

Mitglieder INFORMATION

Historische Strassenbahn Potsdam e.V.

03/20

Gefeiert

Unser Verein wird Fünfzehn!

Geschwommen

Die lange Reise der "MS Sanssouci"

Gerostet

Potsdamer Tattras in Kasachstan



Liebe Vereinsmitglieder und Freunde,

am 1. Dezember 2020 ist es tatsächlich schon wieder 15 Jahre her, dass sich unter reger Beteiligung von Verkehrsbetrieb, Stadtwerken und lokaler Politik unser Verein "Historische Straßenbahn Potsdam e.V." gegründet hat. Ziel war der Wiederaufbau eines Lindner-Wagens. Wie bekannt, wurde dieses Ziel tatsächlich Wirklichkeit.

Gern hätten wir das Jubiläum mit Ihnen / Euch im Dezember gefeiert - aus ebenso bekannten Gründen ist dies jedoch leider nicht möglich - vorerst.

Daher erinnern wir zunächst mit einem kleinen Rückblick an die erfolgreiche Vereinsgeschichte. Die Feier werden wir nachholen. Wann, weiß leider noch niemand - wir werden dieses Thema jedoch nicht aus den Augen verlieren - versprochen!

Ebenso müssen wir den Termin für die üblicherweise zum Jahresbeginn anstehende Jahreshauptversammlung noch offen lassen. Im Interesse der Gesundheit aller ist dies leider notwendig.

Eine konkrete Aufgabe für die Vereinsmitglieder wird im 1. Halbjahr 2021 die anstehende Hauptuntersuchung des Lindner-Wagens sein. Hier muss noch eine Abstimmung mit dem Verkehrsbetrieb erfolgen, wann, in welchem personellen Umfang und unter welchen Hygieneauflagen die Arbeiten möglich sind. Die "üblichen Verdächtigen" werden hierzu noch angesprochen.

Wer darüber hinaus handwerkliche Fähigkeiten mitbringt und noch keine Gelegenheit hatte, diese unter Beweis zu stellen, darf natürlich auch auf sich aufmerksam machen.

Bleiben Sie bitte gesund!

Es grüßt herzlich,



Unser Titelbild zeigt diesmal nicht unseren Lindner-Wagen, sondern „Lotte“, den Triebwagen Nr. 10 der Städtischen Straßenbahn Cöpenick. Der Gasteinsatz dieses Wagens zum Jubiläum „125 Jahre Straßenbahn Potsdam“ im Mai 2005 war der Auslöser für die Gründung unseres Vereins wenige Monate später.

der Vorstand



15 JAHRE

HISTORISCHE STRASSENBAHN

POTSDAM E.V.

In diesem Jahr wird unser Verein 15 Jahre alt –

ein Anlass, den es unbedingt zu Feiern gilt. Die aktuelle Pandemie hat natürlich auch uns einen Strich durch die Rechnung gemacht. Wir wollen an dieser Stelle aber trotz allem an den langen Weg erinnern, den wir seither gegangen sind. Unser Lindner-Wagen ist natürlich der wichtigste Meilenstein der Vereinsgeschichte, und doch nicht der Einzige.



Der **Gasteinsatz des Berliner TW Nr. 10** zum 125. Jubiläum der Potsdamer Straßenbahn machte deutlich: es fehlt ein Vorkriegswagen. Die Idee zum Wiederaufbau von Nr. 9 war geboren.

05 | 2005

12 | 2005

Gründung unseres Vereins
"Historische Straßenbahn Potsdam e.V."



Zuerkennung des **Denkmalstatus'** für die **Lore Nr. 311** und die anderen historischen Straßenbahnwagen in Potsdam.

02 | 2006

05 | 2006

Erwerb eines Kasseler Fahrgestells als Teilespender beim Hannoverschen Straßenbahn-Museum e.V.. Daraufhin erfolgte die **Aufarbeitung der Fahrmotore** bei NBE und die Umwicklung auf 750V.





Erste Arbeiten zum Wiederaufbau des Fahrgestells beginnen bei der IFTEC in Leipzig.

01 | 2007

04 | 2007

Erwerb von Fahrschaltern beim Grazer Trammuseum und Aufarbeitung in der Wiener Hauptwerkstatt



Das überholte und mit Antriebstechnik komplettierte **Fahrgestell** wird im Zuge des Jubiläums "100 Jahre Elektrische" der Öffentlichkeit präsentiert.

09 | 2007

10 | 2009

Abnahme des fertig genieteten **Bodenrahmens** in Leipzig und **Überführung nach Mariazell** an MT Eisenbahnbedarf zum Aufbau des hölzernen Wagenkastens.



Abschluss der Aufbauarbeiten am Wagenkasten in Mariazell. **Überführung des Lindner-Wagens** nach Iasi zu Verblechung, Innenausbau und Lackierung in den Werkstätten der dortigen Verkehrsbetriebe.

08 | 2010

2010

Abstimmungen mit der Unteren Denkmalbehörde **zur vorbildgerechten Farbgebung** des Lindner-Motorwagens.



