Mitglieder INFORMATION

Historische Strassenbahn Potsdam e.V.

02/20

Erinnert

Aus dem Leben Kurt Schünemanns

Besucht

Das Tram-Museum von Oslo

Gesammelt

Eine Zeitkarte und ihre Geschichte

Liebe Vereinsmitglieder und Freunde,

als wir im Februar 2020 unsere erste Mitgliederinfo dieses Jahres verschickten, war „die Welt noch in Ordnung“. Die (terminlich vorgezogene) Mitgliederversammlung war gerade vorbei, die Planungen für die Fahrsaison liefen und auch ein Vereinsausflug war geplant.

Wie alle wissen, haben uns im März 2020 die Vorboten und teils auch Auswirkungen der **Covid-19-Pandemie** erreicht. Sie führten zu vorsorglichen Beschränkungen des öffentlichen Lebens, vieler Dinge im Privat- und Arbeitsleben wie auch der Arbeit bzw. weiterer Aktivitäten in Vereinen.

Unmittelbare Folge für uns waren die **Absage des** für den 15. März geplanten **Vereinsausflugs zum Obus nach Eberswalde**, das Aussetzen der Planungen für die **Fahrtage 2020** und damit auch der Vorbereitungen für diese Einsätze (Reinigung und Jahreswartung).

Derzeit ist **noch nicht absehbar, ob und wann Fahrten wieder möglich sind**, da auch weiterhin Hygiene- und Abstandsregeln eingehalten werden müssen, was insbesondere beim nicht sehr großen Lindnerwagen schwierig bzw. unpraktikabel ist.

Daher können wir derzeit leider noch keine Aussagen treffen, wann Vereinsaktivitäten wieder möglich bzw. sinnvoll sind.

Auch die über ViP laufende Vermietung des Wagens ist noch ausgesetzt (wie auch die der übrigen historischen Fahrzeuge).

Sofern es keine erneuten Beschränkungen durch eine „zweite Welle“ oder ähnliches gibt und die Regeln zur Abstandswahrung aufgehoben werden können, gilt es aber als relativ sicher, dass zum Jahresende wieder der vom DVN organisierte **Glühweinexpress** stattfindet. Wir werden die Kolleg*innen dabei natürlich wieder personell und logistisch unterstützen.

Eine weitere Aufgabe rückt in greifbare Nähe: im April 2021 läuft die **Inspektionsfrist für den Lindner-Wagen** ab und eine sogenannte **Hauptuntersuchung** wird fällig. Seit der Inbetriebnahme im April 2013 sind nun acht Jahre vergangen. Um jedoch den Einsatz für die nächste Fahrsaison abzusichern, wird es erforderlich sein, die für eine neue Frist erforderlichen **Arbeiten im Winter 2020/2021** vorzunehmen. Dies wird vorrangig eine Aufgabe für den Verein sein. Über die Inhalte und zeitliche Eintaktung werden wir uns noch mit der Werkstatt abstimmen, sofern die Arbeiten in diesem Zeitraum einschränkungsfrei möglich sind.

Soweit ein Überblick über den aktuellen Stand der Dinge. Wir hoffen, uns in Kürze mit besseren Nachrichten wieder zurückmelden zu können.

Bis dahin gilt der aktuelle Wunsch:

Bleiben Sie bitte gesund!

Es grüßt herzlich,

der Vorstand

Alles aus Zuneigung für meine Straßenbahn

Erinnerungen von Kurt Schünemann

Über Jahre hinweg war Kurt Schünemann (1932 - 2011) als Betriebsingenieur, Abteilungsleiter, Schweißingenieur und in weiteren technischen Funktionen beim Verkehrsbetrieb Potsdam tätig. Außerdem war er als technischer Sachverständiger regelmäßig zur Abnahme von neuen KT4D in Prag. Seinen „Erinnerungsbericht aus einem Teil meines Lebens" schrieb er im Jahre 2011 mit einer großen Lupe in der Hand und verstarb leider wenige Monate später. Seine Aufzeichnungen stellte uns dankenswerterweise unser Vereinsmitglied Günther Volkmann zur Verfügung, der sich zur Zeit der KT4D-Einführung in Potsdam mit dem Aufbau der Stromversorgung für die neuen Wagen beschäftigte. Er saß mit Kurt Schünemann im selben Büro. Hier folgen nun die Erinnerungen Kurt Schünemanns, die wir hier gekürzt und behutsam korrigiert wiedergeben. Das gesamte Manuskipt liegt der Redaktion vor und kann gerne angefragt werden.

