

Günter König

Aus der Geschichte der meterspurigen Lokalbahnen im Raum Ludwigshafen am Rhein (Teil 1)

Der nachfolgende Artikel entstand im Zusammenhang mit der Erforschung der Geschichte der früher im Viernheimer Museum der DGEG und heute in Bruchhausen-Vilsen bewahrten Gelenkdiesellokomotive V 29 952. Noch kurz vor der Stilllegung der Bahnen ließ die DB diese technikgeschichtlich interessante Lokbaureihe konstruieren. Der Artikel verwendet Material aus Kommunalarchiven und Katasterämtern sowie zeitgenössischen Zeitungsmeldungen, die wörtlich zitiert und – soweit möglich – ergänzt wurden. Zur Entsprechung an die Lesegewohnheiten wurden lediglich Orthographie und Interpunktion der heutigen (alten) Rechtschreibung angepaßt. Eine systematische Quellenkritik konnte nicht stattfinden, und vieles bleibt noch im dunkeln. Daher steht die Geschichte dieser Bahnen weiterhin aus. Auch wurde auf die Darstellung der Betriebsmittel weitgehend verzichtet. Aufgrund der sehr guten Quellenlage ist umfangreiches Material vorhanden, so daß der Beitrag auf mehrere Ausgaben verteilt werden muß. Er soll münden in einen fast fertiggestellten Beitrag über Diesellok V 29 01 des DEV. Ergänzungen von DME-Lesern und besonders Bildmaterial für die Fortsetzungen nehmen Autor und Redaktion noch sehr gerne entgegen. Außerdem freuen wir uns schon jetzt auf Ihre Korrekturen und Ergänzungen.

Vorgeschichte – Stadtgeschichte

Die Geschichte der Lokalbahnen ist eng mit der Stadtgeschichte Ludwigshafens verbunden. Als am 11. 7. 1847 die erste Eisenbahn im linksrheinischen Bayern eröffnet wurde, gab es den Ort Ludwigshafen noch nicht. Folgerichtig hieß die Bahn: Rheinschanz-Bexbacher Eisenbahn, die Keimzelle der pfälzischen Ludwigsbahn, der späteren Pfalzbahn. Der Bahnhof an der Rheinschanze, einer Ansammlung von wenigen Häusern an einem Schiffsbrückenkopf ins Ausland, nach dem im Großherzogtum Baden gelegenen Mannheim, lag in der Gemarkung Friesenheim. Dort gab es auch einen Hafen, in dem Kohlen von der Eisenbahn auf Rheinschiffe verladen werden konnten.

Fünf Jahre später genehmigte der Bayerische König Maximilian II. mit Dekret vom 27. 12. 1852 die Bildung der selbstständigen Gemeinde Ludwigshafen mit 1.520 Einwohnern. Sieben Jahre später, zum 8. 11. 1859 erhielt die Gemeinde die Stadtrechte. Bis zum Jahresende 1890 war Ludwigshafen schon auf 29.000 Einwohner gewachsen. Das bis dahin selbständige Friesenheim wurde am 1. 1. 1892 mit rund 4.500 Einwohnern nach Ludwigshafen eingemeindet, Mundenheim folgte am 1. 12. 1899. Nach Volkszählungen hatte Ludwigshafen 1895 noch 39.779 Einwohner und 1900 schon 61.796. Mit den Eingemeindungen von Edigheim, Oppau und Maudach auf Erlaß des Reichsstatthalters von Bayern am 1. 4. 1938 wuchs Ludwigshafen noch einmal. Nach dem Wiederaufbau in den fünfziger Jahren und den Eingemeindungen von Rheingönheim und Ruchheim hat Ludwigshafen seine heutige Größe mit ca. 170.000 Einwohnern erreicht.

Für diese Entwicklung war ein wirtschaftspolitischer Fehler Mannheims maßgeblich. Dort hatte Friedrich Engelhorn 1861 eine Teerfarbenfabrik gegründet und stellte seit 1862 chemische Produkte her. Aus dieser Fabrik ging am 6. 4. 1865 die Badische Anilin- & Soda-Fabrik (BASF) hervor. Der Mannheimer Gemeinderat verweigerte am 12. 4. 1865 der expandierenden Firma wegen des von ihr ausgehenden Gestanks weitere Geländekäufe auf Mannheimer Gebiet. Ludwigshafen erkannte die Chance: Am 21. 4. gab der Stadtrat und am 8. 5. 1865 die Bayerische Regierung grünes Licht für

die Industrieansiedlung auf der linken Rheinseite. Bereits am 15. 5. begann man mit dem Bau der Fabrik, und schon bald trug der vorherrschende Westwind zwar Rauch und Abgase der Anilinfabrik nach Mannheim, die Gewerbesteuer und die aufstrebende Wirtschaftskraft blieben jedoch im bayerischen Ludwigshafen.

In der Folgezeit siedelten noch weitere chemische Fabriken in Ludwigshafen an: 1878 Grünzweig & Hartmann, 1886 Knoll, 1891 Raschig, 1896 Woellner. Außerdem gab es in Mundenheim bereits seit 1851 die Firma Giuliani. Ludwigshafen wurde Chemiestadt und zog immer mehr Arbeiter an. Allein die BASF beschäftigte in Spitzenzeiten mehr als 60.000 Menschen. Die meisten Arbeiter kamen aus dem Umfeld der Stadt und mußten bis zu 10 km Weg zu Fuß oder mit Fuhrwerken pendeln. Dies ließ den Plan reifen, die Verkehrsverhältnisse durch Straßenbahnen zu verbessern. Ab 2. 6. 1878 verkehrte in den Kernbereichen Mannheims und Ludwigshafens die privat betriebene, regelspurige Pferdebahn. Sie konnte aber die Nachfrage im Berufsverkehr nicht ausreichend befriedigen, insbesondere konnte die relativ langsame Pferdebahn das Umland nicht erschließen.

Deshalb baute die Pfalzbahn meterspurige Lokalbahnen ins Umland. Die Strecken Ludwigshafen – Dannstadt und Ludwigshafen – Frankenthal wurden am 15. 10. 1890 eröffnet. Die Strecke nach Frankenthal wurde am 1. 7. 1891 bis Großkarlbach verlängert, die nach Dannstadt am 1. 3. 1911 bis Meckenheim. Sie entsprachen den Verkehrsbedürfnissen und sollten sich als außerordentlich wichtige Träger im SPNV erweisen, mit langen Arbeiterzügen und vergleichsweise geringem Güterverkehr. Ein 1903 (12) erschienenes Buch beschreibt dies:

„Die Hauptbahn von Ludwigshafen am Rhein nach Frankenthal läßt die östlich von ihr gelegenen Ortschaften Friesenheim, Oppau und Edigheim unberührt und ist für zahlreiche, in den Fabriken von Ludwigshafen am Rhein, Mannheim und Frankenthal beschäftigte Arbeiterbevölkerung dieser Orte schwer benützlich. Das Bedürfnis einer Bahnverbindung sowohl dieser Ortschaften wie auch jener südwestlich von Ludwigshafen gelegenen größeren Orte Maudach, Mutterstadt, Fußgönheim und Dannstadt mit den genannten Fabrikstädten mach-

te sich immer mehr geltend, so daß schon im Jahre 1885 von der Bahnverwaltung beschlossen werden konnte, den Bau und Betrieb derjenigen Straßenbahnen in der Pfalz, für welche ein wirkliches Verkehrsbedürfnis vorlag, selbst zu betätigen.

Für den Beschluß war u. a. die Erwägung maßgebend, daß bei der geographischen Lage der bestehenden Bahnen das neu hinzutretende Verkehrsmittel der Straßenbahnen, welches in erster Linie die bequeme und billige Verbindung der Industriezentren mit der landwirtschaftlichen und Arbeiterbevölkerung der näheren Umgebung bezweckt, vielfach in direktem Verkehr Wettbewerb gegen die vorhandenen Linien treten werde, so daß sowohl im Interesse des planmäßigen Ausbaues und einheitlichen Betriebs des pfälzischen Bahnnetzes wie auch im allgemeinen Interesse lag, wenn die Bahnen dieser Art durch die bereits bestehenden Bahngesellschaften zur Ausführung kamen.

Von den anfangs in Aussicht genommenen Linien konnte nur denjenigen größere Berechtigung zuerkannt und besseres Gedeihen in Aussicht gestellt werden, welche sich auf die nähere Umgebung Ludwigshafens beschränkten. Hiervon kam zunächst die Linie Ludwigshafen über Mundenheim nach der Dannstadter Höhe in Betracht. Die drei Nachbarorte Mundenheim, Maudach und Mutterstadt haben außer einer wohlhabenden landwirtschaftlichen auch eine zahlreiche Arbeiterbevölkerung, welche in den vielen Fabriken und gewerblichen Großbetrieben von Ludwigshafen und Mannheim regelmäßigen und lohnenden Verdienst findet. Auch aus den in nächster Nähe der Endstation gelegenen Ortschaften Dannstadt, Schauernheim, Asselheim (gemeint ist Assenheim, d. Aut.), Hochdorf, Alsheim und Fußgönheim verkehrt eine allerdings geringere Anzahl von Personen behufs ständiger Beschäftigung regelmäßig mit den beiden Städten. Ferner ist ein bedeutender Marktverkehr aller vorgenannten Orte hierher gerichtet, zu dem noch der amtliche Verkehr der wichtigsten Gemeinden mit dem 1886 errichteten Königlichen Bezirksamt Ludwigshafen hinzutritt. Wenn auch die Orte Mundenheim und Mutterstadt schon Hauptbahnhaltstationen (letztenannte ist der heutige Bf Limburgerhof, d. Aut.) besaßen, so kamen diese doch für den starken Arbeiter- und Marktverkehr aus verschiedenen Gründen nur wenig in Betracht. Es unterlag keinem Zweifel, daß dem Bedürfnis nur eine mitten durch die Ortschaft führende Bahn zu genügen vermochte, wie auch die Verbindung mit Mannheim durch die Errichtung der Station am Aufgang zur Rheinbrücke wesentlich erleichtert werden konnte. So durfte ein reger Personenverkehr erwartet werden, gegen den allerdings der Güterverkehr weit weniger in die Waagschale fiel.

Ähnlich lagen die Verhältnisse für eine Linie zwischen Ludwigshafen und Frankenthal, für welche der lebhafteste Verkehr der in den Zwischenorten wohnenden Fabrikbevölkerung mit Ludwigshafen, Mannheim und Frankenthal eine rege Benützung des neuen Verkehrsmittels in Aussicht stellte. Da aber auch die westlich von Frankenthal gelegenen Ortschaften, wie insbesondere Heßheim und Heu-

chelheim einen erheblichen Teil ihrer Bevölkerung in die Frankenthaler Fabriken entsenden und auch die ferner gelegenen Orte Dirmstein, Gerolshelm, Laumersheim und Großkarlbach sowohl mit Frankenthal als auch mit Ludwigshafen und Mannheim in regem Verkehr stehen, so war zugleich die Weiterführung der Linie über Frankenthal hinaus in westlicher Richtung geboten, wenn auch für diese Teilstrecke wesentlich ungünstigere Ergebnisse, besonders im Personenverkehr, zu gewärtigen waren.

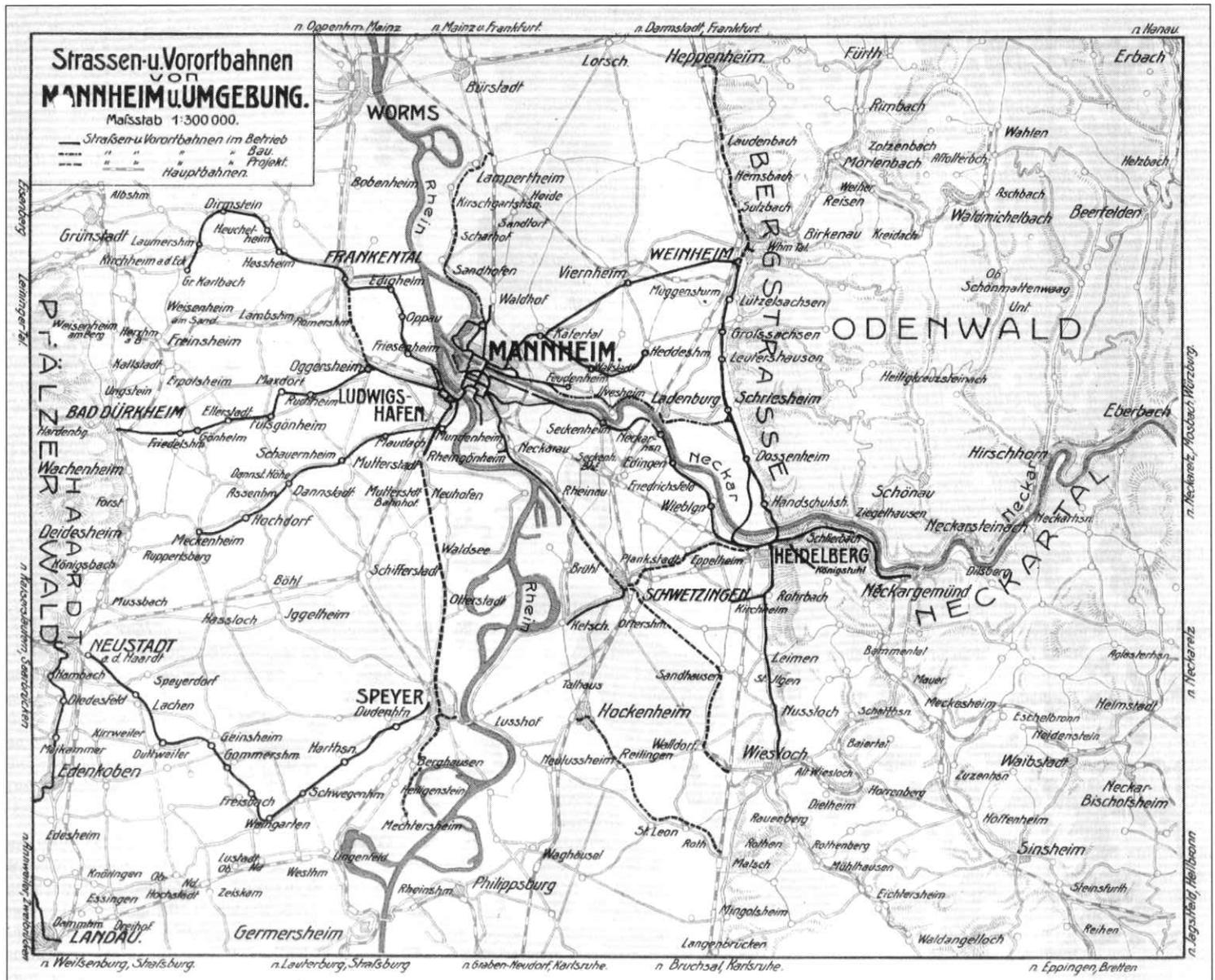
Nach umfangreichen Vorarbeiten konnten im Sommer 1887 die generellen Projekte der beiden von Ludwigshafen ausgehenden Lokalbahnen vorgelegt werden, so daß sich schon im Herbst desselben Jahres zusammentretende Landtag wegen der Bewilligung der gesetzlichen Zinsgewährleistung mit ihnen befassen konnte. Nachdem die Staatsregierung durch Gesetz vom 26. April 1888 zur Übernahme der Zinsgarantie ermächtigt worden war und die im November des gleichen Jahres vorgelegten Detailprojekte der beiden Linien Genehmigung gefunden hatten, konnte nach Behebung verschiedener Schwierigkeiten im Grunderwerb im Spätjahr 1889 mit dem Bau der Linie nach Dannstadt und im Frühjahr 1890 mit dem Bau der Linie nach Großkarlbach begonnen werden. Die Bauar-

beiten nahmen so raschen Fortgang, daß die erstgenannte Linie sowie die Teilstrecke Ludwigshafen – Frankenthal bereits am 15. Oktober 1890 eröffnet werden konnten; am 1. Juli 1891 wurde alsdann der Betrieb auf der ganzen Linie Ludwigshafen – Frankenthal – Großkarlbach aufgenommen.

Beide Linien sind eingleisig (Die Strecke von der Brückenstation bis zum Hauptbahnhof Ludwigshafen wird seit Mai 1902 unter Mitbenützung eines der Stadtgemeinde gehörigen, früher der Pferdebahn dienenden Gleises in Gemeinschaft mit der elektrischen Straßenbahn Mannheim – Ludwigshafen zweigleisig betrieben) und mit 1 m weiter Spur gebaut; sie liegen zum größten Teil auf Straßen und haben in Ortschaften versenkten Oberbau, so daß die Schienen nicht über die Straßenoberflächen hinausragen, außerhalb derselben jedoch freiliegenden Schienen. Die größte Steigung beträgt 30 ‰, der kleinste Halbmesser 70 m. Die Linie Ludwigshafen – Dannstadt hat eine Länge von 13,273 km, die Linie Ludwigshafen – Großkarlbach eine Länge von 23,513 km. Der Bauaufwand bezifferte sich bei jener auf 435.000 Mk. (32.800 Mk. für 1 km) bei dieser auf 759.000 Mk. (32.280 Mk. für 1 km); die Kosten des Grunderwerbs waren nach den gesetzlichen Bestimmungen von den beteiligten Gemeinden zu tragen.

Nach einer unter engster Anpassung an das wirkliche Bedürfnis aufgestellten Fahrplan verkehren auf den Lokalbahnlinien Personenzüge, welche von Dampflokomotiven bewegt und denen nach Bedarf Güterwagen beigegeben werden, sowie auf bestimmten Strecken einzeln fahrende Akkumulatortriebwagen. 14 Haltestellen dienen dem Güter- und Personenverkehr, 14 Haltepunkte nur letzterem. Über die Entwicklung des Verkehrs auf diesen Linien ist schon im ersten Abschnitt berichtet worden. Es erübrigt hier nur noch die Bemerkung, daß die bezüglich der Verkehrsverhältnisse aufgestellten Annahmen sich in der Folge als zutreffend erwiesen, und daß im besonderen die bescheidenen Erträge des Güterverkehrs auch bei den anscheinend günstigen Bevölkerungs- und Erwerbsverhältnisse nicht unterschätzt worden waren.“

Unten: Karte des Rhein-Neckar-Raumes aus den zwanziger Jahren, Slg: Rhein - Haardtbahn, M 1 : 340.000



Differenzen um den Streckenverlauf nach Großkarlbach

War der Streckenverlauf nach Dannstadt recht eindeutig, wurde die Strecke nach Großkarlbach in verschiedenen Linienführungen diskutiert. Obendrein schien die Finanzierung zunächst nicht gesichert, auch wenn dort große Einmütigkeit über die Notwendigkeit, eine Lokalbahn zu bauen, herrschte. Die Frankenthaler Zeitung berichtete über eine Frankenthaler Stadtratssitzung vom 3. 11. 1886:

„... 2.) Erbauung einer Sekundärbahn Ludwigshafen – Oppau – Frankenthal – Dirmstein – Grünstadt. Hier ist der Stadtrat einstimmig der Ansicht, daß diese Bahn nicht nur im Interesse der Stadt selbst, sondern auch in dem des ganzen Bezirks liege und deshalb deren Erbauung mit allen Mitteln anzustreben sei. Um die Sache so rasch wie möglich in Fluß zu bringen, wird deshalb beschlossen, die Bürgermeister der sämtlichen Gemeinden der Kantone Frankenthal – Grünstadt, sowie diejenigen der Gemeinden Ludwigshafen und Friesenheim zu einer Versammlung auf nächsten Samstag, an welchem Tage auch Distriktsratssitzung stattfindet, hierher einzuladen, um sich über die einzuleitenden Schritte schlüssig zu machen und ein Aktionskomitee zu wählen. ...“

Frankenthaler Zeitung, 15. 11. 1886:

„Wie wir aus zuverlässiger Quelle erfahren, hat sich seine Excellenz der Herr Minister von Crailsheim bei jüngster Gelegenheit über das bestehende Projekt einer Straßenbahnverbindung Ludwigshafen – Oppau – Frankenthal – Dirmstein – Grünstadt, ev. mit Fortsetzung nach Altleiningen sehr wohlwollend geäußert dabei betonend, daß die betreffenden Gemeindebehörden die Notwendigkeit einer derartigen Verbindung hoher königlicher Regierung vorstellen müßten. Nach den Verhandlungen der am 6. ds. Mts. in Frankenthal stattgehabten Versammlung der Herren Bürgermeister der beteiligten Ortschaften sollte nach erfolgten Gemeinderatssitzungen und Beratungen über diesen Gegenstand in Kürze wieder eine Versammlung hier abgehalten werden, um sich über die weiteren Schritte zu einigen und dürfte es jetzt gerade an der Zeit sein, die so günstige Gelegenheit nicht vorübergehen zu lassen, um so mehr als den betreffenden Gemeinden keinerlei Kosten erwachsen. Eine Eingabe der Gesamtbeteiligten sowie der einzelnen Gemeinden an das Ministerium kann nur von großem Nutzen sein und wollen wir hoffen, daß keine der interessierten Gemeinden das allgemeine Wohl aus dem Auge läßt und sich dabei zurückstellt.“

