



Informationsblatt Nr. 83 Juli 2022

Es wird gefeiert

Der zweite öffentliche Fahrtag des Jahres am 4. Juni brachte eine Steigerung gegenüber dem Vormonat - und damit stießen wir wieder an unsere Grenzen. Natürlich freuen wir uns über jeden Besucher - aber viel mehr hätten es an diesem Tag nicht sein dürfen. Unter den Besuchern war auch eine Gruppe von Touristen aus Belorussland, die im Internet auf uns gestoßen waren.

Beim Döbelner Stadtfest war unser Verein wieder mit dem Schankwagen von Fiedler-Bräu im Einsatz.

Der dritte öffentliche Fahrtag des Jahre am 2. Juli verlief recht entspannt. Die Temperaturen blieben unter der 30-Grad-Marke, und am Nachmittag gab es einige Wolken. Bei den meisten Fahrten blieben noch ein oder zwei Plätze frei, was aber besser ist als wenn sich die Fahrgäste um die Mitfahrt streiten. Am Nachmittag nutzte ver.di wieder unseren Garten für ein kleines Kinderfest.

Ein Blick in die Geschichte: In Deutschland ging die erste Straßenbahn 1865 in Betrieb, gefolgt von Hamburg 1866 und Stuttgart 1868. Im Jahre 1872 aber gab es einen Durchbruch: Allein in Deutschland wurden vier neue Betriebe eröffnet: Leipzig, Frankfurt (Main), Hannover und Dresden. Auch im Ausland gingen neue Straßenbahnen in Betrieb. Das ist nun 150 Jahre her, und damit ein Anlass zum Feiern. So berichten wir in dieser Ausgabe über einige Straßenbahnparaden in diesem Jahr, an denen Pferdebahnwagen beteiligt waren. Wobei Hannover und Dresden erst im September ihre Jubiläen feiern werden.

In Frankfurt (Main) hätte man das Jubiläum bereits feiern können, hat es aber auf später verschoben. Als Grund wurde zunächst offiziell der Krieg in der Ukraine genannt, aber bald sickerte durch, dass es „Abstimmungsprobleme“ zwischen Stadt, Verkehrsbetrieb und Straßenbahnverein gab.

In dieser Ausgabe

Es wird gefeiert
150 Jahre werden gefeiert

Leipzig

Moskau

Porto

Basel

Die Pferdebahn auf dem
Schaufenster
Stadtfest in Döbeln

Vor 125 Jahren wurden ebenfalls einige Straßenbahnbetriebe eröffnet. Darunter waren einige Pferdebahnen (Jüterbog, Brandenburg), aber auch mehrere Straßenbahnen, die von Anfang an elektrisch führen.



Am 22. Mai gab es in Leipzig anlässlich des Jubiläums 150 Jahre Leipziger Straßenbahn eine große Fahrzeugparade. An der Spitze fuhr der Pferdebahnwagen 95, der auch bereits mehrfach in Döbeln zu Gast war.

Aus anderen Städten

150 Jahre werden gefeiert

Das Jubiläum der Straßenbahn in Leipzig und anderen Städten

Leipzig

Vor 150 Jahren, genau am 16. Mai 1872 nahm die Straßenbahn in Leipzig ihren Betrieb auf, damals natürlich als Pferdebahn.

Vor allem zwei Veranstaltungen erinnerten an dieses Ereignis:

Das eine war die Europameisterschaft der Straßenbahn-Fahrer, dessen Finale am 21. Mai auf dem Augustusplatz stattfand. In sieben Disziplinen traten 25 Teams aus 19 Ländern im Kampf um den Pokal an. Sieger wurde das Team aus Hannover, gefolgt von der französischen Mannschaft aus Lyon und der Berliner Mannschaft.

Am folgenden Tag gab es eine Fahrzeugparade, organisiert von der Arbeitsgemeinschaft Historische Nahverkehrsmittel Leipzig. Die Fahrzeuge führen eine Rundstrecke um den Betriebshof Wittenberger Straße, in dem sich jetzt das Straßenbahnmuseum befindet.