Erinnerungsbericht aus einem Teil meines Lebens mit einigen bedeutsamen Merkmalen von Kurt Günter Heinz Schünemann, geb. 04.12.1932.

Kriegsende in Potsdam

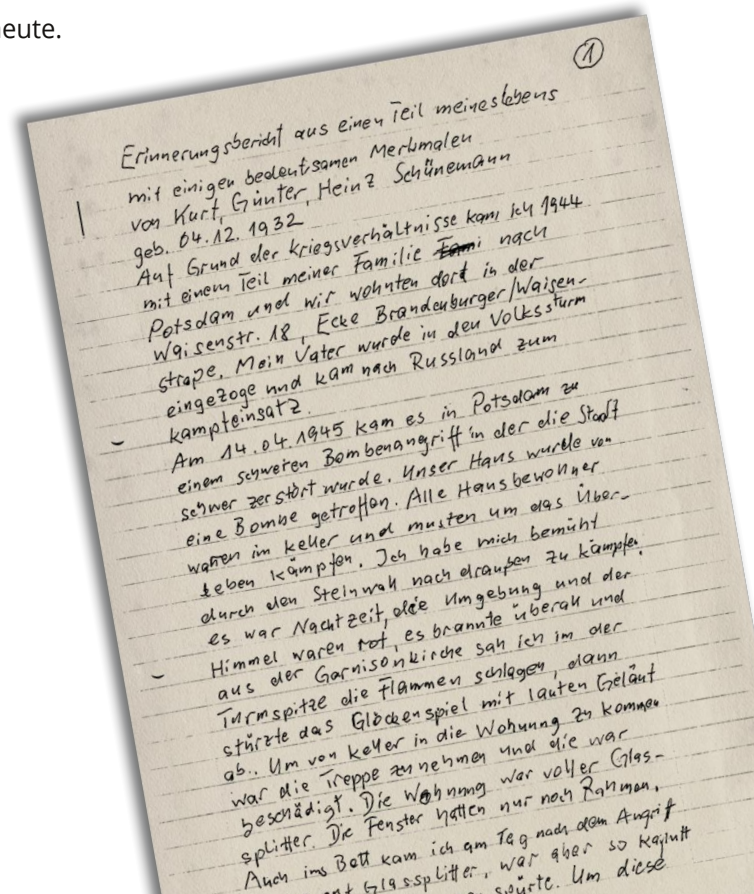
Aufgrund der Kriegsverhältnisse kam ich 1944 mit einem Teil meiner Familie nach Potsdam und wir wohnten in der Waisenstraße 18 (heute Dortustraße 18), Ecke Brandenburger Straße. Mein Vater wurde in den Volkssturm eingezogen und kam nach Russland zum Kampfeinsatz.

Am 14.04.1945 kam es in Potsdam zu einem schweren Bombenangriff bei dem die Stadt schwer zerstört wurde. Unser Haus wurde von einer Bombe getroffen. Alle Hausbewohner waren im Keller und mussten um das Überleben kämpfen. Ich habe mich bemüht, mich durch den Steinwall nach draußen zu kämpfen, es war Nachtzeit, die Umgebung und der Himmel waren rot, es brannte überall und aus der Garnisionkirche sah ich in der Turmspitze Flammen schlagen, dann stürzte das Glockenspiel mit lautem Geläut ab. Um vom Keller in die Wohnung zu kommen, war die Treppe zu nehmen und die war beschädigt. Die Wohnung war voller Glassplitter. Die Fenster hatten nur noch Rahmen. Auch ins Bett kam ich am Tag nach dem Angriff – ich lag auf Glassplittern, war aber so kaputt, dass ich keine Schmerzen spürte. Um diese und weitere Erlebnisse zu verkraften, bedurfte es eines eisernen Willens, denn ich musste [mich] auch [um] meine restliche Familie kümmern – das waren die Mutter, ihre Schwester, davon die Tochter und deren einjähriges Kind.

