



Foto vom 1. August 1898: Der Bahnhof Tirschenreuth mit sämtlichen Beschäftigten.

## Tirschenreuther Bocklbahn wird Radweg

Man schrieb das Jahr 1835, als sich am 7. Dezember der erste Eisenbahnzug mit Personenbeförderung, um 9.00 Uhr vom Spittlertor in Nürnberg nach Fürth in Bewegung setzte. Die Ludwigsbahn, sie wurde so genannt nach dem damaligen König Ludwig I., hatte eine Länge von 6,05 Kilometern und wurde laut Fahrplan in 15 Minuten durchfahren. Die damalige, in England gebaute, „Locomotif“ der Firma Robert Stephenson trug den Namen „Adler“ mit der Fabriknummer 118. Sie war etwas über sieben Meter lang und entwickelte 40 PS. Auf der offenen Plattform waren der aus England stammende Lokomotivführer William Wilson mit dem Heizer aus Nürnberg, Johann Georg Hieronymus. Im damals aus 36 Teilstaaten zusammengesetzten Deutschland wurde zu dieser Zeit der Ausbau des Eisenbahnschienennetzes enorm verstärkt. Dabei wurden die Pläne von Friedrich List, Nationalökonom und Wirtschaftspolitiker, voll ausgeschöpft. Allerdings schlossen diese Pläne die Gegend der heutigen Oberpfalz vom Schienennetz aus.

### *Eisenbahnlinien in der Oberpfalz*

Die dünne Besiedlung und die geographischen Verhältnisse schreckten den Bayerischen Staat vom

Bau einer Eisenbahn in diesem Gebiet ab. Ein Abgeordneter im Bayerischen Landtag beschrieb die Oberpfalz als „Wüste auf der Eisenbahnkarte“. Es war am 19. März 1856 als die Bayerische Staatsregierung die Königlich privilegierte Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahn ermächtigte, vier Grundlinien in Ostbayern zu bauen. Die nördliche Oberpfalz wurde leider durch diese Baumaßnahme nicht berührt.

Es war eine weitere amtliche Genehmigung (Konzession) notwendig, die es der Bayerischen Ostbahn erlaubte, in der nördlichen Oberpfalz d.h. auch im Stiftland eine Eisenbahnstrecke zu bauen. In Angriff genommen wurden von der Ostbahn AG die Strecken Schwandorf - Eger über Weiden und die Strecke Weiden - Bayreuth. Acht Jahre nach der Baugenehmigung von vier Grundlinien in Ostbayern war es endlich soweit, dass das Stiftland einen Eisenbahnanschluss bekam. Die Strecke von Weiden - Wiesau - Mitterteich wurde am 15. August 1864 eröffnet. Vierzehn Monate später, am 15. Oktober 1865 konnte die Strecke Mitterteich - Waldsassen und am 1. November 1865 die weiterführende Linie nach Eger eröffnet werden.

Die Stadt Tirschenreuth versuchte bereits 1861 einen Eisenbahnanschluss zu bekommen. Man

hielt das Naab- und Wondrebtal für eine Bahnlinie Weiden - Eger besonders geeignet. Mit dem Ort Floß wurden Pläne für eine Bahnlinie Weiden - Tirschenreuth - Eger ausgearbeitet. Die Untersuchungen der Strecke ergaben aber, dass zu viele Steigungen vorhanden waren. Es waren auch zu viele Brückenbauten notwendig, welche die finanziellen Mittel weit überstiegen hätten.

#### *Strecke Tirschenreuth - Mitterteich nicht realisierbar*

Doch die Stadt Tirschenreuth gab nicht auf. Sie richtete am 20. März 1867 an das Königlich Bayerische Staatsministerium des Handels in München die „alleruntherthänigste treuehorsamste“ Bitte, eine Zweigstellenbahn von Tirschenreuth nach Mitterteich bauen zu dürfen. Man vermerkte in diesem Schreiben, dass bereits am 18. November 1861 Abordnungen aus Tirschenreuth, Floß, Plößberg und Bärnau in München waren und dem König Pläne mit den gewünschten Bahnlinien übergaben. Diese Unterlagen wollte man zurückhaben. Sie beinhalteten nämlich bereits die Baumaßnahmen für eine Bahnlinie von Tirschenreuth nach Mitterteich.

