

Die Nebenstrecke

Neustadt (an der Waldnaab) - Eslarn mit Stichstrecke Floß - Flossenbürg

Diese Nebenbahn dürfte wohl mit zu den bekanntesten in der nördlichen Oberpfalz gezählt haben. Der Grund dafür war, daß hier die Deutsche Bundesbahn die letzten Dampflokomotiven der Baureihe 64 "Bubikopf" vom Bw Weiden aus einsetzte. Noch bis 1974 dampfte es auf dieser Strecke. Zu dieser Zeit säumten zahlreiche Fotografen und Super8-Filmer den Schienenstrang, um die Dampflokomotiv mit der herrlichen Kulisse des Oberpfälzer Waldes festzuhalten.

Bau und Eröffnung

Die ehemalige Localbahn wurde am 16. Oktober 1886 in einem ersten Abschnitt Neustadt/WN - Vohenstrauß eröffnet. Zuvor waren lange Planungen und Diskussionen vorangegangen. Schon Jahrzehnte früher, beim Bau einer Haupt-Verbindung nach Böhmen, war Vohenstrauß im Gespräch gewesen, jedoch wurde diese Verbindung 1861 dann von Schwandorf über Cham und Furt im Wald ins Böhmisches Taubtal geführt, die zweite 1864 über Wiesau und Waldsassen nach Eger. Mit zahlreichen Bittschriften forderten die verschiedenen Gemeinden und Persönlichkeiten, allen voran Gustav von Schlör, immer wieder eine Eisenbahn in den Oberpfälzer Wald hinein. Sogar mit einer Schmalspurbahn wollte man sich zufrieden geben, wenn man nur endlich an das Bahnnetz angeschlossen werden würde. Schließlich wurde die spätere Linie, wahrscheinlich aus wirtschaftlichen und betriebstechnischen Gründen dann doch in Regelspur ausgeführt.



Ein historisches Foto: Der Eröffnungszug ist soeben in Vohenstrauß angekommen.

Bei der Planung der Localbahn gab es zwei Varianten: Als Ausgangspunkt war Weiden in der Oberpfalz vorgesehen, Vohenstrauß lag etwa 18 km Fußweg süd-östlich davon, war aber durch den hohen Bergrücken "Fischerberg" gleistechisch nicht direkt erreichbar. Die eine Variante sah vor, gemeinsam mit der Hauptlinie Regensburg - Hof nach Süden bis Rothenstadt zu gehen, um dann im Tal der Luhe gen Osten über Leuchtenberg nach Vohenstrauß zu gelangen, die andere sah vor, ebenfalls auf der Hauptbahn Regensburg - Hof von Weiden aus nach Norden bis nach Neustadt zu kommen um hier abzuzweigen, und im Tal der "Floß" die

gleichnamige Ortschaft zu erreichen, bevor von hier aus die Linie in Vohenstrauß endete. Beide Strecken hatten den Nachteil, daß ein erheblicher Höhenunterschied überwunden werden mußte. Den Zuschlag erhielt die Variante über Floß, da hier mehr Ortschaften an die Bahn angeschossen werden konnten und sich dadurch ein höheres Frachtaufkommen errechnete.

Interessant dabei ist, daß im Abschnitt zwischen Weiden und Neustadt, auf dem die Züge der Lokalbahn das Gleis der Hauptstrecke mit benutzten, in den Planungen ein drittes Gleis vorgesehen war, welches aber nie zur Ausführung kam. Besonders im Weidener Ortsteil Hammerweg kann man die plane Trasse mit einer breiteren Brückenunterführung am Forst gut erahnen.

Der Abschnitt Neustadt/WN - Vohenstrauß betrug 25 km. Am 16. August 1900 wurde die Linie um 16,95 km nach Waidhaus und am 1. Oktober 1908 um weitere 7,64 km bis nach Eslarn verlängert. So war die Strecke mit insgesamt 49,8 Kilometern eine recht lange Nebenbahn. Von Floß aus zweigte außerdem eine 6,2 km lange Stichstrecke nach Flossenbürg ab, welche am 1. Mai 1913 eröffnet wurde.

In einer alten Schrift aus einem Museum ist folgende zeitgenössische Streckenbeschreibung überliefert:

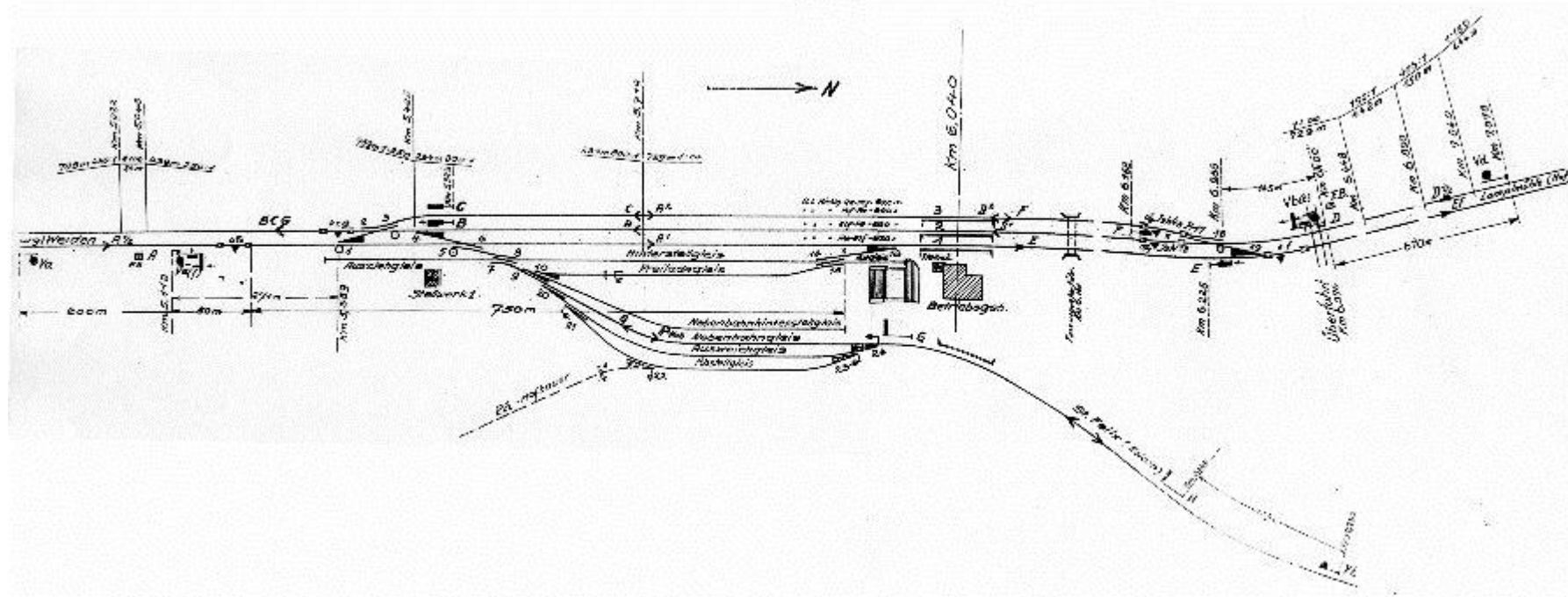
Die KBS 858 (Anmerkung: KBS=Kursbuchstrecke, Strecken-Nummer für den Buchfahrplan) zweigte im Bahnhof Neustadt, der in Altstadt liegt, von der Hauptstrecke ab und so bildete Neustadt (Waldnaab) einen Keilbahnhof. Sofort hinter dem Bahnhof wurde auf einer stattlichen Brücke die Waldnaab überquert und in einer Linkskurve begann die Steigung zur Haltestelle St. Felix (km 0,8 mit Fabrikanschluß und beschränkten Bahnübergang) die günstig im Ortskern von Neustadt lag. Die Strecke passierte nun zwei Anschlußstellen (km 1,7 Glaswaren und km 2,0 Kraus). Nach Verlassen von Neustadt und Überquerung der Floß wurde die KBS 858 reizvoller. Zuerst verlief die Trasse stetig ansteigend im Floßtal durch ein Waldstück, überquerte auf einer schönen Brücke die Girnitz, passierte oberhalb der Straße eine bizarre Felswand und erreichte bei km 4,6 in einer weiten Rechtskurve nach Ortsdurchquerung Störnsteins die gleichnamige Haltestelle. Weiter ging es in starker Steigung durch ein ausgedehntes Waldgebiet zuerst parallel zur Straße. Bei dem Weiler Schönberg trat die Bahn aus dem Wald und führte in noch stärkeren Anstieg in einer S-Kurve an Meierhof vorbei zum Haltepunkt Gailertsreuth (km 7,7), der idyllisch weitab vom Ort lag. Früher gab es hier sogar noch einen Wasserkran für die in der Steigung stark beanspruchten Maschinen. Bald nach dem Haltepunkt wurde ein kurzes Waldstück passiert, danach wechselten Wiesen und Felder ab, bis nach einem beschränkten Bahnübergang in km 9,9 der Bahnhof Floß erreicht war. Floß verfügte über Formeinfahrtsignale (drei an der Zahl, jeweils dreibegriffig); hier begann früher die Strecke nach Flossenbürg.

