



Informationsblatt Nr. 58 August 2019

Ein heißer Sommer

Bereits im Juni mussten einige Sonderfahrten wegen der zu hohen Temperaturen abgesagt werden.

Am ersten Fahrtag im Juli waren die Temperaturen wieder erträglich, so dass er wie geplant stattfinden konnte. Die Schulferien in Sachsen hatten gerade begonnen, und so war der Besuch etwas verhalten. Auch mussten zwei angemeldete Gruppen kurzfristig absagen. Trotzdem konnten wir insgesamt mit diesem Tag zufrieden sein.

Mitte Juli stiegen die Temperaturen wieder. In Deutschland wurden in mehreren Städten mit über 40 °C bisherige Hitze rekorde geknackt. In Döbeln war es mit 33 °C zwar nicht ganz so heiß, aber das war trotzdem mehr, als dem Pferd zumutbar war. So mussten wir wieder Sonderfahrten verschieben bzw. absagen. Schließlich wollen wir uns nicht nachsagen lassen, das Tierwohl zu gefährden. Es gibt genug

Personen, die am liebsten Pferde in der Stadt (früher alltäglich) ganz verbieten würden - mehr dazu im Beitrag auf Seite 2. Am öffentlichen Fahrtag im August waren die Wetterverhältnisse wieder normal, und so war auch die Zahl der Fahrgäste höher.

Weiße Haltelinie

An der Lichtsignalanlage ist seit Anfang Juli eine weiße Haltelinie angebracht. Deren Fehlen war von manchen Autofahrern bemängelt worden, die das rote Licht missachtet hatten. Wir waren gespannt, wie sich das auswirken würde. Und wie schon fast zu vermuten war: Es gab trotz der Haltelinie wieder einige Rotfahrer, sowohl am Juli-Fahrtag wie auch am August-Fahrtag und bei den bestellten Sonderfahrten.

Am 19. August beginnt in Sachsen wieder der Schulunterricht. Wer in seiner Familie Schulanfänger hat, kann aus unserem Souvenirangebot noch einige Zuckertüten (ohne Inhalt) erwerben.

In dieser Ausgabe

Ein heißer Sommer

Keine Pferde mehr in der Innenstadt?

Aus anderen Städten:
Pferdebahnfahrten in De Panne

Die ältesten Pferdebahnwagen in Brüssel

Jetzt mit Haltelinie an der Lichtsignalanlage



Keine Pferde mehr in der Innenstadt?

Keine Angst, diese Frage stellt sich nicht in Döbeln. Aber in anderen Städten ist sie durchaus aktuell. Auf der einen Seite stehen das Tourismus-Marketing, das eine Attraktion für die Touristen natürlich erhalten will, und die Besitzer der Kutschen und Fuhrwerke. Auf der anderen Seite sind selbst ernannte Tierschützer und Vertreter der Stadtverwaltung, die vor allem die unvermeidlichen Abfälle und Gerüche sowie die „Entschleunigung“ des Straßenverkehrs durch vorausfahrende Pferdefuhrwerke für folgende Autos sehen.

Wien

In Wien sind die Fiaker eigentlich aus dem Stadtbild nicht wegzudenken. Sie fahren Touristen auf verschiedenen Routen zu den Sehenswürdigkeiten der Innenstadt oder durch den Zentralfriedhof. Mitte Juni erhielten die Pferde nach fünf Stunden Dienst erstmals „hitzefrei“. Viel zu spät, bemängelten Tierschützer und fordern eine strengere Regelung. So sollten die Pferde wie in Salzburg und Innsbruck auch in Wien an solchen Tagen gar nicht erst ausfahren. Während auch in Salzburg 35 Grad als

durch die Hufe entstünden. Genannt wurde eine Summe von bis zu 750.000 Euro jährlich.

Pferdeäpfel wären allerdings kein Problem mehr, seit sogenannte Pooh-Bags eingeführt wurden.

Der Bezirk will die Zahl der Standplätze verringern und diese zum Teil verlegen. Gegen solche Pläne laufen die Fiaker Sturm. Ihre Kunden sind zu 90% Laufkundschaft, die zum großen Teil wegfallen würde, wenn sich der Standplatz irgendwo in einer Seitengasse befände.

