

WOLF-DIETGER MACHEL, Berlin

Im Trab durch die Militärstadt Aus der Geschichte der Jüterboger Straßenbahn

Erstmalig erwähnt wurde Jüterbog 1007. Unter dem Magdeburger Erzbischof Wichmann entwickelte sich Jüterbog zu einem Fernhandelszentrum zwischen den Askaniern (Brandenburg) und den Wettinern (Sachsen). 1174 erhielt Jüterbog das Stadtrecht. Noch während des Dreißigjährigen Kriegs (1618–1648) gelangte Jüterbog 1635 an Kursachsen, später zeitweilig an das Herzogtum Sachsen-Weißenfels, eine Seitenlinie der Wettiner. Dagegen entwickelte sich die nördlich gelegene und zu Brandenburg gehörende Nachbarstadt Luckenwalde mehr und mehr zu einem Industriestandort. Nach dem Siebenjährigen Krieg (1756–1763) brach in Jüterbog die auf dem Handwerk beruhende Wirtschaft völlig zusammen.

Im Ergebnis des Wiener Kongresses musste u. a. das sächsische Territorium um Jüterbog 1815 an Preußen abgegeben werden. Um die Stadt Jüterbog zu beleben, wurde sie am 1. April 1817 Sitz des neu gegründeten Kreises Jüterbog-Luckenwalde im Regierungsbezirk Potsdam. Dennoch blieb die wirtschaftliche Entwicklung hinter den Erwartungen zurück. Um diesen Missstand zu beseitigen, wurde Jüterbog auf Drängen der Stadtverordneten ab 1832 zum ständigen Garnisonsstandort, der in der Folgezeit stark expandierte. Nun blühte das Gewerbe wieder auf und florierte. Hatte Jüterbog 1875 lediglich 6803 Zivil Einwohner, waren es 1910 bereits 7632. Am Ende des 19. Jahrhunderts betrug die Anzahl der ständig stationierten Militärangehörigen rund 2000. [1]

Die Vorgeschichte

Als die Militärstadt Jüterbog 1841 mit Inbetriebnahme der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (BAE) Anschluss an das deutsche Schienennetz erhielt, lag das Stadtzentrum etwa zwei Kilometer vom Bahnhof entfernt. Eine näher an die Stadt geführte Trasse stand außer Frage, da die BAE als Fernbahnverbindung zwischen Berlin und dem Herzogtum Anhalt auf möglichst kurzer Entfer-

nung zu bauen war. Schließlich bestand Anfang der 1890er Jahre Bedarf, die auf Dauer unzureichende Verbindung zwischen Bahnhof und Stadt Jüterbog zu verbessern.

Am 13. September 1893 wandte sich das dortige Kommando der Fuß-Artillerie-Schießschule an den Magistrat der Stadt Jüterbog in etwas „holprigem“ Deutsch „mit dem Ersuchen um Mitteilung ob vielleicht dortseits die Anlage einer Bahnverbindung (Pferdebahn oder elektrische Bahn) zwischen der Stadt nach der Kaserne, welche gleichzeitig den Verkehr mit dem Bahnhofe hergestellt, in Erwägung gezogen ist. ... Die Nothwendigkeit dieser Anlage dürfte daraus hervorgehen, daß die in der Stadt untergebrachten Offiziere nicht nur täglich zum Dienst nach dem Kasernen-Neubau bezw. Schießplatze, sondern auch zum Essen nach der gleichzeitig im Neubau eingerichteten Offiziers-Speiseanstalt den fraglichen Weg zurückzulegen haben. ... Nach Vorstehendem dürfte, unter Berücksichtigung, daß bei der Feld= Artillerie= Schießschule (ab 1894; Anm.) dieselben Verhältnisse obwalten werden und damit die Rentabilität der Anlage wohl zu erwarten sei.“ [2, Bl. 1]

