

Günter König

Aus der Geschichte der meterspurigen Lokalbahnen im Raum Ludwigshafen am Rhein (Teil 2)

Den staatlichen meterspurigen Lokalbahnen von Ludwigshafen a. Rh. nach Frankenthal/Großkarlbach und nach Meckenheim widmet sich der in DME 1/99 S. 10 – 29 begonnene, auf vier Teile angelegte Beitrag. In Teil 2 geht es um einen ersten Innovationsversuch, um den Verlust der Erschließungsfunktion innerhalb der wachsenden Großstadt Ludwigshafen sowie um Überlegungen, durch Übernahme der Strecken in kommunale Hände die raumordnerischen Belange mit denen einer wirtschaftlichen Unternehmensführung zu vereinen.

Triebwageneinsätze

Im Verkehrsgebiet der heutigen innerstädtischen Straßenbahnen der Verkehrsbetriebe Ludwigshafen, d. h. auf den Strecken von Ludwigshafen nach Mundenheim bzw. Friesenheim war der Verkehr schon vor der Jahrhundertwende recht hoch. Bis zum Ersatz der Pferdebahn durch ein leistungsfähiges kommunales Straßenbahnsystem ab 1902 trugen die Lokalbahnen diesen ÖPNV in Ludwigshafen. Mit der stark ansteigenden Nachfrage mußte das Fahrtenangebot wachsen, d. h.: Der Fahrplan mußte dichter werden. Statt weitere schwerfällige und belästigend empfundene Dampfzüge einzulegen, setzte die Pfalzbahn auf innovative Techniken. Frankenthaler Zeitung, 2. 4. 1895:

„Vom 1. Mai ab wird auf der schmalspurigen Lokalbahnstrecke zwischen Ludwigshafen und Friesenheim ein Benzinmotorwagen für Personenbeförderung verkehren. Im Falle sich derselbe bewährt, sollen auch die anderen Strecken damit befahren werden.“

Da nichts weiter über die Versuche veröffentlicht wurde, scheint der Benzintriebwagen erfolglos geblieben zu sein. Gut ein Jahr später kommt eine Gasmotorlokomotive zum Einsatz als Zuglok der vorhandenen Personenwagen. Zeitungsannonce im Pfälzischen Kurier vom 23. 8. 1896:

„Pfälzische Eisenbahnen. Von Mittwoch, den 26. lfd. Mts ab bis auf weiteres wird mittelst Gaslokomotive und Wagen 3. Klasse Personenbeförderung für den Lokalverkehr zwischen Ludwigshafen Depot (Einnüpfung der von der Tannstraße in die Friesenheimer Straße) und Ludwigshafen-Friesenheim Haltestelle eingerichtet. Es finden zwischen 6.15 Uhr vorm. und 8.07 Uhr nachm. 12 Hin- und Rückfahrten statt und ist der Fahrplan durch Anschlag an den Haltestellen bekannt gegeben. Die Züge halten in Ludwigshafen-Depot ..., Anilinfabrik, Friesenheim am Ort und Friesenheim Haltestelle und beträgt der Fahrpreis für die ganze Strecke wie zwischen den einzelnen Haltepunkten 10 Pfennige. Die Fahrkarten werden in den Personenwagen ausgegeben. Ludwigshafen a. Rh., den 22. 8. 1896. Die Direction v. Lavale“

Neuer Pfälzischer Kurier, 12. 9. 1896:

„Auf der Lokalbahnstrecke Ludwigshafen – Friesenheim beginnen heute wieder Fahrten mit der Gasmotorlok. Die Fahrzeiten sind dieselben wie bei den Motorwagen (Akkutriebwagen, d. Aut.).“

Frankenthaler Zeitung, 5. 12. 1896:

„Die Personenbeförderung mit der Gaslokomotive zwischen Ludwigshafen und Friesenheim wird nach dem 'Gen.A.' definitiv eingestellt.“ (1)

Auch den Probebetrieb mit den Verbrennungsloks beachteten die örtlichen Medien vermutlich aus Skepsis nicht sonderlich intensiv.

Ebenfalls 1896, am 25. 5., nahm die Pfalzbahn auf der Strecke Ludwigshafen – Mundenheim einen Versuchsbetrieb mit zweiachsigen Akkutriebwagen mit 16 Sitz- und 16 Stehplätzen auf. Dieser Betrieb scheint sich bewährt zu haben. 1898 wurden die zweiachsigen Akkutriebwagen gegen zwei neue vierachsige Wagen der Mainzer Waggonfabrik Gestell mit vermutlich nur einen Führerstand ausgetauscht. Für die Triebwagen wurde auf dem Gelände des Bahnhof Ludwigshafen-Depot eine 31,5 m lange und 5,2 m breite „Motorwagenremise“ längs der Friesenheimer Straße errichtet. 1900 wurde der Betrieb bis Friesenheim ausgedehnt. Neuer Pfälzischer Kurier, 14. 11. 1896:

„Der regelmäßige Fahrdienst mit dem Motorwagen wird von heute ab auf der Lokalbahnstrecke Ludwigshafen – Mundenheim wieder aufgenommen.“

Über den Betrieb mit (normalspurigen) Akkutriebwagen berichtete Direktionsrat Gayer dem Verein für Eisenbahnkunde in Berlin am 11. 12. 1900. Auch wenn die zeitlichen Angaben nach bisherigem Kenntnisstand fehlerhaft sind, gibt der Vortrag die Beweggründe zur Aufnahme des Triebwagenbetriebes auf den Lokalbahnen gut wieder (31).

„... Als sich die Verwaltung der Pfälzischen Eisenbahnen in der zweiten Hälfte 1895 zur Einführung des Omnibusbetriebes auf den Hauptbahnstrecken entschloß, konnte sie sich bereits auf Erfahrungen stützen, welche mit einem ähnlichen Betrieb auf der Strecke Ludwigshafen – Mundenheim der schmalspurigen Lokalbahn Ludwigshafen – Dannstadt in einem 1 fi jährigen Versuchsbetriebe erzielt worden waren.

Im Jahre 1893 zeigte es sich nämlich notwendig, den Zugverkehr auf der erstgenannten Strecke zu verdichten. Da sich für die erforderliche bedeutende Vermehrung der Züge das Lokomotivmaterial der Lokalbahn, welches bestimmt ist, in den Morgen- und Abendstunden eine größere Anzahl Arbeiterzüge zu befördern, zu schwer und die Verwendung desselben zu teuer erwies, wurde nach einem Verkehrsmittel gesucht, mit dem die 22 (an Sonntagen 26) Zwischenfahrten zwischen den fahrplanmäßigen Zügen billiger ausgeführt werden konnten.

Da ungefähr zur selben Zeit die Württembergischen Staatsbahnen die ersten Versuche mit einem Serpollet-Wagen in Aussicht nahmen, wurden die Versuche auf den Gas- und elektrischen Betrieb beschränkt. Nachdem die Versuche mit einer Gas-

lokomotive trotz ihrer sinnreichen Bauart wegen zu häufiger Störungen im Betrieb bald aufgegeben werden mußten, behauptete der elektrische Betrieb allein das Feld.

Für diesen Betrieb standen der Verwaltung von den 3 bahneigenen elektrischen Beleuchtungszentralen in Ludwigshafen eine in der nächsten des Ausgangspunktes der Zwischenfahrten am Bahnhof gelegene Zentrale zu Gebot.

Da die direkte Stromzuführung teils durch die lokalen Verhältnisse der zu befahrenden Strecke, teils dadurch ausgeschlossen war, daß sie die Beschaffung eines neuen Maschinensatzes mit entsprechend höherer Spannung und damit sehr hohen Versuchskosten beansprucht hätte, so blieb nuremehr der Betrieb mittelst Akkumulatoren übrig, die so zu schalten waren, daß sie durch die Beleuchtungsmaschinensätze mit 220 Volt Spannung geladen werden konnten.

Um kurz zu sein, nur die Mitteilung, daß die Batterien der Akkumulatorenfabrik-AG Berlin – damals noch in Hagen in Westfalen – angestellten Versuche derart befriedigende Resultate ergaben, daß der Betrieb mit den Anforderungen des Verkehrs besser entsprechenden größeren Wagen dauernd eingeführt wurde und seit 1894 bis heute zu keinerlei Aussetzung Anlaß gegeben hat. ...“

Pfälzischer Kurier, 14. 4. 1901 über den Geschäftsbericht der Pfalzbahn zu dem Triebwagenverkehr auf den Lokalbahnen:

„Auch die zwei auf der schmalspurigen Lokalbahnstrecke Ludwigshafen – Mundenheim kursierenden elektrischen Motorwagen haben befriedigende Ergebnisse aufzuweisen, während der auf Wunsch der Bevölkerung eingerichtete Betrieb auf der Linie Ludwigshafen – Friesenheim angesichts der schwachen Frequenz von durchschnittlich vier Personen pro Fahrt durch ein in Wirklichkeit vorhandenes Verkehrsbedürfnis nicht geboten erscheint, so daß bei weiterem Verharren auf der demaligen geringen Beförderungsziffer die Wiedereinstellung der Fahrten nach Friesenheim in Erwägung gezogen werden mußte.“

Die Triebwagenlaufleistungen sind aus den Betriebsjahren bekannt (28):

	km	beförderte Personen
1896	20.796	72.400
1897	36.285	
1898	33.560	
1899	36.666	
1900	37.988	
1901	56.584	
1902	54.705	
1903	26.452	

Ludwigshafen scheint den Bemühungen der (privaten) Pfalzbahn alles andere als wohlwollend gegenübergestanden zu haben. Denn statt der naheliegenden Elektrifizierung der Lokalbahnstrecke baute sie eine Parallelstrecke für die (kommunale) Straßenbahn nach Mundenheim einige hundert Meter

westlich durch damals noch unbebautes Gebiet. Damit war der weitere Einsatz der Akkutriebwagen seiner Grundlage beraubt, sie wurden zu Personenwagen umgebaut. Doch es gab auch Interesse, die Triebwagen für eine Angebotsverdichtung nach Frankenthal zu verwenden. Frankenthaler Zeitung, 12. 10. 1905.

„Von der Lokalbahnstrecke Frankenthal – Großkarlbach. Auf die vor einiger Zeit erfolgte Petition der Gemeinden Großkarlbach, Laumersheim, Dirmstein, Heuchelheim und Heßheim um Einlegung eines Zuges von Frankenthal nach Großkarlbach in der Zeit von 4 bis 5 Uhr nachmittags kam von der Eisenbahndirektion in Ludwigshafen Bescheid, daß dem Wunsche der Gemeinden nicht entsprochen werden könne, weil weder Material noch Personal zur Verfügung stehe, eine Umdrehung des Materials und Personals von dem in Frankenthal um 4.36 Uhr fälligen Zuges untunlich sei und die dem Personale zu gewährende notwendige Ruhepause verloren ginge. Auch sei es nicht

möglich, einen Motorwagen laufen zu lassen, da die früher auf der Strecke Ludwigshafen – Mundenheim verwendeten Motorwagen in gewöhnliche Personenwagen umgebaut worden seien.“

Nach Mühl (6) waren 1904 zunächst nur die Akkutriebwagen I und II in der Werkstätte Ludwigshafen in die BCL 9296 und 9297 umgebaut worden. Der 1900 gelieferte zweiachsige Triebwagen III war danach noch bis 1910 im Betriebsstand und wurde dann erst ausgemustert. Dies steht im Widerspruch zu der zitierten Antwort der Pfalzbahn.

Neben den Planfahrten wurden auch hin und wieder Sonderzüge eingelegt, vermutlich mit Dampf. Frankenthaler Zeitung, 6. 8. 1897: Sonderfahrplan für das zwei Tage später stattfindende Friesenheimer Erntefest:

Ludwigshafen Bahnhof	ab	15.46	19.43
Ludwigshafen Anilinfabrik	ab	15.57	19.54
Friesenheim	ab	16.07	20.04
Oppau	an	16.16	20.13

Oppau	ab	17.15	20.40
Friesenheim	ab	17.27	20.52
Ludwigshafen Anilinfabrik	ab	17.35	21.00
Ludwigshafen Bahnhof	an	17.45	21.10

Frankenthaler Zeitung, 8. 9. 1899:

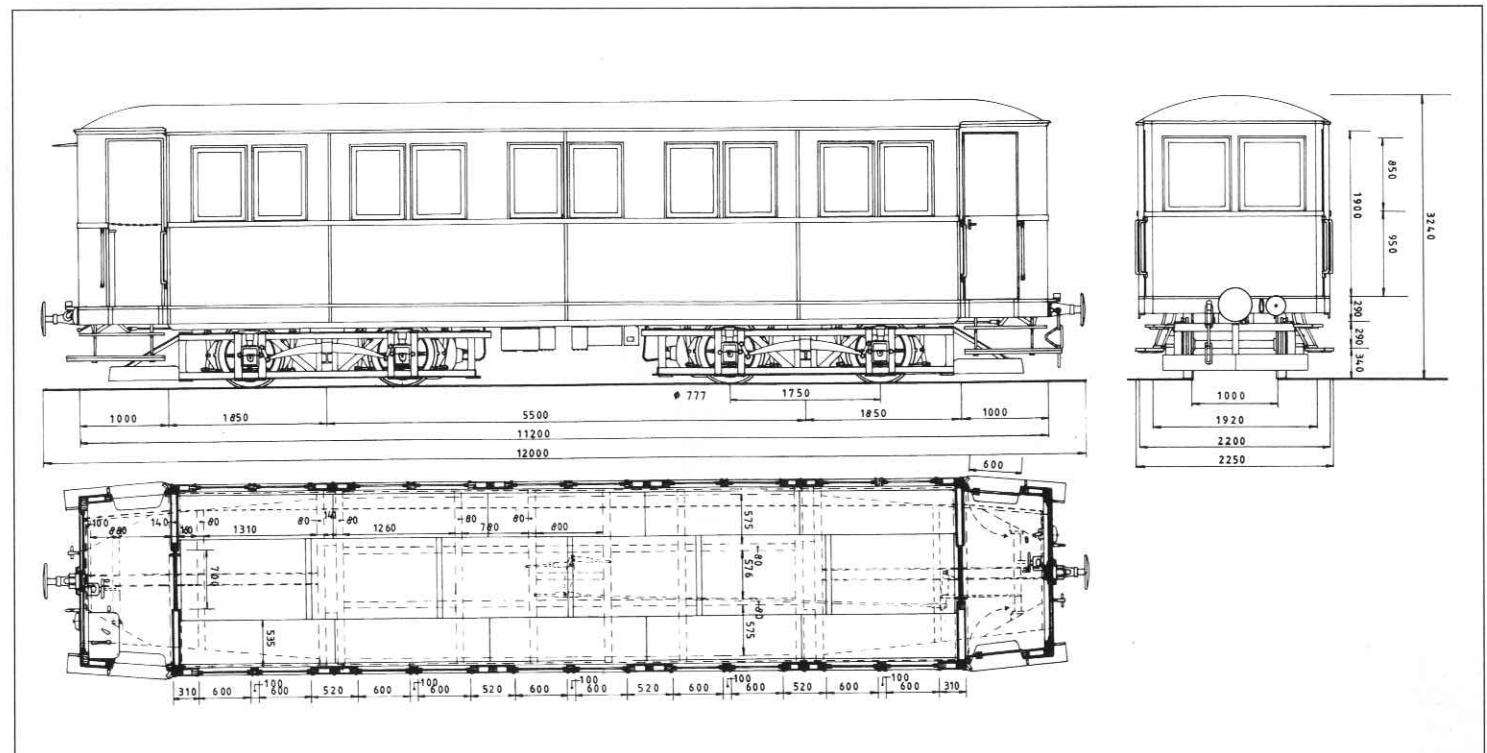
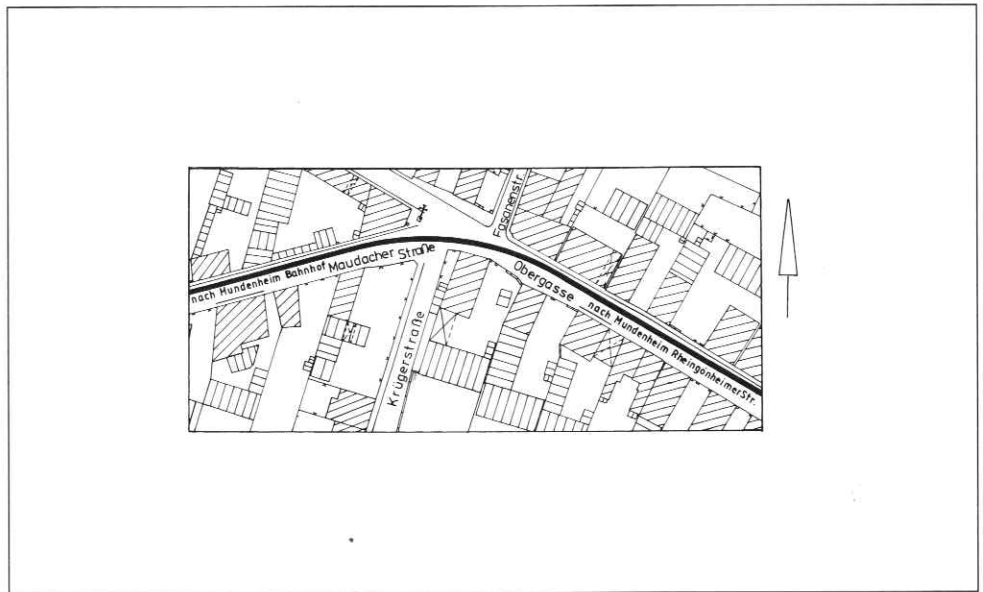
„Aus Anlaß des am 10. ds. Mts. in Edigheim stattfindenden Kirchweihfestes werden die nachstehenden Sonderpersonenzüge gefahren.

Frankenthal-Bf.	ab	1.50 Uhr nachm.
Frankenthal-Speyerer Tor	ab	1.57
Frankenthal-Kanal	ab	2.00
Edigheim	ab	2.08
Oppau	an	2.17

Oppau	ab	2.20 Uhr nachm.
Edigheim	ab	2.29
Frankenthal-Kanal	ab	2.37
Frankenthal-Speyerer Tor	ab	2.40
Frankenthal-Bf.	an	2.47“

Rechts: In den Ortsdurchfahrten von Mundenheim, Oppau und Heßheim mußten zum Teil mehrfach die Straßenseiten gewechselt werden. Die Zeichnung zeigt das Kleine Kreuz in Mundenheim um 1910, etwa auf halben Weg zwischen Mundenheim Bahnhof und Mundenheim Rheingönheimer Straße mit einer 70 m Kurve, M 1 : 2.000

Unten: Akkutriebwagen I und II, gebaut 1898 von der Mainzer Waggonfabrik Gastell. Mit seinen halbgeschlossenen Plattformen war der Wagen für seine Zeit sehr modern. Allerdings bestand der gesamte Wagenkasten mit dem Wagenrahmen komplett aus Holz. Die Batterien waren unter den Längsbänken deponiert. Nach ihrer Außerdienststellung als Triebwagen kamen die Wagen zur Schmalspurbahn Alsenz – Obermoschel, von wo zumindestens ein Wagen 1936 nach Frankenthal – Großkarlbach kam. M 1 : 87, Zeichnungen: Günter König.



Verlagerung des ÖPNV auf die Straßenbahn

Die aufstrebende Industriestadt Ludwigshafen war nur durch den Rhein von der größeren, schon bedeutenderen Industrie- und Handelstadt Mannheim getrennt. Mannheim hatte mit der Schaffung einer eigenen städtischen Infrastruktur begonnen, und von dort ging auch der Anstoß aus, beide Städte mit einer städtischen elektrischen Straßenbahn im ÖPNV zu erschließen. In Ludwigshafen wurde mit der Inbetriebnahme eines Kraftwerkes am 1. 12. 1901 eine technische Voraussetzung geschaffen und ab 1902 ein Straßenbahnnetz errichtet. Dieses übernahm von der Lokalbahn den ÖPNV. Damit war der Lokalbahn die klare Verkehrsaufgabe zwischen dem Umland und den Arbeits- und Ausbildungsstätten in Ludwigshafen zugewiesen. Dieser Verkehr stieg weiter an, wofür die Pfalzbahn auch Betriebsmittel und Anlagen ausweitete. Pfalzbahn an Stadt Ludwigshafen, 19. 12. 1899:

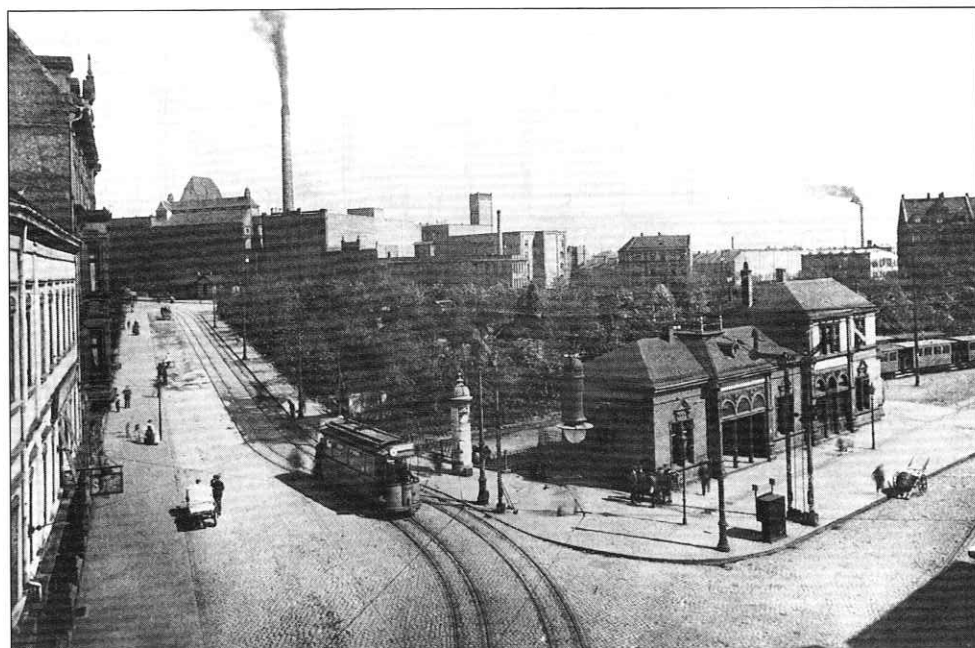
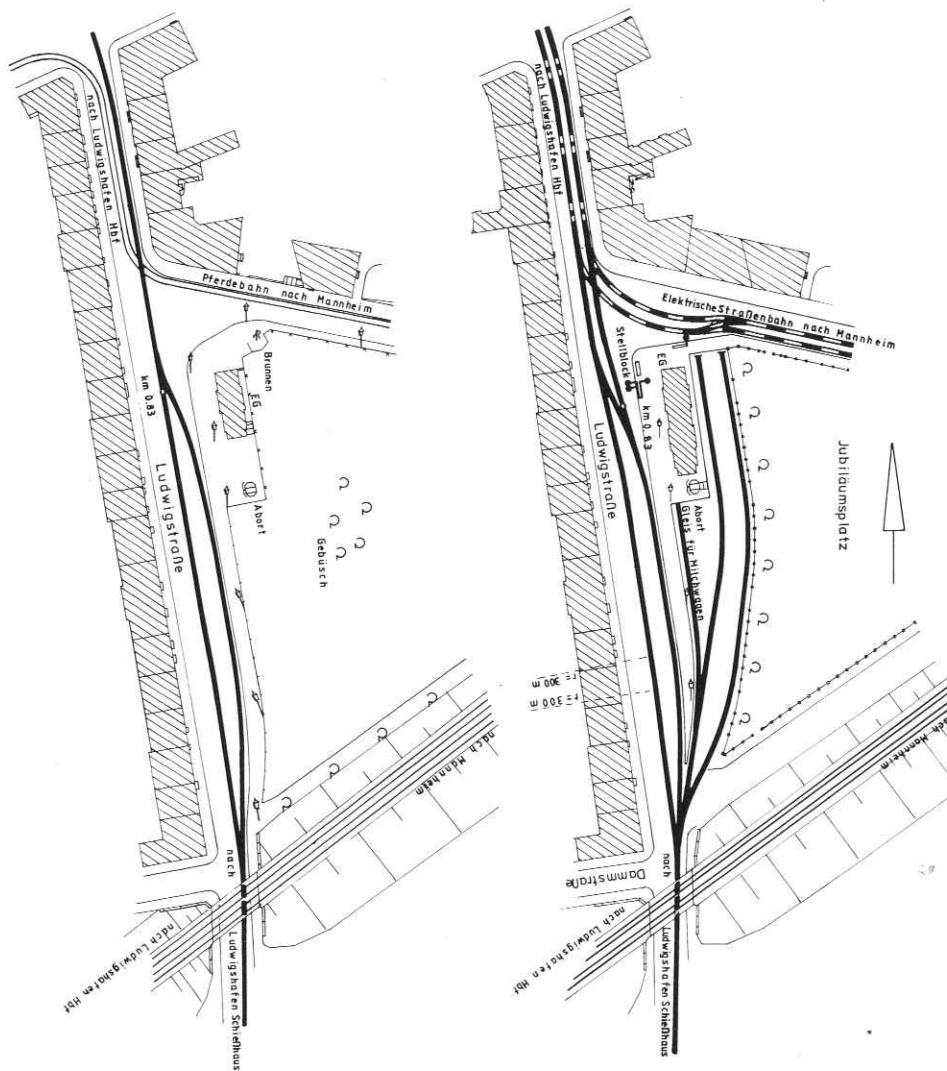
„Zurückkommend auf unsere Zuschrift vom 8. v. M. No. 79069 B II beehren wir uns folgendes mitzuteilen: Der von Jahr zu Jahr zunehmende Arbeiterverkehr auf der schmalspurigen Lokalbahn Ludwigshafen – Dannstadt hat nunmehr einen solchen Umfang angenommen, daß er selbst mit den bis zur zulässigen Grenze mit Wagen belasteten Zügen nicht mehr ordnungsmäßig bewältigt werden kann und ein großer Teil der Fahrgäste in den überfüllten Wagen und auf den Plattformen stehend zurücklegen muß.

