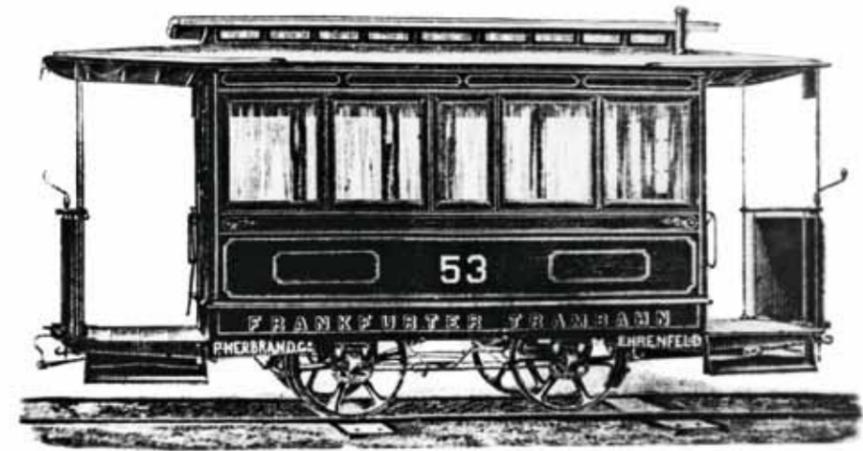


# Die Frankfurter Pferdebahn



# Die Frankfurter Pferdebahn



Zeichnerische Darstellung eines  
Pferdebahnwagens der Frankfurter  
Trambahn-Gesellschaft. Wagen dieser  
Ausführung wurden ab 1875 einge-  
setzt, zuvor waren doppelstöckige  
sogenannte „Imperialwagen“ genutzt  
worden. *Archiv Verkehrsmuseum Frankfurt am Main*

Titelfoto:  
Blick um 1895 auf die „Neue  
Zeil“ und die Allerheiligenstraße  
von der Konstablerwache aus. Im  
Hintergrund das Gebäude der  
Löwen-Apotheke in der Allerheili-  
genstraße 76, an dessen Stelle  
sich heute der Platz Konstabler-  
wache befindet.

*Archiv Verkehrsmuseum Frankfurt am Main*



Ein Sommerwagen der Pferdebahn biegt in den 1880er Jahren am Hessendenkmal vom Friedberger Tor in die Friedberger Anlage ein. Das Hessendenkmal befand sich bis 1970 an dieser Stelle und wurde im Zuge des Ausbaus der Friedberger Landstraße an seinen heutigen Standort westlich der Straße umgesetzt. Sammlung Matthias Kühl



Gruss aus Frankfurt a. M.

Hessen-Denkmal

## Ein Nahverkehrssystem für Frankfurt

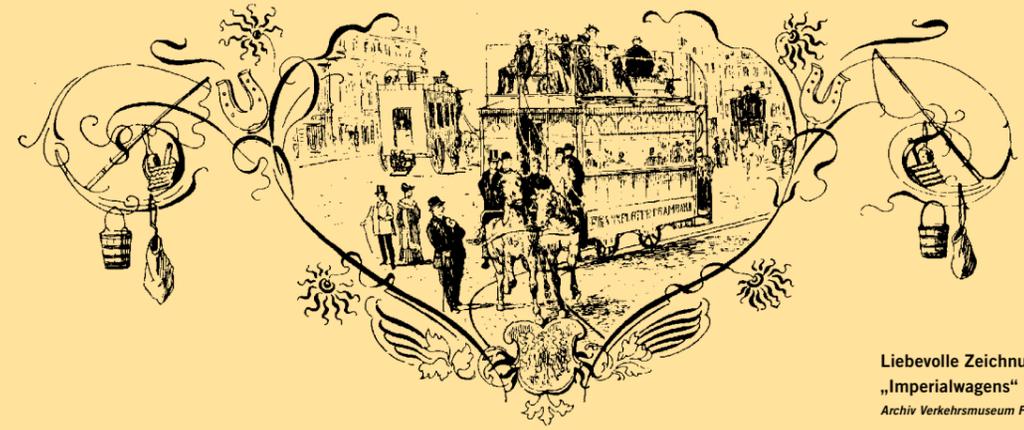
Anfang des 19. Jahrhunderts war die industrielle Revolution in Deutschland angekommen. Die Menschen zog es in die Ballungsräume, um in den neu entstandenen Fabriken Arbeit zu suchen. Viele Bauern und Landarbeiter, deren geringe Erträge nicht mit denen der ertragsintensiven Großgüter mithalten konnten, fanden hier Arbeit und Lohn. Die Landflucht führte zu einem schnellen Bevölkerungswachstum in Frankfurt. Hatte die Stadt 1810 noch rund 40.000 Einwohner, waren es 1875 schon 100.000. Um Wohnraum für die wachsende Bevölkerung zu schaffen, wurden 1830 die Wallanlagen, die die Innenstadt räumlich begrenzten, geschleift. Die neuen Viertel Westend, Nordend und Ostend vergrößerten die Stadtfläche erheblich. Nach wie vor aber mussten viele Menschen in den Randgebieten leben, wo Platz vorhanden und die Miete erschwinglich war. Für sie war es wichtig, dass die Wege zu ihren Arbeitsplätzen in der Innenstadt weder zu lang noch zu teuer waren. Der Wunsch nach einem preiswerten öffentlichen Transportmittel war geboren.

Selbst das Polizeiamt, das bei der Konzessionsvergabe für den Omnibusverkehr – und somit für das erste öffentliche Verkehrsmittel in Frankfurt – eine entscheidende Rolle spielte, plädierte vehement für einen öffentlichen Omnibusverkehr:

„Die Herstellung von Omnibusfahrten in der Stadt und der Gemarkung halten auch wir für an der Zeit und ein dringendes Bedürfnis. Die Stadt hat sich vor den Toren nach allen Seiten hin bedeutend, nach Bockenheim und Bornheim bis an die Grenze des Weichbildes,

angebaut. Die daselbst entstandenen Häuser dienen nicht, wie dies früher wohl der Fall war, nur zum Sommeraufenthalt, sondern sind das ganze Jahr über bewohnt. Handel und Wandel dagegen ist in der Stadt oder vielmehr innerhalb der Tore der Stadt geblieben. Die Bewohner vor den Toren sind geschäftlich und ökonomisch zum steten Besuche der Stadt deshalb genötigt. Auch innerhalb der Stadt hat sich der Verkehr erweitert und nach allen Seiten hin mehr verbreitet. Die Entfernungen sind somit gewachsen und der Zeitverlust bei Zurücklegung der Strecken macht sich als Geldverlust fühlbar. Nur die Herstellung einer regelmäßigen mit ganz kurzer Unterbrechung stets wiederkehrenden Fahrgelegenheit kann hier helfen und ist ein ausgesprochenes Bedürfnis. Das bestehende Stadt- oder Droschkenfuhrwerk kann diesem Bedürfnis nicht abhelfen und auch die bedeutende Vermehrung der Droschken vermag dies nicht, weil die Fahrpreise zu hoch sind, abgesehen davon, dass bei diesem Fuhrwerk auf die Erlangung einer Droschke zu einer bestimmten Zeit und an einem bestimmten Platz mit Sicherheit nicht zu rechnen ist. Nur regelmäßige Omnibus-Kurse mit ganz niedriger Fahrtaxe können diesem Bedürfnis gerecht werden.“

Bis heute ist Frankfurt eine Pendlerstadt geblieben. An den Wochentagen verdoppelt sich ihre Einwohnerzahl, denn nur etwa die Hälfte der Menschen, die hier arbeitet, wohnt auch in der Stadt. Um in Frankfurt mobil zu sein, nutzen rund 170 Millionen Fahrgäste jährlich die Busse und Bahnen der VGF.

