

Informationsblatt Nr. 85 November 2022

Am Ende der Saison 2022

Der letzte öffentliche Fahrtag des Jahres am 1. Oktober verlief leider nicht ganz so wie gewünscht: Zum einen musste die Fahrtstrecke auf dem Obermarkt bis zum Rathaus gekürzt werden, weil auf dem östlichen Teil des Platzes das dritte „Streetfood Schmecktival“ stattfand. Einige der Verkaufsstände mit exotischen Speisen (bis hin zu Heuschrecken) standen direkt am Gleis. Zum anderen war es statt des erhofften „goldenen Herbstes“ recht grau, und um 11 Uhr begann ein Dauerregen. So kamen vor allem die Fahrgäste, die vorbestellt hatten (obwohl es auch da Absagen aus verschiedenen Gründen gab). Bei den spontanen Gästen dagegen erschienen deutlich weniger als sonst.

Nun ist uns natürlich allen klar, dass Wald und Felder das Nass dringend brauchen - aber musste das ausgerechnet an diesem Tag kommen?

Der „goldene Herbst“ beherrschte dann die folgende Woche. Davon profitierten vor allem die Teilnehmer einer privaten Sonderfahrt.

Am Sonnabend, dem 8. Oktober war es wieder bewölkt, blieb aber trocken. An diesem Tag gab es im Döbelner Theater ein „Großes Theaterfest“ anlässlich des 150-jährigen Bestehens, verbunden mit der Eröffnung der neuen Spielzeit. Auf Bitten des Theaters führten wir am Nachmittag einen Pendelverkehr zwischen Rathaus und Theater durch. Für die Fahrgäste war er ebenso wie die Veranstaltungen im Theater kostenlos. Der Zuspruch war unerwartet groß, so dass wir statt des eigentlich geplanten Halbstundentaktes wesentlich öfter fuhren. Fast könnte man denken, manche Döbelner hätten nur darauf gewartet, einmal kostenlos fahren zu können. Das wäre sogar verständlich, denn die allgemeinen wirtschaftliche

In dieser Ausgabe

Am Ende der Saison 2022

Der Fahrplan der Döbelner
Straßenbahn

150 Jahre Theater Döbeln

Lage, die von Inflation vor allem bei den Energiepreisen geprägt ist, betrifft alle. Auch uns, denn wie sich die Heizkosten im Museumsgebäude entwickeln werden ist noch nicht abzusehen.



Der vollbesetzte Wagen als Zubringer zum Theaterfest in der Kurve am Theater

Aus der Geschichte der Döbelner Straßenbahn

Der Fahrplan der Döbelner Straßenbahn

Döbelner Strassenbahn.										
Fahrplan gültig vom 2. April 1894.										
Ab Depot zur Stadt:	5,—	8,40	8,42	12,—	1,20	3,40	3,45	6,20		
	6,25	10,—								
Ab Weißes Kreuz:	5,20	7,—	8,30	9,10	10,10	11,10	12,10	1,05		
	1,40	2,50	4,10	5,10	6,05	6,40	8,10	8,50		
	9,05*	10,10	11,—*							
Ab Markt zur Bahn:	5,22	6,15	7,02	7,45	8,32	9,—	9,12	9,20		
	10,05*	10,10*	10,12	11,12	12,12	12,20	1,07			
	1,42	1,50	2,50*	2,52	3,40	4,—	4,12	4,20**		
	5,10*	5,11*	5,12	6,07	6,38	6,45	6,50	7,55		
	8,12	8,52	9,07*	10,12	10,17	11,02.				
Ab Bahnhof:	5,55	6,35	7,25	8,05	9,—	9,35	9,45	9,46	10,35	
	11,40	12,45	1,30	2,18	2,20	3,15	4,—**	4,35	4,40	
	4,41	5,35	6,30	7,20	7,25	8,20	8,40	9,20	10,45	
	10,46.									