Der im Zitat aufgetauchte Begriff der „Straßenbahn“ hat im damaligen zeitlichen Umfeld nicht die Bedeutung einer elektrischen innerstädtischen Schienenbahn. Vielmehr läßt er erkennen, wie wichtig dem Berichterstatter der Hinweis auf die mitten durch die Orte verkehrende und auf der Straße trassierte Lokalbahn war im Gegensatz zu der auf eigenem Bahnkörper weit außerhalb der Bebauung trassierten Pfalzbahn. Interessant ist auch der auch heute noch lokalpolitisch immer wieder strapazierte Hinweis auf die Zuschüsse von oben (München/Hannover u. a., Bonn oder Brüssel), die man nicht durch Nachdenken gefährden dürfe. Frankenthaler Zeitung, 21. 11. 1886:

„Die Projektierungsarbeiten für die Straßenbahn Ludwigshafen – Oppau – Frankenthal – Dirmstein – Grünstadt – Altleiningen sollen innerhalb 14 Ta-

gen schon beginnen. Die Rentabilitätsberechnungen sind nach statistischem Material der einzelnen Gemeinden von den leitenden Ingenieuren aufgestellt und von den betr. Finanziers angenommen. Für die betreffende Gegend wäre es eine Wohlthat. Mögen alle beteiligten Kreise zusammenwirken, daß dieses zeitgemäße Projekt verwirklicht werde.“

Frankenthaler Zeitung, 27. 11. 1886:

„Vom Wald zum Rhein! Mit Freude begrüßte man die allgemeine Befürwortung einer Lokal-Straßenbahn zwischen Ludwigshafen – Altleiningen. Es war nun für diesen Zweck vergangene Woche Herr Baurat Hostmann von der wohlbekannten Lokalbahnbau- und Betriebsgesellschaft aus Hannover in unserer Gegend und hat sich durch eine Bereisung der ganzen Strecke über die Verhältnisse informiert; die Herren sind der Ansicht, daß diese Gegend eine Schmalspurbahn (mit teilweiser Straßenbenutzung), welche lediglich den Lokalinteressen dienen und für Personen- und Güterverkehr bestimmt sein muß, nicht allein von großem Segen für die ganze davon berührte Gegend sein wird, sondern daß ein solches Unternehmen, wenn daselbe in einfacher Weise ins Leben gerufen und die Bahn dementsprechend verwaltet und betrieben wird, finanziell auch ein gutes sein muß. Genannte Firma hat nun in enger Verbindung mit einem bedeutsamen Frankfurter Bankinstitut ihrem Vertreter Herrn Kaufmann in Freinsheim die Belege zugesendet, wonach sie sich bereit erklärte, dem Unternehmen ernstlich näher zu treten und Herrn Kaufmann mit den üblichen weiteren Präliminarschritten betraut. Es ist nun Sache der betreffenden Gemeinden und Interessenten, das Unternehmen tatkräftig zu unterstützen. Voraussetzung ist dabei, daß seitens der staatlichen Behörden keine hemmenden Konzessionsbedingungen gemacht werden. Und daß das Unternehmen seitens der Pfälzischen Eisenbahngesellschaft nicht durch erschwerende Bedingungen bei den Anschlüssen in seiner Anlage gehindert wird. Die Herren sind ferner bereit, auf eigene Kosten ein Projekt auszuarbeiten, auf Grund dessen dann nach erteilter Konzession eine Bau- und Betriebsübernahme erfolgen wird, wobei die betreffenden Gemeinden ihr Möglichstes zum Landerwerb tun sollen. Bezüglich der geäußerten Bedenken, daß eine derartige Bahn die Pfälzischen Eisenbahnen schädigen würde, ist man allgemein der Ansicht, daß dies nicht nur nicht der Fall ist, sondern daß eine solche Anlage den lokalen Interessen dienen würde und den Pfälzischen Eisenbahnen als eine wünschenswerte Zufuhranlage nur willkommen sein kann.“

Tatsächlich war mit Hostmann ein ausgewiesener Fachmann gefunden worden. Er war u. a. maßgeblich an Konzeption und Bau der heutigen AKN Eisenbahn AG (1884 eröffnet), der Selketalbahn (1887 eröffnet) sowie der Frankfurter Waldbahn (1889 eröffnet) befaßt. Sein Urteil dürfte sicher geeignet gewesen sein, Finanzen für das Projekt zu gewinnen. Frankenthaler Zeitung, 29. 11. 1886:

„Für die Erbauung einer Straßenbahn Ludwigshafen – Frankenthal – Grünstadt ist man zur Zeit mehr interessiert und es wird darüber mehr diskutiert, als das noch je bei Auftauchen dieses Projektes der Fall war, ein sprechender Beweis für die große Wichtigkeit und Bedeutung, welche man dem Unternehmen für unsere fruchtbare, bevölkerte Gegend beilegt und wie stark sich das Bedürfnis einer besseren Verkehrsvermittlung derselben mit den

Hauptorten Ludwigshafen und Frankenthal entwickelt und herausgestellt hat. Es traten deshalb auch in den verschiedenen Orten sich für die Herstellung der Bahn Interessierende zu Komitees zusammen, um die einschlagenden Verkehrsverhältnisse sowie die mutmaßliche Rentabilität und den mutmaßlichen Kostenaufwand für den Bau der Bahn zu ermitteln. Eine Eisenbahn – ob Hauptbahn oder Straßenbahn – ist ein Haupthebel für die Industrie und den Handel eines Landes. Mit diesen Zweigen gleichzeitig entwickelt sich auch der Personenverkehr und wird da am stärksten und lebhaftesten sein, wo die meiste Industrie und der stärkste Handel getrieben wird. Mit diesen zwei Faktoren steht und fällt die Rentabilität, ohne welche ein Bahnbau nicht zustande gebracht werden kann.

Fassen wir daher diejenige Linie ins Auge, welche die ersten Lebensbedingungen bietet, indem ihre Rentabilität außer allem Zweifel steht und auch den maßgebenden Kreisen nicht unsympathisch ist; wir meinen die Linie Ludwigshafen – Frankenthal – Gerolsheim – Dirmstein – Laumersheim – Großkarlbach – Bissersheim – Kirchheim – Kleinkarlbach – Altleiningen. In dieser Richtung liegen zahlreiche Mühlen mit Wasser- und Dampfkraft; es stehen hier Papier-, Farb-, Steingut- und Eisenwarenfabriken in schwunghaftem Betriebe, der anderen Geschäfte und Handelsleute nicht zu erwähnen, wie sie sich für die projektierte Bahn nach keiner der schon in Vorschlag gebrachten Richtungen hin günstiger gestalten könnten. Möchten deshalb die Komiteemitglieder der einzelnen Gemeinden für dieses Projekt mit aller Energie eintreten, die maßgebenden Stellen auf die große Bedeutung desselben hinweisen und dafür zu gewinnen suchen, und sie werden ein Werk schaffen, das ihnen selbst zur Ehre und dem reich bevölkerten Karlsbachthale zum größten Segen gereicht.“

Frankenthaler Zeitung, 28. 1. 1887:

„Heute nachmittag fand im hiesigen Stadthausaal eine Sitzung des Komitees zur Erbauung einer Straßenbahn Ludwigshafen – Frankenthal – Grünstadt – Altleiningen statt, wobei vertreten waren: Altleiningen, Battenberg, Beindersheim, Karlsberg, Dirmstein, Edigheim, Frankenthal, Friesenheim, Gerolsheim, Großkarlbach, Großniedesheim, Grünstadt, Hertlingshausen, Heßheim, Heuchelheim, Kleinkarlbach, Laumersheim, Ludwigshafen, Neuleiningen, Obersülzen, Oppau und Sausenheim. Herr Karcher berichtete den Vertretern über die bis jetzt geschehenen Schritte und machte die Mitteilung, daß der Verwaltungsrat der pfälzischen Bahnen beschlossen habe, den Bahnbau Ludwigshafen – Altleiningen nur bis Dirmstein zu übernehmen. Die Versammlung beschloß jedoch an der ursprünglichen Linie festzuhalten. Herr Dr. Zöller beantragte die Bahn Dirmstein – Karlbach – Kirchheim a. E. – Grünstadt zu befürworten. Sodann wurde darüber abgestimmt, ob die Bahn Dirmstein – Obersülzen – Grünstadt oder Dirmstein – Karlbach – Altleingerthal – Kirchheim a. E. gebaut werden soll. Letztere Linie wurde beschlossen und der Direktion der Pfälzer Bahnen wieder in Vorschlag gebracht.“

Offenbar befaßte sich nun die Pfalzbahn selbst mit dem Bau der Lokalbahnen. Dieses Unternehmen war damals bis zur 1909 erfolgten Verstaatlichung die letzte große Privatbahn. Ihr Verkehrsgebiet war die bayerische Pfalz, sie lebte vom Güterverkehr zwischen den Zechen und Hütten des Saarlandes und den süddeutschen Standorten der weiterverar-

beitenden Industrie, betrieb über 800 km Strecken und beschäftigte bis zu 12.000 Menschen. Sie war von Frankfurter und Berliner Banken sowie der Bayerischen Vereinsbank finanziert und wurde von der bayerischen Regierung wohlwollend gefördert. Mit ihrer kleinen und leistungsfähigen Verwaltung war sie sogar für den preußischen Verkehrsminister Carl von Thielen, den wir als einen der Väter des preußischen Kleinbahngesetzes kennen, „das Muster einer gut geleiteten Privatbahn“ (30)

Ob die Pfalzbahn sich mit den Lokalbahnen in der Hoffnung auf eine rentable Ergänzung ihres Netzes engagierte oder zur Verhinderung einer Konkurrenz durch eine Hostmannsche Bahn oder ob sie durch Druck oder den „goldenen Zügel“ der bayerischen Regierung dazu bewogen wurde, ist noch unbekannt. Im folgenden Text gibt es allerdings einen Hinweis darauf, daß die Pfalzbahn aus eigenem Interesse die Lokalbahnen bauen wollte.

Frankenthaler Zeitung, 16. 9. 1887:

„Gestern nachmittag waren auf ergangene Einladung betreffs der projektierten Straßenbahn Ludwigshafen – Frankenthal – Dirmstein die Vertreter der Gemeinden Friesenheim, Oppau, Edigheim, Frankenthal, Heßheim, Heuchelheim, Gerolsheim, Dirmstein, Laumersheim und Großkarlbach im Stadthaussaal dahier unter dem Vorsitz des Herrn Kommerzienrats Karcher versammelt, um den Bericht der Direktion der pfälz. Eisenbahnen, von welcher als Vertreter Herr Oberingenieur Müller entsendet war, sowie das diesem Bericht beigegebene Projekt über die hier in Frage kommende Straßenbahn entgegenzunehmen. Bei der Verhandlung, zu welcher sich auch der kgl. Bezirksamtmann Herr Hierthes eingefunden hatte, und woran sich außer der Stadt Ludwigshafen sämtliche interessierte Gemeinden beteiligten, wurde bekannt gegeben, daß bei Ausarbeitung des Projektes auf die ev. Weiterführung der Straßenbahn über Bissersheim nach Kirchheim a. E. und von da nach Grünstadt Rücksicht genommen sei, daß jedoch der von dem Herrn Vorsitzenden in seiner Eigenschaft als Mitglied des Verwaltungsrates der pfälz. Eisenbahnen in dessen Sitzung vom 5. ds. Mts. gestellte Antrag, die bezeichnete Strecke jetzt schon in das Projekt aufzunehmen, abgelehnt wurde.

Weiters wird Mitteilung gemacht von den Bestimmungen des Gesetzes vom 29. April 1882 (Anm. d. Autors: das bayerische Lokalbahngesetz), wonach ausdrücklich gefordert wird, daß Bahnen von lokaler Bedeutung nur dann durch den Staat zur Ausführung kommen können, wenn die Interessenten mindestens den für den Bahnbau und dessen Zugehör nötigen Grund und Boden kostenfrei zur Verfügung stellen.

Die Ansicht der Bahnverwaltung geht dahin, daß Straßenbahnen ebenfalls Eisenbahnen seien, weshalb die pfälz. Eisenbahnen das Vorrecht auf den Bau und Betrieb der rubr. Straßenbahn habe und nach den Fusionsbestimmungen kein Anderer die Konzession erhalte, wenn, wie hier der Fall, die pfälz. Bahn von ihrem Vorrecht Gebrauch mache.

An der Hand von Plänen gab Herr Oberingenieur Müller den einzelnen Gemeindevertretern Aufschluß über die Richtung der projektierten Straßenbahn, wobei die Vertreter der Gemeinden Friesenheim, Oppau, Edigheim, Frankenthal, Heßheim und Heuchelheim im allgemeinen nichts zu erinnern hatten. Dagegen erklärte der Vertreter von

Gerolsheim, daß seine Gemeinde auf den projektierten Anschluß keinen Wert lege, indem erstens die Gemeinde einen nicht unbedeutenden Kostenaufwand zu machen hätte, und zweitens die Differenz der Entfernung nach der Haltestelle Gerolsheim und jener nach Heuchelheim nicht so groß sei. Diese Ansicht teilend, trat Herr Bürgermeister Dr. Bennighof von Dirmstein als Vertreter seiner Gemeinde der projektierten Linie auf der Südseite Dirmsteins entgegen, da die Gemeinde für Chausurierung des Weges eine große Ausgabe zu machen hätte. Für den Fall jedoch, daß die Gemeinde Gerolsheim auf den projektierten Anschluß reflektieren sollte, würde Dirmstein gegen die Linie auf der Südseite nicht weiter ankämpfen, nur müßte in diesem Falle die Bahn von der Spoomühle in nördlicher Richtung auf die sehr geeignete Straße nach Laumersheim geführt werden, wodurch eine bedeutende Summe für Grunderwerb in Wegfall käme. Dieser Aufstellung tritt der Vertreter der Gemeinde Laumersheim vollinhaltlich bei. Nachdem noch der Wunsch des Vertreters von Großkarlbach nach Verlegung des Bahnhofes von Herrn Oberingenieur Müller als nicht ausführbar erklärt wurde, waren die Verhandlungen geschlossen. Herr Oberingenieur Müller wurde noch ersucht, sich von der Direktion die Erlaubnis zu erbitten, daß die Nordseite von Dirmstein noch projektiert werde, damit für den Fall, als die Gemeinde Gerolsheim definitiv auf einen Anschluß verzichten soll, keine Zeit verloren gehe. Die einschlägigen Planabschnitte werden den Gemeinden zur besseren Informierung zugestellt. Hoffentlich geht es nun flott vorwärts.“

Mit Oberingenieur Carl Müller trug der für Bau und Betrieb zuständige „Technische Oberbeamte“ des seinerzeit fünfköpfigen Leitungskreises der Pfalzbahn den Kommunalpolitikern die Pläne vor. Müller gehörte dem Führungsgremium von 1884 bis 1904 an, ab 1889 mit dem Titel „Direktionsrat“.

Frankenthaler Zeitung über die Stadtratssitzung vom 23. 9. 1887:

.... 7.) Herr Kommerzienrat Karcher referiert über den Stand der projektierten Straßenbahn Ludwigshafen – Frankenthal – Großkarlbach. Nach den durch Herrn Ober-Ingenieur Müller angefertigten Plänen würde der Grunderwerb für die ganze Strecke einen Kostenaufwand von etwa M. 67.000 erfordern, wovon auf die Stadt ca. M. 8.000 treffen würden. Von den beteiligten Gemeinden haben Friesenheim und Heuchelheim sich zur Abtretung des benötigten Geländes, soweit es ihre Gemarkungen betrifft, bereits bereit erklärt, während von den übrigen die Antwort noch aussteht.

Der Stadtrat beschließt in Anbetracht der hohen Wichtigkeit, welche die Bahn für unsere Stadt hat, den nötigen Grund und Boden auf Kosten der Stadt der Bahn zur Verfügung zu stellen. Herr Karcher teilt ferner mit, daß das Komitee beschlossen habe, eine Fortsetzung der Bahn über Dirmstein hinaus bis nach Altleiningen mit allen Kräften anzustreben; auch habe sich die Direktion der pfälz. Bahnen bereit erklärt, dieselbe weiterzuführen, die betreffende Vorlage auszuarbeiten und dem Landtage vorzulegen. Die Stadt Grünstadt dagegen erstrebe eine direkte Abzweigung von Laumersheim nach Grünstadt. ...“

Frankenthaler Zeitung, 24. 2. 1888:

„Aus München kommt unterm gestrigen nachstehende erfreuliche Nachricht: Der Eisenbahn-Ausschuß hat einstimmig die Zinsgarantie für die Stra-

ßenbahn Ludwigshafen – Frankenthal – Großkarlbach, sowie für die Klingenthalbahn nach dem Gesetzentwurf bewilligt. Damit sind diese Bahnen gesichert.“

Die Finanzierung der Nordstrecke war nun durch den bayerischen Staat abgesichert. Nun galt es, die Streckenführung festzulegen und eine Bau- und Betriebsgenehmigung im Einvernehmen mit den Trägern öffentlicher Belange zu erwirken.

Frankenthaler Zeitung, 18. 5. 1888:

„In einer heute in Ludwigshafen stattgehabten Generalversammlung der Pfälzischen Eisenbahngesellschaft wurde dem Pf. K. zufolge u. a. der Antrag gestellt, die Verwaltung zu ermächtigen, auf Rechnung der Ludwigsbahn die Herstellung einer schmalspurigen Lokalbahn von Ludwigshafen über Frankenthal nach Großkarlbach mit einem Anlagekapital von 998.000 M. und einer gleichen Bahn von Ludwigshafen nach der Dannstadter Höhe mit einem Anlagekapital von 624.300 M. sowie auf Rechnung der Maximiliansbahn die Herstellung einer normalspurigen Lokalbahn von Rohrbach nach Klingenmünster mit einem Anlagekapital von 504.000 M zu übernehmen und das Bau- und Einrichtungsmaterial der beiden Gesellschaften um diese Beträge zu erhöhen. Die Generalversammlung erteilte dem Antrag ihre Zustimmung. ...“

Da die Lokalbahnen weitgehend in Seitenlage von Straßen verkehren sollte, stellte die Kreisbehörde Speyer am 13. 12. 1888 folgende Bedingungen zur Straßenbenutzung:

„Technische Bedingungen, unter welchen die Staatsstraßen No. 36 und 90 zur Anlage der Lokalbahn Ludwigshafen – Dannstadter Höhe benützt werden können.

- 1.) Die Eigentumsverhältnisse dürfen nicht alteriiert werden. Wo eine Veränderung der Straße in Folge des Bahnbaues notwendig ist und Grenzen derselben nicht vermarktet sind, oder wo die vorhandenen Grenzsteine zugefällt oder beseitigt werden müssen, sind die damaligen Straßengrenzen auf Kosten der Eisenbahngesellschaft durch einen, im Maßstabe von 1 : 1000 aufzunehmenden geometrischen Plan, welcher vom Kgl. Straßen- und Flußbauamt, sowie von einem Vertreter der Bahnverwaltung anzuerkennen ist, zu fixieren.
- 2.) Außerhalb der Ortstraversen, woselbst die 10 cm hohe Normalschienen über das Straßenplanum erhöht angelegt werden sollen, ist das Gleis möglichst weit seitlich und zwar so zu legen, daß die Entfernung der Gleisachse 1,10 m von dem normalen Straßenrande beträgt. Um dieses zu ermöglichen, sind auf der Straße zwischen Mundenheim und Ludwigshafen sowohl die vorhandenen Schutzsteine als auch die Bäume auf der Bahnseite zu beseitigen. Verlangt das Normal-Licht- und Ladeprofil wegen der zu erwartenden Bebauung dieser Straßenstrecke im Hinblick auf das Aligment einen größeren Abstand der Bahnachse vom Straßenrand als 1,10 m; so ist das Minimalmaß desselben im Benehmen mit der Straßenbauverwaltung festzusetzen. Innerhalb der Ortstraversen, woselbst Rillenschienen zu verwenden sind, ist das Schienengleise ebenfalls soviel als möglich seitlich der Straßenachse anzulegen, damit der Straßenverkehr möglichst wenig beeinträchtigt wird. Bei den Straßenkreuzungen sind ebenfalls Rillen-



schienen zu verwenden, damit der Straßenverkehr möglichst wenig beeinträchtigt wird. Bei etwaiger späterer Verlängerung der Ortstraversen sind auf Verlangen der Bauverwaltung die Normalschienen durch Rillenschienen zu ersetzen.

