

Rolf-Ulrich Kunze

Spurweiten

Technik, Geschichte, Identität u. a.
in H0, Normalspur und 1000 mm



Spurweiten

Technik, Geschichte, Identität u.a. in H0, Normalspur und 1000 mm

Rolf-Ulrich Kunze

Publisher: KIT Scientific Publishing
Year of publication: 2011
Published on OpenEdition Books: 23 août 2017
Serie: KIT Scientific Publishing
Electronic ISBN: 9782821894907



<http://books.openedition.org>

Printed version

ISBN: 9783866446328
Number of pages: IX-242

Electronic reference

KUNZE, Rolf-Ulrich. *Spurweiten: Technik, Geschichte, Identität u.a. in H0, Normalspur und 1000 mm*. Neuauflage [Online]. Karlsruhe: KIT Scientific Publishing, 2011 (Erstellungsdatum: 12 janvier 2021). Online verfügbar: <<http://books.openedition.org/ksp/3241>>. ISBN: 9782821894907.

© KIT Scientific Publishing, 2011
Creative Commons - Namensnennung - Nicht-kommerziell - Keine Bearbeitung 3.0 Deutschland - CC BY-NC-ND 3.0 DE

Rolf-Ulrich Kunze

Spurweiten

Technik, Geschichte, Identität u. a.
in H0, Normalspur und 1000 mm



Rolf-Ulrich Kunze

Spurweiten

Technik, Geschichte, Identität u. a. in H0, Normalspur und 1000 mm

Technikdiskurse

Karlsruher Studien zur Technikgeschichte

4

Herausgeber:

Prof. Dr. Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp

Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

Fakultät für Geistes- und Sozialwissenschaften

Institut für Geschichte, Abteilung Technikgeschichte

Spurweiten

Technik, Geschichte, Identität u. a.
in H0, Normalspur und 1000 mm

von
Rolf-Ulrich Kunze

Umschlagfoto

Rolf-Ulrich Kunze

Satz und Gestaltung

Jan Wenke

Impressum

Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
KIT Scientific Publishing
Straße am Forum 2
D-76131 Karlsruhe
www.ksp.kit.edu

KIT – Universität des Landes Baden-Württemberg und nationales
Forschungszentrum in der Helmholtz-Gemeinschaft



Diese Veröffentlichung ist im Internet unter folgender Creative Commons-Lizenz
publiziert: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/de/>

KIT Scientific Publishing 2011
Print on Demand

ISSN 1860-3610
ISBN 978-3-86644-632-8

Inhalt

Bemerkungen zu Rolf-Ulrich Kunzes „Spurweiten“	VII
Dank	XI
Einleitung	1
I Technik als autobiographische soziale Konstruktion	
Vorgeschichte: Zeitgeschichte und Ankunft.	13
Aufbewahrungen	25
Erweiterungen.	45
Vorbilder	79
Traumanlagen	107
Die Eisenbahnreise	131
II Methoden der Technik- als Alltagsgeschichte	
Narration: Heimat-Konstruktionen und die Semantisierung der Identität	147
Didaktisierungen: „Niedersachsen in Karte, Bild und Wort“: technisch-sozialer Wandel in der Heimatkunde der 1960er und der 1970er Jahre	165
Ironie: Loriots Auto-Humor Ende der 1960er Jahre.	195
Statt eines Nachworts	215
III Anhang	
Abbildungsverzeichnis.	219
Literaturverzeichnis	235
Weitere Quellen.	243

Bemerkungen zu Rolf-Ulrich Kunzes „Spurweiten“

Die Eisenbahn ist ein Standardthema der Technikgeschichte: Planung und Bau, Fahrzeuge und Infrastruktur, die Wirkungen auf die Gesellschaft, auf die Wahrnehmung von Geschwindigkeit und Landschaft sind ebenso untersucht worden wie die bürokratische Organisation, die Planungs- und die Militärgeschichte. Auch die alltagsgeschichtliche Dimension, die Nutzung und das Erlebnis der schienengebundenen Mobilität, sind schon längst in den Blick gekommen. Eisenbahngeschichtliche Museen haben die materielle Kultur gesammelt und aufbereitet; sie gehören in Europa zu den populärsten Museen. Damit spiegelt die Eisenbahngeschichte die typischen Fragestellungen, Methoden und Vorlieben der akademischen und musealen Technikgeschichte wieder.

Aber die Konventionen der wissenschaftlichen Beschäftigung mit der Eisenbahngeschichte reflektieren auch ihre Auslassungen und blinden Flecke. Signifikant ist eben auch, worüber nicht nachgedacht und selten gesprochen wird, und was üblicherweise aus der akademischen Technikgeschichte heraus gehalten wird. Das ist vor allem die Dimension der Faszination. Die Attraktion der Schienenfahrzeuge, die Ästhetik der Eisenbahn in der Landschaft, die Rolle für die Imagination bei der Sozialisation von Kindern und Jugendlichen, die Liebe zu den Artefakten, die oft daseinsorganisierende Lust am Sammeln und am miniaturisierten Systembauen – all das bleibt üblicherweise in der Region des Vor-Wissenschaftlichen. Man überläßt dieses Feld gern den coffee-table-books, den Hochglanzpublikationen für Eisenbahnenthusiasten und der Spezialliteratur für modellsammelnde Maniker, für „Hanull-Männer“ und Gartenbahnbauer. Eisenbahnfaszination ist die Domäne all jener, die als „Pufferküsser“ abgetan werden. Ernsthafte Eisenbahnhistoriker, so die Implikation, blenden subjektive Faszination aus und konzentrieren sich auf das Transportsystem und seine Technik, auf Arbeits- und Wirtschaftsgeschichte. Die Modelleisenbahn und ihre soziale Verankerung ist danach kein untersuchenswertes Feld, sondern die Domäne historisch ignoranter Enthusiasten.

Für die Selbstkonstruktion der universitären Technikgeschichte ist das gezielte Heraushalten der Faszinationsgeschichte bisher essentiell gewesen. Hier detailversessene, faszinationsgeschädigte Laien, da die ernsthafte, systemisch interessierte und von ‚richtigen‘ technikgeschichtlichen Fragestellungen geleitete Historiker im Besitz des Sinns für Relevanz – dies ist eine fachkonstituierende und fachstabilisierende Opposition, eine Trennung zwischen der academia und dem großen Rest, ebenso statussichernd wie exklusivitätsgarantierend und dignitätserzeugend. Und die universitäre Geschichte der Eisenbahn mußte schon deshalb ihre Solidität abgegend beweisen, weil die Faszinationskultur der Laien gesellschaftlich so breit wirkt und kulturell so präsent ist.

Rolf-Ulrich Kunzes Buch bricht nun in mehrfacher Hinsicht mit akademischen Tabus. Es ist die Selbstreflexion eines Historikers; und es erzählt von Eigenem und Nahem, von der Sozialisation des Autors, und von seiner Fasziniertheit. Kunze holt die Geschichten und die Geschichte des subjektiven Umgehens mit Eisenbahntechnik und Modellen und deren Attraktionen ein in die historische Reflexion, ohne sich ganz auf die Gepflogenheiten der historiografischen Darstellungsweisen und Textgattungen einzulassen – ein dritter Tabubruch. Ironische Brechungen, asides, leichtes Spurenverfolgen und anregendes Spurenlegen: Das alles gehört üblicherweise nicht zu den Darstellungskonventionen des Fachs. Aber es macht das Nach-Spielen von Kunzes Arbeit an der Rekonstruktion der Technikgeschichte des Privaten zu einem ganz außerordentlichen Lesevergnügen.

Methodisch jedoch hat Kunzes scheinbare Leichtigkeit durchaus gravierende Implikationen. Sie geht einige Schritte weiter als die bisherige Forschung. Als Programm ist die Forderung nach der Untersuchung des ‚Zusammenlebens‘ der Menschen mit den technischen Dingen weder neu noch exklusiv. Carroll Pursell, der Autor des Standardwerkes zur Maschine in Amerika, formulierte, „that the tools and processes we use are a part of our lives, not simply instruments of our purpose.“ Wenn man es in diesem Abstraktionsgrad formuliert, ist die Aufgabe längst gestellt. Und tatsächlich haben Historiker schon beträchtliche Arbeit geleistet. Die Geschichte der Haushaltsgeräte, der im Alltag genutzten Maschinen, ist inzwischen ebenso gut aufgearbeitet wie das Hineindiffundieren der Rationalisierung in die Küche oder das Umgehen mit großen ‚persönlichen Maschinen‘ wie dem Automobil.

Doch Pursells Aufforderung, die Technik direkt im Leben aufzusuchen, wurde bisher nur halb befolgt. Die konkrete Nutzung technischer Geräte ist das Eine; wie steht es aber mit den weniger offensichtlichen Technikfeldern im Alltag, die scheinbar weniger ‚technisch‘ sind? Wie um die Randbereiche des Alltags-Technotops, um die technischen Systeme, die uns nahe kommen, buchstäblich, körperlich und emotional? Wie nähern wir uns den versteckten oder kaum als Technik wahrnehmbaren Technologien, solchen, in denen wir leben, und die wir leben, und für die der Begriff „nutzen“ zu neutral wäre? Kunzes Arbeit schaut auf solche unteren, sublimeren Ebenen der Artefakte, auf nur auf den ersten Blick insignifikantere Dinge und Bilder. Damit erschließt er neue Gegenstandsbereiche für die Technikgeschichte.

Dazu verändert er die Blickdistanz auf Phänomene und Gegenstände. Sein Nahblick, seine Sensitivität für die Nuancen gerade auch bei der Interpretation von Bildern und Bildwelten, wird aber immer reflexiv erweitert – ein Fokuswechsel, der den Lesern intellektuelles Vergnügen bereitet. Ebenso vergnüglich und oft verblüffend sind die Quellen, die er betrachtet: Kaum zuvor ist die Semantik von Sammlerkalendern, Modellbausätzen oder Lokomotivverpackungen herausgestellt

worden. Und dies ist paradigmatisch für sein Aufsuchen, genaue Betrachten und scharfe Analysieren von Subtexturen unserer Nah-Technotope.

Die Konsequenzen für das Fach Technikgeschichte dieser veränderten Umgehensweise mit lebensnaher und lebensbegleitender Technik sind, meine ich, gravierend – oder sie müssten es sein. Kunze hat nicht nur ein Feld, das bisher nur eine Exklusivdomäne unprofessioneller Enthusiasten gewesen war, für die wissenschaftlichen Reflexion erschlossen. Er fordert mit seinem Rekurs auf neue Gegenstandsbereiche, mit neuen Analyseweisen, mit der Untersuchung neuer Quellenarten, und mit neuen Darstellungsformen das Fach und die Fachvertreter heraus. Die in den letzten Jahren in Deutschland in mancherlei Hinsicht sedierte Technikgeschichtsschreibung wird Kunzes Arbeit zur Kenntnis nehmen, sich mit ihr auseinandersetzen, und – das wünsche ich mir – seinen revisionistischen Ansatz aufnehmen müssen.

*Kurt Möser
im Januar 2011*

Dank

Einmal mehr habe ich meinem KIT-Kollegen PD Dr. Kurt Möser für Anregung, Rat und Kritik im Entstehungsprozess eines Buches zu danken, das sich bewußt über Grenzen deutscher historiographischer Gepflogenheiten hinwegsetzt. Wer sichere Pfade verläßt, geht Risiken ein und schätzt es ganz besonders, wenn ein Geländekundiger ihn auf bekannte Gefahren hinweist, aber nicht davon abbringt, eigene Wege zu gehen. Regine Tobias, Leiterin des KIT Scientific Publishing, hat sich auch für dieses Buch in einem Maß eingesetzt, das ein Autor sich nur wünschen kann. Dafür sei ihr herzlich gedankt, ebenso Jan Wenke für seine intelligente Satz-Arbeit. Danken möchte ich auch einmal mehr meinem akademischen Lehrer, Prof. Dr. Wolfgang Altgeld, Würzburg. Bei ihm konnte man u. a. lernen, mit den Routinen wissenschaftlichen Mainstream-Schreibens unzufrieden zu sein – vor allem mit den deutschen. Meinem Institutsleiter, Prof. Dr. Hans-Peter Schütt, Institut für Philosophie des KIT, danke ich für viele Gespräche u. a. über die persönliche Beziehung zur Technik – bis hin zu so speziellen Themen wie dem Fahrzeugpark der Lübeck-Büchener Eisenbahn. Die Zusammenarbeit der KIT-Technikgeschichte mit der KIT-Technikfolgenabschätzung von Prof. Dr. Armin Grunwald hat mir wichtige neue Perspektiven und Anregungen vermittelt. Auch dafür danke ich ausdrücklich.

Finanziert werden konnte die aus dem Kontext meines Oberseminars ‚Arbeitskreis Formatierung sozialer Räume‘ und seiner sozialkonstruktivistischen Ansätze in der Technikgeschichte hervorgegangene Veröffentlichung aus Mitteln des Lehrpreises der KIT-Fakultät für Geistes- und Sozialwissenschaften 2010.

Gewidmet ist dieses Buch meinem Sohn Wibe mit einer Entschuldigung für die Zeit, die wir nicht mit unserer gemeinsamen Modellbahn verbracht haben.

*Rolf-Ulrich Kunze
Karlsruhe, im Januar 2011*

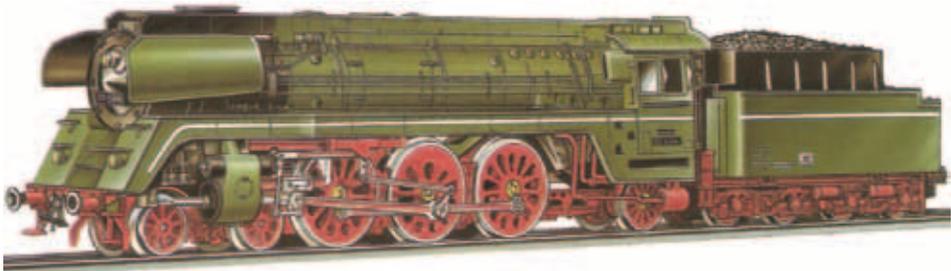


Abbildung 1

Einleitung

Unsere Technikbiographie: über die Sichtbarmachung des Alltäglichen

Obwohl jeder Mensch und Technotopbewohner seit der Hochindustrialisierung eine charakteristische, individuelle Technikbiographie hat, die sich über die enorme Zahl industrieller Artefakte erschließen läßt, die zu seinem Lebensweg und zu seiner Identität gehören, neigen wir dazu, Technikgeschichte höchst unpersönlich und geradezu antibiographisch darzustellen, sei es makro-soziotechnisch, makro-sozioökonomisch oder makro-soziokulturell.¹ Technik ist immer die Technik der anderen und des Durchschnitts, so gut wie nie ist von der höchstpersönlichen Rolle der Technik für die eigene Identitätskonstruktion die Rede.² Das ist erstaunlich. Eine auf Technik bezogene, Technik in den Mittelpunkt stellende Biographie wird traditionell allein großen Erfindern, Technikern und Naturwissenschaftlern zugestanden, die dann sagen können „Ich baute Autos“³ oder die so systemindifferent wie monoman in Peenemünde oder Cape Canaveral den „Griff nach den Sternen“⁴ wagen dürfen. Ihre Biographien werden u. a. in der Jugendliteratur als vorbildlich und nachahmenswert dargestellt; sie verkörpern den stark sozialdominanten Typus des männlichen *scientific warrior*, der im täglich harten, risikoreichen Ringen der Big Science mit

Abbildung 2
Juli 1974: ein halbskeptischer Blick aus dem Führerstand von VT 2 (Talbot 1950) der Inselbahn Langeoog, Inselbahnhof Langeoog, in die väterliche Kamera. Die inszeniert den jugenhaften Eisenbahnbezug im Sonntagsstaat; ob das auf der Fensterreling geparkte Matchboxauto dem Hilfslokführer nähersteht? Es ist jedenfalls mitnehmbare Mobilitätstechnik.



-
- 1 Eine bemerkenswerte Ausnahme bietet bereits in den 1980er Jahren Matthias Horx, *Die wilden Achtziger. Eine Zeitgeist-Reise durch die Bundesrepublik*, München/Wien 1987 u. ö.
 - 2 Besonders eklatant z. B. bei Wolfgang König, *Technikgeschichte. Eine Einführung in ihre Konzepte und Forschungsergebnisse*, Stuttgart 2009, mit der inzwischen schon leidlich bekannten, sehr persönliche Züge tragenden Polemik Königs gegen den Ansatz der *Social Construction of Technology (SCOT)*, S. 79–85.
 - 3 August Horch, *Ich baute Autos. Vom Schlosserlehrling zum Autoindustriellen*, Berlin 1937 u. ö.
 - 4 Wernher von Braun, *Griff nach den Sternen: Sinn und Möglichkeiten der Weltraumfahrt*, München 1962 u. ö.



Abbildung 3
Nachdruck der Erstausgabe von 1937, Zwickau 2003.

den Naturgesetzlichkeiten an der Forschungsfront ein Patent nach dem anderen hervorbringt. Demgegenüber erscheinen die massenhaften Anwender dieser Patente wie die Käufer und Nutzer von Autos als Teil einer biographielosen Konsummasse: das ist ein elitäres Bild unserer komplexen und hybriden sozio-technischen Realität.

Es gibt eine Art der biographischen Scheu vor der Sichtbarmachung der Technik und des Technischen in der eigenen Biographie, über deren sozialpsychologische Ursachen man trefflich spekulieren kann: Haben wir es hier mit einem allerletzten Mentalitätsschatten der bürgerlichen Gesellschaft und einer ihrer zähesten Lebenslügen zu tun, der Trennung zwischen ‚Kultur‘ und ‚Technik‘?⁵ Hat möglicherweise die Ökologisierung unserer Technikwahrnehmung in den letzten dreißig Jahren alte (bildungs-)bürgerliche Ekelschwellen gegenüber der Technik geschickt politikkulturell umcodiert⁶ und die Stigmatisierung gerade der Begeisterung für ressourcenintensive Mobilitätstechnik als jugendlich-unreflektiert und latent unterschichtig zementiert – dies, wohlgemerkt, in einer industriellen Leistungsgesellschaft, deren Wohlstand sich stark auf die Autoproduktion stützt?⁷ Haben wir uns an die Konsumierbarkeit von Technik, an Modellserienfolgen, Wegwerfprodukte, Spaß- und Symbolkäufe, so gewöhnt, daß wir es kaum ertragen könnten, dem vielen,

den Naturgesetzlichkeiten an der Forschungsfront ein Patent nach dem anderen hervorbringt. Demgegenüber erscheinen die massenhaften Anwender dieser Patente wie die Käufer und Nutzer von Autos als Teil einer biographielosen Konsummasse: das ist ein elitäres Bild unserer komplexen und hybriden sozio-technischen Realität.

5 Trotz allen Eintretens für einen naturwissenschaftlichen Wissenskanon ist auch der Autor von ‚Bildung‘, Dietrich Schwanitz, tief vom Zwei-Kulturen-Denken geprägt: Dietrich Schwanitz, *Bildung*, Alles, was man wissen muß, Frankfurt am Main 1999, S. 480: „(...) es ist eine Sünde wider den Heiligen Geist, detaillierte Vorträge über Themen zu halten, die außerhalb des Bildungswissens liegen oder wenn in Wirklichkeit anregende Konversation angebracht wäre. Hier gibt es besondere Felder, die viele Männer in Versuchung führen. An erster Stelle rangieren die Wunder der Technik im allgemeinen und Autos im besonderen.“

6 Ein signifikantes Beispiel einer auf solche Werthaltungen setzenden ökologischen Umcodierung sozialdemokratischer, traditionell modernisierungs- und insbesondere industriefreundlicher sozialdemokratischer Politik bietet der Sonnenergie-Advokat Hermann Scheer, *Zurück zur Politik*. Die archimedische Wende gegen den Zerfall der Demokratie, München/Zürich 1995. Die politische Agenda der rot-grünen Bundesregierungen 1998–2005 sah dann anders aus.

7 Darum mühte sich der ‚Automann‘ Gerd Schröder in einer seine Regierungsfähigkeit untermauernden Publikation aus dem Jahr 1998 auch darum, Automobilität und Ökologie zukunfts offen zu verbinden: Gerhard Schröder, *Und weil wir unser Land verbessern ... 26 Briefe für ein modernes Deutschland*, Hamburg 1998, S. 171: „Denn ich bin zwar ein ‚Automann‘. Aber kein Stau-Mann.“

was wir im Lauf unserer Biographie schon gekauft und mehr oder weniger verbraucht haben, um es dann gegen ‚bessere‘, jedenfalls aber neuere Produkte auszutauschen, einen tieferen biographischen Sinn in der Entwicklung unserer Individualität zu geben? Kränkt es unser von Werbung beeinflusstes Selbstbild, wie wenig stylish und hochpreisig die meisten Phasen unserer Konsumbiographie ausgesehen haben? Ist uns die Abhängigkeit von der Identitätsmaschine schlechthin, dem Auto, auf ambivalente Weise bewußt? Werden wir deshalb ungerne daran erinnert, wie stark die größte finanzielle Anstrengung in einer industriegesellschaftlichen Normalbiographie, abgesehen vom Immobilienerwerb, der relativ regelmäßige Autokauf in bestimmten Zeitabständen, gerade angesichts der Langlebigkeit und Verarbeitungsqualität heutiger Fahrzeuge an ein ersatzreligiöses Ritual erinnert, auf dessen Sinnstiftungskraft wir psychisch angewiesen sind? Oder ist unsere ‚Cyborgisierung‘⁸ so weit fortgeschritten, daß es uns in den meisten Fällen gar nicht mehr gelingt, zwischen unserer Identität und der sie mitkonstituierenden Alltagstechnik zu unterscheiden, auf die wir oft genug nicht mehr in funktionaler, sondern in kultureller Hinsicht angewiesen sind? Assoziieren wir, in der Regel in hyper-technisierten Kreißsälen Geborenen mit der lebensbegleitenden Präsenz von gesundheits- und krankheitsüberwachender Medizintechnik und Apparatemedizin, die Gesundheit zum ständig bedrohten, wartungsintensiven Checkheftproblem macht, auch die Angst vor



Abbildung 4
Wernher von Braun, 1964, im Marshall Space Flight Center, Huntsville, Alabama.



Abbildung 5
„Berühmte Wissenschaftler“ in der Was-ist-Was-Reihe der 1960er Jahre: Sie dürfen, ja sollen eine (Technik-)Biographie haben: nämlich eine vorbildliche. Für die Anwender ihrer Erkenntnisse und Erfindungen gilt das nicht: eine höchst eigenartige Disparität im Zeitalter der technikabhängigen und technikgesteuerten Massenkonsumgesellschaft.

8 Vgl. Ulrich Wengenroth, Wir Cyborgs. Die Technisierung des Alltags, in: Kultur & Technik 24 (1997), H. 10–12/1997, S. 39–43.



Abbildung 6

Ostern 1972: Die Sicht auf die Welt durch dieses Seitenfenster in einem VW 1300, Baujahr 1956, ist eine prägende individuell- wie kollektivbiographische Erfahrung. Der leicht rüdigte Teddy war in zweiter Generation in Gebrauch. Ursprünglich ein Geschenk aus der DDR, hörte er – vielleicht gerade deshalb nach konträrem politischem Vorbild – auf den Namen Konny.



Abbildung 7a

Sommer 1973: Nicht immer endet das soziale Leben der Dinge pietätvoll. Die Dampfspeicherlok 1 der Städtischen Gaswerke Os-nabrück verbringt ihren Ruhestand auf dem Spielplatz des Os-nabrücker Tierparks. Das bauartbedingte Fehlen eines ‚richtigen‘ Schornsteins empfand des kindliche Auge als störend.

Autonomieverlust und einem Krankenhau-
stod inmitten lebenserhaltender Maschinen?
Fürchten wir ein Eingeständnis, wie weit sich
unsere Existenz durch das Leben mit dem PC
in Beruf und Freizeit virtualisiert und pokémo-
nisiert hat?⁹ Das Thema steckt voller Wider-
sprüche und psychologischer Fallen.

Historische Perspektiven hängen immer von
Quellen und den Fragen ab, die wir an Quel-
len stellen. Für die Sichtbarmachung des All-
täglichen und Besonderen in unserer lebens-
langen und identitätsbildenden Beziehung zur
Technik, vor allem zur Mobilitätstechnik, sind
die Familienbilder in privaten Fotoalben eine
ausgezeichnete Quelle. Durch ihre Anlaßbezo-
genheit, z. B. bei der Dokumentation der Ur-
laube und der jahreszeitlichen Riten, erlauben
sie die Beobachtung von familiären Routinen
über Jahre, oft über Jahrzehnte hinweg. Als
Stabilisatoren eines familiären Wir-Gefühls
sind Fotoalben optisch narrative Entwick-
lungsromane mit starker Leitmotivik. Schon
ein flüchtiger Blick auf die photographisch mei-
stens wenig perfekten Bilder gibt einen Ein-
druck davon, in welchem Ausmaß Technik
unsere Erfahrungen formatiert und unsere
Eindrücke technikabhängig sind – und das
gilt nicht nur für die außeralltäglichen Ur-
laubszeiten, deren Bezug zur Mobilitäts- und
eben Fototechnik noch unmittelbar einleuch-
tet. Das technische Format und Genre des Fa-
milienfotos ist eine bemerkenswerte Mischung
aus Traditions- und Überrestquelle, die stets
mehr zeigt als ursprünglich beabsichtigt. Fami-

9 Vg. Ulrich Gehmann, Pokémonisierung, in: Liberal. Vierteljahresshefte für Politik und Kultur 2 (2009), S. 68 f.

lienfotos sind das ideale Material für die kultur- und mentalitätsgeschichtlichen Perspektiven des iconic turn.¹⁰

Die folgende Auswahl von Familienfotos mit Technikbezug soll für die Aussagekraft dieser Quelle werben, nicht mehr und nicht weniger. Die Grenzen dieses Ansatzes, vor allem die Zufälligkeit der durch die Fotoalbendeckel gegebenen Auswahl und die Repräsentativität der gezeigten familiären Muster, sind nur durch einen Vergleich von Bildern unterschiedlicher Provenienz kompensierbar. Zu Bildvergleichen genau dieser Art möchte dieser Beitrag ermuntern. Er dient also mehr der Quellenschließung als der fortgeschrittenen Analyse.

23. Juni 1976: Das erste Schuljahr ist zuende, das Zeugnis wird in Szene gesetzt. Die meritokratisch konditionierende Belohnung ist eine Startpackung der Lehmann Groß-Bahn, Spur G, nach Kleinbahnvorbild. Was ist hier der Lerneffekt? Wünschenswerte schulische Leistungen vermehren das rollende Material. Bahnbesitz ist Ausdruck von Bildung. Die LGB ist zwar wetterfest und auch für den Freilandeinsatz geeignet; in Nordwestdeutschland relativiert sich das allerdings erheblich. Daher zieht die robuste Lok ihren Zwei-Wagen-Zug meist über den festverlegten Kurzhaar-Tepich – er ist direkt auf dem linoleumähnlichen Bodenbelag der 1950er Jahre verlegt – und mindert zeitweise die Begehrbarkeit des Kinderzimmers. Dessen Möblierung zeigt das nach Größenordnung gestufte Nebeneinander



Abbildung 7b

Die baugleiche Dampfspeicherlok 2 der Gaswerke auf Übergabefahrt im Hauptbahnhof Osnabrück, 1950er Jahre. Im Hintergrund der Gasometer, den die Umstellung auf Erdgas überflüssig machte.



Abbildung 8

Bahn und Zeugnis, oder umgekehrt.

10 Silvia Serena Tschopp, Bild als Quelle: Die ‚iconic turn‘, in: dies., Wolfgang E.J. Weber, Grundfragen der Kulturgeschichte, Darmstadt 2007, S. 99–111.



Abbildung 9
Langeoog, 1976

von Modernisierungswellen der Nachkriegszeit: typische Herlag-Kindermöbel der 1950er und 1960er Jahre: Sitzbank mit Kindertisch; ein mehr oder weniger passender Beistelltisch von mäßiger Zweckmäßigkeit, die sich auf seine Unauffälligkeit als Ablagefläche reduzieren läßt; die praktische, verschwenderischen Stauraum bietende 70er-Jahres-Schrankwand für das Kinderzimmer mit hellen Oberflächen, runden Holzknöpfen und einem Klappschreibtisch, dessen Scharniere schon am Ende der Grundschulkarriere nicht im Preßholz hielten. Die abgebildete Lederhose, ein 50er-Jahres-Original, war da schon von anderer Durabilität. Allerdings isolierte sie ihren Träger in der bunten Kunstfaser- und Obertrikotagenwelt der 1970er Jahre.

August 1976, Anleger im Hafen Langeoog: auf neue Aufgaben wartet die 1949 bei der Inselbahn in Dienst gestellte zweiachsige Diesellokomotive Kö 3.¹¹ In ihrer inselbahntypischen Buntheit wirkt sie wie eine in die 1 : 1-Wirklichkeit übersetztes LGB-Modell. Überhaupt hat die Inselbahn auf Langeoog viel, wovon Modelleisenbahner träumen: die Kombination von Schiff und Schiene, einfache Gleisbilder und rangierträchtige Betriebssituationen auf einer einspurigen Strecke zwischen Hafen und Inselort. Faszinierend an der kleinen Rangierlok ist die Freiheit des Lokführerblicks in beide Richtungen – und der gemütlich wirkende Start des Vierzylinderdiesels mit nur 90 PS, dessen nagelnder Taktschlag von dem der an- oder ablegenden Langeoog I mühelos überdröhnt wird.

Unsere eigene technische Biographie erschließt sich nur durch genaueres Hinsehen. Die weitaus meisten in Frage kommenden Quellen wie die oben gezeigten sind, für sich genommen, unspektakulär und genreverhaftet. Doch liegt darin zugleich auch ihr besonderer Quellenwert. Der niederländische Kulturhistoriker Johan Huizinga (1872–1945)¹² und die aufeinanderfolgenden Generationen der Historikerschule der Annales haben uns vor allem eines gelehrt: die Geschichte des Alltags und des Alltäglichen, des Gewohnten und Gewöhnlichen nicht zu unterschätzen.¹³

11 Quelle: <http://www.schiffahrt-langeoog.de/>.

12 Johan Huizinga, *Holländische Kultur im siebzehnten Jahrhundert* (1941), Frankfurt am Main 1977.

13 Vgl. Peter Burke, *Offene Geschichte. Die Schule der ‚Annales‘*, Berlin 1991 (zuerst Cambridge/UK 1990); Philippe Ariès, *Georges Duby (Hg.), Geschichte des privaten Lebens*, 5 Bde., Frankfurt am Main 1989 (zuerst Paris 1985).

Diese Geschichte des Privaten nicht gegen die Geschichte der politischen Haupt- und Staatsaktionen auszuspielen, sondern die eigenzeitliche Gleichzeitigkeit der eigenen technischen Biographie in allen ihren Bezügen sichtbar zu machen, ist auch eine Aufgabe von Historiographie. Um ihr gerecht werden zu können, braucht die Technikgeschichtsschreibung weniger schwere theoretisch-methodologische Kampf- oder feine technikkonzeptuelle Polierwerkzeuge als den Mut zur Quelle, vor allem zur Erschließung von Quellen, an die wir oft gar nicht in einer Quellenperspektive denken, z. B. Leselernfibeln.

Die Lese- und Schreibprovinz der niedersächsischen Erstlese- und Schreibfibeln 1950 ist auch ans Schienennetz angeschlossen, und auf dem lokalen Güterbahnhof wird vor dem Hintergrund rauchender Schornsteine und eines Gasometers ordentlich Betrieb gemacht. Das Dampflokzeitalter hat seinen Höhepunkt zwar bereits überschritten, aber hier beherrscht sie, die Urtraktion des Eisenbahnzeitalters, noch das Bild. Die preußische G 8¹ vor dem gemischten Güterzug – u. a. mit PKW-Ladung – im Vordergrund ist Ende der 1940er Jahre schon fast vierzig Jahre alt. Vor unserem Auge steht eine idealtypische Modellbahnszenarie, in der sich auf kleinem Raum verdichtet, was den Betrachter am Eisenbahngeschehen so anzieht: das Be- und Entladen, die Verschiedenheit der Transportgüter und die phantasiebeflügelnde Verbindung von Nähe und Ferne, an die uns ein durchfahrender Güterzug erinnert. Lesen ist eine Form des Verreisens.



Abbildung 10



Abbildung 11

Zur automobilen Biographie gehört auch die Unfallgeschichte: sie sagt viel über die Bedeutung des Leitartefakts ‚Automobil‘ in unseren Lebensläufen, über Valorisationen, Risikowahrnehmung und Selbstbilder.¹⁴

¹⁴ Vgl. Clemens Niedenthal, Unfall: Porträt eines automobilen Moments, Marburg 2007.



Abbildung 12

Maß und Form, wenn auch nicht der Langeooger Inselbahn: Piko-HO-Modell des VT 137 067 BC Pw 4, BR 185 der DR.



Abbildung 13

Ausfahrt des LMS-Expresszuges ‚Coronation Scot‘ am 19. Dezember 1938 aus dem Bahnhof Euston: eine Bildikone der Eisenbahnfaszination.

Um Quellenerschließung soll es in den folgenden Essays gehen. Sie behandeln exemplarisch u. a. die Eisenbahn-Spurweiten, die für meine Technikbiographie relevant waren – und es möglicherweise für viele andere Biographien auch sind. Das Persönliche im Strukturellen zu kontextualisieren, charakteristische eher als idealtypische Beispiele für Techniksozialisation in der späten Massengesellschaft sichtbar zu machen, wäre, als Historiker gesprochen, das methodische Leitbild. Das wird vielleicht hier und da gelingen, oft auch nicht. Wenn auf diese Weise ein Weg aufgezeigt wird, wie die (deutsche) Kulturgeschichte wieder lesbarer (und betrachtbarer) werden kann, wäre viel erreicht. Vielleicht führt der Weg dazu über mehr publizistische Gelassenheit im Umgang mit der Ich-Perspektive, die in der anglo-amerikanischen Historiographie immer präsent gewesen ist.¹⁵ Auch die Technikfolgenabschätzen könnte von einer historischen Rekonstruktion (auto)biographischer Perspektiven profitieren, aus der deutlicher werden kann, vor welchem biographischen Erfahrungs-, vor allem aber: Wahrnehmungshintergrund wir Technikfol-

15 Z. B. Paul Fussell, *Uniforms. Why we are what we wear*, New York 2002.

gen beurteilen. Ebenso wie die häufig in der betont erklärend-objektivistischen Geschichtswissenschaft anzutreffende Bevorzugung von rational choice-Modellen könnte die Ausblendung des höchstpersönlichen Mindsets von Menschen, die Technikfolgen einschätzen, Zirkelschlüssigkeit verdecken.

Im ersten Teil der ‚Spurweiten‘ geht es um ausgewählte Spurweiten-Quellenbeispiele ohne Anspruch auf Vollständigkeit oder Meisterinterpretation. Wenn sie dazu anregen, über die Relevanz unserer Technikbiographien im konsumgesellschaftsgeschichtlichen Kontext nachzudenken und das soziale Leben der Dinge in unseren Biographien sichtbar zu machen, sind sie relevant. Der zweite Teil behandelt nicht in theoretischer, sondern in praktisch-historiographischer Absicht die drei Faktoren Narration, Didaktisierung und Ironie in ihrer Bedeutung für die Rekonstruktion von Technikalltagsgeschichte.

I Technik als autobiographische soziale Konstruktion

Vorgeschichte: Zeitgeschichte und Ankunft

Was bringt eine Familie dazu, sich alljährlich am 21. Januar um genau 18 Uhr 56 auf einen bestimmten Bahnsteig des Osnabrücker Hauptbahnhofs zu stellen, dies zudem ohne die Absicht, eine Reise anzutreten oder jemanden zu begrüßen, der zu diesem Zeitpunkt ankommt? Viele Möglichkeiten für eine vernünftige Antwort gibt es nicht; es sei denn, dem hier zu beobachtenden Ritual selbst eine gewisse performative, kontinuierstiftende Vernunft beizumessen. Es geht um die rituelle Vergegenwärtigung eines bestimmten Augenblicks im Jahr 1956, dessen Bedeutung sich nur die Berücksichtigung mehrerer Ebenen erschließt: u. a. einer makrogeschichtlich-zeit-historischen sowie einer doppelbiographischen der beiden Akteure, die sich am 21. Januar 1956 um 18 Uhr 56 auf Gleis 4 des Hauptbahnhofs Osnabrück trafen. Bahn und Bahnhof werden einmal im Jahr zu einem Erinnerungsort, an dem die Zeit stillsteht. Was immer die Anzeigetafel an Gleis 4 am 21. Januar um 18 Uhr 56 auch anzeigt, wie immer sich Zugläufe und Bahnhof, Wetter- und Weltumstände, aber auch die Erinnerungsträger selbst verändern, dieser Moment steht außerhalb aller Zeit. In ihm laufen immer wieder die Stränge mehrerer Erzählungen zusammen, deren Beginn in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts liegt und die zu roten Erzählfäden im ‚Weltbürgerkrieg‘ wurden. Der 21. Januar bekommt so die Funktion eines Gedenktags für ein Ende der Nachkriegszeit im Jahr 1956, das sich untrennbar mit dem Osnabrücker Hauptbahnhof verbindet. Was mit Zugabfahrten ins Ungewisse begonnen hatte, endete mit einer Zugankunft, die als Gewißheit ritueller Bestätigung bedurfte, um dem Leben nach dem Ankommen trauen zu können. Der Bahnhof mußte zum Ort ewiger Ankunft umcodiert werden, jedenfalls einmal im Jahr, sonst wäre die Erinnerungslast an die Zeit davor zu groß.

Abbildung 14
Unscharfe Verhältnisse,
Osnabrück Hauptbahn-
hof, 21. Januar 1987,
Gleis 4. Ankunft oder
Abfahrt? Tatsächlich lie-
gen die Dinge komplexer.
Das versteht man jedoch
nur, wenn man weiß, daß
und warum es 18 Uhr 56
und 31 Jahre nach dem
21. Januar 1956 ist.





Abbildung 15
Osnabrück Hauptbahnhof, Vorplatz, 1959. Drei Jahre nach dem 21. Januar 1956.

Der makrogeschichtliche Hintergrund: Deutsche Kriegsgefangenschaft in der Sowjetunion in und nach dem Zweiten Weltkrieg

Die Kriegsgefangenschaft deutscher Soldaten und die Internierung deutscher Zivilpersonen war eines der prägenden Massenphänomene der Nachkriegszeit bis Mitte der 1950er Jahre. Heute gehört dieses Massenschicksal zu den großen weißen Flecken deutscher Zeitgeschichte. Das war nicht immer so. In vielen literarischen Darstellungen, in den ‚Trümmerromanen‘, am bekanntesten vielleicht aber in Wolfgang Borcherts Stück ‚Draußen vor der Tür‘ von 1947, ist der heimkehrende Kriegsgefangene zum Typus geworden: ein verlorener Mensch, der von einer Unbehaustheit in die nächste stolpert, aller Werte im materiellen und ideellen Sinn verlustig:

Ein Mann kommt nach Deutschland. Er war lange weg, der Mann. Sehr lange. Vielleicht zu lange. Und er kommt anders wieder, als er wegging. Äußerlich ist er ein naher Verwandter jener Gebilde, die auf den Feldern stehen, um die Vögel (und abends auch die Menschen) zu erschrecken. Innerlich – auch. Er hat tausend Tage draußen in der Kälte gewartet. Und als Eintrittsgeld mußte er mit seiner Kniescheibe bezahlen. Und nachdem er nun tausend Nächte draußen in der Kälte gewartet hat, kommt er endlich doch nach Hause.¹⁶

An der Ausnahmestellung des Themas Kriegsgefangenschaft in und nach dem Zweiten Weltkrieg kann allein aufgrund der Größendimensionen kein Zweifel bestehen. Zwischen 1939 und 1956 waren von den weltweit 35 Millionen Gefangenen mehr als 11 Millionen deutsche Gefangene auf mehr als 20 Gewahrsamsländer verteilt, allein ca. 3,2 Millionen entfielen auf die Sowjetunion. Von diesen 3,2 Millionen deutschen Kriegsgefangenen in der UdSSR, die aufgrund ihres beson-

¹⁶ Wolfgang Borchert, Draußen vor der Tür, Reinbek 1956 u. ö., S. 8.

ders harten Schicksals zum Inbegriff der deutschen Kriegsgefangenschaft nach dem Zweiten Weltkrieg überhaupt geworden sind, verstarb ungefähr ein Drittel in der Gefangenschaft. Nur zum Vergleich der Dimensionen: mehr als die Hälfte der 5,7 Millionen sowjetischer Kriegsgefangenen in deutschem Gewahrsam wurde erschossen, verhungerte oder starb an den Folgen unmenschlicher Zwangsarbeit.¹⁷

Derartige Zahlen von Einzelschicksalen liegen außerhalb des Vorstellbaren, wie der Völkerkundler Albrecht Lehmann festgestellt hat, der sich als einer der ersten Mitte der 1980er Jahre des Themas der deutschen Kriegsgefangenschaft angenommen hat:¹⁸ sie bezeichnen Abgründe der Moderne. Schon der Historiker Prof. Dr. Erich Maschke, von 1959 bis 1974 Leiter der auf Betreiben der Regierung Adenauer eingesetzten ‚Wissenschaftlichen Kommission für deutsche Kriegsgefangenengeschichte‘ – jener Kommission, deren Werk die vielbändige Standarddokumentation ‚Zur Geschichte der deutschen Kriegsgefangenen des Zweiten Weltkrieges‘ ist – hatte in der Einleitung zum Abschlußband des Großwerkes geschrieben: „Es gibt in der Zeitgeschichte keine durch gleiche Merkmale und gleiches Schicksal ausgezeichnete menschliche Gruppe, die nach Menge und räumlicher Streuung mit den deutschen Kriegsgefangenen verglichen werden könnte. Ihre Geschichte ist außergewöhnlich.“¹⁹

Die Lebensbedingungen deutscher Kriegsgefangener in den verschiedenen Gewahrsamsländern sind einfacher durch ihre Unterschiede als durch ihre Gemeinsamkeiten zu kennzeichnen. So stand in englischer und amerikanischer Gefangenschaft in zumindest existenzsicherndem Maße Verpflegung und Kleidung zur Verfügung – in amerikanischer Gefangenschaft auch darüber



Abbildung 16
Rudi Kunze, Kriegsgefangenenlager Astrachan, Sowjetunion 1946: Die Lagerverwaltung setzte auf die beruhigende Wirkung solcher Fotos in der Heimat. Fast zehn Jahre vor dem 21. Januar 1956.

17 Christian Streit, Keine Kameraden. Die Wehrmacht und die sowjetischen Kriegsgefangenen 1941–1945, Bonn 1997 (zuerst Stuttgart 1978).

18 Grundlegend Albrecht Lehmann, Gefangenschaft und Heimkehr. Deutsche Kriegsgefangene in der Sowjetunion, München 1986.

19 Erich Maschke, Einleitung, in: ders. u. a., Die deutschen Kriegsgefangenen des Zweiten Weltkrieges. Eine Zusammenfassung, München 1974, S. 3.

hinaus. Diese beiden Gewahrsamsmächte, Großbritannien und die U.S.A., verfolgten mit unterschiedlicher Akzentsetzung aber vergleichbarer Motivation ein umfassendes Programm der Umerziehung zur Demokratie, der Reeducation, in ihren Kriegsgefangenenlagern.²⁰ Eine äußere Folge davon war, daß bereits im Jahr 1946 die Stacheldrahtzäune an den Lagern auf den britischen Inseln zunehmend entfernt wurden und die ‚PWs‘ Gelegenheit zum beschränkt freien Ausgang und zur Kontaktaufnahme mit der britischen Bevölkerung erhielten – ein Zustand, der mit dem totalitären, stalinistischen Unrechtsregime, das sich vor allem in dem Lagersystem des GULAG manifestierte, absolut unvergleichbar war.²¹

Die GULAG-Lager in der Sowjetunion waren eine eigene Welt. Als ein dichtes Netz überzogen sie seit der Etablierungs- und Bürgerkriegsphase der bolschewistischen Revolution das gesamte Territorium der entstehenden UdSSR. Das Phänomen GULAG steht ähnlich isoliert in der Geschichte des 20. Jahrhunderts wie das der deutschen Kriegsgefangenschaft, handelte es sich hier doch nicht nur um einzelne Lager, sondern vielmehr um ganze Lagerregionen, Lagerstädte, Lagerindustrien, die zugleich einen integrierenden Bestandteil der Wirtschaft der stalinistischen Sowjetunion bildeten.²² Teilweise waren diese Lager bereits in der Zarenzeit als Verbannungslager für politisch Mißliebige unter fürchterlichsten Bedingungen betrieben worden. Die Bolschewisten übernahmen diese Lager und bauten sie im Bürgerkrieg zu Internierungslagern aus, die später erweitert wurden. Immer neue Gefangenewellen folgten: die Stalinschen Säuberungen der 1930er Jahre in Partei und Militär füllten den GULAG mit der ersten Generation roter Revolutionäre, wie Alexander Solschenizyn es beschrieben hat.²³ Nach Hitlers Überfall auf die Sowjetunion im Juni 1941 trafen die ersten deutschen Kriegsgefangenen im GULAG ein und wurden sogleich zu seiner Erweiterung eingesetzt, die stufenweise bis Anfang der 1950er Jahre fortgeführt wurde – eine einmalige, totalitarismusgeschichtliche Kontinuität.²⁴

Hunger ist das entscheidende Stichwort zur Charakterisierung deutscher Kriegsgefangenschaft in der UdSSR bis 1947, aber auch weit darüber hinaus: Hunger in seiner schlimmsten, heute nur aus Dritte-Welt-Bildern bekannten Form: der Dystrophie, jenes Zustandes völliger körperlicher Auszehrung, der durch reine Nahrungszufuhr nicht mehr zu beheben ist, weil der Körper schließlich jede Nahrungsaufnahme verweigert. Selbst in diesem Zustand eines ‚Todes auf Raten‘ mußten die Gefangenen im Bergbau, in der Industrie und anderswo körperliche Schwerst- und

20 Exemplarisch zur britischen Reeducation Heiner Wember, Umerziehung im Lager. Internierung und Bestrafung von Nationalsozialisten in der britischen Besatzungszone Deutschlands, Essen 1991.

21 Vgl. Rolf-Ulrich Kunze, Das Evangelische Hilfswerk für Internierte und Kriegsgefangene 1945–1955/56. Ein Beitrag zur evangelischen Diakonie- und Seelsorgegeschichte und zur Geschichte der deutschen Kriegsgefangenschaft in der Sowjetunion, in: Zeitschrift für bayerische Kirchengeschichte 65 (1996), S. 32–84.

22 Vgl. Avraham Shifrin, UdSSR-Reiseführer durch Gefängnisse und Konzentrationslager in der Sowjetunion, Uhldingen/Secewis 1980.

23 Alexander Solschenizyn, Der Archipel Gulag, Bern 1974.

24 Grundlegend zur Geschichte der UdSSR Manfred Hildermeier, Geschichte der Sowjetunion 1917–1991. Entstehung und Niedergang des ersten sozialistischen Staates, München 1998.

Sklavenarbeit verrichten. Und von einer Entfernung des Stacheldrahtes konnte keine Rede sein: er begleitete den Gefangenen von seiner Ankunft in der UdSSR bis zum Tag seiner Reise in die Heimat und wurde für die deutschen Gefangenen in Rußland zum Symbol dieser Art von kommunistischer Herrschaft schlechthin: der ‚Welt hinter Stacheldraht‘.

Heimkehrer aus Rußland beschrieben diese Zustände in aller Deutlichkeit und teilweise, auch dies gehört zur problematischen Geschichte der Kriegsgefangenschaft, in den Vokabeln und Bildern des nationalsozialistischen antibolschewistischen Universalrassismus.²⁵ Der ursprüngliche hochideologische Antibolschewismus²⁶ war nun durch eigene Anschauung gestützt und verhärtet worden, dies bis zu dem Grad, daß das Verursachungsprinzip von rassistisch motiviertem Vernichtungs- und Lebensraumkrieg und Kriegsgefangenschaft, aber auch das Ausmaß des sowjetischen Leidens und Sterbens, bei vielen ehemaligen Kriegsgefangenen aus dem Blick geriet.²⁷ Und weder die in der Ost-West-Konfrontation polarisierende politische Kultur des Kalten Krieges noch der Vergangenheitskampf um die kulturelle Hegemonie in der Interpretation des Nationalsozialismus in der Folge von 1968 förderte eine Differenzierung solcher Anschauungen, im Gegenteil.²⁸

Während – mit ganz wenigen Ausnahmen verurteilter Kriegsverbrecher – alle deutschen Gefangenen in westlichem Gewahrsam bis 1948 wieder entlassen waren, begann in dieser Zeit in der Sowjetunion jenes letzte Kapitel der Kriegsgefangenschaft nach dem Zweiten Weltkrieg, das erst mit Bundeskanzler Adenauers Moskau-Reise im September 1955 abgeschlossen werden sollte.²⁹ Die Ereignisse der Jahre 1947/48, 1950 und 1955 stehen in einem inneren Zusammenhang, der, durch die beschränkte Öffnung der Moskauer Archive um das Jahr 1991, zunehmend deutlich wird. Weltpolitisch unter Druck gesetzt durch die vor dem Abschluß stehende ‚Repatriierung‘ aller Kriegsgefangenen in westlichem Gewahrsam, machten die zuständigen Stellen des Innen-, Polizei- und Justiz-Ministeriums der UdSSR seit Ende 1947 Anstalten, Vorkehrungen für eine Umwandlung des juristischen Status der deutschen Kriegsgefangenen zu treffen. Mit dem geballten Zynismus eines totalitären Regimes und vor dem Hintergrund des sich entwickelnden weltpolitischen Gegensatzes zu den Westalliierten, wurde eine gewaltige Prozeßwelle inszeniert, in deren Folge in den Jahren 1947 bis 1949 nahezu alle deutschen Kriegsgefangenen in der

25 So auch das mit einem Vorwort Bundeskanzler Adenauers versehene Karikaturenbüchlein *Stacheldraht – Hunger – Heimweh*. Eine Erinnerung, hg. von der Arbeitsgemeinschaft ‚Stacheldraht – Hunger – Heimweh‘, o. O. 1955.

26 Grundlegend zum Umgang mit der NS-Vergangenheit in der jungen Bundesrepublik Norbert Frei, *Vergangenheitspolitik. Die Anfänge der Bundesrepublik und die NS-Vergangenheit*, München 1996.

27 Als sachlicher Überblick zur emotionalisierten Diskussion vgl. Hermann Graml, *Die Wehrmacht im Dritten Reich*, in: *VZG* 45 (1997), S. 365–384.

28 Zusammenfassend Wolfgang Benz, *Zum Umgang mit der nationalsozialistischen Vergangenheit in der Bundesrepublik*, in: Jürgen Danyel (Hg.), *Die geteilte Vergangenheit. Zum Umgang mit Nationalsozialismus und Widerstand in den beiden deutschen Staaten*, Berlin 1995, S. 47–60.

29 Rudi Kunze, *Als Kriegsgefangener in Stalingrad*, in: Ernst Helmut Segschneider (Hg.), *Jahre im Absseits. Erinnerungen an die Kriegsgefangenschaft*, Bramsche ³1991, S. 227–235.

Sowjetunion nach sowjetischem Strafrecht in Schauprozessen zu ‚Kriegsverbrechern‘ und zu einem Standardstrafmaß von 10, 15 oder 25 Jahren Zwangsarbeit verurteilt wurden.³⁰ Das Muster der bizarren, allen rechtsstaatlichen Grundsätzen an sich, unter anderem aber auch deshalb spottenden Verfahren, weil es die Ermittlung und rechtliche Belangung tatsächlicher deutscher Kriegsverbrecher unmöglich machte, ist mittlerweile gut dokumentiert: die Urteile standen vorher fest, es gab Quoten, zur Anwendung kamen Gummiparagraphen wie ‚illegales Betreten der Sowjetunion‘ oder ‚konterrevolutionärer Aufstand gegen die Sowjetherrschaft‘. Die politische Absicht war klar: man war nicht in erster Linie an der Ermittlung und Bestrafung deutscher Kriegsverbrecher interessiert, sondern schuf sich ein lebendes ‚Pfand‘ für die Verhandlungen mit den Westalliierten und schließlich auch mit der jungen Bundesrepublik, die 1950 durch eine TASS-Meldung erfolgreich unter Druck gesetzt wurde, daß es in der Sowjetunion keine deutschen Kriegsgefangenen mehr gebe. Diese bewußte Falschmeldung, zustande gekommen allein durch die Unterscheidung zwischen ‚Kriegsgefangenen‘ und in den Schauprozessen zu ‚Kriegsverbrechern‘ Verurteilten, führte in der Bundesrepublik zu Panikreaktionen der Angehörigen: Spekulationen über ‚Schweigelager‘ und ganz unrealistische Todeszahlen gingen durch die Presse, die Bundesregierung geriet in Zugzwang. Genaue Zahlen ließen sich ohnehin kaum feststellen, da die westdeutschen Träger karitativer Hilfe für die deutschen Kriegsgefangenen im Fall der UdSSR auf Heimkehrerberichte und Korrespondenzauswertung angewiesen waren, so daß Irrtümer und Doppelzählungen vorkamen.

Erst im September 1955 trat Adenauer mit der Rückendeckung der U.S.A. seinen berühmt gewordenen Moskau-Besuch an, um über die deutschen Kriegsgefangenen zu verhandeln.³¹ Und tatsächlich präsentierte ihm der sowjetische Ministerpräsident Bulganin zu Beginn der Verhandlungen wiederum die sowjetische Sichtweise, die in der TASS-Meldung von 1950 zum Ausdruck gekommen war: keine Gefangenen mehr, nur noch ‚Kriegsverbrecher‘. Moskau verhandelte hart und bestand schließlich auf formelhaften Kompromissen, die der UdSSR das ‚letzte Wort‘ im Sinne eines Gnadenerweises Zug um Zug gegen bundesdeutsche politische Leistungen wie Eröffnung einer Botschaft in Moskau sicherten.

Eine Bilanz der Kriegsgefangenschaft in der deutschen Nachkriegsgeschichte ist schwer zu ziehen. Sicher ist: Je später nach 1948 deutsche Kriegsgefangene – nun ausschließlich aus der Sowjetunion – in den westdeutschen Staat heimkehrten, um so deutlicher waren sie doppelte Verlierer, die nicht nur wichtige Jahre ihres Lebens verloren, sondern auch noch den Anschluß an die im Wiederaufbau begriffene Aufholgesellschaft der frühen 1950er Jahre verpaßt hatten. Um nicht ins gesellschaftliche Abseits zu geraten, konzentrierten sich diese Heimkehrer zumeist aus-

30 Zur Dokumentation: Günther Wagenlehner, *Stalins Willkürjustiz gegen die deutschen Kriegsgefangenen. Dokumentation und Analyse*, Bonn 1993.

31 Vgl. Hans-Peter Schwarz, *Adenauer. Bd. 2: Der Staatsmann, 1952–1967*, München 1994 (zuerst Stuttgart 1991), S. 207 ff.

schließlich auf die Einrichtung einer bescheidenen bürgerlichen Existenz in Beruf und Familie, hatten also von sich aus wenig Interesse, ihr eigentümliches Schicksal öffentlich oder gar politisch einzubringen. So verebbte das Kriegsgefangenenproblem auch bald nach Adenauers Moskauer Verhandlungserfolg vom September 1955, so daß viele soziale und menschliche Folgeprobleme der deutschen Kriegsgefangenschaft, eines einzigartigen Kapitels der unmittelbaren Folgen von Hitlers Herrschaft und Hitlers Krieg, trotz der verbandlichen Organisation im ‚Verband der Heimkehrer‘ kaum noch eine große Öffentlichkeit erreichten.³²

Der mikrogeschichtliche Fall: eine Doppelbiographie, 1944–1956

Gerda Kunze, geb. Lehmann, Jahrgang 1926, und Rudi Kunze (1925–2001) haben durch ihren Karten- und Briefwechsel den Verlauf einer Kriegsgefangenschaft aus der Perspektive der Heimat in Guben und der Gefangenschaft in zahlreichen Lagern der Sowjetunion in Astrachan, Orlowa Rosa, Stalingrad und Swerdlowsk dokumentiert. Diese Sammlung spiegelt die besonderen Schwierigkeiten der Quellengattung: das Schreiben unter den Augen der Zensur und das Bemühen um die Verschlüsselung von Nachrichten aus der geschlossenen Welt des Lagerlebens, die Stimmungswechsel in elf Jahren Gefangenschaft, schließlich die angedeuteten Probleme des DDR-Nachkriegsalltags.

Gerda Lehmann und Rudi Kunze hatten sich am 28. Dezember 1944 in Guben verlobt. Am 3. Januar 1945 fuhr Rudi Kunze zu seiner Einheit an die Front nach Ungarn. Am 22. Februar 1945 verließen Gerda Lehmann und ihre Mutter mit Angehörigen des Verlobten Guben über Cottbus und Berlin nach Glinadow bei Potsdam. Am 25./26. März kehrte sie kurz von dort nach Guben zurück, um Hausrat aus dem elterlichen Haus zu retten. Das Kriegsende erlebte sie in Glinadow. Am 22. Mai zog Gerda Lehmann mit ihrem Vater in einem Treck nach Guben zurück, der die



Abbildung 17a

Die erste Nachricht aus sowjetischer Kriegsgefangenschaft: Rudi Kunze, UdSSR, an Familie Erich Kunze, Guben/Niederlausitz, Rotkreuz-Postkarte, Vorderseite.

32 Symptomatisch der Titel der Dokumentation von Dietmar Sauer mann, Renate Brockpähler (Hg.), ‚Eigentlich wollte ich ja alles vergessen ...‘. Erinnerungen an die Kriegsgefangenschaft, 1942–1955, Münster 1992.

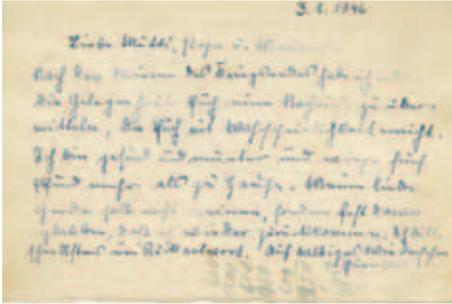


Abbildung 17b

Textseite: „3.1.1946 Liebe Mutti, Papa und Mariannchen! Nach den Wirren des Krieges habe ich endlich die Gelegenheit, Euch eine Nachricht zu übermitteln, die Euch mit Wahrscheinlichkeit erreicht. Ich bin gesund und munter und wiege fünf Pfund mehr als zu Hause. Meine liebe Gerda soll nicht weinen, sondern fest daran glauben, daß ich wieder zurückkomme. Ich bitte schnellstens um Rückantwort. Auf baldiges Wiedersehen Euer Rudi“.



Abbildung 18a

Die letzte Karte in die Sowjetunion: Gerda Lehmann, Guben, an Rudi Kunze, Rotkreuz-Antwortkarte, Vorderseite.

zerstörte Stadt am 30. Mai erreichte. Am 20. Juni erfolgte die Räumung des Elternhauses durch polnische Soldaten. Die Familie kam im Westteil der Stadt unter. Ab Juni 1945 arbeitete Gerda Lehmann, die am 4. Februar 1944 am Städtischen Lyceum ihr Kriegs-Abitur bestanden hatte, als Säuglingspflegerin im Städtischen Säuglingsheim, das im Naëmi-Wilke-Stift in der ehemaligen Kinderkranke- station als Aufnahmelager für heimat- und elternlose Säuglinge und Kleinkinder bis zu drei Jahren eingerichtet wurde. Das Wilke-Stift war eine diakonische Einrichtung der Evang.-Luth. (altlutherischen) Kirche. Nach einer Verhaf- tung und Befragung durch die GPU Mitte November 1945 verbrachte sie die nächsten Monate zur Sicherheit in Lamsfeld bei Cott- bus. Am 24. Januar 1946 traf die erste, am 3. Januar abgesandte Postkarte von Rudi Kun- ze aus der UdSSR ein, adressiert an seine El- tern; am 26. Januar 1946 schickte sie die erste Antwortkarte.

Ab Mai 1946 war sie wieder in Guben und ar- beitete im Säuglingsheim. 1947 fuhren Heim- kehrerzüge aus der UdSSR durch Frankfurt/ Oder. Heimkehrer, die in der Sowjetischen Be- satzungszone blieben, wurden in Finsterwalde entlassen. Am 6. Januar 1948 erhielt die Fami- lie Kunze, mittlerweile übersiedelt nach Sachsendorf im Oderbruch, die vorerst letzte Nach- richt von Rudi Kunze. Mehrere Anfragen beim Berliner ‚Suchdienst für vermißte Deutsche in der Sowjetischen Besatzungszone‘ blieben ergebnislos. Vom 9. Mai 1949 bis zum 31. März 1950 nahm Gerda Lehmann in der Säuglingsschwesternschule der Städtischen Kinderklinik Potsdam in der Bertinstraße an der Ausbildung teil und legte ein Staatsexamen als Säuglingsschwester ab, da sie das Medizinstudium in Berlin, Halle oder Leipzig nicht hatte antreten dürfen: in her hochstalinistischen Phase der DDR stand dem die ‚Klassenzugehörigkeit‘ der Eltern im Weg. Im Juli 1949 kam der Vater von Rudi Kunze nach Potsdam, um zu berichten, daß Heimkehrer

114

Nachrichten von ihm übermittelt hätten. Ab April 1950 war sie wieder in Guben als Leiterin des Säuglingsheims tätig.

Seit 1950 kümmerte sich ein nach Lengerich in Westfalen heimgekehrter Gefangenschaftskamerad von Rudi Kunze, Werner Pöschke (1918–2008), intensiv um die Kontaktaufnahme mit den Familien Lehmann und Kunze. Nach drei Jahren und zwei Monaten kam am 16. März 1951 die erste Post von Rudi Kunze in Sachsendorf an. Werner Pöschke forderte Rudi Kunzes Personalien an, um ihn als Kriegsgefangenen in der UdSSR beim Roten Kreuz zu melden. Das Evangelische Hilfswerk für Internierte und Kriegsgefangene in München unter dem Bischof D. Theodor Heckel übernahm die Betreuung. Die Post dieses Gefangenenhilfswerks, unter anderem mit Nachrichten über die Lage der Gefangenen in der UdSSR, wurde an Pöschke gesandt, da sie auf gar keinen Fall in die DDR gelangen durfte. Am 7. Mai 1951 ging das erste Paket an Rudi Kunze ab, Fotos wurden in Briefen oder auch in Paketen mitgeschickt. Die Lebensmittelbeschaffung für die Pakete war schwierig und nur auf dem Schwarzmarkt möglich. Klare Auskünfte über die Versorgungslage konnten in den Karten und Briefen aber nicht gemacht werden. Ab 1952 wurden außer Lebensmitteln auch Kleidungsstücke geschickt. Anfang 1954 schrieb ein ebenfalls in den Westen entlassener Mitgefangener von Rudi Kunze, daß dieser die Absicht geäußert habe, nach seiner Entlassung nicht nach Guben, sondern in den Westen ge-



Abbildung 18
Textseite: Guben, 28.8.1955.

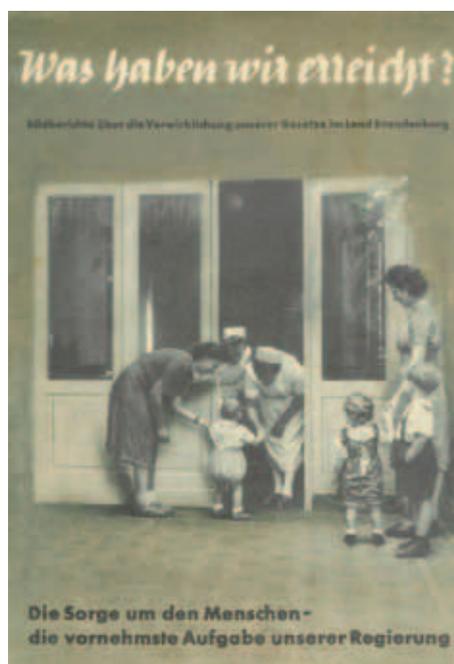


Abbildung 19
DDR-Propaganda aus dem Jahr 1950, herausgegeben vom Amt für Information des Landes Brandenburg in Potsdam: der Eingang des Gubener Säuglingsheims, 1878 gestiftet von dem Gubener Hutindustriellen Friedrich Wilke, seit 1888 unter der Aufsicht des altlutherischen Oberkirchenkollegiums,³³ im Vordergrund in Schwesterntracht Gerda Lehmann.

33 Vgl. zur Geschichte dieser diakonischen Einrichtungen <http://www.naemi-wilke-stift.de/uns/index.html>.



Abbildung 20

Gerda Lehmann, Guben/Niederlausitz, DDR, Naëmi-Wilke-Stift, 1953. Etwa drei Jahre vor dem 21. Januar 1956, acht Jahre vor Umbenennung der Stadt in Wilhelm-Pieck-Stadt Guben in Erinnerung an den dort geborenen DDR-Staatspräsidenten W.P. (1876–1960).



Abbildung 21

Rudi Kunze, Grenzdurchgangslager Friedland, 16. Januar 1956; fünf Tage vor dem 21. Januar 1956.

hen zu wollen. Am 18. März 1954 schrieb Gerda Lehmann an Rudi Kunze, daß sie damit einverstanden sei. Zusätzlich schickte sie in einem Paket eine Creme-Tube mit, die in der Falz einen Kassiber diesen Inhalts enthielt.

Im September 1955, Adenauer und Carlo Schmid verhandelten in Moskau über die deutschen Kriegsgefangenen, wuchs auch in Guben die Spannung. Heimkehrerzüge rollten durch Guben. Am 12. Oktober 1955 kam die letzte Post aus der UdSSR in Guben an. Am 15. Januar 1956 wurde Gerda Lehmann telefonisch mit ihrer Mutter nach Frankfurt/Oder gerufen, wo ein polnischer Bahnarbeiter der mittlerweile dorthin verzogenen Familie Kunze die Nachricht überbracht hatte, daß Rudi Kunzes Heimkehrertransport auf einem Nebengleis des Bahnhofs in Frankfurt/Oder stehe. Doch der Zug verließ Frankfurt Richtung Friedland, bevor Gerda Lehmann eintraf. Am 16. Januar 1956 kam Rudi Kunze mit dem letzten Heimkehrertransport, der die UdSSR am 9. Januar in Umsetzung der Zusagen gegenüber Adenauer verlassen hatte, in Friedland an. Gerda Kunze, die bereits im Sommer 1955 zur Vorbereitung der späteren Übersiedlung in der Bundesrepublik bei Werner Pöschke und dort lebenden Verwandten gewesen war, beantragte

einen Interzonenpaß zur Ausreise aus der DDR. Auf dem Hauptbahnhof in Osnabrück sahen sich Gerda Lehmann und Rudi Kunze am 21. Januar nach 4.022 Tagen der Trennung wieder: auf Gleis 4, um 18 Uhr 56.

Aufbewahrungen

Am Anfang war ein geräumiger Pappkoffer der Nachkriegszeit, wahrscheinlich aus der DDR in den Westen mitgenommen und dann wie so vieles aufgehoben für alle Zeit: seine ursprünglich kaffeebraune Oberfläche war abgestoßen, rauh und rissig, besonders an den abgerundeten Ecken, die nicht, wie manchmal bei teureren Ausführungen zu sehen, durch Kunstlederüberzüge geschützt wurden. Möglicherweise hängt meine Vorliebe für den Werkstoff Pappe vor allem mit diesem Reisemöbel zusammen. Rostige, zerkratzte Metallschlösser, deren Schlüssel in den Tiefen der Zeit- und Familiengeschichte ruhen mochten, ein sich angenehm anführender Bakelittragegriff an Metallringen und das verblaßte aufgeklebte Papier mit abstrakten Mustern im Inneren vervollständigten für mich das Idealbild eines Koffers, im Vergleich zu dem die funktionalere Gegenwartware billig und gesichtslos wirkte. Immer wieder erstaunen konnte auch das im Verhältnis zum Fassungsvermögen geringe Leergewicht, dies im Unterschied zu den seit den 1970er Jahren sich verbreitenden Hartschalenkoffern. Später habe ich bei allen sich anbietenden Gelegenheiten wie Hausstandsauffösungen immer gern auch alte Koffer an mich genommen, worin auch aktive Buße für das Verschwinden meines braunen Ur-Exemplars bei irgendeinem Umzug lag. Seinen Inhalt habe ich aufbewahrt, und er wird mich wahrscheinlich zeitlebens nicht loslassen.

