



TAG DES OFFENEN
DENKMALS 2021

STRAßENBAHNDEPOT
CHEMNITZ - KAPPEL

Inhalt

Die Geschichte der Straßenbahn in Chemnitz

- » Überblick
- » Die Anfänge
(1880 – 1914)
- » Nahverkehr in zwei Weltkriegen
(1914 – 1945)
- » Die Straßenbahn in der DDR
(1949 – 1989)

Die Objekte des Straßenbahndepots (Auswahl)

- Pläne des Depots <<
- Stall der Pferdebahn <<
- Dienstgebäude der
Pferdebahn <<
- Wagenhalle (1893) <<
- Wagenhalle (1908) <<
- Mannschaftsgebäude <<

ÜBERBLICK



Das Straßenbahndepot im Chemnitzer Stadtteil Kappel entstand als erster Straßenbahnbetriebshof bereits um 1880 für die ersten Linien der Pferde-Straßenbahn in der City.



Nach der Elektrifizierung und der Zunahme des Wagenbestandes ab 1893 erfolgte die etappenweise Erweiterung des Betriebshofes und Wagendepots.



In Teilbereichen hat heute das Straßenbahnmuseum Chemnitz seinen Sitz gefunden. Das Museum wird ehrenamtlich betreut vom Verein Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V., der sich unter anderem um den Erhalt und die Restaurierung der denkmalgeschützten Straßenbahnwagen kümmert.

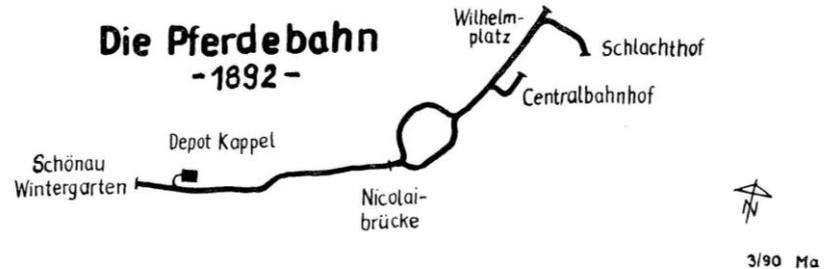
DIE ANFÄNGE 1880 -1914



Pferdebahn auf der Chemnitzer Schillerstraße 1892.

Nach Erteilung der Konzession zum Bau einer Pferdebahn im Jahre 1879 wurde im April 1880 die erste Pferdebahnstrecke in Chemnitz eröffnet. Die Linie verkehrte zwischen Centralbahnhof (heute Hauptbahnhof) und Nicolaibrücke (heute Falkeplatz).

Pferde wurden vorerst von der Posthalterei gestellt, ab Herbst 1880 verfügte der Verkehrsbetrieb über einen eigenen Pferdestall.



Nach stetigen Erweiterungen erreichte das Pferdebahnnetz 1892 seine maximale Ausdehnung mit einer Streckenlänge von 7,15 Kilometern.

Am 19. und 23. Dezember 1893 nahmen die ersten beiden elektrischen Straßenbahnlinien den Betrieb auf. In den folgenden Jahren wurde das Streckennetz stetig erweitert. 1904 erreichte es schließlich eine Länge von 34,9 Kilometern und wurde von zehn Linien befahren.

Für einige Jahre kam die Pferdebahn noch parallel zur elektrischen Straßenbahn zum Einsatz. 1898 erfolgte jedoch die endgültige Einstellung des Pferdebahnbetriebes.



Triebwagen 5 (Baujahr 1893) am Nicolaibahnhof.



Ausbau des Schienennetzes am Marktplatz 1901.

Nahverkehr in zwei Weltkriegen 1914 - 1945

Durch den Ersten Weltkrieg (1914 bis 1918) wurde der Straßenbahnbetrieb erheblich eingeschränkt. So verringerte sich aufgrund des Kriegsdienstesinsatzes das Fahr- und Werkstattpersonal um 60%. Infolgedessen wurden 1915 erstmalig Frauen als Schaffnerinnen, Wagenwäscherinnen und auch als Fahrerinnen beschäftigt.