Die Wagen mit * fahren zum Depot.
Der Wagen mit ** fährt zum und vom Theaterplatz.

Sonntags fahren Extrawagen.

Döbeln, den 1. April 1894.

Döbelner Straßenbahn.
Eduard Gärtner. Oscar Wilsdorf.

Der Fahrplan vom 2. April 1894

Der Fahrplan in den Anfangsjahren

In den ersten Jahren der Döbelner Pferdebahn fuhren die Wagen vom Hauptbahnhof bis zum Weißen Kreuz. Einige Fahrten endeten aber bereits am Obermarkt. Die Zusammenhänge werden deutlich, sieht man sich den Fahrplan genauer an. In diesem Falle ist es der Fahrplan, der ab April 1894 galt und in der Tageszeitung veröffentlicht wurde.

Die Darstellung ist für heutige Fahrgäste etwas verwirrend:

Erstens galt noch die 12-Stunden-Uhr, unterschieden in „Vormittag“ und „Nachmittag“. Die 24-Stunden-Zählung wurde in Deutschland erst am 15. Mai 1927 mit Beginn des Sommerfahrplans der Deutschen Reichsbahn eingeführt. In einigen englischsprachigen Ländern gilt die 2 x 12-Stunden-Zählung auch heute noch, meist mit dem Zusatz a.m. für Vormittags bzw. p.m. für Nachmittags. Umgangssprachlich sagt man aber auch bei uns noch immer „halb Sechs“ wenn man 17.30 Uhr meint.

Und zweitens hat man hier die Abfahrts- tafeln für vier Haltestellen zusammengefasst: Für den (Haupt-) Bahnhof, das Depot, den Obermarkt und die St. Georgenstrasse (Weisses Kreuz). Aus den Abfahrtszeiten für den Bahnhof ist nicht ersichtlich, wie weit der Wagen fuhr. Das sah der Fahrgast erst, wenn er vor dem Wagen stand und mitunter an der vorderen Plattform ein Schild sah mit der Aufschrift „Obermarkt“ oder „Theaterplatz“. Die Ankunftszeit an der Endstelle ist aus dem veröffentlichten Fahrplan genau so wenig ersichtlich wie die Zeiten an den Zwischen- haltestellen.

Für das Depot sind nur die Abfahrtszeiten für die ausrückenden Wagen aufgeführt. Die vom Bahnhof kommenden in Richtung Stadt fahrenden Wagen hatten keine Haltestelle

direkt am Depot, sondern erst an der Friedrichstraße.

Am Obermarkt sind die Abfahrtszeiten Richtung Bahnhof aufgeführt, und zwar sowohl für die am Obermarkt beginnenden Wagen als auch für die vom Weißen Kreuz kommenden Wagen. Für die Fahrt vom Weißen Kreuz bis zum Obermarkt sind zwei Minuten Fahrzeit gerechnet, was etwas knapp erscheint.

Durch das Sonderzeichen * sind die Fahrten gekennzeichnet, die als Einrücker nur bis zum Depot fuhren. Das Sonderzeichen ** bezeichnete dagegen Fahrten, die am Theaterplatz endeten bzw. begannen, wobei das 1894 nur eine Fahrt betraf: 16.00 Uhr ab Bahnhof - 16.20 Uhr zurück vom Theaterplatz zum Bahnhof.

Der Fahrplan galt für alle Tage, also auch am Wochenende. Im Fahrplan findet man aber den Hinweis „Sonntags fahren Extrawagen“. Tatsächlich war der Verkehr damals am Wochenende oft stärker als an Arbeitstagen, besonders wenn größere Veranstaltungen wie Schützenfeste stattfanden.

Will man sehen, wieviel Wagen unterwegs waren, rekonstruiert man am Besten einen Bildfahrplan. Dabei ist die eine Achse die Fahrtstrecke mit den wichtigsten Haltestellen, die andere Achse die Uhrzeit.

