

100 Jahre Lokalbahn Neustadt-Bohenstrauss.

Ich bringe Glück.



*Wann in diesem Jahre
die Lokalbahn v. Neustadt nach
Bohlenstrauss! Glückwunsch*

STREIFZÜGE 2/1986

HEIMATKUNDLICHER ARBEITSKREIS BOHLENSTRAUSS

* * S T R E I F Z Ü G E * *

Beiträge zur Heimatkunde und Heimatgeschichte
der Stadt und Großgemeinde Vohenstrauß und Umgebung

Herausgeber :

Heimatkundlicher Arbeitskreis
im Volksbildungswerk e.V. Vohenstrauß

Schriftleitung :

Peter Staniczek
Braunetsriether Weg, 8483 Vohenstrauß
Tel. 09651 / 733

Titelgestaltung und Layout :

Heiner Aichinger, Königsberger Str. 14, 8483 Vohenstrauß
Klaus Bäuml, Amselweg 16, 8483 Vohenstrauß
Peter Staniczek

Schriftsatz :

Christa Kummer

Druck :

Der Neue Tag, Weiden

Die Herausgabe dieses Heftes wurde ermöglicht durch finanzielle Zuwendungen der

Sparkasse Vohenstrauß

Die Herausgeber danken für diese Unterstützung.

Für den Inhalt der Beiträge zeichnen ausschließlich die namentlich genannten Verfasser verantwortlich.
Nachdruck nur mit Genehmigung der jeweiligen Autoren.

* * * * *

V o r w o r t

"Wenn auch dieses mein Erstlingswerk bei dem grossen Umfange des Stoffes und der kurzen Spanne Zeit manche Unvollkommenheiten an sich tragen mag, so hat es doch diesen unbestrittenen Vorzug, dass die ganze Durchführung auf strenger Wahrheit in allen Angaben beruht."

Dieser Satz aus dem Vorwort des königlichen Bezirksarztes Dr. Sebastian Wallner zu seiner "Topographie des königlichen Amtsbezirkes Vohenstrauß" aus dem Jahre 1876 soll auch für die kleinen Unzulänglichkeiten unseres Erstlingswerkes "400 Jahre Friedrichsburg" gelten.

Wiederum gilt es, ein Jubiläum zu feiern, diesmal aus dem Bereich der Industrie- und Technikgeschichte.

Der Bau der Eisenbahn war mit entscheidend für den Wiederaufstieg der Wirtschaft in unserem Raum, sowohl durch die Frachterleichterungen als auch durch den Bau mit seinem Materialbedarf selbst. Nun besteht gerade im Jubiläumsjahr die Gefahr, daß unsere Region eisenbahnpolitisch degradiert wird. Nachdem schon 1975 der Personenverkehr ab Floß eingestellt wurde, soll gegen den geharnischten Protest der betroffenen Bevölkerung nun auch die Personenbeförderung auf dem letzten Stück der Lokalbahn zwischen Neustadt und Floß eingestellt werden (Oberpfälzer Nachrichten vom 18. und 29.3.86). Noch ist der Güterverkehr nicht gefährdet - die Unterschutzstellung der Station Vohenstrauß als "technikgeschichtliches Denkmal" eine Vision.

Eine Landschaft verändert ihr Gesicht:

Bahndämme als Rad- und Wanderwege - dafür eine Autobahn durch das Pfreimdtal? Merkwürdig, daß ausgerechnet die Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße alte Verbindungen wieder belebt, wenn auch die herrschaftlichen Beziehungen zwischen Vohenstrauß, Amberg, Sulzbach und Heidelberg entlang einer "B 14" oder "A 6" nur noch historische Bedeutung haben.

Peter Staniczek

Leiter des Heimatkundlichen Arbeitskreises



Totalansicht



Vohnstrauss

Marktplatz

Luftbild
K. H. H. H. H.



S T R E I F Z Ü G E

1. Jahrgang (1986) - Heft 2

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

Vorwort	1
I HEINER AICHINGER	
100 Jahre Lokalbahn Neustadt a.d.W.N. - Floß - Vohenstrauß 16. Oktober 1886 - 16. Oktober 1986	5
II PETER STANICZEK	
Literaturhinweise und Materialien	51
Heimatismuseum der Stadt Vohenstrauß Unterbringung im "Woppmann- bzw. Reitingerhaus"	52
Fundstellen.....	54
In eigener Sache (hf).....	56

B I L D N A C H W E I S

- Titelbild: Ansichtskarte, Gebr. Metz, Laufdatum 22.7.1908 (Archiv Peter Staniczek)
- S.2: Vohenstrauß vor dem Eisenbahnbau, Foto J. G. Riegel, aus "Vohenstrauß in alten Ansichten" Ansichtskarte, Verl. von J. G. Riegel (1907), Laufdatum 4.12.1908 (Archiv Peter Staniczek)
- S.6: Titelblatt des Antrags zur Eröffnung der Strecke an Prinzregent Luitpold mit dessen handschriftlichem Vermerk (Archiv - Verkehrsmuseum Nürnberg)
- S.8: Bahnhofsgebäude Vohenstrauß um 1920 (Archiv Alfred Kummer)
- S.10: Grundriß des Hauptgebäudes der Station Vohenstrauß - im 1. Stock war die Wohnung des "Expeditours" untergebracht (Verkehrsmuseum Nürnberg)
- S.12: Grundriß der Lokremise - im 1. Stock befanden sich die Wohnung eines Lokführers und das Zimmer des "Adjunkten" (Verkehrsmuseum Nürnberg)
- S.14: Verabschiedung eines Rentamtbeamten durch dessen Vorsteher Ublagger (Mitte mit Zylinder und Spazierstock) - (Archiv Richard Meidenbauer)

- S.16: Petition des Eisenbahnkomitees Vohenstrauß vom 11.11.1881 (Verkehrsmuseum Nürnberg)
- S.18: Ausschnitt der Höhenkarte, enthalten in den vom Ministerium angeordneten technischen Kostenerhebungen vom 5.1.1882. Alle abzutragenden Stellen sind gelb, die aufzuschüttenden rot eingezeichnet (Verk. Nürnberg)
- S.20: Art. 5 des "Lokalbahngesetzes" vom 28.4.1882 (VM Nürnberg)
- S.22: Unterschriften zum Sitzungsprotokoll des Marktmagistrats Vohenstrauß vom 15.8.1882, beglaubigt am 19.2.1883, als Anlage zum Antrag, die Erbauung einer Secundaerbahn von Weiden über Floß nach Vohenstrauß betreffend (VM Nürnberg)
- S.24: Eisenbahnnetz 1883 (Zeichnung B. Hartwig, Nabburg)
- S.26: Trassierungsplan im Bereich der Gde. Waldau mit Angabe der Bauunterabschnitte, der erforderlichen Kunstbauten sowie der abzutragenden bzw. aufzuschüttenden Geländeteile (VMN)
- S.28/29 Geplante Strecke Neustadt - Floß - Vohenstrauß (Archiv Stadt Vohenstrauß)
- S.32: Lageplan der Station Vohenstrauß, Okt. 1886 (VM Nürnberg)
- S.36: Bekanntmachung des Magistrats vom 28.9.1886 zur Probefahrt (Archiv Stadt Vohenstrauß)
- S.38: Vohenstraußer Anzeiger vom 6.10.1886 über die erste Fahrt (Archiv Heiner Aichinger)
- S.40: Tarifverfügung im Dienstbefehl Nr. 156 vom 14.10.1886 (VMN)
- S.42: Lokomotive der Baureihe D VI, für flache Nebenstrecken konstruiert. Von dieser Reihe gab es auch ein Exemplar mit dem Namen "Vohenstrauß". Diese wurde 1884 bei Krauss in München unter der Fabriknummer 1567 gebaut und erhielt um 1925 noch die Reichsbahnnummer 98 7519 (VM Nürnberg)
unten: Baureihe D VII (wie "Floß" und "Sternstein", s.Text, die ersten Maschinen auf unserer Strecke (VM Nnbg)
- S.44: Lokalbahn-Gepäckwagen mit Abteil 2. Kl., Plattform, Handbremse und Luftsaugbremse, Baujahr 1880-86 (VMN)
unten: Lokalbahnwagen BCL (B=2.Klasse, C=3.Klasse, L=Lokalbahn), Baujahr 1906, noch ohne Abort, mit Gaslicht (VMN)
- S.46: Eilfrachtbrief Neumarkt - Vohenstrauß vom 12.1.1889 (Archiv Otto Wurschinger)
- S.48: Schneeschutzwalke bei Waldau (Foto Heiner Aichinger)
- S.53: Sophienstraße (Foto Peter Staniczek)
- S.54: Schönwerth-Gedenkstein (Foto P. Staniczek)
- S.56: Foto Zimmermann/Der Neue Tag
- S.57: Fahrplan vom 16.10.1886 (Verkehrsmuseum Nürnberg)

Heiner Aichinger

100 JAHRE LOKALBAHN
NEUSTADT a.d. W.N. - FLOSS - VOHENSTRAUSS
16. OKTOBER 1886 - 16. OKTOBER 1986

Am 9. Oktober 1886 setzte - vermutlich während eines herbstlichen Jagdaufenthalts am schönen Königssee - Prinzregent Luitpold seine zustimmende Unterschrift unter den "Allerunterthänigsten Antrag des Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Aeusseren" zur Eröffnung der Bahn.

An der Rottalbahn Neumarkt St.Veit - Passau entstanden später aus Einsparungsgründen alle Bahnhöfe und Haltestellen nach Plänen unserer Strecke, z.B. Höhenstadt wie Waldthurn und Ruhstorf wie Albersrieth.

Diese und viele andere Entdeckungen macht man, wenn man die zahllosen Akten und Schriftstücke liest, die die Entstehung dieser damals langersehnten Lokalbahn in die ehemalige Kreisstadt Vohenstrauß begleiten.

Und genau diese Geschichte will dieses Büchlein nacherzählen. Es soll von den Mühen und dem Streben unserer Vorfahren berichten, endlich durch ein neuzeitliches Verkehrsmittel ihrer wirtschaftlichen und kulturellen Abgeschiedenheit zu entrinnen. Große Schwierigkeiten waren zu überwinden, zähes Ringen im Detail erforderlich; für uns heute größtenteils unverständlich.

Gerade aber dadurch wird uns auch die Vergänglichkeit menschlicher Leistungen, die stetige Veränderung der Verhältnisse sowie der Relation von Raum und Zeit vor Augen geführt. Was heute und damals noch als unabdingbar erachtet wurde, ist morgen schon entbehrlich, Nebensache, überholt.

Wenn es dieser Arbeit gelingt, beim Leser diese Erkenntnis in Erinnerung zu rufen, so hat sie ihren Zweck erfüllt.



An
Seine Königliche Hoheit,
den Prinzen
RUIGOLD
des Königreichs Bayern Verweser.

Allerunterthänigster Antrag
des

Staatsministeriums des Königlichen Hauses
und des Aeußern:

Eröffnung der Lokalbahn Neustadt Wkt.-
Vöhenstrauß betreffend.
München, den 7^{ten} Oktober 1886.

Das hier unten Genesung
finant vertritt.
Grazstulgen, den 9. Oktober 1886.

St. v. l. l.
St. v. l. l.

Der Herr der Lokalbahn Neustadt Wkt.-
Vöhenstrauß, welche in dem Gesetze vom
21. April 1884, die Herstellung von Eisen-
lokalen Eisenbahn betreffend, zur Ausfüh-
rung bestimmt worden ist, ist einmüthig
entschieden und hat sich bei der am 2. d. 1886
erwähnten Festsetzung deren Betriebs-
zeit freigegeben.

Die fernere weitere Genesung
besteht aus dieser Lokalbahn, welche 25,200 km
lang ist und die Stationen Neustadt Wkt.,
Stos im Vöhenstrauß, die Haldstollen
Hörnstein, Waldthurn und Albeurieth,

"Vorläufer" und frühere Bestrebungen

Schon im 18. Jahrhundert existierte, teilweise auf dem mittelalterlichen Altstraßennetz beruhend, ein wohldurchdachtes Postkutschennetz in unserer Region, sogar unterschieden nach Postwagen, Eilwagen und Extrapost!

Die Linienführung reichte von einer Waldmünchner Route Nürnberg - Amberg - Waldmünchen (1764) bzw. Regensburg (ab ca. 1853 mit Zubringer von München über Regensburg, Waldmünchen nach Prag); über eine Nord-Süd-Route durchs Naabtal mit den Stationen Regensburg - Weiden - Eger (1839) bzw. Weiden - Bayreuth - Kulmbach (1846); bis zur sogen. Waidhauser Route Amberg bzw. Sulzbach - Wernberg zur Grenze (ab 1742). Letztere wurde allerdings nach Einrichtung des Postwagen-Kurses Nürnberg - Amberg - Wernberg - Weiden - Eger im Jahre 1836 nur noch 10 Jahre aufrecht erhalten.

Lediglich neun Jahre, nachdem der "Adler" erstmals 1835 zwischen Nürnberg und Fürth verkehrte, gab es auch schon Pläne für Eisenbahnstrecken in unserer heimatlichen Region. Die Stadt Bayreuth war es, die den Sektionsingenieur Naegele im Jahre 1844 beauftragte, eine Bahn von dort nach Amberg und Regensburg zu überdenken, welche übrigens nie zur Ausführung kam.

Sein Vorschlag sah eine Streckenführung über Grafenwöhr und Vilseck durch das Vilstal und untere Naabtal, über Kallmünz und Mariaort vor.

Für eine Abzweigung nach Böhmen bot er drei Linien an, wobei in Bezug auf unser Thema seine erste Version die interessanteste ist. Grafenwöhr sollte als Knotenpunkt dienen, von dem aus entlang der Heidenaab Unterwildenaub, dann durchs Luhe- und Lerautal, vorbei an Leuchtenberg, Vohenstrauß bzw. Waidhaus erreicht werden sollte. Die Weiterführung nach Pilsen sollte allerdings im Ermessen Österreichs liegen. Diese Trasse durchs Luhe- und Lerautal wird uns später noch einmal begegnen.

Auch Amberg unterstützte natürlich lebhaft diese Pläne, zumal die Schifffahrt auf Vils und Naab schon völlig eingestellt war.

Man untersuchte auch hier zwei Trassen nach Böhmen, nämlich über Waidhaus nach Pilsen mit 46 Wegstunden (1 Wegstunde = 4,2 km) und über Fürth i.W. mit einer Länge von 44,5 Wegstunden. Wegen der ungünstigeren Geländeverhältnisse (Überwindung der Höhenzüge) wäre allerdings die Strecke über Waidhaus um 60 000 bis 70 000 Gulden pro Wegstunde teurer geworden. Schließlich schlossen sich im Jahre 1855 die Städte Nürnberg, Fürth, Regensburg und Amberg zu einem Konsortium zusammen, das u.a. auch eine Linie Amberg - Schwarzenfeld - Waidhaus bauen wollte.

Sehr früh meldete sich in diesem Reigen auch der Markt Floß zu Wort. Schon im Februar 1861 beantragte man in München, beim Bau der Strecke Schwandorf - Eger berücksichtigt zu werden. Natürlich durfte dabei eine Schilderung der Wichtigkeit gerade dieser Region nicht fehlen.

Am 27. Juli 1869 unterstützte Vohenstrauß ein Gesuch der Stadt Weiden und der Gemeinde Vilseck an den Verwaltungsrat der zuständigen Ostbahn, die Zweigbahn Weiden - Neukirchen bei Sulzbach-Rosenberg zur Ausführung zu bringen. Als Begründung wurde angegeben, daß diese Route den Verkehr aus Böhmen von Pilsen und Tachau über Vohenstrauß an sich ziehe. Außerdem lasse sich die Ausbeute der Staatswälder Neuenhammer, Pleystein, Eslarn, Pullenrieth, Tännenberg und Waidhaus erheblich steigern.

Diesem "Unterstützungsantrag" folgten am 25.9.1875, 30.6.1878 und



29.1.1879 drei eigene Petitionen für einen Bahnbau von Weiden über Vohenstrauß nach Böhmen. Ihnen allen war kein Erfolg beschieden, weil bereits am 15. Oktober 1861 mit einem großen Verbrüderungsfest in Furth i. Wald der Zusammenschluß der Verbindung Schwandorf - Pilsen durch die Kgl. bay. Ostbahn - Gesellschaft und die Böhmisches Westbahn gebührend gefeiert wurde. Man hinkte also mit den oben erwähnten Eingaben der tatsächlichen Situation hinterher, wollte doch die in zwischen für das gesamte Streckennetz verantwortliche Kgl. bay. Staatsbahn ihrer eigenen Linie keine neue Konkurrenz schaffen. Nicht vergessen darf man dabei, daß seit 1865 auch schon Züge von Weiden über Mitterteich und Waldsassen nach Eger rollten und somit ein weiterer Anschluß nach Böhmen bestand. Zunächst wollen wir aber versuchen, uns mit den politischen, wirtschaftlichen, kulturellen und gesellschaftlichen Verhältnissen dieser Zeit vertraut zu machen.

Politische Situation

Am 18. Januar 1871 war nach dem gegen Frankreich gewonnenen Krieg Wilhelm I. von Preußen im Spiegelsaal zu Versailles zum Deutschen Kaiser proklamiert worden. In Bayern regierte König Ludwig II.

Unter der Hegemonie Preußens mit dem "Steuermann" Bismarck kontrollierte das Reich Streitkräfte, Zoll, Handel, Verkehr und Post. Den Bundesstaaten unterstanden Verwaltung, Justiz und Kultur; Bayern und Württemberg hatten darüber hinaus noch sogenannte Reservatsrechte im Militär-, Post- und Steuerwesen. Eine einheitliche Reichsbahn existierte noch nicht.

1872 war ein neues Strafgesetzbuch geschaffen worden, ein Jahr später traten Maß-, Gewichts- und Münzgesetze hinzu.

1879 wurde die Rechtspflege mit der Einführung von Amts-, Land- und Oberlandesgerichten vereinheitlicht. Ihnen folgten die Sozialgesetze (1883/1884) - geradezu eine Revolution für die Existenzsicherung des einfachen Mannes.

Außenpolitisch fällt in diese Zeit der Abschluß des Zwei- und Dreibundes sowie der Beginn der deutschen Kolonialpolitik.

In den Gemeinden Bayerns wurde der Wille des Bürgers durch den gewählten Magistrat und die Gemeindebevollmächtigten vertreten. In Vohenstrauß ist von 1867 bis 1893 ein Mann Bürgermeister, der uns bis zum Schluß unserer Darstellung begleiten wird: J.M. Riebel.

Kulturelle und gesellschaftliche Gegebenheiten

Im Markt Vohenstrauß glossierte seit 1879 der "Vohenstraußer Anzeiger" das tägliche Leben der Gemeinde und brachte auf seinen vier Seiten die große weite Welt in die Haushalte, die noch ohne elektrisches Licht und Kanalisation auskommen mußten. Auch einen Wasserhahn kannte man noch nicht; das Wasser mußte aus den Brunnen gepumpt werden. Ebenso fehlten noch Straßenbelag und Gehsteig.

Evangelische und katholische Christen benutzten gemeinsam das Gotteshaus am oberen Markt.

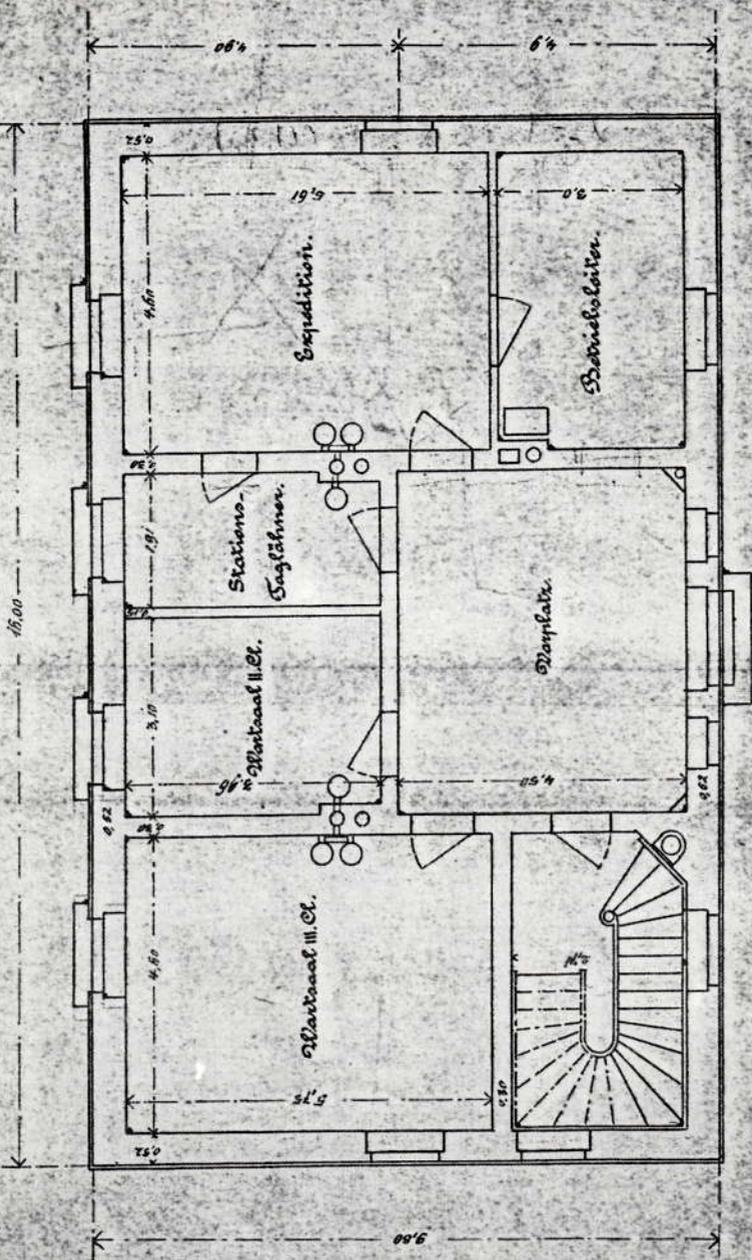
Die "Hutzastu'm" ersetzte die heutigen Radio- und Fernsehgeräte.

