01 Winter 2012

www.bahnepoche.de

Deutschland € 12,-
Österreich € 13,20
Schweiz SFR 19,90

BeNeLux € 13,80
Italien, Spanien € 15,60
Norwegen NOK 150

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

BAHNEpoche

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

NEU

Winterstunden am Block Wasserscheide

- SEHNSUCHTSORT **Wiesen- und Wehratalbahn**
- **Die letzten 41er Saalfelds: 40 Mal um den Äquator**
- SCHATZSUCHE **Ruhrmuseum**
- **Hat die DB AG beim Logo abgekupfert?**

Warum wir sammeln

Liebe Leser!

Jeder Mensch, sagt ein altes Sprichwort, habe eine Landschaft, in die er gehört. Wo fühlen sich Eisenbahnfreunde aufgehoben? Etwa zwischen besprayten Lärmschutzwänden und überwucherten Gütergleisen einer Bahn, die ihren Betrieb vorübergehend einstellt, weil 15 Zentimeter Neuschnee gefallen sind? Schwer vorstellbar. Bei jeder Bahnfahrt sieht man mit an, ob schmerzlich oder achselzuckend, dass die Schiene ihre Überlegenheit gegenüber der Straße verloren und ihre Unersetzlichkeit gegenüber unserer Volkswirtschaft eingebüßt hat. Wenn Eisenbahnfreunde also könnten, würden sie die Zeit ein wenig zurückdrehen. Dabei kommen wir ihnen mit unserer neuen Publikation entgegen. **BAHN***Epoche* möchte seinen Lesern ein großes Versprechen geben: Ihnen mehr klassische Eisenbahn und somit ein Stückchen Heimat bieten.

Was erwartet Sie in der ersten Ausgabe?

BAHN*Epoche* beginnt mit einem großen Streifzug über das Sammeln von Eisenbahn-Utensilien. Für ein Meinungsbild und weitere Denkanstöße stehen sieben passionierte Eisenbahn-Sammler Rede und Antwort darüber, warum sie im wahrsten Sinne Ausrangiertes horten. Sodann laden wir Sie ein, in einem bequemen Abteil Platz zu nehmen und **BAHN***Epoche* auf einer Zeitreise durch das 20. Jahrhundert zu begleiten. Dabei lassen wir, jahreszeitlich angemessen, schöne Bahnplakate für Züge in den Winter und den Schnee aus den zwanziger und dreißiger Jahren Revue passieren, ehe uns das professionelle Fotoarchiv des Ruhrmuseums einen Blick in seine Bestände gewährt und bislang fast ausnahmslos unveröffentlichte Aufnahmen aus Essen Hauptbahnhof von 1931 bis 1957 präsentiert.

Schon einmal da gewesen ist das Logo der heutigen DB AG – und zwar in den ersten Jahren der Bundesbahn, wie Ingo Hütter eindrucksvoll offenbart und mit (ebenfalls unbekannten) Fotografien belegt. Heinz Dürr, der erste Vorstandsvorsitzende der 1994 aus Bundesbahn (West) und Reichsbahn (Ost) neu fusionierten Deutschen Bahn AG, hatte seinen wie Balsam für die Seelen der Eisenbahner wirkenden Slogan „Zukunft kommt von Herkunft“ wörtlich genommen. Immerhin sind rund 18 Jahre vergangen seitdem. Damals wie heute scheinen sich die Führungsspitzen der Bahn bar jeder historischen Kenntnis und ohne Verständnis für kühne, erhellende Zeitsprünge zu zeigen. Jedenfalls existierte das heutige, von Professor Kurt Weidemann entworfene und überall präsente Signet der Deutschen Bahn – abgesehen von graphischen Marginalien – schon einmal: „Allem Zukünftigen“, wusste schon Nietzsche, „beißt das Vergangene in den Schwanz.“

Kennen Sie diese Plätze, Ecken, Orte, Gegenden, von denen eine ureigene Magie ausgeht? Michael Bermeitinger entführt Sie an einen solchen Sehnsuchtsort, der südbadischen Wiesen- und Wehratalbahn. Mit Kurt Eckert verbringen wir am Block Wasserscheide vier Winterstunden, in denen allein sieben Kasselaner 01^{10} vorbeiröhren. Nachdem Andreas Knipping ein wunderbares Foto kommentiert, auf dem Helmut Kohl als Pendler zu sehen ist, geht Andreas Stange der Frage nach, wann die V 180 den Güter- und Reisezugverkehr in West-Berlin dominiert hat.

Ein lokomotivhistorisch Interessierter, ein Lok-Geräuschfänger und ein absolut in seinen Arbeitsplatz verliebter Heizer: drei Autoren, so unterschiedlich ihr Ansatz auch sein mag, legen ein beredtes Zeugnis vom Saaletal, seinen Menschen und den letzten Lokomotiven der Baureihe 41 ab, deren Betrieb dort vor 25 Jahren endete.

