



Alla Sokolowskaja: Ich möchte mich „per Du“ mit der Straßenbahn unterhalten

in: Korobowa, V. (2014): „Weiße Flamme des grauen Haars: Gesammelte Erinnerungen von Blockadekindern deutscher Herkunft.“ Sankt Petersburg: Politechnika-Service. S. 84-93.

Ein historischer Exkurs

„Schenken Sie uns eine Straßenbahn!“ – Mit diesen Worten wandte sich Anfang der 1970er Jahre die Holländische Gesellschaft für Schienenverkehr an die sowjetische Regierung. Dort bereitete man sich auf die Eröffnung des weltweit ersten eigenen internationalen Museums vor.

„Es wäre gut“, so erklärte man, „wenn wir in unserer Ausstellung einen originalen und in gutem Zustand befindlichen russischen Straßenbahnwagen hätten.“

Also musste nach Plänen aus dem Jahr 1928 eine Straßenbahn im ursprünglichen Stil gebaut werden. Und so gelangte der Retrowaggon über die Wellen des Meeres, auf dem Deck eines Dampfers, nach Holland und nahm seinen Platz in der Ausstellung des Internationalen Museums für Schienenverkehr ein. Doch warum wurde der Brief aus Holland ausgerechnet nach Leningrad geschickt? Die Antwort ist einfach: Diese Stadt gilt als „Straßenbahnhauptstadt“ der Welt!

Ganz zu Beginn des 20. Jahrhunderts erschien die erste Straßenbahn auf den Straßen von Petersburg. Sie war zugleich ein Vorbote der neuen Zeit und ein Teil des Stadtbilds.

Ebenso wie die weltbekannten Brücken und die kunstvollen Einfriedungen und Gitter des Winterpalasts und des Sommergartens wurde auch die Straßenbahn zu einem harmonischen Bestandteil der Straßen und Plätze.

Sprachwissenschaftler glauben, dass das Wort „tramway“ aus Skandinavien nach England kam. Und dann ließ es sich dauerhaft in der ganzen Welt nieder! Auch wenn, sagen wir, die Engländer und die Deutschen dieses für ihre Maßstäbe lange Wort verkürzten, und so wurde daraus einfach „tram“. Erinnern Sie sich, wie bei Majakowski: „Und die Trams setzten ihren Lauf fort ...“

Die Straßenbahn hat ihre Geschichte, doch jetzt möchte ich über eine Seite dieser Geschichte sprechen: die Zeit der Blockade.

Frontstadt

Ab den ersten Kriegstagen ordnete sich der gesamte Betrieb der Leningrader Straßenbahnen dem Bedarf der Front unter. Außer den gewöhnlichen Passagieren transportierte man nun auch Militärpersonal, Munition, Rohstoffe und Benzin. Und als es an der Zeit war, die Zivilbevölkerung – in erster Linie die Kinder – zu evakuieren, da brachte man die Abreisenden organisiert mit der Straßenbahn ins Hinterland. Viele Straßenbahnfahrer erinnerten sich später, wie die Kinder weinten, als sie sich von ihren Eltern trennen mussten.

Danach mussten ganze Fabriken, die zur Verteidigung gebraucht wurden, ins Landesinnere verlegt werden. Auf den Güterwagen der Straßenbahn transportierte man wertvolle Geräte,

Werkbänke und Maschinen ab ... Mit der Straßenbahn beförderte man auch die Post, denn alle Autos waren für militärische Zwecke mobilisiert worden.

Zu jener Zeit wurde die Leningrader Straßenbahn auch zu einem Transportmittel für Verwundete! Die Waggonen wurden mit guten Federungen ausgestattet (damit man unterwegs nicht zu sehr durchgeschüttelt wurde). Innen brachte man Bänke für Krankenträger an. Die Fenster wurden verdunkelt – all das tat man, um den Transport der verwundeten Frontkämpfer komfortabler zu machen. Die Fahrer und Schaffner dieser Waggonen bekamen eine Unterweisung in erster Hilfe, damit sie jeden retten und lebendig bis zum Lazarett bringen konnten.

