

Die Kleinbahnen und Lokalbahnen als Erschließung verkehrsferner Räume

Der Bau von Eisenbahnen vollzog sich in Deutschland seit 1835 in mehreren Phasen, wobei jeder Phase eine technische Innovation oder eine neue Philosophie vorausging.

Das technische Vermögen, Dampf für Verkehr zu nutzen, löste die erste Phase aus. Bis 1870 war ein Netz von Eisenbahnen entstanden, das alle wichtigen Bergbau- und Industrieviertel, Häfen und Verwaltungszentren miteinander verknüpfte. Diese Eisenbahnlinien stellen die Magistralen dar, auf denen heute die InterCity- und InterCargo-Züge von Deutscher Bundesbahn und Reichsbahn verkehren.

Schon die weitmaschige Erschließung des Landes durch Eisenbahnen ließ Orte mit Bahnanschluß aufblühen und traditionsreiche aber abseits gelegene Städte an Bedeutung verlieren. Um der wirtschaftlichen Benachteiligung entgegenzuwirken, forderten solche Städte den Bau weiterer Eisenbahnen. Da weitere Bahnlinien aber weniger umsatzträchtig ausfallen würden, mußten sie weniger kostenaufwendig zu erstellen sein. Allerdings unterlagen Bau und Betrieb der Eisenbahnen strengen gesetzlichen Auflagen, die erhebliche Investitionen und laufende Kosten zur Konsequenz hatten. Um einen gesetzlichen Rahmen für billigere Eisenbahnen zu bekommen, arbeiteten 1869 die Eisenbahnen selber, d. h. ihr Interessensverband, eine Bau- und Betriebsordnung für Strecken untergeordneter Bedeutung aus. Diese Bahnordnung trat zwar erst 1878 als Reichsgesetz in Kraft, doch schon ab 1871 wurde das Eisenbahnnetz durch den Bau von technisch „abgespeckten“ Nebenbahnen – damals häufig „Sekundärbahn“ genannt – enger geknüpft, was dem allgemeinen Wirtschaftsliberalismus entsprach.

Obwohl 20 Jahre später ein dichtes Netz von Haupt- und Nebenbahnen bestand, war bis 1891 mehr als ein Viertel aller Städte in Preußen mit mehr als 1 000 Einwohnern ohne Eisenbahn geblieben. Mit zunehmender Produktivität der Landwirtschaft, gleichzeitiger Landflucht der jungen Bevölkerung und Verlagerung der industriellen Produktion in die Fläche, wuchs der Bedarf an Transportmöglichkeit auch in den ländlichen Regionen außerhalb der Städte. Das zu erwartende lokale bzw. regionale Verkehrsaufkommen und die Bedeutungslosigkeit für den Durchgangsverkehr rechtfertigten jedoch nicht den Aufwand für eine Haupt- oder eine Nebenbahn. Ab 1885 wurde die Forderung nach einer noch viel einfacheren dritten Klasse von Eisenbahn laut, die als ‚Kleinbahn‘ fast alle bis dahin noch abgeschnittenen Landstriche zugänglich machen sollte. Kleinbahnen wurden gefordert, um z. B. den Bau von Zuckerfabriken zu ermöglichen, denen sie Rüben, Kohlen und Kalk herbeiführen sollten, sowie zur Intensivierung der Landwirtschaft, indem sie einerseits Düngemittel bringen und andererseits die Ernte abfahren sollten.

Als Reaktion auf diese Forderungen erließ Preußen nach jahrelangem Ringen 1892 ein „Kleinbahngesetz“, das den Bau und Betrieb von Kleinbahnen nicht nur in geregelte Bahnen lenkte, sondern auch ganz erheblich erleichterte, so daß 1893 ein wahrer Boom von Kleinbahnbauten einsetzte. Schon bis 1909 entstanden in Preußen 234 Kleinbahnunternehmen mit zusammen 8 390 km Streckenlänge. Die meisten süddeutschen Staaten hatten schon zuvor den Lokalbahnbau freizügiger gehandhabt, während andere Staaten sich an die preußische Gesetzgebung

anlehnten und das Kleinbahngesetz ebenfalls anwendeten. Reichsweit betrieben rund 300 Kleinbahnunternehmen Strecken von gut 10 000 km Gesamtlänge.

