

Verkehrsgeschichtliche Blätter

vb



ISSN 0232-9042 – 52. Jahrgang – November/Dezember 2025 – € 3,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de



Die erste Berliner Pferdebahn fuhr 1865. Wir geben einen Überblick über die Entwicklung von Pferdebahnwagen seit den Anfängen in Amerika 1832 bis zu den ersten Berliner Wagen. Das Bild zeigt den bis heute erhaltenen Berliner Pferdebahnwagen № 1 am 5. Juni 2023 mit abgenommenem Sonnendach auf einem Tieflader vor der Monumentenhalle. (Foto Florian Schwuttke)

6.2025

FLORIAN SCHWUTTKE, Berlin

Zur Formgestaltung der ersten Berliner Pferdebahnwagen

„Die ersten Wagen der Berliner Pferde-Eisenbahn wurden nach Kopenhagener Vorbild gebaut.“ Es ist dieser eine Satz, der seit ewigen Zeiten in fast allen Veröffentlichungen über die Geschichte der Berliner Straßenbahn abgedruckt wird, ohne Begründung und ohne Erklärung. Durch die intensiven Recherchen des Autors, die ihren Auslöser in der Umsetzung des Pferdebahn-Decksitzwagens № 1 vom Depot ins Haupthaus des Deutschen Technikmuseums im Juni 2023 hatten, kann an dieser Stelle, erstmals seit 160 Jahren, der gesamte Verlauf der Entwicklung zur Formgestaltung der Pferdebahnwagen der Lauenstein-schen Wagen-Fabrik zu Hamburg, wie sie auf der Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft zwischen Berlin und Charlottenburg ab Juni 1865 zum Einsatz kamen, dargestellt werden.

Die Pferdebahnwagen von John Stephenson

Wer sich mit der Geschichte der ersten Berliner Pferde-Eisenbahn beschäftigen will, kann es nicht vermeiden, sich mit der generellen Entstehung der Straßenbahn resp. Pferdebahn auseinanderzusetzen und landet dementsprechend, früher oder später, bei der ersten Straßenbahn der Welt, der New York & Harlem Railroad, welche am 26. November 1832 ihren Betrieb aufnahm.

Die ersten Fahrzeuge, die auf dieser schienengebundenen Omnibuslinie zum Einsatz kamen, hatte der erst 21-jährige John Stephenson, der spätere Weltmarktführer für den Bau von Straßenbahnwagen, entworfen und in seiner Werkstatt gebaut. Sein Entwurf, den er im April 1833 patentieren ließ, basierte auf einzelnen Postkutschenabteilen, von welchen jeweils drei zu einem Schienenwagen zusammengefasst wurden. [1, S. 14–16], [2, S. 8–9]

Zwar gilt die New York & Harlem Railroad offiziell als erste Straßenbahn der Welt, allerdings kann sie aus historischer Sicht nicht mit dem heutigen Verständnis des Begriffs „Straßenbahn“ gleichgesetzt werden. Es handelte sich stattdessen um eine „Straßen-Eisenbahn“, ähnlich der Streckenführung der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli im Ortskern von Bad Doberan, die im Stadtzentrum beginnt und anschließend geradewegs aus diesem ins Umland herausführt. Eine differenzierte Trennung von „Straßenbahn“ und „Eisenbahn“ ist daher schwierig.

Der einsetzende Bauboom von Eisenbahnen und zuführenden Omnibuslinien war ein Glücksfall für den jungen Stephenson, welcher in den folgenden Jahren hunderte Fahrzeuge in verschiedenen Größen für diverse Omnibus- und Eisenbahngesellschaften baute. Jedoch trieben ihn die Nachwirkungen der Wirtschaftskrise von 1837 im Jahre 1842 endgültig in den Bankrott, da die Zahlungen diverser Eisenbahnbetreiber ausblieben bzw. ihre als Sicherheit hinterlegten Wertpapiere völlig wertlos geworden waren. Nachdem Stephenson sein Unternehmen innerhalb nur eines Jahres wieder produktionsbereit machen konnte, wandte er sich im Jahre 1852 weitgehend von der Konstruktion von Eisenbahnwagen ab und konzentrierte sich auf den Bau neuer Omnibus-Fahrzeuge. [1, S. 12–13]