Der braune Pappkoffer barg einen Teil dessen, was der in der DDR gebliebene größere Teil der Familie bei verschiedenen Anlässen bevorzugt verschenkte: nicht die sich über die gesamte Wohnung verteilenden Bücher vor allem der Weimarer Klassikerausgabe, nicht Tucholsky, Eugen Roth und Brecht, sondern HO-Modelleisenbahnprodukte. Allerdings gehörten Literatur und Modelleisenbahnen in meiner Vorstellung nicht nur deshalb zusammen, weil ich darin die wichtigsten und charakteristischen Produkte des anderen deutschen Staates sah. Lesen und der Umgang mit der Modellbahn erscheinen mir heute als untrennbar aufeinander bezogene Existenzformen, deren Natur der Geist des Erzählens ist. Was man mit Modelleisenbahnen gestalten kann, ist eine Art dreidimensionaler Prosa, eine eigene literarische Gattung, die gelesen werden kann wie ein Text. Das ist zugegebenermaßen die späte narrativistische Einsicht eines Berufshistorikers; die gefühlte Zusammengehörigkeit von Bahn und Buch allerdings ist wohl ein älteres Mentalitätsmotiv, also gefühlt authentisch: Zeitzeugen ...

Mangels väterlichen Rollenvorbilds in allen Fragen des Technischen und Technikpädagogischen verwaltete meine Mutter den braunen Pappkoffer, bis er irgendwann unter mein Bett wanderte. Daß sie den Koffer aus dem schlecht beleuchteten und unübersichtlichen Keller heraufholte und nach Gebrauch auch dort wieder unter den archäologischen Ablagerungen der konsumgeschichtlichen Seite der Familienbiographie verstaute, wurde dankbar vermerkt. Selbst als ein



Abbildung 22

DDR-Modellbau ist so international wie die Welt der Eisenbahn, auch wenn das Gebäudemotiv mitteldeutscher kaum sein könnte: Packungsbeschriftung. Die einfachen Mittel der graphischen Gestaltung sind die der ‚sachlichen‘ Werbung der 1920er Jahre.

Wohnzimmer, und das höchst rituellweise. Wohnzimmer- und Eßtisch mußten vorübergehend freigeräumt werden, was das Ritual unter den Augen der auf den Regalen wachenden Weltliteratur in Auswahl zeitlich einschränkte und zusätzlich in seiner Bedeutung hervorhob. Allein über den Tisch ließe sich manches sagen: ein Ausziehmöbel der späten 1950er Jahre von undefiniert-rötlichbrauner Farbe und streng anti-ergonomischer Formgebung, das ich erschreckend oft in Ausstellungen über die Wohnkultur der 1950er Jahre wiedergefunden habe. Wie auch immer, der Tisch war modellbahntauglich. Für die optimale Ausleuchtung sorgte ein Kronleuchter der späten 1960er Jahre mit vielen Armen, becherförmigen Craquelé-Glaskugeln und wattstarken Glühbirnen.

Der Koffer bot Platz für viele wunderbare Dinge, deren Vertrautheit den Bescherungscharakter der Szene nicht minderte. Später würde mir vielleicht deshalb jene Passage im Weihnachtskapitel der ‚Buddenbrooks‘ so einleuchten, in der beschrieben wird, daß und wie Hanno zunächst die überwältigende Gesamtheit der Geschenke aufzunehmen versucht, bevor er sich den Einzelheiten widmen kann. Das ist auch ein treffende Beschreibung für die Wahrnehmung von Modell- und Eisenbahnen als Ensemble, oder richtiger: großtechnische Anlage mit vielen Details. Das Bunte stach zuerst ins Auge, darunter eine große Papp-Packung der DDR-Modellbau firma OWO-Gebäudemodelle. Der darauf abgebildete Güterschuppen war nicht oder nicht mehr vorhanden, die Kiste wurde zur Aufbewahrung von Schienen benutzt. Die Schwarzweißabbildung auf der Packung war eine, meine erste Modellbahn-Traumlandschaft, obwohl die Szene bescheiden war.

Nebenraum dieses Kellers meine zweite Modelleisenbahnanlage aufgenommen hatte, blieb ein gewisses Unbehagen zurück.

Ordentlicher-, aber überflüssigerweise sicherte meine Mutter den Koffer mit spröder, faserig-aufgesplißter, verknoteter Paketschnur, die nur sie aufknoten konnte. Bei jeder mit dem preußischen oder bayerischen Archivknoten hoheitlich zugangsgesicherten Staatsarchivakte, die ich später auf- und schlecht wieder zuknotete, stand mir diese Paketschnur vor Augen. Aber niemals konnte auch nur irgendeine Akte bieten, was der Koffer immer wieder bot. Geöffnet wurde er, bis ich mich selbst für zuständig erklärte, gar nicht so besonders oft im

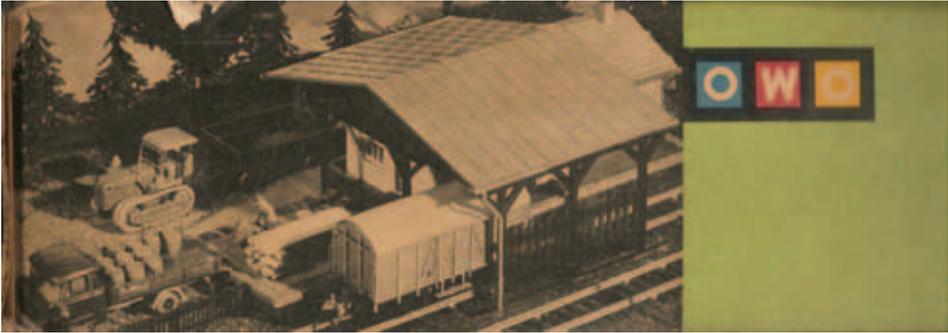


Abbildung 23
Die Traumlandschaft in HO.

Ein Güterschuppen mit überdachtem Ladegleis nach sächsisch-thüringischem Nebenbahnvorbild, davor ein gedeckter, zweiachsiger Güterwagen mit Tonnendach: so sollte die Modellbahnwelt aussehen. Ein IFA-LKW liefert eine Ladung Fässer, auf der Rampe warten Bretter auf die Verladung, die aus dem Fichtenwald im Hintergrund bzw. aus dem nahen Sägewerk stammen. Dort hat sie der beachtlich detaillierte Raupenschlepper mit Anhänger abgeholt. Für das kindliche Auge war die Anmutung des langgezogenen Flachdachs eher alpenländisch als mitteldeutsch, aber diese Details begannen erst eine Rolle zu spielen, als es um die Motivwahl der ersten eigenen Modellbahn ging. Die langfristige Sozialisationswirkung der mitteldeutschen Reichsbahnmotive, der Heimatlandschaft des DDR-Modelleisenbahnbaus, erwies sich allerdings später als erheblich. Nicht die südwestdeutsch verschweizerten Faller-Idyllen in ihrem strahlenden Plastikcharme hatten die Maßstäbe gebildet, sondern die mit einfachen Mitteln – Holz und Pappe – gestalteten borusso-saxonischen Szenen einer realsozialistischen HO-Welt. Auch daß die österreichische Modellbahnmotivik sich weitaus mehr an dieser herben, nicht allein im Mangel einer defizitären Konsumgesellschaft begründeten Auffassung von Modellbau orientierte,³⁴ würde ich sehr viel später lernen, allerdings sofort sozialgeschichtlich plausibel finden.³⁵

Schienen fanden sich auch noch in anderen Verpackungen, und zwar in Zigarrenkisten aus Holz. Tatsächlich dürfte es kaum ein gemäßeres Behältnis für HO-Schienenmaterial geben. Leider entspricht die Abnahme der Zigarrenraucher im sozialen Nahbereich dem Verfall der Zigarrenverpackungskultur, so daß Zigarrenkisten rar geworden sind.

Da die Zigarrenkisten auch anderweitig im Haushalt als Vorläufer von Ikeas Moppe-Schubladenschrank in Gebrauch waren, so als Aufbewahrungsort für mütterliches Nähzeug, aber auch für die

34 Literarisch überformt in einem frühen Modellbahnratgeber des österreichischen Schriftstellers Herbert Eisenreich, *Große Welt auf kleinen Schienen. Das Entstehen einer Modelleisenbahnanlage*, Salzburg 1968.

35 Das zeigt sehr schnell ein Blick auf das Vorbild: z. B. Harald Navé, *Dampflokotiven in Österreich*, Stuttgart 1973.



Abbildung 24a
Zu billig für Hans Castorp, gut fürs Gleis.



Abbildung 24b
Sumatra Fehlfarben für blauen Dunst: nichts für den brasilianische Importen bevorzugenden Hofrat Behrens.

Personal- und Reisepässe der Familie, mußten die Modellbahninteressen sich dagegen behaupten, fanden allerdings im Fassungsvermögen des Pappkoffers eine objektive Grenze.

Nein, eindrucksvolle Gleisbilder ließen sich mit dem vorhandenen Material und einer einzigen Rechtsweiche auf dem Wohnzimmertisch nicht umsetzen. Die Vorstellungskraft mußte ersetzen, was fehlte, u. a. den Prellbock am Ende des Abstellgleises. Das Gleismaterial von Piko, gebogene und gerade Zweileiter-Gleichstrom-Schienen auf erstaunlich dauerhafter, anthrazitfarbener Preßpappe, gab nur ein größeres Oval her. Ergänzt wurde dieser Piko-Bestand durch sehr ähnliche Schienen eines westdeutschen Herstellers, die aus der Packung eines batteriegetriebenen HO-



Abbildung 25a
B.B. Was wohl aus seinen vielen Zigarrenkisten geworden ist? Modellbahn ist gebaute Verfremdung.



Abbildung 25b
Thomas und Katia Mann winken aus dem Schlafwagen nach Zürich, ein letztes Mal Lübeck HBF, 1955: Der Geist der Modellbahn ist wie der des Vorbilds episch, ohne Maßstabsverkleinerung. Brechts und Thomas Manns DDR-Ausgaben standen im Wohnzimmerregal nebeneinander und über dem Eßtisch, als Segenspenden für alles Erzählbare.

Zuges nach US-Motiv stammten. Sie hatte eine klassische, leider durch Zerspielungskriminalität zerstörte Santa Fe-Diesellok, zwei offene und einen gedeckten Vierachser gängiger amerikanischer Eisenbahngesellschaften eher der 1940er als der 1950er Jahre aus bedrucktem Blech enthalten. Die Westgleise waren ursprünglich gar nicht für den Trafo-Betrieb gedacht, ließen sich aber problemlos mit den Piko-Schienen kombinieren und zeigten gute Leitungseigenschaften, sobald der eindrucksvoll brummende sowjetische Trafo am Netz war. Auch die Schwellen aus dem Westen bestanden aus gepreßter Pappe, die lediglich etwas heller war als beim Piko-Gleis. Der Batteriezug ermöglichte immerhin den gleichzeitigen Betrieb zweier Antriebsarten, der leidlich unfallfrei gestaltet werden konnte, da der Blechzug nur mit einer Geschwindigkeit fahren konnte. Auf dem Wohnzimmertisch waren die transamerikanischen Magistralen mit der Hauptbahn Berlin-Leipzig teilentisch und die Traumwelt des OWO-Güterschuppens lag je nach vorbeifahrendem Zug entweder in den Rocky Mountains oder im Erzgebirge.



Abbildung 26
Piko-Handweiche rechts, Ladenpreis Ost 6,85 DM, Etikett-Nr. 220.



Abbildung 27
Blechreste.

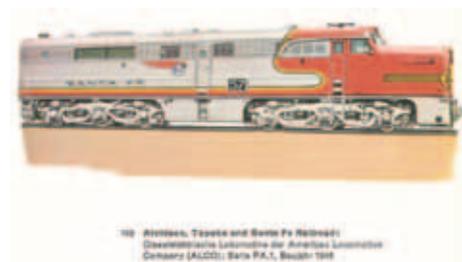


Abbildung 28
Atchison, Topeka and Sante Fe Railroad, unterwegs auf Schienen aus Sonneberg, Thüringen.



Abbildung 29
Die Schachtel der Piko-BR 80 aus den 1960er Jahren.



Abbildung 30
Eine HO-BR 80 von Fleischmann aus den 1970er Jahren, allerdings wesentlich besser ausgeführt. Meine Piko-BR 80 wurde von einem Selbstbau-Enthusiasten aus der Verwandtschaft, der mit großer Kompetenz Metallmodelle für die Spur 0 im Eigenbau herstellte, mit einigen Metallteilen verschlimmbessert; u. a. erhielt sie teilweise ein neues Gestänge in korrekter Farbgebung und neu angesetzte Teile des Barrenrahmens vorn und hinten. Emotional konnte diese Schönheitsoperation nicht überzeugen.

Tatsächlich war der amerikanische Güterzug mit seiner für drei Waggon überdimensionierten Traktion das einzige sinnvolle Lok-Wagen-Ensemble. Die optische Wirkung des bunten Blechs war ausgezeichnet, auch wenn der Detailreichtum der Piko-Plastikmodelle fehlte und die simplen Hakenkupplungen ohne Bügelsicherung dazu neigten, sich von selbst zu lösen und nicht mit anderen Kupplungen kombinierbar waren. Außerdem gefiel das blecherne Fahrgeräusch besser. Die mächtige Stromlinie der Lok sprach für sich. Als ich 1985 in Texas ein museal aufgearbeitetes Exemplar des A.T & S.F.-Giganten im Original vor mir sah, war das ein religiöser Moment.

Ursprünglich gab es nur zwei Piko-Lokomotiven: eine Baureihe 80 und eine Baureihe E 46, beide in robusten roten Pappschachteln, die denen der erzgebirglichen Weihnachtsdekoration ähnelten.

Die Loks lagen ohne besondere Schutzvorrichtung in den Packungen. Demgegenüber wirken die heutigen Modellbahnschachteln wie Hochsicherheits- oder Konfiseriebehälter. Mangels anderer passender Artefakte wurden sie auf dem Wohnzimmertisch als Landschaftselement, zum Beispiel als Brücke oder Stützmauer, neben die Strecke gestellt. So entstand eine abstrakte, verfremdete Eisenbahnminimallandschaft, ein symbolisches Technotop.

Für ‚leichten Verschiebedienst‘ ist auf einem Gleisoval immer Verwendung, und der tiefbrummende Elektromotor, in dessen Herz man durch die Fenster des Führerstands hi-

neinsehen konnte, die ihm zugleich als natürliche Lüftung dienten, erzeugte Betriebs-eigenschaften, die dem Vorbild nahekamen: „möglichst große[...] Leistungsfähigkeit bei kleinstem angängige[m] Gewicht.“³⁶ Der Motor erzeugte in Verbindung mit der Plast-Hülle der Aufbauten einen unverkennbar bruzzeligen Eigengeruch, zu dem spätere Lokmodelle lediglich im Schadensfall in der Lage waren.

Das Piko-Modell der BR E 46 ist eigentlich in Anführungszeichen zu setzen, denn es handelt es sich um ein Modell, dessen Vorbild es lediglich als Planung einer Weiterentwicklung der Reichsbahn E 44 gab, die eine schnellzugtaugliche Kreuzung aus E 18 und dem Leistungswunder E 44 ergeben hätte.³⁷ Bei der jungen Bundesbahn gehörten die dort weitergeführten Planungen dann zur Vorgesellschaft der E 10.

Die Piko E 46 hatte alles, was eine elektrische Schnellzuglok haben soll: Eleganz und Schnelligkeit, auch wenn sie ohne Oberleitung fuhr. Ihr Motor erlaubte auch Langsamfahrt bei knatternder Untertourigkeit. Das recht schwere Modell neigte allerdings in Kurven zum Umkippen, überlebte aber selbst Stürze vom Wohnzimmertisch.

Das rollende Material für die Zugbildung war eingeschränkt, im Personenwagenbereich allerdings drastischer als bei den Güterwagen. Für die E 46 gab es nur einen standesgemäßen

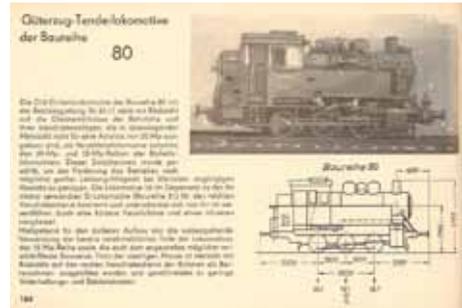


Abbildung 31
Ein Portrait des Originals. Zugleich ein charakteristisches Beispiel für die Technikpublizistik der DDR.



Abbildung 32
Die Lok, die es nicht gab: Pikos HO-BR E 46.



Abbildung 33
Die Lok, die es gab, aber nicht von Piko: die E 10 der DB.

36 Ebd., S. 184.

37 In Modellbahnforen wird heftig über die „E 46“ von Piko diskutiert: <http://alte-modellbahnen.forencity.de/topic,3805,-piko-e-46-modell-ohne-vorbild.html>.



Abbildung 34

Auch Ende der 1980er Jahre hat Piko den Mitropa-Speisewagen 712 der alten Reichsbahn noch im Programm. Er wird die DDR überleben. Immerhin schafft die Piko-Katalogseite, was der E 46 nicht vergönnt war: einen Vierwagenzug.



Abbildung 35

Die Piko-Donnerbüchse in der Katalogzeichnung der 1970er Jahre. Wie bei meinem Modell der 1960er Jahre lautet das Zugschild Sonneberg-Saalfeld. Die DDR war ein Land der Kontinuitäten.

Mit großer Sympathie ist eines weiteren Piko-Personenwagens zu gedenken, dessen Spur sich zu meinem großen Bedauern verloren hat, eines merkwürdigerweise schwarz lackierten preußischen Abteilwagen-Dreischers, dessen Pappschachtel ihren Inhalt überdauert hat. Seine letzte Verwendung fand das Metallgehäuse ohne Fenstereinsätze als Unterstand in einem improvi-

Schnellzugwagen, einen Mitropa-Speisewagen der alten Reichsbahn. Sein großer Vorzug waren die mit kleinen Lämpchen beleuchteten Tische: sie wurden mit steigender Geschwindigkeit heller, vielleicht lag darin der Reiz der Langsamfahrt mit der E 46, die das Innere des Mitropa-Wagens in ein dämmeriges Rot tauchte.

Der übrige Personenverkehr stützte sich auf eine Reichsbahn-Donnerbüchse mit Plattformen und einen Beiwagen zum DR-Triebzug VT 135. In der kindlichen Vorstellung verbanden sich mit dem Begriff ‚Reichsbahn‘ nur positive Assoziationen von einem attraktiveren Fuhrpark als bei der langweiligen ozeanblau-beigen Bundesbahn mit ihren Euronorm-D-Zugwaggons, abenteuerlichen Bahnreisen zur DDR-Verwandtschaft in Transit-D-Zügen, von denen die Älteren hartnäckig als ‚Interzonenzügen‘ sprachen, und von echten Dampflokomotiven im Vollbetrieb. Selbst das Signet der DDR-Reichsbahn mit seiner serifenreichen Schrifttype hat mir immer besser gefallen als der DB-Keks.

Der Beiwagen zum DR-VT 135 erhielt Ende der 1970er Jahre bei einem DDR-Besuch den langersehnten Triebwagen – leider jedoch in der Ausführung des VT 70 der DB, so daß wieder kein vollständiger Zug daraus wurde. Der VT 70 übersiedelte jedoch auf die späteren Modellanlagen nach DB-Motiven.



5/6100 Modell des Verbrennungstriebwagens VT 135 der DR, Achsfolge 1 A, LÜP: 141 mm, Vorbildgetreue Ausführung in allen Details, Farbgebung und Beschriftung, beide Radsätze angetrieben, beleuchtete Stirnlampen.

5/6100 Model of the railcar with internal combustion VT 135, DR, Axle arrangement 1 A, length: 141 mm. Exact make of all details, colours, and inscriptions, both sets of wheels driven, lighted front lamps.

5/6100 Modèle de l'automotrice à essence VT 135 de la DR. Disposition des essieux type 1 A, longueur hors tampons: 141 mm. Reproduction fidèle de tous les détails, couleurs et inscriptions comprises; les deux essieux entraînés, lampes frontales éclairées.

5/6504-01 Modell des Beiwagens VB 140312 der DR – 2achsrig – LÜP: 141 mm, Vorbildgetreue Ausführung in allen Details, Farbgebung und Beschriftung passend zum Modell 5/6100.

5/6504-01 Model of the trailer VB 140312 of DR with two axles, length: 141 mm. Exact make of all details, colours, and inscriptions, matching model 5/6100.

5/6504-01 Modèle de la remorque VB 140312 de la DR – 2 essieux – longueur hors tampons: 141 mm. Reproduction fidèle de tous les détails, couleurs et inscriptions adaptées au modèle 5/6100.

Abbildung 36

Der edel wirkende Nebenbahn-Verbrennungstriebwagen und Beiwagen mit dem Heimatbahnbezirk Dresden. Auf französisch klingt er noch besser: „Modèle de l'automotrice à essence VT 135 der la DR“.³⁸ Nur leider gab es keinen VT auf dem Wohnzimmerisch.

sierten Bahnbetriebswerk einer nachmaligen Modellbahnanlage, nachdem eine der Achshalterungen abgebrochen war. Wirklich überzeugen konnte er in dieser Funktion nicht.

Die BR 80 mit der Donnerbüchse und dem Abteilwagen ergab einen halbwegs stimmigen Nebenbahnzug, auch wenn ein Gepäckwagen fehlte. Die Lücken im Lok- und Wagenpark ließen sich nur gedanklich schließen – und zwar durch Katalog- und Bildbandlektüre. Letzteres war aufgrund der familiären Buchfixierung und strukturellen Technikfeindlichkeit immer leichter zu erreichen als die Anschaffung neuen ‚Spielzeugs‘. Außerdem schien es passende Modelleisenbahnen nur in der DDR zu geben, was diesen Staat für meine Wahrnehmung lange außerordentlich aufwertete und mich zugleich ein wenig gegen die Wellen der Begehrlichkeit immunisieren sollte, die sich vor den Prachtschaufenstern von Spielwarenläden gerade in der Geschenksaison einstellten. Professionalisierung wurde die Antwort auf die Knappheit, und auch darin lag eine eigenartige Reproduktion der Ver-



Abbildung 37

Der preußische 3.-Klasse-Abteilwagen ‚Erfurt‘ der alten Reichsbahn in der Ausführung des Roco-Katalogs 1986/87: wesentlich besser detailliert als das Piko-Metallmodell, was an der Kutschenhaftigkeit der Anmutung nichts ändert. Sie machte den besonderen Reiz dieses Modells aus, im Vergleich zu dem die zuerst 1927 eingesetzte BR 80 modern wirkte.

38 Piko Modellbahn HO, Berlin (Ost), o.J. [1970er Jahre], S. 18.

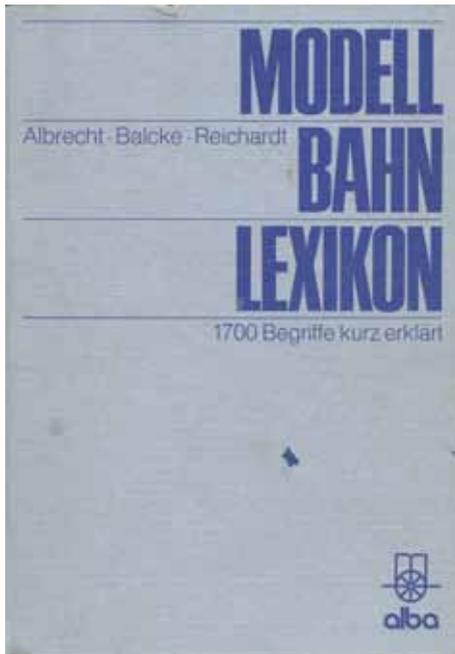


Abbildung 38

Ein Modellbahnkatechismus, schon in der Grundschulzeit in meine Hände gekommen und die Grundlage für unzählige Pläne von Wunschanlagen.

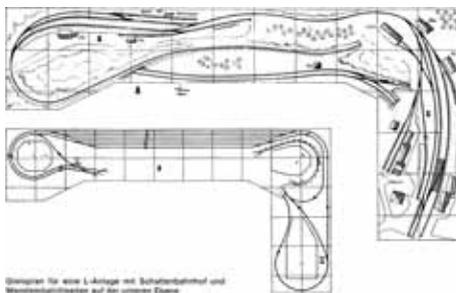


Abbildung 39

Ein vernünftiger Wunschraum aus dem Modellbahnlexikon in der Emanzipation vom Wohnzimmer: die L-Anlage. In HO wären die Langseiten ja auch nur $5\frac{1}{2}$ m und ca. 2,70 m lang. Parastrecke, Schattenbahnhof, Endpunkt einer Nebenbahn: Bauplan einer frühen Traumlandschaft.

hältnisse in der DDR. Wenn ich schon keinen richtigen Personenzug in HO besitzen konnte, dann wußte ich doch recht früh, wie er aussehen müßte, auf welcher Strecke er verkehrt und wie der Landschaftstyp aussieht, in den er gehört. Tatsächlich erwuchs aus diesem selbsterschlossenen Betätigungsfeld irgendwann ein ausgeprägtes Überlegenheitsbewußtsein gegenüber Weihnachtsbaum- und Fertiganlagen und allen, die mit einer Modelleisenbahn nur spielen wollten. Nichts war kränkender als Denunziation meiner Planungsarbeit als ‚Spiel‘ durch phantasielose, vor allem aber schlecht informierte Erwachsene.

Nichts war mir gewisser als der feste Glaube daran, daß nur ein überlegenes modellbahnerisches Wissen irgendwann einmal zu einer eigenen Modellbahnanlage führen würde. Diese Einstellung paßte wunderbar zu dem technoïden Duktus der Lexikonautoren:



Abbildung 40

Gar nicht so vernünftig, aber in besonderer Weise begehrt: eine Piko-Großanlage in der DDR, wahrscheinlich eine Club-Anlage. Schon letzteres hätte, weil gleichbedeutend mit Gemeinschaftseigentum, wenig gefallen.



Abbildungen 41a und b

Die zweite Ersatzbefriedigung in Printform: das Eisenbahn/Modellbahnmagazin. Im Titelbild ein Ausschnitt aus einer perfekt geplanten Anlage des Modellbahn-Papstes Ivo Cordes.⁴⁰ Leider ist das Fachmagazin teuer, aber das ist die Modellbahnerei strukturell. Mit der selbst-erworbenen Sachkenntnis der 1500 Begriffe des Modellbahnlexikons kommt man allerdings nicht zu solchen Ergebnissen.

Ein weiterer Meisteranlagenplan von Ivo Cordes, der zugleich 25 Jahre Entwicklung im Modelleisenbahnbau bilanziert: das Resultat sind hybride Träume, die einen zum Verzweifeln schnell an die eigenen Kompetenz- und Finanzgrenzen führen. Die L-Anlage des Modellbahnlexikons war noch ein realisierbarer Traum. Auf der Paradenstreckenebene unten im Titelbild sind die Reichsbahn-Schnellzugwagen unterwegs, zu denen der Mitropa-Speisewagen von Piko gehörte. Hier wäre er gänzlich fehl am Platz. Ende der 1980er Jahre ist der Spezialistendiskurs und das Spezialistensortiment vollständig etabliert und beginnt sich selbst zu historisieren. Zugleich schwindet die soziale Relevanz der Modellbahn, was durch die aufkommende digitale Revolution von Medien und Telekommunikation katalysiert wird. Der Nachwuchs beginnt zu fehlen und die Experten werden immer älter.

Ein Lexikon (...) bietet die Sammlung möglichst aller Begriffe in einheitlicher Form übersichtlich geordnet. Es gibt überdies die präzise Erklärung und damit in kurzer Fassung Auskunft über das gesamte Gebiet der Modelleisenbahn. Die Autoren haben im vorliegenden Modellbahn-Lexikon rund 1500 Begriffe und Sachverhalte in leicht verständlicher Form erläutert. Eine große Zahl von Zeichnungen, Tabellen, Schaltskizzen und Bildern unterstützt dieses Vorhaben.⁴⁰

Und es beflügelte die Phantasie. Zu keinem anderen Lexikon habe ich jemals wieder eine so emotionale Beziehung entwickelt.

Wir sind immer auf dem Wohnzimmerisch, der Sonnabend oder Ferientag schreitet voran und der zentrale Ort des Zusammenlebens fordert andere Nutzungen, was auf die Stimmung

39 Ivo Cordes, Nahverkehrsstudie. Von der Anlagenidee zum Gleisplan, in: em 1 (1980), S. 52–54.

40 Günther Balcke u. a., Modellbahnlexikon. 1700 Begriffe kurz erklärt, Düsseldorf 1975, S. 3.



Abbildung 42a
Tischbahnperspektive: Draufsicht.



Abbildung 42b
Fußbodenperspektive: Bauchsicht.

drückt. Für einen schnellen Aufbau unter der Woche und im Alltag war meine Mutter nicht zu haben, wodurch sich die Würde der Liturgie nicht unwesentlich erhöhte. Um solche familiären Konflikte zu reduzieren, ließ sich gegen gar nicht so ganz geringe Widerstände meiner Mutter schließlich durchsetzen, daß ich die Verfügung über den braunen Pappkoffer zugesprochen bekam und seinen Inhalt auf meinem Kinderzimmerteppichboden selbständig verwalten durfte: anfangs nur tagsüber, am Ende auch über Nacht. Worin diese restriktive Haltung wirklich begründet war, kann ich nicht sagen: vielleicht war es wirklich die für die Volksschullehrerin des Jahrgangs 1926 charakteristische Auffassung, daß jedes Spiel Anfang und Ende haben und einer gewissen Exzeßkontrolle unterliegen sollte, dies vor allem dann, wenn es um elektrisch betriebene Geräte geht. Das Symbol für diese Aufsicht, das zerfaserte Paketband um den Koffer, verschwand als erstes. Eine eigene Modellbahn auf dem passerweise moosgrünen Teppichbelag: was für ein Quantensprung. Jede verfügbare Schiene kam jetzt zum Einsatz, und noch einen wesentlichen Vorteil hatte der Fußboden: Man konnte sich auf den Bauch legen und den Zug auf sich zu- und von sich wegfahren lassen, wodurch eigenartig schöne Augenhöhe-Perspektiven entstanden, die ich in vielen Motiven der Bahnfotographie wiedergefunden habe.

Außerdem war die simulierte Nacht nun wesentlich eindrucksvoller, auch wenn nur der Mitropaspeisewagen rötlich glimmend auf dem Abstellgleis stand und die BR rumpelnd einen Nahgüterzug durch die Dunkelheit zog.

Güterwaggons gab es in größerer Auswahl, fast schon ganzzug-förmig, obwohl auch hier die Einzelstücke überwogen. Das älteste Fahrzeug war ein Piko-Kesselwagen Minol der DR, des-



Abbildung 43

Hamburg Hauptbahnhof bei Nacht in den 1930er Jahren: so träumt man es sich zurecht, bäuchlings, im dunklen Kinderzimmer, vor dem Schienenoval. Es darf nicht zu hell sein, nur dann tritt ein meditativer großstädtischer Bahnhofszustand zwischen ständigem Abfahren und Ankommen ein. Auf dem Wohlzimmertisch ist das ausgeschlossen. Die table top-Träume sind bestenfalls taghelle Nebenbahnträume.

sen Typ schon bei der alten Reichsbahn in Dienst gestanden hat. Sein Kessel war aus gut geschnitztem, lackiertem Holz, der schöne, rote Schriftzug MINOL aufgedruckt. Das Fahrgestell war aus Metall, das Bremserhaus aus Plaste.



Abbildung 44

Kesselwagen der DR, Baureihe Z 52: Ende der 1980er Jahre in Ganz-Plast-Ausführung.

Der Wunsch nach einem langen und bunten Kesselwagenzug möglichst auch mit Vierachsers ließ sich lange nur in der Katalogperspektive erfüllen:



Abbildung 45

Direkt aus Leuna, unterwegs zu den Kombinat und Tankstellen der Republik: eine DR-Baureihe 118 führt einen Kesselwagen-Ganzzug. Die runden Bremserhäuschen sehen ein wenig aus wie Zapfsäulen.

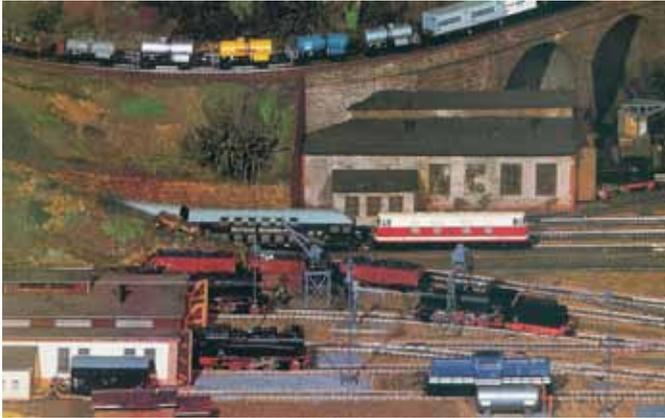


Abbildung 46

Und auf einer Piko-Großanlage im gemischten Güterzug; noch Holz oder schon Plaste? Auf die Distanz macht das keinen Unterschied.

Als Sekundärrohstoff existierte der Minol-Kesselwagen weiter: Der vom Fahrgestell getrennte und ohne schlechtes Gewissen grau gestrichene Holzkessel gab einen Dieseltank am Lokschuppen ab. Der heutige Sammler kann das eigentlich auch nicht richtig betrauern, denn die betrieblichen Notwendigkeiten des Tages gehen immer vor. Die biographisch späteren musealen Vitrinenperspektiven mit dem ihnen inhärenten Anbetungs-Quietismus bringt das soziale Leben für mehr oder minder lange Zeit zum Stillstand, und das steht in einem innovationsfeindlichen, kontemplations-seligen Gegensatz zur Dynamik des soziotechnischen Systems Modelleisenbahn. Modellbahnen können Kunstwerke sein, aber keine Werke der Kunst. Über jeder Modellbahn-Vitrine sollte Brechts Aufforderung „Glottz nicht so romantisch“ stehen. Im übrigen ist die Modellbahn ihrem Vorbild im Geist der Weiter- und Wiederverwertung nicht nur ähnlich, sondern mit ihm identisch. Was nicht unmittelbar ganz oder teilweise nach Anwendung von Gewalt, Farbe und Werkzeug Verwendung findet, wandert in eine der vielen Restekisten, die jeder Modelleisenbahner für seinen persönlichen Sozialkonstruktivismus braucht. Und außerdem lehrt die Erfahrung, daß praktisch kein Modell, das es einmal gegeben hat, vollständig von den Märkten verschwindet.

Ebenfalls von ehrwürdigem Alter war ein höchst sonderbarer Piko-Waggon aus grau gespritztem Blech: ein zweiachsiger Oberleitungs-Reparaturwagen. Auch für Tunnelarbeiten kam der Sonderwagen in Frage. Auf dem Blechfahrgestell befand sich eine durch etwas grobe Stäbe gestützte quadratische Arbeitsplattform mit Geländer, die über eine Metall-Leiter erreicht werden konnte. Außer einer ebenfalls aus Blech geformten und daher wenig überzeugenden Werkzeugkiste gab es keine weitere Detaillierung. Die Stäbe hielten nicht ewig, die Plattform brach ab, und der Waggon erfuhr ein noch langes Leben als Plattformwagen für den Transport von LKW, die durch die Reste des alten Aufbaus recht gut fixiert werden konnten. Auf der Wohnzimmerbahn war auch ein Tunnel in Gebrauch, ein Vero-Produkt, ebenfalls aus der DDR: eine schwarz-grüne, mit Pappmaché-Buckeln versehene Röhre, deren Portal Mauerwerk darstellen sollte. Das Gebilde faßte kaum die

BR 80 mit einem Personenwagen und zeigte, weil leicht verzogen, eine erhebliche Instabilität. In Erinnerung blieb ein Tunnelunglück: die BR 80 blieb, wahrscheinlich auf schlecht zusammengesteckten Schienen, hängen und fing ein wenig an zu qualmen, so daß ein dünner, zigarettenrauchähnlicher Faden aus dem Tunnel kam. Experimente mit Räucherhütchen aus dem Erzgebirge, die im Tunnel für richtigen und zugleich wohlriechenden Rauch hätten sorgen sollen, wurden durch die mütterliche Betriebsaufsicht verhindert.

Besonders beliebt waren zwei zweiachsige, doppelstöckige Autotransportwagen, ebenfalls aus grauem Blech, die acht Modellautos transportierten. Es handelte sich um Exemplare des eleganten EMW 340⁴¹ in einem wässrigen Beige, Steingrau, Tintenblau und einer schwer zu charakterisierenden grünen Textmarker- bzw. Sanitärfarbe. Die Autos waren mit schlichten Blechspangen auf den Waggonen befestigt. Der EMW 340 repräsentierte lange Zeit die einzige Form der als Zubehör zur Modellbahn geduldeten Automobilität, da der nebenbei anwachsende Wiking-Bestand von Westmodellen nicht zu den DDR-Schienenfahrzeugen paßte oder zu wenig überzeugenden Motive wie ‚Transitstrecke neben dem Bahngelände‘ führte. Erst später kam ich darauf, mir mit Wiking-Vorkriegsautomodellen zu helfen.

Die Autotransportwaggonen führten zu ersten Überlegungen des Rampenbaus aus Pappe, scheiterten jedoch an der Schwierigkeit, eine plausible Ladebrücke für den ersten Stock zu gestalten, die mehr als nur ein Streifen grauer Pappe war. Das brachte die erste Berührung mit dem komplexen Thema des Brückenbaus, wenn auch noch keine Lösungen. Hier half dem um die zehn bis zwölf Jahre alten Anfänger auch das enzyklopädisch konzipierte Modellbahnlexikon ebenso wenig weiter wie das Eisenbahn/Modellbahnmagazin, dessen brillante Pläne zu Perfektionismus und Maximalismus tendierten. Hinzu kam der technoid-effizienzideologisch-funktionalistische



Abbildung 47

Wieder währt das soziale Leben der Verpackung länger als das des Inhalts. Der Reparaturwagen groß löste sich in anderweitig nutzbare Bestandteile auf: Achsen, Puffer, Metallschrott, Erinnerung. Reparatur ist eine Existenzweise der Modellbahn.



Abbildung 48

Ein EMW 340, aber rot.

⁴¹ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/EMW_340.



Abbildung 49a

Eine vielversprechende Packung, die man allerdings öffnen muß, um ihren Inhalt zu erkennen. Dynamisch ist das Logo auf jeden Fall.



Abbildung 49b

Autotransport bei der DB in den 1960er Jahren: nicht EMW 340, sondern VW T1 für die kleinen Lasten des rheinischen Kapitalismus.

Ingenieurs-Duktus der em-Artikel, deren Sprache oft wie ein Notbehelf wirkte.⁴² Die Erzählform der Modellbahnprofis ist ihre Anlage, nicht der Text über diese, schon eher noch das Foto oder die aufwendige Zeichnung. So blieb nichts anderes als durch learning by doing und trial and error nach und nach Erfahrungen zu sammeln, die in der Regel darauf hinausliefen, industrielle Großserienprodukte umzufunktionalisieren – mit mehr oder weniger Erfolg. Bislang ist mir nur ein einziges Beispiel für eine ganz andere, nämlich narrative Art der Heranführung an die Modelleisenbahn begegnet: leider Jahrzehnte nach den Mühen meiner An-

fänge in HO. Der österreichische Schriftsteller Herbert Eisenreich (1925–1986),⁴³ selbst ein leidenschaftlicher Modelleisenbahner, veröffentlichte 1968 im Salzburger Residenz-Verlag einen weniger der Aufmachung als der Komposition nach literarischen Text unter dem Titel ‚Große Welt auf kleinen Schienen. Das Entstehen einer Modellanlage‘. Eisenreich hat zwar einen praktischen Nachschlagewerk von hohem Nutzwert geschrieben, das vollständigen Laien zeigt, wie eine Modellbahnanlage Wirklichkeit wird. Zugleich spiegelt er aber auch die teils beglückenden, teils frustrierenden Erfahrungen eines sanft ironischen Ich-Erzählers mit der Modellbahn in die Perspektive der Beratung des direkt angesprochenen Lesers hinein. Dessen Wunschträume bzw. Modellbahn-Traumlandschaften sind zwar ebensowenig realisierbar wie die des Erzählers, der respektiert allerdings die Ernsthaftigkeit der Wünsche und zeigt Wege auf, sich durchzuwursteln,

42 Vgl. Rolf-Ulrich Kunze, Technikgeschichte in ingenieurwissenschaftlichen Artikeln der VDI-Zeitschrift zu Beginn der 1960er Jahre. Ein Beitrag zur Mentalitätsgeschichte von Technikern, in: ders., Kursbuch Neueste und Technikgeschichte. Studienorganisation und Hilfsmittel, Karlsruhe 2008, S. 208–228.

43 Vgl. Juliane Köhler, Janusköpfige Welt. Die Kurzgeschichten Herbert Eisenreichs, München 1990; Slawomir Piontek, Der Mythos von der österreichischen Identität. Überlegungen zu Aspekten der Wirklichkeitsmythisierung in Romanen von Albert Paris Gütersloh, Heimito von Doderer und Herbert Eisenreich, Frankfurt am Main u. a. 1999.

auch wenn das den einen oder anderen Cognac kostet. Wenn der Ratsuchende lernen will, wie sich etwas ähnliches wie das Gleisbild von Salzburg HBF in HO realisieren läßt, findet er bei Eisenreich Verständnis – aber ebenso den realistischeren Plan für den Nebenstreckenbahnhof Gaisbach-Wartberg. Wahrscheinlich mußte ein Österreicher und Schriftsteller auf den Gedanken kommen, daß die beste Form von Modellbahnfachliteratur eine Erzählung ist, die mit dem Ratgeber-Genre spielt.

Ich schreibe auch nicht für diejenigen Modelleisenbahner, die sozusagen ihren Beruf verfehlt haben: für die verhinderten Städteplaner und Gartenarchitekten. Was sieht man nicht alles auf ihren Anlagen! Im Hintergrund mindestens die Alpen; auf den Matten davor ein Gebirgsdorf, mit Seilbahn und Sessellift, darunter grasende Kühe; weiter vorn im Tal einen Campingplatz am See mit Badenixen, daneben ein Manöverfeld mit feuerbereiten Geschützen, mit Panzern in Bereitstellung, mit Pionieren beim Brückenbau, und darüber schweben einige Hubschrauber; vorn endlich eine Hafenstadt mit ihren Landungsbrücken und Werftanlagen, dann Zinskasernen, Villen, ein Kino und die Bude eines Eisverkäufers, mit Menschen, die hier gerade einen Auto-bus besteigen und dort in ein Warenhaus drängen, dazwischen Parks und Springbrunnen und Denkmal – und erst, wenn man ganz genau hinschaut, entdeckt man irgendwo ein Gleis einer Bahnlinie.⁴⁴

Eisenreich ist tief davon durchdrungen, daß es unendlich viele menschliche Verwendungsformen, aber keine perfekte Technik und daher auch keine perfekte Modellbahn gibt. Entscheidend und viel interessanter ist vielmehr,



Abbildung 50
Cover ein Eisenreichs Ratgeber-Erzählung, Salzburg 1968.



Abbildung 51
Für solche Wünsche findet man bei Eisenreich Verständnis: Zechenanschlußbahn Schachtenanlage Consolidation, Gelsenkirchen, 15.10.1976: 044 177-4 mit einem 2200 Tonnen-Zug nach Schalke.

⁴⁴ Herbert Eisenreich, Große Welt auf kleinen Schienen, Salzburg²1968, S. 6.



Abbildung 52

Das ist es, wozu einem Eisenreichs Erzählung verhelfen kann: von Gelsenkirchen zur thüringischen Nebenbahn. Packungswerbung auf der Packung des VERO-Modells Reiterstellwerk HO, Pappe, 1970er Jahre.



Abbildung 53

Drei schicke Italiener mit klingenden Markennamen: Martini, Cinzano, Bertoli, letzterer sagte der DDR-Verwandschaft nichts oder war nicht verfügbar.



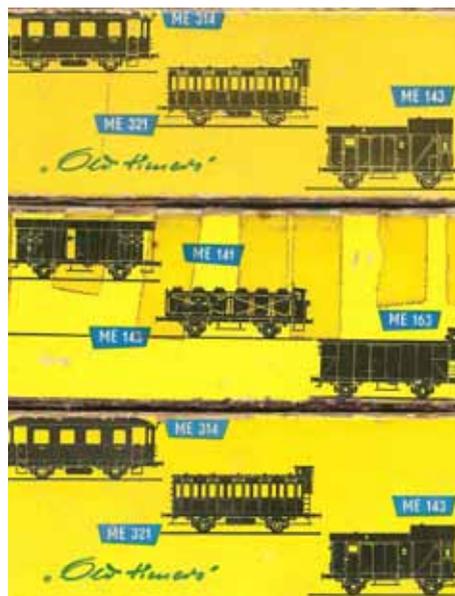
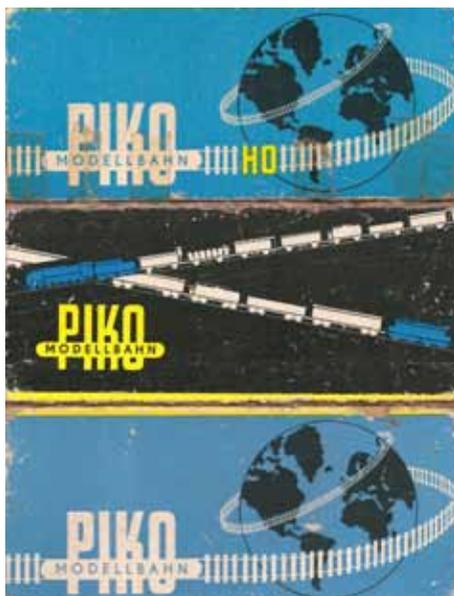
Abbildung 54

Nicht aus elterlichem Gebrauch, aber aus der Printwerbung bekannt: Cinzano-Werbung in Westermanns Monatsheft 106 (1965).

was der Anwender daraus macht. Produktrationalität ist ein Begriff, den man bei Eisenreich nicht finden wird. Was Hersteller und Händler liefern, ist kein End-, sondern ein Ausgangsprodukt für Kreativität.

Erfreulich war der frühe Bestand an gedeckten Güterwagen – jedenfalls grundsätzlich. Gekauft und verschenkt worden waren sie von der DDR-Verwandschaft in den 1960er Jahren ganz offenbar nach ihrem optischen Wert, vielleicht auch ein wenig, um die Weltläufigkeit des Ulbricht-Staats unter Beweis zu stellen. Eindrucksvoll waren zwei weiße Kühlwagenzweiachser der italienischen FS mit Spitzdach: ‚Martini‘ und ‚Cinzano‘.

Ebenfalls gab es noch einen Seefische-Zweiachser der DR, der allerdings nach einigen Unfällen in einen Schuppenanbau überführt



Abbildungen 55a und b
Güterwagenpackungen, Fronten und Seiten: die der FS-Kühlwagen und eines gedeckten Güterwagens der DB ‚Wekawe‘, jeweils mit EVP.

wurde. Ein einfacher brauner Tonnendach-G kam nicht vor – das habe ich später dann bei jeder Gelegenheit nachgeholt.

Was fehlte in diesem ersten Fahrzeugpark am meisten? Eine kleine Dampftenderlok, vielleicht eine BR 86. für einen Nebenbahnzug mit weiteren Donnerbüchsen? Gepäckwagen und andere Bahndienstfahrzeuge? Mindestens acht grüne DR-Schnellzugwagen Bme 2. Klasse, die auch im internationalen D-Zugverkehr zum Einsatz kamen? Streckendiesellokomotiven wie die grobe



Abbildung 56
Der Tonnendach-G der DB Wekawe, mit schöner rotbrauner Farbe, Betriebsstandort Mainz.

Abbildung 57
Der Seefisch-G der DR, im Piko-Katalog als Bauart G 04 beim Familiennamen gerufen.



Abbildung 58

Ring-Festspiele: Bahnhof Ostkreuz. Eisenreich hätte es verstanden und zur Beschränkung auf die Idee des Motivs geraten.



Abbildung 59

Ein Stück Ring: S-Bahn-Fahrkarte, 1980er Jahre.

sowjetische ‚Taigatrommel‘, BR 130 der DR, die auf DDR-Seite die Transitzüge Hoek van Holland-Berlin Ostbahnhof übernahm und in West- und Ost-Berlin mit dem Geräuschpegel einer Panzerstaffel über die Arkaden der Stadtbahn donnerte? Oder vielleicht doch mehrteilige Triebwagen wie der VT 137 der DR? Mit den wachsenden Wünschen kamen auch die Zweifel: Wäre ein Ost-Berliner Stadtbahnmotiv denkbar? Eine idealtypische Kombination von Fernbahn und S-Bahn wie am Bahnhof Ostkreuz? Hatten am Ende die DDR-Motive doch keine Zukunft, allein schon deshalb, weil sie umständlich zu beschaffen waren? Schließlich war da auch der sanfte Druck der Bundesbahn-Realität, die einen umgab und sich in Katalogen und Schaufenstern attraktiv spiegelte, ausgestattet mit einer unübersehbaren Palette an Zubehör, dafür aber weniger exklusiv als die DDR-Motive. Mit jedem Jahr im Modellbahnberuf wuchs auch – z.T. erfahrungsbedingt – die Skepsis gegenüber der DDR-Materialqualität und Detaillierungsgenauigkeit der Schienenfahrzeuge. Ewig ließ sich das liebe Vorurteil von der größeren Vorbildnähe von Piko gegenüber Märklin, dem Synonym für West-Modellbahn, nicht halten, was gegenüber Gleichaltrigen zu leicht trotzigem Beharren auf den Ostprodukten führte. Die wußten schon nicht einmal mehr, wo Sonneberg lag und was eigentlich ‚VEB‘ heißt.

Erweiterungen

Pakete aus der DDR, versendet im Blick auf die Gewohnheiten des ansonsten etwas fremd gewordenen Kirchenjahres und zusammengestellt in einer defizitären und symbolischen Konsumgesellschaft von einer vor dem Ersten Weltkrieg geborenen Generation, die auch gern Geschenke machte, wenn sie konnte: sie waren zwar nicht so häufig wie die regelmäßigen Sendungen, die aus unserer Richtung dorthin gingen, aber ihre gefühlte Bedeutung war groß. Alles an diesen Paketen regte die Phantasie an, weil sie von sehr weit weg, aus einer anderen Zeit kamen. Durch die elterliche Routine der monatlichen Versendung von Kaffee, Schokolade und kleineren Dingen des täglichen Bedarfs war ich als Kind mit dem Ritual des Packens und Aufgebens – besonders gern am Bahnhofspostamt neben dem Hauptbahnhof – vertraut, aber mit dem Maßstab der Verpackungs-Semiprofessionalität von Supermarkt-Kartons, Tesafilm, Paketschnur und der bei den Adressaten hochbegehrten Plastiktüten mit Werbeaufdrucken westdeutscher Kaufhausmarken als Füllmaterial ließ sich kaum messen, was da aus der DDR kam. Die Pakete von dort rochen anders, nicht nur eigenartig chemisch, sondern überhaupt wesentlich intensiver als westdeutsche. Vor allem galt das für die Papp- und Papierstoffe, deren Beschaffenheit ganz verschieden sein konnte: wachstuchartig und dick oder zeitungspapierartig mit erkennbaren Rückständen von andersfarbigem Altpapier und unpraktischerweise nicht wasserabweisend. Jede Papierform und Pappschachtel hatte ihren charakteristischen Eigengeruch. Enthusiasten hätten wahrscheinlich Neues Deutschland und Junge Welt am Geruch unterscheiden können. Dann die Beschriftung: Sie hätte in ihrer gegen die Gewohnheiten der Handschrift gemalten Großbuchstaben aus einem Musterbuch für Postversand kommen können und machte den Eindruck, als ob der rote preußische Obrigkeitsstaat durch die schiere Korrektheit der Adressierung gewogen gestimmt werden sollte. Zusammengehalten wurden die Paketkörper von oft morschen Bindfäden oder durch Paketschnur aus dem Westen, der man ansah, daß sie schon mehr als einmal den Weg über die Systemgrenze zurückgelegt hatte. Nicht selten konnte man eigentlich nicht von Paketen im eigentlichen Sinn des Wortes reden, da ihr Transportkörper nur aus Pappen bestand, die von Packpapier und Bindfaden zusammengehalten wurden und beim Öffnen gleichsam auseinanderfielen. Stets fand sich innen auf liniertem Papier eine sorgfältige Inhaltsangabe; nie fehlte der ausdrückliche Hinweis --- Keine Handelsware! --- und eine nochmalige Nennung von Absender und Empfänger. Hatte eine der alten Tanten versehentlich Guben N/L., Guben/Niederlausitz, statt Wilhelm-Pieck-Stadt Guben geschrieben, konnte man noch nachträglich erkennen, wie sie die alte postalische Stadtbezeichnung aus der Zeit der Provinz Brandenburg im Kaiserreich sauber mit dem Lineal durchgestrichen und durch die ideologisch korrekte Nennung der Geburtsstadt des ersten und einzigen DDR-Premiers Wilhelm Pieck ersetzt hatte. Der andere, jüngere Teil der Verwandtschaft vom Stadtrand Ost-Berlins nahm es nicht so genau, und auf ihren Absendern war bisweilen zu sehen, daß nicht der Absender, sondern ein Amtswalter der preußisch-realso-



Abbildung 60

Zwar das Bild einer Werbekampagne der Bundespost aus dem Jahr 1955 zur Anschaffung von Hausbriefkästen – die hier abgebildeten Päckchen und Pakete erinnern unabhängig davon sehr an das, was mich in den 1970er Jahren aus der DDR erreichte.

ßigen andeuteten, der sich in der DDR traditionell ganz besonderer polytechnischer Förderung erfreute. In einem Paket lag als kleine Beigabe, besorgt von einem entfernt verwandten Facharbeiter in einem Faser-Kombinat bei Guben, der auch die Piko-Versandgüter besorgte, ein gelbes Lineal der ‚Berufsberatung im Verkehrswesen‘, das von Ironie sicher weit entfernt war.

In meiner gesamten dreizehnjährigen Schullaufbahn im Westen gab es lediglich einen Deutsch- und Geschichtsstudienrat im Gymnasium, der aufgrund ähnlicher Interessen meinen Modellbahnspleen teilte. Er hatte u. a. bei der Entstehung einer straßenbahngeschichtlichen Doku-

zialistischen Erziehungsdiktatur nachträglich eingegriffen und aus der unvollständigen Ortsangabe ‚Schöneiche b. Bln., Bez. Frankfurt/O.‘ gemacht hatte.

Über mehrere Jahre kam auf diesem Weg das eine oder andere aus dem Piko-Sortiment in meine Hände, und die Versender konnten meines Dankes gewiß sein. Was sie am armen und im Vergleich zu Ost-Berlin unterprivilegierten Rand der DDR nicht selbst besorgen konnten oder zu besorgen verstanden, beschafften ihre Kinder. Die Rand-Berliner in ihrer mit Überlandstraßen- und S-Bahn angebotenen Gartenstadt von vor dem Ersten Weltkrieg hatten es da einfacher. Aufgrund der Kontingenzen der Beschaffung und des Fehlens engerer Kommunikation mit dem zu Beschenkenden blieb das Wachstum meines Modellbahnstandes zufällig. Anders als im Westen gab es aber nie erstaunte Fragen über meine anhaltende Neigung zur Modelleisenbahn, im Gegenteil. Offenbar ging man hier davon aus, daß sich hier spätere berufliche Entwicklungen in den Bereich des Technisch-Ingenieursmä-



Abbildung 61

Verlockende Berufswerbung mit einer DR BR 118 vor einem DR-Schnellzugwagen.

Abbildung 62
Sympathische Farbspiele, „alle
Radsätze angetrieben“ – bei
Achsfolge B.



mentation beratend zur Seite gestanden⁴⁵ und mich während meines Studiums anlässlich einer Ausstellung mit historischen Straßenbahnen am Studienort einmal besucht. Von der Eisenbahn als Beruf war dabei nie Rede, von Eisenbahnpublizistik, die wir beide lasen, auch nicht.

Die erste Erweiterung stellten zwei von Gützold für Piko hergestellte Kleindiesellokomotiven der ČSD dar. Das blau-rote Pärchen war ein Farbtupfer. Mit hoch singendem Elektromotor und stark schlingend zogen sie über das Oval, gern auch in eigentlich nicht erforderlicher Doppeltaktion. Je weiter sich das Bedürfnis nach Vorbildorientierung entwickelte, desto schlechter wurde mein Gewissen bei ihrem Einsatz, das sich nur noch durch den Vorwand ‚Werkslok‘ einigermaßen beruhigen ließ. Aber die Rangierdiesel erinnerten mich immer an die Schöma-Köfs der Langeooger 1000-mm-Schmalspurinselbahn, und eine größere Aufwertung war gar nicht denkbar, denn Langeoog war besser als Saltkrokan.



Abbildung 63
Inselbahn Langeoog, 1960er Jahre: Schöma-Köf mit Inselbahnzug
auf dem Anleger. Weit weg von der ČSD.

Wenn dem wahrlich auktorialen Erzähler des ‚Zauberberg‘ erlaubt ist, anrufungsweise des Meeres zu gedenken, auch wenn ansonsten von Davos die Rede ist, dann ist wohl auch die Langeoog-Assoziation bei einer ČSD-Diesellok erlaubt:

⁴⁵ Alfred Spühr, Claude Jeanmaire, Die Osnabrücker Straßenbahn. Die Geschichte der elektrischen Straßenbahn, deren Vorgänger und Nachfolger, Villigen/Schweiz 1980, S. 4.

Es gibt auf Erden eine Lebenslage, gibt landschaftliche Umstände (wenn man von ‚Landschaft‘ sprechen darf in dem uns vorschwebenden Falle), unter denen eine solche Verwirrung und Verwischung der zeitlich-räumlichen Distanzen bis zur schwindligen Einerleiheit gewissermaßen von Natur und Rechtes wegen statthat, so daß denn ein Untertauchen in ihrem Zauber für Ferienstunden allenfalls als statthaft gelten möge. Wir meinen den Strandspaziergang am Meeresstrande (...). Wir vertrauen, daß auch Erfahrung und Erinnerung des Lesers uns nicht im Stiche lassen werden, wenn wir auf dies wundersame Verlorenheit Bezug nehmen. Du gehst und gehst ... du wirst von solchem Gange niemals zu rechter Zeit nach Hause zurückkehren, denn du bist der Zeit und sie ist dir abhanden gekommen. O Meer, wir sitzen erzählend fern von dir, wir wenden dir unsere Gedanken, unsre Liebe zu, ausdrücklich und laut anrufungsweise sollst du in unserer Erzählung gegenwärtig sein, wie du es im stillen immer warst und bist und sein wirst ... Sausende Öde, blaß hellgrau überspannt, voll herber Feuchte, von der ein Salzgeschmack auf unseren Lippen haftet.⁴⁶

Von den Beiwagen zum DR VT 135, die nicht zum baugleichen DB VT 70 passen wollten, war oben schon die Rede. Er blieb lange Zeit, bis zur Abkehr von Piko Ende der 1980er Jahre, das einzige DB-Triebfahrzeug auf meinen Gleisen.



Abbildung 64

So hätte der Triebwagenzug der DB aussehen sollen – aber auch mit passendem Beiwagen hätte er nicht zu den DR-Fahrzeugen seiner Umgebung gepaßt: Sorgen der deutschen Teilung.

Zusammen mit den Triebwagen kam in einem Osterpaket – warum man sich an Ostern beschenkte, war konfessionsgeschichtlich nicht ganz deutlich, aber es ging wohl eher um einen irgendwie passenden Anlaß jenseits von Weihnachten und Geburtstag – endlich ein Weichen-

⁴⁶ Thomas Mann, Der Zauberberg, in: ders., GW in dreizehn Bänden, Bd. III, Frankfurt am Main 1990, S. 755 f.

paar an. Das ermöglichte ein Ausweichgleis und damit den Kern einer Bahnhofsanlage mit drei Weichen. Allerdings fielen die neuen Weichen deshalb sehr auf, weil sie zum neuen Piko-Standardgleissortiment mit Plastschwellenband gehörten und sich sehr von den alten Gleisen mit Preßpappebettung abhoben.

„Das PIKO-Standardgleis wird allen Anforderungen gerecht: Es besteht aus U-Profil, vernickelt und einem Plastschwellenband, entspricht den geltenden Normen, es lassen sich umfangreiche Gleisanlagen aufbauen.“⁴⁷ In seiner technoiden Beschönigungsprosa, die aus Selbstverständlichkeiten Vorzüge zu machen wußte, war der Piko-Katalog kaum zu übertreffen.

In mehreren Sendungen folgten nun auch weitere Standardgleise, gerade und gebogen. Allmählich wurde aus dem Teppichoval nun eine fliegende Anlage. Zu deren passabler Wirkung trug das Vorhandensein einfacher Holzsignale aus den 1960er Jahren bei. Die Packungsabbildung noch aus einer anderen Epoche der Modelleisenbahn zeigt den zwar bescheidenen, aber zweckmäßigen kleinen Bestand vor allem mit zwei Form-Haupt- und Vorsignalen, der für einen Dreiweichenbetrieb noch knapp ausreichte.

Hinzu kam ein Zuglaufanzeiger aus Blech, allerdings viel zu groß, da offenbar für die Spur O dimensioniert, der das Hochziehen und Feststecken von fahnenartigen Blechtafeln mit den Aufschriften für ‚D-Zug‘ und ‚Personen-



Abbildung 65
Pappschachtel eines Paares Piko-Weichen, Standardgleis.

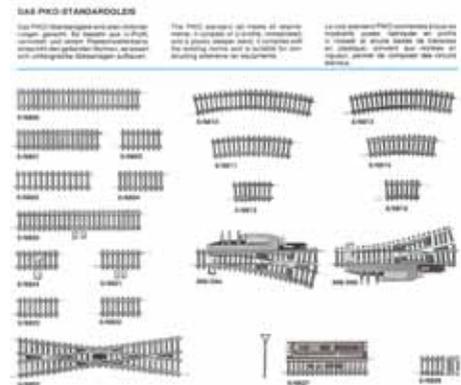


Abbildung 66
Die Geometrie des Piko-Standardgleises. Aufgrund der schlichten Metall-Laschen waren die Steckverbindungen der Gleise mäßig. Allerdings war das grobe U-Profil recht entgleisungssicher.



Abbildung 67
Das einzige überlebende Formhauptsignal aus dem hölzernen Zeitalter.

⁴⁷ Piko-Modellbahn, S. 46.



Abbildung 68
Signalzeichen mit Dreileitertechnik.



Abbildung 69
Die Verpackung des DB VT 70.

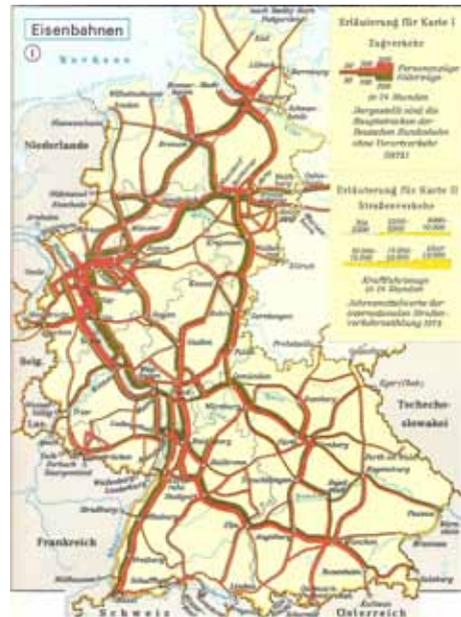


Abbildung 70
Eisenbahn-Verkehrsströme in der Bundesrepublik 1975: unendlich viele mögliche Motive für internationalen Bahnverkehr.

zug' und den Fahrtzielen ‚Berlin‘ und ‚München‘ erlaubte. Das Artefakt verschwand bald in der Kiste mit dem Blechspielzeug und hat wahrscheinlich deshalb bis heute überlebt: denn zum Umbauen oder Ausschlaten taugte es nicht. Die Ausstattungsarmut bewirkte eine Betonung der Signale. Es gab nur ein kleines Bahnhofsgebäude aus Holz und Pappe, ein HO-angenehmes Fertigmodell eines bescheidenen Dienstgebäudes mit kleiner Wartehalle im Erzgebirgestil, das mit seinem tiefgezogenen Dach und seinen grünen Fensterläden etwas alpin wirkte. Die Fenster waren aus pergamentartigem Papier. Die alpenländische Assoziation verstärkte sich durch die Ferien-Anschauung des oberbayerischen Bahnhofs Klais an der Strecke Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald, die nun so gar nicht zum DR-Fuhrpark passen wollte. Ein Dekorationsdetail brachte ich aus den bayerischen Alpen mit: die Beschwerung des Daches mit Felsbrocken. Und schließlich bedufte es keiner allzu großen Verfremdung, die E 46 mit einem gemischten Güterzug durch den Bahnhof Klais/Obb. fahren zu lassen, zumal die Vorbildstrecke früh elektrifiziert worden ist. Was schmerzlich fehlte, war nicht nur das Wettersteingebirge, sondern auch jeder weitere Anhaltspunkt für ein alpenländisches Motiv. Das Bajuwarisieren mag sich dahin ausge-



Abbildung 71

Aus dem Orient-Express, interpretiert von Liliput: 40 Jahre vor Eisenreichs Beispiel Mitte der 1960er Jahre.

wirkt haben, daß einer meiner ersten Modellbau-Fehlkäufe ausgerechnet eine vollkommen unverwendbare Gebirgskapelle von Faller war, über deren Kauf ich selbst im nachhinein so erschrak, daß sie bald wieder verschwinden mußte: am Ende waren das die Spätwirkungen konfessionsgeschichtlicher Mentalitätsschatten, denn zu den Gotteshäusern in der Regie der Evang.-Luth. Landeskirche Bayerns dürfte das Vorbild dieses herzigen Exemplar nicht gehört haben. Je mehr ich Geschmack an internationalen Zugläufen in Grenznähe bekam, desto mehr wuchs die Attraktivität der bayrischen Motive, Alpen hin oder her, aufgrund der Verwendbarkeit österreichischer und italienischer Züge. Wer so anfängt, lernt bald viel über die deutsche Frage im 19. Jahrhundert.

Die badisch-oberrheinische Magistrale bietet Anlaß für Schweiz- und Frankreichbezüge. Das Rheinland, Westfalen und West-Niedersachsen haben luxemburgischen, belgischen und niederländischen Grenzverkehr. Schleswig-Holstein und Hamburg liegen am Schienenstrang nach Nordeuropa – und erst die DDR mit ihrem Ensemble von Bruder-Volksrepubliken bis hin zum ganz großen Bruder, soweit die Normalspur reichte!

Lustvoll dekliniert Eisenreich in seinem literarischen Ratgeber von 1968 vor, was Internationalität der Eisenbahn bedeutet: „Ein internationaler Expresszug zeigt beispielsweise folgende Komposition: Schlafwagen 1. Klasse, Type ST, der ISG; 1./2. Klasse-Wagen der PKP; Packwagen der SNCF; 1./2. Klasse-Wagen der MAV; 1./2. Klasse-Wagen der ÖBB; 2. Klasse-Wagen der SNCF; Liegewagen 2. Klasse der SNCF; Schlafwagen 1./2. Klasse, Type U, der ISG; zwei



Abbildung 72

Werbung für die Fährverbindung Harwich – Hock van Holland am Beginn der Rheingoldstrecke, 1930er Jahre: für den Nordwestdeutschen naheliegender als der Orient-Express und erst recht, wenn man an der Kreuzung der Hauptlinien Hock van Holland – Warschau und Ruhrgebiet – Hamburg aufwächst.



Abbildung 73
Packwagen des Rheingold: was für eine Farbe!



Abbildung 74
Glory of Rheingold, 1930er Jahre.



Abbildung 75
DR BR 118.1: ein freundliches Loksicht.



BR 110



BR 118.1



BR 130

Abbildung 76
Die Stars der modernen DR-Dieseltraktion werden im Piko-Katalog der 1970er Jahre im Original präsentiert, in der Mitte die BR 118.1

2. Klasse-Wagen der DB. (Vor einigen Jahren war das der Orient-Express.)“⁴⁸ Von solchen Herrlichkeiten war die einspurige Strecke auf dem grünen Kinderzimmerteppichboden weit entfernt. Allerdings tat sich etwas.