Für den Bau einer Kleinbahn machten sich in erster Linie die Vertreter von Kommunen und Kreisen stark. So waren es Landräte und Bürgermeister, die ihr Dorf, ihre Stadt oder ihren Landkreis mittels einer Kleinbahn aus dem wirtschaftlichen Abseits führen wollten. In dem Bestreben nach Strukturförderung fanden sie Verbündete bei Mühlenbesitzern, Landhändlern, Rittergutsbesitzern als landwirtschaftliche Produzenten und bei Gewerbetreibenden, die die Kleinbahn als das einzige realisierbare Massentransportsystem zum Bezug von Rohstoffen und zum Absatz ihrer Produkte erkannt hatten.

In besonders gewerbefleißigen Regionen, z. B. in Talschaften des bergischen und märkischen Landes, des Siegerlandes, Thüringens und Sachsens, bedurfte es keines Anstoßes durch Politiker. Dort setzten die Produzenten den Bau von Kleinbahnen aus eigener Kraft durch – wohl weniger aus öffentlichem Interesse, sondern um spürbare Standortnachteile abzufangen.

Mittelbar durch die Wirtschaftsförderung sollte die Kleinbahn auch ein gesellschaftliches Problem beheben: nämlich die Landflucht, die gerade in den Provinzen Pommern, Posen, Ost- und Westpreußen ganze Dorfschaften zu veröden drohte.

Die Kleinbahnen haben im großen und ganzen die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt. Durch ihre weite Verbreitung trugen sie wesentlich zum Ausgleich des Stadt/Land-Gefälles bei.

Zunächst einmal schufen die Kleinbahnen selbst eine Reihe von Arbeitsplätzen auf dem Lande. Sie legten Verwaltung und Werkstätten an die ländlichen Endpunkte der Bahn, um das dortige niedrige Lohnniveau zu nutzen. Am Verknüpfungsbahnhof mit der Staatsbahn hätte man auch häufiger mit der Abwanderung guter Mitarbeiter zur Staatsbahn rechnen müssen.

Außerdem trug der Bahnanschluß zum Fortbestand ländlicher Gewerbebetriebe bei, denn durch den verbilligten Transport konnten diese nicht nur konkurrenzfähig bleiben, sondern nun sogar Fertigungsaufträge aus der Stadt einholen. Dadurch wurde eine Verteilung der Produktion in die Fläche ermöglicht, was Industrieansiedlungen, mehr und besser bezahlte Arbeitsplätze und mehr Lebensqualität auf dem Lande nach sich zog.

All die geschilderten positiven Effekte halfen auch den Ballungsräumen bei der Bewältigung der durch das allzu schnelle Wachstum im Zuge der Industrialisierung hervorgerufenen Probleme. So bedeuteten Kleinbahnen nicht nur dort eine Bereicherung für Land und Leute, wo Kleinbahnzüge durch ländliche Regionen dampften.

Probleme entstanden für Kleinbahnen, wenn sie in ihrer Bedeutung falsch eingeschätzt worden waren und sie entweder das zu viel investierte Kapital nicht verzinsen konnten oder sie als Folge zu großer Sparsamkeit schlecht gerüstet für das tatsächliche Aufkommen waren.

Zu große Vorsicht machte sich häufig bereits in den ersten Jahren bis zum Ersten Weltkrieg bemerkbar, als kräftige Nachfragesteigerungen mehr Bahnhöfe, mehr Gleise, stärkere Schienen, kräftigere Lokomotiven und mehr Wagen erforderten. Daher wurde in jenen Jahren nicht nur an Streckenausweitungen, sondern auch fleißig an bestehenden Strecken gebaut.



