

Milena Karabaic

„Schienen, Schranken, Übergänge“

Ausstellung im Rheinischen Industriemuseum

Oberhausen im Zuge von Eisenbahn und Industrie: Was liegt näher, als gerade diesen Zusammenhang in der temporären Ausstellung anlässlich 150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn zu zeigen? Erscheint das Verhältnis auf den ersten Blick recht „eingleisig“, so entwickelt sich beim näheren Hinsehen ein verzweigtes Netz von „Schienen“ bzw. Handlungssträngen, und plötzlich sind „überall Gleise! Man kann gar nicht begreifen, was all die Bahnen sollen.“ Aber jenseits aller sprachlicher Symbolik, die dieses Beispiel einer innigen Verbindung freizusetzen vermag, sind der Darstellung in der Ausstellung im Hinblick auf Struktur und Umsetzung klare Schranken gesetzt.

Der „Ausstellungsfahrplan“ bietet den Besuchern

zwei Strecken an: Zum einen eine chronologische Reise durch 150 Jahre Entwicklungsgeschichte, ausgehend vom frisch gemachten Schotterbett der Köln-Mindener Eisenbahn hin zur umgenutzten ÖPNV-Trasse unserer Tage. Vier Streckenabschnitte markieren dabei die Veränderungen: die Ankunft des ersten Zuges, die beschränkte Entwicklung der jungen Stadt, die urbane Blüte und das strukturgewandelte „global village“ Oberhausen. Diese Entwicklungsphasen lassen sich am Erscheinungsbild des Bahnhofes ablesen, dem zentralen architektonischen Bedeutungsträger. Kaleidoskopartig verändert sich auch die Zusammensetzung des Hintergrundes, den die drei Faktoren Eisenbahn, Industrie und Stadtentwicklung für die jeweilige Gestaltung des Bahnhofes abbilden. Offensicht-

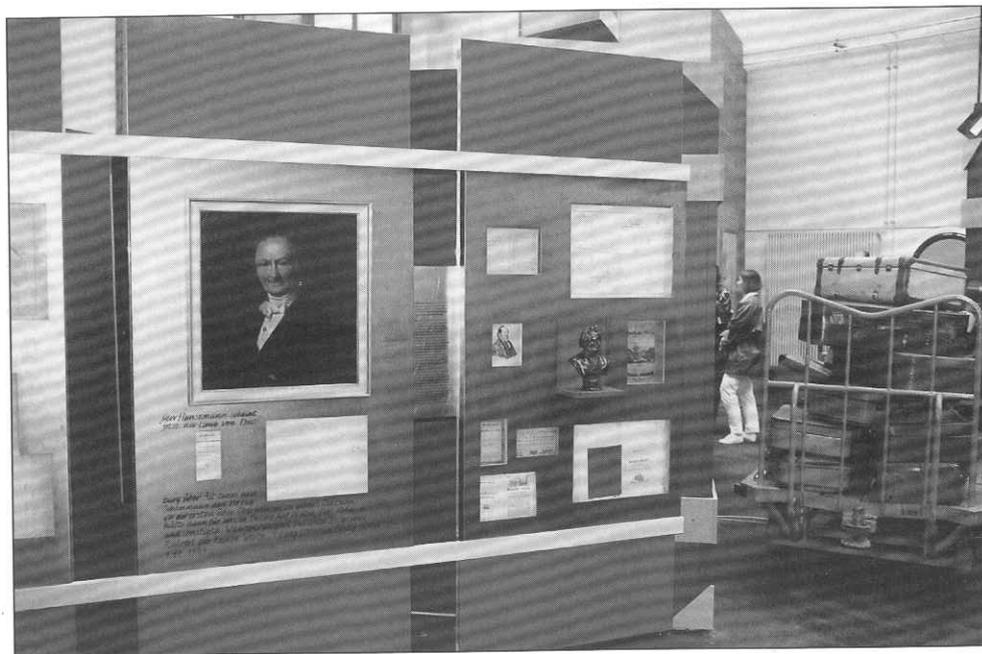
lich wird die Wirkungsmächtigkeit, mit der diese drei Kräfte in die „Speichen des Entwicklungsrades“ eingegriffen haben: beschleunigend oder hemmend.

Die zweite Strecke bietet Besuchern Verschnaufpausen auf der interessanten Reise durch die Entwicklungsgeschichte: Durch das – erlaubte – Abspringen vom fahrenden Zug wird die Möglichkeit gegeben, gewichtige Gepäckstücke auf der parallelen Nebenstrecke zu inspizieren. Ein jeder dieser insgesamt sieben Koffer ist mit einem thematischen Aufkleber versehen. Die Koffer sind gefüllt mit Gegenständen und Zeugnissen aus der Kulturgeschichte der Eisenbahn. Bei Packen der Koffer hat sich das bekannte Phänomen eingestellt, daß nicht alles, was in einen Koffer muß, auch hinein paßt; und daß einiges völlig überflüssigerweise mitgeschleppt wird... So ergänzen die Kofferinhalte die Stationen in gewisser Weise, führen aber auch durch ihre individuelle Packmethode über die strenge Chronologie hinaus.