Vermutlich beschäftigte sich der Jüterboger Magistrat zu dieser Zeit bereits mit dem Bau einer Straßenbahnstrecke, denn am 16. Oktober 1893 beschloss er unter Leitung seines Bürgermeisters Richard von Seehausen: „Mit Siemens & Halske in Berlin in Verbindung treten.“ Tags darauf schrieb der Bürgermeister an das bekannte Berliner Unternehmen: „Es macht sich hier das Bedürfnis zur Herstellung einer Fahrverbindung zwischen der Stadt und dem Bahnhofe sowie dem Kasernement der Feld= und Fußartillerie Schießschulen geltend. (Für dieses Kasernenareal mit ziviler Bebauung bürgerte sich die Bezeichnung Jüterbog II ein; Anm.) Der Bahnhof liegt vom Mittelpunkt der Stadt 30 Minuten und die Kasernen liegen 15 Minuten hinter dem Bahnhofe, also 45 Minuten von der Stadt entfernt. Der Verkehr ... ist ein sehr reger

Bild 1 Streckenverlauf der Jüterboger Straßenbahn. Gut zu sehen ist die Trasse neben der damaligen Provinzialchausee, die hinter der „Fabrik“ (heute Kindergarten) beginnt. Unterhalb der Ecke Große Straße/Markt befand sich bis 1907 das Depot auf dem Grundstück des Hotels Herold, der Endpunkt war Zinnaer Straße Ecke Schützenstraße.

(Karte Sammlung Wolf-Dietger Machel)

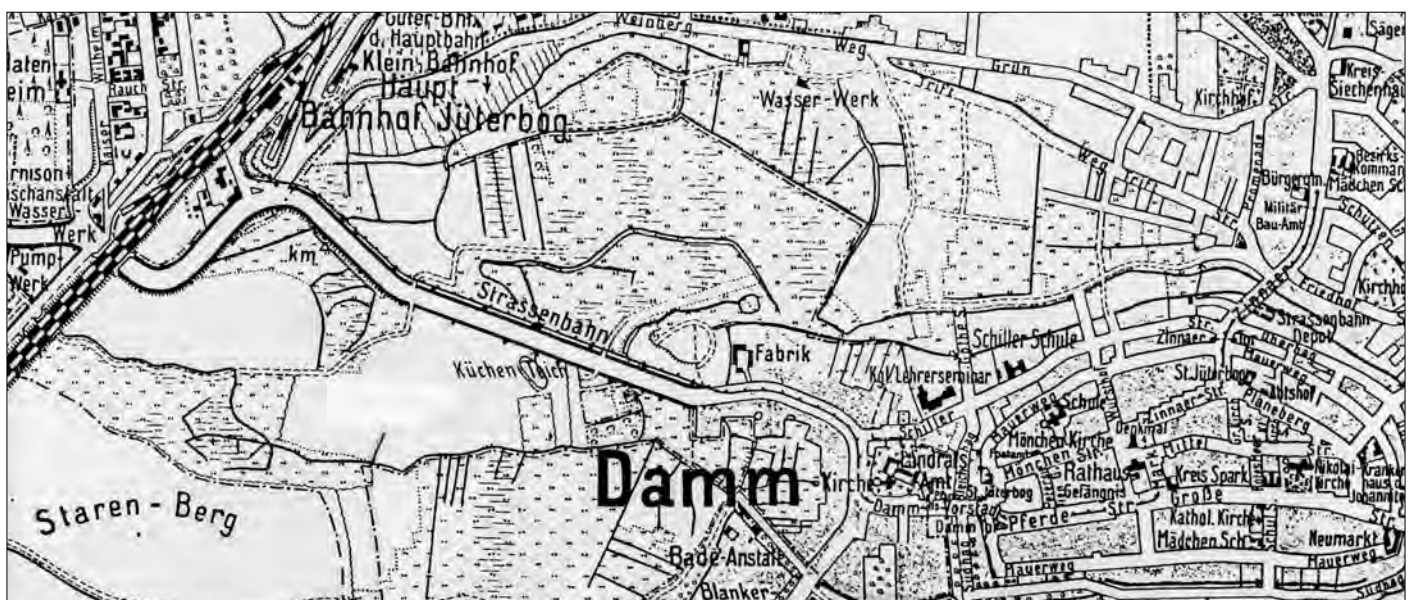




Bild 2 Für das Statut der „Jüterbog'er Straßenbahn-Aktien-Gesellschaft“ bildete das der „Dessauer Straßenbahn-Gesellschaft“ die Grundlage. Ganze Textblöcke wurden übernommen, andere jedoch völlig neu formuliert.