Rotanstrich! Lackfarbe aus dem Westen musste her, als der real existierende Sozialismus kein Rot für seine Dampflokomotiven erübrigen konnte. So hübschten Lutz Schneider und Robin Garn die 41 1225 am Lokschuppen in Göschwitz auf – bis die Volkspolizei anrückte (17. Dezember 1986).

Rudolf Rindelhardt und Günter Haslbeck erzählen Silvester-Geschichten, wie sie, was Zeit und Ort anbelangt, unterschiedlicher kaum sein können: 1955 als Dampflok-Heizer in Halle (Saale), 1990 als Dampflok-Globetrotter in Dayangcha (Mandschurei).

Am Ende der Zeitreise im 21. Jahrhundert angekommen, widmet sich **BAHN***Epoche* den heutigen Betreibern und Bewahrern historischer Schienenfahrzeuge: Im Interview vermittelt Axel Zwingenberger Einblicke in die Erfolgsgeschichte seines Bahnbuches, seine Motivation zur Gründung einer Stiftung und Rettungsversuche unter dem Dach des Denkmalschutzes. Mit „Unser täglich Dampf“ betitelt, geben alle Betreiber der im öffentlichen Auftrag fahrenden Schmalspurbahnen Hintergrundinformationen aus ihrer Jahresbilanz von 2010. Steinig war der Weg zur neuerlichen Hauptuntersuchung der Schnellzuglokomotive 03 1010 – als unmittelbar Beteiligter hat Sebastian Werner eine Art Logbuch geschrieben. Unser Magazin ist natürlich auch für Bahn-Fotografen gemacht – und so widmen wir uns einem (überfälligen) Nachruf auf den Kodachrome-Diafilm. Zu guter Letzt stellt Ihnen Joachim Seyferth Lesens-, Sehens- und Hörenswertes vor.

Ein neues Magazin herauszugeben ist etwas zutiefst Schöpferisches. Dieses bedingt Wagnisse, Vertrauen und Fehlertoleranz. Unplanbare Komponenten sind dabei.

Vielleicht liegt dieses Magazin einfach plötzlich vor Ihnen, in einer Bahnhofsbuchhandlung, und sagt: „Schlag mich auf und lies mich.“ Vielleicht waren Sie aber auch schon lange auf der Suche nach einer erfrischend neuen Sicht, nach einer schönen Bestätigung Ihres Hobbys, Ihrer Leidenschaft zur klassischen Eisenbahn.

Illustre Autoren freuen sich, mit Ihnen durch die Geschichte zu bummeln und um die Zukunft zu diskutieren. Denn die Bahn war, ist und bleibt hoffentlich eine epochale Angelegenheit!

Herzlich Ihr

Robin Garn

BAHNEpoche

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Ausgabe 01 Winter 2012

Eine 01 zur ersten Nummer!
Für die erste Ausgabe einer neuen Zeitschrift über die klassische Eisenbahn muss der Inbegriff einer deutschen Schnellzug-Lokomotive auf den Titel kommen, zumal in der Dreizylinder-Version mit Ölfeuerung – fotografiert von Kurt Eckert (siehe Beitrag ab Seite 48)

3 WILLKOMMEN

4 FAHRPLAN

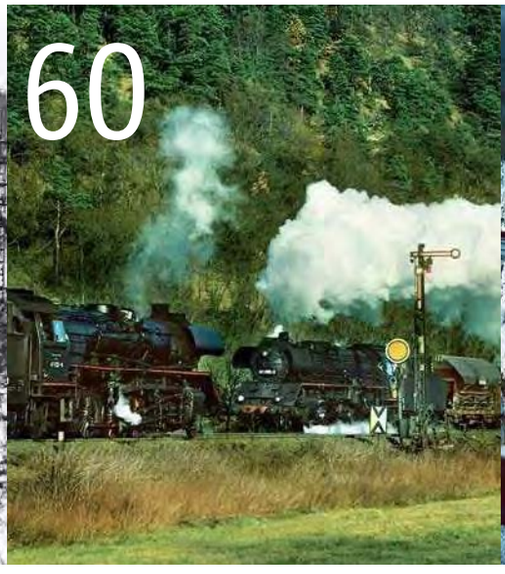
6 ZEITMASCHINE
Die Berliner Brücke in Halle (Saale)

