

Die Geschichte der
Elektrischen Straßenbahn Breslau

1889 bis 1924

Karl – Heinz Gewandt

Autor: Karl-Heinz Gewandt

Transsscripte der Archivdokumente: Helmut Dudel

Layout, Digitalisierung der Bilder und Gliederung: Egon Höcker

Inhaltliche Betreuung: Tomasz Sielicki

Titelbild: Triebwagen Nr. 14 der ESB, Zeichnung von Karl-Heinz Gewandt

Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigungen jeder Art oder Einspeicherungen in elektronische Systeme sind ohne Zustimmung des Herausgebers unzulässig.

© Egon Höcker Selbstverlag

Herausgeber: Egon Höcker

Redaktionsschluss: 30. November 2020

1. Auflage

Druck und Bindung: WirmachenDruck.de



ISBN 978-3-9822607-2-3

Geschichte der Elektrischen Straßenbahn Breslau

Einleitung

Die Geschichte des Breslauer Nahverkehrs ist interessant und vielfältig. Insgesamt drei verschiedene Nahverkehrsbetriebe auf der Schiene entstanden in den Jahren zwischen 1877 und 1902 in der Stadt, aber ihre Historie gerät hierzulande langsam in Vergessenheit. Die hier besprochene „Elektrische Straßenbahn Breslau“ (ESB) in Breslau war von ihrer Betriebseröffnung an ein technisch ausgereiftes elektrisches Verkehrsmittel und in dieser Hinsicht zugleich der erste derartige Betrieb im damaligen Deutschen Reich.

Mit Ärger begann es

Um die Mitte der 1880er Jahre brach sich der technische Fortschritt auf dem Gebiet der Elektrizität überall Bahn. Besonders im Verkehrswesen der Großstädte machte sich diese Tendenz immer stärker bemerkbar. In der damaligen niederschlesischen Landeshauptstadt Breslau bestand schon seit 1877¹ eine durch den bekannten Unternehmer Büsing betriebene Pferdebahn. Sie konnte jedoch im Laufe der Jahre das ständig steigende Verkehrsaufkommen kaum noch bewältigen und durch die für sie günstige Lage ihrer Strecken in der Stadt besaß sie eine monopolartige Position. Das Fahrgastaufkommen stieg bis an die betriebliche Leistungsgrenze. Mangelnde Leistungskapazität und die systembedingte Langsamkeit bei der Verkehrsabwicklung verlangten immer mehr nach Änderung. Die Verwaltung der „Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft“ (BSEG) als ältester Schienenverkehrsbetrieb der Stadt war jedoch an einer Modernisierung, d.h. Elektrifizierung ihrer Anlagen, in völliger Verkennung der zukünftigen Entwicklungstendenzen, zunächst einmal nicht interessiert, denn ihre Dividenden stimmten. So blieb zunächst alles beim Alten.

Kaum aber war in der Öffentlichkeit bekannt, dass ein Konsortium Breslauer Geschäftsleute einen Konzessionsantrag zum Bau einer elektrischen Straßenbahn an die Stadtverwaltung gestellt hatte, trat die Verwaltung der Pferdeeisenbahn sofort an die Behörden, wie das Königliche Polizeipräsidium und die Schlesische Provinzialregierung heran und forderte ein Mitspracherecht in dieser Frage, sowie rundweg einen Konkurrenzschutz, der mit Hilfe des Königlichen Polizeipräsidenten in Breslau durchgesetzt werden sollte. Büsing² verließ sich danach auf ein vermeintliches Beförderungsmonopol bzw. legte seine Konzession von 1876 dahingehend aus. Die Dokumente zu diesem hoch interessanten

¹ Am 10 Juli 1877 nahm die erste Pferdebahnlinie in Breslau ihren Betrieb auf.

² Dokumente in Staatsarchiv Breslau (Archiwum Państwowe we Wrocławiu).

Themenkomplex³, welche die Kriegshandlungen 1945 überstanden haben, zeigen eine recht aggressiv argumentierende BSEG-Direktion und die nicht minder harschen Antworten der entsprechenden Körperschaften, in denen diese Forderungen mehr oder weniger hart abgelehnt wurden. Letztendlich musste die BSEG einsehen, dass sie keinerlei behördliche Unterstützung in dieser Frage zu erwarten hatte und sich den veränderten Gegebenheiten irgendwie stellen musste.

Hatte die Aktien-Gesellschaft „Elektrische Straßenbahn Breslau“⁴ (ESB) bei ihrer Gründung den zuvor geschilderten Ärger überstehen müssen, den ihr die Pferdebahngesellschaft bereitet hatte, und der die gegenseitigen Beziehungen immer trübte, so bot sich ihr Jahre später die Gelegenheit zur Revanche: Die inzwischen ab 1900 elektrifizierte Pferdebahn hatte von ihrer östlichen Endstelle Parkstraße aus die Linie nach Norden bis in die direkte Nähe der ESB-Endstelle Scheitnig verlängert, was aus Konkurrenzgründen deren stürmischen Protest zur Folge hatte.

Ein Gerichtsurteil verbot der BSEG die Elektrifizierung dieser Verlängerung und sie war gezwungen, hier einen unrentablen und teuren Pferdebahnbetrieb durchzuführen, bei dem Pferde und Fahrzeuge während der Betriebsruhe im Zoo untergestellt werden mussten.

Der ESB ging es jedoch hier um Grundsätzliches. Sie forderte von der BSEG vor Gericht den Rückbau dieser Strecke und erreichte ein entsprechendes Kammerurteil. Sie schuf auch sofort klare Verhältnisse und eines Tages rückte ein Bautrupp an und begann während des Betriebes, unter Aufsicht eines Gerichtsvollziehers, die Gleise herauszureißen. So endete im Jahre 1906 der letzte Pferdebahn -Betrieb in Breslau, aber die ESB verlor bei diesen Querelen ihren Direktor Heimann, den ein Schlaganfall ereilte.

Die ESB wird gegründet

Es zeigte sich immer mehr, dass die Zeit für eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im aufstrebenden Breslau mit seinen rund 300.000 Einwohnern und der zu damaliger Zeit guten wirtschaftlichen Lage überreif zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse war. Die allgemeinen Voraussetzungen für eine elektrische Straßenbahn, wie sie überall im damaligen Deutschen Reich geplant und gebaut wurden, waren also in Breslau mehr als günstig. Außerdem hatte man die jährlichen guten Geschäftszahlen der BSEG immer vor Augen. Deshalb beantragte 1890 der Kaufmann und Stadtverordnete Moritz Wehlau eine Konzession für ein derartiges Unternehmen. Unter wesentlichem Anteil von Heinrich Heimann, dem Inhaber des gleichnamigen Breslauer Bankhauses und einer Reihe wichtiger

³ Siehe Anhang „Dokumente zur Zulassung der ESB aus den Jahren 1889-1892“

⁴ Name bei der Gründung der Gesellschaft

Kapitalgeber, entstand so die „Elektrische Straßenbahn Breslau“ und 1893 erfolgte die Konzessionerteilung.⁵ Aber schon ein Jahr zuvor hatte die ESB gleich nach Vertragsabschluss mit den ersten Gleis - und Wegebau -Arbeiten begonnen und mit dem Jahr der Konzessionerteilung war die neue Anlage betriebsfertig. Die preußische Residenzstadt Breslau konnte damit für sich in Anspruch nehmen, den ersten voll funktionsfähigen elektrischen Straßenbahnbetrieb im damaligen Deutschen Reich zu haben. Die kurz zuvor eröffnete elektrische Stadtbahn Halle/S war ihrem Charakter nach immer noch mehr oder weniger ein Versuchsbetrieb. Als eine wirtschaftlich richtige Entscheidung ist zu bemerken, dass die ESB wie auch schon zuvor die Pferdebahn der BSEG, in der Normalspurweite von 1435 mm angelegt wurde.

Die Betriebskonzeption der ESB

Das neue Unternehmen war jedoch in seinem betrieblichen Rahmen stark an Auflagen der Breslauer Stadtverwaltung gebunden und hatte zunächst die Verbindung zu neu entstandenen großen Friedhöfen in Gräbschen und Dürrgoy, sowie an der Ofener Straße im Südosten der Stadt sicherzustellen. Es war auch geplant, mit der neuen ESB im Osten, Nordosten bzw. Südosten, bevorzugte Erholungsgebiete wie den Scheitniger Park und Morgenau im Gebiet zwischen Oder und Ohle zu bedienen, wo sich große Ausflugslokale befanden. Alle diese Vororte wurden dadurch für den öffentlichen Nahverkehr erschlossen und natürlich entsprechend aufgewertet. Interessant dabei ist, dass ein Teil der Verträge mehrfach abgeschlossen werden musste: nämlich mit der Breslauer Stadtverwaltung für den Innenstadtbereich und mit dem Landkreis Breslau für die Abschnitte, die außerhalb der Stadtgrenzen lagen. So beispielsweise Gräbschen, das damals noch zum Landkreis gehörte und erst in späteren Jahren nach Breslau eingemeindet wurde..

