



Informationsblatt Nr. 81 April 2022

Endstation Lutherplatz

Eigentlich muss ein Verein wie unserer in jedem Jahr eine Jahreshauptversammlung durchführen. In den vergangenen zwei Jahren war das aber wegen der Corona-Pandemie und der Kontaktbeschränkungen nicht möglich. Sie als Videokonferenz durchzuführen, hätte einen nicht zu stemmenden technisch-organisatorischen Aufwand erfordert. So führten wir am 9. Februar die Jahreshauptversammlung für 2020 und 2021 durch.

Die wohl wichtigste Erkenntnis des Rechenschaftsberichts war, dass wir trotz der Verbote und Beschränkungen, die gerade in den Haupt-Saisonmonaten Mai und Juni galten, nicht in die roten Zahlen geraten sind. Im Jahre 2020 gab es vier öffentliche Fahrttage und dazu elf Tage mit 21 Sonderfahrten. 2021 waren es neben den vier öffentlichen Fahrttagen sogar 15 Tage mit insgesamt 30 Sonderfahrten.

In den beiden Jahren wurden 1200 bzw. 1300 Fahrgäste befördert, während es in normalen Jahren etwa 2000 waren. Durch den Lockdown gab es zwar weniger Einnahmen, aber es reduzierten sich auch die Betriebskosten.

So können wir zuversichtlich auf das vor uns liegende Jahr blicken. Mit der Normalisierung und Reduzierung der Beschränkungen konnten wir das Museum am 22. Februar wieder öffnen. Seit dem 23.2. gilt für Museumsbesuche die 3-G-Regel statt der 2-G-Regel. Weitere Erleichterungen galten ab Anfang März. Zwar hält sich die Zahl der Besucher noch in Grenzen, aber es gibt wieder einen Ansprechpartner für die zunehmende Zahl von Anfragen. Der Saisonstart wird am 7. Mai sein, und es wurden auch bereits mehrere Sonderfahrten angemeldet.

Es bleibt zu hoffen, dass die Normalisierung anhält, obwohl gerade in Sachsen

In dieser Ausgabe

Endstation Lutherplatz

Für den Philatelisten: 125 Jahre
Baltimore & Ohio Railroad

Mitte März die Inzidenzzahlen wieder anstiegen. Was die Weltpolitik angeht, so ist die Lage weit weniger erfreulich, aber darauf können wir keinen direkten Einfluss nehmen.

Bereits eine Woche vor der Jahreshauptversammlung traf die Nachricht ein, dass die Finanzierung der geplanten Verlängerung der Trasse vom Obermarkt zum Lutherplatz nun gesichert ist.

Der SPD-Landtagsabgeordnete Henning Homann hatte sich dafür stark gemacht und konnte 120.000 Euro aus der Quelle der PMO-Mittel erschließen.



Landtagsabgeordneter Henning Homann (SPD) und Vereinsvorsitzender Jörg Lippert stellen bei einem Pressetermin am Lutherdenkmal das Projekt der Streckenverlängerung vor



Pressetermin am Lutherdenkmal

Damit ist das Vermögen ehemaliger Parteien und Massenorganisationen der DDR gemeint, das 1990 auf geheimnisvolle Weise versickerte, inzwischen aber zu einem großen Teil wieder aufgespürt werden konnte.

Die Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS) verwaltet das Vermögen treuhänderisch und teilt es den Bundesländern anteilmäßig zu. Diese können damit bestimmte Maßnahmen für Investitionen im Bereich der Wirtschaft und des Tourismus fördern. Dabei wurde festgelegt, dass die Mittel zu etwa 60% für die Wirtschaft und etwa 40% für Soziales/Kultur aufgeteilt werden, wobei etwa 15% der Gesamtprojekte von nicht-staatlichen Trägern im Bereich Soziales/Kultur realisiert werden sollen.

