# Strom oder Hafer

## Die Geschichte der Bonner Pferdebahn

Sebastian Schadow Tutor: Dr. Bernward Fahlbusch Bearbeiter: Manfred Hesse<sup>1</sup>

#### Kurzfassung

Die Bonner Pferdebahn blieb wegen der allgemeinen Elektrifizierung des öffentlichen Nahverkehrs nur eine Episode der städtischen Verkehrsgeschichte. Schon bei ihrer Eröffnung zeichnete sich der beginnende "Siegeszug" der elektrischen Straßenbahn ab. … In der Zeit der privaten Trägerschaft der Bahn von 1891 bis 1905 … <und> unter der städtischen Betriebsführung bis 1909 standen dieselben wirtschaftlichen Aspekte im Vordergrund.

Seit 1902 fuhr die wirtschaftlichere städtische Elektrobahn durch Bonn und präsentierte sich als moderne Alternative zur "gemütlichen" Pferdebahn. ... Die Tiere verursachten höhere Kosten als die Elektrowagen und konnten deswegen mit ihnen nicht konkurrieren. Zudem entstand in der Bevölkerung eine Wahrnehmungsveränderung gegenüber der Pferdebahn von einem "modernen" zu einem "rückständigen" Verkehrsmittel. ... Deshalb wurde die Einstellung des Pferdebetriebes durchweg positiv bewertet. Erst in der Verklärung des "kaiserlichen Bonn", als die "Welt noch in Ordnung war", verlieren die Pferdebahn und ihre Tiere jenen rein sachlichen Maßstab, an dem sie zu ihrer Zeit gemessen wurden. In Erinnerungen und Anekdötchen gewinnt die Bahn ein nostalgisches Angesicht, welches bei Berücksichtigung der damaligen Zeitumstände als sehr zweifelhaft zu bezeichnen ist. Das Bild der "behagliche(n)" Pferdebahn ist zumindest fragwürdig und verschweigt die wirtschaftlichen Gesichtspunkte, die an sie und die Dienstpferde gelegt wurden. In solchen Bildern, die noch heute vorherrschen, dient das Pferd nur als heimeliges, schmückendes Beiwerk und Symbol der "guten, alten Zeit", während seine wirkliche Lebenssituation unerwähnt bleibt.

#### Keywords

Pferdebahn, Bonn, Elektrifizierung, Personentransport, Nostalgie, Kaiserzeit; Schülerarbeit

\_

<sup>1</sup> Die Publikation ist eine stark gekürzte Fassung der etwa 80seitigen Arbeit (mit 23 Abb., 4 Tab. zahlreichen Faksimiles und umfangreichem Anhang) im Rahmen des "Schülerwettbewerbs Deutsche Geschichte um den Preis des Bundespräsidenten"; die Veröffentlichung erfolgt mit freundlicher Genehmigung der Körber-Stiftung, Hamburg. Die Auslassungen/Hinzufügungen der Autoren stehen in [...], wesentliche Auslassungen bzw. Textänderungen des Bearbeiters als ... bzw. in < >.

# 1 Einleitung

In Berichten <Bonner Zeitungen>, die in den Zeiten der Weimarer Republik, der "Ära Adenauer" und bis in die heutige Gegenwart geschrieben wurden, wird die Pferdebahn und ihre Zeit trotz der jeweiligen anderen Sicht auf die Geschichte durchweg positiv dargestellt.

Meine erste Aufgabe sah ich darin, diese Darstellungen zu hinterfragen und auf ihre Authentizität hin zu überprüfen. ... <Weiterhin wurde> in den bisherigen Arbeiten über diesen Abschnitt lokaler Verkehrsgeschichte die Rolle der Pferde als Zugtiere meistens nur am Rande erwähnt. Dabei kann es m. M. nach auch heute noch von Interesse sein, nicht nur die verkehrsgeschichtlichen oder betrieblichen Aspekte, sondern gerade den Stellenwert der Dienstpferde bei der Bahn zu berücksichtigen. Wie wurden z.B. die Tiere gehalten, war ihre Arbeit wirklich nur ein behagliches Trotten (vgl. Abb. 2)? War das Verhältnis der Pferdebahnkutscher zu dem "braven Gaul", der vor den Wagen gespannt war, wirklich so gut, wie es in den meisten Zeitungsartikeln präsentiert wird? ... Was kann man über das Verhältnis der Bonner Bürger zu den Tieren sagen?

Die kurze 18-jährige Periode der Pferdebahn <ist> bis zum heutigen Tage im Gedächtnis der Bonner Bürger <als> positive Assoziation an die "gute, alte Zeit", in der es noch nicht so schnell im Straßenverkehr zuging. ... Auf Berichte und Anekdoten <von Zeitzeugen> greifen die Zeitungen zurück und prägen so zusätzlich das Bewußtsein der Bonner diesem Verkehrsmittel gegenüber. Beispielhaft hierfür <stehen die beiden> Zeitungsartikel.

**Abb. 1:** General Anzeiger vom 15.1.1957 "Pferdebahnerinnerungen aus dem kaiserlichen Bonn"

"Man hatte es gut als Fahrer und Schaffner bei der Bonner Pferdebahn Anno 1904", berichtet er und hört noch im Geiste die reichlichen Trinkgelder in seiner Tasche klimpern. Zehn Pfennig kostete eine eineinhalbstündige Fahrt durch Bonn. Es habe kaum einen Fahrgast gegeben, der nicht noch einen Groschen, zumindest aber einen Fünfer für den "Kutscher" obendrauf zahlte. "Und erst die Herren Studenten — waren das fidele Brüder . . .!", schmunzeit der Jubilar. Manches Handgeld gaben sie nach fröhlicher Kneipe bei Kemp in Kessenich. Und nicht selten vertrachtete man so ein "blaues Haus" auf das Wagendach zum erfrischenden Luftbad.

Mit den Pferden war nicht immer gut Kirschen essen. Erinnert sich Johann doch an ein "biestiges Stück", das sogar mit den Vorderhufen ausschlug, wenn man es nicht ganz vorsichtig behandelte. Der Fahrer war froh, wenn er das Tier nach einer Tour am "Depot" Rheinweg wieder ausgewechselt bekam. Zwei Touren mußte jedes Pferd am Tag laufen. Die letzte Fahrt wurde, wenn der Fahrer nicht die Zügel festhielt, zur Hatz. Es ging der Futterkrippe entgegen.

Bei dem ersten Artikel handelt es sich um eine "Laudatio anlässlich des 84. Geburtstages des ehemaligen Pferdebahnkutschers Johann Eickenboom" <aus> der kaiserlichen Zeit, als er "Johann mit der Peitsche" war.

Abb. 2: Mittelrheinische Landeszeitung vom 22. 2. 1941 "Wer erinnert sich noch der Bonner Pferdebahn?" <Der erste Absatz steht fast wortidentisch in dem Artikel der Deutschen Reichszeitung vom 9.7.1924. Dieser

Die Spurweite der alten Pferdebahn war enger, die Wagen waren schmäler, hatten auch nicht die gefälzlige Form der späteren elektrischen Bahn. Oellampen brannten abends statt Glübbirnen, und statt des Unstlingens der Fußglode schlug der Führer einen Knüppel gegen eine Metallglode. Die Peitsche ruhte meist in einer Ece. Der brave Gaul trottete behaglich vor besetztem oder unbesetztem Wagen. Müde hingen dusmeist die Stränge herab, das Pferd mußte sich eigentzlich nur beim Anziehen des Wagens anstrengen. Unsenehm war es, im Sommer im offenen Wagen hinz aus nach Endenich. oder nach Kessenich zu sahren, wos bei das Auge Felder und Gärten streifte, die heute längst mit häusern bebaut sind.

