

"Der Feurige Elias" im Historischen Rathaus



Als Kerweauftakt hatte der Historische Verein Mutterstadt wieder keine Mühen gescheut und eine sehenswerte Ausstellung auf die Beine gestellt. So eröffnete Vorsitzender Lutz Bauer am Kerwefreitag um 19.30 Uhr die diesjährige Ausstellung im Historischen Rathaus.

Zu bewundern gab es während der drei Kerwetage eine Ausstellung zur einstigen dampfbetriebenen Lokalbahn "Der Feurige Elias - Die Lokalbahn von Meckenheim bis Großkarlbach", die von 1885 bis 1955 auch durch Mutterstadt fuhr. In seiner Begrüßung dankte Herr Bauer vor allem den Damen und Herren des Förderkreises Museum Friesenheim e.V., ohne den die diesjährige Ausstellung nicht möglich gewesen wäre. In mühevoller, detektivischer Kleinarbeit hatte der Verein alles, was er über den "Feurigen Elias" finden konnte, gesammelt. Dabei ist eine Dokumentation in Wort und Bild herausgekommen, die sich sehen lassen kann. Die zahlreichen Bild- und Texttafeln bilden den geschichtlichen Verlauf der Lokalbahn, die technischen Datenblätter der Trambahnlokomotiven und Wagen sowie den Streckenverlauf ab. Dazu gibt es viele Bilder aus den einzelnen

Ortschaften, die zur Strecke der Lokalbahn gehörten. Darunter natürlich auch Mutterstadt. Zu sehen sind Bilder der Lokomotiven sowie der Mutterstadter Bahnhöfe mit Bildern der Plätze aus der heutigen Zeit zum Vergleich. Außerdem zu sehen sind Modell-Lokalbahnen Baujahr 1899 und 1923 sowie eine Modelleisenbahn, die durch den Raum fährt.



Lutz Bauer entführte die Gäste zu einer kleinen Reise in die Geschichte der Eisenbahn, die mit der Erfindung des Fliehkraftreglers 1787/88 des Schotten James Watt begann. Interessant war für die Anwesenden vor allem die Pfälzer Eisenbahngeschichte: Der Übersichtsplan der Rheinschanz-Bexbacher-Eisenbahn Ende der 1830er Jahre wurde am 11. Juni 1847 in die Tat umgesetzt. Die Strecke Rheinschanze-Neustadt wurde dem Verkehr übergeben und bereits wenige Jahre danach gehörte der Lokalbahnhof "Mutterstadt (im) Ort" zu den bedeutendsten der Pfalz. Auch der Plan, eine Eisenbahnlinie zu bauen, die Mutterstadt und die dahinter liegenden Gemeinden mit Ludwigshafen verbinden sollte, wurde anfangs der 1880er Jahre begrüßt. Zwei Bahnen führten ab Oktober 1890 von Ludwigshafen zur Dannstadter Höhe (Südstrecke) und von Ludwigshafen nach Karlsbach (Nordstrecke).

Zu Anfang bestanden die beiden Ludwigshafener Bahnen aus sieben Lokomotiven der Baureihe L1 mit insgesamt 30 Personenwagen. Aufgrund der Streckenverlängerung sowie des hohen Güter- und Fahrgastaufkommens waren bis 1913 insgesamt 13 Dampflokomotiven mit insgesamt 94 Personenwagen und 118 Gepäck- und Güterwagen auf den Strecken unterwegs. Zwischen 1923 und 1929 kamen noch drei weitere modernere Lokomotiven der Pfälzischen Baureihe Pts 3/3 H, 42 neue Personenwagen, zehn Gepäckwagen mit Postabteil und sechs gedeckte Güterwagen hinzu.

Alle Züge führten die 2. und 3. Klasse. Zudem gab es einen Wagen für Frauen und Wägen für Schüler. In einem Abteil standen im Jahr 1889 16 Sitz- und Stehplätze zur Verfügung. 1915 wurden etwa 1,2 Millionen Fahrgäste befördert, davon mehr als 1,17 Mio. im Arbeiter- und Schülerverkehr. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war das Personal nur durch Vorhänge vor der Witterung geschützt. Beleuchtet waren die Kastenloks mit Petroleumlampen, die man ab den 30er Jahren durch elektronische Lampen ersetzte. Die Loks erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern bei einer Leistung von 160 PS.

In Mutterstadt wurde im Jahre 1902 eine Ausweiche mit Empfangsgebäude, Güterschuppen und Abort eingerichtet. Das Dorf hatte zwei Haltestellen: Eine Station war im Ortsmittelpunkt, dort wo heute ein bekannter Drogeriemarkt steht sowie eine am Ortsrand. Letztere befand sich gegenüber der heutigen Blockfeldstraße. Diese war der eigentliche Güterbahnhof des Ortes. Fahrkarten wurden anfangs in einem Gasthaus verkauft, später übernahm diese Aufgabe das 1902 errichtete "Stations- und Wartehaus". Doch schon im Jahre 1902 leitete sich das Ende der Lokalbahn ein, als sich Ludwigshafen an das elektrische Straßenbahnnetz von Mannheim anschloss. Nach und nach wurde der Verkehr eingestellt und bis zum 24. Dezember 1955 schließlich gänzlich still gelegt und durch Busse ersetzt. Zum Abschluss der Eröffnung lud Herr Bauer zu einem kleinen Umtrunk und einem Rundgang durch die Ausstellung ein.

(Amtsblatt vom 26. August 2010)
(Text: Miriam Hauk, Bilder: Gerd Deffner)