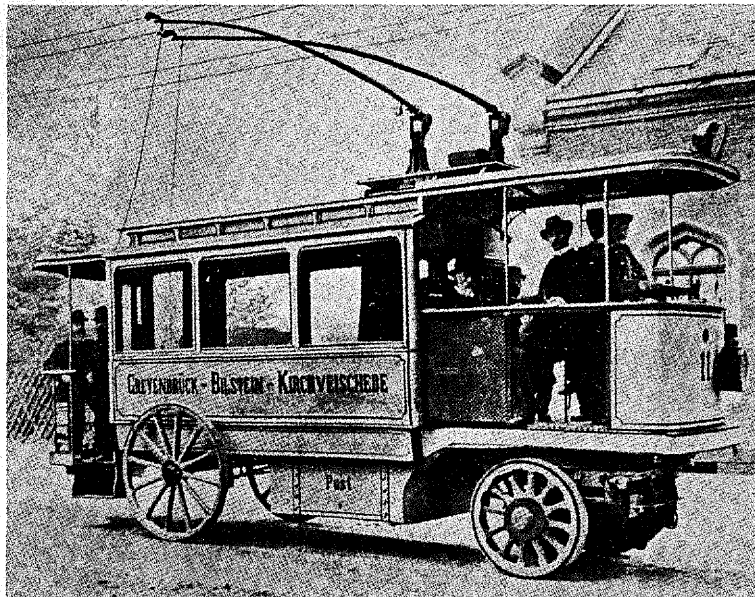


GBD



Die „Gleislosen Bahnen“ in Deutschland

- 1882 - 1929 -

(Die Geschichte eines Verkehrsunikums)

Herausgeber:

Günter Stetza
43 Essen-Ruhr
Henricistrasse 71

Günter Stetza: Die „Gleislosen Bahnen“ in Deutschland 1882 — 1929

Wenn um das Jahr 1970 herum — also etwa zu einem Zeitpunkt, da diese Schrift verfasst wird — die grosse, seit 1931 begonnene Ära des Oberleitungs-Omnibusses (Obus) in Deutschland nach einer relativ kurzen Epoche der Blüte zur Bedeutungslosigkeit verurteilt ist, erscheint es angetan, die Geschichte der „Gleislosen Bahnen“ in Deutschland als „erste Obus-Ära“ von 1882 bis 1929 der Vergessenheit zu entreissen, denn diese Entwicklung, die sich in nur 14 Orten vollzogen hat, bildet einen willkommenen Anlass für eine zusammenhängende und zeitgeschichtlich abgeschlossene Dokumentation. Von 1929 bis 1931 besteht also — so merkwürdig es klingen mag — keinerlei Zusammenhang zwischen den Anlagen der alten und der neuen Ära.

Dass die erste „Gleislose Bahn“ bereits 1882 im Strassenbild einer deutschen Stadt erschien, ist im Hinblick auf die Tatsache, dass es zu jener Zeit noch nirgendwo eine elektrische Strassenbahn in späterem Sinne gab, so bemerkenswert, dass man zur Begründung dieses Novums den Chronisten zu Worte kommen lassen sollte. So kann man in dem Standardwerk „Elektrische Bahnen“ (Siemens-Handbücher, 15. Bd.) folgende Definition für dieses Verkehrsmittel nachlesen:

„Da, wo ein gewisses Verkehrsbedürfnis vorliegt, wo aber die hohen Kosten einer Gleisanlage nicht aufgebracht werden können, hat man auch wohl gleislose Bahnen eingerichtet. Es werden elektrisch betriebene Fahrzeuge von einer Oberleitungsanlage aus gespeist. Die Leitungsanlage wird ähnlich wie bei Strassenbahnen, aber zweipolig ausgeführt, die Leitungsdrähte werden in einem Abstand von etwa 300 mm nebeneinander oder übereinander und isoliert voneinander aufgehängt. Zur Stromabnahme dienen Kontaktstangen mit Dickinson-Rollen, die von unten an den Fahrdrakt angedrückt werden und auf dem Dach gefedert und nach allen Seiten drehbar gelagert sind oder kleine Wagen, die auf den Speisedrähnen entlangrollen und von dem angetriebenen Fahrzeug gezogen werden. Die Kontaktstange bzw. die Leitung, die das Fahrzeug mit dem Stromabnehmer verbindet, ist so lang, dass das elektrische Fahrzeug Fuhrwerken und Hindernissen in den Strassen ausweichen kann. Sofern für beide

Fahrtrichtungen nur ein Leitungsstrang (Hin- und Rückleitung) vorhanden ist, muss bei Begegnung zweier elektrischer Fahrzeuge entweder das eine seine Kontaktstangen von der Leitung abheben, bis das andere vorbeigefahren ist, oder die beiden elektrischen Fahrzeuge tauschen ihre Stromabnehmer. Die Anlage getrennter Leitungen für jede Fahrtrichtung ist vorzuziehen. Luftweichen und isolierte Luftkreuzungen werden möglichst vermieden, da sie wegen der doppelpoligen Anordnung sehr verwickelt werden und leicht zu Betriebsstörungen Anlass geben. Aus diesem Grunde sind an den Streckenendpunkten Endschleifen anstelle von Weichenverbindungen üblich.