Es weilen noch Boltsgenossen unter uns, die lange Jahre der Pferdebahn gedient haben. Der Dienst bes gann morgens um 6.45 Uhr und dauerte bis abends 9.45 Uhr. Es war noch eine gemütliche Fahrerei. Die Haltestellen wurden höchstens von alten Leuten zum Auss und Einsteigen benutt, die jüngeren sorangen auf und ab, wie es ihnen gesiel. Der "Dienst am Kunden" ging später sogar soweit, daß Einzelwünsche der Fahrgäste, an bestimmten Stellen zu halten, erfüllt wurden. Meistens waren es die Damen, die einsach den Schaffner baten, sie am Haus Rummer soundso ausssteigen zu lassen. Ein alter Schaffner erzählt nus jener Zeit der Pferdebahn:

Artikel ist anlässlich des Jubiläums der Einweihung der Pferdebahn entstanden: "Vor 50 Jahren fuhr sie zum ersten Mal.">

# 2 Das Pferd: "Der Träger der Bahn"

#### 2.1 Pferdebestand und Herkunft

Havestadt & Contag begann 1891 ... mit 40 Pferden (35 Ostpreußen und 5 Ardenner). <Es> wurden drei weitere Ardenner angekauft, zwei Pferde verkauft, und ein Pferd war auf Grund eines "Hitzeschlages abgängig"<sup>2</sup>. <1892> wurden sechs Ardenner neu eingestellt, während vier Ostpreußen verkauft wurden, so dass 1893 der Bestand 42 Pferde umfasste (29 Ostpreußen und 13 Ardenner). In diesem Jahr wurden 13 neue Pferde eingestellt, acht verkauft und eins "nach Würzburg zum Ankaufspreis abgegeben"; ein neu eingestelltes Pferd ging wenige Tage später ein. ...

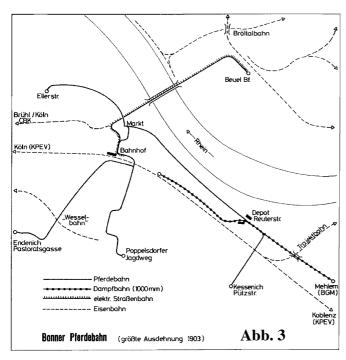
Diese An- und Verkäufe veränderten die Bestandsgröße nur unwesentlich, wohl aber das Rassenverhältnis des Bestandes, welcher nun aus 22 Ostpreußen

<sup>2</sup> Geschäftsberichte "Bonner Straßenbahn" Havestadt, Contag & Co 1891 bis 1896

und 24 Ardennern bestand. Auch 1894 brachte 11 "neu beschaffte Pferde" (ohne Rassenangaben), sieben Pferdeverkäufe und den Tod eines Tieres an einem Hirnschlag.

... Die Erprobung eines fünfminütigen Bahnverkehrs <ab 1. Nov. 1895 machte> die Anschaffung von 25 neuen Pferden notwendig; zugleich wurden auch sieben Pferde verkauft und zwei Pferde gingen aus ungeklärten Gründen ein. Trotz der Wiedereinführung des zehnminütigen Streckenbetriebes ab dem 1. Nov. 1896 wurde dieser Pferdebestand ... beibehalten. Die Betriebsgesellschaft ging in das Jahr 1897 mit einem Bestand von 65 Pferden. ...<sup>3</sup>

Weil die Dokumente der Rheinisch-Westfälischen Bahngesellschaft nicht mehr die Zahl der verkauften oder gestorbenen Pferde aufführen, lassen sich nur die Zahlen der jährlich angekauften Pferde benennen. ... Die Zahl der neu angekauften Pferde blieb mit 10 bis 13 in den Jahren 1899 bis 1902 <etwa> gleich. ... Die Einweihung der neuen Pferdebahnlinie nach Endenich 1903 machte eine weitere Erhöhung des Pferdebestandes um 23 Tiere notwendig. In den beiden letzten Jahren 1904 und 1905 unter der privaten Betriebsgesellschaft wurden noch einmal 10 bzw. 11 Tiere neu eingestellt.4



Die Stadt Bonn übernahm am 1. Nov. 1905 das gesamte Pferdebahnunternehmen mitsamt der 93 Dienstpferde, was den Schluss auf einen zwischenzeitlichen Verkauf der älteren Dienstpferde von Havestadt & Contag ... zulässt. Noch 1905 verkaufte die Stadt drei "ausrangierte" Pferde und ersetzte diese durch drei neu gekaufte Tiere.<sup>5</sup>

Das Jahr 1906 begann damit, dass am 18. Febr. 1906 ein Pferd auf dem Bonner Pferdemarkt und am 22. Febr. ein weiteres Pferd an

<sup>3</sup> Bis zur Betriebsübernahme des Unternehmens am 15. März 1899 durch die Rheinisch-Westfälische Bahngesellschaft lassen sich wegen nicht vorgefundener Geschäftsberichte keine Angaben machen. Die "Rheinisch-Westfälische Bahngesellschaft" übernahm 69 Pferde - Geschäftsbericht 1898/99

<sup>4</sup> Angaben aus PR 82/575 Liste sämtlicher Pferde

<sup>5</sup> PR 6499 Verkaufsbericht über die drei Tiere vom 17. 11. 1905; 25. 6. 1906 - 30. 7. 1906; 19. 7. 1907; 18. 1. 1908 - 23. 3. 1908; 30. 12. 1908 - 23. 2. 1909; 16. 8. 1909

einen Privatmann verkauft wurde. Im Juni wurden vier Pferde für den Bahnbetrieb gekauft, ehe am 21. desselben Monats ein Tier auf Anordnung des Tierarztes zum "Abschlachten" an einen Pferdemetzger verkauft werden musste sowie drei weitere "ausrangierte" Pferde auf normalem Wege verkauft wurden. Am 28. Juni starb zudem noch ein Pferd an einem Hitzeschlag. Auch im folgenden Monat wurden fünf Pferde außer Dienst gestellt und verkauft. s. 5 Bevor am 8. Aug. 31 Pferde in einer öffentlichen Versteigerung meistbietend abgegeben wurden, wurde am 2. Aug. auch noch ein weiteres Tier an einen Privatmann verkauft. Auf Grund der Einstellung der Pferdebahnlinie "Kaiserplatz-Poppelsdorf" wurden am 31. Okt. in einer öffentlichen Versteigerung <von den nun "überzähligen" Tieren) 10 veräußert und 14 Pferde an den städtischen Fuhrpark abgegeben. Darunter waren auch zwei Tiere, die erst im Dez. 1905 bzw. im Juni 1906 erworben worden waren. <So> ging die städtische Pferdebahn nur noch mit einem Pferdebestand von 30 Tieren in das Jahr 1907. Infolge der Einstellung der Endenicher Linie wurden am 13. Juli 1907 neun Pferde versteigert.s.5

