



Informationsblatt Nr. 88 April 2023

Erste Sonderausstellung im Museum

Im vorigen Jahr bot das Förderprogramm „Neustart Kultur“ kleineren Museen die Möglichkeit, nach Corona ihre Attraktivität durch eine Verbesserung der Ausstattung zu erhöhen. Das wurde von uns genutzt, um im Museumsgebäude einige Veränderungen vorzunehmen.

Im Eingangsbereich des Museums wurde ein Raum abgetrennt, der für Videotechnik genutzt werden soll.

Daneben wurde umfangreiche Ausstellungstechnik beschafft. Dazu zählen mehrere Vitrinen unterschiedlicher Größe, ein Monitor, eine Galerieleiste mit Zubehör für das flexible Anbringen von Tafeln/Bildern sowie eine ausstellungsgerechte Beleuchtungstechnik. Damit wurde der Beratungsraum im 1. Stock des Gebäudes zu einem kombinierten Ausstellungs- und Beratungsraum umgestaltet.

Er soll für zeitweilige Sonderausstellungen zu Themen genutzt werden, die mit Pferden

als Zugmittel in Verbindung stehen, aber in der Dauerausstellung nicht bzw. nur knapp behandelt werden.

Die erste Sonderausstellung wurde am 4. April eröffnet. Es ist eine Gastausstellung der Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilensäulen. Sie trägt den Titel „Das Land der historischen Poststraßen - Sächsische Postgeschichte erleben“. Sie war im vorigen Jahr anlässlich des Jubiläums "300 Jahre Kursächsische Postmeilensäulen" neu gestaltet worden.

Die Eröffnung der Ausstellung war am 4. April 2023 und gezeigt werden soll sie bis Ende Juni. Am Abend des 4. April hielt der Vorsitzende der Forschungsgruppe André Kaiser einen Einführungsvortrag, der bei allen Anwesenden sehr gut ankam.

Inhaltlich geht die Ausstellung vor allem auf die Vermessung und Markierung des Straßennetzes in Sachsen ein. Das erste umfassende Leitsystem in Europa nach

In dieser Ausgabe

Erste Sonderausstellung im Museum

Die Döbelner Straßenbahn vor 100 Jahren - Hyperinflation und zeitweise Einstellung des Personenverkehrs

„Bilder einer Ausstellung“

römischen Vorbildern entstand unter Kurfürst August dem Starken mit den Kursächsischen Postmeilensäulen. Nach der Umstellung auf die „kurze“ sächsische Meile wurden diese ab 1856 durch die Königlich-Sächsischen Meilensteine ersetzt. Diese galten nur bis 1873, als in Deutschland das metrische System eingeführt wurde.

Natürlich werden auch die Themen Postkutsche und Postkutscher behandelt.



Einführungsvortrag durch André Kaiser (rechts im Bild), dem Vorsitzenden der Forschungsgruppe

Die Döbelner Straßenbahn vor 100 Jahren

Das Jahr 1923 war geprägt durch die Inflation, und der Personenverkehr ruhte

Bereits während des Ersten Weltkriegs hatten sich steigende Preise für Futtermittel bei der Döbelner Straßenbahn bemerkbar gemacht. So musste erstmals seit der Eröffnung 1892 der Tarif angepasst werden, zunächst am 1. August 1917 von 10 auf 15 Pfennig für Erwachsene. Diese aus heutiger Sicht noch bescheidene Erhöhung war aber erst der Anfang, denn die Lage spitzte sich immer mehr zu.

Den Kosten des Krieges stand keine entsprechende Wertschöpfung gegenüber. Die Deckung der Mark durch Goldbestände war gleich zu Beginn des Krieges aufgegeben worden.



Oben: Ankündigung der ersten Preiserhöhung am 1. August 1917.

Links:

Die Tageszeitung Döbelner Anzeiger informierte über die Einstellung des Personenverkehrs am Sonnabend, dem 16. September 1922.

