

Informationsblatt Nr. 92 Dezember 2023

Zum Jahresende

Die Fahrsaison ist vorüber, und die letzte bestellte Sonderfahrt in diesem Jahr war bereits im November.

Der Dezember hat aber noch einen Höhepunkt zu bieten - natürlich Weihnachten und damit den Weihnachtsmarkt. In Döbeln fand er diesmal vom 15. bis 17. Dezember statt, wie bereits im Vorjahr auf dem Niedermarkt. Eine Bühne war aufgebaut, ein Riesenstollen wurde am Sonnabend angeschnitten und in zahlreiche Ständen präsentierten Händler und örtliche Vereine ihre Waren. Auch wir hatten wieder einen Stand und boten wärmende Getränke und eine Auswahl von Souvenirs an.

Fahrten mit der Pferdebahn waren allerdings nicht möglich, da das Gleis mitten über den Niedermarkt geht.

Pferdeliebhaber gingen aber nicht ganz leer aus: Gleich hinter unserem Stand war der Start- und Zielpunkt für einen Pferderitt rund um den Häuserblock. Die zwei Pferde kamen vom Pferdehof Fritzsche aus Geringswalde.

Die Corona-Pandemie ist schon fast vergessen, aber nun treten neue Varianten und andere Infektionskrankheiten auf. Es ist zwar keine Pandemie und meist ist der Verlauf nur leicht. Trotzdem macht sich die Entwicklung bemerkbar - so zum Beispiel auch bei der Weihnachtsfeier unseres Vereins, wo die Reihen deutlich gelichtet waren. Hoffen wir, dass es im kommenden Jahr nicht wieder zu Entwicklungen wie 2020 kommt.

Schließlich haben wir nächstes Jahr einiges vor: Stichworte Streckenverlängerung zum Lutherplatz und eventuell ein neuer Wagen.

In dieser Ausgabe

Zum Jahresende

Auf nur einer Schiene - das System Caillet

Neues von der Pferdebahn auf Spiekeroog

Döbelner Weihnachtsmarkt 2023

Diese historische Ansichtskarte stammt aus Berlin und zeigt einen Pferdeomnibus, der im Schnee steckt. Die Straßenbahn war aber ebenfalls betroffen. Derartige Schneemengen gab es dieses Jahr bisher nur Anfang Dezember in Bayern - und prompt fiel die Straßenbahn in München drei Tage lang aus..



Auf nur einer Schiene - das System Caillet

Einschiienenbahnen (englisch Monorails) gab und gibt es in den verschiedensten Formen. Bei frühen Anwendungen wurden Pferde zum Antrieb genutzt - so auch beim System von Henry Jules Caillet.

Die Einschiienenbahn von Caillet

Der in Paris lebende Ingenieur Henry Jules Caillet hatte die Idee: Warum zwei Schienen verlegen, wenn auch eine genügt?

Statt Schwellen nutzte er direkt auf dem Boden liegende Klemmplatten. Die Schiene wurde eingehakt und verschraubt. Die Wagen hatten zwei (bei manchen Typen vier) Räder hintereinander. Ihr Durchmesser war 20 Zoll (ca. 500 mm), bei kleineren Ausführungen für Handbetrieb 10 Zoll (250 mm). Damit die Räder nicht von der Schiene abrutschen konnten, besaßen sie doppelte Spurkränze. Im Ruhezustand standen die Wagen etwas schräg, von kleinen seitlichen Stützen gehalten. Während der Fahrt wurden die Wagen durch das seitlich daneben laufende Zugtier im Gleichgewicht gehalten. Der Sitz des Kutschers war über einem der Räder.

Caillet ließ sein System 1893, 1897 und 1900 in Großbritannien patentieren. Es folgten Patente 1898 in den USA, 1899 in Kanada und 1903 in Frankreich. Im Jahre 1898 vergab Caillet eine Lizenz an eine englische Firma, worauf sich die „Monorail Portable Railway Company“ gründete. Sie war für den Bau von Anlagen in Großbritannien und den britischen Kolonien zuständig und bestand bis 1924.

Die Baukosten betragen nur ein Viertel im Vergleich zu einer schmalspurigen Eisenbahn. Praktisch angewendet wurde das System besonders in Frankreich, Indien und Australien. Die meisten Caillet-Bahnen dienten dem Gütertransport in der Landwirtschaft und der Industrie.. Es gab Waggon vom einfachen offenen Kastenwagen bis hin zu Kipploren. Ein Katalog der Monorail Portable Company von 1898 bot über 100 Varianten an. Typ 19 war ein Personenwagen für 12 Fahrgäste.

