

Das Hobby Modelleisenbahn und der Wunsch nach Wirklichkeit

Roman Tischberger

Angaben zur Veröffentlichung / Publication details:

Tischberger, Roman. 2015. "Das Hobby Modelleisenbahn und der Wunsch nach Wirklichkeit." In Höchste Eisenbahn! Mobilität für alle? Begleitheft zur Ausstellung "Höchste Eisenbahn! - Mobilität für alle?" vom 22. März bis 18. Oktober 2015, edited by Dorothee Pesch, 78–89. Oberschönenfeld: Schwäbisches Volkskundemuseum.

Nutzungsbedingungen / Terms of use:

licgercopyright

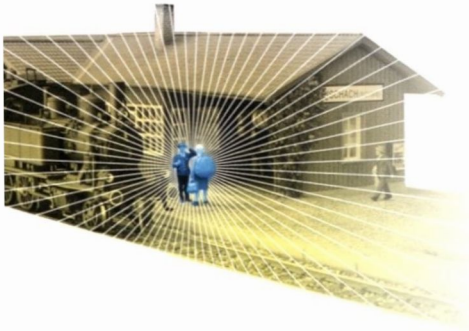
Dieses Dokument wird unter folgenden Bedingungen zur Verfügung gestellt: / This document is made available under these conditions:

Deutsches Urheberrecht

Weitere Informationen finden Sie unter: / For more information see:

<https://www.uni-augsburg.de/de/organisation/bibliothek/publizieren-zitieren-archivieren/publiz/>





Roman Tischberger

DAS HOBBY MODELLEISENBAHN UND DER WUNSCH NACH WIRKLICHKEIT

Kurt Biedenkopf, Phil Collins, Horst Seehofer, Rod Stewart, Hermann Göring:
Diese willkürliche Reihe von Namen bekannter Männer klärt sich, wenn man deren
gemeinsames Hobby betrachtet – das Spielen mit ihrer Modelleisenbahn.

Die Begeisterung für diese Freizeitbeschäftigung teilen Millionen anderer
Menschen, hauptsächlich Männer, nicht nur im deutschsprachigen Raum. Wo die
große Technik ein faszinierendes, aber in der Regel nur aufwendig erlebbares
Vorbild ist, ermöglicht die Miniatur die stille Beschäftigung im Privaten. Dabei ist
das Hobby Modelleisenbahn „spielen“ vielschichtig. Landschaftsgestaltung,
Streckenplanung, Sammlungsmöglichkeiten, technische Tüftelei und schließlich
das Spiel selbst sind exemplarische Bausteine. Diese essayistische Spurensuche
nach dem Reiz einer immer weniger populären Freizeitbeschäftigung führte
den Autor, neben Gesprächen mit Modelleisenbahnern, auch auf einen Modell-
eisenbahn-Flohmarkt, auf dem das „rollende Material“ angeboten wird.

Erste Spielzeugeisenbahnen sind seit der Mitte des 19. Jh. bekannt. Im Jahr 1891
stellte die Firma Märklin auf der Leipziger Frühjahrsmesse die erste uhrwerks-
betriebene Modelleisenbahn mit dazugehörigem Gleisbausatz vor. In dieser Zeit,
den aufstrebenden Jahren süddeutscher Spielzeugindustrie, war Märklin freilich
nicht die erste Firma, die kleine Lokomotiven in ihrem Produktkatalog anbot.¹
Jedoch begann nun, gegen Ende des 19. Jh., die Emanzipation der Modelleisen-
bahn von der reinen Spielzeugeisenbahn. Die Märklin'sche Festlegung von
Spurweiten und Maßstäben sowie ein breites Angebot an Zubehör hatten daran
maßgeblichen Anteil. Während des 20. Jh. verdrängte der elektrische Antrieb
das kostengünstige Uhrwerk. Dank der verfeinerten Produktionsmöglichkeiten
des Eisengusses anstelle von geformtem Blech trat der Modellcharakter stärker
in den Vordergrund, und damit die möglichst originalgetreue Darstellung der
Realität en miniature, die bis heute prägend für das Hobby ist.

¹ Väterlein, Christian: Eisenbahnspielzeug.

Die Schienenwelt im Kleinen. In: Zug der Zeit – Zeit
der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985. Band 2.
Berlin 1985, S. 603ff.

Bahnhofsszenerie in Fischach im Modell.



