

Informationsblatt Nr. 94 April 2024

Vorwärts in die Saison

Am 3. März hatten wir die erste Sonderfahrt in diesem Jahr, und weitere folgten inzwischen.

Bei der geplanten Streckenverlängerung sind die Vorbereitungen und Abstimmungen mit der Stadt noch im Gange. So muss noch festgelegt werden, wo genau die neue Endstelle hinter der Nicolaikirche sein soll. Dabei sind viele Aspekte zu beachten, wie das Anfahren möglichst in einer Gerade, die Lage der Feuerwehrezufahrt und die Attraktivität der Sicht.

Am 23. März ist am Stadtrand von Döbeln "Karls Erlebnisdorf" eröffnet worden. Es ist das sechste in Deutschland und das erste in Sachsen. Die Stadt Döbeln verspricht sich davon einige Impulse und mehr Bekanntheit.

Wie viele der von außerhalb kommenden Besucher nach dem mindestens zweistündigen Rundgang auch den Weg in die Innenstadt

finden, muss abgewartet werden. Wer nicht mit dem Auto kommt und die extra eingerichtete Stadtbuslinie K von Karls Erlebnisdorf zum Hauptbahnhof nutzt, müsste dort in eine der anderen Buslinien umsteigen.

Am 8. April wurde die nächste, nunmehr 21. Runde der Aktion „Ab in die Mitte“ eröffnet: Als Publikumssieger des Vorjahrs bot die Döbelner Pferdebahn den über 100 angereisten Teilnehmern einige Sonderfahrten, bevor es im Döbelner Theater einen Erfahrungsaustausch mit Diskussionsrunde gab. Schließlich reiste auch der sächsische Wirtschaftsminister Martin Dulig an und verkündete das diesjährige Motto, unter dem sich die Städte mit ihren Projekten bewerben können. Es lautet »Auf'n Halt – Stadtmitte hat immer Saison«. Einige Hinweise, wie dieses Motto verstanden werden kann, wurden gleich mitgeliefert. So kann es wie immer um eine Erhöhung der Attraktivität des Stadtzentrums

In dieser Ausgabe

Vorwärts in die Saison

Aus anderen Städten: Vor 150
Jahren Eröffnung der Pferdebahn
in Wuppertal

Döbelner Vereinstag

über das ganze Jahr hinweg gehen, insbesondere aber auch um verbesserte Verkehrsverbindungen mit individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln. Im Thema stecken Mobilität, Erreichbarkeit und auch die Erschließung bisher vielleicht noch zurückgebliebener Bereiche, Plätze und Objekte in den Innenstädten.



Gleich ist wieder das Museum erreicht: Die zweite Sonderfahrt des Jahres am 8. März geht zu Ende

Vor 150 Jahren: Eröffnung der Pferdebahn in Wuppertal

Vor 150 Jahren, am 10. April 1874 fuhr die erste Pferdestraßenbahn auf dem heutigen Stadtgebiet von Wuppertal. Ihre Besonderheit war, dass sie anfangs nach dem Perambulatorprinzip fuhr. Die Wagen konnten also das Gleis verlassen, wenn ein Hindernis zu umfahren war.

Bau und Eröffnung

Zwischen Barmen und Elberfeld fuhr bereits 1854 bis 1855 viermal am Tag ein Pferdeomnibus, der sich aber nicht rentierte. Einen zweiten Versuch gab es 1862 durch den Kölner Unternehmer Johann Kürten.

Johannes Büsing, ein Bauingenieur aus Berlin, erhielt am 26. März 1872 eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Pferdestraßenbahn zwischen den beiden Städten. Um das nötige Kapital zu beschaffen, gründete er am 29. Oktober 1872 die Deutsche Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Im April 1873 begann der Bau der zweigleisigen Strecke. Zum 1. September übernahm die Gesellschaft auch den Pferdeomnibusbetrieb von Johann Kürten und richtete am 15. September eine zusätzliche Linie zwischen Alter Markt und Wichlinghausen ein.