In der Innenstadt dagegen waren die Verhältnisse durch den engen, verbauten Stadtkern sehr kompliziert und der ESB blieben hier nur Straßenzüge zum Verlegen ihrer Gleise, die nicht von der BSEG benutzt wurden. Man war deshalb gezwungen, bei der Streckenplanung in den engen Gassen der Altstadt einen eingleisigen Richtungsbetrieb einzurichten,

⁵ „Der Polizeipräsident erklärte sich unter dem 6. September 1890 mit dem Bau der elektrischen Strassenbahn nach dem System der „Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft“ einverstanden, falls mit den übrigen interessierten Behörden eine Einigung erzielt würde. Im folgenden Jahre wurde dann auch mit dem Reichs -Post-Amte eine Verständigung wegen des Schutzes der Telegraphen- und Telephon-Anlagen herbeigeführt. Nachdem so die Wege geebnet waren, wurde ein Vertrag mit dem Magistrat abgeschlossen, der am 2. April 1892 die Bestätigung der Stadtverordneten-Versammlung erhielt. Die Konzession ging alsdann auf die zu diesem Zwecke gegründete Aktien-Gesellschaft „Elektrische Strassenbahn Breslau“ über, die über ein Aktienkapital von 3 150 000 Mark verfügt, und diese Gesellschaft übertrug den gesamten Bau an die „Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft“.

Durch die Konzession erhielt die Gesellschaft ESB die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn auf die Dauer von 30 Jahren ...“

Auszug aus dem Katalog „Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft Berlin 1894“

wobei die schmalen Straßen erhebliche Schwierigkeiten bei der Anlage von Gleisbögen machten. Das erforderte wiederum notwendigerweise den Ankauf mehrerer Grundstücke und den Abriss der darauf befindlichen Häuser durch die ESB im Gebiet um den Ring und den Blücherplatz, damit die erforderliche Kurvenführung der Gleisanlagen, wie sie die Konzessionsurkunde vorsah, gesichert werden konnte. Heute wissen wir durch die erhalten gebliebenen Akten, dass die ESB mehrere alternative Streckenführungen in der Altstadt vorgesehen hatte. So sollten die Gleise nach den ursprünglichen Planungen in Richtung Scheitnig über die Dominsel verlaufen, was jedoch nicht erfolgte. Ein Blick auf den Breslauer Stadtplan zeigt uns auch die Gründe, weshalb die Streckenführung an dieser Stelle so nicht ausgeführt wurde: Die Gleise der ESB hätten hier am St. Johannes -Dom vorbei, mitten durch die „stille Stadt“ der sogenannten Dominsel, mit ihrem stark entwickelten religiösen Eigenleben geführt, das auch heute noch sehr stark spürbar ist. Kirchliche Kreise dürften hier vermutlich einen gewissen Einfluss ausgeübt haben. Außerdem dürfte die Tragfähigkeit der 1888 erbauten leichten Dombrücke eine wesentliche Rolle gespielt haben. Und so erreichte man Scheitnig über eine Strecke durch die weiter nördlich verlaufende Sternstraße und die Fürstenstraße, vorbei am Botanischen Garten. Sehr teuer wurde für die ESB die Vertragsklausel, nach der an vielen Stellen der zweigleisigen Abschnitte Kreuzungsweichen angelegt werden mussten, um eventuelle Hindernisse umfahren zu können. Sie wurden hernach kaum benutzt, weil sie sich in der Praxis als nicht betriebsnotwendig erwiesen. Aus der Unerfahrenheit der Stadtverwaltung dem neuen Verkehrsmittel gegenüber und aus Besorgnis um einen flüssigen Straßenverkehr, waren solche Klauseln jedoch zunächst verständlich, wenn sie auch den Bahnbau erheblich verteuerten, ohne einen nennenswerten Nutzen zu bringen.

Eine Kuriosität stellte jedoch ein Gleisbogen auf gerader Strecke im Zuge der Kupferschmiedegasse kurz vor der Südseite des Neumarktes dar, über dessen Sinn man bis in die jüngste Vergangenheit rätselte. Rudolf Klitscher, ein Kenner der Breslauer Verkehrs geschichte, brachte jedoch in einem seiner Aufsätze Licht in das Dunkel: An dieser Stelle befand sich ein seit Jahrhunderten bestehender koscherer Fleischerstand. Er hatte uralte Platzrechte, die außerdem in den Grundbüchern eingetragen und somit abgesichert waren. So musste er von dem neuen Verkehrsmittel umfahren werden. Diese seit langen Jahrzehnten nicht mehr benutzten früheren ESB -Gleise hier wurden erst in jüngster Vergangenheit bei der Umgestaltung des Neumarktes entfernt.

Bei der Anlage der Gleise ließ es sich nicht vermeiden, dass auf der Sternstraße und im Bereich des Sonnenplatzes die Gleise der BSEG auf rund 290 m mitbenutzt werden mussten, deren Verwaltung nur widerstrebend eine Vereinbarung diesbezüglich mit der ESB abschloss. Die Pferdebahn behielt aber dabei als Gleiseigentümer und älteres Be förderungsinstitut das Vorfahrtsrecht in diesem Bereich. Betriebstechnisch ergaben sich dadurch aber keine Schwierigkeiten, da beide Bahnbetriebe eine Spurweite von 1435 mm

hatten. Die Vereinbarung zwischen BSEG und ESB war in späterer Zeit immer wieder Anlass zu Streitigkeiten, wie überhaupt Meinungsverschiedenheiten zwischen den konkurrierenden Verkehrsträgern mit daraus entstehenden Prozessen in Breslau fast an der Tagesordnung waren.

Überhaupt war der Umgang miteinander oftmals recht rabiat und unkollegial, umgekehrt ließ aber auch Verhalten und Tonart der Breslauer Stadtverwaltung gegenüber den Verkehrsunternehmen oft Sachlichkeit vermissen. Immerhin waren sowohl BSEG als auch später die ESB sehr gute Abgabenzahler. Erstere brachte dem Stadtsäckel jährlich umfangreiche Einnahmen. Es wird berichtet, dass beide Unternehmen in den Jahren 1893 bis 1900 fast eine Million Mark in die Stadtkasse zahlten.

Der Betrieb wird eröffnet

Am 14. Juni 1893 wurde der Betrieb der ESB auf der Strecke Gräbschen (Friedhöfe) - Morgenau aufgenommen und am 14. Juli 1893 kam die sogenannten Stammlinie durch die Altstadt nach Scheitnig dazu. Das Netz zählte 12,552 km Bahnlänge (26,74 km Gleislänge) und zwar:

- **Stammlinie** Gräbschen (Friedhöfe) – Scheitnig
(8,904 km Streckenlänge, 18,25 km Gleislänge),
- **Zweiglinie** Sonnenplatz – Morgenau
(3,648 km Streckenlänge; 7,44 km Gleislänge).

Am 25. Mai bzw. 8. Oktober 1898 folgten zwei weitere Strecken:

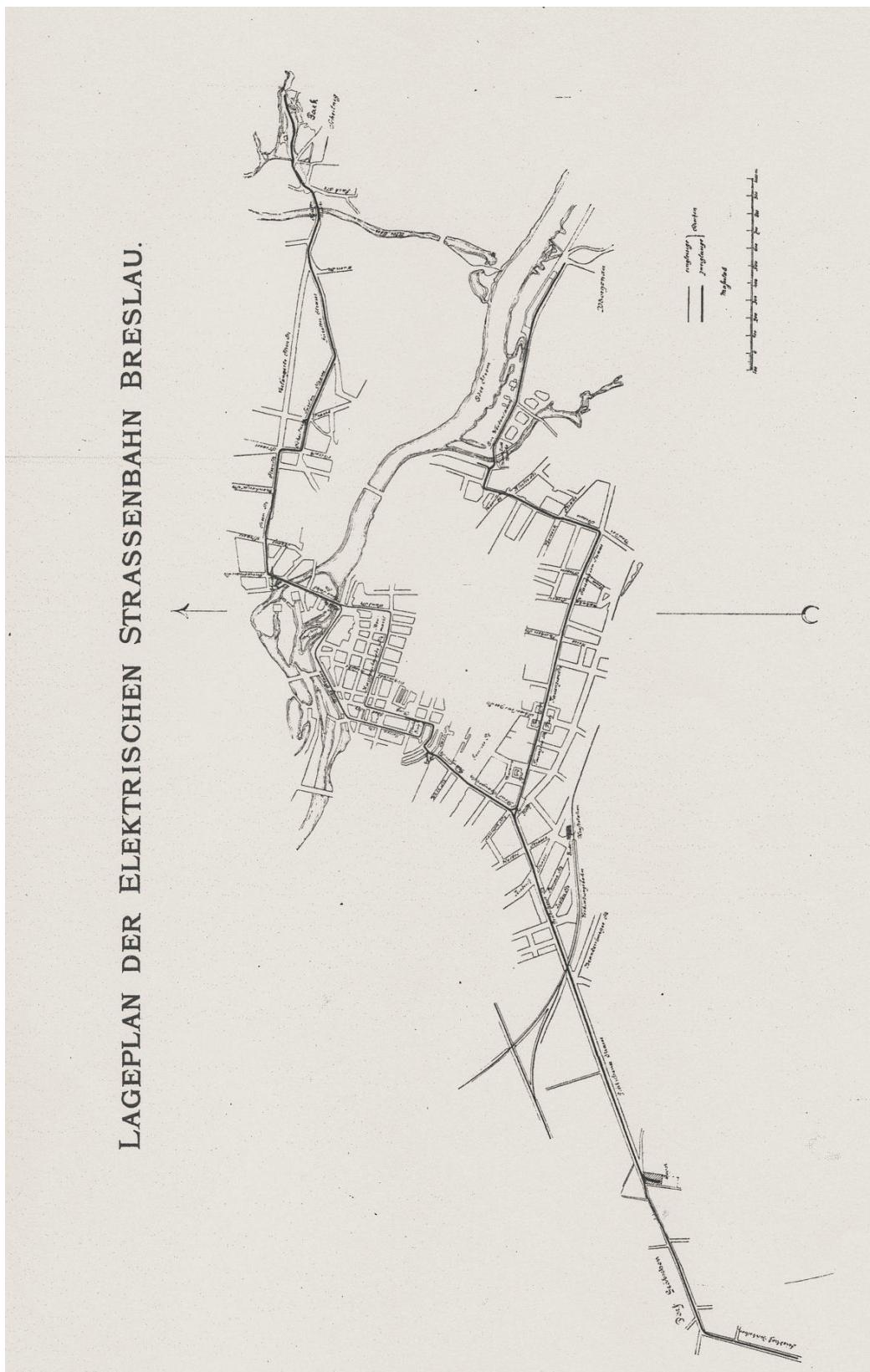
- Gneisenauplatz – Matthiasstraße (1,50 km Strecke - und 3,00 km Gleislänge)
- Brüderstraße – Rothkretscham (2,50 km)

