

Informationsblatt Nr. 46 Februar 2018

Die Saison 2017 ist beendet

Das Jahr 2017 ist zu Ende gegangen. Im Dezember hatten wir noch mehrere Sonderfahrten, einige davon mit Glühweinausschank, und Gruppenbesuche im Museum. Der Weihnachtsmarkt auf dem Obermarkt war von den Stadtwerken auch dieses Jahr mit einer Eislauffläche ergänzt worden. Unsere Fahrtstrecke war daher etwas kürzer als sonst üblich.

Auf einen Stand auf dem Obermarkt hatten wir dieses Jahr aus verschiedenen Gründen verzichtet, dafür beteiligten wir uns aber am Ritterstraßen-Adventsmarkt am 22. Dezember. Dort konnten wir vor allem unseren Glühwein verkaufen, daneben auch andere Getränke und Souvenirs.

Zum Thema Souvenirs ist ein Kuriosum zu vermerken: Eine seit 25 Jahren bestehende Fahrschule in Hamburg-Bergedorf bestellte bei uns gleich mehrere

Kästen des „Kutscherbräu“ für ihr Jubiläum. Der Firmeninhaber trägt nämlich den Namen Frank Kutscher...

Wer sich auf „Weiße Weihnacht“ gefreut hatte, sah sich enttäuscht. Bisher schaute der Winter nur kurz am 9./10. Dezember vorbei und brachte auf den Straßen in ganz Sachsen Eis- und Schneeglätte. Auch die Rillenschienen der Pferdebahn waren völlig vereist und ließen sich auch mit Hacken nicht freimachen. Wir mussten daher eine für den 10.12. geplante Sonderfahrt im Interesse der Sicherheit absagen.

An der Abrechnung des Geschäftsjahres 2017 arbeitet unser Schatzmeister Alfred Klepzig noch, um den Abschluss in der nächsten Jahreshauptversammlung vorlegen zu können. Diese soll bereits im März sein.

Zum Jahresende erlebten wir noch eine freudige Überraschung in Form

In dieser Ausgabe

Die Saison 2017 ist beendet

Aus der Frühzeit der Eisenbahn:
Das Pferd fährt mit - im Dandy-Cart

Die Tücken der Elektronik

Aus anderen Städten:
Ein Winterbild aus Köln

mehrerer Geldspenden, die auf unserem Konto eingingen. Zu verdanken hatten wir sie dem Kaufmännischen Vorstand der Wohnungsbaugenossenschaft Fortschritt, Bernd Wetzig. Zu seiner Verabschiedung in den Ruhestand hatte er sich statt Blumen oder Geschenken eine Spende an die Döbelner Pferdebahn oder an den Döbelner Lions Club gewünscht.



Die Bauarbeiten zum Hochwasserschutz neben unserem Museum sind in vollem Gange

Aus der Frühzeit der Eisenbahn

Das Pferd fährt mit - im Dandy-Cart

In den Anfangsjahren der Eisenbahn war noch keineswegs sicher, dass die Dampflokomotive sich durchsetzen würde. Bei den ersten Eisenbahnen zogen noch Pferde die Wagen. Dabei kam es mitunter zu technischen Lösungen, die heute kurios erscheinen

Stockton & Darlington Railway

Die erste öffentliche Eisenbahn mit einer Dampflokomotive wurde am 27. September 1825 in England eröffnet. Sie verband die Kohlegruben bei Shildon mit Stockton und Darlington. Auch wenn der Hauptzweck der Kohletransport war, gab es ab dem 10. Oktober 1825 einen Fahrgastverkehr, der bis 1833 mit pferdegezogenen Wagen durchgeführt wurde. Darum soll es hier aber nicht gehen.

