

Ferienprogramm '83 - Offene Werkstatt

Die Teilnehmer der Veranstaltungen am 22./23.8.1983 in der Offenen Werkstatt im Rahmen des Ferienprogramms können ab 11.12.1983 ihre Arbeiten kostenlos abholen.

Gleichzeitig bedanken wir uns an dieser Stelle für die zumeist kostenlose Mitwirkung folgender Dürkheimer Vereine an unserem Ferienprogramm:

ADAC Ortsclub Bad Dürkheim e.V.
 Angelsportverein Isenach e.V.
 Arbeiterwohlfahrt Ortsverein Bad Dürkheim
 Briefmarkensammlerverein Bad Dürkheim e.V.
 Brieftaubenzüchterverein „Unser Stolz“
 BSC Ski- und Badminton-Club Bad Dürkheim e.V.
 Freiwillige Feuerwehr
 Flugsportverein Bad Dürkheim e.V.
 Hobbyfunkrunde Bad Dürkheim

Imkerverein

Kolpingsfamilie
 Modellflugverein Bad Dürkheim/Ludwigshafen e.V.
 Offene Werkstatt
 Pfälzerwald-Verein Bad Dürkheim Ortsgruppe Seebach
 Pfalzmuseum für Naturkunde
 Radsportclub Bad Dürkheim
 Reiterverein Bad Dürkheim e.V.
 Tennisclub Schwarz-Weiß e.V.
 Touristenverein „Die Naturfreunde“ e.V. Bad Dürkheim-Grethen
 Turnverein Dürkheim 1860 e.V.

Das Programm konnte nicht zuletzt durch das Engagement und die ehrenamtliche Hilfe zahlreicher Mitarbeiter dieser Vereine so vielseitig aufgestellt werden. Dadurch wurde ein täglich wechselndes Angebot für die Freizeitgestaltung in den Sommerferien für unsere Dürkheimer Jugend ermöglicht.

Aus unserer Stadtgeschichte

Ein Bad Dürkheimer Gebäude mit Geschichte

Das Katasteramt - einst Ruhesitz des Eisenbahnbauers **Paul Camille v. Denis**

von Georg Feldmann



In die Reihe bemerkenswerter Bad Dürkmer Gebäude gehört auch das Haus des Katasteramtes, Kurgartenstraße 18. Im gefälligen klassizistischen Stil erbaut, mit Weinbrennergiebel nach der Gartenseite, reiht es sich gut ein in die Nachbarschaft der im gleichen Stil erbauten Ludwigskirche und des Kurhauses.

Bereits im Jahr 1787 befand sich an der gleichen Stelle ein Gebäude. So ist im Lagerbuch aus diesem Jahr ein Philipp Christoph G ö t t i g als Eigentümer genannt: „Ein Haus, Hof und Zugehör sammt daran gelegenen Garten. Das Haus ist von der Stadt und der Garten von Hoher Herrschaft (=Leiningen) erkaufte worden...“ Noch im Jahr 1810 ist Göttig Eigentümer des Anwesens. In einem Einwohnerverzeichnis aus diesem Jahr wird er als „Propriétaire“ (= Gutsbesitzer) bezeichnet und als sein Geburtsjahr das Jahr 1733 angegeben.

Im Jahr 1834 veräußerten Göttings Erben den Komplex um 4.000 Gulden an den Gutsbesitzer Johann Adam L a n g I. Lang behielt das Haus nicht lange. Bereits

1839 erwarb der Winzer Michael F a r n y das Anwesen und von ihm ging es 1863 auf seine einzige Tochter und Erbin Elisabeth über.

Der nächste Eigentümer ist Baurat von D e n i s. Im „Dürkheimer Anzeiger“ vom 22. November 1866 lesen wir:

„Soeben erfahren wir, daß Herr Baurat von Denis das gegenüber der katholischen Kirche gelegene Farny'sche Haus um den Preis von 12.000 Gulden käuflich erworben hat. Gleichzeitig hören wir, daß Herr von Denis beabsichtige, den Weg, welcher an dem früher von ihm angekauften großen Garten vorbeiführt, in gerader Linie bis zur Mannheimer Straße weiterzuleiten.“

Diesen in der Zeitungsnotiz genannten Garten hatte Denis bereits 1864 von Eduard Eppelsheim (dem damaligen Besitzer des heutigen Anwesens Schacht) für 12.000 Gulden erworben. Das heutige Pfarrgäßchen führte damals nicht in gerader Linie zur Kurgartenstraße, sondern machte in Höhe des Katasteramtes einen Knick zur Kurgartenstraße und trennte damit die Grundstücke von Denis in zwei Teile. Durch die Geradelegung des Gäßchens besaß nun Denis ein einheitliches Grundstück. Wenn es in obiger Zeitungsnotiz heißt, Denis beabsichtige, den Weg in gerader Linie zur Mannheimer Straße zu führen, so muß man beachten, daß die (alte) Mannheimer Straße die heutige Kurgartenstraße war. (Die heutige Mannheimer Straße war ganz früher eine Sackgasse, die etwa am heutigen Rathaus II endigte und wurde Entengasse genannt. Erst nach dem Durchbruch nach Osten, zwischen 1820 und 1830, kam für die neue, nun durchgehende Straße die Bezeichnung „Neue Mannheimer Straße“ auf).

Nach den Katasterunterlagen steigerte v. Denis das Anwesen von Elisabeth Farny laut Notariatsakt vom 9. Januar 1867 um den bereits in der Zeitung genannten Preis von 12.000 Gulden. Wie das alte Gebäude ausgesehen hat, wissen wir nicht. Denis ließ es 1867/68 abreißen und erbaute im Jahr 1868 das heute noch vorhandene Gebäude mit dem schönen, gewölbten Doppelkeller.

