

## Reinhard Richter

## Kleinbahnjubiläen 1999

In Artikeln zu Streckenjubiläen in 1999 bleiben die Kleinbahnen, die in diesem Jahr ihr 100jähriges Bestehen (hätten) feiern können, leider außen vor. Zu unrecht, denn gerade sie hatten mehr Bedeutung für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung einer Region, als ihnen oft zugestanden wird.

Die K.P.E.V. hatte um 1880/1890 wenig Interesse am Bau von Nebenbahnen mit ungewisser Rentabilität. So wälzte der Staat eine Aufgabe, die eigentlich ihm zukam, denn ein dringendes Verkehrsinteresse war in vielen Fällen zweifellos vorhanden, auf das Privatkapital ab. Überall bildeten sich Komitees, die den Bahnbau auch in bis dato noch so abgelegenen Kreisen fördern, und so „Fortschritt und Wohlstand“ in den ländlichen Raum bringen wollten. Das Kleinbahngesetz, das ab 1892 den

Bau von solchen Bahnen „unterster Ordnung“ fördern sollte, führte besonders ab 1896 zu einem Boom von Streckeneröffnungen in allen Provinzen Preußens. Obwohl im Gesetz nicht eindeutig gefordert, versuchten einige Regierungspräsidenten möglichen Durchgangsverkehr auszuschließen, in dem sie bestimmte Bahnen (besonders provinzübergreifende) von vorn herein nur in schmaler Spur genehmigen wollten, z. B. das Projekt Rathenow – Genthin von 1896. Wie unsinnig dies war, zeigen die vielen Umspurungsprojekte aus späterer Zeit, die allerdings meist in den wirtschaftlich schlechten Jahren ab 1918 aus finanziellen Gründen scheiterten (z. B. KJI).