Die Dampflokomotiven waren anfangs langsam und unzuverlässig. Bei der Lok Nummer 1 „Locomotion“ kam es nach wenigen Tagen zu einem Bruch bei einem der gusseisernen Räder, so dass sie für mehrere Wochen ausfiel. Die zweite Lok „Hope“ traf im November ein, aber die Werkstatt brauchte eine volle Woche, bis sie einsatzfähig war. Weitere Loks kamen 1826 hinzu, waren aber ebenso störanfällig. Im Jahre 1828 gab es zwei Kesselzerknalle innerhalb von vier Monaten, wobei die Lokführer getötet wurden. Obwohl der Betrieb der Dampfloks etwa ein Drittel kostengünstiger war als der mit Pferden, wie den Aktionären im Jahresbericht für 1828 erklärt wurde, musste die Stockton and Darlington Railway (S&DR) unter diesen Umständen für ihre Kohlezüge Pferde als Zugmittel einsetzen. Die Pferde konnten immerhin Züge mit bis zu vier Waggons ziehen.

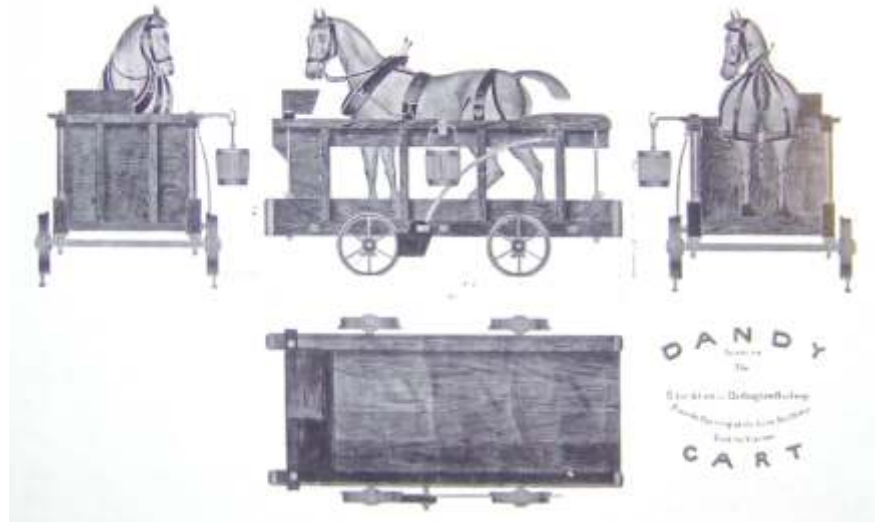
Es gab aber ein Problem: Die Strecke hatte mehrere Abschnitte mit Gefälle. Die Wagen konnten allein durch die Schwerkraft rollen, aber der Kutscher musste die Wagen genau abbremsen, um sie nicht zu schnell und nicht zu langsam werden zu lassen. Bei früheren Bahnen hatte man die Pferde talwärts ausgespannt und an der Leine hinterher laufen lassen. Wenn der Kutscher aber die Wagen nicht genug abbremsen konnte, musste er die Pferdeleine loslassen. Das Pferd trottete dann allein hinterher, wenn es gut dressiert war. Mitunter schlug es sich aber seitwärts in die Büsche und musste dann gesucht werden.

Der Dandy Cart

Die Lösung war der „Dandy Cart“, der Mitte 1828 eingeführt und ab November bei allen Zügen mit Pferdetraktion verwendet wurde. Er war ein einfacher zweiachsiger offener Wagen, der am Schluss eines meist aus vier Kohlewaggons bestehenden Zuges lief. An einer Seite des Wagens befand sich ein Bremshebel. Am Beginn einer Gefällestrecke wurde das Pferd ausgespannt und über eine kurze Rampe in den Dandy Cart geführt. Im Tal angekommen, wurde das Pferd wieder an die Zugspitze geführt und es zog den Zug auf dem nächsten Abschnitt.



Nachbau eines Dandy Carts im National Railway Museum York



Zeichnung eines Dandy Carts der Stockton & Darlington Railway

Von Shildon nach Stockton gab es vier Gefällestrecken: Von Shildon zum Fuß des Simpasture (3 Meilen), von Aycliffe Lane bis Darlington Junction (4½ Meilen), von Fighting Cocks bis Goosepool (2 Meilen) und von Urray Nook bis Stockton (4 Meilen).

Im Dandy Cart gab es eine Kiste mit Heu und auch einen Eimer mit Wasser. Das Pferd konnte sich so auf der Talfahrt erholen und stärken. Die Fahrzeit reduzierte sich und die Transportleistung stieg an. Statt durchschnittlich 280 km konnte ein Pferd nun 385 km in der Woche zurücklegen.