Das neue Haus hatte Paul Camille von Denis zu seinem Alterssitz ausersehen. Denis war eine bedeutende Persönlichkeit und sein Lebenslauf soll daher nachstehend in aller Kürze gewürdigt werden: 1796 in Montier-en-Der bei Dizier in Frankreich geboren. Sein Vater war im Zug der Einverleibung des linken Rheinufer mit Frankreich Forstinspektor beim Departement Donnersberg geworden. Der junge Denis kam 1816 als Bauingenieur in den bayerischen Staatsdienst. In Zweibrücken hatte er seine Unterschrift unter eine Protestkundgebung gegen polizeiliche Maßnahmen gesetzt und wurde deshalb nach Rosenheim strafversetzt. Hier blieb

er aber nicht lange, vielmehr gelang es ihm, von der Regierung auf bestimmte Zeit beurlaubt zu werden. Auf Reisen in Amerika und England lernte er die damals schon technisch hoch entwickelten Länder kennen, studierte den Kanal- und Eisenbahnbau, wurde auch bekannt mit dem englischen Lokomotivbauer Stephenson. All dies war für seine spätere Tätigkeit in Deutschland von großer Bedeutung, wurde er doch der Erbauer der ersten deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth (1835), später anderer deutscher Bahnen, dann der pfälzischen Ludwigsbahn (Lu.-Neustadt 1847, Reststrecke 1849 in Betrieb genommen) und anderer pfälzischen Bahnen. Er erwarb die Burg Diemerstein und baute sich am Fuße derselben eine Villa, die er 1854 an den Mannheimer Bankier Ladenberg verkaufte. Erst 1866, im Alter von 71 Jahren, trat er in den Ruhestand. Aber auch in diesem war er noch tätig als Vorsitzender der Baukommission für die Rheinbrücke Mannheim-Ludwigshafen. Leider konnte er seinen Ruhestand in seinem 1868 erbauten Haus in der Kurgartenstraße nicht mehr lange genießen. Er starb hier am 4. September 1872 und wurde auf dem Helenenfriedhof in Straßburg beerdigt.

Auch in der französischen Heimatforschung wurde v. Denis als Europäer gewürdigt. So hat sich der Forscher P è r e F a r g e t o n in der Zeitung unserer Partnerstadt Paray-le-Monial, „Le Progrès“ vom 8. Februar 1975 unter dem Titel „Un fils de Brionnais célèbre en Allemagne, Paul Camille Denis - Constructeur du petit train de Nuremberg“ mit dem Leben von Denis befaßt und festgestellt, daß seine Familie aus der Gegend des Brionnais stammte, wo sein Großvater in St. Christophe in der Nähe von Paray-le-Monial ein Tabak- und Spezereigeschäft betrieb.

Denis hatte noch testamentarisch dem Dürkheimer Waisenhaus und der hiesigen katholischen Kirchengemeinde je 3 000 Gulden vermacht.

Er hatte noch einen Bruder, Julius, der als Rentner in Frankfurt lebte und das Haus in der Kurgartenstraße erbe. Julius Denis

verkaufte das Anwesen 1883 für 115.000 Mk an den Ingenieur Charles de Féral aus Longueville b./Metz, damals Pächter der Dürkheimer Kurbetriebe (hierüber Näheres in unserer Stadtchronik S.508/509). Féral hatte übrigens am 2. Juni 1878 die erste Mannheimer Pferde-Straßenbahn eingerichtet. Über das Vermögen Féral's wurde der Konkurs eröffnet, Julius Denis erwarb das Haus zurück und veräußerte es 1889 um 55.000 Mk an Philipp K r a e m e r, den Initiator der Dürkheimer Wasserversorgung. (Über Kraemer und die Wasserversorgung kann ebenfalls in unserer Stadtchronik nachgelesen werden). Bereits drei Jahre später, 1892, verkaufte Kraemer das Anwesen um 79.500 Mk an den Ludwigshafener Bankdirektor und Dürkheimer Weingutsbesitzer Carl E s w e i n, von dem es 1902 an den Bayerischen S t a t als Sitz des ab dem gleichen Zeitpunkt neu geschaffenen B e z i r k s a m t s D ü r k h e i m übergang. Der neue Bezirk Dürkheim war vom damaligen Bezirk Neustadt abgetrennt und mit Wirkung vom 1. Oktober 1902 neu errichtet worden. Der erste Bezirksamtman - er entsprach etwa dem heutigen Landrat - war Philipp S c h u b a c h. Später war Oberregierungsrat S c h l o s e r Vorstand des Dürkheimer Bezirksamtes. In dem vom Drachenfelsclub 1979 herausgegebenen Buch „Bilddokumente über Alt-Dürkheim“ finden wir auf Seite 45 unter Bild Nr. 68 eine Abbildung des Bezirksamtsgebäudes mit der Familie Schlosser im Garten.

In der Zeit nach dem ersten Weltkrieg, als die Separatisten sich in der Pfalz festsetzten, wurde auch das hiesige Bezirksamt von ihnen besetzt. In ihrer überwältigenden Mehrheit lehnte die

pfälzische Bevölkerung den Separatismus ab und schritt zur Selbsthilfe. Bekannt ist die Erstürmung des Pirmasenser Bezirksamts am 12. Februar 1924. Am folgenden Tag wurde auch das hiesige Bezirksamt gestürmt. Die Separatisten wurden verprügelt und verjagt. (s. Stadtchronik S.415/416).

Der letzte noch lebende Beteiligte an der damaligen Separatistenschlacht in Bad Dürkheim, der auch in Landau und Mainz monatelang inhaftiert war, ist Karl W o l f aus dem Finkenpfad.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1931 wurde der Bezirk Dürkheim aufgehoben und wieder dem Bezirk Neustadt zugeschlagen. Seit dieser Zeit - oder jedenfalls bald danach - wurde das Messungsamt, wie man diese Behörde in der bayerischen Zeit nannte, darin untergebracht. Die Behörde nannte sich später „Vermessungsamt“, seit einigen Jahren ist die offizielle Bezeichnung „Katasteramt“. Damit hat diese Behörde nunmehr seit gut 50 Jahren in dem repräsentativen Gebäude, dem einstigen Alterssitz von Paul Camille von Denis, eine Bleibe gefunden.

Literatur und Quellen:

Lagerbuch von 1787, Grundsteuerkataster und Umschreibkataster, Zeitungsberichte, Stadtchronik, Franz Schmitt, Vor 100 Jahren starb Paul Camille von Denis, in „Rheinpfalz“-Feierabend v.6.9.1972 S.16/17.

