

Links: Zur Betriebseröffnung 1868 lieferte die Maschinenfabrik Esslingen acht rotlackierte Decksitzwagen, deren Bestand in den Folgejahren auf 21 vergrößert wurde. Die Fahrgäste auf dem Oberdeck zahlten einen geringeren Fahrpreis und konnten Aussicht und Frischluft genießen. Die Bänke im Wageninnern verfügten über Lederpolsterung. Rechts: Ab Frühjahr 1869 kamen sechs speziell für den Ausflugsverkehr konstruierte «Sommerwagen» der Maschinenfabrik Esslingen zum Einsatz.

Ulrich Volkmer

Die Stuttgarter Pferdebahn

Im April 1859 unternahm der Eisenbahningenieur Ludwig Henz im Auftrag der preußischen Regierung eine mehrmonatige Studienreise in die USA zur Erforschung des dortigen Eisenbahnwesens. Nach seiner Rückkehr veröffentlichte er seine Erkenntnisse in mehreren Aufsätzen in der «Zeitschrift für Bauwesen». In der Ausgabe 10 des Jahrgangs 1860 erschien sein Bericht über die Pferdebahnen in Nordamerika. *In den letzten 7 Jahren, so schreibt Ludwig Henz, sind in allen größeren Städten der Union Straßenbahnen entstanden, welche ausschließlich dem Personenverkehr innerhalb der Städte und ihrer Vorstädte dienen und mit Pferden oder Maultieren betrieben werden. Die ersten Unternehmungen dieser Art kamen in New York und Brooklyn zur Ausführung, und da sich sehr bald die großen Vorteile herausstellten, welche diese dem Publikum und den Unternehmern gewährten, so säumten auch die anderen großen Städte nicht lange mit der Einführung dieses Kommunikationsmittels. [...] Die gewöhnlichen Fuhrwerke, die Kutschen und Lastwagen können die Gleise ebenfalls mitbenutzen und weichen aus, sobald der Pferdebahnwagen sein Herannahen durch das Klingeln der den Pferden umgehängten Glocken anzeigt. [...] Es haben sich weder Übelstände für den Verkehr noch für die Fußgänger herausgestellt. Die niedrigen Fahrpreise, die Annehmlichkeit des Fahrens auf Schienen, die geräumigen, eleganten und sanft laufenden Wagen, und besonders die Geschwindigkeit haben den Bahnen die Gunst des Publikums schnell erobert. Der Verkehr ist ein ganz enormer und die Gesellschaften machen durchaus gute Gewinne, obwohl sie die Verpflichtung übernommen haben, die durchfahrenen Straßen zu unterhalten und eine nicht unbedeutende Abgabe an die Stadt zu zahlen haben.* Auf den folgenden 22 Seiten des Berichts werden

Technik, Verkehr und betriebswirtschaftliche Aspekte der amerikanischen Pferdebahnen eingehend erörtert.

Der Bericht beflügelte in deutschen Städten Überlegungen zur Verbesserung der städtischen Verkehrsverhältnisse durch den Bau von Pferdebahnen. In Deutschland existierten bis zu diesem Zeitpunkt auf öffentlichen Straßen verkehrende Pferdebahnen nicht. Lediglich Paris hatte – als erste und bis dahin einzige Stadt auf dem europäischen Kontinent – bereits 1854 eine Pferdebahn nach dem «amerikanischen System» eingeführt.

In Stuttgart war es der Architekt und Bauunternehmer Georg Heinrich Schöttle (1823-1897), der konkrete Planungen für seine Heimatstadt in Angriff nahm. Schöttle hatte sich in den 1850er-Jahren erfolgreich als Subunternehmer im Eisenbahnbau in Oberschwaben und in der Schweiz betätigt. Die St. Galler Nachrichten ehrten ihn als einen der größten Eisenbahnpioniere der Nordostschweiz. 1859 kehrte Schöttle in seine Heimatstadt zurück und gründete ein Bauunternehmen in der Wilhelmstraße 14a. In der Folgezeit plante und baute er in Stuttgart und Umgebung zahlreiche Wohnhäuser und Gewerbegebäude, von denen etliche heute noch bestehen und einige unter Denkmalschutz gestellt worden sind. Schöttles Planungen zur Errichtung einer Pferdebahn konzentrierten sich auf eine Verbindung zwischen Stuttgart und dem 1836 eingemeindeten Vorort Berg. Über das Verkehrsaufkommen auf der Staatsstraße (heutige Cannstatter Straße) von Stuttgart nach Berg führte er zu verschiedenen Jahreszeiten umfangreiche Erhebungen durch. Am Ende seiner Berechnungen kam er zu der Überzeugung, dass

das Unternehmen auf jeden Fall rentabel zu betreiben sein müsse.

