



Neustadter

Aktuelle Informationen der Freien Wählergruppe Neustadt/Weinstraße e. V.

Sonderausgabe September 1996



50 Jahre wurde sie alt ...

Das Ende der Bahnlinie durch das Gäu

Vor 40 Jahren kam das Aus

Idee und Text von Oskar Lichti, Lachen-Speyerdorf

Das „Pfefferminzbähnle“

Im letzten Jahrhundert wurde die Eisenbahn zum wichtigsten Verkehrs- und Transportmittel. Die Pferdekutsche war damit nicht ausgeschaltet, erst mit dem Auto wurde sie abgelöst. Im Jahre 1866 wurde der Bahnhof Neustadt in Dienst gestellt. Neustadt a.d. Weinstraße, damals noch Neustadt an der Haardt genannt, war ein Eisenbahnknotenpunkt: Von Ost nach West die Strecke von Ludwigshafen nach Kaiserslautern und von Süd nach Nord die Strecke Grünstadt - Bad Dürkheim - Landau und weiter nach Karlsruhe.

Schnellzüge sowie Durchgangszüge hielten in Neustadt an und über einen gut ausgeklügelten Fahrplan konnten mit Bummelzügen alle Dörfer im Umfeld erreicht werden.

Im Laufe der Jahre wurden Querverbindungen von der Haardt zum Rhein gebaut, wie zum Beispiel die „Zwiebelbahn“ von Landau nach Gernersheim, die schmalspurige Lokalbahn

genannt der „feurige Elias“ zwischen Meckenheim über Hochdorf, Dannstadter Höhe, Mutterstadt nach Ludwigshafen und natürlich unsere Gäubahn.

Die Gäubahn, auch „Pfefferminzbähnle“ genannt, erhielt ihren ehrenwerten Namen weil sie das Anbaugebiet der Pfefferminze, die Orte Gommersheim und Freisbach, durchquerte. Der Name „Duwaksbähnle“ wäre auch angebracht gewesen, denn immerhin fuhr unser Bähnle durch die Orte des Tabakanbaugebietes Geinsheim, Gommersheim, Weingarten, Schwegenheim, Harthausen und Dudenhofen.

In zwei Bauabschnitten wurde das Gäubähnle auf den Weg gebracht: Der erste Abschnitt von Geinsheim nach Speyer am 26. August 1905 und am 31. Oktober 1908 die Strecke von Neustadt nach Geinsheim.

Ein halbes Jahrhundert war das Bähnchen Bindeglied zwischen den Gemeinden Neustadt,



Das Pfefferminzbähnle bei einem Halt im Geinsheimer Bahnhof

Styning am 28. Oktober 1906

Lotradf.
mit

Lokalbefür Neustadt-Geinsheim,

Einigung der Gemeinderäte

Der Gemeinderat mit dem Rat

und dem Rat der Gemeindeverwaltung des H. Burg. Kreis.

in Bezug auf die Einigung des H. Landr.

am 28. und 29. Oktober 1906 über die

Einigung

~~Die Gemeinderäte sind dem Rat
in Bezug auf die Einigung des H. Landr.
am 28. und 29. Oktober 1906 über die
Einigung des H. Landr. am 28. und 29. Oktober 1906
über die Einigung des H. Landr. am 28. und 29. Oktober 1906~~

Der Rat der Gemeindeverwaltung des H. Burg. Kreis.
in Bezug auf die Einigung des H. Landr.
am 28. und 29. Oktober 1906 über die
Einigung des H. Landr. am 28. und 29. Oktober 1906
über die Einigung des H. Landr. am 28. und 29. Oktober 1906

Ausschnitt aus dem Protokoll des Geinsheimer Gemeinderates vom 28. Oktober 1906, in welcher „nach gehöriger Beratung“ über die Abgabe des zum Bahnbau notwendigen Bodens beschlossen wurde.

Lachen-Speyerdorf, Duttweiler, Geinsheim, Gommersheim, Freisbach, Weingarten, Schwenheim, Harthausen, Dudenhofen und Speyer. 29,1 Km Fahrstrecke durch das Gäu endeten am 02. Juni 1956 durch die Stilllegung. Die damalige Deutsche Bundesbahn konnte sich nicht entschließen verschiedene Übernahmeangebote privater Verkehrsunternehmen zu akzeptieren.

