



Die 100 000ste Dynamomaschine im Nürnberger Werk der Siemens-Schuckert AG 1906

können. Ein großer Teil der Ausstellungsobjekte wird hier erstmals der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Das Ausstellungsmaterial ist auf drei „Leitschienen“ hin ausgerichtet: „Raum und Zeit“, „Arbeit und Gesellschaft“, „Politische Kultur und technische Zivilisation“. Diese Gliederung spiegelt sich in der räumlichen Anlage der Ausstellung wider: Der Besucher durchschreitet auf einer Fläche von ca. 2.800 qm 21 Einzelabteilungen, die den „Leitschienen“ in nebeneinander liegenden Raumkomplexen zugeordnet sind.

Um dieses Gestaltungskonzept zu verwirklichen, waren aufwendige Baumaßnahmen erforderlich. Als bedeutendste wird dem Besucher die Überdachung des Heusshofes auffallen, in dem eine Vielzahl historischer Großmaschinen ihren Platz findet. Einen Höhepunkt bildet zweifellos die zwölf Meter lange Dampfmaschine einer Nürnberger

Brauerei, die unter komplizierten Montagebedingungen und hohen Kosten hierher versetzt wurde. Eine Dampfmaschine dieser Größenordnung ist bislang in wenigen technikgeschichtlichen Museen zu sehen. Die Dampfmaschine symbolisiert wie kaum ein anderes Objekt die industrielle Entwicklung. Diese bildet mit der Darstellung bayerischer Industriezweige, dem technologischen Wandel und der Technikeier der Landesausstellungen um 1900 das räumliche Kernstück der Ausstellung. Ihm geht eine Raumsequenz voraus, die sich dem Verkehr und dem Nachrichtenwesen, der Urbanisierung und der Bevölkerungsmobilität in Originalfahrzeugen, technischen Geräten, historischen Fotos und Gemälden widmet. Eine dritte Raumeinheit behandelt die sozialgeschichtlichen Folgen der Industrialisierung: die Entstehung neuer sozialer Schichten von Unterneh-

mern, Angestellten und Industriearbeitern mit ihren jeweiligen Lebensstilen und Kulturformen. Originale Wohnensembles und Rekonstruktionen, Sachzeugnisse und Bilddokumente zeigen die Arbeitswelt in Fabrik und Büro, Wohnweisen und Haushaltsführung. Die Herausbildung der organisierten Arbeiterbewegung als neue politische Kraft und das intensive Arbeitervereinsleben schildern Plakate und Flugblätter, Fahnen, Postkarten und Bilder. Als 1896, im Jahr der zweiten bayerischen Landesausstellung, die Sozialdemokratie mit einem Bildmotiv zur industriellen Arbeitswelt für ihre Maifeier warb, feierten Arbeiterbewegung und Bürgertum gleichermaßen die Industrie als Quelle des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Fortschritts.

Öffnungszeiten: täglich 9–19 Uhr, dienstags und donnerstags 9–21 Uhr

Zug der Zeit – Zeit der Züge

150 Jahre Deutsche Eisenbahnen

Eine Ausstellung über die Eisenbahn hat ganz bestimmte Erwartungen zu erfüllen. Von vorneherein werden auf ein solches Ereignis die Hoffnungen und Wünsche eines Publikums projiziert, das die Eisenbahn in einer verklärt-traditionellen Form liebt und sie deshalb gefühlbetont dargestellt sehen möchte. Diese Besucher werden kommen,

um Dampflokomotiven, Vierer-Klasse-Wagen, alte Signale, Läutewerke und ähnliches betrachten zu wollen. Es gilt aber nicht nur, ihnen etwas zu bieten, sondern auch jenen, die hinter den Formen der Vergangenheit die Motive, Sinnzusammenhänge und Widersprüche erkennen möchten, die zu den bekannten Ergebnissen geführt ha-

ben. Eisenbahngeschichte ist nicht nur eine Abfolge von Objekten, sondern auch eine solche der Ideen, Leidenschaften und des Betroffenseins. Schicksal ist in mannigfacher Weise mit ihr verbunden und sie hat Menschen auf eine neue Art geprägt. Diese Seiten sichtbar zu machen, ist ein besonderes Anliegen der Ausstellung, sie ist zu-

gleich auf das Phänomenale wie auf das Dingliche ausgerichtet.

Diese beiden Aspekte sind verknüpft im Prozeß des Reisens, und der Ort, wo diese Erfahrung anfängt und endet – der Bahnhof – ist deshalb auch der eigentliche Schauplatz der Ausstellung. Das heißt: in der Fabrikhalle, die zur Verfügung stand, ist eine Bahnhofsarchitektur errichtet worden, die historische Atmosphäre, räumliche Dimension und funktionale Ausstattung von einst zurückzuholen. Der Ausstellungsbesucher flaniert in einer Umgebung, die nicht nur selbst ein Objekt ist, sondern zugleich auch für alle anderen den passenden Hintergrund bildet.

Der gesamte, rund 35 auf 90 Meter große Raum ist nun in vier parallele Bereiche gegliedert: eine Bahnsteigsszene entlang der nördlichen Wand – eine Folge von Räumen, die Wartesälen ähneln und in denen vor allem die Geschichte der deutschen Eisenbahn in ihrer Verflechtung mit Politik und Wirtschaft aufgezeigt wird – eine Flanierzone, die einem Kopfbahnsteig gleicht – und eine weitere Folge von Räumen, in denen soziale, milieubetonte und kulturhistorische Themen dargestellt werden.