Die Bahn auf der Insel Canvey

Die Insel Canvey liegt etwa 25 km östlich von London am nördlichen Ufer der Themse, die dort in die Nordsee mündet. Heute leben auf ihr etwa 37.000 Einwohner. Da Sturmfluten und Hochwasser immer wieder zu Überschwemmungen führten, holte man um 1600 holländische Experten für den Bau von Deichen auf die Insel. Daran erinnert heute noch das kleine Museum „Dutch cottage“.

Im 18. und 19. Jahrhundert entwickelten sich das unweit gelegene Southend-on-Sea und andere Orte zu mondänen Seebädern. Dazu trug besonders der Bau der London, Tilbury and Southend Eisenbahn bei. Durch sie waren die Küstenorte rasch von London erreichbar. Vom Bahnhof Benfleet konnte man mit einer Fähre auf die Insel Canvey gelangen - die erste Brücke entstand erst 1931. So sah man auch für Canvey Entwicklungschancen.

Der Unternehmer Frederick Hester lebte anfangs in Southend und betrieb dort ein

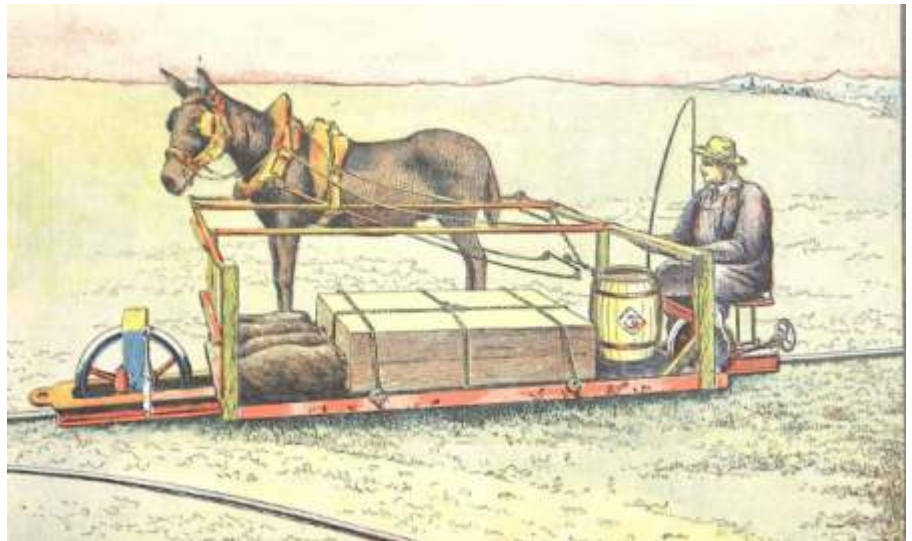


Abbildung eines Güterwagens in der Zeitschrift „Les Inventions Illustrées“ vom 16. Juli 1900

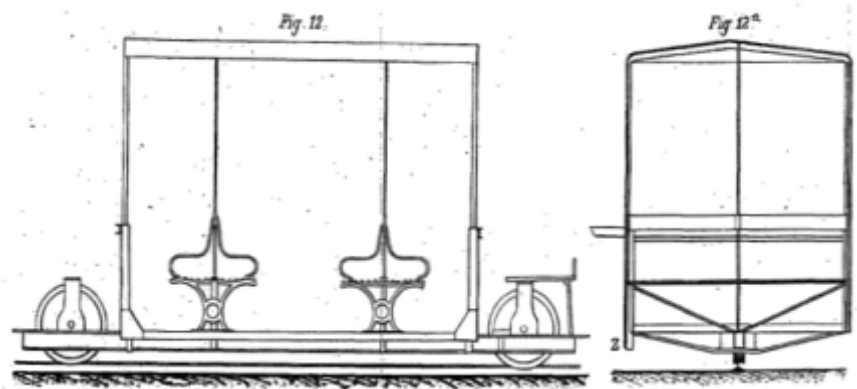
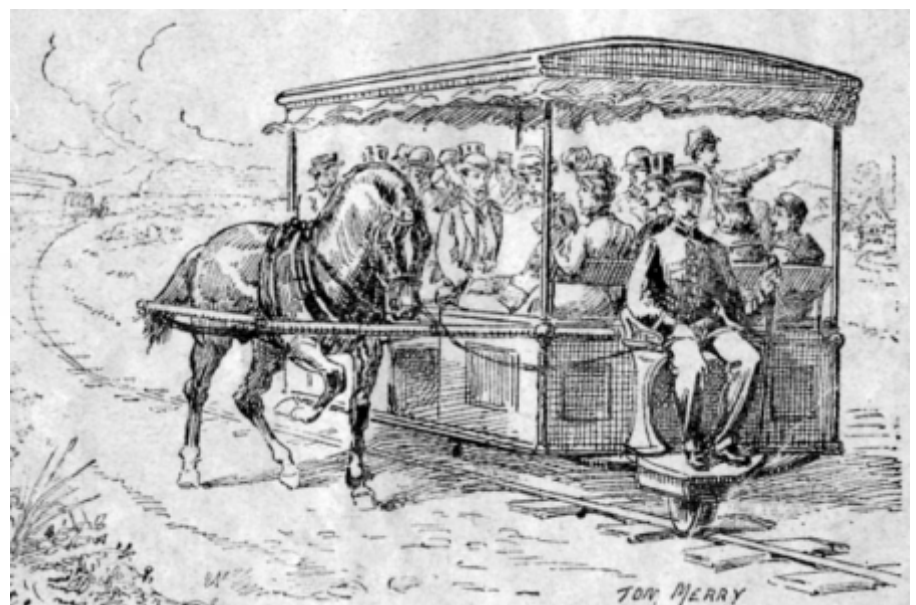


