

VORHANG AUF WILL'S WISSEN! VON SIMON MARCUR

Der Mensch ist ein Gewohnheitstier. So werden die Reichtümer seiner Umgebung schnell zur Selbstverständlichkeit. Haben Sie sich schon einmal überlegt, wie ein Tourist wohl beim Anblick der Russischen Kapelle staunt, wie seine Augen beim Anblick des Langen Lui funkeln? Wir sehen unsere Region mal ganz neu, wie mit Kinderaugen. Wir fragen uns voller Neugier, was hinter den zahlreichen Orten, Gebäuden und Schauplätzen steckt, die für uns schon zur Alltäglichkeit geworden sind.



Eisenbahnmuseum Kranichstein

Ein rußgetränkter Lokschuppen, Dunkelheit, der Geruch von Stahl und Feuer. Das Eisenbahnmuseum Kranichstein besticht auf den ersten Blick nicht gerade durch seine Schönheit. Genau so möchten das die Macher aber auch haben, wollen sie doch Eisenbahntechnik erlebbar machen. Auf diese Weise entstand in den vergangenen 35 Jahren eine der bedeu-

Von der ersten Minilok zum Industriedenkmal tendesten Perlen der europäischen Eisenbahnkultur. **VORHANG AUF** informiert über den steinigigen Weg zum renommierten Eisenbahnmuseum und die Vision einer „Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein“.



Bahn kontra Bahnmuseum



„In den sechziger Jahren war alte Technik gleich Schrott“, erinnert sich Museumsleiter Uwe Breitmeier. Die damals noch unter dem Namen Bundesbahn firmierende Deutsche Bahn hatte das Ende der Dampflokära eingeleitet und setzte alle Hebel in Bewegung, um sich der ausgedienten Technik zu entledigen. Breitmeier erkannte gerade zum rechten Zeitpunkt das Ausmaß

dieser Entscheidung und machte sich mit einigen anderen „Dampflokfreunden“ daran, die Technik für nachfolgende Generationen zu erhalten. Dabei mussten sie zahlreiche Hürden überwinden, erhaltenswerte Industriekultur sei zu der Zeit noch ein Fremdwort gewesen. „Wir hatten an allen Fronten Gegner“, erinnert sich Breitmeier, ein Kampf gegen den Zeitgeist. Überraschenderweise erwies sich gerade die Bundesbahn als zäher Gegner der Bahnfreunde rund um Uwe Breitmeier, bis heute zeigt der Konzern mit dem bundesweiten Negativimage wenig Bewusstsein für erhaltenswerte Bahntechnik. Es sei noch gar nicht lange her, da wollte die Bahn das Eisenbahnmuseum von seinem Standort verdrängen, um dort Industrie anzusiedeln. Hilfestellung kam von der Stadt Darmstadt. Das Landesamt für Denkmalpflege wurde beauftragt, den Sinn der Arbeit des Museums zu begutachten. Ergebnis: die Gesamtheit der Arbeit sei schützens- und erhaltenswert. Das Eisenbahnmuseum wurde in den Flächennutzungsplan eingetragen, die Deutsche Bahn musste eine empfindliche Schlappe einstecken.

Der Kampf um die letzten Loks

Ende der 60er Jahre war das Eisenbahnmuseum allerdings noch nicht einmal in der Planung. Breitmeier studierte Jura in Mainz, verdiente sich sein Geld als Lokheizer bei der Bahn und organisierte mit einigen Kommilitonen die erste Oldtimer-Lok. Plan damals: die Lok irgendwie zum Einsatz bringen, einen historischen Wagen aufbereiten und erhalten. Dazu wurde 1970 der Verein „Museumsbahn e.V.“



gegründet, der heutige Trägerverein des Museums, und dazu ein Gleis am Kranichsteiner Bahnhof gemietet. Angestachelt von ihrer Leidenschaft kamen in den Folgejahren schließlich immer mehr Exponate hinzu, heute befinden sich alleine 45 Triebwagen im Besitz des Museums, der älteste aus dem Jahr 1887. Dazu kommen noch einmal gut 150 Wagen. Ohne Unterstützung hätten es die Bahnfreunde jedoch kaum geschafft, besonders zahlreichen Industrieschenkungen verdankt das Museum heute seinen Reichtum. Dabei war das Zeitfenster eng. Bereits Ende der 70er Jahre war kaum mehr eine Lokomotive zu erhalten, da bis zu diesem Zeitpunkt fast alle verschrottet waren. 1976 wurde schließlich das Eisenbahnmuseum Kranichstein eröffnet, laut Breitmeier das erste in Deutschland. Ziel: die Sammlung der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, „Technik lebendig vermitteln“. Zu Beginn legte der damalige Leiter des Betriebsamtes der Bundesbahn schützend die Hand über das Museum. Die Bahn hatte bereits damit begonnen, Teile des Lokschuppens auf dem Gelände abzureißen. Ohne dessen Hilfe hätte das Museum keine Chance gehabt, wie Breitmeier betont.

