

Informationsblatt Nr. 87 Februar 2023

Es tut sich was im Museum

Eigentlich geht es im Winter etwas ruhiger zu, aber dieses Jahr kann man das nicht behaupten. Das liegt vor allem an den Veränderungen im Museumsgebäude, die Ende des vorigen Jahres begannen. Das Förderprogramm „Neustart Kultur“, über das diese Maßnahmen finanziert werden, sollte eigentlich Ende 2022 abgerechnet werden. Da sich aber nicht nur bei uns die Beschaffung von Materialien aus bekannten Gründen um Wochen und Monate verzögert hat, gab es eine Verlängerung um ein Vierteljahr.

Das Hauptziel ist für uns die Umgestaltung des Beratungsraum im 1. Stock in einen Mehrzweckraum für Schulungen, Beratungen und Ausstellungen. Dazu gehört die bereits abgeschlossene Erneuerung der Bestuhlung, die nach mehr als zehn Jahren recht abgewetzt war. Hinzu kommt die Erneuerung bzw. Erweiterung der Beleuchtung, die auch als punktuelle Beleuchtung für einzelne Ausstellungsobjekte genutzt werden soll. Im Januar

wurden die bestellten Vitrinen geliefert. Somit kann der Raum für Sonderausstellungen genutzt werden. Natürlich wollen wir dem Stadtmuseum keine Konkurrenz machen, sondern es geht um spezielle Themen, die mit dem Transport mittels Pferden in Verbindung stehen.

Auch im Erdgeschoss ist einiges geplant. So der Einbau eines Videoraums, und der Ersatz der bisherigen elektronischen Kasse. Die neue soll dann auch den Druck der Eintrittskarten und Fahrkarten übernehmen.

An der Außenseite des Gebäudes ist die Installation von Videoüberwachungskameras bereits erfolgt.

Im Frühjahr soll eine Wandmalerei am Giebel zum Garten hin angebracht werden, gewissermaßen als Blickfang vom Kaufland-Parkplatz aus und als „Kunst am Bau“. Dafür gab es bereits Abstimmungen zu Motiv und Farbgebung mit dem Döbelner Künstler Frank Schäfer (Kürzel JMFunk). Einige seiner Graffiti-Werke sind an mehreren Stellen in Döbeln sichtbar.

