

Am Anfang war das Licht

➤ Helle Straßen statt dunkle Gassen. Das ist den Bürgern aus Kaiserslautern ein Anliegen, als sie 1892 die Elektrifizierung der Stadt fordern. 1894 ist es dann so weit. Seit dem 3. September ist es möglich, zunächst den Bahnhofsvorplatz kontinuierlich zu beleuchten. Die Pfälzische Presse beschreibt dieses Jahrhundertereignis nur einen Tag später so erstaunt wie lobend: „Seit gestern Abend erstrahlt der hiesige Hauptbahnhof in elektrischem Licht. ... Die ganze Anlage darf als eine wohlgelungene bezeichnet werden. ... Das Licht ist gleichmäßig und ruhig, von Schwankungen und Störungen war nicht das geringste zu bemerken. Eine große Anzahl von Bogenlampen von verschiedenen Kerzenstärken beleuchtete die Gleise, die Perrons, den Bahnhofsvorplatz und die Halle des Bahnhofsgeländes, während die Warte- und Restaurationssäle und die Diensträume in dem milden Licht der zahlreichen Glühlampen erstrahlen. Auf dem Bahnhofsvorplatz spenden zwei große Bogenlampen ein so ausgiebiges Licht, daß man noch in ziemlich großer Entfernung lesen kann. Neben diesen ergiebigen Lichtquellen nehmen sich die Gaslaternen in der Kaiser- und Eisenbahnstraße wie Talglichter aus ...“ Noch im Dezember 1894 sind alle Stadtteile an das Verteilungsnetz angeschlossen: Die gesamte Stadt tritt aus dem Dunkel ins Licht. ◀



Teil 1
Die Stadtwerke
Kaiserslautern
1884 – 1948



April 1894

Baubeginn für das „Städtische Electricitäts-Werk“ nach Plänen des Ingenieurs Oskar von Miller. Es ist das vierte E-Werk in der Pfalz.



September 1894

Das E-Werk startet mit der Stromerzeugung. Der Bahnhof wird damit beleuchtet. Schon im Dezember erhalten die ersten Privatkunden Strom.

1895

Schon 7428 Lampen sind an das Stromnetz angeschlossen. Insgesamt beziehen 200 Abnehmer Strom.



3 kg
Kohle pro
1 kWh
Strom

1904

Die Umstellung auf Heißdampfbetrieb steigert die **Effizienz**: Um 1 kWh Strom zu produzieren, werden 3 kg Kohle benötigt.



1916

Inbetriebnahme der ersten Straßenbahnlinie. Ihre Route: Bahnhof – Pfaffplatz – Stiftskirche – Friedhof – Infanteriekaserne



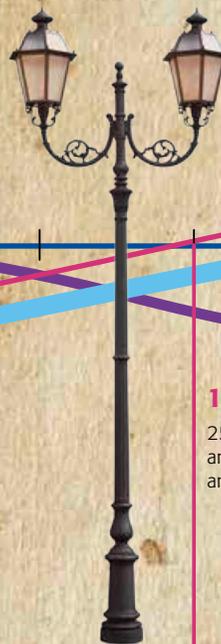
6,4 kg
Kohle pro
1 kWh
Strom

1900

Um 1 kWh Strom zu produzieren, werden 6,4 kg Kohle benötigt (Sattdampfbetrieb).

1906

Der Preis für 1 kWh Lichtstrom liegt bei 0,40 Mark.



1909

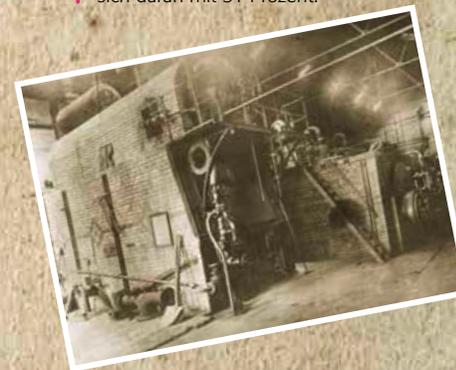
25 000 Lampen sind an das Stromnetz angeschlossen.



1,8 kg
Kohle pro
1 kWh
Strom

1909

Der Umbau auf Dampfkessel und Dampfmaschinen erhöht weiter die **Effizienz**: Um 1 kWh Strom zu produzieren, braucht es 1,8 kg Kohle.



März 1913

Die Stadt Kaiserslautern gründet mit der Firma Hecker & Co. die Gesellschaft „Straßenbahn Kaiserslautern A.-G.“ und beteiligt sich daran mit 51 Prozent.

Oktober 1923

Die Elektrifizierung ist auch Voraussetzung für die Entwicklung der Massenkommunikation: Am 29. Oktober strahlt das Berliner Vox-Haus die erste Unterhaltungssendung aus. Lange waren Gebühren wie Gerätekosten für die Bevölkerung unerschwinglich. 1927 gab es – laut einer britischen Studie – deutschlandweit bereits zwei Millionen Radioabonnenten.



Januar 1928

Die Stadt übernimmt die Straßenbahn in den Aufgabenbereich ihres Elektrizitätswerks.

Juli 1937

Die Stadtwerke einigen sich mit der Gasanstalt, welche Straßenzüge mit Gas und welche mit Strom versorgt werden.



1938

Das Elektrizitätswerk deckt zu rund einem Drittel den Energiebedarf der Stadt.

