

# Abgefahren

Mitgliedermagazin

Historische Straßenbahn Potsdam e.V.

## FAST AM ZIEL

Spendenaktion für Gotha 177  
läuft sehr erfolgreich

## RÄTSELHAFTE LÖWENKÖPFE

Neue Überlegungen  
zum Schmuck des  
Lindnerwagens

## EINSTEIGEN BITTE!

Gotha 109 ist endlich  
wieder im Einsatz

## GROSSER ZIRKUS

Zur Geschichte von  
Orenstein und Koppel  
in Babelsberg

**26. APRIL**  
Jahreshauptversammlung







*Liebe Vereinsmitglieder,  
liebe Freunde, liebe Unterstützende,*

nicht zuletzt Dank der sehr erfolgreichen Ausstellung „Potsdamer Linien“ mit Fotos des früheren Verkehrsbetriebsmitarbeiters und Bildchronisten Werner Taag im Potsdam Museum, war der historische Nahverkehr in den letzten Monaten in der Öffentlichkeit sehr präsent.

Hinzu kamen unsere Publikumsfahrten und der extrem beliebte Glühwein-Express. All das sorgte dafür, dass wir unser selbstgestecktes Ziel von 50.000 € Spenden zur Unterstützung der Grundinstandsetzung des Gothawagens Nr. 177 fast erreicht haben - und das nach nur einem Jahr. Ein toller Erfolg! Mehr zu diesen und anderen Themen im Heft.

Wir wünschen viel Spaß beim Lesen  
und senden herzliche Grüße

*der Vorstand*

**Unser Titelbild** zeigt den historischen Gothawagen Nr. 109, der seit wenigen Wochen wieder einsatzbereit ist. Seine Grundinstandsetzung konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Unser ganzes Engagement gilt weiterhin dem Gelenkwagen Nr. 177.

**Bild oben:** Frost kann ihm nichts anhaben: der KT4D-Prototyp Nr. 001 bietet auch im Winter eine sichere und warme Bank für Rundfahrten durch Potsdam. Hier bei einer Mietfahrt am 20. Januar 2024 am Schloss Charlottenhof. *Fotos: R. Leichsenring*

**Save the Date!**

## **Jahreshauptversammlung 2024**

Wir laden alle Mitglieder des Vereins zur turnusmäßigen Jahreshauptversammlung am Freitag, dem **26.04.24, 16:00 Uhr** auf dem ViP-Betriebshof (Kantine im EG des Hauptgebäudes) ein. Diese Versammlung umfasst auch die **Neuwahl des Vorstandes**.

### **Die Tagesordnung:**

1. Begrüßung durch den Vorsitzenden sowie die Versammlungsleitung, Prüfung der Beschlussfähigkeit
2. Rechenschaftsbericht des Vorstandes zu den Aktivitäten des Vereins im Jahr 2023
3. Bericht des Kassenprüfers zum Jahresabschluss 2023
4. Entlastung des Vorstandes
5. Wahl des Wahlleiters
6. Wahl des Vorstandes und Kassenprüfers
7. Vorstellung und Diskussion des Arbeits- und Finanzplanes für das Jahr 2024
8. Schlusswort und Ausblick auf das Jahr 2024

Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen.

# Rückblicke & Ausblicke

*Ein kurzer Überblick über die vergangenen  
Aktivitäten und alles, was ansteht*

## **Rastloser Rentner**

### **Das war die Lindner-Fahrsaison 2023**

An insgesamt fünf öffentlichen Fahrtagen war unser Lindner-Motorwagen Nr. 9 im letzten Jahr im Stadtbild präsent. Gefahren wurde auf verschiedenen Routen und natürlich waren so gut wie alle Runden gut besucht. Unsere Gäste erlebten nicht nur den Charme dieses stilvollen Gefährts, sondern erfuhren natürlich auch interessante Geschichten zum Wagen selbst und den zahlreichen Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke.

Zusätzlich zu den öffentlichen Fahrten konnten wir den Wagen siebenmal vermieten. Für den betagten Lindner ist das genau die richtige Anzahl an Einsätzen – die dutzenden anderen Mietfahrten übernahmen die „jüngeren“ Kollegen

## **Advent, Advent ...**

### **Glühweinexpress 2023**

Der Glühweinexpress – inzwischen unbestritten eine Institution im vorweihnachtlichen Potsdam – war 2023 so erfolgreich wie nie zuvor. Nach den Rückschlägen der Corona-Pandemie sind wir im Dezember 2023 endlich wieder gefahren und waren an den ersten drei Adventswochenenden unterwegs. Hunderte Potsdamerinnen und Potsdamer, sowie Gäste der Stadt nutzen unsere beiden historischen Wagen (Tatra 001 und Gotha 177), die teilweise so gut besetzt waren, dass man an den DDR-Berufsverkehr erinnert wurde.

Der Stimmung tat dies keinen Abbruch, die Fahrgäste waren begeistert und unsere Teams mit großem Elan



***Das Dream-Team vom Gothawagen:  
Marvin, Detlef, Jana und Robert***

Foto: HSP e.V.

dabei. Als Überraschung für unsere Fahrgäste spielte der Evangelische Bläserchor Potsdam (eBP) an der Endstation Campus Jungferensee weihnachtliche Lieder – ein Highlight, auch für uns. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: etwas mehr als 8.000 € konnten erwirtschaftet werden und wurden natürlich dem Spendenkonto für unser Projekt „Gothawagen 177“ zugeführt.

**Der Glühweinexpress ist mit Abstand das arbeitsintensivste Projekt unseres Vereins und wir danken allen freiwilligen Helferinnen und Helfern, die das möglich machen und natürlich der ViP, die uns jede erdenkliche Unterstützung zukommen lässt.**



## Bald eine Tradition?

### Potsdamer Tram-Tag

Bisher konnten die Potsdamerinnen und Potsdamer die jüngeren Generationen unserer Museumswagen nur selten außerhalb des Glühweinexpress öffentlich nutzen. Das wollen wir ändern und versuchen auch die Gothawagen und den Tatra-Prototyp öfter zum Einsatz zu bekommen.

In Kooperation mit dem Verkehrsbetrieb, dem Potsdam Museum und dem Filmmuseum organisierten wir den ersten „Tram-Tag“. Am 17. September 2023 fuhren unser Tatra-Wagen Nr. 001 und der Gothawagen Nr. 177 einen viel besuchten Sonderverkehr zum Potsdamer Umweltfest. Zugleich zeigte das Filmmuseum Potsdam ein Sonderprogramm mit Straßenbahnfilmen im Rahmen der Ausstellung „Potsdamer Linien“ im Potsdam-Museum.

Wir wollen diesen Tag zu einer Tradition werden lassen, schließlich feiert die Potsdamer Elektrische im September auch ihren Geburtstag. Der Erfolg der Fahrten gibt uns recht: auch hier konnten hunderte Euro an Spenden für unseren Gothawagen Nr. 177 gesammelt werden.



**Posieren vor der Obus-Front. Unser Besuch im Potsdam Museum im November 2023.** Foto: HSP e.V.

# TRAM-TAG

Potsdam feiert seine Straßenbahn

17/09/23

11:15-17:30 Tram-Klassiker im Einsatz  
11:00 Tram-Filme im Filmmuseum

[www.historische-strassenbahn-potsdam.de](http://www.historische-strassenbahn-potsdam.de)

## Auf Potsdamer Linien

### Besuch im Potsdam Museum

Das Potsdam Museum lud im November 2023 unsere Vereinsmitglieder zur exklusiven Führung durch die Ausstellung „Potsdamer Linien“ ein. Die dort gezeigten Alltagsfotos des Potsdamer Bildchronisten und Fahrleitungsmonteurs Werner Taag thematisieren immer wieder auch den Verkehrsbetrieb und so konnte Kurator und Vereinsmitglied Robert Leichsenring bei seiner Führung aus dem Vollen schöpfen.

Auch wenn die Ausstellung inzwischen vorbei ist, geht die Arbeit an und mit den Taag-Fotos weiter und auch wir werden natürlich davon profitieren, egal ob bei Publikationen oder Vorträgen.

## Wieder gut gefedert Arbeitseinsatz am Lindnerwagen

Wie bereits berichtet, hatte sich in den letzten Monaten eine Ermüdung der Blattfedern an sereres Lindner-Motorwagens gezeigt. Nach der Lieferung der Federn durch die Firma Bischoff in Staßfurt, konnte dieses Problem inzwischen behoben werden.

Während eines Arbeitseinsatzes Anfang Februar 2024 konnten alle vier Federn getauscht werden. Der Wagen kann nun wieder entsprechend seiner Zulassung beladen werden. Der Kauf der mehrere Tausend Euro teuren Federn wurde durch die Fahrgeldeinnahmen unserer öffentlichen Sonderfahrten finanziert



*Alles Handarbeit: der Tausch der Blattfedern erforderte die Trennung von Fahrgestell und Wagenkasten und den tatkräftigen Einsatz unserer Vereinsmitglieder.* Foto: HSP e.V.

