

Hans-Jürgen Credé

Museale Bewahrung der Straßenbahngeschichte am Beispiel Dresdens

Den Lesern der DME sind die gemeinsamen Wurzeln der städtischen und regionalen Nahverkehrssysteme bereits bestens bekannt. Mit zahlreichen Beiträgen zu den rechtlichen Grundlagen, den Betriebsweisen und zum optischen Erscheinungsbild wurden zudem die fließenden Grenzen zwischen den einzelnen Systemen aufgezeigt. Sie machen es dem weniger Versierten oftmals unmöglich, eine Zuordnung von Betrieben in Straßenbahn-, Kleinbahn- oder Eisenbahnbetrieb vorzunehmen. Diese Nähe rechtfertigt das bereits im letzten Heft aufgegriffene Thema »Museale Bewahrung der Straßenbahngeschichte« an dieser Stelle fortzusetzen und die sich in Dresden entwickelnden Aktivitäten zu zeigen.

Seit eh und je verbindet die Dresdner ein sehr herzliches Verhältnis zu ihrer Straßenbahn, der „Glocke“, wie sie einst liebevoll genannt wurde. Dies hat dazu beigetragen, daß hier bis zum heutigen Tage trotz starker kriegsbedingter Zerstörungen und wechselnder verkehrspolitischer Orientierungen mit 320 km Streckenlänge eines der größten Straßenbahnnetze Deutschlands ohne größere Amputationen erhalten geblieben ist.

Dem hohen Stellenwert der Straßenbahn in Dresden entspricht das Interesse vieler Menschen innerhalb und außerhalb der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) an ihrer historischen Entwicklung. Viele Sachzeugen der Dresdner Straßenbahn haben daher bis heute überlebt und waren in gewissen zeitlichen Abständen immer wieder die Stars öffentlicher Veranstaltungen. Insbesondere die 14 historischen Straßenbahnfahrzeuge konnten Dank ihrer intensiven Pflege auch beim weniger versierten Publikum Aufmerksamkeit erlangen und damit zum positiven Image Dresdens beitragen.

Für das interessierte Fachpublikum waren die stationären Ausstellungen und theoretischen Arbeiten des Verkehrsmuseums Dresden einerseits und die betriebliche Präsentation von historischen Zeugen durch die DVB andererseits wünschenswerte Ergänzungen. Gelang es doch in dieser Kombination stets, neben Wissenswertem auch Atmosphärisches im angestammten Umfeld zu erleben.

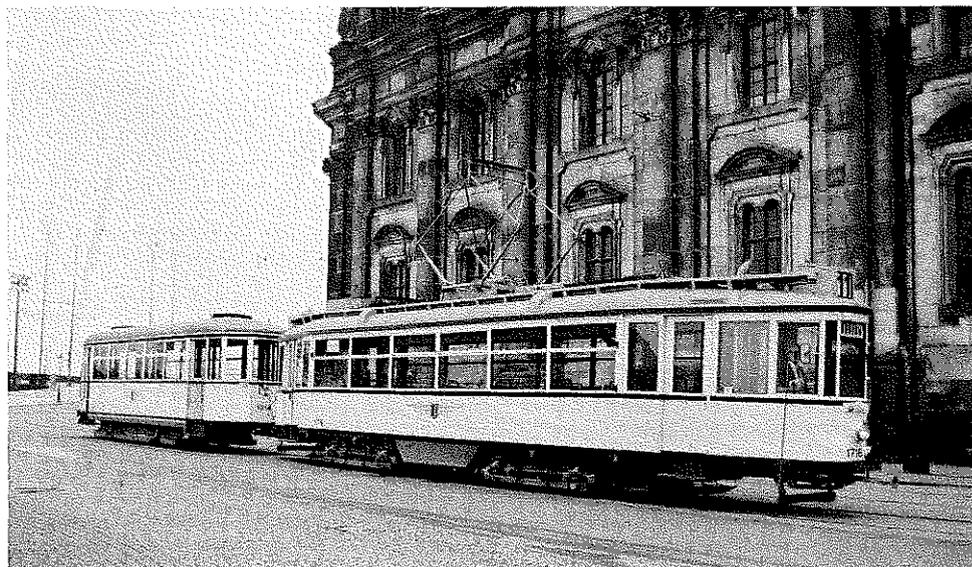
Der gesellschaftliche Umbruch auf dem ehemaligen Gebiet der DDR hat die Fortsetzung dieser Aktivitäten jedoch grundsätzlich verändert. So muß das Verkehrsmuseum Dresden seinen Platz in einer gesamtdeutschen Museumslandschaft neu definieren und seine Aktivitäten auf die gegebenen finanz- und förderpolitischen Rahmenbedingungen abstellen. Gleichfalls hat auch die Dresdner Verkehrsbetriebe AG i. G. als privat-rechtlich organisierter Nahverkehrsbetrieb mit dem Zwang zur wirtschaftlichen Unternehmensführung eindeutiger ihre Hauptaufgabe – den ÖPNV in Dresden – auszuführen.