Für 1894 ergibt sich dabei: Der erste Wagen rückte um 5.00 Uhr vom Depot aus und fuhr in Richtung Stadt bis zum Weißen Kreuz. Dort wendete er und fuhr um 5.20 Uhr zum Bahnhof. Am Bahnhof kam er etwa 5.35 Uhr an, und nachdem mehrere Eisenbahnzüge angekommen und weiter- gefahren waren, fuhr er um 5.55 Uhr zum

Obermarkt. Weiter ging es abwechselnd zum Obermarkt und zum Weißen Kreuz.

Der zweite und der dritte Wagen rückten um 8.40 Uhr bzw. 8.42 Uhr am Depot aus und fuhren Richtung Stadt, wo sie am Weißen Kreuz bzw. am Obermarkt endeten. Nun waren drei Wagen unterwegs, bis zwei gegen 10.15 Uhr wieder ins Depot einrückten. Der übrige fuhr allein weiter zwischen Weißem Kreuz und Bahnhof, bis um 12.00 Uhr wieder ein zweiter Wagen ausrückte. Ab 16 Uhr bis 17.20 Uhr waren wieder drei Wagen gleichzeitig unterwegs.

Um 18.20 bzw. 18.25 Uhr rückten noch einmal zwei Wagen in Richtung Stadt aus. Auffällig ist, dass zwischen 18.50 und 19.02 Uhr alle drei Wagen kurz hintereinander am Bahnhof eintrafen. Einer davon rückte von dort ins Depot ein, wobei das offenbar eine Betriebsfahrt war, die nicht im Fahrplan erschien.

Ein weiterer Wagen rückte nach 21 Uhr von der Stadt kommend ins Depot ein. Um 22 Uhr aber rückte noch einmal ein zweiter Wagen aus und fuhr zum Obermarkt. Beide Wagen fuhren mit nur 5 Minuten Abstand zum Bahnhof, wo sie 22.24 bzw. 22.29 Uhr eintrafen.

Dann begannen 22.45 bzw. 22.46 Uhr die letzten Fahrten vom Bahnhof in die Stadt. Um 23.00 Uhr ging es dann bis zum Depot, wo der Arbeitstag endete.

In dieser Form fuhr die Döbelner Straßenbahn bis Ende 1898.

Die Eröffnung der Zweigstrecke zur „Goldenen Sonne“

Der Eigentümer des Hotels „Goldene Sonne“ in der Ritterstraße hatte auf eigene Kosten eine kurze Zweigstrecke bis zum Eingang des Gebäudes bauen lassen. Sie wurde ab 11. November 1898 von den Wagen befahren, die bis dahin am Obermarkt endeten bzw. begannen. Dadurch änderte sich der Fahrplan.

Dafür sei als zweites Beispiel der Fahrplan von 1903 angeführt.

Er besteht aus den Abfahrtszeiten für das Depot, den (Haupt-) Bahnhof, die St. Georgenstrasse (Weisses Kreuz) und die Ritterstrasse (Hotel Goldene Sonne). Das Sonderzeichen † (in späteren Jahren zur Kennzeichnung von nur an Sonn- und Feiertagen verkehrenden Fahrten verwendet), bedeutet hier „Nur bis Niedermarkt“. Das betraf die beiden Fahrten 16.00 und 19.05 Uhr ab Bahnhof. In der Gegenrichtung sind die Abfahrten 16.18 und 19.18 Uhr mit zwei Sternen gekennzeichnet (**) „Nur ab Niedermarkt“.

Besonders am Abend endeten einige der von der Stadt in Richtung Bahnhof fahrenden Wagen planmäßig am Betriebs- hof, die sogenannten „Einrücker“. Sie sind im Fahrplan mit einem Stern (*) markiert, der den Hinweis trägt „Nur bis zum Depot“.

Auch der Obermarkt findet sich im Fahrplan als Endstelle, wenn auch nur als Abfahrtsstelle um 6.12 Uhr für eine Fahrt zum Depot. Natürlich wird der Wagen dahin

Döbelner Strassenbahn.