Seine zu jener Zeit gebauten Fahrzeuge, sowohl straßen- als auch schienengebundene Omnibusse, wiesen eine Gemeinsamkeit auf: Der Einstieg der Fahrgäste erfolgte durch eine Tür in der Mitte der hinteren Abschlusswand der Fahrzeuge. Der Kutscher am anderen Ende saß entweder auf einem erhöhten Kutschbock oder stand auf einer kleinen, separierten Plattform. Stephensons bekanntestes Modell aus dieser Zeit waren Omnibusse mit drehbarem Wagenkasten, wovon ein Fahrzeug aus den späten 1850er Jahren überlebt hat und heute als ältester Straßenbahnwagen der Welt im Shore Line Trolley Museum in East Haven, Connecticut, ausgestellt ist. Ab dem Jahre 1859 baute Stephenson erstmals Pferdebahnwagen, welche dem gängigen Bild eines Straßenbahnwagens mit geschlossenem Wagenkasten, großzügigem Fensterband und überdachtem, offenem Perron, entsprachen. [2, S. 9–11]

In diesem Fall war Stephenson jedoch eher ein Nachzügler. Bereits 1852 hatte die im Jahre 1844 in eine Aktiengesellschaft umgewandelte Firma Eaton, Gilbert & Company aus Troy im Bundesstaat New York, welche erstmals im Jahre 1846 Wagen für die New York & Harlem Railroad gebaut hatte, Wagen in diesem neuen Design hergestellt. [1, S. 39–40]

Gotische Pferdebahnwagen für Philadelphia

Als 1857 der Siegeszug der Straßen- bzw. Pferdebahn die Stadt Philadelphia erreichte, wo am 21. Januar 1858 die erste Strecke in

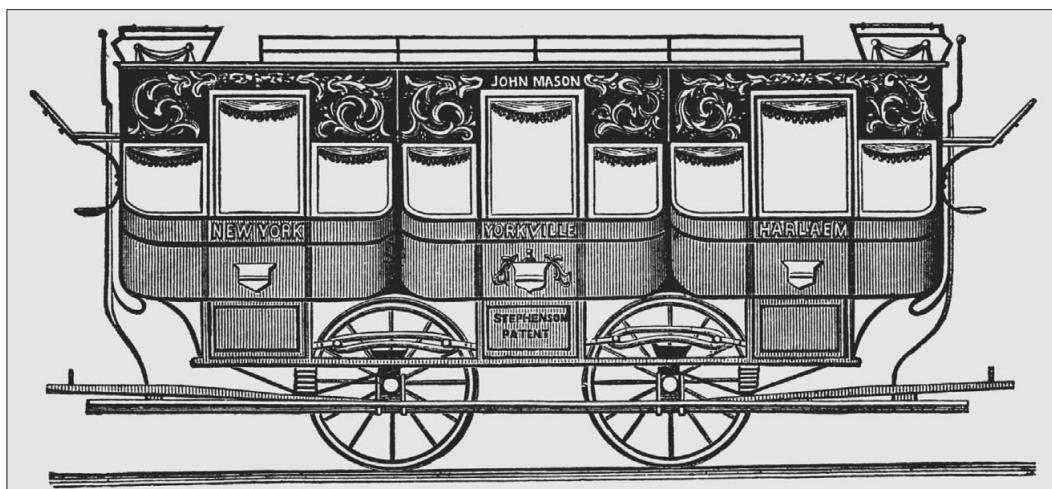


Bild 1 Zeichnung von „John Mason“, dem ersten Pferdebahnwagen der New York & Harlem Railroad, Baujahr 1832

(Repro aus [1])

