



Bild 1: 98 886 und 98 812 am 6. Oktober 1968 vor einem Sonderzug auf der Strecke Seligenstadt—Volkach.
Foto: H. Kirchner



Bahern-Journal

Bild 2: Während einer großen Fahrzeugausstellung der DGEG im Hauptbahnhof von Schweinfurt war im Oktober 1967 die 98 886 einer der Hauptanziehungspunkte.
Foto: Obermayer





Bild 3: Im März 1961 war die Lokomotive 98 856 noch im planmäßigen Dienst zwischen Röthenbach und Scheldegg eingesetzt. Die Aufnahme entstand damals im Bahnhof Lindenberg im Allgäu.

Foto: Obermayer



Bild 4: 98 886 am 19. August 1968 mit Nahgüterzug Königs- hofen—Bad Neustadt bei Saal.

Foto: H. Kirchner

Bild 5: 98 886 am 27. Februar 1968 vor dem Nahverkehrszug Bad Neustadt— Königs- hofen beim ehemaligen Halte- punkt Heustreu.

Foto: H. Kirchner





Bild 6: Bei der Veranstaltung der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte im Oktober 1967 war die 98 1125 noch voll in Aktion, einen Monat später erfolgte die Z-Stellung.

Foto: Obermayer



Bild 8: Original „königlich bayerische“ Loklaterne, die auch heute noch an der R 3/3 — fotografiert von Herrn Jentzsch —, angebracht ist.



Bild 7: 98 1125 am 3.9.1966 im Hbf. Schweinfurt. Der Heizer benutzt den Aufenthalt für ein paar besinnliche Minuten.

Foto: H. Kirchner

Bild 9: 98 886 am 27. Februar 1968 mit Nahgüterzug Königshofen—Bad Neustadt auf der Saalebrücke bei Bad Neustadt.

Foto: H. Kirchner



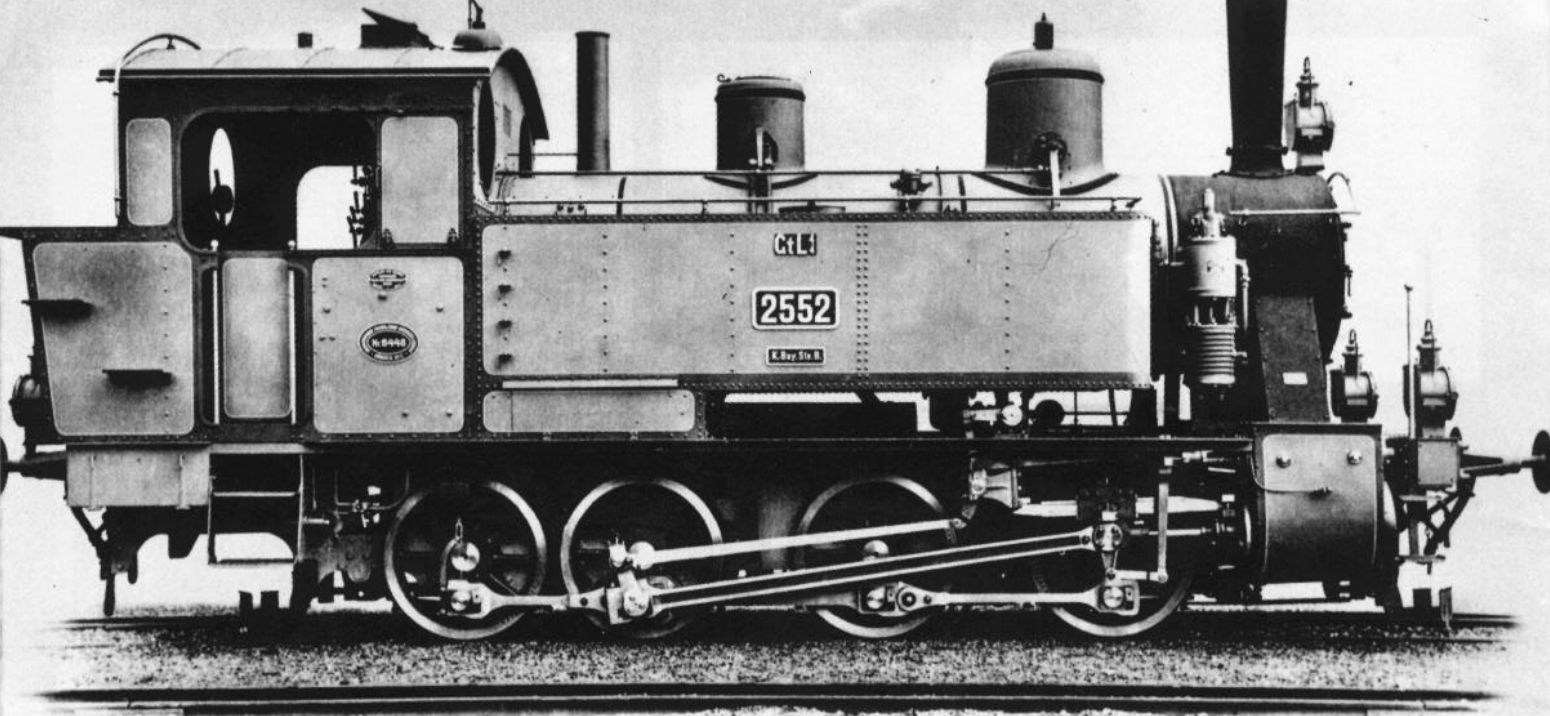


Bild 10: Mit der Bahn-Nr. 2552 lieferte Krauss die Maschine der Gattung GtL 4/4 auch noch im Jahr 1911.

