

## Informationsblatt Nr. 53 Dezember 2018

*Der Vorstand des Traditionsvereins Döbelner Pferdebahn e.V. wünscht allen Mitgliedern und Freunden ein schönes Weihnachtsfest und ein gutes Neues Jahr!*

### Wir sind ausgezeichnet

**Von der Ostdeutschen Sparkassenstiftung erhielten wir den Titel „Verein des Jahres“**

**A**m 22. November wurden in Potsdam die Unternehmer-Preise des Ostdeutschen Sparkassenverbandes (OSV) vergeben. Und wir waren diesmal dabei!

Vom Geschäftsführenden Präsidenten des OSV Dr. Michael Ermrich und vom Vorsitzenden des Vorstandes der Kreissparkasse Döbeln, Uwe Krahl, bekamen wir den Titel „Verein des Jahres“ verliehen.

Die begehrten Auszeichnungen wurden dieses Jahr zum 22. Mal vergeben. In den Kategorien „Verein des Jahres“, „Unternehmen des Jahres“ und „Kommune des Jahres“ hatte die Jury jeweils einen Preisträger für die Bundesländer Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Sachsen-Anhalt ausgewählt. Wie Dr. Ermrich betonte, habe die hohe Qualität der Bewerber der Jury ihre Arbeit recht schwer gemacht. Immerhin gab es insgesamt 263 Bewerbungen.

Aus Sachsen wurden als Unternehmen des Jahres die Nestler GmbH Feinkartonagen im erzgebirgischen Ehrenfriedersdorf und als Kommune des Jahres die Stadt Werdau im Landkreis Zwickau ausgezeichnet.

Der Titel in der Kategorie „Verein des Jahres“ wird an Vereine verliehen, deren Mitglieder besondere Leistungen mit hoher gesellschaftlicher und regionaler Bedeutung vorweisen können. Bewerben konnten sich auch in diesem Jahr Vereine aus den Bereichen Soziales, Kultur, Sport und Wirtschaft.

Der Auszeichnung war eine Bewerbung voraus gegangen, die über die Kreissparkasse Döbeln eingereicht worden war. Es folgte am 29. August eine Präsentation in Potsdam. Dabei stellte unser Vorsitzender Jörg Lippert den Verein dem Gremium der Ostdeutschen Sparkassenstiftung vor. Die Zeit dafür war auf eine Viertelstunde begrenzt, aber anschließend waren noch etliche Fragen zu beantworten.

### In dieser Ausgabe

Wir sind ausgezeichnet (mit dem Titel „Verein des Jahres“)

Poller vor dem Museum

Für den Briefmarkensammler:  
Die Pferdebahn in Victor Harbor, Australien

Aus der Geschichte der  
Pferdebahn: Automobile statt Pferde?

Aus den anderen Bundesländern wurden für Brandenburg der Drachenbootverein Uckerdrachen aus Prenzlau, für Mecklenburg-Vorpommern der Förderverein Dorfkirchen in Not in MV e.V., und für Sachsen-Anhalt die „Roten Teufelinnen“ vom Wernigeröder Sportverein Rot-Weiß 1949 e.V., Abt. Floorball als Vereine des Jahres ausgezeichnet.

Es handelt sich um einen reinen Ehrenpreis, der nicht mit Geld verbunden ist. Die moralische Anerkennung und die mediale Aufmerksamkeit sind aber nicht zu unterschätzen.

Und nicht zu vergessen, erhalten wir den im Auftrag der OSV produzierten Imagefilm, der bei der Verleihung gezeigt wurde, mit allen Rechten übertragen. Dieser drei



Pferdebahn auf Schlittenkufen in St. Petersburg um 1900

Minuten lange Film der HEARTS AND MINDS Medienproduktion GmbH aus Berlin ist eine Zusammenstellung der Aufnahmen, die am 23. September geschossen wurden, einschließlich kurzer Interviews mit Jörg Lippert und Karl-Heinz Sommer. Ergänzt wurde der Film mit historischen Aufnahmen von Bau und

Eröffnung der Strecke. Gewürzt wurde das Ganze mit einigen Filmtricks. Wie wir das Ganze am besten im Museum präsentieren können, müssen wir uns noch überlegen.

Bis dahin kann man sich den Film aber schon einmal auf der Facebook-Seite ansehen.



