



Informationsblatt Nr. 54 Februar 2019

„Ritzenschieben“ bald modern

Ein modifizierter Laubsauger soll künftig die Arbeitseinsätze zur Gleisreinigung ablösen

Am 5. Dezember 2018 übergab uns die Firma Teichert Nutzfahrzeuge GmbH aus Ostrau einen Laubsauger. Dieses Gerät soll der Reinigung der Schienenrillen von Laub und Schmutz dienen. Bisher gab es jährlich einen Großeinsatz mit etwa zehn Vereinsmitgliedern, die mit Hacken, schaufeln und Schubkarren arbeiteten. Mit der neuen Technik, die noch angepasst werden muss, werden nur noch zwei Mitarbeiter notwendig sein.

An den Kosten des Geräts beteiligte sich die Kreissparkasse Döbeln, und auch die Firma Teichert gab eine Spende.

Zum Jahresende konnten wir uns über mehrere Geldzuwendungen von verschiede-

nen Einrichtungen und auch Privatpersonen freuen. So hatte der am 14.12.2018 von der RHG Mittelsachsen eG in Leisnig verabschiedete Horst Fanke statt Blumen um eine Spende für die Döbelner Pferdebahn gebeten.

Auch erhielten wir zahlreiche Weihnachts- und Neujahrsgrüße von Partnern aus ganz Deutschland und dem Ausland. Zum Anfang des Jahres ist die Besuchernachfrage wie immer etwas gering, jedoch liegen schon viele Bestellungen und Anfragen für 2019 vor.

Außerdem arbeiten wir an einigen Dingen, die nicht so offensichtlich sind. So konnten wir kurz vor Weihnachten den Internetauftritt neu starten und bauen ihn seitdem schrittweise aus.

In dieser Ausgabe

„Ritzenschieben“ bald modern

Eine Pferdestraßenbahn in der Wüste - Das einst reiche Kolmannskuppe in Deutsch-Südwestafrika hatte eine eigene Straßenbahn

Aktuelles von der Pferdestraßenbahn in Douglas auf der Insel Man

Fahrsaison 2019 in Mrozy

Schreck in Victor Harbor



Vorstellung des Geräts am 5.12.2018 im Beisein der Presse und der Kreissparkasse

Aus anderen Städten

Eine Pferdestraßenbahn in der Wüste

Das einst reiche Kolmannskuppe in Deutsch-Südwestafrika hatte eine eigene Straßenbahn



Ein Wagen der Pferde-Straßenbahn von Kolmannskuppe

Eine der eigenartigsten Pferde-Straßenbahnen fuhr einst in Kolmannskuppe, der legendären Stadt der Diamantengräber in Deutsch-Südwestafrika, dem heutigen Namibia.

Diamantenfunde

Der Name Kolmannskuppe geht auf den Fuhrmann Johnny Colman zurück, der 1905 in einen Sandsturm geriet und seinen Ochsenkarren auf einem Hügel zurück lassen musste. Das wurde die Landmarke „Colman seine Kuppe“, auf Afrikaans Kolmannskop und auf Deutsch Kolmannskuppe.

Als am 1. November 1906 der erste Abschnitt der Eisenbahn von Lüderitzbuch ins Landesinnere in Betrieb ging, war hier ein Haltepunkt. Aus ihm wurde 1914 ein Bahnhof.

Der Abschnitt zwischen Kilometer 18 und 27 war der Arbeitsplatz von August Stauch. Er stammte aus Thüringen, war Oberbahnmeister bei der Deutschen Reichsbahn gewesen und hatte sich wegen seiner angeschlagenen Gesundheit nach Deutsch-Südwest versetzen lassen. Mit seinen Arbeitern musste er den Abschnitt ständig von Flugsand freihalten. Um sich bei dieser



monotonen Arbeit geistig wach zu halten, widmete sich Stauch der Geologie und wies die Arbeiter an, auf „schöne Steine“ zu achten und ihm zu bringen. Er hoffte auf Bodenschätze, hatte dabei aber nicht gerade an Diamanten gedacht. Am 10. April 1908 brachte ihm der Bahnarbeiter Zacharias Lewala einen Stein, der sich bei näherer Untersuchung als Rohdiamant erwies.