04 | 2011



Vorabnahme des Wagens im rumänischen Iasi und Überführung nach Potsdam.

05 | 2011

Am 30. Mai 2011 steht der wieder erstandene Lindner-Motorwagen erstmals auf Potsdamer Gleisen.



Nach Einbau der elektrischen Ausrüstung durch die ViP und Kollegen der RATP Iasi, bewegt sich der Wagen erstmals aus eigener Kraft.

08 | 2011

09 | 2011

Zusammen mit der ersten Variobahn für Potsdam erlebte der Lindner-Wagen sein "Rollout" mit Publikum beim Tag der offenen Tür am 17. September 2011.



Erstmals ist der Lindner-Motorwagen nach der Abnahme durch die TAB auch im Potsdamer Netz unterwegs. Die Jungfernfahrt erfolgte mit prominenter Beteiligung.

05 | 2013

05 | 2013

Mit dem Einbau der vom Künstler Bernd Anhoff aus Langerwisch geschaffenen Löwenköpfe, wird der Wagen weiter dem historischen Original angenähert.



09 | 2016



Die **aufwendigen Sitzbezüge** mit dem Potsdamer Stadt-
wappen können der Öffentlichkeit präsentiert werden.
Bis auf wenige Details ist der Lindner-Wagen damit
authentisch wieder aufgebaut.

04 | 2017

Zusammen mit den Nahverkehrsvereinen in
Frankfurt (O.), Brandenburg/H. und Schöneiche
organisieren wir die **internationale Tagung der
AG Historischer Nahverkehr (AHN)**.



Foto: VDV - M. Fahrig / F. Schweizer

**Jahrestagung des Verbands Deutscher Verkehrsunter-
nehmen (VDV)**. Unser Lindner-Wagen war als
Teilnehmer-Shuttle mit von der Partie.

06 | 2018

09 | 2018

Am 2. September führt unser Lindner-Wagen als
Flagschiff der Potsdamer Tramflotte die **Fahrzeug-
parade zum 111. Jubiläum der Elektrischen** an.



Petra Prestel wird als eine unserer engagiertesten
Mitreiterinnen mit dem **Potsdamer Ehrenamtspreis**
ausgezeichnet.

06 | 2019

11 | 2019

Auf Initiative der Stadtpräsidentin wird **OB Jann Jakobs**
mit dem Lindner-Wagen zu seinem letzten Arbeitstag
im Rathaus abgeholt.



Foto: MAZ - F. Bungert



Im Lindner-Wagen durch Potsdam

Seit der ersten öffentlichen Präsentation des Lindner-Wagens sind inzwischen mehr als neun Jahre vergangen. Erklärtes Ziel unseres Vereins war es, neben dem historisch authentischen Wiederaufbau des Fahrzeuges, alle Potsdamer*innen dieses Stück Stadtgeschichte „erfahren“ zu lassen.

Jedes Jahr (2020 einmal ausgenommen) haben wir **zahlreiche Rundfahrten** veranstaltet und sind zu besonderen Anlässen in der Stadt unterwegs gewesen. Sei es zum **Tag des offenen Denkmals** oder zum **Atlas-Fest des Potsdam-Museums**. Auch beim **Umweltfest im Volkspark** und den **Tagen der offenen Tür bei der ViP** waren wir mit von der Partie.

Das geneigte Publikum kann während der Fahrt nicht nur das Fahrgefühl aus Urgroßmutters Zeiten genießen und einen Blick auf das sich rasant verändernde Potsdam werfen. Unser Team aus Fahrern und Schaffner*innen lässt die ganze Fahrt zu einem unvergesslichen Erlebnis werden. Ausführlich berichten wir über die Geschichte des Wagens und der Potsdamer Verkehrsmittel und erklären unseren Gästen auch, was entlang der Strecke alles zusehen ist. Wir beantworten die

zahlreichen Fragen zu Technik und Aufbau des Fahrzeuges und freuen uns immer wieder über die Anekdoten alter Potsdamer*innen und ihren Erlebnissen rund um die „Elektrische“ - und natürlich über die großen Augen unserer vielen jungen und ganz jungen Fahrgäste.

An dieser Stelle sei allen gedankt, die sich so viele Wochenenden mit dem Reparieren, Putzen, Fahren und Tickets-Verkaufen um die Ohren geschlagen haben. Wir zählen wieder auf Euch!

Das Klingeln und Quietschen des Lindner-Wagens (und auch der Gothas und Tattras) hat uns dieses Jahr in Potsdam allen sehr gefehlt. Umso mehr freuen wir uns, wenn es (hoffentlich) bald wieder heißt: *„Vorsicht bei der Abfahrt des Wagens!“*

Sobald Fahrten wieder möglich sind, veröffentlichen wir alle Termine unter:

www.historische-strassenbahn-potsdam.de

Dass aller Anfang schwer ist, hat sich auch für uns, die Gründungsmitglieder des Vereins, bewährt. Vereinsrecht war für fast alle von uns Neuland und das Ganze somit ein "Learning-by-doing-Projekt". Wir konnten jedoch auf viele Unterstützer für die „Erste Elektrische“ in Potsdam zählen.

