Die Straßenbahn nach Ketsch biegt an der damaligen Sparkasse von der Bahnhofsanlage in die Carl-Theodor-Straße ein. Bild: Stadtarchiv Schwetzingen

Die Endhaltestelle der Straßenbahn lag direkt vor dem Gasthaus „Enderle" in Ketsch. Im Hintergrund ist noch das alte Rathaus zu sehen. Bild: Ortschronik Ketsch

Drei Kurpfälzer machen Karriere in Stralsund

Triebwagen-Trio von der Linie Schwetzingen-Ketsch fuhr noch viele Jahre in der Hansestadt weiter / Aus der Geschichte

Von unserem Redaktionsmitglied
Jürgen Gruler

Ketsch. Wer die Geschichte des öffentlichen Schienennahverkehrs in der Gemeinde Ketsch betrachtet, der kann eigentlich nur von Fehlschlägen sprechen. Genau 110 Jahre ist es nun her, seit der Ketscher Gemeinderat einem Bahnanschluss von Mannheim über Rheinau und Brühl nach Ketsch zugestimmt hat. Sogar eine Fortführung übers Talhaus nach Hockenheim und Bruchsal oder Richtung Altlußheim und Philippsburg war angedacht. Aber erst am 1. Juli 1912 war es soweit. Mit Fahnen, Girlanden und Musik wurde der erste Zug in Ketsch begrüßt. Wo heute das Haus der Metzgerei Jörger steht, stand damals der Bahnhof. Am 23. September 1966 fuhr dort der letzte Zug ein, schon 1968 wurden die Schienen ausgebaut, das Bähnl hatte sich einfach nicht mehr rentiert.

Bereits im Jahr 1910 kam ein anderes, heute kaum mehr vorstellbares Projekt zur Einweihung. Die Straßenbahn Schwetzingen-Ketsch, deren Endstation direkt vor dem Gasthaus „Enderle" lag und die ihr Depot dort hatte, wo jetzt gerade das Schwetzinger „Theater am Puls" eine neue Spielfläche erhält. Der Bau der Straßenbahn war in wenigen Monaten erfolgt. Denn erst am 1. Februar 1910 hatte die „Rheinische Schuckert-Gesellschaft" mit Sitz in Mannheim der Stadt Schwetzingen den Bau eines Elektrizitätswerkes und einer Straßenbahn angekündigt. Am 5. April die Genehmigung des Großherzoglichen Ministeriums. Und schon am 10. Dezember des gleichen Jahres konnte der Eröffnungszug fahren.

Die Strecke führte von der Wagenhalle direkt hinter der ebenfalls neu gebauten Südstadtschule in Schwetzingen über die Marstall- und Bismarckstraße zur Bahnhofsanlage, wo ja damals schon Anschluss zu den überregionalen Eisenbahnstrecken bestand. Über die Carl-Theodor-Straße und die Drehscheibe ging es dann in die Friedrichstraße und am Badner über den Leimbach die Zähringer Straße entlang zur Ketscher Landstraße bis zum dortigen Bahnhof und zur Endstation am „Enderle".

Über die Eröffnungsfahrt stand in der Schwetzinger Zeitung zu lesen: „Die Herren und weitere Gäste stiegen pünktlich 9.30 Uhr in der Wagenhalle in die gelben Wagen, die später noch mit dem Stadtwappen geziert werden sollten, ein. Sie kamen alle guter Laune in Ketsch um 10 Uhr an. 10.30 Uhr ratterte die Bahn zurück in die Wagenhalle, wo sie um 11 Uhr ankam. Die ganze Gesellschaft versammelte sich frohgestimmt im Hotel Adler."

Während des Ersten Weltkrieges musste die Bahn zeitweilig ihren Betrieb einstellen. Und schon im Jahr 1930 konnten gerade einmal die Hälfte der Kosten durch die Einnahmen aus den Fahrgeldern eingenommen werden. 1938, als das Geld vornehmlich für die anlaufende Kriegsmaschinerie gebraucht wurde, wurde der Betrieb dann ganz eingestellt. Am 31. März fuhr die letzte Straßenbahn von Schwetzingen nach Ketsch.

Die zweite Karriere

Aber die Wagen waren noch in gutem Zustand und starteten bald in der Hansestadt Stralsund eine zweite Karriere. Unser Leser Dieter Freiburger interessiert sich seit Jahren für Bahngeschichte und hat uns jetzt ein Buch aus Stralsund über die dortige Straßenbahngeschichte vorbeigebracht, in der drei Wagen aus der Kurpfalz, die 1938 dorthin verkauft wurden, nachdem sie in Mannheim auf Vordermann gebracht worden waren, eine wichtige Rolle spielten. Er ist auch im Besitz eines Schienenstückes, das sein Großvater, der in der Zähringer Straße wohnte, den Bauarbeitern beim Entfernen der Gleise abgeluchst hatte. Er will es dem Ketscher Heimatmuseum übergeben, damit es für die Nachwelt erhalten bleibt.

