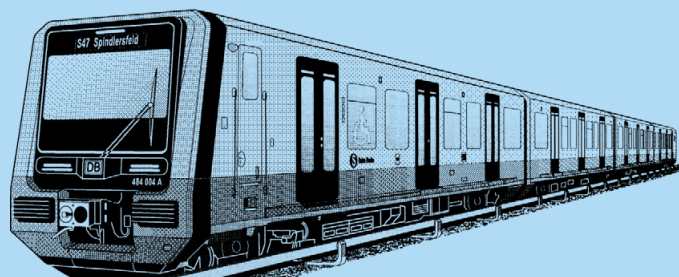


# vb Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 48. Jahrgang – September/Oktober 2021 – € 2,70  
[www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de](http://www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de)

## Große Berliner Pferde-Eisenbahn



Die vor 150 Jahren am 8. November 1871 gegründete Große Berliner Pferde-Eisenbahn Aktien-Gesellschaft dominierte innerhalb weniger Jahre den Nahverkehr im Großraum Berlin. Bis Ende 1880 entstanden fast 130 Kilometer Gleise dieser Gesellschaft in Berlin und den Nachbargemeinden.

(Foto F. Albert Schwartz, Sammlung Stadtmuseum Berlin, IV 87/177 V)

# 5-2021

Dr. HANS-JOACHIM POHL, Berlin

# Vor 150 Jahren gegründet: Große Berliner Pferde-Eisenbahn Actien-Gesellschaft

Vor 150 Jahren, am 8. November 1871, wurde die Große Berliner Pferde-Eisenbahn Actien-Gesellschaft (GBPFE) gegründet. Sie entwickelte sich innerhalb kürzester Zeit zu **dem** dominierenden Nahverkehrsmittel Berlins. Die Gründungsphase und die Zeit bis zur Schließung der Ringbahn und zum Bau der Strecke vom Potsdamer Platz durch die Leipziger Straße zum Spittelmarkt am Ende des Jahrzehnts sind Gegenstand dieses Artikels, wobei es nicht ausbleibt, dass hin und wieder über diesen Zeitraum hinausgeblickt wird. Die hier genannte Ringbahn darf nicht verwechselt werden mit der heutigen S-/Eisenbahn gleichen Namens, die seinerzeit auch als „Neue Verbindungsbahn“ (zwischen den Fernbahnhöfen) bezeichnet wurde und deren erste Teilstrecke vier Monate zuvor, am 17. Juli 1871, eröffnet worden war.

## 1. Hintergründe

Mitte des 19. Jahrhunderts war Berlin längst eine Großstadt mit rund 430 000 Einwohnern (1850). Die Verkehrsinfrastruktur war aber äußerst bescheiden: Es gab eine größere Anzahl von Droschken, die allerdings nicht als Massenverkehrsmittel angesehen werden können, und seit 1847 einige Omnibusunternehmen, die sich gegenseitig heftig Konkurrenz machten mit dem „Erfolg“, dass die Beförderungsqualität, vor allem was Pferde- und Fahrzeugmaterial betraf, absank. Um diesem Zustand abzuhelpfen und eine Zentralisation des Verkehrswesens zu erreichen, setzte sich das Polizei-Präsidium – zuständig für die Erteilung von Gewerbe Konzessionen – mit dem früheren französischen Staatsrat Carteret in Verbindung, der als Verkehrsfachmann galt. Carteret beantragte die Konzession zur Aufstellung von 1000 Droschken

und 100 Omnibussen sowie für die Anlage einer Pferdebahn von Berlin nach Charlottenburg. In der 1859 erteilten Konzession war dann nur noch von Droschken und Pferdeomnibussen die Rede, aber nicht von der Pferdebahn. Das ganze Projekt scheiterte schließlich daran, dass Carteret die erforderlichen Finanzmittel nicht aufreiben konnte. [1, Ausg. 1, S. 268–269] Eine weitgehende Zentralisierung des Omnibuswesens, verbunden mit einer Qualitätsverbesserung, trat erst 1868 mit der Gründung der Allgemeinen Berliner Omnibus-Actien-Gesellschaft (später unter dem Kürzel ABOAG bekannt) ein.

