



Fritz Engbarth

Von der Ludwigsbahn zum Integralen Taktfahrplan

160 Jahre Eisenbahnverkehr in der Pfalz

Teil 1

Hrsg.: Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd

Rheinland-Pfalz-Takt



Wir bewegen unser Land



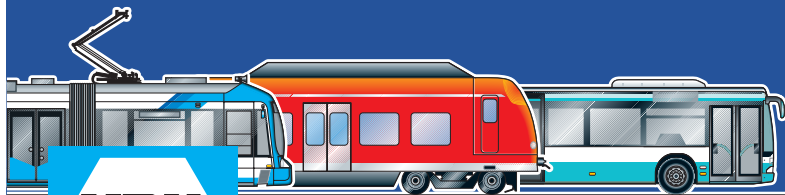
Einfach hin und weg

Mit den Bussen und Bahnen der 60 im VRN zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen kommen Sie überall entspannt an.

Rund 300 Millionen Fahrgäste nutzen jährlich das komfortable Angebot. Mehr unter www.vrn.de oder 01805 – 876 4636 (14 Cent je angefangene Minute aus dem Festnetz, aus Mobilfunknetzen ggf. abweichende Preise)



Einfach hin und weg.



Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Vorwort

Es braute sich was zusammen, vor 160 Jahren. Ein schwarzes Ungetüm fegte mit unerhörter Geschwindigkeit durch die Pfalz – gegen alle Einwände amtlicher und nichtamtlicher Bedenkenträger. Man kann von Glück sprechen, dass die Ingenieure, allen voran Paul Denis, in ihren Bestrebungen nicht nachgelassen und beharrlich für alle Probleme auf dem Weg zur ersten Eisenbahn in der Pfalz eine Lösung gefunden hatten. Denn die Realisierung eines so großen Projektes war ein schwieriges Unternehmen. Mit den ersten 37 Kilometern Schienenstrecke von Ludwigshafen nach Neustadt und Speyer schafften unsere technikbegeisterten und fortschrittsorientierten Vorfahren gleichwohl den Durchbruch – nur zwölf Jahre nach der Einweihung der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Die Eisenbahn in der Pfalz und in Deutschland war einer der Bausteine für die damals visionäre Deutsche Einheit, für Demokratie und wirtschaftlichen Aufschwung.

Der Bau der neuen Verkehrswege war mühsam – vieles musste in entbehrungsreicher Handarbeit erledigt werden. Manchmal spielten militärische Gesichtspunkte eine große Rolle bei der Wahl der Route, doch den größten Nutzen hatte die Zivilbevölkerung. Ländliche Räume wurden erschlossen, der wachsenden Industrie öffneten sich neue Absatzmärkte.

Im 19. Jahrhundert wurde so der Grundstein für ein erfolgreiches Mobilitätskonzept gelegt, den Rheinland-Pfalz-Takt. Nahezu alle Strecken werden an allen Wochentagen im Stundentakt bedient, oft ist das Angebot noch dichter. Heute sind bereits viele Regionalverkehrszüge klimatisiert und barrierefrei, die Stationen werden rund erneuert und als attraktive Visitenkarten für die Städte und Gemeinden ausgestaltet. Auch der Rheinland-Pfalz-Takt startete – im Jahr 1994 – in der Pfalz. Die Region zwischen Saar und Rhein schwang sich erneut zur Avantgarde für eine neue Verkehrspolitik auf.

Ich bin überzeugt, dass es aus der Pfalz weiterhin wichtige und wegweisende Impulse für die Weiterentwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes und der Verkehrspolitik des Landes geben wird. Deshalb freue ich mich, dass die Pfälzer ihr Eisenbahnjubiläum ordentlich feiern. Mit Dampfloksonderfahrten, einem Fest und diesem kleinen Büchlein als Festschrift.

Und wünsche allzeit gute Fahrt mit der Bahn – denn gäbe es die Eisenbahn nicht, müssten wir sie erfinden.

Hendrik Hering

Minister für Wirtschaft, Verkehr,
Landwirtschaft und Weinbau
des Landes Rheinland-Pfalz

Am 11.6.2007 war es genau 160 Jahre her, dass auf dem Gebiet des heutigen Rheinland-Pfalz – nur wenige Jahre nach der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Deutschland – Dampfzüge rollten.

Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd nimmt daher dieses Jubiläum zum Anlass, um mit einem großen Bahnhofsfest am 29./30. September 2007 in Neustadt a. d. Weinstr. einerseits an dieses bedeutende historische Ereignis zu erinnern und andererseits die Zukunftsperspektiven des Rheinland-Pfalz-Taktes aufzuzeigen.

Ausgehend von der Ludwigsbahn, die in mehreren Etappen von Ludwigshafen, der damaligen „Rheinschanze“, über Kaiserslautern nach Bexbach zwischen 1857 – 1859 eröffnet wurde, entwickelte sich bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein dichtes Netz von Bahnstrecken, das viele Jahrzehnte die Hauptlast des Verkehrs bewältigte. Die zunehmende Motorisierung nach dem zweiten Weltkrieg führte jedoch zu einem starken Bedeutungsverlust des öffentlichen Personennahverkehrs, der insbesondere an zahlreichen Streckenstilllegungen deutlich wurde.

Durch die Einführung eines umfassenden, angebotsorientierten, öffentlichen Mobilitätskonzeptes, den Rheinland-Pfalz-Takt, ist es ab 1994 gelungen, diesen Trend zu stoppen und umzukehren. Zahlreiche Streckenreaktivierungen, moderne Bahnhöfe und Fahrzeuge sowie das länderübergreifende Erfolgsmodell S-Bahn Rhein-Neckar haben dazu beigetragen, dass viele Neukunden gewonnen werden konnten – ein Trend der bis heute anhält.

Ich bin zudem davon überzeugt, dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in den kommenden Jahren noch erheblich an Bedeutung gewinnen wird: So ist es für eine moderne Kommune heute wieder ein wichtiger Standortfaktor, einen leistungsfähigen ÖPNV-Anschluss zu besitzen. Die Diskussion über den Klimawandel und die in diesem Zusammenhang notwendigen Alternativkonzepte sowie steigende Mobilitätskosten für den motorisierten Individualverkehr werden ebenfalls zu einer wachsenden Fahrgastnachfrage führen.

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts ist die Eisenbahn daher wieder auf dem besten Weg das zu werden, was sie bereits Anfang des 19. war: ein modernes und innovatives Verkehrsmittel.

Dr. Winfried Hirschberger

- Verbandsvorsteher des Zweckverbandes
Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd -

- 1 Vorwort des Ministers für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz Hendrik Hering
- 2 Vorwort des Vorstehers des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd Landrat Dr. Winfried Hirschberger
- 3 Inhalt
- 4 Einleitung
- 5 Einst ideal für Liebespaare und Kohletransporte – die pfälzische Ludwigsbahn von Bexbach nach Ludwigshafen
- 8 Der Ausbau des pfälzischen Eisenbahnnetzes
- 16 Eisenbahnkarte der Pfalz von 1940
- 18 Zwischen Weltkriegen und Kaltem Krieg
- 22 Vom Wiederaufbau bis zum Rückzug aus der Fläche
- 30 In den 70er Jahren wenig beachtet – der Dampfbetrieb in der Pfalz
- 37 Autoteile, Chemie, Rüben und Schotter – Gütertransporte auf pfälzischen Gleisen
- 41 Kennwort Lindwurm: Der Abtransport der chemischen Waffen im September 1990
- 44 Mit der Bahn durch die Pfalz
- 46 Vom Holland-Express über den TEE zum ICE – Fernverkehr durch die Pfalz
- 53 Von der Dampfrenaissance im Alsenzthal zum Plandampf im Rheinland-Pfalz-Takt
- 60 Ein Land spart Zeit – Neue Mobilität mit dem Rheinland-Pfalz-Takt
- 74 Mit der Bahn durch die Pfalz
- 76 Abgelöst – Das Ende der V 100 in der Pfalz
- 82 S-Bahn Rhein-Neckar – die Erfolgsstory geht weiter
- 94 Die Fußballbahn – mit dem Zug zur WM 2006
- 99 Draisinen- / Museumsbahnen / Radwege
- 102 Mit dem Aniliner über die Ludwigsbahn
- 108 Die pfälzischen Eisenbahnen heute
- 127 Quellenangaben – Impressum

Mit Dampflokfahrten und Jubiläumsfeierlichkeiten in Neustadt/W wird am 29. und 30. September die Inbetriebnahme der Ludwigsbahn und damit der ersten 160 Jahre Eisenbahnverkehr in der Pfalz gefeiert. Ich habe gerne die Aufgabe übernommen, aus diesem Anlass einige Aspekte der Eisenbahngeschichte zwischen Rhein und Saar darzustellen.

Alleine war diese Festschrift nicht zu bewältigen. Michael Heilmann vom Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und Werner Schreiner als Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar haben insbesondere die aktuellen Beiträge Korrektur gelesen und bereichert. Wolfgang Löckels wahrhaftig wundervolles Archiv und seine ermunternde Unterstützung waren eine unersetzliche Hilfe. Georg Dollwet, Wolfgang Feuerhelm, Martin Kissler, Michael Lange, André Sinn, Roland Zolobczuk, der Eisenbahn-Kurier-Verlag, das Stadtarchiv Ludwigshafen und das Eisenbahnmuseum Neustadt/W (Horst Kayser) stellten historische Fotos zur Verfügung. Beim Layout bewies Dieter Meyer große Geduld und Übersicht – trotz extrem knapper Zeitplanung. Letztlich ermöglicht wurde dies alles durch den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd mit Verbandsdirektor Christian Siemer an der Spitze. Ohne den 'ZSPNV' wäre die Realisierung dieser Jubiläumsschrift kaum zu schaffen gewesen. Großen

Dank Ihnen allen und auch jenen, die ich vergessen habe zu erwähnen.

Vielleicht finden kritische Leser die Geschehnisse in Kaiserslautern und der West- bzw. Nordpfalz überrepräsentiert. Doch der Bahnverkehr in dieser Region ist ein Teil meiner Biographie, und zwar (fast lückenlos) vom ersten Lebensjahr bis heute. Dies erleichtert naturgemäß den Zugang zum Quellenmaterial. Das gut sortierte Stadtarchiv in Kaiserslautern und die immer hilfsbereiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – auch hier ein herzliches Dankeschön – taten ein Übriges.

Das vorliegende Büchlein sollte ursprünglich nur eine kleine Festschrift werden. Aber auch mit 128 Seiten kann es keine vollständige Dokumentation der pfälzischen Eisenbahngeschichte sein. Dies muss an anderer Stelle geleistet werden. Aufbauend auf dem einzigartigen Standardwerk von Heinz Sturm von 1967 (das nun, mit Hilfe von pro message und dem Bildarchiv von Wolfgang Löckel, in einer erstklassig aufgemachten Neuauflage vorliegt) sind erste Schritte getan. Nach weiteren gründlichen Recherchen wird sich wohl ein ganzes Autorenteam dieser Aufgabe widmen.

Ich freue mich darauf, daran mitwirken zu können.

Kaiserslautern, im September 2007
Fritz Engbarth

Einst ideal für Liebespaare und Kohletransporte – die pfälzische Ludwigsbahn von Bexbach nach Ludwigshafen

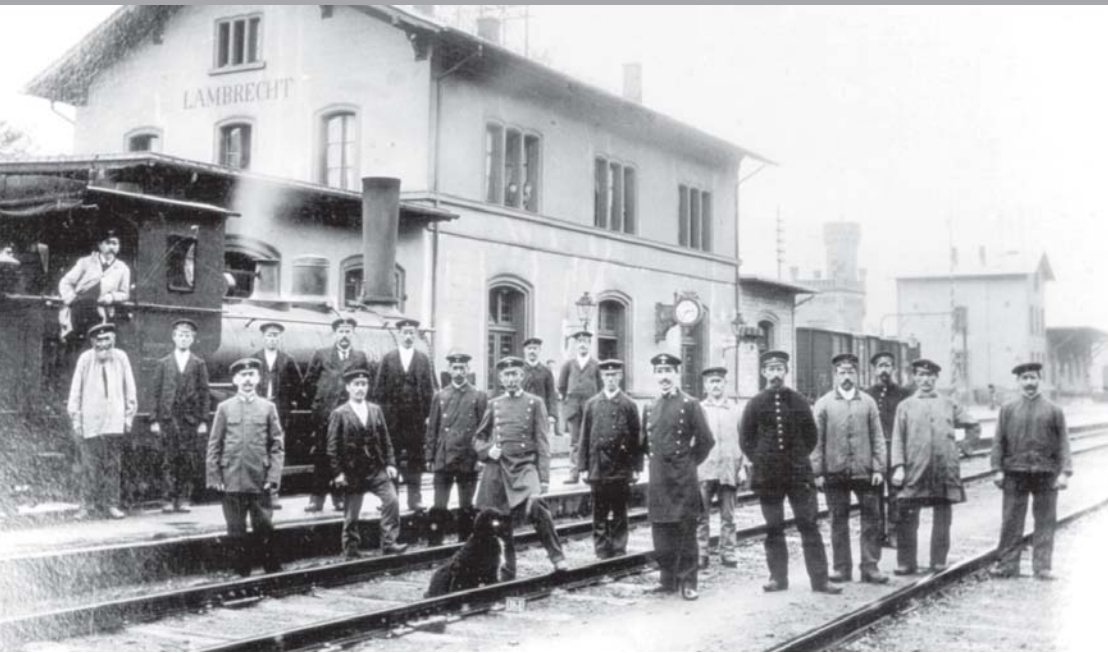
Für eine besondere Form der Eisenbahnromantik war sie wie geschaffen. Zwölf Tunnel, einige davon mit respektablen Längen. Andere hingegen entlarvend kurz. Vor allem nach der raschen Durchfahrt des Franzosenwoogtunnels sahen sich manche Liebespaare eng umschlungen den ungläubigen Blicken der Mitreisenden ausgesetzt. Manchmal waren die Schmetterlinge im Bauch nicht nur sichtbar: „Wenn nun einer hellhörig war, konnte er vielleicht ein leises Schmatzen vernehmen“, so umschrieb es im Februar 1939 ein Redakteur einer pfälzischen Tageszeitung. Und berichtete dabei aus der Frühzeit der Eisenbahnen, als die Züge noch mit unbeleuchteten Wagen fuhren und sich Mann und

Frau im trügerischen Schutz der dann doch zu kurzen Tunnels heimlich küssten.

