



Informationsblatt Nr. 59 Oktober 2019

Ende der Fahrsaison 2019

Der öffentliche Fahrtag am 7. September verlief wieder sehr gut. Das Wetter spielte auch mit, während noch eine Woche vorher hochsommerliche Temperaturen einen Ausfall befürchten ließen.

Im August und September gab es auch einige bemerkenswerte Sonderfahrten. So führte der Wahlkampf für die sächsische Landtagswahl eine Gruppe von Motorradfahrern unter Leitung von Holger Zastrow, dem Inhaber einer Werbefirma in Dresden und Parteivorsitzenden der FDP, nach Döbeln, um mit der Pferdebahn zu fahren.

Am 14. September besuchte uns eine Reisegruppe von Mitgliedern der Straßenbahnhistorischen Vereinigung SHS aus Dänemark. Sie betreibt in Skjoldenæsholm das dänische Straßenbahnmuseum. Dieses ist um einiges größer als unseres und wird regelmäßig von historischen elektrischen

Straßenbahntriebwagen befahren. An bestimmten Tagen fährt aber auch ein Pferdebahnwagen oder ein Pferdeomnibus. Leider hatte sich der Reisebus auf dem Weg vom Fähranleger in Rostock nach Döbeln durch mehrere Autobahnbaustellen verspätet, so dass es bei der Ankunft bereits dunkelte und Elko samt Kutscher unruhig wurden. Der nach den beiden Pferdebahnfahrten vorgesehene Museumsbesuch musste daher relativ kurz gehalten werden. Immerhin konnten einige der Besucher auch etwas Neues erfahren: Nicht alle wussten, dass es auf der einst deutschen Nordseeinsel Röm (seit 1921 zu Dänemark gehörend) noch bis 1940 eine Pferdebahn gegeben hatte. Die Döbelner Lokalpresse berichtete am Montag darauf über den Besuch.

Das Umfeld des Museumsgebäudes ist noch durch die Baustelle der Flutmulde geprägt. Die Arbeiten in diesem Bau-

In dieser Ausgabe

Ende der Fahrsaison 2019

Unser Modell im Museum Schloss Lübben

Der Kalender 2020 ist da

Für den Briefmarkensammler:
„Die Kraft der Elektrizität statt der Pferdekraft“ - Fjodor Pirozki versah 1880 in St. Petersburg einen Pferdebahnwagen mit elektrischem Antrieb

abschnitt nähern sich aber dem Ende. Der im Garten stehende „Neuchâtel“ Wagen erhielt durch eine ortsansässige Werbefirma ein Dachtransparent und macht damit nun Betrachter aus Richtung Kaufland auf uns aufmerksam.



Züggig geht es dem Ziel und damit dem heimatlichen Stall entgegen

Am 5. Oktober war der letzte öffentliche Fahrtag für dieses Jahr. Die Strecke musste leicht gekürzt werden, denn auf dem Obermarkt fand an diesem Wochenende erstmals in Döbeln das „Street food festival“ statt. Neben den bekannten Klassikern wie Fischbrötchen, Bratwurst und Langos konnte man auch exotischere Sachen wie gegrillte afrikanische Wüstenheuschrecken probieren.

Das Wetter spielte nicht ganz mit, denn es nieselte den ganzen Tag. Zumindest der Vormittag war bei uns aber gut besucht. Neben etlichen Familienbesuchern kam auch eine Gruppe von fachkundigen Straßenbahnfreunden aus Nürnberg, die beim Souvenirangebot Umsatz brachten und u.a. das letzte Schienenstück kauften. Am Nachmittag verstärkte sich der Regen, und die Zahl der Besucher ließ nach. So mussten die letzten drei Fahrten mangels Fahrgästen ausfallen. Insgesamt können wir trotzdem mit diesem Tag zufrieden sein.

Bis zum Jahresende stehen noch einige bestellte Sonderfahrten auf dem Programm.