Auf der Bitterfelder Straße kommentierte der Sprecher aus einem historischen Doppelstockbus heraus jedes einzelne Fahrzeug, angefangen bei der Pferdebahn bis hin zu den aktuellsten Straßenbahnwagen von Solaris und mehreren Arbeitswagen, die den Abschluss bildeten. Zur Freude der Fotografen wurde auch mal etwas gewartet, wenn sich gerade eine Wolke vor die Sonne schob. Das Ganze dauerte über drei Stunden.

Der an der Spitze der Parade fahrende Pferdebahnwagen 95 ist in Döbeln bestens bekannt, war er doch hier mehrfach zu Gast (siehe Infoblatt 72). Genau genommen ist es der Nachbau eines Pferdebahnwagens auf der Grundlage des früheren Salzstreuwagens 5712.



Vor der Parade gab es noch eine Probefahrt auf der Apelstraße

Dieser wiederum war nach dem Vorbild älterer, aus Pferdebahnwagen umgebauten Salzstreuwagen gebaut worden.

Der Wagen ist regulär im Straßenbahnmuseum Leipzig zu besichtigen.

Adresse: Apelstraße 1, 04129 Leipzig

Anfahrt: Vom Hauptbahnhof mit der Straßenbahn-Sonderlinie 21E. Die Linie 9 Richtung Thekla ist zur Zeit wegen Bauarbeiten nicht nutzbar.

Öffnungszeiten: Von Mai bis September am jeweils dritten Sonntag des Monats von 10 bis 17 Uhr

Internet: www.strassenbahnmuseum.de

Moskau



Am 4. Juni gab es in Moskau eine inzwischen bereits traditionelle Parade historischer Straßenbahnen und Kraftfahrzeuge. Diesmal stand sie im Zeichen des 150-jährigen Bestehens der Straßenbahn in Moskau. So durfte der von vier Pferden gezogene historische Pferdebahnwagen 35 nicht fehlen. Er ist ein 1999 gefertigter Nachbau auf dem Fahrgestell eines früheren Pferdebahnwagens.

Die Moskauer Straßenbahn wurde am 22. Juni 1872 (nach altem Kalender am 7. Juli) eröffnet. Erbaut und betrieben wurde sie vom belgischen Unternehmen Compagnie générale des tramways de Moscou et de Russie.

Die Bahn führte vom heutigen Platz der Revolution im Stadtzentrum zum heutigen Belorussischen Bahnhof. Der Anlass war die damals in Moskau eröffnete Polytechnische Ausstellung. Die Strecke war 4,5 km lang, eingleisig mit neun Ausweichstellen und hatte die russische Breitspur von 1524 mm.

Es gab zehn Wagen mit offenem Oberdeck, die von der Firma Starbuck in England gebaut worden waren.

Der Pferdebahnwagen 35 am
Tschistoprudny Bulvar Foto: Dmitrij

Porto

In Porto, der zweitgrößten Stadt von Portugal, gab es am 15. Mai eine Parade von Straßenbahnwagen aus dem Tram-Museum der Stadt. Sie führte entlang der Strecke der Linie 1 von Infante bis Passeio Alegre. In den meisten Wagen konnte man mitfahren, wenn man ein Ticket für 8 Euro erwarb.

Der Verkehrsbetrieb hatte den Pferdebahnwagen 8 restaurieren lassen, damit dieser die Parade anführen konnte. So konnte die offizielle Eröffnungsfahrt nachgestaltet werden, die genau 150 Jahre zuvor am 15. Mai 1872 erfolgt war. Porto war die erste Stadt in Portugal mit dem damals neuen Verkehrsmittel Straßenbahn; die Hauptstadt Lissabon folgte erst ein Jahr später.

