

Die Eisenbahn in Windischeschenbach

Zusammengestellt von Robert Meißner

Die Eisenbahn kommt nach Windischeschenbach: Die Bayerische Ostbahn

Der Bahnhof Windischeschenbach liegt heute an der Hauptstrecke Regensburg - Weiden - Hof/Saale. Doch das war nicht immer so. Bei der Streckeneröffnung durch die "Königl. Privil. Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen" im Jahre 1864 war die Linienführung ab der Station Wiesau eine ganz andere: Statt wie heute über Pechbrunn nach Marktredwitz ging die damalige Strecke von Wiesau aus nach Mitterteich und Waldsassen ins böhmische Eger (das heutige Cheb in der Tschechischen Republik). Erst von dort aus konnte man über Selb das oberfränkische Hof erreichen, in dem Anschluß an das Sächsische Eisenbahnnetz bestand.

So lag Windischeschenbach zur Bahneröffnung an der Hauptstrecke Weiden-Eger. Mit dem Bau der Strecke wurde durch Konzession vom 3. Januar 1862 im gleichen Jahr begonnen. Zu dieser Zeit bestand eine Strecke von Schwandorf über Weiden nach Bayreuth. Man wollte nun eine neue Verbindungsbahn nach Böhmen um unter anderem die dortigen Kohlevorräte für die Oberpfalz nutzbar machen zu können. Natürlich gingen auch hier, wie bei jedem Bahnbau, endlose Diskussionen und Eingaben voran. Um die endgültige Linienführung wurde hart gekämpft. Viele Orte bemühten sich um einen Bahnanschluß, brachte er doch die Industrie und somit den Aufschwung und Wohlstand mit. Man muß sich gedanklich in diese Zeit versetzen: Gesteerte Straßen, geschweige denn Autos oder Lastwagen kannte man noch nicht. Die Bahn war neben der Binnenschiffahrt das einzige Verkehrsmittel, das schwere Lasten über weite Strecken transportieren konnte.

Es wurde unter anderem eine Linie von Weiden über Neustadt vorgeschlagen, die dann im Tale des Baches Floß und im Schlattaintal gegen Plößberg oder Floß geführt werden sollte um dann über Tirschenreuth, Mitterteich und Waldsassen die böhmische Grenze zu erreichen.

Auch tauchten immer wieder Vorschläge auf, die Strecken über Waidhaus und Tachau zu führen, beispielsweise über Leuchtenberg und Vohenstrauß (worüber beim späteren Bau der Lokalbahn nach Vohenstrauß wieder nachgedacht wurde).

Für den großen Knotenpunkt waren Orte wie Luhe, Grafenwöhr, Weiden, Amberg oder Erbdorf im Gespräch.

Man errechnete schließlich die beste Auslastung bei einer Streckenführung längs der Naab von Weiden über Neustadt (Waldnaab), Lamplmühle und Windischeschenbach nach Reuth (bei Erbdorf) und Wiesau. Danach weiter über Mitterteich und Waldsassen zur Landesgrenze, wenige Kilometer vor Eger. So würden genau diese Orte berührt, für die die Eisenbahn neue Impulse bringen sollte.

Damit war auch klar, daß Weiden das Eisenbahnzentrum der nördlichen Oberpfalz werden würde.

Für den Bau war kein anderer als der bekannte Ostbahn-Ingenieur Paul von Denis verantwortlich. Gustav von Schlör aus Weiden, der spätere Staatsminister wurde 1862 zum Sektionschef der Bayerischen Ostbahnen ernannt und prägte ebenfalls das Bild der Eisenbahn in unserer Region.

Bahnbau: Die Streckenführung bei Windischeschenbach

Während die ersten 10 Strecken-Kilometer nördlich von Weiden einfach zu bauen waren, gestaltete sich das Terrain vor und nach Windischeschenbach erheblich schwieriger. Die Bahn folgte den Flußlauf der Wald- und Fichtelnaab, die sich in etlichen Kurven durch das felsige Tal schlängelten. Wurde an einer Stelle ein Einschnitt gesprengt, mußte hundert Meter weiter das Geröll gleich wieder zum Auffüllen von Einschnitten verwendet werden oder es wurden Steine für den Brückenbau gewonnen. Zwischen Neustadt (Waldnaab) und Reuth bei Erbdorf wurden allein die beiden Flußläufe mit ihren Nebenarmen und Werkgräben auf 11 Brücken überquert.