## Geschichte(n) in Wort und Bild Der Nahverkehr in Babelsberg

Einen mit 50 Zuhörenden gut besuchten Vortrag über den Nahverkehr in Babelsberg hielt unser Vereinsmitglied Robert Leichsenring Ende Februar im dortigen Kulturhaus. Egal ob die Fähre an der Holzmarktstraße, der Obus oder die Straßenbahn – die zahlreichen Bilder und historischen Dokumente kamen beim Publikum gut an und wir danken dem Förderkreis

Böhmisches Dorf Nowawes und Neuendorf e. V. für die Einladung und freuen uns auf eine weitere Zusammenarbeit.

## Gut vernetzt AHN-Tagung 2024

Auch in diesem Jahr wird unser Vorstand bei der Jahreskonferenz der Arbeitsgemeinschaft Historischer Nahverkehr vertreten sein, die vom 11. bis 14. April in Stuttgart stattfindet. Passend zum Thema "Virtuelle Nahverkehrsgeschichte - Alternative, Ergänzung, Provisorium, Notlösung?" werden wir einen Vortrag beisteuern, der über unsere Kooperation mit dem Potsdam Museum und dessen Ausstellung „Potsdamer Linien“ berichtet.

Tatsächlich ist das Thema „Virtuelle Nahverkehrsgeschichte“ für uns sehr interessant, da es in Potsdam bisher nicht möglich war, eigene Ausstellungsräume für die Nahverkehrsgeschichte der Stadt zu finden - ein Maniko, dessen wir uns bewusst sind und mit dem wir uns natürlich nicht zufrieden geben wollen.

## Schon mal vormerken! Das sind die Termine für 2024

Geplante Baustellen im Potsdamer Norden machen die Planung der öffentlichen Fahrten in diesem Jahr etwas schwierig. Diese Termine dürfen aber schon eingetragen werden:

### Öffentliche Fahrten:

#### Gothawagen Nr. 177

30.03.24 // 13-17 Uhr

#### Lindner-Motorwagen Nr. 9

04.05. // 01.06. // 13-17 Uhr

#### und am Tag des offenen Denkmals

08.09.24 // 13-17 Uhr

#### Glühweinexpress 2024

08.12. // 15.12. // 22.12.

Weitere Fahrtermine folgen unter:

[www.historische-strassenbahn-potsdam.de](http://www.historische-strassenbahn-potsdam.de)





# 109 wieder im Einsatz

Im letzten Info hatten wir bereits berichtet, dass der Gothawagen Nr. 109 nach erfolgreicher Grundinstandsetzung wieder zurück in Potsdam ist.

Die Inbetriebnahme zog sich jedoch wegen eines defekten Bauteils hin. Inzwischen konnte der Schienenbremsvorwiderstand (was für ein Wort!) besorgt und eingebaut werden.

Am 6. März 2024 erfolgte die Abnahmefahrt und eine Woche später die erste Fahrt mit Fahrgästen. Der Wagen kann nun wieder eingesetzt und gebucht werden und ist besonders für kleine Gruppen (18 Sitzplätze) gut geeignet. Wegen der weiterhin bestehenden Beschränkungen für das Vermietungsgeschäft sind jedoch alle Termine bis Oktober 2024 ausgebucht.

Die beiden Beiwagen Nr. 214 und 219 bleiben bis auf weiteres mit abgelaufenen Fristen abgestellt. Wir haben sie jedoch nicht vergessen und bleiben weiter dran!

*Bei bestem Frühlingwetter präsentiert sich 109 vor der Wagenhalle der ViP am 13. März 2024. In wenigen Minuten wird er zu seiner ersten Fahrgastfahrt aufbrechen (oben). Diese führte ihn natürlich auch an den Platz der Einheit (unten).*

Fotos: R. Leichsenring





# Na dann: Mahlzeit!

Die Front von Škoda 9 Tr Nr. 32 war eines der Highlights der Ausstellung „Potsdamer Linien. DDR-Alltags fotografie von Werner Taag. 1949–1989“ im Potsdam Museum (siehe Bericht in der letzten Ausgabe).

Die mit mehr als 21.000 Besuchern seit Jahren erfolgreichste Schau des Museums ging am 28. Januar 2024 zu ende und so fanden auch die von uns ausgeliehenen Stücke ihren Weg zurück auf den Betriebshof der ViP.

Die Busfront, die mit viel Einsatz von der Ausbildungswerkstatt restauriert wurde, kann weiterhin öffentlich bewundert werden. Sie ist nun in der Kantine der ViP ausgestellt.



## Heimgekehrt.

*Am 30. Januar ist die Front des Škoda 9 Tr Nr. 32 auf den Betriebshof der ViP zurückgekehrt. Die Azubis der ViP, die die Front restauriert haben, nahmen sie natürlich auch selbst in Empfang.*

**Da staunt die Dame nicht schlecht.**  
*Fast 270 Jahre hat die Skulptur vom Alten Rathaus alt werden müssen, bevor sie ihren ersten Obus zu Gesicht bekam. Straßenbahnen aller Couleur hingegen kennt sie noch vom Sehen, schließlich thronte sie bis Mitte der 1960er Jahre hoch über dem Alten Markt.*

Fotos: R. Leichsenring





**Im Juli 2023** sind wir mit unserer Kampagne „Alte Liebe rostet nicht? Und wie!“ an den Start gegangen. Unser Ziel: 50.000 € für die Grundinstandsetzung des Gotha-Gelenkwagens 177 sammeln.

**Natürlich ist das nicht die ganze Summe**, die benötigt wird, um den denkmalgeschützten Wagen für weitere mindestens 25 Jahre fit zu machen. Doch wir wollen einen Beitrag leisten zur nicht ganz kleinen sechsstelligen Summe, die gebraucht wird.

**Und heute, kein Jahr später** – das sind wir tatsächlich fast am Ziel. Mit mehr als 43.000 € haben wir bereits einen Großteil der Summe zusammen und wir machen natürlich weiter, denn wie gesagt die 50.000 € sind nur ein kleiner Teil dessen, was gebraucht wird. Und wir tun noch mehr. Neben der Spenden-sammlung unterstützen wir den Verkehrsbetrieb so gut wir können mit unserem Knowhow und unseren Netzwerken.

# ALTE LIEBE

# ROSTET NICHT?

# UND WIE!

**Unsere Spendenkampagne für den Gotha-wagen Nr. 177 ist kaum gestartet, da können wir schon gute Nachrichten verkünden.**

**Jetzt bloß nicht nachlassen!**

An dieser Stelle sei auch noch einmal ausdrücklich **allen Spenderinnen und Spendern gedankt**, die mit großen und kleinen, einmaligen und regelmäßigen Spenden dafür sorgen, dass wir unserem Ziel näher kommen und mit viel Einsatz auch noch darüber hinaus. Ihre Namen sind auf der Webseite der Kampagne veröffentlicht.

**Weiterhin zählt natürlich jede Spende** und es darf weiter kräftig über-

wiesen werden. Für Spenden mit einem Wert von über 50,00 € stellen wir gern eine **Spendenquittung** aus. Bitte nennen Sie uns daher auch **Ihre Adresse**, wenn Sie diese Quittung benötigen. Bitte lassen Sie uns auch wissen, wenn Sie nicht öffentlich als Spender genannt werden wollen. Weitere Informationen unter **[www.gotha177.de](http://www.gotha177.de)**



*177 am Nauener Tor im August 2023.*

Foto: R. Leichsenring



# Wenn Löwen Wasser speien...

Wie die Fontänen von Sanssouci an die Decke des Lindnerwagens kommen

*Bisher gaben uns die Deckenbemalung und die geschnitzten Löwenköpfe im Lindner-Motorwagen Nr. 9 ein Rätsel auf. Was haben haben Schilf, Muscheln und spuckende Löwen mit der Straßenbahn zu tun? Vielleicht mehr als man denkt.* Von Robert Leichsenring

**J** immer wieder sorgt das Interieur des Lindner-Motorwagens für großes Staunen beim Publikum. Neben den prächtigen Sitzüberwürfen mit dem Potsdamer Stadtwappen fällt vor allem die Deckenbemalung auf und auch die geschnitzten Löwenköpfe machen Eindruck. Die gediegene Inneneinrichtung spiegelt den Zeitgeschmack wieder – kunstgeschichtlich befinden wir uns in der Zeit des Historismus, die um die Jahrhundertwende ihren Höhepunkt erreichte. Man bediente sich freizügig an dekorativen Stilen vergangener Epochen und so verwundert es nicht, barock anmutende Zeichnungen an der Decke zu finden.

## Ein Rätsel an der Wagendecke

In enger Abstimmung mit der Unteren Denkmalbehörde zu den Farbtönen der Außen- und Innenlackierung gelang im Zuge des Wiederaufbaus unseres Lindner-Motorwagens Nr. 9 auch eine Wiederherstellung der aufwendigen Deckenbemalung. Basis hierfür waren historische Fotografien des Fahrzeuges im Originalzustand.

