



Informationsblatt Nr.99 Mai 2025

Saisonbeginn mit Regen und Kultur

Die erste bestellte Sonderfahrt des Jahres gab es bereits am 2. April.

Der erste öffentliche Fahrtag am 3. Mai war etwas mit Stress verbunden. Es fing damit an, dass bei der ersten Fahrt am Niedermarkt ein Kleintransporter so ungünstig geparkt hatte, dass unser Pferdebahnwagen nicht vorbei kam. Nach geraumer Zeit erschien der Fahrer und bemerkte seelenruhig, er sei beim Friseur gewesen.

Das Wetter war nicht ganz optimal – es kündigte sich ein Regengebiet an. Das führte wohl auch dazu, dass einige Fahrgäste recht nervös reagierten. Am Nachmittag kam dann der angekündigte Regen. Wir konnten die Fahrten aber planmäßig beenden.

Vor dem Fahrtag stand die Schienenreinigung an. Diesmal überraschte uns aber unser Kutscher Mario Lommatzsch mit einer

Aktion am Vortag. Da diesmal nur relativ wenig Vereinsmitglieder Zeit hatten, überlegte er sich eine andere Methode. So wie die „großen“ Straßenbahnbetriebe selbstfahrende Maschinen zur Schienenreinigung einsetzen, funktionierte er aus seinem Bestand landwirtschaftlicher Geräte einen Radlader und Zinken von einem Grubber so um, dass er als Schienenreinigungsgerät nutzbar war. Das funktionierte sehr gut – die Schienen sahen danach aus wie neu.

Am 9. Mai fand die Zweite Döbelner Kulturnacht statt. Wie bereits im Vorjahr hatte der Veranstalter, also die Stadt Döbeln mit einigen Vereinen, mehrere Veranstaltungsorte ausgesucht. Darunter auch eine Bühne, die im Garten des Pferdebahnmuseums aufgebaut wurde. Hier spielten am Nachmittag und Abend drei Künstlergruppen der Jazz-Musikrichtung, was beim Publikum sehr gut ankam. Auch die von Vereinsmitgliedern

In dieser Ausgabe

Saisonbeginn mit Regen und Kultur

Die Erfindung unseres Kutschers

Wie es die „großen“ Straßenbahnen machen

Die Pferdebahn in Wiesbaden

Bildimpressionen von Vereinsmitgliedern

angebotenen Getränke und Würste fanden regen Zuspruch, so dass die Aktion für den Verein ohne finanziellen Verlust abgeschlossen wurde.



Wenn es von oben sehr nass wird, zieht sich auch Elko auf ein trockenes Plätzchen zurück.

Die Erfindung unseres Kutschers



Wie jedes Jahr stand vor dem ersten öffentlichen Fahrtag die Schienenreinigung an. Diesmal hatten sich nur sechs Vereinsmitglieder zu dieser Aktion bereit erklärt. Das brachte unseren Kutscher Mario Lommatzsch dazu, noch am Vortag eine Idee umzusetzen, die ihm schon länger durch den Kopf ging.

Mit einem Schweißgerät brachte er zwei Zinken von einem Grubber an einem Rahmen an,

der von einem Radlader getragen werden kann. Wird der Rahmen abgesenkt, greifen die Zinken genau in die Rillenschienen. Ein Besen verhindert, dass der Schmutz gleich wieder in die Rille fällt. In einem zweiten Arbeitsgang wird der Schmutz mit einer Kehmaschine beseitigt, die sich ebenfalls im reichhaltigen Lager landwirtschaftlicher Maschinen von Mario Lommatzsch

fand. Noch am selben Tag wurde die Erfindung ausprobiert, und am Abend war das Gleis vollständig gereinigt.

Immerhin 1,71 t Abfall hatte die Kehmaschine aufgenommen. Die genial einfache Erfindung wurde bei Radio Sachsen vorgestellt, und einige Tage später kam auch ein Aufnahmeteam des mdr-Fernsehens zu uns.

Wie es die „großen“ Straßenbahnen machen



Vor 100 und mehr Jahren reinigte spezielles Personal (landläufig „Ritzenschieber“ genannt) die Rillenschienen. Ihre Werkzeuge waren Schaufeln, Kratzen und Handkarren - nicht viel anders als wir es bis vor kurzem auch nutzten.

Später gab es bei den Straßenbahnbetrieben Arbeitstriebwagen für das Reinigen der Schienen. Heute sind das meist Zweibegefahrzeuge, also Lkw mit absenkbaren Rädern für das Fahren auf Schienen. Sie können anderen Bahnen ausweichen, wenn es nötig ist. In langsamer Fahrt wird der Schmutz in den Schienen mit Wasser gelockert, dann herausgekratzt und schließlich in einen Schmutzbehälter gesaugt, der im Betriebshof geleert wird.

Die Bilder zeigen ein solches Fahrzeug der Straßenbahn Plauen (Vogtland).



