



Informationsblatt Nr. 80 Februar 2022

Jahresbeginn unter Vorbehalt

Die Covid-19-Pandemie hat uns auch zu Beginn des Jahres 2022 im Griff. Im Januar waren die Inzidenzwerte deutschlandweit auf Höchstwerte gestiegen. Thüringen und Sachsen dagegen sind von Spitzenreitern zum Schlusslicht geworden, was in diesem Fall positiv zu sehen ist. Die neue Verordnung für Sachsen erlaubte daher die Wiedereröffnung von Kultur- und Sporteinrichtungen ab dem 14. Januar.

Einige Museen (darunter das Stadtmuseum Döbeln) haben die Möglichkeit sofort genutzt. Aber: Es gelten strenge Hygieneregeln. Es gilt die 2G-Regel (Geimpft oder genesen), und nur in bestimmten Ausnahmen (wie bei Personen unter 16 Jahren) sind Testnachweise als Ersatz zulässig. Für sächsische Schüler ist ein Testnachweis nicht erforderlich, da diese in der Schule regelmäßig getestet werden. Zudem gelten weiterhin die Hygieneauflagen (Maskenpflicht) und die Kontaktverfolgung. So wie viele andere Museen (darunter das Straßenbahnmuseum Dresden) wollen wir daher noch abwarten.

Es ist nämlich zu befürchten, dass die zunächst bis zum 6. Februar befristete

Regelung keinen langen Bestand haben wird. Vom Norden Deutschlands rollt die Welle der aus Südafrika stammenden Omikron-Variante von Covid-19 an, die nach bisherigen Erkenntnissen sehr viel ansteckender, wenn auch zumindest für Geimpfte nicht ganz so schwerwiegend verlaufend ist. Der Höhepunkt wird für Februar erwartet. Zudem ist am Jahresanfang der Besucherstrom im Museum erfahrungsgemäß sehr verhalten.

In früheren Jahren hatten wir schon mal das Museum nur bei Bedarf (d.h. nach vorheriger Anmeldung) geöffnet. Die Nachfrage war aber sehr gering, so dass wir das eigentlich nicht wiederholen wollten. Die Entscheidung ist uns aber diesmal abgenommen worden: Eine der beiden Döbelner Tageszeitungen hat nämlich auf ihrer Übersicht der Öffnungszeiten ohne vorherige Abstimmung mit uns eine entsprechende Information einschließlich Telefonnummer gedruckt. So meldete sich zu unserer Überraschung eine Familie aus Hartha, und wir konnten die ersten Gäste des Jahres zu einer Führung durch das Museum begrüßen.

In dieser Ausgabe

Jahresbeginn unter Vorbehalt

Aus der Geschichte: Das Rennen
Pferd gegen Dampflok

„Riesenrad und Pferdebahn“ - eine
Sonderausstellung im
Stadtmuseum

Unser Wagen bei der Einfahrt in die
Bäckerstraße, im September 2021



Das Rennen zwischen Pferd und Dampflok

Die Baltimore & Ohio Railroad (kurz B & O) war die erste öffentliche Eisenbahn in den USA. Das bedeutet dass jedermann Fracht aufgeben oder als Passagier mitfahren konnte. Die feierliche Eröffnung war am 22. Mai 1830 und führte vom Hafen in Baltimore über Mount Clare im Westen der Stadt (wo die Werkstätten und Ställe standen) bis nach Ellicott Mills (heute Ellicott City). Auf halbem Wege dieser 13 Meilen langen Strecke war eine Pferdewechselstation angelegt, die den Namen Relay trug und aus der allmählich die gleichnamige Ortschaft entstand. Ab 1835 begann dort die Zweigstrecke nach Washington D.C. Von Ellicott Mills wurde die Bahn 1831 bis Frederick und 1834 bis Harpers Ferry verlängert. Im Dezember 1852 war Wheeling am Ufer des Ohio erreicht und damit das bei der Gründung der B & O verkündete Ziel.

Die Züge wurden anfangs generell von Pferden gezogen. Zwar hatte es bereits 1828 bei einer anderen Bahn Versuche mit mehreren aus England importierten Dampflokomotiven gegeben, aber diese kamen mit dem leichten Oberbau und den engen Gleisradien nicht zurecht.

Die Dampflok „Tom Thumb“

Der Erfinder und Geschäftsmann Peter Cooper konstruierte und baute in seinem Eisenwerk in Canton bei Baltimore eine kleine Dampflok. Später erhielt sie den Namen „Tom Thumb“ (etwa „Tomas Daumengroß“), nach dem Künstlernamen eines damals sehr bekannten kleinwüchsigen Athleten.