Bei der Erinnerungskultur wurden bzw. werden besonders Projekte gefördert, die sich mit der Aufarbeitung der SED-Diktatur befassen. Dazu gehören zum Beispiel der Lern- und Gedenkort Kaßberg-Gefängnis in Chemnitz, die Gedenkstätte Museum „Runde Ecke“ in Leipzig sowie die Gedenkstätte Bautzner Straße in Dresden, alles Einrichtungen des früheren Ministeriums für Staatssicherheit der DDR. Es sind aber auch andere Anwendungen möglich.

Die Mittel sind für konkrete investive und investitionsfördernde Maßnahmen zu nutzen. In unserem Falle ist das die Verlängerung der Trasse der Pferdestraßenbahn, die bisher vom Pferdebahnmuseum am Theater vorbei über den Niedermarkt und durch die Bäckerstraße auf den Obermarkt bis zum Alten Amtshaus führt. Von dort soll sie nun um 100 m durch

die Große Kirchgasse bis zum Lutherplatz weitergeführt werden.

Damit soll das touristische Potential der Stadt besser für die Besucher erschlossen werden, denn gerade am Lutherplatz konzentrieren sich mehrere historisch bedeutsame Punkte. Ein weiterer Gesichtspunkt ist die Verkehrssicherheit, denn am jetzigen Endpunkt muss das Pferd für die Rückfahrt umgespannt werden, während der fließende Verkehr vorbei rauscht. Am Lutherplatz gibt es dagegen nur etwas Anliegerverkehr und Parkplätze.

Die Döbelner Leser des Infoblattes kennen den Lutherplatz natürlich, aber da es auch viele auswärtige Leser gibt, hier eine kurze Erläuterung.

Den **Lutherplatz** gibt es seit 1883. Vorher war hier der Kirchhof bzw. Niedergottesacker. Zum 400. Geburtstag von Martin Luther erhielt der Platz seinen jetzigen Namen, und es wurde je eine Luthereiche aus Eisleben, Eisenach, Erfurt und Wittenberg gepflanzt.

Der Wunsch nach einem **Lutherdenkmal** erfüllte sich erst 1902. Geschaffen hat es der Bildhauer Ernst Wilhelm Paul aus Dresden, gegossen wurde es in der Dresdner Gießerei Pirner und Franz. Als 1942 auch bronzene Denkmäler für die Kriegsproduktion demontiert werden mussten, verschwand der Döbelner Luther von seinem Sockel – um 17 Jahre später auf einem Schrottplatz in Hamburg wieder entdeckt zu werden. Es gelang die Rückführung, und seit 1961 blickt Luther wieder selbstbewusst nach Süden – in Richtung Rom.

Die **Nicolai-Kirche** entstand in der jetzigen Form als spätgotische Hallenkirche von 1749 bis 1785 an der Stelle eines auffälligen Vorgängerbaus. Der Innenraum kann derzeit Dienstag – Freitag 13 -17 Uhr und Sonnabends 13 – 16 Uhr (nicht an Feiertagen) besichtigt werden.

In der Kirche ist der um 1510 entstandene Mirakelmann zu sehen, eine 1,80 m große bewegliche Figur aus Holz, die früher bei Mysterien- und Passionsspielen verwendet wurde. Nur wenige derartige Figuren haben die Zeit der Reformation überdauert.

Mit über 12,20 m Höhe lenkt der Flügelaltar die Blicke auf sich. Er ist einer der größten erhaltenen spätgotischen Schnitzaltäre in Sachsen, geschaffen 1515/16 vom namentlich nicht bekannten „Meister des Döbelner Hochaltars“, der später in Freiberg tätig war.

Ebenfalls eine Besonderheit ist die 1929 gebaute **Orgel** der Firma Eule aus Bautzen.

Reste der Stadtmauer, Grabsteine und Kirchenglocken aus Stahl



Das Klangspektrum reicht von spätromantisch dunklen und weichen Klangfarben bis zu hell klingenden Stimmen, wie man sie bei barocken Instrumenten findet. Es sind somit Stücke vieler Stilrichtungen spielbar. In den Jahren 2000 bis 2001 wurde das Instrument vollständig restauriert, nachdem es vor allem durch Wasser stark geschädigt war.

