



## Informationsblatt Nr. 72 April 2021

### Museen öffnen oder nicht?

**F**ast hätten wir im März das Pferdebahnmuseum wieder öffnen können, wenn auch nur für angemeldete Gäste und unter Beachtung von strengen Hygienemaßnahmen. Das war für die Museen in Sachsen so ab 15. März vorgesehen - da das ein Montag und damit für uns ein Ruhetag war, hätte es am 16. März losgehen können.

Aber noch während wir überlegten, kam die Notbremse: Zahlreiche Neuinfektionen ließen den Inzidenzwert in Mittelsachsen auf über 100 Neuinfektionen je 100.000 Einwohner an drei aufeinander folgenden Tagen absehbar war. Der Landrat von Mittelsachsen verzichtete daher darauf, per Allgemeinverfügung die Öffnung der Museen und weitere Lockerungen anzuweisen, da er sie sonst wenige Tage später wieder zurücknehmen müsste. Da das in Sachsen nicht nur den „Hotspot“ Vogtland sondern auch andere Landkreise betraf, mussten bereits geöffnete Museen wieder schließen oder die beabsichtigte Öffnung verschieben. Davon abgesehen haben die Erfahrungen von 2020 gezeigt, dass kaum mit Besuchern gerechnet werden kann, solange alle Gaststätten und Hotels für Privatpersonen geschlossen sind.

Kurz vor Ostern beschloss dann die Ministerpräsidentenkonferenz neue Regeln. Das sächsische Kabinett setzte sie in Vorschriften um, die ab 1. bis zunächst 18. April gelten. Diese sind noch etwas komplizierter: Museen bleiben zunächst geschlossen, aber die Landräte können ab dem 6. April unter bestimmten Voraussetzungen Erleichterungen anordnen: Wenn die Zahl der Covid-19-Patienten auf den Normalstationen (!) der Krankenhäuser Sachsens unter 1300 liegt, kann ein Museumsbesuch mit vorheriger Anmeldung und tagesaktuellem Negativtest erlaubt werden. Wenn zusätzlich der 7-Tages-Inzidenzwert in Sachsen und im betreffenden Landkreis an 5 Folgetagen unter 100 liegt, kann die Öffnung der Museen mit vorheriger Anmeldung aber ohne tagesaktuelle Testung erlaubt werden. Und liegt dieser Wert unter 50, kann die Museumsöffnung ohne vorherige Anmeldung der Besucher erlaubt werden. Da die 7-Tages-Inzidenz in Mittelsachsen derzeit in allen Landkreisen über 100 liegt (Stand Anfang April), ist man davon noch weit entfernt. Abhilfe werden wohl nur Impfungen bringen, die aber weiter nur langsam voran gehen.

### In dieser Ausgabe

Museen öffnen oder nicht?

Ein Leipziger zu Gast in Döbeln -  
der Museums-Pferdebahnwagen  
95 aus Leipzig

Neuer Teppich für unseren Wagen

Mittelsachsen ist den genannten Regeln gefolgt, so dass Museen und ähnliche Einrichtungen wieder öffnen dürfen - unter den genannten Voraussetzungen. Die Burg Kriebstein hat seit dem 8. April geöffnet, das Schloss Nossen und die Burg Mildenstein wollen ab 19.4. folgen. Andere Museen dagegen warten noch ab - entsprechend einer Empfehlung der Sächsischen Landesstelle für Museumswesen, denn laut Hochrechnungen könnte die 1300er Grenze der Covid-19-Patienten auf Normalstationen bereits am 11. April erreicht sein - und damit müssten die Museen wieder schließen.



Vor 40 Jahren in Döbeln: Beim Festzug zum Jubiläum 1000 Jahre Döbeln passiert der Leipziger Pferdebahnwagen 95 auf einem vom Traktor gezogenen Anhänger die Oberbrücke mit einem der „Stadttore“

## Aus anderen Städten

### Ein Leipziger zu Gast in Döbeln Der Museums-Pferdebahnwagen 95 aus Leipzig

Als 1981 das 1000-jährige Bestehen von Döbeln groß gefeiert wurde, war im Festumzug auch ein Straßenbahnwagen mit der Nummer 95 dabei. Beim Tag der Sachsen 2004 konnte man ihn erneut in Döbeln sehen. Was für ein Wagen war das?