Zur Beseitigung der hieraus entstehenden Unzulänglichkeiten sind wir gezwungen, weitere Früh- und Abendzüge zwischen Ludwigshafen und Mundenheim einzulegen, sobald wir in den Besitz der hierfür erforderlichen Personenwagen gelangt sein werden, was voraussichtlich im Laufe des Monats Januar 1900 der Fall sein wird. Durch die beabsichtigte Zugmehrung werden aber 6 weitere Fahrten durch die Ludwigsstraße erforderlich, so daß die Gesamtzahl dieser Fahrten alsdann zwischen 4. 20 Uhr und 7.00 vorm. zehn und zwischen 5.55 und 9.16 Uhr abends elf betragen wird, was voraussichtlich zu weiteren Klagen der Bewohner der Ludwigsstraße führen würde.

Um solche zu vermeiden, haben wir es uns angelegen sein lassen, ein Mittel ausfindig zu machen, um die Fahrten durch die genannte Straße unbeschadet der nicht länger verschiebbaren Zugmehrungen auf das zulässige Maß beschränken zu können. Als einzig gangbarer Weg zur Erreichung dieses Zieles hat sich die Errichtung einer Depotstation an der Station Ludwigshafen-Brücke durch Anlegung zweier Hinterstellungsgleise nach Maßgabe des anliegenden Planes ergeben. Durch die Aufstellung derjenigen Züge, welche nur zwischen Station Brücke und Mundenheim zu verkehren brauchten, heute aber wegen Mangel an Aufstellgleisen an ersterer Station von und bis zum Hauptbahnhof durchgeführt werden müssen, könnten durch Zusammenlegung der Lokomotivfahrten die Fahrten durch die Ludwigsstraße in den oben angegebenen Zeiten auf 6 bzw. 7 vermindert werden.

Oben: Bf Ludwigshafen Brücke im Ursprungszustand 1893 und mit den Erweiterungen von 1902. Erst 1925 wurden die beiden inneren Stumpfgleise rückgebaut.
M 1 : 2.000, 2 Zeichnungen: Günter König

Unten: Ein Straßenbahntriebwagen kommt von Mannheim die Brücke hinuntergefahren. Für die Sicherung der Zugfolge auf der Gemeinschaftsstrecke gab es Formsignale, nach 1907.
Foto: Stadtarchiv Ludwigshafen



Wir sind unsererseits bereit, die erforderlich werdenden Erdarbeiten und die Herstellung der Aufstellungsgleise auf diesseitige Rechnung zu übernehmen, wenn die Stadtverwaltung uns das zur Ausführung der erwähnten Anlage erforderliche Stück des Brückendreiecks unentgeltlich zur Verfügung zu stellen in der Lage ist. Da die Herstellung der fraglichen Erweiterung und die durch sie ermöglichte Verminderung der Fahrten in der Ludwigsstraße in erster Linie im Interesse der Stadt selbst gelegen ist und deren Wunsch entspricht, so dürfen wir wohl auf baldgefällige Annahme unseres Vorschlages rechnen.

Schließlich wollen wir nicht unerwähnt lassen, daß nach erfolgter Durchführung der erwähnten Zugmehrung es möglich werden wird, die in Ihrer Zuschrift vom 10. Oktober lfd. Js. No. 4931 I unter No. 3 ausgeführten Bedingung bei den meisten Zügen gerecht zu werden. Lavale“

Das Schreiben entbehrt nicht einer gewissen Pffigkeit. Denn der beschworene Immissionsschutz für die Ludwigsstraße bedeutete, daß die Pfalzbahn vier Zugpaare bereits an der Brückenstation enden lassen und ihren Fahrgästen ggf. weitere Fußwege zumuten wollte. Tatsächlich gab es 1900 einen Zugang von 15 Personenwagen (Nr. 9309 – 9320 und 9389 – 9391), so daß weitere Betriebsmittel für zusätzliche Züge bereitstand.

Das Bahnhofsgebäude an der Brückenstation war bereits im Spätjahr 1897 um 13 m erweitert worden, so daß es nun die größten Maße von 29 m Länge und 7 m Breite aufwies. Im selben Zusammenhang wurde der kleine Anbau hinter dem Gebäude abgebrochen. Das Gesuch, die Haltestelle am Brückendreieck, um zwei Abstellgleise zu erweitern, wurde mit Bauaufsichtsbeschluß Ludwigshafens am 23. 3. 1900 zunächst abgelehnt. Man schlug statt dessen eine zusätzliche Ausweiche in Mundenheim vor. Die Pfalzbahn blieb hartnäckig, und der Lokalbahnhof am Brückenkopf wurde um die gewünschten zwei Abstellgleise erweitert.

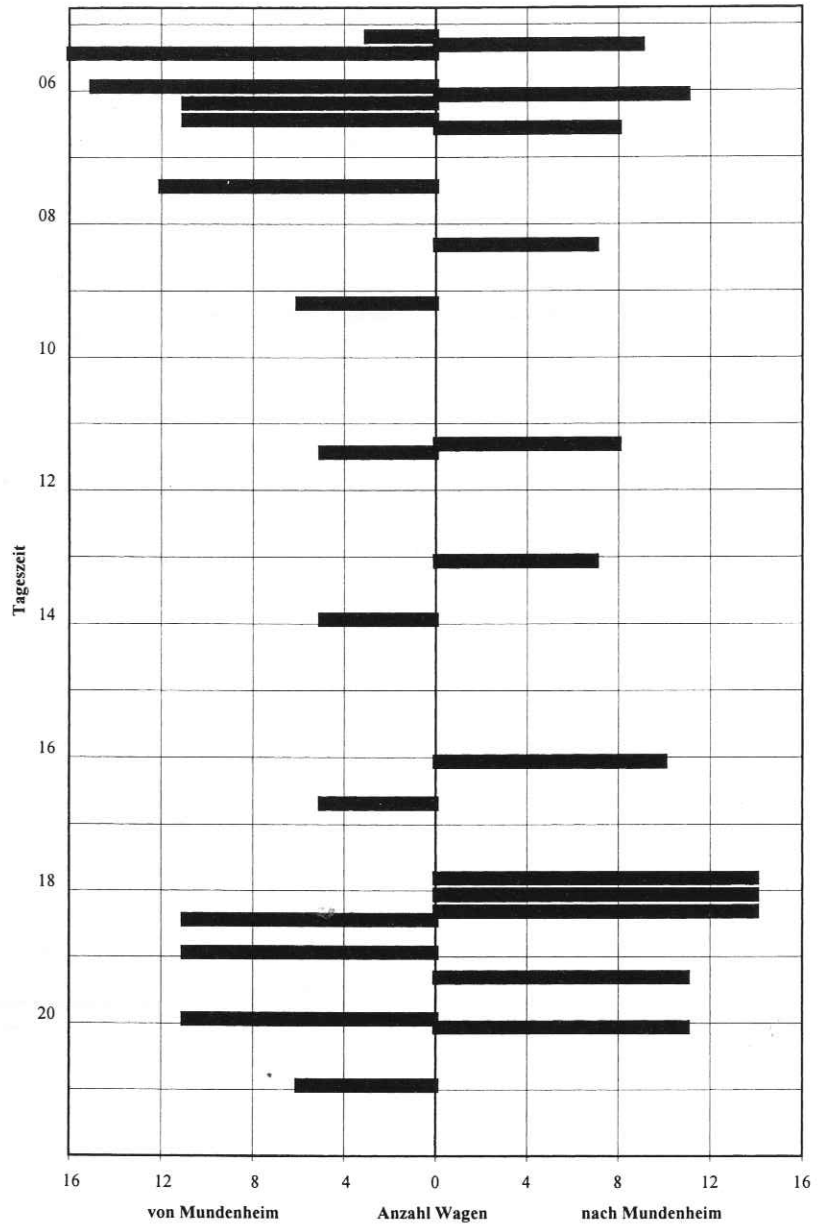
Eine Auflistung der Züge an der Haltestelle Ludwigshafen-Brücke zeigt den dichten Fahrplan und die Zuglängen:

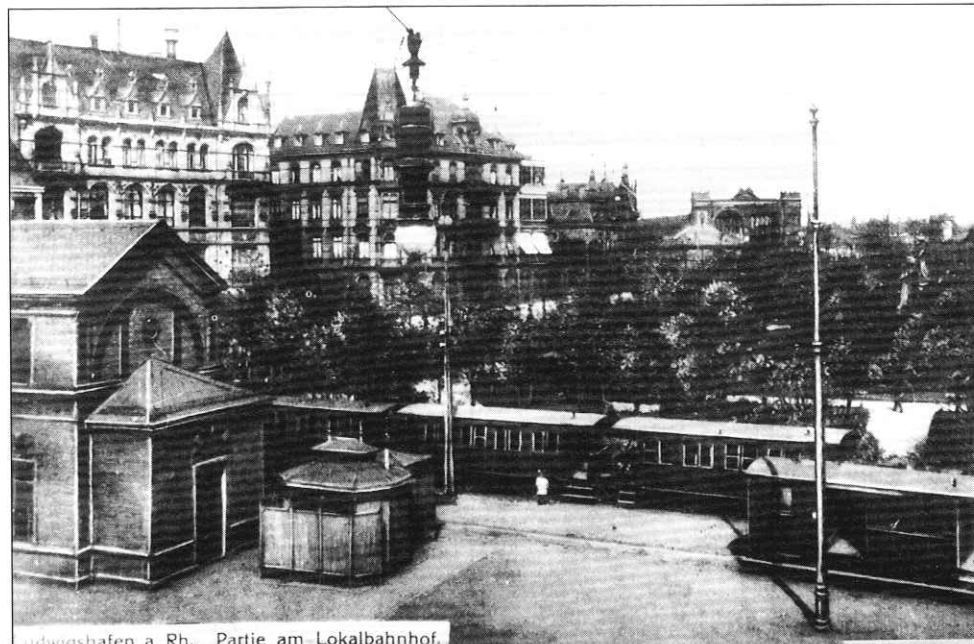
nach Mundenheim		von Mundenheim	
Zeit	Anzahl d. Wagen	Zeit	Anzahl d. Wagen
5.31	9	5.23	3
6.19	11	5.31	16
6.52	8	6.10	15
8.38	7	6.17	11
11.35	8	6.36	11
13.29	7	7.32	12
16.20	10	9.17	6
18.20	14	11.39	5
18.28	14	14.06	5
18.35	14	16.57	5
19.30	11	18.30	11
20.28	11	19.12	11
		20.12	11
		21.05	6

Rechts: Das Balkendiagramm mag die Bedeutung des Berufsverkehrs durch Zugfrequenz und Zuglänge der im Text zitierten Aufstellung verdeutlichen. 1901

Unten: Triebwagen 105 auf dem Weg nach Mannheim, rechts das Bahnhofsgebäude der Lokalbahn Ludwigshafen Brücke um 1904, Foto: Slg. Günter König

Zugstärken in Bahnhof Ludwigshafen Brücke ca. 1901





Mit Schreiben vom 25. 2. 1901 wollte die Stadt Ludwigshafen zwischen Mundenheim und Ludwigshafen eine zusätzliche Haltestelle bei km 1,7 einrichten lassen. Die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen lehnte dies am 26. 3. 1901 ab:

„Auch die neuerlichen Erhebungen haben ergeben, daß bei den am alten Schießhaus anhaltenden Motorwagen Passagiere in ganz geringer Zahl ab- und zugehen, so daß zur Zeit wenigstens von einem Bedürfnis, auch die Dampfzüge der Lokalbahn an der Kreuzung Wittelsbach- mit der Mundenheimer Landstraße anhalten zu lassen, nicht gesprochen werden kann und für den Verkehr zwischen Stadt und Hafen über den genannten Straßenkreuzungspunkt die häufig verkehrenden Motorwagen selbst an Sonn- und Feiertagen noch vollkommen ausreichend erscheinen. Sollten sich diese Verhältnisse in dem von Ihnen angenommenen Sinne mit der Zeit tatsächlich ändern, so sind wir bereit, auf diese Angelegenheit zurückzukommen.“

Vermutlich handelt es sich dabei um einen rein taktischen Schriftwechsel. Denn so hatte die Pfalzbahn mit ihrer Ablehnung der Stadt einen (weiteren) Beweis in die Hände gespielt, daß sie an der Befriedigung der innerstädtischen Verkehrsbedürfnisse nicht interessiert war. Womöglich hat die Stadt diese für die kommunalpolitische Meinungsbildung benötigte „Steilvorlage“ gezielt herbeigeführt, um letzte Zweifel an der Notwendigkeit einer eigenen Straßenbahn ausräumen zu können. Wo die Pfalzbahn nicht einmal Bedarf für eine Haltestelle sah, eröffnete die Straßenbahn wenige Jahre später, am 28. 5. 1908, sogar eine besondere Strecke zum Luitpoldhafen.

Im Winter 1901/02 wurde an den Strecken der Straßenbahn gebaut, und im Frühjahr standen die Verbindungen zu den Pfalzbahn-Gleisen an. Neuer Pfälzischer Kurier, 1. 4. 1902:

„Am Mittwoch den 2. ds. fallen wegen Anschluß des neuen Gleises der Lokalbahn und städtische Straßenbahn an das bestehende Lokalbahngleis in der Ludwigsstraße dahier die Motorwagenfahrten 8 und 9, sowie Zug 921 zwischen Ludwigshafen-Brücke und Ludwigshafen-Bf. aus. Zwischen Ludwigshafen-Brücke und Mundenheim verkehren anstelle der Motorwagenfahrten 8 und 9 an genanntem Tage Personenzüge.“

Neuer Pfälzischer Kurier, 3. 4. 1902:

„Das neue Lokalbahngleis in der Ludwigsstraße wurde gestern von höheren Bahnbeamten abgenommen, indem zunächst Probefahrten stattfanden, worauf, nachdem dieselben befriedigend ausgefallen waren, der Verkehr auf dem Gleise aufgenommen wurde.“



3 Fotos vom Bahnhof Ludwigshafen Brücke

Oben: Blick auf das Bahnhofs- und das Abortgebäude

Mitte: Zug und abgestellte Wagen, nach 1907

Unten: Dampflok XIV mit geöffneter Triebwerksverkleidung auf der Ausfahrtweiche und Blick auf die Rheinbrücke nach Mannheim

3 Fotos: Stadtarchiv Ludwigshafen

Am 31. 5. 1902 wurde die städtische elektrische Straßenbahn von Mannheim nach Ludwigshafen-Hbf eröffnet und zwei Monate später bis zum Tor 1 der BASF verlängert (7). Zwischen dem Lokalbahnhof in der Ludwigstraße und dem Hbf wurde ab dem 2. 6. 1902 ein zweigleisiger Gemeinschaftsverkehr eingerichtet. Zunächst gab es eine handgeschriebene Signalordnung, der am 24. 6. 1902 eine offizielle Signalordnung für den Gemeinschaftsverkehr folgte (7).

Die elektrische Straßenbahn wurde am 23. 5. 1903 bis zur Evangelischen Kirche in Friesenheim verlängert. Dazu wurde vom Tor 1 der BASF bis zum Bahnhof Friesenheim ein Gemeinschaftsbetrieb eingerichtet. Die Lokalbahnzüge hatten dabei Vorrang vor den elektrischen Straßenbahnwagen. Die Akkutriebwagen mußten hingegen allem hinter herfahren. Sollte ein Straßenbahnwagen wegen Stromausfalls in der Gemeinschaftsstrecke liegenbleiben – so sah eine Vereinbarung vor – mußte er vom Lokalbahnzug aus dem Abschnitt heraus geschoben werden.

Auch die zweite Straßenbahn-Streckeneröffnung in Ludwigshafen am 19. 9. 1903 nach Mundenheim, brachte der Lokalbahn Einbußen im Personenverkehr. Frankenthaler Zeitung, 27. 1. 1904:

„Ludwigshafen. Einen beachtenswerten Sieg hat unsere städtische elektrische Straßenbahn gegenüber der Straßenbahn der pfälzischen Eisenbahnen davongetragen. Bekanntlich ließ die Pfalzbahn schon seit Jahren zwischen hier und Mundenheim mehrere Akkumulatorenwagen laufen, die, da sie einem dringenden Verkehrsbedürfnis entsprachen, stets eine sehr gute Frequenz aufzuweisen hatten. Dies hat sich jedoch seit der im September erfolgten Inbetriebsetzung der städtischen Elektrischen wesentlich geändert. Die Frequenz der Motorwagen der pfälzischen Eisenbahnen hat in letzter Zeit dermaßen abgenommen, daß sich die Pfalzbahndirektion veranlaßt sieht, den Motorwagenverkehr zwischen hier und Mundenheim ab 1. Februar gänzlich einzustellen.“

Schon damals haben sich also die Interessen vor Ort gegenüber regionalen durchgesetzt. Dies ist hinsichtlich der Straßenbahnstrecke nach Mundenheim umso unverständlicher, als der zweigleisige Ausbau samt Elektrifizierung der Pfalzbahnstrecke in der Mundenheimer Straße mit ihrer Wohnbebauung, den Schulen und Gewerbeflächen weit eher den verkehrlichen Belangen entsprach, als die neue Straßenbahnstrecke weitgehend durch freies Feld, das die ebenfalls neu angelegte Kaiserallee, die heutige Saarlandstraße, damals noch durchquerte.

Oben: Zusammenstellung der bei der Lokalbahn verwendeten Schienenformen, 1919, Stadtarchiv Ludwigshafen

Unten: Ein letzter Blick auf den Lokalbahnhof am Brückendreieck, um 1910. Foto: Stadtarchiv Ludwigshafen

Verzeichnis
des Schienen- und Schwelbenmaterials in den ^{schmal} vollspurigen Hauptgleisen & Nebengleisen

Strecke	Stahlschienen											Ge- samt- länge m	Bemerkungen			
	100 m/m	105 m/m	110 m/m	123 m/m	134 m/m	135 m/m	140 m/m	140 m/m	150 m/m	155 m/m	179 m/m			200 m/m		
von bis																
Kilometer	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m			
Bohrlinie																
Bahnmeisterei																
gleis a) Strecke: Ludwigshafen-Oppau-Frankenthal																
Hauptgleise																
I	0,000	10,900	3597	-	80	2685	27	-	66	3008	-	14,12	2,5	10900	Gesamtlänge 10900 m 1942 m = 1902 m 1942 m = 1902 m 1942 m = 1902 m 1942 m = 1902 m	
II	0,000	0,069	-	-	-	-	-	-	69	-	-	-	-	69		
	126,3	2,619	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,56	-	1356	Dienstleistung 1356 m 1942 m = 1902 m	
	Se	3597	-	-	80	2685	27	-	66	3077	-	2,768	2,5	12325		
Nebengleise																
		257	33	-	-	374	-	-	-	12	-	-	-	676		
Strecke a)																
	3854	33	-	80	3059	27	-	66	3089	-	2,768	2,5	13001			
b) Strecke: Ludwigsh.-Mundenheim-Meckenheim																
Hauptgleise																
I	0,000	18,840	-	114	5332	-	8435	-	23	-	4171	37	728	-	18890	Gesamtlänge 18890 m 1942 m = 1902 m
II	0,000	0,967	-	-	-	-	-	-	256	-	711	-	-	967	" " 711 m = 178 "	
	Se	-	114	5332	-	8435	-	23	-	4427	37	1439	-	19807		
Nebengleise																
		1175	1387	-	-	1413	-	193	-	328	-	-	-	4496		
Strecke b)																
	1175	1501	5332	-	9848	-	216	-	4755	37	1439	-	-	24303		
c) Strecke: Frankenthal-Großkarlbach																
Hauptgleise																
	10,900	23,513	5636	-	-	5626	-	-	1351	-	-	-	-	12613		
Nebengleise																
		1489	-	-	-	964	-	146	-	56	-	-	-	2655		
Strecke c)																
	7425	-	-	-	6590	-	146	-	1407	-	-	-	-	15268		

Ludwigshafen 19. 5. November 1919.
H. J. B. K.



Ausbau der Umlandstrecken

Ihre Zubringerfunktion aus der Region in die Großstadt Ludwigshafen konnten die Lokalbahnstrecken im Gegensatz zum innerörtlichen ÖPNV nicht nur halten, sondern sogar ausbauen. Lange Dampfzüge mit bis zu 15 Reisezugwagen kennzeichnen diesen Verkehr. Aus den Aufstellungen verkaufter Fahrkarten lassen sich die Fahrgastzahlen mit z. B. gut 2,5 Mio in 1916 ermitteln, etwa 1,25 Mio auf dem Meckenheimer Ast und 1,3 Mio Fahrgäste auf der Strecke nach Großkarlbach. Wie von der Bayerischen Staatsbahn übernommen sind dabei durchschnittlich 60 Fahrten je Monatskarte angenommen worden.

Dem relativ hohen Anteil an 2.-Klasse-Fahrgäste zufolge dürften auch viele höhere Angestellte z. B. Manager, Chemiker oder Ingenieure von außerhalb eingependelt sein. Nach einem Zugbildungsplan von 1910 bestanden alle Züge zumindest aus einem kombinierten Post- und Gepäckwagen, einem Wagen 2. Klasse und drei Wagen 3. Klasse. Diese Züge wurden dann mit bis zu zehn 3.-Klasse-Wagen verstärkt. Die Zugbildung sei nebenstehend wiedergegeben mit nachfolgender Einleitung:

„Vorbemerkungen.