Eine Einführung in grösserem Umfange haben diese Verkehrsmittel in Deutschland nicht gefunden. In den letzten Jahren haben sich besonders englische Firmen bemüht, den gleislosen Betrieb einzuführen, aber auch hier blieb das Eingangsgebiet bisher auf Einzelfälle beschränkt. Als Massenverkehrsmittel kommt der gleislose Wagen nicht in Betracht. Die Betriebskosten einschliesslich Verzinsung, Abschreibung und Erneuerung sind für die beförderte Person, sehr gute Strassen vorausgesetzt, bei der gleislosen Bahn etwa ebenso hoch wie bei einer Strassenbahn.“

Der Obus (spätere Kurzbezeichnung für die „Gleislose Bahn“) ist eine deutsche Erfindung. Werner von Siemens erbaute den ersten Obus im Jahre 1882, der deutsche Ingenieur Max Schiemann folgte 1901 mit dem Bau einer verbesserten Ausführung. Dabei kamen sehr verschiedene Systeme der Stromentnahme bzw. der Fahrleitungs-Aufhängung zur Anwendung, deren Namen sich nach den jeweiligen Erfindern (z. B. Schiemann, Stoll) oder Lieferfirmen der Elektro-Industrie richteten.

Wie schon eingangs erwähnt, hat man sich in 14 verschiedenen deutschen Orten dieser „Gleislosen Bahn“ zur Befriedigung eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses bedient. Diese Anlagen seien nachstehend — ja nach Vorliegen von urkundlichem Material — mehr oder weniger eingehend beschrieben:

1. — Ahrweiler (1906—1919)

Im Mai 1906 wurde auf der 5,3 km langen Strecke Bad Neuenahr — Ahrweiler — Walporzheim ein „Gleisloser Bahnbetrieb“ (System Schiemann) mit 3 Motorwagen und 3 Anhängern aufgenommen (Abb. 1). Betriebsführerin war

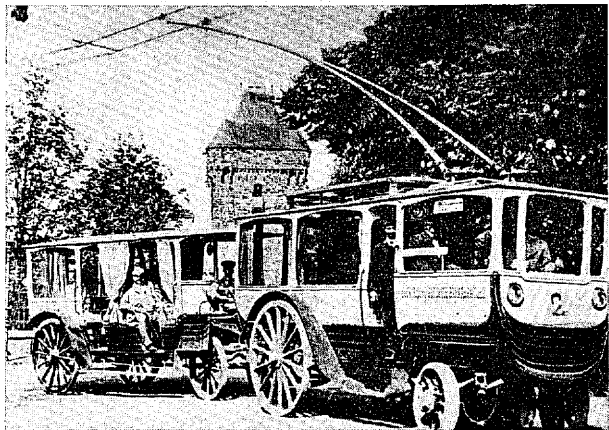


Abb. 1 — Ahrweiler

die „Elektrische gleislose Bahn Ahrweiler GmbH“. Neben der Personenbeförderung wurde auch ein bescheidener Güterverkehr mitbedient. Die Motorwagen mit dem Ein- und Ausstieg zwischen den beiden Achsen wogen nur 3 to (!) und konnten 26 Fahrgäste aufnehmen, im halboffenen Anhänger (Gewicht 1,5 to) fanden 18 Fahrgäste einen Sitzplatz. Die „Bahn“ diente zu einem wesentlichen Teil als besondere Attraktion des Kurbades Neuenahr, durch dessen Hauptstrasse die Linie führte. Die Reisegeschwindigkeit war mit 15 km/h für die damaligen Verhältnisse beträchtlich; die Wagenfolge war im allgemeinen halbstündlich.

Nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges 1914 konnte die Anlage verständlicherweise nur notdürftig unterhalten werden, ausserdem sank die Frequenz durch das Ausbleiben der Bad Neuenahrer Kurgäste so erheblich, dass von einer Wirtschaftlichkeit des Betriebes nicht mehr die Rede sein konnte. Daher musste die gesamte Anlage im Jahre 1919 wegen Überalterung und der Aussichtslosigkeit auf eine Wiederbelebung stillgelegt und abgebrochen werden.

2. — Altona (1911—1949)

Die am 2. Januar 1911 in Betrieb genommene „Gleislose Bahn“ in der damals noch selbständigen Stadt Altona (Elbe) war unter der Firmierung „Städtische Hafenbahn“ als *Hafenschleppbahn* eingerichtet worden. Sie diente auf einer Länge von 2,7 km als Schub- und Zughilfe für Pferdefuhrwerke mit einer 600 m langen Steilstrecke über den sogenannten Elbberg zum Altonaer Hafen. Für diesen besonderen Verkehrsbedarf standen 7 mit Einstangen-Stromabnehmern ausgerüstete Fahrzeuge (System Schiemann) zur Verfügung.

Das Eigenartige an dieser Altonaer Anlage, die zufolge ihrer besonderen Zweckbestimmung fast unabhängig vom übrigen Strassenverkehr ihr Dasein fristete, war, dass sie sich über das anfangs zitierte „Stichjahr“ 1929 hinaus behauptete und, wenn auch in desolatem Zustande, bis 1949 (!) in Aktion

blieb, dann jedoch wegen völliger Abnutzung (Abb. 2) stillgesetzt werden musste.

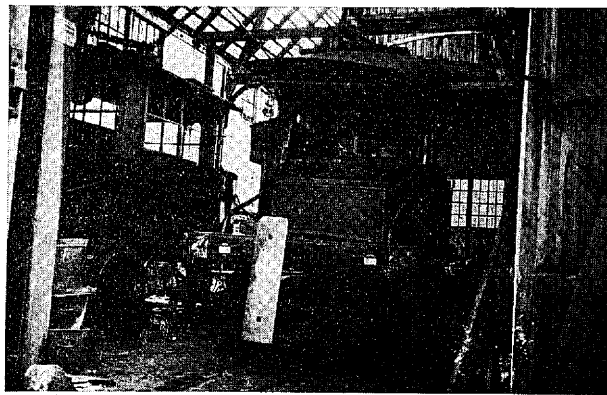


Abb. 2 — Altona — das Depot der Hafenschleppbahn kurz vor dem Ende der Bahn.

