



Informationsblatt Nr. 68 Dezember 2020

Die aktuelle Lage unter Corona

Sonderfahrten im Oktober

Nach dem öffentlichen Fahrtag am 3. Oktober hatten wir im Oktober noch zwei Gruppen zu Gast. Bei beiden Fahrten hatte sich ein Filmteam angesagt, das einen Imagefilm für die Leipziger Touristikagentur drehen wollte. Bei der zweiten Sonderfahrt kam überraschend noch ein Filmteam im Auftrag der Sparkasse hinzu. So drehten an diesem Tag zwei Filmteams und standen sich gegenseitig im Weg...

Halloween-Fahrtag

Im Gespräch mit Leipzig-Tourismus entstand die Idee eines Sonder-Fahrtages zu Halloween.

Dieser ursprünglich aus Irland stammende Volksbrauch hat sich in den USA zur Kinderbelustigung entwickelt, und kam von dort in den 1990er Jahren auch nach Deutschland – zum Kummer der Kirche, denn das evangelisches Reformationsfest am 31.10. und das Faschingsfest der Aller-

heiligen am 1.11. geraten dadurch fast in den Hintergrund. Halloween-Fahrten in einer „Gute-Geister-Tram“ gibt es bereits seit Jahren in Chemnitz, organisiert vom dortigen Straßenbahnmuseum. So entschlossen auch wir uns zu „Halloween-Fahrten“ am 31.10., natürlich unter Beachtung der geltenden Hygienevorschriften.

Mehrere Vereinsmitglieder schmückten den Wagen schön „gruselig“ aus.

Vereinsvorsitzender Jörg Lippert zog sein Graf-Dracula-Kostüm ein und fungierte als Wagenbegleiter. Dabei erzählte er die frei erfundene Gruselgeschichte vom Geist in der Schlossbergschule, der in der Geisternacht aus den vom alten Schloss stammenden Mauersteinen hervorkommt...

Kinder in passendem Kostüm hatten freie Fahrt. Auch das Wetter spielte mit und war recht gruselig-trüb.

In dieser Ausgabe

Die aktuelle Lage unter Corona

Der Halloween-Fahrtag

Die Ehrenpeitsche - fast eine Weihnachtsgeschichte

Die Pferdebahn an der Bushaltestelle

Jahrestage 2021

Trotz der etwas kurzfristigen Ankündigung war der Zuspruch recht ansehnlich. Es kamen nicht nur Kinder, und nicht nur Gäste aus Döbeln und dem Leipziger Raum, sondern auch aus Gera und anderen Städten. Auch die beiden Döbelner Tageszeitungen berichteten mit Fotos von der Aktion, offenbar recht dankbar für eine positive Meldung kurz vor Beginn des Lockdowns am Montag darauf.



„Lockdown light“ im November - und Dezember

Was die Mediziner bereits lange befürchtet hatten: Mitte Oktober begann eine zweite Welle der Corona-Pandemie. Die Zahl der Neuerkrankungen stieg sprunghaft und erreichte Werte, die mehrfach so hoch lagen wie die Spitzenwerte im Frühjahr. Dass darauf reagiert werden musste, war klar. So entschied Bundeskanzlerin und die Ministerpräsidenten der Bundesländer am 28.10. einen „Lockdown light“ für die Zeit vom 2. bis 30. November.

Damit galten wieder strengere Kontaktbeschränkungen. Anders als im Frühjahr sollten Betriebe und Schulen geöffnet bleiben. Dagegen wurden sportliche und andere Freizeitaktivitäten eingestellt - ausgenommen der Profisport. Die Gastronomie wurde auf den Verkauf außer Haus beschränkt, touristische Übernachtungen untersagt und Kultureinrichtungen wie Kinos oder Theater geschlossen. Das betraf auch die anfangs nicht ausdrücklich genannten Museen, wie die Kultusminister der Länder am folgenden Tag klarstellten. So mussten auch wir das Museum wiederum vorläufig schließen. Der Fahrbetrieb ruhte ebenfalls. Zwei Reisegruppen, die Sonderfahrten im November gebucht hatten, mussten absagen.