Abbildung eines Personenwagens in der britischen Patentschrift von Caillet aus dem Jahre 1897



Die Bahn auf der Insel Canvey, wie sie in den Werbeprospekten vorgestellt wurde

Baugeschäft. In Southend und anderen Orten der Küste errichtete er Bungalows und auch größere Häuser. Dann zog er mit seiner Familie auf die Insel Canvey, die er zu einem Urlaubsparadies entwickeln wollte. Das waren kühne Ideen, denn damals lebten auf der Insel weniger als 500 Einwohner.

Seine Pläne umfassten Bungalow-Siedlungen, Badestrände, einen Pier, einen Komplex von Wintergärten nach dem Vorbild des Londoner Kristallpalastes und auch eine eigene Bahn für die bessere Verbindung zwischen dem Bahnhof Benfleet und der Insel. Das sollte eine

elektrische Straßenbahn sein, aber aus Kostengründen sah Hester als Zwischenlösung eine Einschienenbahn System Caillet vor. Seine Pläne veröffentlichte er 1902 in dem Buch „The History of Canvey Island“, das er vom örtlichen Maler Tom Merry illustrieren ließ.

Der Bau der Bahn begann Ende 1901 und die Fahrten begannen 1902. Sie führten zunächst vom Wintergarten zur südöstlichen Küste, wo eine Uferpromenade und ein Pier entstanden. Es folgte die Verlängerung vom Wintergarten zur Fähre nach Benfleet. Die etwa 3 Meilen (4,5 km) lange Strecke war eingleisig mit Ausweichstellen.

Zuerst fuhren Wagen, die ungefähr der Patentschrift von Caillet aus dem Jahre 1897 entsprachen. Sie boten 16 Sitzplätze auf vier Querbänken und hatten ein Wetter-schutzdach. Auf späteren Fotos fehlt dieses Dach.

Dann gab es noch einen zweiten Wagentyp, der nur eine Längsbank für etwa acht Fahrgäste besaß. Bei dieser Konstruktion fehlte der Sitz für den Kutscher, der deshalb auf dem Pferd neben dem Wagen ritt. Der Wagenbegleiter trug holländische Tracht: Eine schwarze Mütze, ein rotes Trikot und weite Hosen,

Nach zwei Jahren Betrieb der Einschienenbahn ging Hester an den Bau der elektrischen Straßenbahn. Im März 1904 begannen die Arbeiten am Elektrizitätswerk mit Depot und an einem kurzen Gleisstück für Probefahrten. Es wurden zunächst vier Triebwagen bestellt, die Mitte 1904 am Bahnhof Benfleet eintrafen. Einer von ihnen wurde bei Ebbe mit einer Zugmaschine auf die Insel transportiert.

Alle Pläne zerschlugen sich aber, als 1904 eine große Sturmflut die Insel überschwemmte, gerade als der Verkauf der Grundstücke beginnen sollte. Die Kaufinteressenten fanden die Grundstücke unter Wasser stehen, und einige von ihnen konnten sie nur von weitem mit Ferngläsern betrachten. Die „hübschen Bungalows“, die Hester versprochen hatte, erwiesen sich als ausgediente Eisenbahnwaggons ohne Wegeanschluss und Trinkwasserversorgung. Unter diesen Umständen traten verständlicherweise die Interessenten zurück. Die Arbeiten an der Straßenbahn stoppten, und die Wagen gingen zurück an den Hersteller. Im Jahre 1905 war Hester bankrott. Die unverkauften Grundstücke erwarb eine neue Entwicklungsgesellschaft zu einem Spottpreis. Interessenten kamen aber erst ab 1919, nachdem auf der Insel ein Omnibusverkehr eingerichtet worden war.