Aus der damaligen „Companhia Carril Americano from Porto to Foz and Matosinhos“ entstand später der heutige Verkehrsbetrieb STCP (Sociedade de Transportes Colectivos do Porto). Die Bezeichnung „Carril Americano“ (also amerikanische Bahn) für die Straßenbahn war damals auch in anderen europäischen Städten gebräuchlich, weil die Straßenbahn eine Erfindung aus den USA war, die erstmals 1832 in New York angewendet worden war. So wurden auch die Wagen als „Americanos“ bezeichnet.

Der Wagen 8 war von der Starbuck Car and Wagon Company of Birkenhead (England) gebaut worden.

Nachdem die 14 teilnehmenden elektrischen Triebwagen an der Endstelle Infante Aufstellung genommen hatten, begann 15.30

Uhr die Parade. Von der Ausweichstelle Alfândega an wurde sie vom Pferdebahnwagen angeführt. Vor dem Betriebshof, in dem sich auch das Straßenbahnmuseum befindet, gab es von 16 Uhr bis 16.30 Uhr einen Halt, während dem Schauspieler in historischen Kostümen den letzten Teil der Eröffnungszereemonie nachspielten, die 1872 in Matosinhos stattgefunden hatte.

Die Parade ging dann weiter und führte die elektrischen Triebwagen noch einmal bis zur Endstelle Infante, während der Pferdebahnwagen vorher einrückte. Nun ist er wieder im Museum zu sehen, bespannt mit zwei extrem ruhigen Vierbeinern.

Museu do Carro Eléctrico (Tram Museum)

Adresse: Alameda de Basilio Teles 51

Haltestellen: Straßenbahnlinien 1 und 18,
Bus 500

Öffnungszeiten: Montags 14 bis 18 Uhr,
Dienstag bis Sonntag 10 bis 18 Uhr
(letzter Einlass 30 Minuten vor
Schließung)

Internet: www.museudocarroelectrico.pt



Der Kutscher in historischer Uniform



Die beiden Vierbeiner im Tram-Museum, mit denen der Wagen sich in der Ausstellung zeigt

Der „Americano“ Nr. 8 bei der Fahrzeugparade



Basel

Im schweizerischen Basel gab es ab 1881 einen Pferdebus und ab 1895 eine elektrische Straßenbahn. Das sind eigentlich keine Jubiläumsdaten, aber in der Schweiz wird mit mehreren, über das ganze Land verteilten Aktionen an das Jubiläum 175 Jahre Schweizer Bahnen erinnert. Daran beteiligten sich auch die Basler Verkehrs-Betriebe BVB und die Baselland Transport AG BLT mit einer großen Fahrzeugparade am 22. Mai über die Wettsteinbrücke.

Basel hatte zwar nie eine Pferdestraßenbahn, aber einen Pferdeomnibus. Der wird in der Schweiz ebenfalls als „Rössliträm“ bezeichnet. Davon gibt es in Basel zwei nachgebaute Wagen. Die Parade wurde vom Tram-Omnibus Nr. 3 „Julius“ angeführt, einem „Winterwagen“ mit geschlossenem Wagenkasten.

Eigentümer ist die Settelen AG, eine größere Firma mit Möbelspedition, Garage, Autoverleih, Reisebusbetrieb und Handel mit Fahrzeugen. Der Firmengründer war auch mit dem historischen Pferdebusbetrieb in Basel verbunden.

Ein Blick in die Geschichte:

Regierung und Stadtparlament hatten zwar die Notwendigkeit einer Trambahn anerkannt, denn die Stadt hatte 1881 immerhin 61.200

Einwohner. Sie hatten aber zwischen 1874 und 1881 ein Dutzend Gesuche um eine Konzession dafür abgelehnt. Es gab Streitereien zwischen den politischen Lagern, die eine zielführende Diskussion unmöglich machten.

In dieser Situation wurde Henri Imhoff aktiv, der Schwiegervater des Firmengründers Julius Settelen. Er kaufte in Marseille einen Pferdeomnibus „Car Ripert“ und stellte ihn als Anschauungsobjekt vor das Rathaus in Basel.