Die Aktivisten vom engagierten "Verein gegen Tierfabriken" (VGT) fordern, dass die Pferde insgesamt weniger arbeiten müssen als die bisher maximal 18 Tage pro Monat, und dass langfristig die Fiakerei ganz abgeschafft wird.

Dem Problem mit den Straßenschäden wollten Stadt und Fiaker-Unternehmen mit Gummi-Hufbeschlägen für die mehr als 300 Pferde beikommen. Erste Versuche 2018 ließen aber noch einige Fragen offen. So waren manche der „Gummischuhe“ bereits nach drei Tagen verschlissen.

Berlin

Auch in Berlin fordern Tierschützer seit Jahren ein komplettes Verbot der Pferdekutschen in der Innenstadt. Die Tiere litten unter dem Verkehr, dem Lärm und auch der Sommerhitze. 2017 unterschrieben rund 100.000 Menschen eine Petition für ein Ende dieser Touristenattraktion. Mit einem generellen Verbot in der Stadt konnten sich Senat und Bezirkspolitiker bislang aber nicht durchsetzen. Pferdekutscher warten zum Beispiel am Brandenburger Tor auf Touristen. Seit Mai 2019 ist neben dem „Hitzefrei“ bei mehr als 30°C auch festgelegt, dass jedem Pferd täglich zwei Stunden Auslaufen auf unbefestigtem Boden ermöglicht werden müssen. „Kutschfahrten in einer Millionenmetropole bedeuten enormen Stress für die Pferde. Im Sinne des Tierschutzes ist es daher erforderlich, klare Vorgaben im Sinne des Tierwohls zu machen“, äußerte sich der Justiz-Senator des Landes Berlin, Dirk Behrendt (Grüne).

Graz

Was in Berlin und Wien noch überlegt wird, hat der Amtsschimmel in Graz bereits festgelegt: Keine Pferde mehr in der Innenstadt. Das Tramway Museum Graz musste daher nach einem negativen Bescheid des Straßenamts der Stadt Graz die für den 27. und 28. Juli 2019 geplanten Sonderfahrten mit der Pferdestraßenbahn in der Grazer Innenstadt absagen. Das ist umso ärgerlicher, weil es keine andere Möglichkeit für den Einsatz des historischen Pferdebahnwagens in Graz mehr gibt. In früheren Jahren war man von der Endstelle Mariatrost, wo sich das Tramway Museum befindet, bis zur Ausweichstelle Wagnesweg gefahren. Dort aber hat der Nahverkehrsbetrieb das Rasengleis durch ein kostengünstigeres Schottergleis ersetzt, auf dem Pferde nicht laufen können, und außerdem die Ausweichen an der eingleisigen Stelle durch eine Gleisverschlingung ersetzt.

Noch am 30. September 2018 gab es eine Straßenbahn-Parade zum Jubiläum des 140-jährigen Bestehens der Grazer Straßenbahn, und diese wurde stielecht vom Pferdebahnwagen angeführt.



Pferdekutschen fahren in vielen Städten für die Touristen, wie hier in der belgischen Küstenstadt Ostende.

Zu sehen ist der mitgeführte Pooh-Bag, ein Abfallbehälter für Pferdeäpfel.

Grenze gelten, haben die Tiere in Innsbruck ab 32 Grad frei. Eine Hitzefrei-Regelung gibt es auch in Berlin, sie tritt bereits bei 30 Grad in Kraft.

Die Wiener Tierärztin Isabella Copar betreut drei große Fiaker-Betriebe medizinisch, und ist anderer Ansicht: "90 Prozent der Tiere sind auch nach einem warmen Tag nicht einmal im Bereich der Zügel nass vom Schweiß." Das Pferd sei ein Steppentier, die Kutschfahrten in der Stadt vergleichbar mit einem Spaziergang. Besonders ärgerlich sei es, dass die Pferde nach einem heißen Tag auch am Abend keine Fahrten mehr übernehmen dürften. "Eine Fuhr am abgekühlten Abend nach einem heißen Tag, etwas Bewegung, wäre für die Pferde gut", sagte sie.

Die Bezirksvertretung des ersten Wiener Gemeindebezirks (also der Altstadt), beklagt zu hohe Kosten durch Straßenschäden, die



Auf der Internet-Seite des Tramway-Museums Graz wurde mit diesem Bild über den Ausfall der Pferdebahn-Fahrten informiert.