Das Thema Pferde(eisen)bahnen war damit aber nicht vom Tisch, denn in anderen Großstädten hatten sie sich bereits bewährt. Die erste Pferdestraßenbahn der Welt hat es 1832 in New York gegeben, die erste in Europa 1853 in Paris. Es folgten London 1861 und

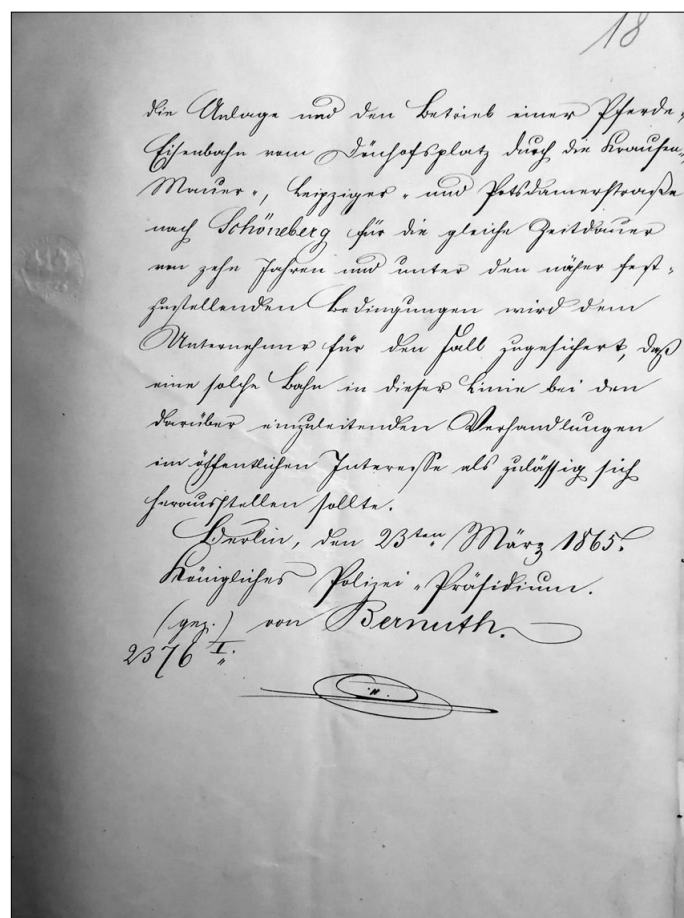
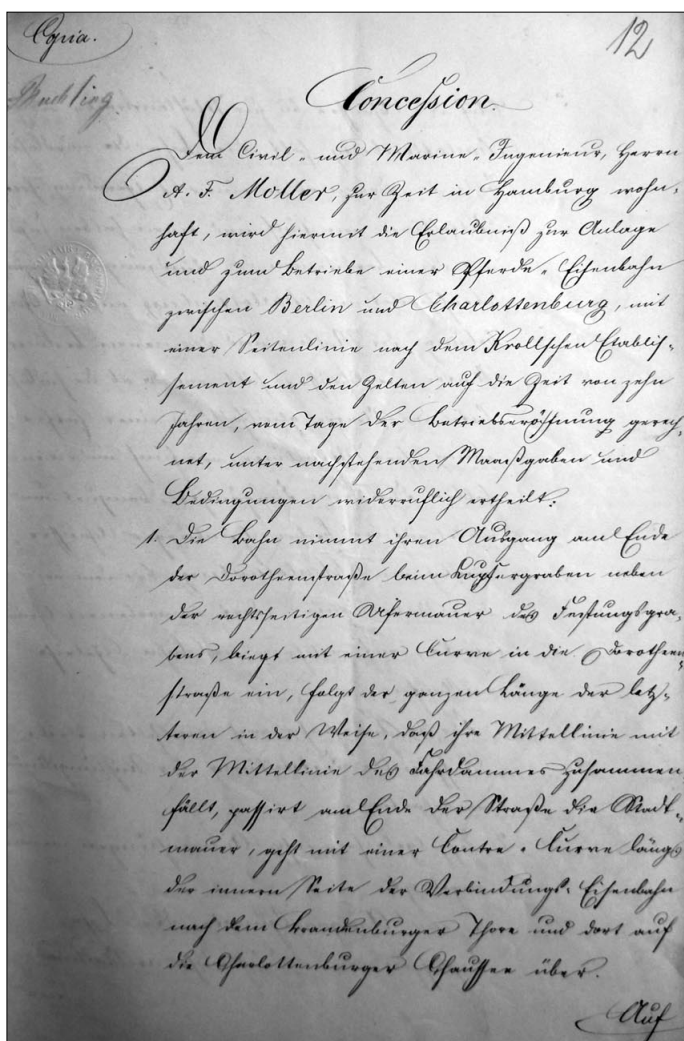
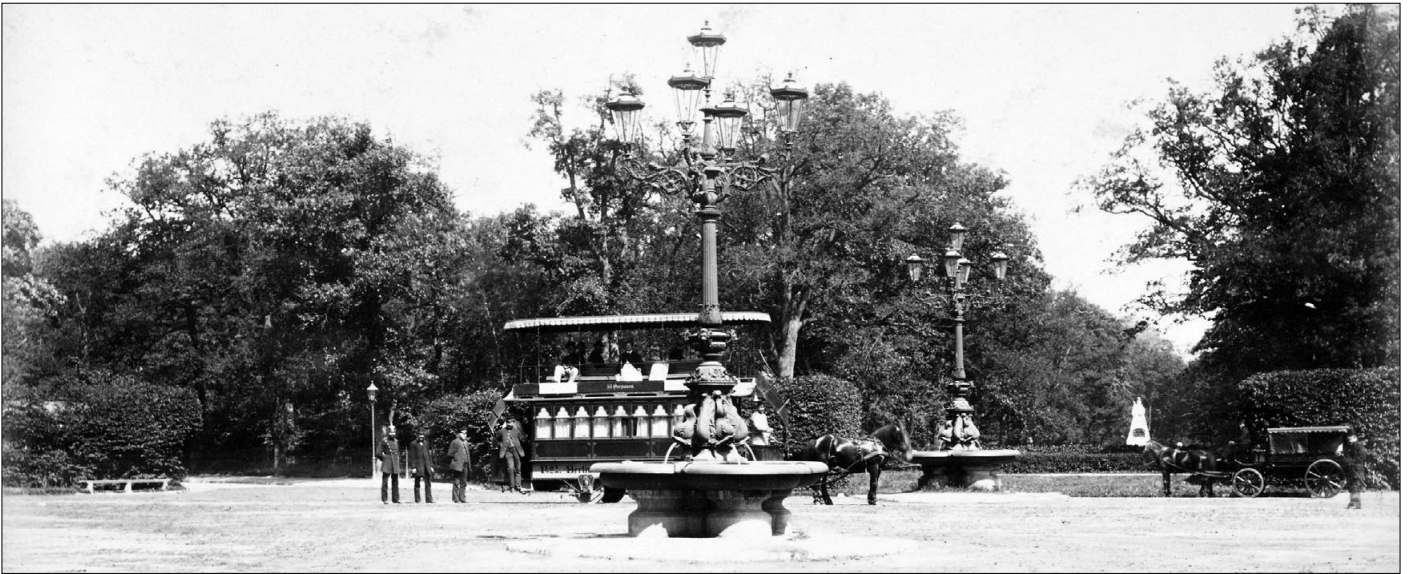