Historische Fahrzeuge der DVB

Nr.	Hersteller	Bauj.	Typ
Tw 309	eig. Wst./Singer/AEG	1902	Berolina
Bw 87	eig. Wst.	1911	
Tw 734	Busch/AEG	1913	MAN-Einrichtungswagen (1966 Umbau)
Bw 1135	eig. Wst.	1918	
Tw 1644	Busch/SSW/AEG	1925	MAN-Zweiichtungswagen
Tw 937	eig. Wst./SSW	1927	UNION-Triebwagen
Bw 307	eig. Wst.	1912	
Tw 1716	Busch/Sachsenw.	1931	Großer Hecht
Bw 1314	Niesky		
Tw 1820	Busch/Sachsenw.	1938	Kleiner Hecht
Bw 1219	eig. Wst.	1925	(1939 Umbau)
Tw 1538	LOWA	1955	Einheitstriebswagen ET 54
Bw 1361			Einheitsbeiwagen EB 54
Bw 1362	LOWA	1956	Einheitsbeiwagen EB 54
Tw 1587	Gotha	1959	Einheitstriebswagen ET 57
Bw 1401		1957	Einheitsbeiwagen EB 57
Bw 1413		1959	Einheitsbeiwagen EB 57
Tw 3030	Falkenried	1905	
Bw 1029	Lindner	1925	

Abkürzungen

AEG	Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Berlin
Busch	Waggonfabrik W. C. F. Busch, Bantzen
eig. Wst.	Eigene Werkstätten der »Städtischen Straßenbahn Dresden« bzw. der »Deutschen Straßenbahnes. in Dresden«
Falkenried	Fahrzeugwerke Falkenried, Hamburg
Lindner	Lindner, Armentdorf
LOWA	VEB Lokomotiv- und Waggonbau, hier Betriebsteil Werda
Niesky	Christoph & Unmack, Niesky
Sachsenw.	Sachsenwerk Licht und Kraft AG, Dresden-Niedersedlitz
Singer	Elektrizitätsgesellschaft Felix Singer & Co., Berlin
SSW	Siemens Schuckert-Werke AG, Berlin und Erlangen



Rechts: Triebwagen „Großer Hecht“ Nr. DVB 1716 und Beiwagen 1314 am Theaterplatz in Dresden, 1992

