



## Informationsblatt Nr.96 August 2024

### Wetterkapriolen im Hochsommer

**D**er öffentliche Fahrtag am 6. Juli war bei den vorbestellbaren Fahrten ausgebucht, und auch die anderen Fahrten waren nahezu voll besetzt. Unter den Fahrgästen waren bemerkenswert viele Familien mit kleineren Kindern, Auch eine Gruppe aus der Seniorenresidenz Chemnitz nutzte die Gelegenheit zu einer Fahrt, so dass die Wiese an der Abfahrtshaltestelle zu einem Rollator-Parkplatz wurde. Ein Straßenbahnfan war extra aus Wuppertal angereist und kaufte für sich gleich mehrere Tickets.

Der Wetterbericht hatte für den späten Nachmittag eine Unwetterfront angesagt, so dass wir die letzten Fahrten etwas zeitlich vorzogen. Das erwies sich als

vollauf berechtigt, auch wenn dadurch einige wenige Gäste nicht mehr mitkamen. Bei den letzten Fahrten war die Luft schwül-warm, und kurz darauf entlud sich ein Gewitter mit Starkregen und Hagel. Das hätten wir unserem Pferd nicht zumuten können. Dabei kam Döbeln noch einigermaßen glimpflich davon - in anderen Teilen Sachsens wurden Bäume entwurzelt und Straßen überspült.

Der Fahrtag am 3. August fiel auf den Schulanfang. Das wirkte sich so aus, dass die Fahrten am Vormittag voll ausgelastet waren, während am Nachmittag die Zahl der spontanen Besucher nur gering war. Trotzdem konnten wir mit dem Ergebnis zufrieden sein.

Am Sonntag, dem 11. August gab es ein Novum: Auf dem Obermarkt fand das

### In dieser Ausgabe

Wetterkapriolen im Hochsommer

Vor 150 Jahren Eröffnung der  
Pferdebahn auf der Insel Röm

Zu; Erster Wagen in Berlin

Pferdebahnziehen auf dem  
Obermarkt

Extra-Fahrtag zum Tag der Schiene

Erste Döbelner Pferdebahnziehen statt. Der Wagen wurde dabei statt wie üblich von Elko durch Mannschaften aus mehreren Vereinen gezogen. Sieger war, wer nach zwei Durchgängen die beste Zeit erreicht hatte. Mehr dazu auf Seite 4.



Die spätere Siegermannschaft vom Karateverein Kenbukan aus Döbeln

## Aus anderen Städten

### Vor 150 Jahren: Eröffnung der Pferdebahn auf der Insel Röm

Vor 150 Jahren, am 1. Juni 1899, begann der Betrieb einer Pferdebahn auf der Nordseeinsel Röm. Nach 1920 bestand sie noch zwanzig Jahre lang unter dänischer Verwaltung.

Die Insel Röm wird zu den Nordfriesischen Inseln gezählt und liegt ca. 4 km nördlich der Insel Sylt. Sie misst in Nord-Süd-Richtung 17 km und in Ost-West-Richtung knapp 6 km. Bis etwa 1800 war der Walfang der wichtigste Wirtschaftszweig, aber die weitgehende Ausrottung des nordatlantischen Glattwals brachte ihn zum Erliegen, und die Einwohnerzahl sank.

Nach dem Deutsch-Dänischen Krieg 1864 wurde die Insel 1867 Teil des Kreises Tondern der preußischen Provinz Schleswig-Holstein und damit ab 1871 des Deutschen Reichs.

Ein Konsortium unter Leitung des Pastors Johannes Jacobsen aus Scherrebek wollte Röm nach dem Vorbild anderer Nordseeinseln zu einer Sommerfrische entwickeln. Im Juli 1898 eröffneten sie das erste Badehotel in Lakolk. Dort, an der Westküste der Insel, waren durch den breiten Sandstrand die Voraussetzungen am günstigsten. Die Anreise für die Gäste war aber kompliziert: Mit der Marschbahn fuhren sie bis zum Bahnhof Niebüll und von dort auf der 1892 eröffneten Zweigbahn bis Hoyerschleuse. Vom dortigen Hafen fuhren Schiffe sowohl zur Insel Sylt als auch nach Kongsmark auf der Insel Röm. Von Kongsmark fuhren die Gäste mit Pferdefuhrwerken bis zum neuen Seebad Lakolk.