Zwei Dampfloks der Nenngröße N fahren durch eine winterliche Modelllandschaft.



In der zweiten Hälfte des 20. Jh. wurde der Besitz einer Modelleisenbahn unter männlichen Jugendlichen sehr beliebt: So reichen viele Laufbahnen von heutigen erfahrenen Modellbauern bis in ihre Jugendzeit zurück.

Die zahlreichen Ausprägungen des Hobbys Modelleisenbahn lassen sich nicht generalisieren. Unterschiede in der Bandbreite der spielerischen Möglichkeiten finden sich zunächst in der praktizierten Intensität des Hobbys und in der gewählten Spurweite der jeweiligen Modellanlage. Die Spurweite ist eine der ersten und gleichzeitig wichtigsten Entscheidungen des Modellbauers, denn sie gibt den Maßstab vor, in dem die Landschaft wächst. Die Bandbreite der gebräuchlichsten Bahnen reicht von Spur T (Maßstab 1 : 450) bis Spur 2 (1 : 22,5), wobei die heute am weitesten verbreiteten Spuren H0 (1 : 87) und die kleinere N (1 : 160) sind.

Doch nicht immer wählt der Modellbauer seinen Maßstab aus innerer Überzeugung, oft beeinflussen Platzverhältnisse und bereits vorhandene Sammlungsstücke die Auswahl. Die größere H0-Spur benötigt mehr Fläche und besitzt im Vergleich zur Spur N eine höhere haptische Qualität, also „mehr zum Anfassen“.

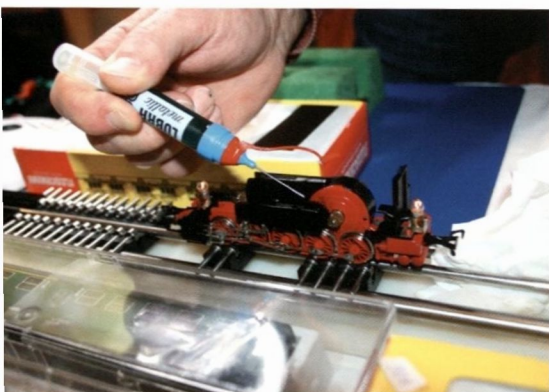
Mit kleineren Maßstäben lassen sich dagegen auch auf stark begrenztem Raum detaillierte Landschaften inszenieren, beispielsweise in Form von Dioramen.

Die Entscheidung für eine Spurweite kann sich auch auf das Selbstbild des Modellbahners auswirken, der nun zu einer Gruppe gehört. Spöttische Bemerkungen über andere Maßstäbe kommen unter Kollegen vor. Die HO-Bahner beruhigen sich damit, dass sie nicht mit einer Lupe spielen müssten, während die „kleineren“ Spur N-Freunde allem Größeren mangelnde Filigranität sowie Grobmotorik unterstellen.

Wie jede Freizeitbeschäftigung lässt sich auch das Hobby Modelleisenbahn unterschiedlich intensiv betreiben – die Schwierigkeit liegt darin, die heterogene Gruppe der Modelleisenbahner genauer zu fassen. Ein schmuckloses Gleisoval und eine detailverliebte Landschaftsimitation in Modulbauweise bilden Pole zwischen denen sich Modellwelten offenbaren. Der Übergang zwischen „Spielbahnen“ und „Modellbahnen“ ist, ohne genau definiert zu sein, fließend. Zwar wird innerhalb

Gütertransport auf der Staudenbahn im Modell.





Auch das Modell muss, wie hier auf einem Rollenprüfstand, gewartet werden.

der Modellbau-Szene der allgemeine Leitspruch „model railroading is fun“ breit akzeptiert, die Frage, was „ernstes“ oder „richtiges“ Modellbauspiel ist, bleibt ungeklärt. Die nie erreichbare Realität bleibt das Vorbild, es obliegt dem Spielenden, wie originalgetreu er die eigene kleine Welt gestaltet.

