

Die Eisenbahn als Mittel der Wirtschaft und der Erschließung von Wirtschaftsräumen

Die Möglichkeiten, die die Eisenbahnen seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts als neues Transportmittel eröffneten, sind 1990 auf dem ersten ICOMOS-Symposium „Eisenbahn und Denkmalpflege“ ausführlich behandelt worden.¹ Durch den kostengünstigen und zügigen Massentransport über große Entfernungen ergaben sich bislang ungeahnte volkswirtschaftliche Dimensionen, viele Industrie- und Gewerbebetriebe brauchten aus Rentabilitätsgründen einen möglichst direkten Anschluß an das neue Verkehrsnetz.

Die Lösungen, die dafür gefunden wurden, waren vielseitig. Sie werden in der eisenbahngeschichtlichen Literatur wie im allgemeinen Sprachgebrauch mit ebenso vielfältigen Begriffen belegt, wobei der primär juristische Terminus „Kleinbahn“ zwar der gebräuchlichste, wenn auch keineswegs der zutreffende ist, weil er in der Praxis weder etwas über die Größe der betreffenden Bahnen, noch etwas über die Länge ihres Streckennetzes aussagt und schon gar nichts über die verwendete Spurbreite. Angesichts der Fülle des zur Verfügung stehenden Fundus an verschiedensten Bahnen beschränken sich die folgenden Beispiele nur auf solche, bei deren Anlage

- eindeutig der Gütertransport den Ausschlag gegeben hat – sei es für ein einzelnes oder für mehrere Unternehmen – und bei deren Finanzierung das Kapital dieser Firmen maßgeblich beteiligt war, und die
- über einen unmittelbaren, durchaus unterschiedlich ausgestatteten Anschluß an ein anderes Verkehrsmittel – an eine andere Eisenbahn oder an einen Schiffahrtsweg – verfügten und somit nicht allein dem Verkehr auf dem Werksgelände dienten.

Bald nach Errichtung der ersten Eisenbahnlinien im Ruhrgebiet bemühten sich die Bahngesellschaften darum, die Bergwerke durch Anschlußbahnen mit ihren Strecken zu verbinden, wobei man sehr schnell den Vorteil der Regelspur auch für diese Stichbahnen erkannte. Die Anschlußbahnen gehörten zumeist den Bergwerksunternehmen, während anfangs die Bahngesellschaften den Betrieb und die Unterhaltung gegen Kostenerstattung übernahmen. Durch den späteren Konkurrenzdruck untereinander bauten sie dann entweder kostenlos oder gemeinsam mit den Zechen die Anschlußbahnen. Manche Gruben erhielten sogar, je nach der gewünschten Richtung ihrer Transporte, Anschlüsse an mehrere Linien.

Im Jahr 1868 wurden 72 % der im Ruhrgebiet geförderten Kohlen per Eisenbahn abtransportiert. Solche Mengen schwebten auch den Initiatoren der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn im mitteldeutschen Braunkohlenrevier vor, die sich schon 1861 in einem Gründungskomitee zusammengefunden hatten, das aus Kommunalpolitikern, Justizräten, Bankiers und Unternehmern der Region bestand. Die Bahn war in Altenburg an die Sächsische Staatsbahn angeschlossen, in Zeit an die Thüringer Bahn. Zahlreiche Gruben verfügten über Zweigbahnen. Alle Beteiligten schienen mit dieser Bahn sehr zufrieden zu sein. In einer zeitgenössischen Druckschrift heißt es: „Das Verhältnis zwischen den Grubenbesitzern, den Zweigbahnen und der Haupt-

bahn ist als ein völlig gesundes zu bezeichnen ... Die Zweigbahnen werden ... nicht auf gut Glück gebaut, sondern es liegt im Interesse jeden einzelnen Werkes, das Anlagekapital ... durch Förderung eines möglichst großen Kohlenquantums möglichst hoch zu verzinsen.“²

Heute betreibt die Vereinigte Mitteldeutsche Braunkohlenwerke AG, Bitterfeld, noch ein Netz von Verbindungsbahnen zur Versorgung von Kraftwerken und Brikettfabriken mit insgesamt 23 Anschlußbahnen, das etwa einem Drittel des Gesamtnetzes der ostdeutschen Braunkohlenindustrie entspricht. Allerdings wird „mit der weiteren Außerbetriebnahme von Tagebauen und Veredlungsanlagen ... dieser Bestand ständig auf den notwendigen Bedarf verringert“.³

Mit dem Anwachsen der Förderung und den Zusammenschlüssen einzelner Zechen zu größeren Unternehmen dehnten sich auch im Ruhrgebiet die Zechenbahnnetze aus. Bedeutende Gesellschaften wie die Gelsenkirchener Bergwerks-AG, das größte Bergwerksunternehmen auf dem Kontinent, verfügten ebenso über ein respektables Bahnnetz (Abb. 14) wie die im preußischen Staatsbesitz befindliche Bergwerksgesellschaft Hibernia (Abb. 15). Dort wurde ein Organisationschema für die Zechenbahnen geschaffen, das heute noch Gültigkeit besitzt: Die seinerzeitige Königliche Zechenbahnverwaltung war noch 1968 Vorbild für die heutigen Bahn- und Hafenbetriebe der Ruhrkohle AG, in denen nunmehr alle Eisenbahnbetriebe der früheren Einzelgesellschaften rechtlich eine einzige Grubenanschlußbahn bilden. Erst dadurch ließ sich auf relativ einfache Weise im mittleren Ruhrgebiet ein zusammenhängendes Werksbahnnetz schaffen, was vorher aus juristischen Gründen nicht möglich war.

