

Zur Geschichte des Schäferkarrens

von Manfred Reinhardt, Reichenbach / Fils

Eine Betrachtung über den Schäferkarren kann eigentlich nur in Verbindung mit dem Pferch der Schafe gesehen werden, denn dort, wo dieser geschlagen war, stand auch das – Haus – des Schäfers. Deshalb soll anfangs kurz auf das Entstehen der Pferchwirtschaft eingegangen werden, mit deren Ausbildung sich dann Zweck und Form der Schäferkarren entwickelten.

Die Dreifelderwirtschaft, die zwar bis in die Karolingerzeit zurückreicht, sich dort aber nur auf wenige herrschaftliche Äcker beschränkte, breitete sich in der Übergangsphase vom Früh- zum Hochmittelalter aus, und drängte die älteren Nutzungsformen von Feldgraswirtschaft und Zweifeldersystem zurück.

Vom 11. bis ins 13. Jahrhundert verdreifachte sich die Bevölkerung in Mitteleuropa, um 1300 lebten im Gebiet des heutigen Baden-Württemberg ca. 1,1 Millionen Menschen. Damit wuchs der Druck auf die Bauern, die Böden wurden knapper, Abholzungen und die damit verbundenen Erosionen folgten.

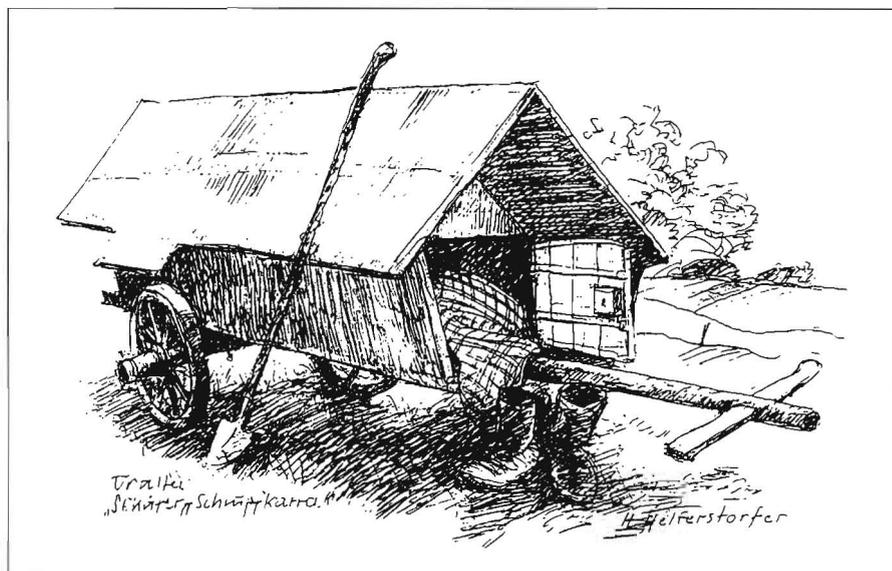
Zugunsten des Getreideanbaus, dessen Verhältnis Aussat-Ernte 1 zu 3 betrug, ging die Viehhaltung zurück, und der Mangel an Dünger stellte eines der Hauptprobleme der hochmittelalterlichen Getreidewirtschaft dar. Anfallender Stallung war gering, und somit entstand die Notwendigkeit für ein bewußteres Düngen.

Bestens geeignet war dafür die Schafhaltung, zudem zum Düngen während des Weidegangs nun das planmäßige Pferchen aufkam. Das Vorgehen dabei wird z. B. in der Georgica Curiosa von 1687, zurückblickend auf die in Jahrhunderten gesammelten Erfahrungen, in fachlich einwandfreien Worten beschrieben:

„Sobald die Winterkälte vorbey wird die Heerde Schaaf in die Felder geführt, die zum Winterbau des Herbstes sollen gepflügt werden und in Hurten eingeschlossen. Diese werden des folgenden Tages alle weiter fortgeschlagen und meistens nach der Länge der Furche, damit das heute gepferchte Feld des andern Morgens gleich möge mit dem Pfluge umgerissen und also der frische Mist, weil er alsbald mit der Erde bedeckt wird, desto besser zur Befruchtung und Gutmachung der Felder ausgehe. Wo man große Schäfereyen hat, da werden die weitentlegensten Felder, so es Wetters halber seyn kann, gepfirchtet und durch

die Schaafe, die Tag und Nacht darauf bleiben trefflich und ohne sonderliche Mühe gedunget. Die Hirten führen ihre Hütten auf zwey Rädern mit, damit sie ihr Haus der Heerde nachführen, und also allezeit bey dem Viehe (ihren Aufsicht darauf zu haben) bleiben können, so muß er auch die Hunde daneben haben, welche die Hurten des Nachtes umlauffen und da ein Wolf, oder auch ein Dieb sich annahen wolte, solches verkundschaftten und Alarme machen können.“

Nun kann man sich gut vorstellen, daß mit der dadurch bedingten, dauernden Anwesenheit des Hirten oder Schäfers, auch um die Herde vor Unheil zu bewahren, Gedanken zur Entwicklung des Schäferkarrens einsetzten. Natürlich ist auch diese Pferchweise eng mit der Weidewirtschaft der Wanderschafhaltung in Süddeutschland zu sehen. Die Schäfer rechneten in Württemberg beim Zuchtvieh mit 300 Tagen Weidegang und 260 Pferchnächten, beim Göltvieh betrug das Verhältnis 330 zu 300, die reinen Hammelherden sahen oftmals über das ganze Jahr keinen Stall.



Schäfer-Schlupfkarren, Zeichnung von H. Helferstorfer

In alter und neuer Literatur wird dem Schäferkarren, diesem für das Wohlergehen des Schäfers so wichtigen Gerät, wenig Aufmerksamkeit gewidmet, etwa im Vergleich zum Hürdenschlag.

Vielleicht einfach deshalb, weil das Wohl der Tiere vor dem des Hirten kam. Bezeichnend wäre dies für das im allgemeinen hohe Pflichtgefühl der Schäfer. Selbst in DAUBENTON's „Katechismus der Schaafzucht zum Besten der Schäfereyen Deutschlands“, 1795, wird der Schäfer-

Karch oder die Hütte des Schäfers bei 650 Seiten auf einer einzigen Seite abgehandelt:

„Frage: Wie muß denn der Schäfer-Karch oder die Hütte eines Schäfers, die bey dem Pferch-Stalle stehen soll, gemacht seyn?“



Einachsiger Schäferkarren des DLM, eingesetzt in Kemnath

Antwort: Sie muß von guten starken Pfosten zusammengeschlagen seyn, muß innwendig sechs Schuh in der Länge, und vier Schuh so wohl in der Breite, als in der Höhe halten, und muß mit einem Dache von Strohschauben oder Schindeln gedeckt seyn. In England, Spanien, Frankreich und Italien setzt man eine solche Hütte auf vier, in Deutschland und anderen nordischen Ländern aber meistens nur auf zwey Räder, wie einen zweyrädigen Karren. Sie muß auf beiden Seiten eine Thüre haben, die sich zuschließen, oder doch zuriegeln läßt. In dieser Hütte aber müssen ein Strohsack, eine Matratze oder ein Unter-Bette, nebst einem Deck-Bette liegen, worinnen der Schüler schlafen kann. Auch muß sich darinnen ein kleiner Schrank, oder doch ein Gestelle befinden, wo der Schäfer einige Kleidungsstücke und etwas Proviant verwahren kann.“

In Süddeutschland kennt man drei Arten des Schäferkarrens. Einmal den Schlupfkarren, auch Schäferbucht genannt, und dann die schon viel wohnlicheren mit Stehhöhe, ein- oder zweiachsig, wovon ersterer am weitesten verbreitet war. Mit dem zweiachsigen gabs sicher Transportprobleme. Der Schlupfkarren, seit den Anfängen bekannt, ist etwa zwei Meter lang, einen Meter breit wie hoch, die zwei