Die Pferde gewöhnten sich rasch an die komfortablen Talfahrten im Dandy Cart. Es

wurde erzählt, dass ein Pferd versuchte, den Kohlewagen am Schluss des Zuges zu besteigen, wenn der Dandy Cart einmal fehlte.

Ein Nachbau eines solchen Wagens ist heute im National Railway Museum in York zu sehen.

Zwar behauptete der Ingenieur Thomas Shaw Brandreth, der 1829 beim Lokomotivrennen von Rainhill seine Pferdelokomotive „Cycloped“ an den Start brachte, dass er der Erfinder des Dandy Cart gewesen sei. Die Idee stammte aber von George Stephenson, der sie bereits 1826 für eine andere Eisenbahnstrecke, die

Canterbury and Whitstable Railway, vorgeschlagen hatte. Dort wurde sie allerdings nicht umgesetzt, weil man sich für Dampflokomotiven auf den ebenen Abschnitten und dampfbetriebene Schrägaufzüge auf den Steigungen entschieden hatte.

Ffestiniog Railway

Dafür kamen Dandy Carts bei anderen Eisenbahngesellschaften in Gebrauch. Die heute vor allem bei Touristen beliebte Ffestiniog Railway in Wales war 1833 bis 1836 für den Gütertransport gebaut worden, um Schiefer aus Steinbrüchen bei der Stadt Blaneau Ffestiniog zur Hafenstadt Porthmadog zu bringen. Die Strecke verlief stetig in einem Gefälle von etwa 1:80. Nur in den ersten Jahren musste noch der Moelwyn-Berg mit Hilfe eines dampfbetriebenen Schrägaufzugs überwunden werden, bis 1842 der Tunnel fertig gestellt war. Die beladenen Wagen legten den Weg talwärts allein durch die Schwerkraft zurück. Die Pferde fuhren im Dandy Cart mit, kamen unten ausgeruht und erfrischt an und konnten die entladenen Wagen wieder bergauf ziehen.

Wegen der kurvenreichen Strecke war die Bahn schmalspurig mit der im Bergbau damals üblichen Spurweite von 600 mm erbaut worden. Dafür geeignete Dampflokomotiven konnte die Industrie erst ab 1863 liefern. Diese lösten die Pferde ab, und auch ein Personenverkehr wurde nun erlaubt.

Andere Bahnen

Auch einige andere Bahnen, die nur dem Güterverkehr dienten, verwendeten Dandy Carts: So nutzte die Ballochney-Eisenbahn in Monklans (Schottland) Dandy Carts auf zwei Steigungsstrecken, die mit Hilfe von Schrägaufzügen überwunden wurden.

Ein Dandy Cart von der Werksbahn der Ziegelei Throckley (etwa 10 km westlich Newcastle) gelangte später in das Beamish Museum.



Zwei mit Ziegelsteinen beladene Wagen des Ziegelwerks Throckley auf der Talfahrt Richtung Fluss. Am Schluss des Zuges ein Dandy Cart mit Pferd und Kutscher. Das Foto ist von 1909.

Bibliothek Newcastle

In den USA nutzte man ein ähnliches System, aber ohne spezielle Wagen. Die Mauch Chunk and Summit Railroad begann am 5. Mai 1827 den Transport von Kohle auf ihrer 14 km langen Strecke vom Bergwerk auf dem Summit Hill talwärts zur 285 m tiefer liegenden Verladestelle am Kanal bei Mauch Chuck. Die leeren Waggons wurden von Maultieren nach oben gezogen. Mit dem letzten Zug des Tages fuhren sie wieder talwärts.

Auch bei mehreren Pferde- bzw. Maultier-Straßenbahnen in den USA nutzte man ähnliche Anhängewagen - oder ließ die Tiere talwärts einfach auf der hinteren Plattform mitfahren.

Wie es zum Namen „Dandy Cart“ kam, ist heute nicht mehr bekannt. Später wurde er mitunter auch für pferdegezogene Reisezugwagen verwendet, zum Beispiel 1898 bis 1914 bei der letzten Pferdeisenbahn

Großbritanniens zwischen Port Carlisle und Drumburgh.