Das Personal⁶ der Linien der ESB trug dunkelblaue Dienstmützen mit weißer Paspelierung.



*Dienstmütze der ESB
Zeichnung von Karl-Heinz Gewandt*

⁶ Siehe Anhang „ESB - Uniform“



Lageplan der ESB, 1894⁷

⁷ Quelle: Katalog „Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft Berlin 1894“

Erläuterungen zu dem Projekt einer elektrischen Straßenbahn in Breslau.¹⁷

Erläuterungen zu dem Projekt einer elektrischen Straßenbahn in Breslau.

Hauptlinie: Graebschen – Scheitnig.

Zweiglinie: Sonnenplatz - Neue Tauenzienstraße.

I. Allgemeine Bemerkungen.

Der Mangel einer bequemen und guten Verbindung in der Richtung von Südosten nach dem Nordosten und Osten der Stadt ist ein so fühlbarer, daß von allen Seiten der dringendste Wunsch nach Abhilfe laut geworden ist.

Durch die Ausführung des vorliegenden Projektes soll der gegenwärtige große Mißstand beseitigt werden, und es ist deshalb auch dieses Projekt, soweit die Kunde von demselben in die Bürgerschaft gedrungen, überall mit ungetheilter Freude begrüßt worden. Denn in der That würde durch Verwirklichung dieses Projektes nicht allein einem fühlbaren gegenwärtigen Bedürfnisse der Bewohner der betreffenden Stadttheile abgeholfen, sondern auch unzweifelhaft für die Folge eine ganz erhebliche Verkehrssteigerung in jenen Stadtgegenden hervorgerufen werden.

Es ist der große Vortheil gewiß nicht zu unterschätzen, welcher den weniger Bemittelten, den unteren Beamtenklassen etc. dadurch erwachsen muß, daß ihnen die Möglichkeit verschafft wird, angenehme, gesunde und dabei nicht zu theure Wohnungen außerhalb der innern Stadt wählen und dennoch mit Leichtigkeit und für 10. Pfennig den Mittelpunkt des Verkehrs erreichen zu können.

Für die Arbeiterbevölkerung aber würde die Bahn von ganz außerordentlicher, insbesondere auch von großer sanitärer Bedeutung sein. Der im Innern der Stadt beschäftigte Arbeiter und kleine Handwerker muß jetzt für verhältnismäßig hohe Miethe in einem engen, Luft und Licht entbehrenden, oft nicht menschenwürdigen Raum wohnen, während er dann bequem in der äußeren Stadt eine gesunde Wohnung nehmen und von dieser zu seiner Arbeitsstätte mit Leichtigkeit und pünktlich wird gelangen können.

Im Großen und Ganzen muß überhaupt wohl die Thatsache in Betracht gezogen werden, daß im Innern der großen Städte die mittleren und kleinen Wohnungen immer mehr von

¹⁷ Transscript „Erläuterungen zu dem Projekt einer elektrischen Straßenbahn in Breslau“, Helmut Dudel, 12.11.2020

den zu Geschäftszwecken umgestalteten Räumen verdrängt werden, und daß es sonach wirthschaftlich geboten erscheinen muß, hierfür Ersatz und Abhilfe zu schaffen. Dies kann aber nur durch Nutzbarmachung der Peripherie der Stadt wirksam geschehen, vorausgesetzt daß eine schnelle, leichte und dabei doch billige Verbindung derselben mit der inneren Stadt hergestellt wird. Diesem Zwecke würde die Anlage der hier projektirten elektrischen Straßenbahn in hohem Grade entsprechen. Die Hauptlinie Graebschen-Scheitnig wird die meisten der hierorts zu errichtenden Markthallen berühren oder doch in deren nächster Nähe vorübergehen und dadurch dem Publikum, namentlich den Hausfrauen den Besuch der Markthallen ungemein erleichtern, so daß hierin allein schon ein Vortheil von nicht zu unterschätzender wirthschaftlicher Bedeutung liegen dürfte.- Die bequeme unmittelbare Verbindung mit dem Land- und Amtsgericht, mit dem Museum, mit der Börse, mit dem neuen städtischen Sparkassengebäude, mit dem Rathaus, mit dem Dom-Stadttheil, sowie mittelbar mit dem Regierungsgebäude und mit den neuen Kliniken wird für einen großen Theil des Publikums von Wichtigkeit und Bedeutung sein.

Die Zweiglinie Sonnenplatz - Telegraphenstraße - Neue Tauenzienstraße wird eine gute Verbindung des Zentrums mit dem Osten der Stadt herstellen, welche außerordentlich wünschenswerth ist, jetzt aber durchaus fehlt.

Die erwähnte Hauptlinie beginnt bei den großen Kirchhöfen am Ausgang der Gräbschener Chaussee. Diese Kirchhöfe sind jetzt nur unter großen Opfern an Zeit und Geld und mit erheblicher Anstrengung zu erreichen, so daß hier eine Erleichterung einer Wohlthat gleichkäme.- Diese Hauptlinie führt bis zu dem Scheitniger Park, welcher alsdann auch von den weniger Bemittelten und überhaupt auch von den Bewohnern derjenigen Stadtteile mit Bequemlichkeit wird besucht werden können, die gegenwärtig wegen der großen Entfernung und der erheblichen Kosten von dessen Benutzung fast als ausgeschlossen zu betrachten sind. Diese Bahnlinie wird bewirken, daß der schöne Scheitniger Park den Spaziergängern aus allen Theilen der Stadt erreichbar gemacht und zur Erholung dienen wird und daß er auch an Werktagen nach Schluß der Geschäfte und Dienststunden von dem großen Publikum wird benutzt werden können.

II. Beschreibung der Bahnlinien.

Die Hauptlinie beginnt vor den Kirchhöfen in Graebschen und geht:

Gräbschener Chaussee - Gräbschenerstraße – Sonnenplatz - Neue Graupenstr. - Alte Graupenstr: - durch das Grundstück Carlsstr. 24 – Siebenradebrücke - Roßmarkt - Schloßstraße - Blücherplatz.

Hier theilt sich die Linie. Die eine Linie geht:

Blücherplatz - Ring (Siebenkurfürstenseite) - Oderstraße - Kupferschmiedestraße - Neumarkt - Ritterplatz,

wogegen die Parallel - Linie gehen soll:

Blücherplatz - Herrnstraße - Ursulinenstraße oder Burgstraße die Oder entlang; a.
d. Universität vorüber - Ritterplatz.

Daselbst treffen sich beide Linien und gehen vereinigt:

Ritterplatz - Alte Sandstraße - Neue Sandstraße - Domstraße - Domplatz – Kl.
Scheitnigerstr. – Fürstenstr. - Scheitniger Park.

Die Zweiglinie geht vom Sonnenplatz ab:

Telegraphenstraße - Museumsplatz - Tauenzienstraße - Tauenzienplatz -
Tauenzienstraße - Neue Tauenzienstraße bis zu deren Endpunkt.

Bezüglich der Hauptlinie ist als äußerst wichtig hervorzuheben, daß durch den beabsichtigten Abbruch des Hauses Carlsstraße 24. die behördlicherseits bereits festgesetzte Fluchlinie in der Richtung des neuen Sparkassengebäudes frei gelegt und damit eine der größten, den Verkehr hindernden Uebelständigkeiten beseitigt werden würde.

Sollte einstmals der Riembergshof seitens der Stadtgemeinde angekauft und durch denselben die Straße von der Siebenradebrücke nach dem Blücherplatz geführt werden, so könnte auch die Bahnlinie, unter Besserung der Strecke Roßmarkt - Schloßstraße, eine Umlegung in jener Richtung erfahren.

Im Uebrigen soll etwaigen Wünschen der Behörden auf Abänderung der in dieser Beschreibung projektierten Linien nach jeder Möglichkeit entsprochen werden.