Und doch gab die Bemalung der Wagendecke bisher noch Rätsel auf. Wasserspeiende Löwen und Schilffrohre passen auf den ersten Blick so gar nicht zu einem elektrischen Verkehrsmittel. Wie sich nun aber herausstellt, könnte diese Bemalung wenn auch nicht direkt zur



Straßenbahn, so doch einen sehr konkreten Bezug zu Potsdam haben. Der Weg – oder besser der Umweg – führt uns direkt nach Sanssouci und hier vor allem zu den Wasserkünsten des Parks.

## Ein Prachtband über Sanssouci

Paul Artelt – seines Zeichens Ingenieur und von ca. 1890 bis mindestens 1905 „Königlicher Ober-Maschinenmeister“ – war für die Wasserkünste von Sanssouci (d.h. alle 62 Springbrunnen und Ziergewässer) und deren Technik verantwortlich. Er verfasste 1895 eine geschichtlich-technische Abhandlung mit dem Titel „Die Wasserkünste von Sanssouci“, die er „in tiefster Ehrfurcht und allerunter thänigst“ dem Deutschen Kaiser Wilhelm II. widmete.

Der Prachtband mit 88 Lichtdruckbildern und einem sehr detaillierten Plan des Wassersystems von Sanssouci ist auch äußerlich sehr liebevoll gestaltet – und hier kommt nun auch unser Lindnerwagen ins Spiel.

*Der speiende Löwenkopf (Bild oben) schmückt den Einband eines Buches über die Wasserkünste von Sanssouci. Rechts ein solcher Löwe von der Orangerie.*  
Alle Fotos: R. Leichsenring



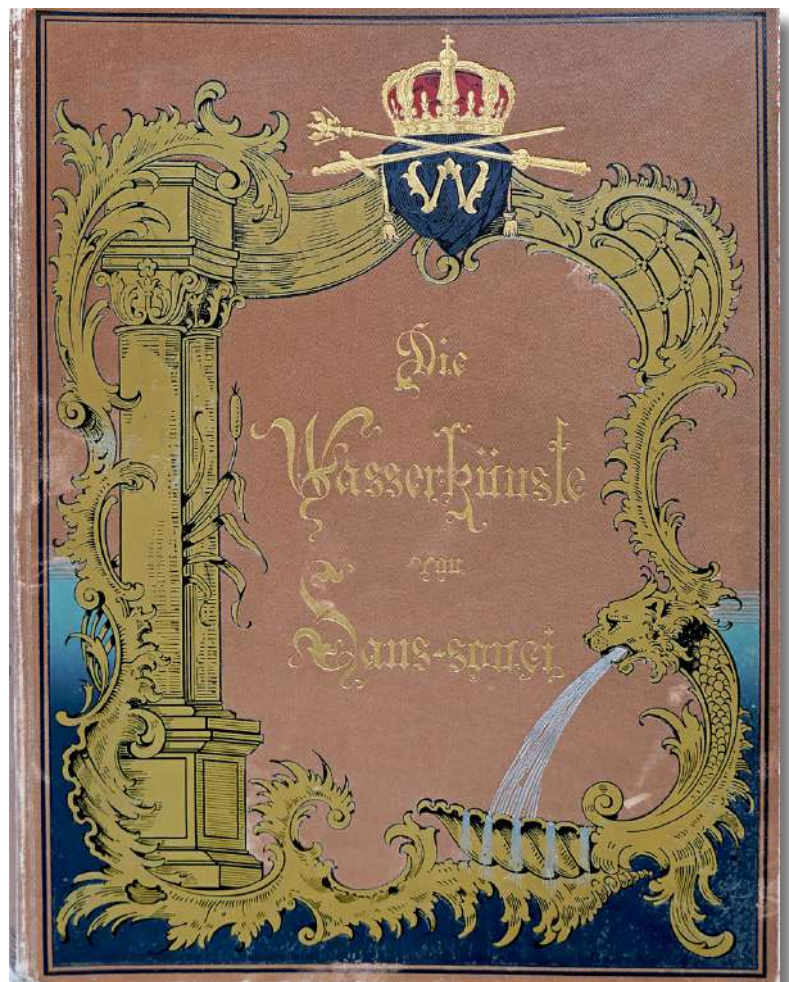


Ein Blick auf den Einband des Buches hat den Verfasser dieses Artikels sofort stutzig werden lassen – was sofort ins Auge stach, war ein wasserspeiender Löwe! Das Motiv schmückt fast identisch die Decke unseres Motorwagens.

### Von Rohrkolben und Rocailles

Neben dem Löwen der Wasser in eine Muschelschale speit, sind weitere Dekorelemente identisch. Da ist das Schilfrohr an einer Säule, welches mit dem selben Schwung auch im Lindnerwagen im Winde weht – identisch bis hin zur Zahl der Blätter und des Rohrkolbens. Da ist das Blattwerk, welches sich kunstvoll um den Titel rankt – auch hier eine verblüffende Ähnlichkeit. Und selbst das unter Friedrich dem Großen zum stilprägende Element gewordene Motiv der Rocaille – ein C-förmig geschwungenes und asymmetrisches, an eine Muschel erinnerndes Ornament – taucht auf dem Buchdeckel und im Lindnerwagen auf.

All diese, an eine überbordende Natur erinnernden Ornamente sind untrennbar mit dem friderizianischen Rokoko und damit mit Potsdam verbunden. Sie finden sich in den meisterhaft gestalteten Sälen vieler Bauwerke in Sanssouci und eben auch an unserem Lindnerwagen – der, ganz Kind der Zeit des Historismus, ursprünglich mit solchem Dekor verziert wurde.



*Knapp 180 Seiten geballtes Wissen über die Fontänen von Sanssouci. Und ein Hingucker ist der Prachtband natürlich auch – wie unser Lindnerwagen – und er zeigt unten rechts den speienden Löwen.*

Nun ist die Deckenmalerei natürlich frei interpretiert und hält sich nicht sklavisch an die offensichtliche Vorlage – doch lässt sich vermuten, dass die Vorgabe zur Gestaltung tatsächlich aus Potsdam kam. Wahrscheinlich wurde sie bei der Gottfried Lindner AG in Ammendorf aufgemalt, der Entwurf stammt aber mit ziemlicher

Sicherheit aus der Feder eines Potsdamer Künstlers.

**Da steht dem Löwen das Maul offen**

*Nicht von der Hand zu weisen ist die Ähnlichkeit der beiden Löwen. Hier die Deckenmalerei in Nr. 9.*

Und die wasserspeienden Löwen, die finden sich nicht nur an der Decke. Tatsächlich haben die geschnitzten Löwenköpfe an den Fensterholmen ihre Mäuler ebenfalls geöffnet. Aber nicht aggressiv oder gähnend – sie sind leicht geöffnet und auch sie könnten Wasser speien. Und das tun sie auch tatsächlich, jedoch nicht in unserem Straßenbahnwagen, aber an zahlreichen Fontänen und Brunnen etwa rund um die







*Bild oben: Deckenmalerei, spei-  
ende Löwenköpfe und die prächt-  
igen Sitzüberwürfe – so präsent-  
iert sich der Lindnerwagen heute  
wieder.*

Orangerie des Parks Sanssouci (Bild anz oben im Arti-  
kel). Beim nächsten Spaziergang unbedingt einmal da-  
rauf achten.

Wir gehen heute davon aus, dass wahrscheinlich nur  
die beiden Triebwagen der Eröffnungszüge (Wagen Nr.  
1 und 2) diese aufwendige Bemalung trugen.

Das gilt jedoch nicht für die gewebten Sitzbezüge – sie  
waren wahrscheinlich in allen Wagen zumindest der  
ersten Lieferung von 1907 aufgelegt. Spätestens in den  
1920er Jahren wurden sie auf den Sitzen festgeschraubt  
und überlebten so in einigen Wagen sogar bis in die  
Nachkriegszeit, wie uns mehrere Zeitzeugen versicher-  
ten. So schön leuchtend rot, wie wir sie heute wieder  
präsentieren, waren sie damals aber längst nicht mehr.

*Schilfrohr in der Straßenbahn?  
Die Säule links zeigt die Vorlage,  
rechts das Schilf der Decken-  
malerei.*







*Gut gelaunt im Beiwagen. In den 1950er Jahren waren Schülerinnen und Schüler keine Seltenheit bei der Straßenbahn.*

Foto: Werner Taag / Potsdam Museum -

Forum für Kunst und Geschichte

# Der Hänger fährt zuerst

*In den 1950er Jahren waren in den Schul-ferien auch Kinder bei der Potsdamer Straßenbahn tätig. Die 1958 erst 15-jährige Karin Rychlitzki arbeitete als Schaffnerin und hat uns ein paar Erinnerungen zur Verfügung gestellt.*

## **Nichts für Schlafmützen**

Ich war 15 Jahre alt. In dem Alter brauchte ich keine Nachtschicht zu fahren, nur Früh- und Spätschicht. Zur Frühschicht wurden wir (ich wohnte damals in der Kastanienallee) vom sogenannten „Lumpensammler“ eingesammelt (ca. 2:30 Uhr).