Abb. 20. Perleberg, Werkstatt-Halle der „Prignitzer-Kreiskleinbahnen“, errichtet 1911, als seltenes und weitgehend unverfälscht erhaltenes Beispiel einer Kleinbahnwerkstätte (Zustand 1992).

Auf das Auf und Ab der Kleinbahnen in den folgenden Jahren sei an dieser Stelle nicht weiter eingegangen. Gut 50 Jahre lang konnten Kleinbahnen Land und Leuten dienen, dann wurden sie abgelöst. Nach 1945 wurde das Straßennetz sehr großzügig ausgebaut, während die Kleinbahnen als veraltet galten und keine Förderung erfuhren. Mit fortschreitender Motorisierung wandelten sich Kleinbahnen zur Nebenbahn oder Stadtbahn oder verloren ihre Bedeutung (Abb. 22). Gegen Ende der sechziger Jahre hatten auch die letzten Kleinbahnen in den alten Bundesländern durch Streckenstilllegung und völlige Angebotsumstellung auf Lkw und Bus auf den von ihnen nicht aufzuhaltenden Trend reagiert. In den neuen Bundesländern haben sich einige Kleinbahnen – unter der Regie der Deutschen Reichsbahn – bis heute halten können. Hier ist jetzt mit 25jähriger Verzögerung der Beginn des Stilllegungsprozesses zu beobachten.

Da sich die Denkmalpflege der Bewahrung von Sachzeugen widmet, möchte ich nun auf die technische Ausprägung der Klein- und Lokalbahnen eingehen. Die Bauunternehmer der Kleinbahnen trassierten Strecken, verlegten Gleise, errichteten Gebäude und beschafften Fahrzeuge. Auch im Lauf des Kleinbahnbetriebs wurden Dokumente der unterschiedlichsten Art geschaffen. Gemäß der Sparsamkeits-Philosophie wurde dafür jedoch der denkbar geringste Aufwand betrieben.

Trassierung. Kleinbahnstrecken wurden häufig entlang oder auf einer bestehenden Chaussee trassiert, um Grunderwerb und Erdbewegungen zu vermeiden. Derartige Strecken sind in den alten Bundesländern mittlerweile durch Straßenverbreite-

rungen unkenntlich geworden. Bahndämme und Einschnitte wurden nicht selten bei Flurbereinigungen eingeebnet, lediglich ein paar Brücken überspannen noch den einen oder anderen Bachlauf. In den neuen Ländern sind allerdings eine Reihe von Kleinbahnstrecken noch in Betrieb, wenn auch die Reichsbahn betrieblich keine Unterscheidung zu ihren Nebenstrecken trifft. Der technische Unterschied wird an den Investitionssummen deutlich: Während um die Jahrhundertwende der Bau von 1 km Nebenbahn um die 100 000 Mark kostete, betrug die veranschlagte Summe für 1 km Kleinbahnstrecke mit 20 bis 30 000 Mark nur etwa ein Viertel davon.

Bahnhöfe werden an Schnittpunkten mit anderen Verkehrswegen angelegt. Das war bei Kleinbahnen nicht anders, doch gab es Bahnhöfe nicht nur „auf der grünen Wiese“ neben dem Dorf, der Bahnhof konnte, da die Kleinbahn häufig mitten hindurch führte, auch unmittelbar auf dem Marktplatz liegen. Auch diese für Kleinbahnen so typischen Ortsdurchführungen mußten der Motorisierung schon frühzeitig weichen, so daß heute nur wenige Beispiele bestehen (Abb. 24).

Gleisbau. Von Sparsamkeit getriebene Experimentierfreude führte in einigen wenigen Fällen zu eigenständigen Konstruktionen der Gleise. Doch konnten weder Blattstoß noch Längschwelle die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen, so daß m. W. keine Sachzeugen erhalten blieben, mit Ausnahme einiger Musterstücke in den Museen.