Die folgende kleine Handzeichnung mit den roth eingefügten Bahnlinien soll den Plan der vorangeführten Bahnstrecken einigermaßen veranschaulichen:

(die rothen Doppellinien bedeuten Doppelgleis)

III. Oberbau

Die Bahn soll durchweg normalspurig gebaut werden, da die in Aussicht genommenen Straßenzüge keinerlei Hinderniß hierfür bieten.- Zur Verwendung kommen Rillenschienen des „Phönix“-Systems, welche sich in vielen deutschen Städten, z. B. auch in Berlin, wegen ihres vorzüglichen Pflasteranschlusses besonders bewähren. Holz soll bei dem Oberbau nirgends zur Anwendung kommen.

Um das zeitraubende Warten an den Weichen so viel als möglich zu vermeiden, soll die Bahn, wo angängig und wo dies von den Behörden gestattet wird, zweigleisig gebaut werden. Auf den Linien Oderstraße - Kupferschmiedestraße - Neumarkt - Alte Sandstraße – einerseits, sowie Herrenstraße - Ursulinerstraße oder Burgstraße andererseits wird der Bau jedenfalls nur eingleisig beabsichtigt, weil hier schon die Theilung der Bahn in zwei Parallellinien das Doppelgleis entbehrlich macht. Ebenso kann auch auf der Neuen-

Sandstraße und auf der Alten-Graupenstraße die Bahn eingleisig ausgeführt werden, weil sich die Fahrleintheilung bequem so ordnen lassen wird, daß ein Aufenthalt auf diesen sehr kurzen Strecken vermieden werden kann.

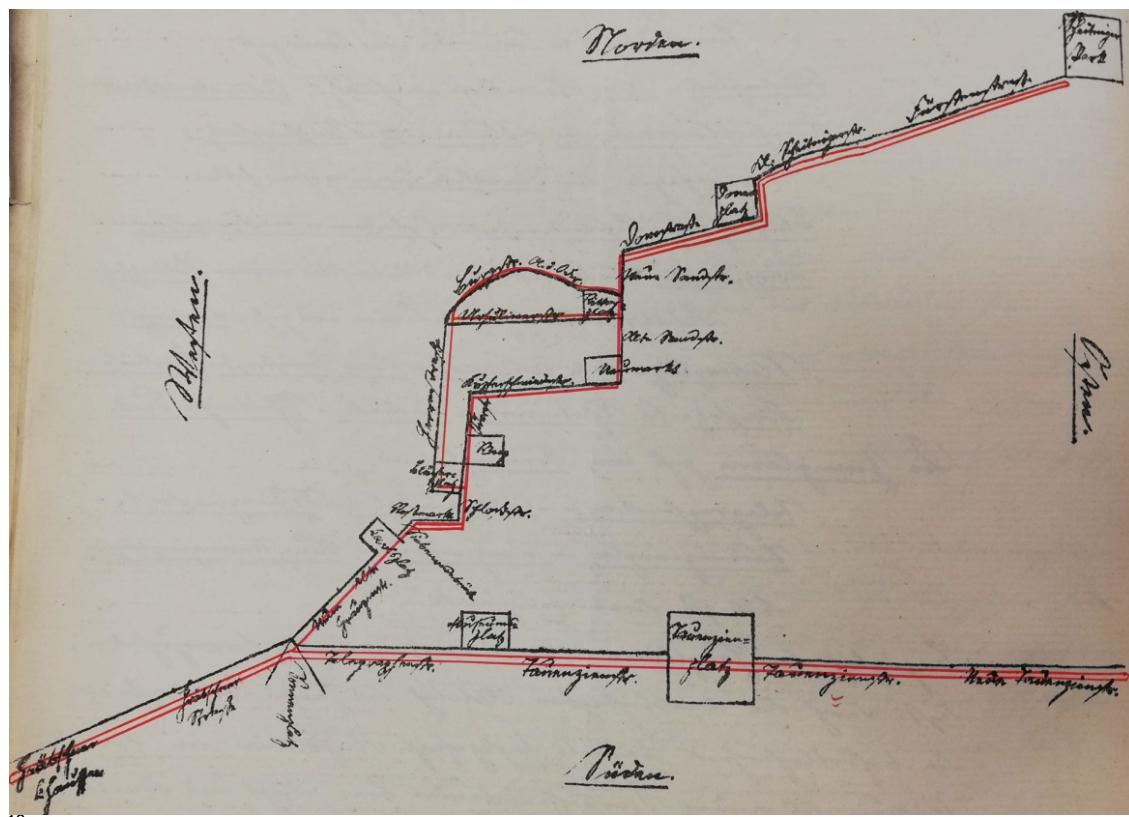
IV. Betrieb.

Für die projektierte Bahn soll ausschließlich elektrischer Betrieb zur Verwendung kommen.

Der Betrieb durch Elektrizität gestattet bei größerer Betriebssicherheit ein schnelleres Fahren, als der Betrieb durch Pferde, denn ein elektrischer Motorwagen kann ungleich schneller und sicherer zum Stehen gebracht werden, als ein Pferdebahnwagen.

Ein elektrischer Wagen nimmt ungefähr 40 % weniger Raum ein, als ein mit Pferden be- spannter Straßenbahnwagen. Der elektrische Wagen kann vermöge einer einfachen Ma- nipation sehr leicht anfahren und ebenso leicht rückwärts fahren oder zum Stehen ge- bracht werden und ist befähigt, belebteste Straßen mit Leichtigkeit zu passieren, in denen Pferdebahnwagen oft zum Stillstand verurtheilt sind und dadurch Verkehrsstörungen ver- ursachen.

Die elektrischen Wagen durchlaufen ohne Schwierigkeit Kurven bis zu 15. m Radius und überwinden Steigungen, die hier übrigens nicht in Frage kommen, bis zu 10 %.



¹⁸ Quelle: Archiwum Państwowe we Wrocławiu/Staatsarchiv Breslau

Die Fahrgeschwindigkeit der Wagen kann nach Wunsch von 6. bis 16. Kilometern in der Stunde durch Verstellung der auf den Plattformen befindlichen Umschalter gesteigert, und mittelst derselben Manipulation können die Wagen vor- und rückwärts bewegt und momentan angehalten werden. Für hiesigen Ort wird eine Fahrgeschwindigkeit von 12. Kilometern in der inneren Stadt und von 15. Kilometern in den äußeren Straßen beabsichtigt, so daß, nach Abrechnung der Aufenthalte, eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von mindestens 12 Kilometern in der Stunde erreicht werden soll. Die Fahrzeit würde so-nach, einschließlich der Aufenthalte, auf der etwa 7. km betragenden Hauptlinie Graebschen - Scheitnig gegen 40. Minuten betragen.

Der elektrische Betrieb gewährt ferner die Möglichkeit, in den kürzesten Zwischenräumen und ohne jede Beschränkung oder Störung mehrere Wagen hinter einander folgen zu lassen, so daß die Zahl und die Aufeinanderfolge der Wagen den jeweiligen Erfordernissen stets angepaßt werden kann. Zunächst liegt es in der Absicht, von Scheitnig alle 7,5 Minuten Wagen abgehen und sie dann vom Sonnenplatze aus abwechselnd die Gräbschenerstraße und die Tauenzienstraße entlang fahren zu lassen; eine weitere Verkürzung der Fahrzeiten soll aber auch sofort in Aussicht genommen werden, sowie sich das Bedürfniß hierfür herausstellt, oder wenn es behördlicherseits gewünscht werden sollte.

In der Regel sollen die Wagen einzeln laufen, zu Zeiten stärkeren Verkehrs, also etwa in den Morgen- und Abendstunden, sowie an Sonn- und Festtagen etc. kann an jeden elektrischen Wagen ein weiterer gewöhnlicher Straßenbahnwagen noch angehängt werden, wobei zu bemerken ist, daß die Länge eines solchen Doppelwagens kaum noch größer sein wird, als diejenige eines einzelnen mit Pferden bespannten hiesigen Straßenbahnwagens.

In Folge der vorerwähnten größeren zulässigen Fahrgeschwindigkeit und des rascheren Anfahrens und Anhaltens wird einestheils mit einer geringeren Wagenzahl der Verkehr bewältigt, andererseits eine nicht unwesentliche Zeitersparniß für das fahrende Publikum erzielt, und es fällt dabei noch besonders ins Gewicht, daß die elektrischen Wagen bei Schneefällen den Betrieb aufrecht erhalten können, wenn die mit Pferden bespannten Wagen denselben zu beschränken oder auch ganz einzustellen gezwungen sind.

Die elektrischen Wagen haben aber auch sogar vor allen anderen, gewöhnlichen Fuhrwerken die unbedingte Sicherheit des Verkehrs deshalb voraus, weil sie stets und ohne jede Behinderung in der absoluten Gewalt des Führers sich befinden.

Wird ferner schon durch den Fortfall der Bespannung die Raumbeanspruchung der elektrischen Wagen im Interesse des Verkehrs außerordentlich vermindert, so ist auch der Umstand von nicht geringem Werth, daß durch den elektrischen Betrieb weder die Stra-

ßen verunreinigt, noch das Pflaster beschädigt wird, was bei den mit Pferden bespannten Wagen doch in sehr unangenehmer Weise der Fall ist.