Anfang 1908 wollte die Stadt Bonn den 19 Tiere umfassenden Bestand um zwei Pferde verkleinern. Sie nahm aber wegen der Bedenken des Stallmeisters Dräger auf eine Überbeanspruchung der Pferde im März 1908 wieder Abstand von diesem Vorhaben.<sup>s. 5</sup> Ende des Jahres 1908 wurden von 18 Dienstpferden "drei für städtische Arbeiten verwendet", … im Dezember wurden zwei zum "Verkauf taxiert", aber erst im Februar 1909 an einen Fuhrunternehmer verkauft. <sup>s. 5</sup> Im August 1909 verendete "trotz Behandlung" <sup>s. 5</sup> ein Pferd in seinem Stall an den Folgen einer Erkrankung. Zuvor war am 10. Aug. ein Pferd an den städtischen Fuhrpark verkauft worden. Die letzten 13 Dienstpferde wurden schließlich am 29. Nov. auf dem Betriebsbahnhof neben diversen weiteren Utensilien der Pferdebahn meistbietend versteigert.

## 2.2 Unterbringung der Pferde

Über die Unterbringung der Pferde lässt sich ... <nur> aus den Akten zu dem Betriebsbahnhof in der Coblenzer Straße 212 <berichten>. Hier waren ab 1891 ... die "Stallungen der Pferdebahngesellschaft". Der Betriebsbahnhof hatte in seinem Hauptgebäude 14 Pferdeständer, ausreichende Futterstände und im Obergeschoss einen Futterboden. Die Einstellung neuer Pferde machten Erweiterungen der Unterbringungsmöglichkeiten für die Dienstpferde notwendig. Diese umfassten schließlich 1904 ein 215,4 qm großes einstöckiges Stallgebäude, welches 32 Pferdeständer hatte, mitsamt einem Futterboden, 166 qm für die restlichen Stallungen, und 100 qm der Wagenschuppen der Dampfbahn

wurden für Stallungen der Pferde verwendet.<sup>6</sup> Außerdem bestand von 1903 bis 1907 im Endenicher Depot die Möglichkeit, bis zu vier Pferde für die Nacht dort unterzubringen oder sich ausruhen zu lassen. ... <sup>7</sup> Es ist davon auszugehen, dass nach den allmählichen Streckenstilllegungen und der massiven Verkleinerung des Pferdebestandes nur noch das Stallgebäude zur Pferdeunterbringung benutzt wurde. Da in den Akten nur jeweils von "Pferdeständen" bzw. von "Verschlägen" gesprochen wird, muss man sich hier keine heutigen Pferdeboxen vorstellen, sondern wirkliche "Ständer", in denen die Pferde zwar einen begrenzten Freiraum hatten, jedoch fest angebunden blieben.

## 2.3 "Pferdeleistungen"

Der Betrieb der Pferdebahn erfolgte mit Ausnahme eines rund 0,4 km langen Teilstückes, auf welchem Vorspann erforderlich war, durchgängig einspännig. Unter Einrechnung der drei- bis viermaligen Vorspannfahrten am Tag und <br/>bei Ausschluss> der kranken Pferde legte ein Dienstpferd im ersten Betriebsjahr täglich rund 19 km zurück.<sup>8</sup> ... Wegen der Streckenerweiterungen in den folgenden Jahren stiegen die Tagesdurchschnittsleistungen leicht an auf rund 19,5 km 1892 bzw. 20,4 km im Jahr 1893. ... 1894 blieben die Leistungen im Vergleich zu 1893 unverändert, obwohl die Pferde in beiden Jahren mit "ganz ungewöhnlichen Anstrengungen während der Sommermonate" auskommen mussten.

Die im Zuge des einjährigen Versuchs eines fünfminütigen Streckenbetriebes zwischen 1895 und 1896 erfolgten Neuanschaffungen von Dienstpferden ließen die Durchschnittsleistungen der Pferde nur geringfügig auf 17,44 km bzw. 1896 auf 16,78 km zurückgehen. Bis zum Jahr 1904 <waren> keine Quellen zu finden. ... Wahrscheinlich <stieg> auch die pro Tag von den Pferden zurückgelegten Strecken. Diese Vermutung wird durch ein 1904 vom ehemaligen Straßenbahndirektor der Stadt Frankfurt, Gustav Behringer, erstelltes "Gutachten über den Wert der Bonner Pferde- und Dampfbahn" bestätigt, weil die Pferde pro Tag bei Einrechnung "arbeitsunfähiger" Pferde im Durchschnitt pro Tag 24 km zurücklegten.<sup>9</sup>

Der Gutachter bemerkte weiter, dass "dies für Bonner Verhältnisse als normal zu bezeichnen" sei und die "Bonner Pferde […] kleinere und weniger besetzte Wagen" zu ziehen hätten, als etwa die Dienstpferde der Frankfurter Pfer-

<sup>6</sup> PR 6409 "Erwerb der Bonner Pferde- und Dampfbahn 1903 bis 1904", 31. 10. 1903

<sup>7</sup> Über die Verwendung und das Ablagern des Pferdemistes waren keine Quellen aufzufinden.

<sup>8</sup> Geschäftsberichte "Bonner Straßenbahn" Havestadt, Contag & Co 1891 bis 1896

<sup>9 &</sup>lt; Bei Einbeziehung der kranken Tiere legten die Pferde 1892-1894 rund 17 km am Tag zurück.>

debahn. Im Vergleich mit Frankfurt hätten die Bonner Pferde "geringere und langsamere Arbeit zu verrichten".

Konkrete Zahlen über die pro Tag von Pferden zurückgelegten Strecken lassen sich auch nicht aus der Zeit, als die Pferdebahn in städtischer Hand war, belegen. Doch 1906 verlangte Stallmeister Dräger den Ankauf von vier weiteren Pferden und verwies hierbei "auf den teilweise schlechten Zustand der Pferde" sowie die bevorstehenden Anstrengungen der Tiere durch den "stärkeren und längeren Sommerverkehr". 10 Infolge der beginnenden Umstellung des Straßenbahnbetriebes auf elektrischen Strom, die mit Streckeneinstellungen verbunden war, wurde sich auch stärker über die uneffektive Arbeit der Pferde mokiert. Als Beispiel hierfür mag der Leserbrief eines "sparsame(n) Bonner Bürger(s)" aus der "Deutschen Reichszeitung" von 1908 dienen. ... Der Schreiber meinte, dass beim "nicht besonders günstigen Stand der städtischen Finanzen" die Stadt bei den Pferden sparen müsse. Für die 1 km lange Reststrecke nach Kessenich seien bei 15 Stunden Betriebszeit 15 beschäftigte Pferde die reinste Verschwendung. Hiernach würde ein Pferd "nur eine Stunde pro Tag" arbeiten, statt dessen solle die Stadt besser alle Pferde bis auf sechs verkaufen, die dann nach seiner Rechnung vertretbare 2 Stunden arbeiten würden. Die Dinge lagen jedoch nicht so einfach, weswegen die Stadt auch nicht auf den Vorschlag einging.

