



Informationsblatt Nr. 62 April 2020

Die Döbelner Pferdebahn im Zeichen der Corona-Krise

Noch bei der Jahreshauptversammlung am 4. März konnten wir optimistisch auf das Jahr 2020 blicken. Aber nicht nur wir, sondern auch die Virologen und Politiker hatten da die Gefährdung durch das aus China stammende neuartige Corona-Virus SARS-CoV-2 noch unterschätzt. Der allgemeine Tenor lautete „Keine Panik“ und „weniger schlimm als eine normale Grippe“.

Erst in der Woche darauf und besonders am 16. März wurden einschneidende Maßnahmen für das öffentliche Leben beschlossen. Öffentliche Einrichtungen wie Bibliotheken und Museen mussten schließen, ebenso viele Geschäfte, ausgenommen Kaufhallen, Apotheken, Drogerien und ähnlichem. Dem mussten auch wir uns fügen und schlossen das Museum ab 17. März auf unbestimmte Zeit. Bereits vorher hatten Kunden gebuchte Sonderfahrten abgesagt.

Um den 20. März herum gab es fast täglich neue Meldungen über weitere Maßnahmen, wie Ausgangsbeschränkungen erst in einzelnen Orten, dann in ganzen Bundesländern.

Wie sich die Situation weiter entwickelt, kann im Moment niemand sagen. Seriöse Mediziner sprechen jetzt von mehreren Monaten bis zur Normalisierung - mindestens. Für uns ist diese Situation natürlich sehr schwierig, denn einerseits fehlen uns die Einnahmen und andererseits laufen bestimmte Kosten für das Museumsgebäude weiter.

Dass es auch allen anderen Museen so geht (neben dem Döbelner Stadtmuseum zum Beispiel den Straßenbahnmuseen in Chemnitz und Dresden) ist da nur ein schwacher Trost für uns. Ob sich die Lage bis zur am 2. Mai geplanten Saisonöffnung gebessert hat, scheint zwar zweifelhaft - aber die Hoffnung stirbt zuletzt.

In dieser Ausgabe

Die Döbelner Pferdebahn im Zeichen der Corona-Krise

Vor 125 Jahren: Fünf neue deutsche Pferdestraßenbahnen

Döbeln: Pferdestraßenbahn gegen Militär

Ein neues Quartettspiel aus Leipzig
Pferdebahn Spiekeroog bedroht?



Aus anderen Städten

Vor 125 Jahren: Fünf neue deutsche Pferdestraßenbahnen

Vor 125 Jahren, also 1895, war die große Zeit der Pferdestraßenbahnen in Deutschland bereits vorbei. Es gab zahlreiche Betriebe mit elektrischem Antrieb, auch in kleineren Städten. Trotzdem entstanden auch 1895 noch neue Pferdestraßenbahnen: Am 5. Mai in Schweinfurt, am 7. Juli in Eckesey, am 27. Juli in Werder (Havel), am 21. März in Gleiwitz und im Juni in Beuthen.

Schweinfurt

In Schweinfurt verband die 2,2 km lange meterspurige Pferdestraßenbahn den Marktplatz mit dem Centralbahnhof (seit 1906 „Hauptbahnhof“). Die stadtseitige Endstelle lag in der Rückertstraße, wo noch heute die „Gaststätte zur Straßenbahn“ steht. Die Bahn war als erste kommunale Straßenbahn in Bayern durch die Stadt gebaut und betrieben worden. Eröffnet am **5. Mai 1895**, musste die Bahn in der Krisenzeit nach dem Ersten Weltkrieg am 31. Januar 1921 stillgelegt werden. Erst vier Jahre später fuhr der erste Kraftomnibus in der Stadt.

Werder (Havel)

In Werder an der Havel fuhr die 2,8 km lange regelspurige Pferdebahn vom Markt in Werder zum Bahnhof. Sie war von einer Aktiengesellschaft lokaler Unternehmer gebaut und am **27. Juli 1895** eröffnet worden. Der Fahrplan war auf die Vorortzüge von und nach Berlin abgestimmt. Besonders viele Ausflügler kamen zur Baumbllüte. Um die Anzahl der Fahrgäste zu regulieren, wurde dann von den Auswärtigen ein Sondertarif verlangt. Im Jahre 1911 verkaufte die Gesellschaft die Bahn an die Stadt. Am 15. Juni 1914 ging die Zweigstrecke nach Glindow in Betrieb. Die Streckenlänge wuchs damit auf 5,2 km. Die Glindower Strecke sah aber nur wenige Fahrgäste und wurde daher um 1920 wieder eingestellt. Am 7. August 1926 stellte man die Bahn auf eine Kraftomnibuslinie um.