Daß Straßenbahnen den Verkehr nicht allein nicht hemmen, sondern im Gegentheil vortheilhaft regeln und demselben erst einen großstädtischen Anstrich geben, ist ein bereits so bewährter und allgemein anerkannter Erfahrungssatz, daß eine weitere Begründung entbehrlich erscheinen dürfte.

An dieser Stelle sei noch erwähnt, daß Pferde vor elektrischen Wagen nicht scheuen. Die Ursache des Scheuens der Pferde ist überall nicht die scheinbar selbstthätige Bewegung, sondern das Getöse, der Rauch, der Dampf, die Erschütterungen und Schwingungen sichtbar großer Maschinenteile, und es zeigt sich demzufolge auch die Thatsache, daß überall, wo elektrische Wagen in Betrieb sind, sie mit größerer oder geringerer Geschwindigkeit an Pferden vorüberfahren, ohne deren Aufmerksamkeit zu erregen.

In den Vereinigten Staaten von Nordamerika bewähren sich die elektrischen Straßenbahnen seit einer Reihe von Jahren ganz außerordentlich. In den letzten Jahren sind dort gegen 100. solcher Anlagen theils neu entstanden, theils aus Pferdebahnen umgewandelt worden, wie dies neuerdings auch in England in ausgedehntestem Maße beabsichtigt ist. Ebenso wird jetzt eine elektrische Bahn nach der hier behandelten Construction von einer italienischen Pferdebahn-Gesellschaft zwischen Florenz und Fiesole angelegt, wie auch in gleicher Weise in vielen Städten Deutschlands und Oesterreich-Ungarns die Anlage solcher elektrischen Bahnen gegenwärtig projektirt.- In den jüngsten Tagen erst hat der Senat von Bremen die Concession zur Ausführung einer hier beschriebenen oberirdischen elektrischen Straßenbahn für Bremen ertheilt, und andere große Städte werden ohne Zweifel bald nachfolgen.

V. Elektrische Leitung.

Die Schienen werden an den Stößen, außer durch die Laschen, noch durch angenietete Kupferstreifen unter einander verbunden.

Oberhalb des Gleises, und zwar in der Mitte des Bahnkörpers, wird ein 5. mm starker Contactdraht (Längsdraht), also etwa in der Stärke der Telephondrähte, aus Siliciumbronze in einer Höhe von 7. Metern über Schienen-Oberkante gespannt. Dieser Contactdraht (Längsdraht) hängt in leichter und gefälliger Weise mittelst kleiner Isolatoren an gleich dünnen Querdrähten, welche innerhalb der Stadt an eleganten, leichten, eisernen Ständern, außerhalb der Stadt an einfacheren Ständern angebracht sind. In engen Straßen können die Ständer fortfallen und die Querdrähte an den Häusern, nach Art der Straßenlaternen befestigt werden.- Auch die Querdrähte sind von der Leitung vollständig isoliert.- Die Abstände der Querdrähte von einander betragen ungefähr 40. Meter. In Kur-

ven sind die Abstände geringer, damit der Contactdraht (Längsdraht) den Krümmungen der Gleise sich besser anpassen kann.

Der vorerwähnte Contactdraht (Längsdraht), dessen Anbringung in der beträchtlichen Höhe von 7. Metern über dem Straßenniveau und dessen doppelte Isolierung von der Erde schon an sich jede Gefahr durch Berührung ausschließt, bildet aber auch nicht die eigentliche Stromzuführung; jener Längsdraht stellt vielmehr nur eine sogenannte Arbeitsleitung dar, während die Hauptzuleitung des elektrischen Stromes in der Gestalt eines eisenarmierten Kupferkabels in die Erde gebettet und in Abständen von ca. 1000. Metern, isolirt und für das Publikum unzugänglich, mit dem Längsdraht verbunden wird.- Der Zweck dieser Einrichtung ist einerseits die Beseitigung jeder Gefahr, andererseits die Gewinnung der Möglichkeit, sehr dünne Längsdrähte zu verwenden, welche sich auch bei erheblichen Bahnlängen auf weitere Entfernung frei tragen, sowie endlich die Wirkung, daß Erweiterungen oder Reparaturen der oberen Leitung vorgenommen werden können, ohne daß dadurch der Betrieb gestört wird.

VI. Die Wagen.

Die Wagen zerfallen in solche mit Motoren und in gewöhnliche Straßenbahnwagen, welche letztere bei stärkerem Verkehr nur zum Anhängen an die ersteren verwendet werden. Beide Arten von Wagen sind von gleicher Länge & Größe und enthalten je 16. Sitzplätze und 12. Stehplätze.

An den ersteren, elektrischen Wagen sind unterhalb der Wagenkästen zwei Elektromotoren angebracht, welche durch geräuschlos arbeitende Vorgelege (?) die Wagenachsen antreiben. Die untere Wagenpartie ist, obgleich hier jede Gefahr ausgeschlossen ist, mit einer Verschalung umgeben, damit Niemand hineinfassen oder unter die Räder gerathen kann.

Die Ueberführung des elektrischen Stromes von dem Längsdraht zu den Motoren bewirkt ein auf dem Wagendache angebrachtes Stahlrohr, an dessen Spitze eine mit einer Rille versehene kleine Metallrolle sich befindet, welche selbstfedernd gegen den Längsdraht drückt und in dieser Weise den Kontakt herstellt. Die Rille dient zugleich zur Führung der Rolle. Diese kleine Metallrolle ist mit einem isolirten Draht verbunden, welcher zu zwei auf dem Wagenperron befindlichen Umschaltern und von dort durch den Motor zu den Wagenrädern führt. Den Rückweg des elektrischen Stromes vermitteln die Schienen.

Vor dem Wagenführer befinden sich zwei Kurbeln, deren eine als gewöhnliche Handbremse, die andere zur Bedienung des Umschalters dient, so daß je nach der Stellung des letzteren der Wagen vorwärts oder rückwärts, schnell oder langsam fährt, oder rasch zu vollständigem Stillstand gebracht werden kann.

VII. Station.

Die Station enthält, außer einem Schuppen für vorläufig 20. Wagen und einer kleinen Werkstatt zur Vornahme geringfügiger Reparaturen, ein Maschinenhaus mit zwei hundertpferdigen Halblocomobilien, die bis 150. (180.?) Pferde leisten können, sowie zwei entsprechend große Dynamomaschinen. Die Aufstellung wird derart getroffen, daß jede Locomobile einen elektrischen Stromerzeuger treibt, aber auch bei Bedarf zwei Stromerzeuger treiben kann, so daß der Betrieb stets mit größter Sicherheit aufrecht erhalten bleibt.

Die elektrische Spannung, welche in Anwendung kommt, beträgt 400. bis 500. Volt.- Auch diese geringe Spannung liefert den Beweis für die Gefahrlosigkeit der Anlage.

VIII. Fahrpreis.

Das Fahrgeld für die ganze Strecke soll pro Person 10. Pfennig betragen.

