





Bahnhof Tirschenreuth am Km 11. Anfang der 70er Jahre konnten hier noch von Dampflokomotiven geschobenen Klima-Schneepfuge beobachtet werden.



Nochmals die selbe Szene mit dem abfahrbereiten VT 98 in Richtung Wiesau.



Auch 360 112 steht abfahrbereit in Richtung Bärnau.



Kurz nach der Abfahrt wurde dieser Bahnübergang überquert.



Die Fahrt bis Wiesau dauerte ungefähr 20 Minuten, wo man dann Anschluß an die Hauptstrecke Hof-Regensburg hatte.

---

Christian Müller stellte für dieses Streckenportrait ebenfalls einige aufschlußreiche Bilder aus dieser Zeit zur Verfügung, ebenso verfasste er den folgenden, interessanten Text dazu, für den ich herzlichst danke:

Die Fotos sind Ende der 1980er, Anfang der 90er entstanden. Damals war im Tirschenreuther Bahnhof noch ziemlich viel los. Wichtigste Kunden waren das Kaolinwerk Schmelitz auf freier Strecke zwischen Tirschenreuth und Liebenstein, die Firma Weidemann, die am Bahnhof Kaolin verlud und die Walzenfabrik Hamm mit eigenem Gleisanschluss ca. 1 km Richtung Wiesau vor dem Tirschenreuther Bahnhof. Daneben wurden noch von einem Transportunternehmen Holzabfälle von Sägewerken verladen. Gelegentliche Bahnkunden waren die Firma Alteisen-Zagler, Alteisen-Behnke, Porzellanfabrik Zehentner und die Aral-Tankstelle am Bahnhof (alle mit eigenem Anschluss). Saisonal starkes Aufkommen herrschte beim Raiffeisen- und dem Lagerhaus der Firma Hoyer. Auch wurden mehrmals pro Jahr größere Mengen an Holz verladen und das Rote Kreuz verschickte Altpapier und Altkleider aus seinen Sammlungen per Bahn. Wenn mehrere solcher Saisonkunden zusammenkamen konnte es durchaus mal sein, dass der ganze Bahnhof voller Waggons stand. Damals wurde Tirschenreuth planmäßig einmal täglich angefahren, es kam aber durchaus häufiger vor, dass zusätzliche Einsätze der Wiesauer Rangierlok nötig waren, wenn eilige Waggons zuzustellen oder abzuholen waren, etwa bei Hamm oder Schmelitz.

Dass in früheren Zeiten die Bahn weitaus mehr als heute mit dem Wirtschaftsleben verzahnt war, lässt sich übrigens an einigen Fotos des Tirschenreuther Fischereimuseums erkennen: Dort ist ein Waggon gezeigt, der in der 1. Hälfte des 20. Jahrhunderts dem Tirschenreuther Fischzuchtgewerbe gehörte und speziell für den Transport von Lebendzuchtfischen zu den Abnehmern diente. Durch das Rütteln des Waggons während der Fahrt wurden die Wasserbecken im Innern aufgewühlt und das Wasser mit Sauerstoff durchmischt, damit die Fische nicht ersticken.

Richtung Liebenstein folgt als nächstes das Rohstoffwerk Schmelitz, ca. auf halber Strecke zwischen Tirschenreuth und Liebenstein, der bis zuletzt größte Bahnkunde, der Porzellanrohstoffe in alle Welt verschickte. Der nächste Kunde war übrigens die Porzellanfabrik in Windischeschenbach, der entfernteste eine Porzellanfabrik im schwedischen Rohrstrand. Ich habe dort selbst gelegentlich während der Ferien gearbeitet und manchmal auch Waggons beladen, was aber meistens eine ziemlich staubige Angelegenheit war. Einmal brachte die Lok zwei neue Waggons zum Beladen und einer der Rangierarbeiter meinte zum Werksvorarbeiter: Schau dir mal an, ob die Waggons sauber genug sind, sonst bringen wir euch zwei andere. Der Vorarbeiter guckte dann rein und meinte: Naja, eure Waggons werden ja auch immer besser, ich seh' schon. Lasst die mal da, nächstes Mal bringt ihr mir aber wieder was Gescheites, ja?

