

4 | 2009

DEUTSCHES TECHNIKMUSEUM BERLIN

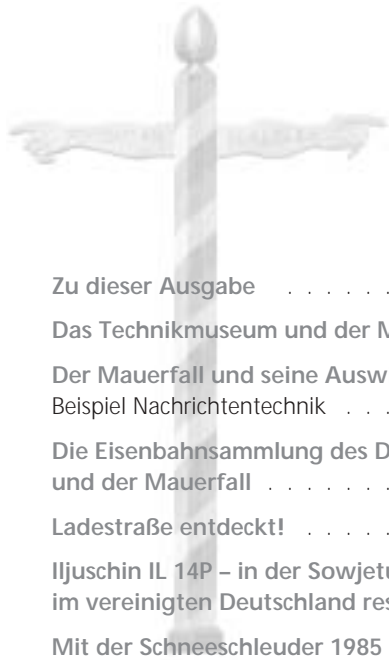


Zeitschrift der Stiftung
Deutsches Technikmuseum Berlin
und der Freunde und Förderer
des DTMB e.V. · 25. (49.) Jahrgang

Das Technikmuseum und der Mauerfall
Die Eisenbahnsammlung des DTM
Die Iljuschin IL 14P



Inhalt



Zu dieser Ausgabe	3
Das Technikmuseum und der Mauerfall	4
Der Mauerfall und seine Auswirkungen Beispiel Nachrichtentechnik	7
Die Eisenbahnsammlung des Deutschen Technikmuseums und der Mauerfall	8
Ladestraße entdeckt!	10
Ilijuschin IL 14P – in der Sowjetunion entwickelt, in der DDR gebaut, im vereinigten Deutschland restauriert	12
Mit der Schneeschleuder 1985 durch die DDR – ein Reisebericht	14
Zum Jubiläum – Schiffshebewerk Niederfinow im Kunstfoto	16
Nahverkehrsgeschichte Berlins gemeinsam dokumentiert	17
Aufgetaucht – das Museum für Meereskunde kehrt zurück	18
Der Mensch als Ware, Neue Dauerausstellung im Zucker-Museum	19
Forschung am DTM, Akten der Teltowkanal Aktiengesellschaft	20
FDTM-Info	
Wir begrüßen als neue Mitglieder	21
57. Mitgliederversammlung	21
SDTB-Info	
Erfolgreiche Tage der Offenen Tür in der Monumentenhalle	22
Global Players – Spielzeug aus Afrika	22
Volontariat in der Stiftung Deutsches Technikmuseum	23

Autorinnen und Autoren dieses Heftes

Dr. Maria Borgmann

Sonderbeauftragte der Stiftung

Reinhard Demps

Mitglied des Vorstands des FDTM

Justyna Czerniak

Wissenschaftliche Volontärin
im Bereich Ausstellungsorganisation

Reinhard Demps

Mitglied des Vorstands des FDTM

Simone Denter

Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Zucker-Museum

Alfred Gottwaldt

Leiter Schienenverkehr

Stephan Henning Haegner

Student der Neueren Geschichte,
Komparatistik, Philosophie TUB

Joseph Hoppe

Koordinator Ausstellungen und Leiter
Kommunikationstechniken

Martin Mohr

Wissenschaftlicher Volontär im Fachbereich
Energietechnik

Peter Rapior

Ehem. Anschlussbahnleiter des DTM

Claudia Schuster

Leiterin Schifffahrt und Geodäsie,
Zeitmessung

Heiko Triesch

Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Luft- und Raumfahrt

Herausgeber: Die Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin (SDTB) und die Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e. V. (FDTM)
V.i.S.d.P.: Prof. Dr. Dirk Bönzel (Direktor der SDTB) und Wolfgang Jähnichen (Vorsitzender des FDTM)
Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin

Erscheinungsweise: Die Zeitschrift „Deutsches Technikmuseum Berlin“ ist eine Publikation der Stiftung SDTB und des FDTM. Sie erscheint vier Mal im Jahr. Namentlich gezeichnete Beiträge stellen ausschließlich die Meinung des Autors/der Autorin dar und stehen außerhalb der Verantwortung des Herausgebers. Kürzungen, stilistische Änderungen, inhaltliche Zusammenfassung von Beiträgen und Zuschriften vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur unter Angabe der Quelle und Zusendung eines Belegexemplars gestattet.