Ein Dank an alle Unterstützer

Dafür gilt allen auch nach 15 Jahren ein herzliches Dankeschön. Neben den Stadtwerken und der Energie und Wasser Potsdam GmbH, die uns mit Manpower und Sponsoring sehr geholfen haben möchte ich zwei, für mich sehr starke Persönlichkeiten benennen: ohne unseren ersten Vorsitzenden und damaligen Geschäftsführer der VIP,

ALLER ANFANG IST SCHWER

Birgit Kofer ist seit der ersten Stunde Mitglied unseres Vereins. Sie schaut zurück auf die Anfänge und auf die Personen, die mithalfen, den Traum vom Lindner-Motorwagen wahr werden zu lassen.

Martin Weis, wäre das Projekt nicht gestartet. Mit seinem Wissen und Engagement ist es gelungen, die Grundlagen für die zukünftige erfolgreiche Arbeit zu legen. Um Interessenskonflikte zu vermeiden hat er den Vorsitz 2007 abgegeben, blieb aber als Mitglied weiter aktiv. Besonders durch ihn konnten wir viele Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft für das Projekt gewinnen.

Politische Schwergewichte

So wurde der damalige Oberbürgermeister, Jann Jakobs, unser Schirmherr. Über ihn wiederum haben wir Dr. Manfred Stolpe gewinnen können und es entwickelte sich eine

langjährige ergebnisbringende durchaus freundschaftliche Verbindung. Er war es, der uns zur Deutschen Stiftung Denkmalschutz vermittelte und half, dass wir uns im Magazin für Denkmalkultur „Monumente“ präsentieren durften. Infolgedessen konnten die ersten größeren Fördersummen und Spenden eingeworben werden.

Eine langjährige Verbindung

Die Verbindung zwischen Manfred Stolpe und dem Verein blieb über Jahre erhalten. Oft hat er uns zu Vorstandssitzungen besucht und ich erinnere mich an die Begegnungen voller Stolz. Nachdem er sein Amt als Bundesverkehrsminister aufgegeben hatte, fuhr er mangels Fahrpraxis mit Taxi zu unseren Einladungen. So kam ich zu



Jungfernfahrt des Linder-Wagens.
Ganz vorne mit dabei: M. Stolpe und J. Jakobs.

der großen Ehre, ihn nach Hause zu fahren. Er hat nicht gezögert, mir diesbezüglich zu vertrauen. Wenn ich mich an diese ganz individuellen Gespräche im Auto erinnere, wird mir warm ums Herz. Manfred Stolpe war nicht nur unser Ministerpräsident und Bundesverkehrsminister, sondern er konnte auch mit Menschen wie mir auf Augenhöhe kommunizieren. Dafür bin ich sehr dankbar.

Und wir waren alle sehr glücklich, dass wir ihm und allen Unterstützern auch nach manch schwieriger Situation zur Jungfernfahrt im Mai 2013 den Lindner-Wagen in voller Pracht und Funktion präsentieren konnten.



Original und Wiederaufbau ...

... kaum voneinander zu unterscheiden. Oben der erste Potsdamer Lindner-Wagen auf dem Firmengelände von Gottfried Lindner in Ammendorf im Jahre 1907. Unten unser Lindner-Motorwagen Nr. 9, auf dem Betriebshof der ViP. Das Bild unten entstand 108 Jahre nach der oberen Aufnahme.



Uwe Loeschmann Geschäftsführer der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH

Der "Lindner" ist so viel mehr, als ein rollendes Denkmal."

Es gehört viel Ausdauer, Enthusiasmus und sicher auch eine gute Portion unerschütterlichen Optimismus' zu dem, was der Verein Historische Straßenbahn Potsdam e.V. in den letzten 15 Jahren seines Bestehens erreicht hat. Die Idee – aus einer alten Lore wieder das zu machen, was heute der prächtige Lindner-Motorwagen Nr. 9 ist – mag vor 15 Jahren ziemlich waghalsig, ja unmöglich erschienen sein. Heute ist der Lindner-Wagen keine fixe Idee mehr, sondern ein viel beachtetes Prunkstück Potsdamer Verkehrsgeschichte. In den letzten Jahren haben Tausende Potsdamer*innen und ihre Gäste den Wagen bestaunen und natürlich auch benutzen können. Die Rundfahrten sind stets gut besucht und das Erscheinen dieses eleganten Wagens sorgt in Potsdams Straßen immer wieder für begeisterte Gesichter.

Der Wagen Nr. 9 ist ein Gemeinschaftswerk vieler engagierter Einzelpersonen, Unternehmen und internationaler Partner und wir als Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH sind stolz darauf, einen wichtigen Beitrag zum Wiedererstehen dieses Denkmals Potsdamer Stadtgeschichte geleistet zu haben und noch immer zu leisten.