So wie damals

Heute kann durch das Museum „das System der Eisenbahn der damaligen Zeit erlebbar“ gemacht werden, sagt Breitmeier. Durch ehrenamtliche Unterstützung werden Loks saniert, Veranstaltungen ermöglicht und es werde vor allen Dingen versucht, eine Atmosphäre entstehen zu lassen, die der Realität vergangener Zeiten so nahe wie möglich kommt. Dazu gehören Ruß, Schmutz und Schweiß, deswegen stehen die Exponate nicht einfach nur da, sie können angefasst und betreten werden. Das Museum profitiert heute davon, dass alte Maschinen und andere Werkstatteinrichtungen tonnenweise aus einem stillgelegten Dampflokverbesserungswerk organisiert wurden. So können Besucher hautnah dabei sein, wenn etwa ein Dampfessel genietet wird. So wie damals eben. Die vergangenen Jahren seien sowieso von Erfolgen geprägt. So wird derzeit etwa die Museumsstrecke von Darmstadt-Ost zum Bessunger Forsthaus um einen halben Kilometer nach Rossdorf verlängert, seit diesem Jahr besitzt das Museum zudem einen Mietvertrag über das gesamte Bahngelände rund um das Museum, inklusive Rangierbahnhof. Platz für neue Visionen.



„Industrie- & Verkehrsdenkmal Rangierbahnhof Kranichstein“

Uwe Breitmeier freut sich darüber, dass mittlerweile auch große Geländeeinheiten als schützenswert eingestuft werden. Im Falle des Geländes in Kranichstein sei die Größe der Fläche wichtig, um die Zusammenhänge erklärbar zu machen und eine lebendige Eisenbahn zu vermitteln. Diese Gesamtheit solle künftig geschützt werden, aus diesem Grund wurde das Konzept „Industrie- und Verkehrsdenkmal Rangierbahnhof Kranichstein“ entwickelt. Ein Rangierbahnhof als Denkmal mit dem Eisenbahnmuseum als Kern, das sei laut Breitmeier weltweit einzigartig. Auf der gegenüberliegenden Seite, also an der Parkstraße, solle künftig der Eingang zum Museum sein. Über eine Brücke würde dann der Zugang zum Museum ermöglicht, an der Parkstraße zudem Gleise verlegt werden, die als Sammelstation für Fahrten mit den Oldiebahnen dienen sollen. Es könnte laut Breitmeier sogar noch einen Schritt weiter gehen. Die HEAG plane, ihre alten Straßenbahnwagen ebenfalls auszustellen, in einer noch zu errichtenden Halle an der Wendeschleife der Linien 4/5. Eine „Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein“ könnte so entstehen. Obwohl das Eisenbahnmuseum also große Pläne hegt und sich heute einen weit über die Grenzen Hessens hinaus anerkannten Namen gemacht hat, blicken die Macher dennoch nicht gerade sorgenlos in die Zukunft. „Wir krepfen aus dem allerletzten Loch“, sagt Breitmeier. Einnahmen fließen überwiegend aus Eintrittsgeldern und Mitgliederbeiträgen, doch das reiche hinten und vorne nicht. Um das Problem der fehlenden Gelder in den Griff zu bekommen, ist kürzlich eine „Stiftung Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein“ ins Leben gerufen worden, die einen größeren finanziellen Spielraum ermöglichen soll. Trotz aller Probleme und Barrieren: aus der Bahnleidenschaft einiger Loknarren ist ein wichtiges Kulturgut geworden. Uwe Breitmeier ist für sein Engagement sogar vor ein paar Jahren mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet worden. Was die Entscheider der Bundesbahn und andere Bremser von einst wohl heute dazu sagen würden?



Eisenbahnmuseum Kranichstein, Tel. 06151-376 401, www.museumsbahn.de

Öffnungszeiten: So, 10-16 Uhr (April-September auch Mi) • Eintritt: Erwachsene 4 €, Kinder (4-14 Jahre) 2 €

Highlight 2005: 7. Kranichsteiner Eisenbahntage, 25.-28. Mai