

## Informationsblatt Nr. 56 Juni 2019

### Saisonbeginn mit Autofrühling - und Wagen 106 aus Dresden trifft ein

Im April hatten wir die ersten Sonderfahrten in diesem Jahr. Der „Subbotnik“ zum Reinigen der Schienen musste kurzfristig vorverlegt werden. Dabei zeigte sich, dass am neuen Saugerät noch einige Anpassungsarbeiten vorzunehmen sind. Die Fahrten selbst verliefen ohne Probleme.

Der erste öffentliche Fahrtag des Jahres am 4. Mai war leider total verregnet. So kamen nicht ganz so viel spontane Besucher wie sonst, aber durch viele Vorbestellungen hatten wir doch bis zum Feierabend gut zu tun. Wegen der niedrigen Außentemperatur organisierten wir kurzfristig einen Glühweinverkauf für die Besucher. Viele Aussteller des am selben Tag stattfindenden „Autofrühlings“ hatten bereits in der Mittagszeit abgebaut. Übrigens waren Autofrühling und Saisonöffnung der Pferdebahn in diesem Jahr letztmalig am selben Tag. Da die Aussteller immer mehr und immer größere Fahrzeuge (man denke zum Beispiel an die SUV) präsentieren wollen, wird mehr Platz gebraucht.

#### Internationaler Museumstag

Am Sonntag, dem 19. Mai war der internationale Museumstag. Das Deutsche Pferdebahnmuseum hatte hierzu wie auch die anderen Döbelner Museums-

einrichtungen von 14 bis 17 Uhr geöffnet. Ob es nun am freien Eintritt lag, der manche Einwohner zu einem Besuch veranlasste, jedenfalls zählten wir am Ende des Tages 114 Besucher - weit mehr als nach den Erfahrungen in früheren Jahren zu erwarten war.

#### Ein Wagen schwebt durch die Luft

Mitte April waren die Bauarbeiter der Firma Hundhausen mit der Betonierung an der Flutmulde im unmittelbaren Bereich des Museums fertig. Bei dieser Gelegenheit fertigten sie für uns ein Fundament im Garten, auf dem der Neuchateler Wagen seinen neuen Platz finden sollte. Am 29. April montierten Alfred Klepzig und Stefan Klaer in strömendem Regen die Schienen.

Am 3. Mai war es soweit, dass der Wagen aus der Halle geholt wurde. Erst klemmte es etwas, als ob der Wagen seinen Platz nicht verlassen wollte. Mit etwas Nachhilfe gelang es, ihn aus der Halle zu schieben. Ein schwerer Autokran der Firma Lutz Zwoch aus Bobritzsch-Hilbersdorf bei Freiberg hatte im Bett der Flutmulde Position bezogen. Von dort aus hob er den Wagen an und schwenkte ihn zur anderen Seite des Gebäudes. Vorsichtig wurde er auf das Fundament gesetzt und arretiert.

### In dieser Ausgabe

Saisonbeginn mit Autofrühling  
Ein Wagen schwebt durch die Luft  
Der Wagen „Dresden 106“ ist da  
Wer war „J.G. Brill“?  
Wir brauchen Nachwuchs  
Neu im Souvenirangebot:  
Zuckertüten  
Für den Briefmarkensammler: „150  
Jahre Straßenbahn in Brüssel“

Begleitet wurde diese spektakuläre Aktion durch ein Fernsteam, so dass am Abend im mdr Sachsen Spiegel ein zwei Minuten langer Beitrag zu sehen war. Auch die lokale Presse war vertreten und berichtete am folgenden Tag. Der Wagen wird nun als Werbeträger dienen. Andere Museen in Deutschland und der Schweiz hatten kein Interesse an diesem Wagen gezeigt.

Einiges ist noch zu tun: Es soll noch ein Banner angebracht werden, das von der anderen Seite der Flutmulde aus zu sehen ist, und es muss auch noch ein Wetterschutz angebracht werden.