3. — Berlin

a) Halensee (1882)

Hierbei handelt es sich um die zeitlich *erste* der in Deutschland geschaffenen „Gleislosen Bahnen“, denn genau 1 Jahr nach Vorführung der weltbekannten ersten elektrischen Bahn in Berlin-Lichterfelde wurde am 29. April 1882 auf der Joachim-Friedrich-Strasse zu Berlin-Halensee eine nur 540 m lange Versuchsstrecke mit einer von Siemens entwickelten „Elektromote“ eröffnet. Das kleine Fahrzeug, auf dem nur wenige Personen Platz finden konnten, bezog seine elektrische Energie über einen Kontaktwagen, der, mittels eines Kabels mit der „Elektromote“ verbunden, auf den beiden Kupferfahrleitungen nachgezogen wurde. Der Antrieb erfolgte durch 2 unter dem Führersitz angeordnete Elektromotoren.

Dieser Halenseer Betrieb war zunächst als Demonstration für dieses damals neuartige Personenbeförderungsmittel eingerichtet worden; ein Linienverkehr wurde daher nicht durchgeführt, sondern der Betrieb nach einigen Wochen wieder aufgegeben.

b) Niederschöneweide (1904—1905)

Am 5. Dezember 1904 wurde die von der AEG (System Stoll) gebaute Strecke vom Berliner Vorortbahnhof Niederschöneweide-Johannisthal zum Ortskern von Johannisthal eingeweiht, in die man grosse Erwartungen setzte, da auf diese Weise der etwas abseits gelegene Vorort Johannisthal an den in Niederschöneweide befindlichen Eisenbahnhof angeschlossen

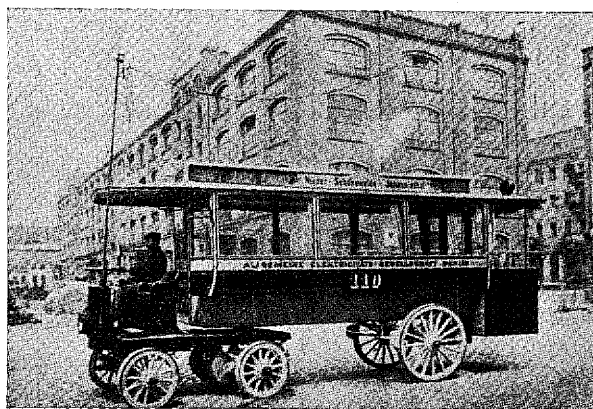


Abb. 3 — Berlin-Niederschöneweide

sen wurde. Hierbei wurde für die 2 Fahrzeuge die Bauweise des „aufgesattelten“ Wagenkastens (Abb. 3) gewählt, so dass gewissermassen ein Dreiachser entstand, bei dem die beiden Motoren zu je nur 9 PS Leistung auf die Hinterachse des vorn befindlichen „Drehgestelles“ einwirkten, während die letzte Achse das Hauptgewicht des Wagens aufzunehmen hatte. Die Höchstgeschwindigkeit mit 18 km/h war bei der genannten schwachen Motorleistung dennoch beachtlich. Die Fahrzeuge besaßen ein Fassungsvermögen von je 16 Sitz- und 4 Stehplätzen. Die Lenkung erfolgte, wie bei den ersten Automobilen, durch eine manuelle Verstellung der Achsschenkel des vorderen Radsatzes. Vom Fahrersitz aus führte eine senkrechte Stange, von der aus ein zweirädriger Kontaktwagen mittels Zugseil nachgezogen wurde.

Aber auch dieser Berliner „Gleislosen Bahn“ war — wie jener in Halensee — kein langes Dasein vergönnt, denn sie überlebte noch nicht einmal den Winter, in dem sie ihren Dienst aufgenommen hatte. Die Berliner Ostbahnen als Betriebsführerin der Anlage stellten schon im Februar 1905, also nach knapp 2 Monaten, als Folge des Winterwetters, dem die Fahrzeuge nicht gewachsen waren, den Betrieb ein.

c) Steglitz (1912—1914)

Ein wenig günstiger gestalteten sich dagegen die Betriebsverhältnisse bei der dritten Berliner Anlage einer „Gleislosen Bahn“, die am 20. April 1912 auf einer 1,8 km langen Strecke in Steglitz mit 3 Fahrzeugen ihren Dienst begann. Die Linie führte vom Bahnhof Steglitz zum Knausplatz und hatte an beiden Enden Anschluss an das bereits bestehende Berliner elektrische Strassenbahnnetz. Die Fahrzeit betrug nur 8 Minuten bei einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 25 km/h, jeder der 3 Wagen besaß ein Fassungsvermögen von 19 Sitzplätzen.