Peter Cooper hatte für seine Fabriken mehrere Dampfkessel konstruiert. Unter seinen Erfindungen waren aber auch Kuriositäten wie ein Patent für einen selbst schaukelnden Kinderwagen mit Fächer für das Vertreiben von Fliegen. Er hatte großes Interesse daran, dass die B & O ein Erfolg wurde, denn er hatte außerhalb von Baltimore Land gekauft, durch das die B & O fahren und dadurch den Wert der Grundstücke steigern würde.



Pferd gegen Dampflok - nach dem Gemälde von Herbert D. Stitt (1926)

In seiner Fabrik nahm er einen Dampfkessel und setzte ihn auf ein Fahrgestell. Die vier Räder beschaffte er sich in einer Fabrik für Eisenbahnbedarf. Da er keine passenden Rohre fand, nahm er zwei Musketen und passte deren Läufe an.

Cooper bot seine Lokomotive der B & O an, und am 24. August 1830 gab es zwischen Mount Clare und Relay eine erste erfolgreiche Demonstrationsfahrt mit Fahrgästen.

Eine zweite Demonstrationsfahrt wurde für den 28. August 1830 vereinbart, wobei die Strecke von Mount Clare in Baltimore nach Ellicott Mills befahren werden sollte.

Die Lok legte die 21 km lange Strecke in nur 57 Minuten zurück, während die Pferde 90 Minuten (einschließlich eines Pferdewechsels in Relay) benötigten. Sechs Fahrgäste befanden sich auf der Lokomotive, weitere 18 saßen in einem offenen Wagen. Das waren die Direktoren und anderen Offiziellen der B & O.

Einer von ihnen war der bei der B & O tätige Rechtsanwalt John Hazlehurst Boneval Latrobe. Er berichtete später:

„Das bemerkenswerteste war die Reise selbst. Kurven wurden ohne Schwierigkeit mit einer Geschwindigkeit von 15 Meilen pro Stunde (24 km/h) durchfahren, Steigungen mit vergleichbarer Leichtigkeit bewältigt. Es war ein gelungener Tag. Die Reisenden waren in höchstem Maße begeistert, und einige Herren schrieben bei der Höchstgeschwindigkeit von 18 Meilen pro Stunde ihre Namen und einige zusammenhängende Sätze in Protokollbüchern, nur um zu sehen, ob das bei einer solch rasenden Geschwindigkeit noch möglich wäre.“

Das Rennen Pferd gegen Lok

Bei der Rückfahrt nach Baltimore kam es ab der Relay-Station auf der zweigleisigen Strecke zur berühmten Wettfahrt zwischen Tom Thumb und einem Pferdebahnenwagen.

Mit der Zeit haben sich um dieses Rennen einige Legenden gewoben. Manche Historiker bezweifeln sogar, dass es wirklich stattgefunden hat. Es gibt nämlich nur eine Quelle, und das ist die Rede von John Latrobe, die er am 23. März 1868 im Maryland Institut hielt. Diese wiederum beruht auf mündlichen Überlieferungen seines Vaters John Hazlehurst Boneval Latrobe. Dem Direktor des Eisenbahnmuseums Baltimore Travis Harry ist keine Erwähnung dieses Rennens vor 1868 bekannt, weder in Zeitungsartikeln noch in Briefen oder Tagebüchern der Teilnehmer. Es wäre allerdings möglich, dass die B & O damals eine Publizierung verhinderte, gab sie doch dabei kein gutes Bild ab. Aber ob Dichtung oder Wahrheit, Tatsache oder „fake news“ bzw. „alternative Fakten“, hier eine (nicht allzu freie) Übersetzung:



Der 1926 angefertigte Nachbau der Dampflok „Tom Thumb“ im Eisenbahnmuseum Baltimore

„Auf dem Rückweg von Ellicott Mills traf die Lokomotive an der Pferdewechselstation Relay House auf einen Pferdewagen, der als Postwagen für Stockton & Stokes auf dem anderen Gleis unterwegs war. Die Eigentümer von Stockton & Stokes boten ein Rennen an, bei dem die Dampflok mit ihrem Wagen parallel zu ihrem Pferdewagen fahren sollten. Peter Cooper nahm die Herausforderung an.“

So nahmen das schnaubende Pferd und die fauchende Lokomotive, beide mit einem Wagen behängt, nebeneinander Aufstellung. Beim Startsignal konnte das Pferd seine Kraft nahezu unmittelbar einsetzen und gewann daher rasch einen Vorsprung. Die Dampflok dagegen kam nur langsam in Fahrt. Das über einen Treibriemen angetriebene Gebläse wurde erst ab einer gewissen Geschwindigkeit wirksam und verstärkte das Feuer.