Nach dem Verlassen des Ortsgebietes von Floß verlief die Bahntrasse auf einer Hochfläche praktisch bis Vohenstrauß im ständigen Wechsel zwischen Steigungen und Gefällen und in unzähligen Kurven. Durch Wiesen und Felder ging es vorbei am ehemaligen Haltepunkt Hauptersreuth (km 12,7), vorbei an Höfen, am Kühnbachhof und der ex-Betriebsstelle Grafenreuth (km 14,2), zur Anschlußstelle Waldthurn (km 16,1) welche samt Lagerhaus und Sägewerk in der Ortschaft Ottenrieth liegt. Der Gleisanschluß der Firma Kraus (Sägewerk) brachte ein gewisses Frachtaufkommen; der Ort lag weit vom Bahnhof entfernt. Recht reizvoll verlief der Bahnkörper nun weiter durch das Hügelland, einzelne Baumgruppen sorgten immer wieder für Abwechslung. Nach Lindner-Mühle bei km 19,0, lag die Anschlußstelle Albersrieth, am Rande der Ortschaft. Recht abwechslungsreich war auch der folgende Abschnitt bis zur ehemaligen Betriebsstelle Waldau (km 22,3) mit gleichnamiger Ortschaft (teilweise auf einem mittelhohen Damm und am Waldrand). Der Haltepunkt lag in einer Kurve und in starker Steigung und war früher der Horror aller Dampflokomotivpersonale, wenn man mit schweren Zügen bei schmierigen Schienen anfahren mußte. Durch weitgehend freies Gelände zog sich das Gleis nun bis zum Bahnhof Vohenstrauß (km 25,2) am Rande der ehemaligen Kreisstadt. Empfangsgebäude und zweistöckiger Lokschuppen sind hier noch vorhanden. Hier war früher ein Fabrikanschluß mit eigener Werkklok Vohenstrauß besaß früher auch zwei Einfahrtsignale.

Nach dem beschränkten Bahnübergang begann nun das reizvollste und betrieblich schwierigste Stück der Strecke, der knapp vier Kilometer lange Aufstieg zum Fahrenberg. In erheblicher Steigung (mehr als 20 Promille) lief der Bahnkörper zuerst ca. 1,5 km durch weitgehend freies Gelände ehe er nach einer weiten Rechtskurve und nach Papiermühle und Fiedlhof in den Wald eintauchte, der bald lichter bald auch recht dicht war. Bei km 28,9 lag früher einsam mitten im Bergwald der Haltepunkt Fahrenberg, der gleichzeitig Brechpunkt der Steigung war ab hier ging es weiter im Wald wieder abwärts zur Stadt Pleystein, Anschlußstelle in km 33,0. Die Gegend war hier mit dem Auto kaum zu erreichen, man hätte schon einen Geländewagen gebraucht. Landschaftlich wunderschön war hier der gesamte Abschnitt der Strecke. Züge aus Richtung Eslarn konnte man gut direkt vom Bahnsteig aus fotografieren, da die Strecke unter einer alten Steinbrücke hindurch den Bahnhof erreichte, die inzwischen abgebrochen und der Einschnitt aufgefüllt wurde. Hübsch war auch das Streckenstück bis zum nächsten Ort Lohma: Bei km 35,0 befand sich in einem Gehölz eine wunderschöne mittelhohe Steinbrücke über den Zottbach. Die Anschlußstelle Lohma (km 36,6) besitzt noch ihr altes Empfangsgebäude; es gab hier sogar planmäßige Zugkreuzungen. Wieder ging es in den Wald. Die Trasse verließ diesen bei Finster-Mühle, folgte der Pfreimd, passierte den ehemaligen Haltepunkt Burkhardtsrieth in km 39,0 und erreichte nach zahlreichen Weihern bei Hörl-Mühle die Anschlußstelle Wolf in km 41,6 sowie den Bahnhof Waidhaus in km 42,2.

Nach einer engen Rechtskurve verließ die Bahn den Marktflecken und überquerte bei einer Lichtung auf einer mehrteiligen Brücke die Pfreimd, passierte den früheren Haltepunkt Pfreindsch (km 44,8) und mehrere Fischteiche und tauchte bei km 46,2 wieder aus dem Wald auf. Frei ging es anschließend in starkem Gefälle vorbei an der Anschlußstelle Dippl in km 49,2 und dann über eine wunderschöne Brücke dem Endbahnhof Eslarn in km 49,8 entgegen. Der alte zweistöckige Lokschuppen, der Schienenbussen und den Dampflokomotiven gedient hatte, ist noch existent. Auch das Empfangsgebäude steht noch."

Der Abzweige-Bahnhof Neustadt an der Waldnaab



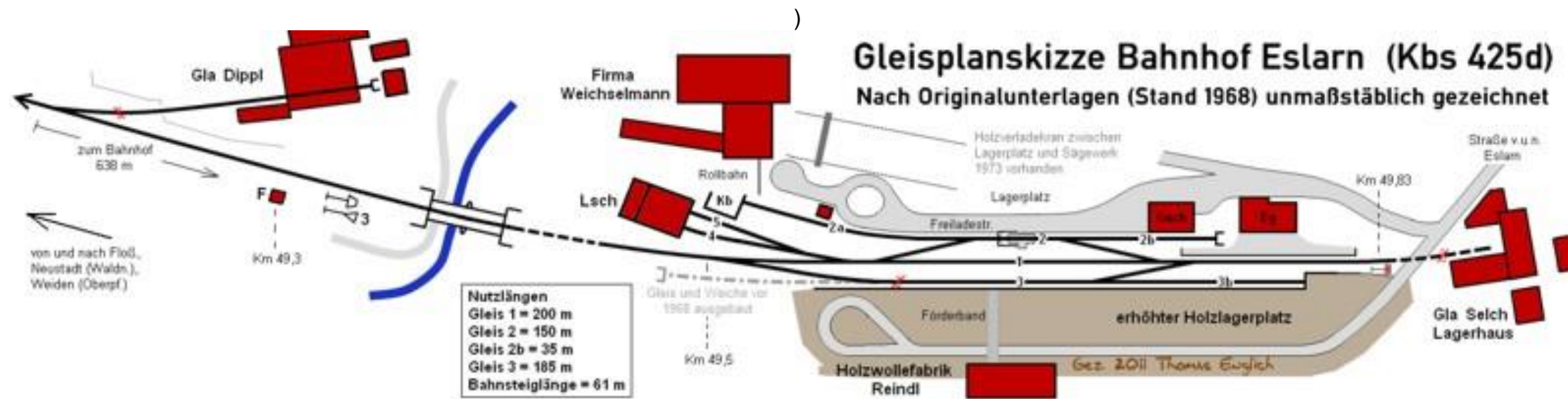
Bei der Betrachtung des Gleisplans aus den 1920er Jahren fallen zum Ersten die kurzen Vorsignalabstände auf der Hauptbahn auf, den Symbolen nach dürfte es sich ausserdem um bayerische Signale handeln. Zum Zweiten sehr interessant sind die Überleitungen auf das Ausweichgleis der Hauptbahn (Gleis 3) und die Einfädelung der Eslarer Strecke an den Hauptbahngleisen über einfache Kreuzungsweichen.