Natürlich wurde die pfälzische Ludwigsbahn vor nun 160 Jahren nicht für Liebespaare gebaut, sondern vor allem zum Transport der Kohle aus den Gruben der damals pfälzisch-preußischen Bergbauregion um Bexbach/Neunkirchen. Darum sollte auch die Linienführung an Homburg vorbei führen – in direkter Linie von Bexbach nach Landstuhl und weiter über Kaiserslautern – Neustadt in Richtung Rhein. „Als besonders vorteilhaft für die Bahn muss noch angeführt werden, dass die Neigung des Neustadter Thales in Hauptrichtung des Güterzuges liegt“, so argumentier-

ten die Bahnbefürworter in den 1840er Jahren. Heute nimmt die Kohle den umgekehrten Weg: Sie wird ins Saarland gebracht.

Letztlich wurde weder die eine noch die andere Variante, sondern die Strecke über Homburg gebaut. Aus Zweibrücken kam der wenig überraschende Vorschlag, die künftige Strecke nach Süden hin zu verschwenken, um die frühere Residenzstadt anzuschließen. Konflikte gab es natürlich um den Anschluss von Speyer. Die Domstadt wollte einen vollwertigen Anschluss. Doch die „provinciellen Interessen“ wurden als nachrangig betrachtet, „die Verkehrserleichterung zwischen Saarbrücken, Mannheim

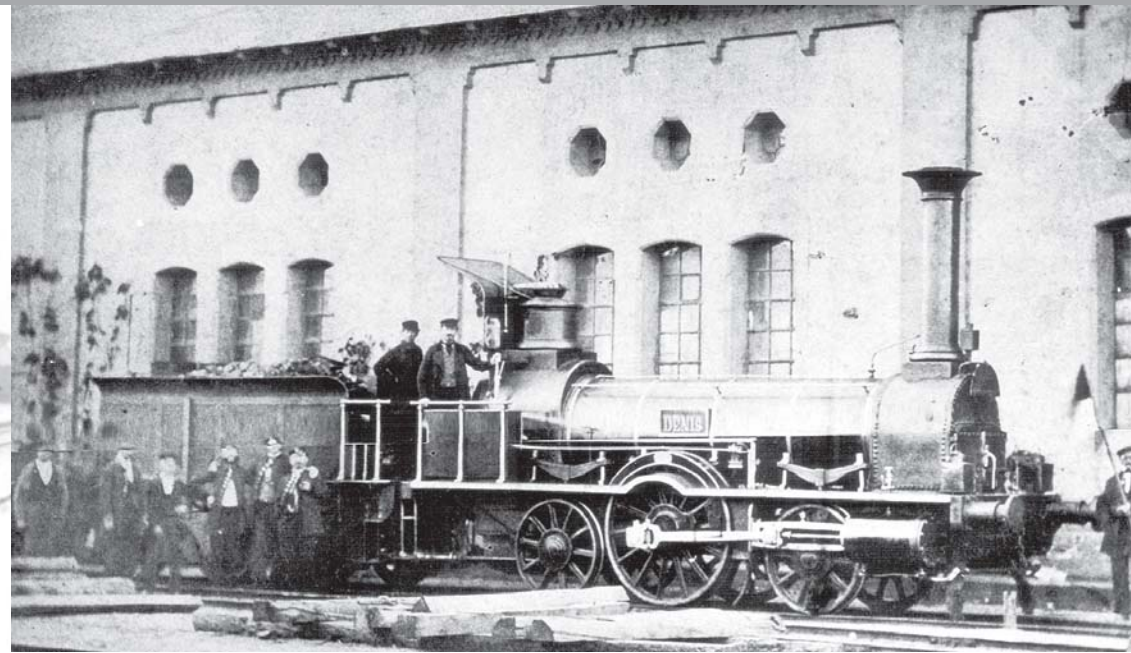


Am Bahnhof Lambrecht stellten sich um das Jahr 1890 die Eisenbahner um die die Lok „Quimbach“ stolz dem Fotografen.
Foto: Slg. W. Löckel

und Frankfurt“ war wichtiger. Speyer bekam deshalb in Schifferstadt einen Abzweig in Form einer Stichbahn. Am 11. Juni 1847 fuhren die ersten planmäßigen Züge, und zwar von Ludwigshafen nach Neustadt und Speyer. Zum 25. August 1849 war die gesamte Strecke bis Bexbach fertig gestellt und am 15. Dezember 1852 waren erstmals durchgehende Züge von Ludwigshafen nach Paris möglich. Vier Jahre später folgte das zweite Gleis der Ludwigsbahn.

Zweibrücken erhielt seinen Anschluss an die Linie Paris – Wien schon acht Jahre nach Fertigstellung der Ludwigsbahn – um ihn etwa 140 Jahre später wieder zu verlieren.

Mit der Eisenbahnromantik war es schon früher vorbei. 1870/71 gab es den deutsch-französischen Krieg. 1914 hatten die deutschen Soldaten Blumen in den Gewehrläufen, als sie mit dem Zug durch die Pfalz in die Gräber von Verdun geschickt wurden. Zwischen 1939 und 1945 war die Reichsbahn ein unverzichtbarer Bestandteil der Logistik der nationalsozialistischen Gewalt- und Terrorherrschaft. Ab November 1943 beförderte sie dabei 11 000 Kinder aus Frankreich in den sicheren Tod nach Auschwitz – mit dem Zug DA 901 und einem fahrplanmäßigen Halt nachts um drei Uhr in Kaiserslautern. (Hierzu gab es eine Ausstellung auf den Bahnhöfen der SNCF: *Enfants juifs déportés de France*, die Deutsche Bahn hin-



Diese, älteste bekannte Aufnahme einer Pfalzbahnlok zeigt die Lok „Denis“ vor der Lokremise Kaiserslautern um das 1850.
Foto: Slg. Stadtarchiv Ludwigshafen

gegen legte sich sogar mit dem Bundesverkehrsminister an, weil sie eine solche Ausstellung nicht wollte). Der kürzlich verstorbene Historiker Raul Hilberg hat in seinem Buch „Sonderzüge nach Auschwitz“ dieses dunkle Kapitel der deutschen Bahngeschichte einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Die Geschichte der pfälzischen Ludwigsbahn und der von ihr abzweigenden Linien wäre unvollständig, ohne ihren Erbauer nicht wenigstens zu nennen. Denn die Biografie des Eisenbahningenieurs und Oberbaurat im Dienste der bayerischen Regierung Paul Camille von Denis wurde von Werner Schreiner intensiv ausgeleucht.

tet. So bleibt es bei einem Hinweis auf das im Jahre 1987 erschienene Buch des historischen Vereins der Pfalz.

Heute ist die Ludwigsbahn das Rückgrat des pfälzischen Eisenbahnverkehrs, mit flinken S-Bahnzügen und windschnittigen ICE. An normalen Werktagen fahren westlich von Neustadt rund 380 Züge, davon sind 120 Güterzüge.

Die beschriebene Romantik ist in vielfacher Hinsicht auf der Strecke geblieben, durch den Erfolg des Rheinland-Pfalz-Taktes darf man das Leben gelegentlich in vollen Zügen genießen. Und sich dabei zu Küssen, ist sowieso erlaubt.

Der Ausbau des pfälzischen Eisenbahnnetzes

Nach dem Bau der pfälzischen Ludwigsbahn folgten rasch weitere Linien. Die Wichtigste war die Strecke von Ludwigshafen über Worms nach Mainz. Sie wurde im Jahr 1853 in Betrieb genommen und umgehend für Kohletransporte und Schnellzüge nach Paris genutzt. Zwei Jahre später folgte die Maximiliansbahn von Neustadt/W nach Wissembourg bzw. Strasbourg. Auf deren Abzweig nach Wörth/Karlsruhe fuhren 1864 die ersten Züge. Die Alsenzbahn zwischen Bad Münster und Hochspeyer wurde zwischen 1870 und 1871 fertig gestellt und erlangte, gemeinsam mit der Maximiliansbahn, um die Jahrhundertwende eine besondere Bedeutung: Mehrere wichtige

Schnellzüge zwischen Holland und der Schweiz nutzten die kürzeste linksrheinische Nord-Süd-Verbindung über Kreuznach und Neustadt. Die Strecke Saarbrücken – Zweibrücken – Landau – Germersheim wurde 1874/1875 eröffnet und sollte den Weg der Kohletransporte aus den Gruben rund um die Saar in Richtung Süddeutschland verkürzen. Die Saarbrücker Zeitung berichtete 1879 außerdem über einen Schnellzug von München über Metz nach Brüssel durch das Queich- und Schwarzbachtal. Die Verlängerung der Speyerer Linie der Ludwigsbahn in Richtung Lauterbourg – Strasbourg war ab 1876 in voller Länge befahrbar und wurde noch kurz vor Kriegsbeginn 1914 für fünf bedeutende Express- und D-Zugpaare genutzt. Der zweigleisige Ausbau der Hauptstrecken fand 1906, wiederum mit der Strecke Speyer – Strasbourg, seinen vorläufigen Abschluss.

Der Rhein als natürliche Grenze wurde erstmals 1867 mit der Brücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen überwunden. 10 Jahre später war die Querung bei Germersheim fertig. Bei

Speyer und Wörth mussten viele Jahre Schiffsbrücken für die Verbindung der links- und rechtsrheinischen Bahnlinien ausreichen. Beide wurden erst 1938 durch feste Bauwerke ersetzt. Damit waren alle pfälzischen Hauptstrecken mit den benachbarten Ländern verknüpft.

Die darüber hinaus noch gebauten Strecken hatten, mit Ausnahme der militärstrategisch bedeutsamen Glantalbahn, fast ausschließlich lokalen Charakter. Ihr Bau erfolgte vielfach nach bayerischem Recht als Vizinal-, Sekundär- oder Lokalbahnen. Grundlagen waren die entsprechenden Gesetze aus den Jahren 1864 und 1882. Das Netz wurde dicht geknüpft und sogar durch mehrere Schmalspurbahnen, hauptsächlich im Bereich der Vorderpfalz, ergänzt. (Eine ausführliche Statistik der Streckeneröffnungen in der Pfalz findet sich in: Heinz Sturm, Die pfälzischen Eisenbahnen).

Die aus vier Gesellschaften hervorgegangene und zunächst private Pfalzbahn konnte bis zu ihrer Verstaatlichung im Jahr 1909 mit ihren Lokalbahnen rund 4,5% Rendite und so einen beachtlichen Gewinn erwirtschaften. Die Rendite der rechtsrheinischen bayerischen Lokalbahnen lag im Vergleich dazu mit 1,5% bis 3% deutlich niedriger.

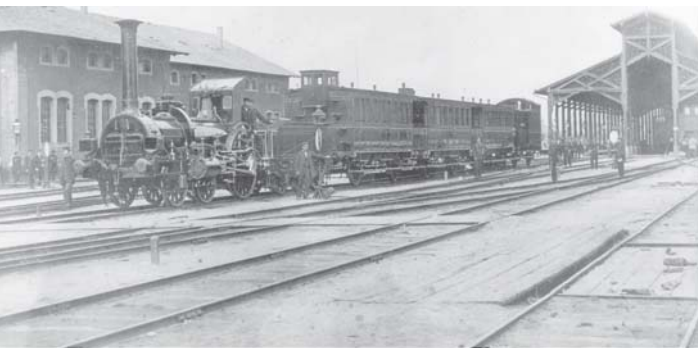


Kurz vor der Ausmusterung stand die 43 Jahre alte Maffei Lok „Zweibrücken“, als sie am 10. Oktober 1890 in Eisenberg fotografiert wurde.

Foto: Slg. Hofmann/W. Löckel

In einigen Fällen machten sich die Bahnbeurwörter allerdings falsche Hoffnungen: Die pfälzische Nordbahn von Neustadt nach Monsheim stellt zwar mit den rheinhessischen Anschlusslinien nach Bingen und Mainz die kürzeste Verbindung zwischen der Haardt und dem Mittelrheintal dar. Es entwickelte sich jedoch zu keiner Zeit ein nennenswerter Durchgangsverkehr.

Für die Lokomotiv- und Wagenunterhaltung waren an den wichtigsten Knotenbahnhöfen Wartungsanlagen erforderlich. An erster Stelle sind dabei die großen Werke in Ludwigshafen und Kaiserslautern zu nennen. Sie wurden gleich zu Beginn des Bahnbaus in den Jahren 1845 und 1846 errichtet und, in Ludwigshafen in den Jahren 1872 (Wagenwerkstatt) bzw. 1895/96 (Lokomotivwerkstatt) bzw. in Kaiserslautern 1879, durch größere Anlagen ersetzt. Das für die Lokomotiven zuständige Bahnbetriebswerk (Bw) in Kaiserslautern wurde nach dem ersten



Eisenbahnzug im Bahnhof Ludwigshafen a. Rh.

18. September 1867: Am 25. Februar 1867 fuhr zur Eröffnung der Ludwigshafener Rheinbrücke ein Sonderzug. Foto: Slg. Stadtarchiv Ludwigshafen

Am 25. Februar 1867 fuhr zur Eröffnung der Ludwigshafener Rheinbrücke ein Sonderzug. Foto: Slg. Stadtarchiv Ludwigshafen

Weltkrieg neu errichtet, ging 1932 vollständig in Betrieb und ist nach mehreren Modernisierungen heute für die Wartung moderner Dieseltriebwagen der DB Regio AG verantwortlich. Das Bw Ludwigshafen wurde im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des neuen Durchgangsbahnhofs Ende der 1960er Jahre neu gebaut und war nach 1986 zunächst ein reines Wagenwerk. Seit 2003 ist es für die im Rhein-Neckar-Raum eingesetzten Regionalverkehrszüge der Bau-reihen 425 und 628 sowie der 40 S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 425.2 zuständig.

Neben diesen beiden großen Betriebswerken errichteten die pfälzischen Bahngesellschaften bzw. die Reichsbahn noch kleinere Betriebswerke in Landau (1921), Neustadt (1860), Homburg (1900) und Zweibrücken (1914), denen wiederum kleine Lokstationen wie in Grünstadt, Lauterecken oder Pirmasens als Außenstellen zugeordnet wurden.

