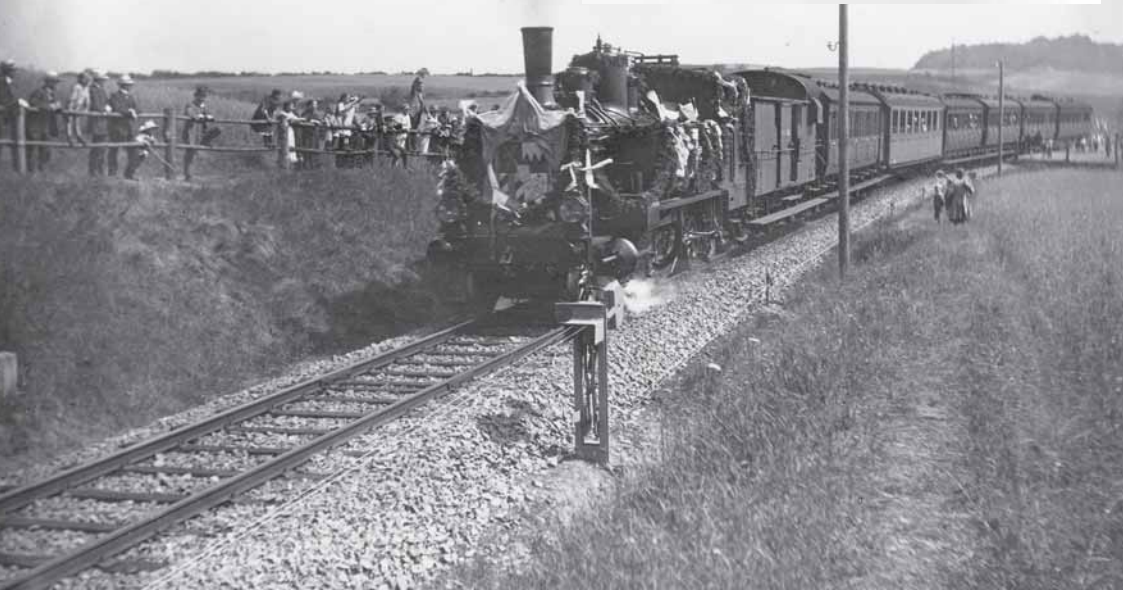


Rheinland-Pfalz-Takt
Wir bewegen unser Land



Fritz Engbarth

100 Jahre Eisenbahnverbindung Pirmasens-Kaiserslautern

*Ein kurzer Blick in die regionale Eisenbahngeschichte
in der südwestlichen Pfalz zum Jubiläumsfest am 15. September 2013
Hrsg. Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd*

www.der-takt.de

100 Jahre Biebermühlbahn – ein kurzer Blick in die regionale Eisenbahngeschichte

Liebe Fahrgäste und Festbesucher,

am 1. August 1913 fuhr der erste reguläre Personenzug von Pirmasens nach Kaiserslautern. Nahezu 50 Jahre engagierten sich die Bürger in der Südwestpfalz und dem Holzland für die Realisierung ihrer Bahnlinie, bis sie endlich gebaut wurde.

Personen und Güter konnten nun wesentlich einfacher, schneller und wirtschaftlicher transportiert werden – die Postkutsche hatte endgültig ausgedient.

Schien die Bahn in den 1980er Jahren auch in unserer Region auf dem Rückzug, so hat der Rheinland-Pfalz-Takt die Trendwende geschafft. Die Strecke Pirmasens–Kaiserslautern hat sich in den letzten Jahren zu einer attraktiven Regionalbahn entwickelt, die angesichts steigender Energiepreise und eines gewachsenen Umweltbewusstseins zu einem unverzichtbaren Bestandteil für ein nachhaltiges Verkehrskonzept geworden ist.

Doch es gibt noch viel zu tun: Ganz oben auf der Wunschliste stehen die Reaktivierung des Haltepunktes Hohenecken und der barrierefreie Ausbau sowie die gleichzeitige Modernisierung aller Stationen.

Lassen Sie sich jedoch zunächst entführen in eine kleine Rückschau in die Geschichte der Biebermühlbahn. Ein herzliches Dankeschön gilt allen, die in ihren Archiven nach historischen Bildern und weiteren Unterlagen gesucht und diese uns unentgeltlich zur Verfügung gestellt haben.

Wir wünschen eine angenehme Lektüre und ein erlebnisreiches Eisenbahnfest zum 100-jährigen Jubiläum. Steigen Sie ein in die Züge der Biebermühlbahn und überzeugen sich selbst, wie angenehm und komfortabel die Angebote des Schienenverkehrs im Vergleich zu früher geworden sind.

Ihr Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd in Kaiserslautern

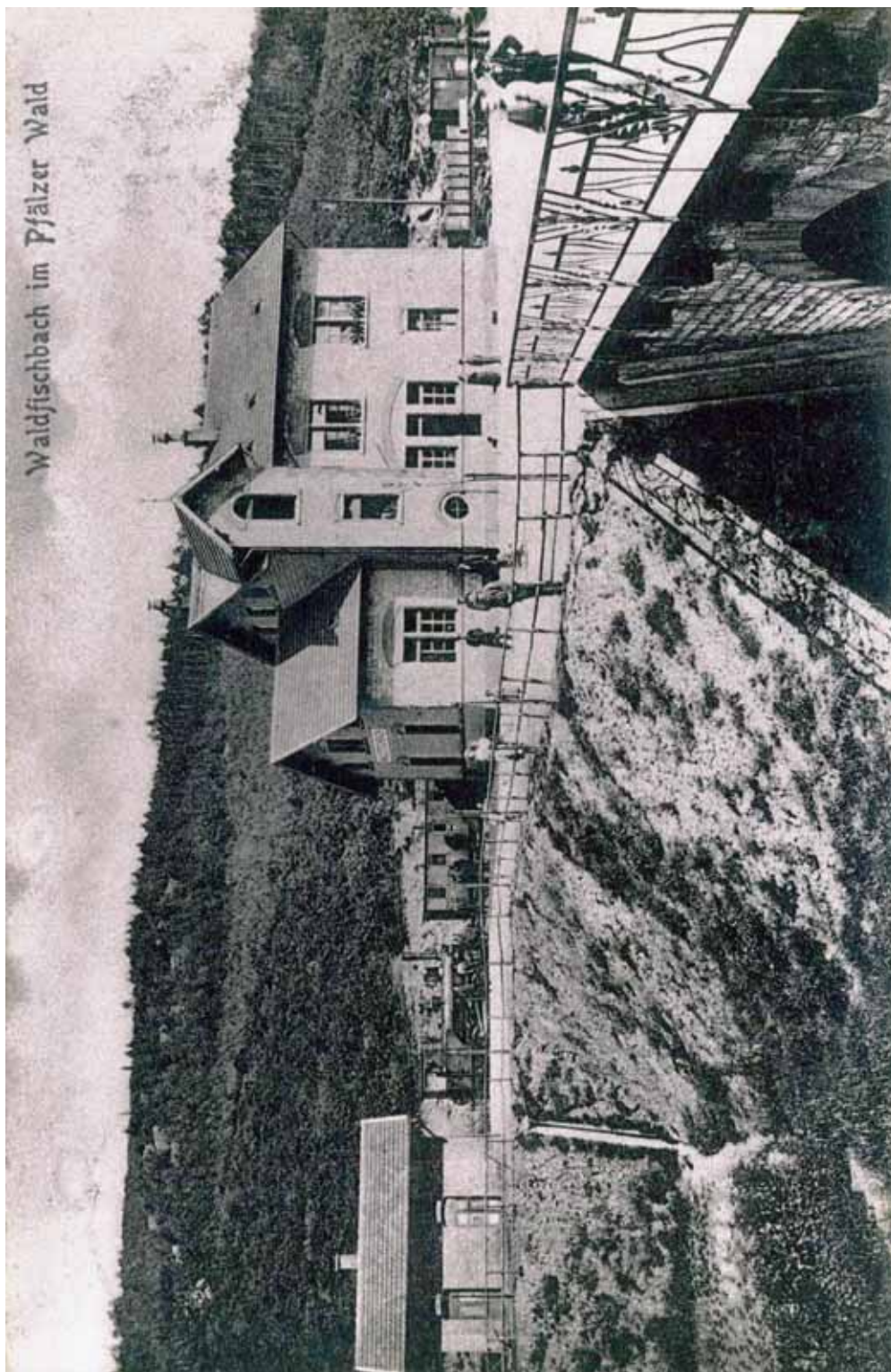


100 Jahre Biebermühlbahn – ein kurzer Blick in die regionale Eisenbahngeschichte

Streng genommen begann die Eisenbahngeschichte im Holzland schon im Jahre 1838. Lange bevor der erste Zug überhaupt durch die Pfalz fuhr, zeigten die durch die Holzwirtschaft reich gewordenen Schopper Bürger Weitsicht und kauften für ihren gesamten Geldbestand Eisenbahnobligationen, also zu verzinsende Wertpapiere.

Sie forderten gemeinsam mit den anderen Gebietskörperschaften ab Mitte der 1860er Jahre, die Schuhstadt Pirmasens mit Kaiserslautern und der dortigen Ludwigsbahn zwischen der Rheinschanze (das spätere Ludwigshafen) und dem Saarland zu verbinden. Erste Baupläne von 1864 sahen eine Bahnstrecke von der Vogelweh über Hohenecken, Schopp, Biebermühle und Rodalben vor. Ein Jahr zuvor wurden schon erste Vermessungsarbeiten durchgeführt. Die Baupläne wurden im Jahr 1867 der bayerischen Staatsregierung

vorgelegt. Die Pfalz gehörte damals (übrigens bis zur Gründung des Landes Rheinland-Pfalz im Jahr 1946 und damit fast 130 Jahre lang) zu Bayern. Obwohl der Chefredakteur der „Rheinpfalz“, Michael Garthe, am 2. August 2013 in einem Beitrag zur Landesgeschichte durchaus plausibel darlegte, dass es eigentlich anders herum war: Durch den Tod von Kurfürst Karl Theodor im Jahr 1799 fiel die Erbfolge an die Zweibrücker Linie der Wittelsbacher: Bayern kam also zur Pfalz. Diese Liaison löste Napoleon zwar auf, aber nach dem Wiener Kongress 1816 wurden die alten Verhältnisse wiederhergestellt. Der Regierungssitz war jedoch München und dort wurde entschieden: Nicht nur über die zu gewährenden Freiheiten (es folgte die Zeit des Vormärz und des Hambacher Festes), die Steuerlast der Bürger ... sondern auch über den Bau von neuen Eisenbahnstrecken.



Zum Bild links:

Aus der Sammlung des Vereins für Heimatpflege Waldfischbach-Burgalben e.V. stammt diese außergewöhnliche Aufnahme eines Zuges im Bahnhof Waldfischbach. Sie ist auf das Jahr 1910 datiert und zeigt eine pfälzische Tenderlok der Baureihe T 1. Lediglich ein Exemplar dieses Typs ist erhalten. Die frühere Lok 88 7306 „Schaidt“ steht heute im Eisenbahn-Museum der DGEG in Neustadt/W.