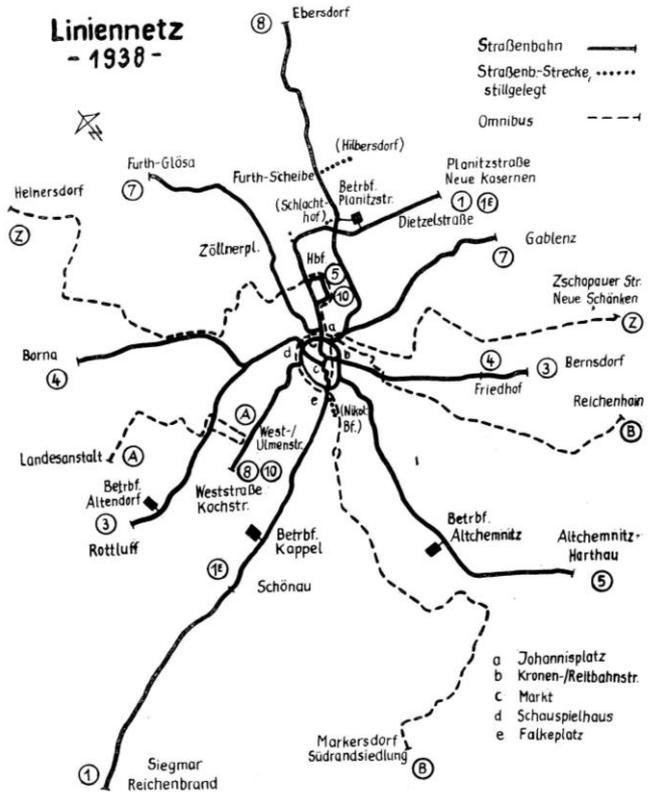


Falkeplatz mit
Straßenbahn
und MAN-Omnibus
der Linie B nach
Reichenhain um
1929.

Der Straßenbahnhof Kappel um 1920.
Unten im Bild zeigt sich ein alter Pferdewagen als Beiwagen.

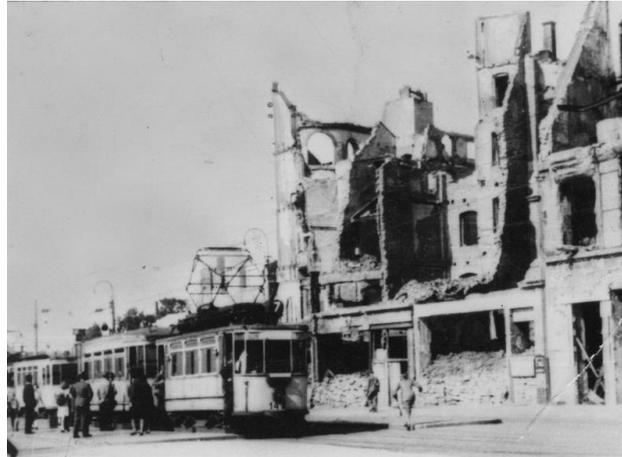


Im Jahre 1922 begann der städtische
Omnibusbetrieb als Ergänzung zur Straßenbahn.
Doch erst ab 1925 etablierte sich der Omnibus zum
öffentlichen Verkehrsmittel in Chemnitz.



1935 erfolgte die Umbenennung des Unternehmens in "Städtische Straßenbahn Chemnitz". Das Chemnitzer Omnibusnetz erreichte 1938 seine bis dahin größte Ausdehnung von 42,1 Kilometern. Doch mit Beginn des Zweiten Weltkrieges und durch den damit verbundenen Kraftstoffmangel wurden Linien verkürzt oder komplett eingestellt.

Infolge mehrerer schwerer Bombenangriffe während des Zweiten Weltkrieges, besonders jener im Februar und März 1945, war seit 5. März 1945 kein Fahrbetrieb mehr möglich. Einzelne Linien wurden am 18. Mai 1945 wieder in Betrieb genommen. Nach diesen erheblichen Zerstörungen war das gesamte Chemnitzer Straßenbahnnetz mit einer Länge von 43,3 Kilometern erst im Dezember 1946 wieder befahrbar. Zu diesem Zeitpunkt verkehrten sechs Straßenbahnlinien.



