

Informationsblatt Nr. 79 Januar 2022

Optimistisch ins neue Jahr

Das vergangene Jahr war wieder von der Covid-19-Pandemie geprägt. Sie führte zu Einschränkungen, die auch im Dezember bestätigt und zum Teil verschärft wurden. So sind in Sachsen die Kultureinrichtungen wie unser Museum geschlossen, und touristische Fahrtangebote untersagt. Wegen der Kontaktbeschränkungen musste nicht nur die Weihnachtsfeier ausfallen, sondern auch ein Termin für die Jahreshauptversammlung ist noch nicht absehbar. Sie online durchzuführen ist wegen der hohen organisatorischen und technischen Voraussetzungen nicht möglich.

Im Jahr 2021 begann der Fahrbetrieb wie bereits 2020 erst im Juli. Trotz der schwierigen Situation konnten wir das Jahr mit einigem Erfolg abschließen.

Dank der fleißigen Arbeit vieler aktiver Vereinsmitglieder und der Förderung unseres Vereins durch den Kulturraum

Erzgebirge-Mittelsachsen sowie der Stadt Döbeln haben wir viel erreicht.

In unserem Pferdebahnwagen und im Museum konnten wir zahlreiche Gäste begrüßen, darunter einige von weit her angereiste. Unsere Kinderecke wurde gut angenommen, und die jungen Besucher freuten sich über die vielen Betätigungsmöglichkeiten.

Mehrere anstehende Aufgaben lassen uns optimistisch vorausblicken:

Anfang Dezember wurde die Projektbeschreibung für die Trassenverlängerung zum Lutherplatz eingereicht. Eine Entscheidung über die Finanzierung ist in den nächsten Wochen zu erwarten.

Die Kinderecke soll noch durch einen Reibungsversuch ergänzt werden, um zu zeigen, dass das Ziehen eines Wagens auf einem Gleis bedeutend leichter ist als zum Beispiel auf einer Straße.

In dieser Ausgabe

Optimistisch ins neue Jahr

Die Haltestellen der Döbelner Pferdestraßenbahn

Abschiedsgedanken eines alten Straßenbahngauls

Außerdem soll die Strecke der früheren Pferdebahn interaktiv auf einem Monitor nachempfunden werden können.

Daneben planen wir zusammen mit den Fachleuten des Vereins für Sächsische Postgeschichte und Philatelie eine Sonderausstellung zum Thema Postkutschen und Poststraßen.

Finanziell konnte eine Ausgleichszahlung für die beim Bau der Flutmulde entstandenen Gebäudeschäden erreicht werden. Die entsprechenden Arbeiten können im Laufe des Jahres durchgeführt werden.



Diese historische Ansichtskarte den Blick vom Obermarkt in die Bäckerstraße.

Links die Ecke zur Kreuzstraße, wo eines der Haltestellenschilder der Straßenbahn zu sehen ist.

Die Haltestellen der Döbelner Pferdestraßenbahn

Als im Jahre 1892 die Straßenbahn in Döbeln eröffnet wurde, gab es laut einer Veröffentlichung folgende Haltestellen:

1. Hauptbahnhof
2. Bahnhofstraße, Kreuzung Friedrichstraße
3. Bahnhofstraße, Kasernenstraße (heute Theodor-Kunzemann-Straße)
4. Bahnhofstraße, Hotel „Zum Kronprinzen“ (heute der Gyromania-Imbiss an der Ecke Franz-Mehring-Straße)
5. Bahnhofstraße, Hotel „Eichler“ (1917 von einem Herrn Herold erworben, der es in „Deutscher Herold“ umbenannte, ab 1938 von verschiedenen Parteien genutzt, seit 2021 indisches Restaurant Namaste)
6. Niedermarkt, Hotel „Stadt Altenburg“ (abgerissen, etwa an der Stelle des TEDi)
7. Breite Straße, vor Grundstück Klempner-Becker
8. Kreuzstraße/Bäckerstraße
9. Obermarkt, Am Gaskandelaber (dieser Beleuchtungsmast stand mitten auf dem Obermarkt, in Höhe Einnündung König-Straße, d.h. der heutigen Straße des Friedens)
10. Obermarkt, Hotel „Sächsischer Hof“ (zeitweise „Reichs-Hof“, das zweite Haus neben dem Alten Amtshaus)

