

## Vorwort

Die Pfälzischen Eisenbahnen haben als selbständige Betriebs- und Verwaltungseinheit 64 Jahre lang bestanden – von 1844 bis 1908. Es war zuletzt das größte private Eisenbahnunternehmen Deutschlands und nach dem Urteil aus berufenem Munde »das Muster einer gut geleiteten Privatbahn«. Stets mußte sie sich ihren Anteil am Verkehr in hartem Wettbewerb erkämpfen. Privater Unternehmungssinn ließ sie entstehen und prägte sie. Private gaben das Kapital. Wo nötig, hat sie die bayerische Regierung gefördert. Am 1. Januar 1909 wurden die Pfälzischen Eisenbahnen als »Pfälzisches Netz« Bestandteil der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen.

Wir werden Persönlichkeiten wie Paul Camille von Denis, dem großen Eisenbahnbauer der Pionierzeit, dem Bankier und Eisenbahnfinanzier Meyer Carl von Rothschild, dem Industriellen Dr. August von Clemm, dem Landtagsabgeordneten Friedrich Norbert Mahla, den Bahndirektoren Albert von Jaeger und Karl Jakob von Lavale begegnen. Ihre Namen wie die anderer mit der Pfalzbahn verbundener Personen trugen die Lokomotiven – in goldenen Lettern.

Unser Buch setzt Schwerpunkte. Einer besteht in der Beschreibung der Fahrbetriebsmittel in Wort, Zahl und Bild. Diese aber sind lediglich Mittel zum eigentlichen Zweck der Eisenbahn, nämlich Personen und Güter zu befördern. Die Fahrzeuge müssen erdacht und gebaut, beschafft, planvoll eingesetzt, fortbewegt, unterhalten und repariert werden. Jedes Unternehmen muß geleitet, organisiert und verwaltet werden. All dies geschieht durch Menschengestalt und Menschenhand. Erst jetzt wird aus Materie »Betrieb«. Diese Aspekte bilden den zweiten Schwerpunkt unseres Buches.

Die Pfälzischen Eisenbahnen haben am 31. Dezember 1908 zu bestehen aufgehört – de jure. Als Betriebseinheit bestanden sie im Rahmen sowohl der Bayerischen Staatseisenbahnen als auch der Deutschen Reichsbahn noch drei Jahrzehnte weiter – so lange, bis die Reichsbahndirektion Ludwigshafen mit Wirkung vom 1. April 1937 aufgelöst worden ist. So verbietet es die Chronistenpflicht, die Geschichte der pfälzischen Eisenbahn mit dem Jahr 1908 abzubrechen. Wir werden sie jedenfalls als mehr oder weniger eigenständiges Gebilde im Verbands der zweitgrößten deutschen Staatsbahn und dann der Deutschen Reichsbahn weiterverfolgen, nachdem die pfälzische Eisenbahn und insbesondere die pfälzischen Eisenbahner vier Jahre lang die Lasten des Krieges an vorderer Stelle mitgetragen haben und sie ebenso an vorderer Stelle die unerbittliche Hand des Siegers zu spüren bekamen. Wir werden den Leidensweg, den Eisenbahner und Eisenbahn im Jahrzehnt nach 1918 durchschritten, zu verfolgen haben – Besatzung, passiver Widerstand, Ausweisung, Regiebetrieb. Das alles gehört zur Geschichte der Pfalzbahn.

Der Arbeit liegen in erster Linie und in überwiegendem Umfang originäre, d. h. »bahnamtliche« Unterlagen zugrunde: die jährlichen Direktionsberichte, Denkschriften, Karten, Dienstdrucksachen, Fahrmaterialverzeichnisse, Fahrpläne, auch mehrere Aktenkonvolute der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung. Sekundärliteratur wurde nur im beschränkten Maße herangezogen, und zwar allein schon aus dem

Grunde, weil die Pfalzbahn im Fachschrifttum bislang äußerst stiefmütterlich behandelt worden ist. Hier sind lediglich die Arbeiten von *Sturm*, vor allem für die Vor- und Frühgeschichte, und für die Lokomotivgeschichte von *Gaiser* sowie – mit aller gebotenen kritischen Vorsicht – das Werk »Die Entwicklung der Lokomotive« von Gewicht. Dazu sind einige auf den letzten Stand gebrachte Publikationen des Autors zu Teilbereichen eingearbeitet.

Zum Bildteil haben Sammler und Institutionen bereitwillig mit Raritäten beigetragen. Ihnen sei dafür an dieser Stelle herzlich gedankt. Im Interesse möglicher Homogenität wie Authentizität haben wir, soweit vorhanden, grundsätzlich die von den maschinentechnischen Dienststellen für den Dienstgebrauch herausgegebenen Fahrzeugskizzen aufgenommen. Von diesen Unterlagen gibt es heute im wahren Sinne des Wortes nur noch eine Handvoll. Das pfälzische Lokomotiv-Verzeichnis erschien nur in Blaupause, und die Zeichnungen im bayerischen Wagenbuch sind von recht unterschiedlicher Druckqualität. Dies schlägt sich in unserem Skizzenteil nieder und erheischt Verständnis des Lesers, worum wir ihn bitten. Der Verlag hat sich dabei alle erdenkliche Mühe gemacht, um diese wertvollen Dokumente erstmals der interessierten Öffentlichkeit vorzulegen. Der Verfasser sagt dafür besonderen Dank.

Neustadt an der Weinstraße-Königsbach,  
im September 1981

Dr. Albert Mühl