Père Fargeton, Un fils de Brionnais célèbre en Allemagne, Paul Camille Denis - Constructeur du petit train de Nuremberg, in „Le Progrès“ vom 8. Febr. 1975.

(Nachdruck nur mit Genehmigung des Verfassers)

Städt. Volksbildungswerk

Mit dem heutigen Amtsblatt wird Ihnen unser Arbeitsplan für das I. Semester 1984 mitgeliefert.

Das vielseitige Angebot unserer Veranstaltungen wird sicherlich Ihr Interesse wecken bei uns vorbeizusehen.

Wir bitten vor allem um Beachtung unserer Anmeldetermine. Nur wer sich zu den nachfolgend genannten Terminen persönlich oder schriftlich bei uns anmeldet, erhält eine Teilnehmerkarte, die ihn berechtigt, an unseren Kursen und Seminaren teilzunehmen.

Anmeldetermine: 16.01.1984 - 20.01.1984
23.01.1984 - 27.01.1984

jeweils montags bis freitags von 8.15 - 12.15 Uhr und von 14.00 - 16.00 Uhr. Zusätzlich mittwochs u. donnerstags von 16.00 - 18.00 Uhr.

Anmeldeort: Rathaus II (alte Kreissparkasse), Mannheimer Str. 12, Zimmer 2.

Offene Werkstatt

Die Weihnachtsausstellung in der Offenen Werkstatt geht noch bis zum kommenden Sonntag. Aus diesem Grunde ist der Werkstattbetrieb nicht möglich.

Vom 20.12.1983 bis 01.01.1984 ist die Werkstatt ganz geschlossen.

Seniorenecke

Altenhilfe e.V. Bad Dürkheim

Einladung zur Weihnachtsfeier. Das Altenzentrum lädt alle Senioren und Seniorinnen zur Weihnachtsfeier mit dem Kirchenchor St. Ludwig am Sonntag, dem 18.12.1983, um 15 Uhr, ins Altenzentrum ein.

Unsere Tagesstätte ist am 24., 25. u. 26.12.1983 für alleinstehende Senioren von 14 bis 18 Uhr geöffnet.

Unser Tagespflegeheim ist am 24., 25. und 26.12.1983 geöffnet. Anmeldung erbeten.

HAUS DER JUGEND

Öffnungszeiten:

Donnerstag,	15.12.1983	16.00 - 22.00 Uhr
Freitag,	16.12.1983	16.00 - 22.00 Uhr
Samstag,	17.12.1983	geschlossen
Sonntag,	18.12.1983	15.00 - 21.00 Uhr
Montag,	19.12.1983	16.00 - 22.00 Uhr
Dienstag,	20.12.1983	16.00 - 22.00 Uhr
Mittwoch,	21.12.1983	16.00 - 22.00 Uhr
Donnerstag,	22.12.1983	16.00 - 22.00 Uhr

1930

Alles kehrt wieder:

Der Kampf um die Trassen

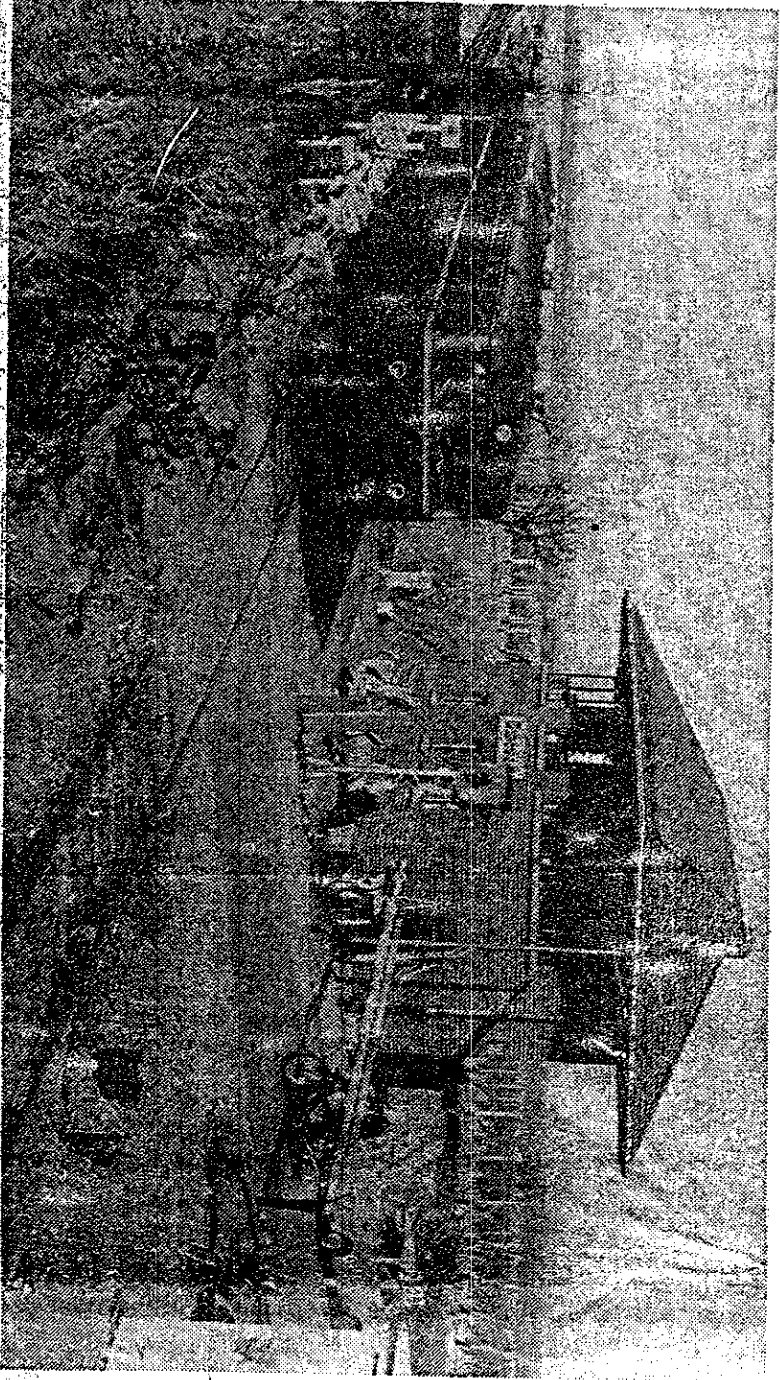
Die Geschichte der Bahnstrecke: Erstaunliche Parallelen zu B 271 und Schnellbahn - Eröffnung am 6. Mai 1865