Da zu jener Zeit die technische und fahrzeugkonstruktive Entwicklung schon weit fortgeschritten war, entsprachen die 3 Wagen bereits in Aufbau und Aussehen den damaligen Pferde-Omnibussen. Eigentümerin der nach dem System Daimler-Stoll erbauten Anlage war die damals noch nicht zu Gross-Berlin gehörende Gemeinde Steglitz, die 3 Fahrzeuge waren von der „Daimler-Motoren-Gesellschaft“ in Marienfelde bei Berlin gebaut worden. Interessant bei dieser einspurig verlegten Strecke war, dass bei der Begegnung zweier

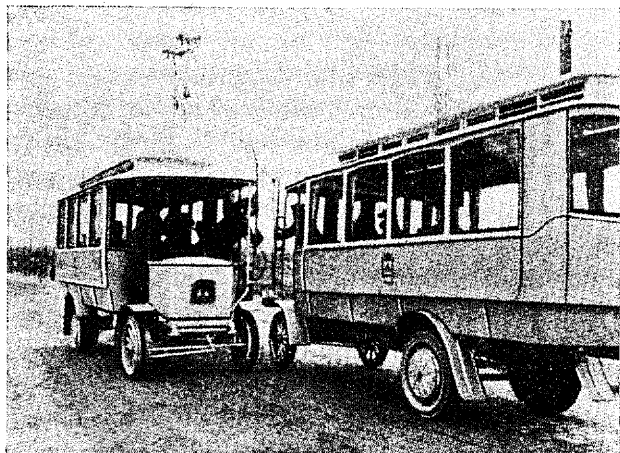


Abb. 4 – Berlin-Steglitz – Austausch der Kontaktwagen.

Wagen die Kontaktwagen einander ausgetauscht werden mussten (Abb. 4).

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges am 1. August 1914 setzte dem an sich verheissungsvollen Betrieb ein jähes Ende, denn mit der Mobilmachung wurde das gesamte Personal zum Wehrdienst einberufen, so dass am 31. Juli 1914 die Wagen zum letzten Male fuhren und kurze Zeit später auch die Fahrleitung demontiert wurde.

4. — Bielathal (1901—1904)

Von den mehreren im Lande Sachsen in Betrieb genommenen „Gleislosen Bahnen“ dürfte jene 4 km lange Linie von Königstein (Elbe) nach Bad Königsbrunn im Bielathal, dem sie ihren Namen verdankte, wegen ihrer gemischten Personen- und Güterbeförderung besonders interessant sein. Diese nach dem System Schiemann erbaute Anlage nahm am 10. Juli 1901 zunächst mit 2 Fahrzeugen den Personenverkehr auf der sehr kurvenreichen und mit Steigungen und Gefällen versehenen Strecke auf, aber dennoch wurde mit den Wagen eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 12 km/h erzielt, wobei auf den Gefällstrecken stromlos gefahren werden konnte.

Da sich der Betrieb einer guten Frequenz erfreute, wurden noch 2 weitere Fahrzeuge, jedoch jeweils verschiedener Bauart, in Dienst gestellt und kurze Zeit später auch die Güter- und Gepäckbeförderung dergestalt aufgenommen, dass einfache ein- oder zweiachsige „Karren“ an das Triebfahrzeug gehängt und von diesem geschleppt wurden, nachdem Fahrleitungsanschlüsse sowohl zum Güterbahnhof in Königstein als auch zu einer Papierfabrik in Bad Königsbrunn hergestellt worden waren. Bei Schneefall und Strassenglätte wurden zur besseren Überwindung des Reibungswiderstandes einfache „Gleitkufen“ unter die Räder des Gepäckanhängers geschnallt (Abb. 5), so dass auch der Winterbetrieb in vollem Umfange durchgeführt werden konnte.

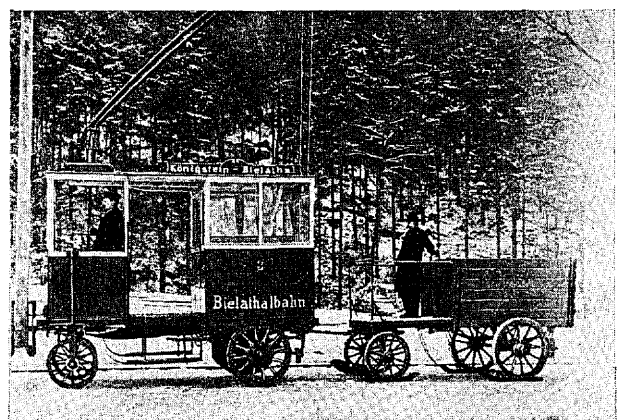


Abb. 5 – Bielathalbahn

Aber auch diese Bahn lebte nur knapp zwei Jahre, da sich herausgestellt hatte, dass die damals noch eisenbereiften Räder die benutzte Strasse in einem unvermutet starken Ausmass ruinierten und die 4 Fahrzeuge ebenfalls wegen der mangelhaften Federung unbrauchbar wurden. Schon 1904 wurde der Betrieb stillgelegt, doch gelang es dem Unterneh-

men, die gesamte Fahrleitungsanlage nach Wurzen zu verkaufen, wo man sich gerade mit dem Gedanken trug, ebenfalls eine „Gleislose Bahn“ ins Leben zu rufen (siehe unter „Wurzen“).

5. — Blankenese (1911—1914)

Da Blankenese, das — genau wie Altona — damals noch selbständig und von Hamburg unabhängig war, ein stark hügeliges Gelände aufweist, kam der Gedanke auf, den im Tal liegenden Bahnhof der Eisenbahn mit der 2,5 km entfernten Marienhöhe, wo ein Villenviertel entstanden war, durch ein elektrisch betriebenes Verkehrsmittel zu verbinden. Man wählte auch hier die Betriebsform einer „Gleislosen Bahn“ nach dem Schiemann-System, deren Betrieb am 12. August 1911 mit 2 Motorwagen eröffnet wurde. Die Strecke war einspurig angelegt an den beiden Endstationen mit Schleifen ausgerüstet worden. Die beiden etwas „hochbeinigen“ Fahrzeuge (Abb. 6) mit einem Leergewicht von nur je 3,1 to



Abb. 6 — Blankenese

konnten 20 Fahrgäste aufnehmen. Wegen der zu überwindenden Höhenunterschiede waren die Wagen mit 15 PS-Gleichstrom-Motoren ausgerüstet, mit deren Kraft eine Fahrgeschwindigkeit bis zu 18 km/h erzielt werden konnte, so dass sich für die 2,5 km lange Strecke eine Fahrzeit von 12 Minuten ergab.

