

Einleitung

Auf einem kleinen, mit verharschtem Schnee bedeckten Hügel hat sich eine in Stiefel, dicke Jacken und wollene Mützen verpackte Kinderschar versammelt. Neun seitlich nebeneinander geschobene, meist mit zwei Passagieren besetzte Rodel bilden eine quirlige Phalanx. Am rechten Rand der Gruppe setzte einer der Rodler sein Gefährt mit hornförmig gebildetem Kufenhals scheinbar keck, doch sicher in absichtsvoller Regie vor den langgezogenen Block, hinter dem vier stehende Gestalten in warmer Wintergarderobe aufragen: Mütter, die das ausgelassene Treiben ihrer Sprösslinge beaufsichtigen, und größere Buben. Weit im Hintergrund recken die kahlen Bäume einer Allee, an der ein Wegkreuz steht, schwarze Äste in den grauen Wolkenhimmel der kalten Winterlandschaft.

Offenbar galt die gespannte Aufmerksamkeit von Kindern und Frauen einem Fotografen, der ein paar Meter unterhalb der Hügelkuppe Aufstellung nahm. Die unspektakuläre Szene wird nämlich von einem Foto überliefert, einem vergilbten, nur gut vier Zentimeter im Quadrat großen Lichtbild, das Ende der 1920er Jahre entstanden sein muss (Abb. 1). Es stammt aus dem Nachlass von Wilhelmine Schmid, geborene Erman, die im Januar 1922 in dem im böhmischen Riesengebirgsvorland, am Oberlauf der Elbe gelegenen Dörfchen Kukus (Kuks) zur Welt kam. Vermutlich gehört sie zu den Abgebildeten, und die kleine Schar zeigt ihre etwa gleichaltrigen Spielgefährten. Mit der Vertreibung der Deutschen aus der Tschechoslowakei nach Kriegsende gelangte die damals junge Frau über Leipzig nach

Nürnberg, wo sie heiratete, drei Kinder gebar und bis zu ihrem Tod Ende 2004 lebte. Die Fotografie gehört zu den wenigen Habseligkeiten, die die Sudetendeutsche bei der Zwangsmigration 1946 mitnehmen durfte und die sie bis zu ihrem Ende aufbewahrte.

Für Außenstehende scheint das Bildchen kaum von besonderer Bedeutung. Das Motiv ist belanglos, die Qualität dürftig, die Details sind nur mit Mühe auszumachen. Es dokumentiert kein Ereignis von Rang, keine Person von öffentlichem Interesse, keinen außergewöhnlichen Brauch. Seinen Wert zieht es vielmehr aus seiner Funktion für die ganz private Erinnerung. Denn die Fotografie ist eines der wichtigsten Mittel unserer individuellen Gedächtniskultur, ein Medium, das uns den Zugang zur eigenen Vergangenheit offen zu halten hilft. Aus dieser Perspektive betrachtet, konserviert das winzige belichtete



Abb. 1 Rodelpartie auf einem Hang bei Kukus in Nordböhmen. Fotografie, um 1930

Abb. 2 Überquerung
der zugefrorenen
Weichsel durch
russische Truppen im
Januar 1813.
Kupferstich, Deutschland,
um 1813/14



Stück Fotopapier wohl doch ein wichtiges, erinnerenswertes Ereignis. Wahrscheinlich dokumentierte es seiner Besitzerin das soziale Netzwerk von Kindheit und Heimat – und das im Kontext einer Beschäftigung, die den Generationen vor dem jüngsten Klimawandel als winterlicher Zeitvertreib im Freien schlechthin galt. Vermutlich denken auch heute noch Alte und Junge beim Begriff Schlitten und Schlittenfahren mehrheitlich an fröhliche Kindertage und ausgelassene Rodelpartien.