Der Stallmeister <hatte> schon Anfang des Jahres davor gewarnt, den Pferdebestand weiter zu verkleinern. Ein solches Vorhaben wäre "eine Verminderung des Bestandes bis zur äußersten Grenze", stellte er fest, und "bei Erkrankung von Pferden (sei der) Betrieb nicht aufrecht zu erhalten". Wenn die Dienstpferde "stärker zum Dienst herangezogen" würden, wäre "nicht ausgeschlossen, dass die Pferde recht bald unbrauchbar" s. 10 sein würden. Auch wegen dieser Ausführungen des Stallmeisters ist auszuschließen, dass die Pferde ein geruhsames "Arbeitsleben" mit leichten Tätigkeiten führten. Die 13 letzten Dienstpferde wurden bis zum Tag der Einstellung des Pferdebahnbetriebes voll zur Arbeit herangezogen und es wurde versucht, "jedes Pferd […] ganz auszunützen".

# 2.4 Der Gesundheitszustand der Dienstpferde

Vom ersten Betriebstag der Pferdebahn an waren die privaten Betriebsgesellschaften daran interessiert, die Krankenziffern der Dienstpferde gering zu halten. Ein Tierarzt wurde zwar nicht angestellt, doch in jedem Geschäftsjahr entfiel ein bestimmter Teil der Ausgaben auf den Tierarzt und Medizin.

<sup>10</sup> PR 6499 17. 4. 1906; 18. 1. 1908

Zur Zeit der Einführung des Pferdebahnbetriebes und von November bis Dezember vermerkte der Geschäftsbericht von 1891 "schwere und allgemeine Erkrankungen der Pferde an Druse<sup>11</sup> bzw. Grippe". Ansonsten war der Gesundheitszustand der Tiere ein "normaler bis guter", wenn man von dem Tod eines Tieres durch einen Hitzeschlag absah. In den folgenden Jahren blieb der Gesundheitszustand der Pferde andauernd ein "normaler bis guter", außer dass 1893 ein Pferd wenige Tage nach dem Einkauf einging, in den folgenden beiden Jahren noch drei Pferde, von denen eins an einem Hirnschlag starb.

Gerade wegen der starken Anstrengung der Tiere während der Sommermonate rechnete Havestadt & Contag<sup>12</sup> mit einem bestimmten Anteil kranker Tiere, der tierärztlich behandelt wurde und bei Bedarf durch neu hinzu gekaufte Pferde kompensiert wurde. Die jährlichen Ausgaben für den Tierarzt und Medizin zur Heilung der Erkrankungen betrugen von 1892 bis 1893 im Durchschnitt 378,61 Mark, von 1894 bis 1896 485,24 Mark, wobei die Ausgaben 1894 mit 677,08 Mark äußerst hoch waren. In den nächsten beiden Jahren pendelten sich die Ausgaben wieder auf das vorherige Niveau ein. Über den Gesundheitszustand der Pferde während der Zeit der Rheinisch-Westfälischen Bahngesellschaft lässt sich nur wenig sagen. Vermutlich änderte sich die medizinische Versorgung jedoch nicht. Dies könnten die Ausgaben von 4.877,--Mark aus dem Jahr 1901 beweisen, die zum Teil zur "Verbesserung der Pferde" bestimmt waren.<sup>13</sup>

Vor der Übernahme des Pferdebahnbetriebes dürfte die Stadt Bonn die gesundheitliche Verfassung der Pferde als zufriedenstellend anerkannt haben, wie es auch das "Gutachten über den Wert der Bonner Pferde- und Dampfbahn" besagte. Hier wurde von Gustav Behringer festgehalten, dass "der Pferdebestand der Gesellschaft [...] anzuerkennen sei, umso mehr weil der Pferdebestand in (einem) guten Zustand" sei. Weiter scheint ... 10 % der Pferde jeweils arbeitsunfähig gewesen zu sein, obwohl die Tiere wegen der "geringere(n)" Arbeit eine "längere Lebensdauer als (die) Frankfurter Dienstpferde" hatten.

Unter der Stadt Bonn wurden kurz nach der Betriebsübernahme drei Pferde "ausrangiert". Dies geschah allerdings nicht aus Gesundheitsgründen, sondern bei dem Pferd Nr. 166 "Lona" auf Grund des mit 15 Jahren hohen Alters. Eigentlich wäre das Pferd "Lona" nach einem Gutachten des Kreistierarztes zum Schlachten verkauft worden, wurde aber schließlich doch noch "mit Rücksicht

<sup>11</sup> Bei Druse handelt es sich um eine ansteckende Pferdekrankheit. Sie führt zur fieberhaften Entzündung der Nasenschleimhaut und der Kehlgangslymphknoten.

<sup>12</sup> Geschäftsberichte "Bonner Straßenbahn" Havestadt, Contag & Co 1891 bis 1896

<sup>13</sup> Geschäftsbericht 1900/01 "Rheinisch-Westfälische Bahngesellschaft", S. 3

auf das gute Gebot" an einen Privatmann verkauft. Dort sollte es ausdrücklich nur zu "ganz leichten Arbeiten verwendet werden". Die übrigen zwei Pferde waren wohl in den Augen der Stadt "überzählig" geworden. Das ausrangierte Pferd Nr. 176 "Carola" <wurde> mit 11 Jahren nach vierjähriger Dienstzeit an einen Flaschenbierhändler verkauft.

Ab 1906 wurde der Tierarzt <namens Bongartz> nicht nur bei Krankheiten oder Unfällen ... gerufen, sondern er erhielt zusammen mit dem Stallmeister vermehrt den Auftrag, die zum "Ausrangieren" geeigneten Tiere auszusuchen und "zu taxieren". So wurde 1906 "auf Anordnung des Tierarztes" das 11 jährige Pferd Nr. 261 "Gabriel" nach nur einem Jahr Dienst bei der Bahn an einen Pferdemetzger verkauft. Zugleich wurden die 13 jährigen Pferde Nr. 128 "Alois" und Nr. 131 "Arnold" nach siebenjährigem Dienst sowie das neunjährige Pferd Nr. 227 "Erich" nach dreijährigem Dienst in private Hände verkauft. Im Juli 1906 verendete das Pferd Nr. 154 "Basilus" "plötzlich in seinem Stand", und der Kreistierarzt stellte nach einer Obduktion des Tieres den Tod als Folge eines Hitzeschlages fest-14

Trotz ihrer mehrjährigen Beschäftigung bei der Pferdebahn waren die "ausrangierten" Dienstpferde gerade im Alter unter zehn Jahren bei den lokalen Unternehmen als Arbeitstiere sehr beliebt. Speziell Speditionsunternehmen ließen sich vor dem "Ausrangieren" der Pferde für diese vormerken. Vermutlich lösten die Pferde die ihnen gestellten Aufgaben zur Zufriedenheit der Unternehmen und brachten dafür auch die nötige Verfassung mit.

