

Informationsblatt Nr. 75 August 2021

Starker Andrang am August-Fahrtag

Allmählich zieht wieder etwas Normalität ein. Dem Fahrtag Juli folgten mehrere Sonderfahrten.

Sonderfahrttag

Das in diesem Jahr geplante Stadtfest mit Festumzug unter dem Motto „1040 Jahre Döbeln“ wurde zwar coronabedingt abgesagt, statt dessen gab es aber eine kleine Festwoche. An deren Ende stand am 25. Juli ein verkaufsoffener Sonntagnachmittag, an dem sich auch die Pferdebahn beteiligte. Nach mehreren gut besetzten Fahrten erschreckte der Donnerschlag eines vorbei ziehenden Gewitters unser Zugpferd Elko aber so sehr, dass wir diesen Sonder-Fahrtag vorzeitig beenden mussten. Der Fahrgastandrang hatte da aber auch bereits stark nachgelassen.

Öffentlicher Fahrtag August

Für den planmäßigen öffentlichen Fahrtag am 7. August hatten wir bereits zahlreiche Vorbestellungen. Wie zu erwarten, wurden wir von den Fahrgästen bis an unsere Leistungsgrenzen gebracht. Offenbar hat sich in der Zeit des Corona-Lockdowns ein großer Nachholbedarf angestaut. Alle Fahrten waren voll besetzt, und am Ende zählten wir fast 200 Fahrgäste.

Marketingaktion der MRB

Vor einigen Jahren waren wir an einer Marketing-Aktion von DB Regio beteiligt. Inzwischen hat den Zugverkehr im Raum Döbeln die Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) übernommen. Diese startete nun eine ähnliche Aktion: Bei der Anreise mit der MRB auf der Linie RB 110 (Leipzig-Döbeln) kann man am betreffenden Tag gegen Vorlage der Fahrkarte und eines vom Kundenbetreuer abgestempelten Coupons aus der Broschüre „Ihr Freizeit-Shuttle“ bestimmte Attraktionen zum ermäßigten Eintrittspreis besuchen. Dazu gehören z.B. die Burg Mildenstein in Leisnig, das Göschenhaus in Grimma und der Kletterwald am Albrechtshainer See. Auch die Döbelner Pferdebahn ist dabei, bei ihr gibt es 15% Rabatt auf Museumseintritt und Fahrkarten. Mit dieser Aktion erhofft man

sich eine erhöhte Nutzung des öffentlichen Verkehrs und eine Steigerung der Bekanntheit touristischer Ziele.

Neue Tierschutz-Regelungen

Wer dachte, die heißen Tage für dieses Jahr waren im Juni (als wir wegen Corona noch nicht fahren konnten), sah sich getäuscht: Auch Mitte August brachte Temperaturen um 30°C. Neue Erlasse im Interesse des Tierschutzes betreffen zwar eigentlich Pferdekutschen, werden aber auch uns einiges an Ideen abverlangen - mehr dazu auf Seite 4.

In dieser Ausgabe

Starker Andrang am August-Fahrtag

Die Pferdebahn im Kinofilm:
„Speedy“

Ein neues Buch: Pferdebahnen und
Pferdeomnibusse in Stuttgart

Pferdebahn Spiekerooog fährt wieder

Neu im Souvenirverkauf: Rundbrief
123 des Vereins für Sächsische
Postgeschichte und Philatelie

Neue Bestimmungen für den
Tierschutz



Elko am Obermarkt, kurz vor dem Endpunkt. Dieses Bild stammt noch vom Juli-Fahrtag

Die Pferdebahn im Kinofilm:

Speedy

Eine altmodische Pferdestraßenbahn, die bereits als Sehenswürdigkeit bei den Stadtrundfahrten gezeigt wird, und der Kampf gegen eine mit allen Mitteln kämpfende große Bahngesellschaft - das ist der 1928 gedrehte Film „Speedy“.



Zeitgenössisches Kinoplatz

Die Handlung

Die Grundidee des Films ist ähnlich wie im Film „Take next car“: In diesem Fall will eine große Bahngesellschaft die letzte Pferdestraßenbahn von New York beseitigen, um ihre eigenen Strecken ausdehnen zu können.

Als Kaufangebote abgelehnt werden, greift man zu härteren Mitteln: Angeheuerte Gangster stehlen den einzigen Pferdebahnwagen und verstecken ihn am anderen Ende der Stadt. Wenn die Pferdebahn nicht mindestens einmal in 24 Stunden ihre Strecke befährt, geht die Konzession verloren. Der als Kutscher angestellte Speedy, der mit der Enkeltochter des Pferdebahnbesitzers verlobt ist, erfährt durch Zufall von dem Versteck und findet den Wagen. Er hat aber nur noch zwei Stunden Zeit.