Beides, Besinnung auf Kindheit und Herkunft, verschmolz beispielsweise Hans Eckhard-Bahr unlängst mit der Erinnerung an eine Schlittenfahrt kurz vor der Mitte des letzten Jahrhunderts. Der in der Nähe von Cammin in Hinterpommern geborene Bochumer Theologe beschrieb das Vergnügen einfühlsam bis hin zum Klang der „kleinen, hellen Glöckchen am Wintergeschirr der Pferde“: „So gleitet der große Pferdeschlitten, ein sicheres Riesenschiff auf Kufen, im klirrenden Winter um halb neun über die Chaussee nach Dobberphul. Ich neben dem Vater, unter ein

und derselben schweren Pelzdecke. Wir fliegen die sechs Kilometer zur Dorfkirche, ich der Sechsjährige, und er, der Pastor von Jassow. Wir im Schlitten, zwischen den weißverschneiten Pappeln hindurch, eine knirschende Fahrt, wie durch das Mittelschiff einer Kathedrale, vorbei an bizarren Pfeilern, hin zum Chorraum in Dobberphul.“

Eine ältere Generation, die den Zweiten Weltkrieg bewusster erlebte, wird mit dem Schlitten vielleicht auch ein militärisches Transportgerät verbinden. Im Gegensatz zu kriegerischen Auseinandersetzungen in skandinavischen und baltischen Ländern spielte er in der deutschen Geschichte diesbezüglich freilich nur selten eine entscheidende strategische Rolle. Napoleons Armee dagegen zog mit Schlitten nach Russland, und 1813 jagten ihn die Truppen des Zaren auf ihren Kufengefährten über die verschneiten Fluren und zugefrorenen Flüsse wieder gen Westen (Abb. 2). Aber auch Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg und seinen Soldaten war es 1679 im Winterfeldzug des Schweden-

krieges allein aufgrund des Einsatzes von Pferdeschlitten möglich gewesen, die Verfolgung der über das zugefrorene Kurische Haff aus dem Herzogtum Preußen zurückweichenden Feinde aufzunehmen.

Noch im Ersten Weltkrieg beschlagnahmte die deutsche Heeresverwaltung neben landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen auch unzählige Schlitten. Im altbayerischen Bergland beispielsweise requirierte man in jener Zeit Hunderte davon für winterliche Nachschubtransporte an die Fronten. Im ersten „Russlandwinter“ des Zweiten Weltkriegs 1941/42 war die deutsche Heeresleitung aufgrund von ungekannten Schneeverhältnissen und Kälteperioden gezwungen, an der Ostfront Räderfahrzeuge per Erlass durch Schlitten zu ersetzen. Heute ist fast vergessen, dass man damals fieberhaft begann, taugliche Kufenmobile zu entwickeln und vor allem in Österreich zu bauen, um sie auf dem östlichsten Kriegsschauplatz zum Einsatz zu bringen. Vorschriften der Wehrmacht, wie die 1942 unter der Nummer D 72 und dem Titel „Schlitten und Kufen“ erlassene Instruktion, gaben außerdem Hinweise zum Eigenbau solcher Transportmittel. Im Januar 1945 schließlich bestanden die ersten ostpreußischen Flüchtlingstrecks neben Leiterwagen zu großen Teilen aus Schlitten, mit denen die Bevölkerung der nordöstlichsten deutschen Provinz über das vereiste Frische Haff vor der Roten Armee zu fliehen versuchte, da der Landweg nach Westen bereits von den feindlichen Truppen blockiert war.

Heute spielt der Schlitten sowohl auf militärischem als auch auf wirtschaftlichem Gebiet keine große Rolle mehr. Allein im Hochgebirge wird er gelegentlich noch in der Landwirtschaft gebraucht. Dort, wo sich der Tourismus entwickelt hat, sind nostalgische

Pferdeschlittenfahrten freilich nach wie vor beliebt, ja in den letzten Jahren sogar wieder zur Attraktion für Winterurlauber aufgewertet geworden. Das baden-württembergische Haupt- und Landesgestüt Marbach beispielsweise offeriert Schlittenfahrten über die Schwäbische Alb mit Schwarzwälder Kaltbluthengsten. In zahlreichen anderen schneesicheren Gebieten gehören solche Partien heute ebenfalls wieder verstärkt zu den winterlichen Erlebnisangeboten für Urlauber wie Einheimische.

