

Wolfram Bäumer

# Zur Beschäftigung mit elektrischen Kleinbahnen und Straßenbahnen

In ihren technischen, betrieblichen und verkehrlichen Ausprägungen wiesen Kleinbahnen erhebliche Unterschiede zueinander auf. Um diese Unterschiede aufzuzeigen, wurde in DME 2/92 S. 11 – 27 ein Einteilungsschema vorgeschlagen, das die museumswissenschaftliche Betrachtung des Themenkreises erleichtern soll. Diese Klassifizierung macht deutlich, daß eine Museums-Eisenbahn stets nur einen kleinen Ausschnitt aus dem Eisenbahnwesen bewahren kann.

So vermittelt beispielsweise die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf dem Museumsbesucher einen gelungenen Eindruck früherer Bimmelbahnen als Transportsystem zur Erschließung ländlicher Regionen, der ländlichen Erschließungsbahn. Sie kann und soll nur diesen Kleinbahn-Typ (re-)präsentieren, denn sonst müßte sie je ein Stück weit auf Pfählen durchs Watt eilen, elektrifiziert und umgespurt werden, über eine Brücke und durch einen Ort führen, mittels Zahnstange einen Berg erklimmen, die verschiedensten Oberbau- und Schienenformen befahren u. v. m. Ein derart unsinniges und betriebsuntüchtiges Sammelsurium wird heute niemand mehr anstreben; es gab früher durchaus derartige Bestrebungen. So hat sich nicht nur der DEV von regelspurigen Fahrzeugen und einem Straßenbahnbeiwagen getrennt, auch GES, BMB und Selfkantbahn haben vergleichbare Schritte schon vor langer Zeit vollzogen.

Mit der Beschränkung der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf auf wenige Kleinbahn-Typen soll aber nicht eine Reduktion des Kleinbahn-Themas auf wenige Kleinbahnen oder Kleinbahn-Typen einhergehen, denn mit Scheuklappen können Erforschung und Dokumentation des Kleinbahnwesens nicht mit der gebotenen Umsicht geleistet werden. Und da aus dieser Erkenntnis heraus der DEV diese Zeitschrift als Plattform für die museumswissenschaftliche Arbeit herausgibt, darf und soll sich die DME auch gerade den Kleinbahn-Typen widmen, die sonst unberücksichtigt blieben.

Mit DME 1/91 hat schon einmal das Schwerkraft einer Ausgabe auf dem Typ »Städtische Erschließungsbahn / Regionalbahn« gelegen. Wir greifen diesen Kleinbahn-Typ noch einmal in je einem Beitrag über ein derartiges Unternehmen und über die einzige Museums-Straßenbahn in Deutschland auf, nicht nur aus o. g. Gründen, sondern auch deshalb, weil unter den Lesern sicher großes Interesse an Bahnen wie Albtalbahn, Filderbahn, Herforder Kleinbahnen, Pfälzer Oberlandbahn und Bergische Kleinbahnen besteht.

Albtalbahn, Cöln – Bonner Kreisbahnen und Filderbahn sind heute moderne Stadtbahnbetriebe, auf denen kein Platz für Bimmelbahnromantik ist, auch wenn mancherorts ein historisches Fahrzeug vorgehalten und gelegentlich eingesetzt wird. Allerdings gibt es auch Betriebe, die eine Flotte historischer Fahrzeuge in eigener Regie bewahren. Die Stadtwerke Frankfurt betreiben sogar ein eigenes Straßenbahn-Museum in Schwanheim, einem ehemaligen Kleinbahn-Bahnhof. Auch die Dresdner Verkehrsbetriebe

(DVB) bekennen sich zu ihrer Tradition: Sie tragen mit der „IG Betriebsmuseum“ eine eigene Museumsgruppierung und erhalten 15 historische Fahrzeuge, die auch gelegentlich zur „lebendigen Präsentation von Geschichtszeugen im öffentlichen Personen-Nahverkehr“ eingesetzt werden, wie DVB-Vorstandsmitglied Hans-Jürgen Credé in seiner Begrüßung zum Treffen Deutscher Straßenbahnvereine erwähnte.

Viele andere Regionalbahnen wurden stillgelegt, ohne daß der Bus zu einer echten Verkehrsverbesserung beigetragen hätte. Die museale Bewahrung der Regionalbahn am Beispiel der Region »Bergisches Land« haben sich die „Bergischen Museumsbahnen“ zur Aufgabe gemacht, die als einzige eine Museums-Straßenbahn betreiben und somit die Museumsbahn-Landschaft wirkungsvoll ergänzen.

In Preußen haben Straßenbahnen und Kleinbahnen juristisch die selbe Wurzel: das Kleinbahngesetz von 1892. In § 1 dieses Gesetzes heißt es u. a.: „Insbesondere sind Kleinbahnen der Regel nach solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln.“ Diese Definition trifft auf städtische Straßenbahnen und ländliche Kleinbahnen gleichermaßen zu.