Bild 1 Erste und letzte Seite der Konzession („Copia“) für A. W. Möller zur Anlage einer Pferdebahn von Berlin nach Charlottenburg (Quelle [2, Bl. 12 und 18])



**Bild 2** Wagen 1 der Berliner Pferde-Eisenbahn am Großen Stern im Tiergarten. Das Fahrzeug wurde 1865 von der Firma Lauenstein in Hamburg geliefert. Der Wagen gehört als historisches Fahrzeug zum Bestand des Deutschen Technikmuseums Berlin (DTMB) und steht in der Monumentenhalle. Er ist der älteste erhaltene Pferdebahnwagen in Europa.

(Foto F. Albert Schwartz, Sammlung Stadtmuseum Berlin IV 87/22 V)

Kopenhagen 1863. In diesem Jahr beantragte in Berlin der dänische Ingenieur A. W. Møller (so in den erhaltenen Akten geschrieben; wahrscheinlich – da er Däne war – aber Møller) die Genehmigung zur Anlage einer Pferdebahn von Berlin nach Charlottenburg. Møller scheint recht umtriebig gewesen zu sein, denn auch in Kopenhagen und Hamburg trat er in Erscheinung. Ob er überhaupt die Absicht hatte, Bahnen zu bauen, sei einmal dahingestellt, denn keines seiner genehmigten Projekte setzte er um. Man kann ihn in die Reihe der Spekulanten der beginnenden Gründerzeit einordnen, die für wenig Aufwand großen Gewinn machen wollten.