Nicht zu verwechseln ist er aber mit normalen Güterwaggons für den Transport von Pferden als Frachtgut von einem Bahnhof zu einem anderen.

Literatur

Maurice W. Kirby: The Origins of Railway Enterprise: The Stockton and Darlington Railway 1821-1863. Cambridge University Press 1993

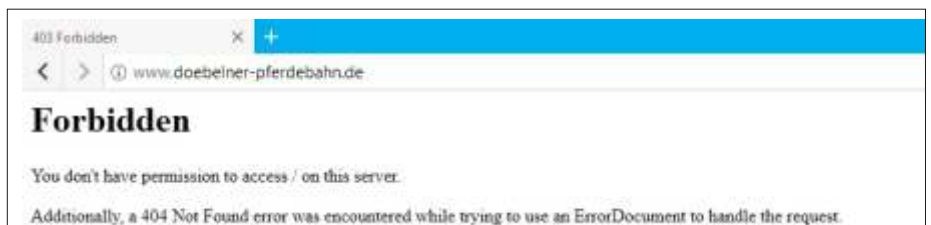
John Wall: First in the World - The Stockton to Darlington Railway. Sutton 2001

J. S. Jeans: History of the Stockton and Darlington Railway. Frank Graham Publishers, Newcastle upon Tyne 1974 (Nachdruck der Ausgabe von 1875)

Die Tücken der Elektronik

Wie bereits im vorigen Infoblatt erwähnt, hatten wir im Interesse des sparsamen Wirtschaftens den bisherigen Anbieter von Telefon und Internet gewechselt. Dass sich dieser eigentlich einfache Vorgang als so schwierig und langwierig erweisen würde, hatten wir aber nicht erwartet.

Seit 12. November war unsere Email-Adresse nicht mehr erreichbar. Besonders ärgerlich dabei war, dass die Absender von Emails an uns keinerlei Fehlermeldung erhielten. Da die wenigsten Nutzer beim Versenden von Emails eine Empfangsbestätigung verlangen und bei deren Ausbleiben stutzig werden, ist es durchaus möglich, dass Anfragen an uns spurlos verschwunden sind. Erst ab Weihnachten konnten wir wieder emails empfangen, zunächst nur auf dem PC unseres Vereinsvorsitzenden.



Diese Fehlermeldung erschien von Mitte November bis Mitte Dezember bei PC-Nutzern, die unsere Internetseite aufrufen wollten.

Auch unsere Internetseiten waren nicht mehr aufrufbar. Wer die gewohnte Adresse wählte, sah auf dem Bildschirm eine unverständliche Fehlermeldung auf Englisch. Erst einen guten Monat später erschien die Seite wieder, nun vom neuen Provider aus - nur leider nicht in der aktuellen Fassung, sondern in der von 2013! Zur Zeit arbeiten wir daran, die

Seiten auf den aktuellen Stand zu bringen. Es wird aber noch einige Zeit dauern bis dies komplett ist, da der Arbeitsaufwand recht groß ist.

Nur unser Auftritt bei Facebook war von all diesen Problemen nicht betroffen, da dieser nicht von einem bestimmten Netzbetreiber abhängt.

Aus anderen Städten

Ein Winterbild aus Köln

Dieses Bild ist ein Aquarell von 1878. Das Original befindet sich im Stadtmuseum Köln.

Angefertigt wurde es von Jakob Scheiner. Der Künstler wurde 1820 in Sohlbach (Siegen) geboren, lernte in einem Vermessungsbüro und leitete zehn Jahre lang eine lithografische Anstalt in Siegen. 1854 zog die Familie nach Köln, wo Jakob Scheiner ab 1856 bei der Köln-Mindener Eisenbahn arbeitete. 1872 aber gab er diese Tätigkeit auf und wurde freischaffender Maler, zusammen mit seinem 1852 geborenen Sohn Friedrich. Gemälde von ihm waren auch auf den Weltausstellungen 1867 in Paris und 1873 in Wien zu sehen. Seine Motive waren Landschaften, Stadtansichten, Verkehrs- und Industrieanlagen. Als 1908 seine Ehefrau verstarb, zog er zu seinem jüngeren Sohn Julius, der Astronom an der Sternwarte in Potsdam war. Dort verstarb er 1911 und wurde auf dem Alten Friedhof begraben.