Bei einer Beschwerde des städtischen Fuhrparks über drei von der Pferdebahn übernommene Pferde, die "sich nicht für den Dienst" eignen würden, lassen sich bei den Tieren Krankheitsbilder erkennen, die wohl auf den Dienst bei der Bahn zurückzuführen sind. Der Fuhrpark klagte darüber, dass Nr. 161 "Benjamin" "schlecht frisst und [...] zu heftig ist", während das Pferd Nr. 243 "Faust" "auf den Hinterbeinen verbraucht" sei und Nr. 259 "Gerta" ständig lahme. Mit Ausnahme des 12jährigen "Benjamin", der sechs Jahre Dienst hinter sich hatte, standen die beiden anderen siebenjährigen Pferde nur zwei bzw. ein Jahr der Pferdebahn zur Verfügung.<sup>s. 14</sup> Vor dem Hintergrund der relativ kurzen Betriebszugehörigkeit werfen die "Abnutzungserscheinungen" dieser beiden Pferde ein bezeichnendes Licht auf die Streckenführung.

... Nachdem am 13. April 1908 sich das Pferd Nr. 212 "Eleonore" nach einem Sturz "am linken Vorderknie" verletzte, wurde es vom Tierarzt für acht Tage dienstunfähig geschrieben und von ihm bis zur Dienstrückkehr am 1. Mai

<sup>14</sup> PR 6499 2. 7. 1906; Beschwerde des Fuhrparks vom 21. 1. 1907; 13. 4. 1908; 20. 11 1908

behandelt.<sup>s. 14</sup>... Am 23. Nov. 1908 <erklärte sich> der Kreistierarzt Grebe - wohl nach dem Ausscheiden des Kreistierarztes Bongartz - bereit, "erkrankte Tiere [der städtischen Straßenbahn] zu behandeln". <sup>s. 14</sup> Zwischen dem 12. Juli und dem 31. Juli 1909 behandelte er beispielsweise dreimal das Pferd Nr. 212 "Eleonore", welches "lahm und krank"<sup>15</sup> war, danach aber wieder völlig gesund wurde. Kreistierarzt Grebe konnte ... nicht verhindern, dass das Pferd Nr. 208 "Denver" nach sechstägiger Erkrankung am 15. Aug. verendete. Bis zur Auflösung des Betriebes und der Versteigerung der letzten 13 Pferde am 29. Nov. 1909 betreute der Kreistierarzt die Pferde.

#### 2.5 Futter und Unterhaltskosten der Pferde

Die Entwicklung der Futter und Unterhaltskosten lässt sich für die ersten Jahre wegen der sehr ausführlichen Geschäftsberichte gut nachvollziehen. Verfüttert wurden im ersten Betriebsjahr an die Pferde 80.234 kg Hafer, 38.059 kg Heu, 16.759 kg "Kraftfutterbeimengungen" wie Spelz oder Futterhülsen, 1.750 kg sonstiges Kraftfutter und 1.160 kg Kleie. Die tägliche Futterration für ein Pferd setzte sich aus rund 8 kg Hafer, 3,8 kg Heu, 1,9 kg "Kraftfutterbeimengungen" ... und 0,1 kg Kleie zusammen <s. Tabelle 1>.

Ein Pferd kostete Havestadt & Contag ungefähr 1,87 Mark an Futter und Unterhaltskosten pro Tag, wobei 1,67 Mark die reinen Futterkosten darstellten. Der Restbetrag setzte sich aus 0,11 Mark für die Hufpflege, 0,06 Mark für den Verbrauch an Streu und 0,03 Mark für Medizin und Kurkosten zusammen. ...

Um die hohen Futterkosten<sup>16</sup> zu senken, wurden 1892 das Kraftfutter und die "Kraftfutterbeimengungen" durch Häcksel ersetzt. Außerdem wurde der Verbrauch von Kleie deutlich gesenkt, indem man sie zusammen mit Rüben verfütterte. Die tägliche Futterration eines Pferdes blieb beim Anteil des Hafers gleich, die Verfütterung von Heu stieg auf 4,358 kg. ... Es gelang der Betriebsgesellschaft, die reinen Futterkosten um 4 Pf. zu senken, so dass die täglichen Futter- und Unterhaltskosten auf 1,84 Mark pro Tier zurückgingen. ... Obwohl Havestadt & Contag stets mit der Verfütterung neuer Futterarten, wie Mais, versuchte, die Futterkosten zu senken, blieb der Ernährungs- und Gesundheitszustand der Tiere immer ein "normaler bis guter". 1893 wurden die täglichen Futterrationen jeweils mit Mais und Spelz aufgefüllt, während bei Heu und besonders bei dem Hafer stark gespart wurde. Der Grund hierfür waren die hohen Jahresdurchschnittspreise pro 1.000 kg Hafer, die mit 165 Mark deutlich höher waren als 130 Mark für 1.000 kg Mais und 32,25 Mark pro 1.000 kg Spelz.

<sup>15</sup> PR 82/575 Anhang, Meldung vom 31. 7. 1909

<sup>16</sup> Geschäftsberichte "Bonner Straßenbahn" Havestadt, Contag & Co 1891 bis 1896

Wegen dieser hohen Jahrespreise stiegen die täglichen Futterkosten für ein Tier auf 1,90 Mark, was zusammen mit den gleich teuer gebliebenen Ausgaben für Medizin, Streu und Hufpflege tägliche Kosten von 2,12 Mark pro Tier verursachte. ... Im nächsten Jahr blieben die täglichen Futter- und Unterhaltskosten pro Tier in etwa gleich, wenn auch ab diesem Jahr in den Futterrationen der Spelz durch Häcksel ersetzt wurde. ...

Infolge der günstigen Preisentwicklung des Hafers wurde in den Jahren 1895 und 1896 wieder verstärkt Hafer in den täglichen Futterrationen beigegeben. ... Von 1895 an gelang es der Betriebsgesellschaft die täglichen Futterkosten zu senken, und das tägliche Futter jedes Pferdes kostete 1,55 Mark bei täglichen Gesamtkosten von 1,82 Mark; ... 1896 <br/>betrugen die> täglichen Futterkosten 1,39 Mark und die Gesamtkosten pro Pferd 1,59 Mark. ... Über die Jahre 1897 und 1898 lassen sich keine Angaben machen.

Die Geschäftsberichte der Rheinisch-Westfälischen Bahngesellschaft führen die Ausgaben für das Futter und den Unterhalt der Pferde nicht auf, sondern listen nur die Gesamtausgaben der Bahngesellschaft auf. ... Die Stadt Bonn übernahm 1905 als neuer Besitzer der Pferdebahn auch die Futtervorräte der Vorgängergesellschaft.<sup>17</sup> ... Bei dieser Auflistung der Futtervorräte ist besonders zu beachten, dass die Preise für Hafer im Vergleich zu 1894 etwa gleich geblieben waren, während sich Heu, Häcksel und Torfstreu stark verbilligt hatten. Der Preis für Mais war wiederum gestiegen. Während ihrer Betriebsführung bis 1909 war die Stadt an einer Senkung der Futterkosten interessiert. ... Wirtschaftliche Überlegungen führen schließlich 1907 dazu, einer Offerte der Firma Wevers nachzukommen und sich dort Pferdehäcksel zu kaufen. Vorher hatte die Pferdebahn ihren Bedarf an Pferdehäcksel bei dem städtischen Fuhrpark abgedeckt. Der städtische Fuhrpark hatte das Pferdehäcksel für 5,60 und 6 Mark für 100 kg angeboten, während die Firma Wevers es zum Preis von 5,20 Mark pro 100 kg verkaufte. ... Tab. 1