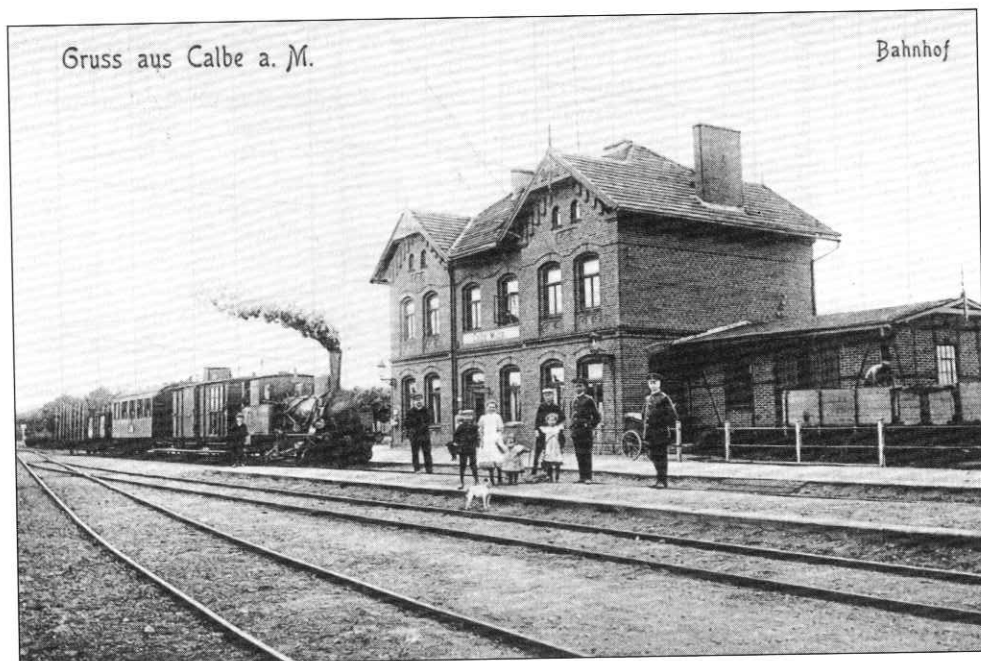
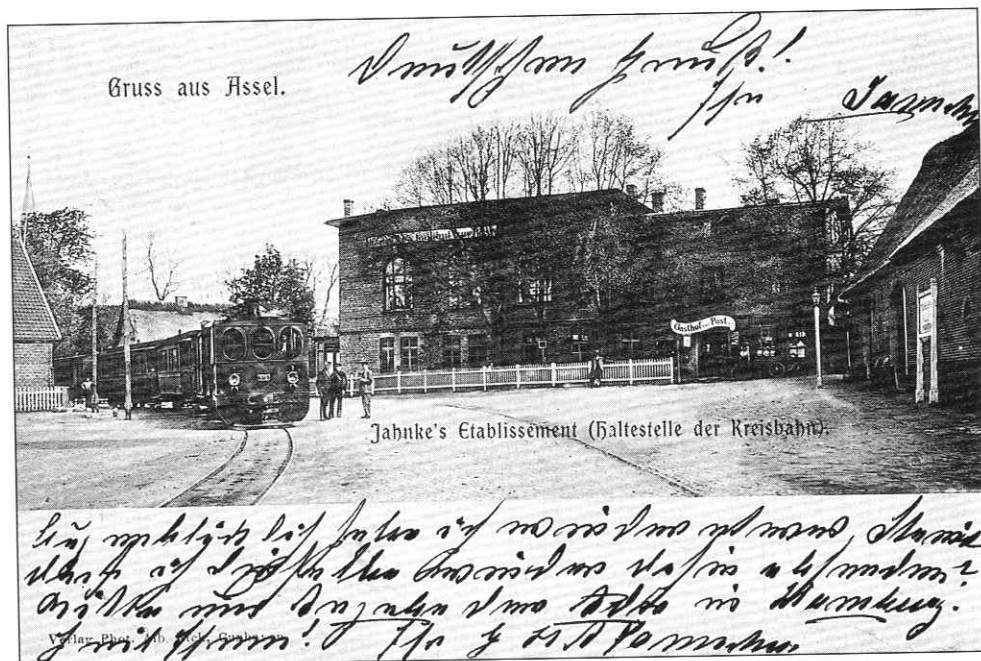
So war 1899 das Jahr der Meterspurbahnen, denn von den 21 Kleinbahnen, die 1999 das runde Jubi-

läum feiern, waren 7 in dieser Spurweite erbaut, nur zwei in 750 mm und eine in 785 mm der Rest normalspurig, wie nachfolgende Tabelle zeigt.

Name der Kleinbahn	Spurw. [mm]	Eröffn.
Apenrader Kleinbahnen	1.000	13. 2.
Haderslebener Kleinbahnen	1.000	4. 3.
Klb. Gleiwitz – Raudten – Ratibor	785	25. 3.
Torgauer Hafenbahn	1.435	1. 4.
Klb. Casekow – Pencun – Oder	750	8. 4.
Höxtersche Klb.	1.435	28. 4.
Haffuferbahn	1.435	20. 5.
Kehdinger Kreisbahn	1.000	13. 6.
Grifte-Gudensberger Klb.	1.435	15. 7.
Trusebahn	750	25. 7.
Krb. Emden – Pewsum – Greetsiel	1.000	27. 7.
Klb. Stendal – Arneburg	1.000	8. 8.
Krb. Leer – Aurich – Wittmund	1.000	5. 9.
Marienborn-Beendorfer Klb.	1.435	17. 9.
Ziedertalbahn	1.435	2. 10.
Klb. Heiligenhaus – Hösel	1.000	15. 10.
Lehliner Klb.	1.435	18. 10.
Frankfurter Lokalbahn	1.435	21. 10.
Genthiner Klb.	1.435	25. 10.
Klb. Kreuz – Schloppe – Dt. Krone	1.435	12. 12.
Klb. Bismark – Calbe – Beetzendf.	1.435	18. 12.

