

Informationsblatt Nr. 74 Juli 2021

Wir fahren wieder!

Der für Anfang Juni geplante Fahrtag musste noch ausfallen, aber mit der seit 14. Juni geltenden Coronaschutzverordnung ist nun auch in Sachsen der Betrieb touristischer Bahnen wieder möglich. So konnten wir uns auf die Saisoneroöffnung mit dem Fahrtag am 3. Juli konzentrieren.

Zwei Tage zuvor kam die aktuelle, bis Ende Juli gültige Coronaschutzverordnung von Sachsen, in der bei einer Inzidenz unter 10 etliche Erleichterungen vorgesehen sind. Dieser Wert war in Mittelsachsen Anfang Juli mit 1,7 weit unterschritten - sei es Dank der Bundesnotbremse, der fortschreitenden Impfungen oder des sommerlichen Wetters.

Unser Zugpferd Elko konnte zeigen, dass er in der langen Zeit seit dem letzten Einsatz Ende Oktober (Halloween!) nichts verlernt hatte.

Bei den Fahrgästen hatten wir viele Vorbestellungen. Wie bereits im Vorjahr war aber der Zustrom am ersten Tag nach der Zwangspause etwas verhalten, so dass wir die letzten zwei Fahrten des Tages streichen mussten.

Im Museum hatten wir die Zwangspause zum Aufbau der Kinderecke genutzt. Sie ist nun baulich, von den Spiel- und Bastelmöglichkeiten, dem Leseangebot und den auf den beiden Monitoren installierten Videos und Programmen nahezu vollständig umgesetzt. Wir konnten sie damit dem Praxisbetrieb übergeben. Sie wurde rege genutzt, und das Zielpublikum zeigte sich begeistert. So wird das Museum auch für jüngere Besucher attraktiver, denn bisher war es für sie - abgesehen von der Modellstraßenbahn - eher unspektakulär.

In dieser Ausgabe

Wir fahren wieder!

Vor 125 Jahren: Eröffnung der Pferdestraßenbahn in Graudenz

Die Pferdebahn im Kinofilm:
„Take next car“

So können wir noch auf eine erfolgreich Saison hoffen - und darauf, dass sie nicht wieder wie im Vorjahr im Herbst abrupt endet.

Fahrtrichtungswechsel an der Endstelle am Obermarkt



Vor 125 Jahren: Eröffnung der Pferdestraßenbahn in Graudenz

Zwar ist in diesem Jahr an keinen Jahrestag einer Pferdestraßenbahn innerhalb der aktuellen Grenzen von Deutschland zu erinnern. Im Jahre 1896, also vor 125 Jahren, begann aber die Pferdestraßenbahn in der damals deutschen Stadt Graudenz ihren Betrieb.

Graudenz liegt etwa 90 km südlich von Danzig am Ufer der Weichsel. Zur Zeit der Pferdebahn gehörte es zur Provinz Westpreußen. Nach dem Anschluss an das Eisenbahnnetz entwickelte sich die Industrie stark, und entsprechend wuchs die Einwohnerzahl. Im Jahre 1895 lag sie bereits bei 24.000. Es gab zwar bereits gelegentlich Wünsche nach einer Straßenbahn, aber der entscheidende Anstoß kam erst mit der Westpreußischen Gewerbe-Ausstellung, die im Sommer 1896 in Graudenz stattfinden sollte.

Diese Ausstellung gab es regelmäßig seit 1885 in jeweils einer anderen Stadt. In Graudenz hatte man ein Ausstellungsgelände am Tivoli gewählt, das 2,9 km vom Bahnhof entfernt lag. Da viele Gäste mit der Eisenbahn anreisten, wollte man ihnen den Fußweg nicht zumuten, und die Droschken wären überfordert gewesen. Im Januar 1896 einigte sich daher eine Gruppe örtlicher Unternehmer, bis zur Eröffnung der Ausstellung im Sommer eine Straßenbahn zu bauen. Sie wählte einen Ausschuss für den Bau der Bahn. Bei der Frage des Antriebs war man sich noch unsicher. Der Ausschuss besichtigte daher die bereits bestehenden Straßenbahnen in Elbing (1894 als elektrische Straßenbahn eröffnet), Thorn (1891 als Pferdebahn eröffnet) und Bromberg (1888 als Pferdebahn eröffnet, 1896 elektrifiziert). Außerdem holte man verschiedene Angebote ein.