Der Magistrat von Tirschenreuth wandte sich am 27. März 1867 an die Stadt Wunsiedel mit der Bitte, den Bau der Eisenbahnstrecke von Tirschenreuth nach Mitterteich zu unterstützen. Zwei Tage später, am 29. März bat die Stadt die Bayerische Ostbahn um Verwirklichung dieses Projekts.

Um die Rentabilität dieser Strecke zu beweisen, berichtete der Magistrat an das Königliche Bezirks-

amt in Tirschenreuth, dass bei Fertigstellung der Strecke nicht nur Personen sondern auch Holz, Getreide, Vieh, Tücher, Wolle, Leder, Porzellan, Bier, Bretter und Eisen befördert würden. Auch würden sich in Tirschenreuth eine Flachsspinnerei und in Lohhäuser bei Mähring eine Glasperlenfabrik ansiedeln. Der Magistrat schreibt weiter, dass auf der so genannten „Roten Erde“ rechts der Straße nach Mitterteich ein Tagwerk 300 bis 400 Gulden kostet, dagegen auf der linken Straßenseite nur 75 bis 80 Gulden.

Das Tirschenreuther Bezirksamt holte von überall her nun Auskünfte ein über Lieferungen von Tirschenreuth nach anderen Orten und Städten, die man mit der Bahn befördern würde. Doch auf die Ostbahn machten diese Ermittlungen keinen nachhaltigen Eindruck.

#### *Streckenplanung Wiesau - Tirschenreuth*

Am 22. Mai 1867 wurde das Gesuch zum Bau einer Eisenbahnstrecke von Tirschenreuth nach Mitterteich abgelehnt. Wenn es aber gelingen sollte, eine Bahngesellschaft mit dem nötigen Kapital zu gründen, die den Betrieb auf eigene Rechnung durchführen würde, könnte man mit der Ostbahn nochmals in Verbindung treten, so ein Sprecher der Ostbahngesellschaft. Der damalige Bürgermeister von Tirschenreuth, Franz Höpfl, schrieb am 4. Februar 1868 an Max Scherer, Staatsbahningenieur in München, dass „neuerdings das Eisenbahnbauprojekt von Tirschenreuth nach Wiesau angeregt“ werde. „Die Steigung“, so schrieb Höpfl, „ist wesentlich geringer wie nach Mitterteich.“ Man

werde den Bahnbau nach Mitterteich nicht weiter verfolgen, aber für die Strecke nach Wiesau einen Kostenplan erstellen. Der Betriebsingenieur Eickenmayer in Eger wurde beauftragt, einen Kostenvoranschlag zu erstellen. Bereits am 1. Oktober 1868 war der Kostenplan fertig. Er bemerkte dazu, dass die von ihm ausgewählte Trasse wegen der wenigen Kurven und Steigungen sogar als Hauptbahn betrieben werden könnte. Der Voranschlag für die Strecke belief sich auf 200.000 Gulden.

„Die Weiterführung der Strecke durch die böhmischen Wälder nach Mähiring wäre möglich“, so Eickenmayer weiter. Im Einzelnen berechnete er für das Bahnhofsgebäude in Tirschenreuth 5000 Gulden, für den Güterschuppen und eine Lokomotivremise aus Holz 500 Gulden und für Bahnhofsabort und den Brunnen je 100 Gulden.

Es war vormittags 8.00 Uhr am 21. Oktober 1868 als der Magistrat und die Gemeindebevollmächtigten der Stadt Tirschenreuth eine gemeinsame Sitzung abhielten. Sie fassten den „Comulativbeschluss“, dass die Eisenbahnstrecke Wunsiedel - Wiesau, diese Strecke war bereits projektiert, auf Staatskosten nach Tirschenreuth weitergeführt werden sollte. Die Stadt Tirschenreuth erklärte sich bereit, die Grundstücke für diesen Bahnbau, soweit sie in ihren Gemeindebezirk lagen, kostenlos zur Verfügung zu stellen.