11. Ritterstraße, vor Grundstück Mogk (heute KL 17)
12. Gasthof „Weißes Kreuz“ (abgerissen, Ecke Oschatzer Straße/Dresdner Straße)

Am 20. Oktober 1892 wurde das Depot bezogen. Es wurde zwar nicht als reguläre Haltestelle erwähnt, aber in den Fahrplanveröffentlichungen finden sich Hinweise, dass manche Fahrten am Depot begannen bzw. dort endeten. Daher kann man annehmen, dass Fahrgäste zumindest bei diesen Fahrten dort auch ein- oder aussteigen konnten.

Zwei Dinge fallen in der obigen Tabelle auf: Erstens die große Zahl von Haltestellen an Hotels. Die Hotelbesitzer waren die eifrigsten Befürworter bei der Vorbereitung der Straßenbahn gewesen, versprachen sie sich davon doch mehr Gäste.

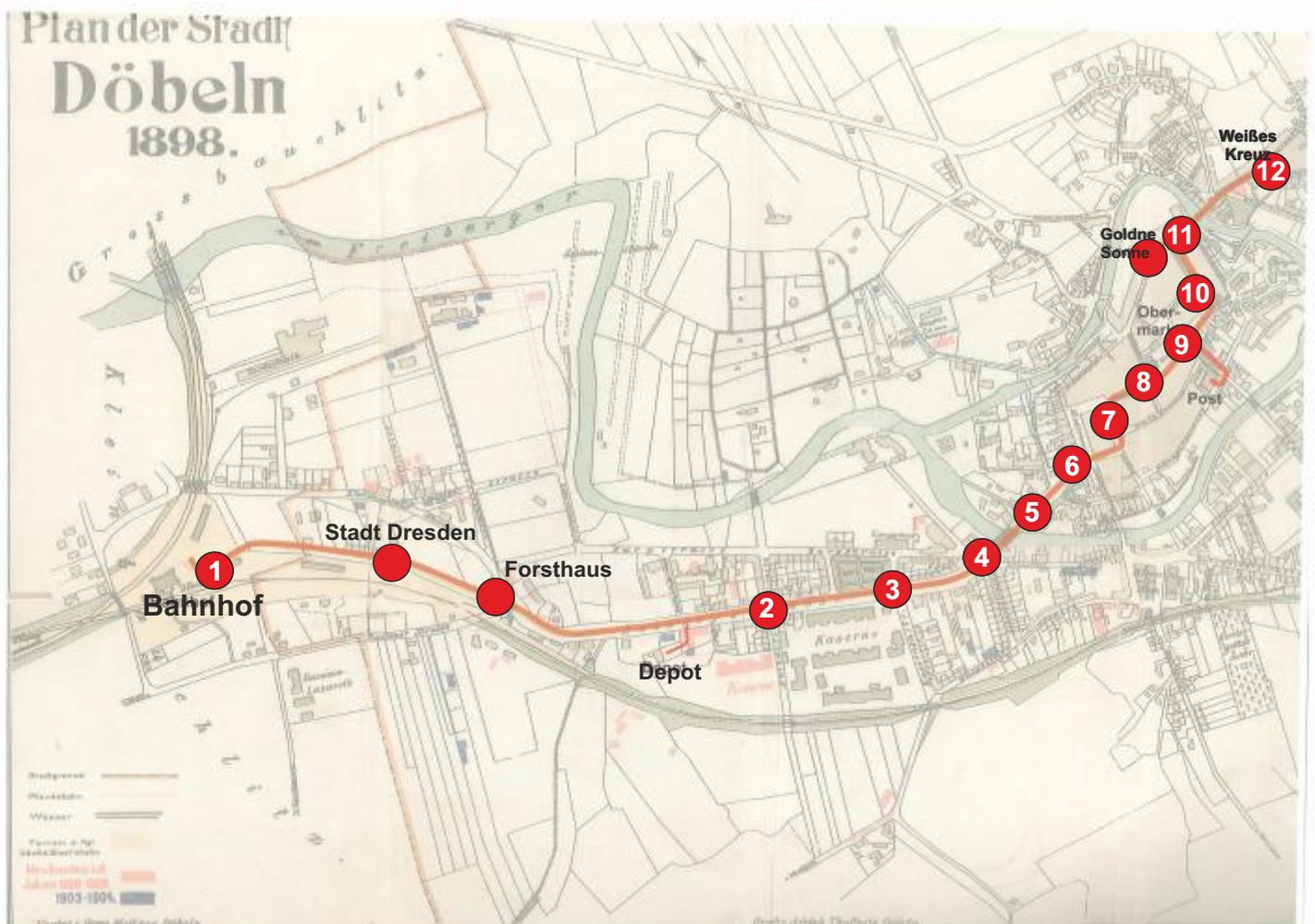
Zweitens das Fehlen von Haltestellen auf dem oberen Teil der Bahnhofstraße. Dieser Bereich zwischen Hauptbahnhof und Schlachthofstraße war damals noch nicht bebaut. Das änderte sich erst in den folgenden Jahren, und daher kamen zwei Haltestellen hinzu:

Die eine befand sich vor dem Hotel „Stadt Dresden“, das an der Bahnhofstraße/Ecke Weststraße stand, etwa an der Stelle der heutigen Filiale von Bäcker Körner. Es warb damit, nur drei Minuten Fußweg vom Hauptbahnhof entfernt zu sein.

Die andere befand sich an dem Platz, wo das Hotel „Forsthaus“ eröffnet worden war, also an der Ecke Burgstraße/Grimmaische Straße (die früher Kleinbauchlitzer Straße hieß). Das Gebäude steht noch, ist zur Zeit aber nach abgebrochener Sanierung dem Verfall preisgegeben.

Eine weitere Haltestelle befand sich ab 11. November 1898 vor dem Hotel „Goldene Sonne“ in der Ritterstraße (heute Pflegedienst Brambor). Der Hotelier hatte die Kosten für den knapp 70 m langen Abzweig getragen. Die bisher am Obermarkt endenden Wagen fuhren nun bis zur „Goldenen Sonne“ und die Hotelgäste konnten dort direkt aussteigen. In Inseraten warb das „erste Haus am Platze“ mit seiner eigenen Straßenbahnhaltestelle. Sie wurde nicht nur durch Hotelgäste genutzt, und so endeten später mehr Wagen an der „Goldenen Sonne“ als am Weißen Kreuz.

Die Haltestellen waren zwar festgelegt und in der Zeitung veröffentlicht worden, aber wer konnte sich das schon so genau merken? Also kam es in Döbeln zu einer Situation, die es in der Anfangszeit der Pferdebahnen auch in anderen Städten gab: Es konnte überall ein- und ausgestiegen werden, wo das nicht gerade offensichtlich untersagt war (etwa mitten auf einer Kreuzung).



Die Haltestellenschilder

Erst ab 11. April 1899 wurden die Haltestellen durch Schilder gekennzeichnet. Das waren noch nicht die heutigen standardisierten Schilder mit dem Buchstaben H im Kreis, die erst 1938 mit der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BO-Strab) eingeführt wurden, sondern für jede Stadt individuell entworfene Schilder. In weiß und rot trugen sie die Aufschrift „Haltestelle der Strassenbahn“.