Die Dessauer Gasbahn-Gesellschaft bot den Bau einer mit Stadtgas betriebenen Bahn an, der 270.000 Mark kosten sollte. Die auf den Bau elektrischer Bahnen spezialisierte Firma Havestadt & Contag aus Berlin offerierte eine Bahn für 259.000 Mark. Wesentlich günstiger waren zwei Angebote aus Graudenz selbst: Die Bau-Firma Anker & Kampmann wollte eine Pferdestraßenbahn für 170.000 Mark bauen, und der Baumaterialhändler Carl Behn veranschlagte sogar nur 157.000 Mark. Das Auswahlkomitee, zu dem auch der Veranstalter der Ausstellung gehörte, entschied sich für eine Kombination der beiden Pferdebahnprojekte zum Preis von 170.000 Mark. Carl Behn und Henning Kampmann gründeten daher am 9. März 1896 gemeinsam die offene Handelsgesellschaft „Straßenbahn Graudenz C. Behn & Co.“.

Diese Gesellschaft sollte die Straßenbahn bauen und auch betreiben. Am 27. März schloss sie darüber einen Vertrag mit der Stadtverwaltung ab. Die Stadt erteilte eine Konzession auf 40 Jahre Dauer.

Die Bauarbeiten begannen Ende März und dauerten 2½ Monate. Die Baukosten betragen 168.000 Mark, waren also im Rahmen geblieben.



Die Straßenbahnendstelle am Bahnhof, auf dieser Ansichtskarte bereits nach der Elektrifizierung

Die Strecke hatte eine Länge von 3,05 km und die Spurweite 1000 mm. Sie führte vom Bahnhof durch die Rehdener Straße, die Schützenstraße, über den Getreidemarkt, die Oberthorner-, Nonnen-, Schuhmacher-, Lange-, Altemarkt-, Alte-, Marienwerder-, und Lindenstraße bis zum Ausstellungsplatz.

Das Depot befand sich am Vorplatz des Bahnhofs. Es umfasste einen zweigleisigen Schuppen für sechs Wagen und einen Stall für 30 Pferde. Hinzu kam ein Wohngebäude mit Dienstwohnungen. Laut Adressbuch 1898 wohnten dort ein Schmied, ein Futtermeister, vier Wagenführer und ein Wächter.

Wagenpark

Auch bei der Beschaffung des Wagenparks war man auf Sparsamkeit bedacht und sah sich bei der Bromberger Straßenbahn, die gerade auf elektrischen Betrieb umstellte, nach Gebrauchtwagen um. In

Bromberg besaß man 15 geschlossene Pferdebahnwagen (Nr. 1 bis 15), von denen die ersten neun aus dem Jahre 1888 und die anderen sechs aus dem Jahre 1892 stammten. Außerdem gab es sechs Sommerwagen, die ebenfalls von 1892 stammten (Nr. 16 bis 21). Hersteller aller Wagen war die Waggonfabrik AG Paul Herbrand in Köln-Ehrenfeld.

Die Graudener Straßenbahngesellschaft erwarb aus diesem Bestand die sechs Wagen 1 bis 6 aus der ersten Serie. Die Wagen hatten geschlossene Wagenkästen mit drei großen seitlichen Fenstern und zu den Wagenkastenenden hin jeweils einem schmalen Fenster. Es gab 10 Sitzplätze und 12 Stehplätze. Die Wagen 7 bis 9 wurden von der Straßenbahn Chemnitz erworben, die übrigen verwendete man in Bromberg als Beiwagen für den elektrischen Betrieb.

Noch im selben Jahr beschaffte die Graudener Gesellschaft drei weitere geschlossene Wagen, diesmal aber neu..