- 3.) Die Straßenfahrbahn ist bei den Normalschienen quer unter denselben hindurch und bei den Rillenschienen über dieselben hinweg stets gut zu entwässern.
- 4.) Wo aus den angrenzenden Ländereien zur Zeit Ausfahrten auf die Staatsstraße bestehen und solche von der Straßenbauverwaltung später noch genehmigt werden sollen, sind Überfahrten über das Gleis nach den hierfür vorgesehenen Profilen und nach spezieller Angabe der letzteren herzustellen.
- 5.) Die Bahnverwaltung hat die Gleisfläche und zu beiden Seiten derselben einen Streifen von je 50 cm Breite sowie überall da, wo das Gleis auf der Fußbank liegt, auf dem ganzen abgeschittenen Rest des Straßenterrains bis zur Grenze derselben einschließlich des zugehörigen Grabens, der Böschungen sowie der Bauwerke (Brücken, Durchlässe, Stützmauern etc.) ordnungsgemäß zu unterhalten und zu reinigen. Auch hat dieselbe alle durch die Bahnführung etwa veranlaßten Zugänge auf eigene Kosten zu unterhalten.
- 6.) Alle Änderungen an der Staatsstraße oder an deren Zugehörigen, welche durch die Bahnanlage veranlaßt werden, hat die Bahnverwaltung auf eigene Kosten und Gefahr auszuführen und, insofern ihr nach dem Vorstehenden nicht ohnehin die ständige Unterhaltung obliegt, auch solange zu unterhalten, bis ein normaler Zustand herbeigeführt sein wird, mindestens aber auf die Dauer eines Jahres.
- 7.) Sowohl bei der Neuherstellung als auch bei der Unterhaltung der Beschötterungen und Pflasterungen ist in der Regel dasselbe Material zu verwenden, welches seither auch vom Staate verwendet wurde oder welches von demselben künftig zur Verwendung gebracht werden wird. Sollten Ortstraversen, welche zur Zeit noch nicht gepflastert sind, später gepflastert werden, so hätte die Bahnverwaltung die Pflicht, in derselben Weise auch ihren zwei Meter breiten Anteil an der Traverse auf ihre Kosten Plastern zu lassen.

Oben: Seitenlage der Strecke Ludwigshafen – Mundenheim in der Mundenheimer Landstraße (ca. km 2,5) am 22. 4. 1933. Bald nach der Aufnahme wurde das Gleis entfernt.

Mitte: Weiter nördlich in der Mundenheimer Str. (km 1,5) Ab Höhe des heutigen noch existierenden Schule waren Rillenschienen verlegt.

Unten: Lok 99 053 bereits mit elektrischer Beleuchtung und neuer Wagengarnitur in der Mundenheimer Str. (km 1,1). Der im oberen Bildrand erkennbare Überbau der Staatsbahnbrücke soll 1999 in Spannbetonbauweise erneuert werden.

Rechts: Straßenquerschnitt Friesenheimer Straße, 1890, Die noch eingezeichnete Pferdebahn wurde nach Inbetriebnahme der Lokalbahn in die parallel verlaufende Prinzregentenstr. verlegt. M 1: 87

Fotos und Zeichnung: Stadtarchiv Ludwigshafen

- 8.) Da wo sich die Materiallagerbänke auf der Seite der Straße befinden, wohin das Bahngleis zu liegen kommen soll, sind dieselben auf die entgegengesetzte Seite der Straße zu verlegen. Außerdem sind dieselbe von der Bahnverwaltung nach Angabe der Straßenbauverwaltung zu vermehren oder zu vergrößern, falls die vorhandenen wegen der Unbenützbarmachung einer der beiden Fußbänke nicht mehr hinreichen sollten.
- 9.) Die von der Straßenbauverwaltung für notwendig erachtete Beseitigung von Liniensteinen, Schutzsteinen oder Bäumen hat dadurch die Bahnverwaltung zu geschehen. Da ersterer das Eigentum dieser Gegenstände verbleibt, so hat die Bahnverwaltung bloß die Verpflichtung diese Gegenstände auszugraben und seitlich der Straße regelmäßig abzulagern.
- 10.) Die Bahnverwaltung darf den bei Reinigung des von ihr zu unterhaltenden Straßenteils sich ergebenden Abraum, sowie den Schnee, das Eis und dergl. nicht auf den dem gewöhnlichen Verkehr verbleibenden Teil der Straßen legen lassen, sondern hat diese Dinge, insofern sie nicht sofort abgefahren werden können, an denjenigen Teil des Straßengebietes niederlegen zu lassen, welcher ihr außerhalb des Schienengleises zu Unterhaltung überwiesen ist.
- 11.) Da die vom Schienengleis freibleibende Fußbank beim Kot- und Staubabziehen von den Fußgängern zeitweise nicht benützt werden kann, so ist die Bahnverwaltung verpflichtet, die Gleisfläche durch Aufbringen von Kiessand oder auf sonst geeignete Weise stets in einem solchen Zustand zu unterhalten, daß dieselbe begangen werden kann.

12.) Nach der Ausführung der Lokalbahn sind der Straßenbauverwaltung von den richtiggestellten Nivellements-, Situations-, Profil- und Konstruktionsplänen 3 Kopien zur Einverleibung in die betreffenden Straßenbaukataster zu übergeben. Sollten künftig in Folge eines Straßenumbaues Änderungen an der Bahnanlage erforderlich oder solche im öffentlichen Interesse von der Kgl. Kreisregierung für notwendig erachtet werden, so wären dieselben auf erstes Begehren von der Bahngesellschaft auf ihre Kosten vorzunehmen.

Speyer, den 13. Dezember 1888, gez. Feil, Kgl. Kreisbaurat "

Bau u. Inbetriebnahme der Nordstrecke

Im April 1889 stellte die Lokalbahnbau-Sektion der Pfalzbahn den Streckenplan für das Gelände des Friesenheimer Bahnhofs (km 2,4 – 2,7) auf. Bei der Gelände Vermessung durch die königliche Messungsbehörde (entspricht den heutigen Katasterämtern) war der 5,4 m x 3,92 m große Güterschuppen bereits vorhanden.

Im Juni 1889 folgte der Streckenplan für den Abschnitt von km 2,8 – 3,2. Dort mußten zwischen km 2,8 und 2,85 ein Gleisbogen mit 93,62 m Radius und zwischen km 2,9 und 2,97 mit 375 m (5) vorgesehen werden. Auch für die Strecke nach Großkarlbach fanden bereits Vermessungsarbeiten statt. Im Heuchelheimer Bahnhofsbereich waren die Arbeiten am 22. 5. 1889 abgeschlossen. Die

Vermarkung der Grenzen mit Grenzsteinen erfolgte am 1. 8. 1890.

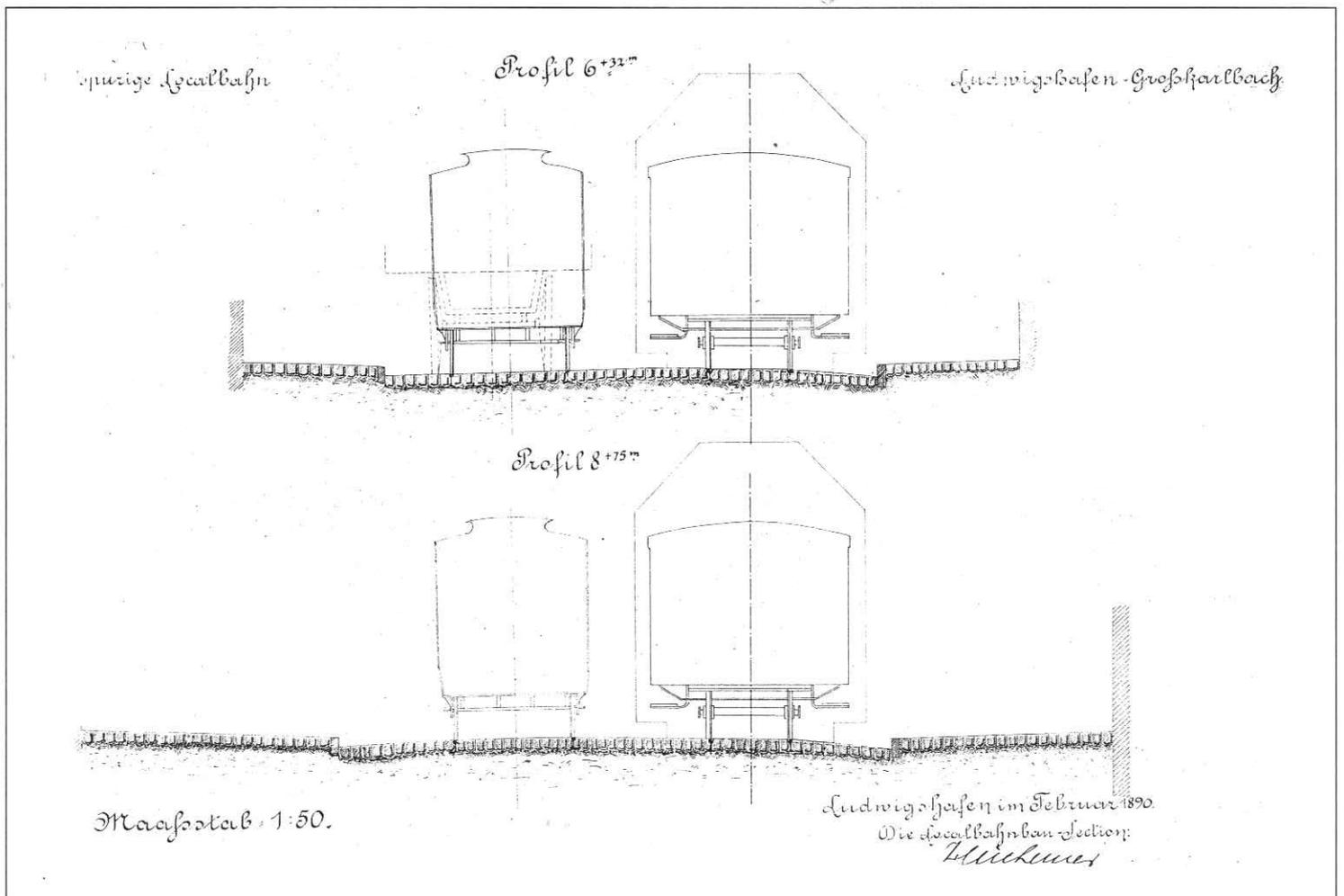
Sogar die in New York erschienene Zeitung der Pfälzer in Amerika berichtete am 4 und 11. 5. 1889 über den Lokalbahnbau:

„Frankenthal, 9. April; Der ersten Schienen zur Straßenbahn Ludwigshafen – Frankenthal – Dirmstein trafen gestern hier ein.“

„Frankenthal; 13. 4. 1889; Heute trafen wieder einige Waggons Schienen hier an, welche für die Straßenbahn Ludwigshafen – Großkarlbach bestimmt sind. Der Direktor der Pfälzischen Eisenbahnen, Regierungsrat v. Lavale, und einige Direktionsmitglieder waren gestern hier anwesend, um das Terrain der Straßenbahn sowie dasjenige für den neu zu erbauenden Rangierbahnhof zu besichtigen.“

Jakob von Lavale (geb. 30. 8. 1843) leitete die Pfalzbahn von 1884 bis Ende 1908, als sie von der bayerischen Staatsbahn übernommen wurde. Der Jurist trat 1869 als Direktionssekretär ein, wurde 1880 administrativer Oberbeamter mit dem Titel Direktionsrat und am 1. 5. 1883 stellvertretender Direktor. Nach dem Tod seines Vorgängers wurde er Direktor und baute die Pfalzbahn zu dem gelobten Musterbetrieb aus. 1888 wurde er geadelt, und Bismarck wollte ihn als Präsident des Reichseisenbahnamtes nach Berlin holen. Doch Lavale blieb auch nach seiner Pensionierung im Rhein-Neckar-Raum und starb am 9. 3. 1925 in Heidelberg. (28)

Frankenthaler Zeitung über die Stadtratssitzung vom 18. 7. 1889:



„... Frankenthal – Großkarlbach. Die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen hat mitgeteilt, daß sie die vier verlangten Haltestellen am Kanal, am Speyerer Tor, am Bahnhof und an der Heßheimer Straße zu errichten bereit sei. Für das notwendige Abstellgleis könne das zuletzt angebotene Gelände am Holzhof nicht verwendet werden, da es zu weit vom Bahnhof liege, dagegen erscheine der früher in Vorschlag gebrachte Streifen (auf 17 m Tiefe und ca. 50 m Länge) hinter dem neuen Schulhaus hierzu geeignet. Nach längerer Debatte genehmigte der Stadtrat mit allen gegen 2 Stimmen die Abtretung dieses Streifens unter einigen sachlichen Vorbehalten. ...“

Frankenthaler Zeitung, 7. 8. 1889:

„Das 'Kreisamtsblatt der Pfalz' veröffentlicht die der Direktion der Pfälz. Eisenbahn erteilte Konzession zum Bau und Betrieb der Lokalbahnen von Ludwigshafen über Frankenthal nach Großkarlbach und von Ludwigshafen bis zur Dannstadter Höhe. Hiernach ist die pfälzische Eisenbahn verpflichtet, die bezeichneten Bahnen nach den von der kgl. Staatsregierung genehmigten Bauplänen und Kostenvoranschlägen innerhalb zweier Jahre, nachdem ihr der für den Bahnbau und dessen Zubehör nötige Grund und Boden von den Interessenten der Bahnen kosten- und lastenfrei zur Verfügung gestellt sein wird, zu bauen und in Betrieb zu nehmen. Zur Beschaffung der Bau- und Einrichtungskapitalien werden für erstere Strecke 998.000 Mk. und für letztere 624.000 Mark Prioritätsanleihen genehmigt, wofür der Staat vom Tage der Betriebseröffnung an die Gewährleistung eines jährlichen Zinsertrages von höchstens 4 Prozent bis zum 31. Dezember 1904 übernimmt.“

Damit schien grünes Licht für den Bau gegeben zu sein. Doch nun entzündete sich eine Diskussion um die Trassenbreite der Lokalbahn. Im Kern ging es dabei um die möglichen Einschränkungen für den Straßenverkehr, wenn die Bahn auf dem Straßengrundstück gebaut wird, und damit um genau den Punkt, der später das Aus der Bahn bedeuten sollte.

Frankenthaler Zeitung, 2. 8. 1889:

„Heute hielt der Distrikts-Ausschuß für den Kanton Frankenthal in Sachen der Straßenbahn Ludwigshafen – Frankenthal – Großkarlbach eine Sitzung ab. Im Jahre 1887 beschlossen die Distriktsräte von Frankenthal und Grünstadt, die Benützung der Distriktsstraßen für die Lokalbahn unter folgender Bedingung zu genehmigen: 'Bei Straßen unter 8,40 m Breite ist der Raum zwischen den Schienen auf Schienenhöhe mit Deckmaterial auszugleichen, wie im Plan vorgesehen.' Man ging dabei von der Ansicht aus, daß der Raum zwischen den Schienen zwar in der Regel nicht befahren werden dürfe, daß aber, um ein Ausweichen der Fuhrwerke in Notfällen zu ermöglichen, es erforderlich sei, daß die an die Straßenfahrbahn angrenzende Eisenbahnschiene mit einer kleinen Anschüttung versehen und der Raum zwischen den Schienen bis auf Schienenhöhe ausgefüllt werde. Sowohl die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen als auch die Kgl. Regierung und das Kgl. Staatsministerium haben nun erklärt, daß diese Bedingung für den Betrieb unannehmbar sei, daß vielmehr weder die an die Fahrbahn angrenzende Schienen mit einer solchen versehen werden kann. Es bleibe bei Straßen von 7 m Breite immerhin noch eine Fahrbahn von 4,33 m, welche für den Verkehr hinreiche, für breitere und verkehrsreichere Straßen könne die Fahrbahn

noch auf 4,50 m verbreitert werden.

Der Distriktsausschuß für den Kanton Frankenthal faßte heute mit 3 gegen 2 Stimmen den Beschluß, dem Projekte, wonach die Schiene 10 cm über die Straßenoberfläche zu liegen komme, unter der Bedingung die Genehmigung zu erteilen, daß die verbleibende nutzbare Straßenbreite vom äußeren Kopfe der Querschwellen bis zum äußeren Rande der Liniensteine mindestens 5 m betrage und daß diejenigen Straßen, so weit die jetzt vorhandene Straßenbreite diese Verbreiterung der Fahrbahn nicht zulasse, entsprechend verbreitert werden. Der Distriktsausschuß für den Kanton Grünstadt sprach sich einstimmig im gleichen Sinne aus, mit der einzigen Abänderung, daß er die nutzbare Breite der Fahrbahn auf 4,75 m festsetzte. (Der Distriktsrat Ludwigshafen hat die Breite der Fahrbahn mit 4,50 m angenommen.). Die Distriktsräte von Frankenthal und Grünstadt haben sich nun schlüssig zu machen, ob sie sich mit einer geringeren Fahrbahnbreite begnügen oder den Anträgen ihrer Ausschüsse beitreten wollen. Zu diesem behufe wird der Distriktsrat Frankenthal am Samstag den 10. August, vormittags 8 ½ Uhr, im Stadthausaale dahier und der Distriktsrat Grünstadt am gleichen Tage, vormittags 12 Uhr, im Stadthausaal zu Grünstadt Sitzung halten.“

Frankenthaler Zeitung, 10. 8. 1889:

„Der Distriktsrat für den Kanton Frankenthal beschloß heute in Sachen der Straßenbahn Ludwigshafen – Frankenthal – Großkarlbach, die Zustimmung zu dem Projekt, die Schienen 10 cm über die Erdoberfläche hervorzuragen zu lassen, unter der Bedingung zu erteilen, daß die noch verbleibende nutzbare Straßenbreite vom äußeren Kopfe der Querschwellen bis zum Rande der Liniensteine 4,75 m betrage (der Ausschuß hatte sich für eine Breite von 5 m ausgesprochen, die Bahndirektion eine solche von 4,33 bis 4,50 m proportioniert) und daß Straßen, welche die jetzt nicht zulassen, entsprechend verbreitert werden. Dagegen, daß die Bäume auf einer Seite der Edigheimer und Heßheimer Straße beseitigt werden, hatte der Distriktsrat nichts einzuwenden. Durch die Beseitigung der Alleebäume kann im Kanton Frankenthal die nutzbare Breite von 4,75 m fast auf der gesamten Strecke erreicht werden, eine Verbreiterung der Straße wird nur auf einige hundert Meter vor Heßheim und zwischen Heuchelheim und Dirnstein notwendig. Der Distriktsrat für den Kanton Grünstadt genehmigte das Projekt der Pfälzischen Eisenbahnen, wonach im allgemeinen mindestens 4,50 m und nur ausnahmsweise zwischen Großkarlbach und Laumersheim an einigen Stellen 4,33 m Fahrbahn verbleiben.“

Frankenthaler Zeitung, 17. 8. 1889:

„Aus Ludwigshafen wird der Pf. Pr. geschrieben: Die Personenwagen für die Straßenbahn Ludwigshafen – Großkarlbach stehen fix und fertig vor dem ebenfalls zu Straßenbahnzwecken errichteten Bahnhof an der Friesenheimer Straße auf dem Gleis zum Einsteigen bereit. Die Wagen wurden in der hiesigen Waggonfabrik gebaut und sind recht bequem und praktisch eingerichtet nach Art der württemberger Wagen, also nicht von der Seite zu öffnen. Jeder Wagen ist zugleich mit einer Luftdruckbremse versehen. Die Güterwagen, sämtlich ungedeckt und gleichfalls mit Bremsen versehen, stehen ebenfalls bereit und harren der Dinge, die da kommen sollen. Mittlerweile streiten sich die

Landgemeinden mit den Besitzern über die Erwerbung des Geländes herum, eine Arbeit, für die im vergangenen Winter die geeignete Zeit gewesen wäre. Schienen und Schwellen warten seit Monaten auf Verwendung, aber vergeblich. Sollten sich die Gemeinden mit dem Grunderwerb nicht beeilen, so ist an eine Fertigstellung des Bahnbaues vor nächstem Sommer nicht zu denken.“

Da erinnerte eine Stimme an das große Ziel und warnte vor einem kleinlichen Verzetteln in den Details. Eine Ergänzung zu einem Detail: Bei den erwähnten Fahrzeugbremsen handelte es sich um die Körtingsche Vakuumbremse.

