigen Abschluss zu bereiten. Mehrere tausend Besucher sahen zu. Der im Vorjahr erstellte Streckenrekord von 1 Minute und 8 Sekunden für die 1080 Meter wurde nicht mehr unterboten.

Gefragt im Kleinformat

Auf einem Schlitten sitzend den Hang hinunter zu gleiten, ist jedoch nicht den Profis vorbehalten: Im Mini-Format bietet der Hornschlitten heute als Ein- oder Zweiplätzer im Winter unzähligen Schlittelfreudigen jeder Altersklasse grosses Vergnügen auf den Schlittelpisten. Und davon gibt es auch in allen Regionen des Toggenburgs einige: sowohl auf normalen als auch auf verkehrsfreien Strassen.

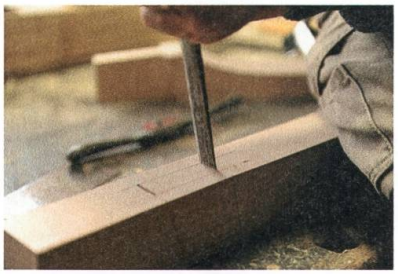
Viele Wagner oder Schlittenbauer, die sich einst dem täglichen Erstellen und Reparieren von Hornschlitten widmeten, fertigen heute Personenschlitten an. Im Toggenburg werden die hier hergestellten und sich besonders in der Bauart der Hörner und Sitzflächen von anderen Modellen unterscheidenden Schlitten Toggenburger Geissen genannt.

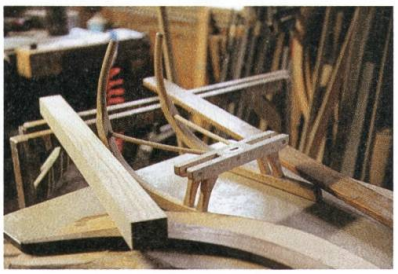
Nicht mehrheitlich dem Äusseren eines Hornschlittens ähnlich, aber doch immerhin auf Kufen fahrend, finden auch Hundeschlitten ihren Einsatz als Wintersportgeräte. So wie einst die Nomaden in Skandinavien weite Strecken auf den von sechs bis acht Hunden gezogenen Gespannen zurücklegten, vergnügen sich heute Hundefreunde zum Training oder touristischen Spass auf den weiten Pisten der Obertoggenburger Bergwelt.

Schreinermonteur Hans Giger stellt an seinen freien Tagen in der Werkstatt seines Vaters kleine wie grosse Schlitten her. Foto: Olivia Hug.

Schlittenbauer im Nebenberuf

Einer, unter dessen Hand noch immer handgefertigte Schlitten entstehen, ist Hans Giger aus Nesslau. Der ausgebildete Zimmermann ist heute als Schreinermonteur tätig und verbringt fast jeden Samstag in seiner Werkstätte, wo er Personenschlitten herstellt, die ihm während der Wintermonate und insbesondere zur Weihnachtszeit buchstäblich aus den Fingern gerissen werden. Hans Giger hat 1996 die Werkstatt in der Schneit von seinem Vater Hermann Giger übernommen. Dieser fertigte und reparierte bis zu seinem Tod Hornschlitten. Er war einer der wichtigsten Vertreter traditioneller Toggenburger Handwerker in den 1930er Jahren, als sich das Konsumverhalten der Gesellschaft mit dem Aufkommen der Grossverteiler stark veränderte und aus Traditionsbewusstsein die vorindustriellen Lebens- und Arbeitsformen wieder ins Gespräch kamen. Gelernt hatte der Landwirt dieses Handwerk in der Wagnerei von Hans Müller in Wattwil. Hermann Gigers allerletztes Exemplar entstand 1996. Hans Giger stellt seine Schlitten noch immer nach den bewährten Vorlagen seines Vaters her, wobei er sich weniger auf die Fertigung eines Schlittens in einem Zug konzentriert, als sich vielmehr der Produktion von Einzelteilen in Serie verschrieben hat, welche er zuletzt zum Endprodukt zusammensetzt.





Der Schlittenbauer hobelt, schleift, bohrt und sägt fast ausschliesslich in Handarbeit. Die Teile werden häufig in Serie hergestellt und am Schluss zusammengefügt. Fotos: Olivia Hug.