Das Finale des Films ist eine wilde Fahrt mit der Pferdebahn quer durch die Stadt. Dabei hat Speedy nicht nur mit Tücken wie einem losen Hufeisen oder einem im Weg stehenden Brückenpfeiler zu kämpfen, sondern auch mit den ihn verfolgenden Gangstern. Die wollen ihn an einer Baustelle zum Stehen bringen, aber obwohl der Wagen dabei seine Räder verliert, kann Speedy ihn gerade noch rechtzeitig ins Ziel bringen.

Der Direktor der großen Bahngesellschaft gibt auf. Er erklärt sich bereit, den geforderten horrenden Kaufpreis zu zahlen. Nun wollen Speedy und seine Verlobte mit dem Wagen ihre Hochzeitsreise zu den Niagarafällen antreten. Alles jubelt – der Pferdestraßenbahn weint keiner eine Träne nach. Offenbar hat man sich mit dem Fortschritt abgefunden.

Neben dieser Haupthandlung gibt es noch einige Nebenhandlungen.

So trug seinerzeit zum Erfolg des Films in den USA bei, dass der Baseball-Star Babe Ruth in einer Nebenrolle sich selbst spielt und im Yankee-Sportstadion in Aktion zu sehen ist.

Die Darsteller

Hauptdarsteller ist Harold Clayton Lloyd (1893 – 1971) in der Rolle als „Speedy“. Das war übrigens sein Spitzname im realen Leben. Im Zeitraum von 1913 bis 1947 spielte er in rund 200 Filmen mit. Seinen Höhepunkt hatte er in den 1920-er Jahren, also gerade in der Zeit von „Speedy“. Sein Markenzeichen war die Brille mit runden Gläsern, ohne die man ihn auf der Straße nicht erkannte, wie er einmal in einer Wette bewies. Harold Lloyd gilt neben Charlie Chaplin und Buster Keaton als einer der drei großen Komiker des amerikanischen Stummfilms. „Speedy“ war sein letzter Stummfilm, und auch der letzte große Film, den er drehte.

In vielen von ihm selbst produzierten Filmen sind lange Verfolgungsjagden und akrobatische Aktionen zu sehen. Besonders bekannt wurde das Bild aus „Safety last“ (deutscher Titel „Ausgerechnet Wolkenkratzer“), wie er am Zeiger einer Uhr eines Hochhauses hängt, tief unter ihm die Straßenschlucht.

Die weibliche Hauptrolle hat Ann Christie (1905-1987). Sie spielt Jane Dillon, die am Ende der Handlung mit Speedy auf Hochzeitsreise gehen will. Ihre Filmkarriere begann 1927 mit einigen Kurzfilmkomödien. Danach folgten nur noch kleinere Rollen, bis sie ihre Filmkarriere bereits 1932 beendete. Ann Christie wurde von Harold Lloyd ausgewählt, weil sie seiner Meinung nach das moderne Mädchen von New York verkörperte.

Ihren Großvater Pop Dillon, den Besitzer der Pferdestraßenbahn, spielte Bert Woodruff (1856-1934). Er begann als Theaterschauspieler, bevor er zwischen 1916 und 1931 in 64 Kinofilmen mit spielte. Zeitweise agierte er auch als Theater- und Kinodirektor.

Der als „Babe Ruth“ bekannte Baseball-Star George Hermann Ruth stimmte einer Nebenrolle zu. Ein Grund war, dass Regisseur Ted Wilde ein Jahr zuvor den Film „Babe Comes Home“ für ihn gedreht hatte.

Die Herkunft des Straßenbahnwagens ist nicht bekannt. Es gab wegen des zu erwartenden Verschleisses mindestens drei davon, und sie wurden aus Los Angeles nach New York transportiert.

Der Film

Im Jahre 1928 gedreht, war dieser Film eigentlich seiner Zeit hinterher: In New York hatte die letzte Pferdestraßenbahn bereits 1917 ihren Betrieb eingestellt. In vielen anderen Städten der USA gab es sie aber noch.

Bis auf einige wenige Studioszenen wurde der Film an Originalschauplätzen in mehreren Straßen von New York, im Vergnügungspark Coney Island und im Yankee-Stadion gedreht. Dadurch hat er heute auch dokumentarischen Wert. Allerdings hatten die Filmaufnahmen oft Schaulustige am Straßenrand zur Folge, die die Dreharbeiten behinderten. Aus den geplanten vier Wochen Drehzeit wurden so zwölf Wochen. Schließlich versteckte man die Kamera bei den Dreharbeiten.

