

Informationsblatt Nr. 78 Dezember 2021

Am Ende des Jahres

Wer im Sommer gedacht hatte, die Corona-Pandemie wäre vorbei, sah sich getäuscht. Die veröffentlichten Inzidenzwerte stiegen im Herbst rasant an und überschritten die bisherigen Höchstwerte von 2020. Seit dem 19. November galt in Sachsen die Überlastungsstufe. So beschloss das Kabinett der Sächsischen Staatsregierung eine Corona-Notfall-Verordnung, die am 22. November in Kraft trat und vorläufig bis 12. Dezember 2021 gilt. Um die vierte Welle der Pandemie zu bekämpfen, soll sie als „Wellenbrecher“ wirken, wie es der sächsische Ministerpräsident formulierte. Von den zahlreichen Regelungen sind für uns von besonderer Bedeutung:

Alle Kultureinrichtungen im Freistaat Sachsen müssen für den Publikumsverkehr

geschlossen bleiben, ausgenommen sind nur Bibliotheken und die Außenflächen in Tierparks. Damit bleibt auch unser Museum wie bereits 2020 vorläufig geschlossen.

Großveranstaltungen, Messen, Feste und ähnliches sind unzulässig. Davon betroffen sind ausdrücklich auch Weihnachtsmärkte. Somit fällt der Döbelner Weihnachtsmarkt aus, der vom 10. bis 12. Dezember 2021 auf dem Niedermarkt stattfinden sollte und an dem auch wir uns wieder mit einem Stand beteiligen wollten. Unseren beliebten Glühwein hätten wir - da alkoholhaltig - ohnehin nicht ausschenken dürfen.

Gaststätten sind nur mit 2-G-Nachweis (also geimpft oder genesen) und nur bis 20 Uhr nutzbar. Treffen von Angehörigen mehrerer Hausstände sind eng limitiert.

In dieser Ausgabe

Am Ende des Jahres

Für den Philatelisten: Die Pferdestraßenbahn von Baku

Aus anderen Städten: Ein Pferdebahnwagen in Neuchâtel

Aus anderen Städten: Jubiläen im Jahre 2022

Damit ist auch die von uns geplante Weihnachtsfeier nicht durchführbar.

Touristische Angebote mit Bussen und Bahnen sind ausdrücklich untersagt. Die beiden im Dezember geplanten Sonderfahrten müssen daher entfallen und wurden bereits abgesagt.

**Der Vorstand wünscht Frohe Weihnachten, Gesundheit
und ein gutes neues Jahr!**



Für den Philatelisten

Die Pferdestraßenbahn von Baku

Die Postverwaltung von Aserbaidschan gab einen Viererblock unter dem Thema „Historische Verkehrsmittel der Hauptstadt Baku“ heraus.

Auf den Marken steht zwar das Jahr 1999, aber der Ausgabetermin war erst der 15. Februar 2000. Die Blocks in einer Auflage von 50.000 Stück und einem Nennwert von 500 Manat (m) je Marke weisen eine Perforation von $12 \frac{1}{2} \times 12$ auf. Sie zeigen eine Pferdedroschke, einen Pferdestraßenbahnwagen, einen elektrischen Straßenbahntriebwagen und einen Obus.

Aserbaidschan gehörte im 19. Jahrhundert zum russischen Zarenreich. Nach dessen Zerfall erklärte es 1918 seine Unabhängigkeit, und dazu gehörte auch die Ausgabe eigener Briefmarken. Bereits im April 1920 aber überfielen bolschewistische Truppen das Land, und 1922 wurde es offiziell ein Teil der sowjetischen Staatenunion. Lenin begründete das damals damit, dass der Sowjetstaat auf die Erdölvorkommen von Baku wirtschaftlich angewiesen sei. Bereits 1898 war das Bakuer Erdölfördergebiet das weltweit größte und versorgte auch Westeuropa.

Im Oktober 1991 erlangte Aserbaidschan nach dem Zerfall der Sowjetunion seine Unabhängigkeit zurück. Seitdem gibt es auch wieder eigene Briefmarken.