Für aufwändigere Instandhaltungsmaßnahmen entstanden in Ludwigshafen und Kaiserslautern zwei Zentralwerkstätten, aus denen später Ausbesserungswerke (AW) wurden. Der Bau des AW Kaiserslautern startete 1914, zwei Jahre später wurde die Wagenhalle, 1920 die Lokhalle in Betrieb genommen. Herausragend war 1935 der betriebsfähige Nachbau des Adlers, der ersten deutschen Lokomotive. Dessen Original wurde nach wenigen Betriebsjahren verschrottet, für das 100-jährige Jubiläum der Deutschen Eisenbahnen erstand die Lok

neu. Weniger erfreulich waren die Kriegsjahre: Durch Luftangriffe wurden 1944 70% der Anlagen zerstört, außerdem wurden, ab 1941, zahllose Zwangsarbeiter ausgebeutet oder gar in den Tod getrieben. Viele Jahre war das AW für Dampfloks und Güterwagen zuständig und beschäftigte in der Nachkriegszeit knapp 2 000 Mitarbeiter. Die Dampflokkunterhaltung endete am 30. September 1960. Glücklicherweise blieben damals verschiedene dampflokspezifische Anlagen erhalten, sie sollten 25 Jahre später eine kurze, aber wichtige Reaktivierung erfahren (vgl. Seite 51). Heute ist das Werk in privaten Händen.

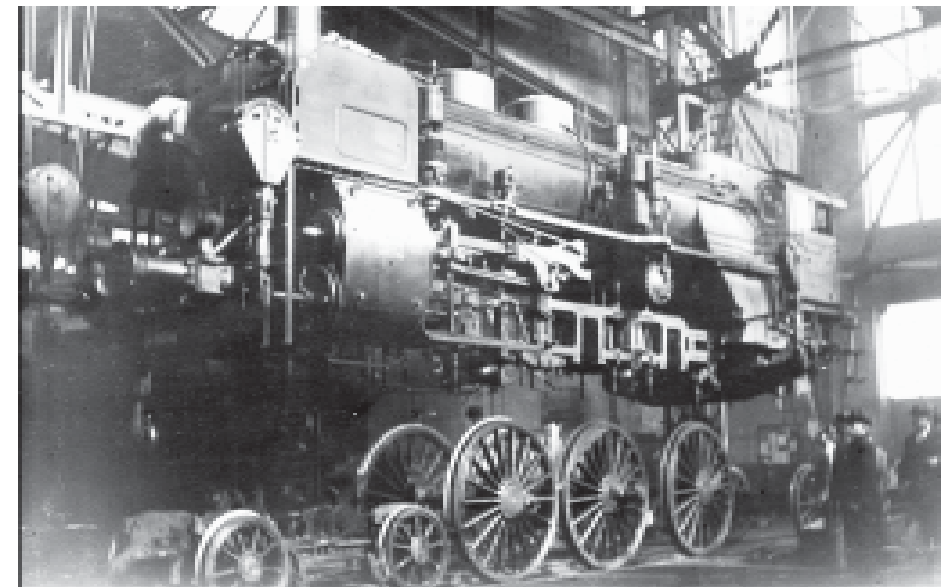
Das Werk in Ludwigshafen war schon in den 1930er Jahren nur noch eine Betriebsabteilung des AW Kaiserslautern – dort wurde übrigens 1935 der Tender für den Adlernachbau gefertigt. Es wurde jedoch am 1. April 1937 dem AW Darmstadt zugeschlagen.

Sieht man von der Biebermühlbahn zwischen Kaiserslautern und Pirmasens Nord (eröffnet in den Jahren 1904 und 1913) ab, war das pfälzische Streckennetz des heutigen Rheinland-Pfalz-Taktes mit der Inbetriebnahme der Lautertalbahn am 15. November 1883 komplett. Fast alle danach gebauten Strecken wurden ab 1954 wieder stillgelegt. Die beiden in den Jahren 1895 und 1904 fertiggestellten Verbindungsstrecken im Bereich St. Ingbert gehören seit dem Ersten Weltkrieg zum Saarland. Die südpfälzische Wieslauterbahn (eröffnet 1911)

wird nur an Wochenenden bedient. Die Dampfzüge des Kuckucksbähnle (Strecke Lambrecht – Elmstein, eröffnet 1909) fahren unter der Regie des DGEK-Eisenbahnmuseums in Neustadt/W, das die früheren Anlagen des Bahnbetriebswerks einschließlich des original Pfalzbahn-Lokschuppens übernommen hat. Die nordpfälzische Schmalspurbahn zwischen Alsenz und Obermoschel wurde nach 33 Betriebsjahren sogar schon 1936 wieder eingestellt. Ebenfalls schon lange verschwunden sind die Meterspurstrecken zwischen Meckenheim und Ludwigshafen, Ludwigshafen und Großkarlbach über Frankenthal sowie zwischen Neustadt und Speyer. Außerdem

gab es noch die im Volksmund als „Schneck“ bezeichnete Straßenbahn durch die Weindörfer am Haardttrand von Neustadt nach Landau. Alle wurden, zum Teil abschnittsweise, bis 1956 stillgelegt.

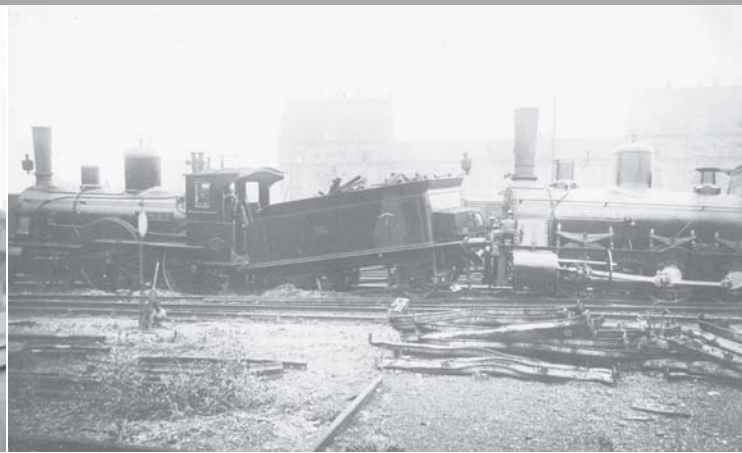
Als einzige pfälzische Schmalspurbahn hat die 1913 eröffnete Rhein-Haardtbahn überlebt. Sie ist heute voll in den Straßenbahnverkehr von Ludwigshafen und Mannheim integriert und bildet eine unersetzliche Nahverkehrsverbindung im Rhein-Neckar-Raum. Die von Beginn an elektrifizierte Bahn gehört(e) von Anfang an den kommunalen Gebietskörperschaften entlang der Strecke.



Im RAW Kaiserslautern wurde im Jahre 1935 die Schnellzugdampflok 18 434 ausgeacht und repariert.
Foto: Kron/ Slg. W. Löckel



Im Werksgelände der BASF wurde der werkseigene Wittfelder Batterietriebwagen am 27. Juni 1927 fotografiert. Foto: Slg. Klaus Decker/W. Löckel



Ordentlich gekracht hatte es um die Jahrhundertwende in Ludwigshafen.



Tenderlok 98 7502 fuhr im Jahr 1934 den P 1042 nach Heidelberg über die Speyerer Schiffsbrücke. Foto: (in Speyer) Bellingrodt/Slg. EK – W. Löckel

Nach dem ersten Weltkrieg behinderten die Siegermächte den Verkehr (beispielsweise wurden die badisch-pfälzischen Eisenbahnbrücken über den Rhein erst am 18. Dezember 1919 uneingeschränkt für den öffentlichen Verkehr freigegeben) und der Bahnbau kam weitgehend zum Erliegen. Nur noch die westpfälzische Bachbahn nach Reichenbach sowie die Güterbahn von Oggersheim zur BASF wurden fertiggestellt, außerdem erhielt 1926 der Güterverkehr zwischen Kaiserslautern und Einsiedlerhof zwei eigene Gleise. Die parallel dazu verlaufende Strecke Kaiserslautern – Landstuhl wurde zum 1. Januar 1927 um einen Haltepunkt Kennelgarten direkt an der neuen Kaiserslauterer Eisenbahnersiedlung Bahnheim ergänzt. Sieht man von der Eröffnung der überwiegend bahndienstlichen Haltepunkte entlang des Rangierbahnhofes Einsiedlerhof ab, waren damit die Bahnstationen an der Ludwigsbahn komplett. Der Bahnhof Mutterstadt wurde allerdings noch in Limburgerhof um-

benannt. Die Vollendung der Bahnlinie nach Volmunster im Bereich des südwestpfälzischen Hornbachtals fiel zusammen mit ihrer geplanten Verlängerung zur Strecke nach Bitche dem Versailler Vertrag zum Opfer. Die Rückgabe des besetzten Reichslandes Elsaß-Lothringen machten diesen Bahnbau ebenso entbehrlich wie eine geplante direkte Verbindung zwischen dem Dahner Felsenland mit der Maximiliansbahn entlang der Wieslauter. Auch die Strecke Landstuhl – Zweibrücken über Wallhalben und die sogenannte Sicking-er Höhe unterblieb, weil, so die Einschätzung der Reichsbahn im Jahr 1927, „wohl niemand den großen Zuschuss wird aufbringen wollen“. Die kürzeste Lebensdauer aller pfälzischer Strecken hatte die 14 Kilometer lange Wasgauwaldbahn zwischen Bundenthal und einem Militärlager bei Ludwigswinkel. 1921 als Materialbahn in Betrieb genommen, diente die Strecke mit der Spurweite von 600 mm nur zwischen 1924 und dem 1. November 1930 dem Personen- und Holztransport.

Mit Ausnahme der, unfreiwillig an das Saargebiet abgetretenen, Landkreise St. Ingbert und Homburg gehörte die Pfalz weiterhin zu Bayern. Dennoch wurden ab 1926 die bis dahin weiß-blauen Schrankenbäume an Bahnübergängen in die reichseinheitlich genutzten Farben rot-weiß umlackiert. Ausschließlich aus Gründen der Verkehrssicherheit, betonte der Berichterstatter in der Tagespresse: „Es wäre völlig verfehlt, eine Spitze gegen Bayern zu erblicken.“ Auch die aus Organisationsstrukturen der bayerisch-pfälzischen Bahnverwaltung wurden aufgelöst: Die Reichsbahn teilte Anfang 1937 das Gebiet der pfälzischen Direktion Ludwigshafen unter den beiden Direktionen in Saarbrücken und Mainz auf. Nur die Strecke Maxau – Wörth – Winden mit den davon abzweigenden Linien nach Berg/Grenze, Kapsweyer/Grenze und Bad Bergzabern wurden der Reichsbahndirektion Karlsruhe übertragen. Damit war, nach fast 100 Jahren, die eigenständige pfälzische Bahnverwal-

tung beseitigt. Der passive Widerstand gegen die französische Besetzung der linksrheinischen Gebiete verzögerte die Verlängerung der Eistalbahn nach Enkenbach. Ende 1927 lagen die Gleise bis Ramsen auf der östlichen und weiter als Alsenborn auf der westlichen Seite des Eiswoogs. Auch nach dem Durchschlag des Stempelkopftunnels im gleichen Jahr vergingen noch fünf weitere Jahre bis zur Eröffnung am 6. November 1932. Weder damals noch zu einem späteren Zeitpunkt eröffnet wurde der schon in den 1920er Jahren diskutierte Saar-Pfalz-Kanal. Er hätte weitgehend parallel zur heutigen Autobahn A 6 verlaufen sollen. Berechnungen aus dem Jahr 1927 zufolge hätte er der Bahn täglich die Fracht von rund 13 Güterzügen abgenommen. Für die Jahre 1926/1927 liegen genauere Zahlen über den Bahnverkehr in der Pfalz vor. So wurden 17 Millionen Fahrkarten verkauft, täglich fuhren 53 Schnell- bzw. Eilzüge sowie zwischen 606 und 669 Personenzüge einschließlich Triebwagen-

fahrten. Im Güterverkehr wurden, bei leicht steigender Tendenz, über 4,57 Mio. Tonnen Fracht versandt. Damit wurden zumindest 97% der Transportleistung des letzten Vorkriegsjahres 1913 erreicht. Auch im Personenverkehr lag die Anzahl der Kunden noch unter dem Niveau der Vorkriegszeit. Für die 30er Jahre liegen Dank der unermüdlichen Forschungen von Hans-Wolfgang Scharf die Lokomotivbestände der pfälzischen Direktion Ludwigshafen vor. So waren im Jahr 1933 das Bw Kaiserslautern für 105, das Bw Landau für 42, das Bw Ludwigshafen für 95, das Bw Neustadt für 51 und das Bw Zweibrücken immerhin für 21 Dampflokomotiven zuständig. Herausragend bei diesen insgesamt 314 Loks waren die bayerisch/pfälzischen Schnellzugdampflok der Baureihe 18.4 im Bw Ludwigshafen, die damals brandneuen Tenderloks der Baureihe 64 in Landau und die schweren Rangierloks der Baureihen 93.5 bzw. 94.5 in Kaiserslautern und Zweibrücken für den Rangierbahnhof Einsiedlerhof und die Rampe nach Pirmasens. Dort wurden sie später sogar durch die gigantischen Dampflok vom Typ 95 unterstützt, für die das Bw Zweibrücken zuständig war. Zwei Jahre später wurden die zehn Ludwigshafener 18.4 von neuen Einheitsloks der Baureihe 03 unterstützt. In allen Bw nahm der Lokomotivbestand leicht zu, so dass in der Pfalz nun 336 Dampfloks beheimatet waren. Nicht erfasst sind dabei die kleinen Diesel-Rangierlokomotiven, die ab den 30er Jahren zur Auslieferung gelangten und für den Güterwagenvershub auf kleineren Unter-

wegsbahnhöfen auch in der Pfalz eingesetzt wurden. Nachgewiesen sind sie zum Beispiel für die Stationen Böhl-Iggelheim, Göllheim-Dreisen, Kreimbach, Lamsheim, Münchweiler, Ramstein, Rockenhausen, Schopp, Wachenheim, Wolfstein und Winnweiler.

