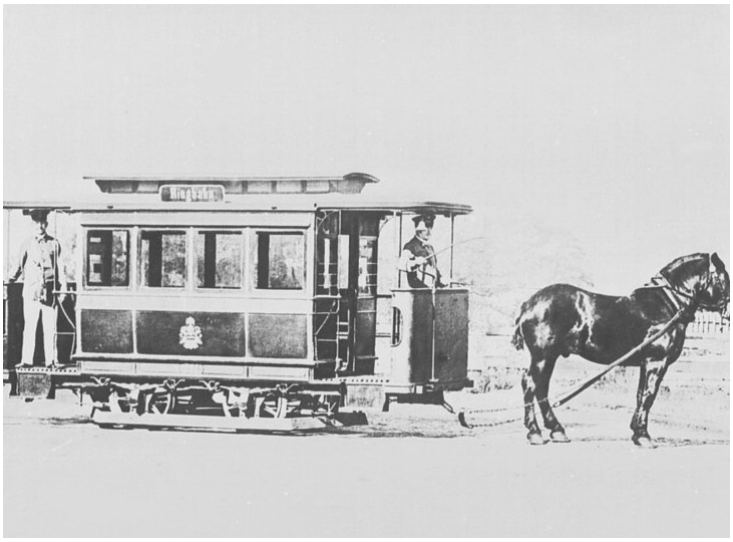
Waggonfabrik P. Herbrand & Cie. in Ehrenfeld

später „Waggonfabrik Aktien-Gesellschaft vorm. P. Herbrand & Cie.“

Schlagwörter: Fabrikgelände, Fabrik (Baukomplex), Straßenbahn
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Köln
Kreis(e): Köln
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Historische Aufnahme eines Pferdebahn-Personenwagens mit stehendem Kutscher vorne an der Bremskurbel und Schaffner auf der hinteren Plattform (vor 1900).



Die im September 1866 von Peter Herbrand gegründete *Waggonfabrik P. Herbrand & Cie.* produzierte bis 1928 in Ehrenfeld Güter-, Personen- und Straßenbahnwagen. Der abgekürzte Namenszusatz Cie. war bis ins 19. Jahrhundert üblich und steht für Compagnie (heute wird meist Co. verwendet). Die bereits 1887 von Herbrand *„ohne Pferd, ohne Dampf- und ohne Tretmaschine“* elektrisch angetriebenen Wagen wurden von Zeitgenossen teils als Wunder bestaunt.

Unternehmensgeschichte
Innovationen vor 1900
Technische und geschäftliche Kooperationen
Das Ende von „P. Herbrand & Cie.“ und aktuelle Situation
Hinweis
Quellen, Internet, Literatur

Unternehmensgeschichte

Das Unternehmen wurde 1866 durch Peter Herbrand gegründet, der zuvor bereits bei dem ältesten deutschen Schienenfahrzeuge-Hersteller in der Geschäftsleitung tätig war, der 1838 in Aachen gegründeten *Waggonfabrik Talbot* (nach 1855 zeitweise auch *Talbot & Herbrand*, vgl. en.wikipedia.org).
Ein Brand vernichtete 1881 einen Großteil der Ehrenfelder Werkshallen, die aber bald wieder aufgebaut werden konnten. Im Jahr 1888 erfolgte die Umwandlung des Unternehmens in eine Aktiengesellschaft unter dem Namen *Waggonfabrik Aktien-Gesellschaft vorm. P. Herbrand & Cie.*, zu diesem Zeitpunkt arbeiteten dort 480 Beschäftigte, zwei Jahre später bereits 700.
Unter den für das Jahr 1909 aufgelisteten, damals insgesamt 640 in der Domstadt vergebenen Kraftfahrzeug-Kennzeichen findet sich die Zulassung für einen *„LxW. - Wagen für Luxus-, Vergnügungs- und Sportszwecke“* auf die Firma „Herbrand & Co., P. Waggonfabrik“ in Ehrenfeld (vgl. altes-koeln.de, nach Automobil-Adreßbuch 1909).
Im Jahr 1917 ging der Kölner Betrieb in die 1871 in Breslau (das heute polnische Wrocaw) gegründete *Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahnwagen* über, die seitdem als *Linke-Hofmann-Werke AG* firmierte und später im heutigen Mischkonzern *Alstom* aufging.