Der Lindner Nr. 9 ist so viel mehr, als nur ein rollendes Denkmal. Um seinen Wiederaufbau und seine Erhaltung kümmern sich viele Köpfe und Hände.

Auch für zahlreiche Kolleg*innen unseres Betriebes ist „Nr. 9“ eine Herzensangelegenheit. Weit über Ihre tägliche Arbeit in unserem Unternehmen hinaus, engagieren sie sich mit Herzblut und ihrem Know-How für dieses und die anderen historischen Fahrzeuge unseres Unternehmens.

Sie und alle anderen Mitglieder des Vereins sorgen mit ihrem Einsatz dafür, dass die ViP auch über den täglichen Weg zur Schule oder Arbeit hinaus von den Potsdamer*innen und ihren Gästen wertgeschätzt wird. Egal ob die sommerlichen Rundfahrten im Lindner-Wagen oder der längst über die Grenzen Potsdams hinaus etablierte „Glühwein-Express“ - die historischen Bahnen lassen die Herzen der Menschen höher schlagen.

Wir, die ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH wünschen dem Verein auch für die nächsten 15 Jahre immer gute Fahrt und freuen uns auf eine weitere Zusammenarbeit.



**Verkehrsbetrieb
Stadtwerke
Potsdam**



Foto: Reinhardt & Sommer GbR





Auf zu neuen Ufern

VOM HAVELSCHWAN ZUR HOPFEN-VEREDELUNG

von Ivo Köhler

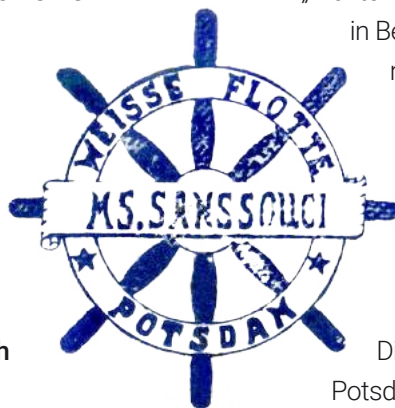
Die hiesige Fahrgastschiffahrt gehörte vom 1. Januar 1959 bis zum 31. Dezember 1993 zum Verkehrsbetrieb Potsdam als städtischem Unternehmen. Die nach Ausgliederung aus dem Verkehrsbetrieb schließlich im Jahre 2000 privatisierte „Weisse Flotte“ agierte knapp 35 Jahre als dessen Betriebsteil.

So lohnt sich ein Blick auch auf dieses Verkehrsmittel als einem Bestandteil der Unternehmensgeschichte der ViP – sowohl als Freizeitangebot wie auch als reguläres Verkehrsmittel in Form einstmals mehrerer Fähren. Und dann lässt sich auch gedanklich eine Brücke schlagen nach Prag, wo einige der heute noch fahrenden Straßenbahnen ihren Ursprung haben und teils auch noch einmal zur Instandhaltung weilten. Doch wie kam es dazu?

Die Angliederung der Potsdamer Flotte an den ortsansässigen Kommunalbetrieb darf man wohl als Teil der Entwicklungen sehen, die in der 1961 vollzogenen Schließung der Grenzen zu Westberlin mündeten. Der „Mauerbau“ steigerte in jedem Fall den Stellenwert des Betriebs und festigte seine regionale

Verwurzelung - die Wege in Richtung Wannsee und weiter waren ja nun versperrt. So konnte der von der vormaligen Zweigstelle der Berliner Fahrgastschiffahrt 1959 übernommene Altbestand erneuert und ergänzt werden.

1962 nahm die Potsdamer Weisse Flotte ein Schiff der „Dichter-Klasse“ (siehe Kasten) als MS „Sanssouci“ in Betrieb. Dieser Typ entstand in acht Exemplaren auf der Edgar-André-Werft in Magdeburg. Im selben Jahr wie die „Sanssouci“ gelangte vom gleichen Typ das MS „Cecilienhof“ nach Potsdam; die übrigen kamen nach Berlin, Brandenburg und Magdeburg.



Bordstempel der
MS Sanssouci

Die MS Sanssouci als erstes nach 1945 für Potsdam beschafftes Neubauschiff war bis 1994 in Fahrt. Dann verkaufte sie die frisch gegründete Weisse Flotte Potsdam GmbH nach Berlin an private Clubbetreiber, wo sie an der Oberbaumbrücke als Partyschiff lag. 1999 veräußerten es

ihre damaligen Besitzer an die „Reederei Adler-Schiffe“, welche es auf der Werft Malz überholen und wieder fahrbereit machen ließ. Es war übrigens dieselbe Werft, in der auch die Potsdamer Seilfähre mehrfach zu Gast war.

Die "Dichter-Klasse"

Die sogenannte "Dichter-Klasse" ist eine Serie von acht großen Fahrgastschiffen, die von April 1961 bis Ende 1963 in der VEB Schiffswerft „Edgar André“ in Magdeburg gebaut wurden. Ihre Bezeichnung geht auf die späteren Namen der Schiffe zurück, die zum großen Teil Namen deutscher Dichter erhielten.