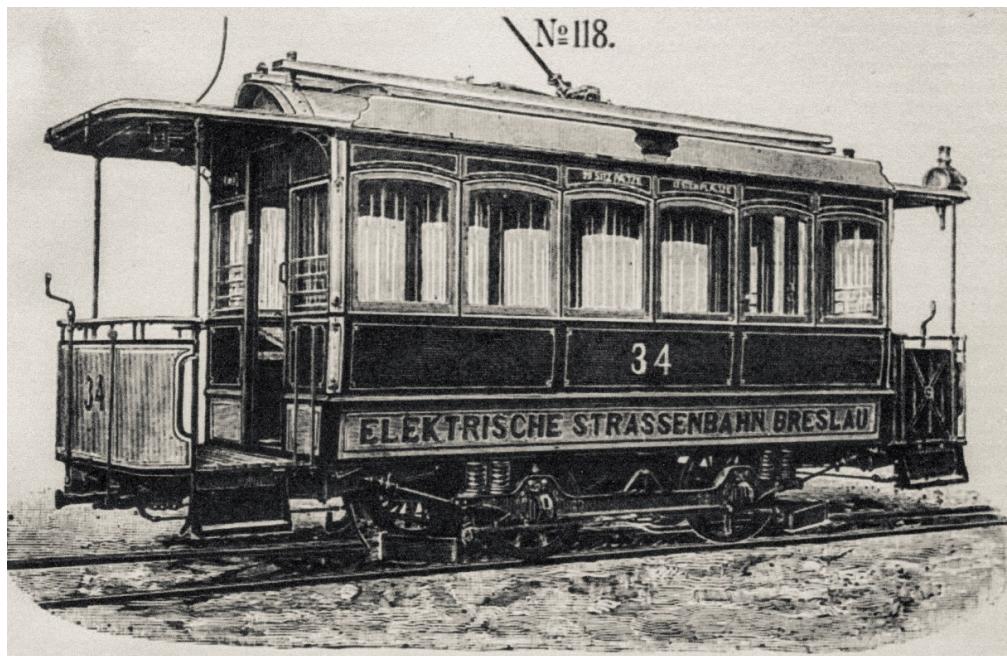
Breslau, den 10ten December 1889

Moritz Wehlau

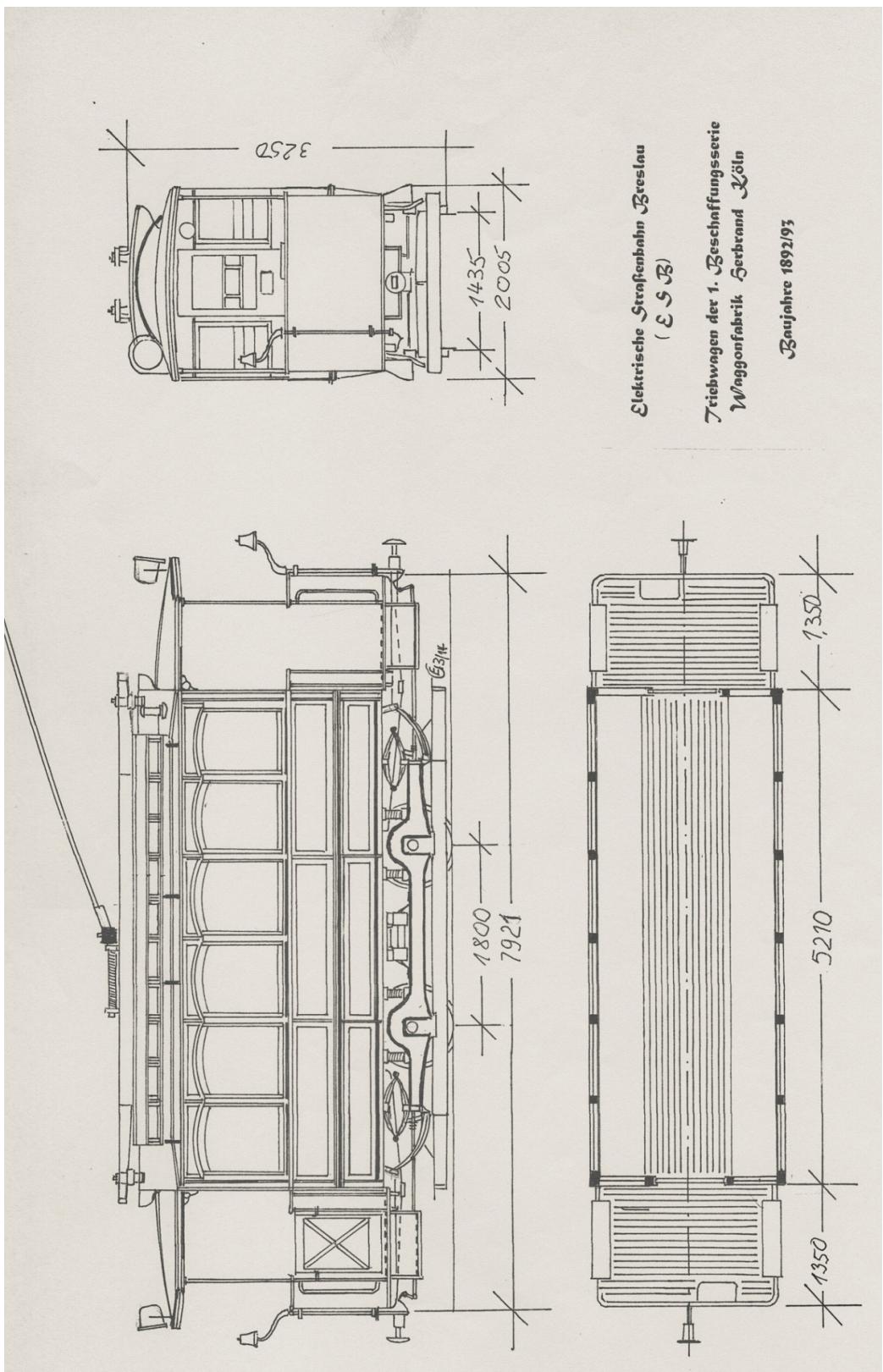
Fahrzeuge der ESB

Triebwagen

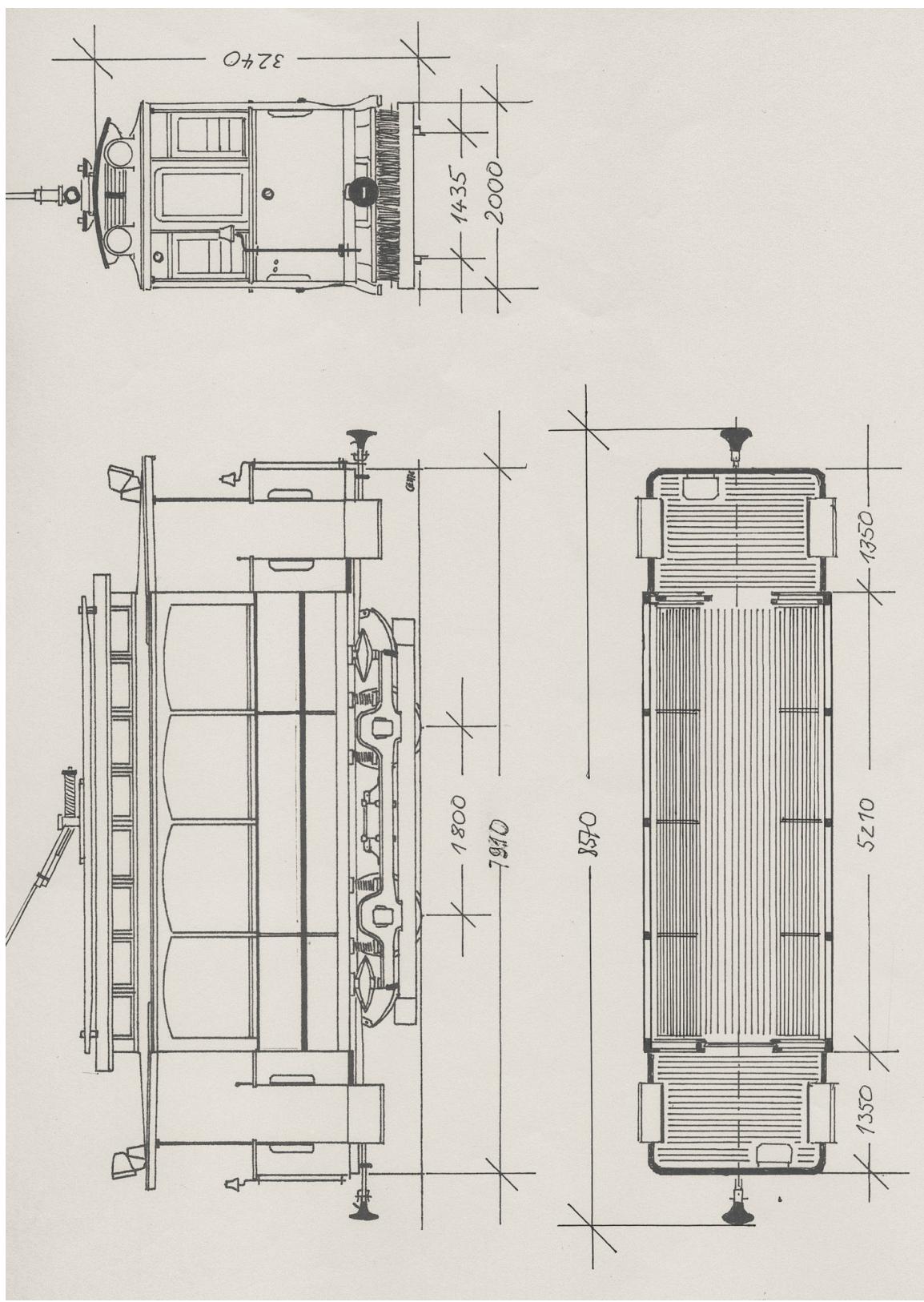
Die erste Triebwagen Beschaffungsserie 1 - 40 lieferte die Waggonfabrik Herbrandt in Köln. Diesen Typ orderten gleichzeitig auch andere neu entstehende Straßenbahnbetriebe im Deutschen Reich, sodass er als ein Vorläufer des Einheitswagens angesehen werden kann.