In den Straßen sind mehrfach elektrische Straßenbahntriebwagen zu sehen, die aber statt mit Oberleitung mit Unterleitung fahren, der Strom wurde also einer Stromleitung in einem Kanal zwischen den Schienen entnommen.

Der Unfall, bei dem der Pferdebahnwagen gegen einen Brückenpfeiler stößt,



Radbruch! Was nun?

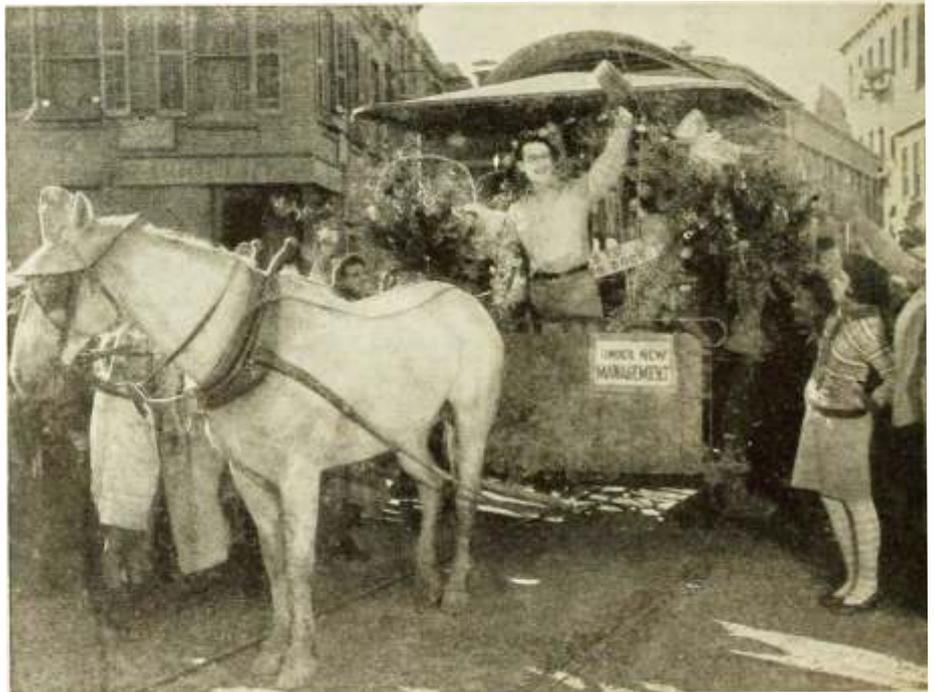
wobei ein Rad zu Bruch geht, stand nicht im Drehbuch. Glücklicherweise wurden weder Pferd noch der Stuntman-Kutscher verletzt. Wie in der Stummfilmzeit mitunter üblich, übernahm man diesen zufällig aufgenommenen Vorfall in die Handlung und drehte eine dazu passende ergänzende Szene. In dieser wird mit Hilfe von Passanten ein passender Gullydeckel als Ersatz für das Rad montiert.

Die Szenen, in denen Speedy als Kutscher in voller Fahrt von vorn zu sehen ist, entstanden im Studio mit Hilfe der Rückprojektion von Straßenszenen. Dieses Verfahren war damals als Williams-Verfahren noch ganz neu; für heutige Augen ist es deutlich erkennbar.

Der Film ist zwar noch ein Stummfilm in der Tradition der Slapstick-Komödien, hat aber bereits die übliche Spielfilmlänge von 85 Minuten. Die ursprüngliche Begleitmusik ist nicht erhalten, neuere Partituren wurden 1974 und 1992 geschrieben.

Im Vergleich zum 1922 gedrehten „Take next car“ ist deutlich der Fortschritt der Filmtechnik zu sehen.

„Speedy“ wurde in schwarz-weiß gedreht. Ein Teil des Films (nämlich das Finale) ist aber in jüngerer Zeit coloriert worden. Dank Computertechnik ist das heute mit vertretbarem Aufwand möglich. Allerdings ist die Originaltreue der Farben oft nicht gewährleistet, weshalb manche Historiker die Colorierung von Fotos oder Filmen generell ablehnen.



Blumengeschmückt geht es auf Hochzeitsreise. Diese Szene war als Schluss des Films gedacht, wurde aber nicht in die Endfassung übernommen.