Windischeschenbach zählte zur damaligen Zeit etwa 1000 Einwohner. Dazu kam plötzlich eine nicht unerhebliche Zahl von Gastarbeitern, besonders Arbeiter aus Böhmen sowie Italiener als Steinhauer. Bei den Kunstbauten wurde einheimischer Granit verwendet. Das interessanteste Bauwerk dürfte dabei der Hochwall am nördlichen Bahnhofskopf von Windischeschenbach sein. Der Granit hierfür wurde der sogenannten "Rumpel" entnommen, der heutigen Neuhauser Straße. Bis dahin stellte diese eine enge Felsenschlucht dar, in der der Stadtbach "rumpelnd" der Waldnaab zufloß.

Beim Bau der Brücken traf man eine weise Entscheidung: Die Brückenköpfe wurden bereits für einen zweigleisigen Ausbau vorgesehen, was 1895/96, als das zweite Gleis tatsächlich gelegt wurde, eine große Arbeits- und Kostenerleichterung war.

Für die Sprengarbeiten wurden zwei Pulvermagazine mit je etwa 15 bis 20 Zentner Pulver in Lehen bei Reuth und der Oberbaumühle bei Windischeschenbach eingerichtet. Wenn man heute in Windischeschenbach unterwegs ist, werden einem die zahlreichen Felsenkeller an den Straßen und Wegen auffallen. Diese sind eine Hinterlassenschaft der italienischen Steinhauer und werden heute noch z. B. für die Aufbewahrung von Kartoffeln gerne genutzt.

Die Streckeneröffnung:

Am 15. August 1864 wurde die Strecke Weiden - Mitterteich feierlich eröffnet. Der Anschluß von Mitterteich nach Eger folgte erst ein Jahr später am 15. Oktober 1865.

Täglich verkehrten auf der Strecke 3 Züge. Die Fahrt kostete in der ersten Klasse 36 Kreuzer, in der Zweiten 24 und in der Dritten 18 Kreuzer. Die Fahrzeit zwischen Windischeschenbach und Weiden (15 km) dauerte damals beim schnellsten Zug 31 Minuten, beim langsamsten GmP (Güterzug mit Personenbeförderung) 40 Minuten.

Windischeschenbach lag nun am "Puls der Zeit", die Strecke mauserte sich zur deutschen Nord-Süd-Verbindung Berlin-München, und die Industrie kam in den Ort. Rund um das Bahnhofsgelände mit der Ortsgüteranlage entstanden nach und nach drei Fabriken, von denen zwei bis in die 1990er Jahre zu den bedeutenden Arbeitgebern der Stadt gehörten: 1873 die Glasfabrik "Klarahütte", die später u. A. als Annahütte, Hofbauer und Concorde firmierte. Ebenfalls 1873 wurde die Pappenfabrik am südlichen Bahnhofsende gebaut. Da wegen zu starkem Gefälle kein Gleisanschluß ins Werk geführt werden konnte, behalf man sich mit einem Feldbahn-Gleis von der Entladestation, unter der Eisenbahnbrücke hindurch hinein ins Werkgelände. Schließlich wurde im Jahre 1913 auf dem Gelände gegenüber des Bahnhofes eine Porzellanfabrik eröffnet, in der das bekannte "Eschenbach Porzellan" gefertigt wurde.

Heute gänzlich unbekannt ist, daß sich bei km 19,1, direkt am Windischeschenbacher Ortsteil Schweinemühle (bekannt durch seinen Campingplatz), früher die Blockstelle Pleisdorf samt einer Ladestelle mit Abstellgleis befand. Im Tal der Fichtelnaab zwischen Schweinemühle und Windischeschenbach, dem sog. "Wiesenthal" lag früher das Zweigwerk der Pappenfabrik. Ein direkter Gleisanschluß war auch hier nicht möglich, da die Strecke hoch auf einem Damm führte und zudem in einer engen Kurve lag. So wurde etwa einen Kilometer oberhalb bei der Schweinemühle die Ladestation errichtet und mit einem Feldbahngleis der Fabrikanschluß für Waren und Betriebsstoffe hergestellt.

