

Wolfram Bäumer

Ansatz einer Klassifizierung des Transportsystems ›Kleinbahn‹

Vor genau 100 Jahren, im Frühjahr 1892 wurde in beiden Häusern des preußischen Landtages fleißig an der Ausformulierung des Textes zum ›Gesetz über die Kleinbahnen und Privatan-schlußbahnen‹ gearbeitet. Noch im selben Jahr, am 1. 10. 1892, trat es in Kraft und löste den erwarteten Kleinbahn-Boom aus. 100 Jahre später sind die weitaus meisten Kleinbahnen stillgelegt und abgebaut, oder sie haben sich zur modernen Nichtbundeseigenen Eisenbahn, S-Bahn oder Stadtbahn weiterentwickelt.

Das Ende der Kleinbahnen war schon vor 30 Jahren abzusehen, als der Gründer des heutigen DEV mit der Walddörferbahn eine Kleinbahn als Museums-Eisenbahn bewahren wollte. Bekanntlich gelang die Umsetzung dieser Idee vor gut 25 Jahren in Bruchhausen-Vilsen, wo der DEV nicht nur zahlreiche Kleinbahnfahrzeuge, sondern auch die 8 km lange Kleinbahnstrecke nach Asendorf als historische Zeugen deutschen Kleinbahnwesens bewahrt hat und präsentiert. Vor ca. 5 Jahren wurde allgemein erkannt, daß nun in Bruchhausen-Vilsen die besten Voraussetzungen zum Aufbau eines Kleinbahn-Museums bestehen, indem die Museums-Eisenbahn zu einer typischen Kleinbahn vervollständigt und durch eine Dauerausstellung begleitet wird. Dafür erarbeitete der DEV ein Museumskonzept, das noch verfeinert wird.

„Die Erschließung verkehrsferner Räume durch Kleinbahnen“ soll das Thema des zukünftigen Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen sein [1]. Dazu gilt festzulegen, welche Eisenbahnen als Kleinbahn zu bezeichnen sind und welche Grundtypen wir unterscheiden wollen. Der folgende Beitrag soll daher die Diskussion um den Begriff ›Kleinbahn‹ aus der DEV-Arbeitsgruppe für ein Museums-Konzept heraus in die Öffentlichkeit tragen - in der Hoffnung, daß nicht nur 100 Jahre nach dem Startschuß das Interesse für Kleinbahnen im allgemeinen wächst, sondern daß auch Kleinbahnfreunde weitere Korrekturen, Ergänzungen und Anregungen einbringen.

Was ist eine Kleinbahn?

Der Begriff ›Kleinbahn‹ stammt aus der preußischen Gesetzgebung. In dem 1892 erlassenen preußischen Kleinbahngesetz heißt es im § 1: „Kleinbahnen sind die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 nicht unterliegen. Insbesondere sind Kleinbahnen der Regel nach solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Lokomotiven betrieben werden.“ [2]

Dieses Zitat enthält einige aufschlußreiche Hinweise:

- Kleinbahnen gehören in technischer Hinsicht zu den schienengebundenen Landverkehrsmitteln, worunter alle Formen von Eisenbahnen, S-Bahnen, Hängebahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen, Pferdebahnen, Kabelbahnen, Zahnradbahnen, Standseilbahnen und Magnetschwebbahnen zu verstehen sind.

- Kleinbahnen dienen dem öffentlichen Verkehr. Der Begriff der Öffentlichkeit wurde großzügig ausgelegt. Als nicht öffentlich galt eine Bahn nur dann, wenn sie ausschließlich einem einzelnen oder einer bestimmten Gruppe von Verladern oder Reisenden offenstand. Dagegen galt eine Bahn z. B. schon als öffentlich, wenn sie nur Wagenladungsverkehr betrieb und nur wenige Nutzer ganze Wagenladungen transportieren lassen konnten. Auch eine zeitlich oder räumlich eingeschränkte Öffentlichkeit genügte, um die Bahn als Kleinbahn zu konzessionieren.

- Kleinbahnen hatten für den allgemeinen Eisenbahnverkehr eine geringe Bedeutung, ein Kriterium aus wirtschaftlicher Sicht. Eisenbahnen des

allgemeinen Verkehrs waren öffentliche Bahnen, die nach Artikel 42 der Reichsverfassung im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwaltet werden sollten [3] und auf dem Schnell- und Durchgangsverkehr stattfinden konnten.

Aus diesen Hinweisen ergibt sich als Resümee, daß die Zweckbestimmung für den lokalen Verkehr das entscheidende Kriterium für die Klassifizierung einer Bahn als Kleinbahn ist! Rückblickend ist leicht zu konstatieren, daß z. B. die Kleinbahn Loitz - Toitz-Rustow für das Verkehrswesen in Preußen oder gar im Deutschen Reich ziemlich bedeutungslos geblieben ist, so daß es sich ganz eindeutig um eine Kleinbahn handelte.

Die Beamten sollten jedoch vor 100 Jahren über die künftige Bedeutung einer Bahn entscheiden, die noch gar nicht gebaut worden war, sondern erst zur Konzessionierung anstand. Erschwerend kam hinzu, daß die Bedeutung eines Verkehrsweges nicht für sich losgelöst betrachtet werden kann, sondern daß seine Stellung innerhalb des Netzes (Stichstrecke oder Verbindung) ein entscheidender Faktor ist. So wurde der Begriff „lokaler Verkehr“ mitunter auch großzügig ausgelegt und nicht etwa auf einen Wirkungsradius oder auf eine Strecken- oder Netzlänge bezogen, gab es doch Kleinbahnen mit mehr als 200 km Streckenlänge. In dem Fall handelte es sich jedoch um verästelte Netze, die eine eng umgrenzte Region (z. B. ein Kreisgebiet) erschlossen und trotz der Länge keine Bedeutung für den allgemeinen Verkehr erreichten.

- Kleinbahnen unterlagen nicht dem preußischen Eisenbahngesetz von 1838 wie die beiden Gattungen, die Haupt- und die Nebenbahnen, sondern bilden eine dritte Gattung.



Eine scharfe Abgrenzung der Kleinbahnen zu den Nebenbahnen war in vielen Fällen kaum möglich. Nur durch einige Zierlinien hebt sich der Triebwagen der ›Elmshorn - Barnstedt - Oldesloer Eisenbahn‹ von den gleichen Fahrzeugen der DB ab.
Bad Oldesloe, 22. 6. 1973, Foto: Gerd Schrammen

Der Schöpfer des Kleinbahngesetzes, der Wirkliche Geheime Ober-Regierungsrat, vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten W. Gleim, geht in der Erläuterung des Kleinbahngesetzes auf die Schwierigkeit der Abgrenzung ein:

„Für die Begriffsbestimmung der Kleinbahnen ist es gleichgültig, ob man dieselben als ein selbstständiges, von den Eisenbahnen im engeren Sinne (Haupt- und Nebeneisenbahnen) gänzlich verschiedenes Verkehrsmittel, oder nur als eine dritte Gattung der Eisenbahnen betrachtet. Denn in beiden Fällen kann sie nur durch die Untersuchung der Merkmale gewonnen werden, welche die Verschiedenheit der Kleinbahnen von den Haupt- und Nebeneisenbahnen bedingen. Vergeblich muß aber jeder Versuch sein, objektive Merkmale zu finden, nach welchen in jedem Falle der Charakter einer Bahn als Eisenbahn oder als Kleinbahn festgestellt werden könnte, und zwar deshalb, weil weder die äußere Beschaffenheit, noch auch die Regelung des Betriebs der Kleinbahn prinzipielle Eigentümlichkeiten aufweist, welche sich nicht auch bei den eigentlichen Eisenbahnen, insbesondere bei den Nebeneisenbahnen vorfinden können.“ [4]

Weil die Einordnung als Kleinbahn strittig sein könnte, wurde im Kleinbahngesetz ein staatliches Organ (das preußische Staatsministerium, als oberstes Regierungsorgan) dazu bestimmt, im Zweifel die letzte Entscheidung zu treffen. Gleim dazu: „Diese Bestimmung ersetzt die fehlenden objektiven Merkmale“ [5] und spricht damit das Fehlen von technischen Unterscheidungsmerkmalen an. Er führt weiter aus:

„Ihre (gemeint sind die Kleinbahnen, d. Red.) Beschaffenheit und Konstruktion, sowie die Betriebskraft, welche auf derselben zur Anwendung kommen soll, spielen bei dieser Frage nur eine untergeordnete Rolle. [...] Weder die Länge der Bahn, noch ihre Anlage auf einer öffentlichen Straße oder auf selbstständigem Bahnkörper noch die Spurweite, noch die Betriebskraft, noch auch der Gleisanschluß an eine Eisenbahn sind für ihre Klassifizierung unbedingt entscheidend. Es kann eine Bahn in ihrer gesamten äußeren Einrichtung und Beschaffenheit in keiner Weise von derjenigen der Eisenbahnen abweichen, ohne daß deshalb ihre Genehmigung als Kleinbahn absolut ausgeschlossen wäre. Auch die Geschwindigkeit, welche auf einer Bahn zur Anwendung kommen soll, bietet kein durchgreifendes Merkmal für ihre Klassifizierung. In der Regel wird zwar diese auf Kleinbahnen hinter derjenigen der Haupt- und auch der Nebeneisenbahnen zurückstehen, und jedenfalls dann, wenn ihre Konstruktion die für Eisenbahnen zulässige Geschwindigkeit nicht gestattet. Wenn aber aus der Konstruktion der Kleinbahn selbst und der Betriebsmittel der Anwendung größerer Geschwindigkeit kein Hindernis erwächst, so steht ihrer Zulassung ein prinzipielles Bedenken nicht entgegen. Deshalb wurde auch einer Anregung in der ersten Beratung des Abgeordnetenhauses, nur Bahnen mit weniger als 20 Kilometer in der Stunde als Kleinbahnen zu behandeln, keine Folge gegeben. Endlich ist es auch nicht entscheidend, ob die geplante Bahn mit dem großen Eisenbahnnetz in Zusammenhang gebracht werden soll, oder nicht. Bahnen auf Inseln können an und für sich schon eine so große Bedeutung für den allgemeinen Verkehr haben, daß ihre Unterstellung unter das Eisenbahngesetz geboten ist. [...] (Es) ist anerkannt, daß die Unterstellung von Schmalspurbahnen unter das Eisenbahngesetz, falls sie eine größere Bedeutung für

den öffentlichen Verkehr haben, nicht ausgeschlossen sei.“ [6]

Obwohl sich Gleim auf immerhin 17 1/2 enggedruckten Buchseiten bemüht, den Kleinbahnbegriff zu erläutern, gelingt es ihm nicht, eine eindeutige Definition zu liefern. Darüberhinaus gab es vergleichbare Betriebe in Preußen bereits vor 1892 und auch in anderen deutschen Staaten als Nebenbahn mit vielfachen Erleichterungen, die in ihrer technischen und betrieblichen Ausstattung mit „echten“ preußischen Kleinbahnen deckungsgleich waren.

Gleim mußte aus Sicht des Gesetzgebers an alle juristischen und legislativen Zusammenhänge und Details denken und bereits im Vorfeld mögliche spitzfindige (Fehl-)auslegungen ausschließen. Daher sind seine Formulierungen so wenig anschaulich, wie es juristisch wasserdichten Texten nun einmal anhaftet.

Viel anschaulicher kann dagegen der Text in Werbebroschüren gehalten sein, denn hier soll etwas schmackhaft gemacht werden. Im Werbeprospekt eines Herstellers für elektrische Kleinbahnen heißt es:

„Kleinbahnen: Das Verlangen nach Kleinbahnen als Ergänzung des Netzes der bestehenden Vollbahnen wird allgemein als berechtigt anerkannt, da ihr Vorhandensein wesentlich zur Entwicklung von Handel und Verkehr beiträgt. Der günstige Einfluss billiger und bequemer Bahnverbindungen, die für Industrie und Landwirtschaft gleich wichtig sind, erstreckt sich nach zwei Richtungen, indem sowohl benachbarte Ortschaften in engere Beziehung zu einander treten als auch solche, die von der Hauptbahn entfernter liegen, dem Verkehr näher gerückt werden. Um ihre soziale Aufgabe zu erfüllen, dienen Kleinbahnen nicht nur dem Personenverkehr, sondern bilden auch im Warentransport einen Ersatz des teuren und schwerfälligen Lastfuhrwerkes. Sobald die Frachtkosten sich niedriger stellen, können die eigenen Erzeugnisse eines Bezirkes auf einem weiteren Kreise abgesetzt werden, es verlohnt sich, neue, bisher nicht gangbare Gegenstände auf den Markt zu bringen, und die Beschaffung auswärtiger Produkte wird erleichtert. Die natürliche Folge dieser erhöhten Verkehrstätigkeit äußert sich dann in einer Zunahme des Gesamtwohlstandes der Bevölkerung.“ [7]

Der Text hebt die Bedeutung der Kleinbahn für die Wirtschaftsförderung in der erschlossenen Ortschaft oder Region deutlich hervor und verspricht gesellschaftliche Vorteile als Folge des Aufschwungs. Welcher Bürgermeister oder Landrat wollte das nicht für seinen Raum? Zwischen den Zeilen läßt sich herauslesen, daß Kleinbahnen lediglich ein Mittel der Strukturförderung darstellen, denn von Gewinnerwirtschaftung ist hier nicht die Rede. Der Meliorationseffekt wird heute häufig vergessen, wenn Kleinbahnen als uneffektives und verlustbringendes Anhängsel der Eisenbahnen bezeichnet werden. Als Beispiel für den Bau einer Kleinbahn zur Strukturverbesserung eines Kreises, sei ein Beitrag zur Situation im Kreis Jerichow I (östlich von Magdeburg) zitiert:

„Die vorhandenen Reichsbahnstrecken [...] berühren den großen Kreis nur an seinen Rändern. Er muß daher wirtschaftlich durch Kleinbahnen erschlossen werden, die die Verbindung mit den großen Hauptlinien herstellen und es der Landwirtschaft, der Industrie, dem Handel und dem