Die Queichtalbahn hatte Vorrang

Die Queichtalbahn hatte Vorrang

Zunächst wurde jedoch die durchgehende Linie vom Saarland über Biebermühle nach Landau/Bruchsal realisiert. Mit dem Gesetz vom 29. April 1869, die 'pfälzischen Eisenbahnen betreffend', wurde die Bereitstellung des nötigen Kapitals bewilligt. Damit waren die Realisierungschancen der geplanten Linie von Pirmasens nach Kaiserslautern deutlich gemindert. Mit der neuen Strecke durch den südlichen Pfälzerwald konnte vor allem Saarkohle günstig nach Osten transportiert werden. Die Queichtalbahn westlich von Landau wurde dabei als Bindeglied der neuen Verbindung am 25. November 1875 für den durchgehenden Verkehr freigegeben und mit dem Gesetz '(...) im Interesse der Landesverteidigung' im Jahre 1887 recht bald



Die vier schweren Tenderloks der Baureihe T 5 wurden im Jahr 1907 speziell für die Steilrampe nach Pirmasens beschafft. Das letzte erhaltene Exemplar mit der Pfälzbahn-Lok-Nummer 307 steht ebenfalls bei der DGEG in Neustadt/W. (Aufnahme Marcus Klein)



Der erste Pirmasenser Hauptbahnhof war zweifelsfrei ein repräsentativer Prachtbau. (Beide Aufnahmen Sammlung Klaus Franck)



Als diese Aufnahme aus Pirmasens entstand, stritt das Holzland noch mit der bayerischen Staatsregierung über den Streckenbau. Die Anlagen waren schon recht weitläufig, sowohl beim Transport von Waren als auch beim Wenden der Loks war Muskelkraft gefordert. Bei dem Eisenbahnwaggon im Vordergrund dürfte es sich um einen Post- oder Gepäckwagen handeln.

Bahnbau statt politischer Konflikte

deren zweigleisiger Ausbau beschlossen. Die Rheinbrücke bei Germersheim folgte schon 1877. Die direkte Anbindung von Pirmasens hätte für die Linie Zweibrücken–Landau eine sehr aufwändige Streckenführung bedeutet. Deshalb blieben deren Gleise im Tal und die Stadt wurde über eine sieben Kilometer lange, an der Biebermühle abzweigende und im Mittelabschnitt sehr steile Stichstrecke angebunden. Im §7 der „allerhöchsten Konzessionsurkunde“ vom 18. November 1871 war fest-

gelegt, dass die Stichbahn mit Eröffnung der Hauptbahn Zweibrücken–Rodalben dem Betrieb zu übergeben ist. Sie wurde deshalb ebenfalls am 25. November 1875 eröffnet und erforderte mit steigenden Zuglasten besonders kräftige Lokomotiven. Eine der vier Loks dieser Baureihe 'T 5' – sie wurden 1907 an die Pfälzischen Eisenbahnen geliefert – ist noch heute im Eisenbahnmuseum Neustadt/W erhalten.

Bahnbau statt politischer Konflikte

Von den Bemühungen für die direkte Strecke nach Kaiserslautern war der bayerische Staat nicht gerade begeistert. Gab es doch Befürchtungen, eine Durchgangsstrecke nach Norden könnte der Wirtschaftlichkeit der Queichtalbahn schaden. Mehrmals, so zum Beispiel in den Jahren 1872 und 1887 wurden erneut Anfragen eingereicht, alle ohne Erfolg. Es blieb also vorerst bei der schon 1870 eingerichteten Postkutschenverbindung. Erst kurz vor der Jahrhundertwende gab es greifbare Ergebnisse. Im Jahr 1899 – die Kunde einer wütenden Protestversammlung in der Lauterer Fruchthalle drang in die ferne Landeshauptstadt – erkannte der bayerische Staat, offenkundig nach maßgeblichem Engagement des aus Jettenbach stammenden Landtagsabgeordneten Dr. Carl Andrae von der liberalen Partei und in München als Hochschullehrer

tätig, dass hier ein politischer Konflikt drohte und lenkte ein: Man habe im Zusammenhang mit der Neuordnung des pfälzischen Eisenbahnsystems (zuerst wurden die drei privaten pfälzischen Bahngesellschaften zusammengeführt und anschließend verstaatlicht) die Realisierung der Strecke versprochen und daran werde man sich halten. Natürlich gab es längere Debatten über das 'Ob' und dann über das 'Wie'. So tauchten nochmals Vorschläge auf, die Strecke an Hohenecken vorbei über Espensteig nach Kaiserslautern zu führen. Dort wollte man südlich des bestehenden Bahnhofs einen extra Lokbahnhof bauen. Das entsprechende Gesetz, „die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung in der Pfalz betreffend“, stammte vom 29. Mai 1900. Damit war der Bau der ersten Teilstrecke gesichert.



Die Lok Rehweiler war eine leistungsfähige Tenderlok der Baureihe 73.0. Sie zog, übersät mit bayerischen Flaggen, den Eröffnungszug. (Aufnahme Sammlung Stadtarchiv Kaiserslautern)

Doch selbst die Konzessionsurkunde für den Abschnitt Biebermühle bis Waldfischbach vom 21. Januar 1902 – sie gestattete die Beschaffung des Bau- und Einrichtungskapitals in Höhe von 714 500 Mark – erwähnt die versprochene Verlängerung bis Kaiserslautern mit keiner Silbe. Ein Jahr später begann der Bau dieses ersten Abschnitts, der am 1. Juni 1904 in Betrieb genommen werden konnte. Der Fahrplan aus dem Eröffnungsjahr liegt dem Chronisten nicht vor, doch im Jahr 1907 befuhren sieben Zugpaare die Strecke. Wer nun von Waldfischbach nach Pirmasens fuhr, konnte dort sogar in die 'Elektrische' umsteigen – die erste Straßenbahnlinie in der Horebstadt wurde am 8. Juni 1905 eröffnet und führte am Bahnhof vorbei.

Für den Bau mussten die Gebietskörperschaften die notwendigen Grundstücke der Bahngesellschaft schenken. Eine Berechnung aus dem Jahre 1904 prognostizierte nun sogar

einen kleinen Gewinn für die Biebermühlbahn: 48 000 Mark sollten es pro Jahr sein. Mit dem Gesetzentwurf über die neuen Lokalbahnen vom 28. März 1904 wurden endgültig die Weichen für die Verlängerung nach Kaiserslautern gestellt.

Beim Bau der weiterführenden Strecke stand südlich von Schopp die Pulvermühle im Weg, das Gelände war wegen der Explosionsgefahr zu umgehen. Auf rund 600 Metern musste der Fels durch Pioniere aus Speyer weggesprengt werden. Genützt hat es nichts: Auch ohne die Eisenbahn flog die Mühle im Jahre 1927 in die Luft. Nach zum Teil schwierigen Geländearbeiten nördlich von Schopp – im Bereich der Breitenau war das Gelände versumpft und der Wechsel der Talseite in Hohenecken erforderte den Bau eines der kleinen Viadukte – konnte am 31. Juli 1913 (die Quellenlage ist nicht eindeutig; es wird, wie im nachfolgenden Abschnitt, auch der 30. Juli



In Waldfischbach und Schopp wurde der Zug freudig begrüßt. (Stadtarchiv Kaiserslautern)



Der 1. August 1913 als „Tag erster Ordnung“

genannt) ein festlich geschmückter Eröffnungszug mit rund 190 Personen die Strecke befahren.

In 'Zeitbilder', der Sonntagsbeilage der 'Pfälzischen Presse' findet sich in der Ausgabe vom 17. August ein ausführlicher, illustrierter Bericht über die Eröffnungsfahrt: „Lustig laufen die Züge über die blitzblanken, im Sonnenschein glänzenden Schienen, tragen freudig die Reisenden im Flug an das Ziel und fröhlich lässt die zischende Lokomotive ihre Pfeife ertönen, deren ungewohntes Signal an den Berghängen der neu erschlossenen Strecke ein vielfaches Echo findet. Selbstverständlich herrscht allerorts in den von der neuen Bahn berührten Gemeinden große Freude und Zufriedenheit über den Verkehrsfortschritt und diese kam, wie wir ja in der „Pfälzischen Presse“ ausführlich berichteten, ganz besonders bei der festlichen Eröffnungsfahrt am 30. Juli zum Ausdruck.“ Gezogen wurde der, mit weiß-blauen Flaggen förmlich übersäte Zug, von der Lok 'Rehweiler', einer bayeri-

schen, 90 km/h schnellen Lokomotive, die in der Fachliteratur als eine der damals leistungsfähigsten Tenderloks bezeichnet wird. Dieser Loktyp wurde von der späteren Reichsbahn als Baureihe 73.0 bezeichnet und kann als Beispiel eines kurzen pfälzischen Güterzuges zumindest im Maßstab 1:87 noch heute ihre Runden auf Modellbahnen drehen.

Den damaligen Gepflogenheiten folgend, hatten die Lokomotiven der pfälzischen Eisenbahnen Ortsnamen. Die Lok 'Pirmasens' war eine 1875 ausgelieferte Güterzuglok, 'Biebertmühle' und 'Waldfischbach' hingegen kleine Rangierloks. Auch nach Hohenecken wurde eine Lok benannt, obwohl bei ihrem Bau im Jahr 1897 noch lange kein Zug unterhalb der gleichnamigen Burg entlang fuhr. Im Jahr der Streckeneröffnung waren sie entweder verschrottet oder den Anforderungen an das gestiegene Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen. So musste also eine Lok mit Bezug zum Glantal den Eröffnungszug entlang der Moosalb ziehen.

Der 1. August 1913 als „Tag erster Ordnung“

Friedrich Wilhelm Hebel lobte im 'Zeitbild' vom 3. August 1913 die Strecke in höchsten Tönen: „Der 1. August des Jahres 1913 darf vom Standpunkte des pfälzischen Wander- und Fremdenverkehrs als ein Tag erster Ordnung angesprochen werden. Brachte er doch die insbesondere auch von vielen Naturfreun-

den lang erwartete und heiß ersehnte Betriebseröffnung der sogenannten Biebertmühlbahn oder richtiger ihrer an zweiter Stelle erbauten Teilstrecke Kaiserslautern-Waldfischbach, wodurch nunmehr zwei der volks- und verkehrsreichsten Städte der Pfalz – Kaiserslautern und Pirmasens – und ebenso zwei der

landschaftlich schönsten und interessantesten Gebiete unserer Heimat – die Nord- und Südpfalz – einander näher gerückt wurden, so dass künftighin der eine Teil für den anderen in weit höherem Maße erreichbar und zugänglich ist“.

