

IN KÜRZE ERHÄLTlich

CHRONIK DER SCHANDAUER ELEKTRISCHEN STRASSENBAHN

BAND 1



Über Sesselträger, Gondelführer und Kleinbahnprojekte in der Sächsisch-Böhmischen Schweiz

Autor Andreas Laube
Koautor Dietmar Höse
(Eigenverlag)



ca. 800 Seiten reich illustriert | Hardcover | A4 Hochformat
Kalkulierter Verkaufspreis ca. 110,- € (unverbindliche Angabe)
aktuelle Informationen zu der geplanten Buchveröffentlichung finden Sie
in Kürze im Internet unter:
www.ovps.de/Verkehrsmittel/Kirnitzschaltalbahn/Aktuelles

bitte bestellen Sie:

Adresse: Buchladen Leiteritz, Altplauen 12, 01187 Dresden
E-Mail: info@buchleiteritz.de | Web: www.buchleiteritz.de
Telefon: +49 (0) 351 6531 6045
oder beim Autor: andreas.laube.dd@googlegmail.com
Telefon: +49 (0) 173 3805 392 (nur wochentags und ab 19.00 Uhr)

Ein Erwerb des Buches ist auch in den Fahrzeugen der Kirnitzschaltalbahn möglich.

Mit der im Jahre 2018 erscheinenden ersten Ausgabe einer mehrbändig geplanten Buchreihe wird dem an tiefgründiger Recherche gelegenen Leser ein ca. 800 Seiten umfassendes Werk präsentiert, das ihn in eine längst vergangene Epoche des sächsisch-böhmischen Grenzlandes führt, wo als unentdecktes Kleinod der Natur die idyllisch gelegene Landschaft eines von Schluchten und mysteriösen Felsgebilden durchzogenes Elbgebirge über Jahrhunderte seiner touristischen Erschließung harnte. Der Autor und Chronist der Kirnitzschaltalbahn Andreas Laube hat über einen Zeitraum von mehr als 10 Jahren in seiner Freizeit Archive und Museen in Sachsen sowie dem jetzt tschechischen Böhmen durchforstet und dabei in akribischer Kleinarbeit historische Fakten und Indizien über die Entwicklung des Fremdenverkehrs zusammengetragen, der sich im mehr oder weniger weit gespannten Umfeld des sächsischen Städtchens Schandau zu entwickeln begann. Die immense Menge des inzwischen aufgearbeiteten Materials macht es möglich, dem interessierten Heimatgeschichtler oder Verkehrshistoriker den Zeitraum vom Beginn der Erschließung bis zum Jahre 1900, als der Tourismus bereits in hoher Blüte stand, in Buchform zur Verfügung zu stellen. Bei der Realisierung des Projektes fand Andreas Laube Unterstützung durch Dietmar Höse, der im Zusammenhang mit der Erforschung des Themas Gasmotor-Strassenbahn selbst als Buchautor (u.a. „Fahre mit Gas“, 2016) in Erscheinung getreten ist. Die Geschichte nimmt ihren Anfang in den 1740er Jahren, als das wild zerklüftete Gebirge zunehmend in das Blickfeld von romantisch empfindenden Künstlern und Intellektuellen geriet. Der Autor stellt mit Hilfe von zahlreichen zeitgenössischen Zitaten und Illustrationen die Entwicklung des Reiseverkehrs anschaulich und bildhaft vor. Es wird an Beispielen untersetzt, wie der Tourismus zunächst den betuchten adligen Schichten vorbehalten blieb, danach dem aufstrebenden Bürgertum den Alltag verschönte und erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts der breiten Masse mehr und mehr zu Gute kam. Dabei ist es Andreas Laube gelungen, die einzelnen historischen Abschnitte nah am einst gelebten Alltag unter Einflechtung authentischer Episoden und Ereignisse zu untermauern. Es wird beschrieben, welche Rolle die Ausstrahlung der im Jahre 1864 vom Sächsischen Königshaus gegründeten Kunstakademie in Dresden spielte, deren europaweit angeworbene Lehrkräfte und Studenten die Felsenwelt an der Elbe über ihre Gemälde und Kupferstiche nach Dresden holten. Damit förderten sie die Reiseinspirationen der Adelswelt ebenso wie die romantische Ader deutscher Schriftsteller