Erst die Ausführungsanweisungen vom 13. 8. 1898 unterteilen den Sammelbegriff »Kleinbahn« weiter. Dort heißt es: „Unter den zum Betriebe mit Maschinenkraft eingerichteten Kleinbahnen sind nach ihrer Zweckbestimmung und Ausdehnung zwei Klassen zu unterscheiden. Die eine umfaßt die städtischen Straßenbahnen und solche Unternehmungen, welche trotz der Verbindung von Nachbarorten infolge ihrer hauptsächlich Bestimmung für den Personenverkehr und ihrer baulichen und Betriebseinrichtungen einen den städtischen Straßenbahnen ähnlichen Charakter haben. Der zweiten Klasse sind diejenigen Kleinbahnen zuzurechnen, welche darüber hinaus den Personen- und Güterverkehr von Ort zu Ort vermitteln und sich nach ihrer Ausdehnung, Anlage und Einrichtung der Bedeutung der nach dem Gesetze über Eisenbahnunternehmungen vom 3. 11. 1838 konzessionierten Nebeneisenbahnen nähern (nebenbahnähnliche Kleinbahnen).“

Erst nach 1937 wurden die Straßenbahnen in Preußen ganz aus dem Kleinbahngesetz ausgegliedert und entweder als Straßenbahn nach der am 13. 11. 1937 verkündeten »Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen« (BO Strab) umkonzessioniert oder in eine Eisenbahn umgewandelt. Die BO Strab wurde am 31. 8. 1965 sowie am 11. 12. 1987 in überarbeiteter Form veröffentlicht.

Straßenbahnen unterliegen neben der BO Strab dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), das am 21. 3. 1961 aus dem am 4. 12. 1934 erlassenen „Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande“ weiterentwickelt worden war und am 8. 8. 1990 zuletzt neu gefaßt wurde. Das PBefG definiert in § 4 Straßenbahnen so:

„Straßenbahnen sind Schienenbahnen, die 1. den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benutzen und

sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen, oder 2. einen besonderen Bahnkörper haben und in ihrer Betriebsweise den unter Nr. 1 bezeichneten Bahnen gleichen oder ähneln und ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen.“

Die Ähnlichkeit der Definitionen im Kleinbahngesetz und im PBefG ist nicht zu übersehen. Was heute eine Straßenbahn ist, war vor 100 Jahren in Preußen immer eine Kleinbahn. Obendrein waren viele vermeintliche Straßenbahnen als nebenbahnähnliche Kleinbahnen eingruppiert wie z. B. die Barmer Bergbahn, und manches Kleinbahnunternehmen betrieb Straßenbahnen und nebenbahnähnliche Kleinbahnen einträchtig nebeneinander, wie z. B. die »Solinger Kleinbahn-AG«, die »Remscheidener Straßenbahn-Gesellschaft« oder die »Bergische Kleinbahnen AG«.

Daher fällt es der DME nicht schwer, den Blick so weit schweifen zu lassen, bis er über den Zaun hinweg auch einmal auf eine reine innerstädtische Straßenbahn fällt. Dies ist umso mehr nützlich, als es eine technikhistorische Zeitschrift zum Straßenbahnwesen m. w. ebensowenig gibt, wie ein Pendant zum Feldbahnwesen, zum Werksbahnwesen; nicht einmal zum Eisenbahnwesen allgemein gibt es so ein Forum. Die Geschichte der Straßenbahnen weist außerdem nicht nur viele Ähnlichkeiten mit der der Kleinbahnen auf, auch die museale Bewahrung dessen vollzieht sich in weitgehend gleicher Art und Weise, wie im Beitrag zu den BMB deutlich wird.

Die Pfälzer Oberlandbahn wurde 1910 vom Bayerischen Prinzen als Straßenbahn konzessioniert - in Preußen wäre sie eine Kleinbahn gewesen. 1933 wurde sie zur Kleinbahn umkonzessioniert und war nach dem Zweiten Weltkrieg eine »Nichtbundes eigene Eisenbahn« (NE). Mit den Bildern auf der folgenden Seite sei ihr ein kleines Denkmal gesetzt, s. auch DME 2/92 S. 16.

Oben links: Tw 7 bei der Eröffnungsfahrt in Landau, 11. 1. 1913, Foto: Wilking

Oben rechts: Tw 7 am Bahnhof Landau mit stärkeren Lyrabügeln

2. Reihe links: Tw 5 mit 2 Beiwagen im Ablieferungszustand, Edenkoben, 1911, Werkfoto: Herbrand

2. Reihe rechts: Tw 2 aus Landau kommend in einer der engsten Kurven in Diedesfeld, in den 30er Jahren bereits mit Scherenstromabnehmern, 4 Fotos: Slg. Günter König

3. Reihe: Tw 1 am Depot in Edenkoben, beachtenswert auch das Signal auf dem rechten Bild, Sept. 1951

Unten links: Tw 1 mit Beiwagen in der Endschleife in Landau, Sept 1951, 3 Fotos: Theodor Alt

Unten rechts: Tw 8 als Tw 2 der Rhein-Haardt-Bahn vor der Wagenhalle in Bad Dürkheim, ca. 1965, Foto: Paul König

