

Informationsblatt Nr. 47 April 2018

Die Saison 2018 beginnt

Auf der Jahreshauptversammlung am 22. März konnte das Jahr 2017 auch offiziell abgeschlossen werden. Unser Vereinsvorsitzender Jörg Lippert konnte eine positive Bilanz ziehen.

Bemerkenswert ist die im Vergleich zu den Vorjahren höhere Zahl von Fahrgästen, auch wenn die Anzahl der Fahrten schon einmal größer war.

Die durch den Sturm im Januar verursachten „Dachschäden“ am Museumsgebäude sind inzwischen beseitigt. Die Bauarbeiten an der Flutmulde für den Hochwasserschutz sind fortgeschritten. Bisher sind am Gebäude nur einige Risse entstanden, die noch beseitigt werden müssen.

Auch ein Ausblick auf das Jahr 2018 wurde gegeben. Die erste Sonderfahrt steht am 4. April an. Obwohl wir noch am

Anfang der Saison stehen, gibt es bereits zahlreiche Anmeldungen für Sonderfahrten bzw. Mitfahrten an den öffentlichen Fahrtagen.

Die Ausstellung im Museum ist nun fast zehn Jahre alt. Wir bereiten derzeit einige behutsame Veränderungen sowohl in der Ausstellung als auch in der Fahrzeughalle vor. Zu gegebener Zeit werden wir darüber berichten.

Zwei Termine für unsere Mitglieder: Der alljährliche „Subbotnik“ zur Reinigung der Schienen wird am Samstag, den 14.04.2018 durchgeführt, Treffen 13 Uhr am Museum.

Die nächste Vorstandssitzung ist am Donnerstag, den 03.05.2018 bereits um

In dieser Ausgabe

Die Saison 2018 beginnt

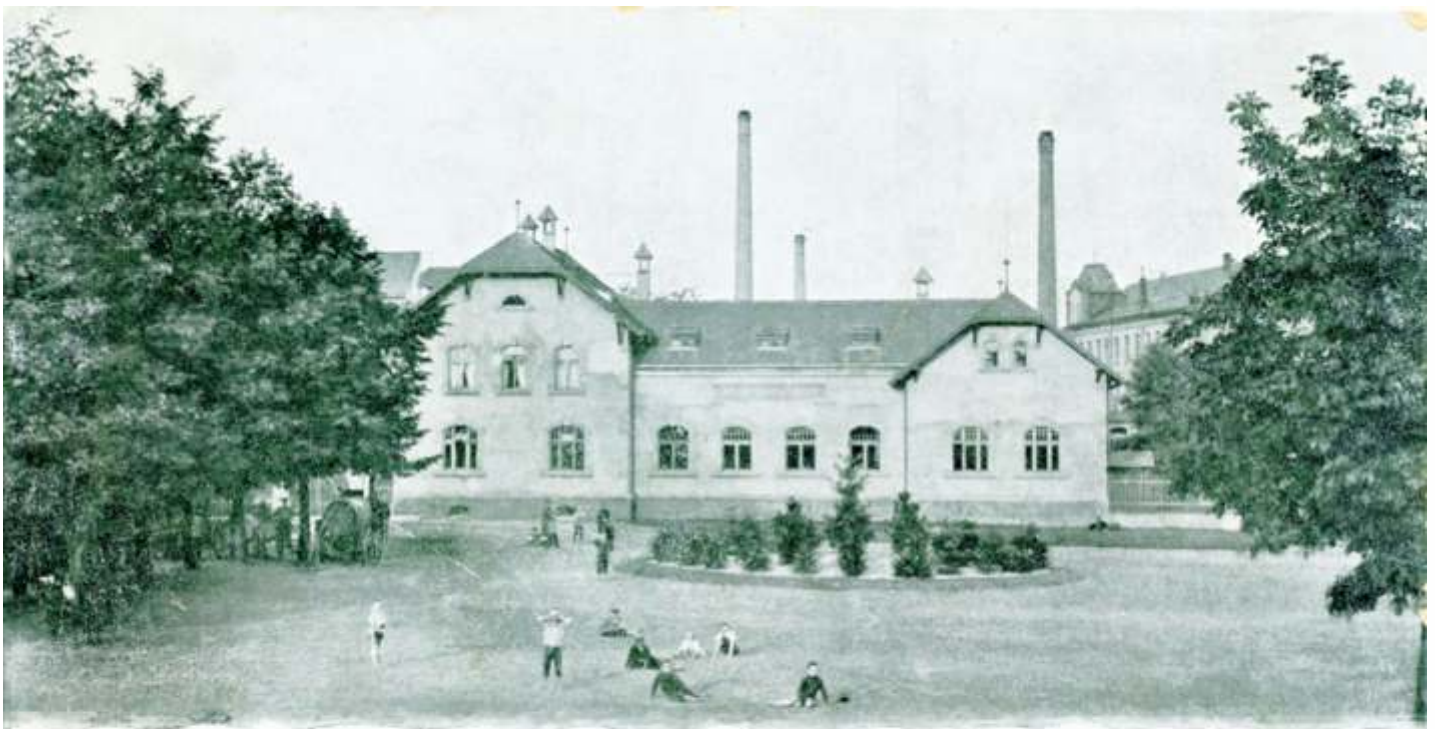
Aus anderen Städten: Bergab in Ontario (Kalifornien)

