

Informationsblatt Nr. 69 Januar 2021

Die Döbelner Pferdebahn im Winterschlaf

Das Jahr 2020 hatte mit der Corona-Pandemie für alle Museen und Museumsbahnen Einschränkungen gebracht. Nach dem „Lockdown“ im Frühjahr folgte von Juli bis Ende Oktober eine Phase der Entspannung, so dass wir die Fahrtage Juli bis Oktober sowie einige Sonderfahrten durchführen konnten.

Im November folgte aber ein „Lockdown light“, bei dem wiederum alle Kultur- und Freizeiteinrichtungen geschlossen werden mussten. Wer auf eine Besserung Anfang Dezember gehofft hatte, sah sich enttäuscht. Der als „Wellenbrecher“ gedachte „Lockdown light“ brachte nicht den erhofften Erfolg, und statt dessen erhöhte sich die Zahl der täglichen Neuinfektionen. So mussten die Maßnahmen verlängert und verschärft werden.

Da Sachsen sich im November und Dezember bundesweit zu einem Hotspot mit den meisten Neuerkrankungen entwickelt hatte und die Kliniken wegen der Auslastung der Intensivstationen Alarm schlugen, wurde bereits am 1. Dezember eine neue sächsische Corona-Schutzverordnung in Kraft gesetzt,

die wenige Tage später an die landesweite Verordnung angepasst wurde. Das bedeutete u.a. Kontaktbeschränkungen, nächtliche Ausgangssperren und eine Beschränkung von Spaziergängen auf 15 km Radius. Trotzdem stieg die Zahl der Neuinfektionen in bisher nicht erreichtem Maß an. Daher wurden Anfang Januar 2021 die Maßnahmen verlängert und teilweise verschärft.

So muss auch unser Museum weiterhin geschlossen bleiben. Sonderfahrten sind ebenfalls nicht möglich, wovon auch die beliebten Glühweinfahrten betroffen waren.

Wie lange die Einschränkungen gelten, kann im Moment niemand seriös sagen. Optimisten rechnen mit einer Entspannung ab April, wenn bis dahin der angekündigte Impfstoff ausreichend zur Verfügung steht und angewendet wurde.

Eine Terminplanung für 2021 ist unter diesen Umständen schwierig. Die Jahres-Mitgliederversammlung wird wahrscheinlich nicht vor April möglich sein.

Es gibt aber auch Positives zu berichten: So hat uns das Sanitätshaus Borgmann einen Rollstuhl gespendet (siehe Seite 4).

In dieser Ausgabe

Die Döbelner Pferdebahn im Winterschlaf

Die Wittenberger Pferdebahn

Die Wittenberger Pferdebahn im Modell

Sanitätshaus übergibt Rollstuhl an das Museum

Gerade unter den Beschränkungen für die Handelseinrichtungen, von denen nur noch Geschäfte für den täglichen Bedarf geöffnet haben dürfen, zeigt sich die Solidarität der örtlichen Händler untereinander. So hat das Wein- und Spirituosen-geschäft Rossberg am Niedermarkt einige Souvenirs von uns mit angeboten. Das betraf vor allem „verfallsgefährdete“ Artikel wie Kutscherbier und die Kalender 2021.



Das von Volkmar Schumann gebaute Modell des Wagens 1 der Wittenberger Pferdestraßenbahn bei der ersten Präsentation in Döbeln 2009. Was es mit dieser Bahn auf sich hatte, ist auf den Seiten 2-3 zu lesen.

Die Wittenberger Pferdebahn

Auch in der Stadt Wittenberg (seit 1938 mit dem Zusatz „Lutherstadt“) fuhr einmal eine Pferdebahn. In unserem Museum erinnert die eine Seite der Modellbahnanlage daran.

Ein Rentier baut eine Straßenbahn

Die Wittenberger Straßenbahn war eine der wenigen, die sich im Privatbesitz einer einzigen Person befand. In den meisten anderen Städten konnten die notwendigen Finanzen nur aufgebracht werden, indem sich mehrere Interessenten in einer Aktiengesellschaft (wie in Döbeln) oder einer GmbH vereinigen.

