



GAG-Preis für die Arbeitsgemeinschaft Berliner U-Bahn

Unter der Regie der Arbeitsgemeinschaft Berliner U-Bahn konnte eine wichtige Etappe der Restaurierung von Deutschlands ältestem erhaltenen U-Bahnwagen, dem Wagen 86, abgeschlossen werden. Dafür erhielt die Arbeitsgemeinschaft den diesjährigen GAG-Preis für Industriekultur. ■ Joachim Gorell, Alexander Jarowy



Kontakt

Arbeitsgemeinschaft Berliner U-Bahn e.V.
www.ag-berliner-u-bahn.de

oben: Der Triebwagen 86 zeigt wieder seine Farbgebung von 1908. Diese verwies seinerzeit auf die 3. Klasse. Alle U-Bahnwagen mit Fahrmotoren gehörten damals zu dieser Klasse. Die Beiwagen, alle ohne Motoren, waren wegen der angeblich ruhigeren Fahreigenschaften der 2. Klasse vorbehalten. Eine 1. Klasse gab es nicht, da der von der Eisenbahn gewohnte Komfort dieser Klasse bei der U-Bahn wegen der kürzeren Fahrzeiten nicht für notwendig gehalten wurde.

rechts: Im Inneren des Triebwagens 86 ist gut zu erkennen, dass die erneuerten Holzpartien nicht künstlich nachgedunkelt wurden.

Fotos: Alexander Jarowy

Die Geschichte des Waggons ist wesentlich von der Entwicklung Berlins in den letzten hundert Jahren geprägt, aber auch von der allgemeinen Geschichte unseres Landes. Das Überleben des Fahrzeugs hing von mehreren Zufällen ab. Zum Zeitpunkt der Indienststellung am 15. August 1908 bildete die elektrische Hoch- und Untergrundbahn, die bereits seit 1902 immer weiter ausgebaut worden war, den Motor der wachsenden Reichshauptstadt Berlin. Mehrere Waggonbauunternehmen lieferten U-Bahnwagen in großen Stückzahlen. Der Entwurf, heute würde man sagen das Design, der über lange Jahre in Serien bestellten Baureihe A1 stammte von Alfred Grenander, dem Hausarchitekten der Berliner Hochbahngesellschaft, der heute eher durch seine zahlreichen Bahnhofsbauten der Berliner U-Bahn bekannt ist. Bis in die 1930er Jahre verkehrte der Wagen 86 im täglichen Einsatz. 1936 wurde er in die Betriebsreserve eingegliedert. Im Zweiten Weltkrieg wurde die Berliner U-Bahn durch Bomben und Straßenkämpfe schwer beschädigt. Der Wagen 86 aber überstand den Krieg fast unbeschadet und versah anschließend wieder seinen Dienst im laufenden Betrieb. 1949 kam er mit der Trennung der Berliner Verkehrsbetriebe in Ost und West zum Bestand des Ostberliner Teils der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). 1953 und 1965 gab es zwei Versuche, den Innenraum zu modernisieren. Diese in Zeiten des Mangels ausgeführten Arbeiten führten, wenn auch unbeabsichtigt, zu einer Konservierung der Originalsubstanz. In einem ersten Schritt wurden die antikiert erscheinenden Verkleidungen aus dem Kaiserreich großflächig überlackiert und später mit Furnieren oder Sperrholzplatten abgedeckt. 1969 sollte dann jedoch im Zuge einer Ausmusterungswelle das Ende kommen und der Waggon zerlegt werden. Durch Zufall landete er aber wieder in der Werkstatt, weil dort ein Pausenraum benötigt wurde. Hier entdeckten ihn spätere Mitglieder der 1982 gegründeten Arbeitsgemeinschaft Berliner U-Bahn und veranlassten 1975 die Eintragung in die Denkmalliste der DDR, die auch Fahrzeuge als Denkmale zuließ.

Die weitere Planung

Seit mehreren Jahren läuft das Projekt der Wiederherstellung des Auslieferungszustandes, geprägt durch viele freiwillige Einsatzstunden von Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft und der Beschaffung von finanziellen Mitteln für aufwendige Holzarbeiten. Leitende Idee bei der Rekonstruktion war, die Differenz zwischen Replik und Original erkennbar zu lassen. Falsche Patina wäre unhistorisch. Die erhaltene historische Substanz wurde schonend freigelegt. Der Innenraum und das Äußere wurden rekonstruiert und spiegeln das vom Jugendstil geprägte Erscheinungsbild zur Zeit seiner ursprünglichen Indienststellung wider. Die nächsten Arbeitsschritte werden sich der Technik widmen, kurz gesagt der Elektrik, der Aufarbeitung der Drehgestelle und Fahrmotoren und der Ausbesserung der pneumatischen Einrichtungen. Dies kann nur in enger Zusammenarbeit mit den Werkstätten der Berliner Verkehrsbetriebe erfolgen. Abstimmungen laufen bereits. Ambitioniertes Ziel ist es, zunächst die Rollfähigkeit herzustellen, damit anlässlich des Jubiläums 110 Jahre nach der Indienststellung Mitte 2018 die Möglichkeit zur temporären Ausstellung in einem Bahnhof mit historisch passendem Ambiente besteht. Ideal wäre der U-Bahnhof Deutsche Oper. ■