Baku ist die Hauptstadt von Aserbaidschan und erlebte durch seine Erdölförderung gegen Ende des 19. Jahrhunderts einen wirtschaftlichen Aufschwung und ein rasches Wachstum der Bevölkerung.

Anfang November 1887 gründeten fünf Geschäftsleute eine Aktiengesellschaft für den Bau einer Pferdestraßenbahn in Baku. Sie konnte am 7. April 1889 eröffnet werden. Den Betrieb der Bahn verpachtete die Gesellschaft an den reichen Händler Mustafa Rasuloff, der mehrere Karawansereien, Gasthäuser, Hotels und eine Handelsgesellschaft besaß.

Außerdem wurde eine bereits 1887 eröffnete Kabelbahnlinie übernommen und



Viererblock (rechts) und Marke (oben)

für den Pferdebahnbetrieb umgebaut. Im ersten Jahr gab es nur 52.000 Rubel Einkommen, aber bis 1895 stieg dieser Betrag auf 159.000 Rubel je Jahr. Die Spurweite war die im Russischen Reich übliche von 1524 mm.

Im September 1889 nahm auf einer Linie eine Dampfstraßenbahn den Betrieb auf, die aber 1894 durch eine Pferdebahnlinie ersetzt wurde.

Im Jahre 1895 gab es ein Netz von fünf Pferdebahnlinsen. Auf der Briefmarke ist ein Pferdebahn-Sommerwagen abgebildet. Daneben gab es auch geschlossene Winterwagen und solche mit Oberdeck. Die Wagen wurden von zwei Pferden gezogen, wobei an Steigungen noch ein drittes Pferd erforderlich war.

Im Jahre 1910 kaufte die Stadt die Pferdebahn für 850.000 Rubel. Unter der städtischen Leitung entstanden zwei weitere Linien. Dafür wurden neue Wagen und Pferde benötigt, aber auf dem Markt waren nicht genügend Pferde verfügbar.



So entstanden Pläne, die in anderen Städten des Russischen Zarenreiches bereits eingeführte elektrische Antriebsart auch in Baku zu nutzen, verbunden mit einer elektrischen Straßenbeleuchtung. Die von der Stadt bei drei Elektrizitätsfirmen eingeholten Angebote waren aber nicht aussagefähig genug.

Es folgten Weltkrieg, Zerfall des Zarenreiches, die kurze Zeit der Unabhängigkeit und schließlich der gewaltsame Anschluss an die Sowjetunion. So musste das Projekt einer elektrischen Straßenbahn zunächst ruhen, und die Pferdebahn fuhr weiter.

Erst im März 1923 begann der Bau einer elektrischen Bahn vom Stadtzentrum zum Bahnhof. Durch die tatkräftige Unterstützung der Bevölkerung, die zu „freiwilligen“ Arbeitseinsätzen gerufen worden war, gelang der Bau in nur acht Monaten. Am 8. Februar 1924 konnte die erste elektrische Straßenbahnlinie eröffnet werden. Der Pferdebahnbetrieb wurde zum 1. Oktober 1923 eingestellt.

Allmählich entstand ein Netz von 16 elektrisch betriebenen Straßenbahnlinsen. In den 1980-er Jahren reduzierte es sich aber allmählich, und 2004 war nur noch eine Linie übrig. Diese wurde im Januar 2004 stillgelegt. Der Grund war die wachsende Konkurrenz einerseits durch den Autoverkehr auf den von der Straßenbahn benutzten Hauptstraßen, andererseits aber auch durch die im Jahre 1967 eröffnete Metro.



Dieses Foto diente als Vorlage für die Marke

Aus anderen Städten:

Ein Pferdebahnwagen in Neuchâtel

In Neuchâtel im französisch-sprachigen Teil der Schweiz gibt es ein Straßenbahnmuseum. Es befindet sich an der einzigen verbliebenen Straßenbahnlinie nach Boudry nahe der Haltestelle Areuse. Eigentümer ist der Verein der Freunde der Straßenbahn ANAT.