Einen Entwicklungssprung machte die Anlage Ende der 1970er Jahre durch mehrere Besuchsreisen in die DDR in den Oster- und Herbstferien. Ich durfte in die Fachläden bzw. Fachabteilungen von Kaufhäusern mitgehen und wurde reich beschenkt. Mein Urbild des wünschenswerten Modellbahn-Fachgeschäfts blieb daher lange von einem solchen in Guben bestimmt, vielleicht vor allem deshalb, weil man hier als Kunde und nicht nur, wie zuhause, als Käufer behandelt wurde; und das galt nicht nur für Erwachsene. Das Sortiment war überschaubar, aber unvergleichlich größere Teile davon kamen zur Anschaffung in Frage als von den Schaufernsterherrlichkeiten im Westen. In Guben wurde jeder Artikel aus der Packung genommen und auf Vollständigkeit und Funktionalität überprüft; jede Lok kam auf die kleine Teststrecke, bei jedem Waggon wurden

die Kupplungen und die Achslager begutachtet. Bei den Lokomotiven gab es sogar manchmal einen Stempel in die Betriebsanleitung. Vor allem aber gab es Fachgespräche, freundliche Fragen nach dem vorgesehenen Einsatz eines Triebfahrzeugs, Kommentare zu Stärken und Schwächen, Ratschläge, die nicht den Geschmack von Besserwissen oder Spielverderberei hatten. Sicherlich

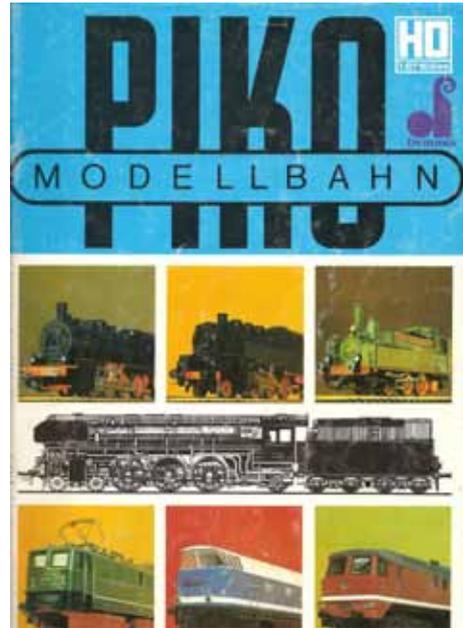


Abbildung 77

Ende der 1970er Jahre kam auch endlich ein Piko-Katalog von Ost nach West. Erst wenn man weiß, was es gibt, weiß man, was man nicht hat. Katalogkauf blieb bis in die Zeit des sich brei- tenden Internet nicht nur die Hauptinformations-, sondern auch haupt- sächlichliche Wunschgestaltungsquelle. Seltsamerweise werden Modellbahnkataloge in historischer Perspektive nicht als Quellen wahrgenommen. Schon Siegfried Giedion hat das bemängelt.⁴⁹

⁴⁸ Herbert Eisenreich, *Kleine Welt auf großen Schienen*, S. 27.

⁴⁹ Siegfried Giedion, *Mechanization takes command*, New York 1948 (dt. *Die Herrschaft der Mechanisierung*, Frankfurt am Main 1982), S. 14: „Eine unbegreifliche historische Blindheit hat jedoch verhindert, dass wichtige historische Dokumente, Modelle, Werksarchive, Kataloge und Werbebroschüren usw. aufbewahrt wurden. (...) Man kann dem Fabrikanten, der anscheinend wertlose Dokumente vernichtete, keinen Vorwurf machen, (...) Den Historikern ist ein Vorwurf zu machen, denen es nicht gelungen ist, ein Gefühl für die Kontinuität der Geschichte zu wecken. (...) Es wird deutlich, wie dringend es ist, die anonyme Geschichte unserer Epoche zu erforschen und dem Einfluss der Mechanisierung auf unsere Lebensform nachzugehen – ihre Auswirkungen auf unser Wohnen, unsere Ernährung und unsere Möbel. Erforscht werden müssen auch die Beziehungen zwischen den Methoden, die in der Industrie angewandt werden, und den Methoden, deren man sich in anderen Bereichen bedient – in der Kunst und in dem ganzen Bereich der Visualisierung.“



Abbildung 78

Endlich ein Reisezugwagen. An die vorbildgerechten Rostspuren am Dach traute ich mich erst sehr viel später.



Abbildung 79

Eine DR BR 110 mit einem Zug aus 2. Klasse-Rekowagen bei Grünhainichen-Borstendorf: der Eisenbahnatlas DDR weiß es genau.

waren diese Eindrücke punktuell, aber um so prägender, weil ich in DDR-Modellbahngeschäften nie jene mich zuhause so bitter kränkende schiefe Kommunikation erlebt habe, bei der maulig-gelangweilte, mäßig kompetente Verkäufer über den Kopf des kindlichen oder Teenager-Kunden hinweg nur mit den begleitenden und bezahlenden Eltern sprachen, was in meinem Fall aufgrund der vollständigen elterlichen Ahnungslosigkeit in solchen Fragen ein besonderer Affront war. Erfahrungen wie diese mögen mich bewegen haben, in der



Abbildungen 80a–d

Rekowagen-Packung: Reko und Reichsbahn alt.

BR 24 X



190/EM 10 Modell der Personenzuglokomotive BR 24 der DR Achsfolge 1'C; LÜP: 200 mm. Vorbildgetreue Ausführung in allen Details, Farbgebung und Beschriftung. Alle drei Kuppelachsen angetrieben. Stimulampen beleuchtet.

190/EM 10 Model of the DR passenger train engine BR 24. Axle arrangement 1'C, length: 200 mm. Exact make of all details, colours and inscriptions. All three coupling axes are driven. Front lamps lighted.

190/EM 10 Modèle de la locomotive pour trains omnibus BR 24 de la DR. Disposition des essieux type 1'C, longueur: 200 mm. Reproduction fidèle de tous les détails, couleurs et inscriptions comprises. Tous les trois essieux couplés sont entraînés. Lampes frontales éclairées.

Abbildung 81

DR BR 24 von Piko: im Katalog stolz als Besitz angekreuzt. Die Vorbildferne bedingte, daß sie später hauptsächlich am Rande und im Hintergrund der BW abgestellt wurde.

DDR – und nicht in der Bundesrepublik – die jedenfalls meinen Bedürfnissen entsprechende Konsum- und Dienstleistungsgesellschaft zu sehen, denn sie bot Modelleisenbahnen und Bücher.

Aus dem Gubener Fachgeschäft kam der erste vollständige Zug: eine DR BR 118.1 mit drei – war so viel Glück zu fassen? – Reko-Reisezugwagen.

Abundanz des Glücks: die Gubener Verwandtschaft meinte es gut und spendierte nicht nur eine DR BR 118, sondern auch die erste Schlepptenderlok, eine DR BR 24 mit Wagner-Windleitblechen der alten Reichsbahn. Das war kaum zu fassen, und ich sorgte mich nicht wenig, ob ich so viel Modellbahnspezialtechnologie unbeschadet über die Grenze mitnehmen dürfte. Das sollte kein Problem darstellen. In der ersten Euphorie fiel mir zuhause gar nicht auf, daß das Modell der DR BR 24 vom VEB Eisenbahn-Modellbau Zwickau riesige Glubschaugen hatte, die sich dadurch erklärten, daß die Beleuchtung aus echten kleinen, meistens flackernden Glühbirnen bestand. Zwar war das Gestänge anders als bei anderen Piko-Dampfloks aus Metall, aber so grob detailliert, daß der Spielzeugcharakter ins Auge stach. Aus der Ferne und vor den Rekowagen machte sich die 24 besser als aus der Nähe.

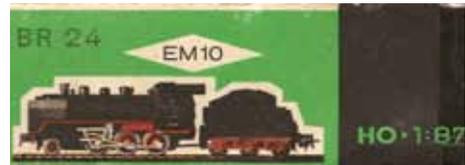


Abbildung 82

Packung der DR BR 24, Seiten-Teilansicht: trotz religiös-pfleglichen Umgangs gerade auch mit den Verpackungen waren manche Schadensfälle nicht zu vermeiden.



Abb. 11. 1'C Heißdampf-Zweizylinder-Verbund-Personenzuglokomotive, Reihe 24, Betriebsgattung P 34.15, gebaut von Borsig in Berlin.
Die Lokomotiven 24 069 und 070 sind versuchsweise als Verbund-Mitteldrucklokomotiven mit 25 atü Kesseldruck gebaut.
Werkstattnahme von Borsig.

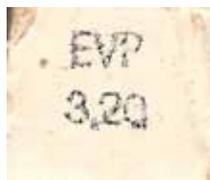
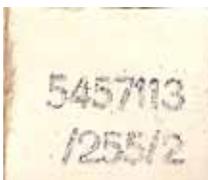


Abb. 12. 1'C Heißdampf-Zweizylinder-Personenzuglokomotive, Reihe 24, Betriebsgattung P 34.15, mit verstärkter Bremse und geschweißtem 17-m³-Tender, gebaut von Friedr. Krupp in Essen.
Werkstattnahme von Krupp.

Abbildung 83

Die BR 24 der alten Reichsbahn: sie war gemeint, und die wesentlichen Proportionen stimmten ja auch.

Und selbst das war noch nicht alles. Zusätzlich wurde ich mit gleich acht Lichtsignalen versorgt. Auch wenn ich diese gar nicht selbständig hätte verkabeln können, gefielen sie mir optisch ausgezeichnet. Die Lichtsignale traten an die Stelle der Formhauptsignale aus Holz und verkörperten eine echte Modernisierung. Jetzt konnte jede Weiche ihr Signal bekommen.



Abbildungen 84a und b

Zentrale Attribute der DDR-Modellbauwelt: Artikelnummer und EVP. Jede Lampe wird einzeln auf Funktionsfähigkeit getestet.



Abbildungen 84c bis e

Aus einer Hauptlandschaft des deutschen Modelleisenbahnbaus. Die westdeutsche ist stark südwestdeutsch geprägt.

Fehler, Irrtümer

Der entscheidende Schritt vom Teppich auf die Platte erfolgte bei meiner Modellbahn 1980, und der Weg dahin war lang gewesen. Schon längst war der ständige Auf- und Abbau der Bahn im Kinderzimmer ein Ärgernis, und schon längst hatte ich eine Alternative im Auge. Einer Laune folgend, hatte sich mein Lehrer-Vater Ende der 1970er Jahre eine Fertig-Holzstätte in den Garten unserer Wohnung bauen lassen, um sie als Sommerarbeitszimmer zu nutzen. Vielleicht spielte bei dieser Entscheidung motivgebend die Gartenstadt am Rand von Ost-Berlin eine gewisse Rolle, in ein Teil der Familie in der DDR wohnte. Allerdings waren die Häuschen aus der Kaiserzeit in der märkischen Streusandbüchse erheblich solider gebaut als der billige Holzständerbau in unserem Garten: ein Zimmer mit überdachter Terrasse, mit Stromanschluß, aber ohne Heizung, dem nordwestdeutschen Klima in keiner Weise gewachsen. Nach einer Saison klemmten die zur Terrasse aufstellbaren Türen und das einzige Fenster, das lieblos gedeckte Dach war leck und nach zwei Jahren mußte der komplette Holzbelag der kleinen Terrasse erstmalig ausgetauscht werden, weil er vermodert war. Ob mein Vater mehr als ein- oder zweimal symbolischerweise dort Hefte korrigiert hat, weiß ich nicht. Jedenfalls wurde die Gartenhütte sehr schnell nur noch als gartennaher Abstellraum genutzt und somit aus meiner Sicht nicht gebraucht. Meine Eltern förderten eigentlich alle im Sinne von Bildung interpretierbaren Bedürfnisse und auch Spleens ihrer beiden Söhne, mit diesem Anliegen hatte ich es jedoch schwer. Mein Vater bekam mit Not einen Nagel in die Wand, für weitere Fragen des praktisch-technischen Lebens vertraute er blind dem blue collar-Fachpersonal. Meine Mutter schien Zweifel an meiner Fähigkeit zu haben, ein solches Projekt verantwortlich durchführen zu können – außerdem war ihr Hauptargument ge-

gen einen regelmäßigen Aufenthalt in der Gartenhütte die fehlende Beheizung. Ich erwies mich als zäh und bemühte mich, ein Problem nach dem anderen aus dem Weg zu räumen bzw. zu reden. Da war vor allem die Frage des Auf- und Unterbaus. Aus dem Modellbahnlexikon war mir bekannt, wie man richtiger- und ordentlicher Weise eine Modellbahnanlage aufbauen sollte: als leichtes Kastenmodulensemble auf gut zugänglichen Ständersystemen. Das hätte die Frequenzierung eines Nicht-Ortes unserer Familie erforderlich gemacht: eines Baumarkts, in dem meine Eltern nichts anderes als ein Fachgeschäft für handarbeitende Menschen sahen, die sie nicht waren und sein wollten. Also blieb nur, wovon nicht nur im Modellbahnlexikon und im Eisenbahn-/Modellbahnmagazin abgeraten wurde: eine Platte auf Stützen, oder, noch schlimmer: auf einem ausrangierten Möbelstück. Genau das wurde mein Fall. Das ausrangierte Möbelstück war ein ausziehbarer Holztisch mit fehlender Tischplatte, den ich auf dem Dachboden entdeckt hatte. Das reduzierte die unbedingt erforderlichen Anschaffungen zunächst auf eine Platte, hatte ich erst einmal durchgesetzt, den Rest-Tisch für mich in die Gartenhütte bringen zu lassen. Das ließ sich noch durchsetzen. Am Ankauf und der erforderlichen Lieferung mehrerer Spanholzplatten stieß ich an die Grenze des Vermittelbaren. Ich erhielt von irgendeinem Lehrerkollegen meines Vaters ein Preßpappe-Stück von fataler Instabilität, das aber wenig kostete. Das wurde die Platte meiner ersten Modelleisenbahn. Immerhin: sie bot eine natürliche Landschaftsform, da an den beiden Enden, die nicht mehr von den ausziehbaren Tischplattenstützen getragen wurden, erheblich der Schwerkraft nachgab und sich außerdem auch noch erheblich verzog. Etwas anderes als eine Feldbahn hätte in solchem Gelände eigentlich nie betrieben werden dürfen. Um ein gewisses Maß an Belastbarkeit zu sichern, schraubte ich die Pappe irgendwie an den Tischstützen fest, mit völlig ungeeigneten Schrauben, die sich doch in unserem anti-technischen Haushalt fanden. Das mag in einem westniedersächsischen Sommer stattgefunden haben, der einladender sein kann als sein Ruf. Wenige Wochen danach und noch oft stand ich im Rollkragenpullover und mit blauen Fingern im trüben Licht einer 60-Watt-Birne und bemühte mich, bei Laune und bei der Sache zu bleiben. Sachlich ging es jedoch in der Gartenhütte in dieser Frühphase eigenen Anlagenbaus nicht zu. Die Atmosphäre war eher kurios: hinter selbstverständlich gardinenbespannten Glastüren zur kleinen Veranda stand der Nachkriegs-Holztisch, gekauft in Guben wahrscheinlich noch zu SBZ-Zeiten, mit der rohen Papp-Platte. Die fensterlose Längsseite wurde von dem irgendwann angeschafften klappbaren Tischtennisplatte beansprucht und mußte weitgehend freigehalten werden, um diese an sehr wenigen Tagen im Jahr in den Garten hieven zu können. Sonst fand sich an dieser Wand ein Durcheinander von Gartengeräten in unterschiedlichem Zerfalls- und Funktionalitätszustand, das zu den gärtnerischen Ambitionen in dem Genossenschaftswohnungsbau-Garten in keinem Verhältnis stand: Spaten, Grabeschaufeln, Harken, Schläuche, alte Blumentöpfe, oft auch übrige Blumenerde. Unter dem Modellbahntisch und der Platte sammelten sich immer weitere Kartons, die zur Entlastung des Kellers dorthin ausgelagert wurden. Sie enthielten nicht mehr benötigtes Spielzeug, u. a. in liebevoll beklebten

Waschmittelvorratspackungen Cowboy- und Indianerfiguren aus den 1960er Jahren und Handpuppen. Denen bekam die Unterbringung im freien am schlechtesten: Teufel und Schutzmann, Kasper und Krokodil fingen an zu schimmeln. Zugegebenermaßen hat mich das wenig berührt, denn der Status dieses Spielzeugs im engeren Sinn des Wortes fand adäquat darin Ausdruck, unter der Modelleisenbahn verwahrt zu werden.

Zu den strukturellen Mängeln und Grenzen kamen erste Fehler und Irrtümer. Eine braune Papp-Platte ist eine braune Papp-Platte. Mit Geduld, Farbe und dem richtigen Streugut läßt sich daraus ein passabler Untergrund herstellen, wie ich später vor allem aus der DDR-Modellbahnzeitschrift ‚Modelleisenbahner‘ lernen würde – das Düsseldorfer Eisenbahn/Modellbahnmagazin widmete sich solchen profanen Fragen der Mangelbewirtschaftung nicht. Im richtigen Moment fehlten mir der ‚Modelleisenbahner‘ des transpress-Verlages, die Geduld, Farbe und das richtige



Abbildung 85

So ungefähr sieht Grasfolie at its best aus: hier im Original zu Bonn am Rhein.



Abbildung 86

Keine Grasfolie neben dem Gleisbett, sondern wahrscheinlich einzeln gesetzte Supergrashalme, jeder davon genau maßstäblich: Hybrid-Modellbau für die Katalogrückseite.

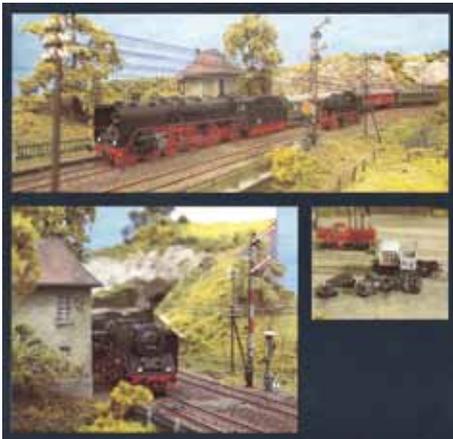


Abbildung 87

Das ist es, was man gerne hätte: Nobelmodellbau mit Materialien eines Kleinserienherstellers. Aber gerade, was so stimmig aussieht, überfordert den Anfänger.

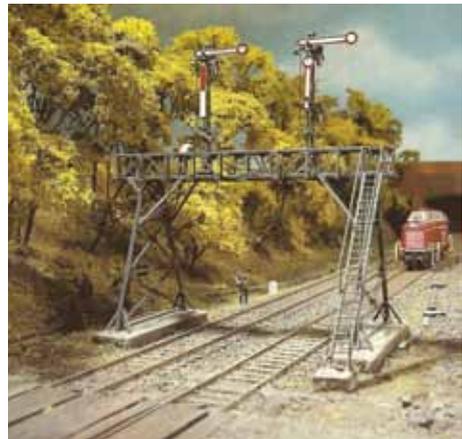


Abbildung 88

Messingätzteile, Zinnguß, richtige Lackierung: Frustration und Sehnsucht für den Jung-Modellbahner.

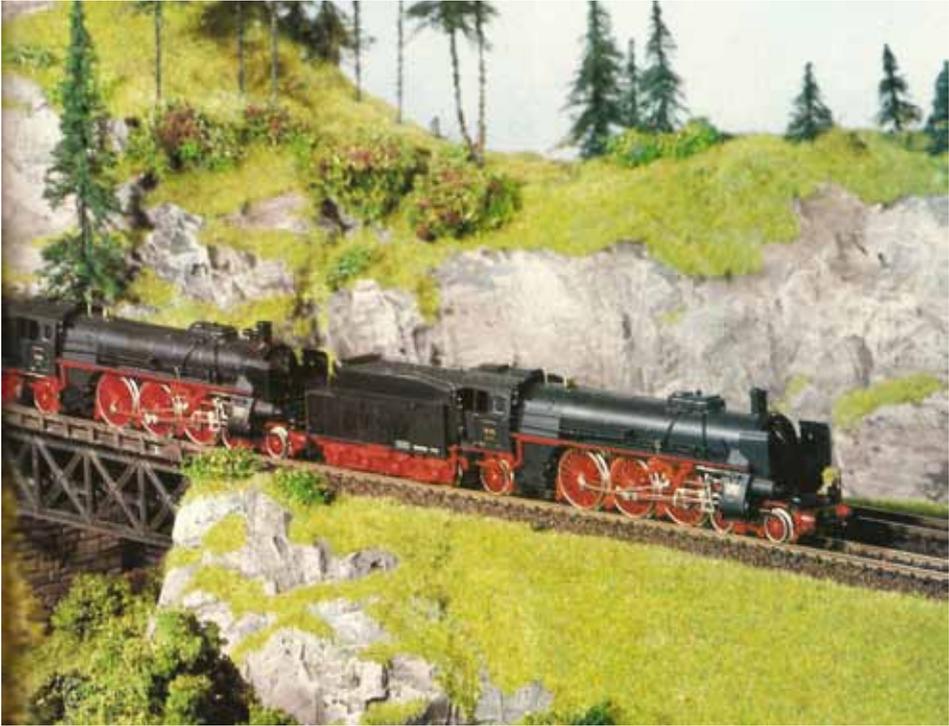


Abbildung 89

Und das ist, was im besten Fall daraus wird: Instant-Landschaftsbau West zwar ohne Grasfolie, aber im strahlenden Playmobil-Charme. Blühende, vor allem: saubere Landschaften. Die Realität ist ja schon trist genug.

Streugut. Daher ließ ich mich auf Pfusch ein, und zwar in Form einer verführerischen Rolle selbstklebender Grasfolie von einem, nein: von dem Zubehör-Großserienhersteller. Gegen die Grasfolie an sich ist nichts zu sagen, aber alles gegen meine damalige mißbräuliche Anwendung dieses charakteristischen Produkts des Instant-Modellbaus. Ich tapezierte allen Ernstes meine Papp-Platte mit Grasfolie, um sogleich strategische Teile davon wieder herauszuscheiden: für ein Straßenklebeband und andere Freiflächen, die ebendies ja vor der Grasfolie auch waren.

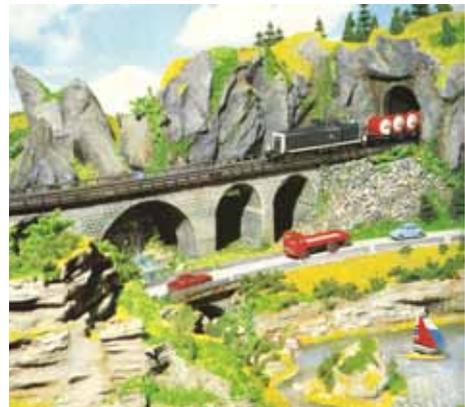


Abbildung 90

Plastik, Plastik, Plastik fürs Gemüt.



Abbildung 91

Herzallerliebste Plastik für Spur N: „Romantik Modell“. Kontextfrei, epochenlos, retro-selig.

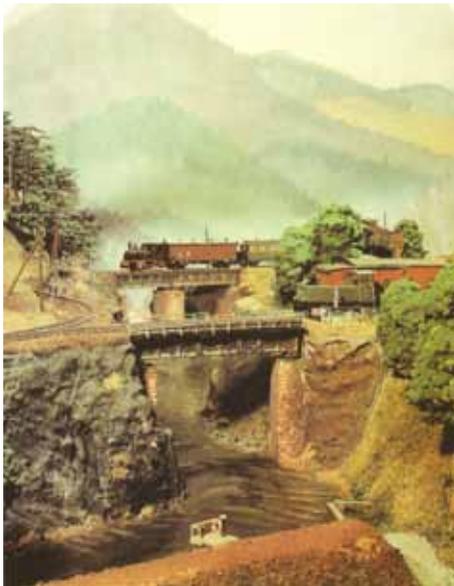


Abbildung 92

Exemplarischer DDR-Modellbahnbau: Viel Wirkung mit beschränkten Mitteln: das erreicht der Anfänger auch noch nicht, aber sein Auge und sein Können werden geschult, um sich selbst zu helfen – und nicht sofort zum normierten Sortiment des Großserienherstellers zu greifen.

Bei der Grasfolie als der Ursünde des falsch aufgefaßten Landschaftsbaus sollte es nicht bleiben. Eine wohlmeinende und stets über die Maßen großzügige Patentante spendierte einen Zweiloch-Maulwurfshügel: für Kurven geeignet, rehbestanden, versehen mit einem dekorativen Holzschober und einer unmotivierten Fußgängersteige, die nicht einmal auf die andere Seite des Gebrocks, sondern nur auf der Innenseite im Halbkreis noch oben und wieder nach unten führte. Die einzelnen Stufen waren für Riesen oder Kinder der Spur 0 gedacht.

Die Ausführung war grob. Die riesigen, weil auch für Oberleitung geeigneten Portale hatten dieselbe graue Farbe wie der bemüht alpin wirkende nackte Fels oberhalb der Gras- und Baumgrenze. Kleine Tannen und buntes Islandmoos an Stellen, an denen sicherlich

kein Busch wächst, rundeten den süßlichen Gesamteindruck von Genrekitsch ab, im Vergleich zu dem meine alte schwarz-grüne Tunnelpapprohre wie ein expressionistisches Kunstwerk wirkte. Glücklicherweise lagen meine Kurven nah an den ungenügend abgestützten Plattenenden, so daß eine dauerhafte Aufstellung aus betriebstechnischen Gründen nicht in Frage kam.



Abbildung 93

Instant-Modellbahnbau vom Großserienhersteller 2009: ein mediales Ereignis mit DVD Guide, Dorfkirche, Haltepunkt und befahrbaren Maulwurfshügeln. Und praktisch klein ist das Ganze auch noch.

Meine Anlage in der Gartenhütte blieb recht lange nur dürrtig gestaltet. Das hing auch damit zusammen, daß sich aufgrund der Fehlentscheidungen ganz am Anfang nur schwer eine Idee für eine glaubwürdige Überbauung in Form einer zweiten Geländeebene einstellen wollte, hinter und unter der sich zumindest die Gegengerade des Schienenovals hätte verstecken lassen. Tatsächlich sind die ersten Fehler beim Modellanlagenbau immer die gravierendsten, weil sie sich nur mit unsinnigem Aufwand wieder korrigieren lassen. Gleichwohl ging auch ich den Weg der Defizitrationalisierung und -kompensation, was im übrigen nicht in jedem Fall zu schlechten Ergebnissen führte, auch wenn es nicht aus dem Lehrbuch bzw. Modellbahnlexikon kam.

So lange ich zurückdenken kann, war ich kein Freund von ländlichen Modellbahnmotiven. Was ich auf der Platte sehen wollte, waren städtische Szenen. Daraus ergab sich fast von selbst die



Abbildung 94

Im DDR-Modellbau gab es einen Alltag, und in diesem ein verrußtes Gaswerk und eine Maschinenfabrik aus der Gründerzeit mit Kleinbahnanschluss. Kein verschweizerter Südwestmittelstandstraum.

schlichte Lösung von zwei Straßenbrücken an den kurzen Enden der Platte und einer Überbauung der Gegengerade im hinteren Anlagenteil. Im Vordergrund entstand so ein größerer bahnbetrieblicher Platz, eventuell zu nutzen für Bahnhof, Rangiergleise, möglichst ein kleines Bahnbetriebswerk und bahnahe Gebäude. Dem 1. Stock im Hintergrund wäre die städtische Bebauung vorbehalten geblieben. Auf den beiden Straßenbrücken sollte viel epochengerechter Straßenverkehr dargestellt werden. Es hat mehr als zwanzig Jahre gedauert, in denen ich viele Varianten dieses Konzepts mit dem Geodreieck auf Din A 4-Seiten gezeichnet habe, bis aus dieser Idee tatsächlich eine – wenn auch ganz andere – HO-Anlage wurde. Nur eine, mir heute noch besonders gefallende Variante will ich vorwegnehmen: den S-Bahnhof. Was liegt bei zwei Straßenbrücken näher, als die beiden durch einen dann in der Tat schon fast vorbildnah langen Inselbahnsteig zu verbinden und diesen auf der einen Seite durch Treppen, auf der anderen durch ein schmales Bahnhofsgebäude zugänglich zu machen, dessen Haupteingang auf Straßenbrückenniveau liegt? Bei der Berliner S-Bahn kam dieser Typus des S-Bahnhofs auf manchen Strecken vor. Das Gleisbild von S-Bahnhöfen ist in der Regel überschaubar; im Hintergrund wäre auf jeden Fall Platz für einige parallel verlaufende Fernbahn- und einige Abstellgleise. Ein wunderbarer Plan, für den jedoch alle Voraussetzungen fehlten. Die Papp-Platte in der Gartenhütte hätte ganz anders abgestützt werden müssen – an untauglichen Versuchen dazu u. a. mit abenteuerlichen Holzgestellkonstruktionen sollte es im Lauf der Jahre nicht fehlen – um Brücken und Hintergrundbebauung tragen zu können.



Abbildung 95

So hätte der Blick vom S-Bahn-Inselbahnsteig auf eine der Straßenbrücken aussen können. Nur die Fußgängerbrücke für den Auf- und Abgang fehlt.

Um wenigstens verdecken zu können, daß der Zug im Kreis fährt, improvisierte ich eine skurrile Leichtbauform aus tragenden Karton- und Holzstreifen und erstaunlich stabilen Teppichfolienquadraten, die aus irgendeinem Grund in unserem Keller lagerten. Letztere ließen sich mit einem Seitenschneider gut bearbeiten. Aus der Teppichfolie entstand eine Art Schacht, zur Sichtseite mit einfacher grauer Pappe verkleidet, nach hinten offen, oben ließ ich die herbstlich braungelbe Teppichbodenfarbe zu, woraus eine eigenartige Jahreszeitendifferenz zu dem Maigrün der Grasfolie resultierte. Aus Spargründen verzichtete ich auf vorgefertigte Tunnelportale im Retro-Stil und setzte einfache graue Pappblenden vor die beiden Einfahrten in den Schacht. Durch diese



Abbildung 96

Zwar fällt bei diesem Ost-Berliner S-Bahnhof die Seitenlage einer Straße eine Etage höher und parallel zu den Gleisen auf, am Ende jedoch befindet sich eine Straßenbrücke mit überdachtetem Auf- und Abgang zum Gleis: an eine solche Konstruktion hatte ich gedacht.

ganz sicher nicht mit Stadthäusern besiedelbare Notlösung hatte ich mich zwar geradezu tragisch noch weiter von einer städtischen Szene nach Ost-Berliner Vorbild entfernt, aber immerhin das Gefühl, ein Problem gelöst zu haben.

Meiner ersten Anlage fehlte das verbindende Motiv, eine Notlösung ergab die andere. Da ich erst sehr viel später nach Jahren von Bildbandlektüre und regelmäßiger Anschauung vor Ort verstehen würde, daß sich Ost-Berliner Motive am allerbesten durch die sparsame Gestaltung innerstädtischer Brachen, nichtgenutzter, verwildernder Flächen, halbbebauter Kriegslücken zwischen hohen, verwitterten Brandmauern darstellen lassen, vermißte ich anpassungsfähige Gebäude im westlichen Zubehörsortiment. Wahrscheinlich ist es wirklich von einem Anfänger zu viel verlangt, die Einsicht zu entwickeln, daß ein Mehr an realistischer Szenerie eigentlich immer durch ein Weniger an Bebauung zu erreichen ist und die Souveränität in der Gestaltung im Freilassen von Flächen liegt.

Als Bahnhof diente mir immer noch das erzgebirgliche Fertigmodell. In Ermangelung passender Bahnsteige und fehlender Praxis beim Komplettneubau aus Holz und Pappe kam ich auf einen Behelf, der sich bewähren sollte. Streugut hatte mich schon immer fasziniert, und beim Einschottern der Piko-Gleise konnte ich bereits mit allen möglichen Körnungen aus der Packung experimentieren, begab mich aber auch schon auf die Suche nach anderen geeigneten Materialien. Der Grundstoff dieser Experimente war Langeooger Nordseesand, der stets in ausreichenden Mengen aus den Oster-, Sommer- und Herbsturlaube mitgenommen wurde. Lagerte



Abbildung 97

Rechts neben der S-Bahn-Strecke ein perfektes Hintergrundmotiv für eine Anlage: gleichförmige Brandmauern von typischen Berliner Mietskasernen, davor eine dicht bewachsene Böschung: wenig Aufwand, große Wirkung.



Abbildungen 98a und b

Strand Langeoog, 1960er Jahre: hier ist er her, der modellbahntaugliche Sand. Postkartenmotive aus einem Leporello.

man ihn in Plastikemern oder Flaschen, dunkelte er etwas nach, denn die Qualität frisch vom Strand war einfach zu hell – kein Wunder, denn nirgendwo ist die niedersächsische Nordseeküste zumindest in diesem Punkt der Karibik so nah. Mischte man ihn dann z. B. mit dem feinen Steingries, der sich auf geschotterten Wegen findet und gab etwas grauen Gleisschotter aus der Packung dazu, entstand ein feiner, vielfältig einsetzbarer Schotterersatz, der zwar nicht für das Gleisbett, aber auf Wegen oder zum Aufschütten kleiner Rampen taugte. Aus diesem Materialmix schütete ich mir jeweils zwischen aufgeklebten Einfriedungen aus grauer Pappe einen Haus- und einen Inselbahnsteig auf, wobei vor allem die Ungleichmäßigkeit der Streuung mit helleren

und dunkleren Flächen überzeugte. Katalogen nachempfundene Spielchen durften nicht fehlen, z. B. Wasserpfützen auf dem Bahnsteig aus Schnipseln von Klarsichtfolie: ein allerdings sehr zugängliches Temporärgewässer, weil man selbst bei noch so vorsichtigem Arbeiten bei Schüttmaterialien und winzigen Oberflächen nur bedingt mit Bodenhaftung gewährendem Klebstoff arbeiten kann.

Zu dem Erzgebirgebahnhof und einem Bahnsteig aus bearbeitetem Sand kamen nach und nach weitere Gebäude hinzu, allerdings angesichts der Unrealisierbarkeit großer technotopischer Lösungen ziemlich zufällig. Eine entscheidende Neuerung war der Vero-Bausatz des Bahnhofs Barthmühle an der Strecke Greiz-Plauen. Sie gehörte zu den einigermaßen spektakulären der DDR, wie der ‚Eisenbahnatlas DDR‘ in der ihm eigenen Mischung aus Strecken- und sozialistischer Betriebskunde vermeldet:

Der jetzt folgende reizvollste Landschaftsabschnitt verengt sich zur Felsenschlucht des Steinicht. In dem Landschaftsschutzgebiet erheben sich beiderseits der Elster und der Bahn, bis zu 70 m hoch, die Diabasfelsen, deren Ergußgestein für Schotter und Pflastersteine abgebaut wird. Am Ausgang des Steinicht befindet sich der große Steinbruch. Noch vor dem Bf Rentzschmühle wird der 88 m lange Steinichttunnel passiert und später wiederum die Elster überschritten. Das ganze Gebiet mitsamt der kleinen Siedlung um die Rentzschmühle gehört schon zum Erholungsraum um die Talsperre Pöhl. Nach Durchfahren des Bf Barthmühle kommt die Elstertalbrücke in Sicht. Über diese verläuft in 68 m Höhe die Strecke Reichenbach-Plauen. Die Brückenlänge beträgt 283 m. Oberhalb der Brücke mündet das Fließchen Trieb in die Elster. Seine Felsenschlucht ist ebenso Naturschutzgebiet wie die beiderseitigen Talhänge der Elster mit ihren schönen Laubmischwäldern, zwischen denen die Bahnlinie nun weiterführt.⁵⁰

Von solchen Panorama-Eisenbahntopographien, die ganze Kulturlandschaften erschließen, träumen professionelle Anlagenbauer. Sie verkörpern geradezu das, was auf Landkarten des amerikanischen Highway-Systems der 1930er bis 1950er Jahre als *scenic view* festgehalten wird:⁵¹ eine Landschaft, die erst durch den Blick aus einem Verkehrsmittel dazu wird, eine im engsten Sinn des Wortes konstruktivistisches Technotop.



Abbildung 99
Schotter aus der Tüte vom Großserienhersteller.

50 Eisenbahnatlas DDR, S. 227.

51 Vgl. Rolf-Ulrich Kunze, „Fill'r up!“ Erfahrungen des eigenen Amerika: Die USA in Berichten von ‚Westermanns Monatsheften‘ in den 1960er Jahren, in: Journal for New Frontiers in Spatial Concepts Vol. 2009 (http://ejournal.uvka.de/spatialconcepts/wp-content/uploads/2009/02/spatialconcepts_article_347.pdf).



Abbildung 100
Bahnhof Barthmühle, 2006.

In meiner Vorstellung lag die Elstertalbrücke direkt an meinem Anlagenrand, eben hinter dem Bahnhof Barthmühle. Im Lateinunterricht der Klasse 7 zeigte ich mich gegenüber römischen Viadukten ziemlich überheblich: sie waren vielleicht älter, aber sie waren keine Eisenbahnbrücken. Und Zivilisation ist vor allem dort, wo Eisenbahn ist.

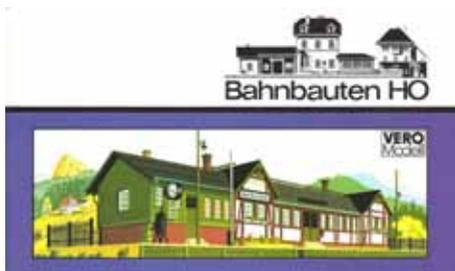


Abbildung 101
Barthmühle im Vero-Katalog, mit vielen Details, von denen das Modellbahnerauge lernen kann: Materialmix, Ausstattungsdetails, vor allem: die überaus bescheidene Größe. Man beachte auch die Formensprache des Ensembles im Kopf der Katalogseite, bestehend aus den Vero-Bausätzen ‚Bahnhof Wachtstädt‘ und ‚Stellwerk‘.



Abbildung 102
Teilansicht Packungsabbildung des VERO-Bausatzes Bhf. Barthmühle HO, Pappe, 1970er Jahre. Man beachte die Landschaftsgestaltung des sächsischen Vogtlands im Vordergrund.



Abbildungen 103a und b

Streckenkilometergenau, der Eisenbahnatlas DDR zur Strecke Greiz-Plauen; die Elstertalbrücke, 1846 bis 1851 errichtet. Sie ist Teil der Strecke Leipzig-Hof.⁵²

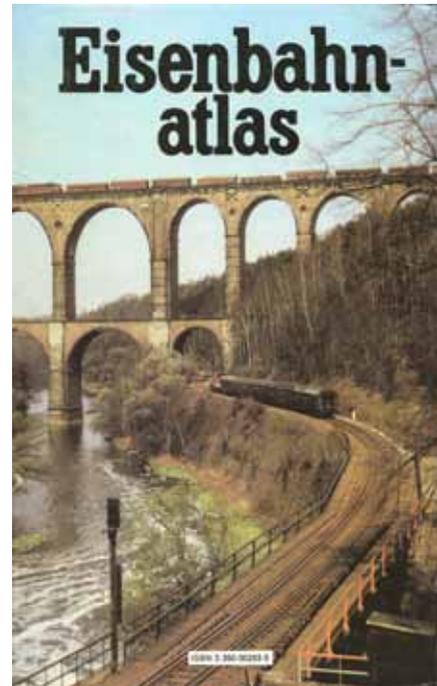


Abbildung 104

Die Elstertalbrücke auf der Rückseite des DDR-Eisenbahnatlas: eine perfekte Modellbahnszene mit DR BR 110 vor Rekowagen im Tal, DR BR 130 vor einem Schüttgüterzug auf der Brücke. Die Elster wäre quer über meine Anlage verlaufen. Tatsächlich blieb Barthmühle jedoch in der sehr geringen Tiefebene.

Von großstädtischen Motiven war ich im Elstertal denkbar weit entfernt. Aber mit etwas Phantasie konnte man sich vorstellen, daß Barthmühle auch ein Berliner Vorort-S-Bahnhof war. Dafür hätte man allerdings den mitteldeutschen Verputz zwischen dem Fachwerk durch preußischen Klinker ersetzen müssen. So blieb Barthmühle also in der träumerischen Schwebelage zwischen Rand-Berlin und sächsischem Vogtland, aber genau das schien mir die Stärke gegenüber den wohlfeilen Plastikwelten in manchen Schaufenstern zu sein.

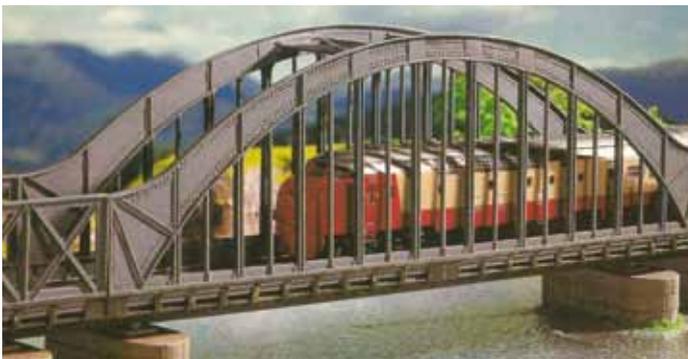
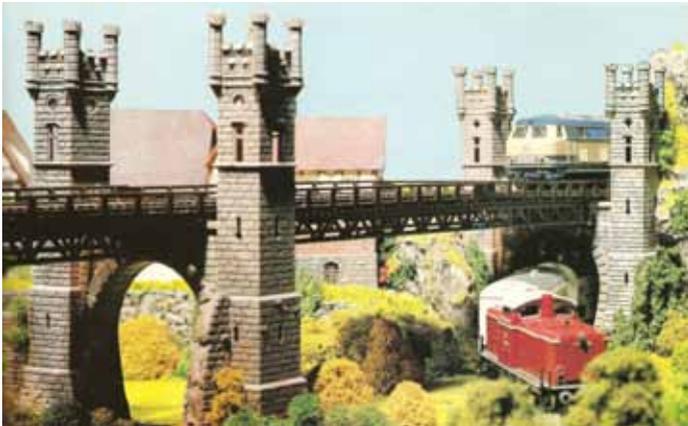
52 Vgl. Peter Beyer, Der Bau der Göltzschtal- und Elstertalbrücke 1846 bis 1851. Seine Beziehungen zu den Produktivkräften und der Umwelt im sächsischen Vogtland und dessen Nachbargebieten, in: Sächsische Heimatblätter 1 (1984), S. 1–16.



Abbildung 105

Der Pont du Gard bei Nîmes: tatsächlich eine Lateinbuchillustration, bedeutsam für das Abendland und seine Kultur,⁵³ zweifellos, aber eben keine Eisenbahnbrücke.

Ein wichtiges Statussymbol fand auch den Weg in den Westen: der Vero-Bausatz eines zweiständigen Lokschuppens. Das Bauwerk war schlicht, interessanterweise holzverschalt, und unterschied sich allein schon darin von den westlichen Katalogstandards. Hier gibt seit den 1960er Jahren Märklin vor, in welcher Richtung sich die Phantasie und Begehrlichkeit entwickeln soll: hin zum Ringlokschuppen mit Märklin-Drehscheibe.



Abbildungen 106a und b
Und das macht der Großserienhersteller aus der Idee der großen Brücke: Neogotik und die dem industriellen Zeitalter gemäßigere, weniger retro-orientierte Plastik-Stahlbogenvariante. Immerhin verkehrt auf ihr ein TEE-Dieseltriebzug RA_m der SBB, und das ist ja durchaus auch etwas Abendländisches.

53 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Pont_du_Gard.

Mit dem Lokschuppen jedoch kamen auch die Paradoxien: Wieso gehörte ein – wenn auch bescheidenes – Bahnbetriebswerk zu einem Nebenstreckenthaltepunkt wie Barthmühle? Eisenbahntechnischer ausgedrückt: es fehlte an einer Strukturentscheidung über den Bahnhofstyp. Aber selbst dann, wenn ich eine solche getroffen hätte, wäre ich vom jeweiligen Angebot in den Fachhandlungen anlässlich unserer DDR-Besuche und den ohnehin nicht steuerbaren Geschenksendungen von dort abhängig geblieben. So wurde Rationalisierung die zweifelhafte Ratio meiner Modellbahnen und auch für meinen Bahnhof Barthmühle galt, was Eisenreich im Rückblick feststellt: „Meine ersten Bahnhöfe waren simple Verdickungen der Strecke; sie ermöglichten zwar eine Art von Spielerei, aber nie einen Modellbahnbetrieb. Ich wußte das nur noch nicht.“⁵⁴ Ganz so unschuldig war ich durch die Lektüre des Modellbahnlexikons und das Eisen-

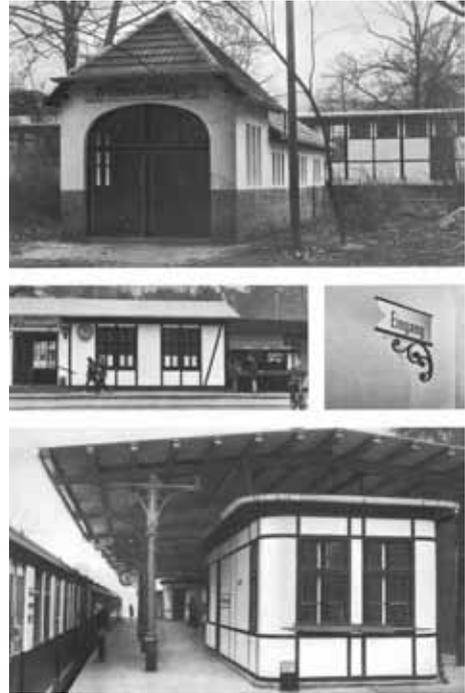


Abbildung 107

Barthmühle heißt bei der Berliner S-Bahn Wilhelmshagen: an der Strecke nach Erkner. Nur dann gibt es keine Elstertalbrücke, alles kann man nicht haben. Außerdem fehlten die S-Bahn-Züge.

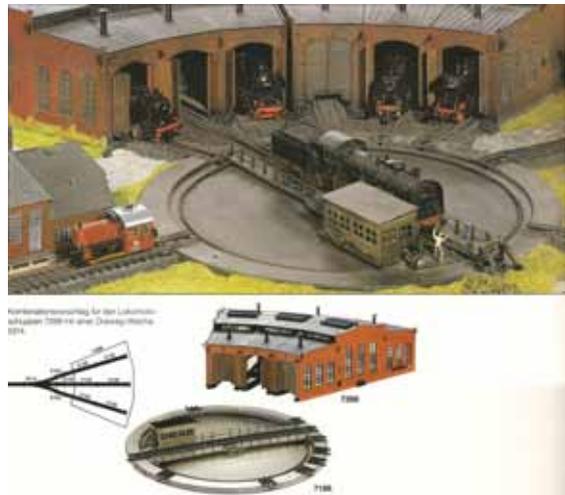


Abbildung 108

Ringlokschuppen – und sei die Modellbahnanlage noch so klein, dieser Inbegriff des Dampflokalzeitalters muß sein. Nicht wenige Anlagen werden um die Drehscheibe herumgebaut. Die Drehscheibe verkörpert und überhöht als Artefakt zugleich die Tatsache, daß der Modellbahnzug im Kreis fährt.

⁵⁴ Herbert Eisenreich, Große Welt auf kleinen Schienen, S. 51.

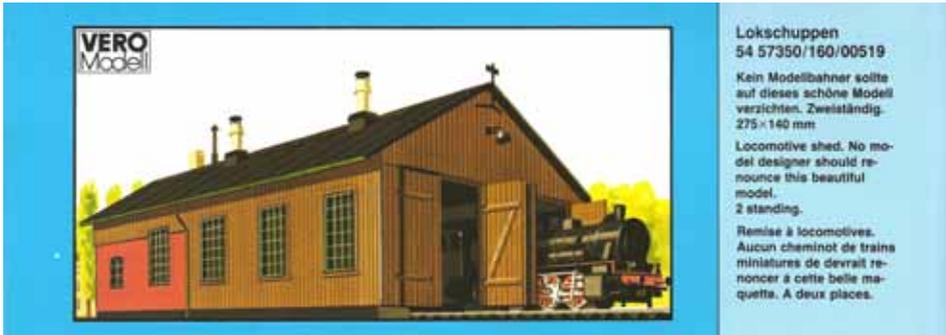
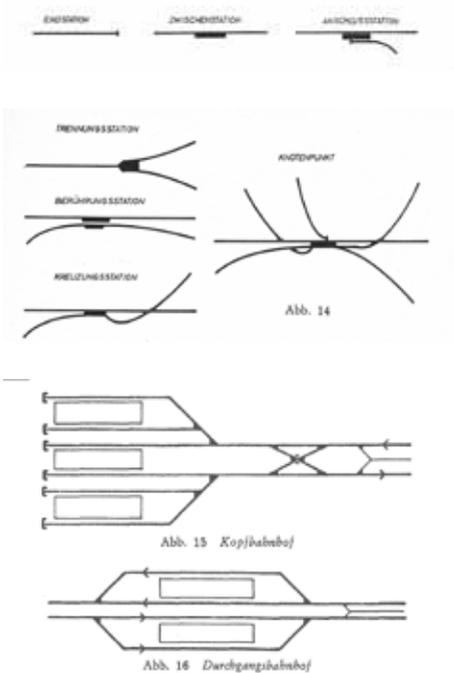


Abbildung 109

Veros Lokschuppen hat Dimensionen, die nicht nur besser zu den meisten HO-Anlagen passen, sondern auch vorbildgerecht sind.



Abbildungen 110a bis c

Eisenreichs Bahnhofstypologie auf der Basis von Otto Blum, Eisenbahnbau, Heidelberg 1946. In Eisenreich steckt trotz oder vielmehr: gerade wegen aller österreichischen Fähigkeit zur Hinnahme lebensalltäglicher Kontingenz und Ambivalenz ein veritabler K.u.K.-Eisenbahn-Oberkriegsrat, dessen Generalstabsmäßigkeit und fester Glaube an die Macht des guten Plans in einem geradezu Musil'schen, zutiefst ironischen Verhältnis zur Sinnhaftigkeit der Haupt- und Staatsaktion selbst steht. Das macht seinen Ratgeber so lesbar.

bahn/Modellbahnmagazins wohl nicht, aber ich widersetzte mich nicht als eingreifender Homo faber, technisches Wissen anwendend, dem sanften Druck der Wirklichkeit, sondern paßte meine Anlage beschränkten Möglichkeiten an. Modellbahnanlagen sind vor allem im Hinblick auf ihre Evolution vielleicht noch weniger rational als Eisenreich glaubt.

Paradoxes gab es nicht nur bei den betrieblichen Anlagen von Barthmühle, sondern auch in der noch nicht vorhandenen Ortschaft. Sie bestand aus einem Großserienstraßenband, das unbedingt zu den Fehlern und Irrtümern zu zählen ist, und lebte von der Summe ihrer noch nicht realisierten Möglichkeiten. Die Straßenfolie von schauerhaft plastikartiger Textur querte am dem Schmalseiten der Platte den Schienenstrang; bei der Aufschüttung des Straßenbetts zum Gleis hatte ich mir einigermaßen Mühe gegeben, was allerdings um so mehr die Spielzeughaftigkeit der Klebestraße von der Rolle betonte, die ein wenig wie ein langes Heftpflaster zum Zusammenhalten der Grasfolie wirkte.

Der Verkehr auf Barthmühles Straße, von der ein mit Liebe fein geschotterter Weg zum Bahnhof und seinem kleinen Vorplatz führte, war nicht vorhanden. Die EMWs befanden sich meistens auf den beiden Autotransporter-Waggons: ihre Detaillierung ließ mehr auch kaum wünschenswert erscheinen. IFA-LKWs, Trabant- und Wartburg-Modelle habe ich erst später selbst in der DDR und dann auch in Prag gekauft. Es war klar: Zu Barthmühle-Bahnhof sollte Barthmühle-Ort kommen, aber dieses Entwicklungsprojekt zog sich hin. Allerdings: Je maroder die DDR wurde, desto mehr erblühte Barthmühle.— Vor den Glastüren der Holzhütte zogen die nordwestdeutsch-gemäßigten Jahreszeiten vorbei, aber die Neigung zu feuchtkalten Nordwest-Wetterlagen bekam nicht nur der West-Datsche denkbar schlecht. Das Piko-Standardgleis vertrug die modrig-feuchte Atmosphäre gar nicht, in die lange Wochen kein direkter Sonnenstrahl fiel. Trotz Schienenputzens mit Nähmaschinenöl gab es bald Rost auf dem von Piko so beworbenen U-Profil. Ein Teil der Infrastruktur begann nun in einem natürlichen Verfallsprozeß dem zunehmenden Verfall des Vorbilds ähnlich zu werden. Der Trafo konnte ohnehin ebensowenig wie die Lokomotiven dauerhaft der Witterung ausgesetzt werden. Außerdem fehlte ein Arbeitsplatz, an dem sich Bau- und Wartungsarbeiten anlagennah verrichten ließen.

Die soziale Struktur von Barthmühle gewann an Komplexität durch das Vero-Café ‚Waldfrieden‘ und das Vero-Fertigmodell, eigentlich müßte man sagen: Fertighaus ‚Sybille‘.

Das Café ‚Waldfrieden‘ – eine Perle der DDR-Gastronomie, untergebracht in einem Siedlungshäuschen „mit zwei Tannen“, das durchaus, wie so viele Artefakte der ostdeutschen Realmoderne, aus den 1930er Jahren stammen könnte. Nicht fehlen darf der Jägerzaun. Die Sonnenschirme haben freundliche rote Punkte und hinter den Fenstern fehlen die angedeuteten Gardinen nicht. Eine Fernsehantenne belegt allerdings den Anschluß an die mediale Welt des Sozialismus – daß hier Westsender gesehen werden, wollen wir nicht annehmen. Außerdem könnte das im bergigen und tälereichen Süden der DDR auch schwierig sein. Hier kann der erholungssuchende Werk tätige am Wochenende in der Sonne sitzen und an der HO-Konsumkultur teilhaben, wobei HO hier einmal nicht für die Spurweite, sondern für die DDR-Handelsorganisation steht.



Abbildung 111

Ungefähr genau so sinnvoll wie Straßenklebefolie: der Straßenbastelbogen zum Ausschneiden: die Praxis führt in der Regel zu ersten eigenen Versuchen mit Farbe und Streumaterial.

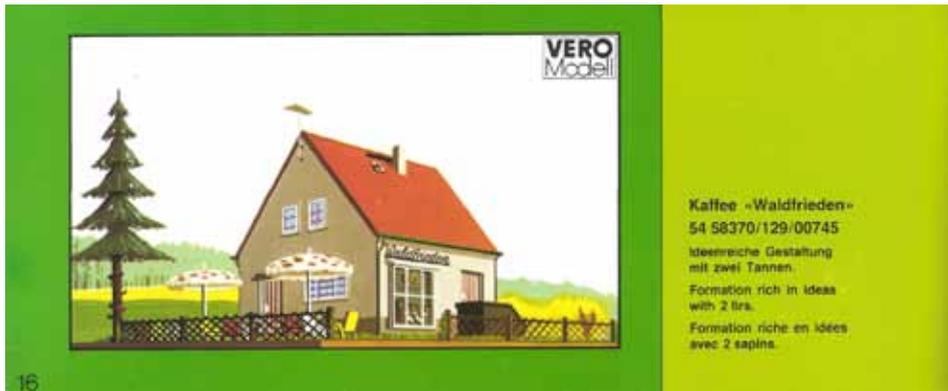


Abbildung 112

Auch ein Fertigmodell: „Qualität aus dem Erzgebirge“, wie es im Katalog heißt.

Der Putz ist für DDR-Verhältnisse von einem viel zu strahlenden Weiß, das allerdings auf seine Weise wieder gut zum Plast-Glanz der beiden Tannen paßt.

Das Vero-Haus ‚Sybille‘ soll so gesehen werden, wie der Katalog unten auf Seite 15 zeigt: als Teil eines lockeren Ferienhaus-Ensembles z. B. im Erzgebirge. Der Klassenfeind im Westen könnte



Abbildung 113

Westliche oder östliche Wohnkultur? Geht es hier am Ende um Privatbesitz?

geneigt sein, im Haus ‚Sybille‘ und seinesgleichen als kleine, freistehende Einfamilienhäuser wahrzunehmen, errichtet in einem zeitlosen Siedlungsstil der 1950er bis zum Teil noch der 1980er Jahre. Für DDR-Begriffe standen die hier gezeigten Gebäude Signale für eine gehobene Wohnkultur am Rande des Luxus, jedenfalls gemessen am Maßstab gründerzeitlicher Fünfetagenhäuser. Panoramawohnzimmerfenster vor dem eigenen Balkon, ein ‚ausgestelltes‘ Blumenfenster und ein Kletterrosengerüst: wer dies wiederum aus einer westlichen Modernisierungsperspektive sehr schnell als Kleinstbürgertraum abtut, hat möglicherweise schiefe Vorstellungen vom Gang der Modernisierung auch im Westen.⁵⁵ Auch hier spielen lange recht bescheidene Maßstäbe die zentrale Rolle auch wenn das Wohnen im Westen schneller eine Bedeutung für die soziale Differenzierung gespielt hat als im Osten.⁵⁶



Abbildung 114

Konrad Adenauers 1937 fertiggestelltes Wohnhaus in Rhöndorf: ein aufschlußreiches Beispiel für Bescheidenheit.



Abbildung 115
Bildunterschrift des ADN-Bildes: „1980. Rauhreif ziert die Bäume an der F 104 zwischen Neubrandenburg und Malchin“. Eisblumen gab es auch am Gartenhüttenfenster, aber das Straßenband blieb weit von der F 104 entfernt.

55 Vgl. dazu Werner Durth, *Kontraste und Parallelen: Architektur und Städtebau in West- und Ostdeutschland*, in: Axel Schildt, Arnold Sywottek (Hg.), *Modernisierung und Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre*, Bonn 1998 (zuerst ebd. 1993), S. 596–512.

56 Vgl. Ulfert Herlyn, *Stadt und Regionalsoziologie*, in: Hermann Korte, Bernhard Schäfers (Hg.), *Einführung in Spezielle Soziologien*, Opladen 1993, S. 245–263.



Abbildung 116

Fallers Katalogtext: „Dieses Haus könnte am Rande eines Dorfes stehen, wo allmählich die Ortschaft in die Felder übergeht.“⁵⁷

Transportschäden unverändert, in einen beheizten Kellerraum umziehen, wobei wiederum die Chance zu konstruktiven Änderungen ungenutzt blieb. Eine Verbesserung war darin zu sehen, daß im Keller ein ansonsten ungenutzter Schreibtisch stand, der nun zum Arbeitstisch werden konnte. Im damaligen Kontext gesehen, war also ein Fortschritt, was im kritischen Rückblick als Fehler und Irrtum erscheinen mag: immerhin war es warm und trocken. Den Versuchungen der westdeutschen Großserie erlag ich, was Gebäude betraf, noch weitere Male. Ein Zufallstreffer, der gut zu Maß und Form von Haus ‚Sybille‘ paßte, war auch dabei: Fallers B-249 Siedlerhaus, das nicht nur in Schwäbisch-Hall, sondern auch in Greiz oder Erkner hätte stehen können. Das schmiedeeiserne Tor aus West-Plastik gehörte glücklicherweise nicht zu den Ausstattungsdetails.

Barthmühle wurde nicht Rhöndorf und nicht Wilhelmshagen, die Kulturlandschaft darum herum sollte dauerhaft fehlen. Ein paar Straßenbäume möblierten das Straßenband, das unter dem Einfluß der kühlen, etwas muffig riechenden Feuchte sich irgendwann krepppapierartig zu wellen begann. Damals störte mich das, im Rückblick erkenne ich auch darin eine wunderbare Selbsthistorisierung, passend zum DDR-Setting.

Damit war die Entwicklungsgeschichte der Modellbahn in der Gartenhütte abgeschlossen. 1984 konnte sie, abgesehen von kleineren



Abbildung 117

Fallers Kapelle verschwand schnell wieder.

⁵⁷ Faller 87/88, S. 93. In grauem Anstrich und ohne Kamin lebte die Dolomitenkapelle als Schuppenanbau zum Lokschuppen weiter. Ganz überwunden habe ich das Trauma dieser Regression allerdings wohl nie.



Abbildung 118

Schnsucht nach dem Authentischen? Ein schwerer Irrtum. Authentisch war Barthmühle.

Ein Irrtum von besonderer Qualität war die Faller-Sammelpackung nach fränkischen Motiven B-931. Sie enthielt den Dinkelsbühler Bäuerlinsturm,⁵⁸ das Nürnberger Dürerhaus⁵⁹ und das Rothenburger Weinhaus Nusch.⁶⁰ Zwar gehört das hier im Mittelpunkt stehende Fachwerk zum mitteldeutschen Kulturraum, der sich bis nach Thüringen erstreckt, doch ließ sich hier auch durch noch so dekoratives Umstellen kein plausibler Zusammenhang zu Barthmühle herstellen. Sehr schnell lösten sich alle Bausätze wieder in ihre Bestandteile auf und wanderten in die Kramkiste.

Das Ende dieser Keller-Modellbahn kam in Form eines radikalen Schnitts: des Sprungs in den Westen. Aber das ist eine eigene Geschichte mit ihren eigenen Fehlern und Irrtümern.

58 Vgl. <http://www.dinkelsbuehl.de/ISY/index.php?get=408>.

59 Vgl. <http://www.museen.nuernberg.de/duererhaus/index.html>.

60 Vgl. <http://www.cityalbum.de/germany/rundgaenge/rothenburgodt036.htm>.

Vorbilder

Oktober 1971: Ein eigenartiger Ort für Familienfotos: am Abzweig der Nebenbahn nach Bielefeld von der Hauptstrecke Osnabrück-Münster-Ruhrgebiet in Osnabrück-Hellern. Das Gleisdreieck war über viele Jahre immer wieder Motiv. Von einer Straßenbrücke aus konnte man den lebhaften Zugverkehr Richtung Hamburg und Richtung Süden beobachten; auf der Nebenbahnstrecke gab es nicht viel zu sehen. Der Reiz bestand wahrscheinlich darin, sehr nah ans freie Gleis heranzukommen. Mit dem Familienauto wurde dieser Kurzausflug gern unternommen.

März 1973: Eine neue Fußgängerbrücke überquert den Osnabrücker Wall am Hasetorbahnhof, der im Hintergrund liegt. Der um die Altstadt herumführende Ring soll an dieser Stelle den wachsenden Verkehr aus dem nördlichen Kreis Osnabrück aufnehmen und erhält das Aussehen der durchschnittlichen bundesdeutschen Einfall- und Durchgangsstraße. Der vorher an dieser Stelle befindliche innerstädtische Platz ist nicht mehr erkennbar und auf die Kreuzungsfunktion reduziert. In einem Super-8-Film am gleichen Ort, ebenfalls aus dem März 1973, zieht eine ölhauptgefeuerte DB BR-044 einen Kesselwagenganzzug durch den Hasetorbahnhof Richtung Westen.

Sommer 1973: Auf dem Spielplatz des Osnabrücker Zoos – der damals noch Tierpark heißt – steht die ehemalige Dampfspeicherlok 1 der Osnabrücker Gaswerke als ein eigenartiges Klettergerüst. Aber man kann sie auch auf imaginäre Strecken schicken, die durch die gelegentlich herüberwehende Geräuschkulisse des Zoos abenteuerlich genug sind.



Abbildung 119



Abbildung 120



Abbildung 121

Ausschnitt aus einer gezeichneten Karte von Osnabrück, Stand 1970: oben in der Bildmitte am Gleisstrang der im Zuge autogerechter Modernisierung verschwundene Platz am Hasetorbahnhof.



Abbildung 122

Juli 1974: Im Führerstand des Talbot-VT 1 der Langeooger Inselbahn.

Juli 1974: Ein inszeniertes Bild im Führerstand des VT 2 der Langeooger Inselbahn. Ihr 1000 mm-Fuhrpark prägte das Sehnsuchtsbild Eisenbahn nachhaltig. Die Fahrten mit dem bunten Inselbahnzug auf der kurzen Verbindungsstrecke zwischen Anleger und Dorf dauern nie lange genug: am Urlaubsbeginn möchte man noch nicht gleich ankommen, am Urlaubsende möchte man noch nicht aufs Schiff und zurück aufs Festland. Während des Urlaubs erinnert der gern im Inselbahnhof, auf der Fahrt oder am Anleger beobachtete Zug an den transitorischen Charakter des Sommer-, Herbst- oder Osterurlaubs.



Abbildung 123

Der VT 1-Talbot, hier allein auf der Strecke: ein grundgutmütiges Gesicht, Formensprache der 1950er Jahre.

Abbildung 124
VT 2 vor dem Zug der
Langeooger Inselbahn
am Anleger, Postkarte
aus den frühen 1970er
Jahren.



Juli 1974: Zuhause am Osnabrücker Hauptbahnhof würde man wohl kaum auf die Idee kommen, sich aus Fotogründen in die offenen Türen eines D-Zuggepäckwagens der Bundesbahn zu stellen. Im Urlaub wird manches ausprobiert bzw. väterlicherseits des Motivs wegen in Vorschlag gebracht. Der gelbe Gepäckwagen des Inselbahnzugs – er wird am Anleger von Hand be- und am Inselbahnhof ebenso von Hand entladen – steht für den Übergang vom Lok-und-Wagenzug zum reinen Triebwagenzug mit Gepäckcontainerlogistik; letzteres im Zusammenhang mit dem Ausbau des Hafens Langeeog ab 1979.

Die vom Auto herausgeforderte Bundesbahn läßt sich manches einfallen: In einem Gesellschafts-Sonderzug geht es als Tagesausflug am 7. August 1974 nach Timmendorfer Strand, das im Bahndeutsch in einem Wort zu schreiben ist. Die Patentante hat dort eine Ferienwohnung; mit dem Auto ist es für einen Tag von Osnabrück aus zu weit und außerdem



Abbildung 125



Abbildung 126

bietet die Lübecker Bucht nicht die Reize Langeoogs: vor allem keine Inselbahn. Lange Eisenbahnfahrten führen sonst nur zur DDR-Verwandtschaft am Rand Ost-Berlins.



Abbildung 128a

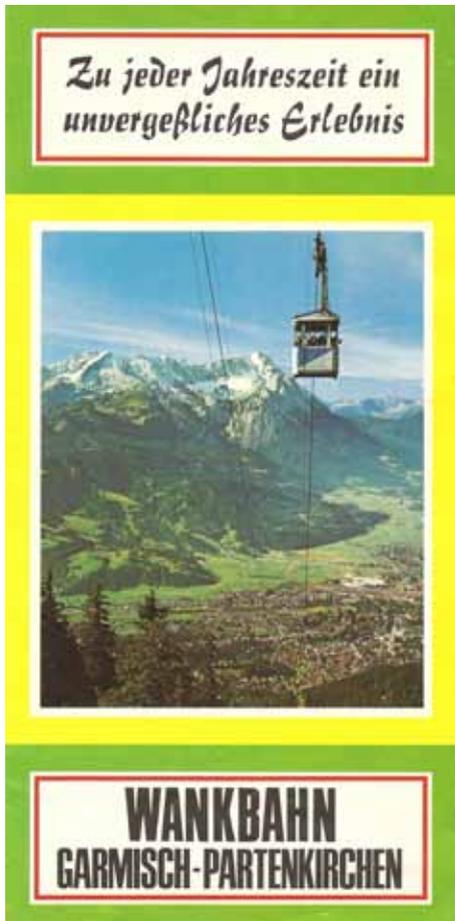


Abbildung 127



Abbildung 128b



Abbildung 129

Mai 1975: im Zuge eines Oberbayernurlaubs geht es mit der Seilbahn auf den Wank über Partenkirchen: ein diffuses Unbehagen überwog die ‚Unvergeßlichkeit‘. Seilbahn ist hybrid.

29. Juni 1975: Eine Fahrt mit historischen Fahrzeugen auf der Strecke Altenau/Harz nach Wildemann/Harz bringt die erste Berührung mit Maß und Form der Einheitsbau-reihen, hier 050 842-4 der DB mit einfachem Kohletender. Vielleicht weckte das die lange verspürte Begehrlichkeit, die sich auf das schwere Metallmodell der BR 50 von Märklin mit Kabinentender richtete.

Eine in Deutschland verschwindende und vielerorts schon lange verschwundene Form des Eisenbahnbezugs: die Freilandeisenbahn. In ihrer Mischung aus Jahrmarktvergnügen im Geist des befahrbaren Märchenwalds und Kindern vorbehaltenem Streckenerlebnisses steht sie für die verniedlichende Mobilitätswahrnehmung einer Epoche, in der die Eisenbahn der Inbegriff sozialkommunikativer Infrastruktur ist. Der Charakter als putziges Kindervergnügen ist allerdings in der englischen Interpretation der Freilandbahn⁶¹ nicht so angelegt wie in der deutschen – wobei es hier auffällige Unterschiede zwischen West und Ost



Abbildung 130

Postkarte: Kinder-Eisenbahn am Radau-Wasserfall Bad Harzburg.



Abbildung 131

HO-Dampf bei Nacht.

61 Nur als Beispiel für die Breite des Angebots: <http://www.prestonservices.co.uk/miniatures.htm>.



Abbildung 132

gab. Das Modellbahn-Lexikon von 1975 informiert über die hier üblichen Standards und bringt einmal mehr Ordnung und Norm in die Welt: „personenbefördernde Modellbahnen[:] Meist mit Dampf betriebene Modellbahnen größerer Spurweiten (31/3, 5 bzw. 71/4 Zoll), aber auch durch Elektro- oder Benzinmotoren angetriebene Bahnen (Parkbahnen) zur Beförderung von Personen auf im Freien verlegten Gleisen. P.M. (...) vor allem in England weit verbreitet. In Deutschland sind die Anhänger von p.M. im Dampfbahnclub Deutschland (DBC-D)⁶² organisiert.“⁶³ In HO bleibt der Dampf Simulation, die allerdings das ansonsten nüchterne Modellbahnlexikon ‚stimmungsvoll‘ findet.

23. August 1975: Ein Besuch bei Freunden der Eltern in Wuppertal führt unvermeidlicherweise auch zur, genauer gesagt unter die Müngstener Brücke.