Mit Beginn des Krieges halfen die Straßenbahner neben ihrer eigentlichen Arbeit wie alle anderen Nichtwehrpflichtigen beim Bau von Verteidigungslinien an den weit- und nahegelegenen Zufahrtswegen zur Stadt.

Hitler meinte, der zukünftige Krieg gegen die Sowjetunion wäre ein „Panzerkrieg“. Und deshalb schmiedeten auch die Straßenbahner ihre besondere Waffe für den Kampf mit den gegnerischen Panzern. In der Werkstatt des Streckendienstes organisierte man die Produktion von „Panzerriegeln“: Schienenstücke werden über Kreuz zusammengeschweißt und fertig ist der „Panzerriegel“! Jetzt musste man ihn nur noch so tief wie möglich in die Erde rammen, und zwar da, wo die Panzerkämpfe erwartet wurden ... Dort errichtete man auch Panzersperren aus Radsätzen von Waggonen. All das war für die Panzer des Feindes eine zu „harte Nuss“.

Tausende Leningrader Straßenbahner gingen an die Front, viele von ihnen als Freiwillige.

Der Feind an der Straßenbahnhaltestelle

Es begann eine Verteidigung, wie es sie in der Geschichte aller Kriege noch nicht gegeben hatte – die Verteidigung der belagerten Stadt.

Ein kalter, stahlfarbener, rauer Horizont ...

Die Straßenbahn fährt zum Außenposten, die Straßenbahn fährt zur Front.

Sperrholz statt Glas, doch das ist nicht schlimm.

Und die Bürger strömen in Scharen hinein ...

So schrieb Vera Inber, einer Dichterin der Blockadezeit.

Zur vordersten Linie, in den Bereich von Strelna, brachten die Straßenbahnen Munition, auf dem Rückweg transportierten sie Verwundete. Nach der Haltestelle „Prospekt Statschek“ (noch vor dem Kirow-Werk) gab es keine Oberleitungen mehr. Ab da schleppte „der Kuckuck“ (so nannte man eine kleine Lokomotive) die Straßenbahn knapp zwei Kilometer bis zu den Schützengräben der vordersten Verteidigungslinie Leningrads.

Den Zug führte die Brigade des Straßenbahnfahrers N.S. Kusmin. In der Nähe explodierten nicht selten Geschosse. Der ungewöhnliche Straßenbahn-Zug fuhr durch Feuer und Rauch. Und so ging es Tag für Tag: Munition hin, Verwundete zurück.

Der Blockadewinter 1941/42 begann sehr früh und war einer der strengsten des 20. Jahrhunderts. Kälter war nur noch der Winter 1939/40. Auch damals herrschte Krieg: eben jener, wie der Dichter Twardowski treffend formulierte, „weitgehend unbekannte“ Sowjetisch-Finnische Krieg. Wie dem Journal für Kampfnachrichten des Stabs der Lokalen Luftverteidigung der Behörde für Straßenbahnen und Oberleitungsbusse zu entnehmen ist,

wurden in den ersten vier Kriegsmonaten 2006 Waggon für den Transport von Soldaten bereitgestellt und 250 000 Soldaten befördert. Für den Transport von Verwundeten wurden 3994 Waggon bereitgestellt und für die Post 388 Waggon. Für die Tapferkeit und den Heldenmut der Straßenbahner gab es viele Beispiele.

Hier sind nur zwei davon.

Die Straßenbahnfahrerin W.A. Bulkanowa lenkte einen Waggon der Linie 12 über die Kirow-Brücke (früher wie heute die Dreifaltigkeitsbrücke). In der Nähe explodierte ein Geschoss. Verwundet an Brust und beiden Beinen fand sie dennoch die Kraft, den Waggon von der Brücke zu fahren: Bei Artilleriebeschuss oder Luftangriffen war dies der gefährlichste Ort. Im Verbluten begriffen, brachte sie ihn bis zur Kuibyschew-Straße und half ihren Passagieren, auszusteigen und in Deckung zu gehen.

Ihre Kollegin M.A. Tschujewa schaffte es schwer verwundet, ihren Waggon bis zum Straßenbahndepot zu fahren, doch aussteigen konnte sie schon nicht mehr ...

Der Moskowskij Prospekt war der Weg zur Front.

