

Nein, nicht von großen, die Zentren der Welt verbindenden Zügen mit klangvollem Namen und verwöhntem Reisepublikum, nicht von dahinrasenden, durch Tausende von Pferdestärken vorangetriebenen Schienengiganten, nicht von eleganten Schnelltriebwagen und dem prunkenden Komfort von Speisesalon, Aussichtswagen oder Schlafkabinett soll hier die Rede sein — nein, diese Seiten sollen allein ihr gewidmet werden, der bescheidensten unter allen Kategorien von Schienenfahrzeugen — der Kleinbahn. Ist sie nicht seit eh und je eine liebenswerte Erscheinung unseres Eisenbahnwesens? Sie, die ein wenig zurückgebliebene, vernachlässigte, etwas einfältige und deshalb doppelt geliebte Tochter der großen Mutter Eisenbahn?

Freilich, ihre Bescheidenheit, ihre Unscheinbarkeit, hat seit alters kaum mehr als zu Spott, zu behaglichem Schmunzeln, zu verständnisvollem Lächeln und liebenswürdigem Verstehen herausgefordert und dem Karikaturisten Stoff in Hülle und Fülle für boshafte Glossen geliefert. Aber eben darum haben wir sie geliebt, wegen dieser einmaligen Mischung von Sachlichkeit und Grotteske, von Technik und Romantik, von Fortschritt und Altertümelei, eben wegen dieses alten Lokomotivchens, wegen der kleinen hölzernen Wagen, wegen des Gebots, das Blumenpflücken während der Fahrt zu unterlassen. Es war die Gemütlichkeit, die Beschaulichkeit, die Ruhe in der Bewegung, die über der Kleinbahn und ihrem ganzen Betrieb lag und die uns alle die Wahrheit des an den Eingang unseres Buches gestellten Zitates spüren ließ.

Ja, sie war von Gott, die Geruhsamkeit der Kleinbahn. Man muß mit ihr aufgewachsen, man muß neben ihren Schienensträngen groß geworden sein, um die ganze Tragweite dieses Vergleichs ermessen zu können. Unter diesem Gesichtspunkt ist es freilich kein Wunder, daß sie nicht mehr in die heutige Zeit, in der auch der alte Gott von seinem angestammten Platz vertrieben wird, hineinpaßt, ja offensichtlich als Fremdkörper im Leben steht. Sie ist nicht in der Lage, schon aus der ganzen Art ihres Baus und ihrer Betriebsweise heraus, mit der Hast, der Eile, der Unrast und Unstetigkeit unserer Tage Schritt zu halten. Gegen die Konkurrenz des Kraftwagens muß sie kläglich unterliegen. Der Fortschritt der Zeit hat sie zum Tode verurteilt und es gibt keine Instanz, die in der Lage wäre, sie von der Vollstreckung dieses Richterspruches zu begnadigen. Sie werden verschwinden, die letzten Kleinbahnen, die noch in Betrieb stehen. Die Mehrzahl hat bereits die Pforten ihrer Bahnhöfe geschlossen, die Tore des Maschinenschuppens dicht gemacht und die Gleise abgebaut. Gras, Unkraut, Gestrüpp wuchern dort, wo früher der „Feurige Elias“, die „Bimmelguste“, der „Ententöter“, das „Reichelsheimer Lieschen“, der „Heidekrautexpress“ oder wie immer ihre liebevolle Bezeichnung lautete, lustig angebimmelt und gepfiffen kamen. Es mag sentimental klingen, wenn man am Ende dieses fest umrissenen Kapitels der Verkehrsgeschichte etwas wehmütig wieder einmal der guten alten Zeit nachtrauert, von der manche behaupten, es habe sie nie gegeben, sie sei nur eine Fiktion.