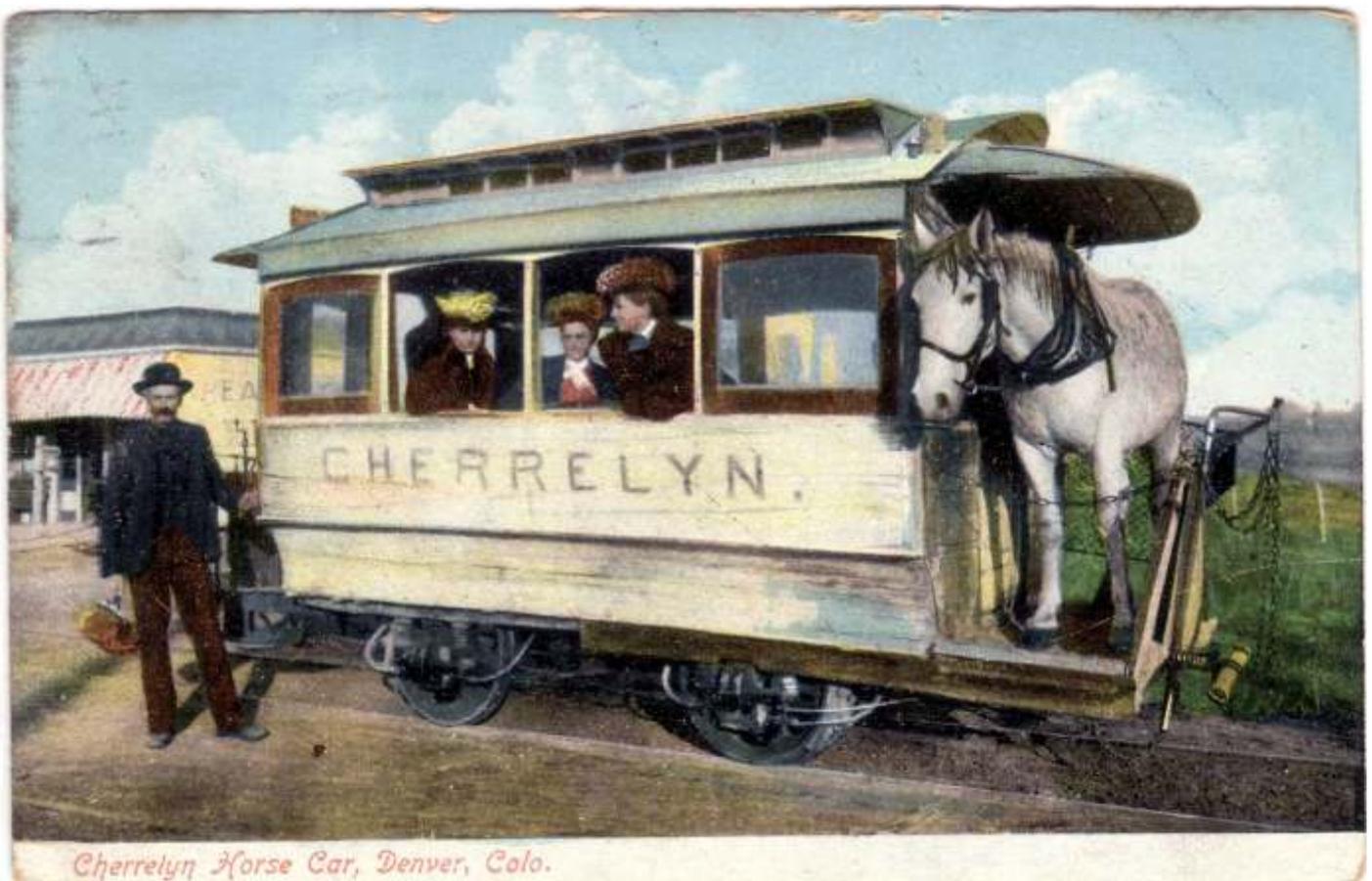
In dieser Ausgabe

Es tut sich was im Museum

Die Cherrelyn-Straßenbahn
in Englewood

Jubiläen im Jahre 2023:
Danzig und Uetersen

Wir alle wissen um die gegenwärtigen Probleme mit steigenden Preisen auf allen Gebieten. Besonders bei der Energieversorgung sind auch wir davon betroffen. So mussten wir uns dazu entschließen, die Eintritts- und Fahrpreise sowie die Preise einzelner Souvenirs ebenfalls moderat anzupassen.



Cherrelyn Horse Car, Denver, Colo.

Die Cherrelyn-Pferdebahn bei Denver (Colorado) ist die wohl heute noch bekannteste der Bahnen, bei denen das Pferd talwärts ausruhen konnte. Mehr dazu auf Seite 2

Kurioses aus der Geschichte der Pferdestraßenbahnen

Die Cherrelyn-Straßenbahn in Englewood

In Denver gab es bereits 1872 die erste Pferdestraßenbahn, und 1889 die ersten elektrischen Straßenbahnlinien. Eine davon führte über den Broadway südwärts über die Stadtgrenze hinaus bis zur damaligen Siedlung Cherrelyn. Diese Siedlung war 1883 entstanden, als der Grundstücksmakler James Cherry aus Denver ein Stück Land kaufte, neben dem bereits ein Kaufmannsladen stand, und es unter dem Namen „Cherrelyn“ vermarktete.