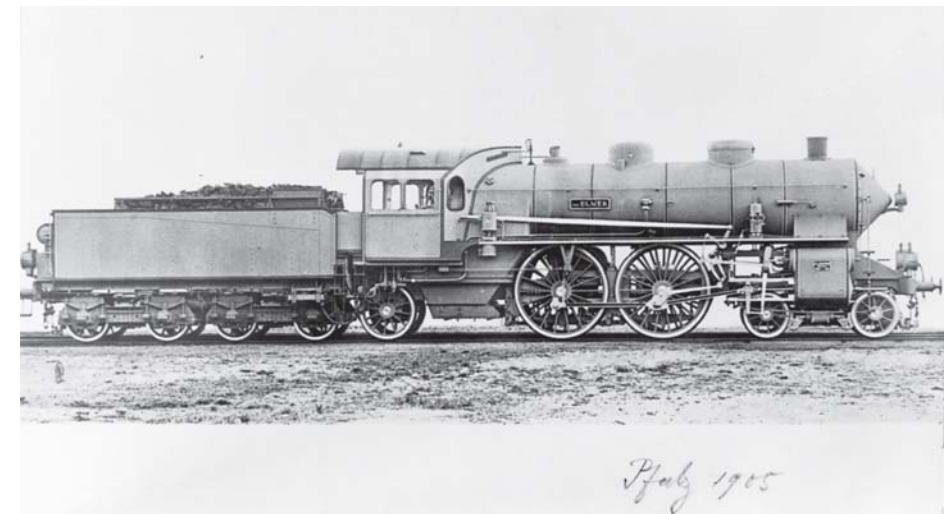
Eine pfälzische Spezialität waren die Akkumulatorentriebwagen. Schon in der Kaiserzeit, ab dem Jahr 1897, kamen die ersten Fahrzeuge auf den Strecken rund um Landau und Neustadt sowie zwischen Speyer, Ludwigshafen und Worms zum Einsatz. In den Folgejahren bedienten sie von Kaiserslautern und Homburg aus die Strecken in der Westpfalz. Ab 1927 fuhren auf den pfälzischen Reichsbahnstrecken die moderneren Wagen der Bauart Wittfeld. Diese, mit ihren langen Vorbauten für die Batterien sehr markanten Fahrzeuge, lösten die Altbaufahrzeuge ab und fuhren sogar ins elsässische Lauterbourg. In Kaiserslautern wurden sie im damals dichten Nahverkehr zum Einsiedlerhof eingesetzt – mit 23 Zugpaaren bot die Reichsbahn dort im Jahr 1929 sogar einen angenäherten Stundentakt an – fast rund um die Uhr. Den letzten überhaupt gebauten Wittfeld-Triebwagen kaufte im Jahr 1922 die BASF für ihren Werksverkehr.

Im Jahr 1937 verzeichnete beispielsweise die Abfahrtstafel des Kaiserslauterer Hauptbahnhofs 88 abfahrende Züge, davon fuhren auf der Ludwigsbahn 21 Züge in Richtung Homburg und 18 in Richtung Neustadt.

Nach dem Kriegsbeginn war von dieser Dichte nur noch wenig übrig: Um über die Hälfte musste die Reichsbahn den Verkehr einschränken. Ab dem 8. Oktober 1939 verließen Kaiserslautern planmäßig nur noch 39 Reisezüge.

Zwischen 1934 und 1938 wurden letztlich noch die Strecke Kusel – Türkismühle und die sich daran anschließende Ostertalbahn in Betrieb genommen. Den vorläufigen Abschluss des Eisenbahnbaus in der Pfalz bildete die zweite Strecke von Biebermühle (heute Pirmasens Nord) bis zum Pirmasenser Hauptbahnhof im Jahr 1939. Sie steigt sofort nach der Ausfahrt aus dem Pirmasenser Nordbahnhof an und überquert mittels gemauerter Viadukte zwei Taleinschnitte.

An den südlichen Tunnelportalen treffen die beiden Strecken wieder zusammen. Die alte Strecke wurde schon 1875 in Betrieb genommen und weist einen Steilstreckenabschnitt im Tunnel auf. Für sie kaufte die Pfalzbahn-Gesellschaft vier Stück der starken pfälzischen T 5, die dem Lokbahnhof Biebermühle zugeteilt wurden. Die neue Strecke erlebten die Loks nicht mehr, sie wurden 1926 ausgemustert. Eine davon, die Nummer 307, wird im Eisenbahnmuseum Neustadt/W erhalten. Heute ist nur noch die Bergstrecke in Betrieb, die Überlegungen zur Reaktivierung der stillgelegten Talstrecke im Zuge des Rheinland-Pfalz-Taktes wurden nicht weiter verfolgt. Es sollte anschließend fast 60 Jahre dauern, bis in der Pfalz eine neue Eisenbahnstrecke eingeweiht werden konnte.



Nur 20 Jahre alt wurde die von Maffei gebaute Pfälzische Schnellzuglok P 4 „von Ulmer“. Foto: Slg. W. Löckel



Zu keiner Zeit waren alle jemals gebauten Eisenbahnstrecken in der Pfalz gleichzeitig in Betrieb. Diese Karte aus dem Jahr 1940 zeigt das Netz zumindest fast vollständig. Selbst die schon 1935 abgebaute Schmalspurbahn nach Obermoschel ist noch eingezeichnet.

Zwischen Weltkriegen und Kaltem Krieg

Die Bahngeschichte in der Pfalz ist untrennbar mit den beiden Weltkriegen und der Phase des kalten Krieges verbunden. Vor allem die Entstehung der Glantalbahn ist mit den militärstrategischen Planungen des Kaiserreiches verknüpft. Nur im ersten und zweiten Weltkrieg wurde die Strecke stark befahren. Gemeinsam mit den Verbindungskurven rund um Mainz, der Bliestalbahn und der Verbindungskurve südlich von Sarreguemines (dt.: Saargemünd) in Lothringen entstand eine sehr schnelle und leistungsfähige Rollbahn zwischen dem Rhein-Main-Gebiet

und der früheren Reichsgrenze im damals besetzten Lothringen.

Fast schon eine Laune der Geschichte war es, dass sie im März 1945 den amerikanischen Befreiungstruppen fast unversehrt in die Hände fiel. Während das übrige pfälzische Streckennetz zum Ende des Krieges an über 60 Stellen unterbrochen und damit weitgehend unpassierbar war (sowohl durch Bombenabwürfe wie auch Sprengungen durch flüchtende Wehrmacht- und SS-Einheiten), konnte das US-Transportation



Szene am Hauptbahnhof von Kaiserslautern nach einem Bombentreffer im Zweiten Weltkrieg.
Foto: Slg. Georg Dollwet



Einem Denkmal gleich erinnern die Viaduktreste bei Marnheim an den Krieg und die zerstörte Bahnstrecke nach Alzey

Corps die zweigleisige Strecke durch das Glantal nutzen und mit bis zu 120 Zügen täglich den Zusammenbruch der Nazi-diktatur etwas beschleunigen.

Auch nach dem Krieg wurden viele Strecken für das Militär genutzt. Der Bund zahlte der Bahn im Rahmen des Verkehrssicherungsgesetzes einen Ausgleich dafür, dass Verbindungsstrecken und mögliche kriegswichtige Zweigstrecken erhalten blieben. Betroffen waren nicht nur Teile der Glantalbahn, sondern unter anderem auch die Bachbahn nach Reichenbach, die Strecken Graben-Neudorf – Germersheim – Landau – Zweibrücken, (Bingen –) Monsheim – Neustadt/W – Landau sowie Monsheim- Langmeil und deren kürzeste Verbindung nach Kaiserslautern über Eselsfürth. Nach dem Ende

des Kalten Krieges entfiel die Vorhaltung aus militärischen Gründen und sie wurden, sofern kein regelmäßiger Verkehr stattfand, stillgelegt. Zurückgebaut sind auch die Anschlussgleise zu den früheren Anlagen der amerikanischen Streitkräfte in der Südwestpfalz, wie z.B. zum ehemaligen Hospital Münchweiler oder zum Tanklager bei Dahn.

Die vielen Militärstandorte sorgten für regen Verkehr, das Betriebswerk Kaiserslautern musste über Jahrzehnte hinweg Reservereloks für Truppenzüge vorhalten. Außerdem war das Bw für die vier grünen Lazaretttriebwagen der Baureihe VT 08 verantwortlich. Diese, von manchen Eisenbahnern wenig respektvoll „Tripper-Express“ genannten Züge dienten ausschließlich der US-Army und wurden 1973 ausgemustert. Darüber hinaus fuhren die französischen Soldaten der Standorte Speyer, Landau, Neustadt/W und Kaiserslautern über Jahrzehnte hinweg mit speziellen Schnellzügen ins Wochen-



Im Jahr 1958 warteten am Landauer Hauptbahnhof französische Soldaten auf die Fahrt ins Wochenende. Foto: Freitag/Slg. Hünerfauth



Mit einem Militärzug nach Kusel war im Jahr 1988 eine Kaiserslauterer V 100 bei Rehweiler unterwegs.

ende. Geschichte sind auch die Bahnausflugszüge vom Flugplatz Ramstein aus in die nähere und fernere Gegend. Sonderzüge mit dem Wagen „Rollender Weinkeller“ und anderen Gesellschaftswagen starteten in den 60er und 70er Jahren mehrfach von der Airbase aus – und umgekehrt durfte die deutsche Zivilbevölkerung einmal pro Jahr das am Bahnhof Kaiserslautern-Einsiedlerhof abzweigende Anschlussgleis nutzen. Sie besuchten die, für die damalige Zeit spektakulären Flugplatzfeste mit amerikanischem Eis und Max Greger-Konzerten in

den Hangars. Diese fanden ein tragisches Ende mit dem Absturz einer italienischen Flugschaustaffel am 28. August 1988: 70 Menschen starben und zahlreiche der mehrere hundert Verletzte leiden noch heute an den Folgen.

Heute sind in der Pfalz lediglich die amerikanischen Standorte rund um den Flugplatz Ramstein vorhanden. Gelegentlich fallen dabei Materialtransporte in Containern zwischen den Lägern Eselsfürth und Hauptstuhl an.



Mitte rechts: Heute fallen fast nur noch Containerzüge im Bereich Kaiserslautern an.
Unten: Zwei Kaiserslauterer 218 schleppten im Jahr 1990 einen schweren Panzerzug bei Rodalben durch die Südpfalz.

Vom Wiederaufbau zum Rückzug aus der Fläche

Nach dem zweiten Weltkrieg waren die Beseitigung der Kriegsschäden und die Wiederherrichtung der Strecken die wichtigsten Ziele. Nur die Speyerer Rheinbrücke und der Viadukt bei Marnheim wurden nicht wieder aufgebaut. Damit waren die Bahnverbindungen Speyer – Schwetzingen und (Kaiserslautern –) Marnheim - Kirchheimbolanden (- Mainz) für immer unterbrochen – die Viaduktreste im Pfrimtal sowie der Lok-

schuppen und das alte Bahnwärterhaus auf der badischen Seite der Speyerer Rheinbrücke erinnern noch heute an die früheren Schienenstränge. Auf Anordnung der französischen Verwaltung verlor die Verbindung über Zweibrücken, Landau und Germersheim das zweite Gleis. Weil gleichzeitig der Wiederaufbau der Germersheimer Rheinbrücke vorläufig unterblieb, wurde die Konzentration des Verkehrs auf die Ludwigs-



Zwischen 1920 und 1963 fuhren die pfälzischen Lokführer meist gerne auf der berühmten P 8. Am 19. Juli 1958 erreichte 38 2217 Kaiserslautern Hbf. mit E 520. Foto: Hans Schmidt/EK



Im Juli 1958 war die Zweibrücker 86 721 mit einem Abteilwagenzug zwischen Germersheim und Speyer unterwegs. Foto: Freitag/Slg. Hünerfauth

bahn beschleunigt. Seit 1. Juli 1947 waren die pfälzischen Strecken in der Generaldirektion der Südwestdeutschen Eisenbahnen (SWDE) mit Sitz in Speyer zusammengefasst. Die Modernisierung der Strecken, der Bahnhöfe und des Lokomotiv- bzw. Wagenmaterials blieb jedoch der 1949 gegründeten Bundesbahn vorbehalten. Herausragend war zunächst der Einsatz der legendären roten Schienenbusse. Mit Teilen aus dem Omnibusbau konnten, gegenüber den Dampflok, die Produktions- und Betriebskosten deutlich gesenkt werden. Die ersten der „roten Brummer“ kamen schon 1952 zum Bw Landau. Innerhalb von fünf Jahren konnte die Bundesbahn die Dampflokleistungen im Reisezugverkehr um über 20 Prozent senken. Außerdem wurden die altertümlichen

Batterietriebwagen abgelöst. Bis zum Einsatz einer großen Diesellok, der späteren Standardtype V 100, mussten die pfälzischen Eisenbahner aber noch zehn Jahre warten. Und wieder war das Bw Landau Vorreiter.

Doch zuvor wurde der erste elektrische Zug in der Pfalz begrüßt. Nach knapp zwei Jahren Bauzeit konnten ab 29. Mai 1958 zwischen Ludwigshafen, Mainz und Remagen Elloks fahren. Auf der Ludwigsbahn dauerte es etwas länger: Nach einer Probefahrt mit E 41 120 am 24. Mai 1961 wurde, vom Saarland kommend, der Abschnitt zwischen Kaiserslautern und Homburg in Betrieb genommen. Als erster Zug startete D 1118 in der Nacht vom 27. auf 28. Mai um 23,51 am



Die neue Rheingoldlok E 10 1268 zog den Eröffnungszug zur Elektrifizierung der pfälzischen Ludwigsbahn.
Foto in Neustadt/W: BD Mainz/Slg. W. Löckel

Kaiserslauterer Hauptbahnhof. Der Umbau im Pfälzer Wald westlich von Neustadt/W gestaltete sich wesentlich aufwändiger: Die zwölf Tunnel galten als die engsten im Bundesbahnnetz und mussten tiefer gelegt werden, um Platz für die Oberleitung zu schaffen. In einigen Fällen wurden die Portale erneuert. Am 1. März 1964 wurde die Oberleitung eingeschaltet, am 7. März fuhr, erneut mit einer eher unscheinbaren Personenzuglok der Baureihe E 41, ein Probezug. Am 12. März schließlich gab es den Festakt einschließlich einer Sonderfahrt des damals brandneuen Rheingolds in den schicken creme-blauen Farben: Nun war der durchgehende elektrische Betrieb von Mannheim bis Saarbrücken möglich. Das am Rangierbahnhof Einsiedlerhof errichtete Unterwerk

sollte auch die damals geplante Elektrifizierung der Alsenzbahn ermöglichen. Diese Investition war aus heutiger Sicht umsonst. Abgesehen von der Elektrifizierung der Strecke Karlsruhe – Wörth für den Güterverkehr Mitte der 1970er Jahre wurden in der Pfalz keine weiteren Strecken überspannt. Erst die Stadt- und S-Bahnsysteme für Wörth und den Rhein-Neckar-Raum haben daran etwas geändert.

Die Modernisierung der Bahnhöfe beschränkte sich in den meisten Fällen auf die Neuerrichtung kriegszerstörter Empfangsgebäude. Die Hauptbahnhöfe für Kaiserslautern und Pirmasens wurden zu Beginn der 1950er Jahre eingeweiht, in der südpfälzischen Schuhmetropole wurde sogar der



Am 6. Juni 1953 lagen im südlichen Vorfeld des Landauer Hauptbahnhofes noch jede Menge Gleise.
Foto: Slg. Hünereuth

Standort leicht verändert. Weitere neue, nicht unbedingt schöne Gebäude wurden in Landau, Edenkoben, Frankenthal, Schifferstadt und Wörth errichtet.