Damit begann das große Diamantenfieber, das Schatzsucher sogar aus Deutschland anzog. Im September 1908 erließ die deutsche Reichsregierung eine Verfügung über das „Sperrgebiet“. Wer sich bis dahin noch keine Schürfrechte gesichert hatte, konnte keine neuen mehr in diesem Gebiet erwerben. Dieses Sperrgebiet existiert heute noch, dient inzwischen aber mehr dem Naturschutz als dem Schutz des Diamantenabbaus.

Die Stadt Kolmannskuppe

Kolmannskuppe war das Zentrum des Diamantenabbaus. Hier entstand ab 1909 für die Fachleute und Arbeiter mit ihren Familien eine kleine Stadt mit allem was dazu gehört, bis hin zu Postamt und Polizeistation. Die Häuser waren anfangs einfache Fertighäuser, später aber massiv im damals modernen Stil gebaut. Es gab elektrischen Strom vom Kraftwerk in Lüderitz.

Das Frischwasser war anfangs sehr knapp und teuer, denn es musste per Schiff aus Kapstadt herangeschafft werden. Aber jedes Familienmitglied hatte das Recht auf 20 Liter kostenloses Frischwasser am Tag. Es kam anfangs mit Wasserwagen, bis später ein Leitungsnetz mit Wasserzählern an jedem Haus gebaut wurde.

Erst später entstand in Lüderitz eine Meerwasserentsalzungsanlage, und landeinwärts erschloss man Quellwasser. Als Brauchwasser für die zentrale Diamanten-

wäsche pumpte man Seewasser in einer Rohrleitung in ein Wasserbecken oberhalb des Ortes. Das nutzte man auch gleich als Schwimmbad.

Die Stadt hatte in besten Zeiten 300 deutsche Erwachsene und 50 Kinder. Die Familien wohnten in eigenen Häusern, die Junggesellen in einer Art Wohnheim. Auf der anderen Seite des Tals standen Unterkünfte für die etwa 800 afrikanischen Arbeiter.

Ab 1930 verlagerte sich die Förderung in Richtung Süden, wo es mehr und größere Diamanten gab. Kolmannskuppe blieb aber zunächst noch Hauptwäsche, Umschlagplatz, Reparaturstützpunkt und Wohnort für die Familien. Dann aber wurden die Entfernungen zu groß, und immer mehr Einwohner verließen die Stadt - die letzten 1956. Wer in Lüderitz wohnte und Baumaterial brauchte, sah sich in Kolmannskuppe nach etwas Passendem um.

Erst ab 1980 begann eine touristische Nutzung. Heute ist die Geisterstadt täglich ab 9 Uhr geöffnet. Es gibt eine Führung um 9.30 Uhr und eine zweite um 11 Uhr (Sonntags nur eine um 10 Uhr). Meist werden zwei Gruppen geführt: Eine in Deutsch, die andere in Englisch. Außerhalb der Führungen können sich die Besucher bis an die Grenze des Sperrgebiets frei bewegen.



Auf diesem etwa 1925 entstanden Foto ist der Gemischtwarenladen zu sehen, vor dem gerade eine Güter-Pferdebahnlore steht



Heute sind genau an dieser Stelle historische Loren aufgestellt, von denen einige dem Personenverkehr und andere dem Güterverkehr dienen



Eine Güterlore der Straßenbahn bringt Fleisch zum Kühlhaus.



Personenlore auf der Diamantenbahn

Foto: Hella Gräfin von Schwerin (Koloniales Bildarchiv TU Frankfurt/Main)

Bis auf zwei extrem auffällige Gebäude können auch die Häuser betreten werden. Um 13 Uhr wird die Stadt geschlossen, dann übernehmen wieder die Geister das Kommando. Am Nachmittag kommen meist Sandstürme auf, und die Stadt liegt dann im Schatten. Wen das nicht schreckt, der kann gegen eine Extra-Gebühr bis Sonnenuntergang bleiben.

In der Stadt gab es mehrere Straßen in verschiedenen Ebenen: Ganz oben am Talhang die „Nobelmeile“ mit ihren Villen, wobei die luxuriöseste dem Betriebsleiter gehörte. Dieses Gebäude hat man vor einigen Jahren teilweise restauriert.

Eine Ebene darunter steht das große Casino, in der jetzigen Form erst 1927 erbaut. In ihm befanden sich ein Restaurant, ein Speisesaal für die Angestellten und eine große Küche. Ein großer Saal diente wahlweise als Turnhalle, Theater, Ballsaal oder Kino. Im Untergeschoss war eine Kegelbahn. In der gleichen Ebene wie das Casino stehen mehrere Reihenhäuser der einfachen Angestellten, die Schule und das Krankenhaus, damals hochmodern und mit dem ersten Röntgengerät im südlichen Afrika ausgestattet.