Ein Aprilscherz im Jahre 1984

Alte Ansichten: Die Endstelle Weißes Kreuz

17.30 Uhr im Museum, damit unsere Mitglieder, die auch im Städtische Chor wirken, rechtzeitig zur Probe gehen können.

Diese historische Ansichtskarte zeigt die 1903 gebaute „Kleinkinderbewahranstalt“. Seit 2009 befindet sich in dem Gebäude unser Museum. Sammlung Seidel



Döbeln.

Kleinkinderbewahranstalt auf dem Niederwerder.

Bergab in Ontario (Kalifornien)

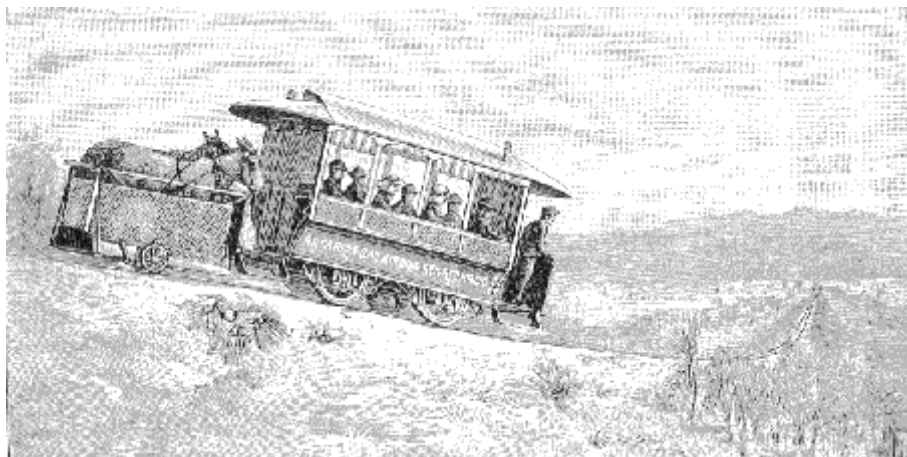


Abbildung aus dem Scientific American von 1890



Der Wagen 1 ist an der Talstation angekommen

Wikimedia

Die Stadt Ontario im US-Bundesstaat Kalifornien wurde 1881 von den Brüdern Chaffey gegründet. Sie wollten ein Trockengebiet etwa 60 km östlich von Los Angeles bewässern und Obstplantagen anlegen. Die Siedlung lag am südlichen Rand der San Antonio Heights, wo das Klima angenehmer war als im Flachland.