Der Gedanke, durch den fruchtbaren vorderpfälzischen Gau eine Bahnlinie zu bauen, ist schon 1873 aufgetaucht. Damals dachte man an eine

Direktverbindung von Speyer nach Neustadt. Noch mehr war man bemüht, das Projekt einer Eisenbahn von Neustadt nach Gommersheim zu realisieren, weil durch die Rheinbrücke ein rechtsrheinischer Anschluß ermöglicht worden wäre. Die kürzere Linie von Neustadt über Bruchsal nach München (über die Orte Geinsheim und Gommersheim) mußte aus Gründen der Tarifpolitik ungebaut bleiben.

Am 26. Januar 1892 erhielt Neustadt eine Projektkonzession für eine Linie nach Lingenfeld. Das ließ die Speyerer Stadtväter hellhörig wer-

den. Am 08. Februar des gleichen Jahres wurde ebenfalls um Genehmigung für die Herstellung eines Entwurfes nachgesucht. Dem Entwurf schloß sich Neustadt an und ließ zu dessen Gunsten das Projekt „Lingenfeld“ fallen. Am 28. Oktober 1896 regte das Speyerer Komitee in einem Brief an die Staatsregierung in München den Bau einer schmalspurigen Lokalbahn von Speyer nach Neustadt an, weil ein Postwagen die einzige Verbindung zwischen den beiden Städten darstellte. Unterstützung erhielt dieser Antrag vom Pfälzischen Regierungspräsidium.

Die Genehmigung zum Bau und Betrieb der Lokalbahn Speyer - Geinsheim als dem ersten Bauschnitt, wurde mit allerhöchster Konzessionsurkunde vom 02. Juli 1903 erteilt. Sofort begannen die Vermessungsarbeiten aufgrund der vorhandenen Pläne. Die Aktiengesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn, die Konzessionsnehmer war, mußte sich lange mit den Grundstückseigentümern auseinandersetzen. Daß dies nicht immer leicht war, kann man sich denken.

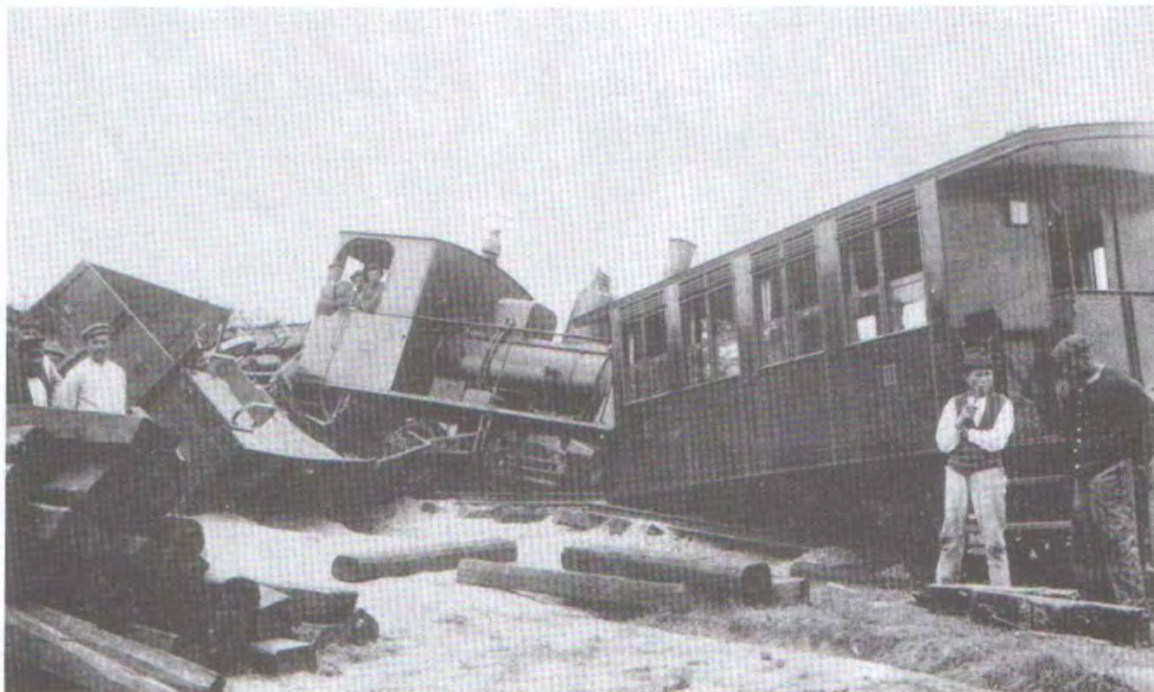
Eine Sonderstellung nahm die Gemeinde Dudenhofen ein, deren Bürger nicht bereit waren, die erforderlichen Grundstücksflächen abzutreten. Die Flächenabtretungen wurden schließlich gegen den Willen der Betroffenen im Wege der Zwangsenteignung durchgesetzt. Auch war der