Als die Denver Tramway 1892 den südlichen Teil ihrer Strecke nach Cherrelyn einstellte, weil sie sich nicht rentierte, war das ein herber Schlag für die dortigen Bewohner. Ein Herr Bogue erwarb daher die Konzession für den stillgelegten Streckenteil zwischen Hampden und Quincy und richtete darauf eine Pferdestraßenbahn ein. Dafür kaufte er von der West-Denver Linie den dort nicht mehr benötigten Pferdebahnwagen Nr. 55. Nach einigen kleineren Anpassungen und



Die Bahn hatte nur den einen Wagen, aber zwei bis drei Pferde im Stall. Nach drei bis vier Fahrten (je nach Wetter) wurde das Pferd gewechselt.

Die ungewöhnliche Bahn war einerseits ein wichtiges Verkehrsmittel für die Einwohner, andererseits aber auch eine Touristenattraktion. Annoncen in den Zeitungen warben für einen Besuch der Bahn. Dabei war die Behauptung, diese Bahn sei die einzige Schwerkraftbahn der Welt allerdings eine Übertreibung. Es gab sowohl in England als auch in den USA mehrere Bahnen für den Güterverkehr (siehe Infoblatt 46), aber auch einige Bahnen mit Personenverkehr. Zwar waren die Pferdestraßenbahnen von Ontario (Infoblatt 47), Monrovia bei Los Angeles (infoblatt 61) und Cook's Addition in Denver (Colorado) 1903 bereits stillgelegt, aber dafür gab es Eisenbahnen, bei denen auf der Talfahrt statt Dampflokotiven



Der Wagen kurz nach der Übernahme von der West Denver Bahn noch in der alten Lackierung

einer Neulackierung mit der seitlichen Aufschrift „CHERRELYN“ begann 1892 der Betrieb. Die offizielle Bezeichnung lautete „Gravity and Bronco Railroad“.

„Gravity“ (Schwerkraft) deshalb, weil die 1,5 km lange Strecke entlang des Broadway zwischen Hampden und Quincy eine starke Steigung aufwies. Am oberen Ende in Quincy angekommen, wurde das Pferd ausgespannt, und bestieg über eine hölzerne Rampe die hintere Plattform des Wagens. Waren auch alle Fahrgäste zugestiegen und die Abfahrtszeit gekommen, schob der Kutscher den Wagen kurz an, und dieser rollte allein durch die Schwerkraft talwärts. Der Kutscher regelte mit der Kurbel der Handbremse die Geschwindigkeit. Auf einer Holzbrücke wurde ein kleiner Fluss, der Little Dry Creek überquert. Die Talfahrt dauerte nur drei Minuten. An der Talstation Hampden angekommen, stiegen Fahrgäste und Pferd aus, das Pferd wurde wieder angespannt und zog den Wagen bergan. Das dauerte wesentlich länger als die Talfahrt, nämlich 15 Minuten.



Der Pferdebahnwagen nach der Ankunft an der südlichen Endstelle Quincy im Jahre 1903

einfach die Schwerkraft genutzt wurde und die Fahrgäste eine rauchfreie Luft genießen konnten, wie z.B. ab 1902 auf der Bahn vom Gipfel des Mount Tamalpais talwärts nach Mill Valley (nördlich von San Francisco).

An der Talstation und an der Strecke standen Fotografen und fertigten Fotos von den Fahrgästen im Wagen an, die sie ihnen dann verkauften. Außerdem gab es viele Ansichtskarten, manche coloriert. Es wird berichtet, dass einige Touristen mit der elektrischen Straßenbahn bis Hampden fuhren, warteten bis der Pferdebahnwagen angekommen war und sich darin fotografieren ließen. Nachdem sie dem Fotografen das Entgelt für die Fotos bezahlt und ihre Postadresse hinterlassen hatten, fuhren sie mit der elektrischen Bahn gleich zurück nach Denver. Die Talfahrt auf der Pferdebahn wollte sich nicht jeder antun, denn abschnittsweise fuhr der Wagen ziemlich schnell. Das ging so bis 1910, als der Pachtvertrag nicht verlängert wurde.

