



Foto: Lichtbildstelle der Bundesbahndirektion Nürnberg

Helmut Häußler

75 Jahre Verkehrsmuseum Nürnberg

Eine Rückschau von Helmut Häußler

Als Eisenbahnmuseum in bescheidenem Rahmen konnte im Jahre 1899 das Nürnberger Verkehrsmuseum gegründet werden. Am 1. Oktober dieses Jahres hat man sein 75jähriges Jubiläum gefeiert – ein Datum, das Anlaß zu Rückblick und Nachdenken gibt. Warum hat es der schon im 19. Jahrhundert sprichwörtliche Münchner Zentralismus zugelassen, daß das mittlerweile berühmte und überregional bedeutende Museum in Nürnberg und nicht in der Landeshauptstadt entstand? Dafür gab es drei Gründe: zum ersten die spezifische Eisenbahntradition Nürnbergs, das 1835 Ausgangspunkt der berühmten Versuchsbahn nach Fürth, leicht pathetisch und nur bedingt richtig als „erste deutsche Eisenbahn“, apostrophiert, geworden war; zum zweiten die damalige Schwerpunktlage der wichtigsten bayerischen Industrien in Nürnberg und im Nürnberger Umraum; zum dritten die technischen Höhepunktsergebnisse der Stadt in den großen Landesausstellungen von 1882, 1896 und 1906.

Der eiserne Pavillon

Die Stadt stiftete seinerzeit den Bauplatz gegenüber dem Prachtbau der bayerischen Landesgewerbeanstalt und sorgte auch für die Erstellung des ersten, vorläufigen Ausstellungsgebäudes. Es handelt sich um einen alten Eisenpavillon mit vier Ecktürmen in jener uns seltsam anmutenden Verbindung von Konstruktionsstil und italienischer Palastrenaissance, der für Ausstellungsbauten im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts international üblich war. In der

„Maxfeldanlage“ (heute Stadtpark), wo er während der Bayerischen Landesausstellung von 1882 die Exponate der bildenden Kunst beherbergt hatte, war er seitdem still vor sich hingeroftet. Die Ausbesserungsarbeiten und den neuen Anstrich, wie das Zerlegen der Eisenbaracke und ihren Wiederaufbau am neuen Bestimmungsort bestritt die Stadt aus eigener Schatulle – es waren knapp 18 000 Goldmark.

Die ersten Schau- und Lehrstücke des neuen Instituts – wie das neue Stadttheater und andere säkulare Kultureinrichtungen der Initiative des weitschauenden Oberbürgermeisters Dr. von Schuh entsprungen – entstammten dem verkehrstechnischen Teil der Landes-Ausstellungen von 1892 und 1896. Notdürftig untergebracht waren diese Stücke bis dahin in der Eisenbahn-Zentralwerkstätte zu München, wo ihres Bleibens nicht immer sein konnte. Die Gründung des neuen Museums hatte Einmaligkeitscharakter im kaiserlichen Deutschland. Wie der Gründungsname der Einrichtung besagt, enthielt sie zunächst nur Material, das sich auf das Eisenbahnwesen bezog; vor allem den Grundstock der heutigen Großmodellsammlung an Lokomotiven (z. T. mit sichthalter durchschnittenen Kesselräumen) und Waggonen.

Die Postabteilung

Schon bei Einweihung des Museums aber war an das spätere Hinzufügen einer Postabteilung gedacht. Am 22. Juni 1902 war es so weit: Das neue Postmuseum innerhalb des Eisenbahnmuseums, dessen Name nunmehr folgerichtig in „Verkehrsmuseum“ geändert wurde, konnte in den Räumen der ersten Etage des alten Eisenpavillons eingeweiht werden. In Mappen waren da interessante, zum Teil sehr alte Karten über Postverbindungen und Postkurse ausgelegt; darunter waren sogar solche der berühmten Nürnberger Homann-Offizin von 1764 und 1786, dazu eine Karte des Deutschen Reiches von 1797, ediert vom Verlag Schneider und Weigel und überdies eine Sammlung der ab 1837 im Kunstverlag Piloty in München erscheinenden Post- und Verkehrskarten. Dem Telegrafien- und Telefonwesen war eine eigene Abteilung vorbehalten. Sie enthielt Schriftstücke über postalische Gesetze und Instruktionen sowie Tariflisten und Dienstvorschriften. Auch grafisches Material über die Entwicklung des bayerischen Postwesens war präsent. Am konkreten Gegenstand wurde Einsicht in Bau und Funktion der frühen Telefone vermittelt. Kostbarstes Exponat aber war der 1809 von Thomas von Sömmering hergestellte erste Telegrafienapparat der Welt. Es gab außerdem Instruktionen über das Verlegen von Kabeln, die Konstruktion von Umschalteräumen und die Prinzipien des Leitungsbau.