Der einst belebte Johannisplatz, den erst ab 1946 wieder Züge der Linie 7 befuhren.

Die Straßenbahn in der DDR 1949 - 1989

Die erste Neubaustrecke nach dem Zweiten Weltkrieg wurde am 19. Dezember 1953, dem 60-jährigen Jubiläum der elektrischen Straßenbahn, in Betrieb genommen.

1956 wurde die grundlegende Modernisierung und die Umspuration der Straßenbahn beschlossen. Zwei Jahre darauf erfolgte der "erste Spatenstich" zu diesem Projekt an der Annaberger Straße und in den folgenden Jahrzehnten wurden einige Schmalspurstrecken (925 mm) schrittweise durch Regelspurstrecken (1435 mm) ersetzt. Größtenteils wurden alte Schmalspurstrecken allerdings endgültig aufgegeben und durch Omnibusse ersetzt.

Als letzte Schmalspurstrecke wurde 1988 die Linie 3 eingestellt und auf Busbetrieb umgestellt.



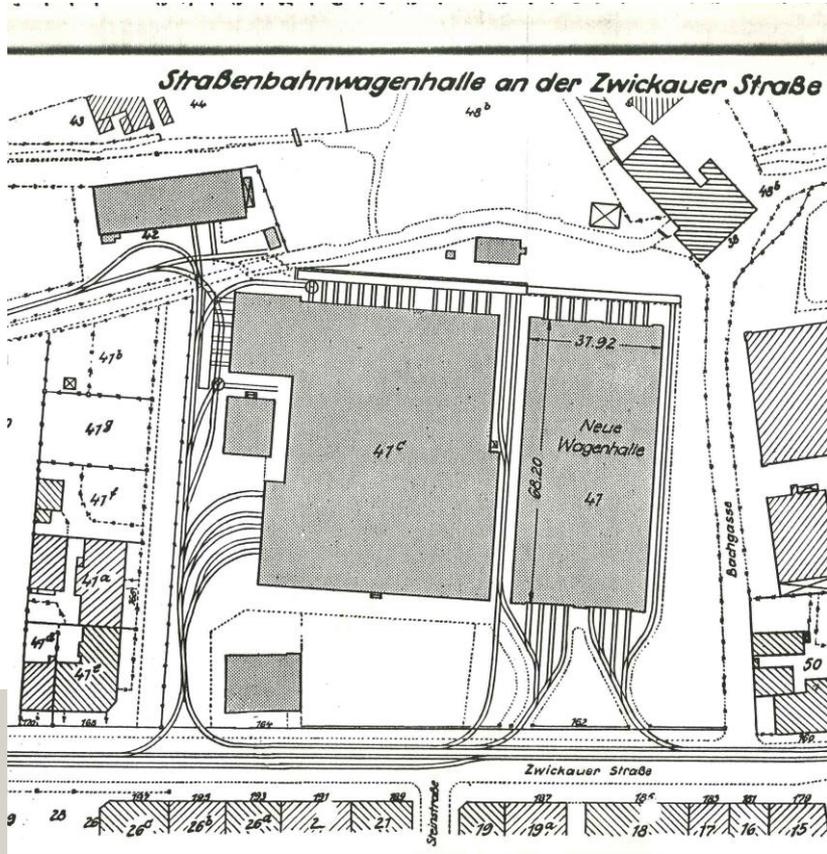
Im Dezember 1968 war schließlich die Straßenbahn-Zentralhaltestelle mit acht überdachten Bahnsteigen fertiggestellt. Parallel dazu wurde der Omnibus-Wendeplatz an der Moritzstraße zu einer modernen Verkehrsanlage ausgebaut, um den gestiegenen Anforderungen gerecht zu werden.