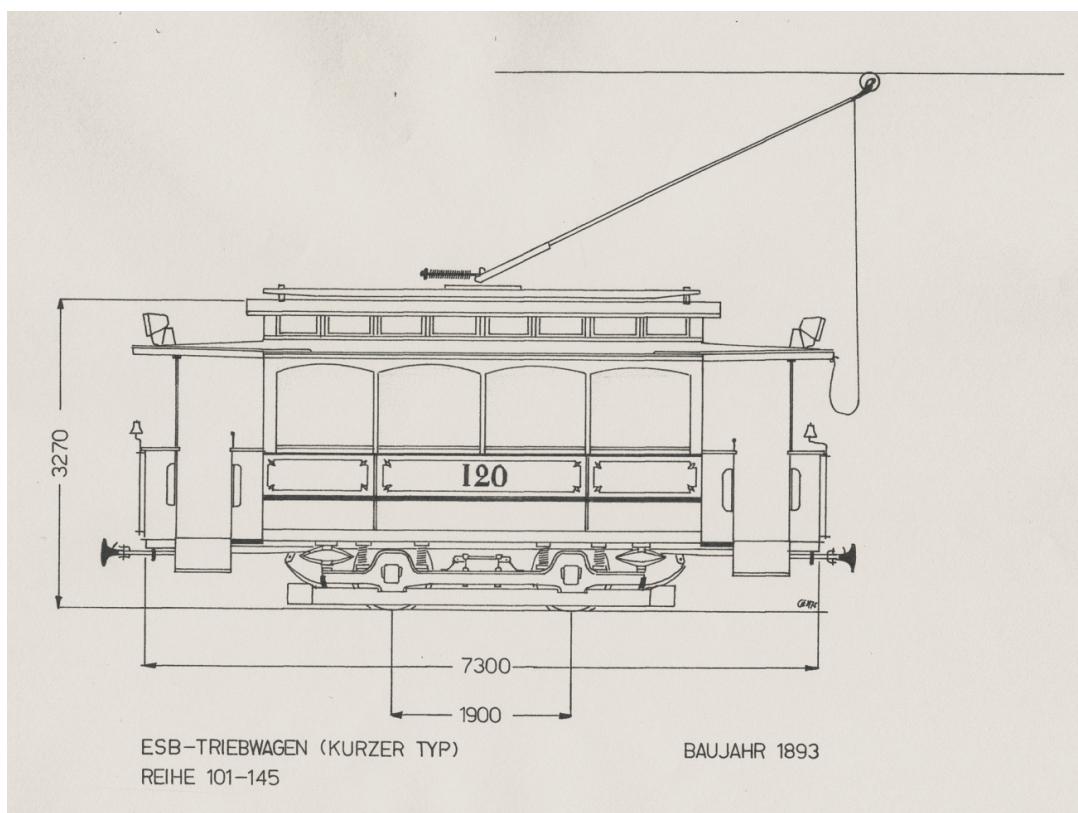
Triebwagen 1er Serie Nr. 34, 1893



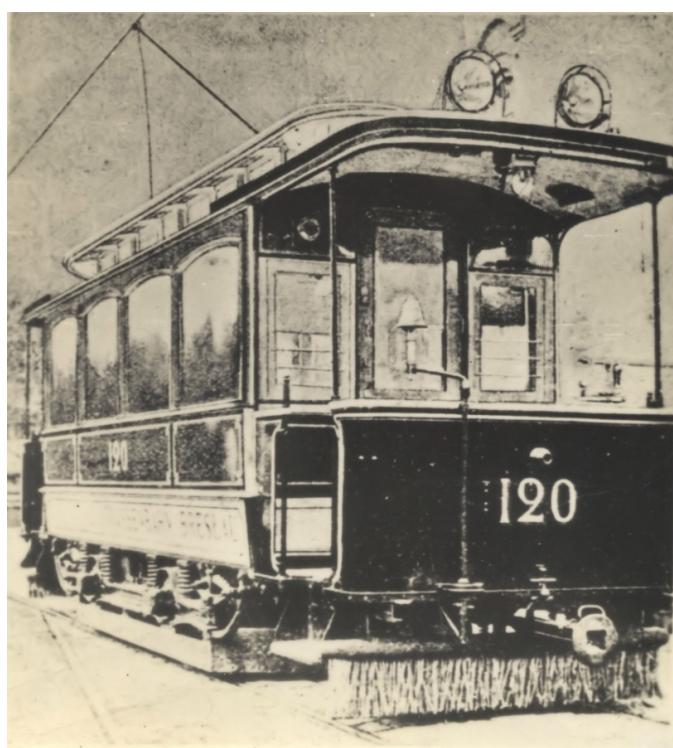
Zeichnung des Triebwagens 1er Serie (mit sechs Fenstern), Baujahr 1893, 1896.
Zeichnung von Karl-Heinz Gewandt



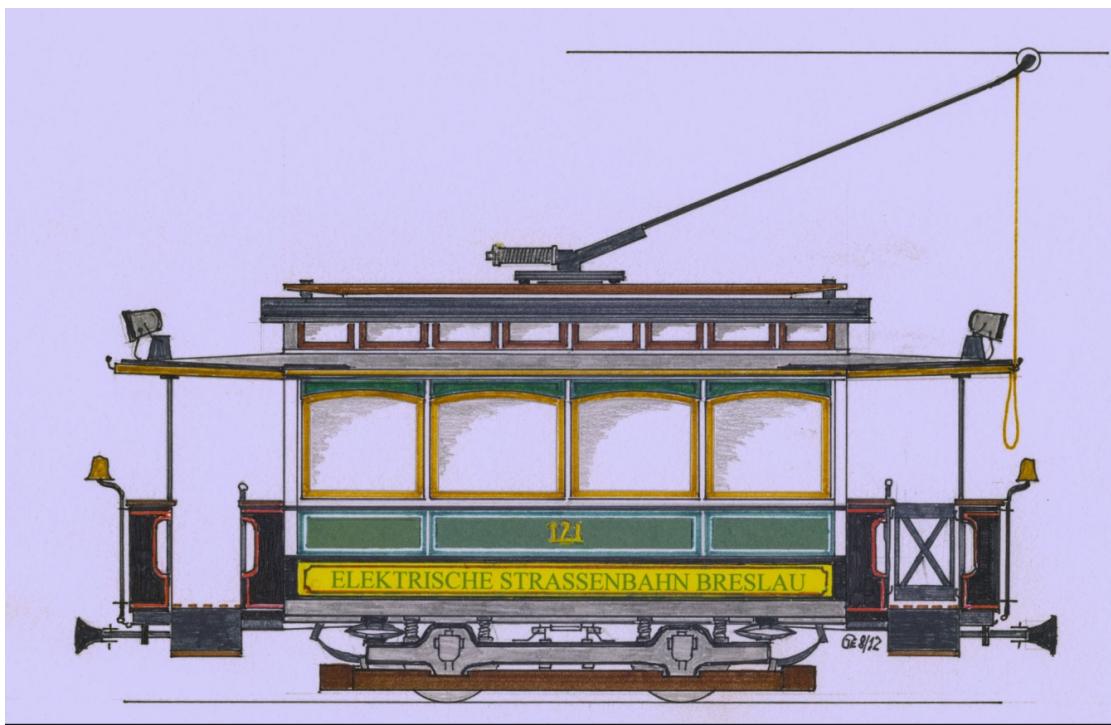
Zeichnung des Triebwagens 2er Serie (mit vier Fenstern), Baujahr 1898-99.
Zeichnung von Karl-Heinz Gewandt



Zeichnung des Triebwagens 2er Serie (mit vier Fenstern) Nr. 120, Baujahr 1898
Zeichnung von Karl-Heinz Gewandt



Triebwagen 2er Serie (mit vier Fenstern) Nr. 120, Baujahr 1898



Triebwagen 2er Serie (mit vier Fenstern) Nr. 121, Baujahr 1898

Nachwort von Egon Höcker

Karl-Heinz Gewandt (22.12.1934 – 18.10.2020), in Berlin geboren, verlebte einen großen Teil seiner frühen Kindheit in Breslau. In Band 11 der Edition „Breslau in mir“ mit dem Titel „Kindheitserinnerungen eines Berliner Jungen aus der Kriegszeit“ schildert er seine Erlebnisse und seine Liebe zu Breslau.

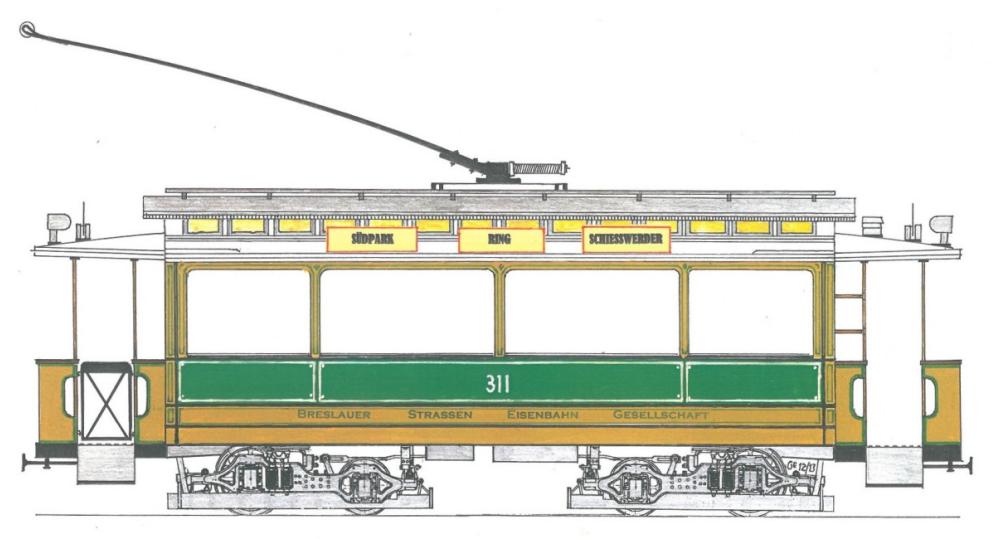
Seit 2015 nahm er aktiv am Breslauer Stammtisch Berlin teil. Unsere Vorträge ergänzte er mit seinen Erinnerungen und seinem erstaunlichen Wissen.