Ankunft des Wagens 106 am Pferdebahnmuseum Döbeln



Alfred Klepzig und Stefan Klaer montieren die Schienen auf dem Betonfundament



Der Autokran hebt den Neuchâtel Wagen um das Museumsgebäude herum und setzt ihn auf das Fundament

Foto: Barbara Müller

## Der Wagen „Dresden 106“ ist da!

Mit der Umsetzung des Neuchâtelers Wagens in den Garten des Pferdebahnmuseums war der Platz in der Wagenhalle frei, um den Wagen „Dresden 106“ aufstellen zu können.

Den Leihvertrag mit dem Verkehrsmuseum Dresden als Eigentümer hatten wir bereits im vorigen Jahr abgeschlossen.

Am 27. Mai konnte die Firma Schenker Spezialtransporte Dresden den Wagen aus Dresden nach Döbeln transportieren.

Die Verladung begann um 9 Uhr im Depot Zwickauer Straße des Verkehrsmuseums Dresden, wo der Wagen die letzten Jahre in einem früheren Lokschuppen untergebracht war. Auf extra verlegten Behelfsschienen rollte der Wagen, von einem Gabelstapler gezogen aus der Halle und auf die Drehscheibe vor dem Lokschuppen. Die wurde dann so gedreht, dass der Wagen mit einem Spill auf den Tieflader geladen wurde. Die Sattelzugmaschine war dafür abgekoppelt und die Ladefläche abgesenkt worden.

Um 11 Uhr begann die Fahrt über die Autobahn nach Döbeln, wo der Tieflader und der begleitende Lastzug mit Gabelstapler, Schienenmaterial und weiteren Gerätschaften kurz vor 12 Uhr eintrafen. Zum Abladen hatten sich Pressereporter und Vertreter der beiden Sponsoren eingefunden. Die Stadtwerke Döbeln und die Volksbank hatten dankenswerterweise einen Teil der Transportkosten übernommen.

Mit diesem Wagen haben wir nun endlich einen „echten“ Pferdebahnwagen in unserem Museum. Vorgestellt hatten wir ihn bereits im vorigen Infoblatt. Inzwischen wurde uns von verschiedener Seite die Frage gestellt, warum Dresden denn Straßenbahnwagen ausgerechnet in den USA bestellt habe?

Zum einen sind internationale Handelsbeziehungen keine Erfindung unserer Tage. Die Tramways Company of Germany war eine englische Gesellschaft mit Sitz in London. Sie wollte in

deutschen Städten Straßenbahnen bauen und betreiben, was ihr aber nur in Dresden und in Hannover gelang. Die Fahrzeuge beschaffte sie dort, wo geeignete Wagen zu günstigen Preisen angeboten wurden. Das konnte (selbst unter Beachtung der Transportkosten) auch im Ausland sein. So fuhren damals in Dresden Pferde-Straßenbahnwagen von der Firma Herbrand aus Ehrenfeld bei Köln (die später auch die meisten Döbelner Wagen lieferte), aber auch Wagen der Firma Starbuck aus Birkenhead in England, und eben auch Wagen der Firma Brill aus Philadelphia in den USA.

Zum anderen kann man aber sagen: Auch wenn der Wagen aus den USA kam, steckt doch deutsche Wertarbeit in ihm. Der Firmengründer J.G. Brill war nämlich ein Auswanderer aus Deutschland. Auf der folgenden Seite stellen wir ihn näher vor.

Mit dem Transport kam noch eine weitere Leihgabe in unser Museum: Ein Gleisstück der Pferdebahn Dresden, unter Verwendung von Originalteilen (Rillenschienen) nachgebaut. Es zeigt die um 1880 übliche Bauweise, auf hölzernen Querschwellen ebenfalls hölzerne Längsschwellen und darauf die Rillenschienen zu befestigen. Der Zwischenraum wurde mit Kies gefüllt und mit Hartholzpflaster abgeschlossen. Man verwendete Hartholz statt Stein, damit die Pferde leichter treten konnten und das Hufgetrappel nicht so laut war.