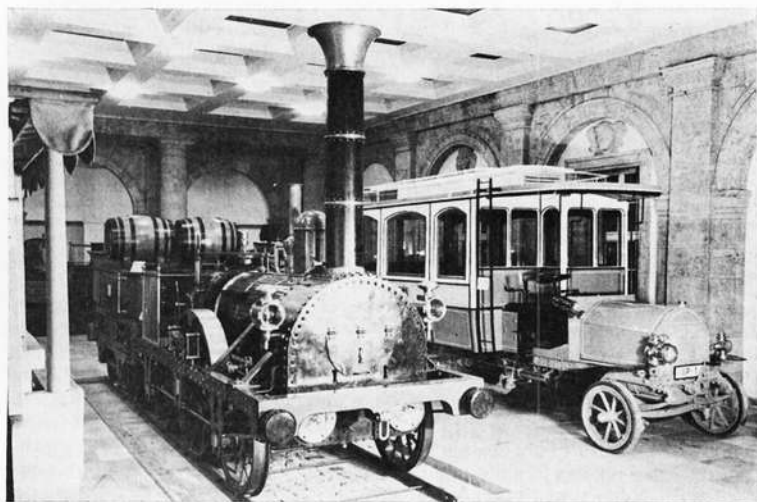
Wachsender Bestand

Die Postabteilung im engeren Sinn zeigte ein vielfältiges Sortiment von Stempeln, Briefkästen und Waagen, Waffen der Postkondukteure in alter Zeit, Postbeamtenuniformen und schon einzelne Modelle von Postwagen. Auch das Eisenbahnmuseum hat zu selbiger Zeit einen wesentlichen Schritt nach vorn getan: Man konnte das Modell einer Doppelverbund-Lokomotive für Lokalbahnen neu aufstellen, dazu das eines sechsräderigen Personenwagens mit Lenkachse und sogenannter Überzugs-Verbindung, damals „Harmnikawagen“ genannt. Auch das Modell einer Dampfmaschine zum Auswaschen von Lokomotivkesseln wurde neu aufgestellt. 1906, nach Ende der großen Bayerischen Landes-Jubiläumsausstellung im Luitpoldhain, wuchs die Samm-

lung erneut: Weitere Wagenmodelle und Modellbeispiele über Schienenprofile, Weichenmechanismen, Unterbau-Querschnitte und Signale kamen hinzu. Auch die gesamte Ausrüstung eines kleineren Stellwerks besaß man jetzt für Lehrzwecke. Mit dem planmäßigen Ausbau von Archiv und Bibliothek des Museums begann man im Jahre 1908. Der Schwerpunkt lag dabei auf Werken und Dokumentationen aus der Frühzeit des Eisenbahnbetriebes.

Plan zum Neubau

Die mittlerweile – nicht zuletzt durch wertvolle Stiftungen der Industrie – erreichte Größe des Ausstellungsbestandes ließ schon zu Ende des 19. Jahrhunderts an einen Neubau denken. Nicht allein die Engräumigkeit des Altbaues, die zu einer teilweise unsachgemäßen Aufstellung der Stücke nötigte, sondern auch die ästhetischen Vorbehalte gegen seinen überwundenen, altväterlichen Repräsentationsstil ließ die Pläne zum Neubauprojekt reifen. Zunächst gedachte die Stadt, dem Staate hierfür ein kleineres Areal am Stadtpark zu überlassen, das sich indes als lagemäßig nicht geeignet erwies. So fiel denn 1896 die Wahl auf den westlichen Teil des alten Krankenhausgeländes zwischen Weidenkeller – Sand – Lessingstraße und Frauentorgraben, den, 9000 Quadratmeter groß, gleichfalls die Stadt zur Verfügung stellte. Das neue Gelände war in jeder Hinsicht für den Bauzweck ideal: In praktischer Hinsicht, weil vom Ladehof der Staatsbahn über die Sandstraße herüber leicht eine Gleisverbindung zum Museumsbau hergestellt werden konnte, die das geplante Museum nicht nur für den Transport von Einrichtungsgegenständen und Ausstellungsstücken brauchen konnte. War doch für den Trakt an der Weidenkellerstraße eine große Gleishalle vorgesehen, in der Originalfahrzeuge untergebracht werden sollten, z. B. Lokomotiven der ver-