Auch in Ludwigshafen gab es Skepsis gegenüber Dampfzüge in der schon relativ dicht bebauten Innenstadt. Bürgermeister Kutterer von Ludwigshafen scheint kein Freund der Lokalbahn gewesen zu sein. Er informierte sich bei seinem Darmstädter Kollegen über die dortigen Erfahrungen mit der technisch ähnlich ausgebildeten und ebenfalls mitten durch die Stadt verkehrenden Dampfstraßenbahn. Ghzgl. Bürgermeisterei der Haupt- und Residenzstadt Darmstadt, 30. 8. 1889:

„An Herrn Bürgermeister Kutterer, Ludwigshafen a/Rhein

In Erwiderung der gefälligen Zuschrift vom 28. d. Mts. benachrichtigen wir Sie ergebenst, daß die hiesige Dampfstraßenbahn nur Sekundärbahn ist und kein Normalgleis hat. Sie dient dem Verkehr in zwei Hauptstrecken der Stadt und verbindet Darmstadt nach Süden mit dem Dorf Eberstadt, nach Westen mit dem Dorf Griesheim und demnächst (das Project ist bereits fertig) mit dem Dorf Arheiligen.

Vorläufig findet nur Personenverkehr statt, jedoch ist auch Güterverkehr in Aussicht genommen. Über den Geschäftsbetrieb störende oder benachteiligende Einschränkungen und über Belästigungen durch Rauch und Dampf sind seitens der Bewohner der breiten an dem Gleis durchzogenen Dörfern nicht geklagt. Es muß aber hierzu bemerkt werden, daß diese Straßen (die Rhein- und Neckarstraße) 25 m breit sind und daß das Gleis in der Mitte der Straßen liegt. Häufiger waren anfänglich Klagen über das Geräusch der Züge, welche manchmal bis zu 7 Waggons führen. Hätte man, wie das jetzt geschehen würde, der Bahngesellschaft die Verpflichtung auferlegt, nicht mehr als höchstens 2 Waggons zu führen, so würden da als dann auch leichtere Lokomotiven verwendet werden können, jedenfalls derartige Klagen vermieden worden sein. In unserer Zeit sind die Klagen ziemlich verstummt.“

Ob dieses Schreiben Kutterer in seiner Skepsis bestätigt hat? Jedenfalls sollte er sich in der Folge als vehementer Gegner der Lokalbahnen erweisen. Die in Darmstadt von der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft erbauten meterspurigen und mit zweiachsigen Dampflokomotiven (80 PS) betriebenen Strecken waren zum Zeitpunkt des Briefes auf den Tag genau drei Jahre in Betrieb, so daß die Erfahrungen in Ludwigshafen durchaus Ernst genommen werden konnten. Die Linie nach Arheiligen wurde am 3. 4. 1890 eröffnet. Den erwähnten Güterverkehr gab es, abgesehen von einem bescheidenen Marktverkehr, bis zur Umstellung auf elektrischen Betrieb nicht. Der Güterwagenpark überstieg 4 Wagen nie. Die Linie nach Griesheim wurde 1914 auf elektrischen Straßenbahnbetrieb umgestellt, die beiden anderen am 31. 3. 1922 eingestellt und zwischen 1923 und 1926 auf elektrischen Be-

trieb umgerüstet. Alle drei Linien sind bis heute im Betrieb. Die Linie nach Eberstadt wurde später sogar bis nach Jugenheim verlängert. In Ludwigshafen gab es trotz der großen Ähnlichkeit der projektierten Bahn zum Darmstädter Vorbild weiterhin Schwierigkeiten mit dem Grunderwerb und der Linienführung durch die Stadt. Frankenthaler Zeitung, 5. 9. 1889:

„Zur Erbauung der Lokalbahn Ludwigshafen – Großkarlbach wurde am Mittwoch in Friesenheim der Kaufakt zwischen der Gemeinde und neun Besitzern notariell verbrieft. Sieben Besitzer beharren auf ihren früheren Forderungen, mit 200, 300 und 100 Mark pro Rute, weshalb das Expropriationsverfahren eingeleitet werden muß.“

Frankenthaler Zeitung, 22. 10. 1889:

„In seiner am Montag stattgehabten Sitzung beschloß der Stadtrat von Ludwigshafen, Schritte zu tun, um die Durchführung der Straßenbahn durch die Hauptstraße (Anm. d. Aut.: heutige Ludwigstraße) zu verhindern. Man wünscht die Ausmündung der Dannstadter Linie am Mundenheimer Viadukt oder an dem Brückenaufgang. Da jedenfalls eine Verbindung der Dannstadter und der Frankenthal-Großkarlbacher Straßenbahnlinie notwendig ist, wird die Bahnverwaltung auf das Verlangen des Stadtrates schwerlich eingehen können. Übrigens hat sich der Ludwigshafener Stadtrat seinerzeit mit der Durchführung der Straßenbahn durch die Hauptstraße einverstanden erklärt, und wenn wir auch gern zugeben wollen, daß eine empfindliche Verkehrserschwerung durch die Verwirklichung dieses Projektes in der stark frequentierten Straße eintritt, so begreifen wir doch nicht recht, daß der Vertretung einer Stadt wie Ludwigshafen die guten Gedanken erst so spät kommen. Wären die Grunderwerbungen in den einzelnen Gemeinden rascher vonstatten gegangen, so würde heute sicherlich die Straßenbahn schon durch die Ludwigstraße dampfen.“

Frankenthaler Zeitung, 18. 12. 1889:

„Die K. Regierung der Pfalz hat in Betreff des Baus der schmalspurigen Lokalbahnen Ludwigshafen – Frankenthal – Großkarlbach und Ludwigshafen – Dannstadter Höhe eine Entschließung des K. Staatsministeriums des Innern im Einvernehmen mit dem K. Staatsministeriums des K. Hauses und des Äußeren (Anm. d. Aut.: Letztgenanntes war Aufsichtsbehörde der Eisenbahnen) vom 29. November den beteiligten Bürgermeisterämtern mitgeteilt, welche im wesentlichen besagt: 'Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die gesetzlichen Voraussetzungen für den Bau der im Gesetze vom 6. April 1888 vorgesehene pfälzische Lokalbahnen erst dann gegeben sind, wenn der für diese Bahnen erforderliche Grund und Boden, welcher nicht in einer öffentlichen Straße besteht, der bauführenden Bahngesellschaft kosten- und lastenfrei überwiesen wird. Von dieser gesetzlichen Voraussetzung, deren Wichtigkeit für den Fall etwaiger Übernahme der pfälzischen Bahnen in Staatseigentum einleuchtet, abzusehen, ist mithin das K. Staatsministerium des K. Hauses und des Äußeren nicht in der Lage und dasselbe erachtet sich für gesetzlich verbunden, an der Erfüllung dieser Voraussetzung

Pfälzische Eisenbahnen.
Schmalspurige Localbahnen.
Spurweite 1000.
Querverbindungen
an den Rillenschienen.

Tabelle
für Veränderung der Spurweiten-Typen.

Rechtins. bei 70 mm	Wohler. Spur- erweiterung	Anzahl der Typen. in Richtung rechterbahnig
30	12	1 Stück
26	78	2 Stück
23	6	1 "
21	4	1 "
19	4	0 "
17	4	0 "
15	0	0 "
14	0	0 "
13	0	0 "
12	0	0 "
11	0	0 "
10	0	0 "
9	0	0 "
8	0	0 "
7	0	0 "
6	0	0 "
5	0	0 "
4	0	0 "
3	0	0 "
2	0	0 "
1	0	0 "

bei normaler Spur.

bei Spurerweiterung.

Ludwigshafen, im August 1888

Rechts: Rillenschienengleis der Lokalbahn mit 140 mm hohen Schienen, M 1 : 2,5, Zeichnung: Stadtarchiv Ludwigshafen



durchaus festzuhalten. Hiernach hat das K. Staatsministerium sich zu dem Ersuchen veranlaßt gesehen, die Beseitigung der Hindernisse herbeizuführen, welcher der Ausführung zweier im allgemeinen Verkehrsinteresse notwendigen Bahnen infolge nicht verständlicher Gesetzesinterpretation von Seiten der K. Bezirksämter Ludwigshafen a. Rh. und Frankenthal entgegenstehen.

Diesem Ersuchen entsprechend ergeht der Auftrag, die genannten Distriktsverwaltungsbehörden anzuweisen, die Beschlüsse, durch welche die beteiligten Gemeinden sich bereit erklären, der Aktiengesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn den zur Herstellung der fraglichen Lokalbahnen notwendigen Grund und Boden kosten- und lastenfrei zu Eigentum abzutreten oder die Kosten für eine solche Abtretung zu übernehmen, unter Zugrundelegung der dem Art. 2 des Gesetzes vom 26. April 1888 vom K. Staatsministerium des K. Hauses und des Äußeren gegebenen Auslegung zu würdigen und denselben – mangels anderweitiger, die Beanstandung etwa rechtfertigenden Gründe – die nach Artikel 91 Ziffer 7 oder Ziffer 1 die Gemeindeordnung erforderliche aufsichtliche Genehmigung zu erteilen. Soweit solchen gemeindlichen Beschlüssen auf Grund der als unrichtig bezeichneten Auslegung der Art. 2 a. a. O. die Genehmigung bereits versagt und gegen die betreffenden bezirksamtlichen Beschlüsse Beschwerde nicht eingelegt worden ist, ist in gleichmäßiger Weise eine wiederholte Würdigung der einschlägigen gemeindlichen Beschlüsse durch die genannten Bezirksämter vorzunehmen.'

Indem diese Ämter den Bürgermeisterämtern von vorstehender höchster Entschließung Kenntnis geben, erteilen sie, wie die 'Pf. Pr.' schreibt, zugleich den Auftrag, daß hienach der Vorlage der bezüglichen notariellen Grundabtretungsverträge in Bälde entgegengesehen wird."

Nach diesem deutlichen Machtwort aus München stimmte der Stadtrat von Ludwigshafen am 2. 2. 1890 einer Verlegung der normalspurigen Pferdebahn von der Ludwigstraße in die Bismarckstraße zu (7). Vermutlich in der selben Sitzung wurde auch die Führung der Lokalbahn durch die Ludwigstraße zugestimmt. Aufgrund dieses Stadratsbeschlusses trat der damalige Bürgermeister Kutterer von seinem Amt zurück (8).

Oben und Mitte: Bf. Ludwigshafen-Brücke (km 0,8) und Blick Richtung Norden in die großstädtisch behaute Ludwigstraße

Oben: Nach 1907. Die drei Güterwagen im Vordergrund mit den durchgehenden Trittbrettern sind Milchwagen.

Mitte: Zur Sicherung der Zugfolge auf der ab 1902 mit der Straßenbahn betriebenen Gemeinschaftsstrecke durch die Ludwigsstraße gab es Formsignale. Der Straßenbahnwagen fährt nach Mannheim.

Unten: So wie hier 99 093 hat die Lokalbahn mehr als einmal die Innenstadt eingeebelt. Im Kontrast zu dem modernen Kaufhausgebäude mußte der zum Bahnhof dampfende Zug anachronistisch wirken.

Rechts: Zwei Straßenquerschnitte durch die Ludwigsstraße, sogar Rollbockverkehr wurde erwogen. M 1 : 87

Fotos und Zeichnung: Stadtarchiv Ludwigshafen

Strombahn

Ludwigshafen - Dannstadt - Höhe.

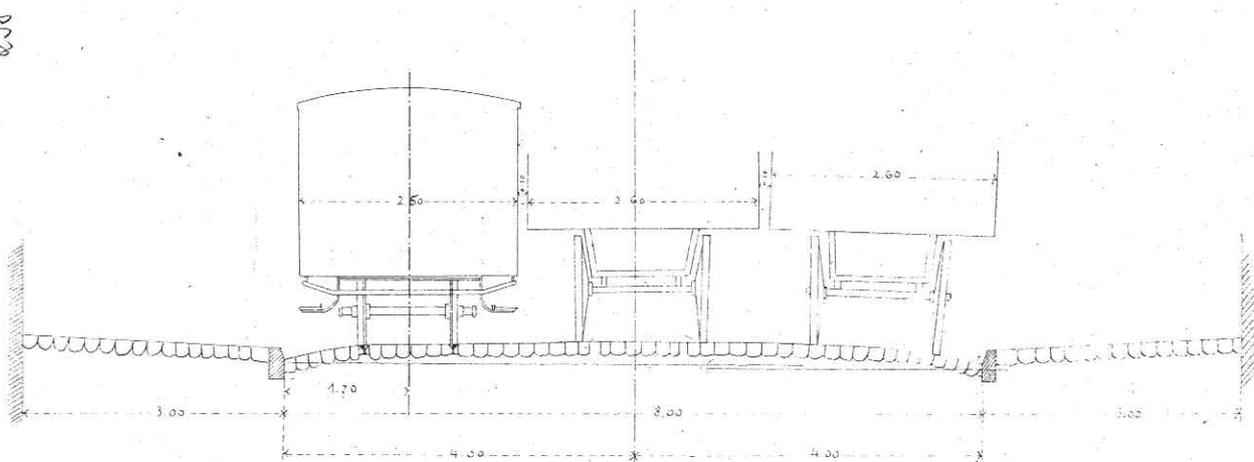
Querschnitt in der Stadt Ludwigshafen.

Bl. 21

*Ludwigstrasse.
Profil für die Localbahnwagen.*

rotzefinie.

238

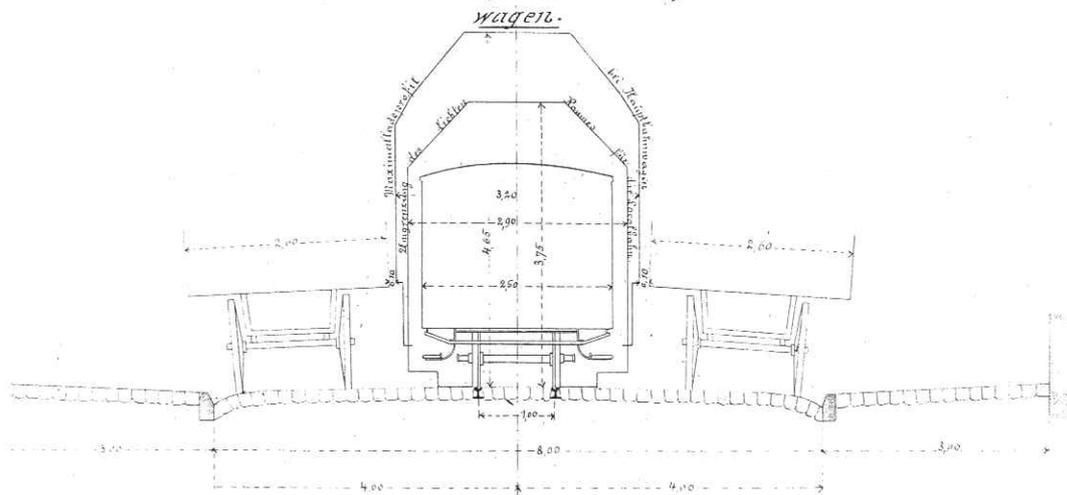


*Ludwigshafen 2/2 im Oktober 1890
Die Localbahn Bau-Sektion.*

Querprofil in der Stadt Ludwigshafen.

H. 2

*Ludwigsstrasse.
Profil beim Transport von Hauptbahn-
wagen.*



Ludwigshafen 2/2 im Juli 1889.

Fertigstellung und Betriebsaufnahme

Pfälzischer Kurier, 28. 2. 1890:

„Die erste Locomotive für die Dampfstraßenbahn ist auf dem hiesigen Güterbahnhof eingetroffen. Sie führt den Namen Dannstadt, trägt die Nummer 11 und wurde von der Firma Krauß in München gebaut.“

Bekanntmachung des Königlichen Bezirksamtes von Frankenthal, (Ad Num. 572 Y), 12. 3. 1890:

„Betreff: Lokalbahn Ludwigshafen – Großkarlbach, hier: Anlage eines provisorischen Kiesladegleises am Frankenthaler Kanal. Bekanntmachung

Die Direktion der pfälz. Eisenbahnen in Ludwigshafen a. Rh. beabsichtigt, behufs Beifuhr von Rheinkies, am Frankenthaler Kanal in unmittelbarer Nähe des Kanalhafens ein provisorisches schmalspuriges Schienengleis anzulegen. Das projektierte Kiesladegleis wird mittels einer Weiche von dem Hauptgleis der schmalspurigen Lokalbahn Ludwigshafen-Frankenthal abzweigen, in einer Kurve von 70 m Radius die Distriktstraße Frankenthal – Edigheim durchschneiden und sich nach zweimaliger Überschreitung des Zufuhrweges zu den Lagerplätzen längs des Weges an den Kanal legen. Hierbei werden die Plan-Nr. 1439, 1439 1/2 und 1440 Frankenthaler Gemarkung berührt werden. Die fragliche Anlage wird auf Verlangen längstens bis 1. Oktober d. Js. wieder entfernt, beziehungsweise der frühere Zustand wieder hergestellt werden. Gemäß Art. 15 der Allerh. Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betr., wird dies mit der Aufforderung öffentlich bekannt gemacht, etwaige Einwendungen gegen das Vorhaben innerhalb einer Frist von drei Tagen bei dem kgl. Bezirksamt schriftlich einzureichen oder zu Protokoll zu geben. Zeichnungen, Beschreibungen und Pläne liegen auf dem k. Bezirksamt Frankenthal zur Einsicht auf. Kgl. Bezirksamt: i. V. Kremer.“ (1)

Ob es Einsprüche gab und wie lange das Gleis gelegen hat, ließ sich bislang nicht klären. Nach der Beseitigung der Widerstände konnte der Bau endlich beginnen. Pfälzischer Kurier, 15. 3. 1890:

„Mit dem Secundärbahnbau ist auch bereits seit gestern in der Stadt begonnen und zwar an der Ludwigsstraße auf dem Platz des Mundenheimer Viadukts. Dort werden die Akazienbäumchen abgehauen, Gerüste errichtet, Vermessungen, Absteckungen und sonstigen Arbeiten vorgenommen.“

Bekanntmachung des Bürgermeisteramtes Frankenthal in der Frankenthaler Zeitung:

„Nächsten Freitag, den 21. März 1890, nachmittags fi 3 Uhr, findet im Stadthausaale dahier eine Gemeindeversammlung statt, zu welcher sämtliche stimmfähigen Gemeindeglieder hiesiger Stadt hiermit höflichst eingeladen werden.“

Tagesordnung: Beschlußfassung über den Antrag des Stadtrates, betreffend die Aufnahme eines Anlehens von 110.000 Mk. für folgende Zwecke: ...

3. Kosten der Grunderwerbungen für die Lokalbahn 15.000 ... Frankenthal, den 17. März 1890. Das Bürgermeisteramt: Mahla.“

Pfälzischer Kurier, 11. 6. 1890:

„Nachdem der Bau der Straßenbahn nach der Dannstadter Höhe soweit gefordert ist, daß die

Schienen bis zum Brückenaufgang gelegt sind und auch der Bahnhof an der Ludwigsstraße sich bereits unter Dach befindet, wurde gestern im nördlichen Stadtteil mit den Arbeiten für die Straßenbahn nach Großkarlbach begonnen.“

Und schon tauchen wieder Probleme auf: Diesmal galt das Augenmerk ökologischen Aspekten. Frankenthaler Zeitung, 20. 7. 1890:

„Die Bauarbeiten für die Straßenbahn werden nun auch in unserer Gegend energisch betrieben. Von Edigheim bis zur 'schwarzen Brücke' sind die Alleebäume auf der (von hier aus angenommen) rechten Seite der Straße bereits abgehauen und jetzt ist man mit der Verebnung der Grundfläche behufs Legung der Schienen beschäftigt. Hoffentlich gelingt es doch noch, die schönen Alleebäume auf der Edigheimer Straße von hier bis zur 'schwarzen Brücke' zu retten.“

Frankenthaler Zeitung, 30. 7. 1890:

„(Stadttratssitzung) ... Auf die Vorstellungen der Stadtverwaltung um Schonung der Alleebäume an der Edigheimerstraße erwiderte die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen, daß sie leider nicht in der Lage sei, von der Entfernung der Bäume abzuweichen, da der Distriktsrat auf einer Fahrbahnbreite von 4,50 m ausdrücklich bestanden habe; eine Verlegung des Gleises auf den Kanalwall sei schon wegen der Höhenlage deshalb unmöglich. ...“

Frankenthaler Zeitung, 31. 7. 1890:

„In Ludwigshafen wurde mit der Verlegung des Pferdebahngleises in der Nähe des Gesellschaftshauses begonnen.“

Die von der Ludwigsstraße in die Bismarckstraße verlegte Pferdebahn wurde am 6. 9. 1890 in Betrieb genommen (7). Frankenthaler Zeitung, 5. 9. 1890:

„Auf der Straßenbahnstrecke Ludwigshafen – Frankenthal wurde gestern eine Probefahrt unternommen. Der Zug, in welchem sich die Herren Regierungsdirektor v. Lavale und noch einige höhere Beamten der Pfälzischen Eisenbahnen befanden, fuhr bis nach Edigheim und kehrte dann wieder nach Ludwigshafen zurück.“

Frankenthaler Zeitung, 8. 9. 1890:

„Im Laufe des heutigen Tages verkehren auf der Straßenbahn Ludwigshafen – Frankenthal Materialzüge bis an unsere Stadt.“

Frankenthaler Zeitung, 10. 9. 1890

„Auch die Straßenbahn Ludwigshafen – Dannstadter Höhe ist gestern vormittag von der Station Mundenheim aus probeweise befahren worden.“

Mit zwei nahezu gleichlautenden Artikeln veröffentlichte die Frankenthaler Zeitung am 15. und 23. 9. 1890 die „Spielregeln“ für die bahnungewohnten Anwohner. Frankenthaler Zeitung, 23. 9. 1890:

„Nachfolgend wird die Bekanntmachung der hohen kgl. Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, vom 12. September 1890 zur öffentlichen Kenntnis gebracht. Frankenthal, den 22. September 1890. Das Bürgermeisteramt: Mahla, Die schmalspurige Lokalstraßenbahn Ludwigshafen – Dannstadt und Ludwigshafen-Frankenthal – Großkarlbach betr.“

Zum Zwecke der baldigen Fertigstellung der schmalspurigen Lokalbahnen Ludwigshafen –

Dannstadt und Ludwigshafen – Frankenthal – Großkarlbach läßt die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen zu Ludwigshafen einzelne Strecken dieser Straßenbahnen mit Materialzügen befahren. Zur Sicherung des Betriebs und behufs Verhütung von Unfällen wird das Publikum auf den Bekanntmachung des kgl. Staatsministeriums des kgl. Hauses und des Äußeren vom 8. September 1889 abgeänderten § 44 der Bahnordnung für bayerische Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 5. März 1882 aufmerksam gemacht.