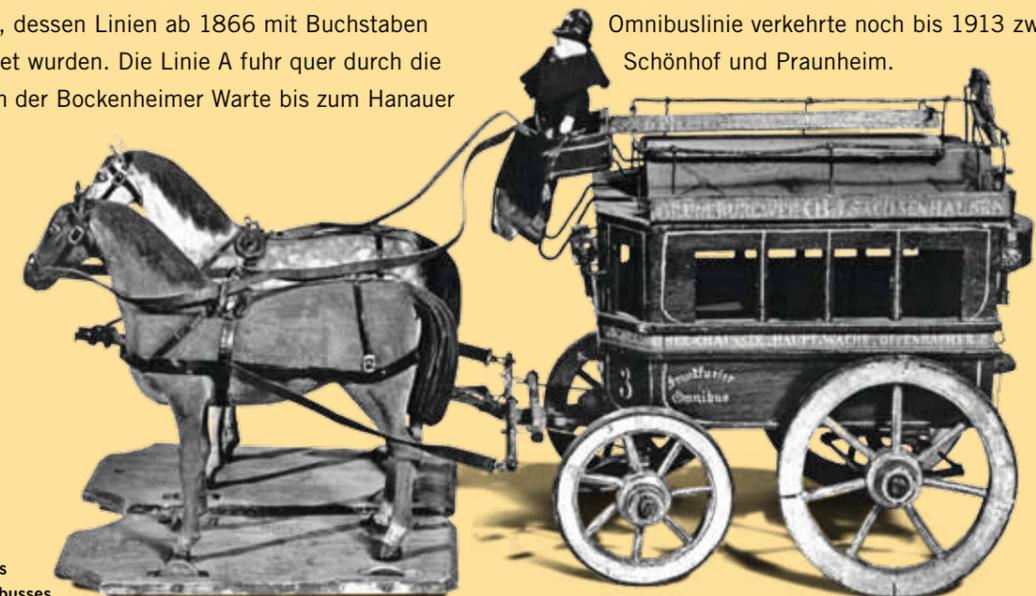


Liebevolle Zeichnung eines „Imperialwagens“  
Archiv Verkehrsmuseum Frankfurt am Main

## Vom Pflaster auf die Schiene

Schon 1839 gab es in Frankfurt einen ersten Verkehr mit den Pferdeomnibussen vom Stadtzentrum über die Große Gallusstraße zum Taunusbahnhof. In den Folgejahren stiegen immer mehr lokale Lohnkutscher in das gewinnversprechende Geschäftsmodell ein. Unter dem Zusammenschluss „Droschkenanstalt“ erhielten sie die Genehmigung, Reisende von und zum Taunusbahnhof und später auch zu den Bahnhöfen der Main-Neckar-Eisenbahn und der Main-Weser-Bahn zu bringen. Doch mehr und mehr Kutscher konkurrierten auf den gleichen Strecken um die Fahrgäste und unterboten sich dabei mit den Fahrpreisen. Die Frankfurter Hotels reagierten schießlich genervt auf die unübersichtliche Situation und entschieden sich für eigene Linien, die ihre Gäste zu den Bahnhöfen brachten und von dort abholten. Ungeachtet der Bedürfnisse der Bevölkerung blieb der Omnibusverkehr zunächst nur ein Angebot für Geschäftsreisende und Touristen. Erst 1863, mit der Gründung der FOG (Frankfurter Omnibusgesellschaft), wurde ein reguläres Liniensystem eingerichtet, dessen Linien ab 1866 mit Buchstaben bezeichnet wurden. Die Linie A fuhr quer durch die Stadt von der Bockenheimer Warte bis zum Hanauer

Bahnhof (etwa an der Stelle der heutigen Haltestelle Zobelstraße), die Linie B verkehrte vom Westendplatz über die Mainzer Landstraße bis zum Offenbacher Bahnhof (Lokalbahnhof). Damit waren die beiden Mainseiten, von echten Frankfurtern „Hibbdebach“ und „Dribbdebach“ genannt, erstmals mit einem öffentlichen Verkehrsmittel verbunden. Drei weitere Linien kamen hinzu und vervollständigten das Omnibusnetz im Frankfurter Stadtgebiet, bis 1866 eine Neustrukturierung den Betrieb auf der Sachsenhäuser Seite und im Norden schon wieder aufhob. Eine unsinnige Preispolitik – die Tarife wurden im ständigen Wechsel erhöht und wieder gesenkt – und sich häufig ändernde Strecken vergraulten die Frankfurter Fahrgäste. Auch ein überarbeitetes Linienangebot und die farbliche Kennzeichnung der Busse machten den Betrieb nicht wirtschaftlicher und kundenfreundlicher. Die Strecken waren besonders in den Nebenzeiten nicht ausgelastet und somit unrentabel. 1891 wurde die letzte innerstädtische Linie zwischen Adlerflychtplatz und Hauptwache endgültig eingestellt. Lediglich eine private Omnibuslinie verkehrte noch bis 1913 zwischen Schönhof und Praunheim.



