

## Informationsblatt Nr. 44 Oktober 2017

### Jubiläum „150 Jahre“

In dieses Jahr fielen drei Jubiläen: Vor 125 Jahren wurde die erste Pferdebahn in Döbeln eröffnet, vor 15 Jahren gründete sich der Traditionsverein, und vor 10 Jahren fuhr die neue Pferdebahn erstmals durch die Innenstadt. Zusammen sind das also 150 Jahre, und aus diesem Anlass hatte der Verein am 7. September einige Sponsoren und Unterstützer zu einer kleinen Feier geladen. Dieser Tag war gewählt worden, weil am 8. September 1892 die Gesamtstrecke bis zur Endstelle Weißes Kreuz in Betrieb gegangen war.

Einige Gäste hatten Geschenke mitgebracht. So gab es von der Bäckerei Körner als Überraschung eine Torte. Oberbürgermeister Egerer überreichte zwei Rahmen mit Quartettkarten zur Geschichte der Straßenbahn, die er einmal

auf einem Flohmarkt erstanden hatte, und Bernd Wetzig von der Wohnungsgenossenschaft Fortschritt übergab einen Scheck mit einer Spende.

Im Vortragsraum gab es einen bebilderten Rückblick auf die alte Pferdebahn und auf die Geschichte des Traditionsvereins, ergänzt durch einige Anekdoten von unserem langjährigen Vorsitzenden Uwe Hitzschke.

Die öffentlichen Fahrtage und auch die Sonderfahrten sind zufriedenstellend verlaufen. Probleme, wie das Erscheinen einer größeren Gruppe weit vor der angekündigten Zeit und mit mehr Personen, konnten durch unsere Vereinsmitglieder bewältigt werden.

Die Bauarbeiten zum Hochwasserschutz an der Flutmulde sind immer näher

### In dieser Ausgabe

Jubiläum „150 Jahre“

Das Depot der Döbelner Pferdebahn

Zwei Geschichten:  
Der Bahnhofsberg als Spielplatz  
Nicht ohne Zucker

Vor 250 Jahren: Die ersten Eisenschienen

gerückt, und inzwischen haben wir Baufahrzeuge und Bagger direkt neben dem Haus. Zur Verstärkung des Fundaments werden wir für einige Wochen auf den Gleisanschluss zum Depot verzichten müssen. Wir sind aber zuversichtlich, dafür eine Lösung zu finden.



Vor der Geburtstagsparty...

## Das Depot der Döbelner Pferdebahn

**D**as im Jahre 1891 erarbeitete Projekt zur Döbelner Pferdebahn sah vor, dass die Wagen einspännig fahren sollten mit Ausnahme des sogenannten **Bahnhofsberges** – der **Bahnhofstraße** zwischen **Jacobikirche** und dem damaligen **Restaurant „Forsthaus“** (heute ein Wohngebäude) an der Ecke **Grimmaische Straße**. Daraus ergab sich, dass das Depot am Beginn der Steigungsstrecke liegen sollte, damit mit dem Vorspannen gleichzeitig der **Pferdewechsel** durchgeführt werden konnte.

Am 25. April 1892 bat die Döbelner Pferdebahn AG die Stadt, ihr ein geeignetes Grundstück zu überlassen. Bereits vier Tage später beschloss der Stadtrat, ein 12 x 32 m großes Grundstück für 3 Mark/m<sup>2</sup> abzugeben. Es lag hinter dem Grundstück der **Kirchgemeinde**, auf dem sie 1903-04 die **Jacobikirche** baute. Da das Grundstück der **Straßenbahn AG** für das geplante 30 m lange Gebäude zu klein war, überließ die Stadt nochmals einen schmalen Geländestreifen zum gleichen Preis.

Als am 10. Juli 1892 die erste Teilstrecke der Pferdebahn eröffnet wurde war das Depotgebäude noch nicht fertig gestellt. Für die Pferde wurden Ställe angemietet: Die meisten standen im **Gasthof "Zum goldenen Apfel"** in der **St. Georgenstraße 16**, nahe der Endstelle **Weißes Kreuz**. Einige Pferde, die als **Vorspann** für die Steigung der **Bahnhofstraße** bestimmt waren, kamen im **Schlachthof** unter.

Die Wagen wurden in einer 3,5 m x 18 m großen **Baubude** untergebracht.

Am 22. Oktober 1892 konnte endlich das Depotgebäude in der **Verlängerten Schlachthofstraße 1** bezogen werden. Nach der Umbenennung der Straße in „An der **Jacobikirche**“ wurde es dieser unter **Hausnummer 4** zugeordnet. Im Depotgebäude gab es eine **Wagenhalle**, **Pferdeställe**, **Futterboden**, **Büroräume** und mehrere **Wohnungen**: Im Erdgeschoss für den **Pferdewärter** und im Obergeschoss für den **Depotverwalter** und ein oder zwei **Kutscher**. Der durchschnittliche **Pferdebestand** betrug anfangs **elf**, ab 1908 **zwölf** Pferde.