Aus anderen Städten: Pferdebahnfahrten in De Panne

Der Museumsbetrieb

An der belgischen Nordseeküste gibt es eine der längsten Straßenbahnlinien der Welt. Sie führt von De Panne im Westen 68 km weit bis nach Knokke im Osten auf einer Spurweite von 1000 mm. Es ist eine recht moderne Bahn, die in der Hauptsaison alle 10 Minuten fährt. Neben den großen Betriebshöfen in Knokke und Ostende gibt es auch eine kleinere Wagenhalle in De Panne. In dieser sind die historischen Fahrzeuge untergebracht. Der örtliche Verein TTO-Nordzee betreut sie und setzt im Juli und August an jedem Wochenende einen historischen elektrischen Straßenbahnzug ein.

An zwei Tagen im Jahr ist zusätzlich eine Pferdebahn zu erleben: Der eine ist der belgische Nationalfeiertag 21. Juli, der andere der 15. August, der als Mariä Himmelfahrt in Belgien ebenfalls Feiertag ist. An diesen Tagen gibt es zwischen 10.30 und 17 Uhr neben den Fahrten der elektrischen Bahn auch Fahrten der Pferdebahn. Die durch die Pferde nutzbare Strecke ist mit 170 m allerdings relativ kurz: Sie führt vom Depot über die Betriebsstrecke bis zur Esplanade, wo sich die nächstgelegene Haltestelle der Küstentram befindet.

Der Sommerwagen A.8853 entstand 1912 in der Werkstatt von J. Droeshout & C. Windels in Mechelen. Derartige Beiwagen, „Baladeuse“ genannt, verwendete man damals bei der Pferdebahn. Der Kutscher stand auf der vorderen Plattform und hielt die Zügel, während auf der hinteren Plattform der Schaffner stand und die Signalglocke betätigte. Später wurden die Baladeuse als Beiwagen der Dampfstraßenbahn und der elektrischen Straßenbahn eingesetzt. Der Verein TTO-Nordzee hat zwei dieser Wagen restauriert und setzt sie sowohl als Beiwagen als auch bei den seltenen Fahrten der Pferdebahn ein.

Die aktuellen Sicherheitsbestimmungen verbieten den Einsatz von Wagen, die seitlich offen sind, so dass Fahrgäste während der Fahrt aussteigen oder herausfallen könnten. Der Verein hat daher im Wagen links und rechts je eine bewegliche Stange eingebaut, die vor der Abfahrt heruntergelassen werden.

Die historischen Bahnen

Die Pferdebahn in De Panne hat einen historischen Hintergrund. Als nämlich um 1900 die ersten Seebäder an der belgischen Küste entstanden, gab es neben Dampf-



Die beiden schweren Pferde lassen sich selbst durch den quengelnden Nachwuchs nicht aus der Ruhe bringen

Tranways und ersten elektrischen Bahnen auch vier Pferde-Straßenbahnbetriebe.

Einer führte vom Bahnhof Adinkerke (dem heutigen Bahnhof De Panne) über den Markt in De Panne zur Küste. Er war vom Brüsseler Unternehmer Georges Hobé geplant, durch die Brüsseler Gesellschaft Chapel-Pluntz gebaut und am 14. Juli 1901 eröffnet worden. Die 3,7 km lange Strecke war eingleisig mit Ausweichstellen an der Kirche St. Pierre und am Duinhoerk. Die Spurweite betrug 600 mm. Diese Spurweite ist mehr bei Feldbahnen gebräuchlich, und so waren auch die Wagen für eine Pferde-Straßenbahn eher ungewöhnlich: Sie hatten Drehgestelle mit je zwei Achsen.

Eine Fahrt dauerte 21 Minuten und kostete 0,30 Francs. Wenn an schönen Sommertagen ein Zug am Bahnhof Adinkerke eintraf, warteten alle sechs oder sieben Pferdebahnwagen auf die Ausflügler und fuhren dann im Konvoi Richtung Stadt und Strand. Als 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, endete der Betrieb der Pferdebahn. Die Strecke wurde

für Materialtransporte genutzt, wobei man kleine Motorlokomotiven einsetzte. Nach dem Krieg verwendete der Eigentümer zwei Dampflokomotiven bzw. ab 1928 zwei Motorloks. 1932 übernahm die Vicinalbahn die Strecke, baute sie auf Meterspur um und elektrifizierte sie.