Die jetzigen vier **Kirchenglocken** wurden im Jahr 2012 von der Firma Perner in Passau gegossen. Sie lösten vier Glocken aus Stahlguss ab, die 1921 von Schilling & Lattermann aus Apolda gegossen worden waren. Diese wiederum hatten vier Bronzeglocken aus dem Jahre 1730 ersetzt, die von der Firma Weinhold in Dresden stammten und zur Materialgewinnung im 1. Weltkrieg eingeschmolzen werden mussten. Die alten Stahlglocken stehen jetzt vor bzw. hinter der Kirche.

Ein Rest der **Stadtmauer** aus dem 13./15. Jahrhundert ist hinter der Kirche zu sehen. 1834-38 wurde die Stadtmauer mit ihren drei Stadttoren bis auf Reste abgetragen. Später stellte man einige gefundene Grabsteine aus dem 16. Jahrhundert hier auf.

Die **Färber-Häuser** direkt an der Mulde erinnern an das Tuchmacherhandwerk im 16.-18. Jahrhundert.

Die **Alte Mädchenschule** stammt in ihrer jetzigen Form von 1819/20. In dem Baubefanden sich zeitweilig eine Freischule, der Arbeiterfortbildungsverein und die Fronfeste als städtisches Gefängnis.

Das große Gebäude an der Südseite des Lutherplatzes entstand 1784 an Stelle der alten Lateinschule als neue Knabenschule. Nach Umbauten 1895 wurde es als Bauschule, Handelsschule, Sonntagsschule und Lutherplatzschule genutzt. Seit einer Renovierung 1994 ist hier die **Stadt-bibliothek** untergebracht.



Färberhäuser am Ufer der Mulde



Alte Mädchenschule



Blick vom Lutherplatz durch die Große Kirchstraße zum Obermarkt. Der Gegenverkehr (wie der Pkw auf dem Bild) müsste noch auf dem Obermarkt aufgehalten werden, wenn die Pferdebahn vom Lutherplatz abfahren will.

Die Idee der Streckenverlängerung zum Lutherplatz besteht bereits etliche Jahre. So stammt die Skizze aus dem Infoblatt 25 vom Oktober 2014. Dort wurde auch bereits auf einige Probleme hingewiesen, die geklärt werden müssen. So ist die Große Kirchstraße zu schmal für Gegenverkehr und daher eine Einbahnstraße in Richtung Lutherplatz. Die Pferdestraßenbahn wäre im Gegenverkehr - eine Situation ähnlich der Theaterstraße.

Auf der Kleinen Kirchgasse ist eine Lichtsignalanlage installiert, die den von der Großen Kirchstraße kommenden Fahrzeugen das Einbiegen ermöglicht. Außerdem ist sie mit einer Fußgängerampel gekoppelt. Für das Queren der Straßenbahn wäre die Bedarfsanforderung der Fußgänger nutzbar.

Zu klären wäre auch, ob die Fahrgäste am Lutherplatz aussteigen und erst bei der nächsten oder übernächsten Fahrt zurückfahren sollen.

Zunächst aber ist in Zusammenarbeit mit der Stadt der Bau vorzubereiten. Optimistisch gesehen, könnte er Ende 2023 abgeschlossen sein.

Für den Philatelisten:

125 Jahre Baltimore & Ohio Railroad

Die Postverwaltung der USA gab am 28. Februar 1952 eine Briefmarke zum Thema 125 Jahre Eisenbahnverkehr heraus. Im Scott-Katalog trägt sie die Nummer 1006, im Michel-Katalog die 624..

Der auf der Marke zu lesende Text „125 years of rail transportation“ (also 125 Jahre Eisenbahnverkehr) stimmt natürlich nicht ganz. Eisenbahnen gab es bereits früher, auch in den USA. Allerdings waren das für spezielle Zwecke gebaute Bahnen, die wir heute als Werksbahnen bezeichnen würden. Sie dienten der Holzabfuhr, dem Kohletransport und ähnlichen Zwecken. Die „Baltimore & Ohio Railroad“ (kurz B&O) dagegen war die erste Eisenbahn der USA für den öffentlichen Verkehr, also für zahlende Fahrgäste und Frachtkunden.

