



## Hol mich der Teufel ... Sie haben die Straßenbahn in Gang gebracht! (c)

### Чёрт меня возьми... Они пустили трамвай! (c)

Санкт-Петербургское государственное бюджетное учреждение «Музей «Невская застава» изучает и хранит историю Невского района Санкт-Петербурга. Один из наиболее интересных и важных её периодов – годы Великой Отечественной войны. К 75-летию полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады музей реализовал проект, посвящённый воспоминаниям об осаде города 1941-1944 гг. «Устная история Невской заставы. Блокада».

Кроме спецпроекта в 2019-ом году музей регулярно представлял материалы об истории Невского района в период блокады Ленинграда. Один из таких материалов – статья «Чёрт меня возьми...они пустили трамвай». Она посвящена проблеме общественного транспорта в осаждённом городе. А именно вкладу Невского района в борьбу за восстановление трамвайного движения на улицах Ленинграда весной 1942-го года.

Статья впервые [опубликована на официальном Telegram-канале музея «Неприкосновенный запас»](#). Автор: научный сотрудник музея «Невская застава» Киселева Д.М.

Перевод с русского: Софи Темпельхаген

Перевод на немецкий язык осуществлен в рамках проекта “Гуманитарный жест”, инициированного Федеративной Республикой Германия в отношении ныне здравствующих блокадников в связи с 75-летней годовщиной полного снятия блокады Ленинграда. Исполнителем проекта является «Русско-немецкий Центр встреч» в сотрудничестве с Администрацией Санкт-Петербурга, Генеральным Консульством Федеративной Республики Германия в Санкт-Петербурге, Сетью социально ориентированных молодежных организаций Нордхаузен е.Ф. и Немецким Обществом по Международному Сотрудничеству (ГИЦ) ГмбХ.

Daria Kiseljowa, 28. Januar 2019

Vor 75 Jahren wurde unsere Stadt, die damals noch Leningrad hieß, vollständig von der Blockade durch die Nationalsozialisten befreit. Der 27. Januar 1944 - dieses Datum gilt als der „Leningrader Tag des Sieges“. Der Weg zu diesem Tag verlief durch alle Schrecken des Krieges - und über Straßenbahnschienen!

Für die modernen Sankt Petersburger ist es schwierig, sich die ungeheure Bedeutung eines so gemächlichen öffentlichen Verkehrsmittels wie der Straßenbahn vorzustellen. Für die Einwohner des Leningrad der Vorkriegszeit aber war sie eines der wichtigsten Transportmittel. Denn schließlich hatte man mit der Planung der U-Bahn gerade erst begonnen und private Autos waren noch ein riesiger Luxus. Dem durchschnittlichen Leningrader standen Bus, Oberleitungsbus und Straßenbahn zur Verfügung. Letztere war, obgleich nur unbedeutend, so doch ein wenig preiswerter.

Mit Beginn des Krieges änderte sich das Alltagsleben in Leningrad Schritt für Schritt. Anfang Herbst 1941 wurden alle regulären Busverbindungen für Passagiere eingestellt. Die Fahrzeuge wurden für den Bedarf der Front eingesetzt. Die Oberleitungsbusse und die Straßenbahnen fuhren bis zum 8. Dezember: Aufgrund von Stromausfällen, zerstörten Oberleitungen und Schneeverwehungen wurde schließlich auch bei diesen Verkehrsmitteln der reguläre Betrieb eingestellt.

Der Schrecken des Blockadewinters 1941/42 lag nicht nur in den rauen Wetterbedingungen, dem Hunger oder der fehlenden Straßenbeleuchtung, sondern auch in der Notwendigkeit, sich zu Fuß fortzubewegen. Es gab keine Verkehrsmittel, um zur Arbeit, zum Dienst oder zur Schule zu fahren - die physischen Kräfte zur Überwindung der Entfernungen nahmen aber immer mehr ab.

D. Granin und A. Adamowitsch formulierten in ihrem „Blockadebuch“: *„Die Stadt gehörte den Fußgängern. Die Entfernungen wurden real. Man maß sie mit der Kraft der eigenen Beine. Nicht wie früher nach der Fahrzeit - sondern nach menschlichen Schritten.“*

Um den Leningrädern die Straßenbahn zurückzugeben musste man:

1. die Menge des in der Stadt erzeugten Stroms erhöhen,
2. die Straßen von Schneeverwehungen, Eis und Unrat befreien,
3. das Umspannwerk sowie die Kontakt- und Streckennetze (Oberleitungen und Schienen) wieder in Betrieb nehmen

sowie die menschlichen Ressourcen - bzw. das, was davon noch übrig war - einbeziehen.