Das Holz für den Schlittenbau holt er, seinem Vater gleich, eigenhändig aus den Wäldern. Hans Giger bevorzugt wie andere Schlittenbauer das Holz der Esche. Die einzelnen Bauteile formt er aus einem einzigen Stück. Zusammengesetzt und mittels Schrauben und Holzdübeln aneinander befestigt werden lediglich Horn und Kufe. Insbesondere für die Herstellung eines Hornes ist der Schlittenbauer daher auf einen Baum angewiesen, welcher die richtige Krümmung aufweist. Solche Bäume wachsen vorwiegend an exponierten, steilen Lagen, etwa über einem Bachbett.

Hans Giger fertigt Schlitten an, welche als Geschenke weitergereicht werden. Enkelkinder und Brautpaare bilden die grosse Mehrheit jener, die sich über einen seiner Schlitten freuen dürfen. Bis vor einigen Jahren hat Hans Giger auch Hornschlitten gebaut und repariert. Heute kommt das selten vor, maximal einmal jährlich. Meistens handelt es sich in jenen seltenen Fällen bei dem Kunden um einen älteren Landwirt. Zur Zeit, als Hermann Gigers Werkstätte Hochbetrieb hatte, entstanden Hunderte Hornschlitten, und ebenso viele wurden wieder instand gesetzt. Einer dieser Schlitten soll gar bis nach Amerika verkauft worden sein. Das Erstaunliche: Wo Hans Giger heute auf schwere Maschinen zurückgreifen kann, besass sein Vater nicht viel mehr als eine Bandsäge und einen Hobel. Trotzdem: Auch heute entstehen Hans Gigers Schlitten überwiegend in Handarbeit.

Was Hans Giger in über 15 Jahren, in denen er nebenberuflich als Schlittenbauer tätig ist, nie hergestellt hat, sind sogenannte Böcke. Jene den Hornschlitten ähnelnden, aber über keine Ladefläche verfügenden Transportgeräte wurden einst zum Transport von gefällten Baumstämmen oder grossen Holzträmeln verwendet. Auf den Böcken konnte der Baum am einen Ende aufgehoben werden, während der Stamm über den Schnee gezogen wurde. Auch der Bock verfügte über Hörner, an welchen der Mensch das Gefährt greifen konnte. «Zu meines Vater Zeiten», so Hans Giger, «wurden noch unzählige Böcke gefertigt.» Ebenso richtete Hermann Giger seine Hornschlitten damals nach dem zu transportierenden Gut aus. So stellte er unter anderem Hornschlitten her, auf welchen er ein Gerüst einrichtete, das dem aufrechten Transport von Milchtansen diente. In Hermann Gigers Werkstätte entstanden ausserdem andere Holzgerätschaften wie Graskarren, das Pendant zum Hornschlitten, welche dem Transport von Heu während der Sommermonate dienten.

Hans Giger setzt auf Eschenholz. Die Bestandteile seiner Schlitten fertigt er aus einem einzigen Stück Holz. Foto: Olivia Hug.

Auch diese erlebten einen ähnlichen historischen Niedergang wie der Hornschlitten. So trifft man sie heute gerade noch zweckentfremdet an: zum Beispiel als dekorative Blumenkisten.

Wagner auf Lebzeiten

Er ist wohl der letzte ausgebildete Wagner im Toggenburg. Und er ist immer noch bei der Arbeit – obschon er längst nicht mehr müsste. Hans Müller, Jahrgang 1921, wäre seit vielen Jahren pensioniert. Doch die Leidenschaft für seinen Beruf, den er seit fast 80 Jahren ausübt, führt in beinahe täglich in seine Werkstätte in Wattwil, wo bereits sein Vater diesem Beruf nachgegangen ist.

