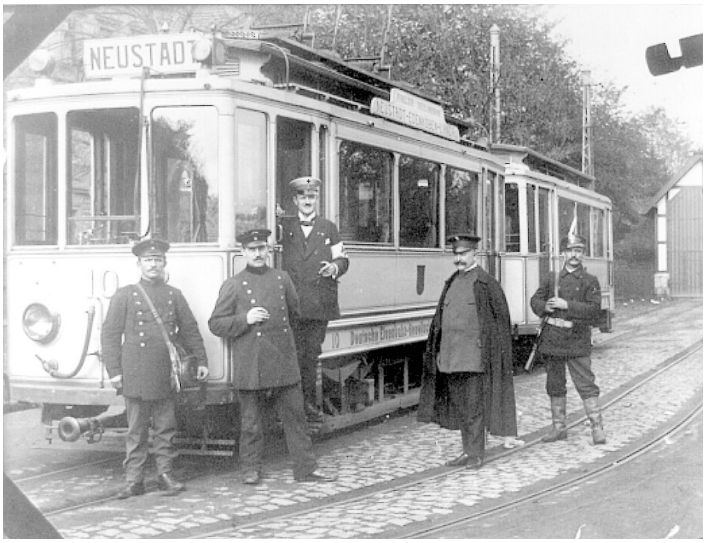
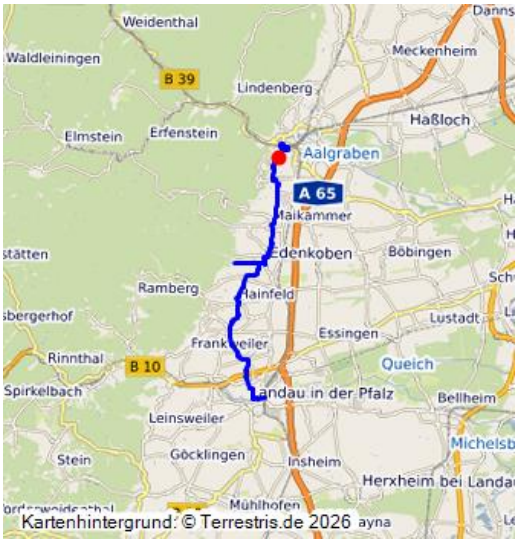
Ehemalige Pfälzische Oberlandbahn

Die Schneck

Schlagwörter: Straßenbahn
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Böchingen, Edenkoben, Flemlingen, Hainfeld, Landau in der Pfalz, Maikammer, Neustadt an der Weinstraße, Rhodt unter Rietburg
Kreis(e): Landau in der Pfalz, Neustadt an der Weinstraße, Südliche Weinstraße
Bundesland: Rheinland-Pfalz



Ehemalige Pfälzische Oberlandbahn
Fotograf/Urheber: unbekannt



Die Pfälzer Oberlandbahn - im Volksmund „Schneck“ genannt - ist eine ehemalige Straßenbahn, die zwischen Neustadt an der Weinstraße und Landau in der Pfalz verkehrte. In Betrieb genommen im Winter 1912/1913 verkehrte sie bis 1955. Seitdem folgt eine Buslinie dem Verlauf der früheren Straßenbahn. Die Fahrstrecke führte entlang der Deutschen Weinstraße von Neustadt über Hambach, Diedesfeld, Maikammer, Edenkoben, Rhodt, Hainfeld, Flemlingen, Böchingen, Drei Steine, Nußdorf nach Landau. Die Streckenlänge betrug 22,8 Kilometer.

Geschichte

Als am 17. Juli 1855 die Eisenbahnstrecke Neustadt-Landau in Betrieb ging fühlte sich das Oberland von der Verkehrswelt nicht richtig bedient und wollte auch mit der großen weiten Welt verbunden werden. Denn Verkehr bedeutet, wie auch heute, Wohlstand. Produkte wie Wein, Kohlen, Steine usw. mussten mühsam mit Pferdewagen hin und her transportiert werden. Das dauerte, durch die schlechten Straßenverhältnisse bedingt, sehr lange.
So kam im Dezember 1872 der Vorschlag eine Zweigbahn von Landau über Nußdorf, Böchingen, Flemlingen, Burrweiler nach Gleisweiler zu bauen. Dieser Vorschlag fand aber keine Unterstützer und wurde verworfen.
Danach tat sich lange nichts mehr.
Erst im März 1897 kam der Vorschlag für eine Linie Landau-Edenkoben-Neustadt entlang der Gebirgsorte auf. Hierfür setzten sich einige Bürgermeister ein, fanden aber kein Gehör.
Das alles dümpelte so vor sich hin bis im Jahre 1905 der Direktor der Aktiengesellschaft für Bahnbau- und Betrieb (eine private Aktiengesellschaft) Herr Alfred Köhler in die Pfalz kam und die Bürgermeister Wand (Neustadt) und Mahla (Landau) für sich und seine Idee gewinnen konnte.
Von da ging es bergauf. Jetzt mussten noch alle Bürgermeister der geplanten Strecke für das Projekt gewonnen werden.