200 Jahre nach den ersten Schiebewegen an der Ruhr ist auf diese Weise ein Wirtschaftsbahn-Komplex der Superlative entstanden. Er umfaßt ein 650 km langes Gleisnetz, wovon 250 km elektrifiziert sind, über 1 800 Weicheneinheiten, 212 Brücken, fast 40 Stellwerke. Der Betrieb mit 1 700 Beschäftigten, 105 Diesel- und 37 Elektrolokomotiven und 4 600 Güterwagen bewältigt ein Transportvolumen von 75 Mio. t im Jahr.

Erst seit 1991 leitet dieses Tochterunternehmen der Ruhrkohle AG auch den Betrieb der einstigen Werne-Bockum-Höveler Eisenbahn. Bis zum November 1985 zog jeden Werktag eine Lokomotive der Ruhrkohle AG vom Bahnhof Werne a.d. Lippe Ost einen Güterzug, dem ein Personenwagen angehängt war, nach Bockum-Hövel an der Bundesbahn-Hauptlinie Hamm-Münster und anschließend wieder zurück. Für die 12 km Strecke benötigte sie eine halbe Stunde. Diese Zechenbahnstrecke war sogar im Bundesbahn-Kursbuch ausgewiesen.

Die Bahn ging auf eine 1899 angelegte Anschlußlinie des Georgsmarien-Bergwerks- und Hüttenvereins von dessen Steinkohlenzeche in Werne an die Staatsbahn zurück. Dieses Unternehmen war bei Osnabrück gewissermaßen „auf der grünen Wiese“ gegründet worden, und es wurde damit zwangsläufig zur Betreiberin der wohl ältesten deutschen Privatbahn, zumindest war die Georgsmarienhütte-Eisenbahn die einzige, die 112 Jahre lang Personenverkehr auf ihrem Werksbahnnetz unterhielt.

Die Hütte war sowohl auf die Zufuhr von Erzen als auch auf den Antransport von Kohle angewiesen, was immer wieder zu einem Problem wurde, und wozu es stets neuer und aufwendiger Lösungen bedurfte. Eine davon war die 1895 weitab vom Hüttenstandort in Ostwestfalen angelegte 16 km lange Wallücke-Bahn. Sie transportierte Erz auf der 600-mm-Spur aus dem Wiehengebirge nach Kirchlengern an der Staatsbahnstrecke von Minden über Löhne nach Osnabrück und war auf das ausdrückliche Verlangen der umliegenden Kommunen hin auch für den Personenverkehr eingerichtet.

Da die Gemeinden im Süden Osnabrücks dem gesamten neuen Hüttenprojekt nicht gerade wohlgesonnen gegenüberstanden, hatte das Unternehmen schon bei der Gründung seines Stammwerkes sehr schnell einen Kompromiß eingehen müssen: Man entschied sich für die „große Lösung“, für eine vollspurige Werksbahn, die auch dem öffentlichen Personenverkehr zur Verfügung stehen sollte. Für den werksinternen Verkehr reichte ein Schmalspurnetz aus.

In Georgsmarienhütte wurden die Dampflokomotiven erst 1965/66 durch Diesellokomotiven ersetzt. Demgegenüber wurde die auf das Jahr 1867 zurückgehende Werksbahn des früheren Bochumer Vereins für Gußstahlproduktion schon sehr frühzeitig elektrifiziert. Schon 1924/26 gelangten die ersten beiden Elektrolokomotiven zum Einsatz, die gegenüber den Dampfloks für häufig wechselnde Einsätze stets fahrbereit waren. Schon 1941 hatte der Bochumer Verein, der heute zur Krupp Stahl AG gehört, den höchsten Elektrifizierungsgrad aller vergleichbaren Hüttenbahnen erreicht, auf seinem Streckennetz waren 27 Elektrolokomotiven im Einsatz.