Ab Depot zur Stadt: Vorm. 5, 6,55. [8,00 z. Bahn] 8,55. Nachm. 1,25. 3,40. 3,45. 6,20. 6,30. 10,30 [z. Bahn.] — **Ab Bahnhof:** Vorm. 5,50. 7,43. 8,16. 8,55. 9,45. 9,46. 10,35. 11,12. 11,37. Nachm. 12,—. 12,45. 12,46. 1,35. 2,18. 2,20. 3,10. 4,—† 4,36. 4,40. 4,41. 6,05. 7,05†. 7,18. 7,50. 7,38. 8,30. 9,28. 10,50. 11,—.

Ab St. Georgenstrasse! (Weisses Kreuz) Vorm. 7,10. 8,05*. 9,10. 10,10. 11,03. Nachm. 12,05. 1,10. 1,45. 2,45. 3,35. 4,10. 5,05. 5,38. 7,40.* 8,05. 8,55. — **Ab Ritterstrasse:** (Hotel Gold. Sonne): Vorm. 5,22. (6,12 ab Obermarkt zum Depot) 7,12. 8,07. 8,35. 9,12. 9,20. 10,13. 10,40. 11,10. 11,85. Nachm. 12,07. 12,20. 1,12. 1,47. 1,55. 2,17. 2,48. 3,37. 4,00. 4,12. 4,18*. 5,07. 5,45. 6,30. 6,40. 6,50. 7,18**. 7,41. 7,43*. 8,07. 8,57. 10,30. 11,10*. 11,22*.

† Nur bis Niedermarkt. — * Nur bis z. Depot. — ** Ab Niedermarkt.

Der ab Mai 1903 gültige Fahrplan

nicht geflogen sein, aber wann und wie er dorthin gekommen ist, lässt sich aus dem Fahrplan nicht ablesen.

Somit sah der Fahrplan sechs Haltestellen als Endpunkte von Fahrten vor.

Anders als heute gab es noch keinen bestimmten Fahrplankontakt, etwa alle 10 oder alle 30 Minuten. Die Abfahrtszeiten waren aber nicht willkürlich gewählt, sondern hingen von verschiedenen Dingen ab: Das waren einmal die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Eisenbahnzüge am Bahnhof. Zum anderen aber musste beachtet werden, dass die Strecke eingleisig war, so dass sich die Wagen nur an den Ausweichstellen begegnen konnten. Und schließlich gab es von den Fahrgästen bestimmte Wünsche nach Beachtung von Büro- und Arbeitszeiten. Das alles unter einen Hut zu bekommen, ist nicht einfach.

Beim Fahrplan von Mai 1903 begann der Tag früh um 5 Uhr mit einer Fahrt vom Depot zur Ritterstraße, um von dort 5.22 Uhr zum Bahnhof zu fahren. Der Wagen traf um 5.36 Uhr am Bahnhof ein. Dort kam um 5:42 Uhr der Zug aus Dresden an und fuhr 5:51 Uhr weiter nach Leipzig. Auch die Züge nach Berlin um 5:51 Uhr und Chemnitz um 5:54 Uhr wurden erreicht.

Um 5:50 Uhr fuhr der Straßenbahnwagen vom Bahnhof zum Obermarkt, und von dort zum Depot. Damit waren die Frühfahrten des ersten Wagens beendet.

Die nächste Fahrt begann erst 6.55 Uhr am Depot und führte zum Weissen Kreuz, das damit erstmals am Tag angefahren wurde. Von dort ging es zum Bahnhof und wieder zurück. Um 8.00 Uhr setzte ein zweiter Wagen ein, fuhr vom Depot zunächst zum

Bahnhof und von dort zum Weissen Kreuz. Am Nachmittag kam ab 14 Uhr ein dritter Wagen hinzu. Die Hauptverkehrszeit begann gegen 15.30 Uhr und endete gegen 17 Uhr. Gegen 18.30 Uhr rückten aber nochmals zwei Wagen aus. Bis 20 Uhr waren drei Wagen unterwegs, die einander mitunter in kurzem Abstand folgten. Danach fuhr nur noch ein Wagen.

