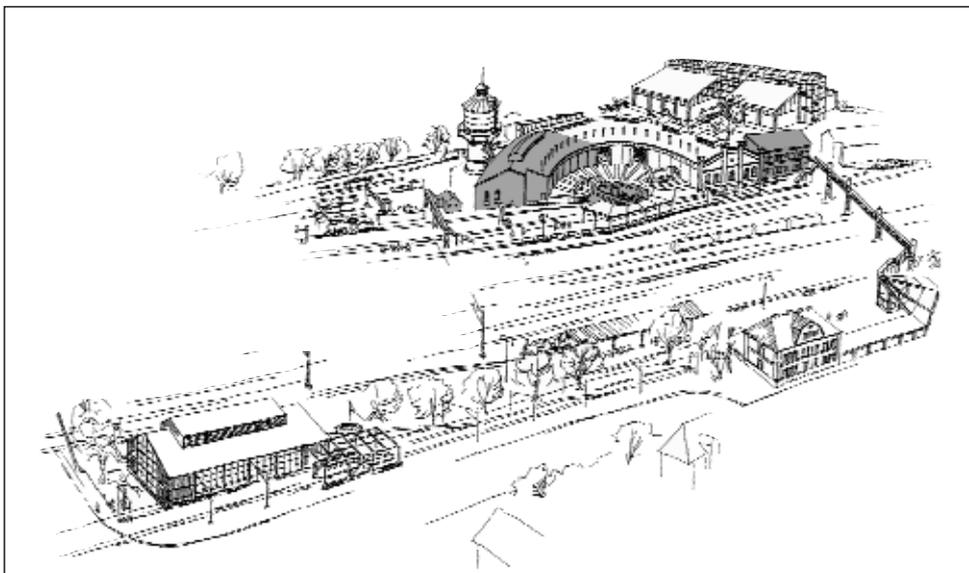


Wolfram Bäumer

Projekt Straßenbahnmuseum Darmstadt



Die „Arbeitsgemeinschaft Historische HEAG-Fahrzeuge im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein e. V.“ lud in Zusammenarbeit mit der HEAG-Verkehrs GmbH zu einer Vorstellung des Projektes „Straßenbahnmuseum“ in Darmstadt am 19. 1. 2003 ein. Nach dem Treffen im Eisenbahnmuseum, einer kurzen Einführung ins Thema, einer Fahrt mit einem HEAG-Linienbus entlang der in Bau befindlichen Kranichsteiner Straßenbahnstrecke ging es ab Schloßplatz mit dem Gespann historischer Fahrzeuge zum Depot Eberstadt. Dort konnten weitere historische Fahrzeuge der Sammlung besichtigt werden, bevor es in umgekehrter Richtung zurück ins Eisenbahnmuseum ging.

Der Verein hat sich das Ziel gesetzt, der Geschichte der Darmstädter Dampfvorort- und elektrische Straßenbahn ein Museum zu stiften. Basis dafür sind gut ein Dutzend historische Straßenbahnfahrzeuge, die vormals in Darmstadt liefen oder zumindest nahe Bezüge aufweisen. Ein Teil dieser Fahrzeuge wird eingesetzt, um den historischen Straßenbahnbetrieb den heutigen Besuchern, Fahrgästen und Interessierten vorführen zu können.

Auch eine Dampflok ist seit 12. 7. 1997 im Einsatz. Zwar sind die Darmstädter Dampfstraßenbahnloks heute nicht mehr verfügbar, so daß mit einer umgespurten 900-mm-Baulok auf eine passende Maschine aus der Sammlung des Eisenbahnmuseums zurückgegriffen werden mußte. Aber auch diese Dampflok spiegelt glaubwürdigen Dampfstraßenbahnbetrieb wieder, auch wenn es sich um keine typische Kastenlok handelt.

Die Nahverkehrsgeschichte Darmstadt ist wie in vielen anderen Städten durch den Dualismus von privater und kommunaler Erschließung des Verkehrsgebietes geprägt. Immerhin war Darmstadt Stammsitz des Bachstein-Konzerns, der von 1886 bis 1912 in Darmstadt, aber auch weit über die hessische Region hinaus kleinbahnähnliche Privatbahnen und Straßenbahnen betrieb. Kein Wunder also, daß in Darmstadt bis 1922 die Dampfstraßenbahn mit der elektrischen Straßenbahn zum Stadtbild gehörte. Diese Geschichte zu erforschen und zu dokumentieren wird ebenfalls vom Trägerverein geleistet, wenn auch z. Z. nur in Ansätzen möglich.