1. Der Zugbildungsplan enthält die Anzahl und Gattung der Wagen, aus denen die Züge zusammengesetzt sind.
2. Die Züge der ... Lokalbahnen Ludwigshafen – Frankenthal – Großkarlbach, Ludwigshafen – Dannstadt führen die II. und III. Wagenklasse. ...
3. Für die Bildung der Züge im Allgemeinen sind die einschlägigen Bestimmungen der F-V. maßgebend. (§ 91 F-V.) (Fahrdienstvorschrift, d. Aut.)
4. Für die Reinigung der Personenwagen sind „die Vorschriften für die Reinigung und Desinfektion der zur Beförderung von Personen dienenden Fahrzeuge vom 1. Juni 1898“ maßgebend. Die Zugreinigungsstationen sind bei jedem Kurse unter der Station, welche die Wagen bestellt, in Klammern vorgetragen.
5. Die Wagen II. Klasse haben 28 Sitzplätze (ein Abteil mit 16 und ein Abteil mit 12 Plätzen). Die Wagen II./III. Klasse haben 16 Sitzplätze II. Klasse und 12 Sitzplätze III. Klasse. Die Wagen III./IV. Klasse haben 12 Sitzplätze III. Klasse und 20 Sitzplätze IV. Klasse. Alle Wagen sind Durchgangswagen mit Plattformen. Die Wagen IV. Klasse haben Klappschilder für die Klassenbezeichnung und können durch Umlappen der Schilder die Bezeichnung III. Klasse erhalten. Auf der Lokalbahn Alsenz – Obermoschel wird zur Zeit ein vierachsiger Personenwagen mit Abteilen II., III. und IV. Klasse geführt.
6. In den Zügen, in denen ganze Wagen II. Klasse verkehren, ist ein Abteil dieser Klasse als Nicht-raucherabteil bezeichnet. In allen übrigen Personenwagen sind Nichtraucherabteile nicht zu führen.
7. Auf den Lokalbahnen Ludwigshafen – Frankenthal – Großkarlbach u. Ludwigshafen – Dannstadt wird in sämtlichen Zügen ein ganzer Wagen III. Klasse als „Frauenwagen“ geführt. In den Arbeiterzügen ist nötigenfalls ein zweiter Wagen III. Klasse als „Frauenwagen“ zu be-

zeichnen. ...

8. Abortwagen werden in den Zügen der schmalspurigen Lokalbahnen nicht geführt.
9. Dienstabteile dürfen in den Zügen der schmalspurigen Lokalbahnen nicht geführt werden.
10. Sämtliche Wagen der schmalspurigen Lokalbahnen haben Dampfheizung.
11. Die Personenwagen der schmalspurigen Lokalbahnen haben teils Öl-, teils Kerzenbeleuchtung.
12. Alle Gepäckwagen der schmalspurigen Lokalbahnen haben Postabteil.
13. Alle Wagen der schmalspurigen Lokalbahnen haben Spindelbremse sowie Luftsaugebremse (System Körting) bzw. Leitung hierfür.“

Für den steigenden Verkehr wurden die Bahnhöfe ausgebaut.

Friesenheim: 1904 wurde die Haltestelle mit einer Ausweiche versehen.

Pfälzische Rundschau, 25. 8. 1905:

„Verkehrsnachrichten. Bei der Haltestelle Friesenheim der Lokalbahn wurde mit dem heutigen Tage ein bahnamtlicher Rollfuhrdienst eingerichtet und dem Agenten Joseph Galler übertragen. Eilgutsendungen sind binnen 6 Stunden nach Ankunft zuzustellen; diese Frist ruht an Sonn- und Festtagen von 12 Uhr mittags, an Werktagen von 6 Uhr abends bis zum Beginn der Dienststunden des folgenden Tages. Frachtgutsendungen sind, wenn sie vormittags eintreffen, bis abends 6 Uhr des gleichen Tages und, wenn sie nachmittags eintreffen, bis 12 Uhr des folgenden Tages zuzustellen. Diese Fristen ruhen an Sonn- und Festtagen. Die Zustellgebühr beträgt für Eil- wie Frachtgut 10 Pfg. für jede angefangene 50 Kilogramm. Der Rollfuhrunternehmer ist verpflichtet, auch die Beifuhr abgehender Eil- und Stückgüter nach dem Lokalbahn- hof als Privat-Rollfuhrer zu der gleichen Gebühr zu besorgen. Wer die für ihn ein eintreffenden Eil- und Frachtstückgüter selbst abholen will, hat dies der Agentur zum Zwecke der Avisierung schriftlich anzuzeigen. Wer dagegen die Zuführung seiner Güter einem Dritten zu übertragen beabsichtigt, hat hierzu eine in gehöriger Form ausgestellte und mit bürgermeisteramtlicher Beglaubigung der Echtheit der Unterschrift versehene Vollmacht bei der Agentur zu hinterlegen. Formulare zu solchen Quittungen sind bei der Agentur erhältlich.“

Im ersten Halbjahr 1907 wurde der Güterschuppen durch einen größeren mit den Ausmaßen 10,23 m x 4,0 m parallel zur Luitpoldstraße ersetzt. Die Lagebezeichnung lautete nun Luitpoldstraße 4 (2).

Mundenheim: Das Stationsgebäude des Normalspurbahnhofs Mundenheim lag ursprünglich dem Ort zugewandt östlich der Hauptbahn. 1885 wurde das Gelände auf der Feldseite westlich erheblich erweitert. Dort wurde 1890 auch der Umladebahnhof zur Lokalbahn errichtet. Im zweiten Halbjahr 1900 erhielt Mundenheim auf der Westseite im Anschluß an den Umladebahnhof das noch heute bestehende Bahnhofsgebäude, ein Abortgebäude und einen 30,10 x 8,38 m großen Güterschuppen, der 1914 um 5 m verlängert und um ein Bürogebäude erweitert wurde. Hier wurde auch Stückgut zwischen Hauptbahn und Lokalbahn umgeladen, lediglich die Milchwagen wurden weiterhin bis in

die Ludwigshafener Innenstadt mitgenommen.

Die östlich gelegenen Gebäude wurden für die Bahnmeisterei weitergenutzt. Das Bahnhofsgebäude wurde in ein Wohnhaus und das Abort in ein Magazin umgebaut. Außerdem wurden ein neues Postenhaus (Nr. 148) und eine Stellwerksbude (Nr. 148 a) errichtet. 1903 wurde im Schmalspurteil eine 3,46 x 2,98 m große Wärterbude (Nr. 876) gebaut, die bis 1939 jedoch wieder abgerissen wurde.

Mutterstadt: 1902 erhielt die Haltestelle im Ort ein einstöckiges Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen und Abortgebäude. Die Gemeinde Mutterstadt hatte zuvor das Grundstück erworben und es dann an die Pfalzbahn abgetreten. Vermutlich erhielt der Haltepunkt zu diesem Zeitpunkt auch eine Ausweiche. Die Bezeichnung Mutterstadt im Ort war darauf zurückzuführen, daß der heutige Bahnhof Limburgerhof an der Strecke Ludwigshafen – Kaiserslautern seinerzeit auf der Gemarkung Mutterstadt lag und daher die Bezeichnung Mutterstadt trug.

Dannstadt: Das Bahnhofsgebäude erhielt 1899 zusätzlich einen Wartesaal III. Klasse, 8,0 x 8,5 m (23). 1906 wurde der Lokschruppen für insgesamt vier Loks auf 17,7 m verlängert (22). Dem Abortgebäude wurde 1907 ein Personalgebäude und eine Fahrradhalle angebaut (23). Das ganze Gebäude war nun 25,70 x 5,80 m groß.

Am 1. 5. 1907 wurde bei den Pfälzischen Eisenbahnen die vierte Wagenklasse eingeführt. Bei der Lokalbahn blieb es aber bei der zweiten und dritten Wagenklasse bis mindestens 1918.

Nach der Reichsstatistik von 1908 wurden die Strecken wie folgt beschrieben:

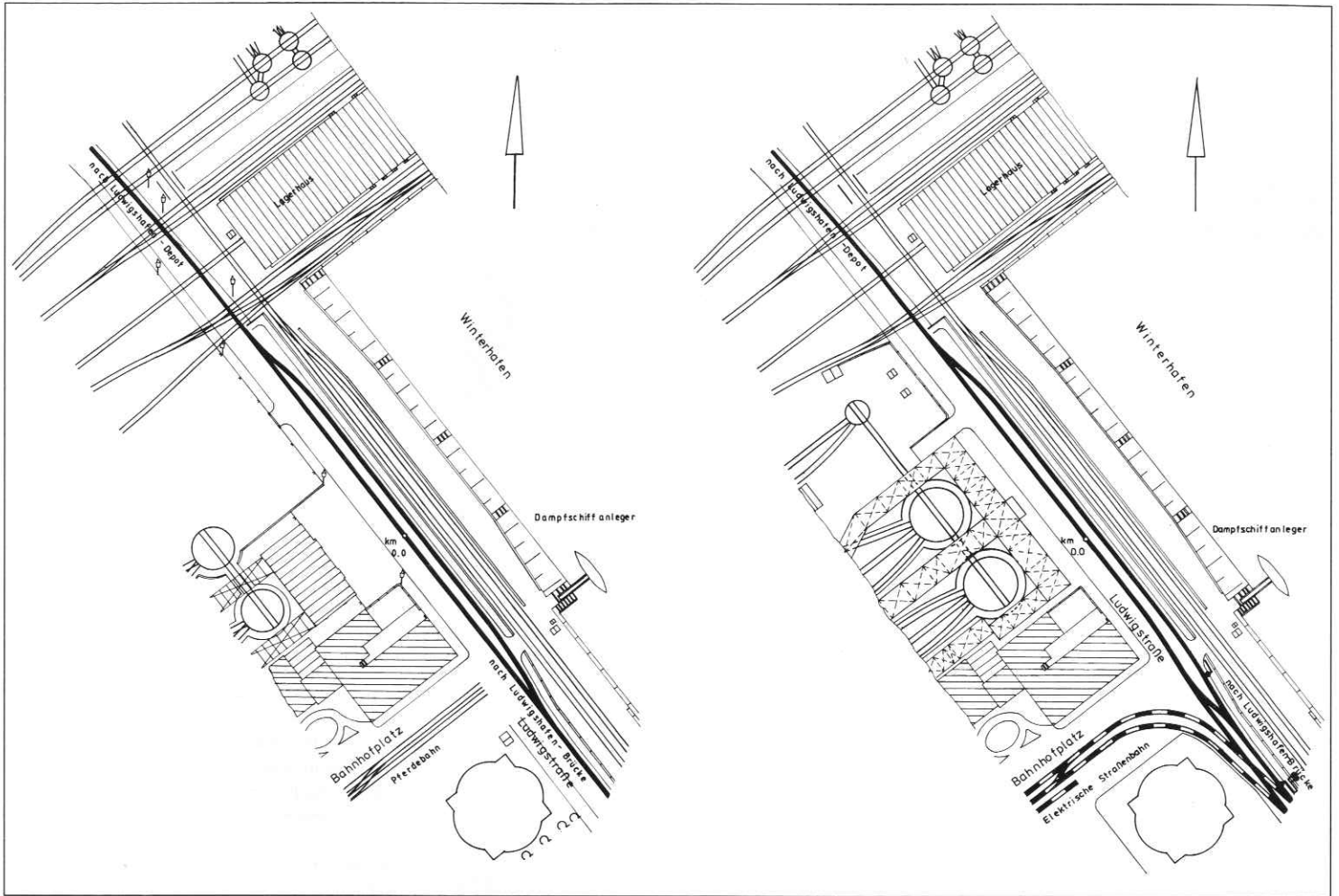
Strecke Ludwigshafen – Dannstadt	Grkarlb.
Stärkste Neig. auf freier Str.	1 : 84
Kl. Rad. auf freier Strecke	70 m
Strecke auf bes. Bahnkörper	0,8 km
Strecke auf öff. Straßen	13,19 km
Wegübergänge bewacht	1
Wegübergänge unbewacht	29
Stationen	11
Länge sämtlicher Gleise	17,82 km

Oben links: Im Juni 1893 bestand die Haltestelle Ludwigshafen Hauptbahnhof nur aus einer kleinen Ausweiche. Aber auch der Normalspurteil besaß nur drei Bahnsteiggleise.

Oben rechts: Nachdem die Straßenbahn 1902 eröffnet worden war, erhielt der Schmalspurteil der Haltestelle Ludwigshafen Hauptbahnhof eine zweigleisige Einfahrt mit Signalbetrieb für die Gemeinschaftstrecke nach Ludwigshafen Brücke. Der Normalspurteil erhielt 1898 einen zusätzlichen Bahnsteig und 16 m große neue Drehscheiben.

M 1 : 2.000, 2 Zeichnungen: Günter König

Unten: Auszug aus Fahr- und Zugbildungsplan, 1910

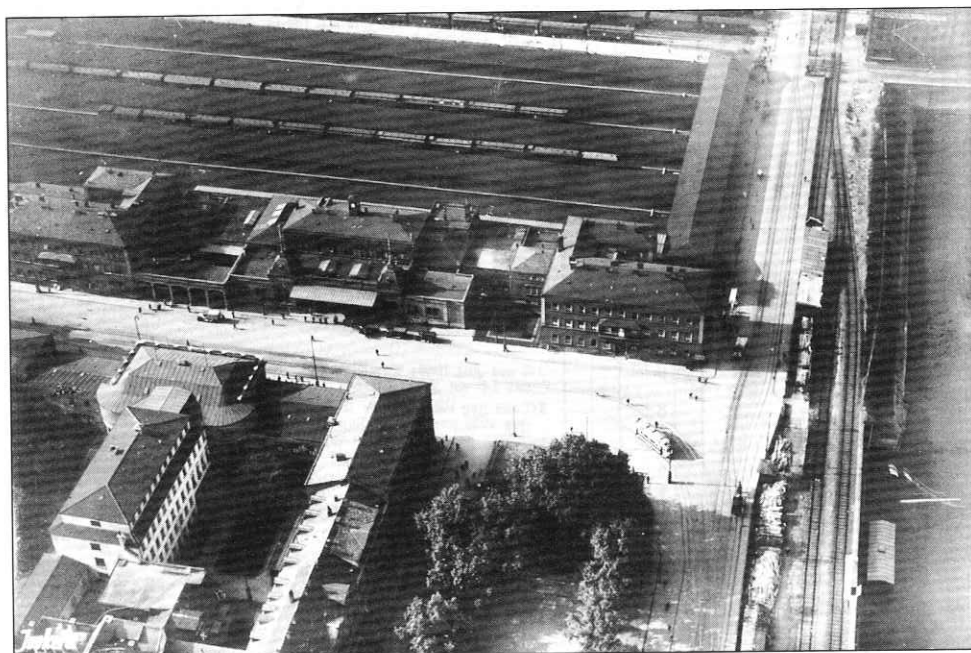
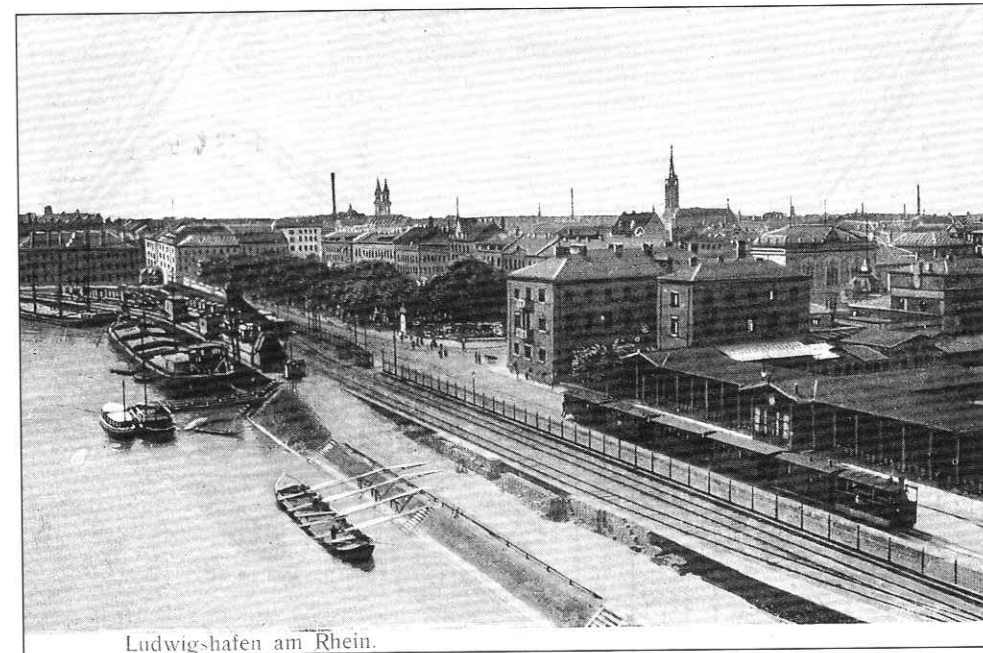


86

Wagenart	Station, welche die Wagen beiführt	Von	Nach	Nr. der Züge	Stammausrüstung				
					P	B	BC	C	D
1 (W)	Dannstadt (L'hafen Brücke)	Dannstadt	L'hafen Br.	1009	1	1	3		
		L'hafen Br.	Dannstadt	1014	1	1	3		
		Dannstadt	L'hafen Br.	1017	1	1	3		
		L'hafen Br.	Dannstadt	1020	1	1	3		
		"	Mutterstadt	1020					
		Dannstadt	L'hafen Br.	1025	1	1	3		
		L'hafen Br.	Dannstadt	1028	1	1	3		
		Dannstadt	L'hafen Bhf.	1031	1	1	3		
		Mutterstadt	"	1031					
		L'hafen Bhf.	Frankenthal	1069	1	1	3		
2 (W)	Dannstadt (L'hafen Bhf.)	Frankenthal	L'hafen Bhf.	1054	1	1	3		
		L'hafen Bhf.	Mundenheim	1034	1	1	3		
		Mundenheim	L'hafen Br.	1033	1	1	3		
		L'hafen Br.	Mundenheim	1038	1	1	3		
		Mundenheim	L'hafen Br.	1035	1	1	3		
		L'hafen Br.	Dannstadt	1040	1	1	3		

87

Wagenart	Verstärkung			Kurswagen		Bemerkungen
	BC	C	D	MK	SK	
1 (W)	10					hieron in L'hafen Brücke: 7 C aus Zug 1032 W 3 C auf Zug 1014 2 C " " 1086 2 C " " 1020 1 C " " 1040 2 C " " 1018 8 C " " 1082
	3					Aus Zug 1009; hieron 2 C für Zug 1015 und 1 C für Zug 1008 andern Tags.
	4	1				2 C aus Zug 1015. 2 C aus Zug 1009. Rücklauf mit Zug 1025. MK 171 aus Zug 1015 gibt MK 151 für Zug 1015. MK 172 aus Zug 1015 gibt MK 182 für Zug 1015. MK 174 aus Keerz. 1016 gibt MK 183 für Zug 1081 vom 1. Nov. bis 31. März; beym. für Zug 1087 vom 1. April bis 31. Oktober.
	4					4 C aus Zug 1020, hieron 2 C auf Zug 1028, 2 C auf Zug 1032.
	2					2 C aus Zug 1026, Rücklauf mit Zug 1031.
	2	1*				2 C aus Zug 1028 für Zug 1069. MK 152 aus Lz 1016/Zug 1016, gibt MK 178 für Zug 1016.
		1*				MK 183 aus Lz 1016/Zug 1020, gibt MK 174 für Lz 1016/Zug 1020.
						* MK 152 und 183 verkehren vom 1. November bis 31. März mit Zug 1031 und vom 1. April bis 31. Oktober mit Zug 1037.
	9					2 C aus Zug 1031 3 C " " 1008 1 C " " 1006 1 C " " 1054 2 C " Keerzug 1015 Die 9 C gehen in Frankenthal auf Zug 1054 über.
	9					9 C aus Zug 1069; hieron 8 C auf Zug 1034 W und 1 C auf Zug 1069.
2 (W)	8					8 C aus Zug 1054; hieron in Mundenheim 4 C auf Zug 1033 und 4 C auf Zug 1007.
	4					Aus Zug 1084.
	4					" " 1083.
	4					" " 1085.
	4					Aus Zug 1085; hieron 3 C auf Zug 1008 und 1 C auf Zug 1009.



Einen größeren Einschnitt brachte der 1. 4. 1909. Der bisherige Eigentümer, die privaten Pfälzischen Eisenbahnen, wurden verstaatlicht. Zuständig für die Lokalbahnen war fortan die Direktion Ludwigshafen der Königlich Bayerischen Staatsbahn. Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern Nr. 13 vom 4. 3. 1911:

„K. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten. Auf die am 1. März 1911 zur Eröffnung kommende schmalspurige Bahnlinie Dannstadt – Meckenheim finden die in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für die Haupt- und Nebeneisenbahnen Bayerns (Bekanntmachung vom 13. April 1905 – GVBl. 1905 S 151) enthaltenen Bestimmungen für Nebenbahnen Anwendung. München, den 27. Februar 1911 v. Frauendorfer“

Die Streckenverlängerung Dannstadt – Meckenheim wurde wohl noch von der Pfalzbahn geplant. Denn bereits in einem Bericht vom 26. 2. 1908 des kgl. Bayerischen Staatsministeriums der Finanzen und für Verkehrsangelegenheiten wurde die Notwendigkeit des neuen Abschnittes damit begründet, daß die Bahn ein 33 km² großes Gebiet mit rund 5.000 Einwohner erschließen werde. Man rechnete sowohl mit einer bedeutenden Zunahme im Personenverkehr als auch im Marktverkehr (7).

Die am 1. 3. 1911 eröffnete Streckenverlängerung war großzügiger trassiert als die bisher gebauten Strecken. Zum einen lag die komplette Strecke auf eigenem Bahnkörper und eigenem Grundstück außerhalb der Straßen. Bis zum Bahnhof Assenheim zwar noch neben der Straße, verlief die restliche Strecke durchs Feld. Hochdorf wurde nicht auf der Straße durchfahren, sondern die Linie führte um die Bebauung herum. Zum anderen wurden die Bögen mit 200 m, 300 m, 350 m bzw. 2.000 m Radius trassiert.

Assenheim: Noch während des Baus wurde der Bahnhof vergrößert. Ursprünglich waren die Nutzlängen mit 90 bzw. 110 m für das Bahnsteiggleis und Ladegleis zusammen angegeben worden. An Gebäuden gab es ein einstöckiges 10, 27 x 6,06 m großes Empfangsgebäude mit einem angebauten 6,83 x 6,00 m großem Güterschuppen, sowie einem freistehenden 3,66 x 3,66 m großen Abort.

Hochdorf erhielt kein Ladegleis, sondern blieb Haltepunkt. Die Fahrkarten wurden in der daneben liegenden Wirtschaft verkauft.

Anfangs waren sowohl der Vollbahn- wie auch der Lokalbahn in Ludwigshafen bescheiden ausgestattet. Die Strecke führt direkt aus der Ludwigsstraße über den heutigen Ludwigplatz hierher.

Oben: Foto Stadtarchiv Ludwigshafen

Mitte: colorierte Postkarte mit Poststempel vom 16. 3. 1913 und einem abfahrereiten Zug in Richtung Frankenthal, Foto Slg. König

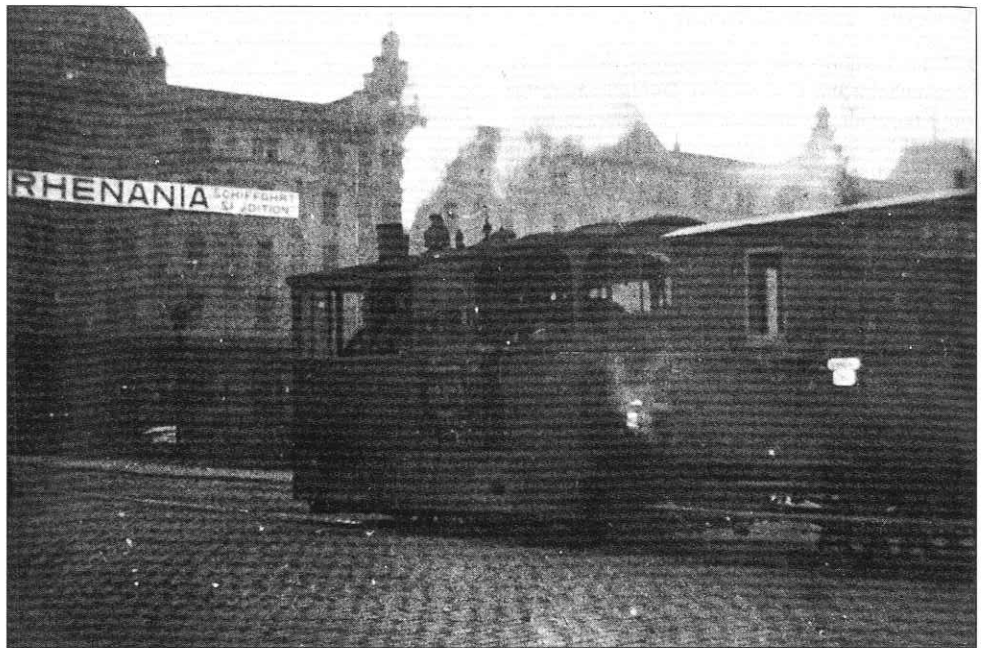
Unten: Ein Luftbild, zwei Jahre nach Einstellung der Lokalbahn aufgenommen, zeigt noch die Gleise zwischen Empfangsgebäude und dem Winterhafen. Mit dem heutigen Erscheinungsbild stimmt lediglich die Freifläche des Ludwigplatzes überein, alles andere wurde völlig verändert. 1935. Foto: Bildverlag Weist, Stadtarchiv Ludwigshafen

Meckenheim besaß ein kleines einstöckiges Bahnhofsgebäude (7,95 m x 5,9 m) mit einem 4 x 4,75 m großen Anbau. Daran schloß sich ein 6,85 m x 5,9 m großer Güterschuppen an. Außerdem gab es noch einen 3,6 x 3,6 m großen Abort. An der Einfahrt hatte man einen 17,25 x 4,8 m großen einständigen Lokschuppen aufgebaut, mit einem auf gleicher Länge 4,3 m breitem Übernachtungsraum und einem an dieses Ensemble angebautes 9,1 x 8,5 m großes Beamtenwohnhaus. Bereits ein Jahr später wurde der Lokschuppen und die Übernachtungsräume um 5,75 m verlängert, so daß nun drei Lokomotiven untergebracht werden konnten. Außerdem hatte man hinter dem Beamtenwohnhaus noch ein 4,11 x 8,2 m großen Schuppen mit Waschküche errichtet (34).