Gemeinderat von Dudenhofen nicht bereit, die für die Einrichtung einer Haltestation im Spargeldorf geforderten 20.000 Reichsmark zu zahlen. So fuhren die Züge lange Jahre an diesem Ort ohne Halt vorbei. Erst ab 01. Januar 1919 konnten dort Güter verladen werden. Den Bau eines Bahnhofsgebäudes mußte Dudenhofen aus eigener Kasse bezahlen.

Am Samstag, den 26. August 1905, morgens um 4.15 Uhr ging die Eröffnung der Bahnstrecke in Geinsheim vonstatten. Mit einer Länge von 19,1 Km, die Spurweite war genau ein Meter, durchquerte das Bähnle die fünf Ortschaften und landete im Hauptbahnhof in Speyer. Dort war ein eigenes Betriebsgelände vorhanden mit einer Wohnung für den Bahnhofsvorsteher.

Zum Betrieb der Bahn verfügte die Bahngesellschaft damals über drei Lokomotiven, drei Post- und drei Gepäckwagen, drei Personenwagen mit Abteilen der zweiten und dritten Klasse und fünf Personenwagen der dritten Klasse. Für den Gütertransport waren vier gedeckte und vier geschlossene Güterwagen vorhanden, einem Paar Schemelwagen für Langholztransporte und zehn Rollschemel zur Beförderung von normalspurigen Wagen (geladen oder leer) die von der Vollbahn auf Stationen der Schmalspurbahn übergehen sollten.

Die Rückfahrkarte dritter Klasse von Speyer



Spektakuläre Unfälle gab es wenige. Bei dem im Bild gezeigten Unfall im Jahre 1905 soll ein Mann den Tod gefunden haben. 1919 entgleiste das Bähnchen bei Dudenhofen. Dabei stürzte ein Waggon in den Speyerbach.

nach Harthausen kostete 40 Pfennige, nach Schwegenheim 55 Pfennige. Nach Weingarten zahlte man 75 Pfennige, nach Freisbach 85 Pfennige und nach Gommersheim 90 Pfennige. Die Rückfahrkarte nach Geinsheim schließlich kostete eine Reichsmark.

Das Zugpersonal bestand aus dem Lokomotivführer, je einem Heizer, Zugführer und Wagenwärter. Mit Rücksicht darauf, daß der erste Zug der Strecke täglich in Geinsheim auf Fahrt ging, mußte das gesamte Personal seine Wohnung in Geinsheim nehmen.

Mittlerweile war der Streckenabschnitt Neustadt - Geinsheim im Bau. Ein Bautrupp aus Italien baute die Strecke. Senkungen wurden aufgeschüttet, über Bäche Brücken gebaut wie in den Schenkweisen und in den Langweisen. Eine große Erdbewegung war erforderlich am Duttweilerer Berg, ungefähr 300 m vor dem Bahnhof. Geinsheim wurde zur Kreuzungsstelle des einspurigen Bähnchens ausgebaut, mit Lokschruppen, Wasserkran und allem was zum Betrieb einer Eisenbahn dazugehörte.

