

REINHARD DEMPS, Berlin

Fünf Pferdebahnwagen dokumentieren Berliner Nahverkehrsgeschichte

Vorbemerkung

Im Sommer 1865 wurde als erste Pferde-Eisenbahn in Deutschland die Strecke zwischen dem Brandenburger Tor in Berlin und dem Schloss in Charlottenburg eröffnet. Wer kann sich heute noch einen öffentlichen Nahverkehr mit Pferden auf dieser Strecke vorstellen? Glücklicherweise gibt es noch einige Sachzeugen, mit deren Hilfe man sich die damalige Verkehrslage etwas veranschaulichen kann; diese urwüchsigen Zeugen einer lange zurückliegenden Verkehrssituation lassen sich sogar anfassen, oder man kann im besonderen Falle auch mit ihnen fahren.

Der Wagen Nummer 1 der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn wird im Deutschen Technikmuseum (DTM) in Berlin aufgehoben. Aber nicht nur dieser ist zu bewundern. Es existieren noch weitere vier Wagen der Pferdebahnzeit in Berlin. Der folgende Beitrag bie-

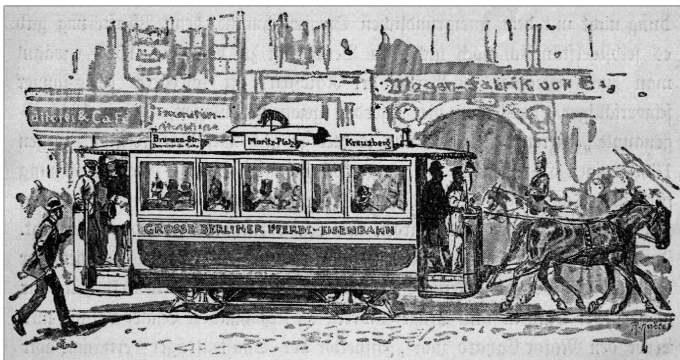
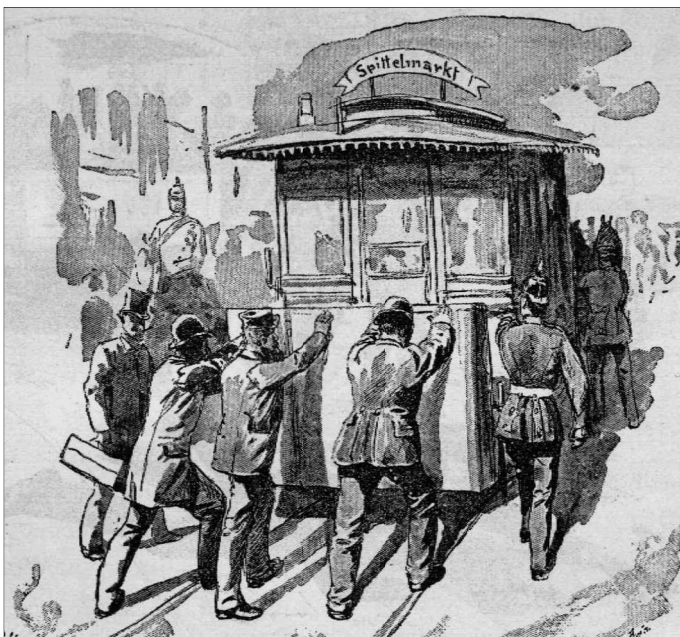


Bild 1 Zweispänniger Pferde-Eisenbahnwagen der Großen Berliner Pferde-Eisenbahn in einer Berliner Straße

(Repro aus [8])

Bild 2 Offensichtlich gestattete das Gewicht der Wagen, bei einer Havarie die Fahrgäste zum Mithelfen aufzufordern.