Modell eines Pferdeomnibusses  
Archiv Verkehrsmuseum  
Frankfurt am Main

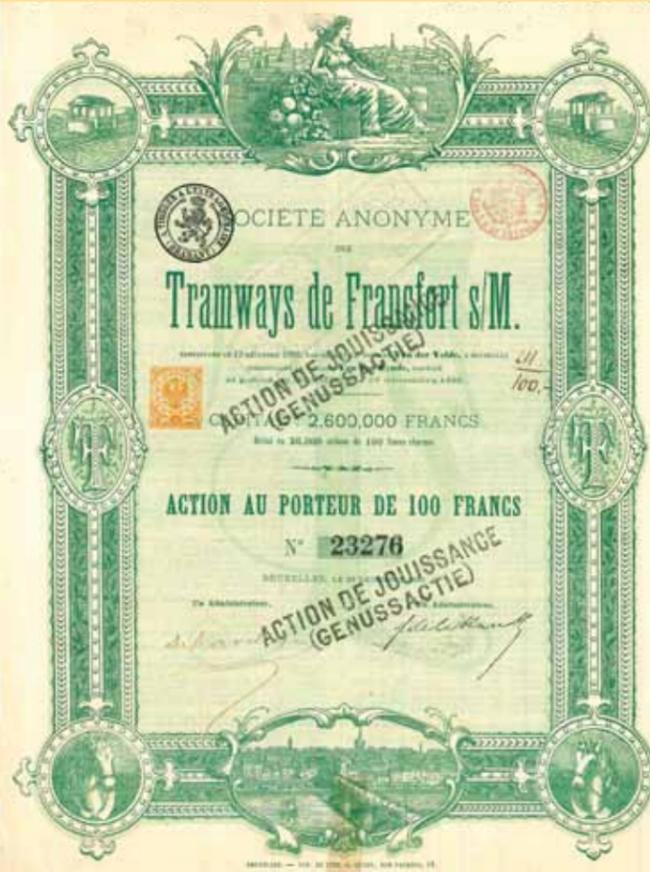
Eine Alternative zum Pferdeomnibus tauchte mit einer Innovation auf, die 1832 zuerst in New York und gut 20 Jahre später in Paris von zwei Pferden über verlegte Schienen gezogen wurde: die Pferdebahn. Bereits 1863 trafen erste Bewerbungen um die Konzession beim Frankfurter Senat ein. Sie blieben jedoch erfolglos, da der Rat der Stadt im Tramverkehr und in den Gleisen Hindernisse für die Fußgänger sah, „weil die Bahn selbst ja nicht von ihrem Schienenweg abweichen könnte“. Erst rund acht Jahre später überzeugte das Brüsseler Unternehmen Donner, de la Hault & Cie. mit einem Konzept, das der Stadt wesentlich mehr Spielraum zugestand. Sie erhielt ein Mitspracherecht bei der Gestaltung der Konzessionsdauer, der Festsetzung des Anteils am zukünftigen Gewinn sowie den Vorgaben zur Anlage und Unterhaltung des Straßenpflasters zwischen den Gleisen und am Schienenrand. Die vom Unternehmen eingereichte Ausarbeitung basierte auf der tatsächlichen Verkehrssituation und versprach, rentabel zu werden. Die Brüsseler Gesellschaft erhielt 1871 den Zuschlag und damit die Konzession, in den nächsten 19 Jahren und sechs Monaten die Straßen für eine Pferdebahn zu nutzen. Mit der Gründung der Frankfurter Trambahn-Gesellschaft F. de la Hault & Cie. (FTG) begann die Planungsphase der ersten Pferdebahnstrecke durch Frankfurt.

Ungeduldig sahen die Frankfurter Bürger der Fertigstellung entgegen. Die Presse war kritisch, noch drei Tage vor der ersten Streckeneröffnung schrieb die Frankfurter Zeitung:

*„Mit unserer Pferdebahn will es durchaus nicht zu Ende gehen. Wochenlang sind die beliebtesten Verkehrsstraßen aufgewühlt und wie zum Scherz stehen 5 bis 10 Mann an der langen Strecke, reißen immer wieder das Pflaster auf und setzen dann mit verzweifelnder Gemächlichkeit die Steine nochmals zusammen. Endlich wurde gestern Nachmittag das Geleis probiert. Da zeigte sich's, daß fast sämtliche Kurven – drei allein liegen am Markt in Bockenheim – falsch angelegt sind. Weder Pferde noch Menschen konnten die Wagen auf den Geleisen weiterbringen, und wo die eigentliche Probe zu bestehen war, sprangen sie aufs Pflaster.“*



Das Hauptgebäude des Depots der Frankfurter Trambahn-Gesellschaft (FTG) am Schönhof. Es war das erste Depot der FTG und wurde im Mai 1872 eröffnet. Das Gebäude diente auch nach dem Ende der Pferdebahnzeit bis zu seiner Zerstörung durch einen Bombenangriff am 22. Mai 1944 als Abstellhalle. Das Depot selbst wurde am 26. Mai 1965 geschlossen.  
Archiv Verkehrsmuseum Frankfurt am Main



Aktie der Frankfurter Trambahn-Gesellschaft aus dem Jahr 1880  
Sammlung Hans-Jörg Keller

Blick auf eine der hölzernen Wagenhallen der Frankfurter Trambahn-Gesellschaft an der Bockenheimer Warte. Die Halle befand sich an der Oberen Königsstraße (heutige Gräferstraße) im nördlichen Bereich der späteren Straßenbahn-Hauptwerkstatt auf Höhe der Einmündung Falkstraße.  
Archiv Verkehrsmuseum Frankfurt am Main