In Wittenberg war es der Rentier Ernst Rettig, der am 1. November 1887 den Antrag auf Konzession einer Pferdestraßenbahn bei der Stadt einreichte. Er war erst 1876 Wittenberger Bürger geworden und hatte als Baumeister ein beträchtliches Vermögen erworben. Das wollte er nun - im Ruhestand - gewinnbringend anlegen. Da es vom Bahnhof der Stadt bis zum Zentrum knapp zwei Kilometer waren, kam er auf den Gedanken einer Pferdebahn. Damit wollte er gleichzeitig den Fremdenverkehr der Stadt fördern, wodurch er sich eine Steigerung seiner Popularität erhoffte. Pferdebahnen gab es u.a. bereits seit 1872 in Leipzig und seit 1882 in Halle (Saale), es war also eine erprobte Technik. Bei sparsamer Wirtschaften sollte auch ein Gewinn zu erzielen sein.

Das Projekt einer Pferdebahn stieß unter den damals 15.000 Einwohnern nicht nur auf Zustimmung. Besonders die Anwohner und Geschäftsleute der Collegienstraße fürchteten Behinderungen durch den Gleisbau und später die Erschütterungen und den Lärm der fahrenden Bahn. Einige meinten sogar, bei zu häufigen Fahrten würden ihre Häuser einstürzen.

Daher machte auch ein Herr Herfurth den Vorschlag, die Stadt möge einen eigenen (Pferde-) Omnibus anschaffen, denn dieser könne die Straßen ohne Umbauarbeiten



Diese alte Ansichtskarte zeigt einen der beiden Wagen an der Endstelle am Bahnhof

benutzen, Hindernissen ausweichen und - sollte sich ein Bedarf dafür herausstellen - auch in andere Straßen fahren, zum Beispiel bis zum Schloss.

Die preußische Regierung in Merseburg hatte aber ein Ersuchen von Ernst Rettig zum Bau einer Pferdestraßenbahn bereits genehmigt. So erteilte die Stadt Anfang 1888 eine auf 40 Jahre befristete Konzession.

Dem Konzessionsvertrag folgte am 19. Juli 1888 noch eine Polizeiverordnung. Sie regelte u.a. das Verhalten der Kutscher, enthielt aber auch eine Passage zur Pünktlichkeit: Demnach war die Uhrzeit maßgebend, die von der Turmuhr der Stadtkirche angezeigt wurde.

Nachdem die vertragsgemäß geforderte Kautions durch Ernst Rettig erlegt war, konnten die Bauarbeiten beginnen. Für den vorgesehenen bescheidenen Betrieb beschaffte er gebraucht zwei Wagen. Die Herkunft ist leider unbekannt.

Die Eröffnung der Bahn

Nach nur drei Wochen Bauzeit konnte am 26. Juli 1888 die Bahn eröffnet werden.

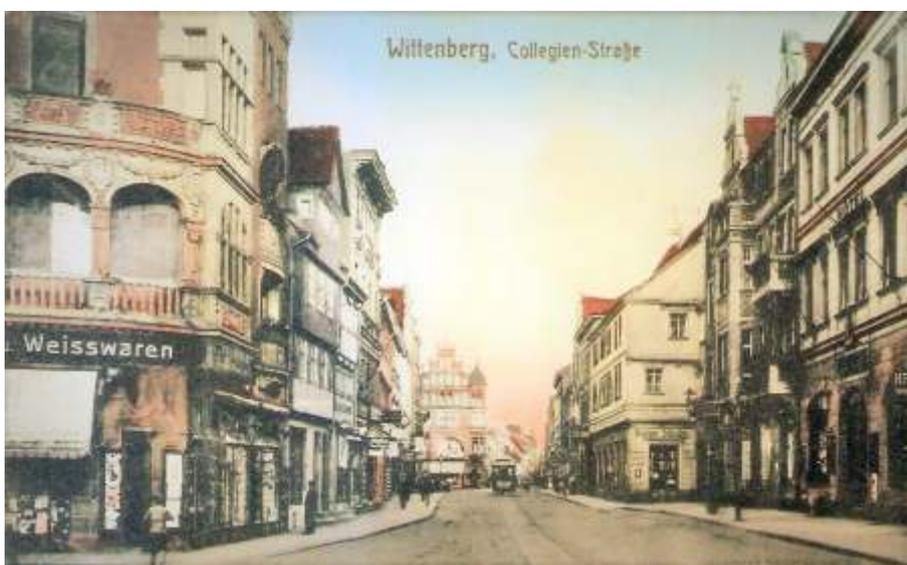
Die Eröffnungsfahrt ist vielen Einwohnern lange in Erinnerung geblieben.