Abgesehen davon, dass die einfachen Kreuzungsweichen durch normale Weichenverbindungen ersetzt wurden und die Gleisverbindung an der Güterhalle (Weichen 14, 15 und 16) entfernt wurden, hat der Gleisverlauf bis etwa zum Ende der Eslarer Strecke in den 1990er Jahren so bestanden. Nicht im Gleisplan enthalten sind der Anschluß an die Glasfabrik Beyer & Co (vom Gleis 3 Richtung Weiden abzweigend, etwa in der Mitte zwischen Bahnsteig und Signal C) und er Anschluß an die Glasfabrik Nachtmann an der Eslarer Streck kurz vor dem Hp St. Felix (in Richtung Floß abzweigend).

Gleisplan des Bahnhof Vohenstrauß um 1970, gezeichnet von Robert Meißner nach Original-Unterlagen.



Gleisplan des Bahnhof Eslarn, gezeichnet von Thomas Englich, www.lokalbahn-reminiszenzen.de, der diesen dankenswerterweise für die Verwendung hier zur Verfügung gestellt hat.



Die Züge führten in der Anfangszeit sowohl Personen- als auch Güterwagen mit sich, was auf jeder Station mit Abfertigung einige zeitraubende Rangierfahrten notwendig machte. Es wurden Maschinen der Bayerischen Ostbahn vom Typ D VI und D VII eingesetzt. Nach dem Lokomotiv-Verzeichnis der Bayerischen Staatsbahn gab es neben einer Lok "Vohenstrauß", welche für diese Strecke allerdings wegen der Steigungen zu schwach war, auch zwei D VII mit den Namen von Orten an dieser Strecke:

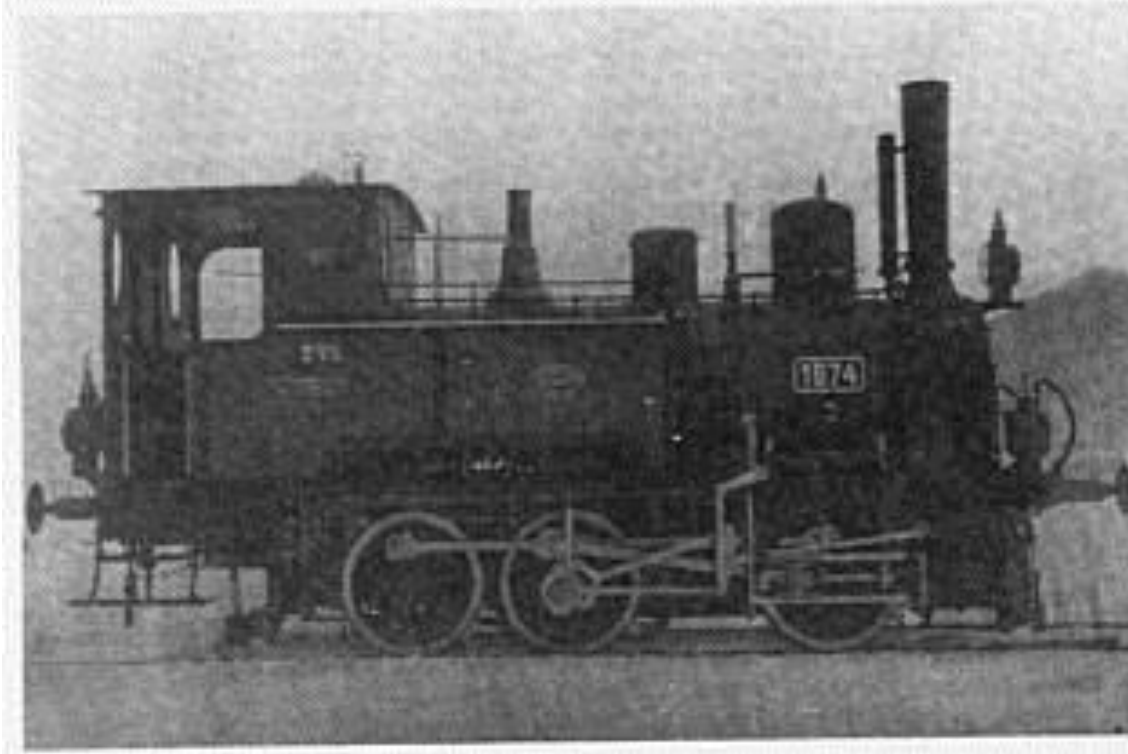
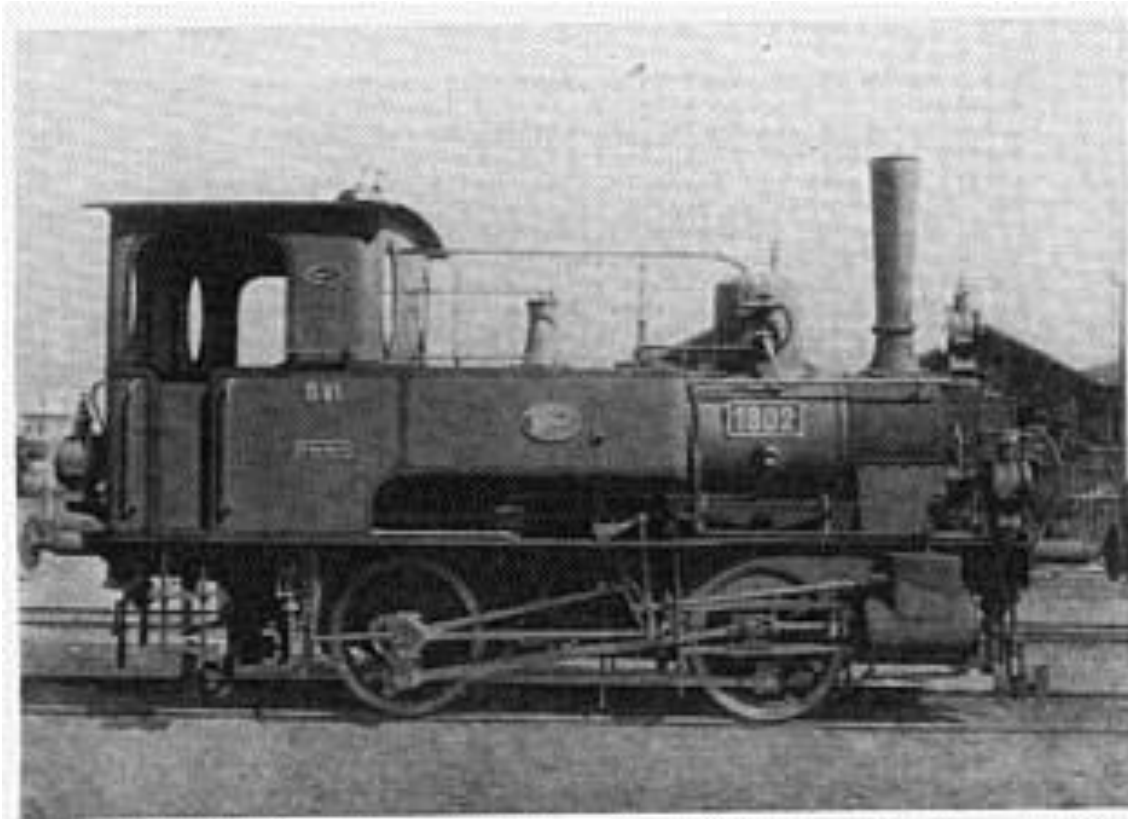
"Floß"	Fabriknr. 1425	spätere 98 7637
"Sternstein"	Fabriknr. 1426	spätere 98 7638