Im Unterschied zum Frühjahr war die Akzeptanz dieser Maßnahmen geringer. So gab es diesmal vielerorts Proteste und juristische Klagen. Immerhin hatten inzwischen Gaststätten, Hotels und Freizeiteinrichtungen mit viel Aufwand Hygienekonzepte entwickelt und umgesetzt. Die Ursachen für die Verbreitung des Virus seien andernorts zu suchen, wie bei privaten „Corona-Party“ oder bei Besuchern aus ausländischen Hotspots zum Beispiel über die trotz Ausnahmezustand in Tschechien weiterhin lange geöffnete Grenze. Auch einige Museumsdirektoren verfassten einen offenen Brief. In ihm argumentierten sie, es sei nicht einzusehen dass Museen schließen müssten, während Baumärkte und Autohäuser weiter geöffnet seien.

Die Maßnahmen waren zunächst bis zum 30. November befristet. In der letzten Novemberwoche zeigte es sich aber, dass sie nicht wirklich als „Wellenbrecher“ gegen die zweite Welle der Pandemie gewirkt hatten. Die Zahl der Neuinfektionen wuchs zwar nicht mehr exponentiell, blieb aber auf hohem Niveau. So wurde der November-Lockdown bis zunächst 20. Dezember verlängert und bei den Kontaktbeschränkungen und der Maskenpflicht teilweise verschärft. Für uns bedeutet das weiterhin keine Sonderfahrten und ein geschlossenes Museum. Und die traditionelle Weihnachtsfeier fällt natürlich auch aus.

Der Halloween-Fahrtag



Oben:
Bereits an der Museumskasse wurden die Gäste stillet begrüßt.

Links:
Graf Dracula (alias Jörg Lippert) begleitete die Fahrten.

Unten:
Zugpferd Elko wird sich wohl gewundert haben über die vielen seltsam aussehenden Fahrgäste.



Die Ehrenpeitsche

Fast eine Weihnachtsgeschichte

Unverändert übernommen aus der „Deutschen Straßen- und Kleinbahn-Zeitung“

Nachts drei Uhr. Die letzten Wagen waren auf den Hof gefahren.

Der Wagen, ein für Oberleitungsbetrieb umgearbeiteter Akkumulatorenwagen, mußte erst noch gemeldet werden, denn er hatte sich beim Bremsen störrisch gezeigt. Der Fahrer, ein junger Mensch, der eben vom Militär freigekommen war, schrieb im Wagenschuppen den erforderlichen Meldezettel, warf ihn in den Briefkasten des Wagenmeisters und stapfte über den Hof in das Schaffnerbureau, wohin der Schaffner seines Wagens bereits vorausgegangen war, um die Tageseinnahme beim Kassenschaffner abzuliefern. Sie hatten denselben Nachhauseweg, und der junge Mann, ein Häuslerssohn aus dem schwedischen Pommern, hielt auch den älteren Berufsgenossen gegenüber auf Kameradschaft.

Der Schaffner Riedel, ein sechzigjähriger, starkknochiger, in Wind und Wetter gebräunter Mann, ein Riese an Gestalt, ein Kind an Herz und Gemüt, war eben mit der Abrechnung fertig und schickte sich an, an der Dienstaftel seinen Fahrplan für den nächsten Tag aufzusuchen. „Bereitschaftsdienst.“ brummte er, „ich führe lieber, statt im Bureau zu hocken und Kindermädchen für jedermanns Anliegen zu sein; vielleicht“, tröstete er sich, „verpaßt einer seinen Wagen, und ich komme dann doch noch auf die Straße.“ „Laß gut sein, Vater Riedel“, sagte der junge Fahrer und schlug dem Angeredeten gutmütig auf die Schulter. „Man weiß doch, warum du Reserviedienst erhalten hast; wäre die eilige Zeit nicht, der Pflingstverkehr, daß alle Mann an Bord müssen, und wenn's ginge, die Halb- und Viertelkranken aus den Betten und hinter dem ungeheizten Ofen hervorgeholt werden sollten, so hättest du deinen freien Tag erhalten. Man feiert die Feste, wie sie fallen, und ein fünfundzwanzigjähriges Dienstjubiläum, dazu wie deins, keine Beschwerde, keine Strafe die ganze Zeit über, ist gewiß nichts Alltägliches!“

