



Schon allein genommen wäre dies ein tolles Motiv für eine Modellumsetzung – aber ...

Wie bringt man nun aber den Betrachter dazu, in eine solche szenische Darstellung einzutauchen und sich als Teil dieser Modellwelt zu begreifen?

Um sich dieser Frage zu nähern, kann man sich meines Erachtens ausgezeichnet an der Realität – der Eisenbahn in der Landschaft also – orientieren. Nicht das Betriebskonzept begründet die Anordnung von Trassen, Kunstrukturen und Bahnhofsanlagen, sondern die Topographie, durch die eine möglichst wirtschaftlich zu erstellende

Trasse zwischen zwei Punkten gesucht werden muss.

Erst einmal Landschaft

Grundsätzlich gilt, dass wir uns heute in durch Menschenhand veränderten Naturräumen bewegen. Dabei ist die Topographie, im Gegensatz zur Vegetation, durch den Menschen nur äußerst selten verändert worden. Es stellen sich also immer grosse zusammenhängende Landschaftsräume dar, die unter Umständen mehrere

tausend Quadratkilometer umfassen. Aber selbst in den flachen Küstenregionen, wie zum Beispiel an der Nord- oder Ostsee sind immer wieder Baumgruppen oder Waldflächen vorhanden, die einen räumlichen Abschluss und eine optische Begrenzung darstellen. In den Mittel- oder Hochgebirgslagen sind es die Täler und Höhenzüge, die einzelne, sich voneinander abgrenzende Räume schaffen. Für die Wahrnehmung und Beschreibung der Dimensionen solcher Räume greifen wir intuitiv auf Erfahrungswerte zurück. Der Massstab dafür ist unsere eigene Körpergröße. Dieses Masssystem kommt ohne absolute Größen aus, wir können damit aber Verhältnisse beschreiben. So ist ein alter Baum immer um ein Vielfaches grösser als ein Mensch. Vom Menschen erschaffene Bauwerke wirken in der Landschaft aus grösserem Betrachtungsabstand gesehen, sehr klein und fast filigran. Sie lassen nur in Bezug zu Vergleichsobjekten ihre wahre Dimension erkennen. Ist kein Zug auf einer Brücke lässt sich nur ganz schwer abschätzen, wie lang oder wie hoch sie eigentlich ist.

Wie nutzen wir nun diese Erkenntnisse für die Entwicklung einer Modelllandschaft?

Nicht der Massstab hilft uns weiter

Bleiben wir bei dem Beispiel Brücke. Eine weitgespannte Stahlkonstruktion, wie zum Beispiel die Bietschatalbrücke hat ihre konstruktive Ausformung in erster Linie durch die topographische Situation des unzugänglichen Talgrundes erhalten. Eine solche Konstruktion über ein Tal mit einem



... manchmal gibt das Vorbild auch eine Steilvorlage für noch dichtere Modellbahnmotive.