Redaktion: Dr. Maria Borgmann (stellv. Chefredakteurin, DTM), Reinhard Demps (Chefredakteur, FDTM), Barbara Senst (FDTM)

Beirat:

Claudia Cornelius-Kuhlmey (FDTM), Andreas Curtius (DTM), Alfred B. Gottwaldt (DTM), Joseph Hoppe (DTM), Herbert Liman (FDTM), Dr. Felix Lühning (DTM), Dr. Christian Neuert, (DTM) Achim Pohlman (FDTM), Achim Rheinländer (FDTM), Dr. Jürgen Rose (Förderverein der Archenhold-Sternwarte), Clemens Röttger (FDTM), Jörg Schmalfuß (DTM), Prof. Dr. Dr. Holger Steinle (DTM), Uwe Voß (FDTM), Roderich Wester (FDTM)

Verkaufspreis: Preis für ein Einzelheft 3,00 €. Ein Abonnement kostet einschließlich Versandkosten 13,00 € pro Jahr. Die Bestellung erfolgt beim FDTM. Die Lieferung erfolgt nach Vorauszahlung des Betrages auf das Konto 0620005432 bei der Berliner Sparkasse BLZ 100 500 00.
Der Bezugspreis ist für Mitglieder des FDTM im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Auflage: 2000 Exemplare

Gestaltung: R. J. Fischer, Berlin, Tel.: (030) 426 01 95
E-Mail: rjfisher-grafik-berlin@t-online.de

Die Stiftung und ihre Fördervereine: Mit Wirkung vom 1. Januar 2001 wurde die Stiftung „Deutsches Technikmuseum Berlin“ errichtet. Zur Stiftung gehören zunächst das Deutsche Technikmuseum Berlin mit dem Science Center Spectrum und das Zucker-Museum. Mit Wirkung vom 1. Juli 2003 wurden die Archenhold-Sternwarte und das Zeiss-Großplanetarium in die Stiftung eingegliedert. Zum Kreise der Fördervereine der Stiftung DTMB gehören:

FDTM: Der Förderverein des DTMB (FDTM) wurde im Jahre 1960 als „Gesellschaft für die Wiedererrichtung eines Verkehrsmuseums“ von Berliner Bürgern und Vertretern der Berliner Verkehrswirtschaft gegründet. 1966 änderte er seinen Namen in „Verkehrsmuseum Berlin e.V.“. Nach Gründung des Museums im Jahre 1982 und Umbenennung des Museums änderte auch der Förderverein seinen Namen.
Besonders verdiente Mitglieder wurden zu Ehrenmitgliedern ernannt: Gerhard Weiler (Ehrenvorsitzender), Theodor Bars, Wolfgang Böttger, Eberhard Dieppen, Prof. Ernst Gerlach, Georg Goetze, Prof. Günther Gottmann, Lt. Col. Res. Gail S. Halvorsen, Dr. Dieter Jung, Herbert Liman, Kurt Pierson, Achim Rheinländer, Fritz Schadow, Herbert Scheiber, Horst Schild, Roderich Wester, Edmund Wronski.

Förderverein der Archenhold-Sternwarte und des Zeiss-Großplanetariums Berlin e. V.

Der 1990 gegründete gemeinnützige Verein mit Sitz in der Sternwarte dient der ideellen, finanziellen und materiellen Unterstützung der Archenhold-Sternwarte sowie des Zeiss-Großplanetariums. Das bundesweite Spektrum der Mitglieder erstreckt sich über alle gesellschaftlichen Schichten mit dem Ziel, die Fördervereine betriebene Popularisierung der Astronomie durch abgestimmte Leistungen auf den Hauptfeldern Astronomiegeschichte, astrophysikalische Experimente unter öffentlicher Beobachtung und astronomisch-künstlerische Reflexionen ehrenamtlich zu unterstützen.