namens Friedrich Schiller oder Theodor Körner. Andreas Laube stellt klar, dass das Reisen von Anfang an im Wesentlichen eine Frage des Vermögens war. Gleichzeitig musste man über die nötige Freizeit verfügen, da es nur wenige, unterstützende technische Hilfsmittel gab und der Tourist auf Reitpferde oder seine Füße zurückgreifen musste. Erst als Straßen das Gelände erschlossen, öffneten sich die Wege für Privatequipagen, die später durch öffentlich verkehrende Postkutschen eine Ergänzung fanden. Es wird erläutert, wie im Jahre 1837 durch die Einführung der sächsischen Dampfschiffahrt auf der Elbe und im Jahre 1851 mit der Eröffnung der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn das bald als „Sächsisch-Böhmische Schweiz“ bezeichnete Felsengebirge einem weiter entfernt lebenden Publikum nähergebracht werden konnte. Da sich das Gebiet kaum in einer Tagesreise erschließen ließ, wird an zahlreichen Beispielen die große Bedeutung der am Wege gelegenen Herbergs- und Restaurationsstätten näher beleuchtet. Auch bedingten die langen Reisezeiten oftmals die Mitnahme von reichlich Proviant und Reiseutensilien, was neuen Gewerben zum Auftrieb verhalf. Das Buch verrät, wie sich ab 1816 die Konditionen von Sesselträgern entwickelten, welche Preise die Saumtierhalter verlangten und in welcher Weise das Führerwesen von staatlicher Seite eine Regulierung erfuhr. Andreas Laube weist nach, wie sich die Stadt Schandau im Zeitalter der Industrialisierung immer mehr zum Ausgangspunkt der Reisen in das Hinterland des Gebirges entwickelte, ehe sie aus dem böhmischen Herrnskretsch Konkurrenz bekam.



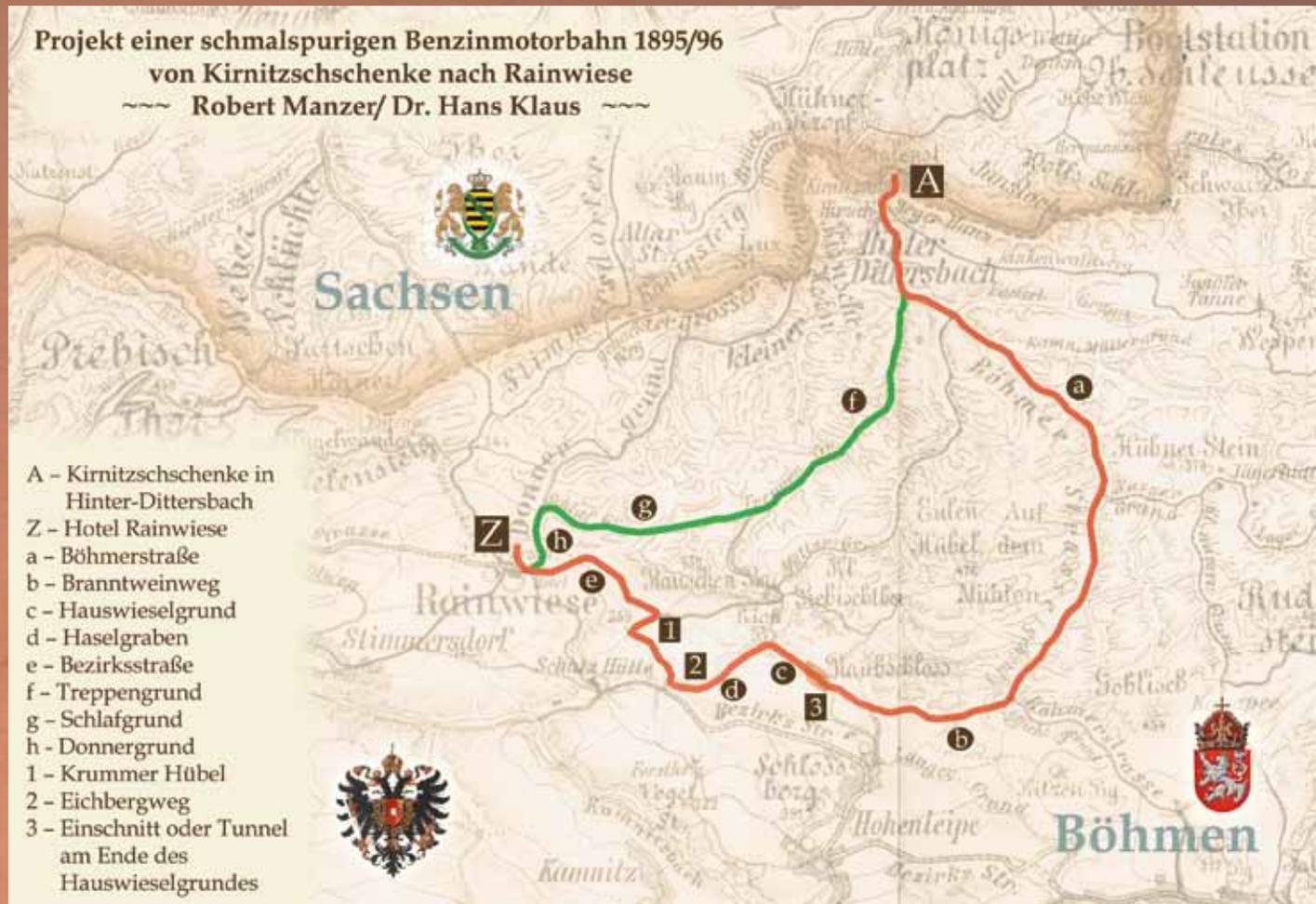
Herrnskretsch im Blickfeld romantischer Künstler um das Jahr 1800