Meter lange Deichsel ruht auf einer Gabel. Nachts legt sich der Schäfer voll bekleidet mit den Füßen voraus und dem Kopf zur Öffnung zum Schlafen. Gefahr drohte nicht nur den Tieren, sondern auch dem Hirten, und sei es nur in Form von bösen Bubenstreichen. Neben Strohsack, Federkissen und Decke blieb wahrlich wenig Platz für notwendige und persönliche Dinge. Das Dach bestand entweder aus Schindeln oder Holz mit Blech beschlagen, selten aus Rohr oder Stroh, weil diese Materialien beim Fortbewegen schnell Schaden litten. Der Hund ruhte zwischen den Rädern.

Zu einem Symbol der Schäferei ist der große, einachsige Karren geworden. Jeder kennt ihn und möchte wohl auch gerne hineinschauen. Die Schafhalter bestellten ihn in der Wagerei oder bei ansässigen Zimmerleuten. Die Wagenkasten messen alle etwa gleich in Länge und Breite 180 cm, die Höhe beträgt 185 cm. Der abgerundete Seitenschutz an der Vorderseite und die etwas oberhalb der Räder dann schräg nach unten und innen geführten Seitenwände geben dem Karren schon fast ein elegantes Aussehen, ganz abgesehen von den praktischen Vorteilen. Es gibt Ausführungen, bei denen Dach und Wände sämtlich mit Blech beschlagen wurden. Beim Karren im Deutschen Landwirtschaftsmuseum Hohenheim sind es das Dach, hier sogar noch zwischen Holz und Blech mit Dachpappe isoliert, und die Rückwand. Für die Holzkonstruktion und die Sparren verwendete man Buche. Starke Bretter bildeten die Wände, eine Innenverkleidung mit Nut und Feder versprach hohen Komfort. Der Achsstock aus Eiche führt die eisenbereiften Räder mit 10-12 Speichen, Durchmesser ca. 80 cm. In der modernen Zeit lösten dann zum Teil Ballonreifen die schweren Räder ab, ein schlimmer Stilbruch zwar, den Schäfer störte das nicht, es zählte allein die praktische Überlegung. Die stabile Deichsel fertigte der Karrenbauer aus Eiche oder der nicht minder harten Akazie. Auf die Innenausstattung nahmen die Schäfer selbstverständlich Einfluß. Für das Bett mit dem bewährten Strohsack bot sich die Breite der Rückwand an, doch in der Hohenheimer Einrichtung liegt das Bett längs der Seitenwand, so daß zwischen ihm und der gegenüberliegenden Bank noch Platz für ein Fahrrad, als dieses dann aufkam, bestand. Sehr schön ist hier auch die Lösung für den Hund, der nämlich durch eine Klappe in eben dieser Seitenwand schlüpfen konnte, und so unter dem Bett seines Herren ein verdientes Lager fand. Feste oder klappbare Tische, einfache

Aussparungen in der Wand oder Glasfenster, etwa in Lukengröße 30 x 30 cm, kleine Läden aus Blech oder Holz, Regale für die alltäglichen Dinge vervollständigten den Innenraum. Je nach Mentalität statteten die Schäfer ihren Karren mehr oder wohnlich aus, mit Linoleum oder festen Rupfsäcken auf dem Boden, kleinen Vorhängen und Bildern. Als Licht dienten zumeist Kerzen.

Ein solcher Schäferkarren kostete dann im Jahre 1940 320 Reichsmark, dazu kamen noch die Auslagen für das Bettzeug: Strohsack 3, 2 Unterleintücher 8, ein Kopfkissen mit 2 Überzügen 18, ein Unterbett 30, ein Federbett mit 2 Überzügen 45, eine Wolldecke 15 Reichsmark.