8 ESSAY
Warum wir sammeln
Meinungsbild: sechs Fragen an sieben passionierte Sammler

17 KINO
Der blonde Hans und die mandschurische G 10

18 **Zum Wintersport geht es nur mit der Bahn**
Reiseplakate der Vorkriegszeit

24 BAHNOPTIKUM
Eine Fahrkarte aus Marktl (Steierm)



56 Die Baureihe V180 in West-Berlin
Als „dicke Babelsbergerinnen" in der Frontstadt des Kalten Krieges dominierten

60 DAMPFEISENBAHN
Die letzten neun 41er Saalfelds
40 Mal um den Äquator

64 **Fünf schöne Jahre**

68 **Berg bezwungen**

72 DAMPF UND REISE
Neujahr stieg ich in Dayangcha aus und rief 宾馆!

76 GALERIE
Armin O. Schmolinske
Endstation Wolsztyn

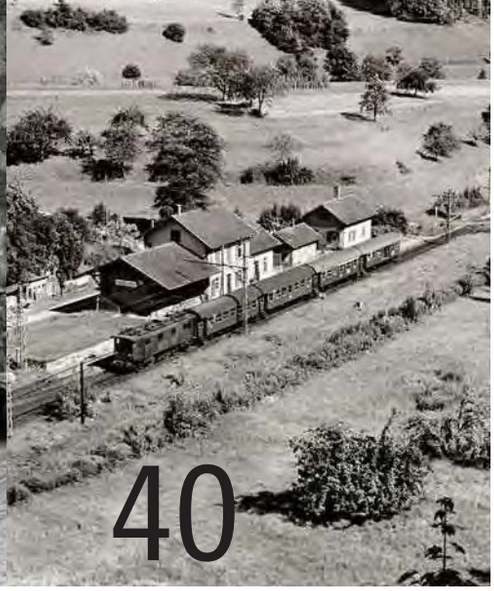
82 INTERVIEW
Axel Zwingenberger
Beim Denkmalschutz sind wir der völlige Exotenhaufen

84 **Unser täglich Dampf**
Leistungsbilanz 2010

88 **Nachruf auf den Kodachrome**

90 LOGBUCH
03 1010: Vom Werden einer Hauptuntersuchung

94 **Jumbos zerren Holz und Kies**
Plandampf in Thüringen. Fragen an die Veranstalter



26 SCHATZSUCHE
Das Fotoarchiv des Ruhrmuseums

32 **Déjà-vu oder die Wiederkehr des heutigen DB-Logos**

38 ARBEITSWELT
Silvester 1955

40 SEHNSUCHTSORT
Wiesen- und Wehratalbahn

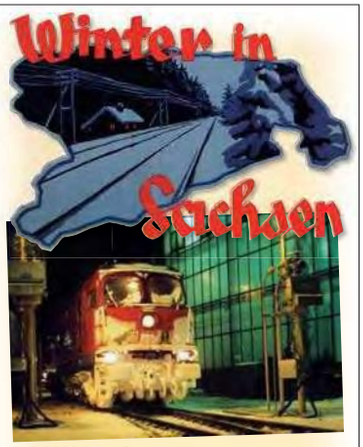
48 TITEL
Winterstunden am Block Wasserscheide
Mit Kurt Eckert unterwegs am 15. Januar 1966

55 STREIFLICHT
Kohl als Pendler

96 SALONWAGEN
Empfehlungen aus der Medienwelt

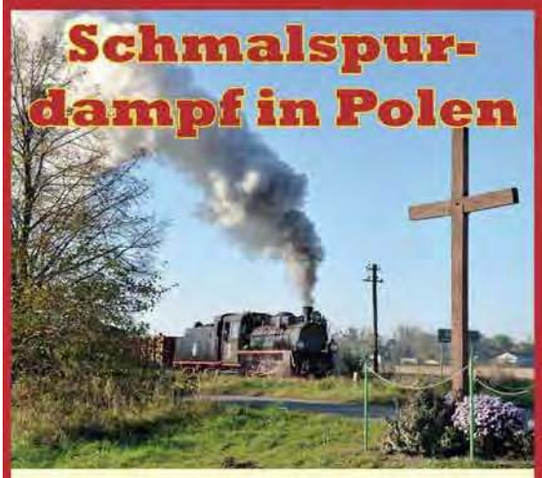
97 NEULICH . . .
. . . war ich mal wieder in der Goethestraße

98 IMPRESSUM
FOTOVERMERKE
VORSCHAU



BAHN*Epoche* wünscht allen Lesern
ob in Sachsen oder andernorts
im Jahr 2012 allzeit gute Fahrt

Rücktitel: Neujahrsgrüße mit sächsisch-thüringer Prägung. Oben der Ausschnitt eines DRG-Reiseplakates von 1933 (siehe Seite 25). Unten ein vom Lokführer Bernd Köllner am Dienstende im Bw Saalfeld gemachtes Erinnerungsfoto: „Die Aufnahme entstand nach der Vorspann-Leistung 62645 Saalfeld – Pressig Rothenkirchen am 30. 12. 2001. Wegen massenhaften Schneefalls war ein Absetzen weder in Pressig noch Kronach möglich, deshalb mußte ich bis Hochstadt-Marktzeuln fahren ... Nach Saalfeld zurück ging es solo. Schnee wurde während der Fahrt an die hintere Lokseite gewirbelt. Das Lokschild habe ich freigeputzt. Die Kamera, in Ermangelung eines Stativs, auf zwei Ölfässer gestellt."