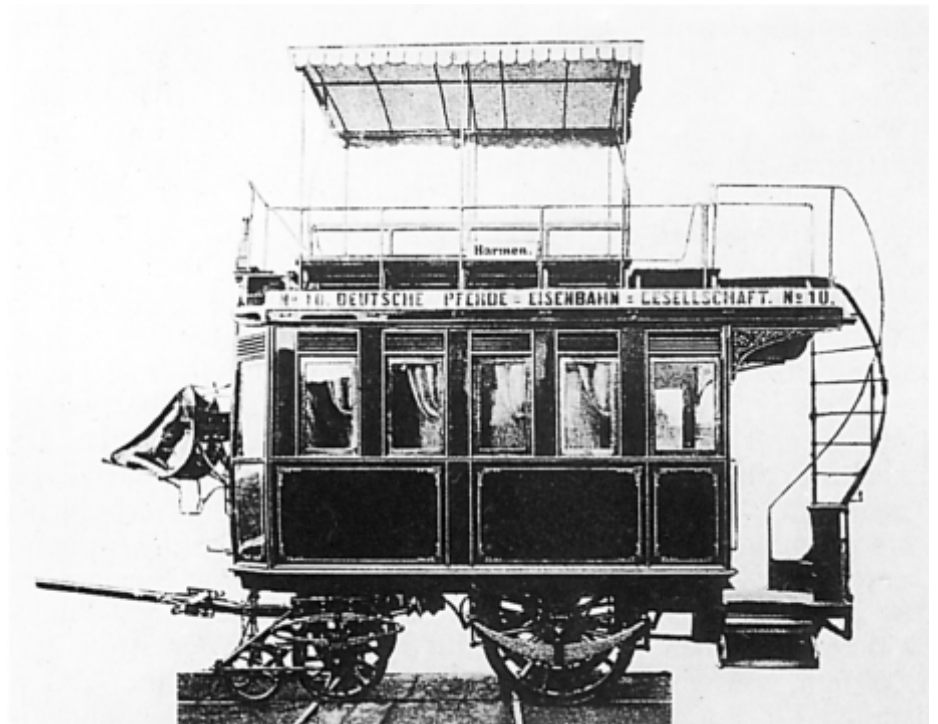
Am 16. Oktober 1873 musste die Deutsche Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft Konkurs anmelden, aber der Konkursverwalter führte den Bau der Strecke weiter. Erste Probefahrten gab es am 5. Dezember 1873 in Barmen zwischen Schwarzbach und Werther Brücke. Im Januar 1874 folgten Probefahrten in Elberfeld.

Am 12. März 1875 kaufte Heinrich Quistorp die Pferdebahn aus dem Konkursvermögen, und die Bahn nannte sich nun „Westend-Berlin KG a.A. Heinrich Quistorp“.

Am 10. April 1874 begann der Betrieb der Pferdebahn auf dem Teilstück Schwarzbach - Laurentiuskirche. Am 17. Juni 1874 folgte der Abschnitt Laurentiuskirche - Breite Straße und am 2. Oktober 1874 die Verlängerung Breite Straße - Westende. Ein Betriebshof befand sich in Schwarzbach, ein zweiter in Westende.

Im § 6 der Konzession hieß es: „Die Wagen müssen so eingerichtet sein, dass sie an jeder beliebigen Stelle die Schienen verlassen können. Ihre Breite darf 2,04 m, ihre Länge ohne Perron 3,14 m nicht überschreiten.“

Bei der Waggonfabrik in Görlitz waren 50 Wagen bestellt worden, was einen Takt von 2 ½ Minuten erlaubt hätte. Anfangs waren aber nur zwölf Wagen vorhanden. Im Innenraum boten sie 14 Sitzplätze und auf dem Oberdeck 12 Sitzplätze. Auf dem Einstiegs Perron an der Rückseite des Wagen konnten noch sechs bis acht Personen stehen. Der Kutscher saß auf einem in halber Höhe angebrachten Kutschbock an der Außenseite des Wagens. Von dort



Wagen 10 der Deutschen Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft, wie er bei der Bahn Barmen - Elberfeld fuhr. Links neben der Vorderachse ist das Führungsräd zu sehen.

konnte er über einen Hebel das „fünfte Rad am Wagen“ in die Spurrille der Schiene herablassen bzw. nach oben bewegen, wenn der Wagen das Gleis verlassen sollte. Die anderen Räder hatten keine Spurkränze. Die vordere Achse war durch die Deichsel lenkbar und hatte etwas kleinere Räder als die an der Hinterachse, was damals typisch für Pferdeomnibusse war.