Im Zentrum ihrer neuen Siedlung ließen sie eine Straße anlegen, die nach dem griechischen Mathematiker Euklid benannt wurde. Die Euclid Avenue war 13 km lang, 60 m breit, hatte in der Mitte einen baumbestandenen Grünstreifen und war mit Orangen- und Zitronenbäumen eingesäumt. Sie verband Ontario im Süden mit Upland und San Antonio Heights im Norden. Heute ist sie Teil der Fernstraße 83.

Die Straßenbahn Ontario - San Antonio Heights

Kurz nach der Stadtgründung verließen die Brüder Chaffey das Land und zogen nach Australien. Neue treibende Kraft wurde Charles Frankish. Er gründete zusammen mit Godfrey Stamm 1888 die „Ontario and San Antonio Heights Railroad Company“. Diese Straßenbahn wurde am 14. August 1888 eröffnet. Die eingleisige Strecke verlief zum größten Teil zwischen

den Bäumen auf dem Grünstreifen in der Mitte der Euclid Avenue. Die südliche Endstelle lag in Ontario an der Kreuzung mit dem Holt Boulevard, die nördliche in den San Antonio Heights an der Kreuzung mit der 24. Straße.

Gezogen wurden die beiden Wagen anfangs von je einem Paar Pferde, später aber von Maultieren. Eine Fahrt auf der ca 10 km langen Strecke dauerte nordwärts 90 Minuten, wobei etwa 360 m Höhenunterschied überwunden wurde.

Das Besondere, was diese Bahn berühmt machte, war aber die Talfahrt:

Unter dem Wagenboden war ein einachsiger Anhänger befestigt, der an der nördlichen Endstelle von seiner Befestigung gelöst und heraus gerollt wurde. Der Kutscher klappte die Seitenwände des Anhängers auf, führte die Maultiere in den Anhänger und schloss die Tür. Dann begann die Talfahrt, während der die Maultiere auf dem Anhänger standen. Die Talfahrt dauerte nur 30 Minuten, also ein Drittel der Zeit für die Fahrt aufwärts. An der Talstation wurden die Maultiere aus dem Anhänger gelassen, um den Wagen herum geführt und wieder angespannt. Der Kutscher klappte die Wände des Anhängers zusammen, schob ihn wieder unter den Wagen und arretierte ihn. Dann konnte die nächste Fahrt beginnen. Die Konstruktion der Wagen stammte von John H. Tays.

In dieser Form fuhr die Bahn sieben Jahre lang. Am 24. September 1895 war die offiziell letzte Fahrt, und die Maultierbahn wurde durch eine elektrische Bahn ersetzt. Das Elektrizitätswerk war in San Antonio Heights direkt neben einem Vergnügungspark gebaut worden, der für die Straßenbahn zusätzliche Fahrgäste brachte.

Einige Male mussten jedoch später noch die Maultiere zum Einsatz kommen, wenn das Elektrizitätswerk wegen Wasserschäden ausfiel.

Die elektrische Bahn fuhr bis 1933 und wurde dann ein Opfer des zunehmenden motorisierten Straßenverkehrs. Viele Pendler, die bisher die Straßenbahn für die Fahrt zum Bahnhof genutzt hatten, fuhren nun mit den direkten Autobuslinien nach Los Angeles oder hatten einen eigenen Pkw.