Am 29. April 1869 wurde im Landtag zu München ein Gesetz verabschiedet, welches dem Bau von Eisenbahnen mit geringerer Bedeutung neue Impulse geben sollte. Im Gesetz war auch vermerkt, dass die Interessenten für diese Bahnen mit lokaler Bedeutung, die Erdarbeiten selbst zu

bestreiten hätten. Weitere Voraussetzung war, dass sie für den Grunderwerb selbst aufkommen mussten. Die Stadt Tirschenreuth nahm zur Kenntnis, dass das Projekt Tirschenreuth - Mitterteich nicht durchführbar war. Ebenfalls konnte der Bau einer Staatsbahn von Wiesau nach Tirschenreuth nicht verwirklicht werden.

Dem Gesetzestext vom 29. April 1869 konnte man entnehmen, dass der Bau einer den Hauptbahnen untergeordneten Bahn, die geringe Steigungen und mäßige Geschwindigkeit aufwies und daher mit einem einfachen und sparsamen Betriebsaufwand zu betreiben war, verwirklicht werden könnte. Das Komitee, welches gegründet wurde um die Bahn zu bauen, ermutigte die Tirschenreuther Stadtväter, den Ingenieur Eickenmayer aus Eger zu beauftragen, für die Vicinalbahn einen Kostenvoranschlag zu erstellen. Diese Vicinalbahn wäre die Erste dieser Art in Ostbayern.

#### *Vicinalbahn Wiesau - Tirschenreuth*

Der Tirschenreuther Landrat Zahn wurde bei der Regierung der Oberpfalz vorstellig, Bittschriften wurden versandt, Gutachten erstellt. Es wurde von Tirschenreuther Seite alles unternommen, um diese Vicinalbahn von Wiesau nach Tirschenreuth zu bauen. Diesem Komitee gehörten zum Beispiel an: der Magistrat, Gemeindebevollmächtigte, Bezirksamtsgeometer Dörfel, Fabrikbesitzer Tittel, Kaufmann Egger, Privatier Hörbauer.

Die Gemeindeväter beschlossen einstimmig die Bereitstellung des Grundes und die Kostenübernahme

für die Erdarbeiten des Bahnbaues. Beschlossen wurde gleichzeitig die Aufnahme eines Darlehens von der Bayerischen Hypobank in Höhe von 70.000 Gulden zu einem Zinssatz von 5 ½ %. Die Laufzeit sollte 49 Jahre betragen. Die Stadt Tirschenreuth verpfändete zur Sicherung dieser Summe 567 Tagwerk Grund, vor allem Gemeindewald.

Die Vicinalbahn von Wiesau nach Tirschenreuth zu betreiben versprach der Verwaltungschef der Ostbahngesellschaft am 30. Juni 1869. Man schrieb den 10. November 1870 als König Ludwig II. die Konzessionsurkunde an die Königlich privilegierte Aktiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen zum Bau einer Vicinalbahn (Nebenbahn) von Wiesau nach Tirschenreuth unterzeichnete.

Die Grunderwerbskosten und die Kosten für die Erdarbeiten in Höhe von 62.000 Gulden brachte die Stadt Tirschenreuth auf. Die übrigen Baukosten von 248.000 Gulden musste die Ostbahngesellschaft aufbringen. Darüber hinaus wurde festgelegt, dass die Strecke zwei Jahre nach Konzessionserteilung in Betrieb genommen werden musste.

Der Vertrag zwischen der Stadt Tirschenreuth und den Königlich privilegierten Ostbahnen über den Bau einer Vicinaleisenbahn von Wiesau nach Tirschenreuth wurde am 27. Januar 1871 unterschrieben. Die Unterschriften wurden vom Notar Karl Schäffler aus Tirschenreuth beglaubigt. Der Vertrag bestand aus neun Paragraphen und sah unter anderem die kostenfreie Übergabe des benötigten Grundes sowie die Zahlung von 27.000 Gulden für die Erdarbeiten vor. Betriebsingenieur Eickenmayer, dem auch der Umbau des Bahnhofs Eger

übertragen worden war, musste nun die Planung für die Strecke ausarbeiten. Der Baubeginn wurde durch den Ausbruch des Krieges zwischen Deutschland und Frankreich verzögert, weil es am nötigen Personal, vor allem Technikern, fehlte. Im April 1872 wurden die Bauarbeiten begonnen. Bauleiter Eickenmayer bekam für diese Arbeit 600 Gulden Jahreszulage. Dem Maurermeister Josef Wiederfellner übertrug man die Erstellung der Kunstbauten (Brücken etc.). Es gab oft Schwierigkeiten zwischen der Baukommission und den Interessenten wegen der Bahnübergänge zu den angrenzenden Grundstückseigentümern.