Auszeichnung des Traditionsverein durch den Geschäftsführenden Präsidenten des Ostdeutschen Sparkassenverbandes Dr. Michael Ermrich (l.). Den Preis nahmen Jörg Lippert und Marlies Micklich entgegen. Rechts im Bild Uwe Krahl von der Kreissparkasse Döbeln  
© Sylvia Jentsch (Mende) Sächsische Zeitung/Döbelner Anzeiger

## Poller vor dem Museum

Immer wieder mussten wir feststellen, dass das Gleis der Pferdebahn vor dem Museum von Kraftfahrzeugen befahren wurde. Manchmal wurde es sogar als Parkplatz zweckentfremdet. Selbst große Lkw waren zu sehen. Dadurch litt die Pflasterung zwischen den Schienen, und es bestand die Gefahr der Spurerweiterung. Um dem abzuwehren, wurde Kontakt mit dem Ordnungsamt der Stadt aufgenommen. Mitte Oktober stellte es mehrere Poller auf, die künftig derartige Zweckentfremdung verhindern sollen. Für uns bedeutet das, vor jeder Pferdebahnfahrt die Poller mit einem Spezialschlüssel zu entfernen und danach wieder einzusetzen.

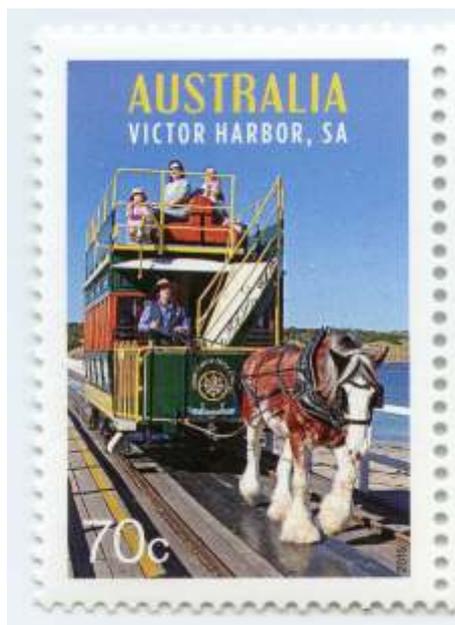


Für den Briefmarkensammler

## Die Pferdebahn in Victor Harbor

Die australische Post gab am 3. März 2015 eine Serie von vier Postwertzeichen zu je 70 Cent heraus, die Verkehrsmittel an touristischen Sehenswürdigkeiten in vier verschiedenen Bundesstaaten zeigen. Die vier Marken erschienen als Zusammendruck. Auf der Marke ganz links ist der Oberdeckwagen 2 der Museums-Pferdebahn in Victor Harbor im Bundesstaat Südaustralien zu sehen. Von einem kräftigen Pferd gezogen, bewegt er sich auf der Holzbrücke zwischen der Insel Granite Island und der Stadt Victor Harbor. Diese Holzbrücke, genannt der Causeway, entstand 1867 als Verlängerung eines Piers. Mit ihr war eine feste Verbindung zwischen Stadt und Insel geschaffen worden.

Diese Verbindung wurde auch für den Gütertransport zum Hafen mit der Eisenbahn genutzt. Der Fahrgastverkehr begann erst 1894. Die Südaustralische Eisenbahn verwendete dafür anfangs gebrauchte doppelstöckige Wagen aus anderen Städten, die dort überflüssig geworden waren. Die Strecke wurde bis 1954 befahren, dann erneuerte man die Holzbrücke ohne Schienen, und es konnte nur noch die Reststrecke auf der Insel befahren werden. 1956 endete der Betrieb zunächst. Als 1986 das 150-jährige Bestehen des Bundesstaates Südaustralien zu feiern war, suchte man überall nach passenden Attraktionen.



Die Marke mit der Abbildung des Pferdebahnwagens 2

So kam man auf die Idee, die Pferdebahn wieder zu beleben. Im Februar 1986 begann der Bau von vier neuen Oberdeckwagen nach alten Vorbildern und gleichzeitig der Bau neuer Gleise, Ställe und einer Wagenhalle.

Der 14. Juni 1986 war der große Tag der Wiedereröffnung. Seitdem ist die Bahn für die Touristen das ganze Jahr und an allen Tagen (außer am Weihnachtstag) unterwegs. Damit ist sie die einzige Museumsbahn mit derart vielen Fahrtagen. An normalen Tagen gibt es neun Fahrten je Richtung, am Wochenende zehn. Der stärkste Verkehr ist zu den Weihnachtsfeiertagen (die in Australien in den Hochsommer fallen): Dann fahren die Wagen von 10 Uhr bis 17.30 Uhr alle 30 Minuten, und es sind alle vier Wagen gleichzeitig im Einsatz.