Das Bochumer Werksbahnnetz hatte in den dreißiger Jahren mit rd. 150 km – ohne die Bahnen zu den angeschlossenen Zechen – seine größte Ausdehnung erreicht. Ebenso wie in Georgsmarienhütte gab es eine Schmalspurbahn für den werksinternen Verkehr. Mit der Stahlkrise in den sechziger Jahren wurden wichtige Werksteile, vor allem auch die Hochöfen, stillgelegt, die Schmalspurstrecken abgebaut. Heute wird der benötigte Rohstahl in Pfannenwagen vom Krupp-Hüttenwerk in Rheinhäusen nach Bochum zur Weiterverarbeitung transportiert. Vom einstigen Schmalspurnetz zeugen nur noch eingepflasterte Schienenstücke sowie noch nicht entfernte Kreuzungen mit der Normalspurbahn. Gar nichts mehr zu sehen ist von der früheren normalspurigen Zahnradbahn zwischen zwei Werksteilen auf unterschiedlichem Höhenniveau (Abb. 17).

Eine weitere Hüttenbahn, die von der Aura des Außergewöhnlichen umgeben ist, befand sich im Hessischen Bergland: die Rhene-Diemeltalbahn (Abb. 16). Als das Fürstentum Waldeck nach 1870 durch die Ruhrtalbahn von Kassel nach Hagen erschlossen wurde, standen dort mehrere Gruben in Betrieb. Sie befanden sich im Besitz von Hütten im Ruhrgebiet. Angeführt von einem Siegener Unternehmer, ließen sie 1874/75 eine 11 km lange Anschlußbahn von der Grube Martenberg zum neuen Bahnhof Bredelar bauen. Doch schon bald wurde die Zeche stillgelegt, weshalb 1882 mit Erfolg die Umkonzessionierung der Linie zu einer Bahn des öffentlichen Verkehrs beantragt wurde.

Aber auch diese Bahn mußte 1924 ihren Betrieb einstellen, womit allerdings noch lange nicht das Ende der Linie beschlossen war. Obwohl die Gleise bald abmontiert worden waren, zeigte 1936 die Mannesmann AG als neue Inhaberin der Grubenfelder großes Interesse an den hessischen Erzen für ihr Hüttenwerk am Rhein. Der Konzern baute kurzerhand ab 1939 auf dem alten Bahnkörper eine neue Eisenbahn, allerdings mit



Abb. 14. Essen, Zechenbahn der Gelsenkirchener Bergwerks-AG von der Zeche Zollverein in Essen - Katernberg zur Zeche Bonifacius in Essen - Kray (um 1935).

900-mm-Spurweite: Nach fast 15jähriger Unterbrechung lebte somit die ehemalige Grubenbahn erneut als Grubenanschlußbahn auf, bis sie 1964 – nun endgültig – ihren Betrieb einstellte. Sie war eine der ganz wenigen schmalspurigen Wirtschaftsbahnen aus der Zeit vor dem preußischen Kleinbahngesetz von 1892, die vier Jahrzehnte lang dem öffentlichen Verkehr diente.

Die zahlreichen Beispiele aus dem Montanbereich zeigen, wie vielfältig die Motive ihrer Entstehung und wie verschiedenartig die späteren Ausführungen waren. Bei den Hüttenbahnen kommt – anders als bei den Zechenbahnen – hinzu, daß sie ein Verkehrsaufkommen in doppelter Richtung zu bewältigen hatten: Es mußten nicht nur große Mengen an Rohstoffen beschafft, sondern auch vergleichbare Volumina als Fertigprodukt zu den Abnehmern transportiert werden. Das folgende Beispiel stammt zwar auch aus der Großindustrie, doch bewegen sich die zu bewegendenden Transportmassen im vergleichsweise kleineren Rahmen, obwohl die Dimensionen der betreffenden Bahn beachtliche Größenordnungen erreichten.

Als die Farbenfabriken Bayer AG vor 100 Jahren ohne großen Aufwand ihr neues Werksgelände im heutigen Leverkusen unmittelbar an die bereits bestehenden Eisenbahnlinien anzuschließen beabsichtigte, mußte sie wegen des Einspruchs der betroffenen Gemeinden auf das Projekt einer eigenen Kleinbahn zurückgreifen. Die Mülheim-Leverkusener Bahn war 1898 fertig und stellte die Verbindung zum Stammwerk in Elberfeld her. Sie diente sowohl dem Güter- als auch dem Personenverkehr. Auf dem Leverkusener Gelände entstand ein selbständiges 1000-mm-Werksbahnnetz, das in den folgenden Jahren eine Ausdehnung von mehr als 100 km erreichte. Von Kleinbahnlokomotiven gezogene Rollwagen transportierten die Güterwagen des öffentlichen Verkehrs auf dem Werksnetz. Das Gütertransport-Aufkommen stieg kontinuierlich an, aber auch der Personenverkehr. Selbst am Wochenende fuhren zeitweilig 22 Personenzüge.

