



Geschichten und Begebenheiten rund um unser Dorf



Die Straße zum „Hauptbahnhof Mutterstadt“ und zur „Zuckerfabrik Friedensau“

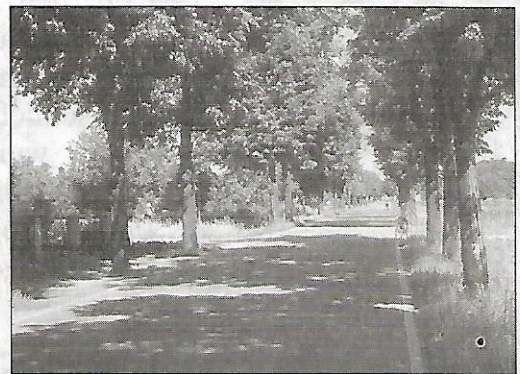
Einige Felder, hauptsächlich feuchte Wiesen, aber keine Straße von Neuhofen in Richtung Westen finden sich auf dem Katasterplan der Gemeinde aus dem Jahre 1837. Die heutige Nachbargemeinde Limburgerhof gab es noch nicht, wohl aber die „Friedensau“. Hier gründete der Fabrikant Carl Gottlob Reihlen 1851 eine Zuckerfabrik. Vier Jahre vorher waren zudem die ersten Teilstrecken der Ludwigsbahn von Ludwigshafen-Schifferstadt nach Neustadt und Speyer eröffnet worden und zahlreiche Neuhofener nutzten die Verbindungen vom Mutterstadter Bahnhof aus. Damit die Beschäftigten der neuen Fabrik und die Fahrgäste der Ludwigsbahn sich auf dem Weg über feuchtes Gelände keine nassen Füße holten, entschloss sich die Gemeinde zu handeln. So steht in einem Protokoll des



1961, westlicher Ortseingang von Neuhofen

Gemeinderates Neuhofen vom 17. Februar 1857:

„Der Weg von hier direkt nach der Eisenbahn und nach Mutterstadt, welcher auch von den Arbeitern, welche von hier in der Zuckerfabrik Friedensau beschäftigt sind, benützt wird, ist bei nasser Witterung schwer zu begehen. So hat sich deshalb die Verwaltung besagter Fabrik erbeten von ihren Kohlschlacken zu der Wegverbesserung diese gratis abzugeben. Mit dem Fuhrmann Michael BECHT von hier wurde sofort die Übereinkunft getroffen, daß dieser, für 20 Kreuzer den Karren, aus dem Hof der Fabrik die Schlacken auf den gedachten Weg transportiert. Für insgesamt 62 Karren kamen der Betrag von 20 Gulden und vierzig Kreuzer aus der Gemeindekasse zur Auszahlung.“



1958, Blick nach Neuhofen vom Haus Striebinger/ Volk

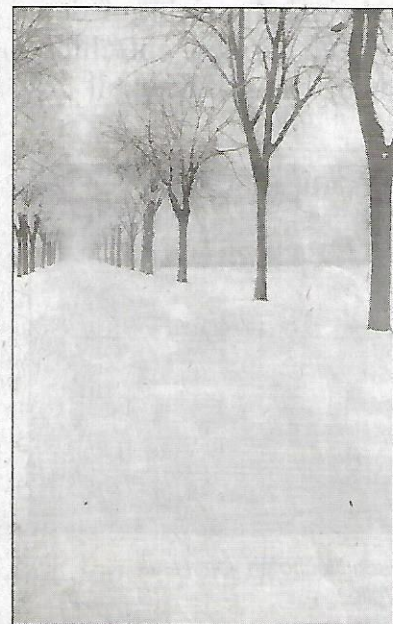
Neuhofen den 14. Februar 1857 Bürgermeister Martin Kaltz.

In einem zweiten Protokoll des Gemeinderates vom 20. Dezember 1861 ist von der Herstellung eines Fahrweges vom Ort Neuhofen nach dem Mutterstadter Bahnhof die Rede. Der bereits vorhandene, oben erwähnte Pfad sollte dabei ausgebaut werden. Die Erdarbeiten wurden in vier Abschnitten durchgeführt. Nach Aufschüttung des Straßenkörpers mussten 1356 Kubikmeter Kies von der Kiesgrube bei der „Steinernen Brücke“, dem heutigen östlichen Teil des Badeweiher, zum Planieren einer Kiesdecke des Fahrweges angefahren werden. Zusätzlich erhielten die Gebrüder Sebastian und Jakob Scheffel als Maurer den Auftrag, Brücken über den Rehbach und den Bruchgraben zu bauen.

Schon kurze Zeit später, 1868, beschloss der Gemeinderat unter seinem neuen Bürgermeister Adam Köhler, den neuen Fahrweg zu verbreitern. 1891 stellte Bezirksbauschaffner Lipps allerdings fest: Die Rehbachbrücke an der Eisenbahnstraße war dringend reparaturbedürftig. 1400 Mark kostete damals die Sanierung. Sechs Jahre später musste auch die Ranschbach-Brücke repariert werden.

Die Bedeutung dieser neuen Verkehrsverbindung wuchs stetig, und die Gemeinde trug dem Rechnung: Im Jahr 1901 wurde die alte Straße verlegt und verbreitert. Der durch die Gewanne „Unterhaardt“ schräg verlaufende Bruchweg wurde beseitigt. Auch an die Optik hatten die Verantwortlichen gedacht. Lindenbäume auf beiden Seiten bis hin zur Zuckerfabrik machten die neue „Distrikt-Straße“ zur anschaulichen Allee. Nach der späteren Asphaltierung wurde sie zu einer der schönsten Landstraßen der Vorderpfalz gewählt. Immer wieder taucht sie in Bildern Otto Ditschers auf.

Doch durch den Einbau des Kanal-Hauptsammlers in den 60er Jahren und den Bau der Rehbach-Unterführung 1974 litt das Wurzelwerk der Lindenbäume stark. Nach und nach mussten sie gefällt werden, der Reiz der Allee ging verloren.



Die Straße Neuhofen - Limburgerhof in winterlichem Gewand, 1943



Hochwasser 1942, an der Straße von Limburgerhof nach Neuhofen. Im Hintergrund die Siedlungshäuser der Birkenhorststraße

Für den Erhalt der Straße war übrigens früher das Straßenbauamt Speyer zuständig. Der so genannte „Chausseewart“ hatte eine feste Anstellung. Schäden an der Kies- oder später an der Asphaltdecke, einschließlich der Schäden am Straßenrand und am „Chausseegraben“ wurden von ihm behoben. Bei starkem Schneefall kam der Bahnschlitten zum Einsatz. Mit seiner V-Form drängte der von Pferden gezogene Schlitten den Schnee auf die Seiten. So wurde eine „Bahn“ gezogen für Fuhrwerke und Fußgänger.

Aus der „Distrikt-Straße“ ist inzwischen längst die Kreisstraße 14 geworden. Mit dem Bau der Turnhallen auf beiden Seiten Ende der 20er Jahre sowie der Siedlungshäuser in den 30er Jahren begann schließlich die Bebauung der heutigen Jahnstraße, deren Namen die Lage der beiden Turnhallen betonen sollte.

Text: Th. Frosch
Red.: Iris Rechner

Die Bilder im Artikel stellten die Familien Peter Volk und Ernst Weller zur Verfügung.

Die betreffenden Angaben sind den Gemeinderechnungen entnommen.