Dass mit der „Elektrischen", wie sie im Volksmund hieß, auch gern mal schwarz gefahren wurde, weiß Dieter Freiburger auch zu berichten. Zur Fahrt ins Kino nach Ketsch habe man am Bismarckplatz gewartet. Statt dort einzusteigen, sei man aber erst nach dem Anfahren auf der Leimbachbrücke auf die Plattform gesprungen, um das Ticket zu sparen. Pech allerdings, wenn der Film im Kino zehn Minuten länger dauerte, denn die letzte Fahrt ging am heutigen Adler, der damals Kino war, um 21.50 Uhr vorbei. Danach musste man dann halt nach Hause laufen.

Während zwischen Ketsch und Schwetzingen der Pleitegeier überm Nahverkehr hing, florierte er in Stralsund über alle Maßen. Mehrfach mussten die Straßenbahnlinien mit neuen Fahrzeugen ausgestattet werden, was zur nun beginnenden Kriegszeit nicht einfach war. Gebrauchte Bahnen kamen zuerst aus Stuttgart und Esslingen und dann 1939 eben jene drei Wagen der Linie Schwetzingen-Ketsch. Sie wurden unter großem Jubel aufgenommen, waren sie doch ideal für den dortigen Betrieb. Mit 20 Sitz- und 27 Stehplätzen waren sie die bisher geräumigsten Wagen in Stralsund. Und sie hatten im Unterschied zu den anderen Wagen einachsige Drehgestelle, die auch engste Kurven in der dortigen engen Altstadt problemlos befahren konnten. Die Kurpfälzer Bahnen starteten ihre zweite Karriere in der Hansestadt und waren beim Personal wegen ihrer guten Qualität ebenso beliebt wie bei den Fahrgästen, die hier für damalige Verhältnisse schon einen hohen Fahrkomfort genossen haben.

Kriegsbeschädigungen

Der Zweite Weltkrieg bereitete allerdings immer größere Probleme. Beim Luftangriff vom 6. Oktober 1944 wurde die Wagenhalle der Straßenbahngesellschaft zerstört, das Fahrleitungsnetz in der Innenstadt war weitgehend vernichtet, nur fünf der 13 Wagen waren unbeschädigt, sechs hielt man für reparabel, darunter den Triebwagen 10 aus der Kurpfalz. Die 1945 einrückende Rote Armee schleifte den Betrieb. Erst am Tag vor Weihnachten 1947 konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden. Nicht mehr zu retten war Triebwagen 8 aus der Kurpfalz, er war beim Bombenangriff auf der Heilgeiststraße völlig zerstört.

Wagen 9 hingegen überlebte den Krieg. Und das, obwohl er beim Bombenangriff beschädigt worden war und im Mai 1945 beim Einmarsch der Roten Armee am Frankendamm als Panzersperre missbraucht worden war und nochmals Beschädigungen erlitten hatte. Er fuhr noch bis in die fünfziger Jahre im Liniendienst und sein Untergestell errang noch in der „Seefahrt" Ruhm. Bei der 725-Jahrfeier von Stralsund wurde eine Schiffsatrappe auf das Gestell gebaut, die im Festzug mitfuhr.

Die dritte Bahn fuhr am längsten. Noch bis 1959 drehte sie in Stralsund ihre Runden, beförderte viele tausend Fahrgäste. Dabei war sie wegen der starken Beschädigungen, die sie im Depot beim Bombenangriff erlitten hatte, erst als letzte Vorkriegsbahn 1949 wieder in Dienst gestellt worden. Danach war sie sogar noch weitere zwei Jahre als Arbeitswagen für Reparaturtrupps unterwegs. Trotz großer Proteste aus der Bevölkerung ließ Stralsund zugunsten des neuen Busverkehrs die Straßenbahn verlottern und stellte sie schließlich 1966 ganz ein. Damit endete auch die Geschichte der drei Kurpfälzer Triebwagen endgültig, die seit 1910 immerhin 50 Jahre treue Dienste geleistet hatten.

i Technische Details: Die drei Triebwagen stammen von der MAN, sie hatten Einachs-Drehgestelle, je zwei Motoren mit 36 kW, die zwei Fahrschalter erlaubten es, auf beiden Seiten zu fahren. Nach der Überstellung nach Stralsund wurden die Lyrabügel von Scherenstromabnehmern ersetzt, durch Ersatzteilprobleme wurden zwischenzeitlich aber wieder Lyrabügel eingesetzt. Nach 1945 waren keine passenden Motoren verfügbar, so dass 36 kW-Siemens-Motoren eingebaut und die Drehgestelle blockiert werden mussten. Auch die Fahrtzielanzeiger mussten aus Ersatzteilproblemen demontiert werden, es wurde dann mit Schildern am Stirnfenster gearbeitet.

Die Straßenbahnen aus der Kurpfalz sorgten für Aufschwung in Stralsund. Hier, im März 1940, steht die Bahn vor dem Hotel „Germania", damals schon mit dem Scherenstromabnehmer.

Triebwagen 10 kollidiert in der Wasserstraße in Stralsund mit einem Lastwagen. Menschen wurden nicht verletzt an jenem 4. Oktober 1941. Fotos: Kulturhistorisches Museum Stralsund