beide gebaut bei der Firma Maffei im Jahre 1886. Ob die beiden auf dieser Bahn eingesetzt waren, konnte noch nicht herausgefunden werden. Da sie eine Reichsbahn-Nr. erhielten, waren sie jedenfalls 1925 noch in Betrieb. Eine Lok der Baureihe D VII bewältigte in Richtung Vohenstrauß 7 Wagen, in der Gegenrichtung 9. Ab 1908 kam die stärkere Baureihe DXI hinzu, durch die der Ausdruck "Eslarner Bockl" entstand. Diese Baureihe wurde ab 1925 ins Nummernschema der Deutschen Reichsbahn als 98⁴⁻⁵ übernommen und war bis nach dem 2. Weltkrieg hier eingesetzt.

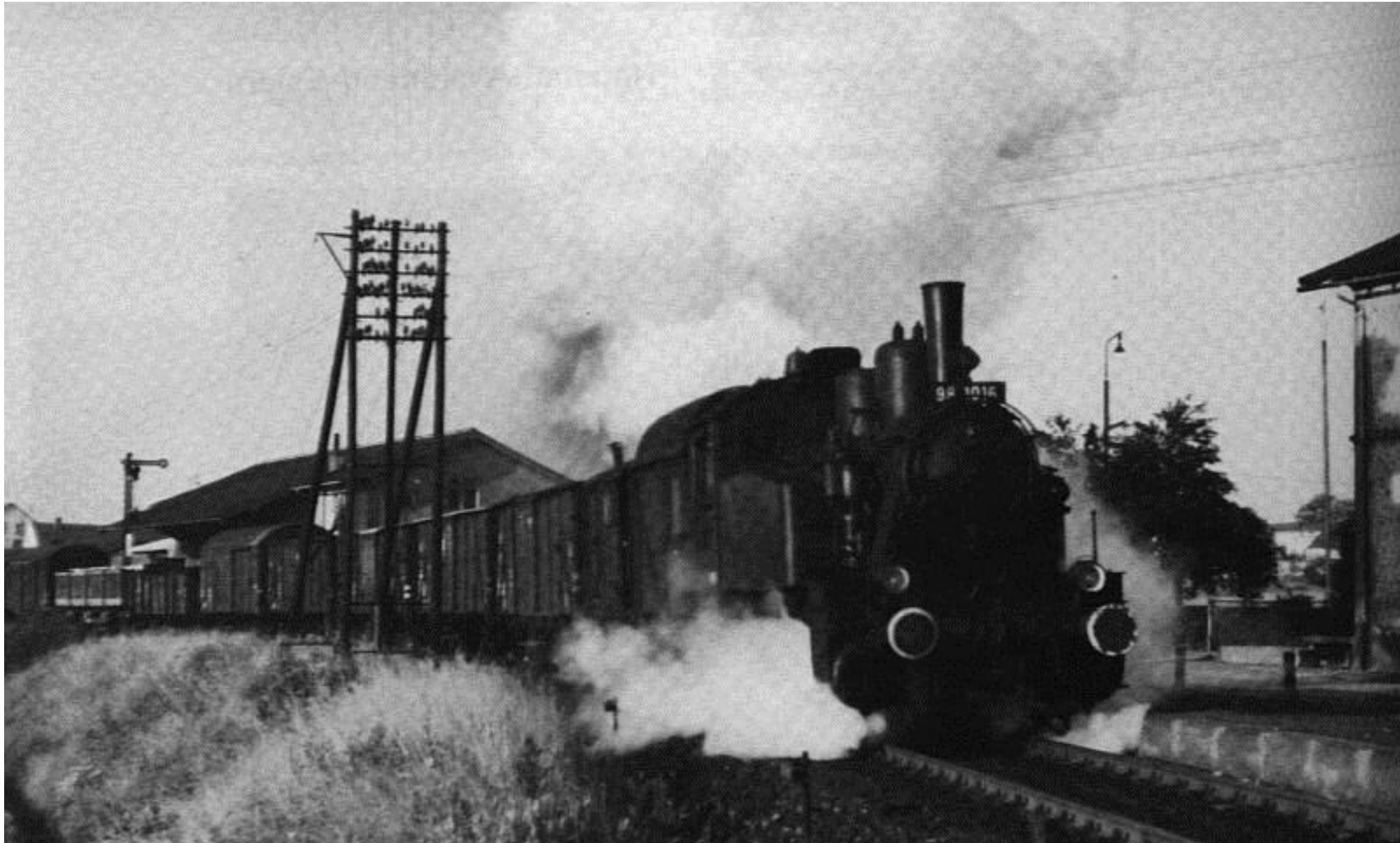
Später wurde der Einsatz von Bayerischen Maschinen mit den Baureihen Pt 2/3 (Baureihe 70), GtL 4/4 (Baureihe 98⁸) und die von 1934 bis 1940 vom RAW Weiden umgebauten GtL 4/5 (Baureihe 98¹⁰) vielschichtiger. Bei dieser Umbauvariante wurde der 98⁸ eine Laufachse hinzugefügt, so daß die Maschinen ruhiger liefen und die Höchstgeschwindigkeit auf 55 km/h heraufgesetzt werden konnte. Eine weitere Besonderheit waren die Mallet-Maschinen der Bauart BB II (spätere Reichsbahn 98⁷) die zwei Triebwerke im Rahmen gelagert hatten, eines davon beweglich, um eine besser Kurvengängigkeit zu erzielen. Diese Maschinen waren jedoch unruhig im Lauf und neigten gerne zum Entgleisen, so daß sie bis in die 1930 bis 1940er Jahre hinein aus dem Verkehr genommen wurden und größtenteils als Werklokomotiven verkauft wurden. Als oberpfälzer Beispiel sei die Zuckersusi (Baujahr 1903) genannt, die am 25.02.1943 zur Zuckerfabrik Regensburg gelangte und dort bis 1972 als Lok Nr. 4 Dienst tat. Sie ist heute betriebsfähig aufgearbeitet bei der Deutschen Museumseisenbahn in Darmstadt Kranichstein beheimatet und trägt mit 98 727 wieder ihre messingfarbene Reichsbahnbeschriftung.



Die letzte bayerische BB II verdiente als "Zuckersusi" bis 1972 ihr Gnadenbrot bei der Regensburger Zuckerfabrik
Oktober 1971, Foto Hasbeck



Dieses Bild zeigt oben eine D VI und darunter ein D VII



Eine GtL 4/5, die 98 1016 ist mit einem langen Güterzug von der Hauptbahn Regensburg-Hof abgebogen und am Nebenstrecken-Bahnsteig vor dem Stationsgebäude Neustadt zum Halten gekommen. Nach der Übernahme des Zugführerschlüssels für die Nebenbahn zieht der Zug wieder Richtung Naabbrücke an.