Hiernach sind alle Beschädigungen der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen, mit Einschluß der Telegraphen sowie der Betriebsmittel nebst Zubehör ingeleichen das Auflegen von Steinen, Holz und sonstigen Sachen auf die Bahn oder das Anbringen sonstiger Fahrhindernisse verboten, ebenso die Erregung falschen Alarms, die Nachahmung von Signalen, die Verstellung von Ausweichvorrichtungen und überhaupt die Vornahme aller den Betrieb störenden Handlungen.

Auf den Bahnstrecken, auf welchen das Gleise in einem öffentlichen Verkehrsweg derartig eingebaut ist, daß die Fläche zwischen und neben den Schienen dem Straßenverkehre dient, müssen bei Annäherung eines Zuges Fuhrwerke, Reiter, Treiber von Vieh und Lasttieren sofort die Bahn räumen oder in ausreichender Entfernung hiervon verbleiben, bis der Zug an der Stelle vorüber ist; auch ist das Aufstellen von Fuhrwerken oder das Auslagern von Gegenständen zwischen den Gleisen oder in solcher Nähe derselben, daß dadurch der Verkehr der Bahnzüge gehindert wird, verboten.

Speyer, 12. September 1890. Königl. Bayer. Regierung der Pfalz, Kammer des Innern: I. V. Wand, kgl. Regierungs-Direktor.“

Nach einer Probefahrt am 14. 10. 1890 konnten tags drauf die Strecken Ludwigshafen – Dannstadt und Ludwigshafen – Frankenthal eröffnet werden. Den zeitgenössigen Berichten ist das Entgegenfibren der Betriebsaufnahme gut zu entnehmen. Jedes Detail wird zuvor gründlich beschrieben. Frankenthaler Zeitung, 22. 9. 1890:

„Heute gegen Mittag trafen Mitglieder des Verwaltungsrates der Pfälzischen Eisenbahnen mittelst der Straßenbahn am Kanal hier ein; von dort wurden dieselben durch Salonwagen auf der Kanalbahn nach dem Bahnhof gebracht, von wo sie über Oggersheim wieder nach Ludwigshafen zurückkehrten. Die Eröffnung der Straßenbahn soll, wie wir hören, am 15. Oktober stattfinden. Gutem Vernehmen nach werden folgende Züge verkehren: ...“

Die in der Zeitung genannten Fahrzeiten sind in eine Fahrplandabelle (s. S. 21) umgesetzt worden. Die Strecke Frankenthal – Großkarlbach war noch gar nicht fertiggestellt und konnte somit auch nicht eröffnet werden. Schon der Öffnungsfahrplan macht die Zubringerfunktion nach Frankenthal und Ludwigshafen deutlich: Trotz der technisch/betrieblichen Möglichkeit gab es keine durchgehenden Züge, sondern die Strecke wurde in drei verkehrlich unabhängigen Linien betrieben. Übergänge von einer Linie auf die andere waren nicht vorgesehen und kamen auch später nicht zustande.

Kleiner Vorgriff: Lange hielt der erste Fahrplan nicht. Bereits einen Monat nach dem ersten Fahrplan gab es einen neuen. Frankenthaler Zeitung, 10. 11. 1890:

„Der Fahrplan für die Lokalbahnen erfährt von

heute ab eine Veränderung. Auf der Linie Ludwigshafen – Dannstadt werden für Hin- und Rückfahrt zwei Züge neu eingelegt, während auf der Linie Ludwigshafen – Frankenthal je zwei Züge ausfallen. Wir entnehmen dem neuen Fahrplan folgende Fahrzeiten:

Frankenthal – Ludwigshafen:
 Frankenthal-Bf. ab: 4.30 morgens, 6.30, 9.15, 2.24, 6.05;
 Speyerer Thor ab: 4.37, 6.37, 9.22, 2.31, 6.12;
 Kanal ab: 4.40, 6.40, 9.25, 2.34, 6.15.
 Ludwigshafen-Brücke 6.34 abends,
 Bahnhof ab: 4.30 morgens, 6.41, 11.05, 4.20, 6.42;
 Anilinfabrik ab 4.41 morgens, 6.41, 11.16, 4.31, 6.53.

Ludwigshafen – Dannstadt:
 Ludwigshafen-Anilinfabrik ab 6.10 abends;
 Bahnhof ab: 5.27 morgens, 8.26, 11.00, 1.22, 4.10, 5.58, 6.27, 8.16;
 Brücke ab: 5.41, 8.34, 11.8, 1.30, 4.18, 6.20, 6.35, 8.24.
 Dannstadt ab: 4.38, 5.24, 6.46, 10.51, 1.11, 3.59, 8.05. "

Frankenthaler Zeitung, 24. 9. 1890 mit einer Aufstellung der Fahrpreise in Pfennigen ab Ludwigshafen nach:

Zielbahnhof	km	II. Kl	III. Kl
Friesenheim	2,7	15	10
Oppau	5,3	25	15
Edigheim	7,0	30	20
Frankenthal	11,2	40	25
Heßheim	15,0	55	35
Heuchelheim	17,0	70	45
Dirnstein	20,0	75	50

Laumersheim	21,8	85	55
Großkarlbach	23,5	90	60
Mundenheim	3,9	15	10
Maudach	7,1	30	20
Mutterstadt	9,3	35	25
Dannstadt	12,8	50	35

Während die Entfernungsangaben für die Nordstrecke durch Nachmessen in entsprechenden Karten bestätigt werden, greift die Kilometrierung der Südstrecke um 400 m zu kurz. (S. a. S. 11) Der Grund für diese Unstimmigkeit ist unbekannt. Im folgenden dieses Beitrages verwenden wir die nachgemessenen Entfernungsangaben.

Besondere Bestimmungen über den Verkehr auf den Straßenbahnen, Auszug:

„Feste Fahrkarten für einfache Fahrten 2. und 3. Klasse und für Militär (3. Klasse), ebenso Fahrkarten größeren Formates für Monats-Abonnements 3. Klasse werden nur auf den Stationen und Haltestellen, dagegen für alle übrigen Verkehrsverbindungen Fahrscheine in Zettelform für einfache Fahrt 2. u. 3. Klasse in den Zügen vom Fahrpersonal als Fahrtausweis verausgabt.

Kinder unter 4 Jahren, für welche ein besonderer Platz nicht beansprucht wird, werden taxfrei befördert; zwei Kinder im Alter von 4 bis zu 10 Jahren finden auf eine Fahrkarte oder einen Fahrschein (für Erwachsene) der betreffenden Wagenklasse Beförderung; besondere Fahrkarten für einzelne Kinder im Alter von 4 bis zu 10 Jahren werden nur auf den Stationen und Haltestellen verausgabt. Der Fahrpreis derselben beträgt die Hälfte der Taxe für Erwachsene unter Aufrundung der Erhebungs-

beträge auf 5 Pfennig. Weniger als 10 Pfennig werden nicht erhoben.

Fahrtunterbrechung ist nicht gestattet. Wird die Reise unterwegs unterbrochen, so verliert der Fahrtausweis für die nicht benützte Strecke seine Gültigkeit. An Schüler, Lehrlinge und Arbeiter werden auf den Inhaber lautende und mit dessen Unterschrift versehene Monats- Abonnementskarten 3. Klasse, welche zur täglichen Hin- und Rückfahrt zwischen zwei bestimmten Stationen an den Werktagen eines Kalendermonats berechtigen, zu ermäßigten Preisen verausgabt.

Die Fahrtausweise für die Lokalbahnen sind nur zu den Zügen dieser Bahn gültig. Fahrkarten der pfälzischen Hauptbahnen haben zur Benützung in den Zügen der Lokalbahnen keine Gültigkeit.

Die Abfertigung von Gepäck und Traglasten erfolgt nur auf den Stationen und Haltestellen. Im Verkehr zwischen sämtlichen Stationen der beiden Linien ist für die Gepäcksendung im Gewicht bis zu 30 Kilogramm die Taxe von 20 Pf. zu entrichten. Die Aufgabe eines Gepäckstücks mit höherem Gewicht als 30 Kilogramm wird unter Ausfolgung von zwei Beförderungsscheinen die doppelte Gebühr erhoben.“

Unten: Reisezugbetrieb 1890/91 in der Veröffentlichung vom 22. 9. 1890 sowie als Bildfahrplan

*** Frankenthal, 12. Okt. Der Fahrplan für die Straßenbahn Frankenthal-Ludwigshafen und Ludwigshafen-Dannstadt ist nun vom 15. Oktober ab wie folgt endgültig festgesetzt:**

Frankenthal-Ludwigshafen.

Frankenthal Bahnhof	ab	4.20	6.34	7.53	9.44	11.54	1.45	4.15	6.20
Speyerer Thor		4.28	6.42	8.01	9.52	12.02	1.53	4.21	6.28
Kanal		4.31	6.45	8.04	9.55	12.05	1.56	4.24	6.31
Edigheim	ab	4.40	6.54	8.13	10.04	12.14	2.05	4.33	6.40
Oppau	an	4.48	7.02	8.21	10.12	12.22	2.13	4.41	6.48
Oppau	ab	4.49	7.03	8.22	10.13	12.23	2.14	4.42	7.14
Friesenheim	ab	5.11	7.14	8.33	10.24	12.34	2.25	4.53	7.25
Ludwigshafen Anilinfabrik		5.10	7.24	8.42	10.24	12.44	2.35	5.03	7.35
Ludwigshafen Bahnhof		5.21	7.35	8.54	10.45	12.55	2.46	5.14	7.46
Ludwigshafen Brücke	an	5.39	—	—	—	—	—	—	—

Ludwigshafen-Frankenthal.

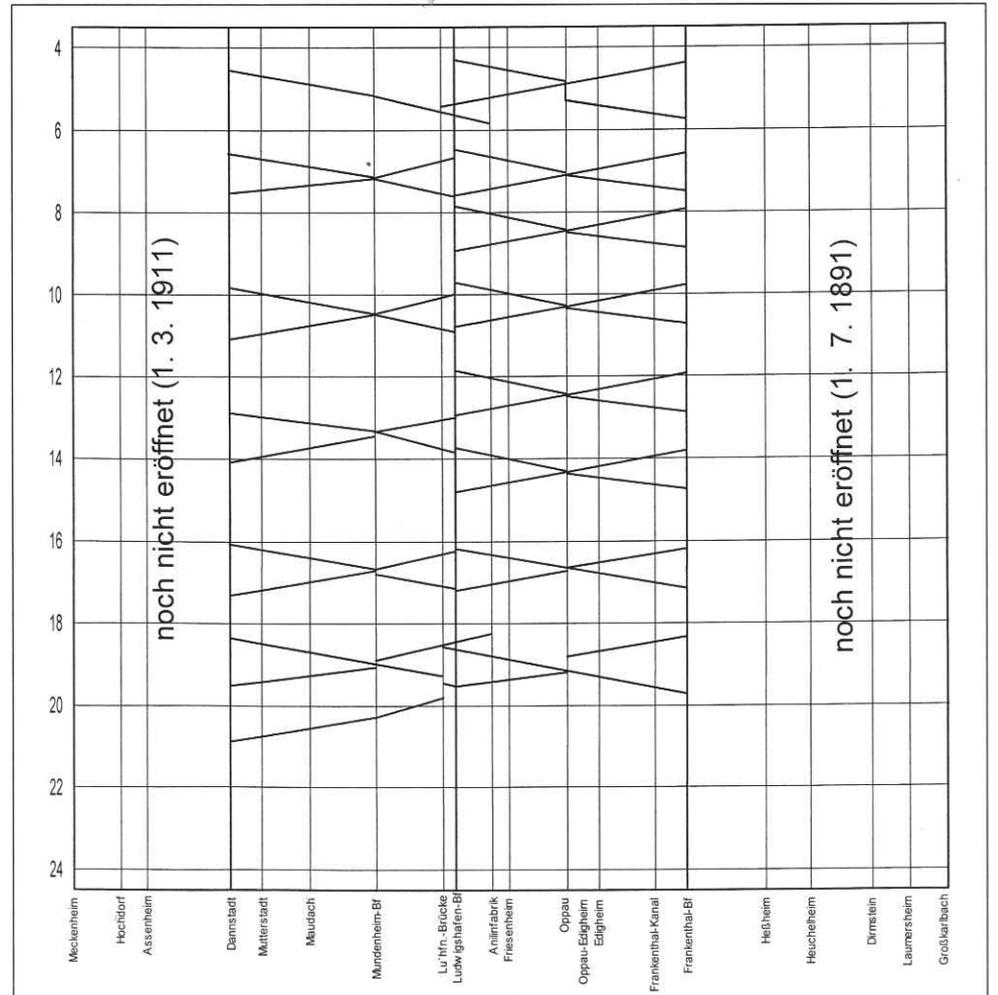
Ludwigshafen Brücke	ab	—	—	—	—	—	—	—	6.34
Ludwigshafen Bahnhof		4.17	6.29	7.50	9.41	11.51	1.42	4.10	6.42
Ludwigshafen Anilinfabrik		4.29	6.41	8.02	9.53	12.03	1.54	4.22	6.54
Friesenheim		4.39	6.51	8.12	10.03	12.13	2.04	4.32	7.04
Oppau	an	4.49	7.01	8.22	10.13	12.23	2.14	4.42	7.14
Oppau	ab	5.17	7.09	8.25	10.14	12.24	2.15	4.43	7.15
Edigheim		5.26	7.11	8.32	10.23	12.33	2.24	4.52	7.24
Frankenthal Kanal		5.35	7.20	8.41	10.32	12.42	2.33	5.01	7.33
Frankenthal Speyerer Thor		5.38	7.23	8.44	10.35	12.45	2.36	5.04	7.36
Frankenthal Bahnhof	an	5.45	7.30	8.51	10.42	12.52	2.43	5.11	7.43

Ludwigshafen-Dannstadt.

Ludwigshafen Anilinfabrik	ab	—	—	—	—	—	—	—	6.15
Ludwigshafen Bahnhof		6.43	10.01	1.01	4.15	6.27	7.48	—	—
Ludwigshafen Brücke		6.51	10.08	1.08	4.23	6.35	7.56	—	—
Schützenhaus		6.56	10.13	1.13	4.28	6.40	8.01	—	—
Mundenheim (Königsstraße)		7.11	10.17	1.17	4.32	6.44	8.05	—	—
Mundenheim (Schwan)		7.05	10.22	1.22	4.37	6.55	8.10	—	—
Mundenheim (Station)		7.11	10.28	1.28	4.43	7.05	8.16	—	—
Maudach Haltepunkt im Ort		7.21	10.38	1.38	4.53	7.09	8.26	—	—
Maudach Haltestelle		7.25	10.42	1.42	4.57	7.12	8.30	—	—
Mutterstadt Haltepunkt im Ort		7.33	10.50	1.50	5.04	7.17	8.38	—	—
Mutterstadt Haltestelle		7.39	10.56	1.56	5.11	7.29	8.44	—	—
Dannstadt	an	7.47	11.04	2.04	5.19	7.31	8.52	—	—

Dannstadt-Ludwigshafen.

Dannstadt	ab	4.35	6.35	9.40	12.50	4.05	6.19
Mutterstadt Haltestelle		4.44	6.44	9.59	12.59	4.14	6.28
Mutterstadt Haltestelle im Ort		4.50	6.50	10.05	1.05	4.20	6.34
Maudach Haltestelle		4.58	6.58	10.13	1.13	4.28	6.42
Maudach Haltestelle im Ort		5.02	7.02	10.17	1.17	4.32	6.46
Mundenheim (Station)		5.12	7.12	10.27	1.27	4.42	6.56
Mundenheim (Schwan)		5.18	7.18	10.33	1.33	4.48	7.02
Mundenheim (Königsstr.)		5.23	7.23	10.38	1.38	4.53	7.07
Ludwigshafen Schützenhaus		5.27	7.27	10.42	1.42	4.57	7.11
Ludwigshafen Brücke		5.32	7.32	10.47	1.47	5.02	7.16
Ludwigshafen Bahnhof	an	5.39	7.39	10.54	1.54	5.09	7.22
Ludwigshafen Anilinfabrik		5.51	—	—	—	—	—



Frankenthaler Zeitung, 27. 9. 1890:

„Kürzlich teilten wir die Fahrpreise für die Straßenbahnen bereits mit, von der Station Ludwigshafen aus gerechnet. Nachstehend geben wir dieselben auf die Station Frankenthal umgerechnet nochmals wieder. Das einfache Billet (Retourbillette gibt es bekanntlich nicht) kosten von hier nach:

Von Frankenthal nach	2. Kl.	3. Kl.
Edigheim	15	10
Oppau	25	15
Friesenheim	30	20
Ludwigshafen	40	25
Heßheim	15	10
Heuchelheim	25	15
Dirmstein	45	30
Laumersheim	55	35
Großkarlbach	60	40“

Frankenthaler Zeitung, 6. 10. 1890:

„Heute passierte der erste Train die Straßenbahnstrecke Ludwigshafen – Frankenthal.“

Frankenthaler Zeitung, ca. 10. 10. 1890:

„Aus Ludwigshafen wird der 'Pf. Pr' geschrieben: Am Dienstag, den 14. Oktober, wird auf der Straßenbahn Ludwigshafen – Großkarlbach und Ludwigshafen – Dannstadter Höhe die Probefahrt stattfinden. An derselben werden sich die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen sowie die berufenen Behörden beteiligen. Am Morgen des 15. Oktober wird sodann der regelmäßige Fahrdienst begonnen werden.“

Frankenthaler Zeitung, 15. 10. 1890:

„Heute morgen wurde der fahrplanmäßige Betrieb der Straßenbahn von Ludwigshafen nach Frankenthal eröffnet. Der erste Zug war dicht mit Arbeitern besetzt.“

Und schon am ersten regulären Betriebstag wurde ein Sonderzugfahrplan veröffentlicht. Frankenthaler Zeitung, 15. 10. 1890:

„Oppau, 15. Okt. Anlässlich der Friesenheim Kirchweihe werden nächsten Sonntag außer den

fahrplanmäßigen Zügen auf der Straßenbahn folgende Extrazüge zwischen hier und Ludwigshafen gefahren:

Ludwigshafen – Oppau			
Ludwigshafen Bahnhof	ab	14.46	17.14
Ludwigshafen Anilinfabrik	ab	14.58	17.26
Friesenheim	ab	15.08	17.36
Oppau	an	15.18	17.46

Oppau – Ludwigshafen			
Oppau	ab	15.23	17.54
Friesenheim	ab	15.34	18.05
Ludwigshafen Anilinfabrik	ab	15.43	18.14
Ludwigshafen Bahnhof	an	15.55	18.26“

Betriebsmittelpunkt der Bahn war der Bahnhof Ludwigshafen Depot. Hier gab es aber nur einen zweistöckigen Lokschuppen (24,1 x 11,8 m) für sechs Lokomotiven. Er war zugleich Lokomotivwerkstätte. Einen weiteren Lokschuppen gab es in Dannstadt für zwei Lokomotiven (10,16 x 7,8 m) und in Frankenthal einen für vier Lokomotiven (14,3 x 9,8 m). Letzterer lag zwischen dem Empfangsgebäude der Normalspur und der Güterabfertigung. Anfangs sollte der Schuppen auf der anderen Gleisseite der Normalspur errichtet werden, was eine zusätzliche niveaugleiche Überquerung erfordert hätte. Auch ein nicht gebauter Lokschuppen für vier Lokomotiven war anfangs beim Bahnhof Ludwigshafen-Brücke vorgesehen. Empfangsgebäude gab es in den Stationen Ludwigshafen-Brücke, Maudach (eventuell erst ab 1893) und Dannstadt. Das für Ludwigshafen-Depot vorgesehene Stationsgebäude wurde nicht errichtet. In Friesenheim gab es einen kleinen Güterschuppen.