Zu einer anderen Lösung als das Großunternehmen Bayer fanden sich die zahlreichen Industriebetriebe im Raum Augsburg als dem wirtschaftlichen Zentrum im bayerischen Schwaben zusammen. Kennzeichnend für die räumliche Lage der dortigen Unternehmen ist, daß sie rings um den Altstadt kern, d. h. in größerer Entfernung von den Staatsbahnstrecken, angesiedelt waren. So wurde eine Lösung der Transportprobleme immer dringender, und unter der Federführung der späteren Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg wurde 1889 die Augsburger Localbahn AG ins Leben gerufen, deren Aktien sich im Besitz ein-

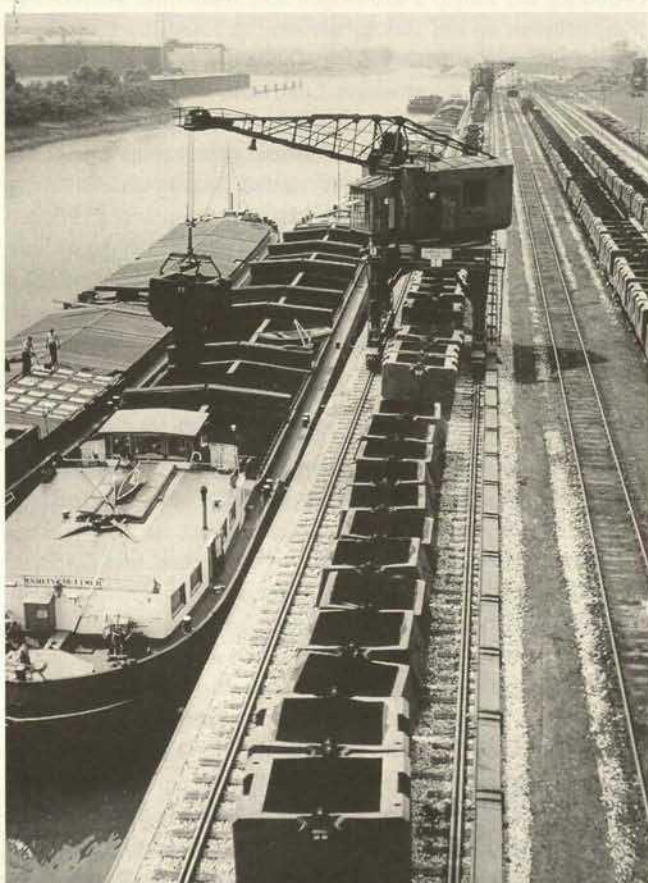
zelter lokaler Unternehmen befanden. 1961 wurde sie in eine GmbH umgewandelt.

Die erste fertiggestellte Strecke war entsprechend der räumlichen Situation eine fast 9 km lange Ringbahn, eingleisig und normalspurig im großen Bogen um die Altstadt herumgeführt. An ihrem östlichen Ende hatte sie Anschluß an die Bahnstrecken nach München bzw. Ingolstadt, im Nordwesten nach Ulm bzw. Donauwörth. In den ersten Jahren lag die Betriebsführung auf den Localbahn-Strecken bei der Staatsbahn, die auch Fahrzeuge und Personal stellte, erst ab 1913 verfügte die Localbahn über eigene Lokomotiven. Sie beförderte Mitte der 60er Jahre etwa zwei Drittel aller in Augsburg eintreffenden und von der Stadt ausgehenden Güter. Zu dem 40 km langen Streckennetz der Localbahn kommen noch 25 km Strecken der gut 60 privaten Anschließer.

Augsburg kann als repräsentatives Beispiel für die zentrale Funktion dienen, die eine mit privatem Kapital errichtete Bahn für die Weiterentwicklung von Gewerbe- und Industriebetrieben seit dem Ende des letzten Jahrhunderts hat: Als industrielle Agglomeration in einem homogenen, traditionell industriell ausgeprägten Wirtschaftsraum angesiedelt, waren sie auf die neuen Kommunikationsmittel angewiesen. Parallelbeispiele ließen sich in zahlreichen anderen Regionen finden.

Die folgenden Beispiele befassen sich mit Unternehmen, denen es vor allem darauf ankam, ihre produzierten Güter abzutransportieren. Die Verkehrsbeziehung war also auch hier relativ einseitig ausgerichtet. Für diese Aufgaben war die Schmalspurbahn das Bindeglied zwischen Unternehmen und öffentli-

Abb. 15. Bottrop, Hafen der Bergwerksgesellschaft Hibernia am Rhein-Herne-Kanal mit Zechen-Anschlußbahn (um 1930).



chem Verkehrsnetz. Sie ließ sich später ganz offensichtlich am leichtesten durch den Straßentransport ersetzen.

Für den Näheseidenhersteller Gütermann in Gutach im Breisgau spielte der reibungslose und zügige Versand der Produkte auch in kleinen und kleinsten Einheiten eine wichtige Rolle. Nach der Eröffnung der Elztalbahn, einer eingleisigen Stichbahn nordöstlich von Freiburg, entschloß man sich noch vor dem Ersten Weltkrieg zum Bau einer knapp 1 km langen Werksbahn mit 750-mm-Spurweite bis zur Eisenbahnstation. Auf dem Werksgelände bestanden Anschlüsse an die verschiedenen Fabrikhallen, zum Kohlenlager und zum Kesselhaus. Ein Zweiggleis führte direkt zum Bahnsteig, wo die kleineren und eiligeren Sendungen unmittelbar von den Werkswagen in den Bahnpostwagen umgeladen werden konnten. Für diese Zwecke bestand im Werk sogar ein Postamt.