Wenn die Bahn – alles noch ruhig in der Kastanienallee – vorbeikam, schlief meine Mutter schon unruhig, denn der Wagen fuhr noch zum Luftschiffhafen und auf der Rücktour musste ich vorn an der Kastanienallee / Zeppelinstraße sein – dann Weiterfahrt zur Holzmarktstraße. Dort, so glaube ich, war die Abfahrt des ersten Wagens um 3:00 Uhr.

## **Verwirrung am Hauptbahnhof**

Bei meiner Tätigkeit bei der Straßenbahn hatten wir am alten Potsdamer Hauptbahnhof, wenn das Umkuppeln schnell und gut verlief, immer

noch ein paar Minuten Zeit zum Verschnaufe, die wir vor der Anfahrtsstelle Richtung Stadt auf der Bank davor verbrachten. Wir, das waren der Triebwagenfahrer, die Schaffnerin und ich als Schaffnerin im Hänger. Jede 2. Bahn hatte S-Bahn-Anschluss und wenn die Leute von der S-Bahn zur Straßenbahn rannten, fragten viele, ob die Bahn in die Stadt zu bestimmten Orten fuhr. Mein Lehrfahrer sagte dann immer „Ja, der Hänger fährt zuerst!“.

Natürlich stiegen die Leute dann gleich in den Hänger und ich musste, um die Kassierung bis zum Alten Markt zu schaffen, vorzeitig in meinen Wagen, damit ich dann auch wieder an der Tür war, um das Fertigsignal für meinen Hänger mit dem Ein- und Aussteigen nach vorn zum Triebwagen zu geben. Manchmal gab es auch zwei Hänger. Nun, die kleine Geste hat mich nicht nervös gemacht, sie war aber lustig anzuschauen.





**Ebenfalls eine Kindheitserinnerung teilte Ulf Schwerin mit uns. Er entdeckte auf unserer Seite [www.gotha177.de](http://www.gotha177.de) ein Bild aus dem ViP-Archiv mit Wagen Nr. 177 und einer Kindergruppe.**

Herr Schwerin schrieb dazu: "Ich habe in meiner persönlichen Sammlung ein Foto mit dem gleichen Motiv (ein etwas kleinerer Ausschnitt). Nach meiner Erinnerung ist es die Kindergartenabschlussfahrt und müsste daher im Sommer 1971 aufgenommen worden sein. Ich war im Postkindergarten [Straße Am Kanal Anm.d.R.] und bin auf dem Foto mit verewigt."

Haben Sie auch persönliche Erinnerungen oder Gegenstände aus der Geschichte des Potsdamer Nahverkehrs? Teilen Sie diese gern mit uns.

[info@historische-strassenbahn-potsdam.de](mailto:info@historische-strassenbahn-potsdam.de)

**Herausgeber:**

Historische Straßenbahn Potsdam e.V.  
Fritz-Zubeil-Straße 96 // 14482 Potsdam  
[info@historische-strassenbahn-potsdam.de](mailto:info@historische-strassenbahn-potsdam.de)  
[www.historische-strassenbahn-potsdam.de](http://www.historische-strassenbahn-potsdam.de)

Verantwortliche Redakteure:  
Ivo Köhler / Robert Leichsenring

Gestaltung:  
Robert Leichsenring





**GESCHICHTE(N) AUS DER NACHBARSCHAFT**

# Ganz großer Zirkus

***Der Lok-Zirkus in unmittelbarer Nähe zum Betriebshof der ViP stand jahrelang leer und verkam. Nun zieht in das ungewöhnliche Bauwerk neues Leben ein. Ein Grund für Ivo Köhler, einen Blick über den Zaun zu werfen.***

Der Blick über das Betriebshofgelände der ViP in Richtung Nordosten führt nahezu magisch zu einer Landmarke: der Kuppel des „Lok-Zirkus“. Was hat es damit auf sich? Zunächst eine unmittelbare Verbindung zur Historie des Geländes, auf dem sich auch der Betriebshof befindet: dem der früheren Firma Orenstein & Koppel, später dem Lokomotivbau Babelsberg.

Am 1. April 1876 gründeten Benno Orenstein und Arthur Koppel in Berlin ein Handelsunternehmen für Feldbahnen. 1885 trennten sich beide wieder, wobei Orenstein den Betrieb unter dem bisherigen Unternehmensnamen als Orenstein & Koppel oHG (O&K) weiterführte.

*Bild oben: Blick in den "Lok-Zirkus" von Orenstein & Koppel am 1. April 1930. Fotograf unbekannt / Smlg. Potsdam Museum - Forum für Kunst und Geschichte*

1890 nahm in Schlachtensee als „Märkische Lokomotiv-Fabrik“ eine O&K-eigene Fabrikationsstätte für Feldbahnlokomotiven die Arbeit auf.

Ersetzt wurde dieser Standort ab 1899 durch das neue Werk Drewitz, das sich zu einem leistungsfähigen Standort für die Produktion von Lokomotiven aller Art entwickelte. Entgegen des Namens lag es aber nicht in Drewitz, sondern auf der benachbarten Gemarkung von Neuendorf (später Babelsberg).

Den Kern bildete der heute erhaltene Kuppelbau („Zirkus“, Bild oben), umgeben von mehreren Montagehallen. Dies ist die Keimzelle des heutigen Gewerbeparks.





*Teile des Verwaltungsgebäudes des Werkes sind bis heute in unmittelbarer Nähe zum Lokzirkus erhalten.*

Foto: Ivo Köhler

Ab 1897 firmierte das Unternehmen als „Aktiengesellschaft für Feld- und Kleinbahnen-Bedarf, vormals Orenstein & Koppel“.

Handelsniederlassungen und Fabriken für Feldbahnmaterial und Loks entstanden in der Folgezeit in Deutschland und weltweit. Im Berliner Raum kam 1900 das Wagen- und Weichenwerk in Spandau dazu. Hier wurden auch Straßenbahnen gebaut, zum Beispiel 1913 für Woltersdorf (einer dieser Züge ist als historisches Fahrzeug erhalten).

1905 vereinigten Orenstein & Koppel und die Arthur Koppel AG wieder ihren Vertrieb, und nach Koppels Tod fusionierten sie 1909 zur Orenstein & Koppel – Arthur Koppel AG. Ab 1920 hieß das Unternehmen „Orenstein & Koppel AG“.

Aufgrund der jüdischen Herkunft Benno Orensteins und Arthur Koppels trieben ab 1933 die Nazis die „Arisierung“ des Unternehmens voran. 1935 kam der Vor-

standsvorsitzende Alfred Orenstein kurzzeitig in Haft und ging dann ins Exil nach Johannesburg. Ab Februar 1940 hieß das Unternehmen „Maschinenbau und Bahnbedarf Aktien-gesellschaft, vormals Orenstein & Koppel“, abgekürzt MBA. 1941 übernahm die Hoesch AG die Aktienmehrheit.

In Westdeutschland firmierte das Unternehmen ab 1949 wieder unter „Orenstein & Koppel AG“; ab 1950 als „Orenstein-Koppel und Lübecker Maschinenbau AG“.

Das Spandauer Werk – seit 1990 in einem Neubau – produzierte bis 2015 Bagger und Baumaschinen, seit 1998 unter dem Dach des Fiat-Ablegers New Holland (zuletzt CNH Industrial). Die Existenz von Orenstein & Koppel als Unternehmen endete 2011.



In Babelsberg begann 1946 wieder die Produktion von Dampflokkesseln und ein Jahr später die von kompletten Loks. Ab 1948 nannte sich der Betrieb Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg (LKM), 1948 bis 1953 unter dem



# MÄRKISCHE VOLKSSTIMME

ORGAN DER BEZIRKSLEITUNG POTSDAM DER SOZIALISTISCHEN EINHEITSPARTEI DEUTSCHLANDS

Die neue Staub-Lok des Karl-Marx-Werkes Potsdam/Babelsberg ist ein hervorragendes Beispiel für die Entwicklung des technischen Fortschritts in der DDR



*Das Titelbild des MV-Kalenders von 1954 zeigt die Universallokomotive 25 001 des Neubauprogramms auf dem Werksgelände in Babelsberg. Smlg. Leichsenring*

Dach der Vereinigung volkseigener Betriebe des Lokomotiv- und Waggonbaus (LOWA). Hier entstanden alle Dieselloks für die DDR, sowohl für die Reichsbahn als auch für Anschluss- und Feldbahnen.

1976 endete der Schienenfahrzeugbau. Großdieselloks lieferte die Sowjetunion, Rangier- und mittlere Streckenloks (V60, V100) LEW Hennigsdorf. LKM fertigte nun Klimatechnik und Autokrane. Der spätere Maschinenbau Karl Marx Babelsberg wurde 1990 in eine GmbH umgewandelt und bis 1992 durch die Treuhandanstalt abgewickelt.

Nach Schließung des Werks wurde auf dem Gelände ein Gewerbepark entwickelt. Das südliche Ende dieses Areals, der frühere Schrottplatz, ist der heutige Standort des Betriebshofs der ViP.

