

## 170 Jahre Pfälzische Ludwigsbahn



Im Rahmen seiner seit dem Jubiläumsjahr 2017 angebotenen Veranstaltungsreihe zur Mutterstadter Ortsgeschichte referierte der Eisenbahnhistoriker Werner Schreiner zu dem Thema „Pfälz. Ludwigsbahn und die Aspekte des Bahnbaus mit Bezug zu Mutterstadt“ im Historischen Rathaus. Schreiner ist anerkannter Schienenverkehrsexperte und war Mitbegründer des erfolgreichen reinland-pfalz-takt-verkehrs. In den Mittelpunkt seines Vortrages stellte der Referent die Frühzeit des Eisenbahnwesens in der Pfalz und mit ihr die Pfälzische Ludwigsbahn,

die am 25. August 2019 den 170. Geburtstag der Inbetriebnahme auf der gesamten Länge der Stammstrecke feiert. Wie Schreiner ausführte, tragen die Bahnidee und die Gründung einer Eisenbahngesellschaft im Bereich der Pfalz ein früheres Datum: 1838 bildete sich eine private Aktiengesellschaft zur Erbauung einer Eisenbahn von der Rheinschanze (Ludwigshafen) nach Bexbach, obwohl in einem ersten Entwurf von 1833 keine einzige linksrheinische Verbindung vorgesehen war. Die Initiatoren aus der Industrie setzten den Schwerpunkt eines Eisenbahnverkehrs naturgemäß auf den Güterverkehr, hauptsächlich zum Transport der Kohle. 1844 wurde die Gesellschaft in Pfälzische Ludwigsbahn umbenannt und am 11. Juni 1847 rollte der erste fahrplanmäßige Güterzug dann durch die Pfalz. Geplant und gebaut wurde sie von dem Eisenbahn-Pionier Paul Camille Denis, der sich mit den schwierigen geografischen Bedingungen für Verkehrswege in der Pfalz auseinandersetzen musste. Mutterstadt war ursprünglich in einem Gutachten von 1837 als möglicher Knotenpunkt für die Zusammenführung der Bahnstrecken in Ost-West- und Südrichtung (aus Lauterburg kommend) angedacht. Die Verhandlungen und Verzögerungen des Schienennetzes via Lauterburg führten aber dann mit zu dem negativen Ergebnis für einen bedeutenderen Bahnhof-Knotenpunkt in der südlichen Gemarkung Mutterstadts. So kam Mutterstadt nur zu einem rund 3,5 km vom Ort entfernten Hauptbahnanschluss. Obwohl vom Ort damals nur über unregelmäßige Kutschenverbindungen erreichbar, zählte man im Juli 1847 bereits 1.754 Reisende am Bahnhof Mutterstadt. Der Schwerpunkt lag aber naturgemäß beim Güterumschlag, u.a. durch die Zuckerrübentransporte.



Werner Schreiner verstand es, in seinem Vortrag auch die schwierigen politischen Verhältnisse in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit den damaligen verschiedensten Interessen Frankreichs, Bayerns und Preußens sowie die wirtschaftlichen Erwägungen für und wider eines Schienenverkehrs in die pfälzische Eisenbahngeschichte einzuflechten. Ab 1890 bekam dann Mutterstadt doch noch „seinen“ Bahnhof - nämlich den Lokalbahnstation für die bis 1955 durch den Ort führende Schmalspurbahn. Der Bahnhof an der Ludwigsbahn wurde dann sozusagen zum Mutterstadter Hauptbahnhof. Moderator Volker Schläfer hatte zur Themeneinführung darauf verwiesen, dass sowohl die Streckenführung der Ludwigsbahn am südlichen Gemarkungsbereich, der Bahnhof, obwohl er 90 Jahre

den Ortsnamen trug, nie wirklich der Bahnhof Mutterstadts werden konnte als auch die durch den Bahnanschluss begünstigte Entwicklung Limburgerhofs und Schifferstadts seit dieser Zeit immer noch Gesprächsstoff im Ort seien. Interessant auch der Hinweis, dass 1849, also vor jetzt 170 Jahren, demokratische Republikaner aus Mutterstadt, u.a. Dr. Franz Josef

Bohlig und Dr. Jakob Emmerich, in der Nähe des Bahnhofs Bahngleise zerstörten und damit versuchten, den Vormarsch der preußischen Truppen zu stoppen.

In der dem Referat folgenden Diskussion informierte Bürgermeister Hans-Dieter Schneider über aktuelle Überlegungen, das städtische Straßenbahnnetz möglicherweise über die Gartenstadt und Maudach nach Mutterstadt zu verlängern; dazu würden derzeit Gutachten und Machbarkeitsstudien erstellt.

*(Amtsblatt vom 06. Juni 2019)*