Signalanlagen. Deren Verwendung auf Kleinbahnen wäre ein Widerspruch zur Kleinbahn-Philosophie. Denn dort, wo ein

Dampfzug oder ein Triebwagen einige Male am Tag auf einer Strecke hin und her pendelt, braucht man keine Signale. Dennoch gibt es Ausnahmen: Dort, wo mehrere Strecken in einen Bahnhof einmünden, war sicherzustellen, daß ein Zug nach dem anderen einfuhr, was durch Aufstellung von Einfahrsignalen realisiert wurde. Neben den beweglichen Flügel- oder Lichtsignalen, die auf Kleinbahnen unüblich waren, wurden hier gemäß den Vorschriften feste Signale verwendet. Hier sind Tafeln mit der Aufforderung langsam zu fahren, zu läuten oder zu pfeifen etc. zu nennen, sowie die sogenannten Abteilungszeichen, – gemeint ist damit der gewöhnliche Kilometerstein.

Gebäude. Auch hier gilt: Sparsamkeit statt Repräsentationsbedürfnis bestimmte überwiegend die Ausstattung der Kleinbahnen mit Verkehrsgebäuden, wie Bahnhofsgebäude und Güterschuppen. Die meisten Haltepunkte und Bahnhöfe blieben ganz ohne Hochbauten oder boten den Fahrgästen lediglich eine offene Schirmhalle als Wartebude. Fahrkarten gab es in der nächstgelegenen Agenturgaststätte (in den meisten Fällen die gewöhnliche Dorfwirtschaft), beim Schaffner im Zug oder im Bahnhof der Staatsbahn an den Verknüpfungspunkten.

Daß es dennoch heute viele Kleinbahn-Bahnhofsgebäude gibt, ist ein Zeichen für die weite Verbreitung dieses Transportsystems. Denn an Stationen, die für die Kleinbahn bedeutsam waren, wurden feste Gebäude benötigt (Abb. 21). Zum Teil wurden die Gebäude von ortsansässigen Zimmereien schlüsselfertig errichtet; sie entsprachen dann weitgehend dem ortsüblichen Baustil. Überregional tätige Kleinbahnbau- und -betriebsunternehmungen ließen nach ihren Standardentwürfen bauen. Daher können gleiche konzerntypische Kleinbahn-Stationsgebäude in Nord-Brandenburg wie auch in Süd-Württemberg stehen.

Neben den vielen zweckorientierten gibt es einige reicher verzierte oder sogar „schlösschenartige“ Bahnhofsgebäude. Aus Prestigegründen ließen die Eigentümer der Kleinbahn an einem bedeutenden Ort, z. B. in der Kreisstadt, so bauen. Wenn auch derartige Prunkbahnhöfe nicht typisch für die Technik der Kleinbahnen sind, so legen sie doch beredtes Zeugnis ab von der Bedeutung, die man der Kleinbahn damals zumaß.

Schuppen und Ställe für den Güterverkehr auf Kleinbahnen sind heute selten (Abb. 23).

Zum einen bestanden sie häufig komplett aus Holz, zum anderen wurden sie als unbewohnbare Zweckbauten spätestens zur Stilllegung unnützlich, so daß sie dem Verfall preisgegeben waren oder dem Abriß zum Opfer fielen.

Abb. 21. Bruchhausen-Vilsen, Empfangsgebäude der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf und Zuggarnitur des Kleinbahn-Museums aus Fahrzeugen von Bäderbahnen (Zustand 1988).



Abb. 22. Bruchhausen-Vilsen, Bahnhof und Zuggarnitur der stillgelegten Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf (Zustand 1991).