FarRail Tours: Interessante Leute, Gleichgesinnte und Individualisten mit einem Sinn für außergewöhnliche Möglichkeiten und dem Blick über den spurgebundenen Tellerrand hinaus reisen gemeinsam, um die gute alte Eisenbahn und mehr zu erleben.

Zum Beispiel zum Frühling nach Polen: Das Unkraut an den Strecken ist noch nicht in die Höhe geschossen, Obstbäume blühen, Löwenzahn färbt Wiesen mancherorts gelb. Wir bieten die passende Fahrt dazu an. Vier Schmalspurbahnen und einen Abstecher zum Normalspurdampf nach Wollstein: **Sroda, Gniezno, Znin** (nun mit schwarzer Px38!) und **Nowy Dwor** bieten ein umfangreiches Betätigungsfeld, um das Flair der 1980er Jahre auf polnischen Schmalspurbahnen wieder auferstehen zu lassen. Natürlich liegt unser Augenmerk auf authentischen Zügen, die so aussehen, als wären sie vor 20 oder 35 Jahren aufgenommen worden. Sofern möglich beschriften wir die Fahrzeuge wieder mit dem PKP-Zeichen der Staatsbahn, die die Bahnen früher betrieb. Ebenso werden wir jeweils das Morgenlicht für gute Aufnahmen nutzen.

China: Wüsten- & Tagebaudampf	4. - 15.1.12
Deutschland: Reichsbahnzeit im Bw Swl	11. - 12.2.12
Argentinien: La Trochita	9. - 20.3.12
AR: Höhepunkte Patagoniens & Bs. As.	20. - 30.3.12
Polen: Schmalspurdampf im Frühling	**22. - 29.4.12**
Indonesien: Feldbahn-Diesel	7. - 27.7.12
Indonesien: Süßer Nassdampf	26.7. - 10.8.12
Rumänien: Schmalspur-Karpatendampf	29.9. - 8.10.12
USA: Dampf über der Denver & Rio Grande	12. - 28.10.12

FarRail Tours

Tel: 0 30/44 73 38 92, Mobil: 01 77/56 13 999
FarRail Tours, Bernd Seiler, E.-Weinert-Str. 46
10439 Berlin, www.FarRail.com, mail@FarRail.com

Auf der Berliner Brücke in Halle (Saale)

Zu allem Überfluss hatte die preußische Bahnverwaltung den Bau einer 275 m langen Straßenbrücke über die Gleise ermöglicht, auf welcher der begeisterte Bub stundenlang, was sage ich, halbe Tage lang, stehen und beobachten konnte." Was der gebürtige Hallenser Karl-Ernst Maedel einst in seinen Erinnerungen schrieb, und der Bildjournalist Gerhard Illner im September 1956 festgehalten hatte, wird für viele Generationen eisenbahnbegeisterter Kinder, aber auch Erwachsener gegolten haben. Denn was konnte es schöneres geben als eine Brücke, die auf ihrer Gesamtlänge sowohl den kompletten Güterbahnhof, als auch die Ein- und Ausfahrtgleise eines großen Eisenbahnknotenpunktes überspannte und an deren Enden sich zudem noch zwei große Lokomotivschuppen befanden. Die „Berliner Brücke" in Halle (S) – auf der Nordseite des weiträumigen Bahngeländes gelegen und für Reisende aus den Richtungen Berlin, Magdeburg, Eilenburg und Halberstadt über 90 Jahre das Eingangstor zur Saalestadt – war solch ein exzellenter Platz, um den Eisenbahnbetrieb zu beobachten.

In den Jahren 1913 bis 1916 von der Dortmunder Firma August Klönne errichtet, ersetzte sie die 1885 erbaute „Diemitzer Brücke", die sich durch ihre dichte Stellung von Pfeilern und Widerlagern eher hemmend für die Entwicklung und den Ausbau des Bahnknotens Halle (S) auswirkte. Zudem stellte sich die alte Brücke für den wachsenden Straßenverkehr als zu schmal bemessen heraus. Daraufhin erteilte die Königliche Eisenbahndirektion im Oktober 1912 einen Auftrag zur Erstellung eines neuen Brückenentwurfes an den Ingenieur Jung. Als einzige Vorgabe galt: „Die architektonische Ausbildung kann einfach sein, muss aber der Bedeutung der Bauwerke entsprechen." Damit konnte sich jedoch der beauftragte Jung nicht anfreunden und entwarf eine Brücke, die gleichsam einer Verknüpfung von Funktionalität und optischem Anspruch gerecht wurde und sich zu einem der Wahrzeichen der Stadt Halle (S) entwickelte. Die jahrzehntelange Beanspruchung der Brücke durch den Abdampf bzw. die Abgase der darunter durchfahrenden Lokomotiven sowie die allgemeine Luftverschmutzung in dieser Region führten zu einem derartigen Verschleiß des Baumaterials, dass der Stadtrat von Halle (S) im Juni 2000 den Abriss der Berliner Brücke beschloss. Der 42 Millionen Euro teure Neubau, Deutschlands erste Schrägseilverbundbrücke, lässt architektonische Parallelen zu seinem Vorgängerbau vermissen, erhielt jedoch 2006 den Ingenieurpreis des Landes Sachsen-Anhalt. Die einzige Verbindung zur alten „Berliner Brücke" ist, dass darauf auch heute, siehe kleines Foto vom September 2011, noch hin und wieder Eisenbahnfreunde oder Passanten anzutreffen sind, die von der Brücke aus den leidlichen Bahnbetrieb betrachten.