Große betriebliche Probleme bereitete neben den Steigungen der Schnee. Die Strecke war stark Schneewehen gefährdet, da besonders im Winter Ostwind herrschte, welcher im Volksmund "Der Böhmisches" genannt wird. Oft mußte die Strecke mehrmals täglich freigeschaufelt werden. Eigene Schneeschutzwälle wurden aufgeschüttet und bepflanzt.



Ein Foto aus dem ehemaligen Reichsbahnkalender macht das Schneeproblem der Strecke deutlich: Schneeschleuder im Einsatz bei Vohenstrauß im Winter 1936/37 Erwähnenswert ist, daß bei Einführung der Klima-Schneepflüge von Braunschweig aus, die ersten Testfahrten u. a. auch nach Eslarn stattfanden (Bericht im Neuen Tag vom 16.1.1965).

Im Jahre 1939 wurde auf der Strecke Floß-Flossenbürg der Personenzugverkehr aufgenommen. Großes Verkehrsaufkommen herrschte auf dieser Stichbahn eigentlich nie. Das Haupttransportgut war der in Flossenbürg abgebaute Granit, der insbesondere 1936 für die Nürnberger Parteitagsbauten des NS-Regims in großen Mengen befördert wurde. Der Transport von Häftlingen ins ehemalige KZ Flossenbürg zählt zu den traurigen Kapiteln dieser Strecke. Hier ein Link zur [Gedenkstätte Flossenbürg](#).

Am 16. April 1945, ein Montag Vormittag, fuhr ein langer Eisenbahnzug voll mit KZ-Häftlingen von Flossenbürg kommend langsam in den Flosser Bahnhof ein. Dort blieb er stehen, damit die zwei Dampfloks Wasser fassen konnten. Plötzlich griffen zwei feindliche Tiefflieger an und eröffneten das Feuer auf die beiden Loks, so daß der Dampf entwich. Sie beschossen auch die Waggonen, bis ein Häftling mit einer gestreiften Jacke ein Zeichen geben konnte. Darauf wendeten die Flieger ab. Die Häftlinge flohen, doch die Wachmannschaften schossen auf sie. 35 Tote wurden gezählt, darunter auch 4 - 6 Wachleute. Außerdem gab es zahlreiche Verwundete. Am Nachmittag schließlich wurde der Zug nach Dachau geschleppt. Am 22. April 1945 wurde Floß von den Amerikanern eingenommen. (Schulchronik Floß, Ausführung zusammengestellt von Franz Ertl)



Eines der wenigen bekannten Fotos der Strecke Floß-Flossenbürg. Die 64 mit einem Personenwagen (wahrscheinlich böhmischer Herkunft) und dem Packwagen kommt von Flossenbürg und passiert eben die Ortschaft Altenhammer.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde der Bubikopf, die Baureihe 64, verstärkt in Weiden eingesetzt. Es gab auch öfters Doppeltraktionen bunt gemischt aller Baureihen (64, 70 und 98), da zum einen die Güterzüge von und nach Eslarn häufig Grenzlast hatten, für die Verstärkung der Züge im Winter und auch für die in Floß abzweigende Flossenbürger Linie Maschinen mit überführt wurden. Auch über einen kurzzeitigen Einsatz eines Glaskastens nach dem Krieg wurde berichtet, Beweise hierfür wurden bislang noch nicht gefunden. In den 50er Jahren erschienen die Schienenbusse der Baureihen VT 95 und später VT 98 als "Retter der Nebenbahnen". Am 17. Mai 1953 wurde an Sonntagen der Personenverkehr von Floß nach Flossenbürg eingestellt, jedoch an Sonntagen mit günstigen Schneeverhältnissen verkehrten immer wieder noch Wintersport-Sonderzüge. Der restliche Personenverkehr auf der Flossenbürger Linie wurde am 31. Mai 1959 endgültig eingestellt. Für den verbliebenen Güterverkehr von Floß nach Flossenbürg wurde in Floß eigens eine KöF 2 stationiert.

Nachdem man in den 60er Jahren die große Ausmusterungswelle über die bayerischen Länderbahnloks hereinbrach, wurde die Strecke das Haupteinsatzgebiet für die Weidner 64er. Als 1970 der halbe Weidener 64er-Bestand im Ausbesserungswerk war, fuhren die verbliebenen 64er fast ausschließlich nach Eslarn, da die Ersatz-50er für die altersschwache Brücke über die Waldnaab in Neustadt zu schwer waren. Obwohl die BR 86 die technisch bessere Maschine für eine solch schwierige Nebenbahn gewesen wäre, bewährten sich die hochbeinigen 64er prächtig. Besonders im Winterfahrplan war man froh, auf die Dampflokomotiven zurückgreifen zu können.



64 097 wartet im Bf Vohenstrauß auf die Ausfahrt in Richtung Floß (Weiden).



64 415 wartet in Eslarn auf die Abfahrt Richtung Weiden.

Dem Weidner Personal wurde zum Ende der Dampflokezeit langsam bewußt, welche Rolle sie mit ihren Maschinen verkörperten und genossen zunehmen das Fotografiert- und Gefilmt-werden, auch auf ihren Einsätzen auf der Hauptstrecke Regensburg-Hof mit den berühmten Hofer 01ern.

Die Zuteilung der BR 211 (ex V 100) ins Weidener Betriebswerk brachte Probleme mit sich. Die schwierige Streckenlage nach Eslarn, verbunden mit Güterzügen an der Grenzlast, oft auch darüber, sorgte für zahlreiche Ausfälle der Dieselloks, so daß man froh war, auf die 64 zurückgreifen zu können. Anfang der 70er Jahre, als den 64ern nur mehr die Beförderung der beiden Güterzug-Paare nach Eslarn oblag, wurden bei hoher Schneelage hin und wieder auch Personenzüge mit Dampf bespannt.

Eine Besonderheit war in Eslarn das Umsetzen der Lok, zumindest zu den Zeiten, als die 64er dominierten. Anstatt daß die Lok um den Zug herum über das überholgleis umsetzte (dabei mußten 4 Weichen per Hand gestellt werden), wurde eine abgeänderte Art des sogenannten "Russen" oder "Russisch Rangieren" praktiziert. Dieses war eigentlich streng verboten, aber auf der Nebenbahn wurde eben nicht alles so genau genommen, auch nicht vor Fotografen und laufenden Kameras. Das Russen lief in Eslarn folgendermaßen ab: Nachdem der Zug am Bahnhof angekommen war und die Reisenden die Wagen verlassen hatten, wurde die Lok vom Zug abgekoppelt. Wie wir bereits in der Streckenbeschreibung gelesen haben, ging es in den Eslarner Bahnhof hinein stark bergab, in der Gegenrichtung folgerichtig stark bergauf. Die Lok drückte den Zug nun unter starker Beschleunigung und einem Pfiff wendezugartig aus dem Bahnhof hinaus in die Steigung, bremste aber vor der Weiche zum Lokschuppen und der Bekohlung stark ab, so daß die Lok vor der Weiche zum Halten kam. Die abgekoppelten Wagen liefen durch den Schwung noch ein Stück weit alleine in die Steigung hinein. In der Zwischenzeit legte der Heizer die Weiche zum Lokschuppen um und die Lok fuhr zu diesem. Danach wurde die Weiche wieder zurückgelegt, denn die Wagen rollten nun von alleine durch das Gefälle wieder zurück in den Bahnhof, handgebremst vom Zugführer. Wenn die Lok dann wieder vom Lokschuppen zum Bahnhof zurück fuhr, war sie automatisch am richtigen Zugende, brauchte nur mehr angekoppelt zu werden und nach der Bremsprobe konnte die Rückfahrt nach Weiden beginnen.