Die erste Aufgabe bewältigte das Wasserwerk Nr. 5 „Roter Oktober“, gelegen am rechten Ufer des Newski-Bezirks (in den Blockadejahren noch Wolodarski-Bezirk).



Hier wurde ein Turbinenblock in Betrieb genommen, der auf die Verbrennung von Frästorf umgerüstet wurde, welcher in den Werken des Wsewoloschski-Bezirks vorhanden war. S.W. Ussow, der leitende Ingenieur von „Lenenergo“, merkte an, dass dieser Erfolg den Anstrengungen vieler Leningrader zu verdanken war: „Dort arbeiteten fast alle Leningrader und alle Organisationen, bis hin zu den Künstlern des Marinski-Theaters. Beteiligt waren auch Schreibkräfte und Mitarbeiter der Süßwarenproduktion - alle arbeiteten mit. Insgesamt waren es etwa 3500 Menschen.“

Durch einen gemeinsamen Kraftakt also gab es ab dem Frühjahr 1942 mehr Strom in Leningrad.

Auch die zweite Aufgabe ruhte auf den Schultern der Bürger. Im Frühjahr begann in Leningrad eine großangelegte Aufräumaktion, regelmäßig fanden „Woskresniki“ (*russ. „freiwillige, unbezahlte Sonntagseinsätze“, Anmerkung der Übersetzerin*) statt.

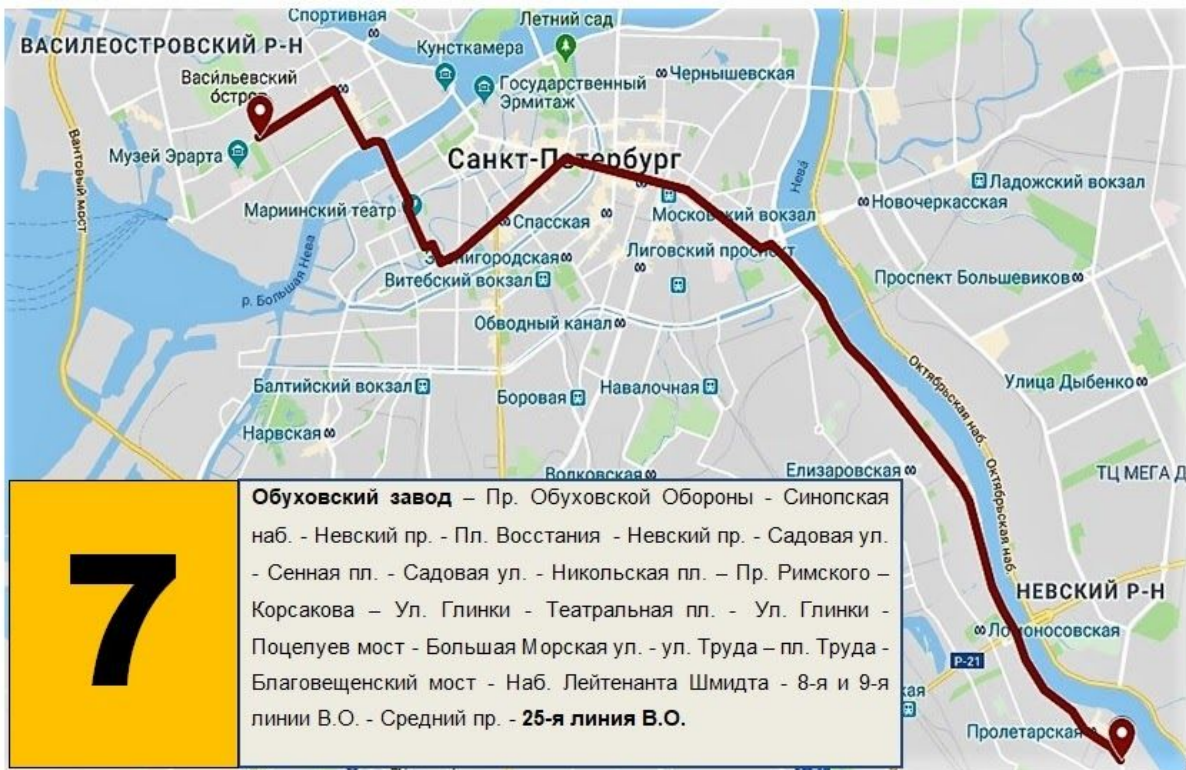


Am 8. März gelang es, eine Güterstraßenbahn in Betrieb zu nehmen, mit der aufgehacktes Eis und Abfälle abtransportiert werden konnten.

