



Die alte Eisenhalle von 1882 (Eisenbahnmuseum) am Gewerbemuseumsplatz

Dr. Helmut Häußler

Das Nürnberger Post- und Verkehrsmuseum – ein Überblick

Nürnberg ist wahrhaftig nicht nur in seiner Altstadt etwas besonderes. Auch vor den Mauern gilt es für den städtekundlichen Feinschmecker, Ausschau zu halten. In dem Revier zwischen Sterntor und Bahndamm zum Beispiel, da drängt sich Besonderheit an Besonderheit. Da gibt es das "Opernhaus am Ring" von 1905, eine so gewaltige Mixtur von maneristisch-Nürnberger Volutenrenaissance in drei Nummern zu groß, rundbogigen italienischen Palastfensterzeilen und pathetisch-tiefsinniger Jugendstil-Deko-Maskerade, daß es Richard Wagner, in dessen Zeichen die Kulturwelt damals stand, geradezu gefallen müßte. Daneben das neue Schauspielhaus, das sich aus dem flauen amerikanischen Armeekino so brauchbar gemauert hat.

Schräg rüber liegt das in Alt erhaltene Neo-Renaissance-Mittelrisalit der Bundesbahndirektion mit seinen beiden tugendhaft-klassischen weiblichen Genien im Obergeschoß, die der stärkste Mann nicht mit den Augen ausziehen kann, da sie gar nicht anders, als mit drei Anstandsrocken zu denken sind. Das Lehrerheim Deutscher Hof am Ring vorn nicht zu vergessen aus rosa Nürnberger Sandstein, in seinem zarten Reliefschmuck aus feinsten nachgemachter italienischer Frührenaissance prangend – und zwischen all dem – ein dreiseitiges Gebilde, das sich im Kurzinventar der Nürnberger Kunstdenkmäler so liest: *Verkehrs- und Postmuseum, Lesingstraße 6. Erbaut 1914–23 nach Plänen von Hans Weiß in den schweren Formen*

der deutschen Spätrenaissance. Ein dreigeschossiger Sandsteinbau mit drei rechteckig aneinander stoßenden Flügeln, mit reichgegliederten Fassaden und Volutengiebeln.

Ja, der Bau ist von etwas kalter, abweisender Pracht, seine Zeithemat ist nicht so recht auszumachen. An dem Trutz südländischer Herzöge und Podesta's erinnert z. B. die Seite an der Weidenkellerstraße mit den rustikalen mächtigen Rundbogenfenstern und den glatten Bossenquadern-Sockeln mit den vertieften Fugenschnitten – einst guten Stützen für meine kindlichen Füße, um mich hochzuhangeln und dann durch die großen Fenster die Herrlichkeiten zu bestaunen, die dahinter in dem langen Saal der Originalstücke zu sehen waren. Unentgeltlich, das war wichtig, denn das Taschengeld für 10jährige war damals in den 30ern noch nicht erfunden, wenigstens nicht im Nürnberger Süden.

Aber die kleine Strapaze lohnte sich. Was kannte ich nicht schon alles, ehe ich "Museumsboden" betreten hatte? Die mächtige historische Schnellzuglokomotive, die schon auf der Jubiläums-Landesausstellung anno 1906 im Luitpoldheim so viel Verwunderung erregt hatte? Und die alte grüne Lokomotive "Pfalz" aus den 1840er Jahren mit noch ungeschütztem Führerstand? Daneben den in Blau und Gold prangenden Salonzug des bayerischen Märchenkönigs, und auch den weit bescheideneren olivgrünen Salonwagen Bismarcks. Und die gelben kleinen Wägelchen unserer Ludwigsbahn – mich wunderte damals nur, daß sie hier keinen ganzteiligen Rahmen hatten und nicht eine schwarze Coupé-Überspannung, wie auf einem mir bekannten Historiengemälde.

