

Dresden



Verkehrsmuseum

Een kwartiertje lopen van de Manufaktur staat het Verkehrsmuseum, in hartje centrum tegenover de Frauenkirche.

Dat kwartiertje is handig om te kunnen omschakelen. Van weelderige luxe naar nette degelijkheid. Het museum werd geopend in de beginjaren van het DDR-tijdperk.

Het gebouw zelf gaat terug tot 1586, toen het als paardenstal van keurvorst Christiaan de Eerste in gebruik werd genomen.

Tijdens het bombardement van 1945 is het vrijwel geheel verwoest, maar in de jaren vijftig weer opgebouwd. De collectie geeft inzicht in de ontwikkeling van het vervoer ter land, ter zee en in de lucht, met nadruk op het eerste.



Het Verkehrsmuseum heeft onderdak gevonden in een zestiende eeuwse gebouw, in het hart van de stad.

Autoafdeling

Verdeeld over drie verdiepingen zijn er fietsen, motorfietsen, treinen, trams, schepen en een enkel vliegtuig. De autoafdeling met zo'n twintig modellen is op de begane grond. Hier was vroeger de binnenplaats van het gebouw, die later werd overkapt. Hoog boven de auto's hangt een vliegtuig.

Het cultuurbeleid van de Oost-Duitse overheid is er in die tijd op gericht de historie van Duitsland te beperken tot het grondgebied van de nieuwe socialistische republiek. Bij de herinrichting tien jaar geleden is dat starre uitgangspunt verlaten. Toch hebben de meeste tentoongestelde modellen een binding met Saksen of Thüringen of met de voormalige DDR.



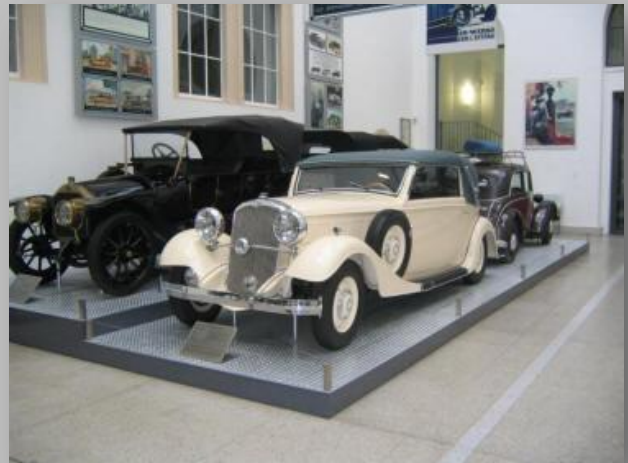
De oude binnenplaats werd overdekt en biedt nu onderdak aan de collectie oude auto's.



Links een Wanderer uit 1904, rechts onder meer replica's van de eerste modellen van Daimler en Benz.



Bijna alle auto's hebben een band met het gebied, zoals de Wanderer en Framo.



Links op de voorgrond een oude DKW, rechts een Röhrl met koetswerk van Gläser uit Dresden.



Kleine auto's uit de DDR-tijd: een Trabant stationcar en Russisch Zaporozhets.



*Links: de IFA als Oost-Duitse opvolger van de vooroorlogse DKW.
Rechts een prototype van een moderne Wartburg.*



Wartburg

Voor de kenner is de orangerode Wartburg het meest bijzonder. De auto heeft een voor die tijd redelijk modern uiterlijk met schuine achterkant en derde deur. Verder dan een prototype is het echter nooit gekomen. De desastreuze economische politiek van DDR-leider Honecker maakt de noodzakelijke investeringen voor innovatie en productvernieuwing onmogelijk. Als gevolg daarvan haalt de tijd de bestaande Wartburg in alle opzichten in. De voor de DDR zo noodzakelijke export naar het Westen komt tot stilstand. Niemand wil meer een verouderd, kwalitatief slecht product, zelfs niet tegen een lage prijs. De Oost-Duitse auto-industrie heeft definitief afgedaan. Van de vooroorlogse glorie en de aanvankelijk succesvolle naoorlogse start is niets meer over. Pas in het nieuwe Duitsland komt de opleving.



Op de eerste verdieping staan nog enkele auto's uit de streek, een Cyklon en Phänomen.



Er is ook een aanzienlijke collectie tweewielers, waaronder veel fietsen.



Een prachtig nagmaakte werkplaats van de fietsenmaker en motorfietsen uit het Oostblok