Lokomotive „Adler“ (1835, erste Eisenbahn Nürnberg-Fürth) und erste Bayerische Kraftpost (1905)

schiedensten Baujahre zwischen 1840 und 1900, der wirklichkeitsecht zu kopierende erste Eisenbahnzug von Nürnberg nach Fürth aus dem Jahre 1835 und zwei Salonwagen aus dem Hofzug König Ludwigs II. Das erste dieser „lebensgroßen“ Objekte, das in den Besitz des Museums gelangte, war Bismarcks Salonwagen, das späteste Stück, das vor Eröffnung des neuen Museums einging, war ein Vorgänger-Garnitur der berühmten Schnellzug-Lokomotive 001, die 1905 einen Geschwindigkeitsrekord gehalten hatte. In der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg kamen noch eine Stromlinien-Lokomotive aus dem Jahre 1936 und ein Segment (Kabine mit einer Abteilung) vom Schnelltriebwagen „Fliegender Hamburger“ aus den 30er Jahren hinzu. Ideal war auch die räumliche Gegebenheit einer sehr hautnahen funktionellen Zusammenarbeit zwischen der Museumsleitung und den Bahnbehörden, die im gegenüberliegenden Direktionsgebäude (das heute noch steht) ihren Sitz hatten.

Kulturell gesehen, bedeutete die Wahl des Platzes eine weitere Aufwertung der Mittelzone des Frauentorgrabens, deren Gewicht schon durch das Germanische Nationalmuseum, des Stadttheater von 1905 mit seiner gewaltigen Kuppel, das Lehrerheim „Deutscher Hof“ und durch den Bau des Industrie- und Kulturvereins bestimmt war. Hinsichtlich der wachsenden Besucherzahlen im alten Museumsbau – es waren von 1899 bis 1910 rund 40000 im Jahr – empfahl sich die baldige Realisierung des Neubaus ebenfalls als dringend. So ersuchte denn das Verkehrsministerium 1910 das Parlament, für den Baubeginn die nötigen Mittel auszuschreiben. Rund 250000 Mark Zuschuß leistete die Stadt Nürnberg und war überdies bereit, den Rest der Bausumme vorzustrecken. Bauträger und Eigentümer des Objektes war wiederum die Bayerische Staatseisenbahn. Für die Gliederung des neuen Museums war folgendes Schema vorgesehen: 1. Verwaltungs- und Finanzwesen; 2. Wohlfahrtswesen; 3. Bahnbau und Unterhaltung; 4. Werkhallen- und Materialwesen; 5. Hochbauwesen; 6. Signal- und Sicherungswesen; 7. Lokomotiv- und Wagenbau; 8. Starkstromwesen und elektrische Bahnen; 9. Eisenbahnbetriebs- und Verkehrswesen; 10. Postbetrieb; 11. Telegraf und Telefon; 12. Kanal-, Binnensee- und Schlepsschiffahrt.