Kurz vor 23 Uhr rückte aber nochmals ein zweiter Wagen aus. Beide folgten einander im Abstand von 10 Minuten vom Bahnhof zur Ritterstraße und rückten 23.18 bzw. 23.30 Uhr ein.

Auffällig ist, dass 16 Fahrten am Weissen Kreuz begannen, aber 31 an der Goldenen Sonne.

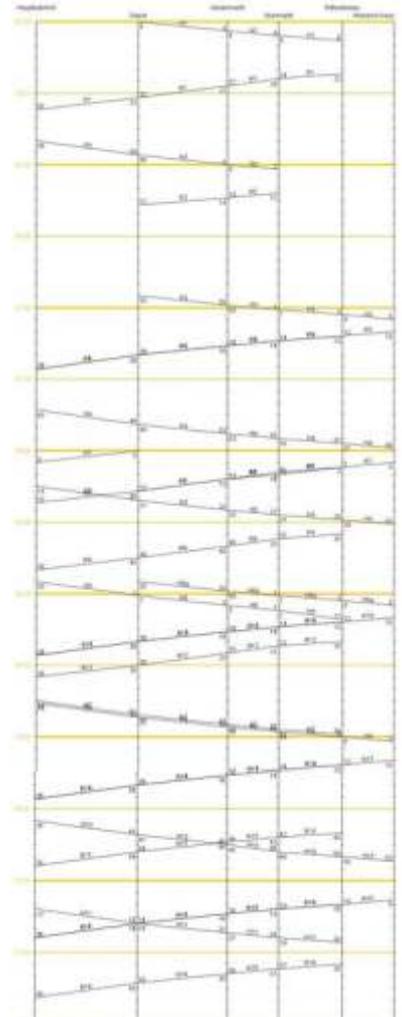
Der Fahrplan im Ersten Weltkrieg

Als 1914 der Erste Weltkrieg begann, bedeutete das für die Straßenbahn den Einzug von Personal und die Beschlagnahme von Pferden durch das Militär.

Das Angebot musste gekürzt werden. So begannen im Fahrplan 1916 nur noch elf Fahrten am Weissen Kreuz und fünf an der Goldenen Sonne (letztere im Fahrplan mit dem Sonderzeichen † markiert). Zwei weitere Fahrten begannen am Obermarkt und sieben am Niedermarkt.

In der Gegenrichtung gab es nur noch 21 Fahrten ab Bahnhof.

Insgesamt gesehen war das Angebot zwar reduziert, aber noch den grundlegenden Bedarf befriedigend. Erst in der Inflationszeit 1923 kam es zu stärkeren Einschränkungen bis hin zur völligen Einstellung des Personenverkehrs.



Rekonstruierter Bildfahrplan des Fahrplans von 1913, Ausschnitt von Betriebsbeginn bis 14 Uhr