Gewerbe ermöglichen, lebensfähig zu bleiben und sich wirtschaftlich weiter zu entwickeln. Es wurden [...] Strecken [...] als schmalspurige Kleinbahnen [...] gebaut und der Betrieb im Jahre 1896 eröffnet. Hierauf folgte der Bau der dreischienigen [...] Strecke Altengrabow – Loburg. [...] Der Bau der Bahnen hat, wie bei einer Reihe anderer Kreise der Provinz Sachsen, eine immer ertragreiche Bewirtschaftung der Ländereien ermöglicht und wesentlich zum Wohlstande des Kreises beigetragen. [...] (Es) hat sich der Verkehr, sowohl der Frachtenverkehr als auch der Personenverkehr, im Laufe der Jahre stark entwickelt und die Erwartungen des Kreises bei weitem übertroffen. An den Kleinbahnen liegen 8 Stärkefabriken, in denen große Kartoffelmengen zur Verarbeitung kommen. Sehr erhebliche Verfrachtungen an Speisekartoffeln werden im Herbst aus dem Verkehrsgebiet der Kleinbahnen der Reichsbahn für die Industriegebiete ganz Deutschlands zugeführt. Der Grubenholzversand ist infolge der zahlreichen anliegenden Staats- und Privatforsten außerordentlich rege. Die Verfrachtungen an landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Baustoffen haben große Bedeutung gewonnen. Der Personenverkehr befindet sich in einer erfreulichen Aufwärtsbewegung. Der an den Kleinbahnen liegende Truppenübungsplatz Altengrabow belebt den Verkehr auf sämtlichen Strecken. Die geschlossenen Militärzüge verkehren auf den Kleinbahnstrecken als Kleinbahnzüge. Die Proviant- und Verpflegungsämter, Militärbauämter und Privatunternehmungen, die mit dem Truppenübungsplatze in Beziehungen stehen, erhalten ständig größere Gütermengen als Wagenladungen und Stückgut.“ [8]

Dieses Beispiel macht zugleich ein weiteres Detail deutlich: Obwohl Kleinbahnen nicht zur Abwicklung allgemeinen Verkehrs konzessioniert wurden, d. h. für Volkswirtschaft und Landesverteidigung als wenig bedeutsam galten, konnten sie dennoch der Allgemeinheit dienen. Zunächst war es für die Allgemeinheit von großer Bedeutung, ob ländliche Regionen auf dem Status quo stehenblieben oder sich wirtschaftlich weiterentwickelten. Außerdem profitierte die Allgemeinheit von Kleinbahnen indem jene, wie im Beispiel genannt, Nahrungsmittel für Ballungsräume und Halbwaren für die Montanindustrie aus der Verkehrsregion brachten oder Militärstandorte an die Staatsbahn anbanden.

Daß die Kleinbahn des Kreises Jerichow I für den Übergang von Ganzzügen eine Stecke als Dreischienengleis technisch an die Vollbahnnormen anpaßte, ist allerdings eine Seltenheit und widerspricht der Kleinbahnphilosophie. Denn Kleinbahnen sollten ja bedeutend billiger ausgeführt werden als Vollbahnen. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten Carl von Thielen wies mit dem Vergleich der Baukosten von 1 km Nebenbahn (100.000 Mark) gegenüber 1 km Kleinbahn (20.000 bis 30.000 Mark) in einer Rede vor dem Herrenhaus am 23. 3. 1892 auf diesen Sachverhalt hin.

Die Baukosten der Kleinbahnen wurden so niedrig angesetzt (auf gleicher Höhe mit den Baukosten für 1 km Chaussee), weil man von einer Trassierung entlang bestehender Chausseen ausging und weil Thielen keinen Unterschied zwischen Straßenbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen traf. Die tatsächlichen Baukosten für nebenbahnähnliche Kleinbahnen lagen in Höhe um 50.000 Mark/km, weil sie in weit höherem Maße frei trassiert werden mußten [9].

Entwicklung des Kleinbahnwesens

Nach dem I. Weltkrieg wurden die Staatsbahnen der deutschen Einzelstaaten zur Reichsbahn zusammengefaßt. Zu dieser Zeit, 1920, gab es in Deutschland neben den Staatsbahnen auch Privateisenbahnen (d. h. nicht staatliche Nebenbahnen des allgemeinen Verkehrs) in einer Gesamtlänge von 4.673 km sowie nebenbahnähnliche Kleinbahnen von 9.705 km Gesamtlänge. [10]

In der Kriegs- und Nachkriegszeit hatten viele Kleinbahnen erheblichen Bedeutungszuwachs erfahren, denn aufgrund von Truppenbewegungen war es zu Einschränkungen des Privatverkehrs auf den Vollbahnen gekommen. Während sowie nach dem I. Weltkrieg gab es Verwundetentransporte und Hamsterverkehre, hervorgerufen durch hungernde Städte, die mit Kleinbahnen aufs Land fuhren. Auch die Brief- und Paketpost wurde häufiger als normal mit Kleinbahnen transportiert.

Darüberhinaus sollten im Ruhrgebiet und westlich des Rheines die Kleinbahnen noch einmal für den allgemeinen Verkehr von Bedeutung werden: Als nämlich 1923 Franzosen das Ruhrgebiet besetzten und die Reichsbahn in den westlichen Landesteilen unter ihre Kontrolle brachten, rief die Reichsregierung zum passiven Widerstand auf, womit ein Boykott der Staatsbahn eingeschlossen war. Tatsächlich kam die Bevölkerung diesem Aufruf nach und nutzte nun die Kleinbahnen, auch wenn damit Zeitverluste und Umständlichkeiten verbunden waren. [11]

Um alle nichtstaatlichen Bahnen auf eine einheitliche gesetzliche Grundlage zu stellen, schlug der Regierungsbaumeister Baschwitz Mitte der 20er Jahre die Schaffung eines Reichs-Kleinbahngesetzes vor. Auf der Tagung des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privatbahnen am 30. 9. 1925 wies Ministerialrat Dr. Georg Hein von der preußischen Kleinbahnaufsicht auf die Unvereinbarkeit mit der Reichsverfassung vom 11. 8. 1919 hin, die der Reichsgesetzgebung ausschließlich die Bahnen des allgemeinen Verkehrs unterwarf und somit die Kleinbahnen auch weiterhin der Zuständigkeit der Länder unterstellte. [12]

Nach rund 50 Jahren Kleinbahnwesen gab es in Deutschland 123 Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs und 276 nichtstaatliche Kleinbahnen mit insgesamt 9.272 km Streckenlänge. Davon waren 5.309 km in Regelspur, 1.781 km in Meterspur und 2.182 km mit noch schmalerer Spurweite angelegt.

Fünzig Jahre nach Inkrafttreten des preußischen Kleinbahngesetzes schaute der damalige Leiter der Fachgruppe Nebenbahnähnliche Kleinbahnen der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen, Regierungsbaurat Karl Wehrspan, auf die Kleinbahnentwicklung aus zeitüblicher Sicht zurück. Er kritisiert das Kleinbahngesetz in einigen Punkten:

■ Kleinbahnen dienen nicht dem örtlichen Verkehr, sondern seien „im staats-, wehrpolitischen und volkswirtschaftlichen Interesse unbedingt nötig“.

Kleinbahnen unterlagen politischen und wirtschaftlichen Strömungen. Truppen bauten Kleinbahnstrecke, und die Ortelsburger Kleinbahn entstand nach 1918 aus dem Weiterbetrieb einer Heeresfeldbahn. Wasserfassen in der Nähe von Kikol, Feldbahn Thorn - Lipno, 1915, Foto: Museum für Verkehr und Technik Berlin

„Gefolgschaft“ der Hoyaer Eisenbahngesellschaft in den 30er Jahren. Foto: DEV-Archiv

■ Das Kleinbahngesetz führe zu „Zersplitterung und Individualität, die für den nationalsozialistischen Staat nicht erwünscht“ sei und gegen die „Forderung an Einpassung in den totalen Krieg“ verstoße.

■ Das Kleinbahngesetz schloß Durchgangs- und Schnellverkehre aus. Doch „im nationalsozialistischen Reich gibt es keinen Wettbewerb zwischen öffentlichen Verkehrsunternehmen“ und daher gebe es auch keine Berechtigung für derartige Verkehrsbeschränkungen.

■ Die Kleinbahnaufsicht sei durch die Bestimmungen des Kleinbahngesetzes zu starr geregelt. Denn „der nationalsozialistische Staat verlangt das Führerprinzip. Dem [...] Betriebsleiter obliegt die volle [...] Verantwortung.“ Daher sollten sich die Aufsichtsbehörden nicht so sehr in das Betriebsgeschehen einmischen.

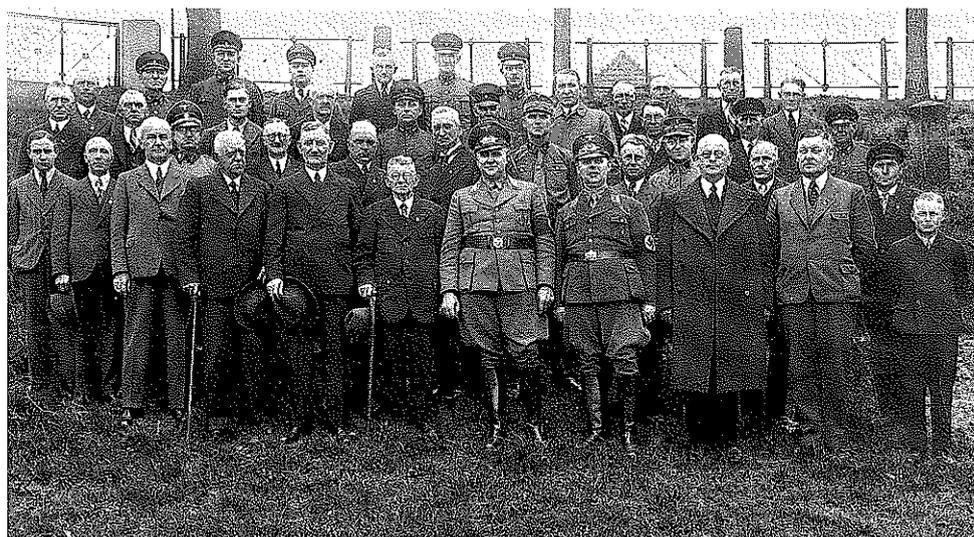
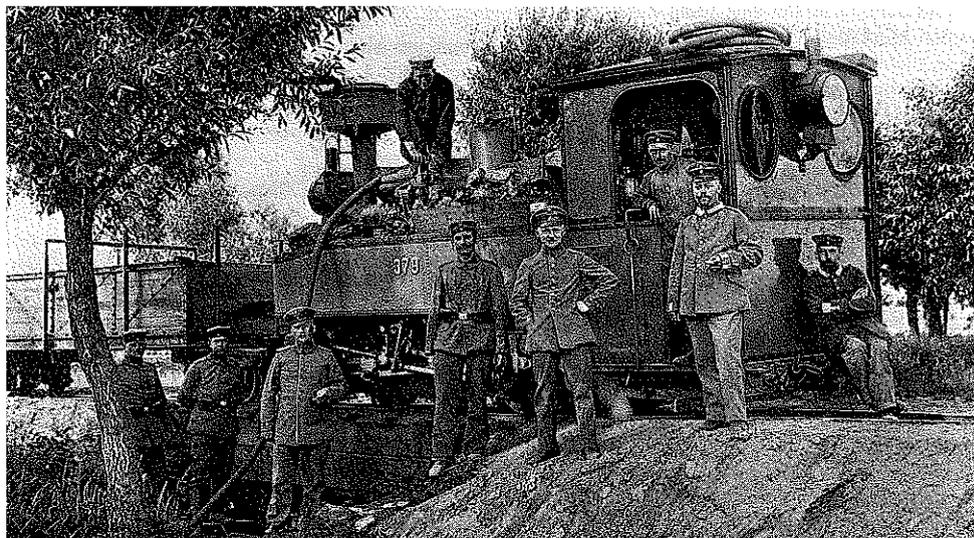
Desweiteren formulierte Wehrspan einige Vorschläge:

■ Kleinbahnen sollten gemäß den „sozialen Auffassungen der NSDAP“ ihre Mitarbeiter in gleicher Höhe besolden wie die Reichsbahn, um die Abwanderung guter Mitarbeiter zu verhindern.

■ Im „Gedanken des nationalsozialistischen Ausgleichs, der Stützung des Schwachen durch den Starken“, sollten Reich und Gebietskörperschaften den Kleinbahnen volle Steuerfreiheit gewähren, damit sie Mittel für Investitionen ansparen könnten.

Sehr interessant ist die Zukunftsperspektive für Kleinbahnen, die er schildert: „Wollen sie (die Kleinbahnen, d. Red.) aber von der nach dem jetzigen Kriege zu erwartenden gewaltigen neuen Motorisierung nicht erdrückt werden, so müssen sie große Geldbeträge anlegen, um die Fahrt mit der Kleinbahn nicht zu einer Qual, sondern zu einem Genuß zu machen. Sie werden die Linienführung verbessern und den Oberbau verstärken, um größere Geschwindigkeiten anwenden zu können, sie werden auch den vergrößerten Achslasten der schweren Reichsbahn-güterwagen Rechnung tragen, sie werden mehr als bisher die gemischten Züge aufheben und Personen- und Güterverkehr trennen wollen. [...] Mit einer Verkehrssteigerung auf der Bahn ist bei dem späteren verstärkten Einsatz des Kraftwagens nicht zu rechnen. [...] Der Reisende, der von der Deutschen Reichsbahn auf eine Kleinbahn übergeht, darf nie das Gefühl haben, daß er schlechter fährt oder schlechter behandelt wird als bei der Deutschen Reichsbahn.“ [13]

Die Prophezeiungen haben sich im großen und ganzen bewahrheitet. Zwar sind viele Kleinbahnen mangels Unterstützung nach dem Krieg auf reinen Bus- und Lkw-Verkehr übergegangen oder ganz aus dem Verkehrsgeschehen verschwunden, doch konnten auch viele Kleinbahnbetriebe durch Modernisierungen aller Art den Wandel zum – auch heute noch – zeitgemäßen Verkehrsträger vollziehen und dienen seither als Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE) Land und Leuten der erschlossenen Region.