Das Pferd war bereits eine Viertelmeile (ca 400 m) voraus, als sich endlich das Ventil der Dampflok öffnete und der dünne blaue Dampf einen größeren Überdruck anzeigte. Die Dampfpeife ertönte, und es entwickelte sich immer mehr Dampf. Die Geschwindigkeit stieg, die Fahrgäste riefen laut, die Lok holte das Pferd ein und lag bald mit ihm gleich. Es war ein Rennen Kopf an Kopf, dann überholte die Lok langsam das Pferd, und die Fahrgäste riefen ein lautes Hurra.

Aber sie hatten zu früh gejubelt. Gerade in dem Moment, als der Kutscher des grauen Pferdes aufgeben wollte, rutschte an der Lok der Treibriemen von der Antriebswelle des Gebläses. Das Feuer bekam nicht mehr genug Frischluft, und die Maschine begann zu keuchen. Peter Cooper, der Lokomotivführer und Heizer in einer Person war, versuchte mit seinen Händen den Treibriemen wieder auf die Welle zu schieben, wobei er sich verletzte. Panisch legte er Brennstoff nach, aber das Pferd hatte bereits aufgeholt und zog an der Lok vorbei. Obwohl der Antriebsriemen bei einem Halt schließlich ersetzt werden konnte und der Dampf sein Bestes gab, war der Vorsprung des Pferdes bereits zu groß. So gewann das Pferd.

Aber der wahre Sieger war trotzdem Mr. Cooper. Er hatte an seiner Überzeugung festgehalten und auf abenteuerliche Weise demonstriert. Seinem Namen sei Ehre.“



Gemälde von Carl Rakeman (1878-1965) im Auftrag des US-Verkehrsministeriums

Die Tom Thumb war eine Versuchslok. Es gab zwar bis mindestens März 1831 noch mehrere Sonderfahrten mit ihr, aber sie kam nie in den regulären Zugdienst. 1834 verschrottete man sie. Konstruktionszeichnungen sind nicht erhalten. Erst 1875 veröffentlichte Peter Cooper eine Beschreibung mit einer groben Skizze. Das diente 1926 als Grundlage für einen Nachbau für die Demonstrationsfahrten bei der Jubiläumsfeier zum 100-jährigen Bestehen der B&O 1927, die als „Fair of the Iron Horse“ bekannt wurde. Der Nachbau musste vor allem betriebssicher sein, nicht unbedingt vorbildgetreu. Heute befindet er sich in den Ausstellungshallen des Eisenbahnmuseums in Baltimore.

Welche Wagen wurden genutzt?

Als die B & O ihre Jubiläumsfeier zum 100-jährigen Bestehen vorbereitete, beauftragte sie 1926 ihren Maler Herbert D. Stitt, eine Reihe von Gemälden mit Motiven aus der Geschichte der Bahn anzufertigen. Die Bilder wurden dann auf den Titelseiten

der monatlichen Mitarbeiterzeitung abgedruckt. Eines seiner Bilder zeigt den Pferdewagen und die Dampflok nebeneinander. Der von der Lok gezogene Wagen ist völlig offen und ähnelt von der Form her einem Wäschekorb. Derartige Wagen gab es bei der B & O tatsächlich, sie wurden auch als Segelwagen genutzt bei Versuchen, die Windkraft als Antrieb zu nutzen.

Es gibt aber auch ein Bild des Malers Carl Rakeman, die andere Wagen zeigen. Diese sind zwar ebenfalls offen, aber mit einem Regenschutz aus Planen versehen. Das sind die sogenannten „Direktorzüge“, so genannt weil in ihnen im August 1830 die Direktoren der Bahn gefahren sein sollen. Ihr Baujahr war 1828, und im normalen Betrieb wurden sie von zahlenden Fahrgästen genutzt. Für die „Fair of the Iron Horse“ wurde 1926 der Nachbau eines solchen Wagens angefertigt, der im Eisenbahnmuseum ausgestellt ist. Er wurde auch für eine Sonderfahrt im Jahre 1977 genutzt, als das 150-jährige Bestehen der B & O gefeiert wurde.