Der erste Koffer enthält „... eine neue Erfahrung, ein neues Gefühl“. 1847 durchschneiden Eisenbahnschienen die „öde Heide“ bei Schloß Oberhausen. 1847 ist die Eisenbahn auch bereits in die biedermeierlichen Wohnstuben eingedrungen: Auf den Tischen liegen populäre Zeitschriften allgemeinen Inhalts mit Titeln wie „Die Eisenbahn“ oder „Der Dampfwagen“, auf dem Pianoforte spielt die Tochter des Hauses einen „Eisenbahn-Lustwalzer“ und ernsthaft geführte Diskussionen über „Chaussee-Dampfwagen statt Eisenbahnen“ erhitzen die Gemüter. Doch nicht nur Faszinationen und Begeisterung zieht das „Dampfroß“, der „Triumpfwagen des Gewerbefleißes“, nach sich. Die Eisenbahn versetzt die Zeitgenossen in einen „Geschwindigkeitsrausch“, der auch Ängste und Irritationen auslöst.

Der zweite Koffer birgt das Notwendige: „Technik und Zeit angepaßt“. Unterschiedliche Spurweiten und Pufferabstände sowie die verschiedenen Ortszeiten lassen es anfangs mit den „Anschlüssen“ nicht so recht klappen. Verlässliche, einheitliche Maße und Normen – unerlässlich für das Funktionieren des Systems Eisenbahn – sind erst noch zu schaffen.

Im nächsten Koffer „herrscht Ordnung“. „Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, ... oder sich unanständig benimmt, wird ... zurückgewiesen“ [Bahn-Polizeireglement, 1870] Unerlässlich zur Koordination des Betriebes ist die durch Zahl- und Regelwerke vervollkommnete Ordnung. Für den Eisenbahnnutzer wird der Regelungsbedarf



Oben: Ein Ausstellungsstrang verläuft chronologisch an der Entwicklung der Köln-Mindener Eisenbahn. Die Objekte sind in Ausstellungstafeln mit Blechverkleidung gefaßt.

Links: Außer Stellwänden und Vitringen gibt es einige größere Inszenierungen als Blickfänge und zur Ordnung des Rundganges.

der Eisenbahn an den vielen (Verbots)Schildern deutlich, die im Laufe der Zeit zu einem „Schilderwald“ heranwuchsen.

Besonders schwer wiegt der Koffer „beSONDERe Züge“. Mit und in Zügen der Extraklasse inszeniert sich um die Jahrhundertwende eine schmale Oberschicht von Großbürgertum und Aristokratie. Ihnen dient der Luxuszug als Statussymbol, den vielen anderen wird er zum unerreichbaren Mythos. Reisen für alle verspricht „KdF“, und vor allem die Eisenbahn wird zum „Vehikel“ für diese und andere Nazi-Propaganda. Ob fähnchengeschmückter „Parteitags-Sonderzug“ oder Züge für Deportationen: Im Dritten Reich funktioniert das System Reichsbahn reibungslos und stellt ohne jede Frage nach dem Einsatzzweck Sonderzüge bereit. Züge für „Militär-Zwecke“ setzt das preußische Kriegsministerium bereits in den Kriegen von 1866 und 1870/71 ein, und im I. wie im II. Weltkrieg rollen die Sonderzüge mit Soldaten, Gefangenen und Verwundeten, Munition und Geschützen.

„Richtig reisen heißt mit der Eisenbahn reisen“, so suggerieren die bunten Plakate der Bundesbahn aus den fünfziger Jahren, als die Bahn versucht, ihre Monopolstellung der Vorkriegszeit in Sachen Reisen wiederherzustellen. Doch nicht alle können gleich reisen. Ein Vierklassensystem mit höchst unterschiedlichen Fahrpreisen und entsprechendem Komfort etabliert sich, die Reisenden werden zu „Vierklassenmenschen“ [K. E. Osthaus].

Vollgepackt mit Werbung quillt der sechste Koffer über: „Ja, Ihr rollendes Plakat ist ein idealer Reisebegleiter! In den Zügen wirbt man zügig und dauerhaft...“ [Broschüre der Eisenbahn-Reklame um 1960]. Bereits seit ca. 1864 entdeckten die Eisenbahngesellschaften Werbung als zusätzliche Einnahmequelle. Mit Gründung der Deutschen Reichsbahn beginnt die Eisenbahn auch für sich selbst zu werben. In den Themen und Inhalten wie auch in der formalen Gestaltung der Bahnplakate und -anzeigen der letzten 70 Jahre spiegeln sich Zeitgeschichte und Zeitgeist.

Der letzte Koffer schließlich hat einen doppelten Boden: Er entfaltet die Symbolkraft und die Metaphern, die der Ort Bahnhof und das Geschehen an diesem Ort, hervorgebracht haben: „Der Zug wurde zum Symbol des Lebens selbst, seiner Flüchtigkeit und Vergänglichkeit...“ [K. E. Osthaus].

Kehrt der Besucher hier auf das „Hauptgleis“ zurück, empfängt ihn der fotografische Schlußakkord der Ausstellung: Vorbei ziehen Bilder, aufgenommen auf der ehemaligen Strecke, die einem Abstand von fast zwei Jahrzehnten eine Fahrt zwischen Duisburg und Dortmund dokumentieren.

Oben: Sieben geöffnete Koffer laden zum Stöbern ein und zeigen thematisch geordnet weitere Objekte aus der Eisenbahngeschichte.

Mitte: Ordnung des Eisenbahnwesens vermittelt das RIM mit einem Schilder-Wäldchen.

Rechts: Zweckmäßige und preisgünstig herzustellende Vitrinen: Fotos und andere Flachware wird einfach zwischen zwei Glasscheiben präsentiert, die mittels Blechfedern in den oberen und unteren Nuten zusammengehalten werden. Bauart-ähnliche Vitrinen lassen sich auch für kleine Objekte nutzen.

18. 5. 1997, Fotos: Wolfram Bäumer