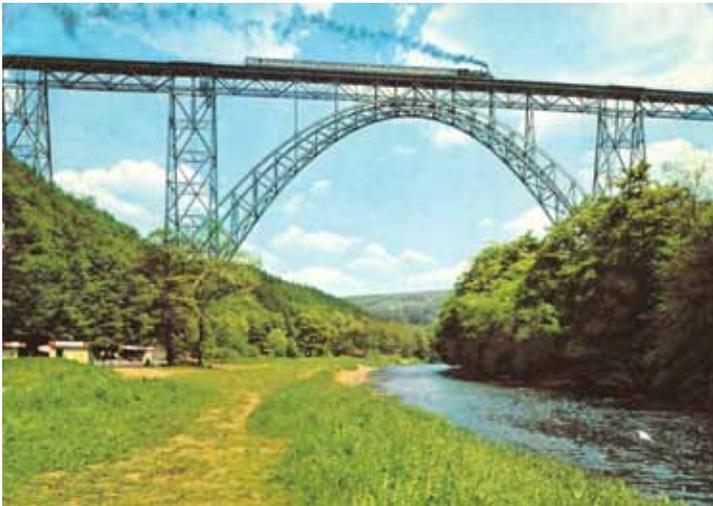


Abbildung 133
Postkarte Müngstener
Brücke

62 Vgl. <http://www.dbc-d.de/>.

63 Modellbahn-Lexikon, S. 153, s. v. ‚personenbefördernde Modellbahnen‘.

Als ob dies den Eindruck von Grandiosität unterstreichen könnte, vermeldet die Postkartenrückseite in technoider Kürze und in Kapitälchen: „Deutschlands höchste Eisenbahnbrücke bei Müngsten. Erbaut 1893–1897. Länge 491 m, Höhe 107 m, Spannweite des Mittelbogens 170 m, Farbverbrauch 14.000 kg, Nieten 2.000.000 Stück.“

August 1976: Anleger Langeoog, ein Blick am Zug entlang. Lokführer wollte ich nie werden, nur Lokbesitzer.



Abbildung 134

Oktober 1976: Eibsee-Bahnhof der Bayerischen Zugspitzbahn bei Paradewetter. Auch dieses Foto wirkt wie die begehbare Realisierung einer LGB-Phantasie. Die hochbeinigen, altertümlichen E-Loks stehen traktionstechnisch auf dem Stand der Langeooger Inselbahn, also der 1930er Jahre. Demgegenüber sind die weiß-blauen Triebwagenzüge mit ihren den Norddeutschen erstaunenden Vorrichtungen für die Befestigung von Schi-Ausrüstung das Pendant zu den Langeooger Verbrennungstriebwagen der 1950er Jahre. Der museumshafte Eindruck des Ensembles überwiegt. Der Außeralltäglichkeit dieses Eisenbahnerlebnisses mit Zahnrad- und schließlich auch Seilbahn hinauf zum Zugspitzgipfel haben die abgebildeten Reisenden durch dezente Verkleidung Rechnung getragen; eine Cord-Kniebundhose tritt an die Stelle des jahrzehnttypischen Cordbeinkleids. In den höheren Regionen kommt dann der Dufflecoat mit Holzköpfen zum Einsatz, denn auf der Zugspitze ist es an diesem Tag winterlich klar bei bester Fernsicht. Die symbolische Anerkennung der alpenländischen Eigenzeitlichkeit gefällt oberbayerischen Fahrkartenverkäufern, die schon an den Typus des Jeanstouristen gewöhnt sind, der keine Anstecknadeln aus Metall kauft.



Abbildung 135

Das eigenartige Mobilitätstechnotop ‚Zugspitze‘, das von ‚Natur‘ ähnlich weit entfernt ist wie der Rhein-Main-Flughafen und von diesem in erster Linie durch eine andere Mobilitätsleitkultur und in zweiter Linie durch ein anderes Panorama unterschieden, erzeugt beim Besucher oder eigentlich: Reisenden einen Gefühlskomplex, der auch Hans Castorp auf seinem Weg nach Davos bewegt – übrigens ist auch er im erzählten Jahr 1907 mit einer Schmalspurtraktion unterwegs, die gerade im Vergleich zu seinem Berufsstand, dem des Schiffbauingenieurs, der technischen Vergangenheit angehört:

Dieses Emporgehobenwerden in Regionen, wo er noch nie geatmet und wo, wie er wußte, völlig ungewohnte, eigentümlich dünne und spärliche Lebensbedingungen herrschten, - es fing an, ihn zu erregen, ihn mit einer gewissen Ängstlichkeit zu erfüllen. Heimat und Ordnung lagen nicht nur weit zurück, sie lagen hauptsächlich klafertief unter ihm, und noch immer stieg er darüber hinaus. (...) Vielleicht war es unklug und unzutraglich, daß er, geboren und gewohnt, nur ein paar Meter über dem Meeresspiegel zu atmen, sich plötzlich in diese extremen Gegenden befördern ließ (...)?⁶⁴

Die Gefahr eines Gewöhnung an die alpine Hervorgehobenheit bestand jedoch nicht: der Besuchstag endete fahrplanmäßig an der Talstation.

Die am 8.10.1976 im Münchner Haus auf der Zugspitze geschriebene und abgestempelte Karte, die ihren Weg über 2.900 Meter in die Tiefebene antrat, vermeldet „herrliche Weitsicht, aber nur 3° C +“. Das Postkartenmotiv zeigt schön den geradezu industrianlagenartigen Charakter der Zugspitzbebauung. Aber der Fernblick ist fürs Gemüt und für die fotografisch und textlich dokumentierte Erinnerung.



Abbildung 136
Postkarte Zugspitze.

64 Thomas Mann, *Der Zauberberg* (1924), Frankfurt am Main 1990 (GW, Bd. III), S. 13.

August 1977: Wieder ein Besuch in Wuppertal. Als schön kann man die wulstige Optik der zeitgenössischen Schwebebahn nicht bezeichnen; und eine Fahrt mit historischen Fahrzeugen findet gerade nicht statt. Beeindruckend ist der geteilte Fahrerblick auf die mächtigen Stahlträger über der Wupper. Der Hinter- und Fabrikhofblick auf Wuppertal, die Hauptstadt der deutschen Arbeiterbewegung,⁶⁵ hinterlässt keinerlei tieferen Eindruck. Für die Phantasie ist diese Eisenbahnsonderform wahrscheinlich zu hybrid.

So suggestiv und SF-artig wie im Zigarettentalbumsbild von 1951, das den Betriebszustand von 1901 zeigt, ist die Wuppertaler Wirklichkeit von 1977 durchaus nicht. Und auch mit der industriegesellschaftlichen Moderne ist es in der Stagflation nicht mehr soweit her.⁶⁶



Abbildung 137



Abbildung 138



Abbildung 139

65 Zur Erosion des Arbeiterbewegungsmilieus vgl. David Magnus Mintert, Distanz zum Unrecht durch Bindungen an das sozialistische Milieu und die Tradition der Sozialdemokratie am Beispiel Wuppertals, in: Rolf-Ulrich Kunze (Hg.), Distanz zum Unrecht. Methoden und Probleme der deutschen Widerstandsforschung, Konstanz 2006, S. 127–158.

66 Vgl. Daniel Bell, Die nachindustrielle Gesellschaft, Frankfurt am Main/New York 1975 (zuerst New York 1973).



Abbildung 140

DB V 200 von Roco, allerdings in Glanzzeiten.



Abbildungen 141a bis c

Ostern 1978: Osnabrück HBF, Unterer Bahnhof, Streckenrichtung Warschau-Berlin-Hannover-Hoek van Holland. Auf dem Führerstand einer V 200, die hier schon nicht mehr im hochrangigen D-Zug-, sondern im Eilzugdienst ihrem absehbaren Betriebsende entgegen sieht. Die Lautstärke des Aggregats selbst im Stand, das Geruchsgemisch aus Metallischem, Öl, Diesel und die Gebrauchsspuren



Abbildung 142

Das moderne Gleisbildstellwerk Osnabrück – vom unteren HBF in Abbildung 141a fotografiert – in einer populären italienischen, ins Deutsche übersetzten Darstellung über Eisenbahnen in Geschichte und Gegenwart aus den 1960er Jahren. Die gezeichneten Waggons anglisieren und erinnern nur entfernt an Bundesbahnnormen, aber das Stellwerk ist gut getroffen.

der Funktion als Arbeitsplatz über Jahrzehnte kann den Eindruck der Lokführerperspektive nicht schmälern. Den Lokführer erfreut es, und das gibt er in emsländischer Mundart kund, was gar nicht zur Hoheit der mächtigen und trotz ihres Alters eleganten Maschine passen will. Lokomotiven *fahren*? Das auch, vor allem aber: solche Lokomotiven *bauen*, das müsste man können! Professionenbiographisch wurde daraus nichts.

Sommer 1978: erste fotografische Versuche in der Annäherung an das Betriebsgeschehen im Hauptbahnhof Osnabrück, immer auf der Suche nach dem Besonderen, und das war bereits das im Alltag noch verwendete Alte, so wie die abgestellte Köf in roter und noch nicht ozeanblau-beiger DB-Standardlackierung oder der Bahnsteigträger aus der Vorkriegszeit.

1983 ermöglicht mir Osnabrücks mittelenglische Partnerstadt Derby einen Austauschaufenthalt. London-Besuch, Nottinghams und Yorks Postkartenperspektiven waren nett, aber tief beeindruckt hat mich der selbshistorisierende Charme der British Rail's Derby Works⁶⁷ in Derby in ihrer Mischung aus partieller Musealisierung und weitgehendem, ungehemmtem Verfall. Zum ersten Mal war ich im Herzen einer Kernlandschaft industrieller Mobilitätsgeschichte, deren vollständiger Erhalt als kulturgeschichtliches Ensemble aufgrund der gigantischen Ausmaße nicht möglich ist und zu einer Mischung aus symbolischer Pflege des besonders Identitätsträchtigen und dem langsamen Verrosten und Verrotten des Großteils der Anlagen führt. Das reale Derby mit seiner für nordwestdeutsche Augen unfassbaren Präsenz von Armut, Multikulturalität und höchst lebendigen Resten der Klassengesellschaft hatte gerade in seinem durchaus pfleglichen Umgang mit einem ausgewählten Teil des industrie-kulturellen Erbes – und durchaus nicht nur darin – Ähnlichkeit mit der DDR.⁶⁸

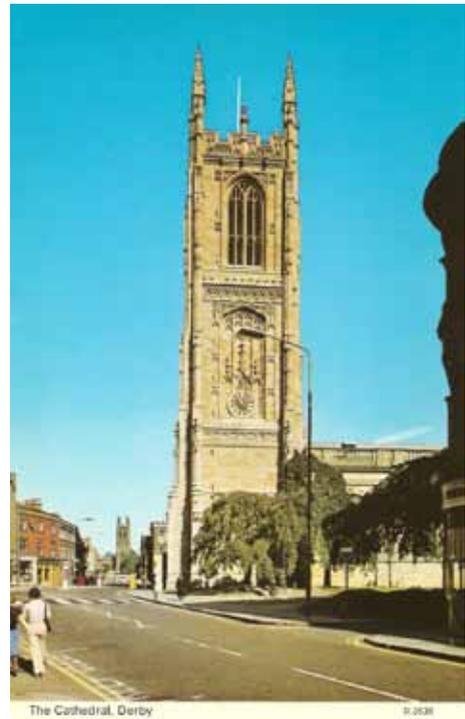


Abbildung 143

The Cathedral, Derby: Nicht das war das eigentlich Bemerkenswerte.

67 Vgl. http://en.wikipedia.org/wiki/Derby_Works.

68 Vgl. Michael Maurer, Kleine Geschichte Englands, Stuttgart 1997, S. 465–476.

Im Gedächtnis blieb die Präsenz der Glanzzeit der großen Eisenbahnlinien als Ausdruck britischer Identität und industrieller Suprematie: ein Bewohner der Randkolonien bestaunte (und bewunderte) das Empire unter Dampf. Und sei es nur auf Postkarten. Sie zeigten keine Einheitsbaureihen, sondern die Individualität als Stärke des ersten workshop of the world.⁶⁹



Abbildung 144



Abbildung 145



Abbildung 146



Abbildung 147



Abbildung 148

Die demgegenüber profilarne British Rail-Realität von 1983.



Abbildung 149

Hoheitszeichen im Wortsinn: Mutter aller Eisenbahnen.

⁶⁹ Eine exemplarische Faszinationsgeschichte, orientiert am Maßstab britischer Eisenbahnen, bietet Jonathan Glancey, Die Eisenbahn. Eine illustrierte Geschichte, München 2006 (zuerst u. d. T. The Train, London 2004).

Diese Diesellok ist Produkt aus Derby und steht für die Modernisierung von British Rail in den 1960er Jahren nach dem Plan aus dem Jahr 1958:

Im ersten Abschnitt des britischen Eisenbahn-Modernisierungsplans gab es ebenso viele unterschiedliche Meinungen darüber, welches das beste System der elektrischen Kraftübertragung und der beste Dieselmotor sei, wie Meinungen über die jeweiligen Vorzüge der elektrischen und der hydraulischen Kennungswandlung. Während der Motor der English Electric Company als erster im Einsatz war, hatte der schweizerische der Gebr. Sulzer AG, Winterthur, die aus eine langjährige Praxis im Schiffsmotorenbau zurückblicken konnte, ebenfalls gute Aussichten auf Berücksichtigung. Der Dieselmotor von Sulzer wurde zuerst in einer Serie von Lokomotiven des Typs 4 eingebaut, die in der Fabrik der British Railways in Derby gefertigt wurden; da die ersten Einheiten des Typs 4 Namen von Bergen erhielten, wurden sie als ‚Peak‘-Klasse (...) bekannt. Aber der auf dem europäischen Kontinent hervorragende Erfolg der Lokomotiven mit voller Haftreibung weckte den Gedanken an einen neuen britischen Entwurf einer dieselelektrischen Lokomotive mit dem Motor von Sulzer; die ersten Fertigungsserien einer solchen Lokomotive kamen von der Brush Electrical Company in Loughborough. Sie sollte, mit 2800 PS (2060 kw) und der Achsfolge Co'Co', die bisher zahlreichste aller britischen nichtdampfbetriebenen Lokomotivklassen werden. Der überwiegende Teil der Dieselmotoren für die 520 Lokomotiven dieser Klasse, obwohl von der Sulzerschen Konstruktion, wurde bei der Naval Construction Works of Vickers Ltd. In Barrow-in-Furness mit Lizenz gebaut. Diese Lokomotiven sind in umfangreichem Einsatz im westlichen, östlichen und schottischen Bezirk der British Railways. Sie erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 153 km/h.⁷⁰



Abbildung 150
Nüchterne dieselelektrische Normalität bei British Rail.



Abbildung 151
Reihe 31 der BR in HO, bezeichnenderweise hergestellt von Airfix.

⁷⁰ Oswald S. Nock, Dampfeisenbahnen an der Wende, Zürich 1975, S. 173; vgl. auch http://www.railblue.com/pages/Related%20Rail%20Blue%20Info/derby_locomotive_works.htm.

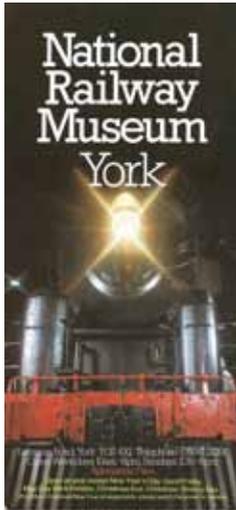


Abbildung 152
Prospekt des NRM, 1980er Jahre.

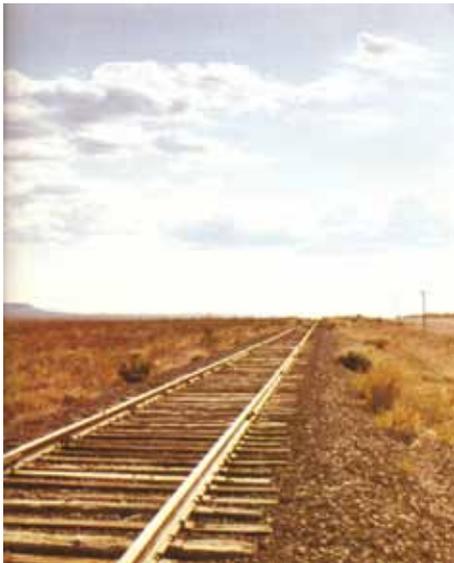


Abbildung 153
Tracks near Ft. Stockton, TX

British Rail's Derby Works wurden mein Maßstab für ein Eisenbahntotaltechnotop. Ein zweiter Derby-Besuch 1985 führte mich dann zum zentralen eisenbahngeschichtlichen Erinnerungsort, dem National Railway Museum York.⁷¹ Gemessen an dem mir damals bereits bekannten Deutschen Museum in München war die anspruchsvolle soziale Kontextualisierung und Interaktivität des NRM eine Offenbarung. Hier wurden keine „Meisterwerke der Technik“ ungefähr so ähnlich wie Kunstwerke der Antike ausgestellt, sondern vielmehr die Faszinationsgeschichte von Mobilitätsleitbildern sozial- und mentalitätsgeschichtlich plausibel gemacht.

1985/86 verbringe ich ein Jahr in einer amerikanischen Gastfamilie und an einer High School in Lindale, Texas, 110 Meilen östlich von Dallas. Es wird das bisher eisenbahnärmste Jahr meines Lebens. Der Lone Star State ist Autoland. Aber meine Gasteltern sind Psychologen und gehen mit mir ins Kino. Denn in Wim Wenders ‚Paris, Texas‘⁷² gibt es am Anfang des Films einige eisenbahnlandschaftlich eindrucksvolle Szenen, die in der Nähe von Fort Stockton, Texas, gedreht wurden. Seither schätze ich Psychologen außerordentlich.

Zu diesem Bild kann und soll man sich vieles denken. Ich denke meistens an Randy Newmans⁷³ Song ‚Dixie Flyer‘ vom Album ‚Land of Dreams‘ (1988). Sein ironischer und zugleich melancholischer Ton zeigt, was vielleicht ein

71 Vgl. <http://www.nrm.org.uk/>.

72 Vgl. Filmklassiker. Beschreibungen und Kommentare, Bd. 4, hg. v. Thomas Koebner, Stuttgart 21998, S. 119–124.

73 Vgl. Heinz Rudolf Kunze, Randy Newman: ‚Ihr Nachbar schreibt Lieder über Sie!‘, in: Idole 2, hg. v. Siegfried Schmidt-Joos, Frankfurt am Main u. a. 1984, S. 119.

adäquater Erinnerungs- und Historisierungsmodus für das Eisenbahnsystem der USA und die dazugehörige Gesellschaft sein könnte:

Dixie Flyer

I was born right here, November '43 // My dad was a captain in the army
Fighting the Germans in Sicily. // My poor little momma
Didn't know a soul in L.A. // So we went down to the Union Station and made our getaway.

Got on the Dixie Flyer bound for New Orleans // Across the state of Texas to the land of
dreams.

On the Dixie Flyer bound for New Orleans // Back to her friends and her family in the land of
dreams.

Her own mother came to meet us at the station, // Her dress as black as a crow in a coal mine
She cried when her little girl got off the train. // Her brothers and her sisters drove down from
Jackson, Mississippi

In a great green Hudson driven by a Gentile they knew. // Drinkin' rye whiskey from a flask in
the back seat

Tryin' to do like the Gentiles do // Christ, they wanted to be Gentiles, too.
Who wouldn't down there, wouldn't you? // An American Christian, God damn!

On the Dixie Flyer bound for New Orleans // Back to her friends and her family in the land of
dreams

On the Dixie Flyer bound for New Orleans // Across the state of Texas to the land of dreams
Across the state of Texas to the land of dreams.⁷⁴

Zugegebenermaßen ist das subjektiv. Objektiv ist neben dem ‚Dixie Flyer‘ vor allem der ‚great green Hudson‘ aus Randy Newmans Song.



Abbildung 154
Ein Hudson Hornet,
1951–54, wenn auch
weinrot und nicht grün.

74 Quelle: <http://randynewman.com/2010/03/land-of-dreams>.

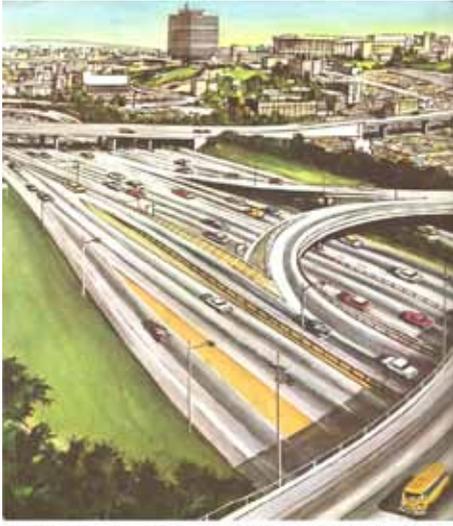


Abb. 141: Das ist zwar San Francisco, aber es könnte auch Dallas sein: Jugendbuch-Perspektive der 1960er Jahre

Abbildung 155

Das ist zwar San Francisco, aber es könnte auch Dallas sein: Jugendbuch-Perspektive der 1960er Jahre.



Abb. 145: Wohin man auch geht, man sieht Autos. Erstaunlich, daß Disney-Pixar erst 2005 den Zeichentrick-Animationsfilm ‚Cars‘ auf den Markt brachte, in dem amerikanische Autos die Hauptrolle spielen.

Abbildung 156

Wohin man auch geht, man sieht Autos. Erstaunlich, daß Disney-Pixar erst 2005 den Zeichentrick-Animationsfilm ‚Cars‘ auf den Markt brachte, in dem amerikanische Autos die Hauptrolle spielen.

Besonders in Dallas und Fort Worth kann man automobilen Topographien erleben, die das Mobilitätssystem der USA seit den Highwayprogrammen der 1930er und der 1950er und 1960er Jahre prägen.

Juli 1986. Anleger Langeoog. Zu sehen ist der Triebwagenzug der Inselbahn mit VT 1 und dem seit der großen Modisierung der Hafenanlagen ab 1979 möglich gewordenen Flachwagen für Rollcontainer, die von Elektrokarren über die im Hintergrund zu sehende Hubbrücke von der neuen Schiffen der Inselgemeinde gebracht werden. Wer Jahr auf Jahr für drei Sommerwochen auf der Insel ist, erlebt den Modernisierungsgang nicht so brachial wie der Betrachter von Postkartenmotiven vor und nach 1979. Die für beschränkten Roll-on-roll-off-Verkehr konstruierten Fähren der Schifffahrt der Inselgemeinde sind nicht mehr so elegant wie die Fahrgastschiffe noch der 1960er mit ihrer Formensprache der 1930er Jahre, aber die Inselbahn ist so bunt wie jeher, auch wenn der Lok-und-Wagen-Zug nur noch manchmal und musealerweise zum Einsatz kommt. Nicht direkt sichtbar sind die harten betriebswirtschaftlichen Effizienzkriterien der Passagierdurchschleusung, mit denen die Inselgemeinde sich im Wettbewerb unter den Urlaubslandschaften auseinandersetzt – und auseinandersetzen muß, denn Antalya kann schon länger billiger sein als eine deutsche Nordseeinsel, und der Durchschnittssommernachgast ist wenig an der Eigenzeitlichkeit des Reisens, sondern am Ankommen interessiert. Ferienzeiten in der Leistungsgesellschaft

ist knapp. Am Ende dieses Trends steht eine chip- und codekartengesteuerte Checkpoint-Logistik und der Wendezug der Inselbahn im Retro-Design als Lok-Wagen-Zug. Trotzdem bevölkert sich der Anleger immer wieder mit Urlaubern, die dem bescheidenen Hafenbetrieb, dem Kommen und Gehen von Gästen und Gezeiten, zusehen, allen Warnschildern, betreffend die Gefährlichkeit des Kranbetriebes, zum Trotz. Das ist durch die im Zuge des Umbaus eingeführte straßenkreuzungsartige Beleuchtung auch zu jeder Tages- und Nachtzeit möglich, wobei das orangefarbene Straßenlicht den fahrplanmäßigen Routinen viel von ihrer Wirkung nimmt.



Abbildung 157

Sommer 1986: Vor dem Inselbahnhof Langeoog. Musealisierung ist Teil der Modernisierung und der Erfindung von neuen Identitäten. Historisiert wird hier die erste durchgreifende Modernisierung Langeoogs in nationalsozialistischer Zeit. Die Kleindiesellok war beim Bau des nie fertiggestellten Großflugplatzes im Westen der Insel ab 1938 im Einsatz. Die Denkmalsmöblierung ist bemerkenswert. In einem parkähnlichen, gepflegten Ensemble – der Rasenmäher im Vordergrund verbürgt es: der zahlende Kur-



Abbildung 158

gast gerade fortgeschrittenen Alters möchte sehen, daß und wie sein Geld bei der Pflege der öffentlichen Inselinfrastruktur arbeitet – wird ein Artefakt durch dicke Ketten vor der bewundernden oder fotomotivsuchenden Zudringlichkeit gegebenenfalls sogar zerstörerischer Benutzer geschützt. Der Denkmalsrasen ist mit feinen Steinen von dem inseltypisch mit Muschelgries belegten Fußweg abgegrenzt. Die Lackierung des Mobilitätsdenkmals ist so parademäßig, daß eigentlich nur noch ein schützendes Plexiglasdach zur Überdachung am besten gleich der gesamten Erinnerungsrotunde fehlt. Das Objekt ist zur Gänze entkontextualisiert, auch wenn bzw. gerade weil es in Sichtweite der modernen Inselbahnzüge steht, die mit dem Einsatzgebiet der Klein-Köf nichts zu tun haben. Sinnvollerweise hätte man die Lok auf dem ehemaligen Flugplatzgelände

aufgestellt, das im übrigen von Fußgängern und Radfahrer wohlfrequentierte ist. Daß dies nicht passiert, sondern vielmehr der einfache Weg dekorativer Entkontextualisierung gewählt wird, zeigt einmal mehr, daß die Inselgemeinde kein Verhältnis zu ihrer Geschichte in der NS-Zeit hat, deren Spuren überall sichtbar sind: in den Resten der Betonplatten der Landebahnen, in einem für das Militärpersonal errichteten Wohnviertel, bis zu seinem Komplettumbau im Gebäude des Inselbahnhofs, schließlich im Rathaus. Mit viel Lackierungsaufwand und intensivem Rasenmähen wird hier eine freundlich-friedliche insulare Mobilitätsgeschichte erfunden, die auf kommode Weise den unangenehmen, Fragen nach der Rolle der Insulaner als Modernisierungsgewinnern aufwerfenden Zusammenhang der NS-Zeit nicht nur ausblendet, sondern umcodiert: Gerade aus größerer Distanz soll und wird Eindruck entstehen, die Kleinlok sei ein übriggebliebener Teil des frühen motorisierten Touristenverkehrs auf der Insel.— Diese kleine Mentalitätsgeschichte einer im übrigen in ihrer Relevanz aufgrund anderer Formen der Auseinandersetzung mit dem Nationalsozialismus auch nicht zu überschätzenden zweiten Verdrängung läßt sich – unabhängig von diesem Beispiel – wie ein Drehbuch weiterschreiben. Nicht selten wird sich in der lokalen Geschichts- und Erinnerungspolitik vielleicht sogar räumlich nahe zu kontextfreien Identitätskonstruktionen, aus denen die NS-Zeit herauseskamotiert wurde, eine Würdigung sowohl ausgewählter NS-Gegner und/oder NS-Opfer finden. Letzteres ist sicher verständlich, auch wenn die Form des Gedenkens oft nicht weniger kontextfern ist als die selektive Musealisierung. Auffallen könnte und sollte, daß in solchen Formen der Ritualisierung von Zeitgeschichte die NS-Täter als solche und in ihrer Verantwortung nur indirekt, sehr abstrakt oder gar nicht in Erscheinung treten. Insofern sind die Playmobilisierung von NS-Überresten und die gedenkkliturgische Inszenierung von stellvertretenden Opfern und sehr wenigen Gegnern nicht hinsichtlich ihrer Motivation, aber ihrer Auswirkungen Spielarten einer Geisteshaltung, die den Nationalsozialismus als ein Phänomen der anderen, nicht der eigenen Geschichte erscheinen läßt, allen stereotypen politisch korrekten Bekenntnissen zum Lernen aus der Vergangenheit zum Trotz.



Abbildung 159

Postkarte Anleger Langeoog 1938/39, die Kleindiesellok zwischen Güterwagen. Wie gut, daß der Wind die Hakenkreuz-Fahne an der Langeoog II nicht ganz zur Entfaltung bringt.

23. Oktober 1986: Der Deutsch-Leistungskurs eines Osnabrücker Gymnasiums unternimmt eine Exkursion ironischen Charakters an die Universität Vechta. An der ehemaligen Landwirtschaftshochschule gibt es auch eine Art Germanistik, und die präsentiert sich den Besuchern aus der Großstadt in Person einer leicht mauligen feministischen Linguistin, die dringend vom Studium dieses Faches abrät und sich nicht für Literatur interessiert. Das hat trotzdem nicht verhindert, daß die Germanistik mein zweites Hauptfach wurde.

Juli 1987, Langeoog: Die alte, aus den Betonplatten des Flugplatzbaus bestehende Stichstraße zum Hafen kreuzt die einspurige Inselbahnstrecke Hafen-Dorf in den Meeden. Dort, wo im Hintergrund das sich unter dem Wind duckende Inselwäldchen zu sehen ist, lag der Großteil der ehemaligen Landebahnen. Der gesamte Westteil der Insel mit seinem sehr langsam die Überreste der NS-Projekte überwuchernden Bewuchs wirkt wie ein zeitgeschichtlicher Kommentar: Gras wächst über die Dinge, wenn auch allmählich. An heißen Sommertagen erhitzen sich die Bitumenwülste zwischen den brechenden Betonplatten und bleiben an den Schuhen kleben. Der Inselbahn- oder Güterzug pfeift noch für Fußgänger und Radfahrer, Inliner kommen später.

9. Oktober 1987: Bahnhof Zoo, Berlin West. Aus dem Transitzug auf dem Rückweg von der Verwandtschaft am Rande Ost-Berlins kann ich DR BR 01 137– mit Wagner-Windleitblechen – fotografieren, die auf der anderen Bahnsteigseite auf Ausfahrt vor dem Formhauptsignal wartet: Ausdruck der Eisenbahn-



Abbildung 160



Abbildung 161



Abbildung 162

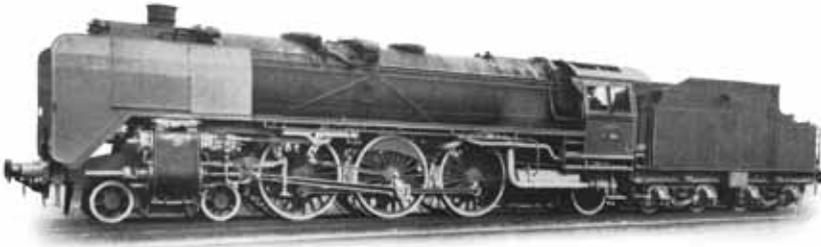


Abb. 1. 2'C 1' Heißdampf-Zweizylinder-Schnellzuglokomotive, Reihe 01, Betriebsgattung S 36.20, mit Friedmann-Abdampfstrahlpumpe, gebaut von Friedr. Krupp in Essen.
Werkstatte von Rupp



Abb. 2. 2'C 1' Heißdampf-Zweizylinder-Schnellzuglokomotive, Reihe 01, Betriebsgattung S 36.20, mit verstärkter Bremse, 1000 mm großen vorderen Laufrädern und vorverlegtem Kohlenkasten des Tenders, gebaut von Schwartzkopf in Berlin.
Werkstatte von Schwartzkopf

Abbildung 163
 Urbilder für Einheitsbaureihenmaß- und form.



Abbildung 164
 01 123 der alten Reichsbahn von Roco.

hoheit der Deutschen Reichsbahn über ganz Berlin. Der Körpergeruch der Museumslok von heißem Stahl, Kohlenbrand und Ölschmier weht herüber. Kurz bevor mein Zug Richtung Wannsee weiterfährt, kann ich sie anfahren und behutsam Geschwindigkeit aufnehmen sehen und hören. Sie behauptet ihre Eigenwürde einer anderen Mobilitätsepoche gegen den West-Berliner Alltag. Im Sinne des sozialen Lebens der Dinge wäre es interessant zu wissen, wie oft und seit wann diese Lok diese Strecke schon gefahren ist.

Oktober 1987: Oberstufenfahrt nach Prag. Aus dem fahrenden Bus bietet sich kurz vor Prag dieses Bild auf einen hinter Wellblech vorbeifahrenden Triebwagen und Telefonleitungen im Hintergrund: eine undeutliche, etwas schäbige, zeit- und ortlose Eisenbahnmode des 20. Jahrhunderts.



Abbildung 165

Oktober 1987, Prag: Tatra-Straßenbahnen sind ein Prager und ostmitteleuropäisches Kulturgut der Mobilitätsgeschichte. Stundenlanges Straßenbahnfahren zeigt ein ganz anderes Prag: das einer grau überzogenen klassischen Moderne der 1920er und 1930er Jahre zwischen grau-schwarzen K.u.K.-Überresten. Der geübte DDR-Besucher weiß, wie man wenig auffällt: vor allem ein Buch in der Hand haben. West-Touristen lesen nicht, vor allem nicht Egon Erwin Kisch in einer Ausgabe des Aufbau-Verlages.⁷⁵



Abbildung 166



Abbildung 167

Prager Tatra-Realität 2004: Kontinuitäten.

75 Egon Erwin Kisch, *Der rasende Reporter* (1925), Berlin (Ost) 1952.



Abbildungen 168a und b
Metro-Fahrscheine: nach Straßenbahnfahren meine zweitliebste
Beschäftigung in Prag.



Abbildung 169
Metro-Station Malostranská: realsozialistische Selbstdarstellung,
Transport als Fließprozeß.



Abbildung 170
Metro-Depot in Kačerov: nicht Teil der volksdemokratischen
Selbstdarstellung, aber mit ausgeprägter Formensprache bei Zü-
gen und Anlagen.

An den Rändern Prags liegen Hochhaussied-
lungen, die moderner aussehen als die Platten-
Ränder der DDR-Städte und eher an Nordost-
frankreich und Belgien erinnern. Es gibt mehr
Parkplätze, westeuropäisch dimensionier-
te Schnellstraßen und eine im Vergleich zur
DDR weitentwickelte Straßenbeleuchtung.
Auch die tschechische sozialistische Moder-
nisierung der 1950er und 1960er Jahre greift
bereits auf einen anderen Formenfundus einer
eigenen industriellen Moderne zurück. Prag
wirkt europäischer als Ost-Berlin.

Meine dritte Prager Lieblingsbeschäftigung
ist Eisenbahnkonsum: Der Wechselkurs er-
möglicht den Ankauf gleich mehrerer Piko-



Abbildung 171
Der Prager Hauptbahnhof. Eine ČSD-Rangierlok BN 150 in blau,
rot oder grün habe ich leider nicht gesehen.

Loks, die an anderer Stelle noch auf die Spur gesetzt werden. Das Ritual in der Prager Modellbauabteilung eines großen Kaufhauses ist mit dem in Guben/DDR identisch: auspacken, Probefahren, einpacken, Garantieschein ausfüllen. Nur leider kann es kein Fachsimpeln geben, aber der Verkäufer schmunzelt. Fragt sich, warum: Da ich mit tschechischen Kronen bezahle und ostentative Markenkleidung nie besessen habe, könnte ich als DDR-Bürger durchgehen. Alle Einkäufe werden sorgfältig in Papier eingeschlagen und in Papptüten überreicht. In der Warteschlange an der Kasse fallen einige sächsisch-thüringische Töne auf, die eine eigenartige Identitätsbeklemmung erzeugen. Was heißt denn hier nun us and them? Die Frage wird beantwortet durch einige lautstarke, hörbar bayerische Touristen, die pässe- und Geldbeutel-schwenkend an der Warteschlange vorbei zur Vorzugsbehandlung schreiten: them.

Nach Weihnachten 1987 bringt mich der D 243 Paris-Liège-Köln-Hannover-Berlin-Warszawa nach Ost-Berlin, in den ich in Bad Oeynhausen zusteige. Der Verwandtenbesuch ist ein Anlaß für den Piko-Einkauf, denn seit dem Herbst habe ich eine neue Modellbahnanlage. Das motivische Dilemma vergrößert sich auf diese Weise allerdings noch mehr, denn die Anlage ist anders als bisher an Bundesbahn-Vorbildern orientiert. So entsteht, etwa ein Jahr vor dem November 1989, zunächst ein deutsch-deutsches Nirwana in HO, verstärkt durch Zukäufe in Prag und der Hauptstadt der DDR.

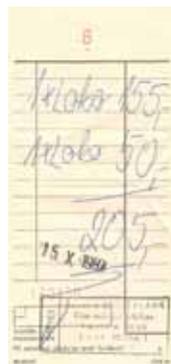


Abbildung 172

Kaufhausbeleg, Prag, 15.10.1987: 2 Piko-Loks Made in GDR: DR BR 86 und, luxuriöserweise, eine zweite BR 118.



Abbildung 173

DB-Fahrschein Osnabrück-Berlin Stadtbahn: auf Normalspur zum HO-Kauf.



Abbildung 174

Zoll- und Devisenerklärung im Transitverkehr für die Einreise in die DDR, nach Weihnachten 1987: Einfuhr von Süßwaren, Ausfuhr von Modellbahnprodukten.



Abbildung 174a

Papiergeld im Wortsinn, mit bezeichnendem Motiv: eine ernste Technikerin in einer großtechnischen Anlage zwischen Schaltzentrale eines Atomkraftwerks und Labor. Pferdeschwanz und weißer Kittel.



Abbildung 174b

Klara Zetkins Blick ist pessimistisch.



Abbildung 176

Das Abitur ist bestanden, die Studienortsuche schon lange entschieden, bevor das Studienfach feststeht: was auch immer, aber in Berlin-West oder Hamburg, obwohl mein Vater sein München-Faible auf den Sohn übertragen möchte. Er sähe mich gern als Journalisten. Das scheidet jedoch vollkommen aus. In der engeren Wahl sind Medizin und Musik. Am Ende wird es Jura in Frankfurt am Main. Daher geht es im Juli 1988 nach dem Sommerurlaub auf Langeoog zur Standortbesichtigung nach Berlin. Herrliche Pläne tauchen vor dem inneren Auge auf: Lesen in der S-Bahn bei langen Anfahrten zur Freien Universität aus Tempelhof oder dem Wedding. Auch die Erreichbarkeit des Ost-Berliner Buch- und Modellbahnmarktes spielt eine entscheidende Rolle. Unabhängig davon, bietet jeder Berlinbesuch Gelegenheit zu ausgiebigem S-Bahnfahren. Das Netz ist gut in Schuß, man merkt die 750-Jahrfeier Berlins im Jahr 1987. Freunde der Eltern wohnen in der Nähe des Funkturms in einer solide gebauten Doppelhaushälfte aus den 1930er Jahren, das ist ebenso eine Anlaufstelle wie die Mitabiturientin meiner Mutter in Dahlem, die in einer Atmosphäre wohnt, die Ralf Dahrendorf als Kindheits- und Jugendhintergrund in seiner Autobiographie beschreiben wird,⁷⁶ aber leider ihr Haus mit zu vielen Katzen teilt. Wie auch immer, West-Berlins Eigenzeitlichkeit lockt.

76 Ralf Dahrendorf, *Über Grenzen. Lebenserinnerungen*, München 2002, S. 38–95.



Abbildung 177
S-Bahn in den Farben des Ostens.



Abbildung 178
BVG-Fahrschein im bundesdeutschen Mainstream-corporate design der 1980er Jahre..



Abbildung 179
Fahrschein S-Bahn Ost: Pappklassiker, zeitlos..



Abbildung 180
Mit der S-Bahn durch West-Berlin: aus dem Bilderkanon für den Besuch aus Westdeutschland, wie es leicht spitz heißt.



Abbildung 181
Abends, aus dem Zimmer im Hotel Sacher fotografiert.



Abbildung 182
Prag, 20. September 1988: Tatra-Realität vor K.u.K.-Baumasse.

Am 15. September 1988 ist die Kernfamilie in Wien. Mein Bruder hat ein Musical ins Deutsche übersetzt, das im Raimund-Theater gespielt wird. Berlin bekommt Konkurrenz, die Eigenzeitlichkeit dieser Stadt ist bei weitem älter und deutlich europäischer: Und was für eine Eisenbahnstadt! Herbert Eisenreich würde zustimmen.

Und weil es so weit nicht ist, geht die Rückreise über Prag, wofür wieder mehrere Gründe sprechen: die DDR-Verwandtschaft kann dorthin kommen, die Modellbahnquellen sind bekannt.

Da ich seit Frühjahr 1989 neben dem Zivildienst fest-freier Mitarbeiter beim STADTBLATT Osnabrück bin – die Berufsprognose meines Vaters war wohl treffender, als ich zugeben möchte –, kann geregelt Geld in den Modellanlagenbau fließen. Dafür gehe ich in Osnabrück auf Vorbildsuche. Was dabei herauskommt, erinnert allerdings mehr an Bernd-Pfarr-Szenarien als an nachbaubare HO-Vorbilder.



Abbildung 183
Nicht Prag, sondern Bramscher Straße/Weserstraße in Osnabrück, Februar 1989.



Abbildung 184
Nicht Osnabrück, sondern Friesenstraße, Langeoog, Juli 1989.



Abbildung 185

Aus mehreren Gründen werden diese Dokumente ab Herbst 1989 nicht mehr benötigt. Der wichtigste ist mein Studienbeginn in Frankfurt am Main. Mit der DDR werde ich insofern doch noch zu tun haben, als ich ab Frühjahr 1990 bis Mitte der 1990er Jahre für das DDR-Satiremagazin Eulenspiegel schreiben werde: Als Quoten-Wessi.



Abbildung 186

Aus Frankfurt wurde später Würzburg. Das Bemühen um das Vorbildverständnis geht weiter.



Abbildung 187

Traumanlagen

Jeder Modelleisenbahner kennt sie: die Traumanlage. Sie ihren Platz in Raum und Zeit nicht gefunden, obwohl oder vielmehr gerade weil es intensive Planungen zu ihrer Umsetzung gegeben hat. Sie steht für das perfekte Motiv, die idealtypische Umsetzung, kurz: die vollendete Identitätsprothese, die möglicherweise mehr über uns verrät als die in HO oder welcher Spurweite auch immer realisierten Maßstäblichkeiten. Nicht die übliche finanzielle oder handwerkliche Erdschwere hat sie verhindert, möglicherweise war es vielmehr die Scheu vor der Annäherung an ein Ideal, das besser eines bleibt.

Der Anleger der Langeooger Inselbahn in den frühen 1970er Jahren:⁷⁷ was für ein Modellbahnmotiv in HOe! Der Gleisplan der einfachen Hafenanlage ist für die Umsetzung auf kleinem Raum wie geschaffen, obwohl nicht ein einziges Fahrzeug der Inselbahn Langeoog oder der Schifffahrt der Inselgemeinde jemals „plug and play“-verwendungsfähig in Großserie hergestellt worden ist. Gerade den von solcher Konfektionsware Abhängigen, zum kom-



Abbildung 188
August 1988: Das Langeooger Schiff-Schiene-Ensemble am Anleger vom Schiff aus.

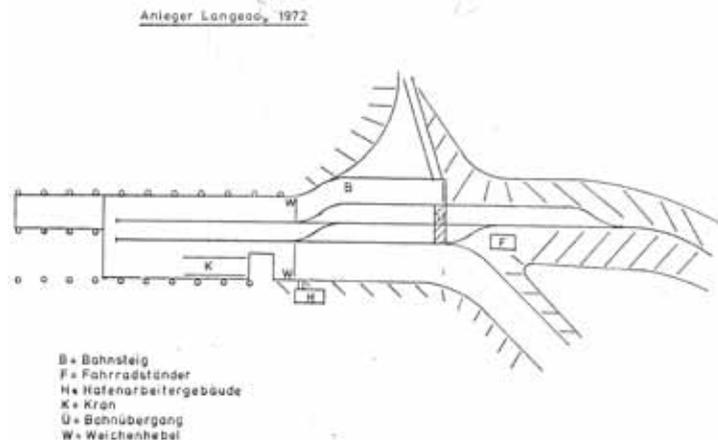


Abbildung 189

77 Vgl. Rolf-Ulrich Kunze, Symbiosen, Rituale, Routinen. Technik als Identitätsbestandteil. Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre, Karlsruhe 2010, S. 215–260, 223.

pletten Selbstbau nicht Befähigten reizt die Ausgefallenheit des Ensembles. Wer gesteht sich schon gern ein, daß das Einfache die größte Herausforderung darstellt? Der Reiz des maritimen Schiff-Schiene-Settings spricht für sich: man kann das Watt geradezu riechen und hört das sanfte Nageln des Talbot-Diesels im VT 2 im Vordergrund. Und das sollte nicht in Schmalspur-HO umzusetzen sein? Dafür ist man doch schon viel zu oft die wenigen Kilometer zwischen dem Anleger und dem Inselbahnhof mit dem Inselbahnzug durch die Polder und Meeden geschaukelt worden.

Ein schöneres Vorbild kann man sich kaum denken: aber aus welchem Material gestaltet man den Wattboden, welchen Tiedenstand stellt man dar, wie kaschiert man das Anlagenende? Viele ungelöste Fragen, denen die Realität der Postkarte gegenübersteht.

Die T1 der Pennsylvania Railroad (PRR) in der Horseshoe Curve bei Altoona, Pennsylvania,⁷⁸ Anfang der 1950er Jahre: die letzte, hybrid konstruierte amerikanische Großdampflok im Stromliniendesign von Raymond Loewy, die den Wettbewerb gegen die aufkommenden Streckendiesel schon verloren hat, obwohl in ihr über 100 Jahre Erfahrung in der Konstruktion von Dampflokomotiven stecken. Der achtsachsige, von Raymond Loewy designte 6.080-PS-Gigant der Bauart 2'BB2'h4 erreichte Geschwindigkeiten bis an die 200 km/h. Die Duplex-Maschine mit zwei Triebwerken verkörpert die späte ‚Reife‘ in der Dampfloktechnologie, war allerdings schon bei ihrem Rollout den sich rasant verbreitenden Diesellokomotiven u. a. durch ihren hohen technischen Unterhaltungsaufwand und die Erforderlichkeit von erfahrenem Fachpersonal für den Fahrbetrieb unterlegen. Ihre Einsatzzeit endete schon Anfang der 1950er Jahre. Mit dem Verschwinden der T1 begann auch das Ende der riesigen Eisenbahnwerke der PRR in Altoona, Pennsylvania, und in gewisser Weise auch der Niedergang der Eisenbahngesellschaft selbst. Altoona ist heute mit seinem ‚Railroaders‘ Memorial Museum⁷⁹ nationaler amerikanischer Erinnerungsort für das Dampflok- und Eisenbahnzeitalter.



Abbildung 190



Abbildung 191

Die T1 der Pennsylvania Railroad, gebaut von 1942 bis 1946, hier bei der Ablieferung für die PRR 1942. Sie ist auch auf dem PRR-Werbeplakat aus dem Jahr 1943 auf dem Deckblatt abgebildet.

⁷⁸ Vgl. [http://en.wikipedia.org/wiki/Horseshoe_Curve_\(Altoona,_Pennsylvania\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Horseshoe_Curve_(Altoona,_Pennsylvania)).

⁷⁹ Quelle: <http://www.railroadcity.com/>.



Abbildung 192
Werbeplakat der PRR, 1943: T1 und die kriegsbedingt florierende Montanindustrie Pennsylvanias. Auch dies ist ein reizvolles HO-Motiv, auch wenn man leider auf die farbigen Rauchschwaden verzichten muß, die das großanlagentechnische Ambiente so prägen.



Abbildung 193
Die T1 auf einer amerikanischen HO-Anlage, mit Industrieland, aber ohne Rauchschwaden.



Abbildung 194

Das von der PRR 1854 fertiggestellte Eisenbahningenioursunder in den Allegheny Mountains: Die Horseshoe Curve bei Altoona, Pennsylvania, im Jahr 1934: auf dem Weg von Chicago nach New York.



Abbildung 195

Eine PRR-T1 führt im Februar 1943 den ‚Manhattan Limited‘ aus der Union Station, Chicago, Ill., mit dem Ziel New York City. Suggestiver kann die Verbindung von Bild und Zugnamen nicht sein: eine Bildikone des soziotechnisch-urbanen Amerika auf dem Höhepunkt seiner globalen Vorbildlichkeit.

Traumanlagen sind als Sehnsuchtsorte präzise, aber fragil konstruierte Wunschräume: deshalb entspricht ihnen nicht so leicht ein Modellbahnmaßstab. Sie sind in Zeichnungen, exemplarischen Vorbildfotos und Texten annäherungsweise beschreibbar, aber selbst in Fabrikhallen und unter Anspannung von Millionenvermögen praktisch nicht realisierbar. Sie existieren hauptsächlich in der thematisch geschulten Phantasie und in Ausschnitt-Modulen, die nach dem panoramistischen Mechanismus funktionieren, den Dolf Sternberger als erster treffend beschrieben hat: Der Kenner sieht mehr als ‚man‘ tatsächlich sehen kann

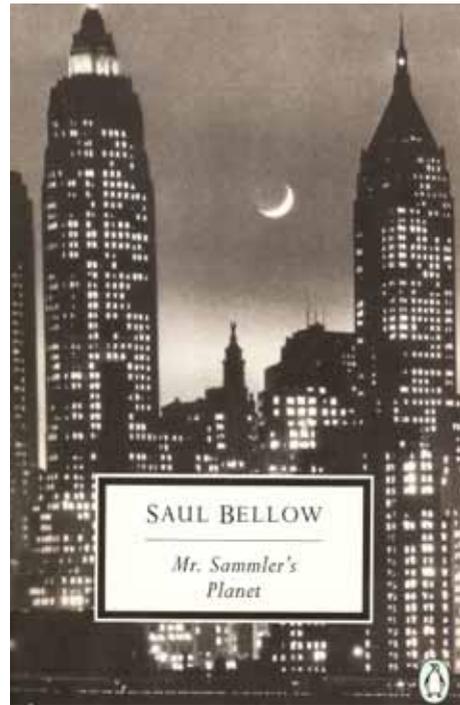


Abbildung 196

Das ewige Ziel Manhattan: hier auf einer Titelabbildung von Saul Bellow's Roman ‚Mr. Sammler's Planet‘ (1970). Das Bild aus dem Jahr 1942 stammt von Andreas Feininger.

und stellt den Ausschnitt in einen vollständig vorgestellten Bildkontext.⁸⁰ Die virtuelle Konkretisierung von animierten Bildwelten in der digitalen Revolution hat dieser Betrachtungshaltung zu einer neuen Form von Realität verholfen: allerdings am Bildschirm, nicht in HO.⁸¹ Die Animationswelten teilen in ihrer Comic-Haftigkeit trotz ihrer optischen Perfektion mit der Modellbahn das Strukturmerkmal der selektiven und symbolischen Reduktion.

Die höchste Form der Reduktion ist der Vitrinenkult des Einzelobjekts. Wie bei der PRR-T1 steckt der Wunschtraum oft im Detail bzw. ist auf ein ganz bestimmtes Artefakt gerichtet, um das herum dann ein Kontext nur gedacht, aber nicht nachgebaut wird.



Abbildung 197

Die von Raymond Loewy designte PRR-Elok 4911 der GG1-Klasse (1934–1943) in der HO-Ausführung von Märklin.

Abbildung 198

Die Wirklichkeit des hier fotografierten Jahres 1975 zeigt alle Verunreinigungen des Ideals durch den Kontext: GG1 passiert als Amtrak-Lok 904 den Bahnhof Harrison, New Jersey, auf dem Weg nach New York City. Erstaunlich ist die lange Einsatzzeit der Designikone.



Nur sind Vitrinenstücke glas- oder acrylversiegelte Artefaktleichen: kontextfern und bewegungslos, was bei einer Modellbahnlok sogleich die Frage nach ihrer Funktionsfähigkeit nahelegt. Andererseits führt das exzessive Mastern von Modellen durch vorbildgerechte, aber nicht modellbetriebstaugliche Ergänzungsteile oft genug auch zum völligen Stillstand, dessen bester Ausdruck die Vitrine und das nicht auf Modellbetrieb angelegte Diorama sind.

80 Dolf Sternberger, *Panorama oder Ansichten vom 19. Jahrhundert*, Frankfurt am Main 1974 (zuerst Düsseldorf/Hamburg 1938); dazu Rolf-Jürgen Gleitsmann, Rolf-Ulrich Kunze, Günther Oetzel, *Technikgeschichte*, Konstanz 2009, S. 175–177.

81 Das zeigt sich besonders eindrucksvoll in den Animationsfilmen von Disney Pixar wie z. B. „Cars“: <http://www.disney.de/DisneyKinofilme/cars/main-de.html?cid=de>.



Abbildung 199

Details zum Mastern von Lokomotiven: möchte man nach der beschwerlichen Verbesserung tatsächlich noch einen auch nur kleineren Betriebschaden riskieren? Vollständigen Schutz vor Kontingenz bietet dann nur die Vitrine.

Der Dioramismus allerdings ist wiederum ein Mindset für sich: in den größeren Spurweiten geht die Detaillierung dann bis auf die Ebene der Toilettenpapierrolle im Bahnhofs-WC.



Abbildung 200

Ein Dioramen-Beispiel aus dem DDR-Modellbau: zu hochdetailliert für irgendeine Form von Betrieb. In der Arbeitshütte liegt sehr wahrscheinlich eine maßstäbliche Ausgabe des Neuen Deutschland aufgeschlagen auf dem Tisch.

Das Wetter ist ein deprimierendes Thema für den Modellanlagenbauer; dies um so mehr, als Traumanlagen auch eine charakteristische Wetterlage haben.



Abbildung 201

Ein Personenzug Ende September 1971 auf der Moselbrücke bei Bullay: wie wäre allein der Nebel in HO, die kühle Milchigkeit des Lichts darzustellen? An Fahrzeug- und Brückenmodellen herrscht kein Mangel, auch nicht an Gießharzen für die Oberflächengestaltung von Flüssen und feindetaillierten Bäumen aus der Kleinserie.

Die schwierigste Jahreszeit ist für Modelleisenbahner der Winter.



Abbildung 202

Diesen Schneesturm im April 1973 gibt kein ‚Winter-Set‘ des Zubehör-Großserienherstellers wider, für den winterlich kahle Bäume angenehm in der Herstellung sind: sie müssen nicht werkseitig beflocht werden.



735 „Winter“-Set

Dieses FÄLLER „Winter“-Set beinhaltet eine Materialzusammenstellung für die Herstellung einer glitzernden Schneemasse, die für einen Geländeabschnitt von ca. 100x100 cm mit drei bis vier Häusern und einigen Bäumen ausreicht. Außerdem enthält das Set 8 winterlich kahle Bäume, eine Spachtel, viele große und kleine Euzapfen und eine ausführliche Anleitung.

In den Heften „Modellbau leicht gemacht - START“ und „Modellbau leicht gemacht - PROFI“ finden Sie interessante Anregungen für die Gestaltung von Winterlandschaften.

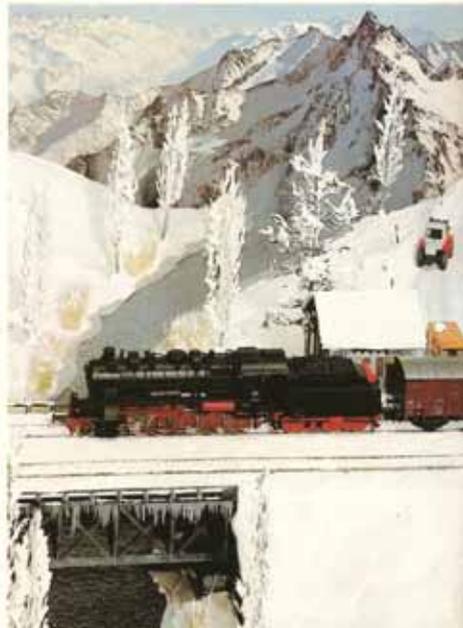


Abbildung 203

Genre-Kitsch: Modellbahn im Weihnachtsmarktstil, man kann die gebrannten Mandeln riechen und ‚White Christmas‘ hören. Und ohne Fachwerk geht es auch nicht.



Abbildung 204

Winterzeit bei Marktschorgast im April 1973. Auch diese Perspektive gehört zu den großen Wünschen der Traumanlagen: die eigenen Züge aus größerer Distanz in der Tiefe einer Landschaft auftauchen und verschwinden zu sehen.

Unter den erwünschten Landschaften nimmt unabhängig von der Jahreszeit die große Stadt immer einen besonderen Platz ein, und zwar vor allem mit den weniger spektakulären Quartieren entlang der Trasse.



Abbildung 205
52.7412 und 77.263 auf der Donaukanalbrücke in Wien, 17. Juni 1959.



Abbildung 206

Ein Ost-Berliner S-Bahnzug fährt in den S-Bahnhof Alexanderplatz in den 1980er Jahren ein: hier gehört die Geräuschkulisse zur Traumanlage.

Zweifelloso gibt es eine biographische Evolution der Sicht auf die ideale Modellbahn. Am Anfang dürften nicht selten stark genrehafte Schauanlagen der Inbegriff des Wünschenswerten gewesen sein: sie standen häufig in den Hallen größerer Bahnhöfe.⁸² Gezeigt wurden verschiedene Spurweiten von N bis G, die Züge setzten sich nach Münzeinwurf in Bewegung, was mir immer als eine eigenartige Form der ökonomischen Profanisierung erschienen ist. Ein besonderer Reiz lag in der Betrachtbarkeit von vier Seiten, da die Anlage in einem Glaskasten aufgebaut war. Gleisplan und Landschaft griffen stark auf vorgefertigte Modellbau-Serienprodukte zurück, so daß einem zumindest einige Häuser, die meisten Wiking-Autos und sehr wahrscheinlich der Bahnhof bekannt vorkommen konnten.

⁸² Aufschlussreich zu aktuellen Schauanlagen: <http://www.modellbahn-links.de/index.php?a=98>.

Abbildung 207
Eine Märklin-Postkarte der 1960er Jahre, sicherlich nicht für jeden eine Traumanlage – tatsächlich handelt es sich um eine konsumdidaktische „Modell-Eisenbahn-Lehrschau“, die auf engem Raum viele Produkte und Kardinalfehler des Modellanlagenbaus bietet.



Da am Beginn meiner HO-Identität keine ordentliche Modellbahn-Startpackung mit erweitertem Schienenkreis, Trafo und Zweiwagenzug, sondern nur eine diffuse Sammlung von Einzelteilen aus der DDR bestanden hatte, war für mich das weihnachtliche Gabentisch-Set in gewisser Weise auch immer eine Traumanlage, die für eine solide Grundlage stand. In Modellbahnkatalogen habe ich daher nie versäumt, mir gerade diese meinen Bedürfnissen überhaupt nicht entsprechenden Zusammenstellungen anzusehen, die heute zum jahreszeitlichen Sortimentrhythmus der Supermarktketten gehören.

Abbildung 208
Roco '86/'87 [Salzburg 1986], S. 160.
Startpackung in HO von Roco: das Oval reicht einmal um den Weihnachtsbaum.



Aber auch die Schnellbau- oder Fertiganlagen in den Schaufenstern der Spielwarenläden übten eine Sogwirkung aus: wie perfekt, strahlend und durchdacht wirkte hier alles gegenüber meinem Plunder aus der Zone. Die Ödnis des bis zum Ladenschluß im Kreis fahrenden Zuges hinter dem Schaufenster nahm ich nicht so wahr, die teure Fertigbauteilkonfektion erschien mir angesichts fehlenden handwerklichen Supports eher als wünschenswert. Hinzu kam die beachtliche Vorzeigereichweite: die Fertiganlage, weil fertig und nicht dauernd im Anbau, machte etwas her, gegenüber Peers, aber auch gegenüber den eisenbahntechnisch wenig interessierten Eltern, die in solchen Instant-Lösungen am Ende eine sinnvolle Begrenzung erkennen mochten bzw. dazu überredet werden sollten, sie darin erkennen zu können. Der Versuch scheiterte u. a. am elterlichen Einwand, daß dann ja der Piko-Bestand nicht mehr anschlussfähig sei: wahr, aber nicht tröstlich.



Abbildung 209
Der Fertigraum.

Auch die Bemühungen, die Modellbahn als Familienhobby zu etablieren, scheiterten in meinem Fall.

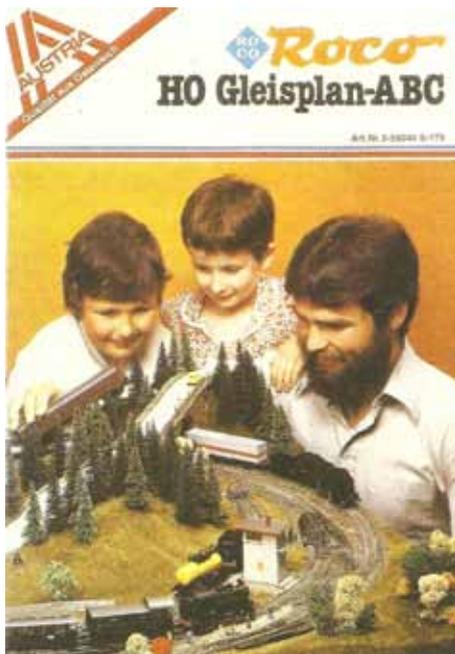


Abbildung 210
Die Familie, um die Modellbahn vereint. Vielleicht waren wir zu preußisch.

Die spätere Differenzierung der Wünsche hat einerseits mit eigener Anschauung zu tun: die automobilen Mittelstandsmobilität – Eisenbahnfahrten sind eher selten – erhöht den Bildfundus und macht mit neuen Motiven vertraut. Maritimes und Alpines, Mittelgebirgisches und Tiefändisches bietet sich für den Nachbau in HO an und findet sich zudem in den Herstellerkatalogen. Die Eisenbahn wird Teil spezifischer Landschaften, die daraufhin gemustert werden, inwieweit sie zur eigenen Eisenbahnlandschaft in HO werden können. Darin steckt eine eigenartige Form des Besitzergreifens.

Um aber auch solches zu erreichen, muß der harte Weg der Professionalisierung beschritten werden. Er beginnt, wie alles wirkliche Leben, in einem Text, konkret: in dem Band ‚Modellbahnlandschaft‘ von Gernot Balcke aus ‚Albas Modellbahnpraxis‘ – immerhin zum stolzen Preis von DM 14,80.

Abbildung 211
 Es ist nicht so sehr der Reiz der dörflichen Lebenswelt, sondern die Überschaubarkeit des Motivs. Die großen Modellträume sind immer urban. Am Anfang der Modellbahnerkarriere sieht man auch über die groben Fehler der Epochen-gestaltung hinweg,



So sollte es sein, aber ist es auch so? Handwerkliches Vorbild und Modellrealität klaffen geduldbedingt meistens auseinander. Erst die Schule des Scheiterns führt in der Regel dazu, auf das Bewährte zurückzugreifen. Genau dieses Lernen durch *trial and error* ist jedoch den handwerklichen Profis mit ihrem autoritären Habitus des Modellbahnfacharbeiters grundsätzlich verdächtig. Das kann einerseits zu partieller Blindheit gegenüber pfuscherhaften, aber funktionalen Lösungen führen und behandelt andererseits die Ästhetik stets nachrangig: schön kann in dieser Ingenieurs-internalistischen Perspektive nur sein, was handwerklich solide und betrieblich funktional ist. Kreativität sollte im deutschen Modelleisenbahnbaugewerbe niemals nötig sein, weil man immer das richtige Werkzeug und seine Materialkunde im Kopf hat.

Und ohne die entsprechenden Werkzeuge braucht man erst gar nicht anzufangen. Am besten bewahrt man sie gleich an einer beschrifteten Werkzeugwand auf, die nach Balkes Anleitung bestückt wurde.

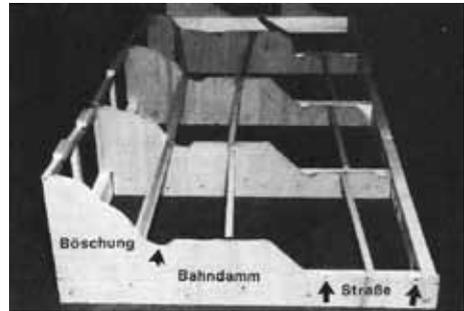


Abbildung 212

Werkzeuge und Hilfsmittel, die man beim Landschaftsbau schnell einsetzt: 1 – ein breiter Hammer, 2 – eine Handbohrmaschine bzw. Handbohrer, 3 – Pappschere, 4 – feine Handzange (bis zu 10 cm Schenkellänge), 5 – Kanthammer, 6 – Schraubenzieher, 7 – verschiedene Spachtel (auch dünne Leinwand und gewirkt), 8 – Winkel (je nach Schenkellänge), 9 – Leuchtblöcke, 10 – Zuluftkappe, 11 – Maßbandmaß, 12 – Baumstumpf-Pflanzbohrer, 13 – Schere speziellerer Durchmesser (bis zu 1-1,5 mm), 14 – dicke Felde, 15 – elastische Bürstbürste, 16 – verschiedene Schraubenschlüssel, 17 – elastische Metallkammer-Bohrmaschine, 18 – Bohrmaschine, 19 – Fräse. Und natürlich: Holz-Wellblech, Alufolien und Plastikblech, Gießblech und Krapppapier sowie Plastmasse bzw. Acrylharz in allen wichtigen Grundfarben.

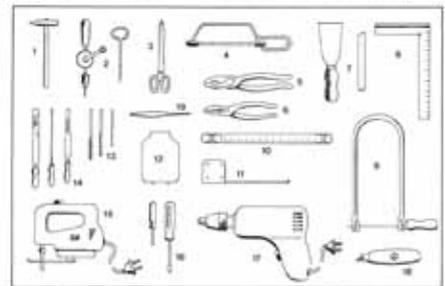


Abbildung 213

Der Subtext deutscher Modellbahnratgeber ist die Arbeits- und Fabrikordnung des 19. Jahrhunderts. Normiert wird das Tun und Unterlassen, bei Zuwiderhandlung droht das Verdikt der Unprofessionalität, die handwerkliche Exkommunikation. Ein größerer Unterschied als zur angloamerikanischen Ratgeber- und Praxisliteratur mit ihrem argumentativen Stil von *I did it that way and it worked* ist kaum denkbar: der Mentalitätsschatten des deutschen Sonderwegs der ersten Industrialisierung ist immer noch da.⁸³ Deutsche Modellbahnpraxis ist Normkunde. Der Suggestivkraft des Vor-Bilds ist nicht zu trauen.



Abbildung 214
Genormtes Modell.

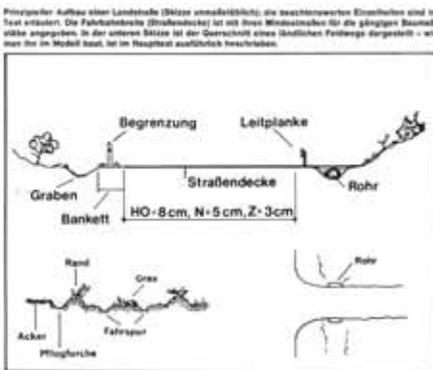


Abbildung 215
Genormtes Vorbild.

Wer kein Facharbeiter sein will, muß um so genauer hinschauen – und mehr Zeit investieren. Das führt zugegebenermaßen nicht immer zu guten funktionalen Lösungen, aber zu einem ausgeprägten Interesse am Vorbild und einem eigenzeitlichen Schatz an Erfahrung: Basteln heißt dann nämlich vor allem Ausprobieren: zu kleben, wo ein Balcke das Verschrauben für unerlässlich hält; Farben nicht nur nach der RAL-Palette, sondern zur gezielten Täuschung des Betrachters einzusetzen; Einzelstücke und bestimmte Szenen so lange umzubauen, bis aus der Evolution der Mißerfolge etwas überraschend neues, optisch aber Überzeugendes entsteht; der gezielte Verzicht auf Werkzeug z. B. bei der Landschaftsgestaltung zugunsten der eigenen Finger; das Zulassen von mangelnder Perfektion bei den für das Auge nicht so relevanten Teilen – für den internalisiert sozialdisziplinierten Modellbahner undenkbar, der sozusagen stets so arbeitet, daß jederzeit eine Spindkontrolle durch den Unteroffizier erfolgen kann; schließlich ein weniger calvinistisches Verhältnis gegenüber dem Scheitern als normalem Bestandteil aller modellbahnerischen Bemühungen: Gottes Segen wird uns nicht entzogen, wenn die Schwel-

⁸³ Zwei Jahrzehnte vor den Modernisierungs-Sozialhistorikern vor allem mentalitätsgeschichtlich treffend beschrieben von Ralf Dahrendorf, *Gesellschaft und Demokratie in Deutschland*, München 1965, S. 43–59.

len- oder Nietenzahl nicht ganz stimmt. Selig sind die an Werkzeug Armen, und nicht durch die Arbeit ist der Mensch vor Gott gerechtfertigt, sondern *sola fide* und *sola gratia*.