Zur Bahneröffnung wurden folgende Betriebsmittel beschafft:

St.	Bauart	Nummer
7	Dampflokomotiven	XI – XVII
6	Personenwagen 2. Klasse	9301 – 9306
30	Personenwagen 3. Klasse	9321 – 9350
6	Gepäck- Postwagen	9381 – 9386
9	gedeckte Güterwagen	9401 – 9403 9405 – 9410
1	gedeckter Güterwagen f. Milch	9404

30 offene Güterwagen	9431 – 9460
4 Langholzwagen	9501 – 9504

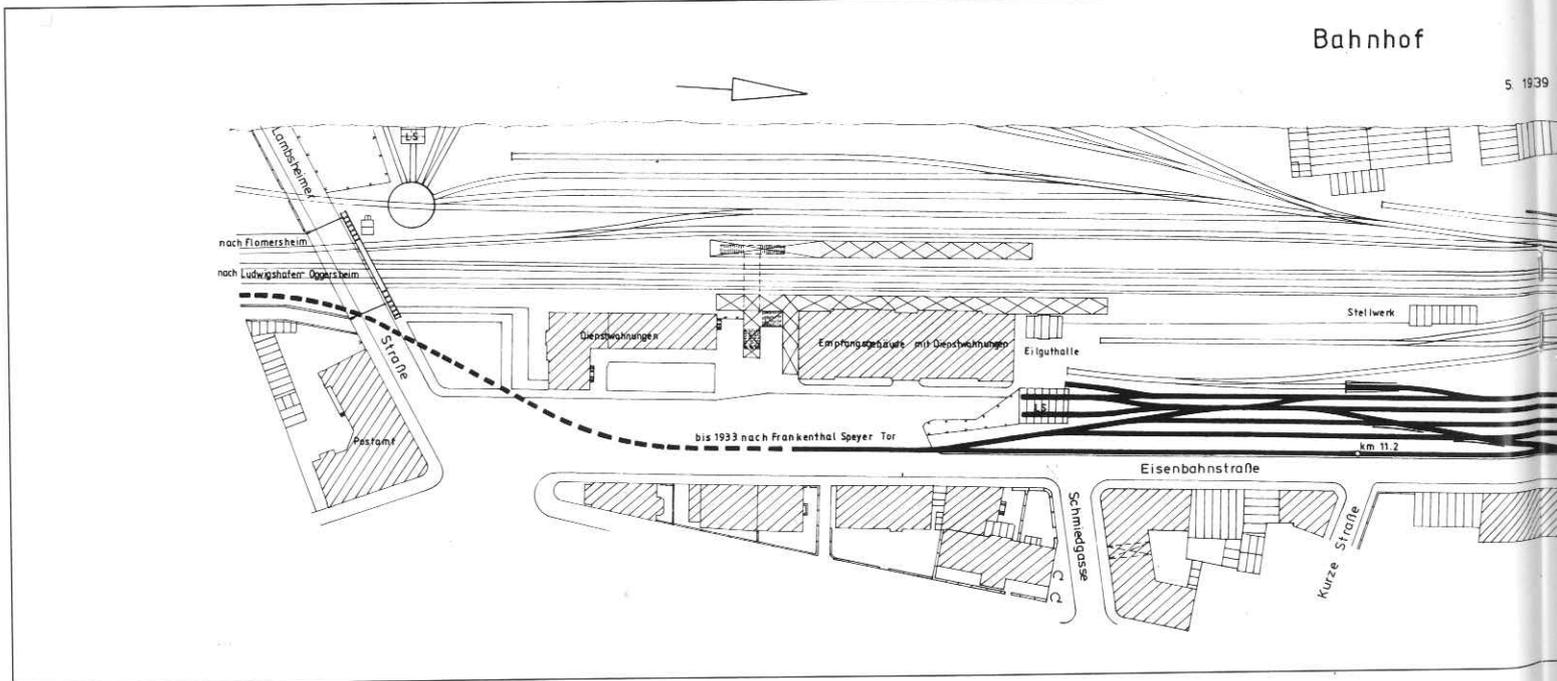
Frankenthaler Zeitung, 31. 10. 1890

„Aus Ludwigshafen bringt die 'Pf. Pr' einen Artikel, dem wir folgendes entnehmen: Der Verkehr auf unseren beiden Straßenbahnen hat bis jetzt, in der kurzen Zeit seines kaum dreiwöchentlichen Bestehens, einen Aufschwung genommen, der ehemals von keiner Seite aber auch nur geahnt worden ist; und zwar ist dieses nicht bloß bei der Personenbeförderung der Fall, sondern auch der Güterverkehr hat alle Erwartungen übertroffen. Endlose Wagenreihen bewegen sich morgens und abends durch die Hauptstraße der Stadt, von denen fast alle immer vollständig besetzt sind, wogegen sich an den Markt- und Sonntagen selbst während des ganzen Tages dieser lebhaftige Verkehr aufrecht erhält.

Es soll infolgedessen, um einem dringenden Bedürfnis abzuwehren, an maßgebender Stelle die Absicht besteht, nach beiden Richtungen der Bahn hin, noch zwei Doppelzüge einzulegen. Auch kann das bis jetzt vorhandene Wagenmaterial die bestehenden Verkehrsansprüche nicht mehr lange befriedigen und es wird in Bälde ganz bedeutend verstärkt werden müssen. Ob bei den vielen vorhandenen Haltestellen (die Bahn hat nur 3 Stationen) die bestehenden Einrichtungen (daß Private die Betriebsleitung versehen usw.) auf die Dauer genügen werden, ist sehr zu bezweifeln.“

Frankenthaler Zeitung, 22. 12. 1890:

„Die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen gibt im Anzeigenteil dieser Nummer bekannt, daß nunmehr auch auf der Lokalbahnstrecke Ludwigshafen – Frankenthal vom 1. Januar 1891 an die bisherige Fahrscheinausgabe in den Zügen aufgehoben wird, nachdem es gelungen ist, an allen Haltepunkten Fahrkarten-Ausgabestellen zu errichten. Vom bezeichneten Tage an treten demnach auch für die Lokalbahnstrecke Ludwigshafen – Frankenthal die allgemeinen Bestimmungen des Betriebsreglements in Kraft, wonach ein jeder sich vor dem Betreten eines Eisenbahnwagens mit gültiger Fahrkarte zu versehen hat, widrigenfalls er in die reglementarische Strafe von 1 bzw. 6 Mk. verfällt. Wir wollen



nicht verfehlen, auch an dieser Stelle noch ausdrücklich auf die getroffenen Änderungen aufmerksam zu machen.“

Ende Dezember 1890 wurde in der Pfalz eine Volkszählung durchgeführt. Für die Orte an der Lokalbahn, die dem Bezirk Frankenthal angehörten, gab es folgende Zahlen:

Gemeinde	männlich	weiblich	Summe
Dirmstein	678	727	1.405
Edigheim	694	664	1.358
Frankenthal	6.541	6.468	13.009
Großkarlbach	396	429	825
Heßheim	586	586	1.172
Heuchelheim	288	305	593
Laumersheim	250	290	540
Oppau	1.270	1.282	2.552
Mundenheim (nicht Bezirk Frankenthal)			4.089

Verkehr und Betrieb

Die beiden Lokalbahnstrecken von Ludwigshafen nach Dannstadt und nach Frankenthal wurden von den Fahrgästen lebhaft angenommen. Die von Beginn an projektierte Strecke Frankenthal – Großkarlbach war noch in Bau und konnte erst ein dreiviertel Jahr später eröffnet werden. Zeitungsannoncen der Pfälzischen Eisenbahnen in der Frankenthaler Zeitung, 1. 1. 1891:

„Vom 1. Januar 1891 an werden in den Zügen der Lokalbahnstrecke Ludwigshafen – Frankenthal Fahrscheine seitens des Fahrpersonals nicht mehr ausgegeben und an folgenden Haltepunkten der genannten Strecke Fahrkarten-Ausgabestellen errichtet:

Ludwigshafen-Hemshof: bei Gastwirt Abraham Wolf, Restaurant Grünwald.

Frankenthal Kanal: bei Gastwirt J. C. Zeck, Wirtschaft zur Lokalbahn, früher Garnier.

Frankenthal Speyerer Tor: bei Gastwirt Georg Calletsch.

Diese Fahrkartenverkaufsstellen sind zu allen Zügen geöffnet. Von dem bezeichneten Termin ab werden alle Personen, welche einen Lokalbahnzug besteigen ohne mit gültiger Fahrkarte versehen zu sein, nach § 14 des Betriebsreglements mit Ordnungsstrafen von 1 Mark, bzw. 6 Mark belegt. Ludwigshafen a. Rhein, 20. Dezember 1890.

Die Direktion v. Lavale“

Frankenthaler Zeitung, 24. 3. 1891:

„Heute morgen ging der erste Kieszug auf der Straßenbahnstrecke Frankenthal – Großkarlbach bis nach Heßheim.“

Frankenthaler Zeitung, 16. 4. 1891:

„In dem Jahresbericht der Pfälzischen Eisenbahnen ist bei der Rubrik neuer Bahnlinien ausgeführt, daß die Reststrecke der Lokalbahn Ludwigshafen – Frankenthal – Großkarlbach, deren Fertigstellung im Berichtsjahr durch längere Dauer der Grunderwerbs-Verhandlungen in einigen Gemeinden, sowie durch den frühen Eintritt des strengen Winters sich nicht ermöglichen ließ, voraussichtlich im Lauf des Mai dem Verkehr übergeben wird. Bei dem Bau der beiden schmalspurigen Lokalbahnen wurden die veranschlagten Baukosten nicht bloß nicht überschritten, sondern bei eigentlichen Bauausführung noch Ersparungen erzielt. Doch wird schon im nächsten Anlehen der Ludwigsbahn eine Erhöhung des Einrichtungskapitals zum Zweck der Vermehrung des Fahrparkes derselben vorgesehen werden müssen.

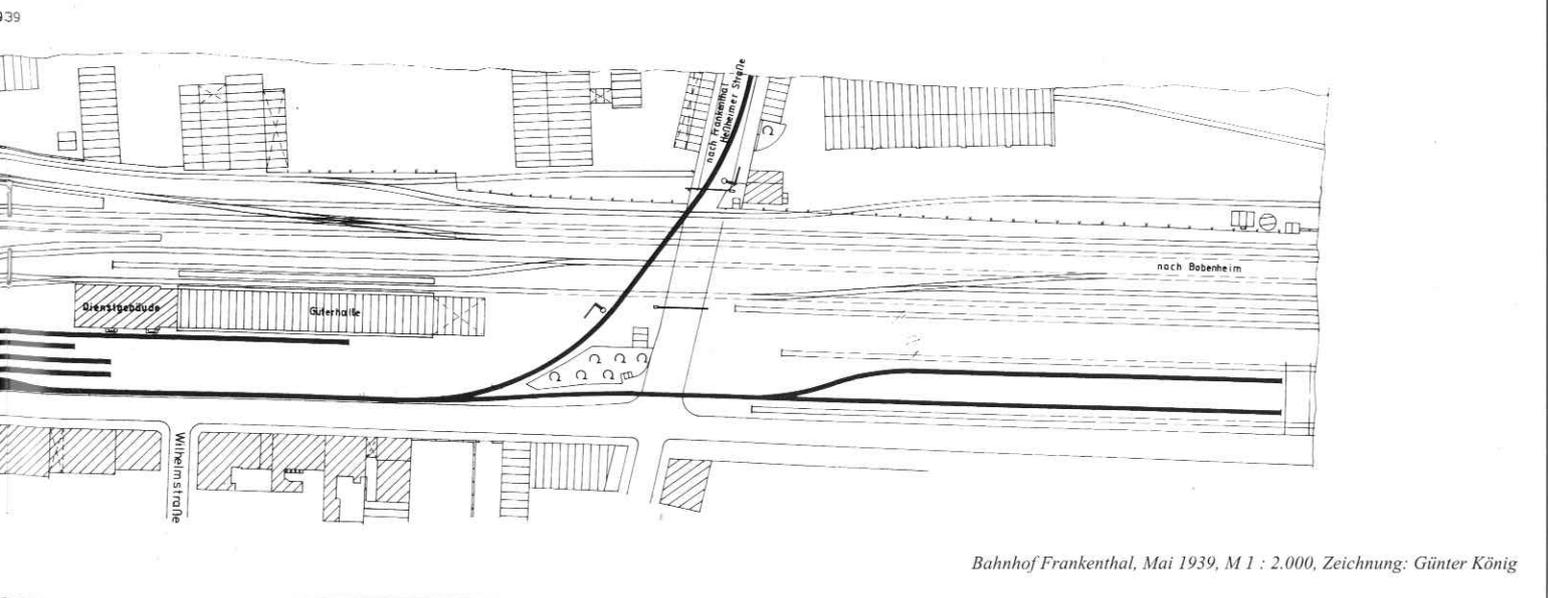
Die von der Bahnverwaltung stets vertretene Ansicht, daß für die Anlage und den Betrieb von Straßenbahnen der Personenverkehr und insbesondere der regelmäßige Verkehr der auf dem flachen Land wohnenden Arbeiter mit den Zentralpunkten von Handel und Industrie weit größere Bedeutung habe als der Umschlag von Gütern, hat sich seit der Betriebseröffnung der beiden Strecken in vollstem Maße bewahrt. Während der Güter- und Kohlenverkehr über dieselben sich in mäßigen Grenzen hält, hat die Personenfrequenz, namentlich auf der Linie nach Dannstadt, die in Aussicht genommenen Ziffern überschritten. Den weitaus größeren Pro-

zentsatz der Passagiere bilden die zu sehr billigen Preisen Beförderung findenden Arbeiter, welche täglich zwischen Ihren Wohnorten und den Arbeitsstätten in Ludwigshafen – Mannheim sowie Frankenthal verkehren. Durch die Notwendigkeit, diesen größten Teil der Straßenbahn benützenden Personen unmittelbar vor Beginn der Arbeit in den Städten anzubringen und ebenso kurz nach Schluß derselben den Heimatorten zuzuführen, ist die Anordnung des Betriebes und Fahrplan festgegeben.

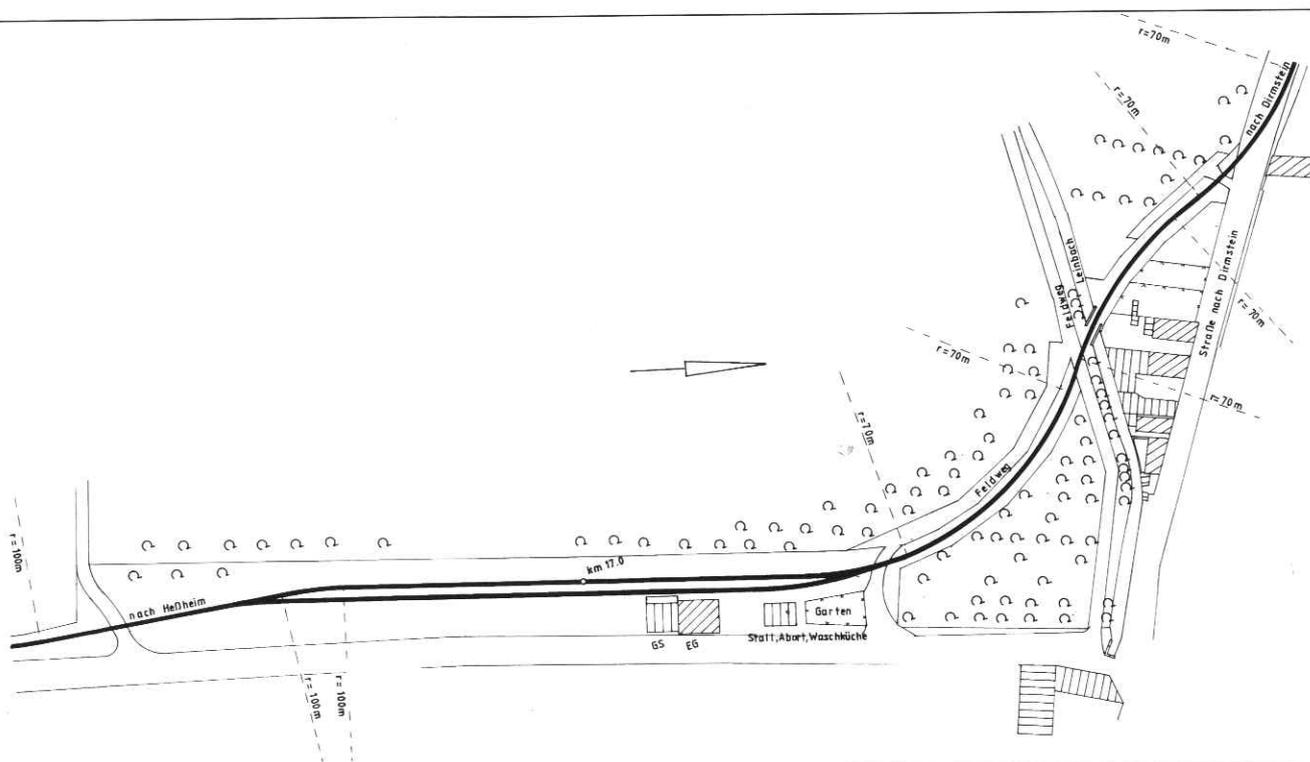
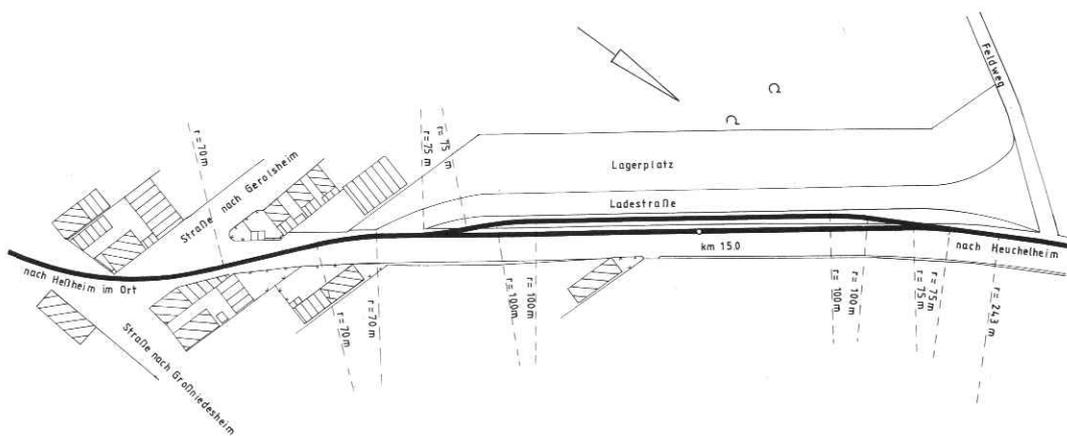
Die unmittelbare Aufeinanderfolge der Früh- und Abendzüge erfordert jedoch naturgemäß einen weit stärkeren Fahrpark an Lokomotiven und Wagen, als derselbe bei gleichheitlicher Verteilung der Frequenz benötigt sein würde, und war die Direktion schon sehr bald nach der Betriebseröffnung veranlaßt, weitere als die in den Voranschlägen für die erste Ausrüstung vorgesehenen Betriebsmittel zu bestellen. Die Ablieferung derselben hat bereits begonnen und wird sich derart vollziehen, daß mit der Eröffnung der Gesamtstrecke ein definitiver, die Bedürfnisse in möglichst weit gehender Weise berücksichtigter Fahrplan eingerichtet werden kann.