Auch der Bestand an Betriebsmitteln wurde noch einmal aufgestockt. Beschafft wurden:

- 1 Lok XXIX
- 1 BC 9294,
- 3 C 9291 – 9293
- 1 PwPost 9275
- 1 Gw 9427
- 32 Ow 9231 – 9260, 9486 und 9487
- 10 Rollw. 9261 – 9270 (für Neustadt – Speyer)

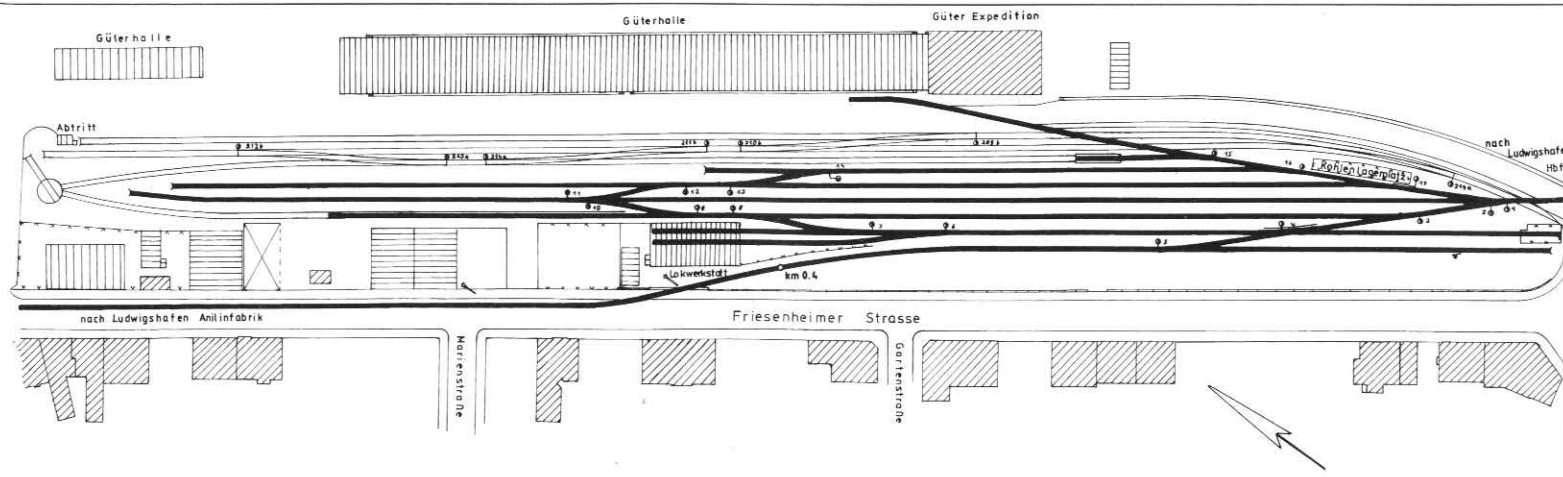
Wieviele und welche Wagen davon zum Ludwigshafener Netz und wieviele Wagen zur Linie Neustadt – Speyer kamen, ließ sich bislang nicht klären. Auffallend ist jedoch der hohe Anteil von offenen Schmalspurgüterwagen, was den Schluß zuläßt, daß auf dem Abschnitt Dannstadt – Meckenheim ein erheblich größeres Güteraufkommen erwartet wurde.



Oben: Lok 99 092 und Gepäckwagen 9388 von der Rückseite des Ludwigshafener Hbf fotografiert. Zur Weiterfahrt zum Bf. Depot mußten 18 Normalspurgleise gequert werden. Um 1927/28, Foto: Stadtarchiv Ludwigshafen

Mitte: Der Fotograf scheint sich nur für die BASF-Arbeiter zu interessieren und hat zufällig den Triebwagenschuppen des Bf Depot mitfotografiert. Foto: Stadtarchiv Ludwigshafen

Unten: Betriebsmittelpunkt bis 1933 war der Bahnhof Depot. Zeichnung mit Ausbaustand 1896, später wurden eine Triebwagenhalle und ein weiteres Abstellgleis hinzugefügt. M 1 : 2.000, Zeichnung: Günter König



Verkauf – Elektrifizierung

Mit der Verlängerung der Lokalbahnstrecke nach Meckenheim lag eine weitere Durchbindung bis zur Kreisstadt Neustadt an der Weinstraße nahe. Dort bildete sich eine Interessensgemeinschaft, die sich mit dieser Idee an die Rhein – Haardtbahn (RHB) wandte. Die in der benachbarten Kreisstadt Bad Dürkheim ansässige RHB plante damals eine hochmoderne elektrische Meterspurbahn nach Ludwigshafen, die allerdings noch nicht gebaut war. Doch in Mannheim führen bereits elektrische Züge, und in Ludwigshafen hatte die städtische Straßenbahn der Lokalbahn Fahrgäste abgenommen. Die RHB teilte dem bayerischen Verkehrsministerium, d. h. dem Königlichen Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten, ihr Interesse an einer Übernahme der Lokalbahnen mit, 28. 12. 1911:

„Seitens eines Eisenbahnkomitees in Neustadt ist an die Rhein – Haardtbahn Gesellschaft das Ersuchen gerichtet worden wegen einer elektrischen Nebenbahn von Neustadt nach Meckenheim, als Fortsetzungslinie der im Staatsbetrieb sich befindlichen Lokalbahn Ludwigshafen – Dannstadt – Meckenheim in Verhandlung zu treten. Die Rhein – Haardtbahn Gesellschaft hat vorerst diese Verhandlungen hinausgeschoben, da eine solche Linie nur als direkte Fortsetzung der genannten Lokalbahn gebaut und betrieben werden kann.“

Die Einführung des elektrischen Betriebs auf den staatlichen Linien Ludwigshafen – Dannstadt – Meckenheim und Ludwigshafen – Frankenthal – Großkarlbach dürfte nach der Gründung der Pflanzwerke zweifellos aufgeworfen werden, und da die Stadt Ludwigshafen das größte Interesse hat, daß der Dampftrieb aus den verkehrsreichen Hauptstraßen verschwindet, wird diese Frage bedeutend aktuelles Interesse haben.

Die Rhein – Haardtbahn Gesellschaft hat sich bei ihrer Gründung zum Ziel gesetzt, neben der Nebenbahn nach Bad Dürkheim auch andere, die Interessen des Industriezentrums Ludwigshafen-Mannheim bedeutende, Vorortlinien zu bauen und zu betreiben, so daß der Gedanke, die genannten staatlichen Lokalbahnlinien als elektrisch zu betreibende Vorortlinien in irgend einer Form an den bestehenden Betrieb der Gesellschaft anzugliedern, sehr nahe lag.

So sind zwei Möglichkeiten vorhanden, den Gedanken in Wirklichkeit umzusetzen:

- a) Abtretung der beiden Linien Ludwigshafen – Dannstadt – Meckenheim und Ludwigshafen – Frankenthal – Großkarlbach an die Gesellschaft zu einem zu vereinbarenden Kaufpreis
- b) pachtweise Überlassung des Betriebes an die Gesellschaft auf eine lange Reihe von Jahren mit der Maßgabe, daß die Gesellschaft verpflichtet ist, den elektrischen Betrieb einzuführen.

Die Rhein – Haardtbahn Gesellschaft richtet nun an das Kgl. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten die ergebene Anfrage, ob die Prüfung der Frage einer solchen Angliederung der beiden staatlichen Lokalbahnlinien an die, bekanntlich interkommunale Gesellschaft auch im Interesse der kgl. Staatsverwaltung wäre. Interessendendenfalls würden wir eine Rücksprache mit Vertretern des Kgl. Staatsministeriums als der Förderung der Angelegenheit sehr zweckdienlich erachten.

Sollte zur Anbahnung solcher Verhandlungen Geneigtheit bestehen, so wären wir für Mitteilung der nachstehenden Unterlagen sehr dankbar:

1. eines Lageplans der Linien
2. der Angabe der Zahl und Art der vorhandenen Betriebsmittel
3. die Angabe der vorhandenen dem Betrieb dienenden Grundstücke und deren Flächen ohne die Flächen des Geländes für den Bahnkörper sowie der Gebäude
4. die Angabe des ursprünglichen Anlagekapitals, nebst den Daten über die Inbetriebnahme der einzelnen Strecken.
5. die Jahreseinnahmen aus:
 - a) dem Personenverkehr, wobei diejenigen aus der Arbeiterbeförderung getrennt anzugeben wären
 - b) aus dem Güterverkehr
6. der derzeitige Bruttoertrag der beiden Linien.“

Das Verkehrsministerium leitete das Schreiben an die Eisenbahndirektion Ludwigshafen zur Beantwortung weiter, die die Abgabe der Lokalbahnen an die RHB zunächst ablehnte, 3. 4. 1912 (18):

„Auf Ihr gefl. Schreiben vom 28. Dezember v. J. beehre ich mich Namens des K. Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten zu erwidern, daß die K. B. Eisenbahnverwaltung nicht beabsichtigt, Ihren Vorschlägen auf käufliche oder pachtweise Überlassung der schmalspurigen Lokalbahnen Ludwigshafen – Meckenheim bzw. Großkarlbach näher zu treten. Auch der Eintritt der Eisenbahnverwaltung als Gesellschafter der Rhein – Haardtbahngesellschaft kann nicht in Frage kommen.“

Doch die krasse Ablehnung wurde zwei Wochen später in eine interessierte Anfrage umgemünzt, Kgl. Eisenbahndirektion Ludwigshafen an RHB, 19. 4. 1912 (18):

„Um zu einem abschließenden Urteil über die Frage gelangen zu können, ob und in welcher Weise eine Lösung der Ludwigshafener Lokalbahnfrage möglich und wirtschaftlich ist, gestatte ich mir, auf das gefl. Schreiben vom 28. Dezember 1911 zurückzukommen und zu ersuchen, ein bestimmtes Angebot für einen Ankauf der staatlichen Lokalbahnen zu stellen.“

Hierbei ersuche ich nachstehende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

1. Die Lokalbahnen Ludwigshafen – Meckenheim und Ludwigshafen – Frankenthal – Großkarlbach gehen samt Fahrpark und allen Zubehörungen in das Eigentum der Rhein – Haardtbahngesellschaft über ausnahmslos der Teilstrecke Ludwigshafen Bahnhofplatz – Anilinfabrik.
2. Die Bahnen werden elektrisch betrieben.
3. Die schienengleichen Kreuzungen mit der Hauptbahn in Mundenheim und im Bahnhofe Frankenthal werden beseitigt. Die Kreuzung mit den Gütergleisen in Ludwigshafen entfällt durch Umleitung des Betriebs über den Hemshofviadukt.
4. Die Bedienung des Arbeiterverkehrs und des Güterverkehrs darf keine Verschlechterung erfahren.

Die zu Ihrer Kalkulation erforderlichen Angaben wollen Sie dem Jahresbericht ... entnehmen. Die Pläne der Linien werde ich folgen lassen. Zu etwaigen weiteren Aufschlüssen bin ich gerne bereit. Des weiteren bitte ich einen Vorschlag wegen etwaiger Pachtung zu machen, wobei die vorstehend ... benannten Punkte gleichmäßig zu beachten wären. Schließlich ersuche ich auch, sich darüber zu äußern zu wollen, ob und unter welchen Bedingungen Sie zum Ankauf oder Pachtung der Teilstrecke Mundenheim – Ludwigshafen – Frankenthal bereit wären unter der Voraussetzung, daß die Linie Mundenheim – Meckenheim und Frankenthal – Großkarlbach im Besitze des Staates verbleiben, die Strecke Mundenheim – Ludwigshafen – Frankenthal elektrifiziert wird und nur dem Personenverkehr dient. Die Beseitigung der schienengleichen Kreuzungen in Mundenheim und Frankenthal würde in diesem Falle nicht in Betracht kommen. Die Behandlung der ganzen Angelegenheit bitte ich als vertraulich anzusehen und soweit möglich zu beschleunigen.“

Die Verhandlungen zogen sich in die Länge und wurden mit Kriegsbeginn noch langsamer. Um 1916 eröffnete die Staatsbahn die normalspurige Güterstrecke von Oggersheim nach dem Rheinvorland, wo das Werk Oppau der BASF nebst einem Güterbahnhof entstand. Die Strecke kreuzte die Lokalbahn im Bahnhof Oppau-Edigheim niveaugleich und entzog ihr auf dem Abschnitt Ludwigshafen – Frankenthal den noch verbliebenen Güterverkehr.

Erst 1912, also nur vier Jahre zuvor war der meterspurige Güterbahnhof Oppau-Edigheim erheblich erweitert und mit einem 12,27 x 5,30 m großen Güterschuppen versehen worden. Die ursprüngliche Wärterbude von 1895 wurde abgebrochen und durch ein 6,1 x 3,2 m großes Gebäude für die Bahnmeisterei ersetzt (29). Offenbar wurde in diesem Zusammenhang auch die Ausweiche in Oppau aufgehoben und die Zugkreuzungen nach hierher verlegt.

Verkaufsabsicht der Staatsbahn

Nach Kriegsende wurden die Verkaufsaktivitäten wieder aufgenommen bzw. beschleunigt. Dazu stellte die Eisenbahndirektion Ludwigshafen der Bayerischen Staatsbahn umfangreiches Material zusammen (s. Kästen S. 25 u. 26) und legte es dem Angebotsschreiben vom 7. 10. 1918 bei:

„Verkauf der Dampfstraßenbahn Ludwigshafen – Mundenheim – Ludwigshafen – Friesenheim – Oppau – Edigheim – Frankenthal ... an die Städte Ludwigshafen und Frankenthal. (An dieser Stelle sind o. g. Daten aufgelistet, d. Aut.) Der Preis für die Verkaufsstrecke kann zwischen 300.000 und 400.000 Mark angenommen werden.“

Der Verkauf dürfte im Wesentlichen unter nachstehenden Bedingungen erfolgen:

Der Käufer erwirbt die Kleinbahnstrecke von Mundenheim (Südseite des dortigen Hauptbahnhofs) bis zum Ende der Gemeinschaftsstrecke beim Rheinbrückenübergang in Ludwigshafen (das ist von km 4,172 bis km 0,807 = 3.365 m) und vom Ende der Gemeinschaftsstrecke bei Friesenheim bis zur Einmündung in die Kanalbahn bei Frankenthal (d. i. von km 2,676 bis km 9,366 = 6.690 m) und zwar: Gleise, Weichen nebst Zubehör, das

Wertaufstellung der bayr. Staatsbahn

A) Anlagevermögen

1. Grundstücke:

In Mundenheim, Ludwigshafen, Oppau, Edigheim und Frankenthal lag die Bahn auf fremden Grund. Ludwigshafen und Friesenheim hatten der Pfalzbahn das benötigte Gelände kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die übrigen Flächen (hauptsächlich Straßenflächen) sind der Pfalzbahn von Staat, Distrikt bzw. Gemeinden auf die Dauer des Bestehens der Lokalbahn zur unentgeltlichen Benützung überlassen worden, das staatliche Kanalgrundstück mit der Einschränkung, daß der Eigentümer die Fläche nicht für einen eigenen Zweck benötigt.

2. Tiefbauten

a.) Strecke Mundenheim – Ludwigshafen von km 4,172 bis 0,807 = 3.365 m der 13,273 km langen Strecke nach Dannstadt:

Erdarbeiten	22.447 M
Unterbau	64.757 M
Oberbau	133.094 M
Straßenübergänge	26.965 M
Einfriedungen	106 M
Absteinerung	246 M
Telegrapheneinrichtung	4.014 M
Bauleitung	30.751 M
Allg. Ausgaben	31.094 M
Verschiedenes	815 M
Tiefbau gesamte Strecke	314.230 M

Anteil Tiefbau an Verkaufsstrecke:

314.289 x 3.365 : 13.273 = 79.679 M

Kosten für Kunstbauten 764 M

Bahnhof Rheinbrückenaufgang 3.325 M

Anlage Verkaufsstrecke 83.768 M

b) Strecke Ludwigshafen – Frankenthal, km 2,676 bis km 9,366 = 6.690 m der 23,50 km langen Strecke nach Großkarlbach

Erdarbeiten	34.412 M
Unterbau	117.577 M
Oberbau	238.168 M
Straßenübergänge	15.921 M
Einfriedungen	34 M
Absteinerung	1.048 M
Telegrapheneinrichtung	7.247 M
Bauleitung	58.532 M
Allg. Ausgaben	75.827 M
Verschiedenes	1.045 M
Tiefbau gesamte Strecke	549.811 M

Anteil Tiefbau an Verkaufsstrecke:

549.811 x 6.690 : 23.500 = 165.521 M

Kosten für die Kunstbauten 560 M

Bahnhöfe Friesenheim und Oppau 2.400 M

Anlage Verkaufsstrecke 159.481 M

gesamte Verkaufsstrecke: 83.768 + 159.488 = 243.256 M

Davon Kosten für den Oberbau:

133.094 x 3.365 : 13.273 = 33.900 M

238.168 x 6.690 : 23.500 = 67.800 M

Oberbau Verkaufsstrecke 101.700 M

Der Oberbau wurde verbessert und verstärkt. Unter Bewertung nach EVB 1918/424 beträgt sein Wert für die Verkaufsstrecke : 406.000 M

3. Hochbauten an Verkaufsstrecke:

	Baukosten	Bauzeit	Wert
Bfgebäude Lu Brücke	29.000 M	90/96	30.000 M
Abortgebäude	3.290 M	90/07	3.000 M
Gütersch Friesenheim	2.790 M	90/07	<u>2.500 M</u>
Wert Hochbauten			35.500 M

Die auf dem Gelände der Hauptbahn gelegenen Hochbauten der Depotstation Ludwigshafen, die für einen dort noch zu erbauenden Güterbahnhof zu nutzenden Hochbauten der Haltestelle Oppau-Edigheim und die Hochbauten in Frankenthal sollen nicht verkauft werden.

Zusammenstellung des Anlagevermögens für die Verkaufsstrecke :

1. Grundstücke	10.590 M
2. Tiefbauten	243.256 M
3. Hochbauten	<u>35.500 M</u>
Anlagevermögen Verkaufsstrecke	289.346 M

B) Einnahmen (1913)

I. Einnahmen [M]	Lu – Mu	Lu – Frt	Summe
Personen	54.906	69.045	123.951
Gepäck	250	226	476
Güter	–	16.139	16.139
Expref, Tiere, Sonstiges	1.195	2.369	3.564
Summe	56.351	87.779	144.130
auf Betrlänge [M/km]	14.088	7.090	9.609

II. Personenverkehr

Personen	1.404.398	834.201	2.238.599
Personen km	5.617.572	5.371.428	10.989.100
Personen km/km	1.404.398	488.312	732.607
Reisende II. Kl.	22.242	17.717	39.959
Reisende III. Kl.	162.184	236.710	398.894
Arb., Schüler II Kl.	34.492	10.044	44.566
Arb., Sch. III. Kl.	1.185.480	569.730	1.755.210
Arbeiter, Schüler werkt.	3.925	1.820	5.745
Arbeiter, Schüler sonntags	709	561	1.270

III. Güterverkehr in Tonnen

Eil-, Stückgut	–	3.279	3.279
Wagenladungen	–	15.027	15.027
Summe	–	18.306	18.306
Übergang auf Hauptbahn	–	13.773	13.773

Verkehrsarbeit [t km]	–	118.750	118.750
je km [t km/km]	–	10.796	10.796

IV. Ziel der Reisenden

a) Personen des allgemeinen Verkehrs:

	Anzahl	Lu [%]	Fri [%]	Op-Eh [%]	Frt [%]
Ludwigshafen	61.666	–	1	88	11
Friesenheim	21.211	2	–	80	18
Oppau	96.769	63	17	–	20
Edigheim	24.958	18	2	–	80
Frankenthal	<u>50.823</u>	9	1	90	–
Summe	254.427				

b) Arbeiter und Schüler:

Ludwigshafen	16.308	–	–	100	–
Friesenheim	9.320	25	–	25	50
Oppau	451.770	46	2	–	52
Edigheim	102.376	8	–	–	92
Frankenthal	–	–	–	–	–
Summe	579.774				

Einnahmen:

Personen	123.951 M
Gepäck	476 M
Express, Tiere und sonstiges	<u>3.564 M</u>
Zusammen	141.130 M
davon für Monatskarten	65.034 M

C) Ausgaben (1913)

1. Bahnunterhaltung:

Aufwand für 42,35 km: 38.292 M

Anteil Verkaufsstrecke: 38.292 x 10,055 : (42,35-0,807-2,676) rd. 9.900 M

2. Zugbegleitdienst:

Gesamtstrecke	
Gehälter: 20 Schaffner x 1.800 M p. a. =	36.000 M
Zuschl. f. Kranke u. Beurlaubte, 10 %	3.600 M
Zuschl. f. Soz. u. Renten usw. 15 %	<u>5.400 M</u>
Gehaltskosten Schaffner	45.000 M
Fahrgelder: 22,40 M w, 17,10 M s =	<u>7.594 M</u>
Gesamtkosten Schaffner	52.594 M

Es wurden gefahren: 1.142 Personalkm werktags und 945 sonntags, d. h. 405.207 Personalkm p. a., davon 163.574 Perskm auf Strecke für Mundenheim – Frankenthal:

Anteil 52.594 x 163.574 : 405.207 = 21.231 M

Mehrkosten Zugbegleitdienst für Außenstrecken nach Verkauf der Strecke Mundenheim – Frankenthal: 5.500 M

3. Zugförderungsdienst

a) Betriebsmaterialien:

Kosten Gesamtstrecke (rd. 42 km) (Gschb. 1913, S. 248): 23.231 + 34.773 = 58.004 M

Anteil für Strecke Mundenheim – Frankenthal (rd. 15 km): 58.004 x 15 : 42 = 20.716 M

b) Fahrzeugunterhaltung (Gschb. 1913, S. 249 u. 250): 0,4 x (18.483 + 24.383) x 15 : 42 = 6.124 M

c) Personalkosten:

Gesamtstrecke Meckenheim – Ludwigsh. – Großkarlbach:

Gehalt 12 Lokführer, je 2.200 M =	26.400 M
Gehalt 12 Heizer, je 1.800 M =	21.000 M
16 Gehälter zu je 4,2 M/Tag =	<u>20.800 M</u>
Summe	68.200 M
Zuschläge 25 %	17.000 M
Fahrgelder (600 km/Tag bzw. 7 h)	
Lokführer zusammen	4.600 M
Heizer zusammen	<u>2.400 M</u>
Personalkosten gesamt	92.200 M

Anteil Personalkosten Verkaufsstrecke: 92.200 x 15 : 42 = 32.930 M

Summe Zugförderkosten 59.770 M

4. Sonstige Personalkosten (1913)

Anteil Bahnmeister 2.600 x 15 : 42 =	929 M
2 St. diener i. Nebendienst Lu Brücke 2 x 1.700 =	<u>3.400 M</u>
Zusammen	4.329 M
Zuschläge, 25 %:	1.082 M
1 Streckengeher	1.500 M
Anteil Magazinarbeiter 1200 x 15 : 42 =	429 M
Agent Friesenheim	1.260 M
Agent Oppau-Edigheim	1.977 M
8 Verkaufsstellen auf Verkaufsstrecke	<u>1.360 M</u>
sonstige Personalkosten	11.937 M

5. Sonstige Ausgaben:

Streckenbenützung an Ludwigshafen 9.000 M

Zusammenstellung der Ausgaben:

1. Bahnunterhaltungskosten	9.900 M
2. Zugbegleitdienstkosten	1.231 M
3. Zugförderungsdienstkosten	59.770 M
4. Personalkosten	11.937 M
5. Sonstige Kosten	<u>9.000 M</u>
Summe der Ausgaben	111.838 M

Einnahmeüberschuß: 144.130 M – 111.838 M = 32.292 M

D) Zinskosten für Betriebsmittel

Unter A) wurde das Anlagevermögen (289.346 Mark) der zu verkaufenden Infrastruktur ermittelt. Das Anlagevermögen der bei der Staatsbahn verbleibenden Betriebsmittel interessiert dafür nicht. Doch zur Ermittlung der Zinskosten für das Anlagekapital wird der anteilige Wert der Betriebsmittel in 1913 wie folgt geschätzt:

Lokomotiven	13	22.000 M/St	286.000 M
Personenwagen	94	5.500 M/St	517.000 M
Pack- u. Güterwagen	118	2.150 M/St	<u>253.700 M</u>
Summe			1.056.700 M

Anteil Verkaufsstrecke 1.056.700 x 15 : 42 = 377.393 M

Das für die Verzinsung maßgebende Anlagekapital beträgt somit für Betriebsmittel und Infrastruktur:

289.346 + 377.393 = 666.739 M

Verzinsung aus d. Verhältnis Überschuß zu Anlagekapital: 32.292 x 100 : 666.739 = rd. 4,84 %

Betriebsgebäude im Lokalbahnstation Ludwigshafen-Rheinbrücke nebst Abortgebäude und Anbau, den Güterschuppen in der Haltestelle Friesenheim. Die bei der Haltestelle Oppau-Edigheim befindlichen Staatsbahnflächen werden nicht abgetreten, auch bleiben die Signale und ihre Einrichtungen Eigentum der Staatsbahn, welche sie entfernt. Die Betriebsmittel werden nicht veräußert. Mit der Erwerbung der Kleinbahn gehen alle Rechte und Pflichten der Bahn auf den Käufer über.