Am 6. Juli erhielt er die beantragte Konzession für einen Pferdebusbetrieb.

Bereits am 11. Juli begann der Verkehr auf der ersten Linie, die den Bahnhof der Schweizerischen Centralbahn und den damaligen Bahnhof der Königlich Badischen Eisenbahn miteinander verband. Die Wagen fuhren alle 10 Minuten und nahmen abwechselnd den Weg über Freie Strasse – Aeschenplatz (Route „F“) und über die Gerbergasse - Steinentorstrasse („Route G“). Die Fahrt auf der 2,7 km langen Strecke dauerte 22 Minuten.

Vorgeschrieben war ein „leichter Trab“, auf dem Marktplatz und der Mittleren Brücke Schritttempo. Das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste sollte in der Regel ohne Halt

erfolgen. Nur für „Frauenzimmer, Kinder oder sonst wie Behinderte“ wurde angehalten.

Eingesetzt waren geschlossene Winterwagen mit 23 Plätzen. Der Fahrpreis für die ganze Strecke betrug 30 Rappen, für Teilstrecken bis zu etwa 900 m nur 10 Rappen. Das war damals viel Geld, denn 30 Rappen war der Stundenlohn eines Industriearbeiters.

Trotzdem wurde das neue Verkehrsmittel gut angenommen. So konnte am 1. Dezember 1881 der Fahrplan auf 7,5 Minuten verdichtet werden, und es wurden zwei neue Linien eingerichtet, die im 40-Minuten-Takt bzw. im 30-Minuten-Takt fuhren. Am späten Abend gab es spezielle Theaterkurse.

Bis Mitte 1882 stiegen die Fahrgastzahlen. Dann aber kam eine Wirtschaftskrise. Imhoff wollte die defizitären Nebenlinien einstellen, was ihm aber vom Regierungsrat untersagt wurde. So ging Henri Imhoff im Februar 1883 in Konkurs. Der Betrieb wurde durch einige Gläubiger provisorisch weitergeführt.

Der damals erst 25 Jahre alte Julius Settelen wurde gedrängt, das Unternehmen zu kaufen. Mit einem Kredit der Handwerkerbank ersteigerte er den Pferdebusbetrieb für 190.000 Franken. Das war etwa

Der Pferdeomnibus Nr. 3 „Julius“ bei der Fahrzeugparade in Basel.

Foto Ulrich Thomsch



ein Drittel des ursprünglichen Werts. Darin enthalten waren 14 Fahrzeuge, 57 schwere Pferde, das Depot und weiteres Inventar.

Ab 1888 stiegen die Fahrgastzahlen wieder.

Bei der Karosseriewerkstatt Wolf in Basel entstanden sieben neue Omnibusse, darunter zwei Sommerwagen. Ab 1891 wurde der 6-Minuten-Takt eingeführt.

Für den Unternehmer war der Pferdebusbetrieb kein großer Gewinn, denn die Kosten für den Unterhalt der Pferde waren hoch. Vergeblich bat er bei der Stadt um Erlass der in der Konzession festgelegten Gebühren.

Am 5. Mai 1895 nahm das Basler Publikum Abschied vom Pferdetram und am nächsten Tag nahm die elektrische Straßenbahn den Betrieb auf.

Zusammen mit seinem Bruder Ernst widmete Sattelen sich fortan vor allem der 1892 gegründeten «Basler Droschkenanstalt Gebrüder Sattelen»

Ende Mai 1895 überführte Sattelen 35 Pferde und fünf Fahrzeuge sowie weitere Einrichtungen von Basel nach Winterthur. Dort fand 1895 das Eidgenössische Schützenfest statt. Dafür richtete Sattelen vier Linien in die Vororte ein, die am 1. Juni in Betrieb gingen. Für die Dauer des Schützenfestes vom 27. Juli bis 8. August brachte er drei weitere Omnibusse und etwa 10 Pferde von Basel heran. Der Verkehr zwischen dem Bahnhof und dem Festplatz auf dem Talgut konnte so auf 5 Minuten verdichtet werden.