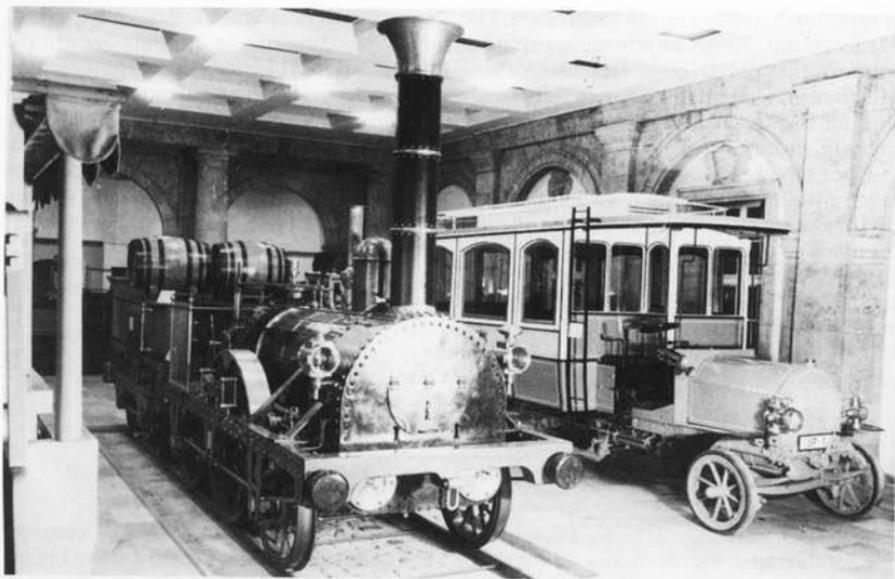
Später, als der Eintritt ins Museum "erschwinglich" wurde, sah ich noch viel, viel Interessantes. Den alten, hochbordigen Postomnibus mit dem Richtungsschild nach bad Tölz, abenteuerliche Post-Kutschen und Postschlitten, die alle einmal im Ernst "nach Fahrplan" gefahren sein sollen. Und das Kleinmodell der Münchner "Poststraßenbahn", sehr viel älter und wunderlicher als Weiß-Ferdl's verstorbene Linie 8. Der Saal mit den mächtigen Schiffs-Requisiten entlang der Lessingstraße interessierte

mich weniger, umso mehr aber faszinierte mich der Saal mit den vielen historischen Eisenbahn-Kleinmodellen: Da waren die ganz alten Wagen, deren Kupplung noch mit Ketten abgesichert war, und wo es für die Holzklasse im Sommer noch offene Garnituren gab, Lokalbahntriebwagen, die mit Dampf getrieben waren, und vieles mehr. Gerade diese Schätze wurden anno 1945, als kein Herr und kein Richter und kein Schupo war, hundsgemein ausgeplündert, die besten Stücke sind auf Nimmerwiedersehn verschwunden. Wieviele gute Stuben seriöser Herrschaften mögen sie heute als Kuriosa zieren?

Die Lehrlinge der Bahnhofswerkstätten haben mittlerweile freilich fleißig nachgearbeitet: Vorwiegend Modelle von modernen Stücken, denn die Entwicklung des Eisenbahnwesens war ja in den letzten Jahrzehnten rasant: Schwere schnittige E-Loks, Leichtbau-Triebzüge in immer neuen Formen. In Lehrmodellen finden sich Streckenteile aus ihrer Originallandschaft nachgebildet.

Das Museum hat sich gemauert – und verändert: Der Raum platzt förmlich: Anschauungsteile vom einstmaligen "Fliegenden Hamburger" sind da, und in ganzer Größe die mächtige stromlinienverkleidete Dampflok, die schon 1938 einen 200-km-Rekord, glaub' ich, gewonnen hat. Die gute Ludwigseisenbahn ist in eine verglaste Ecke des Innenhofs gewandert. Jetzt will man ja dazubauen. Natürlich fehlen dem Verkehrsmuseum auch eine leistungsfähige Bibliotheks- und Archivabteilung nicht, und dazu läßt manche Schulle aus der guten alten bayerischen Lokalbahnzeit zum Verweilen. An den Treppenaufgängen sind Plan-Schemata angebracht, die die netzmäßige Entwicklung der deutschen Eisenbahn seit den Anfängen zeigen – eigentlich müßte jetzt, im Zeichen des Lokalbahnsterbens, eine Karte über die zeitgenössische "Rückentwicklung" dazukommen . . .

