

Geschichte der Lokalbahn Karlsruhe-Durmersheim

Manche älteren Leute von Durmersheim und der Umgebung denken heute noch mit Wehmut an »die gute alte Zeit« zurück als die Dampfstraßenbahn, dass »Lobberle«, wie es liebevoll genannt wurde, von Durmersheim nach Karlsruhe fuhr.

Die Geschichte begann in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts, als von den oberen und unteren Hardtgemeinden, die damals weitab jeder Eisenbahnverbindung lagen, mit großem Nachdruck der Wunsch geäußert wurde, eine unmittelbare Verbindung zur Residenzstadt Karlsruhe zu erhalten. Auch die Stadt Karlsruhe unterstützte dieses Bestreben, da sie in der Anlage einer solchen Bahn die Hebung des Verkehrs zwischen Stadt und Land und einen für alle Teile günstig wirkenden Ausgleich der wirtschaftlichen Interessen erblickte.

Nachdem von privater Seite aus eine im Sommer 1885 ins Leben gerufene Pferdeomnibuslinie Karlsruhe-Durmersheim nur wenige Monate lang betrieben werden konnte, nahmen mehrere Hardtgemeinden energische Verhandlungen mit der Stadtverwaltung Karlsruhe auf. Schwierigkeiten bereitete vor allem die Finanzierung des Projekts.

Der ursprüngliche Plan sah vor, durch die zu errichtende Bahn eine Verbindung der oberen Hardtgemeinden Forchheim, Mörsch, Durmersheim, Bietigheim und Ötigheim mit der Landeshauptstadt Karlsruhe und der Festungsstadt Rastatt zu schaffen und gleichzeitig auch die unteren Hardtgemeinden Hagsfeld, Büchig, Blankenloch, Staffort, Friedrichstal und Spöck mit der Residenz Karlsruhe zu verbinden.

Weitere Verhandlungen erreichten, dass das badische Eisenbahn-Konsortium (Generalunternehmer Fa. Bachstein, Berlin; Bank für Handel und Gewerbe, Darmstadt; Rheinische Kreditbank Mannheim und Fa. Ladenburg & Söhne, Mannheim) die Finanzierung des Bahnbaues übernahm. Somit konnte das Projekt der Bahnlinie Spöck-Hagsfeld-Karlsruhe-Grünwinkel-Durmersheim am 11. Dezember 1888 öffentlich bekanntgegeben werden.

Nachdem die in Frage kommenden Gemeinden, mit Ausnahme der Orte Bietigheim und Ötigheim, mit denen keine Einigung wegen Geländeabtretung erzielt werden konnte, sich dem Unternehmen gegenüber bereit erklärt hatten, den für den Bahnbau erforderlichen Boden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, erhielt die Firma Hermann Bachstein, Berlin, den Auftrag zur Erstellung der Bahnanlagen. An die Geländeabtretung hatten die Gemeinden jedoch die Bedingung geknüpft, dass der Boden wieder an sie zurückfallen solle, wenn er für den Bahnbetrieb nicht mehr benützt werde. Die Konzession wurde durch Entschließung des Badischen Staatsministeriums vom 28. November 1889 erteilt.

In den Jahren 1889/90 wurde der Bahnbau ausgeführt, von Durmersheim im Süden über Mörsch, Forchheim, Grünwinkel nach Karlsruhe und von da weiter über Hagsfeld nach Norden bis Spöck. Die Gesamtlänge betrug 31 km, die Teilstrecke Durmersheim-Karlsruhe 15,8 km; die Gleise wurden in Meterspur gebaut.

Am 1. Oktober 1890 wurde die Strecke Durmersheim-Karlsruhe feierlich eröffnet. Die Schuljugend von Durmersheim und Würmersheim durfte beim ersten Male »umsonst« mitfahren. Die Freude ob dieser neuen Errungenschaft war allgemein groß. Am Abend fand im Gasthaus »zum Hirsch« in

Durmersheim ein gemeinsames Festessen statt, bei welchem einige Reden zum Wohle der neueröffneten Bahn gehalten wurden.