„So wäre er denn endlich da, der so lange ersehnte Tag, der Dürkheim in engere Verbindung mit der Außenwelt bringt, jede Entfernung für Dürkheim abschneidet, nämlich der Eröffnungstag der Eisenbahn - so dachte ich am Samstag in der Frühe, begab mich zum Bahnhof, um den ersten den Verkehr eröffnenden Eisenbahn-Zug abgehen zu sehen. Eine große Menge Menschen war hier versammelt; viele stiegen ein, um den ersten Zug mitzumachen, und auch mich wandelte die Lust an mitzufahren. Halbsechs Uhr setzte sich der Zug in Bewegung und ging unter Begleitung von Musikstücken, ausgeführt durch die hiesige Kurmusik, unter dem Jubel der Menge von hier ab; zu Wachenheim angekommen, wurde der Zug mit Böllerschüssen begrüßt, jedoch konnte hier von der Fahrt kein Gebrauch gemacht werden, weil, wie ich später vernahm, die Uhr in Wachenheim eine Viertelstunde der von Dürkheim nachging, so den Lusttragenden die Gelegenheit genommen war. In Deidesheim angefangt, wurde der Zug mit Enthusiasmus empfangen, mehrere Häuser und der Kirchthurm waren beflaggt. Böllerschüsse wurden gelöst und die Hochs wollten kein Ende nehmen.“

Dieser Blick in den Dürkheimer Anzeiger anno 1865 zeigt, welche große Begeisterung die Eröffnung der Bahnstrecke Dürkheim - Neustadt am 6. Mai 1865 ausgelöst hat. Die Freude der Dürkheimer ist um so verständlicher, bedenkt man das lange Tauschen um die Strecke.

Bereits 1836, also nur ein Jahr nach der ersten Eisenbahnstrecke in Deutschland (Münchberg - Fürth), wollten die Pfälzer eine Bahn von Ost nach West durch die Pfalz legen, von den pfälzisch-saarländischen Kohlengruben an den Rhein. Hierbei hatten sie vor allem die heimische Wirtschaft im Auge, der die Eisenbahn Vorteile bringen sollte.

Von Anfang an hatten die Dürkheimer reges Interesse an dieser geplanten Bahn. So war etwa die Saline mit 50 000 Zentner im Jahr ein Hauptabnehmer für Kohle. Schon am 6. Februar 1838 faßte der Dürkheimer Stadtrat den Beschluß, Gelände unentgeltlich abzutreten, falls die Bahn durch Dürkheim und das Dürkheimer Tal gebaut würde. Dieses Angebot war um so notwendiger, als wenige Tage zuvor der Wachenheimer Weingutsbesitzer J. L. Wolf in einer Eingabe an die Kreisregierung vorgeschlagen hatte, die Bahn sollte von Bexbach über Zweibrücken und dann durch das Annweiler Tal an den Rhein geführt werden. Zuvor hatten sich schon



Ein Bild aus der jüngeren Geschichte der Bahnstrecke Neustadt - Dürkheim, und doch schon Bahndübelweg Wachenheim, wo damals noch ein Schrankenhauschen stand. Foto: Archiv Felber Frank

„Prominente“ für eine entsprechende Liniennführung eingesetzt, so beispielsweise Johannes Fitz, Führer und Bannenträger der Dürkheimer Winzer beim Hambacher Fest von 1832. Rund 160 Jahre später ist diese Trasse heute für die Schnellbahn von Paris nach Mannheim wieder in der Diskussion - nur, daß die Stadt diesmal kein Gelände kostenlos zur Verfügung stellen würde...

Schon damals war die Fahrzeiterparnis ein Argument. Da jedoch an der Frankenstein Steige ständig Dampfmaschinen als Zusatzschlepper hätten stehen müssen, kamen die Dürkheimer Winzer zunächst wortwörtlich „nicht zum Zuge“.

Im April 1856 zeigten die Bürgermeister von Dackenheim, Deidesheim, Dürkheim, Elierstadt, Eppolzhelm, Forst, Frankenthal, Freinsheim, Friedelsheim, Gönheim, Kallstadt, Lambshelm, Melkenheim, Müßbach, Ruppertsberg, Uggstein, Wachenheim und Weisenheim am Sand dem königlichen Staatsministerium des Handels an, daß sie „beihuts der