Da es keine eigene Wagenhalle gab, standen die Wagen im Hof des Hotels „Zur goldenen Weintraube“ (heute Modehaus Schneider) an der Juristenstraße/Ecke Markt. Der erste Wagen war mit Grün geschmückt. Er sollte erst am Markt gespannt werden. Dorthin wurde er unter tatkräftiger Hilfe besonders der Jugend geschoben - so war es geplant. Der enge Kurvenradius bei der Ausfahrt auf die Straße bewirkte aber eine Entgleisung. Dadurch und wegen der vielen Schaulustigen, die an der ersten Fahrt teilnehmen wollten, entstand bereits eine Verspätung. An der Westseite des Marktes angekommen, nahmen der Magistrat, die Ratsherren und weitere geladene Gäste in den beiden Wagen Platz. Sie waren übervoll, und so entstand das Spottlied:

Und der Kantor mit der Fibel,
und der Pastor mit der Bibel
müssen alle mit, müssen alle mit
in die Pferdebahn hinein.

Und der Schuster mit dem Pechdraht,
und der Bürgermeister mit dem Landrat,
müssen alle mit, müssen alle mit,
in die Pferdebahn hinein.

Kutscher Wilhelm Pötzsch spannte das Zugpferd Rosamunde an. Das war eine Araberstute, die bereits beim Deutsch-Dänischen Krieg 1864, dem Deutsch-Österreichischen Krieg von 1866 und dem Deutsch-Französischen Krieg 1870-71 dabei gewesen war. Bei der Vogelwiese im Hippodrom hatte sie als Damenpferd gedient und dort einige Dinge gelernt, wovon aber Pötzsch nichts wusste.



Auf dieser Ansichtskarte blicken wir vom Markt in die Collegienstraße. Ein Straßenbahnwagen fährt zum Bahnhof und ist kurz vor dem (in dieser Form erst 1904 gebauten) Hamlethaus.

Nun zog sie den Wagen an, der auch noch kräftig angeschoben werden musste. Aber nach wenigen Metern entgleiste der Wagen erneut, diesmal bei der Adler-Apotheke an der Ecke von der West- zur Südseite des Marktes. Die Fahrgäste mussten aussteigen, der Wagen wieder ins Gleis geschoben werden, und die Fahrt ging weiter.

Die Jugend lief daneben her und sang ihre Spottlieder. Das bekannte Pferdebahnlied war auch dabei. Das ging dem Kutscher gegen die Ehre. War er bis zum Holzmarkt im Schritt gefahren, griff er nun zur Peitsche und wollte damit eine schnellere Gangart bewirken. Die Reaktion von Rosamunde war, dass sie mit ihren Hufen ausschlug und die Vorderwand des Perrons einbeulte. Dabei geriet der Zugstrang unter ihren Bauch. Das war zuviel für Rosamunde - sie stellte die Beine breit auf, wedelte mit dem Schwanz und ließ einen Wasserstrahl gegen Kutscher und die in den vorderen Reihen sitzenden Fahrgäste ab. Der Wagen leerte sich schlagartig, der Bürgermeister verlor im Gedränge seinen Zylinder und musste seine Brille putzen, Stadtrat Elfe schüttelte seinen durchnässten Vollbart aus, und der Landrat rief nach einem Taschentuch, weil er seines vergessen hatte. Kutscher Pötzsch beruhigte und striegelte die Stute. Die Fahrt ging dann im Galopp weiter zum Bahnhof - aber mit der Wittenberger Jugend statt den Honoratioren als Fahrgästen.

Es gab an diesem Tag noch weitere Fahrten, wobei Kinder kostenlos mitfahren konnten. Am nächsten Tage wurde „Rosamunde“ gegen einen fuchsroten Trakehnerhengst getauscht, der dann noch viele Jahre als Zugpferd diente.

Die Pferdebahnstrecke

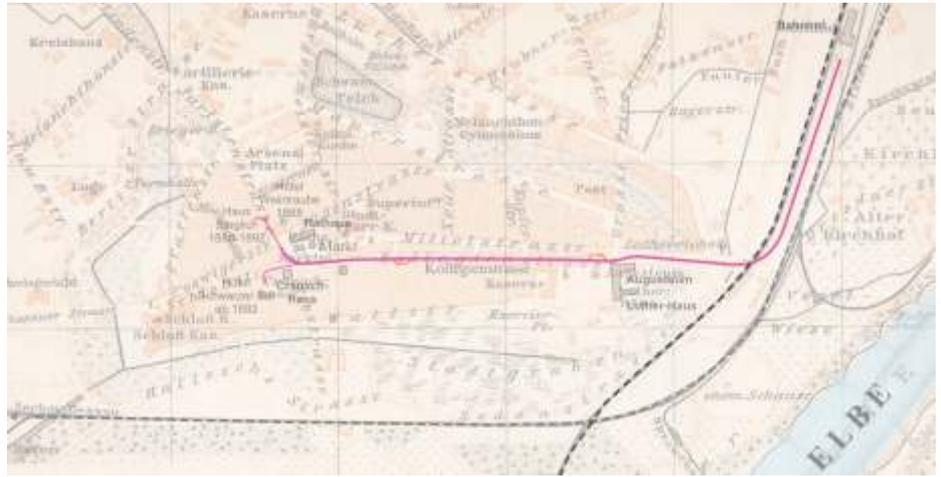
Die Strecke war 1,6 km lang. Sie begann am Markt und führte die Collegienstraße entlang bis zum Bahnhof, wo sie zwischen den Eisenbahnstrecken Berlin - Halle und Roßlau - Falkenberg bis vor das Empfangsgebäude führte.