Futter	1891	1892	1893	1894	1895	1896		1908
Hafer	8 kg	8 kg	5,6 kg	5,2 kg	6 kg	6,4 kg	?	5 kg
Heu	3,8 kg	4,358 kg	3,65 kg	4 kg	3,5 kg	3,57 kg	?	5 kg
Spelz	1,9 kg	-	2,518 kg	-	-	-	?	-
Mais	-	-	3,347 kg	3,486 kg	2,7 kg	2,2 kg	?	4 kg
Kleie/Rüben	0,1 kg	0,3 kg	-	-	-	-	?	
Häcksel	-	3,095 kg	-	2 kg	2,672 kg	1,454 kg	?	1 kg

<sup>17</sup> PR 6410 "Erwerbung Bonner Pferde- und Dampfbahn 1905-1909"

### 2.6 Das Pferd als "Betriebswert"

Der Bestand der Dienstpferde stellte ... für die Betriebsgesellschaft einen "Sachwert" dar.¹¹ Die ersten Pferde, die "zum Durchschnittswert" von je 850 Mark erworben worden waren, machten für sie damit einen Wert von 34.000 Mark aus. ... Im Laufe eines Jahres sank der Wert der Gesamtzahl der Dienstpferde auf 31.220 Mark. ... Auch die Einstellung neuer Pferde konnte die "Wertminderung" der Pferde nicht aufhalten, die bei 42 Tieren Anfang 1893 nur noch einen Wert von 28.580 Mark darstellten. In jenem Jahr wurden ebenfalls neue Pferde eingestellt. Von den insgesamt 13 Tieren wurden acht zum Preis von 800 Mark, drei für 700 Mark, ein Pferd für 749,75 Mark und ein weiteres für 120 Mark eingekauft. Der gesamte Einkaufswert der neuen Pferde betrug 9.369,75 Mark. Von den neun verkauften Pferden konnte nur ... ein gesamter Verkaufserlös von 2.325 Mark <erzielt werden». ...

Dem erneuten Verfall des "Buchwert(es)" des Pferdebestandes auf 27.524 Mark begegnete man im folgenden Jahr mit dem Ankauf von 11 neuen Pferden für 4701,19 Mark. Gleichzeitig wurden sieben Pferde für zusammen 2.190 Mark verkauft, zwei Tiere "als unbrauchbar wieder abgegeben" für 425 Mark und ein durch einen Hirnschlag gestorbenes Pferd von der Versicherung für 598,38 Mark ersetzt.

1895 mussten ... 25 neue Pferde für 13.984,81 Mark erworben und sieben Pferde für insgesamt 2.435 Mark verkauft werden. ... Die Verminderung des Buchwertes der Pferde blieb aber trotz der Vergrößerung des Pferdebestandes bis auf 65 Tiere Ende 1896 bestehen. Beweise hierfür sind die Verringerung des Buchwertes von 28.940 Mark Anfang 1896 auf nur noch 25.983 Mark Anfang 1897. Acht neue Pferde wurden für 4.199 Mark 1896 eingekauft und für 2.025 Mark sechs Tiere verkauft.

Zwischen 1899 und 1905 kaufte die Rheinisch-Westfälische Bahngesellschaft verstärkt neue Pferde ein, die ... eine Vergrößerung des Bestandes bis auf 93 Tiere mit sich brachte. Im Durchschnitt lag das Alter dieser Tiere bei ihrem Ankauf zwischen fünf und sechs Jahren. ...

Die Einstellung, die die Stadt Bonn den übernommenen Dienstpferden entgegenbrachte, wird mit einem Zitat aus dem "Gutachten für den Wert der Bonner Pferde- und Dampfbahn" gut wiedergegeben: "Bei jedem ordnungsgemäß geführten Geschäft mit wirtschaftlicher Auffassung existiert kein überflüssiges Pferd und jedes Pferd ist ganz auszunutzen". Nach dieser Maxime verfuhren auch schon die beiden Vorgängergesellschaften der Stadt, doch während bei

<sup>18</sup> Sämtliche Angaben bis 1896: Geschäftsbericht "Bonner Straßenbahn" Havestadt, Contag & Co

ihnen vor allem die Wirtschaftlichkeit im Sinne der Aktienteilhaber im Vordergrund stand, sah die Stadt in den Dienstpferden auch die Möglichkeit, gute Verkaufspreise für die Stadtkasse zu erzielen. Für die Stadt war es, besonders nach den allmählichen Streckenstilllegungen wichtig, für die "ausrangierten" oder "überzähligen" Tiere gute Preise zu erzielen. Es wurde darauf geachtet, den Pferden nicht zu große Anstrengungen zuzumuten, um "später bessere Verkaufspreise" erreichen zu können. Ebenso bedeutete ein krankes bzw. totes Tier für die Stadt "Brachliegen" bzw. "Vernichtung" städtischen Kapitals.

Die Zahl der Verkäufe oder Versteigerungen von Dienstpferden zwischen 1905 und 1909 übersteigt deutlich die Anzahl der durch die Stadt angekauften Tiere. Nur sieben Pferde wurden insgesamt zwischen Ende 1905 und 1906 gekauft. Dagegen ... wurden 1906 für 31 Pferde auf einer Versteigerung 15.655 Mark eingenommen, und die 14 in jenem Jahr an den städtischen Fuhrpark verkauften Tiere brachten 8.750 Mark ein. Am 30. Nov. 1909 wurden die letzten 13 Pferde für zusammen 6.980 Mark versteigert.

Einen Einblick in die damalige Verkaufspraxis bietet ein Artikel des Bonner Lokalblattes "Volksmund" vom 22. April 1909, der mehrfach die Stadt darauf verwies, dass ihre "pflastermüden Pferde durch städtische Stallmeister freihändig verkauft wurden". Die dabei erzielten Verkaufspreise erregten "bei Leuten vom Fach Kopfschütteln" und seien "um einige hundert Mark zu billig". Energisch wurde der Oberbürgermeister aufgefordert, der Sache nachzugehen, um "Schaden (von) der Stadtkasse und (der) steuerzahlenden Bürgerschaft" abzuwenden. Die Vorwürfe der Zeitung stützten sich auf Erklärungen des Pferdehändlers Jakob Daniel und seines Sohnes Isidor Daniel, die den Stallmeister Johann Dräger stark belasteten. Jakob Daniel gab an, er habe "schon bei der Eröffnung der Pferdebahn" die Pferde für den Betrieb nur gegen "Trinkgelder" an den Stallmeister Dräger zwischen 10,20 Mark und mehr pro Pferd liefern können. Solche Bestechungszahlungen seien auch nötig, wenn man die Pferdebahn mit Futter beliefern oder "ausrangierte" Pferde kaufen wolle. In beiden Fällen entscheidet der Stallmeister über die Gesuche und lasse sich hierfür zum Beispiel von dem Futterhändler Josef Schliebusch und dem Pferdehändler Nathan Daniel, seinem Bruder, dafür gut bezahlen. Nur so sei es möglich, dass der Fuhrunternehmer Brenig zwei Pferde für zusammen 900 Mark von der Pferdebahn kaufte, um sie dann für 1200 Mark weiter zu verkaufen. Eine weitere Untersuchung der Vorwürfe verlief aber im Sande, weil Nathan Daniel und Josef Schliebusch zwar zugaben, dem Stallmeister gelegentlich Trinkgelder gegeben zu haben, doch hatten diese "mit dem Zustandekommen des Ankaufs [...] nichts zu tun". Johann Dräger verteidigte sich zudem in einer Erklärung damit,

dass bei dem "Verkauf von Pferden […] die Preise immer von der Betriebsdirektion festgesetzt" würden. Außerdem erfolge "der Ankauf von Fourage direkt von der Betriebsdirektion". <sup>19</sup>