In Winterthur war man sehr angetan, so dass sich eine „Tram-Omnibusgenossenschaft Winterthur“ gründete, die Sattelen drei Omnibusse und 18 Pferde abkaufte. Sie führte den Betrieb weiter, reduziert auf die Linie Winterthur – Töss. Bereits im Juli 1897 wurde diese Linie aber von der Stadt durch eine elektrische Straßenbahn ersetzt.

Die restlichen Wagen verkaufte Sattelen nach Bern und Freiburg im Breisgau.

1992 gab es aber eine Wiederbelebung durch den „Verein Original Tram Basel“. Französische und österreichische Spezialisten rekonstruierten zwei Wagen: Den Winterwagen 3 „Julius“ und den Sommerwagen 21 „Klara“. Finanziert wurde das durch eine Stiftung und die Firma Sattelen. Das Sonderfahrtenbüro der Basler Verkehrs-Betriebe organisierte und verkaufte die Fahrten. Die Nachfrage war anfangs recht groß. Mit der Zeit gab es aber Probleme. So mussten geeignete Pferde und ihre Kutscher aus dem hinteren Leimental kommen, was die Sonderfahrten verteuerte. Die Standplätze im Depot Wiesenplatz der BVB wurden wegen Eigenbedarf gekündigt, und es fand sich kein Ersatz in der Stadt. So löste sich der Verein auf. Die beiden Pferdeomnibusse wurden von der Brauerei Feldschlösschen übernommen, wo sie auf dem Firmengelände in Rheinfelden führen.

Später übernahm die Sattelen AG die beiden Wagen wieder und setzt sie bei besonderen Anlässen ein bzw. bietet sie für Sonderfahrten an.

Internet: www.settelen.ch



Bei der Vorbereitung zur Parade überholte der Pferdeomnibus 3 die lange Reihe der elektrischen Triebwagen
Fotos Ulrich Thomsch

Die Pferdebahn auf dem Schaufenster

Am 15. Mai wurde am Obermarkt das Bürgerbüro des Mitglied des Deutschen Bundestags und Generalsekretär der FDP Sachsen Philipp Hartewig eröffnet.

Das wäre an sich hier kein Thema, aber das Schaufenster zierte u.a. ein künstlerisch verfremdetes Foto unseres Pferdebahnwagens vor dem Rathaus.



Stadtfest in Döbeln

Nach zwei Jahren Unterbrechung durch Corona gab es vom 17. bis 19. Juni wieder ein Stadtfest in Döbeln. In der Innenstadt traf man auf mehrere Bühnen mit unterschiedlichen Programmen und außerdem viele Stände.

Unser Verein beteiligte sich wieder mit einem von der Brauerei Fiedler bereitgestellten Ausschankwagen. An diesem Stand direkt vor dem Rathaus gab es das beliebte Kutscherbräu und andere (auch alkoholfreie) Getränke.

Leider war das Wetter nicht optimal. Die Sonne meinte es zu gut und bescherte den bis dahin heißesten Tag des Jahres mit Temperaturen bis 37 Grad Celsius. Dadurch war die Zahl der Besucher nicht so hoch wie erwartet. Und auch das (von vornherein als „wetterabhängig“ angekündigte) Ponyreiten eines Pferdehofes aus Dirrmannsdorf musste daher ausfallen.



Impressum

Traditionsverein Döbelner
Pferdebahn e. V.

Niederwerder 6,
D-04720 Döbeln

Telefon: 0 34 31 / 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 - Freitag 10 bis 12 und
13 bis 17 Uhr

Sonnabend 10 bis 12.30 Uhr
(an öffentlichen Fahrttagen bis 17
Uhr, mit Pause 12 bis 14 Uhr)

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 11.30 und
14 bis 16.30 Uhr vom
Pferdebahnmuseum.*

Unter Vorbehalt!

Unsere Vereinsmitglieder Alfred und
Karl-Heinz beim Zapfen