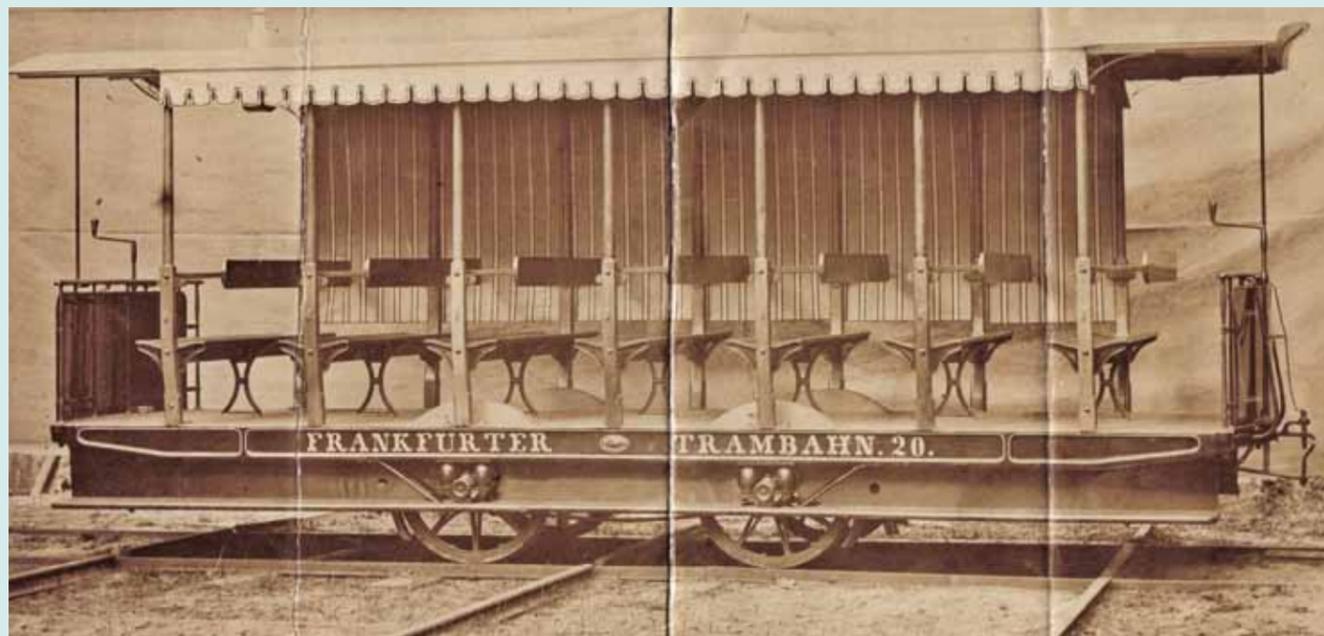




## Die Eröffnung

Am 19. Mai 1872 eröffnete die FTG die erste Strecke ab Schönhof durch Bockenheim, weiter auf der heutigen Leipziger Straße bis zur Bockenheimer Warte, dem Bockenheimer Tor (heutiger Opernplatz) bis zum Schillerplatz (heutige Hauptwache). Die Bahnen fuhren zwischen der Hauptwache und der Bockenheimer Warte alle 20 Minuten und in der Hauptverkehrszeit sogar im 10-Minuten-Takt, Richtung Schönhof allerdings nur stündlich. Schon ab dem 12. Juli 1872 kam es zur Teilung der Linie an der Bockenheimer Warte und zu Taktänderungen auf den beiden Teilstrecken. Damit legte die FTG die Weichen für ein effektives und wirtschaftliches Nahverkehrssystem, das in den folgenden Jahren umfangreich ausgebaut wurde und immer mehr Akzeptanz in Frankfurts Bevölkerung fand. Der Konkurrenzkampf zwischen der Tram und den Omnibussen wurde jedoch mit dem Ausbau der Strecke zunehmend härter. Auch die 1880 fertiggestellte Strecke zu den Westbahnhöfen an der Gallusanlage stand unter keinem guten Stern: Schon bei ihrer Eröffnungsfahrt brachte die Bahn die Pferde eines Lastenfuhrwerks zum Scheuen, das daraufhin mitsamt Ladung in einer Baugrube landete. Auf dem Bahnhofsvorplatz kam es zu Rangelieben und Beschimpfungen zwischen den Bus- und Bahnkutschern, die lautstark um die Gunst der Fahrgäste warben, bis man einen Wachmann zur Beruhigung der Lage aufstellte. Trotz dieser kleinen Scharmützel wuchs die Beliebtheit der Pferdebahn bei den Frankfurtern. Sie galt als pünktlich und zuverlässig – nicht zuletzt durch eine elitäre Personalauswahl. Einen Großteil des Personals rekrutierte man bei den drei Militäreinheiten: den Frankfurter „Einundachtzigern“, dem Infanterieregiment und der Hanauer Reitergarnison.

Ein auf der Linie zwischen Schönhof und Rödelheim eingesetztes Gespann der Frankfurter Trambahn-Gesellschaft kurz nach der Eröffnung der Linie im November 1889. Archiv Verkehrsmuseum Frankfurt am Main

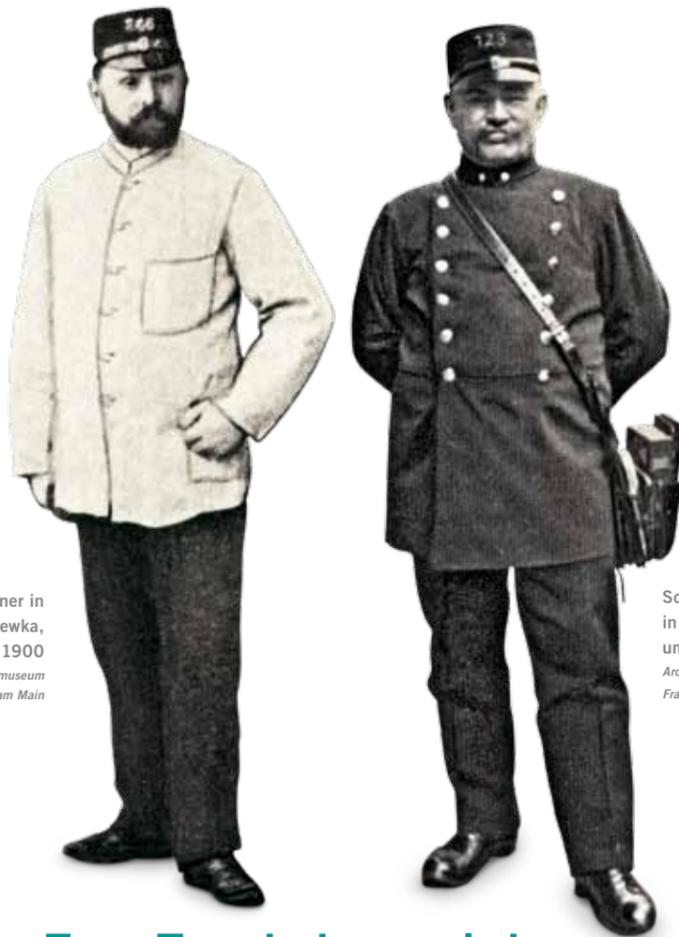


Vorder- und Rückseite eines Fahrscheins der Frankfurter Trambahn-Gesellschaft. Mit diesem Fahrschein konnten auch Verbindungen mit Umsteigen genutzt werden. Sammlung Matthias Kühl

Dieser Fahrschein berechnete nur zu Direktfahrten, das Umsteigen war nicht gestattet. Sammlung Matthias Kühl

Ein Sommerwagen der Pferdestraßenbahn um 1880. Gut zu erkennen sind die – im Gegensatz zu den anderen Wagen – quer zur Fahrtrichtung angebrachten Sitze sowie die Stoffvorhänge an einer Wagenseite. Archiv Verkehrsmuseum Frankfurt am Main





Schaffner in  
Sommerlitewka,  
um 1900  
Archiv Verkehrsmuseum  
Frankfurt am Main

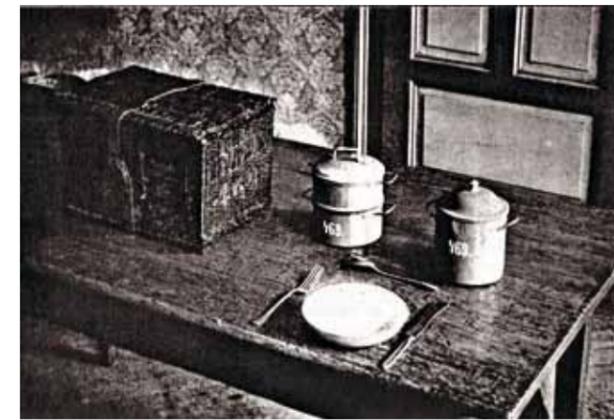
Schaffner  
in Uniform,  
um 1900  
Archiv Verkehrsmuseum  
Frankfurt am Main

## Zum Trambahner wird man berufen

Die Arbeitsbedingungen der Trambahner waren hart und der vorherrschende Ton oft militärisch und rau. Die strikten Strukturen erschienen wohl nötig, um Ordnung zu halten und den störungsanfälligen Betrieb zu disziplinieren. Den Mitarbeitern wurde viel abverlangt: Zwei Tage hintereinander waren sie bis zu 18 Stunden ununterbrochen im Dienst. Der darauf folgende dritte Tag war zwar dienstfrei, musste jedoch in Bereitschaft im Depot verbracht werden, um plötzlich erkrankte Kollegen zu vertreten oder sonstige Arbeiten zu übernehmen. Schneite es im Winter, hatten sich Kutscher und Schaffner unaufgefordert morgens um fünf Uhr im Betriebsbahnhof zum Schneeschippen einzufinden. Der Tageslohn für Kutscher und Schaffner lag bei rund drei Mark, konnte aber durch Trinkgelder aufge bessert werden, die am Schichtende geteilt wurden. Zusätzlich wurden sie prozentual an den Jahreseinnahmen der Trambahn beteiligt. Anfangs gab es keinen bezahlten Urlaub und kein Krankengeld, aber schon Mitte der 1880er Jahre wurde eine Kranken-, Invaliden-, Alters- und Unfallversicherung für die Mitarbeiter der FTG