Wie bereits erwähnt, übersteigt die Frequenz der regelmäßig verkehrenden Arbeiter wenigstens auf der Strecke Ludwigshafen – Dannstadt schon jetzt die erwarteten Ziffern und ist auch der Markt- und sonstige Personenverkehr mit den durch das neue Verkehrsmittel berührten stark bevölkerten Orten befriedigend; immerhin aber würde der letztere für sich allein und selbst in Verbindung mit dem Ertrag des Güterverkehrs die Betriebskosten und eine auch nur mäßige Verzinsung des Anlagekapitals aufzubringen nicht in der Lage sein. Ob die in dieser Richtung gemachten Erfahrungen nach Eröffnung der Linie nach Großkarlbach, deren wirtschaftliche Verhältnisse etwas anders gelagert sind und ein stärkeres Hervortreten des Güterumschlages erwarten lassen, mehr oder weniger große Änderungen erleiden werden, wird sich schon binnen weniger Monaten zeigen; jedenfalls aber bietet der Betrieb der ersten schmalspurigen Lokalbahnen der Pfalz wertvolle und bestimmte Anhaltspunkte für die Beurteilung der Bauwürdigkeit wie der

Frankenthal



Bahnhof Frankenthal, Mai 1939, M 1 : 2.000, Zeichnung: Günter König



Oben: Lageplan Bf. Heßheim, 1890, M 1 : 2.000

Der Bahnhof wurde ohne Hochbauten eröffnet. Im Güterbahnhof wurde vor 1904 eine Werkzeughütte (2,3 x 6,1 m) errichtet. Außerdem wurde 1904 in einem eingezäunten Lagerplatz ein Wärterhäuschen (1,75 x 2,22 m) aufgestellt. Beide Gebäude wurden 1917 wieder abgebrochen (26).

Mitte: Lageplan Bf. Heuchelheim, 1890, M 1 : 2.000

Das Heuchelheimer Bahnhofsgelände wurde im September 1890 fertiggestellt (25). Es bestand aus einem einstöckigen Empfangsgebäude (10,1 x 9 m), einem südlich angebauten Güterschuppen (8 x 8 m) und einem freistehenden Stall und Abortgebäude (8,1 x 5,9 m). Das Bahnhofsgelände und die beiden kurzen Eigentrassenabschnitte waren 1960 an die Gemeinde, bzw. an Privat verkauft worden. Das Empfangsgebäude und das Abortgebäude sind noch vorhanden, der Güterschuppen ist abgebrochen. An seiner Stelle steht ein Wohnhaus.

Unten: Straßenseite des Empfangsgebäudes Bf. Heuchelheim, 23. 8. 1998, Zeichnungen und Foto: Günter König

wirtschaftlichen und sozialen Bedeutung solcher Nebenbahnen innerhalb des Regierungsbezirkes.“

Die Frankenthaler Zeitung veröffentlichte am 27. 5. den Sommerfahrplan der Strecke Frankenthal – Großkarlbach ab der Eröffnung am 1. Juli 1891:

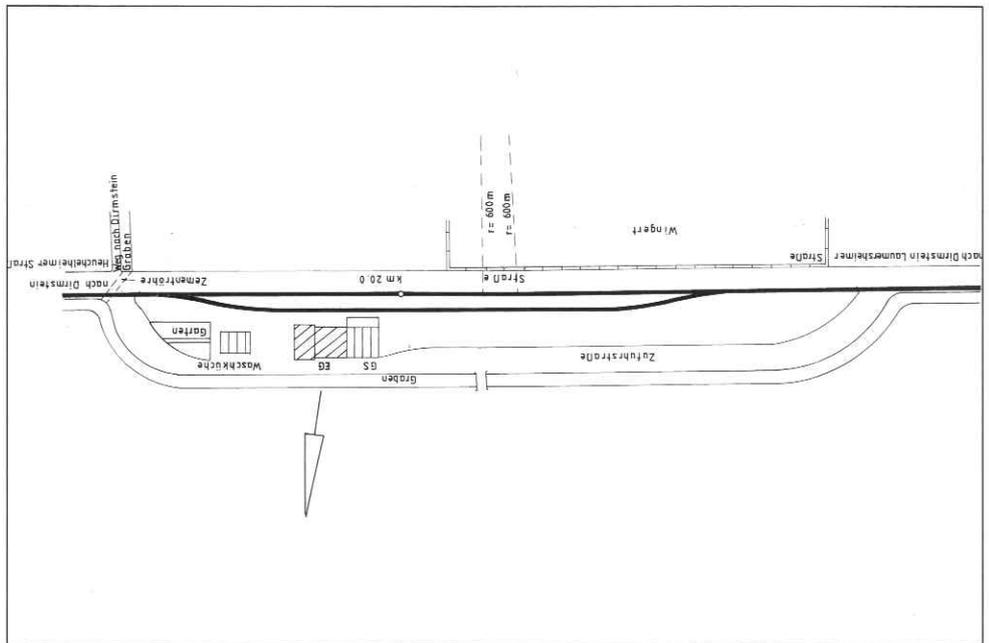
Großkarlbach	ab	5.00	7.00	11.05	18.10
Laumersheim	ab	5.07	7.07	11.12	18.17
Dirmstein	ab	5.16	7.16	11.21	18.26
Heuchelheim	ab	5.26	7.26	11.31	18.36
Heßheim	ab	5.32	7.32	11.37	18.42
Frankenthal	an	5.50	7.50	11.55	19.00
Frankenthal	ab	6.00	8.35	13.25	19.15
Heßheim	ab	6.19	8.54	13.44	19.34
Heuchelheim	ab	6.25	9.00	13.50	19.40
Dirmstein	ab	6.35	9.10	14.00	19.50
Laumersheim	ab	6.44	9.19	14.09	19.59
Großkarlbach	an	6.50	9.25	14.15	20.05

Frankenthaler Zeitung, 17. 6. 1891:

„Die Lokalbahnstrecke Frankenthal – Großkarlbach wird bekanntlich am 1. Juli dem Verkehr übergeben werden. Am letzten Samstag fuhr die erste Maschine in den Bahnhof zu Großkarlbach ein. Seitdem verkehren jeden Tag die Materialzüge auf der ganzen Strecke. Gestern wurde der Bahnhof zu Großkarlbach, sowie das Gleise bis gegen Dirmstein usw von Beamten, der pfälzischen Direktion, den Herren Bezirksamtman Hierthes, Bezirksbauschaffner Lehner usw einer genauen Besichtigung unterzogen.“

Frankenthaler Zeitung, 29. 6. 1891:

„Wie bereits erwähnt wird die Lokalbahn-Strecke Frankenthal – Großkarlbach am 1. Juli eröffnet. Außer den in unserem Fahrplan angegebenen Zügen ist noch ein weiterer Zug eingelegt und mit folgenden Fahrzeiten: Frankenthal-Bf. ab 5.08 Uhr nachmittags, Heßheimer Str. ab 5.13 Uhr., Heßheim-Ort ab 5.24 Uhr, Heßheim-Hst ab 5.27 Uhr, Heuchelheim 5.33 Uhr, Heuchelheimer Str. ab 5.40 Uhr, Dirmstein-Station ab 5.43 Uhr, Dirmstein-Laumersheimer Str. ab 5.49 Uhr, Laumersheim ab 5.52 Uhr, Großkarlbach an 5.58 Uhr, Großkarlbach – Frankenthal: Großkarlbach ab 3.15 Uhr, Laumersheim ab 3.22 Uhr, Dirmstein-Laumersheimer Straße ab 3.25 Uhr, Dirmstein-Station ab 3.31 Uhr, Dirmstein-Heuchelheimerstraße ab 3.34 Uhr, Heuchelheim ab 3.41 Uhr, Heßheim-Haltestelle ab 3.47 Uhr., Heßheim-Ort ab 3.50 Uhr, Frankenthal-Heßheimer Str. ab 4.01 Uhr, Frankenthal-Bf. an 4.05 Uhr.“



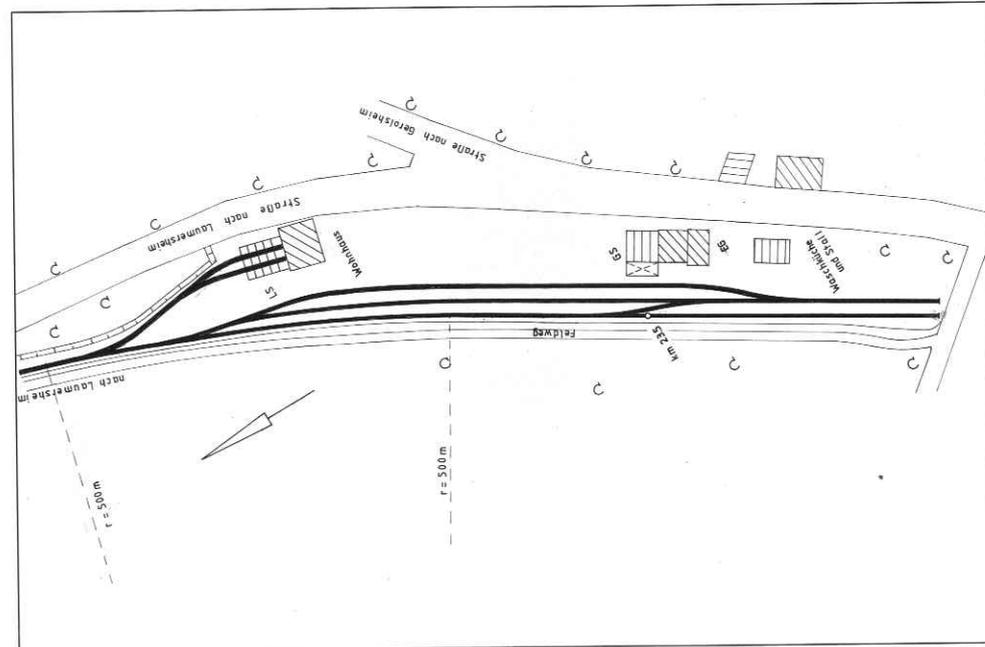
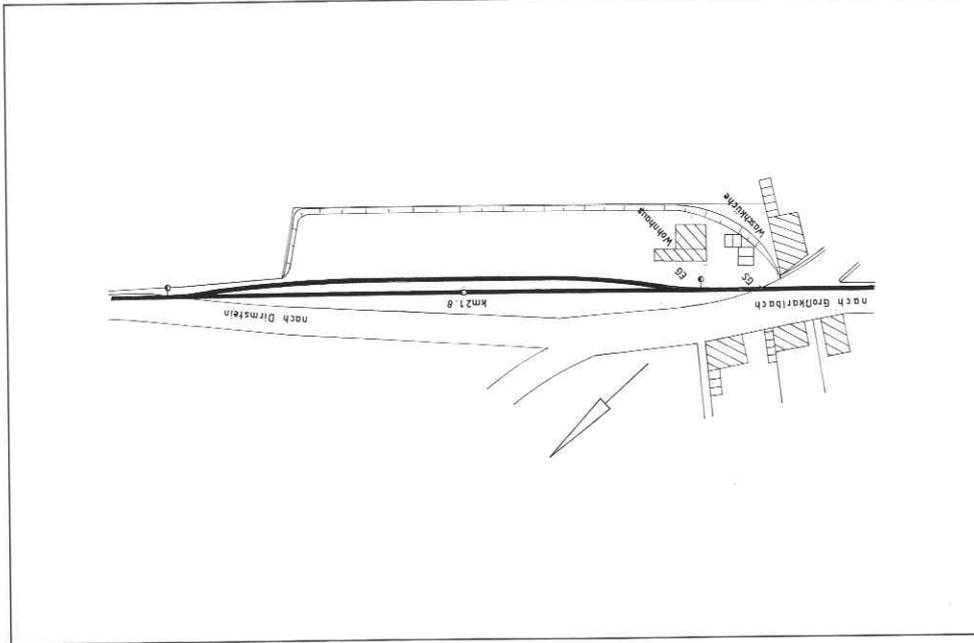
Oben: Lageplan Bf. Dirmstein, 1890, M 1 : 2.000

Dirmstein wurde mit einen zweistöckiges Empfangsgebäude (5,7 x 9,2 m) mit Anbau (8,0 x 8,3 m) und Güterschuppen (8,05 x 8,15 m) eröffnet. Außerdem gab es eine freistehende Waschküche (8,1 x 5,9 m) (33) sowie einen später gebohrten Brunnen. Alle 1890 errichteten Gebäude sind noch vorhanden. Bereits 1892 wurde im westlichen Bahnhofsbereich eine Halle (6 x 11) m des Consum-Vereins Dirmstein errichtet. Ob in diesem Zusammenhang auch das am Güterschuppen abzweigende Ladegleis eingerichtet wurde, ist noch unklar.

Mitte: Gleisseite von Empfangsgebäude und Güterschuppen Dirmstein, 23. 8. 1998

Unten: Stark verwachsen blieb auch das Dirmsteiner Abortgebäude bis heute erhalten., 23. 8. 1998.

Zeichnung und Fotos: Günter König.



Mit der Eröffnung der Großkarlbacher Linie mußten auch die Betriebsmittel aufgestockt werden. Zusätzlich beschafft wurden:

St. Bauart	Nummer
3 Dampflokomotiven	XVIII – XX
20 Personenwagen III. Klasse	9351 – 9370

Aber damit nicht genug: Schon bald wurde deutlich, daß die Anlagen z. T. unterdimensioniert waren. Z. B. gab es zwischen Ludwigshafen und Frankental nur eine Ausweiche in Oppau. Der Fahrplan zeigt, daß dort auch Zugkreuzungen stattfanden. Bei diesen Kreuzungen war die Oppauer Hauptstraße total versperrt. Auch konnte keine Güterabfertigung durchgeführt werden. Die Pfalzbahn erwarb daher 1895 zwischen Oppau und Edigheim auf Edigheimer Gemarkung 3 Äcker und baute diese zu einem Güterbahnhof mit Kohlelager aus. Das Kohlelager mit Anschlußgleis wurde zunächst an eine Firma Diehl vermietet. An Gebäuden gab es nur einen 3,75 x 2,77 m großen Werkzeugschuppen, der später als Wärterbude umfunktioniert wurde. Auf dem Kohlelagerplatz wurde ebenfalls eine 3,8 x 2,8 m große Hütte errichtet (28).

Auch zeigte sich der Frankenthaler Bahnhofsvorplatz in seiner Funktion als Verkehrsdrehscheibe und Betriebsbahnhof der Lokalbahnen als Hindernis im Fußgängerverkehr. Frankenthaler Zeitung, 24. 12. 1895:

„Eingesandt. Es war seiner Zeit für jeden, dessen Urteil nicht durch eisenbahntechnische Fachkenntnis getrübt wird, sehr klar, daß die Errichtung der Haupthaltestelle der Lokalbahn unmittelbar dem Frankenthaler Hauptbahnhof nicht den Anforderungen der Verkehrssicherheit und Bequemlichkeit entspricht. Einzelne Züge der Lokalbahn fahren in dem Augenblicke vor dem Bahnhofe an oder halten schon dort, wenn Züge der Hauptbahn ankommen oder abgehen. Das Publikum, das um diese Zeit nach dem Bahnhofe eilt oder von diesem herkommt, muß – besonders in Fällen, wo der Lokalbahnzug sehr lang ist – entweder bis nach dessen Abfahrt ruhig warten oder einen Umweg der Wa-

Oben: Lageplan Bf. Laumersheim, 1890, M 1 : 2.000

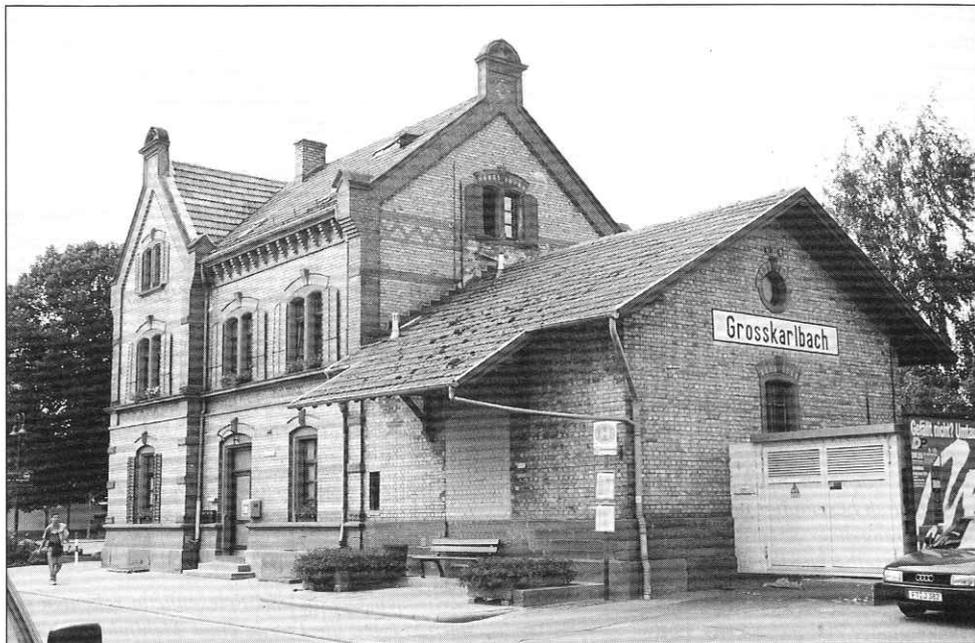
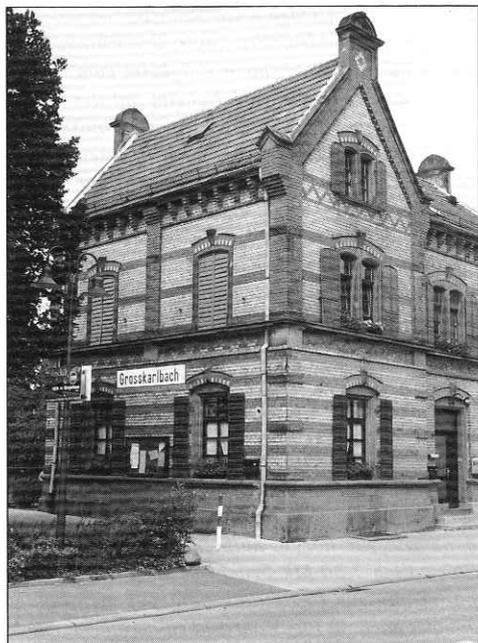
Der Bahnhof wurde ohne Gebäude eröffnet. Erst seit 1897 gab es ein einstöckiges Empfangsgebäude (13,35 x 3,25 m), an das ein Wohnhaus (8 x 6,65 m) angebaut war. Während das Empfangsgebäude bis 1958 abgebrochen war, steht das kleine Wohnhaus noch. 1903 wurde das Ensemble um einen Güterschuppen (4 x 5 m) ergänzt, an den 1908 noch eine Waschküche (3,4 x 4,5 m) angebaut wurde. 1927 baute der Darlehenskassen-Verein Laumersheim e. GmbH einen Lagerschuppen (10 x 8 m) mit Kohlenlager am Ladegleis Richtung Dirmstein. Später wurden die Gebäude von der Raiffeisenkasse übernommen. Das gesamte Bahnhofsgelände wurde 1958 verkauft. Auf dem größten Teil befindet sich noch heute ein Raiffeisenmarkt in modernen Gebäuden.

Mitte: Lageplan Bf. Großkarlbach, 1890, M 1 : 2.000

Die Gebäude in Großkarlbach wurden im Herbst 1890 in identischen Abmessungen wie die in Dirmstein aber gespiegelt ausgeführt. Das gilt sogar für die teilweise als Stall genutzte Waschküche, die nach 1949 abgebrochen wurde. Der zweistöckige Lokschuppen (10,4 x 8,5 m) ist zur Hälfte noch vorhanden. Auch das daran angebaute zweistöckige Beamtenwohnhaus (9,05 x 11,4 m) ist noch vorhanden (33).