Ist es das, was der Zeitgenosse mit dem Schlittenfahren verbindet? Wahrscheinlich wird er auch an körperliche Ertüchtigung denken, zumal Deutschland mit Georg Hackl, dem „Hacklschorsch“, bis vor kurzem zwanzig Jahre lang an der Weltspitze des Rodelsports stand. Doch selbst im Breitensport gilt die Disziplin nach Jahrzehnten der absoluten Bevorzugung des eleganteren wie vermeintlich cooleren Skifahrens wieder als „in“. Vor allem in den österreichischen Alpen, im Stubaital und in den Skigebieten um Innsbruck, hat das Touren- oder Langstreckenrodeln seit wenigen Jahren einen wesentlichen Stellenwert unter den Wintersportbetätigungen zurückgewonnen. Mit modernen Seilbahnen oder mit Schneemobilen einzelner Hüttenwirte gelangt man bequem zu den Ausgangspunkten kilometerlanger Pisten, die meist den Versorgungswegen der Almen und bewirtschafteten Bauden entsprechen. Über Freiflächen mit herrlichem Bergblick und durch tief verschneite Wälder führen sie hinunter ins Tal. Die überraschende Wiederentdeckung dieses sportlichen Vergnügens wird der Verbindung von Spaßfaktor und romantischem Zauber, fröhlicher Geselligkeit und verwunschener Stille auf knirschendem Schnee zugeschrieben.

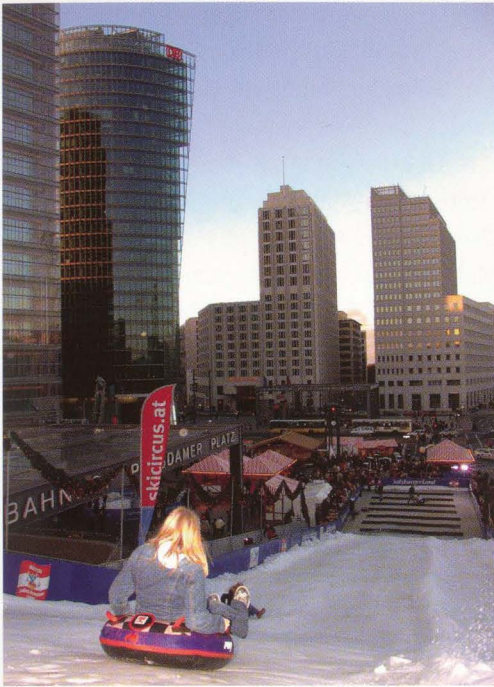


Abb. 3 Blick auf die Rodelbahn der „Winterwelt“ am Potsdamer Platz in Berlin.
 Digitalfotografie von Horst Stiller, Berlin, 2005

Aber auch in nicht alpinen Gebieten, in deutschen Mittelgebirgen und im Hügelland veranstalten Vereine mittlerweile vielerorts Rodeltage und -nächte, in denen die Pisten von kleinen Holzschlitten ebenso übersät sind wie von Plastikrutschern und aufgepumpten Auto-schläuchen. Außerdem werden immer mehr entsprechende Gelände durch abendliche Sonderfahrten bei künstlicher Illumination oder Fackelschein um eine Attraktion bereichert. Auf einer bis 23 Uhr taghell beleuchteten Naturrodelbahn kann der Wintersportler unter anderem in Oberaudorf am Wendelstein im Rosenheimer Land einen Schlittenspaß unterm Sternenhimmel erleben. Die kurvenreiche, TÜV-geprüfte Strecke führt durch Wälder hinab in den Ort, wo man sich nach der Gleit-Gaudi mit einem Glühwein aufwärmt.