(Repro aus [8])



tet einen Rückblick in die Vergangenheit eines heute alltäglichen Verkehrsmittels, an dessen Anfang eben jene von Pferden gezogene Fahrzeuge standen. Viele der heutigen Gegebenheiten haben ihren Ursprung in jener vergangenen Zeit. Es sei nur an das Straßennetz und seine bauliche Gestaltung erinnert, deren Grundzüge trotz aller Weiterentwicklung auf diese Anfänge zurückgehen. Mancher heutige Platz, viele Straßenzüge und etliche Verkehrsrelationen in der Stadt hatten damals ihren Ursprung. Insofern helfen Sachzeugen, Geschichte zu erfahren. Und wenn man sich genauer mit ihnen beschäftigt, vermitteln sie auch einen konkreten Eindruck von der Größenordnung der damaligen Objekte und ermöglichen einen Blick in jene vergangene Welt.

Jede weitere Überlegung setzt voraus, dass der heutige Betrachter versucht, sich klarzumachen, wie groß der Unterschied zwischen dem Gestern und dem Heute ist, welche technischen, verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Veränderungen den städtischen Nahverkehr seitdem geprägt haben. Neben der Betrachtung verschiedener Sachzeugen helfen dabei auch historische Bilder. Schon ein Vergleich der äußeren Bedingungen, beispielsweise zwischen einer Fahrt mit der Straßenbahn damals und heute, macht das Ausmaß der Veränderungen erkennbar. Da ist vor allem das Ungeschütztsein von Schaffnern und Kutschern, aber auch von Fahrgästen, die auf den offenen Perrons und dem Oberdeck mitfahren. Regen und Wind waren die täglichen Begleiter. Wer heutzutage

Bild 3 Im Inneren eines Pferdebahnwagens saß man sich gegenüber. Bei kaltem Wetter wurde es dann sicherlich sehr eng.

(Repro aus [8])