Fördererkreis Zucker-Museum e. V. Das Zucker-Museum wurde 1904 zusammen mit dem Institut für Zuckerindustrie als Teil eines Wissenschaftsparks an seinem jetzigen Standort im Wedding gegründet. Es präsentiert umfangreiche Sammlungen zur Kultur- und Technikgeschichte des Zuckers und wird seit 1982 ideell und materiell vom Fördererkreis Zucker-Museum e.V. unterstützt. Nicht zuletzt dank dieser Unterstützung ist es als eigenständiges Museum unter der Zuständigkeit des Landes Berlin gestellt worden und gehört seit 1997 zum DTM.

ISSN 1869-1358



Das Technikmuseum und der Mauerfall

oder auch gefunden, z. B. in Scheunen, so 1991 ein DKW Schwabeklasse von 1934/1935. Auch in Sachsen fanden sich Fahrzeuge der 1930er Jahre wie ein „Phänomen“, ein Framo und Fahrräder. Fast jeden Tag konnten Objekte zur Alltagstechnik abgeholt werden, so z. B. eine Schaukelbadewanne oder selbstgebastelte Kompressoren zum Aufpumpen von Autoreifen. Zu



▲ Remontage der Quadriga auf dem Brandenburger Tor im Juli 1991 nach 2-jähriger Restaurierung im Deutschen Technikmuseum. Foto: DTM

Eine „beziehungsreiche“ Geschichte

Die Umwälzungen im Jahr 1989 haben auch die Arbeit des Deutschen Technikmuseums stark beeinflusst: seine Rolle in Berlin und die Ausstrahlung im nord- und mitteleuropäischen sowie europäischen Raum. Aus dem einstigen Museum für Verkehr und Technik in Berlin (West), das im Winkel Kreuzbergs nahe der einstigen Grenze lag, wurde das Deutsche Technikmuseum – in der Stadtmitte und mit einem weitreichenden Beziehungsnetz. Alte Hinterlassenschaften tauchten plötzlich auf, wurden zugänglich und bereicherten das Museum in nie für möglich gehaltener Weise, so z. B. die erhaltenen Schätze des ehemaligen Museums für Meereskunde.

Neue Schätze der Technik für das Technikmuseum

Alte, vielfach noch funktionsfähige Werkstatteinrichtungen wurden nun aus der DDR und direkt vom Eigentümer in Hülle und Fülle angeboten, und oft blutete das Herz des betreffenden Abteilungsleiters/der -leiterin, weil wegen Depotauslastung vieles nicht mehr angenommen werden konnte. Häufig wurden Fahrzeuge angeboten

den Besonderheiten gehörte eine original erhaltene Berliner Werkstatt zur Seifenfabrikation. Die Bibliothek der Kammer der Technik bereicherte die Bibliothek des Museums und bildete das Pendant zur VDI-Bibliothek. Zu Weihnachten 1989 rollte die Reichsbahn-Diesellok V 180 in den zweiten Loksuppen.

Besucheraansturm auf das Technikmuseum

Das Technikmuseum wurde allmählich zu einem gesamtberliner und gesamtdeutschen Museum, in dem sich auch die Geschichte beider deutscher Staaten widerspiegelte. Bis zum November 1989 waren die Besucherinnen und Besucher vor allem Westberliner, Westdeutsche sowie aus dem Gebiet der DDR Rentner und dienstlich Beauftragte. Voller Euphorie überschwemmten nun Besucherinnen und Besucher aus dem Ostteil Berlins und den später „neue Bundesländer“ genannten Landesteilen das Museum, sodass zeitweise freier Eintritt gewährt wurde, da die Kassierer die Menschenfluten nicht mehr bewältigen konnten. Auch die Besucherzahlen aus den Ländern des ehemaligen Ostblocks, vor allem aus Polen, nahmen stark zu.