Alle Fotos: DVB

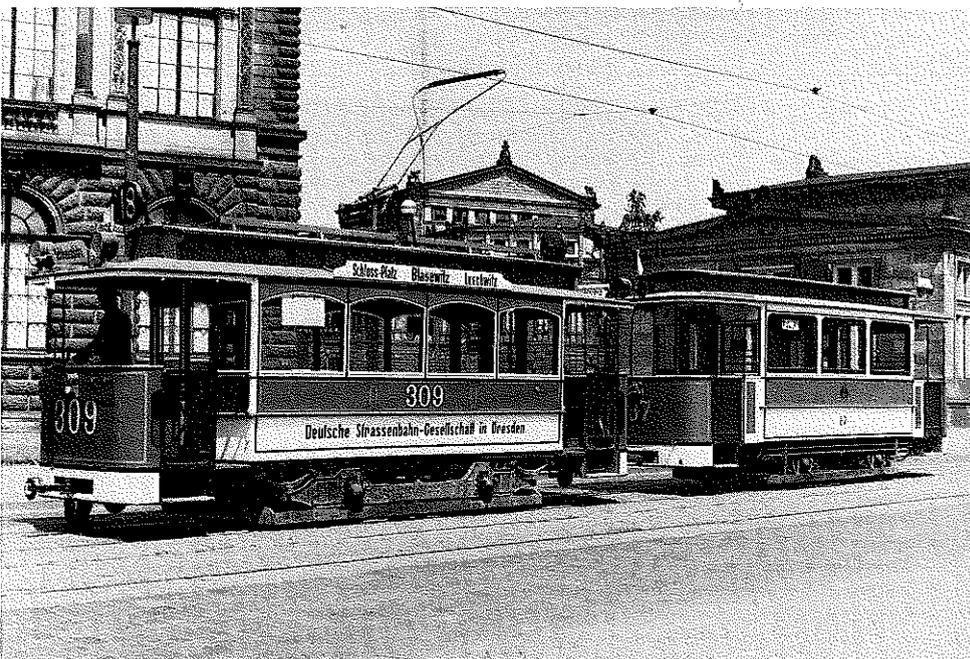
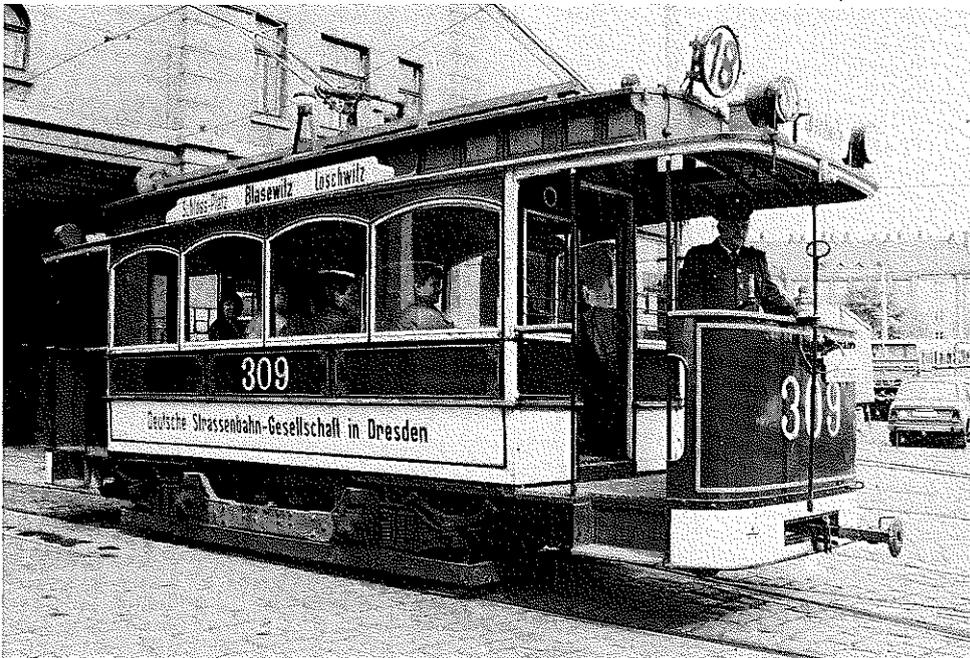


Für das Unternehmen ist daher kaum mehr die Möglichkeit gegeben, die relativ große Zahl an historischen Fahrzeugen mit eigenen Mitteln und hauptamtlich beschäftigten Arbeitnehmern betriebsfähig zu erhalten. Weder die Finanzierung der laufenden Aufwendungen, noch die Vorkhaltung der Infrastruktur wären in einer Zeit politisch begründbar, in der die hohen Betriebsverluste dringend gemindert und jede DM zur Finanzierung der seit Jahren aufgestauten Investitionen bereitgestellt werden muß.

Es war daher notwendig, nach Wegen zu suchen, die das Überleben der Oldtimer sicherstellen und gleichzeitig die museale Bewahrung der Straßenbahngeschichte in Dresden vorantreiben.