Diese Seite: Tw 57 (Gastell 1926) mit Bw 182 (Rathgeber 1951) warten am Schlußplatz auf die Gäste sowie in der Wendeschleife Eberstadt samt dortigem Wasserkran für die Dampfzugfahrten.

Links: Projektzeichnung für den Ausbau des Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein (bereits vorhandene Objekte sind zur Verdeutlichung der Großartigkeit dieses Projektes grau hinterlegt) sowie für die Ergänzung um die vorne links ersichtliche Depot- und Ausstellungshalle für die ARGE HEAG, Zeichnung: Barbara und Friedrich Baier

Nächste Seite: Die Bilder zeigen einige der im HEAG-Depot Eberstadt hinterstellten historischen Fahrzeuge, die dort unter optimalen konservatorischen Bedingungen bewahrt werden.

Oben Tw 37 und 49 (Gastell 1914), Typ ST 2

2. Reihe li: Tw 66 (Gastell 1926), Typ ST 3

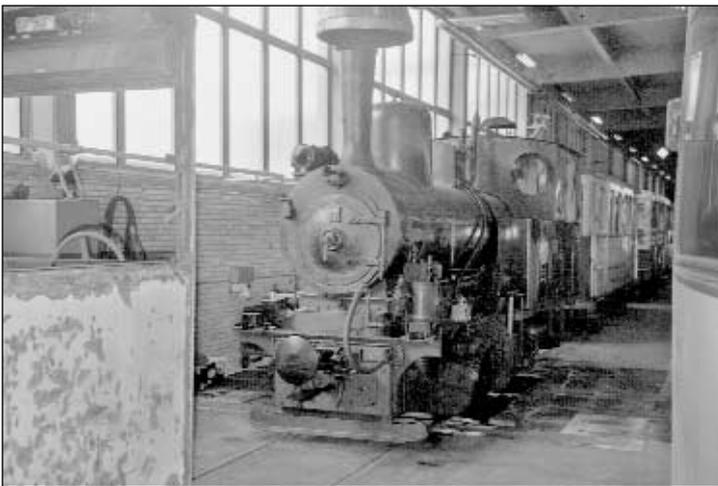
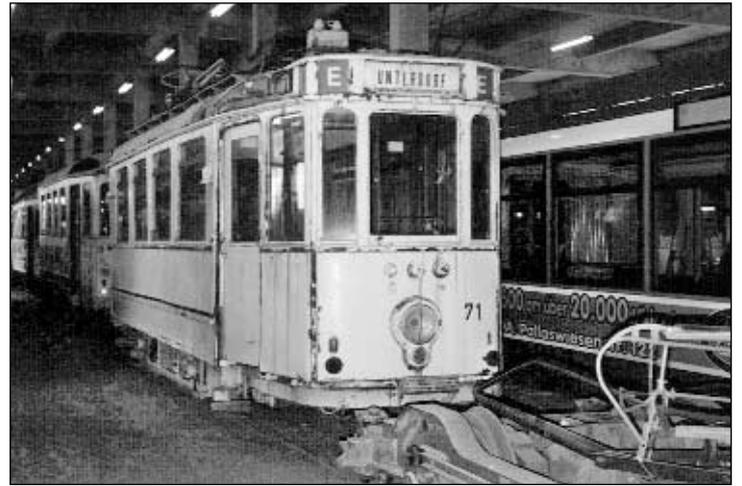
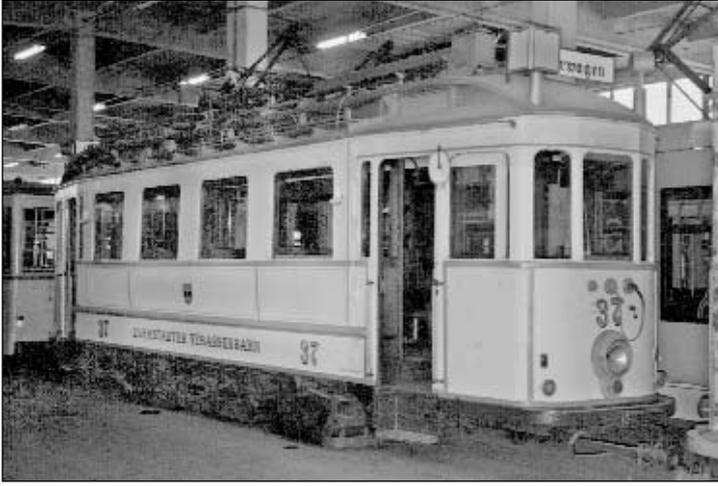
3. Reihe re: Tw 71 (Gastell 1929), Typ ST 4