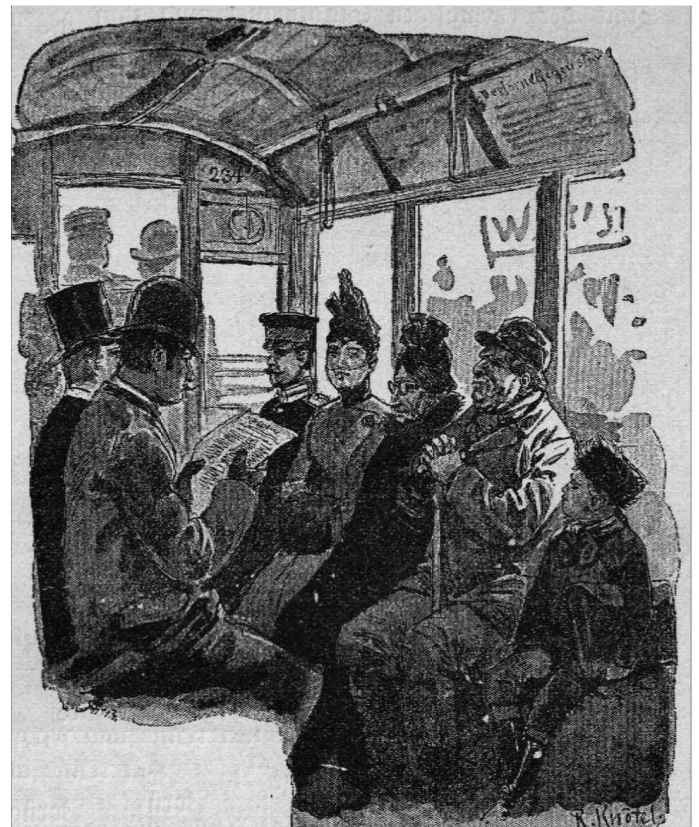


Tabelle 1 Veranstaltungen zu Jubiläen der Berliner Straßenbahn

Jahr	Anlass	Veranstaltung
1890	25 Jahre Straßenbahn	Bild vom Jubiläum zeigt geschmückten Wagen Nr. 1
1915	50 Jahre Straßenbahn	wahrscheinlich kriegsbedingter Ausfall
1940	75 Jahre Straßenbahn.	Ausstellung, Artikel in „Verkehrstechnische Woche“ und Tagung
1948	50 Jahre Hof Schöneberg	Wagenkorso
1951	50 Jahre Hof Niederschönhausen 50 Jahre Hof Moabit 50 Jahre Hof Nalepastraße	Festveranstaltung auf dem Betriebshof und Wagenkorso durch Pankow
3.8.1953	50 Jahre Hof Köpenick	Wagenkorso
1956	75 Jahre elektrische Straßenbahn .	nichts bekannt
1965	100 Jahre Berliner Straßenbahn	Ausstellung Hof Königin-Elisabeth-Straße
1967	Einstellung des Straßenbahnbetriebes in West-Berlin	Fahrzeugkorso
1979	50 Jahre BVG	Fahrzeugkorso, historische Fahrzeuge werden auf Straßenrollern mitgeführt
1981	100 Jahre elektrische Straßenbahn	offizielle Veranstaltungen nicht bekannt ¹
1987	750 Jahre Berlin	Fahrzeugkorso und Ausstellung auf Hof Charlottenburg
1990	125 Jahre Straßenbahn.	Fahrzeugkorso und Fest auf dem Betriebshof Marzahn
2004	125 Jahre elektrische Straßenbahn	Fest auf dem Betriebshof Lichtenberg
2015	150 Jahre Straßenbahn	Wagenkorso durch die Stadt und Fest auf dem Betriebshof Lichtenberg

1) In West-Berlin gab es die „Elektrische“ nicht mehr; eine Erinnerung an dieses Verkehrsmittel war verkehrspolitisch offenbar nicht gewollt. Aus der politischen Sicht der Ost-Berliner Verwaltung wollte man wohl nicht den Ort der ersten elektrischen Straßenbahn ins Gespräch bringen: Lichterfelde in West-Berlin, das der DDR-Führung als Ausland galt.

einmal auf der offenen Plattform eines historischen elektrischen Triebwagens mitgefahren ist, hat den Unterschied gegenüber einer Fahrt im klimatisierten Flexity deutlich spüren können. Im Winter waren die Wagen nicht geheizt. Die Beleuchtung der Pferdebahnen erfolgte noch mittels Petroleumlaternen, die im Wageninneren etwas Licht gaben und die zugleich die Perrons spärlich beleuchteten. Wenn 20 Personen auf den Holzbänken sich gegenüber saßen, war das sicher eng und unbequem. Man darf hoffen, dass ein Vergleich mit modernen Verkehrsmitteln den Fortschritt für den Einzelnen erkennbar macht. Fahrten mit historischen Fahrzeugen – das ist zurzeit nur mit elektrischen Fahrzeugen möglich – lassen, unterstützt durch die mitfahrenden Schaffner, ein wenig Atmosphäre vergangener Verkehrssituationen aufkommen und vermitteln so Erkenntnisse zur Stadt- und Verkehrsgeschichte.

Eine besondere Attraktivität gewinnen historische Fahrzeuge, wenn der heutige Betrachter den entsprechenden Wagentypen auf historischen Bildern begegnet, vielleicht sogar mit der identischen Fahrzeugnummer. Das Bewusstsein, demselben Fahrzeug gegenüberzustehen oder es sogar betreten zu können, das auf dem Bild in seiner früheren Funktion und Umgebung zu sehen ist, übt heute zweifellos eine besondere Faszination aus. So vermitteln solcherart greifbare Sachzeugen auch anschauliche Einsichten in die Geschichte der Stadt. Man will hoffen, dass auch solche Ausstellungsstücke das Interesse an der Verkehrsgeschichte und damit an der Geschichte der Stadt befördern. Jedenfalls zeigen die Besucherzahlen bei der Öffnung der Monumentenhalle an jedem Sonntag im September eines jeden Jahres das Interesse an der

Verkehrsgeschichte. Hier darf an das engagierte Tun von Vereinsmitgliedern erinnert werden, die die Sammlung zum Teil aufgebaut haben und die sie auf jeden Fall seit Jahrzehnten betreuen.