Die Fahrgastschiffe sind 53 Meter lang und acht Meter breit, ihr durchschnittlicher Tiefgang beträgt 1,3 Meter. Insgesamt konnten sie 725 Personen aufnehmen.

Besonderes Augenmerk legten die Konstrukteure auf eine leistungsfähige Gastronomie an Bord. Zur

selben Zeit waren bereits in West-Berlin neue Restaurantschiffe in Betrieb gegangen. Dem konnte man nicht nachstehen. So wurden die Schiffe der Dichter-Klasse auch als Luxusschiffe bezeichnet und zu Rundfahrten und besonderen Veranstaltungen eingesetzt. Hierfür wurde die für die DDR ungewöhnliche Preisklasse für Salon- und Luxusschiffe geschaffen, die sich von denjenigen für die gewöhnlichen Ausflugs- oder Linienschiffe deutlich unterschied.

Aufsehenerregend war die Flucht von Besatzungsmitgliedern der Berliner "Friedrich Wolf", die das Schiff in den Morgenstunden des 8. Juni 1962 unter heftigem Beschuss durch DDR-Grenzsoldaten von Treptow kommend bis an die Einfahrt zum Landwehrkanal in Berlin-Kreuzberg brachten und dort mit ihren Angehörigen von Bord gingen.

Keine Dichter in Potsdam

Zwei Schiffe der Dichter-Klasse kamen 1962/63 auch nach Potsdam - die "M.S. Sanssouci" (P-191) und die "M.S. Cecilienhof" (P-193). Dichter-Namen bekamen sie jedoch nicht. Die damalige Betriebsleitung des Verkehrsbetriebes konnte ihre ablehnende Haltung gegenüber den "von oben" vorgeschlagenen Namen durchsetzen und ihren Schiffen Potsdam-typische Namen geben.



Das MS Sanssouci als Clubschiff an der Berliner Oberbaumbrücke im August 1998.

Foto: I. Köhler

Adler setzte das Schiff auf der Oder zu „Butterfahrten“ im Duty-Free-Geschäft zwischen Gartz und Gryfino ein. Der neue Name lautete nun „Adler Queen“. Mit dem Beitritt Polens zur Europäischen Union entfiel die Grundlage für dieses Geschäft, nachdem am 30. April 2004 letztmalig solche Art von „Tourismus“ stattfand. Die Hamburger Hafen & Veranstaltungsfahrten GmbH wurde neuer Eigentümer. Als „Classic Queen“ kam das Schiff nun in der Hansestadt auf Hafensrundfahrten zum Einsatz.

2016 schließlich kaufte ein tschechischer Reeder das nun schon weitgereiste Gefährt. Allerdings nicht, um es wieder in Fahrt zu bringen. Vertäut am Prager Moldau-Ufer direkt an der Štěfánikův most, erhielt das Schiff eine Ausstattung mit einer Brauanlage und wurde als Gaststätte ausgebaut. Auf dem Hauptdeck sind nun zwei Sudhäuser und vier Gärtanks untergebracht. Im Unterdeck befinden sich weitere sechzehn Tanks.

Jetzt unter dem Namen LOŽ PIVOVAR (Brauerei-Schiff) empfängt die vormalige „Sanssouci“ seit März 2017 Gäste und bietet mehrere selbst gebraute Biersorten, so „Legie“, „Republika“ und „Monarchie“.

Vier weitere Schiffe der „Dichterklasse“ befinden sich heute in Prag und sind Teil einer beachtlichen Flotte von Ausflugsschiffen auf der Moldau, auch das Potsdamer Schwesterschiff als „Cecilie“ (ehemals "Cecilienhof").

Bei den auffallend ähnlichen Schiffen „Classic River“ (ex Bertolt Brecht aus Berlin), „Czechie“ (ex Aktivist aus Brandenburg) und „Europe“ (ex Erich Weinert aus Magdeburg) handelt sich um die anderen Exemplare dieses Typs.

Damit nicht genug, am Moldau-Ufer findet man weitere recht vertraut wirkende Fahrgastschiffe, darunter einige Vertreter des in 58 Exemplaren gebauten Typs III der Yachtwerft Berlin, der auch heute noch auf vielen heimischen Gewässern unterwegs ist. Jene in Prag kamen allerdings schon werksneu in die frühere Tschechoslowakei.

So konzentrieren sich die Spuren aus Potsdam auf die Schiffe Cecilie und Pivovar – in letzterem verbunden mit dem Genuss eines oder mehrerer leckerer hausgemachter Biere auf den Planken eines einst die Havel befahrenden Schiffes (natürlich auch in Prag erst wieder nach Aufhebung der derzeitigen pandemiebedingten Beschränkungen).



Bild o.: Der Potsdamer Stadthafen im Jahre 1966. Im Zentrum des Bildes das 1922 gebaute MS Berlin.