Die Pferdebahn in Wiesbaden

Bei den früheren Pferdestraßenbahnen in Deutschland gibt es nur eine, die nächstes Jahr ein Jubiläum feiern könnte: Wiesbaden. Dort wurde am 16. August 1875, also vor 150 Jahren die erste Strecke der „Wiesbaden Tramways Company“ eröffnet. Wie der Firmenname sagt, hatte englisches Kapital eine Anlagemöglichkeit gesucht.

Die erste Strecke begann an den drei Bahnhöfen an der Rheinstraße, die dort nebeneinander gebaut worden waren: dem Rheinbahnhof, dem Taunusbahnhof und dem Ludwigsbahnhof. Von dort ging es auf der Wilhelmstraße zum Kochbrunnen und über die Taunusstraße ins Nerotal zum Grubweg (heute Nerobergstraße). Die Strecke war 3 km lang, eingleisig mit fünf Ausweichstellen und in der Regelspur 1435 mm angelegt.

Bereits am 16. September 1875 führte die Strecke weiter bis zum Ausflugslokal Beau-Site im Nerotal. Dort entstand später die Nerobergbahn, die am 25. September 1888 eröffnet wurde und bis heute als letzte deutsche Standseilbahn mit Wasserballast betrieben wird.

Von den Bahnhöfen an der Rheinstraße ging es ab Januar 1877 weiter über die Schwalbacher Straße zum Faulbrunnen an der Bleichstraße.

Die Wagen waren der Bedeutung einer Kurstadt von Weltruhm angemessen sehr vornehm eingerichtet und hatten die 1. und die 2. Wagenklasse. Eine technische Besonderheit war, dass die Spurkränze außen lagen.

Die wirtschaftliche Lage der Bahn war nicht besonders gut, und mehrmals wechselten die Eigentümer. Ab 1. November 1888 war es das Eisenbahn-Consortium aus der Darmstädter Bank und dem Eisenbahnunternehmer Hermann Bachstein. Deren erklärtes Ziel war die Umwandlung der Pferdebahn in eine Dampfstraßenbahn. Zum Jahresende 1888 legte sie daher die Pferdebahn still, und am 18. Mai 1889 als Dampfstraßenbahn feierlich wieder eröffnet. Die Gleise hatte die Gesellschaft von Regelspur auf Meterspur umgebaut.

Die vom Eisenbahn-Consortium erworbene Konzession enthielt aber auch den Bau einer neuen Pferdebahnstrecke. Diese konnte am 5. April 1889 eröffnet werden. Sie war 1,5 km lang und im Unterschied zur früheren Pferdebahn in Meterspur angelegt.

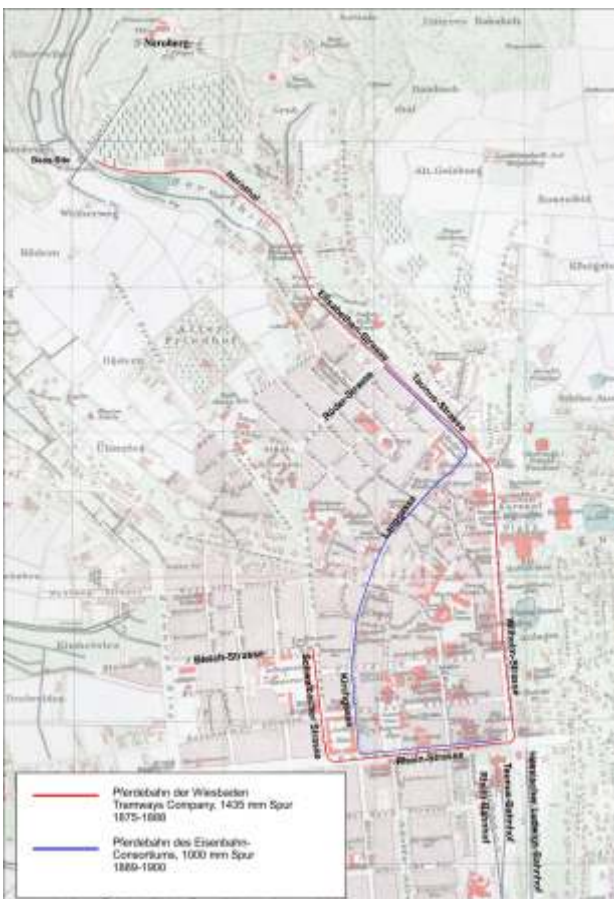
Die Strecke begann an den Bahnhöfen an der Rheinstraße und führte durch die Kirch- und Langgasse zum Kochbrunnen und von dort parallel zur ersten Strecke auf einem zweiten Gleis parallel zur Dampfbahn durch die Taunusstraße bis zur Röderstraße.

Bei Bedarf fuhren Pferdebahnwagen zur Verstärkung auch auf den Strecken der Dampfbahn.