Eine Ebene weiter unten war die Geschäftsstraße des Ortes mit Gemischtwarenladen, Bäckerei, Apotheke und Schlachtereier mit angeschlossenem Kühlraum, in dem auch Stangeneis hergestellt wurde. Das brauchten die Hausfrauen für ihre Eisschränke. Jede Familie hatte das Anrecht auf eine kostenlose halbe Stange Eis pro Tag.

Ganz unten im Tal standen die Fabrikanlagen der Diamanten-Waschanlage. Diese Gebäude werden auch heute noch von der staatlichen Diamantengesellschaft genutzt und liegen daher im Sperrgebiet.

Die Bahnanlagen

Außer der kapspurigen Eisenbahn von Lüderitz nach Seeheim gab es im Ort zwei andere Bahnen, die beide die Spurweite 600 mm aufwiesen und miteinander verbunden waren.

Die eine war die Diamanten-Werksbahn, die anfangs mit Maultieren, später mit Dampflokomotiven und schließlich mit Motorlokomotiven und Schienenbussen betrieben wurde. In ihrer größten Ausdehnung reichte ihr Netz von der

Grube Charlottental nördlich von Kolmannskuppe bis zum etwa 100 km entfernten Bogenfels im Süden. Etwa ein Drittel davon war mit elektrischer Oberleitung versehen. Diese Werksbahn war bis 1938 in Betrieb. Die auf ihr eingesetzten Elektrolokomotiven waren bis heute die einzigen auf dem Gebiet von Namibia.

Die andere Bahn war die Pferde-Straßenbahn von Kolmannskuppe. Sie erschloss den Ort und diente dabei sowohl dem Güter- wie dem Personenverkehr. An manchen Stellen trifft man noch auf Schienenreste, und mit einem Metalldetektor könnte man wahrscheinlich den genauen Verlauf der Gleise verfolgen.

In der „Hauptgeschäftsstraße“ hat man vor dem Laden ein Stück Gleis verlegt und einige Fahrzeuge darauf gestellt. Derartige Wagen auf Basis von Feldbahnloren dienten aber eher dem Verkehr bei der Lüderitzer Stadtbahn oder auf der Diamanten-Werksbahn. Die bei der Straßenbahn von Kolmannskuppe verwendeten Wagen für den Personenverkehr waren dagegen etwas größer, ebenso wie die für den Güterverkehr. Wie viel Wagen es genau gab, ist heute nicht mehr feststellbar. Die Wagen für den Personenverkehr waren offen (der Sand wäre bei einem geschlossenen Wagen ohnehin überall eingedrungen), und die Sitze waren einfache Holzbänke, die man auf der Lore befestigt hatte.

Es gab zwar keinen Fahrplan im üblichen Sinne, aber dennoch einen geregelten Verkehr: Am Morgen fuhr ein Zug zu den einzelnen Wohngebäuden und lieferte (solange es noch keine Wasserleitungen gab) Trinkwasser und Stangeneis an die Haushalte. Dann wurden die Kinder zur Schule gefahren. Auf der Rückfahrt stiegen die Hausfrauen ein, die einkaufen wollten. War das erledigt, fuhren sie wieder nach Hause. Am frühen Nachmittag, wenn die Schule aus war, kamen auch die Kinder mit der Bahn nach Hause. Dann wurden Waren vom Bahnhof abgeholt. Am Abend pflegte man die Geselligkeit und fuhr ins Casino.

Die Stadt war zwar nicht sehr groß, aber angesichts der regelmäßigen Sandstürme war die Straßenbahn wesentlich angenehmer als ein Fußmarsch durch den Sand. Zumal die Damen durchaus nach der neuesten europäischen Mode gekleidet waren, und die Herren sich zumindest am Sonntag im guten Anzug zeigten.

Ähnliche Bahnen gab es auch in Windhuk, Swakopmund und Lüderitzbucht.

Literatur

Amy Schoeman: Kolmannskuppe einst und jetzt. Klaus Hess Verlag, Windhoek-Göttingen 2004

Gino (Hans Günther) Noli: Wüstendiamanten. Kolmannskop Tour Company. 2007

Olga Levinson: Diamonds in the desert / Diamanten im Sand - Das wechselvolle Leben von August Stauch. Kuiseb-Verlag, Windhoek. 1983 (englisch)/2007 (deutsch)



Personenwagen der Straßenbahn

Aus anderen Städten

Aktuelles von der Pferdestraßenbahn in Douglas auf der Insel Man

Die Pferdebahnsaison 2018 endete bereits am 21. Oktober statt am 4. November. Der Grund dafür war der Beginn der Bauarbeiten an der Promenade, der in den vergangenen Jahren immer wieder verschoben worden war.