Methodik

Wenn wir die Maßstäbe des preußischen Kleinbahngesetzes auf ganz Deutschland anwenden wollten, würden sie uns unangemessen einschränken. In diesem Fall würde die Harzquerbahn aufgrund ihrer Bedeutung für den allgemeinen Verkehr aus der Betrachtung fallen, andererseits war die Drahtseilbahn Oberwiesental eine Kleinbahn. Zahlreiche innerstädtische Straßenbahnbetriebe waren Kleinbahnen, doch erklommen die Dampfzüge den Drachenfels bei Königswinter ausgerechnet als Straßenbahn.

Wer wollte also nach solchen Kriterien ausgrenzen bzw. einbeziehen? Das Problem läßt sich eher lösen, wenn man den Begriff »Kleinbahn« feuilletonistisch-romantisch versteht, auch wenn ein derartiges Einordnen zur Geschmacksfrage wird. Verstehen wir also unter dem Kleinbahn-Begriff das, was im Volksmund „Bimmelbahn“, „Entenmörder“, „Rasender Roland“ und „feuriger Elias“ hieß.

Wenn es aber schon eine eindeutige und scharfe Beschreibung der Kleinbahn nicht gibt, kann von einer Klassifizierung zum jetzigen Stand der Diskussion erst recht nicht absolute Präzision erwartet werden.

Wie könnte man also vorgehen, um hunderte von Kleinbahnen sinnvoll in Gruppen zu gliedern? Zunächst sei auf die Probleme eingegangen, die dem Unterfangen entgegenstehen. Eine umfassende Klassifizierung wird nämlich zusätzlich erschwert durch folgende Faktoren:

- Kleinbahnen lassen sich nicht nach allen relevanten Merkmalen gleichzeitig sortieren, da sich diese nicht immer gegenseitig ausschließen und von gleicher Wertigkeit sein können.
- Häufig ist eine scharfe Abgrenzung unmöglich, weil sich Grenzen nicht definieren lassen.
- Kleinbahnen unterlagen zeitlichen Einflüssen.
- Die Quellenlage, d. h. die Qualität des vorhandenen bzw. zugänglichen Materials reicht für eine fundierte Klassifizierung nicht aus – zu häufig fehlen entsprechende Quellen oder widersprechen sich.

Nach welchem Merkmal sollten z. B. die VGH einsortiert werden, die juristisch zu den »nebenbahnähnlichen Kleinbahnen«, dem Betriebszweck nach allerdings zu den »Erschließungsbahnen« und der Spurweite nach sogar gleichzeitig zu den »Regelspurbahnen« und den »Schmalspurbahnen« gehörten? Wo verläuft die Grenze zwischen »Straßenbahnen« und »Kleinbahnen«, wenn bauartgleiche Triebwagen mal Kleinbahnfahrzeuge und mal Straßenbahnwagen sind und wenn die „Plettenberger Straßenbahn“ eine »Kleinbahn« und die „Sylter Verkehrs-Gesellschaft“ eine »Straßenbahn« waren? Warum wurden Bahnen von gleicher visueller Ausprägung unterschiedlich klassifiziert oder gar entgegen ihrem Erscheinungsbild in eine scheinbar falsche Schublade sortiert?

Die genannten Hindernisse wiegen schwer, denn eine unstrittige Zuordnung aller Kleinbahnen in exakt umrissene und voneinander abgegrenzte Kategorien und zudem noch für jede Entwicklungsstufe wird dadurch niemals möglich werden.

Dennoch läßt das Thema eine konstruktive Diskussion zu, die für die systematische Konzipierung des Kleinbahn-Museums auch dringend notwendig ist. Dazu muß nämlich nicht jede Kleinbahn in eine ganz bestimmte Schublade

einsortiert werden. Es genügt vollkommen, wesentliches herauszuarbeiten und den Besuchern die verschiedenen Kleinbahntypen anhand einiger Beispiele aufzuzeigen.

Als Klassifizierungsmerkmale bieten sich u. a. an: der Zweck des Bahnbaus, die Trassierung der Bahnanlagen, die Ausstattung mit Betriebsmitteln, das Verkehrsangebot, die Konzessionsform und die Eigentumsverhältnisse. Nach diesen einzelnen Merkmalen könnten Kleinbahnen durchaus klassifiziert werden.

Da ein Museum allerdings eine Einrichtung für die Öffentlichkeit darstellt, sollte es allgemeine Interessen berücksichtigen. So will das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen auch nicht ein Dampflok-Museum oder ein Technik-Museum sein, sondern die Kleinbahn mit allen ihren Wechselwirkungen auf Technik, Mensch und Gesellschaft zeigen [14].

Dafür ist eine Klassifizierung lediglich nach Spurweite oder Konzessionsform ohne Wert. Ein Überblick über die verschiedenen Typen der Kleinbahnen im stationären Museumsbereich kann demzufolge nur auf der Grundlage einer weitergehenden Klassifizierung erfolgen, die die Kleinbahnen als Teil des sozialen Lebens versteht.

Im folgenden sei eine Klassifizierung vorgeschlagen, die die Bahnen nach ihrem Gesamteindruck ordnet, wobei die einzelnen Merkmale durchaus berücksichtigt wurden (s. Tab. S. 26). Die Einzelkriterien werden zu einem Gesamtkriterium zusammengesetzt, das möglichst eindeutig die betrachteten Kleinbahnen nach ihrem Erscheinungsbild in Gruppen aufteilt. Das Erscheinungsbild kann ebenso nur gefühlsmäßig betrachtet werden wie auch der Begriff »Kleinbahn«.

Die Einzelkriterien „Betriebszweck“ und „Anlagenform“ wurden dabei am meisten gewichtet. Teilweise werden topographische Merkmale für den Titel verwandt, die aber nicht dazu verleiten sollen, daraus geographische Schlüsse zu ziehen. Flachlandbahnen gibt es auch in Bayern (Lokalbahn Mertingen – Weringen im Donauried), Regionalbahnen auch ohne klare Ballung (Mittelbadische Eisenbahn-Gesellschaft) und Talbahnen müssen nicht unbedingt in Landstrichen liegen, die gemeinhin als Bergland gelten (Stolpetalbahn in Hinterpommern). Am sichersten liegt man mit den Mittelgebirgsbahnen. Paradox geht es wieder bei den Bäder- und Inselbahnen zu, denn ausgerechnet hierher paßt die bekannte bayerische Chiemseebahn am ehesten. Bergbahnen gab es nicht nur in den Alpen, sondern auch im Rheinland. Die Zahnradtriebwagen in (Wuppertal-)Barmen waren Kleinbahnfahrzeuge, und der Dampfzug von Stuttgart nach Degerloch unterschied sich nicht von den Touristenattraktionen im Hochgebirge. Schließlich gibt es eigenständige Hafenbahnen nicht nur an der Waterkant, sondern auch in Regensburg, und Industriebahnen gehören vielerorts zur Infrastruktur.

Die Idee, gefühlsmäßig vorzugehen, ist keineswegs neu. Maedel ist bei der Klassifizierung in seinem Buch „Liebe alte Bimmelbahn“, das auch heute noch ein ganz wichtiges Standardwerk zum Thema darstellt, ebenso vorgegangen [15]. Er konnte dabei ohne viele theoretische Überlegungen auskommen, denn erstens wollte er keine Basis für ein Museums-Konzept schaffen und zweitens begründet sich seine Vorgehensweise auf persönliche Erlebnisse.

Merkmale der Transporttechnik [16]

■ Verkehrsinfrastruktur: Spurweite und Vorhandensein einer Fahrleitung werden von Schmalspurfreunden und Straßenbahnfans zur Klassifizierung verwendet. Auch das Streckennetz bietet Anhaltspunkte, denn die Kleinbahnbetriebe wurden häufig dadurch geprägt, ob sie linear (durch ein Tal) verlaufen, Achsen für den Verkehr in einer Region bilden, oder ein Gebiet flächig erschließen.

■ Transportträger: Das preußische Kleinbahngesetz von 1892 nennt zwar das Fehlen von Lokomotiven (z. B. bei Pferde- und Standschienen) als Kriterium. Doch fast alle Kleinbahnen besaßen Lokomotiven. 1892 gab es kaum anderes als die Dampflokomotive, denn die Versuche mit elektrischen Lokomotiven und Verbrennungstriebwagen konnten noch nicht ernst genommen werden. Gleim geht in seiner Erläuterung des Gesetzes auf das Wort »Lokomotive« ein und will es in großer Weitsicht in der Bedeutung des heute üblichen Begriffes »Triebfahrzeuge« verstanden wissen [17].

Die Konstruktion und Ausstattung der Betriebsmittel ist ein geeignetes Kriterium zur Klassifizierung einer Kleinbahn. Denn einerseits war auf Kleinbahnen ein großes Spektrum der Fahrzeugtechnik vertreten und andererseits sind bestimmte Fahrzeugtechniken sauber abgegrenzt von anderen Techniken bei bestimmten Kleinbahngattungen vertreten. So käme z. B. keine ländliche Erschließungsbahn auf die Idee, Zahnradlokomotiven durchs norddeutsche Flachland zu schicken.

Merkmale der Transportorganisation

■ Angebotsorganisation: Je nach Betriebsform unterschied der Gesetzgeber nach Straßenbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen.

■ Rechtlich-soziale Organisation: Zur Klassifizierung ungeeignet, wird jedoch vielfach dazu genutzt. Die leicht nachvollziehbare Gesetzgebung verleitet zu der Aussage, daß eine Bahn dann eine Kleinbahn ist, wenn sie nach dem preußischen Kleinbahngesetz konzessioniert wurde. Doch änderte ein Zug der Seltetalbahn seinen Charakter, wenn er im Großherzogtum Anhalt als „Eisenbahn“-Zug abgefahren und in der preußischen Provinz Anhalt als Zug einer „Kleinbahn“ angekommen war?

■ Institutionale Organisation: Die Unternehmensform wurde schon früher und wird auch heute noch häufig im Namen präsentiert. Jedoch wirkt sich die Unternehmensform als AG, GmbH, Regie- oder Eigenbetriebe von Städten oder Kreisen nicht auf das Erscheinungsbild einer Kleinbahn aus, so daß eine Klassifizierung danach wohl nur für wirtschaftswissenschaftliche Examensarbeiten von Interesse sein dürfte.

Die Eigentumsverhältnisse dienen nicht der Definition einer Kleinbahn. Zwar geht das preußische Kleinbahngesetz davon aus, daß ein nichtstaatlicher Unternehmer die Bahn betreibt, denn genau dies zu ermöglichen, war Anlaß zum Erlaß des Gesetzes. Damit war theoretisch jedoch nicht ausgeschlossen, daß auch der preußische Staat Bahnen von rein lokaler Bedeutung (also Kleinbahnen) bauen und betreiben konnte. Allerdings lag dies nicht im Interesse der preußischen Staatsbahn, und es ist auch kein Beispiel dafür bekannt, daß Kleinbahnen im Eigentum des preußischen Staates gestanden hätten.

Anderere deutsche Staaten verfolgten in diesem Punkt eine gegensätzliche Philosophie: Bayern, Württemberg und Baden betrieben den Bau von Lokalbahnen (wie Kleinbahnen in diesen Staaten genannt wurden) als ein Stück Strukturpolitik, wenn kein Unternehmer dafür gefunden werden konnte. Sachsen ging noch einen Schritt weiter und ließ privates Unternehmertum bei öffentlichen Eisenbahnen nicht zu.

Können also die Eigentumsverhältnisse kein eindeutiges Indiz für eine Kleinbahn sein, so können sie dennoch zur Klassifizierung innerhalb der Kleinbahnen dienen. So mancher Landrat prägte seine Kreisbahn, staatliche Kleinbahnen wiesen ein normiertes Erscheinungsbild auf und auch heute wird gerne darauf hingewiesen, daß sich die 106 Nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs zu 90 % im Eigentum der öffentlichen Händen befinden [18].

1. Ländliche Erschließungsbahn, Flachlandbahn

In der Form wie die Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf den Kreis erschloß, leisteten viele ähnliche Kleinbahnen vergleichbares. Der Vergleich der Betriebe zeigt regionale Ausprägungen, die jedoch nicht von der Region, sondern von den dort tätigen Initiatoren oder Bauunternehmungen ausgingen. So gab es im Landesteil Schleswig die Kühr-Bahnen, in Pommern die Lenz-Bahnen, im Rheinland die WEG-Bahnen und andere. In der preußischen Provinz Hannover, einem Teil des heutigen Bundeslandes Niedersachsen, war der Landesbaurath Sprengell tätig und prägte das Erscheinungsbild vieler Bahnen.

Prägnanteste Gemeinsamkeit dürfte die größtmögliche Sparsamkeit sein, die diese Bahnen auszeichnete und ihnen auch schon die treffende Gruppenbezeichnung „die Billigen“ [19] einbrachte. Außerdem ist ihnen ein Flair gemein, das sie zu besonders ausgeprägten „nebenbahn-ähnlichen Kleinbahnen“ machte.

Im Streben nach Sparsamkeit wurden diese Bahnen möglichst an das Gelände angepaßt trassiert oder neben eine vorhandene Chaussee gelegt. Leichter Oberbau und schmale Spurweiten hielten ebenfalls die Investitionen niedrig. Die Spurweite wurde hier nicht durch topographische Notwendigkeiten bestimmt, sondern durch die bereitstehende finanzielle Mittel. Daher gab es auch viele regelspurige ländliche Erschließungsbahnen.

