



Rolf-Ulrich Kunze

## Symbiosen, Rituale, Routinen Technik als Identitätsbestandteil. Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre

KIT Scientific Publishing

---

# Straßenbahnidentitäten

Ein Bilder-(buch-)beispiel für ein Technikritual

---

Publisher: KIT Scientific Publishing  
Place of publication: Karlsruhe  
Year of publication: 2010  
Published on OpenEdition Books: 15 janvier 2018  
Series: KIT Scientific Publishing  
Electronic EAN: 9791036501326



<http://books.openedition.org>

### Electronic reference

KUNZE, Rolf-Ulrich. *Straßenbahnidentitäten: Ein Bilder-(buch-)beispiel für ein Technikritual* In.: *Symbiosen, Rituale, Routinen: Technik als Identitätsbestandteil. Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre* [Online]. Karlsruhe: KIT Scientific Publishing, 2010 (Erstellungsdatum: 08 septembre 2023). Online verfügbar: <<http://books.openedition.org/ksp/3949>>. ISBN: 9791036501326.

---

# Straßenbahnidentitäten

## Ein Bilder-(buch-)beispiel für ein Technikritual

Eine gute Möglichkeit, Technik-Mensch-Symbiosen sichtbar und im nächsten Schritt bewusst zu machen, ist es, einer Straßenbahn-Linie durch eine Stadt zu folgen. Die so entstehende Bildsequenz, die aus dem Blick *aus* der Straßenbahn einen Blick *auf* die Straßenbahn macht, folgt nicht nur einer eigenen inneren (Linien-)Dramaturgie, sondern zeigt vor allem unterschiedlichste Integrationsformen einer öffentlichen Verkehrstechnik im städtischen Raum. Die folgenden, diese eigenartige Perspektive umsetzenden Bilder sind daher alles andere als Schnappschüsse. Sie stammen aus einer Dokumentation des Straßenbahn-Enthusiasten Alfred Spühr, der die letzten Betriebsjahre der Straßenbahn in Osnabrück 1957-60 minutiös und haltestellengenau festgehalten hat.<sup>24</sup> Die Abbildungen 16a bis g bzw. 19a und b folgen mit der Kamera Spührs der damaligen Linie 2 quer durch die Stadt im westlichen Niedersachsen und halten, obwohl als Traditions-Quelle angelegt, vor allem die durch die Straßenbahn verbundenen städtischen Ungleichzeitigkeiten von Alt und Neu, Peripherie und Zentrum, Konsumieren und Wohnen authentisch fest. Insofern sind sie auch Überrest-Quelle.

199 Die Endstation Schölerberg mit je einem abfahrbereiten und umsetzenden Zug.  
(Foto A. Spühr, 17. 4. 1960)



**Abbildung 16a**  
(Quelle: Alfred Spühr, Claude Jeanmaire, Die Osnabrücker Straßenbahn, Villigen/Schweiz 1980, Abb. 199)

---

24 Alfred Spühr, Claude Jeanmaire, Die Osnabrücker Straßenbahn. Die Geschichte der elektrischen Straßenbahn, deren Vorgänger und Nachfolger, Villigen/Schweiz 1980.



203 Ein Zug mit Triebwagen 26 aus Richtung Haste in der Iburger Strasse kurz vor dem Tivoli mit Blick auf die Lutherkirche im Hintergrund. (Foto A. Spühr, 6. 3. 1960)

219 Zum Ende des Strassenbahnbetriebes führen bereits Buslinien parallel zur Strassenbahn vom Rosenplatz bis zum Neumarkt. Hier ein Zug mit Triebwagen 16 Richtung Neumarkt in der Johannistrasse. Im Hintergrund die Johanniskirche. (Foto A. Spühr, 21. 2. 1960)



206 Blick aus der Eisenbahnunterführung auf den Rosenplatz. Bis hierher war die Strassenbahnlinie 2 von der Endstelle Schölerberg zweigleisig geführt. Der Einhalbdecker-Omnibus befährt die Linie nach Voxtrup/Düstrup. (Foto A. Spühr, 3. 4. 1960)