Im November 1910 war die letzte planmäßige Fahrt der Bahn. Der Überlieferung nach starb das letzte Pferd Old Dick zwei Wochen später „an gebrochenem Herzen“. Bis September 1912 gab es noch einzelne Fahrten zu besonderen Anlässen, dann wurden die Gleise abgebaut.

Der Wagen wurde von Louis Lieberhart gekauft, der es in seinem Grundstück in Edgewater (einem Vorort nordwestlich von Denver, etwa 15 km von Englewood entfernt) als Spielhaus für seine Kinder aufstellte. Seine Witwe übergab 1950 den Wagen an den Rotary Club von Englewood. Dieser ließ den Wagen restaurieren und auf einem Sockel im Stadtpark aufstellen. Später kam der Wagen auf einen Platz vor dem Rathaus. Das Wetter setzte dem im Freien stehenden Wagen immer mehr zu, und so wurde er 1980 in eine Reparaturwerkstatt gebracht. Die Instandsetzung war mit 40.000 USD kalkuliert. Die Stadt hatte dafür kein Geld, aber 1987 gründete eine Gruppe von 19 Personen das „Rettet die Cherrelyn-Pferdebahn“-Komitee. Als genügend finanzielle Mittel gesammelt waren, begann die Restaurierung. Dabei mussten vor allem die verrotteten Holzteile erneuert werden. Anfang der 1990-er Jahre sah der Wagen wie neu aus. Er wurde zuerst im Einkaufszentrum Cinderella City Mall aufgestellt, und als dieses abgerissen wurde, kam er in die Eingangshalle des Englewood Civic Center. Dort steht der Wagen bis heute – komplett mit Pferd. Unmittelbar vor dem Gebäude befindet sich eine Haltestelle der 1994 eröffneten Stadtbahn von Denver.

Die Stadt Englewood hatte sich erst am 13. Mai 1900 als Zusammenschluss von Cherrelyn mit mehreren anderen Siedlungen gegründet. Den Namen Englewood (übersetzt etwa „Waldecke“) wählte man, weil es hier kleine Wälder gab, während die umgebende Prärie weitgehend kahl war.

Englewood entwickelte sich auch industriell, hat heute 30.000 Einwohner und liegt im „Speckgürtel“ von Denver. Bisher konnten alle Versuche einer Eingemeindung nach Denver erfolgreich abgewehrt werden.



Mit solchen Annoncen warb man in den Zeitungen von Denver für einen Besuch der Bahn: Eine Neuheit der Straßenbahn - Das einzige Schwerkraftsystem in der Welt. Ihr Besuch ist nicht komplett ohne auf dieser Linie zu fahren, und dabei zu sehen wie sich das Pferd der Fahrt erfreut. Nehmen Sie die South Broadway Linie bis zur Endstelle. Souvenirs und Fotos zum Verkauf. Rundfahrt 10 Cent. M. C. Bogue, Denver, Colorado, Eigentümer.

Der Wagen heute im Civic-Center von Englewood vor dem Eingang zur Stadtbibliothek
Foto David Sadowski



Jubiläen im Jahre 2023

Danzig

Vor 150 Jahren ging im Deutschen Reich als achte Straßenbahn die Pferdebahn in Danzig (heute Gdansk, Polen) in Betrieb. Die polizeiliche Abnahme war am 21. Juni 1873, die offizielle Eröffnung zwei Tage später. Die erste Strecke führte vom Hohen Tor über die Nordpromenade und die Große Allee nach Langfuhr (polnisch Wrzeszcz) und weiter nach Oliwa (Oliwa).

Die Waggonfabrik Grums aus Hamburg hatte 18 Decksitzwagen geliefert. Dafür standen 100 Pferde bereit.