3. Reihe li: Bw 171 (Uerdingen 1947), Typ KSW

3. Reihe re: Bw 182 Rathgeber 1951), von der ARGE HEAG betriebsfähig aufgearbeitet

Unten: Dampflok und ein der drei Sommerwagen

19. 1. 2003, alle Fotos: Wolfram Bäumer





Die Initiative ging 1996 vom Eisenbahnmuseum aus, das der HEAG-Verkehrs GmbH, dem heutigen städtischen Bus- und Straßenbahnmuseum in Darmstadt, vorschlug, das 1997 anstehende 100-jährige Jubiläum der elektrischen Straßenbahn mit Dampfsonderzügen zu begehen. Das war nicht so absonderlich, wie es auf dem ersten Blick scheint, denn zum einen jährte sich 1997 auch das Ende des Dampfbetriebes zum 75. Male (noch ein Jubiläum), und zum anderen brachte es den Durchbruch für das Interesse um die Bewahrung von Nahverkehrsgeschichte. Schon bald kam der Wunsch auf, auch historische elektrische Fahrzeuge zu bewahren, so daß sich 1998 die ARGE konstituierte.

Unmittelbar neben der neuen Straßenbahnenstation Darmstadt-Kranichstein und nur durch die Gleise vom Ringlokschuppen getrennt soll nach Vorstellung der ARGE eine Ausstellungs- und Depothalle für die Straßenbahnfahrzeuge errichtet werden. Von dort aus könnten die betriebsfähigen Fahrzeuge auf Strecke gehen und die anderen dort besichtigt werden. Die enge Zusammenarbeit mit der HEAG-Verkehrs GmbH dürfte sich für das Projekt als ausgesprochen hilfreich erweisen. Schon heute gibt es in der Wendeschleife Eberstadt einen Wasserkran für die Dampflok, und auch bei der noch nicht fertiggestellten Neubautrecke wurde bereits ein Wasserkran an der Endhaltestelle Kranichstein installiert. Man stelle sich mal einen derartigen Weitblick für die Bewahrung von Unternehmensgeschichte bei der Staatsbahn vor!

Auf der anderen Seite der Gleise liegt das seit 27 Jahren bestehende Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, das im historischen Ringlokschuppen und der Wagenausbesserung neben dem vormaligen Rangierbahnhof eine mehr als 100 Fahrzeuge umfassende Sammlung beherbergt. Auch dort ist seit längerem die Erkenntnis gereift, die Objekte der Sammlung mit den historischen Bauten und dem Genius loki zu einer konzipierten Ausstellung in technikhistorischer Sichtweise einzubringen.

Diese Seite oben und Mitte: Eine Auswahl aus der im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein vorhandenen Sammlung von UVV-Plakaten

Unten li: robuste Objektbeschriftung am gut einsehbaren Führerstand einer vom Tender getrennten Schleppenderlok

Unten re: In einem Gartenhaus eingemauert überlebten zwei bereits in den 1930er Jahren ausgemusterte Wagenkästen. Sie tragen ihre die Reichsbahnbeschriftung im Original!

Nächste Seite oben: Der erhaltene Teil des Ringlokschuppens sowie die Drehscheibe bilden den Kern der Ausstellung.

2. Reihe: In drei langen Reihen sind die Objekte der Wagensammlung im Freien abgestellt.

3. Reihe li: Im Museumsgelände lassen sich die wesentlichen Hauptbaugruppen von Dampflokomotiven von den Besuchern gut einsehbar betrachten. Erläuterungen zu dieser Ausstellungseinheit sind allerdings nicht zu finden.

3. Reihe re: Schienenbus (Wismar 1933/20.203) wurde bis 1996 im Rahmen einer 1 Mio DM umfassenden ABM in Wilhelmshaven restauriert (s. DME 3/96, S. 19 – 21).

Unten: Der Rundlokschuppen samt der z. T. noch vorhandenen Ausstattung (hier: Schmiede) strahlen die Authentizität des Originals aus.