234 Ein Zug der Linie 2 in der Grossen Strasse, kurz vor dem Nicolaiort, im Gegenverkehr. (Foto A. Spühr, 3. 4. 1960)



226 Über Domhof mit drei Gleisen in der Strasse. Über Zug mit Triebwagen 23 aus Richtung Haste fährt auf dem Streckengleis, während der Triebwagen 26 auf dem Inhasstgleis wohnt. In den marktschwachen Vorstadtbereichen wurden über die Bahnen abgestellt, dabei das eigentlich überflüssige Parkverbotzeichen, obwohl Schienen sowieso linksverkehrt bedienten. (Foto A. Spühr, 16. 3. 1960)



240 Ein Zug mit Triebwagen 23 aus Richtung Domhof im linksseitigen Gegenverkehr. Trotzdem war hier kein besonders unfallträchtiger Abschnitt, denn die Schaulustenscheiben wirkten als grosse Verkehrs Spiegel. (Foto A. Spühr, 5. 3. 1960)

Abbildungen 16b bis g  
(Quelle: Ebd., Abb. 203, 206, 219, 234, 236, 240)

241 Der Triebwagen 31 an derselben Ecke. Rechts ist bereits die Verbreiterung der Straße in Angriff genommen worden. Alle auf der rechten Seite stehenden Häuser sind inzwischen zugunsten der Straßenerweiterung abgebrochen worden. (Foto A. Spühr, 14. 6. 1959)



248 Die im Jahre 1914/15 errichtete Eisenbahn-Überführung im Zuge der Bramscher Straße am Hasetor. Der architektonisch recht schöne Brunnen mit den dazugehörigen Bänken war nach dem Zweiten Weltkriege total verschmutzt und zweckentfremdet: Der Fahrleitungsmast wurde einfach in den Brunnen hineingestellt! (Foto H. Solle, 4. 1950)



256 Der Triebwagen 35 mit Belwagen 66 in der Bramscher Straße. Dort befand sich vom 18. 8. 1928 bis zum 5. 10. 1948 die Endstation mit Ausweiche. Diese wurde zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung in die Bramstrasse verlegt. Von rechts mündet die damals noch nicht völlig ausgebaute Umgehungsstrasse (Hansastraße) in die Bramscher Straße ein.

261 Die Endstation der Linie 2 in der Bramstrasse. Hier wartet Triebwagen 14 auf seine Abfahrtszeit. Im Hintergrund ein Bus der Anschlusslinie 10 vom Haseter Berg. Bis zur Haseter Kirche war seinerzeit die Verlängerung der hier endenden Strassenbahnstrecke vorgesehen. (Foto A. Spühr, 21. 4. 1959)



**Abbildungen 16h bis k**

(Quelle: Ebd., Abb. 241, 248, 256, 261)



**Abbildung 17:** Erstes Bild ohne Straßenbahn. Oberleitungsbusse, seit Mitte der 1950er Jahre teilweise parallel zur Straßenbahn betrieben, sind Anfang der 1960er Jahre ganz an deren Stelle getreten: Ausdruck einer symbolischen und unentschiedenen Modernisierung, die schnell wieder verschwindet. Danach kommt der verkehrspolitische Schwenk zur Priorität des Individualverkehrs. Das Bild stammt aus einer Heimatkundefibel für die Osnabrücker Schulen aus dem Jahr 1964 und zeigt eine rechtwinklige Modernität, die zeitgleich auch in der DDR das Leitbild ist.

(Quelle: Heinrich Borchelt, Heinrich Göers, Heimatkunde für die Schulen der Stadt Osnabrück und des Osnabrücker Landes, Osnabrück<sup>9</sup>1964, S. 15.)



**Abbildung 18:** Zweites Bild ohne Straßenbahn. Stadtopographie von schräg oben, zehn Jahre nach dem Ende der Straßenbahn und einige Jahre nach dem O-Bus-Betrieb, Stadtplan 1970. Nicht mitgezeichnet sind die Folgen des verkehrsinfrastrukturellen Paradigmenwechsels hin zur autofreundlichen Innenstadt im Oberzentrum der Region an der niederländischen Grenze. Zwei Jahre später werden die ersten Fußgängerzonen eingerichtet. (Quelle: Bollmann-Bildkarten-Verlag, Osnabrück, Braunschweig 1970)



352 Die Haltestelle Ledenhof, die frühere Strassenbahn-Haltestelle Kreishaus, gegenüber dem Schloss am Neuen Graben (vgl. Bild 29f). Durch die Busspur ist ein zügiges Fahren der Omnibusse möglich, während die übrigen Verkehrsteilnehmer zweiseitig stehen. Der Verkehr kommt hier täglich längere Zeit ins Stocken. Weitere Busspuren sind bereits in Betrieb oder in der Planung. (Fotos A. Spühr, 17. 3. 1978)



353 Auf dem Hegertorwall ist dagegen auch für die Omnibusse die Fahrt durch ständiges Halten und kurzes Vorrücken (stop and go) gekennzeichnet. Es ist also wie zu Zeiten der Strassenbahn kein Durchkommen, wenn die besonderen Fahrbahnen fehlen (vgl. Bilder 226 und 227).