Der Wagen 106 beim Einbringen in die Museumshalle. Auf der hinteren Plattform das Maskottchen der Stadtwerke, die ebenso wie die Volksbank einen Teil der Transportkosten gesponsert haben

## Wer war „J. G. Brill“?

Die Firmenbezeichnung „J. G. Brill“ wird in den USA heute meist als „John George Brill“ gelesen, aber tatsächlich hieß der Gründer Johann Georg Brill. Er war nämlich am 17. Mai 1817 in der Landgrafschaft Hessen-Kassel geboren worden. In Bremen lernte er das Tischlerhandwerk. Nach dem Tod seiner Eltern emigrierte er mit Frau und seinen zwei Kindern 1847 in die USA und begann ein neues Leben in Philadelphia, Pennsylvania. Dort bekam er vier weitere Kinder, die natürlich dort zur Schule gingen und Englisch lernten. Zu Hause aber wurde nur Deutsch gesprochen - so wollte es der Vater. Er erhielt Arbeit bei der Firma Allison in Philadelphia, die Reisezugwagen und Waggons für die Eisenbahnen produzierte.

Als 1858 die ersten Pferdestraßenbahnen in Philadelphia fuhren, erweiterte die Firma ihre Produktion auch um solche Wagen. Nach nur acht Jahren gab sie 1866 diesen Produktionszweig aber wieder auf und konzentrierte sich auf Eisenbahnwaggons, an denen großer Bedarf bestand.

### Die eigene Firma

Johann Georg Brill und sein ältester Sohn Martin waren zu diesem Zeitpunkt Vorarbeiter. Sie entschieden sich 1868, eine eigene Firma zu gründen, um die entstandene Lücke zu füllen. So entstand die „J. G. Brill and Son“ (J. G. Brill und Sohn).

Die neue Firma wurde rasch bekannt für die gute Qualität der hölzernen Wagenkästen. Die Bestellungen kamen aus zahlreichen kleineren und größeren Städten der USA.

Im Jahre 1872 trat der Finanzmann James Rawle der Firma bei, die sich von da an „J. G. Brill Company“ nannte. Man bezog ein neues größeres Fabrikgelände in Philadelphia. Kurz darauf kam auch der erste Exportauftrag, eine Lieferung nach Mexiko. J.G. Brill lieferte von da an in alle Welt, darunter auch nach Deutschland.

Aus der Firma Brill kamen viele technische Verbesserungen für Pferdebahnwagen. Insgesamt erhielt die Firma über 500 Patente.

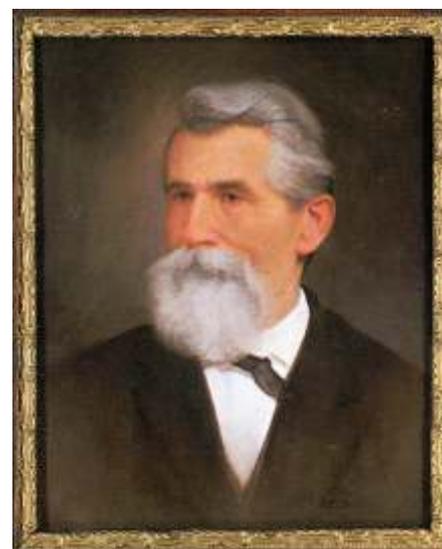
Als 1871 der Bau von schmalspurigen Eisenbahnen in den USA begann, lieferte J.G. Brill auch Wagen für diese Bahnen, bei denen in der Regel kleine Dampfloks verwendet wurden.

Auch regelspurige Reisezugwagen und (in Zusammenarbeit mit den Baldwin-Lokomotivwerken Philadelphia) Dampf-Triebwagen wurden nun hergestellt. Mitte der 1870-er Jahre arbeiteten bei Brill über 100 Beschäftigte.