Am 2. September 1999 erfolgte die Grundsteinlegung, ab Sommer 2001 wurde er schrittweise in Betrieb genommen und löste damit vier alte Standorte ab: die Hauptwerkstatt und Verwaltung in der Holzmarktstraße, den Betriebshof in der Heinrich-Mann-Allee, den Busbetriebshof im Industriegebiet Rehbrücke sowie die Leitstelle (nebst einer Büroetage) am Platz der Einheit.



*Zwischen 1956 und 1959 lieferte LKM insgesamt 113 Exemplare der Baureihe 23.10, welche auch im leichten bis mittelschweren Schnellzugdienst zum Einsatz kamen. Sie erhielten die Betriebsnummern 23 1001–1113 (ab 1970 statt der 23 die 35). Unser Bild zeigt eine von sechs erhaltenen Lokomotiven, die 35 1019 der Wedler Franz Logistik GmbH Potsdam. Foto: Ivo Köhler*



*Die O&K-Montagehalle 63 dient heute den Filmstudios Babelsberg, die in den alten Hallen die Studios 18 - 21 eingerichtet haben. Hier entstanden etwa Matrix 4, V wie Vendetta, Cloud-Atlas oder die Serien Sense 8 und Babylon Berlin. In Fünfjahresplänen denkt hier sicher niemand mehr. Foto: Ivo Köhler*



*Die Lok 204 des VEB Chemische Werke Buna im Bw Schönevide am 23.09.2023. Die Maschine wurde 1968 unter der Fabriknummer 280 113 im LKM in Babelsberg gefertigt. Fotos: Ivo Köhler*



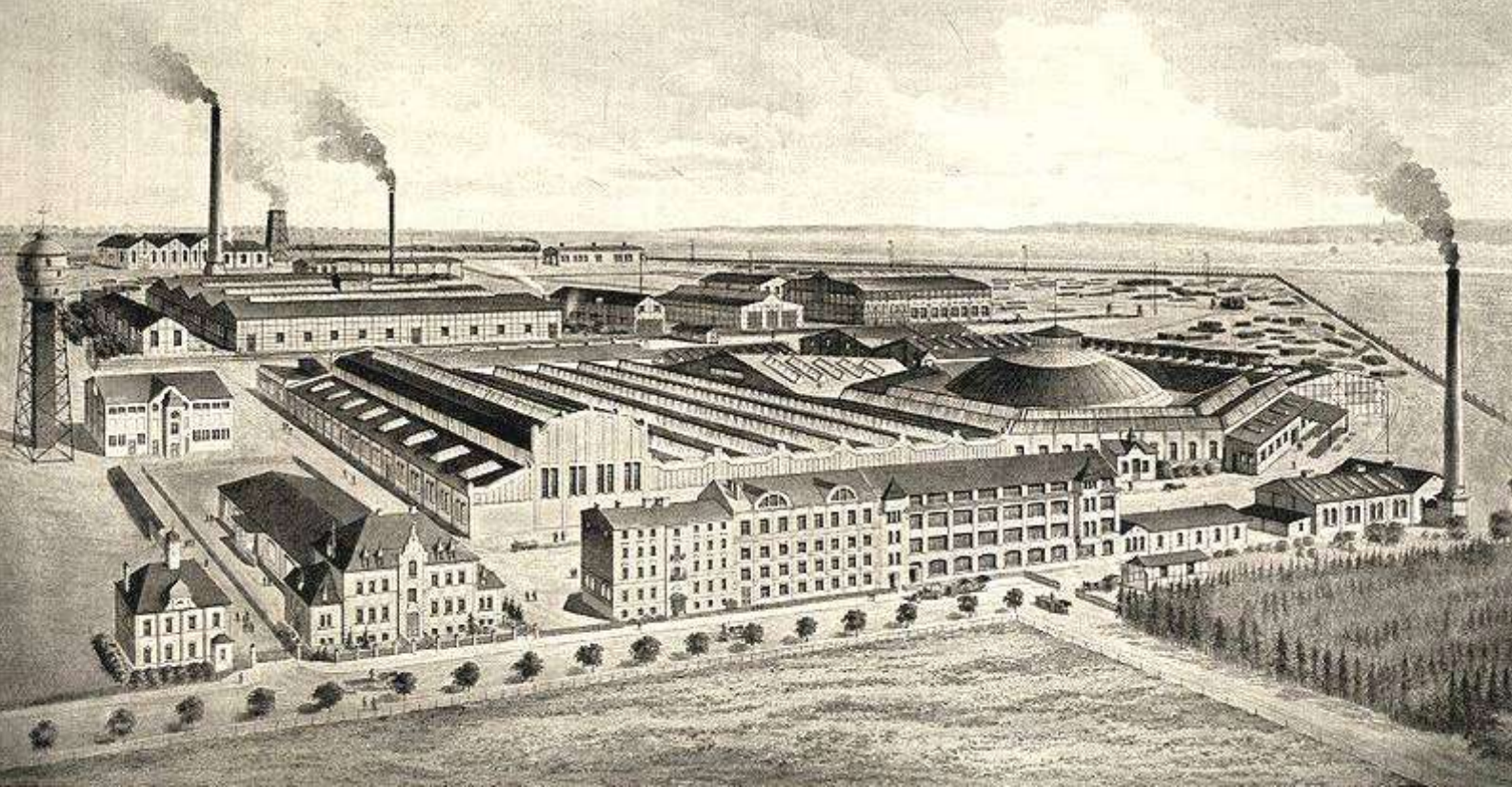
Den fünften Standort, den Obusbetriebshof in der Stephensonstraße, nutzte ViP seit dem Ende des Obusbetriebes 1995 schon nicht mehr.

Im Gewerbepark haben sich mittlerweile viele Unternehmen und Händler angesiedelt. Einen großen Teil nutzen auch die Filmstudios Babelsberg, unter anderem die große Montagehalle 63. An ihrem Giebel ist bis heute ein Stück DDR-Pro-paganda erhalten, die erst an den Siebenjahresplan (1959 - 1965; 1961 beendet), dann die späteren Fünfjahrespläne erinnerte - man erkennt die Übermalung.

*Einst im nahen PCK Schwedt als Werkslok im Einsatz, verbringt die 1963 bei LKM gebaute V60-31 ihren Ruhestand im Eisenbahnmuseum Gramzow.*







Lange Zeit leer stand der „Zirkus“. Das denkmalgeschützte Gebäude wird nun seit 2016 durch die PARANET-Deutschland GmbH saniert und ausgebaut und soll künftig Platz für Büroflächen und ein Hotel bieten.

Die Wände und das Erdgeschoss werden 2,27 Meter unter Bestandsniveau neu gegründet. Darauf entstehen im äußeren Ring drei und im inneren Ring vier neue Geschosse. Die historische Fassade wird unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Gesichtspunkte saniert. Als oberer Gebäudeabschluss wird die Sheddach-Konstruktion mittels einer Stahlbeton-

konstruktion nachempfunden und unterhalb der Kuppel entsteht ein teilweise frei bewitterter Begegnungsbereich.

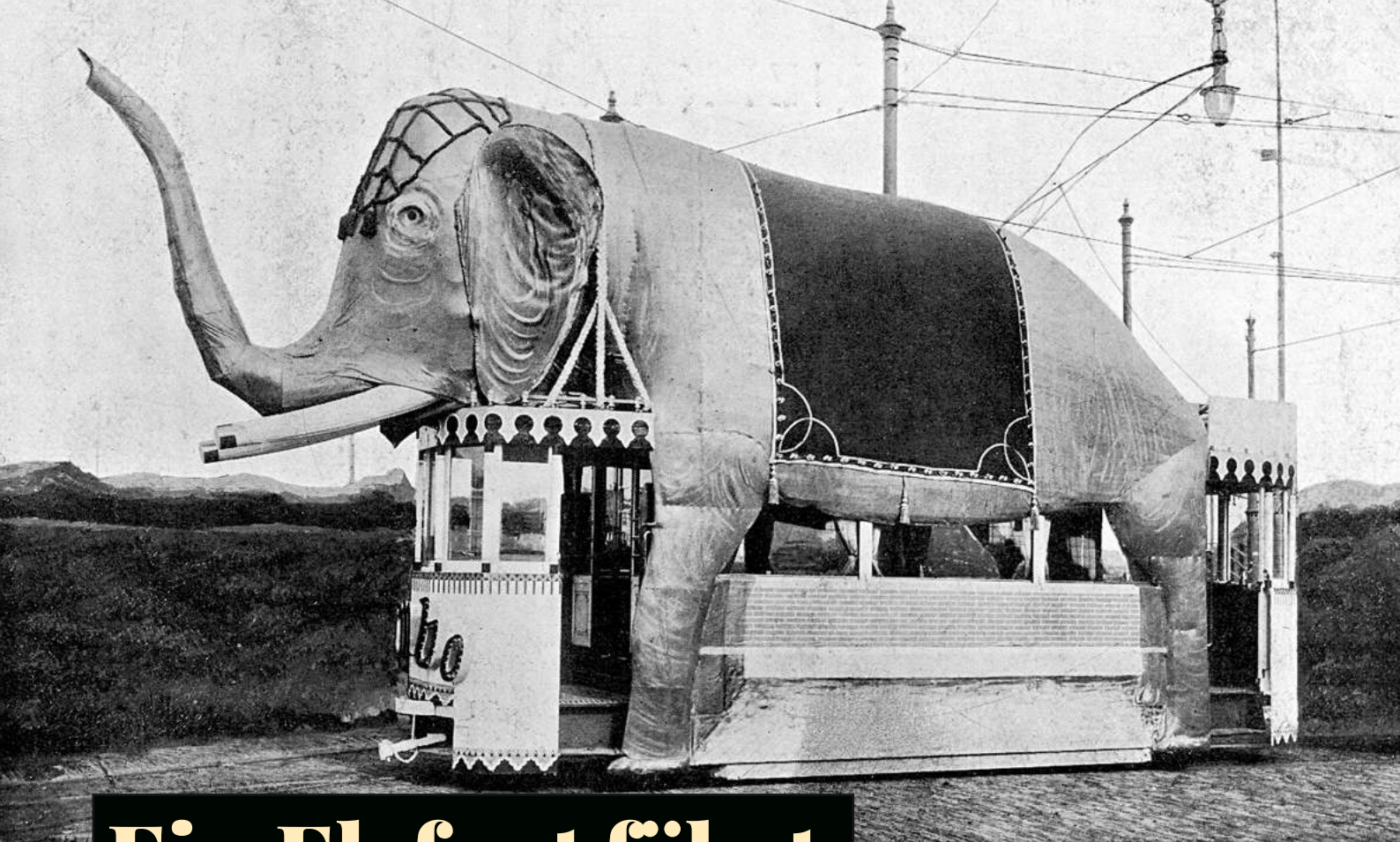
*Das Bild oben zeigt die Fabrik von O&K im Jahre 1913. Neben dem Lokzirkus und dem Verwaltungsgebäude vorn existiert heute nur noch die Billa ganz links im Bild. Quelle: [www.potsdam-wiki.de](http://www.potsdam-wiki.de)*