Am 13. Juni 1864 wurde Møller durch Allerhöchsten Erlass die Genehmigung in Aussicht gestellt. Nach mehreren Verhandlungen zwischen Mitte 1864 und Anfang 1865 erhielt Møller schließlich am 23. März 1865 die Konzession für die Anlage einer Pferdebahn vom Kupfergraben nach Charlottenburg, die in einer Abschrift („*Copia*“) im Landesarchiv Berlin erhalten ist. [2, Bl. 12–18] Diese Konzession verkaufte er umgehend, denn schon am 11. April 1865 wurde die Übertragung auf eine Gesellschaft zugelassen, die am 11. Mai 1865 als „**Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft** E. Besckow. Commandit-Gesellschaft auf Actien“ gegründet wurde.

„*Der Bau der Bahnanlagen, für welche Flachschiene – System Büsing – und Langholzschwellen verwendet wurden, wurde so gefördert, daß bereits am 22. Juni 1865 der Betrieb auf der Strecke Brandenburger Tor–Charlottenburg eröffnet werden konnte. Die Strecke Brandenburger Tor–Kupfergraben wurde am 28. August desselben Jahres dem Betriebe übergeben.*“ [3, S. 234] Ob schon zuvor mit den Bauarbeiten aufgrund vorläufiger Bescheide begonnen worden war, konnte nicht festgestellt werden. Es wurde aber seinerzeit – wir werden es weiter unten auch noch sehen – sehr schnell gebaut, wenn alle Genehmigungen, u. a. für die Straßenbenutzung, vorlagen. Irritierend ist aber, dass in der Literatur [1, Ausg. 1, S. 272], [4, S. 221–222], [5, S. 15] die genannten Daten von 1865 – außer dem der Eröffnung – nach 1864 verlegt werden. Es dürfte sich aber in [2, Bl. 12–18] nicht um einen Schreibfehler bei der Abschrift handeln, denn im Text wird auf weitere Daten von 1865 Bezug genommen. Und in [3, S. 233] ist von der Genehmigung durch eine „*Allerhöchste Kabinettsordre*“ vom 13. März 1865 die Rede. Wohl auf diese königliche Anweisung hin stellte dann das Polizei-Präsidium die Konzession am 23. März 1865 aus.

Aus heutiger Sicht handelte es sich bei der Pferdebahn von Berlin nach Charlottenburg eigentlich um eine Überlandstraßenbahn.

In der Konzession vom 23. März 1865 [2, Bl. 18] war Møller auch die Konzession für eine Strecke vom Dönhoffplatz nach Schöneberg unter bestimmten Voraussetzungen zugesagt worden, die am 18. August 1865 [2, Bl. 19–23], erteilt wurde. Wie in der Konzession für die Charlottenburger Strecke war auch hier die Bestimmung enthalten, innerhalb eines Jahres die Bahn in Betrieb zu nehmen. Mangels Kapital war aber zunächst an eine Bauausführung nicht zu denken. Offenbar wurde aber die Konzession für die Schöneberger Strecke mehrmals verlängert. Erst 1872 fand Møller in Hermann Geber, einem typischen „Gründer“ dieser Zeit, einen Interessenten, der zwar die „Große Internationale Pferde-Eisenbahn Actien-Gesellschaft“ gründete, aber nicht die Konzession umsetzte. [4, S. 222] Wir werden später auf diese Gesellschaft und die Schöneberger Strecke zurückkommen.