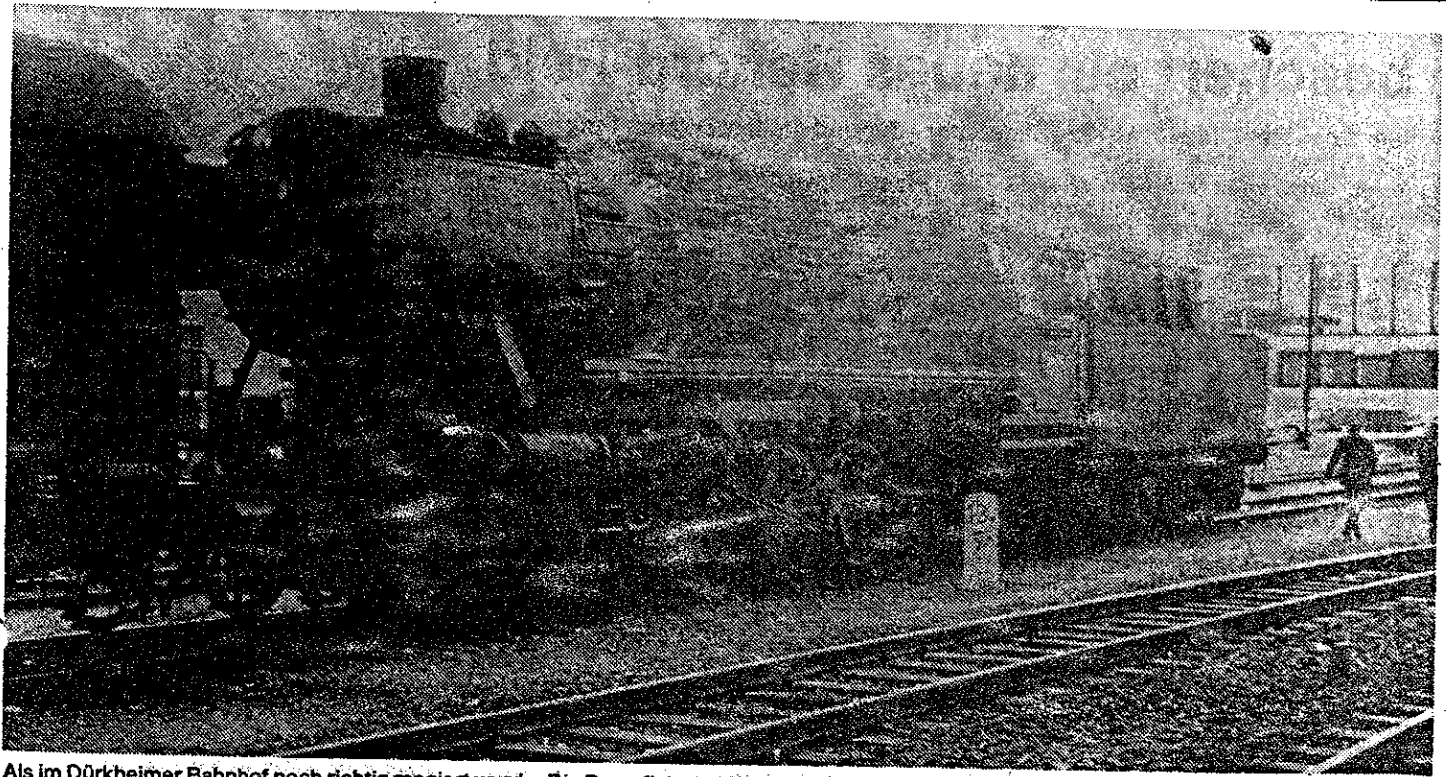
Erbauung einer Eisenbahn von Neustadt über Dürkheim nach Frankenthal einen Vertrag zu bilden“ gedachten. Die Regierung in Speyer jedoch stand dem Projekt nicht aufgeschlossen gegenüber. Unter anderem war sie der Meinung, daß der Bodenwerb nahezu unbezahlbar sei, handle es sich beim Gelände doch um das kostbarste Land der Pfalz.

Es dauerte bis 1860, bis sich endlich ein lokales Komitee um den Bau einer Eisenbahn Neustadt - Dürkheim - Frankenthal bewarb. Dieser Plan scheiterte jedoch wegen Schwierigkeiten mit der Ludwigsbahn. Am 25. Januar 1862 kam es endlich zu einer Übereinkunft über eine Neustadt - Dürkheimer Bahn, die über Wachenheim und Deidesheim führen sollte. Noch im selben Jahr wurde die Konzession hierfür erteilt, und im Oktober die neue Aktiengesellschaft Neustadt/Dürkheimer Eisenbahn AG gegründet.

Der Bahnbau verzögerte sich bis März 1863, weil in Wachenheim ein Streit über die Lage des Bahnhofes entbrannt war.

Im September 1863 konnten die Bauarbeiten schließlich beginnen, die wiederum nicht ohne Schwierigkeiten verließen. Hohe Grundstückspreise, hügeliges Gelände und letztlich fünf streitbare Winzer in Königsbach, die ihr Gelände nicht abtreten wollten, verzögerten immer wieder die Bauarbeiten.

Allen Widerigkeiten zum Trotz wurde die Strecke 1865 fertiggestellt. Am 1. Mai fand die Probefahrt mit dem Regierungspräsidenten von Hohenlohe statt, und am 6. Mai 1865 fuhr der erste fahrplanmäßige Zug die 13,6 Kilometer lange Strecke von Dürkheim über Wachenheim und Deidesheim nach Neustadt. Der erste Fahrplan zeigt, daß damals jeden Tag fünf Züge in beide Richtungen fuhren. Die Fahrten dauerten etwa eine Dreiviertelstunde, also doppelt so lang wie heute. Wen wundert's, führen doch die Züge damals mit einer Geschwindigkeit, bei der man Blumen pflücken konnte...



Als im Dürkheimer Bahnhof noch richtig rangiert wurde: Die Dampflokom vom Typ 052 erregte 1973 Aufsehen (im Hintergrund die Kreissparkasse).

Foto: Reiner Frank

125 Jahre Eisenbahn Bad Dürkheim - Neustadt (2)

Zum Geburtstag neues Kleid für Bahnhöfe

Bahnsteige entlang der Strecke werden erneuert - Geschichte und Entwicklung der beiden Endstationen

Im Zuge des 125. Jubiläums der Bahnstrecke Neustadt-Bad Dürkheim wird auch den Bahnhöfen entlang der Strecke ein Geburtstagspräsent in Form von Ausbau- und Verschönerungsmaßnahmen zuteil. Besonders im Blickpunkt stehen dabei natürlich die beiden Endbahnhöfe, wo am kommenden Sonntag jeweils auch gebührend gefeiert werden soll.

Der Neustädter Hauptbahnhof zählt zu den schönsten und auch ältesten Bahnhöfen in der Pfalz. Bereits 1843 bis 1847 wurde er gebaut und hat eine wechselvolle Geschichte hinter sich. Mit der Inbetriebnahme der Maximilianbahn und der Strecke Bad Dürkheim - Neustadt entwickelte sich der Bahnhof in Neustadt schon bald zu einer wichtigen Kreuzungsstation. Die Verkehrsbelastung stieg in dieser Zeit sprunghaft an und machte einen Ausbau des Bahnhofs erforderlich. Darum wurde er 1865 abgerissen und an anderer Stelle wieder aufgebaut. Der neue größere Bahnhof lag nordöstlich des ursprünglichen Bahnhofs, das Gebäude war also Richtung Stadt verschoben worden. Mit dem Neubau entstanden unter anderem eine größere Empfangshalle und eine großes Maschinenhaus für neun Lokomotiven. Ende Mai 1866 waren die Neubauarbeiten weitgehend abgeschlossen, am 15. Juni wurde der neue Bahnhof bezogen.