1875: Die Königlich Bayerische Staatseisenbahn - Bayerische Staatsbahn

1875 ging die Bayerische Ostbahn in der Bayerischen Staatsbahn auf. Man war bestrebt, das Bahnnetz enger zu vermaschen, was auch die Streckenführung über Eger betraf. Die Fahrt von Weiden über Eger nach Hof war ziemlich zeitraubend, da es ein großer Umweg war. Außerdem führte die Strecke über nicht-bayerisches Gebiet, was in politisch unruhigen Zeiten ein gewichtiger Faktor war, da die Bahn ja auch zur militärischen Strategie zählte - mit keinen anderen Verkehrsmittel konnte man damals in so kurzer Zeit Truppen und Material transportieren.

Eine Abkürzung war leicht zu finden. Nördlich von Wiesau lag der Markt Redwitz, heute besser bekannt als Marktredwitz. Hier hatte man bereits Anschluß an der Fichtelgebirgsstrecke (Nürnberg) - Schnabelwaid - Kirchenlaibach - Marktredwitz (- Hof). Nichts lag näher, als die beiden Ort miteinander zu verbinden. Dabei standen zwei Trassenvarianten zur Diskussion: Zum einen zwischen Windischeschenbach und Reuth bei Naabdemenreuth von der bestehenden Linie abzweigend im Tal der Fichtelnaab über Erbdorf und Riglasreuth die Fichtelgebirgsstrecke in der Nähe von Neusorg zu erreichen, zum Anderen von Wiesau aus über Grosschlattengrün direkt nach Marktredwitz zu bauen. Beide Verbindungen waren in etwa gleich lang. Erstere Variante über Erbdorf wurde, obwohl es dort bedeutende Bodenschätze gab, nicht realisiert, da, so ein Randvermerk, für Erbdorf keine Petition eingegangen war. Offensichtlich hatte Erbdorf hier eine einmalige Chance versäumt (1). So kam schließlich die Verbindung über Grosschlattengrün zustande. Eröffnung dieser 17,8 km langen Verbindungsbahn Wiesau - Marktredwitz war am 1. Juni 1882. Damit war die heute bekannte "Naablinie" zwischen Hof und Regensburg entstanden. Die Fahrzeit der durchgehenden Züge konnte so erheblich verkürzt werden. Da aber die Strecke zunächst nur eingleisig war, suchten die Ingenieure in der Mitte dieses lange-anhaltend steigenden Abschnittes nach einer

Kreuzungsstation. Dort lag ziemlich genau die Ortschaft Großschlattengrün. Das besondere hieran war, daß während man anderswo um einen Bahnanschluß kämpfte, die dortigen Gemeinderäte von einem Bahnhof überhaupt nichts wissen wollten. Es wurde erwirkt, den Bahnhof in der Nachbargemeinde auf der nur 12 Landwirte zählenden Gemarkung Pechbrunn abzuwälzen - trotzdem erhielt der Bahnhof den Namen Großschlattengrün. Der Bahnhof wurde Mittelpunkt einer lebhaft wachsenden Ortschaft, an der sich 1888 ein Basaltwerk ansiedelte, welches heute noch ein eigenes Ladegleis unterhält (vgl. weiter unten Foto der 218 217).

Heute ist Pechbrunn eine eigene Gemeindeverwaltung mit Schule und Kirche - während sich in Großschlattengrün nicht allzuviel verändert hat. Es spricht für sich, daß der Bahnhof zu Recht in Pechbrunn umbenannt wurde.

1900 sorgte "Pechbrunns verrückter Bahnhof Großschlattengrün" nochmals für großes Aufsehen: Da die Bahnanlagen erweitert werden mußten, aber das Terrain beidseitig von Bahnhofsgebäude und Schotterwerk "eingeschlossen" war, errichtete man 10 Meter abseits ein neues Fundament, trennte den Bahnhof mit allen möglichen Gerät vom alten Untergrund und verrückte das Gebäude über Rollen und Seilwinden zentimeterweise zum neuen Standort, während drinnen der normale Dienst weiterging. Sonderzüge brachten Schaulustige bis aus Hof, Eger und Bayreuth heran.

Wiesau entwickelte sich als Verzweigungsbahnhof zweier Hauptstrecken zu einem bedeutenden Bahnknotenpunkt. Schon seit 1872 zweigte von hier die Vinizialbahn nach Tirschenreuth ab, die 1903 bis nach Bärnau verlängert werden sollte.

Wie bereits erwähnt, wurde um den stetig steigenden Verkehr gerecht zu werden, in den Jahren 1895/96 bzw. 1900 die Strecke Weiden - Marktredwitz zweigleisig ausgebaut.