Der Verkauf erfolgt unter nachstehenden Voraussetzungen:

1. Die Bahnlinie wird elektrisch betrieben; die nötigen Einrichtungen hat der Käufer zu besorgen.
2. Die Verkehrseinrichtungen dürfen gegenüber dem bisherigen Stand keine Verschlechterung erfahren.
3. Die bisherigen Tarife dürfen nicht erhöht werden.

4. Die Lokalbahn Oggersheim – Rheinvorland darf nicht schienengleich gekreuzt werden; der Käufer hat die Kosten der Unterführung der Distriktsstraße Oppau – Edigheim unter die Güterbahn zu tragen.

5. Die schienengleiche Kreuzung zwischen Haupt- und Schmalspurbahn nordöstlich des Personenbahnhofs Ludwigshafen muß entfallen; der Käufer wird auf die über den Personenbahnhof führende Straßenbrücke (Hemshof-Viadukt) oder auch die Unterführung der Frankenthaler Straße verwiesen. Die infolge größerer Lasten etwa nötige Änderung des Hemshof-Viadukt gehen zu Lasten des Käufers.

6. Der Weiterführung der Straßenbahn nach Maudach bzw. zu dem Behauungsgebiet Hochfeld hat die Beseitigung der schienengleichen Kreuzungen beim Bahnhof Mundenheim voranzugehen.

7. Die z. Z. die Kleinbahn unentgeltlich zur Fahrt

zwischen Wohn- und Dienstort benützenden Beamten und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung müssen für ihre Person und die Dauer ihrer bisherigen Beschäftigung im Genuß dieser Freifahrt bleiben.

Mit dem Verkauf der Kleinbahnteilstrecke kann die Bahnmeisterei Ludwigshafen II aufgelöst werden. Die Reststrecken lassen sich folgendermaßen verteilen: Die Strecke Frankenthal – Großkarlbach erhält die Bm. Frankenthal; die Strecke Mundenheim – Meckenheim erhält die Bm Schifferstadt; die Bm Schifferstadt tritt dafür die Strecke Haßloch – Schifferstadt an die Bm. Neustadt ab. Die Strecke Neustadt – Speyer wird der Bm. Edenkoben zugezogen, welche dadurch zur Obm. wird. Ihr Sitz wird gelegentlich nach Neustadt zu verlegen sein. Die Bm I Ludwigshafen wird zweckmäßig bis zum Einfahrtsignal von Oggersheim erweitert.

Ludwigshafen am Rhein, den 7. Oktober 1918 K. Eisenbahndirektion: i. A. Eickenmeyer“

Schon in diesem Stadium ist der Staatsbahn die Regelung der Freifahrten ebenso wichtig wie die für den Käufer völlig uninteressante Streckenaufteilung auf einzelne Bahnmeistereien. Aus den Zahlen ermittelte die Staatsbahn einen Verkaufswert der Lokalbahn in Höhe von 300.000 bis 400.000 M, der im wesentlichen dem Buchwert der zu übergebenden Infrastruktur entsprach.

Das heute in seinen Grundzügen noch ebenso angewandte Vorgehen sei kurz erläutert. Für die Ermittlung des Wertes eines Unternehmens im ganzen sind in Theorie und Praxis eine Reihe von Methoden entwickelt worden, die den Ertrag und die Substanz eines Unternehmens unterschiedlich gewichtet berücksichtigen. Grundsätzlich hängt der Wert von dem Nutzen ab, den sein Eigentümer aus dem Unternehmen ziehen kann. Verkäufer und Käufer können jedoch sehr unterschiedliche Nutzen aus einem Unternehmen ziehen wollen. Eigenwirtschaftliche Überlegungen (Gewinne erzielen, Synergien nutzen, Immobilien veräußern, Konkurrenten „plattmachen“) und gemeinwirtschaftliche Aspekte (Arbeitsplätze sichern, ein Produktangebot für die Allgemeinheit aufrecht erhalten) stellen je nach Eigentümer ganz unterschiedliche Nutzenstufungen dar. Ebenso unterschiedlich sind demzufolge drei zu unterscheidende Wertvorstellungen:

A) Liquidationswert: Aus den Vermögenswerten und Schulden des Unternehmens, denen die Kosten für die Abwicklung des Unternehmens (Sozialplan, Altlastensanierung) abzuziehen sind, errechnet sich der Liquidationswert. Weil die Fortführung eines Unternehmens aus eigenwirtschaftlicher Sicht nur dann Sinn macht, wenn diese einen höheren Ertrag erbringt, als die Liquidation des Unternehmens, und falls eine Liquidation nicht durch verbindliche Zusagen ausgeschlossen ist, kann der Liquidationswert die Preisuntergrenze für einen Unternehmensverkauf darstellen.

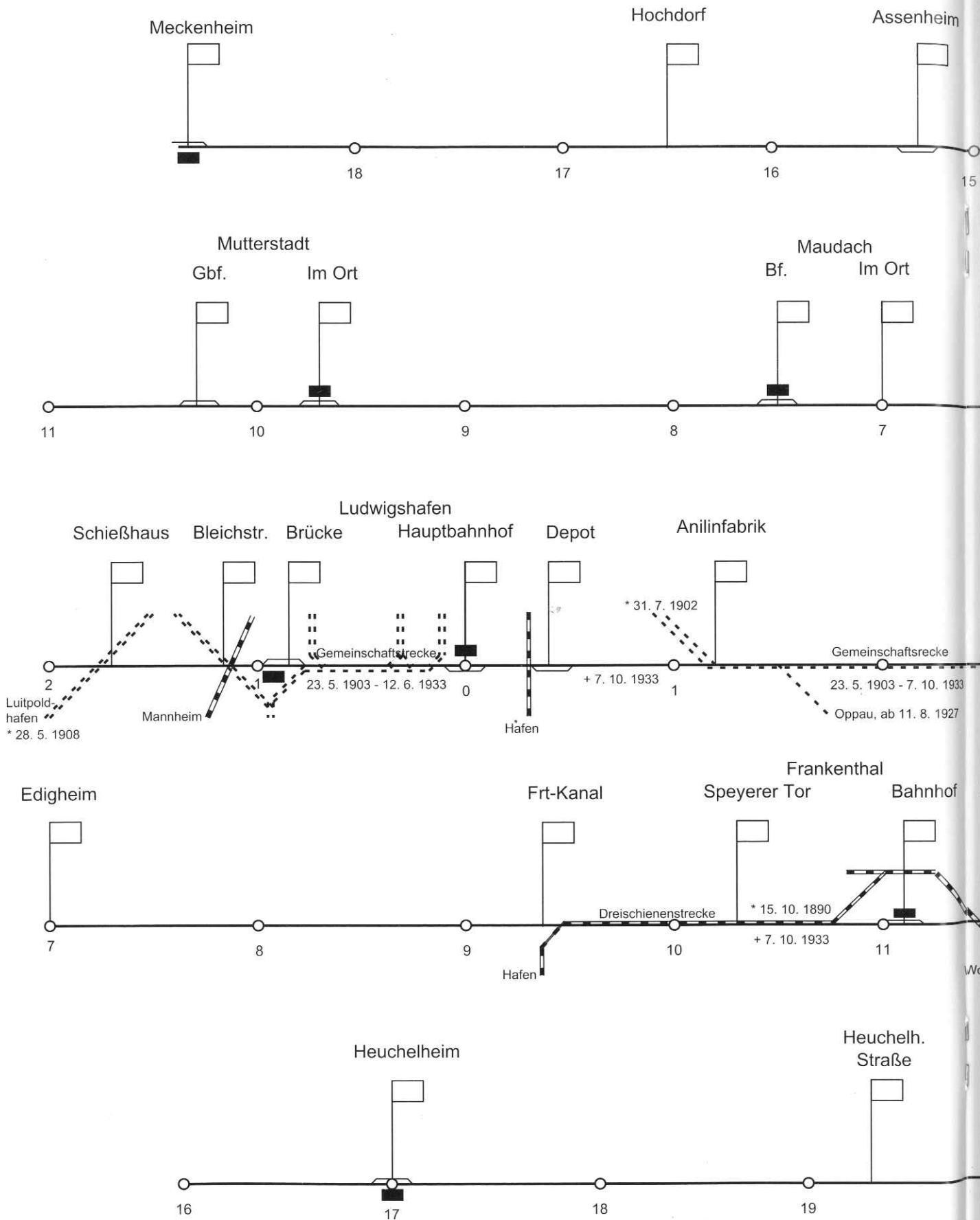
B) Substanzwert: Die vorhandene Substanz kann entweder nach dem Buchwert, d. h. den Erstellungsaufwendungen abzüglich der seit der Beschaffung getätigten Abschreibungen oder auf Reproduktionskostenbasis ermittelt werden. Bei Preissteigerungen, veränderten Zuschußbestimmungen oder anderen Einflüssen von außen z. B. Materialbewirtschaftung, Angebotseinschränkungen durch Hochkonjunktur, Aufrüstung, Krieg oder kriegsbedingter Zerstörung der Lie-

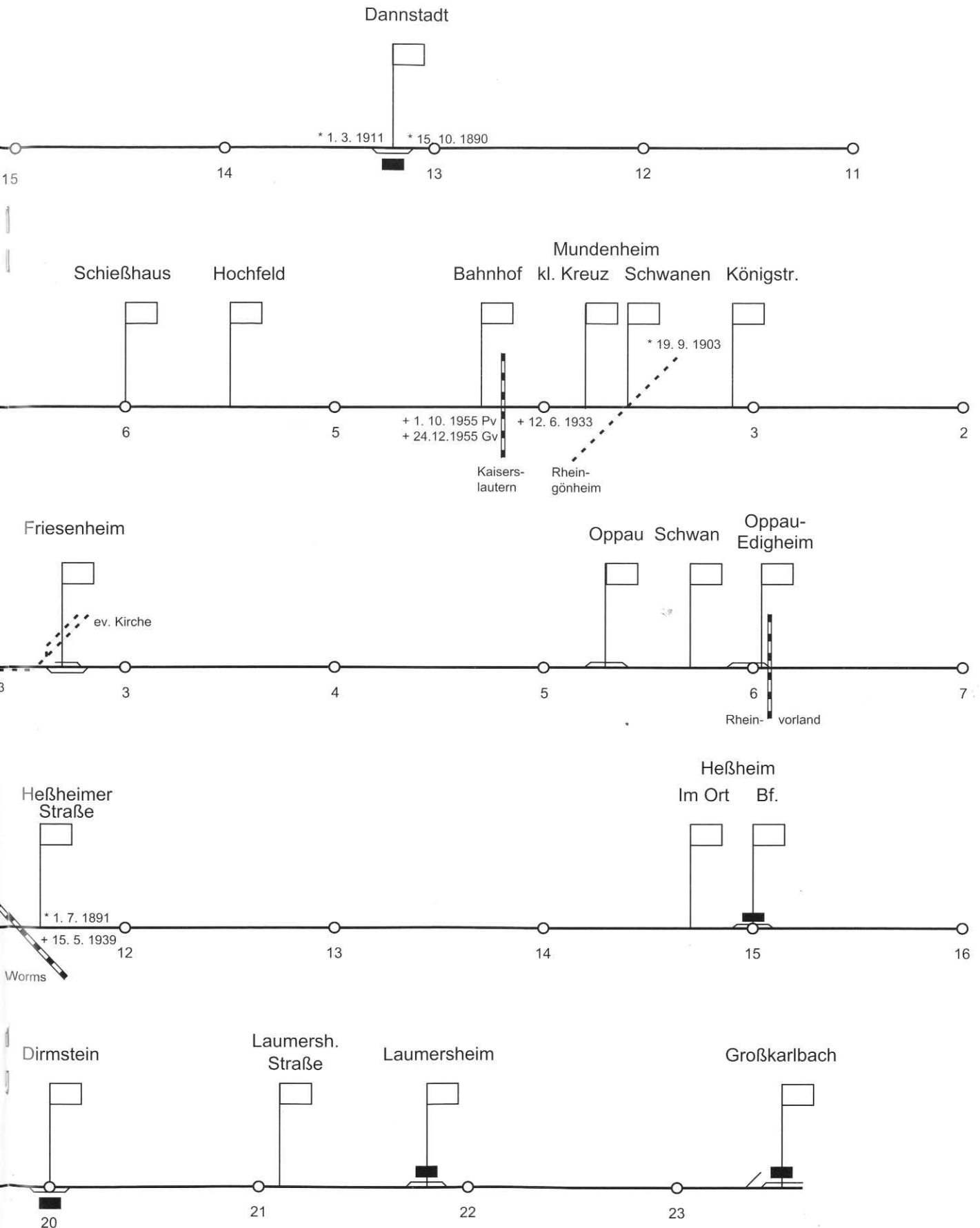
Zusammenstellung der Betriebs- und Verkehrsergebnisse 1913 – 1915

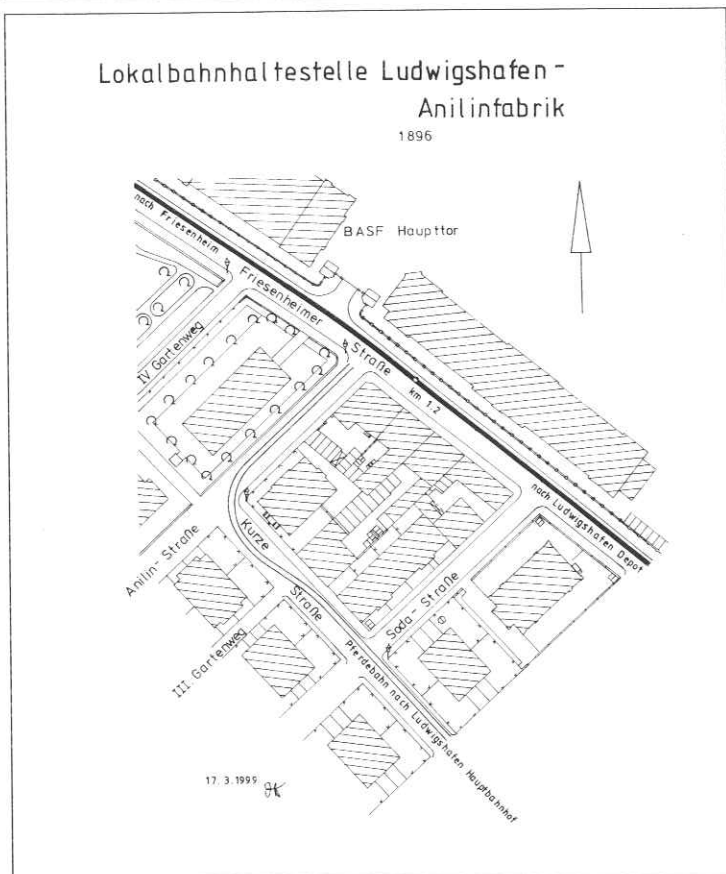
Strecke		Ludwigshafen – Großkarlbach			Ludwh. – Meckenheim		
		1915	1914	1913	1915	1914	1913
Betriebslänge	[km]	23,52	23,52	23,52	18,84	18,84	18,84
Anlagevermögen	[Mio M]	1,193	1,194	1,145	1,525	1,525	951
davon Staatsmittel	[Mio M]	1,129	1,129	1,080	1,434	1,454	881
auf Betriebslänge	[M/km]	50,754	50,754	48,673	80,956	80,956	50,489
Lokleistungen	[Tkm]	129	134	133	153	165	165
Perswagen-Achs-km	[Tkm]	1.242	1.341	1.432	1.693	1.922	1.976
Güter- und Packwagen-Achs-km	[Tkm]	425	426	370	431	450	437
Verkehrsleistungen							
Anzahl Fahrgäste in Tausend	[T P]	1.194	1.147	1.352	1.171	1.307	1.560
* Reiseweite	[T P*km]	6.869	6.662	7.449	10.753	12.700	15.066
auf Betriebslänge	[T P*km/km]	212	283	317	571	674	799
Gepäck	[t]	610	516	546	505	539	618
Expreßgut	[kg]	130	225	270	30	820	965
Eil-, Stückgut	[t]	4.751	4.899	5.322	4.758	6.593	6.766
Wagenladungen	[t]	32.643	30.769	32.524	31.126	29.673	32.161
Summe Güter	[t]	37.394	35.668	37.846	35.884	36.266	38.927
davon Übergangswerk	[t]	30.981	29.268	32.212	29.762	28.825	32.309
* Reiseweite	[t*km]	312.023	289.824	308.403	390.069	402.442	427.761
Tierverkehr	[St. Wagenlad.]	105	76	69	207	168	508
Einnahmen							
Personenverkehr	[M]	113.338	110.012	115.695	138.989	152.012	173.226
Gepäck, Expreßgut	[M]	951	947	733	1.532	1.606	1.689
Güterverkehr	[M]	35.307	34.604	36.230	38.311	41.376	42.507
Tierverkehr	[M]	81	187	3.737	213	376	3.886
Expreßgut usw	[M]	13.806	12.770	10.203	11.424	11.697	9.769
sonstige Einnahmen	[M]	3.304	4.249	3.914	3.553	3.111	3.050
Summe Einnahmen	[M]	166.789	162.769	170.573	194.021	210.168	234.128
auf Betriebslänge	[M/km]	7.091	6.920	7.250	10.298	11.155	12.427
je Fahrgast	[Pf./P]	9,49	9,58	8,56	11,87	11,63	11,10
je Fahrgast-km	[Pf/Pkm]	1,66	1,65	1,55	1,29	1,20	1,15
je Tonnen-km	[Pf/t*km]	11,31	11,94	11,75	9,82	10,28	9,94
Ausgaben							
für Personal	[M]	89.086	90.562	84.529	99.663	99.740	97.846
für Anlagenunterhaltung	[M]	22.330	20.545	22.811	26.285	23.646	17.692
für Betriebsstoffe	[M]	21.673	21.874	23.231	32.049	33.255	34.773
für Übriges	[M]	9.954	9.007	9.332	4.288	4.903	6.652
Rücklagen für Oberbau	[M]	15.444	16.031	16.218	18.386	16.031	16.208
Rücklagen für Betriebsmittel	[M]	16.671	17.573	18.483	21.248	23.715	24.383
Summe Ausgaben	[M]	175.159	175.533	174.605	202.629	205.100	201.232
auf Betriebslänge	[M/km]	7.467	7.463	7.424	10.755	10.887	10.681
Personalaufwand	[%]	42,5	44	44	37,5	47	44
Überschuß/Fehlbetrag	[M]	- 8.370	- 12.764	- 4.092	- 8.608	5.068	32.895
auf Betriebslänge	[M/km]	- 356	- 542	- 174	- 456	269	1.746
relativ zu den Einnahmen	[%]	- 5,02	- 7,84	- 2,40	- 4,43	2,41	14,05

Verkaufte Fahrkarten

		Normaltarif		Mehrfahrtenkarten für Schüler und Arbeiter						Monatskarten		Militär
		II. Kl.	III. Kl.	II. Kl.			III. Kl.			II. Kl.	III. Kl.	
				26	52	60	26	52	60			
Ludwigshafen	1915	4.067	78.254		3		49		30	55	111	1.692
Ri Großkarlbach	1916	5.369	80.156		2			64	11	112	105	2.577
	1917	8.093	72.468			9			21	40	127	2.907
	1918	7.717	76.195			39			77			6.919
Friesenheim	1915	410	18.809					70				
	1916	602	20.570				162	103		2	53	
	1917	1.077	23.360				180	543			198	
	1918	1.195	23.917				31	231	20	20	201	236
Oppau	1915	4.143	108.283				7.625	1.135	121	96	1.068	3.127
	1916	6.751	114.732				7.633	1.153	125	142	1.632	4.484
	1917	9.289	118.701				7.654	1.541	96	309	2.116	4.304
	1918	10.858	104.332				1.177	6.047	1.242	316	972	3.986
Frankenthal	1915	8.034	145.502	86			752		678	34	836	1.740
	1916	11.401	126.085						739	122	1.232	1.916
	1917	18.511	132.190		2		2.140			210	1.802	2.208
	1918	16.478	105.194	2			260			58	629	3.458
Heßheim	1915	2.359	35.787				213	459		20	2.707	
	1916	5.986	30.267		3		248	524		34	2.950	750
	1917	6.062	35.587	8	20		141	424		121	3.923	253
	1918	4.630	29.217	12		30	25	2.840	121	178	1.337	
Heuchelheim	1915	584	13.415				34	187		3	40	591
	1916	903	15.650				55	294		8	41	581
	1917	2.103	22.173	11			104	412		16	50	455
	1918	2.587	23.854		12	22		422	1	20	76	467
Dirmstein	1915	1.810	18.662	19	34		956	221		36	17	1.849
	1916	2.091	19.377	3	28		1.301	299		11	19	2.310
	1917	3.215	22.470	17	49		965	715		9	60	1.321
	1918	4.232	24.941		11	22	80	1.032	174	22	87	1.529
Laumersheim	1915	287	6.278	2	5		132	62		1	30	579
	1916	399	6.979	1	1		330	76		2	2	475
	1917	886	8.822				343	126		7	21	358
	1918	1.322	8.887				117	115	119	15	17	392
Großkarlbach	1915	457	7.524	3	7		244	37			13	684
	1916	698	7.756		10		347	44			27	833
	1917	1.361	9.221	5	15		516	17		5	32	630
	1918	2.048	11.249		6	15	120	222	43	2	19	405
Ludwigshafen	1915	7.538	78.535					1		36	284	4.685
Ri Meckenheim	1916	8.377	72.431				1			24	342	2.618
	1917	175	124.300							21	488	3.253
	1918	17.181	128.991							27	316	5.638
Mundenheim	1915	1.743	32.857				874	288		20	15	1.481
	1916	2.357	35.232					443	1161			1.375
	1917	4.470	62.593				986	729			20	1.484
	1918	5.242	48.897				206		190		2.015	1.935
Maudach	1915	917	33.258	2	8		5.039	978	170	18	139	728
	1916	1.344	31.070	7	11		5.094	1.174	220	47	128	252
	1917	505	50.666	25	50		4.561	1.516	268	90	174	232
	1918	6.188	45.200	21	6		928	2.957	561	192	155	446
Mutterstadt Lb	1915	4.288	64.784	153	114		7.549	1.720		166	389	3.441
	1916	4.795	65.922	99	122		7.940	2.254		183	738	1.137
	1917	7.719	88.209	194	195		7.320	3.508		214	1.348	1.462
	1918	10.758	91.253	98	62		2.194	5.538	1.234	393	652	26
Dannstadt	1915	1.367	33.069				2.854	274	73	30	59	1.997
	1916	1.819	34.577	28	37		2.682	411		16	59	1.181
	1917	4.089	46.780	22	37		2.768	495	396	28	66	1.570
	1918	5.137	47.568	19	13		580	1.402	504	91	1	2.221
Assenheim	1915	662	16.828	3			1.424	85	50	13	14	791
	1916	821	17.500		11		1.586	408	52	4	12	445
	1917	1.941	24.191		49		1.435	792	130	30	14	1.124
	1918	2.942	23.698		35	27	308	1.459	150	94	54	1.418
Meckenheim	1915	690	22.815		8		1.491	148	48	14	38	402
	1916	923	21.264				1.779	198	77	14	15	653
	1917	2.971	31.620		4		928	15	214	16	30	845
	1918	4.215	32.645		2		517	1.633	359	31	71	1.276







feranten können die durch Abschreibungen angesammelten Rücklagen für die zukünftig zu tätigen Investitionen zu niedrig sein.