# 3 Ein "vorbildliches Beförderungsmittel der Zeit vor 1900"? -Auswertung der Pferdebahnepisode

#### 3.1 Die Pferdebahn als Verkehrsmittel

Der jährliche Bevölkerungszuwachs der Stadt Bonn ließ ab Anfang 1880 den Wunsch nach einem öffentlichen Verkehrsmittel in der Bevölkerung laut werden. Zwischen 1871 und 1895 wuchs die Bonner Bevölkerung von 26.030 auf 44.558 Einwohner, was eine Verbesserung der innerstädtischen Verkehrswege und der Anbindung an die Nachbarorte notwendig machte. ... Die Stadtverordneten <einigten sich 1890> einstimmig auf die Einführung einer Pferdebahn, da die Bewohner der Koblenzer Straße bei einer anderen Bahnart "Lärm und Qualm" befürchteten. Um " den Frieden mit den Bürgern" zu sichern, wurde eine Pferdebahn eröffnet, obwohl auch andere Verkehrsmittel ohne tierische Zugkraft in Erwägung gezogen worden waren. Allerdings schien eine solche Bahn auch besser geeignet für die engen Bonner Straßen und Gassen. Aus diesen Gründen fuhr ab 1891 in Bonn eine Pferdebahn, während andere Städte allmählich begannen, auf ihren Bahnlinien elektrischen Betrieb einzuführen. ...

**Tab. 2:** Betriebsdaten der Pferdebahn

Betriebs- jahr	Beförderte Personen
1891	507.122
1892	709.266
1893	929.010
1894	1.163.908
1895	1.282.813
1896	1.406.257

Ein erstes Signal für ein Umdenken auf städtischer Seite war sicherlich der Einspruch Einführung gegen die geplante Pferdebahnlinie über die 1898 eröffnete Rheinbrücke nach Beuel. Stattdessen trat sie 1902 als Betreiber der eigenen städtischen Straßenbahn auf, welche zunächst nur den Bonner mit dem Beueler Bahnhof über die Rheinbrücke verband. Von diesem Zeitpunkt an zeichnete sich eine Übernahme der Pferdebahn immer deutlicher ab. ... Wie bereits erwähnt, hatte die Stadt schon während der Übernahmeverhandlungen die höhere Wirtschaftlichkeit einer "Elektrobahn" festgestellt. Doch nicht nur höhere Einnahmen aus

<sup>19</sup> PR 6392 "Beschwerden gegen das Zugpersonal 1903-1920"; Vernehmung J. Daniels vom 17. 5. 1909 sowie N. Daniels vom 19. 5. 1909; "Erklärung" J. Drägers vom 3. 8. 1909

einem elektrischen Straßenbahnbetrieb ließen sie sich gegen die Pferdebahn entscheiden, sondern auch die größere Platzkapazität der Elektrowagen, die die häufige "Überfüllung" der Pferdebahn beenden sollte. ...

Anzahl	Steh-/Sitzplätze	Bautyp
12	12 + 10	geschlossen
10	10 + 20	offen*
6	10 + 16	offen
6	10 + 14	geschlossen
10	(12-18) + (12-14)	geschlossen; versch. Typen nach 1896

**Tab. 3:** Pferdebahnwagen 1896 (Kapazität des Elektrowagens 1904: 30-32 Personen); \*Wegen Überbreite (über 2m) mußten diese Wagen 1896 eingestellt werden.

Die Einstellung <der> letzten Strecke am 24. Nov. 1909 bildete das Ende der "gemütlichen Fahrerei"<sup>20</sup>, welche bei den "gehobenen" Verkehrsverhältnissen in der Stadt nicht mehr zeitgemäß schien. Mit dem neuen elektrischen Straßenbahnnetz zog Bonn in der Entwicklungsstufe des Verkehrs mit anderen Städten gleich.

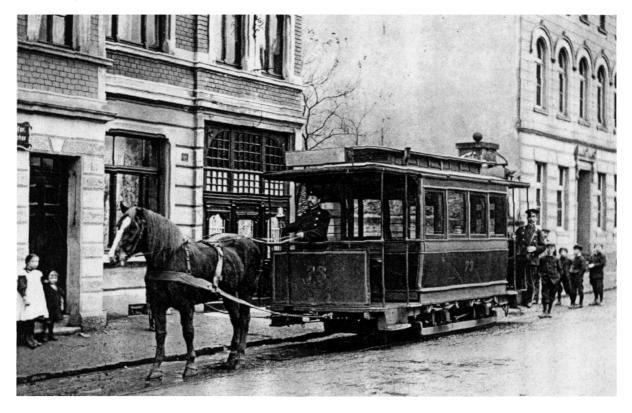


Abb. 4: Pferdebahn in Bonn, Pützstraße, am 24.11.1909 (METZGER, 1976)

<sup>20</sup> Mittelrheinische Landeszeitung vom 22. 2. 1941; s. Abb. 2

### 3.2 Das Verhältnis der Bonner zur "Päädsbahn"

... Über die Notwendigkeit der Anlage einer öffentlichen Verkehrsverbindung bestand in der gesamten Bevölkerung Einigkeit, dennoch waren mit der Pferdebahn auch Ängste und Proteste verbunden. Die Anwohner der Marktbrücke und des Bischofsgässchens befürchteten in ihren engen Straßen - zu Unrecht, wie sich später zeigen sollte - durch die breiten Pferdebahnwagen Unfälle. <Ebenso befürchteten> die Geschäftsleute die Entwertung ihrer Schaufenster. Auch der Kirchenvorstand von St. Martin protestierte gegen eventuelle Störungen des Gottesdienstes durch die vorbeifahrende Straßenbahn. Trotz dieser Bedenken stellte die Pferdebahn für Bonn anfänglich "eine Sensation" dar und wurde oft von den Bonnern in Anspruch genommen. ...

Die Freude über dieses neue Verkehrsmittel wich aber mit den Jahren einem schleichenden Unwillen gegenüber diesem. In der Bevölkerung wurden die Verspätungen und die ... gelegentlichen Überfüllungen der Wagen beklagt. Mit dem Vormarsch des Fortschritts war der Bürger immer weniger bereit, diese Nebenerscheinungen<sup>21</sup> einer tiergezogenen Bahn zu akzeptieren.