Zweifelloso herausragend war die Umgestaltung der Bahnanlagen in Ludwigshafen. Der alte Kopfbahnhof in der Stadtmitte bedeutete für haltende Züge einen erheblichen Zeitverlust, außerdem beanspruchten die Anlagen kostbare Fläche für die Stadtentwicklung. Nach dem Vorbild des neuen Heidelberger Hauptbahnhofes wurde ein Durchgangsbahnhof westlich der Innenstadt geplant, der 1969 in Betrieb genommen wurde. Trotzdem fahren heute fast alle Fernzüge in Ludwigshafen durch. Der Makel der abseitigen Lage wurde erst mit der

neuen S-Bahn-Station südlich der Stadtmitte beseitigt.

Zwei Jahre zuvor noch wurde ein anderer Kopfbahnhof entbehrlich: Der Westbahnhof in Kaiserslautern. Fortan hielten die Züge an einem Haltepunkt westlich des Empfangsgebäudes und die zeitraubende Stichfahrt für die Züge aus dem Lautertal entfiel. Außerdem konnte am 23. Oktober 1967 endlich die zweigleisige Rheinbrücke bei Germersheim in Betrieb genommen werden – der überregionale Verkehr verblieb trotzdem auf der Ludwigsbahn. Die Beschädigung der Maxauer Brücke durch ein havariertes Schiff führte im Sommer 1987 zu zahlreichen Umleiterzügen über Landau, Germersheim und Graben-Neudorf. Seit 1994 wird nur



Schwerste Handarbeit war der Gleisbau im Jahr 1954, als eine P8 (Baureihe 38) durch den Bahnhof Kandel fuhr. Foto: Freitag/Slg. Hünerfauth

noch eines der beiden Gleise über den Rhein genutzt.

Neben der Modernisierung der Bahnhöfe und Züge stellte die Bahn auch in der Sicherungstechnik die Weichen auf Zukunft. Dominierte in den 1950er Jahren das mechanische Stellwerk mit Flügelsignalen und Spannwerken, ist computergesteuerte Elektronik auf dem Vormarsch. Zunächst aber ersetzte die Bundesbahn die personalintensiven mechanischen Anlagen mit den schweren Hebeln durch kleine bedienfreundliche elektrische Drucktastenstellwerke. In einigen Fällen war damit die Fernsteuerung von Weichen und Signalen von benachbarten Bahnhöfen verbunden. So verloren die betroffenen Stationen häufig den örtlichen

Fahrkartenverkauf, wenn dies bislang vom Fahrdienstleiter miterledigt wurde.

Aktuell weisen nur noch die pfälzischen Knotenbahnhöfe Germersheim, Wörth, Winden, Landau und Pirmasens Nord die alte Technik auf, außerdem noch ein paar Stationen in deren Umfeld. Selbst die Drucktastenstellwerke sind auf dem Rückzug, Zug um Zug werden alle pfälzischen Anlagen an die elektronischen Stellwerke (ESTW) mit Bedieneinrichtungen in Karlsruhe (Fern- und Ballungsnetz) oder Neustadt (Regionalnetze in der Pfalz und in Rheinhessen) angeschlossen und fernbedient. So wurde das Stellwerk des Bahnhofs Hochspeyer dem ESTW Karlsruhe zugeschlagen, am 30. April 2007 war dort die letzte Schicht



Auch die moderne Diesellok V 29 konnte die pfälzischen Schmalspurbahnen nicht mehr retten. Im März 1953 fuhr ein Personenzug durch Mutterstadt. Foto: Bellingrodt/Slg.– W. Löckel/EK

eines Fahrdienstleiters. Die Bahnhöfe Landau, Edenkoben und Godramstein werden im Jahr 2009, der Bahnhof Winden ein Jahr später an das Neustadter ESTW angeschlossen. Lediglich in den großen Bahnhöfen Kaiserslautern und Ludwigshafen werden auf absehbare Zeit örtliche Bedieneinrichtungen erhalten bleiben.

Außerdem wurden in den letzten Jahren fast alle örtlich bedienten mechanischen Schrankenanlagen auf zuggesteuerte Anlagen umgestellt. Nach der Umrüstung im Lautertal verfügt die Deutsche Bahn auf dem pfälzischen Streckennetz nur noch über zwei Anlagen mit Seilzug, Spannwerken und Kurbel. In Godramstein bedient der Fahrdienstleiter eine mechanische Schranke. Am Haltepunkt

Altenbamburg an der Alsenzbahn gibt es zur technischen Sicherung des höhengleichen Bahnübergangs am Bahnsteig sogar noch zusätzlich ein Flügelsignal.

Ein besonders trauriges Kapitel der Rationalisierung ist die Stilllegung von Eisenbahnstrecken. Zunächst zögerlich, dann, mit der aufkommenden Motorisierung immer stärker stellte die Bundesbahn mit Rückendeckung der Politik Bahnlinien auf Busverkehr um. In der Pfalz traf es als erste die ohnehin amputierte Strecke von Alzey nach Kirchheimbolanden. Schon am 20. Mai 1951 wurde der Personenverkehr eingestellt. Sie erfuhr fast genau 48 Jahre später eine Reaktivierung. Die Bundesbahn stellte Stilllegungen als Wert an sich dar: In einer Ab-



Um das Jahr 1960 erreichte ein damals moderner Schienenbus das südpfälzische Steinfeld.
Foto: Slg. Hünerfauth

handlung über die frühere Bundesbahndirektion (BD) Mainz aus dem Jahre 1957 freute sich deren damaliger Präsident, dass auf zwei Nebenbahnen der gesamte Betrieb eingestellt werden konnte.

Dennoch: Die größte Stilllegungswelle für den Personenverkehr wurde erst nach Auflösung der, für alle Bahnstrecken in der Pfalz zuständigen BD Mainz (schrittweise bis zum 30. April 1972) wirksam. Nach und nach kam nun das Aus für den Personenverkehr in der Fläche, ganz im Einklang mit dem, offiziell verworfenen, Konzept des betriebswirtschaftlich optimalen Netzes des Bundesbahnvorstandes aus den 1970er Jahren. Während innerhalb von knapp 19 Jahren bis Ende 1971 bei 13 Strecken

(-abschnitten) mit einer Länge von 150,9 Kilometern die Umstellung auf Busverkehr vollzogen wurde, leisteten Bundesbahn und Bundesregierung (sie musste Stilllegungen genehmigen) danach ganze Arbeit: Zwischen 1972 und Mai 1989 wurde der Personenverkehr auf 15 pfälzischen Strecken (-abschnitten) mit einer Gesamtlänge von 226,5 Kilometern eingestellt. Als letzte trafen es zwei Abschnitte der Glantalbahn in den Jahren 1985 und 1986 sowie die saar-pfälzische Verbindung Homburg – Zweibrücken im Jahr 1989. Unter heutigen Vorzeichen hätte man zumindest diese Strecken modernisiert anstatt stillgelegt. Sie konnten leider nicht mehr von der, kurz darauf einsetzenden, Renaissance der Schiene profitieren.



Oben: Am 30. Mai 1986 stellte Toni Jockel vom Bahnhof Odernheim das letzte Mal das Einfahrsignal. Kurz darauf fuhr der letzte planmäßige Personenzug im Glantal.

Mitte: Im April 1987 startete der Abriss der oberen Glantalbahn bei Elschbach.

Unten: Letzte Züge im Glantal waren die umweltfreundlichen Batterietriebwagen der Baureihe 515, hier im Bahnhof Odernheim.



Wenig beachtet – der Dampfbetrieb in der Pfalz

Vor über 30 Jahren, am 27. September 1975, verließen die letzten Dampfloks vom Bahnbetriebswerk Kaiserslautern die Pfalz. Modernere Diesel- und Elloks, aber auch der wachsende Straßenverkehr hatten die rauchenden Ungetüme entbehrlich gemacht.



Im Mai 1974 drückte Roland Zolobczuk in Enkenbach auf den Auslöser, als 23 010 mit einem Personenzug aus dem Alsenzthal vorbei fuhr.

Die Bundesbahn wollte in den 70er Jahren ihre Dampfloks so schnell wie möglich loswerden. Deshalb waren Emden, Gelsenkirchen, Ottbergen und Rheine wegen der schweren Güterzugloks sowie Crailsheim und Hof wegen der Personen- und Schnellzugloks Anfang der 70er beliebte Ziele der Dampflokkfreunde. Kaiserslautern und die Pfalz hatte kaum einer auf seiner Liste. Dort hatte sich aber bis zum Herbst 1975 ein bescheidener, aber feiner Dampfbetrieb gehalten. Besonders im Nordpfälzer Bergland fuhren die 50er und 23er des Bahnbetriebswerkes Kaiserslautern Güter- und Personenzüge aller Gewichtsklassen. Die Zeit der P 10 vor den Pariser Schnellzügen war natürlich längst vorbei, doch bei Ausfall einer V 200 donnerte schon mal eine 23er Richtung Frankfurt/M.

Die erste Lokomotivwerkstatt in Kaiserslautern

Gleich mit dem Baubeginn der Ludwigsbahn durch den Pfälzer Wald im Jahre 1845 wurde eine erste Werkstatt in Kaiserslautern errichtet. Überlieferungen zufolge soll die erste Werkstatt direkt am damaligen Bahnhof Kaiserslautern errichtet worden sein, der schon 1879 durch ein repräsentatives Gebäude am heutigen Platz ersetzt wurde. Eine kleine Dampfmaschine mit gerade einmal 8 PS erzeugte die nötige Energie für Drehbänke, verschiedene Maschinen und den Ventilator für die Schmiedefeuer. In einer kleinen Festschrift zum 150jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen schrieb der frühere



Kurz vor dem Dampfende im Jahr 1975 stand Uli Mihlan an der Eiswoogstrecke, um 052 323 mit einem Nahgüterzug aus Eisenberg aufzunehmen.

Leiter des Bahnbetriebswerkes, Josef Ternes, dass die kleine Werkstatt schon bald nicht mehr ausreichte und angebaut wurde. 1908 fanden 650 Eisenbahner Arbeit als Lokpersonal und in der Lokomotivwerkstatt.

„König Dampf“ regiert

Ab Mitte der zwanziger Jahre wurden die Anlagen durch ein modernes neues Bahnbetriebswerk ersetzt. Als es 1932 komplett dem Betrieb übergeben wurde, betreuten rund 800 Eisenbahner ca. 120 Dampfloks. 1936 stieg der Personalbestand auf 850 Mitarbei-



Nördlich von Enkenbach wartete Wolfgang Löckel einen Berufsverkehrszug mit gleich zwei 50ern an der Spitze und einigen dreiachsigen Umbauwagen ab.

ter. Mit dem Bau des Westwalls zur Vorbereitung des Angriffskrieges gegen Frankreich stieg die Anzahl der zu betreuenden Loks auf rund 170, um die sich 1 100 Eisenbahner kümmerten. Die Nähe des nach dem ersten Weltkrieg fertig gestellten Rangierbahnhofes Einsiedlerhof setzte den Schwerpunkt bei der Vorhaltung der Loktypen. Neben verschiedenen kleineren Loks für die Züge ins Glan- und Lautertal waren die Männer im Bw hauptsächlich für Rangier- und Güterzugloks zuständig. Mitte der 20er Jahre

wurden im Rangierbahnhof täglich etwa 2 500 Güterwagen zu Güterzügen zusammengestellt, wofür kräftige Loks benötigt wurden. Es gab natürlich auch richtige Schnellzugdampfloks: Eisenbahnfreunde bekommen bei Nummern wie „01“ und „03“ sowie der „P 10“ (spätere 39) leuchtende Augen. Für die Personenzüge gab es die „P 8“, eine nahezu unverwundliche Personenzuglok aus Kaiser Wilhelms Zeiten. „König Dampf“ regierte unangefochten – bis in die 1950er Jahre. Zunächst

fuhren die neuartigen roten „Schienenbusse“ in der Pfalz, später kamen die ersten richtigen großen Dieselloks. Vor den Schnellzügen aus Paris machte sich ab 1965 die berühmte Diesellok V 200 nützlich, die deshalb am 28. Mai 1967 vom Bw Limburg nach Kaiserslautern umbeheimatet wurden. Für leichtere Züge gab es die V 100 oder die V 160. Damit wurden auch die kleineren benachbarten Betriebswerke entbehrlieh: Die Bw Zweibrücken und Homburg wurden 1962 bzw. 1967 aufgelöst das Bw Neu-



Auf dem sogenannten Eierfelsen bei Rockenhausen im Alsenztal konnte Dr. Wolfgang Feuerhelm 1974 die Begegnung zweier Güterzüge beobachten.

stadt wurde 1963 zur Außenstelle von Ludwigshafen degradiert und später ebenfalls aufgelöst. Am längsten hielt sich das Bw Landau: Schon am 7. August 1963 fuhr die letzte der legendären P 8, die Einstellung der Dampflokunterhaltung folgte am 1. Juni 1967. Die Abstufung zur Karlsruher Außenstelle kam zum 3. Juni 1984. Nach Einstellung des Schienenbusverkehrs in der Südpfalz im Juli 1993 wurde es endgültig aufgegeben.

Für den 31. Dezember 1962 sind detaillierte Bestand-

listen archiviert, die einen Vergleich zum Bestand der 30er Jahre zulassen. Das Bw Ludwigshafen verlor zwar 1962 die Schnellzugdampfloks der Baureihe 03, war aber immerhin noch für 31 Dampfloks und 16 Rangierdieselloks zuständig. In Landau hatte sich die Werkstatt um 29 Dampfloks, 13 Dieselloks, 4 Eiltriebwagen aus der Vorkriegszeit und 26 der neuen Schienenbusse zu kümmern. Unbestrittene Dampfhochburg war (noch) das Bw Kaiserslautern: Hier waren 93 Dampfloks beheimatet, darunter

sogar noch zehn der legendären P 10, die für Schnellzüge benötigt wurden. Zwei der Wittfeldbatterietriebwagen, fünf Dieselmotorenloks der Baureihe V 60 sowie die vier Lazaretttriebwagen der US-Armee gab es auch noch. Den drei verbliebenen pfälzischen Betriebswerke waren also insgesamt 223 Fahrzeuge zugeteilt.