#### Der originale Wagen 95

Gleich vorweg: Der aus Leipzig gekommene Wagen mit der Betriebsnummer 95 war eigentlich nie ein Pferdebahnwagen. Er war als Salzlore gebaut und später nach dem Vorbild des originalen, aber nicht mehr existenten Pferdebahnwagens 95 umgebaut worden.

Der ursprüngliche Wagen 95 war 1885 an die Leipziger Pferde-Eisenbahn AG geliefert worden. Die Wagenserie umfasste zehn Wagen, die unter den Nummern 93 bis 102 liefen. Sie waren mit 5,1 m Länge relativ klein, wogen nur 1,6 t und konnten von nur einem Pferd gezogen werden. Im Fahrgastraum gab es zwei Längsbänke mit jeweils sechs Sitzen. Auf den Plattformen waren vorn vier und hinten sechs Stehplätze zugelassen. Auf dem Dach gab es einen Aufbau mit kleinen Lüftungsfenstern. Leider sind die Wagenbücher nicht erhalten geblieben.

Als in Leipzig die Pferdebahn durch den elektrischen Antrieb abgelöst wurde, verkaufte man vier Wagen 1892 an die Straßenbahn Zürich, wo sie unter den Nummern 37 ... 40 noch bis 1900 fuhren. Die anderen Wagen brach man bis 1897 ab. Der Wagen 95 diente noch einige Jahre als Lagerraum im Betriebshof Möckern.

Erhalten blieb ein Foto, das den Wagen 95 auf seiner letzten Fahrt am 2. März 1897 zeigt, und das in mehreren Straßenbahnbüchern (so in [2], [3] und [5]) abgedruckt wurde.



Am 8. Juli 1995 wird der Wagen zum Fahrzeugkorso „100 Jahre elektrische Straßenbahn in Leipzig“ auf dem Ring aufgestellt

#### Der Nachbau des Wagens 95

Als sich einige Straßenbahnfreunde 1965 organisierten und mit dem Aufbau einer Sammlung historischer Straßenbahnwagen begannen, war kein Pferdebahnwagen mehr erhalten. Dafür waren aber noch einige Salzstreufahrzeuge vorhanden, die von der Größe und anderen Eigenschaften gut für einen Neuaufbau verwendbar schienen. Davon wurde der Wagen 5712 ausgewählt, um ihn zum historischen Pferdebahnwagen umzubauen.

Dieser Wagen war 1908 in der Zentralwerkstatt der Großen Leipziger Straßenbahn in Leipzig-Lindenau als Salzstreuwagen gebaut worden und trug anfangs die Nummer

XVIII. Sein Vorbild waren ältere Pferdebahnwagen, die zuletzt als Salzstreufahrzeuge gedient hatten. Zumindest äußerlich ähnelte er daher einem Pferdebahnwagen. Sein Dach war allerdings flach. Ab Oktober 1926 trug der Wagen die Arbeitswagennummer 5712. Die Lackierung wechselte mehrfach.

Im Jahre 1971 brachte man den Wagen in den Betriebshof Leutzsch, wo die bereits vorhandenen historischen Wagen standen. Zuerst wurde die spezielle Winterdienstausrüstung entfernt, also die verstellbaren Kehrbesen, die mechanische Salzmühle und die Streuvorrichtung. Dann kam der Wagen in den Betriebshof Dölitz, um in der dortigen Werkstatt 1971-72 aufgearbeitet zu werden. Konstruktionszeichnungen gab es nicht mehr. So musste man sich vor allem an dem erwähnten Foto von 1897 des originalen Pferdebahnwagens 95 orientieren. Die Arbeiten umfassten u.a. das Ändern der Fensterteilung und das Ergänzen des Dachaufbaus.

