Zeitschrift: Wechselwirkung : Technik Naturwissenschaft Gesellschaft
Herausgeber: Wechselwirkung
Band: 8 (1986)
Heft: 28

Artikel: Von Pufferküssern und anderen Eisenbahnfans
Autor: Völz, Thomas
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-652848

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

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

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

Download PDF: 14.07.2025

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

Foto: Thomas Naumann

Von Pufferküssern und anderen Eisenbahnfans

von Thomas Völz

Unter ständigem Schleudern arbeitet sich mit lauten Auspuffschlägen eine schwere Dampflok durch den Nieselregen die Steigung bergan. Hinter sich zieht sie eine lange Wagenschlange, am Ende des Zuges wird sie von einer weiteren Maschine unterstützt, die ebenfalls mit den schlüpfrigen Schienen zu kämpfen hat. Trotz des schlechten Wetters schauen zahlreiche Gesichter aus den Fenstern der Wagen. Es ist ein Sonderzug für Eisenbahnfreunde, der sich hier die „Schiefe Ebene" im Fichtelgebirge hochquält. Die Teilnehmer nervt die Bergfahrt mit Hindernissen übrigens nicht, niemand hat Angst ums weitere Fortkommen, im Gegenteil, man freut sich über die unfreiwillige Verzögerung. Doch nach zwei, drei längeren Schleuderphasen der Lokomotive wird der Zug bedrohlich langsam und bleibt schließlich stehen, mitten auf der Steigung. Türen öffnen sich, Fans strömen aus dem Zug, laufen zur Lokomotive, lassen ihre Photoapparate unzählige Male klicken und beglückwünschen das Lokpersonal gar zu ihrer „Leistung", gelöste Stimmung überall. Zugführer und Schaffner haben alle Mühe, die Enthusiasten langsam wieder in die Waggons zurückzuscheuchen.

Nun, Eisenbahnfreunde hat es tatsächlich seit der „Erfindung" der Eisenbahn selbst gegeben, und seit in Deutschland im Dezember 1835 der erste Zug von Nürnberg nach Fürth rollte, sind nun immerhin 150 Jahre vergangen. Ganz zweifellos stellt die Eisenbahn das Verkehrswesen des ersten industriellen Zeitalters schlechthin dar, das Erbauen der Strecken und die Errichtung eines Eisenbahnnetzes ging Hand in Hand mit dem Entstehen der großen Fabriken und der für die Produktionsprozesse nutzbaren Erkenntnisse von Naturwissenschaft und Technik.

Als Symbol für die Schnelligkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit des Schienennetzes galt weit über ein Jahrhundert dasjenige Zugpferd, das mit der Kraft des sich durch Erhitzen ausdehnenden Wasserdampfes arbeitete, die Dampflokomotive. Sie war das Sinnbild für die treibende Kraft der Eisenbahnzüge, ihre Anstrengungen waren allen Fahrgästen vernehmbar, und beinahe wie bei einem Lebewesen klackte ihre Speisepumpe gleich einem Herzschlag, ächzte sie bei Rampenfahrten und bedurfte sie langer Depotaufenthalte an Schlakkengrube, Kohlen- und Wasserkran zur Regeneration ihrer Arbeitskraft, ähnlich wie ein kaputtmalochter Kollege. Was haben wir als Kinder gemalt, wenn es galt, eine Eisenbahn zu zeichnen? Was ist auch heute noch auf dem Schild, das den Autofahrer vor einem Bahnübergang ohne Schranken warnt, zu sehen?

In grober Näherung läßt sich für ganz Europa sagen, daß die Ablösung der Dampflok mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges in großem Stile einsetzte. Wirtschaftlichere Elektro- und Dieselloks hatten die aufwendig zu unterhaltenden, qualmenden, nicht eben durch Sauberkeit glänzenden Ungetüme überflüssig gemacht.

Gleichzeitig mit dem Rückgang der Dampflokomotiven ging auch die Bedeutung des Fortbewegungsmittels Eisenbahn stark zurück, heute hält sie noch 6% Anteil am Personenverkehr und ein gutes Viertel am Güterverkehr.

