

Zwischen Cottbus und Schwielochsee über Fehrow auf der Schienenkutsche

Vom Gesicht der Pferdeisenbahn
Rolf Radochla

Am 24.6.1846 nahm die erste Niederlausitzer Eisenbahn ihren Betrieb auf. Auf Initiative des Cottbuser Großkaufmanns Albert Heinrich Liersch (Abb. 1) wurde deren Bau 1843 von einer eigens gegründeten Aktiengesellschaft in Angriff genommen. Sie war vorwiegend zum Transport von Handelsgütern bestimmt, die per Lastkahn über die Spree in der Hoffnungsbai des Schwielochsees, zu meist vom Hamburger Hafen kommend, anlandeten oder verschifft wurde. Die Bahn sollte jene logistischen Probleme beseitigen, die beim Transport der Waren mittels bäuerlichen Fuhrwerks über Wege im eiszeitlichen heimischen Sand auf dieser Strecke entstanden. Chausseen, die man hätte nutzen können, gab es rund um Cottbus noch nicht oder waren, wie die Strecke von Cottbus nach Berlin im Bau.

Von den drei diskutierten technischen Lösungsvarianten, Schiffbarmachung der Spree, Kanalbau oder Eisenbahn, entschieden sich die Kaufherren um Liersch für die letztere, denn schließlich begann zu jener Zeit der Aufschwung der Eisenbahn zum wichtigsten Transportmittel.

Jedoch fehlte den Initiatoren des Projekts das Geld für eine Dampfeisenbahn und man musste sich mit der Kraft von Pferden begnügen – nichts Ungewöhnliches damals, denn auch Nürnberg – Fürth wurde zum großen Teil mit Pferdekraft betrieben.

Das Ende dieser Bahn kam aber schon 1879, weil sie mit der rasanten Entwicklung der Eisenbahntechnik und der damit verbundenen Veränderung der Transportwege ökonomisch nicht mithalten konnte und die heute noch im Cottbuser Stadtbild auffindbare, ihre Isolation aufhebende, Verbindung vom Pferdebahnhof in der Berliner Straße zum in der Zwischenzeit entstandenen Eisenbahnknotenpunkt Hauptbahnhof zu spät zustande kam.

Was bis heute bleibt sind zwei Lagergebäude, eines in Cottbus, zur Zeit in der Rekonstruktion, und der ehemalige Speicher in Goyatz, der als Gaststätte direkt am Schwielochsee einlädt. Darüber hinaus kann der Wanderer in den Wäldern zwischen Fehrow und Byhlen sowie westlich von Mochow mitunter beeindruckende Dämme und Geländeeintiefungen leicht finden, die von der Bahntrasse der Pferdebahn herkommen.

Was bleibt ist auch die Diskussion darum, wie jene Pferdebahn ausgesehen haben mag, von der bisher keine authentischen Zeichnungen oder gar frühe Fotos bekannt sind. Die Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn-Gesellschaft hilft uns nicht, denn sie warb mit einer Dampflokomotive (Abb. 2). Nach dem ersten Geschäftsbericht der Bahngesellschaft wollte man ja die Gleise so bauen, dass eine Umstellung auf eine Dampfbahn ohne Probleme möglich sein sollte. Hierbei irrte man sich sehr – eine Umstellung zu spätere Zeit hätte aufgrund der technischen Entwicklung einer gänzliche Erneuerung des Gleiskörpers bedurft, wofür die Gesellschaft zu keiner Zeit das Geld aufbringen konnte.



Abb.1
Albert Heinrich Liersch, Kommerzienrat und Ordensträger, wie man sieht, Teilhaber der Handelsfirma F. G. Brückner Erben und Initiator der Pferdeisenbahn.
Abb. Aus der Jubiläumsschrift: „Geschichte der Firma F.G. Brückner Erben 1813-1913“



Abb.2.
Bekanntmachung der CSE Gesellschaft im Cottbuser Anzeiger. Quelle: Heimatstube Goyatz, Ordner Pferdebahn