Die Bedeutung des Lohnkutscherwesens und der ersten öffentlichen Fuhrunternehmen wird vom Autor ebenso beleuchtet, wie die Gründe der um das Jahr 1890 einsetzenden teilweisen Abwanderung des Fremdenverkehrs auf die böhmische Seite. Das Gründerzeitalter mit seinen immensen konstruktiven und bautechnischen Facetten eröffnete zahlreiche Möglichkeiten, den Transport von immer größeren Menschenmengen selbst in die unwegsamsten Gebiete zu ermöglichen. So existierten auch im Elbsandsteingebirge



Werbeplakat der Elektra AG zur Bekanntmachung der Schandauer Elektrischen Strassenbahn

Initiativen verwegener Unternehmer, die sich an zunächst animalischen Projekten von Straßenbahnen versuchten, dann die Motorisierung von Kleinbahnen mit Hilfe von Verbrennungsmotoren ins Auge fassten, bis schließlich die Elektrizität im Jahre 1898 erfolgreich Einzug im Kirnitzschtal hielt. Der Leser kann beim Erschließen des Buches unter anderem Geschichten über die Konkurrenz verarmter Elbschiffer und Flößer entdecken, die sich im Kampf um das lukrative Kahnfahrt-Gewerbe auf dem Kamnitzbach nur mit unlauteren Mitteln zu helfen wussten. Er erhält bisher kaum bekannte Informationen über die Rolle, die der schwerreiche Restaurateur und Hotelier Rudolf Sendig, welcher seinerseits enge persönliche Kontakte zum sächsischen König pflegte, bei der Forcierung des Tourismus von Schandau spielte. Der Autor bringt dem Leser den in Österreich gestrauchelten Dresdner Ingenieur Julius Ferdinand Kitzler näher, der sich in einem Konsortium mit Hofspediteur Eduard Geucke über 10 Jahre erfolglos um eine von Schandau ausgehende Pferde-Omnibusbahn bemühte. Er berichtet vom Disput zwischen Kitzlers Konsortium mit dem des Bürgerschullehrers Robert Manzer aus Tetschen, als es um eine gasmotorbetriebene Kleinbahn des Systems Lühlig ging. Welche Umstände wiederum zum Scheitern des Manzerschen Projektes einer Benzinmotorbahn von Schandau bis ins böhmische Rainwiese führten und in welchem Zusammenhang diese Angelegenheit mit einem Wasserkraftwerk, einer Drahtseilbahn sowie einer elektrischen Kleinbahn im böhmischen Stimmersdorf stand, erfährt der Leser in einem anderen Kapitel. Aufgrund eines Aktenfundes, der aus dem



Zwei Varianten der Streckenführung einer Benzinmotorbahn System Daimler von Kirnitzschchenke nach Rainwiese

Werksarchiv des Dresdner Büros der Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg stammt, hatte Andreas Laube die äußerst seltene Gelegenheit, die Geschichte vom Bau und den ersten Betriebsjahren der Schandauer elektrischen Straßenbahn in einer Ausführlichkeit zu Papier zu bringen, wie es zuvor noch niemals geschehen ist. Dabei ist es ihm gelungen, nicht nur Episoden zu beschreiben, die sich ausschließlich auf den Bahnalltag bezogen, sondern auch die Konflikte zu untersuchen, die sich zu Anrainern, beteiligten Firmen oder Personen im Staatsdienst während der täglichen Geschäftstätigkeit herauskristallisierten. Dabei wird u.a. aufgezeigt, warum über die Konzessionäre ein zweimaliger Baustopp verhängt wurde, welchen Problemen Dr. Alfred Stössel bei der Auswahl der Angestellten begegnete und wieso ein Schreibfehler in dem Gutachten der