Der Liederkranz ging 1881 in sein drittes Jahr, während der Turnverein schon auf 16 Jahre Vereinsgeschichte zurückblickte.

Station Vohenstrauß.

Kampfgelände.

Erstgesch.



DTL. = 1:100.

Den Schützenverein gab es dafür gerade einmal nicht, seine Wiedergründung erfolgte erst 1888. Die Freiwillige Feuerwehr, die im gleichen Jahr wie der TV gegründet wurde, erhielt 1882 eine mechanische Schiebeleiter, hatte doch der Marktplatz nach dem letzten Großbrand ausschließlich Häuser mit Obergeschoß erhalten. Der Soldaten- u. Kriegerverein, seit 1876 bestehend, beging am 30. Juli 1882 das Fest der ersten Fahnenweihe. Auch einen "Casinoverein" gab es. Was immer seine Ziele gewesen sein mögen, er war würdig genug, zur Feier der Probefahrt unserer Bahn eingeladen zu werden!

Wirtschaftliche Lage

Der Bezirk Vohenstrauß hatte nach einer Zählung von 1880 24 634 Einwohner in 5 220 Haushalten. Vohenstrauß selbst hatte ganze 1 748 Einwohner, rund 800 weniger als Eslarn! Der kgl. Bezirksarzt Dr. Sebastian Wallner veröffentlichte 1876 eine "Topographie des königlichen Amtsbezirks Vohenstrauß", die sehr viel Einblick in die damaligen Verhältnisse gibt: Die Fläche des Bezirks mit 129 220 Tagwerk verteilte sich

auf 49 % Äcker, Wiesen und Gärten,
38 % Waldungen und
10 % Weiden und Ödungen.

In den Wäldern, die zu mehr als der Hälfte dem Staat gehörten, wurden jährlich ca. 21 225 Klafter (d.s. 66 436 Ster) Holz gefällt zum Preis von 2 Gulden (fl) 15 Kreuzer (kr) pro Ster Brennholz, Bauholz kostete das Doppelte.

Von den Flüssen Pfreimd, Zott, Luhe und Lerau wurden insgesamt 24 Glas-, Schleif- u. Polierwerke, 21 Schneidsägen und 48 Mahlmühlen angetrieben. Erstere sorgten übrigens schon damals für Umweltprobleme: Die Flüsse, an denen sie lagen, waren wegen der eingeleiteten Säuren fast ganz fischleer!

Über den Gartenbau schreibt Dr. Wallner, daß er "nicht eifrig und ausgiebig betrieben wird". Der Grund läge wohl darin, "daß der hiesige Bewohner keinen Sinn für Blumen in sich trägt und da er nur Kartoffel und Kraut zu seinem Lebensunterhalte braucht, auch kein Bedürfnis und keine Sehnsucht nach Gemüse und Obst fühlt...!"

Angebaut wurde auf den Äckern in erster Linie Winterkorn, Sommerweizen, Hafer, Kraut, Dorschen und besonders Kartoffeln, die mit 3-4 fl pro Schäffel (250 Pfund) auch "exportiert" wurden. Fast in jedem Haushalt war noch Haferbrot zu finden.

Die Wiesen waren anscheinend nicht sehr ergiebig. Man bewässerte zu viel, düngte nicht und trieb das Vieh noch auf die Weide.

Im ganzen Bezirk gab es 17 109 Rinder und 5 503 Schweine, dagegen nur 284 Pferde. Man rechnete auf eine Kuh etwa 4 Liter Milch pro Tag bei einem Preis von 5 kr pro Liter. Das Pfund Butter kostete 36 kr, ein Ei 1-2 kr, Kalbfleisch war billiger als Ochsenfleisch!

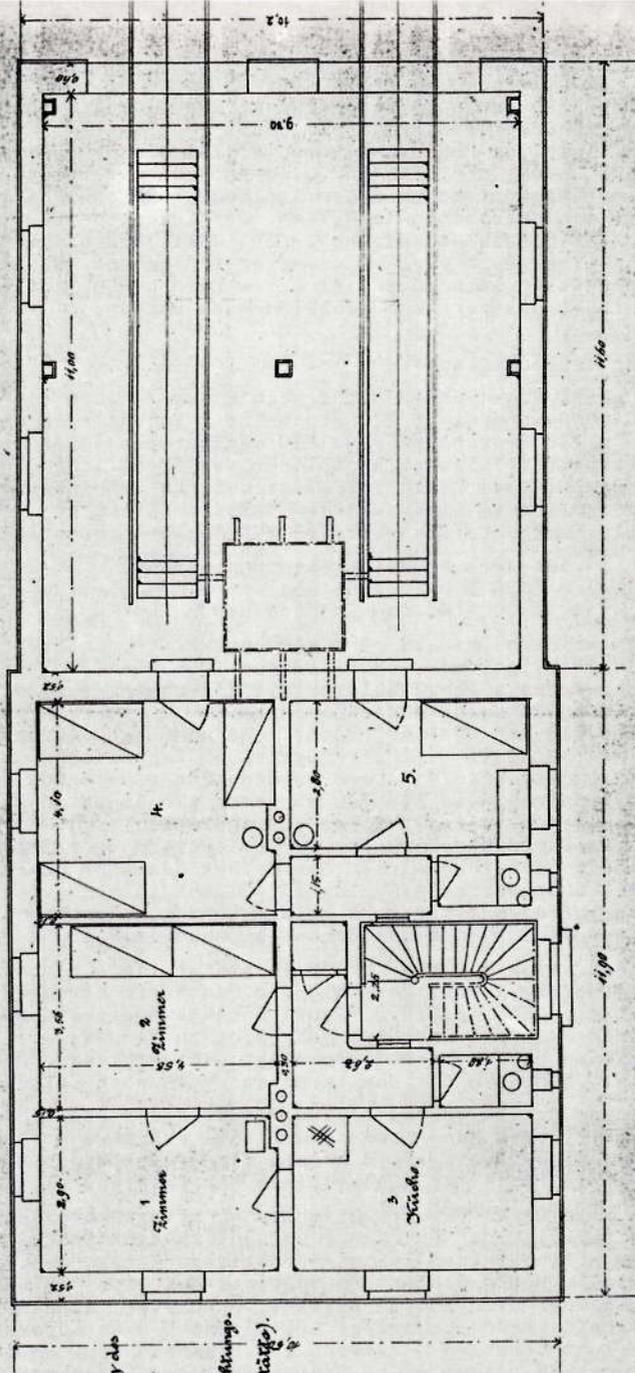
Die Ställe waren "überfüllt und ohne alle künstliche und natürliche Ventilation" und "sehr unreinlich gehalten".

In Dr. Wallners Buch ist eine Schilderung des "rationellsten Oekonomen, Herrn Behner von Neuwirtshaus" aus dem Jahre 1875, die einiges über Dienstboten aussagt, enthalten. Es heißt darin, daß die Arbeitskräfte beiderlei Geschlechtes eine außerordentliche Wanderlust besitzen - zumeist zum Eisenbahnbau, in Torfstiche, Kohlengruben, Ziegeleien, Steinbrüche und Fabriken.

Station Zelenstauke

Ремонтно-ремиза.

Бригадского.



ЭТ 1.3. Erklärung des
Schlafsaales.

ЭТ 2.4.5. Erläuterung
Küchen (2.4.5. Erklärung).

001-1-100

Dabei sollte man auch nicht vergessen, daß zur damaligen Zeit täglich Annoncen für die Auswanderung nach Amerika in den Zeitungen warben.

Im Herbst, wenn die Arbeit im Freien eingestellt wurde, kämen dann die Arbeiter in die Heimat zurück und lebten von den Ersparnissen, die meist aber nicht lange reichten. So nahmen sie dann bei einem Bauern um geringen Lohn mit Kostreichung Arbeit, jedoch nur so lange, als der Winter währte, um anschließend wieder von dannen zu ziehen. Diese Art der Verdingung erscheint in der Tat seltsam, benötigte man in der Landwirtschaft doch gerade im Sommer die Arbeitskräfte, die man im Winter als "Kostgänger" zwangsläufig bis Lichtmeß behalten mußte.

Die jährliche Verköstigung für einen Knecht betrug 164 fl, der Lohn durchschnittlich 75 fl, mit 2 Hemden, 3 Schürzen und dem Christgeschenk ergab das die Summe von 245 fl.

Zum Abschluß seien noch drei Anmerkungen Dr. Wallners angeführt:

- 1) Der Borkenkäfer in den vernachlässigten Privatwaldungen sowie der Maikäfer richteten offensichtlich große Schäden an.

- 2) In den ersten 10 Lebensjahren verstarben 48,38 % der Bevölkerung, bezogen auf die Gesamtsterblichkeit; im ersten Lebensjahr sogar 38,38 %! Ein Wunder, daß trotz dieser traurigen Bilanz die Bevölkerungszahl stetig wuchs.

- 3) Das Gewerbe und der Handel lagen "total brach", was ihn zur Bestätigung des alten Sprichwortes bewog: "Die Oberpfalz ist steinreich und geldarm".

Soweit der ehemalige kgl. Bezirksarzt!

Im Jahr 1882 verteilten sich nach einer Statistik die 10 379 Erwerbstätigen des gesamten Distrikts auf folgende Wirtschaftszweige:

- Land- und Forstwirtschaft	7677 = 73,96 %
- Industrie und Handwerk	2017 = 19,43 %
- Handel und Verkehr	272 = 2,63 %
- Öffentl. Dienste u. private Dienstleistungen (einschl. "Häusliche Dienste")	413 = 3,98 %

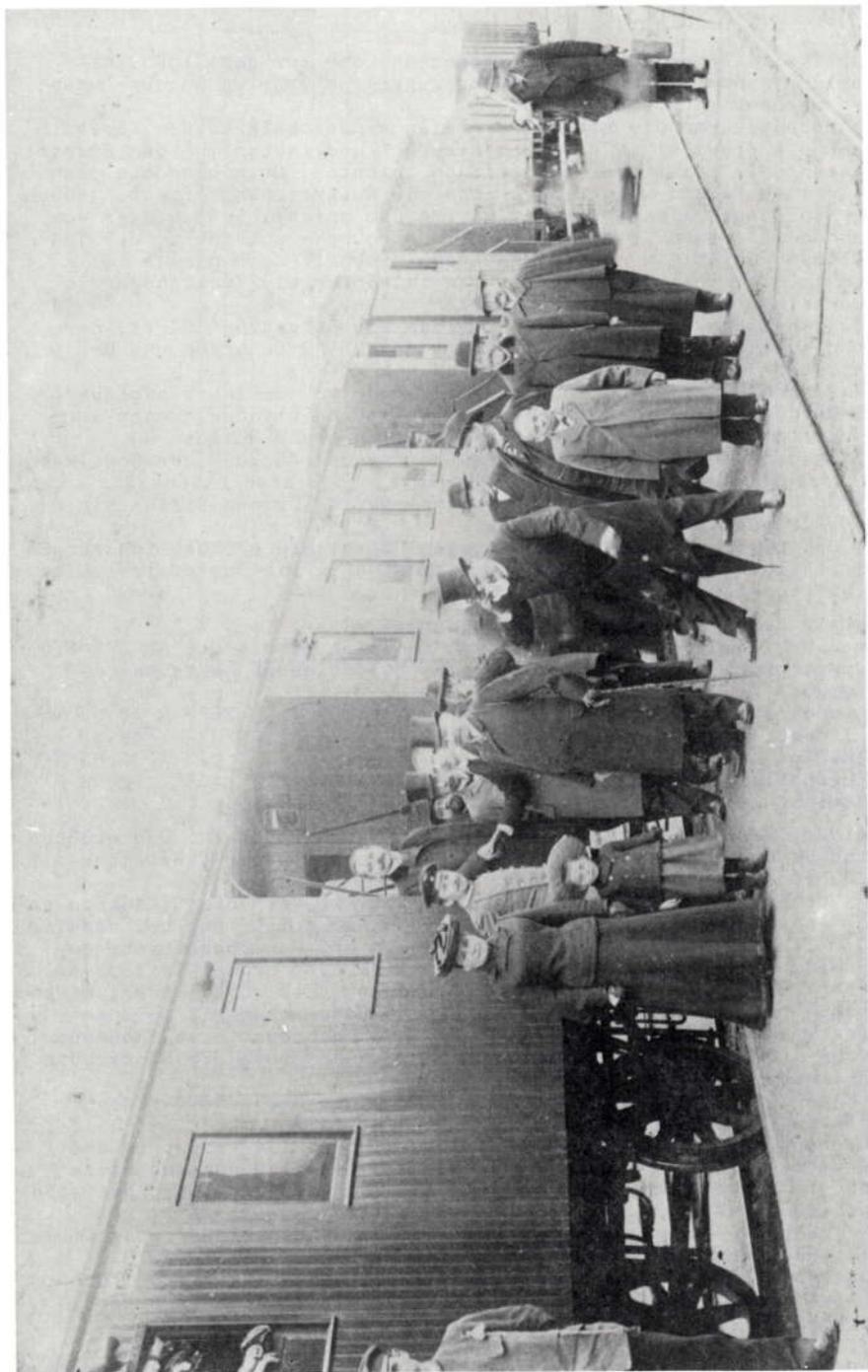
Es dominierte also noch eindeutig die Landwirtschaft. Den größten Brocken der Industrie stellte die Glasveredelung (66 Betriebe mit 516 Beschäftigten).

In Vohenstrauß, dem Mittelpunkt des Bezirks, sah die Situation etwas anders aus. Eine Aufzeichnung von 1853 zeigt, daß bei damals 1575 Einwohnern in 350 Familien bereits 176 Gewerbebetriebe ansässig waren, also ca. 50 % der Familien. Der größte Teil davon waren allerdings sogenannte "Ackerbürger", die zusätzlich zum Handwerks- oder Handelsbetrieb eine kleine Landwirtschaft für den Eigenbedarf unterhielten, nach heutigem Sprachgebrauch also "Nebenerwerbs-Landwirte" waren. Dies beweisen noch heute die Hinterhöfe zahlreicher Anwesen des Marktplatzes.

Mit ca. 16 bzw. 10 % nahmen die Leinenweber und Schuster die Spitzenplätze der angeführten 52 Berufe ein.

Der Rest der o.a. Familien gliederte sich in 134 Landwirte und 40 Beamte. Bis zur Jahrhundertwende nahmen die Gewerbebetriebe und die Beamten-Haushalte in dem Maße zu, wie landwirtschaftliche Betriebe abnahmen.

Die zentrale Funktion von Vohenstrauß wurde noch dadurch verstärkt, daß neben dem Bezirksamt (seit 1862) das Amtsgericht (1879), Notariat (1862), Finanz(Rent-)amt (1842), die gewerbliche Fortbildungsschule (1871) und die Sparkasse (1862) hier etabliert wurden.



Eisenbahnbauliche Situation

Nachdem sich die Erträgnisse der bayer. Staatsbahn nicht so entwickelt hatten, wie man sich dies vorgestellt hatte, geriet das Prinzip, Eisenbahnen nur durch den Staat zu bauen und zu betreiben, ins Wanken. Am 19. März 1856 nahmen deshalb beide Kammern des Landtages ein Gesetz an, das die Bildung der "Kgl. privilegierten Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen" vorsah. Ihm folgte am 12. April die Konzessionsurkunde, und zwar zunächst zum Bau und Betrieb folgender Linien:

- Nürnberg - Amberg - Regensburg
- München - Landshut - Donau
- Regensburg - Straubing - Passau - Landesgrenze
- von der Amberg-Regensburger Linie an die Landesgrenze gegen Pilsen.

Damit trat nach rund 20 Jahren Eisenbahn in Deutschland auch für Ostbayern der Bahnbau in seine entscheidende Phase. In erster Linie ist die Verwirklichung einem Manne zu danken, der zum ersten Bau- und Betriebsdirektor der Ostbahn ernannt wurde: Paul Camille von Denis, geb. am 26.6.1795 in Frankreich, aufgewachsen im besetzten Mainz. Er hatte die Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg - Führt) gebaut und anschließend vier weitere große Linien, bei denen er zeitlich und finanziell weit unter den Voranschlägen blieb. Auch beim Bau der oben angeführten Strecken brauchte er nur etwas mehr als fünf statt der vorgesehenen sieben Jahre sowie nur 70 % des bereitgestellten Kapitals. Was für ein begehrter Mann wäre er erst heutzutage!

Sein Nachfolger von 1864 - 1866 war übrigens kein anderer als Gustav von Schlör, der uns auch bei unserer Bahn noch begegnen wird.

Beschränken wir uns aber auf die Situation in der Oberpfalz. Am 12.12.1859 wurde als erste Strecke überhaupt die Linie Nürnberg - Amberg - Regensburg eröffnet. Die heutige "Abkürzung" wurde erst viel später gebaut; es kam ja auch noch mehr auf "Verbindung" als auf Schnelligkeit an! Nur knapp zwei Jahre später, am 20.9.1861, rollte der erste durchgehende Zug von Schwandorf nach Furth. Einen Monat danach konnte man, wie bereits eingangs erwähnt, auch über die Landesgrenze reisen. Wegen dieser Verbindung nach Böhmen hatte am 18. November 1856 ein Treffen von Sachverständigen der bayerischen und österreichischen Regierungen sowie der böhmischen West- und der bay. Ostbahn stattgefunden. Dabei wurde u.a. auch eine Trassierung über Pfraumberg und Waidhaus durch das Pfreimd-tal nach Schwarzenfeld oder Irrenlohe diskutiert, letztlich einigte man sich aber auf die Furth-Linie.

Es folgten:

- Schwandorf - Weiden am 1. Oktober 1863
 - Weiden - Bayreuth am 1. Dezember 1863
 - Weiden - Mitterteich - Eger bis 15. Oktober 1865
- und
- Weiden - Neukirchen b. S.R. am 15. Oktober 1875
(s.a. "Unterstützungsantrag" von 1869)

Für den Bau von Nebenstrecken galt in Bayern das *V i z i n a l- b a h n g e s e t z* vom 29.4.1869, welches u.a. sinngemäß bestimmte, daß nur solche Verbindungen Aussicht auf Verwirklichung hätten, bei denen Grunderwerb und Erdarbeiten durch die Anlieger getragen würden - für die armen Gemeinden des Oberpfälzer Waldes ein schier aussichtsloses Unterfangen!

Als einzige dieser Art wurde hier die Strecke Wiesau - Tirschenreuth gebaut (eröffnet schon am 10.11.1862) - übrigens auch durch Erhöhung des Malzzuschlages mitfinanziert. So wurde der Biertrinker

MS. 4088^V

Vöhenstrauß, den 11. November 1887.

den 18. Novbr 1887

An
das hohe Königliche Staats-
ministerium des Königlichen
Hauses und des Äußern.

1 L.

Staatserfindung der Lichte und
Korruption
des Eisenbahn-Linien des Vöhen-
strauß-Fluss-Weiden
die Verbindung einer Bahnlinie
von der Rhein-Fluss-
fließtal über Fluss nach
Hauptstadt.

Die eine Seite von
Europa ist der Hauptbau der
Landschaft in der Land, die
zwischen der Rhein von Rhein-
fluss nach Lyon und der
zwischen Europa die ge-
richt, eine von wirtschaftlichen
Verhältnissen auf der
Eisenbahn-Verbindung zu er-
halten.

Gegen die Hauptstadt, die
von Hauptstadt der Lyon-

an der Abtragung der hohen Zinslasten der Gemeinde beteiligt!

Für den Betrieb sogen. "Bahnen untergeordneter Bedeutung" gab es seit 1881 besondere Auflagen:

- Spurweite 1435 mm (Normalspur) oder 1,0 m bzw. 75 cm
- größte Neigung 1 : 25
- kleinster Kurvenradius 100 m
- größte Fahrgeschwindigkeit 30 km/h
- Bahnbewachung an stärker frequentierten Übergängen bei mehr als 15 km/h usw.

Alle diese Bestimmungen waren dazu gedacht, Bau und Betrieb so billig und einfach wie möglich zu gestalten.

Am 15. April 1875 ging durch Beschluß der Aktionäre die bay. Ostbahn rechtlich, am 1.1.1876 dann auch de facto in der Bayerischen Staatsbahn auf.

Das Ringen um den Anschluß

Konkret wurden die Bemühungen von Vohenstrauß durch die Petition eines Eisenbahnkomiteés an die Hohe Kammer der Abgeordneten in München vom 20. Februar 1881, die erstmals schon im Betreff ausdrücklich die "Erbauung einer Sekundärbahn" nennt. Man hatte wohl eingesehen, daß der Traum vom Bahnhof an der Fernbahn nach Böhmen ausgeträumt war. Fast acht Seiten wurde, dem damaligen Stil entsprechend, begründet und auf frühere Eingaben und Entschliebungen verwiesen, bevor man auf den Kern der Sache kam: Man wagte an die hohe Kammer die "allerererbietigste Bitte: Hochdieselbe geruhe zu beschließen, es sei dem dringend anerkannten Eisenbahnbedürfnis für den ausgedehnten Bezirk Vohenstrauß dadurch abzuhelpfen, daß dieser Bezirk durch Erbauung einer Sekundärbahn mit dem Eisenbahnknotenpunkte Weiden zu verbinden sei." Unterzeichnet hatten im Namen und Auftrag der Gemeinden und Industriellen:

Das Comitè

Riebl, Bürgermeister
Fauch, k. Forstmeister
J.M. Hofmann
Joh. Wittmann, Glasfabrikbesitzer
Wimer, k. Rentbeamter
Joh. Horn, Baumeister

Man begründete den Antrag hauptsächlich mit der Glasindustrie, den Holzprodukten aus 56 796 Tagwerk Waldungen sowie den "unermeßlichen Granitlagern". Sogar mit einer Schmalspurbahn hätte man sich zufriednen gegeben!