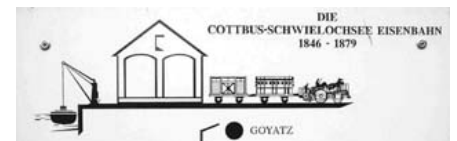


Abb. 3
Hinweisschild auf die Pferdebahn in Goyatz

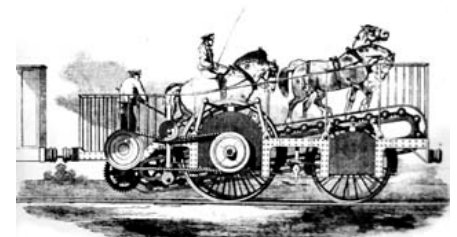


Abb. 4
Die Impulsoria des Masserano



Abb. 5
Freiberg: Pferdeisenbahn getreidelt

Im Goyatzer Speicher hängt ein Bild von Röder, das einen Zug der Pferdeisenbahn im rasanten Schwung die Uferböschung des Schwielochsees nehmen lässt. Man sieht einen Personen-, einen geschlossenen und einen offenen Güterwaggon. Davor ist ein faszinierendes Gebilde als Triebfahrzeug gespannt – vier Pferde laufen gleichmäßig auf einem Endlosband, das man auf einem Wagen montiert hat. Über Wellen und einem schaltbaren Getriebe wird die Pferdekraft weiter auf die Treibräder übertragen. Der Zug fährt mit drei Mann Besatzung, einer reitet auf dem rechten hinteren Pferde, die Peitsche verrät den Kutscher, einer schaltet das Getriebe und der dritte Bahner sitzt auf dem Dach des Personenwagens, wohl als Bremsler oder Zugführer. Der letztere Mann und der dritte Waggon fehlen auf den Werbeschildern, die man auf den Straßen und am Spreewaldbahnhof in Goyatz findet (Abb. 3). Jenes Gebilde, das den Zug bewegt, existierte unter dem Namen „Impulsoria“ (Abb. 4) und wird beschrieben in der hervorragenden, detailgetreuen Arbeit von Richard Hilpert über die Pferdebahn aus dem Jahre 1953, die sich im Stadtarchiv Cottbus befindet. Der Erfinder der Impulsoria, der Italiener Masserano, lies diese in England patentieren, wo auch Versuchsfahrten stattfanden. Mit Sicherheit fuhr die Impulsoria aber nicht auf unserer Strecke.

Weitere Versuche, die das Gesicht der Pferdeisenbahn darzustellen, unternahm Freiberg in der Lausitzer Rundschau vom 26.6.1956 (110. Jahrestag der Bahn). Je zwei Pferde rechts und links vom Gleis treidelten den Zug (Abb. 5 – leider ist der Zeitungsdruck in sehr schlechter Qualität). Aber wie sollte dies bei 6 m hohen Dämmen und 7 m tiefen Geländeeinschnitten funktionieren? Die Brücken über der Spree und Malxe hätten eine beachtliche Breite haben müssen!

Ein Jahr später, im Cottbuser Heimatkalender von 1957 (Abb. 6), korrigiert sich Freiberg. Jetzt sehen wir ein Pferd, das drei aneinandergekoppelte Loren zieht.

Eine neuere Darstellung finden wir im Lübbener Heimatkalender von 1991, gezeichnet von Ingrid Groschke: Auch hier 4 Pferde in zwei Paaren hintereinander (Abb.7), für die auf der Strecke eigentlich gar kein Platz war. Die Böschung rechts fällt steil ab. Zwischen den Gleisen kann man Schotter und hervortretende Schwellen erkennen – wie sollen darauf zwei Pferde nebeneinander laufen und Lasten ziehen?

Die Schwellen waren bei unserer Bahn mit einem Lehm-Sand-Gemisch bedeckt, was nur einen Sinn macht, wenn man damit eine griffige Laufbahn für die Pferde zwischen den Gleisen geschaffen hat. Die Pferde? – Nein, es war wohl nur ein Pferd, so wie es Freiberg (Abb. 6) schon dargestellt hat, denn zwei Pferde nebeneinander passen nicht dazwischen, die Gleise hatten eine Spurweite, die ungefähr der heutigen Normalspur entsprach.

Aber kann ein einzelnes Pferd diese Lasten überhaupt ziehen? Friedrich Radochla, Pferdefuhrunternehmer und Landwirt zwischen 1945 und 1970, mein Vater, benötigte auf der Straße ein Gespann von zwei Pferden und einen Wagen von 2,5 t (50 Zentner) Tragfähigkeit, so wie die Waggons der Pferdeisenbahn, um die Deputatbriketts der Senftenberger Kohlenkumpel aus den Brikettfabriken zu ihnen nach Hause zu transportieren. Auf der Schiene aber, wenn im Streckenprofil die Steigungen relativ flach und gleichmäßig gehalten werden können, der Streckenverlauf möglichst gradlinig erfolgen kann, wie bei unserer Bahn, vermag ein Pferd bis zur 8fachen Last zu bewegen. Bei größeren Lasten und steileren Anstiegen spannte man zwei Pferde hintereinander, wie man es auf der legendären Pferdebahnstrecke Budweis-Linz tat (Abb. 8).