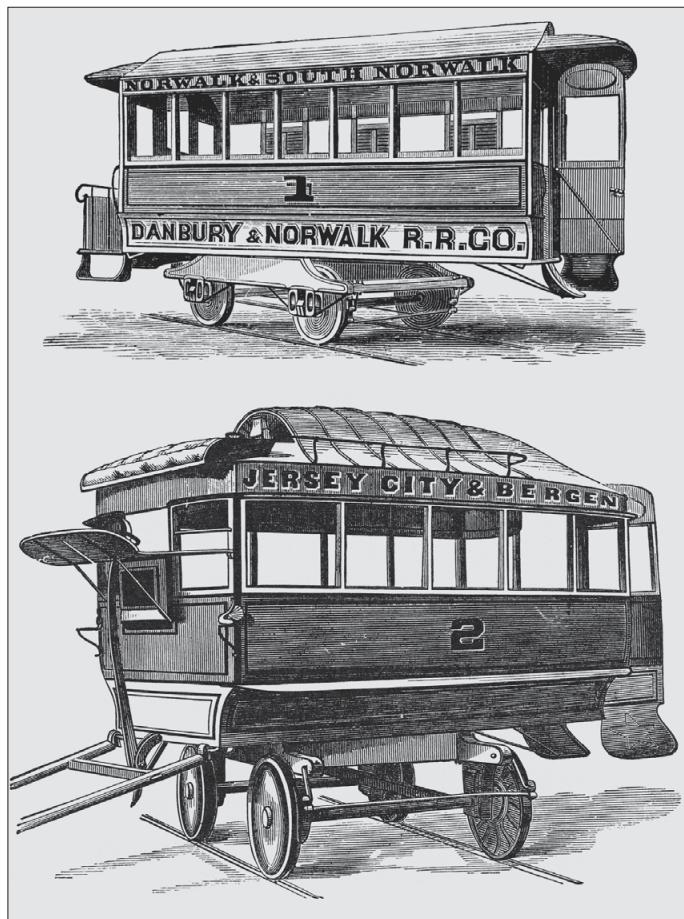


Bild 2 Zwei Pferdebahnwagen mit drehbarem Wagenkasten nach Entwürfen von Stephenson
(Repro aus [2])

Betrieb ging, stellten auch die dortigen Wagenbaufirmen ihren Betrieb auf den Bau von Straßenbahnwagen um. Die bekanntesten Firmen waren Murphy & Allison und Kimball & Gorton. Das erste Modell von Kimball & Gorton basierte auf den Fahrzeugen von Eaton, Gilbert (auch Eaton & Gilbert, ab 1844 Eaton, Gilbert & Company) in New York. Eine Werbeanzeige des Unternehmens zeigt einen dieser Eaton-Gilbert-Straßenbahnwagen zusammen mit einem Drehgestell-Eisenbahnwagen. Eine weitere Werbeanzeige zeigt einen Straßenbahnwagen in verbessertem Design. Dieser Wagen verfügte über ein Dach mit Spitzbogenprofil und zusätzliche Oberlichter aus Zierglas in gotischer Form. Dieses attraktive Design stieß auf große Akzeptanz, wobei für die Oberlichter auch alternative Stile gewählt wurden. [1, S. 49–51]

An dieser Stelle wird es nun etwas komplizierter. In den Ausgaben 1859 und 1860 von Edwin Troxell Freedleys „Philadelphia and its Manufactures“, einem „Handbuch über die Fertigungsindustrie Philadelphias“ finden sich folgende Kommentare über die „City Passenger Cars“ von Murphy & Allison: „[The firm ...] directed their attention [...] to the invention of improvements in cars, a matter in which they have been peculiarly successful. One of the improvements noticeable in the cars of their construction is, more headroom by arching the roof, and making that portion which overhangs the platform dome-shaped, by which means the drivers and conductors are protected from the sun and the storms. They also place a lamp in the centre of the roof, which diffuses the light more evenly and uniformly than by the old plan; and other lamps in front of the overshoots, by which, on the one hand, passengers are furnished with a better light in ascending and descending the steps; and on the other, the drivers have a better view of their horses. These and other improvements made by this firm, have no doubt contributed

in no small degree to increase the popularity with which street Passenger Railways are regarded in Philadelphia; and, as a necessary result, they have contributed to increase their own business, for this firm have already furnished seventy-five Cars for the Philadelphia Passenger Railways alone, while they have orders for nearly half as many more, besides some from Boston, Cincinnati, and other cities.“