Da man als Hindernis für den Bau angeführt hatte, daß der meiste Grund und Boden für diesen Zweck zu den sieben Forstrevieren des kgl. Staatsärars gehören würde und diese beteiligt werden müßten, ging die Petition erst einmal den bürokratischen Weg. Sie wurde an das kgl. Staatsministerium der Finanzen zur Prüfung weitergeleitet. Dieses wiederum ließ sich mit der Antwort, Staatswald sei eigentlich erst hinter Vohenstrauß bei Lohma berührt, Zeit bis zum 2.2.1822, also fast ein ganzes Jahr. So lange hatte man auch in der "Provinz" keine Geduld!

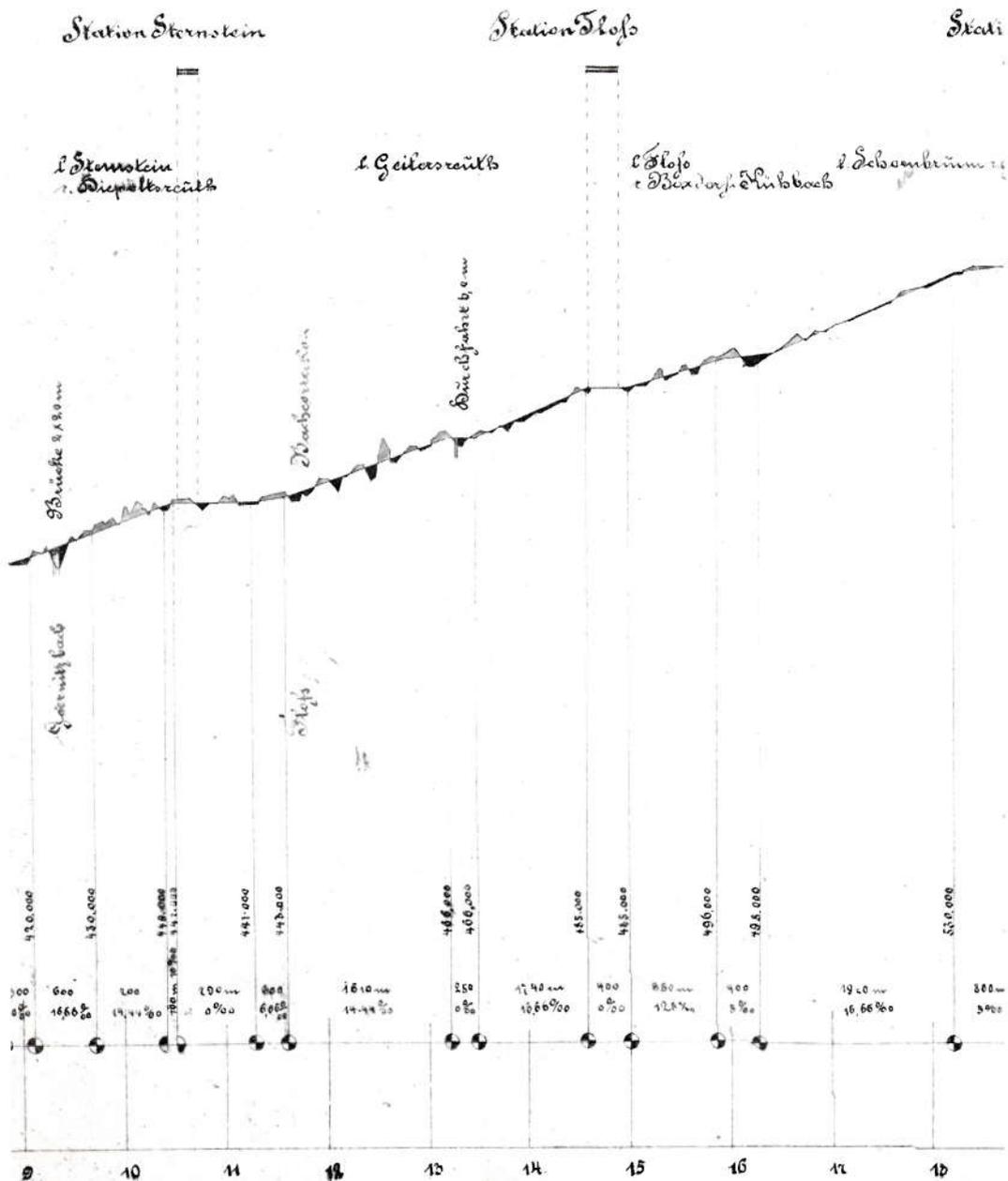
Schon am 11.11.1881 schritt das nun als Eisenbahnkomiteé Vohenstrauß-Floß-Weiden firmierende Konsortium mit einer weiteren Petition erneut zur Tat. Diesmal schrieb man gleich an das hohe kgl. Staatsministerium des kgl. Hauses und des Äußeren und nannte konkret die Strecke über Floß nach Vohenstrauß. Man bat, aufgrund der noch von

Soebenkarte

für eine

Secundärbahn von Weiden über Hof nach Oberstrauß...

Linie 1:60.



der früheren Ostbahn vorhandenen Planungsunterlagen, ein generelles Projekt mit Kostenanschlag zu fertigen und zwar unter Vergleich mit einer Bahnführung durchs Luhetal nach Vohenstrauß. Vermutlich hatte man auch schon davon gehört, daß der Staat das bisherige Vizinalbahn-Prinzip lockern wollte, da auch dieser Punkt angeführt wurde.

Interessant sind ferner die zahlreichen Unterzeichner, als da waren: Stadtmagistrat Pleistein, Gde.-Verw. Miesbrunn, Mühl- und Schneidsägebesitzer Wolf zu Hagendorf, Gde.-Verw. Reinhardt-rieth, Brünst, Mühl- u. Schneidsägbesitzer zu Lößlmühle, Gde.-Verw. Neudorf, Georgenberg, Polier- u. Glasschleifbesitzer zu Tanzerwerk, Galsterloh, Danzermühle, Papiermühle, Neuenhammer, Prollermühle, Hagenmühle, Schafbruck, Peugenhammer, Pinzermühle, Finkenhammer, Bartlmühle, Berglerwerk, Gde. Dimpfl, Böhmischnbruck, Kleinschwand, Großenschwand, Tannesberg, Eitzgersrieth, Tröbes, Eslarn, Waldthurn, Lennesrieth, Albersrieth, Spielberg, Waldau, Lämersdorf, Roggenstein, Kaimling, Michldorf, Oberlind, Altenstadt, Pfrentsch, Waidhaus, Moosbach, Gröbenstädt, Burgtreswitz, Floss, Flossenbürg, Plössberg, Schönkirch, Wildenau, Püchersreuth, Störnstein, Gösen, Gailertsreuth, Grafenreuth, Schönbrunn, Schlattlein, Diepoltreuth, Bergnetsreuth und die Stadt Weiden.

Auch die Denkschrift vom 20.9.1881 des damaligen Landtagsabgeordneten Herrn Staatsrat von Schlör über die Erschließung der östl. Oberpfalz durch Bahnen fügte man bei bzw. bezog sich darauf.

Diese "geballte Ladung" hatte mehr Erfolg. Die Generaldirektion der kgl. bay. Verkehrsanstalten erhielt den Auftrag, technische Kostenerhebungen gemäß dem Antrag anzustellen.

Schon am 5. Januar 1882 erhielt das Ministerium diese Petition nebst Übersichtsplan, Höhenkarten, Baukostenzusammenstellung und Kostenanschläge für die beiden Strecken zurück. Dabei erstellte man jeweils alle Pläne und Berechnungen für eine Variante, die zur Umwandlung in eine Hauptbahn (a) geeignet gewesen wäre, als auch für eine reine Sekundärbahn (b).

Strecke 1: Weiden-Neustadt/WN -Floß-Frankenrieth-Waldau-Vohenstrauß unter Benutzung der noch eingleisigen Hauptbahn bis Neustadt.

Die Kosten dafür wurden errechnet für die Ausführung
a.: 30,3 km; 2 597 000 Mark = 85 709 M pro km
b.: 30,4 km; 2 149 000 Mark = 70 690 M pro km

Strecke 2: Weiden-Rothenstadt-Unterwildenau-Lückenrieth-Leuchtenberg-Lerau-Unterlind-Vohenstrauß unter Benutzung der Hauptbahn bis südlich von Rothenstadt.

Diese Strecke sollte kosten für die Ausfertigungen
a.: 26,8 km; 2 955 000 Mark = 110 261 M pro km
b.: 27,1 km; 2 167 000 Mark = 79 963 M pro km

Wie aus den Zahlen ersichtlich ist, wäre die Route über Leuchtenberg wegen des schwierigeren Geländes und den teureren Naabüberführungen trotz geringerer Länge in beiden Versionen teurer geworden.

Das Ministerium übersandte diese ganzen Unterlagen am 3. März 1882 an das Comité mit der wohlformulierten, aber wenig aussagekräftigen Bemerkung, "die Subvention eines Privatunternehmens für Herstellung und Betrieb einer Bahn in nähere Erwägung zu ziehen". Außerdem bat man, mitzuteilen, ob das Comité geneigt wäre, einer späteren Umwandlung in eine Hauptbahn zuzustimmen - gleichzeitig,

Artikel 5.

Der Artikel 2 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen, dann Erbauung von Bizinalbahnen betreffend, ist aufgehoben.

Bahnen von lokaler Bedeutung können nur dann durch den Staat zur Ausführung kommen, wenn die Interessenten mindestens den für den Bahnbau und dessen Zugehör nöthigen Grund und Boden kostenfrei zur Verfügung stellen.

Unter der Voraussetzung der Uebernahme entsprechender finanzieller Lasten von Seiten der Interessenten sind Zuschüsse des Staates à fonds perdu zur Durchführung von Privatunternehmungen zulässig.

Sowohl den vom Staate als den durch Privatunternehmung zu erbauenden Sekundärbahnen haben die bereits bestehenden Bahnen in Bayern den Anschluß gegen billige, eventuell von der Staatsregierung festzustellende Entschädigung für Abtretung oder Mitbenützung bestimmter, für ihre Zwecke entbehrlicher Objekte zu gestatten.

Der Bizinaleisenbahnaufond, dessen Verwaltung der Eisenbahnbau-Dotationskasse verbleibt, wird, insoweit derselbe nicht zum Ausbau der bestehenden Bizinalbahnen und zu den gemäß Artikel 1 und 2 eintretenden Rückvergütungen in Anspruch genommen wird, auch fernerhin zur Förderung des Sekundärbahnbauens, vorbehaltlich gesetzlicher Feststellung für jeden einzelnen Fall, bestimmt.

Gegeben zu München, den 28. April 1882.

L u d w i g.

Dr. v. Luz. Dr. v. Fänkle. v. Maillinger. v. Niedel. Fhr. v. Crailsheim. Fhr. v. Feilichsch.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:

Der Oberregierungsrath
im k. Staatsministerium des Innern,
Neumayr.

so quasi als Wink mit dem Zaunpfahl darauf hinweisend, daß eher ein Anschluß an eine böhmische Sekundär- als an eine Hauptbahn zu verwirklichen wäre.

Daraufhin wurde es wieder ein Jahr lang sehr ruhig um unsere Bahn. In diesen Zeitraum fiel allerdings eine wichtige gesetzliche Entscheidung, die als Grundlage für den späteren Bau bezeichnet werden kann. Am 28. April 1882 trat das sogenannte Vizinal-eisenbahn- oder Lokalbahngesetz in Kraft, das im Artikel 5 gegenüber früher nur noch die kostenfreie Zurverfügungstellung von Grund und Boden forderte bzw. Zuschüsse des Staates auch bei Privatunternehmungen gestattete. Die Übernahme der Kosten für Erdarbeiten durch die Anliegergemeinden entfiel.

Untätig blieb man aber in dieser Zeit keinesfalls im Markt. Viele Gespräche dürften geführt worden sein, über die der amtliche Schriftverkehr leider keine Auskunft gibt.

Auf eine Sache sei allerdings eingegangen, zeigt sie doch, mit welcher Vehemenz das Projekt weiter verfolgt und diskutiert wurde.

Im Rathaussaal zu Vohenstrauß fand am Sonntag, den 8. Oktober 1882, nachmittags 2 Uhr, eine Versammlung "für die Herren Vertreter der Gemeinden, Distriktsräthe, Industriellen und Landwirthe" statt, auf der eines der aktivsten Mitglieder des Comitées, Marktschreiber Windschiegel, einen längeren Vortrag hielt. Erhalten blieb uns die - ser dank der anschließenden Drucklegung als Flugschrift (Original vorhanden!).

Nach der allgemeinen Darlegung der Situation mit Hinweis auf die zwei in Frage kommenden Trassen sowie das neue Eisenbahngesetz werden hier erstmals Zahlen über "unrefundirliche Zuschüsse" genannt, die die Gemeinden zum Grunderwerb beitragen sollten, und zwar in folgenden Höhen:

Stadt Weiden	30 000 Mark
Markt Floß	20 000 Mark
Markt Vohenstrauß	30 000 Mark
Gde. Lennesrieth	5 000 Mark
Distrikt Vohenstrauß	40 000 Mark

Wir werden später sehen, daß diese optimistische Aufstellung nicht zu halten war. Sehr geschickt stellte der Vortragende dann die Rückzahlung des Bezirkszuschusses dar. Durch eine einmalige Umlage oder ein Anlehen von jährlich 3000,- Mk auf 20 Jahre würde die jährliche Belastung eines Bewohners bei einer durchschnittlichen Steuerlast von 20 Mk nur 1 Mk, d.h. nur 20 Mk für die Gesamtlaufzeit betragen. Dabei zog er einen Vergleich mit den Ausgaben für die Districtstraßen, die viel höher waren. Man stritt ja für eine gute Sache - und beim Geld war der Oberpfälzer schon immer recht sensibel !

Abschließend zeigte Windschiegel noch die Vorteile der Frachtverbilligung bei Gütern am Beispiel von Salz, gebranntem Kalk und Kalkstaub (als Dünger) beim Bezug bzw. bei Getreide und Kartoffeln im Versand auf.

Der folgende Winter verfloß ohne jeglichen Fortschritt. Erst am 19.2.1883 richtete man eine Bitte an das bereits erwähnte Ministerium um "gnädigste Anordnung der Detailprojektion für Erbauung einer Sekundärbahn von Vohenstrauß über Floß nach Weiden."

Mit dem neuen Gesetz im Rücken plädierte man jetzt für eine Staats- statt einer Privatbahn, wegen der sonst zu befürchtenden höheren Tarife. Die ca. 191 000 Mark für den Grunderwerb könne man aufbringen, gesichert seien schon 113 000 Mark. Die Verteilung hatte sich allerdings gegenüber dem Vortrag vom Herbst (s.o.) schon

ung, Begründung und Föhrung dieser Kommission
als unmaßgeblicher Vorsitz in Ansehung
sollte.

Piehl, Bürgermeister:

Landgraf, Magistratsrath.

A. Müller

Gg. Hoffmann

Wappmann

Korn

Hof. Ries, Vorstand des Opus Anvollnungsfög.

Hof. Rech, Opus Anvollnungsfög.

Gg. Wüschinger

Misael Säiler

Mühlhofer

Lot. Köhler

Hof. Murrhaimer

H. Köhler

Liz. Pauer

L. Winkler

Gg. Weidner

Bauer

Dirig. Speck

Gg. Weiss

Windfögl.

Möckel

Zur Beglaubigung:

Landgraf, den 19. Februar 1883.

Magistratsrath:

Piehl, Bürgermeister



geändert: Weiden wollte sich nur mit 20 000 M, Lennesrieth konnte sich nur mit 3 000 M beteiligen. Außerdem schlug man sehr präzise vor, wie die Grundstücksabtretung durchgeführt werden könnte. Vermutlich hatte es da bei anderen Bahnbauten Schwierigkeiten gegeben, weil Grundeigentümer nach Festlegung der Trasse plötzlich das Doppelte oder Dreifache verlangten. Dieses Rechtsgeschäft sollte mittels Vorvertrag, sozusagen Zug um Zug, durchgeführt werden:

Der Eigner sicherte die Abtretung gegen Erhalt von 5/6 des Grundstückswertes ("Abtretungsschilling") vertraglich zu; bei Fertigstellung war der Rest der Summe fällig. Sollte innerhalb von 2 Jahren der Bau nicht begonnen sein, wäre der Vertrag hinfällig und der Eigner erhielte einen Teil des bereits gezahlten Betrages als Entschädigung. Dieser Vorschlag blieb allerdings später unberücksichtigt.

Unterzeichnet hatten die Bürgermeister von Vohenstrauß (Riebel), Weiden (Meyer) und Floß (Wittmann).

Knapp einen Monat später, am 14.3.1883, schaltete sich erstmals Gustav Schlör als Eigentümer des Plankenhammers mit einer Eingabe befürwortenden Inhalts an den Prinzregenten persönlich direkt in das Projekt ein.

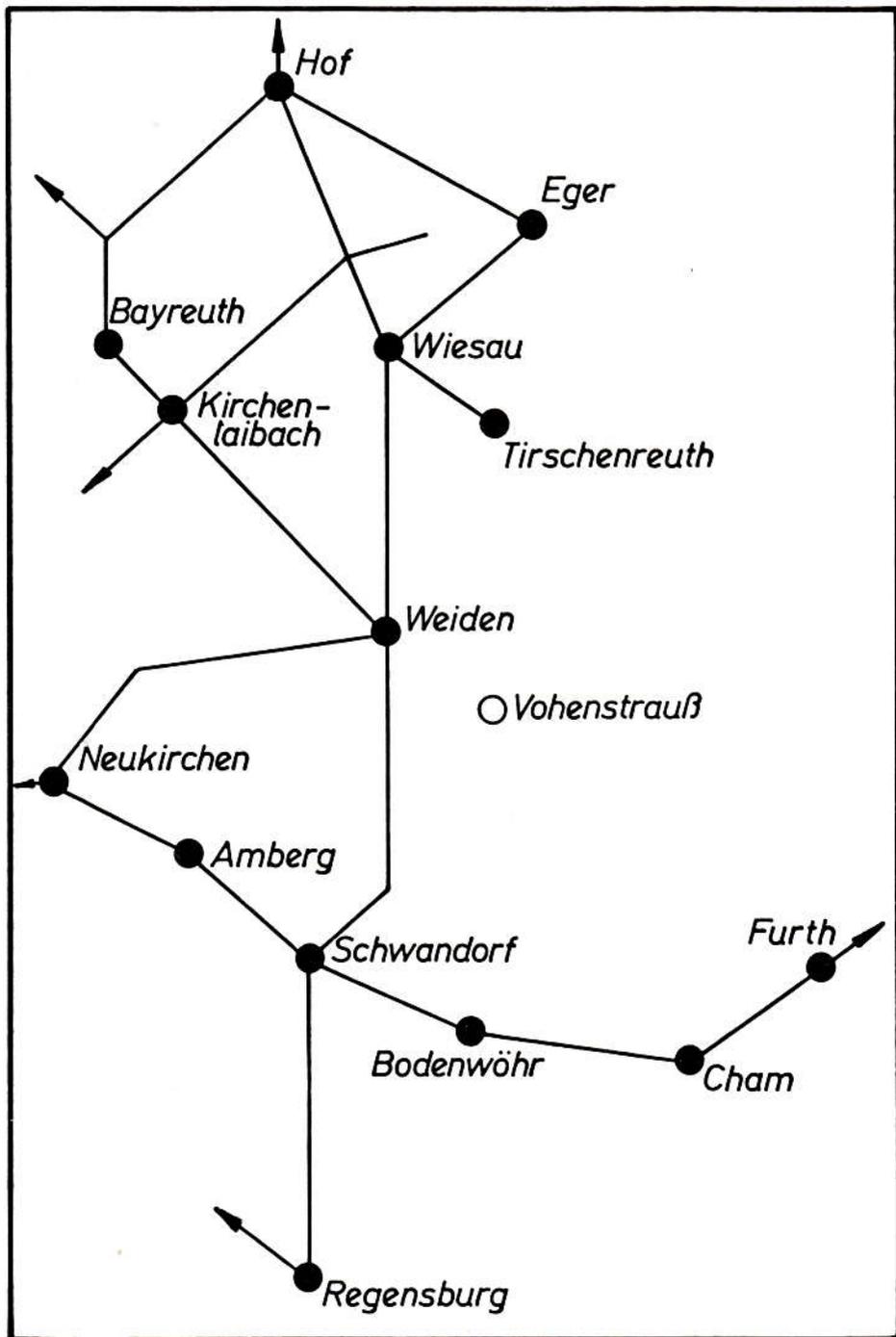
Als langsam ersichtlich geworden war, daß es zu der Bahn über Floß kommen würde, sahen die Gemeinden der "Alternativplanung", nämlich Deindorf, Döllnitz, Etzgersrieth, Glaubendorf, Großenschwand, Kleinschwand, Leuchtenberg, Micheldorf, Preppach, Tannesberg, Woppenhof und Woppenrieth, ihre Felle davonschwimmen. Sie klagten vor dem Verwaltungsgerichtshof Regensburg gegen den Beschluß des Districts, 40 000 M Zuschuß zum Bahnbau zu gewähren. Die Klage wurde aber schon am 17.4.1883 kostenpflichtig abgewiesen - was sogar der Augsburger Zeitung einen Artikel wert war !