SEBASTIAN WERNER

Warum wir sammeln

Mit Krebsen, Wanderfalken und Schimpansen teilen wir zwar Hunger und Fluchtreflexe. Unsere Nostalgie aber nicht. Wer abgelegte Gegenstände hortet, macht demnach etwas zutiefst Menschliches. Grund genug, einen näheren Blick auf die Sammler unter den Eisenbahnfreunden zu werfen: Eine Spezies, so hochspezialisiert wie rückwärtsgewandt, deren Zeit abläuft?

Wissen Sie auch nicht wohin mit Ihrem Bettzeug, weil sich in jedem Winkel Ihres Bettkastens bis unter die Matratze Fotokisten und Bücher stapeln? Dann sind Sie ein echter Sammler! Schwer zu sagen, ob man Sie deshalb beglückwünschen oder bedauern darf. Fest steht: das Hobby, individuell auserkorene Gegenstände aufzulesen und zu bewahren, der Wunsch, etwas (für Außenstehende völlig Nutzloses) im Überfluss zu besitzen und um sich zu scharen, kann ein Leben währen, hat etwas Tröstliches und wird von nahezu ausnahmslos friedfertigen Mitbürgern ausgeübt.

Einst sammelte der Steinzeitmensch ums nackte Überleben. Er hortete für schlechte Zeiten. Bis heute gilt: Reich und einflussreich ist, wer viel angesammelt hat – sofern das Sammelobjekt einen allgemein anerkannten Gegenwert besitzt, der mit Geld und Status, gern auch Schönheit und Begehren einzulösen ist. Trifft das auf den passionierten Sammler von Eisenbahn-Utensilien zu? Oder sammelt er davon völlig losgelöst? Bekanntlich ist Geld ja auch nicht alles und Schönheit vergänglich. Schafft der Eisenbahn-Sammler, eine wahrlich facettenreiche Figur, stattdessen eigene Überlebensstrategien, indem er sein Hobby als wunderbaren Zeitvertreib, als Wellness-Oase in gestressten Zeiten ausübt?

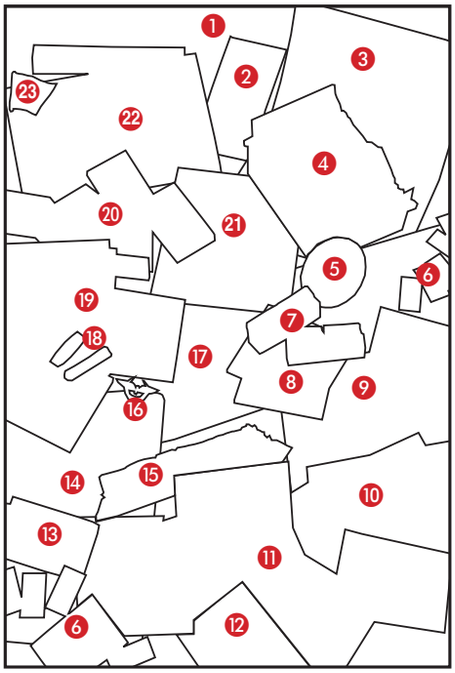
Der Mensch und die Materie

Zunächst müssen zwei Komponenten aufeinander wirken, um eine haftende Verbindung einzugehen: Eine seelische Grundvoraussetzung – Leidenschaft, gepaart mit Wissbegier, einer gehörigen Portion Geduld und nicht zuletzt auch Glück – trifft in unserem Fall auf den Mikrokosmos der Eisenbahn. In ihrer 176-jährigen Existenz auf deutschem Boden hat sie immerzu Altes aussortiert und Neues generiert: an jedem Bahnhof, an jedem Schienenstrang zum nächsten Bahnhof, mit jedem Zug auf dem Weg dorthin und mit jedem davor gespannten Zugpferd. Ein unendlich weites Feld kleiner und kleinster Veränderungen. Doch es gibt auch große Umwälzungen: Von den Länderbahnen, aufgeblüht im 19. Jahrhundert und zerwirkt im Weltkrieg Eins, über die Deutsche Reichsbahn im Dienste von Frieden und Weltkrieg Zwei, über die beiden deutschen Staatsbahnen in West und Ost, bis zur vereinigten Deutschen Bahn im Konzerngewand – immer wieder hat die Moderne einen riesigen Staatsbetrieb mit beispielloser Wucht überspült. Das hat Geschichte, zumal die deutsche des 20. Jahrhunderts, so an sich. Jeder Umbruch, jede Epoche, jeder Wandel hinterlässt alsbald ein abgeschlossenes Sammelgebiet. Davon geht ein Bann, ein ungeheures Sogpotenzial aus. Ist das nicht ein wesentlicher Grund, warum Leute sammeln? Um ein kleines Stück greifbare Geschichte zu besitzen. Das Leben zerrinnt uns wie eine Dampffahne über dem Schienenstrang, und wir suchen Trost in Dingen, die überlebt haben.