Unten: Das bestens gepflegte Bahnhofsgelände in Großkarlbach von der Gleisseite, 23. 8. 1998

Zeichnungen und Foto: Günter König



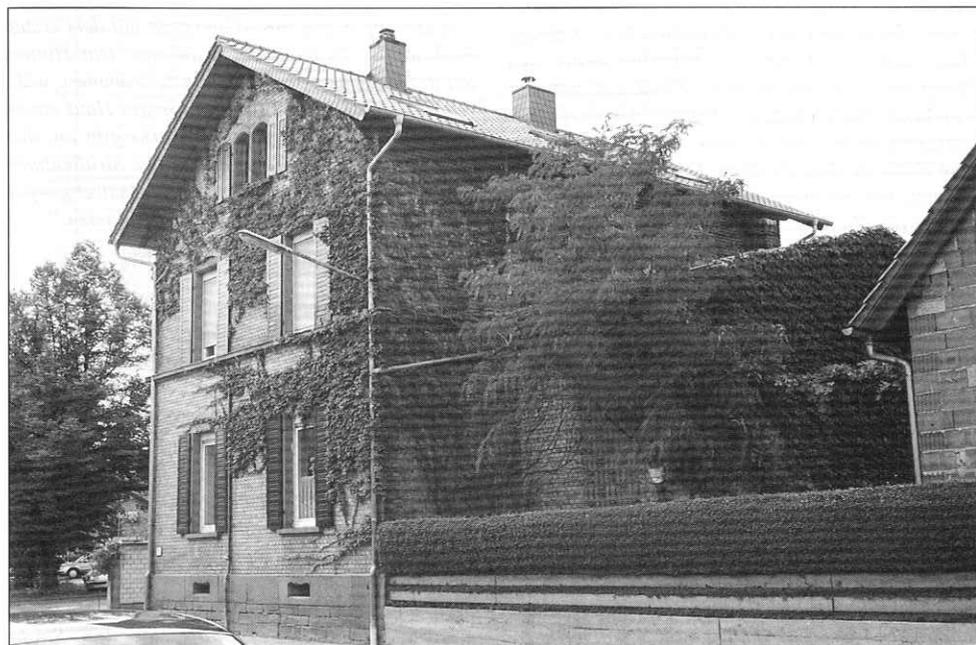
genreihe entlang machen oder aber die Trittbretter der Lokbahnwagen hinübersteigen. Letzteres geschieht besonders häufig. Besondere Gefahren entstehen für die Passanten dann, wenn der Lokbahnzug unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude rangiert wird oder wenn derselbe von der Heßheimer Straße her einfährt, ohne von Personen, die dem Bahnhof oder von der westlichen Ringstraße – an der Cloßmannschen Witschaft vorbei – herkommen, rechtzeitig bemerkt zu werden. Wir machen das verehrliche Bürgermeisteramt auf diesen öffentlichen sicherheitsgefährlichen Mißstand aufmerksam mit der Bitte, bei der Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen um Abhilfe vorstellig zu werden. Diese Abhilfe kann ja auf die einfache Art geschaffen werden, daß die Lokbahn-Haltestelle mehr nach dem Güterbahnhofs zu verlegt wird. Einer für Viele.“

Betrieb + Störungen

Die zur Betriebseröffnung der Lokalbahn zum Ludwigshafener Stadtbild gehörenden Pferdebahnen werden damals sicher weniger als Fremdkörper im Straßenraum empfunden worden sein als die zischenden, fauchenden und langen Dampfzüge. Im Umland war ein Lokalbahnbetrieb auf der Straße völlig ungewohnt. Kein Wunder also, daß die Menschen sich erst an die Bahn gewöhnen mußten und Kollisionen mit Fuhrwerken sowie andere Unfälle nicht ausblieben. Schon der Baustellenverkehr führte zu Kollisionen mit dem Straßenverkehr.

Frankenthaler Zeitung, 10. 9. 1890

„Durch eine auf dem Straßenbahngleise folgende



Oben: Bahnhofsgebäude Großkarlbach von der Straßenseite. Man beachte den frisch geschriebenen Stationsnamen.

Mitte: Ebenfalls erhalten und in gutem Zustand blieb das Beamtenwohnhaus in Großkarlbach mit dem angebauten Lokschruppen

Unten: Der stark zugewachsene Anbau an das Beamtenwohnhaus in Großkarlbach ist der Rest des Lokschruppen.

23. 8. 1998, Fotos: Günter König

Draisine wurden die Pferde eines Mutterstadter Wagens scheu und drückten das Gefährt die Böschung hinunter. Die Insassen, etwa acht bis zehn Marktweiber, fielen dabei von dem Wagen, glücklicherweise aber derart, daß sie keinen Schaden nahmen, so daß sich dem 'K.' zufolge die Geschichte nach Überwindung des ersten Schreckens in allgemeine Heiterkeit auflöste."

Frankenthaler Zeitung, ca. 10. 10. 1890:

„Am Donnerstag nachmittag ist in der Nähe der Station Mundenheim von einem Materialzug der Straßenbahn die Maschine aus dem Gleise gesprungen. Dieselbe karambolierte mit einer unglücklicherweise gerade des Wegs kommenden Bierfuhr, rannte ihr in die Seite, so daß der Wagen bedeutende Beschädigungen erlitt und die Pferde zu scheuen drohten. Auch die Maschine wurde verschiedenlich beschädigt und erst nach mehrstündiger anstrengender Arbeit gelang es dem Bahnpersonal, dieselbe wieder auf die Schienen zu bringen.“

Frankenthaler Zeitung, 16. 10. 1890:

„Ein Mißstand der sehr einfach zu beseitigen ist, aber im Falle der Nichtbeachtung dieser Warnung leicht zu Unglücksfällen führen könnte, macht sich beim Begehen von Fuhrwerken mit der nun im Betrieb befindlichen Straßenbahn bemerkbar. Manche Lenker der Fuhrwerke bleiben beim Nahen eines Zuges gemächlich auf dem Wagen sitzen, statt abzusteigen und die Pferde am Kopf zu führen, bis der Zug vorüber ist. Für den Anfang dürfte diese Vorsichtsmaßregel seitens der Fuhrleute nicht außer Acht zu lassen sein, wenigstens so lange nicht, bis die Tiere an den Anblick der Straßenbahn gewöhnt sind.“

Frankenthaler Zeitung, 8. 12. 1890:

„Edigheim. Am letzten Samstag kam auf der Lokalbahn zwischen hier und Frankenthal ein Unfall vor, der leicht von ernstern Folgen hätte begleitet sein können. Vor dem um 9.34 Uhr in Frankenthal abgehenden Zug scheute das Pferd des Ackerers M. Willer III. Willer, als äußerst vorsichtiger Fuhrmann bekannt, führte sein Pferd nach Vorschrift am Kopf; dasselbe geriet jedoch mit einem Rad in die Schienen und Willer wurde zu Boden geworfen und zwar dicht neben das Schienengleise. Obwohl der Vorfall von der Maschine aus beobachtet wurde und der Dahingeworfene mehrere Male 'Halt' rief, dampfte die Maschine weiter, den Pfuhrkarren des Willer samt Pferd vor sich her schiebend. Willer hatte noch soviel Geistesgegenwart, sich schnell auf die Seite zu wälzen, und entging dadurch dem sicheren Tod. Willer ist leicht verletzt. Wir erlauben uns zwei Fragen: Sind die Führer des Zuges nicht gehalten, einem vor dem Zuge hergehenden Fuhrwerke ein Zeichen zu geben? Und will man sich bei solchen Vorkommnissen wundern, daß die meisten Bauern Feinde der Lokalbahn sind?“

Frankenthaler Zeitung, 8. 12. 1890:

„Äußerst praktisch geht das Personal der Straßenbahn Menschen gegenüber, welche sich gegen die Passagiere wie auch gegen das Personal roh benehmen, zu Werke. Ein Bursche, welcher sich am Sonntag auf der Fahrt Dannstadt – Ludwigshafen exzessiv benahm und sich sogar an dem Zugführer vergriff, wurde alsbald in einem separatem Coupe eingeschlossen. An der Ludwigshafener Polizeistation ließ man den Zug halten, zwei Schaffner über-

gaben, wie der G.-Anz. meldet, den Wüterich der Schutzmannschaft – ein Pfiff – und der Zug war bereits wieder unterwegs. Bei solchen Vorkommnissen bietet die Lokalbahn der Vollbahn gegenüber entschieden Vorteile.“

Frankenthaler Zeitung, 11. 2. 1891:

„Als am Montag Abend der letzte Lokalbahnzug von Maudach nach Ludwigshafen fuhr, geriet zwischen Maudach und Mundenheim das Gefährt des Brothändlers Bierig mit dem Eisenbahnzug in Kollision. Das Fuhrwerk wurde etwa 30 – 40 m fortgeschleift, wobei ein Pferd sehr schwer verletzt wurde. Der Besitzer des Wagens wurde herabgeschleudert und ist noch nicht konstatiert, ob er erheblicher Verletzungen erlitten hat. Jedenfalls bemerkt der 'Pf. K.' hat Bierig geschlafen, denn im andern Fall hätte er das Herankommen des Zuges gehört und wäre rechtzeitig ausgewichen.“

Frankenthaler Zeitung, 11. 2. 1891:

„Zwischen Oppau und Friesenheim scheuten gestern morgen die Pferde einer Mehlfuhr vor dem herankommenden Straßenbahnzug. Der Wagen stürzte die Böschung hinab und ging in Trümmer, während die Pferde Verletzungen erlitten und verschiedene Säcke Mehl platzten. Die Mehlfuhr gehörte dem 'Pf. K.' zufolge Herrn Schiffer von Albsheim; die Fuhrleute behaupten, daß die Bahn kein Signal gegeben habe.“

Frankenthaler Zeitung, 14. 3. 1891:

„Der bereits im Samstagblatt erwähnte Unfall auf der Straße von Maudach und Mundenheim hat sich am Freitag Abend ereignet. Der Lokalzug überfuhr das Fuhrwerk der Firma Freitag und Heidschuch in Neustadt a. Haardt. Das Fuhrwerk wurde von dem Zuge derart erfaßt, daß das eine Pferd in den Straßengraben, das andere neben das Bahngleise geworfen und der Wagen vollständig zerrissen wurde. Dem einen Pferd wurde dabei das linke Vorderbein unterhalb des Knies gebrochen, das neben das Gleise geworfen wurde, ist mit einer geringeren Verletzung davongekommen. Das schwer verletzte Pferd kaufte ein Pferdemetzger für 75 M.“

Frankenthaler Zeitung, 28. 3. 1891:

„Am Samstag morgen stieß auf der Straße zwischen Dannstadt und Mutterstadt das Fuhrwerk von Ludwig Magin aus Mutterstadt mit dem ersten Frühzug der Straßenbahn zusammen. Das Hinterteil des Wagens wurde dadurch zertrümmert, während Fuhrmann und Pferde mit heiler Haut davon kamen. Der Besitzer des Fuhrwerks gibt an, daß seine Pferde beim Herannahen der Straßenbahn scheu wurden und sich trotz aller Anstrengungen des Fuhrmanns nicht hätten bändigen lassen.“

Frankenthaler Zeitung vom 6. 6. 1891:

„Über die am Sonntag versuchte, aber glücklicherweise noch rechtzeitig verhütete Gefährdung des Lokalbahnzuges zwischen hier und Edigheim wird uns noch folgendes mitgeteilt: Als der Bahnwart Gottlieb Johannes aus Oppau morgens fi 4 Uhr die Strecke beging, bemerkte er zwei Burschen, welche einen großen sog. Abweistein auf die Schienen wälzten. Vorsichtig näherte sich Johannes, merkte sich Kleidung, Kopfbedeckung und Aussehen der beiden, trat dann hervor, worauf die Attentäter gegen Edigheim flüchtig gingen. Johannes beseitigte den Stein, lief rasch nach Frankenthal und machte dem Zugpersonal von der Sache

Mitteilungen. Als der erste Frühzug, in welchem sich auch Gendarm Cronauer, der Patrouillendienst hatte, befand, nach Edigheim kam, waren die beiden Burschen zu Edigheim auf der Haltestelle anwesend. Gendarm Cronauer protokollierte dieselben, das Personal des nach Frankenthal gehenden Frühzuges nahm die Burschen mit hierher und lieferte sie im Gefängnis ab. Johannes, dem die Verhafteten alsdann gegenübergestellt wurden, erkannte dieselben mit Bestimmtheit als diejenigen, welche den frevelhaften Versuch gemacht hatten, den Frühzug zum Entgleisen zu bringen.

Frankenthaler Zeitung, 27. 7. 1891:

„Oppau. Heute machten einige hiesige Metzger den ersten Versuch, auf dem Mannheimer Markt gekauftes Großvieh durch die Lokalbahn von Ludwigshafen hierher befördern zu lassen. Der Versuch ist nicht besonders ermutigend ausgefallen, denn wie wir hören, mußten die Metzger für 3 Stück Vieh 7,30 Mk Fracht bezahlen, außerdem hatten die zur Begleitung beigegebenen beiden Jungen noch 30 Pfg. Fahrgeld zu berappen, macht zusammen 7,60 Mk. Um das Vieh einladen zu können, mußte es eine Strecke über den Ludwigshafener Bahnhof hinaus nach dem Hemshof getrieben werden, hier in Oppau wurde es am Kohlenhof, also ein Stück vor dem Ort nach Edigheim zu ausgeladen, so daß die gesparte Wegstrecke der gezahlten Fracht keineswegs entspricht. Allerdings hätten die Metzger für den gleichen Preis 6 Stück Vieh befördern können, allein wenn man nur 3 braucht, läßt man keine 6 befördern. Einer der Metzger soll sich geäußert haben: 'Amol Vieh uff der Lokalbahn hamgefahren, aber nie widder!'"

Frankenthaler Zeitung, 31. 7. 1902:

„Oppau Ein bedauerlicher Unfall ereignete sich heute Abend auf der Eisenbahnstrecke zwischen Friesenheim und Oppau. Der 31 Jahre alte Maurer Franz Keller von Friesenheim, der seine in Oppau weilende Ehefrau abzuholen beabsichtigte, wollte, als diese, bereits auf dem Rückwege begriffen, an dem Zuge vorüberging, aus dem Eisenbahnwagen springen, wobei er an dem Trittbrett hängen blieb und vom Zuge geschleift wurde. Der Arme hat erhebliche Verletzungen, namentlich am Kopfe erlitten. Er wurde in die Wohnung seiner Schwiegereltern in Oppau verbracht, wo ihm sogleich ärztliche Hilfe zu teil wurde.“

Frankenthaler Zeitung, 25. 2. 1905:

„Oppau, Heute nachmittag wurde mitten im Dorfe das fünfjährige Knäblein des Maurermeisters Heinrich Collignon von der Maschine des Lokalzuges erfaßt, als es vor dem Zuge über die Gleise springen wollte. Das Kind erlitt schwere Verletzungen an beiden Füßen und am Arm, die seine sofortige Überführung in das städtische Krankenhaus in Ludwigshafen notwendig machten.“

Der Großvater des Autors war Heizer und befuhr auch die Lokalbahnstrecken. Er zog den Lokalbahndienst vor, weil hier das Heizen weniger anstrengend war. Er berichtete auch, daß am Ortseingang von Heßheim mittels entsprechender Pfiffe die gewünschte Anzahl frisch gezapfter Biere in der Bahnhofswirtschaft bestellt werden konnte. Was für eine Zeit.

Fortsetzungen und Schluß in den nächsten Ausgaben der DME. Quellenangaben folgen am Schluß des Beitrages.

Rechts: Züge mit Postbeförderung aus Verkehrshandbuch für die Königlich Bayerische Rheinpfalz von 1893 (13)

Unten rechts: Zeitungsveröffentlichung des Winterfahrplans 1892/93

Unten links: Bildfahrplan Winter 1892/93

Ludwigshafen-Frankenthal.

Ludwigsh.-Frankenth.				Conducteurkurs.			Frankenth.-Ludwigsh.		
I	II	III					I	II	III
Zg. 423	Zg. 425	Zg. 429					Zg. 428	Zg. 432	Zg. 434
7 00	11 31	4 46	ab	Ludwigshafen (Bahnhof)		an	10 37	3 46	8 04
7 19	11 50	5 05	ab	Friesenheim		ab	10 19	3 28	7 45
7 28	11 59	5 14	an			(ab)	10 09	3 18	7 35
7 29	12 00	5 15	ab	Oppau		(an)	10 08	3 17	6 58
7 38	12 09	5 24	ab	Edigheim		ab	10 00	3 09	6 50
7 56	12 27	5 42	an	Frankenthal		ab	9 41	2 50	6 31

Frankenthal-Grosskarlbach.

Frankent.-Grosskarlb.				Conducteurbahnpost.			Grosskarlb.-Frankent.		
I	II	III					I	II	III
Zg. 451	Zg. 455	Zg. 457					Zg. 454	Zg. 458	Zg. 460
6 26	12 36	2 26	ab	Frankenthal		an	8 16	1 24	4 31
6 45	12 54	2 45	ab	Hessheim		ab	7 58	1 06	4 13
6 51	an	2 51	ab	Heuchelheim		ab	7 52	nur an	4 07
7 01	nur an	3 01	ab	Dirnstein		ab	7 42	Werk-	3 57
7 10	Werk-	3 10	ab	Laumersheim		ab	7 33	tagen.	3 48
7 16	tagen.	3 16	an	Grosskarlbach		ab	7 26		3 41



Fahrplan der Lokalbahn.

(Mittleuropäische Zeit.)

Gültig ab 1. September 1892.

Großkarlbach - Frankenthal.

Großkarlbach	ab	5.00	7.00	11.10	3.40	7.35
Laumersheim		5.07	7.07	11.17	3.47	7.42
Dirnstein (Station)		5.16	7.16	11.26	3.56	7.51
Heuchelheim		5.26	7.26	11.36	4.06	8.01
Heßheim (Haltestelle)		5.32	7.32	11.42	4.12	8.07
Frankenthal (Bahnhof) an	5.50	7.50	12.00	12.58	4.30	8.25

Frankenthal - Ludwigshafen.

Frankenthal	ab	4.20	5.00	6.49	9.15	2.50	6.10
Edigheim		4.39	5.19	7.08	9.34	3.09	6.39
Oppau	an	4.47	5.27	7.16	9.42	3.17	6.37
Oppau	ab	4.48	5.38	7.17	9.43	12.40	3.18
Friesenheim		4.58	5.48	7.27	9.53	12.50	3.28
Ludwigshafen	an	5.16	6.16	7.45	10.11	1.08	3.46

Ludwigshafen - Frankenthal.

Ludwigshafen	ab	4.20	6.49	11.15	11.45	4.46	6.46	8.10
Friesenheim		4.39	7.08	11.34	12.13	5.05	7.05	8.29
Oppau	an	4.48	7.17	11.43	12.22	5.14	7.14	8.38
Oppau	ab	5.28	7.18	11.44	—	5.15	7.15	8.39
Edigheim		5.37	7.27	11.53	—	5.24	7.24	8.48
Frankenthal	an	5.55	7.45	12.11	—	5.42	7.42	9.06

Frankenthal - Großkarlbach.

Frankenthal (Bahnhof) ab	6.00	9.00	12.10	2.25	6.35	8.35
Heßheim (Haltestelle)		6.19	9.19	12.28	2.44	6.54
Heuchelheim		6.25	9.25	—	2.50	7.00
Dirnstein (Station)		6.35	9.35	—	3.00	7.10
Laumersheim		6.44	9.44	—	3.09	7.19
Großkarlbach	an	6.50	9.50	—	3.15	7.25

Ludwigshafen - Dannstadt.

Ludwigshafen (Bhf.) ab	5.17	6.44	8.30	11.25	1.25	4.20	6.13	8.30
(Frühe)	5.31	6.52	8.38	11.35	1.33	4.28	6.30	8.38
Mundenheim (Station)	5.60	7.12	8.57	11.54	1.52	4.47	6.49	8.47
Maudach (Haltestelle)	6.04	7.26	9.11	12.08	2.06	5.01	7.03	9.02
Mutterstadt (Haltestelle)	6.18	7.40	9.25	12.22	2.20	5.15	7.17	9.15
Dannstadt	an	6.26	7.48	9.33	12.30	2.28	5.23	9.23

* Verkehr nur an Werktagen.

Außerdem verkehrt an Werktagen ein Zug von Ludwigshafen nach Dannstadt. Abgang von Ludwigshafen (Anilinfabrik) 6.10, Ankunft in Dannstadt 7.35 abends.

Dannstadt - Ludwigshafen.

Dannstadt	ab	4.35	6.35	8.21	10.35	1.14	4.09	5.35	8.09
Mutterstadt (Haltestelle)		4.44	6.45	8.30	10.44	1.23	4.18	5.44	8.18
Maudach (Haltestelle)		4.58	6.59	8.44	10.58	1.37	4.32	5.58	8.32
Mundenheim (Station)		5.12	7.13	8.58	11.12	1.51	4.46	6.12	8.46
Ludwigshafen (Frühe)		5.31	7.32	9.17	11.32	2.10	5.05	6.35	9.05
(Bahnhof) an	5.38	7.39	9.24	11.39	2.17	5.12	6.45	9.12	

Außerdem verkehren an Werktagen ein Zug von Mundenheim (Station) bis an den Bahnhof Ludwigshafen. Abgang von Mundenheim (Station) 5 Uhr 05 Min., Ankunft am Bahnhof Ludwigshafen 5 Uhr 31 Min. morgens und einer von Dannstadt nach Ludwigshafen. Abgang von Dannstadt 5.14, Ankunft in Ludwigshafen (Bahnhof) 6.17 morgens.