Nicht vergessen sind die einzigen, jemals in Kaiserslautern beheimateten Elloks. Die riesigen „Jumbos“ oder „Heuwender“ genannten Loks der Baureihe 152 wogen

140 Tonnen und hatten Stangenantrieb. Ihre Beheizung sollte den Arbeitsplatzabbau im Bw Kaiserslautern als Folge des Strukturwandel genannten Abschieds von der Dampflok abmildern. Erste Einsätze gab es Ende Juli 1966, die letzte Maschine (152 014) wurde im August 1972 aus dem Betrieb genommen.

Spätestens zu diesem Zeitpunkt zeichnete sich auch das Ende der Lauterer Dampffrösse ab. Ihnen verblieben hauptsächlich die Güterzüge nach Bingerbrück und einzelne Personenzüge ins Glan, Lauter- und Alsenztal. Die letzte Rangierdampflok auf dem Einsiedlerhof wurde schon am 1. Juni 1971 nach Hamburg

gebracht, es blieben noch wenige „23er“ für Personenzüge und ein gutes Dutzend „50er“ für Güterzüge.

Besonders gut in Erinnerung bleibt der nachmittägliche „AW-Zug“ – damals ein imposanter Personenzug von Kaiserslautern nach Kusel. Bei der Ankunft am Haltepunkt des Ausbesserungs-

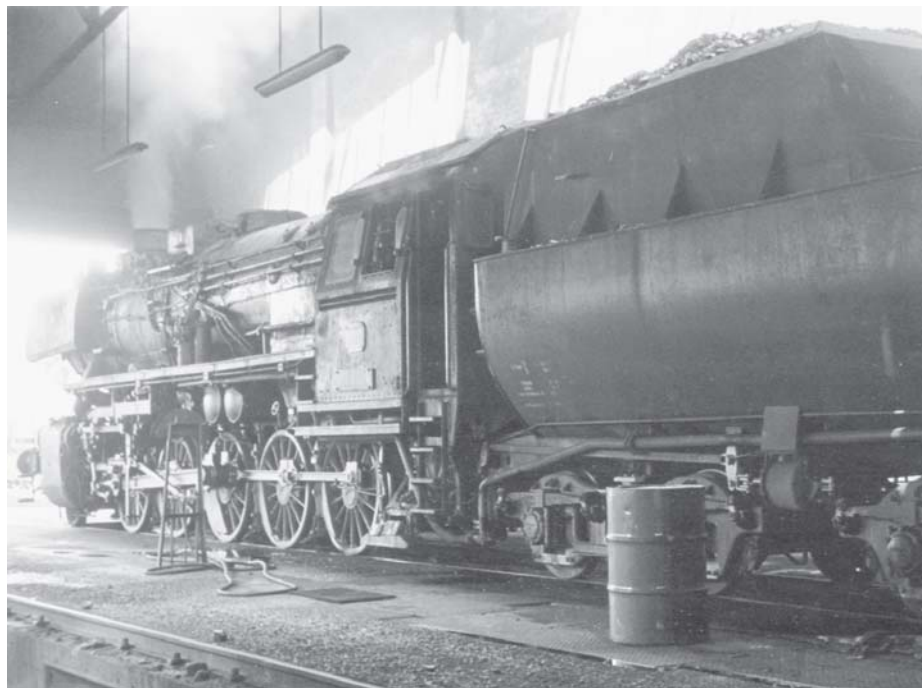
werkes standen mehrere Hundert Bahnarbeiter dicht gedrängt auf dem Bahnsteig – es schien, eine ganze Stadt würde einsteigen. Die lange Schlange aus vielen kurzen, dreiachsigen grünen Wagen hatte ein hohes Gewicht und forderte Maschine und dem Heizer alles ab. Mit bellenden Auspuffschlägen setzte sich der Dampfzug in Bewegung und schien doch kaum vom Fleck zu kommen. Immerhin arbeiteten damals über 1 100 Menschen im „AW“ – heute haben dort nur noch knapp 100 Mitarbeiter beim privaten Nachfolgeunternehmen SRS Süddeutsche Rail Service GmbH Beschäftigung und bängen permanent um ihren Arbeitsplatz.

Das Ende der Dampfloks

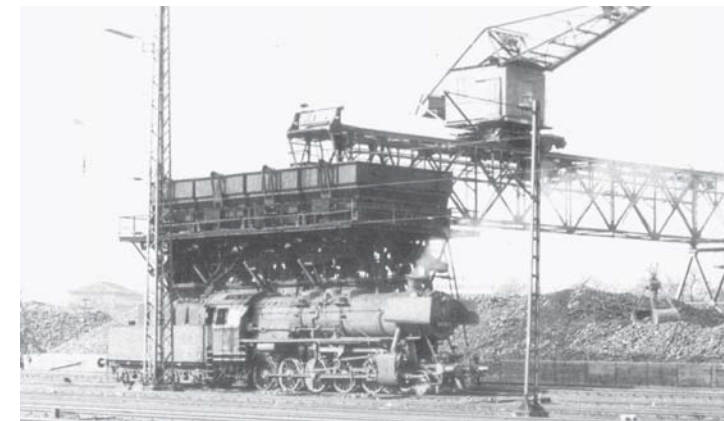
Im September 1975 war Schluss mit dem Dampfbetrieb in der Pfalz. Es gab eine festlich geschmückte Abschiedsfahrt nach Pirmasens – eine „50er“ Güterzuglokomotive wurde zur Feier des Tages sogar vor den Eilzug aus Würzburg gespannt. Die allerletzten Dampfzüge



„Do hosche mit dem Holzhammer de Hauptschalter ausgeschla“, erinnert der frühere Lokleiter Roland Schwehm (verst.). 152 034 stand am 1. Oktober 1971 im Bw Kaiserslautern und sollte noch vor den Dampfloks ausgemustert werden. Foto: Ottmar Zink/Slg. Löckel



André Sinn konnte am 1. August 1974 diese wunderschöne Szene mit der 051 832 im Schuppen des Bw Kaiserslautern aufnehmen.



An der Bekohlungsanlage in Kaiserslautern stand am 16. März 1974 die Lauterer 051 414. Foto Uli Mihan/Slg. W. Löckel

fuhren mit der Lok 051 832 am 26. September 1975: Der mittägliche Personenzug nach Lauterecken und ein Nahgüterzug bei der Rückfahrt beendeten eine bedeutende Epoche in der

Kaiserslauterer Industriegeschichte. Tags darauf wurden die drei Dampfloks nach Saarbrücken gebracht. Im Bahnbetriebswerk Kaiserslautern gab es fortan nur noch Dieselloks, die

nun, über 30 Jahre später, bis auf wenige Ausnahmen, selbst durch moderne Triebwagen abgelöst oder verschrottet sind.

In Saarbrücken wurden sie schon wenige Monate später, am 29. Mai 1976 nach zwei großen Abschiedsfahrten aufs Abstellgleis geschoben. Mit Dampflok vor Nostalgiezügen machte die Bundesbahn im September 1977 kurzen Prozess: Sie verbot kurzerhand alle Dampflokfahrten auf ihren Gleisen.



Schluß aus Ende für 023 011 und 23 008 im Dezember 1974. Wolfgang Löckel fotografierte im Bw Kaiserslautern.

Autoteile, Chemie, Rüben und Schotter – Gütertransporte auf pfälzischen Gleisen

Über Jahrzehnte hinweg wurde die Beta vulgaris, die Zuckerrübe, über die Schiene zu den Zuckerfabriken in der Rheinebene gebracht. Von Odernheim in der Nordpfalz bis Ixheim und Kapsweyer an der französischen Grenze, von Bruchmühlbach im Westen bis Ludwigshafen im Osten. Ob eine einzelne oder gar über 1 000 Wagenladungen pro Jahr: Im Herbst wurden die Verladeanlagen an den Ladegleisen entrostet, die Bahn fuhr Rüben. Viele Zweigstrecken, vor allem jene zwischen Rheinebene und Pfälzerwald, verdankten der süßen Fracht ihr (vorläufiges) Überleben. Doch im Dezember 1992 kam das Aus für den saisonalen Verkehr. Über die wechselseitigen Schuldzuweisungen zwischen Zucker-

industrie und Bundesbahn und andere Ursachen haben Kramer/Schötz ein aufschlussreiches Buch geschrieben (Rübenzüge/Transpress-Verlag). Deshalb nur die Anmerkung: Am Schicksal des Rübenverkehrs zeigt sich das Dilemma der Bahnpolitik. Alle waren gegen die Verlagerung, keiner verhinderte sie. Privaten Bahnen ist es zu verdanken, dass einzelne Rübentransporte in Deutschland wieder zur Schiene zurückverlagert werden konnten. In der Pfalz geht das nicht mehr: Die Ladegleise sind abgebaut, einzelne Strecken sogar stillgelegt. Die unverzichtbaren Abstellgleise für die Zwischenabstellung der Rübenwagen in Grünstadt nahe der Zuckerfabrik Offstein sind längst Geschichte.



Nachschub für die Zuckerfabrik Offstein: Im Herbst 1988 zogen zwei 218 des Bw Karlsruhe einen Rübenzug bei Herxheim a. Berg in Richtung Grünstadt.



Eine funkferngesteuerte Rangierlok rangierte im Sommer 2000 zwei Güterwagen in das damals noch vorhandene Ladegleis von Wolfstein im Lautertal.



Eine Class 66 der privaten ERS hatte im Juni 2001 einen Güterzug ins Terminal Germersheim geschoben. Auch hier soll künftig die Elektrifizierung den durchgehenden Einsatz von Elloks ermöglichen.



Für den Vershub der Schotterwagen genügten einfachste Rangierlokomotivchen. Heute ist die Schotterverladung auf die Bahn in Theisbergstegen Geschichte.

Geschichte ist auch der klassische Wagenladungsverkehr der Bahn in der Fläche. Wo einst einzelne Güterwagen beladen und mit einer Gleiswaage gewogen wurden, wuchert heute Unkraut: Blühende Landschaften im Westen. Der Bahn war das Rangieren auf den Unterwegsbahnhöfen und in den Ver-

schiebebahnhöfen wie Landau, Neustadt und vor allem Einsiedlerhof zu teuer. Ab den 1960er Jahren wurden die Ladestellen und Tarifpunkte verstärkt geschlossen, zum Teil auch dann, wenn der tägliche Güterzug die Strecke weiterhin bediente. Die Bahn AG machte dann der Feinverteilung auf der

Schiene endgültig den Garaus: Als Folge von MORA C, dem sogenannten marktorientierten Angebot Cargo wurden ab 2001 alle Zweigstrecken vom Güterverkehr befreit. Abseits der Ludwigsbahn gibt es in der Pfalz nur noch entlang der Rheinschiene (insbesondere rund um Ludwigshafen, Speyer, Germersheim bzw. Wörth) und nach Landau Güterzüge. Sowie Schottertransporte aus dem Glantal.

Einst besaß die Bahn sogar selbst Steinbrüche, vor allem im Landkreis Kusel. Noch in den 1970er und -80er Jahren fuhren schwerste Schotterzüge von Kreimbach-Kaulbach, Rammelsbach, Bedesbach-Patersbach und Theisbergstegen zu den Gleisbaustellen in ganz Deutschland. In Einsiedlerhof wurde von Dampf und Diesel auf Ellok umgespannt. Heute sind alle Steinbrüche verkauft und nur noch in Rammelsbach stellt eine kleine Werkslok Schotterzüge zusammen.



Tiger-Alarm im Alsenzthal: Weil die eigenen Loks defekt waren, lieh sich die BASF-Werksbahn für den Kalkzug aus Stromberg der bei Bahnfreunden berühmte „Blue Tiger“ aus. Die Rarität wurde unterhalb der Altenbaumburg erwartet – und 'erlegt'.



Hier fahren jetzt Raddraisinen: Am 24. April 1987 schleppt 211 082 vom Bw Kaiserslautern eine lange Schlange leerer Schotterwagen zur Beladung nach Bedesbach.

Autoteile aus Kaiserslautern, Chemieprodukte von und zur BASF sowie der kombinierte Wagenladungsverkehr der Terminals Ludwigshafen, Germersheim und Wörth machen jetzt den Löwenanteil des pfälzischen Schienengüterverkehrsaufkommens aus. Der allergrößte Teil ist aber Durchgangsverkehr ins Saarland und darüber hinaus über die französische Grenze. Der zwischen 1913 und 1921 errichtete Rangierbahnhof Einsiedlerhof dient heute überwiegend dem lokalen Aufkommen in und um Kaiserslautern. Wobei das direkt benachbarte Opelwerk tägliche mehrere Ganzzüge auf die Reise schickt. Gelegentlich dienen die Anlagen vor den Toren Kaiserslauterns

auch der Entlastung des Saarbrücker Rangierbahnhofes. Das mittlerweile private Containerterminal wird nur noch selten zum Straße-Schiene Umschlag genutzt. Hauptkunde ist das amerikanische Militär.

Doch keine Regel ohne Ausnahme: Nach dem der Grenzübergang Lauterbourg allenfalls durch die Atomtransporte bekannt wurde, wird er seit ein paar Jahren wieder regelmäßig für den normalen Güterverkehr genutzt. Neben der BASF übergibt auch die ebenfalls private Güterbahn Rail4Chem in der elsässischen Kleinstadt ihre Züge an die SNCF.



Nachschub für die Großbaustellen der Bahn: 218 364 und eine Schwestermaschine schleppten einen schweren Schotterzug von den Steinbrüchen im Glantal zum Rangierbahnhof Einsiedlerhof, hier am Einfahrsignal von Rehweiler.

Kennwort Lindwurm: Der Abtransport der chemischen Waffen im September 1990

Zwischen dem 12. und 19. September 1990 hatte die Deutsche Bundesbahn wohl einen der heikelsten Transportaufträge ihrer Geschichte zu bewältigen: Den Transport von 102 000 Giftgasgranaten, gefüllt mit je ca. 400 Tonnen Nervengas, vom pfälzischen US-Depot Miesau bis zum Nordseehafen Nordenham. Voraus gegangen waren jahrelange Proteste gegen die Lagerung chemischer Waffen auf deutschem Boden. Nachdem im Jahr 1986 der Abzug auf Regierungsebene ausgehandelt wurde, begannen die Planungen für deren Abtransport. Er sollte unter dem Kennwort „Lindwurm“ in die Geschichte eingehen.

Als Startort der Giftgaszüge wurde das US-Depot Miesau ausgewählt. Es ist über ein bei Hauptstuhl abzweigendes, ca. drei km langes Anschlussgleis direkt mit dem Streckennetz der DB verbunden. Der Straßen-transport vom ursprünglichen Lagerort Clausen bei Pirmasens erfolgte an 28 Tagen im August. Zur Umgehung von Kaiserslautern wurde extra ein Stück der zukünftigen A 62 bei Landstuhl provisorisch hergerichtet. Nach einer kurzen Zwischenlagerung begann die Verladung der Granaten auf die Bahn. Hierzu wurden die Granaten in gasdichte Spezialkapseln gepackt, welche wiederum in Stahlbehältern Aufnahme fanden.