Der 21. Oktober 2018 war damit auch der letzte Tag, an dem die gesamte Strecke zweigleisig befahren werden konnte. Nach dem Umbau der Promenade wird es nur noch ein Gleis geben, das sich seitlich der Straße zum Strand hin befindet. Der Abschluss des gesamten Projektes ist für 2021 vorgesehen.

Aus diesem Anlass konnten die Pferdeställe besichtigt werden, der Oberdeckwagen 18 war mit zwei vorgespannten Pferden im Einsatz, für die Fotografen stellten sich alle vorhandenen Pferde vor der Wagenhalle auf, und es gab eine Fahrzeugparade entlang der Promenade mit acht Wagen.

Außerdem kehrte der 1892 gebaute Salonwagen 27 von seiner Restaurierung in der Werkstatt der Manx Electric Railway zurück.

Vier Pferde gingen 2018 in den Ruhestand und zogen in das Home of Rest for Old Horses, während einige Neulinge ihr Training begannen.

Das Stallgebäude ist unter Denkmalschutz gestellt worden und kann damit auch künftig seiner Funktion dienen. Damit erübrigte sich der geplante Bau eines provisorischen Stallgebäudes neben der Wagenhalle.

Die Wagenhalle der Pferdebahn ist von der Regierung übernommen worden. Wegen starker Bauschäden wurde sie im November-Dezember 2018 abgerissen und durch einen Neubau ersetzt. Dessen Fassade soll sich an das ursprüngliche Aussehen aus der Zeit um 1900 anlehnen, also ohne das in den 1930er Jahren hinzugefügte Obergeschoss.

Die Saison 2019 soll am 25. April beginnen und am 3. November enden. Wegen der Umbauarbeiten an der Promenade, die sich 2019 zunächst auf den südlichen Teil vom Fährhafen bis in Höhe Broadway erstrecken, wird die Pferdebahn nur den nördlichen Teil vom Broadway bis zur Endstelle Derby Castle befahren können.



William vor dem Oberdeckwagen 18 vor der alten Wagenhalle (Foto von 2017)

Aus anderen Städten

Fahrsaison 2019 in Mrozy (Polen)

Die Pferdestraßenbahn in Mrozy, etwa 50 km östlich von Warschau, wird auch in der Saison 2019 etwa einmal im Monat öffentliche Fahrten anbieten. Geplant sind der 5. und 12. Mai, der 9. Juni, der 14. Juli, der 11. August und der 8. September 2019.

Die Abfahrten von der Endstelle am Stadion (nahe des Bahnhofs) erfolgen jeweils um 14.00, 15.00, 16.00, 17.00 und 18.00 Uhr.

Eine Fahrkarte (für Hin- und Rückfahrt) kostet 16,00 PLN, für Kinder 10 PLN. Die Fahrkarten können unter der Adresse <http://gosir.mrozy.pl/tramwaj-konny> gekauft werden, Restkarten gibt es beim Kutscher.

Aus anderen Städten

Schreck in Victor Harbor

Am Mittag des Neujahrstages 2019 gerieten die Wagen bei der Fahrt über den hölzernen Viadukt von der Insel zur Stadt an einer Stelle in eine merkliche Schräglage. Auch waren plötzlich Lücken im hölzernen Belag aus Bohlen.

Die sofortige Überprüfung ergab, dass einer der Stützpfiler gebrochen war. Aus Sicherheitsgründen wurde der Betrieb eingestellt. Nach einer Woche war der Schaden behoben, und ab Sonntag, dem 6. Januar fuhr die Bahn zunächst wieder wie gewohnt.

Eine gründliche Überprüfung des Viaduktes ergab aber noch mehr schadhafte Stellen, so dass der Betrieb ab 22. Januar erneut eingestellt wurde.

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)

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

Öffentliche Fahrttage 2019

am 4. Mai, 1. Juni, 6. Juli, 3.
August, 7. September und 5.
Oktober. Abfahrten jeweils nach
Bedarf von 10 Uhr bis 12 und 14
bis 16.30 Uhr vom Pferdebahn-
museum.