Die letzten Maultiere

Die beiden Maultiere Sanky und Moody wurden 1895 an den Farmer C.B. Adams in San Antonio Heights verkauft. Dort gab es zunächst einige Schwierigkeiten, denn Farmarbeit waren die beiden Maultiere nicht gewohnt. Trotz aller Kommandos weigerten sie sich, einen Pflug zu ziehen. Der Farmer kam auf die Idee, die Signalglocke vom alten Straßenbahnwagen zu holen. Das half: Die Maultiere hörten das gewohnte Abfahrtsignal und zogen nun den Pflug. Aber nur bergauf – auf dem Hügel angekommen,

Denkmal mit Wagen-Nachbau samt Maultier an der Kreuzung Euclid Avenue/8. Street Google Streetview



warteten sie auf den Anhänger, der sie wieder nach unten bringen würde. Es dauerte Wochen, bis sie in beide Richtungen arbeiteten. Moody starb 1910, sein Partner Sanky 1914. Auf der Titelseite der Zeitung „Ontario Daily Report“ vom 6. Februar 1914 erschien ein Nachruf.

Ein Denkmal für die Bahn

Die Wagen der Maultierbahn wurden abgebrochen. Als im Jahre 1957 der 75. Jahrestag der Stadtgründung gefeiert wurde, fertigten Mitarbeiter der MGM-Filmstudios in Hollywood einen Nachbau an, wobei sie sich an alten Fotos orientierten. Nach dem Stadtjubiläum wurde der Wagen eingelagert und geriet in

Vergessenheit. Erst 1974 wurde er durch das Ehepaar Carlson und deren Freunde wieder restauriert und in einem kleinen Pavillon aufgestellt. Sie wollten damit ein bleibendes Denkmal für ihren Sohn Donald Carlson schaffen, der bei der Stadtverwaltung gearbeitet hatte und 1972 mit nur 22 Jahren verstorben war.

So kann man seit 2000 den Nachbau des Wagens komplett mit Anhänger und Maultier in einem Pavillon mit großen Glasscheiben betrachten. Er befindet sich auf dem Mittelstreifen der Euclid Avenue, wo früher die Gleise der Bahn lagen, an der Kreuzung mit der B-Straße. Der frühere Endpunkt am Holt Boulevard ist 120 m

südlich davon, bis zum Bahnhof Ontario der AMTRAK-Eisenbahn sind es etwa 300 m.

Literatur

A novelty in tramway practice. In: Scientific American, New York. Vol. 62 Nr. 4, 25.1.1890 S. 57-58

Mule, Figure in Early History of Ontario, is dead. In: Ontario Daily Report 6.2.1914 S.1

The Historical Marker Database:
www.hmdb.org (Historische Gedenktafeln)

Ein Aprilscherz aus dem Jahre 1984

Es war am letzten Märztag des Jahres 1984, als in der Döbelner Ausgabe der „Leipziger Volkszeitung“ eine sensationelle Mitteilung erschien:

Die Döbelner Pferdestraßenbahn sollte am nächsten Tag wieder fahren! Und zwar auf dem Obermarkt, zwischen der Löwenapotheke und dem Kreisausschuss der Volkssolidarität (wo heute ungefähr das Modegeschäft Faustmann ist). Zu einem späteren Zeitpunkt sei eine Verlängerung bis zum Wappenhenschstift geplant.

Am nächsten Tag (es war ein Sonntag) fanden sich immerhin etwa 30 Leser um 9.30 Uhr am Rathaus ein. Sie mussten erfahren, dass sie auf einen Aprilscherz hereingefallen waren.

Ausgedacht hatte sich diesen Scherz der damalige Lokalredakteur der LVZ, Karl-Heinz Sommer. Heute ein Mitglied unseres Vereins, schlug er damals in der Redaktions-sitzung dieses Thema vor.

Wie bei jedem guten Aprilscherz war die Meldung auf den ersten Blick durchaus glaubwürdig. Auf dem Obermarkt und auch auf der Oberbrücke lagen noch Schienen der 1926 eingestellten Pferdestraßenbahn. Mehrere Hochwasser hatten zwar am Steg, am Fuß und an den Spurhaltern genagt. Von oben sahen sie ab aber noch ganz gut aus, und eine einzelne Fahrt auf ihnen hätte man sicher riskieren können.