„Wenn der Rummel nur erst vorbei wäre“, versetzte Riedel; es sollte mürrisch klingen, kam aber ziemlich kleinlaut heraus. „Nanu?“ sagte der junge Fahrer, „Du wirst was erleben, morgen, sage ich dir. Kein Neider, kein Feind auf dem ganzen Bahnhof; jedermann meint es gut mit dir und unserer Sammlung – du wirst was erleben! Und die Gesellschaft wird sich auch nicht lumpen lassen. Der Betriebsinspektor soll so etwas gegen den Alten ausgeworfen haben. Vom Bahnhofsvorsteher hat's der Assistent, und der Flaps von Schreiber hat seine hellen Mausohren und seine spitze Mausschnautze ja überall dazwischen. So wispert es sich herum.. Nun, Alter, sei vergnügt und zieh nicht ein Gesicht, wie der Lohgerber, dem die Felle weggeschwommen sind.“

„Ihr jungen habt gut reden“, sagte der Alte, indem beide hinausgingen. Sie gingen eine Weile stumm nebeneinander her. Dann fuhr Riedel fort: „Das war eine

andere Zeit, als ich bei der Pferdebahn eintrat, als Stallmann zuerst, dann als Kutscher! Liese, die dänische Stute, nie hab'ich ein lammfrommeres Pferd vor dem Wagen gehabt; der ungarische Wallach Magister, der von selbst ging und stand, seinetwegen hätt' man schlafen können auf dem Wagen; der belgische Wallach Nante – Hengste gab's nicht vorm Wagen – konnte einmal seine ursprüngliche Natur nicht verleugnen und bekam mitten im Gewühl der Brunnenstraße Gelüste nach einer Fliegenschimmelstute, die vor einem Mörtelwagen ging. Als Mensch wäre er nach Dalldorf¹⁾ gekommen; nun war er nur ein Pferd und kam in die Sommerfrische, den Koller auszulüften. Das waren auch ein paar frische Wochen auf den meilenweiten Koppeln hinter Oranienburg. Der Wallach lebte mehr auf, als einem Pferdebahngaul gut war, und kam auf die Liste der Ausrangierten. Am besten bekamen die sechs Wochen mir, der ich zur Begleitung Nantes abgeordnet war. Ja, das war eine schöne Zeit!“

Riedel seufzte vernehmlich.

„Vater Riedel,“ warf der junge Fahrer ein, „gewiß habt Ihr für Eure Person recht, aber ist es nicht auch eine Freude, mit den neuen Motorwagen dahinzusausen, den Blick frei hinaus, die Fahrkurbel fest in der Faust, den Fuß an der Warnungsglocke und das Herz, wenn Gefahr im Verzuge ist, auf dem rechten Fleck? Seht, Vater Riedel, ist nicht der neomodische Fahrer ein feiner Herr, der seinen Wagen in der Gewalt hat, wie nur je der beste Kutscher, der störrische Pferde zu überwältigen hatte? Der Motor ...“

„Ja, der Motor,“ fuhr der Alte fast brüsk dazwischen, „hat er ein Herz, kann er Freundschaft geben und halten? Kann er ...“