Aber es war bereits zu spät. Die Passanten winkten weiterhin dem Kutscher, wenn sie einsteigen wollten, und klopfen an die Frontscheibe, wenn sie aussteigen wollten. In den Geschäftsberichten der Straßenbahngesellschaft wurde das immer wieder als Unsitte beklagt, ohne es jemals abstellen zu können.

Das richtige Auf- und Abspringen

Anders als heute, wo das Ein- und Aussteigen nur bei einem stehenden Omnibus oder Zug möglich ist, war es damals üblich, das bei einem nur etwas langsamer fahrenden Wagen zu tun. Damit sollte einer vorzeitigen Ermüdung der Pferde vorgebeugt werden, denn das Anfahren ist der am meisten anstrengende Teil der Fahrt. Deshalb hielten die Kutscher nur dann an, wenn es sich um sichtlich gehbehinderte Fahrgäste oder solche mit viel Gepäck handelte – oder wenn unsichere Fahrgäste ausdrücklich darum baten.

Immerhin waren bereits in den ersten Wochen des Betriebs 1892 einige kleinere

Unfälle passiert. Der „Döbelner Anzeiger“ gab daher am 10. November 1892 folgende Hinweise:

„Der Straßenbahnwagen darf während der Fahrt nur auf dem hinteren Perron bestiegen werden. Damit der Perron schnell und ungehindert erreicht werden kann, ist es ratsam, dass die Mitfahrenden darauf achten, dass dieser Perron durch die Barriereketten nicht verschlossen wird, während dagegen der Vorderperron durch die Barriereketten während der Fahrt stets zu schließen ist.“

„Beim Abspringen vom Wagen darf man nur nach dem Pferde zu springen, wenn man nicht zu Falle kommen will. Von Vorteil ist es, wenn man mit der Hand, welche sich an der Leitstange stützt, dem Wagen einen starken Stoß gibt, als wollte man ihn nach vorne stoßen. Durch diesen Stoß in der Fahrtrichtung erhält der Körper selbst einen Rückstoß nach der entgegengesetzten Richtung, welcher die Eigenbewegung des Körpers aufhebt und ein sicheres und ruhiges Niedertreten ermöglicht. Wer sich jedoch nicht ganz sicher fühlt, tut immer besser, den Wagen halten zu lassen.“

Das Auf- und Abspringen während der Fahrt war auch noch bei den ersten elektrischen Straßenbahnen üblich, zumal sie zumindest in der Innenstadt nur wenig schneller waren als die Pferdebahn. Aus der Übergangszeit von der Pferdebahn zur Elektrischen stammt dieses Gedicht, das nach heutigen Begriffen natürlich frauen-

feindlich und gegen jede „political correctness“ ist. Ein Zeitdokument ist es aber allemal.

„Entwicklungsgrenze“

Nicht schreckt mehr die moderne Frau
Der schwierigste Beruf des Mannes.
Was immer einer leisten mag,
das echte Überweib auch kann es.

Bald gibt es keine Wissenschaft
Und keine Tätigkeit auf Erden,
In der die Mitbewerberin
Gefährlich nicht beginnt zu werden.

Jurisprudenz und Medizin,
Astronomie selbst und so weiter
Sind ihr bequeme Sprossen nur
An geistiger Entwicklungsleiter. —

Wer sagt's voraus, wie weit sie noch
Uns als Rivalin überflügelt,
Wenn Mitleid mit dem schwachen Mann
Nicht rechtzeitig ihr Streben zügelt?!

Erlernt sie alles doch! . . . nur nicht
Das einfachste von allen Dingen:
Vom Wagen einer Strassenbahn
Korrekt nach **vorne** abzuspringen.

aus Maximilian Bern: Die zehnte Muse –
Dichtungen. Verlag Otto Elsner, Berlin 1905



Das Clemens-Haus an der Ecke Obermarkt/König-Strasse (heute Straße des Friedens) um 1913 mit einem Haltestellenschild an der Hausecke
Foto Geschenk der Familie Jürgen Dettmer

Aus anderen Städten

Abschiedsgedanken eines alten Straßenbahngauls

Die Große Berliner Pferde-Eisenbahn AG hatte 1873 ihre erste Strecke eröffnet und sich danach rasch erweitert. Nach Versuchen mit elektrischen Akkus im Jahre 1895 begann 1896 die Elektrifizierung des Netzes. Die Gesellschaft änderte 1898 ihren Namen in „Große Berliner Straßenbahn“.