Im Hintergrund des Markenbildes ist die erste „Charter“ der Gesellschaft zu sehen, also die am 28. Februar 1827 erteilte Konzession des Staates Maryland für die Eisenbahn. Da die Eisenbahn mehrere Bundesstaaten berühren sollte, musste von jedem eine gesonderte Konzession eingeholt werden. Das erfolgte am 8. März von Virginia und am 22. Februar 1828 von Pennsylvania. Formell gegründet wurde die B&O am 24. April 1827, wobei die meisten Aktieninhaber Industrielle und Kaufleute aus Baltimore waren, die eine Transportmöglichkeit in Richtung Westen benötigten. Die feierliche Grundsteinlegung war am 4. Juli 1828 und der Beginn der Bauarbeiten drei Tage später. Am 24. Mai 1830 konnte der fahrplanmäßige Verkehr auf dem Abschnitt von Baltimore bis Ellicott's Mill (heute Ellicott City) eröffnet werden.

In den ersten Jahren wurden die Züge noch von Pferden gezogen. Auf dem Markenbild ist im Vordergrund ein Reisezugwagen mit Pferd zu sehen. Es handelt sich um den „Pioneer Car“. Dieser geschlossene Wagen mit je drei seitlichen Fenstern und Zugang vom Heck war 1830 vom Wagenbauer

Richard Imlay in Baltimore hergestellt worden. Er lief mehrere Jahre lang und wurde zu einem unbekanntem Datum verschrottet. Eine Nachbildung entstand 1892 für die Weltausstellung in Chicago. Sie war auch bei anderen Anlässen zu sehen und ist heute im B&O Museum in Baltimore ausgestellt. Ein zweiter Nachbau entstand 2006 für das Eisenbahnmuseum in Ellicott City.

Als zweites Fahrzeug auf dem Markenbild ist die Dampflokomotive „Tom Thumb“ zu sehen, die versuchsweise bei der B&O zum Einsatz kam. Der Legende nach gab es einmal eine Wettfahrt zwischen einem pferdegezogenen Wagen und dieser Dampflok (siehe voriges Infoblatt). Mit dieser Maschine wurde die Brauchbarkeit des Dampfantriebs für die Eisenbahn bewiesen, auch wenn diese konkrete Lok nie in den regulären Betrieb der Bahngesellschaft übernommen wurde. Eine Nachbildung ist im B&O-Museum in Baltimore zu sehen. Die „Tom Thumb“ war die Voraussetzung dafür, dass ab 1836 bei der B&O hauptsächlich Lokomotiven verwendet wurden, Pferde dagegen nur noch auf zwei Abschnitten. Übrigens ist eine Abbildung dieser Lok auch auf einer 1996 von Guinea herausgegebenen Marke zu finden.

Beim dritten Fahrzeug, das auf der Marke abgebildet ist, handelt es sich um eine 1952 hochmoderne, stromlinienförmige Diesellokomotive.

Die Marke hat einen Nennwert von 3 Cent. Sie wurde im Stichtiefdruck und ohne Wasserzeichen hergestellt. Die Perforation beträgt 11 x 10 ½. Die Farbe ist laut Katalog „lebhaft blau“, tendiert aber oft in ein etwas blass wirkendes Blaugrün.

Die Auflage betrug 112.540.000 Stück, war also recht hoch. Daher ist ihr Handelswert heute relativ gering und liegt je nach Erhaltung zwischen 0,25 und 1,00 Euro.



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 2022

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

Unter Vorbehalt!

Die 3-Cent-Marke der US-Post von 1952 mit der Abbildung des Pferdebahnwagens „Pioneer“, der Dampflok „Tom Thumb“ und einer Diesellok. Im Hintergrund ist die Titelseite der ersten Konzession der Bahn zu sehen.