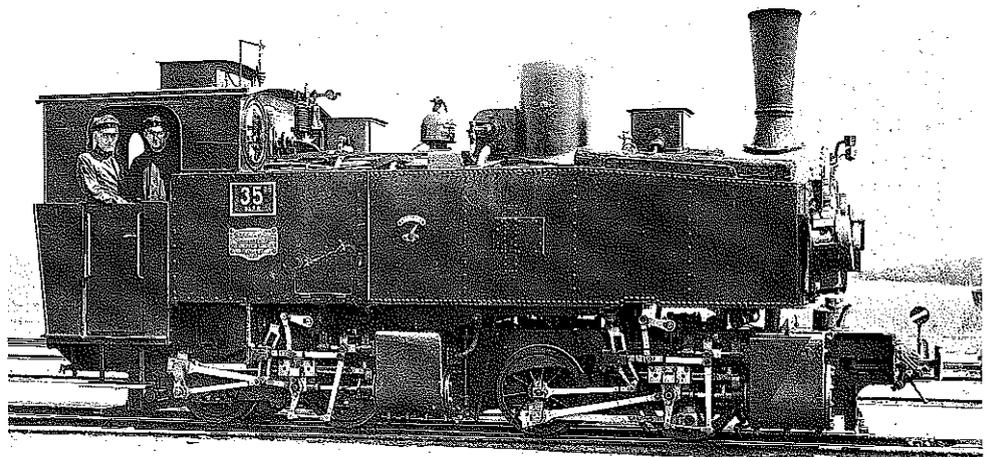
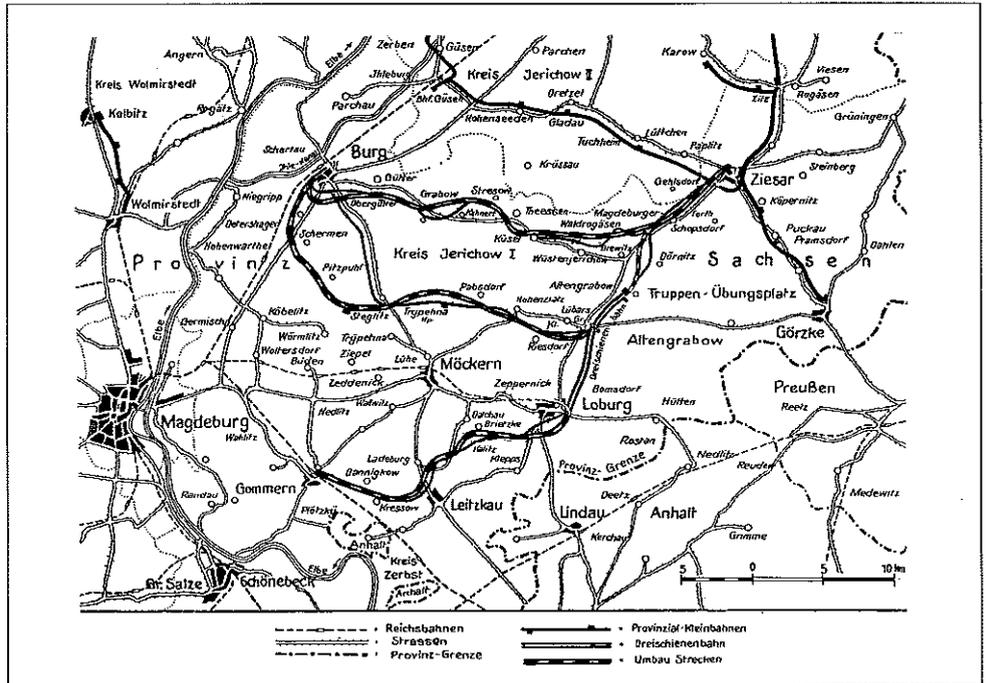
Die Wahl der Schmalspur stellte sich in manchen Fällen als sehr hinderlich für eine rationelle Betriebsabwicklung heraus und führte möglicherweise zu einer sehr frühzeitigen Stilllegung der Bahn. In anderen Fällen konnte eine derartige Bahn auf der bestehenden Trasse umgespurt werden, was verdeutlicht, daß die Schmalspur tatsächlich nur aus Sparsamkeit gewählt worden war. Beispiele hierfür sind Hümmlinger Kreisbahn, Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf, Mindener Kreisbahnen, Kleinbahn Piesberg – Rheine, Ruhr – Lippe Kleinbahn, Salzwedeler Kleinbahnen, Schlauer Kreisbahn sowie Stolper Kreisbahn.

Ob eine solche schmalspurige Kleinbahn eingestellt oder umgespurt und weiterbetrieben wurde, war genauso vom Einzelfall und nicht etwa von allgemeingültigen, rational faßbaren Faktoren abhängig, wie es heute vom „politischen Wind“ im Einzelfall abhängt, ob eine von der Deutschen Bundesbahn betriebene Vorortstrecke eingestellt (Elberfeld – Cronenberg) oder in ein

S-Bahn-Netz integriert wird (München – Ismaning, München – Erding).

Gebaut wurden sie zumeist, um eine ländlich strukturierte Region mit insgesamt relativ geringer Verkehrsnachfrage an die Verbrauchszentren anzubinden. Auf diese Weise konnten u. a. die Nahrungsmittelproduktion und die damit verbundenen Arbeitsplätze gesichert und die

Landflucht gestoppt werden. Eine Verlagerung der Produktion in die Fläche (Zuckerfabriken, Sägewerke etc) wurde möglich, wodurch wiederum die Lebensqualität durch Schaffung von besser bezahlten Industriearbeitsplätzen anstieg und gleichzeitig die Probleme durch das allzu schnelle Wachstum der Städte gemildert werden konnten.



Führung der schmalspurigen Strecken der Kleinbahnen des Kreises Jerichow I sowie die projektierte Umspurung lassen die flächige Erschließung erkennen. Zeichnung aus „Verkehrstechnik“, 1927, S. 647
Der schwerer gewordene Güterverkehr überforderte bei vielen Bahnen die anfangs beschafften kleinen Lokomotiven. Um lästigen Vorspanntrieb zu vermeiden bestellten daher eine Reihe Flachlandbahnen schwerere Gelenklokomotiven der Bauart Mallet, bis sich in den 20er Jahren 4achsige Maschinen mit Starrrahmen durchsetzten. Lok 35^{mm} der Rügenschens Kleinbahnen, Foto: Carl Bellingrodt
Gerade in strukturschwachen Regionen trat schon früh der Omnibus als Konkurrent zum Personenverkehr der Kleinbahnen auf. In den 30er Jahren wurden zum Zwecke eines besseren Angebotes zahlreiche Schienenbusse und Triebwagen von Kleinbahnen eingesetzt. Triebwagen der Spreewaldbahn in Straupitz, 23. 5. 1968, Foto: Klaus Kieper



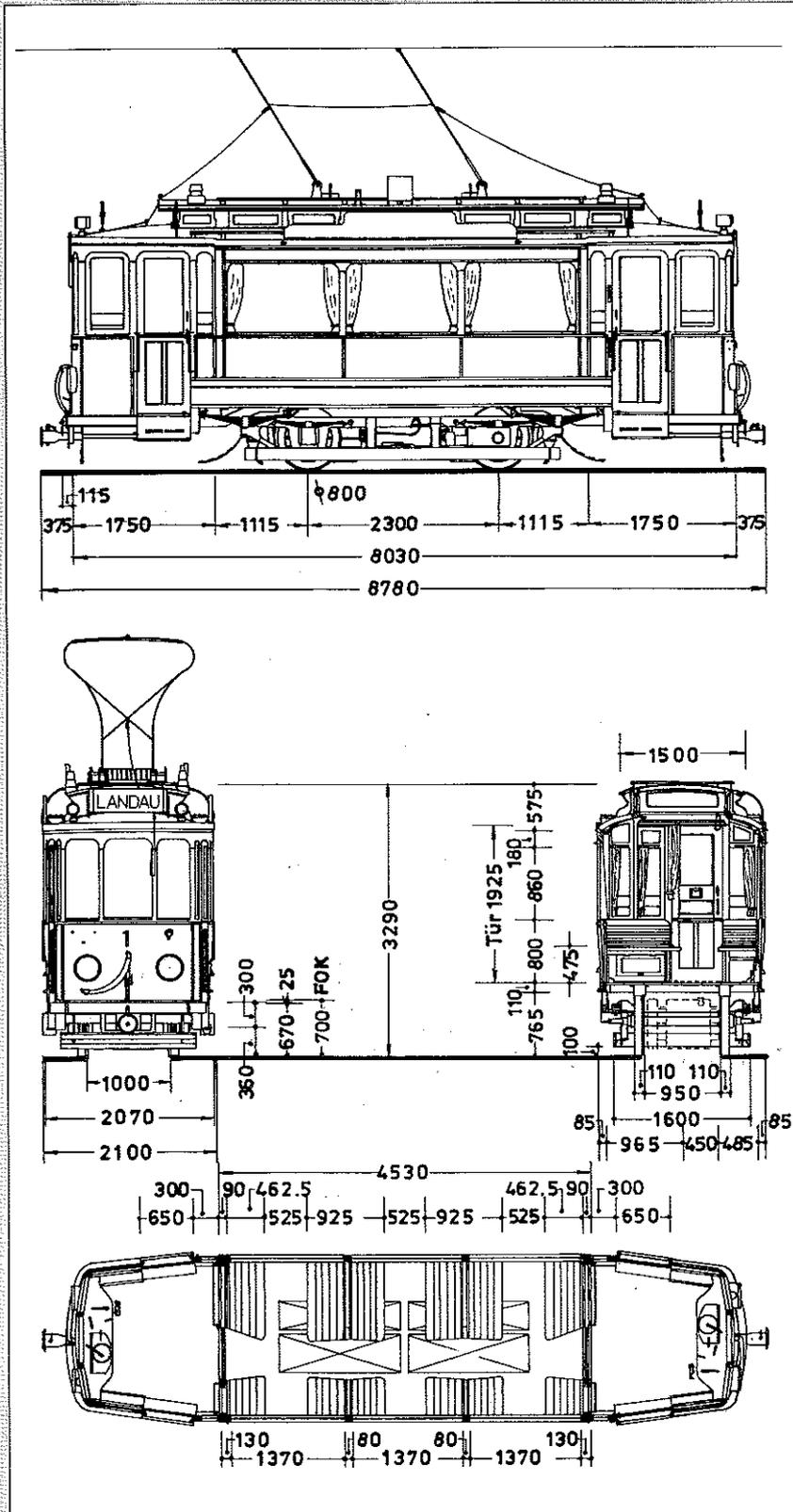
Günter König

Die Triebwagen 1 - 10 der Pfälzer Oberlandbahn

Die Pfälzer Oberlandbahn von Neustadt an der Haardt (heute Weinstraße) über Edenkoben nach Landau in der Pfalz war eine Bahn, die zeitlebens kein Aufsehen erregte und dennoch tagtäglich unverzichtbare Arbeit für die Fahrgäste leistete. Begonnen hatte alles um 1905, als interessierte Kreise das Projekt beratschlagten. Dennoch dauerte es bis zum 4. 2. 1910, bis seine Majestät, Prinz Luitpold von Bayern die Konzessionsurkunde als Straßenbahn unterzeichnen ließ. 1933 wurde die Bahn in eine nebenbahnähnliche Kleinbahn umgewandelt. Trotz schwierigster Grundstücksverhandlungen konnte bald mit dem Bau begonnen werden, so daß am 16. 12. 1912 das Teilstück Neustadt - Edenkoben (10,7 km) in Betrieb genommen wurde. Das 12,1 km lange Teilstück bis Landau folgte am 11. 1. 1913. Die Landauer Stadtväter akzeptierten die etappenweise Eröffnung der Bahn nicht und blieben den Eröffnungsfeierlichkeiten im Neustädter Saalbau demonstrativ fern. Eigentümer der Bahn sowie des heutigen Busbetriebes war und ist die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft in Frankfurt am Main. Die Strecke verlief nahezu vollständig auf oder unmittelbar neben der Straße. Die größte Steigung von 1 : 15 gab es in Neustadt bei der Überführung über den Bahnhof. Die Ortsdurchfahrten in den engen Weindörfern waren mehr als abenteuerlich trassiert. Die Strecke war eingleisig und verfügte über 8 Ausweichstellen. Zum 9. 4. 1936 wurde von Edenkoben aus zum Schloß Ludwigshöhe eine 1,8 km lange Stichstrecke in Betrieb genommen, die jedoch nur sonntags bei gutem Wetter befahren wurde bzw. auf Bestellung. Nach 1945 wurde die Bahn vom anschwellenden Autoverkehr immer mehr als störend empfunden und mußte weichen. Im Sommer 1953 wurde der Abschnitt Landau - Edenkoben auf Busbetrieb umgestellt. Die Stichstrecke nach Ludwigshöhe wurde im August 1953 noch befahren und dürfte bald darauf eingestellt worden sein. Die Reststrecke wurde zum