Ein museumseigenes Studio-Kino, welches eine Besonderheit in der Stummfilmzeit!, hat es auch einmal gegeben, heute längst in ein Allerwelts-Kino umgewandelt, aber immerhin noch bestehend. Eine winzige Kleinbahn, von mir selbst nicht mehr



Im Nürnberger Verkehrsmuseum: Die Adler-Lokomotive von 1835 und der Postomnibus, der auf der ersten bayerischen Motorpostlinie Bad Tölz–Lengries 1910 verkehrte

erlebt, kratzte im Museumshof einst die Kurven. Es war dieselbe, die der NS-Bürgermeister Liebl dann 1934 in den Tiergarten verlegen ließ, die Vorgängerin der heute dort befindlichen Ludwigsbahn-Imitation.

Doch – kommen wir zu den Ursprüngen des Museums. Baulich beginnen sie, strenggenommen, man höre und staune! im Nürnberger Stadtpark bei Gelegenheit der Bayerischen Landesausstellung von 1882. Es war damals die Zeit der eisengebastelten Zuckerguß-Mode-Architekturen, der Glashäuser, Wintergärten, Eiffeltürme usw. Die ganze Ausstellung bestand aus solcher frühtechnischen Zauberarchitektur, eine Halle wunderlicher als die andere. Eine davon nun hat man nach Abbruch der Ausstellung am heutigen Gewerbemuseumsplatz wieder aufgestellt, und dort angefangen, eisenbahntechnisches Museumsgut zu sammeln – eine Postabteilung war zunächst noch nicht dabei. Die Halle stand, wie sie in ihrer problematischen Pracht liebte und

lebte – bis man den großen Nachfolgebau an der Lessingstraße für sie schuf. Das dauerte allerdings, weil der Erste Weltkrieg dazwischen war, und die Inflation ja auch noch dazu kam. So wurde zehn Jahre lang mit Unterbrechung an dem großen Bau geschafft und eingerichtet. Den Zweiten Weltkrieg hat er wie durch ein Wunder überstanden, abgesehen von dem, was zunächst Bombensplitter und zum Schluß Diebeshände angerichtet haben. Die Bombensplitter sind längst sorgfältig mit Zement ausgebessert.

Doch auch der "eiserne Vorgänger" am Gewerbemuseumsplatz kam zunächst noch nicht zum alten Eisen. Er wurde vielmehr in Luppes goldenen Nürnberger 20er Jahren mit Steinverkleidungen ausgezogen, farbig angeworfen und zunächst sogar mit Fresken bemalt, die dann aber von den Nazis, wohl weil irgendwie "entartet", entfernt wurden. Die Halle selber wurde als Norishalle ein großer Mehrzweckeraum, wo sich in den 30ern Streicher mit seiner "Ovula-

tionstheorie“ und anderem verbreitete. Die Halle ist im Krieg untergegangen, doch mittlerweile durch einen Nachfolger aus Sichtbeton, ebenfalls Ausstellungshalle und der Bayerischen Landesgewerbeanstalt gehörig, ersetzt.

Über ein aktuelles Ereignis aus dem jetzigen Museumsalltag sei noch kurz berichtet: Die erwähnte bayerische Schnellzuglokomotive mit den riesigen mannshohen Rädern wurde neulich aus der Museumshalle zum Überholen gebracht und wieder zurückgeholt – gezogen von einer Diesellok. Eine kleine Schau für die Vorübergehenden: Die seltsame Fahrt bewegte sich

nämlich auf dem Stück Rillenschienengleis, das vom Museumstor über die Sandstraße hinein in das Umfeld der Bundesbahndirektion verläuft und dann über irgendwelche Nebengleise zur Fernbahn stößt. Das Gleisstück über die Straße war von den Kriegszerstörungen mit einem gedeckten Gang überbrückt. Eigentümliche Verzahnung dies von Kleidsam-Urbanem mit der großen, weiten Welt der Technik!