Die Suche führte rasch zum Erfolg, denn schon seit Jahren gab es bei den DVB eine Schar von Enthusiasten, die ihr Herz der Straßenbahn verschrieben hatten. Sie sorgte als „IG Betriebsmuseum“ dafür, daß manch einem Oldtimer wieder neues Leben eingehaucht wurde bzw. historische Zeugen nicht in die Mülltonne wandern mußten – und zwar ohne daß dies von einer allmächtigen Parteileitung angeordnet worden wäre. Was lag also näher, als hierauf aufzubauen? Erste Diskussionen zeigten schnell die Bereitschaft von Kolleginnen und Kollegen, Verantwortung zu übernehmen, so daß es lediglich noch eines rechtlichen Handlungsrahmens bedurfte, um die Traditionspflege in neue (= alte) Hände zu legen. Auch dieser Rahmen konnte zwischenzeitlich in Form eines eingetragenen Vereins und einer Kooperationsvereinbarung mit den DVB gefunden werden.

Das 120jährige Jubiläum der Dresdner Straßenbahn im September 1992 war ein willkommener Anlaß, als Verein »Straßenbahnmuseum Dresden e. V.« erstmals an die Öffentlichkeit zu treten und in neuen Strukturen für demokratisch festzulegende museale Ziele zu werben. Allen Freunden der alten Dresdner Straßenbahn ist nunmehr Gelegenheit gegeben, sich ideell (und finanziell) für den Erhalt der Objekte zu engagieren und an der Vorbereitung einer publikumswirksamen Präsentation ehrenamtlich mitzuarbeiten.



Oben: Historischer Omnibus von Büssing und Triebwagen 309 vor der Schinkelwache, 1991

Mitte: Triebwagen 309 vor Betriebshof Mickten, 1991

Unten: Triebwagen 307, 1967 in Ursprungszustand rekonstruiert sowie Beiwagen 87, der 1971 zum 100-jährigen Jubiläum rekonstruiert wurde, in Dresden, 1972

Die Voraussetzungen hierfür sind günstig: Neben der Fahrzeugsammlung verfügen die StraBenbahnfreunde über einen großen Fundus von weiteren Sachzeugen der Dresdner StraBenbahn, von Literatur und Bildmaterial über das Leben mit der StraBenbahn als Anlieger, Nutzer, Mitarbeiter oder Betreiber. Viele langjährige Mitarbeiter der DVB, die vor dem Hintergrund der notwendigen Personalreduzierung in Werkstätten und Verwaltung in den Vorruhestand gegangen sind, haben zudem ihre Bereitschaft erklärt, dem StraBenbahnmuseum ihr Fachwissen zur Verfügung zu stellen. Die für den Erhalt der Exponate notwendigen handwerklichen Fähigkeiten sind damit auch in Zukunft vorhanden. Hier wird es darauf ankommen, dieses Wissen jüngeren Mitgliedern zugänglich zu machen, damit in späteren Jahren die Technik der Jahrhundertwende erhalten, Holz- und Blecharbeiten individuell und fahrzeugbezogen auf hohem Niveau erledigt werden können.

Notwendig sind in diesem Zusammenhng auch Forschungsarbeiten sowie Beschaffung, Studium und Archivierung von wissenschaftlichen Quellen. Manch ein Exponat hat im Laufe seiner Nutzung sein Aussehen verändert und technische Anpassungen aufgrund anzuwendender Rechtsvorschriften über sich ergehen lassen müssen. Diese festzustellen, aufzuschreiben und ggf. der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, gehört auch zu den Aufgaben eines Museums. Diese Informationen sind zudem unverzichtbare Grundlagen für Rekonstruktions- und Instandhaltungsarbeiten. Der Vorruhestand könnte auch für diese Arbeiten hilfreich sein, bringt er doch manch einem zumindest die Zeit, Aufsätze zu lesen, Archive durchzustöbern und Ordnung in schon lange gesammelte, aber infolge Termindruckes nicht aufgearbeitete Unterlagen zu bringen.

Schließlich besitzen die DVB selbst noch mehrere Betriebshöfe, die als komplette Ensemble von Fahrzeughalle, Werkstatt, Einsatzleitung und Dienstwohnung unter denkmalpflegerischen und musealen Gesichtspunkten erhaltenswert sind. Vielleicht kann einer von ihnen in nicht allzu ferner Zukunft ein würdiges Domizil für das StraBenbahnmuseum abgeben.