Das Motto des Werks war „Qualität zuerst“. Im Einzelfall richtete man sich aber nach den Kundenwünschen. So erhielten die Produktionsarbeiter bei einer Wagenserie für Bukarest den Hinweis „Weitere Bestellungen dieses Kunden hängen davon ab, wie billig diese Wagen gebaut werden können“. Andererseits gab es bei einer Serie für die Tramways Company of Germany den Hinweis „Besser Lackieren und genauere Linien ziehen! Nur Materialien von allerbesten Qualität verwenden, da unsere früheren Lieferungen nicht völlig zufrieden gestellt haben“. Ob es sich dabei um Wagen für Dresden oder für Hannover gehandelt hat, geht aus den Unterlagen leider nicht hervor.

Bei der Weltausstellung 1876 in Philadelphia kam es zum direkten Vergleich mit zwei anderen Herstellern von Straßenbahnwagen, nämlich mit Stephenson aus New York (der 1832 den ersten Straßenbahnwagen der Welt gebaut hatte) und mit der J. M. Jones & Company aus New York. Brill stellte einen gerade fertig gestellten Wagen für die Beacon Street Railway in Boston aus. Alle drei Hersteller erhielten für ihre ausgestellten Produkte Medaillen von der Jury, die dann gern in Werbeprospekten und Annoncen in den Fachzeitschriften erwähnt und abgebildet wurden.

Auch auf der Pariser Weltausstellung 1878 und auf der großen Ausstellung der Eisenbahntechnik 1883 in Chicago stellte Brill Fahrzeuge aus und erhielt dafür Medaillen.



Porträt von J. G. Brill, gemalt von seinem Sohn John

### Kampf gegen die Konkurrenz

Ab 1880 verschärfte sich der Konkurrenzkampf besonders mit Stephenson. Einige Patent-Streitigkeiten wurden 1881 vor Gericht zu Brills Gunsten entschieden.

Brill hielt mit der technischen Entwicklung Schritt, die in den 1880-er Jahren zunächst die Kabelbahnen und wenig später die elektrischen Triebwagen hervor brachte.

J. G. Brill starb am 22. September 1888. Die Grabreden wurden übrigens in Deutsch gehalten. Seine Söhne und Partner führten die Firma weiter.

Sie wuchs und übernahm nach und nach konkurrierende Unternehmen, darunter 1904 auch die Stephenson Company in New York. Tochterunternehmen entstanden in Frankreich und Kanada.

Gebaut wurden Straßenbahntriebwagen, Arbeitswagen, Reisezugwagen und andere Eisenbahnwagen wie zum Beispiel Bahnpostwagen. Angeboten wurden auch Drehgestelle zur Umrüstung vorhandener Wagen. Pferdebahnwagen wurden nicht mehr gebaut, weshalb die weitere Entwicklung hier nur kurz erwähnt werden soll.

### Das Ende

Im Jahre 1926 übernahm die 1899 gegründete American Car & Foundry (ACF) die Mehrheit an Brill. In den 1930-er Jahren kam es infolge der Weltwirtschaftskrise und dem danach zunehmenden privaten Pkw-Bestand in den USA zu Verlusten.

Auch neue Geschäftsfelder wie Obusse und Kraftomnibusse sowie der innovative „Brilliner“-Straßenbahnwagen, der sich aber gegenüber dem PCC nicht behaupten konnte, bewahrten das Unternehmen auf Dauer nicht vor dem Untergang.

So wurde ein Werk nach dem anderen abgestoßen oder geschlossen. Die Produktion von Straßenbahnwagen endete 1941, und die Geschichte der Brill-Werke 1954.

### Literatur

Brill, Debra: History of the J. G. Brill Company. Indiana University Press, Bloomington and London, 2001



Eine Annonce im Fachblatt „Street Railway Journal“ vom November 1884 zeigte neun verschiedene Pferdebahnwagen. Einer von den hier nur drei abgebildeten ist der Wagen 14 der Grossen Bremer Pferdebahn.

## Wir brauchen Nachwuchs

**E**s ist nicht zu übersehen, dass die Mitglieder unseres Vereins überwiegend im fortgeschrittenen Alter sind. Wie in vielen anderen Vereinen gibt es Probleme mit der Gewinnung von Nachwuchs. Die Gründe dafür sind unterschiedlicher Art - sicher spielen ein Überangebot an Freizeitangeboten, und die heutigen technischen Möglichkeiten des Internets dabei eine Rolle.