Doch dann kam der 8. November 1872. An diesem Tag veröffentlichte Bürgermeister Franz Höpfl ein Schreiben mit folgendem Wortlaut:

„Einladung. Künftigen Sonntag, den 10. dieses Monats, findet die Eröffnung der Zweigbahn Wiesau-Tirschenreuth für den Betrieb und Tags vorher, nämlich Samstag nachmittags ½ 4 Uhr, die Probefahrt von hier nach Wiesau statt. An diesem Tage nachmittags ½ 2 Uhr finden sich die höheren Beamten der Ostbahn-Direktion von München hier ein und werden außer dem Herrn Bezirksamtmanne vom Magistrate und dem Gremium der Gemeindebevollmächtigten am Bahnhofe empfangen und von hier aus in die Stadt zum Gasthof zur Post begleitet. Dasselbst wird bis zur Probefahrtsstunde nach Wiesau verweilt. Nach der Rückkunft von Wiesau findet von abends 7 Uhr an musikalische Unterhaltung von seiten der Stadtmusik und der Liedertafel im Saale des Gastwirts Herrn Höpfl statt. Die Ankunft der Ostbahn Direktions-Vorstände, sowie der Beginn der Probefahrt wird

durch mehrere Böllerschüsse angezeigt. Der ergebendst unterfertigte Ausschuß gibt sich hiermit die Ehre, die Titl. Herren Beamten sowie sonstige Honoratioren der Stadt zur Probefahrt, wie zur Abendunterhaltung mit dem Beifügen freundlichst einzuladen, daß die Beteiligung der Damen an der letzteren Unterhaltung mit Vergnügen gesehen wird.“

Bereits am Bahnhof Wiesau konnte der Bürgermeister von Tirschenreuth, Franz Höpfl, am 10. November 1872 Gäste der Ostbahn, Vertreter der Orte Weiden, Neustadt, Windischeschenbach, Reuth, Wiesau, Mitterteich und Waldsassen begrüßen. Mit dem Eröffnungszug fuhren dann die Delegationen nach Tirschenreuth. Der Bahnhof und die gesamte Stadt Tirschenreuth waren festlich geschmückt. Die Musikkapelle der Stadt führte die Gäste zum Gasthof Höpfl am Marktplatz. Das Eröffnungsdiner dauerte bis drei Uhr am Nachmittag.

Von da an fuhren täglich drei Zugpaare auf dieser Strecke. Der Fahrpreis für eine Hin- und Rückfahrkarte Wiesau - Tirschenreuth betrug 18 Kreuzer in der 3. Klasse. Dieser Tarif wurde bereits am 2. Oktober 1872 von der Ostbahn festgelegt. Wegen der steigenden Zahl der Reisenden beantragte die Stadt Tirschenreuth Ende 1879 noch ein Zugpaar am Vormittag einzusetzen. Es wurde Anfang 1880 auch eingelegt, bekam die Nr. 375 und fuhr ab Wiesau 7.10 Uhr, Ankunft in Tirschenreuth 7.45 Uhr. Die Rückfahrt von Tirschenreuth war um 9.45 Uhr. Das Jahr 1897 erbrachte im Personen- und Güterverkehr die besten Einnahmeergebnisse. So wurden z.B. befördert: 45.704

Personen und 64.282 t Güter. Als Überschuss konnten 4.205 Mark verbucht werden.

#### *Bahnstrecke Tirschenreuth - Bärnau*

Der Magistrat von Tirschenreuth befasste sich am 6. September 1878 mit dem Ergebnis einer Besprechung in Tachau, zu der Bürgermeister Georg Maurer, Ökonomiebürger, und der Stadtschreiber Haider abgeordnet waren. Bei dieser Besprechung wurde über den Bau einer Zweigbahn von Tachau - Bärnau nach Tirschenreuth diskutiert.