Ohne größere Vorankündigung muß dann die beantragte Detailprojektion angeordnet worden sein, denn schon am 29. Mai 1883 wurde nach gemeinsamer Begehung der geplanten Trasse im Rathaussaal zu Vohenstrauß ein "Protocoll in Sachen Erbauung einer Localbahn von Weiden nach Vohenstrauß" aufgenommen. Anwesend waren neben Bürgermeister Riebel, Marktschreiber Windschiegel und dem Vorstand des Gemeindegremiums Johann Ries die kgl. Generaldirektionsräthe Fomm und Rutz, der kgl. Sektionsingenieur Wagner vom Markt Redwitz, Bezirksamtmann Loritz sowie der kgl. Forstmeister Taucher.

Protokolliert bzw. verhandelt wurden nach Vorstellung der entsprechenden Vertreter folgende Punkte:

Zunächst wurde die Lage des Vohenstraußer Bahnhofs sowie Bau und Erhaltung der Zufahrtsstraße dorthin durch die Gemeinde abgeprochen. Die Forstbehörde und die Gemeinde Altenstadt erklärten dann, keine Einwände gegen den Bau und Betrieb zu haben. Ebenso war es mit Waldau, das durch den "Gemeinderath und Großgrundbesitzer, Ökonomierath und Gutsbesitzer zu Waldau, Franz Felix Minnerow" vertreten wurde. Dieser äußerte auch gleich die Bitte um eine Güterstation statt einer einfachen Haltestelle. Die Kommission lehnte dies wegen der Nähe von Vohenstrauß allerdings sofort ab, sicherte aber zu, daß ein späterer Umbau jederzeit möglich wäre. Nachdem auch Waldthurn und Lennesrieth keine Einwände hatten (letztere Gemeinde bat aber um eine Station in Albersrieth - ein späterer Streitpunkt, s.u.), kam der Bezirksamtmann zu Wort. Er brachte u.a. folgende Punkte vor:

1) Gegen die geplanten Haltestellen/Stationen habe er "nicht die geringste Erinnerung".



Schematische Übersicht des Eisenbahnnetzes der Oberpfalz im Jahre 1883

- 2) Die Districte Weiden und Neustadt mögen doch auch wie Vohenstrauß einen Zuschuß leisten.
- 3) Das provisorische Eisenbahncomitée solle sich zur Abwicklung der Rechts- und Finanzgeschäfte als förmliche Genossenschaft "constituieren".

Gerade der letzte Punkt wurde auch durch die Vertreter der Generaldirektion sofort befürwortet.

Protokolle gleicher Art wurden am 21.6.1883 in Floß und einen Tag später in Neustadt erstellt. Dort hatte man in erster Linie Bedenken wegen eventueller Hochwasserschäden aufgrund der erforderlichen Naabbrücke. Ferner bat man, die Bahn unbedingt beim bestehenden Bahnhof einmünden zu lassen.

In Floß forderte an jenem Tage ein Herr Bodensteiner im Namen verschiedener Interessenten und der Gemeinde Albersrieth für dort eine Güterstation statt der von Waldthurn / Frankenrieth. Diesem Anliegen wollte aber die Generaldirektion der Verkehrsanstalten nur entsprechen, falls Waldthurn auf Frankenrieth als Standort seiner Station verzichtete - was wiederum Waldthurn gar nicht behagte.

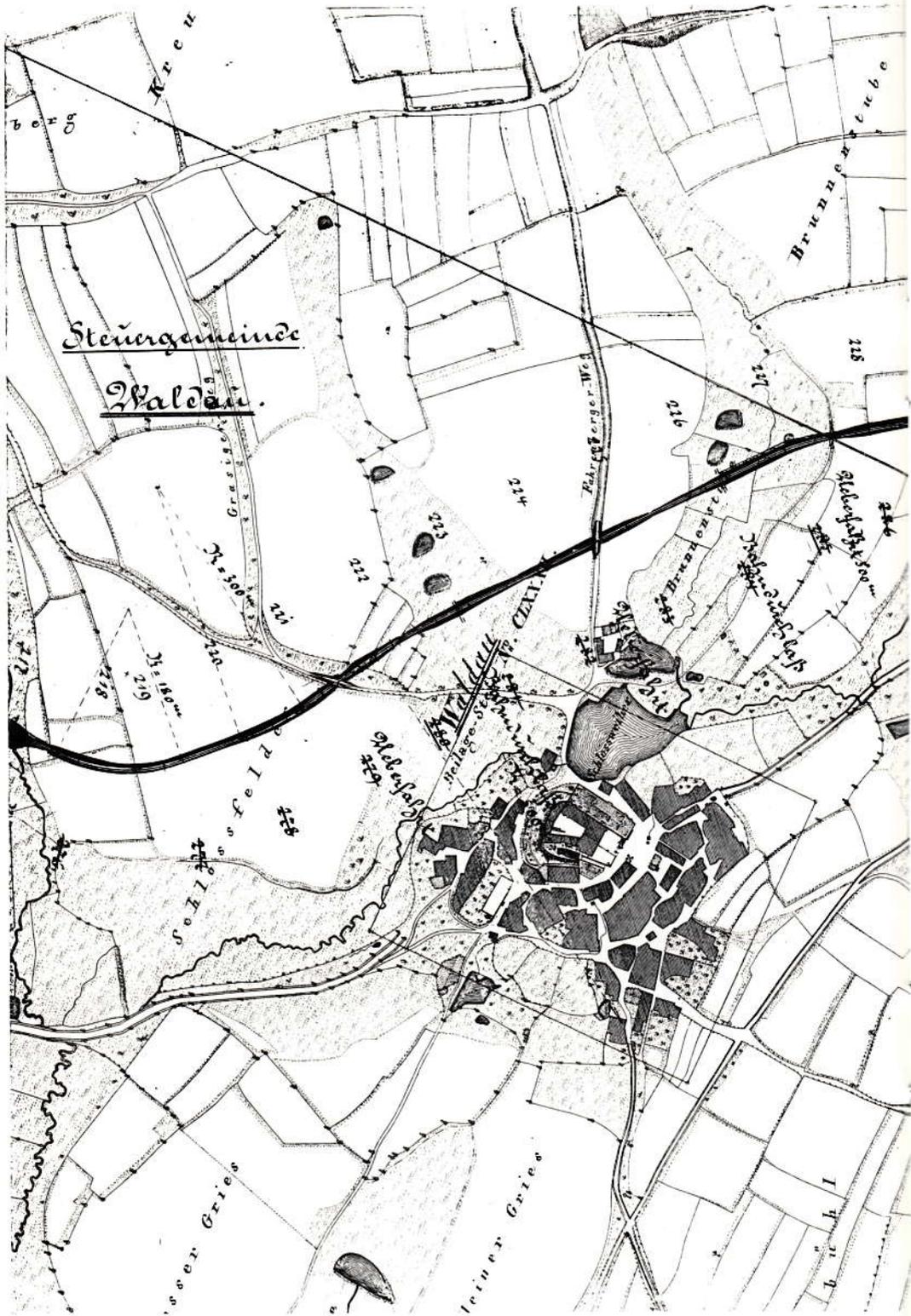
Erbost schrieb man zusammen mit Spielberg, Grafenreuth und Ottenrieth an die Generaldirektion, daß es beim Bahnhof an der Straße Frankenrieth - Lennesrieth bleiben müsse, weil die Errichtung einer Güterstation in Albersrieth den "finanziellen Ruin" dieser Gemeinde bedeuten würde. Diese Argumentation wurde natürlich "abgeschmettert". Zufriedengestellt wurden dann beide schon im Juli, ohne es noch zu wissen, wobei Albersrieth die starke Beteiligung am nötigen Grunderwerb zugute kam.

Einen großen Schritt weiter ging es dann mit einem Schreiben der Generaldirektion an das Staatsministerium des kgl. Hauses vom 8. Juli 1883, mit folgendem Inhalt (hier in Stichworten wiedergegeben):

- Bitte um Genehmigung der Trassenverbesserungen
- Steigung sollte in Richtung der größeren Güterbewegung (also von Vohenstrauß nach Neustadt) von 1:60 auf 1:80 abgemindert werden
- Verlegung der Strecke zwischen Sternstein und Floß über Maierhof wegen der Sümpfe des Floßtales notwendig
- Kleine Streckenverschiebung erforderlich, um näher an Vohenstrauß zu gelangen
- Mitteilung der Übersendung der Pläne an Bürgermeister Riebel, um bereits Grundstücksvorverhandlungen zu betreiben, und, vielleicht als entscheidender Punkt,
- die Mitteilung, daß Gustav von Schlör als "derselbe die Adressierung und Zustellung der in Sachen des Lokalbahnbaues erforderlich werdende Eröffnungen oder Anfragen an seine Person gestatten und sich entweder dem schriftlichen Verkehre selbst unterziehe, oder auf dessen Besorgung Einfluß nehmen werde".

Mit heutigen Worten - man hatte einen gewichtigen Mäzen gefunden! Lange konnte er diese Aufgabe leider nicht wahrnehmen, da er am 25.9.1883 schon verstarb.

Alle die vorher erwähnten Einzelheiten sollten im Gesetzentwurf berücksichtigt werden. Den fälligen Antrag dafür stellte das Comité schriftlich am 20.10.1883.



Steiergmeinde

Waldau.

Waldau
Kath. Pfarrkirche Waldau

Graben

Brunnentube

Graben

Kath. Pfarrkirche Waldau

Graben

Sohlgraben

Gleis

Graben

weiser Gries

weiser Gries

I

Der folgende Winter brachte wieder keinen sichtbaren Fortschritt.

Doch im Frühjahr ging es der Verwirklichung der Träume mit Riesenschritten entgegen. Am 13. März 1884 konnte man ein Dankschreiben nach München loslassen, weil der Gesetzentwurf genehmigt war. Sicherheitshalber fügte man noch die Bitte um Festhaltung an der projektierten Linie bei, da im Februar die vor dem Verwaltungsgericht unterliegenden Gemeinden unter Führung des Bürgermeisters von Leuchtenberg einen letzten Versuch unternommen hatten, doch noch den Bahnanschluß zu erhalten und Floß auszustechen.

Interessant dazu ist noch eine Mitteilung der Generaldirektion an das Eisenbahncomitee vom 11.4.1884, die Gerüchte über einen Baubeginn im Luhetal seien völlig aus der Luft gegriffen. Man möge außerdem die Bauern tunlichst darauf hinweisen, ihre Felder zu bestellen, um keinen Ernteausfall zu erleiden. Voreilig, wie einige aufgrund des genehmigten Gesetzentwurfes waren, hatten sie schon im September 1883 teilweise mit der Humusabtragung begonnen, um den wertvollen Boden zu retten!

Am 21.04.1884 war es dann soweit, die parlamentarische Hürde war genommen. Im Gesetz von diesem Tage finden wir im Art.1 neben 10 anderen Lokalbahnen: "Der aus Staatsmitteln zu entnehmende Bedarf für die Herstellung der nachstehend aufgeführten Bahnen lokaler Bedeutung wird festgestellt:

1. ...
2. Für eine Lokalbahn von Weiden über Neustadt/WN nach Vohenstrauß auf den Betrag von 1.700 600 M
3. ..."

Damit war sie die zweit teuerste unter den angeführten, nur übertroffen von der Bahn von Roth bei Nürnberg nach Greding.

Ferner bestimmte das Gesetz, daß mit der baulichen Ausführung erst begonnen werden durfte, wenn der nötige Grund und Boden kosten- und lastenfrei dem Staate zum Eigentum überwiesen sein würde.

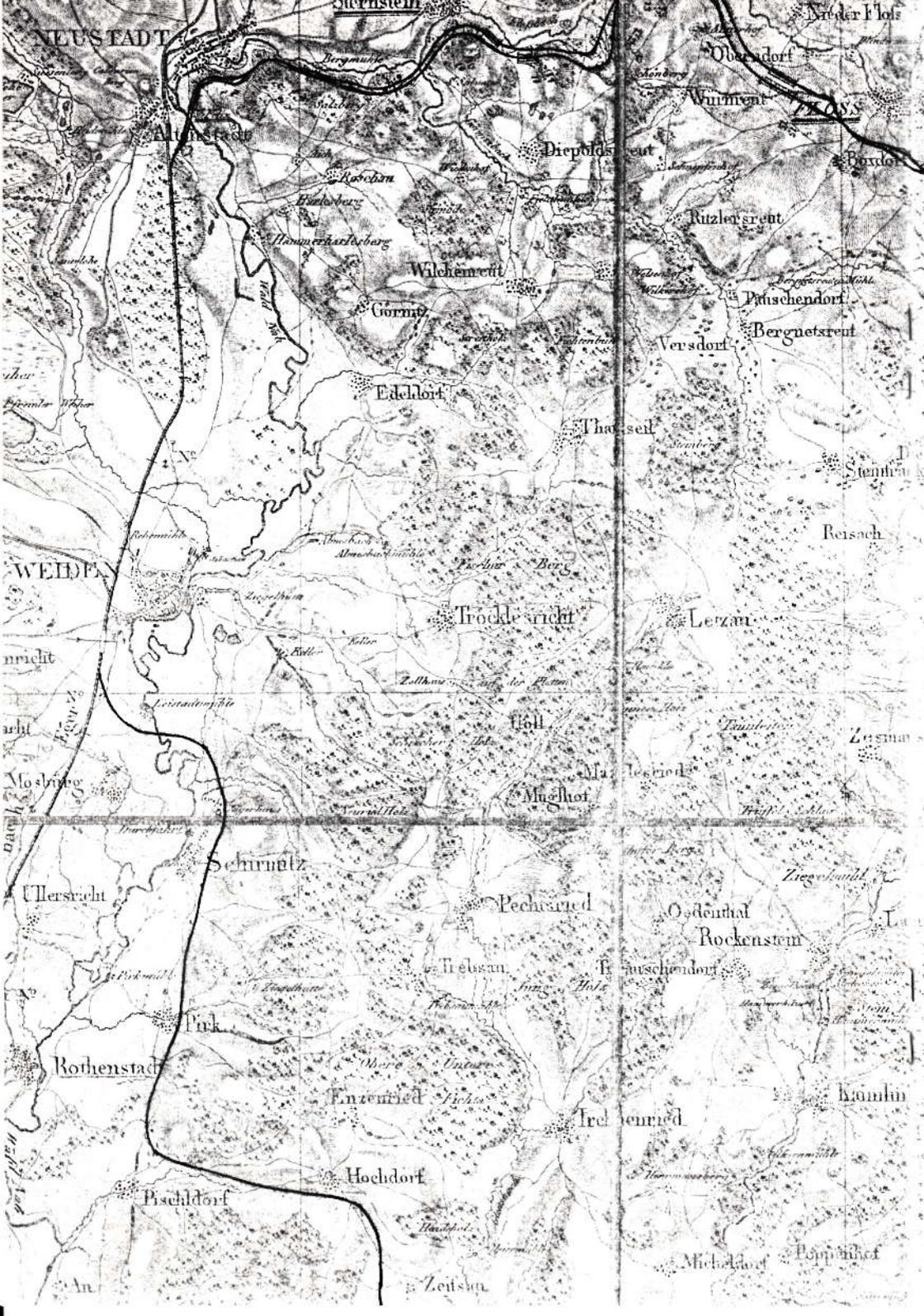
Interessant ist am ganzen Gesetz auch, daß es als sogenanntes "Maßnahmengesetz" für den Einzelfall erlassen wurde und somit neben den eigentlichen 4 Artikeln der zu beschließenden Maßnahme noch eine Vielzahl von Paragraphen enthält, die die Einzelheiten einer jeden der 11 geplanten Bahnen regelt. Heutzutage gibt es solche Gesetze nicht mehr, an ihre Stelle sind Verordnungen getreten, die den allgemeinen Rahmen der Gesetze füllen.

So findet man z.B. in über 40 Paragraphen unter dem Stichwort "Motive" folgende, für alle geltenden Bestimmungen:

- Allgemeine Grundsätze für die Bahnführung
- spezielle Grundsätze für den Bau der Lokalbahnen (Grunderwerb, Erdarbeiten, Kunstbauten, Unter- und Oberbau, Stationsanlagen, Fahrmaterial usw.)
- Veranschlagung der Baukosten
- Einrichtung und Handhabung des Betriebs
- Grundsätze der Rentabilitätsberechnung
- Verzeichnis der zum Zwecke der Feststellung des Erneuerungsaufwandes in Rechnung genommenen ungefähren Kosten für Beschaffung von Fahrmaterial".

Auf sie im einzelnen einzugehen, würde zu weit führen. Man nahm es aber schon sehr genau, auch wenn es "nur" eine Lokalbahn betraf!

Die §§ 47-50 beschäftigen sich ausschließlich mit unserem "Bockl".



WEIDEN

Gornitz

Nieder Flöss

Altensiedlitz

Diepolds

Wurment

Boxdorf

Wilkenstift

Rutzlersrent

Gornitz

Patschendorf

Bergnetsrent

Eickdorf

Thaßseit

Stentzen

Reisach

WEIDEN

Trocksricht

Lerzan

nricht

Höll

Lerzan

Lerzan

Mosbrügge

Mugshot

Lerzan

Lerzan

Ullersricht

Schmütz

Pechsiedlitz

Odenthal

Rockenstein

Pirk

Treibsan

Patschendorf

Rothenstadt

Entensiedlitz

Freienried

Hamlin

Bischdorf

Hochdorf

Michaeldorf

Poppendorf

Zeitsan



Golsen

Leitensdorf

Schöllenberg Wald

Schönbühel

Waldkrieh

Hainersreit

Weizbühel

Schönbühel Wald

Hainersreit

Wappenhof

Galsterlohe

Spießberg

Rehberg

Hainersreit

Goldbühel

Neuhammer

Unter Dampfel

Hainersreit

Wappenhof

Ober Berried

Hainersreit

Lenneßried

WALDTHURN

Albried

PULYSTEIN

Hainersreit

Ober

Tragschnitz

Hainersreit

Waldkrieh

Altenstadt

Hainersreit

JOHANN NEUDORF

Hainersreit

Hainersreit

Hainersreit

Unter Lind

Nr 14

Nr 15

Da seine Aussagen über Linienführung und Baukosten so bedeutend sind, sei hier der § 48 wiedergegeben:

"Die Lokalbahn Weiden - Floß - Vohenstrauß zweigt in der Station Neustadt von der Hauptbahn Weiden - Eger in östlicher Richtung ab, übersetzt die Waldnaab und lenkt hiernach sofort in das Seitenthal der Floß ein. Die vielen und scharfen Krümmungen dieses Flusses erfordern zwei Korrekturen des Wasserlaufes, sowie zwei Überbrückungen desselben und ist außerdem noch unweit Sternstein das Seitenthal des Görnitzbaches mittelst einer Brücke zu überschreiten. Von Sternstein aus wird das Flußthal noch enger und schärfer gekrümmt, so daß dasselbe auf einer Strecke ganz verlassen werden muß, um in starkem Anstiege über Gailersreuth die Nähe des Marktes Floß zu erreichen.

In der Fortsetzung gelangt die Linie über Happersreuth zur Wasserscheide zwischen Floß und Luhe und fällt, indem sie bleibend die südliche Richtung annimmt, an dem linksseitigen Gehänge des Sandbaches gegen Waldthurn und Albersrieth ab.

Nach Überschreitung der Luhe steigt dieselbe gegen Waldau empor und läuft schließlich, abwechselnd fallend und steigend, nach Überschreitung des Löhlbachthales, an Altenstadt vorüber, in die Endstation Vohenstrauß ein, welche so situiert ist, daß eine Fortsetzung der Bahn seinerzeit ohne Verlegung derselben stattfinden könnte.

Die Baulänge der Bahn von Mitte des Stationsgebäudes Neustadt bis zur Mitte des Stationsgebäudes Vohenstrauß beträgt 25,1 km, während die Länge der Luftlinie 16,2 km mißt.

Die Maximalsteigung wurde zur besseren Ausnützung der Zugkraft in der Richtung des Hauptverkehrs, d. i. von Vohenstrauß nach Neustadt, zu 12,5 ‰ = 1:80, dagegen in der entgegengesetzten Richtung zu 16,66 ‰ = 1:60 festgesetzt. ...

Die projektierte Bahn bewegt sich in ihrer ganzen Ausdehnung in der Urgebirgsformation (Phyllit, Gneis und Granit) und hat nicht unbedeutende Bauarbeiten aufzuweisen, so z. B. die Felseinschnitte bis zu 6 m größter Tiefe im unteren Floßthale und die Dämme bei Irlmühle, Schönberg und Waldau mit Höhen zwischen 8,5 und 11 m sowie die ansehnlichen Brücken mit eiserner Fahrbahn über die Waldnaab bei Neustadt, über die Floß bei Bergmühle, ferner über die Görnitz bei Irlmühle unter Dämmen von 4 bis 11 m Höhe. Außer der Endstation Vohenstrauß sind noch Stationen beziehungsweise Haltestellen mit Güterabfertigung angenommen bei Sternstein, Floß, Waldthurn und Albersrieth, sowie Personenhaltestellen bei Neustadt (St. Felix), Gailersreuth, Happersreuth und Waldau.