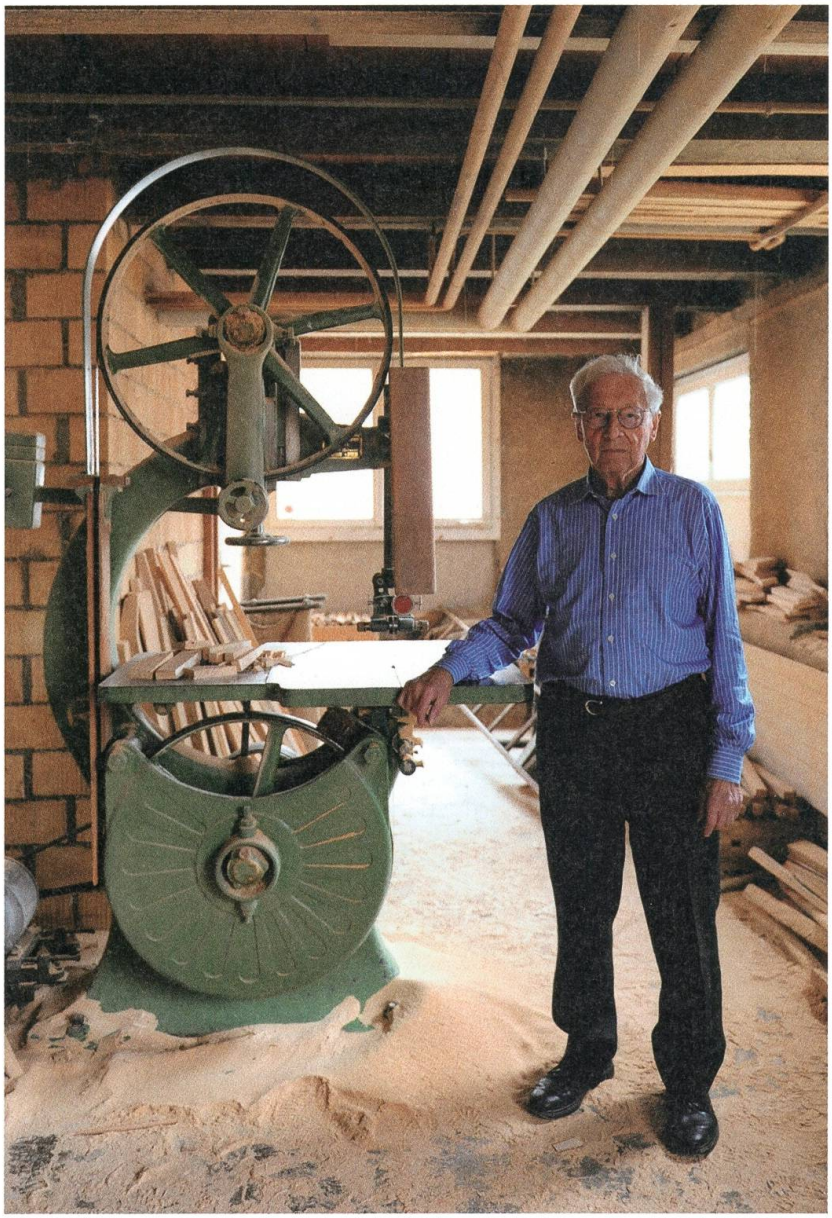
Es war 1922, als sein Vater die Wagnerwerkstätte an der Rikkenstrasse kaufte. Kontinuierlich baute er das Geschäft aus.

Trotz der grossen Konkurrenz konnte sich der Wagner nicht nur halten, er investierte auch in Maschinen, von welchen andere Handwerker nur träumen konnten. So kam es nicht selten vor, dass die Bandsäge in der Wagnerei Müller von Berufskollegen oder Berufsleuten einer ähnlichen Branche genutzt wurde. Fünf Personen waren im Betrieb angestellt, etliche Lehrlinge wurden ausgebildet. Zu jener Zeit gab es in fast jedem Dorf mindestens einen Wagner, und jeder versorgte seine Stammkundschaft: andere Handwerker oder Landwirte. Der Kundenstamm der Wagnerei Müller war fast ausschliesslich im Raum Hemberg, Lichtensteig, Wattwil und über den Ricken beheimatet.

Hans Müller übernahm den Betrieb seines Vaters im Jahr 1958, als sich bereits abzeichnete, dass seinem Beruf keine rosige Zukunft bevorstehen würde. Es war in den 50er Jahren, weiss Hans Müller, als besonders viele seiner Berufskollegen ihre Geschäfte aufgaben. Einige wechselten in den Beruf des Schreiners, andere, vor allem ältere, konzentrierten sich auf die Herstellung neuer Produkte. Räder, Werkzeuge, Wagen und Schlitten aus Holz waren mit der aufkommenden Mechanisierung schlicht nicht mehr gefragt. Wobei sich der Trend im Toggenburg weit weniger schnell verbreitete als in tieferen Lagen und grösseren Städten. «Bei uns am Berg hat der Bauer noch lange Hornschlitten oder Holzgeräte gebraucht», erzählt Hans Müller.