31. 1. 1955 vom Omnibus übernommen. Heute steckt der Bus bei starkem Sonntagsverkehr mehr als einmal im Stau in den immer noch reizvollen und verwinkelten Weindörfern -

nung Nr. 3293 vom 19. 4. 1912. Diese Zeichnung stimmt in allen Abmessungen mit Zeichnung 3208 vom 5. 10. 1908 überein, nach der die Triebwagen der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft für die Reutlinger Straßenbahn entstanden waren. Lediglich statt 6 kleiner wurden 3 große Fenster eingebaut. Bei der Oberlandbahn waren auch von Anfang an 2 Frontscheinwerfer vorhanden. Die anfänglichen Lyrabügel wurden zu Beginn der 30er Jahre durch Scherenstromabnehmer ersetzt. Tw 7 hatte zeitweise Lyrabügel einer Sonderbauart. Die cremefarbenen Triebwagen wogen leer 10,64 t, ohne elektrische Ausrüstung nur 6,7 t, waren mit 2 je 33 kW leistenden Motoren und Druckluft- sowie Handbremsen ausgestattet, die auf eine Vierklotzbremse wirkten. Die Zieltafeln auf dem Dach trugen die Schriftzüge 'Landau' und 'Neustadt' und wurden je nach Fahrtziel gewendet. Bei Kurzfahrten wurde die Tafel nicht lesbar gedreht und eine Tafel mit dem Fahrtziel unterhalb des linken Frontfensters eingehängt. Bei Einstellung der Bahn, 1955, scheinen noch alle Triebwagen vorhanden gewesen zu sein. Tw 2 und 8 konnten an die Rhein-Haardt-Bahn verkauft und am 31. 5. 1955 als Tw 1 bzw. am 26. 4. 1955 als Tw 2 in Betrieb genommen werden. Bei der RHB erhielten die Wagen Scharfenbergkupplungen ohne Druckluftübergänge. Die LÜK betrug nun 8900 mm. Obwohl nur als Arbeitstriebwagen im Einsatz behielten die Tw den cremefarbenen Anstrich. Im Juni 1960 wurde Tw 1 und am 23. 12. 1966 Tw 2 verschrottet. Heute erinnert nur noch das Depot in Edenkoben an die einstmalig elektrische Pfälzer Oberlandbahn.



ein immenser Fortschritt zur alten Straßenbahn. 1912 baute die Kölner Waggonfabrik Herbrand 10 Trieb- und 10 Beiwagen nach Zeich-

Zeichnung: Günter König, M 1 : 87

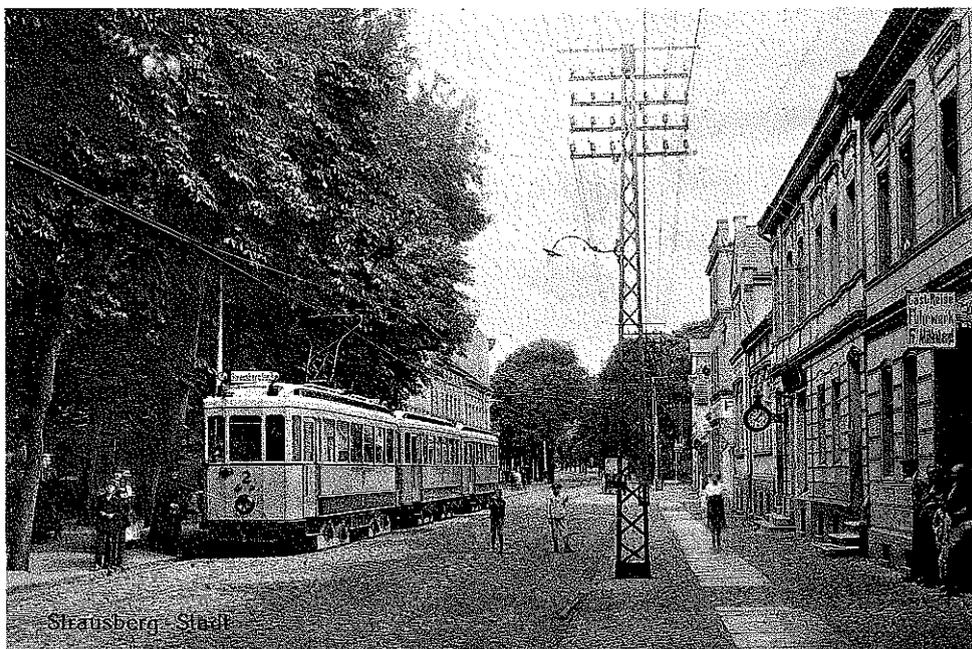
2. Städtische Erschließungsbahn, Regionalbahn

Gemeint sind Kleinbahnen, die Teile einer Stadt oder – ähnlich der Flachlandbahnen – ein Gebiet größer als eine Stadt erschließen. Im Gegensatz zu jenen, bilden sie in der von ihnen erschlossenen Region Verkehrsachsen, an denen sich ein Verkehrsaufkommen auf zumeist relativ hohem Niveau entwickelt.

In technischer Hinsicht decken die Regionalbahnen das gesamte Spektrum von der Überlandstraßenbahn (z. B. Rhein Haardt-Bahn) über die eingleisige Schmalspurbahn (z. B. Pfälzer Schmalspurbahnen) bis zur zweigleisigen Hauptbahn (z. B. Köln – Bonner Eisenbahn) ab. Einige waren bereits zur Betriebseröffnung elektrifiziert (z. B. Pfälzer Oberlandbahn), andere waren es bis zur Stilllegung nie (z. B. MEG-Stammbahn) und wieder andere durchliefen diese einschneidende Veränderung im Laufe ihrer Geschichte (z. B. Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft, Albtalbahn).

Auch betrieblich boten sie Vielfalt: Es gab Personenzüge mit straßenbahnähnlichen Fahrzeugen sowie Güter- und gemischte Züge [20]. Starre Taktfahrpläne wie bei Straßenbahnen sind ebenso vertreten wie der Bummelzugverkehr der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen.

Durch die vielfach im Straßenraum verlegten Gleise und die darauf verkehrenden elektrischen Fahrzeuge fällt dem Laien die Unterscheidung von einer echten Straßenbahn im rechtlichen Sinne schwer und auch Maedel neigt dazu, sie „Die Straßenbahnähnlichen“ [21] zu nennen, was den Charakter gut trifft.



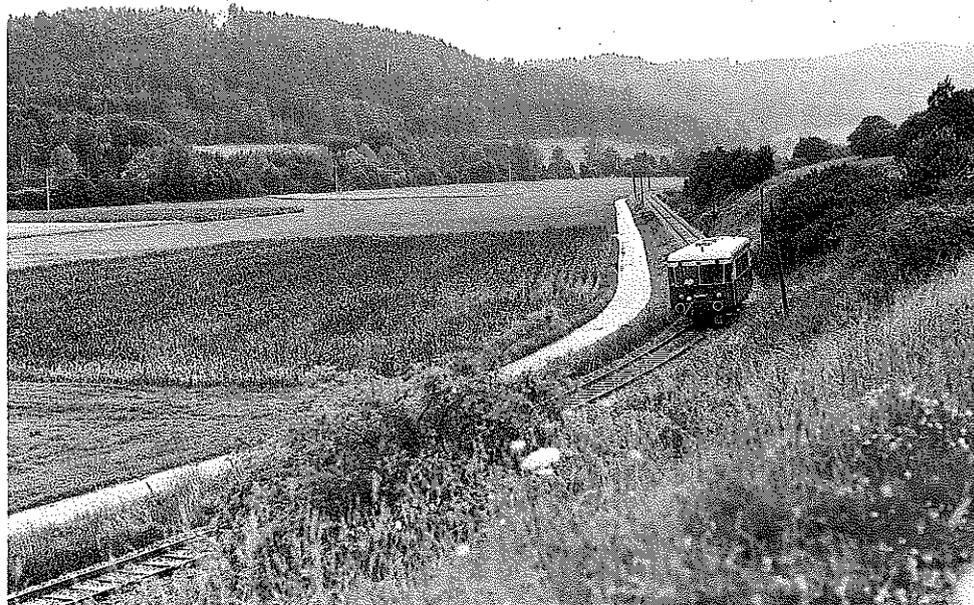
Die technische und betriebliche Ausprägung der Regionalbahnen bietet ein vielfältiges Bild. Doch ist ihnen eine straßenbahnähnliche Erschließungsfunktion von Stadtteilen oder Städten gemein.

Dampflok 82 mit Personenzug aus Heidelberg ist über die Bergstraßenstrecke der »Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft« im Bahnhof Weinheim angelangt. Die Strecke nach Mannheim war am 4. 8. 1951 bereits elektrifiziert. Foto: Theodor Alt

Die Strausberger Eisenbahn war eine Kleinbahn, auch wenn der Zug sich technisch nicht von einem Straßenbahnzug unterschied. Foto: DEV-Archiv

Die Region um Straßburg, Offenbach und Rastatt erschlossen zahlreiche Kleinbahnstrecken. Im Gegensatz zu den elsässischen Strecken verzichtete man in Baden auf eine Elektrifizierung. Schließlich führte die »Mittelbadische Eisenbahn-Gesellschaft« den Güterverkehr mit einer ursprünglich für Pfälzer Schmalspurbahnen gebauten Diesellok, der V 29 01, durch. Diese Maschine befindet sich heute innerhalb der DGEG-Schmalspursammlung in Bruchhausen-Vilsen. 2. 5. 1972, Foto: Gerd Schrammen





3. Talbahn

Die Liniennetze dieser Bahnen waren durch die topographische Situation in ihrer Ausbreitung und Struktur eingeschränkt. Die Bahnen verliefen in einem Tal, das der Bahn häufig auch den Namen gab. Zugleich lehnten sie sich der vorhandenen Siedlungsstruktur an, denn im Gegensatz zum Flachland ließen sich die Orte in den Taltschaften wie Perlen einer Kette erschließen.

In sanften Tälern bereitete die Trassierung in der Regel wenig Schwierigkeiten: die beiden Kleinbahnen im Kochertal konnten z. B. ebenso problemlos in Regelspur gebaut werden wie auch die Achertalbahn, Röhrtalbahn u. a. Das erwartete relativ geringe Verkehrsaufkommen – nicht das Gelände – begründete bei einigen Bahnen die Schmalspur, wie z. B. im Jagsttal, Feldatal und Wiesental. Die Technik dieser Bahnen unterschied sich kaum oder gar nicht (z. B. Gartetalbahn) von derjenigen der ländlichen Erschließungsbahnen im Flachland.

Einige Talbahnen banden Gruben oder Steinbrüche an. Dann überwog der Güterverkehr ganz erheblich. Zudem handelte es sich bei dem „Gut“ häufig nur um ein einziges Bergbauprodukt (Kohle, Erz, Kali, Kalkstein, Baustoffe, Porphy). Neben dem dominierenden Frachtgut spielten der allgemeine Güterverkehr (z. B. Landhandel) und der Personenverkehr eine untergeordnete Rolle und wurden z. T. nur deshalb betrieben, um das Unternehmen an Vergünstigungen und Beihilfen für öffentliche Kleinbahnen teilhaben zu lassen, bzw. die Mitarbeiter der angeschlossenen Bergbaubetriebe von und zur Arbeit befördern zu können.

Montan-Talbahnen erhielten ihren Charakter durch lange artreine Züge zwischen einer Grube und dem Übergabebahnhof zur Staatsbahn, kräftige Lokomotiven, schwere Gleise, hohe Anzahl an Spezialwagen (zumeist Schüttgutwagen). Der Betrieb fand in Schichten statt, wobei es auch zu Verkehr rund um die Uhr kommen konnte.

Die erschlossenen Gruben benötigten diese Bahnen und finanzierten sie auch selbst. Durch die Konzentrationsprozesse in den verarbeitenden Industrien und der Elektrizitätswirtschaft kam es zum Teil zu so gleichförmigen Verkehren, daß auch solche Bahnen, die statt einer Grube eine Hütte oder ein Kraftwerk an ihrer Strecke besaßen, den Charakter einer Montanbahn angenommen hatten.

In weit geschwungenen Bögen lehnt sich die Linienführung der oberen Kochertalbahn an den Talhang an. WEG T 36 zwischen Bröckingen und Sulzbach/Kocher, 14. 7. 1988, Foto: Wolfram Bäumer

Im engeren Versetal war die Linienführung nur noch mittels engeren Radien und somit in Meterspur möglich. Lok KAE 14 kämpfte sich 1953 mit einem Personenzug aus Werdohl in der Steigung bei Peddensiepen nach Lüdenscheid hinauf. Foto: Gerd Wolff

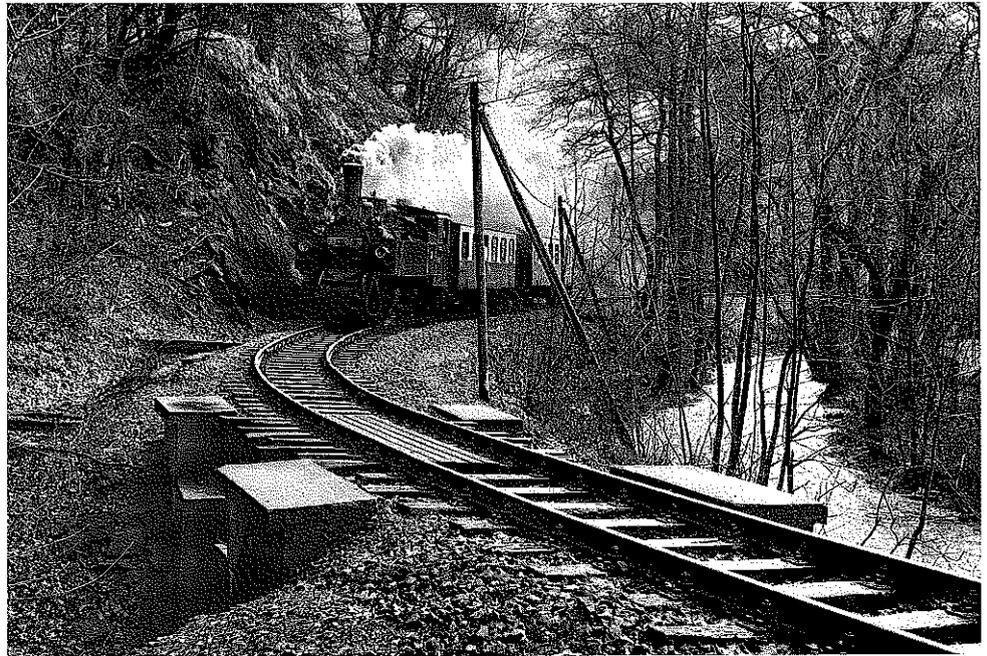
Manche Talbahnen dienten dem Transport von Bodenschätzen zu Umschlagstationen mit der Staatsbahn oder zum Binnenschiff, so wie z. B. die Brohltalbahn. Am 7. 4. 1986 rollten D 1 und D 3 mit einem Steinzug bei Oberzissen das Brohltal herunter. Foto: Peter Thomas König

4. Mittelgebirgsbahn

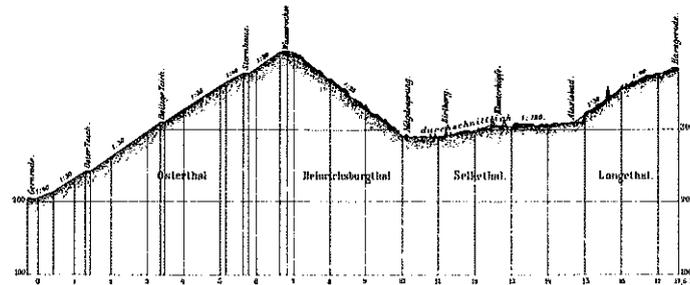
Die Bahnen in engen Tälern erhielten dagegen ihren Charakter durch die technischen Raffines- sen, mit denen die geographischen Schwierig- keiten angegangen wurden. Die Trassierung wurde durch die Tal-Enge erschwert, die z. T. auch zum Verlassen des Tals d. h. zum Überwinden von Höhenzügen zwang. Schmale Spurweiten und Zahnstangen, enge Radien, Ausfahren von Seitentälern, Spitzkehren und sogar Tunnel waren Lösungen für problematische Geländeverhältnis- se. Dieses Überwinden der Trassierungsschw- rigkeiten machte besondere Techniken der Fahr- zeuge erforderlich, wie gelenkige Lokomotiven (Mallet, Meyer), Zahnradloks, Wagen mit Dreh- stellen und besondere Bremssysteme (Riggen- bach'sche Gegendruckbremse). Der Betrieb war teilweise auf Ausflugsverkehr ausgerichtet, wenn die Bahn zu einem Touristenziel führte (z. B. Brockenbahn).

