

Zu diesem Buch

Am 23. November des Jahres 1977 waren 80 Jahre seit dem Tage, an dem in Darmstadt die erste elektrische Straßenbahn fuhr, vergangen. Zwar verkehrte bereits seit 1886 zwischen Darmstadt und Griesheim sowie Eberstadt und seit 1890 auch nach Arheilgen eine dampfgetriebene Vorortbahn, doch hatte diese für den innerstädtischen Verkehr nur eine untergeordnete Bedeutung. Erst die am 23. November 1897 eröffneten beiden ersten Linien der damaligen städtischen Straßenbahn waren geeignet, den Wünschen der Darmstädter Bevölkerung entgegenzukommen.

Nachdem viele Jahre lang eine Ausdehnung des kleinen Straßenbahnnetzes infolge der ablehnenden Haltung der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, der die drei Dampfbahnlinien seit 1895 gehörten, unmöglich war, konnte infolge der nach der Gründung der damaligen Hessischen Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft (HEAG) erzielten Freizügigkeit in der Benutzung der Darmstädter Straßen für die Straßenbahn von 1912 an das Netz in dem erforderlichen Umfang ausgebaut werden. Trotz einiger Rückschläge im Ersten Weltkrieg und in der Nachkriegszeit entwickelte sich die Darmstädter Straßenbahn unter der Regie der HEAG zu einem leistungsfähigen Verkehrsmittel, das sowohl den innerstädtischen Belangen genügt als auch den früher durch die Dampfbahn bedienten wichtigen Vororten Griesheim, Eberstadt und Arheilgen, seit 1936 auch Seeheim und Jugenheim gute Verbindungen nach Darmstadt bietet. Aus den beiden ursprünglichen nur 6,3 km langen Strecken ist bis 1936 ein ausgedehntes Netz von rund 40 km Länge geworden.

Der Zweite Weltkrieg brachte abermals schwere Rückschläge für die HEAG und ihre Straßenbahn. Trotz größter Schwierigkeiten wurde nach Kriegsschluß der Wiederaufbau in Angriff genommen und bis 1957 soweit vorangebracht, daß im wesentlichen wieder ein Straßenbahnverkehr im Vorkriegsumfang möglich war. Wenn auch nach dem Zweiten Weltkrieg einige kurze Streckenabschnitte auf Busverkehr umgestellt wurden, wodurch das Schienennetz auf 34 km Länge schrumpfte, so kann doch mit Genugtuung festgestellt werden, daß das Schwergewicht des innerstädtischen und des Überland-Verkehrs zweifellos bei der Straßenbahn liegt. Es sind erfreulicherweise auch keine Anzeichen vorhanden, daß sich dies künftig ändern könnte.

Trotz ihrer positiven Einstellung zur Straßenbahn hat die HEAG es nicht versäumt, dort, wo es angebracht ist, Omnibus-Linien einzurichten, die das Straßenbahnnetz in sinnvoller Weise ergänzen. Der früher als dritte Verkehrssparte durchgeführte Obusverkehr wurde vor einigen Jahren eingestellt.

Es war ein glücklicher Umstand, daß die vorliegende Veröffentlichung, die sich vorwiegend mit der Geschichte des Darmstädter elektrischen Straßenbahn-Betriebes befaßt und die alte Dampfbahn nur zur Vervollständigung der Berichterstattung behandelt, 1977 rechtzeitig zum 80jährigen Bestehen der elektrischen Straßenbahn in Darmstadt erscheinen konnte. Dem Verfasser, der längere Zeit in Darmstadt gelebt hat, war es eine besondere Freude, die Ermittlungen, die zur Abfassung des Berichts nötig waren, durchzuführen, da es sich in Darmstadt um einen sehr lebendigen Straßenbahnbetrieb mit besten Zukunftsaussichten