Als der Wagen im Rohbau fertig war, unternahm er Probefahrten mit Pferden zwischen dem Betriebshof Dölitz und Markkleeberg-Ost. Nach weiteren Arbeiten konnte der Wagen in die Hauptwerkstatt Heiterblick überführt werden, wo er die Außenlackierung und Beschilderung erhielt. Am 14. Mai 1972 gab es eine Generalprobe auf den Gleisen am Brühl. Dort hatte man den Straßenbahnverkehr bereits 1964 stillgelegt, aber die Gleise lagen noch und waren benutzbar. Zwei Tage später begann dort der Einsatz des Pferdebahnwagens während der Festwoche 100 Jahre Leipziger Straßenbahn. Insgesamt wurden dabei 12.000 Fahrgäste



Der Wagen im Leipziger Straßenbahnmuseum, hier im Jahre 2006 noch am alten Standort in Möckern, mit einem „besonders geduldigen“ Pferd.

befördert. Die Pferde brachte man täglich mit einem Mitteleinstieg-Beiwagen zu ihrem Einsatzort.

Danach gab es noch weitere Einsätze, so fuhr er einige Jahre lang zu den Markttagen im Herbst wiederum am Brühl.

### Zu Gast in Döbeln

Als man 1981 in Döbeln das 1000-jährige Bestehen der Stadt mit einem „sozialistischen Volks- und Heimatfest“ feierte, wollte man auch an die Pferdestraßenbahn erinnern. Einen eigenen Pferdebahnwagen hatte man in Döbeln damals noch nicht, also wandte man sich nach Leipzig. Von der Idee, den Wagen auf damals noch vorhandenen Gleisen am Obermarkt fahren zu lassen, musste man sich rasch trennen. Leipzig hat die ungewöhnliche Spurweite von 1458 mm, also viel zu breit für die Döbeler Gleise mit ihren 1000 mm. Ein Umbau wäre – wenn überhaupt möglich – aufwendig und riskant gewesen. Einen meterspurigen Pferdebahnwagen gab es damals in keinem Museum oder Straßenbahnbetrieb der DDR. Daher entschied man sich dafür, den Leipziger Wagen auf einen Straßenanhänger zu stellen und im Festzug von einem Traktor ziehen zu lassen. Das hatte auch den Vorteil, dass der Wagen ganz normal auf der gesamten Strecke des Festumzugs gezeigt werden konnte. So geschah es dann auch am 28. Juni 1981.

Einen weiteren Besuch des Wagens in Döbeln gab es zum Tag der Sachsen, der erst für 2002 geplant war, wegen des Hochwassers aber auf 2004 verlegt werden musste. Diesmal stand der Wagen auf einem Tieflader, und da genug Platz war, präsentierte sich dort der Stadtsingechor und sang u.a. das Pferdebahnlied.

### Im Museum in Leipzig

Aus der Arbeitsgemeinschaft 6/44 des Deutschen Modelleisenbahnverbandes wurde 1990 der Verein „Historische Nahverkehrsmittel Leipzig“, seit 1991 als gemeinnützig anerkannt. Neben dem Ziel der Fahrzeugrestauration wurde auch eine ständige Präsentation in einem eigenen Museum angestrebt. Im Juni 1996 konnten alle damals vorhandenen historischen Wagen im nicht mehr für den regulären Fahrbetrieb benötigten Betriebshof Möckern konzentriert werden, in dem 1998 das Straßenbahnmuseum eröffnet werden konnte. 2019 musste das Museum umziehen, diesmal in den bisherigen Straßenbahnhof Wittenberger Straße. Ein Teil der gesammelten Fahrzeuge ist betriebsfähig und kann gemietet werden oder kommt gelegentlich auf Sonderlinien zum Einsatz.

Auch der Pferdebahnwagen 95 ist im Museum zu sehen. Vorgespannt ist ein Holzpferd. Zum Einsatz kommt der Wagen in der Regel nicht mehr. Ausnahmen gab es bei größeren Jubiläen, wie 1997 anlässlich „100 Jahre elektrische Straßenbahn in Leipzig“, wo er mit zwei Pferden bespannt im Festzug mitfuhr.

Das Museum ist regulär von Mai bis September am jeweils dritten Sonntag des Monats von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Durch Covid-19 bedingte Einschränkungen gab es 2020 und möglicherweise auch 2021. Daher sollte man sich vor einem Besuch auf der Internetseite [www.strassenbahnmuseum.de](http://www.strassenbahnmuseum.de) informieren.



Beim Festzug zum Jubiläum 1000 Jahre Döbeln am 28. Juni 1981 fährt der Wagen in Richtung Oberbrücke



Beim Tag der Sachsen fuhr am 5. September 2004 der Stadtsingechor im Festumzug mit - der Tieflader bot genug Platz.