Zwanziger- und Dreißiger Jahre

In den folgenden Jahren wuchs die Sammlung in die neuen, weiten Räume zügig hinein. 1928 wurde eine Abteilung für die Geschichte des Fahrkartenwesens eingerichtet, 1931 kam ein Filmarchiv hinzu. Die im Hof der Museums-Anlage zur Belustigung der Kinder installierte „Liliput-Bahn“ auf Schmalstspurgleisen wurde 1935 auf Verfügung des Oberbürgermeisters Liebel bei entsprechender Verlängerung der Schienenstrecke in den alten Nürnberger Tiergarten verlegt und wanderte bei dessen Auffassung in den neuen Tiergarten am Schmausenbuck, wo später eine Mini-Ausgabe der Ludwigsbahn ihre Nachfolge antrat. 1935 enthüllte man im Verkehrsmuseum ein Ehrenmal für die im Ersten Weltkrieg gefallenen Eisenbahner. Das alte „Eisenbahnmuseum“, der noch immer als häßlich empfundene Eisen-Pavillon am Gewerbemuseumsplatz, war inzwischen als „Norishalle“ zum Zwecke von Kunstausstellungen im Stil der „neuen Sachlichkeit“ der 20er Jahre in verputzten Backsteinfassaden wiedererstanden und sah seitdem recht passabel aus. Ihrer neuen Funktion diente die Halle bis zur Zerstörung im Zweiten Weltkrieg. Seit sie an Ort und Stelle ein Neubau aus Sichtbeton ersetzt, ist sie als die „alte“ Norishalle in Nürnbergs Baugeschichte eingegangen.

Bauarbeiten im Krieg

Trotz des ausbrechenden Ersten Weltkriegs konnten 1914 die Vorarbeiten zu dem gewaltigen Unternehmen anlaufen. Oberbürgermeister Dr. Geßler hatte die nötigen Summen noch aufreiben können. Auf einen für das ganze Reich ausgeschriebenen Wettbewerb gingen Entwürfe ein, die 1915 im Großen Rathssaal zur öffentlichen Besichtigung ausgelegt werden konnten. Den Ersten Preis erzielte der Entwurf des Eisenbahndirektionsrates Weiß und seines Mitarbeiters Prof. Selzer/München, der denn auch verwirklicht wurde. Man muß diesem Werk bis zum heutigen Tage bescheinigen, daß es seiner Umgebung, die von Neo-Renaissance (Bahndirektion), monumentalen Jugendstil (Opernhaus) und sog. „Nürnberger Stil“ (Lehrerheim-Trakt an der Lessingstraße) geprägt ist, ideal eingepaßt ist. Eine Idee der Erbauer, den häßlichen gelben Fachwerkbau des Herkules-Welodroms an der gegenüberliegenden Seite der Lessingstraße abzureißen und an seiner statt eine große Festaula für das Museum zu erstellen, hat sich nicht verwirklichen lassen. Anstelle des im Zweiten Weltkrieg zerstörten Velodroms steht heute, in mächtigen Kuben und elegantem Sichtmauerwerk, das neue Nürnberger Schauspielhaus.

Der Bau von außen und von innen

Der Museumsbau selbst – er hat sich bis heute in der Substanz nicht verändert – hat über einer rustizierten Basis mit breiten Rundbogenfenstern aus massivem Sandstein zwei Obergeschoße in eleganter grauer Sandsteinverkleidung. Dem Milieu der nahen Altstadt ist er durch ein typisch „Nürnbergisches“ Steildach angeglichen; die langen Fassadenzeilen sind an drei Stellen wirkungsvoll von volutierten Hochgiebeln im Stil der manieristischen Nürnberger Spätrenaissance durchsetzt; einen wirkungsvollen Auftakt zum Ganzen ergibt die Estrade mit dem als Portikus vorgezogenen Haupteingang Ecke Sand- und Lessingstraße. Die Haupträume des Museums erfreuen durch eine dezent-graue Verkleidung mit einheimischem Marmor, der mit der gedeckten Ölfarb-Fassung der Wände gut korrespondiert. Innenarchitektonische Höhepunkte sind neben dem Fest- und Sitzungssaal die erwähnte große Fahrzeughalle, das vom alten Nürnberger „Centralbahnhof“ ausgebaute neogotische „Fürstenzimmer“ sowie die Rekonstruktionen eines alten Abfertigungs- und Betriebsbüros. Der gedeckte Gang, der über dem erwähnten Schienenstrang früher den Museumstrakt mit der Bahndirektion verband, wurde nach dem Zweiten Weltkriege nicht wiedererrichtet.