*Weit fortgeschritten sind die Arbeiten der PARANET-Deutschland GmbH am Lokzirkus. Auf dem Bild unten rechts ist die mehr als zwei Meter tiefe Neugründung unterhalb des Bestandsbauwerkes zu erkennen.*

Fotos: Ivo Köhler







# Ein Elefant fährt Straßenbahn

*Da liegt er gut, der Elefant auf der Straßenbahn. Im Jahre 1909 war er einer der Stars des Königinntages in Den Haag.*

Smlg. R. Leichsenring

***Im Februar war in weiten Teilen unserer Republik wieder Karneval angesagt. An dieser Stelle werfen wir einen Blick zu unseren Nachbarn in den Niederlanden, wo das Schmücken von Straßenbahnen einst sogar Grund genug für einen Wettbewerb war.*** Von Robert Leichsenring

Vor kurzem fiel mir eine Postkarte in die Hände, die eine recht kuriose Straßenbahn zeigt – einen mit Rinde und Buschwerk geschmückten Wagen, dessen Fenster an eine Gartenlaube erinnern. Sonst gibt es auf der Bildseite der „Briefkaart“ wenig zu sehen – eine Art Dünenlandschaft, ein schuppenartiges Gebäude im Hintergrund, das war alles.

Die Rückseite gibt jedoch noch ein paar Hinweise. Die Karte wurde am 3. September 1909 – einem Freitag – in S' Gravenhage gestempelt und kam noch am selben Tag im 46 Kilometer entfernten Strandbad Bloemedaal an. Doch was hat es nun mit der Rinden-Tram auf sich?

## **Der Weg führt in die Niederlande**

S'-Gravenhage war schnell ermittelt – es ist die amtliche Bezeichnung für den Parlaments- und Regierungssitz der Niederlande – besser bekannt als Den Haag. Die Stadt verfügt heute über ein recht großes Straßenbahnnetz. Auf 105 Kilometern Streckenlänge verkehren aktuell 12 Linien.

Der Betrieb selber wurde 25. Juni 1864 eröffnet, als die erste Straßenbahn der Niederlande, eine Pferdebahn der Dutch Tramway Company (DTC), von Den Haag in das benachbarte Seebad Scheveningen fuhr. Die 1905 elektrifizierte Strecke ist bis heute als Teil der Linie 8 in Betrieb.



Unsere Postkarte wurde 1909 gestempelt, zu diesem Zeitpunkt gab es bereits ein gutes Dutzend Linien in der Stadt.

### **Ein Fest für die Königin**

Doch nicht nur die Straßenbahn gehörte zu diesem Zeitpunkt fest zum Straßenbild – auch der am 31. August aus Anlass des Geburtstages der damaligen Königin Wilhelmina gefeierte „Koninginnedag“ war seit der Thronbesteigung 1890 nicht mehr wegzudenken. Von der damaligen Regierung eingeführt, um die nationale Einheit zu bekräftigen, ersetzte er die örtlichen Erntefeste. Und während sich heute die Niederländer mit Vorliebe in Orange kostümieren, standen in früheren Jahren noch Blumen und die Ernte im Vordergrund. Das führt uns wiederum zu unserer „Briefkaart“ zurück.

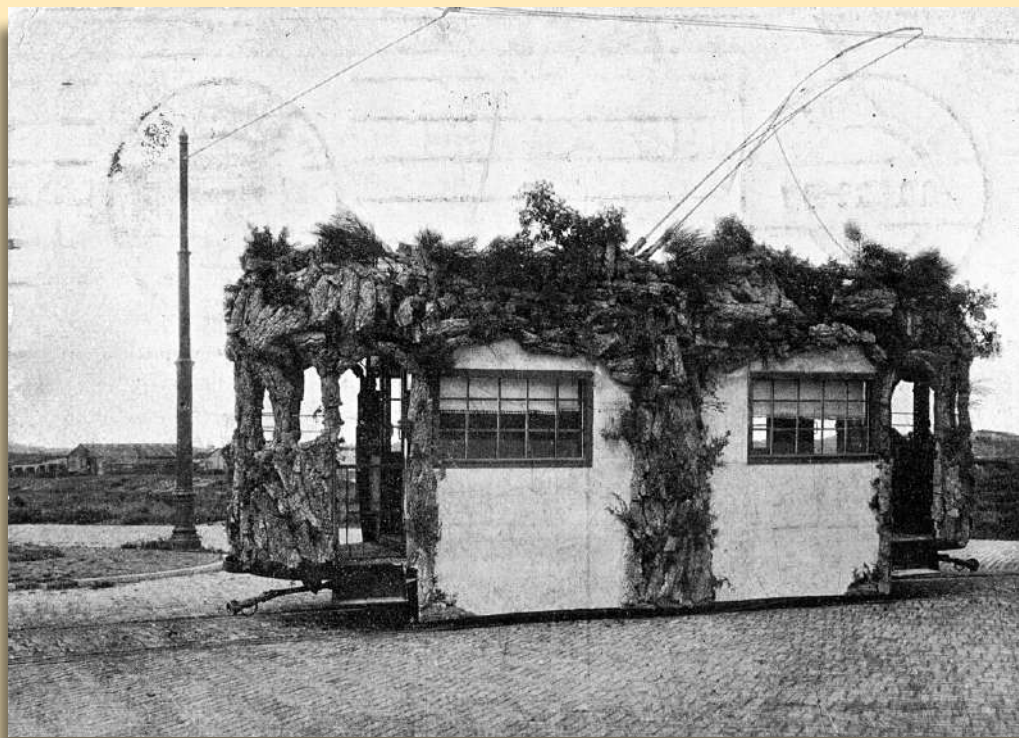
### **Versierde Tramwagens**

Der Straßenbahn-Betrieb Den Haags (HTM), wollte seinen Beitrag zum Königinnentag leisten und veranstaltete in drei aufeinander folgenden Jahren (1907, 1908 und 1909) jeweils am 31. August einen „Wedstrijd voor versierde Tramwagens“ - einen „Wettstreit für geschmückte Straßenbahnwagen“. Was klein begann, entwickelte sich schnell zu einer sehr aufwendigen Sache.

Zum ersten Wettstreit 1907 wurden sieben Wagen geschmückt - allesamt dreifenstrige Fahrzeuge der großen Serie, die von 1905 bis 1907 bei Werkspoor in Amsterdam gebaut wurden (130 Stück, Wagen 21 bis 150). Sie trugen den Spitznamen „Ford“, weil sie ähnlich wie die amerikanischen Autos in Masse produziert wurden. Zwei Wagen haben bis heute überlebt (Nr, 36 und 77).

### **Vom Olymp auf die Elektrische**

Die Teams aus Mitarbeitern der Verkehrsbetriebe hatten sechs Fahrzeuge Flora gewidmet, der römischen Göttin



*Es war diese Postkarte mit der Aufschrift "De Grot.", die Anlass zum Grübeln und Recherchieren gab.*  
Smlg. R. Leichsenring

des Frühlings und der Blumen. Hier stand also das Erntedank-Thema im Vordergrund. Tatsächlich hatten die verantwortlichen HTM-Inspektoren sogar professionelle Floristen beauftragt.