Der Wintergarten (nur zwei Meilen lang statt der geplanten sechs Meilen) musste ebenfalls verkauft werden. Er diente dann als Gewächshaus und Lagerschuppen. Von der alten Ausstattung sind nur zwei Büsten aus der „Dichterecke“ erhalten, die William Shakespeare und Robert Burnes darstellen.

Die Einschienenbahn bestand bis 1904. Die davon unabhängige schmalspurige Bahn innerhalb des Wintergartens diente den Kindern noch jahrelang als Spielplatz.

Hester verließ die Insel und begann in den 1920-er Jahren eine zweite Karriere als Grundstücksspekulant in anderen Orten.

Überbleibsel

Im Ort Canvey gibt es heute eine „Station Approach“ (Bahnhofsstraße), wo einst die Einschienenbahn fuhr.

An der Baptistenkirche, die an der Stelle des abgerissenen Wintergartens steht, wurde 2009 eine Erinnerungsplakette für die „Visionäre“ Frederick Hester und seinen Sohn Frederick William Brewster Hester angebracht.

Literatur

- [1] Caillet, Henri Jules: Improvements in the Rolling Stock and Permanent Way of Single Rail Railways. Patent GB189629501 (A) vom 13. November 1897.
- [2] Caillet, Henri Jules: Matériel monorail de traction mécanique. Patent FR324729 (A) vom 9. April 1903.
- [3] Price, J. H.: The tram that never was. In: Modern Tramway. London. Vol. 31 Nr. 365 (Mai 1968) S. 150-156
- [4] Townsend, John L.: Caillet's Patent Mono-rail System. The Narrow Gauge, Sonderausgabe 236, The Narrow Gauge Railway Society, Peterborough 2016



Ein Wagen auf der Insel Canvey um 1902



Ebenfalls mit Querbänken, aber ohne Dach



Ein Wagen mit einer Längsbank. Rechts der Wagenbegleiter in holländischer Tracht.



Streckenverlauf der Bahn auf der Insel Canvey (nach [3])

Neues von der Pferdebahn auf Spiekeroog

Auf der Nordseeinsel Spiekeroog fährt die Pferdebahn zur Zeit vom ehemaligen Bahnhof durch ein Deichschart und weiter bis zum Westend.

Nun erhöht sich der Meeresspiegel langsam, aber stetig. Daher muss der Deich, der den Ort Spiekeroog schützt, in einigen Jahren erhöht und verbreitert werden. Die Pferdebahn wird dann ihren Endpunkt vor den Deich verlegen müssen. Die Fahrstrecke würde sich dadurch um etwa 200 m verkürzen.

Der Museumsverein Spiekeroog e.V. hat daher eine Spendenaktion begonnen, um einen Ausgleich zu schaffen und die Attraktivität der Pferdebahn sogar noch zu erhöhen. Das Projekt des Vereins sieht vor, die Strecke der Pferdebahn vom Westend bis zum früheren Rettungsschuppen zu verlängern und ihn zu einer touristischen Attraktion zu machen.

Der Rettungsschuppen liegt etwa 800 m südlich der jetzigen Endstelle. Er soll restauriert und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Gebaut wurde er im Jahre 1909 und diente als Bootsstation für die Spiekerooger

Seenotretter, praktisch Vorläufer der heutigen Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger DGzRS,

Da 1862 bereits ein Rettungsbootschuppen mehr zur Inselmitte hin gebaut worden war, wird der 1909 gebaute als „Neuer Rettungsbootschuppen“ bezeichnet.

Seit 1948 sind die Rettungsboote ausschließlich auf dem Festland stationiert. Der Rettungsschuppen war damit seiner Bestimmung beraubt und wurde vom benachbarten Zeltplatz als Lagerraum, Veranstaltungsraum und Zuflucht bei Stürmen genutzt. Ein Büro für den Zeltplatzwart kam hinzu.

Nun soll das Gebäude umgebaut werden und eine Ausstellung an den ursprünglichen Zweck erinnern. Gerade Spiekeroog bzw. der Untergang des Auswandererschiffs „Johanne“ 1854 vor der Küste der Insel spielten bei der Entstehung der DGzRS eine wichtige Rolle.

Das Ziel der Spendenaktion ist ein Betrag von 250.000 €. Gespendet werden kann an mehreren Stellen auf der Insel, aber auch online auf der Internetseite des Inselmuseums <https://inselmuseum-spiekeroog.de>



Der Neue Rettungsbootschuppen - künftige Endstelle der Pferdebahn? Wikipedia

Döbelner Weihnachtsmarkt 2023



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 Fahrtagen 10 bis
17 Uhr, Pause von 12 bis 14 Uhr)

Öffentliche Fahrtage 2024

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

Unter Vorbehalt!