Nach der Kaiserproklamation und der damit vollzogenen Gründung des Deutschen Reiches am 18. Januar 1871 wurde Berlin Reichshauptstadt. Es begann die heiße Phase der sogenannten Gründerzeit mit ihren Licht- und Schattenseiten. Die Regelung der Verkehrsfragen wurde immer dringlicher, und es rückten Pferdebahnen für den innerstädtischen Verkehr stärker in den Fokus. Um Pferdebahnen im öffentlichen Raum anzulegen, waren mehrere Voraussetzungen zu erfüllen:

1. Es musste eine „Konzession“ (Gewerbeerlaubnis) von staatlicher Stelle eingeholt werden. § 37 der Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869 besagte: „*Der Regelung durch die Ortspolizei-Behörde unterliegt die Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Orte durch Wagen aller Art, Gondeln, Sänften, Pferde und andere Transportmittel, sowie das Gewerbe derjenigen Personen, welche auf öffentlichen Straßen oder Plätzen ihre Dienste anbieten.*“ Für Berlin war bezüglich der Pferdebahnen die I. Abteilung des Polizei-Präsidiums zuständig, „*nachdem zu Folge besonderer allgemeiner Anweisung die Zustimmung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten [bis 1878 des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten] dazu vorher eingeholt und erteilt ist.*“ [6, S. 555] Die Befugnisse des Polizei-Präsidiums erstreckten sich auch auf die Nachbar-



gemeinden, wenn Pferdebahnlinsen von Berlin aus in diese hinein gebaut werden sollten.

2. Die straßenbaupolizeiliche Zustimmung musste eingeholt werden. Dafür war bis zum 31. Dezember 1875 ebenfalls das Polizei-Präsidium zuständig. Durch „*Allerhöchsten Erlaß vom 28. Dezember 1875*“ wurde „*die örtliche Straßenbaupolizei in Berlin der Stadtgemeinde zur eigenen Verwaltung*“ ab 1. Januar 1876 übertragen. [6, S. 555]

3. Es musste die Genehmigung der Straßeneigentümer zur Benutzung der Straßen eingeholt werden. Wie wenig direkten Einfluss die Stadt auf die Anlage von Pferdebahnen anfangs hatte, geht daraus hervor, dass ebenfalls bis zum 31. Dezember 1875 das Straßenland zum größten Teil nicht der Stadt, sondern dem Fiskus, vertreten durch die Königliche Ministerial-Bau-Commission, gehörte. Mit dem 1. Januar 1876 wurde Berlin „*Eigentümerin der sämtlichen innerhalb der städtischen Weichbildgrenze belegenen, dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Brücken, Straßen, Plätze und Wege* [...]“. [6, S. 556] Von diesem Zeitpunkt an schlossen Stadt und jeweilige Pferdebahngesellschaft sogenannte Zustimmungsverträge ab, in denen neben der Benutzung auch Fragen der Straßenpflasterung, Abgaben an die Stadt usw. geregelt wurden.

Außerdem hatten sich die Pferdebahngesellschaften nach der Polizei-Verordnung vom 27. Mai 1865/9. November 1867 über den „Betrieb der Pferde-Eisenbahnen“ zu richten. Sie enthielt Festlegungen über die Pflichten des Unternehmers hinsichtlich Personal, Betriebs-Material (Wagen und Pferde) und des Betriebes (Fahrplan, Tarife usw.) sowie Bestimmungen für das Personal und die Fahrgäste. Im Wesentlichen waren das alles Regelungen, die so auch heute gelten könnten. Einzelne Bestimmungen rufen allerdings aus heutiger Sicht ein Schmunzeln hervor: „*Das Anrufen, um Jemand zur Mitfahrt zu veranlassen, sowie das Tabakrauchen [des Personals] während der Berührung mit dem Publikum, ist untersagt.*“ Und: „*Die Deckplätze dürfen von weiblichen Personen nicht besetzt werden.*“ [1, Ausg. 3, S. XVIII–XX] Dieses Verbot wird erst 30 Jahre später zum 1. Mai 1895 aufgehoben.

Nachdem am 1. Januar 1876 die Straßen in das Eigentum der Stadt übergegangen sowie die örtliche Straßenbaupolizei an sie übertragen worden waren, wurden folgende Regelungen getroffen: „*Diejenigen Bedingungen der Concessionen zur Anlage von Pferdebahnen, welche die Interessen der Straßenbaupolizei wahren sollen, werden demnach jetzt von dem Oberbürgermeister von Berlin aufgestellt und von dem Polizei-Präsidium in die zu ertheilende Concession als wesentlicher Bestandteil aufgenommen. [...] Seitens des Polizei-Präsidiums wird nunmehr in eine Prüfung der Anträge auf Ertheilung der polizeilichen Concession erst dann eingegangen, wenn die Erlaubniß zur Benutzung der betreffenden Straßen von den Eigenthümern derselben ertheilt worden ist und wenn die seitens der örtlichen Straßen[bau]polizei aufzustellenden straßenbaupolizeilichen Bedingungen vorliegen. [...] Endlich erfolgt die Festsetzung der Fahrpläne und der Tarife für die Pferdebahnen durch die I. Abtheilung des Polizei-Präsidiums und zwar nach vorgängigem Einvernehmen mit dem hiesigen Magistrat. Alle halbe Jahre zum 1. April und 1. Oktober werden Fahrpläne und Tarife von Neuem geprüft und festgesetzt.*“ [6, S. 555–556]