Im scharfen Gegensatz hierzu steht die Entwicklung der Anhängerschaft dieses Verkehrsmittels, der Eisenbahnfreunde („Railway-freaks" oder „cheminots", wie sie in England und Frankreich liebevoll genannt werden), die im Zuge der oben beschriebenen Entwicklung einen ebenso starken Aufschwung genommen haben wie die Eisenbahnen Abwanderung auf andere Verkehrsmittel erleiden mußten. Im Bundesverband der Deutschen Eisenbahnfreunde, der 1958 mit 168 Mitgliedern aus 32 Vereinen als Dachverband gegründet wurde, sind heute über 280 örtliche Vereine mit insgesamt 18.000 Mitgliedern organisiert.

Höhepunkt der Verbandsaktivitäten ist der jährlich stattfin-

dende Bundesverbandstag von Himmelfahrt bis zum folgenden Sonntag, der stets mit Besichtigungen von Eisenbahnanlagen und mit einer großen Sonderfahrt gewürzt ist. Man hat schon einige Schwierigkeiten, bei dieser Gelegenheit an die Zuglok heranzukommen, denn schließlich steht ein großer Schwarm Photofans um die Lok herum, denen man im Wege ist. Bei den unterwegs eingelegten Photohalten und „Scheinanfahrten" (der Zug hält in freier Landschaft, setzt zurück, und die Dampflok beschleunigt unter gewaltiger Qualmentwicklung wieder, eine echte Anfahrt vortäuschend) werden also diszipliniert Halbkreise auf Abhängen und Böschungen gebildet und wehe, wer ins „Schußfeld" läuft, da sollen schon Schottersteine geflogen sein.

Der Umgang mit diesem Hobby stellt sich gegenwärtig vor allem als nostalgische Beschäftigung dar, als Fahrt in eine Vergangenheit, in der das Fortbewegen mit der Eisenbahn noch für Reisen schlechthin stand. Als Spiegel kann hier die jährlich neu erscheinende Literatur angesehen werden: War es einem Interessierten in den Fünfziger oder Sechziger Jahren noch möglich, so gut wie alles zum Thema Produzierte zu sammeln, so ist dieses Unterfangen seit rund zehn Jahren absolut aussichtslos und nur wenige Vollprofis können heute noch den Überblick wahren. Die meisten Themen erscheinender Eisenbahnbücher sind historischer Natur, kaum eine irgendwo existierende stillgelegte Kleinbahnstrecke, über die nicht inzwischen „ihr" Buch herausgegeben worden ist. Gemeinsam ist den meisten Produktionen, daß Dampfloks oder die ihnen zugehörende Eisenbahnepoche im Mittelpunkt der Betrachtungen stehen.

Es wird gesammelt

Als Jäger und Sammler haben die Menschen angefangen, so lehrt es die Anthropologie; und gesammelt wird tatsächlich so gut wie alles: *„Suche alte Fernsprechapparate, Wähler und Teile aus dem Bereich der DB und DBP . .", „Verkaufe Kursbuch Nordwestdeutschland Winter 1949/50 gegen Gebot. Tausche Diaduplikate Baureihe 200 . . .", „Biete zehn verschiedene Eisenbahn-Sonderstempel auf Schmuckbriefen mit Lokomotiven gegen Überweisung von DM 15,– auf Postscheckkonto Saarbrücken . . ."* oder *„Ca. 400 Eisenbahn- und Modellbahnbücher, nur komplett, für DM 6.500,– zu verkaufen. Liste gegen 0,80 DM Rückporto . . ."* (alle Anzeigen aus der Zeitschrift „eisenbahn kurier", Ausgaben von 1985).

Eine ganz besondere Gilde unter den Eisenbahnfreaks bildet die Anhängerschaft des kleinen Abbildes der großen Eisenbahn. Die erwachsenen Anhänger der Märklin-, Fleischmann- und sonstigen Modelleisenbahnen bauen sich zu Hause oder aber in Vereinen mit Gleichgesinnten ihre Anlagen aus Bahnhöfen, Strecken und Landschaften, kleine Welten, wo nur sie das Sagen haben. Es ist weit mehr als der Kreis mit Ausweiche, meist die Erstausstattung für Kinder, was die Eingefleischten da betreiben, oft peinlich genaue Vorbildgetreue ist gefragt. Da wird sich in der „Miniaturbahnen" (dem Forum der Modellbahner) z.B. schon mal darüber aufgeregt, daß die Firma Soundso die Lok XYZ mit der Heimatanschrift „Braunschweig" herausbringt, wo doch jedes Kind weiß, daß die Maschine zeitlebens in Hamburg-Altona stationiert war . . .