In der Faschingszeit werden darüber hinaus etwa in Garmisch-Partenkirchen, in Gaißach, neuerdings auch in Holzau bei Freiberg im Erzgebirge originelle Hörnerschlittenabfahrten absolviert. In dem sächsischen Gebirgsdorf trifft man sich seit einigen Jahren außerdem allwinterlich zum internationalen Hundeschlittenrennen. Am deutlichsten tritt der momentane „Event“-Charakter des Rodels aber sicherlich mit der „Winterwelt“ am Potsdamer Platz in Berlin in Erscheinung, die seit 2004 das Abfahren auf der größten mobilen Rodelbahn Europas gestattet (Abb. 3). Sowohl die 12 Meter hohe und 70 Meter lange Bahn als auch der Schnee kommen aus Saalbach im Salzburger Land. Mit 2,3 Millionen Besuchern, davon 40 000 Rodlern, gehörte die im Angesicht von Brandenburger Tor und SonyCenter aufsteigende Piste im Winter 2005 zu den Publikumsmagneten der deutschen Hauptstadt.

Die Faszination des Schlittensfahrens speist sich demnach gegenwärtig im wesentlichen aus unserer Freizeitkultur. Nichtsdestotrotz ist das Gefährt das älteste Transportmittel der Welt. Als solches diente es im alten Ägypten schon im 3. Jahrtausend vor Christus, vor der Erfindung des Rades; der Gebrauch setzt also keinen Schnee voraus. Als Urform dieser Fortbewegung gilt das Schleifen der Sache selbst. Am Beginn der Entwicklung zum Vehikel in der uns bekannten Gestalt standen dann die heute als Schleifen bezeichneten Untersätze, Flächen oder Behältnisse, auf denen man Lasten hinter sich her zog. Daraus entstand über einen längeren Zeitraum der sehr viel praktikablere Schlitten, dessen Reibungswiderstand durch Kufen verringert ist, gekrümmte schmale Balken, auf denen das Gerät gleitet. Die ältesten erhaltenen Exemplare stammen aus der Zeit

um 800. Als Teile einer reichen Grabausstattung fand man 1904 drei Prunk- und einen Arbeitsschlitten bei der Ausgrabung des Osebergsschiffes in der Gegend von Tönsberg am Oslofjord; jetzt befinden sich die kostbaren Funde aus dem Grab eines Fürsten im Viking-ship Museum von Oslo. Obwohl künstlerisch gestaltet, dienten sie vorrangig als Verkehrsmittel, was aufgrund der langen, strengen Winter im Norden Europas nur allzu verständlich sein dürfte.

In unseren Breiten fehlen Belege aus so frühen Zeiten. Zu den ältesten Schlittendarstellungen in der bildenden Kunst Mitteleuropas zählt die Schilderung des Holztransports auf den Monatsbildern im Adlerturm des Trienter Castels Buonconsiglio. Sie entstanden in den Jahren um 1400. Die ältesten

überkommenen Schlitten im deutschen Sprachraum sind indessen bedeutend jünger. Sie gehen nicht vor das 17. Jahrhundert zurück und sind keineswegs Lastfahrzeuge. Ihre Überlieferung ist ihrer kunstvollen Gestaltung zu danken, ihrem Schmuck mit Ornament- und figürlichem Bildwerk sowie Malerei. Auch das Germanische Nationalmuseum besitzt eine Anzahl solcher im 17. und 18. Jahrhundert entstandenen Prunkstücke. Sie sind Zeugnisse einer untergegangenen luxuriösen Kultur, die inzwischen weitgehend in Vergessenheit geriet. Die Fragen, wie man sich den Gebrauch dieser pittoresken Fortbewegungsmittel zu denken hat, wer sie benutzte, und welche Bedeutung man ihnen zumaß, besitzen daher zweifellos ihre Berechtigung.