Voraussetzung für den Bau der Strecke war, dass die private Bahngesellschaft das Land, d. h. den Grund und Boden kostenlos zur Verfügung gestellt bekam.
Der Ankauf des Geländes für die Bahn ging nicht recht zügig voran, denn mancher Grundbesitzer wollte sein Land nicht für einen Appel und ein Ei an die Gemeinden verkaufen. Es wurden Enteignungen eingeleitet aber zum Schluss verkauften die Grundbesitzer ihr Land doch zu fairen Preisen.
Die Königlich bayerische Staatsregierung gab anfangs keine Zustimmung zum Bahnbau. Es sollte keine Konkurrenz zu bestehenden Bahnlinien entstehen. Erst nach langem Hin und Her und vielen Gesprächen wurde eine Konzession für die Bahn auf 99 Jahre erteilt.
Im März 1912 wurde mit dem Bau der Wagenhalle und dem Betriebsgebäude in Edenkoben und mit dem Verlegen der Schienen entlang der Strecke begonnen.

Am 16. Dezember 1912 wurde die Teilstrecke der Straßenbahn (später Kleinbahn) Edenkoben-Neustadt in Betrieb genommen. Die Landauer Stadtobersten fühlten sich durch diese Inbetriebnahme zurückgestellt und boykottierten die Eröffnungsfeier der Gesamtstrecke. Diese fand am 13. Januar 1913 statt. Die Gesamtstrecke der Straßenbahn Landau-Edenkoben-Neustadt wurde feierlich eingeweiht. Es fand ein großes Fest im Saalbau in Neustadt statt.
Über die Feierlichkeiten in Böchingen schrieb der Landauer Anzeiger: Sodann fuhren die Wagen nach Böchingen, wo Herr Bürgermeister Kost eine kurze Ansprache hielt, die in einem Hoch auf die Deutsche Eisenbahngesellschaft ausklang. Die Schulkinder sangen „Deutschland, Deutschland über Alles“. Es war vorgesehen, die Glocken läuten zu lassen, aber ein Eingeweihter bemerkte - ganz gewiss boshaft - es sei unterblieben, weil der Glöckner auch „dabei“ sein wollte.
Während des Ersten und Zweiten Weltkrieges war die Oberlandbahn oft das einzige Verkehrsmittel und tat treu ihren Dienst, sofern der Strom nicht abgestellt wurde. Viele können sich noch an die überladenen Wagen an denen Menschen auf den Trittbrettern, zwischen den Wagen und sogar auf den Dächern mitfuhren, erinnern.

Zweiglinie Betriebsbahnhof Edenkoben zum Rosengarten

Um die Menschen die Fahrt zum Rosengarten und zur Villa Ludwigshöhe zu erleichtern wurde am 9. April 1936 die 1,8 Kilometer lange Zweigstrecke vom Depot in Edenkoben zum Schloss Villa Ludwigshöhe errichtet. Dieser Fahrbetrieb zur Villa Ludwigshöhe wurde am 17. Mai 1954 eingestellt.

Betrieb und Einstellung

17. November 1944: Bei dem schwersten Unfall in der Geschichte der Oberlandbahn verunglückte ein vollbesetzter (überfüllter) Dreiwagenzug an der scharfen Kurve in Nußdorf. Drei Menschen starben, 35 wurden zum Teil schwer verletzt. Die Unglücksursache war zu schnelles Fahren auf der abschüssigen Strecke. Der Wagenführer des Unglückswagens konnte nicht verurteilt werden, da das Gerichtsgebäude in Landau im Zweiten Weltkrieg durch Bomben zerstört und alle Akten vernichtet wurden.
Die Straßenbahn tat täglich treu ihre Dienste und fuhr die Menschen von Ort zu Ort. So kam es aber wie es kommen musste. Die Bahngesellschaft hatte vergessen in die Betriebsmittel zu investieren, sprich in Schienen, Weichen und Wagen, und Wirtschaftlichkeitsberechnungen ergaben zu hohe Kosten für eine Erneuerung und Busse fuhren kostengünstiger und waren moderner.