Neben den ehemaligen Ostbahn-Lokomotiven kamen nun auch Maschinen der Königlichen Bayerischen Staatsbahn vermehrt auf die Strecke.

Der letzte Nobelzug auf der Strecke Wiesau-Eger verkehrte 1914. Er verband, mit Speisewagen ausgestattet, München mit Karlsbad und wurde gleich zu Beginn des 1. Weltkrieges wieder eingestellt. Mit der Gründung der Tschechoslowakei 1918 bzw. 1919 wurde die Linie Wiesau-Eger eher zu einer Regionalstrecke, über die nur noch einmal im Sommerfahrplan 1939 ein Schnellzug Karlsbad-Wiesau dampfen sollte. (4)

1920: Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft DRG

Mit Gesetz vom 24.4.1920 wurde beschlossen, die Länderbahnen Deutschlands, zu denen auch die Bayerische Staatsbahn zählte, zur Deutschen Reichsbahn Gesellschaft zusammen zu schließen. Dabei wurden auch neue Lokomotiven und Wagen der sogenannten "Einheitsbaureihen" entwickelt, um eine Norm ins deutsche Eisenbahnwesen zu bringen. Mit dem Jahre 1925 wurden Lokomotiven und Wagons in "Deutsche Reichsbahn" umbeschriftet. Die Ursprünglich grüne Lackierung der bayerischen Lokomotiven wurde durch die heute allgemein bekannte Schwarze mit roten Rädern ersetzt. Auch die ersten Wagen mit Druckluftbremse fallen in diese Epoche.

Von Anfang an waren in Hof die neuen Einheits-Schnellzugmaschinen der Baureihe 01 und 02 zuhause, die Strecke nach Regensburg zählte zu den ersten Einsatzgebieten.

1938 wurde die mechanische Stellwerktechnik grundlegend erneuert. Diese ist noch bis heute in Betrieb. Den Fotos zufolge blieben die engen Gleisverbindungen auf das Ausweichgleis aber bis nach dem Krieg bestehen, ehe sie durch längere Bogenweichen "entschärft" wurden. Interessanterweise ist noch zu erwähnen, daß das Einfahrsignal der Reuther Seite dabei im Laufe der Zeit zwei Mal nach Richtung Reuth versetzt wurde. Stand das erste Signal nach auf dem Hochdamm, steht es heute auf Höhe der Polier.

Nach wie vor war das Bahnbetriebswerk (Bw) Eger eine Besonderheit. Das von zum größten Teil von Deutschen bewohnte Eger gehörte durch den verlorenen 1. Weltkrieg nicht mehr zu Österreich sondern wurde 1918 bzw. 1919 Teil der neuen Tschechoslowakei. Der Bahnbetrieb wurde in dem bisher bayerisch-sächsisch-österreichischen Gemeinschaftsbahnhof nun von Deutschen und Tschechen abgewickelt. Dazu standen zwei Bw's zur Verfügung. Die Reichbahnlokomotiven hatten von dort aus die Strecken nach Adorf-Reichenbach im Vogtland, Franzesbad-Hof, Schirnding-Marktredwitz und schließlich Wiesau-Weiden zu bedienen. Besondere Aufmerksamkeit erlangten neben einen bunten Maschinenpark die Mallet-Baureihe 96 (ex. bayer. Gt 2 x 4/4), die ab 1928 in Eger stationiert wurde und hauptsächlich zum Nachschieben schwerer Züge auf den Rampen der nach Norden führenden Strecken eingesetzt wurde. Als Zuglok bespannten diese Maschinen auch Bedarfzüge, mit denen sie über Wiesau bis nach Weiden kamen. Offenbar aus dem Bestreben heraus, die in Eger beheimateten Lokomotiven auf deutsches Gebiet zu stationieren gabe es um 1937/38 ernsthafte Pläne, ein Bw in Wiesau zu eröffnen. Der als Leiter der neuen Dienststelle vorgesehene Beamte handelte allzu voreilig und ließ bereits Bw-Schilder "Wiesau" anfertigen. Nachweislich war mindestens eine 96er damit ausgestattet, sie wurde so in Asch gesehen. Es blieb bei den Plänen, zumal Eger aber Herbst 1938 ohnehin für die folgenden sieben Jahre zum deutschen Staatsgebiet gezählt wurde.