1932 hat der Neustädter Bahnhof den ersten großen Umbau erlebt. Das gesamte Stationsgebäude wurde gründlich überholt und die Empfangshalle durch eine Schalterhalle erweitert. Die beiden Weltkriege überstand der Bahnhof unversehrt. 1960 wurde er abermals grundlegend modernisiert und umgestaltet.

Der Bahnhof von Neustadt war ursprünglich Station der Pfalzbahn, ab 1909 der Bayrischen Staatsbahn und ab 1922 der Reichsbahn. Seit 1971 gehört der Neustädter Bahnhof zum Bezirk der Bundesbahndirektion Karlsruhe.

Heute werden auf dem Neustädter Bahnhof circa 340 Zugfahrten und circa 700 Rangierfahrten abgewickelt. Etwa 215 Mitarbeiter vom Rangierer und den Fahrdienstleiter bis zum Bahnhofsvorstand sind zur Zeit dort beschäftigt. Der Bahnhof umfaßt ein Schienennetz von 30 Kilometern Länge inklusive 130 Weichen und 98 Signalen.

Im Reiseverkehr können heute mehr als 100 Reiseziele von Neustadt direkt erreicht werden, zum Beispiel Paris, Berlin, Trier, Frankfurt, Heidelberg und Ulm. Neustadt ist durch den Saar-Pfalz-Takt hervorragend an den Intercity-Knoten Mannheim angebunden. Weitere positive Auswirkungen im Reiseverkehr sind durch die künftige Inter-Region-Linie 26 und die Einbindung von Neustadt in den Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) zu erwarten.

So hat sich der Neustädter Bahnhof vom pfälzischen Eisenbahnpionier zu einem Hauptbahnhof mit internationaler Anbindung und einer Drehscheibe des Eisenbahnverkehrs in der Pfalz entwickelt. Nachdem im Jubiläumsjahr der Strecke Neustadt-Bad Dürkheim noch die Bahnhofshalle umgebaut werden soll, werden auch Überlegungen angestellt, den Bahnsteigen höhere Kanten zu verpassen.

Der alte Dürkheimer Bahnhof wurde 1865 gebaut. Es war ein kleines Fachwerkgebäude und stand vermutlich östlich vom heutigen Bahnhofsgebäude. 1873 wurde es

abgerissen und in Landau als Westbahnhof wieder aufgebaut. Der heutige Bad Dürkheimer Bahnhof wurde 1872/73 gebaut und am 12. Dezember 1873 eröffnet. Fünf Mitarbeiter sind heute noch in dem architektonisch ansprechenden Gebäude beschäftigt. Täglich fahren 92 Reisezüge und zwei Güterzüge durch den Bahnhof von Bad Dürkheim. Im Jahr 1989 wurden 62 300 Fahrkarten verkauft und Einnahmen von 1,04 Millionen Mark erreicht. Die Zahl der Gepäcksendungen beträgt 4 500, die der Expresssendungen 9 800, 309 Wagenladungen wreden damit jährlich noch bestückt.

Nachdem das Vordach zu den Gleisanlagen hin eine neue Glasverkleidung und frische Farbe erhalten hat, stehen dem Dürkheimer Bahnhof ebenfalls neue Bahnsteige ins Haus. Wenn im kommenden Jahr die Wasserhohl-Unterführung aufgeweitet wird, soll zudem ein direkter Treppenaufgang zu den Gleisen geschaffen werden. Die noch aus der Pfalzbahnzeit stammenden gleichhohen Kanten des Mittelbahnsteiges werden dann ebenfalls der Vergangenheit angehören.

In Wachenheim arbeiten Stadt, Kreis und Bundesbahn ebenfalls an einem neuen Bahnsteig, die Pläne wurden dieser Tage fertiggestellt. Der Haltepunkt in Wachenheim soll zum 650-jährigen Jubiläum der Stadt ein attraktives Gesicht erhalten.

Auch in Deidesheim sollen die beiden Bahnsteige erneuert werden. Der vor dem Bahnhofsgebäude wird erhöht, der mittlere wird entfernt und vor der ehemaligen Ladesstraße im Zuge der neuen Straßenplanungen ein sogenannter Außenbahnsteig angelegt, der über den bisherigen Bahnübergang erreichbar sein wird.

1830

125 Jahre Bahnstrecke Neustadt - Bad Dürkheim (3)

Der Pionier der Pfälzer Eisenbahnen

Der Name Paul Camille von Denis ist auch mit Bad Dürkheim und Neustadt eng verbunden

Wie so viele Eisenbahnwege in der Pfalz ist auch die Strecke Bad Dürkheim - Neustadt mit dem Namen von Paul Camille von Denis eng verbunden, der als der Bahnpionier in der Pfalz gilt. So machte er beispielsweise Neustadt zum Knotenpunkt der Strecken nach Osten zur Rheinschanze und nach Süden nach Weißenburg - und ermöglichte damit auch Bad Dürkheim, das 1865 von Norden her an Neustadt angeschlossen wurde, die Schienenverbindung an die „große, weite Welt“. Bad Dürkheim selbst wählte von Denis als Wohnsitz, in der Stadt ist heute noch eine Straße nach ihm benannt.

Paul Camille von Denis, geboren 1795, kam schon als Kind mit seinem Vater nach Deutschland. Im Zuge der Inkorporation der linksrheinischen Gebiete zu Frankreich nach dem Frieden von Lunéville 1801 hatte es Pierre Denis als Staatsbeamten für Forsten unter anderem auch nach Mainz verschlagen, wo sein Sohn Camille das Gymnasium besuchte. Er wechselte dann an das Lycee Louis-le-Grand in Paris, nach dessen Abschluß er die Ecole Polytechnique besuchte. Der Vater, inzwischen vom französischen in den bayrischen Staatsdienst gelangt, hatte in Neustadt, wo er als Kreisforstmeister fungierte, Wohnung genommen und starb dort im Januar 1816. Er hinterließ der Familie ein beachtliches Geld- und Grundvermögen.