### Was der alte Pferdewärter erzählte

Als sich der Autor im Jahre 1956 erstmals mit der Döbelner Pferdebahn beschäftigte, lernte er noch den damals bereits über 90 Jahre alten **Pferdewärter Hermann Winkler** kennen und erfuhr von ihm einige Details.

Der **Pferdewärter** musste bei jeder Fahrt **Richtung Bahnhof** ein Pferd zur **Haltestelle Jacobikirche** führen. Dort wurde es **vorn seitlich** an den Wagen **angespannt**. Dafür war am Wagen ein **Haken** angebracht.

Wenn an der **Jacobikirche** keine **Fahrgäste** zu- oder **absteigen** wollten, geschah dies während der **Fahrt**, um den

**Pferden** das **Anfahren** vor dem **Berg** zu **ersparen** und sie so zu **schonen**. An der **Haltestelle „Forsthaus“** wurde **gehalten**. Das **neue Pferd** wurde **ordnungsgemäß** vor den **Wagen** **gespannt** und das **alte ermüdete Pferd** vom **Pferdewärter** den **Berg** **hinunter** zum **Stall** **geführt**. Lediglich die **Ausrückefahrten** und **einige** nur **schwach besetzten Fahrten** wurden **ohne Vorspann** **gefahren**.

In den **Zwischenzeiten** musste der **Pferdewärter** die **Pferde** **füttern** und **putzen** sowie den **Stall** **ausmisten**. Da die **Zeit** dafür **äußerst knapp** war, **half** **regelmäßig** seine **Frau** mit, obwohl sie gar nicht bei der **Pferdebahn** **angestellt** war. Sie **übernahm** teilweise auch das **Vorspannen** und **Auswechseln** der **Pferde**. Trotz dieser **schweren** und **zeitaufwändigen** **Arbeit** wurde der **Pferdewärter** nicht **reich**. Er erhielt lediglich **50 Mark** **Monatslohn** und **freie** **Wohnung**, und bis etwa 1910 wurde er sogar nur als **normaler Kutscher** **geführt** und **entlohnt**.

### Wie es weiter ging

Im Jahre 1903 ließ die **Gesellschaft** im **Hof** eine **Zentimalwaage** mit einer **Tragfähigkeit** von **150 Zentnern** (**7,5 t**) **aufstellen**, um die **angelieferten Futtermengen** **besser kontrollieren** zu können. **Gleichzeitig** erfolgte eine **Einfriedung** des **Depotgrundstücks** mit **verschließbaren Toren**.

Nach der **Einstellung** der **Pferdebahn** am **21. Dezember 1926** wurde das **Depotgebäude**



Das Depot hinter der Jacobikirche (Erläuterungen siehe nächste Seite)

vollständig umgebaut. Aus der Wagenremise und den Ställen wurden Omnibusgaragen und aus dem Futterboden Wohnungen. Das gesamte Gebäude erhielt elektrische Beleuchtung und Dampfheizung. In späteren Jahren wurden weitere Garagen eingebaut und die Turmspitze abgetragen.

In dieser Form wurde das Gebäude noch vom VEB Kraftverkehr Waldheim genutzt

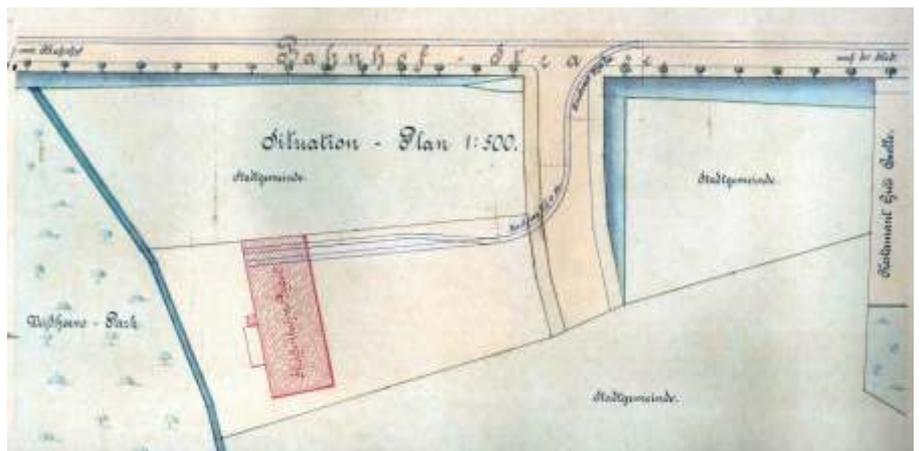
Heute ist von dem alten Pferddepot nichts mehr vorhanden. Die letzten Reste verschwanden 2002. Auf dem Gelände befinden sich jetzt Bauten für die Feuerwehr der Stadt Döbeln.