In Liebenstein wurde zuletzt nur noch das Lagerhaus per Bahn bedient. Zwei Sägewerke in der Umgebung hatten gelegentlich noch Waggons mit Schnittholz versandt, das brach aber Anfang der 1990er Jahre ganz weg. Diese beiden Sägewerke beziehen übrigens noch heute permanent große Mengen Stammholz aus Osteuropa per Bahn, dieses wird aber vor der Grenze, in Plana (Plan) und Marienbad (Mariánské Lázně) auf LKW umgeladen, und dann über den Grenzübergang Mähring eingeführt, was Anlass gibt, über den Sinn oder Unsinn einer Verkehrspolitik nachzudenken, die einen vorhandenen Verkehrsträger vernachlässigt um mit Steuergeldern einen anderen auszubauen. Der Bau der Mähringer Umgehung war vor allem auch deshalb nötig, weil sich die Holzfuhwerke permanent in gefährlicher Weise durch die viel zu enge Mähringer Hauptstraße quälen mussten und die Möglichkeit eines größeren Unfalls wohl nur eine Frage der Zeit gewesen wäre.

Die weitere Strecke bis Bärnau war 1990 schon abgebaut. Endpunkt der Strecke war Bärnau. Das dortige Bahnhofsgebäude ist heute in privater Hand und sehr schön erhalten. Bärnau sollte übrigens ursprünglich nicht Endpunkt der Strecke sein, vielmehr war vor dem 1. Weltkrieg geplant, von Bärnau aus bis ins böhmische Tachau (heute Tachov) weiterzuführen. Im letzten Streckenplan der österreichisch- ungarischen Eisenbahnverwaltung ist die Verbindung Bärnau-Tachau auch bereits als "in Planung" eingezeichnet. Durch den 1. Weltkrieg wurde dann nichts daraus. Im Gegensatz zu seinem bayerischen Gegenstück Bärnau ist aber der Tachover Bahnhof bis heute in Betrieb und wird im Personen- und Güterverkehr ziemlich rege genutzt. Über Schirnding ist der Bahnhof sehr gut zu erreichen, Richtung Pilsen in Plan umsteigen, dort zweigt die Nebenlinie nach Tachov ab. Die Nebenstrecke von Plana nach Tachov ist im 60er Jahre-Flair, im Einsatz sind die tschechischen Gegenstücke zu den roten DB-Schienenbussen, denen, wohl um Leerfahrten einzusparen, häufig Rangierloks vorgespannt werden, es gibt zahlreiche unbeschränkte Bahnübergänge, an denen fast nie ein Auto zu sehen ist. Auf der gesamten Strecke von Schirnding bis Tachov gilt übrigens das deutsche Wochenendticket und die Altstadt von Tachov (vom Bahnhof ca. 10 Gehminuten) ist wirklich sehr schön und hat zahlreiche Straßencafés.



Gleisanschluss der Firma Schmelitz an der Strecke Tirschenreuth-Liebenstein mit Blick Richtung Liebenstein.





Bahnhof Liebenstein: Über die hintere (Richtung Bärnau liegende) Weiche hat die Lok soeben mit Dünger beladene Waggons ins Liebensteiner Ladegleis geschoben und setzt nun über die vordere Weiche erneut ins Ladegleis um, um bereits entladene Waggons abziehen und die Rückfahrt anzutreten. Ein Lagerhausmitarbeiter (vorne rechts) hat seine Brotzeit zum Bahnhof verlegt um den seltenen Anblick zu genießen.



Holzverladung in Liebenstein: Unmittelbar vor der Einfahrt in den Liebensteiner Bahnhof. Es dürfte sich um einen der letzten in Liebenstein abgefertigten Holzwaggonen handeln.





Die Wiesauer Rangierlok hat auf der Schmelitz beladene Waggons abgeholt und passiert gerade den Bahnübergang in der Falkenbergerstraße in Tirschenreuth, unmittelbar vor dem Bahnhof.



Güterzug nach Tirschenreuth, auf Höhe des Anschlusses der Walzenfabrik Hamm.



Zur letzten Fahrt nach Tirschenreuth haben sich zahlreiche Leute eingefunden. Die Eisenbahnära in der Kreisstadt Tirschenreuth geht zu Ende.





Die Schatten sind bereits lang, als sich im November 1988 die Wiesauer Rangierlok in Anfahrt auf den Bahnhof Liebenstein/Opf. befindet. In den Wagen sind Düngemittel aus Osteuropa für das Lagerhaus Liebenstein. Einige Jahre später, nach Wegfall des Eisernen Vorhangs, werden diese Transportleistungen von Billigfuhrunternehmen abgewickelt werden, der Bahnhof Liebenstein wird nach Verlust seines letzten Kunden 1994 stillgelegt.

---

[Zurück zur Streckenauswahl](#) oder [Homepage](#).