Nach einer Beschreibung der Streckenführung gerät der zeitgenössische Autor erneut ins Schwärmen: „Gewährt so schon die Fahrt auf der neuen Strecke dem offenen Auge reichen Genuß, so steigert sich ihr touristischer Wert, den wir oben angedeutet ausschließlich an dieser Stelle würdigen wollen, vor allem durch die bessere Erschließung verschiedener, zum Wandern wie zum Erholungsaufenthalt in gleicher Weise Gebiete unserer heimischen Provinz (...). So erschließt die neue Bahn im

Zusammenhalt mit der Elmsteiner Talbahn und der Motorwagenverbindung Kaiserslautern – Trippstadt – Johanniskreuz das Herz des Pfälzerwaldes. Und wenn auch in dieser Beziehung noch nicht alle Verkehrswünsche restlos erfüllt sind, so wird doch das bis jetzt Geschehene und Geschaffene von jedem Natur- und Wanderfreund mit Dank hingenommen“.

Doch die Freude währte nicht lange: Exakt ein Jahr nach der Aufnahme des Eisenbahnbetriebs im Holzland erklärte das Deutsche Kaiserreich am 1. August 1914 die Allgemeine Mobilmachung und stürzte mit Hurra in den I. Weltkrieg. Nun hatten Natur- und Wanderfreunde andere Sorgen. Wenn sie denn lebendig aus den Schützengräben von Verdun und anderswo zurückkamen.



Vor dem Eröffnungszug stellten sich die Festgäste stolz dem Fotografen. (Stadtarchiv Kaiserslautern)

Vorausschauende Streckenplanung

Die Biebermühlbahn ist auf ihrer ganzen Länge als sogenannte Nebenbahn eingestuft. Dennoch planten sie die Eisenbahningenieure sehr vorausschauend: Nur am Bahnhof Biebermühle sowie nördlich von Burgalben kreuzen eine klassifizierte Straße bzw. eine Gemeindestraße ihren Weg auf höhengleicher Ebene, so dass nur ganz wenige Bahnübergänge nötig sind. Am Haltepunkt Galgenschanze kreuzt noch ein Fußgängerweg und am Bahnhof Schopp ein Feldweg mit einer Anrufschränke. Mit ursächlich für diese heute hilfreiche Linienführung war auch die Streckenführung am Waldrand und auf Dämmen. Zwar müssen die Durchlässe und kleinen Viadukte gewartet und irgendwann auch einmal erneuert werden. Aber Verspätungen durch Bahnübergangsstörungen sind südlich von

Kaiserslautern – im Gegensatz zu anderen Strecken – ein seltenes Phänomen. Dafür muss die Bahn der Streckenführung mitten durch den Pfälzerwald Tribut zollen. Nicht selten blockieren umgestürzte Bäume den Weg. Ein besonders einprägsames Ereignis war der Dammrutsch bei Schopp im Jahr 1980. Tagelang lag eine Diesellokomotive der Baureihe 218 in der Moosalb und konnte dann nur unter größten Mühen geborgen werden.

Außer den Haltepunkten Galgenschanze, Gelterswoog, Karlsthal und Burgalben waren alle Stationen als Bahnhöfe mit Signalen und Ausweichgleisen angelegt. Heute können sich die Züge noch in Waldfishbach und Schopp sowie im Bahnhof Pirmasens Nord begegnen.

Die ersten Betriebsjahre

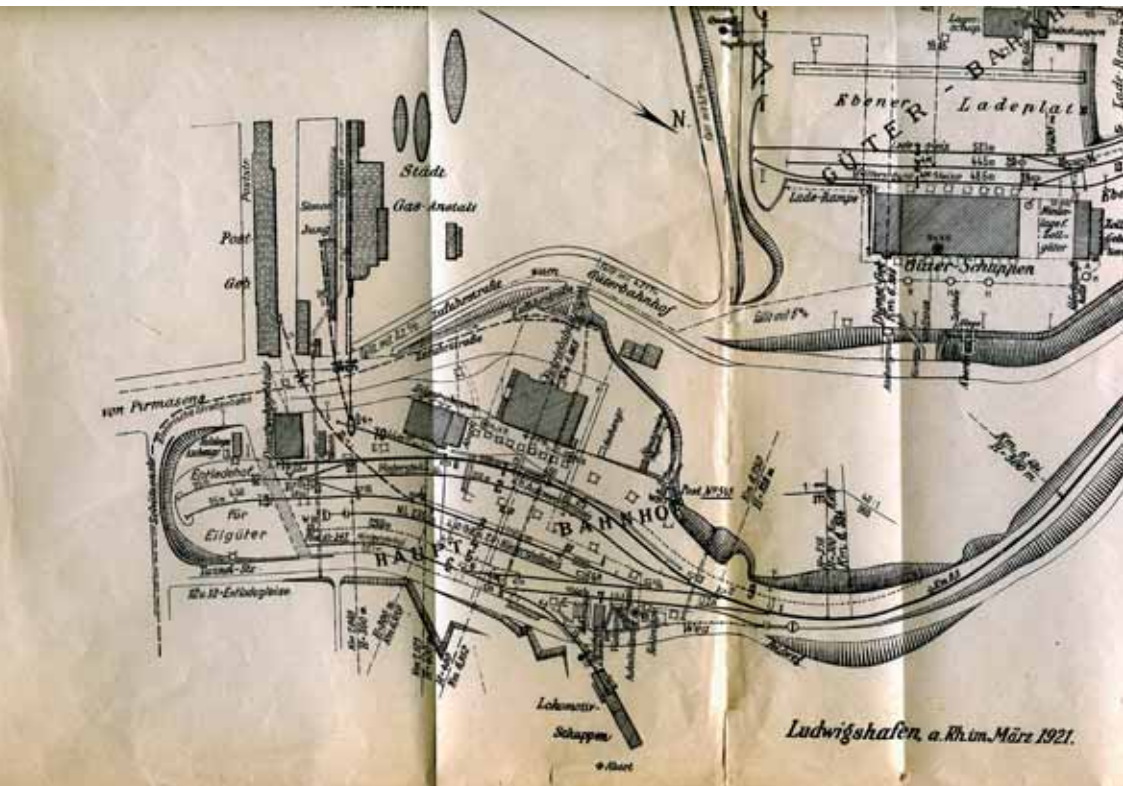
Der erste Fahrplan sah bei einer Fahrzeit von fast 100 Minuten sieben durchgehende Zugpaare vor. Darunter waren ein Zugpaar zwischen Pirmasens und Mainz (über Alzey!) und ein Zug aus Darmstadt, der ab Worms durch das Zellertal fuhr. Weitere 18 Züge fuhren nur zwischen Schopp und Kaiserslautern bzw. Waldfishbach und Pirmasens. Mit Ausnahme des Haltepunktes am Gelterswoog (die

ser wurde etwas später, und zwar am Samstag, dem 28. August 1928 eröffnet) waren alle Stationen in Betrieb. Also auch jene am Ortsrand von Schopp. Das wäre an sich nichts besonderes, aber beinahe gäbe es für Schopp keine Station, weil es beinahe Schopp nicht mehr gegeben hätte. Denn die Bürger der Gemeinde hatten genug vom Königreich, sie fühlten sich den Idealen des Hambacher



Die Postkarte aus der Sammlung von Hubert Rothmann aus Hohenecken zeigt einen Zug im ersten Betriebsjahr, als er die kleine Brücke westlich des Ortes überquert. Auch wenn es sich um eine Retusche handeln dürfte, zeigt sie doch deutlich, dass Loks und Wagen vor 100 Jahren einfach gehalten waren.

Diese Übersichtszeichnung zeigt die Bahnhofsanlagen von Pirmasens Hbf. vor dem Umbau in den 1930er Jahren. (Sammlung Stadtarchiv Kaiserslautern)



Umbau der Bahnanlagen an der Biebermühle

Festes verpflichtet und stellten 1852 beim bayerischen König den Antrag, alle Besitztümer verkaufen zu dürfen, um mit dem Geld komplett in die Vereinigten Staaten umzusiedeln. Doch der lehnte das Ansinnen ab und so blieben die Schopper daheim. Und trugen fortan engagiert dazu bei, dass die Biebermühlbahn überhaupt gebaut werden konnte. Die unglaubliche Geschichte ist auf der Homepage der Gemeinde nachzulesen.

Ein Jahr nach der Streckeneröffnung herrschte Krieg und das Angebot wurde reduziert. Immerhin gab es vier durchgehende Zugpaare,

welche durch eines zwischen Schopp und Kaiserslautern sowie weiteren vier zwischen Wald Fischbach und Pirmasens Hbf. ergänzt wurde.

Während der Rheinland-Besetzung Anfang der 1920er Jahre fuhren immerhin sechs Zugpaare durch, darunter ein Eilzug von und nach Worms. Der örtliche Güterverkehr schien sich gut zu entwickeln, denn im Jahr 1934 erhielt der Bahnhof Schopp eine kleine neuartige Diesellok vom Typ Kö I zugewiesen – also eine Kleinlok mit Ölmotor.

Umbau der Bahnanlagen an der Biebermühle

In den späten 1930er Jahren erfuhren die Bahnanlagen rund um die Biebermühle wesentliche Änderungen, es waren die Vorboten des durch die Nazis geplanten Angriffs auf Frankreich: Der gesamte Bahnhof wurde komplett umgestaltet und ein fünfgleisiger Personenbahnhof mit Unterführung und Hochbahnsteigen angelegt. Insgesamt verfügte der Bahnhof fortan über 15 Gleise und vier Stellwerke, in seiner Gesamtheit gab es, ausweislich eines Signalplanes aus dem Jahre 1963, über 20 Gleise einschließlich aller Abstellanlagen. Das Empfangsgebäude aus der Kaiserzeit wurde abgerissen und durch ein wuchtiges Gebäude mit einer „für NS-Bauten im allgemeinen charakteristische kubische Blockhaftigkeit“ (so der Kunsthistoriker Wenz in einer ausführlichen Abhandlung aus dem Jahr

2002) ersetzt. Das Gleis hoch zum Pirmasenser Hauptbahnhof wurde durch ein weiteres mit gleichmäßiger Steigung und imposanten Viadukten ergänzt. Die südlichen Tunnelportale befinden sich nebeneinander, nach wenigen hundert Metern wurden die beiden Strecken am Abzweig zum Güterbahnhof vereinigt. Zum Personenbahnhof und dem daneben liegenden, 1928 eingeweihten Postbahnhof führte dann auf wenigen hundert Metern nur ein einziges Gleis. Außerdem wurde die Station zum 1. Juli 1938 in Pirmasens Nord umbenannt, obwohl sie mit keinem Meter auf der Gemarkung der Kreisstadt liegt, sondern Flächen von drei (!) umliegenden Gemeinden in Anspruch nimmt. Dabei handelt es sich um Donsieders, Rodalben und Thaleischweiler-Fröschen. Dennoch hat sich

Umbau der Bahnanlagen an der Biebermühle

bis heute bei den Eisenbahnern der Begriff 'Biebermühle' gehalten. Aus militärstrategischen Gründen baute die Reichsbahn nordwestlich des Bahnhofs Pirmasens Nord noch eine Verbindungskurve. Die Militärtransporte während des II. Weltkriegs sollten bei der Fahrt aus Richtung Kaiserslautern nach Frankreich nicht 'Kopf machen' müssen. Sie war auf alten Streckenkarten verzeichnet. Ob sie

jedoch jemals genutzt wurde, kann heute wohl nicht mehr zweifelsfrei geklärt werden. Außerdem wurde während des Krieges noch die Pirmasenser Straßenbahn stillgelegt und durch einen O-Busbetrieb ersetzt. Am 3. Juli 1943 fuhr die letzte 'Elektrische'. Aber auch der elektrische Bus konnte sich nur bis zum 12. Oktober 1967 halten. Seit dem erledigen Dieselsebusse den städtischen Nahverkehr.