Die Gesamtbaukosten der Bahn beziffern sich nach einzelnen Titeln ausgedehnt wie folgt:

I.	Projektierung und Aussteckung	22 590 M
II.	Gründerwerbung	117 000 M
III.	Erd- und Damarbeiten	329 630 M
IV.	Kunstabauten	330 000 M
V.	Einfriedungen	2 510 M
VI.	Unter- und Oberbau	515 830 M
VII.	Hochbauten und Telegraphen	168 900 M
VIII.	Instrumente und Werkzeuge	5 020 M
IX.	Fahrmaterial	134 600 M
X.	Bauführung und Bauleitung	75 300 M
XI.	Reserve nach spezieller Berechnung (ca. 7%)	<u>113 620 M</u>
	Summe:	1 815 000 M
	oder per km	72 310 M

Der von den Interessenten zu vertretende Kostenbetrag beträgt 114 400 M, nämlich:

Gesamtkostenanschlag für Grunderwerbung	117 000 M
hierzu 5 % Reserve	<u>5 850 M</u>
zusammen	122 850 M

Hiervon gehen ab die vom Staate zu tragenden Kosten für Ummessung, Vermarkung (Beschaffung und Setzung der Marksteine) und Remunerationen mit 8 000 M + 5 % Reserve, demnach	<u>8 400 M</u>
und verbleiben daher rund	114 400 M
Vom Staate sind daher aufzuwenden	1 700 600 M
oder per km	67 760 M "

Es folgen dann umfangreiche Formeln und Tabellen zur Berechnung der Betriebseinnahmen und -ausgaben, wobei dieses Kapitel mit folgender vorausschauender Feststellung eingeleitet wird:

"Die Erträgnisse aus dem Personenverkehr und dem gewöhnlichen Lokalgüterverkehr werden nicht sehr erheblich sein, weil das in Betracht kommende Gebiet nur mäßig dicht von einer vorwiegend Landwirtschaft treibenden Bevölkerung bewohnt ist. Dagegen sind die zu erwartenden Holz-, Stein- und Viehtransporte von hervorragender Bedeutung und deshalb besonders zu berücksichtigen."

Was sollte man auch anderes erwarten - einen "Reiseboom" gab es noch nicht, geschweige denn das Wort selbst!

Errechnet wurden:

Einnahme aus dem Personenverkehr	46 759 M
Einnahme aus dem Lokalgüterverkehr	27 670 M
Einnahme aus dem Transport von jährlich 9500 t Brennholz und Steinen, 5 000 t Stammholz, 10 000 t Holz-Schnittwaren und 500 Wagenladungen Vieh	<u>38 975 M</u>
zusammen	113 404 M

Die Betriebsausgaben wurden für tägl. 3 Züge in jeder Richtung (die es dann erst viel später gab, s.u.) zusammen mit den sonstigen Betriebskosten wie Erhaltung und Erneuerung auf 60 274 M veranschlagt. Das ergab einen Einnahmeüberschuß von 53 130 M, somit im Vergleich zu dem vom Staate aufzuwendenden Baukapital eine Verzinsung (=Rentabilität) von 3,1 % - recht gut für damalige Verhältnisse.

Ein Wermutstropfen blieb allerdings. Von den erforderlichen 114 400 M für den Grunderwerb waren erst 93 000 M staatsaufsichtlich genehmigt und vorhanden; der Betrag der Stadt Weiden war noch offen und sollte diese Lücke schließen - ein Trugschluß, wie sich noch zeigen sollte!

Der sich mit unserer Bahn befassende Text endet dann mit der entscheidenden Feststellung:

"Hienach erscheint die Erfüllung der Voraussetzungen des Gesetzes vom 28. April 1882 Seitens der Interessenten als gegeben und die Einstellung einer Lokalbahn von Weiden über Neustadt a/W.=N. nach Vohenstrauß als genügend gerechtfertigt."

Wink des Schicksals oder Zufall?

Mit dem Wort "Einstellung" bezeichnet man heute nicht den Bau, sondern die Auflassung einer Bahnstrecke!

Localbahn: Dürenstadt - Holzhausen.

Station Holzhausen.

Söbbergersbäke.

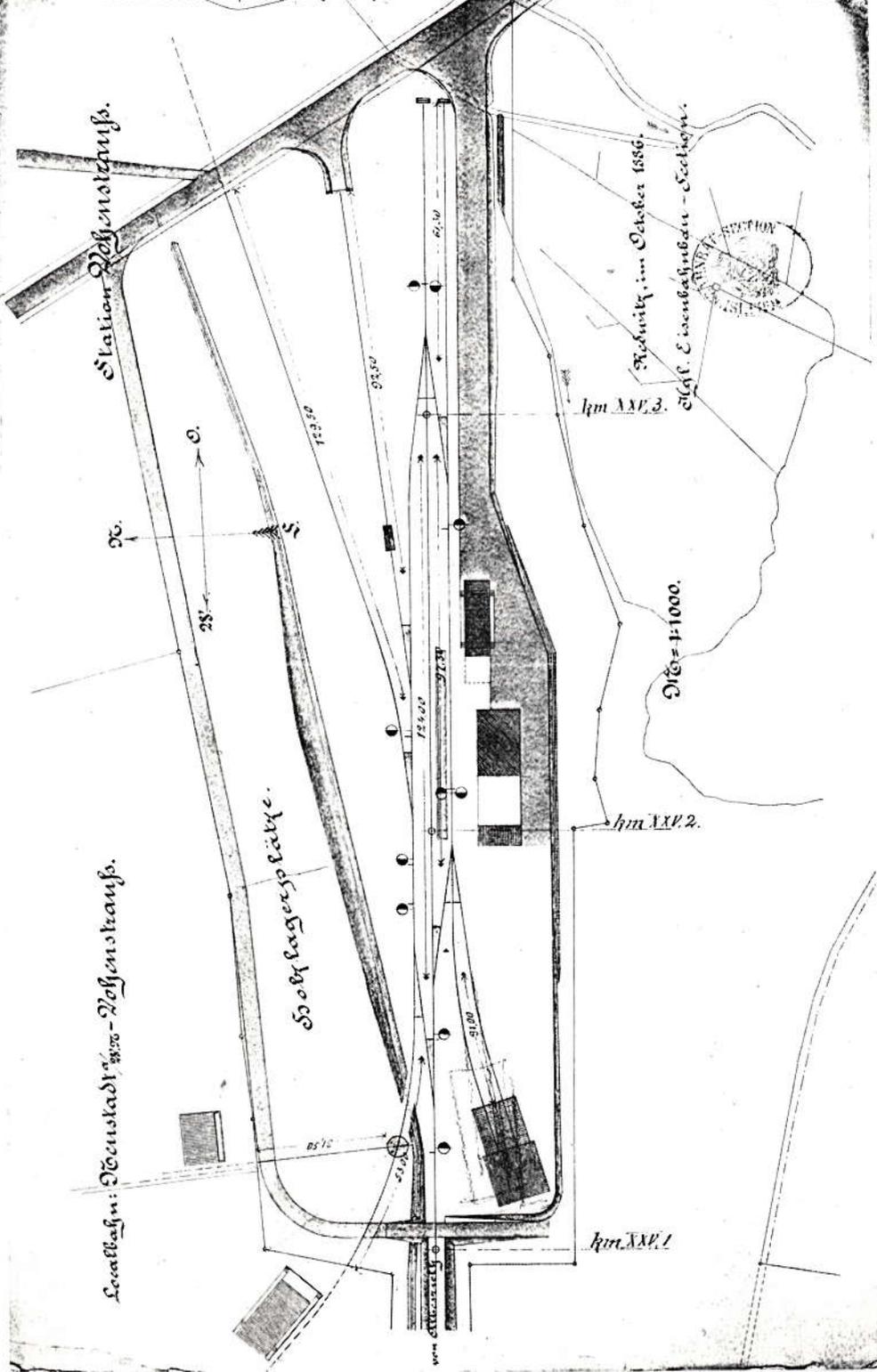
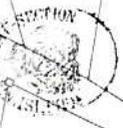
Abfahrt im Oktober 1886.
Stgt. Eisenbahn - Section.

km XXV.3.

km XXV.2.

km XXV.1.

M 1:1000.



Planung, Bau und Grunderwerb

Wer glaubte, nun könne der Bau unverzüglich beginnen, hatte sich geirrt; über 2 1/2 Jahre sollte es noch dauern, bis der typische Pfiff einer Lokomotive auch in diesem Teil des Oberpfälzer Waldes ertönte.

Drei Monate, nachdem das Projekt gesetzlich beschlossen war, teilte die Eisenbahnbau-Section Redwitz am 22. Juli 1884 dem Comitée mit, daß der Bau im Frühjahr 1885 beginnen sollte. Deshalb seien die Grunderwerbskosten bis längstens 1.4.1885 einzuzahlen.

Nun begannen ein lebhafter Schriftverkehr und ungezählte Verhandlungen mit den Grundeigentümern.

Zunächst aber bat man vorsorglich das kgl. Bezirksamt Neustadt, die für 1884/85 vorgesehenen 2 x 1 500 M Zuschuß "flüssig" zu machen.

Wie viele Gespräche im einzelnen nötig waren, mag die folgende Kostenzusammenstellung des Grunderwerbs für die gesamte Streckenlänge aufzeigen. Insbesondere wird das deutlich, wenn man die jeweils abgetretene Fläche mit der Zahl der Eigentümer vergleicht.

Gde. Altstadt/WN	7 Abtreter	0,862 ha	3 276,-- M
" Neustadt/WN	14 Abtreter	7,103 ha	13 018,50 M
" Sternstein	12 Abtreter	6,144 ha	6 217,-- M
" Diepoldsreuth	12 Abtreter	3,513 ha	4 010,-- M
" Gailersreuth	20 Abtreter	7,183 ha	13 102,-- M
" Floß	12 Abtreter	1,138 ha	3 984,50 M
" Schönbrunn	25 Abtreter	9,060 ha	18 380,-- M
" Grafenreuth	4 Abtreter	1,688 ha	2 153,-- M
" Lennesrieth	30 Abtreter	9,330 ha	13 517,-- M
" Waldau	27 Abtreter	6,409 ha	9 184,50 M
" Altstadt/Voh.	20 Abtreter	2,617 ha	3 363,-- M
" Vohenstrauß	7 Abtreter	1,944 ha	6 555,-- M
190 Abtreter			56,991 ha
			96 731,-- M

Diese Absprachen zogen sich den ganzen Herbst und Winter hin. Erst am 19.03.1885 traf wieder eine Mitteilung der o.a. Bau-section ein, die ankündigte, daß bald Techniker vor Ort sein würden, um Auskunft zu geben, inwieweit Felder nicht mehr bebaut werden sollten.

Nachdem nun sozusagen als zweite Hürde die Grundabtretung (fast) genommen war, stand man nun vor der dritten, noch schwierigeren, - dem lieben Geld.

Die Zahlungsabwicklung war von der Generaldirektion festgelegt worden. Das Comitée sollte von der im Gesetz geforderten Summe 99 400 M bar bei der kgl. Filialbank Hof einzahlen und die restlichen 15 000 M durch Hinterlegung von Inhaberpapieren abdecken. Dazu zahlten der District Weiden 2 000 M und der District Neustadt 4 000 M.

Am 25.04.1885 sah sich das Comitée veranlaßt, in dieser Sache an die Bausection heranzutreten. Man beklagte, daß jetzt 114 400 M erforderlich wären, statt nur 98 995 M, wie 1883 vorgesehen; also rund 15 000 M mehr. 100 000 M sollten vorerst reichen. Keine drei Tage später traf schon die ablehnende Antwort ein! Im Laufe des Mai gingen dann die Beiträge der Districte Neustadt und Weiden sowie aus Floß ein - jetzt hatte aber der Bezirk Vohenstrauß plötzlich Schwierigkeiten. Er teilte mit, daß derzeit nur 9 000 M (statt 40 000 M !) zur Verfügung stünden, da das Geld von der

Kirchenverwaltung Moosbach in Höhe von 14 600 M durch die Regierung noch nicht freigegeben sei. Später mußten deshalb noch 31 000 M als "Passivkapital" beim Kaufmann Leonhard Winkler in Vohenstrauß aufgenommen werden. Eine herbe Enttäuschung für das Comité!

Die Stadt Weiden schrieb auf eine dringende Aufforderung des Comitées, doch möglichst die fehlenden 15 400 M beizutragen, man wolle allenfalls 6 000 M zahlen. Begründet wurde es in erster Linie damit, daß die Züge später nicht nach Weiden weitergeführt würden.

Doch die Generaldirektion gewährte - Gott sei Dank - für die Bardeponierung Aufschub bis zum 15. Juni, da vorher sowieso die Grund-erwerbsverhandlungen nicht stattfinden konnten.

Als es dann gar nicht mehr vorwärts gehen wollte, weil nur 105 000 M eingegangen waren, führte der Gemeinderat von Vohenstrauß einen Beschluß herbei. Man wollte die restlichen 9400 M selbst bestreiten, falls der Gutsbesitzer Minnerow von Waldau seinen Grund kostenlos abtreten würde und Vohenstrauß die obige Summe zurückerhielte, wenn sie nicht gebraucht würde.

Zum Stichtag 13.06., als die geforderte Summe bei der bezeichneten Bank in Hof eingegangen war, teilte die Bau-Section Redwitz unverzüglich mit, daß Ende Juni/Anfang Juli die Grunderwerbung von Neustadt bis Floß beginnen würde (Beschluß vorhanden!)-.

Daß es trotz dieser Schwierigkeiten auch in München mit der Strecke weiter ging, wußte man zu diesem Zeitpunkt in Vohenstrauß noch nicht. Anfang Juni übersandte die Generaldirektion die endgültige Detailprojektion an das Staatsministerium des kgl. Hauses. Gegenüber vorherigen Plänen waren Änderungen wegen einer günstiger gelegenen Haltestelle Gailersreuth bzw. zur Vermeidung von größeren Erdablagerungen/-bewegungen notwendig. Außerdem wurde beantragt, die Bahn entlang der Höhenlinien zu planen, d.h. die Krümmung von 180 m in Kurven sowie die Steigung 1:60 bzw. 1:80 so oft als möglich zu bauen, um Kosten zu sparen. Dadurch verlängerte sich die Strecke um 0,14 km auf 25,24 km.

Dies und nicht die Weigerung der Eigentümer, Grund abzutreten, ist die eigentliche Ursache, warum die Strecke kurvenreich wie eine sich windende Schlange gebaut wurde (um eine weit verbreitete Meinung zu widerlegen)! Als Nebeneffekt erzielte man dadurch auch höhere Einnahmen, weil die Beförderungstarife nach km bezahlt werden mußten! Diesen Umstand hat die Staatsbahn offiziell nicht zugegeben, er taucht nur in der Begründung für eine sogenannte "entwickelte" statt einer direkten Strecke Deggendorf - Eisenstein im September 1874 auf.

Schließlich enthielt das Schreiben noch den Kostenanschlag in Höhe von immerhin 35 000 M für die Waldnaabbrücke.

Nur 14 Tage später folgten die Pläne für die "hydraulischen Verhältnisse" (Durchlässe, Brücken) und die Waldnaabbrücke selbst. Sie sollte aus 4 Lichtöffnungen à 20 m aus Eisenfachwerk und 6 à 9m aus gekuppelten Walzeisensträgern bestehen und, siehe da, schon 59 476 M kosten. Bis 1984 war sie übrigens noch zu bewundern!

Nach einem weiteren Monat übersandte die Generaldirektion dem Ministerium die Baupläne für die Hochbauten, eine Mappe mit 51 Blättern für die Gebäude. Sie sollten alle in "einfacher Formgebung und solider Bauweise" zur Kosteneinsparung bei Bau und Unterhalt errichtet werden. Die Kosten beliefen sich auf insgesamt 167 900 M, wobei Vohenstrauß mit 72 100 M den Löwenanteil hatte. Hier war ja auch ein Lokschuppen mit Wohnung und Übernachtungszimmern für das Lokpersonal zu bauen.

Um die Situation der damaligen Beamten aufzuzeigen, sei hier ein Passus aus dem Begleitschreiben zu diesen Plänen wiedergegeben:

"In den Hauptgebäuden sind durchgängig die Dienst- und Wohnräume eingetheilt und sind in den Nebengebäuden außer den öffentlichen Aborten in jenen Plätzen, in welchen der isolierten Lage wegen dieß nötig erscheint, eine Stallung und der hierfür nötige Heuraum, sowie ein offener Remisenraum untergebracht, welcher letzterer ja nach den verschiedenartigen Bedürfnissen der einzelnen Nutznießer als Futterraum, Holzlege, Arbeitsraum etc. benützt, oder mit ganz unbedeutenden Ausgaben als Stallung für Geflügel etc. eingerichtet, kurz zu den verschiedenartigen oeconomischen Zwecken dienstbar gemacht werden kann. Waschküchen haben wir aus oeconomischen Rücksichten nur in den Stationen projektiert, dagegen findet sich bei den Haltestellengebäuden in der Küche ein kleiner Kessel, für Reinigung der Wäsche, Bereitung des Futters und dergleichen."

Man sieht, die Uniform des damaligen Beamten war noch nicht so "warm" wie heute und die "Eisenbahnerkuh" (oberpfälzisch "Goas") sehr wohl zum Unterhalt der Familie notwendig!

Vor Ort rührte sich erst am 13. Juli 1885 wieder etwas. Die Bau-section teilte mit, daß schon in 4 Wochen Baubeginn zwischen Frankenrieth und Vohenstrauß sein sollte, also war man von Neustadt bis dorthin schon am Arbeiten. Der Abschluß des Grunderwerbs sollte erst bis Anfang Oktober erfolgen.

Aus Erfahrung mit der bisherigen Grundabtretung riet die Section, die versprochenen 8/10 der jeweiligen Summe nicht an die Eigner auszuzahlen, sondern lieber 4 % Verzugszinsen in Kauf zu nehmen, was nur 200 M Mehrkosten verursachen würde. Diese Maßnahme sollte umständliche Rückforderungen bei nicht benötigtem Grund vermeiden.

Auf dieses Schreiben antwortete Bürgermeister Riebel unverzüglich mit der Bitte, doch wegen der Ernte erst in der zweiten Hälfte des August zu beginnen. Ferner sollte die Verbriefung erst einige Wochen später und endgültig erfolgen, dafür aber gegen Auszahlung der Gesamtsumme.

Das Bezirksamt Vohenstrauß handelte sehr resolut und setzte den Betroffenen nur 5 Tage Frist zum Widerspruch!

Nachdem die Grundabtretung in Waldau am 9.8.1885 reibungslos über die Bühne gegangen war, kam es am folgenden Tag mit den Bauern aus Altenstadt zum Eklat. Die meisten versuchten, mehr bei diesem Geschäft herauszuschlagen und statt der einmal zugesagten 4 M pro Dezimal 15-20 M zu erhalten. Begründet wurde diese Forderung mit der Zerschneidung zusammenhängender Felder sowie mit den besseren Preisen, die im besonderen zwei Vohenstraußer Landwirte für qualitativ gleichen Boden bekämen.

Amüsantes am Rande: Eine Bäuerin hatte ebenfalls den 4 M zugestimmt. Als ihr Ehemann jedoch "nach Verbüßung einer längeren Freiheitsstrafe" nach Hause zurückkehrte, verbot er ihr, so zu handeln und forderte selbst ebenfalls mehr.

Es mußten nun Schätzer mit einem Vergleichsvorschlag eingeschaltet werden. Nachdem dieser von den Altenstädtern abgelehnt wurde, kam es zur Klage. In dieser Zeit hatte der Vohenstraußer Bürgermeister nahezu täglich Briefe in dieser Sache zu schreiben. Schließlich einigte man sich doch gütlich - auf ganze 5 M!

Bekanntmachung

Am Samstag den 2. Oktober d. Jrs
findet die der Eisenbahneröffnung
vorausgehende Probefahrt durch
die hohe Kommission der Generaldirektion,
des Oberbahnamtes u. der Eisenbahnbau-Sektion statt.
Anlässlich dieses längst ersehnten freudigen Ereignisses
müssen die Gassen, Strassen und Plätze am Samstag
bis früh 9 Uhr gereinigt u. gekehrt sein u. müssen
an diesem Tage reinlich erhalten werden.
Zugleich ergeht die dringende Aufmunterung
die sämtlichen Häuser des Marktplatzes
zu beflaggen.

Ausschließlich dieser Befugnisse sind
Anordnungen zu treffen, die
sich auf die Gassen, Strassen
u. Plätze der Eisenbahnanlage
betreffen u. müssen am Samstag
vorher reinlich erhalten werden,
zugleich ergeht die dringende
Aufmunterung die sämtlichen
Häuser des Marktplatzes zu beflaggen.
Am 28. September 1886
Magistrat Vohenstrauß

Riebel

Verrufen
Karl Weiß
Polizeidiener

Bekanntmachung

Am Samstag den 2. Oktober d. Jrs findet die der Eisenbahneröffnung vorausgehende Probefahrt durch die hohe Kommission der Generaldirektion, des Oberbahnamtes u. der Eisenbahnbau-Sektion statt. Anlässlich dieses längst ersehnten freudigen Ereignisses müssen die Gassen, Strassen und Plätze am Samstag bis früh 9 Uhr gereinigt u. gekehrt sein u. müssen an diesem Tage reinlich erhalten werden. Zugleich ergeht die dringende Aufmunterung die sämtlichen Häuser des Marktplatzes zu beflaggen.

Am 28. September 1886

Magistrat Vohenstrauß

Riebel

Verrufen
Karl Weiß
Polizeidiener

Die Grundabtretung in Vohenstrauß fand als letzte am 23.9.1885 statt.

Wann nun überhaupt der erste Spatenstich für die Strecke erfolgte, kann nicht mehr nachvollzogen werden. Zu umfangreich sind die einzelnen Baunachweisbücher für die in 5 Lose eingeteilte Strecke. Über jede Leistung wurde allerdings genau Buch geführt und man kann davon ausgehen, daß im Spätsommer bzw. Herbst 1885 die Erdarbeiten in vollem Gange waren. Ohne Baumaschinen mußte ja alles von Hand bewältigt werden. Die meisten Transporte liefen mit Ochsen- oder gar Kuhgespannen, im günstigsten Fall auf den bereits verlegten Geleisen. Diese wurden anfangs in der Geraden noch auf Langschwellen verlegt, d.h. es gab nur am Ende der Schienen (6 bzw. 9 m Länge) jeweils Querschwellen bzw. letztere in den Kurven durchgehend wegen der Spurtreue. Auch das Baugeschäft Johann Horn, Vohenstrauß, war am Bau zumindest des ersten Loses beteiligt.