Eine zweite Pferdebahn führte von Koksijde (damals „Coxyde“) entlang der Küste nach Sint Idesbald. Sie wurde 1906 von der Familie Bertrand erbaut, der auch das „Hotel des Dunes“ an der Endstelle gehörte. Die Pferdebahn bestand bis 1914, als die Belgischen Vicinalbahnen ihre elektrische Strecke von Koksijde Bad über St. Idesbald bis De Panne verlängerten.

Die dritte Pferdebahn führte ab 1904 von Koksijde Dorf bzw. Veurne zum neuen Badeort Koksijde. Sie wurde 1909 von den Belgischen Vicinalbahnen übernommen, die einen Dampf-Tramway-Betrieb einrichteten.

Am östlichen Ende der belgischen Küste wurde 1904 eine Pferdebahn zwischen dem Bahnhof der Dampfstraßenbahn Brugge-Heist und dem Badestrand eröffnet. Sie wurde 1912 durch eine elektrische Bahn ersetzt.



Die Pferdebahn von De Panne zum Bahnhof Adinkerke auf einer alten Ansichtskarte



Bei der Bahn in Sint-Idesbald liefen Wagen, die wie Gartenlauben aussahen

Aus anderen Städten:

Die ältesten Pferdebahnwagen in Brüssel



Pferdebahnwagen 7 von 1869 im Nahverkehrsmuseum Brüssel

Im vorigen Infoblatt hatten wir die drei pferdegezogenen Fahrzeuge vorgestellt, die beim Jubiläum „150 Jahre Straßenbahn in Brüssel“ die große Fahrzeugparade anführten. Das Nahverkehrsmuseum Brüssel hat aber in seinem Bestand noch weitere Pferdebahnwagen, die bei der Parade nicht dabei waren.

Wagen 7

Am 1. Mai 1869 begann die erste Pferdestraßenbahn in Brüssel ihren Betrieb. Sie führte von der Porte de Schaerbeek zum Bois de la Cambre. Einer der dabei verwendeten Wagen war die Nummer 7. Im Aussehen entspricht sie den Oberdeckwagen mit spitzen Fenstern, wie wir sie auch aus Birkenhead, London, Berlin und anderen Städten dieser Zeit kennen.

Bereits ab 1878 setzte man ihn nur noch für Paraden und Ausstellungen ein, um ihn der Nachwelt zu erhalten.

Pferdebahnwagen 31 von 1873 im Nahverkehrsmuseum Brüssel



Er war lange im Museum für Kunst und Geschichte ausgestellt, bis er zum Nahverkehrsmuseum wechselte. Er ist einer der ältesten erhaltenen Straßenbahnwagen der Welt.

Wagen 31

Der Pferdebahnwagen 31 der Compagnie Brésilienne des Tramways stammt aus dem Jahre 1873. Sie kaufte diesen Wagen gebraucht von der Straßenbahn Den Haag. Er war der erste offene Sommerwagen in Brüssel und fuhr vor allem auf der inneren Ringlinie. Er blieb ein Einzelgänger, da die Straßenbahnbetriebe in Brüssel sich für eine andere Bauform der Sommerwagen entschieden, bei denen die Fahrgäste seitlich einsteigen und auf Querbänken Platz nehmen konnten. Das Stadtwappen von Brüssel an der Wagenseite führte zum Spitznamen „Heiliger Michael-Wagen“.

Impressum

Traditionsverein Döbelner
Pferdebahn e. V.

Niederwerder 6,
04720 Döbeln

Telefon: 03431 - 7 04 68 52

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

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 10 bis
17 Uhr, Pause von 12 bis 14 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.

Musée du transport urbain bruxellois

Museum des Stadtverkehrs Brüssel

<https://trammuseum.brussels/de>

Öffnungszeiten: Von April bis Oktober
Sonnabend und Sonntag 13 bis 19 Uhr,
Mittwochs 13 bis 17 Uhr (Abweichungen
und weitere Termine siehe Kalender im
Internet)

Adresse: Avenue de Tervueren 364, 1150
Woluwe-Saint-Pierre, Bruxelles, Belgien

Nächste Haltestelle: Musée du Tram
(Straßenbahnlinien 8, 39, 44)