Problem Nummer Eins in puncto Vorbildgetreue ist meist der Platz: Im gängigsten Maßstab HO (etwa 1:87) findet in einem zwei Meter langen Bahnhof nur eine Lokomotive mit sechs Wagen Raum, nicht viel, wenn man bedenkt, daß die Fernzüge meist 10–12 Wagen lang sind. Da läßt sich ein sinnvoller Gleisplan in einem vier mal vier Meter großen Keller oder Dachboden nur schwer verwirklichen. So verschwinden bei den Modellfreaks denn mangels Streckenlänge die Züge in Tunnels zu ominösen „Schattenbahnhöfen", um schließlich, eine lange Fahrt simulierend, in entgegengesetzter Richtung wieder zu erscheinen.

Frauen sucht man so gut wie vergeblich in den Reihen der Insider. Sind bei der real existierenden DB immerhin 5,6% weibliche Mitarbeiter beschäftigt, so dürfte dieser Anteil bei den Vereinsmitgliedern noch weit niedriger liegen. Es muß wohl zum gut Teil daran liegen, daß man(n) kleinen Mädchen halt keine Märklineisenbahn zu Weinachten schenkt, sondern eher die Puppe mit den ganz vielen Klamotten. Zum anderen ist der extreme Enthusiasmus mancher „Pufferküsser" auch nicht sonderlich geeignet, den nicht so Beschlagenen etwas hinüberwachsen zu lassen, sie miteinzubeziehen.