Die heute nicht mehr erhaltenen Produktionsanlagen von *Herbrand & Cie.* in Ehrenfeld befanden sich zwischen der Venloer Straße (Höhe Nr. 427) und der später nach der Firma benannten Herbrandstraße. Der Schienenfahrzeugbauer verfügte über eine direkte Verbindung an die unmittelbar angrenzende Eisenbahnstrecke der zwischen 1839 und 1841 errichteten Bahnverbindung von Köln nach Aachen. Auf den historischen Karten der zwischen 1891 und 1912 erarbeiteten Preußischen Neuaufnahme sind zwei Anschlussgleise noch gut erkennbar (vgl. Kartenansicht). Diese fielen dann allerdings zwischen 1913 und 1923 weg, als die Eisenbahn auf einen erhöhten Damm verlagert wurde.

Herbrand baute Güter-, Personen- und Straßenbahnwagen für Straßenbahnen und Pferdestraßenbahnen in ganz Deutschland und dem benachbarten Ausland, ferner vor allem Post- und Gepäckwagen für verschiedene Staatsbahnen deutscher Territorien sowie Waggons für regionale Kleinbahnen, darunter die Kreisbahnen von Bergheim, Euskirchen und Geilenkirchen. Dabei galt es bei jedem Auftrag, die heute international (fast) einheitlichen, aber seinerzeit noch keineswegs normierten Spurweiten der einzelnen Bahnen zu beachten. Herbrand bediente mit seinen Fabrikaten sowohl die Normalspuren (heute in der Regel 1435 mm, bei Straßenbahnen auch abweichend z.B. 1440, 1450 oder 1548 mm) und die Schmalspuren (heute in der Regel 1000 mm, bei Straßenbahnen auch abweichend z.B. 915, 925 oder 1100 mm).

Ein weiterer bedeutender Kölner Waggon-Hersteller war in diesen Jahren die 1959 von Klöckner-Humboldt-Deutz übernommene Firma *Westwaggon* in Köln-Deutz (seit 1845 *Van der Zypen & Charlier*, ab 1927/28 *Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken*).

Innovationen vor 1900

Der Zeitraum der Produktion von *P. Herbrand & Cie.* überschneidet sich mit der Phase der fortschreitenden Elektrifizierung und Motorisierung durch zahlreiche Innovationen vor der Wende zum 20. Jahrhundert.
Zur Erinnerung: Während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich Köln u.a. durch die Aktivitäten von Otto & Langen oder Klöckner-Humboldt-Deutz zur „Wiege des Motorenbaus“. Gleichzeitig entwickelten in Berlin Rudolf Diesel Kompressionsmotoren, ebendort Werner von Siemens Elektrotechnik und in Stuttgart Robert Bosch Magnetzünder, während die noch eigenständigen Firmen *Rheinische Gasmotorenfabrik Benz & Cie.* in Mannheim und *Daimler-Motoren-Gesellschaft* in Cannstatt bei Stuttgart bereits die ersten Automobile zum Kauf anboten (1926 fusioniert zur *Daimler-Benz Aktiengesellschaft*). Pioniere wie der Berliner Otto Lilienthal und die amerikanischen Gebrüder Wilbur und Orville Wright schafften es sogar, mit ihren Flugmaschinen den festen Erdboden zu verlassen!
Im fränkischen Nürnberg fuhr nicht nur die erste deutsche Eisenbahn – seinerzeit war die Stadt als Standort fast unzähliger Zweirad- und Motorradhersteller auch *das* industrielle Zentrum im Süden des Reichs. Auf dem Gebiet der Elektrizität wurden zahlreiche Patente entwickelt oder erstmals in Deutschland genutzt, etwa über Kooperationen mit Erfindern wie Thomas Alva Edison oder Nikola Tesla.

Alle diese Entwicklungen wirkten sich natürlich auch auf den (Schienen-) Verkehr aus, so dass Zuliefererbetriebe und Hersteller wie *Herbrand & Cie.* stets gezwungen waren, Schritt mit den technischen Entwicklungen der Zeit zu halten:
Für die Ehrenfelder Firma betraf dies beispielhaft die seit ihrer Gründung 1877 von ihr belieferte Kölner Pferdebahn (kölsch „Päädsbahn“), die zwischen 1900 und 1907 nach und nach zu einer elektrischen Straßenbahn umgebaut wurde. Alleine von 1877 bis 1882 hatte deren Betreibergesellschaft 106 von der Ehrenfelder Fabrik gefertigte Wagons bezogen. Diese wogen jeweils 5,3 Tonnen und boten 16 Sitzplätze im Innern und 14 Stehplätze auf den äußeren Plattformen:
„Zum Personal gehörte der Kutscher vorn an der Bremskurbel und der Schaffner auf der hinteren befestigten Plattform, dem Perron. Zwei Drittel der Wagen hatten einen geschlossenen Wagenkasten und vorn und hinten eine offene Plattform. Ein Drittel der Wagen waren Sommerwagen mit offenen Abteilen und längsseits durchgehenden Trittbrettern.“ (de.wikipedia.org)