Die Bahn, die über zwei kleine Lokomotiven verfügte, war von Anfang an elektrifiziert, und der Betrieb spielte sich so recht nach den Klischeevorstellungen von der „Schwarzwaldromantik“ ab. Im September 1967 wurde der Werksbahnbetrieb bei Gütermann eingestellt, er war dem „Zug der Zeit“, dem Lkw, zum Opfer gefallen; sowenig aufwendig die Werksbahn angelegt war, betriebswirtschaftlich „rechnete“ sie sich nicht mehr.

Die gleiche Entwicklung läßt sich bei der Graphitbahn Kropfmühl verfolgen. An diesem Beispiel wird noch deutlicher, daß der Güterverkehr auf der Straße selbst auf längere Distanz nicht unbedingt eine größere raumerschließende Funktion besitzt als die Eisenbahn, sondern daß im Gegensatz zur generellen Verkehrs- und wirtschaftsgeographischen Auffassung der Rechenschaft den Ausschlag gibt: getrennte Kostenträger. Auf der einen Seite stehen die Betriebsaufwendungen für die Bahnanlagen, die der Betreiber selbst zu tragen hat, auf der anderen Seite die Bau- und Unterhaltungskosten einer Straße, die beim Unternehmen nicht direkt zu Buche schlagen – das bekannte Dilemma der Bundes- wie mittlerweile auch der Reichsbahn.

Das einzige Bergwerk in Deutschland, das das feuerfeste Mineral Graphit gewinnt, befindet sich bei Hauzenberg im südlichen Bayerischen Wald. Es unterhält ein ausgedehntes Grubenbahnnetz mit einer Spurweite von 480 mm. Von den Aufbereitungs- und Veredelungsanlagen führte eine 8 km lange Privatstrecke in 600-mm-Spur zum Bahnhof Schaibling an der Bahnlinie nach Passau. Sie entstand interessanterweise mitten im Ersten Weltkrieg, als der Bedarf an Graphit als Wärme- und Elektrizitätsleiter sowie als Schmiermittel besonders groß war.

Starke Gefällestrrecken beschränkten den Transport auf drei Wagen mit je 5 t Ladung pro Dampflokomotive, und auch das Umladen des in Säcken verpackten Graphits auf normalspurige Güterwagen am Bahnhof Schaibling war äußerst unrationell. Der Einsatz von Paletten hätte teure Umbauten nicht nur an den Verladeanlagen, sondern auch an den ursprünglich zu einfach ausgelegten Waggons bedeutet. Hinzu kamen anstehende Erneuerungsmaßnahmen bei der Bahntrasse und bei verschiedenen Brücken. Der Bau einer gänzlich neuen Straße veranlaßte das Unternehmen, den Eisenbahnverkehr im Jahre 1969 einzustellen. Jetzt sind große Speziallastwagen im Einsatz, die sich auch im Winter bewähren. Die Bahntrasse ist inzwischen zu einem beliebten Wanderweg mutiert.

Im Vergleich zu den Industriebetrieben waren Bemühungen, landwirtschaftliche Betriebe mit Hilfe einer Bahn anzuschließen, nicht sehr zahlreich und auch weniger variantenreich. Als charakteristisches Hemmnis erwies sich hier das saisonale



Abb. 16. Martenberg, Bahnhof der Rhene-Diemeltal-Bahn (um 1902).

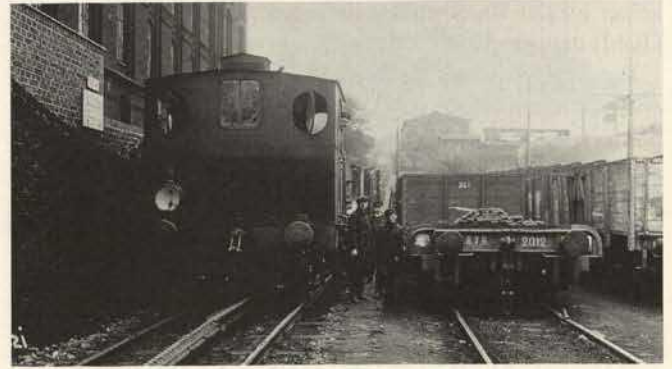


Abb. 17. Bochum, Zahnradlokomotive auf dem Werksgelände des Bochumer Vereins (1930).

Transportaufkommen. Wenn überhaupt, dann lohnten sich Landwirtschaftsbahnen nur bei großen Gutsbetrieben.