Restaurierung der Quadriga

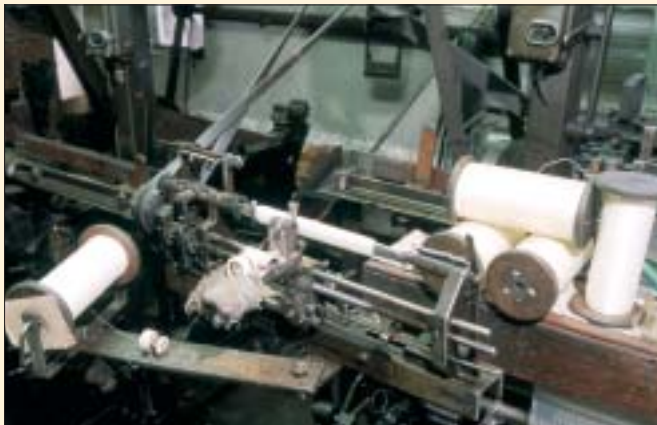
Ein Höhepunkt der Aktivitäten war die Restaurierung der Quadriga in der Lokwerkstatt des Technikmuseums, die in Übereinstimmung mit den Behörden des Magistrats von Berlin und den Mitarbeitern der Denkmalpflege erfolgte. Als die einzelnen Teile der Quadriga im März 1990 ins Museum transportiert wurden, stand die Mauer noch, und die Aktuelle Kamera des Deutschen Fernsehfunks war dabei. Bei der Wiederaufstellung im Juli 1991 zum 200-Jahr-Jubiläum des Brandenburger Tores war die Mauer verschwunden.

„Vom Regen(schutz) in die Traufe?“

Doch auch die Schattenseiten des Mauerfalls und der Vereinigung von Bundesrepublik Deutschland und DDR dürfen nicht ausgespart werden. Eine eindrucksvolle Ausstellung wurde am 7. November 1991 von der Abteilung Textiltechnik eröffnet: „Vom Regen(schutz) in die Traufe?“. Sie beschrieb in acht Stationen den Betrieb, die Arbeit, die Planung, die Belohnung, die Produkte, die Gemeinschaft, die Absagen und die Frauen – den Zerfall des vor der „Wende“ erfolgreichen VEB Regenschutzbekleidung in der Schönhauser Allee, Prenzlauer Berg. Dieser Betrieb hatte zum Beispiel die „trabigrauen“ Regenumhänge der DDR-Grenztruppen hergestellt. Er war dem Zusammenprall mit dem westlichen kapitalistischen Wirtschaftssystem nicht gewachsen, 75 Personen, davon 93 Prozent Frauen, verloren ihre Arbeit. Viele von ihnen hatten Dokumente und Leihgaben zur Verfügung gestellt und besuchten „ihre“ Ausstellung, die einen wesentlichen Teil ihrer persönlichen Lebensgeschichte beschrieb.

Bewahrung der Industriekultur – das Technikmuseum als Berater

Eine wichtige Aufgabe erwuchs dem Deutschen Technikmuseum im Zusammenhang mit dem Niedergang vieler DDR-Betriebe. Immer öfter wurden die Mitarbeiter um Rat gefragt, wie man mit leerstehenden Fabriken, die ihre Funktion verloren hatten, umgehen sollte: sie der Zerstörung anheim fallen lassen oder sie als Industriedenkmäler, soweit möglich und sinnvoll, bewahren und an ihnen die Kulturgeschichte der Technik an den jeweiligen Standorten darstellen? Direktor Günther Gottmann und die Sammlungsleiterinnen und -leiter waren gefragt und engagierten sich. Glashütte in Meerane, das Industriemuseum in Chemnitz und das Magdeburger Technikmuse-



▲ **Drahtweberei in Gräfenthal.**

Foto: C. Kirchner/DTM



▲ **Strickerei Alt-Ruppin.**

Foto: C. Kirchner/DTM

um, der Betrieb der Narva in Friedrichshain (Bewahrung der Gebäude, Rettung und Übernahme von Objekten und wichtigen Archivalien), die Kalkwerke Rüdersdorf und viele andere profitierten von der Beratungstätigkeit.