## 2. Die Gründung der Großen Berliner Pferde-Eisenbahn Aktien-Gesellschaft (GBPfE)

Die Stadt Berlin hatte natürlich Interesse an einem funktionierenden städtischen Verkehr, vorrangig durch Pferdebahnen. Vermutlich waren die Kassen leer, und außerdem konnten es angeblich schon damals die Privaten besser – man hoffte also auf die

„Gründer“, die vor allem in Berlin umfänglich tätig waren. Neue Gesellschaften schossen aus dem Boden, von denen manche sich allerdings als „Flops“ herausstellten. Die „Spekulationsblase“ führte 1873 zum „Gründerkrach“, dem mehrere Banken und Aktiengesellschaften zum Opfer fielen. [7], [8]

Zwei dieser „Gründer“ traten an den Magistrat heran und erbaten sich, ein umfangreiches Netz von Pferdebahnstrecken zu bauen. Kernstück sollte eine Ringbahn weitgehend entlang der inzwischen abgerissenen Akzisemauer sein, von der strahlenförmig Strecken zum Gesundbrunnen, nach Pankow, Lichtenberg, Boxhagen, Treptow, Rixdorf, Tempelhof, Schöneberg, Lichtenfelde, Steglitz, Moabit und Tegel ausgehen sollten, ergänzt durch einige Innenstadtlinien. Am 13. Mai 1871 wurde ein entsprechender Vertrag abgeschlossen, dem die Stadtverordnetenversammlung am 25. Mai zustimmte.

Diese beiden Herren, Dr. med. Martin Ebers und Regierungs-Assessor a. D. G. A. Plewe, waren auch an anderen Gründungen dieser Zeit – sowohl gemeinsam als auch mit anderen Partnern – beteiligt. Dr. Ebers (1832–1905) war ein direkter Nachfahre (Urururenkel) von Veitel Heine Ephraim (1703–1775), Hoffaktor und Münzjude am Hofe Friedrichs II. Ephraim hatte sich 1762 das „Palais Ephraim“ erbauen lassen, das nach aufwändiger, 1987 abgeschlossener Rekonstruktion in unmittelbarer Nachbarschaft zum ursprünglichen Standort heute ein Teil des Stadtmuseums Berlin ist. Auf dem Dreifaltigkeitsfriedhof II in der Kreuzberger Bergmannstraße befindet sich das recht bescheidene Erbbegräbnis der Familie Ebers mit den Gräbern von Martin Ebers, seinen Eltern, seinen Söhnen und einer Schwiegertochter. [9] Die Ebersstraße in Berlin-Schöneberg ist allerdings nicht nach ihm, sondern nach seinem Bruder Georg Ebers (1837–1898), einem Ägyptologen und Schriftsteller, benannt.

### Bild 3 Erbbegräbnis der Familie Ebers auf dem Dreifaltigkeitsfriedhof II in der Kreuzberger Bergmannstraße; rechts unten der Stein für Dr. Martin Ebers

(Foto Dr. Hans-Joachim Pohl)



# Letzter Anschluss

... mit Schaffner auf der Autobuslinie 12 zur Bernauer Straße



Im März 1977 war die Autobuslinie 12 das Objekt der fotografischen Begierde, weil diese Linie vor der Umstellung von Schaffner- auf Einmannbetrieb stand und damit andere Wageneinsätze zu erwarten waren. Im Betriebshof Usedomer Straße (vgl. „Letzter Anschluss“ in vb 4/2021) war damals der Wagen 2019 stationiert, der zur Serie DE/DES 68 zählt. Wie das Foto zeigt, war dieser für den Einmannbetrieb konzipierte DD-Bus im Schaffnerbetrieb eingesetzt – zu erkennen am Zusatzschild in der rechten Frontscheibe. In der Endphase des Schaffnerbetriebes der BVG wurde die Bus-Flotte für die noch betriebenen Schaffnerlinien klein, vor allem nach dem 1. Mai 1978, als sämtliche noch