Im folgenden Winter dürften die Arbeiten weitgehendst geruht haben.

Im Frühjahr, am 20.3.1886, meldete sich Weiden noch einmal zu Wort. Es erging ein Antrag an das kgl. Staatsministerium des kgl. Hauses, doch alle Züge bis Weiden zu führen, nachdem ein Schreiben gleichen Inhalts an das in Weiden selbst ansässige Oberbahnamt ohne Antwort geblieben war.

Im Mai sicherte man von München aus zu, alle Lokalbahnzüge, die keinen Anschluß auf der Hauptbahn hätten, bis Weiden weiterzuführen. Zu diesem Zeitpunkt gab es noch nicht einmal den Entwurf eines Fahrplanes!

Diese Zusage war nicht ohne Schwierigkeiten zu bewältigen, mußten doch alle Reisenden beim Übergang von der Neben- auf die Hauptbahn und umgekehrt wegen der besonderen Lokalbahntarife neue Fahrkarten lösen.

Dies ist auch ein Grund, warum im Bahnhofsgebäude Neustadt/WN ein extra Zugang zu der auf dem Vorplatz vorbeiführenden Strecke nach Floß geschaffen werden mußte.

Weiden jedoch gab sich nur bis August zufrieden und stellte diese Bitte nochmals. Nun wurde sie aber ziemlich energisch abgewiesen.

Ebenfalls in dieser Zeit, etwa von Februar bis Juni, gab es einen umfangreichen Schriftverkehr zum Antrag aus Vohenstrauß, den billigeren Hauptbahntarif einzuführen. Es war ja üblich, einen Teil der Kosten für den Bau durch den sogenannten Lokalbahnzuschlag wieder hereinzuholen. Das verteuerte aber natürlich alle Frachttarife und benachteiligte Anlieger gegenüber Betrieben an Hauptbahnen. Endgültig abgelehnt wurde diese Bitte am 25.6.1886. (Die nachher gültigen Tarife können dem abgedruckten "Dienstbefehl" entnommen werden.)

Doch zurück zum Bau selbst. Im Laufe des Jahres wurde die Lokomotive "Leopard" als Arbeitslok nach Neustadt abgeordnet. Sie gehörte zur Baureihe D III, hatte nur zwei angetriebene Achsen und war im Jahre 1873 unter der Fabriknummer 300 bei der Firma Krauss in München gebaut worden. Ausgedient hatte sie im Jahre 1897. Bewundern kann man sie noch heute als 1:10-Modell im Verkehrsmuseum Nürnberg! Am 12. Juli 1886 begann sie mit Materialfahrten, also waren die Schienen schon ein gutes Stück verlegt. Etwa eine Woche später erhielt Floß die Genehmigung, in diesen Arbeitszügen auch Wagenladungen zu befördern bzw. - dies allerdings erst ab Mitte August - Holz zu versenden.

Vohenstraußer Anzeiger

Erscheint täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Bestellungen nehmen alle F. Vohauskisten und die Botboten an.

und Tagblatt.

Verteilerlicher Abonnementpreis 1.25 M. Inzerate finden weite Verbreitung und werden von sämtl. Annoncen-Bureaus angenommen.

Inzerate werden billigt berechnet. Einzelne Nummer 5 Pfg.

Nr. 228.

Mittwoch, den 6. Oktober 1886.

5. Jahrg.

Abonnements

auf dies Blatt pro IV. Quartal nimmt entgegen

Die Expedition.

Vermischte Nachrichten.

§ Vohenstrauß, 4. Oktober. Die von der hohen Generaldirektion der kgl. bayr. Eisenbahnen am 2. d. Mts. festgesetzte und an diesem Tage stattgefundene Probefahrt auf unserer Lokalbahn Neustadt B./N. — Vohenstrauß gestaltete sich für den hiesigen Markt zu der schönsten und unvergesslichsten Feier. Der Markt hatte sich aus diesem Anlaß festlich geschmückt und schon vom frühen Morgen an herrschte das regste Leben. Um 7 Uhr früh wurde die hohe Kommission durch die aus dem kgl. Bezirksamtmann Herrn Loritz, dem kgl. Forstmeister Herrn Zielemann, dann aus den Herren Mitgliefern des Eisenbahnkomite's bestehende Deputation in Neustadt B./N. empfangen. Schon vor 10 Uhr versammelte sich auf dem Bahnhofe dahier die Herren Beamten, die beiden Herren Pfarrer und die Kollegen des Magistrats und der Gemeindevervollmächtigten, sowie ein zahlreiches fast unübersehbares Publikum. Als der für den Betrieb der Bahn bestimmte Zug mit 5 neuen Wagen nebst Salonwagen, der die hohe Kommission bestehend aus den Herren: Kommandant Generaldirektionsrath, Oberingenieur Zeuger, General-

direktions-Oberinspektor Dr. Wehrmann, Obermaschinenmeister Rahter, Generaldirektions-Sekretär und Lokalbahnreferent Abt von München dann aus den Hh. Oberbahnamtsvorstand Bödel, Oberingenieur Koller und Bezirksmaschinenmeister Schärnberger von Weiden, hieher brachte in den Bahnhof einfuhr, wurde derselbe mit Musik und Pöllerfakeln empfangen. Sofort ergriff der königliche Bezirksamtmann Herr Loritz das Wort und legte in einer gediegenen Ansprache dar, daß der hiesige Bezirk schon seit 20 Jahren nach Erlangung einer Eisenbahnverbindung strebe und daß dieß nunmehr, nachdem Seine Excellenz, der leider inzwischen verstorbenen kgl. Staatsrath von Schlöser die richtige Linie gefunden und bezichnet hatte, unter der größten Opferwilligkeit der beteiligten Dörfer, Gemeinden, sowie der Grundbesitzer, namentlich aber mit der wohlwollendsten und thätigsten Unterstützung der hohen kgl. Staatsregierung, sowie der kgl. Generaldirektion, dann aller hiesigen zuständigen Behörden und Organe eingetreten sei und schloß mit dem Ausdruck des innigsten Dankes gegenüber der hohen kgl. Staatsregierung und mit einem draufend ausgenommenen Hoch auf Seine Majestät dem König und Seine königliche Hoheit den Prinz-Regenten Luitpold.

Dem kgl. Hrn. Bezirksamtmann folgte unmittelbar Namens des hiesigen Marktes, der kgl. protest. Pfarrer Herr Lauter von hier mit einer von Herzen gebenden allseitig bestens aufgenommenen Rede in welcher der Herr Redner das große Interesse des Marktes Vohenstrauß an dem vollendeten Bahnunternehmer hervor hob, der innigsten Freude aller Bewohner Ausdruck gab, von welchem Unternehmen sich nicht nur der Bürger und Geschäftsmann nuz und v.verbesserte Quellen des

Ererbte Schuld.

Kriminalroman von Adolj Belot.

[Nachdruck verboten.]

Der Mitternord.

(Fortsetzung.)

Er sieht sich um und sucht den Sekretär. Da ist er! Er wirft das Streichholz fort, welches herabgebrannt ist und ihm fast die Finger verbrannt . . . hier, sehen Sie, hier liegt es auf dem Boden . . . setzt seine Dolch in diese Spalte und brüllt . . . sehen Sie diese rote Spur . . . der Deckel gibt nach . . . Nun such', tastet er. Bald hat er den Sack gefunden, den er sucht und der auf diesem Brett gelegen. Er kennt ihn beim Nächstschimmer zwischen den Vorhängen. Er entblößt Gold. Das Uebrige kümmert ihn wenig; er hat, was er wollte . . . Uebriqns hebt er auch nicht und die Zeit drängt. Schnell geht er also zurück bis in den Salon.

Er tauscht; kein Geräusch. Inzwischen sagt er sich, daß dieser Einmündand ihn verraten könnte. Er perchkritt ihn mit seinem Dolche, nimmt die Rollen Gold heraus, Rekt sie in seinen Taschen und wirft den leeren Sack in den Winkel, wo wir ihn aufgehoben haben. Sehen Sie diesen Schlig, sagte Moule hinzu und zeigte dem Kommissar die zerstückte Leinwand.

„Gut, und dann?“

„Folgen Sie mir, bitte,“ fuhr der Polizeigant fort. „Al das hat nur sieben oder acht Minuten gedauert. Der Räuber will sich entziehen auf dem Wege, auf dem er hereingelommen. Er bringt hier her, in den Korridor. Wöglich hält er von neuem still. Fickmal tauscht er sich nicht, er hört Schritte. Eine Thür öffnet sich, ein Lichtstrahl fällt herein und beleuchtet die Mauer. Es ist Mariette, welche den Schrei ihrer Herrin gehört hat und zitternd herbeieilt. Er erwartet sie an der Thür, und im Augenblick, da sie erscheint, fährt er die Goldstücke gegen sie . . . Der Leuchter, den sie in der Hand hielt, rollte die hierher . . .“

Definitiv waren schließlich am 20.8.1886 die Schienen bereits im fünften Baulos, d.h. zwischen Altenstadt und Vohenstrauß verlegt.

Am 2.9.1886 teilte dann die Bau-Section dem Magistrat Vohenstrauß mit, daß "von hoher Stelle der provisorische Gütertransport von und nach allen Haltstellen" genehmigt sei. Daran waren folgende Bedingungen geknüpft:

1. Es mußten ganze Wagenladungen sein, die ohne Haftung der Bauverwaltung hinsichtlich des Transportes, der Dauer sowie von Beschädigungen oder Verlusten befördert wurden.
2. Die Entladung hatte bis zum übernächsten Zug zu erfolgen. Anderenfalls waren "Strafmiethen" zu entrichten.
3. Beschädigungen an den Wagen trägt der Empfänger während der Stand- bzw. Entladezeit.
4. Die in Vohenstrauß ankommenden Wagen sollten dem als Güteragenten aufgestellten Herrn Kaufmann und Bürgermeister Riebl "avisiert" werden, der für die Abfertigung und Entladung zu sorgen habe.

Das Schreiben schließt mit einer zum Schmunzeln verlockenden Formulierung: "... und wolle verehrlicher Magistrat Alles anbieten, um möglichst bald einen recht lebhaften Verkehr herbeizuziehen."

Nun ja, es gab ja schließlich noch kein Werbefernsehen, aber Klappern gehörte auch damals schon zum Handwerk!

Eröffnung und Betrieb in den ersten Jahren

Es ist soweit ... !

Der Vollendung ging es im September mit Riesenschritten entgegen. Am 28.9.1886 ließ der Magistrat eine Bekanntmachung zur Probefahrt durch den Polizeidiener Karl Weiß verrufen (s. Abdruck). Die Fahrt sollte um 07.40 Uhr in Neustadt beginnen mit Ankunft in Vohenstrauß um 10.00 Uhr.

Was sich an diesem Tage abspielte, darüber berichtete der Vohenstraußer Anzeiger in einer Ausgabe vom Mittwoch, den 6. Oktober 1886. Der Artikel sei hier in Auszügen wiedergegeben, berichtet er doch über das zentrale Ereignis der Bemühungen der verfloßenen 5 Jahre:

" § Vohenstrauß, 4. Oktober. Die von der hohen General-direktion der kgl. bayr. Eisenbahnen auf 2. d.Mts. festgesetzte und an diesem Tage stattgefundene Probefahrt auf unserer Lokalbahn Neustadt W./N. - Vohenstrauß gestaltete sich für den hiesigen Markt zu der schönsten und unvergesslichsten Feier. Der Markt hatte sich aus diesem Anlaß festlich geschmückt und schon vom frühen Morgen an herrschte das regste Leben. Um 7 Uhr früh wurde die hohe Kommission durch die aus dem kgl. Bezirksamtman Herrn Loritz, dem kgl. Forstmeister Herrn Thelemann, dann aus den Herren Mitgliedern des Eisenbahnkomite's bestehende Deputation in Neustadt W./N. empfangen. Schon vor 10 Uhr versammelten sich auf dem Bahnhofe dahier die Herren Beamten, die beiden Herren Pfarrer und die Collegien des Magistrats und der Gemeindebevollmächtigten, sowie ein zahlreiches fast unübersehbares Publikum. Als der für den Betrieb der Bahn bestimmte Zug

Königlich Bayerische Staats-Eisenbahnen.

Dienstbefehl Nr. 156.

Die Eröffnung der Lokalbahn Neustadt a. d. W.-R.

— **Bohensfrauß** betreffend.

B. m. Nr. 31.

Mit Bezugnahme auf das gleichzeitige Ausschreiben bezeichneten Betreffs im Verordnungs- und Anzeigebatte wird den Güterabfertigungsstellen Nachstehendes zur Darnachachtung bekannt gegeben.

1) Die Berechnung der Entfernungen für den über **Neustadt a. d. W.-R.** hinausgehenden oder kommenden Verkehr der Lokalbahn **Neustadt a. d. W.-R. — Bohensfrauß** erfolgt in der Weise, daß an die abgerundeten kilometrischen Entfernungen der Lokalbahn die nach dem Kilometerzeiger bezw. nach den in dem Lokaltarife der k. bayer. Staats-Eisenbahnen und dessen Nachträgen veröffentlichten Tarifikilometern für **Neustadt a. d. W.-R.** sich ergebenden (abgerundeten) Entfernungen angeschlossen werden.

2) Für den Güterverkehr der Lokalbahn kommt der Vizinalbahntarif und zwar unter Wegfall der für den Transport von gewissen Rohprodukten generell eingeräumten Begünstigungen (also der Spezialtarife II^b und III^b) in Anwendung.

3) Zwischen der Station **Bohensfrauß** und den Haltestellen **Albesriedh, Waldthurn, Floß** und **Störnstein** einerseits, dann den jenseits **Neustadt a. d. W.-R.** liegenden k. b. Staatsbahnstationen andererseits tritt direkte Abfertigung und Kartirung ein.

4) Abgesehen von dem den besonderen Vizinalbahnzuschlag enthaltenden Ausnahmetarif Nr. 1a und b gelten im Bereiche der Lokalbahn keine Ausnahmetarife.

Für Sendungen, für welche auf der Hauptbahn Ausnahmetarife bestehen, haben im Verkehre von und nach der Lokalbahn folgende, ohne Einrechnung einer Expeditionsgebühr aufgestellte Tarifsätze — sog. Transitтарif — für die Lokalbahn-Transportstrecken zur Anwendung zu kommen, welche an die nach dem treffenden Ausnahmetarif für **Neustadt a. d. W.-R.** sich ergebenden vollen Sätze anzustossen sind.

km	Eiſgut	Stückgut	Spez.-Tarif							Ausn.-Tar. Nr. 1	
			A ¹	B	A ²	I	II	III	a	b	
5	Störnstein	0,24	0,16	0,10	0,09	0,09	0,09	0,08	0,08	0,08	0,08
10	Floß	0,35	0,22	0,13	0,12	0,12	0,11	0,10	0,09	0,09	0,09
17	Waldthurn	0,52	0,30	0,18	0,17	0,16	0,14	0,12	0,11	0,12	0,11
19	Albesriedh	0,56	0,32	0,19	0,18	0,17	0,15	0,13	0,12	0,12	0,12
26	Bohensfrauß	0,72	0,40	0,24	0,22	0,21	0,18	0,15	0,14	0,14	0,14

5) Im Verkehre der Lokalbahn mit Stationen fremder Bahnen tritt Umkartirung in **Neustadt a. d. W.-R.** ein, wobei die für **Neustadt a. d. W.-R.** bestehenden direkten Frachtsätze an die bezüglichen Sätze des obigen Transitтарifs angeschlossen werden.

6) Die für die Lokalbahn in **Neustadt a. d. W.-R.** von Stationen fremder Bahnen ankommenden frankirten Sendungen müssen von Frankaturnoten begleitet sein und hat sich **Neustadt a. d. W.-R.** hinsichtlich der Frachtüberweisung für die rückwärts gelegenen Strecken und des für die Lokalbahn nach obigem Transitтарif zu verrechnenden Franko's durch Rückrechnung auf den Frankaturnoten zu entlasten.

München, den 11. Oktober 1886.

General-Direction der kgl. bayer. Staats-Eisenbahnen.

(Betriebs-Abtheilung.)

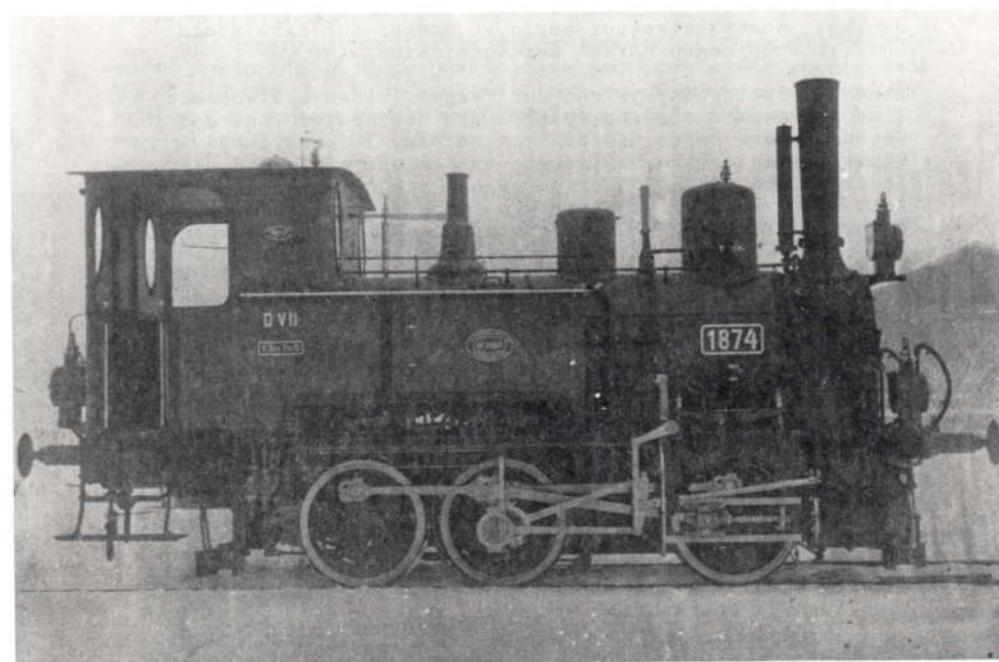
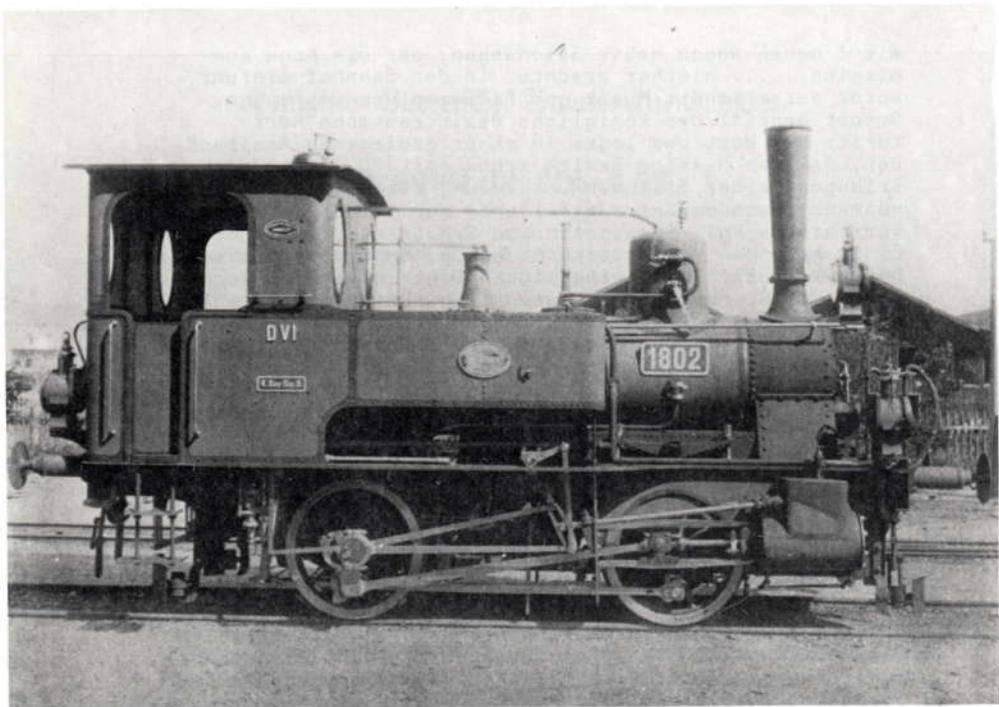
Mahla.

mit 5 neuen Wagen nebst Salonwagen, der die hohe Kommission hierher brachte, in den Bahnhof einfuhr, wurde derselbe mit Musik und Pöllersalven empfangen. Sofort ergriff der königliche Bezirksamtmann Herr Loritz das Wort und legte in einer gediegenen Ansprache dar, daß der hiesige Bezirk schon seit 20 Jahren nach Erlangung einer Eisenbahnverbindung strebe und daß dies nunmehr, nachdem Seine Excellenz, der leider inzwischen verstorbene kgl. Staatsrath von Schlör die richtige Linie gefunden und bezeichnet hatte, unter der größten Opferwilligkeit der beteiligten Districte, Gemeinden, sowie der Grundbesitzer, namentlich aber mit der wohlwollendsten und thatkräftigsten Unterstützung der hohen kgl. Staatsregierung, sowie der kgl. Generaldirektion, dann aller hiebei zuständigen Behörden und Organe eingetreten sei und schloß mit dem Ausdrucke des innigsten Dankes gegenüber der hohen kgl. Staatsregierung und mit einem brausend aufgenommenen Hoch auf Seine Majestät dem König und Seine Königliche Hoheit den Prinz-Regenten Luitpold."
(...)