Der Erste Weltkrieg

Naturgemäß verzögerte sich der Aufbau des riesigen Komplexes durch Beginn und Verlauf des Ersten Weltkrieges. Immerhin waren aber während des Jahres 1916 schon die Sockelgeschoße fertig und 1917 das Erdgeschoß vollendet. 1918/19 allerdings kamen die Bauarbeiten wegen Materialmangels fast zum Erliegen. Am 1. April 1920 ging die bayerische Staatseisenbahn in Reichsbesitz über und im neuen Rechtsträger der „Deutschen Reichsbahn“ auf. Grund genug für die konservativen Kreise in Nürnberg, eine Sistierung des Museumsprojektes bzw. seine Verlegung in eine andere Stadt zu befürchten. Doch das Reichsverkehrsministerium bekannte sich zu den mit der Übernahme eingegangenen Verbindlichkeiten, deren eine die Ausführung und Einrichtung des Nürnberger Verkehrsmuseums war.

1921 endlich war der Bau so weit gediehen, daß die Gerüste fallen konnten. 1923 konnte die Überführung der Ausstellungsstücke vom alten in den neuen Museumsbau abgeschlossen werden, dessen Baukosten sich, wie man nunmehr überschauen konnte, unter dem ursprünglichen Voranschlag von 1,8 Millionen Mark bei 1,3 Millionen Mark gehalten hatten. Während nun die Deutsche Reichsbahn neuer Eigner des Museums und seines Bewahrungsgutes war, blieb das Postmuseum zunächst noch im Besitz des Freistaates Bayern. Den Bau über die Talsohle der Inflation hinweggerettet zu haben, dürfen sich die Verantwortlichen als ökonomische Meisterleistung verbuchen.

Neuer Aufbruch

Als Bauwerk hat das neue Verkehrsmuseum – fast wie durch ein Wunder – den Zweiten Weltkrieg so gut wie unbeschädigt überstanden. Doch waren bei Ende des Krieges seine Einrichtungen verwüstet, sein Ausstellungsgut weitgehend gestohlen. Doch ging der Wiederaufbau seit den 50er Jahren zügig voran. Das Ausstellungsareal konnte um beträchtliche, nunmehr glasüberdachte Flächen des Hofes erweitert werden, und neu erworbene Originalfahrzeuge, auch solche des Sektors Post, fanden dort Aufstellung. Das Museumsgut der Postabteilung wurde um modernste Errungenschaften des technischen Postbetriebes ergänzt. Großer Beliebtheit erfreuen sich die Zeitausstellungen, die seit den Nachkriegsjahrzehnten in den Räumen des Museums durchgeführt werden. Die mächtige Bahnmodell-Anlage im 00-Maßstab, auf der gleichzeitig 30 Züge verkehren können, ist ein wahres Gaudium für die „Kinder“ jeden Alters. So darf man gewiß sein, daß die Zeitmarke „75“, die unser Verkehrsmuseum eben durchschritten hat, den Auftakt zu noch größerer Zukunft bedeutet.

Hans B. Bolza-Schünemann

Friedrich Koenig – Sein Leben und Werk

(Fortsetzung und Schluß aus Heft 10/1974, 243)

Zur Vorführung der großartigen neuen Zylinderdruckmaschine lud er auch den Verleger der Londoner Times, Mr. John Walter, in seine Werkstatt ein. Der Eindruck dieser Maschine auf Mr. Walter – der ja früher eine Zusammenarbeit mit Koenig abgelehnt hatte – muß geradezu überwältigend gewesen sein. Jedenfalls hatte Koenig nach kurzem Besuch Walters einen Auftrag in der Tasche für zwei Doppelmaschinen für die Times! Diese Maschinen wurden gebaut, in aller Heimlichkeit in einem Nachbargebäude der Times montiert und ausprobiert. Vorsicht war geboten, denn Gerüchte waren im Umlauf, und die Drucker fühlten sich in ihrer Existenz bedroht – sie sprachen davon, den Erfinder mit all seinem Teufelswerk totzuschlagen.