Für das weitere Leben und die Sicherheit dazu sind wir jeden Tag vor der Nachtzeit in den Park Sanssouci gelaufen und haben dort hinter dem Schloss im Weinkeller vom Alten Fritz mit anderen Potsdamern auf Holzbänken übernachtet – ca. 100 Personen. Ich war um die 13 Jahre [alt].

Von Potsdam nach Frankfurt und zurück

Durch die Wirren des Krieges und deren Folgen wie die Gefangenschaft meines Vaters und die Entlassung nach Frankfurt (Oder) ergab sich unser Umzug [...]. Mein Herz blieb aber in Potsdam und so ist es bis heute.


1

Erinnerungsbericht aus einem Teil meines Lebens
mit einigen bedeutsamen Merkmalen
von Kurt, Günter, Heinz Schünemann
geb. 04.12.1932
Auf Grund der Kriegsverhältnisse kam ich 1944
mit einem Teil meiner Familie ~~Fam~~ nach
Potsdam und wir wohnten dort in der
Waisenstr. 18, Ecke Brandenburger/Waisen-
straße. Mein Vater wurde in den Volkssturm
eingezogen und kam nach Russland zum
kampfeinsatz.
Am 14.04.1945 kam es in Potsdam zu
einem schweren Bombenangriff in der die Stadt
schwer zerstört wurde. Unser Haus wurde von
eine Bombe getroffen. Alle Hausbewohner
waren im Keller und mussten um das Über-
leben kämpfen. Ich habe mich bemüht
durch den Steinwall nach draußen zu kämpfen,
es war Nachtzeit, die Umgebung und der
Himmel waren rot, es brannte überall und
aus der Garnisonkirche sah ich in der
Turmspitze die Flammen schlagen, dann
stürzte das Glockenspiel mit lautem Geläut
ab. Um von keller in die Wohnung zu kommen
war die Treppe zu nehmen und die war
beschädigt. Die Wohnung war voller Glas-
splitter. Die Fenster hatten nur noch Rahmen,
Auch ins Bett kam ich am Tag nach dem Angriff
mit Glassplitter, war aber so kaputt
spürte. Um diese

Ich habe dann später meinen beruflichen Weg in Potsdam [beim] Verkehrsbetrieb erfolgreich gemacht, war dort als Betriebsingenieur, Abteilungsleiter, Schweißingenieur und [in] weiteren technischen Funktionen tätig [...].

Der KT4D auf dem Prüfstand

Meine Aufgabenstellung [ging] mit dem neuen Straßenbahn-Typ KT4D auch ins Ausland, so nach Prag. Seit August 1974 war ich über Jahre, je nach Typenproduktion, über mehrere Wochen und Monate im Werk Smichov in Prag als technischer Prüfer elektrischer und mechanischer Endprodukte täglich am Objekt tätig.

Das erforderte ein fundiertes technisches Wissen und auch körperliche Fitness. Ein komplettes Fahrzeug bedurfte eines Prüfungsaufwandes von 5 Stunden ohne Pause. Ich habe in der Berufszeit 125 KT4D im Gesamtwert von 60 Mio. Mark im technischen Zustand geprüft.[1] Alles im Einvernehmen mit der staatlichen Bahnaufsicht Berlin und der Messtechnik in der DDR. Die Prüfungen wurden bis zur Inbetriebnahme in Potsdam fortgesetzt.