Die Bahn bedeutete damals nicht nur für Durmersheim, Mörsch und Forchheim, sondern auch für die abseits gelegenen Orte Würmersheim, Elchesheim, Illingen, Au am Rhein und Neuburgweier eine gewaltige Verkehrsverbesserung, da die Landbevölkerung zur damaligen Zeit, außer dem pferde- oder rinderbespannten Fuhrwerk, keine anderen Verkehrsmittel kannte.

Die Bahnlinie verlief von Durmersheim entlang der heutigen Bundesstraße 36, die sie südlich Mörsch überquerte, führte durch Mörsch und Forchheim hindurch, überquerte beim heutigen Flugplatz erneut die Straße, durchzog Grünwinkel und führte durch die Kriegsstraße zum Lokalbahnhof beim damaligen Hauptbahnhof, der bis 1913 nahe der Stelle des heutigen Staatstheaters stand. Ab 1932 war für die Durmersheimer Strecke die Endstation beim alten Gasthaus »Kühler Krug«.

Als mit dem 1. Mai 1895 die »strategische Bahn« Graben-Karlsruhe-Durmersheim-Rastatt-Röschwoog eröffnet wurde, erlitt die Lokalbahn empfindliche wirtschaftliche Einbußen, da diese neue Staatsbahnlinie mit der Lokalbahn weitgehend parallel verlief. In den folgenden Jahren hatte die Bahn, die inzwischen von der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft auf die Stadt Karlsruhe übergegangen war, laufend mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. Wenn auch während des Ersten Weltkrieges die Zahl der Fahrgäste wieder anstieg, so mussten in den darauffolgenden Jahren immer wieder Zuschüsse durch die Stadt Karlsruhe geleistet werden, zumal die Kleinbahn in erster Linie dem verbilligten Arbeiterverkehr diente.

Wegen Unrentabilität wurde im Jahre 1922 die Teilstrecke Nord von Karlsruhe nach Spöck abgebaut. Zwischen Durmersheim und Karlsruhe dampfte aber das »Lobberle« oder der »Entenköpfer«, wie die Bahn auch oftmals genannt wurde, mit ihren olivgrünen Wagen durch Korn- und Kartoffeläcker weiter dahin. Treu und brav, wenn auch manchmal mit etwas Verspätung, wenn nämlich eine Herde Gänse oder sonstiges Federvieh auf den Gleisen herumspazierte, brachte sie die vielen Arbeiter zu ihren Arbeitsplätzen nach Karlsruhe, während der Kriegs- und Nachkriegsjahre die Städter zu Hamsterfahrten aufs Land und auch zahlreiche Wallfahrer nach Maria Bickesheim.

Im Jahre 1933 musste das gemütliche Dampfbähnle der moderneren und deshalb rentableren »Elektrischen« weichen.

Durch den immer mehr zunehmenden Kraftfahrzeugverkehr erhielt die Bahn eine stetig steigende Konkurrenz. Die Stadt Karlsruhe sah sich schließlich außerstande, das von Jahr zu Jahr steigende Defizit allein zu tragen. Da auch die Anliegergemeinden infolge ihrer schwachen Finanzlage keine Geldmittel beisteuern konnten, fasste man den schwerwiegenden Entschluss, die Lokalbahn stillzulegen. So musste die Kleinbahn nach 47jähriger Betriebszeit, nachdem die staatliche Genehmigung vorlag, ihren Betrieb zum 14. August 1937 einstellen. Der Arbeiterverkehr wurde anschließend von der neu errichteten Kraftpostlinie übernommen.

Während in der Folgezeit die Gleise und Lokomotivschuppen abgebaut wurden, stand das alte Bahnhofsgebäude noch bis zum Jahre 1955. Dann musste es dem Neubau des Rathauses weichen, der auf dem zentral gelegenen alten Bahnhofsgelände errichtet wurde.