Im Februar 1969 nahm eine neue Straßenbahn-Generation den Betrieb auf. Die in Prag hergestellten Tatra-Großraumwagen prägten mit ihrer Lackierung in rot / elfenbein viele Jahre das Stadtbild. Die letzte Tatrabahn fuhr am 31. Juli 2002.

Tatrazug an der Hauptwerkstatt Kappel, 1995.



Straße der Nationen mit zwei Taträzügen 1979.



Lageplan des Straßenbahndepots 1936



Auszug aus dem Luftbild 2018

Stall der Pferdebahn (1880)

- » Der Ziegelbau mit Holztragwerk wurde im September 1880 fertiggestellt und diente ursprünglich als Stallgebäude für 60 Tiere mit Hufschmiede und Geschirrräumen.
- » Ab 1894 wurde das Gebäude zur Abstellhalle für Beiwagen (ehemalige Pferdebahnwagen) umgenutzt.
- » Für einen Werkstättenneubau kam es 1898 zum Abbruch des hinteren Gebäudeteils.
- » Bis 1995 konnte das Objekt als Schmiede genutzt werden.



Blick in den ehemaligen Pferdestall (1930er)

Dienstgebäude der Pferdebahn (1880)



- » Das Objekt diente nach seiner Fertigstellung im September 1880 und offiziellen Nutzungsaufnahme am 11. November 1880 als Dienstgebäude mit Kutscherstube und Wohnung.
- » Der Ziegelbau mit Sandsteinsockel wurde um 1910 als Strecken- und Oberleitungs-werkstatt genutzt. Mit späteren Umbauten entstanden Büroräume, bis 1995 war die Betriebspoststelle hier untergebracht.
- » Ein bemerkenswertes Baudetail ist das Uhrenfenster am Südgiebel.



Omnibuswerkstatt im Betriebshof Kappel (ca. 1938).

- » Der rechte Teil der ursprünglich viergleisigen Wagenhalle in Stahlskelettbauweise für 14 Fahrzeuge wurde 1915 zur Raumgewinnung um eine zweite Etage aufgestockt.
- » In den 1930er Jahren bis in die 1970er Jahre diente das Gebäude als Omnibuswerkstatt.
- » 1989/90 dienten Umbauten einer Nutzung als regelspuriger Werkstatthalle, 1994 wurde der linke Hallenteil als Inbetriebnahmehalle für die erste Variobahn genutzt.
- » Seit 1997 stehen hier regelspurige Museumswagen.

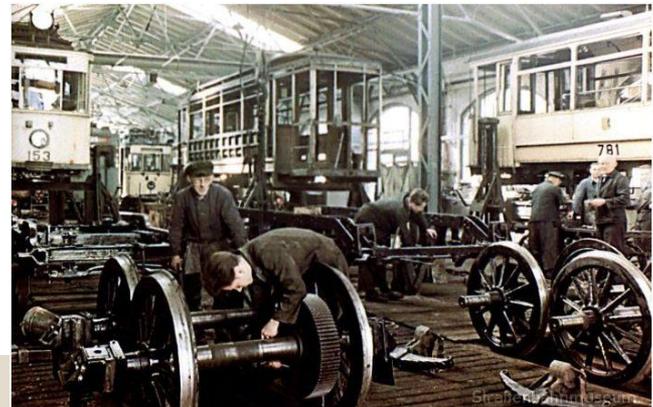
Wagenhalle (1893)



1998.

Wagenhalle (1908)

- » Die neue Wagenhalle entstand auf dem Gelände der abgebrochenen Kappler Mühle, diente ursprünglich als reine Abstellhalle und wurde in den 1950ern bis 1995 Teil der Hauptwerkstatt.
- » Zunächst befanden sich 8 Abstellgleise für 64 Wagen im Objekt, heute sind noch 4 Hallengleise vorhanden.
- » Bei dem Gebäude handelt es sich um ein Stahlstützentragwerk mit Ziegelausmauerungen, Stahlbindern und Oberlichtaufsätzen. Nord- und Südgiebel sind mit Sandsteinquadern verkleidet.
- » Heute dient die ehemalige Wagenhalle als Museumshalle des Straßenbahnmuseums.