Die anderen Marken der Serie zeigen ein Wasserflugzeug am Strand der Pfingstsonntagsinseln in Queensland, eine Dampflok der Dandenong-Museumseisenbahn in Victoria und ein Rundfahrtboot in den Katherine-Schluchten des Nitmiluk-Nationalparks im Nordterritorium.

Entworfen wurden die Marken durch John White vom Designstudio der Australischen Post. Der Wert von 70 Cent entspricht dem Basistarif für Inlandspost. Es erschienen auch ein Ersttagsbrief, Briefmarkenheftchen, Rollen mit 100 Marken und vier Maximumkarten.

## Aus der Geschichte der Pferdebahnen

### Automobile statt Pferde?

Die Pferdestraßenbahn in Döbeln war eine der letzten in Deutschland. Auf der Generalversammlung der Döbelner Straßenbahn AG vom 25. März 1926 wurde die Einrichtung einer Autobuslinie beschlossen. Sie sollte aber die Pferdestraßenbahn noch nicht ersetzen, sondern eine neue Verbindung nach Roßwein schaffen. Diskussionen dazu und auch Angebote der Marken Vomag und Büssing hatte es bereits im Vorjahr gegeben, aber wegen der schlechten Finanzverhältnisse hatte man die Angelegenheit zunächst ruhen lassen.

Auf der selben Versammlung kam aber noch ein anderer Vorschlag zur Sprache, den die Tageszeitung Döbelner Anzeiger aufgebracht hatte: Eine Modernisierung der Straßenbahn, indem „nach Amsterdamer Vorbild“ Automobile statt der Pferde die Wagen ziehen sollten. Stadtrat Greiner zeigte ein Bild eines solchen Straßenbahnzuges. Der Oberbürgermeister als Vertreter der Stadt (die auch Besitzer von Aktien der Straßenbahn AG war) empfahl, die Sache zunächst weiter zu beobachten und möglichst Angaben über die Wirtschaftlichkeit zu erhalten.

#### Amsterdam - Sloten

Was hatte es mit dem „Amsterdamer Vorbild“ auf sich, das in Döbeln diskutiert wurde? In Amsterdam selbst fuhr die Straßenbahn seit 1910 elektrisch. Aber die Nachbargemeinde Sloten baute noch 1918 eine neue Pferdestraßenbahn (die letzte neu gebaute in den Niederlanden).

Sie verwendete aus Kostengründen gebrauchte Wagen aus Amersfoort und Gouda. Die Gleise kamen von der Bahn Oostelijk-Groningen (OG), wo man wegen Umstellung auf Dampflokomotiven schwereres Schienenmaterial einbauen musste. Sie hatten die Kapspur (1067 mm). Als Sloten am 1. Januar 1921 eingemeindet wurde, kam die Straßenbahn unter die Verwaltung der Städtischen Straßenbahn Amsterdam. Eine Verbindung der Bahn mit Elektrifizierung erschien nicht lohnend, zumal die Spurweite in Amsterdam 1435 mm betrug. Zuerst ersetzte man die Wagen durch umgebaute Pferdebahnwagen aus Amsterdam. Dann ersetzte man 1922 die Pferde durch kleine Busse, in denen auch einige Fahrgäste mitfahren konnten. Um anderen Fahrzeuglenkern zu zeigen, dass es sich um einen an Schienen gebundenen Straßenbahnzug handelte, war vorn ein großes Schild „TRAM“ angebracht. Die mit der Nummer 21 versehene Linie war so erfolgreich, dass man am Wochenende Kraftomnibusse zur Verstärkung heranholen musste. An Tagen mit geringem Fahrgastverkehr dagegen blieben die alten Pferdebahnwagen in der Wagenhalle und das Kraftfahrzeug fuhr allein. Das ging so bis 1925, dann waren leistungsfähigere Kraftomnibusse verfügbar,

Im niederländischen Soest verwendete man zwei Ford-Lastwagen als Zugmittel



Die Straßenbahn Amsterdam - Sloten im Februar 1922 in der Bosboomstraat (heute Andreas Schelfhoutstraat)  
Public Domain

die am 3. Dezember 1925 die Straßenbahn ablösten. Die Schienen wurden entfernt. Als man sich in Döbeln 1926 mit dieser Bahn beschäftigte, war sie also bereits Geschichte.