In Deutschland lief der Film unter dem Titel „Straßenjad mit Speedy“ in den Kinos.

Die soziale Aussage des Films: Einfache Leute können gemeinsam verhindern, dass

sich ein mit unlauteren Mitteln agierendes großes Unternehmen bereichert.

Ein neues Buch:

Pferdebahnen und Pferdeomnibusse in Stuttgart

Im Jahre 1868 wurde in Stuttgart die dritte Pferdestraßenbahn Deutschlands nach Berlin und Hamburg eröffnet.

Als die Stuttgarter Straßenbahn 2018 das 150-jährige Bestehen feiern konnte, hielt der Autor Ulrich Volkmer beim Schwäbischen Heimatbund zwei Vorträge zu den Anfängen des Nahverkehrs in Stuttgart und veröffentlichte eine Zusammenfassung in der Zeitschrift Schwäbische Heimat. Das bei den Recherchen gefundene umfangreiche Material sollte aber nicht wieder verloren gehen, und so entschloss er sich zu diesem Buch.

Der Untertitel „Eine Dokumentation über die Anfänge des öffentlichen Stadtlinienverkehrs in Stuttgart 1860 bis 1897“ umschreibt den Inhalt.

Vorgeschichte, Gründung und Bau werden ebenso beschrieben wie der Alltag des Betriebes.

Neben der Pferdestraßenbahn wird auch auf die Pferdeomnibusse und die versuchsweise genutzten anderen Antriebsarten (Dampf, Benzin) eingegangen. Eine Besonderheit in Stuttgart war das zeitweise Bestehen von zwei Pferdestraßenbahngesellschaften, von denen die eine die Regelspur verwendete, die andere die Meterspur. Beide wurden schließlich vereinigt, und das ganze Netz auf Meterspur umgebaut. Erst mit dem Bau der Stadtbahn wurde die Regelspur wieder eingeführt.

Die Umstellung auf elektrischen Betrieb dauerte mehrere Jahre und war erst 1897 abgeschlossen.

All das wird ausführlich belegt, wobei die Originalquellen zitiert oder als Reproduktion gezeigt werden, während sie in sonst üblichen Chroniken meist nur als Fußnote genannt werden. Der eine oder andere Leser wird das vielleicht etwas mühsam zu lesen finden, aber lässt man sich darauf ein, erfährt man eine durchaus spannende Geschichte.

Die zahlreichen durchgearbeiteten Akten stammen vor allem aus dem Stadtarchiv Stuttgart. Stadtplanausschnitte und Pläne ergänzen den Text. Fotos aus der Pferdebahnzeit sind naturgemäß rar, aber auch da konnte der Autor einiges noch nicht bekannte Material finden.

Eine Gesamtplan des Pferdebahnnetzes Anfang 1895, also vor Beginn der Umstellung auf elektrischen Betrieb, ist im Vorsatz des Buches gedruckt, ein vergrößerter Ausschnitt der Innenstadt im Nachsatz.

Unter den zehn Anlagen befinden sich die Wagenparklisten und wichtige Dokumente wie die Konzessionsbedingungen, die Statuten der Pferdebahngesellschaft und Verträge zwischen der Stadt und den Gesellschaften.



Verlag Uwe Siedentop Heidenheim und Stuttgart, April 2021
452 Seiten 21 x 30 cm
223 Abbildungen.
ISBN 978 3 925887 41 3
Preis 49,00 Euro

Aus anderen Städten:

Pferdebahn Spiekeroog fährt wieder

Die zweite regelmäßig verkehrende Pferdebahn in Deutschland auf der Nordseeinsel Spiekeroog ist seit dem 29. Juli 2021 wieder in Betrieb.

Als Zugmittel stehen die beiden Tinker Tamme und Eddie zur Verfügung.

Im Sommer beginnen die Fahrten vom Bahnhof am Ortsrand um 13:00 Uhr, 14:00 Uhr, 15:00 Uhr und 16:00 Uhr. Die Rückfahrt vom Westend erfolgt jeweils 30 Minuten später.

Die Existenz der Bahn war nicht nur durch die Corona-Pandemie, sondern auch durch den Zustand des Deichtors gefährdet, das die Bahn auf ihrer Trasse passiert.