In Neustadt wurden in der Zwischenzeit zahlreiche Überlegungen angestellt, wo man den Lokalbahnhof anlegen sollte. Schwierigstes Problem war dabei die Überquerung der Bahnlinie Neustadt - Landau, mit der eine Niveaureuzung nicht möglich war. Schließlich dachte man daran die Linie durch eine Überführung zu überschreiten und die Lokalbahn entlang der Landauer Straße zum Hauptbahnhof zu führen. Dort sollte in den Bahngärten (der heutigen ESSO-Tankstelle) der Lokalbahnhof errichtet werden. Die Schwierigkeit einer solchen Trassenführung lag jedoch in der Durchfahrt des Landauer Viaduktes, weshalb man auch beabsichtigte, den Güterverkehr vor dem Viadukt enden zu lassen. Alle diesbezüglich vorgesehenen Projekte scheiterten schließlich und der Lokalbahnhof wurde unverständlicherweise etwas unplatziert beim Schlachthof gebaut. Etwa 20 Minuten Fußweg zum Hauptbahnhof waren erforderlich, um Anschlußzüge zu erreichen.

Der Streckenabschnitt von Neustadt nach Geinsheim wurde am 31. Oktober 1908 feierlich eröffnet.

Der erste fahrplanmäßige Zug verließ Neustadt um 6.00 Uhr in der Frühe in Richtung Speyer. Ein weiterer folgte unter reger Anteilnahme der Bevölkerung um 10.00 Uhr.

Triumphbögen aus Tannengrün zierten die Bahnhöfe Lachen, Duttweiler und Geinsheim. Es war ein reines Dorffest, als der erste Zug in

Lachen eintraf, das halbe Dorf war am Bahnhof versammelt, stand Spalier und huldigte einer neuen Zeit.

Im Gäu versprach man sich durch die Bahn in erster Linie eine bessere wirtschaftliche Entwicklung, in Neustadt hoffte der Handel auf die Kunden aus den umliegenden Dörfern. Sie konnten von Lachen aus für 15 Pfennige und von Duttweiler aus für 30 Pfg in der III. Klasse per Bahn in die Stadt fahren.

Viel Arbeit hatten die Bahnhofsvorsteher: 365 Tage im Jahr, fast rund um die Uhr, war der Tagesablauf eines Bahnhofsvorstehers. Vom Frühzug bis zum Nachtzug mußte der Schalter besetzt sein. Er mußte den Bahnhof und die Toiletten warten, Stückgut und Versandgut annehmen und ausgeben, die Frachtbriefe ausstellen und die Frachten berechnen. Per Fahrrad wurden die „Avisé“ über angekommene Sendungen zugestellt.

In der heutigen Zeit ein undenkbarer Zustand.

In den folgenden Jahren leistete die Schmalspurbahn durch das Gäu der Bevölkerung gute Dienste.

Eine ganze Region lebte mit dem „Pfefferminzbähnle“: Arbeiter auf dem Weg in die Fabrik, Schüler zur Realschule oder Gymnasium. Privat zum Besuch bei Verwandten oder zu Behörden gängen, Notariat oder Finanzamt.

Die geregelte Postzustellung, die Versorgung mit Kohle, Torf, Düngemittel und Saatkartoffel sowie die Stückgutversorgung auf allen Bahnhöfen wurden vom Gäubähnle erledigt. Erwähnenswert sind hier noch die Zuckerrübentransporte in die nahegelegenen Zuckerfabriken.

Im „Stationsverzeichnis der Eisenbahnen Europas“, Ausgabe 1926, wird das Gäubähnchen wie folgt beschrieben:

Speyer Lb. - Neustadt (Haardt). Lb.

