



Die Elbaue

Blätter für Sächsische Heimatkunde

„Die Elbaue“ erscheint wöchentlich, für die Bezüher des „General-Anzeiger“ kostenfrei.
Hauptgeschäftsstelle: Köhlerbroda, Güterhofstraße 5, Fernsprecher Nr. 6. / Schriftleiter:
L. Schmitz, Köhlerbroda-Handdorf.



Nr. 16. 6. Jahrgang.

Beilage zum „General-Anzeiger“

August 1929

Die alte Dresdener Pferdebahn.

Nach wie ins gemütlich auf der Pferdebahn. Der Kondukteur der sieht nicht, die Pferde die sind lahm.

So oder so ähnlich saßen vor 40—50 Jahren die Kinder in den Dresdener Straßen, wenn klingelnd und bimmelnd ein jener gelben Straßenbahngefährte, von einem oder zwei Pferden gezogen, gemächlich und gemütlich auf der ältesten Strecke vom Böhmischem Bahnhof nach Blasewitz durch die Straßen zottelte. Es steckte, vom Standpunkt des heutigen Tages gesehen, in jenem Beförderungsmittel noch ein gutes Stück Romantik, ein letzter Ausklang jener vielgerühmten guten alten Zeit unserer Urgroßeltern, in der das Leben Dresdens noch geruhsamer und bedächtiger verrann als heute. Man hatte, trotzdem die Stadt in den 70er Jahren sich langsam als „Großstadt“ zu fühlen begann, doch noch so viel Zeit, um in der behäbigen Pferdebahn eine erstaunliche Verschleunigung des Verkehrs zu erblicken, die man, und das war das Erfreulichste an der neuen Errungenschaft, für wenige Zehner haben konnte. Und wenn man einmal eine „Landpartie“ durch das Blasewitzer Lännigt etwa zum Poh-Blitz-Bäcker oder nach dem Schillergarten gemacht hatte, dann freute man sich, daß man, müde der sonntäglichen Strapazen, mittels dieses so schön ruhig auf den stählernen Schienen dahingleitenden Fahrzeuges nach der Stadt zurückkehren konnte, anstatt in die rumpelnden Arden, die Omnibusse hineinkriechen zu müssen, die der Fuhrhalter Thamm zwischen dem freundlichen Elbbörschen und der Residenz verkehren ließ. Und wer das Glück hatte, bei einer solchen Heimfahrt einen der bei schönem Wetter vielbegehrten Sitzplätze auf dem lustigen Oberdeck des Wagens zu erwischen, die den bis dahin den Dresdnern unbekanntem Genuß boten, das Straßenleben im Vorüberfahren von oben zu beobachten, war besonders vergnügt. Aber auch die Sitzplätze auf den „Perrons“ waren gesucht und von der Jugend beson-

ders der vordere neben dem Kutscher, der so eine angenehme Aussicht auf die prallen Rehrücken zweier dahinzuckelnden Pferdeleiber gewährte. Der Platz neben dem zum Oberdeck führenden schmalen Treppchen wurde dagegen von der jüngeren Herrenwelt bevorzugt, denn er gewährte gelegentlich einmal einen reizvollen Blick auf zierliche, in knappen Zeugstiefeln steckende Mädchensüße. Mitunter konnte man auch genießerisch sich am Anblick einer schlankgeformten Wade erfreuen, wenn eine junge Dame den für damalige Begriffe von Schicklichkeit nicht ganz einwandfreien Wunsch hatte, auch einmal eine Fahrt auf dem „Olymp“ zu riskieren.

Man dünkte sich damals mächtig modern und fortschrittlich in Dresden, als die Pferdebahn zum ersten Male durch die Prager Straße fuhr und die Dörsler, die in die Stadt zu Markte kamen, staunten anfänglich die gelben Wunder mit großen Augen an, ebenso wie einige Jahrzehnte später ihre Kinder den ersten Wagen ohne Pferde, das erste Automobil. Heute freilich, in der Zeit, der das englische Wort „Time is money“ seinen Stempel aufgedrückt hat, lächelt selbst der Hochbetagte über den Enthusiasmus, mit dem er in seinen Jugendtagen die damals moderne Beförderungsweise begrüßte. Für den immer größer werdenden Kreis der wirtschaftlichen und Verkehrsinteressen der neuzeitlichen Großstadt wäre der Pferdebahnbetrieb eine ebenso „vorsintflutliche“ Angelegenheit, wie es etwa auch die Zeitgenossen der Pferdebahn, die Dresdener Droschken sein würden, jene blauausgeschlagenen, blaugestrichenen, numerierten Kutschwagen, auf deren Boß der Kutscher in preukisch-blauem Rock mit roten Aufschlägen und rotgeränderter Mütze thronte. Heute sind schon deren Epigonen, die Taxameter soweit ausgestorben, daß das Erscheinen eines der wenigen übrig gebliebenen Exemplare in den Dresdener Straßen ähnliches Aufsehen erregt, wie anno 1872 die ersten Pferdebahnen.

Und doch waren diese alten guten Pferde-

bahnen zu ihrer Zeit ein mächtiger Fortschritt im Verkehrsleben, waren der Auftakt zu einer Zeit, die am liebsten das 60-Kilometer-Tempo für die neuzeitlichen Motorfahrzeuge in den Stadtstraßen zugelassen sehen möchte.

Als Dresden mit der zunehmenden Industrialisierung seiner bis in die 60er Jahre hinein meist noch rein handwerksmäßigen Gewerbebetriebe sich redte und streckte, als es seine wirtschaftliche Einflusssphäre über die Vorstädte hinaus auf die umliegenden Dörfer ausdehnte, da war die Notwendigkeit einer Bervollkommnung der Verkehrsmittel unabweisbar geworden. Die wenigen Omnibuslinien die bestanden, konnten dafür nicht in Frage kommen. Diesem immer stärker werdenden Verkehrsbedürfnis kamen, und nicht nur in Dresden allein, die Pferdebahnen entgegen. In Amerika schon länger stark verbreitet und ausgebildet, auch in England viel in Gebrauch, erhielt Berlin 1864 die erste Pferdebahn Deutschlands. Ende der 60er Jahre, 1869, wurde die Frage einer Pferdebahn auch in Dresden ventilert. Privatunternehmer projektieren eine Pferdebahnlinie Plauen — Böhmischer Bahnhof — Blasewitz. Aus dem Projekt wurde aber nichts. Zwei Jahre später, nach Beendigung des deutsch-französischen Krieges, war es ein Engländer deutschen Namens, Arnold von Etlinger aus London, der die Angelegenheit aufgriff und um die Konzession zur Errichtung einer Pferdebahnlinie in Dresden nachsah. Anstatt aber den Bau und Betrieb einer solchen Pferdebahn in eigene Regie zu nehmen oder zum mindesten für die Stadt die entsprechenden finanziellen Vorteile dabei ins Auge zu fassen, erteilte der Rat Etlinger die Konzession zu Bedingungen, die eine staunenswerte Kurzsichtigkeit der damaligen Stadtväter und des Rates bewiesen. Man gab Etlinger das Recht, eine eingeleitete Straßenbahnlinie von Plauen nach dem damaligen Böhmischem Bahnhofe und weiter nach Blasewitz zu bauen und gestattete ihm die Benutzung der Straßen auf die Dauer von 50 Jahren.