Noch heute läßt sich bei der Selketalbahn der ursprüngliche Charakter einer Mittelgebirgsbahn in weiten Teilen unverändert erkennen. Die Trasse verläuft zwischen dem Bett des namensgebenden Baches und dem unmittelbar angrenzenden Berghang. Am 20. 2. 1989 dampfte Lok NWE 41ⁿ als DR 99 5906-5 mit GmP 69711 auf die Friedensbachbrücke bei Alexisbad zu. Die Lok wurde bald darauf betriebsuntüchtig abgestellt und anschließend vom DEV gekauft, um sie in Bruchhausen-Vilsen vor dem Verschrotten zu bewahren.

Die von der Fa. „Hostmann & Cie“ projektierte Selketalbahn wurde in der vom Firmeninhaber Hostmann redigierten „Zeitschrift für das Local- und Strassenbahnwesen“ in mehreren Beiträgen ausführlich vorgestellt. Natürlich präsentierte man stolz die schwierige Trassierung, denn vom Gernröder Ostertal mußte der Ramberg überwunden werden, um ins Selketal zu gelangen.



Schmalspurbahn
Gernrode - Harzgerode.

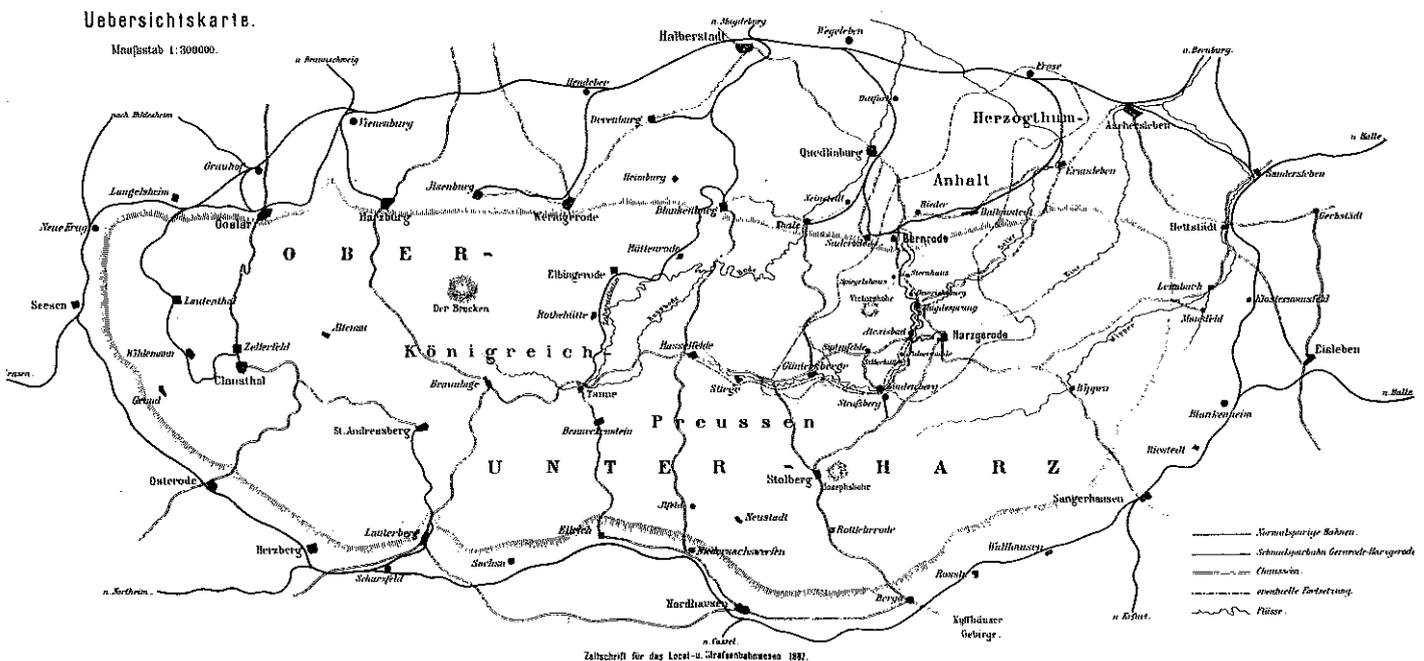


Übersichts-Nivellement

Maßstab für die Längen 1:10000.
..... Höhen 1:5000.

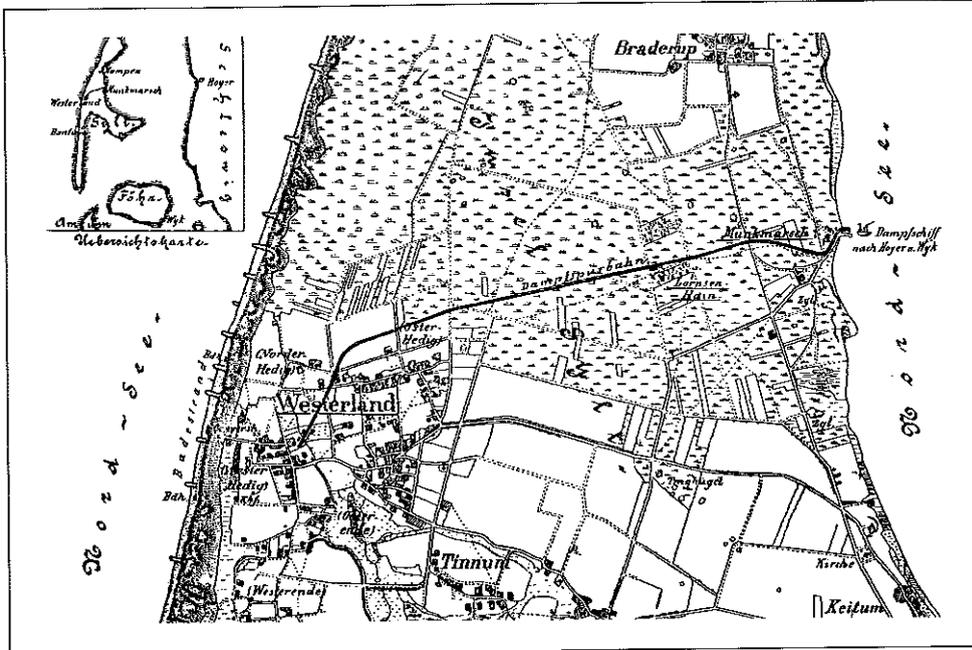
Übersichtskarte.

Maßstab 1:300000.



Zeitschrift für das Local- u. Straßenbahnwesen 1891.

Tafel
Y.



5. Bäderbahn

Wenn man nur die Transporttechnologie betrachtet, könnte man die Bäderbahn vorschnell zu den Flachlandbahnen rechnen. Doch im Gegensatz zu jenen dienten die Bäderbahnen einer zeitlich und örtlich stark gebündelten Nachfrage.

Zeitlich gebündelt heißt, daß Nachfrage nur an schönen Sonntagen im Sommer oder zu den Fahrzeiten von Schiffen besteht. Örtlich gebündelt steht für Nachfrage zwischen einem Anleger und einem (manchmal einzigen) Dorf oder zwischen einer Stadt und einem Badestrand. Dabei übertrafen die Jahresbeförderungsleistungen im Personenverkehr jene der Flachlandbahnen bei weitem.

Nach diesen Kriterien zählen zu den Bäderbahnen: Inselbahnen auf Borkum, Juist, Langeoog, Spiekeroog, Wangerooge, Amrum (Wittün – Kniepsand), Sylt, Röm und Rügen (Putbus – Göhren), die Doberan – Heiligendammer Eisenbahn, die Kleinbahn Rövershagen – Graal-Müritz, die Chiemseebahn und zumindest zeitweilig einige Strecken hannoverscher, schleswig-holsteinischer, pommerscher und preußischer Kleinbahnen.

Gemeinsam war diesen Bahnen auch ihre Monopolstellung, die z. B. die verbliebenen Bahnen auf den ostfriesischen Inseln bis heute vor der Stillelegung bewahrte. Die anderen Betriebe wurden nach Verlust dieser Stellung durch Straßenbau oder Hafenverlegung überflüssig. Als Ausnahmen können die Strecken Putbus – Göhren und Doberan – Kühlungsborn gelten, deren Erhalt als „Traditionsbahn“ bislang per Gesetz gesichert war. Auch die Königsberg – Cranzer Eisenbahn und die Samlandbahn sind noch heute in Betrieb, wenn auch als Teil der litauischen Staatsbahn.



Typisch für Inselbahnen ist die Linienführung von einem Schiffsanleger zum Dorf. Auch Sylt war bis zur Eröffnung des Hindenburgdamms nicht anders mit dem Festland verbunden. In den 1890er Jahren wurden allerdings weitere Strecken gebaut, die die Insel auf ganzer Länge erschlossen. Der aufstrebende Badeort Westerland war natürlich der erste, der auf Sylt Bahnanschluss bekam. Zeichnung aus »Zeitschrift für das Local- und Strassenbahnwesen«, 1889, S. 111

Auf Wangerooge betreibt die DB die Bäderbahn, die als eine staatliche Kleinbahn gelten kann. Am 24. 8. 1958 wartete der Zug mit Personenwagen der Walhallabahn und pfälzer Schmalspurbahnen auf die Badegäste. Foto: Harald O. Kindermann

Auch auf dem Festland kam es zu Bäderverkehren auf Kleinbahnen. Auf der Doberan – Heiligendammer Eisenbahn, der heutigen Traditionsbahn Bad Doberan – Kühlungsborn dominierte er von Beginn an. Juni 1971, Foto: Klaus Kieper

6. Bergbahn

Bergbahnen erschlossen besonders reizvolle Aussichtspunkte für den Tourismus. Derartige Punkte fand man dort, wo von einer Anhöhe weit in die tiefergelegene Umgebung geblickt werden konnte. Demzufolge führte die Bahn von der tiefen Umgebung auf dem kürzesten Wege zum Aussichtspunkt. Typisches Beispiel war die Bergbahn, die vom Schiffsanleger in Rüdesheim zum Niederwalddenkmal führte.

Technisch wurden Bergbahnen durch die Verwendung von Zahnradantrieb oder Standseilbahn verwirklicht. Derartige Techniken und zahlreiche Kunstbauten machten den Bau dieser Bahnen relativ teuer, ermöglichten jedoch kurze Streckenlängen. Die Bahnen waren fast immer kürzer als 2 km.

Hinsichtlich des technischen Aufwandes übertrafen Bergbahnen sogar die Hauptbahnen; ihre Klassifizierung als Kleinbahn ist ganz klar auf ihre Bedeutungslosigkeit für den allgemeinen Verkehr zurückzuführen.