Bis zum Ende des 2. Weltkrieges war die Strecke mehr als ausgelastet, sie war teilweise überlastet. Meine Mutter, deren Stiefvater auf einem Stellwerk in Windischeschenbach Dienst tat, kann sich noch gut an Güterzüge im Zehn-Minuten-Takt erinnern. Über Eger und Wiesau wurde außerdem starker Güterverkehr aus dem Ostgebieten in Richtung Süden geleitet, um die Magistrale Hof-Regensburg zumindest im nördlichen Abschnitt zu entlasten.

Gegen Ende des Krieges wurde die Naabbrücke auf der Polier (siehe Bilder am Seitenanfang) von feindlichen Tieffliegern angegriffen. Das Ziel wurde verfehlt, statt dessen wurden zwei direkt daneben stehende Gebäude zerstört, deren Ruinen heute noch stehen. Nachdem am 19. März 1945 die "Schaffung einer Verkehrswüste im preisgegebenen Gebiet" befohlen wurde, sprengte deutsches Militär einige Brücken über die Naab. Am 21. April 1945 wurde Windischeschenbach von den Amerikanern eingenommen.

Es dauerte einige Jahre, bis die Strecke wieder zweigleisig voll befahrbar war. Bis dahin behalf man sich eingleisig auf Notbrücken, was den Verkehr natürlich stark behinderte.

1945: Neuanfang, 1949: Die Deutsche Bundesbahn

Nach 1945 ging der Verkehr stetig zurück. Im Jahre 1949 wurde aus den Bahnen in den westlichen Besatzungszonen die Deutsche Bundesbahn gegründet. Zwar war die Strecke durch den Wiederaufbau und dem Reisebedürfnis der Menschen nach wie vor stark ausgelastet, doch durch die Teilung Deutschlands verlor die Magistrale Berlin-München ihre hohe Bedeutung. Die Strecke von Wiesau nach Eger wurde durch den Eisernen Vorhang getrennt, jedoch der verbliebene Restverkehr auf dem Abschnitt Wiesau - Waldsassen von der DB nebenbahnmäßig aufrecht erhalten. Wahrscheinlich aus politischem Interesse behielt dieser Abschnitt bis zum 26. September 1977 seinen Hauptstreckestatus, in Mitterteich wurden sogar Lichtsignale installiert. Der Personenverkehr wurde bis zum 1. Juni 1986 noch mit VT 98 abgewickelt. Heute ist die Strecke ab Wiesau rückgebaut.

Für Rangierarbeiten im Bahnhof Windischeschenbach war lange Zeit das "Haderer Bockerl" ein Begriff. Familie Weiler konnte hierzu einige interessante Informationen zur Verfügung stellen, herzlichen Dank dazu an dieser Stelle:

Das Haderer-Bockerl war eine kleine dieselgetriebene Rangierlok vom Typ Köf 1.

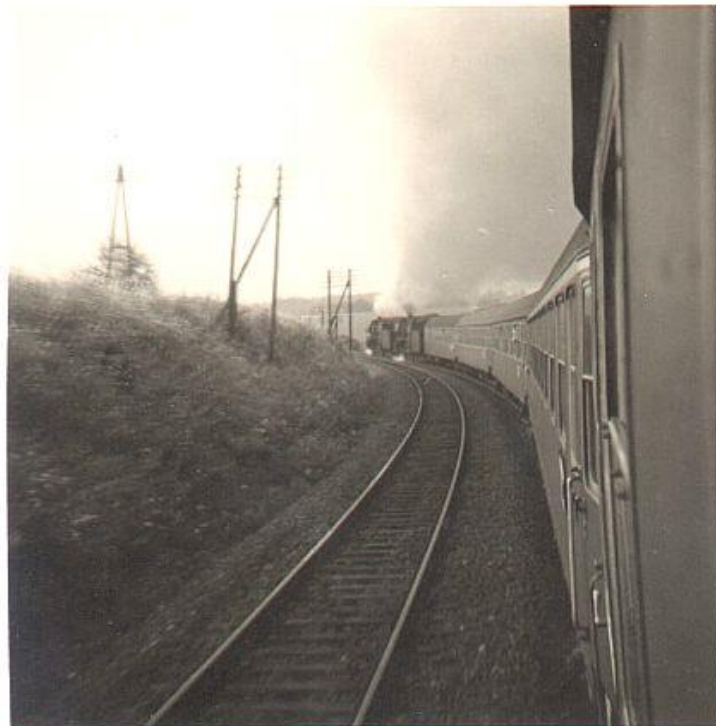
So klein diese Maschine auch war hat sie doch tüchtige Dienste geleistet. Man denke nur an die Rampe zur Porzellanfabrik, aus der sie die schwer beladenen Wagen holen musste.