Es folgte der "kgl. protest. Pfarrer Herr Lauter" mit einer Dankrede im Namen des Marktes Vohenstrauß (also nicht der Bürgermeister!) sowie der kgl. Generaldirektionsrath Herr Fromm, der für die Staatsregierung sprach.

"Nach Besichtigung der Bahnhofsgebäude und des ziemlich ausgebreiteten Schienengeleises begab sich die hohe Kommission und die zur Empfangsnahme sich eingefundenen Herren im festlichen Zuge in das Gasthaus zu den drei Lilien woselbst ein Diner eingenommen wurde. Während des Diners toastirte der kgl. Bezirksamtmann Herr Loritz auf den kgl. Generaldirektor Herrn v. Schnor auf Carolsfeld und die anwesenden Herren der Kommission.

.
Einen minder guten, ja man darf sagen, einen unliebsamen Eindruck machte die letzte Rede des Oekonomierathes und Gutsbesitzers Herrn Minerow von Waldau. In ziemlich schwulstigen Worten schilderte er die Oberpfalz und die Stufe welche die Bewohner derselben schon in viel früherer Zeit in Bezug auf Industrie etc. eingenommen haben, verknüpfte daran die Mahnung an die nunmehrigen und jüngeren Männer diese Stufe wieder erreichen zu streben, konnte aber nicht unterlassen, weitere dem Eingeweihten wohlbekannte Clossen daran zu knüpfen, ja sogar von Egoismus zu sprechen und andere in dieser Versammlung zum Mindesten auffallende und ungeeignete Ausdrücke zu verbinden. Nur die Rücksicht auf die hohe Kommission, auf die festliche Stimmung und der unmittelbar darauffolgende Schluß des Diners konnte es sein, daß dem Herrn Minerow nicht sofort die gebührende Antwort zu Theil wurde. Um 1 einhalb Uhr begab sich der Festzug wieder zum Bahnhof und bald darauf setzte sich der Zug unter schallenden Hochrufen in Bewegung, welcher auch die meisten Festtheilnehmer und einen Theil des anwesenden Publikums aufgenommen hatte. Unter trefflicher HarmonieMusik und unter den mit Beifall aufgenommenen Gesangsvorträgen des hiesigen Liederkranzes verlief die weitere Feier und endigte in ziemlich später Stunde."



Soweit also die Lokalpresse zu diesem denkwürdigen Tag. Dann wurde es sehr amtlich: "Nachdem die vorgenommene Probefahrt deren Betriebsfähigkeit in jeder Richtung ergeben hatte", beantragte die Generaldirektion der k.b. Staatseisenbahnen beim kgl. Staatsministerium des kgl. Hauses und des Aeußeren und dieses wiederum beim Prinzregenten Luitpold selbst die Genehmigung zur Eröffnung, was sich wie folgt liest: "... so gestattet sich der treuehorsaamst Unterzeichnete (Minister von Crailsheim) die Allerhöchste Genehmigung zur Inbetriebsetzung ... in aller-tiefster Ehrfurcht zu erbitten."

Kurz davor hatte man geplant, noch ein neues Abfertigungsver-fahren für Güterverkehr (wie auf der Strecke Landsberg-Schongau) einzuführen, verzichtete aber darauf, um nicht den eigentlichen Eröffnungstermin zu gefährden.

Am 16. Oktober 1886 war es dann soweit; der erste planmäßige Zug traf in Vohenstrauß ein. Überschattet wurde dieser denkwürdige Tag durch ein trauriges Ereignis. Der von Passau nach Vohenstrauß versetzte neue Betriebsleiter, Ingenieur Maisel, geboren in Bayreuth, beging in der Nacht vor dem Eröffnungstag Selbstmord. Wie einem Schreiben des Bürgermeisters zu entnehmen war, hatte er befürchtet, den Anforderungen nicht gerecht zu werden und war einigen Bürgern schon durch sein wirres Verhalten in den Tagen davor aufgefallen.

Sie fährt !

Zunächst verkehrten täglich zwei Zugpaare nach folgendem Fahr-plan (siehe auch Abdruck):

Vohenstrauß ab 06.25 Uhr vormittags,	Neustadt an 08.00 Uhr vormittags
Neustadt ab 08.50 Uhr vormittags,	Vohenstrauß an 10.25 Uhr vormittags
Vohenstrauß ab 04.25 Uhr nachmittags,	Neustadt an 06.00 Uhr nachmittags
Neustadt ab 08.40 Uhr nachmittags,	Vohenstrauß an 10.15 Uhr nachmittags

Die Züge führten sowohl Personen- als auch Güterwagen mit sich, was auf jeder Station mit Abfertigung einige zeitraubende Rangier-fahrten notwendig machte.

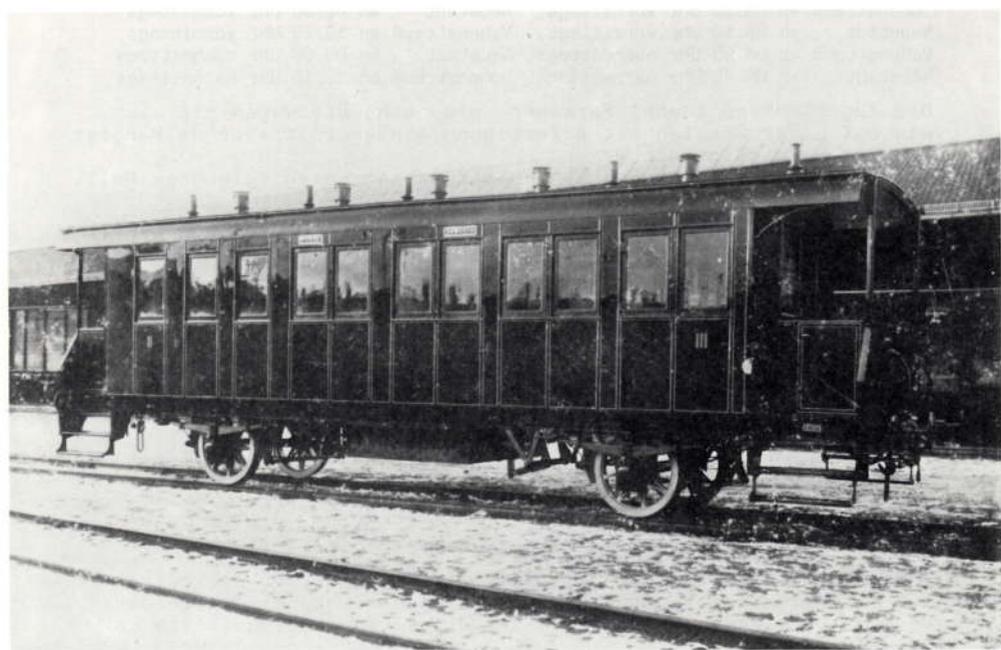
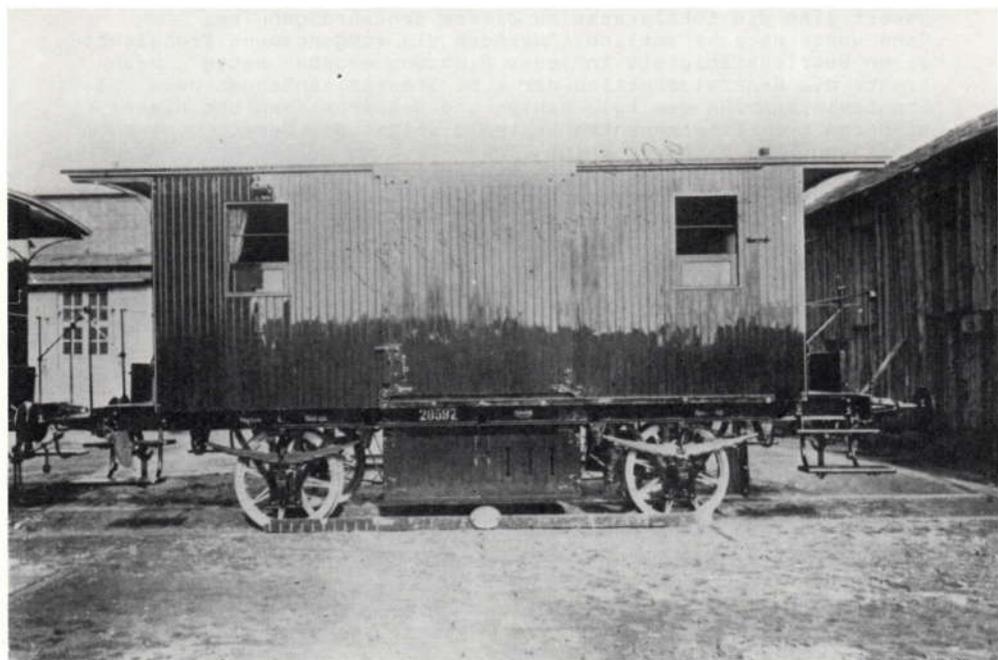
Als Ausstattung hatte man schon im Kostenanschlag folgendes Roll-material vorgesehen:

- 3 dreiachsige Tenderloks à 100 PS u. 24,7 t (Baureihe D VII, eigens für Lokalbahnen konstruiert, siehe Abbildung)	60 000 M
- 8 Personenwagen II. und III. Klasse	40 000 M
- 4 Gepäckwagen	16 000 M
- 24 offene und gedeckte Güterwagen	60 000 M

Nach dem Lokomotivverzeichnis der bayer. Staatsbahn gab es neben einer Lok "Vohenstrauß" (siehe auch Abbildung), welche für unsere Bahn wegen der Steigungen zu schwach war, auch zwei D VII mit Namen von Orten an unserer Strecke :

- die "Floß", Fabriknr. 1425, spätere 98 7637 und
- die "Sternstein", Fabriknr. 1426, spätere 98 7638,

beide gebaut bei der Firma Maffei im Jahre 1886. Ob die beiden auf unserer Bahn eingesetzt waren, konnte nicht herausgefunden werden. Da sie eine Reichsbahn-Nr. erhielten, waren sie jedenfalls



im Jahre 1925 noch in Betrieb. Eine Lok D VII bewältigte in Richtung Vohenstrauß 7 Wagen, in der Gegenrichtung 9 .

Sehr bald stellte sich heraus, daß die zahlreichen engen Kurven der Strecke einen hohen Verschleiß an den Spurkränzen der Fahrzeuge bewirkten. Die Filzschmierung der Achsen müßte ständig erneuert werden, berichtete das Oberbahnamt in Weiden nach München. Man habe den Versuch unternommen, durch dünne Rohre Wasser aus der Lok auf die Spurkränze zu leiten, und da sich das bewährt habe, bat man um Genehmigung eines längerer Versuches.

Der Dienstplan für das Lokpersonal sah nur 3 (!) freie Tage im Monat vor, sonst wurde voll gearbeitet.

Schon einen einzigen Monat nach der Eröffnung beantragte der Magistrat Vohenstrauß am 15.11. die Einführung eines dritten Zugpaares in der Mittagszeit, was abschlägig beschieden wurde.

Daraufhin wollte man dieses wenigstens an den Amtstagen des Bezirksamtes bzw. Amtsgerichtes Neustadt bzw. Landgerichtes Weiden (wurde damals soviel prozessiert?).

Ab 15.1.1887 wurde dieser Zug dann mit folgenden Zeiten eingeführt:

Vohenstrauß ab 11.10 Uhr vormittags, Weiden an 01.15 Uhr nachmittags,
Weiden ab 01.40 Uhr nachmittags, Vohenstrauß an 03.45 Uhr nachmittags,

Er hatte also keinen Anschluß in Neustadt - und Weiden seinen Willen, wie zugesagt!

Schon am 4.4.1887 kam jedoch die bittere Pille von der Generaldirektion. Der Mittagszug hatte sich nicht bewährt, da ihn im Durchschnitt nur 9-12 Reisende in jeder Richtung benutzt hätten. Ab Sommerfahrplan sollte er nur noch zweimal wöchentlich verkehren. Nichtsdestotrotz beantragte ihn Bürgermeister Riebel am 20.8.1887 für die Winterfahrordnung erneut. Dafür wurde u.a. eine verblüffende Begründung geliefert: Zur Postkutschzeit hätte es im Ort zweimal Postzustellung von und nach Weiden gegeben, jetzt nur einmal wegen des späten Abendzuges! Beim Oberpostamt Regensburg hatte man desgleichen versucht, einen Mittags-Postdienst von Weiden aus zu erreichen.

Nachdem die Strecke auch im Bereich Vohenstrauß am 27.7.1887 endgültig vermarktet war, stellte die Generaldirektion am 14.12. einen Antrag um Genehmigung der Ausgabe der "Dotationsreste" in Höhe von 59 000 M zum weiteren Ausbau, u.a.:

- Nacharbeiten am Bahnkörper 3 000 M
- Vorrichtungen gegen Schneewehen an 12 Stellen 6 300 M
zwischen Floß und Vohenstrauß (1800 m à 3,50 M)
- Längsladerampe einschl. Gleis sowie Keh - 2 260 M
richtgrube in Vohenstrauß
- Kostenvergütung an Direktion für Post u. Tele- 4 000 M
graphen, für Drahtleitung und 6 Lätwerks-
induktoren
- Werkzeuginstandsetzung vom Bau 1 000 M

An den ersten beiden Punkten kann man unschwer erkennen, wo der Schuh schon nach einem Jahr am meisten drückte.

Am 17. Februar 1888 sah sich dann auch der Magistrat von Vohenstrauß zu einer Eingabe/Beschwerde bezwungen, die die Betriebs-

einstellungen bis zu 6 Tagen wegen Schneeverwehungen betrafen. Man beklagte, daß es doch unwirtschaftlich sei, immer 80- 100 Mann (!) für 3-4 Tage zum Schneeschaukeln einzusetzen und verband dies mit der Forderung nach wirkungsvollen Schneezäunen. Ferner wurde geklagt, daß durch den Lokalbahnzuschlag der Sand für die Glasschleifen zu teuer sei und diese ihn weiterhin direkt von Wernberg abholen würden. Es sollte eine Ausnahmege-
nehmigung erteilt werden wie für Holz auf der Strecke Hof - Naila bzw. für Bausteine bei Feucht - Wendelstein.

Als drittes seien die Gebühren für die Benutzung der Lagerplätze zu hoch. Dazu fuhr im März 1888 auch eine Deputation von Vohenstrauß nach München. Vorher hatte man versucht, beim Oberpostamt Regensburg einen Mittags-Postdienst von Weiden zu erreichen. Dieses lehnte ab mit der Bemerkung, "Vohenstrauß gebärde sich unruhiger als die Zentren München, Nürnberg, Würzburg, Frankfurt, Leipzig und Berlin bei den Verwehungen vor Weihnachten 1887!"

am 25.7.1888 kam die Antwort, beschlossen durch das Ministerium:

1. Der Lokalbahnzuschlag für Schleifsand in Höhe von 6 M für 10 000 kg von Wernberg nach Vohenstrauß wird ab 1.8. nachgelassen.
2. Die Schneeschutzwände sollen errichtet werden.
3. Die Lagerplatzgebühren werden nicht herabgesetzt.

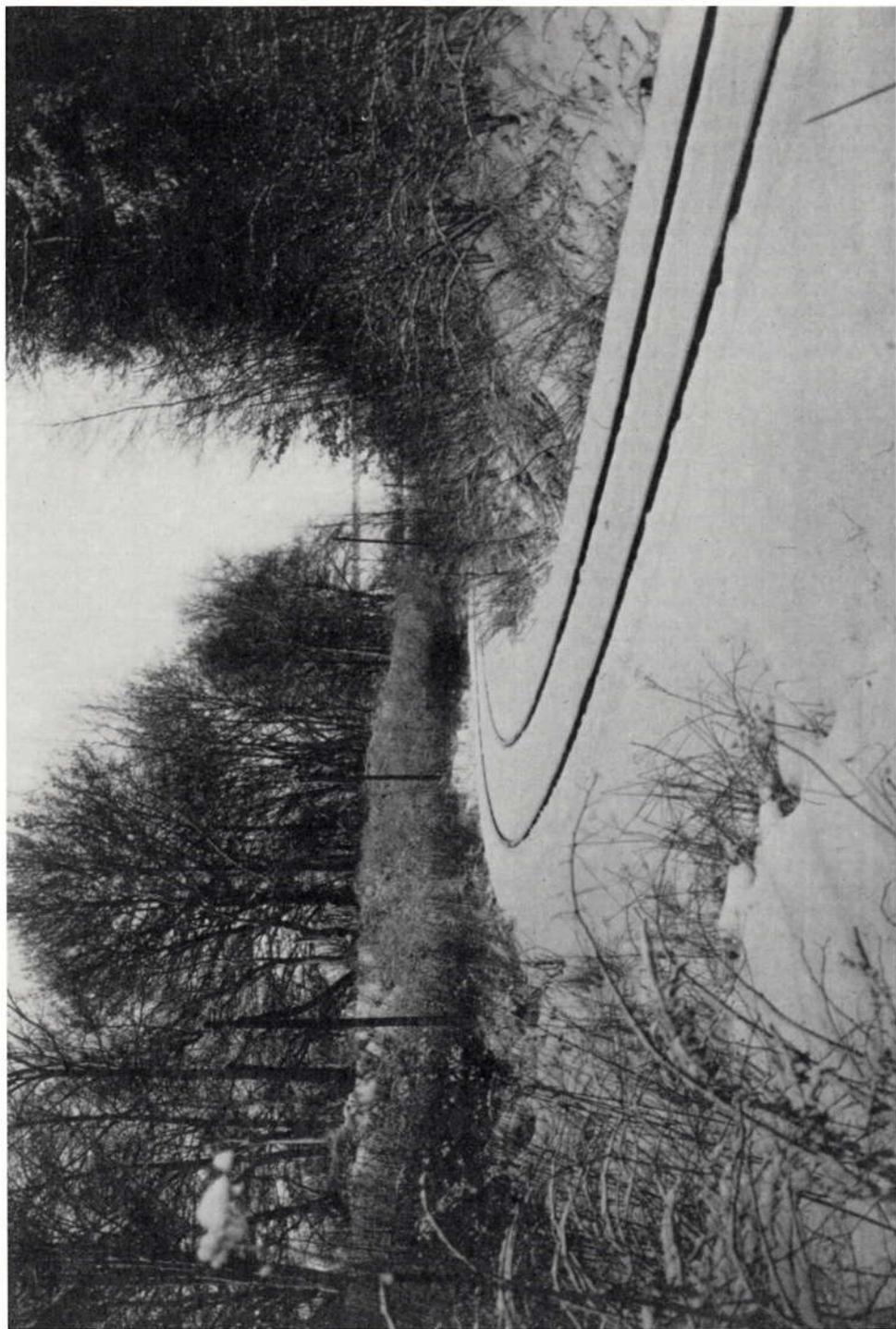
Dies bedeutete aber jedenfalls einen Teilerfolg!

Das Kapitel Schnee wurde im folgenden Jahr erneut aktuell. Am 7.6.1889 berichtete die Generaldirektion an das Staatsministerium, daß sich die Schneezäune und -dämme des Winters 88/89 bewährt hätten. Die Zahl der ausgefallenen Züge vom 1.1. - 8.3. sei von 158 im Vorjahr auf 40 im vergangenen Winter zurückgegangen. Dies gelte auch für die Schneeräumkosten (nur 1 070 M gegenüber 2 430 M). Die zusätzlichen Grunderwerbungen für den Schneeschutz, d.h. Verbreiterungen der Einschnitte bzw. Aufschüttung von Dämmen, die mit Fichten bepflanzt wurden, seien bereits durchgeführt, aber es wären weitere 41 000 M notwendig (siehe auch Bild).

Zwei Jahre später, am 25.3.1891, versuchte Vohenstrauß erneut in einem Antrag, den ungeliebten Lokalbahnzuschlag loszuwerden, desgleichen nochmals am 20.11.; beides wurde durch das Staatsministerium abgelehnt. Aber, siehe da, ohne weitere Eingaben wurde er schließlich ab 1.1.1893 doch noch aufgegeben.

Neue Sorgen ergaben sich in den Jahren 1892-94 an den Gebäuden. Nacheinander stellte sich Hausschwamm im Erdgeschoß des Haltestellgebäudes Albersrieth, der Lokführer-Dienstwohnung im Lokomotivremisenanbau in Vohenstrauß und in den Hauptgebäuden in Sternstein und Vohenstrauß ein. Offensichtlich hatte man doch mehr auf Kosteneinsparung als auf solide Bauweise geachtet. Ebenfalls 1894 mußte man schon wieder Frosterhebungen in 3 Einschnitten beseitigen.

Das Jahr 1895 brachte bereits am 17. Juni die Begehung der Trasse der projektierten Verlängerung bis Waidhaus. Dazu fragte der Bürgermeister von Taus in Böhmen am 5.10.1896 in Vohenstrauß an, ob die Strecke bis Eslarn verlängert werde, worauf Bürgermeister Riebel nur antwortete, daß sie bis Waidhaus bereits genehmigt sei.



Im selben Jahr mußten auch bereits die Gleisanlagen in Floß erweitert werden, die von Waldthurn 1899. Die Bahn warf eine ordentliche Rendite ab; im ersten Jahr bei 37 100 beförderten Personen und 41 604 t Gütern bereits 80 972 M Überschuß.

Am 17.9.1899 schließlich beantragte die Generaldirektion beim Ministerium die Erweiterung der Station Vohenstrauß, da diese nach Eröffnung der Lokalbahn nach Waidhaus "Kreuzungsstation der gemeinsam zu betreibenden Lokalbahnen" würde.

