

Die Stendaler Pferdebahn

Geschichte

Nachdem Stendal, die größte der vier Kreisstädte in der Altmark, nach 1870 zu einem bedeutenden Eisenbahnkonten geworden war (1849 „Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahn“, 1871 „Lehrter Bahn“, 1886 „Stendal-Tangermünder Eisenbahn“), entwickelte sich ein neuer Stadtteil, die Bahnhofsvorstadt. Sie entstand zwischen der Altstadt und dem im Südwesten über einen Kilometer vom Stadtzentrum entfernt gelegenen, auf der grünen Wiese errichteten neuen „Centralbahnhof“, den die „Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft“ beim Bau der „Lehrter Bahn“ angelegt hatte.

Die Einwohnerzahl der Stadt nahm rasch zu: 1870 zählte man 9938, 1880 schon 14402 und 1890 bereits 19478 Einwohner! Reisende mussten den Weg zwischen Bahnhof und Stadtzentrum entweder zu Fuß oder per Droschke zurücklegen. Zahlreiche Ämter und Einrichtungen einerseits sowie die Königliche Eisenbahn-Hauptwerkstätte der MHE, viele Gewerbebetriebe, Geschäfte und Dienstleister andererseits hatten einen stets zunehmenden Publikumsverkehr. Im Nordosten der Stadt fanden traditionell Viehmärkte statt, war die Errichtung einer Viehauktionshalle geplant. Darüber hinaus war Stendal Garnisonsstadt – hier lagen Husaren. So entwickelte sich um 1885 herum das dringende Bedürfnis nach einem Nahverkehrsmittel, das regelmäßig und zu erschwinglichen Preisen eine Verbindung zwischen Bahnhof und Stadtzentrum herstellte.

Der erste Vorschlag zum Bau einer Pferdebahn zwischen Bahnhof und Stadtzentrum geht im März 1888 auf Franz Oberbeck aus Magdeburg zurück. Doch erst Civil-Ingenieur Georg von Kreyfeld aus Halle/Saale überzeugte die Stadtväter mit seinen Vorstellungen, die er in einem ausführlichen Schreiben samt Linienplan am 22. Dezember 1890 einreichte. Geplant war eine erste Linie vom Depot im Alten Dorf im Norden der Stadt durch die Breite Straße, den Schadowachten und die Bahnhofstraße zum Bahnhof sowie eine zweite vom Depot durch das Alte Dorf, die Winckelmannstraße, die Wüste Worth, die Weberstraße, die Nikolaistraße und die Frommhagenstraße zum Bahnhof. Damit hätte sich eine Art Ringverkehr ergeben. Eine dritte Linie sollte vom Depot aus in Richtung Nordosten zur Ausflugsgaststätte „Heinrichslust“ führen.

Der Magistrat erachtete die erste Linie mitten durch die Stadt als die wichtigste und erteilte die Konzession. Am 3. Juni 1892 wurde die 2,25 km lange meterspurige Strecke der „Stendaler Straßenbahn-Aktien-Gesellschaft“ durch die Hauptstraßen Stendals eröffnet. In 15 Minuten wurde die Strecke durchfahren. Es gab 13 Haltestellen und zwei Ausweichstellen zum Begegnen der Bahnen. Das Depot lag im Alten Dorf, Südseite. Fahrgeld wurde in Form von münzenähnlichen Fahrmarken entrichtet. Der Fahrpreis betrug 10 Pfennig. 35 Fahrmarken waren zu drei Mark erhältlich. Beim Einsteigen wurde die Fahrmarke in eine Art Zahlbox geworfen.