Am 5. Oktober war vor dem Rathaus Schluss: Auf dem Obermarkt fand das „Street food festival“ statt

Unser Modell im Museum Schloss Lübben

Vielleicht hat sich der eine oder andere gefragt, wo denn das Modell unseres ex-Meißner Wagens 1 geblieben ist, das sonst immer im Ausstellungsraum 1 des Museums steht. Es ist noch bis 3. November im Schloss Lübben in der Sonderausstellung „Durch die wendische Walachei - Lübben in der Zeit Fontanes“ zu sehen. Der Schriftsteller Theodor Fontane besuchte Lübben im August 1859, wenn auch nur kurz. Was er damals in der Stadt vorfand (oder hätte vorfinden können), welche Reise- und Unterkunftsmöglichkeiten es damals gab, ist das Thema der Ausstellung. Sie ist ein Teil des Projekts „Fontane.200/Spuren“, mit dem

im Bundesland Brandenburg an den 200. Geburtstag erinnert wird. Eine Pferdestraßenbahn hatte Lübben zwar nicht, aber es gab 1846 bis 1879 eine Pferdeisenbahn von Cottbus bis Goyatz am Schwielochsee. Sie diente vor allem dem Güterverkehr, aber

es gab auch Wagen für Reisende - wie diese Wagen aussahen, ist allerdings unbekannt.



Der Kalender 2020 ist da

Unser Vereinsmitglied Barbara Müller hat wieder einen Monatskalender zusammengestellt, der einen Rückblick auf das 2019 gibt.

Die einzelnen Seiten im A4-Format zeigen unseren Wagen 1 im Einsatz, den als Ausstellungsstück übernommenen Dresdner Pferdebahnwagen 106, das Umsetzen des „Neuchâtelers“ Wagens, Bilder unseres Museums sowie (gewissermaßen als „Blick über den Tellerrand“) ein Bild des Perambulatorwagens 6 bei der großen Straßenbahnparade in Brüssel.

Auf jeder Seite wird das jeweilige Bild durch einen gereimten Text erläutert.

Der Kalender ist zum Preis von 8 € im Büro des Pferdebahnmuseums erhältlich, außerdem bei der Döbeln-Information im Rathaus.



Vom Kaufland-Parkplatz ist jetzt der „rote“ Wagen mit seiner Werbung zu sehen



Für den Briefmarkensammler

„Die Kraft der Elektrizität statt der Pferdekraft“

Fjodor Pirotzki versah 1880 in St. Petersburg einen Pferdebahnwagen mit elektrischem Antrieb



Das 2018 erschienene Sonderpostwertzeichen der Ukraine mit der stilisierten Darstellung



Porträt von Fjodor Pirotzki
Ukrainisch-sprachige Wikipedia

17. Februar 1845 in Lochwyzja in der Region Poltawa der Ukraine geboren. In St. Petersburg studierte er an der Artillerieschule und diente danach bei der Festungsartillerie in Kiew. Dort lernte er Pavel Jablochkow kennen, der eine Glühlampe erfunden hatte und seine Begeisterung für die Elektrizität auf Pirotzki übertrug. Angeblich hatte Pirotzki in Kiew die Idee, die vielen Spaziergänger auf den Prachtstraßen mit einem elektrisch angetriebenen Wagen auf Schienen zu befördern.

Ab 1871 diente Pirotzki in St. Petersburg und beschäftigte sich in seiner Freizeit mit technischen Problemen. Ein neuer Typ metallurgischer Öfen und andere kleinere Erfindungen machten ihn finanziell unabhängig, so dass er ab 1874 das Problem des elektrischen Antriebs von Schienenfahrzeugen angehen konnte. Eine erste Versuchsanlage errichtete er auf dem Wolkow-Feld in St. Petersburg.

Testfahrten in Sestrotetsk

Ab Ende 1875 führte er Versuche in Sestrotetsk durch, einer damals beliebten Sommerfrische nordwestlich von St. Petersburg am Ufer des Finnischen Meerbusens. Dort gab es eine wenig genutzte Zweigstrecke der Eisenbahn St. Petersburg – Helsinki, die von Millers Pier im Hafen entlang der Strandpromenade zum Bahnhof Sestrotetsk führte. Von dieser 3,5 Werst (ca. 3,7 km) langen Strecke wurde ein etwa 1 km langer Abschnitt für die Versuche genutzt.