Im Prager Werk Smichov stand mir der Ingenieur Salner zur Seite, der mir den Besuch von streng geschützten Werkstätten ermöglichte – das bezog sich auf die Herstellung von Schienenbremsen, Beschleunigern u.a.m. Im Werk Smichov hatte ich auf der Leitungsebene ein gutes Vertrauensverhältnis und wurde dann auch im Haus der Chefsekretärin und [deren] Mann sehr familiär aufgenommen und hatte auch mit meiner Frau eine gute Bleibe.

Für die technischen KT4D-Prüfungen gab es Vorschriften, die von der DDR-Seite in Dresden ausgearbeitet [worden waren].[2] Damit bestand für die KT4D und deren Bauteile ein korrektes Messwerk.

In der DDR gab es aus allen 27 Verkehrsbetrieben insgesamt drei Ingenieurs-Gruppen, die mehrmals im Jahr zusammentrafen um zu beraten. Zur Beratung standen die Erprobung des KT4D, die Erzeugungstechnik[3] Straßenbahn und die Schweißtechnik [an]. In meiner Haupttätigkeit als Abteilungsleiter nahm ich auch an diesen Gruppenarbeiten teil. Dazu kam eine Zusatzaufgabe – ich wurde zum Bauleiter für den Aufbau einer Fernheizung im Verkehrsbetrieb Potsdam [ernannt]. Dazu gehörte auch der Aufbau einer Steuerstation und das gesamte Rohrsystem. Mein Arbeitsaufwand pro Tag betrug 12 bis 14 Stunden. [...]

Die Zusatzaufgaben ergaben sich erst, als die Hauptaufgabe mit dem KT4D und [die] Aussonderung der Altbau-Fahrzeuge geregelt waren. Ich habe alle Aufgaben mit Begeisterung und Zuneigung für meine Straßenbahn gemacht und manchmal habe ich sie auch gestreichelt.

Heute werden für mich viele Ereignisse so wichtig und haben mein Leben geprägt. Jetzt denke ich z.B. an meine Straßenbahnfahrer-Ausbildung im Verkehrsbetrieb Dresden mit dem Großzug [...]. Danach habe ich dann in Potsdam meine Leute ausgebildet.

Sehr wichtig waren in meiner Berufszeit auch die Personen, mit denen ich ein vertrauensvolles Verhältnis hatte – so der Betriebsdirektor Fritz Strömbach, den ich sehr geachtet habe [...] und die Fachkollegen in den Verkehrsbetrieben in Berlin, Magdeburg, Erfurt, Dresden, Leipzig, Schwerin und weitere. [...]

Kurt Schünemann, 2011.

Anmerkungen

1. Potsdam erhielt einschließlich der Prototypen 44 Fahrzeuge ab Werk, weitere 9 Wagen waren 1983 für Potsdam bestimmt und abgenommen, wurden dann aber nach Berlin "umgeleitet". Bei der darüber hinausgehenden Stückzahl handelt es sich wahrscheinlich um Fahrzeuge anderer Verkehrsbetriebe, die man auf diesem Weg unterstützte.

2. Gemeint ist die VES-K: Versuchs- und Entwicklungsstelle des Kraftverkehrs der DDR

3. Wahrscheinlich gemeint ist die „Erzeugnisgruppenarbeit" der Verkehrsbetriebe: jeder Betrieb übernahm zentral die Aufarbeitung bestimmter Baugruppen (Beschleuniger, Schienenbremsen, Motorgeneratoren usw.)

SIE SIND GEFRAGT

Kennen Sie interessante Anekdoten oder Geschichten aus dem Potsdamer Verkehrsbetrieb? Wir wollen auch diese gern veröffentlichen. Bitte schreiben Sie uns:

info@historische-strassenbahn-potsdam.de

oder an

Historische Straßenbahn Potsdam e.V.
Fritz-Zubeil-Straße 96 | 14482 Potsdam

Zwei kantige Charakterköpfe: Wagen 234 von 1957. Daneben Wagen 1013 der Ekebergban von 1932.