Gerade bei den Maschinenfabriken und Betrieben der Textil- und anderer Industrien war es das Prinzip, die Monumente und Dokumente der Industriekultur möglichst vor Ort zu belassen und das Wissen um die Technik am jeweiligen Produktionsort zu tradieren. Es sollte mit den Menschen bewahrt werden, die in den Betrieben gearbeitet hatten und es bei der Einrichtung bzw. Umwandlung der Standorte zu Museen weitergeben konnten.

1990 wurde unter aktiver Mithilfe des Abteilungsleiters Energietechnik, Jochim Varchmin, die Mühlenvereinigung Berlin-Brandenburg gegründet. In ihr kamen Mitglieder des Mühlenaktivs aus der DDR und Mühlenfreunde aus Berlin (West) zusammen. Die gemeinsame Arbeit war von Anfang an sehr erfolgreich in dem Bemühen, historische Mühlen in Brandenburg vor dem Verfall zu bewahren. Im Krankenhaus

Lichtenberg konnte das alte Kesselhaus gerettet werden, das zu einem Kulturzentrum umgebaut wurde. Die Beratungstätigkeit galt auch kleineren Initiativen, die um die Erhaltung „ihres“ industriekulturellen Erbes kämpften und zumindest bei der Dokumentation der Standorte und der betrieblichen Nutzungen unterstützt werden konnten.

Kooperationen mit der damaligen Akademie der Wissenschaften der DDR und der Bergakademie Freiberg sowie der Technischen Universität Dresden auf dem Gebiet der Produktivkraftforschung (Gabriele Wohlauf) und auf weiteren Gebieten wie der Computerentwicklung (Hadwig Dorsch) wirkten sich – wie alle aufgenommenen Kontakte – für beide Seiten befruchtend aus. Fotografische Dokumentationen verlassener Industriestandorte (Clemens Kirchner) hielten fest, was später zerstört wurde, wo aber auch Neues entstand.

So gewann das Deutsche Technikmuseum ein erweitertes, neues Profil und konnte vertrauensbildend wirken, was sich nicht zuletzt in den entstehenden vielfältigen Kontakten aller Sammlungsleiterinnen und

-leiter sowie dem Austausch von Leihgaben und Ausstellungen auszahlte. Der 1996 begonnene Modellbau des Schiffshebewerkes Niederfinow zum Beispiel profitiert ganz wesentlich von den Kontakten mit den dortigen Mitarbeitern und Behörden.

Spurensuche der Luftfahrt

Die „archäologische Spurensuche“ der Luftfahrtabteilung ist eines der Ergebnisse des geduldigen Beziehungsaufbaues. Mit der „Abwicklung“ der Interflug 1990/91 wurde der dort beschäftigte Ingenieur Karl Heide arbeitslos. Er begab sich mit dem westberliner Taucher Rüdiger Snay auf Spurensuche, wobei Heide die Recherche, Snay die Bergung der Wrackteile, oft aus Seen oder Sümpfen, organisierte. Großobjekte wie der Schwimmer eines Wasserflugzeuges, ein BMW-Motor einer Ju 52, die Bergung mehrerer Wracks der Me 262, aus der das in der Luftfahrtausstellung befindliche Exemplar aufgebaut wurde, und die ebenfalls ausgestellte Tragfläche eines britischen Lancaster-Bombers aus dem Wünsdorfer See sind Beispiele für diese erfolgreiche Ost-West-Kooperation.



▲ **Kunstblumenmanufaktur in Wallroda.**

Foto: C. Kirchner/DTM



▲ **Wäschemangel, entwickelt aus der Mühlentechnologie, um 1900, aus Monstab, Thüringen.** Foto: C. Kirchner/DTM



▲ Bergung der Tragfläche eines Lancaster-Bombers aus dem Wünsdorfer See 1997. Foto: DTM



▲ Bergung eines V2-Schubgerüsts aus dem unterirdischen Mittelwerk bei Nordhausen/KZ Mittelbau Dora. Foto: DTM

Kooperation mit der Gedenkstätte Mittelbau-Dora

Wie vielfältig sich das Kontaktspektrum des Technikmuseums entwickelte, zeigt auch das Beispiel der Zusammenarbeit mit der Gedenkstätte Mittelbau-Dora bei Nordhausen im Harz. Dort war nach der Bombardierung von Peenemünde in den ehemaligen Stollen des Gipswerkes die V2-Produktion ausgebaut worden, wobei mindestens 20 000 KZ-Häftlinge und Zwangsarbeiter ums Leben kamen. Auf dem Boden des ehemaligen KZ bestand schon zu DDR-Zeiten eine Gedenkstätte.