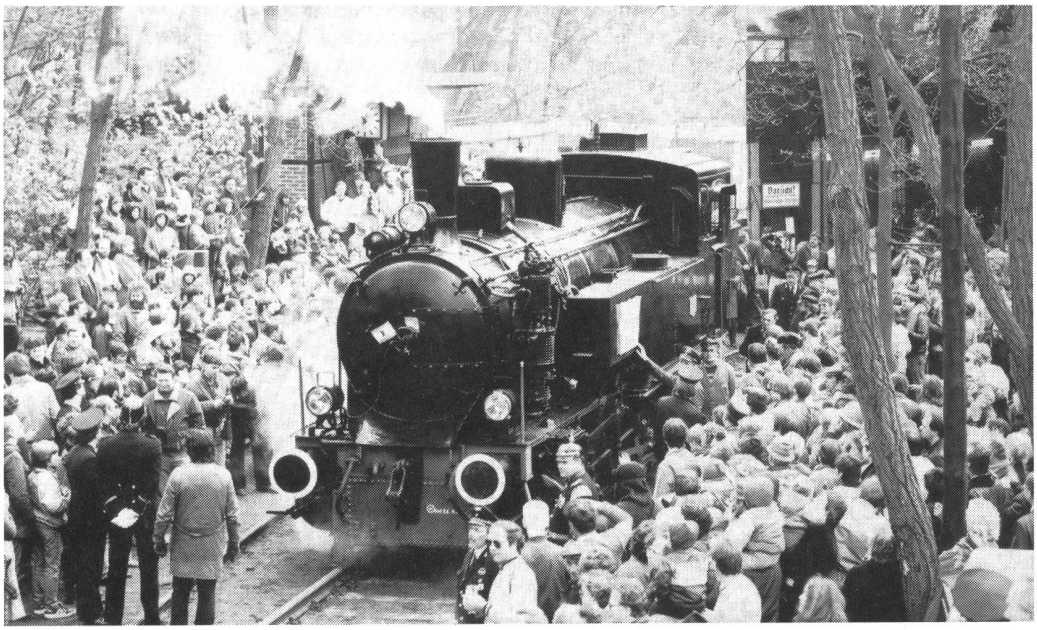
Die Fans bewahren die Tradition

Ein Zweig der Eisenbahnleidenschaft, dessen Entstehen ganz und gar in die letzten 10 bis 15 Jahre fällt, ist der Aufbau und Betrieb sogenannter Museumsbahnen. Spielte die 1966 erstmals betriebene acht km lange Schmalspurstrecke Bruchhausen–Vilsen – Asendorf im Landkreis Grafschaft Hoya bei Bremen die Vorreiterrolle, so schätzt man heute die Zahl der Museumsbahnen zwischen Nordsee und Alpen auf 60 und die tätigen Mithelfer auf rund 10.000 (!). Ca. 200 Dampf- oder sonstige ältere Lokomotiven und Triebwagen haben sie vor dem Schneidbrenner bewahrt, dazu 500 ältere Personen- und Güterwaggons, alle in eigener Regie restauriert und lauffähig aufgearbeitet, hinzu kommt teilweise die Erhaltung eines Streckennetzes, wo keine planmäßigen Züge mehr fahren. Diese Arbeit findet auch Anerkennung. Der Redakteur der Nürnberger Zeitung vom 24.12.84 schreibt: *„Das größte Kapital, über das die Eisenbahnvereine verfügen, sind deshalb die eigenen Mitglieder. Müßte die Arbeitszeit, die sie in das Restaurieren von Lokomotiven und Waggons, in die Organisation von Fahrtagen und vieles mehr investieren, bezahlt werden, so könnte keiner der Vereine existieren . . . Ganz freiwillig, ohne von irgend jemandem beauftragt, entlohnt oder auch nur nennenswert unterstützt worden zu sein, hat eine relativ kleine Schar wirklicher Idealisten ein wertvolles, nicht nur technikgeschichtliches, sondern auch kulturgeschichtliches Erbe bewahrt. Dies verdient gerade in einem Land festgehalten zu werden, in dem es weithin üblich geworden ist, bei allen tatsächlichen oder auch nur vermeintlichen Gemeinschaftsaufgaben nach dem Staat zu rufen."*

Ohne jetzt hier die Frage behandeln zu wollen, nach wem sonst man denn bei Gemeinschaftsaufgaben rufen soll, wenn nicht nach dem Staat: Es hat diesen Ruf natürlich gegeben, aber die Eisenbahnfreunde haben ihre Museumsbahnen ohne, ja teilweise gar gegen die DB aufgebaut. Mit dem Abstellen der letzten Dampflok am 24.10.1977 in Emden verbot die DB denn auch gleich jegliche Dampflokfahrt auf ihren Gleisen. Nicht nur, daß sie selbst keine Maschinen betriebsfähig erhielt, auch den mittlerweile zahlreichen erhaltenen Loks der Enthusiasten stellte sie die Signale auf „Halt". Erst dieses Jahr, zum 150jährigen Jubiläum, hat sie selbst einige Dampfloks wieder aufgearbeitet, die Fahrten der Sonderzüge, die sie gezogen haben, sind fast bis auf den letzten Platz ausgebucht gewesen.

Na und? Was ist es nun, was die Faszination am Verkehrsmittel Eisenbahn ausmacht?

Schwer, schwer, das jemandem begreiflich zu machen, der halt nicht „drauf abfährt". Genauso, wie man einem Menschen nicht das Briefmarkensammeln schmackhaft oder auch nur verständlich machen kann, der Briefmarken nur für kleine bedruckte Papiere hält, genauso ist der Reiz des Eisenbahnwesens nur schwer vermittelbar.



Taufe der Dampflokomotive „Ampflwang" der Berliner Eisenbahnfreunde e.V. (BEF)

Foto: Bodo Schulz

Eisenbahnwesen ist Gemeinwesen

Oder? Kulturell jedenfalls hat das Flair des Zugfahrens mannigfaltige Niederschläge gefunden: musikalisch z.B. in Honeggers „Pacific 241" („Pacific" wurden die Dampflokbaureihen mit der Räderreihenfolge zwei Laufräder, drei Treibräder und dann wieder ein Laufrad genannt), aber man kann sicher sein, daß dieses Verkehrsmittel auch Beethoven und Wagner beeindruckt hätte; letzterer wird jedenfalls nichts dagegen haben, daß die Namen „Parsifal", „Meistersinger" und „Rheingold" Starzügen der DB verliehen worden sind. Literarisch versuchte sich in der Moderne beinahe alles, was Rang und Namen hat oder hatte, an Geschichten, die auf der Eisenbahn spielen: Thoma, Twain, London, Tucholsky, Brecht, Kästner, Böll, um nur einige zu nennen, im Film reicht die Palette von Klassikern wie Hitchcock (z.B. „Der unsichtbare Dritte") bis zu den jüngsten erfolgreichen wie Wim Wenders („Paris, Texas", „Der amerikanische Freund"), bei dem in keinem Film die Eisenbahn fehlt.