Lebensqualität bedeuteten ein eiserner Ofen, der nicht die Regel war, und das oben erwähnte Fahrrad, mit dem der Schäfer abends in das oft weit entfernte Dorf fahren konnte auf ein warmes Essen. In seinen Rucksack packte er dann Proviant für den nächsten Tag.

Blitzschläge wegen des mit Blech beschlagenen Daches fürchteten die Schäfer überhaupt nicht. Man erzählt sich aber die tragische Geschichte eines verträumten jungen Hirten, der beim Anbinden seines Hundes die Kette über den Eisenreifen des Rades legte, und nach dem Gewitter seinen treuen Helfer tot vorfand, ein schwerer Verlust. Schnellstens mußte ein anderer Hund her, keine einfache Sache, denn gute gibt's halt doch nicht so oft.

Der Pferchkarren blieb nicht ortsfest, er wanderte mit dem Hürdenschlag. Am Beginn der Reise zur Winterweide wurde er per Eisenbahn dorthin geschickt, natürlich auch zurück in die Heimat, von einem Bauern abgeholt und für den ankommenden Schäfer bereitgestellt. Zwar sollten die Gemeinden, wie festgelegt, die Pferchgerätschaften stellen, also Hurden, Pferchpfähle, Schlegel, Salztröge und den Pferchkarren, aber das war nicht oft der Fall.

Der Karren am Pferch, die ruhende Herde mit all ihren Lauten, ein fast schon archaisches Bild, dem sich kaum jemand verschließen kann. Heute sind die Tiere im Elektonetz, die Schäfer im Wohnwagen, oder sie fahren oft lange Wege nach Hause.

In Schäferliedern wird der Schäferkarren ebenfalls selten erwähnt. Anscheinend besitzt er für den Hirten nicht den gleichen romantischen Stellenwert, den der

Außenstehende bis zur erotischen Vorstellung des überall zitierten Schäferstündchens hineininterpretiert. In einem Lied aus der Ulmer Gegend heißt es, auf schwäbisch:

„Dui, wo an Schäfer liebt, dui baucht koi Haus, koi Haus, dui leit zom Schäfer en Pferchkarre naus.“

Bukolisch anmutend beschreibt ein Volkslied aus Thüringen des 18. Jahrhunderts den Dialog zwischen Schäferin und Jäger:

„O englische Schäferin gewähr meine Bitt und laß mich bei dir bleiben in deiner Schäfersthütt! Bei mir zu verbleiben, das kann ja nicht sein, mein Hüttchen ist verschlossen, darf niemand hinein. O allerschönste Schäferin, warum seid ihr so stolz? Ist doch euer Hüttchen gebaut nur aus Holz. Sollt ich mich drein legen, so wär es ein Spott! O allerschönste Schäferin, jetzt reis ich schon fort.“

In der Malerei wird der Pferchkarren, wenn überhaupt, dann meistens an den Rand des Bildes gestellt. Ganz im Blickpunkt sind halt Landschaft, Tier und Hirte. Ein sehr stimmungsvolles Werk in karger Schönheit des Tiermalers Heinrich von Zügel um 1908 zeigt dann doch einen zweiachsigen Schäferkarren. Ein Modell dessen steht anschaulich in der Vitrine im Deutschen Landwirtschaftsmuseums.

Literatur-Auswahl:

Handbuch der Schafzucht und Schaffhaltung, Band 3 und 4, Parey-Verlag Berlin 1944 und 1945

Jacobeit, Wolfgang:

Schaffhaltung und Schäfer in Zentral-europa bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts, Akademie-Verlag Berlin 1987

Katechismus der Schaaftzucht... von L.J.M. Daubenton, bearbeitet und herausgegeben von C.A. Wichmann, Liegnitz und Leipzig 1795

Dienstanweisung für meinen Schäfer... C.A. Hubert, Berlin 1814



Zweiachsiger Schäferkarren aus der Modellsammlung des DLM