Rührung übermannte den Alten, sein Genosse schwieg betreten. Er wußte zwar, daß Vater Riedel trotz der Nachsicht des Betriebsingenieurs und trotz der unsäglichsten Mühe, die sich der Lehrfahrer mit ihm gegeben hatte, schon zum zweiten Male mit der Motorführerprüfung durchgefallen war. Aber hätte er ihm sagen können, daß die Nachsicht an der Verantwortlichkeit für die Sicherheit des Verkehrs eine auch dem nachsichtigsten Wohlwollen gezogene Grenze findet? Oder daß diese Grenze die Direktion nicht hatte verhindern können, den alten, verdienten Pferdebahnkutscher, dem der elektrische Betrieb nicht in den Kopf und in die Knochen gehen wollte, als Schaffner zu verwenden? Sollte er ihm sagen, was alle Kollegen wußten, nur der, den es betraf, am wenigsten zu wissen schien, daß es einen Vater Riedel gab, der die Liebe zur vorderen Plattform, den neuen Beruf nahm, den seine Gefährten als eine Beförderung anzusehen gewohnt waren? Oder daß, je öfter er auf der Fahrt seinen Blick sehnsüchtig durch die Scheibe über der Zahlklappe schweifen ließ, desto fester sich in seinem Herzen die Abneigung gegen den „neomodischen elektrischen Betrieb“ festsetzte und einbohrte in den weichen Boden seiner im Grunde gutmütigen Natur, die sich doch nicht verhärten konnte, so

schröff sich Vater Riedel auch gebärden mochte? Das alles sagte er ihm nicht. Er wartete nur, bis sich das drohende Ungewitter verzogen hatte. Und er brauchte nicht lange zu warten. Vater Riedel lachte, lachte aus vollem Halse, lachte polternd wie das Gerummel eines auf der Bahn verladenen ausgeschütteten Kartoffelsacks auf den Dielen der Güterwagen. Der junge Fahrer fuhr ordentlich zusammen. Dann sagte der Alte, der seinen Gedankengang inzwischen ein paar Klafter fortgesponnen hatte: „Bleibt mir mit den neuen Moden vom Halse und laßt eure Wagen ohne Pferde laufen! Morgen erfinden die witzigen Köpfe eine andere Kraft, und mit eurer elektrischen Kunst ist es aus, ausgepiffen, junger Mann!“ Er schlug ihm übermütig auf die Schulter und stieß einen kurzen, gellenden Pfiff aus.

„Am meisten ärgern mich die Ehrenuhren. Pünktlich, ja, auf die Uhr, auf Stunde und Minute, waren wir Alten auch; das ist nicht neue Mode, was Pflicht und Gewissen ist. Aber ich will eure Ehrenuhren nicht, bis sie nicht elektrisch gehen; ich halt's mit der Peitsche, nach wie vor mit der Peitsche! Versteht er wohl, junger Mann?“

Sie waren vor dem Hause angelangt, in dem der Alte wohnte. Er verabschiedete sich von seinem Gefährten, schloß die Haustür auf und tappte durch den dunklen Flur. Der junge Fahrer hörte noch einen gellenden Pfiff, den der Alte ausstieß, dann war alles still, und er setzte seinen Heimweg fort.

Am nächsten Morgen versammelte der Betriebsinspektor das Personal des Bahnhofs in dem festlich geschmückten Schaffnerbureau, an dessen Hinterwand wie auf einem Thronessel der alte Riedel in feierlicher Würde saß. Der Vorgesetzte rühmte in seiner Ansprache die Verdienste des alten Herrn, der 25 Jahre in Ehren gedient habe, und überreichte ihm als Geschenk der Direktion außer einem Monatsgehalt nicht – wie sie die „elektrischen“ Fahrer erhielten – eine Ehrenuhr, sondern, weil sich seine „Pferdenatur“, wie er sich launig ausdrückte, oben nicht unbemerkt geblieben sei, eine feine, mit Silber beschlagene und mit seidener Schwinge ausgestattete **Ehrenpeitsche**.

1) Riedel denkt an die Irrenanstalt in Wittenau (heute in Berlin-Reinickendorf)

Diese Erzählung eines nicht namentlich genannten Autors erschien in der Wochenschrift „Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung“ in der Rubrik „Aus Zeit und Welt“. Sie spielt in Berlin, wo die Pferdebahn bis 1902 durch die elektrische Bahn abgelöst worden war. Sie könnte aber auch in anderen größeren Städten zu dieser Zeit spielen.