Zumindest seit der 25-Jahr-Feier der ersten Pferde-Eisenbahn im Jahre 1890 werden Sachzeugen gezeigt. Weitere Anlässe, zu denen in vergangenen Zeiten an zurückliegende Verkehrsereignisse erinnert wurde, zeigt Tabelle 1. Schon frühzeitig waren die Verkehrsbetriebe und seit 1982 das heutige DTM an der Bewahrung von Sachzeugen interessiert. Die Tabelle veranschaulicht auch den Umfang dieses Engagements. In der Betriebszeitung der BVG aus dem Jahre 1934 wird die Absicht veröffentlicht, „über das Werden und Wirken des Berliner Verkehrs Material zu sammeln und in Museumsform zusammenzutragen.“

Die Zeit der Pferdestraßenbahnen in Berlin von 1865 bis 1902/1907 Entwicklung des Netzes und seine Ausdehnung

Die Berliner Pferde-Eisenbahn eröffnete ihren Betrieb am 22. Juni 1865. Diese Strecke diente im Wesentlichen dem Ausflugsverkehr zwischen Berlin und dem Schloss Charlottenburg. Sie ersetzte die sogenannten „Thorwagen“ auf dieser Strecke. Dieses Verkehrsmittel bediente den Ausflugsverkehr von den Berliner Toren in die Vororte von Berlin, u. a. auch nach Pankow.

Im Jahre 1871 wurde Berlin die Hauptstadt des neuen Kaiserreichs. Dadurch wuchs die Bedeutung der Stadt auch durch die zentralen Verwaltungsaufgaben; die rasch wachsende Stadt stellte neue Anforderungen an den Nahverkehr. Die größte Pferdebahngesellschaft, die Große Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft (GBPfE), wurde 1871 gegründet. Sie besaß praktisch das Beförderungsmonopol in den alten Stadtgrenzen bis 1920.

Die ersten Strecken verliefen in die Vororte nach Norden, hier vom Rosenthaler Platz nach Gesundbrunnen und vom Schönhauser Tor (heute Rosa-Luxemburg-Platz) nach Pankow. Darüber hinaus entstand eine Strecke, die als Ringbahn bezeichnet wurde. In ihrem Verlauf berührte sie die auch heute noch bekannten Plätze, die die Bezeichnung „Tor“ bis heute in ihrem Namen tragen: Brandenburger Tor, Hallesches Tor, Kottbusser Tor, Schlesisches Tor und zurück über Königstor, Prenzlauer Tor, Schönhauser Tor, Oranienburger Tor zum Brandenburger Tor. Bild 4 zeigt die Ausdehnung.

Außer Berlin erbauten die Vororte eigene Strecken, z. B. Cöpenick und Spandau. Auch kleinere Vorortgemeinden wollten mit Hilfe des neuen Verkehrsmittels eine Verbindung zur nahen Hauptstadt haben. Auf Kosten der Gemeinden erbaute die GBPfE die Gemeindestraßenbahnen, z. B. nach Tegel und Britz, und übernahm diese meist unmittelbar mit der Fertigstellung. Nach Eröffnung der Berliner Stadtbahn im Jahre 1882 wurden vermehrt auch im Inneren der Stadt Berlin Pferdebahnstrecken gebaut. Hier bildeten sich Verkehrsknotenpunkte wie der Alexanderplatz, der Spittelmarkt und der Leipziger/Potsdamer Platz heraus.