Bahnhof Pirmasens-Nord (Biebermühle)

Diese Postkarte aus der Sammlung Herbert Justus findet sich auf den sehr lesenswerten Seiten von Ludwig Meyer unter: <http://www.heimatlexikon-thaleischweiler-froeschen.de> Es zeigt den Bahnhof Pirmasens Nord kurz nach dem kompletten Umbau. Im Vordergrund steht noch ein altes Pfälzbahn-Stellwerk, die Bahnsteigkanten sind wie neu und auf Gleis 2 dampft eine schwere Tenderlok der Baureihe 93.5.



Am 1. Mai 1971 befuhr ein Sonderzug für Eisenbahnfreunde die gerade einmal 33 Jahre alte Bergstrecke mit ihren eindrucksvollen Viadukten. Wolfgang Löckel war dabei, als der für die 1930er Jahre authentische Sonderzug mit einer Lok der Baureihe 64 einen Fotohalt einlegte.



Das Befehlsstellwerk Psf mit seiner Anschrift erinnerte noch im Jahr 1988 an die Nazizeit. Der im Hintergrund sichtbare Schornstein des Kohlekraftwerkes – es diente einst der Stromversorgung von Pirmasens - ist jedoch Geschichte. (Fritz Engbarth)

Zwangsarbeiter bei der Reichsbahn

Ein besonders trauriges Kapitel stellt die Zeit des Zweiten Weltkrieges dar. Über die üblichen Einschränkungen der Lebensqualität und Trauer über die gefallen Soldaten hinaus waren es die verbrecherischen Taten des Nazi-regimes, die nicht vergessen werden dürfen. Den Organisatoren des „Zuges der Erinnerung“ ist es gelungen, das Leiden der Zwangsarbeiter am Bahnhof Pirmasens Nord nachzuzeichnen: Selbst Kinder und Jugendliche wurden als Zwangsarbeiter in einem schäbigen Barackenlager untergebracht und an Pirmasenser Betriebe vermittelt. Auch die Reichsbahn bediente sich der missbrauchten Kräfte. Neben der Bahnmeisterei befand sich ein „Einschleusungslager“ für sowjetische Zwangsarbeiter. Nur wenige überlebten. Die sterblichen Überreste von 504 Menschen

wurden auf Anweisung der französischen Befreiungsarmee nach Kriegsende aus einem Acker bei Donsieders ausgegraben und in einen Ehrenfriedhof in Mainz-Mombach zur Beerdigung überführt.

Bei Kriegsende war die Strecke zwischen den beiden Pirmasenser Bahnhöfen an vier Stellen unterbrochen, doch recht bald wieder befahrbar gemacht. Länger war die Bahnlinie bei Steinalben unterbrochen, weshalb im November drei Zugpaare zwischen Steinalben und Kaiserslautern als Anbindung ausreichen mussten. Erst im Verlauf des Jahres 1946 konnte der durchgehende Zugverkehr wieder aufgenommen werden. Im Jahr darauf wurde dann ein Eilzugpaar von und nach Koblenz eingerichtet.

Die Dampflokomotive war noch unentbehrlich

Zwar unternahm noch die alte Reichsbahn erste Versuche mit dem neuartigen Dieselmotor, doch bis weit in die 1960er Jahre war die Dampflokomotive in der Südwestpfalz unentbehrlich. Wie schon erwähnt, waren vor allem für die Steilstrecke kräftige Loks nötig. So wurden von der Deutschen Reichsbahn fast ausschließlich die starken Tenderloks der Baureihe 93,5 eingesetzt, sie zogen zeitweise nahezu alle Personen- und Güterzüge. Für die Fahrt zwischen

Biebrümmling und Pirmasens benötigten sie, je nach Anhängelast, 13 bis 18 Minuten. Für wenige Jahre verschlug es sogar die stärkste, jemals in Deutschland eingesetzte Tenderlokbauweise 95 (die preußische T 20) ins Bahnbetriebswerk (Bw) Zweibrücken, um sie speziell auf der Steilstrecke einzusetzen. Sie wurden 1946 wieder abgezogen. Vor dem Krieg kamen auch damals neuartige Akkumulatortriebwagen auf die Strecke: Horst Troche



Wolfgang Löckel besuchte im Oktober 1973 die letzten pfälzischen Dampfzüge und fotografierte in Pirmasens Nord Dampflokomotive 23 014 mit N 4589 vor der Abfahrt nach Pirmasens. Daneben steht N 4491 mit Diesellokomotive 212 169 nach Landau.



Die Lauterer P 8 hatte am 19. Juli 1958 ihren beachtlich langen E 520 aus Würzburg gerade von einer P 10 übernommen und startete gleich in Richtung Pirmasens. Westpfälzischen Eisenbahnern dürfte die Loknummer 38 2217 bekannt vorkommen – ehemalige Azubis im ehemaligen Ausbesserungswerk Kaiserslautern fertigten nach deren Vorbild in den 1970er Jahren zahlreiche geschmiedete Abbildungen. (Aufnahme Hans Schmidt, Sammlung Wolfgang Löckel/EK-Verlag)



Viele Geschichten auf einmal erzählt diese Aufnahme des früheren Fahrdienstleiter Faul aus dem Jahre 1968. Er machte diese eindrucksvolle und außerdem seltene Farbbildaufnahme aus seinem Stellwerk Psf an der Biebermühle heraus. Sie zeigt eine Lok der Baureihe 86 mit einem klassischen Umbauwagenzug der 1960er Jahre, die Signalstellung deutet auf eine Zugfahrt nach Kaiserslautern hin. Bemerkenswert ist nicht nur die Signalbrücke über den Gleisen 1 und 2, sondern auch die intensive Nutzung fast aller Bahnsteiggleise: Neben dem Schienenbus steht ein abgestellter Expressgutgüterwagen. Außerdem bot ein weiterer, mit einer Diesellok vom Typ V 100 bespannter Personenzug Anschluss. Auf den Gütergleisen rangierte eine 50er Dampfloks ihren Nahgüterzug vom Einsiedlerhof auseinander und daneben steht eine Kleinlok abgestellt. Ein Bahnbediensteter bringt mit einem Handkarren Gepäck zur Abholung in den Bahnhof über den Holzbohlenübergang am Bahnsteigende.

erwähnte in seinem Baureihenbuch (EK-Verlag, Freiburg) einen Einsatz nach Steinalben, wofür nach Sichtung der Kursbücher nur ein frühmorgendliches Zugpaar aus Kaiserslautern in Frage kommen kann. Eine pfälzische Spezialität waren die kleinen, aber schnellen Loks der Baureihe 71. Sie bespannten vor allem Eilzüge, über die Biebermühlbahn fuhren sie beispielsweise einen abendlichen, zuschlagfreien Städteschnellverkehrszug von Pirmasens Nord nach Kaiserslautern. Auf der Steilstrecke waren sie offenkundig planmäßig nicht eingesetzt, mit ihren nur 570 PS dürften sie dafür zu schwach gewesen sein. Auch die Baureihe 64 (Der 'Bubikopf') kam

von Landau aus in die Südwestpfalz, war aber demgegenüber planmäßig auf der Steilstrecke zu sehen. Die größeren '86er' waren mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h zwar deutlich langsamer, konnten mit über 1000 PS aber wieder für alle Zugararten genutzt werden konnte. Sie kamen von den Bw Zweibrücken bzw. Kaiserslautern, lösten zu Beginn der 1950er Jahren fast alle bis dahin hier fahrenden Loktypen ab und zogen etwa die Hälfte aller rund um Pirmasens fahrenden Züge. Hinzu kamen nach dem Krieg auch Dampfloks mit Schlepptender bis Pirmasens. Auch die berühmten P 8 sowie die schnelleren und kräftigeren P 10 befuhren die



Ein klassischer Eilzug mit dem damaligen Mädchen für alles, der Baureihe 86. Am 25. April 1964 fotografierte Helmut Röth den E3133 von Pirmasens nach Wiesbaden nördlich von Schopp. Hinter der Tenderlok 86 619 hingen ein Post-, ein Expressgut- und ein Gepäckwagen.

Strecke. Sie wurden im Jahre 1959 bzw. 1964 durch andere Loks abgelöst. Es blieb dann den Mehrzweckloks der Baureihen 23 und 50 vorbehalten, die Epoche der Dampftraktion in der Südwestpfalz zu beenden.

Helmut Röth stand am 25. April 1968 kurz vor Hohenecken, als 86 813 mit Personenzug 2575 vorbei fuhr. Die Dampfzüge fuhren grundsätzlich Tender voraus nach Pirmasens. So kamen sie auf der Rückfahrt „richtig“ herum in Kaiserslautern an. Eine Drehscheibe gab es damals nicht mehr.





Ein absoluter Klassiker der 1970er Jahre begegnete Klaus Franck am 03. August 1974 an der Brücke über die B 270: 050 572 mit einem Umbauwagen der 1960er Jahre und drei Eilzugwagen der 1930er Jahre – so sahen viele der letzten Dampfzüge der Biebermühlbahn aus.



Ein nicht enden wollender Nahgüterzug zur Biebermühle verlies am 25. April 1974 den Hauptbahnhof Kaiserslautern. Klaus Franck fotografierte nahe dem Haltepunkt Galgenschanze.



Michael Strauss war im Juli 1974 in Pirmasens Hbf., um die 023 009 vor einem Nahverkehrszug nach Kaiserslautern zu fotografieren.