Das erste Beispiel ist die Muskauer Waldeisenbahn, die vermutlich am Ausgang des 19. Jahrhunderts angelegt wurde und deren Betrieb in den siebziger Jahren dieses Jahrhunderts endgültig stillgelegt worden ist.⁴ Zwischen den Staatsbahnhöfen Weißwasser und Muskau an der Neiße wob diese 600-mm-Bahn ein zusätzliches Netz von Verbindungen zwischen den verschiedenen gewerblichen Einrichtungen des Fürsten, der bei diesem Bahnbau sowohl als Unternehmer wie auch als Finanzier auftrat. Die Holzabfuhr aus den Heidegebieten zu den Betrieben war eine der Hauptaufgaben der Bahn, deren Lokomotiven mit ihrem breit ausladenden Funkenfang zur Verhütung von Waldbränden charakteristisch waren. Ganz auf den Holztransport ausgerichtet waren die langen Kastenwagen, die Langholz-Fahrgestelle oder die Ring-Fahrgestelle für Grubenhölzer (Abb. 18).

Es war kein geringerer als Bethel Henry Strousberg, der „Eisenbahnkönig“, der gleich nachdem er 1866 die Berlin-Görlitzer Eisenbahn gebaut und das Gut Diepensee erworben hatte, eine Wirtschaftsbahn von dort zur Station Grünau an der Strecke nach Görlitz anlegen ließ. Die Bahn war ca. 6 km lang und – etwas anderes kam für Strousberg wohl gar nicht in Frage – normalspurig ausgeführt, gezogen wurden die Gespanne von nicht weniger als sechs Pferden.

Transportiert wurden hauptsächlich Viehfutter sowie Rüben, Getreide und Kartoffeln, die auch in der Schnapsbrennerei des Gutes verwendet wurden. Nach Strousbergs Bankrott übernahm der nachfolgende Gutsherr die Bahn, insgesamt dürfte sie fast 70 Jahre lang in Betrieb gewesen sein, bis Mitte der Dreißiger Jahre zwischen dem Gut und Schönefeld die Flugzeugwerke von Henschel & Sohn errichtet wurden.

Dieses Unternehmen beendete den Anachronismus des Pferdebahnbetriebs auf der Normalspur und rüstete den gesamten Oberbau auf Lokomotivbetrieb um, so daß fortan auf der Strecke ein Werksgüter- und Berufsverkehr durchgeführt werden konnten. Betreiber war die Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn, eine private Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs, die auch heute noch im Berliner Wirtschaftsleben ihre Funktion hat.

Die Bahn des Rittergutes Bärfelde in der Neumark wurde als 600-mm-Feldbahn für Pferdegewanne zum 9,5 km entfernten Bahnhof Ringenwalde an der Strecke Eberswalde-Fürstenwalde (Havel) angelegt. Eisenbahngeschichtlich scheint sie insofern von besonderem Interesse zu sein, als es sich offensichtlich um die erste Landwirtschaftsbahn handelt, die elektrifiziert wurde (Abb. 19).

Allein der elektrische Zugverkehr, so heißt es in einem Festbeitrag der AEG, der zum 25. Jubiläum der Elektrifizierung erschienen ist, konnte ohne Überlastung der vorhandenen Schienen eine große und gleichmäßige Zugkraft gewährleisten, um einen Zug mit mindestens sechs der vorhandenen Feldbahnwagen mit je 2,5 t Nutzlast über die Steigungen zu befördern. Täglich wurden in zehn Stunden mit fünf Zügen 175 t Rüben transportiert. Der für die Lokomotive notwendige Gleichstrom wurde bis zum Anschluß an das öffentliche Netz auf dem Gut selbst erzeugt und konnte etwa auch zum Dreschen genutzt werden.

Trotz des optimistischen Tenors in dem Jubiläumsaufsatz scheint der elektrische Betrieb auf dem Gut Bärfelde nicht recht rentabel gewesen zu sein, worauf vor allem die Anregung schließen läßt, mehrere landwirtschaftliche Betriebe könnten nötigenfalls solch ein Vorhaben gemeinsam betreiben.

Der Gedanke, Transportbedürfnisse in der Landwirtschaft genossenschaftlich zu bewältigen, stand beispielsweise hinter der Gründung der knapp 8 km langen Kleinbahnlinie Wallersdorf-Münchshofen an der Reichsbahnstrecke Landshut-Plattling in Niederbayern. Zu diesem Zweck hatten sich gleich nach dem Ersten Weltkrieg interessierte Landwirte und die betroffenen Gemeinden in einer Feldbahn-Genossenschaft zusammengeschlossen, weil sie die Chance sahen, gebrauchtes Gleis- und Fahrzeugmaterial aus Heeresbeständen günstig anschaffen zu können. Als das bereits bezahlte Material dann nicht in Niederbayern eintraf, besann man sich neu und plante statt dessen eine meterspurige Kleinbahn, wofür 1926 eine gebrauchte Dampflok und fünf neue Rollwagen gekauft wurden.