Museumsstraßenbahnen in aller Welt

Vognhall 5 - Oslos Straßenbahnmuseum

Die norwegische Hauptstadt Oslo ist bekannt für den Nobelpreis, ihre moderne Architektur und das wunderbare Stadtklima am Wasser. Seit 1875 gibt es auch einen Schienennahverkehr, dessen umfangreicher Geschichte sich das "Sporveimuseet" in Majorstuen widmet. Doch auch Fans von alten Bussen kommen hier nicht zu kurz.

Das Straßenbahnmuseum der norwegischen Hauptstadt Oslo befindet sich in der 1913 errichteten Wagenhalle Nr. 5 im Stadtteil Majorstuen. Die Halle gehörte zunächst der *Kristiania Elektriske Sporvei* und war bis 1967 in Betrieb, wenn auch nur noch als Abstellhalle für ausrangierte Fahrzeuge. Nach unterschiedlicher Nachnutzung wurde 1983 hier das erste Museum eröffnet.

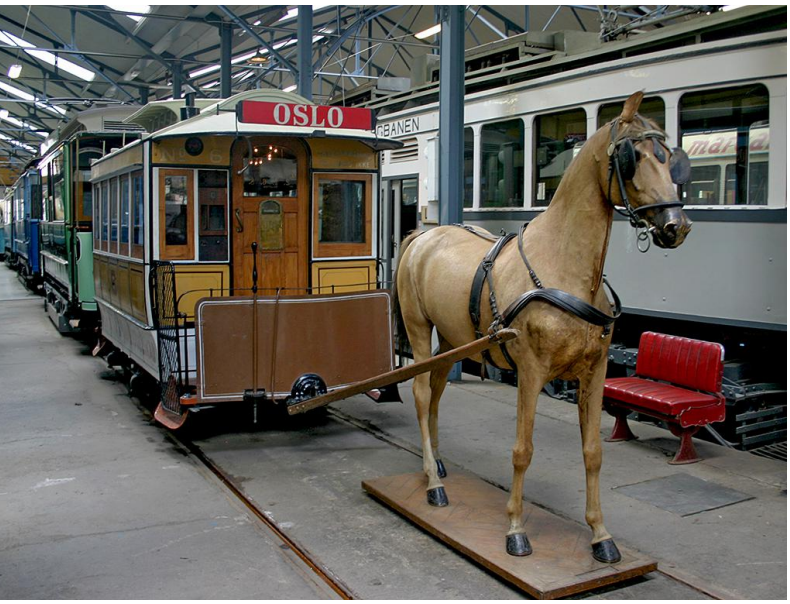
Heute hat die historische Halle, die in den 1990er Jahren restauriert wurde, auch wieder einen Gleisanschlus. Der Betreiber des Museums, die *Lokaltrafikkhistorisk forening*, verfügt über eine riesige Sammlung an Nahverkehrsfahrzeugen, von denen nur ein Bruchteil im Museums ausgestellt ist. Ein Besuch lohnt sich natürlich trotzdem. Knapp 40 Fahrzeuge vom Pferdebahnwagen bis zum O-Bus sind in der Halle ausgestellt.

An jedem ersten Sonntag im Monat verkehrt außerdem einen historischer Straßenbahnzug als Zubringer zum Museum. Die standesgemäße Anreise ist also garantiert. Nach der Umstellung auf 750 Volt ist aktuell jedoch nur ein Zug einsetzbar, obwohl viele der Wagen fahrbereit wären.