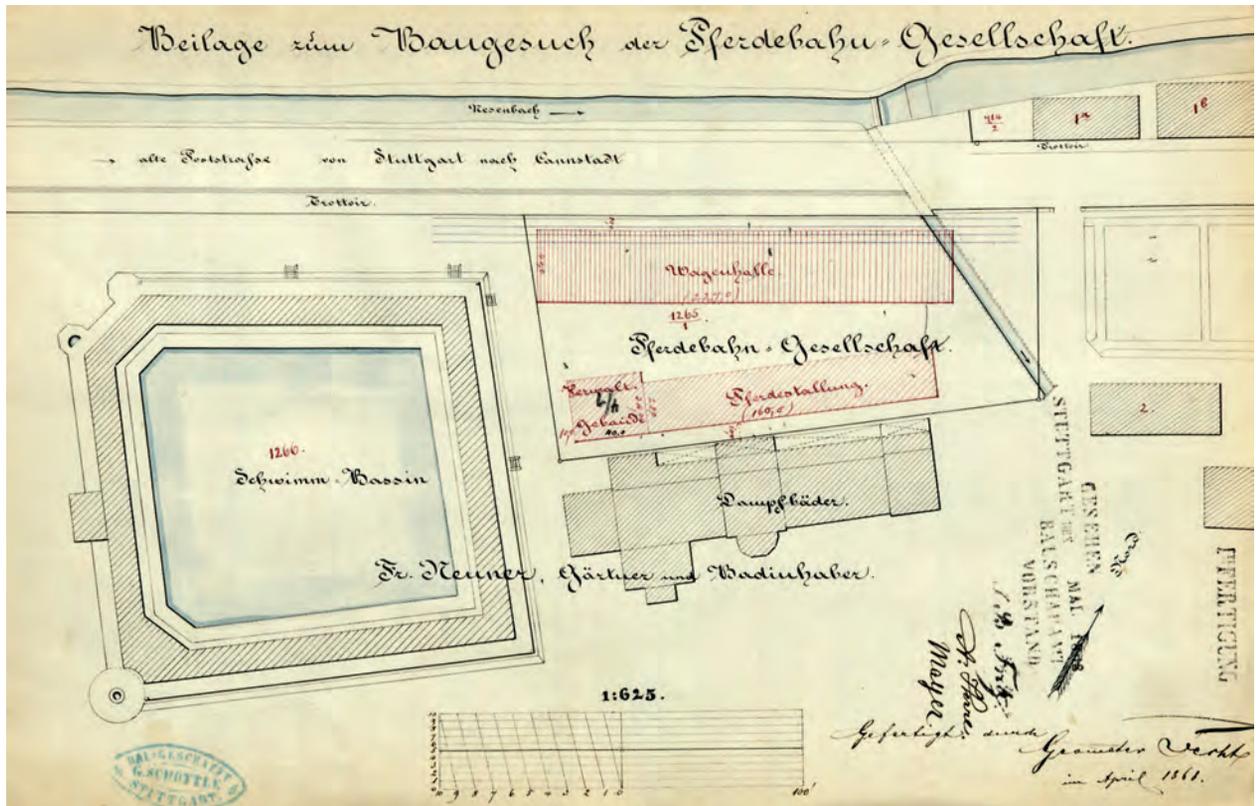
Am 19. Februar 1862 stellte Schöttle beim Königlichen Ministerium des Innern die Bitte des Baugeschäfts Georg Schöttle um geneigte Konzessionserteilung zur Erbauung einer Pferdebahn von Stuttgart nach Berg. Er begründete sein Gesuch mit dem starken Verkehr: *Die Benützung der Mineralbäder in Berg und Cannstatt sowie der dortigen Neckarbäder durch die in den letzten 20 Jahren außerordentlich zugenommene Bevölkerung der Residenzstadt sowie der Umstand, dass diese Bäder sich eines äußerst zahlreichen Besuchs zu erfreuen haben, endlich die vielfachen gewerblichen Beziehungen, in welchen Berg mit seinen nicht unbedeutenden Fabriken zu Stuttgart steht, müssen bei jedem aufmerksamen und unbefangenen Betrachter, welchem Gelegenheit gegeben ist, von dem bedeutenden Personenverkehr zwischen Stuttgart und Berg sich zu überzeugen, den lebhaften Wunsch nach einem Verkehrsmittel rege machen, das neben möglicher Billigkeit dem Zweck mehr als die seitherigen entspricht. Als ein solches glaube ich die Anlage einer Pferdebahn von Stuttgart nach Berg bezeichnen zu dürfen, weil mittels derselben ohne große Schwierigkeit und ohne große Gefahr für den übrigen inneren Verkehr einer Stadt durch Situierung ihrer Ausgangspunkte bzw. Stationen möglichst nahe an den Mittelpunkten der Stadt dem Publikum die heutzutage nicht zu unterschätzende Annehmlichkeit geboten ist, Geld und Zeit ersparen und dadurch zu jeder beliebigen Tageszeit von dem Verkehrsmittel Gebrauch machen zu können.* Die Ausführungen zur Rentabilität enden mit der Feststellung, dass in die Lebensfähigkeit einer derartigen Verkehrsanstalt nicht der geringste

Zweifel zu setzen sei. In der Beschreibung der technischen Ausstattung und der Betriebsweise orientierte er sich am Bericht von Ludwig Henz über die amerikanischen Vorbilder. Dem Gesuch angeschlossen waren ein Streckenplan und eine Skizze der vorgesehenen Gleisbauform. Die Strecke sollte von der Legionskaserne (an dieser Stelle wurde 1906 der Wilhelmsbau errichtet) über die obere Königstraße, Planie, Charlottenplatz und Neckarstraße bis zum Neckarufer beim Fußgängersteg nach Cannstatt führen. Eine Mehrfertigung des Konzessionsantrags sandte Schöttle wenige Tage später an den Gemeinderat der Stadt Stuttgart.

Das Innenministerium stand nun vor der Aufgabe, über die Genehmigung eines bisher in Württemberg wie auch im übrigen Deutschland noch unbekanntem Verkehrsmittels zu entscheiden. Zunächst musste geklärt werden, ob der Artikel 6 des Württembergischen Eisenbahngesetzes vom 19. April 1843 als Rechtsgrundlage für die Konzessionserteilung anzuwenden sei. Dieser Artikel ermächtigte die Regierung, Privatunternehmen Konzessionen für den Bau und Betrieb von Zweigeisenbahnen zu erteilen. Die Frage, ob das Pferdebahnprojekt als Zweigeisenbahn in Sinne des Artikels 6 anzusehen sei, wurde in einem Rechtsgutachten bejaht. Außerdem beurteilte die Ministerialabteilung für Straßen- und Wasserbau in einer ausführlichen Stellungnahme vom 8. März 1862 das Projekt rundum positiv: *Die Anlage einer Pferdebahn zwischen Stuttgart und Berg erscheint uns als ein sehr zweckmäßiges und zeitgemäßes Unternehmen, das vom Publikum*

Die viergleisige Umsteigestelle am Schlossplatz nach Umbau der Normalspurstrassen auf Meterspur. Die Aufnahme stammt aus dem Jahr 1895, die im Bild angegebene Jahreszahl 1887 ist unzutreffend.