(Nebenb. Spurweite 1m) Achsdruck 12,5 t

●Speyer Lb. <i>PH</i> (Milchverk.)	km 0,0
Dudenhofen (Pfalz) <i>PHp</i>	2,8
●Harthausen	7,0
●Schwegenheim	9,7
●Weingarten (Pfalz)	13,2
●Freisbach	15,0
●Gommersheim	17,0
●Geinsheim	18,8
●Duttweiler (Pfalz) Kr (6 t)	21,8

(Fortsetzung auf Seite 8)



Freivermerk		Frachtbriefdoppel beantragt?	
Etwaige Angabe des Lieferwerts		in Buch- staben	
Verrechn. Karte Nr. 112		Nachnahme, Barvorschuß	
Benachrichtigt durch Fernspr., Post, Telegr., Boten oder bereitgestellt		Einzel- nach- weis	
am / / Std.		Gesamtbetrag in Buchstaben	
Lager-(Stand-)geldpflichtig		Bar- vorschuß	
ab / / Std.		Nachnahme nach Eingang	
Berechnung		Rechnung	
Ab- gerundetes Gewicht kg	Tarif- klasse	Frachttas für 100 kg	Vom Absender bezahlt
			Vom Empfänger zu erheben
			Gebühr für Angabe des Lieferwerts
			Nachnahme { Barvorschuß N. V. Nr. nach Eingang N. V. Nr.
			Nachnahmegebühr
			Fracht (bis 100) km
			F. V. Nr.
Stempel des Versandbahnhofs		Wegeitempel	
Stempel des Frachtbriefdoppel- Stempel oder B (Bescheinigungsbuch)		Stempel des Bestimmungsbahnhofs	
MITTENWALD		GEWOGEN MITTENWALD	

oder Gommersheim bringen. Ein Frachtbrief aus dem Jahre 1934 belegt die Beförderung eines leeren Weinfasses von der Gröblalm bei Mittenwald nach Altdorf (Rheinpfalz) abgefertigt nach „Station Duttweiler“. Als Frachtkosten wurden insgesamt 1,70 RM (!) berechnet. Für die Benachrichtigung des Empfängers mußten zusätzlich 6 Rpf. bezahlt werden.

(Fortsetzung von Seite 5)

●Lachen-Speyerdorf	25,4
●Neustadt (Haardt) Lb. H* (Wgl.)	29,1
●(Neustadt [Haardt] Hbf.)	—

Zeichenerklärung:

Die nachstehend erl. Zeichen und Abkürzungen sind bei den Stationen nur da hinzugefügt, wo die Station zum erstenmal vorkommt.

Lb = Lokalbahn

● vor dem Stationsnamen = Station, auf die das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet.

PH = Station oder Haltest., die dem Personen- Gepäck- und Expreßgutverkehr dient, (b. Gep..) bedeutet beschränkte Gepäckabfertigung

PHp = Station oder Haltest., die nur dem Personenverkehr dient (ohne Gepäck- und Expreßgutabfertigung)

Kr = Hebekran. Die Tragfähigkeit ist in () angegeben.

H* = Station oder Haltest., die dem Personen- (Gepäck- und Expreßgut-) und beschränkten Güterverkehr dient. Soweit bekannt, in () angegeben, worauf der Güterverkehr beschränkt ist.

Die Inbetriebnahme des Gäubähnels bedeutete aber auch das Ende der Postkutschenzeit. Dreimal am Tag war ein Postwagen angekoppelt und mit einem Beamten besetzt. Die Postbeamten der angeschlossenen Gemeinden brachten ihre Post zur Bahn und holten mit einem abgedeckten Stoßkarren ihre Post ab.

Als im Jahre 1912 der Fluplatz in Lachen eingeweiht wurde und die dortigen Kasernen ihren eigenen Bahnanschluß erhielten, nahm die Bedeutung des Gäubähnels noch weiter zu.

Immer wieder wurde allerdings beklagt, daß der Lokalbahnnhof in Neustadt so weit ab vom Hauptbahnhof und vom Stadtzentrum liege. Von der Bevölkerung wurde wiederholt ein Ausbau der Linie zu einer Vollbahn gefordert, die dann in den Neustadter Bahnhof eingeführt werden könne; ein Projekt das bereits 1914 den Finanzausschuß des Bayerischen Landtages beschäftigte. Auch eine Elektrifizierung wurde angeregt.