Was lehrt uns die Alba-Modellbahnpraxis durch das Titelbild ihres Bandes ‚Vorbildliche Modellbahnhöfe‘ (Abbildung 217)? Sicherlich gar manches über Gleisradian, Bahnsteigformen und Oberleitungsphilosophie. Vor allem aber zeigt dieses konkrete HO-Utopia, daß Traumanlage und Realität wohl nur für manche auf dem Weg der Planungsrationaltät, Kybernetik und *hardcore*-Handwerkskompetenz oberhalb des phantasievollen Einsatzes von Großserienprodukten der Modellbauindustrie vereinbar sind.—

Schon deshalb, weil man in ihrem Zusammenhang viele historische Fahrzeuge zu sehen bekommt, sind für die Maßstabsbildung des Modellbauers Eisenbahn- und Bahnhofsjubiläen bedeutsam—trotz ihrer Ambivalenz, die mit der vollständigen Enthistorisierung durch den Volksfestcharak-

Abbildung 216
Elektrifizierungsarbeiten
im HO-Modell, ein geradezu
ironisches Thema
im Modellbahnzusammenhang,
hinter dem
mehr als nur Handwerk
steckt.

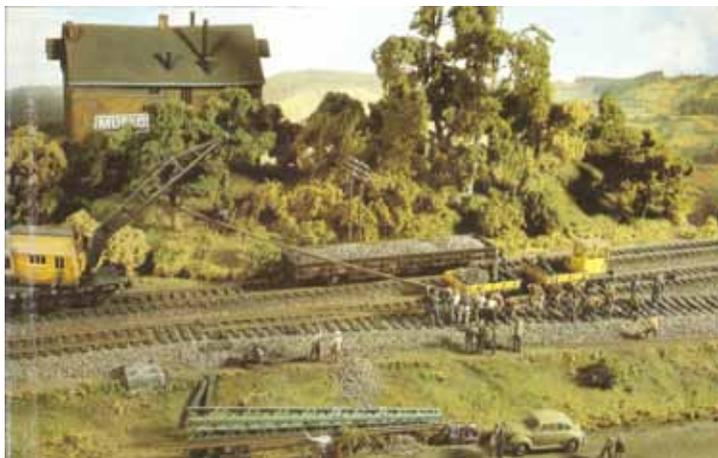


Abbildung 217





Abbildung 218
Das 150jährige Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland in HO im Katalog von Roco 1986/1987. Schleifen der Historisierung, über die sich nachzudenken lohnt.

ter zu tun hat. Der kritische Historiker ist gegenüber dem Kult des runden Datums mit guten Gründen skeptisch. Gedenktage der politischen Geschichte sind Ausdruck von Teleologisierung, indem sie im ritualisierten Anlaß Geschichte in Vorgeschichte konvertieren und das vulgärevolutionäre Denken auf die Spitze treiben: wo wir gedenken, ist oben, und wo wir sind, ist die Erfüllung aller Zeiten. Technikjubiläen sind demgegenüber relativer, da noch jede zumindest industrielle Großtechnik in ihrer Zeit für sich in Anspruch genommen hat, die absolute Lösung aller bisherigen Probleme in ihrem Funktionalitätsbereich zu verkörpern. Jedes heutige Erlösungsversprechen durch Technik ist morgen die Zukunft von gestern. Eben deshalb ist den Technikjubiläen – gerade durch das Drumherum von Bratwurst, Blasmusik und Backenbläselei so wohlmeinender wie unterkomplexer Berufspolitiker – eine Spielart von konstitutiver Ironie inhärent. Wie auch immer: 150 Jahre Eisenbahn in Deutschland waren ein nicht stimulierendes Motiv auch für die Modellbahn.



Abbildung 219

7. April 1989: Keine Montagsdemonstration, sondern ein Auflauf bei Riesa aus Anlaß des Jubiläums der 1839 in Betrieb genommenen Strecke Leipzig-Dresden. Die DDR taumelt ihrem politischen Ende entgegen, aber im Eisenbahnjubiläum ist die Normalspurwelt noch in Ordnung. Das Bild zeigt einen Dampflozug aus den vorbildlich restaurierten Maschinen 18 201, 03 1010, 41 185, 50 3545, 52 8200

und 58 3047. Sie werden die DDR überleben. Die zeitgeschichtliche Biographie jeder einzelnen Maschine sagt einiges über deutsche Geschichte im Weltbürgerkriegsjahrhundert.

Das Interesse am Eisenbahnhistorischen im Kontext entwickelt sich in der Modellbahnbiographie erst nach und nach. Die Vergangenheit muß sich gegen die Anschauungsmacht der Gegenwart behaupten. Lektüren erweisen sich hier als mentalitätsprägend.

Schienenverkehr im Margarine-Sammelbild Anfang der 1950er Jahre: noch ganz in Stil und Form der Reichsbahn der 1930er Jahre. Nur an LKW und Autos kann man erahnen, daß nicht das Jahr 1938 gezeigt werden soll. Die Aussagen die Begleittextes sind vollmundig: „Niemand wird es dem Straßenverkehr möglich werden, in der Beförderung von Massengütern gleiche Leistungen zu vollbringen, wie sie die Eisenbahn bewältigt: Die Entwicklung immer neuerer und zweckmäßigerer Spezial-Güterwagen gehört deshalb ebenso zum Programm der Eisenbahningenieure, wie auch die Erzielung immer größerer Geschwindigkeiten bei erhöhter Bequemlichkeit und Sicherheit für die Reisenden. (...) Fahrplanmäßige Pünktlichkeit, größtmögliche Sicherheit, Bequemlichkeit des Reisens und Schnelligkeit der Verbindungen, das sind die Vorzüge, mit denen die Eisenbahn als Massentransportmittel auch

in fernerer Zukunft gegenüber dem Straßenverkehr an Bedeutung nicht verlieren wird.“ Keine zwanzig Jahre später legte die Deutsche Bundesbahn die Strecke Osnabrück – Bielefeld, an der der Homann-Firmsitz in Dissen am Teutoburger Wald liegt, weitgehend still. Seit dem Jahr 2000 wird die Strecke von einer Privatbahn wieder betrieben.⁸⁴



Abbildung 220a



Abbildung 220b

84 <http://www.vvowl.de/index.php?haktiv=5&uaktiv=43>.

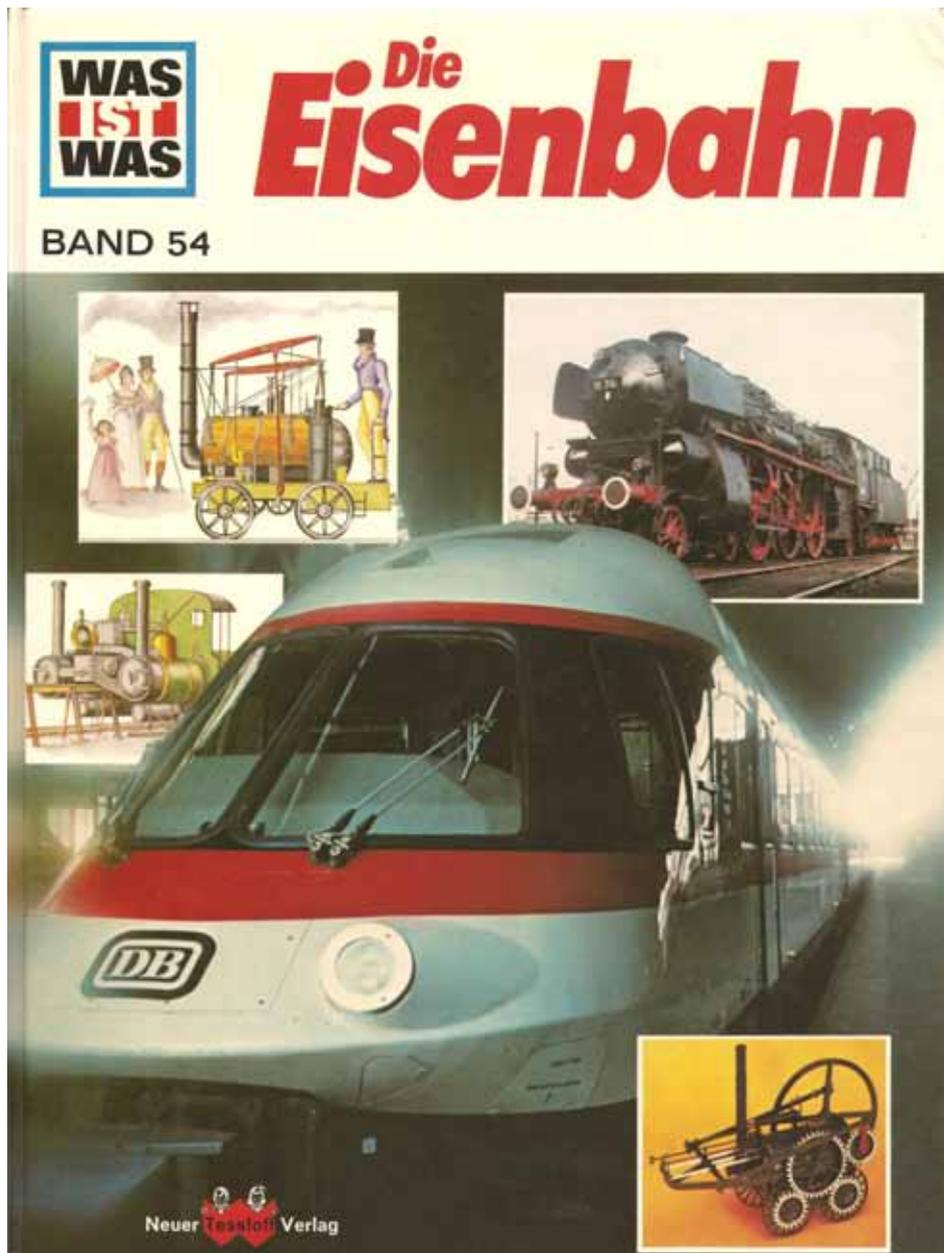


Abbildung 221

Von der amerikanischen Initiative zur technischen Bildung in Reaktion auf den Sputnik-Schock Ende der 1950er Jahre zum westdeutschen Kinderbuchklassiker. Streng im Geist von Weiter, Höher, Besser und Größer: und die Zukunft liegt 1975 unbestritten im Atomantrieb.



Abbildung 222

An Begehrlichkeiten weckender Fachliteratur ist in der Bahnhofsbuchhandlung des Osnabrücker Hauptbahnhofs kein Mangel. Das Titelbild des Lok-Magazins zeigt zwei der letzten ČSD-Schlepptenderdampflokomotiven am 4. Oktober 1978 im BW Brno: 475.1142 und 498.106. Was für eine Kombination: Wagner-Windleitbleche und roter Stern.

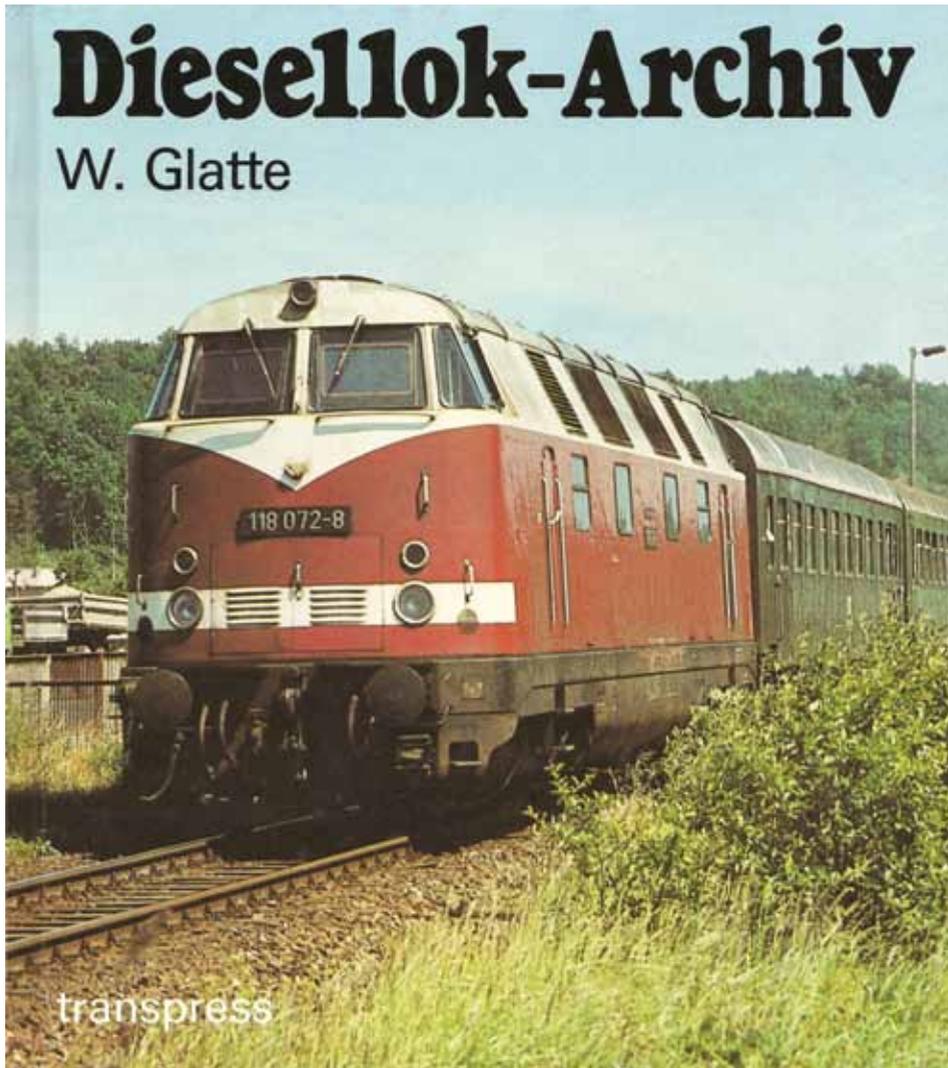


Abbildung 223

Die Eisenbahnliteratur der DDR bewegte sich in Richtung einer *histoire totale* dieses Verkehrssystems: Der transpress-Verlag druckte ganze Archive nach: vor den Zeiten des Internet eine Fundgrube für jeden, der es genauer wissen will.

Aufgrund bekannten gegebenen Interesses konnten Konfirmations- und Geburtstagsgeschenke dieser Art nicht ausbleiben: geschichts- und kontextfern, technoid, aber voller Bilder, vor allem auch über Dampfloks in Nord- und Südamerika, Afrika und Asien.

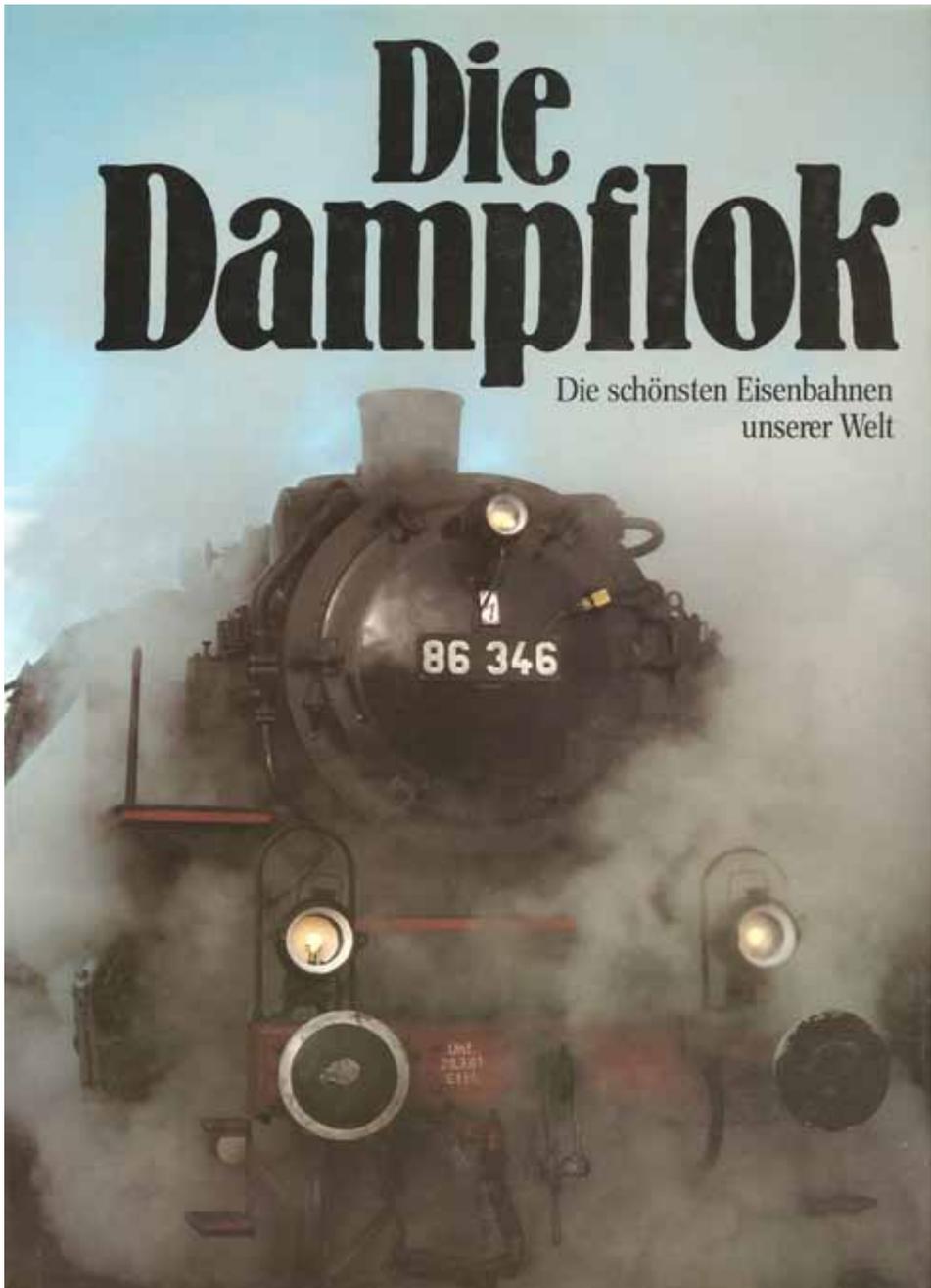


Abbildung 224



Abbildung 225



Abbildung 226

Das eigene Interesse ging eher in diese Richtung: weniger Rekorde, mehr Kontext. Aber auch speziellere Themen traten mit der Zeit in den Vordergrund, so z. B. ausgefallene Fahrzeuge auf bestimmten Strecken.

Die ab 1935 stromlinienförmig verkleideten 1B1-Tenderloks der HBE mit dem Doppelstockzug sind ein Hingucker: was für ein Anlagenmotiv!

Carl Bellingrodt persönlich hat den LBE-Doppeldeckzug 1938 bei Hasselbrook aufgenommen. (Abbildung 227)



Abbildung 227



Abbildung 228

Nationalsozialistische Moderne vor dem Wirksamwerden des Groß-Hamburg-Gesetzes, das die Freie und Hansestadt Lübeck ihre hansische Freiheit kostet: Am Zug ist noch ‚Lübeck-Büchener-Eisenbahn‘ zu lesen, nach der Verreichlichung von Lübeck und der LBE wird daraus Deutsche Reichsbahn. Auch und gerade in den infrastrukturellen Details wird die Durchherrschungstiefe der modernen Diktatur erkennbar, die zugleich den Rahmen für das LBE-Modernisierungsprogramm der 1930er Jahre und ihre Starstrecke Hamburg HBF – Lübeck HBF – Travemünde abgab. Der LBE-Doppeldeckzug wird aus dem Hamburger Hauptbahnhof geschoben: aus Maßstabsgründen auf mehreren Ebenen kein Motiv für HO.



Am Ende bleibt die Traumanlage zwischen Vorbild und Modell in der Schwebe.

Abbildung 229

Die Eisenbahnreise

Zuerst 1956 erschien im Ost-Berliner Kinderbuchverlag Hans Maus Kinderbuch ‚Wir fahren mit der Eisenbahn‘. Maus Bilder eines kindlichen Eisenbahn-Abenteuers der Welterschließung auf Schienen steht für ein bestimmtes Kinderbuch-Genre mit Technikbezug und verkörpert geradezu idealtypisch die bildsuggestive Sozialisationswirkung einer Eisenbahnmoderne der 1930er bis 1950er Jahre. Die Bilder bekräftigen das Mentalitätsthema ‚Eisenbahn‘ durch bestimmte Standardassoziationen, in denen die sozialen Routinen, Kompetenzen und Gefühlslagen der Eisenbahnreise vorgeführt und zugleich abgerufen werden. Die narrative Struktur dieser sozialen Konstruktion ist vom ersten bis zum letzten Bild vollkommen transparent: die Betrachter wissen, was kommt, sie kennen ihre Rolle in dem hier gezeigten Ablauf und sind insofern bereits Teil des Kollektivplurals im Bilderbuchtitel. Unabhängig von diesem savoir-faire zeigt der Blick des Kinderpaares auf dem Großstadt-Bahnsteig unter dem Dampf einer großen Bahnhofshalle das Grundgefühl des Eisenbahnreisenden: erwartende Neugier. Sie ist das eigentliche Thema der Bilderfolge, und nicht nur das: sie steht auch für die emotionale Spannung, die das Mobilitätssystem Eisenbahn im Eisenbahnreisenden – und so nur in ihm – erzeugt: bei der Vorbereitung der Reise, im Zug, und in der Erinnerung an die Reise.



Abbildung 230



Abbildung 231

Die Spannung der Eisenbahnreise, hier symbolisiert durch den aus dem Koffer hängenden Spielzeugzug, beginnt nicht am Bahnsteig, sondern mit der Vorbereitung, die bereits den Alltag durchbricht und zur Musterung des reisegepäckfähigen Besitzes führt. Reisen ist aufwendig, und weil man auch und gerade auf Reisen zeigen will, wer und was man sein möchte, ist es vor allem gegendert. Der Knabe verteidigt die Suprematie des knabenhaften Gepäcks von Segelboot und Traktor, dessen Erforderlichkeit noch gegen den mädchenhaften Schwung durchgesetzt werden muß, mittels dessen neben der Lieblingspuppe offenbar ein halber Kleiderschrank im Koffer untergebracht werden soll. Vor unserem Auge spielt sich die ins Kinderzimmer projizierte Szene einer Ehe ab, in der jeder seinem Rollenbild ganz gerecht wird: weibliche Bekleidungs- versus männliche Spielzeugorientierung, rotes Kleid gegen weiß-blaues Streifenhemd, das noch nicht T-Shirt ist, obwohl dieses Kinderzimmer mit seinem gepflegten Dielenboden und der diskreten Kunst an der freundlichfarbigen Wand auch in Pennsylvania sein könnte. Das Gepäck, das durchweg bereits einer Welt der industriellen Massenfertigung angehört, ist Teil der Erlebnisqualität der Eisenbahnreise und der Identitätskonstruktion. Der Exotismus des fernöstlichen Strohütchens gehört in die Kategorie des Reise-Verwirrtseins.



Abbildung 232

Reisen in der – bürgerlichen – Hochphase des technokulturellen Systems Eisenbahn bedeutet auch, sich rollengerecht zu verkleiden und die Kragenlinie zu verteidigen: Wer käme heute auf die Idee, sich für eine Autofahrt auf besonders hervorgehobene Weise anzuziehen? Und wie reduziert sind im Vergleich zur Eisenbahnreise die Vorbereitungen für eine Urlaubsfahrt mit dem PKW, allein schon, weil das Auto vor der Haustür oder in der Garage steht.— Reisende wollen Aufmerksamkeit und erhalten sie auch, wie das Bild sehr schön zeigt, von denen, die zuhausebleiben müssen. Der D-Zug hinter der Schlepptenderlok auf der Viaduktbrücke im Hintergrund fährt gleichsam aus den gründerzeitlichen Formen der Stadt heraus ins Ungewohnte und weist den werdenden Passagieren die Richtung aus ihrem Alltag. Wiederum werden die Geschlechterrollen encodiert: ‚Er‘ trägt die Koffer, ‚sie‘ das leichte Handgepäck u. a. mit dem Proviant. ‚Er‘ gibt die Marschrichtung zum Bahnhof an, ‚sie‘ folgt. ‚Sein‘ Blick ist forsch und frohgemut auf das fußläufig zu erreichende Ziel gerichtet. ‚Ihr‘ Gesichtsausdruck spricht für eine gewisse irritierbare Sorge, die rollenkonform mit der Vollständigkeit des Gepäcks zu tun haben mag. In dieser gespiegelten Erwachsenenwelt tritt der Hund an die Stelle des noch nicht vorhandenen Kindes und macht das Bild des familiären Ensembles vollständiger.— Hecken und Weg sind in tadellosem Zustand, wir blicken in eine ordentliche mitteldeutsche Welt noch ohne Spuren industriesozialistischen Verfalls.



Abbildung 233

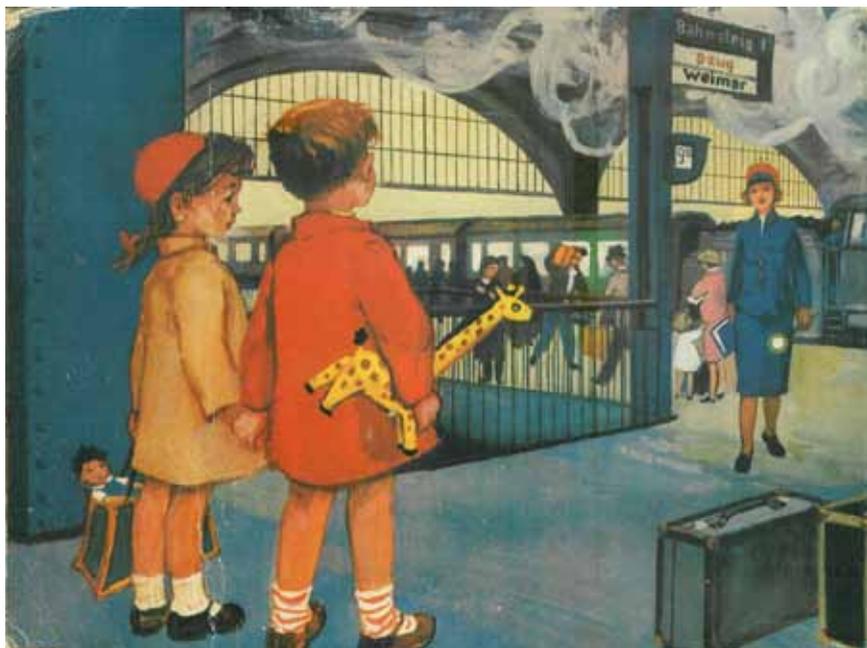


Abbildung 234

Ein leicht banger Moment: die Begegnung mit dem preußisch-deutschen Amtswalter in Reichsbahner-Uniform, dem hier in angemessener Demutshaltung gegenüber dem Vertreter der Staatsbahn und damit der Obrigkeit die Bahnsteigkarten zum Abknipsen präsentiert werden müssen: zwei Kinder, ein Hund. Gutmütig ist das sattelnasig-schnauzbärtige Gesicht der Amtsgewalt, die den Zugang zum Bahnsteig überwacht, und sie liebt offenbar Tiere. Wenn unsere Szene im Jahr 1935 spielt, ist unser Reichsbahner Weltkriegsveteran und als Uniformträger als gut Deutschnationaler ganz zufrieden mit dem Verlauf der ‚nationalen Revolution‘, die ohne Zweifel für die Reichsbahn und die kleinen Leute gut ist. Befinden wir uns im Jahr 1955, sprechen wir über jemanden, der auch während des Krieges bei der Reichsbahn war, dort an der Versorgung der Ostfront mitwirkte und nur noch ganz kurz im Volkssturm zum Einsatz kam. Von bestimmten Transporten nach Osten, die mit der Front nichts zu tun hatten, wußte er, aber das hatten andere angeordnet. Er hat Fahrpläne gemacht. Nicht anders als auch im Westen spricht er darüber ungerne, wenn überhaupt, dann über ‚eine schlimme Zeit‘. Jetzt ist er Mitglied der Einheitspartei der Arbeiterklasse und sieht dem Lebensabend entgegen, der ganz dem Schrebergarten im Gleisdreieck gewidmet sein soll. Der Sohn studiert in Magdeburg Maschinenbau, ist auch Mitglied der Partei, hat allerdings Neigungen geäußert, in den Westen zu gehen.

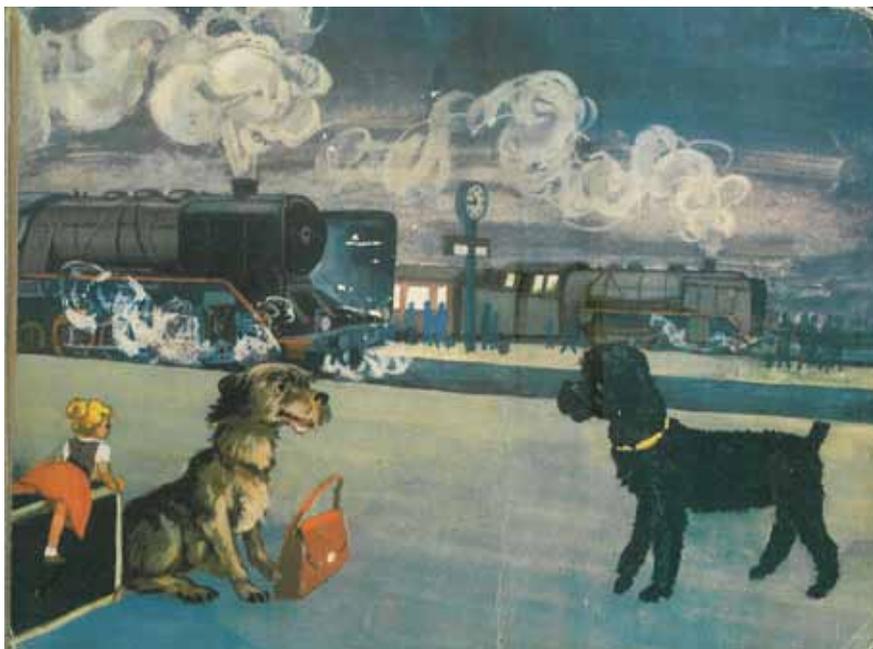


Abbildung 235

Zum Reisen gehört das Staunen über die mächtige technische Großanlage, das hier händchenhaltend ins Bild gesetzt wird: Die Abbildungen 234 und 235 gehören als Doppelseite zusammen. Die Bogenschwünge der Stahlträger in der Bahnhofshalle mit ihrem eigenartigen, Hell-Dunkel-Gegensätze betonenden Lichteinfall, und die atmenden Körper der Einheitsbaureihen vor ihren Zügen sind beeindruckend. Weibliches Reichsbahnpersonal ist jedoch schon in der vertrauenerweckenden Person einer Zugführerin in Sicht.



Abbildung 236

Schirmmütze für Aufsichtspersonen der DR mit rotem Bezugsstoff.

Der Bahnsteig ist ein Ort der Begegnung mit dem Fremden. Über allem steht regulierend und taktgebend die Bahnstufenuhr; das wird sinnhaft durch die Abfahrtsanzeigen darunter.

Im Innern der Eisenbahnkathedrale: hier Hamburg Hauptbahnhof 1938.



Abbildung 237



Abbildung 238

Abfahrt: Die Zugführerin – Ausdruck der Emanzipation der Frau im ersten sozialistischen Arbeiter- und Bauernstaat auf deutschem Boden – gibt dem Lokführer das Zeichen. Das Formhauptsignal am Bahnsteigende steht bereits auf ‚Fahrt‘. Dieser Situation gilt es emotional gerecht zu werden. Dazu gehören das Taschentuchschwenken, das mit Stofftaschentüchern noch möglich war, der Blick aus dem heruntergelassenen Abteilfenster auf die Zurückbleibenden und deren Blick am Zug entlang, der sich geräuschvoll in Bewegung setzt: noch ist keine Rede vom sanften Schmatzen sich fernelektronisch schließender Zugtüren und von Transistorenheulen als den einzigen signifikanten Lebenszeichen eines ausfahrenden ICE. Hier fordert eine große Dampfmaschine Aufmerksamkeit und füllt die Bahnhofshalle mit Geräusch und Qualm. Das Abfahren eines Zuges ist im Dampflokzeitalter eines bewußtseinsprägendes Ereignis; die Freisetzung der in der Kohle gespeicherten Energie spricht die Sinne an. Abfahrt ist ein großer Moment.



Abbildung 239

Leipzig Hauptbahnhof in den 1930er Jahren, ein Bild im Reichsbahn-Kalender 1934: Gegenlicht, lange Schatten.



Abbildung 240

Letzte Besprechung des Zugführers mit dem Lokführer im abfahrereiten Zug, aus dem Reichsbahn-Kalender 1936.

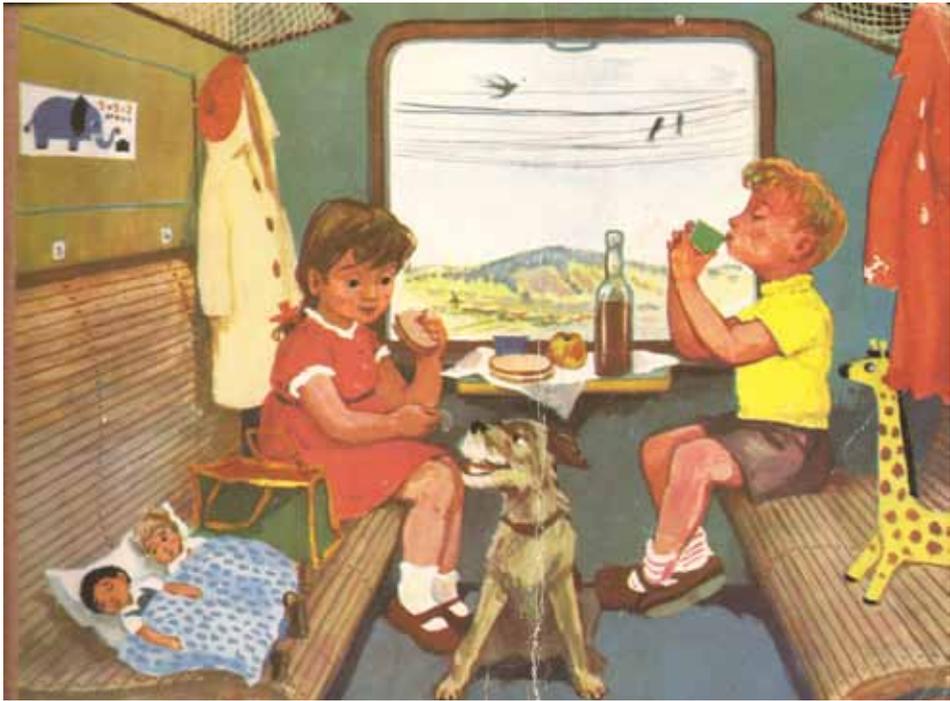


Abbildung 241

Ein Blick in die Holzklasse und zugleich ein panoramistischer Ausschnitt der Eisenbahnlandschaft mit Telegraphendraht neben der Strecke. Reisen ist anregend und appetitfördernd, auch wenn die kulinarischen Bedürfnisse hier nicht denen des Speisewagengasts entsprechen, für den die Mitropa sorgt: „Der Speisewagen ist die fahrende Gaststätte, die den Reisenden auf noch so langen Schnellzugsfahrten zur Verfügung steht. Es bedarf einer sinnreichen Anordnung, um in dem kleinen Küchen- und Anrichterraum, wie in den Wagen zur Verfügung steht, leistungsfähige Kocheinrichtungen und Vorratskammern zu gruppieren. Rechtzeitig vor der Abfahrt beginnt die Versorgung des Speisewagens mit den nötigen festen und flüssigen ‚Rohstoffen‘. Für Frischhaltung ist aufs beste gesorgt. (...)“⁸⁵ Demgegenüber haben Butterbrot und mitgenommener Saft ihre eigene Würde und sind vor allem kostengünstiger sowie statusgemäß. Die Rollenvorbildlichkeit ist hoch: wenn die Puppenkinder schlafen, können die Puppeneltern in Ruhe essen. An der Abteilwand hängt die preußisch-deutschsozialistische, antikonsumgesellschaftliche Aufforderung „1 + 1 = 2 Spare“ – dem wird hier vollauf Rechnung getragen.

85 Reichsbahn-Kalender 26.–28. Juli 1937, in: Alfred B. Gottwald (Hg.), Reichsbahn-Kalender: Die 300 schönsten Blätter aus dem Deutschen Reichsbahn-Kalender 1927–1943, Stuttgart 1978, S. 225.

JULI 1929 93

SA 416, SU 19,56; MA 22,49; MU 12,532 SA 417, SU 19,54; MA 22,08; MU 14,16 SA 419, SU 19,52; MA 22,36; MU 15,44

29

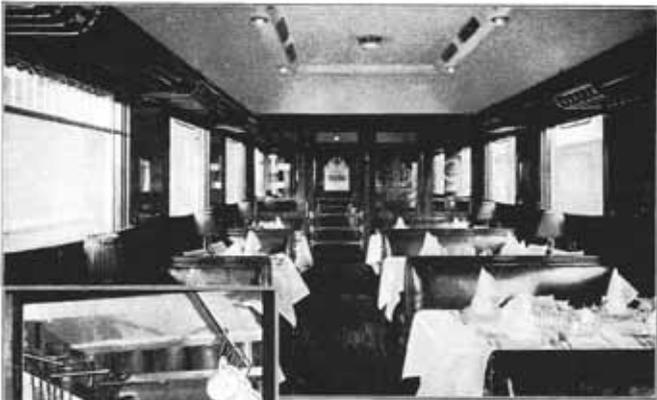
Montag

30

Dienstag

31

Mittwoch



In Speisewagen



Die kleinste Küche

Der Personenverkehr der Reichsbahn

Wie speist man auf der Reichsbahn?

Der Speisewagenbetrieb auf den Strecken der Reichsbahn wird durch die im Besitz der Reichsbahn befindliche Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-A.-G. (Mitropa) ausgeführt.

In den Speisewagen der Mitropa werden durchschnittlich täglich 40000 Personen verpflegt; an den gemeinsamen Mahlzeiten nehmen jährlich rund drei Millionen Menschen teil, in der Hauptreisezeit täglich oft fast 8000 Personen.

Monatlich werden im Durchschnitt verbraucht:

1500 Zentner	Fleisch, Wild und Geflügel,
200 "	Fisch,
2200 "	Kartoffeln,
105 "	Kaffee,
4 "	Kakao,
4 1/2 "	Tea,
1/2 Million	Eier.

Täglich werden 2990 Tischtücher und 13.500 Mandtücher in die Wäsche gegeben. Dreimal im Jahre wird das zerbrechliche Geschirr erneuert.

DEUTSCHER REICHSBAHN-KALENDER

Abbildung 242

Und hier speisen wir, wenn wir groß sind: ein Speisewagen-Portrait im Reichsbahn-Kalender 1929.

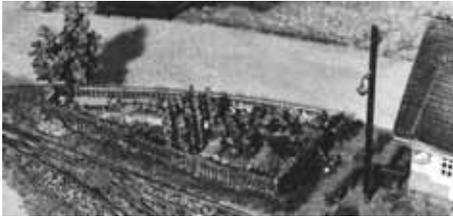


Abbildungen 243 und 244

Ein Eisenbahnpanorama, gedacht als langgezogene Linkskurve vorbei am Streckenhäuschen.



Abbildung 245a

Abbildung 245b
Der Eisenbahngarten in HOc.

Reichsbahn-Kalender, Juni 1939: „Der Eisenbahner als Kleinlandwirt. Kein Stück Boden darf im Deutschen Reich ungenutzt bleiben. Längs der Schienenstränge ziehen sich breitere und schmalere Streifen landwirtschaftlich nutzbaren Bodens hin, die der Deutschen Reichsbahn gehören. Solche Flächen werden von den Eisenbahnern gepachtet und bewirtschaftet. Sie helfen damit als Kleinlandwirte an der Erzeugungsschlacht des Reichsnährstandes mit. In der ‚Reichsbahn-Kleinlandwirtschaft‘ sind 200 000 deutsche Eisenbahner und ihre Familien zusammengefaßt, die mit Landschaft und Boden verwachsen sind.“⁸⁶ Zu sehen ist eine Heuernte an der Hauptstrecke Hannover – Hamm/Westf.

Ankunft am Haltepunkt in der sächsisch-thüringischen Fläche: die Empfangsdelegation wartet ordentlich hinter der Bahnsteigschranke.



Abbildung 246

86 Alfred B. Gottwald, Reichsbahn-Kalender, S. 202.

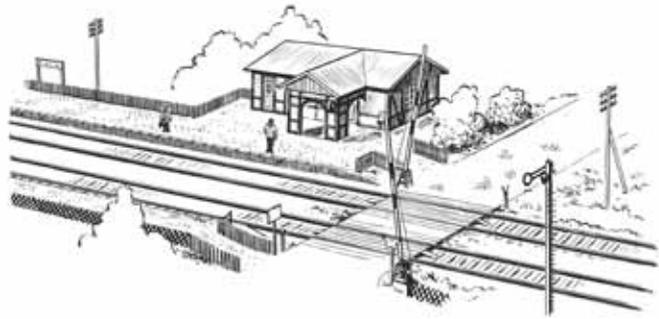


Abbildung 247a

Der Modellbahnplaner Benno Wiesmüller hat den Endpunkt unserer Eisenbahnreise idealtypisch für die Modellbahn dargestellt: für Mitteldeutschland und anderswo.



Abbildung 247b

Und dann können Ansichtskarten geschrieben werden, die so aussehen, auch wenn sie nicht das Hotel Rothe in Gemünden-Wohra in Hessen zeigen.

II Methoden der Technik- als Alltagsgeschichte

Narration: Heimat-Konstruktionen und die Semantisierung der Identität

Es ist eine traditionell anmutende Lebenswelt, die uns auf dem Titelbild der niedersächsischen Erstlesebibel aus den frühen 1950er Jahren entgegentritt: Was wir sehen, hat mit dem Modernisierungs- und Verwestlichungsjahrzehnt auch weniger zu tun als mit Assoziationen der 1930er Jahre. Die Architektur und die Mobilitätstechnik, die Kleidung und die sparsame Möblierung des öffentlichen Raumes senden optische Signale, die an eine Erich-Kästner-Welt denken lassen.

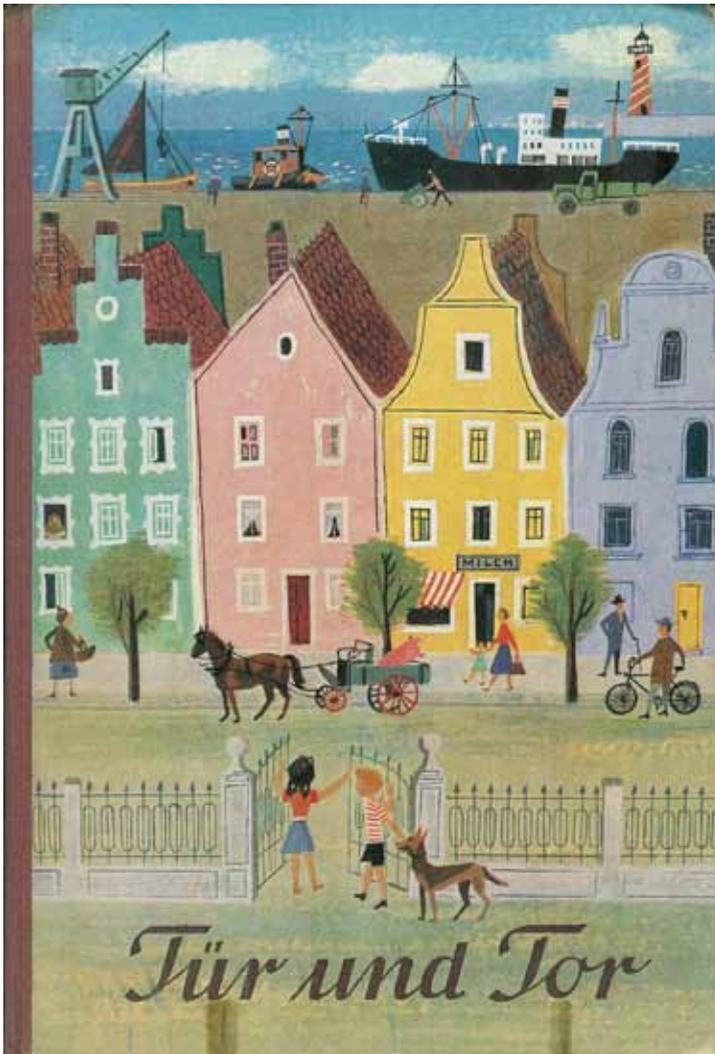


Abbildung 248

Das Auto fehlt: Lediglich am Kai im Hintergrund steht ein LKW. Wesentlich prominenter ist die einspännige, schweinsbeladene Kutsche im Bildvordergrund. Die Schiffstypen im Hafen repräsentieren die Formensprache des ersten Drittels des 20. und, was das Segelboot betrifft, wenigstens des 19. Jahrhunderts. Werbung fehlt völlig, der einzige Laden ist ein Milchgeschäft. Die dargestellte Realität ist die vor der Wende zum Massenkonsum. Das Ensemble zeigt dem norddeutschen Blick Wohlvertrautes: eine sogenannte ‚Vorderreihe‘ am Hafen, die letzte Bebauungszeile am Festland und die erste, die man von See aus sieht, ob nun der Blick vom Schiff auf Cuxhaven, ein ostfriesisches ‚-siel‘, Norddeich oder Emden fällt. Diese küstentypische doppelte Perspektive, die sich aus dem Bezug aller Sozialität zur See ergibt, bringt einige Dynamik in das Bild. Die identitätsstarke Heimat, die hier konstruiert wird, erklärt sich vom Wasser her. Die Lese- und Schreibkompetenz öffnet nicht nur sinnbildlich, sondern ganz wortwörtlich „Tür und Tor“ für die eigene Identitätskonstruktion in einem klar definierten Raum der Zugehörigkeit. Die Fibel ist eine Identitätsquelle.

Die Bedeutung einer Lesebibel liegt darin, die Erschließung der Narrativität und Textualität der Welt zu erschließen. Worum es dabei geht, läßt sich erstaunlich schlecht mit Hilfe der kulturalistischen Interpretationsansätze beschreiben und verstehen, die mit einer gewissen Verspätung auch im deutschsprachigen Wissenschaftsraum angekommen sind. Das mag daran liegen, daß in historischen Diskussion u. a. mit Bezug auf Lawrence Stone⁸⁷ zwischen ‚wissenschaftlicher‘ und ‚literarischer‘ Historiographie unterschieden wird. Gérard Noriel hat in einem Überblicksartikel die Stone’schen Begriffe in einer Tabelle gegenübergestellt⁸⁸ und damit zweifelsfrei klargemacht, welche Wissenschaftsmentalitäten sich hier aneinander reiben:

Konzeptualisierung der Aufgaben des Historikers	wissenschaftlich	literarisch
<i>Zentrale Fragestellungen der Historiographie:</i>	Lebensumstände der Menschen	Menschen in Lebensumständen
<i>Wichtigste Einflüsse:</i>	Soziologie, Demographie, Wirtschaftswissenschaft	Anthropologie, Psychologie
<i>Untersuchungsgegenstand:</i>	Soziale Gruppen	Individuen
<i>Erklärungsmodelle historischen Wandels:</i>	stratifiziert und monokausal	zusammenhängend und multikausal
<i>Methode:</i>	Gruppenquantifizierung	Einzelbeispiele
<i>Vorgehensweise:</i>	analytisch	deskriptiv

Abbildung 249

87 Lawrence Stone, The Revival of the Narrative. Reflections on an Old New History, in: Past and Present 85 (1979), S. 3–23.

88 Gérard Noriel, Die Wiederkehr der Narrativität, in: Joachim Eibach, Günther Lottes (Hg.), Kompass der Geschichtswissenschaft, Göttingen 2002, S. 355–370.

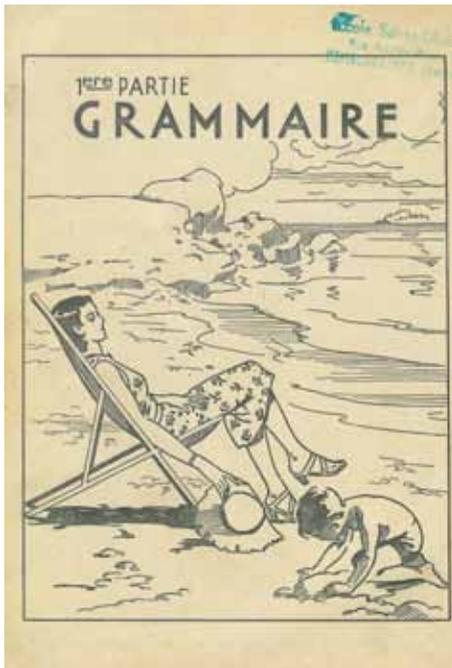


Abbildung 250

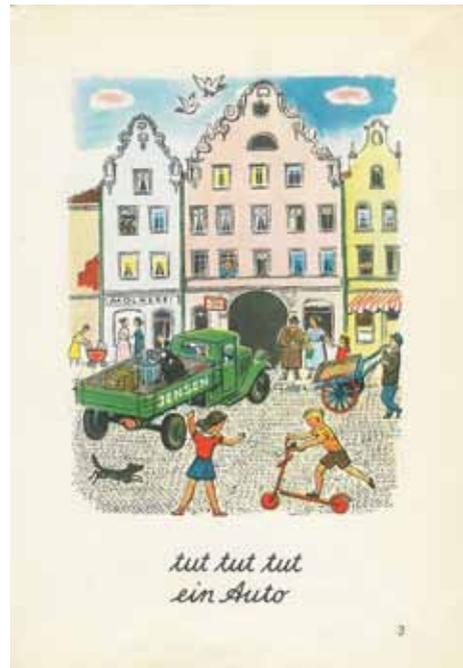


Abbildung 251

Der Blick in eine Lesebibel lehrt, daß und auf welche Weise auch die von Stone als ‚wissenschaftlich‘ qualifizierte Historiographie eine sprachlich-textuelle Sozialkonstruktion auf der Grundlage eines Kanons von Vorstellungen, Bildern und Erzählungen ist. Auch ‚Wissenschaft‘ ist und wird in den Formen und Bildtraditionen erzählt, die beim Erlernen des Lesens kulturell encodiert bzw. in die Schriftlichkeit übersetzt werden. Dies auszublenden, kommt einer Kapitulation vor der Quellenkritik gleich.

Daß es in Abbildung 250 nicht um die Grammatik des Deutschen geht und das spielende Kind im Vordergrund nicht Hanno Buddenbrook zu Travemünde ist, wäre auch ohne Text erkennbar. Die in diesem Bild erzählte und ja nicht zufällig zur Illustration eines grammatischen Lehrwerks des Französischen eingesetzte Geschichte vom Gegenstand der Quelle, der Grammatik, zu trennen, liefe darauf hinaus, den im Bild narrativ codierten Bedeutungshorizonte zu verfehlen. Die Anleitung zu den ersten selbständigen, das heißt immer: selbständig lesenden und schreiben Bewegungen in der Gutenberg-Galaxie sagt deshalb viel über den nationalen, gesellschaftlichen, sozialen, aber durchaus auch soziotechnischen Kontext aus, weil sie stark bildgestützt ist, Bild und Text aufeinander bezieht. Weil hier nichts dem Zufall überlassen bleibt, können wir viel darüber erfahren, worauf das jeweilige Selbstbild beruht. Sprache ist Identität.



Abbildung 252

Es ist nicht mehr ein Pferdefuhrwerk, das hier in das dem Lübecker Buddenbrookhaus so ähnliche Gebäude hineinfährt, sondern Jensens Pritschenlieferwagen. Ansonsten kann das Straßenbild die 1920er bis frühen 1950er Jahre darstellen. So klein die Szene ist, Mobilitätstechnik gibt ihr Dynamik, und das Lautgeben des Autos, das, sieht man genauer hin, sinnvoll nur von der auffällige Hupe am Holzroller des Jungen im Vordergrund kommen kann, gehört zu den ersten Leseworten. Wer lesen kann, hat an der Mobilität teil. Auto ist ein wahres Zauberwort. Aber das Lesen erschließt auch die Geschichte der Bürgerhäuser mit den Tordurchfahrten, dessen Lübecker Ausprägung Thomas Mann zu einem Erinnerungsort der Weltliteratur gemacht hat:

Die Equipage bog in die Mengstraße ein, und die dicken Braunen standen schnaubend und stampfend vorm Buddenbrooschen Hause. Tom war seiner Schwester aufmerksam beim Aussteigen behilflich, während Anton und Line herbeieilten, um den Koffer herunterzuschallen. Aber man mußte warten, bevor man ins Haus gelangte. Drei mächtige Transportwagen schoben sich soeben dicht hintereinander durch die Haustür, hochbepackt mit vollen Kornsäcken, auf denen in breiten schwarzen Buchstaben die Firma ‚Johann Buddenbrook‘ zu lesen war. Mit schwerfällig wiederhaltem Gepolter schwankten sie über die große Diele und die flachen Stufen zum Hofe hinunter. Ein Teil des Kornes sollte wohl im Hinterhause verladen werden und der Rest in den ‚Walfisch‘, den ‚Löwen‘ oder die ‚Eiche‘ wandern. ... Der Konsul kam, die Feder hinterm Ohre, aus dem Kontor heraus, als die Geschwister die Diele betraten, und streckte seiner Tochter die Arme entgegen. ‚Willkommen zu Hause, meine liebe Tony!‘⁸⁹

Mairie-école, Cleurie, Département Vosges, Lothringen, Frankreich: Nicht direkt hier, sondern in der Schule des Vogesen-Orts Rambervilles, Rue Aristide Briand, ist ‚La Grammaire par l’image‘ zuhause gewesen. Cleuries école, nicht so berühmt wie der deutsche bürgertumsgeschichtliche Zentralort in der Lübecker Mengstraße, steht als Gebäude repräsentativ für die Modernisierungsgeschichte Frankreichs im 20. Jahrhundert und als Doppelinstitution aus Administration und Bildungsanstalt für die sprachkulturell und staatsbezogen codierte Einheit der zentraldemo-

89 Thomas Mann, Buddenbrooks. Verfall einer Familie (1901), Frankfurt am Mai 1960 (GW I), S. 158.

kratischen Staatsbürgernation, zu der zu gehören in erster Linie eine sprachliche Leistung ist.⁹⁰ Partizipation en France, auch und gerade die politische, hat eine sprachkulturelle Grundlage.⁹¹ Oder, wie Ernest Gellner es ausdrückt: „Die starken dynastischen Staaten um Lissabon, Madrid, Paris und London entsprachen von vornherein den Kultur- und Sprachzonen, noch bevor die Logik der Situation oder die nationalistische Theorie eine solche Korrelation forderten.“⁹²

Zurück in die niedersächsische Semantisierung von Heimat: In Abbildung 254 erfolgt der Schritt zur symbolischen Auto-Mobilität von den zwei Rädern des Rollers zu den vier Rädern des Karussellautos. Jochens Mobilitätsbiographie wird ihn schon auf der nächsten Fibelseite von der fahrtrichtungs-fremdbestimmten Karussellfahrt befreien. Von allen Attraktionen, die der kleine Jahrmarkt bietet, steht das Fahren im Mittelpunkt. Das Puppentheater mit seinem ewigwährenden Kampf zwischen Teufel und Kasperle ist etwas an den Rand gedrängt. Der Ballon- und Windradverkäufer hat kaum weniger enthusiastische Kundschaft. Wohlanständigkeit und Gesittung des Rummels spiegeln sich im dress code: feine Kleider bei den Mädchen, auch der Matrosenanzug fehlt nicht. Herumrennen darf der Hund, die anständigen Kinder stehen und staunen. Es geht noch um Eindrücke des Außeralltäglichen, nicht um Konsumerlebnisse.



Abbildung 253

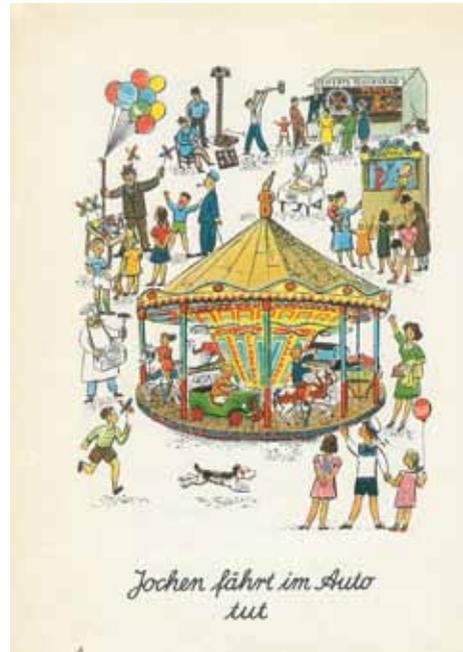


Abbildung 254

90 Als Überblick zu den Nationalisierungsinstrumenten vgl. Ernest Gellner, *Nationalismus. Kultur und Macht*, Berlin 1999.

91 Dazu Rolf-Ulrich Kunze, *Nation und Nationalismus*, Darmstadt 2005, S. 63–74.

92 E. Gellner, *Nationalismus*, S. 90.

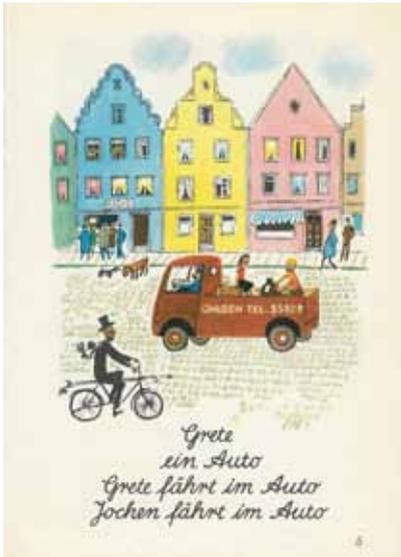


Abbildung 255

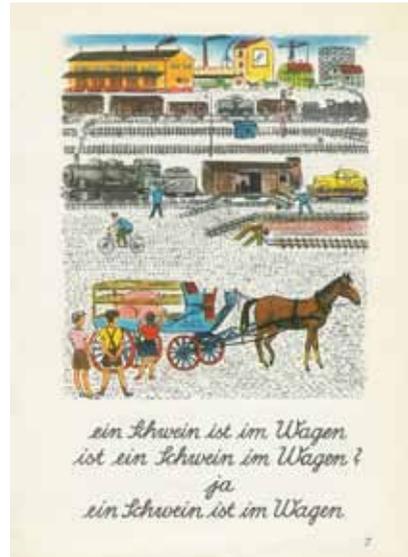


Abbildung 256

Gretes und Jochens Heimatwahrnehmung ist in Abbildung 255 die von Passagieren geworden. Das Mitfahren auf der Ladefläche von Ohlsens Kleintransporter erscheint einer heutigen Wahrnehmung riskant, ist aber hier unauffälliger Lebensalltag vor dem Zeitalter des Sicherheitsgurts. Wer im Auto sitzt, und sei es auf dem Ladegut, sieht die Welt anders. In dieser kleinen heimatlichen Welt mit ihrem Kopfsteinpflaster und dem radelnden Schornsteinfeger beginnt die Kommunikation eine wachsende Bedeutung zu spielen. Ohlsens Firma ist telefonisch erreichbar, das Radio-Geschäft im Hintergrund zieht Neugierige an. Die Provinz ist in medialer Hinsicht Teil der Nation und Teil der Welt, und sie ist in Bewegung.

Die LeseProvinz ist auch ans Schienennetz angeschlossen, und auf dem lokalen Güterbahnhof wird vor dem Hintergrund rauchender Schornsteine und eines Gasometers ordentlich Betrieb gemacht. Das Dampflokzeitalter hat seinen Höhepunkt zwar bereits überschritten, aber hier beherrscht sie, die Urtraktion des Eisenbahnzeitalters, noch das Bild. Die preußische G 81 vor dem gemischten Güterzug – u. a. mit PKW-Ladung – im Vordergrund ist Ende der 1940er Jahre schon fast vierzig Jahre alt.⁹³ Vor unserem Auge steht eine idealtypische Modellbahnszenarie, in der sich auf kleinem Raum verdichtet, was den Betrachter am Eisenbahngeschehen so anzieht: das Be- und Entladen, die Verschiedenheit der Transportgüter und die phantasiebeflügelnde Verbindung von Nähe und Ferne, an die uns ein durchfahrender Güterzug erinnert. Lesen ist eine Form des Verreisens.

93 Klaus Gerlach, Für unser Lok-Archiv, Berlin (Ost) 1960, S. 134.

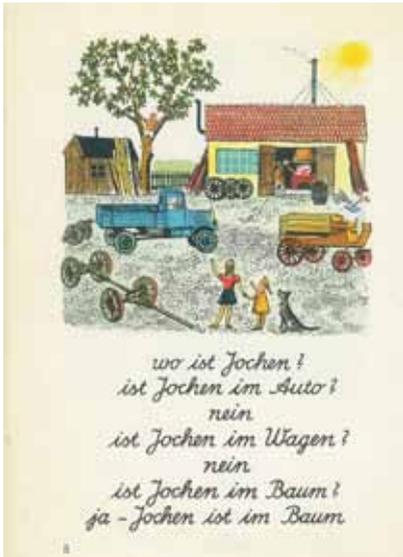


Abbildung 257

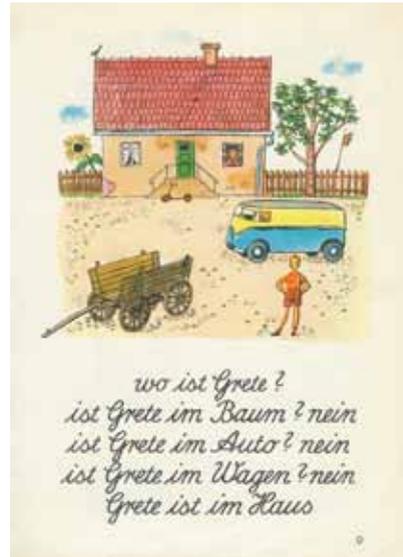


Abbildung 258

Mit den Mitteln der kleinen Schmiede und ihrer Metallverarbeitung, die hier als kindlicher Erlebnisraum erscheint, werden nicht nur die Kutsche, das Pferdewagengestell und diverse landwirtschaftliche Geräte in Schuß gebracht, sondern wird auch der altertümliche LKW versorgt. Aber nicht nur das. Er wirkt gleichsam wie aus den im Bild versammelten Komponenten herausgewachsen, als ein organisches Stück selbstgemachter, nur in Teilen industriell-serieller Mobilitätstechnik. Solche Technikumnutzung geschieht auf der Grundlage handwerklicher Kompetenz in nahen, kleinen Lebensräumen am Stadtrand, nicht in großen Werkstätten. Wiederum begegnet hier die nicht konsumierende Verbrauchs-, sondern eine kreativ rationalisierende Knappheitsgesellschaft, die Technik in ihren Lebensvollzug integriert, indem sie etwas neues aus ihr macht. Die äußeren Formen des Tüfeln und Basteln sind traditionell, das Ergebnis ist innovativer als die bescheidene Hülle vermuten läßt. Auf diesem Hof gibt es keinen ‚Schrott‘, sondern nur Material.

Stadtrand, nicht Modernisierungs-Suburbia der 1950er und 1960er Jahre; Haus, Garten, Hof, nicht Agglomerationsparzelle. Wieder stehen alte und neue Mobilitätstechnik nebeneinander, aber die neue setzt noch nicht die Maßstäbe der Raumnutzung. Der geräumige Hof ist nicht einmal gepflestert, eine Garage gibt es nicht, dafür aber einen ordentlichen Holzzaun zum Garten hin. Es fehlt die öffentliche Bürgersteigmöblierung und standardisierte Privat-Schickheit der Reihenhauswelt: der Putz am Haus ist schadhaf und fleckig, das Fallrohr der Regenrinne schief; das Muster der Dachziegel zeigt ihr Alter; der Schornstein raucht nicht zur Dekoration, sondern weil Kohlefeuerung noch Alltag ist. Die Szene reizt dazu, sich im Sinn der Bildfolge von Jörg Müller über die Veränderung einer Schweizer Gemeinde zwischen den 1950er und 1970er Jahren im Entwicklungsverlauf vorzustellen.

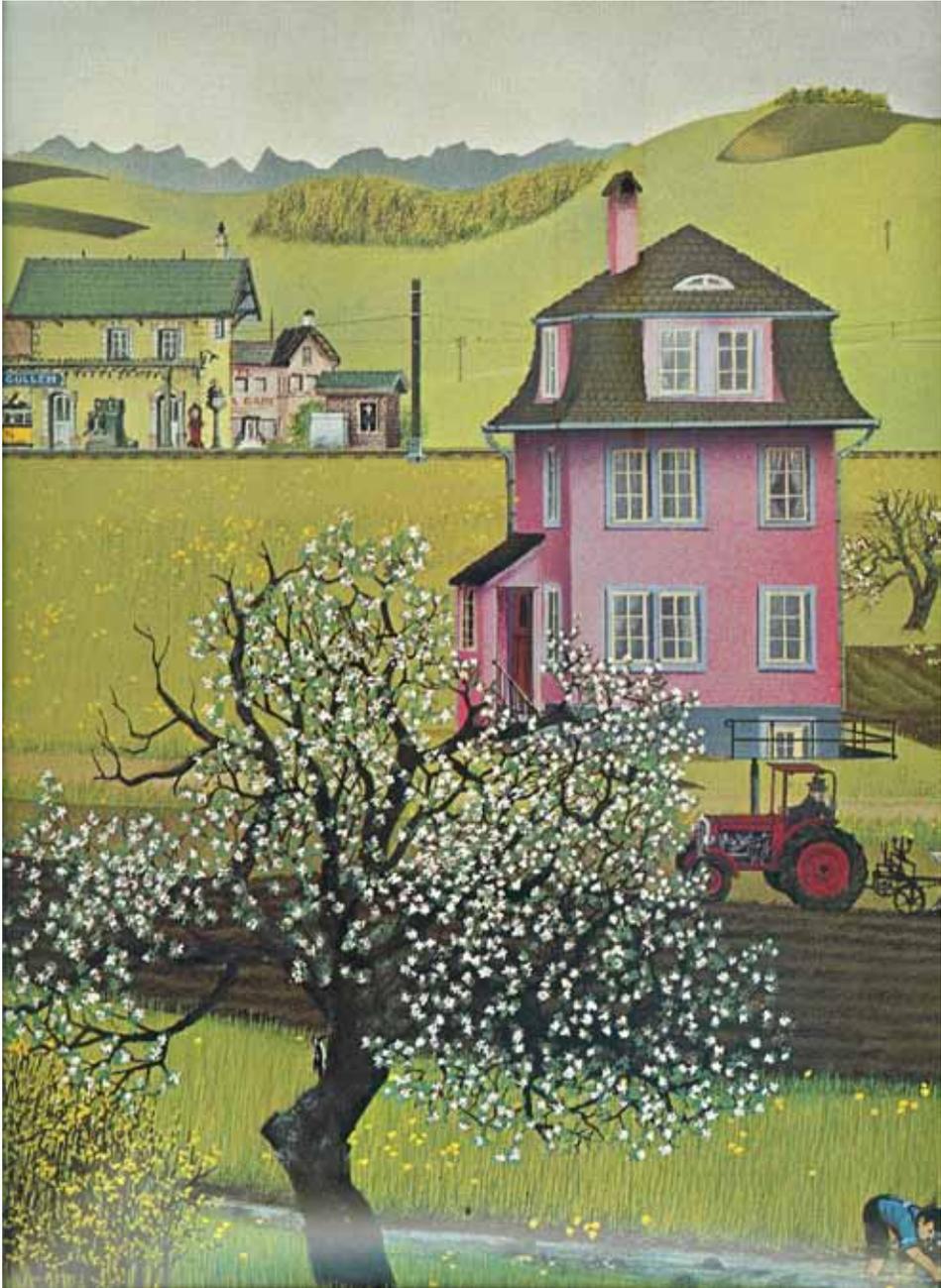


Abbildung 259

Mittwoch, 6. Mai 1953: Ähnlich wie im Fall der Fibel sind Müllers Grafiken alles andere als sozialromantisch und kitschig, sondern vielmehr außerordentlich präzise in der idealtypischen Charakterisierung eines stark technisch durchformten Sozio-, also Technotops.