Die Jahresangabe 1822 in der untersten Zeile ist natürlich ein Schreibfehler.



Die Hyperinflation 1923

Im Januar 1923 marschierten französische und belgische Truppen in noch nicht besetzten Teile des Ruhrgebiets ein. Offiziell war das eine Reaktion auf unvollständige Reparationszahlungen, die in Sachleistungen zu erbringen waren. Das war der Beginn des Ruhrkampfes, der auch unter der Zivilbevölkerung Menschenleben forderte. Am bekanntesten wurden der „Essener Blutsonntag“, die „Dortmunder Bartholomäus-Nacht“ und die Hinrichtung von Albert Leo Schlageter wegen Sabotage.

Die deutsche Regierung rief zum passiven Widerstand auf und zahlte die Löhne an streikende Arbeiter.

Als der Erste Weltkrieg 1918 endete und die Siegermächte im Versailler Vertrag umfangreiche Reparationsleistungen von Deutschland einforderten, brachte das den Staat in Bedrängnis. Hinzu kam die Verschuldung gegenüber der eigenen Bevölkerung, die während des Krieges Krieganleihen gezeichnet hatte.

Einstellung des Personenverkehrs

Bei der Döbelner Pferdebahn musste der Fahrpreis 1920 auf 1 Mark erhöht werden, am 30. November 1921 auf 2 Mark, im April 1922 auf 3 Mark, im Juli auf 4 Mark, im August auf 5 Mark und ab 1. September auf 6 Mark. Aber die Kosten stiegen weiter, während immer mehr Fahrgäste lieber zu Fuß gingen. So musste der Personenverkehr der Döbelner Straßenbahn am Abend des 16. September 1922 vorläufig eingestellt werden. Er ruhte das ganze Jahr 1923 und wurde erst am 2. März 1924 wieder aufgenommen. Das Personal wurde zum größten Teil entlassen, die meisten Pferde verkauft. Nur der Postverkehr wurde vertragsgemäß stets durchgeführt.

Bei der Generalversammlung der Aktiengesellschaft am 19. März 1923 ergab die Abrechnung des Vorjahres, dass der Personenverkehr von Januar bis Mitte September 162.500 Mark an Einnahmen erbracht hatte, zuzüglich knapp 3000 Mark für Körbe und Koffer. Die Einnahmen aus dem Postverkehr waren dagegen wesentlich höher, sie betragen 1.228.800 Mark. Dem standen Ausgaben in Höhe von 1.306.300 Mark gegenüber, darunter 740.000 Mark für

Futter und 225.000 Mark für Löhne. Die Sparmaßnahmen hatten somit sogar für einen geringen Überschuss gesorgt.

Die Döbelner Straßenbahn war nicht die einzige, die den Personenverkehr einstellen musste. Das gleiche geschah zum Beispiel in Riesa am 7. Januar 1923 und bei der elektrischen Straßenbahn in Plauen (Vogtland) am 31.12.1922. In Großstädten wie Leipzig legte man einzelne Linien still und reduzierte die Fahrten auf ein Minimum. Dabei stieg der Fahrpreis in ungeahntem Ausmaß, so betrug er in Chemnitz schließlich 250 Milliarden Papiermark je Person.



Auch das Briefporto stieg in ungeahnte Höhen: Für diese am 30.10.1923 in Döbeln aufgegebenene Briefsendung nach Radeberg betrug es 4 Millionen Mark.



Diese Reichsbanknote zu 100.000 (Papier-) Mark erschien im Februar 1923. Später gab es noch Banknoten im Millionenbereich.

Die Regierung druckte immer mehr Banknoten, auch wenn es dafür nicht genug materielle Werte im Land gab. So geriet Deutschland in den Strudel der Hyperinflation.

Die Preise stiegen in immer kürzeren Abständen, schließlich mehrmals am Tag. Das wirtschaftliche Leben wurde gelähmt. Manche Hersteller verweigerten die Annahme von Papiergeld und verlangten stattdessen Naturalien, US-Dollars - oder sie horten ihre Waren.