Mario Schatz



Die drei Herren des Aufsichtsrates hier noch einmal in einem Ausschnitt des Bildes etwas größer. Die Namen der Aufsichtsräte der Döbelner Straßenbahn sind zwar bekannt, nur haben diese Personen im Laufe der Betriebszeit der Pferdebahn mehrmals gewechselt.

Wer kann den abgebildeten Personen die Namen zuordnen? Das würde auch den Aufnahmezeitpunkt des Bildes eingrenzen. Bisher kann man nur sagen, dass das Bild frühestens etwa 1897/98 entstanden ist, weil Herr Winkler anfangs nur Kutscher war und nicht im Depot gewohnt hatte.



Lageplan des Depots, gezeichnet 1892 vom Architekten und Baumeister. Die Jacobikirche auf dem benachbarten Grundstück der Stadtgemeinde ist nicht eingezeichnet, denn sie wurde erst später gebaut.

## Zum Bild auf Seite 2:

Das Depot der Döbelner Pferdebahn.

Von rechts nach links:

Der Personenwagen Nr. 3 (mit Rappen) und der Postwagen (mit Schimmel) vor der Wagenremise;

der Postpaketwagen für die Paketzustellung, davor drei Herren des Aufsichtsrates;

vor dem Turm der Pferdewärter Hermann Winkler, dahinter an den Fenstern seiner Wohnung seine Familie;

links zwei Pferde vor dem Stall, davor der Depotverwalter Franz Silz in heller Uniform.

Im Obergeschoss: rechts Futterboden, daran anschließend die Büros, links weitere Wohnungen, darunter die des Depotverwalters. Der Turm war funktionslos.



## Zwei Geschichten

Unser langjähriger Vereinsvorsitzende Uwe Hitzschke hatte einmal von Karl-Heinz Möbius (in Döbeln auch als „Turnvater Jahn“ bekannt) zwei Geschichten erfahren, die mit der Steigung der Bahnhofstraße zusammen hängen:

### Der Bahnhofsberg als Spielplatz

Der Straßenverkehr war in Döbeln zu Zeiten der Pferdebahn bedeutend geringer als heute. So konnten die Kinder noch ohne ständige Gefahr für ihr Leben auf der Straße spielen. Einige Kinder entdeckten die Schienen der Pferdebahn für ihre Wettspiele. Am oberen Ende der Steilstrecke, also etwa

bei der Haltestelle Forsthaus, legten zwei Kinder jeweils einen kleinen Ball in der Größe eines Tennisballs in die Rillen der beiden Schienen. Dann gaben sie den Bällen einen kleinen Stoß und beobachteten sie. Sieger war, dessen Ball unten als erster ankam.

### Nicht ohne Zucker

Die zweite Geschichte: Karl-Heinz Möbius wohnte genau an der Ecke, wo die Vorspannpferde zur Bahnhofstraße gebracht wurden. Wenn nun ein solches Pferd kam, blieb es regelmäßig vor dem offenen Küchenfenster stehen und ging erst weiter, wenn es ein Stückchen Würfelzucker bekommen hatte.

## Vor 250 Jahren: Die ersten Eisenschienen

**V**or 250 Jahren wurde etwas erfunden, ohne das es die heutigen Straßenbahnen und Eisenbahnen nicht geben würde: Die eiserne Schiene.

Ursprünglich verwendete man für den Transport von Kohle, Erz und ähnlichen Gütern Wagen, die mit hölzernen Rädern auf hölzernen Balken liefen. In deutschen Bergwerken gab es solche von Bergleuten geschobene „Hunte“ bereits im 12. Jahrhundert. Die älteste bekannte mit Pferden betriebene Bahn war ab 1604 der Wollaton Wagonway in der Nähe von Nottingham in England. Da sich das Holz rasch abnutzte, versah man später die Holzräder mit Eisenreifen. Ab 1729 konnte man Räder ganz aus Gusseisen herstellen.



Gusseisernes Rad in der Form, die ab 1729 verwendet wurde. Ausgestellt im Museum des Eisens, Coalbrookdale (England)

In Coalbrookdale, einem frühen Industriegebiet westlich von Birmingham, entstand in den 1750er Jahren ein ganzes Netz derartiger Wagonways.

Im Jahre 1767, also vor 250 Jahren, kam dann die Erfindung der Schiene: In Coalbrookdale ließ der Manager Richard Reynolds lange und schmale gusseiserne Platten aus seinem Eisenwerk auf die hölzernen Balken nageln, um so den Verschleiß zu mindern.