In der Blockadezeit mussten die Straßenbahner Aufgaben bewältigen, für die sie nicht Tage, sondern nur Stunden hatten.

So etwa brauchte die Stadt Natursand. Und zwar in gewaltigen Mengen: zum Feuerlöschen, zum Schutz der weltbekannten Kulturdenkmäler (Skulpturen) sowie der unteren Etagen und Fenster der Paläste und öffentlichen Gebäude. Und auch für die Rüstungsfabriken: als Komponente eines besonderen Gussprozesses zur Herstellung von Militärtechnik. Doch die Sandgruben, wo man ihn früher geholt hatte, lagen alle hinter der Frontlinie! Dort, wo bereits feindliches Territorium war. Im Sosnowka-Park, wo heute die berühmte W.-Alexejew-Sportschule der Olympischen Reserve steht, war vor dem Krieg eine kleine Sandgrube. Eine Brigade von Baggerfahrern unter Leitung von K.M. Schtscherbakow fand nach einem tiefen Einschnitt ins Erdreich das, was die Frontstadt benötigte. Hierher verlegte man eine Straßenbahnlinie und die gesamte Blockadezeit über holte man von hier Sand für die Stadt und die militärischen Objekte.

Eine andere, nicht weniger komplizierte und dringende Angelegenheit war die Produktion von Sprengstoff. Unter den Bedingungen der Blockade war es nicht mehr möglich, ihn aus dem Hinterland anzuliefern. Es gab nur einen Ausweg: Sprenggemische mussten in der Stadt selbst hergestellt werden. An der Lösung des Problems arbeiteten nicht nur diverse Institute und Fabriken, sondern auch die Straßenbahner. Schließlich hatten sie Erfahrungen mit dem Thermitschweißen von Schienenstößen. Und so schaffte es der Ingenieur N.J. Kirillow, in den Werkstätten des Blochin-Straßenbahndepots die Serienproduktion von Sprengstoff – und auf deren Grundlage die Herstellung von Handgranaten – in Gang zu bringen!

Im selben Depot organisierte der Konstrukteur G.A. Lodyschenski im Waggonausbesserungswerk Nr. 2 die Serienfertigung (!) von Minen zur Abwehr von Panzern und Infanterie. Hier wurden auch sehr wichtige Maschinenteile für Panzer der KW-Serie („Klim Woroschilow“) produziert.

Benzin war in der belagerten Stadt Gold wert! Deshalb ruhten alle Hoffnungen auf den elektrischen Verkehrsmitteln. Die Straßenbahn war nun, wie man heute sagt, „multifunktional“. Einige Streckenabschnitte mussten für Eisenbahnzüge umgerüstet werden. Vor dem Krieg hatte es in der Stadt nur eine einzige Eisenbahnbrücke gegeben. Was geschah im Krieg? Die faschistischen Flugzeuge machten Jagd darauf, machten sie mit

weittragenden Geschossen „mürbe“. Deshalb beschlossen die Straßenbahner, auf der benachbarten Wolodarski-Brücke die Straßenbahnschienen umzubauen, um auch Güterzüge passieren zu lassen. Wie konnte man Spezialübergänge anlegen, um Züge von Eisenbahn- auf Straßenbahnschienen überzuleiten? Eine Gruppe von Ingenieuren (Lissow, Kirillow, Michaljow) löste das Problem: Tagsüber fuhren wie gewöhnlich Straßenbahnen über die Brücke, nachts hingegen Eisenbahnzüge.

Die Frontstadt bereitete sich sogar auf Straßenkämpfe mit dem Feind vor. Deshalb entwarf der Ingenieur und Konstrukteur D.I. Kondratjew eine gepanzerte Straßenbahn (Waggon Nr. 2435), die vom Smirnow-Straßenbahndepot gebaut wurde. Sie hatte einen gepanzerten Überzug und Fensternischen für Maschinengewehre, war aber so angestrichen wie eine gewöhnliche Straßenbahn. Die Arbeitsskizzen, Tabellen, Formeln und Berechnungen Kondratjews sind erhalten geblieben. Darunter auch eine unerwartete Notiz: „Gewicht einschließlich Kleidung 50 kg.“ Damit meinte er sich selbst! Er wohnte damals auf der Arbeit.