Königlichen Straßen- und Wasserbauinspektion zur Reduzierung des verbauten Rillenschienenmaterials führte. Anschaulich wird nach der am 28. Mai 1898 erfolgten Eröffnung der 8,4 km langen und von Schandau bis Lichtenhainer Wasserfall führenden Strecke der Widerspruch untersucht, welcher sich aus dem übergroßen Erfolg der saisonal betriebenen Überlandbahn ergab, die mit preiswerten Fahrten eine nie gekannte Zahl von Touristen in die Hintere Sächsische Schweiz beförderte, und den Risiken, die daraus resultierten, dass die bauausführenden Firmen mit billigstem Material und in kürzester Frist ein Provisorium geschaffen hatten, bei dem Unfälle und Betriebsstörungen vorprogrammiert waren. Alles in allem ein außerordentlich detailverliebtes Buch über ein Kapitel sächsisch-böhmischer Verkehrsgeschichte, wie es unter seinesgleichen nur selten zu finden ist.

Leseproben:

Über das Reisen mit der Kurfürstlich-Sächsischen Post am Anfang des 19. Jahrhunderts ...

„... Aufgrund eines Erlasses des Fürsten Anton Egon von Fürstenberg-Heiligenberg, dem Statthalter von Sachsen, waren die Kutschen, welche im 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts im Kurfürstentum der Postbeförderung von Personen und Briefen dienten, vom äußeren Erscheinungsbild her mit einem ungewöhnlichen roten Farbanstrich versehen worden. Nach der um 1870 getroffenen Aussage eines Pensionärs, eines gewissen ehemaligen Postschaffners Rönsch, über die um 1800 vorherrschende Farbgebung bei den Postwagen, bestätigte dieser schalkhaft den roten Anstrich mit folgender Begründung: ‚... Die Wagen seien allerdings rot angestrichen gewesen, damit man das Blut und die Wunden der Reisenden nicht hätte sehen sollen. ...‘ Die Postillione trugen im Gegensatz dazu gelbe Röcke, wodurch sie sich gut sichtbar vom Kutschenhintergrund abhoben. ...“



Kurfürstliche Sächsische Post mit illustrer Reisegesellschaft am Anfang des 19. Jahrhunderts

Eine Anzeige der k.k. Landes-Gendarmerie vom 11. August 1890, Einzelposten Herrnskretsch, Postenführer Carl Harzer ...

„... Zufolge mehrerer der k.k. Bezirkshauptmannschaft kürzlich zugekommenen Beschwerden, über die in Herrnskretsch bestehende concessionirte Gontlfahrt seitens der Fährleute Wilhelm Wirsam und August Beutl – ergaben die allseits neu hieraus gepflogenen Nachforschungen keinen Anhaltspunkt zu einer weiteren Verfolgung und müssen die gerüchtsweise verbreiteten Übelstände als Brotneid bezeichnet werden. Beweis dessen, wurde am 30. Juli laufenden Jahres um 3/4 11 Uhr nachts den bereits erwähnten Wirsam der Boden seines Kahnes mittelst Dynamitpatrone theil-

weise zerstört. Die Brotneider Herrmann Biege und Ferdinand Reinert von hier wurden wegen gravirenden Verdachtsgründen als Thäter dem Bezirksgerichte angezeigt. Die Bezirksstrasse, wie der Beschwerdeführer glaubt, erleidet durch die Kahnfahrt nicht den geringsten Schaden, weil die Fährleute, um eine Rinne in der Bachsohle zu gewinnen, die Steine an den Ufern, somit auch an der Strasse anhäufen und der selben Strasse gar nicht nahe kommen. Zum Stromaufwärtsziehen bedienen sich dieselben eines Mannes mit einer Leine, daher eine unliebsame Begegnung seitens der Passanten nicht denkbar sei. Es haben sich seit kurzer Zeit noch eine Anzahl hiesiger Bewohner Gesuche um Erwerbung der Concession zu dieser Fahrt anfertigen lassen, um selbe nächstens der k.k. Bezirkshauptmannschaft zu unterbreiten, woraus voraussichtlich die bestehenden Übelstände nur noch verschlimmert und überdies die Passanten belästigt werden. ...“

Ein Zeitungsbericht, erschienen am Samstag, dem 21. Mai 1898, eine Woche vor der Eröffnung der Schandauer Elektrischen Straßenbahn ...