Einer der Wagen ist als historischer Wagen in Berlin erhalten. Es handelt sich um einen 1883 von der Firma Gebrüder Hofmann in Breslau für die Große Berliner Pferde-Eisenbahn gebauten Metropol-Wagen. Ab 1902 diente er als Beiwagen für die elektrische Straßenbahn, bis er 1924 nach Werder verkauft wurde. Dort trug er die Nummer 10 und fuhr bis zur Einstellung der Bahn 1926. Danach verkaufte ihn die Stadt als Geräteschuppen. Im Jahre 1981 wiederentdeckt, wurde er restauriert und zeigt sich nun als Pferdebahnwagen 573 der Großen Berliner Pferdeisenbahn.

Eckesey

Die nördlich von Hagen (Westfalen) gelegene damals noch selbstständige Gemeinde Eckesey gründete 1894 eine eigene Straßenbahngesellschaft und eröffnete am **7. Juli 1895** die 2,55 km lange Strecke von Eckesey nach Altenhagen, wo sie auf die Pferdebahn der Stadt Hagen traf.

Am 10. Oktober 1900 erwarb die Hagener Straßenbahn, die inzwischen vom Pferdebetrieb auf elektrischen Betrieb (teils mit Oberleitung und teils mit Akkumulatoren) umgestellt hatte, die Eckeseyer Straßenbahn.

Ein Wagen der Schweinfurter Pferdestraßenbahn in der Spitalstraße (historische Ansichtskarte)



Noch im selben Monat fuhren auf dieser Strecke elektrische Triebwagen mit Oberleitung. Die Gemeinde Eckesey ging zum 1. April 1901 in Hagen auf. Die elektrische Straßenbahn von Hagen fuhr noch bis 1976 und wurde dann auf Kraftomnibusse umgestellt.

Beuthen und Gleiwitz

Im Oberschlesischen Industriegebiet eröffnete die Oberschlesische Eisenbahn AG (OSE) neben ihrem bereits für den Güterverkehr bestehenden Netz 1894 eine Überlandstraßenbahn für den Personenverkehr, die ebenfalls die Spurweite von 785 mm (damals 2 Fuß 6 Zoll preußisch) besaß. Gefahren wurde mit Dampflokotiven, was bei den vielen Kohlegruben nur logisch war. Die Einwohner der Städte, in denen die Dampfzüge fuhren, sahen das allerdings anders und beschwerten sich besonders über Rauch, Lärm und die Schäden an Straßen und Gehwegen. Das Militär beklagte, dass Pferde vor den Dampflok scheuen würden.

So wurde am 23. Dezember 1894 der Verkehr der Dampfzüge in Gleiwitz zwischen Bahnhof und Stadtzentrum eingestellt. Als Ersatz fuhr ab dem **21. März 1895** eine Pferdebahn vom Bahnhof Gleiwitz bis zum Wilhelmsplatz, eine Woche später bis zur Schützenstraße.

Die Pferdebahn in Gleiwitz fuhr bis Ende 1898 und wurde am 1. Februar 1899 durch die elektrische Straßenbahn ersetzt.

Ähnlich war es in Beuthen: Ab Juni 1895 gab es eine Pferdebahn zwischen dem Bahnhof Beuthen und Beuthen Pogoda als Ersatz für die Dampfbahn. Sie fuhr bis zum 23. Mai 1899 und wurde dann von elektrischen Triebwagen abgelöst.

Literatur

- [1] Hofmann, Peter: „Mein Schweinfurt“ www.schweinfurtfuehrer.de
- [2] Höltge, Dieter: Deutsche Straßen- und Stadtbahnen, Band 1 Bayern. Verlag Wolfgang Zeunert, Gifhorn 1977
- [3] Jung, Heinz / Wetterhand, Hans-Ulrich: „Die Werdersche Pferdebahn“. In: Berliner Verkehrsblätter. Heft 6/1976.
- [4] Höltge, Dieter: Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 3 Westfalen. EK-Verlag, Freiburg 1990
- [5] Bufe, Siegfried: Straßenbahnen in Schlesien. Bufe-Fachbuch-Verlag, Egglham 1992
- [6] Tramwaje Gornoslaskie Tom 1 (Straßenbahnen in Oberschlesien, Teil 1), Euro-sprinter Verlag, Rybnik (Polen) 2010



Der Pferdebahnwagen 2 im Mai 1899 vor dem drei Jahre zuvor eröffneten neuen Bahnhofsgebäude von Beuthen (Foto aus [6])

Aus der Geschichte der Döbelner Pferdebahn

Pferdestraßenbahn gegen Militär

Zu Zeiten der Pferdebahn und auch noch lange danach war Döbeln Garnisonsstadt. Hier war das Königlich Sächsische Elfte Infanterie-Regiment Nr. 139 stationiert. Auf der Straße marschierende Soldaten waren daher nicht ungewöhnlich. Einmal aber kam es zum Konflikt mit der Straßenbahn, der bis vor das Gericht führte.