Was Originaltreue bedeuten kann, zeigte mir ein etwa 40-jähriger Modelleisenbahner. In zweistündiger Arbeit klebt er je 196 kleine Holzstifte, die er zuvor aus Furnier geschnitten hat, mit Hilfe einer Schablone zu winzigen Holzstapeln zusammen: Diese seien deutlich realistischer als alles, was die Modellbahnindustrie herstelle. Damit belädt er seinen Güterzug „echt“ mit Holz. Auf dem Flohmarkt verkauft er die Holzstapel für zwei Euro pro Stück an Gleichgesinnte. An seine eigene Anlage stellt er ähnlich hohe Ansprüche: Sie soll aussehen, als sei die Zugstrecke in eine bereits bestehende Landschaft eingefügt – tatsächlich verläuft der Bauprozess so, dass die Streckenführung Teil der Landschaftsmodellierung ist. Derart detailverliebte Modelleisenbahner sind keine Ausnahme, und handwerkliche Herausforderungen sicher auch eine Facette, die Modelleisenbahnen so beliebt machen.

Die Planung und Gestaltung der Miniaturlandschaften, durch die einmal die Züge rollen sollen, sorgen für monatelange Beschäftigung und einen Großteil des Spielvergnügens. Sorgfältig werden Gleisverläufe, Betriebswerke, Bahnhöfe, Häuser und Hügel geplant, mitunter sogar digital entworfen. Zeitschriften, wie die seit 1948 erscheinende MIBA, bieten Anregungen zum Nachbau und sind Inspiration, ebenso die Nürnberger Spielwarenmesse, in deren Modellbahnhalle jährlich neue Highlights präsentiert werden. Bäume werden teilweise aus Naturmaterialien oder aus Kupferdraht selbst gebaut, und kleinste, mitunter beleuchtete Inszenierungen bringen die Illusion von Leben ins Modell. Sägewerke, Polizeieinsätze und Abschiedsszenen am Bahngleis wollen einen realen Alltag vermitteln, der allerdings gleichzeitig konstruiert ist.

So ist die ständige Unvollkommenheit des eigenen Werkes im Vergleich zur Realität nicht das einzige Dilemma, in dem sich ein Modellbahner befindet. Gerade der Aspekt der kreativ und einzigartig selbst gestalteten Strecke löst sich bei genauerer Betrachtung weiter auf. Die meisten Landschaftsdarstellungen, durch

die die Züge fahren, wirken durch ihr gleichförmig aufgebautes Erscheinungsbild schließlich eher uniform.

Auf vielen Platten befinden sich klassischerweise dieselben Elemente: Bahnhöfe und Betriebswerke, Tunnel, Berge, Brücken, Flüsschen und Häuser sind die Regel, variiert in stereotypen Jahreszeiten. Diese Möglichkeiten der Landschaftsgestaltung bieten einerseits Abwechslung um die Gleise, andererseits, und dies stellte auch schon Bodo-Michael Baumunk fest, sieht damit der Großteil der Modellbahnanlagen immer einer idyllischen Mittelgebirgslandschaft ähnlich.²

Damit sich die Modellbahnen durch industriell gefertigtes Zubehör nicht zu sehr gleichen, ist für korrekte, individuell angepasste Optik häufig Handarbeit gefragt, nicht nur, was den Holzgütertransport angeht. Gleise können wahlweise selbst eingeschottert werden, auch Komplettsätze zur Gestaltung von Flussläufen und Berghängen stehen den Modellbauern zur Verfügung. Firmen wie die in Süddeutschland ansässige Gebrüder Faller GmbH oder Noch GmbH & Co. KG haben sich längst auf die Produktion von Zubehör für Modelleisenbahnen spezialisiert.

Der Wunsch nach realistischer Darstellung bezieht sich auch auf das „rollende Material“, das originalgetreu lackiert und auch im Zuginneren oft detailreich



Auch im Innenleben detailliert:
Ein HO-Personenwagen mit Soldaten.

² Baumunk, Bodo-Michael: Der HO Modell-Eisenbahner und seine Welt. Marburg 1985, S. 36.



Modellbahnszenarie: Der Güterzug befördert eine Westfalia-Dreschmaschine.

gearbeitet ist. Zudem wollen die Loks und Waggonen genau gewählt sein, denn Modelleisenbahnen werden in zeitliche Epochen eingeteilt, die es bei der Zugbestückung zu beachten gilt. Gleichzeitig definiert sich über die Epocheneinteilung das Sammlungsgebiet, das historisch korrekte Zusammenstellungen erlaubt. Unter Modellbahnfreunden gilt der sogenannte „Nietenzähler“ als, wenn auch oft verspotteter, Idealtyp eines Sammlers, der exakte Ansprüche an Maßstabstreue seiner Zuggarnituren stellt.