Die Einstellung des Schienenverkehrs fand in zwei Etappen statt. Die letzte Fahrt auf der Strecke Edenkoben-Landau fand am 31. Dezember 1952 statt. Hier wurden die modernen Busse eingesetzt.
Die allerletzte Fahrt auf der Teilstrecke Edenkoben-Neustadt fand dann am 31. Januar 1955 statt. So wie sie eingeweiht wurde sie auch verabschiedet mit Böllerschüssen und den Hochrufen der Menschen entlang der Strecke. Noch heute vermissen viele Menschen die alte Tram und bedauern, dass diese nicht zum touristischen Highlight wurde. Die Schienen der Strecke wurden nach und nach abgebaut, nur selten finden sich unter dem Teer noch Reste. Die Wagen bis auf zwei verschrottet. Zwei Fahrzeuge wurde an die Rhein-Haardt-Bahn verkauft und versahen ihren Dienst noch bis 1965/66.
Danach war die Zeit der guten alten „Schneck“ vorbei aber in den Herzen vieler fährt sie heute noch.

Nachbau der Pfälzischen Oberlandbahn

Eine Gruppe Interessierter hat einen Nachbau der Pfälzsischen Oberlandbahn gestellt. Er ist zwar nicht originalgetreu und hat als Basis einen Pkw-Anhänger, was aber seiner Beliebtheit keinen Abbruch tut. Ein fünfköpfiges Team bestehend aus Wolfgang Acker dem Ideengeber und Maler, dem Schreiner-Meister Dieter Münch, Gunter Poth der als Elektro-Ingenieur sich um die richtige Stromversorgung kümmerte, Stefan Friedel einem weiteren Schreiner und Sebastian Uehlin, rundum alles engagierte Edenkobener, planten und bauten diesen detailreichen Nachbau in acht Monaten, anlässlich der 1250 Jahrfeier Edenkobens im Jahr 2019.

(Hans-Ulrich Kroszewski, Maikammer 2022, Ergänzungen von Christine Brehm, Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, 2022)

Internet

www.die-schneck.de
Wikipedia: Die Pfälzer Oberlandbahn
Kurzinfo und Modell der Pfälzischen Oberlandbahn

Literatur

Kroszewski, Hans-Ulrich (2013): 100 Jahre Pfälzer Oberlandbahn. Maikammer.

Kroszewski, Hans-Ulrich (2006): Die „Schneck“ in Bildern. Maikammer.

Kroszewski, Hans-Ulrich (2003): Geschichten von der „Schneck“. Die Pfälzer Oberlandbahn in der Erinnerung. Maikammer.

Kroszewski, Hans-Ulrich (2002): Die „Schneck“. Tagebuch einer Straßenbahn. Die Pfälzer Oberlandbahn 1905-1914. Maikammer.

Kroszewski, Hans-Ulrich (2002): Die „Schneck“. Tagebuch einer Straßenbahn. Die Pfälzer Oberlandbahn 1915-1931. Maikammer.

Kroszewski, Hans-Ulrich (2002): Die „Schneck“. Tagebuch einer Straßenbahn. Die Pfälzer Oberlandbahn 1932-1955. Maikammer.

Ehemalige Pfälzische Oberlandbahn

Schlagwörter: Straßenbahn
Ort: Edenkoben
Fachsicht(en): Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Schriften, Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger
Historischer Zeitraum: Beginn 1912 bis 1913, Ende 1955
Koordinate WGS84: 49° 20 32,69 N: 8° 08 12,43 O / 49,34241°N: 8,13679°O
Koordinate UTM: 32.437.296,64 m: 5.465.879,65 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.437.347,00 m: 5.467.627,00 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Hans-Ulrich Kroszewski (2022), Christine Brehm, „Ehemalige Pfälzische Oberlandbahn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-343959 (Abgerufen: 12. November 2026)

Copyright © **LVR**