Herr Haderer, nach dem die Maschine benannt war, war bei den Kindern ein sehr hoch respektierter (wegen seines tollen Arbeitsgebietes), aber auch gefürchteter Mann (wegen seiner mürrischen Art). Es sah einfach souverän aus, wenn er so hin und her rangierte, den Motor laufen ließ, ausstieg und Wagen ankuppelte. Die Kinder haben ihn sehr beneidet.

Mit dieser Köf1 wurden auch Fahrten durchgeführt wurden, die eigentlich nicht so ganz in den Aufgabenbereich dieser kleinen Lok gehörten, respektive gar nicht hätten gemacht werden dürfen. Man ist damit klammheimlich - natürlich nur in besonders dringenden Fällen - sogar bis in benachbarte Bahnhöfe gefahren und hat dort Güterwaggons mit eiliger Fracht abgeholt. Das waren eben noch Zeiten, in denen die viel gescholtene Bahn sich noch ihrer infrastrukturellen und deshalb industrie- und verkehrspolitisch wichtigen Aufgaben bewusst war.

Zum Ende der Dampflochzeit waren auf der Strecke vor allem Einheitsloks der Baureihen 01 und 86 (Bw Hof) sowie 44, 50 und 64 (Bw Weiden) im Einsatz. Von Hof, Weiden und Regensburg kamen die neuen Diesellokomotiven wie z. B. V 200, V 100, V60 und später natürlich die BR 215, 216, 217 und 218. Nicht zu vergessen die Schienenbusse wie VT 95 und VT 98.

Besonders möchte ich auf die Baureihe 01 hinweisen. Der Einsatz dieser bekannten Baureihe ging in Hof zu Ende. Als 1973 der 01-Einsatz auf der unter Eisenbahnern legendären Schiefen Ebene (Strecke Hof-Lichtenfels) schon zu Ende war, hielt man in Hof für älteres Personal, das nicht mehr auf Diesel umgeschult wurde auf der Regensburger Linie noch vier Maschinen vor, darunter die 01 008 und 01 150. Somit fuhren die letzten 01er in Deutschland auch durch Windischeschenbach.



Diese beiden Fotos wurden von einem fahrenden D-Zug Regensburg - Hof aufgenommen. An der Zugspitze sind zwei Altbau-01 zu sehen. Das linke Foto ist mit ziemlicher Sicherheit in der großen Kurve direkt unterhalb des Haltepunktes

Lampmühle entstanden, das rechte Bild könnte unterhalb der Schweinemühle entstanden sein, wo die Strecke aus dem engen Fichtelnaabtal heraustritt und auf dem Bahndamm gleich die Stelle erreicht, wo das Foto mit der 01 008 entstanden ist. Aufnahmen von Hans Plank, dem Vater meines Kollegen Helmut Plank, der als Lokführer auf den Nebenbahnen unserer Region unterwegs war. Zeitpunkt der Aufnahme vermutlich zwischen 1968 und 1973, da an den Wagons Epoche 4-Beschriftung zu erahnen ist.

Nach der Dampfzeit

Die Stellwerkstechnik von 1938 verrichtet auch heute noch in Windischeschenbach ihren Dienst. Auf der Reuther Seite wurde das Wärterstellwerk, auf der Neustädter Seite das Befehlsstellwerk errichtet. Als erste Rationalisierungsmaßnahmen blieb seit den 1980er Jahren am Wochenende das Wärterstellwerk unbesetzt, das Einfahr- und Ausfahrtsignal im Norden zeigt ständig Fahrt, geblockt wird vom Befehlsstellwerk aus.

Zwischen der Schweinemühle und Neustadt ist die Streckenhöchstgeschwindigkeit wegen der zahlreichen engen Kurven auf 80 km/h begrenzt.