Für die 9,5 km lange regelspurige Strecke wurden 70 Minuten benötigt. Die Abfahrten erfolgten anfangs im Stundentakt. Ende 1874 waren 22 Wagen vorhanden. Der Takt konnte auf 10 Minuten verdichtet werden, an Sonntagen sogar auf sechs bis sieben Minuten.

Das Perambulatorsystem zeigte bald einige Nachteile. Um den Pferden das Ausgleisen und Wiedereingleisen zu ermöglichen, mussten die Wagen sehr leicht gebaut sein. Dadurch aber brachen häufig die Federn der Wagen und andere Teile wie Geländer und Treppen.

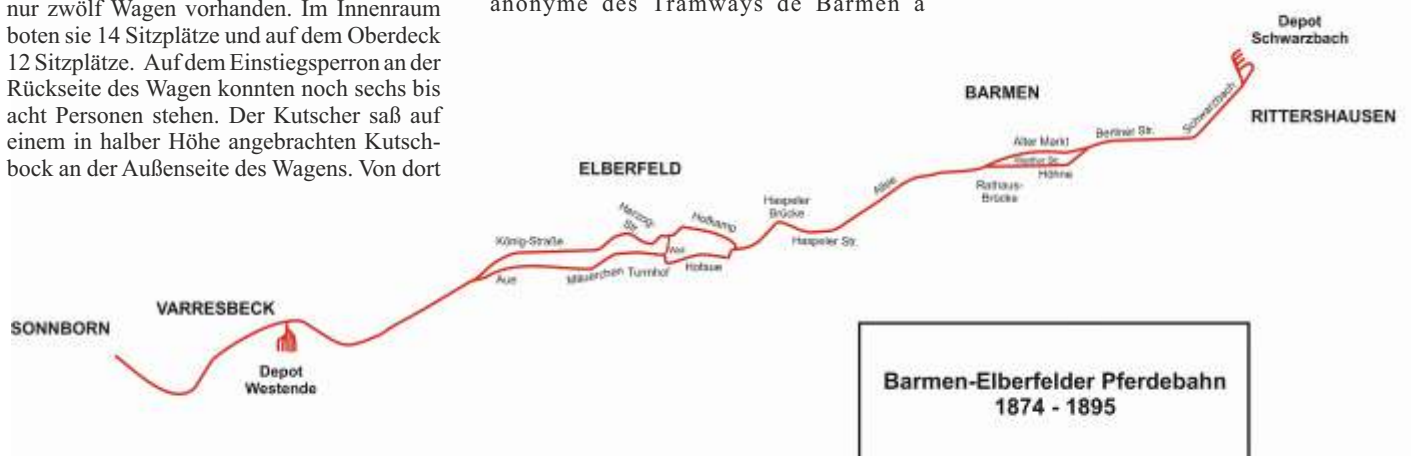
Das Ende des Perambulatorbetriebs

Am 8. Dezember 1875 wechselte die Bahn erneut den Besitzer. Sie wurde vom Engländer John Weston übernommen, der die „Société anonyme des Tramways de Barmen à

Elberfeld“ mit Firmensitz in Brüssel gründete. Die für diese Firma ausgestellte neue Konzession sah auf Grund der bis dahin gewonnenen Erfahrungen den Perambulatorbetrieb nicht mehr vor. Die Wagen erhielten Räder mit Spurkränzen, und das Führungsräd wurde entfernt. In dieser Form fuhr sie noch bis zum 13. September 1876, dann verbot die Polizei wegen der häufigen Unfälle dieser Wagen ihren weiteren Einsatz.