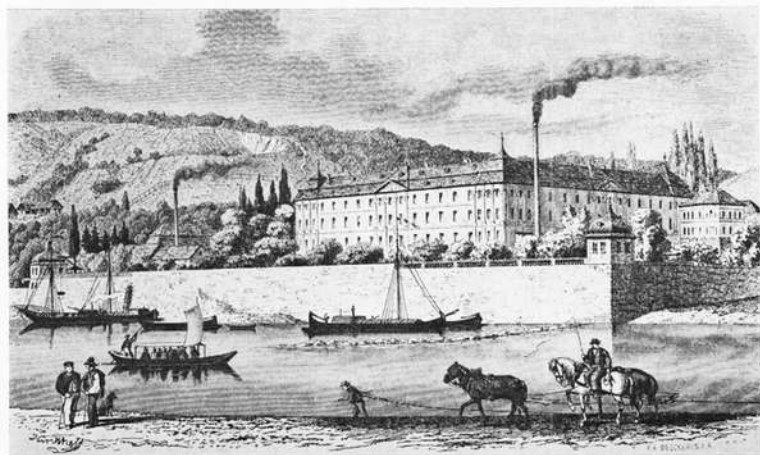
Am Abend des 28. November 1814 war es soweit: den Druckern der Times wurde gesagt, man warte noch auf wichtige Nachrichten vom Kontinent, während im Nebengebäude eine Dampfmaschine anliefe und Koenigs Druckmaschinen antrieb. Es war sicher der größte Triumph, den Friedrich Koenig in seinem Leben fühlen durfte, als in dieser historischen Nacht Tausende und Abertausende von Zeitungen der berühmten Londoner Times auf seinen Maschinen gedruckt und damit seine kühnen Träume Wirklichkeit wurden. Gegen 6 Uhr morgens ging der mutige Verleger Walter zu seinen 100 Druckern und erklärte, daß die „wichtige Nachricht vom Kontinent“ die Verwirklichung einer Erfindung sei – daß die gesamte Auflage der Ti-

mes von zwei neuartigen Maschinen bereits fertig gedruckt vorliege und alle Drucker nach Hause gehen könnten. Walter war weitsichtig und klug genug, um jedem Arbeiter seinen bisherigen Lohn und einen Arbeitsplatz zu garantieren. Hier sei die Bemerkung erlaubt, daß noch niemals eine große Erfindung Arbeitslose verursacht hat – im Gegenteil schuf sie immer auf lange Sicht mehr und neue Arbeitsplätze.

Der Verleger John Walter schrieb selbst einen Leitartikel in der Times, der in der ersten maschinengedruckten Zeitung der Welt am 29. November 1814 erschien und gekürzt wie folgt lautet:

„Unsere heutige Zeitung führt dem Publikum das praktische Resultat der größten Verbesserung vor, welche die Buchdruckerkunst seit ihrer Erfindung erfahren hat. Der Leser dieses Satzes hält jetzt einen der vielen Tausend Abdrücke der Times in der Hand, die in der verflorrenen Nacht vermittels eines mechanischen Apparates hergestellt worden sind. Ein Maschinensystem, von dem man fast glauben könnte, es besitze eigene innere Lebenskraft, ist erfunden und ausgeführt worden, das nicht nur den Menschen von aller schweren Arbeit beim Drucken befreit, sondern auch alle menschlichen Fähigkeiten hinsichtlich einer raschen und zuverlässigen Arbeitsweise weit übertrifft. Um dem Publikum die Möglichkeit zu gewähren, die Größe der Erfindung an ihren Wirkungen zu beurteilen, führen wir an, daß, nachdem der Typensatz fertiggestellt und zu einer sogenannten Form geschlossen worden ist, für die an der Maschine beschäftigten Leute wenig mehr zu tun bleibt als dieselbe zu bedienen und ihren Gang zu überwachen. Man hat sie nur mit Papier zu versorgen; sie selbst treibt die Form hin und her, trägt die Farbe auf, bringt den Bogen auf die eingeschwärzte Form, druckt ihn und liefert ihn dann in die Hände einer zu seinem Empfang bestellten Person. . . . Das ganze komplizierte Verfahren aber geschieht mit solcher Geschwindigkeit und Gleichzeitigkeit in allen Bewegungen, daß nicht weniger als 1100 Bogen in der Stunde gedruckt werden“. . . .

„Über die Person des Erfinders haben wir nur wenig hinzuzufügen. Wie Sir Christopher Wrens herrlichstes Denkmal der von ihm errichtete Bau (der Paulskirche in London) ist, so ist der höchste Lobestribut, welchen wir dem Erfinder der Buchdruckmaschine darzubringen vermögen, in der vorstehenden, von uns angedeuteten Macht des Nutzens seiner Maschine enthalten. Nur das wollen wir noch sa-



Vor 1900