Grundriss des ersten Pferdebahndepots in Stuttgart-Berg mit viergleisiger Wagenhalle und Pferdestall mit angebautelem Verwaltungsgebäude. Links das 1856 eröffnete Mineralbad Neuner mit dem bis vor wenigen Jahren größten Mineralwasserschwimmbecken Deutschlands.

mit Freuden begrüßt werden wird und das wohl wert ist, von der Staatsregierung unterstützt zu werden. So stand der Konzessionserteilung nichts mehr in Wege. Einer Entscheidungsvorlage des Innenministeriums stimmte der König am 14. Mai 1862 zu. Mit Schreiben vom 17. Mai 1862 ließ das Innenministerium dem Unternehmer Schöttle über die Königliche Stadtdirektion mitteilen, dass ihm die nachgesuchte Erlaubnis durch höchste Entschließung Seiner Königlichen Majestät unter dem Vorbehalt der näheren Bedingungen und Bestimmungen erteilt worden sei. Die Stuttgarter Pferdebahn war damit die erste Privateisenbahn, die nach dem Artikel 6 des Württembergischen Eisenbahngesetzes konzessioniert wurde.

Die Erarbeitung der näheren Bedingungen und Bestimmungen zog sich dann allerdings über eineinhalb Jahre hin. Die Verzögerung entstand im Wesentlichen dadurch, dass das Innenministerium dem Gemeinderat der Stadt Stuttgart die Gelegenheit gab, seine Wünsche einzubringen. Die endgültige Fassung dieser Bedingungen, ein 20-seitiges Regelwerk mit 38 Paragraphen, lag erst am 1. Dezember 1863 in einer endgültigen Fassung vor. Die Konzession wurde für die Dauer von 30 Jahren erteilt. Bau, Instandhaltung und Reinigung des Straßenpflasters im Gleisbereich war Aufgabe des Unternehmers. Die

Regierung beanspruchte umfangreiche Mitspracherechte bei unternehmerischen Entscheidungen. So musste zum Beispiel der Fahrplan und jede Tarifänderung der Regierung zur Genehmigung vorgelegt werden.

An einen Baubeginn war jedoch noch nicht zu denken. Zuvor musste Schöttle mit der Stadt Stuttgart über die Bedingungen für die Mitbenutzung der im städtischen Eigentum stehenden Straßen verhandeln. Zu den weitreichenden Forderungen des Gemeinderats gehörte die Einrichtung einer Ringlinie durch die Stadt, eine Beteiligung am Unternehmensgewinn sowie Sitz und Stimme im Aufsichtsrat und in den Aktionärsversammlungen, obwohl die Stadt keineswegs beabsichtigte, sich an der Gesellschaft durch Erwerb von Aktien zu beteiligen. Nachdem Schöttle, um das Projekt nicht weiter zu verzögern, auf die Forderungen einging, wurde der Vertrag zwischen Schöttle und der Stadt Stuttgart am 21./26. Januar 1864 unterzeichnet. Nun stellte sich ein Problem heraus: Die Bankiers, bei denen Schöttle auf der Suche nach Kapitalgebern im In- und Ausland vorsprach, prüften den Vertrag genau und beurteilten die Bedingungen der Stadt als inakzeptabel. Am 26. April 1864 schrieb der Genfer Bankier Köhler an Schöttle: *Wenn ein neues industrielles*

Unternehmen mit Erfolg aufgelegt werden soll, so muss es dem Kapitalisten nicht allein vorteilhaftere Bedingungen als den gewöhnlichen Zinsfuß bieten, sondern auch auf Grundlagen beruhen, die ihm die Gewissheit geben, seine Aktien jeden Augenblick wieder verwerten zu können. Diese Bedingungen scheinen mir aber bei Ihrem Projekt nicht zu bestehen, und ich finde darin die Haupthindernisse für die Platzierung der Aktien an unserem Platze. Diese Hindernisse sind erstens die Teilung des Reingewinns mit der Stadt und zweitens die Einmischung des Gemeinderats in die Verwaltung. [...] Und ich beschränke mich daher auf die Erklärung, dass es unmöglich wäre, zu den mitgeteilten Bedingungen für Ihre Sache Teilnehmer zu finden.

Schöttle, der weiterhin vehement für sein Projekt kämpfte, gelang es in zähen Verhandlungen, den Gemeinderat von einigen überzogenen Forderungen (Beteiligung der Stadt an Gewinn, Sitz im Aufsichtsrat) abzubringen. Am 17./19. Februar 1868 – seit dem Konzessionsgesuch waren sechs Jahre verstrichen – kam endlich ein neuer Vertrag zustande, der nun auch von den Kapitalgebern akzeptiert werden konnte. Allerdings wurde die Verpflichtung zum Bau der Ringlinie vom Charlottenplatz über Esslinger Straße, Hauptstätterstraße, Tübinger Tor, Pauli-

nenstraße, Tübinger Straße, Legionskaserne, Königstraße und Planie zum Charlottenplatz aufrechterhalten. Schöttles Befürchtungen, dass diese Ringlinie kaum kostendeckend betrieben werden könne, sollten sich später bewahrheiten. Für die Mitbenutzung der städtischen Straßen war eine jährliche Pauschale zu entrichten, die nach der Anzahl der eingesetzten Pferdebahnwagen bemessen wurde. Die Neckarstraße war damals erst bis zum Rondell (etwa in Höhe des Neckartors) ausgebaut. Die im Ortsbauplan bereits vorgesehene Verlängerung bis Berg wurde nun gleichzeitig mit dem Bahnbau in Angriff genommen. Die Kosten für den Bau der unteren Neckarstraße vom Rondell bis Berg mussten zunächst vom Unternehmer getragen werden, wurden aber nach Übergang der Straße auf die Stadt mit einem Pauschalbetrag in Höhe von 32.000 Gulden erstattet.