Am Mittag des 20. September 1893, zum Schluss der alljährlichen Manöverzeit, marschierte ein Bataillon des in Dresden stationierten Königlich Sächsischen 101. Regiments zum Döbelner Hauptbahnhof. Sie marschierte dabei auf dem Gleis der Pferdebahn. Als von hinten ein voll besetzter Pferdebahnwagen herankam, wichen die Soldaten anfangs aus, da die Bahnhofstraße breit genug war.

Der befehlende Offizier Leutnant von Egydy kommandierte aber „Vordermann nehmen!“ und die Soldaten mussten wieder auf die Gleise. Nun war der Pferdebahnwagen in der Marschkolonne eingeklemt.

Ein auf der vorderen Plattform stehender Fahrgast, der unbedingt den Mittagsszug erreichen wollte, trieb den Kutscher an, auf seine Verantwortung hin weiter zu fahren.

Das aber verhinderte der Leutnant, indem er eines der Pferde niederriss und dem Kutscher mit dem blanken Säbel auf den Arm schlug. Der Kutscher musste die Peitsche fallen lassen, mit der er die Pferde antreiben wollte.

Der Bataillonskommandeur kam mit vier Mann hinzu und arretierte den Fahrgast, der den Kutscher zum Weiterfahren veranlasst hatte.

Am 23. Mai 1894 traf man sich vor dem Schöffengericht in Döbeln zur Verhandlung. Dabei war zunächst wegen Beleidigung die Döbelner Zeitung angeklagt, die von dem Vorfall berichtet hatte. Sie wurde aber freigesprochen. Dann waren der frühere (inzwischen entlassene) Pferdebahnkutscher und der Fahrgast wegen Widerstands gegen die Staatsgewalt angeklagt. In der zwei-stündigen Beweisaufnahme wurden als Zeugen ein Premierleutnant, ein Feldwebel und zwei Soldaten vom 2. Grenadier-Regiment Nr. 101, ein Döbelner Bürger und zwei auswärtige Geschäftsreisende befragt.

Nach dieser Befragung enthielt sich der Staatsanwalt Kommissionsrat Geipel eines Strafantrags, da er keine eindeutige Schuld erkennen konnte. Es handelte sich bei dem Vorfall allenfalls um einen dolus eventualis, also einen bedingten Vorsatz. Der Verteidiger Rechtsanwalt Hering vertrat die Meinung, dass der Straßenbahnverkehr auch durch einen militärischen Truppenteil nicht behindert werden dürfe.

Das Gericht sprach darauf die beiden Angeklagten frei. Die Gerichtskosten wurden der Staatskasse zur Last gelegt. In der Urteilsbegründung hieß es, dass es „unzweifelhaft anzunehmen sei, dass alle

Passanten, auch militärische Truppen, einem im Geleise fahrenden Wagen ausweichen müssen“.

Damit war die Angelegenheit aber noch nicht ganz erledigt. Bei der Verhandlung hatte man festgestellt, dass die städtischen Bestimmungen für den Betrieb der Pferdebahn keine Regelungen über das Verhalten gegenüber Militärkolonnen enthielten. Tatsächlich stand zwar im § 9 des Regulativs für die Pferdeeisenbahn der Stadt Döbeln vom 15. Juli 1892, dass der Feuerwehr freie Fahrt zu gewähren sei, aber Militär war mit keinem Worte erwähnt.