**Abbildungen 19a und b**

(Quelle: Alfred Spühr, Claude Jeanmaire, Die Osnabrücker Straßenbahn, Villigen/Schweiz 1980, Abb. 352, 353)

330 Dieses Foto zeigt den Fahrschalter 2 (aus dem früheren Triebwagen 16) an der zweiten Endstelle der Modellanlage. Alle Funktionen: Fahren, Bremsen (auch bei Stellung «0» fährt der Wagen weiter) und Fahrtrichtungswechsel sind originalgetreu durchführbar. (Foto A. Spühr, 1. 1. 1971)



332 Die Triebwagen 33 und 25 als 1:90-Modelle (Spurweite 12 mm) neben dem Betriebshof. (Foto A. Spühr, 1979)



#### Abbildungen 20a und b

(Quelle: Ebd., Abb. 203, 206, 219, 234, 236, 240)

Am Ende der Straßenbahngeschichte stehen u.a. Alfred Spührs Nachbauten auf seiner Modell(straßen)bahnanlage nach Osnabrücker Vorbildern. Hier schließt sich ein Kreis der technikbezogenen Identitätskonstruktion, denn Spühr ist es tatsächlich gelungen, den Fahrschalter 2 aus dem früheren Osnabrücker Triebwagen 16 an der zweiten Endstelle seiner Anlage zum Steuern seiner Modelle einzubauen.

Was der (Technik-)Historiker von Alfred Spühr lernen kann und sollte, ist das genaue Hinschauen und die Fähigkeit, sich von Technik beeindruckt zu lassen. Denn wer genau hinsieht und sich beeindruckt lässt, ohne bei den Details und einer antiquarischen Sammler- und unkritischen Kennerhaltung zu verharren, der wird erkennen, in welchem Ausmaß Technik Teil unserer Identität werden kann, und zwar auch und gerade in der ‚nachindustriellen Gesellschaft‘.<sup>25</sup> Dies zu beschreiben und zu kontextualisieren, gehört zu den noch weitgehend unerkannten Aufgaben der Mentalitätsgeschichte der Technik. Es ist geradezu paradox, dass die Auswirkungen der u.a. von Technikritualen und neuen Formen der Technikakzeptanz geprägten spät- und nachindustriellen Gesellschaft auf die Umwelt und die natürlichen Ressourcen über mehrere Jahrzehnte größere analytische und mediale Aufmerksamkeit auf sich ziehen konnten als die Auswirkungen dieser mentalitätsprägenden Lebensform auf das technikbezogene Selbstverständnis des Menschen.<sup>26</sup> In der ‚mitgeschöpflichen‘ Empathie für den Regen-

25 Daniel Bell, *The Coming of Post-Industrial Society. A Venture in Social Forecasting*, New York 1973; dt. *Die nachindustrielle Gesellschaft*, Frankfurt am Main/New York 1975.

26 Mit kritischer Reflexion der gängigen Ansätze der Umweltgeschichte z.B. Joachim Radkau, *Natur und Macht. Eine Weltgeschichte der Umwelt*, München 2000; Reinhold Reith, *Umweltgeschichte und Technikgeschichte am Beginn des 21. Jahrhunderts*, in: *Technikgeschichte* 75 (2008), S. 337-356.

wald und die Wattwürmer und das Desinteresse an Kaffeemaschinen und Armbanduhren – bei gleichzeitiger Verbreiterung des Angebots nicht nur von Kaffeemaschinen und Armbanduhren – steckt neben realer ökologischer Besorgnis eine auffällige Qualität von mentalem Eskapismus, der möglicherweise Teil des *mind sets* des postindustriellen Menschen ist. Aber das ist ein anderes Thema.