Auch dieser Betrieb, der sich recht schnell und gut eingebürgert hatte, fiel dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges zum Opfer, denn unmittelbar nach der Mobilmachung wurde die Linie eingestellt.

6. — Bremen

a) Parkbahn (1910—1911)

Die Stadt Bremen gab 1910 ihre Genehmigung zum Bau einer „Gleislosen Bahn“ an die „Köhler Bahnpatente GmbH“, die ihrerseits eine neugegründete „Parkbahngesellschaft“ ver-

anlasste, einen solchen Betrieb mit 2 Fahrzeugen auf der rd. 3 km langen Strecke zwischen dem Bischofstor und dem Eisenbahnübergang an der Munte am bekannten Bürgerpark entlang einzurichten. Die Eröffnung des Betriebes fand am 8. September 1910 statt. Das System nannte sich demzufolge Lloyd-Köhler und bestand darin, dass ein mit mehreren Federn versehener komplizierter Stromabnehmer fest an der Fahrleitung angebracht und von den Fahrzeugen mitgeschleift wurde, so dass bei einer Begegnung der beiden Fahrzeuge angehalten werden musste. Dann wurden die Stromabnehmer mittels Steckkontakt ausgetauscht und jeder Wagen führte den Stromabnehmer des anderen Fahrzeuges wieder mit zurück. Dass sich ein so umständlicher und unzulänglicher Betrieb nicht allzu lange bewähren konnte, lag auf der Hand, darüber hinaus aber verursachten die eisenbeschlagenen Räder der beiden „Gleislosen“ derartige Störungen und Erschütterungen, dass sich die Anwohner der Parkallee und Remberti-Strasse massiert bei der Bremer Polizeidirektion beschwerten und damit schliesslich bewirkten, dass zum Jahresende 1911 der Betrieb eingestellt wurde.

b) Arsten (1910—1916)

Im gleichen Jahr und in der gleichen Stadt bildete sich die „Bremen-Arster Bahngesellschaft“, die — ebenfalls nach dem Lloyd-Köhler-System — eine 3,1 km lange „Gleislose Bahn“ mit 2 Fahrzeugen von der Strassenbahn-Endhaltestelle Arsterdamm bis zum Dorf Arsten in Betrieb nahm, aber hier traten die gleichen Misshelligkeiten wie bei der vorerwähnten „Parkbahn“ zutage, so dass auch dieses Unternehmen schon im Frühjahr 1912 den Betrieb einstellen musste, zumal auch die erhoffte Benutzung der Wagen sehr mager ausfiel (Abb. 7).

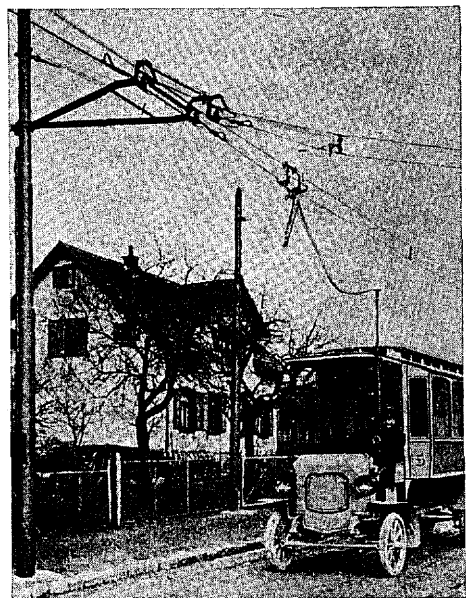


Abb. 7 — Bremen-Arsten

Immerhin war bei dieser Anlage mehr Optimismus zu verzeichnen, denn 1913 wurde die noch nicht abgebaute Strecke erneut unter der Firmierung „Gleislose Lloydbahnen Köhlers Bahnpatente GmbH“ in Betrieb gesetzt, doch musste diese Firma wegen der schwindenden Liquidität der Bahn schon 1914 an die Tochtergesellschaft der Bremer Strassenbahn,

die Bremer Vorortbahnen GmbH übergehen. Der Erste Weltkrieg mit seinen enormen Belastungen machte aber den Betrieb dieser „Gleislosen Bahn“ so unwirtschaftlich und überflüssig, dass er im Juni 1916 endgültig eingestellt und erst viel später durch eine Omnibuslinie ersetzt wurde.

7. — Breslau (1912)

Über den Betrieb in dieser Stadt ist leider so gut wie nichts bekannt. Hinzu kommt, dass durch die politische Abtretung Schlesiens im Jahre 1945 Nachforschungen sowie die Erlangung von Informationen über den zeitlich so weit zurückliegenden Vorgang aussichtslos sind und bleiben werden.

Nach einem Vortrag, den der damalige Direktor Nier der Dresdner Strassenbahn im Jahre 1913 gehalten hatte und über den glücklicherweise statistische Angaben der Nachwelt erhalten blieben, wurde am 1. Juli 1912 auf einer 4,3 km langen Strecke zum Vorort Brockau eine „Gleislose Bahn“ nach dem System AEG-Köhler mit 4 Motor- und 2 Schlepp-Fahrzeugen in Betrieb genommen, so dass in diesem Falle sogar eine im Strassenbahnbetrieb längst praktizierte Zugbildung durchgeführt werden konnte.