Diese wurden dann auf Paletten verschnürt und in die grünlackierten Container gestellt, welche auch bei den normalen Munitionszügen Verwendung finden. Bevor es soweit war, liefen bei der Bundesbahn umfangreiche Planungsarbeiten.

Um bei Oberleitungsstörungen netzunabhängig zu sein, sollten die Züge auf voller Länge mit einer Doppeltraktion der Baureihe 218 gefahren werden. Der erhöhte Lokbedarf musste durch Lokhilfemaßnahmen aufgefangen werden. Das Bw Kaiserslautern, welchem die Bespannung ab Lager Miesau oblag, erhielt Lokomotiven aus den Direktionen Karlsruhe, München und Nürnberg. Umfangreiche Fahrplanarbeiten waren zu erledigen, weil die Züge Begegnungsverbot mit lademaßüberschreitenden und gefahrgutbefördernden Zügen erhielten. Drei, mit den Farben rot, grün und blau bezeichnete Routen wurden vollständig durchgeplant. Die Beiden durch das Ruhrgebiet wurden nicht benutzt. Alle Züge fuhren die Route rot über Ludwigshafen, Worms, Darmstadt, Aschaffenburg, Gießen, Kassel (dort war der planmäßige Lokwechsel auf 218 des Bw Hagen vorgesehen), Löhne und Bremen.

Die Abfahrt der Züge in Miesau war für ca. 17 Uhr geplant, wobei die drei Züge in kur-



Der Lindwurm unterwegs: Am 14. September 1990 fuhr einer der Giftgastransporte durch die Vorderpfalz südlich von Frankenthal.

zem Abstand zueinander verkehren sollten. In der Regel fuhren die beiden Munitionszüge vor dem Begleitzug. Auf Unterwegsbahnhöfen durften nur unter bestimmten Bedingungen Rangiermanöver durchgeführt werden. Die Ankunft in Nordenham war für etwa 5 Uhr vorgesehen. Auch der Zulauf der benötigten Wagengarnituren sowie deren Rücküberführung von Nordenham nach Miesau musste organisiert werden. Deshalb fanden unter Beteiligung der Transportgruppe der US-Army zuvor umfassende Besprechungen statt. Mit Loks der Baureihe 140 bespannt, kehrten die Munitionsleerzüge in der Nacht in die Pfalz zurück, der Begleitzug traf schon am Abend wieder in Miesau ein. Weil die Rücküberführung der sechs Lokomotiven in Form eines Lokzuges vorgesehen war, mussten die verschiedenen, in Frage kommenden Strecken zuerst auf die zulässige Achslast hin überprüft werden.

Wochen vor dem Fahrtermin wurden dann auf US-Gelände alle Eventualfälle geprobt,

so wurde der Brand des Zuges, das Ziehen der Notbremse sowie der Überfall durch Terroristen simuliert.

Bestens gerüstet startete dann am 12. September der erste Lindwurm. Dessen Fahrt war aber nicht störungsfrei. Eine Bremsstörung am Begleitzug brachte den Lindwurm zum Stillstand, so dass die Züge mit einer Stunde Verspätung in Nordenham eintrafen. Die Sicherung der Strecke wurde in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich gehandhabt – während auf dem pfälzischen Abschnitt quasi meterweise BGS-Beamten die Route abschotteten, war im hessischen Bereich fast keine Polizei zu sehen. Ansonsten säumten sehr viele Schaulustige die Strecke, nur im Bremer Hauptbahnhof wurden die Bahnsteige geräumt.

Die wohl zu dieser Zeit bekanntesten Züge der DB – die exakte Route der Züge wurde im Rahmen der Verkehrshinweise im Radio bekannt gegeben – boten auch für den Laien



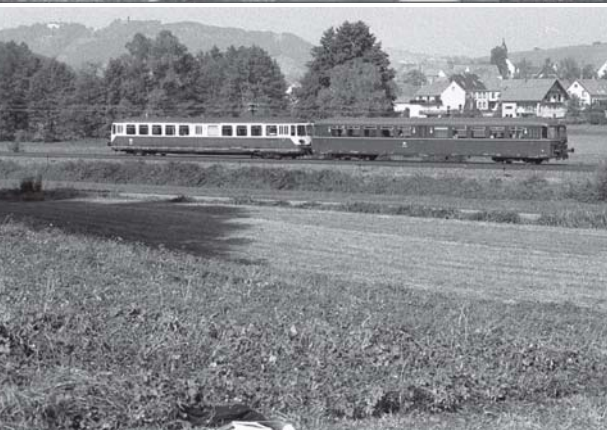
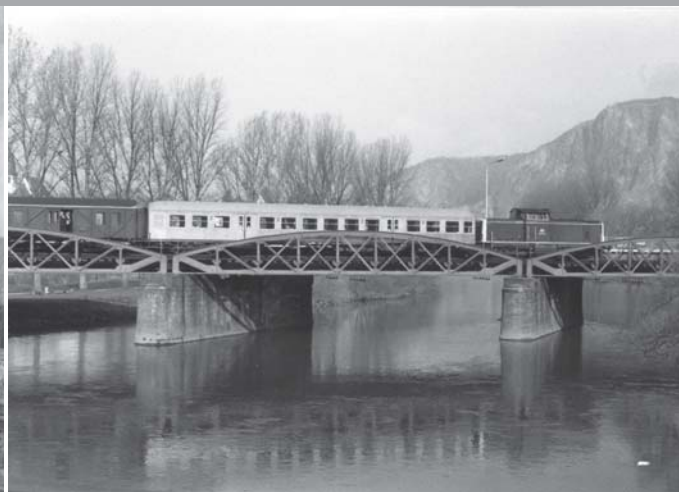
Am Haltepunkt Neustadt-Böbig fährt der erste der Giftgaszüge am 12. September vorbei.

ein auffälliges Bild. Denn die Zugbildung war recht ungewöhnlich: Den Lokomotiven folgten zwei Begleitwagen mit Soldaten und Polizei, ein blauer Beobachtungswagen der Gattung Pwg mit Aussichtskanzel (Umbau aus einem dreiachsigen Umbauwagen der Reihe B3yg), ein Flachwagen mit einem Begleitfahrzeug, zehn Containerwagen mit je zwei Containern, ein Reisezug und Gepäckwagen, ein Flachwagen mit einem Feuerwehrfahrzeug, ein leerer Containertragwagen, 10 weitere beladene Containerwagen sowie am Zugschluss nochmals zwei Reisezugwagen. Die Begleitzüge bestanden aus mehreren speziellen Reisezugwagen, z.T. mit Antenne ausgestattet sowie mindestens zwei Packwagen der Gattung MD und mehreren mit Einsatzfahrzeugen (Spähpanzer, Unimog, Feuerwehrfahrzeug) beladenen Flachwagen.

Während die weiteren Transporte ohne nennenswerte Zwischenfälle verliefen, wurde der vorletzte „Lindwurm“ dann doch noch

einmal gestört: Wegen eines Öldruckabfalls an einer der beiden 218 erhielten die Züge zwei Stunden Verspätung, bei Kassel wurde eine Bombenattrappe gefunden und in Bremen fuhr ein mutmaßlicher Selbstmörder zur planmäßigen Durchfahrzeit mit seinem PKW an einem Bahnübergang in einen anderen Güterzug.

Am 18. September 1990 um 19.09 Uhr war Rheinland-Pfalz giftgasfrei. Der Abtransport vom Midgard-Hafen in Nordenham verzögerte sich noch um wenige Tage, weil starke Stürme das Auslaufen der Schiffe verhinderte. Anlässlich des Beendigung der Aktion „Lindwurm“ lud der Bundeskanzler alle Soldaten, Polizisten, zivile Helfer und die Bevölkerung von Clausen am 21. September zu einem großem Fest unter freiem Himmel ein. Die beteiligten Eisenbahner mussten sich allerdings mit einem Dankesfernschreiben der Hauptverwaltung begnügen: Mit Ausnahme der Bahnpolizei waren sie zu dem Fest nicht eingeladen.



Vom Holland-Express über den TEE zum ICE

„Vorsicht an Gleis Drei: Es hat Einfahrt TEE Goethe von Frankfurt nach Paris Est über Saarbrücken, Forbach, St. Avold und Metz, planmäßige Abfahrt 17 Uhr 51. Dieser Zug führt nur die erste Klasse. Bitte Vorsicht an der Bahnsteigkante bei der Einfahrt des Zuges“.

Wenige Sekunden später erscheint in der Ferne eine schicke blaue Lok in ungewöhnlichem Design. Es ist eine der neuartigen Mehrsystemloks der Bundesbahn der Baureihe 181, mit der die Expresszüge nach Frankreich ohne Lokwechsel bis Metz fahren können. Sie kommt genau in Höhe des speziellen Metallschildes zum Stehen, das den Kunden der, so die Aufschrift, „TEE-Zugspitze“ markieren soll. Dahinter fünf bis sechs der legendären schicken französischen Mistralwagen aus rostfreiem Stahl und der lila Generatorwagen für die Stromversorgung. 652 Kilometer von Frankfurt bis Paris in weniger als sechs Stunden, Halte



Über 30 Jahre prägten die schicken blauen Loks der Baureihe 181 das Bild der Fernzüge nach Paris. Am Rangierbahnhof Einsiedlerhof war im Sommer 1989 ein Schnellzug nach Frankfurt unterwegs.



03 275 war im Jahr 1960 mit E 520 bei Neustadt unterwegs. Foto: Helmut Röth

nur in Mannheim, Saarbrücken, Forbach für die Grenzkontrolle, St. Avold sowie Metz, wo der Zug die Richtung wechselte. Und natürlich in Kaiserslautern. Am 31. Mai 1970 begann in der Pfalz das TEE-Zeitalter.

Die Pfalz wollte den Zug, aber nicht den Goethe, sondern eine Madeleine. SNCF und DB waren anderer Meinung und so blieb es beim Namen des wortgewaltigen deutschen Dichters. Gewaltig beim Zug war allenfalls der Aufwand, aber nicht die Nachfrage. Die mondäne Verbindung überlebte nur fünf Jahre. Zuletzt 50 Reisende waren den beiden Staatsbahnen zu wenig. Am 31. Mai 1975 war alles wieder vorbei. Kein Wunder, fuhr doch fast zeitgleich ein Schnellzug die gleiche Strecke. Der brauchte zwar wesentlich länger, hatte aber dafür auch die zweite Klasse.

Fernverkehr nach Paris war von Anfang an wichtig für die Ludwigsbahn. Schon 1854 gab es die ersten direkten Züge von Mainz an die Seine. Damit war aber schon 1860 Schluss: Die neu eröffnete Nahebahn über Kreuznach war kürzer. Weil nach dem Krieg 1870/71 das Elsass von Deutschland annektiert wurde und gleichzeitig die Alsenbahn fertig wurde, ergaben sich ganz neue Möglichkeiten für die pfälzischen Eisenbahnen. In Konkurrenz zur badischen Staatsbahn wurden linksrheinisch mehrere Expresszüge über Mainz/Ludwigshafen oder Bingerbrück/Neustadt nach Strasbourg und weiter in Richtung Schweiz gefahren. Sie fuhr an Kaiserslautern vorbei und nutzten die Kurve östlich von Hochspeyer. Um die aufstrebende Industriestadt nicht abzuhängen, hielten manche der Schnellzüge kurzerhand in Enkenbach, wo Anschlüsse hergestellt wurden.



Ein damals nagelneuer Schnelltriebwagen der SNCF hielt im Jahr 1958 als D 1101 in Kaiserslautern Hbf.
Foto: Slg. Hünerefauth

Nach dem ersten Weltkrieg war es mit dem Luxusverkehr durch die Pfalz erst einmal vorbei und der Fernverkehr wurde zeitweise auf das Nötigste reduziert. Das hieß, es fuhr beispielsweise während der französischen Regiebahnen 1923/24 als Folge der Besetzung, auf manchen Hauptstrecken wie der Alsenzbahn gar kein Schnellzug mehr. Im Jahr 1930 zogen die Franzosen wieder ab und die Bahn konnte sich neu aufstellen. Für die Ludwigsbahn liegen mehrere Abfahrtspläne von Kaiserslautern vor. Beispielsweise verließen im Sommerfahrplan für 1937 fünf Schnellzugpaare den Bahnhof in Richtung

Frankfurt/M (über Worms), Neustadt und Homburg. Außerdem fuhr wieder ein D-Zug von und nach Köln über die Alsenzbahn einschließlich der Kurve östlich von Hochspeyer. Und wie vor dem ersten Weltkrieg, mit Halt in Enkenbach.

Nichts wurde es leider mit dem „Fliegenden Lauterer“: Einer der neuartigen Dieselschnellverkehrstriebwagen sollte in Form eines Fisches (wie im Stadtwappen der Barbarosastadt) zum Anhalter Bahnhof in Berlin fahren. Erster Verkehrstag: Der 1. April 1939. Das Ganze war natürlich ein Aprilscherz der



Der neue Schnelltriebwagen des Jahres zum 1. April 1939 (Quelle: Slg. Stadtarchiv Kaiserslautern).



Fast war die Illusion perfekt: Wie einst bis 1969 fuhr an Pfingsten 1987 ein Schnelltriebwagen der Baureihe Vt 08 auf Sonderfahrt im Alsenztal am Schrankenposten bei Hochstätten vorbei.

Lauterer Zeitungsmacher – sechs Monate später waren die Späße vorbei. Teile der Pfalz wurden evakuiert, weil das Naziregime das Morden und Plündern auf die benachbarten Staaten ausdehnte. Die in dieser Zeit eingerichteten Fernzugverbindungen durch die Pfalz hatten mit den Erfordernissen des Zivilverkehrs nichts zu tun. Plötzlich gab es Schnellzüge nach Wien oder Irun in Nordspanien. Für den Sommerfahrplan ab 1941 berichtete die Pfälzer Presse sogar von einem Schnellzugpaar zwischen Berlin und Madrid über Paris. Bemerkenswert ist, dass während des Krieges die Alsenzbahn, im Gegensatz zur Strecke über Monsheim/Worms, vollkommen vom Fernverkehr befreit war.