Das Ende der Inflation

Am 26. September 1923 verkündete die Regierung das Ende des passiven Widerstands. Damit wurde eine Währungsreform möglich, die die Hyperinflation beendete. Den Plan dazu hatten Reichsbankpräsident Hjalmar Schacht und Reichskanzler Gustav Stresemann ausgearbeitet.

Im Oktober 1923 wurde die Deutsche Rentenbank gegründet. Zu ihren Gunsten belegte man die Immobilien von Landwirtschaft, Industrie und Gewerbe zwangsweise mit Hypotheken und Grundschulden für über 3,2 Milliarden Mark in Gold. Als Gegenwert erhielten die Eigentümer verzinsliche Rentenbankbriefe.

Ab November 1923 gab die Deutsche Rentenbank neue Banknoten und auch Münzen als „Rentenmark“ bzw. „Rentenpfennig“ aus. Sie galten zunächst parallel zu den Papiermark-Beständen. Diese konnten gegen Rentenmark eingetauscht werden, nachdem die Reichsmark am 20. November 1923 den Wechselkurs mit 1 Billion Papiermark zu 1 Rentenmark festgelegt hatte.

Durch die Abwertung verloren Sparer ihr gesamtes Vermögen, während Schuldner (wie der Staat) die Gewinner waren. Es war ein „Ende mit Schrecken“.

Obwohl die Rentenmark kein offizielles Zahlungsmittel, sondern eine Inhaberschuldverschreibung der Rentenbank war, wurde sie in der Bevölkerung und im Handel akzeptiert. Die Inflation stoppte mit einem Schlag. Dazu trug einerseits die (mehr theoretische) Deckung durch die Immobilien bei, vor allem aber die strikte Begrenzung des Geldumlaufs auf 2,4 Milliarden Mark.

Im Dawes-Plan vom 16. August 1924 bzw. im Young-Plan von 1930 wurden die Reparationszahlungen Deutschlands an die Siegermächte neu geregelt. Die

Gesamthöhe blieb zwar gleich, aber die Zahlungen sollten sich nun an der wirtschaftlichen Leistung Deutschlands orientieren. Außerdem erhielt Deutschland Kredite vor allem aus den USA. Die jährlichen Zahlungen der Reparationsleistungen bzw. deren Zinsen von Deutschland an die Siegermächte dauerte (mit Unterbrechung 1933 bis 1945) bis 1972 und nochmals von der Wiedervereinigung 1990 bis zum Oktober 2010.

Am 30. August 1924 wurde die Reichsmark eingeführt und galt zur Rentenmark im Verhältnis 1:1. Anfangs war vorgesehen, die Rentenmark bis spätestens 1934 vollständig durch die Reichsmark zu ersetzen. Neue Rentenmarkscheine wurden aber (anders als erst geplant) noch 1939 ausgegeben und galten bis zur Währungsreform von 1948. Man wollte wohl keine Unruhe in der Bevölkerung, die bei einem erneuten Geldumtausch entstehen könnte.

Wie weiter mit der Pferdebahn?

Auch wenn die Inflation beendet war, hatten viele Firmen mit der Einführung der Rentenmark Probleme wegen der nun fehlenden finanziellen Mittel für die laufenden Ausgaben.

Am 29. November 1923 gab es im Döbelner Rathaus eine außerordentliche Generalversammlung der Döbelner Straßenbahn AG. Vorstandsmitglied Oskar Ziegenhirt beantragte die Auflösung der Aktiengesellschaft wegen der finanziellen Probleme, so wie es im Statut vorgesehen war. Die zu zahlenden Steuern würden die verbliebenen Mittel alsbald aufzehren.