Bereits im Jahr 1887 hatte Herbrand einen mit Akkumulatoren (wiederaufladbaren Speichern) betriebenen Straßenbahnwagen auf Probefahrten in Köln präsentiert. Diese Versuchsfahrten, an denen offenbar auch Konkurrenten teilnahmen, kündigte die Zeitung „Echo des Siebengebirges“ wie folgt an:
„Köln 30. März. Auf der Pferdebahnstrecke zwischen hier und Ehrenfeld sollen in den allernächsten Tagen versuchsweise mittelst Electricität getriebene Wagen eingestellt werden. Das hier in Anwendung kommende System, das von einer Hamburger Gesellschaft versucht wird, unterscheidet sich von anderen Systemen dadurch, daß die treibende Electricität den ohne besondere Maschinenwagons laufenden Wagen nicht durch starke über die Straße gespannte Drähte zugeführt wird ..., sondern daß unter die Sitzbänke an den Seiten Accumulatoren gelegt werden, die eine zur Bewegung des Wagens auf eine gewisse Strecke weit genügende Menge Electricität aufzunehmen bestimmt sind.“

Wenige Tage später berichtete die Zeitung dann aufgeregt und mit erkennbarem Staunen:

„Köln, 15. April. Hunderte von Menschen standen gestern Vormittag gegen 11 Uhr ... auf der Venloerstraße und staunten ‚ein Wunder' an, einen Wagen, der ohne Pferd, ohne Dampf- und ohne Tretmaschine auf den Geleisen der Straßenbahn lief, plötzlich stillstand, wieder lief und so weiter und so fort, als ob eine unsichtbare Gewalt ihn leitete, zöge und schöbe."
Zitiert wurden dabei aber auch eher skeptische Meinungen aus den Reihen der Schaulustigen wie *„Mann Goddes, ehr hat ör Päd verlorre!"* oder *„Domet mög ich nit fahre!"*

Technische und geschäftliche Kooperationen

Über die Kölner Stadtgrenzen hinaus kooperierte *P. Herbrand & Cie.* erfolgreich mit dem 1847 gegründeten Berliner Elektrotechnikunternehmen *Telegraphen-Bauanstalt von Siemens & Halske*. Von dem Vorläufer der heutigen Siemens AG stammte die elektrische Ausrüstung von Triebwagen für die 1882 gegründete *Frankfurt-Offenbacher Trambahn-Gesellschaft*, die ab 1884 eine der ersten elektrischen Straßenbahnen Deutschlands mit Wagen aus Ehrenfeld betrieb.

Ein zwischen 1896 und 1924 in Nürnberg betriebener und von Straßenbahnfreunden erhaltener „Triebwagen Nummer 3" von *P. Herbrand & Cie.* repräsentiert bis heute exemplarisch *„den Aufbruch in die Elektrifizierung der Straßenbahn"* (www.sfnbg.de). Die elektrische Ausrüstung des Wagen stammte in diesem Fall von der *Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft* (der späteren AEG Aktiengesellschaft), mit der Herbrand in diesen Jahren ebenfalls kooperierte.

Als Studentisches Projekt des Studiengangs Maschinenbau / Mechatronik / Physiktechnik an der Hochschule Merseburg (Sachsen-Anhalt) wird mit Unterstützung durch den Verein Hallesche Straßenbahnfreunde e.V. seit 2013 ein ebenfalls erhaltener Ehrenfelder „Typ 16" restauriert. Dieser Triebwagen aus dem Baujahr 1909 fuhr zunächst in Leipzig, von wo er nach diversen Modernisierungen (Umbau vom Rollen- auf Scherenstromabnehmer, Einbau von Druckluftbremsen, Verglasung der Plattformen) im Jahr 1955 als „Typ 27" nach Gotha kam. Dort wurde der Wagen erneut umgebaut (Umspurung der Fahrgestelle von 1458 auf 1000 mm, Einbau neuer Motoren und Fahrschalter) und fuhr noch bis zu seiner Ausmusterung 1978 auf der Naumburger Ringbahn (hallespektrum.de und www.hsf-ev.de).

Das Ende von „P. Herbrand & Cie." und aktuelle Situation

Zum Ende der Waggonfabrik finden sich kaum verlässliche Nachrichten; jedenfalls wurden die Ehrenfelder Produktionsanlagen 1928 stillgelegt (de.wikipedia.org nennt unter Alstom davon abweichend das Jahr 1931). Als wahrscheinlichster Grund für das Ende von *P. Herbrand & Cie.* gilt die allgemeine Rezession infolge der Weltwirtschaftskrise der späten 1920er-Jahre, als auch der Mutterkonzern *Linke-Hofmann* im Zuge von Umstrukturierungen gleich mehrere seiner Werke auflöste (ebd.).
Als Museumsstücke oder Partybahnen sind einige der Herbrand-Bahnen noch bis heute funktionierend in Betrieb, so z.B. in Halle an der Saale, im polnischen Pozna (Posen) und bis 2017 ein „Triebwagen 14" von 1911 als „Bönnsche Bimmel" in Bonn (www.general-anzeiger-bonn.de).