Der Zug, der auf dem Bahnsteig hält, kann den Besucher überraschen, denn er hat über seine räumliche Erstreckung hinaus auch eine zeitliche Dimension. Er stellt in der Form eines halb plastischen, halb reliefartigen Panoramas sowohl deutsche Eisenbahngeschichte wie auch die deutsche Geschichte anhand der Eisenbahn dar. An den „Adler“ von 1835 sind sechs historische, jedoch von Mal zu Mal jüngere Wagen gehängt worden, so daß sich die Folge bis nahezu in die Gegenwart erstreckt. Auf diesem „Zug der Zeit“, der der Ausstellung auch ihren Titel gegeben hat, reisen nun, dem entsprechenden Wagen zeitlich zugeordnet, historische Persönlichkeiten – Platner und Scharrer, Ludwig I. und bekannte Revolutionäre von 1848, Richard Wagner und Bismarck, Adolf Hitler und die Fußball- und Filmgötter der Nachkriegszeit. Anonyme Reisende und Requisiten – Koffer und Gepäckkarren – füllen den Vordergrund.



Die Darlegung der eigentlichen Eisenbahngeschichte in den Räumen, die den Bahnsteig flankieren, geschieht in zeitlicher Korrespondenz mit dem „Zug der Zeit“, der vor den Fenstern immer sichtbar bleibt und mitspricht. Wissenschaftliche Argumentation wird somit durch eine sinnlich-anschauliche Erzählform ergänzt und erweitert.

Drei kurze Durchgänge verbinden das Bahnsteig-Panorama mit der Flanierzone im Zentrum. Dieser weite und durch Glasdächer sehr helle Bereich ist durch eine einheitliche Architektur begrenzt und gefaßt worden. Ein Bogenmotiv wird hier regelmäßig wiederholt, in das entweder Türen, Schaufenster oder Glaswände eingefügt worden sind. Entlang der Mittelachse stehen Kioske, Litfaßsäulen und Wartebänke. Schilder, Anzeigen und Reiseplakate bedecken mehr oder minder geordnet die Wände, und Automaten und Personenwaagen bieten ihre Dienste an. Den Mittelpunkt bildet jedoch ein Pavillon, in dem eine Lokomotivarena aufgebaut ist: Kostbare Modelle alter Lokomotiven fahren hier feierlich und mit Musikbegleitung nacheinander aus einem halbkreisförmigen Schuppen heraus, werden auf einer Drehscheibe einmal gewendet und ziehen sich dann wieder zurück.

Dieser Teil der Halle wird gesäumt von einigen Läden, die jeder Bahnhof aufweist, darunter ein historischer Frisiersalon aus der Zeit vor dem 1. Weltkrieg.

Die südliche, vierte Raumzone stellt vor allem den Aspekt der Liebe zur Eisenbahn dar. Hier sind zu finden: das Zimmer des fanatischen Sammlers, das bedeckt ist mit alten Schildern und Signalteilen, die Tummelwiese des Spielzeugfreundes, die nachgebaute Idylle der kleinen Bahnwärterstation, die enge Nachbarschaft in einer Eisen-

bahnersiedlung, und schließlich der Arbeitsplatz in einem Ausbesserungswerk.

In einem separaten Raum wird durch einige luxuriöse Abteile an die Kultur erinnert, die das Eisenbahnenwesen einmal besessen hat. Die Kühnheit früher Trassenführungen, Brückenbauten und Bahnhofskonstruktionen kann daneben in einer Art Bildergalerie studiert werden. In einem Raum sind schließlich „Geflügelte Worte“ zur Eisenbahn unter der Decke oder auf den Gipsbrüsten jener, die sie geprägt haben, zu lesen. Ein letztes Kabinett zeigt die spielzeuggroßen Nachbildungen von historischen Utopien und weist damit indirekt auf die Mängel und Versäumnisse der Gegenwart hin.

Dieser insgesamt kulturhistorische Teil der Ausstellung wird nun ergänzt und erweitert durch einen zweiten, der in einer benachbarten, wesentlich größeren Fabrikhalle stattfindet. Diese ist als riesige Reparaturwerkstatt hergerichtet worden, in der Eisenbahnfreunde vor den Augen des Publikums alte Lokomotiven und Waggons restaurieren. Hier ist nun eine große Zahl von originalen Objekten versammelt, die entweder noch nicht behandelt worden sind, an denen gerade gearbeitet wird oder die bereits fertig sind. Neben der technischen Unterrichtung soll dieser Teil der Ausstellung auch dazu dienen, ins Bewußtsein zu bringen, daß vor allem privater Einsatz dazu geführt hat, daß originale Objekte der deutschen Eisenbahngeschichte überhaupt noch vorhanden sind. Für diese gute Tat soll deutlich geworben werden.

Ein kurzer Dampflokzug stellt im Pendelverkehr die Verbindung dieser Reparaturwerkstatt mit dem Nürnberger Ostbahnhof her, wo die Nachbildung des alten Ludwigsbahnhofes den mit dem Zug ange-reisten Besucher erwartet.

Klaus-Jürgen Sembach

Die Ausstellung findet vom 15. Mai bis 18. August 1985 auf dem Gelände des ehemaligen Tafelwerks Äußere Sulzbacher Straße 60 statt. Öffnungszeiten: täglich 10–18 Uhr. Der zweibändige Katalog kostet in der Ausstellung DM 48.–