Postkarte / Sammlung R. Leichsenring

Bild u.: Von der Langen Brücke aus eröffnet sich hier der Blick auf das im Stadthafen liegende MS Sanssouci. Die Bäume im Hintergrund sind Teil der historischen Bepflanzung rund um das Neptunbecken des früheren Lustgartens.

Der Bau des Interhotels scheint bereits begonnen zu haben, so dass sich das Bild auf 1969/70 datieren lässt.

Postkarte / Sammlung R. Leichsenring



SANSSOUCI LIEGT AN DER MOLDAU

(und Cecilienhof auch)



1



2



3



4



5



6

- 1 Das "MS Sanssouci" auf einer Postkarte, die an Bord des Schiffes verkauft wurde
- 2 Die PivoVar vertäut am Ufer der Moldau.
- 3 Frisch gezapfte Hopfenkaltschale an Bord der PivoVar
- 4 Ein Blick ins Innere der PivoVar.
- 5 Seitenansicht der PivoVar in Prag.
- 6 Das Schwesterschiff "MS Cecilienhof" heißt heute kurz "Cecilie".



DAMALS ...

Im Jahre 1894 begann am damaligen Wilhelmplatz der Bau eines neuen Postgebäudes. Die Alte Post war schlicht zu klein geworden für die wachsende Stadt. Im März des Jahres 1900 wurde die „Neue Post“ durch Kaiser Wilhelm II. persönlich eingeweiht. Zu diesem Zeitpunkt besaß der neobarocke Bau noch seine dominanten Kuppeln, die 1936 zurückgebaut wurden. Beim Bombenangriff auf Potsdam am 14. April 1945 wurde der gesamte Komplex stark beschädigt und die Fassade am Platz der Einheit stürzte fast vollständig ein. Ab 1948 begann der Wiederaufbau. Seither unterscheidet sich die dem Platz zugewandte Seite auch durch ihre Schlichtheit von jener zum Kanal.

Unser großes Bild zeigt den Lindner-Wagen Nr. 17 (ex Nr. 3, Baujahr 1907) im September 1957. Er ist anlässlich des Jubiläums „50 Jahre Elektrische Straßenbahn“ mit einem Kranz geschmückt. Wenige Jahre zuvor wurde der Wagen in eigener Werkstatt mit einem neuen und gänzlich geschlossenen Kasten versehen. Der Sandsteinsockel des Postgebäudes zeigt zwar noch immer deutlich die Spuren des Krieges, doch die größten Schäden sind beseitigt.

Ganz anders auf dem unteren Bild: wieder ein Lindner-Wagen, diesmal Nr. 52. Der 1908 gelieferte Beiwagen war der letzte der Firma Lindner für Potsdam. Hinter einem Triebwagen der zweiten Generation wartet er im Jahre 1948 den Fahrgastwechsel ab. Der Wiederaufbau der Post hat gerade erst begonnen.



GRÜNE ECKEN IN DER STEPPE

Potsdamer KT4D in Temirtau

von Robert Leichsenring

Temirtau in Kasachstan - zugegeben, das ist nicht das erste Ziel, welches man sich als Urlaubsort aussuchen würde, auch wenn man verreisen dürfte. Ja, ich würde sogar soweit gehen zu behaupten, dass nicht wenige Leser*innen von diesem Ort noch nie etwas gehört haben. Das gesteigerte Interesse an Straßenbahnen kann jedoch dafür sorgen, dass man sich auch in Galaxien vorwagt, "die nie ein Mensch zuvor gesehen hat". Ein Bericht aus der kasachischen Steppe.

Ganz leicht zu erreichen ist Temirtau nicht. Es liegt rund 170 Kilometer südöstlich der kasachischen Hauptstadt Astana (seit 2019 nach dem früheren Herrscher huldvoll „Nur Sultan“ genannt). Die Stadt hat aktuell 180.000 Einwohner*innen - genau wie Potsdam. Die Geschichte reicht jedoch nicht ganz so weit zurück: erst 1905 kamen hier die ersten Siedler an, den Status als Stadt hat Temirtau seit 1945. Zentraler Arbeitgeber ist das große Stahlwerk, welches schon 1944 die Produktion aufnahm.

Seit dem 5. September 1959 gehört auch die Straßenbahn zum Stadtbild. Wie in der damaligen Sowjetunion üblich, war die Bahn ein Betriebsteil des Stahlwerkes und diente fast ausschließlich zur Beförderung der Arbeiter*innen. In den 1960er Jahren wurde das Netz

mehrfach erweitert, so dass die meisten Wohngebiete der Stadt an das Stahlwerk und seine Zechen angeschlossen waren. Mit dem Zerfall der Sowjetunion ging es auch mit der Straßenbahn in Temirtau bergab. Jahrelang hielt man sich mit den Fahrzeugen aus sowjetischer Produktion über Wasser, dann sollten gebrauchte Straßenbahnen aus Westeuropa die Rettung bringen - und hier kommt Potsdam ins Spiel.