Ziele sollten jedoch auch kurzfristiger Natur sein. Der Verein StraBenbahnmuseum Dresden e. V. wird daher zunächst viel Kraft aufwenden, um das Machbare einzulösen: die Pflege und den Einsatz der historischen Fahrzeuge, die Entwicklung konzeptioneller Vorstellungen zur Sammlung von Fahrzeugen, Accessoires und zu einer stationären Ausstellung. Dabei gilt es, an der bewährten Abgrenzung zum Verkehrsmuseum Dresden festzuhalten und in erster Linie dasjenige herauszuarbeiten und zu präsentieren, was an technischen und sozialen Entwicklungen „dresdentypisch“ ist und in großen überregionalen Verkehrsmuseen zu Recht nur unterrepräsentiert sein kann.

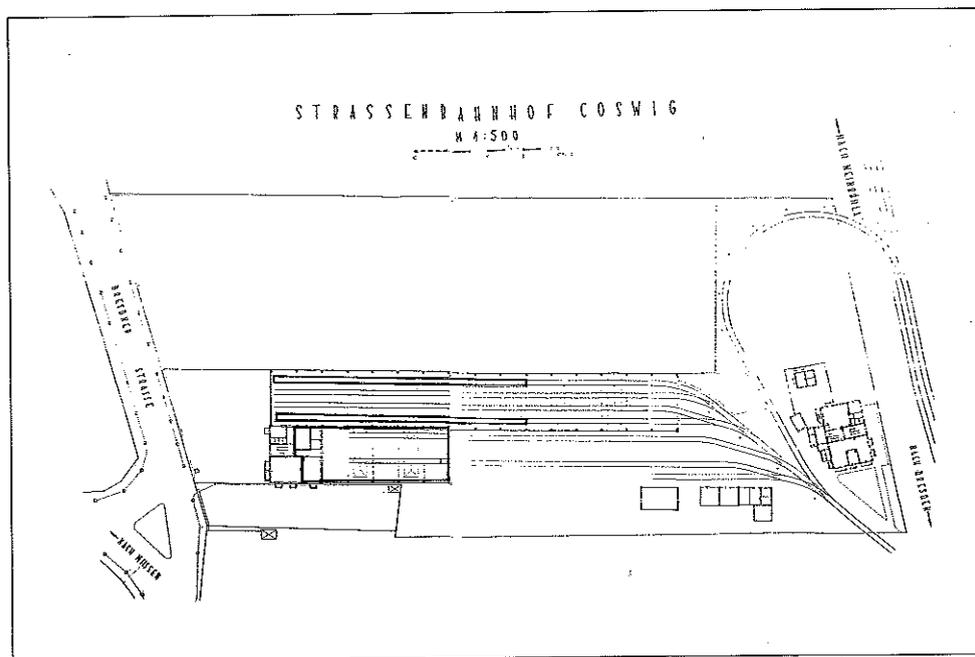
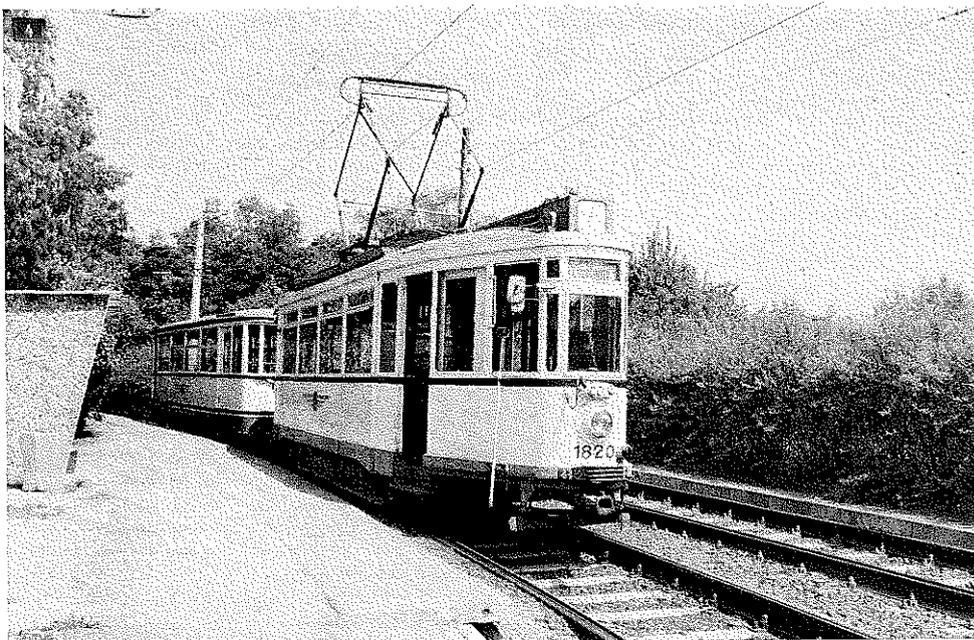