Am 25. September 1975 fuhr der letzte reguläre Dampfzug über die Biebermühlbahn. Lok 050 832 des Bahnbetriebswerk Kaiserslautern übernahm in Kaiserslautern den Eilzug aus Würzburg, um anschließend mit E 3738 das Kapitel Dampflok in der Südwestpfalz zu beenden. Alle nachfolgenden Dampflokenseinsätze waren nur noch Nostalgiefahrten. (Aufnahme in Pirmasens von Klaus Franck)

Dieselloks und Dieseltriebwagen übernehmen den Zugverkehr

In den 1960er Jahren gab es Kurswagen aus Tübingen sowie Eilzüge nach Frankfurt/M, Wiesbaden und Würzburg. Gleichzeitig wurden die Dampfloks zunehmend durch Dieselloks und sparsame Schienenbusse ersetzt. Sogar Batteriespeichertriebwagen aus Worms fuhren bis 1988 in die Südwestpfalz. Der abendliche Eilzug E 1974 aus Frankfurt/M kam bis Anfang der 1970er Jahre über die Zeller-

talbahn und wurde durchgehend mit der legendären V 200 bespannt. Morgens ging es als E 1973 retour. Der letzte reguläre Dampfbahnzug fuhr im Herbst 1975 – eine zum Abschied geschmückte Lok der Baureihe 50 des Bahnbetriebswerkes Kaiserslautern zog mittags den Eilzug aus Würzburg. Mittlerweile hatten Dieselloks der Baureihen V 100 – das ist die kurze Mehrzwecklok mit dem mittig



Am 5. November 1987 verließ 212 113 mit N 4457 nach 887 Metern Dunkelheit den neuen (oberen) Fehrenbacher-Tunnel. Das südliche Portal des Tunnels der älteren Strecke steht direkt daneben.

sitzenden Führerstand – sowie die kräftige Großdiesellok der Baureihe 218 den Güterzugbetrieb und Personenverkehr übernommen. Die 218 durfte auf der steilen Strecke im Langsamgang immerhin 520 Tonnen Zuglast ziehen – und manchmal nahmen die Lokführer aus Kaiserslautern auch noch ein bisschen mehr mit. Die Güter sollten ja pünktlich ans Ziel kommen. Ob die bekannten 536 Tonnen nun Rekord sind oder nicht – nach Ankunft der morgendlichen Güterzüge vom Rangierbahnhof Einsiedlerhof herrschte Hochbetrieb im Pirmasenser Güterbahnhof. Mit einem der ersten Personenzüge kamen auch die Express-

gutwagen mit, welche von der in Pirmasens stationierten Rangierlok dann umgehend in den Postbahnhof geschoben wurden. Die gleiche Rangierlok – ab 1958 war dies eine sogenannte V 60 – fuhr dann am späten Vormittag hinunter zur Biebermühle, um das dortige Rangiergeschäft sowie die Bedienung der Gütergleise in Waldfishbach und Schopp zu erledigen. Nach Kaiserslautern kam sie nur für wichtige Wartungsarbeiten. Im Jahre 1989 war das immer noch so, dann aber funkfern-gesteuert, so dass der Lokrangierführer alleine unterwegs war.



Am gleichen Tag stand 218 367 mit E 3568 abfahrbereit in Pirmasens Nord. (Beide Aufnahmen: Fritz Engbarth)

Dieselloks und Dieseltriebwagen übernehmen den Zugverkehr

672 Pirmasens – Kaiserslautern		Kaiserslautern – Pirmasens 651h		Am 1. XI. Verkehr wie +, am 2h. und 31. XII. wie ⊕	
Zug Nr.		4458	4457	4550	4549
km	BD Saarbrücken	ab	ab	ab	ab
0	Pirmasens Hbf	ab	ab	ab	ab
7	Pirmasens Nord	ab	ab	ab	ab
10	Zweibrücken Hbf	ab	ab	ab	ab
10	Pirmasens Nord	an	an	an	an
10	Burgalben	an	an	an	an
12	Waldfrischbach	an	an	an	an
17	Steinbalen	an	an	an	an
23	Schoepf	an	an	an	an
24	Karlsthal	an	an	an	an
27	Gelterswoog	an	an	an	an
30	Hohenecken	an	an	an	an
34	Golgenschanze	an	an	an	an
36	Kaiserslautern Hbf 650, 670	an	an	an	an

117

Der Winterfahrplan der Jahre 1976 und 1977 war der letzte, bei dem alle Stationen der Biebermühlbahn in Betrieb waren. Und Züge nach Mainz, Frankfurt/M und Würzburg gehörten zum täglichen Angebot. (Sammlung Fritz Engbarth)

672



Am 11. Mai 1982 stand Martin Kißler auf dem Schotterbett des zurückgebauten Ausweichgleises in Hohenecken und fotografierte 218 363 mit Eilzug 4584.

672 Kaiserslautern – Pirmasens		Kaiserslautern – Pirmasens 651h		Am 1. XI. Verkehr wie +, am 2h. und 31. XII. wie ⊕	
Zug Nr.		4551	4550	4501	4500
km	BD Saarbrücken	ab	ab	ab	ab
0	Kaiserslautern Hbf 650, 670	ab	ab	ab	ab
7	Golgenschanze	ab	ab	ab	ab
6	Hohenecken	ab	ab	ab	ab
9	Gelterswoog	ab	ab	ab	ab
12	Karlsthal	ab	ab	ab	ab
13	Schoepf	ab	ab	ab	ab
17	Steinbalen	ab	ab	ab	ab
24	Waldfrischbach	ab	ab	ab	ab
29	Burgalben	ab	ab	ab	ab
29	Pirmasens Nord	ab	ab	ab	ab
29	Pirmasens Nord	an	an	an	an
29	Zweibrücken Hbf	an	an	an	an
36	Pirmasens Hbf	an	an	an	an

118



Eher seltene Gäste waren die Wormser Batterietriebwagen der Baureihe 515. Am Morgen des 29. Juni 1987 stand 515 548 mit Beiwagen in Pirmasens Nord. Noch hängen die manuell zu bedienenden Zugzielanzeiger. Der ganze Bahnhof ist geprägt von nostalgischem Ambiente – und ist äußerst gepflegt.



211 082 und 211 332 bespannten am Abend des 11. April 1985 einen kompletten Umbauwagenzug nach Kaiserslautern. Aufnahme (in Pirmasens Hbf.): Martin Kißler.



Am 5. November 1982 kam 211 095 mit einem Umbauwagenzug bei Hohenecken vorbeigefahren. (Martin Kißler)



Nach einem Dammrutsch entgleiste Diesellok 218 384 bei Schopp und konnte erst nach sorgfältiger Vorbereitung geborgen werden. Klaus Franck beobachtete am 30 August 1980 die Arbeiten.



Links oben: Die 'Mutter' vieler modernen Elloks stand zur Versuchszwecken in Diensten der Bundesbahn und befuhr in den Jahren 1984 und 1985 die Strecken rund um Kaiserslautern. 202 003 ist eine diesel-elektrische Lok mit Drehstromantrieb. Der Versuchsträger – außer den drei Testloks gab es keine weiteren – steht heute im Berliner Technikmuseum. Das Foto zeigt die Maschine bei einem der seltenen Einsätze nach Pirmasens mit einem Eilzug im Nordbahnhof.



(Alle Bilder: Fritz Engbarth)
Rechts oben: Am 5. Mai 1989 sparte sich die Bundesbahn eine Leerfahrt und hängt 212 113 vor 218 374. Die Aufnahme zeigt einen Nahverkehrszug aus Kaiserslautern am Abzweig Güterbahnhof.



Links Mitte: Der Heidelberger Salontriebwagen des US-Headquarter kam mitunter in die Südwestpfalz. Die grün lackierten Lazaretttriebwagen der gleichen Bauart waren bis 1968 in Kaiserslautern stationiert und wurden respektlos als „Tripper-Express“ bezeichnet. Am 3. März 1989 kam der „General“ (das war der Spitzname für den rot-beigen Triebwagen) als M 39581 vom US-Hospital Münchweiler zurück und fuhr durch den Bahnhof Schopp.

Rechts Mitte: Am 29. Juli 1987 überquert 218 363 mit D-Zug 2129 nach Dortmund einen der beiden Viadukte der Bergstrecke.



Links unten: Am 21. Februar 1990 zog 218 367 den Eilzug 3272 aus Bingerbrück nördlich der Biebermühle - mit einem Gepäckwagen für Expressgut.



Rechts unten: Als Pendelverbindung zwischen den Pirmasenser Bahnhöfen reichte ein Soloschienbus ohne Beiwagen aus. Am 3. November 1988 befuhr ein Landauer Triebwagen die Bergstrecke.

59960

Tfz 365 SG 1100 t GL

Mbr 16 P

ab Kaisersl Hbf

Tfz 294 SG 770 t GL

Mbr 42 P

65 km/h

ab Pirmasens Nord

Tfz 294 SG 100 t

Mbr 26 P

65 km/h

				59960			
1	2	3a	3b	4	5	4	5
39,2	40	- ZF A 63 - Bft E'hof Eo	38,9		6.23		
	60	Kaisersl Aw Hp	40,2				
Sbk 21		40,6					
Kennelgarten Hp		41,0					
Kaisersl Hbf		43,7	6.39	46			
1,2	65	Galgenschanze Hp	0,0				
			1,9				
28,1	40	Schopp GM;ZM	13,1		7.10		
		Steinalben Hp	19,1				
		Waldfischbach ZM	23,7		21		
		Esig	25,5				
0,6	65	Neuer Fehrbach-T	28,1				
			29,0	7.28	7.41		
4,8	40	VE ▽	0,0				
			4,0				
4,9	40	Esig	4,9				
			5,3				
		Pirmasens Hbf, STW I	5,5	7.49			

579

Die Seite aus dem Buchfahrplan für Güterzüge zeigt den Verlauf der Güterzugfahrt von Einsiedlerhof nach Pirmasens Nord im Jahr 1999. Bei der Rückfahrt musste der Lokführer vor der Abfahrt in Pirmasens Hbf. wegen dem anschließenden starken Gefälle aus Sicherheitsgründen eine Betriebsbremsung vorzunehmen. (Sammlung Fritz Engbarth)



Auch kurz vor dem Ende der Güterzugbedienung wiesen die Fahrten von/nach Pirmasens respektable Längen auf. 294 259 war mit Bedienungsfahrt 59960 am 15. Mai 2000 kurz vor 7 Uhr morgens nördlich des Bahnhofs Waldfischbach unterwegs. (Martin Kißler)



Messesonderzüge nach Pirmasens gibt es längst nicht mehr. Am 11. Mai 1982 zog 218 387 den reinen 1. Klasse-Zug bei Hohenecken. Sogar ein Speisewagen in TEE-Lackierung war in den kurzen Zug eingereiht. (Aufnahme Martin Kißler)

Stationsschließungen und das Ende des Güterverkehrs

Fahren in den 1950er Jahren im Sommer noch spezielle Badezüge zum Gelterswoog, wurden bis Mitte der 1980er Jahre nicht nur der Haltepunkt am „Hohenecker“ (so der in Kaiserslautern und Umgebung umgangssprachliche Begriff für den schon im Mittelalter zur Fischzucht angelegten Stausee), sondern auch die Stationen Galgenschanze, Hohenecken, Karlsthal und Burgalben geschlossen. Der Fahrplan des Jahres 1976/77 war denn auch der letzte, während dem alle Haltepunkte der Biebermühlbahn in Betrieb waren.