Auf die Anzahl an Betriebsgebäuden konnte sich die Sparsamkeit weniger auswirken, denn Lokschuppen, Kohlenbansen und Werkstattgebäude benötigten Kleinbahnen ebenso wie die Staatsbahn. Auf Größe, Architektur und Ausschmückung der Betriebsgebäude hatte Sparsamkeit wiederum großen Einfluß und bewirkte Multifunktionalität statt Spezialisierung. So hatte häufig ein einziger Hochbau für die Belange Witterungsschutz, Wartungs- und Reparaturstand, Betriebsstoffversorgung, Ersatz- und Verbrauchsmateriallagerung sowie deren Verarbeitung zu genügen. Kurz: der Lokschuppen war im allgemeinen mit Arbeitsgruben, Kellerräumen und Dachböden, Werkstatt sowie mit einem hochgelegten Wasserbehälter ausgestattet. Andere Betriebsgebäude waren selten (Abb. 20). Es gab wohl einige wenige Wagenremisen, doch Stellwerke, Lokleitungs- oder Sozialgebäude und ähnliches gab es auf Kleinbahnen so gut wie gar nicht.

Fahrzeuge. Als Betriebsmittel verwendeten Kleinbahnen Lokomotiven, Wagen und Triebwagen, die durch Sparsamkeit und den Wunsch nach universellem Einsatz hinsichtlich Bauart, Technik und Ausstattung geprägt waren (Abb. 25, 26). Einige Fahrzeugkonstruktionen waren auf die Bedürfnisse des sparsamen Kleinbahnbetriebes so gut zugeschnitten, daß sie einerseits bei Kleinbahnen weit verbreitet waren und andererseits von Staatsbahnen gar nicht beschafft wurden. Weiterhin wirkte sich Sparsamkeit dahingehend aus, daß Kleinbahnen billig gebrauchte Staatsbahnfahrzeuge ankauften. Second-hand-Käufe hielten die Investitionen gering, konnten aber höhere Betriebskosten zur Folge haben.

Abb. 23. Heiligenberg, Güterschuppen der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf: Fachwerkbau mit Pultdach und Kriechkeller (Zustand 1989, während der Erneuerungsmaßnahmen).





Abb. 24. Uenzen, Ortsdurchführung der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf als Beispiel sparsamer Trassierung (Zustand 1991).

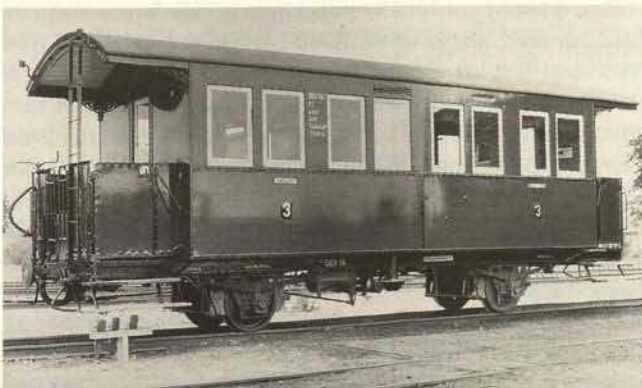
Die Zahl der heute noch existierenden Kleinbahnfahrzeuge ist in Anbetracht der einstmaligen Menge verschwindend gering. Einige wenige Loks stehen auf Denkmalsockeln, einige Wagen dienen Privatleuten als Garage oder Gartenhäuschen, aber der größte Teil der Kleinbahnfahrzeuge befindet sich in Eisenbahnmuseen oder bei Museumseisenbahnen.

Dokumente. Genehmigungsurkunden, Aushangfahrpläne, gedruckte Vorschriften und andere Veröffentlichungen von Kleinbahnen sind wichtige Dokumente deutscher Kleinbahngeschichte. Auch derartige Objekte können meines Erachtens Erinnerungssymbol sein. Inwieweit diese Sachzeugen für die Denkmalpflege von Bedeutung sind, vermag ich jedoch nicht einzuschätzen.

Die gegenwärtige Pflege von Kleinbahndenkmalen bietet ein sehr uneinheitliches Bild. Mir scheint vielfach das Engagement einzelner in Heimat- oder Eisenbahnvereinen den Ausschlag zu geben, ob ein Bahnhofsgebäude denkmalgerecht restauriert und genutzt wird oder ob Abriß- bzw. Modernisierungsmaßnahmen die letzten Spuren einstmaliger Kleinbahnherrlichkeit im Ort tilgen.