Oskar Ziegenhirt betonte dabei, dass die Döbelner Straßenbahn ein Opfer des Versailler Vertrages geworden sei. Während bis Kriegsbeginn zwischen 3 und 5% Dividende gezahlt werden konnten, und auch der Krieg gut überstanden wurde – wenn auch mit verringertem Pferdebestand – so hätte die Inflation dazu geführt, dass das Aktienkapital bald aufgezehrt sein würde.

Der Antrag wurde mit 88 zu 13 Stimmen angenommen. Zu einem Verkauf des Grundstückes und der Anlagen kam es aber nicht. Der Postverkehr wurde weiterhin durchgeführt.

Eine Übernahme der Straßenbahn durch die Stadt war von dieser abgelehnt worden. Der Vertrag würde das erst 40 Jahre nach der Eröffnung vorsehen, also im Jahre 1932.

Zum 2. März 1924 wurde der Personenverkehr wieder aufgenommen, wobei der Fahrpreis 20 Pfennig je Person betrug. Die Straßenbahn beschaffte neue Pferde und stellte wieder Personal ein.

Erst die Generalversammlung vom 9. Februar 1925 hob offiziell den Beschluss zur Auflösung der Aktiengesellschaft wieder auf. Zum 1. Januar 1924 wurde die Papiermarkbilanz in Reichsmark umgewandelt, wobei das Grundkapital von 110.000 Papiermark in 33.000 Reichsmark umgerechnet wurde. Eine Aktie von ursprünglich 200 Mark Nennwert war nun 60 Reichsmark wert.



Auf der Rentenmark war zwar der 1. November 1923 als Ausgabedatum angegeben, aber in Umlauf kamen die Scheine erst etwa drei Wochen später

„Bilder einer Ausstellung“

Die aus Sandstein, Granit oder Rochlitzer Porphyr bestehenden Distanzsäulen trugen das kurfürstlich-sächsische und königlich-polnische Wappen und die Entfernungsangaben in Wegstunden. Es ist ein weit verbreiteter Irrtum, dass es sich dabei um die Zeit handelte, die eine Postkutsche benötigte. Vielmehr war es eine Entfernungangabe, die einer halben sächsischen Meile und damit 4531 Metern entspricht, - also eine Strecke, die ein rüstiger Fußgänger in einer Stunde zurücklegen kann.

Da diese Distanzsäulen optisch attraktiv sind, wurden sie in vielen Städten restauriert bzw. neu aufgestellt, so zum Beispiel in Leisnig, Rosswein und Nossen. In Döbeln gab es je eine Distanzsäule vor dem Obertor und vor dem Niedertor, die aber leider nicht erhalten geblieben sind.



Modelle Kurfürstlich-Sächsischer Meilensteine

Viertelmeilenstein, Halbmeilenstein, Viertelmeilenstein, Ganzmeilenstein, Distanzsäule



Modell einer Königlich-Sächsischen Postkutsche (19. Jahrhundert)

Maßstab 1:5, vereinfacht

Königlich-Sächsischer Abzweigstein in Döbeln am Oberfriedhof

1840 wurde im Königreich Sachsen eine neue offizielle Längeneinheit eingeführt. Die Meile entsprach nur noch 7,5 km. Die Poststraßen wurden ab 1859 mit den „Königlich-Sächsischen Meilensteinen“ neu markiert. Das waren Stationssteine, Ganzmeilensteine, Halbmeilensteine, Abzweigsteine und Grenzübergangsteine.

Dieses System galt bis 1875, als das Deutsche Reich der Meterkonvention beitrug. Die Meile wurde dabei durch den Kilometer ersetzt.



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 Fahrttagen 10 bis
17 Uhr, Pause von 12 bis 14 Uhr)

Öffentliche Fahrtage 2023

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

Unter Vorbehalt!



General-Post- und Reisekarte von Deutschland und den Nachbarstaaten

Diese um 1835 gedruckte Karte wurde uns freundlicherweise vom Heimatverein Rosswein zur Verfügung gestellt. Sie ist in der Ausstellung als digitale Kopie auf dem Monitor zu sehen, und kann in der Ansicht vergrößert werden.