Am 21. August 1902 wurde die letzte Pferdebahnlinie der Gesellschaft im damaligen Berliner Stadtgebiet auf elektrischen Betrieb umgestellt. Vier Monate später war am 15. Dezember 1902 auch die letzte Pferdebahnlinie der Gesellschaft im Außenbereich Geschichte, konkret der Abschnitt von der Tegeler Chaussee nach Dalldorf.

Auf dem Fest, mit dem die Große Berliner Straßenbahngesellschaft die Vollendung der Umwandlung des Pferdebahnbetriebes in den elektromotorischen Betrieb feierte, wurden auch allerlei Lieder gesungen. Eines von ihnen war etwas ungewöhnlich: Der Dichter war der Straßenbahnschaffner Julius Ripchen, und der Inhalt seines Gedichts sind die sentimental Erinnerungen eines ausrangierten Pferdebahnpferdes. Da singt das brave Pferd:

*Ich kam als Rößlein jung und stark
vor langen Jahren in die Mark
Und trat dann eine Stellung an
Bei der Berliner Pferdebahn!
Da hatt'ich's gut, da hatt'ich's schön!
Konnt' Tag und Nacht die Stadt
besehn!
O schöne Zeit, o sel'ge Zeit,
Wie liegst du fern, wie liegst du
weit!...*

*So flossen schnell die Jahre hin,
Dann kam es anders in Berlin,
Und all die schöne Pferdekraft
Wurd' im Betriebe abgeschafft!
Der Motor wurde eingeführt,
Und ich, ich wurd' verauctioniert!
O schöne Zeit ...*

*Nur einen Wunsch hab'ich alsdann,
Fahrt mich nur nicht von hinten an!
Doch wenn ihr's thut, dann ist's
egal,
Dann macht es auch gleich radical,
Mit einem Stoß befördert gleich
Mich in das Pferdehimmelreich!
O schöne Zeit...*

Dieses Gedicht fand auch Eingang in das 1903 im Selbstverlag gedruckte „Straßenbahn – Liederbuch des Vereins der Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn“. Es enthielt 201 nummerierte und nach den Liedanfängen alphabetisch sortierte Lieder sowie im Anhang weitere 26 von Angestellten der Straßenbahn verfasste Lieder ohne Nummern. Es war eine bunte Mischung aus Volks-, Heimat- und Trinkliedern sowie einigen von Straßenbahnern wie Julius Ripchen verfassten Berufsliedern. Dabei ging es zum Beispiel auch um die Einführung des Einheitstarifs.

Man muss sich dabei vor Augen halten, dass es damals kaum Unterhaltungen wie das Fernsehen gab, und selbst das Kino steckte noch in den Kinderschuhen. Das Vereinsleben hatte daher eine viel größere Bedeutung als heute. Vereine von Straßenbahnangestellten waren nicht nur Interessenvertretungen gegenüber der Direktion oder boten ihren Mitgliedern finanzielle Hilfe in Notsituationen, sondern dienten auch in großem Umfang der Pflege der Geselligkeit - sei es im Gesangsverein oder einfach am Biertisch.

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

Wegen der Corona-Pandemie
bleibt das Museum bis auf weiteres
geschlossen!

Öffentliche Fahrtage 2022

am 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.

Unter Vorbehalt!



Diese Ansichtskarte zeigt die letzte Fahrt einer Pferdestraßenbahn im damaligen Stadtgebiet von Berlin am 21. August 1902. In den Vororten fuhr die Pferdebahn noch länger.