Bald reichte der Pferdebetrieb für die wachsende Millionenstadt Berlin nicht mehr aus. Das gemächliche Tempo der Pferdebahnen konnte mit der rasanten Stadt- und Verkehrsentwicklung nicht mehr

Tabelle 2 Angaben zur Großen Berliner Straßenbahn im Jahre 1898 [Quelle: Stat. Jb. Stadt Berlin. 25. Jg.: Statistik des Jahres 1898. – Berlin, 1900]

Länge der Gleise	Anzahl der Fahrten	beförderte Fahrgäste	Anzahl der Pferde	Anzahl der Pferdebahnenwagen
323 866 m	4 984 040	171 758 360	5471	1086

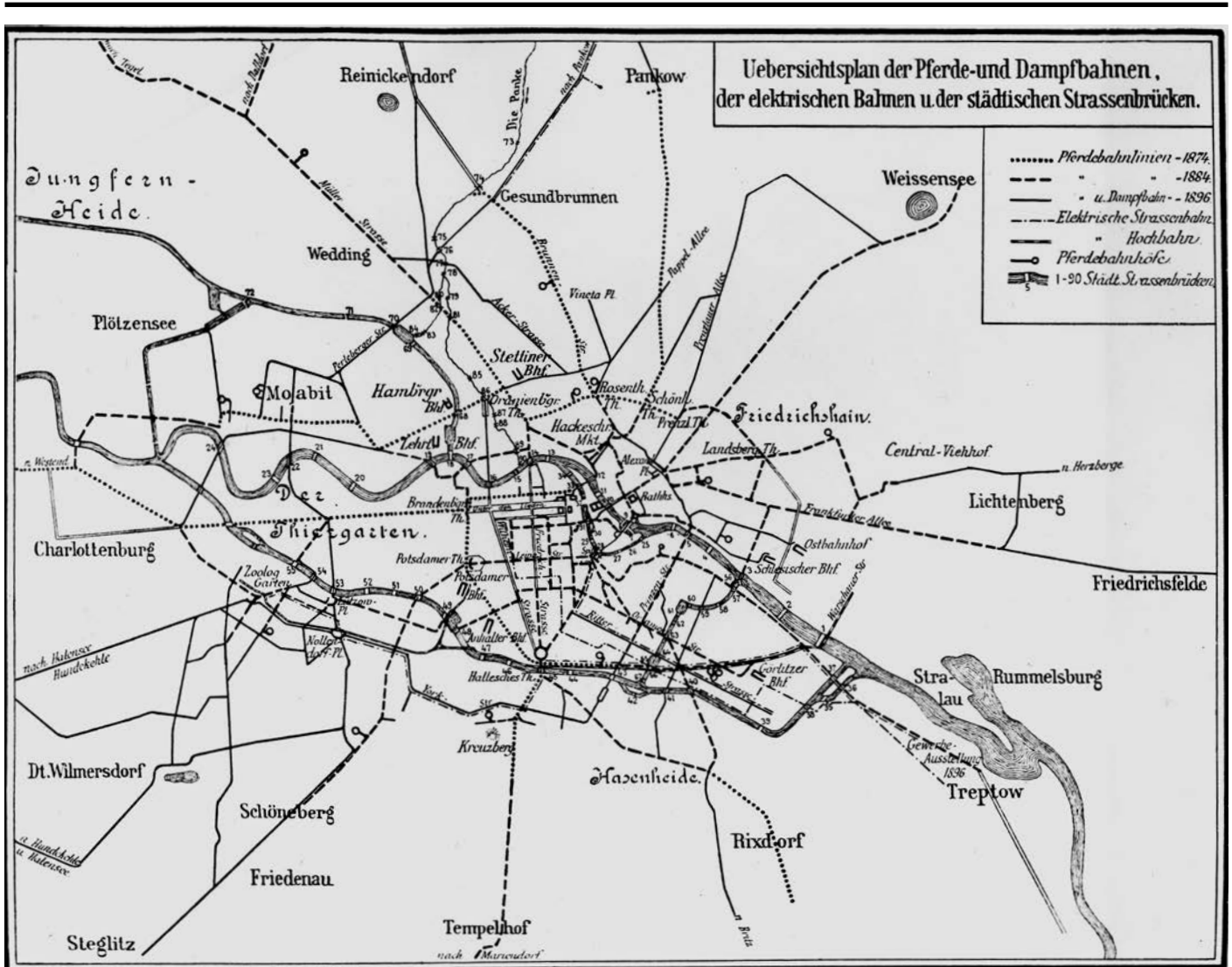


Bild 4 Plan des Berliner Straßenbahnnetzes um 1896

(Repro aus [14])