Vor Ort erinnert heute im Bereich des früheren Werksgeländes ein als *Herbrand's ehrenfeld* geführter Gastronomiebetrieb mit Restaurant, Halle und Biergarten zumindest seinem Namen nach an die frühere Waggonfabrik. Im Angebot befindet sich dabei auch ein als Eventlocation angebotenes „Bahnhäuschen".

Hinweis

Die Waggonfabrik P. Herbrand & Cie. ist wertgebendes Merkmal des Kulturlandschaftsbereichs Ehrenfeld (Regionalplan Köln 349).

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2019/2023)

Quellen

„Echo des Siebengebirges", Nr. 28 vom 6. April 1887 und Nr. 32 vom 20. April 1887 (verfügbar über das Zeitungsportal NRW, historische Zeitungen aus Nordrhein-Westfalen unter zeitpunkt.nrw, abgerufen 21.03.2019)

Internet

www.sfnbg.de: Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V., Dokumentation und Bildergalerie zum 1896 gefertigten „Triebwagen 3" der Waggonfabrik Herbrand (abgerufen 20.03.2019)
hallespektrum.de: Projektarbeit: junge Straßenbahnfreunde retten alten Triebwagen (07.04.2014, abgerufen 21.03.2019)
www.hsf-ev.de: Verein Hallesche Straßenbahnfreunde e.V., Triebwagen 15 (abgerufen 21.03.2019)
de.wikipedia.org: Waggonfabrik Herbrand (abgerufen 20.03.2019)
de.wikipedia.org: Geschichte der Kölner Straßenbahn (abgerufen 15.03.2019)

de.wikipedia.org: Waggonfabrik Talbot (abgerufen 20.03.2019)
en.wikipedia.org: Waggonfabrik Talbot in der englischsprachigen Wikipedia (abgerufen 21.03.2019)
de.wikipedia.org: Alstom Transport Deutschland (abgerufen 20.03.2019)
www.general-anzeiger-bonn.de: Aus für die „Bönnsche Bimmel“, Stadtwerke ziehen alte Straßenbahn aus dem Verkehr (General-Anzeiger vom 23.02.2017, abgerufen 21.03.2019)
www.rheinische-industriekultur.de: Aachen, Talbot (abgerufen 21.03.2019)
herbrands.de: Gastronomiebetrieb Herbrand’s (abgerufen 21.03.2019)
altes-koeln.de: Kölner Kraftfahrzeugbesitzer 1909 (abgerufen 14.09.2023)

Literatur

Kayser, Otto (1913): Die Bahnen der Stadt Cöln. Festschrift zur XIV. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen im Jahre 1913 zu Cöln. o. O.

Reinhardt, Winfried (2017): Geschichte des Kölner Verkehrs. 3000 Jahre Mobilität im Rheinland. Wiesbaden.

Verlag Greiner & Pfeifer (Hrsg.) (1909): Die deutschen Kraftfahrzeug-Besitzer in der Reihenfolge der polizeilichen Kennzeichen. Deutsches Automobil-Adreßbuch, gefertigt an der Hand des amtlichen Materials der listenführenden Behörden der sämtlichen deutschen Bundesstaaten. Stuttgart. Online verfügbar: leopard.tu-braunschweig.de , abgerufen am 15.06.2023

Wilhelm, Jürgen (Hrsg.) (2008): Das große Köln-Lexikon. S. 349, Köln (2. Auflage).

Waggonfabrik P. Herbrand & Cie. in Ehrenfeld

Schlagwörter: Fabrikgelände, Fabrik (Baukomplex), Straßenbahn
Straße / Hausnummer: Venloer Straße / Herbrandstraße
Ort: 50823 Köln - Ehrenfeld
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:25.000 (kleiner als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Auswertung historischer Karten
Historischer Zeitraum: Beginn 1866, Ende 1928
Koordinate WGS84: 50° 57 6,19 N: 6° 54 43,94 O / 50,95172°N: 6,91221°O
Koordinate UTM: 32.353.354,99 m: 5.646.531,37 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.564.144,10 m: 5.646.672,01 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Waggonfabrik P. Herbrand & Cie. in Ehrenfeld“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-290398 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**