4.700 Kilometer von zuhause

Im November und Dezember 2009 machten sich insgesamt zwölf KT4DM aus der brandenburgischen Landeshauptstadt auf die knapp 4.700 Kilometer lange Reise in die kasachische Industriestadt Temirtau. Sie sollten dort helfen, den völlig abgewirtschafteten Wa-

Unser Titelbild zeigt den einzigen im Oktober 2019 fahrbereiten Potsdamer KT4D am Stahlwerk von Temirtau. Auch er trug das Jubiläumssignet aus Anlass von 60 Jahre Straßenbahn in Temirtau.



genpark der Straßenbahn zu erneuern. Zu diesem Zeitpunkt rollten von den einst fünf Linien bereits nur noch zwei und im Juni 2013 blieb nach Einstellung der Linie 2 einzig die Linie 4 übrig. Sie verbindet bis heute das Stahlwerk mit dem Stadtzentrum.

Insgesamt sind bei der Straßenbahn in Temirtau 32,5 Kilometer Gleise in Betrieb und 142 Mitarbeiter*innen in Lohn und Brot. Während der Fahrbetrieb fest in Frauenhand ist (ein Team aus drei festen Fahrerinnen gehört jeweils zu einem Fahrzeug), bleibt die Werkstatt eine Männerdomäne (obwohl auch hier Frauen arbeiten). In der Hauptverkehrszeit rollen täglich im Schnitt 15 Wagen durch Temirtau - je nach Verfügbarkeit.

Betriebsalltag am Limit

Das Stahlwerk der luxemburgischen Firma ArcelorMittal (sie ist auch in Deutschland u.a. in Eisenhüttenstadt ansässig) ist der größte Arbeitgeber der Stadt und zugleich auch Eigentümer des Straßenbahnbetriebes. Investitionen in den Betrieb werden jedoch schon seit längerem keine mehr getätigt. Dies bekamen auch die Potsdamer Wagen zu spüren. Zunächst freudig begrüßt und in der Presse gefeiert, stellte sich schnell heraus, dass die Werkstatt den bislang unbekannteren PCC-Fahrzeugen kaum gewachsen ist. Fehlende Ersatzteile, mangelndes Wissen um die technische Ausrüstung der Wagen und Diebstähle von

Bild 1: Die KTM-2 waren die sowjetischen Standardwagen der späten 1950er und 1960er Jahre. Mehr als 3.500 mal gebaut, existieren heute weltweit nur noch drei Exemplare. Eines steht im Stadtpark von Temirtau. Die Straßenbahn fährt hier jedoch seit dem Jahre 2005 nicht mehr.

Bild 2: Einer der zahlreichen KTM-5 vor der Industriekulisse an der Endstation "Zech Obzhiga".

Bild 3: Zwei KTM-5 begegnen sich auf dem Prospekt Respubliki. Man beachte die Familie mit Kinderwagen an der "Haltestelle".

Bild 4: Das Bild vom Betriebshof im Wohngebiet Nr. 31 lässt nur erahnen, unter welchen Bedingungen und welchem persönlichen Einsatz der Straßenbahnbetrieb am Laufen gehalten werden muss. Links der Turmwagen Nr. 01 und rechts daneben die Schneefräse Nr. 04.



Buntmetall aus den Fahrzeugen haben dafür gesorgt, dass den Potsdamern nur wenige Einsatzjahre beschert wurden. Schon 2011 waren alle Tattras abgestellt. Die Wagen Nr. 103 und 241 haben den Betriebshof nie verlassen und dienen lediglich als Ersatzteilerspender.

Den eigentlich "unkaputtbaren" sowjetischen Wagen vom Typ KTM-5, die noch immer die Hauptlast des Betriebes tragen, geht es kaum besser. Auf den vollkommen ausgefahrenen Gleisen rumpeln die Wagen mit wenig mehr als 20 km/h durch die Stadt. Die Inneneinrichtung ist stark improvisiert und oft fehlen Sitze.

Schon beim Besuch im Oktober 2019 war die Zukunft des Betriebes alles andere als sicher, die Mitarbeiter*innen versuchen jedoch unter den widrigen Bedingungen alles, um die Bahn am Leben zu erhalten. Bei Fahrpreisen von 50 Tenge (ca. 12 Cent) kommt jedoch kaum Geld in die Kassen, zumal alle Mitarbeiter*innen des Stahlwerkes kostenlos fahren. Nicht zuletzt deshalb sind die Bahnen in den Spitzenzeiten gut gefüllt.

Anders als in anderen Betrieben genießen Schüler und Rentner übrigens keine Ermäßigungen. Die Kompensationen durch das Stahlwerk reichen bei Weitem nicht aus, um Wagen und Gleise zu erneuern. Es wird auf Verschleiß gefahren. Eine tatsächlich beabsichtigte Einstellung konnte im September 2020 nach starken Protesten der Fahrgäste noch abgewendet werden.