Der siebte Wagen hatte Neptun zum Thema, den römischen Meeresgott. Sein Wagen war mit Fischernetzen mit silberfarbenen Fischen behängt – auf dem Dach standen Heringsfässer. Dieser Wagen überzeugte die Jury, er gewann den ersten Preis, blieb jedoch nicht allein. Auch ein mit orangefarbenen Orchideen verzierter Wagen bekam einen ersten Preis.

Leider ließen sich vom ersten Wettbewerb keine Bilder finden, ein Jahr später sieht das schon anders aus – der Wettbewerb hatte sich herumgesprochen.

### **Ein großes Spektakel**

Im zweiten Wettbewerbsjahr nahmen bereits zwanzig (!) Festwagen teil und man nutzte nun auch die Elektrizität aus, die ja die Modernität der Wagen ausmachte. Mit Lichterketten wurde ein Teil der Wagen effektiv beleuchtet. Die Bandbreite der Dekorationen war





*Holländisches Viertel auf Schienen. "Alte holländische Waffel-Bäckerei" war das Motto dieses Wagens.*

Smlg. R. Leichsenring

enorm und reichte von blumengeschmückten Fahrzeugen, bis hin zu komplett verkleideten Wagen, die schon sehr an Karneval erinnern. Präsentiert wurden die Fahrzeuge zunächst auf dem Vorfeld des 1905 erbauten Depots in Scheveningen (es existiert noch), welches zu diesem Zweck ebenfalls festlich herausgeputzt war. Das Betriebsorchester gab ein Konzert und für geladene Gäste und Beamte war sogar eine Bühne aufgebaut.

Nachdem die Öffentlichkeit die Fahrzeuge in Augenschein genommen hatte, verließen Sie den Hof und fuhren auf der oben bereits erwähnten Linie 8 von Scheveningen zum Plein – einem bedeutenden Platz in Den Haag.

Auf diese Weise hatten zahlreiche Einwohner die Chance, an dem Spektakel teilzunehmen. Eine Preisjury gab es natürlich auch 1908 wieder. Schon Anfang August war die Presse eingeladen worden, sich die Preise anzusehen, die die HTM-Geschäftsführung für den Wettbewerb ausgelobt hatte. Es waren eine goldene Uhr, silberne Zeitmesser und eine goldene

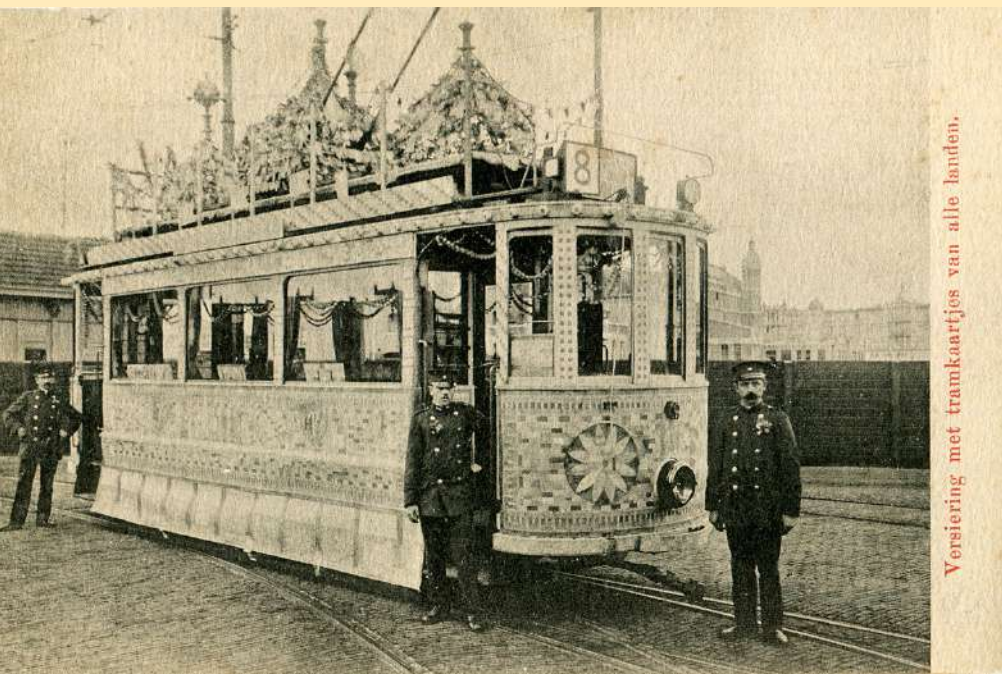
Kette. Und auch ein sehr kunstvolles Teeservice mit zwölf fein bemalten Tassen und Untertassen. Der Reporter der Zeitung „Het Vaderland“ war ziemlich beeindruckt und schrieb: „Zweifellos wird sich das Personal im Bereich Dekoration etwas Gewagtes einfallen lassen.“ Er sollte Recht behalten.

Der erste Preis ging an einen Festwagen, der als Dorfgasthauses gestaltet war – er hieß „Logement t' Rustende Paard“ (Herberge zum rastenden Pferd) und war durch das Büropersonal der Werkstatt in Scheveningen gestaltet worden. Die Leitung hatte Frau Van 't Groenewout.

### **Ein letztes Mal**

1909 gab es den größten der Wettbewerbe. Jetzt waren 21 dekorierte Straßenbahnwagen mit von der Partie. Doch diesmal spielte das Wetter nicht mit: am Königinentag regnete es in Strömen und starker Wind beschädigte einige der Wagen sogar. Den Zuschauern, die dem Regen trotzen bot sich wieder ein Spektakel sondergleichen. Diesmal rollte sogar ein Elefant durch die

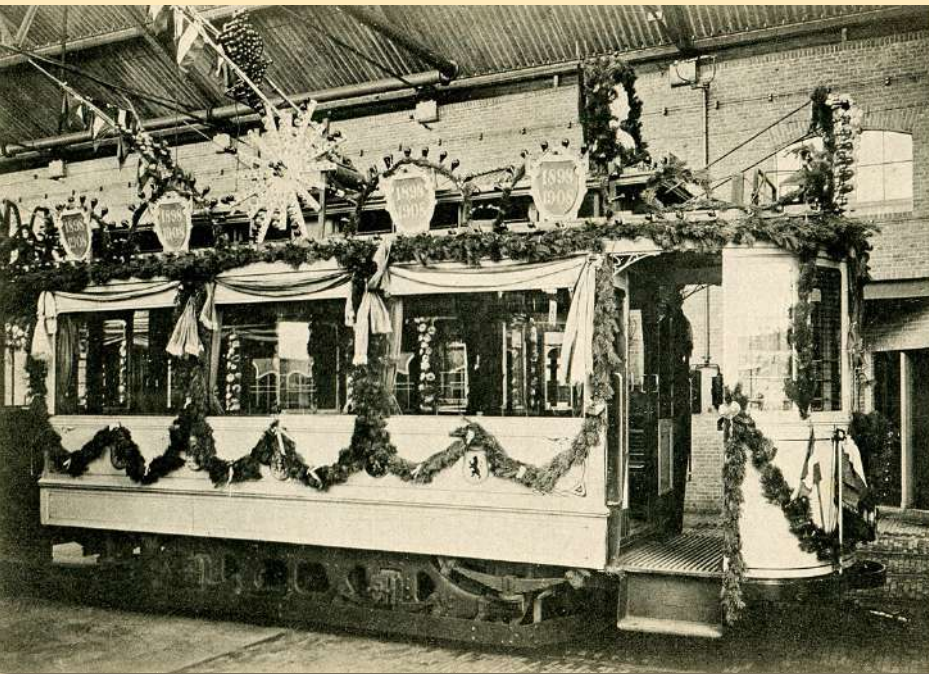




Versiering met tramkaartjes van alle landen.

Egal ob beklebt mit "Fahrkarten aus aller Welt" (Bild oben), beleuchtet mit elektrischen Glühbirnen (Mitte) oder geschmückt mit Früchten aus der Obstregion Westland – die "Ford"-Wagen der HTM machten 1908 eine gute Figur. Smlg. R. Leichsenring

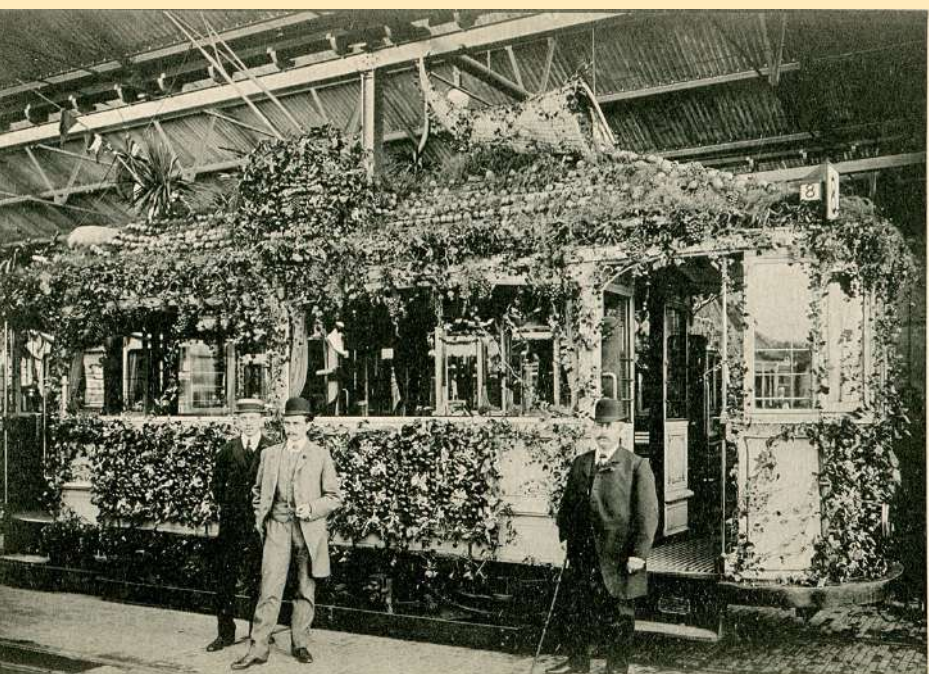
Stadt und auch eine alte holländische Waffelbäckerei und ein riesiger Kinderwagen. Der niederländische Verband christlicher Abstinenzler rief mit seiner „Dageraad“-Tram (Morgengrauen) zum Kampf gegen Alkoholmissbrauch auf.