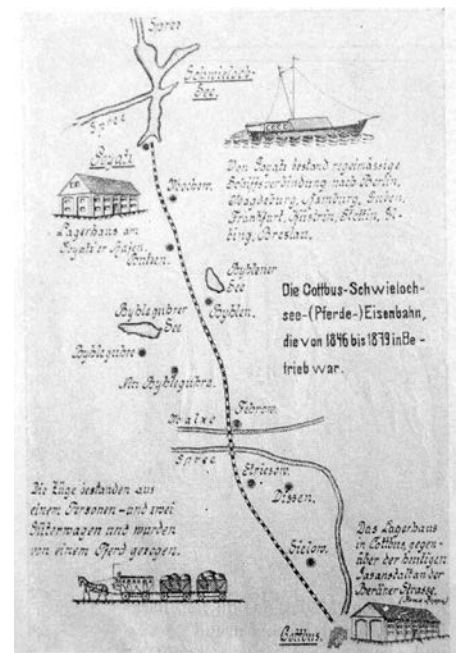


Abb. 6
Freiberg im Cottbuser Heimatkalender 1957

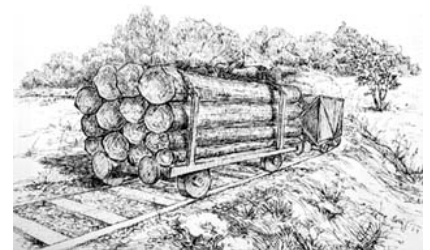


Abb. 7
Vier Pferde zu 2 Paaren im Heimatkalender von Lübben 1991. Man muss schon genau hinschauen, um die vier Pferderücken über den Holzstämmen zu erkennen

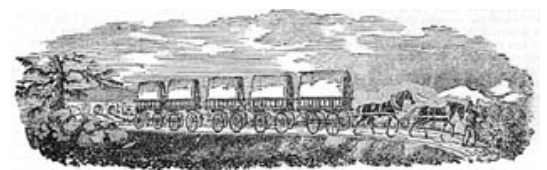


Abb. 8
Pferdeisenbahn Budweis-Linz vor 200 Jahren

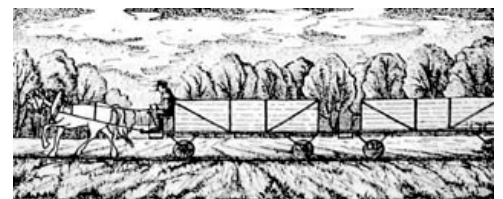


Abb. 9
1Pferd, 1 Kutscher, 2 Wagen

Bei uns ist man wohl so verkehrt, wie es Klaus-Dieter Jupe im Lübbener Heimatkalender 2003 (Abb.9) darstellte und beschrieb: „Ein Lastzug mit einer Last von 5 t bestand aus zwei Wagen... Gezogen wurde dieser Lastzug mit einem Gesamtgewicht von 7,5 t (Ladegewicht plus Eigengewicht) von einem Pferd.“ Das Bild ist ernüchternd, wenig Technik, nichts Imposantes, ein Pferd, ein Kutscher und zwei Wagen, mehr war es nicht. Manche Pferdebahnfreunde bezweifeln sogar, dass der Pferdelenker mitfahren durfte und nicht daneben herlaufen musste, um wertvollen Frachtplatz und – gewicht zu gewinnen. Bei einer Reisegeschwindigkeit der Bahn mit 6 km/h durchaus möglich. Um uns von dieser Enttäuschung zu erholen, eine letzte Pferdebahn-Variante, die gelungene, treffende Karikatur von Manfred Schemmel (Abb.10), die unserer Thema erfasst.

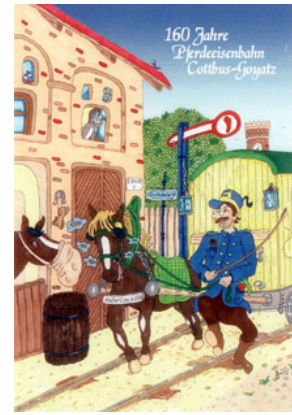


Abb. 10
Schemmel-Cartoon