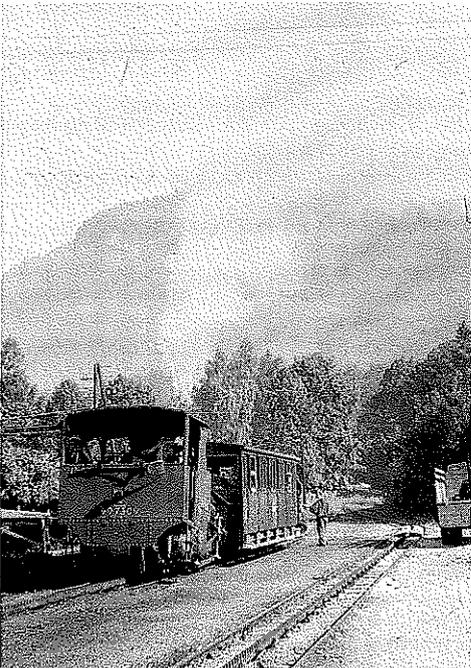


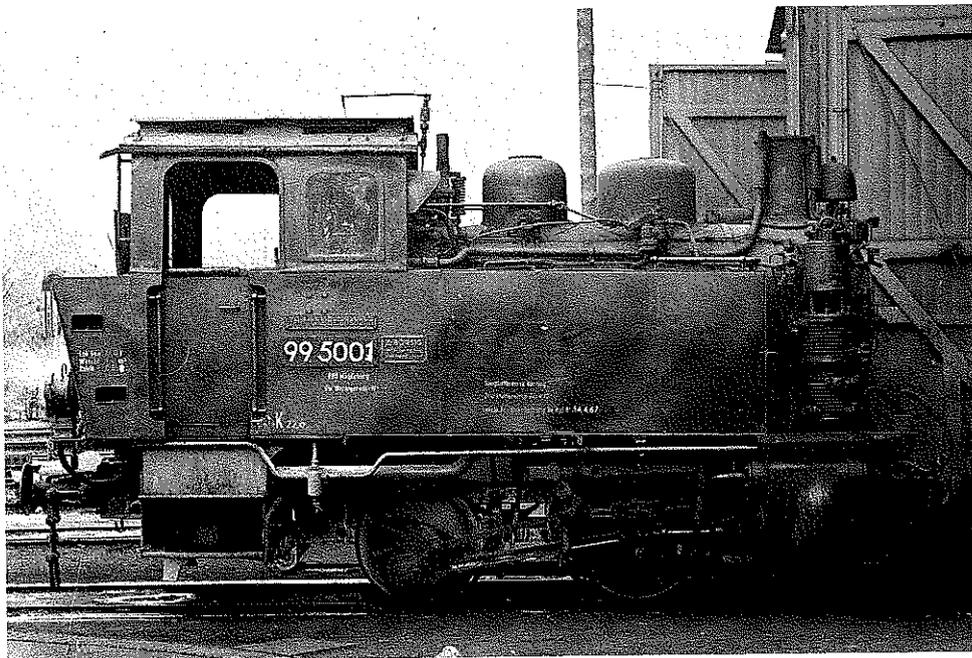
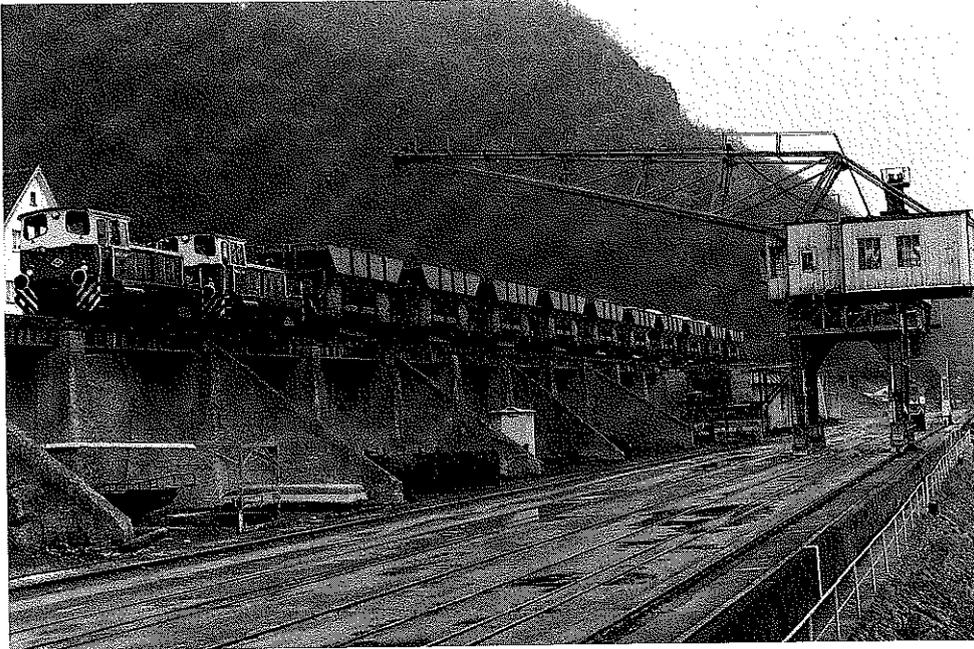
Die im Siebengebirge bei Bonn liegende Drachenfelsbahn ist heute die nördlichste Bergbahn. 2 Triebwagen verlassen die Talstation in Königswinter. 3. 10. 1981.

Im Talbahnhof der Wendelsteinbahn steht am 17. 9. 1986 Garnitur 1 mit G 2 als Zuglok.

2 Fotos von der Schafbergbahn.

Fotos: DEV-Archiv





7. Industrie- und Hafenbahn

Diese Bahnen bedienten zahlreiche kleine aber auch große Gewerbebetriebe, die nahe beieinander in einer kleinen Stadt oder in einem Stadtteil ohne Gleisanschluß an der Staatsbahn lagen. Die dichte Bebauung erforderte enge Radien und machte die Schmalspur erforderlich, deren Gleise weitgehend im Straßenraum lagen.

Einige der Bahnen betrieben ausschließlich Güterverkehr und machten den Betriebszweck durch die Bezeichnung „Industriebahn“ im Firmennamen auch deutlich. Die anderen Bahnen betrieben daneben Personenverkehr auf weiterführenden Strecken.

Als eindeutige Vertreter seien die Bahnen in Hohenlimburg, Plettenberg, Hamburg-Ottensen und -Wandsbeck, Halle, Spremberg, Forst und Augsburg genannt. Aber auch die Schmalspurbahn Reichenbach – Oberheinsdorf, die Kreis Altenaer und die Dürener Eisenbahn sowie einige Straßenbahnen mit Güterverkehr trugen diesen Charakter.

Die Bahnen entstanden auf Initiative der betroffenen Gewerbebetriebe, die meist auch das benötigte Kapital zum Bau stellten, um entstandene Standortbenachteiligungen auszugleichen. Durch das lokal gebundene Interesse und die dort vorhandenen Investitionsmittel wurden übergeordnete Institutionen (Behörden, Bau- und Betriebsunternehmen) wenig gefordert. Das hatte erhebliche Unterschiede des Erscheinungsbildes zur Folge. Nur die Forster Stadtbahn wurde von einem überregionalen Eisenbahnunternehmen – der LAG – gebaut und trug dessen Prägung.

Zwar ist die Brohltalbahn keine eigenständige Hafenbahn, doch steht sie hier stellvertretend für jene und für die Kleinbahnen und NE, die z. T. noch heute einen Hafen mitbetreiben. Zug während des Entladens im Brohler Rheinhafen, 7. 4. 1986, Foto: Peter Thomas König

Enge Radien zur Erschließung von Industriegebieten erzwangen schmale Spurweiten und kurze Achsstände. Da relativ hohe Zuggewichte und hohe Fahrtwiderstände beträchtliche Antriebsleistungen erforderten, entstanden für die Spremberger Stadtbahn, wie auch für manch andere Industriebahn, bullige Dampflokomotiven mit extrem kurzen Achsständen. Das Foto zeigt Lok 11 der Spremberger Stadtbahn in Wernigerode Westerntor, September 1965. Da diese Lok seit Jahren in Südfrankreich abgestellt steht, wäre sie als Heißdampflok der 20er Jahre mit ihrem Barrenrahmen bestens geeignet, die 2. Periode der Dampflokontwicklung für Kleinbahnen in der geplanten Dauerausstellung des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen zu vermitteln (s. DME 2/90, S. 11)

Foto: Klaus Kleper

Die Werksbahn Wolff (Walsrode - Bornlitz) wurde aus betriebsinternen Überlegungen elektrisch betrieben. Die Staatsbahn war in weitem Umkreis noch nicht so modern. Lok 1 (SSW 1917/1163) im Bahnhof Bornlitz, 28. 5. 1964, Foto: Harald O. Kindermann

Schlussfolgerung

Folgt man diesem Einteilungsschema, kann nun aufgezeigt werden, wie unterschiedlich gemeinsame Verkehrsprobleme je nach Investitionsbereitschaft oder den Vorlieben der Eigentümer gelöst werden konnten. Abhängigkeiten, wie die Entstehung der Straßenkonkurrenz, Rückzug der Verfrachter wegen Erschöpfung von Vorkommen oder wegen Betriebsverlagerungen lassen sich so am besten aufzeigen. Auch die mehr oder minder erfolgreiche Suche nach neuen Verkehrsbedürfnissen kann gegenübergestellt werden. Infolge dieser Entwicklungen haben sich die Betriebsanlagen und -mittel häufig grundlegend gewandelt und auch die Eigentümer wechselten aus den genannten Gründen. Schließlich läßt sich bei der gruppenweisen Betrachtung der Kleinbahnen auch verdeutlichen, daß Schienenverkehr in der Fläche vom politischen Willen geprägt ist und hauptsächlich davon abhängt, wie groß der finanzielle Spielraum ist, der den Unternehmen für Anpassungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt wird.

Da ein Museum eine Einrichtung für die Öffentlichkeit ist, muß die Darstellung auch für den Laien nachvollziehbar sein. Je nach Neigung wird der Betrachter „seine Kleinbahn“ hier wiederfinden wollen, auch wenn sie unter Umständen gar keine war. Allerdings wird er auch jene erwähnt finden, die er nie für eine solche gehalten hätte.

Pragmatisch lassen sich weder Abgrenzung noch Zuordnung vornehmen. Also werden wir mit

Einfühlungsvermögen nach Beispielen suchen müssen, die das Ambiente und die Problematik der entsprechenden Kleinbahntypen widerspiegeln. Unvollkommenheit tut dabei der Absicht, Zusammenhänge zu verdeutlichen, kaum Abbruch, soweit die Überschneidungen genannt und Mißverständnisse aufgeklärt werden. Kleinbahnen, die zwar als solche firmierten, aber dies weder dem Erscheinungsbild noch der Betriebsabwicklung nach waren, können getrost unberücksichtigt bleiben, ohne den Ausstellungswert zu schmälern. Sollte sich auch so manche „richtige“ Eisenbahn in unserer Ausstellung wiederfinden, weil sie aus Sicht der Benutzer „mit zur Familie“ gehörte, wird wohl niemand wegen der Abstempelung zur Kleinbahn beleidigt sein.

Ausgangspunkt dieser Überlegungen war es schließlich nicht, im Streben nach Perfektion und Lückenlosigkeit, eine Datei aller Kleinbahnen aufzustellen. Sie würde sowieso als „akademische Spinnererei“ bedeutungslos bleiben. Vielmehr soll die Klassifizierung eine Basis bilden, von der ausgehend ein Feinkonzept für das Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen erarbeitet werden kann.

Die Konzept-Arbeitsgruppe möchte gerne wissen, wie DEV-Mitglieder, aber auch jene Kleinbahnfreunde, die (noch) nicht Mitglied im DEV geworden sind, über das Museum denken, welche Elemente aus dem Kleinbahnwesen ihnen wichtig erscheinen und welche Einzelheiten sie gerne im Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen sehen möchten.

Zusammenfassung

■ Der Kleinbahnbegriff ist nicht präzise zu fassen. Denn Kriterien, nach denen die Genehmigungsbehörden vorgegangen sind, haben wir nicht gefunden. Außerdem gab es in den deutschen Staaten die unterschiedlichsten Auffassungen und Regelungen.

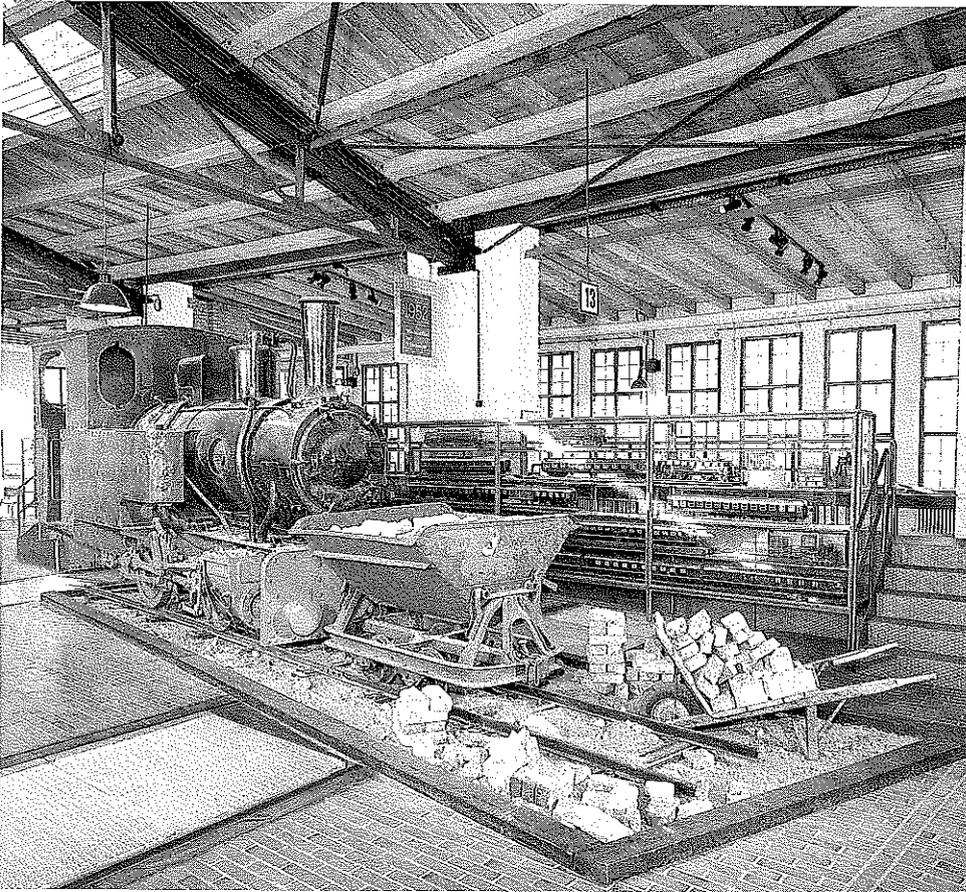
■ Das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen hat sich daher zu einer feullitonistischen (d. h. unwissenschaftlichen) Vorgehensweise entschlossen: Das äußere Erscheinungsbild soll entscheidend sein, ob eine Bahn eine Kleinbahn war oder nicht.

■ Weil Kleinbahnen sehr unterschiedlich waren, brauchen wir eine Einteilung. Daher wurde eine Klassifizierung vorgeschlagen und zur Diskussion gestellt.