De verlichte wagen.

Bei der Preisvergabe wurde es etwas demokratischer. Neben der Jury waren nun auch die Einwohner Den Haags aufgerufen, einen Preis zu vergeben. Im „Haagsche Courant“ wurde ein Stimmzettel abgedruckt, auf dem jeder eintragen konnte, welcher Wagen einen Preis gewinnen sollte.

Nach drei Jahren war Schluss mit dem Spektakel. Es war der HTM offensichtlich zu teuer geworden, schließlich mussten Personal und Straßenbahnwagen 14 Tage lang freigestellt werden, um die Straßenbahnen zu dekorieren.



Versiering met Westlandsche vruchten.

Dass der Wettbewerb bei den Einwohnern von Den Haag gut ankam, macht übrigens auch die große Zahl an Postkartenmotiven deutlich, die noch heute antiquarisch zu bekommen sind.

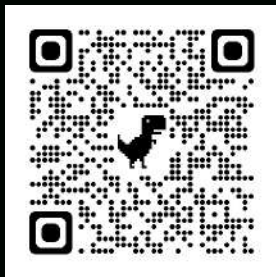
Wenn sie tatsächlich verschickt wurden, tragen sie oft einen Datumsstempel von Anfang September 1908 oder 1909. Sie müssen also sofort nach der Parade gedruckt und in Umlauf gebracht worden sein.



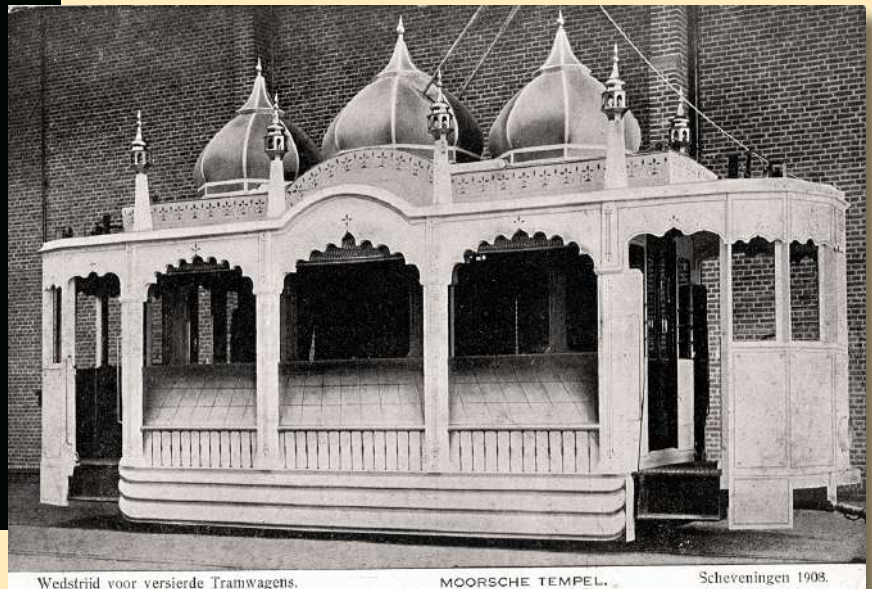


Wedstrijd voor versierde Tramwagens. CHINEESCHE TEMPEL. Scheveningen 1908.

*Eine chinesische Pagode und einen maurischen Tempel konnten die Zuschauer des "Wedstrijds voor versierde Tramwagens" 1909 bestaunen.*  
 Smlg. R. Leichsenring

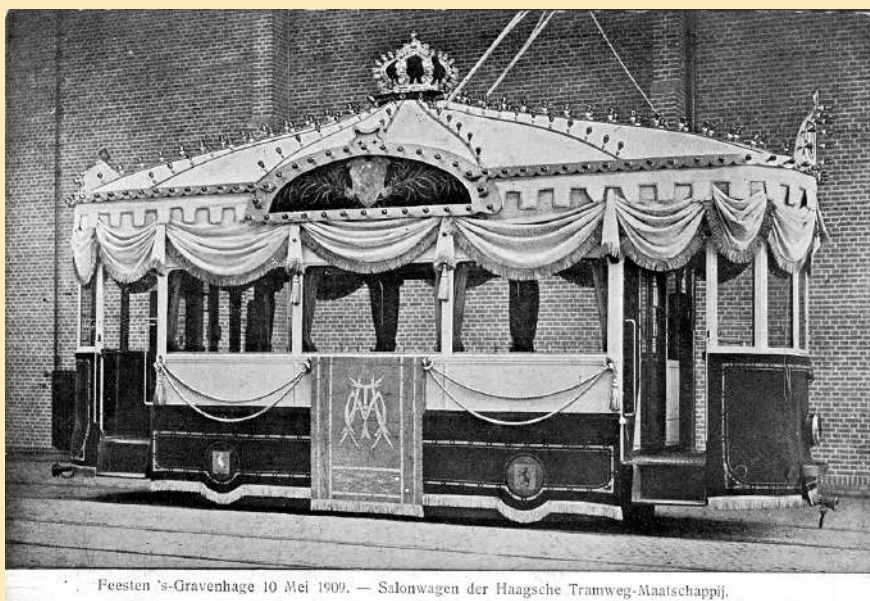


Weitere Bilder von den Wettbewerben in Den Haag gibt es über den QR-Code. Einfach fotografieren.



Wedstrijd voor versierde Tramwagens. MOORSCHTE TEMPEL. Scheveningen 1908.

*Der Salonwagen wurde bereits im Mai 1909 präsentiert, kam aber auch beim Wettbewerb am 31. August wieder zum Einsatz.*  
 Smlg. R. Leichsenring



Feesten 's-Gravenhage 10 Mei 1909. — Salonwagen der Haagsche Tramweg-Maatschappij.

**Quellen:**

- [www.ikgidsudoordenhaag.nl](http://www.ikgidsudoordenhaag.nl)
- [www.hovm.nl/museum/hovm-tram-collectie](http://www.hovm.nl/museum/hovm-tram-collectie)
- [www.tramwegstichting.nl](http://www.tramwegstichting.nl)



# Grüße aus Sarajevo



Foto: R. Leichserning / 22.10.2023

Die Muslihudin-Čekrekije-Moschee aus dem Jahre 1526 ist mit ihrem 32 Meter hohen Minarett in Sarajevo ein beliebtes Fotomotiv, nicht nur für Straßenbahnfans. Die Moschee befindet sich in unmittelbarer Nähe zur belebten Altstadt der bosnischen Hauptstadt.

Die Altstadt hat soeben auch der Tatra K2YU Nr. 516 erreicht. Er präsentiert sich äußerlich noch weitestgehend im Ursprungszustand mit den geriffelten Seitenblechen, wie sie auch der Potsdamer KT4D-Prototyp Nr. 001 zeigt.

Während des Bosnienkrieges Anfang bis Mitte der 1990er Jahre, wurde Sarajevo für 1.425 Tage belagert. Die Spuren dieses Krieges sind noch heute im Stadtbild präsent und auch die Straßenbahn wurde schwer in Mitleidenschaft gezogen.

Heute wird das System modernisiert und die ersten Stadler Tango zur Ablösung der Tattras und der aus dem türkischen Konya übernommen früheren Kölner DUEWAG GT8 sind eingetroffen. Bleibt zu hoffen, dass wenigstens einer der geschichtsträchtigen K2YU museal erhalten bleibt.



# ALTE LIEBE

# ROSTET NICHT?

# UND WIE!



## NR. 177 BRAUCHT DEINE HILFE !

Der Gothawagen Nr. 177 braucht dringend eine Instandsetzung. Hilf uns, den Wagen für weitere ca. 25 Jahre fit zu machen!

Scane einfach den QR-Code für weitere Infos.

[www.gotha177.de](http://www.gotha177.de)