Ausblick in Streiflichtern

Am 16. August 1900 wurde die Verlängerung der Strecke nach Waidhaus und am 1. Oktober 1908 die nach Eslarn eröffnet. Erst im Jahre 1906 trennte man aufgrund der massiven Proteste aus der Bevölkerung den umständlichen Güter- vom Personenverkehr. Zwischendurch wollte auch Moosbach seinen Bahnanschluß mit einer Linie von Lohma durchs Pfreimdtal nach Nabburg haben. Sogar noch 1950 stimmten die beteiligten Landkreise für eine Verknüpfung der Strecken Neustadt - Eslarn und Nabburg - Schönsee entlang der Grenze; ein Projekt, das beide auch nicht vor der teilweisen Betriebseinstellung verschont hätte!

Auch der Schnee blieb ein Problem. Zuletzt - viele erinnern sich noch - im Jahre 1963, als am 19. Januar der "Bockl" bei Albersrieth bis über die Fenster der Wagen eingeschneit wurde und auch eine Hilfslok dasselbe Schicksal ereilte. Siebzig Bundeswehrosoldaten hatten 2 Tage zu schaufeln, um die Fuhrer wieder flott zu machen.

Auch die Industrie blühte am Anfang des Jahrhunderts unter den Segnungen des neuen Verkehrsmittels auf. Mit Wehmut denkt man heute an die zusätzlich an Wochenenden verkehrenden Wintersport-Sonderzüge aus Nürnberg nach Floß und Waldthurn in den 30er Jahren - längst Geschichte!

Viele verschiedene Fahrzeuge hat die Strecke erlebt:

- ab 1908 zunächst die Baureihe DXI, die eigentlich den Namen "Eslarner Bockl" erhielt;
- die Güterzuglok BB II, die 2 Triebwerke im Rahmen gelagert hatte, eins davon beweglich, um eine bessere Kurvengängigkeit zu erzielen;
- die im AW Weiden von 1934 - 1940 umgebauten Loks der früheren Baureihe Gtl 4/4, später 98, die bis Anfang der 60er Jahre durch Vohenstrauß dampften, im Personenverkehr unterstützt von den "leichten Rennern" der Baureihe 70 - sie vor allem vor dem nachmittäglichen Schülerzug in den 50er Jahren;
- nach dem 2. Weltkrieg dann die als "Retter der Nebenbahnen" bezeichneten Schienenbusse VT 95, die schon vor dem Kriege als Vorgänger die Reihe VT 70 hatten;
- last but not least eine weniger bekannte Ehre: die letzten 3 Loks der Baureihe 64 in der Bundesrepublik fraßen ihre "Gnadenkohle" in unserem Bereich!

Bleibt noch nachzutragen, was - wenn auch traurige - Chronistenpflicht ist:

Nachdem 1951 noch 98 000 Fahrkarten verkauft worden waren, waren es 1971 nur noch ganze 12 000. Im Güterverkehr war es nicht viel besser. Deshalb wurde zum 1. Juni 1975 der Personenverkehr zwischen

Floß und Eslarn auf die Straße verlegt und die Strecke seither für den vereinfachten Nebenbahnbetrieb "rückgebaut" - eine neue deutsche Wortschöpfung, verbindet man doch mit der Vokabel "bauen" etwas zusätzlich neu Entstehendes.

Wie es weiter geht, werden die unabwägbareren Wege der Zeit zeigen - womit wir wieder beim Anfang unserer Geschichte wären.

QUELLENVERZEICHNIS:

- Akten des Archivs des Verkehrsmuseums Nürnberg
(Nr. 5332, 42 537 bis 541, 42 560, 42 562 bis 564)
- DTV-Atlas zur Weltgeschichte, Band 2, 5. Auflage, August 1970
- Frischholz, Hans u. Würschinger, Otto: "Vohenstrauß im Wandel der Zeiten", Stadt Vohenstrauß 1978
- Kuhnle, Robert: "Weiden und sein Jahrhundert der Eisenbahnen", Weidner Heimatkundliche Arbeiten, Band 8, Weiden 1963
- "Landkreis Vohenstrauß"; Verl. f. Beh. u. Wirtschaft, München - Aßling 1969
- Meurer, Josef, Gymnich: "Der Kreis Vohenstrauß als Notstandsbereich", Verlags- und Dissertationsdruckerei Carl Beck, Eisfeld / Thür. 1940
- Pausch, Franz: "Die Entwicklung des Berufsschulwesens in Vohenstrauß von 1871 - 1920", München 1956
- Scheingraber, G.: "Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen" Franckh'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart 1975
- Stadt Vohenstrauß, Archivmaterial zum Eisenbahnbau
- Stark, Franz, Dr.: "Verkehrskreuz Oberpfalz", Weidner Heimatkundliche Arbeiten, Band 16, Weiden 1978
- Wallner, Sebastian, Dr.: "Topographie des königlichen Amtsbezirkes Vohenstraus", Verlag der G. Taubald'schen Buchhandlung, Weiden 1876
- Würschinger, Otto: "Vohenstrauß in alten Ansichten", Europäische Bibliothek, Zaltbommel / Niederlande 1979
- Zintl, Robert: "Bayerische Nebenbahnen", Motorbuch-Verlag, Stuttgart 1977
- Zeitler, Walther: "Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz", Vereinigte Oberpfälzische Druckereien und Verlagsanstalt Gmbh, Weiden 1985

LITERATURHINWEISE UND MATERIALIEN:

Die folgenden Hinweise sollen die verwendeten Quellen ergänzen und dem interessierten Leser zusätzliche Informationsmöglichkeiten und Anregungen bieten. Sie können bei der Fülle der Veröffentlichungen nur eine Auswahl darstellen.

- Asmus, Carl: "Die Ludwigs-Eisenbahn", Orell Füssli, Schwäbisch Hall
- Dollacker, Generalmajor a.D.: "Der Bau der Ostbahn in der Oberpfalz", in "Die Oberpfalz", 26. Jahrgang 1932, Heft 11 und 12, Laßleben Verlag, Kallmünz
- Eichhorn, Ernst: "Eilen wir uns, Süddeutschland den Ruhm der ersten Eisenbahn zu sichern", in "Schönere Heimat", Bayerischer Landesverein für Heimatpflege e.V., 74. Jahrgang 1985, Heft 3, S. 149 ff, mit einer wahren Fundgrube von über 100 (1) Literatur- und Quellenangaben zum Thema, München 1985
- Friedrich, H.-P. u. Schefold, U.: "Die Eisenbahn von A-Z", Südwest-Verlag, München
- Glaser, H. u. Neudecker, N.: "Die deutsche Eisenbahn - Bilder aus ihrer Geschichte", C. H. Beck, München 1984
- Kundmann, H.: "Die Eisenbahnen in und um den Oberpfälzer Wald", in "Die Arnika", Oberpf. Waldverein, 12. Jahrgang 1979, Heft 3 und 4, Weiden
- List, Friedrich: "Über ein sächsisches Eisenbahn - System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn - Systems", neu herausgegeben und eingeleitet von L. O. Brandt, Dumjahn Verlag Mainz
- Poblitzki, Siegfried: "Geschichte der Herrschaft, der Stadt und der Pfarrei Pleystein", S. 601 ff, Pleystein 1980
- "Schienen verändern die Welt", Geschichte mit Pfiff, Heft 1/85, Joh. Mich. Sailer Verlag GmbH, Nürnberg 1985
- Schreiner, Horst: "150 Jahre Deutsche Eisenbahn", in "Oberpfälzer Nachrichten", Weiden 7.12.1985
- Ucker, Bernhard: "Die bayerische Eisenbahn 1835-1920", Süddeutscher Verlag München
- Zeitler, Walther: "Eisenbahn - heute kein Zauberwort mehr", in "Der Neue Tag", Beilage - 40 Jahre ..., Weiden 30.5.1986
- Zintl, Robert: "Die alten Bayerischen", Bilder aus der frühen Dampflokzeit, Motorbuch-Verlag Stuttgart
- "Zug der Zeit - Zeit der Züge", 150 Jahre Deutsche Eisenbahnen, 2 Bände herausgegeben von der Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft zur Jubiläumsausstellung in Nürnberg, Siedler - Verlag, Berlin

zusammengestellt: Peter Staniczek

HEIMATMUSEUM DER STADT VOHENSTRAUSS
UNTERBRINGUNG IM "WOPPMANN- bzw. REITINGERHAUS"

Schon im Juli 1986 wandte ich mich im Namen des Heimatkundlichen Arbeitskreises in einem Brief an den Bürgermeister und die Fraktionsvorsitzenden des Stadtrates der Stadt Vohenstrauß. Die dabei vorgebrachten Argumente möchte ich an dieser Stelle auch einem interessierten, größeren Leserkreis vorstellen:

"Ein weiteres großes Anliegen ist uns die Erhaltung und fachgerechte Unterbringung des Heimatmuseums Vohenstrauß. Derzeit sehr beengt im Rathaus untergebracht, leiden sowohl Präsentation als auch Repräsentation gegenüber Bevölkerung und Besuchern unserer Stadt. Versteckt, schwer zugänglich, wenig geeignet für Leihgaben, räumlich an seinen Grenzen angelangt, bedroht durch Diebstähle (da wenig überschaubar) ist es in seiner jetzigen Form weder für Feriengäste noch für die Arbeit mit Schulklassen attraktiv genug.

Wir glauben, daß die Stadt Vohenstrauß im Rahmen der Altstadt-sanierung eine einmalige Chance hat, zwei Projekte der Heimatpflege miteinander zu verbinden:

- Erhalt und Sanierung von Woppmann- und Reitingerhaus;
- neuer, attraktiver Standort des Heimatmuseums.

Wir halten die beiden Häuser für erhaltenswert, da ihre Bausubstanz auf die ursprüngliche Vohenstraußer Bauweise hinweist. Die eingeschossigen, teilweise unterkellerten Gebäude zeigen die typische Bauweise außerhalb des Marktplatzes. Diese Ackerbürgerhäuser gibt es nur noch in wenigen Exemplaren (Blommer, Höllerer), sie sind zudem die einzigen freistehenden Häuser dieses Typs im Altstadtbereich. Städtebaulich bilden sie (giebelseitig) den harmonischen Abschluß der Sophienstraße im Süden, mit der Kirche und dem "Zacherbartlhaus" ein gelungenes Ensemble. Vermutlich Mitte 19. Jahrhundert, sind die Häuser zwar "heruntergewohnt", aber reparabel, die Bausubstanz ist im wesentlichen in Ordnung. Hervorzuheben sind z.B. die Graniteinfassungen von Fenstern und Türen in der Fassade des Hauses in der Sophienstraße. Natürlich sind einige Instandsetzungsarbeiten notwendig, so müssen die Decke im Haus an der Wittschauer Straße (59/2) erneuert, die Dachgeschosse für zusätzliche Räume eventuell ausgebaut werden.

Am einzigen Fußgängerdurchgang gelegen, der den Altstadtkern bei der Mauer mit dem Außenbereich (Schulen, Altersheim, kath. Kirche u.a.) verbindet, würde der Bereich hinter der evangelischen Kirche durch die Einrichtung des Heimatmuseums eine zusätzliche Belebung erfahren. In historisch gewachsener Atmosphäre, zugleich ruhig, aber doch zentral in der Altstadt gelegen, gibt es kaum einen geeigneteren Standort, zumal auch Parkmöglichkeiten an der Sophienstraße und am Marienplatz gegeben sind.

Die beiden Häuser bieten Platz für eine angemessene Präsentation der vorhandenen Museumsbestände, Anreiz zur weiteren Ausstellung von Leihgaben aus der Bevölkerung, Arbeitsmöglichkeiten für Schülergruppen und andere historisch Interessierte. Die dazugehörige gut erhaltene Scheune (59/3) bietet eine echte Erweiterungsmöglichkeit für das Heimatmuseum, wie sie im Rathaus nicht besteht (Ackerbau - und Handwerksgeräte).

Da die Möglichkeit besteht, diese Maßnahmen im Rahmen der Altstadtsanierung voll in das Städtebauförderungsprogramm zu integrieren, sollte es die Stadt nicht versäumen, diese einmalige Gelegenheit zu ergreifen. Zu dem pragmatischen Vorteil, im Rathaus

Über zusätzliche, dringend benötigte Räume frei verfügen zu können, käme eine weitere Belebung der Altstadt, eine echte Attraktion für den Fremdenverkehr, die Erhaltung der Individualität unserer Stadt.

"Der Charakter und die Funktionalität einer Stadt werden auch von der Atmosphäre und der Dimension ihrer Gebäude und Straßen mitgeprägt (Dr. Martin Geiger, 1. Bürgermeister von Wasserburg)."

Wir als Mitglieder einer historisch, kulturell und heimatkundlich interessierten Arbeitsgemeinschaft sind der Meinung, daß dieses Projekt der Stadt Vohenstrauß viele Vorteile brächte und bitten Sie, sehr geehrter Herr Bürgermeister, und die Mitglieder des Stadtrates um wohlwollende Unterstützung unseres Anliegens. Wir werden unsererseits alles tun, um die Stadt Vohenstrauß bei dieser Aufgabe zu unterstützen."



Sophienstraße
(Katasterplan -
Nummer 60)



FUNDSTELLEN

FRANZ XAVER VON SCHÖNWERTH ZUM 100. TODESTAG

Am 24. Mai 1986 jährte sich zum 100. Mal der Todestag Franz Xaver von Schönwerths, des großen Sitten- und Sagensammlers der Oberpfalz. Der gebürtige Amberger verstand es vortrefflich, "vom Mund des Volkes weg" zu schreiben, d. h. während des Erzählens notierte er bereits das Gehörte, "um die noch vorhandenen Überlieferungen umfassend und unverdorben aufzunehmen".

Der Ministerialbeamte unter König Maximilian II. ist vor allem durch sein dreibändiges Standardwerk "Aus der Oberpfalz - Sitten und Sagen" (1857-59) bekannt geworden (aus "Beitr. zur Flur- und Kleindenkmalforschung in der Oberpfalz", 1986). Dieses Hauptwerk lobt kein Geringerer als Jakob Grimm: "Nirgendwo in ganz Deutschland ist umsichtiger, voller und mit so leisem Gehör gesammelt worden!". 1856 heiratet Schönwerth Maria Rath, die Tochter eines Hammerwerkbesitzers aus Neuenhammer. Der Sagenforscher arbeitete mit Fragebögen, besuchte selber die Ortschaften, befragte Einheimische. Zusätzlich hatte der sonst in München wohnende Ministerialrat eine Reihe von Mitarbeitern, die in der Oberpfalz wohnten und ihm die Überlieferungen ihrer Orte mitteilten (aus "Oberpfälzer Nachrichten" vom 14.6.1986).

Am 24. Mai 1886 starb F. X. Schönwerth und wurde auf dem Alten Nördlichen Friedhof in München beigesetzt. Am Fahrenberg (Abzweigung Oberberrnrieth-Schutzhaus) erinnert ein Gedenkstein, den der Oberpfälzer Heimatbund 1959 errichtete, an den Erforscher unserer Volkskultur (das Geburtsdatum müßte allerdings statt 10.7.1809 richtig 16.7.1810 heißen).



Eine Wanderausstellung über Leben und Werk des bedeutenden Oberpfälzers wird in Vohenstrauß vom 28.11.-12.12.1986 in der Sparkasse zu sehen sein.

HISTORISCHE GRENZSTEINE

Aufgeschreckt durch Zeitungsberichte über einen möglichen Standortübungsplatz bei Vohenstrauß (Oberpf. Nachrichten vom 25.7.86), begaben sich Klaus Bauml und Peter Staniczek auf die Suche nach eventuell noch vorhandenen alten Grenzsteinen im Fuchssteinachgebiet. Orientierungshilfen waren dabei die bekannte Vogelsche Karte von 1600 sowie ein Grenzvertrag von 1544. Die beiden Suchenden waren bei hochsommerlichen Temperaturen erfolgreich. Neben weiteren Funden gefiel vor allem ein Stein mit der Inschrift "P" (für Pleystein) auf der Vorderseite und "V" (für Vohenstrauß) sowie der Jahreszahl "1769" auf der Rückseite. Erste Bilanz zogen die durstigen Heimatforscher anschließend in der Gaststätte Wenzl am Fiedelbühl. Näheres in einer der nächsten Ausgaben!

UNSER DORF SOLL SCHÖNER WERDEN

Mit allen Mitteln kämpfte die Dorfbevölkerung von Kossing um den Sieg. Leider stellte sich heraus, daß die extra abgemähten Brennnesseln negativ zu Buche schlugen, auch hätte die Bewertungskommission ganz gerne einen Dorfweiher gesehen. Punkte erzielte dagegen die Idee einer Schulerin, die ihre Kaninchen frei im Dorf herumlaufen ließ; allerdings unter unauffälliger, aber strenger Aufsicht ihres Bruders.

NATURSCHUTZ

Die 350 Jahre alte Linde beim Geiselhof, an der B22, Richtung Erndorf, stand mehrere Jahre unter Naturschutz. Sie war dringend sanierungsbedürftig, das kostet natürlich Geld. Das Landratsamt Tirschenreuth fand eine geniale, kostenfreie Lösung des Problems: Die Unterschutzstellung wurde im Spätsommer aus Kosten- und Verantwortungsgründen aufgehoben. Der Eigentümer des Baumes bekam den Rat, die Linde abzuholzen. Dem Landwirt gelang es allerdings mit Hilfe des Bund Naturschutz und des ÖLV sowie des Vereins zum Schutz wertvoller Landschaftsbestandteile in der Oberpfalz e. V. (VSL), den Baum zu sanieren. (Quelle: Oberpfälzer Nachrichten vom 7.8.86)

WAPPEN DER TRESWITZER

Der Burgtreswitzer Bäckermeister im Ruhestand Ambros Held sen., ehemaliges Mitglied unseres Arbeitskreises, fand in den Unterlagen des Hauptstaatsarchivs München die Beschreibung des Wappens der Herren von Treswitz (ursprünglicher Stammsitz im heutigen Altentreswitz): "In blau übereinander drei waagrechte silberne Fische". Es handelt sich dabei um ein Adelswappen, nicht um ein Gemeinde- oder Ortswappen. Interessant ist nebenbei die Tatsache, daß das dem Gericht Treswitz 1543 verliehene Wappen schon im Jahr der Verleihung von den Moosbachern in Beschlag genommen wurde. (Quelle: Oberpfälzer Nachrichten vom 1.8.86)

FLURDENKMAL

Ein Flurdenkmal besonderer Art stiftete der "Mude Club" dem "Burschenverein" zu seinem 30-jährigen Bestehen (bei den Weihern am Asbachbrunnen).

IN EIGENER SACHE

Mit der Geschichte der Friedrichsburg befaßte sich das erste Heft der "Streifzüge" des Heimatk. Arbeitskreises, das am 18. Juli 1986 im kl. Rathaussaal vorgestellt wurde. Nach der Begrüßung durch 1. Bürgermeister Ernst Eichl dankte der Leiter des Arbeitskreises allen Mitarbeitern, besonders Therese Weiß als unermüdlicher Erforscherin der Geschichte der Friedrichsburg, für die geleisteten Beiträge. Sein weiterer Dank galt dem Volksbildungswerk, vertreten durch den 1. Vorsitzenden Otto Ries und die Geschäftsführerin Frau Maria Gissibl, sowie der Sparkasse, vertreten durch Direktor Hermann Opitz. Anschließend überreichte er das erste Heft an Bürgermeister Ernst Eichl. Diese zugleich 5. Sitzung des Arbeitskreises wurde mit einer gemütlichen Aussprache beim "Franzljohann" beendet.

Im Zusammenhang mit dem Jubiläum der Friedrichsburg wurde der Arbeitskreis auch um eine Stellungnahme zur Prägung einer Gedenkmedaille gebeten. Das Vorhaben wurde begrüßt, und gleichzeitig wurden auch Gestaltungsvorschläge für die Medaille abgegeben.



Offizielle Vorstellung des 1. Heftes im kleinen Rathaussaal

(v.l.n.r. sitzend: Hans Frischholz, Otto Würschinger, Bürgermeister Ernst Eichl, Therese Weiß, Peter Staniczek;
stehend: Heiner Aichinger, Roman Komor, Sparkassendirektor Hermann Opitz, Vorsitzender des Volksbildungswerkes Otto Ries, dahinter verdeckt Olga Aichinger, Karl Ochantel, Klaus Bauml, Richard Meindbauer, Peter Bantelmann)

zusammengestellt von Hans Frischholz, Foto: Zimmermann

Königlich Bayerische Staatsbahnen.

Lofalbahn Neustadt a. d. R. N. — Sothenstraße.

Fahrdienst vom 16. Oktober 1886.

	Neustadt a. d. R. N.		Neustadt a. d. R. N. — Sothenstraße	
	Stationen	1080 Sofaljüge	Stationen	1081 1083 Sofaljüge
Sothenstraße	ab	625	Neustadt a. d. R. N.	ab
Waldbau . . . . .	. . . . .	638	St. Felz	850
Albestrath . . . . .	. . . . .	647	Eiörnstein	854
Waldburn . . . . .	. . . . .	657	Gailerkreuth	908
Hauperskreuth . . . . .	. . . . .	709	Floß	920
Floß . . . . .	. . . . .	722	Hauperskreuth	932
Gailerkreuth . . . . .	. . . . .	730	Waldburn	941
Eiörnstein . . . . .	. . . . .	743	Albestrath	954
St. Felz . . . . .	. . . . .	756	Waldbau	1004
Neustadt a. d. R. N.	an	800	Sothenstraße	1012
		600		1015

Bemerkungen. Die mit überdruckten Stundenangaben bedeuten die Zeit von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens. Bei den Sofaljügen findet Personenbeförderung nur II. und III. Classe statt. Die Ausgabe der Fahrбилете erfolgt nach der in den Personentagen angezeigten Fahrpreistabelle durch den Kondukteur. Die Gepäckabfertigung findet am Zuge statt.

München, im Oktober 1886.

Generaldirektion der königl. bay. Staatsbahnen.