Der 1830 gebaute „Pioneer“-Wagen, mit dem im Mai 1830 die Strecke eröffnet worden war, ist ein geschlossener Wagen und entspricht daher nicht der Beschreibung.

Welche Wagen tatsächlich bei der fraglichen Fahrt genutzt wurden, wird sich wohl nicht mehr klären lassen.

Literatur

Latrobe, John H. B. The Baltimore and Ohio Railroad: Personal Recollections (1868), Nachdruck bei Hart, Albert B. (ed.) American History Told by Contemporaries. vol. 3 (1927)

Mack, Edward C., Peter Cooper, Citizen of New York (1949).

"America's First Steam Locomotive, 1830", EyeWitness to History

www.eyewitnesstohistory.com (2005).



Der Nachbau des „Direktorzuges“ im Eisenbahnmuseum Baltimore

„Riesenrad und Pferdebahn“ Eine Sonderausstellung im Stadtmuseum

Eigentlich war sie als Weihnachtsausstellung gedacht, sollte am 28. November 2021 beginnen und bis Februar 2022 laufen. Die Corona-Pandemie und die sich daraus ergebenden Beschränkungen verhinderten das. Die IG „Waldheimer Steinchenbande“ der Kultur- und Heimatfreunde Waldheim hatte bereits alles aufgebaut, aber erst am 18. Januar 2022 konnten die ersten Besucher empfangen werden. Nun soll die Ausstellung bis zum 15. Mai geöffnet bleiben.

Auf zwei Etagen des Stadtmuseums im Rathausurm sind etwa 200 Modelle zu sehen. Dabei ist jedes aus vielen einzelnen „Klemmbausteinen“ zusammengesetzt. Besser bekannt sind die Bausteine unter dem Namen des dänischen Erfinders und Herstellers Lego. Inzwischen gibt es aber auch andere Produzenten.

Zu sehen sind Modelle bekannter Bauwerke aus aller Welt: Das Spektrum reicht vom Kolosseum in Rom (mit über 9000 Teilen zur Zeit das drittgrößte käufliche Lego-Set) über das Taj Mahal in Indien und die Frauenkirche in Dresden bis zum Schloss Neuschwanstein. Im zweiten Teil der Ausstellung sind Pkw-Modelle vom VW-Käfer bis zu Sport- und Luxuswagen zu sehen, Sammlungen von Figuren und eine Disney-Themenwelt. Auch Schloss Hogwarts (6020 Teile) und die Winkelgasse (ca. 6500 Teile) fehlen nicht.

Zu den Kuriositäten gehören Modelle eines mechanisches Klaviers und einer Schreibmaschine.

Die Stadt, in der das im Titel der Ausstellung genannte Riesenrad und die Pferdebahn zu finden sind, besteht aus 15 Sets und vielen Eigenkreationen, was insgesamt etwa 50.000 bis 55.000 Teile umfasst. Ganz genau wissen das selbst die Erbauer nicht.

Die darin zu sehende Pferdebahn basiert auf einem Set des Herstellers BlueBrixx aus Flörsheim in der Nähe von Frankfurt/ Main. Er stellte 2020 in seiner Specials-Serie ein Modell-Set „Klassischer Straßenbahnzug“ aus 788 Teilen vor. Nimmt man von diesem Zug nur den Beiwagen, passt ihn etwas an und fügt ein Pferd hinzu, hat man die Pferdebahn... Fahrfähig ist dieser Wagen leider nicht, allenfalls rollfähig.

Vom selben Hersteller gibt es übrigens auch zwei fahrfähige Modelle elektrischer Straßenbahnwagen, die allerdings hier nicht ausgestellt sind.

Öffnungszeiten des Stadtmuseums

Dienstag 10 bis 18 Uhr

Mittwoch und Donnerstag 10 bis 16 Uhr

Freitag 9 bis 12 Uhr

Telefon 03431 – 579138

www.doebeln.de

Corona-Verordnungen beachten,
vorherige Anmeldung online oder per
Telefon erforderlich!

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

Auf Grund der Corona-
Pandemie vorläufig keine
regulären Öffnungszeiten.



Der in der Ausstellung zu sehende
Pferdebahnwagen mit Pferd

Korrektur

Im Infoblatt 79 ist auf den Seiten 2 und 3 der Name „Straße der Befreiung“ durch „Straße des Friedens“ zu ersetzen. Die Redaktion bittet um Entschuldigung.