Wir müssen uns aber um Nachwuchs bemühen, wenn der Verein nicht in einigen Jahren überaltert und dann womöglich aufgelöst werden muss.

Wer also in der Familie oder im Umfeld Jugendliche kennt, die Interesse an einer Mitarbeit hätten, sollte sie ansprechen.

Möglich ist eine Mitarbeit ab dem Alter von 14 Jahren, wobei in Ausnahmefällen auch schon vorher ein „Hereinschnuppern“ möglich ist. Voraussetzung ist natürlich die Zustimmung der Erziehungsberechtigten.

Was gibt es zu tun?

Wer gern mit Pferden umgeht, kann bei den Fahrten als Assistent des Kutschers zum Beispiel beim Umsetzen an den Endstellen helfen.

Wer mehr an handwerklichen Arbeiten interessiert ist, kann beim Reinigen und Schmieren der Schienen oder bei der Instandhaltung der Modellanlage helfen.

Wer sich für Geschichte interessiert und diese vermitteln will, kann Archivarbeit leisten, und die Erkenntnisse in die Chronik bzw. auch im Internet einfließen lassen. Mit etwas Erfahrung sind auch Führungen möglich. Gerade für Kindergruppen ist eine Führung durch etwa Gleichaltrige erfahrungsgemäß etwas besonders.

## Für den Briefmarkensammler

### „150 Jahre Straßenbahn in Brüssel“

**A**m 17. Juni 2019 bringt die belgische Post eine Sonderbriefmarke heraus, die an die Eröffnung der ersten Pferdestraßenbahn in der Hauptstadt Brüssel im Jahre 1869 erinnert. Diese erste Straßenbahnlinie in Belgien führte vom Naamsepoort nach Ter Kamerenbos. Der Wagen 7 aus dem Eröffnungsjahr blieb als Museumsexponat im Tram-Museum Brüssel erhalten.

Die Ausgabe erschien als Kleinbogen mit fünf Marken. Abgebildet ist ein zweispänniger Oberdeckwagen. Die Bauart des Wagens entspricht den Wagen der Anfangszeit, wie sie vorher bereits in Birkenhead und Berlin führen.

## Neu im Souvenirangebot: Zuckertüten

**U**nsere Souvenirangebote wurden um eine Zuckertüte erweitert, die mit Motiven der Döbelner Pferdestraßenbahn versehen ist.

Die Zuckertüte hat mit 50 cm die richtige Größe als Geschenk von Oma/Opa, Onkel/Tante.

Gefertigt wird sie von der Firma Nestler GmbH Feinkartonagen in Ehrenfriedersdorf. Der Verkaufspreis ist 4,50 Euro.



## 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 bis 17  
Uhr)

## Öffentliche Fahrtage 2019

am 4. Mai, 1. Juni, 6. Juli, 3.  
August, 7. September und 5.  
Oktober. Abfahrten jeweils nach  
Bedarf von 10 Uhr bis 12 und 14  
bis 16.30 Uhr vom Pferdebahn-  
museum.



Die Wertstufe der Marken ist die Stufe 2. Der Preis einer Marke dieser Wertstufe beträgt derzeit 1,48 bis 1,58 Euro je nach Anzahl der gekauften Marken.

Diese Wertstufe ist für das Frankieren von Inlandsbriefen vorgesehen, wenn sie größer als das Standardformat sind.

Auf der Marke ist der Ausgabe Anlass in den beiden belgischen Landessprachen Niederländisch und Französisch angegeben, da die Hauptstadt Brüssel offiziell zweisprachig ist.

Das Jubiläum wurde in Brüssel mit einer Ausstellung und einer großen Fahrzeugparade am 1. Mai gefeiert. An der

Spitze des Fahrzeugkorsos führen drei von Pferden gezogene Wagen - mehr dazu im nächsten Infoblatt.