Nach der „Wende“ drohte ihre Abwicklung auf Grund der politisch recht einseitigen Präsentation. Die Leiterin der Gedenkstätte, Cornelia Klose, sowie Günther Gottmann und Holger Steinle kämpften mit weiteren Interessierten und Künstlern erfolgreich für die Erhaltung, Neukonzeptionierung und Neugestaltung.

Museum für Meereskunde, Verkehrs- und Baumuseum

„Aufgetaucht“ sind im Sinne des Wortes die erhaltenen Objekte und Dokumente des ehemaligen Museums für Meereskunde, einer der bedeutendsten Vorläufer des Deutschen Technikmuseums. Die 1996 präsentierte Ausstellung und der begleitende Katalog bildeten die Grundlage für die Bestandsaufnahme. In der 2003 eröffneten Schifffahrtsausstellung im Neubau geben die ausgestellten Objekte und Dokumente einen Eindruck von der Reichhaltigkeit, aber auch politischen Rolle dieses Museums.

Objekte und dokumentarische Bestände aus dem ehemaligen Verkehrs- und Baumuseum im Hamburger Bahnhof hatten schon lange vor dem Mauerfall den Weg ins Technikmuseum gefunden (1984).

Historische Brauerei

Die Historische Brauerei des Deutschen Technikmuseums verdankt ihre Existenz ganz dem Mauerfall. Es wurde zwar von Anfang an überlegt, was mit dem ehemaligen ruinösen Kühltagehaus der Nürnberger „Tucher Bräu AG“ auf dem Museums-gelände anzufangen wäre. Den Ausschlag gab aber das Angebot zur Übernahme eines Sudwerkes von 1909, das Teil einer betriebseigenen Versuchsbrauerei der Patzenhofer Brauerei in Berlin an der Landsberger Allee war. Die weiteren Ausrüstungsgegenstände der entstehenden Historischen Brauerei entstammten stillgelegten Brauereien des Berliner Umlandes, Thüringens und Bayerns. Dass mit dem Sudwerk der Versuchsbrauerei auch der Gärungstechnologe Wolfgang Gröger als Brauereifachmann zur Verfügung stand und übernommen wurde, war ein besonderer Glücksfall.

Positive Ergebnisse des neuen Austausches für beide Seiten

Immer wieder konnte und kann das Deutsche Technikmuseum vom Insiderwissen gut informierter Spezialisten in der ehemaligen DDR profitieren. Das Geben und Nehmen hat für beide Seiten zu vielfach sehr fruchtbaren Ergebnissen geführt. Man kann mit Fug und Recht behaupten, dass es auf dem Feld der Museumsarbeit ganz anders als in der Wirtschaft keine Bevormundungen oder profitorientierte Übernahmebestrebungen gab. Das Deutsche Technikmuseum und seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konnten in vielen Fällen zur Rettung, Bewahrung und Präsentation von technischem Kulturgut in den neuen Bundesländern beitragen. Der Einsatz hat in reichem Maße zu positiven Ergebnissen auf beiden Seiten geführt.

Der Weg in die Stiftung – Menschen machen Museum

Der 1997 begonnene Weg in die Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin machte es möglich, diese um zwei Solitäre zu erweitern und zu bereichern. Die 2002 hinzugekommene Archenhold-Sternwarte und das Zeiß-Großplanetarium vervollständigten eine Museumsstiftung, die sich als „Forum für kontroverse Auseinandersetzungen über Möglichkeiten und Grenzen der Technik“ begreift (so das Leitbild) und ohne die Öffnung der Mauer so nicht existieren würde. Menschen machen Museum: Das Deutsche Technikmuseum hat mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die im Zuge der „Wende“ ins Museum kamen – von der Bibliothek der Kammer der Technik, der Archenhold-Sternwarte und dem Zeiß-Großplanetarium – zugleich einen großen Wissens- und Erfahrungsschatz hinzugewonnen.