Die Fahrgastzahlen blieben unter den Erwartungen, so dass der Abschnitt Langfuhr - Oliwa wieder stillgelegt werden musste. Auch danach war der Betrieb defizitär und musste 1877 versteigert werden. Der Nachfolger, die „Danziger Straßeneisenbahn“, baute zunächst eine Strecke nach Ohra (Orunia) und 1884 bis 1888 die ersten Strecken innerhalb der damals noch von einer Stadtmauer umschlossenen Innenstadt. 1886 folgte eine Strecke nach Schidlitz-Emaus (Siedlce). Somit gab es ein Streckennetz von 21 km mit drei Überlandlinien und drei Stadtlinien.

Für eine Elektrifizierung der Straßenbahn reichte das eigene Kapital nicht aus. Daher wurde sie im Oktober 1894 an die Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft (ALSAG) Berlin verkauft.

Damit alle vorhandenen Wagen unter der Oberleitung fahren konnten, wurde 1895 bei den Oberdeckwagen das Oberdeck entfernt. Sie fuhren danach noch lange als Beiwagen. Der Wagen 3 blieb als historischer Wagen erhalten.

Der elektrische Betrieb begann am 12. August 1896 auf den Vorortlinien nach Ohra und Emaus. Am 27. August folgte die Linie nach Langfuhr, und am 5. Dezember 1896 die Stadtlinien.

Uetersen

Als in den 1840-er Jahren die Altona-Kieler Eisenbahn entstand, hatte sich Uetersen gegen einen Anschluss entschieden. So führte die Eisenbahn nordöstlich an der Stadt vorbei, der nächste Bahnhof war Tornesch. Als Uetersen erkannte, dass sie eine Fehlentscheidung getroffen hatte, gründete die Stadt mit mehreren Unternehmern 1873 die Uetersener Eisenbahn AG. Die Strecke führte vom Buttermarkt in Uetersen zum Bahnhof Tornesch. Sie war 4,85 km lang und war regelspurig, um den Übergang von Güterwagen zur Hauptbahn zu ermöglichen.

Die polizeiliche Abnahme und offizielle Eröffnung war am 1. September 1873, der planmäßige Betrieb begann am Folgetag.

Sowohl Personen- als auch Güterverkehr wurden mit Pferden durchgeführt. Für den Personenverkehr waren ein Decksitzwagen und zwei einstöckige Wagen vorhanden, die von der Waggonfabrik im dänischen Randers stammten, die ab 1876 unter dem Namen Scandia bekannt wurde. Im Güterverkehr mussten bei längeren Zügen bis zu sechs Pferde vorgespannt werden.

Erst im Dezember 1907 wurden im Güterverkehr Dampflokomotiven eingesetzt, und ab 20. Mai 1908 Dampftriebwagen im Personenverkehr.

Obwohl offiziell eine Eisenbahn, ähnelte die Bahn in ihrem Charakter besonders im Stadtgebiet von Uetersen mehr einer Straßenbahn.

Zum Jahresende 1997 endete die Existenz der Uetersener Eisenbahn AG als Verkehrsbetrieb. Den Güterverkehr führt jetzt eine andere Gesellschaft durch, der Personenverkehr erfolgt mit Kraftomnibussen.

Der Verein der Eisenbahnfreunde Uetersen-Tornesch e.V. hat Ende 2021 zwei Reisezugwagen der DB AG erworben und richtet in diesen ein kleines Museum mit Modellbahn und Café ein.

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)

Sonnabend 10.00 - 12.30 Uhr
(an öffentlichen Fahrtagen 10 bis
17 Uhr, Pause von 12 bis 14 Uhr)

Öffentliche Fahrtage 2023

am 6. Mai, 3. Juni, 1. Juli,
5. August, 2. September und
7. Oktober. Abfahrten jeweils
nach Bedarf von 10 Uhr bis 12
und 14 bis 16.30 Uhr vom
Pferdebahnmuseum.

Unter Vorbehalt!



Der Wagen 1 der Uetersener
Eisenbahn im Stadtgebiet von
Uetersen, um 1900
Wikimedia, gemeinfrei