Bei dem Versuch, der Figur des wahren Sammlers wenigstens versuchsweise auf den Grund zu gehen, macht es also Sinn, festzuhalten, dass er das Begehrenswerte unbedingt besitzen muss, um es seinem eigenen Interieur, seiner Wunderkammer hinzuzufügen. Er fischt Dinge aus den großen Zusammenhängen und stellt sie seinen kleinen anheim. Für ihn fügen sich sämtliche Einzelteile, hat der Denker und Schriftsteller Walter Benjamin erkannt, zu einer „magischen Enzyklopädie, zu einer Weltordnung zusammen“. Er spricht vom Glück, Herr der Erinnerung in einer imaginären Welt zu sein. Zugegeben, ein recht einsamer Herr.

Lernen und Genuss

Der ideelle Wert eines Gegenstandes, aus der Zeit gefallen und von Sammlerhänden behutsam aufgefangen, mag umso höher sein, desto mehr über ihn in Erfahrung gebracht werden konnte. Insofern dient das gerettete Objekt – und das Wissen darum – der persönlichen Weiterbildung. In der Regel setzt sich jeder Sammler mit den historischen, geografischen, technischen und, bei der Eisenbahn naheliegend, mit den betrieblichen Aspekten seiner Exponate auseinander. Mit ihrem präzisen Regelwerk aus Dienstvorschriften, Listen und Fahrplänen, dank ihrer auf einer ganz eigenen Systematik basierten Nummerierung aller Lokomotiven und Wagen, nährt die Eisenbahn einen weiteren Grund für die Sammelleidenschaft: die Lust am Ordnen und Archivieren. Was irgendwie verbeamtet klingt, Aktenstaub atmet und sich nach Verwahrung, Verwaltung und ein wenig nach Briefmarkenalbum anhört, macht bei der Fülle an Sammelgut durchaus Sinn, nämlich



1 Karte der Rbd Berlin (1983)
2 Heft TEE-Verbindungen Sommer 1958
3 Layout der „Fahrt frei“ von 1965
4 Fotos 9x14 cm Elektro-Lokomotiven der Nederlandse Spoorwegen (NS)
5 Bierdeckel der Mitropa-Bahnhofsgaststätten
6 Fahrkarten der DR und DB
7 Kodachrome-Dias mit Bahnmotiven
8 DVDs mit gescannten Bilddateien
9 Buchfahrpläne
10 Fachzeitschrift „Die Bundesbahn“
11 Alte Ansichtskarten mit Bahnmotiven
12 Jahrestaschenkalender fürs Lokpersonal
13 Geschwindigkeitsschild BR $01^{10}/03^{10}$
14 Lokomotiv-Betriebsbuch (von 74 668)
15 Tischmodell/Briefbeschwerer einer schweren Güterzuglok der Lima Locomotive Works (USA)
16 Rosette der türkischen Staatsbahn TCDD
17 Lokschild (01 1055)
18 USB-Sticks, je 4GB, mit Bilddateien
19 Schwarz-Weiß-Negative eines Eisenbahnfotografen (Gerhard Illner)
20 Walkman, Mikrofon und Kassetten mit Tonaufnahmen von Dampfloks und Aufzeichnungen von Eisenbahnern
21 Kursbuch (der DR vom Sommer 1959)
22 Emaille-Schilder mit Bahnbezug
23 Trikot-Aufnäher der Betriebssportgemeinschaft Lokomotive (DDR)

Nur für Minderbemittelt
BSG LOKOMOTIVE
FAHRGELD BEREITHALTEN! GELDNOTEN UND FAHRSCHEINE ENTFALTET ÜBERGEBEN! DER SCHAFFNER IST BERECHTIGT FAHRGÄSTE MIT ZU GR... M GEPÄCK AR... SEN.
Trans Europ Expreß
TEE
Sommerfahrplan 1958
(1. 6. - 27. 9. 1958)
WOCHENZEITUNG DER DEUTSCHEN EISENBAHNER
„Fahrt frei" fragt: Was wollen Sie 1966 tun?
AMTLICHES KURSBUCH
DER DEUTSCHEN REICHSBAHN
Sommerfahrplan 1959
31. Mai – 3. Oktober
MITROPA
Ihr ständiger Reisebegleiter
Agfa-Kleinbildtasche
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Betriebsbuch
für die Dampflokomotive
Betriebs-Nr. 74668
Grösste Geschw.
140
km/Std.
Buchfahrpl
DIE BUNDESBAH

Ordnung ins Chaos zu bringen. Dabei dominiert das Rückwärtsgewandte über das Gegenwartsbezogene.
Ist es eine Flucht? Aber ja. Wie Alkohol. Man fühlt sich am nächsten Tag nur besser. Eine *Tagesschau* reicht als Überblick der unschönen Ereignisse in der Welt. Angesichts dessen scheint es wichtiger denn je, einen Schritt zur Seite zu gehen und sich für eine Weile in seine eigene Welt zurückzuziehen. Dabei tanke man Kraft.