(Repro aus [2, Bl. 178])

namentlich während der Kurse der Schießschulen ... Es würde vielleicht eine elektrische Bahnanlage sich rentieren und wir sind gerne bereit, weitere Auskunft auf Erfordern zu geben.“ [2, Bl. 2]

Damit favorisierten die Magistratsmitglieder aber keinesfalls von vornherein einen elektrischen Betrieb, denn am 24. Oktober 1893 schrieben sie an den Magistrat in Wittenberg (Provinz Sachsen) und den Rat der Stadt Zerbst (Herzogtum Anhalt), um Details über den Betrieb der dortigen Pferdestraßenbahnen zu erfahren.

Indes teilte die Firma Siemens & Halske dem Jüterboger Magistrat am 1. November 1893 mit: „Nach dem Berichte unseres Ingenieurs, welcher am 25. Oct. das Gelände der projectirten Bahn von der Stadt zum Bahnhof besichtigte, erscheint uns eine genügende Rentabilität des Unternehmens als sehr zweifelhaft. Wir bedauern deshalb eine finanzielle Beteiligung nicht zusagen zu können.“ [2, Bl. 15]

Offensichtlich hatte die Stadt darum gebeten, dass sich Siemens & Halske mit Aktienkapital an einer zu gründenden Straßenbahn-Aktiengesellschaft beteiligen möge. Die daraufhin von den Magistratsmitgliedern unterschriebene Randnotiz lautete kurz und knapp: „Beschluss Jüterbog, 13.11.93. Das Unternehmen muß der Privat-Spekulation überlassen bleiben.“ [2, Bl. 15]

Die inzwischen bereitwillig aus Wittenberg und Zerbst eingetroffenen Angaben über die Finanzierung der dort seit 1888 bzw. 1891 mit Pferdekraft betriebenen Straßenbahnen dürften die Jüterboger Stadtväter nicht gerade ermuntert haben, das „Straßenbahnvorhaben“ umgehend weiter zu verfolgen. Erst ein gutes Jahr später, am 23. November 1894, wandte sich der Jüterboger Magistrat an den „Stadtrath“ zu Dessau mit der Bitte um nähere Auskünfte über die dort eingerichtete Straßenbahn, „deren Wagen durch Gasmotoren getrieben werden. Würde verehrter Magistrat die große Güte haben, uns mitzutheilen, ob diese Wagen patentirt sind, wie viel ein solcher Wagen kostet und woher sie bezogen sind.“ Bereits zwei Tage später erhielten Jüterbogs Stadtväter die gewünschte Antwort aus der anhaltischen Residenzstadt. Die Gasmotorwagen wurden von der „Gas traction company“ in Dresden, die das Patent besitzt, zu einem Preis von 13 000 Mark für einen Wagen bezogen. [2, Bl. 17–18]

Sehr wahrscheinlich hatten die Mitglieder des Jüterboger Magistrats ihre Anfrage nach Dessau auf Anregung des Leiters der Landesbauinspektion der Provinz Brandenburg, Regierungs-

Bild 3 Die Pferdestraße zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit einer in Richtung Bahnhof fahrenden Straßenbahn und der Nikolaikirche im Hintergrund. Rechts vom in der Bildmitte stehenden Baum befand sich das Hotel Herold und das auf dessen Hof bis 1907 untergebrachte Straßenbahndepot.