15 Jahre nach dieser Besprechung, am 10. Januar 1893, trat der Stadtrat von Bärnau zusammen, um erneut über die Erbauung einer Lokalbahn von Tirschenreuth nach Bärnau zu beraten. In erster Linie ging es um den Grunderwerb für diese Strecke, zumal man bemüht war, die Orte Liebenstein, Schwarzenbach, Iglersreuth und Thanhausen mit in den Bahnbau einzubeziehen. Dies wurde auch erreicht und für jeden dieser Orte baute man einen, wenn auch kleinen, Bahnhof. Die Kosten für diese Lokalbahn wurden seinerzeit auf 68.000 Goldmark veranschlagt.

Die Strecke Tirschenreuth - Bärnau wurde 1903 fertig gestellt. Es regnete in Strömen, als der erste Zug aus Tirschenreuth kommend am 8. Juli um 7.30 Uhr im Bahnhof Bärnau einfuhr. Als Lokomotivführer fungierte damals der 1874 in Erbdorf geborene und 1900 nach Tirschenreuth umgezogene Ludwig Most. Sein Beifahrer und Lokomotivheizer war der Tirschenreuther Josef Maierl. Der Vorsteher des Bahnhofs Tirschenreuth

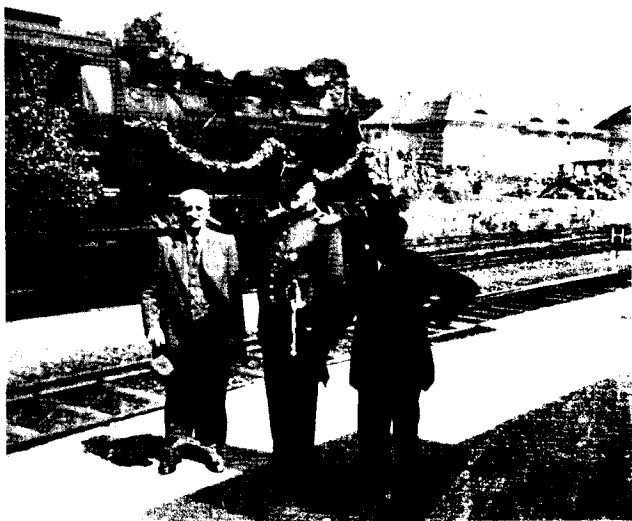


Foto vom 26. Juli 1953: von links Oberlokheizer a.D. Josef Maierl, Reichsbahninspektor Kaspar Träger und Oberlokfürer Ludwig Most.

war Reichsbahnoberspektor Kaspar Träger. Trotz des starken Regens war eine große Menschenmenge zur Begrüßung am Bahnhof Bärnau erschienen.

Die neue Lokalbahn hatte, trotz der anfänglichen Bedenken, für die Bevölkerung von Bärnau und Umgebung eine wirtschaftliche und vor allem landwirtschaftliche Bedeutung. Die Versendung von Getreide und Kartoffeln brachte der Bevölkerung große Vorteile. Die im benachbarten sudeten-deutschen Raum durchgeführten Holzeinschläge wurden zum größten Teil am Bahnhof Bärnau verladen und zum Versand gebracht, weil der Plan, die Eisenbahnlinie einmal bis Tachau fortzuführen, sich nicht verwirklicht hatte.