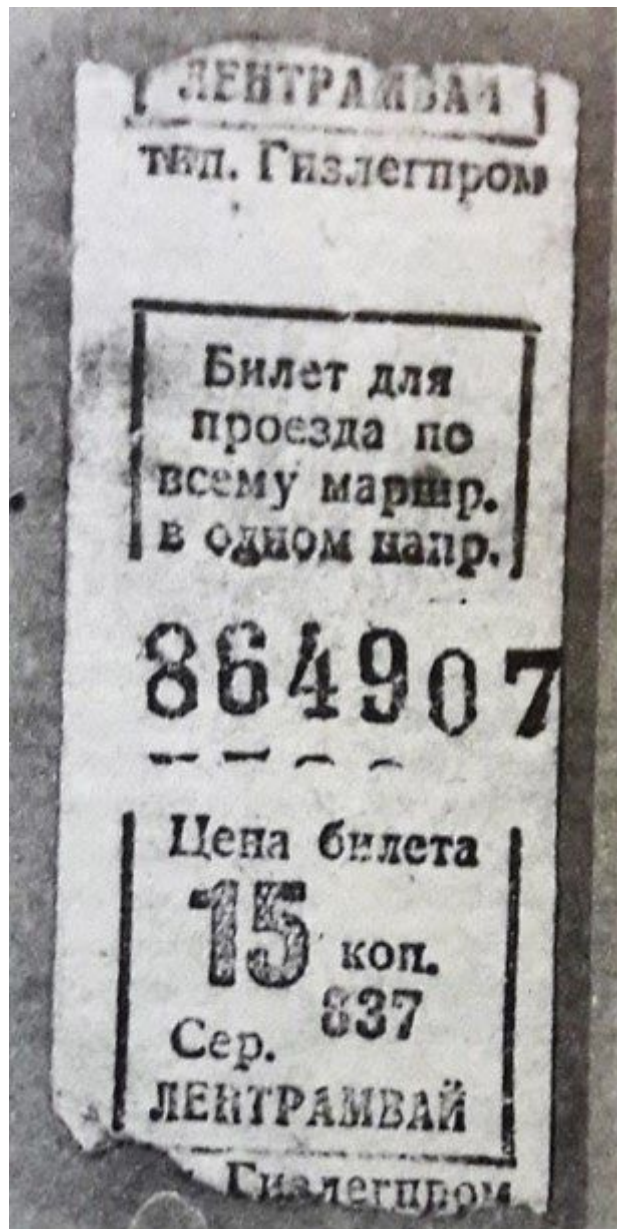
Die dritte Aufgabe wurde von Fachleuten bewältigt. Im Bericht der Leningrader Behörde für Straßenbahnen und Oberleitungsbusse (LBSO) hieß es: *„Die Passagierwagen wurden wiedereingesetzt, die Bahnstromunterwerke wiederbelebt, was die Frage der Stromzufuhr löste. Eine kleine Gruppe von Leuten - die Genossen Smornow, Zybenkowa, Meister Bassow, Ingenieur und Parteimitglied Sabajtis und die Monteure Toporow, Scharkow und Stekljannikow - leistete eine große und kreative Arbeit.“* Die Ingenieure der Verkehrsbetriebe der LBSO erarbeiteten ein Streckennetz, das es ermöglichte, alle Bezirke der Stadt durch nur einen Umstieg zu verbinden.

Alles war bereit. Das Ausführende Komitee des Lensojzet verfügte, den Straßenbahnverkehr für Passagiere auf fünf Linien zu reaktivieren: auf den Linien 3, 9, 10, 12 - und auf der Linie 7, die ihren Startpunkt im Newski-Bezirk hatte.