Bis zuletzt wurde der Güterverkehr mittels der in Reuth b. Erbdorf stationierten KÖF III abgewickelt. Hin und wieder sah man in den 80er Jahren auch noch eine KÖF II. Ein Lokführer namens Riedl ist mir noch in guter Erinnerung. Ein Kuriosum war der Fabrikanschluß der Glasfabrik. Das Gleis machte auf dem Werksgelände einen 90 Grad Bogen, der mit einem Radius von nur etwa 70 bis 80 Metern viel zu eng war. Der Wagen wurde deshalb mit der Lok über eine etwa 1 Meter lange Kupplungsstange auf Abstand gehalten, damit sich die Puffer nicht verkeilen konnten. Außerdem waren Speziialschienen im Einsatz: Der Schienenkopf war überbreit und mit Rillen versehen. In der Kurve liefen die Fahrzeuge nicht wie gewohnt mit dem Rad auf dem Schienenkopf, sondern mit dem Radreifen in den Rillen. Dabei gaben die Fahrzeuge einen ungeheuer kreischenden Lärm von sich.

Ab 1993: Die DB AG

Nach der Wende 1989 kamen auf der Strecke auch Maschinen der ehemaligen DDR-Reichsbahn zum Einsatz. Dieses betraf vor allem Maschinen der BR 232 (ex. 132) und 234 (ex. 134) deren Umläufe vor dem immer rarer werdenden Interregios von Hof bis Regensburg verlängert wurden, aber auch besonders vor Güterzügen immer häufiger anzutreffen waren.

Anfang der 1990er Jahre wurde die Pappenfabrik abgerissen, nachdem schon seit Jahren der Betrieb eingestellt war.

Nachdem der Transport von Gütern leider auch wegen DB AG auf die Straße verlagert werden mußte, verschwanden in den letzten Jahren die Gütergleise in Windischeschenbach fast vollständig. Neben den beiden Durchgangsgleisen und einem Ausweichgleis sind die restlichen Stumpfgleise durch Schwellenkreuz oder Prellböcke direkt hinter der Weiche gesperrt worden. Der Bahnhof wurde geschlossen. Auch das Wärterstellwerk ist nun gänzlich unbesetzt, Einfahr- und Ausfahrtsignal im nördlichen Bahnhofskopf zeigen Dauer-Fahrt. Hintergrund, warum Windischeschenbach noch im Besitz seines Ausweichgleises ist, dürfte in der Anwesenheit der zahlreichen Brücken liegen. Wenn hier Arbeiten nötig werden, muß

auf das Nachbargleis ausgewichen werden können. So ist zwischen Windischeschenbach und Neustadt/Waldnaab auch signalisierter Falschfahrbetrieb eingerichtet. Die Einfahrsignale sind hierbei zwei Gleissperrsignale in sog. Zwergformat. Der Bahnhof Windischeschenbach ist neben der Zugstiegsmöglichkeit heute eigentlich nur mehr eine Blockstelle.

1996 wurde der Bayerntakt aufgenommen. Zuvor waren vor allem Triebwagen der Baureihen 614 und 628 im Einsatz. Werktags bestand stündlich, am Wochenende zweistündig Anschluß. Die Züge waren mit 218ern des Bw Regensburg bespannt, die in Hof wendeten.

Das zuständige Bw Regensburg mußte zum 30. September 2001 zwanzig Maschinen der BR 218, darunter auch die Museumsmaschine 218 217 mit der besonderen TEE-Lackierung, abgeben.

Insgesamt kann man bis heute der DB AG nur mäßiges Interesse am Bahnverkehr für die Bevölkerung in der Oberpfalz bescheinigen. Manchmal ist man den Eindruck nahe, als möchte die Bahn ihre Kunden absichtlich vergraulen. Als ein paar solche "Böcke" kann man den Nürnberger Anschlußzug in Weiden nennen, der dem Zug aus Hof 2 Minuten vor der Ankunft davon fuhr, nachdem noch die Bundesbahn die Fahrgastzahlen durch den Einsatz des Pendolinos um ca. 40 % steigern konnte. Die Abkopplung des Erbendofener Gewerbegebietes mit bis zuletzt gutem Güterverkehr, die Schließung des Güterbahnhofs in Pressath, ohne es den bahnverladenden Kunden mit zu teilen, Zugausfälle infolge fehlenden Personals usw. usw. Sachen, die man sich als Oberpfälzer zur Bundesbahnzeit einfach nicht vorstellen konnte.