Paul Camille, nach dem Abschluß seiner Ingenieurstudien in den bayrischen Staatsdienst eingetreten, fand als Bezirksingenieur in Kaiserslautern und Zweibrücken Verwendung. Sein Engagement für den Pressverein, seine Teilnahme am Hambacher Fest und die Unterzeichnung politischer Protestationen brachte dem Mitglied des pfälzischen Landrats große Probleme mit der vorgesetzten Behörde ein. Der Zwangsversetzung nach Rosenheim leistete er Wider-



Paul Camille von Denis. Repro: ws

stand und nahm letztlich auf eigenen Antrag unbezahlten Urlaub, um in Amerika und England die Entwicklung des Eisenbahnwesens zu studieren.

Die nach seiner Rückkehr vorgelegten Ingenieurberichte prädestinierten ihn für andere Aufgaben. Nach einem kurzen Einsatz beim Bau des Main-Donau-Kanals wurde ihm der Auftrag zum Bau der ersten deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth erteilt. Paul Denis zeichnete bei der Ludwigsbahn nicht nur für die Streckenführung und den Bauablauf, sondern auch für Bahnhöfe, Wagen und Wartungseinrichtungen verantwortlich. Bei Fertigstellung am 7. Dezember

1835 wird Paul Camille Denis Betriebsvorstand der Bahn. Alle betrieblichen Vorschriften der damaligen Zeit gehen auf seine Vorschläge zurück.

Weitere Eisenbahnprojekte des vom Staatsdienst beurlaubten Bauingenieurs folgen. Schließlich bemühte sich Paul Denis, in die Pfalz zurückzukehren, doch fast holt die Vergangenheit den „politischen“ Beamten ein. Vor seiner Wiederverwendung in der linksrheinischen Pfalz steht die „Sicherheitsüberprüfung“. Als Speyerer Kreisbaurat wird er schließlich mit dem Bau der „Pfälzischen Ludwigsbahn“ beauftragt, auch Ludwigs-hafen geht in seiner Anlage auf ihn zurück. Mit seinen Bahnen im linksrheinischen Gebiet stellt er die ersten Linienverbindungen zwischen Deutschland und Frankreich her. Als erster Betriebsdirektor der privaten Pfälzischen Bahnen macht er sie zum bestorganisierten Eisenbahnunternehmen, dessen betrieblicher Standard seinesgleichen sucht.

Zahlreiche pfälzische Bahnlinien gehen auf seine Pläne zurück. Der bayrische Herrscher, mit dessen Staatsapparat der beurlaubte Beamte nicht immer in freundschaftlicher Beziehung stand, verleiht ihm den persönlichen Adel.

Verantwortlich für den Bau der gesamten bayrischen Ostbahnen und der Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen nimmt der erfolgreiche Bahnbauer schließlich mit 70 Jahren seinen Abschied aus dem aktiven Dienst, um sich in Bad Dürkheim zur Ruhe zu setzen. Die Villa, die heute das Katasteramt beherbergt, ist sein Alterswohnsitz, wo er am 3. September 1872 stirbt. Beigesetzt ist Paul Camille von Denis auf dem Straßburger Helenenfriedhof. Die Grabstätte des pfälzischen Bahnpioniers wird heute noch von der Bundesbahndirektion Karlsruhe unterhalten.

WERNER SCHREINER

v. Mosbach zu Lehen gegeben. 1464 gehörte die Burg dem Ulrich v. Steinhausen, der zugleich kurpfälzischer Amtmann in Neustadt war. Im 16. Jahrhundert verlieh Herzog Johann Casimir das Schloß seinem Obersten Peter Beuterich. Die Burg wurde 1689 im Orleanskrieg zerstört und ist seitdem Ruine. Erhalten sind Reste eines dreigeschossigen Palas aus dem 14. Jahrhundert mit Treppenturm aus dem 16. Jahrhundert sowie die Ringmauern mit Rundbastionen, Zwinger und Halsgraben.

LICHTENSTEIN

Die im Hodspeyerbachtal, oberhalb von Neidenfels, heute im Walde versteckte Burgruine Lichtenstein war die Stammburg der ritterlichen Familie v. Lichtenstein. Die Burg wurde um 1200 erbaut. Konrad v. Lichtenstein wurde 1220 zuerst genannt. Da die Lichtensteiner sich an räuberischen Überfällen beteiligten, wurde die Burg von Speyerer Bürgern 1281 zerstört und nicht wieder aufgebaut. Der letzte Lichtensteiner starb 1334. Sein Grabmal befindet sich in der Nikolauskapelle in Neidenfels. Von der Burg sind nur geringe Reste der Ringmauer mit schönen Buckelquatern erhalten geblieben.

26 FRANKENSTEIN

Abb. Seite 174

Die bedeutende Burgruine steht auf einem Felsen südlich des gleichnamigen Ortes im Speyerbachtal und an der Straße von Dürkheim nach Kaiserslautern. Um 1100 wurde hier ein Warturm errichtet. Anfang des 13. Jahrhunderts erbauten die Grafen v. Leiningen neben der Warte die Burg, die auch im 14. und 15. Jahrhundert weiter ausgebaut worden ist. Diese

Burg war Lehen des Abtes von Kloster Limburg. Die Ritter v. Frankenstein, die schon 1146 in einer Urkunde genannt wurden, waren bis zu ihrem Aussterben Mitte des 14. Jahrhunderts Ministerialen und Burgvögte der Leiningen Grafen. Nach einem Teilungsvertrag von 1418 waren Graf Emich IV. v. Leiningen, Philipp v. Nassau-Saarbrücken und Dieter v. Inseltheim gemeinsame Besitzer. In den Kämpfen des Kurfürsten Friedrich I. von der Pfalz um 1470 und nochmal im Bauernkrieg um 1525 wurde die Burg stark beschädigt und wurde nicht mehr bewohnt. Sie ist seitdem Ruine. Das enge Felsengelände hat dazu geführt, daß sie stufenförmig in mehreren Absätzen erbaut wurde. Vom ehem. Bergfried sind nur noch Reste mit Buckelquatern erhalten geblieben. Die ehemalige frühgotische Kapelle mit gut erhaltenem Erker an der Ostseite der Burg ist von besonderer Schönheit. Der Erker selbst erhebt sich über einem mehrfach abgestuften, vorgekragten Konsolenunterbau. Fenestrischen mit Bänken, Felsenkammern und mächtige Kamine haben sich erhalten. An der Vorburg steht noch ein niedriger Flankenturm aus romanischer Zeit. An der Ost- und Westseite sind noch Reste des ehem. Burgzingers vorhanden.