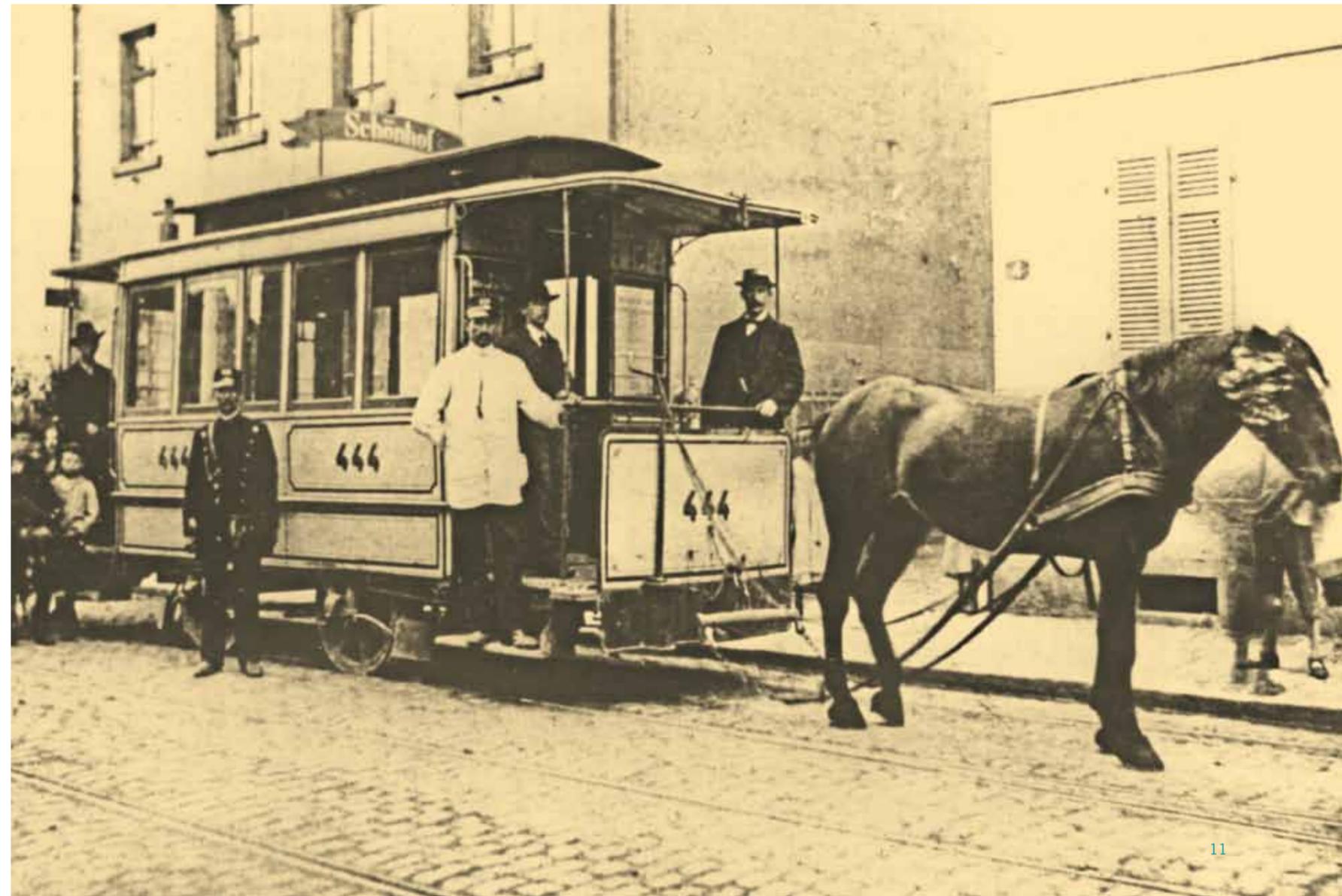


eingrichtet. Dank dieser zusätzlichen Leistungen, die Ende des 19. Jahrhunderts auf dem Arbeitsmarkt durchaus nicht selbstverständlich waren, war eine Anstellung bei der Trambahn begehrt und hoch angesehen. Die Mitarbeiter waren ihrem Arbeitgeber gegenüber sehr loyal und entwickelten ein großes Zugehörigkeitsgefühl. Zu den Annehmlichkeiten des Berufs gehörte die Versorgung mit Mittagessen, die die FTG organisierte. Da die Schaffner und Kutscher nicht in den Wagen essen sollten, wurde ihr Mittagessen in Weidenkörben an die jeweiligen Endhaltestellen gebracht. In den Körben waren Speisen, die die Ehefrauen daheim gekocht, in Tücher gehüllt und zum Betriebsbahnhof gebracht hatten. Gegessen wurde entweder im Wartehäuschen oder am Straßenrand. Später stellte man Feldstühle zur Verfügung



Ihr Mittagessen nahmen Kutscher und Schaffner der Frankfurter Trambahn-Gesellschaft (FTG) an einer im Dienstplan vorgesehenen Endhaltestelle zu sich. Sie erhielten hier einen braunen weidegeflochtenen Essenskorb, der von der FTG gestellt und mit einem Blechschild mit der Personalnummer des Bediensteten versehen war. Archiv Verkehrsmuseum Frankfurt am Main

Die letzte Pferdebahnlinie Frankfurts verkehrte bis zum 17. Juni 1904 nach Rödelheim und wurde anschließend durch die elektrische Straßenbahn ersetzt. Die eingesetzten Wagen trugen nicht mehr das markante grüne Farbleid, sondern waren wie die elektrischen Straßenbahntriebwagen in beige gehalten. Archiv Verkehrsmuseum Frankfurt am Main





Karte des nordwestlichen Frankfurts und Bockenheims aus dem Jahr 1872. Gut zu erkennen ist der Verlauf der ersten Pferdebahnstrecke vom Schönhof im Westen bis zum damaligen Theaterplatz im Südosten. Zu erkennen ist außerdem, dass in dieser Zeit auch in der Adalbertstraße Gleise verlegt waren, die jedoch nicht durch die Pferdebahn, sondern als Anschlussgleis zur Frankfurter Waggonfabrik nördlich der Bockenheimer Warte genutzt wurden. Die Karte ist „Ludwig Ravensteins Plan von Frankfurt“ entnommen. *Sammlung Hans-Ulrich Wetterhahn*



„welche unter den Bänken aufzubewahren sind, und es ist dem Fahrpersonal gestattet, an den Endpunkten von Linien, wo keine Sitzgelegenheit ist, sich auf dem Trottoir einen bescheidenen Platz auszusuchen oder bei Regenwetter auf dem Perron auf diesem Stuhl Platz zu nehmen, jedoch so, daß die Fahrgäste beim Einsteigen nicht geniert werden.“

Die FTG legte großen Wert auf die Distanz zwischen Personal und Fahrgästen. Die Schaffner waren Dienstleistende und als Uniformträger gleichzeitig Autoritätspersonen. Sie kontrollierten die Fahrscheine, erteilten Anweisungen und sorgten für Sicherheit. Weil Hunde nicht in die Bahnen durften und daher oft hinter ihrem fahrenden Herrchen oder Frauchen herliefen, mussten die Schaffner dafür sorgen „...“, daß Hunde, die um die Trambahnwagen herumspringen und die ein- und aussteigenden Passagiere belästigen, anbellern oder denselben gar gefährlich sind, oder welche das Pferd im Dienst behindern, nicht geduldet werden dürfen. Der Kondukteur ist verpflichtet, den Eigentümer des Hundes von der Fahrt auszuschließen.“ Eine Ausnahmeregelung galt für Schoßhunde. Welcher Hund allerdings als Schoßhund zu bezeichnen war, war nicht immer eindeutig zu beantworten. In einigen Fällen fühlte sich deshalb der Direktor bemüßigt ein klärendes Wort zu sprechen:

*„Hiermit bringe ich dem Personal zur Kenntnis, daß ich Herrn Dr. Weber, dahier, genehmigt habe, seinen graugelben Hund in die Trambahnwagen mitzunehmen oder durch seine Angehörigen mitnehmen zu lassen und ist derselbe als Schoßhund zu betrachten.“*



Auf seinem Weg zum Hauptbahnhof durch die von prachtvollen Gebäuden gesäumte Kaiserstraße umfährt ein Zug der Frankfurter Trambahn-Gesellschaft den Uhrturm an der Gallusanlage.