Dr. Helmut Häubler, Franz-Reichel-Ring 19,
8500 Nürnberg 50

Die Bilder lieferte der Verfasser.

Neuenmarkt/Nürnberg: Museale Begleitmusik zur 150-Jahrfeier der deutschen Eisenbahnen 1985: Am Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg (Fichtelgebirge) putzt sich das Deutsche Dampflokomotiv-Museum (DDM) unter der Trägerschaft eines neuen Zweckverbandes zum Jubiläum heraus und in Nürnberg wird aus gleichem Anlaß der Eisenbahnanteil des weltbekannten Verkehrsmuseums völlig neu gestaltet und erweitert. Die Nürnberger Schau präsentiert ab 7. Dezember eine umfassende technikgeschichtliche Darstellung des Eisenbahnwesens in Deutschland. Neben einer neuen Fahrzeughalle mit 160 Metern Gleislänge gibt es dabei erstmals eine Fachabteilung für Hoch-, Brücken-, Tunnel- und Gleisbau. Zu solchen Premieren gesellt sich der Modellsaal mit Europas größter Sammlung von Schienenfahrzeugen im Maßstab 1:10. In Neuenmarkt am Fuß der berühmten "Schiefen Ebene", der ersten Steilstrecke Europas – dort werden auf einer Acht-Kilometer-Strecke 158 Meter Höhenunterschied überwunden –, konnte das Richtfest für das neue Eingangs-, Verwaltungs- und Sonderausstellungsgebäude schon gefeiert werden. Planungsvorschläge kamen auch vom Bayerischen Nationalmuseum. Der Gesamtkomplex mit den 20 großen Normalspur-Dampflokomotiven aller Epochen der deutschen Bahngeschichte soll sich bis zum Jubiläum in würdiger Form darbieten. – Beim Verkehrsverein Nürnberg liegen jetzt schon Tausende von Buchungen für die September-Wochenenden 1985 vor (7./8., 14./15. und 21./22. September). Eisenbahn-Fans wollen dabei sein, wenn die DB ihre angekündigten Jubi-

läumsparaden veranstaltet. Sie sind einer der optischen Höhepunkte der 150-Jahrfeier. In einer etwa dreistündigen Schau sollen jeweils rund 60 Triebfahrzeuge – beginnend mit dem legendären Adler bis hin zu den modernsten Loks – mit den entsprechenden Wagengarnituren an den Zuschauern vorbeierollen. Die Planungen der Bundesbahn sind allerdings noch nicht endgültig abgeschlossen. – Die große zweigeteilte Jubiläumsausstellung zum 150. Geburtstag der deutschen Eisenbahnen ist vom 15. Mai bis zum 18. August kommenden Jahres auf dem Gelände des früheren Eisenwerks "Tafel" in der Nähe des Nürnberger Ostbahnhofes zu sehen. Dort stehen für dieses Projekt 34.000 Quadratmeter Fläche zur Verfügung. "Zug der Zeit – Zeit der Züge" lautet dabei das Motto einer kulturhistorischen Betrachtung unter Regie der Stadt Nürnberg, die Bundesbahn beteiligt sich mit einer Leistungsschau. Die Ausstellung wird täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet sein, Eintrittskarten für Einzelgäste kosten neun Mark. Ausführliche Informationen sind über den Verkehrsverein Nürnberg erhältlich: Eilgutstraße 5, 8500 Nürnberg 70, Tel. 09 11/ 23 36-0. – Auch das gibt es 1985 als Spezialbeitrag zum Eisenbahnjubiläum: Vom 8. bis 11. August ist im Nürnberger Messezentrum die FERPHILEX 85 programmiert, eine internationale Briefmarkenausstellung der Eisenbahn-Philatelisten. Bundesverkehrsminister Werner Dollinger übernimmt die Schirmherrschaft für diese Veranstaltung, die mit einer Reihe von Fachtagungen verbunden ist. fr 372