Lehrlinge hat Hans Müller keine mehr ausgebildet. Sie hätten ohnehin keine Stelle mehr auf dem Arbeitsmarkt gefunden. Dass er selbst diesem Beruf nachgehen wollte, war für ihn seit je klar. Als ältestem von vier Kindern war es ihm bestimmt, eines Tages das Geschäft seines Vaters zu übernehmen. Vor über 20 Jahren wiederum hat es Hans Müller verkauft – an die Familie Rüdlinger, die heute in den Gebäuden der einstigen Werkstatt ein Eisenwaren- und Haushaltsgerätegeschäft führt. In seiner Werkstatt im unteren Stock des Gebäudes stellt Hans Müller noch immer Produkte her, die im Laden verkauft werden. Nicht weil er davon leben müsste, sondern weil der Kunde seine Arbeit schätzt. «Müsste ich davon leben, könnte ich die Produkte gar nicht verkaufen, denn den Stundenlohn würde niemand bezahlen», sagt Hans Müller.

Und so stellt Hans Müller heute in seinem Einmannbetrieb unter anderem Pizzaschaufeln her oder Holzteile für Werkzeuge wie Schaufeln oder Rechen. Auch Sägebänke fertigt er an oder auf Bestellung seiner Appenzeller Kundschaft ganze Lediwagen. Bekannt ist Hans Müller insbesondere für seine Schlitten. Gerade im Herbst entsteht unter seinen erfahrenen Händen Stück



Zeit seines Lebens arbeitet Hans Müller als Wagner. Fast ebenso alt wie er sind die Maschinen in seiner Werkstätte.
Foto: Olivia Hug.

um Stück. Hornschlitten, weiss der Wagner, werden heute so gut wie keine mehr repariert, geschweige denn hergestellt. Ihn scheint es nicht zu reuen, dass er kaum mehr Berufskollegen hat. Das sei der Lauf der Zeit, meint er, schliesslich gebe es auch keine Rechen- und Gabelhersteller mehr, und den Küfern gehe es nicht anders.

Hans Müller hatte die Hochkonjunktur noch miterlebt – sowohl die seines Berufes als auch jene des Hornschlittens. Diese waren so verbreitet wie Heuwagen, hölzerne Schubkarren oder Handböcke. Er hat auch deren Niedergang erlebt. Sukzessive verschwanden Milchwagen, Leiter und Schubkarren aus dem bäuerlichen Alltag. Fahrzeuge wurden mit Pneus anstelle von hölzernen Rädern ausgestattet. Eine Ära neigte sich dem Ende zu. Noch klingt sie im Toggenburg allmählich aus, während in

den tieferen Lagen längst keine Wagnerarbeit mehr gesucht ist. Und was geschieht mit seiner Werkstätte, wenn Hans Müller einst nicht mehr ist? «Dann wäre das nicht mehr als eine zeitbedingte Erscheinung gewesen», sagt er selbst. In der Hoffnung, dass vielleicht jemand im Nebenberuf noch seine Arbeit ausführt. Irgendjemand, dem er im Laufe seiner Arbeitsjahre das Handwerk des Schlittenbaus näher gebracht hat.

Quellen

Büchler, Hans (Hrsg.): Das Toggenburg. Eine Landschaft zwischen Tradition und Fortschritt. Verlag Niggli Ag, Sulgen 1992.

Büchler Hans (2012): Alltag und Festtag im oberen Toggenburg. Fotografien 1880–1930. Toggenburger Blätter für Heimatkunde, Heft 46.

Giger, Angelika: Der Hornschlitten: ein Gefährt zwischen Tradition und Niedergang. Die Herstellung eines Hornschlittens – ein Erfahrungsbericht. Unveröffentlichte Maturaarbeit, Kantonsschule Wattwil 2007.

Lorch, Walter: Die Geschichte des Verkehrs auf Schnee und Eis. Orell-Füssli-Verlag, Zürich 1977.