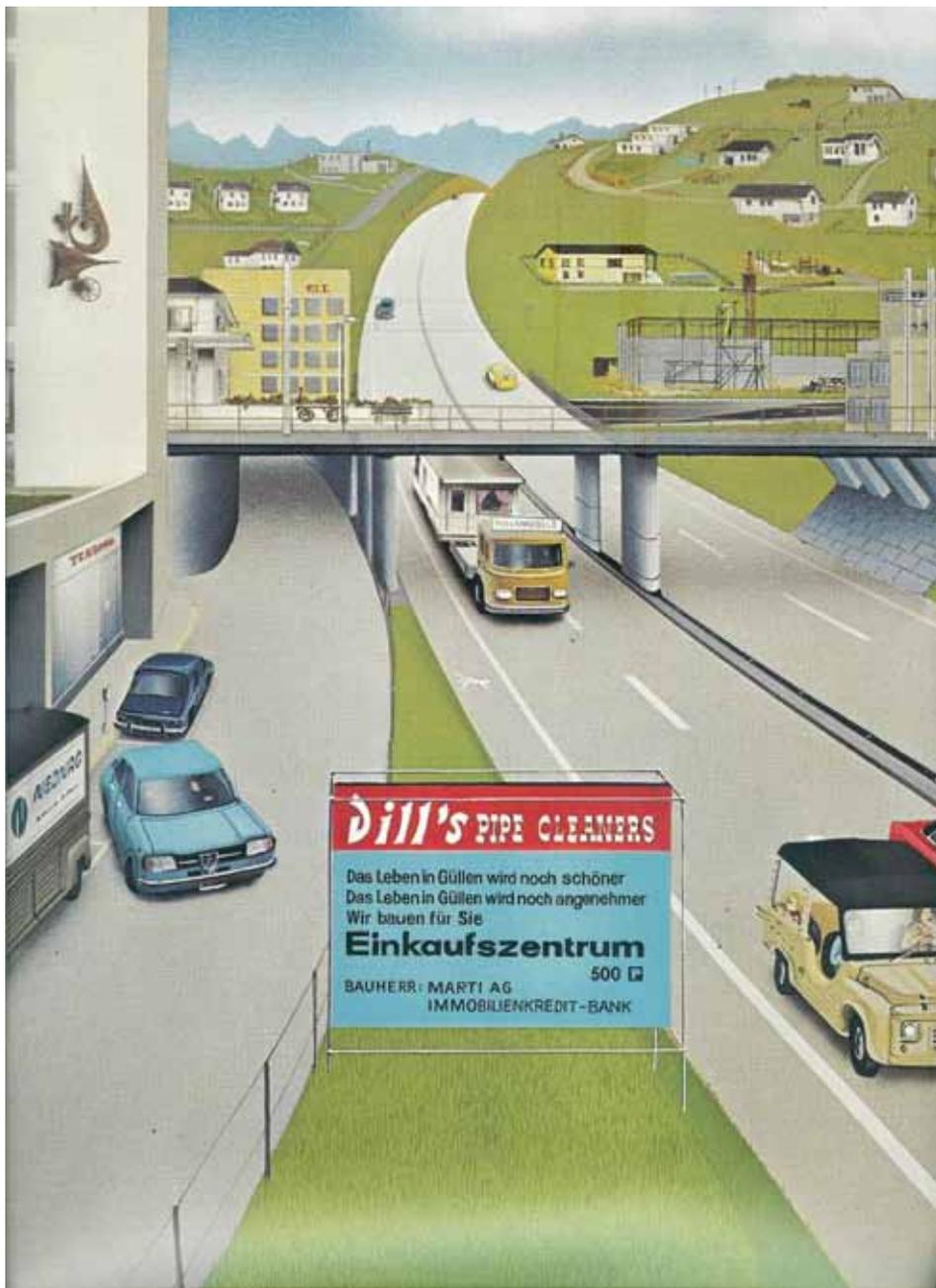


Abbildung 260

3. Oktober 1972. Nur der direkte Kontrast 1952 – 1972 wirkt so hart. Die einzelnen Schritte der technikgestützten Veränderung sind oft geradezu unauffällig. Und immer wieder muß man sehen, dass auch die Landschaft 1953 nicht ‚natürlicher‘ oder ‚organischer‘ ist als die des Jahres 1972. Müllers modernisierungskritische Intention läuft insofern etwas leer.



Abbildung 261



Abbildung 262

Eine niedersächsische Fibel muß das Wasser semantisieren, also seine Belebtheit und seine Befahrbarkeit in Erzählungen übersetzen. Die aufsteigende Linie der Mobilität auf dem Wasser führt von Jochens Spielzeugsegelboot und Gretes Ruderboot zum Sportkajak, zum Sportsegelboot, zur Barkasse und zum ordentlichen Ausflugsdampfer. Deutet man die Bildsignale mit Marsch, Windmühle und Niedersachsenhof im Hintergrund richtig, sind spätestens an der Mündung des hier gemalten Flusses die Seeschiffe und Schlepper, Kutter und Küstenmotorschiffe zu erwarten. Schon Jochen lernt neben dem Formenalphabet des Maritimen mit seinem Segelboot an der Leine, die Wahrnehmungsperspektive umzudrehen, also nicht auf das Schiff zu sehen, sondern sich vorzustellen, wie die Welt vom Schiff aus wirkt: das ist der gemäßige Blick auf Küstenprovinzen, denen man sich immer auch vom Wasser nähern kann. Das allgegenwärtige Wasser ist Kommunikationsweg und Wahrnehmungsform.

Das ist keine Prunk- und Paradelandwirtschaft reicher Bauerndynastien, sondern eine kleine Nebenerwerbslandwirtschaft irgendwo in der norddeutschen Tiefebene. Das Ensemble ist post-traditionell: ein Siedlungshaus, ein Stall mit Pultdach, eine Wellblechhütte für den Volkswagen. Taubenschlag und schmiedeeiserner Zaun sind Zitate. Auch das Haus neben der Windmühle im Hintergrund ist kein alter, von windgebeutelten Bäumen geschützter niedersächsischer Hof. Die Attribute des Ländlichen und des Technischen stehen nebeneinander, das ländliche Leben



Abbildung 263
Siedlungshäuser im Saarland, 1959.

findet schon weitgehend in industriell standardisierten Formen statt. Der Text weist darauf hin: die erstgenannte Behausung ist die für das Auto. Auch Schweine, das hat Abbildung 257 gezeigt, haben eine Mobilitätsbiographie: die Provinz ist in Bewegung und alles andere als bodenständig, bzw. „erdverwachsen“, wie es für Niedersachsen wohl heißen muß.

Was sich in den Schüben des altertümlichen Kaufmannsladens mit seinem amtlich wirkenden Tresen verbirgt, sind industriell verarbeitete Lebensmittel. In den Regalen dürften sich



Abbildung 264
Nicht Ost-Berlin 1975, sondern Bremen 1962.

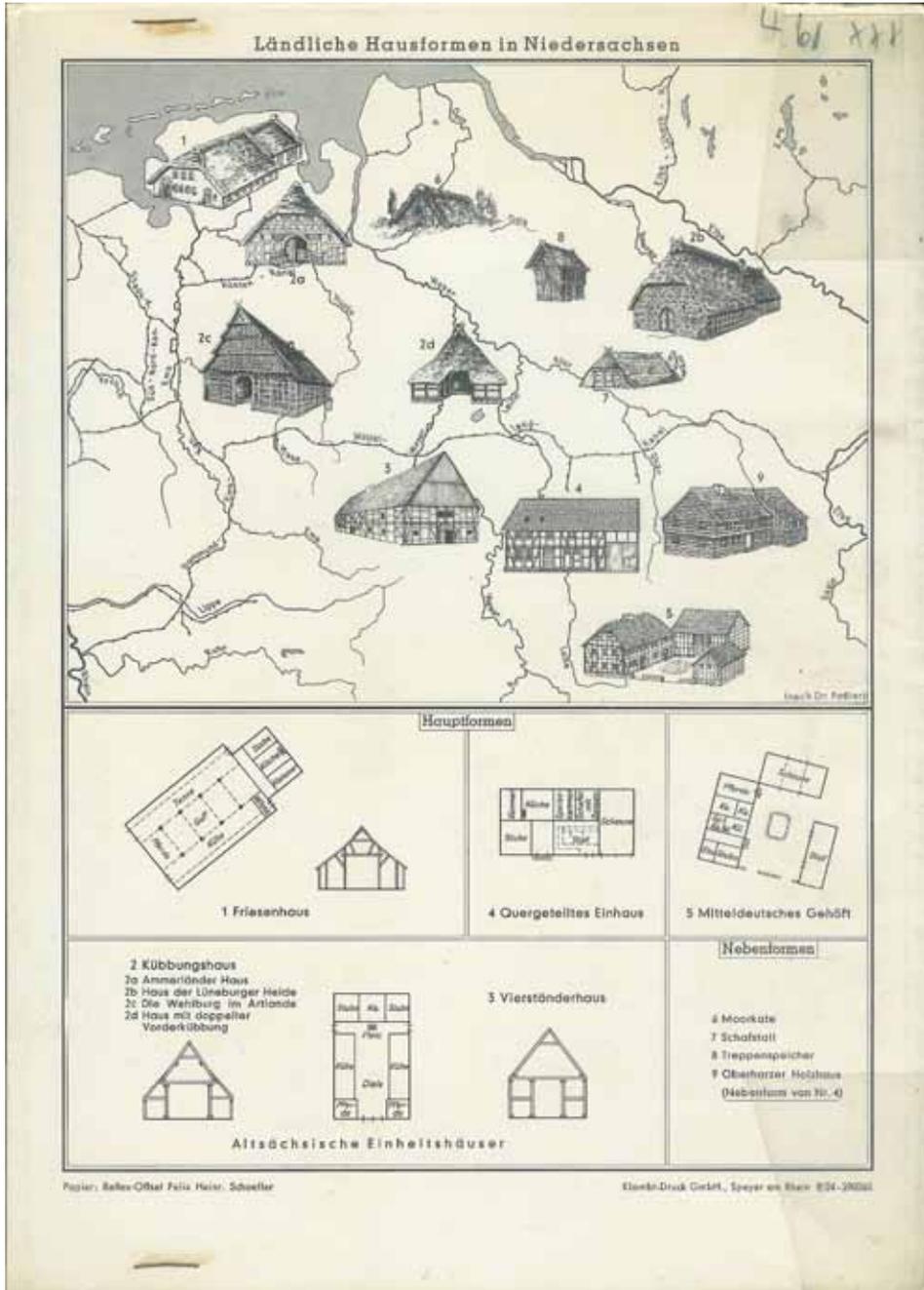


Abbildung 265

Niedersächsische Bauernhof-Formen auf der Rückseite einer Heimatkunde aus den 1960er Jahren. Die Fibel war moderner in der Abbildung sozialer Realitäten.

manche bekannten Marken wiederfinden. Die einzeln und von Hand erhältlichen Waren aus Kiste, Tonne und Glas dürften demgegenüber bereits die Ausnahme sein. Auch in dieser beschränkten Konsumorganisation, in der noch Mengen nach Einkaufszettel nachgefragt und abgewogen werden können, geht es nicht mehr allein um die reine Bedarfsdeckung – die dezent angedeutete Werbung auf Schränken und Regalen zeigt es. Diese Form des Lebensmittelhandels hat mehr mit der Transportlogistik von Abbildung 257 zu tun als diese Idylle erwarten läßt.⁹⁴



Abbildung 266



Abbildung 267
Affluent society: Der Übergang von Gretes Kaufladen zum Supermarkt, Bonn 1956.

94 Ein ausgezeichnete konsum- und mentalitätsgeschichtlicher Überblick zur Entwicklung vom Kaufladen zum Supermarkt bei Arne Andersen, *Der Traum vom guten Leben. Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirtschaftswunder bis heute*, Frankfurt am Main/ New York 1999, S. 52–63.



Abbildung 268
Ein HO-Konsum in der DDR 1953: auch hier sind die Tage des Kaufladens gezählt, nicht die des defizitären Konsums.

Eine Kücheneinrichtung vor der Konsumwende: Dielenboden, Küchenschrank, Kohleherd, Waschbecken, Küchentisch. Bald nach den M-Worten kommt in dieser Küche das Rezept für

Gebackene Kartoffeln. Die Kartoffeln werden roh geschält und in Scheiben oder Stengelchen geschnitten, auch in der Größe einer Nuß rund gedreht, dann gewaschen, durch einen Sieher abgeseigt, mit einem Tuch abgetrocknet, und in schwimmendem heißem Schmalz schön gelb und rösch gebacken, doch nicht zu viele auf einmal. Hierauf nimmt man sie mit dem Schaumlöffel heraus, besprengt sie mit Salz, richtet sie auf einer Platte an, und garniert sie mit gebackener Petersilie (...).⁹⁵



Abbildung 269



Abbildung 270

95 N.N., Großmutter's Kochbuch mit über 2000 Rezepten, Augsburg 1995 (Nachdruck, zuerst 1894), S. 122.

Ikea wird in den 1980er Jahren versuchen, mit der Wiederbelebung des Küchentisches an die Austerität dieser Küche anzuknüpfen, der zur Einbauküchenzeile im Normmaß nicht im Widerspruch steht. Die Kuhstall-Lampe wird für mehrere Konsumgenerationen Pflicht.

Ende der 1960er Jahre setzt der hochpreisige Einbauküchenhersteller ‚fröhliche‘ Akzente für die bundesdeutsche Wohlstandsidealfamilie durch eine multifunktionale, offene und kommunikative Wohnküche. Das Rezept zur Küche sind gefüllte Paprika. Bratkartoffeln lassen sich hier allerdings auch zubereiten, und zwar ergonomisch optimiert, allerdings sicher nicht mit heißem Schmalz. In vielen Küchen bleibt die Realität von Abbildung 270 noch viel länger erhalten und bestätigt einmal mehr die Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen.

In der Fernsehkultur der USA gibt es in den 1950er Jahren schon Soaps. Hier ist noch die traditionelle Interaktivität des Puppentheaters in Kraft. Der deutsche kulturelle Kompromiß wird die fernsehformige Augsburger Puppenkiste sein, der amerikanische die Sesamstraße.

Mobilität ist der cultural code auch in der Tiergeschichte. Der weggelaufene Zottel sucht und findet seinen warmen Platz nicht in der Gemeinschaft anderer Tiere, sondern im LKW. Die Wärme hat den Preis ungewollter räumlicher Dislozierung, woraus sich unendliche Erzählmöglichkeiten ergeben. In der Geschichte der Begegnung von Tier und Mensch kommt dem Automobil eine eigene Rolle zu. Deshalb ist Automobilität für Tiere in der Erzählung allerdings bald nicht mehr nur blinde Schick-



Abbildung 271



Abbildung 272



Abbildung 273



Abbildung 275

Abbildung 274
Entenhausen.

salsmacht, sondern wird anthropomorph aufladbar: auch sie wollen autofahren, und zwar nicht nur als blinde Passagiere.

Die Mobilität, ihre Ziele und ihre Grenzen: Der Dialog in Abbildung 275 zeigt vor allem, auf welche Weise sie die Phantasie beherrscht und die Vorstellungsrichtungen prägt. Die Individualmobilität ist das sich von selbst einstellende Leitbild: wenn nicht mit dem Fahrrad, dann mit dem Auto, denn das Eisenbahnnetz

Abbildung 276
So kommt man nicht nur ins Grüne, sondern auch zur Großmutter. Familienausflug 1957.

hat bedauerliche Lücken. Absolute Unabhängigkeit bietet jedoch nur das Fliegen, das seine Grenzen höchstens in der Schreckhaftigkeit der älteren Generation findet. Auf diese Weise wird eine Hierarchisierung und Priorisierung von Mobilitätskonzeptionen kanonisiert. Noch bleibt Jochen hier und spart sein Kapital, aber diese Sparsamkeitsmoral der Anpassung der Reisewünsche an die begrenzten finanziellen Möglichkeiten wird nicht mehr lange mentalitätsbeherrschend sein. Sie paßt nicht mehr zur allseitigen Mobilitätsgesellschaft per Rad, Auto, Bahn und Flugzeug.



Abbildung 277

Zu teuer für Jochen: PanAm-Maschine in Berlin-Tempelhof, 1962.

Didaktisierungen: „Niedersachsen in Karte, Bild und Wort“: technisch-sozialer Wandel in der Heimatkunde der 1960er und der 1970er Jahre

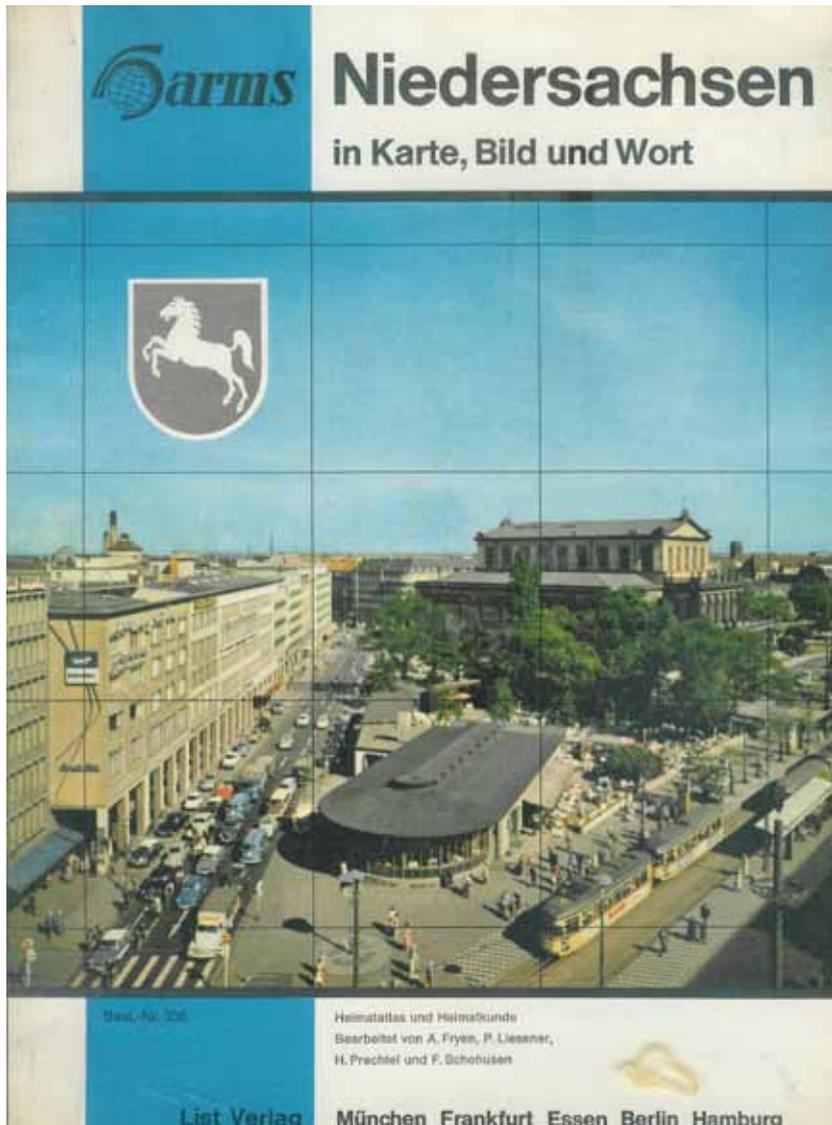


Abbildung 278

Niedersächsische Staatsoper und Kröpcke in Hannover, frühe 1960er Jahre.



Abbildung 279

Zur Geschichte eines Sakrilegs: Niedersachsen-Roß alt bzw. neu- alt und neu.

„Welcome to the Federal State Capital of Hannover“ begrüßt 2009 die Ansage der Deutschen Bahn denjenigen, der am Hauptbahnhof von Hannover ankommt – obwohl oder vielmehr: gerade weil die erwartbare Rückfrage des soeben in Langenhagen gelandeten, wenig bis nichts über Hannover wissenden internationalen Messegastes sein dürfte: „What State?“ Ein ausgeprägtes Niedersachsen-Bewußtsein ist von ihm nicht erwarten. Sollte er zufälligerweise Nationalimus-Historiker und zu einer Tagung an der inzwischen nach Leibniz⁹⁶

benannten landeshauptstädtischen Universität unterwegs sein – die im übrigen die Mehrheit der befragten deutschen Konsumenten an eine populäre Keksmarke, aber nicht an den Philosophen und Geschichtsschreiber des Welfenhauses denken läßt –, mag ihm einfallen, daß Abigail Green in ihrer 2001 erschienenen Monographie über ‚State-Building and Nationhood in Nineteenth-Century Germany‘⁹⁷ dem Königreich Hannover Nationsqualität attestiert. Allerdings sind die bildungsbürgerlichen Zeiten lange vorbei, in denen solche Erkenntnisse von der Welfen-Front euphorisch in der Tradition Onno Klopps⁹⁸ als historiographische Wiedergutmachung des Unrechts der Zwangs-Borussifizierung durch den ‚weißen Revolutionär‘ Bismarck nach 1866 gefeiert worden wären. Aus Hannoveraner Sicht liegt Wien schon lange nicht mehr nationalmoralisch näher als Berlin, wohin man mit dem ICE-Sprinter heute beruflich pendeln kann. Wenn es nicht mehr der Zauber des geraubten Königreichs ist, was die Niedersachsen zusammenhält, ist es etwas anderes, und das mußte Gerhard Schröder lernen, der 1991 als Ministerpräsident das Landeswappen einer drastischen Modernisierung unterzog. Populär war das von ihm eingeführte abstrakte Niedersachsen-Roß nie, sehr wohl aber der Regierungsakt von Schröders Nachfolger Christian Wulff, der zum traditionellen niedersächsischen Wappentier zurückkehrte. Vielleicht ist es ja das, was die Hannoveraner und die Ostfriesen, die Oldenburger „i. O.“ und die Emsländer im innersten zusammenhält, denn die soziopolitische Konstruktion des norddeutschen, strukturschwachen Flächenstaats ist eher in seinen kulturlandschaftlichen Teilen als im ganzen identifikationsfähig. Niedersachsen als Kollektivsingular ist eine territorialpolitische Metapher, als Kollektivplural ein völkisches Wunschbild.

96 Philosophisches Wörterbuch, hg. v. Georgi Schischkoff, Stuttgart 221991, s. v. ‚Leibniz‘, S. 423–425.

97 Abigail Green, *Fatherlands. State-Building and Nationhood in Nineteenth-Century Germany*, Cambridge 2001; dazu Rolf-Ulrich Kunze, *Nation und Nationalismus*, Darmstadt 2005, S. 5 f.

98 Onno Klopp, *Kleindeutsche Geschichtsbaumeister*, Freiburg i. Br. 1863.

In dem u. a. auf Vorstellungen der Reformpädagogik der 1920er Jahre⁹⁹ beruhenden Heimatkunde-Unterricht der 1960er und in der bereits ganz anderen, ‚kritischeren‘ pädagogischen Paradigmen verpflichteten Sachkunde der 1970er Jahre bot das Heimatkonzept Anknüpfungsmöglichkeiten für beides: Sachunterricht und Identitätskonstruktion. Ein vom Klett-Verlag vertriebener ‚Ratgeber für junge Lehrer‘ aus dem Jahr 1954 wies darauf hin, welche Bedeutung das Heimatverständnis für den jungen Volksschullehrer auf dem Dorf hat:

Das (...) Kennzeichen der Landschule ist die besondere Schulumwelt, der eigenartige und eigengeprägte Lebenskreis der dörflich-bäuerlichen Welt. Durch diese Welt sind und werden die Schüler der Dorfschule geformt, aus ihr empfangen sie ihre Vorstellungen, aus ihr bringen sie Fragen und Anregungen mit in die Schule. Deshalb muß auch der Lehrer diese Welt kennen und in seinem Unterricht an sie anknüpfen.¹⁰⁰

Anknüpfungsfähigkeit war ein Schlüsselbegriff der reformpädagogisch orientierten Heimatkunde, deren Ziel es war, die große Welt im kleinen sichtbar zu machen. Das betonte auch Edgar Reimers in dem Artikel ‚Volksschule‘ des Fischer-Lexikons Pädagogik von 1964:

Zentrum der Grundschararbeit ist ein ungefächerter *Sachunterricht: heimatkundlicher Gesamtunterricht*. Diese Einführung in die dem Kinde zugängliche Welt soll so gestaltet werden, daß sie die gerade im Grundschulalter sehr unterschiedlichen Voraussetzungen an Reife und Geschlossenheit berücksichtigt, Gelegenheit und Hilfe für das Erproben und Entfalten kindlicher Kräfte bietet und allmählich aus einer spielerischen zu einer mehr sach- und aufgabenbezogenen Einstellung führt. Lesen, Schreiben und Rechnen können nicht als isolierte Fertigkeiten angesehen werden, sondern gehören wesentlich zum Erschließen von Welt.¹⁰¹

Der durch seine Medienkritik in den 1980er berühmt gewordene Neil Postman¹⁰² machte in seinem Groß-Essay ‚The End of Education‘ aus dem Jahr 1995¹⁰³ das Verschwinden des gestuften Anknüpfungs- und Identifikationsbezuges von der sozialen und ethnischen Gruppe über das Viertel, die Stadt, den Bundesstaat bis zum Gesamtstaat aus der amerikanischen Bildung und Erziehung als maßgeblichen Grund ihres Scheiterns aus. Damit beschrieb er ex negativo das Konzept, das der Heimatkunde zugrundeliegt, die uns in ‚Niedersachsen in Karte, Wort und Bild‘ aus den 1960er und 1970er Jahren entgegentritt. Es geht um exemplarische Welterschließung, verstehende Identifizierung und, in den ‚kritischeren‘ 1970er Jahren, auch um das kontextualisierende, kritikbefähigende Verständnis von Wirkungsfaktoren.

99 Vgl. Bruno Schonig, Reformpädagogik, in: Diethart Kerbs, Jürgen Reulecke (Hg.), Handbuch der deutschen Reformbewegungen 1880–1933, Wuppertal 1998, S. 319–330.

100 Johann Dietz, Der junge Lehrer im Dorf, in: Willy Kuhn (Hg.), Ratgeber für junge Lehrer, Stuttgart 1954, S. 73–79.

101 Edgar Reimers, Volksschule, in: Das Fischer Lexikon Pädagogik, hg. v. Hermann Groothoff, Frankfurt am Main 1964, S. 338–344, 342.

102 Neil Postman, Wir amüsieren uns zu Tode. Urteilsbildung im Zeitalter der Unterhaltungsindustrie, Frankfurt am Main 1985 (zuerst New York 1985).

103 Neil Postman, Keine Götter mehr. Das Ende der Erziehung, Berlin 1995 (zuerst New York 1995).

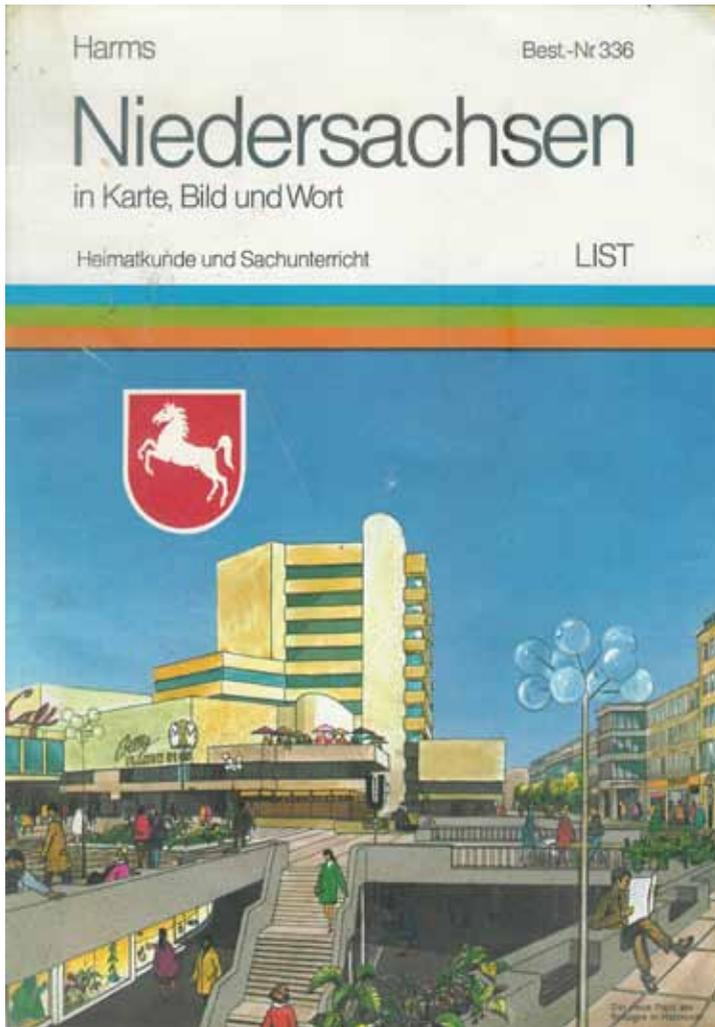


Abbildung 280

Das Titelblatt in Abbildung 278 zeigt eine idealtypische Modernisierungsszene, in der Tradition und Veränderung nebeneinanderstehen. Die Niedersächsische Staatsoper und Hannovers zentraler Platz, der Kröpcke, sind vom mehrspurigen Autoverkehr umspült, die seine Zentralität im Wortsinn erfahrbar machen. Allerdings werden die Parkplätze bereits knapp. Für die Steuerung sorgen weiß gestrichene Ampeln und beleuchtete Verkehrszeichen. Eine Straßenbahn gibt es, aber das Leitverkehrssystem, das Hannovers Großstadtqualität unterstreicht, ist hier der automobile Individualverkehr.¹⁰⁴ Er erschließt Kultur und Konsum. Die Panoramasciben des Nie-

¹⁰⁴ Vgl. Thomas Südbeck, Motorisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in Westdeutschland in den 1950er Jahren, in: Axel Schildt, Arnold Sywottek (Hg.), Modernisierung in Westdeutschland. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre, Bonn 1998 (zuerst ebd. 1993), S. 170–187.

dersachsen-Cafés im Vordergrund geben den Blick auf das Verkehrsgeschehen frei und illustrieren gleichsam das Arno Schmidt-Zitat „Und was heißt schon New York? Großstadt ist Großstadt; ich war oft genug in Hannover.“¹⁰⁵ Die Massenmobilität demokratisiert und individualisiert das Stadtzentrum, bindet die Region an und relativiert den Begriff der Provinz.¹⁰⁶ Das Autofahren wird zum Schlüssel des Stadterlebnisses: Hannover ist autogerecht.¹⁰⁷

Das Titelblatt in Abbildung 280 steht für eine Welt, deren mobilitätspolitische und -praktische Akzente vollkommen anders gesetzt sind als in den 1960er Jahren. Der zentrale Platz der Landeshauptstadt wird nicht mehr postkartenhaft im strahlenden Sommerlicht photographiert, das Glanzlichter auf den Autolack setzt, sondern als gebautes Urbanotop gemalt. Dabei bleibt in der Schwebelage, ob es hier um eine reale Zustandsbeschreibung oder um eine comicförmige SF-Utopie der Stadtraumnutzung geht. Personenkraftwagen sind jedenfalls verschwunden; das neue Leitbild der 1970er Jahre ist die autofreie Fußgängerzone mit A- und B-Ebenen mit Geschäften über und unter der niedersächsischen Erde. Dies immerhin ist durch das Landeswappen klargestellt, damit Hannovers Kröpcke, auf den am unteren Bildrand auch *expressis verbis* verwiesen wird, nicht mit Frankfurts Hauptwache verwechselt wird, die schon früher den Weg der A- und B-Ebenenutzung gegangen ist. Das Leitmaterial in Frankfurt wie Hannover ist Beton, der unter norddeutschen Witterungsbedingungen allerdings einem rasanten Alterungsprozeß ausgesetzt ist, den die Comicfarbigkeit nicht wiedergibt. Vereinzelte Passanten stören nicht das aufgeräumt wirkende Bild. Von Chaostagen kann keine Rede sein.

Die Möblierung des öffentlichen Raums soll zum Verweilen einladen: auf Holzbänken im Waschbeton zwischen einbetoniertem Grün. Glaskugellampen spenden freundliches Licht. Das „U“ macht unvermißverständlich, daß Hannover mit U-Bahn nun auch richtige Großstadt ist. Hannover ist nicht mehr autogerecht, sondern ÖPNV-orientiert.

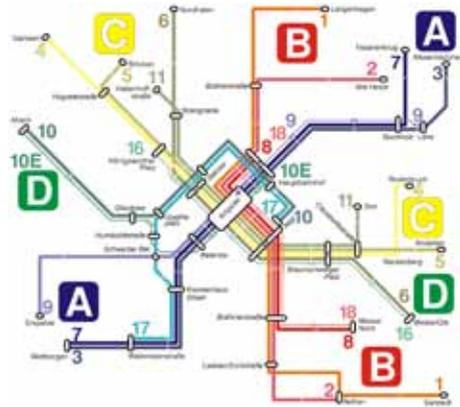


Abbildung 281

Das Stadtbahnnetz in Hannover heute: Die Farbigkeit und symbolisch reduzierte Topographie des Netzplans paßt zur Heimatkunde der 1970er Jahre.

105 Arno Schmidt, Trommler beim Zaren (1966), Bargfelder Ausgabe, Werkgruppe I, Band 4, Zürich 1988, S. 129.

106 Rolf-Ulrich Kunze, Würzburg 1945–2004: Wiederaufbau, moderne Großstadt, in: Geschichte der Stadt Würzburg, Bd. 3: Vom Beginn der bayerischen Zeit bis zur Gegenwart, hg. v. Hans-Peter Baum für das Stadtarchiv Würzburg, Stuttgart, 2007, S. 318–346.

107 Vgl. zur Identitätsfunktion des Autofahrens in den 1960er Jahren Rolf-Ulrich Kunze, „Fill’r up!“ Erfahrungen des eigenen Amerika: Die USA in Berichten von ‚Westermanns Monatsheften‘ in den 1960er Jahren, in: Journal for New Frontiers in Spatial Concepts Vol. 2009; http://ejournal.uvka.de/spatialconcepts/wp-content/uploads/2009/02/spatialconcepts_article_347.pdf.

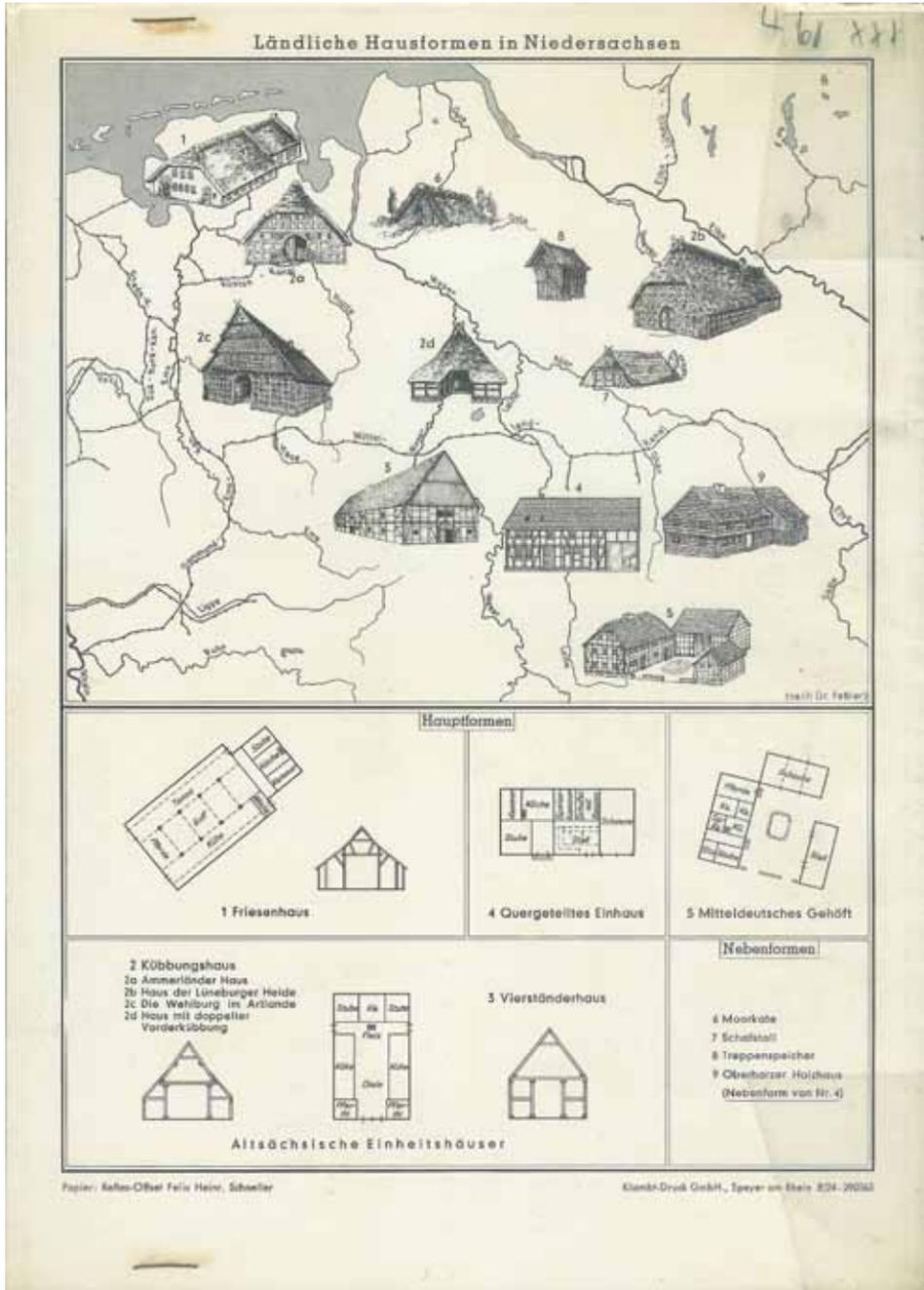


Abbildung 282

Die Rückseite der Heimatkunde in den 1960er bietet eine optische Kulturgeschichte niedersächsischer Bauernhäuser zwischen Harz und Ostfriesland, Nordwestfalen und Lüneburger Heide. Damit wird ein im Hinblick auf den agroindustriellen Trend eher musealer als traditioneller Akzent gesetzt, der die ländliche Seite der norddeutschen Flächenstaats betont. In der Identifikationsgeschichte des Landes spielen das Bäuerliche und Ländliche eine ähnlich wichtige Rolle wie in Bayern – der Heimatfilm der 1950er Jahre wird in Niedersachsen einige emotionalisierbare Traumlandschaften entdecken. Das ist möglich, weil im kollektiven Bewußtsein Landschaften wie die Lüneburger Heide durch populäre Autoren wie Hermann Löns schon vor dem Ersten Weltkrieg – Löns fällt 1914 in Frankreich – für die Identifikation erschlossen sind.

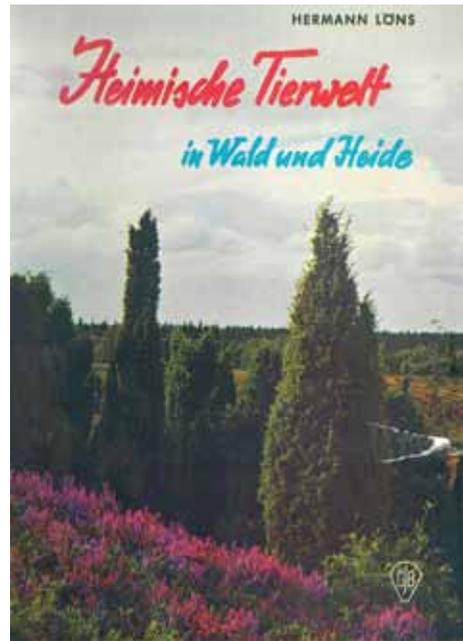


Abbildung 283

1967, über fünfzig Jahre nach Löns' Tod, brachte der Göttinger W. Fischer-Verlag eine Löns-Anthologie in der Reihe ‚Göttinger Geschenkausgaben‘ heraus: „Wir haben in diesem Buche die schönsten Geschichten von Hermann Löns aus Wald und Heide vereinigt, weil wir glauben, daß seine persönlich geprägte Sprache auch die heutige Jugend noch zu fesseln vermag und daß sein Spiegel der Natur ungetrübt weiterleuchten wird für alle, die das Echte und Wahre suchen.“¹⁰⁸

Die realistische Intensität der Naturbeschreibungen von Löns, die Konstruktion eines ‚Echten und Wahren‘ im Gegensatz zur Kultur der Städte und der Industrie, gewann durch den Kontrast zum sozioökonomischen, aber auch stark kriegs- und kriegsfolgebedingten Wandel in Niedersachsen nach 1945 an emotionaler Relevanz. Das Absatzkonzept des Göttinger Verlages und die kulturgeschichtliche Didaktik der Heimatkunde mit ihrer Übersicht über die typischen Formen von Bauernhäusern der Vergangenheit reagierten auf ein retro-orientiertes Stabilisierungsbedürfnis und gaben ihm zugleich Gestalt. Einmal mehr zeigt sich darin, wie sich die Erfindung von Erinnerungen auf Literatur und didaktisierte Artefakte stützt. Unabhängig davon ist die Lektüre von Löns bis heute lohnend, vor allem im Vergleich zu den in dieselbe Epoche gehörenden Natur-Semantisierungen z. B. von Selma Lagerlöff:

108 Hermann Löns, *Heimische Tierwelt in Wald und Heide*, Göttingen 1967, S. 2.

Im Spätherbst, als das rosarote Seidenkleid der Heide immer mehr verschloß, wurden die Stadtleute ihr untreu. Wochenlang waren sie bei ihr zu Gast gewesen, waren auf und ab gezogen in ihrem Bereich, hatten ganze Arme voll rosiger Heidesträuße mitgenommen, hatten auf das überschwänglichste von ihr geschwärmt und waren dann fortgeblieben. Sie wußten nicht, wie schön die Heide spät im Herbst ist, wenn ihr bräunliches Kleid mit silbernen Perlen bestickt ist, wenn die Moorhalmbüschel wie helle Flammen leuchten, die Brunkelstauden feuerrot glühen und die Hängebirken wie goldene Springbrunnen auf die dunklen Jungföhren herabrieseln. Die Leute meinen, tot und leer und farblos sei es dann dort. Sie wissen nichts von den knallroten Pilzen die im seidengrünen Moos prahlen, von den blanken Beeren an den bunten Brombeerbüschen, von den goldgelben Faulbaumsträuchern und den glühroten Espen vor den düsteren Fichten, von den mit purpurnem Riedgras besäumten, blau blitzenden Torfgruben und von dem lustigen Leben, das zwitschernd und trillernd, pfeifend und kreischend über all die bunte Pracht hinwegzieht.¹⁰⁹

Diese Heidebeschreibung hätte auch in Nils Holgerssons ‚Wunderbarer Reise‘ ihren Platz finden können, die in erster Linie eine Heimatkunde Schwedens ist:

Es muß zugegeben werden, daß in ganz Schonen wo sich doch so viele prächtige Schlösser erheben, keines von allen so schöne Mauern hat wie der alte Kullaberg. (...) Denn der Kullaberg steht nicht wie andere Gebirge auf dem Festlande mit Ebenen und Tälern ringsherum, sondern er hat sich gleichsam so weit ins Meer hineingestürzt, wie er überhaupt konnte. Nicht das kleinste Stückchen

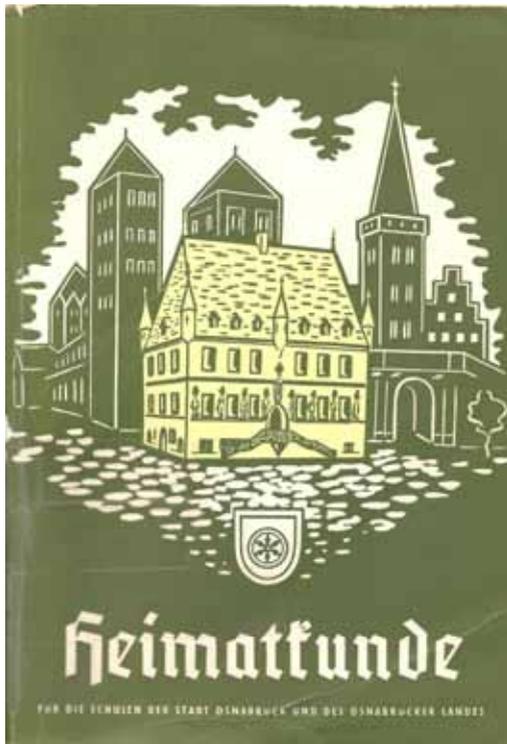


Abbildung 284

Die Logoisierung der Heimat, Titelbild von 1964.

109 H. Löns, Die Heide, in: ebd., S. 9 f.

Land liegt unten am Berg, das ihn gegen die Meereswogen schützte; diese können ganz dicht bis an die Felsenwände heran, können sie auswaschen und nach Belieben formen. Deshalb stehen die Gebirgswände dort auch so reichverziert da, wie das Meer und dessen Mithelfer, die Winde, sie zugerichtet haben. Da sind schroffe, tief in die Bergeiten hineingeschnittene Schluchten und schwarze, hervorspringende Felsen, die unter den beständigen Peitschenschlägen des Windes blankgescheuert sind. Da sind einzelstehende Felsensäulen, die senkrecht aus dem Wasser aufragen, und dunkle Grotten mit engen Zugängen. Da finden sich steile, nackte Felswände und sanfte, bewachsne Abhänge, dann wieder kleine Felsvorsprünge und buchten sowie kleine Rollsteine, die mit jedem Wogenschlag rasselnd umhergespült werden. Da stehen auch stattliche Felsentore, die sich über dem Wasser wölben, und spitzig aufragende Steinblöcke, die beständig mit weißem Schaum überspritzt werden, und wieder andre, die sich in schwarzgrünem, unveränderlichem, stillem Wasser spiegeln. Da gibt es in den Felsen eingemeißelte Riesenkessel und gewaltige Spalten, die den Wanderer verlocken, sich in die Tiefe des Gebirges bis zur Höhle des Kullamannes hineinzuwagen.¹¹⁰

Die Rückseite der Heimatkunde aus den 1970er Jahren bietet ein Luftbild oberhalb der Nils-Holgersson-Perspektive, also aus der Flugzeugschau. Das mittlere Niedersachsen von den Mittelgebirgsausläufern bis zur Nordseeküste zwischen Jadebusen und Elbmündung wird in seiner natur-, vor allem aber verkehrsräumlichen Struktur erkennbar. Noch bildprägender als die großen Flüsse wirken die Autobahnen. Für den mit den Möglichkeiten von Google Earth Vertrauten ist der optische Reiz dieser Darstellungsform deutlich geringer. Welche Zentralaussagen bietet die Zeichnung? Niedersachsen ist nicht sehr dicht besiedelt; von Süd nach Nord und Ost nach West wechseln sich sehr unterschiedliche Landschaftstypen ab, wobei die norddeutsche Tiefebene hier geradezu gestaucht wirkt.

Eine zentralniedersächsische Perspektive: es fehlt vor allem der Westen mit Ostfriesland und der langen Grenze zu den niederländischen Provinzen Groningen, Gelderland und Overijssel.



Abbildung 285

¹¹⁰ Selma Lagerlöff, Wunderbare Reise des kleinen Nils Holgersson mit den Wildgänsen (schwed. 1906/1907), München 1948, S. 55f.



Blick über den Ernst-August-Platz in die Südbahnhofstraße

Stadtmitte, der große Einkaufsplatz

Viele Tausende besuchen die Einkaufsstraße. Am Bahnhof begrüßt sie das Rettenhofkanal des Klosters Ernst-August, Lebkücher Großhandelsfirma leuchtet an der Georgstraße. Geschäft an Geschäft. Warenhäuser neben Einzelhändlern kurzweiligeren diese schöne Straße Hannovers. Sie endet an beiden Seiten in einem großen Platz. Besonders dreht sich dort der brausende Verkehr. Dabei was an Ende des Krieges hier alles strahlte! Aber die Hannoverser gingen mäßig und nach ihrem Plan an den Ausfall.

Eilenriede, die Lunge der Großstadt

Von der Georgstraße ist man nach zehn Minuten in der Eilenriede. Dieser Stadtwald liefert frisches Bier- und Brennholz für die Bürger. Hier erhebt sich dort der Großschloß. Er füttert wohl auch das Damwild im Tiergarten oder besucht den Zoo.

Sport am Maschsee

Seit 1916 hat Hannover den künstlich angelegten Maschsee. Die weite Wasserfläche lockt zum Segeln, Rudern und Baden. In jedem Jahr finden Regatten mit anschließendem Festwerk statt. Das Niedersachsen-Stadion, das 20.000 Menschen faßt, ist seit der Schloßplatz großer Sportveranstaltungen.

Hannoversche, Kaland der Gartensaison

Nach Niedersachsens streicht man die 4 km lange Herrenhäuser Allee. Sie bildet den Zugang zu den drei Gärten aus der Fürstentum. Rechts erhebt sich das Wolfsschloß, jetzt Teil einer Hochschule. Davon steht in Bismarck das Niedersachsenhof, das Wappenstein von wovon Landes. In einem Schloßchen des Georgengartens sind die Werke von Wilhelm Busch angebracht. Alle Welt kennt diesen Meister des Humors.

Der Große Garten ist das Glanzstück der Herrenhäuser Anlagen. Auch heute finden dort im Sommer oft Tausende Konzerte statt. Dabei prangt der Garten abends in Feuerleuchtungen. Die große Farnhain schlendert ihrem Strahl bis zu 8 m erhebt. Der Berggarten zählt zu den berühmtesten wissenschaftlichen Gärten in Europa. Bis 1943 beherbergte er die beliebte Palast-Tropen. In neuangelegten Warmhäusern wachsen seltene Kakteen und Orchideen.

Hannovers-Linden, Keimzelle der Industrie

Vor gut hundert Jahren war Linden ein Dorf. Von seinem Berge leiten sich die Hannoverser mit ihrem die Kalkindustrie für ihre Bausteine. Dieses Steinbruch brachte Johann Fagottell, der den-

Betrieb auf der Hannoverschen Höhe

fall der -Kalkwerke ließ. Er organisierte seinen Betrieb an einer Kalkindustrie, um Ziegelstein und Kalkbrennwerke. Sein Sohn Georg erwarb andere Fabriken dazu, vor allem eine Maschinenfabrik und eine Eisengießerei. Daraus wurde später die Henomag. Sie stellte anfangs Lokomotiven her, dann Personennutzen. Jetzt baut sie Maschinen aller Art mit Dieselmotoren. Andere Industriewerke folgten. - Linden war bis 1910 selbständige Stadt, dann vereinigte es sich mit Hannover. Durch einen Zonenkanal ist dieses Industriegebiet mit dem Mittellandkanal verbunden.

Schöne Industriewerke Hannovers

- Continental-Gummi-Werke: Gummiswaren, Autoreifen und -schläuche.
- Rhein Stahl-Hannomag: Diesel-Schlepper, -Larwagen.
- Pelikanwerke Gläubler Wagner: Tinten, Farben, Tusch, Druck-schlagpapier.
- Hackertal-Ordnungs- und Kabelwerke: Kabel für Leitungen auf und in der Erde und im Wasser.
- H. W. Appel, Feinwerk: Tisch in Dessau, Meißener.
- Fr. Ahlberg A.G.: Feinwerkmechanik.
- Telefonbau: Apparate für Buschfunk und Fernspreche.
- Wollschäfer Döhren: Reitzagen und Klammern der Schafwolle.
- H. Rablows Kalkwerke: Leinwand, Wäffe, getrocknete Kräfte.
- Deutsche Grammophon-Ges.: Schallplatten.
- Sprengel, Schickler-Kalenderfabrik: Schokolade, Pastillen, Süßigkeiten.
- Volkswagenwerk H.-Schloß: VW-Lanzwagen.

Hannover heute

Unser Landeshauptstadt hat 367.700 Einwohner (1964). Ihr rasches Wachstum seit 1950 verdankt sie ihrem günstigen Verkehrslage. Sie ist wichtiger Eisenbahn-Knotenpunkt Niedersachsens und liegt am Schottpunkt mehrerer Bundesstraßen. Die Autobahnen West-Ost und Nord-Süd führen durch vorbei. Der Mittellandkanal verhilft die Fracht und lockt Industrie an. Auf den Luftwege in Hannover über den Flughafen Langenhagen zu erreichen.

Hannover, die Messestadt

Nach diesem Krieg wurde Hannover wiederbelebt durch die Deutsche Industrie-Messe. Erste April bis Anfang Mai stellen die Fabriken ihre Erzeugnisse aus. Die Einkäufer kommen aus allen Herren Ländern. Das ist ein ungeheurer Betrieb, wenn hier Handwerkerstände beieinander sind. Die Stadt hat viel Arbeit davon. Der Verkehr ist so regeln, die vielen Reisenden sind unerschrocken und zu verpflegen. Aber die Messe bringt auch Geld, das dem Straßen- und Häuserbau zugute kommt. Der Wiederaufbau Hannovers gilt in ganz Westdeutschland als vorbildlich.



Abbildung 286

Eine eigentümliche sprachlich Stilmischung aus Parataxe und Intensität macht das Wesentliche verständlich und identifizierungsgriffig: Hannover ist vielbesuchte Einkaufsstadt mit „[I]ebhafte[m] Großstadtverkehr“, ‚pausenlos‘ und ‚brausend‘.¹¹¹ Darin spiegelt sich die Überwindung der Kriegszerstörung, „mutig und nach festem Plan“.¹¹² Solche Anstrengungen machen erholungsbedürftig und motivieren die Nutzung des Stadtparks Eilenriede durch den hannoverschen Großstädter, der „wohl (...) auch das Damwild [füttert] oder (...) den Zoo [besucht]“.¹¹³ Für den großstädtischen Sport taugt der Maschsee, ein Projekt der nationalsozialistischen ‚Volksgemeinschafts‘-Modernisierung. Die königlich-landeshauptstädtischen Traditionen der

111 Niedersachsen in Karte, Bild und Wort. Heimatatlas und Heimatkunde, bearb. v. A. Fryen u. a., München u. a., o. J. [nach 1963]; künftig: Niedersachsen I, S. 2.
 112 Ebd.
 113 Ebd.

Vormoderne sind in Hannover ausmodernisiert und so nachrangig, daß sie im Text erst nach der Konsum- und Sportinfrastruktur Erwähnung finden. Das alte Welfenschloß ist der Sitz der Technischen Hochschule. Das bronzene Wappentier des Landes davor repräsentiert also eine technisch geprägte Zukunft der Bewegung, nicht eine fürstliche Vergangenheit der Beherrung. Deren erfreulichstes Erbe sind noch die Herrenhäuser Gärten, dies vor allem aufgrund ihrer botanischen Bedeutung. Auf ein Anknüpfen an das welfische Sonderbewußtsein auch in europäischer Perspektive wird bewußt verzichtet. Beherrschender ist die Industrialisierung, deren Zentralort Hannover-Linden war und gerade noch ist: von den Kalkbruchsteinen mit Mittel-landkanalanschluß und zu Hanomag's Mobilitätsgeschichte in Frieden und Krieg, Konjunkturen und Rezessionen:¹¹⁴



Abbildung 287
Ehemaliges Hanomag-Fabrikgebäude am Deisterplatz.



Abbildung 288
Automobilsymbolisches Niedersachsen.



Abbildung 289
Ein charakteristisches Hanomag-Produkt.



Abbildung 290
Hanomag-Halbkettenfahrzeug, Ostfront, Juni 1941.

114 Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Hanomag>.



Abbildung 291
Ein Gesicht der Mobilitätsmodernisierung: der Hanomag-Kurier, gebaut ab 1958.



Abbildung 292
Hanomag-Traktor R 24 von 1955, wichtig nicht nur für das agrarische Niedersachsen.

Ein Blick auf die Produktpalette und Firmengeschichte von Hanomag macht deutlich, warum die Heimatkunde der 1960er Jahre hier und nicht bei den Welfen ihre Akzente setzt.

In den 1970er Jahren haben sich die industriegesellschaftlichen Paradigmen verändert. Die Industriestadt steht noch immer im Vordergrund, auch die Bedeutung von Hanomag. Allerdings befindet sich das Traditionsunternehmen zu diesem Zeitpunkt schon auf der schiefen Ebene der Fusionen. Die Zukunft von damals gehört den Netzen für Kommunikation und Infrastruktur: U-Bahnbau, der Flughafen in Langerhagen, aber auch das umweltrelevante Thema der Trinkwasserversorgung treten an die Stelle rauchender Schornsteine. Das Gründerzeitquartier Linden, ein Gesamtensemble der Industrialisierung, wird saniert: „In Nordlinden verschwinden die Altbauten. Anstelle früherer Industriegebäude entstand für 300 Millionen Mark ein neues Gebiet, das ‚Ihme-Zentrum‘. Es ist ein modernes Stadtviertel mit Hochhäusern, vielen Wohnungen und großen Einlaufsläden.“¹¹⁵ Kybernetische Steuerung großer Systeme ist ein Leitmotiv der 1970er Jahre.¹¹⁶ Steuerbar im Geist eines sozialdemokratisch-partizipationsorientierten Mindsets ist alles: Verkehr durch Ampeln und große Schnellstraßen, soziale Durchlässigkeit durch Altstadt-sanierung und große Hochhäuser, industrielle Entwicklung durch große Kommunikations- und Verkehrsinfrastruktur. Sozialer Wandel und sozialer Aufstieg sind plan- und machbar. „Mehr Demokratie wagen“ erfordert large scale thinking im Sinne eines ins Systemische übertragenen Fordismus und Taylorismus bei gleichzeitiger Einbeziehung aller Interessengruppen an runden Tischen, ob es um die Steuerung der Produktion oder die Schaffung von logistischen Vorausset-

115 Niedersachsen in Karte, Wort und Bild. Heimatkunde und Sachunterricht, bearb. v. A. Fryen u. a., München 1976; künftig: Niedersachsen II, S. 5.

116 Vgl. z. B. Geoffrey Vickers, Freiheit im kybernetischen Zeitalter. Der Wandel der Systeme und eine neue politische Ökologie, Stuttgart 1974.

Hannover, eine Industriestadt

Hannover-Linden, Keimzelle der Industrie

Vor 150 Jahren war Linden noch ein Dorf. Durch die Tatkraft von Johann Egestorff und seinem Sohn Georg entstanden verschiedene Fabriken, besonders die später so benannte »Hanomag«. Sie baute Lokomotiven, danach Autos, auch Landmaschinen. In letzter Zeit verband sie sich mit einer amerikanischen Firma (Massey-Ferguson-Hanomag).

Linden war bis 1920 eine selbständige Stadt; dann vereinigte es sich mit Hannover. Durch einen Stöckkanal ist dieses Industriegebiet mit dem Mittellandkanal verbunden.

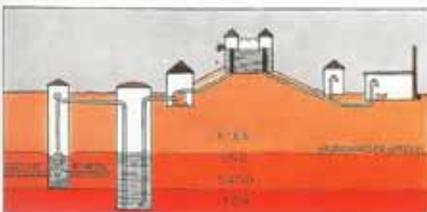
In Nordlinden verschwinden die Altbauten. Anstelle früherer Industriegebäude entstand für 500 Millionen Mark ein neues Gebiet, das »Ihme-Zentrum«. Es ist ein modernes Stadtviertel mit Hochhäusern, vielen Wohnungen und großen Einkaufsläden.

Der Wiederaufbau Hannovers wird in der Bundesrepublik Deutschland als vorbildlich anerkannt.



Das neue »Ihme-Zentrum« Blick vom Rathausurm.

Trinkwasser-Versorgung



Südlich von Hannover sieht man in den Wiesen verschiedene Brunnen. Aus den Kies- und Sandschichten nehmen sie Grundwasser auf und führen es in einen Sammelbrunnen (s. Abb. oben). Nachdem das Wasser geklärt ist, wird es in einen Hochbehälter gedrückt. Von dort gelangt es durch Rohrleitungen in die Stadt. Auch aus der weiteren Umgebung wird Wasser zugeführt, besonders von Norden bei Elze.

Bildung, Erholung, Unterhaltung

Hannover gilt als die Stadt der Schulen. Studieren ist möglich an der Technischen Universität, der Medizinischen oder Pädagogischen Hochschule und der Hochschule für Musik und Theater. Außerdem gibt es eine Volkshochschule, Freizeitheime und andere Bildungstätigkeiten. – Viele Menschen besuchen Konzerte, Theater, Ausstellungen. Mehrere Museen laden zur kostenlosen Besichtigung ein. – Erholen kann man sich in vielen Grünanlagen und auf Turn-, Spiel- und Sportplätzen.

Verkehrserleichterungen durch die U-Bahn

Der Verkehr in den Straßen nimmt immer mehr zu. Deshalb beschloß der Stadtrat 1965, die Straßenbahn (Stadtbahn) unter die Erde zu verlegen. Im gleichen Jahr begann auch der Bau einer U-Bahn am Waterloo-Platz. Auf dem Foto ist zu erkennen, wie breit und tief der U-Bahnhof angelegt werden mußte. Der Tunnel führt nach Norden zunächst unter der Leine hindurch. Dann wurden der Verkehrspunkt Kröpcke und der Bahnhof untertunnelt. An diesen beiden Plätzen werden sich später mehrere Linien kreuzen.

Die A-Linie, die in dem Stadtteil List endet, ist seit 1976 in Betrieb. Sie hat rund 200 Millionen Mark gekostet. Davon zahlte der Bund die Hälfte, das Land und die Stadt je ein Viertel. Die Stadtbahnlinie B-Nord (Raschplatz–Vahrenwald) wird im Schildvortrieb durch die Erde gebohrt, da sie unter Häusern hindurchfährt; sonst aber wird »offen« gebaut. Eine starke Maschine gräbt die Tunnelröhre in vielen Wochen auf einer Tiefe von 7 m täglich bis zu 8 m unter der Oststadt hindurch. Das U-Bahn-Netz soll später einmal 4 Linien haben und bis in die Randgebiete reichen. Das kann aber über 20 Jahre dauern.

Hannover, die Messestadt

Nach dem letzten Kriege wurde Hannover weltbekannt durch die Deutsche Industrie-Messe. Ende April bis Anfang Mai stellen die Fabriken ihre Erzeugnisse aus. Die Einkäufer kommen aus allen Ländern der Welt. Das ist ein ungeheurer Betrieb, wenn hier Hunderttausende von Besuchern beisammen sind. Die Stadt hat dadurch Arbeit. Der Verkehr ist zu regeln, die vielen Fremden sind unterzubringen und zu verpflegen. Aber die Messe bringt auch Geld, das dem Straßen- und Häuserbau zugute kommt.

Flughafen Hannover-Langenhagen

Der Flughafen wurde 1952 vom Bund, vom Land und von der Stadt eingerichtet. Linienflüge führen nach 8 Großstädten der Bundesrepublik mit Anschlüssen in alle Teile der Welt. Die meisten Flüge gehen nach West-Berlin. Für jährlich 2 Millionen Fluggäste wird eine neue Fluggastanlage gebaut. – Besonders lebhaft ist der Verkehr zur Messezeit. Dann findet hier zugleich die Luftfahrtschau statt.



U-Bahnhof Waterloo im Bau

Von Hameln bis Minden

Von Hameln abwärts wendet sich die Weser durch ein breites Tal mit Wiesen und fruchtbaren Äckern. Rechts erhebt sich der Süntel. Die steilen Kalkfelsen seines Hohensteins sind das Ziel vieler Kletterer. — Nach Westen schließt sich der schmale Zug des Wesergebirges an. Den vorgeschobenen Nesselberg beherrscht die Schaumburg. Der nördlich gelegene Brückeberg besteht aus Drüesensandstein. Dieser wird in ausgedehnten flüchigen gewonnen und als »Bremer Stein« in alle Welt verschickt. In der ehemaligen Residenzstadt Brückeberg werden das Schloß und die Stadtkirche viel besucht.

Am Rande des Lippischen Berglandes, wo die Exter mündet, liegt Rinteln (9850 E.). Nördlich des Weserkniees durchbricht der Strom in 800 m Breite das Weser-Wiehen-Gebirge bei der Porta Westfalica. Am rechten Ufer wurden die Anlagen für den Holzbohrer in den Felsen eingesprengt. Am linken Ufer erhebt sich das weithin sichtbare Denkmal Kaiser Wilhelms I. auf dem Wittekindsberg. Minden, die westfälische Stadt (48900 E.), liegt bereits in der Ebene am Übergang des Mittellandkanals und an der Eisenbahn Hannover-Köln.

Der letzte Ausläufer des Berglandes zeigt sich in den Rehburger Bergen. Das Steinhuder Meer ist der größte Binnensee Niedersachsens (32 qkm). Am Ostufer liegen weite Moore, während sich im Westen die schwimmenden Wiesen ausdehnen. Auf der kümmerlichen Insel Wilhelmstein wurde eine Offiziersschule errichtet. Aus ihr ging der nachmalige preussische General Scharnhorst hervor. Das Meer, das wegen der plötzlichen Böen nicht ungefährlich ist, lockt Segler, Paddler und Ruderer an.



Der Rattenfänger



Max und Moritz

Nordwestlich von Bad Rehburg liegt das ehemalige Kloster Loccum, in dem evangelische Geistliche ausgebildet werden. Im nahegelegenen Wiefensahl ist Wilhelm Busch geboren, den wir alle von seinem »Max und Moritz« her kennen.

Der Meerbach entwässert das Steinhuder Meer und mündet bei Nienburg in die Weser. Dieser Brückenort wurde zur Festung ausgebaut (Nienburg heißt neue Burg), aber von Napoleon eingegeben. Heute hat die Kreisstadt (22 300 E.) Glasindustrie (wegen des Dünenandes) und eine Düngemittelfabrik.

Der Mittelandkanal, der Wasserweg von West nach Ost

Eine natürliche West-Ost-Verbindung für die Schifffahrt fehlt. Schiffsfrachten, vor allem für Kohle, sind aber billiger als die auf der Eisenbahn. Darum schuf man eine künstliche Wasserstraße.

1906 wurde der erste Bauabschnitt zwischen Ems und Weser begonnen. Er führt am Nordrand des Wiehengebirges entlang, 1938 war der gesamte Kanal bis Magdeburg fertig. Er ist 325 km lang und ist bei 3,5 m Tiefe und bis 40 m Breite für 3000-t-Schiffe eingerichtet (gleich 50 Eisenbahnwagen). Eine Fahrt auf der ganzen Strecke dauert etwa 8 Tage.

Vier Stützwerke wurden abgezweigt, um Industriegebiete anzuschließen: nach Osnabrück, Hannover, Hildesheim und Salzgitter. Über Weser, Leine, Oker und Aller wird der Kanal in langen Brücken geleitet. Um die Wasserscheide zwischen Weser und Elbe



Das Volkswagenwerk Wolfsburg, am Mittelandkanal gelegen



Sandstrahlbruch bei Obernkirchen auf dem Kanon des Brückeberges

zu überwinden, wurde die Schleuse bei Anderten errichtet. Dort werden die Schiffe 15 m gehoben. Nahe Fallersleben steigt der Kanal in einer Doppelschleuse wieder 9 m hinab.

Am Kanal liegt Wolfsburg, die Stadt des Volkswagenwerks. Im Laufe der letzten 20 Jahre wuchs aus 4 Dörfern die neue Stadt (77 300 E.) heran. Das Werk ist die moderne europäische Autofabrik mit einer Tagesleistung von etwa 4000 Personenkraftswagen; im Zweigwerk Hannover werden täglich 750 Transporter hergestellt. Die Hälfte geht ins Ausland.

AUFGABEN: 1. Warum wird das Weserbergland so gern erwandert? — 2. Welche Badorte liegen in diesem Gebiet? — 3. Nenne die Gründe, warum das Weserbergland vom Verkehr weniger erschlossen ist! — 4. Zeichne a) die Weser mit Nebenflüssen, Gebirgen und Ortschaften — b) den Mittelandkanal mit Stützkanälen, Ortschaften und überquerten Flüssen.



Abbildung 294

zungen für die Hannover-Messe geht: „Der Verkehr ist zu regeln, die vielen Fremden sind unterzubringen und zu verpflegen.“¹¹⁷ Der gar nicht zu einem government by discussion, sondern eher in eine militärische Lagebesprechung passende Ton ist durchaus kein Zufall: in ihn fällt der die Trends der Zeit verkörpernde Macher-Bundeskanzler Helmut Schmidt regelmäßig dann, wenn in Krisen Entscheidungen anstehen.¹¹⁸ Modernisierung ist sozialdemokratische Führungskraft plus Elektrizität aus Atomkraftwerken. Bildung ist für das Funktionieren dieser kybernetisch-sozialdemokratischen Marktwirtschaft der Schlüssel schlechthin, deshalb rangiert sie in der Heimatkunde sogar vor dem U-Bahnbau: „Hannover gilt als die Stadt der Schulen. Studieren ist möglich an der Technischen Universität, der Medizinischen oder Pädagogischen Hochschule und der Hochschule für Musik und Theater. Außerdem gibt es eine Volkshochschule, Freizeitheime und andere Bildungsstätten.“¹¹⁹ Kunst und Kultur fallen unter Unterhaltung: „Viele Menschen besuchen Konzerte, Theater, Ausstellungen. Mehrere Museen laden zur kostenlosen Besichtigung ein.“¹²⁰ Erholung bieten Grün- und Sportanlagen. In der Klassenarbeit abfragbare Themen zum Stichwort Hannover: Industrie, Trinkwasserversorgung, Bildung, U-Bahn, Messe, Flughafen.