Zunächst verkehrten sechs Wagen. Hersteller war die Ammendorfer Waggonbau-Firma Gottfried Lindner. Die einspännigen Wagen waren zweiachsig und hatten beiderseits drei gleich große Fenster. Es gab 12 Sitz- und acht Stehplätze. Die ungepolsterten Sitze waren quer zur Fahrtrichtung angeordnet. Der Kutscher stand auf einer überdachten Plattform hinter einer hüfthohen Verkleidung. An den Endstationen wurde das Pferd auf die andere Seite umgespannt. 1897 hatte die Gesellschaft zehn Pferde. Die Rentabilität der Pferdebahn ließ von Anfang an zu wünschen übrig, obwohl zwischen 7 und 22 Uhr 86 Touren gefahren wurde. Die theoretisch mögliche Zahl von Fahrgästen wurde nicht einmal zur Hälfte erreicht: Täglich nutzten maximal 800 Fahrgäste die Bahn.

Als die meterspurige Kleinbahn Stendal – Arneburg im Jahre 1899 eröffnet wurde, endete sie zunächst in der Arneburger Straße in Höhe der abzweigenden Weinbergstraße an der Gaststätte „Kyffhäuser“. Sie sollte bis zum Alten Dorf gegenüber der Endhaltestelle der Pferdebahn weitergeführt werden. Die Pferdebahn verzichtete deshalb auf die Konzession zur Erweiterung ihrer Strecke bis in die Arneburger Straße, doch die Schmalspurbahn durfte wegen baupolizeilicher Bedenken dann doch nicht weiter in die Stadt einfahren. Im Jahre 1908 wurde die regelspurige Kleinbahn Stendal – Arendsee fertiggestellt, die ihren Bahnhof im Nordosten der Stadt in der Arneburger Straße hatte (Bahnhof Stendal Ost). Die bis dahin provisorische Schmalspurbahn-Endhaltestelle wurde etwa 800 Meter rückverlegt und erhielt ihre Endstation neben der der Arendseer Bahn.

Um die Beförderung der Fahrgäste vom Ostbahnhof in die Stadt und bis zum Hauptbahnhof bemühte sich jetzt eine weitere Pferdebahn-Gesellschaft, die am 16. November 1909 als „Neue Straßenbahn-Aktiengesellschaft“ ihren Betrieb zwischen dem Ostbahnhof und dem Hauptbahnhof aufnahm. Ihr Depot befand sich gegenüber dem Ostbahnhof. Die 3,5 km lange meterspurige Strecke verlief vom Ostbahnhof durch die Arneburger Straße, Bismarckstraße, das Alte Dorf (Nordseite), die Winckelmannstraße, Petrikirchstraße, Wüste Worth, Große Judenstraße, Marktplatz, Hallstraße, Am Dom, Nikolaistraße, Frommhagenstraße und Bahnhofstraße zum Hauptbahnhof und folgte damit in etwa der von Georg von Kreyfeld vorgeschlagenen zweiten Linie. Auf dem Kurs lagen die Post, das Gericht, das Rathaus, das Offizierskasino und das Theater. Die Fahrzeit dauerte 20 Minuten, und es gab 17 Haltestellen und drei Ausweichstellen.

Die ebenfalls zweiachsigen Wagen stammten von der Waggon- und Maschinenfabrik, vormals Busch, in Hamburg. Sie verfügten über 12 Sitz- und acht Stehplätze und hatten größere Plattformen als die der alten Linie sowie eine abweichende Fenstergröße. Wie auch dort, stand der Kutscher hinter einer hüfthohen Verkleidung.

Die Stendaler Pferdebahn

Bis zum Beginn des ersten Weltkrieges wirtschafteten beide Bahngesellschaften schlecht und recht. Zu bestimmten Tageszeiten fuhren beide Bahnen jeweils im 10-Miuten-Takt! Mit Kriegsausbruch im August 1914 mussten die besten Pferde für den Heeresdienst abgegeben werden. Ein Teil der Belegschaft erhielt den Einberufungsbefehl. Das Futter wurde knapper, die Fahrpläne „ausgedünnt“, und sowohl die Pferde als auch die Wagen und Gleise wurden heruntergewirtschaftet. Langsam stiegen die Fahrpreise. Nach Kriegsende im November 1918 mussten beide Bahnen die Leistungen drastisch reduzieren und zugleich mit der beginnenden Inflation fortlaufend Fahrpreiserhöhungen beantragen.