Vom Verkehrsmuseum zum Deutschen Technikmuseum

Das Jubiläum zum 25-jährigen Bestehen 2008 machte den Weg vom Verkehrsmuseum zum Deutschen Technikmuseum deutlich. Die im Zuge der Jubiläumsaktivitäten 2009 begonnene Bespielung der Ladestraße auf dem Gelände des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs, die Vorbereitung der Mobilitätsausstellung in den Ladeschuppen, die weitere Planung des *Technoversums*, die 2012 geplante Präsentation des neu gestalteten Science Centers Spectrum, das in der Grundsanierung befindliche Zeiß-Großplanetarium sowie die Modernisierung verschiedener Ausstellungsbereiche weisen in die Zukunft des Projektes Deutsches Technikmuseum. Der Mauerfall im November 1989 hat die Weichen für die Zukunft gestellt.

MARIA BORGMANN

Nahverkehrsgeschichte Berlins gemeinsam dokumentiert

Wenn alles anders kommt und man soll darüber berichten, was denn anders geworden ist, muss man beschreiben, wie es vorher war. Wie ist man z. B. mit der Verkehrsgeschichte in beiden Teilen der Stadt Berlin seit 1949 umgegangen? Beginnend mit diesem Jahr bestanden zwei Stadtverwaltungen – der Magistrat von Groß-Berlin bzw. der Senat von Berlin. Am Beispiel der Geschichte des Berliner Nahverkehrs kann man die Erbeaneignung verdeutlichen.

In Ost und West gab es am Nahverkehr Interessierte, die die Geschichte der Verkehrsmittel zum einen erforschten und popularisierten. Um sich mit Gleichgesinnten auszutauschen und gemeinsame Projekte ins Leben zu rufen, braucht man aber eine geeignete Organisationsform. Für die Modelleisenbahner sowie die Interessenten der Eisenbahn- und Nahverkehrsgeschichte war dies der 1962 gegründete Deutsche Modelleisenbahn-Verband (DMV), der in den 1970er Jahren den Zusatz „der DDR“ bekam.

In diesem Verband bestand seit 1964 eine Arbeitsgemeinschaft, die 1974 unter dem Namen „Verkehrsgeschichtliche Blätter (vb)“ ein verbandseigenes Mitteilungsblatt zusammenstellte, das zunächst auf nicht bekannten Wegen seine Leser auch außerhalb des Verbandes fand. In den späteren Jahren war der Bezug gegen Valuta ebenso möglich. Andererseits trafen sich in dieser Arbeitsgemeinschaft auch Freunde der Berliner Verkehrsmittel, die historische Fahrzeuge der Berliner Verkehrsbetriebe fahrfähig erhalten wollten.

Sie schauten auf die andere Seite der Mauer. Dort gab es eine Zeitschrift – die „Berliner Verkehrsblätter“ – und eine Sammlung von Omnibussen, Obussen, Straßenbahnen, und U-Bahnen, die im Omnibusbetriebshof Britz, Gradestraße untergebracht war. Sie umfasste Exponate bis zum Ende der Straßenbahn in Berlin-West.

Mit Unterstützung des Märkischen Museums gelang es dann auch im Ostteil der Stadt, eine Sammlung von historischen Fahrzeugen des Berliner Nahverkehrs aufzubauen. Schwerpunkt war die Sammlung

von Fahrzeugen der Straßenbahngeschichte. Der Stolz der Beteiligten war die Wiederherstellung von mehrfach umgebauten Fahrzeugen in einen historischen Zustand, und das natürlich fahrfähig, d.h. für einen historischen Verkehr zugelassen. Bis 1990 entstand eine Sammlung „Historische Straßenbahnwagen der BVB“ von 8 Tw und 4 Bw sowie mehrerer Arbeitsfahrzeuge, die den Zeitraum von 1901 bis Ende der 1960er Jahre dokumentierte. Die ältesten Fahrzeuge waren zweiachsige elektrische Triebwagen der Cöpenicker Straßenbahn sowie der Großen Berliner Straßenbahn.

