

16. geführte Glühweinwanderung

**Holzverladestation Frankeneck – Eisweiher- Stundenstein -
gepflasterter Fuhrweg - Philosophenweg - Jagdturm**

Holzverladestation Frankeneck

Steinerne Zeugen der Eisenbahngeschichte des Tales vor uns, akkurat gehauene Sandsteinsäulen , knapp 1 m hoch. Sie stehen in regelmäßigen Abständen oberhalb der Bundesstraße.

Im Archiv des Eisenbahnmuseums in Neustadt fand man einen Plan aus dem Jahr 1900, der präzise Auskunft gibt über die einstige Eisenbahnanlage. Exakt bei km 69,514, gemessen vom westlichen Endpunkt der Bahn bei Homburg, war damals der HVF angelegt, der über einen 373 m langen Gleisanschluss verfügte.



Vorsitzender Günther Greb



Treffpunkt Friedrich- Ebert-Brücke

Zwei verschiedene Zufahrten für Pferdefuhrwerke sind eingezeichnet. Die Einfahrt war gegenüber der Kreuzbrücke, wo an der engsten Stelle des Hochspeyerbaches die einzige Brücke ins Elmsteiner Tal führte. Die Auffahrt links war kurz, steil und kurvig und somit nur für kleinere Gespanne nutzbar. Die zweite Trasse war sanft ansteigend, lief parallel zur damaligen Staatsstraße hinauf auf das Niveau des Gleisanschlusses und konnte auch von längeren Holzfuhrwerken genutzt werden. Sie hatte keinen Wendepunkt, sondern führte wieder abwärts, um gegenüber dem späteren Güterbahnhof Lambrecht wieder in die heutige Bundesstraße zu münden. Die Begrenzungssteine dieses Zufahrtsweges sind sichtbar, die Trasse kaum mehr.



Bierkeller Bergstraße/G. Lehmann

Dieser Holzverladeplatz an der Pfälzischen Ludwigsbahn hatte eine große Bedeutung nach den Zeiten des Triftens auf dem Speyerbach. Diese Funktion übernahm nun der ab 1881 betriebsbereite Eisenbahnverladeplatz Frankeneck, im Volksmund Holzboiler genannt. Brennholz wurde aber weiterhin auf dem Speyerbach und seinen Nebenbächen geflößt, jetzt nur noch bis Frankeneck. Von dort wurde es dann mühsam per Fuhrwerk hinauf zum Verladeplatz gebracht, auf den Gleisanschluss neben der pfälzischen Ludwigsbahn verfrachtet und abtransportiert. Neben Brennholz wurde auch Grubenholz für die Kohlebergwerke verladen, auch aus dem Deidesheimer Wald des Eichelberges.

Von jenseits der Bahnlinie führte ein gut ausgebauter, mit Sandsteinen gepflasterter Weg zum alten Bahnübergang. Dieser Weg kreuzte die Bahnlinie und war mit einer Schranke gesichert (Bahnwärterhäuschen). Der Übergang ist heute nicht mehr vorhanden, war aber bis Anfang der 70er Jahre noch begehbar; er wurde zuletzt von Lambrecht aus per Anforderung bedient.

Als nach 1901 die Bahn den Abzweig zunächst bis zur Sattelmühle, 1909 dann nach Elmstein baute (Kuckucksbähnel) verlor der Holzplatz seine Bedeutung. Am Eingang des Elmsteiner Tals, beim Güterbahnhof Lambrecht wurde ein neuer Holzverladeplatz angelegt. Der alte Holzboiler hatte ausgedient.

Ein deutlicher Strukturwandel vollzog sich langsam aber effektiv in der Region.



Schimpf'sches Haus, Neidenfels

Schimpf'sches Haus

In der Chronik der Gemeinde Neidenfels ist zu lesen, dass 1756 ein Christian Rocke Gelände und Haus im Talgrund bei Neidenfels erwarb.

1822 wurde die Staatsstraße von der Hangseite des Deidesheimer Berges talwärts verlegt und die neue Chaussee lief direkt an dem Gebäude vorbei, der größte Teil des Gartens fiel dabei weg. 1828 erwarb Peter Laubscher das Haus, später übernahm es Valentin Schimpf, der in dem Gebäude eine kleine Waffefabrik betrieb. Das Haus beherbergte auch ein Postzimmer, im Hof machte die Postkutsche rast. 1914 ging der Betrieb wegen Kapitalmangels ein und das Gebäude zerfiel, bis es 1930 aus Mitteln des Reichsministeriums für die besetzten Gebiete renoviert wurde.. Als V. Schimpf 1939 starb, fiel das Anwesen an den Tuchhändler Emil Krämer aus Lambrecht, der es ein Jahr später der Papierfabrik Glatz überließ. 1952 wurde das Haus Schimpf aufgewertet, nachdem der repräsentative Torbogen des alten Forsthauses hierher versetzt worden war.

Stundenstein

Was wir vor Augen haben, ist eine Erinnerung an die Zeit, als die Menschen noch weitgehend zu Fuß unterwegs waren, die Schusterei noch ein attraktives Handwerk war.

Die heutige Straße zwischen Lambrecht und Frankenstein hat ihren Ausgangspunkt in der Zeit als 1816 die Pfalz zu Bayern kam und Straßen vorrangig angelegt wurden.

Der Umbau des alten Weges durch das Tal erfolgte um 1824. Diese Straße war bis zur Eröffnung der Bahn im Jahre 1849 die wichtigste Verbindung zwischen dem Westrich und der Vorderpfalz. Bis zur Einführung des metrischen Systems 1872 gab man die Entfernungen von Ort zu Ort mit Gehstunden an und setzte längs der Fahrstraßen sog. Stundensteine, auf denen die Wegstrecke zu lesen war. Von Neustadt nach Frankenstein betrug die Länge des Fahrweges 5 ¼ Stunden, angezeigt durch 5 Stunden und 15 Viertelstundensteine.

Der abgebildete Stundenstein mit der Inschrift Numero 7 S – Lambrecht 1761 gilt als der einzige erhaltende Stundenstein längs der Strecke zwischen Neustadt und Frankenstein. Wie sich dieser Lambrechter Stundenstein nach Neidenfels verirrt ist nicht bekannt und nicht nachvollziehbar. Der

Stein diente früher als Deckplatte einer kleinen Mauer, die den Hof der Papierfabrik Glatz gegen die Straße abgrenzte. Er wurde vor Jahren in eine neue Abgrenzung eingemauert.

Ruine Neidenfels

Die Burg Neidenfels, um 1330 bis 1340 erbaut, hat in ihrer Blütezeit vielen Herren als Hort gedient. Darunter waren auch Vögte des nahen Dominikanerinnenklosters St. Lambrecht. Die Zeit nach dem 30jährigen Krieg hat sie allenfalls zu gelegentlichen Wohnzwecken noch überdauert. 1689 sprengten franz. Truppen die Burg.

Unter den späteren Nutzern war Mitte des 18. Jahrhunderts der kurpfälzische Forstmeister Georg Franz Glöckle, der große Mauerteile niederreißen und daraus die heute noch vorhandenen Terrassen setzen ließ – um einen Weinberg zu betreiben. Seit 1935 gehört das Anwesen der Gemeinde.

Ein Spaziergang zur Ruine und ihr gegenüber liegenden älteren Burg Lichtenfels lohnt sich.

Freigelegte Pflastersteinstraße (ca. 300 m bis zum alten Bahnübergang) - Holzfuhrwerke aus Deidesheimer Wald – ev. von Deidesheim angelegt.



Jagdturm, Lambrecht

Text: Günther Greb

Fotos: Volker Edel