Schöttle gründete noch im Februar 1868 mit Stuttgarter Bankiers und anderen namhaften Kapitalgebern die Aktiengesellschaft «Stuttgarter Pferdeisenbahngesellschaft». Der Gesellschaftervertrag und die Statuten wurden am 31. März von der Regierung genehmigt. Der Eintrag in das Handelsregister erfolgte am 7. April. Aufsichtsratsvorsitzender war



Strecke in der Hauptstätterstraße nach Umbau auf Meterspur, etwa 1893; im Hintergrund eine Ausweichstelle. Der Wagen im Vordergrund fährt über Paulinenberg nach Heselach. Der Fuhrwerkslenker hat das Warnsignal des Pferdebahnkutschers gehört und weicht nun auf die rechte Straßenseite aus.



Decksitzwagen Nr. 6 der Maschinenfabrik Esslingen (1868) vor der offenen hölzernen Wagenhalle in Stuttgart-Berg. Die für den Fotografen posierenden «Fahrgäste» sind in diesem Fall wohl Arbeiter der Pferdebahngesellschaft. Die 55 Zentner schweren Fahrzeuge erforderten Doppelbespannung.

zunächst der Stuttgarter Verleger Eduard Hallberger. Der Aufsichtsrat ernannte Alwin Moser, Geschäftsführer beim Verlag Hallberger, zum ersten kommissarischen Direktor. In Zeitungsanzeigen und in einem Prospekt wurden Investoren zur Aktienzeichnung eingeladen. Das Kapital in Höhe von 350.000 Gulden konnte offensichtlich ohne Schwierigkeiten aufgebracht werden. Am 2. März 1868 trat die Gesellschaft mit Zustimmung des Gemeinderats in die vertraglichen Rechte und Pflichten des Unternehmers Schöttle ein.

Nun endlich konnten die Bauarbeiten beginnen. Die Gesellschaft erwarb von Friedrich Neuner, Erbauer und Inhaber des 1856 eröffneten Mineralbads Berg, ein 2000 qm großes Grundstück an der Poststraße in Berg (später Neckarstraße 268) und errichtete dort einen Pferdestall für 44 Pferde mit einem angebauten Verwaltungsgebäude, das neben den Büroräumen eine Dienstwohnung für den Stallmeister enthielt, sowie eine offene hölzerne Wagenhalle mit vier Gleisen, die gleichzeitig auch als Einsteigehalle benutzt werden konnte. Die Strecke wurde in der damals wie heute üblichen Normalspur (1435 mm) gebaut. Die Schienen lieferte das Walzwerk «Eschweiler Pumpe» bei Aachen. Sowohl das starke Schienenprofil als auch der Gleisabstand auf dem zweigleisigen Streckenabschnitt auf der Neckarstraße wurden so gewählt, dass ein Transport von Güterwagen der Staatseisenbahn möglich gewesen wäre. Dazu sollte es allerdings nie kommen. Die Pferdebahnwagen stellte die Maschinenfabrik Esslingen her, die seit ihrer Gründung (1846) die Württembergischen Staatseisenbahnen mit Lokomotiven

und Wagen belieferte. Bis 1868 hatte die Maschinenfabrik Esslingen unter der Leitung des Direktors Emil Kessler bereits 800 Lokomotiven produziert, von denen 80% exportiert wurden.

Den Streckenbau leitete Schöttle persönlich. Chausierungs-, Dohlen- und Pflasterarbeiten wurden zum Teil an Subunternehmer vergeben. Der für den Bau der Gleisanlagen erforderliche eisenbahntechnische Sachverstand wurde von Oberbaurat Georg von Morlok von der Württembergischen Staatseisenbahn beige-steuert, der in dieser Zeit auch die Erweiterung des Stutt-

gartener Bahnhofs leitete. Die «Schwäbische Chronik» stimmte am 14. Juli 1868 auf die bevorstehende Eröffnung ein: *Die Pferdebahn ist eine der neuesten Unternehmungen, welche die Stadt in kurzer Zeit mit nur wenigen der größten Städte auf dem Kontinent gemein haben wird. Sie entspricht, schon so lange projektiert, einem längst gefühlten Bedürfnisse und wird sicherlich zu gedeihlicher Weiterentwicklung der Stadt wesentlich beitragen. Bald werden wir kaum begreifen, wie wir eine so nützliche und bequeme Einrichtung so lange entbehren mochten, deren hoher Wert unsere Brüder jenseits des Ozeans schon lange erkannt haben.*

Am 21. Juli 1868 folgte eine Beschreibung der Pferdebahnwagen: *Die Einrichtung ist äußerst gelungen. So fasst jeder dieser Wagen im Innern 18, auf dem Oberdeck 20, auf den Plattformen zusammen 6 bis 8 Personen und das Eigengewicht erreicht nicht ganz 55 Zentner. Die innere Einrichtung ist äußerst bequem. An beiden Längsseiten laufen ziemlich breite Rohrsitze. Zwischen diesen Sitzreihen ist genügend Raum zum Durchgehen beim Ein- und Aussteigen gelassen. Zur Besteigung des Oberdecks ist an jedem Ende des Wagens eine Treppe angebracht; auch können die Pferde an jeder dieser Seiten angespannt werden, sodass ein Umdrehen des Wagens überflüssig wird.* Zur Betriebseröffnung standen acht der beschriebenen rotlackierten Decksitzwagen zur Verfügung. Noch im Laufe des Sommers wurden weitere acht Wagen in Betrieb genommen.

