

Vorwort

Gleich Blut in den Adern eines Organismus befahren Straßenbahnen und Omnibusse ihre vorgegebenen Verkehrswege über Straßen und Plätze und erfüllen eine Stadt mit Leben. Neben ihrer originären Aufgabe der Verkehrserschließung bzw. Verbindung von Stadtteilen untereinander verkörpern sie ein Stück Urbanität und Eigentümlichkeit. Sie sind wichtiger Bestandteil für das Funktionieren eines städtischen Ballungsgebiets, auch und gerade in einer Zeit hoher Auto-Mobilität.

Die Chemnitzer Straßenbahn mit ihrer fast 120jährigen Geschichte weist zwei Besonderheiten auf: ursprünglich die in Deutschland einmalige Spurweite von 925 mm (die für das spätere Schicksal dieses Straßenbahnbetriebs bestimmend geworden ist) und dann Neubau eines modernen schienengebundenen Nahverkehrsnetzes in Regelspur ab 1958. Dieses gewaltige Vorhaben ist noch lange nicht abgeschlossen und wurde von der starken Expansion des Omnibus-Verkehrssystems überlagert. Beide Partner nehmen heute die Nahverkehrsaufgaben in Chemnitz gemeinschaftlich wahr. Die Jahre nach der politischen Wende führten in der stark wirtschaftlich geprägten Stadt Chemnitz zu nachhaltigen Einschnitten. Auch der öffentliche Personennahverkehr blieb davon nicht verschont. Heute bedarf es großer Anstrengungen, damit sich das städtische Verkehrswesen im Wettbewerb behaupten kann. Die vorliegende Publikation beleuchtet Zusammenhänge und Hintergründe in der Entwicklung des Chemnitzer Nahverkehrs. Sie spricht

Nahverkehrsfreunde und Verkehrsfachleute ebenso an wie alle an der Geschichte dieser drittgrößten sächsischen Stadt Interessierten. Im Gegensatz zu früheren Veröffentlichungen würdigt die vorliegende Arbeit nicht allein den von Höhen und Tiefen begleiteten Werdegang der Straßen- und späteren Stadtbahn. Vielmehr wird auch der eigene Entwicklungsweg des Verkehrsmittels Stadtomnibus dargestellt – aber nicht als „Anhängsel“ zur Straßenbahn, das es seit seiner Betriebsaufnahme 1922 fast 35 Jahre lang gewesen ist, sondern als gleichberechtigter Partner der Schienenbahn entsprechend seiner heutigen Bedeutung.

Betont wird auch die Geschichte der Betriebshöfe und Werkstätten als den notwendigen Einrichtungen zur Aufrechterhaltung der Betriebs- und Verkehrssicherheit sowie zur Abstellung des Wagenparks. Schließlich werden Aufnahmen der Stadt mit ihren Verkehrsmitteln gezeigt, wie sie bis zur Bombardierung im März 1945 zu sehen gewesen sind. Mein Dank gilt allen Heimatfreunden, die ihre Archive für diesen Zweck uneigennützig geöffnet haben. Danken möchte ich nicht zuletzt auch meiner Frau Ingrid für die technische Aufbereitung des Manuskripts und für den Mut, den sie mir zur Umsetzung meines Vorhabens zugesprochenen hat.

Chemnitz, im September 1998

Dipl.-Ing. Heiner Matthes