Verkehrsmuseum Frankfurt am Main





Im Jahr 1889 ist das Gelände des heutigen Bahnhofsviertels noch weitgehend unbebaut. Der zur damaligen Zeit außerhalb der Stadt liegende Hauptbahnhof war über die Kaiserstraße mit der Stadt verbunden. Seit dem 18. August 1888, dem Tag der Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs,

bestand die Pferdbahnverbindung zwischen Hauptwache und Hauptbahnhof. Sie führte zunächst über die provisorisch angelegte Kronprinzenstraße (in Höhe der heutigen Münchener Straße) und vom 15. April 1889 an durch die Kaiserstraße. *Institut für Stadtgeschichte*

## 1 PS für die Bahn

Bei ihrer Betriebsaufnahme im Mai 1872 hielt die FTG etwa 20 Pferde. Kurz vor der Jahrhundertwende waren es bereits mehr als 900 Pferde und bei der Auflösung der Gesellschaft immerhin noch etwa 650. Sie waren Kaltblüter und stammten aus den Ardennen, später aus Dänemark, und waren zum Teil bei der Kavallerie oder Artillerie geschult worden. Die Pferde waren robust und verfügten über die notwendige Behändigkeit und Ausdauer.

Jedes Pferd hatte einen Namen, dessen Anfangsbuchstabe mit dem Einstellungsjahr festgelegt wurde. Die Namen der 1872 beschafften Pferde begannen also mit „A“, die im Jahre 1873 erworbenen mit „B“ usw. Die Pferde waren durchschnittlich viereinhalb, maximal

sechs Jahre im Einsatz. Nach ihren Dienstjahren im öffentlichen Nahverkehr wurden die meisten von ihnen an Frankfurter Landwirte verkauft, die auch gerne den Pferdemist als Dung für ihre Felder abnahmen. Kranke Pferde brachte man in den Krankenstall am Mittelweg, um sie dort tierärztlich zu versorgen und zu betreuen.

Zum Schutz der Pferde erließ die FTG strenge Dienstvorschriften. Vorgeschriebene Gangart war der kurze Trab, schnellere Gangarten waren grundsätzlich untersagt. Nach jeder geleisteten Fahrt standen den Pferden Ruhepausen zu, in denen sie von sogenannten „Reiterbuben“ (auch „Trambahnreiter“ oder „Vorspanner“ genannt) abgeschirrt, gefüttert und getränkt wurden. Der Kutscher spannte ein

ausgeruhtes Pferd ein und setzte die Fahrt fort. Da die Wagen sehr schwer waren, forderte man die Kutscher per Dienstanweisung auf, an Haltestellen nicht vollständig zum Stehen zu kommen, damit die Pferde die Wagen nicht aus dem Stand in Bewegung setzen mussten.

An Steigungen wie dem Sandweg oder dem Streckenabschnitt über die Obermainbrücke hielten sich „Trambahnreiter“ bereit, um zusätzliche Pferde anzuspinnen und mitzuhelfen, die Wagen die Anhöhe hinaufzuziehen. Kutscher und Personal waren angewiesen, sorgsam mit den Pferden und den Wagen umzugehen, die Tiere zu schonen und für Sicherheit zu sorgen. Welche Probleme dabei zu bewältigen waren, zeigt eine Dienstanweisung:

*„Es ist an der Hauptwache, von der Ostbahn kommend, ein Wagen entgleist, und zwar nach Angabe des Personals aus dem Grunde, weil vorn auf der Plattform kein Passagier war, während hinten bereits drei Passagiere standen und gerade noch zwei aufsprangen.“*



*Es ist indeß nicht zu leugnen, daß der Kutscher sicherlich durch schlechtes Fahren mit beigetragen hat und leicht hätte die Entgleisung vermeiden können, wenn er sein Pferd richtig am inneren Strang geführt hätte. Wer sein Pferd über die Mitte des Gleises hinaustreten läßt, wird bestraft. Es wird gleichzeitig in Erinnerung gebracht, daß behufs gleichmäßiger Belastung des Wagens die Passagiere, wenn erforderlich, nach vorn zu schicken sind.“*

1891 wurde der Vertrag zwischen der FTG und der Stadt Frankfurt am Main korrigiert. War die FTG anfangs noch weitgehend unabhängig und agierte nach rein wirtschaftlichen Standpunkten, trat die Stadt mit

ihren Forderungen für die Frankfurter Bürger zunehmend in den Vordergrund. Durch die fortschreitende Industrialisierung kamen immer mehr Menschen aus den eingemeindeten Vororten zum Arbeiten in die Innenstadt. Auch für sie musste ein preiswertes und zuverlässiges Verkehrssystem geschaffen werden. Vor allen Dingen durften die Wegzeiten nicht zu viel Zeit in Anspruch nehmen. Damals war es durchaus üblich, mittags nach Hause zu fahren und das Essen mit der Familie einzunehmen. Einen günstigen Mittagstisch, geschweige denn Betriebskantinen, kannte man noch nicht.

Der gesellschaftliche Wandel und die steigenden Fahrgastzahlen führten 1891 zu einem Vertrag, der weitreichende Folgen für die Frankfurter Trambahn-Gesellschaft hatte: Die Beteiligung der Stadt an den Gewinnen der FTG wurde signifikant erhöht und die Gesellschaft durfte keine neuen Aktien mehr ausgeben. Zudem wurden erstmalig Forderungen für eine Netzerweiterung erhoben. Mit dem Vertrag sicherte sich die Stadt Frankfurt Eigentums- und Nutzungsrechte an den Gleisanlagen des Unternehmens sowie eine Rückkaufoption jeweils zum 1. Januar 1898 oder zum 1. Januar 1906.



Ansichtskarte mit Blick auf die Zeil Mitte der 1890er Jahre. Im Hintergrund ist die imposante 1892 eröffnete Hauptpost zu erkennen, auf der Zeil selbst zwei Pferdestraßenbahnen. An der Stelle der Hauptpost steht heute das Einkaufszentrum „myZeil“. Sammlung Matthias Kühl



Blick vom Opernplatz in Richtung Große Bockenheimer Straße („Freßgass“). Die Pferdebahnen fuhren anfangs vom Opernplatz geradeaus über die Große Bockenheimer Straße in Richtung Theaterplatz

(heutiger Goetheplatz), ab 1. November 1894 hingegen bogen sie halbrechts ab und verkehrten über die Goethestraße. Sammlung Matthias Kühl



Der Eschenheimer Thurm bei Mondschein.