Die Straßenbahnen stehen still

8. Dezember 1941. An diesem besonders frostigen Dezembertag tobte ein heftiger Schneesturm über der Stadt. Hoffnungsvoll schauten die dick verummten Leningrader (von ihnen waren nur die riesigen Augen zu sehen!) an den Haltestellen in die Ferne, doch umsonst ...

Die Straßenbahnen kamen nicht.

„Die Stromzufuhr endete am Morgen des 8.12.41. Der Verkehr wurde nicht wieder aufgenommen.“ So erinnerte sich M.C. Soroka, Leiterin der Behörde für Straßenbahnen und Oberleitungsbusse.

Blockade: Tag 219.

... Der Kampf ist verstummt. Die Kanonade schweigt.
Ich sehe: Über den Iljitsch-Prospekt
Kriecht eine Straßenbahn, von Geschossen zerschnitten,
Schleppt ihre zerstörte Seite die Schienen entlang.
Es schien so: Sie bricht unter den Wunden zusammen,
Doch sterben wollte sie hier nicht.
So kroch sie ins Depot zu ihren Straßenbahn-Genossen,
Um ihren Weg für immer abzuschließen.
Das nächtliche Signal rief uns zur Arbeit,
Die Bohrer kreischten, die Sägen zernagten das Kupfer ...
Vier Tage lang scheuten wir keinen Schweiß,
Um die Straßenbahn am Leben zu erhalten.
Durch beharrliche und geschickte Arbeit,
Holten wir sie ins kämpferische Leben zurück.
Die Kommission der Reparaturabteilung
Befand sie für geeignet, um ins Glied zurückzukehren.
Und in den Nächten, bevor die Morgenröte kam,
Solang das aufgeregte Heulen der Sirenen schwieg,
Brachte sie Soldaten hinter die Narwskaja-Sastawa,
Hinter das Kirow-Werk, zur Front, zur vordersten Linie.

M. Sasonow

Man schrieb den März 1942.

Bei Kälte und Schneetreiben räumte man mit letzter Kraft den Schnee von den Schienen, bestreute sie mit Salz und stellte von Mal zu Mal die Weichen um, damit sie nicht einfroren. Dutzende Kilometer Schienen, 500 Kilometer Oberleitungen, Hunderte Waggons – all das musste wieder in Ordnung gebracht werden. Güterstraßenbahnen transportierten Schnee und Schmutz ab, manchmal brachten sie auch Leichen zum Friedhof.

Gemeinsam mit M.C. Soroka, der Leiterin der Behörde für Straßenbahnen und Oberleitungsbusse, erprobte eine Gruppe von Straßenbahnern die erste wiederbelebte Straßenbahn. Die Menschen schauten ihr verwundert nach, freuten sich und schrien nach Kräften: „Hurra!“ Doch auf die Passagierwagen mussten sie erst noch eine Weile warten.

Schließlich wurden die führenden Spezialisten des Verkehrswesen aus den Truppenteilen der Leningrader Front abberufen. Am 11. April 1942 gab das Leningrader Stadtexekutivkomitee den Erlass „Über die Wiederaufnahme des Straßenbahnverkehrs für Passagiere“ heraus: „Zu beginnen ab dem 15. April 1942 ...“

Doch es waren nur fünf Linien. Und auch nicht die, die es vor dem Krieg gab. Unter den Bedingungen der Kriegszeit verfügte jede Linie über Umwege.

Tag Nr. 219 (von insgesamt 900!) der Blockade brach an: der 15. April. J.F. Agapowa, die Fahrerin, die nach einer mehr als viermonatigen Pause den ersten Straßenbahnwagen lenkte, erinnert sich:

„Später gab es viele Fahrten. Schwierige, gefährliche, bei Luftangriffen und Beschuss. Doch diese Fahrt vom 15. April werde ich niemals vergessen. Und immer werde ich mich an die Gesichter meiner Blockadepassagiere erinnern!“

Ihre Kollegin A.N. Wassiljewa erinnert sich:

„Als die Straßenbahnschienen einfroren und es in der Stadt keinen Strom mehr gab, kam der Verkehr zum Stillstand. Wir, die Fahrer und Arbeiter des Depots, gingen Schützengräben ausheben, schlugen Eis von den Schienen, heizten die Waggons. Und auf einmal sagte man uns: Am 15. April soll die erste Straßenbahn auf Linie gehen! Der Kälte, den Bomben und den verdammt Faschisten zum Trotz sollten wir einen solchen Festtag für die Stadt organisieren. Zur Freude der erschöpften Leningrader. Den Verkehr auf den Straßen wieder aufnehmen. Denn Verkehr bedeutet Leben!“

... Am erfreulichsten war es, die Passanten zu sehen: die ungläubigen, verwunderten Augen der Menschen und das irgendwo in den Tiefen dieser Augen vergessene Lächeln.“

Vera Ketlinskaja, eine bekannte Schriftstellerin und ebenfalls Überlebende der Blockade, schrieb bereits nach dem Krieg in bewegten Worten:

„Während der Blockade begriffen wir alle die Bedeutung einer uns seit der Kindheit vertrauten Sache wie der Straßenbahn. Sie war ein Symbol der Wiedergeburt, ein Ruf des Lebens. Die Menschen rannten mit ihren aufgequollenen Beinen diesem ersten Waggon hinterher. Und sie riefen dem Fahren zu: ‚Läute noch einmal!‘“

Und was war mit denen, die unsere Stadt belagerten und umzingelten? Die auf der anderen Seite des Blockaderings standen? „Begingen“ auch sie dieses Ereignis? Ein gefangener deutsche Artilleriegefreiter sagte bei seiner Befragung:

„Am 15. April 1942 kamen mein Kamerad und ich zum Wachdienst. Dunkelheit, tief hängende Wolken, Kälte, alles wie immer. Doch über Leningrad lief etwas Seltsames über die Wolken – keine Raketen, sondern Lichtblitze. Ich fragte meinen Kameraden: ‚Was sind denn

das für seltsame Illuminationen? Vielleicht eine neue Geheimwaffe?' Vom Dach des Unterstands aus schaute er mit dem Fernglas lange in Richtung der Stadt. Schließlich sagte er: „Die haben die Straßenbahn in Gang gebracht!“ Wir trauten unseren Augen nicht. Nach sieben Monaten Belagerung?! Da kamen wir ins Grübeln: Wozu hatten wir denn im Winter gefroren? Wozu waren auf unseren Gräbern Wälder aus Kreuzen gewachsen? Wozu hatten wir vom Sieg Hitlers und dem Fall Leningrads geschrien, wenn die Russen die Straßenbahn in Gang gebracht hatten?!”

Berechnungen von Fahrzeuggestellen und Karosserien

So heißt das von D.I. Kondratjew verfasste Lehrbuch – demselben, der in seinen Arbeitsskizzen geschrieben hatte: „Gewicht einschließlich Kleidung 50 kg.“ Doch wann hatte er das getan? Im Blockadejahr 1943.

Was für ein Optimist muss man sein, um in der – wie die Feinde dachten – halbtoten Stadt Kraft und Zeit (während man noch Aufgaben für die Verteidigung erledigte) zu finden, zivile Straßenbahnen für die Zukunft zu planen!

Die Geschichte bewahrte noch ein anderes einzigartiges Werk desselben Autors, das er während der Blockade zusammengestellt hatte. Dabei handelt es sich um ein Album mit Bauplänen aller Waggontypen, angefangen von der „Pferdebahn“ bis zu den letzten Modellen von Straßenbahnen, Oberleitungs- und Omnibussen der Vorkriegszeit. Damit wurden ein gutes halbes Jahrhundert lang Spezialisten im Verkehrswesen ausgebildet. Ein solches Volk war unbesiegbar!

Die Übersetzung ins Deutsche erfolgte im Rahmen der Humanitären Geste der Bundesrepublik Deutschland zugunsten der heute noch lebenden Opfer der Leningrader Blockade. Das Projekt „Humanitäre Geste“ wird vom Deutsch-Russischen Begegnungszentrum St. Petersburg (drb) in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung St. Petersburg, dem Generalkonsulat der Bundesrepublik Deutschland in St. Petersburg und der Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH umgesetzt.

Übersetzung aus dem Russischen: Sophie Tempelhagen