Inzwischen hatte die neue Gesellschaft seit Juli 1873 neue Wagen von einer Waggonfabrik in Brüssel beschafft, die kein Oberdeck mehr hatten und von nur einem Pferd gezogen werden konnten. Lediglich auf den Steigungsstrecken an der Haspler Brücke und an der Rathausbrücke in Barmen musste ein zweites vorgespannt werden.

Die Schienen des Perambulatorsystems wurden durch normale Rillenschienen ersetzt. Um das Problem der engen Straßen zu lösen, begannen im Mai 1876 Umbauten der Gleisanlage. Die Gleise verliefen nun abschnittsweise getrennt nach Fahrtrichtung in zwei parallelen Straßen.



1877 beschaffte man einen dreifenstrigen Salonwagen, der auch als Theaterwagen genutzt wurde.

Da der Fahrgastverkehr weiter wuchs, wurde am 22. Juli 1878 eine neue Linie zwischen dem Karlsplatz in Barmen und der Breiten Straße in Elberfeld eröffnet, wofür nahe der Breiten Straße ein Gleiswechsel und Abstellgleise gebaut worden waren. Diese „innere Linie“ entlastete die Hauptlinie.

Im Jahre 1886 beschaffte die Gesellschaft 14 Pferdebahnwagen von der Waggonfabrik Herbrand in Köln-Ehrenfeld. Nach dem Vorbild dieser Wagen entstanden 1888 drei Wagen sowie 1889 und 1895 insgesamt 14 Wagen in der Werkstatt des Depots Westende.

Am 9. Mai 1889 verlängerte die Gesellschaft die Strecke von Westende um 2,4 km bis Sonnborn. Damit hatte die Pferdebahn ihre größte Ausdehnung mit 11,95 km erreicht. An der Endstelle Sonnborn gab es nur eine Weiche, während die älteren Endstellen wegen der Perambulatorwagen eine Gleisschleife bzw. eine größere Blockumfahrung benötigt hatten.

In diesem Jahr besaß die Bahn 51 geschlossene und 52 offene Wagen sowie 199 Pferde. Die Pferde waren Belgisches Kaltblut vom Ardenner Schlag.

Die Elektrifizierung

Bald darauf kam es zu Forderungen nach einer Umstellung auf elektrischen Betrieb. Im Jahre 1894 wurden bereits die elektrisch betriebene Barmer Bergbahn und die Barmer Straßenbahn eröffnet. Für die Elektrifizierung der „Talbahn“, also der Pferdebahn wählten die Städte Barmen und Elberfeld die Union-Elektricitäts-Gesellschaft in Berlin als erfahrenen Partner. Diese kaufte die Bahn auf, gründete am 9. Mai 1895 die Elektrische Straßenbahn Barmen-Elberfeld AG und begann mit der Elektrifizierung. Nach erfolgreichen Probefahrten am 9. November 1895 begann am 26. Januar 1896 der elektrische Betrieb zwischen Westende und Schwarzbach. Am 5. Februar 1896 folgte der Abschnitt von Westende nach Sonnborn.

Von der Pferdebahn übernahm man 32 geschlossene und 42 offene Wagen als Beiwagen, die noch bis etwa 1908 liefen.

Barmen und Elberfeld sowie drei weitere Städte hatten sich 1929 zur Stadt Barmen-Elberfeld vereinigt, die sich ein Jahr später in „Wuppertal“ umbenannte. Das Netz der Straßenbahn dehnte sich im Laufe der Zeit in die Quertäler und das Umland aus. Es reichte im Norden bis Essen, im Süden bis Solingen und Remscheid. Wegen der vielen Gesellschaften, die erst 1940 vereinigt wurden, gab es sowohl regelspurige als auch meterspurige Strecken. Die größte Ausdehnung betrug 176 km. Auch gab es Berührungspunkte zu Linien benachbarter Straßenbahnbetriebe. Da man in den 1960-er Jahren eine Modernisierung der Straßenbahn versäumt hatte, mussten die beiden letzten Linien am 30. Mai 1987 stillgelegt werden. Heute gibt es mit den Bergischen Museumsbahnen (BMB) einen Museumsbetrieb auf einem Teilstück der früheren Linie 5 nach Solingen.