Das Museumsgebäude wurde 2010 bis 2014 gebaut. Geöffnet ist von April bis Oktober an einem Sonntag im Monat, der im Internet auf <https://museedutram.ch> veröffentlicht wird. Im Inneren findet man eine Sammlung von etwa zehn historischen Wagen von der Dampfbahn bis zur elektrischen Bahn.

An den Öffnungstagen fährt ein Museumszug mehrmals auf der gesamten Strecke von Boudry bis Neuchâtel und zurück. Er besteht aus Tw 73, Bw 123 und Bw 1.

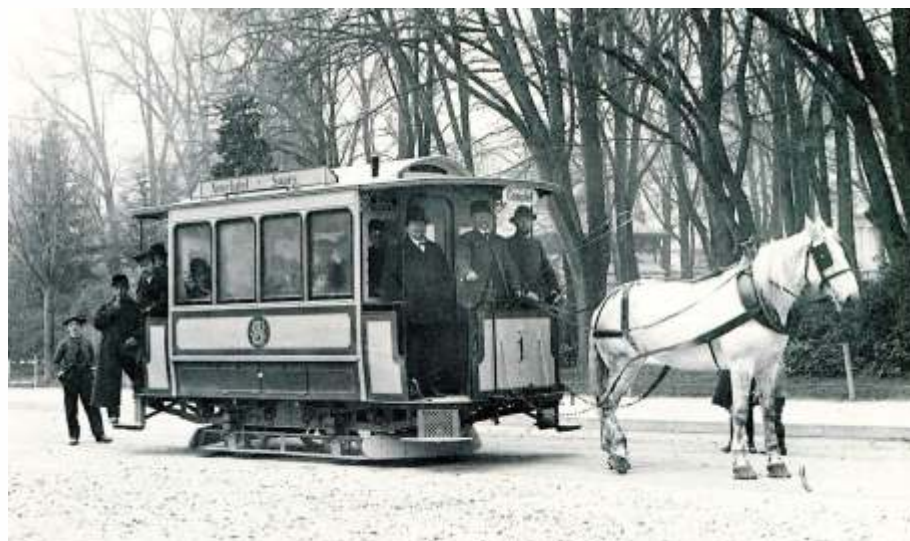
Der Tw 73 entstand 1922 in den Werkstätten des Verkehrsbetriebs in Neuchâtel und war bis 1976 auf der Linie 3 nach Corcelles im regulären Einsatz.



Der Museumszug aus Triebwagen 73, Beiwagen 143 und Beiwagen 1 an der Haltestelle Colombier Littorail Juni 2020



Der Museumswagen 1, gebaut 1894 als Pferdebahnwagen 5, später Beiwagen 105



Ein Foto des historischen Pferdebahnwagens 1, der 1920 verbrannte

Der Beiwagen 143 ist ein Schwesterwagen des 145, der in Döbeln steht. Die Serie 141-149 entstand durch Umbau von 1897-98 gebauten Triebwagen der ersten Serie. Beim Umbau zu Beiwagen zwischen 1914 und 1928 blieben die fünffenstrigen Wagenkästen erhalten, aber den Radstand verlängerte man auf 3 m und auch die Plattformen wurden verlängert.

Die Türen ergänzte man erst bei einem weiteren Umbau 1949 bis 1954, wobei man auch die kleinen Holzrahmenfenster durch größere Fenster mit Sicherheitsglas ersetzte. Die Beiwagen der 140er Serie wurden 1976 außer Dienst gestellt, als der Obus die Linie 3 ablöste.

Ein echter Pferdebahnwagen

Der Wagen 1 erinnert an die relativ kurze Zeit der Pferdebahn in Neuchâtel.

Nachdem der Betrieb mit Dampf und Stadtgas auf der Strecke von Neuchâtel nach Saint Blaise keine befriedigenden Resultate brachte, verwendete der Verkehrsbetrieb von 1894 bis 1897 die Pferdekraft.