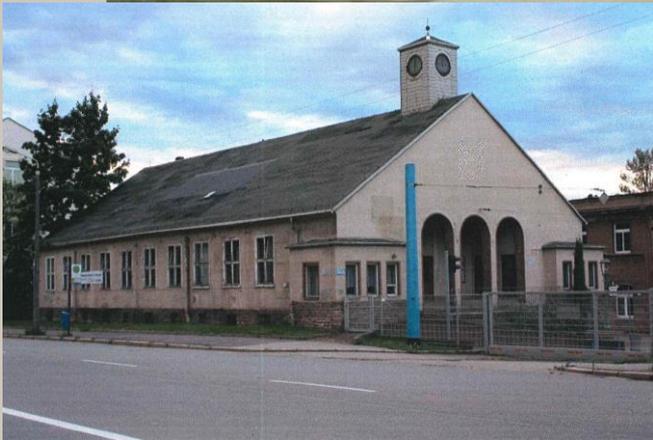
Hauptwerkstatt in der neuen Wagenhalle (1950er Jahre).

Mannschafts-
gebäude
1935.



Mannschaftsgebäude (1935)

- » Das Gebäude wurde am 1. Oktober 1935 als Gemeinschaftsgebäude mit Kantine, Aufenthaltsräumen für Fahrpersonal und Hallenwart, Luftschutzkeller für 270 Personen sowie Wasch- und Ankleideräumen in Betrieb genommen.
- » 1945 bis 1995 waren hier Betriebsküche, Speisesaal und Pförtner untergebracht.
- » Besonderes bauliches Merkmal des Ziegelbaus mit Natursteinverblendung im Erdgeschoss ist der Uhrenturm mit drei beleuchteten Außenuhren.



WEITERE INFORMATIONEN, BILDER UND
VIDEOS ZUR STRAßENBAHN IN
CHEMNITZ FINDEN SIE UNTER
WWW.STRASSENBAHN-CHEMNITZ.DE



INFORMATIONEN

Matthes, Heiner: Auf Achse. 110 Jahre Straßenbahnen und Omnibusse in Chemnitz. Chemnitz 1990.

Fiedler, Uwe: Chemnitz. Ein verlorenes Stadtbild. 3.Auflage, Kassel 2000.

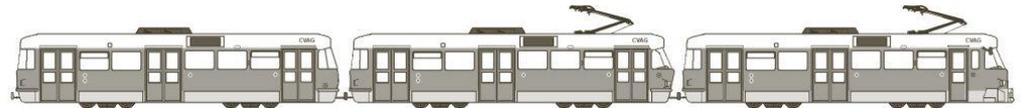
Handakte der Stadt Chemnitz

<http://www.strassenbahn-chemnitz.de/>

https://www.cvag.de/de/Unternehmen/Geschichte_2295.html?sid=IEVOPHqvshmQYLdWgCeWZMqF81uKi7v7

<http://www.altes-chemnitz.de/chemnitz/strassenbahn.htm>

<https://chemnitz-gestern-heute.de/die-chemnitzer-pferdebahn/>



BILDER

Matthes, Heiner: Auf Achse. 110 Jahre Straßenbahnen und Omnibusse in Chemnitz. Chemnitz 1990.

Fiedler, Uwe: Chemnitz. Ein verlorenes Stadtbild. 3.Auflage, Kassel 2000.

Handakte der Stadt Chemnitz

<https://img.oldthing.net/16681/27664021/1/n/ALTE-POSTKARTE-CHEMNITZ-KAPPEL-STRASSENBAHNHOF-Strassenbahn-Depot-railway-Schoenau-cpa-AK-Ansichtskarte-postcard.jpg>

http://www.bahnen-und-mehr.de/museum_kappel.htm

<http://www.strassenbahn-seite.de/picchemnitz01.html>

<https://media.tag24.de/951x634/x/s/xsma41pn3u23y5xnjlqabdolmsky5eb5.jpg>

<http://www.bahnen-und-mehr.de/images/straba-ATW.jpg>

<http://www.strassenbahn-chemnitz.de/>