Die Betriebsjahre nach 1918 wurden fast durchweg mit Verlust abgerechnet. Die „Neue“ erwog schon 1920 die Betriebseinstellung. Ähnlich sah es bei der alten Gesellschaft aus. Zwangsläufig reifte der Gedanke der Vereinigung beider Gesellschaften. Am 10. Oktober 1921 reichten die beiden Bahn-Vorstände das Vereinigungsgesuch an den Magistrat ein. Aber erst in der Stadtverordneten-Versammlung vom 7. August 1922 wurde die Vereinigung beschlossen. Im August 1922 kostete eine einfache Fahrt nicht mehr 10 Pfennig, sondern bereits 4 Mark! Im neuen Vertrag wurde der Straßenbahn-Aktiengesellschaft die Beförderung von Personen und Gütern bis zum 31. Dezember 1929 genehmigt. Mit dem Einbau von Gleisverbindungen im Bereich der Breiten Straße - Altes Dorf - Bismarckstraße konnten fortan die Strecken gemeinsam benutzt werden. Das Depot im Alten Dorf wurde aufgelöst.

Schon Ende 1922 drohte die Betriebseinstellung, die durch einen Verkauf der Straßenbahn an die Stendaler Kleinbahn oder durch Verpachtung an Private abgewendet werden sollte. Die Kleinbahn zeigte sich am Kauf interessiert, kam aber nicht zum Zuge, weil die Generalversammlung der Pferdebahn-Aktionäre dem Verkauf nicht zustimmte. So kam es am 14. Februar 1923 zur Verpachtung an die Herren Schulz und Liebmann (letzterer war der Betriebsleiter der Pferdebahn!). Sie übernahmen die verbliebenen drei Pferde und acht Wagen sowie weiteres Zubehör.

Bis März 1923 blieb das alte Streckennetz mit den Gleisverbindungen erhalten. Dann wurde es drastisch reduziert und eine kurze Verbindungsstrecke zwischen der Straße Am Dom und der Breiten Straße am Sperlingsberg durch die Karlstraße hergestellt. Ab April 1923 verkehrte die verbliebene eine Linie fast diagonal durch die Stadt vom Hauptbahnhof durch die Bahnhofstraße, Frommhagenstraße, Nikolaistraße, Am Dom, Karlstraße, Breite Straße, Bismarckstraße und Arneburger Straße zum Ostbahnhof. Die Strecke war 2,9 km lang und besaß wiederum drei Ausweichstellen. Alle ehemaligen, jetzt unbenutzten Streckenteile wurden abgebaut.

Nur mit großer Mühe konnten die Pächter den Betrieb weiterführen. Ab Mai 1926 galt ein Fahrplan mit nur noch 13 Touren pro Tag (in der Blütezeit vor 1914 fast 100!) – der erste Wagen fuhr um 7 Uhr ab Ostbahnhof,

der letzte um 21.05 Uhr ab Hauptbahnhof. Nur noch zwei Kutscher konnten beschäftigt werden. Inzwischen war bereits die Einrichtung eines Omnibusbetriebes geplant. Darüber hinaus sollten die Hauptstraßen mit „geräuschlosem Pflaster“ (d. h. Asphalt) versehen werden. Das lohnte aber nur, wenn die Pferdebahngleise mit überdeckt werden durften. Der verbliebene Pächter Liebmann stimmte bei Zahlung einer Abfindung zu, was ihm gewährt wurde. Am 14. Oktober 1926 stellte die Stendaler Pferdebahn ihren Betrieb an. Tags darauf übernahm der Kraftomnibus die Personenbeförderung auf genau derselben Route...

Die Pferde wurden umgehend an Interessenten verkauft, die Wagen sollen erst ab 1936 abgegeben worden sein. Ein Wagenoberteil (Wagen Nr. 4 der „Neuen“) blieb in einem Gartengrundstück erhalten und ist heute als kaum noch wieder aufbaubare Ruine untergestellt.