Anschließend nutzte man die Pferdebahnwagen 1 ... 6 unter den Nummern 101 ... 106 als Beiwagen der elektrischen Straßenbahn weiter. Wegen ihres geringen Gewichts setzte man sie gern auf der steigungsreichen Linie 7 nach La Coudre hinter Triebwagen der 60er Serie ein. Dort endete ihr Einsatz 1964.

Weil die originalen Beiwagen 101 und 104 beim Feuer im Depot Saint Blaise 1920 zerstört wurden, nummerierte man die Wagen neu: Wagen 106 wurde 104, Wagen 105 wurde 101. Der Museumswagen ist daher eigentlich der frühere Pferdebahnwagen 5, trägt aber symbolisch die 1.

Er wurde vom Verkehrsbetrieb restauriert, fuhr 1976 als Pferdebahn bei der Abschiedsfahrt der innerstädtischen Straßenbahn, und läuft seit 1994 im Museumszug der ANAT mit.

Aus anderen Städten:

Jubiläen im Jahre 2022

Vor 150 Jahren

Das Jahr 1872 brachte gleich vier Eröffnungen von Straßenbahnbetrieben in Deutschland:

Leipzig

Den Anfang machte Leipzig am **18. Mai 1872**. Dort eröffnete die Leipziger Pferde-Eisenbahn (LPE) ihren Betrieb. Sie entwickelte sich bis 1895 sehr rasch und verfügte dann über 46 km Strecken, 172 Wagen, 1013 Pferde und fünf Betriebshöfe.

Als Konkurrenzunternehmen gründete sich 1893 die Leipziger Elektrische Straßenbahn (LESt). Da sich die Direktion der LPE der technischen Entwicklung nicht verschließen konnte, begann auch sie die Elektrifizierung. Da das aber in ihrer Konzession nicht vorgesehen war, gründete sie im November 1895 eine neue Gesellschaft, die Große Leipziger Straßenbahn GLSt.

Am 28. Oktober 1897 war die letzte Pferdebahnlinie Leipzigs auf elektrischen Betrieb umgestellt.

Frankfurt (Main)

Nur einen Tag später als in Leipzig, also am **19. Mai 1872** begann der Straßenbahnbetrieb in Frankfurt (Main). Die Frankfurter Trambahn-Gesellschaft (FTG) war eine Gründung des belgischen Unternehmens Donner, de la Hault & Cie in Brüssel.

Bis 1898 war der Betrieb auf 30,5 km Streckenlänge und 16 Linien gewachsen. Für die 200 Wagen standen etwa 900 Pferde bereit. Zum 1. Januar 1898 übernahm die Stadt alle Linien (bis auf eine Ausnahme, die erst 1900 städtisch wurde) gegen eine jährliche Abfindung.

Die Stadt elektrifizierte anschließend die Strecken, als letzte die erst 1900 übernommene Linie nach Rödelheim am 17. Juni 1904.

Unabhängig von der FTG gründete das Bankhaus Erlanger & Söhne mit weiteren Aktionären 1888 die Frankfurter Lokalbahn AG (FLAG). Sie eröffnete am 12. Mai 1888 eine Pferdebahn, die eine überlastete Pferdeomnibuslinie ersetzte. Nach wenigen Monaten wurde sie durch Dampfzüge abgelöst. Die Stadt kaufte 1901 die Strecke und elektrifizierte sie.

Hannover

Am **14. September 1872** fuhr in Hannover die erste Pferdestraßenbahn. Sie war in der Regelspur von 1435 mm gebaut worden und führte vom Steintor zum Döhrener Turm. Gebaut und betrieben wurde sie durch die Continentale Pferdeisenbahn-Actien-Gesellschaft.

1879 war die Strecke auf 18,9 km gewachsen und wurde von der englischen „Tramways Company of Germany Ltd.“ gepachtet.

Im Jahre 1890 kam die Hannoversche Vorort-Strassenbahn-Gesellschaft hinzu. Sie eröffnete die Pferdebahn Wülfel - Döhren - Döhrener Turm. Am Döhrener Turm mussten

die Fahrgäste in die Wagen der älteren Gesellschaft umsteigen.