Ansichtskarte mit Blick auf den Eschenheimer Turm „bei Mondschein“ aus den 1890er Jahren. Der Zug biegt gerade in den Oeder Weg ab.  
Sammlung Matthias Kühl



Gruss aus Frankfurt a. M.

Blick von der Konstablerwache auf die Zeil in Richtung Hauptwache um 1900. Zwischen mehreren elektrischen Straßenbahnen ist eine Pferdestraßenbahn zu erkennen. Im Vordergrund treffen die Große Friedberger Straße (von rechts) und die Fahrgasse (von links) auf die Zeil. Sammlung Matthias Kühl



Gruss aus Frankfurt a. M. Untermainbrücke

Eine Pferdestraßenbahn überquert hinter einer elektrischen Straßenbahn die Untermainbrücke in Richtung Sachsenhausen. Die elektrische Straßenbahn ist mit einem Sommerbeiwagen behängt. Seit dem 16. Juni 1883 fuhr die Straßenbahn über die Untermainbrücke. Sammlung Matthias Kühl



Ansichtskarte mit Blick auf den von Geschäftshäusern gesäumten Rossmarkt vor 1900. Im Hintergrund rechts ist der Turm der Katharinenkirche zu sehen. Die Pferdestraßenbahn im Vordergrund ist unterwegs in Richtung Hauptbahnhof und wird gleich in die Kaiserstraße einfahren.  
Sammlung Hans-Ulrich Wetterhahn



Gruss aus Frankfurt a. M. Schillerplatz

Blick auf den Schillerplatz an der Hauptwache. Im Vordergrund ist ein Sommerwagen der Frankfurter Trambahn-Gesellschaft zu sehen. Das Gespann wird gleich auf die Zeil fahren. Im Hintergrund rechts ist die Biebergasse zu erkennen.  
Sammlung Matthias Kühl

Ansichtskarte mit Blick auf die Kaiserstraße zwischen Kaiserplatz und Rossmarkt vor der Eröffnung der Strecke in der Friedensstraße.  
Sammlung Matthias Kühl



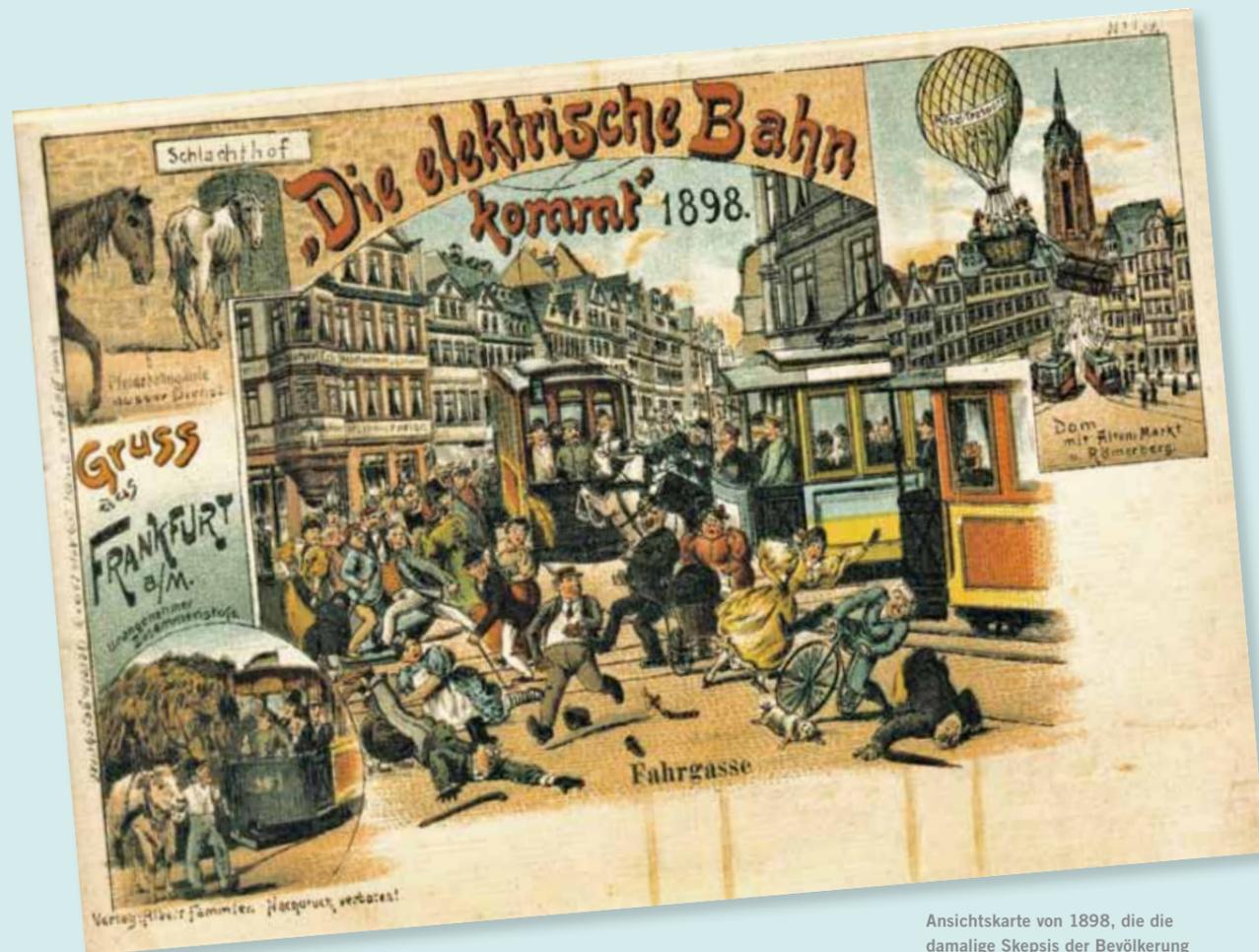
Gruss aus Frankfurt a. M. Kaiserstrasse

## Das Pferd zieht nicht mehr

Ende des 19. Jahrhunderts machte man sich in der Stadt Gedanken über die Zukunft der Straßenbahn, denn ein Gutachten aus dem Jahr 1896 kam zu dem Schluss, dass die bisherige Erfolgsgeschichte „Öffentlicher Nahverkehr“ nur mithilfe der Elektrifizierung fortgesetzt werden könne. Die Stadt Frankfurt am Main beschloss daher, die FTG zu übernehmen – so wie es ihr vertraglich zustand. Mit Ausnahme der Linie Schönhof–Rödelheim gingen alle Linien der FTG am 1. Januar 1898 in den Besitz der Stadt über. Neben dem Kaufpreis von rund 2,23 Millionen Mark für Mobiliar- und Immobilienbesitz zahlte die Stadt bis zum 31. Dezember 1914 eine jährliche Abfindung in Höhe von 366.150 belgischen Franken (damals rund 297.000 Mark) als Ausgleich für entgangene Einnahmen an die FTG. Nach der Übernahme des Pferdebahnbetriebs

wurde die Elektrifizierung des Trambahnnetzes vorangetrieben und bereits am 10. April 1899 fuhr die erste elektrische städtische Straßenbahnlinie Frankfurts zwischen Palmengarten (Osteingang) über Lokalbahnhof nach Bornheim (Postamt). Sukzessive wurden alle Strecken umgestellt und der Pferdebahnbetrieb durch die „Elektrische“ ersetzt. Am 17. Juni 1904 wurde die letzte Pferdebahnlinie Frankfurts zwischen Schönhof und Rödelheim (Lorscher Straße) endgültig eingestellt. Ganz auf Pferde verzichten konnte die Städtische Straßenbahn dennoch nicht: Zu Arbeitszwecken wurden nach wie vor mit Pferden gezogene Hilfswagen, Wagen für Anordnung und Revision der Oberleitungen, Geldtransportwagen, Kutschwagen und Arbeitsfuhrwerke eingesetzt.