(Foto Sammlung Museum der Stadt Jüterbog)



baumeister Otto Techow (* 1848, † 1919), gerichtet. Techow war zwar Provinzialbeamter, betrieb aber in seinem Haus in Steglitz (heute Berlin-Steglitz) außerdem auf privater Basis ein Architekten- und Ingenieurbüro. Techow erhielt auch Aufträge für Entwürfe von öffentlichen Gebäuden, u. a. im Kreis Jüterbog-Luckenwalde für das Viktorienstift in Dahme (heute genutzt vom Arbeiter-Samariter-Bund) und für den Anbau an das Kreishaus in Jüterbog (heute Evangelische Grundschule). Außerdem beschäftigte sich Techow mit dem Bau von Chausseen, Kanälen und Eisenbahnen. [3]

Jüterboger Bürger finanzieren ihre Straßenbahn selbst

Der äußerst aktive Architekt und Ingenieur teilte Bürgermeister Richard von Seehausen am 18. Januar 1895 mit: „Das Projekt für die Straßenbahn vom Bahnhof nach Ihrer Stadt ist nahezu fertig.“ Der von Otto Techow im Februar 1895 vorgelegte Kostenanschlag für die Gasstraßenbahn bezifferte sich auf 230 000 Mark. Die ursprünglich vorgesehene Streckenführung mit einer Unterführung im Zuge der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn am Bahnhof Richtung Jüterbog II war in dem Projekt nicht berücksichtigt worden. [2, Bl. 35–72] Mittlerweile hatte sich nämlich herausgestellt, dass weder die öffentliche Hand noch die in Jüterbog ansässigen Militärdienststellen bereit waren, für den Straßenbahnbau Geld zur Verfügung zu stellen. So blieb nur die Finanzierung durch die eigenen Bürger, um eine Aktiengesellschaft gründen zu können – ein mühevolleres Unterfangen, wie sich in der folgenden Zeit herausstellen sollte.

Im März 1895 erschien im Jüterbog-Luckenwalder Kreisblatt ein Aufruf vom „provisorischen Komitee der Jüterbog'er Straßenbahn-Gesellschaft“ unter der Überschrift „Prospekt und Aufforderung zur Zeichnung von 230 Aktien zu nominal 1000 Mk = 230 000 Mark“, unterzeichnet von Bürgermeister von Seehausen. Es würde das „Emporblühen und die Entwicklung der Stadt Jüterbog durch eine Straßenbahn wesentlich gefördert ... und durch dieselbe eine gesicherte Erleichterung und Verbilligung des Verkehrs für jeden einzelnen Bewohner der Stadt“ ermöglicht. [4]

Erst einmal hielt der Magistrat am Gasstraßenbahn-Projekt fest, und Landesbauinspektor Techow reiste nach Dessau und Dresden, um sich mit den dort betriebenen Gasstraßenbahnen vertraut zu machen. Obwohl in Jüterbog das 1867 eröffnete Gaswerk die für die Straßenbahn erforderliche Energie bereitgestellt hätte, ergab sich recht bald, dass die Kosten für die erforderliche Gaskomprimierstation und der Gaspreis selbst nur schwer zu finanzieren waren, zumal die Aktienzeichnung sehr zögerlich anief.

Aktionäre der Jüterboger Straßenbahn im Jahre 1899 [2, Bl. 171]