Ist es eine Sucht? Zuweilen auch das. „Der Dingliebhaber unter Besitzzwang", führt Heinz-Norbert Jocks in einem Leitartikel über die Sammler und das Sammeln[1] aus, „kann sich offenbar nur dadurch vorübergehende Erleichterung und Befriedigung verschaffen, dass er seiner Sehnsucht nach dem ins Auge gefassten Objekt einfach nachgibt und den Neuzugang kurz triumphierend seiner bereits bestehenden Sammlung einverleibt." Doch jeder Kauf, kaum erledigt, scheint alsbald wieder einen avisierten auszulösen. Dem gegenüber steht das reine Sammelglück: Wer ein lang gesuchtes Stück ergattert hat, ein einziges nur, bleibt einen verregneten Sommer lang gut gelaunt.
„Man schafft sich eine Insel, sucht sich eine Sache aus, wendet sich ihr ganz zu, wird ein Experte", fasst Frederik Sjöberg zusammen. Der Biologe, Schriftsteller und Schwebfliegenforscher erwähnt auch die Schattenseiten exzessiven Sammelns: „Man muss aufpassen, dass man nicht kauzig und einsam wird und als ewiger Sammler herumzieht." Offenkundig sind Männer besonders gut darin, wie durch einen Tunnel zu sehen und nicht an all die interessanten Begegnungen links und rechts zu denken. Sie sind es, die leichter zu Fachidioten werden.

Sammler tendieren dazu, ihr Glück meist mit Gleichgesinnten zu teilen. Erzählungen von der Jagd – ganz gleich, ob die des monatelangen Heranpirschens an eine Großtrophäe oder die eines blitzschnell ersteigerten Schnäppchens – finden in fachspezifischen Newsgroups und Internetforen mehr Gehör als unter Familienangehörigen. „So entstehen dann auch häufig Freundschaften", schreibt Markus Paß auf der Plattform *meinesammlung.com*. „Sammeln", so fährt er fort, „macht also vieles aus, was der Mensch als soziales Wesen braucht."

Für Andreas Knipping, seit vielen Jahren eine Größe in der deutschen Eisenbahn-Literatur, ist es herzerwärmend, „wenn jemand aufgrund meiner Publikationen anruft oder schreibt, er hätte da ein Album oder einen Bestand vom Opa und möchte, dass das in die richtigen Hände kommt. Und ob man über einen fairen Preis reden kann." Sammeln ist für ihn nicht der schiere Einkauf unter dem Motto „Geld spielt keine Rolle". Mit großzügigem Teilen und Tauschen komme man weiter: „Ebenso schön, wenn ein Freund mit Spezialisierung auf Straßenbahn oder Industriebahnen mir ein Päckchen Dampflokfotos überlässt, weil ich doch mehr damit anfangen könne. Genauso mache ich es umgekehrt auch."

Wie salonfähig sind unsere Sammlungen?

Seit dem späten 18. Jahrhundert erheben Museen und Archive das Sammeln über bloße Machtattitüden und wahllose Gier von Egomanen hinaus und geben den Sammlungen einen gemeinnützigen Anstrich. In öffentlichen Ausstellungen und Publikationen wird seitdem versucht, Spezialwissen und Kenntnisse weiterzutragen. Gerade diejenigen Sammler, deren Kommunikation sich nicht unter Gleichgesinnten erschöpft, werden als Experten ihres Fachgebietes geschätzt oder präsentieren sich als Leihgeber. Sie verstehen es, ihr Wissen Außenstehenden zu übermitteln. Dazu gehören zuvorderst Ehefrauen, Leibesfrüchte und Kollegen. Es mag Überwindung kosten, aber allemal einen Versuch wert sein, einem Nichtsammler mit dem Anblick mehrerer hundert Fotos der Lokomotiv-Baureihe 64 zu erfreuen. Jemand Fremden an der Ästhetik alter Bahnwerbung teilhaben zu lassen. Oder einen Vortrag über die Faszination dreckiger Metallplatten mit aufgenieteten Ziffern zu halten. Sich selbstbewusst die Gunst öffentlicher Anerkennung zu sichern, erscheint den meisten zu abenteuerlich. Es muss ja nicht gleich vor dem Ortsausschuss der Rotarier sein.