„[Die Firma ...] richtete ihre Aufmerksamkeit [...] auf die Erfindung von Verbesserungen von Wagen; wobei sie äußerst erfolgreich waren. Eine dieser Verbesserungen, die sich in der Wagenkonstruktion bemerkbar macht, ist eine Vergrößerung der Kopffreiheit durch das Wölben des Daches und die kuppelförmige Gestaltung des über die Plattformen hinausragenden Teils, wodurch Fahrer und Schaffner vor Sonne und Stürmen geschützt sind. Sie platzieren außerdem eine Lampe in der Mitte des Daches, die das Licht gleichmäßiger streut, als die bisherigen. Weitere Lampen befinden sich vor den Treppenaufgängen, wodurch einerseits den Fahrgästen beim Auf- und Absteigen der Stufen ein besseres Licht geboten wird und andererseits eine bessere Sicht der Fahrer auf die Pferde ermöglichen. Diese und andere von dieser Firma vorgenommene Verbesserungen haben zweifellos in nicht geringem Maße dazu beigetragen, die Beliebtheit der Personenbahnen in Philadelphia zu steigern; und als notwendiges Ergebnis haben sie dazu beigetragen, ihr eigenes Geschäft zu vergrößern, denn diese Firma hat allein für die Philadelphia Passenger Railways bereits 75 Waggons geliefert, zumal sie bereits weitere Aufträge für Boston, Cincinnati und weitere Städte in ähnlicher Stückzahl haben.“ [1, S. 49–50], [3, S. 456]

Zusammenfassend darf festgehalten werden, dass die im Text beschriebenen „Verbesserungen“ nahezu eins zu eins in der Lithografie-Werbung von Kimball & Gorton zu sehen sind. Viele Historiker nehmen daher an, dass eigentlich Murphy & Allison die Erfinder dieser Details waren, die maßgeblich zum Wiedererkennungswert der Straßenbahn von Philadelphia beigetragen haben. Jedoch sind so gut wie keine bebilderten Anzeigen von Murphy & Allsion bekannt, und zudem war es nicht mehr möglich, die Herstellerfirmen von Pferdebahnwagen im „Philadelphia-Stil“ zu ermitteln, von denen Bildaufnahmen bekannt sind. Es existieren lediglich zwei US-Patente, die auf William C. Allison erteilt wurden: Nr. 26730 „Improvements in City-Railroad Cars“ vom 3. Januar 1860 für das Anbringen von Lampen in den Dach-

Bild 3 Werbelithographie der Kimball & Gorton Philadelphia R. R. Car Manufactory aus dem Jahre 1859





Bild 4 Werbelithographie von Murphy & Allison, Car Builders, 1908 Market Street, Philadelphia, versehen mit dem Zusatz „am 03. Mai 1863 um 3 Uhr morgens durch ein Feuer zerstört.“

Überhängen einer Straßenbahn und Nr. 28530 „City Railroad Car“ vom 29. Mai 1860 für ein System zur Installation von Oberdecksitzen in einer Straßenbahn durch eine Struktur, die vollständig von den Seitenwänden der Straßenbahn getragen wird und in den kälteren Monaten als ganze Einheit wieder entfernt werden kann. Eine Klärung dieses Sachverhaltes ist leider nicht mehr möglich, da die Fabrik von Murphy & Allison im Mai 1863 bis auf die Grundmauern niederbrannte und der Bau von Straßenbahnwagen in der neuen Fabrik im Jahre 1868 eingestellt wurde. [1, S. 50–51]