Kriegsfahrplan 1916

<p>2 Döbelner Straßenbahn. Ab 1. Oktober 1916 <i>Nach dem Hauptbahnhof.</i></p> <p>Ab St. Georgenstr. (Weißes Kreuz): Vorm. 7,10 9,18 10,15† Nachm. 12,05 1,10 1,43 4,15 4,50 5,06† 6,38 7,35†.</p> <p>Ab Ritterstr.: Vorm. 5,12 (6,00† ab Oberm.) 7,12 8,05† 9,12† 9,20 10,15† 10,17† Nachm. 12,07 1,12 1,45 (1,50 ab Oberm.) 2,05† 3,50† 4,17 4,52 5,08† 6,30† 6,40 7,37† 7,38† 8,55† 10,05† 10,30 11,20† 11,30†.</p> <p>Ab Niedermarkt: Vorm. 5,16 6,03† 7,15 7,55 8,05† 9,15 9,24 10,18† 10,20† Nachm. 12,10 1,16 1,48 1,53 2,08† 3,54 4,20 4,56 5,12† 6,34 6,43 6,48 7,15 7,40† 7,42† 8,58 10,08 10,33 10,48 11,24† 11,34†.</p> <p>† Nur bis Jakobikirche. † Ab Hotel Goldene Sonne.</p> <p style="text-align: center;"><i>Nach Bedarf fahren Extrawagen.</i></p>	<p>Döbelner Straßenbahn. Ab 1. Oktober 1916. 3 <i>Nach der Stadt.</i></p> <p>Ab Hauptbahnhof: Vorm. 5,40 7,43 8,18 9,45 9,48 Nachm. 12,35 1,18 1,43 2,15 2,18 3,48 4,26 4,45 7,02† 7,08 7,15 7,36 9,20 10,32† 11,05 11,12.</p> <p>Ab Jakobikirche: Vorm. 4,55 5,46 6,50 7,45† 7,49 8,24 8,55 9,50 9,54 11,40 Nachm. 12,41 (1,00 zur Bahn) 3,54 4,32 4,50 6,10 6,15 6,35† 7,08† 7,14 7,20† 7,42 9,26 10,15 10,35† 11,10 11,18†.</p> <p>† Nur bis zum Niedermarkt.</p> <p style="text-align: center;"><i>Nach Bedarf fahren Extrawagen.</i></p> <p style="text-align: center;">Kontor-Ausstattungen.</p>
--	--

150 Jahre Theater Döbeln



Unter den ersten Fahrgästen des Tages: Oberbürgermeister Sven Liebhauser (links) und Dr. Rudolf Lehle, ehemaliger Leiter des Bethanien-Fachkrankenhauses in Hochweitzschen (rechts)

Foto Barbara Müller

Der Anlass für das Theaterfest am 8. Oktober, an dem auch die Döbelner Pferdebahn teilnahm, war die Eröffnung des Theatergebäudes am 10. Oktober 1872, also vor 150 Jahren. Der Haupteingang befand sich damals an der Bahnhofstraße. Der Marstallplatz davor wurde in Theaterplatz umbenannt; 1937 entstand darauf das Lichtspieltheater Capitol. Als 1892 die Döbelner Pferdestraßenbahn in Betrieb ging, hatte sie dort eine Haltestelle und Ausweichstelle.

Es hatte bereits vorher einen „Comödien-saal“ im ehemaligen Marstall gegeben. Der musste aber dem Neubau der Bahnhofstraße weichen. Teile des Mauerwerks und der Ausstattung wurden wiederverwendet.

Am 24. Oktober 1911 kam es zu einem Brand, der das Gebäude zerstörte. Nach einem Jahr konnte es aber wieder eröffnet

werden. Beim Neuaufbau hatte man das Gebäude vergrößert, das Bühnenhaus erweitert und Nebenräume geschaffen. Der Haupteingang befand sich nun zur Theaterstraße hin. Der Eingangsbereich und das Foyer waren im Jugendstil gestaltet worden.

War das Theater anfangs in Privatbesitz, wurde es 1933 zum Stadttheater und 1954 zum Kreistheater.

Die hohen Kosten veranlassten den Kreistag 1992, das Theater zu schließen. Die Proteste der Theaterfreunde führten aber zu einer Wiedereröffnung 1993 als Spielstätte des Mittelsächsischen Theaters, zu dem neben Döbeln auch Freiberg und im Sommer die Seebühne an der Talsperre Kriebstein gehören.

Seit 2007 gibt es den modernen Anbau des Theaters im Bürgerhaus (TiB).

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 bis 17
Uhr)

Die Endstation des Pendelverkehrs in der Theaterstraße vor dem TiB