Auch das eigentliche Spiel mit den Zügen lässt Verkehrsabläufe der Wirklichkeit entsprechend simulieren. Die Bandbreite reicht von der Fahrplanerstellung über die Zusammenstellung der Züge auf Rangiergleisen bis zur korrekten Fahrt nach Signalstellungen. Dabei bietet die ständig verbesserte Technik immer authentischere Möglichkeiten. So begeistert sich der Holzstapel bauende Modelleisenbahner unerwartet enthusiastisch für ein neues Zugkupplungssystem: „Das ist geil, dass ich kein Entkupplungsgleis mehr brauche und jetzt überall kuppeln kann!“ Natürlich könnte man einzelne Waggonen auch von Hand trennen, doch die Modelleisenbahn soll möglichst ohne allzu große Hilfestellung des Modell-Lokführers rangiert werden.

Schließlich ist die technische Seite der Modelleisenbahn ein weiteres Argument für ihre Beliebtheit, die bereits in ihren Ursprüngen als ein „männliches“ Spielzeug angelegt war. Die Freude an der kleinen Technik und deren Wartung gehören ebenfalls zu den Dimensionen des Hobbys: So müssen Lokomotiven etwa einmal jährlich durchbewegt und geölt werden, und die versteckte Stromführung für Gleise, Signale und Beleuchtungen erfordert zumindest grundlegendes Wissen über Elektrotechnik. Spätestens dann, wenn ein Defekt auftritt, können die Loks selbst repariert und Verschleißteile ausgetauscht werden, das entsprechende Werkzeug vorausgesetzt.

Modelleisenbahn als Hobby bietet vor allem Männern eine Form der Freizeitbeschäftigung, deren individueller Ausgestaltung höchstens Grenzen durch Anschaffungs- und Erweiterungskosten, Zeitmangel und familiäre Kompromisse gesetzt sind. Dabei bestätigten die meisten befragten Modelleisenbahner, dass der Weg das Ziel sei: „Wenn die Anlage fertig gebaut ist, macht es nur noch halb so viel Spaß.“ Häufig findet man noch etwas zu tun oder zu verbessern: Pläne werden geschmiedet, mit Gleichgesinnten diskutiert, verworfen, gebaut, angepasst, es wird abgerissen, neu gebaut, modernisiert. Kurz, das Hobby Modelleisenbahn bleibt dank seiner Orientierung an der Realität immer ein Prozess, der sich ein Leben lang entwickeln kann.



Literaturhinweise zum Weiterlesen

Baum, Siegfried: Die Augsburger Localbahn. Eine einzigartige Privatbahn. Freiburg 2000.

Baum, Siegfried: Schwäbische Eisenbahn. Die Verkehrsgeschichte der Lokalbahn in Mittelschwaben. Eppstein 1969.

Baumunk, Bodo-Michael: Der H0 Modell-Eisenbahner und seine Welt. Marburg 1985.

Brunecker, Frank (Hrsg.): Die schwäbische Eisenbahn. Biberach 2013.

Erhart, Ernst: Eisenbahnknoten Augsburg. Drehscheibe des Eisenbahnverkehrs. München 2000.

Hetzer, Gerhard/Tröger, Otto-Karl (Hrsg.): Weichenstellungen. Eisenbahnen in Bayern 1835–1920. München 2001.

Liebl, Toni: Aufgeh'n wird die Erde in Rauch. Geschichte der ersten privaten Eisenbahnen in Bayern. München 1985.

Liebl, Anton: Die Privateisenbahn München – Augsburg (1835–1844). Entstehung, Bau und Betrieb. Ein Beitrag zur Strukturanalyse der frühen Industrialisierung Bayerns. München 1982.

Ücker, Bernhard: Die Bayrische Eisenbahn 1835–1920. München 1972.

Ücker, Bernhard: 150 Jahre Eisenbahn in Bayern. Begleitheft zur Nürnberger Jubiläumsausstellung 1985. Fürstenfeldbruck 1985.

Weigelt, Horst: Bayerische Eisenbahnen. Vom Saumpfad zum Intercity. Stuttgart 1986.

Welser, Ludwig von/Hufschläger, Helge: Bayern-Report, Band 9: Die Gattungen S 3/5 N, S 3/5 H, S 2/5, S 2/6 (S 3/6), P 3/5 N, P 3/5 H, G 5/5, G 4/5 H, G 3/4. Fürstenfeldbruck 2001.

Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985. 2 Bde. Berlin 1985.