Vom Mai bis September 2000 wurde die Hofer 211 023, stilgerecht als Epoche 3 beschriftet (V100 1023) und lackiert vor planmäßig verkehrenden Bayerntakt-Zügen eingesetzt. Das Foto ist auch für die Zugzusammenstellung auf der Modellbahn interessant: Die Lok trägt Epoche 3 Beschriftung, während die Silberlinge (die auch aus dieser Zeit stammen) bereits Epoche 5 Beschriftung a la DB AG tragen.

2001: Die Vogtlandbahn

Grundlegendes änderte sich zum Sommerfahrplan 2001, der am 10.06.2001 in Kraft trat. Erstmals seit Ende der Bayerischen Ostbahn 1875 verkehrt wieder ein privates Unternehmen auf der Strecke. Der Bayerntakt von Regensburg her endet in Weiden. Außerdem ist die Oberpfalz nun mit der Einstellung der Interregio-Linie 25 vom Fernverkehr abgekoppelt. 4 Regionalexpress-Pärchen in Form der Bayerntakt-Garnitur (Silberlinge mit BR 218) sollen Ersatz bieten. Die Vogtlandbahn verkehrt nun auf dem Streckenabschnitt zwischen Hof und Weiden im Bayerntakt werktags stündlich, am Samstag, Sonn- und Feiertagen im 2-Stundentakt.

Man präsentiert sich im krassen Gegensatz zur DB AG mit modernsten Fahrzeugen vom Typ Desiro (Siemens). Auch die Resonanz aus der Bevölkerung, die in der Tageszeitung zu lesen war (Überschrift: "Nach Norden hui, nach Süden pfui"), ist durchweg positiv. Die Preise sind denen der DB AG identisch, auch Bayern- und Schönes Wochenende-Ticket gelten. Zusätzlich lockt die Vogtlandbahn mit dem EgroNet-Ticket: Damit kann ein Erwachsener für 20 Mark und eine Familie mit allen Kindern für 45 Mark sämtliche Strecken der Vogtlandbahn für einen Tag benutzen. Außerdem gibt es in den neuen Zügen keinen Schaffner mehr, die Kontrollen

erfolgen nur noch stichprobenartig. Zum Fahrplanwechsel im Oktober 2002 verkehrt die Vogtlandbahn über Weiden hinaus bis Schwandorf und Regensburg.

Das Kapitel Interregio gehört seit der Fahrplanumstellung am 10. Juni 2001 trotz massiven Protestes der Vergangenheit an. Nach dem Wegfall übernahmen den Fernverkehr vier Regionalexpress-Pärchen mit 218er mit vier bis sechs Silberlingen in alter und neuerer Farbgebung bespannt. Seit Winter 2001/2002 mischt auch der alte Neigetechnik-Pendolino der BR 610, allerdings mit deaktivierter Neigetechnik, im Betrieb mit; es fahren 2 oder 3-teilige Garnituren. Ist der Zug 218-bespannt, so kommt es seit Sommer 2002 zu sog. Sandwichzügen, was bedeutet, daß an beiden Zugenden je eine BR 218 läuft und so in Hof die Lok nicht mehr umgesetzt werden muß.

Für die Zukunft soll die Strecke für Neigetechnik ausgebaut werden. Wann dieses Vorhaben allerdings realisiert werden kann (es war für 2003/2004 geplant) ist nach den Hochwasserschäden im Osten allerdings fraglich. Sicherlich werden dabei dann die letzten Nebengleise und Weichen außerhalb der größeren Stationen gänzlich verschwinden.

Quellennachweis:

(1) Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz von Walther Zeitler (ISBN 3-924350-61-2)

(2) Bilder aus Eisenbahn in der Oberpfalz von Siegfried Bufe (ISBN 3-922138-48-9)

(3) Die BR 96 Malletriese für den Schiebedienst von Steffen Lüdecke (ISBN 3-88255-831-8)

(4) 125 Jahre Eisenbahn im Stiftland; Stiftlandmuseum zur Sonderausstellung 1989

"Nebenbahnen in der Oberpfalz" von Gerald Hoch und Andreas Kuhfahl (ISBN 3-9805967-7-X)

Die restlichen Informationen und Fotos stammen, soweit nicht anders angegeben, aus dem Heimatmuseum Windischeschenbach, dem Heimatbuch der Stadt Windischeschenbach von Georg Hauser, sowie privaten Sammlungen von Mitgliedern der Modelleisenbahnfreunde Windischeschenbach und Umgebung e. V.