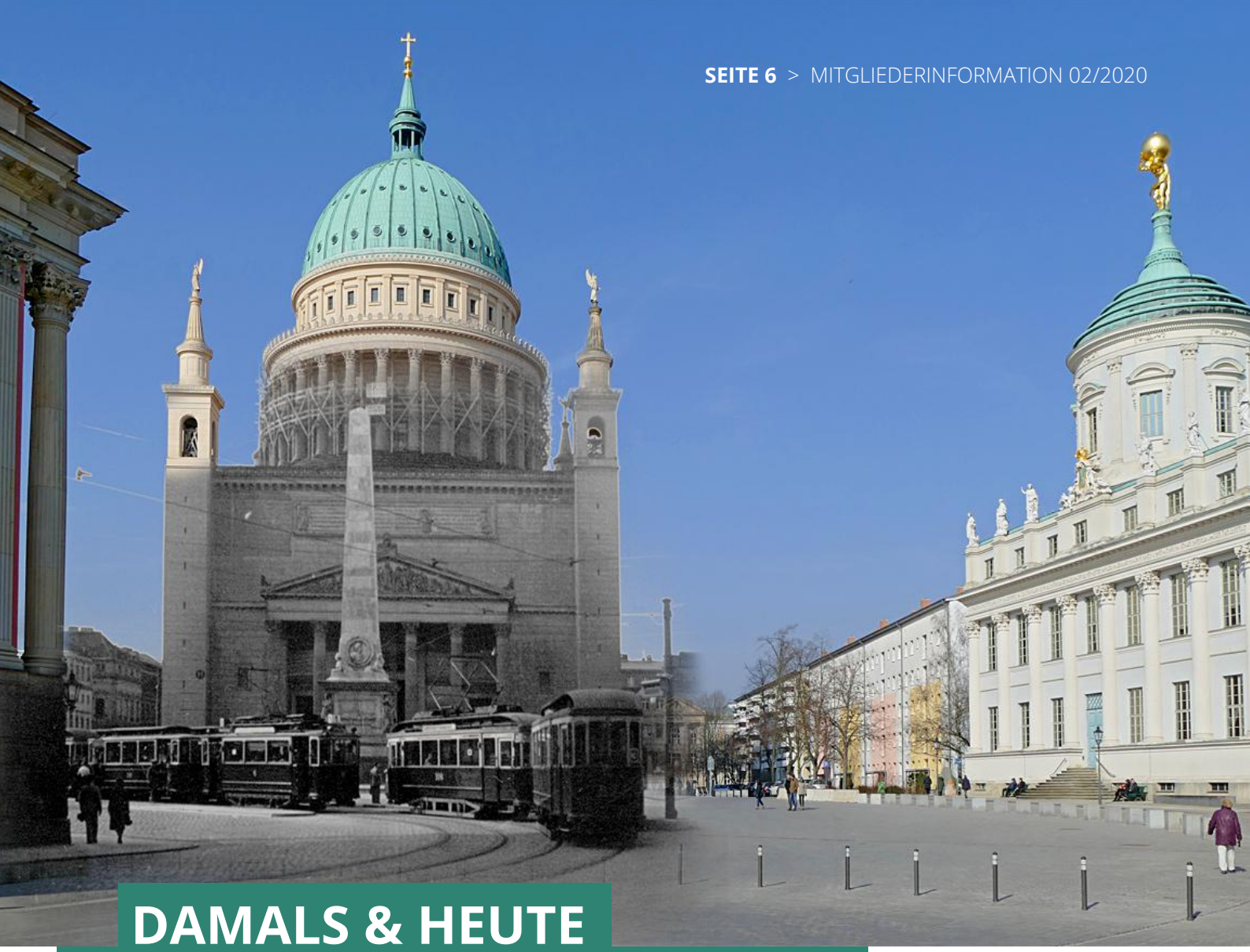
Weitere Infos unter:
www.sporveismuseet.no

Bild links: 1924 von Skabo (Oslo) und Berliet (Lyon) gebaut, ist der Bus Nr. 2 der Ekebergaban noch heute fast vollständig im Originalzustand. Er wurde bereits 1933 an ein Museum übergeben. Fotos: R. Leichsenring

IMPRESSIONEN AUS DER OSLOER VOGNHALL 5



www.sporveismuseet.no



DAMALS & HEUTE

Die Straßenbahn war über Jahrzehnte nicht vom Alten Markt wegzudenken. Ab 1880 rollten zunächst die Wagen der Pferdebahn und ab 1907 jene der Elektrischen an der Nikolaikirche, dem Obelisken und dem Fortunaportal vorbei.