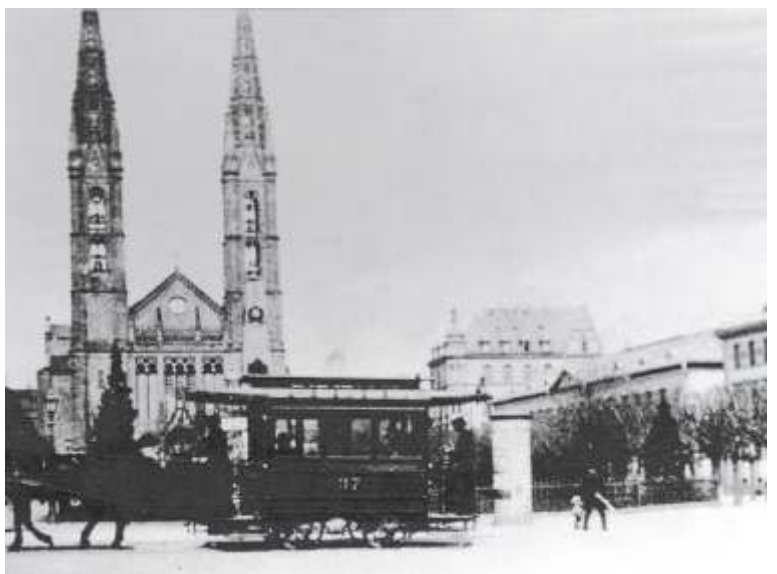
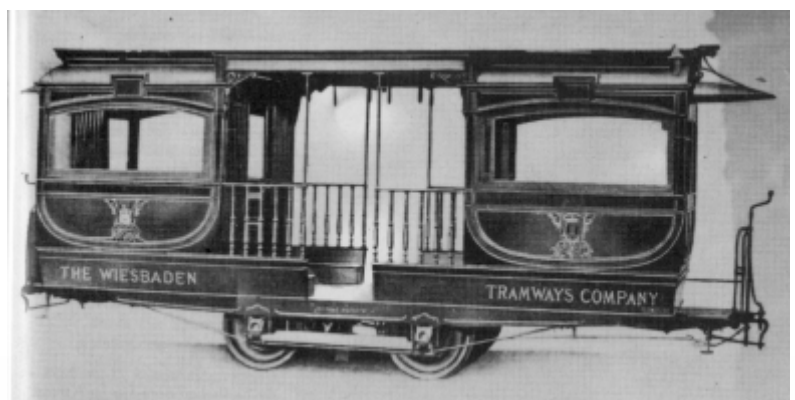
Am 16. Mai 1896 eröffnete die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (SEG), die aus dem Eisenbahn-Consortium hervorgegangen war, ihre erste elektrische Straßenbahnlinie. Die übrigen Linien folgten, und am 14. August 1900 fuhr die Pferdebahn zum letzten Mal. Die Dampfstraßenbahn stellte am 27. August 1900 den Betrieb ein..

Die elektrische Straßenbahn fuhr in Wiesbaden bis zum 30. April 1955. Die Umstellung auf Busbetrieb hatte bereits 1929 begonnen.

Daher fahren in Wiesbaden heute nur Busse, abgesehen von der Neroberg-Standseilbahn. Trotzdem werden dieses Jahr zwei Jubiläen begangen: Einmal 150 Jahre öffentlicher Verkehr in der Stadt und zum anderen 25 Jahre ESWE Verkehr in der heutigen Organisationsform als eigenständiges Verkehrsunternehmen. Am Sonntag, dem 7. September wird es im Betriebshof ein Firmenfest für Familien geben. Außerdem wurde in einem Bus eine mobile Ausstellung gestaltet, die an wechselnden Standorten in der Stadt zu sehen ist.



Pferdebahnstrecken in Wiesbaden



Pferdebahnwagen 37 am Luisenplatz

Bildimpressionen von Vereinsmitgliedern



Erste Fahrt am ersten öffentlichen Fahrtag - am Niedermarkt geht es erst einmal nicht weiter.

Zweite Döbelner Kurlurnacht: Auf der Bühne im Garten des Pferdebahnmuseums wird gejaxzt.



Der Beginn um 16 Uhr war wohl etwas früh.
Die Bänke wurden erst später voll besetzt.

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 16 Uhr

Pause von 12 bis 13 Uhr

Sonnabend 10 bis 12.00 Uhr
(an öffentlichen Fahrtagen bis 17
Uhr)

An Feiertagen und im Januar
geschlossen

Öffentliche Fahrtage 2025

3. Mai, 7. Juni, 5. Juli, 2. August,
6. September und 11. Oktober

Abfahrten jeweils nach Bedarf
von 10 Uhr bis 11.30 und 14 bis
16.30 Uhr vom Pferdebahn-
museum.

Unter Vorbehalt!