#### Soest

In der niederländischen Stadt Soest, etwa 20 km nordöstlich von Utrecht, gab es eine ähnliche Bahn. Die 5,4 km lange Linie zwischen Soest, Soestdijk und Baarn war am 1. Juni 1895 eröffnet worden. Zwischen 1900 und 1918 führte die Niederländische Centraal-Eisenbahngesellschaft (NCS) den Betrieb durch, gab ihn aber wegen unbefriedigender Fahrgastzahlen (parallel gab es eine Eisenbahn) an die Gemeinde Soest ab.

Im Jahre 1922 ersetzte man die Pferde durch zwei Ford-Lkw. In dieser Form lief der Betrieb aber nur bis 1925, dann wurde die Bahn durch neue Kraftomnibusse ersetzt.

#### Utrecht - Vreeswijk

Diese Pferdebahn hatte um 1893 eine frühere Dampf-Tramway ersetzt, die zu hohe Kosten im Verhältnis zu den Einnahmen aufwies.

Ab 17. August 1923 nahm man statt der Pferde einen Bus als Vorspann. Dieser fuhr zunächst ohne Anhänger vom Hauptbahnhof Utrecht nach Westerkade. Dort wurde einer der früheren Pferdebahnwagen

angehängt, und die Fahrt ging weiter bis Vreeswijk. Dort hängte der Fahrer den Anhänger wieder ab und fuhr solo weiter bis Vianen. Am 1. Januar 1929 wurde letztmals ein Straßenbahnwagen eingesetzt, und der Kraftomnibus übernahm allein die Beförderung.

Erst 1983 erhielten die früheren Dörfer Jutphaas and Vreeswijk (inzwischen mit der Satellitenstadt Nieuwegein verschmolzen) eine neue Straßenbahnverbindung mit Utrecht.

#### Alkmaar

In der nordholländischen Stadt Alkmaar gab es seit Januar 1895 eine Pferdebahn, die 1905 um eine zweite Linie erweitert wurde.

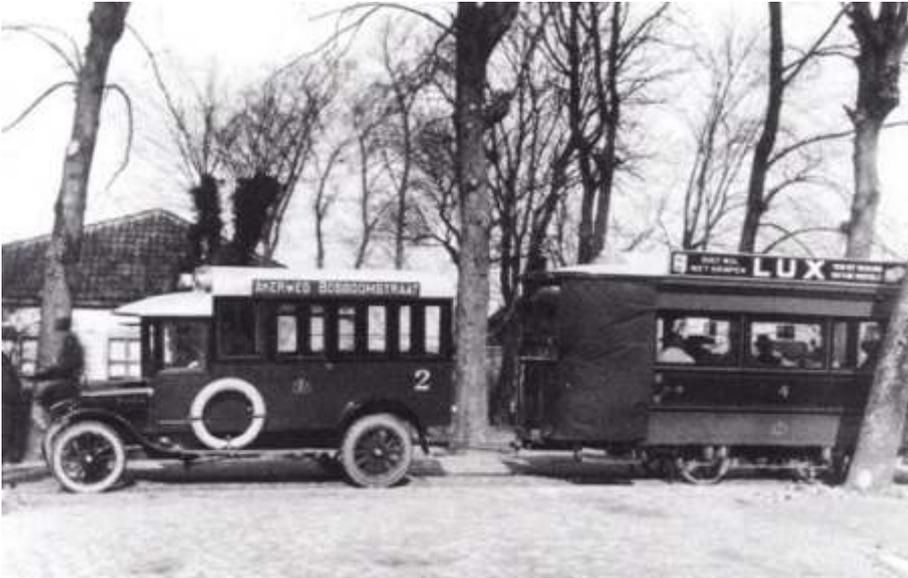
Die vorhandenen Pferdebahnwagen ersetzte man 1923 durch fünf gebrauchte Pferdebahnwagen aus Amsterdam, die man auf Meterspur umbaute. Statt der Pferde nutzte man Ford-Zugmaschinen mit Aufbauten von Asjes.

Finanzielle Probleme führten zur Einstellung des Verkehrs am 22. Juni 1929. Zwei normale Stadtbuslinien ersetzten die Bahn.

#### Oudewater

Die Gemeindebahn Oudewater war am 7. August 1906 eröffnet worden. Die 3,7 km lange Strecke in Kapspur führte zum Bahnhof Papekop an der Eisenbahn Utrecht - Gouda.