Einer der 15 geschlossenen Wagen in Bromberg am Markt; von denen sechs nach Graudenz verkauft wurden (Sammlung Museum Bydgoszcz)

Später kaufte sie 1897/98 noch sechs Sommerwagen. Insgesamt gab es also 15 Wagen.

Eröffnung

Am Sonnabend, dem 13. Juni 1896 erfolgte die feierliche Eröffnung der Bahn. Am folgenden Tage wurde die Gewerbausstellung eröffnet, und ab 10.45 Uhr fuhr die Straßenbahn vom Bahnhof über den Markt zum Ausstellungsgelände. Im Einsatz waren fünf Wagen. In den ersten beiden saßen die Ehrengäste der Ausstellung. Den ganzen Tag über fuhren die Bahnen ohne Pause und beförderten 2180 Fahrgäste. Viele weitere Personen versuchten vergeblich mitzufahren.

Bis zum Ende der Ausstellung am 2. August nahm die Straßenbahngesellschaft 12.260 Mark ein. Danach kamen zwar kaum noch Besucher, aber die Einwohner der Stadt hatten die Straßenbahn angenommen.

Elektrifizierung

Im ersten Betriebsjahr lag der Umsatz bei 47.000 Marken. Die Nutzung der Bahn war so gut, dass bereits 1897 Vorschläge zur Elektrifizierung und zu einer Verlängerung nach Klein Tarpn aufkamen. Eine Elektrifizierung war der Straßenbahngesellschaft aber finanziell nicht möglich. So verkaufte Carl Behn im Juli 1897 die Straßenbahn an die Nordische Elektrizitätsgesellschaft in Danzig, die sie elektrifizieren wollte und auch das dafür notwendige Kraftwerk baute. Von den drei Generatoren diente einer ausschließlich der Stromversorgung der Straßenbahn.

Zuerst aber wurde die Strecke noch um 700 m bis zur Endstelle Klein Tarpn verlängert.

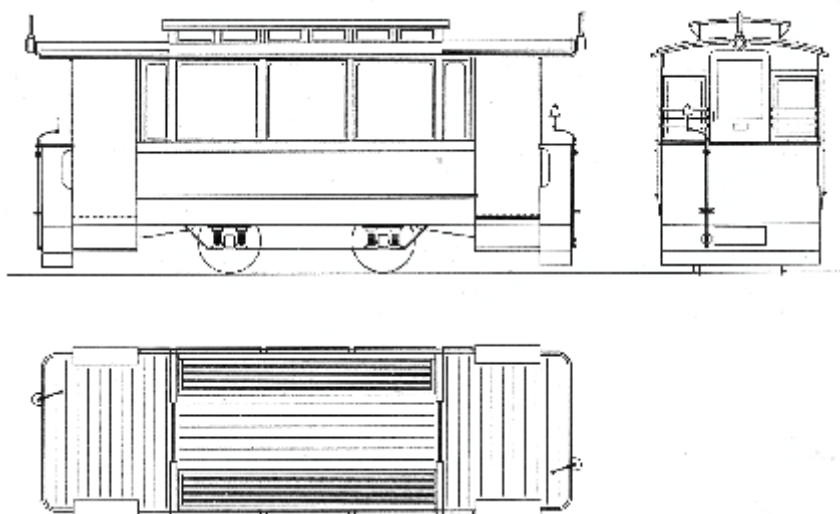
Kurz vor Jahresende 1898 fanden die ersten Probefahrten statt, und am 12. Mai 1899 war die offizielle Eröffnung des elektrischen Betriebs. Zum 1. April 1900 kaufte die Stadt Graudenz die Straßenbahn.

Die Pferdebahn fuhr in Graudenz somit nur knapp drei Jahre. Das erklärt, dass keine Ansichtskarten oder Fotos von ihr bekannt sind. Die alten Pferdebahnwagen wurden noch als Beiwagen bei der elektrischen Straßenbahn verwendet, wobei sie die Wagennummern 20 bis 34 erhielten. Sie fuhren noch bis in die 1930er Jahre.