Zuerst setzte Pirotzki Loren mit Akkumulatortrieb ein. Dann aber bezog er den Strom aus dem ein Kilometer entfernten Elektrizitätswerk. Die Schienen wurden isoliert, und der elektrische Strom wurde in die eine Schiene geleitet, während die andere als Rückleitung diente. Aus Sicherheits-



Büste von Pirotzki, dahinter der Spruch „Russland ist die Heimat des elektrischen Verkehrs und auch heute die Heimat der Straßenbahn“, im Werkmuseum der Straßenbahn Wizebsk (Ukraine)

Am 2. November 2018 gab die Postverwaltung der Ukraine einen Satz von drei Sonderbriefmarken unter dem Titel „Erfindungen“ heraus.

Der Wert zu 7 Griwna zeigt eine etwas eigenartige Zeichnung: Zu sehen ist der Umriss eines auf einem Gleis stehenden Pferdes. In seinem Inneren befinden sich verschiedene elektrische Geräte, die zusammen den Antrieb einer elektrischen Straßenbahn darstellen. Diese Darstellung ist natürlich symbolisch, und die Erklärung findet sich in dem englischen Text, der übersetzt lautet „Die Kraft der Elektrizität an Stelle der Pferdekraft“. Darunter steht in kyrillischer Schrift der Name Fjodor Apollonowitsch Pirotzki und das Jahr 1880. Am unteren Rand der Marke steht noch (in Ukrainisch) „Erste elektrische Straßenbahn“.

Was hat es damit auf sich? Allgemein gilt ja Werner von Siemens als der Erfinder der elektrischen Straßenbahn. Es gab allerdings mehrere andere Ingenieure, die sich bereits früher mit dem Thema befassten und zum Beispiel mit Akkumulatoren angetriebene Versuchsfahrzeuge auf Schienen stellten.

Wer war Pirotzki?

Fjodor Apollonowitsch Pirotzki stammte von ukrainischen Kosaken ab und wurde am

gründen war die Versuchsstrecke eingezäunt.

Im August 1876 veröffentlichte er seine Ergebnisse in der Zeitschrift „Ingenieur-Journal“ und machte sie damit der Fachwelt zugänglich.

Elektrisch in St. Petersburg

Am 22. August 1880 (d.h. dem 3. September nach gregorianischem Kalender) um 12 Uhr Mittags führte Pirotzki seine Erfindung erstmals in St. Petersburg öffentlich vor. Das geschah an der Ecke Bolotnoi-Straße/Digtjarnov-Allee.

Als Fahrzeug nutzte er den umgebauten Oberdeck-Pferdebahnwagen 114. Die Stromzuführung durch die Schienen war zwar nicht ungefährlich, aber Pirotzki pries es als Vorteil, dass man keine Masten und keine Oberleitungen bauen müsste. Und schließlich sei der elektrische Strom billiger als das Futter für die Pferde.

Pirotzki war inzwischen das Geld ausgegangen. In Russland fanden sich keine Geldgeber, um die elektrische Bahn weiter zu entwickeln. Statt dessen gab es Proteste der Aktionäre der Pferdebahngesellschaften, die zu Recht eine kommende Konkurrenz fürchteten, und auf ihre langjährigen Verträge pochten. So wurde der Betrieb des elektrischen Wagens nach einem Monat wieder eingestellt, und die Pferdebahn fuhr in dieser Stadt noch 27 Jahre lang.

Pirotzki arbeitete weiter als Artillerie-Offizier. Unter anderem installierte er 1881 das erste unterirdische Elektrizitätskabel in St. Petersburg von der Kanonengießerei zur Artillerieschule. 1881 waren einige seine Ergebnisse auf der Internationalen Elektrizitätsausstellung in Paris zu sehen. Dort fuhr aber auch eine elektrische Straßenbahn mit Schlitzrohrfahrlauf, gebaut von Siemens.