Bus 2 und Pferdebahnwagen 4 der Bahn Amsterdam - Sloten

Die Bahn fuhr von und zu den Zügen dieser Eisenbahn. Die drei Pferdebahnwagen stammten von der Amsterdamer Straßenbahn und waren der anderen Spur angepasst worden.

Nach dem Vorbild von Sloten ersetzte man ab Juni 1924 die Pferde durch einen kleinen Kraftomnibus, dem später ein zweiter folgte. Da das Gleis teilweise seitlich neben der befestigten Straße lag musste der Bus etwas versetzt fahren, was zu einigen Entgleisungen führte. Wenn nur wenige Fahrgäste kamen, reichte der Omnibus allein aus. Die Pferdebahnwagen wurden nur noch im Spitzenverkehr und am Wochenende benötigt. Zuletzt fuhren sie im März 1931. Die Buslinie gab es bis Mai 1936, dann wurde der Bahnhof Oudewater-Papekop geschlossen.

#### Dartford (England)

Auch außerhalb der Niederlande gab es vereinzelt „Traktor-Trams“. Bei der Pferdebahn im Joyce-Green-Krankenhaus in Dartford bei London unternahm man zuerst im Juli 1914 einen Versuch mit einem Pkw und zwei Pferdebahnwagen mit 23 Personen. Da aber kurz darauf der Erste Weltkrieg begann, waren keine Automobile mehr für diesen Zweck verfügbar.



Erst 1924/25 gab es einen erfolgreichen Test mit einem Talbot-Krankenwagen, und das Krankenhaus beschaffte zwei weitere derartige Fahrzeuge. Die angehängten Pferdebahnwagen mussten mit Bremsen besetzt werden, die sich in den Kurven weit hinauslehnten, damit die Wagen nicht entgleisten. Der Betrieb endete 1936, und die Gleise verschwanden 1943 bei einer Altmetallsammlung.

#### Literatur

„Zur Frage des Automobilbetriebes der Straßenbahn“ In: Döbelner Anzeiger vom 27. März 1926.

Duparc, Herman Johan Arie.: De Amsterdamse paardetrans. Schuyt Co., Haarlem, 1997

Erik Swierstra: „Trams naar Sloten“. Geheugen van de Amsterdamse tram. [www.amsterdamsetrams.nl/erikswierstra/05sloten.htm](http://www.amsterdamsetrams.nl/erikswierstra/05sloten.htm)

Klomp, R.G.: „De stadstram te Alkmaar“. In: Op de Rails. 1962 Nr. 11

Klomp, R.G.: „Gemeentetram Oudewater“. In: Op de Rails. 1963 Nr. 8

Duparc, H.J.A.: „De tram van Utrecht naar Vreeswijk“ In: Op de Rails. 1974 Nr. 8.

Voice, David: Hospital Tramways and Railways. Adam Gorden, Sutherland 2005.

## Impressum

Traditionsverein Döbelner  
Pferdebahn e. V.

Niederwerder 6,  
04720 Döbeln

Telefon: 03431 - 7 04 68 52

E-Mail:  
[info@doebelner-pferdebahn.de](mailto:info@doebelner-pferdebahn.de)

Internet:  
[www.doebelner-pferdebahn.de](http://www.doebelner-pferdebahn.de)

Vereinsregister des Amtsgerichts  
Chemnitz: VR 5491

Steuernummer beim Finanzamt  
Döbeln: 236/140/06676

## Vorstand

Vorsitzender:  
Jörg Lippert  
[joerg\\_lippert@web.de](mailto:joerg_lippert@web.de)

Stellvertretender Vorsitzender:  
Norbert Kuschinski

Schatzmeister:  
Alfred Klepzig

## Museum

Dienstag bis Freitag 10 bis 17 Uhr  
(Pause 12 bis 13 Uhr)

Sonnabend 10.00 - 12.30 Uhr  
(an öffentlichen Fahrtagen bis 17  
Uhr)

## Öffentliche Fahrtage 2019

am 4. Mai, 1. Juni, 6. Juli, 3.  
August, 7. September und 5.  
Oktober. Abfahrten jeweils nach  
Bedarf von 10 Uhr bis 12 und 14  
bis 16.30 Uhr vom Pferdebahn-  
museum.

Krankentransportwagen und Pferdebahn-  
wagen im Gelände des Joyce Green  
Hospitals bei London um 1925