Um die Anreise zu vereinfachen, ließ das Konsortium 1888/1899 durch die Firma Orenstein & Koppel einen Schienenweg vom neuen Schiffsanleger in Kongsmark quer über die Insel nach Lakolk bauen. Er wurde in der Spurweite 750 mm angelegt und war 3,8 km lang. Eigentlich sollten Dampflokomotiven eingesetzt werden, aber die beim Bau eingesetzte Dampflok erwies sich als zu schwer für den sandigen Boden, und so entschied man sich für eine Pferdebahn. In manchen Fahrplanbüchern konnte man aber noch bis 1914 lesen: „Von Kongsmark nach Lakolk Dampfstraßenbahn 4 km in 20 Minuten“.

Die Eröffnung war am 1. Juni 1899. Offizieller Betreiber war die Nordseebad Lakolk AG in Altona.

Anfangs waren zwei Personenwagen und vier Güterwagen für Gepäck und Waren vorhanden. In der Regel bestand ein Zug aus ein oder zwei Wagen und einem Zugpferd. In der Hochsaison gab es auch Züge mit drei oder vier Wagen, die von zwei Pferden gezogen wurden. Wie auch bei anderen Inselbahnen (und auf Spiekeroog noch heute) liefen die Pferde nicht zwischen den Schienen, sondern auf einem Pfad neben dem Gleis.

Ein Zug aus einem geschlossenem Wagen und einer offenen Lore, die behelfsmäßig für den Personenverkehr hergerichtet ist, an der Endstation Lakolk. Der links sichtbare Teil des Gebäudes war der Warteraum, der rechte die Poststelle



Insel Röm.

Kartengrundlage: Messtischblatt 1:25000 der Königlich Preussischen Landesaufnahme 1880

An der Endstelle in Lakolk stand eine Wagenhalle und am Bahnsteig ein Gebäude, in dem sich die „Badeleitung“, ein Warteraum mit Fahrkartenschalter und eine Poststelle befanden.

Die Bahn fuhr nur im Sommer, während im Winter der geringe Verkehr mit Pferdefuhrwerken bewältigt wurde.

Im Oktober 1900 gab es einen Unfall: Durch einen heftigen Sturm wurden mehrere unbesetzte Wagen von Lakolk nach Kongsmark getrieben und rollten dort über das Gleis ins Wasser. Sie konnten erst nach mehreren Tagen geborgen werden.

Nachdem Pastor Jacobsen 1903 verstorben war, übernahm Franz Heinrich Abel die

Leitung. Im Jahre 1910 ging die Konzession an die Haderslebener Kreissparkasse und Gewerbebank in Kiel über. Als 1914 der Erste Weltkrieg begann, stellte die Bahn den Verkehr ein.

Nach Kriegsende gab es im Februar/März 1920 eine Volksabstimmung in Schleswig, in deren Ergebnis die Insel Röm zu Dänemark kam. Zu dieser Zeit lebten nur noch 540 Einwohner auf der Insel. Der reguläre Verkehr der Bahn wurde 1926 unter dänischer Verwaltung wieder aufgenommen. Sie wurde nun auf Dänisch als Troljebanen bezeichnet, also sinngemäß als Feldbahn.

Es gab offene Wagen, Sommerwagen mit Dach und auch geschlossene Wagen.



Daneben gab es auch private Fahrzeuge: So nutzte Bäcker Moshage aus Kongsmark um 1930 eine Hand-Draisine, um seine Waren nach Lakolk zu bringen.

Der Verkehr der Bahn endete 1940. Zum Saisonbeginn 1941 ließ der Zustand der Anlagen und Wagen keinen Betrieb mehr zu. Da sich kein Investor fand, wurden die Schienen verkauft, die Wagen zerlegt und verschrottet bzw. als „Badebuden“ verkauft.

Von 1939 bis 1948 wurde der 9,2 km lange Damm zwischen dem Festland und der Insel gebaut. Über ihn lässt sich die Insel heute auch mit einem Linienbus erreichen. In den 1950-er Jahren setzte der Massentourismus ein. Auf Rømø, so der dänische Name der Insel, entstanden vor allem kleine Ferienhäuser, dagegen nur wenige Hotels. An die frühere Pferdebahn erinnert nur noch der Name „Gammel Skinnevej“ (Alter Schienenweg) für den Weg, auf dem früher die Bahn fuhr.