Wie lange sich diese Breslauer Anlage hat behaupten können, ist leider unbekannt geblieben.

8. — Dresden (1903—1905)

Unter der Bezeichnung „Haidebahn“ wurde am 24. März 1903 auf der 5,2 km langen Strecke für Personen- und Güterbeförderung von der Stadtgrenze Dresden bis zum Ausflugslokal „Zur deutschen Eiche“ am Königswald in der damals noch selbständigen Gemeinde Klotzsche eine „Gleislose Bahn“ nach dem System Schiemann-Stoll in Betrieb genommen. Die Fahrtdauer betrug 25 Minuten, eine in Klotzsche errichtete Kraftstation versorgte die Anlage mit Strom. Betriebsführerin der Bahn war ein eigens für sie ins Leben gerufenes Unternehmen, das sich stolz „Dresdner Geschäfts-Luxus- und Strassenbahnwagenfabrik Karl Stoll“ nannte. Die starke Frequenz liess es geboten erscheinen, 12 Fahrzeuge (in Sattelschlepper-Bauart mit lenkbarem vorderen Drehgestell) anzuschaffen mit der Originalität, daß die Hinterachse bei Winterwetter wahlweise gegen ein Achsgestell mit Schlitten-Kufen ausgetauscht werden konnte.

Aber trotz des wohlklingenden Namens der betriebsführenden Gesellschaft konnte sich auch diese „Gleislose Bahn“ nicht länger als knapp 2 Jahre behaupten. Erst viele Jahre, nachdem der Betrieb eingestellt und die gesamte Anlage abgebrochen worden war, nämlich 1911, erhielt der Vorort Klotzsche wieder eine Verkehrsverbindung mit der Mutterstadt durch Verlängerung einer Strassenbahnlinie.

9. — Eberswalde (1901)

Auch über diesen Betrieb mit einer „Gleislosen Bahn“, der nur den Charakter eines kurzlebigen Versuches gehabt hat, ist leider wenig bekannt. Irgendwann im Jahre 1901 wurde in der Kleinstadt Eberswalde bei Berlin eine nur 1 km lange Strecke zwischen dem exzentrisch gelegenen Bahnhof an der

Berlin-Stettiner Eisenbahn und dem Alsenplatz (Stadtmitte) nach dem System Lombard-Gérin (Frankreich) in Betrieb genommen, der sich jedoch von vorn herein als sehr störanfällig und unzulänglich erwies — vermutlich stand nur 1 Fahrzeug zur Verfügung, das sehr häufig ausfiel und die Reisenden es daher vorziehen mussten, sich zu Fuss oder mit einer Pferdedroschke zum oder vom Bahnhof zu begeben. Erst viele Jahre später wurde auf der gleichen Strecke eine elektrische Strassenbahn gebaut.

10. — Grevenbrück

a) Kalkbahn (1903—1907)

Von den beiden in der westfälischen Stadt Grevenbrück (Sauerland) errichteten „Gleislosen Bahnen“ wurde die erste als „Kalkbahn“ (System Schiemann) zum Transport von Kalksteinen und Schutt am 6. Dezember 1903 in Betrieb gesetzt. Sie war nur rd. 2 km lang und hatte die Aufgabe, die Transport-Verbindung zwischen dem Güterbahnhof Grevenbrück und einem Kalksteinbruch herzustellen. Dieser besonderen Transportaufgabe entsprechend wurde der ganze Betrieb mit nur einem Schleppfahrzeug durchgeführt, was sich auch als ausreichend erwies, denn von ihm konnten bis zu 6 mit Kalksteinen beladene Kasten-Anhänger gezogen werden, so dass sich ganz respektable Beförderungsleistungen ergaben. Da jedoch im Jahre 1907 der Kalksteinbruch abgetragen war, entfiel die Notwendigkeit des Fortbestandes dieser Bahn, so dass die Anlage abgebrochen werden konnte.

b) Bilstein (1904—1918)

Dem zweiten, ein halbes Jahr später (Juni 1904) eröffneten Betrieb einer „Gleislosen Bahn“ in Grevenbrück war ein besseres Schicksal und vor allem eine längere Lebensdauer beschieden, wahrscheinlich deshalb, weil die Bahn auf einer Länge von 8 km einem tatsächlichen Verkehrsbedürfnis auf der Überlandstrecke Grevenbrück — Bilstein — Kirchveischede Rechnung trug. Inspirator und Besitzer dieser Bahn war der Privatmann Willi Hüttenhain in Grevenbrück. Ebenfalls nach dem System Schiemann erbaut, standen 2 Triebfahrzeuge sowie ein Anhänger fast gleicher Bauart (Abb. 8 und Titelfoto) zur Verfügung. Es konnten je Wagen nicht