Mit dem Mauerfall war es nun den Beteiligten möglich, die Gegenseite in Britz mit der BVG-Sammlung kennenzulernen. Weil aber auch die beiden Direktionen BVG und BVB miteinander sprachen, konnte das Jubiläum „125 Jahre Berliner Straßenbahn“ im August 1990 gemeinsam gefeiert werden. Dazu wurde der älteste Pferdebahnwagen 1 der „Berliner Pferde-Eisenbahn“ aus dem Eröffnungsjahr 1865 in Marzahn vorgestellt. Dieser Pferde-Eisenbahn-Decksitzwagen gehört seit 1993 zur Sammlung Kommunalverkehr des Deutschen Technikmuseums. Anlässlich dieser Veranstaltung konnte am selben Tag nach zweijähriger Aufbauzeit der Pferde-Eisenbahnwagen 573 der Großen Berliner Pferde-Eisenbahn des Typs Metropal fahrfähig mit Pferden bespannt in Betrieb genommen werden.

Die in der DDR-Kulturpolitik bzw. Erbeaneignung vorgeschriebene Abgrenzung bzw. Beschränkung wechselte zu einer wieder gesamtdeutschen Geschichtsbetrachtung. Besonders in der Berliner Verkehrsgeschichte war diese Abgrenzung deutlich. Die 1974 zum ersten Mal herausgegebenen „Verkehrsgeschichtlichen Blätter“ hatten sich diesem Diktum zu unterwerfen. Das bedeutete, dass das gemeinsame deutsche und damit das Berliner Erbe mit dem Jahre 1949 endeten, denn von diesem Jahr an war Geschichte getrennt zu betrachten.

Wie nicht anders möglich, entstanden in Ost und West Vereinigungen, die sich mit denselben Interessengebieten beschäftigten. Mit dem Mauerfall ordneten sich die



▲ **Maximum-Triebwagen 68 der Straßenbahnen der Stadt Berlin im August 1990 in Marzahn, heute in der Monumentenhalle.** Foto: Sammlung Verfasser

bislang nicht erlaubten Beziehungen zu einem mehrheitlich freundlichen Miteinander der sog. Berliner Verkehrsvereine. Die verkehrsgeschichtlich ehrenamtlich bearbeitete Zeitschrift, die „Berliner Verkehrsblätter“ (seit 1954), regten zur Herausgabe der o. g. Verkehrsgeschichtlichen Blätter an. Nach 1990 fanden die Redaktionen nicht zueinander.

Anders bei den Vereinen, die sich mit den Sachzeugen befassen. Die Berliner Eisenbahnfreunde (BEF) zogen von Reinickendorf nach Basdorf. Auch die Nahverkehrsfreunde, zunächst nur in Deutschland, riefen eine nichtselbständige Arbeitsgemeinschaft Historischer Nahverkehr (AHN) ins Leben, an der sich seit Beginn viele Vereine aus Deutschland beteiligten. Heute befassen sich die Mitglieder von Skandinavien bis Italien mit der Bewahrung verkehrsgeschichtlicher Denkmale.

Sehr erfolgreich war die gegenseitige Übernahme von historischen Straßenbahnwagen durch das Deutsche Technikmuseum sowie durch die BVG. Das betraf einen Maximum-Triebwagen der Straßenbahnen der Stadt Berlin aus dem Jahre 1910. Dieser Wagentyp war bei der BVG-West bereits 1955 verschrottet worden. Der Triebwagen 68 ist seit 1993 mit der Übernahme der BVG-Sammlung in der Monumentenhalle beheimatet. Aus der Sammlung der BVG-West sind einige Wagen wiederum auf dem Gleisnetz der BVG stationiert und können in den Sommermonaten am jedem 4. Sonntag in Niederschönhausen besichtigt werden. Der Triebwagen 5984 des Typs T24/49 konnte fahrfähig wieder hergerichtet werden und erfreut heute bei Fahrten durch die Stadt.

REINHARD DEMPS