Die Schienen der letzten Linie verschwanden bereits ab Oktober 1926 bei den Asphaltierungsarbeiten. An Schadstellen lugten sie immer wieder hervor, wurden aber erst in größerem Umfang seit der Verlegung von Fernwärmeleitungen 1994/95 entfernt. Die letzten Meter aus dem nördlichen Teil der Breiten Straße sind im Sommer 2003 ausgebaut worden.

Die Stendaler Pferdebahn

Zeittafel

13. März 1888

- Franz Oberbeck, Magdeburg, unterbreitet ersten Vorschlag für eine Pferdebahn

22. Dezember 1890

- Civil-Ingenieur Georg von Kreyfeld, Halle/Saale, stellt Pferdebahn-Projekt vor

Anfang 1892

- Gründung der "Stendaler Straßenbahn-Aktien-Gesellschaft"

Mai 1892

- Erteilung der Konzession für Bau und Betrieb der Pferde-Straßenbahn

3. Juni 1892

- Eröffnung der Stendaler Pferde-Straßenbahn

1896

- erste Gespannleistungen für die Stendaler Feuerwehr

1897

- Pferde erkranken an einer Brustseuche

1900

- Pferdebahnwagen überfährt dreijähriges Kind, das sofort verstirbt

01. Februar 1909

- Konzession für den Bau und Betrieb einer zweiten Pferde-Straßenbahn

07. Mai 1909

- Gründung der "Neuen Straßenbahn-Aktien-Gesellschaft"

28. Oktober 1909

- Fertigstellung der Teilstrecke Ostbahnhof - Marktplatz

16. November 1909

- Betriebseröffnung mit der Fertigstellung der Reststrecke Marktplatz - Hauptbahnhof

1911

- Zulassung von Reklameaufschriften an den Pferdebahnwagen

August 1914

- Ausbruch des ersten Weltkrieges; Abstellen zahlreicher Pferde und Einberufung mehrerer Gespannführer zum Heeresdienst

1917

- Antrag auf Fahrpreiserhöhungen wegen ständig steigender Futterkosten, höherer Preise für neue Pferde und steigende Lohnkosten für die Kutscher

November 1918

- Ende des ersten Weltkrieges; völlig heruntergewirtschaftete Pferdebahnen

März 1920

- erste Vorstellungen für eine Vereinigung beider Gesellschaften

10. Oktober 1921

- Gesuch beider Gesellschaften an den Magistrat wegen Vereinigung

Februar 1922

- Streik des Fahrpersonals mit Forderungen zur Lohn-erhöhung

07. August 1922

- Zustimmung des Magistrats zur Vereinigung der beiden Gesellschaften

12. Oktober 1922

- Vertrag über Bildung der "Stendaler Straßenbahn A.-G., Stendal"; Einbau von Gleisverbindungen zwischen beiden Linien

24. Oktober 1922

- drohende Betriebseinstellung wegen steigender Verluste durch "unerschwingliche Futterpreise"; Verkauf der Straßenbahn an die Stendaler Kleinbahn in Erwägung gezogen

Januar 1923

- Pachtangebot der Pferdebahn durch die Herren Schulz und Liebmann

14. Februar 1923

- Pachtvertrag der Stadt mit Schulz und Liebmann

März 1923

- drastische Linienverkürzung durch Neubau eines Verbindungsstückes (Karlstraße) und Abbau der nicht mehr benötigten Gleise Bahnhofstraße - Sperlingsberg sowie Hallstraße Markt - Winkelmannstraße - Altes Dorf

Juli 1926

- Pferdebahn-Pächter Liebmann beantragt Konzession auf Busunternehmen

August 1926

- Magistrat plant Asphaltierung der Breiten Straße, des Schadowwachten und der Bahnhofstraße; wegen störender Pferdebahn-Schienen wird Pächter um Stilllegung ersucht; Zustimmung bei Zahlung einer Abfindung

14. Oktober 1926

- Einstellung des Pferdebahn-Betriebes; Verkauf des Inventars

20. Oktober 1926

- Beginn der Asphaltierungsarbeiten in der Breiten Straße

Juli 2003

- Bergung der letzten Pferdebahn-Schienen in der nördlichen Breiten Straße bei Straßenbauarbeiten