George Francis Train's Pferdebahnen

Viele der Ende der 1850er Jahre im Bau befindlichen Straßenbahnbetriebe entschieden sich dafür, ihre Wagen in Philadelphia bei Kimball & Gorton bzw. Murphy & Allison oder in New York bei Eaton, Gilbert & Company bauen zu lassen. Letzten Endes breitete sich der Erfolg der neuen und modernen Schienenfahrzeuge sogar über den Atlantik bis nach Großbritannien aus. Hier versuchte der US-amerikanische Kaufmann George Francis Train im Jahre 1859 in seiner neuen Heimatstadt Liverpool, eine dieser Straßenbahnlinien anzulegen, von welchen er in seiner Geburtsstadt Boston so begeistert war. Da die Stadt Liverpool, im Gegensatz zu Train, nur wenig von der Idee begeistert war, wandte er sich (in einem Brief, datiert auf den 9. März 1860) an die Behörden der Stadt Birkenhead, die sich am anderen Ufer des Mersey River befand. Die Stadtverwaltung von Birkenhead hingegen sahen ihre Chance auf einen Platz in den Geschichtsbüchern, und so wurde die Idee Trains, eine Straßenbahn nach amerikanischem Vorbild zu bauen, mit Begeisterung aufgenommen. Die offiziellen Bauarbeiten begannen im Juli 1860. [1, S. 71–73] Der Bau der insgesamt vier Wagen (ursprünglich waren nur drei vorgesehen) wurde dem etablierten örtlichen Wagenbauer Robert Main anvertraut. Bereits am frühen Morgen des 22. August war der erste Wagen einsatzfähig. Der offizielle Betrieb der Pferdebahn Birkenhead wurde am 30. August 1860 aufgenommen. [1, S. 72–73, 75]

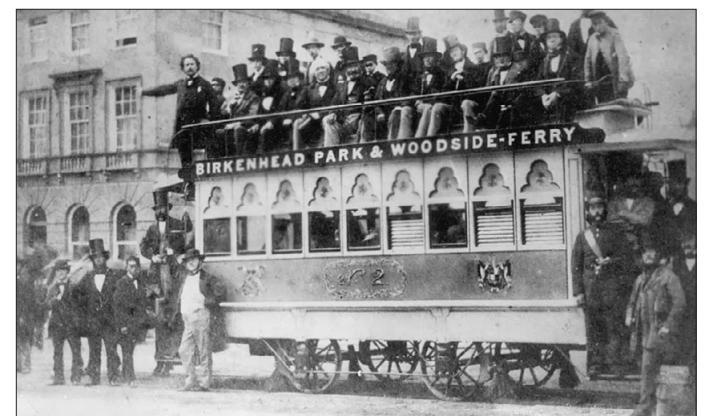
Der genaue Ursprung der eingesetzten Pferdebahnwagen ist allerdings nicht ganz eindeutig. Die Tageszeitungen, wie auch Train selbst, gaben an, dass die Wagen in den Vereinigten Staaten hergestellt worden waren; spätere Veröffentlichungen hingegen berichte-

ten, dass die Wagen vor Ort, unter der Verwendung von aus den Vereinigten Staaten beschafften Teilen, von Robert Main gebaut worden waren und das Design von Andrew Pallas, dem aus Philadelphia stammenden und von Train zur Kontrolle der Bauarbeiten beauftragten Ingenieur, stammte. [1, S. 75–76]

Ein vor einiger Zeit aufgetauchter persönlicher Brief Trains an Eaton, Gilbert & Company datiert auf den 10. Mai 1860, enthält eine Anfrage zum Preis der gebauten Fahrzeuge und ob die Möglichkeit bestehe, solche Wagen nach England zu exportieren, um sie auf seiner projektierten Bahnstrecke in der Liverpooler Nachbarstadt Birkenhead einzusetzen. Ob ähnliche Briefe auch an Kimball & Gorton bzw. Murphy & Allison verschickt worden waren, ist nicht überliefert. [1, S. 40]

Nach dem Erfolg in Birkenhead wandte sich Train an die Behörden in der Hauptstadt London. Hier eröffnete er in den Monaten März, April und August 1861 die Marble Arch Street Railway, die Westminster Street Railway bzw. die Lambeth Street Railway. Als Hersteller bzw. Lieferant der Wagen der Marble Arch Street Railway wurde in zeitgenössischen Berichten Elijah Freeman