1,1 kg
Kohle pro
1 kWh
Strom

1942

Neuer **Effizienzwert**: Um 1 kWh Strom zu produzieren, wird nur noch 1,1 kg Kohle benötigt.

Juli 1935

Der Betrieb der Straßenbahn wird zugunsten von dieselbetriebenen Omnibussen stillgelegt.

1920

Stromabgabe des Elektrizitätswerks: 2 157 000 kWh/Jahr. Die Zahl der Abnehmer ist auf 3000 geklettert.

1930

Das Elektrizitätswerk liefert pro Jahr 6 400 000 kWh; die Zahl der Abnehmer liegt bereits bei 8000.

1,3 kg
Kohle pro
1 kWh
Strom

1936

Ein erneuter Umbau der Werksanlagen steigert die **Effizienz** weiter: Um 1 kWh Strom zu produzieren, werden noch 1,3 kg Kohle benötigt.

1940

Die Stromabgabe des Elektrizitätswerks liegt bei 17 900 000 kWh/Jahr; inzwischen sind 17 000 Abnehmer ans Netz angeschlossen.

Weihnachten 1944

Beim Bombardement der Alliierten am 24. Dezember auf Kaiserslautern wird das Kraftwerk zu 80 Prozent zerstört. Zuvor lag die Eigenzeugung bei 6700 Megawattstunden Strom.



Rasanter Anfang – jäher Einschnitt

Die ersten Jahrzehnte der Stromversorgung bringen mit Licht und Mobilität bis dato unbekanntem Komfort in die Stadt. Erst der Zweite Weltkrieg unterbricht die Entwicklung jäh. Bomben zerstören das Kraftwerk. Bis Herbst 1949 gilt ein Wiederaufbauverbot. Die Stromversorgung der Stadt übernehmen die Werksanlagen der Kammgarnspinnerei und der Bayerischen Brauerei sowie die Pfalzwerke.

Elektrisch unterwegs von Anfang an

Noch vor den Verbrennungsmotoren spielt die Elektrifizierung für die Mobilität hierzulande eine große Rolle. In Kaiserslautern fahren erst die Straßenbahnen, nach dem Zweiten Weltkrieg die Oberleitungsbusse mit Strom.

➤ Im Jahr 1888 rollt eine vierrädrige Elektrotsche aus der Coburger Maschinenfabrik A. Flocken – der vermutlich erste elektrisch angetriebene Personenkraftwagen. Doch als um 1910 Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren aufkommen, verschwindet der elektrische Individualverkehr wieder in der Versenkung, bevor er sich richtig durchsetzt. Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) hingegen kann die Elektrifizierung überzeugen: 1913 erhält die Firma Hecker & Co. vom Stadtrat Kaiserslautern

einen Vertrag über 15 Jahre zum Betrieb einer Elektrischen Straßenbahn. Die Stadt beteiligt sich mit 51 Prozent an der gemeinsamen Gesellschaft „Straßenbahn Kaiserslautern A.-G.“. Im Dezember 1919 ist es so weit: Die erste Straßenbahn setzt sich in Bewegung, verbindet den Hauptbahnhof mit der Infanteriekaserne. Nach Ablauf der 15-jährigen Vertragszeit übernimmt im Januar 1928 die städtische Hand die Straßenbahn und integriert den Betrieb in den Aufgabenbereich des Elektrizitätswerks. Längst sind



In Oberleitungs-
bussen bewegen
sich die Kaiserslau-
terer ab 1949
durch die Stadt.

zahlreiche Fahrgäste auf mehreren Linien unterwegs. Doch als 1934 die Entscheidung ansteht, den Oberbau grundlegend zu sanieren oder auf eine neue Technologie umzusteigen, entscheidet sich der Stadtrat gegen die teure Sanierung: In der seinerzeit 63 000 Einwohner großen Stadt geht am 30. Juni 1935 die elektrische Straßenbahn in Pension. Eine Zeitung aus diesen Tagen begrüßt zufrieden die mobile Alternative. Die Rede ist von „schmucken Wagen, die in ihrem elfenbeinweißen Lack freundlich und gediegen aussehen“. Gemeint sind dieselbetriebene Omnibusse, die zum Juli 1935 Einzug hielten. Doch die Ära der Verbrennungsmotoren währt im Kaiserslauterer ÖPNV nicht lange: Schon kurz nach dem Krieg, im Oktober 1949, rollt die erste Oberleitungsomnibus-Linie (Obus-Linie) durch die Stadt – in Betrieb genommen durch die neuen Verkehrsbetriebe. 35 Jahre halten sie die Kaiserslauterer mobil. Erst 1984 wird der Obus-Betrieb eingestellt. ◀

Viele Kaiserslauterer folgten dem ersten Ruf der Straßenbahn. Vor allem in den Kriegstagen waren die, die in Richtung Kaserne fuhren, gut besetzt:

- 1917:** 1,06 Mio. Fahrgäste
- 1918:** 1,37 Mio. Fahrgäste
- 1919:** 1,25 Mio. Fahrgäste
- 1920:** 0,92 Mio. Fahrgäste
- 1921:** 1,29 Mio. Fahrgäste
- 1922:** 1,02 Mio. Fahrgäste
- 1923:** 0,30 Mio. Fahrgäste
- 1924:** 0,52 Mio. Fahrgäste
- 1925:** 0,84 Mio. Fahrgäste