Als Hauptproblem stellte sich schnell das schwankende Transportaufkommen heraus: Mehr als zwei Drittel der jährlich beförderten 10 000 t Güter waren Rüben und Kohl, für die restliche Jahreszeit gab es nicht genügend Bedarf. Selbst sparsamstes Wirtschaften und/oder gerade die einfache technische Auslegung des gesamten Bahnkonzepts ließen das Unternehmen nicht rentabel arbeiten. Daran änderte selbst die Aufstockung des Betriebskapitals durch den bayerischen Staat und das Deutsche Reich nichts, so daß die Kleinbahn-Genossenschaft Wallersdorf und Umgebung eGmbH, wie sie zuletzt hieß, 1946 ihr rollendes Material verschrottete und sich auflöste.

Der Transport von Zuckerrüben hatte auch bei der Gründung der Stendal-Tangermünder Eisenbahn-Gesellschaft im Jahr 1884 eine Rolle gespielt, die von Anfang an als öffentliche Kleinbahn geplant war. Ein Kommerzienrat, ein Fabrikbesitzer, der Inhaber einer Ölmühle und ein Kaufmann betrieben zusammen mit dem Magistrat der Stadt Tangermünde die Gründung einer Eisenbahn-Aktiengesellschaft, nachdem die Strecke von

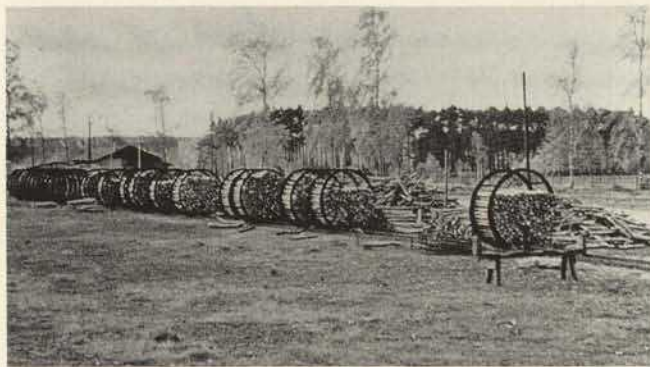


Abb. 18. Muskauer Waldbahn, Ladestelle für Grubenholz, das in ringförmigen Behältern transportiert wird (um 1930).

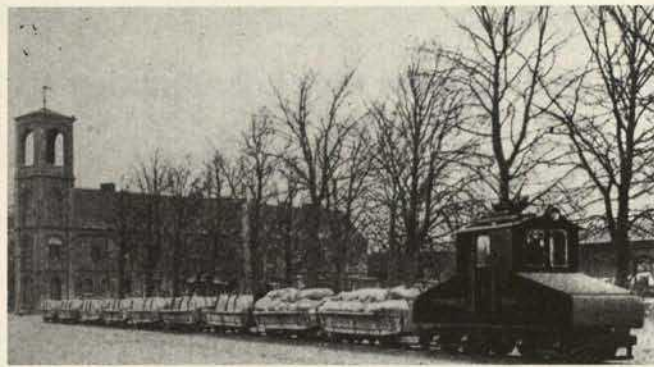


Abb. 19. Gut Bärfelde, elektrische Bahn auf dem Gutsgebiet (um 1935).

Berlin nach Lehrte nicht über ihre Stadt, sondern über Stendal geführt worden war.

Zur Eröffnungsausstattung gehörten nicht weniger als 28 Güterwagen neben zwei Personen- und einem Packwagen mit Postabteil und zwei Lokomotiven. Besondere Aufmerksamkeit widmete man dem Anschluß an die Elbe, wo ein Ladegleis bis zum Fährdamm, eine Verbindungsbahn bis zur Tangerschleuse und ein Hochwassergleis angelegt wurden. 1898 erhielt eine Schiffsverwerft einen privaten Gleisanschluß, später u. a. eine Konservenfabrik, eine chemische Fabrik, ein Futtermittelwerk und eine Schokoladenfabrik.

Im Frühjahr 1992 bestanden noch fünf private Haupt- mit mehreren Nebenanschlußbahnen, der Bahnhof Tangermünde

wurde 1991 als selbständiger Bahnhof aufgelöst. Nach der politischen Wende in Deutschland nahm der Güterverkehr im Bahnhof Tangermünde binnen kurzer Zeit um 80 % ab. Das Aufkommen im Empfang lag 1992 bei 10 Wagen pro Tag, das Aufkommen im Versand (!) war „praktisch gleich Null“. Nahezu alle Großbetriebe in der Region waren zusammengebrochen, die verbliebenen potentiellen Bahnkunden auf die Straße abgewandert.

Es bleibt zu hoffen, daß das letztgenannte Beispiel nur eine vorübergehende Erscheinung charakterisiert und sich hier – gewissermaßen im Zeitraffertempo – nicht etwa eine Entwicklung abzeichnet, die für die Wirtschaftsbahnen in Deutschland insgesamt symptomatisch sein könnte.