Ein gut Teil des Staunens, gerade für den Normal- oder Gelegenheitsbenutzer der Züge geht einerseits von der strengen Ordnung im Netzwerk des Eisenbahnsystems aus: Jeder Zug hat seinen genau festgelegten Fahrplan, jeder Wagen ist minutiös programmiert, irgendwo anzukommen, jede Weiche bekommt zum richtigen Zeitpunkt die Anweisung, wohin sie die Strecke freizugeben hat. Ein Kursbuch, das Auskunft über die Möglichkeiten des Reisens gibt, und zwar für jedermann, wirkt wie ein detailliert durchdachtes, bis in die kleinste Einzelheit exakt geplantes Meisterwerk der Präzision.

Andererseits entzieht sich all das, was zwischen denen, für die die Eisenbahn fährt, alles passiert, den Fahrplänen, Dienstanweisungen und Betriebsordnungen. Schwer voraussehbar, welche Güter im Intercargo nachts zusammengewürfelt werden, um gemeinsam von Hamburg bis Mannheim zu reisen, welche Reisenden sich treffen, um mit dem Intercity „Theodor Storm" Richtung Nordseeküste zu rollen. Das alles sind die Unwägbarkeiten, Überraschungen, Einzelschicksale, kurz, das Lebendige am System Eisenbahn. Die Freiheit, einen Fahrplan aufschlagen und sich selbst eine Reiseroute zusammenstellen zu können, ohne daß man vorher weiß, wie's wird: ein Hauch von Abenteuer. Oder wie Paul Theroux es in seinem Buch „Abenteuer Eisenbahn" beschreibt: *„Ein Eckplatz genügt, und du bist einer von jenen Reisenden, die ständig unterwegs sind, immer auf den Schienen, niemals ankommen oder das Gefühl haben, sie müßten irgendein Ziel erreichen ... In einem Zug ist alles möglich: ein üppiges, geradezu fürstliches Mahl, ein Besäufnis, Besuch von Leuten, die Karten klopfen, eine heimliche Liebschaft, erholsamer nächtlicher Schlaf und die Geschichten von Reisebekanntschaften, bei denen man das Gefühl hat, was sie berichten, sei so vollkommen wie klassische russische Erzählungen."*

Eisenbahnwesen ist Gemeinwesen, das hat sich selbst in den kapitalistischsten der kapitalistischen Länder bald nach deren Bau durchgesetzt. Die politischen Strömungen, die als erklärtes Ziel die Stärkung und Sicherung eines netzwerkartigen Eisenbahnsystems für alle auf ihre Fahnen geschrieben haben, sind denn auch zu allermeist links anzusiedeln. In unseren Tagen gilt: je „freier" die Wirtschaft, desto unbedeutender die Eisenbahn (siehe USA).

So wundert es auch nicht allzusehr, wenn in jüngster Zeit entdeckt wird, daß die Eisenbahn – neben dem Fahrrad – das umweltfreundlichste Verkehrsmittel mit dem konkurrenzlos geringsten Energieverbrauch und damit den geringsten Emissionen je beförderter Tonne oder Person ist; immerhin beachtlich in einer Zeit kranken Bodens, Luft und Wassers, vom fortgeschrittenen Waldsterben ganz zu schweigen.

Und schon bildet sich im Lager der Eisenbahnfreaks ein linker Flügel heraus, der mit der in den letzten Jahren entstandenen Ökologiebewegung zusammenzuwachsen sich anschickt. Im Aufruf zum 5. Bürgerinitiativen-Verkehrskongreß 1985 in Kassel heißt es: *„Aber auch die Bahnbefürworter (Bürgerinitiativen, Verbände, Fans, betroffene Gewerkschaften usw.) haben noch immer mit Berührungsängsten und der Abgrenzung ihrer Positionen zu tun und konnten sich bisher nicht zu einer ernstzunehmenden ‚Bewegung für die Bahn' zusammenfinden. Hinzu kommt natürlich, daß die Lage aussichtslos erscheint, die politische Durchsetzung grundsätzlicher Änderungen mit ‚immer weniger Bahn, immer weniger Fahrgästen, immer weniger Gütertransporten ...' auch immer aussichtsloser wird. Die Machtlosigkeit hat uns schon jetzt teilweise erstarren lassen."*

Die Eisenbahn ist vergleichbar einem Baum, dem derzeit fast all die kleinen Zweige abgehackt werden. Ob der Baum ohne sie existieren kann, erscheint fraglich. Viele Eisenbahnfreaks gleichen ein wenig dem romantischen Schwärmer, der den Baum schön findet und ihn anhimmelt, aber seinen Nutzen fürs ökologische Gleichgewicht nicht sieht. □