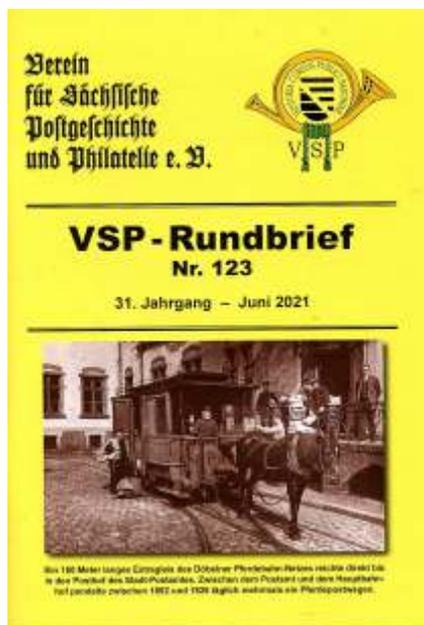
Statt des zuerst angedachten, aber unbezahlbaren Neubaus hat man nun eine Lösung gefunden, wie das Deichtor im Winter verschlossen werden kann. Die Realisierung war mit den Mitteln einer Spendenaktion möglich geworden, die der Verein Inselmuseum organisiert hatte.

Neu im Souvenirverkauf:

Rundbrief 123 des Vereins für Sächsische Postgeschichte und Philatelie

Der Verein für Sächsische Postgeschichte und Philatelie e.V. gibt bis zu vier Rundbriefe im Jahr heraus, die sich mit historischen aber auch aktuellen Themen der Postbeförderung in Sachsen befassen. Im Juni 2021 erschien der Rundbrief 123, in dem ein gemeinsam mit uns erarbeiteter Artikel über die Postbeförderung bei der Döbelner Straßenbahn veröffentlicht ist. Auf zehn Seiten des insgesamt 52 Seiten starken Heftes ist alles bisher zu diesem Thema bekannte zusammengestellt. Der Verkaufspreis beträgt 5 Euro.

Bekanntlich gab es ein Anschlussgleis vom Obermarkt bis in den Hof des Postamtes 1. Dieses wurde vom Post-Straßenbahnwagen genutzt, um Briefe, Pakete und sonstige Postsendungen vom Postamt 1 zum Postamt 2 im Hauptbahnhof sowie umgekehrt zu transportieren. Dies erfolgte auf der Grundlage eines Vertrages zwischen der Döbelner Straßenbahn AG und der Kaiserlichen Oberpostdirektion Leipzig.



Neue Bestimmungen für den Tierschutz

Das Sächsische Staatsministerium für Soziales und gesellschaftlichen Zusammenhalt (kurz SMS) hat im April 2021 zwei Erlasse verabschiedet, die den Einsatz von Zugpferden vor Kutschen betreffen. Nun betreiben wir eine Pferdebahn und keine Kutschen. Aber zu sagen „das betrifft uns nicht“, wäre sicher zu einfach.

Der eine Erlass regelt die maximalen Einsatzzeiten, die Fütterungsintervalle, das maximale Zuggewicht, die Sachkunde der Gespannführer und die Notwendigkeit von Hilfspersonen bei der Beaufsichtigung der Pferde. Besonders bei den Bestimmungen für das maximale Zuggewicht ist deutlich zu sehen, dass das SMS dabei Kutschpferde im Auge hatte, wie sie zum Beispiel in der Dresdner Innenstadt anzutreffen sind. Bei einem Schienenfahrzeug aber kann man das

Zuggewicht wegen des viel geringeren Reibungswiderstands höher ansetzen, wie es auch das Europäische Pferdeinstitut in seinem Gutachten für uns festgestellt hat.

Der zweite Erlass verbietet den Einsatz von Kutschpferden an heißen Tagen. Sagt der Deutsche Wetterdienst für den Einsatzort eine Tageshöchsttemperatur von 30° C oder mehr voraus, sind Kutschfahrten zu unterlassen. Das SMS ist dabei einem Beschluss des Verwaltungsgerichts Potsdam von 2020 gefolgt, das sich wiederum auf die Berliner Leitlinien und das Gutachten eines Berliner Tierarztes stützte. Nach diesem Erlass dürften also auch keine Fahrten in den kühleren Vormittagsstunden erfolgen. Es gibt aber eine Ausnahme: Wenn das Pferd ausreichend Pausen (mindestens 30 Minuten alle zwei Stunden) auf einem schattigen,

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 2021

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!

möglichst naturbelassenen Platz mit Tränkung machen kann, sind Fahrten bis maximal 33°C erlaubt.

Ob und wie auf Grund dieser Erlasse unser Fahrplan für die öffentlichen Fahrtage angepasst werden muss, und was für weitere Konsequenzen es gibt, muss im Vorstand zusammen mit Kutscher und ggf. dem Amtstierarzt noch festgelegt werden.