Oben: Triebwagen 937 und Beiwagen 307 auf der Sachsenallee

Mitte: Triebwagen 1644 und Beiwagen 1135 auf dem Schillerplatz

Unten: Triebwagen 734 vor der Semper Oper

3 Fotos 1992 in Dresden



Diese kommunale Orientierung ermöglicht auch in besonderer Weise die Berücksichtigung sozialer Bezüge: Wie veränderte das Verkehrssystem Straßenbahn das Leben in Dresden und welchen Einfluß hatte umgekehrt die städtische Entwicklung auf das Verkehrssystem Straßenbahn? Welches Ansehen genoß der Straßenbahner in Dresden, wie lebte und arbeitete er in einer Zeit, als noch keine Tarifverträge soziale Standards absicherten? Wie veränderte sich sein Arbeitsplatz durch Einführung neuer Fahrzeuggenerationen? Was veränderte sich unter den veränderten gesellschaftlichen Verhältnissen der Nachkriegszeit in Kommune und Verkehrsbetrieben? Fragen, die zeigen sollen, daß das Interessensgebiet eines eigenen Straßenbahnmuseums in Dresden groß sein kann.

Die einstmalige führende Rolle, die Dresden auf dem Gebiet der Fahrzeugtechnik inne hatte und die z. B. durch den Triebwagen „Großer Hecht“ dokumentiert wurde, rechtfertigt zudem auch hier zusätzliche Aktivitäten.

Über das Ergebnis der konzeptionellen Überlegungen des Vereins wird in einer späteren Ausgabe der DME zu berichten sein. Vorerst muß es gelingen, die Fahrzeuge und die notwendige Werkstatteinrichtung in das künftige Museums-BW zu überstellen. Inwieweit der hierzu ausgewählte von Seiten der DVB betrieblich kaum mehr genutzte Betriebshof Coswig das endgültige Domizil sein wird, muß heute noch offen bleiben. Er schafft jedoch vorerst ideale Voraussetzungen, um die Vereinsaktivitäten beginnen zu können, und erlaubt wegen seiner Lage an einer Überlandlinie zugleich den Einsatz der Museumsfahrzeuge außerhalb des Straßenplanums. Zumindes auf dem Streckenabschnitt Coswig – Weinböhlen wären die Oldtimer nicht den Unfallgefahren des Straßenverkehrs ausgesetzt, so daß sich hier sogar langfristig eine „Museumslinie“ einrichten ließe.

Die DVB wird die Arbeit des Straßenbahnmuseums im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen und mit know how, technischer und personeller Hilfe zur Verfügung stehen. Wie bisher wird auch das Streckennetz der DVB für den Einsatz der historischen Fahrzeuge geöffnet sein, damit die „Glocke“ auch in Zukunft zur Freude von Einheimischen und Touristen bei stilvollem Ambiente ihre Runden drehen kann.

Oben: Triebwagen „Kleiner Hecht“ Nr. 1820 und Beiwagen 1219 in Weinböhlen, 1992

Mitte: Einheitstrieb- und -beiwagen ET 57 und EB 57 als „Kinderstraßenbahn Lotchen“ in der Lockwitzer Straße, 1991

Unten: Lageplan des Betriebshofes Coswig im Maßstab 1:1200, die vom Straßenbahnmuseum Dresden e. V. genutzten Flächen sind umrahmt dargestellt.