1893 begann die Elektrifizierung, und 1897 fuhr die letzte Pferdebahn.

Dresden

Die erste Pferdestraßenbahn in Dresden fuhr am **26. September 1872**. Betrieben wurde sie von der Continental-Pferdeisenbahn-Actiengesellschaft.

Alfred Parrish aus London gründete 1879 die Tramways Company of Germany Ltd., die die Linie der „Conti“ erst pachtete und 1896 kaufte. Nach dem Bau weiterer Strecken hatte die Gesellschaft 1890 132 Wagen und 39 km Strecken. Wegen der Farbe ihrer Wagen wurde sie im Volksmund „die Gelbe“ genannt.

1889 entstand die Deutsche Strassenbahn-Gesellschaft, die wegen der Farbe ihrer Wagen „die Rote“ genannt wurde. Sie hatte sich gegenüber der Stadt verpflichtet, auch weniger rentable Strecken zu bauen und zu betreiben. Bis Ende 1893 hatte sie 62 km Gleise verlegt und besaß 95 Wagen sowie 380 Pferde. Am 6. Juli 1893 eröffnete sie offiziell die erste elektrische Straßenbahnlinie in Dresden. 1896 begann die Umstellung der Pferdebahnlinien auf elektrischen Betrieb, so dass der Pferdebahnbetrieb offiziell am 25. August 1900 endete.

Die Tramways Company eröffnete 1893 ihre erste elektrische Linie zwischen den Vororten Blasewitz und Laubegast. Da sie als ausländische Gesellschaft keine Genehmigung für elektrischen Betrieb innerhalb Dresdens erhalten konnte, löste sie sich 1894 auf und ging in der neuen Dresdner Strassenbahn-Gesellschaft auf. Diese begann nun auch im Stadtgebiet mit dem Umbau der Pferdebahnstrecken auf elektrischen Betrieb. Sie zog sich über mehrere Jahre hin und endete am 1. August 1900 mit der Linie Postplatz-Wölfnitz.

Vor 125 Jahren

Im Jahre 1897 wurden in drei Städten Straßenbahnbetriebe eröffnet, von denen heute nur noch einer existiert. Alle drei verwendeten die Meterspur.

Jüterbog

Die Pferdebahn in Jüterbog wurde am **20. März 1897** eröffnet, nachdem Pläne für eine elektrische oder mit Gas betriebene Straßenbahn wegen voraussichtlicher Unrentabilität scheiterten.

Am 23. Juli 1928 fuhr der erste Kraftomnibus. Der Pferdebahnbetrieb endete offiziell am Folgetag. Weil aber ein Busfahrer erkrankt war, musste die Pferdebahn vom 25. bis 29. Juli nochmals fahren.

Stadthagen

Am **4. September 1897** nahm der Spediteur Christian Ruhe die Pferdebahnlinie in Stadthagen in Betrieb. Es war immer

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

Auf Grund der Corona-
Schutzmaßnahmen vorläufig
geschlossen

Öffentliche Fahrtage 2022

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

nur ein Wagen unterwegs, ein zweiter blieb in Reserve. Im Sommer 1930 ersetzte ein Kraftomnibus die Bahn. Als Omnibus-Reiseunternehmen existierte die Firma Ruhe noch bis 1999 und fusionierte dann mit einem anderen Unternehmen.

Brandenburg (Havel)

In Brandenburg (Havel) fuhr die Pferdestraßenbahn ab **1. Oktober 1897**. Bau und Betrieb hatte die Firma Havestadt, Contag & Co KG in Berlin übernommen.

Im Jahre 1910 übernahm die Stadt das Unternehmen und stellte auf elektrischen Betrieb um. Die elektrische Straßenbahn fuhr ab 1. April 1911 und ist noch heute in Betrieb. Am 20. April 1911 fuhr die letzte Pferdebahn auf einem noch nicht elektrifizierten Teilstück.