Am Abend des 27. Juli 1868 fand eine Probefahrt in Anwesenheit von Georg Schöttle, Oberbaurat Morlok, Vertretern der staatlichen und der städtischen Straßeninspektion, des Gemeinderats und des Aufsichtsrats statt. Ernsthafte Probleme wurden –

wie im Protokoll vermerkt wurde – nicht festgestellt. Die feierliche Eröffnung des ersten 2.927 Meter langen Streckenabschnitts vom Staatsarchiv (Nähe Charlottenplatz) bis Berg erfolgte am 29. Juli 1868. Die «Schwäbische Chronik» berichtete am Folgetag: *Gestern wurde die Pferdebahn, zunächst die Strecke vom Archiv bis zum Neunerschen Bad, dem Verkehr übergeben. Vormittags 10 Uhr fand die erste Festfahrt statt. [...] Die Wagen und etliche Gebäude waren festlich beflaggt. [...] Natürlich wird der Betrieb anfangs noch mit einigen Hemmnissen, z.B. Verspätungen, zu kämpfen haben, welche übrigens gewiss bald beseitigt sein werden. Die Wagen und die stattlichen Pferde fanden gestern allgemein Anklang.* Da zwischen Archiv und Berg zunächst nur ein Gleis fertiggestellt war, konnte lediglich im 20-Minuten-Abstand gefahren werden. Eine Ausweichstelle befand sich an der heutigen Heilmannstraße. In der Anfangsphase war das Verkehrsaufkommen so stark, dass sogar Mitglieder des Aufsichtsrats verpflichtet wurden, zur *Aufrechterhaltung der Ordnung und zur Vermeidung von Betriebsstörungen* auszuhelfen. In Zeitungsinseraten wurde die Bürgerschaft gebeten, den Anordnungen der mit Abzeichen versehenen Ordner Folge zu leisten.

Die 2.642 m lange eingleisige Ringlinie («Stadt-bahn») vom Archiv über Esslinger Straße, Hauptstätterstraße, Paulinenstraße, Tübinger Straße, Legionskaserne, Königstraße, Planie zum Archiv konnte bis März 1869 abschnittsweise eröffnet werden. Mit der durchgehenden Fertigstellung des zweiten Gleises zwischen Archiv und Berg im Juni 1869 war das in den Konzessionsbedingungen vorgesehene Streckennetz vollständig fertiggestellt. Die Ringlinie wurde in der Anfangszeit in beiden Richtungen befahren. Hierzu bestanden Ausweichstellen am Wilhelmsplatz und an der Legionskaserne. Obwohl alle vorliegenden Fahrpläne einen 10-Minuten-Betrieb auswiesen, wurde auf dem zweigleisigen Abschnitt vom Archiv nach Berg in den Sommermonaten im 5-Minuten-Abstand gefahren. An Sonntagen bei schönem Wetter wurde der Takt noch weiter verdichtet. Für die vom Unterneh-

mer gewählte Gleisbauform wurden sogenannte Hartwich-Schienen mit einem Metergewicht von 27 kg verwendet, deren Höhe (185 mm) exakt der Höhe der damals üblichen Pflastersteine entsprach, sodass eine mit der Straße bündige Schienenoberfläche geschaffen werden konnte. Die für den Spurradius der Wagenräder erforderliche Vertiefung wurde durch Verwendung abgeschrägter Pflastersteine bewerkstelligt. Bereits im Herbst 1868 – wenige Wochen nach Eröffnung des ersten Streckenabschnitts – sollte ein ernsthaftes Problem auftreten, mit dem niemand gerechnet hatte. Verursacht durch schwere Fuhrwerke, die das Gleis in Längs- und Querrichtung überfahren, senkten sich die Pflastersteine im Bereich der Schiene mit der Folge, dass das Gleis teilweise einige Zentimeter über das Straßenpflaster herausragte. Diese Situation wurde für die Kutschen und Fuhrwerke zunehmend gefährlich. Es ereigneten sich Rad- und Achsbrüche. Fuhrunternehmer und Pferdebesitzer beschwerten sich schriftlich bei der Stadtverwaltung und bei staatlichen Behörden. Der Gemeinderat musste sich bereits am 3. September 1868, wenige Wochen nach der Eröffnung, erstmals mit diesem Problem befassen. Die Pferdebahngesellschaft führte im Einvernehmen mit Stadtbaurat Christian Kaiser, Inspektor der städtischen Straßenbauinspektion, Probepflasterungen mit unterschiedlichen Bauformen aus. Schließlich einigten sich die Stadt und die Gesellschaft auf eine alternative Bauform. Statt abgeschrägter Pflastersteine



Pferdebahnwagen 30 vor dem Haus Büchsenstraße 58 auf der «Querlinie» Olgastraße – Silberburg, etwa 1893. Im Hintergrund die Garnisonskirche.



*Pferdebahnwagen 49
der Linie Heselach –
Eugenstraße in der
Böblinger Straße vor
der Bierbrauerei
Friedrich Weinhardt,
etwa 1893.*

wurde nun ein Backstein als Abstandshalter zwischen Schiene und Pflasterstein eingelegt. Die Umpflasterung, die erst im Juli 1869 in Angriff genommen und im Mai 1870 zum Abschluss gebracht werden konnte, verursachte zusätzliche Kosten in Höhe von 100.000 Gulden. Die erforderliche Erhöhung des Aktienkapitals hatte der Aufsichtsrat am 10. Mai 1869 beschlossen. Immerhin sollte sich diese Bauform für die nächsten 15 Jahre als stabil erweisen. Dennoch fielen Jahr für Jahr hohe Kosten für die Instandhaltung des Gleisnetzes und des Straßenpflasters im Gleisbereich an, die entsprechend den vertraglichen Bestimmungen ausschließlich von der Gesellschaft getragen werden mussten.