Ungewöhnliches Umsetzmanöver im Bahnhof Eslarn: Die Lok der BR 64 stößt die beiden Umbauwagen hinaus in die Steigung vor dem Bahnhof. Im Hintergrund bei den Nadelbäumen liegt der Lokschuppen.

Am 28. Mai 1972 wurde auch der Güterverkehr und somit der Gesamtverkehr auf der Strecke von Floß nach Flossenbürg endgültig stillgelegt und danach die Gleise abgebaut.

Die letzte 64er der DB, die 64 415, wurde so erst am 1. Oktober 1974 z-gestellt und am 5. Dezember 1974 in Weiden ausgemustert. Sie dampft heute im aktiven Museumseinsatz in Holland. Eine andere Berühmtheit war und ist die legendäre 64 295. Sie war für ihren guten technischen Zustand bekannt und kann heute im Deutschen Dampflokmuseum in Neuenmarkt / Wirsberg besichtigt werden, leider nicht mehr betriebsfähig. Auch sonst blieben einige Weidener Maschinen erhalten: 64 006 in Elmstein, 64 019 beim MEC Selb, 64 355 in Rötz, 64 393 in Konz, und wie bereits erwähnt 64 415 betriebsfähig bei [Velouwsche Stoomtram Matschaapi in Holland](#).



Die 64 295 im Deutschen Dampflokmuseum in Neuenmarkt/Wirsberg zu Pfingsten 1997. Sie trägt noch die Anschrift "Bw Weiden" und die bulligen Schneeräumer, die besonders auf der Strecke zwischen Floß und Eslarn notwendig waren.



64 415 sollte die letzte ihrer Art sein. Hier von Eslarn kommend bei der Einfahrt in den Bahnhof Pleystein.



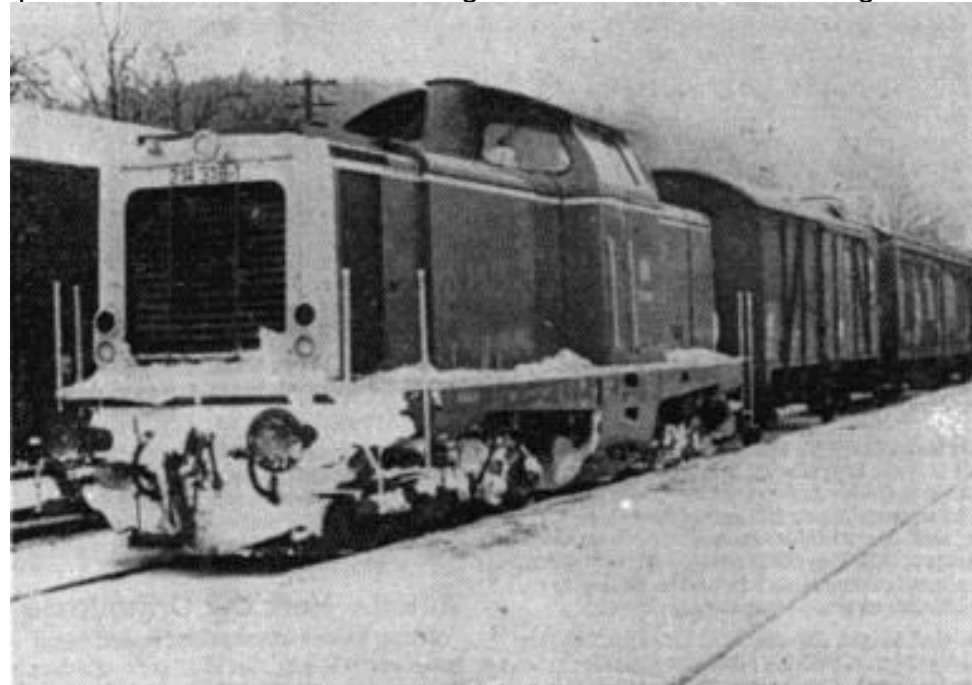
64 295 mit der "Samstagsfuhrer" nach Eslarn auf der alten Naabbrücke zwischen Neustadt und St. Felix.

Bis zur Einstellung des Reisezugverkehrs zwischen Floß und Eslarn am 1. Juni 1975 wurden Dieselloks der Baureihe 211 (ex V 100) eingesetzt. Danach verkehrten diese Maschinen in der Regel mit drei Personenwagen des Typs BDyg bis Floß, auch der VT 98 kam als 798 ein-, zwei- und dreiteilig zum Einsatz. Den verbliebenen

Güterverkehr auf dem auf vereinfachten Nebenbahnbetrieb rückgebauten Abschnitt zwischen Floß und Eslarn bestritt eine BR 211 bespannte Übergabe, im Winter manchmal in Doppeltraktion. Standen keine BR 211 zur Verfügung sah man auch mal eine BR 260 (ex V 60). Am Samstag verkehrte eine Übergabe von Weiden bis

Vohenstrauß, am Sonntag herrschte Betriebsruhe.

Im Fahrplan 1984/85 wurde die auffällige Naabbrücke in Neustadt generalüberholt.



Eine V100, die 211 318-1 wartet im winterlichen Bahnhof Floß auf die Ausfahrt in Richtung Vohenstrauß.



Die VT 98er Garnitur aus Floß wechselt im Bahnhof Neustadt/Waldnaab eben von der Nebenbahn auf die Hauptbahn Hof-Regensburg über. Das Bild zeigt auch gut die Keil-Lage des Bahnhofes. Aufnahme Mitte der 80er Jahre, Foto Robert Meißner.



Bis zum Ablauf des Winterfahrplans 1982/83 verkehrten die meisten Personenzüge nach Floß mit BR 211 und drei 4achsigen Umbauwagen. Am 25. August 1981 setzt 211 316 im Bahnhof Floß über Weiche 9 und 12 gerade um. Die Blickrichtung ist nach Osten Richtung Vohenstrauß. Das Gleis links neben der Lok ist das Reststück der 9 Jahre vorher rückgebauten Stichbahn nach Flossenbürg. Im Hintergrund ist auch das alte hölzerne Raiffeisenlagerhaus zu erkennen, das heute einen Ehrenplatz im Oberpfälzer Freilandmuseum Neusath-Perschen bei Nabburg hat.