C) Ertragswert: Nach heute herrschender Auffassung wird der Wert des zu betrachteten Komplexes nicht durch seine Substanz an Vermögensgegenständen repräsentiert, sondern durch seine Fähigkeit, nachhaltig erzielbare Geldüberschüsse zu produzieren. Deshalb kann sich die Wertbildung bei einer ausschließlich unternehmerisch genutzten Substanz nicht an ihrer Realisierbarkeit orientieren. Im Gegenteil, es stehen sich die Verwertbarkeit der Substanz einerseits und die für die Erwirtschaftung von Erträgen notwendige Fortführung des Unternehmens andererseits unvereinbar gegenüber. Maßgeblich für den Unternehmenswert ist demnach der Barwert der zukünftigen Überschüsse aller Einnahmen und Ausgaben zuzüglich des Liquidationswertes eventuell vorhandener nicht betriebsnotwendiger Vermögensteile, da diese, ohne den Ertragswert zu beeinflussen, veräußert werden können.

Der ermittelte Ertragswert stellt im Normalfall die auf den Bewertungsstichtag diskontierten zukünftigen Einnahmeüberschüsse dar, wobei die Berechnungsbasis für den Kapitalzinsfuß der landesübliche Zins für langfristige Kapitalanlagen ist, der im wesentlichen durch die Berücksichtigung des Unternehmensrisikos modifiziert wird. Daraus ergibt sich als zentrales Problem der Unternehmensbewertung die Schätzung der in der Zukunft zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben. Ausgehend von bereinigten Ertrags- und Aufwandsdaten zurückliegender Geschäftsjahre sowie Plan- und Hochrechnungsdaten des laufenden und ggf. künftiger Geschäftsjahre wird ein Ertragsniveau als Grundlage künftiger Jahresergebnisse festgelegt.

Auch der Wert der angebotenen Lokalbahn basierte

für den Käufer auf dem Ertragswert der abzugebenden Teile. Eine Liquidation war in Anbetracht ihrer ÖPNV-Funktion undenkbar, und auch ihr Substanzwert war in Anbetracht des geringen Anlagevermögens kaum von Bedeutung. Das von der Staatsbahn zusammengestellte umfangreiche Zahlenmaterial bestätigt die Zugrundelegung des Ertragswertes, denn genau diese Daten wurden dazu benötigt.

Die ursprünglich privatwirtschaftliche Pfalzbahn dürfte mit der Lokalbahn vorwiegend finanzielle Ziele verfolgt haben. Für sie war der Wert der Lokalbahn grundsätzlich durch ihre Eigenschaft bestimmt, Einnahmeüberschüsse zu erwirtschaften. Auch das 1912 von der RHB gezeigte Übernahmeinteresse zielte auf die Ertragskraft der Lokalbahnen in Synergie mit der Strecke Ludwigshafen – Bad Dürkheim und ggf. weiteren. Doch im Ersten Weltkrieg war der Lokalbahn als Ganzes diese Eigenschaft offenbar verloren gegangen, so daß die bayerische Staatsbahn an einem Verkauf der Innensadtstrecke interessiert sein konnte, so daß den bei ihr verbleibenden Außenstrecken wieder eine Ertragskraft zukommen würde.

Verkehrsunternehmen erbringen i. d. R. sowohl gemeinwirtschaftliche als auch eigenwirtschaftliche Leistungen. Kommunale, regionale oder staatliche Eigentümer nehmen die Unrentabilität von Verkehrsunternehmen in Kauf, wenn für Sie die ausreichende Bedienung der Bevölkerung als politische Aufgabe der Daseinsvorsorge, regionalwirtschaftliche oder gar militärstrategische Aspekte im Vordergrund stehen. Daher konnte die bayerische Staatsbahn annehmen, daß die Kreise und Städte auch eine defizitäre Lokalbahn übernehmen würden, zumal für sie zum objektivierten Wert des Unternehmens für die Menschen auch noch die Möglichkeit der Umgestaltung und Zusammenführung mit der städtischen Straßenbahn hinzukämen.

Gutachten für den Käufer

Jeder vernünftige Käufer macht sich selbst ein Bild über den Wert eines zu kaufenden Gegenstandes und beauftragt ggf. einen eigenen Gutachter, um den Wert eines Unternehmens ermitteln zu lassen. So auch hier: Ein Jahr nach dem Angebotschreiben legte der von kommunaler Seite beauftragte Regierungsbaurath von Wedelstedt sein Gutachten vor, 17. 10. 1919 (18):

„Die Grundlagen für die Ankaufverhandlungen der Lokalbahn

A) Einleitung

M. E. müssen die Verhandlungen mit der Eisenbahndirektion nach 2 Gesichtspunkten geführt werden:

- a) sofortige Überlassung der durch Ludwigshafen führenden Teilstrecke der Lokalbahn von der schienenparallelen Kreuzung bei Staatsbahnhof Mundenheim über den Lokalbahnhof Brückenaufgang bis zur Anilinfabrik Eingangstor Anilinstraße. Schienenmaterial, kurz der ges. Oberbau, 2 Lokomotiven, 5 Personenwagen, 10 Güterwagen müßten kostenlos und zwar an die Stadt Ludwigshafen überlassen werden.
- b) Festlegung bestimmter Verkaufsgrundlagen der Strecken Anilinfabrik Ludwigshafen bis Großkarlbach und Mundenheim bis Meckenheim.

Diese Festlegung muß so erfolgen, daß der Ankauf in bestimmten Zeitabschnitten erfolgen kann etwa so:

Anilinfabrik Ludwigshafen bis Frankenthal: Ankauf bis Ende 1920, zu elektrifizieren bis Mitte 1921. Die Teilstrecke Anilinfabrik Ludwigshafen bis Oppau kann jederzeit angekauft werden, sowie die elektr. Bahnlinie bis Anilinfabrik Oppau fertiggestellt und die Lokalbahn diese Strecke benützen kann (zur Abzweigung v. d. Oppauer Distrikstraße).

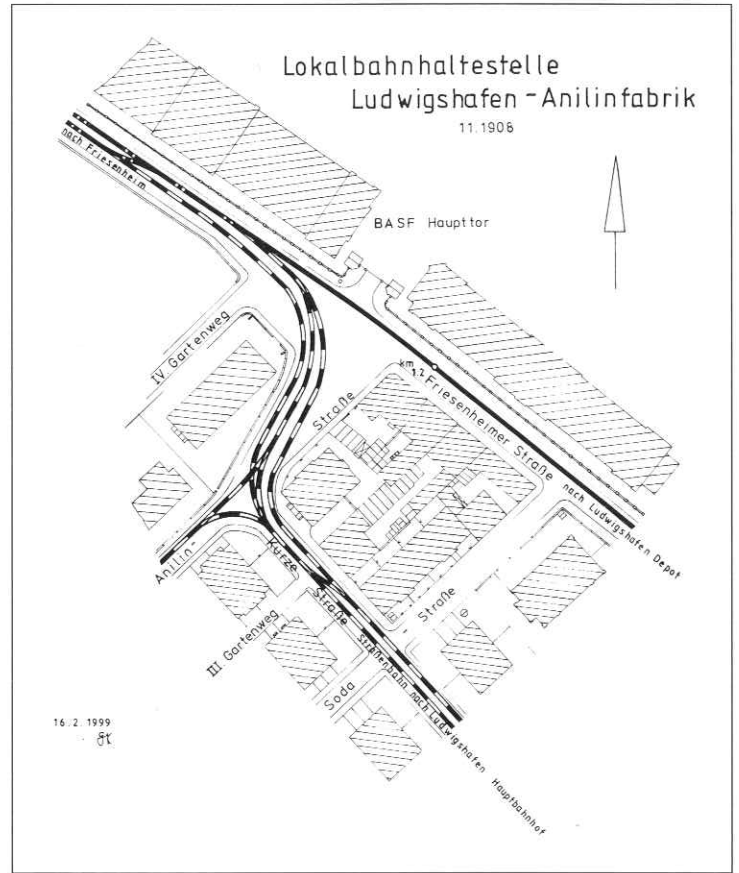
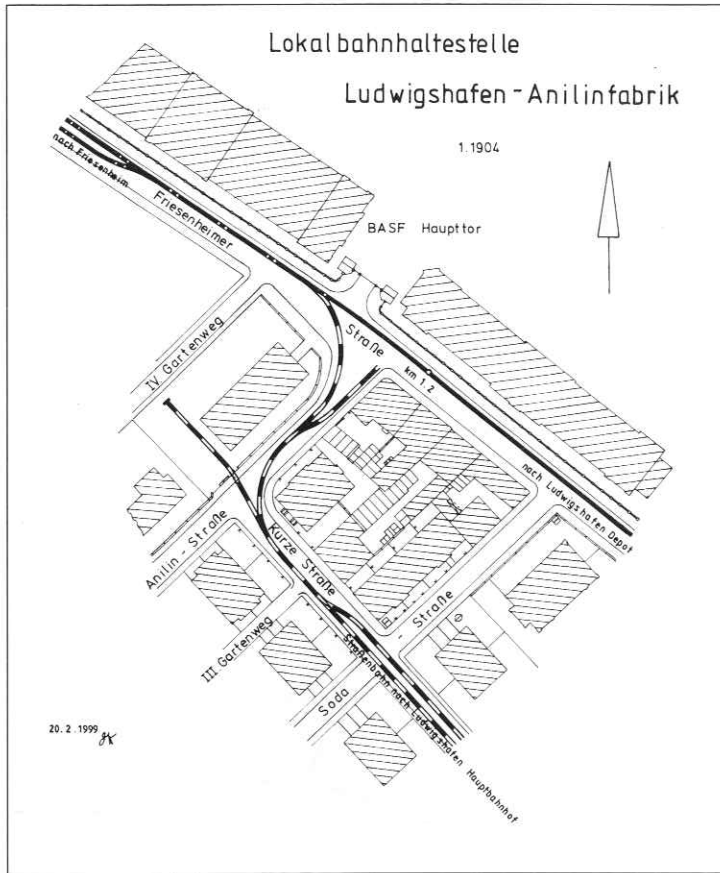
Frankenthal bis Großkarlbach: Ankauf bis 1923, zu elektrifizieren bis Ende 1925

Mundenheim Staatsbahnhof bis Meckenheim: Ankauf bis 1923, zu elektrifizieren bis Ende 1929. Es muß ausdrücklich vorbehalten bleiben, aus wirtschaftlichen Gründen den Güter- und Personenverkehr auf dieser Strecke noch über 1927 hinaus als Dampfbetrieb weiterzuführen. Der Staatsbahn könnte nur Anteil am Reingewinn zugesetzt werden.

- c) Die Begründung für vorstehende Gesichtspunkte ergibt sich aus folgenden Betrachtungen:

1. Die Rohmaterialpreise sind z. Z. noch derartig im Steigen begriffen, Schienen z. Z. überhaupt nicht zu haben, daß irgendeine Kalkulation für den Neubau der Grundlagen entbehrt, und von kaufmännischem Standpunkte aus das Risiko nicht zu tragen ist.

2. Die Staatsbahn beurteilt den Abtretungswert der Lokalbahn nach den jetzigen Preisen. Das geschieht aber zu Unrecht. Rechnet man die Abnutzung des gesamten Oberbaus auch nach dem jetzigen Marktstand und beurteilt die für die Staatsbahn beim Verkauf erspringenden späterhin in Einzelnen entwickelten Vorteile gleichfalls unter den jetzigen Verhältnissen und zieht in Betracht, daß die



nächsten Jahre keine Besserung, sondern Verschlechterung bringen werden, so würde m. E. beim Gegeneinanderausspielen beider Faktoren der Friedenswert wieder erreicht.

Für den Erwerber kommt aber hinzu, daß einmal der Umbau, bzw. Neubau der Gleisanlagen Umwandlung für elektrischen Betrieb ohne Betriebsmaterial sich erheblich verteuert hat, (die Kosten vielleicht kaum durch den Friedenswert der Bahn gedeckt würden) zum anderen das erworbene Betriebsmaterial für elektr. Betrieb nicht sofort oder gar nicht verwendbar ist und zwar nur zum kleineren Teil erst durch teureren Umbau brauchbar wird,

daß ferner selbst von Oberbau, Weichenanlagen, Signalen, Werkstatteinrichtungen meist überhaupt nicht benutzbar und nur als Alteisener verkäuflich sind. Vorstehendes schließt jedenfalls die Elektrifizierung der ges. Lokalbahnstrecke auch nur innerhalb 2 Jahren vollkommen aus. Heutzutage rechnet man für 1 km elektr. Bahn 1 Million Mark. Von dieser Summe dürfte kaum 1/5 abzusetzen sein, wenn die Lokalbahn, soweit brauchbar an Oberbau wiederverwendet, geeignetes Betriebsmaterial umgebaut und das Übrige als Altmaterial vorteilhaft verkauft würde. Außerdem ist zu bemerken, daß vielleicht durch den Krach mancher Fabriken kleines Alteis-

senmaterial in den nächsten Jahren vielfach geworfen wird, so daß dieser Verkauf der nicht brauchbaren Teile der Lokalbahn leicht ein Conto dubio darstellen könnte.

3. Die Trennung beim Verkauf der Lokalbahn in 2 Strecken bringt für die Eisenbahn nur Vorteile. Es fallen fort die schienengleichen Kreuzungen bei Mundenheim und beim Hbf Ludwigshafen. Den Verkehr der Lokalbahn von Frankenthal her bei der Anilinfabrik in der Friesenheimer Straße und von Meckenheim her beim Mundenheimer Bahnhof enden zu lassen, ist ganz unbedenklich, wenn für den Arbeiterverkehr zu bestimmten Zeiten

Vorige Seite Oben: Die Haltestelle Anilinfabrik im Jahre 1896 (heute BASF Tor 1). Noch war die Pferdebahn keine Konkurrenz zur Lokalbahn. Züge, die von Dannstadt nach hier durchfahren, wurden von einer hinter dem Zug herfahrenden Lok dann in den Bahnhof Ludwigshafen Depot zurückgezogen, während die eigentliche Zuglok abgekuppelt hinter der Einheit bis zum Depot solo zurückfuhr.

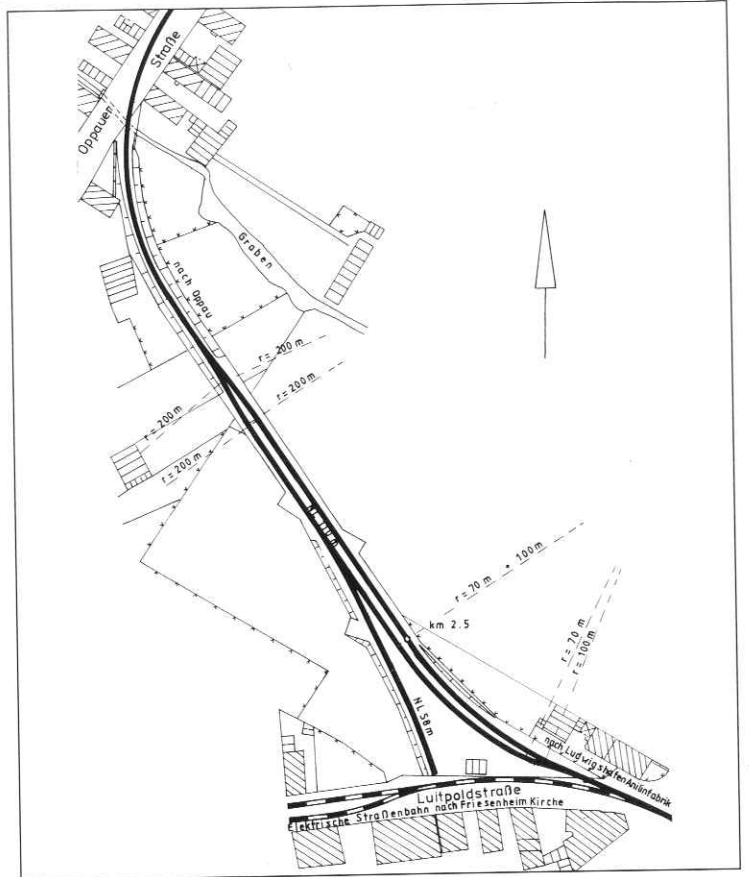
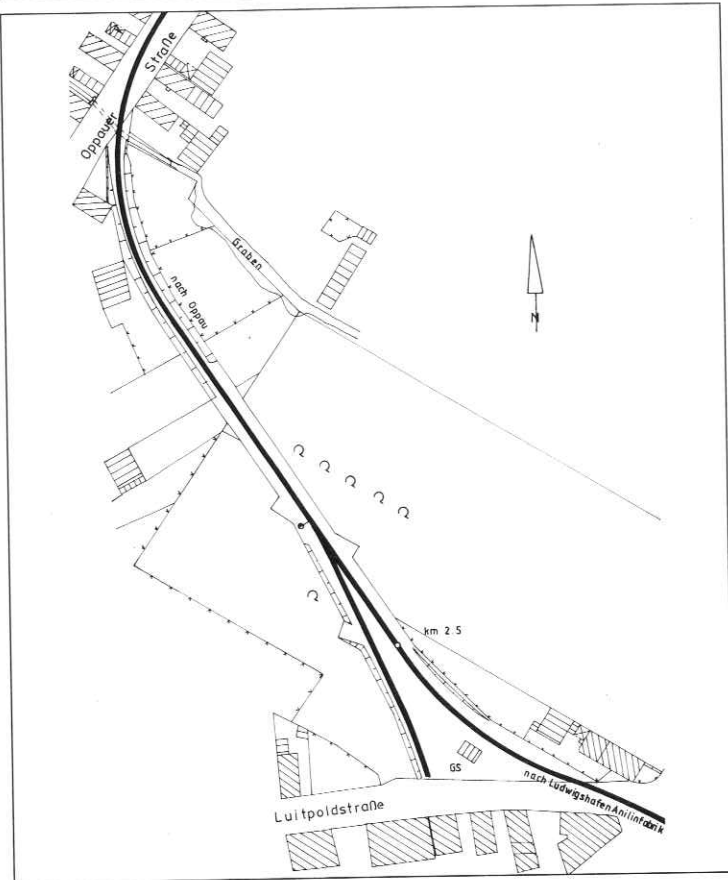
Oben: Nachdem die elektrische Straßenbahn eröffnet worden war, gab es zwischen der Anilinfabrik und Friesenheim eine Gemeinschaftsstrecke. Die Haltestelle der elektrischen Straßenbahn war noch sehr bescheiden. Bitte beachten sie auch das Anschlußgleis der Straßenbahn auf das BASF-Gelände. Zustand Januar 1904

Oben rechts: Und so präsentierte sich dieselbe Haltestelle ab November 1908. Die Gleisanlagen der Straßenbahn wurden erheblich erweitert. Außer den beiden langgezogenen Gebäuden der BASF ist in der Örtlichkeit heute von dieser Situation nichts mehr zu erkennen.

M 1 : 2.000, 3 Zeichnungen: Günter König

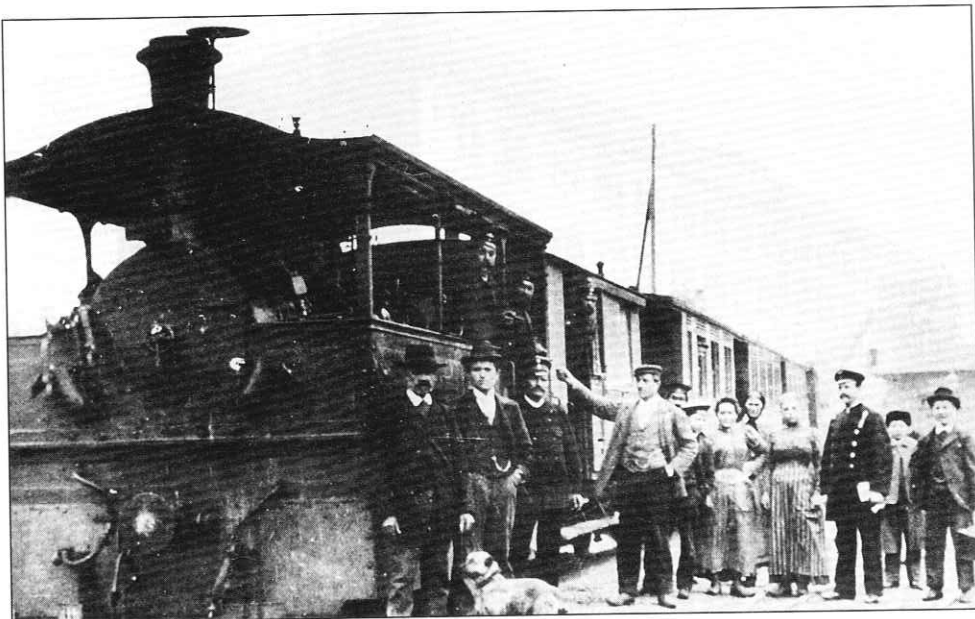
Unten: Fotomotiv ist die Hauptverwaltung der BASF, doch die Gleislage im Zustand ab 1908 ist im Vordergrund gut zu erkennen. Foto: Stadtarchiv Ludwigshafen





elektr. Pendelzüge von Anilinfabrik bis Hbf (bestehen teilweise schon) und von Kirchgasse (gemeint ist Am Schwanen, d. Aut.) in Mundenheim bis Hauptbahnhof bzw. Anilinfabrik eingerichtet werden.

Es müßte allerdings Ersatz für letztere Strecke baldigst die Linie durch die neue Ringstraße (mit Altmaterial) gebaut und bis zum Hbf durchgeführt werden. Die Betriebskosten gerade auf dieser Strecke der Lokalbahn durch die Stadt sind nicht unbedeutend, (ebenso verhält es sich mit der Betriebsgefahr). Der Vorteil für die Stadt Ludwigshafen ist zunächst nur ein äußerer: Fortfall der unangenehmen Dampfbahn aus dem Straßenbild.