Wer war der erste?

Im Jahre 1888 ging Pirotzki als Oberst in den Ruhestand und lebte von seiner Pension in der Stadt Oleschki (von 1928 bis 2016 umbenannt in Zjurupinsk) in der Ukraine. Er starb verarmt am 28. Februar 1898.

War Pirotzki nun wirklich der Erfinder der elektrischen Straßenbahn, und Siemens hat

sie ihm gestohlen, wie es der russische Amateur-Historiker Boris Nikolajewitsch Rshonsnizki in seinem 1952 gedruckten Buch „Tramway - russkoje Isobretenie“ (Die Straßenbahn - eine russische Erfindung) behauptet?

Ja, aber nur wenn man die Experimente in Sestroretsk 1875 bereits als elektrische Bahnen ansieht.

Nein, denn Siemens hatte bereits 1879 auf der Berliner Gewerbeausstellung eine Elektrolokomotive öffentlich vorgeführt - die erste Vorführung von Pirotzki war erst 1880. Die erste dauerhafte Anwendung einer elektrischen Straßenbahn von Siemens wurde am 16. Mai 1881 in Lichterfelde bei Berlin eröffnet - eine vergleichbare Anlage von Pirotzki gab es nicht.

Auf der Allrussischen Industrie- und Handwerksausstellung 1882 in Moskau stellte Siemens seine elektrische Eisenbahn vor - Pirotzki konnte dem nichts entgegen setzen.

So geriet Pirotzki weitgehend in Vergessenheit. Auch das Jubiläum „100 Jahre elektrische Straßenbahn in St. Petersburg“ wurde nicht etwa 1980, sondern erst 2009 groß gefeiert.

Dagegen erinnert man sich speziell in der Ukraine an ihn heute noch (oder wieder) als bedeutenden Erfinder. Nicht nur die Briefmarke der Ukrainischen Post kündigt davon, sondern auch im Werkmuseum der Straßenbahn Wizebsk finden sich Erinnerungen an ihn. In seinem Sterbeort Oleschki plant man den Bau eines Denkmals.

Literatur

Ржонсницький Б. Н.: Трамвай русское изобретение. Изд-во Министерство коммунального хозяйства РСФСР, 1952 (Rshonsnizki, B. N.: Die Straßenbahn - eine russische Erfindung. Herausgegeben vom Ministerium für Kommunalwirtschaft der RSFSR, 1952)

Impressum

Traditionsverein Döbelner
Pferdebahn e. V.

Niederwerder 6,
04720 Döbeln

Telefon: 03431 - 7 04 68 52

E-Mail:

info@doebelner-pferdebahn.de

Internet:

www.doebelner-pferdebahn.de

Vereinsregister des Amtsgerichts
Chemnitz: VR 5491

Steuernummer beim Finanzamt
Döbeln: 236/140/06676

Vorstand

Vorsitzender:

Jörg Lippert

joerg_lippert@web.de

Stellvertretender Vorsitzender:

Norbert Kuschinski

Schatzmeister:

Alfred Klepzig

Museum

Dienstag bis Freitag 10 bis 17 Uhr
(Pause 12 bis 13 Uhr)

Sonntag 10.00 - 12.30 Uhr
(an öffentlichen Fahrtagen 10 bis
17 Uhr, Pause von 12 bis 14 Uhr)

Öffentliche Fahrtage 2020

am 2. Mai, 6. Juni, 4. Juli,
1. August, 5. September und
3. Oktober. Abfahrten jeweils
nach Bedarf von 10 Uhr bis 12
und 14 bis 16.30 Uhr vom
Pferdebahnmuseum.



Dieses Modell des umgebauten Pferdebahnwagens, mit dem 1880 der elektrische Straßenbahnbetrieb in St. Petersburg eröffnet wurde, steht im Werkmuseum der Straßenbahn Wizebsk (Ukraine)