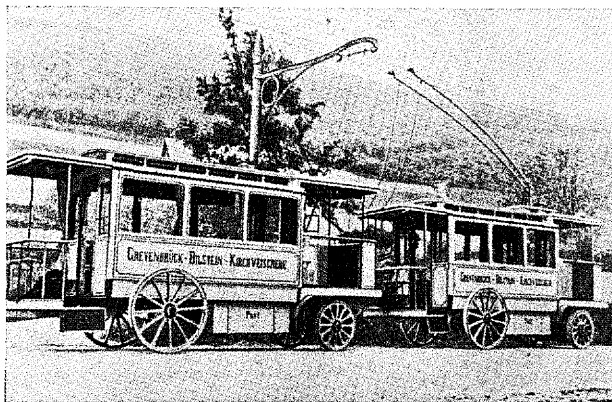


Abb. 8 — Grevenbrück (Bilstein)

nur 20 sitzende und 6 auf der offenen Plattform stehende Fahrgäste befördert werden, sondern der Bahn oblag zusätzlich die Postbeförderung, wofür unter den Wagenkästen zwischen den Achsen besondere „Post“-Behälter angeordnet

waren. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 18 km/h, was angesichts der damaligen schlechten Strassenverhältnisse erstaunlich war. Die gute Frequenz dieser „Gleislosen Bahn“ resultierte letzten Endes daraus, dass sie bis in den Ersten Weltkrieg hinein die einzige öffentlich bediente Verkehrsrelation zwischen den 3 genannten Orten bildete. Erst im letzten Kriegsjahr 1918 musste der Betrieb eingestellt werden, da wegen der zunehmenden Materialverknappung keine Ersatzteile für die Fahrzeuge mehr aufzutreiben waren.

11. — Heilbronn (1911—1916)

Über den Heilbronner Betrieb mit einer „Gleislosen Bahn“ ist, obgleich er in einen bereits etwas späteren Zeitraum fiel, verhältnismässig wenig bekannt. Auf einer 5,5 km langen Strecke zum damals noch nicht eingemeindeten Vorort Böckingen fuhren seit 1911 auf einer nach dem System Mercedes-Stoll konstruierten Anlage 4 Motorwagen, die sich in Ermangelung einer anderen Verkehrsmöglichkeit bis in den Ersten Weltkrieg hinein behaupten konnten.

Auch bei diesem Betrieb waren kriegsbedingter Materialmangel sowie die fortschreitende Zerstörung der seinerzeit für die schweren Fahrzeuge völlig ungeeigneten Strassendecken die Gründe, die zur Stilllegung der Bahn im Jahre 1916 geführt hatten.

12. — Langenfeld (1904—1908)

Der Umstand, dass die in der Nähe von Düsseldorf liegende aufstrebende Industriestadt Monheim keinen eigenen Bahnhof besass und die Haupteisenbahnstrecke Düsseldorf — Köln erst in dem 5 km entfernt liegenden Ort Langenfeld (Rhld.) zu erreichen war, bildete die Grundlage für den Plan, diese empfindliche Verkehrslücke mit einer „Gleislosen Bahn“ zu schliessen. Anfang Mai 1904 wurde daher auch hier eine solche Anlage nach dem Schiemann-System in Betrieb genommen, die sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr zwischen Langenfeld und Monheim diente (Abb. 9). Der Güterverkehr, der sich durch besonders schwere

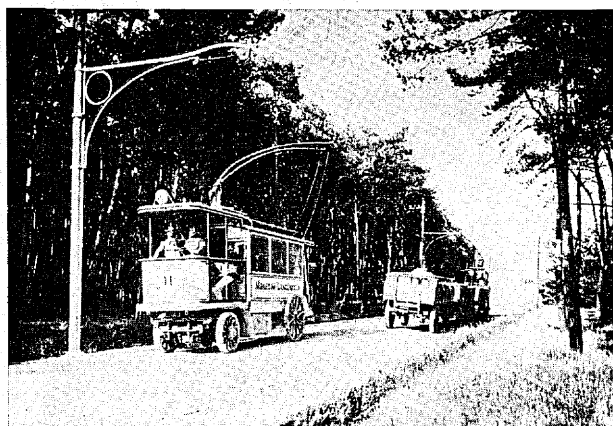


Abb. 9 — Langenfeld

Lasten als Zubringergut zum Güterbahnhof Langenfeld auszeichnete, strapazierte jedoch die befahrene und nur 7 m breite Landstrasse in einem derartigen Ausmass, dass es alsbald geboten erschien, dieses Verkehrsmittel durch Schienenfahr-

zeuge zu ersetzen — es wurde die „Kleinbahn Langenfeld-Monheim-Hitdorf“ von seiten des „Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerkes“ (RWE) gebaut, die am 5. Dezember 1908 in Betrieb genommen wurde und von diesem Tage an die Obliegenheiten der „Gleislosen Bahn“ sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr übernahm. Der Wagenpark bestand aus einem Personenwagen für 25 Fahrgäste nebst einem gleichgrossen Anhänger sowie einem Güterzugwagen (Lokomotive) nebst 4 offenen Güterwagen.

13. — Ludwigsburg (1910—1914)

Von allen bisher beschriebenen „Gleislosen Bahnen“ dürfte die Ludwigsburger Anlage, die nach dem System AEG-Köhler errichtet wurde, die umfangreichste gewesen sein, denn sie bestand aus zwei sich gabelnden Linien mit nicht weniger als 15,1 km Streckenlänge und bediente somit das gesamte Verkehrsaufkommen in dieser württembergischen Residenzstadt.