Oben: Lokalbahnstation Friesenheim, 1896 und im März 1904, als der Lokalbahnstation eine Ausweiche erhielt. Ca. 35 m nach der Einfahrtweiche begann in Richtung Anilinfabrik die zweigleisige Gemeinschaftsstrecke mit der elektrischen Straßenbahn. Hier befindet sich heute die Straßenbahnhaltestelle „Hagellochstraße“ und die Helen-Keller-Straße. Das kurze Eigentrasse zur Oppauer Straße (heute Friedrich-Profit-Straße) ist seit einigen Jahren als Fußweg geöffnet.
M 1 : 2.000, 2 Zeichnungen: Günter König

Mitte: Der Lokalbahnzug nach Frankenthal macht Halt in Friesenheim. Er rangiert die Stückgutwagen auf das Ladegleis, um 1925, Foto: Slg. Historischer Verein Friesenheim

Unten: Vermutlich der Eröffnungszug nach Frankenthal im Bahnhof Friesenheim, 1890 war man noch stolz auf die Lokalbahn, Foto: Stadtarchiv Ludwigshafen

B) Verkaufswert der Lokalbahn

Dieser Wert ist bedingt durch den Wert des Materials (Oberbau, Betriebsmittel, Gebäude kommen nicht in Frage, da sie die Staatsbahn behalten will) und die Rentabilität des Betriebes. Über den ersteren ist schon einiges ... gesagt. Es ist danach zu berücksichtigen, welchen Wert das Material nicht für den Verkäufer hat, sondern für den Käufer, welchem die Verpflichtung zur Elektrifizierung obliegt. Daß Letztere z. Z. für eine solche Strecke von 42,36 km in den nächsten Jahren schon aus Materialmangel nicht möglich ist, wurde schon gesagt.

Der Oberbau ist nicht überall mehr gut, soweit es sich um Holzschwellen handelt. Für den elektr. Schnellbahnbetrieb müßten an vielen Stellen Zwangsschienen eingebaut werden bei Verwendung der Profilschienen der Lokalbahn, weil die leichteren Wagen aus dem schweren Oberbau leichter herauspringen würden bei der großen Geschwindigkeit.

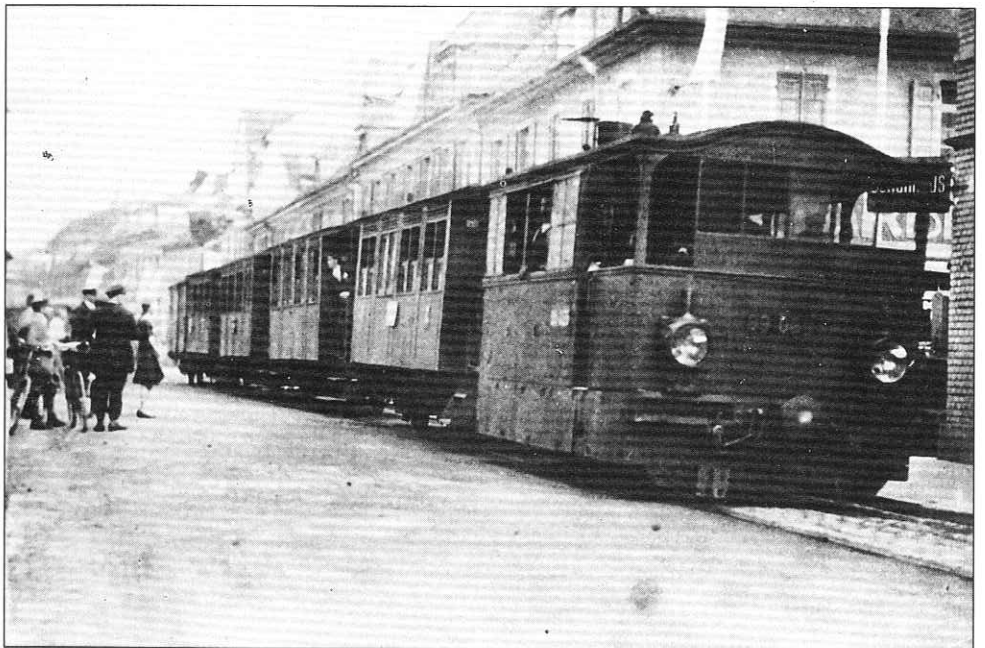
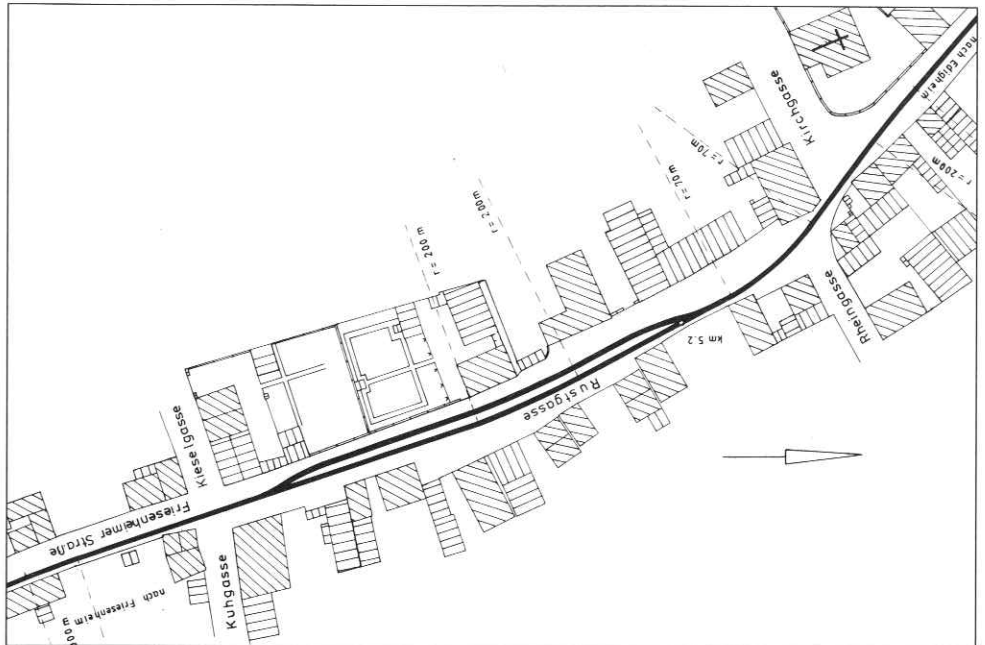
Es handelt sich nun bei der Lokalbahn um 42,36 km Gleis (ohne Spezialberücksichtigung der Bahnhöfe usw.), 13 Tenderlokomotiven, 94 Personen- und 124 Güterwagen. Der Gebrauchswert des Betriebsmaterials ist nicht bekannt, dürfte aber fast durchweg durch die Kriegsabnutzung und oberflächlichen Reparaturen wegen Rohstoffmangels stark herabgesetzt sein, zumal während der 5 Kriegsjahre kein Zuwachs erfolgt ist und nur im Laufe des Jahres 1913 6 Güterwagen dem Bestand neu angegliedert waren. Von den 42,36 km Gleis werden nur etwa 2,3 km von der Stadt. Straßenbahn mitbenutzt, rd. 40 km müßten also umgebaut werden. Folgende Zahlen können und sollen auf irgendwelche Genauigkeit keinen Anspruch machen (sie sind ja Gegenstand der Diskussion), sie sollen aber ein ungefähres Bild ergeben.

1 Der Wert des Oberbaues:

Die 40 km liegendes Gleis mögen einen Wert für der Erwerber darstellen von rd. 1.000.000 M (25 M/m). 40 km Oberbau abreißen und an die neuen Baustellen transportieren wird auf 480.000 M zu veranschlagen sein (12 M/m).

Es bliebe demnach ein Wert von $1.000.000 M$
 $- 480.000 M$
 520.000 M

Hierzu kämen 2,3 km liegenbleibendes Gleis mit $2,3 \times 25.000 = 57.500 M$
 Dieses Gleis nachzubessern, zu richten und zu ändern wird auf $- 12.500 M$ geschätzt. Zusammen 565.000 M



Oben: Bf Oppau, 1890. Die Bebauung östlich wuchs bis 1900 näher an die Lokalbahn heran. Vermutlich 1912 wurde das Kreuzungsgleis aufgegeben. M 1 : 2.000, Zch: Günter König

Mitte: Lok 99 089 mit Zug Richtung Ludwigshafen in Oppau, nach 1920

Unten: Zug gezogen von Lok 99 101 von Ludwigshafen nach Frankenthal in Oppau, 10. 8. 1927

2 Fotos: Stadtarchiv Ludwigshafen

II. Der Wert der Betriebsmaterialien:

An solchen kommen in Frage 13 Lokomotiven, 94 Personen-, 124 Güterwagen. Die Wagen zu 20.000 M/St., die Lokomotiven zu 40.000 M/St. gerechnet erbe 4.780.000 M. Diese Summe dürfte aber wohl auf die Hälfte für den Käufer herabsinken, weil für die Lokomotiven und den größten Teil der Güterwagen (vielleicht 90 Stück) nur Altmaterialwert in Frage kommt (sie würden vielleicht am besten an die Fabrik verkauft werden, welche die Motorwagen und Anhänger liefert!), der Rest der Güterwagen und die Personenwagen umgebaut werden müßten. Es käme also in Frage eine Summe von 2.440.000 M

III. Der Wert der Betriebseinrichtungen, welche die Staatsbahn nur zum Teil abtritt, sei auf 295.000 M geschätzt. Unterlagen sind hierfür nicht vorhanden. Insgesamt ergibt sich also ein Objekt von 3.300.000 M

IV. Welche Leistungen obliegen demgegenüber dem Käufer und welche Vorteile hat die Staatsbahn?

Der Käufer hat für die obliegende Verpflichtung der Elektrifizierung einen umso höheren Betrag aufzuwenden, je eher diese erfolgen muß. Es sind voraussichtlich 41 km mit elektr. Oberleitung zu versehen. Hierfür wäre unter den jetzigen Verhältnissen eine Summe von 1.100.000 M aufzuwenden, wozu für Betriebsbahnhöfe, Werkstätten, Wagenhallen usw., ferner Ausbau vorhandener Einrichtungen rd. 2.000.000 M hinzukämen, also zus. rd. 3 Millionen Mark ohne die Fahrwagen. Demgegenüber tritt als Vorteil lediglich die unbedingt nötige Fahrpreiserhöhung, deren Gewinne aber durch die Unrentabilität einzelner Teilstrecken voraussichtlich stark eingeschränkt wird.

V. Rentabilität der Bahn

Die Staatsbahn berechnet die Rentabilität der Lokalbahn getrennt nach den Strecken Ludwigshafen – Großkarlbach und Ludwigshafen – Meckenheim. Die Verkehrs- Betriebsverhältnisse der Lokalbahn der Jahre 1913 – 1915 (also 1 fi Friedens- und 1 fi Kriegsjahre zeigen folgendes Bild:

	Betr.ergebnis	je km	Einn/Kost.
Ludwigshafen – Großkarlbach			
1913	- 4.091,62 M	- 174 M	- 2,40 %
1914	-12.763,80 M	- 542 M	- 7,84 %
1915	- 8.369,93 M	- 356 M	- 5,20 %
Ludwigshafen – Meckenheim			
1913	32.895,40 M	1.746 M	14,5 %
1914	5.067,73 M	296 M	2,41 %
1915	- 8.607,86 M	- 456 M	- 4,43 %
Personal:			
1913			88 Mann
1914			91 Mann
1915			80 Mann

Während also die Strecke Ludwigshafen – Großkarlbach schon in der Friedenszeit unrentabel war, hat auch die Strecke Ludwigshafen – Meckenheim im ersten Kriegsjahr an Rentabilität abgenommen, um im zweiten Kriegsjahr ganz außerordentlich unrentabel zu werden. Es ist anzunehmen, daß in den späteren Kriegsjahren bis zur Jetztzeit die Unrentabilität beider Linien in starkem Maße gestiegen ist. Die Unterschiede in der Stärke des Personals sind durch die Kriegsverhältnisse bedingt. Man kann annehmen, daß der Zustand des Jahres 1913 im Bestande wieder erreicht ist. Mit dem Abstoßen der Lokalbahn dürfte die Eisenbahndirektion aber auch eine Ersparnis an Personal erzielen. Durch Vereinfachung des Dienstbetriebes.

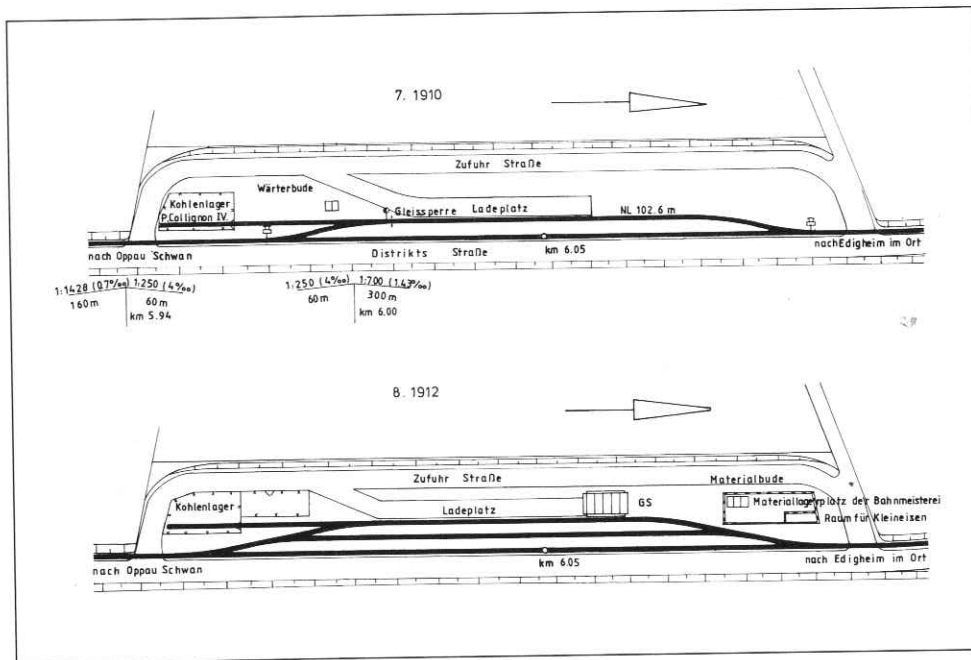
VI. Bilanz aus I bis V

Der Wert der Bahn für den Käufer setzt sich aus den Ziffern zu I bis III zusammen und beträgt 3.300.000 M.

Der infolge der Verpflichtung der Elektrifizierung der ganzen Strecke sich ergebende Kostenaufwand beträgt ohne Kosten für das Wagenmaterial, welches vorläufig unberücksichtigt bleiben soll, allein 3.000.000 M.

Die sichere Vorteile der Staatsbahn sind: Abstoßen eines unrentablen Betriebes (damit Ersparnis der Jahreszuschüsse (i. Jahre 1915 rd. 5 % der Einnahmen) und an Ersparnis an Personal), Erleichterung des Hauptbahnverkehrs durch Fortfall der schienenungleichen Kreuzungen und Vereinfachung des Dienststellenbetriebes sowie Beseitigung eines an drohenden Unfällen und damit an Entschädigungsverpflichtungen reichen Bahnbetriebes, ferner Beibehaltung des Güterverkehrs infolge des Verbotes der Güterbeförderung durch die elektrische Bahn. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr der Lokalbahn betrügen nämlich 45 % der Gesamteinnahmen in Friedenszeiten.

Die Vorteile des Käufers sind zum größten Teil unsichere und stellen ein erhebliches Risiko dar.



Oben: Güterbahnhof Oppau-Edigheim Juli 1910 und Aug. 1912, M 1 : 2.000, 2 Zeichnungen: Günter König

Unten: Einen einladenden Eindruck machte der selbe Bahnhof um 1925 nicht mehr. Der Zug fährt in Richtung Ludwigshafen.

2 Fotos: Stadarchiv Ludwigshafen

Außer der idealen Seite der Entfernung der unangenehmen Lokalbahn aus dem Straßenbild Ludwigshafens kämen die besseren Verkehrsverbindungen der Gemeinden mit Ludwigshafen und die Einnahmen aus erhöhtem Fahrpreis in Frage, sowie die Erwartung der wachsenden Benutzung der Bahn durch den Aufschwung des Industriegebietes.

Als wichtiger Teil der Übernahme eines Risikos muß natürlich die Übergabe der Lokalbahn an den Verband der interessierten Städte und Gemeinden angesehen werden, nicht an eine Privatgesellschaft.

C) Forderungen an die Staatsbahn beim Ankauf

Die Bilanz ... beweist, daß die aus der Forderung baldiger Elektrifizierung der Lokalbahn dem Käufer erwachsenden Kosten weit höhere werden, als der Verkaufswert der gesamten Bahn beträgt, wenn eine Elektrifizierung unter den heutigen Umständen erfolgen müßte. Denn in der Summe von 3.000.000 M sind nicht die Kosten für die Motorwagen mit Anhängern enthalten und nicht die Tatsache berücksichtigt, daß im Verhältnis zum Bauaufwande die Außenstrecken Frankenthal – Großkarlbach und Mundenheim – Meckenheim noch für längere Zeit unrentabel bleiben werden. Von kaufmännischem Gesichtspunkte aus wäre die Lokalbahn zur Zeit zu verwerfen.

In folgendem sollen kurz die Forderungen zusammengestellt werden, welche m. E. der Käufer beim Ankauf der an die Staatseisenbahnverwaltung stellen müßte. Es sind dies:

1. Festsetzung reichlicher Fristen für die Elektrifizierung
2. Sofortige kostenlose Überlassung der Teilstrecke der Lokalbahn vom Rangierbahnhof Mundenheim bis Ludwigshafen-Anilinfabrik unter Einstellung des Betriebes innerhalb der Stadt Ludwigshafen und Erlaubnis des Abbaues nach Bedarf. Das Reststück bis Oppau müßte sofort nach Fertigstellung der Strecke überlassen werden. Von Oppau aus müßte bis Frankenthal der Dampfbetrieb mit ev. verringertem Fahrplan so lange aufrecht erhalten werden, bis diese Strecke fertiggestellt werden kann.
3. Für den Ankauf der Außenstrecken der Lokalbahn wurden die Bedingungen festgelegt, wobei der Zweckverband sich verpflichtet, innerhalb einer bestimmten Zeit die Bahn anzukaufen.
4. Auf der Lokalbahn ruhende Verpflichtungen, wie der Gleisanschluß für eine Kohlenhandlung in Oppau löst die Staatsbahnverwaltung ab oder rechnet die Entschädigung auf die Gesamtankaufkosten an. Die Anschlußgleise müssen in den Besitz des Käufers übergehen mit Abbaurechtigung.
5. Die Staatseisenbahnverwaltung beteiligt sich zu 1/3 an den Kosten der Unterführung Frankenthaler zur Humboldt- bzw. Industriestraße und an einer noch vorzusehenden Unterführung beim Bahnhof Mundenheim. Beide Unterführungen sind notwendig als Ersatz für die fortfallenden schienengleichen Kreuzungen in Mundenheim und Ludwigshafen. Die Kosten für die Unterführung in Edigheim wird wohl der Zweckverband ganz übernehmen müssen als Anteil am Kaufpreis der Lokalbahn durch Ludwigshafen. Letztere schätze ich ohne Erdarbeiten auf 150 – 200.000 Mark unter heutigen Umständen.

Oben: Die Haltestelle Edigheim befand sich 1890 in unmittelbarer Nähe der Katholischen Kirche (heute in etwa Ecke Oppauer Straße/ Bürgermeister-Fries-Straße). Die gesamte Ortsdurchfahrt war 1890 gut 400 m, bei Einstellung der Strecke mehr als doppelt so lang. M 1 : 2.000, Zeichnung: Günter König

Unten: Lok 99 101 steht mit Personenzug nach Frankenthal im Bf Oppau-Edigheim, um 1928, Foto: Stadtarchiv Ludwigshafen

thaler zur Humboldt- bzw. Industriestraße und an einer noch vorzusehenden Unterführung beim Bahnhof Mundenheim. Beide Unterführungen sind notwendig als Ersatz für die fortfallenden schienengleichen Kreuzungen in Mundenheim und Ludwigshafen. Die Kosten für die Unterführung in Edigheim wird wohl der Zweckverband ganz übernehmen müssen als Anteil am Kaufpreis der Lokalbahn durch Ludwigshafen. Letztere schätze ich ohne Erdarbeiten auf 150 – 200.000 Mark unter heutigen Umständen.

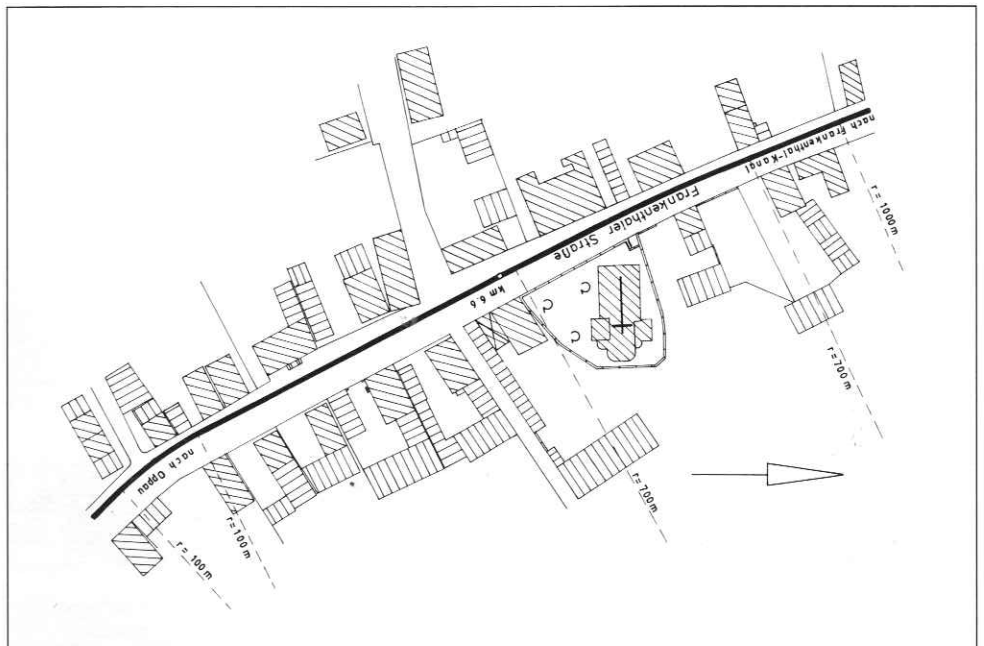
6. Die Staatseisenbahn tritt an der Friesenheimer Straße Gelände zur Verbreiterung dieser Straße zwecks Aufnahme der elektrischen Bahn ab bis zu einem Umfange, welcher dem Bahnkörper der in den Gütergleisanlagen liegenden Lokalbahnstrecke entspricht.

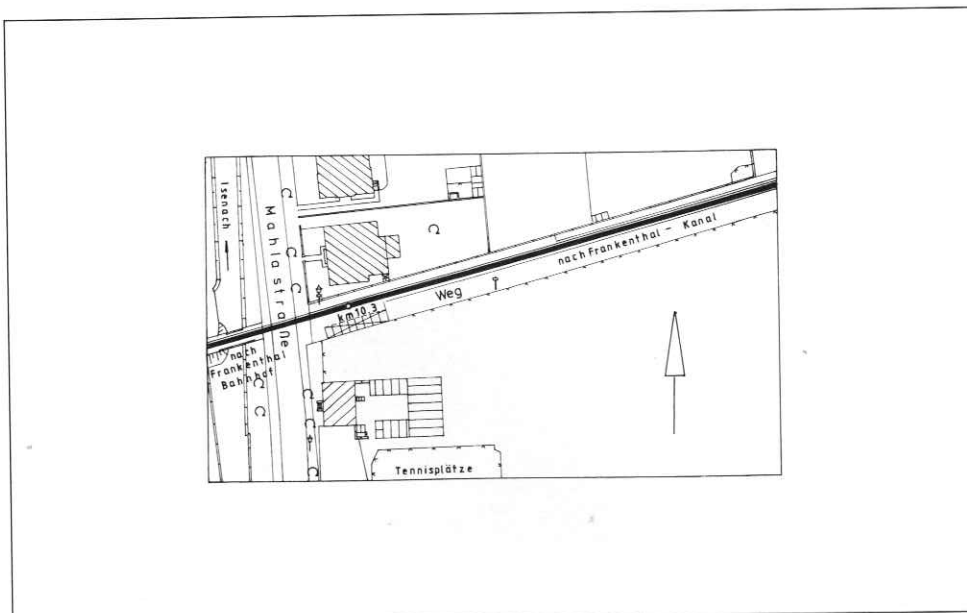
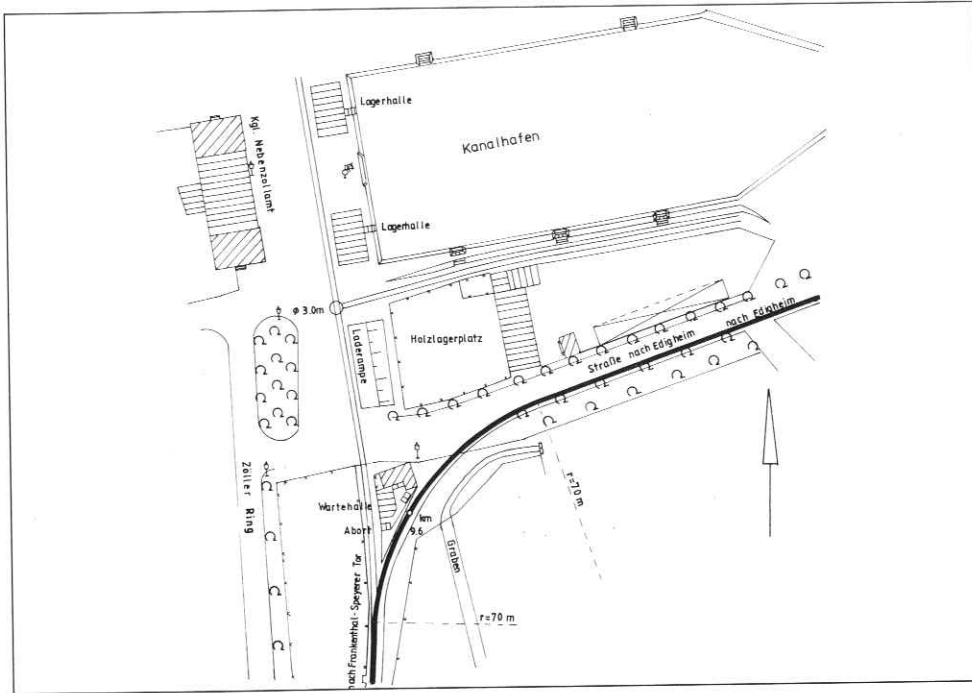
Ferner werden vorübergehend kostenlos oder zu geringem Pachtpreise Lagerplätze und Schuppen der Lokalbahn an zu vereinbarenden Stellen überlassen zur Aufstapelung der abgebauten Gleismaterialien."