In den 1960er Jahren ist das VW-Werk ein hervorhebenswerter Produktionsort am Mittellandkanal, dessen Entstehungsgeschichte die Präsentation des mittel-östlichen Niedersachsen und seiner Flußlandschaft beherrscht. Wolfsburg wird als junge, auf das Werk bezogene Kunststadt präsentiert, in seiner weiteren Bedeutung für Niedersachsen und die Bundesrepublik aber außerordentlich kurz und sachlich abgehandelt: „Das Werk ist die modernste europäische Autofabrik mit einer Tagesleistung von etwa 4000 Personenkraftwagen (...).“¹²¹ Weder die Geschichte noch die Funktion von Volkswagen als Modernisierungskatalysator in einer strukturschwachen Region ist hier Thema. Auch die Formensprache des Volkswagenwerks, schon zu diesem Zeitpunkt ein Klassiker industrieller Modernisierung im 20. Jahrhundert, wird nicht in Bild oder Text vorgeführt. In den 1970er Jahren ist das anders. Thematisch folgt hier die Präsentation des Werks auf die energiewirtschaftliche Frage des Braunkohlenabbaus. Der Text erwähnt zwar Ferdinand Porsches Volkswagenkonzept aus dem Jahr 1934, stellt dieses Datum aber nicht in den Kontext des KdF-Wagens im besonderen und der NS-Geschichte im allgemeinen. Die Symbiose von Werk und Stadt ist Teil der Erläuterung der Autoproduktion im standortübergreifenden, logistikabhängigen Fließprozeß, der in einem Schaubild am Beispiel der Käfer-Montage vereinfacht dargestellt und auf den Schlüsselbegriff der Planung gebracht wird:

117 Niedersachsen II, S. 5.

118 Das zeigt der Vergleich mit Willy Brandt; vgl. z. B. Willy Brandt, Helmut Schmidt, Deutschland 1976. Zwei Sozialdemokraten im Gespräch. Gesprächsführung Jürgen Kellermeier, Reinbek 1976.

119 Niedersachsen II, S. 5.

120 Ebd.

121 Niedersachsen I, S. 9.

Die Tageserzeugung von vielen tausend Volkswagen erfordert eine genaue Planung, damit das Fließband laufen kann. In der Vorfertigung werden die Einzelteil zur Karosserie (zum Wagenaufbau) zusammengesetzt. Bei der Endfertigung kommen die Innenausstattung und der Motor hinzu. Nur einige Stunden dauert dieser Vorgang vom Rohblech zum fertigen Wagen. In allen VW-Werken arbeiten über 175000 Menschen . Sie stellen täglich 9000 Volkswagen her.¹²²

Obwohl diese Beschreibung ebenso für die 1960er Jahre zutrifft, gelangt sie erst später in den Horizont einer Heimat- und Sachkunde. Volkswagen erscheint in den 1970er Jahren nicht als ein Teil der heimatlichen wirtschaftlichen und Transport-Infrastruktur, sondern als Paradigma ‚planvoller‘, effizienter und integrierter industrieller Spitzenproduktion, die Arbeitsplätze nicht nur in Niedersachsen sichert. Volkswagen ist kein heimatkundliches Datum mehr, sondern die Heimatkunde ist verallgemeinerungsfähige Sachkunde am Beispiel von Volkswagen. Die Schülergeneration, die mit dieser verstehenden Betrachtung der Grundlagen großindustrieller Fertigung als Lebensform aufwächst, wird ihre Berufstätigkeit in einer Zeit nach 1980 erleben. Zu ihrem Lebensalltag wird eine Verinnerlichung ökonomistischer Prinzipien und effizienzorientierter Praktiken gehören. Auch darin bereitet sich das Ende der einhundert Jahre des europäischen sozialen Interventions- und Partizipationsstaats ab 1980 vor.

Das andere, Niedersachsen verändernde nationalsozialistische Großprojekt industrieller Modernisierung, die 1938 gegründeten Reichswerke Salzgitter, wird in der Diktion der 1960er Jahre als gleichsam natürliche Konsequenz der Siedlungsgeschichte vorgestellt. Die Zeitgeschichte findet nur indirekt Erwähnung: „Nach 1945 mußte ‚demoniert‘ werden. Erst seit 1951 gelang der Aufbau.“¹²³ Die diversen Erdölkommen auf niedersächsischem Gebiet stehen noch nicht für die strukturelle Relevanz der Fossilbrennstoffe in einer vollindustrialisierten Lebenswelt, sondern für die Chancen des Pioniergeists: „Im Jahre 1859 versuchte Professor Hunäus,¹²⁴ Öl zu erbohren. Leider brach der Bohrmeißel ab, sonst hätten wir den Ruhm geerntet, als erste in der Welt Erdöl durch Bohren zu finden. So gelang es einem Amerikaner im gleichen Jahr.“¹²⁵ Immerhin übernahm Hunäus noch eine andere ehrenvolle Aufgabe: Von 1876 bis 1880 wurde unter seiner Leitung das Welfenschloß in Hannover zum TH-Hauptgebäude umgebaut. Ob das isolierte Schaubild zur Funktionsweise eines Hochofens in Abbildung 296 wirklich dazu beiträgt, die industrielle Eisenerzeugung verständlich zu machen, ist fraglich. Die logistische und energieinfrastrukturelle Vernetzung der dafür erforderlichen industriellen Großtechnik wird im Text

122 Niedersachsen II, S. 19.

123 Niedersachsen I, S. 16.

124 Georg Christian Konrad Hunäus (1802–1882), u. a. Lehrer für Mathematik und praktische Geometrie in Celle; 1853 Lehrer für Geodäsie an der Höheren Gewerbeschule Hannover, mit deren Organisation als Polytechnische Schule 1857 dort Professor; 1858 Leiter der Erdölbohrungen in Wietze.

125 Niedersachsen I, S. 16.

Das Speisesalz

In Niedersachsen lagert in der Tiefe eine mächtige Schicht Steinsalz unter dem Kalz. An manchen Orten, so bei Helmstedt, baut man es bergmännisch ab. In der Fabrik wird es gereinigt, dann gemahlen und verpackt. Man gewinnt Speisesalz auch aus Sole, die sich in Höhlen der Salzschiefer bildet. Eingepumptes Süßwasser vermehrt die Sole. Große Salinen gibt es in Stade (s. S. 23) und Lüneburg (s. S. 24).

So wird Speisesalz gewonnen



Wertvoller Brennstoff: Braunkohle

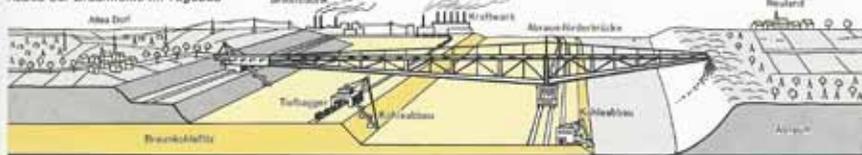
Helmstedt ist Mittelpunkt des Braunkohlengebietes. Dieses ist 35 km lang und 8 km breit und zieht sich in Ost-West-Richtung zwischen Lappwald und Elm hin. Es wird von der Grenze zur DDR durchschnitten. Die Preßwerke „Treue“ formen den Rohstoff zu Briketts. Einige Dörfer mußten dem Braunkohlenabbau weichen. Sie wurden mit den Bewohnern umgesiedelt (s. links im Schaubild). Auf dem Neuland (rechts im Bild) entsteht ein neues Dorf.

Die Landschaft rechts der Oker

In der Lößzone, östlich der Oker, werden die weiten Muldengebiete durch verschiedene Höhenzüge unterteilt. Am bekanntesten sind die Asse und der Elm. Der Elm war schon immer Grenzgebiet. Hier sicherten die Sachsen mit Bergfestungen ihre Grenzen gegen die slawischen Wenden. Heute ist hier wieder Grenzland. Über Helmstedt und Marlanborn führt die Autobahn in die DDR und nach Berlin (siehe Karte Seite 8/9). Helmstedt, eine ehemalige Hansestadt, erhielt 1574 eine Universität. Die Stadt verlor ihre Bedeutung, als Göttingen Sitz der Landesuniversität wurde.

AUFGABEN: 1. Fertige eine Skizze an vom Harzvorland mit den Flüssen und den 3 Landschaftsgürteln. – 2. Welche Pflanzen wachsen a) auf dem Löß? – b) auf dem Sandboden? – 3. Suche auf der Karte S. 8/9 Neubüdenstadt bei Helmstedt und überlege, was die Vorläufe bedeutet!

Abbau der Braunkohle im Tagebau



Das Volkswagenwerk in Wolfsburg

Der Autofachmann Ferdinand Porsche konstruierte 1934 den „Volkswagen“. Für die geplante Produktion in großen Mengen wurden 1938 ausgedehnte Fabrikanlagen errichtet. Hierfür wählte man als Standort das Gebiet nahe der Wolfsburg. Es liegt bei Fallterleben, nördlich des Mittellandkanals.

Zugleich wurde südlich davon die neue Stadt Wolfsburg gegründet. Die Bewohner leben fast alle vom Autowerk. Um die Porschestraße als Hauptachse der Stadt lagern sich weiträumig die einzelnen „Stadtteile im Grünen“. Das Werk zählt zu den modernsten und größten Autofabriken der Welt. Der weltberühmte „Käfer“ wird heute nur noch in Emden gebaut. Die Fabrik in Wolfsburg, mit 46000 Beschäftigten, erzeugt verschiedene neue Typen.



Ein Zweigwerk mit 16000 Werksangehörigen befindet sich in Hannover. Es baut Motoren, dazu den VW-Lieferwagen. Das Zweigwerk Kassel mit 13000 Beschäftigten liefert Getriebe, Hinterachsen und Ersatzteile. Vom Werk Braunschweig (5000 Personen) werden andere Zubehörteile gefertigt. Im Werk Emden bauen 6000 Beschäftigte Volkswagen vor allem für den Export. Das Zweigwerk Salzgitter stellt nur Motoren her.

In allen VW-Werken arbeiten über 175.000 Menschen.

Unser Schaubild unten zeigt ein Fließband. Die Tageserzeugung von vielen tausend Volkswagen erfordert eine genaue Planung, damit das Fließband laufen kann. In der Vorfertigung werden die Einzelteile zur Karosserie (zum Wagenaufbau) zusammengesetzt. Bei der Endfertigung kommen Innenausstattung und der Motor hinzu. Nur einige Stunden dauert dieser Vorgang vom Rohblech zum fertigen Wagen. In allen VW-Werken arbeiten über 175.000 Menschen. Sie stellen täglich 9000 Volkswagen her.



Abbildung 295



Hüttenwerke in Salzgitter

Das Gebiet der Eisenerze

Salzgitter

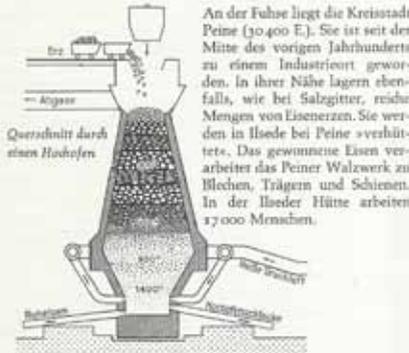
In der Muldenlandschaft südwestlich von Braunschweig schlummern unter dem fruchtbaren Boden ungeheure Mengen von Eisenerzen. Es ruhen wohl 2 Milliarden t in einer Tiefe von 50 bis 1300 m, bis 100 m mächtig.

Schon die Germanen verarbeiteten das Erz. — Spätere Versuche wurden wieder aufgegeben. — Als ein neues Schmelzverfahren erfunden wurde, errichtete man 1938 die »Reichswerke Salzgitter«. 28 Gemeinden wurden zu der Stadt Salzgitter zusammengeschlossen (1964 = 113 500 E.).

Das Erz, das man in 1 Tagebau- und in 6 Schachtbetrieben gewinnt, wird zweimal aufbereitet. Danach gelangt es in die Hochofen bei Salzgitter-Watenstedt. Dort wird es mit Koks und Kalk vermischt und 4 Stunden lang ausgeschmolzen. Den Koks erzeugt man in eigenen Kokereien aus Ruhrkohle, die auf dem Mittellandkanal bis ans Werk herangebracht wird. Das hierbei entstehende Gas heizt entweder die eigenen Betriebe oder kommt in Fernleitungen bis nach Braunschweig, Hannover, Kassel und auch nach Berlin.

Nach 1945 mußte »demonitiert werden. Erst seit 1951 gelang der Aufbau. 1960 stehen wieder 7 Hochofen, 4 Koksbatterien, das Stahl- und 3 Walzwerke. An Roheisen wurden 1,6 Mill. t erzeugt (83 000 Beschäftigte).

Peine und die Ilseer Hütte

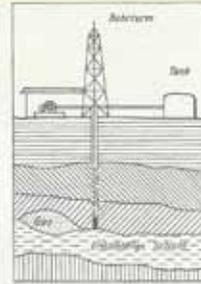


An der Fuße liegt die Kreisstadt Peine (10 400 E.). Sie ist seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts zu einem Industriort geworden. In ihrer Nähe lagern ebenfalls, wie bei Salzgitter, reichlich Mengen von Eisenerzen. Sie werden in Ilseer bei Peine »verhüttet«. Das gewonnene Eisen verarbeitet das Peiner Walzwerk zu Blechen, Trägern und Schienen. In der Ilseer Hütte arbeiten 17 000 Menschen.

Erdölvorkommen

Im Fuhsegebiet bis hinab in die Gegend von Celle befindet sich das »hannoversche Altgebiet« des Erdölvorkommens. Bei Wietze, unweit von Celle, schöpfen die Bauern aus Teerkuhlen eine Art Öl zum Wagenschmieren. Es mußte irgendwie aus der Erde her-

vorquellen. Im Jahre 1859 versuchte Professor Hunaeus, Öl zu erbohren. Leider brach der Bohrmeißel ab, sonst hätten wir den Kuhl geerntet, als erste in der Welt Erdöl durch Bohren zu finden. So gelang es einem Amerikaner im gleichen Jahr. Ab 1879 wurde in der Allerniederung erfolgreich gebohrt. Später fand man auch in Nienhagen, Hünigsen, Ölheim und Oberg Erdöl, dergleichen in der Südeheide und im Emsland (siehe auch S. 22, 23 und 31).



Darstellung einer Erdölbohrung

Die Landschaft rechts der Oker

In der Lößebene östlich der Oker werden die weiten Muldengebiete von verschiedenen Höhenrängen unterteilt. Die bekanntesten von ihnen sind die Asse und der Elm.

Der Elm war von jeher Grenzgebiet. Hier trafen einst die Ostfalen auf die Thüringer, hier sähten die Sachsen mit Bergfesten ihre Grenzen gegen die Wenden. Und heute ist hier wieder Grenzland, Gegensatz von Ost und West. Der Grenzübergang von Helmstedt und Marienborn ist in aller Munde. Helmstedt (28 900 E.) ist seit 2000 Jahren bekannt. Die ehemalige Hansestadt bekam 1574 eine Universität. Sie verlor erst ihre Bedeutung, als Göttingen die Landesuniversität erhielt. Heute ist Helmstedt Mittelpunkt des Braunkohlengebietes. Dieses ist 35 km lang und 8 km breit und zieht sich in Ost-West-Richtung zwischen Lappwald und Elm hin. Es wird von der Zoogrenze durchschnitten.

Die Preßwerke »Trepas« formen den Rohstoff zu Briquets. Einige Dörfer mußten dem Braunkohlen-Abbau weichen, ähnlich wie bei dem Bau von Talsperren.

AUFGABEN: 1. Fertige eine Skizze an vom Harzvorland mit den Flüssen und den 3 Landschaftspunkten. — 2. Welche Pflanzen wachsen a) auf dem Löß? — b) auf dem Sandboden? — 3. Trage in eine 2. Skizze die Bodenschätze und die Orte des Vorkommens ein!

Zwischen Elbe, Weser und Aller

Der Dreiklang Marsch, Geest, Moor beherrscht das Land zwischen Elbe, Weser und Aller. Der grüne Rand der Elb-, See- und Unterwesermarschen umschließt die Stader Geest, die in ihren höchsten Erhebungen kaum die 100-m-Linie erreicht. Hügel und Rücken über 100 m finden wir im Süden unseres Gebietes, der Lüneburger Heide, die heute ein Acker- und Waldland ist. In den wasserreichen Niederungen der Geest bilden sich Moore, die meist in Wiesen und Weiden umgewandelt sind.

Die Elbe abwärts

Die Ostgrenze der Stader Geest und damit auch des Landes Niedersachsen bildet die Elbe. Wir lernen den nördlichen Teil dieser natürlichen Grenze am besten auf einer Fahrt von Hamburg nach Cuxhaven kennen.

Pünktlich legt das »Wappen von Hamburg«, ein schneeweißes Bäderdampfer, von den Landungsbrücken ab. Am Fischereihafen in Altona, an vielen Erdöltanks und an einem vielstöckigen Kühlhaus kommen wir vorüber. Das Stetli der Elbe begleitet uns bis Blankenese. Die Schiffsbegrübungsanlage in Schulau dippt die Flagge. Eine Nationalhymne ertönt. Sie gilt dem japanischen 20 000-Tonner, der uns gemächlich entgegenkommt.

Abbildung 296



Hafenansicht des Hüttenwerkes Salzgitter

Eisenerz in Salzgitter

Südwestlich von Braunschweig liegt die alte Stadt Salzgitter-Bad. Hier wurde Salz gewonnen (Name!). Außerdem ruht dort ein anderer Bodenschatz, das Eisenerz. Die Erzlager gelten als die größten in Deutschland. Sie sind bis 100 m mächtig und reichen von 50 m bis 1300 m in die Tiefe hinein (siehe Karte S. 17).

Schon die Germanen verarbeiteten das Erz. Man fand einen alten Rennofen und Eisenschlacken aus der Zeit vor 2000 Jahren. Im Laufe der Jahrhunderte wurde mehrfach versucht, besseres Eisen aus diesem Erz zu gewinnen. Sein Metallgehalt beträgt aber nur ein Drittel des Erzgewichts. Ferner enthält das Roheisen Schwefel, der das Metall brüchig macht.

Als ein neues Schmelzverfahren erfunden worden war, gründete man 1937 die Reichswerke Salzgitter, Deutschlands größtes Hüttenwerk. Die zuwandernden Berg- und Hüttenleute mußten in neuen Siedlungen untergebracht werden. 28 Gemeinden schlossen sich zur Großstadt Salzgitter zusammen.

Das Erz wird in mehreren Schächten abgebaut und zum Hüttenwerk befördert. Dort wird es zunächst gebrochen, gesiebt und gewaschen. Dadurch vermehrt sich der Anteil des Eisens. Das Schmutzwasser leitet man in Klärteiche. Die nasse Erzmasse kommt in große Öfen und wird geröstet. Abermals erhöht sich der Eisengehalt. (Siehe Seite 18 unten.) Das Erz kommt in den Hochofen.



Abtich eines Hochofens. Das weißglühende Roheisen erstarrt in den Sandformen. Mit Schutzanzügen und -brillen schützen sich die Arbeiter gegen Hitze und grelles Licht.

Dort wird es mit Koks und Kalk gemischt und 4 Stunden lang ausgeschmolzen. Den Koks gewinnt man in eigener Kokerei. Die dafür erforderliche Kohle wird aus dem Ruhrgebiet auf dem Mittellandkanal herangefahren. Ein Stichkanal führt bis ans Werk (Abb. S. 9). Beim Koksverbrennen entsteht Gas. Es wird für die Hochofen benutzt oder in Fernleitungen bis nach Braunschweig, Hannover, Kassel und Berlin geführt. In letzter Zeit werden vor allem Erze aus Südamerika und Afrika verarbeitet (s. Bild S. 9).

Das Roheisen, das beim Abtich aus dem Hochofen fließt, wird im Stahlwerk zu Stahl verarbeitet. Im Walzwerk entstehen daraus Stäbe, Schienen und Bleche. Dieses „Halbzeug“ wird in Salzgitter im Stahlbau und Fahrzeugbau weiterverarbeitet (Eisenbahnwaggons, Kraftwagen).



Das noch glühende Eisen wird im Walzwerk zu Blechen gefolmt

Peine und die Ilse der Hütte

Peine ist seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts zu einem Industriort geworden. In der Nähe lagern, wie bei Salzgitter, reiche Mengen von Eisenerzen. Sie werden in der Ilse der Hütte bei Peine verhüttet. Hier arbeiten 17 000 Menschen. Das gewonnene Eisen verarbeitet das Peiner Walzwerk zu Blechen, Trägern und Schienen. Die Hütten in Salzgitter und Ilse sind seit 1970 vereinigt zur Stahlwerke Peine-Salzgitter AG.

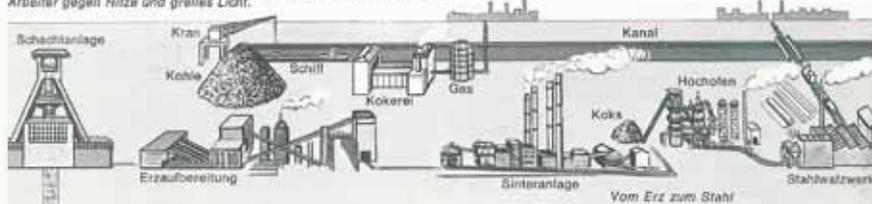


Abbildung 297



Abbildung 298

Postkarte von Fritz Overbeck (1869–1909), Im Moor (um 1900).

lediglich angedeutet, aber nicht in den Kontext gestellt. Genau das Anliegen in den 1970er Jahren. Bereits der Text stellt die Stationen eines komplexen Fließprozesses vor:

Das Erz wird in mehreren Schächten abgebaut und zum Hüttenwerk befördert. Dort wird es zunächst gebrochen, gesiebt und gewaschen. Dadurch vermehrt sich der Anteil des Eisens. Das Schmutzwasser leitet man in Klärteiche. Die nasse Erzmasse kommt in große Öfen und wird geröstet. Abermals erhöht sich der Eisengehalt. (...) Das Erz kommt in den Hochofen. Dort wird es mit Koks und Kalk gemischt und 4 Stunden lang ausgeschmolzen. Den Koks gewinnt man in eigener Kokerei. Die dafür erforderliche Kohle wird aus dem Ruhrgebiet auf dem Mittellandkanal herangefahren. (...) Beim Koksabbrennen entsteht Gas. Es wird für die Hochofen genutzt oder in Fernleitungen bis nach Hannover, Braunschweig, Kassel und Berlin geführt.¹²⁶

Ein Schaubild demonstriert die mehrfachen energetischen Umwandlungsprozesse und betont die Transportabhängigkeit aller Prozessschritte. Vernetztes Denken beginnt beim Verständnis für interdependente Produktionsverfahren. Am Ende steht die Eisenblechverarbeitung u. a. bei Volkswagen. Mit Niedersachsen hat dieser idealtypische industrielle Produktionszyklus nur insoweit zu tun, als die geschaffene Transportinfrastruktur die Ansiedlung entsprechender Groß-



Abbildung 299

Postkarte von Otto Modersohn (1865–1943), Sonnenuntergang über dem Moor (1933).

anlagen begünstigt hat – solange die hier gefertigten Produkte weltmarktfähig sind. Daß sich daran etwas ändern kann, wird schon angedeutet: „In letzter Zeit werden vor allem Erze aus Südamerika und Afrika verarbeitet.“¹²⁷ Die Montanindustrie ist auf dem Weg zur Zukunft von gestern. Die nächste Zukunft ist auch vernetzt, aber auf virtuelle Weise.

Das Emsland-Bild der 1960er Jahre – Abbildung 300 – betont die Entwicklung von der rückständigen Randlage durch Moor-Kultivierung und die erdölgestützte segmentäre und nachholende Industrialisierung: „Die Landschaft des Moores hat viel von ihrem früheren düsteren Charakter verloren. In Nordwestdeutschland gibt es die größten zusammenhängenden Moorgebiete unseres Vaterlandes.“¹²⁸ Einmal mehr bietet der Text eine stimmige Landschaftstypologie, die für das verstehende Erfassen der Landesnatur von einiger Bedeutung ist: „Das Landschaftsbild von Oldenburg und Ostfriesland wird durch die drei Bodenarten Marsch, Geest und Moor bestimmt. Während Marsch und Moor als die jüngsten erdgeschichtlichen Bildungen keine Bodenerhebungen aufweisen, zeigt der eiszeitliche Geestboden deutliche Höhenunterschiede.“¹²⁹

127 Ebd.

128 Niedersachsen I, S. 23.

129 Ebd.

Im Emsland

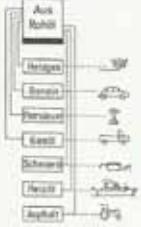
Erdöl im Emsland

1942 wurden die ersten Ölquellen im Emsland fündig. Die Produktion steigt von Jahr zu Jahr. 1958 wurden über 2,2 Millionen t Erdöl gefördert. Das Gesicht der Landschaft hat sich dadurch grundlegend geändert: Aus unerschlossenen Mooregebieten wurde ein wichtiges Erdölgebiet. Bohrströme, Fördertröme und Ölpumpen stehen da überall. Zur Zeit kommen etwa 1/4 des deutschen Erdöls aus dem Emsland. Die Bohrströme sind durch eine lange Ölleitung verbunden. In dieser »Pipeline« wird das »flüssige Gold« bis zur Raffinerie in Hildhausen bei Lingen gepumpt. Die Bohrbohrer sind im Emsland 700–1000 m tief. Ein einziger Meter Bohrung kostet fast 200 DM.



Erdölförderanlage in Hildhausen bei Lingen

AUFGABEN: 1. Bestimme, wozu die verschiedenen Oberzeugnisse gebraucht werden! 2. Vergleiche das Erdöl-+Förderverkommen auf Seite 25 und »Öltransport in Weibschlüssen« auf Seite 31!



Was aus Rohöl gewonnen wird

Das Emsland wird kultiviert

Das Emsland war bisher wenig besiedelt. Aus dem Ödland wird jetzt Kulturland. Der »Emslandplan« hat hier seit 1935 schon großen Wandel geschaffen. Von den 1360 qkm Ödland sind bis 1964 bereits 480 qkm kultiviert und 130 qkm aufgeforstet. 943 Bauernhöfe und 3562 landwirtschaftliche Nebenerwerbsstellen für Handwerker und Arbeiter sind gebaut worden. 2447 km neue Straßen und Wege durchziehen das Emsland. 130 neue Dörfer sind geplant. Neben den schmucken Siedlerhäusern kannst du noch meterhohe Torfschichten sehen. In wenigen Jahren wird aus einer fast vergessenen und dünnbesiedelten Landschaft wertvolles Acker- und Weideland geworden sein.

AUFGABEN: 1. Suche auf der Karte einige Öwe im Emsland! 2. Beschrifte den Lauf der Ems!

Der Rückgang von Ödland, Unland und Moor

2039	= 541 800 ha	1952	= 484 200 ha
1948	= 499 600 ha	1956	= 414 200 ha

Land zwischen Weser und Ems

Das Gesicht der Landschaft zwischen Weser und Ems

Das Landschaftsbild von Oldenburg und Ostfriesland wird durch die drei Bodentypen Marsch, Geest und Moor bestimmt. Während Marsch und Moor als die jüngsten erdgeschichtlichen Bildungen keine Bodenerhebungen aufweisen, zeigt der eiszeitliche Geestboden deutliche Höhenunterschiede. Die oldenburgisch-ostfriesische Geestplatte hat eine wallige Hochfläche von rund 40–20 m über Normalnull, die Cloggenburg-Wildenhauer Geest hat Höhen zwischen 20 und 50 Metern. Die höchsten Erhebungen finden wir in den Dümmen Bergen, den Friesenauer Bergen und im Hümmeling. Im Gegensatz zur Geest ist die Marsch fast ganz ohne Wald. Das rauhe Küstenklima hat hier einen herben Menschenschlag geprägt. Die Landschaft des Moores hat viel von ihrem früheren düsternen Charakter verloren. In Nordwestdeutschland gibt es die größten zusammenhängenden Mooregebiete unseres Vaterlandes. Mit der Kultivierung des Moores verschwinden auch die letzten siedlungsfeindlichen Flächen von der Landkarte. Wir merken uns: Der Boden der Marsch besteht aus den Ablagerungen des Meeres, das Hochmoor aus Torfmoosen und die Geest aus Steinen, Kies, Sand, Lehm und Ton.

Die beiden Flüsse Weser und Ems geben diesem Gebiete seinen Namen. Das Zwischenahner Meer und der Dümmen sind die wichtigsten Seen. Die vielgestaltige Nordseeküste und die 7 Ostfriesischen Inseln sind das Ziel vieler Ferientage.

AUFGABEN: 1. Suche auf der Karte Marsch, Moor und Geestgebiete! 2. Was kennst du über Form und Verlauf der Nordseeküste insgesamt? 3. Welche größeren Flüsse gibt es im Raum Weser–Ems? 4. Verfolge den Lauf der Hunte! 5. Stelle die höchsten Erhebungen fest (Höheangaben in Metern)!

Hünengräber in der Ahlhoener Heide

Hünengräber finden wir nur auf der Geest, vielfach in alten Heidegebieten (Lüneburger Heide, Ahlhoener Heide, Hümmeling). Sie sind bereits vor 3100–5000 Jahren von den Steinzeitmenschen erbaut worden. Die Totenbeigaben sind Grabbeigaben vergangener Jahrhunderte in die Hände gefallen. Steinbeile, Äxte, Feuersteindolche, Speerspitzen, verzierte Krüge, Schalen und Schmuck kannst du jetzt nur noch in den Museen bewundern. Als es noch keinen Denkmalschutz gab, wurden die großen Granitblöcke vielfach zer schlagen und zum Straßen- und Kirchenbau verwandt. Gefährden

33

Abbildung 300

Das kultivierte Emsland ist eine Landschaft im Wortsinn: nicht Natur, sondern ein auf technischen Voraussetzungen beruhendes, planmäßig errichtetes Technotop.¹³⁰

130 Vgl. Gerd Steinwascher, Die Entwicklung eines »Armenhauses«: Höhen und Tiefen der Emsländerschließung von der Weimarer Republik bis zum Emslandplan, in: Nds. Jb. f. Landesgeschichte 77 (2005), S. 87–107; Landkreis Emsland (Hg.), 50 Jahre Emslandplan, Meppen 2000.

Das Emsland wird erschlossen

Das Emsland war bisher als abseits gelegenes Grenzgebiet nur dünn besiedelt. Hier liegt auch Deutschlands älteste Moorkolonie (gegr. 1630). Seit es den Emslandplan (s. Karte) gibt, hat sich diese Landschaft sehr gewandelt. Das Moor wird mit modernen Maschinen urbar gemacht: aus dem Odland entsteht Kulturland. Man baut neue Straßen, Fabriken, Krankenhäuser, Schulen und Sportstätten. Neue Wälder wachsen durch die Aufforstung heran. Einzelne Bauernhöfe und neue Dörfer werden angelegt, Leitungen für den elektrischen Strom versorgen auch abgelegene Siedlungen. Flüsse erhalten ein neues Bett. Durch die Industrialisierung sollen die Bewohner des Emslandes gegenüber den bisher höher entwickelten Gebieten nicht mehr benachteiligt sein. Ein Beispiel für viele soll das deutlich machen:

In einem Teil des Bourtangener Moores, im Obertangener Moor, war die Kultivierung 1961 abgeschlossen. Franz Hörsers verkaufte seinen Bauernhof in Rütenbrock und kündigte die gepachteten Ländereien. Von der Emsland GmbH kaufte er dann das Haus, das er heute bewohnt, und das Land, das er seit dem Herbst des Jahres 1961 bearbeitet. So machten es auch seine Nachbarn, die in Allharren ansässig waren. Bis 1965 wurden im Emsland über 1200 Landwirtschaftsflächen angepachtet. Ihre neuen Höfe sind zwischen 15 und 25 Hektar groß.

Neben den bisherigen Energiequellen Kohle, Erdöl, Gas und Wasser gewinnt die Kernenergie immer mehr an Bedeutung. Im Jahre 1968 wurde das Atomkraftwerk Lingen in Betrieb genommen. Im 65 m hohen Reaktor mit seiner dicken Schutzhülle aus Stahl und Beton findet eine dauernde Urankernspaltung statt, die Wärme erzeugt. Diese bringt Wasser zum Sieden. Der dabei entstehende Dampf treibt Turbinen und Generatoren zur Gewinnung von elektrischem Strom.



Erdölgebiet Emsland: Raffinerie in Holt hausen nördlich von Lingen

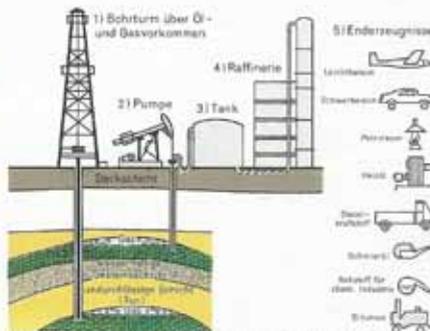
Erdöl und Erdgas aus Niedersachsen

Im Fußegebiet bis hinab in die Gegend von Celle befindet sich das Altgebiet des Erdölvorkommens in Niedersachsen. Bei Wietze, unweit von Celle, schöpften die Bauern aus Teerkühen eine Art Öl zum Wagenmachieren. Es mußte irgendwie aus der Erde hervorquellen. Im Jahre 1859 versuchte Professor Hunaeus, Öl zu erbohren. Doch der Bohrmeißel brach ab, und die Arbeiten mußten eingestellt werden. Zwanzig Jahre danach wurde in der Allerniederung erfolgreich gebohrt. Später fand man auch in Nienhagen und in der südlichen Heide Erdöl.

1942 wurden die ersten Ölquellen im Emsland fündig. Die Produktion stieg von Jahr zu Jahr. Bohrtürme und Ölpumpen geben der Landschaft ein neues Gesicht. Aus unerschlossenen Mooren wurde ein wichtiges Erdölgebiet (s. Bild oben). Die Bohrlöcher sind 700–1000 m tief. Die Fundstellen sind durch lange Rohrleitungen



Der Emsland-Plan umfaßt die Kultivierung von 5000 qkm Moorland.



Die Abb. 1–5 zeigen, wie Erdöl gewonnen wird und was man daraus herstellt

miteinander verbunden. In solchen Pipelines wird das „flüssige Gold“ bis zur Raffinerie (s. Abb. oben 1–4) gepumpt.

Seit Anfang der 60er Jahre wird neben dem Erdöl in steigendem Maße das Erdgas in der Industrie, beim Kochen und Heizen verwendet. Es ist von Natur geruchlos und nicht giftig. Damit man es überhaupt riechen kann, wird ihm Schwefelkohlenstoff beigelegt. Erdgas hat einen 2- bis 3mal höheren Heizwert als Stadtgas, das bei der Verkokung der Kohle gewonnen wird.

Das Erdgas gelangt wie Erdöl in Pipelines zum Verbraucher. Die Fördergebiete liegen vor allem in Süddoldenburg und im Emsland. Auch aus den benachbarten Niederlanden wird Erdgas eingeführt. Selbst in der Nordsee versucht man jetzt, mit schwimmenden Bohrinseln dieses begehrte Gas zu finden.

AUFGABEN: 1. Suche außer Papenburg noch andere Moorkolonien auf der Karte S. 28/29! – 2. Suche Erdölgebiete auf der Karte S. 39!



Abbildung 302

Noch vor der Kernenergie. Ein Modernisierungsbeispiel aus der Grafschaft Bentheim, Landkreis Nordhorn: Alte Picardie, eine 1647 gegründete Moor-kolonie, hier mit den Attributen der Konsum-, Energie- und Bildungsinfrastruktur: Gemischtwarenladen J.H. Vügten, Ölbohrbetrieb, Volksschule.



Abbildung 303
Kernkraftwerk Lingen, 1973.

Die Darstellung der 1970er Jahre arbeitet vor allem den planmäßig-technotopischen Charakter heraus und schlägt einen energiewirtschaftlichen Bogen vom Torf über das Öl zur Kernenergie. Das AKW Lingen wird mit der Moorkolonisierung¹³¹ seit dem 17. Jahrhundert kontinuiertsbildend in eine Linie gestellt. Die finstere Provinz von gestern strahlt im Zeichen neuester Energieparadigmen. Der qualitative Sprung zwischen Kohlenstoff- und Kernenergie wird dabei ebenso wie der Umstand verwischt, daß für den Atomstandort Emsland seine Grenznähe und immer noch dünne Besiedlung sprechen.



Abbildung 304
Kernkraftwerk Emsland, 2007.

Abbildung 301 stellt die Erdölgewinnung und -verarbeitung in den Vordergrund: das ist neben den vorübergehend emslandtypischen Bohrtürmen, die zum regelrechten Wahrzeichen einer Landschaft wurden, die Großraffinerie in Holthausen nördlich von Lingen. Ihre Bedeutung wird in einem Schaubild zur Erdölabhängigkeit der Industrie- und Mobi-

131 Vgl. z. B. Verein für Brauchtum und Geselligkeit Alte Picardie e.V. (Hg.), 350 Jahre Alte Picardie, 1647–1997, Nordhorn 1997.



Verladenanlagen, der sogenannte Erksai im Hafen von Emden

die den drahtlosen Verkehr mit den Schiffen auf hoher See vermittelt. Von Norddeich-Mole fahren die schönen Seebüderschiffe nach den Inseln Juist, Norderney und Baltrum.

Emden ist die kleinste Stadt Ostfrieslands. Sie war einst eine Hafenstadt, ebenso Wittmund. Bis hierher reichte der Meeresbereich der Harle. Hier hatten zu Stürtebeckers Zeiten die Seeräuber ihren Schlupfwinkel. An der Küste liegen die kleinen Siedlerorte Carolinensiel, Bensersiel, Neuharlingensiel, Westerrucumersiel und Nefmersiel.

AUFGABEN: 1. Suche außer Großefehn weitere Moorkolonien in Ostfriesland! 2. Berechne die Entfernungen von Aurich, dem Mittelpunkt Ostfrieslands, zu den anderen Städten des Regierungsbezirks (Skizze)! 3. Nenne die Meeresbuchten an der Nordseeküste! 4. Fertige eine Zeichnung von Ostfriesland mit den wichtigsten Seiden, Straßen und Eisenbahnlinien an! 5. Wieviel Kilometer landeinwärts liegt jetzt Wittmund, die ehemalige Hafenstadt?

Emden und der Dortmund-Ems-Kanal

An der Emmündung liegt die Seehafenstadt Emden (50 000 E.). Sie hat als Umschlagplatz für Kohle, Erze, Kali und Getreide eine große Bedeutung erlangt. 1963 betrug der Güterumschlag 10 149 300 t. Wir nennen Emden »das Tor zum Ruhrgebiet«. Erzdampfer aus Schweden bringen ihre wertvolle Fracht nach Emden, dem größten Erzumschlaghafen Deutschlands. Der Weg der 1000-t-Lastkähne führt von Emden über den breiten Dortmund-Ems-Kanal zu den Hochöfen an Rhein und Ruhr. Umgekehrt nimmt die Kohle des Industriegebietes von Emden aus ihren Weg in die weite Welt. Man kann also sagen: Emden liegt an der »künstlichen deutschen Rheinmündung«. Dieser wichtige Kanal ist 271 km lang, hat eine Tiefe von 2,50 m und eine Breite von zum Teil 41 m. Er hat nach dem Nord-Ostsee-Kanal den größten Schiffsverkehr. Der Dortmund-Ems-Kanal benutzt von Emden bis Meppen das Flußbett der Ems. Er nimmt bei Dörpen den Küstenkanal und bei Rheine den Mittellandkanal auf (siehe Karte Seite 16). Emden ist weiterhin bekannt durch die Heringsfischerei. Von hier aus fahren die Heringslogger zu den Fanggründen in der Nordsee und weiter bis nach Island und Norwegen. In Emden arbeitet seit 1964 ein Zweigwerk des Volkswagenwerkes.

AUFGABEN: 1. Warum benutzen die Lastkähne aus dem Ruhrgebiet lieber den Dortmund-Ems-Kanal als den Weg durch Holland bis zur natürlichen Rheinmündung? 2. Kennst du weitere Heimathäfen der Hochseefischerei? 3. Beschreibe Emdens Lage. 4. Besorge dir von deinem Klassen Prospekte von Emden und verarbeite daraus etwas über die Geschichte der Stadt zu erfahren!

Öltanker in Wilhelmshaven

In amerikanischem Tempo ist im Jahre 1958 eine Ölleitung von Wilhelmshaven nach Köln gelegt worden. Man nennt eine solche Rohrleitung mit einem Fremdwort Pipeline (sprich paip-lain). Diese Ölleitung führt zu den neubauten Erdölraffinerien an Rhein und Ruhr. Sie ist 348 km lang, mit den Anschlußstrecken 390 km. Jedes der zusammengeschweißten Rohre hat einen Durchmesser von 71 Zentimetern; es könnte also ein Mann hindurchkriechen. Die gesamte Leitung liegt 1 bis 2 m unter der Erde.

Die Jadestadt hat eine hochmoderne Ölschlaganlage erhalten. 705 m weit ragt die gewaltige Tankerlöschbrücke aus Binn vom Lande aus bis an das Fahrwasser. Die 12–15 m tiefe Fahrinne der Jade ermöglicht es, daß die größten Supertanker der Welt bis zu 110 000 Tonnen hier ihr »flüssiges Gold« in die riesigen Tanks pumpen können. Das erste Tankerschiff legte am 29. November 1958 am Heppenser Groden in Wilhelmshaven an.

Wenn jährlich etwa 500 Tanker abgefertigt werden, wie die Wilhelmshavener es planen, so bedeutet das einen Umschlag von 25 Mill. t Rohöl. Wilhelmshaven steht seit 1963 in der Tommage mit 33 Mill. t hinter Hamburg an zweiter Stelle. Wirtschaftlich wichtig für die Stadt ist auch die Herstellung der Olympiaschreibmaschinen, die den Ruf der rüchigen Mechaniker in alle Welt verbreiten. So hat die »grüne Stadt am Meer«, die als Kriegshafen 1939 bis 1945 so schwer gelitten hat und deren Marinewerft noch nach dem Kriege demontiert wurde, wieder eine Lebensgrundlage für ihre rund 100 600 Einwohner.

AUFGABEN: 1. Welche Städte liegen an der Ölleitung Wilhelmshaven-Köln? 2. Miß die Luftlinie Wilhelmshaven-Köln und vergleiche sie mit der Länge der Pipeline! 3. Warum verläßt die Ölleitung unser der Erde? In den Erdölgebieten Arabiens und des Iraks legt man die Rohre einfach auf den Wüstensand. 4. Lies auch Seite 23 »Erdöl im Emsland«, Seite 26 »Erdölvorkommen« und Seite 22 »Niedersachsen das wichtigste deutsche Erdölgebiet«!



Wilhelmshaven: Die 705 m lange Tankerlöschbrücke ermöglicht es, die Ladung mehrerer Öltanker gleichzeitig zu löschen.



Abbildung 306

Eine Olympia-Schreibmaschine von 1964. Der Digitalisierung und Virtualisierung der Bürotechnik seit den 1980er Jahren war die Traditionsmarke nicht gewachsen.

litätsgesellschaft herausgestellt. Es fehlt auch nicht der Verweis auf die großen Gasfunde in der benachbarten niederländischen Provinz Groningen und auf die Gasbohrungen in der Nordsee: Wenn es um Energie geht, spielen Kulturlandschaften keine Rolle mehr. Hier wird nicht mehr kultiviert, sondern konkurriert: Das Landschaftsbild wird geprägt von einer agro-industriellen Hochenergie- und Speziallandwirtschaft, vernetzten technischen Großanlagen und verkehrstechnischen Infrastrukturprojekten. Das neue Emsland ist eine Industrieprovinz. 1968 ging das Kernkraftwerk Lingen ans Netz, das 1977 nach einem Schaden im Dampfumformersystem stillgelegt wurde. Seit 1988 ist das Kernkraftwerk Emsland bei Lingen in Betrieb.

Emden und Wilhelmshaven stehen in den 1960er Jahren für verschiedene Funktionalitätskonzepte: die Ems- als ‚künstliche Rheinmündung‘ und Wilhelmshaven mit seiner Tankerlöschinfrastruktur als kleines deutsches Rotterdam. Mehr noch als die Erzanlandung Emdens, das zudem seit 1964 auch noch VW-Produktionsstandort ist, repräsentiert Wilhelmshaven die großanlagentechnische Modernisierung, die noch lautsprachlich ins deutsche Bewußtsein überführt werden muß: „In amerikanischem Tempo ist im Jahre 1958 eine Ölleitung von Wilhelmshaven nach Köln gelegt worden. Man nennt eine solche Rohrleitung mit einem Fremdwort Pipeline (sprich paip-lain).“¹³² Und in Emden gibt es noch Heringsfischer. Wilhelmshaven hat im Krieg „schwer gelitten“,¹³³ aber die „tüchtigen Mechaniker“¹³⁴ der Olympia-Schreibmaschinenwerke erleichterten die Konversion vom Kriegs- zum Industriehafen.

In den 1970er Jahren gehört die Emdener Heringsfischerei ebenso wie der größte Teil der deutschen Hochseefischerei der Vergangenheit an, auch wenn die diesbezügliche Bedeutung Bremerhavens noch Erwähnung findet.¹³⁵ Die neue Containerlogistik ist das zentrale Thema: Schiene-Schiff- und Straße-Schiene-Verkehre beginnen die Häfen nachhaltig zu verändern. Verlade- und

132 Niedersachsen I, S. 32.

133 Ebd.

134 Ebd.

135 Vgl. Jens Rösemann, Rotbarsch & Co.: Die große Zeit der Hochseefischerei, Hamburg 1998; Ingo Heidbrink, „Deutschlands einzige Kolonie ist das Meer!“ Die deutsche Hochseefischerei und die Fischereikonflikte des 20. Jahrhunderts, Hamburg 2004; ein zentraler Erinnerungsort der deutschen Hochseefischerei ist das Fischereimuseum Cuxhaven: <http://www.fischereimuseum-cuxhaven.de/>.

Emden und der Dortmund-Ems-Kanal

An der Emsmündung liegt die Seehafenstadt Emden. Sie hat als Umschlagplatz für Kohle, Erze, Kalk und Getreide große Bedeutung. Wir nennen Emden „das Tor zum Ruhrgebiet“. Erzdampfer aus Schweden, Afrika und Südamerika bringen wertvolle Fracht nach Emden, dem größten Erzumschlaghafen Deutschlands. Der Weg der 1000-t-Lastkähne führt von Emden über den breiten Dortmund-Ems-Kanal (s. a. S. 9) zu den Hochöfen an Rhein und Ruhr. Umgekehrt nimmt die Kohle des Industriegebietes von Emden aus ihren Weg in die weite Welt. Man kann also sagen: Emden liegt an der „künstlichen deutschen Rheinmündung“. Dieser wichtige Kanal ist 271 km lang, hat eine Tiefe von 2,50 m und eine Breite von zum Teil 41 m. Er hat nach dem Nord-Ostsee-Kanal den größten Schiffsverkehr. Der Dortmund-Ems-Kanal benutzt von Emden bis Meppen das Flußbett der Ems. Er nimmt bei Dörpen den Küstenkanal und bei Bevergern nahe Rheine den Mittellandkanal auf (s. S. 28/29). Emden besitzt auch bekannte Industriewerke. So befindet sich hier ein großes Zweigwerk von VW, das für den Export nach Amerika arbeitet. Eine Ölraffinerie versorgt viele Tankstellen mit Benzin. Emden wurde auch Standort einer bedeutenden Schiffsverft der Rhein Stahl-Nordseewerke mit über 5000 Beschäftigten. Die seit 1552 betriebene Heringsfischerei wurde aufgegeben.



Erzkal im Hafen von Emden



Die Hafenanlagen von Bremen.

Die Unterweserhäfen

Häfen und Industriestädte geben der Unterweser ihr eigenes Gesicht. Fast jeder größere Ort hat Werften. Drei Autofähren verbinden die Ufer.

Esbeth hat eine Seefahrtschule und eine Schule für Schiffsjungen. Für die Energieversorgung im Gebiet Weser-Ems ist der neue große Erdgaspeicher, der 100 Mill. cbm Erdgas fassen kann, von besonderer Bedeutung.

Brake ist nach Hamburg der größte Getreideumschlagplatz Deutschlands. Das Korn für jede 5. Scheibe Brot aus eingeführtem Getreide ist durch seine Silos gegangen. In Norddehnem sehen wir die bedeutenden Seekabelwerke.

In Bremerhaven besteigen Passagiere, die nach London reisen wollen, am England-Kai die großen Fährschiffe nach der Hafenstadt Harwich. Der Fischereihafen ist der größte des europäischen Festlandes. Am Weserport werden jährlich bis zu 12 Mill. Tonnen Erze aus Brasilien, Venezuela, Liberia und Schweden umgeschlagen.

Die Hansestadt Bremen

In der Hansestadt Bremen grüßt uns der steinerne „Roland“. Bei einer Hafenrundfahrt erleben wir den Umschlag der Stückgüter Kaffee, Tabak, Wolle und Baumwolle in diesem Welthafen. Über 12 000 Seeschiffe laufen jährlich den Hafen an.

Bremen ist auch der größte Containerhafen Europas. Container sind große Transportkisten aus Stahlblech (s. Abb. rechts unten). Früher mußten Fabriken und Handelsfirmen ihre Waren in viele Holzkisten verpacken, jede Kiste einzeln beschriften und zum Hafen schicken. Dort wurden sie dann einzeln in den Laderäumen der Stückgutfrachter verstaut, was viel Zeit in Anspruch nahm. Heute mieten viele Firmen einen Container. Er wird im Warenlager der Fabrik beladen und mit einem Sattelschlepper zum Containerhafen befördert. Eine Verladebrücke lädt ihn innerhalb von zwei bis drei Minuten vom Sattelschlepper auf ein Schiff um.

AUFGABEN: 1. Welche Städte liegen an der Östung Wilhelmshaven – Köln? 2. Miß die Luftlinie Wilhelmshaven – Köln und vergleiche sie mit der Länge der Pipeline! 3. Warum verläuft die Östung unter der Erde? In den Erdölgebieten Arabiens und des Iraks legte man die Rohre einfach auf den Wüstensand.



Container werden mit Kränen auf Sattelschlepper und Güterwagen verladen.



Abbildung 308

Cuxhaven, Blick auf den ehemaligen Hapag-Lloyd-Auswandererbahnhof Steubenhöft, 2008, im Vordergrund Schlepper, rechts ein Teil des Ölhafens, im Vordergrund die Verkaufsbude für Ausflugsfahrten in der Elbmündung und zu den Seehundsbänken; nicht im Bild links die riesigen Roll-on-roll-off-Terminals der dänischen Reederei DFDS für die Autoverladung: das bleibt vom Hamburgischen Vor- und größten deutschen Fischereihafen.

Umschlagkais im engeren Sinn verschwinden ebenso wie der Stückgutverkehr der Bahn. Die Beschleunigung des Be- und Entladevorgangs wird später durch das Roll-on-roll-off-Prinzip und durch fahrbare Containerkräne nochmals zunehmen und die dadurch die Traditionshäfen bedrohen, die als ‚Stapelplätze‘ überflüssig geworden sind: das Container- Prinzip ist nur noch bedingt von ihrer teuren Infrastruktur abhängig und verlegt das Lager auf die Straße.

Was bleibt?

Eine verallgemeinerungsfähige Beobachtung der Heimatkonstruktionen in den 1960er und 1970er Jahren könnte sein, daß die Heimaten und die industriellen Paradigmen zunehmend auseinanderfallen und nur noch zufällig zusammenpassen. Der soziale Wandel erweist sich immer deutlicher als Wanderzirkus der Marktwirtschaft. An die Stelle von Wachstum und Entwicklung von Kulturlandschaften treten Planung sowie das Auf und Ab von Boom und Flaute auf regionalen Märkten. Es würde nicht überraschen, wenn sich ebendies einmal mehr an der Windenergie und der großagrarischen Bioindustrie am Standort Niedersachsen erweisen würde. Die Zukunft



Abbildung 309

Ein Container-Liner in der Elbmündung vor einer der Hafeneinfahrten in Cuxhaven: nur im Havariefall Beute für die Schlepper.



Abbildung 310

Badestrand auf Langeoog, 1960er Jahre. Viel Wandel in der touristischen Nutzung, aber kein Nachlassen der Attraktivität.



Abbildung 311
Dünen und Wasserturm
auf Langeoog, 1960er
Jahre.

von heute ist schnell von gestern. Was angesichts dieser beschleunigten Veränderungsintensität bleibt, liegt noch unterhalb der traditionellen kulturellen Heimat-Konstruktionen, es sind die Naturlandschaften selbst, wie es der niederländische Publizist Geert Mak für das angrenzende Nachbarland beobachtet hat:

Aber die schwarzen Winternächte, in denen die Stürme wüten und die Bauernhöfe noch Inseln sind in einem wilden, grünen Meer, draußen der peitschende Regen und drinnen dieselbe Wärme wie in den Warftscheunen von damals, diese Nächte gibt es auch heute noch. Und die Dorfkirche auf dem kleinen Hügel, darum herum die Toten, dann die Lebenden. Und im Sommer diese Himmel, die unbeschreiblich zarten Farben Ruysdaels, blau, rosa und grau, die Gott selbst allabendlich an den Himmel malt, und das eigentümliche Licht, auch das ist zeitlos in diesem Land.¹³⁶

136 Geert Mak, Niederlande, München 2008, S. 239.

Ironie: Loriots Auto-Humor Ende der 1960er Jahre

In Loriots ‚Grossem Ratgeber‘, einer 1968 bei Diogenes in Zürich erschienenen Sammlung ausgewählter Serien seiner Knollennasen-Zeichnungen in Hardcover-Aufmachung, leitet das Thema ‚Das Automobil‘ die Rubrik ‚Ausser Hause‘ ein – erst danach wendet Vicco von Bülow sich anderen Mobilitätsformen wie u. a. der Schlafwagen-, Flug- und Schiffsreise, dem Auslandsaufenthalt sowie der Jagd und Raketen zu. Automobilität als idealtypische Form der Identitätsprothetik des ratbedürftigen modernen Menschen durchzieht allerdings den gesamten Ratgeber auch außerhalb des Automobilkapitels:

Der Kern von Loriots Automobilitätshumor hat stets mit Hybris und Fallhöhe zu tun. Das Auto als Identitätsmaschine gewährt tiefe Einblicke in die eingebauten Widersprüche moderner Identitätskonstruktionen in der Mobilitäts-, Leistungs- und Konsumgesellschaft. Allerdings sind diese noch nicht an für sich lustig; sie sind als gewöhnliche Alltagsparadoxien häufig genug nicht einmal ohne weiteres sichtbar. Loriots Auto- und Technikgeschichten leben von der pointierten Sichtbarmachung der so einfachen wie immer wieder frappierenden Erfahrung, daß nicht wir die Technik beherrschen, sondern die technischen Artefakte uns. Dabei handelt es sich um nichts geringeres als die vierte traumatisierende Kränkung der Neuzeit: Kopernikus verdrängte den Menschen aus dem Zentrum des Universums, Darwin aus dem Zentrum der Schöpfung, Freud aus der Illusion der Herrschaft über sein Bewußtsein. Loriot führt uns vor, was unsere seit der politisch-industriellen Doppelrevolution kultivierten Lieblingsvorstellungen der Beherrschbarkeit, Steuerbarkeit und Zweckrationalität von Technik mit uns und aus uns machen: ratlose Knollennasen-Männchen, deren Anpassungsbereitschaft an das Leitartefakt Automobil eigentlich nie zu den gewünschten Ergebnissen, sondern lediglich zu immer neuen technomorphem Anpassungsversuchen führt. Diese erfordern ein erstaunliches Maß an Kreativität und Leidensfähigkeit. Eigentlich gebrauchen



Abbildung 312



Abbildung 313

Loriot's Knollennasen Automobile nie für den Zweck, für den sie gedacht sein mögen – und genau darin liegt in Loriot's Autowelt der Fortschritt im eigentlichen Sinn: und eben nicht in der Perfektion der Artefakte. Anders ausgedrückt: Loriot's Blick auf die Automobilität war schon sozialkonstruktivistisch, lange bevor es eine Theorie der sozialen Konstruktion von Technik gab. Diese Perspektive führt vor allem dazu, Formen der Technikfaszination als sozialkommunikativen Kitt in der Technikwahrnehmung zu würdigen, ohne jedoch in einer Haltung passiver Anbetung vor den Objekten, also dem Automobilen, zu verharren. In Abwandlung eines Goethe-Ausspruches über die Geschichte ließe sich mit Loriot vom Auto sagen, das Beste an ihm ist der Enthusiasmus, den es erzeugt. Denn er befähigt die ökonomisch, mental, aber auch rein physisch eingeschränkten Konsumenten von Automobilität zu ungeahnten kreativen Leistungen sowohl in der unablässigen Redefinition des Autos als auch in der ständigen Rekonstruktion des eigenen

Mindsets, in dem Mentalitätsschatten des statutsversichernden Herrenfahrers auch und gerade im überforderten Kleinwagenbesitzer der automobilen Massenmobilitätsgesellschaft auszumachen sind. Loriot zeigt, daß es eigentlich nichts gibt, was man mit einem Auto nicht machen kann – was nicht gleichbedeutend mit dem Satz ist, daß man mit einem Auto alles machen kann. Automobilität, so lernen wir bei Loriot, ist eine Form menschlicher Existenz.

Auch und gerade wenn der PKW der Tin Lizzie noch sehr ähnlich ist, kommt es in der Identitätskonstruktion auf andere Attribute an, z. B. den hohen Kraftstoffverbrauch. Wie läßt sich dieser souveräne Umgang mit Fossilbrennstoffen – wenige Jahre vor der ersten Ölkrise – besser ausdrücken, als den Automobilisten im Sprit baden zu lassen, freundlich bedient von einem kundigen Tankwart. Das Auto wird hier zu einer Art des reinen Kraftstoffbehälters und bildet zugleich das einem Aquarium ähnliche Technotop für den zum Benzinfisch mutierten Fahrer. Das Prinzip des Verbrennungsmotors ist ebenfalls transzendiert. Der Kraftstoff wird nicht mehr verbrannt, sondern konstituiert einen technischen Lebensraum: ließe sich seine Kostbarkeit schö-

ner zum Ausdruck bringen? Offen bleibt jedoch die funktionale Frage seines Verbrauchs, jedoch wird man annehmen dürfen, daß wie beim Aquarium regelmäßiger Austausch nötig ist. Alles Leben kommt aus dem Wasser bzw. aus der Zapfsäule.

Autofahren ist Rollenverhalten.¹³⁷ Keineswegs jedoch kollidieren hier die sozialen Rollen des Fahrers und Beifahrers, wie man annehmen könnte. Es handelt sich vielmehr um rollentypisches Verhalten von gesellschaftlich korrekt gekleideten Autobesitzern im Unterschied zu Nicht-Autobesitzern. Wenn der Beifahrer auch Besitzer eines Kraftfahrzeuges ist, wird er, wie hier gezeigt, nicht darauf verzichten, seine dadurch erhöhte Naturwahrnehmung und Steuerungskompetenz jederzeit zu mobilisieren, wobei nur Rücksicht auf den automobilistischen Comment zu nehmen ist: „Nimm Rücksicht auf schlafende Fahrer!“¹³⁸ Der Ausdruck von Autobesitzer-Identität steht auch über einem engen Begriff von Sicherheitsvor-

sorge und markiert zugleich einen technischen Macher-Habitus: „Autofahrer sind Feinde unnützer Worte.“¹³⁹ Zugleich zeigt Lorient hier Autofahren als ein durch und durch gehoben bürgerliches Rollenverhalten, was man u. a. am Hut, an Manschetten und Frisur, aber auch an der Kühlerlänge erkennt. Das Wahrnehmen von Natur und Sehenswürdigkeiten sowie der Griff ins Steuer „ohne Umschweife“¹⁴⁰ sind individualitätsexpressive bürgerliche Identitätsmerkmale. Doch zum Zeitpunkt des Erscheinens dieser Karikaturen ist das längst kein Oberschichtphänomen mehr. Die Massenmobilitäts- und Mobilitätskonsumgesellschaft ermöglicht Autofahrer mit Hut im Opel Kadett. Die naturerschließende Sonntagstour findet nicht mehr im convertible, sondern im VW 1300 statt. Geblieben ist in allem sozialen Wandel das Auto, dessen Verbreitung die Massengesellschaft, so gesehen, an ursprünglich bürgerlichen Ego-Konstruktionen partizi-



Abbildung 314

137 Vgl. Rüdiger Peukert, Rolle, soziale, in: Bernhard Schäfers (Hg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen 2000, S. 290–294.

138 Lorient Grosse Ratgeber, Zürich 1980, S. 109.

139 Ebd.

140 Ebd.



Abbildung 315

pieren läßt, auch wenn Hut und Gesellschaftsanzug schon lange – allerdings noch gar nicht so lange: siehe Abbildung 315! – der Vergangenheit angehören und sich auch die Wahrnehmung der Sehenswürdigkeiten erheblich verändert hat.

Die Spannung zwischen egalisierenden und sozial distanzierenden Effekten des Automobilmus ist ein Leitmotiv in Lorient's automobiler Welt: „Der Besitz eines Automobils hat in erster Linie eine Steigerung des Selbstbewußtseins zur Folge.“¹⁴¹ Gleichwohl bleibt der Effekt aus, wenn die bürgerliche Gesellschaft im Wortsinn wie in Abbildung 316 darüber hinweggeht. Das automobiler Selbstbewußtsein ist Anfechtungen und Krisen ausgesetzt. Selbstbildkonstruktion und Kontext passen nicht immer zusammen, und so kann sich die gelungene Mensch-Maschine-Anpassung im Hinblick auf die soziale Distinktion als Fehlschlag erweisen. Autofahrer sein heißt leiden. Sind diese rücksichtslosen Fußgänger am Ende Besitzer größerer Fahrzeuge?

Individualitätsausdruck durch Fahrtrichtungswahl gegen den Verkehrsfluß: subjektiv gesehen, kommt das Kleinst-Kfz gegen den LKW auf, findet sich die erfolgreiche Entfaltung der Persönlichkeit in der grimmigen Ablehnung der angepaßten Mainstream-Verkehrsteilnehmer bestätigt. Daß hier der PS-Schwächere weichen wird, ist nicht ausgemacht. Autofahren ist immer Kampf, und in diesem Kampf obsiegt oft der stärkere Wille.

Automobilität war und ist, das läßt sich unschwer sowohl durch den Blick in den Rückspiegel wie auch in die Geschichte des Automobils empirisch erhärten, alles andere als eine friedliche soziale Konstruktion. Das automobiler Selbstbild des Autofahrers, entwickelt am Auto als der ultimativen Identitätsmaschine, beruht zu einem erheblichen Teil auf Abgrenzung, die Feindbilder braucht. Wer ein teures, PS-starkes Fahrzeug fährt, erfährt dessen Exklusivität und

141 Ebd., S. 100.



Abbildung 316

Abbildung 317

Überlegenheit durch die Inferiorität aller anderen. Wer sich mit dem ökologisch korrekten geringen Verbrauch seines teilhybriden Multifunktionsmittelklassewagens identifiziert, braucht ‚alte Diesel-Stinker‘ und CO₂-Schleudern, um immer wieder sein überlegendes Mobilitätskonzept bestätigt zu finden. Wer gern schnell fährt, ist darauf angewiesen, dass andere dies nicht können – wem gegenüber sollte man sich sonst beweisen? Das Auto bietet eine Projektionsfläche der Identität, die in besonderer Weise das anthropologische Bedürfnis nach Individualität, Abgrenzung und Wettbewerb stimuliert. Dazu gehört auch der animose bis aggressive Blick auf die anderen, ‚feindlichen‘ Identitätskonstruktionen.

Schon in seinem Epochenroman ‚Babbitt‘, 1922 in den USA erschienen, kam Sinclair Lewis leitmotivisch immer wieder auf die für seinen Protagonisten als typischen Durchschnittsamerikaner identitätsbildende, voll ausgelebte Aggression beim Autofahren zurück: „Für George F. Babbitt bedeutete sein Auto – genau wie für die meisten wohlhabenden Bürger Zeniths – Poesie und Drama, Liebe und Heldentum. Das Kontor war sein Piratenschiff, aber das Auto war die

gefährvolle Expedition nach unerforschten Küsten.“¹⁴² Der Kern automobiler Identität ist der Wettbewerb: „Babbitt (...) widmete sich dem interessanten Sport, mit den Trambahnen um die Wette bis zur Ecke zu rasen: erst großer Anlauf, dann Verfolgung, erregtes Jagen im schmalen Raum zwischen der mächtigen gelben Trambahn und der unregelmäßigen Reihe abgestellter Autos, Überholen der Trambahn im Augenblick, wo sie anhielt – ein selten schönes, kühnes Spiel.“¹⁴³ Selbst das Einparken wird zum abenteuerlichen Kampf:

Das Abstellen des Autos vor dem Büro war ein ebenso epochales Drama wie der Start. Während Babbitt um die Ecke von Oberlin-Avenue nach Third Street N.E. einbog, suchte er schon mit den Augen nach einem leeren Raum in der Reihe abgestellter Motoren. Er war ärgerlich, daß er gerade einen Platz verfehlte, in den ein flinker Rivale hineinschlüpfte. Weiter oben verließ gerade ein Auto den Kantstein; Babbitt verlangsamte das Tempo, hielt die Hand hoch, um die Autos zu warnen, die sich hinter ihm herandrängten, winkte aufgeregt einer alten Frau, sich aus dem Wege zu scheren, wich einem Lastwagen aus, der seitlich gerade auf ihn losfuhr. Seine Vorderräder rieben sich an dem stählernen Schutzblech des vor ihm haltenden Wagens, als er stehenblieb, in fieberhafter Erregung das Lenkrad herumriß, hineinglitt in den freien Raum und mit achtzehn Zoll Spielraum manövrierte, bis sein Wagen parallel zum Kantstein stand. Es war ein meisterhaft ausgeführtes kühnes Abenteuer.¹⁴⁴

Auch wenn die Formen des automobilen Wettbewerbs seit den frühen 1920er Jahren, der ersten Phase individueller automobiler Massenmobilität in den USA, wesentlich sublimer geworden sind, ist das Autofahren ein adrenalinschwangerer Identitätsausdruck geblieben. Zu den besonderen ‚Kicks‘ der Selbstbildkonstruktion des Autofahrens gehört auch die projektive Mobilitätsphantasie, so vor allem das Ineinanderspiegeln von Autofahren und Fliegen, wie eine lakonische Passage aus Raymond Chandlers Roman ‚Der lange Abschied‘, 1954 im Original erschienen, zeigt:

Ich stieg in den Olds, startete, stieß zurück, wendete und glitt zögernd über den Parkplatz. Die hochgewachsene Frau und der kleine Mann standen immer noch draußen auf dem Flugfeld. Die Frau hatte ein Taschentuch herausgeholt, um zu winken. Die Maschine tuckerte langsam zum Ende des Feldes hinunter, trieb massenhaft Staub auf. Am äußersten Rand wendete sie, und die Motoren wirbelten sich in röhrenden Donner. Sie begann vorwärts zu gleiten, nahm langsam Geschwindigkeit auf. Hinter ihr stieg in Wolken der Staub auf. Dann hatte sie abgehoben. Ich sah ihr nach, wie sie sich langsam in die böige Luft bohrte und dann Süd-Ost im nachtblauen Himmel verschwand.¹⁴⁵

Auch die gezielte, allerdings gendertypisch verteilte Rücksichtnahme kann ein Attribut automobiler Belligrenz und sozialer Distanzwahrung sein:

142 Sinclair Lewis, Babbitt (1922), Hamburg 1953, S. 20.

143 Ebd., S. 24.

144 Ebd., S. 25 f.

145 Raymond Chandler, Der lange Abschied (1954), Zürich 1975, S. 38.

Ein flachgestreckter Jaguar fegte vor mir um die Hügelkurve und nahm seine Geschwindigkeit zurück, um mir das Bad im Granitstaub zu ersparen, das einem der vernachlässigte Zustand der letzten halben Meile Straße vor der Einfahrt nach Idle Valley sonst unweigerlich bereitete. Anscheinend wurde an diesem Zustand nichts geändert, weil man die Sonntagsfahrer abschrecken wollte, die der Geschwindigkeitsrausch der Autobahnen verdorben hatte. Ich erhaschte mit den Augen ein helles Halstuch und eine Sonnenbrille. Eine Hand winkte beiläufig zu mir herüber, Nachbar zum Nachbarn. Dann legte sich der Staub wieder und fügte sich zu dem weißen Film, der das Gebüsch und das sonnenverbrannte Gras überzog. Dann war ich um die Felsenecke, die Straße bekam ordentlichen Asphalt, und alles war glatt und gepflegt.¹⁴⁶

Die automobilen Identitätskonstruktion muß nicht belliger sein. Abbildung 317 unten zeigt die Übertragung weiblicher Eigenschaften auf das Auto: sparsames, an die Frühzeit des Automobils noch vor dem Benzinstandmesser erinnerndes, wenn auch in dieser Form riskantes Hauswirtschaften im Umgang mit Brennstoff und die Verschönerung des Fahrzeuginnen: erstaunlich geradezu, daß Lorient später nicht die Urheberschaft an dem VW-Accessoire der Hippiezeit schlechthin beansprucht hat: der Minivase mit Flowerpower-Blume.