Mögen die Kriterien zur Bewertung der Denkmalwürdigkeit von Kleinbahngebäuden Ihnen allen geläufig sein, so fällt es Nicht-Eisenbahnern häufig schwer, entsprechende Kriterien für die Beurteilung von Kleinbahnfahrzeugen zu finden. Bewegliche Denkmäler zeichnen sich zudem dadurch aus, daß sie vielfältige Probleme mit sich bringen, wobei der historische Bezug zum gegenwärtigen Standort da nur eine Unklarheit unter vielen

Abb. 25. Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen, Personenwagen der Schmalspurbahn Mosbach-Mudan (Baden) als typisches Beispiel der Kleinbahnbauart (Zustand 1989).



ist. Es gilt, den historischen Bezug in allen Fällen sehr sorgfältig zu prüfen, damit nicht noch weitere Fahrzeuge aus Polen und der Schweiz hier unter Denkmalschutz gestellt werden, wie es z. B. in einer sauerländischen Stadt – wohl in Anbetracht der eigenen Kleinbahngeschichte – geschehen ist (Abb. 1).

Für unkritische Unterschutzstellungen scheint mir noch ein anderer Grund denkbar: In Nordrhein-Westfalen scheint man nämlich durch Großzügigkeit in der Auslegung den Nachholbedarf befriedigen zu wollen, der aus dem späten Erlaß des Denkmalschutzgesetzes resultiert. Als Indiz für diese These kann man die Überlegungen der Stadt Bochum werten, Fahrzeuge des Eisenbahnmuseums im Stadtteil Dahlhausen unter Denkmalschutz zu stellen, was der Denkmalliste eine Erweiterung von ca. einhundert Objekten bescheren würde. Ich wünsche Ihnen Mut zur Negativauslese: Was für den Ort oder die Region nicht bedeutsam ist, was kein Erinnerungssymbol für Land und Leute darstellt und was auch in technischer oder architektonischer Hinsicht eine überregionale Bedeutung nicht erlangt hat, gehört nach meiner Auffassung auch nicht unter Denkmalschutz gestellt!

Zweifel an der Denkmalwürdigkeit eines Gegenstands bedeuten nicht, daß nicht ein Museum berechtigtes Interesse an diesem Gegenstand haben kann. Denn ein Museum benötigt Objekte als Beleg und zur Veranschaulichung der Aussagen gemäß seinem Museumskonzept. Regionaler Bezug ist zumindest zwar erwünscht aber – im Gegensatz zur Denkmalpflege – kein notwendiges Kriterium.

Manche Laien zeigen hierfür leider kein Verständnis und veranlassen Unterschutzstellungen als vermeintlichen Garant gegen Abtransport eines Gegenstandes. Bei gegebener Denkmalwürdigkeit und bei Einsetzen wirkungsvoller Konservierungsmaßnahmen gilt es in der Tat, das Denkmal am Ort zu halten. Doch mußte unser Haus anhand einer Kleinbahn-Dampflokomotive mit ansehen, wie die Lok trotz zahlreicher formaler und inhaltlicher Unklarheiten unter Denkmalschutz gestellt wurde und seit nunmehr drei Jahren ungeschützt Wind, Wetter und dem unkontrollierten Zugriff der Fans ausgesetzt ist, statt gut konserviert bei uns im Museumsdepot zu stehen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren: Die Kleinbahnen waren, wie Sie gesehen haben, eine eigenständige Gruppe innerhalb der Schienenbahnen, die einstmals das Verkehrsmittel auf dem Lande darstellten. Es gibt heute noch eine Reihe Sachzeugen der Kleinbahnen, die meines Erachtens die Aufmerksamkeit der Denkmalpflege verdienen.

Abb. 26. Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen, Lokomotive „Hoya“ der Kleinbahn Hoya-Syken-Asendorf nach 93 Betriebsjahren (Zustand 1989).