Bild 5: Morgens um 7:00 Uhr am Stahlwerk. Der einzige einsatzfähige Potsdamer KT4D Nr. 228 bringt die letzten Arbeiter der Frühschicht. Die einsteigenden Fahrgäste müssen erst den Fahrgastwechsel abwarten.

Bild 6: Die meisten Fahrten der Linie 4 enden verkürzt an der Schleife "Prombasa". Hier treffen wir 228 zusammen mit einem KTM-5.

Bild 7: Den gesamten Prospekt Respubliki schmücken die vom Stahlwerk produzierten Oberleitungsmasten. In der Innenstadt sind sie sogar goldfarben gestrichen

Bild 8: In langen Reihen stehen die Potsdamer KT4D zusammen mit nicht fahrfähigen KTM-5 auf dem Betriebshofgelände.

Alle Fotos dieses Beitrages: R. Leichsenring



Adrenalinschub an der Haltestelle

Der Fahrgastwechsel ist ein interessantes Schauspiel: von den drei Türen der KTM-5 ist die letzte fest verschlossen. Zunächst müssen die aussteigenden Fahrgäste den Wagen durch die erste Tür verlassen. Die Fahrerin kontrolliert die Betriebsausweise bzw. kassiert das Fahrgeld. Fahrscheine gibt es nur auf Nachfrage. Im Laufe des Aussteigeprozesses wird dann die mittlere Tür geöffnet und die wartenden Fahrgäste können einsteigen. Bei den KT4D können dazu die beiden mittleren Türen genutzt werden. Auch hier ist die letzte Tür gesperrt.

Die Haltestellen sind übrigens nicht leicht zu finden. Da sie nicht ausgeschildert sind, hält der Ortsunkundige nach wartenden Menschen am Straßenrand Ausschau. Auch Ölspuren im Gleisbereich deuten auf eine Haltestelle hin. Nähert sich eine Bahn, überquert man die Straße am nahen Zebrastreifen und muss dann halb auf dem Gleis, halb auf der Straße warten, bis sich die Türen öffnen. Bahnsteige gibt es nicht. Auch beim Ausstieg ist Vorsicht geboten – nicht jeder Autofahrer hält an.

Neben der Linie 4 (Mikrorajon Nr. 8 – Zekh Obzhiga) sind manche Wagen auch als Linie 31 beschildert. So kennzeichnet man Einrückter, denn das Depot befindet sich im Wohngebiet Nr. 31. Und hier findet man auch die meisten der Potsdamer Wagen.

Weit gereist um zu verrostern

Deren Zustand kann nur als traurig beschrieben werden. Die jahrelange Abstellung unter freiem Himmel und die extremen Temperaturen im Sommer und Winter haben den Fahrzeugen stark zugesetzt. Im Oktober 2019 war lediglich KT4D Nr. 228 einsatzfähig. Aus den anderen Wagen waren bereits viele Ersatzteile entnommen bzw. gestohlen worden. In der Werkstatt äußerte man die Hoffnung, wenigstens einen weiteren Wagen wieder fit zu bekommen.

Für die meisten der Potsdamer Fahrzeuge ist das Ende jedoch längst gekommen. Ob dies auch für die Straßenbahn von Temirtau gilt, bleibt abzuwarten. Der 2019 fotografierte Wagen Nr. 228 ist nach einem Brand inzwischen ebenfalls abgestellt. Dafür wurde Nr. 226 wieder zum Leben erweckt. Und auch in Potsdam ist Temirtau inzwischen präsent: unser Tatra-Wagen Nr. 157 trägt den Namen der kasachischen Stadt.

Das Foto zeigt eindrücklich die katastrophale Lage, in der sich die Tram in Temirtau befindet: KT4D Nr. 228 musste am Morgen des 8. Oktober 2019 bereits nach der zweiten Runde schadhaft in den Betriebshof geschoben werden. Dort angekommen sollte der Zug aus KT4D und KTM-5 über die Weiche auf das Gelände abbiegen. Das Problem: die Weiche verstellte sich nach jeder Passage des KT4D. Erst nach dem Verkeilen der Weiche mit Schottersteinen, gelang das Einrücken.



PORTO. Historische Wagen im Dauereinsatz: die klassische Straßenbahn der portugiesischen Stadt war einst die erste im Lande. Heute ist sie eher Touristenattraktion als Verkehrsmittel.

Im Linienverkehr werden ausschließlich Zweiachser aus der Vorkriegszeit eingesetzt.

Die Hauptlast des Nahverkehrs, trägt die 2002 eröffnete Metro do Porto.

Dass der historische Betrieb heute überhaupt noch existiert, ist vor allem dem Umstand zu verdanken, dass Porto im Jahr 2001 Kulturhauptstadt Europas war.

Hier sehen wir Triebwagen Nr. 131 vor der prächtigen Igreja do Carmo mit ihrer Rokoko-Fassade aus dem 18. Jahrhundert. Der Turnschuh an der Oberleitung scheint kein Hindernis für die Tram zu sein.

Foto: R. Leichsenring