Bereits ab Mai 1868, noch vor Eröffnung des ersten Streckenabschnitts, bemühte sich die Gesellschaft um eine Streckenverlängerung von Berg bis zur Wilhelmsbrücke in Cannstatt. Da die Konzessionsbedingungen vom 1. Dezember 1863 diese Strecke nicht enthielt, war hierzu eine gesonderte Konzession der Staatsregierung erforderlich, die am 22. April 1869 erteilt wurde. Die Eröffnung der eingleisigen Strecke, die fahrplanmäßig im 20-Minuten-Betrieb befahren wurde, fand am 20. Juli 1869 statt. Vom neuen Streckenende konnten die Fahrgäste nach Überqueren der Wilhelmsbrücke das Cannstatter Stadtzentrum in wenigen Minuten erreichen. Mit dieser 1.172 m langen Strecke betrug die Gesamtlänge aller Strecken 6.742 m.

Die in der Anfangszeit unerwartet starke Freqüentierung machte sofort nach Betriebseröffnung die Erweiterung der Betriebsanlagen erforderlich. Noch 1868 wurde auf dem Gelände an der Poststraße ein weiterer Pferdestall für 30 Pferde errichtet.

1869 erwarb die Gesellschaft ein weiteres Grundstück in Berg an der heute nicht mehr bestehenden Diagonalstraße, auf dem ein provisorischer hölzerner Sommerstall für 60 nur in den Sommermonaten benötigter Pferde errichtet wurde. Am 15. Juli 1870 wurde das Betriebsgelände an der Poststraße durch Erwerb angrenzender Grundstücke um weitere 4000 qm vergrößert. Die auf dem Erweiterungs-gelände vorhandenen Gebäude Neue Straße 2 (Gasthof «Grüner Hof») und Neue Straße 4 (sog. «Kaserne») wurden in Dienstwohngebäude umgebaut. Vor diesen Gebäuden entstand 1871 eine gemauerte 5-gleisige Wagenhalle mit Werkstätten und weiteren Dienstwohnungen. Ab dem Sommerfahrplan 1870 wurde die Stadtbahn nur noch im Uhrzeigersinn befahren. Die Ausweichen am Wilhelmsplatz und an der Legionskaserne wurden in den Folgejahren auf Wunsch des Gemeinderats entfernt. Dagegen entfiel nun der Umsteigezwang am Archiv, die von Berg bzw. Cannstatt kommenden Wagen fuhren also weiter über die Stadtbahn und zurück nach Berg bzw. Cannstatt.

Die Betriebsergebnisse erfüllten nicht die Erwartungen der Aktionäre. Die «Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen» vom 3. Juni 1872 beschreibt die Situation: *Im Jahr 1871 belief sich bei einer Einnahme von 102.977 Gulden der Reingewinn auf 13.728 Gulden, woraus eine Dividende von 3% an die Aktionäre verteilt wurde. Die Dividende in 1870 betrug 2,5% und in 1869 in 17 Monaten 4%. Benutzt wurde die Bahn in 1871 von 1.392.309 Personen und war die geringste Frequenz im Dezember mit 56.905, die größte im Juli mit 207.728 Personen. Die bei der Gründung dieser Bahn allgemein gehegte Hoffnung auf eine genügende*

Rentabilität hat sich bis jetzt nicht erfüllt. Als Hauptursache des unerwarteten Misserfolgs muss die Existenz und der Betrieb der Stadtbahn angesehen werden, da es durch fortgesetzte genaue Aufnahmen und Berechnungen nachgewiesen ist, dass die Strecke für Conducteure, Kutscher, Bahnwärter, Pferde und Wagen – selbst ohne die nicht berechenbaren Kosten für Pflasterung – jährlich ca. 12.000 Gulden mehr kostet als erträgt. Es hat sich ganz klar herausgestellt, dass die Ausdehnung der Pferdebahn zu einer Ringfahrt durch die Stadt kein wirkliches Bedürfnis ist, was sich leicht erklären lässt, da hier die Zielpunkte zu Fuß meistens schneller erreicht werden als mit den Pferdebahnwagen. Deshalb hat sich der Aufsichtsrat an den Gemeinderat mit der Bitte gewendet, es möge versuchsweise gestattet werden, die Stadtfahrten einzustellen, jedoch ohne die Schienen zu entfernen, sodass später wieder der Versuch gemacht werden könnte, ob bei der rasch fortschreitenden Entwicklung der Stadt sich ein Bedürfnis auch für die Stadtbahn einstellen könnte. Weiter hat der Aufsichtsrat den Gemeinderat gebeten um Änderung des Vertrags hinsichtlich der Pflasterung. Da das Pflaster nicht durch die Pferdebahn selbst, sondern durch die Räder der schwer beladenen Wagen verdorben wird, die Wagen der Pferdebahn aber auf den Schienen laufen, so erscheint es unbillig, die Pferdebahngesellschaft die ganze Last der Pflasterung und Unterhaltung des Pflasters zwischen und neben den Schienen aufzuerlegen. Wenn nun auch vom Gemeinderat die erhoffte günstige Entscheidung in obigen Punkten erfolgen sollte, so bleibt für die Pferdebahn immer noch die große Schwierigkeit zu überwinden, dass der Verkehr auf derselben zwischen Sommer und Winter so sehr verschieden ist. Der Pferdebestand muss jedes Spätjahr reduziert und jedes Frühjahr wieder ergänzt werden, was ohne große Opfer nicht möglich ist. Ebenso muss das für den Sommer mit guten Kräften verstärkte Personal an Conducteuren und Kutschern jedes Spätjahr vermindert, im Frühjahr wieder mühsam vermehrt werden.