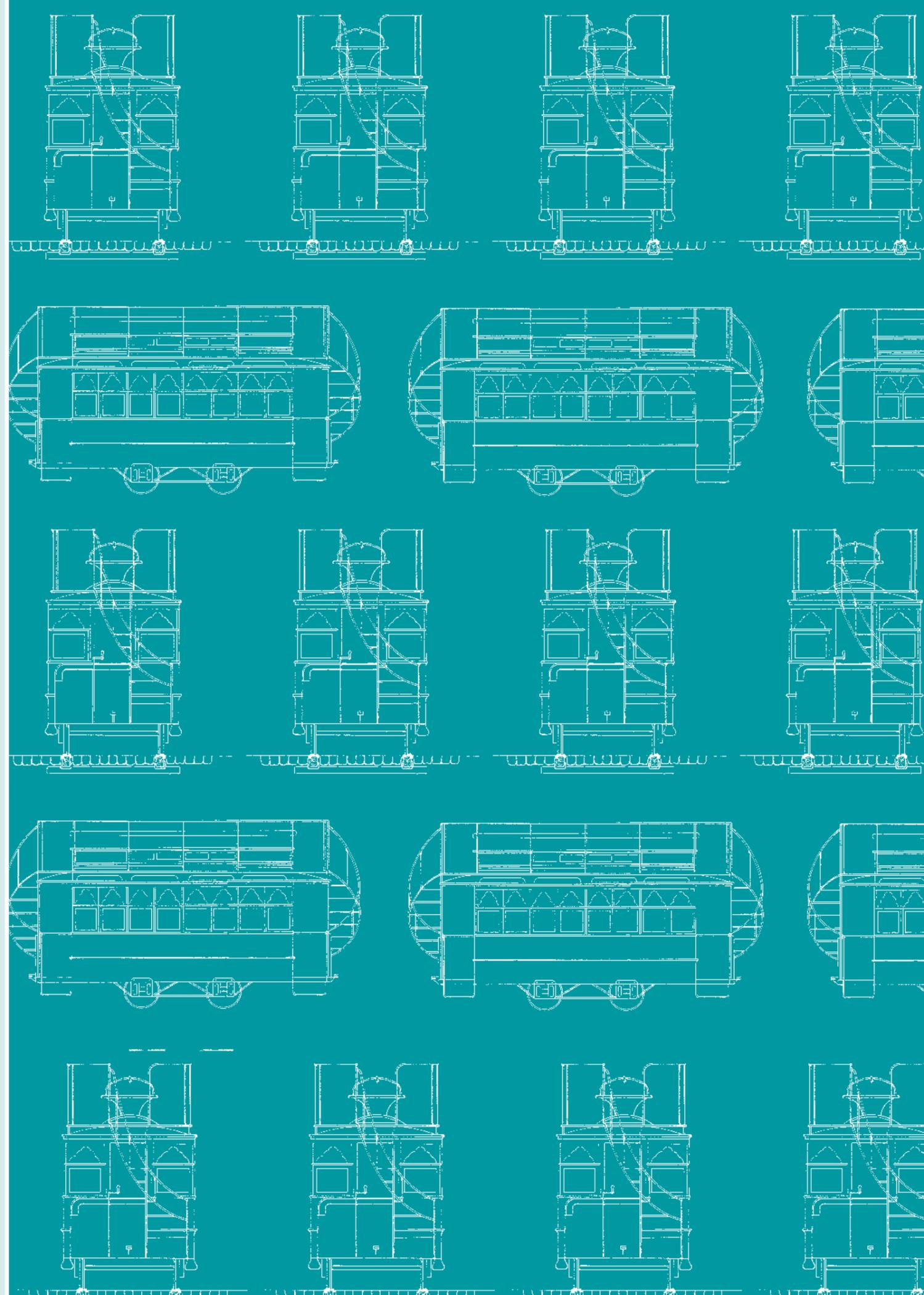




Ansichtskarte von 1898, die die damalige Skepsis der Bevölkerung gegenüber der elektrischen Straßenbahn visualisiert.  
 Archiv Verkehrsmuseum Frankfurt am Main

Über 32 Jahre lang war die Pferdestraßenbahn ein fester Bestandteil des öffentlichen Lebens gewesen. In ihren Hochzeiten wurden über 900 Pferde und über 200 Wagen eingesetzt. Ab April 1899 zuckelten immer mehr elektrische Straßenbahnen durch die Stadt, bis die kurze Ära der Pferdebahn im Jahr 1904 endgültig beendet war. Hatten sie sich anfangs noch vor der „entfesselten und die Pferde scheu machenden Technik“ gefürchtet, gewöhnten sich die Frankfurter Bürger nach und nach an die „Elektrische“. Zwar waren die neuen

ungefederten Fahrzeuge nicht viel komfortabler als die Pferdebahnen – ein Großteil der alten Wagen wurde einfach umgebaut – dafür aber einen ganzen Zacken schneller. Mit immerhin zwölf Stundenkilometern brachten sie ihre Fahrgäste ans Ziel. Heute fahren die U-Bahnen im Durchschnitt 30 Stundenkilometer und befördern jährlich Millionen von Fahrgästen. Die Erfolgsgeschichte des öffentlichen Nahverkehrs wird also auch ohne Pferde weiterschrieben.



## Impressum

Herausgeber:  
Verkehrsgesellschaft  
Frankfurt am Main mbH (VGF)  
Kurt-Schumacher-Straße 8  
60311 Frankfurt am Main  
Telefon: 069 19 449  
E-Mail: [info@vgf-ffm.de](mailto:info@vgf-ffm.de)  
[www.vgf-ffm.de](http://www.vgf-ffm.de)

[facebook.com/VGFffm](https://facebook.com/VGFffm)

[twitter.com/vgf\\_ffm](https://twitter.com/vgf_ffm)

Redaktion: Dana Vietta (NUK), Andreas Behrndt,  
Torben Hedderich, Hans-Jörg Keller, Matthias Kühl,  
Frank Nagel, Heinz Urban, Hans-Ulrich Wetterhahn  
Gestaltung: Opak Werbeagentur GmbH, Frankfurt  
Druck: H. Reuffurth GmbH, Mühlheim am Main

August 2012

Mit freundlicher Unterstützung des Vereins  
Historische Straßenbahn der Stadt Frankfurt am Main e.V.



Verkehrsmuseum  
Frankfurt am Main