Von einem Umbau zur Vollbahn versprach man sich vor allem eine Verbesserung des Güterverkehrs, der unter der Tatsache zu leiden hatte, daß normalspurige Güterwagen erst auf Rollschemel gesetzt werden mußten. Durch das Anhängen dieser Rollschemel mit den Güter-

wagen in den einzelnen Stationen ging immer viel Zeit verloren, der Fahrplan konnte so nicht eingehalten werden.

Aber alle Bemühungen um eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse wurden von der Bahnverwaltung mit dem Hinweis auf Unwirtschaftlichkeit, Betriebsschwierigkeiten in den Endbahnhöfen nach dem Ausbau der Bahn oder mit Tarifschwierigkeiten abgelehnt.

Während der letzten Kriegsjahre und der Nachkriegszeit erwarb sich das Bähnchen, damals auch „Hamsterbahn“ genannt, viele Verdienste bei der Aufrechterhaltung des Verkehrs, doch schon bald nahm man wieder an den Unzulänglichkeiten Anstoß.

Auf Anregung des Speyerer Bahnhofsvorstandes im Jahre 1949 trafen sich die Verantwortlichen in Speyer um über die Verkehrsbedienun- gung durch das „Pfefferminzbähnle“ zu diskutieren. Infolge der Kriegseinwirkung waren nämlich zu Beginn des Jahres 1949 nur noch zwei Züge einsatzfähig. Im Ausbesserungswerk Ludwigshafen konnten monatlich zwei Wagen wiederhergestellt werden. So sollte der Fahrplan hauptsächlich auf den Berufsverkehr zugeschnitten werden, um den aus dem Gäu kommenden Anilinern günstige Fahrtmöglichkeiten zu bieten.

Neben den an Werktagen verkehrenden fünf Fahrten zwischen Neustadt und Speyer wurden noch fünf Fahrten nach Geinsheim durchgeführt.

An Sonntagen gab es damals vier Fahrten nach Speyer und eine Fahrt nach Geinsheim.

Erste Anzeichen, daß nicht der Ausbau der Strecke sondern ihr Abbau für die Zukunft vorgesehen war, zeigten sich im Jahre 1952 als die damalige Bundesbahn die Konzession für eine Buslinie von Neustadt nach Speyer erhielt. Sie richtete täglich drei Busverbindungen zwischen Neustadt und Speyer ein und gab gleichzeitig zu verstehen, daß sie nach Einrichtung weiterer Busverbindungen daran denke, die Gäubahn stillzulegen.

Im März 1953 fand dann eine völlige Neuordnung der Verkehrsverhältnisse statt. Bis auf drei Züge zwischen Speyer und Neustadt bzw. umgekehrt wurden alle restlichen Fahrten ab 16. März 1953 durch Busse ersetzt, an Sonntagen ruhte der Lokalbahnverkehr völlig.

Daß mit dem vielfältigeren Verkehrsangebot eine ca. 30 prozentige Fahrpreiserhöhung einherging, fand nicht den Beifall der Reisenden. Vor allem die Berufsreisenden wehrten sich gegen die Umstellung. In einer Resolution, der sich auch der Gemeinderat von Schwegenheim

anschloß, wurde gefordert, die Gäubahn auf Normalspur umzustellen, da man sich durchaus der Tatsache bewußt war, daß die Schmalspurbahn veraltet war.

Alle Vorschläge wurden jedoch abgelehnt mit dem Hinweis, daß der Personen- und Güterverkehr zurückgegangen und mit der Umstellung auf Normalspur keine Besserung zu erwarten sei. Darüberhinaus wurden die Umbaukosten mit 10 Millionen Mark veranschlagt, so daß das Unterfangen als aussichtslos anzusehen sei.

Drei Jahre lang versah das Bähnchen noch neben den Autobussen seinen Dienst, ehe die Bundesbahn im Jahre 1956 beschloß, den Personen- und Güterverkehr völlig einzustellen. Nochmals Hoffnung auf Wiederbelebung der Pfefferminzbahn gab es, als Privatleute und Firmen sich um die Übernahme bemühten. Die

Bahn war jedoch diesen Projekten nicht zugezogen, weil gleichzeitig die Einstellung des Busverkehrs gefordert und darüberhinaus noch Kapitalforderungen gestellt wurden.

Viel Volk beim letzten Schnaufer!