So sieht die Blockade-Route der Straßenbahnlinie 7 auf einer Karte des modernen Petersburg aus:



Ursprünglich sollte sie ihre Endhaltestelle am Lomonossow-Werk (das heutige Kaiserliche Porzellanwerk) haben, aber auf Initiative der Straßenbahnarbeiter wurde die Strecke bis zum Bolschewik-Werk (dem heutigen Obuchow-Werk) wiederhergestellt. Allerdings wurde dieser Abschnitt am Vorabend der Inbetriebnahme von der feindlichen Artillerie zerstört. Die Brigaden des Streckendienstes und des Energieversorgungsdienstes schafften es jedoch, ihn über Nacht zu reparieren, sodass die Straßenbahn Nr. 7 um 6.30 Uhr von der Haltestelle "Bolschewik-Werk" starten konnte. Die Fahrt kostete genauso viel wie vor dem Krieg: 15 Kopeken.



M. Ch. Soroka, die Leiterin der LBSO erinnert sich folgendermaßen an die Rückkehr der Straßenbahn: „... vom Generalstabsgebäude bog eine Straßenbahn auf den Newski ab. Durch die Frontscheibe des Triebwagens sieht man das vor Freude glänzende Gesicht der Straßenbahnfahrer. Ihr Fuß aber tritt in einem fort auf das Pedal des Klingelzeichens, das von überall die Leute herbeiruft - seht her, freut euch, wir haben überlebt! Die Gefühle der Leningrader, die dieses Klingeln hörten, kann man nicht wiedergeben. Die Menschen standen entlang der Straßenbahnschienen, weinten und lachten; vorher völlig Fremde gratulierten und umarmten sich, als wären sie die engsten Verwandten.“

Hier hingegen sehen wir, was der gefangen genommene deutsche Artillerist Volkenhorst über dasselbe Ereignis aussagte: „In der Nacht auf den 15. April kamen wir an den Punkt: ich und Kurt Schmitzbubbe, meine zweite Nummer ... Es war eine diesige Aprilnacht mit tief

*hängenden Wolken. Ringsum sah alles aus wie immer. [...] Aber dort, über Leningrad, liefen irgendwelche seltsamen hellblauen Lichtblitze über die Wolken. [...] Ich sagte: „Kurt, was sind denn das für seltsame Illuminationen? Die Russen werden ja wohl keine neue Geheimwaffe anwenden?“ Kurt kletterte auf das Dach des Unterstands und schaute lange in die Richtung der Stadt. „Hol mich doch der Teufel, Volkenhorst!“, knurrte er schließlich, „Sie haben die Straßenbahn in Gang gebracht!“ Die Straßenbahn in Gang gebracht? Die Russen? In Leningrad, im siebten Monat der Blockade? Ich kam ins Grübeln. Wozu hatten wir denn hier den ganzen Winter lang gefroren? [...] Wozu unsere Schreie vom unausweichlichen Tod der Einwohner der Stadt, von unserem Sieg, wenn sie ... die Straßenbahn in Gang gebracht hatten?!”*

Leningrad hatte noch das gesamte Jahr 1942, das gesamte Jahr 1943 und 27 Tage des Jahres 1944 in der Belagerung vor sich. Aber der Glaube an die Befreiung verfestigte sich an diesem frühen Aprilmorgen des Jahres 1942, als die Straßenbahnen auf die Schienen gestellt wurden und in alle Richtungen der Stadt aufbrachen, dabei die Leningrader mit ihrem siegesgewissen Klingeln aufweckend.

#### **Quellen:**

- N.W. Grosiman (Hrsg.) (1940): Handbuch für Fahrkartenkontrolleure im Bus. Leningrad: Betriebsverband „Lenawtotrans“.
- M.N. Welitschenko et al. (1995): Die Leningrader Straßenbahn. Sankt Petersburg: Liki Rossii.
- G.L. Soboljow (2013): Leningrad im Kampf ums Überleben in der Blockade. Sankt Petersburg: Verlagshaus der Staatlichen Universität Sankt Petersburg.
- S.W. Jarow (2018): Das Alltagsleben im belagerten Leningrad. Moskau: Molodaja Gwardija.
- Die Geschichte des Oberleitungsbusses // Offizielle Website des Museums für stromgetriebene Verkehrsmittel: [http://getmuseum.ru/istoriya\\_trolleybusa](http://getmuseum.ru/istoriya_trolleybusa).