Nr.	Name	Stand	Wohnung (Originalschreibweise)	Anzahl der gezeichneten Aktien à 1000 Mark
1.	C. A. Apponius u. Sohn	Bankgeschäft	Markt	3
2.	Bär, Otto	Klempnermeister	Markt	1
3.	Bär, Gustav	Ölfabrikant	Zinnaerstraße	2
4.	Baumberg, Alfred	Kaufmann	Möchenstraße	1
5.	Bergschmidt, Albert	Hotelbesitzer	Pferdestraße	1
6.	Dalichow, Karl	Färbermeister	Zinnaer Vorstadt	1
7.	Dittmar, Otto	Uhrmachermeister	Markt	1
8.	Dornow, Bernhard sen.	Rentier	Großstraße	1
9.	Dornow, Bernhard jun.	Fleischermeister	Zinnaerstraße	1
10.	Eichelbaum, Hermann	Kaufmann	Großstraße	1
11.	Estrich, Richard	Kaufmann	Zinnaerstraße	3
12.	Finke, August	Schornsteinfegermeister	Großstraße	1
13.	Flemming, Louis	Zeugschmiedemeister	Möchenstraße	1
14.	Grogaß, Reinhold	Lehrer	Oberhag	1
15.	Haase, Hermann	Maurermeister	Zinnaer Vorstadt	2
16.	Hannemann, Hermann	Lederhändler	Gr. Kirchstraße	1
17.	Herold, Emil	Hotelbesitzer	Großstraße	3
18.	Hollming, Bernhard	Kaufmann	Zinnaerstraße	1
19.	Humbert, Paul	Agent	Pferdestraße	1
20.	Keht, Louis	Schützenwirt	Schützenstraße	1
21.	Kerckow, Karl	Apotheker	Markt	2
22.	Klöppel, Johannes	Käsefabrikant	Bleichhang	1
23.	Krackow, Gustav	Rentier	Triftstraße	2
24.	Lehmann, Albert	Kaufmann	Pferdestraße	3
25.	Lehmann, August	Gasthofbesitzer	Markt	4
26.	Lehmann, Ferdinand	Hüfner	Dorf Zinna	1
27.	Lehmann, Karl	Seilermeister	Zinnaerstraße	1
28.	Lehmann, Paul	Ziegeleibesitzer	Pferdestraße	1
29.	Linke, Robert	Rentier	Zinnaerstraße	2
30.	Mauer, Richard	Kaufmann	Zinnaerstraße	1
31.	Meißner, Otto	Kaufmann	Großstraße	1
32.	Müller, Hermann	Fleischermeister	Zinnaer Vorstadt	1
33.	Müller, Gottlob	Fleischermeister	Mittelstraße	1
34.	Niendorf, Gottlob	Hüfner	Damm	1
35.	Redslob F. H.	Kürschnermeister	Großstraße	1
36.	Reinkker, Hermann	Fleischermeister	Wursthof	1
37.	Riedel, Hermann	Schuhmachermeister	Zinnaerstraße	1
38.	Rietdorf, Otto	Restaurateur	Zinnaerstraße	1
39.	Rößler, Louis	Bäckermeister	Pferdestraße	1
40.	Schäfer, Paul	Maurermeister	Vorstadt Damm	1
41.	Schüler, Friedrich	Tuchfabrikant	Pferdestraße	1
42.	Schulze, Albert	Gasthofbesitzer	Großstraße	1
43.	Schulze, Ernst	Kaufmann	Gr. Kirchstraße	1
44.	Schulze, Friedrich	Kaufmann	Zinnaer Vorstadt	1
45.	Schulze, Julius	Kreis-Sparkassen-Rendant	Möchenstraße	2
46.	Spiegelberg, Otto	Restaurateur	Weinberge	1
47.	Spiesecke, Hermann	Bäckermeister	Zinnaer Vorstadt	1
48.	Steinberg, Otto	Fabrikbesitzer	Luckenwalde	6
49.	Thäder, Karl	Restaurateur	Markt	1
50.	Techow, Otto	Landesbauinspektor	Steglitz	1
51.	Tüllmann, Bruno	Kaufmann	Markt	1
52.	Wahn, Albert	Ökonom	Großstraße	1
53.	Weßlau, Max	Tuchfabrikant	Damm	1
54.	Wiedenbohm, Ludwig	Restaurateur	Zinnaer Vorstadt	1
55.	von Seehausen	Bürgermeister (für die Stadt)	Zinnaerstraße	23*
56.	Trebe, August	Brunnenbauer	Pferdestraße	1

* für die Stadt Jüterbog

Schließlich verständigten sich Magistrat und Landesbauinspektor Techow im April 1895 auf eine preisgünstigere Variante für das gewünschte Verkehrsmittel. Am 6. Mai 1895 schrieb Otto Techow



Bild 4 Ein Straßenbahnzug auf der Fahrt zum Bahnhof etwa 1905 durch die Straße Zinnaer Vorstadt. Bereits damals wurde dieser Abschnitt nur noch einige Mal am Tag bedient.

(Foto Sammlung Wolf-Dietger Machel)