Ab dem 03. Juni 1956 wurde dann der Personenverkehr eingestellt. An der letzten Fahrt nahm die Bevölkerung große Anteilnahme. Ein wehmütiger Abschied mit Volksfestcharakter.

Der Güterverkehr wurde wegen den Zuckerrüben noch weitergeführt. Im Herbst 1956 wurden zum letzten Male Zuckerrüben von Harthausen nach Neustadt befördert, im März 1957 wurden die Schienen auch auf diesem Streckenabschnitt abgebaut.

Und heute ?

Heute hat man sich an das Leben ohne Gäubahn gewöhnt. Der Autoverkehr hat ganz enorm zugenommen, die Straßen sind vielerorts, besonders zu den Hauptverkehrszeiten, verstopft und die Blechlawine quält sich stinkend und lärmend durch die Ortschaften. Gefährdungen aller Beteiligten ergeben sich fast automatisch in höherem Maße als zur beschaulichen „Bähnelzeit“.

Sicherlich hat der Individualverkehr viele Vorteile, bestimmt aber auch viele Nachteile. Vor- und Nachteile der „neuen Zeit“ kann man aus verschiedenen Perspektiven betrachten. Daß er jedoch besonders wirtschaftliche und örtliche Strukturen verändert hat, ist unbestritten.

Wo viel Licht ist, ist eben auch viel Schatten!

Schade, daß es unser Bähnchen nicht mehr gibt !!

Erinnerungen von Oskar Lichti

Bahnhofsvorsteher in Lachen war damals, bei der Eröffnung der Strecke Neustadt - Geinsheim im Jahre 1908, Johannes Sauter (genannt „Bähnelsauter“), Betreiber der Neumühle, dem späteren Mädchenasyl, in Speyerdorf. Nach Johannes Sauter wurde Julius Fink aus Hambach Bahnhofsvorsteher. Er wohnte mit seiner Familie zur Miete in der Bahnhofswirtschaft in Lachen bis kurz nach dem zweiten Weltkrieg.

Ihm folgten Karl Mehrmann, Erwin Löbs und Karlheinz Müller.

Haltestellenverwalter waren in Geinsheim Karl Giesbach aus Würzburg und später, nach der Inbetriebnahme der Strecke Geinsheim - Neustadt, Ludwig Schmidbauer aus München. Es waren Leute, die bei der Armee lange Jahre Dienst machten und in den Staatsdienst übernommen wurden, so wie auch ein Herr Noide aus Osnabrück Poststellenhalter in Lachen war.

Ein Opfer der Mechanisierung wurde „de alde Paule“, Paul Mohr aus Geinsheim als der letzte Postkutscher. Kein Wunder, daß den damals 70-jährigen mit seinem unverwüstlichen Humor jedes Kind in Geinsheim, Duttweiler und Lachen-Speyerdorf kannte: „Paul, Paul, Paul, frischrasiert um's Maul, a Mädle des wu danze will, des hängt sich an de Paul“ waren damals die Worte. In seinen 20 Dienstjahren hat der „alde Paule“ eine stattliche Strecke zurückgelegt, machte er doch in 20.000 Fahrten auf dem Kutschbock das mehrfache des Erdumfangs.

(Fortsetzung auf Seite 10)

(Fortsetzung von Seite 9)

Am 14. Oktober 1912 war Süddeutscher Rundflug zur Eröffnung des Fluplatzes Lachen-Speyerdorf. Die Zahl der Besucher wurde auf 25.000 bis 30.000 Personen geschätzt. Ein Aufgebot von Militär und Militärkapellen, namhaften Fliegern der Region. Um 16.10 Uhr kommt ein Artillerie-Sergeant im rasenden Galopp über den Fluplatz zur Sanitätskolonne geritten, mit der Schreckensnachricht, daß sechs bis sieben Personen am Bahnhof vom Zug überfahren worden seien. Leider bestätigte sich die Meldung.