■ Typ 1 „ländliche Erschließungsbahn“ können wir durch die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf zeigen. Die anderen Kleinbahn-Typen wollen wir auf andere Weisen (z. B. als Ausstellung in dem geplanten Ausstellungsgebäude) abdecken.

Literatur

- [1] Wolfram Bäumer, das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen, Die Museums-Eisenbahn 4/1989, S. 44
- [2] Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 erläutert von W. Gleim, Wirklichem Geheimen Ober-Regierungsrat, vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten z. D., 4. Auflage, Berlin 1907, S. 1
- [3] Ebenda, S. 46
- [4] Ebenda, S. 41
- [5] Ebenda, S. 42
- [6] Ebenda, S. 47 und 48
- [7] N. N., Union Elektrizitäts-Gesellschaft, Elektrische Bahnen 1897 – 1898, Reprint Stuttgart 1978
- [8] Sell, Umbau der Kleinbahnen des Kreises Jerichow I von Schmalspur in Normalspur, Verkehrstechnik 1927, S. 647
- [9] Karl Wehrspan, 50 Jahre Preußisches Kleinbahngesetz, Verkehrstechnik 1942, S. 278
- [10] Rammelt, Fiebig, Preuß, Klein- und Privatbahnenarchiv, Heidelberg 1989 S. 64
- [11] J. Siméon, 50 Jahre Aachener Kleinbahn-Gesellschaft, Verkehrstechnik 1930, S. 540
- [12] E. Giese, die Wirtschaftlichkeit der Straßenbahn und des Kraftomnibusses im Großstadtverkehr, Verkehrstechnik 1926, S. 302
- [13] Wehrspan, a. a. O., S. 278 ff
- [14] Bäumer, a. a. O., S. 45 ff
- [15] Karl-Ernst Maedel, Liebe alte Bimmelbahn, Stuttgart 1967
- [16] Prof. Dr.-Ing. Gerhard Heimerl, Dipl.-Ing. Ulrich Grote, Elemente des Systems Verkehr, Umdrucke zur Vorlesung, Stuttgart 1988
- [17] Gleim, a. a. O., S. 52
- [18] BDE, statistische Zahlen, Stand 1. I. 1990, Köln 1990
- [19] Maedel, a. a. O.
- [20] Reiner Bimmermann, Güterverkehr auf der Aachener Kleinbahn, Die Museums-Eisenbahn 1/1991, S. 11 ff.
- [21] Maedel, a. a. O.



Es sind zahlreiche Möglichkeiten denkbar, wie Themen aus dem Kleinbahnwesen museal vermittelt werden können. Den Kleinbahnbetrieb und viele damit verbundene Tätigkeiten vermittelt die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf unmittelbar. Doch die gesellschaftlichen und menschlichen Aspekte des Kleinbahnwesens bedürfen wohl einer stationären Ausstellung. Als Beispiel für die Vermittlung durch Szenen sei eine Szene aus dem Museums für Verkehr und Technik Berlin gezeigt, das mittels einer Henschel-Baulokomotive von 1949 und einer einfachen Kipplore die Trümmerzeit darstellt und damit interessierte Besucher auf das Thema Eisenbahnwesen im Nachkriegsdeutschland aufmerksam macht. Foto: Museum für Verkehr und Technik Berlin

Dank

Für die Durchsicht des Manuskriptes, die Korrekturen und Ergänzungen danke ich den Herren: Hans-Jürgen Credé, Alfred Gottwaldt, Claus Hanack, Dipl.-Ing. Martin Krieg, Bruno Rebbel-mund, Gerd Schrammen, Dipl.-Ing. Christian Speer und Günther Steinhauer

	Hauptformen		
	Ländliche Erschließungsbahn, Flachlandbahn	Städtische Erschließungsbahn, Regionalbahn	Talbahn
Betriebszweck	Aufwertung des ländlichen Raumes durch Beschleunigung und Verrbilligung der Transporte im Güter- und Personenverkehr	Einrichtung leistungsfähiger Transportmittel für Pendler in dicht bebauten Ballungsgebieten. Fallweise auch Bedienung von Industrieanschlüssen.	Abfuhr von Holz und Produkten der Montan- oder Kleinindustrie aus unerschlossenen Seitentälern. Anbindung der dort lebenden Menschen.
Verkehrsinfrastruktur	Neben Einzelstrecken auch Netze mit „Hauptlinien“ und Zweigstrecken, kurvige Linienführung. Trassierung dem Gelände angepaßt und Bündelung mit vorhandenen Verkehrswegen. Leichter Oberbau und häufig Schmalspur	Im Verlauf werden viele Orte mit einer Vielzahl von Haltestellen durchfahren. Z. T. ausgeprägte Hauptlinien mit wenigen Ästen. Trassierung durch Bündelung der Verkehrswege, häufig in Straßenraum integriert. Normal- oder Meterspur, oft 2gleisig, schwerer Rillenschienenoberbau und elektrifiziert.	Linienführung im Verlauf von Talsohlen verlangt oft Ortsdurchfahrten. Zum Anschluß von Gruben und Ladestellen ggf. Verastelungen in Seitentälern. Bündelung mit Fluß- und Bachläufen oder Straßen. Spurweite und Oberbau dem Aufkommen entsprechend.
Transportträger	Wenige aber universell einsetzbare Fahrzeuge wenigen Standardformen entsprechend. Einfachste Techniken	Anfangs Kastenlokomotiven oder teilverkleidete Dampfloks. Später elektrische Triebwagen und E-Loks. Zahlreiche Reisezugwagen aller Komfortstandards mit Drehgestellen, Rollböcke bzw. -wagen.	Meist wie Flachlandbahn. Bei Montanverkehr leistungsfähigere Dampflokomotiven und spezielle Schüttgutwagen.
Angebotsorganisation	Geringes manchmal ungleichmäßiges Fahrtenangebot (Marktzüge). Güterverkehr überwiegt → gemischte Züge, niedrige Reisegeschwindigkeit	Hohes Fahrtenangebot, z. T. Taktverkehr, mit kurzen Zügen. Personenverkehr überwiegt, z. T. kein Güterverkehr. Frühe Bestrebungen zur Hebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit.	Meist wie Flachlandbahn. Bei Montanverkehr Güterverkehr getrennt.
Rechtlich-soziale Organisation (insb. Konzessionsform)	In Preußen, Mecklenburg, Oldenburg und Braunschweig nach pr. Kleinbahngesetz bzw. entspr. Reglementierungen. In übrigen Ländern als Nebenbahn mit bes. Betriebsform konzessioniert.	Zunächst als Klein- oder Nebenbahn konzessioniert. Später oft zur Straßenbahn umgewidmet.	Als Kleinbahn oder Nebenbahn. In einigen Fällen auch Werks- oder Forstbahn mit beschränkt öffentlichem Personenverkehr.
Institutionale Organisation (insb. Eigentumsverhältnisse)	in öff. Händen, da als Mittel zur Strukturpolitik anerkannt. Geringe Anteile bei Privaten.	Weitgehend in Händen der erschlossenen Städte und Gemeinde.	In Händen der „Zunächstbeteiligten“, d. h. den angeschlossenen Betrieben.
Typische Beispiele	Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf, Kreisbahn Aurich, Kreisbahn Emden – Pewsum – Greetsiel, Rendsburger Kreisbahn, Salzwedeler Kleinbahnen, Pillkaller Kleinbahn, Spreewaldbahn, Franzburger Kreisbahnen, Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn, Nordstrecke der Rügenschon Kleinbahnen, Prignitzer Kreiskleinbahnen, Hümmlinger Kreisbahn, Insterburger Kleinbahn, Greifswald – Jarmener Kleinbahn, Pyritzer Kreisbahn, Naugarder Kreisbahn,	Oberrheinische Eisenbahngesellschaft, Karlsruher Lokalbahn, Lokalbahn Ravensburg – Weingarten – Baienfurt, Herforder Kleinbahnen, Köln – Bonner Eisenbahn, Frankfurter Localbahn, Iserlohner Kleinbahn, Filderbahn, Rheinische Bahngesellschaft, Straßburger Straßenbahn, Pfälzische Schmalspurbahnen, Binger Nebenbahnen, Bergische Kleinbahnen, Aachener Kleinbahn	Nebenbahn Nagold – Altensteig, Gartetalbahn, Jagsttalbahn, Bröltalbahn, Kerkerbachbahn, Bregtalbahn, Kochertalbahnen, Wiesentalbahn, Walluckebahn, Albtalbahn, einige Strecken der sächsischen Schmalspurbahnen

	Sonderformen		
Mittelgebirgsbahn	Bäder- und Inselbahn	Bergbahn	Industrie- und Hafenbahn
Anschluß verkehrsferner aber bedeutender Orte oder Verfrachter im Hochland oder Querung schwieriger Gebirgrücken. Personen- und Güterverkehr	Auf dem Festland: Anbindung der Badeorte. Auf den Inseln: Verbindung zwischen Fähranleger und Dorf. Überwiegend für Personenverkehr	Erschließung attraktiver Aussichtspunkte für den Tourismus oder Verbindung zu hochgelegenen Siedlungsgebieten auf kürzestem Weg. Nur Personenverkehr.	Zufuhr von Wagenladungen zu Industriean schlüssen und zu Hafenbecken abseits der Bahnl inien. In Einzelfällen auch Reisezüge, öffentlich oder im Berufsverkehr.
Linienführung an Talverläufe angelehnt. Trassierung oft frei in Hanglage, dadurch z. T. abgelegene Bahnhöfe und zahlreiche Kunstbauten. Vorherrschend geringe Spurweiten und Radien bei schwerem Oberbau, z. T. Zahnstangenabschnitte	Stark belastete Hauptlinie ohne bzw. mit wenigen Zwischenstationen. Zweiglinien zur Anbindung von Schullandheimen, Kasernen und für Deich- oder Festungsbau. Überwiegend Meterspur mit leichtem Oberbau in Kies- oder Muschelbettung.	Aufwendige, rein auf Höhengewinnung abgestimmte Trassierung. Zahlreiche Kunstbauten. Überwiegend Meterspur. Spezieller Oberbau mit Zahnstange, Zwangsschienen und Wandschutz. Auch Standseilbahnen	Stark verästeltes Netz. Hauptlinie ggf. zur Verbindung des Industrie- oder Hafengebietes mit dem Übergabebahnhof. Außer einem Rangierbahnhof zum Vorsortieren meist nur fiktive Tarifbahnhöfe. Trassierung im eng bebauten Gebiet in die Straßen integriert. Meter- oder Normalspur mit geringst mögl. Radien. Mittlerer bis schwerer Oberbau. Z. T. elektrifiziert.
Schwere Maschinen mit zugleich guter Kurvenläufigkeit. Stabil gebaute Güter- und Personenwagen aller Komfortstandards. Spezialwagen für Forst- oder Montanverkehr.	Leichte Fahrzeuge in hoher Anzahl zur Abdeckung der Verkehrsspitzen. Personenwagen aller Komfortstandards vom Sommer- bis zum Salonwagen. Früher Einsatz von Motorlokomotiven.	I. d. R. kleine Zahnradloks mit Vorstellwagen oder el. Triebwagen in mehrfacher Garnitur. Bei Standseilbahnen 2 miteinander verbundene Kabinen unterschiedlichster Antriebstechnik.	Kastendampflok und Rollböcke bzw. -wagen vorherrschend. Eigene Güterwagen nur für Stückgut- oder Binnenverkehr.
wie ländl. Erschließungsbahn, z. T. Ausflugsverkehr, zwangsläufig geringe Geschwindigkeit.	Saison- und witterungsbedingte Verstärkung eines geringen Grundangebotes, z. T. tideabhängig. Ggf. Bildung extrem langer Reisezüge und zusätzliche Fahrplanverdichtung.	Bei Ausflugsbahnen saison- und witterungsbedingtes Angebot. Zugfolge auf Sicht. Bei Standseilbahnen bedarfsorientierter Taktfahrplan.	Z. T. Personenverkehr. Im Güterverkehr kein festes Angebot, Fahrten nach Bedarf.
Meist als Nebenbahn	Zumeist als Kleinbahn. Z. T. Umkonzessionierung als Straßenbahn.	Als Klein- oder Straßenbahn	Als Kleinbahn oder beschränkt öffentliche Anschlußbahn, z. T. auch als Straßenbahn.
In öffentlichen Händen, fallweise auch anliegenden Betrieben.	Weitgehend im Gemeindebesitz	überwiegend im Gemeindebesitz. Oft als Kapitalanlage privat gegründet.	In Händen der Industrieanlieger, Hafenbetreiber und Gemeinden.
Brohltalbahn, Selketalbahn, Waldbahn Ruhpolding – Reit i W, Kleinbahn Steinhelle – Medebach, Kreisbahn Osterode – Kreiensen, einige Strecken der Westfälischen Landes-Eisenbahn sowie der sächsischen Schmalspurbahnen	Borkumer Kleinbahn, Inselbahn Juist, Inselbahn Spiekeroog, Inselbahn Wangerooge, Sylter Verkehrsgesellschaft, Strecke Esens – Bensenziel der Kreisbahn Aurich, Südstrecke der Rügenschon Kleinbahnen, Doberan – Heiligendammer Eisenbahn, Nebenbahn Rövershagen – Graal-Müritz, Kleinbahn Groß Möllen – Nest, Samlandbahn, Königsberg – Cranzer Eisenbahn, Chiemseebahn, einzelne Strecken der Kleinbahn Greifswald – Wolgast, Greifenberger Kleinbahnen, Kolberger Kleinbahnen	Petersbergbahn, Drachensfelsbahn, Niederwaldbahn Rüdeshelm – Niederwalddenkmal und Assmannshausen – Jagdschloß, Wendelsteinbahn, Bayerische Zugspitzbahn, Strecke Stuttgart – Degerloch der Filderbahn	Wandsbecker Industriebahn, Ottenser Industriebahn, Hohenlimburger Kleinbahn, Stadtbahn Forst, Industriebahn Halle, Spremberger Stadtbahn