bis dahin verbliebenen D2U/DF-Wagen abgestellt waren. Die BVG fand eine Lösung durch Umrüsten/Um-bau der DE-Wagen: Einige erhielten einen Schaffnersitz anstelle der ersten Sitzbank im Untergeschoss links, andere (wie der hier zu sehende 2019) bekamen eine „Klappkassette“. Der Schaffner saß unmittelbar hinter dem Fahrer auf der Längsbank und die eigentlich für den Fahrer bestimmte Kasse wurde mit Hilfe einer Stange umgeklappt und hing vor dem sitzenden Schaffner. Eine unkonventionelle Lösung.

Das Foto zeigt den Wagen 2019 in roter Lackierung für kurzzeitige Werbungen („Berlin Aktuell“) der VVR. Es wurden Folien aufgeklebt, die auf diesem Foto allerdings fehlen.

Auch der Aufnahmestandort ist interessant: Der Bus steht an der Haltestelle Lazarus-Krankenhaus in der Bernauer Straße, und gegenüber sieht man die Mauer des Sophienfriedhofes, die knapp von **der Mauer** überragt wird. Die Häuser am linken Bildrand gehören zum Ost-Berliner Teil der Ackerstraße. Links daneben ist das Dach der seit 1961 nicht mehr zugänglichen Versöhnungskirche zu erkennen. Kirche und Wohnhäuser wurden 1985 gesprengt.

Heute fahren durch die Bernauer Straße die Flexities der Straßenbahnlinie M10 und halten in der Nähe an der Haltestelle „Gedenkstätte Berliner Mauer“. (Text und Foto [März 1977]: Reinhard Arf)

## Verkehrsgeschichtliche Blätter

# vb

Herausgeber und Verlag: Verkehrsgeschichtliche Blätter e.V., Postfach 21 104, 10122 Berlin  
Bankverbindung: IBAN: DE85 1001 0010 0655 1311 05; BIC: PBNKDEFF  
Chefredakteur: Michael Günther, Stellv. Chefredakteur: Axel Mauruszat  
Redaktion: Reinhard Arf, Wolfgang Dath, Wolf-Dietger Machel, Dr. Hans-Joachim Pohl  
Vertriebsleitung: Jürgen Rosinsky

Druck: MoritzDruck, Neue Jakobstraße 5, 10179 Berlin  
Erscheinungsweise: zweimonatlich (Febr., April, Juni, Aug., Okt., Dez.)  
Jahresabonnement: € 16,00 (Ausland € 19,00) einschließlich MwSt und Versandkosten  
Einzelheft: € 2,70 (einschließlich MwSt) + Versandkosten  
Das Jahresabonnement verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn es nicht bis zum 15. November (Poststempel) des laufenden Jahres schriftlich gekündigt wird.  
Mit Namen oder Initialen der Verfasser gezeichnete Beiträge und Kurzinformationen geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Zeichnungen, Fotos, Rezensionsexemplare usw. übernehmen Herausgeber und Redaktion keine Haftung. Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.  
Redaktionsschluss dieses Heftes: 25.9.2021

### In diesem Heft:

Vor 150 Jahren gegründet: Große Berliner Pferde-Eisenbahn Actien-Gesellschaft – Geschichten von der Ostbahn: Festungsanlagen entlang der Ostbahn – Der Impfbus Ostprignitz-Ruppin – Vor 40 Jahren Top Secret: „Rheingold-Express“ aus Köln in Ost-Berlin – Rezensionen – Kurzinformationen

[www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de](http://www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de)

### Demnächst:

Meist wissen nur Insider, dass es von 1949 bis 1958 in Berlin-Johannisthal ein „LOWA-Werk“ gab. Hier wurden in den 1950er Jahren nicht nur Straßenbahnfahrzeuge repariert, umgebaut und sogar neu gebaut, sondern auch Güterwagen für die Deutsche Reichsbahn instandgesetzt. Erstmals wird ausführlich über dieses Kapitel der Berliner Verkehrs- und Industriegeschichte berichtet.