Zu Loriots dichter Interpretation des Automobils gehört auch seine Neigung, die Anpassung des Benutzers an das Fahrzeug zu beschreiben. Der Maßstab für die Mensch-Auto-Interaktion ist interessanterweise von Anfang an keineswegs technischer oder technoider Art, sondern einer der gesellschaftlichen Gesittung, also der Zivilisation. Fehlerhaftes Einsteigen wie in Abbildung 321, 1 bis 3, steht für schlechtes Benehmen, nicht für schlechte Technik. Der



Abbildung 318
Self explaining, Mr. Bond. Be there in a minute ...



Abbildung 319
Flowerpower nach Lorient ... Hippie-Käfer als Spielzeugmodelle mit Rückzugsmotor.



Abbildung 320
Und im New Beetle, wenn auch etwas markenreflexiv.

¹⁴⁶ Ebd., S. 175.



Abbildung 321



Abbildung 322

kluge Benutzer weiß sich auch im Umgang mit dem Auto zu benehmen und paßt folglich seine Körpergröße an: „Geübte Besitzer von Mikrowagen machen sich ganz klein und setzen sich in müheloser Eleganz hinter das Steuer.“¹⁴⁷ Diese Eleganz steht dann der von Mr. Bond in nichts nach. Außerdem verbürgt sie „Freude am neuen Automobil“.¹⁴⁸ Autofahren ist zutiefst sozial.

Kein Geringerer als Opa Hoppenstedt stolpert hier über einen Kleinwagen. Seine Aggression lebt er nicht durch, sondern gegen das Auto aus. Der PKW ist zwar eine Stolperfalle „für ältere Leute“,¹⁴⁹ doch Opa Hoppenstedt weiß sich zu wehren, was für den Kleinwagen letale Folgen hat. Die Macht des Kraftfahrzeugs wird entzaubert, es hat keine Macht über Opa Hoppenstedt und damit über den Menschen. Das hinderlich abgestellte, nicht mobile Auto des ‚ruhenden Verkehrs‘ bedarf am Ende sogar eines gewissen Artenschutzes vor so viel humaner Rachsucht, die den Mobilitätstraum mit Füßen tritt. Autos haben es schwer.

147 Loriots Grosser Ratgeber, Zürich 1980, S. 112.

148 Ebd.

149 Ebd., S. 113.



Abbildung 323

Wird Opa Hoppenstedt auch hier rabiat?

Über Citroëns ‚Göttin‘, hier in der Anbetungshaltung von vorn gesehen, dürfte Opa Hoppenstedt wohl kaum stolpern. Mon dieu, schließlich handelt es sich um einen Kultgegenstand, der Macht über uns hat. Aber auch die ist begrenzt: in einer Rückspiegelperspektive könnte man, Göttlichkeit hin oder her, an ein Gangsterauto denken, nicht an das Klassenfahrzeug des gehobenen französischen Beamten und ENArchens.

Und gegen so ein gutmütiges deutsches Gesicht ist wohl jede Gewaltanwendung ausgeschlossen. Da weiß man, was man hat. Vor allem weiß man, wer man ist.

Abbildung 325 bestätigt einmal mehr, daß die gesellschaftlichen Umgangsformen keineswegs der Technik angepaßt werden müssen. Vielmehr stellen sie die Norm dar, an die sich die Nutzung der Mobilitätstechnik anzupassen hat. Falsch verstandene, ‚menschelnde‘ Rücksichten auf technische Gegebenheiten wie preisgünstige Kleinwagen – auch wenn die einem Porsche im Kinderformat verdächtig ähnlich sehen – sind und bleiben in gesellschaftlicher Hinsicht falsch und unhöflich. Abbildung 325 unten illustriert die Bewertung des Autos als Kleidungsstück. Lassen sich die



Abbildung 324



Abbildung 325



Abbildung 326



Abbildung 327

Kostümqualität und die soziozentrische Verortung des Automobils klarer auf den Punkt bringen als in dieser Anweisung zur Garderobennutzung: Räder zur Wand und: „Bei längerem Aufenthalt Motor abstellen!“¹⁵⁰

Das Automobil als soziales Konstrukt greift tief in das Straßenbild und die Nutzung des öffentlichen Raums ein. Autofahren erfüllt eine soziale Mission: auch der Besitzer eines Kleinwagens kann zur Reduzierung des Fußgängerunwesens beitragen. Wer hier vergemeinschaftende Ideologien im Hintergrund vermutet, täuscht sich: nichts ist individualistischer. Denn auch der omnibusförmig umgenutzte Kleinwagen ist und bleibt Privatbesitz. Ist dieser am Ende vielleicht gerade deshalb unbrauchbar geworden, haftet der Halter gleichwohl für seinen Mobilitäts- und Identitätsschrott: Eigentum verpflichtet. Was nicht mehr funktioniert, mag eine phantasiearme Definition als Technikgeschichte definieren. Dann gehört diese aber zumindest in den von den Autoritäten vorgehaltenen Abfallbehälter, wenn wir weiterhin als kultiviert gelten wollen. Denn: Autofahren ist Kultur.

Für den zugleich identitätsexpressiven und sozial integrierten Automobilitismus sind Rücksichtnahme und Höflichkeit kitschige Themen. Abbildung 327 oben verdeutlicht, daß die wenn auch nur symbolische Anerkennung der Schädiger-Rolle durch den stärkeren Autobenutzer gegenüber dem Geschädigten von großer Bedeutung sein kann. Daher gilt „Sei sauber, auch im Verkehr!“¹⁵¹ vor allem in moralischer Hinsicht. Auch und gerade vor den Geschlechterrollen macht die egalisierende Wirkung der Massenmobilisierung nicht halt. Kavaliersinstinkte mögen demgegenüber tadellos gentlemanlike sein, können aber Tatsache nicht ignorieren, daß sich die Frauen „bereits in Fahrt befinden“,¹⁵² und zwar automobil. Zu erwarten wäre an dieser Stelle allerdings eine Fallunterscheidung, wann die männliche Hilfe angebracht ist.



Abbildung 328

Loriot kehrt mit uns zu der Frühzeit des Automobils zurück, als in der kleinen Gemeinschaft der ‚zupackenden‘ Automobilisten ein ausgeprägter sozialer Code technischer Hilfestellung und Anteilnahme, vor allem aber der Kommunikation rund um das Auto üblich war: das Gegenteil der Kompetenz und Verantwortung delegierenden Scheckheft-Mentalität. „Kameradschaftliche Geborgenheit“¹⁵³ bedeutet Hand anlegen, und damit einen Eingriff in die automobilen Körper- und Identitätsprothese. Abbildung 328 unten sensibilisiert für den sozialen Interaktionscharakter des Unfalls, hier interpretiert als beschleunigungspartizipatorisches Anstoßen der langsameren Verkehrsteilnehmer. Loriots Knollennase am Steuer lebt das Gefühl aus, das jeder Autofahrer kennt: Wenn der auch so vor mir herschleicht ...

Der souveräne, habitusbeherrschende Umgang mit technischen Defiziten gehörte zum Grundverhaltensmuster des frühen Automobilisten. Diese Tugend ist in der massenautomobilen Gesellschaft mit hybriden Erwartungen an das Mobilitätskonzept Auto so gründlich abhanden gekommen, daß Loriots doppelter Ratschlag geradezu vom ADAC kommen könnte, vor allem

151 Ebd., S. 116.

152 Ebd.

153 Ebd.



Abbildung 329



Abbildung 330

der erste Teil: „Tempo verringern und Mitfahrende durch ein Scherzwort beruhigen.“¹⁵⁴ Die in Abbildung 329 unten zu sehende Szene führt uns die technische Wiederaneignung des Automobils durch den Fahrer vor Augen. Der Wartungstakt mag übertrieben sein, spricht aber für ein tiefes Bedürfnis, den PKW nicht nur als Black Box manövrieren, sondern seine Technik verstehen und ‚meistern‘ zu können: gegenüber diesem im Kern nobel-aufklärerischen Individualismus muß der Verkehrsfluß zurückstehen können.

Grenzbereich, Kontrollverlust, Verselbständigung des Motors: Wer erlebt das schon mit seinem Kombi der unteren Mittelklasse? Ob die Psychologie Autofahrer ermitteln könnte, die davon wirklich noch nie phantasiert haben – oder am Ende nur solche mit unüberwindbaren Hemmungen findet, die Lust am Auto als Risikomaschine einzugestehen? Hinter der Bremsprobe steckt nicht nur das Bedürfnis nach Sicherheit, sondern der Kitzel des Risikos close to the edge. Unriskantes Autofahren ist ein Widerspruch in sich. Wie wir unten sehen, folgen wir damit

doch lediglich dem „eigenwillige[n] Verhalten hochgezüchteter Motoren“.155 Nicht wir fahren sie, sondern sie fliegen mit uns gegebenenfalls davon. Dann helfen nur noch einfache Regeln weiter: „Über Ortschaften nicht schneller als fünfzig fliegen.“156

Der hilfs- wie auch wohl ansonst bereite, wenn auch etwas affenartig herbeieilende Automobilist folgt dem Gattungsmuster, das er nicht um-gendern kann. Insofern muß er in den Fällen A und B bei einer Reifenpanne helfen können, von Ausnahmefälle abgesehen. Autofahren ist Meta-Gender: es gibt kein Gender-Verhalten, mit dem es sich nicht verbinden könnte. Dennoch bleiben Automobilisten Männer und Frauen, die ihre Geschlechterbeziehungen auch vermittelt des Autos regeln können. Was im einzelnen männlich und weiblich konnotiert wird, kann nach Kontext und Subtext stark variieren, und das nicht nur in Ausnahmefällen.157 Und diese Kontexte fallen nicht vom Himmel. Sie sind wohlerworben und eintrainiert.



Abbildung 331

Gegenderte Mobilitätszuschreibungen in einem niedersächsischen Erstlesebuch aus den frühen 1950er Jahren, das noch bis weit in die 1960er Jahre im Gebrauch ist: Grete fährt nicht im Auto, sondern im Boot, und das liegt an der sicheren Leine des Bootswarts. Jochen fährt noch nicht Auto und hat zwar nicht Grete, aber das erwartungsgemäße Segelboot an der Leine. Sehr wahrscheinlich gehört Grete einem Jahrgang an, der autofahren und sich unter Umständen auch mit Reifenpannen auseinanderzusetzen hat. Vielleicht wird sie erfolgreiche Autohändlerin. Und am Ende könnte sich Jochen sogar zu einem ‚Ausnahmefall‘ entwickeln, der dann unserer hilflosen beinfreien Knollennase in Abbildung 332 geflissentlich zu Hilfe eilt.

155 Ebd., S. 119.

156 Ebd.

157 Vgl. Wolfgang Schmale, *Geschichte der Männlichkeit in Europa (1450–2000)*, Wien u.a. 2003, S. 195–226; Jürgen Martschukat, Olaf Stieglitz, „Es ist ein Junge!“ Einführung in die Geschichte der Männlichkeiten in der Neuzeit, Tübingen 2005, S. 141–172.



Abbildung 332



Abbildung 333

Der Autotest ist eine erregende und kommunikationsfördernde Mischung aus sportlichem Wettbewerb sowie dem Wettstreit um die bessere technische Lösung und somit Ausdruck der automobilen Wahrheitsfindung. Er ist so streng rational, ergebnisorientiert und objektiv wie die Inquisition, sofern man seine bzw. ihre Prämisse akzeptiert: den Geist der Selektion zum Wohl des „verwöhnten internationalen Publikums“¹⁵⁸ bzw. des Seelenheils. Die harten Anforderungen sind in Abbildung 333 veranschaulicht durch eine ‚Umleitung‘. Das überstehen nur die Belastbarsten, in diesem Fall also drei von über fünfhundert. Ansonsten weist der Autotest strukturelle Ähnlichkeiten mit einem anderen Test- und Bewertungsgeschehen auf: dem Schußwaffentest und Waffenwahl.¹⁵⁹

Loriot präsentiert uns das Instant-Auto aus der Aktentasche, das den Anforderungen minimalistischer Massenmobilität ebenso genügt wie den Identitätsbedürfnissen: auch der Kleinstmotor ist ‚lautstark‘, es gibt Ausstattungsserien und modische Farbwahloptionen. Je kleiner das Fahrzeug,

158 Loriot's Großer Ratgeber, S. 121.

159 Idealtypisch in James Bonds aussichtslosem Einsatz für seine Beretta .25: Ian Fleming, Doctor No, New York 1958, S. 15–23.



Abbildung 334a



Abbildung 334b

desto wichtiger die Qualität der Innenausstattung. Interessanterweise wurde bislang nur das Klapprad realisiert, aber am Ende bleibt der Radfahrer ein inferiorer Verkehrsteilnehmer auf zwei Rädern.

Minimalmobilität aus der Aktentasche hat etwas Subversives. Sie unterläuft den staatlich regulierten und kontrollierten Verkehr und ermöglicht eine geradezu utopische Form der mobilen, schadensfreien Selbstorganisation motorisierter Individuen. Der Unfall wird zum Klapp- und somit niemals zum Schadens- und behördlich-juristischen Fall. So hätte eine kommunistische Mobilitätsvision aussehen können.



Abbildung 335
Auch faltbar, ein Citroën Hy als Papierfaltmodell.



Abbildung 336

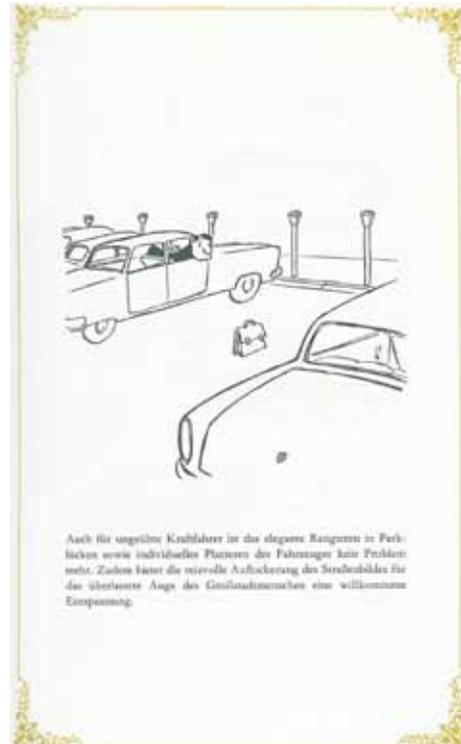


Abbildung 338



Abbildung 337

„Jetsetbag“ 2009: eine Labtoptasche im Retro-Look. Das Akzentuaschenfahrzeug wird nicht mitgeliefert, der Schoß-PC auch nicht.

Getarnte Identitäten provozieren Verwendungsirrtümer: Das Akzentuaschenauto treibt das auf die Spitze, denn nicht hinter jeder Akzentuasche steckt ein Auto. Nicht jedes gehobene Kleinklasse-Fahrzeug mit Spoiler ist ein Rennwagen. Nicht jedes geräumige Sportcoupé erlaubt den Transport von Kühlschränken. Der Nutzer befindet sich allerdings nicht immer in einem so unschuldigen Irrtum wie in Abbildung 336, sondern verlangt inzwischen eine Multifunktionalität, die aus der Akzentuasche einfach nicht herauszuholen ist.

Der deutsche Autobesitzer hat seit dem Akzentuaschenfahrzeug erheblich dazugelernt und ist anspruchsvoller geworden. Und auch die Akzentuasche hat ihren Nimbus verloren, zumal sie auch nicht mehr gegen atomare Strahlung im Erstschlagsfall schützen muß.



Abbildung 339a



Abbildung 339b

Für den Aktentaschenfahrzeughalter ist das Einparken¹⁶⁰ reine Identitätspflege: hier zeigt sich die Überlegenheit seines intelligenten Konzepts.

Susi II belegt als ziviler Panzertyp eindrucksvoll, daß und warum Bonn nicht Weimar ist. Es sind keine Eroberungsziele in der Tradition des deutschen Sonderweges, sondern die Präzision der Lenkung und Federung des ‚Familienkampfwagens‘, die ihn beim deutschen Käufer beliebt machen, der sogar erhebliche Schwächen bei der Befestigung der Bewaffnung in den Kauf zu nehmen bereit ist. Gefahren wird er nicht in der Staffel, sondern wie eine Familienlimousine. Schlechthin entscheidend ist jedoch Susis überlegene Schutzfunktion bei Unfällen, die ihn im engeren Sinn als Familienfahrzeug ausweist.

Von diesen zivilen deutschen Panzerfahrern geht keinerlei Bedrohung für den europäischen oder Weltfrieden aus. Sie haben ein normales Verhältnis zu militärischem Gerät – *but don't mention the war*. Man weiß nie, wie etwas verstanden wird.

160 Vgl. Kurt Möser, Einparken zwischen Kompetenzlust und Automatisierungsdruck, in> Traverse 1 (2009), S. 32–36.



Abbildung 340



Abbildung 342
Mais oui, die Gene einer Göttin, aber eben keine Göttin: Citroëns C 5.



Abbildung 341
Göttliche Formen und Pneumatik, ohne Haftcreme und Flichkraftregler: Citroën DS Prestige 1970, gris argent.

Eine kleine Spitze gegen die weibische welsche Göttin, die die Straßenlagé für sich gepachtet hat? An der Überlegenheit der Neigetechnik des Präsident 3000 TS kann indessen kaum Zweifel bestehen: kein Fahrzeug für frankophile Designfans und Intellektuelle, sondern eine schon im Auftritt amerikanisch anmutende, breitmäulige Mainstream-Limousine „familiären Karosseriezuschnitts“¹⁶¹ mit deutscher Scherentechnik. Da denkt man weniger an Göttlichkeit als vielmehr an Fortschritt durch Technik.

Ein heikles Thema nicht nur für Knollennasen: der Gepäckstauraum in Limousinen. Der Kombi hat es als Handwerkauto lange schwer,

¹⁶¹ Loriots Großer Ratgeber, S. 128.



Abbildung 343



Abbildung 344

obwohl die Platz- und Multifunktionsbedürfnisse mit der Konsumgesellschaft gerade in den 1960er Jahren wachsen. Schließlich gilt es mit der Limousine die gesellschaftliche Kragenlinie zu verteidigen. Hier hilft nur angepaßte ‚Verstautechnik‘ und Hinnahmefähigkeit, suboptimale Trimmung betreffend. Möglicherweise sind es ja auch die schwergewichtigen Herren im Fond, die das Problem verursachen. ‚Kleinliche Kritik‘ jedenfalls hilft hier nicht weiter: der Autonutzer soll sich kreative Lösungen einfallen lassen, nicht meckern. Technikbeschimpfung ist Miesmacherei. Autofahren soll eine positive Welterfahrung sein.

Wie auch das Aktentaschenfahrzeug bietet der Präsident 3000 TS Automobilität, welche aufgrund einer fortgeschrittenen Selbstzerlegungstechnik die Insassen nicht mehr gefährdet: der Unfall verliert seinen Schrecken, seine Folgen sind mit dem Staubsauger zu beseitigen. Das ist jedoch nur eine Seite: das Auto bleibt für die Knollennase eine enigmatische, höchst eigenwillige Maschine, die sich am Ende wohl nur in theologischen Kategorien von Prädestination, Gnade, Erlösung, aber auch der Theodizee treffend beschreiben läßt: Wie konnte sich das Automobil, die mächtigste Identitätsmaschine, die der Mensch jemals erfunden hat, einen so üblen, bösen und oft versagenden Nutzer aussuchen wie die Knollennasen oder uns?

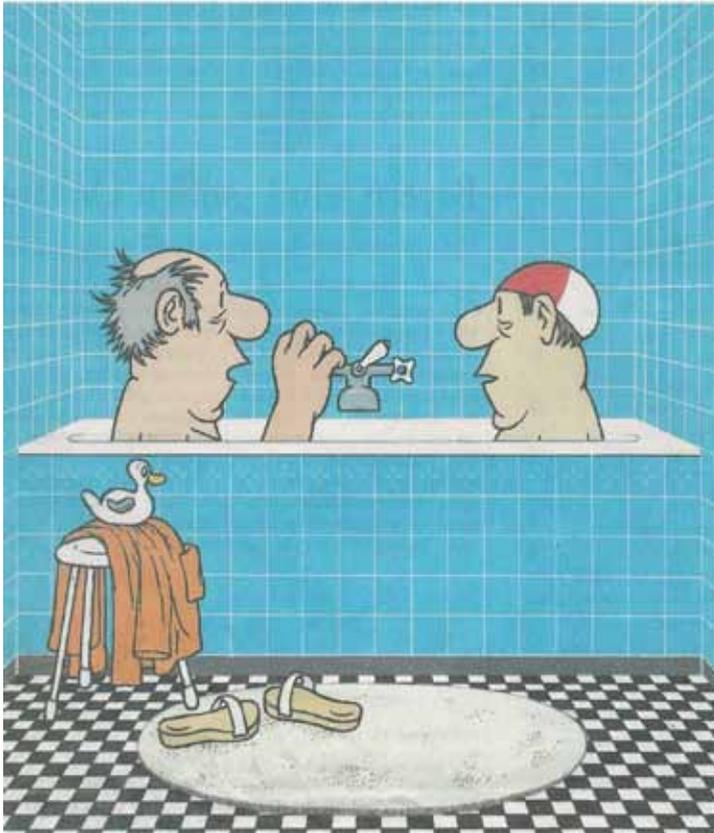


Abbildung 345

Herr Müller-Lüdenscheid und Herr Dr. Klöbner: was für Auto-Typen die beiden wohl sind? Ihre Autos dürfen in der Hotel-Garage stehen.

Gleichwohl: Für das Verhältnis von Menschen und Autos gilt in übertragenem Sinn das Motto, das Lorient seinem Film ‚Papa ante portas‘ aus dem Jahr 1990 gegeben hat: „Männer und Frauen passen einfach nicht zueinander“ – was an der wechselseitigen Anziehungskraft nichts ändert, im Gegenteil.

Statt eines Nachworts

Im übrigen wiederhole ich hier noch einmal, daß dieses Buch ein betont subjektives ist: ein Buch, das Ihnen zeigen soll, wie ich – und nur ich – es gemacht habe, um Ihnen den Mut zu geben, es so zu machen, wie Sie – und nur Sie – es machen wollen. In unserer durch und durch genormten und reglementierten Welt bleibe unser Steckenpferd auf Schienen ein letztes Mittel individueller Denk- und Lebensart!¹⁶²

Herbert Eisenreich



Abbildung 346
Und das wird dann da-
raus, jedenfalls auf ei-
ner Märklin-Anlage der
1960er Jahre.

162 Herbert Eisenreich, *Große Welt auf kleinen Schienen. Das Entstehen einer Modellanlage*, Salzburg 1968, S. 178.

Eisenreich schult zugleich den Blick für das eisenbahntypische Verhältnis von Kontextgebundenheit und Zeitlosigkeit im individuellen Artefakt: ob beim Vorbild oder im Modell.



Abbildung 347

Individualität der Formensprache: Der ÖBB-Dieseltriebwagen Rh 5045 in HO von Piko.



Abbildung 348

Schwere Schnellzuglok 231 E der SNCF „Nord“, entworfen von André Chapelon (1892–1978).



Abbildung 349

Mehrzweck-Diesellokomotive Serie 2400 der Niederländischen Eisenbahnen (NS).



Abbildung 350

Elektrolokomotive 2D2 9100 GRG 1 der SNCF.

III Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1

Perfektion auch im Detail [Piko-Katalog], S. 9.

Abbildung 3

<http://www.buechermarx.com/onlineshop/images/horchbauteautosbig.jpg>.

Abbildung 4

http://lexikon.freenet.de/images/de/f/ff/Wernher_von_Braun.jpg.

Abbildung 5

Jean Bethell, Wissenschaftler, Hamburg o.J. (Was ist Was, Bd. 29); zuerst engl. 1966.

Abbildung 7b

Alfred Spühr, Claude Jeanmaire, Die Osnabrücker Strassenbahn. Die Geschichte der elektrischen Strassenbahn, deren Vorgänger und Nachfolger, Villigen/Schweiz 1980, Abb. 8.

Abbildung 10

Helene Beuermann u. a., [Bilder Ulrik Schramm], Tür und Tor. Eine niedersächsische Fibel für den ersten Leseunterricht auf ganzheitlicher Grundlage. Ausgabe A: Schreibrschrift, Hannover/Hamburg¹²1950, S. 7.

Abbildung 12

Perfektion auch im Detail [Piko-Katalog], S. 24.

Abbildung 13

Jonathan Glancey, Die Eisenbahn. Eine illustrierte Geschichte, München 2006 (zuerst engl. u. d. T. The Train, London 2004), S. 42.

Abbildung 15

Foto Alfred Spühr: Alfred Spühr, Claude Jeanmaire, Die Osnabrücker Straßenbahn. Die Geschichte der elektrischen Strassenbahn, deren Vorgänger und Nachfolger, Villigen/Schweiz 1980, Abb. 150.

Abbildung 25a

Gerda Goedhart, Bertolt Brecht Porträts, Zürich 1964, S. 43.

Abbildung 25b

Volker Hage, Eine Liebe fürs Leben. Thomas Mann und Travemünde, Hamburg 1993, S. 62.

Abbildung 28

Oswald S. Nock, Dampfeisenbahnen an der Wende, 1940–1965, Zürich, 1975, Abb. 103.

Abbildung 30

Bernhard Stein (Hg.), Internationaler Modell-Eisenbahn-Katalog, Reilingen ND 1989 (zuerst ebd. 1978), S. 76.

Abbildung 31

Klaus Gerlach, Für unser Lokarchiv, Berlin (Ost) 1961, S. 184 f., 184.

Abbildung 33

Oswald S. Nock, Dampfeisenbahn an der Wende: 1940–1965, Zürich 1975, Abb. 78.

Abbildung 34

Perfektion auch im Detail. Piko-Modellbahnen HO, Berlin (Ost), o.J. [nach 1985].

Abbildung 35

Piko Modellbahn HO, Berlin (Ost), o.J. [1970er Jahre], S. 20.

Abbildung 36

Ebd., S. 18.

Abbildung 37

Roco '86/'87, [Salzburg 1986], S. 75.

Abbildung 38

Günther Balcke u. a., Modellbahnlexikon. 1700 Begriffe kurz erklärt, Düsseldorf 1975.

Abbildung 39

Ebd., S. 127.

Abbildung 40

Piko-Modellbahn, Katalog-Rückseite.

Abbildungen 42a und b

Dietmar Beckmann, Herbert Beckmann, Joachim Schmidt, Georg Wagner, Dampflokomotiven im Ruhrgebiet. Der Dampfbetrieb in den Jahren 1972 bis 1977, Stuttgart 1979, S. 42 (a) bzw. 30 (b).

Abbildung 43

Deutscher Reichsbahn-Kalender, 6.–8. Februar 1936: Hamburgs Hauptbahnhof bei Nachtbeleuchtung, ND: Alfred B. Gottwaldt, Reichsbahn-Kalender. Die 300 schönsten Blätter aus dem Deutschen Reichsbahn-Kalender 1927–1943, Stuttgart 1978, S. 265.

Abbildung 44

Perfektion auch im Detail, S. 51.

Abbildung 45

Piko Modellbahn, S. 7.

Abbildung 46

Ebd., S. 10.

Abbildung 48

<http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Wartburg-2006-08.jpg&filetimestamp=20060503190153>.

Abbildung 49b

Herbert Eisenreich, Große Welt auf kleinen Schienen: Das Entstehen einer Modellanlage, Salzburg 1968 (zuerst 1963), S. 106.

Abbildung 51

Dietmar Beckmann, Herbert Beckmann, Joachim Schmidt, Georg Wagner, Dampflokomotiven im Ruhrgebiet. Der Dampfbetrieb in den Jahren 1972 bis 1977, Stuttgart 1979, S. 41.

Abbildung 53

Bernhard Stein, Internationaler Modell-Eisenbahn-Katalog, Esslingen 1978, S. 268.

Abbildung 54

Westermanns Monatshefte 106 (1965), Heft 4, S. 91.

Abbildung 57

Perfektion auch im Detail, S. 42.

Abbildung 58

Berlin und seine S-Bahn. Ein Bildband über eine Bahn und ihre Menschen, fotografiert von Thoma Starck, Berlin (Ost) 1987, S. 31.

Abbildung 60

Angela Rückschloß, Würzburg. Bewegte Zeiten – Die 50er Jahre, Gudensberg-Gleichen 1996, S. 40.

Abbildung 62

Piko-Modellbahn, S. 17.

Abbildung 64

Piko-Modellbahn, S. 18.

Abbildung 66

Piko-Modellbahn, S. 46.

Abbildung 70

Diercke Weltatlas, Braunschweig^{41–43}1979, S. 45.

Abbildung 71

Liliput [Katalog], Wien o.J. [späte 1980er Jahre], S. 74.

Abbildung 72

Jürgen Franzke (Hg.), DB Museum. Rheingold – ein europäischer Luxuszug, Nürnberg/Frankfurt am Main 1997, S. 24.

Abbildung 73

Liliput [Katalog], S. 68.

Abbildung 74

Jürgen Franzke (Hg.), DB Museum. Rheingold – ein europäischer Luxuszug, Nürnberg/Frankfurt am Main 1997, S. 25.

Abbildung 75

Perfektion auch im Detail, S. 21.

Abbildung 78

Piko-Modellbahn, S. 30.

Abbildung 79

Hans-Joachim Kirsche, Hans Müller, Eisenbahnatlas DDR, Berlin (Ost)/Leipzig ²1988, S. 61.

Abbildung 81

Piko-Modellbahn, S. 8.

Abbildung 83

Hermann Maey (Hg.), Die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn und der Berliner Stadtbahn im Bild: eine 1930–1938 erschienene Schriftenreihe, Moers 1982, S. 35.

Abbildung 85

Museumsmagazin 1 (2009), Titelbild.

Abbildung 86

Roco Neuheitenkatalog 2009, München o.J., Katalogrückseite.

Abbildung 87

Weinert Modellbau, Weyhe-Dreye 1988, S. 3.

Abbildung 88

Ebd., S. 78.

Abbildung 89

Faller 87/88. Modellbau HO-N-Z, Gütenbach/Schwarzwald o.J., S. 131.

Abbildung 90

Ebd., S. 136.

Abbildung 91

Vollmer Modellbahn-Zubehör Neuheiten HO + N 89, Stuttgart o.J., Prospektrückseite.

Abbildung 92

Der Modelleisenbahner. Eisenbahn-Modellbahn-Zeitschrift 35 (1968), H. 11, S. 30.

Abbildung 94

Modell-Eisenbahner 35 (1989), H. 11, S. 19.

Abbildung 93

Noch Modellbahnanlagen und Landschaftsbau. Neuheiten 2009, Wangen im Allgäu o.J., S. 2.

Abbildung 95

Berlin und seine S-Bahn, S. 25.

Abbildung 96
Ebd., S. 63.

Abbildung 97
Ebd., S. 33.

Abbildung 99
Faller 87/88, S. 131.

Abbildung 100
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/30/Bahnhof_Barthmühle.jpg.

Abbildung 101
Vero [Katalog] o. O. [Olbernhau], o. J., S. 5.

Abbildungen 103a und b
Eisenbahnatlas DDR, S. 227; siehe auch http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0c/Elstertalbrücke_3.jpg.

Abbildung 105
Lateinisches Unterrichtswerk. Lateinisches Übungsbuch, Ausgabe A: Zweite Fremdsprache, II. Teil, hg. v. Max Krüger, Frankfurt am Main u. a., 11. Aufl., o. J., S. 62.

Abbildungen 106a und b
Faller 87/88, S. 121 (a) und 120 (b).

Abbildung 108
Märklin Technik erfahren. Gesamtprogramm 1992/93 DI, Göppingen o. J., S. 211.

Abbildung 107
Berlin und seine S-Bahn, S. 65.

Abbildung 109
Vero [Katalog], S. 9.

Abbildungen 110a bis c
Herbert Eisenreich, Große Welt auf kleinen Schienen, S. 52 (a), 53 (b-c).

Abbildung 111
Faller 87/88, S. 134.

Abbildung 112
Vero [Katalog], S. 16.

Abbildung 113
Ebd., S. 15.

Abbildung 115
Günther Drommer (Hg.), 50 Jahre DDR. Der Alltag der DDR, erzählt in Fotografien aus dem Archiv des ADN, Berlin 1999, S. 305.

Abbildung 114

Hans-Peter Schwarz, Adenauer. Bd. 1: Der Aufstieg, 1876–1952, München 1994, S. 401.

Abbildung 116

Faller 87/88, S. 61.

Abbildung 117

Ebd., S. 93.

Abbildung 121

Bollmann-Bildkarten-Verlag, Osnabrück, Braunschweig 1970, Ausschnitt.

Abbildung 123

http://www.inselbahn.de/images/basic/talbot_97519_55.jpg.

Abbildung 129

Märklin Gesamtprogramm 1992/1993, S. 43.

Abbildung 131

Modellbahn-Lexikon, S. 143, s. v. ‚Nachtbetrieb, der‘.

Abbildung 138

Homann 1876–1951. Technik und Verkehr. Sammelalbum, Dissen am Teutoburger Wald 1951, S. 14.

Abbildung 140

Roco '86/'87, S. 37.

Abbildung 142

John R. Day, Eisenbahnen, Ravensburg 1976 (zuerst ital. Verona 1969), S. 44.

Abbildung 149

O.S. Nock, Dampfeisenbahnen an der Wende, Abb. 72.

Abbildung 150

Ebd., Abb. 152.

Abbildung 151

B. Stein, Internationaler Modell-Eisenbahn-Katalog, S. 37.

Abbildung 153

Wim Wenders, Sam Shepard, Paris, Texas, hg. v. Claus Sievernich, Nördlingen 1984, S. 168f., 169.

Abbildung 154

http://en.wikipedia.org/wiki/File:Hudson_Hornet_4-door_burgundy.JPG.

Abbildung 155

Ulla Leippe, Hannes Limmer (Bilder), Das grosse Buch vom Wilden Westen. Illustrierte Geschichte der Vereinigten Staaten von Amerika, München 1966, S. 218f., 218.

Abbildung 156
Ebd., S. 229.

Abbildung 159
Habbo Tongers, Grösse aus Langeoog. 100 Ansichtskarten von anno dazumal, Borkum 1982, S. 18.

Abbildung 163
Die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn, S. 29.

Abbildung 164
Roco '86/'87, S. 13.

Abbildung 167
Egon Erwin Kisch, Der rasende Reporter (1925), Berlin (Ost) 1952.

Abbildung 169
Praha, [Prag o.J. Olympia Bildband, nach 1985], S. 44.

Abbildung 170
Ebd., S. 149.

Abbildung 171
Ebd., S. 132.

Abbildung 189
Ulrich Uplegger, Langeoog. Inselbahn und Inselfahrt. Geschichte, Allgemeine Daten, Fahrzeuge, Beförderungszahlen, Gleispläne, Wiesbaden o.J. [ca. 1978], S. 27.

Abbildung 190
<http://prsteam.pennsyrr.com/images/t15501.JPG>.

Abbildung 191
http://en.wikipedia.org/wiki/File:T1_color_photo.jpg.

Abbildung 192
<http://www.fulltable.com/vts/aoi/e/evers/e12.jpg>.

Abbildung 193
http://jaspersrock.com/image/T1/T1_0299s.jpg.

Abbildung 194
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c1/PRR_Horseshoe.jpg.

Abbildung 195
<http://en.wikipedia.org/wiki/File:PRR-T1.jpg>.

Abbildung 196
Saul Bellow, Mr. Sammler's Planet, New York 1970 u. ö.

Abbildung 197

http://medienpdb.maerklin.de/product_files/1/img/grossansicht/37492.jpg.

Abbildung 198

http://en.wikipedia.org/wiki/File:Amtrak_No_904.jpg.

Abbildung 199

Weinert Modellbau [Katalog, Weyhe/Dreye 1988], S. 40.

Abbildung 200

Modelleisenbahner. Eisenbahn-Modellbahn-Zeitschrift 38 (1989), H. 4, S. 37: Diorama-Modul eines Culemeyer-Anschlusses in H0 von H. Volschow, III. Preis des XXXV. Internationalen Modellbauwettbewerbs 1988 in Warschau.

Abbildung 201

Jean-Michael Hartmann, Dampflokotiven in Deutschland, Stuttgart ²1976, S. 63.

Abbildung 202

Ebd., S. 107.

Abbildung 203

Faller 87/88 [Gütenbach/Schwarzwald] 1987, S. 132.

Abbildung 204

J.-M. Hartmann, Dampflokotiven, S. 108.

Abbildung 205

Harald Navé, Dampflokotiven in Österreich, Stuttgart 1973, S. 29.

Abbildung 206

Berlin und seine S-Bahn, S. 2.

Abbildung 208

Abbildung 209

NOCH Neuheiten 2009 [Prospekt, Wangen im Allgäu 2009], S. 27.

Abbildung 210

Roco '86/'87, S. 162.

Abbildung 211

Bernd Schmid, Modellbahn. Dörfer + Städte, Düsseldorf 1985 (Alba Modelbahnpraxis, Bd. 11), Cover.

Abbildung 212

Gernot Balcke, Modellbahnlandschaft, Düsseldorf 1981, S. 21.

Abbildung 213

Ebd., S. 19.

Abbildung 214

Ebd., S. 91.

Abbildung 215

Ebd., S. 86.

Abbildung 216

Gernot Balcke, Gleise, Weichen, Oberleitung, Düsseldorf 1988 (Alba Modellbahnpraxis, Bd. 9), Cover.

Abbildung 217

Peter Reinthaler, Hans-Joachim Spieth, Vorbildliche Modell-Bahnhöfe. Gleisplanung, Bau und Ausstattung, Düsseldorf 1983 u. ö. (Alba Modellbahnpraxis, Bd. 6), Cover.

Abbildung 218

Roco '86/'87, S. 243.

Abbildung 219

Modelleisenbahner Eisenbahn-Modell-Zeitschrift 38 (1989), H. 7, S. 15.

Abbildungen 220a und b

Technik und Verkehr Sammelalbum [Homann Margarine, Dissen a. T. W. 1951], S. 14 (a) bzw. 15 (b).

Abbildung 221

Hans Reichardt, Die Eisenbahn, Hamburg 1975.

Abbildung 223

Wolfgang Glatte, Diesellok-Archiv, Berlin (Ost) 31988.

Abbildung 224

Die Dampflokomotive. Die schönsten Eisenbahnen unserer Welt, Peter Appelt (Graph. Gestl), München 1982.

Abbildung 225

Dietmar Beckmann, Herbert Beckmann, Joachim Schmidt, Georg Wagner, Dampflokomotiven im Ruhrgebiet. Der Dampfbetrieb in den Jahren 1972 bis 1977, Stuttgart 1979.

Abbildung 226

Alfred Gottwald, Die Lübeck-Büchener Eisenbahn. Privatbahn als Wegbereiter neuer Techniken, Düsseldorf 1975 u. ö.

Abbildung 227

Ebd., S. 80.

Abbildung 228

Ebd., S. 84.

Abbildung 229

G. Balcke, Gleise, Weichen, Oberleitung, S. 69.

Abbildung 236

<http://www.ddr-hautnah.de/index.htm?/exponate/DR.htm>.

Abbildung 237

A. Gottwaldt, *Die Lübeck-Büchener-Eisenbahn*, S. 92.

Abbildung 239

Alfred B. Gottwaldt, *Reichsbahn-Kalender. Die 300 schönsten Blätter aus dem Deutschen Reichsbahn-Kalender 1927–1943*, Stuttgart 1978, S. 26.

Abbildung 240

Ebd., S. 67.

Abbildung 242

A. Gottwaldt, *Reichsbahn-Kalender*, S. 216

Abbildung 245a

Ebd., S. 202.

Abbildung 245b

P. Reinthaler, H.-J. Spieth, *Vorbildliche Modellbahnhöfe*, S. 122.

Abbildung 247a

Ebd., S. 62.

Abbildung 248

Helene Beuermann u. a., [Bilder Ulrik Schramm], *Tür und Tor. Eine niedersächsische Fibel für den ersten Leseunterricht auf ganzheitlicher Grundlage. Ausgabe A: Schreibschrift*, Hannover/Hamburg ¹²1950.

Abbildung 249

Gérard Noriel, *Die Wiederkehr der Narrativität*, in: Joachim Eibach, Günther Lottes (Hg.), *Kompass der Geschichtswissenschaft*, Göttingen 2002, S. 355–370, S. 356.

Abbildung 250

G. Cabet, *Grammaire Française par l'image*, Paris 1942, S. 5.

Abbildung 251

H. Beuermann, *Tür und Tor*, S. 3.

Abbildung 252

http://www.boltenhagen-erholung.de/contor_images/Buddenbrook_Haus_m.jpg.

Abbildung 253

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/44/Cleurie,_Mairie-école.jpg.

Abbildung 254

H. Beuermann, *Tür und Tor*, S. 4.

Abbildung 255

Ebd., S. 5.

Abbildung 256

Ebd., S. 7.

Abbildung 257

Ebd., S. 8.

Abbildung 258

Ebd., S. 9.

Abbildung 259

Jörg Müller, Alle Jahre wieder saust der Preßlufthammer nieder oder Die Veränderung der Landschaft: I Mittwoch, 6. Mai 1953, [mittlerer Bildteil], Aarau 1973.

Abbildung 260

J. Müller, Alle Jahre wieder: 7 Dienstag, 3. Oktober 1972, [mittlerer Bildteil].

Abbildung 261

H. Beuermann, Tür und Tor, S. 14.

Abbildung 262

Ebd., S. 16.

Abbildung 263

Josef Heinrich Darchinger (Hg.), Wirtschaftswunder. Deutschland 1952–1967, Köln 2009, S. 114.

Abbildung 264

Ebd., S. 115.

Abbildung 265

Niedersachsen in Karte, Bild und Wort. Heimatatlas und Heimatkunde, bearb. V. A Fryen u. a., München u. a., o. J. [nach 1963], Einband, Rückseite.

Abbildung 267

J. H. Darchinger, Wirtschaftswunder, S. 132.

Abbildung 266

H. Beuermann, Tür und Tor, S. 18.

Abbildung 268

Günther Drommer (Hg.), 50 Jahre DDR, Berlin 1999, S. 128.

Abbildung 269

H. Beuermann, Tür und Tor, S. 27.

Abbildung 271

Ebd., S. 57.

Abbildung 272

<http://www.comcast.com/MediaLibrary/1/1/About/PressRoom/Images/LogoAndMediaLibrary/Photography/CableNetworks/SesameStreet-Group.jpg>.

Abbildung 273

H. Beuermann, Tür und Tor, S. 69.

Abbildung 274

<http://www.spiegel.de/img/0,1020,273784,00.jpg>.

Abbildung 275

H. Beuermann, Tür und Tor, S. 93.

Abbildung 276

J. H. Darchinger, Wirtschaftswunder, S. 85.

Abbildung 277

Ebd., S. 235.

Abbildung 278

Niedersachsen in Karte, Bild und Wort. Heimatatlas und Heimatkunde, bearb. V. A. Fryen u. a., München u. a., o. J. [nach 1963]; künftig: Niedersachsen I.

Abbildung 280

Niedersachsen in Karte, Wort und Bild. Heimatkunde und Sachunterricht, bearb. V. A. Fryen u. a., München 1976; künftig: Niedersachsen II.

Abbildung 281

<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ae/Hannover-Lightrail-Network-2006.png>.

Abbildung 282

Niedersachsen I, Rückseite.

Abbildung 283

Hermann Löns, Heimische Tierwelt in Wald und Heide, Göttingen 1967, Schutzumschlag vorn.

Abbildung 284

Heinrich Borchelt, Heinrich Göers, Heimatkunde für die Schulen der Stadt Osnabrück und des Osnabrücker Landes, Osnabrück ⁹1964.

Abbildung 285

Niedersachsen II, Rückseite.

Abbildung 286

Niedersachsen I, S. 2.

Abbildung 287

http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Hanomag_Fabrik_Hannover.jpg&filetimestamp=20080520172122.

Abbildung 288

http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Hanomag_Emblem.JPG&filetimestamp=20090228214545.

Abbildung 289

http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Hanomag_Lok_00.jpg&filetimestamp=20090701135631.

Abbildung 290

http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Bundesarchiv_Bild_183-L25668,_Rusland,_Kettenfahrzeug.jpg&filetimestamp=20090516104311.

Abbildung 291

http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Hanomag_Kurier.jpg&filetimestamp=20060811150506.

Abbildung 292

http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Hanomag_R24_24PS_1955.jpg&filetimestamp=20060822170259.

Abbildung 293

Niedersachsen II, S. 5.

Abbildung 294

Niedersachsen I, S. 9.

Abbildung 295

Niedersachsen II, S. 19.

Abbildung 296

Niedersachsen I, S. 16.

Abbildung 297

Niedersachsen II, S. 18.

Abbildung 300

Niedersachsen I, S. 23.

Abbildung 301

Niedersachsen II, S. 31.

Abbildung 303

Bundesarchiv, B 145 Bild-F040681-0011 / Wienke, Ulrich / CC-BY-SA, siehe auch http://de.wikipedia.org/wiki/Kernkraftwerk_Lingen.

Abbildung 304

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bf/Kkw_ems_pano2.jpg.

Abbildung 305

Niedersachsen I, S. 31.

Abbildung 306

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/83/Keyboard_on_a_typewriter.jpg.

Abbildung 307

Niedersachsen II, S. 34.

Abbildung 312

Loriots Grosser Ratgeber, Zürich 1980, S. 249.

Abbildung 313

Ebd. S. 108.

Abbildung 314

Ebd., S. 109.

Abbildung 315

„Der große Tag ... endlich VW-Eigentümer“. Niederländisches VW-Werbeplakat 1955; Dik Linthout, Frau Antje und Herr Mustermann. Niederlande für Deutsche, Berlin 22003, S. 105.

Abbildung 316

Loriots Grosser Ratgeber, Zürich 1980, S. 100.

Abbildung 317

Ebd., S. 111.

Abbildung 319

http://holzschncke.de/product_info.php?products_id=4001.

Abbildung 320

<http://ballardavenue.blogspot.com/2007/04/vw-flower.html>.

Abbildung 321

Loriots Grosser Ratgeber, Zürich 1980, S. 112.

Abbildung 322

Ebd., S. 113.

Abbildung 325

Ebd., S. 114.

Abbildung 326

Ebd., S. 115.

Abbildung 327
Ebd., S. 116.

Abbildung 328
Ebd., S. 111.

Abbildung 329
Ebd., S. 118.

Abbildung 330
Ebd., S. 119.

Abbildung 331
Ebd.

Abbildung 332
Helene Beuermann u. a., [Bilder Ulrik Schramm], Tür und Tor. Eine niedersächsische Fibel für den ersten Leseunterricht auf ganzheitlicher Grundlage. Ausgabe A: Schreibschrift, Hannover/Hamburg¹²1950, S. 14.

Abbildung 333
Loriots Großer Ratgeber, S. 121.

Abbildung 334a
Ebd., S. 122.

Abbildung 334b
Ebd., S. 123.

Abbildung 335
<http://pierreg.free.fr/carton/projet/citroh/citrh606.jpg>.

Abbildung 336
Loriots Großer Ratgeber, S. 124.

Abbildung 337
http://www.jetsetbag.de/images/produkte/16---tmann_385_58_fro.jpg.

Abbildung 338
Loriots Großer Ratgeber, S. 125.

Abbildung 339a
Ebd., S. 126.

Abbildung 339b
Ebd., S. 127.

Abbildung 340
Ebd., S. 128.

Abbildung 341

Hans Otto Meyer-Spelbrink, Citroën DS. Das ungewöhnlichste Serienautomobil aller Zeiten, Brilon 2003, S. 48.

Abbildung 342

http://fotos.autozeitung.de/462x347/images/bildergalerie/2008/07/citroen_001.jpg.

Abbildung 343

Loriots Großer Ratgeber, S. 129.

Abbildung 344

Ebd., S. 130.

Abbildung 346

Herbert Eisenreich, Große Welt auf kleinen Schienen. Das Entstehen einer Modellanlage, Salzburg 1968, S. 157.

Abbildung 347

http://www.piko-shop.de/index.php?vw_type=artikel&vw_id=171.

Abbildung 348

<http://www.roco.cc/produkteshop/uebersicht/detail/cat/119/d/1/p/119.html>.

Abbildung 349

<http://www.roco.cc/produkteshop/uebersicht/detail/cat/212/pr/diesellokomotive-serie-2400-der-ns-4.html>.

Abbildung 350

<http://www.roco.cc/produkteshop/uebersicht/detail/cat/270/d/3/p/2167%2C270%2C119/pr/elektrolokomotive-2d2-9100-grg-1-der-sncfnbspnbsp.html>.

Alle Internetquellen wurden zuletzt am 8. Februar 2011 abgerufen.

Literaturverzeichnis

- Andersen, Arne, Der Traum vom guten Leben. Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirtschaftswunder bis heute, Frankfurt am Main/New York 1999.
- Arbeitsgemeinschaft ‚Stacheldraht – Hunger – Heimweh‘ (Hg.), Stacheldraht – Hunger – Heimweh. Eine Erinnerung. Zeichnungen: Georg Hieronymi, Text: Johannes Kurt Klein, o. O. 1955.
- Ariès, Philippe, Georges Duby (Hg.), Geschichte des privaten Lebens, 5 Bde., Frankfurt am Main 1989 (zuerst Paris 1985).
- Balcke, Günther, u. a., Modellbahnlexikon. 1700 Begriffe kurz erklärt, Düsseldorf 1975.
- Baum, Hans-Peter (Hg.), Geschichte der Stadt Würzburg, Bd. 3: Vom Beginn der bayerischen Zeit bis zur Gegenwart (hg. für das Stadtarchiv Würzburg), Stuttgart, 2007.
- Benz, Wolfgang, Zum Umgang mit der nationalsozialistischen Vergangenheit in der Bundesrepublik, in: Danyel (Hg.), Die geteilte Vergangenheit. Zum Umgang mit Nationalsozialismus und Widerstand in den beiden deutschen Staaten, Berlin 1995, S. 47–60.
- Bell, Daniel, Die nachindustrielle Gesellschaft, Frankfurt am Main/New York 1975 (zuerst New York 1973).
- Beyer, Peter, Der Bau der Göltzschtal- und Elstertalbrücke 1846 bis 1851. Seine Beziehungen zu den Produktivkräften und der Umwelt im sächsischen Vogtland und dessen Nachbargebieten, in: Sächsische Heimatblätter 1 (1984), S. 1–16.
- Borchert, Wolfgang, Draußen vor der Tür, Reinbek 1956 u. ö.
- Brandt, Willy, Helmut Schmidt, Deutschland 1976. Zwei Sozialdemokraten im Gespräch. Gesprächsführung Jürgen Kellermeier, Reinbek 1976.
- Braun, Wernher von, Griff nach den Sternen: Sinn und Möglichkeiten der Weltraumfahrt, München 1962 u. ö.
- Burke, Peter, Offene Geschichte. Die Schule der ‚Annales‘, Berlin 1991 (zuerst Cambridge/UK 1990).
- Chandler, Raymond, Der lange Abschied (1954), Zürich 1975.
- Cordes, Ivo, Nahverkehrsstudie. Von der Anlagenidee zum Gleisplan, in: eisenbahn magazin 1 (1980), S. 52–54.
- Dahrendorf, Ralf, Gesellschaft und Demokratie in Deutschland, München 1965.

- Dahrendorf, Ralf, *Über Grenzen. Lebenserinnerungen*, München 2002.
- Danyel, Jürgen (Hg.), *Die geteilte Vergangenheit. Zum Umgang mit Nationalsozialismus und Widerstand in den beiden deutschen Staaten*, Berlin 1995 (*Zeithistorische Studien*, Bd.4).
- Dietz, Johann, *Der junge Lehrer im Dorf*, in: Kuhn (Hg.), *Ratgeber für junge Lehrer*, Stuttgart 1954, S. 73–79.
- Durth, Werner, *Kontraste und Parallelen: Architektur und Städtebau in West- und Ostdeutschland*, in: Schildt, Sywottek (Hg.), *Modernisierung und Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre*, Bonn 1998, S. 596–512.
- Eisenreich, Herbert, *Große Welt auf kleinen Schienen. Das Entstehen einer Modelleisenbahnanlage*, Salzburg 21968.
- Eibach, Joachim, Günther Lottes (Hg.), *Kompass der Geschichtswissenschaft*, Göttingen 2002.
- Fleming, Ian, *Doctor No*, New York 1958.
- Frei, Norbert, *Vergangenheitspolitik. Die Anfänge der Bundesrepublik und die NS-Vergangenheit*, München 1996 (zugl. *Habil.-Schr.* Bielefeld 1995).
- Fussell, Paul, *Uniforms. Why we are what we wear*, New York 2002.
- Gehmann, Ulrich, *Pokémonisierung*, in: *Liberal. Vierteljahresshefte für Politik und Kultur* 2 (2009), S. 68f.
- Gellner, Ernest, *Nationalismus. Kultur und Macht*, Berlin 1999.
- Gerlach, Klaus, *Für unser Lok-Archiv*, Berlin (Ost) 1960.
- Giedion, Sigfried, *Mechanization takes command*, New York 1948 (dt. *Die Herrschaft der Mechanisierung*, Frankfurt am Main 1982).
- Glancey, Jonathan, *Die Eisenbahn. Eine illustrierte Geschichte*, München 2006 (zuerst u. d. T. *The Train*, London 2004).
- Gleitsmann, Rolf-Jürgen, Rolf-Ulrich Kunze, Günther Oetzel, *Technikgeschichte*, Konstanz 2009.
- Gottwald, Alfred B. (Hg.), *Reichsbahn-Kalender: Die 300 schönsten Blätter aus dem Deutschen Reichsbahn-Kalender 1927–1943*, Stuttgart 1978.
- Graml, Hermann, *Die Wehrmacht im Dritten Reich*, in: *Vierteljahresshefte für Zeitgeschichte* 45 (1997), S. 365–384.

- Green, Abigail, *Fatherlands. State-Building and Nationhood in Nineteenth-Century Germany*, Cambridge 2001.
- Groothoff, Hermann (Hg.), *Das Fischer Lexikon Pädagogik*, Frankfurt am Main 1964.
- Heidbrink, Ingo, „Deutschlands einzige Kolonie ist das Meer!“ Die deutsche Hochseefischerei und die Fischereikonflikte des 20. Jahrhunderts, Hamburg 2004.
- Herlyn, Ulfert, Stadt und Regionalsoziologie, in: Korte, Schäfers (Hg.), *Einführung in Spezielle Soziologien*, Opladen 1993, S. 245–263.
- Hildermeier, Manfred, *Geschichte der Sowjetunion 1917–1991. Entstehung und Niedergang des ersten sozialistischen Staates*, München 1998.
- Horch, August, *Ich baute Autos. Vom Schlosserlehrling zum Autoindustriellen*, Berlin 1937 u. ö.
- Horx, Matthias, *Die wilden Achtziger. Eine Zeitgeist-Reise durch die Bundesrepublik*, München/Wien 1987 u. ö.
- Huizinga, Johan, *Holländische Kultur im siebzehnten Jahrhundert (1941)*, Frankfurt am Main 1977.
- Kerbs, Diethart, Jürgen Reulecke (Hg.), *Handbuch der deutschen Reformbewegungen 1880–1933*, Wuppertal 1998.
- Kisch, Egon Erwin, *Der rasende Reporter (1925)*, Berlin (Ost) 1952.
- Koebner, Thomas (Hg.), *Filmklassiker. Beschreibungen und Kommentare*, Bd. 4, Stuttgart 21998.
- Köhler, Juliane, *Janusköpfige Welt. Die Kurzgeschichten Herbert Eisenreichs*, München 1990.
- König, Wolfgang, *Technikgeschichte. Eine Einführung in ihre Konzepte und Forschungsergebnisse*, Stuttgart 2009.
- Korte, Hermann, Bernhard Schäfers (Hg.), *Einführung in Spezielle Soziologien*, Opladen 1993 (Einführungskurs Soziologie, Bd. IV).
- Klopp, Onno, *Kleindeutsche Geschichtsbaumeister*, Freiburg i. Br. 1863.
- Kuhn, Willy (Hg.), *Ratgeber für junge Lehrer*, Stuttgart 1954.
- Kunze, Heinz Rudolf, Randy Newman: ‚Ihr Nachbar schreibt Lieder über Sie!‘, in: Siegfried Schmidt-Joos (Hg.), *Idole 2*, Frankfurt am Main u. a. 1984, S. 119.

- Kunze, Rolf-Ulrich, Das Evangelische Hilfswerk für Internierte und Kriegsgefangene 1945–1955/56. Ein Beitrag zur evangelischen Diakonie- und Seelsorgegeschichte und zur Geschichte der deutschen Kriegsgefangenschaft in der Sowjetunion, in: Zeitschrift für bayerische Kirchengeschichte 65 (1996), S. 32–84.
- Kunze, Rolf-Ulrich (Hg.), Distanz zum Unrecht. Methoden und Probleme der deutschen Widerstandsforschung, Konstanz 2006.
- Kunze, Rolf-Ulrich, „Fill'r up!“ Erfahrungen des eigenen Amerika: Die USA in Berichten von ‚Westermanns Monatsheften‘ in den 1960er Jahren, in: Journal for New Frontiers in Spatial Concepts Vol. 2009 (http://ejournal.uvka.de/spatialconcepts/wp-content/uploads/2009/02/spatialconcepts_article_347.pdf).
- Kunze, Rolf-Ulrich, Kursbuch Neueste und Technikgeschichte. Studienorganisation und Hilfsmittel, Karlsruhe 2008.
- Kunze, Rolf-Ulrich, Nation und Nationalismus, Darmstadt 2005.
- Kunze, Rolf-Ulrich, Symbiosen, Rituale, Routinen. Technik als Identitätsbestandteil. Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre, Karlsruhe 2010.
- Kunze, Rolf-Ulrich, Technikgeschichte in ingenieurwissenschaftlichen Artikeln der VDI-Zeitschrift zu Beginn der 1960er Jahre. Ein Beitrag zur Mentalitätsgeschichte von Technikern, in: ders., Kursbuch Neueste und Technikgeschichte. Studienorganisation und Hilfsmittel, Karlsruhe 2008, S. 208–228.
- Kunze, Rolf-Ulrich, Würzburg 1945–2004: Wiederaufbau, moderne Großstadt, in: Baum (Hg.), Geschichte der Stadt Würzburg, Bd. 3: Vom Beginn der bayerischen Zeit bis zur Gegenwart, Stuttgart, 2007, S. 318–346.
- Kunze, Rudi, Als Kriegsgefangener in Stalingrad, in: Segsneider (Hg.), Jahre im Abseits. Erinnerungen an die Kriegsgefangenschaft, Bramsche 21991, S. 227–235.
- Lagerlöff, Selma, Wunderbare Reise des kleinen Nils Holgersson mit den Wildgänsen (schwed. 1906/1907), München 1948.
- Landkreis Emsland (Hg.), 50 Jahre Emslandplan, Meppen 2000.
- Lehmann, Albrecht, Gefangenschaft und Heimkehr. Deutsche Kriegsgefangene in der Sowjetunion, München 1986.
- Lewis, Sinclair, Babbitt (1922), Hamburg 1953.
- Löns, Hermann, Heimische Tierwelt in Wald und Heide, Göttingen 1967.
- Loriot, Loriots Grosser Ratgeber, Zürich.

- Mak, Geert, Niederlande, München 2008.
- Mann, Thomas, Buddenbrooks. Verfall einer Familie (1901), in: ders., GW in dreizehn Bänden, Bd. I, Frankfurt am Mai 1960.
- Mann, Thomas, Der Zauberberg, in: ders., GW in dreizehn Bänden, Bd. III, Frankfurt am Main 1990.
- Mann, Thomas, Gesamtwerk in dreizehn Bänden, Bd. I, Frankfurt am Main 1960.
- Mann, Thomas, Gesamtwerk in dreizehn Bänden, Bd. III, Frankfurt am Main 1990.
- Martschukat, Jürgen, Olaf Stieglitz, „Es ist ein Junge!“ Einführung in die Geschichte der Männlichkeiten in der Neuzeit, Tübingen 2005.
- Maschke, Erich, Einleitung, in: ders. u. a., Die deutschen Kriegsgefangenen des Zweiten Weltkrieges. Eine Zusammenfassung, München 1974, S. 3–11.
- Maschke, Erich, u. a., Die deutschen Kriegsgefangenen des Zweiten Weltkrieges. Eine Zusammenfassung, München 1974 (Bd. 15 der Wiss. Kommission).
- Maurer, Michael, Kleine Geschichte Englands, Stuttgart 1997.
- Mintert, David Magnus, Distanz zum Unrecht durch Bindungen an das sozialistische Milieu und die Tradition der Sozialdemokratie am Beispiel Wuppertals, in: Kunze (Hg.), Distanz zum Unrecht. Methoden und Probleme der deutschen Widerstandsforschung, Konstanz 2006, S. 127–158.
- Möser, Kurt. Einparken zwischen Kompetenzlust und Automatisierungsdruck, in: *Traverse 1* (2009), S. 32–36.
- N. N., Großmutter's Kochbuch mit über 2000 Rezepten, Augsburg 1995 (Nachdruck, zuerst 1894).
- Navé, Harald, Dampflokomotiven in Österreich, Stuttgart 1973.
- Niedenthal, Clemens, Unfall: Porträt eines automobilen Moments, Marburg 2007.
- Nock, Oswald S., Dampfeisenbahnen an der Wende, 1940–1965, Zürich 1975.
- Noriel, Gérard, Die Wiederkehr der Narrativität, in: Eibach, Lottes (Hg.), *Kompass der Geschichtswissenschaft*, Göttingen 2002, S. 355–370.
- Peukert, Rüdiger, Rolle, soziale, in: Schäfers (Hg.), *Grundbegriffe der Soziologie*, Opladen 62000, S. 290–294.

- Piontek, Slawomir, Der Mythos von der österreichischen Identität. Überlegungen zu Aspekten der Wirklichkeitsmythisierung in Romanen von Albert Paris Gütersloh, Heimito von Doderer und Herbert Eisenreich, Frankfurt am Main u. a. 1999.
- Postman, Neil, Keine Götter mehr. Das Ende der Erziehung, Berlin 1995 (zuerst New York 1995).
- Postman, Neil, Wir amüsieren uns zu Tode. Urteilsbildung im Zeitalter der Unterhaltungsindustrie, Frankfurt am Main 1985 (zuerst New York 1985).
- Reimers, Edgar, Volksschule, in: Groothoff (Hg.), Das Fischer Lexikon Pädagogik, Frankfurt am Main 1964, S. 338–344.
- Rösemann, Jens, Rotbarsch & Co.: Die große Zeit der Hochseefischerei, Hamburg 1998.
- Sauermann, Dietmar, Renate Brockpähler (Hg.), „Eigentlich wollte ich ja alles vergessen ...“: Erinnerungen an die Kriegsgefangenschaft, 1942–1955, Münster 1992 (Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland, Bd. 76).
- Schäfers, Bernhard (Hg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen 62000.
- Scheer, Hermann, Zurück zur Politik. Die archimedische Wende gegen den Zerfall der Demokratie, München/Zürich 1995.
- Schildt, Axel, Arnold Sywottek (Hg.), Modernisierung und Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre, Bonn 1998 (zuerst ebd. 1993).
- Schischkoff, Georgi (Hg.), Philosophisches Wörterbuch, Stuttgart 221991.
- Schmale, Wolfgang, Geschichte der Männlichkeit in Europa (1450–2000), Wien u. a. 2003.
- Schmidt, Arno, Trommler beim Zaren (1966), Bargfelder Ausgabe, Werkgruppe I, Band 4, Zürich 1988.
- Schmidt-Joos, Siegfried (Hg.), Idole 2, Frankfurt am Main u. a. 1984.
- Schonig, Bruno, Reformpädagogik, in: Kerbs, Reulecke (Hg.), Handbuch der deutschen Reformbewegungen 1880–1933, Wuppertal 1998, S. 319–330.
- Schröder, Gerhard, Und weil wir unser Land verbessern ... 26 Briefe für ein modernes Deutschland, Hamburg 1998.
- Schwanitz, Dietrich, Bildung. Alles, was man wissen muß, Frankfurt am Main 1999.
- Schwarz, Hans-Peter, Adenauer. Bd. 2: Der Staatsmann, 1952–1967, München 1994 (zuerst Stuttgart 1991).

- Segschneider, Ernst Helmut (Hg.), Jahre im Abseits. Erinnerungen an die Kriegsgefangenschaft, Bramsche 21991 (Schriften des Kulturgeschichtlichen Museums Osnabrück, Bd. 5).
- Shifrin, Avraham, UdSSR-Reiseführer durch Gefängnisse und Konzentrationslager in der Sowjetunion, Uhltingen/Seewis 1980.
- Solschenizyn, Alexander, Der Archipel Gulag, Bern 1974.
- Spühr, Alfred, Claude Jeanmaire, Die Osnabrücker Straßenbahn. Die Geschichte der elektrischen Straßenbahn, deren Vorgänger und Nachfolger, Villigen/Schweiz 1980.
- Steinwascher, Gerd, Die Entwicklung eines ‚Armenhauses‘: Höhen und Tiefen der Emslanderschließung von der Weimarer Republik bis zum Emslandplan, in: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 77 (2005), S. 87–107.
- Sternberger, Dolf, Panorama oder Ansichten vom 19. Jahrhundert, Frankfurt am Main 1974 (zuerst Düsseldorf/Hamburg 1938).
- Stone, Lawrence, The Revival of the Narrative. Reflections on an Old New History, in: Past and Present 85 (1979), S. 3–23.
- Streit, Christian, Keine Kameraden. Die Wehrmacht und die sowjetischen Kriegsgefangenen 1941–1945, Bonn 1997 (zuerst Stuttgart 1978).
- Südbeck, Thomas, Motorisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in Westdeutschland in den 1950er Jahren, in: Schildt, Sywottek (Hg.), Modernisierung in Westdeutschland. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre, Bonn 1998 (zuerst ebd. 1993), S. 170–187.
- Tschopp, Silvia Serena, Bild als Quelle: Die ‚iconic turn‘, in: dies., Weber (Hg.), Grundfragen der Kulturgeschichte, Darmstadt 2007, S. 99–111.
- Tschopp, Silvia Serena, Wolfgang E.J. Weber (Hg.), Grundfragen der Kulturgeschichte, Darmstadt 2007.
- Verein für Brauchtum und Geselligkeit Alte Piccardie e.V. (Hg.), 350 Jahre Alte Piccardie, 1647–1997, Nordhorn 1997.
- Vickers, Geoffrey, Freiheit im kybernetischen Zeitalter. Der Wandel der Systeme und eine neue politische Ökologie, Stuttgart 1974.
- Wagenlehner, Günther (Hg.), Stalins Willkürjustiz gegen die deutschen Kriegsgefangenen. Dokumentation und Analyse, Bonn 1993.

Wember, Heiner, Umerziehung im Lager. Internierung und Bestrafung von Nationalsozialisten in der britischen Besatzungszone Deutschlands, Essen 1991 (Diss. phil. Münster 1990; Düsseldorf: Schriften zur neueren Landesgeschichte und zur Geschichte Nordrhein-Westfalens, Bd. 30).

Wengenroth, Ulrich, Wir Cyborgs. Die Technisierung des Alltags, in: Kultur & Technik 24 (1997), H. 10–12/1997, S. 39–43.

Weitere Quellen

Eisenbahnatlas DDR.

Faller 87/88.

Modellbahn-Lexikon.

Niedersachsen in Karte, Bild und Wort. Heimatatlas und Heimatkunde, bearb. v. A. Fryen u. a., München u. a., o. J. [nach 1963].

Niedersachsen in Karte, Wort und Bild. Heimatkunde und Sachunterricht, bearb. v. A. Fryen u. a., München 1976.

Piko Modellbahn HO, Berlin (Ost), o. J. [1970er Jahre].

Obwohl jeder Mensch und Technotopbewohner seit der Hochindustrialisierung eine charakteristische, individuelle Technikbiographie hat, die sich über die enorme Zahl industrieller Artefakte erschließen lässt, die zu seinem Lebensweg und zu seiner Identität gehören, neigen wir dazu, Technikgeschichte höchst unpersönlich und geradezu antibiographisch darzustellen.

Das Hauptanliegen der unter dem Titel ‚Spurweiten‘ zusammengefassten Essays ist es, hier neue Wege und vor allem neue Quellen aufzuzeigen. Es geht exemplarisch u. a. um die Eisenbahn-Spurweiten, die für die Technikbiographie des Verfassers relevant waren – und es möglicherweise für viele andere Biographien auch sind. Das Persönliche im Strukturellen zu kontextualisieren und Beispiele für Techniksozialisation und -faszination in der späten Massenkongumgesellschaft sichtbar zu machen, ist das Ziel dieser Reflexionen, die sich stilistisch an der angloamerikanischen Historiographie orientieren.

ISSN 1860-3610

ISBN 978-3-86644-632-8