Dieses Gebäude war 1877 von Franz Schwechten gebaut worden, von dem auch der Anhalter Bahnhof und die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche in Berlin stammten. Noch im April 1945 durch Luftangriffe bis auf die Außenmauern zerstört, wurde es um 1950 in vereinfachter Form wieder aufgebaut, 2015 aber abgerissen und durch einen Neubau auf der Westseite der Bahnanlagen ersetzt.

Das Gleis der Pferdebahn hatte die Spurweite 1000 mm. Die Strecke war anfangs eingleisig. Erst später kamen Ausweichstellen am Hotel „Wittenberger Hof“ und am Holzmarkt hinzu. Eigentlich waren diese nicht erforderlich, denn fahrplanmäßig war nur ein Wagen unterwegs.

Weil der Radius der Ausfahrt vom Hotel „Goldene Weintraube“ zu eng bemessen war, wie sich am Eröffnungstag gezeigt hatte, wurde das Gleis in der Juristenstraße umgelegt, und ab 1. August 1888 wurden die Wagen im Gehöft Steglich auf der anderen Seite der Straße untergebracht.

Da es auch an der Südwestecke des Marktes vor der Adler-Apotheke immer wieder zu Entgleisungen kam, verlegte man die Endstelle und führte das Gleis ab 1. April 1892 vom Bahnhof kommend geradeaus



weiter wenige Meter in die Schloßstraße, wo die Wagen nun im Hof des Gasthofs „Schwarzer Bär“ stationiert wurden.

Der Fahrbetrieb

Es gab 16 Fahrten am Tag, die auf die Ankunft bzw. Abfahrt der wichtigsten Züge am Bahnhof ausgerichtet waren.

Es gab keine Schaffner, sondern der Fahrpreis von 10 Pfennig wurde in einen Zahlkasten beim Kutscher eingeworfen.

Einige Fahrten in den Abendstunden waren nur wenig besetzt. Die Stadt lehnte aber den beantragten Wegfall der Spätfahrten ab.

Ende August 1888 erhöhte Ernst Rettig das Kapital des Unternehmens, indem er mit dem Gutsbesitzer Lehmann aus Schöneich bei Jessen und Inspektor Richter aus Perwenitz bei Nauen einen Vertrag abschloss. Rettig selbst fungierte als Betriebsleiter.

Zu dieser Zeit suchten die Straßenbahnen nach einer neuen, „mechanischen“ Traktion. Anfang 1893 wurde in Nordhausen ein Gasmotorwagen präsentiert, und Rettig sah sich die Sache an. Eine Umstellung seiner Pferdebahn auf ein anderes System sah er aber nicht als sinnvoll an.

Bis zum Ersten Weltkrieg gab es kaum Änderungen. Es gab zwei Wagen (von denen aber in der Regel nur einer im Einsatz war), vier

Pferde und zwei Kutscher. Zu den 15 bis 16 planmäßigen Fahrten am Tag kamen noch Sonderfahrten zum Theater und zur Vogelwiese.

Am 27. Dezember 1917 musste die Bahn eingestellt werden. Nach der Wiedereröffnung am 9. Oktober 1918 wurden nur noch fünf Fahrten am Tag durchgeführt. Die finanzielle Lage verschlechterte sich für die Bahn, auch durch eine parallele Kraftomnibuslinie. So wurde der Betrieb eingestellt - das genaue Datum ist unbekannt. In der Fachzeitschrift Verkehrstechnik wurde der Betrieb bereits im Mai 1920 als eingestellt bezeichnet, doch soll er danach noch einmal aufgenommen und erst 1921 eingestellt worden sein.