Mit einer kurzen Rangierabteilung war 361 221 im Jahre 1987 im Pirmasenser Güterbahnhof unterwegs. (Fritz Engbarth)

Neben den Expressgutwagen und Eilgüterzügen für die Schuhindustrie gab es viele Jahre einen regelmäßigen besonderen Gast auf der Jubiläumstrecke: Die grünen Sanitätstriebwagen der US Army fuhren ständig zum US-Hospital nach Münchweiler und bekamen von den örtlichen Eisenbahnern einen eindeutigen Spitznamen verpasst: „Tripper-Express“. Bis Ende der 1980er Jahre erinnerten dann noch die rot-beigen Salontriebwagen der Heidelberger U.S. Army Europe Headquarters (deshalb

hiieß einer der Triebwagen auch „the general“) an diese Zeit – deren letzte Fahrt in die Südpfalz war im Jahr 1989. Zuvor hatte der damals neue Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 628 seine Premierenfahrt: Auf Initiative der Eisenbahnfreunde im Arbeitskreis Schienenverkehr und des BUND gab es am 25. Januar 1988 je eine Sonderfahrt nach Kusel und Pirmasens – die ersten Planeinsätze nach Pirmasens folgten aber erst Anfang der 1990er Jahre. Dann wurden die lokbespannten Per-



Das abendliche Expressgut wurde mit dem Güterzug nach Einsiedlerhof mitgegeben und in Kaiserslautern einem Eilzug nach Heidelberg überstellt. Der Lokführer der 212 113 wartete an einem Juliabend des Jahres 1989 auf das Abfahrtsignal.



Diese Aufnahme von Wolfgang Löckel zeigt die ursprünglich Ausdehnung des Pirmasenser Hauptbahnhofs mit dem anschließenden, 1928 eingeweihten Postbahnhof.

sonenzüge sukzessive von den neuen Regionalbahntriebwagen abgelöst. Gleichzeitig verabschiedeten sich die legendären roten Schienenbusse aus der Südwestpfalz. Die letzten planmäßigen Einsätze zwischen Kaiserslautern und Pirmasens Nord gab es schon 1981. Doch als Nahverkehrstriebwagen von Landau fuhren sie weiter hoch zum Hauptbahnhof.

Am 30. Juli 1993 gab es als Nto 4473 die letzte Fahrt.

Heute sind die Bahnanlagen rund um Pirmasens Nord und entlang der Strecke nach Kaiserslautern ausschließlich auf die Bedürfnisse des Regionalverkehrs zugeschnitten. Denn Güterzüge gibt es seit dem Niedergang der Schuhindustrie nicht mehr. Post- und Güter-

bahnhof in Pirmasens sind seit Jahren ebenso abgebaut wie die Ladegleise in Schopp, Steinalben und Waldfishbach. Dort ließ die Massivholzmöbelfirma WASA mit erheblicher finanzieller Unterstützung der Gemeinde noch 1989 ein Gütergleis sanieren – doch die Bedienung wurde nur bis zum Jahr 1991 garantiert. Am Ende wurden die Güterwagen aus Zweibrücken mit denen aus Pirmasens auf der Biebermühle Nord zusammengefasst und mit der schweren Rangierlok vom Typ 294 nach Kaiserslautern gebracht. Nicht selten nutzen sie bei den Zugkreuzungen in Waldfishbach oder Schopp die Länge der Ausweichgleise voll aus.

Durchgehende Schnell- und Eilzüge im Queichtal waren da längst Vergangenheit, obwohl die Bundesbahn so gut es ging darauf achtete, dass Eilzüge aus Kaiserslautern in Pirmasens Nord attraktive Anschlüsse an den schnellen Zug nach Karlsruhe herstellten. Dennoch war zumindest für die Fahrt von Kaiserslautern nach Stuttgart oder München die Verbindung über Neustadt/W immer schneller. Die Biebermühlbahn selbst wies bis in die 1980er Jahre umsteigefreie Züge nach Würzburg und Frankfurt/M auf. Zwischen 1979 bis 1991 gab es dann noch eine Kurswagengruppe von und nach Dortmund, der Zug wurde zeitweise als zuschlagfreier D-Zug geführt. Mit Halt in Steinalben.

Das Fahrplanjahr 1986/1987

Exemplarisch für die Zeit nach Ende des Dampflokalzeitalters sei der Fahrplan in den Jahren 1986 und 1987 näher betrachtet. Es war die letzte Bundesbahnepoche mit klassischem Güterverkehr und lokbespannten Personenzügen, bei denen ein Zugführer den Abfahrtsauftrag erteilte und anschließend die Fahrkarte kontrollierte. In den kleinen Unterwegsbahnhöfen wie Schopp und Waldfishbach gab es einen Fahrkartenschalter, der Fahrdienstleiter erledigte das nebenbei mit.

Der gesamte Fahrplan zwischen der Biebermühle und den Pirmasenser Stadtbahnhöfen

war schon auf eingleisigen Betrieb ausgelegt. Montags bis freitags startete früh morgens das Tagesprogramm mit zwei Nahgüterzügen vom Rangierbahnhof Einsiedlerhof aus. Sie wurden in Pirmasens Nord zerlegt und für die Bedienungsfahrten nach Thaleischweiler, ins Wieslautertal, in Richtung Schopp und natürlich für den Pirmasenser Güterbahnhof aufgeteilt. Der Personenverkehr zeigt als Highlight das Kurswagenschnellzugpaar nach und von Dortmund – eigentlich war es ein Eilzug mit Etikett D-Zug. Noch wurden – außer dem Gelterswoog – alle Stationen bedient. Außer

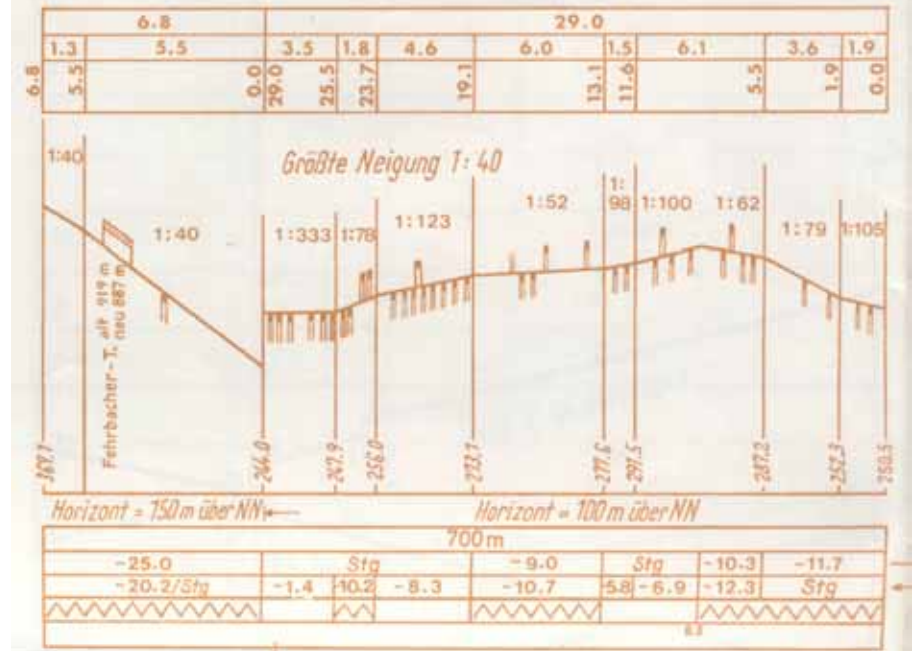


Nicht immer hatte die Rangierlok Wagen zu überstellen.
Als Leerfahrt war sie deshalb am 29. Juni 1987 unterwegs.



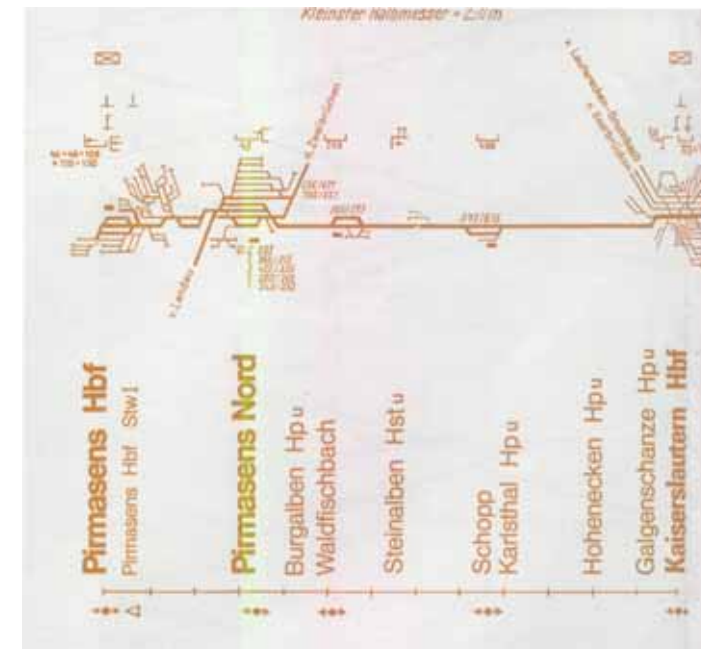
Leichte Nebelschwaden hingen am 29. Juni 1987 über den Viadukten, als 515 548 plus Steuerwagen
als Eiltriebwagen 3565 zurück nach Kaiserslautern fuhr. (Fritz Engbarth)

Pirmasens Hbf – Pirmasens Nord – Kaiserslautern Hbf



Oben: Der Ausschnitt aus der Kopfleiste des Bildfahrplans des Jahres 1986 zeigt deutlich das Höhenprofil der Biebermühlbahn. Sie hat im Südbereich fast Teilstreckencharakter.

Unten: Der zweite Ausschnitt aus dem Bildfahrplan des Jahres 1986 zeigt schematische und nicht maßstäbliche Gleispläne. Selbst Steinthal hatte noch ein Ladegleis, für dessen Bedienung die Strecke zwischen Schopp und Wald Fischbach für den sonstigen Zugverkehr gesperrt werden musste. Die Anlagen 'oben' in Pirmasens und 'unten' auf der Biebermühle sind noch komplett. Bald darauf starteten die ersten Rückbauten.



dem 'D-Zug' gab es 12 Personenzugpaare, teils als Eilzüge, teils als Nahverkehrszüge. Hoch nach Pirmasens kamen nochmals 15 Züge hinzu. Darunter kurze Pendelzüge zur Anbindung an die Eil- und Schnellzüge von und nach Karlsruhe, aber auch als Durchbindung nach Landau und Zweibrücken. Es fuhren die Loks der Baureihen 211, 212 und 218, nachmittags kam ein Batteriespeichertriebwagen nach Pirmasens. Nicht zu vergessen der Schienenbuspendel zwischen Nord- und Hauptbahnhof.