Aber woher den Wagen nehmen? Von den alten Döbelner Wagen war keiner mehr erhalten. Zum Stadtjubiläum 1981 hatte man den Pferdebahnwagen 95 aus Leipzig ausgeliehen, der im Festumzug auf einem Tieflader mitgeführt wurde. Dieser Wagen hätte aber in Döbeln nicht auf den eigenen Rädern fahren können, denn die Leipziger Spurweite beträgt 1458 mm, die Döbelner nur 1000 mm.

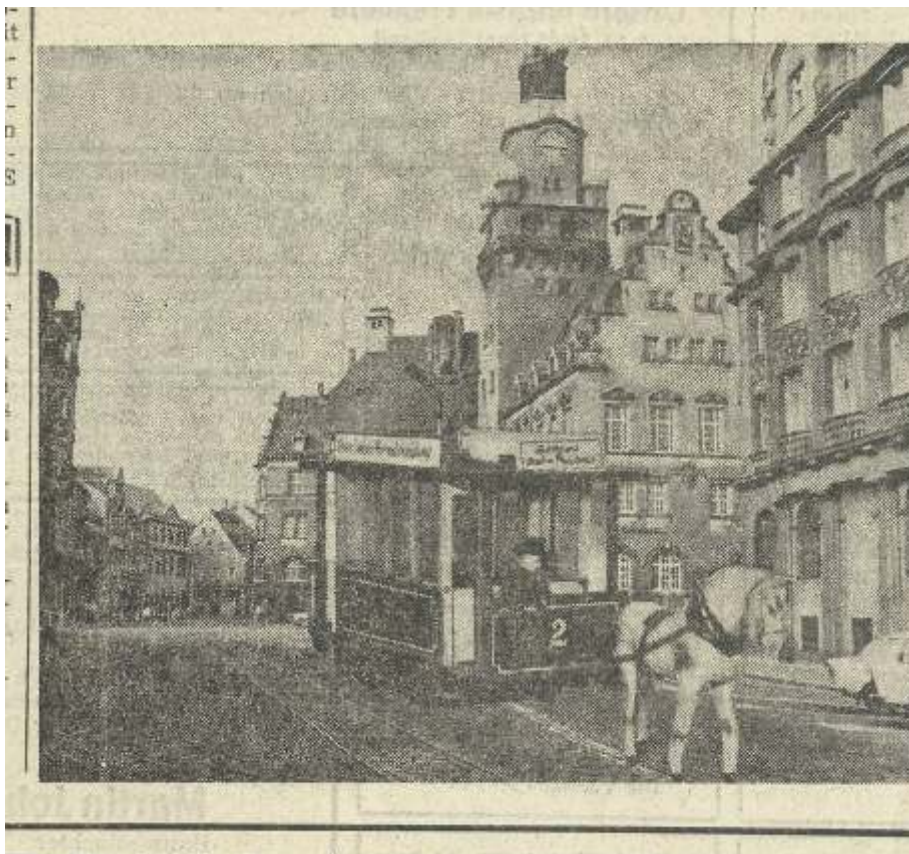
In der ganzen DDR war kein passender Pferdebahnwagen vorhanden.

Erst ab 1994 fuhr in Naumburg (Saale) der Sommer-Pferdebahnwagen 133, der aus der privaten Sammlung Friedrich stammte und ursprünglich Beiwagen in Neuenburg in der Schweiz war. Dieser Wagen gab dann auch Gastspiele in anderen Städten wie Halle (Saale), Jena oder Schöneiche.

So entpuppt sich der auf dem Zeitungsfoto abgebildete Wagen bei näherer Betrachtung als ein Modell, das übrigens jetzt im Pferdebahnmuseum steht. Der Bildreporter der Zeitung hatte es fotografiert und dann in ein Bild des Obermarktes montiert.

Vielleicht hat dieser Aprilscherz auch ein klein wenig dazu beigetragen, die Erinnerung an die Pferdebahn wach zu halten.