Literatur

- Lipinski, Nathanel R.: Die Wittenberger Pferdebahn. In: Heimatkalender 2009 - das Heimatbuch für Stadt und Landkreis Wittenberg. Drei Kastanien Verlag, 12. Jahrgang, S. 38-47.
- Mensdorf, Joachim: Wittenberg. In: Straßenbahn Archiv, Band 4, S. 185-187. Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984
- Kochems, Michael: Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 20 Sachsen-Anhalt. EK-Verlag Freiburg 2020. S. 312-313.



Wagen 1 fährt auf der Collegienstraße Richtung Bahnhof am Geschäft des Friseurmeisters Mager vorbei. Hier hat sich bis heute wenig geändert - das Friseurgeschäft hat nur einen neuen Eigentümer.

Die Wittenberger Pferdebahn im Modell

Bei der Eröffnung unseres Museums im Jahre 2009 war bereits eine Modell-Pferdestraßenbahn-Anlage zu sehen, die eine Straßensicht aus Wittenberg samt Pferd und Pferdebahnwagen zeigte. Erbauer war Volkmar Schumann aus Lutherstadt Wittenberg. In Kreisen der Modelleisenbahner war der Feinmechanikermeister vor allem durch seine „Spreewaldbahn“-Anlage bekannt. Er übergab sie später als Dauerleihgabe dem Eisenbahnmuseum in Straupitz. Auf ihr fuhr neben den Lokomotiven und Triebwagen der 1970 stillgelegten schmalspurigen Spreewaldbahn auch ein von Pferden gezogener Güterwagen der 1846 bis 1879 betriebenen Cottbuser Schwielochsee-Pferdeisenbahn. Die Pferde hatten bewegliche Beine und waren daher Hingucker für die Besucher. Sie dienten als Vorbilder für die späteren Modelle.

Die meisten Einwohner seiner Stadt wüssten gar nicht, dass es dort auch einmal eine Pferdebahn gegeben hatte, erzählte er uns. Was nicht wenigstens indirekt mit Martin Luther zu tun habe, wäre da nicht so interessant.

Wir wurden uns einig, dass er gegen Erstattung der Materialkosten das Modell um eine „Döbelner Seite“ ergänzt und uns für

unser Museum überlässt. So geschah es 2010. Die Arbeitsleistung war ein Geschenk an uns. Es war seine letzte große Anlage, denn damals war er bereits 73 Jahre alt.

Auf der Wittenberger Seite des Modells sind mehrere Gebäude der Wittenberger Collegienstraße um 1900 im Maßstab 1:22,5 zu sehen: Die Schauffassade des Augusteums, das Melancthonhaus und das Neue Collegium der Universität LEUCOREA (in der sich aber zur Zeit der Pferdebahn eine Kaserne befand).

Zahlreiche Figuren beleben die Straße: Da spielt ein Leierkastenmann, am Eingang zur Roß-Schlächterei kämpft der Fleischermeister mit einem Hund um die entwendeten Würste, und auf dem Dach ist ein Schornsteinfeger bei der Arbeit. Viele Figuren sind beweglich, angetrieben von Miniatur-Motoren oder von Magneten an der Unterseite.

Auch den Pferdebahnwagens 1 hat Volkmar Schumann nach Fotos und spärlichen Unterlagen im Modell nachgebaut. Er fährt auf der Straße an einem pferdebespannten Paketpostwagen vorbei - Alltagsleben um 1900 eben. Allerdings kann dieses Modell nicht gleichzeitig mit den beiden Modellen der Döbelner Wagen fahren, da sie unterschiedlich schnell sind.



Die „Wittenberger“ Seite der Modell-Pferdestraßenbahnanlage in unserem Museum

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 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!

Sanitätshaus übergibt Rollstuhl an das Museum

Seit Juni haben wir im Museum einen neuen Hublift. Da wir die Treppe nicht verändern konnten, konnte dieser nur eine bestimmte Breite haben. Dadurch entstand ein Problem bei gehbehinderten Besuchern, die einen Elektrorollstuhl nutzen: Sie passten mit ihrem Elektrorollstuhl nicht in den Hublift hinein.

Davon erfuhr Brit Borgmann, die Inhaberin des Sanitätshauses Borgmann, und spendete dem Museum einen hand-betriebenen Rollstuhl. Gehbehinderte Besucher können nun in diesen umsteigen, um damit den Hublift zu nutzen und sich in den Museumsräumen zu bewegen.

Bei der offiziellen Übergabe am 11. Dezember:
Von rechts nach links: Brit Borgmann, Alfred Klepzig, Jörg Lippert, und ganz links der Fotograf des „Döbelner Anzeigers“