Im Güterverkehr gab es die beiden Zugpaare für die Frachten, abends startete einer davon direkt im Güterbahnhof. Am Vormittag bediente die Rangierlok der Baureihe 260/261 die Ladegleise in Schopp, Steinalben und Waldfischbach, um anschließend das Rangiergeschäft auf der Biebermühle sowie im Güterbahnhof zu übernehmen. Hoch zum Gü-

terbahnhof fuhren planmäßig vier Bedienungsfahrten, sowie mehrere Überführungsfahrten nur mit einer Lok. Dass damals vor allem die Schuhindustrie noch für mächtig Aufkommen sorgte, sieht man am abendlichen Express-Schnellzug 14157 nach Heidelberg. Nur mit Gepäck- und Güterwagen bestückt, verließ er um 20:32 Uhr den Hauptbahnhof. Zeichnete sich ab, dass er zu schwer oder zu lang sein würde, fuhr ein erster Teil schon vorher ab. Hier legte die Bundesbahn einen sogenannten Bedarfszug ein. Nach Ankunft des letzten Personenzuges im Hauptbahnhof bzw. des Express-Schnellzuges in Kaiserslautern kurz nach 21 Uhr herrschte, bahnamtlich benannt, Betriebsruhe. Bis morgens um 3 Uhr 46 Uhr. Da musste der Fahrdienstleiter in Schopp in Kaiserslautern Bescheid sagen, dass er den Nahgüterzug annehmen kann.

Erste Ansätze für eine Verbesserung des Nahverkehrs

Schon die Bundesbahn bemerkte, dass nicht jeder Nachfragerückgang mit dem Rückzug vom Angebot beantwortet werden kann. Sie ergriff deshalb die Initiative und schloss mit fast allen Bundesländern Vereinbarungen über

die künftige Gestaltung des Personenverkehrs ab. Die Strecke Pirmasens Hbf. – Kaiserslautern gehörte zu den Verbindungen, auf denen der Betrieb langfristig zugesichert wurde. Die Strecke Zweibrücken – Landau hingegen soll-



Die Mitglieder des Arbeitskreis Schienenverkehr stellten sich am 25. Januar 1988 in Pirmasens Hbf. zum Fototermin mit dem damals brandneuen 628/928 267 auf. Sie hatten die Bundesbahn zu einer Präsentationsfahrt des damaligen Hoffnungsträgers für einen kostengünstigeren Nahverkehr überredet – doch bis zum planmäßigen Einsatz sollte es noch etwas dauern. (Sammlung Fritz Engbarth)

te gesondert überprüft werden. Für die benachbarte Strecke Homburg – Zweibrücken bedeutete diese Vereinbarung aus dem Jahre 1986 übrigens die Stilllegung – mit dem Segen der damaligen Landesregierung. Die Biebermühlbahn jedoch sollte fortan mit modernen Regionalbahntriebwagen im Einmannbetrieb befahren werden. Anfangs verkaufte sogar der Lokführer noch Fahrkarten! Vorgesehen war ein Stundentakt, lediglich in der Zeit schwächerer Nachfrage zwischen 8 und 12 Uhr am Vormittag sollten nur alle zwei Stunden Züge fahren. Mit dem Einsatz der

Vt 628 fiel allerdings das Mitführen der Expressgutwagen nach Pirmasens im Personenverkehr weg. Was auf Flachlandstrecken üblich war – nämlich das Anhängen an Triebwagen – war auf der Bergstrecke unmöglich. So machte sich ein paar Jahre lang samstagsmorgens eine Diesellok mit einem einzelnen Gepäckwagen als ExprE (Express-Eilzug) ohne Personenbeförderung auf den Weg in die Schuhstadt. Vergangenheit sind auch die reinen 1. Klasse-Sonderzüge zur Pirmasenser Schuh- und Lederwarenmesse.

Kurz vor der Bahnreform zum Jahreswechsel 1993/94 ließ die Bundesbahn noch prüfen, mit welchen Kosten die Reaktivierung des zweiten Gleises von Pirmasens Nord nach Hauptbahnhof verbunden wäre. Zwar hat die Aufforderung der Bundesbahnhauptverwaltung vom 26. Juli 1993 zur Prüfung der Wiederinbetriebnahme den Weg in die Öffentlichkeit gefunden, über das Ergebnis der damaligen Untersuchung liegen aber keine Erkenntnisse vor.



Nein, der 628 war nicht kaputt. Die Lok wurde für den Güterzug gebraucht und deshalb dem Triebwagen kurzerhand vorgespannt. (Aufnahme am 11. Juli 1990 in Schopp: Fritz Engbarth)

Bahnreform und Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs

Seit der Regionalisierung des SPNV zum Jahreswechsel 1996/1997 ist der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd für das Angebot auf der Strecke verantwortlich. Der Verkehr wurde außerhalb des morgendlichen Schüler- und Berufsverkehrs vertaktet und auf tägliche Züge ausgeweitet, außerdem noch der Haltepunkt Galgenschanze reaktiviert.



Viele Jahre fuhr der Bundesbahntriebwagen vom Typ 628 zuverlässig in der Westpfalz, doch mit der fehlenden Klimaanlage und den hohen Stufen an den Türen ist er nicht mehr zeitgemäß. Im April 2008 war klar, dass er bald von den neuen Fahrzeugtypen abgelöst werden wird. (Aufnahme in Pirmasens Nord: Fritz Engbarth)



Kurz vor dem Start des neuen Verkehrsvertrages fotografierte Martin Kißler nochmals die alten Züge. 212 275 und eine weitere Lok waren am 15. Mai 2000 mit Regionalbahn 23504 in m Bereich Waldfischbach unterwegs. Das Formsignal zeigte, weithin sichtbar, verlangsamte Einfahrt. Denn der Zug hatte Kreuzung mit einem Gegenzug und musste auf das Ausweichgleis einfahren. Die beiden Nahverkehrswagen zeigten das Farbbild der späten 1980er Jahre (mintgrün).

Am Wochenende fahren selbst in der Nacht noch Spätzüge von Saarbrücken und Kaiserslautern bis Pirmasens Hbf.: So kann der Kino- oder Theatervorstellung ohne Sorgen ein Kneipenbesuch folgen und das Auto bleibt zu Hause. Mit dem Zugverkehr selbst ist DB Regio Südwest beauftragt. Das Bundesunternehmen gewann beide bisherigen Ausschrei-

bungen und setzt seit dem Jahr 2000 klimatisierte Triebwagen der Baureihen 642 und 643 ein. Mit dem verbesserten Angebot stiegen auch die Fahrgastzahlen: Alleine zwischen 1997 und 2002 um rund 25%. Der aktuelle Vertrag mit dem ZSPNV Süd läuft noch bis Dezember 2023.



Seit dem Jahr 2000 fahren klimatisierte Regionalbahnzüge in die Südwestpfalz. Der 'Talent' von Bombardier wird dabei als der ICE des Nahverkehrs bezeichnet. (Schopp am 28. Mai 2006, Fritz Engbarth)



Mit dem Gewinn der Ausschreibung für das West- und Südpfalznetz brachte die DB Regio den Siemens 'Desiro' in die Pfalz. Im April 2008 war der 'Desiro' noch auf Schulungsfahrt in Pirmasens Nord unterwegs.

Die Triebwagen erhalten Namen

Doch bis dahin wird der Nahverkehr weiter verbessert. An erster Stelle steht die Modernisierung des Bahnhofs Pirmasens Nord. Er soll grundlegend umgestaltet werden, vor allem die Bahnsteigzuwegungen und die Bahnsteige werden in Kombination mit den modernen Fahrzeugen barrierefrei. Daher werden alle heute noch vorhandenen Bahnsteigkanten in der Höhe auf die Einstiege der Dieseltriebwagen und in der Länge den Anforderungen eines attraktiven Regionalverkehrs angepasst. In Abstimmung mit dem Denkmalschutz werden die Bahnsteigdächer erneuert oder durch einen modernen Wetterschutz ersetzt. Das für verkehrliche Zwecke nicht mehr benötigte Empfangsgebäude wurde im Juli dieses Jahres verkauft. Die künftige Nutzung ist offen.

Der Realisierung näher gerückt ist die Reaktivierung des Haltepunktes Kaiserslautern-Hohenecken. Bei der Ausschreibung im Jahre 2006 wurden die durch den Halt etwas verlängerten Fahrzeiten schon berücksichtigt. Denkbar scheint auch die Reaktivierung des für Wanderer interessanten Haltepunktes Karlsthal nördlich von Schopp. Nicht locker lässt der Zweckverband auch beim zweiten Gleis nach Pirmasens: Das derzeit stillgelegte ältere, sogenannte Talgleis könnte zu einer Verkürzung der Fahrzeiten beitragen, außerdem ist das Berggleis tagsüber so stark frequentiert, dass kein einziger zusätzlicher Zug dazwischen passt. Erst kürzlich, bei der Mediation zum Ausbau der Bundesstraße 10, hat der ZSPNV Süd den Vorschlag zur Reaktivierung des zweiten Gleises erneuert.

Die Triebwagen erhalten Namen

Auch bei der Werbung für die Angebote auf der Schiene ist der Zweckverband ständig aktiv. Hiervon zeugen, meistens in Kooperation mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), die Dampfzugfahrten der letzten Jahre. In den Jahren 2000 und 2005 befuhren dampfgeführte Züge im Rahmen einer „Plandampf“ genannten Aktion die Strecke. Bei der Integration des Westpfalzverkehrsverbundes

WVV in den VRN zum 1. Juni 2006 gab es ebenfalls Dampfzugfahrten mit einer Schnellzugdampflok der früheren DDR-Reichsbahn.

Die neueste Marketinginitiative des ZSPNV Süd umfasst die Taufe der modernen Triebwagen auf die Namen der Unterwegsstationen – und knüpft damit an eine über 100 Jahre alte Tradition an. Eine Besonderheit stellt

Die Triebwagen erhalten Namen



Seit Juli 2012 fährt der Siemens 'Desiro'-Triebwagen mit Motiven der südwestpfälzischen Gemeinde Steinalben durch die ganze Pfalz. Die Präsentationsfahrt brachte ihn am 14. Juli 2012 nach Heidelberg.

dabei der Triebwagen 642 102/602 dar: Bei einem pfalzweiten Wettbewerb, bei dem die prozentual höchste Beteiligung der Dorfbevölkerung zählte, errang Steinalben den ersten Platz. Seit Juli 2012 fährt deshalb der Siemens

'Desiro'-Triebwagen mit Motiven des südwestpfälzischen Dorfes durch die ganze Pfalz. Die Präsentationsfahrt führte die Gemeinde und 'ihren' Zug am 14. Juli 2012 nach Heidelberg.