Auf dem Bild ist das Hahnentor (auch Hahnentorburg genannt) zu sehen. Es war eines der einst zwölf Stadttore in der zwischen 1180 und 1220 erbauten acht Kilometer langen mittelalterlichen Stadtmauer. Es stand an der Straße von Aachen, und im Mittelalter zogen hier die Könige nach ihrer Krönung in Aachen in die Stadt Köln zum Dom. Später wurde das Tor als Gefängnis genutzt und die Durchfahrt verkleinert.

Um 1880 war die Stadt Köln stark gewachsen, und die Stadtmauer erwies sich immer mehr als Hindernis für die städtebauliche Entwicklung und den Verkehr. So erwarb der Rat der Stadt das Gelände und begann 1881 mit dem Abbruch der Stadtmauer.

Der Kunstverein der Stadt beauftragte Scheiner vorher noch, die Wehranlage in Bildern zu dokumentieren. Damit war er von 1877 bis 1879 beschäftigt. Wie man auf diesem Bild sehen kann, hat er keine rein technische Zeichnung geschaffen sondern ein stimmungsvolles Bild, das auch das Leben in der Stadt einfing. Dazu gehörte die Pferdestraßenbahn.

Die Kölner Straßenbahn war am 28. April 1877 eröffnet worden. Die erste Strecke war, allerdings nicht im eigentlichen Stadtgebiet, sondern zwischen den selbständigen Vororten Deutz und Kalk auf der rechten Rheinseite. Rasch folgten weitere Linien, darunter am 8. Juli 1877 die Strecke Neumarkt - Hahnentor – Glacisstraße.

Auf dem Bild ist zu sehen, wie der von zwei Pferden gezogene Wagen 24 in Richtung Stadtzentrum fährt. Die zweigleisige Strecke wurde an dieser Stelle eingleisig, um die enge Durchfahrt des Tors passieren zu können. Der Kutscher musste hier also auf möglichen Gegenverkehr achten. Die Wagen waren in der Firma Herbrand & Co in Ehrenfeld gebaut worden, die später auch die meisten Wagen für die Döbelner Straßenbahn lieferte.

Beim Abriss der alten Stadtmauer blieben vier Stadttore erhalten. Eines war das Hahnentor, das restauriert und zunächst als Museum genutzt wurde. Die Straße führte nicht mehr durch das Tor hindurch, sondern seitlich vorbei.

Im Zweiten Weltkrieg stark beschädigt, wurde das Hahnentor repariert und beherbergt seit 1988 den Kölner Karnevalsverein „EhrenGarde der Stadt Köln 1902“. Westlich vor dem Turm liegt der Rudolfplatz. Eine Straßenbahn ist dort nicht mehr zu sehen – sie fährt unterirdisch und hat dort eine Station.



Impressum

Traditionsverein Döbelner
Pferdebahn e. V.

Niederwerder 6,
D-04720 Döbeln

Telefon: 0 34 31 / 70 42 08

Fax: 0 34 31 / 62 71 71

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
norbert.kuschinski@telecolumbus.net

Schatzmeister:

Alfred Klepzig

Museum

Dienstag, Mittwoch und Freitag 10
bis 17 Uhr (Pause 11.45-12.45)

Sonntag 10.00 - 12.30 Uhr
(an öffentlichen Fahrtagen bis 17
Uhr)

Öffentliche Fahrtage 2018

am 5. Mai, 2. Juni, 7. Juli, 4.
August, 1. September und 6.
Oktober. Abfahrten jeweils nach
Bedarf von 10 Uhr bis 12 und 14
bis 16.30 Uhr vom Pferdebahn-
museum.

Das Jahr 2017

Fahrtage:	28
davon öffentliche:	6
Sonderfahrtage:	22
Anzahl Sonderfahrten:	28
Fahrgäste öfftl. Fahrtage Erw.	758
Kinder	202
Fahrgäste Sonderfahrten:	828

Jakob Scheiner: Hahnentor im
Schnee, Feldseite mit Pferdebahn.
Aquarell, Köln, 1878

Wikimedia 2015