... Im Zuge der Einführung der elektrischen Straßenbahn wurden die Einstellungen der Pferdebahnlinien von den Bonnern nun begrüßt. Die neuen Elektrowagen boten mehr Platz, Komfort, Pünktlichkeit und wiesen den Weg in die Zukunft. In dieser Modernisierungsphase wurde die Pferdebahn nur noch als ein "antiquiertes" Relikt gesehen und fand deshalb keinerlei Befürworter mehr. ... Die elektrische Straßenbahn dagegen wurde für sie zum Symbol der Zukunft, in welcher man mit Hilfe des elektrischen Stroms nicht länger auf die tierische Kraft angewiesen sein würde.

Erst im Abstand von mehreren Jahren verbanden sich für die Bonner mit der Pferdebahn nostalgische Erinnerungen aus der "guten alten Zeit". ... Niemand wünschte sich dabei die alte Pferdebahn zurück, sondern sie diente nur als Beispiel für eine geruhsamere Zeit mit stärkeren zwischenmenschlichen Kontakten. Solche Erinnerungen und die mit der Bahn verbundenen Anekdoten wurden von späteren Generationen völlig unreflektiert übernommen und sind auch noch heute aktuell. ...

#### 3.3 Die Pferde

... Für den Dienst wurden bevorzugt starke Zugpferde (Kaltblüter) eingestellt, die den Arbeitsstrapazen gewachsen waren. Dennoch litten auch solche Pferde

<sup>21</sup> Es wurde sich auch vermehrt über den Pferdemist beschwert, der wegen der "nicht gewissenhaften" Reinigung auf der Straße liegenblieb; siehe "Akten der Polizeiverwaltung Eisenbahnen, Kleinbahnen, Straßenbahnen, Droschkenwesen 1891-1932"

nach ihrer Ausrangierung häufig unter Folgeerscheinungen ihrer Dienstzeit wie verbrauchten Hinterbeinen oder Lahmheitsanfällen.

Um Betriebseinbußen zu verhindern, kümmerten sich Tierärzte bei Unfällen oder Krankheiten um die Tiere, damit sie schnell wieder für den Streckendienst zur Verfügung standen. Pferde, die ungeeignet oder zu krank für den Betrieb geworden waren, wurden abgegeben und durch neu angekaufte Pferde ersetzt. Zudem wurde jedes einzelne Pferd als "Wirtschaftsfaktor" auch noch von den Betriebsgesellschaften versichert, um bei dem Tod eines Tieres den Anschaffungspreis ersetzt zu bekommen, wie aus den Geschäftsberichten hervorgeht. Der wirtschaftliche Aspekt wurde ebenso bei den Futtermitteln beachtet. ...

< 22Seit 1899 erfolgte nachweislich die namentliche Auflistung der Dienstpferde mit Angaben zu Alter, Geschlecht, Größe und Farbe jedes einzelnen Tieres. Es ist aber ein Trugschluss, daraus zu schließen, den Pferden wäre mit den Namen eine eigene Persönlichkeit zuerkannt worden. Die Namen für die Pferde hatten nur die praktische Funktion, das jeweilige Dienstalter besser erkennen zu können, weil die in einem Jahr angeschafften Tiere alle Namen mit denselben Buchstaben aus dem Alphabet bekamen. Im Schriftverkehr der Betriebsdirektion wurden die Pferde in erster Linie mit Nummern bezeichnet; ... auch eine Art "persönliche" Beziehung zwischen dem Betriebspersonal und den Dienstpferden <konnte> nirgends nachgewiesen werden. Es konnte auch kein Hinweis für ein solches "Verhältnis" im Stallbetrieb, etwa zwischen den Stallleuten und den Dienstpferden gefunden werden. Dem sachlichen Umgang mit Pferden als "alltäglichen" Gebrauchstieren war jede Form von Tierschutz fremd. Von niemandem wurde damals versucht, ... harten Arbeitsbedingungen der Dienstpferde, welche nachweislich zu Verschleißerscheinungen und Erkrankungen führten, abzumildern. ... Für heutige Verhältnisse ist die damalige Unterbringung der Pferde <in> so genannten "Ständern" mit nur wenig Freiraum für die fest angebundenen Tiere ... eine nicht tiergerechte Form der Pferdeunterbringung; sie scheint dagegen während der Betriebsdauer der Pferdebahn völlig normal gewesen zu sein.>

Das Pferd wurde als Sache oder Betriebsmittel angesehen, was durch das Fehlen jeglicher Anhaltspunkte für eine "engere" Beziehung zwischen Menschen und den Diensttieren nur unterstrichen wird. ...

Mit der zunehmenden öffentlichen Wahrnehmung der Pferdebahn als unmodern gerieten auch die Pferde in die Diskussion. Nun geißelte man die Pferde als Belastung der städtischen Finanzen und forderte eine bessere "Ausnut-

<sup>22 &</sup>lt; Der nächste Abschnitt wurde aus dem 2. Kapitel "Das Pferd: ..." hierher verschoben.>

zung" der tierischen Arbeitskraft von Seiten der Bürger. Pferde waren mit ihren Unterhalts- und Futterkosten dem elektrischen Strom wirtschaftlich unterlegen und nicht länger zeitgemäß. ...

<Im Ergebnis muss man sagen, dass den Dienstpferden der Pferdebahn unabhängig von den jeweiligen Betreibern ein rein wirtschaftliches Interesse entgegengebracht wurde. Sie wurden als reine Arbeitstiere gesehen, von denen "jedes Pferd [...] ganz auszunützen" sei. s. 22>

## Literatur

DER GROßE BROCKHAUS, (1901): in 20 Bd., 14. Aufl., Bd. 3: Artikel: Bahn. Brockhaus, Leipzig HARENBERG, B. [HRSG.](1989): Chronik der Stadt Bonn. Chronik, Dortmund

HÖROLDT, D. & M. VAN REY [HRSG.] (1986): Bonn in der Kaiserzeit 1871-1914. Festschrift zum 100jährigen Jubiläum des Heimat- und Geschichtsvereins Bonn. Selbstverlag, Bonn

HÖROLDT, D. & M. VAN REY [HRSG.] (1989): Geschichte der Stadt Bonn in vier Bänden. Bd. 4: Von einer französischen Bezirksstadt zur Bundeshauptstadt 1794-1989. Dümmler, Bonn

METZGER; P. (1976): Bonn am Rhein in alten Ansichten. Bd. 1. Zaltbomel, Bonn

NAUROTH, K.-H. (1989): Straßenbahnen in Bonn. Kenning, Nordhorn

WEFFER, H. (1987): Endenich. Die Geschichte des Bonner Vororts. Ortsausschuss, Bonn-Endenich

WIPPERFÜRTH, K.-H. (1978): Die Geschichte der Bonner Straßenbahn. 2 Bde. Bonn

#### **Dokumente**

Stadtarchiv, Bonn: PR (verschiedene Akten); Zeitungsartikel; Adressbücher Bonn: Jg. 1891-92, 1911/12

Geschäftsberichte: "Bonner Straßenbahn" Havestadt, Contag & Co und "Rheinisch-Westfälische Bahngesellschaft"

#### **Abbildungsnachweis**

Abb. 1 und 2: Zeitungsartikel 1957 bzw. 1941 siehe daselbst; Abb. 3: NAUROTH,, 1989; Abb. 4: METZGER, 1976.

**Kontakt:** Sebastian Schadow, Bayerstr. 18, 53332 Bornheim (Collegium Josephinum, Bonn)