Zum Vergleich: Die Berliner Pferdebahn erwirtschaftete im 1870 eine Rendite von 8% und im Jahr 1871 von 14%.

Der Gemeinderat lehnte die beantragte vorübergehende Stilllegung der Stadtstrecke ebenso ab wie eine Beteiligung der Stadt an den Kosten der Straßenpflasterunterhaltung im Bereich der Pferdebahngleise. Das Beharren auf vertraglichen Ansprüchen und die mangelnde Bereitschaft, der Pferdebahngesellschaft in unternehmerischen Belangen gewisse Freiheiten zuzugestehen, sollten das Verhältnis zwischen Gemeinderat und Gesellschaft dauerhaft belasten.

An der unbefriedigenden finanziellen Situation der Gesellschaft sollte sich auch in den folgenden Jahren nichts ändern. Die Rendite blieb dauerhaft

sehr gering, der Aktienkurs sank auf 70% des Ausgabewerts. Die 1880 geplante Anbindung der neuen Gewerbehalle (am heutigen Hegelplatz) kam nicht zustande, da sich Gemeinderat und Gesellschaft über die Konditionen nicht einigen konnten. Die 1882 von der Gesellschaft beantragte und vom Gemeinderat unterstützte Streckenverlängerung über den Schlossplatz bis zum Hotel Marquardt mit dem Ziel einer besseren Anbindung des Bahnhofs (an der heutigen Bolzstraße) scheiterte am Veto des Innenministeriums. Immerhin gelang es der Gesellschaft, die Genehmigung zum Einbau von drei neuen Ausweichstellen an der eingleisigen Stadtbahn zu erwirken, sodass diese Strecke ab Herbst 1883 wieder – wie in der Anfangsphase – in beiden Richtungen befahren wurde.

Als 1883 dem Unternehmer Emil Kessler, Direktor der Maschinenfabrik Esslingen, eine Konzession für den Bau und Betrieb der Zahnradbahn zwischen Stuttgart und Degerloch in Aussicht gestellt wurde, bemühte er sich, den Gemeinderat für eine direkte Pferdebahnverbindung zwischen dem Staatsbahnhof und dem Zahnradbahnhof zu gewinnen. Auch diese Strecke kam – ebenso wie eine vom Gemeinderat und der Bürgerschaft dringend gewünschte Anbindung der Vorstadt Heslach – nicht zustande. Das Ansehen der Gesellschaft, die den Standpunkt vertrat, neue Strecken erst dann bauen zu wollen, wenn die vorhandenen eine ausreichende Rendite abwerfen würden, war inzwischen stark gesunken. Während in anderen deutschen Städten die Pferdebahnnetze kontinuierlich ausgebaut wurden, herrschte in Stuttgart Stagnation. Nur etwa 10% des bebauten Gebiets hatten, wie Stadtbaurat Kaiser in einem Bericht an den Gemeinderat im November 1885 feststellte, eine Anbindung an die Pferdebahn.

Die weitere Entwicklung soll hier nur stichwortartig dargestellt werden. Am 29. Dezember 1884 richteten der aus Moers im Rheinland stammende Eisenbahningenieur Ernst Lipken und der Stuttgarter Kaufmann Heinrich Mayer ein Gesuch an den Gemeinderat auf Bau und Betrieb einer meterspurigen Pferdebahnstrecke von der Schwabstraße über Rotebühlstraße, Calwer Straße, Kanzleistraße, Schlossplatz, Schlossstraße (heute Bolzstraße), Friedrichstraße, Bahnhofstraße (heute Heilbronner Straße) zum Pragfriedhof. Da das Verhältnis zwischen der Stadt und der Pferdebahngesellschaft, die fortan als *alte Gesellschaft* bezeichnet wurde, seit Jahren gestört war, kam dieses Gesuch dem Gemeinderat sehr gelegen. Nachdem Bedenken gegen die Zulassung einer zweiten Pferdebahngesellschaft, die noch dazu in einer anderen Spurweite bauen wollte, durch ein Gutachten zerstreut werden konnten,

wurde der Vertrag zwischen der Stadt und der von Mayer und Lipken gegründeten offenen Handelsgesellschaft «Neue Stuttgarter Straßenbahn Lipken und Cie» am 9./12. Juli 1886 abgeschlossen. Das Innenministerium hatte seine Zustimmung am 4. Juli 1886 erteilt. Das Depot mit einer 5-gleisigen mit Wellblech verkleideten eisernen Wagenhalle wurde auf dem Grundstück Augustenstraße 85 in unmittelbarer Nähe des Direktionsgebäudes (Reuchlinstraße 19) errichtet. Am 25. August 1886 konnte die Strecke Schwabstraße – Pragfriedhof eröffnet werden. Im Dezember 1887 wurde vor dem Königsbau eine Umsteiganlage eingerichtet, auf der zwischen den Wagen der beiden Gesellschaften bequem umgestiegen werden konnte. Die Fahrpläne wurden so aufeinander abgestimmt, dass direkte Anschlüsse in alle Richtungen bestanden. Am 1. Februar 1888 kam auf Druck der Stadt ein Umsteigetarif zustande. Zwischenzeitlich hatte sich die alte Gesellschaft bereit erklärt, Strecken nach Heselach und zum Zahnradbahnhof zu bauen, die am 15./17. September 1887 mit der Stadt vereinbart wurden und am 21. Dezember 1887 in Betrieb gingen. Am 27. Dezember 1888 vereinigten sich die beiden Gesellschaften auf freiwilliger Basis. Die ohnehin erneuerungsbedürftigen Strecken der alten Gesellschaft wurden auf Meter-