Der Gutachter hat somit das Angebot der Staatsbahn kritisch geprüft und ist z. T. zu völlig anderen Ergebnissen gekommen, die er ausführlich begründet. Dennoch beurteilt er im Oktober 1919 den Wert der Bahn dreimal so hoch, wie der Verkäufer ein Jahr zuvor. Daran ist die Inflation zu erkennen, die beginnend im Ersten Weltkrieg 1923 ihren Höhepunkt erreichte.

Nach den noch vorhandenen Kostenvoranschlägen sollten für den elektrischen Betrieb 5 Triebwagen, 25 Personenwagen und 3 elektrische Lokomotiven beschafft werden. Bei der Schlußbesprechung am 25. 3. 1920 bot der Staat nun die gesamte Lokalbahn zum Kauf an mit Ausnahme lediglich von 2 Lokomotiven (eine ältere und eine neuere), 8 offenen und 2 gedeckten Güterwagen, 1 PwPost und 4 Personenwagen. Der Kaufpreis sollte 1.000.000 M betragen zahlbar in 3 Raten.

Diese Idee scheint bei der Stadt auf fruchtbaren Boden gefallen zu sein. Wieso die umfangreichen Pläne nicht greifen konnten, ist noch unbekannt. Ludwigshafener Generalanzeiger, 3. 4. 1920 (19):





„Ein vorderpfälzisches Kleinbahnnetz, von Stadtbaurat Sternlieb, Ludwigshafen a. Rh.

Das Stadterweiterungsbüro für das Industriegebiet Ludwigshafen-Frankenthal tritt ... mit einem großen Projekt vor die Öffentlichkeit, ... die Umwandlung der Lokalbahn Ludwigshafen – Meckenheim und Ludwigshafen – Großkarlbach in elektrischen Betrieb, sowie den Ausbau dieser Linien zu einem fest gefügten, in sich geschlossenen Bahnnetz ... Die beteiligten Gemeinden haben ... grundsätzlich dem Projekt zugestimmt, und die Eisenbahnverwaltung hat ... eine Vereinbarung über den Verkauf dieser ... Lokalbahnen bereits getroffen. ...

Das vom Rhein im Osten, dem Haardtgebirge im Westen, der Landesgrenze im Norden und der Eisenbahnlinie Speyer – Schifferstadt – Neustadt im Süden begrenzte Gebiet ist zwar von Haupt-, Neben- und einer elektrischen Bahn durchquert; es fehlt jedoch eine einheitliche Führung, um den lokalen Verkehrsbedürfnissen dieses Gebietes in jeder Hinsicht gerecht zu werden. Es ist daher beabsichtigt, eine Gesellschaft auf rein kommunaler Grundlage zu bilden, deren Aufgabe es sein soll, durch Erbauung elektrischer schmalspuriger Neben- und Kleinbahnen unter Einbeziehung der staatlichen ... Lokalbahnen Ludwigshafen – Meckenheim und ... – Großkarlbach sowie unter Errichtung eines Gemeinschaftsbetriebs mit der Rhein – Haardtbahn ... allen Anforderungen gerecht zu werden.

Die Gesellschaft beabsichtigt, demnächst die Strecke von Ludwigshafen Lokalbahnhof bis zum Oppauer Werk der Badischen Anilin- und Soda-Fabrik auf längere Strecken auf eigenem Bahnkörper zu erbauen. In zweiter Linie soll ... die Strecke Mundenheim – Meckenheim in elektrischen Betrieb umgewandelt werden. Je nach der wirtschaftlichen Lage soll vorher oder nachher die Strecke Oppauer Werk zum Hauptbahnhof Frankenthal gebaut und hier anschließend die Außenlinie Frankenthal – Großkarlbach in elektrischen Betrieb umgewandelt werden. Möglichst gleichzeitig mit der Umwandlung der Außenlinien sollen elektrische Kleinbahnen erbaut werden von Meckenheim nach Deidesheim, von Oggersheim über Studernheim nach Frankenthal, von Neustadt nach Bad Dürkheim, von Bad Dürkheim über Kleinkarlbach nach Grünstadt, von Dirmstein über Obersülzen nach Grünstadt und von Rheingönheim nach Speyer.

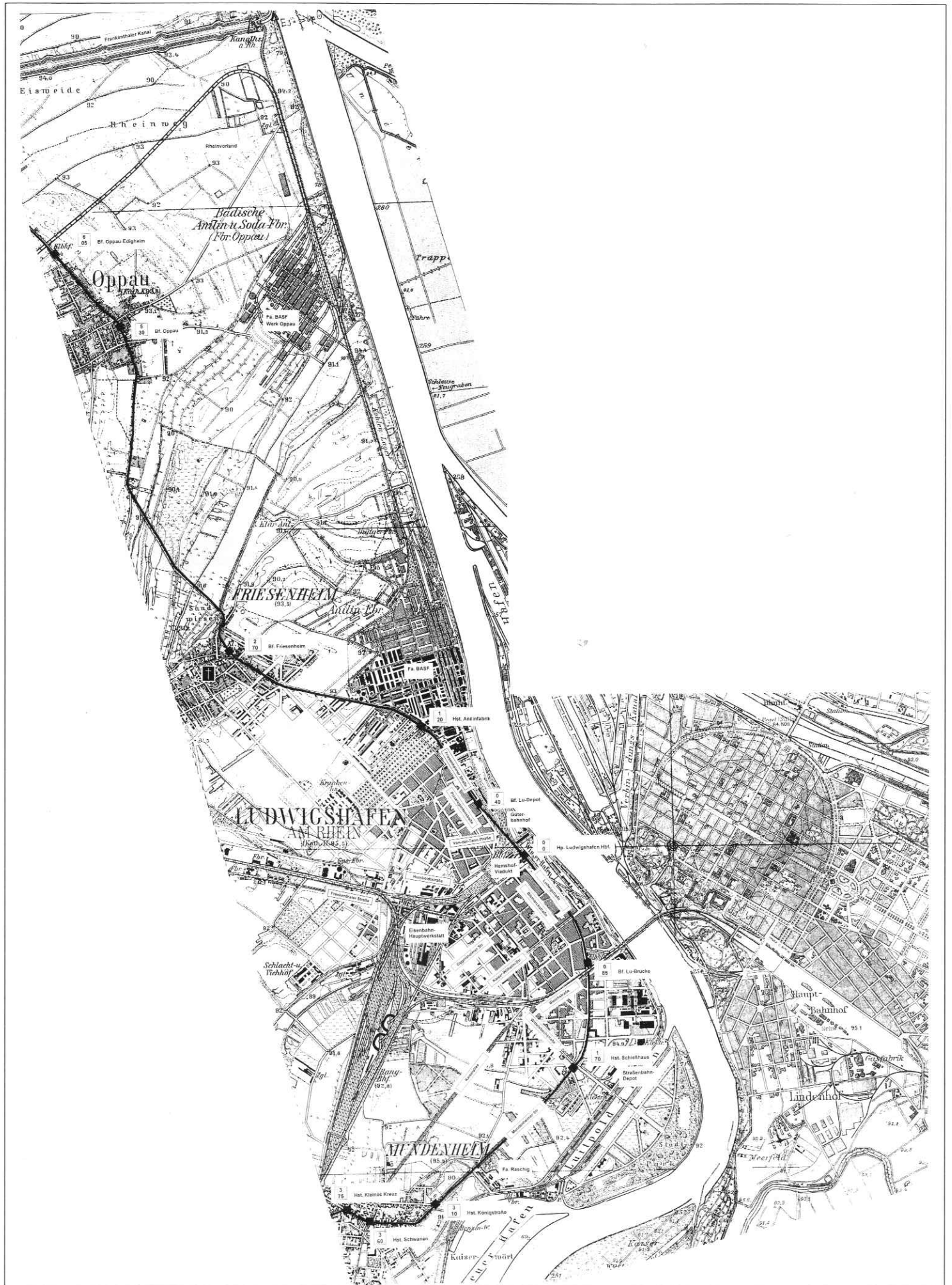
Oben: Am Haltepunkt Frankenthal-Kanal, später auch Frankenthal Ostbahnhof genannt, begann das 1,5 km lange Dreischienengleis zum Bahnhof Frankenthal, 1906.

Mitte: Personenzug nach Frankenthal am Haltepunkt Frankenthal Kanal zwischen 1928 und 1930. Die Lok trägt noch Petroleumlaternen und die Wagen schon 3.-Klasse-Schilder. Foto: Stadtarchiv Frankenthal

Unten: Am Haltepunkt Frankenthal Speyerer Tor gab es eine 16,6 x 2,8 m große Wartehalle. Die ganze Haltestelle lag am Dreischienengleis der Kanalbahn, 1906.

M 1 : 2.000, 2 Zeichnungen: Günter König.

Nächste Seite: Streckenführung der Lokalbahn durch das Ludwigshafener Stadtgebiet und Erschließung durch Straßenbahnen, zusammengesetzter und ergänzter Stadtplan, 1929



Bis auf die Strecke Neustadt – Deidesheim besteht Aussicht, daß alle in Betracht kommenden Gemeinden, das vorstehende Bauprogramm sowohl im eigenen Interesse als auch im Interesse des Ganzen annehmen werden. Die Stadt Neustadt hat erklärt, daß sie an diesem Unternehmen vorerst kein Interesse habe, da es ihr nennenswerte Vorteile gegenüber einem Projekt, das sie bereits früher schon mit der deutschen Eisenbahngesellschaft in Frankfurt a. M. vereinbart habe, nicht biete. (Dabei ging es um den Bau der Pfälzer Oberlandbahn Neustadt – Landau, d. Aut.) Die Stadt Neustadt will deswegen hier eine abwartende Haltung einnehmen, jedoch die schwierigen Verhandlungen in keiner Weise stören. Es werden aber jetzt schon aus Neustadter Kreisen Stimmen laut, die sich diese Ansicht der Stadtverwaltung nicht zu eigen machen wollen, so daß die begründete Aussicht besteht, daß auch die Stadt Neustadt dem Gesamtunternehmen letzten Endes beitreten wird.

Wenn der Ausbau der Strecke Ludwigshafen Lokalbahn – Oppauer Werk in erster Linie genannt wird, so geschieht dies deswegen, weil die Durchführung dieser Bahnlinie von der Direktion der Badischen Anilin- und Soda-Fabrik schon vor Jahresfrist angeregt wurde und weil sich dieses Unternehmen bereit erklärt hat, an den Baukosten ... sich zu beteiligen. Die Arbeiten für diese Strecke

sollen daher schon in den nächsten Wochen trotz der herrschenden Schwierigkeiten in der Beschaffung des erforderlichen Bau- und Betriebsmaterials in Angriff genommen werden. Die Lokalbahn mit Dampftrieb würde dann aus dem Weichbild der Stadt Ludwigshafen, soweit es sich um den nördlichen Teil – angefangen am Lokalbahn – handelt, verschwinden.

Wie schon eingangs erwähnt, handelt es sich um ein rein kommunales Unternehmen, an dem die Städte Ludwigshafen, Frankenthal, Speyer, Bad Dürkheim, Grünstadt, Deidesheim, sowie die Gemeinden Oppau, Meckenheim, Mutterstadt u. a. mehr beteiligt sind. Die Gemeinnützigkeit des Unternehmens soll dadurch zum Ausdruck gebracht werden, daß das Gründungskapital unter Ausschluß privater Institute nur durch die Gemeinden selbst aufgebracht und gering verzinst werden soll. Die Rhein – Haardtbahn Gesellschaft will ja auch aufgrund eines Vertrages den Betrieb des ganzen Netzes übernehmen.

So ist hier in der Zeit von Deutschlands tiefster Erniedrigung ohne Zwang ein gemeinnütziges Werk entstanden, das den einzelnen Gemeinden und ihren Bewohnern und mithin dem ganzen Gebiete der nördlichen Vorderpfalz zum Segen gereichen möge.“

Die Verkaufsverhandlungen zogen sich noch über Jahre bis 1929 fruchtlos hin. Auch seinerzeit verbreiteten Politiker viel heiße Luft, und mit den Leistungen sah es angesichts leerer Kassen ebenfalls mau aus. Parallelen zu heute sind nicht zu übersehen. Auch der erneute Eigentümerwechsel der Lokalbahn – der Bayerische Staat trat zum 1. 4. 1920 seine Bahnen an das Deutsche Reich ab – machte die Verhandlungen sicher nicht einfacher.

Außerdem wurde die Verkehrsnachfrage unsicher. Denn seit dem Ersten Weltkrieg betrieb die BASF eigenen Personenverkehr auf Normalspur zwischen den Werken Ludwigshafen und Oppau. Dafür standen ihr zwei Lokomotiven, 51 Personenzüge (vornehmlich von der Lübeck-Büchener Eisenbahn) und 15 Güterwagen zur Verfügung. Die BASF verließ sich nicht auf die Lokalbahn und die spätere Straßenbahnen, sondern erwog zeitweise sogar, den Arbeiterverkehr auf dem Rhein mit einer Flotte von Personenschiffen zwischen dem Winterhafen am Ludwigshafener Hauptbahnhof und den Werksteilen aufzunehmen.

Fortsetzung mit Quellenangaben und Schluß in DME 3/99

Bericht über Lok V 29 952 in DME 4/99

Buchkurs

Wolfgang List, Gerhard Zieglängsberger

Arch. dt. Kl.- u. Privatb.: Sachsen-Anhalt

272 S., 20 x 22 cm, gebunden, 258 Abb., Transpress-Verlag, Postf. 103743, 70032 Stuttgart, ISBN 3-613-71087-0, 59 DM

Mit Erscheinen dieses Buches liegt die (einigermaßen) komplette Übersicht über deutsche Klein- und Privatbahnen vor. Im Westen sind es die „Wolffschen“ Bände, in der Mitte die vom Transpress-Verlag und im Osten die von Bufo, die geordnet nach Provinzen oder Bundesländern den Überblick vermitteln. 25 Jahre sind vom Erscheinen des ersten bis zum nunmehr letzten Band verstrichen, und ohne die Auflösung des ehemaligen Ostblocks wäre die Komplettierung wohl nicht möglich geworden. Auch wenn die Bücher die jeweiligen Bahnen nicht mit einer einheitlichen Systematik behandeln (können), trotz mancher Überschneidung (z. B. Vorpommern) regionaler Lücken (z. B. Nordschleswig), inhaltlicher Desiderata (z. B. straßenbahnähnliche Kleinbahnen wie Hamburger Walddörferbahn, Aachener Kleinbahn u. v. a.) sowie dem Fehlen der Neugründungen der letzten Jahre (von Usedomer Bäderbahn über Pfalzbahn bis zur Bodensee-Oberschwaben Bahn) ist dieses Gesamtwerk beachtlich.

Nun zum vorgestellten Buch: Das Gebiet des heutigen Bundeslandes Sachsen-Anhalt wurde zwar von 34 Kleinbahnen erschlossen, die jedoch ein relativ einheitliches Bild abgeben: In der Altmark überwogen die regelspurigen ländlichen Bimmelbahnen, im Harz die meterspurigen Privatbahnen und im Südosten die von Industrieanschlüssen und starkem Güterverkehr geprägten Unternehmen. Knapp die Hälfte der Bahnen wurden vom Provinzialverband und der Anhaltischen Landes-Eisenbahngesellschaft betrieben, was ebenfalls das Bild vereinheitlicht. Diese Betreiber sowie die private ADEG stellt das Buch neben den einzelnen Bahnen auch vor. Der Text beschreibt die jeweilige Bahngeschichte erfreulich ausführlich, und es gibt auch stets Triebfahrzeuglisten. Neben einigen eher schematischen Bahnhofsplänen und nur z. T. vorhandenen Streckenschemen ist auch die Fotoillustration eher sparsam. Dies fällt umso mehr auf, als sehr viele Fotos die heute noch vorhandenen Gebäude (häufig ohne Gleise) zeigen. Nichts gegen diese Fotos, sie sind motivisch interessant und sehr gut gedruckt, doch gibt es zu jeder Bahn im Mittel nur etwa drei bis vier Betriebsfotos zu sehen. Lobenswert ist, daß auf ein Auffüllen mit neuzeitlichen Fotos der Harzer Bahnen in Anbetracht des bereits bestehenden Angebots verzichtet wurde. Alles in allem ein wichtiges Nachschlagewerk für Kleinbahnfreunde, in dem es sich aber auch gemächlich schmökern läßt. Ein Buch für DME-Leser. wb

Bernhard Uttenweiler

's Ettenheimer Bähnle

212 S., 21 x 27 cm, viele Abb., Historischer Verein Ettenheim 1992, Historischer Verein Ettenheim, Sonnenberg 14, 77955 Ettenheim, DM 30,00 + Versandkosten

Die Lokalbahn Rhein – Ettenheimmünster ist manchem Kleinbahnfreund kaum mehr als ein vager Begriff. Wen wundert, wurde diese 1893 eröffnete, einige Kilometer südlich von Lahr gelegene und 16 km lange Meterspurbahn doch schon 1922 zur Hälfte stillgelegt und zur anderen Hälfte in Normalspur neu gebaut; 1966 segnete sie schließlich vollends das Zeitliche. Über solch eine Bahn eine umfangreiche Monographie zu verfassen, ist eine Leistung, die meist örtlichen Heimatkundlern vorbehalten bleibt, die sich über einen langen Zeitraum hinweg mit lokalen Quellen befassen können.

Der Autor schreibt im Vorwort, daß er auf reiches Quellenmaterial zurückgreifen konnte: ein Glücksfall also. Und er hat etwas daraus gemacht, wenngleich wir keine der gewohnten Fahrzeuglisten und -zeichnungen vorfinden. Daß das Buch nicht für Eisenbahnfreunde, sondern für heimatgeschichtlich Interessierte geschrieben wurde, erwähnt er ehrlicherweise. Man merkt es manchem Ausdruck und mancher Formulierung an. Doch wird dieser Mangel gar nicht als solcher empfunden, da die übrigen Qualitäten des Werkes ihn mehr als kompensieren. Alle Phasen der Bahngeschichte werden ausführlich beschrieben, wobei allerdings, das ist verbreitet und entspricht meist auch der Quellenlage, die Vorgeschichte mit den üblichen Eisenbahnkomitees, Denkschriften, Querelen mit der Staatsbahn, Trassenvarianten und dergleichen mehr einen eigentlich ungebührlich großen Raum einnehmen. Der Autor konnte zudem – wie so oft – der Versuchung nicht widerstehen, auch umfangreiche Originaldokumente aus dieser Zeit im Faksimile wiederzugeben. Die Bedeutung dieser Dokumente wird ihrem Stellenwert für die eigentliche Bahngeschichte meist nicht gerecht, doch zum Ausgleich finden wir auch Faksimiles aus der Betriebsgeschichte in reicher Zahl, darunter eine Anzahl wunderschöner Gebäudezeichnungen. Nicht vergessen werden soll schließlich der Hinweis, daß der DEV mit dem Wagen 9 über ein Fahrzeug dieser Bahn verfügt, auch er (oder ein baugleiches Fahrzeug) findet sich mit einem schönen Foto im Buch – mit dunklen Fensterrahmen, übrigens.

Der Rezensent, seit vielen Jahren Museumsbahner, kommt bei manchen Details ins Sinnieren: beim Betrachten eines Galerie-PwPost etwa, der die Zierde einer jeder Meterspur-Sammlung wäre. Oder bei der Erkenntnis, daß so manche Kleinbahn

ein kürzeres Leben hatte als eine Museumsbahn im Jahre 1999 (wie im vorliegenden Fall beim Abschnitt Orschweier – Rhein). Oder daß vieles, was damals normal und üblich zu sein schien, heute völlig undenkbar und auch von einer Museumsbahn allenfalls als Inszenierung mit Dummies nachzustellen wäre (wie etwa die Szene mit 8 Staats- und Kleinbahnern in vollem Ornat und mit ebensolchen Biergläsern). Und was sollen wir davon halten, wenn wir lesen, daß die Schüler des Realprogymnasiums zur Eröffnung der Bahn im Jahre 1893 von der Betriebsleitung „mit Bier, Brot und Wurst aufs beste bewirtet“ wurden? Schüler – mit Bier?? Aufs beste, noch dazu von halboffizieller Seite??? Das sollte heute mal einer versuchen.

Trotz der kleinen Mängel, die für den Gesamteindruck, den der Leser von der Bahn erhält, ohne Belang sind, kann sich das Ergebnis der Bemühungen des Autors nicht nur sehen lassen, es setzt für Monographien der beschriebenen Art schlichtweg Maßstäbe. Ein fest und ordentlich gebundenes Buch mit stabilem Umschlag und Fadenheftung, untadelig gedruckt, in vernünftigem Deutsch geschrieben, mit überaus umfangreichem, durch Fußnotenverweise nachvollziehbarem Quellen- und zusätzlichem (!) Literaturverzeichnis, mit atmosphärisch dichten Schilderungen und viel „Drumherum“, mit herrlich anzusehenden Fotos, zu einem Preis, bei dem man an einen Druckfehler zu glauben geneigt ist: ein Traum von Kleinbahnbuch, jedem Museums-Eisenbahner wärmstens anempfohlen. Günther Steinhauer, Dortmund

Wolf-Dietger Machel (Hrsg.)

Neben- u. Schmalspurbahnen in Deutschland

22. Erg., 124 S., DIN-A 4, Loseblatt, GeraNova, 80632 München, 44,64 DM

Ratzeburger Kleinbahn, Wenigentaft-Oechsener Eisenbahn, Görlitzer Kreisbahn, die sächsische Schmalspurbahnstrecke Garschach – Lommatsch zwischen den Wilsdruffer und Mügelnener Netzen, drei bayerische Lokalbahnstrecken und -netze (Kellmünz – Babenhausen, Wolznach Bf. – Mainburg und Langenbach – Enzelhausen, Röttenbach – Scheidegg) sowie die Nebenbahnen Scharzfeld – St. Andreasberg West, Finnentrop – Wennemen, Züssow – Wolgast Hafen und Pünderich – Traben-Trarbach werden in der aktuellen Ergänzungslieferung in gewohnter Qualität behandelt. Viele sehr gut gedruckte Fotos, aber auch einige Gebäudezeichnungen und Bahnhofsgleispläne vermitteln viel Klein- und Nebenbahnatmosphäre. wb