Anmerkungen

- 1 Vgl. Wolfhard Weber, Die Entstehung des deutschen Eisenbahnnetzes, in: Eisenbahn und Denkmalpflege. Erstes Symposium (ICOMOS – Hefte des Deutschen Nationalkomitees IV), München 1992, S. 16-20.
- 2 P. von Burchardi, Das Meuselwitzer Braunkohlenrevier und die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn, Altenburg 1873, S. 32. – Für freundliche Hinweise danke ich Frau Dr. Angelika Diesener von der Mibrag, Bitterfeld.
- 3 Herrn Krüger, Hauptabteilungsleiter Anlagen und Geräte der Mibrag, Bitterfeld, danke ich sehr für seine ausführlichen schriftlichen Informationen vom 11. März 1992.
- 4 Für die Beschaffung von Bildmaterial danke ich vielmals Herrn Dr. Detlev Karg vom Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege.
- 5 Herrn Dieter Lindner vom Bahnhof Stendal bin ich sehr zu Dank verpflichtet für seine freundlichen schriftlichen Informationen vom 9. März 1992.

Literaturverzeichnis

- Augsburger Localbahn GmbH (Hrsg.), 100 Jahre Augsburger Localbahn 1889-1989, Augsburg 1989.
- Blüthgen, J., Muskau und die Landschaft des Muskauer Neiße-Durchbruchs, in: Petermanns Geographische Mitteilungen 88, 1942, S. 161-171 und 201-212.
- Böttcher, Karl, Stendal-Tangermünder Eisenbahn-Gesellschaft, in: Die Kleinbahn, Nr. 21, Februar 1966, S. 5-7.
- Breitschwerdt, Michael, Die Werksbahn von Gütermann-Nähseide, in: ebd., Nr. 42, August 1969, S. 350-351.
- Bürnheim, H., Augsburger Localbahn, in: Secundairbahn-Kurier, Nr. 13, April 1965, S. 1-10.
- Fricke, Werner, Eisenbahn Köln-Mülheim der Farbenfabriken Bayer Aktiengesellschaft, in: Die Kleinbahn, Nr. 38, Dezember 1968, S. 234-240.

- Haarmann, A., Die Kleinbahnen. Ihre geschichtliche Entwicklung, technische Ausgestaltung und wirtschaftliche Bedeutung. Für die Bedürfnisse der Praxis, Berlin 1896.
- Herdam, Wolfgang, Besuch bei der Muskauer Waldeisenbahn, in: Die Kleinbahn, Nr. 88, April 1977, S. 1715-1718.
- Kummer, Werner, Die Graphitbahn Krophmühl-Schaibing, in: BDEF-Jahrbuch 1987, S. 108-111.
- Löttgers, Rolf, Die Rhene-Diemeltalbahn Bredelar-Martenberg, Biebental 1990.
- Menninghaus, Werner, Günter Krause und Manfred van Kampen, Bergisch-Märkische Eisenbahn (1843-1881) – Ausbesserungswerk Witten, Lübbecke 1990.
- Neddermeyer, Bernd, Berliner Eisenbahnbetriebe im Bundesverband Deutscher Eisenbahnen (BDE), in: BDEF-Jahrbuch 1989, S. 137-155.
- Nickel, Lothar, Die Gutsbahn nach Diepensee, in: Verkehrsgeschichtliche Blätter 1981, S. 70-71.
- Ostendorf, Rolf, Eisenbahn-Knotenpunkt Ruhrgebiet, Stuttgart 1979.
- Riehemann, Dieter und Norbert Tempel, Georgsmarienhütten-Eisenbahn, in: Die Kleinbahn, Nr. 101, Juni 1979, S. 9-22.
- Rogl, Hans-Wolfgang, Abseits der großen Strecken. Nebenbahnen in der Bundesrepublik Deutschland 1950-1982, Düsseldorf 1983.
- Rosberg, Ralf Roman, Geschichte der Eisenbahnen, Künzelsau 1977.
- Schwertfeger, Hans, Ulrich Kroll und K.-J. Maiß, Eisenbahn und Bergbau. Eine Betrachtung über die Entwicklung der Grubenanschlußbahnen im Ruhrgebiet und ihren Einfluß auf die Eisenbahntechnik aus Anlaß des 150. Geburtstages der Deutschen Eisenbahnen, in: Verkehr und Technik 1985, H. 6, S. 217-224.
- Sporck, Lothar, Geschichte der Werkseisenbahn der Krupp Stahl AG, Werk Bochum, in: BDEF-Jahrbuch 1991, S. 150-152.
- Steitz, Walter, Die Entstehung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, Köln 1974.
- Uhle, Bernhard, Die Wallückebahn, Lübbecke 1987.
- Wolff, Gerd, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Bd. 3, Gifhorn 1974.