„Ehrenpeitschen“ für langjährige tadellose Tätigkeit gab es bis 1918 bei der Deutschen Reichspost bzw. deren Vorgängern. Bei Straßenbahnbetrieben waren sie weniger gebräuchlich.

Die Pferdebahn an der Bushaltestelle



Die Rückseiten der Fahrgastunterstände an den Bushaltestellen im Stadtgebiet waren bisher oft nicht besonders ansehnlich. Die leeren Flächen aus Blech oder Glas verleiteten manche Jugendliche zu Schmierereien.

Um dem entgegen zu wirken, wurden an mehreren Haltestellen großformatige Fotos angebracht, die Motive aus dem Stadtgebiet zeigen.

So befindet sich jetzt an der Haltestelle Burgstraße ein Foto der Innenstadt aus der

Vogelperspektive, aufgenommen mit einer Drohne. An der Haltestelle Oberfriedhof ist ein Foto des Lutherdenkmals zu sehen.

Und an der Haltestelle „Döbeln Zschackwitz Sporthalle“ sind zwei Fotos angebracht worden: Das linke zeigt die Färberhäuser vor dem Turm der Nikolai-Kirche, während das rechte das Pferdebahnmuseum mit dem gerade abfahrenden Pferdebahnwagen zeigt. Ein schönes Beispiel dafür, dass die Pferdebahn zur Stadt gehört.

Aus anderen Städten

Jahrestage 2021

Bei einem Blick in den Kalender 2021 fällt auf, dass weder vor 100 noch vor 125 oder 150 Jahren neue Pferdestraßenbahnen eröffnet wurden. Dafür gab es aber mehrere Einstellungen.

Vor 150 Jahren: 1871

Vor 150 Jahren, also 1871 führen bereits Pferdebahnen in Berlin (seit 1865), Hamburg (1866) und Stuttgart (1868). Danach aber kamen drei Jahre lang keine neuen hinzu. Das änderte sich erst 1872, als die Bahnen in Dresden, Leipzig, Frankfurt (Main) und Hannover eröffnet wurden. Diese Jubiläen werden sicher 2022 gebührend gefeiert werden, zumal die Straßenbahn in diesen Städten heute noch fährt – natürlich elektrisch.

Vor 125 Jahren: 1896

Vor 125 Jahren wurden die Pferdestraßenbahnen in Wuppertal (am 5.2.), Spandau (17.3.), Kiel (11.4.), Fürth (6.5.), Bromberg (2.7.) und Stuttgart (28.11.) eingestellt.

Das waren größere Städte, und die Ablösung war die elektrische Straßenbahn. Die fährt in einigen dieser Städte noch heute.

Neueröffnungen von Pferdestraßenbahnen gab es zwar vereinzelt noch bis 1911, aber das Feld beherrschte bereits die elektrische Straßenbahn.

Vor 100 Jahren: 1921

Vor 100 Jahren gab es nur noch in kleineren Städten Pferdestraßenbahnen. Sie standen kurz vor der Ablösung durch den Kraftomnibus. Dies geschah in Schweinfurt (am 31.1.), Ingolstadt (3.3.) und (Lutherstadt) Wittenberg.

Bei Wittenberg (seit 1938 mit dem Zusatz „Lutherstadt“) ist das genaue Datum unbekannt. In der Zeitschrift „Verkehrstechnik“ wurde der Betrieb bereits 1920 als eingestellt gemeldet. Offenbar wurde er aber noch einmal aufgenommen. Da es sich um einen rein privaten Betrieb im Eigentum des Rentiers Ernst Rettig handelte, sind keine Unterlagen überliefert.

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

Auf Grund der Corona-Schutzverordnung vorläufig geschlossen.

Die ersten zwei Wochen im Januar und an Feiertagen geschlossen.

Öffentliche Fahrtage 2021

am 1. Mai, 5. Juni, 3. Juli, 7. August, 4. September und 2. Oktober. Abfahrten jeweils nach Bedarf von 10 Uhr bis 12 und 14 bis 16.30 Uhr vom Pferdebahnmuseum.

Unter Vorbehalt!