Weitere Modernisierungen der Stationen erforderlich

Trotz des seit Beginn an großen Engagements für die Bahn konnte der ZSPNV Süd nicht alle Rückbaumaßnahmen verhindern. In Pirmasens Nord beseitigte die DB Netz AG im Jahre 2006 Bahnhofsgleise mit einer Gesamtlänge von etwa drei Kilometern. 18.000 Quadratmeter Fläche wurden zum Verkauf angeboten, sie sind mit der nahezu vollständigen Einstellung des Güterverkehrs im Jahre 2001 überflüssig geworden. Als letzter Kunde verblieb

bis zum 30. Juni 2002 die Firma Reno in Thaleischweiler – der Anschluss wurde dann im Jahr 2004 abgebaut und der Bahnhof seiner Ausweichgleise beraubt. Die Fahrkartenschalter in Schopp und Waldfischbach schlossen am 31. Dezember 2002 bzw. am 30. September 2003: Die DB Netz begründete dies mit einer nötigen Entlastung der Fahrdienstleiter, welche für die Sicherungstechnik zuständig sind. Jahrzehntlang berieten sie in



Die neuen Schilder können nicht darüber hinwegtäuschen: Schopp braucht moderne Bahnsteige, die einen barrierefreien Zugang in die Züge ermöglichen. (Fritz Engbarth)

den Zugpausen die Kunden und verkauften ihnen Fahrkarten. Kurz zuvor wurden dort noch die modernen 'Kurs 90'-Verkaufssysteme installiert – die örtlichen Eisenbahner hatten kein Verständnis für diese Maßnahme. Die DB veräußerte außerdem alle verbliebenen Stationsgebäude. In Waldfischbach übernahm die gemeinnützige Heimbetriebsgesellschaft Pfalzblick zum 1. September 2007 das Gebäude, in Schopp ist die örtliche Immobiliengesellschaft Nahlenz Eigentümerin. Dieses Gebäude ist übrigens sehr ähnlich denen der danach gebauten Bachbahn von Otterbach

nach Reichenbach im Kreis Kaiserslautern. Nachdem keines dieser Gebäude dort noch als Eisenbahngebäude genutzt wird bzw. einige davon ohnehin schon abgerissen sind, sollte der Denkmalschutz die Erhaltungswürdigkeit des Bahnhofsensembles prüfen. Unumgänglich ist jedoch die Modernisierung der Bahnsteiganlagen, denn die Barrierefreiheit der Unterwegsstationen konnte bislang nicht hergestellt werden. Hierfür ist eine gemeinsame Anstrengung von Bahn, Land und Gemeinden nötig.



Der 'Desiro' in Pirmasens Nord bei der Abfahrt nach Saarbrücken. Der Bahnhof wird in den kommenden Jahren, in Absprache mit dem Denkmalschutz, umgebaut und barrierefrei hergerichtet. (Fritz Engbarth)



Gelegentlich verirren sich auch Nostalgietriebwagen in das Holzland. Wegen einer Streckensperrung im Bereich Landau nahm der Esslinger-Triebwagen der AVG auf der Fahrt ins Wieslautertal im April 2010 einen Umweg über Kaiserslautern und musste in Schopp die Kreuzung abwarten. Erinnerungen wurden wach, als am 22. April 2013 ein Schienenbus der Pfälzbahn durch die Südwestpfalz fuhr. Auch er musste in Schopp die Begegnung mit einer Regionalbahn abwarten. (Fritz Engbarth)



*Links: Aufnahme in Pirmasens Hbf
Martin Kißler.*



Beim Rheinland-Pfalz-Tag in Pirmasens mussten Zweckverband und Deutsche Bahn wegen des starken Andrangs Doppelstockzüge einsetzen. Die Fahrgäste genossen die Ausblicke aus der oberen Etage sichtlich. (Aufnahmen am 23. Juni 2013 in Waldfishbach und Schopp: Fritz Engbarth)

Nostalgisches Ambiente ...

Nostalgisches Ambiente als perfekte Kulisse für die Jubiläumsfahrten am 15. September 2013

Kommen im Zugverkehr moderne Züge zum Einsatz, so bietet die Sicherungstechnik Physik zum Anfassen: Die gesamte Strecke südlich des Bahnhofs Kaiserslautern wird ausnahmslos mit mechanischer Stellwerkstechnik gesichert – Stahlseile für die Weichen bzw. Signale und Spannwerke in den Bahnhöfen zeugen davon. Die alten, aber dennoch

zuverlässigen Formsignale der beiden Pirmasenser Bahnhöfe stammen jeweils aus der Zeit der Bahnhofsumbauten. Dabei ist das letzte verbliebene Stellwerk am Hauptbahnhof komplett mechanisch. Das große Fahrdienstleiterstellwerk in Pirmasens Nord sowie das Wärterstellwerk an der südlichen Streckenverzweigung sind hingegen elektromechanisch (Bau-



Auch am 15. September 2013 können in Pirmasens Nord Dampfzüge beobachtet werden. (Fritz Engbarth)



Auch nach 75 Jahren werden im elektromechanischen Stellwerk in Pirmasens Nord die Signale und Weichen zuverlässig von Hand gestellt. Der Computer ist ein ergänzendes Informationsmedium – die Aufschreibungen über den Zugverkehr werden noch immer von Hand getätigt. Auch die links unten sichtbare Telefonanlage ist fast museumsreif. (Aufnahme Sammlung Herbert Justus)



Moderne Züge in alten Bahnhöfen bieten reizvolle Fotokontraste. Am 22. April 2013 erreichte ein 'Desiro' den 'Nostalgiebahnhof' Pirmasens Nord. (Fritz Engbarth)

Nostalgisches Ambiente ...

art Scheidt&Bachmann): Hier werden die Seilzüge nicht mit Hebeln, sondern über Drehknöpfe bewegt. Die wiederum rein mechanischen Anlagen in Schopp und Waldfishbach sind überraschenderweise nicht älter, sondern deutlich jünger: Das Stellwerk in Schopp wurde am 1. Januar 1954 in Betrieb genommen und dürfte, so lassen es historische Aufnahmen vermuten, ein Außenstellwerk abgelöst

haben. Die Anlage in Waldfishbach stammt von 1955 und löste ebenfalls Sicherungstechnik noch älterer Bauart ab. Die DB Netz AG würde zwar gerne ein elektronisches Stellwerk bauen lassen, aber derzeit fehlen die nötigen finanziellen Mittel. So liegt bis heute ein nostalgischer Flair über der Bahnlinie: Ideal für die Jubiläumsdampfzüge des Zweckverbandes am 15. September 2013.



Die bis jetzt letzte Dampfzugfahrt auf der Biebermühlbahn fand im September 2008 statt. Für ein Eisenbahnfest im Lautertal wurden Loks und Wagen über die Südwestpfalz überführt. In Schopp organisierte der ZSPNV Süd zur Freude der mitgereisten Film- und Fotofreunde während des Kreuzungsaufenthaltes spontan eine Scheineinfahrt. (Fritz Engbarth)



Mechanische Technik und alte Fernsprecher: Das Stellwerk im Bahnhof Schopp bietet ein nostalgisches Ambiente: Passend für die Dampfzugfahrten am 15. September. (Aufnahmen Fritz Engbarth)



Die Eisenbahnfreunde Darmstadt machten der Pfalz mit einer Rundfahrt am 17. September 1988 ihre Aufwartung. Der recht authentische Eilzug der 1960er Jahre - die Lok 23 105 war Anfang der 1970er Jahre kurzzeitig in Kaiserslautern stationiert und im Verlauf des Jahres 1984 im dortigen Ausbesserungswerk mustergültig restauriert - wurde im Bahnhof Schopp aufgenommen. (Fritz Engbarth)



Bei den Plandampfveranstaltungen des ZSPNV Süd kommen sogar ehemalige DDR-Reichsbahnmotoren in die Pfalz. Im oberen Bild verlässt 01 519 am 2. Oktober 2000 in voller Fahrt mit Regionalbahn 23491 am Haken Waldfischbach in Richtung Schopp. Das Bild unten zeigt 41 1150 mit Regionalbahn 23484 am 1. Oktober 2000 in Steinalben (beide Aufnahmen Martin Kießler).



Am 28. Mai 2006 war die Schnellzugdampflok 01 519 auf großer Pfälzrundfahrt. Hier verlässt sie mit DZ 40498 den Bahnhof Schopp, um kurz darauf...

... südlich von Hohenecken in voller Fahrt den Scheitelpunkt der Strecke zu erreichen. (beide Aufnahmen: Fritz Engbarth)



Quellenangaben / Impressum

Fritz Engbarth für den Zweckverband
Schienenverkehr Rheinland-Pfalz Süd
(Hrsg.) Kaiserslautern, September 2013

Titelbild:
(Eröffnungszug von 1913
bei der Galgenschanze)
Sammlung Stadtarchiv Kaiserslautern

Umschlag 1:
Auszug aus der Streckenkarte
der Deutschen Reichsbahn,
Sammlung Fritz Engbarth

Umschlag 2:
Dampfzug trifft moderne Regionalbahn
(Schopp im September 2008,
Aufnahme Fritz Engbarth)

Rücktitel:
(moderne Regionalbahn vom Typ Talent
am Einfahrsignal Schopp)
Fritz Engbarth

Layout:
typomeyer - Werbeagentur Meyer,
Steinfeld/Pfalz

Druck:
printplus, Kaiserslautern

Nachdruck und Vervielfältigung,
auch in Auszügen nicht gestattet.
Das Werk einschließlich aller seiner Teile
ist urheberrechtlich geschützt.
Kaiserslautern, September 2013

Quellennachweise:

Neben den Kursbüchern und Fahrplan-
veröffentlichungen aus der Frühzeit der
pfälzischen Eisenbahnen bis heute,
Buch- und Bildfahrplänen sowie Fahrzeug-
umlaufplänen der Deutschen Bundesbahn,
mehreren aktuellen (insbesondere
Die Rheinpfalz) wie auch früheren
pfälzischen Tageszeitungen, verschiedene
Baureihenbücher aus dem Eisenbahn-
Kurierverlag sowie den Handakten des
ZSPNV RLP Süd wurden folgende Bücher
und Broschüren ausgewertet:

Deutsche Bundesbahn,
Die Bahn in Rheinland-Pfalz,
Saarbrücken 1987

Albert Mühl,
Die Pfalzbahn,
Stuttgart 1992

Heinz Sturm,
Die pfälzischen Eisenbahnen,
1967 – Neuauflage, Ludwigshafen 2005

Hansjürgen Wenzel,
Die Südwestdeutschen Eisenbahnen
in der französischen Zone (SWDE),
Freiburg 1976

Außerdem boten folgende Webseiten
interessantes Hintergrundmaterial:

<http://zugdererinnerung.de;>
<http://www.regionalgeschichte.net;>
<http://www.pinae.net;>
<http://www.gemeinde-schopp.de;>
<http://de.wikipedia.org>, www.db58.de;
sowie
[www.heimatlexikon-thaleischweiler-
froeschen.de](http://www.heimatlexikon-thaleischweiler-froeschen.de)





Die Biebermühlbahn verbindet Pirmasens und die Südwestpfalz auf der Schiene mit Kaiserslautern. Die Eisenbahnstrecke ist auch nach 100 Jahren für die regionale Verkehrserschließung unverzichtbar.

Steigen Sie ein – in die Geschichte des Eisenbahnverkehrs und natürlich in die Dampfzüge beim Jubiläumsfest am 15. September 2013.



www.der-takt.de