In anderen Sammlerclubs, etwa denen der Kunst, ist der Hang zum Exhibitionismus ungleich ausgeprägter. Wer ausrangierte Eisenbahnteile hortet und akkumuliert, zählt gemeinhin kaum zur Gemeinde der Auserwählten, selbst wenn er seinen Besitz effektvoll zu inszenieren wüsste. Haben Jet-Set und Avantgarde – zwischen den Kontinenten immer auf dem Sprung zu grellen Cocktailpartys, den ewigen Smalltalks und den Diners bei Kerzenlicht in erlauchter, sich selbst feiernder Gesellschaft, die sich für den Nabel der Welt hält – jemals auch nur einen erklärten „Bahn-Feti" [2] aufgenommen? Das wäre so wahrscheinlich, als ob ab morgen sammelnde Hedgefondsmanager ihren Geldrausch hemmungslos an Buchfahrplänen ausließen.

Von Instinkten und Trieben

Unter Männern sei ein heimliches, kollektives Verständnis zu jeglicher Form der Sammelleidenschaft vorausgesetzt. Mit gesteigertem Selbstgefühl, ja Imponiergehabe, werden Regale, Vitrinen, Zimmerwände und Treppenhäuser, Wohnungen und Villen, in einem Fall ganze Bahnbetriebswerke randvoll mit Schätzen präsentiert und bewundernd inspiziert. Nur, welche Frau von heute würde in diesem Moment nicht das nächste Taxi, sondern zunächst ihr unbewusstes Sicherheitsbedürfnis auf den Plan rufen? Etwa so, wie Diplom-Psychologe Oliver Heil ausführt: „Dieser Mann kann auch in Zeiten der Not die Brut sichern, weil er schon im Voraus Wertvolles sammelt." Eher so: Die Frau dürfte am Beispiel gesammelter Pappfahrkarten intuitiv feststellen, dass das mit dem Mann und seinem schrägen Hobby keinen Sinn ergibt. Denn wie soll er in Zeiten der Not die Fahrkärtchen verkaufen können? Sie sind ja schon entwertet. Und essen kann man sie auch nicht.

Die Psychologie hält ein ganzes Arsenal bereit, um die Kehrseite des Sammelns zu erfassen. Im Besitzenwollen drückt der Sammler eine Machtdemonstration aus. Er flüchtet vor sozialen Kontakten in sein überschaubares Betätigungsfeld und kompensiert dabei Diverses: von unbewussten, oftmals aus seiner Kindheit herrührenden Ängsten, über sein mangelndes Sozialprestige bis hin zu unerfüllten sexuellen Wünschen. Für Siegmund Freud – selbst begeistert nach Amuletten, Siegeln und Statuetten Ausschau haltend – ist das Sammeln pure Ersatzbefriedigung.

Weiter geht die Psychoanalyse. Sie sieht in all dem einen analen Komplex. „Dabei", schreibt Oliver Heil im Magazin *Neon*, „wird das Sammeln als ein Moment im Ensemble der analerotisch motivierten Charakterzüge aufgefasst und der Sammelgegenstand als Kotsymbol."[3] Etwas behalten wollen, nicht abgeben können. Nicht aufs Töpfchen gehen wollen. Bringt uns das weiter? Klar, es war schon immer arschgeil, ein total verrußtes 03^{10}-Lokschild sein eigen nennen zu dürfen. Ich hoffe, die Psychologie ist mittlerweile etwas weiter. Sagte doch Goethe schon schlicht und ergreifend: „Sammler sind glückliche Menschen."

Welche Schublade hätten's gern?

Wegen ihres Antriebes (denn ihrer unterdrückten Triebe) sind Sammler wiederum ein begehrtes Zielobjekt. Zum einen wird ihre Neigung von der Industrie und Werbebranche für gewinnbringende Konzepte und Strategien ausgebeutet. Sammel-Editionen „in streng limitierter Auflage" oder Club-Mitgliedschaften mit Zugang zu Sondermodellen hauchen dem Kunden Exklusivität zu. Dem ausgeprägten Hang zum Heben, Horten und Hüten spüren auch Verhaltensforscher nach. Wie sehr sich diese Leidenschaft in der Seele des Menschen manifestiert, ist lange schon Forschungsthema. Auch die Wissenschaft ist um Ordnung bemüht und katalogisiert. Von wegen der passenden Schublade. Dabei droht ins Hintertreffen zu geraten, dass die im folgenden skizzierten Charaktere erst die methodische Vielfalt des Sammelns voll zur Geltung bringen. Und da es für alles ganz

1 Heinz-Norbert Jocks: Leben auf dem Friedhof der Dinge; in Kunstforum Band 209/2011, S. 55
2 Abkürzung von Fetischist
3 Oliver Heil: Sammelfieber, Sammellust, Sammeltrieb. Wieso, Weshalb, Warum. Neon, Ausgabe 09.11.2007