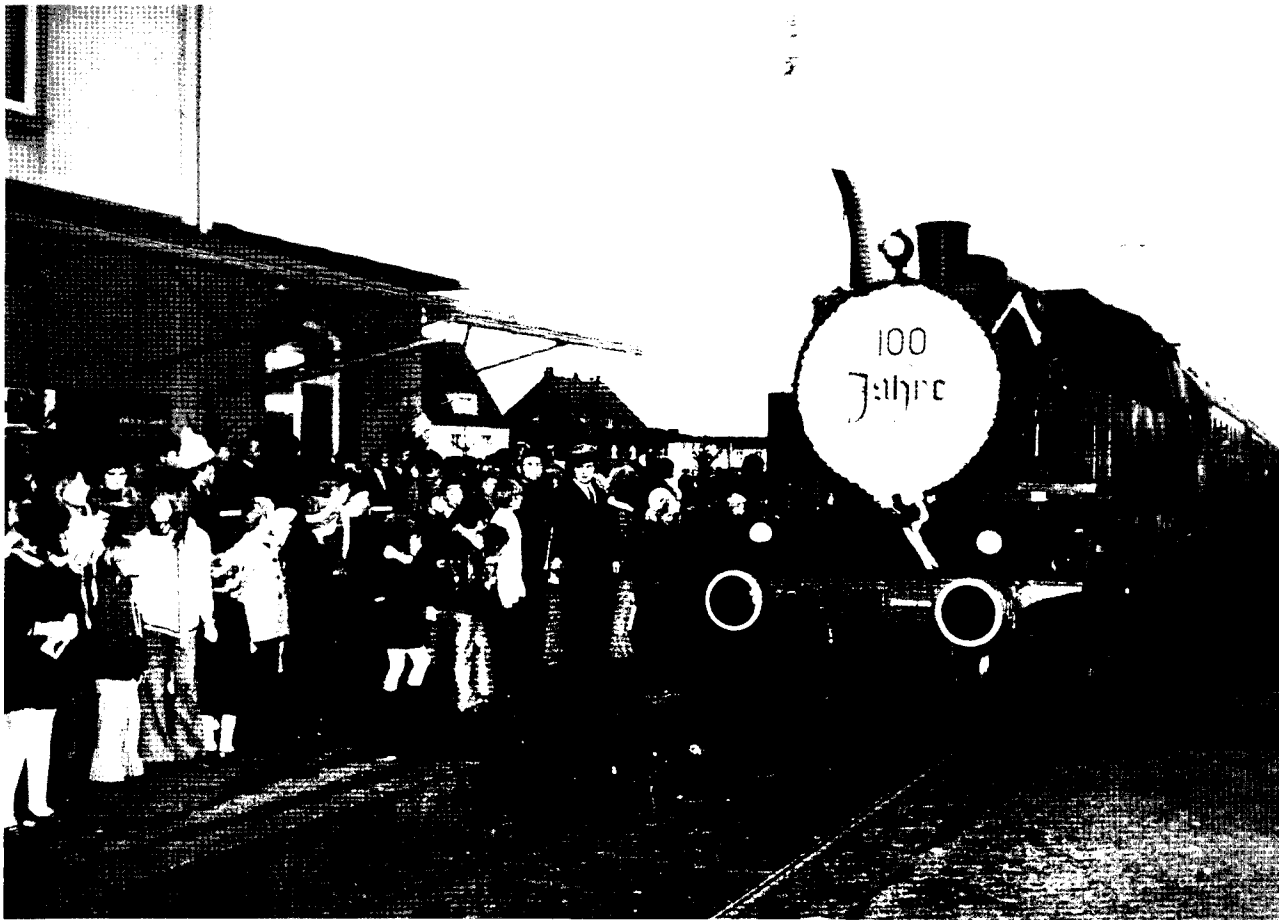
Als man am 26. Juli 1953 mit einem Festprogramm das 50-jährige Bestehen der Bahnstrecke Tirschen-

reuth - Bärnau feierte, gab das Pegmatit- und Kaolinwerk Schmellitz die Versandmengen mit der Bahn bekannt. So wurden im Laufe der 50 Jahre Bahnanschluss 800.431 t Pegmatit und 242.500 t Kaolin zum Versand gebracht. Die Eisenbahnstrecke Tirschenreuth - Schmellitz - Liebenstein wurde im Jahr 1950 von Grund auf verbessert. Es war eine der ersten Eisenbahnlinien, die mit dem Einbau von Stahlbetonschwellen grundlegend erneuert wurde.

Die Gesamtkosten beliefen sich auf 605.000 DM. Auch die Gleisanlagen und die Weichen im Bahnhofsgelände Tirschenreuth wurden überholt, 161.000 DM wurden für diese Verbesserungen ausgegeben.