Nach dem Krieg normalisierten sich die Verhältnisse auch im Fernverkehrsangebot. Nach und nach fuhren auf allen Hauptstrecken wieder Schnellzüge – sogar, aber nur zwischen November 1945 und Anfang Oktober 1946 – auf der Glantalbahn. 1949 fuhr ein Fernschnelltriebwagen von Koblenz nach Baden-Baden über Speyer, ein D-Zug

von Strasbourg nach Mainz nahm ebenfalls – wie einst – die linksrheinische Route. Auch über die Alsenzbahn fuhren nun, in der Nacht bzw. am frühen Morgen, zwei Schnellzugpaare. Eines davon sogar weiter über die Maximiliansbahn und Karlsruhe Richtung Konstanz. Außerdem gab es einen Eilzug von Pirmasens nach Köln – und zurück.

Der Schnellzugverkehr von und nach Paris wurde nun zunehmend auf die Alsenzbahn verlegt. Über die Zellertalbahn fuhr – ohne Halt – ein französischer Triebwagen aus den elsässischen De Dietrich Werken zwischen Frankfurt und Bar-le-Duc bzw. Paris als namensloser Fernschnellzug (Ft 1101/Ft 1124). Ab 31. Mai 1959 fuhr das Zugpaar als normaler D-Zug über Mannheim, die SNCF schickte dafür ihren neuen Fernschnelltriebwagen RGP 825. Die Ludwigsbahn trug die Hauptlast des Schnell- und Eilzugverkehrs – sieht man von dem kurzen pfälzischen Abschnitt der Strecke Mainz – Mannheim ab, über den, bis vor wenigen Jahren, traditionell der gesamte Fernver-



Starleistungen der Lauterer Dampf- und Dieselloks waren die Schnellzüge von und nach Paris durch das Alsenztal. Am 31. Mai 1985 fotografierte Martin Kissler den von der 218 372 gezogenen D 255 bei Münchweiler.

kehr aus dem Ruhrgebiet/Köln in Richtung Schweiz abgewickelt wurde. Selbst Frankenthal hatte bis in die 50er Jahre hinein Schnellzughalte.

1959 erhielt die Ludwigsbahn eine Kurswagenverbindung nach Rom. Im Jahr 1961 wurde die Schnelltriebwagenverbindung nach Paris

auf die modernen VT 08/VT 12.5-Triebwagen mit der charakteristischen Eierkopfform umgestellt – diese Zugleistung über die Alsenzbahn hielt sich bis zum Sommer 1969. Die sechziger und siebziger Jahre wiesen, abseits der Rheinschiene, die vielfältigste Fernverkehrsverbindungen für die Pfalz auf. Es gab direkte Züge oder Kurswagenverbin-



Eine überflüssige Show bot die Bundesbahn am 16. März 1991 mit einer Interregio-Fahrt durch die Südpfalz. Es war nie geplant, dass die schicken blauen Züge planmäßig am Trifels bei Annweiler fahren würden.

dungen ins Ruhrgebiet und nach Westerland/Sylt, nach Berlin und Warschau, Prag und Basel. Der „Krefelder“, nahm die aus heutiger Sicht kuriose Fahrtroute Köln – Bad Münster – Kaiserslautern – Landau – Karlsruhe – Basel und führte einen Büffetwagen. Dazu gab es auf der Alsenzbahn noch fünf Schnellzugpaare zwischen Paris und Frankfurt/M. Eilzüge von Pirmasens nach Frankfurt/M fuhrten über die Strecke Langmeil – Monsheim, in Zweibrücken und Pirmasens Nord hielten Eilzüge zwischen Trier und Tübingen sowie eine Kurswagenverbindung aus Salzburg. Ab 1973 gab es die City-D-Züge (DC). Sie sollten die, damals ausschließlich erste Klasse führenden, Intercity ergänzen und erreichten als „Pfälzerland“ bzw. „Frankenland“ Hof bzw. Nürnberg. Die DC hielten sich nicht lange, auch die Kurswagenverbindungen wurden sukzessive eingestellt. Dafür gab es am 27. Mai 1979 den ersten Intercity auf der Ludwigsbahn: Der Saar-Kurier fuhr in Tagesrandlage zwischen Saarbrücken und München und brachte erstmals den damals unbestrittenen Star auf Deutschlands Schienen, die legendäre Baureihe 103, in die Westpfalz und das Saarland. 1985 wurde der Saar-Pfalz-Takt eingeführt: Täglich schnelle stündliche Verbindungen von Saarbrücken, Kaiserslautern und Neustadt/W zum IC-Knoten in Mannheim. Im Gegenzug entfielen nun sukzessive die letzten D-Züge über die Alsenzbahn. Eines der nun über Mannheim fahrenden Zugpaare wurde herausgehoben und vorübergehend als FD bezeichnet. Später

wurden alle Züge zwischen Paris und Frankfurt/M in Eurocity umgewandelt. Ab 1991 war die Ludwigsbahn Teil des Interregio-Zugsystems. Forderungen an die Bundesbahn, diese schicken blau-weißen Fernreisezüge auch über die Alsenzbahn und die Südpfalzstrecke zu schicken, verhallten ungehört. Sie beließ es mit einer eindrucksvollen Demonstrationsfahrt am 16. März 1991 über Landau und Zweibrücken. Und strich kurz darauf die letzten Eilzugverbindungen durch das Queichtal.

Auch der Interregio ist Geschichte, im Dezember 2002 fuhr der letzte durch die Pfalz. Angeblich waren die Wagen veraltet. Doch die gleichen Fahrzeuge sind auch heute noch im Einsatz, nur als Intercity, deshalb weiß lackiert und natürlich zuschlagpflichtig. Außerdem wesentlich seltener, den stündlichen Saar-Pfalz-Takt hat die Bahn AG nämlich gleich mit beerdigt. Heute gibt es einzelne Intercity-Züge nach Stuttgart und Salzburg, der ICE kommt aus Frankfurt, Dresden und Hamburg. Der letzte Zug nach Paris verlässt Kaiserslautern um 18.30 Uhr und erreicht die Metropole an der Seine schon um 21.15 Uhr. Von Frankfurt nach Paris in vier Stunden. Ab 9. Dezember 2007 fünf mal pro Tag. Die Schnellbahn durch Lothringen und die nördliche Champagne macht es möglich, der ICE fährt 320 km/h Spitze. Die Züge sind klimatisiert, haben ein Bistro und 2. Klasse. Und halten auf dem Weg an die Seine weder in Neustadt/W noch in Homburg.



Oben: Kultlok der 90er Jahre war unbestritten die 103. Mit einem Intercity nach Frankfurt/M fuhr 103 146 am frühen Morgen des 05. August 1998 am Rangierbahnhof Einsiedlerhof vorbei.

Unten: Heute prägen die Neigetechnik- und Mehrsystem-ICE, wie hier bei Weidenthal, den Fernverkehr auf der Ludwigsbahn.



Von der Dampfrenaissance im Alsenztal zum Plandampf im Rheinland-Pfalz-Takt

Mit den Worten „Die Faszination des Systems Eisenbahn ist auch über 150 Jahre nach seiner Erfindung ungebrochen“ legte Bahnchef Dürr rechtzeitig zum 150-jährigen Jubiläum der Deutschen Eisenbahnen im Jahr 1985 das absurde Dampflokfahrverbot auf Gleisen der Bundesbahn zu den Akten.



Die Eisenbahner im AW Kaiserslautern starteten durch: Sie holten 1984 die frühere Saarbrücker und Lauterer Dampflok 23 105 aus dem Neustädter Museum und richteten sie betriebsfähig her. Wir erinnern uns: Nach der Aufgabe der Lokomotivunterhaltung blieben wichtige Maschinen erhalten. Diese wurden reaktiviert und legten den Grundstein für eine kleine Sensation auf Schienen. Keine zehn Jahre nach dem Ende des Dampfbetriebes in Kaiserslautern dampfte 23 105 am 12. Dezember 1984 zur ersten Probefahrt ins Alsenztal. Eine zweite



Oben: Die erste Fahrt einer Bundesbahndampflok nach dem Dampflokkverbot: 23 105 bei Münchweiler/Alsenz auf dem Weg nach Bad Münster.

Unten: Pause in Rockenhausen vor dem alten Pfalzbahn-Wasserturm.



Mit einer endlosen Wagenschlange verlies 23 105 am 30. Dezember 1984 den Bahnhof Ebernburg.

erfolgreiche Probefahrt folgte. Endlich, am 30. Dezember 1984 war es soweit: Hunderte Eisenbahnfreunde aus dem In- und Ausland kamen in die Pfalz, als die Bundesbahn mit einem richtigen Dampflokksonderzug nach Bad Münster am Stein ihrem beliebten Nostalgiefahrtenprogramm einen fulminanten Start spendierte. Und so die Basis für eine herausragende rheinland-pfälzische Marketingspezialität schuf: Den Plandampf.

Nach dem Jubiläumsjahr 1985 gab es zunächst nur Sonderfahrten mit recht hohen Fahrpreisen. Ab 1990 erfanden Eisenbahnfreunde dann den Plandampf: Die Bahn bespannte planmäßige Personen- und Güterzüge mit den schwarzen Giganten und die Eisenbahnfreunde sorgten dafür, dass die anfallenden Mehrkosten bezahlt wurden. Dieses Konzept stand Pate, als die Enthusiasten vom Revierdampf-Team in der Eifel

1999 den ersten rheinland-pfälzischen Plandampf organisierten, gemeinsam finanziert von Eisenbahnfreunden und dem SPNV-Zweckverband für das nördliche Rheinland-Pfalz. Dessen Erfolg gab den Startschuss für weitere Aktionswochenenden in der südlichen Pfalz (Oktober 2000), im Westerwald und Lahntal (Oktober 2002) und in der südlichen Rheinpfalz unter dem Motto „Tempo, Takt und Dampf“ im Oktober 2005. Entgegen früheren Konzepten wurde nun der Mehraufwand komplett durch die öffentliche Hand bezahlt: Dampflokkfahrten als Werbe- und Sympathieträger für den Rheinland-Pfalz-Takt. In einer Diplomarbeit wurde nachgewiesen, dass die öffentlichen Zuschüsse in Höhe von ca. 150 000 – 300 000 € eine sinnvolle Investition darstellten. Selbst aus USA, England oder gar Australien kamen Hunderte von Dampflokkfans und sorgten für aus-

gebuchte Hotels und Privatpensionen. Tausende Tagestouristen ließen sich das Spektakel nicht entgehen und fuhren in den teilweise überfüllten Zügen mit. Selbst am verregneten Plandampfwochenende im Oktober 2005 war der Andrang kaum zu bewältigen. Die haupt- und ehrenamtlichen Eisenbahner leisteten Unglaubliches. Sie machten aus dem Plandampf endgültig ein unverwechselbares, erfolgreiches Marketinginstrument des Rheinland-Pfalz-Taktes. Und legten nach Ende der offiziellen Veranstaltung noch eine Schippe drauf.

Dampfspektakel im Alsenztal

An fast alles hatten die Organisatoren gedacht: An stielche Wagen, passende Loks und eine passende Strecke. 50 2740 zog einen Güterzug mit einem Dutzend alter Güterwagen, die Darmstädter Museumsloks 23 042 machte sich vor 3 alten Vorkriegseilzugwagen nützlich. Die Strecke war sorgfältig ausgewählt: Die pfälzische Alsenzbahn und ihre Fortsetzung nach Bingerbrück entlang der Nahe sollte sowohl Kulisse wie auch Bühne für den Ausklang des Plandampfes 2005 sein. Denn fast auf den Tag genau fuhren 30 Jahre zuvor die letzten Lauterer Dampfloks durch die Nordpfalz. Nur das Wetter machte auch am 4. Oktober nicht so recht mit – von goldenem Herbst war beim Plandampf in der Pfalz nichts zu sehen. Der Bevölkerung war das Schnuppe. Die Schulkinder stürmten begeistert den Dampfzug, der anstelle der üblichen Talente (Baureihe 643) vier Kurse übernahm. Die

örtliche Tageszeitung „Die Rheinpfalz“ trug ihren Teil zum Erfolg bei: Eine ganze Seite widmete sie der Dampflokszeit in der Pfalz und kündigte so die Dampfzüge an. Auch die Eisenbahnfreunde entdeckten doch noch ihre Zuneigung für die Alsenzbahn – einst hatten sie die Strecke meist verschmäht. Und sie sollten belohnt werden.

Von der Verspätung zum furiosen Finale

Vor jeder Fahrt wurde die 23er über die Gleisdreiecke bei Bingen und Hochspeyer gedreht, sie sollte jeweils vorwärts fahren. Doch das letzte Wasserfassen in Bingerbrück klappte nicht so recht. Obwohl die Drehfahrt gestrichen wurde, stand der Zug erst 30 Minuten verspätet zur Abfahrt bereit. Rückwärtsfahren bedeutete, statt 110 km/h nur 85 km/h schnell fahren zu dürfen. Überlegungen des Zugpersonals, die Leistung mit einem schon bereitstehenden Talent zu tauschen, wurden schnell verworfen. „Wir fahren“ hieß es kurz und knapp. Und wie! Schon die Abfahrt in Bingerbrück lies erahnen, was sich die folgenden 90 Minuten auf der Alsenzbahn abspielen sollte. Das Personal fuhr, als ob der Teufel hinter ihm her wäre. Normalerweise „schnaufen“ Dampfloks, doch diese 23er knallte, bellte und keuchte. Mit einem infernalischen Radau donnerte der Zug von Halt zu Halt und gab dem Plandampf in der Pfalz ein furioses Finale. Die Bevölkerung wartete geduldig auf den Zug – egal ob als Reisende oder Zaungäste. Auch als es schon stock-



Mit Volldampf in der Westpfalz unterwegs: Im April 1988 war 50 622 zu Gast im Glan- und Lautertal. Die Aufnahme oben zeigt den Sonderzug bei der Abfahrt aus Odenbach, unten einen Tag später in voller Fahrt nördlich von Katzweiler.

dunkel war, standen die Menschen winkend an den Bahnhöfen. Bei der Ankunft in Kaiserslautern gab es „Standing Ovations“ für das Personal: Trotz Rückwärtsfahrt wurde die Fahrzeit fast eingehalten. Eine bessere Empfehlung für die Ausrichtung weiterer Plandampfveranstaltung konnte es nicht geben.





Beim Plandampf 2005 stand 50 2740 in Bad Bergzabern abfahrbereit



50 2740 musste den dampfgeführten Personenzug abwarten - nun ist die Durchfahrt durch den Haltepunkt Altenbamburg möglich.



Ein furioses Finale bot der Plandampf 2005 im Alsenztal mit 23 042 – der abfahrbereite Nahverkehrszug in Altenbamburg.



Mit Volldampf nach Neustadt/W: Ein Plandampfregionalexpress verlies mit Starlok 01 1100 an der Spitze den Bahnhof Winden.