Bild 5 Erinnerungsfoto mit George Francis Train auf dem Dach des Wagens 2 anlässlich der Eröffnung der Pferdebahn Birkenhead am 30. August 1860



Letzter Anschluss

... von Dahlem nach Marienfelde



An dieser Stelle soll auf ein – allerdings negatives – „Jubiläum“ aus dem Jahre 1965 hingewiesen werden. Die 1960er Jahre waren in West-Berlin keine Zeit, in der elektrisch betriebene Busse und Bahnen gefördert wurden. Der Niedergang der Straßenbahn nahm seinen Fortgang durch die Einstellung der Linie 95 (Sonnenallee/Schwarzer Weg–Mehringplatz) mit Ablauf des 1. Mai 1965; und kurz zuvor, am 21. März 1965, war die letzte Obuslinie verschwunden. Die sehr stark benutzte Linie A32 verband den U-Bahnhof Breitenbachplatz mit dem S-Bahnhof Marienfelde. Der Linienweg war Breitenbachplatz–Schildhornstraße–Schloß-

straße–Albrechtstraße–Siemensstraße–Leonorenstraße–Paul-Schneider-Straße–Malteserstraße–Marienfelder Allee–Bahnstraße (Kiepertplatz) am S-Bahnhof Marienfelde. Die eingesetzten Obusse konnten am Breitenbachplatz sowie am S-Bahnhof Marienfelde wenden; in der Malteserstraße an der einmündenden Preysingstraße (damals Standort der Pädagogischen Hochschule) waren Oberleitungen verlegt zum Kehren von E-Wagen. Die Betriebsstrecke führte über die Schloßstraße zum Betriebshof Steglitz, Hindenburgdamm (vgl. vb 2/2013, S. 29–37).

Zum Einsatz gelangten Fahrzeuge der Baujahre 1945/47 (Fa. Daimler-Benz/Schumann/SSW, dreiachsige Bauart) und 1956 (Gaubsschat/AEG, zwei-

achsige Bauart), mit jeweils offenen Heckplattformen und den Wagennummern 1212–1226 und 484–490. Die sechs Wagen des Jahres 1956 (485–490) glichen äußerlich stark den E2U der BVG jener Jahre und waren von der BVG auch entworfen worden. Von beiden Bauarten blieb je ein Wagen erhalten, die gelegentlich in Eberswalde laufen.

Das Foto aus dem März 1965, kurz vor der Umstellung auf Dieselbusbetrieb aufgenommen, zeigt zwei Fahrzeuge der Bauart 1956 am S-Bahnhof Marienfelde, vorn Wagen 487.

(Text: Reinhard Arf, Foto: Manfred Fiebig, Sammlung Reinhard Arf)



Herausgeber und Verlag: Verkehrsgeschichtliche Blätter e.V., Postfach 21 104, 10122 Berlin

Bankverbindung: IBAN: DE85 1001 0010 0655 1311 05; BIC: PBNKDEFF

Chefredakteur: Axel Mauruszt

Redaktion: Reinhard Arf, Wolfgang Dath, Michael Günther, Wolf-Dieter Machel, Dr. Hans-Joachim Pohl

Vertriebsleitung: Jürgen Rosinsky

Druck: MoritzDruck, Neue Jakobstraße 5, 10179 Berlin

Erscheinungsweise: zweimonatlich (Febr., April, Juni, Aug., Okt., Dez.)

Jahresabonnement: € 19,50 (Ausland € 25,00) einschließlich MwSt und Versandkosten

Einzelheft: € 3,70 (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: 21.11.2025

In diesem Heft:

Zur Formgestaltung der ersten Berliner Pferdebahnwagen – Vor 80 Jahren: Flucht nach Schleswig-Holstein (Teil 3) – Im Vogtland eine „gleislose Bahn“? – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Die am 1. Mai 1935 eröffnete Moskauer U-Bahn hat mehrere Bezüge zu Berlin: Vorplanungen und konkrete Bauplanungen wurden auch in Berlin erarbeitet, und nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges kamen 120 C-Wagen als Reparationsleistung nach Moskau und fuhren dort bis 1970.