Seine Leidenschaft galt seit der Kindheit der Straßenbahn. Zu seinem Forschungsgebiet gehörte auch die schlesische Hauptstadt Breslau. Während eines Besuches im Jahr 2012 lernte er Tomasz Sielicki kennen, der sich auch leidenschaftlich mit der Geschichte der Breslauer Straßenbahn beschäftigt. Schnell entwickelte sich eine Freundschaft zwischen beiden. Für Tomasz war Karl-Heinz der „alte Freund“ und für Karl-Heinz war Tomasz der „junge Freund“. In verschiedenen Projekten zur Geschichte der Breslauer Straßenbahn gab Karl-Heinz mit viel Freude seine Erfahrungen und sein Wissen weiter. In ihren Disputen suchten beide nach der historischen Wahrheit, wie zum Beispiel der Farbgebung der Wagen der deutschen Privatgesellschaften aus der Jahrhundertwende.



*Karl-Heinz Gewandt in Breslau,
Foto von Tomasz Silicki, 2019*

Karl-Heinz war auch tätig bei der Renovierung der erhaltenen historischen Straßenbahn Breslau. Seit sieben Jahren wird der Wiederaufbau der Maximum-Wagen aus dem Jahre 1901 durchgeführt. Dank Karl-Heinz's Hilfe konnte Tomasz Sielicki, der Leiter des Projektes, viele Details in richtiger Weise ausarbeiten. Der Wagen ist fast fertig, es fehlen nur Kleinigkeiten zur Vollendung des Projektes. Im Sommer 2020 besuchte Karl-Heinz zum letzten Mal Breslau. Er nutzte glücklicherweise seinen Aufenthalt, um den Fortschritt der Renovierung zu besichtigen.



*Rekonstruktion der Farben des Maximum-Wagens aus 1901.
Zeichnung: Karl-Heinz Gewandt.*



*Der Maximum-Wagen aus dem Jahre 1901 während der Renovierung.
Die Lackierung fehlt noch.
Foto von Tomasz Sielicki, 2020.*



Karl-Heinz Gewandt (zweiter von links) mit seiner Familie (rechts hinten Heidi Kühn, links hinten Jörg Arndt und davor Inga Arndt) in Begleitung von Tomasz Sielicki (erster von links) besuchen den Maximum-Wagen, August 2020. Foto von Tomasz Sielicki

Der Breslauer Stammtisch spendete auf seine Initiative der im Jahre 2017 organisierten Ausstellung „135 Jahre Breslauer Straßenbahn“ in Breslau ein Haltestellenschild aus deutscher Zeit.

PODZIĘKOWANIE

Muzeum Miejskie Wrocławia
pragnie złożyć serdeczne wyrazy wdzięczności

**BRESLAUER STAMMTISCH
BERLIN**

za współtworzenie wystawy
PRZEZ SĘPŁNO, ZALESIE I KRZYKI...
HISTORIA TRAMWAJÓW WE WROCŁAWIU
z okazji jubileuszu 140 rocznicy
uruchomienia wrocławskich tramwajów.

Wrocław, 15 września 2017 r.

Tomasz Sielicki
Autor wystawy

Dr Maciej Lagiewski
Miejski Dyrektor
Muzeum Miejskiego Wrocławia





*Stiftung des Schildes „Haltestelle der Straßenbahn 18 - 24“;
Urkunde und Foto aus der Breslauischen Höcker Sammlung*

Im Frühjahr 2020 zeigte mir Karl-Heinz seine Materialsammlung über die Geschichte der „Elektrischen Straßenbahn Breslau“. Ich war von seinen farbigen Zeichnungen fasziniert. Er fragte, ob ich ein Buch zu diesem Thema verlegen könne. Welche Ehre! Ich sagte sofort zu. Ich bat ihn, seine Forschung bis Ende Oktober abzuschließen.

Während des Sommers arbeitete er an der Geschichte zur ESB und ergänzte die Materialsammlung. Mitte Oktober verstarb er unerwartet. Was tun? Seine Lebensgefährtin, Heidi Kühn, kannte unsere Abmachung. Wir suchten das Material zusammen. Auf seinem Rechner fand ich die Datei mit dem Text zur Geschichte. Seine letzte Änderung speicherte er am 21.09.2020.

Ich scannte das Material ein, bearbeitete es und prüfte es auf Vollständigkeit. Unterstützung fand ich bei Tomasz Sielicki in Breslau. Handgeschriebene Texte der Breslauer Behörden von 1889 bis 1892 in deutscher Schrift, die Tomasz Sielicki in Breslauer Archiven entdeckte, transkribierte Helmut Dudel. Ich danke Tomasz Sielicki für die inhaltliche Prüfung des Buches.

Mit diesem Buch wird ein wichtiger Teil der deutschen Straßenbahngeschichte Breslaus nicht verloren gehen. Der „jüngere Freund“ Tomasz Sielicki schreibt seine Doktorarbeit über die Geschichte der Straßenbahn bis 1945. Die Leidenschaft von Karl-Heinz lebt weiter.

Dieses Buch ist Karl-Heinz Gewandt gewidmet. Ich wünsche mir, dass es viele Leser findet und man sich am Inhalt erfreuen kann.

Egon Höcker

Berlin, 15.11.2020

Nachwort von Tomasz Sielicki

Es war ein plötzlicher Verlust. Karl-Heinz Gewandt hat im Oktober 2020 diese Welt verlassen. Es ist ihm noch gelungen, dieses Buch zu schreiben. Übrig blieb nur die Redaktion, der es zu verdanken ist, dass das Werk nach dem Tod des Autors veröffentlicht werden kann. Das Thema der Elektrischen Straßenbahn Breslau ist ohne Zweifel einer der wichtigsten Themenbereiche der Geschichte zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Deutschland. Im Jahre 1893, als die erste Linie dem Verkehr übergeben wurde, hatte die Breslauer elektrische Straßenbahn das größte Netz dieser Art in Europa. Sie war für viele Verkehrsgesellschaften in Deutschland ein Muster.

Karl-Heinz sammelte weitere Materialien, unter ihnen wertvolle Zeichnungen der verschiedenen Wagentypen, auch eine Rekonstruktion der damaligen Straßenbahner - Uniform. Das hilft dem Leser, sich in eine lange verschwundene Welt zu versetzen.

Karl-Heinz widmete einen großen Teil seines Lebens der Geschichte des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der Straßenbahnen in Breslau. Obwohl er 1934 in Berlin geboren wurde, verbrachte er seine Kindheit in der schlesischen Hauptstadt Breslau. Schon in früher Jugend war er fasziniert von den Straßenbahnen, die auf den Straßen rollten, über Dutzende von Brücken rumpelten und blaue Blitze auf die umliegenden Gebäude warfen. Er erinnerte sich nicht nur an die Stadt, welche die Belagerung von 1945 überlebte. Er war auch Zeuge des vollständigen Bevölkerungsaustausches. Karl-Heinz besuchte seitdem viele Male Breslau, das inzwischen den polnischen Namen Wrocław führt. In den letzten Jahren seines Lebens weilte er regelmäßig mehrmals im Jahr in der Stadt. Er fand hier Menschen, die wie er von der Geschichte der Odermetropole fasziniert sind und mit denen er gerne seine Erinnerungen und reichen Materialien teilte. In Zusammenarbeit mit polnischen Historikern ist die Geschichte der Straßenbahnen von Breslau ein Schritt einer Entwicklung, die 1945 nicht zu Ende ging, sondern weitergeht - auch in den Herzen der heutigen polnischen Einwohner.

Ich hatte 2012 die Gelegenheit, Karl-Heinz kennen zu lernen. Damals kam er zur Eröffnung einer Ausstellung, die ich im Breslauer Städtischen Museum vorbereitet hatte, um den 135. Jahrestag der Einführung der Pferdebahnen in unserer Stadt zu feiern. In "unserer Stadt" haben wir beide besonders betont, die egal ob Breslau oder Wrocław, Menschen verbindet, Generationen vereint und Nationen zusammenführt. Genau wie die Straßenbahn, die einen Stadtteil mit einem anderen verbindet, das Zuhause mit der Arbeit, dem Park, der Schule oder dem Geschäft. Und diese achtjährige Freundschaft mit Karl-Heinz war eine merkwürdige Reise mit der Straßenbahn durch unsere Stadt: Seine bis 1945 und meine - jetzt.



*Tomasz Sielicki als Straßenbahnfahrer,
Endhaltestelle Gräbschen, 2018*

Als ich begann, meine Doktorarbeit zu schreiben, war es Karl-Heinz, der mit seinem reichen Material über die Geschichte der Straßenbahnen Breslaus und seinen Erfahrungen half. Seine Kenntnisse werden nun durch die eigene Veröffentlichung für künftige Generationen bewahrt. So überlebt die Erinnerung an die ehemalige Stadt Breslau auch in unserer Zeit.

Dank seiner Beteiligung war es auch möglich, den Breslauer vierachsigen Wagen Maximum von 1901 wieder aufzubauen. Seine Kenntnisse erwiesen sich als unschätzbar wertvoll bei der Nachbildung vieler Elemente, Details und Farben. Glücklicherweise ist es ihm auch gelungen, die Straßenbahn zu sehen, deren Renovierung kurz vor dem Abschluss steht. Der Wagen wird immer zu einem großen Teil sein Werk sein. So werden Breslau und seine Bürger ihn nie vergessen.

Tomasz Sielicki

Breslau, 18.11.2020