### Literatur

Wolff, Gerd: Deutsche Klein- und Privatbahnen, Band 13 Schleswig-Holstein 2 (westlicher Teil), EK-Verlag, Freiburg 2012,

Nielsen, Henrik-Karl / Kuschinski, Norbert: "Skinnevej" für die Badegäste - Die Pferdebahn auf Röm / Rømø. In: Strassenbahn Magazin, Jg. 31 (2000) Nr. 126 / April 2000 / S. 68-69



Die Endstelle Lakolk zu deutscher Zeit



Die gleiche Ansicht zu dänischer Zeit

### Ergänzung zu „Ältester Straßenbahnwagen Deutschlands...“ im vorigen Infoblatt

In dem Artikel über den Pferdebahnwagen 1 in Berlin hatten wir geschrieben dass dieser Wagen bei der Waggonfabrik Lauenstein gebaut worden sei. Dazu hat uns unser Vereinsmitglied Mario Schatz folgende Ergänzung geschrieben:

Dieses Fahrzeug wurde 1865 gebaut. Die Hamburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft hat aber erst ab dem Jahr 1885 Fahrzeuge selbst gebaut, und erst 1894 erhielt deren neue Werkstatt den Namen "Falkenried".

Tatsächlich wurde das Fahrzeug in der Lauenstein'schen Wagen-Fabrik in Hamburg erbaut. Dieses Unternehmen baute ab 1865 auch Pferdebahnwagen und wurde 1870 liquidiert, 1872 neu gegründet unter dem Namen F. Grums Wagenfabrik KG und ging 1877 in Konkurs.



Bäcker Thomas Moshage mit seiner Draisine

## Pferdebahnziehen auf dem Obermarkt

Am 11. August gab es ein Gaudi auf dem Obermarkt: Mehrere Mannschaften mit je sechs Mitgliedern aus Döbelner Vereinen hatten sich eingefunden, um den Pferdebahnwagen auf einer abgemessenen Strecke von 112 m vom Rathaus bis zur Ostseite des Obermarktes zu ziehen. Die zeitschnellste Mannschaft nach zwei Durchgängen erhielt einen Wanderpokal, der von SPD-Landtagsabgeordneten Henning Homann gestiftet worden war. Von ihm stammte auch die Idee für diese Veranstaltung.

So ganz neu war die Sache nicht: Bereits im Dezember 2013 hatte es eine Wette des MDR gegeben, ob der mit zehn Frauen (mindestens Schuhgröße 40) und zehn Männern (mindestens Schuhgröße 46) besetzte Pferdebahnwagen mit Menschen-

kraft 100 Meter weit gezogen werden konnte. Der Versuch in der Bäckerstraße zeigte: Es ging, und Döbeln hatte die Wette gewonnen.

Diesmal ging es um die Zeit. Und da war die Mannschaft A des 1. Karatevereins Kenkuban Döbeln mit 29,28 Sekunden am schnellsten. Außerdem beteiligten sich Mannschaften des Mochauer Pferdesportvereins, der Kulturmanufaktur „Kultman e.V.“ sowie außerhalb der Wertung ein gemischtes Team „An einem Strang für Döbeln“ aus Henning Homann, CDU-Stadtrat Rudolf Lehle, dem Leisniger Bürgermeister Carsten Graf und weiteren Mitstreitern. Im nächsten Jahr soll der Kampf um den Wanderpokal neu ausgetragen werden - dann vor hoffentlich mehr Zuschauern.



Die reine Frauenmannschaft kurz vor dem Ziel



Die Siegermannschaft des Kenkuban Karatevereins erhält den Wanderpokal

### Impressum

Traditionsverein Döbelner  
Pferdebahn e. V.

Niederwerder 6,  
D-04720 Döbeln

Telefon: 0 34 31 / 70 46 852

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 - Freitag 10 bis 17 Uhr

Pause von 12 bis 13 Uhr

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

### Öffentliche Fahrtage 2024

7. September und  
5. Oktober. Abfahrten jeweils  
nach Bedarf von 10 Uhr bis  
11.30 und 14 bis 16.30 Uhr vom  
Pferdebahnmuseum.

**Unter Vorbehalt!**

### Extra-Fahrtag am 21. September 2024

Am 20.-21.9.2024 findet in ganz Deutschland der Tag der Schiene statt. Primär geht es dabei um Veranstaltungen der Eisenbahn, sowohl der „richtigen“ als auch der verschiedensten Museen und Vereine. Aber auch der schienengebundene Nahverkehr ist vertreten.

Wir wollen aus diesem Anlass am Sonnabend, dem 21.9. einen Extra-Fahrtag durchführen, der von 10 Uhr bis Mittag gehen soll.

Anmeldungen sind wie üblich per email oder telefonisch möglich, ebenso wie spontane Besuche.