### Literatur

- [1] Adam/Bechmann/Buchhorn/Krogull/Preiß: Von der Pferdebahn zum Gelenkzug – Betriebsgeschichte des VEB (K) Verkehrsbetriebe der Stadt Leipzig (LVB). VEB (K) Verkehrsbetriebe der Stadt Leipzig, 1966
- [2] Diethart Kriche: Historischer Pferdebahnwagen 95. Arbeitsgemeinschaft 6/44 des Deutschen Modelleisenbahnverbandes „Historische Straßenbahnfahrzeuge Leipzig“. Leipzig 1982
- [3] Wolfgang Schreiner/Gerhard Bauer: Leipzig, In: Straßenbahn Archiv Band 3. Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, 1984
- [4] Adam/Preiß/Scholz: Vom Zweispänner zur Stadtbahn - Die Geschichte der Leipziger Verkehrsbetriebe und ihrer Vorgänger. Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig 1996
- [5] Michael Kochems/Ralf-Roland Scholz: Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 19 Sachsen (2) West. EK-Verlag, Freiburg 2018

## Neuer Teppich für unseren Wagen

Als 2007 die öffentlichen Fahrten mit unserem Wagen 1 begannen, beklagten sich einige Fahrgäste über einen unangenehmen Luftzug im Fußbereich. Um dem abzuwehren und gleichzeitig die Lattenroste im Fahrgastraum und auf den Plattformen zu schonen, beschafften wir Auslegware. Tatsächlich hörten danach die Klagen auf. Nach gut zehn Jahren Einsatz ist der alte Teppich nun verschlissen, und wie man es auch in der guten Stube seiner Wohnung tun würde, muss ein neuer her.

Die Erneuerung sollte genutzt werden, um gleichzeitig eine bessere Vorbildtreue zu

Matten mit speziellen Maßen angefertigt werden: Eine für den Fahrgastraum und zwei für die Plattformen. Bei letzteren mussten Aussparungen z.B. für die Treppen und für die Bremse berücksichtigt werden. Die Kalkulation belief sich auf 700 Euro. Da dieser Betrag auf Grund der aktuellen Situation nicht ohne weiteres aufgebracht werden kann, wandten wir uns an die Presse, die Mitte Januar einen Artikel brachte.

Kurz darauf meldeten sich auch wirklich mehrere Sponsoren, so dass wir die Matten bestellen konnten. Im März sind sie nun eingetroffen und im Wagen angebracht. Bis



erreichen. Daher wurden statt normaler Auslegware diesmal Kokosmatten beschafft. Fasern aus Kokos sind sehr robust. Sie halten Regenwasser, Schnee und Schmutz stand und sind lange haltbar. Kokosmatten werden daher gern dort ausgelegt, wo viel Publikumsverkehr auftritt.

Die Kokosweberei Hilger in der Oberlausitz ist der einzige Hersteller in Sachsen. Für den Pferdebahnwagen mussten drei

zum Beginn der Fahrsaison, in der sie sich beweisen können, wird allerdings wohl noch etwas Zeit vergehen.

Früher wurden derartige Matten bei manchen Straßenbahnbetrieben verwendet, vorwiegend aber im Winter. Die Fasern waren allerdings kaum aus Kokos, sondern aus einfachem Bast. Sparsamere Betriebe schütteten einfach Stroh auf den Boden.



## Impressum

Traditionsverein Döbelner  
Pferdebahn e. V.

Niederwerder 6,  
D-04720 Döbeln

Telefon: 0 34 31 / 7 04 68 52

E-Mail:  
[info@doebelner-pferdebahn.de](mailto:info@doebelner-pferdebahn.de)

Internet:  
[www.doebelner-pferdebahn.de](http://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](mailto:joerg_lippert@web.de)

Stellvertretender Vorsitzender:  
Norbert Kuschinski

Schatzmeister:  
Alfred Klepzig

## Museum

Dienstag - Freitag 10 bis 12 und  
13 bis 17 Uhr

Sonnabend 10 bis 12.30 Uhr  
(an öffentlichen Fahrttagen bis 17  
Uhr)

**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!**

Bild links oben:  
Die Kokosmatte im Fahrgastraum

Bild links:  
Die speziell zugeschnittene Matte auf  
der Plattform.