War diese Erfindung ein Zufall? Das behauptet zumindest der Schriftsteller Artur Fürst (1880-1926) in seinem populären Buch „Die Welt auf Schienen“, das zuerst 1918 erschien und bis heute immer wieder nachgedruckt wird. Er schrieb:

„Im Jahre 1767 litten die englischen Eisenwerke stark unter einem Rückgang des Geschäfts. Das aus den Hochöfen kommende Eisen konnte nicht sogleich verkauft werden. Der Mitbesitzer der Eisenwerke zu Coalebrookdale, Reynolds, beschloß daher, aus dem Eisen dicke Barren zu gießen und einen Versuch zu machen, ob ein solcher sehr kräftiger Belag der hölzernen Schienen die Karrenförderung nicht günstig beeinflussen würde. Er wollte zunächst das Eisen nur vorübergehend für diesen Zweck zur Verfügung stellen, es nachher, sobald die Geschäfte wieder besser gingen, wieder umgießen lassen und verkaufen.“

Die ersten Barren wurden in Coalebrookdale am 13. November 1767 gegossen. Kaum waren sie ausgelegt, da zeigten sich die Vorteile dieses kräftigen Belags der hölzernen Balken so deutlich, daß an ein Wiederaufnehmen des Eisens niemals mehr gedacht worden ist. Der Grubenbesitzer ließ vielmehr seine sämtlichen Geleise in solcher Weise ausstatten, und sein Vorgehen fand alsbald Nachahmung.“

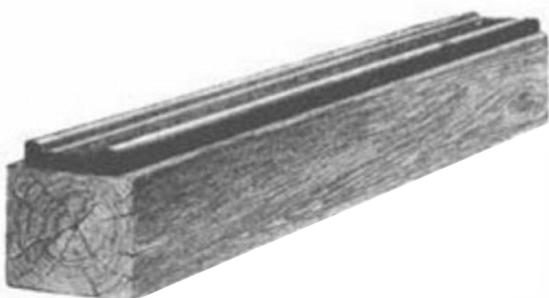
Leider gibt Artur Fürst in seinem Buch keine Quellen an, so dass zwar das Jahr, aber nicht das von ihm erwähnte Datum sicher ist.

Die ersten Schienenstücke waren 1,5 m lang und 11 cm breit. Im Querschnitt waren sie leicht U-förmig, so dass die Wagenräder beidseitig geführt wurden.

Die gusseisernen Räder der Wagen hatten noch keine Spurkränze und konnten daher im Prinzip auch ohne Schienen fahren. Praktisch geschah das aber nur auf kurzen Strecken, zum Beispiel an den Be- und Entladestellen. Auf der Landstraße hätten die relativ schmalen Räder bald Beschädigungen an der Straßenoberfläche verursacht und sich eingegraben.

Die beidseitige Führung der Räder führte in Kurven oft zum Zwängen und Entgleisen. Es entstanden daher bald Varianten, die diesen Nachteil beseitigen sollten: Zum einen die Winkelschiene, die im Querschnitt einem L gleich, und zum anderen die Räder mit Spurkranz.

Im „Museum des Eisens“ in Coalbrookdale sind einige frühe Schienenstücke und auch der Nachbau (unter Verwendung von Originalteilen) eines Wagens mit gusseisernen Rädern zu sehen.



### Impressum

Traditionsverein Döbelner  
Pferdebahn e. V.

Niederwerder 6,  
D-04720 Döbeln

Telefon: 0 34 31 / 70 42 08

Fax: 0 34 31 / 62 71 71

E-Mail:  
info@doebelner-pferdebahn.de

Internet:  
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

Stellvertretender Vorsitzender:  
Norbert Kuschinski  
norbert.kuschinski@telecolumbus.net

Schatzmeister:  
Alfred Klepzig

### Museum

Dienstag, Mittwoch und Freitag 10  
bis 17 Uhr (Pause 11.45-12.45)

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

### Fahrtage 2017

Öffentliche Fahrten von Mai bis  
Oktober an jedem ersten Sonnabend im  
Monat, mit Abfahrten am Museum von  
10 bis 12.30 Uhr und 14 bis 16.30 Uhr.  
Im Jahre 2017 ist das am 6. Mai, 3. Juni,  
1. Juli, 5. August, 2. September und 7.  
Oktober.

Sonderfahrten sind nach Vereinbarung  
auch an anderen Tagen möglich.

Schienenstück, wie es ab 1767 in Coalbrookdale hergestellt wurde.

Abbildung aus Artur Fürst: „Die Welt auf Schienen - Eine Darstellung der Einrichtungen und des Betriebs auf den Eisenbahnen des Fernverkehrs, nebst einer Geschichte der Eisenbahn“. Verlag Albert Langen, München 1918