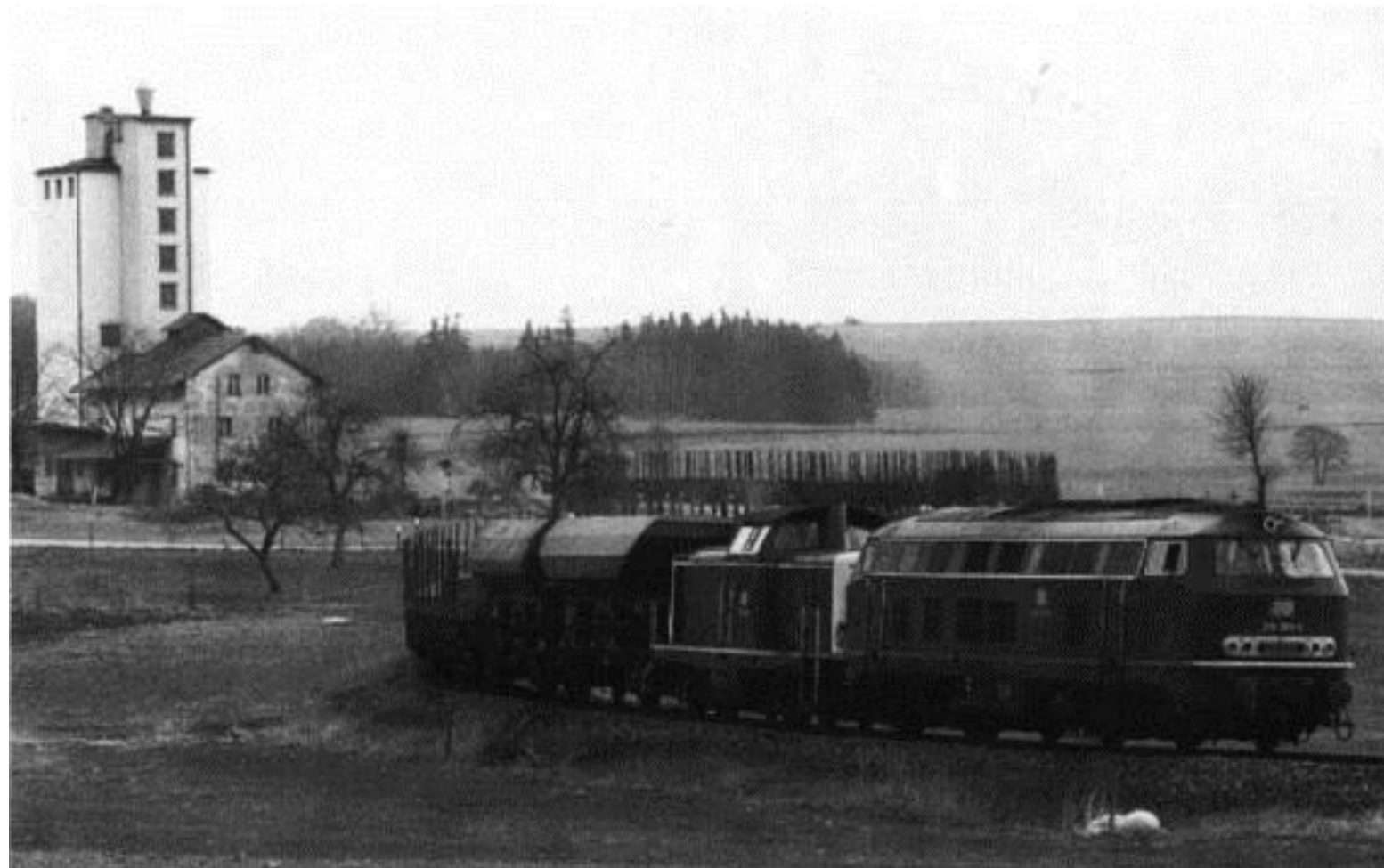
Das Foto hat uns freundlicherweise Gerald Hoch zur Verfügung gestellt.



Claus-Jürgen Prenzel schickte uns diese interessante Aufnahme von einem VT 98 im Haltepunkt St. Felix, gelegen im Stadtgebiet von Neustadt. Herzlichen Dank!

Am linken Bildrand ist das Werksgleis zur Fa. Nachtmann, das heute noch bedient wird, zu erkennen. Am Bahnsteig steht ein Blinklicht-überwachungssignal (Blilo) und davor das Form-Vorsignal mit erhöhtem Mast für das Einfahr-Hauptsignal in den Neustädter Bahnhof. Die Scheibe am Vorsignal ist starr, nur der Zusatzflügel am Mast ist beweglich, im Bild ist er schräg (Stellung Vr 2). Das Einfahr-Hauptsignal ist nämlich ein gekoppeltes, doppelflügliges Signal.

Für den Bau einer Gasleitung von der Tschecho-Slovakei kommend nach Waidhaus wurden im Frühjahr 1986 mit insgesamt 16 Sonderzügen die Röhren (insgesamt 2.500 Stück!) per Bahn bis nach Vohenstrauß transportiert. Durch die neue Naabbrücke in Neustadt konnte die BR 211 durch eine Diesellokomotive der BR 218 verstärkt werden. Der Einsatz der 218er war auf diesen Nebenbahnen unüblich und lockte ebenfalls viele Fotografen an.



Gemeinsam bringen 211 321 und 218 001 den Leerwagenzug vom Röhrentransport bei Albersrieth nach Weiden, Frühjahr 1986, Foto: Gerald Hoch.



Am Vormittag des 16. April 1986 lichtete Gerald Hoch den mit 218 und 211 bespannten Röhrenzug aus Neustadt kommend am Einfahrsignal Floß ab. Trotz der Doppelbespannung mit zusammen 3600 PS kostete die stetig steigende Strecke mit den engen Kurven den Maschinen einiges ab. Interessant ist bei dieser Aufnahme auch das Blinklicht-überwachungssignal direkt hinter dem Formsignal.

1985 feiert die Deutsche Bundesbahn das Jubiläum "150 Jahre Deutsche Eisenbahn". Dazu wurden einige historische Triebfahrzeuge, allen voran einige Dampflokomotiven, sowie verschiedene Wagons wieder aufgearbeitet. In Sonderzügen verkehrten diese auf Strecken in ganz Westdeutschland mit den Schwerpunkt um Nürnberg. Auch in den folgenden Jahren wurden diese Sonderfahrten fortgesetzt, ja sogar ausgeweitet. Dies brachte auch die eine oder andere

Sonderfahrt auf die Eslarner Strecke brachte, z. B. den Gläsernen Zug, der mangels Oberleitung von einer V 100 gezogen werden mußte.

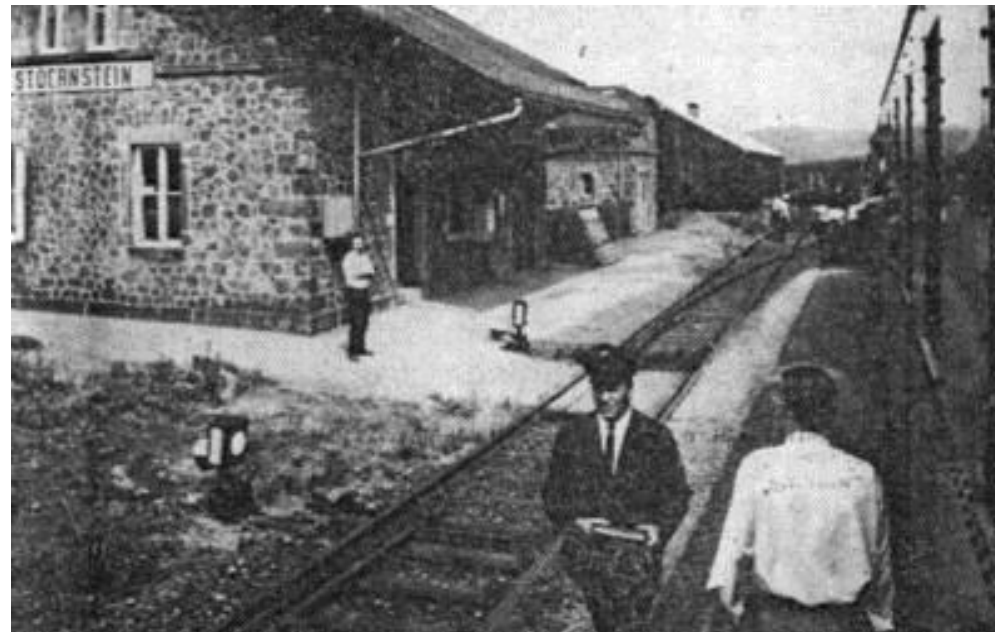
In diesem Zusammenhang sind auch einige Ausflugszüge zu nennen, die mal einen längeren Personenzug mit einer V 100, einen Triebwagen der Reihe 614 oder auch den Schienenbus der Reihe VT 98 nach Eslarn brachten.