Einen Pferdebahnwagen findet man dort leider nicht. Dabei führen in Wuppertal noch beim Stadtfest 1954 (aus Anlass 25 Jahre Stadt Wuppertal) zwei frühere Pferdebahnwagen, die man in den ursprünglichen Zustand versetzt hatte. Es waren der geschlossene Wagen 10 und der Sommerwagen 152. Leider wurden beide 1962 bei der Auflösung des Depots Schwarzbach verschrottet.

Als Kuriosum sei erwähnt, dass ein früherer Wuppertaler Wagen heute noch als Pferdebahnwagen existiert. Allerdings ist es ein ehemaliger Triebwagen aus der ersten Serie von 1895/96. Davon gelangten mehrere im Jahre 1910 zur Straßenbahn Schwerin, die sie als Beiwagen einsetzte und wenige Jahre später an die Straßenbahnen in Spandau, Metz und Posen weiter verkaufte. In Posen (heute Poznań, Polen)

wurde einer dieser Wagen etwa von 1915 bis 1928 als Beiwagen und danach als Arbeitswagen der Gleisbauabteilung genutzt. Als 1948 das Jubiläum „50 Jahre elektrischer Betrieb“ gefeiert wurde, baute man diesen Wagen zu einem Pferdebahnwagen um. Seitdem wird er zu besonderen Anlässen eingesetzt.

Literatur

Terjung, Bernhard: Straßenbahnen in Wuppertal. Verlag Kenning, Nordhorn 1997

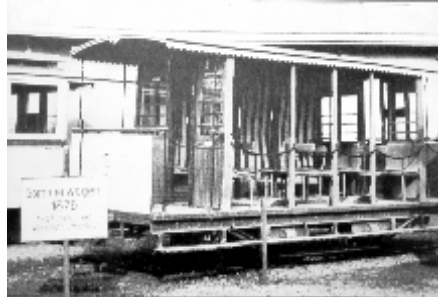
Höltge, Dieter: Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 5 Bergisches und Siegerland. EK-Verlag, Freiburg 1996

Cappel, Herbert / Althaus, Peter: Materialsammlung zur Pferdebahn Barmen - Elberfeld. Wuppertal 2018 (unveröffentlicht)

Dank an Herrn Michael Malicke (BMB) für seine Unterstützung.



Oben: Wagen 63 auf dem Wall in Elberfeld. Sammlung Dorf Müller/BMB



Links: Der 1876 in Brüssel gebaute Sommerwagen 152 wurde für eine Ausstellung und das Stadtfest 1954 in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Sammlung WSW



Der geschlossene Pferdebahnwagen 10 beim Festumzug zum Stadtfest 1954. Foto Sammlung Dorf Müller/BMB



Döbelner Vereinstag

Am 24. Februar waren wir beim 2. Döbelner Vereinstag in der Turnhalle Burgstraße (der früheren Reithalle) dabei. Vertreten wurden wir durch Marlies Micklich und Hannelore Jost. Insgesamt stellten sich über 30 Vereine und Organisationen aus Döbeln vor. Das Spektrum reichte von Sportvereinen (darunter von Karate bis Skat), Seniorengruppen und Tierschutzvereine, bis zu den Eisenbahnhistorikern und den Döbelner Heimatfreunden beim Stadtarchiv.

Mit der Veranstaltung sollten einerseits die Einwohner einen Eindruck vom umfangreichen Vereinsangebot bekommen und andererseits die Vereine die Möglichkeit zur Vernetzung und zur Nachwuchswerbung erhalten.



Oben:
Hannelore Jost und Marlies Micklich am Stand unseres Vereins
Unten:
Ein Blick in die Halle von der Galerie



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 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!