Trotz der überwiegend deutschen Bevölkerung ging entsprechend den Bestimmungen des Versailler Vertrags 1920 Westpreußen im neu gegründeten polnischen Staat auf. Bis auf die kurze Zeit von 1939 bis 1945 trägt die Stadt seitdem den Namen Grudziądz.

Die erste elektrische Straßenbahnstrecke vom Bahnhof durch das Stadtzentrum nach Tarpn existiert auch heute noch. Später gab es Erweiterungen und neue Linien.

Als 1997 das Jubiläum 100 Jahre elektrische Straßenbahn in Graudenz gefeiert wurde, ließ man sich für zwei Jahre den Nachbau eines Pferdebahnwagens aus Bromberg (Bydgoszcz) aus.



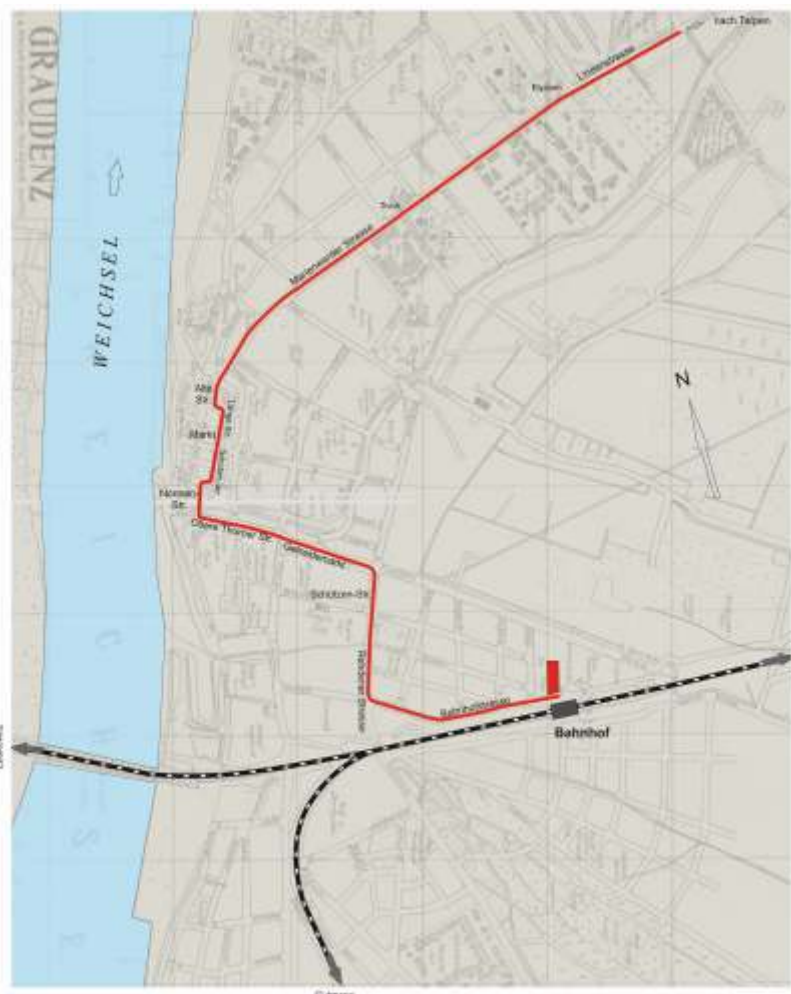
Skizze der Wagen 1 bis 6 (D. Walczak, aus [4])

Aktuell hat Graudenz etwa 95.000 Einwohner. Die Straßenbahn dieser Stadt ist die kleinste in Polen, hat aber nach umfangreichen Modernisierungen der vergangenen Jahre eine gesicherte Zukunft.

Im Juli und August werden die Gleise im nördlichen Teil der Stadt erneuert, wodurch die Straßenbahn in dieser Zeit außer Betrieb ist.