#### *100-jähriges Bahnjubiläum Wiesau - Tirschenreuth*

Vom 10. bis 12. November 1972 wurde das 100-jährige Bahnjubiläum der Strecke von Wiesau nach Tirschenreuth gefeiert. Dort verkehrten zu dieser Zeit 22 Züge, dazu ein Personenzug von Tirschenreuth nach Bärnau. Am 10. November 1972 wurde die Ausstellung eines Schülerwettbewerbs eröffnet. Ebenso konnte eine Modellbahnanlage am Bahnhof besichtigt werden. Eine Fahrzeugschau mit modernen Güter- und Reisezugwagen, dazu eine Schnellzugdampflok und Schnellzugdiesellok am Bahnhof Tirschenreuth war ein großer Anziehungspunkt. Am Samstag, den 11. November 1972 traf um 10.20 Uhr der Jubiläumzug aus Wiesau am Bahnhof Tirschenreuth ein. Der erste Bürgermeister von Tirschenreuth, Erich Oberndorfer, begrüßte die Gäste am Bahnhof. Die Stadtkapelle begleitete die



Ankunft des Jubiläumszuges aus Wiesau am Bahnhof Tirschenreuth am 11. November 1972 um 10.20 Uhr.

Gäste zum großen Rathaussaal, wo um 11.00 Uhr ein Festakt stattfand. Unter den Festgästen waren unter anderem der Präsident der Bundesbahndirektion Regensburg, Dipl. Ing. Oskar Mark, Landrat Franz Wiegler, Landrat a.D. Otto Freundl, MdL Ernst Dietz, 1. Bürgermeister Herbert Seidl aus Wiesau sowie Vertreter der Kirchen, Gemeinden, Behörden, Industrie und Banken.

*Stilllegung einzelner Strecken -  
Rad- und Wandernweg Wiesau - Bärnau*

Der Reisezugverkehr von Tirschenreuth nach Bärnau wurde am 28. September 1975 eingestellt. Von diesem Zeitpunkt an war Bärnau nur noch mit den neu eingerichteten Linienbussen zu erreichen. Güterzüge verkehrten noch bis zum 3. Januar 1985.





Das Ende einer Bahnstrecke mit viel Tradition.

Von diesem Tag an fuhren nur noch Güterzüge von Tirschenreuth bis Liebenstein über Schmellitz. Die Züge von Wiesau nach Tirschenreuth verkehrten bis zum 22. September 1989 noch regelmäßig. An diesem Tag jedoch fuhr um 18.40 Uhr der letzte mit Personen besetzte Triebwagen von Tirschenreuth nach Wiesau.

Ab 25. September 1989 wurde die Zugverbindung Tirschenreuth - Wiesau durch Busse ersetzt. Auch das Personal des Bahnhofs Tirschenreuth wurde reduziert. Besetzt mit einem Beamten war noch die Fahrkartenausgabe und die Gepäck- und Expressgutabfertigung bis zum 31. Dezember 1994. Am 1. Januar 1995 wurde der Bahnhof für immer geschlossen.

Vereinzelt fuhren noch bis zum 27. Mai 2000 Güterzüge von Wiesau nach Tirschenreuth. Doch

ab dem 28. Mai 2000 ist die Bahnstrecke offiziell stillgelegt. Ab November 2002 begann man die Schienen auf der 11,02 km langen Strecke abzubauen. Die Bemühungen der Landkreisverwaltung in Tirschenreuth, die Bahntrasse von Wiesau bis Bärnau zu kaufen, waren anfangs erfolglos wegen des viel zu hohen Verkaufspreises für diese Strecke. Doch im Jahre 2006, als die Bahn ihre Forderung sehr stark reduzierte, kam der Kauf zustande.

Seitdem bemüht sich der Landkreis, die Bahnstrecke von Wiesau bis Bärnau in einen Rad- und Wanderweg zu verwandeln. Es wurden sogar Stimmen laut, die davon sprachen, den Radweg, der die Eisenbahn von Wiesau nach Bärnau ersetzen soll, bis Tachau weiter zu bauen.



Prominenz bei der Eröffnung des Radweges: Die Bürgermeister Walbrunn (Pleystein), Svoboda (Mies), Zielbauer (Vohenstrauß), Schwarzmeier (Waidhaus) und Gäbl (Eslarn). (Landkreis Neustadt/WN).