Unter den vor 100 Jahren eröffneten Bahnen befinden sich solche, die zum großen Teil dem Ausflugsverkehr dienten (Haffuferbahn), solche ausschließlich für Güterverkehr gebaute (Höxtersche Klb., Torgauer Hafenbahn), kurze Stichbahnen zum Anschluß abseits geliebener Kleinstädte (Lehliner Klb.) und den ländlichen Raum erschließende Schmalspurnetze.

Dabei taucht die Frage auf: Wie feiert bzw. begeht man eigentlich ein Jubiläum einer längst stillgelegten und in der Bevölkerung fast vergessenen Kleinbahn? Wichtig sind natürlich Ausstellungen und Veröffentlichungen in Tageszeitungen, Heimatpublikationen und Eisenbahnmagazinen, vor allem die Erarbeitung einer umfassenden Dokumentation, das Zusammenführen allen vorhandenen Materials und seine Veröffentlichung. Gerade bei Kleinbahnen, um die sich jahrelang niemand gekümmert hat, gleicht diese Arbeit oft der eines Archäologen. Die letzten Zeitzeugen sterben aus und so manches auf dem Dachboden schlummernde Erinnerungsfoto endet im Sperrmüll.



Oben: 1902 hielt ein Zug der Kehdinger Krb. am Gasthof zur Post in Assel (einer der seltenen Fälle, in denen der Name nicht sofort in Gasthof "zur Kleinbahn" geändert wurde).

Unten: Ein typisch altmärkischer GmP der Klb. Bismark – Gardelegen – Wittingen vor dem alten Empfangsgebäude von Calbe (Milde) um 1910. Bemerkenswert der Rungenwagen am Zugschluß mit den langen Heurungen

Während früher eine innige Beziehung besonders der ländlichen Bevölkerung zu „ihrer“ Kleinbahn bestand, die sich auch in den liebevollen Kosennamen äußert, mit denen sie sie bedachte, interessierte sich nach der Stilllegung oft niemand für die Erhaltung des Andenkens an ein wichtiges Stück Geschichte der Region. So auch bei einem Beispiel aus dem Regelspurbereich, der Lehniner Kleinbahn, die von 1899 bis 1967 das märkische Klosterstädtchen Lehnin an die Staatsbahnstrecke Berlin – Magdeburg anschloß. Als man in den 60er Jahren bequemer mit dem Bus nach Brandenburg und Potsdam zur Arbeit oder zum Einkaufen fahren konnte, war die einst so innig geliebte „Bimmel“ abgemeldet. Erst kurz vor dem Bahnjubiläum begann im letzten Jahr durch die Initiative engagierter Eisenbahn- und Heimatfreunde die systematische Erfassung des vorhandenen Archiv- und Bildmaterials.

Schon länger existiert der Freundeskreis Genthiner Eisenbahn, der sich die Erforschung der Geschichte der Genthiner Kleinbahn und der in ihr aufgegangenen, 1901 eröffneten Kleinbahn Ziesar – Gr. Wusterwitz auf die Fahnen geschrieben hat. Bis 1924/25 entstand hier das bedeutendste und längste Kleinbahnnetz der Provinz Sachsen. An jedem 1. Sonntag im Monat treffen sich die Kleinbahn- und Heimatfreunde im Kreismuseum Genthin und durch die hervorragende Zusammenarbeit mit der Lokalpresse kommen zu diesen Treffen immer wieder Zeitzeugen, ehemalige Kleinbahner oder deren Nachkommen, die Bilder und andere Sachzeugen beisteuern wollen. Leider hat Sachsen-Anhalt zum Fahrplanwechsel am 30. 5. 1999 den Personenverkehr auf den noch betriebenen Strecken wegen der zu geringen Fahrgastzahlen abbestellt, so daß das Jubiläum und die Stilllegung ins selbe Jahr fallen. Doch dies war abzusehen. Nur 30 Fahrgäste pro Tag können eine Strecke nicht tragen. Noch bleibt der Güterverkehr u. a. für die Henkelwerke in Genthin.