Literatur

- [1] Bufo, Siegfried: Straßenbahnen in Ost- und Westpreußen. Bufo-Fachbuch-Verlag Eggllham und München, 1987
- [2] Klasa, Marcin: Grudziądzkie tramwaje i autobusy. Księży Młyn, Łódź 2013
- [3] Chmielewski, Eugeniusz: Sto lat tramwaju elektrycznego. In: Kalendarz Grudziądzki 2000, S. 65-70
- [4] Sitarek, Stanislaw/Walczak, Dariusz: Bydgoskie Tramwaje w latach 1888-2012. Eurosprinter, Rybnik 2012



Strecke der Pferdestraßenbahn

Die Pferdebahn im Kinofilm: Take next car



Der etwas eigenartige Pferdebahnwagen, der laut Aufschrift der „Wall Street Line“ gehört.

Dieser 1922 in den USA gedrehte Kurzspielfilm ist eine anspruchslöse Unterhaltung. Er hat nur 10 Minuten Länge, was damals genau einer Rolle mit 300 Metern Film entsprach. Der Film ist natürlich schwarz-weiß und ohne Ton, dafür mit Zwischentiteln.

Die Darsteller

Wie in damals zahlreichen Filmkomödien spielt James Parrot den Held. Wie sein Bruder Charles arbeitete er für die Hal-Roach-Studios, und beide wechselten später auf den Posten eines Regisseurs. So führte James bei einigen bekannten Filmen von Stan Laurel und Oliver Hardy Regie (in Deutschland damals als „Dick und Doof“ bekannt). James Parrot starb an Rauschmitteln mit nur 41 Jahren, sein Bruder Charles mit 46 Jahren.

Die weibliche Hauptrolle als Freundin des Kutschers und Tochter des Pferdebahnunternehmers hat Jobyna Ralston. Ihre Schauspielkarriere endete 1931 nach nur drei Tonfilmen wegen eines leichten Sprachfehlers.

Eine wichtige Rolle hat natürlich der Pferdebahnwagen. Sieht man genauer hin,

erkennt man dass es sich um ein mit Gummireifen versehenes Fahrzeug handelt, also eigentlich einen Pferdebus.

Die Handlung

Die Grundidee des Films beruht auf historischen Fakten, wenngleich die Geschichte natürlich fiktiv ist: Die Pferdestraßenbahn (laut Aufschrift am Wagen die „Wall Street Line“) wird attackiert von den aufkommenden „Jitneys“, d.h. Kleinbussen. Busfahrer und Kutscher kämpfen um jeden Fahrgast - und das ist im Film wörtlich zu nehmen. Da werden Fahrgäste, die auf der einen Seite des Pferdebahnwagens einsteigen, vom Busfahrer auf der anderen Seite der Plattform in seinen Bus hinüber gezogen. Daher auch der Titel „Take next car“ - „Nimm den nächsten Wagen“.

Zwar kann sich der Eigentümer der Pferdebahn auf seine Franchise berufen, d.h. er hat die Konzession für den alleinigen Fahrgastbetrieb auf der Linie. Eine der Bestimmungen darin ist aber, dass er innerhalb einer bestimmten Zeit mindestens einmal die Linie befahren muss. Der intrigante Konkurrent versucht das zu verhindern, u.a. indem er als Frau verkleidet mit einem Kind mitfährt und dabei das Fahrgeld stiehlt.



Die auf der einen Seite der Straßenbahn eingestiegenen Fahrgäste werden vom Busfahrer auf der anderen Seite in sein Automobil gezogen.

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)

Sonnabend 10.00 - 12.30 Uhr
(an öffentlichen Fahrtagen 10 bis
17 Uhr, Pause von 12 bis 14 Uhr)

Öffentliche Fahrtage 2021

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

Unter Vorbehalt!

Aber der Pferdebahnkutscher und seine Freundin, die zufällig die Tochter des Pferdebahnunternehmers ist, bringen den Wagen unter Aufbietung aller Kräfte gerade noch rechtzeitig ins Ziel, zuletzt sogar mit Hilfe eines Motorrades als Zugmaschine. Der Kutscher ist nämlich eigentlich ein Mechaniker. Am Ziel warten bereits ungeduldig der Unternehmer, sein Konkurrent und die Herren der Verkehrsabteilung der Stadt. So ist die Pferdebahn gerettet, und der Unternehmer erlaubt seiner Tochter die Hochzeit.