Wer hätte gedacht, dass 23 Jahre später dieser Aprilscherz doch noch Wirklichkeit wurde?



Renaissance für die Pferdebahn

Jawohl, an diesem Sonntag erlebt die traditionelle Döbelner Pferdebahn ihre große Stunde: Dieses Beförderungsmittel wurde von findigen Heimatfreunden hergerichtet und für den Wiedereinsatz vorbereitet. Erste Probefahrten bewiesen die Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit des Gefährtes. Wir erlebten diesen Test auf dem Roten Platz mit, wie das Foto verdeutlicht. Nicht umsonst wurde jahrelang mit großer Sorgfalt auf den Erhalt der Schienen im Zentrum der Kreisstadt geachtet. Sie sollen weiter in stand gesetzt werden, damit dann die Route von der Löwen-Apotheke bis zum Wappenhenschstift befahren werden kann. Vorerst sind nur Fahrten bis zum Kreisausschuß der Volkssolidarität möglich. Auf denn! Am Sonntag, 9.30 Uhr, ist es soweit. Fahrkarten werden im Rathaus verkauft.

LVZ von Sa., d. 31.3.84

Diese Meldung erschien am 31. März 1984 in der Ausgabe Döbeln der „Leipziger Volkszeitung“

Alte Ansichten

Die Endstelle „Weißes Kreuz“



Wo die St. Georgen-Straße in die Dresdner Straße überging und links die Oschatzer Straße abzweigte, endete das Gleis der Pferdebahn direkt vor dem „Restaurant zum weißen Kreuz“

Einst, zu Zeiten der Pferdebahn, gab es in Döbeln rund 60 Gaststätten. Heute sind es nur noch ein Bruchteil davon. Man muss natürlich bedenken, dass das Freizeitverhalten damals anders war - Fernseher gab es noch nicht.

An der östlichen Endstelle der Döbelner Pferdebahn befand sich die Gaststätte „Weißes Kreuz“. Sie stand dort, wo die St.-Georgen-Straße in die Dresdner Straße übergeht und die Oschatzer Straße abzweigt. Das Gebäude existiert nicht mehr, denn im Interesse des Straßenverkehrs wurde es wie auch angrenzende Gebäude 1976 abgerissen. Heute ist dort eine Grünfläche.

Im Laufe der Zeit wechselten die Besitzer mehrfach, und es gab auch bauliche Veränderungen. So ist auf der obigen Karte zu sehen, dass das Gleis der Pferdebahn direkt vor dem Eingang zum „Fleisch- und Wurstwaren-Geschäft“ von Albin Traugott endete.

Was sich dabei wohl die Pferde gedacht haben, die hier umgespannt wurden? Rechts daneben, mit Eingang in der Dresdner Straße, befand sich die Speisewirtschaft von Max Schmidt.

Die untere Karte aus dem Jahre 1907 wurde offenbar im Auftrag des Gastwirts gedruckt. Das „Restaurant Weisses Kreuz“ nimmt nun die ganze Breite des Erdgeschosses ein. Auf den beiden Innenansichten ist zu erkennen, dass es mehrere Gasträume gab, im Stil der Zeit mit Gardinen bzw. Plüschvorhängen an den Fenstern und Türen sowie vielen Bildern an den Wänden. Auch ein Kachelofen und ein Billardtisch waren vorhanden. Insgesamt also zwar eng, aber gemütlich.

Zu DDR-Zeiten kam die Gaststätte in den Ruf einer „Bockwurst-Bude“. Andererseits konnte man hier 1974 die Fußball-Weltmeisterschaft im Fernsehen verfolgen, was eine Neuheit in Döbeln war.



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)

Sonnabend 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.

Diese Ansichtskarte aus dem Jahre
1907 enthält neben der Außenansicht
des Gebäudes auch zwei
Innenansichten.