Zwischen 1880 und ca. 1888 gab es hier sogar noch einen Abzweig in Richtung Glienicker Brücke. Die Bahnen fuhren damals zwischen dem Palast Barberini und dem Knobelsdorff-Haus hindurch und dann quer durch die Altstadt (Brauerstraße und Berliner Straße) bis zum Stadtkanal.

Auch noch lange Jahre nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges, hielten die Straßenbahnen direkt in der Mitte des Marktplatzes. Mit dem Abriss des Stadtschlosses und dem Neubau der Trasse in der Friedrich-Ebert-Straße nahm die Tram ab 1961 neue Wege und verabschiedete sich nach mehr als 80 Jahren von der Potsdamer Piazza.

Unsere Fotomontage oben zeigt eine Straßenszene der 1930er Jahre in die heutige Zeit versetzt.

Foto & Montage: R. Leichsenring / Sammmlung R. Leichsenring

#WIRSAMMELN

Potsdamer Sammlungen online erleben

Die Geschichte hinter einer Zeitkarte von 1921

Die besonderen Umstände der COVID-19-Pandemie sorgten dafür, dass sich viele alltägliche Aktivitäten ins Internet verlagerten.

Auch das Potsdam Museum blieb während der letzten Wochen geschlossen. Um allen Interessierten trotzdem einen Blick auf Artefakte der Stadtgeschichte zu ermöglichen, hatte der Förderverein des Potsdam-Museums eine ganz besondere Idee. Potsdamer Sammler waren und sind aufgerufen, ihre liebsten Stücke der Öffentlichkeit zu präsentieren.

Wenn Sie auch ein Stück Potsdamer Tram-Geschichte gesammelt haben, lassen Sie es uns wissen. Wir stellen es gerne hier vor!

Unter **www.wirtragen.org** #WIRSAMMELN können die schönen Stücke besichtigt werden. Eine kurze Geschichte beschreibt die Herkunft und die Besonderheit jedes Objektes.

Auch unser Verein beteiligte sich mit einem wunderbaren Stück Alltagsgeschichte - einer Fahrkarte der Potsdamer Straßenbahn aus dem Jahre 1921. Der Fahrschein gehörte Fräulein Alice Jandt, Tochter des Friseurs Karl Jandt aus Nowawes.

Alice arbeitete offensichtlich in der Stadt, denn der von ihr erworbene Zeitkartenabschnitt ermöglicht ihr die Fahrt von ihrem Wohnort in der Priesterstraße 57a (heute Karl-Liebknecht-Straße) bis zum Luisenplatz.

Dazu musste sie mit der Straßenbahn der Linie D zunächst vom Rathaus Babelsberg bis zum Wilhelmplatz fahren und dort noch einmal umsteigen in einen Wagen der Linie A.

In die Persönlichen Zeitkarten wurden monatlich Belegmarken eingeklebt, das Büchlein alle halbe Jahre neu ausgestellt. Warum Alice nur den April nutzte, bleibt im Dunkeln...

Historische Strassenbahn Potsdam e.V.

FÖRDERVEREIN DES POTSDAM MUSEUMS e.V.

SZCZECIN. Noch bis 1996 gehörten die Wagen vom Typ 4N in Szczecin regulär zum Straßenbild und wurden dann durch Gebrauchtwagen aus Deutschland abgelöst.

Mit Baujahr 1962 gehört der heutige historische Wagen Nr. 293 (H) zu den jüngsten seiner Art. Der Fahrzeugtyp stellt eine Weiterentwicklung des deutschen Kriegsstraßenbahnwagens (KSW) dar, der nach dem Krieg in Polen in großer Stückzahl als Typ N nachgebaut wurde. Im Februar 2014 sehen wir den Veteranen zusammen mit dem früheren Berliner T6A2M Nr. 1207 im Betriebshof in Golęcin.

Foto: Robert Leichsenring