27 DIEMERSTEIN

Abb. Seite 175

Im Glasbachtal, einem idyllischen Seitentälchen des Hodspeyerbachtals nahe bei Frankenstein, liegen Burg und Schloßchen Diemerstein. Auf schmalen Berg- rücken über dem Tal stehen die Mauern der alten Burg, die zu Beginn des 13. Jahrhunderts von den Grafen zu Leiningen erbaut worden ist. Ein Ritter- geschlecht, das sich nach der Burg v. Diemerstein

"
Dien
"

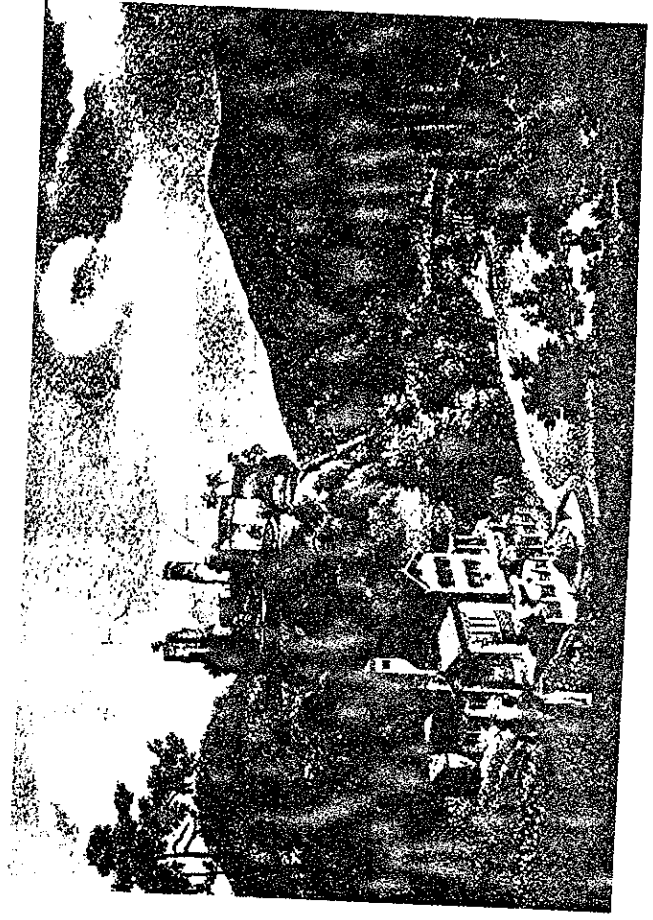
nannte, war hier ansässig. Dieses hatte die Burg als Lehen der Grafen zu Leiningen. Mitte des 13. Jahrhunderts war die Burg im Besitz der Raugrafen. Ende des 14. Jahrhunderts gehörte sie den Kurfürsten von Trier. 1401 kam sie durch Heirat der Erbraugräfin Anna in den Besitz der Grafen v. Dhaun. Danach war sie Ganerbenburg, und mehrere Adlige teilten sich in ihren Besitz. Mitte des 15. Jahrhunderts war die Burg wieder Lehen der pfälzischen Kurfürsten, die sie den v. Weingarten und später den v. Wachenheim gaben. 1521 hielt sich der von seinen Feinden verfolgte Ritter und Humanist Ulrich v. Hutten auf der Burg verborgen. Die Burg wurde im Dreißigjährigen Krieg von Kroaten zerstört. Seitdem ist sie Ruine. Mitte des 17. Jahrhunderts war die Burg Diemerstein, zu der großer Waldbesitz gehörte, im gemeinsamen Besitz der Kurfürsten von der Pfalz und der Pfalzgrafen v. Simmern. Anfang des 18. Jahrhunderts wurde sie von den Grafen v. Wartenberg erworben, die sie bis zur Französischen Revolution besaßen. Dann fiel sie dem Staate anheim. Von der Burg ist der auf einem Felsen erbaute Bergfried zum großen Teil erhalten. Er hat noch schöne Buckelquadern und ist um 1200 erbaut worden. Im Untergeschoß befindet sich ein tonnengewölbter Raum. Erhalten sind die Umfassungsmauern des alten Palas, ein spätgotischer Treppenturm, die Zwingermauer und der Halsgraben.

Am Fuße des Burgberges wurde 1845—48 für den Erbauer der ersten deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth, den Baurat und Ingenieur Paul Camille v. Denis, der auch der Erbauer der ersten pfälzischen Eisenbahn, der Ludwigsbahn von der Rheinschanze nach Kaiserslautern, gewesen ist, das im klassizisti-

schen Stil gehaltene Schloß des Diemerstein erbaut und ihm zum Geschenk gemacht. Es ist ein in sehr guten Formen gehaltenes zweigeschossiges Gebäude aus rotem Sandstein mit flachem Satteldach. Im Innern wurde es mit Wand- und Deckenmalereien in pompejanischer Art von dem Münchener Maler Johann Schraudolph versehen. Nur die Deckenmalereien eines kleinen Saales sind erhalten geblieben. Das Gebäude ist mit einem Türmchen versehen und wurde Ende des Jahrhunderts durch einen Anbau verlängert. Das Schloßchen mit der überragenden Burg und einer romantischen Gartenanlage mit plätschernden Springbrunnen war in dem stillen Tal ein romantisches Tusculum. Als v. Denis 1860 nach Nürnberg zurückberufen wurde, ging es in den Besitz eines Herrn Ladenburg in Mannheim über. Um 1900 erwarb es der Reichstagsabgeordnete Ernst Bassermann. Heute ist es ein Erholungsheim des evangelischen Fürsorgevereins Kaiserslautern.



Text S. 50
FRANKENSTEIN



Text S. 51
DIEMERSTEIN

Armat u
er zu
...Rober
ffene t
2. Es li
hen Re
f, die,
nserer
erfreu
ster auf
ahren"
und ges
en. Ein
keimat.
er helmu
r ersch
Rhehre
des sch
prs, das
verlege
von L.
h die zi
sie nebe
erei-Uni
ag vortr
schen Ai
1879 Räl