So verschwinden nach und nach auch die letzten ehemaligen Kleinbahnen von den Streckenkarten der Bahn. Sie lassen sich nicht mehr ohne große Investitionen in ein modernes Nahverkehrskonzept integrieren. Die Bahn ist dazu nicht bereit, Zuschüsse gibt es jedoch nur für ausgebauten Bahnen. Ein Teufelskreis.

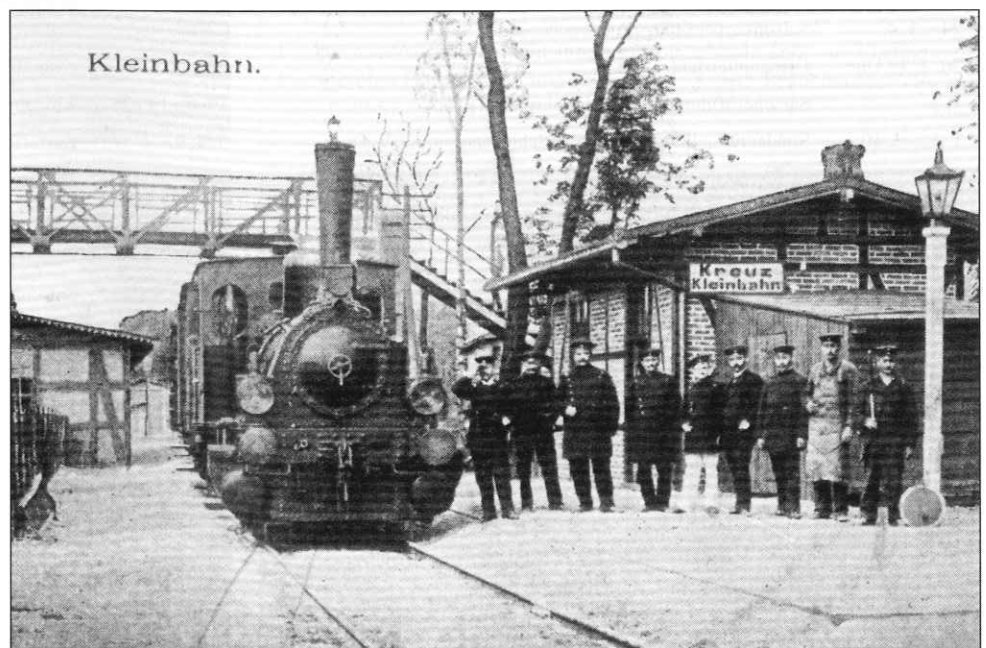
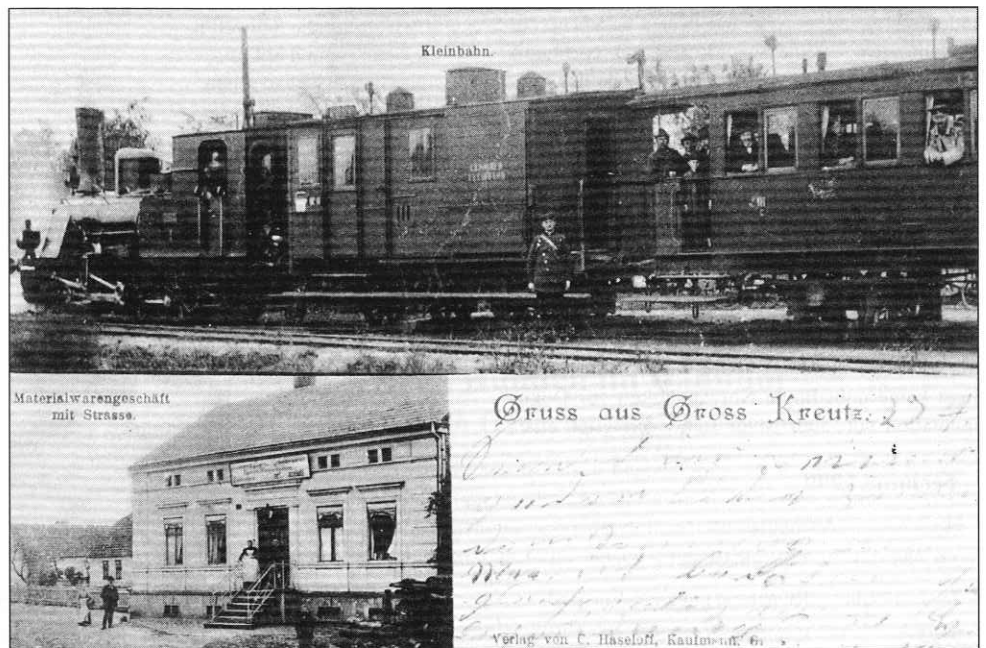
Ähnlich ist die Situation in der Altmark. Der Beitrag, den die Kleinbahn für die Förderung der Landwirtschaft, der Industrie und auch bei der sozialen Entwicklung gerade dieser abgelegenen Region um die Jahrhundertwende geleistet hat, ist nicht hoch genug einzuschätzen. Aus der in der Übersicht genannten Klb. Bismark – Calbe (Milde) – Beetzendorf entstand durch weitere Streckeneröffnungen und Fusionen (Name ab 1909: Klb. Bismark – Gardelegen – Wittingen) sowie Übernahme und Umspurgung der bereits 1896 eröffneten schmalspurigen Altmärkischen Kleinbahn GmbH 1927 das 126 km lange regelspurige Kleinbahnnetz Altmärkische Kleinbahn AG. Der Name ist ein Markenzeichen geworden.