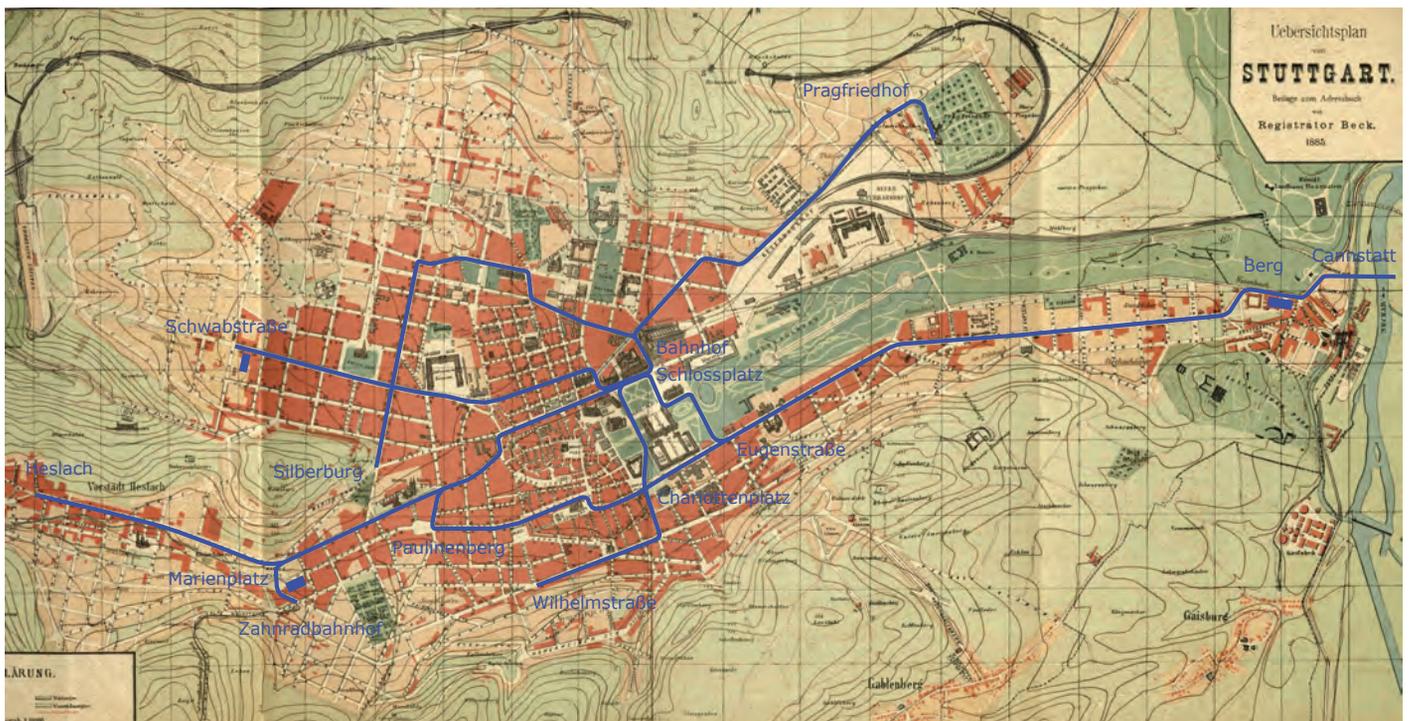
spur umgebaut, sodass ein einheitliches Gleisnetz entstand. Am 31. März 1890 änderte die Pferdebahngesellschaft ihren Namen durch Beschluss der Hauptversammlung in «Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)». Die Umstellung des Pferdebetriebs auf elektrischen Betrieb wurde am 19. Juli 1894 zwischen der Stadt und der SSB vereinbart und konnte in erstaunlich kurzer Zeit zum Abschluss gebracht werden. Die letzte Pferdebahn fuhr am 19. März 1897.

QUELLEN:

Stadtarchiv Stuttgart: 11 Depot B, Lfd. Nr. 2755 bis 2767.
 Staatsarchiv Ludwigsburg: F 201 Bü 731 bis 733.
 Zeitschrift für Bauwesen, Jahrgänge 1860 bis 1862.
 Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, Jahrgänge 1868 bis 1895.
 Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrgänge 1868 bis 1895.
 Schwäbische Chronik, Jahrgänge 1862 bis 1897.
 Stuttgarter Neues Tagblatt, Jahrgänge 1862 bis 1897.

LITERATUR:

Christian Kaiser, Die Stuttgarter Pferde-Eisenbahn, Stuttgart 1885.
 Paul Loercher, 60 Jahre Stuttgarter Straßenbahn, 1928.
 Nikolaus Niederich, Stuttgart und seine Straßenbahnen 1868–1918, Klett-Cotta, Stuttgart, 1998.
 Gottfried Bauer, Straßenbahnen in Stuttgart, Geramond Verlag, München, 2003.



Letzter Zustand des Pferdebahnnetzes 1893-1895 vor Beginn der Elektrifizierung. Es verkehrten vier Linien im Sechs-Minuten-Takt: Cannstatt – Schlossplatz – Paulinenberg / Schwabstraße – Schlossplatz – Pragfriedhof / Olgastraße – Schlossplatz – Silberburg / Eugenstraße – Charlottenplatz – Heselach. Außerdem wurde die Linie Schlossplatz – Zahnradbahnhof bedient, deren Fahrplan auf die im Zwei-Stunden-Takt verkehrenden Zahnradbahn abgestimmt war. Depots bestanden in Berg (1868) und an der Augustenstraße (1886) und an der Hauptstätterstraße (1890). 1893 wurden 5,9 Mio. Fahrgäste befördert. Die Streckenlänge betrug 16,34 km, im Einsatz waren 242 Pferde und 95 Wagen.