Die amtliche Meldung lautete: „In der Station Lachen der Lokalbahn Neustadt - Lachen drängte das zur Rückfahrt von der Fliegerschau angesammelte Publikum so stürmisch an den um 4.45 Uhr nachmittags einfahrenden Sonderzug, daß sechs Personen unter den Zug gerieten.“

Drei Personen, ein Kaufmann Wagner aus Hochspeyer, Metzgermeister Frey aus Mußbach und eine noch unbekannte Frau wurden hierbei getötet. Vier weitere Personen, Jakob Stich aus Neustadt, Katharina Frey aus Mußbach, Peter Hammel aus Hochspeyer und Ludwig Eisenhardt aus Neustadt wurden verletzt und in das Krankenhaus in Neustadt eingeliefert.

Die getötete unbekannte Frau wurde später als jene des Kutschers Berberich aus Neustadt ermittelt.

Bei der Flugplatzweiterung nach dem ersten Weltkrieg wurde in Lachen das Ostlager angelegt und gebaut. Dieses neue Militärgelände bekam einen Schienenschluß mit Güterbahnhof und Verlade rampe. Das angelegte Gleis rostete so vor sich hin. Es wurde letztmalig genutzt, als Bomben für eine Stukastaffel während des Frankreichfeldzuges ausgeladen wurden. Beim Angriff am 04. Oktober 1944 wurde das ganze Ostlager mitsamt der Gleisanlage und dem Güterbahnhof zerstört.

Die letzte Fahrt!

Laut Fahrplan hätte die Abfahrt um 17.14 Uhr erfolgen müssen: Da war zunächst ein 76-jähriger aus Schwegenheim, der seit 50 Jahren sein Federvieh von Schwegenheim nach Speyer brachte („Hühner, Hahne, Ente, Gäns“) und eine Trauergemeinde aus Schloßern der Lokalbahnwerkstätte Neustadt mit Zylinder, weißer Weste und Blumenschmuck im Knopfloch, die in einer nahe gelegenen Wirtschaft eingekehrt waren, um den Kummer zu ertränken.

Etwa 30 Fahrgäste hatten sich noch am Speyerer Lokalbahnhof eingefunden. Der Mann im Zylinder, der genialste Wagenputzer aus Neustadt, hielt eine Abschlusßrede, die auf jedem Bahnhof wiederholte: „Die Eisebahner wern net reich, was se verdienen versaufen se gleich.“

Die Speyerer Bürger winkten dem letzten Züglein zu. Die Bauern auf den Dudenhofer Spargelfeldern unterbrachen ihre Arbeit und in Harthausen erwartete das ganze Dorf „sein Gäubähnel“. Hier stiegen sogar die Ordensschwester mit der Dorfjugend ein. Sie fuhren bis nach Schwegenheim und gingen den Fußweg zurück. Harthäuser Bäuerinnen mit bunten Kopftüchern reichten der Trauergemeinde Wein.

In Schwegenheim fand sich sogar eine Hochzeitsgesellschaft mit Braut und Bräutigam ein, die zum Abschied dem Lokomotivführer und den Trauergästen vom Hochzeitswein spendierten. Sicherlich ist das letzte Bähnel nicht pünktlich in Neustadt eingetroffen.

Daß die Beisetzung nicht in aller Stille stattfand, das ist gewiß!

Idee und Text: Oskar Lichti, Lachen-Speyerdorf.

Textergänzungen aus „Neustadt an der Weinstraße - Beiträge zur Geschichte einer pfälzischen Stadt“ und Bilder wurden freundlicherweise von Herrn Rolf Schädler, Stadtarchiv Neustadt an der Weinstraße zur Verfügung gestellt.

Weitere Ergänzungen: Archiv Helga Kern

Layout: Helga und Eberhard Kern

Verantwortlich i.S. des Pressegesetzes:
RA Gerhard Kimmel

FWG

**Freie Wählergruppe
Neustadt/Weinstraße eV**

Geschäftsstelle Hohenzollernstraße 14

Telefon 30 677 oder 84 625

Telefax 30 677

Postfach 10 04 09

Bankverbindung: Stadtparkasse Neustadt

Konto Nr. 16 495, BLZ 546 500 10

Geschäftszeiten: Montag, Dienstag, Donnerstag und
Freitag von 10.00 bis 11.00 Uhr.