Schritt halten. Der Stadt-, Ring- und Vorortbahnverkehr mit seinem Dampftrieb war für die damalige Zeit eine deutliche Beschleunigung des öffentlichen Nahverkehrs und zugleich eine

starke Konkurrenz. So suchte man auch bei den Pferdebahnen nach neuen Antriebsarten. Versuche mit Dampflokomotiven setzten sich im Stadtinneren nicht durch. Einen entscheidenden Durchbruch

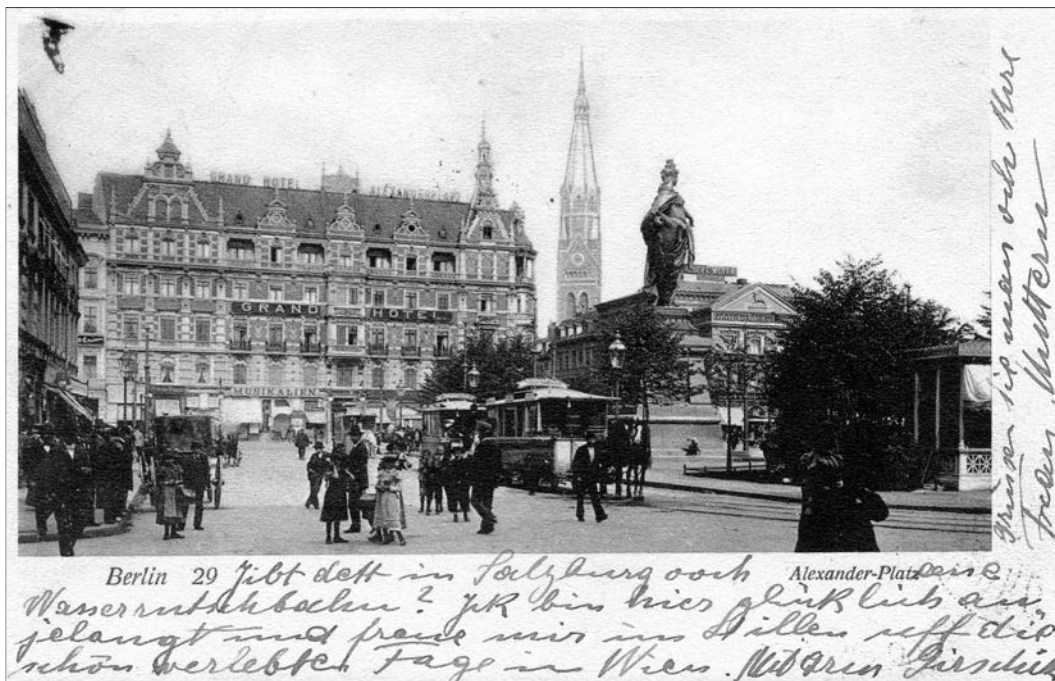


Bild 5 Pferdebahnwagen auf dem Alexanderplatz hinter der Berolina von Hundrieser, um 1900. Im Hintergrund der Turm der Georgenkirche.

Herr(?) Girschik schreibt 1900 nach Wien: „Jibt dett in Salzburg ooch eene Wasserrutsche? Ick bin hier glücklich anjelaugt und freue mir im Stillen uff die schön verlebten Tage in Wien. Mit Gruß Girschik.“ Und am Rand hat er hinzugefügt: „Grüssen Sie man och Ihre Frau Muttern“

(Histor. Postkarte, Sammlung Reinhard Demps)