So erließ der Stadtrat am 11. Oktober 1894 einen Ersten Nachtrag, mit dem der § 9 um einen zweiten Absatz ergänzt wurde. Dieser lautete wörtlich:

„Begegnet ein in planmäßiger Fahrt begriffener Pferdebahnwagen einem geschlossenen marschierenden Truppenteil, oder will derselbe einen solchen überholen, so hat der Truppenteil, soweit dies irgend möglich ist, - erforderlichen Falls auf das Glockenzeichen des Kutschers - die Gleise frei zu machen. Kreuzt ein geschlossener Truppenteil die Pferdebahngeleise, so hat der Pferdebahnwagen zu warten, bis eine Lücke in der Marschkolonne - in der Regel hinter jeder Kompagnie, Eskadron oder Batterie - das Durchfahren ermöglicht. Das Hineinfahren eines Pferdebahnwagens in einen marschierenden Truppenteil ist unstatthaft.“



Diese alte Ansichtskarte zeigt die Wache des 11. Königlich Sächsischen Infanterieregiments Nr. 139 in Döbeln

Ein neues Quartettspiel aus Leipzig

Die Leipzig Tourismus und Marketing GmbH hat Anfang des Jahres ein Quartettspiel mit 32 Motiven touristischer Objekte der Region herausgebracht. Es soll, wie auf den Karten zu lesen ist, „Anregungen für spannende Erlebnisse mit der ganzen Familie“ geben. Es wird in den Touristen-Informationen vertrieben und auf nationalen und internationalen Messen herausgegeben. Das Spiel kann als Quartett oder als Quiz mit 96 Fragen und Antworten genutzt werden.

Je vier Karten sind in die Themen „Burgen und Schlösser“, „Schifffahrten“, „Wasserspaß“, „Tierparks“, „Bühnenerlebnis“,

„Naturwissenschaften“, „Industriekultur“ und „Freizeitipps“ eingeordnet.

Innerhalb der Gruppe „Industriekultur“ wird auch die Döbelner Pferdebahn vorgestellt. Das Bild zeigt den von Elko gezogenen Wagen vor dem Rathaus. Die dazu gestellten Fragen lauten: Seit wann gibt es die Bahn? Wie viele Gäste hat die Bahn pro Jahr ungefähr? Welche Veranstaltung ist empfehlenswert? Die dazu gehörenden Antworten stehen praktischer Weise gleich darunter: Seit 1892 (wobei 2007 in Bezug auf die Museumsbahn sicher auch als richtig gelten sollte) / 2000 / öffentliche Ausfahrten von Mai bis Oktober.



Pferdebahn Spiekeroog bedroht?

Der Bestand der Pferdebahn auf der Nordseeinsel Spiekeroog ist gefährdet. Das Wasserwirtschaftsamt möchte das von der Pferdebahn durchfahrene Deichschart zuschütten. Eine Ausnahme wäre nur möglich, wenn die Unterhaltung und bei Sturmflut auch die Bewachung des Tors von der Pferdebahn organisiert und bezahlt würde.

Ein Schließen des Deichtors würde die Streckenlänge um 150 m verkürzen. Die restliche Strecke von 1 km wäre dann aber ohne Verbindung zum Depot mit der Fahrzeughalle für die beiden Wagen. Das in die Jahre gekommene Deichschart wird zur Zeit mit Sandsäcken verstärkt und soll im Laufe des Jahres auf seinen Zustand näher untersucht werden. Dafür ist eine Öffnung vom 15. April bis 31. August geplant. In dieser Zeit sollte die Pferdebahn fahren.

Die Bahn wird jährlich von etwa 15.000 Fahrgästen genutzt. In der Hochsaison gibt es täglich mehrere Fahrten, deren Wegfall sehr ungünstig für den Tourismus wäre. Die Möglichkeit einer Unterstützung durch die Gemeinde sind aber begrenzt.

Hinzu kommt, dass wegen der Corona-Krise die Insel Spiekeroog wie auch die anderen Nord- und Ostseeinseln seit dem 16. März für Touristen gesperrt ist. Bereits

angereiste Urlauber mussten die Inseln wieder verlassen. Der Grund für die Abriegelung ist, dass die Gesundheitssysteme der Inseln nicht auf eine größere Zahl von mit dem Coronavirus infizierten Menschen vorbereitet sind. Besonders sind die Gesundheitseinrichtungen der Inseln nicht mit der Intensivmedizin für schwere Erkrankungen ausgelegt. Alle Museen und Freizeiteinrichtungen wurden geschlossen.



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

Wegen der Corona-Pandemie
bleibt das Museum bis auf weiteres
geschlossen!

Öffentliche Fahrtage 2020

am 2. Mai, 6. Juni, 4. Juli,
1. August, 5. September und
3. Oktober. Abfahrten jeweils
nach Bedarf von 10 Uhr bis 12
und 14 bis 16.30 Uhr vom
Pferdebahnmuseum.

Unter Vorbehalt!

Der Tinker „Tamme“ mit
dem Sommerwagen und
Kutscher Christian Roll an
der Endstelle Westend im
April 2016.