„... Mit fieberhafter Eile wird jetzt Sonntags wie Wochentags bis spät abends an der elektrischen Bahn gearbeitet, um sie bis zum Tage der Eröffnung fertig zu stellen, den man, wie man uns sagte, auf Sonntag, den 22. Mai 1898* festgesetzt hat. Bis dahin ist allerdings noch viel zu tun. Wenn auch die Stromleitung vom Wasserfall bis zum Elektrizitätswerk fertig gestellt ist, so fehlen doch in der Nähe der Stadt noch einige Träger, und auf eine kurze Strecke hin ist die Stromleitung noch gar nicht angebracht und auf einer anderen nur provisorisch. Dieser Tage sind auch die beiden Dynamomaschinen im Maschinenraume aufgestellt worden, und da der eine Dampfkessel zum Heizen fertig und wohl auch schon probiert ist, so könnte es losgehen, wenn bis zum bestimmten Tage die Wagen da sind. Ein zweiter Dampfkessel ist ebenfalls noch unterwegs. Es ist dankbar anzuerkennen, daß die Bauleitung energisch zum Schlusse zu kommen strebt, damit auch noch gründlich an der Straße und in den Promenaden aufgeräumt werden kann, ehe der Fremdenstrom am Pfingstfeste durchflutet. Die große Schaar der Arbeiter, die Massen des Materials, das Aufwühlen von Straßen und Wegen haben ihre Eindrücke überall an der Strecke hinterlassen, vorzüglich in der Nähe des Elektrizitätswerkes. Die eine der Bedürfnisanstalten in der Hartungspromenade, eigentlich nicht für solchen Zudrang bestimmt, ist so voll, daß die unappetitliche ‚Lava‘ sich langsam den Abhang herunterwälzt und die Gefahr besteht, daß, wenn nicht schleunigst Einhalt getan wird, die Passage auf der Promenade in höchst

unliebsamer Weise gestört wird. Dabei herrscht ein Geruch, der mit dem berühmten Maienblütenduft gar keine Ähnlichkeit hat und das promenierende Publikum zwingt, mit verhaltenem Atem tunlichst schnell das Weite zu suchen. ...“

* Irrtum des Redakteurs, es muss heißen: Samstag, den 28. Mai 1898

Beschwerden über den ersten Betriebsleiter und Ingenieur Paul Albert Wilhelm Rabsilber vom 20. August 1898 ...

„... Um ca. 8.00 Uhr abends kam nun ein Fahrer der Straßenbahn und brachte oben benannten Herren, wie mir derselbe mit einer sehr lächerlichen Miene selbst erzählte, den Auftrag: ‚Befehl von Herrn Betriebsleiter, die Herren sollen sofort in die Zentrale fahren, wenn sie Spazierfahren wollten, sollten sie das an einem anderen Orte tun‘. Beide Herren der Firma Schuckert fuhren hierauf, da sie annahmen, es sei etwas auf der Strecke vorgekommen, bei der Zentrale vorüber bis zur Waldhausweiche, wobei Herr Rabsilber, beim Vorüberfahren beider Herren aus der Mitte der Familie denselben zu rief: ‚Halt nicht weiter fahren‘. Von der Waldhausweiche aus fuhren beide Herren direkt in die Zentrale zurück, wo sich Herr Lüdorf, einen seiner Stellung und Person angemessenen Ton ausbat. Nach längeren Auseinandersetzungen kam Herr Rabsilber zum Vorwande und behauptete dabei, es sei ohne seine Erlaubnis keine Probefahrt auszuführen. Herr Rabsilber bestritt, er wüßte von der Fahrt nichts, trotzdem er sich von Anfang an selbst daran beteiligte. Herr Lüdorf machte ihn darauf aufmerksam, daß er ja selbst auch noch versprochen hätte, nach Rückkunft vom Wasserfall sich an den Fahrten weiter zu beteiligen, worauf Herr Rabsilber nach Angabe des Herrn Däge den Ausdruck gebrauchte, Herr Lüdorf sollte seinen Mund halten. Während der ganzen Auseinandersetzung war die Frau des Herrn Betriebsleiters zugegen, die sich überhaupt stets, in einer für sie nicht geziemenden Weise an der Gesprächsführung beteiligte. ...“



Triebwagen 3 (I) der Schandauer Elektrischen Strassenbahn wartet auf die Abfahrt nach dem Grossen Wasserfall



Reisegruppe neben Triebwagen 2 (I) am Schandauer Hotel Lindenhof, vorläufige Endhaltestelle der Straßenbahn