Zunächst wurde im Jahre 1910 die 10,6 km lange Linie vom Bahnhof durch die Innenstadt nach Ossweil und Aldingen mit 6 Motor- und 3 Beiwagen in Betrieb genommen, die erhebliche Steigungen zu überwinden hatte und vor allem von Ausflüglern in die nahen Höhen von Ossweil und Hochberg in Anspruch genommen wurde. Der Betrieb des Unternehmens „Ludwigsburger Oberleitungs-Bahnen“ spielte sich so gut ein, dass sich sogleich die Bürger des ebenfalls als Ausflugsziel beliebten Höhenortes Hoheneck darum bemühten, gleichfalls eine solche „Gleislose Bahn“-Verbindung zu bekommen. So wurde bereits ein Jahr später am „Schwätzbänkle“-Eck, das auf diese Weise zu einem Verkehrsknotenpunkt besonderer Art wurde (Abb. 10), ein Abzweig mit der zwei-

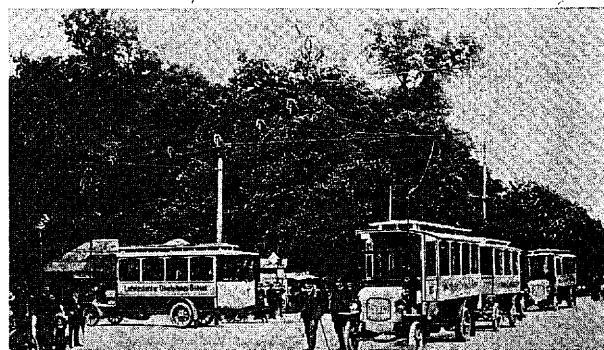


Abb. 10 — Ludwigsburg — Umsteigeverkehr am „Schwätzbänkle“

ten Strecke zum Heilbad Hoheneck mit einer Länge von 4,5 km gebaut und in Betrieb genommen. Fahrzeuge für diese neue Strecke wurden nicht mehr beschafft, da das bereits vorhandene Rollmaterial ausreichte und vom Bahnhof Ludwigsburg aus abwechselnd beide Strecken befuhr. Am „Schwätzbänkle“ herrschte dann stets ein reger und der damaligen Zeit gemässer Umsteigeverkehr.

Aber leider brachte auch diesem in der Tat lukrativen und zukunftssträchtigen Betrieb der Ausbruch des Ersten Weltkrieges den Todesstoss, denn Personalmangel und die Forderung nach Beschlagnahme der Kupferfahrleitung erlaubten eine Fortführung nicht mehr, so dass beide Linien unmittel-

bar nach Kriegsausbruch eingestellt und abgebrochen werden mussten.

14. — Wurzen (1905—1929)

Von allen „Gleislosen Bahnen“-Betrieben hat sich — von der Hafenschleppbahn Altona abgesehen — die Anlage in Wurzen (Sachsen) am längsten behauptet; sie war allerdings eine reine Industriebahn, die ihre Entstehung einem Zufall verdankt.

Als nämlich im Jahre 1904 die sächsische Bielathal-Bahn ihren Betrieb einstellen musste (siehe dort), ergab sich die sehr günstige Gelegenheit, die gesamte und noch gut erhaltene Fahrleitungsanlage zu erwerben und sie zur Grundlage eines 2,5 km langen Gütertransportbetriebes zwischen Bahnhof Wurzen und Stadtzentrum zu machen, wobei das gleiche System wie bei der Bielathalbahn, nämlich Schiemann, zur Anwendung gelangte und dessen Eröffnung im März 1905 stattfand. Lediglich die Fahrzeuge, d. h. 2 Schlepp-Triebwagen, wurden neu beschafft, die je bis zu 5 Lastanhänger ziehen konnten. Dieser Betrieb bewährte sich über den Ersten Weltkrieg und die nachfolgenden Inflationsjahre hinweg und wurde erst im Jahre 1929 wegen der inzwischen eingetretenen völligen Überalterung eingestellt.

Der Ergänzung halber sei an dieser Stelle eingeflochten, dass in der Nähe, und zwar in *Grossbauchlitz*, noch eine zweite, wenn auch kleinere und unbedeutendere gleislose Industriebahn unter dem Namen „Mühlenbahn“ von nur 1 km Länge zwischen 1905 und 1914 mit nur einem Schleppfahrzeug verkehrte, der die Aufgabe oblag, Mehl- und Getreidetransporte

durchzuführen. Auch die Fahrleitung dieser Bahn dürfte aus dem Verkaufsbestand der Bielathalbahn hervorgegangen sein.

Wie die Darlegung aufzeigt, waren die „Gleislosen Bahnen“ der Ära von 1882 bis 1929 nur eine mehr oder weniger kurze Zeiterscheinung und bildeten in den meisten Fällen nur den Charakter von Versuchen. Zum einen war die technische Fahrzeug-Entwicklung, vor allem hinsichtlich der Wagenbereifung, noch in den Anfängen, zum anderen stand der damalige Strassen-Zustand in einem sehr schlechten Verhältnis zu diesen relativ „schweren“ Fahrzeugen und schliesslich hinderte auch der Kriegsausbruch 1914 die technische Weiterentwicklung unabhängig von der Personal- und Materialknappheit jede Fortentwicklung dieses besonderen Verkehrsmittels, das schliesslich ein „Unikum“ blieb.

Der unglückliche Ausgang des Krieges und die nachfolgende Inflation erlaubten es nicht mehr, an die begonnenen Erfahrungen, die eigentlich recht ermutigend waren, anzuknüpfen. Mitte der 20er Jahre trat dann das Auto und analog mit ihm der Autobus seinen Siegeszug an und ein Wiederaufleben der ersten Obus-Ära war vollkommen gegenstandslos geworden.

Als dann 1931 eine neue, zweite Obus-Ära in Deutschland ihren Anfang nahm, vollzog sich *diese* Entwicklung freilich schon unter völlig anderen technischen, wirtschaftlichen, verkehrsstrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen, die dann natürlich grössere Ausmasse und Erfolge garantierten.