Am 7. September 1991 verkehrte die Nürnberger Museums-Dampflok 50 622 mit einem historischen Personenzug von Nürnberg Hbf über Weiden nach Eslarn und zurück. Gerd Jahreis war als Reiseleiter mit dabei und stellt dankenswerterweise die Fahrplanordnung (Fplo) für den Zug 1554 zur Verfügung (Ich habe daraus eine pdf-Datei zusammengestellt, Gesamtgröße ca. 2,5 MB). Beachtenswert sind die im Fahrplan festgehaltenen Scheinanfahrten, zu dem sogar das Zurückdrücken des Zuges minütlich genau festgehalten ist. Abweichend von der Fahrplanordnung verkehrte der Zug aber nur mit 6 Wagen.

[Fahrplanordnung 1554, Dampfloksonderzug Nürnberg Hbf - Eslarn und zurück am 07.09.1991](#)

Am 30. Mai 1992 wurde der Personenverkehr zwischen Weiden und Floß endgültig eingestellt. Der endgültig letzte Personenzug fuhr als Sonderfahrt am 8. Mai 1993 mit der 86 457 nach Eslarn. Kurz darauf wurde der Güterverkehr zwischen Eslarn und Vohenstrauß eingestellt und die Gleise abgebaut.

Zum Schluß wurde die Rest-Strecke bis Vohenstrauß zweimal wöchentlich von einer Köf der Baureihe 335 von Weiden aus bedient, bis 1995 der Gesamtverkehr endgültig eingestellt wurde. Das ehemalige Gleisbett zwischen Vohenstrauß und Eslarn wird heute z. T. in einen Radweg umgebaut.



Bahnhof Störnstein: Mit seinen vier Weichen eine typische bayerische Lokalbahn-Gleisanlage.
Im Herbst 1998 und in den ersten Monaten 1999 wurden die restlichen Gleise zwischen Vohenstrauß und St. Felix abgebaut.



Unter Denkmalschutz gestellt wird das Bahnhofsgebäude in Vohenstrauß. Das bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat die Anlage jetzt in seine Liste schützenswerter Gebäude aufgenommen. Die Denkmalschützer begründen ihre Auswahl damit, dass der Vohenstraußer Bahnhof typisch für die Eisenbahnarchitektur des späten 19. Jahrhunderts und dass das Gebäude noch komplett erhalten sei.

Foto: Eichl

Wie in der Aktuellen Oberpfälzer Rundschau vom 26. April 2001 berichtet wurde, wird der Bahnhof Vohenstrauß, wenn auch mittlerweile ohne Gleise, unter Denkmalschutz gestellt..

Die Deutschen Bahn AG stellt den Betrieb ein

Im März 1999 wurde bekannt, daß die Gleise zwischen Vohenstrauß und St. Felix ohne Entwidmungsverfahren eigentlich widerrechtlich abgebaut wurden. Eine typische Vorgehensweise der Deutschen Bahn AG, bei der offensichtlich nicht verkehrspolitische Fragen im Vordergrund stehen, sondern blindlings (oder wohlüberlegt?) Rückgebaut wird, wo ein privates Eisenbahnunternehmen zum Zuge kommen könnte.

Letztendlich ist festzustellen: was weg ist, ist weg! Der Eslarner Bockl war über 100 Jahre hinweg eine Lebensader dieser Region, hat die Industrie und den Wohlstand in diesen Teil der Oberpfalz gebracht. Er wurde ein Opfer des Individualverkehrs und den damit verbundenen, einseitigen Verkehrsangebot. Diese Seite soll ein kleiner Beitrag dazu sein, an die Anstrengungen unserer Vorfahren für unseren heutigen Wohlstand zu erinnern.

Heute ist die ehemalige Gleistrasse ab dem Neustädter Stadtgebiet der Bockl-Radweg, der ziemlich genau der alten Trasse bis Eslarn folgt. Er ist damit Teilstück eines europäischen Radnetzverbundes. Lediglich im Abschnitt zwischen Pleystein und Waidhaus musste die Trasse in Folge des Autobahn-Neubaus der A 6 zwischen Amberg und Waidhaus einige Korrekturen erfahren. Informationen darüber gibt es im Internet unter www.bocklweg.de.

Zum Sommer 2007 kehrte auf etwa einen Kilometer Bocklgleis wieder Leben ein. Im Zug der Bahnmodernisierung rückten Bautrupps an und erneuerten die brachliegenden Bocklgleise zwischen dem Abzweig von der Hauptbahn am Neustädter Wärterstellwerk hinüber über die Waldnaabbrücke bis zum ehemaligen Bahnübergang am Felixberg, ca. 200 Meter vor dem ehemaligen Hp. St. Felix. Dem zwischen Nürnberg und Weiden verkehrenden Pendolino wurde die Strecke bis

ins Neustädter Stadtgebiet bereit. Gleichzeitig wurde an der Hauptbahn im Gleisvorfeld des Neustädter Bahnhofs von Weiden her eine Haltestelle mit je einem Bahnsteig an den beiden Richtungsgleisen errichtet. Dieser neue Haltepunkt trägt nun den Namen Altstadt (Waldnaab) während der neue Haltepunkt an der Bocklstrecke den Namen Neustadt (Waldnaab) bekommt. Der alte Keilbahnhof Neustadt wurde zum Fahrplanwechsel am 9.12.2007 aufgelöst.



Im Bereich der Nebenbahngleisanlagen wurden die Weichen bis auf das neue Durchfahrungsgleis entfernt. Im Hintergrund zu sehen ist das Wärterstellwerk und das alte, noch im Betrieb befindliche Flügelsignal. Das neue Lichtsignal ist bereits aufgestellt, jedoch noch nicht in Betrieb. Aufnahmen vom 16. Februar 2008. Im Vordergrund befand sich früher die Haltestelle direkt am Neustädter Bahnhofsvorplatz.



Nachdem der Zug mit 30 km/h am Fotografen vorbei geschlichen ist wird polternd die Naabbrücke überquert was einige Erinnerungen an die früheren Güterzüge aufkommen lässt. Gleich am Ende der Brücke liegt hinter einer Linkskurve der neue Haltepunkt Neustadt (Waldnaab) der zugleich der Wendepunkt auf der Relation Nürnberg-Neunkirchen-Weiden-Neustadt ist.



Der neue Haltepunkt Neustadt (Waldnaab). Nach ca. 10 Minuten geht's zurück nach Nürnberg.



Hinter dem Prellbock liegen noch ein paar Meter alte Bockelstrecke incl. Telegrafmasten. Hinter der Kurve endet das Gleis am ehemaligen Haltepunkt St. Felix, an dem der Bockl-Radweg beginnt. Dieses Reststück wurde mittlerweile in den Radweg integriert.

Quellennachweis:

"100 Jahre Lokalbahn Neustadt-Vohenstrauß" von Heiner Aichinger

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

"Eisenbahnreviere Oberpfalz" von Udo Kandler (ISBN 3-344-70909-7)

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

"Eisenbahnen in der Oberpfalz" von Siegfried Bufe (ISBN 3-922138-48-9)

"Eisenbahnknoten Regensburg" von den Regensburger Eisenbahnfreunden RSWE e. V. (ISBN 3-613-71135-4)

Der Neue Tag, Weiden

Oberpfälzer Nachrichten, Weiden

Bahn Extra 5/98: Nebenbahnen in Deutschland

Franz Ertl, Ulrich Bauer