Viele Eisenbahnfreunde beschäftigen sich fasziniert mit der Geschichte dieser und der anderen in ihrer Anlage so einfachen Kleinbahnen der Altmark, doch tiefergehende Literatur zum Thema existiert bisher kaum. Ein erster Lichtblick sind die Bemühungen von privater Seite zur Einrichtung eines Kleinbahnmuseums im alten Tangermünder Empfangsgebäude.

Über die CPO erreichen wir die letzte größere Gruppe der Jubilare, die in den ehemaligen Ostgebieten gelegenen Bahnen. Die Zahl derjenigen, die persönliche Erinnerungen an sie haben, wird von Jahr zu Jahr geringer. Dennoch ist das Interesse an der Geschichte der Kleinbahnen in Ostbrandenburg, Pommern, Ost- und Westpreußen, Posen und Schlesien ungebrochen, wie z. B. die Veröffentlichungen in der DME zeigen.

Abschließend noch die Bitte an die gestandenen Sammler eisenbahnhistorischer Materialien auch die Projekte der mit viel Enthusiasmus arbeitenden Kleinbahnfreunde in den neuen Bundesländern nach Möglichkeit zu unterstützen. Im nächsten Jahr wird z. B. die Kreisbahn Rathenow – Senzke – Paulinenaue/Nauen hundert Jahre. Der Autor sowie die Mitstreiter des Freundeskreises RSN sind für jede Unterstützung dankbar.

Reinhard Richter  
Goethestr. 4  
14727 Premnitz



Oben: Ein Zug der Lehniner Klb. steht kurz nach der Eröffnung im Übergangsbahnhof Groß Kreuz zur Abfahrt nach Lehnin bereit. Ein solcher Personenwagen wie C 12 gelangte 1945 mit einem Flüchtlingszug zur Südstormarnschen Krb.

Unten: Am nördlichen Ende der bekannten Fußgängerbrücke des bedeutenden Bahnknotens Kreuz lag der Bahnhof der 1899 zunächst bis Schloppe eröffneten Klb. Kreuz – Schloppe – Dt. Krone. Neben einer der beiden ersten T 3 haben Bahn- und Bahnpostbeamte (weiße Hosen) Aufstellung genommen.

Alle Fotos: Slg. Reinhard Richter