Werkfoto: Krauss/Sammlung Merker

Die Gattung GtL 4/4

Mit der Indienststellung der Gattung GtL 4/4 erreichte der Bau von Lokalbahn-Tenderlokomotiven in Bayern seinen absoluten Höhepunkt. Bereits im Jahr 1911 lieferte Krauss in München die beiden ersten Exemplare unter den Fabrik-Nr. 6447 und 6448. Für den Entwurf der Maschine mit vier gekuppelten Achsen zeichnete der geniale Konstrukteur Richard von Helmholtz verantwortlich.

Für den Einsatz auf den engen Radien der bayerischen Lokalbahnstrecken wandte Helmholtz das Prinzip der seitenverschieblichen Achsen des Systems Gölsdorf an. Die zweite und vierte Kuppelachse hatten ein Spiel von 30 mm nach jeder Seite. Fest im

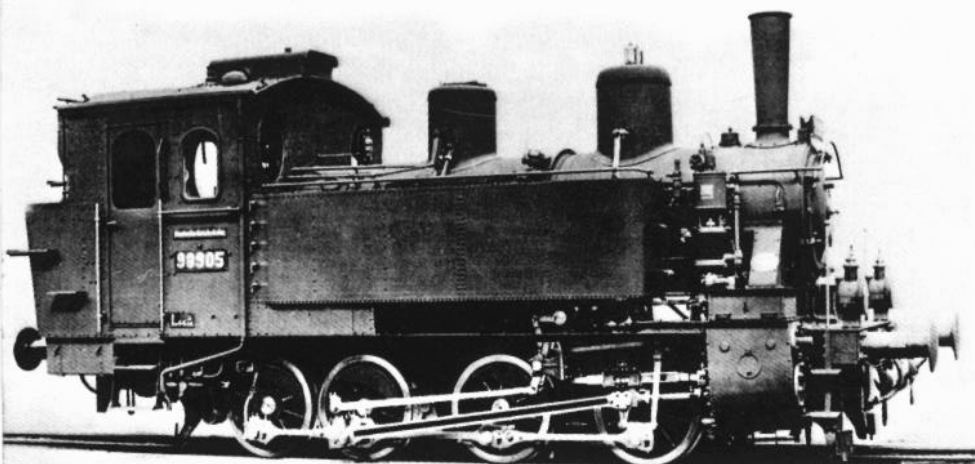


Bild 11: Die Maschinen des Lieferjahres 1927 unterschieden sich von der Ursprungsbauart durch elliptische Stirnfenster und den Lüftungsaufsatz.

Werkfoto: Krauss/Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 12: Dieses Foto der Lok 2605 des Baujahres 1923 zeigt, daß bereits damals hohe Kohlenkastenaufsätze angebaut waren. Im Bildhintergrund stehen je eine Güterzuglok der Gattung G 3/4 und G 4/5.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

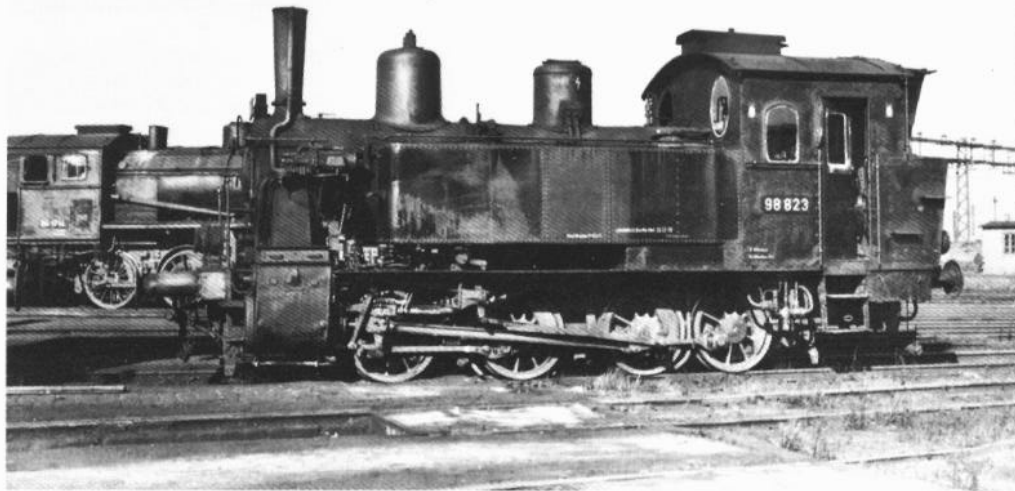




Bild 13: Bei Kleineibstadt entstand im Jahr 1966 diese Aufnahme der 98 812 mit ihrem Personenzug. Foto: Obermayer

Bild 14: Am 14.10.1956, dem Tag der Aufnahme, zählte die 98 823 zum Bestand des Bw München-Hbf. Der Wasserkasten trägt die Anschrift „West Bremse (P-G)mZ“ und „Letzte Br.U.Bw.Mü.Hbf. 13.12.55“.

Foto: Dr. Scheingraber



Rahmen gelagert waren die erste Kuppelachse und die Treibachse. Diese Antriebskonzeption verlangte eine recht lange Treibstange. Eine zweite Serie in genau derselben Ausführung wurde im Jahr 1914 mit den Fabrik-Nr. 6902 bis 6912 geliefert. Danach unter-

Bild 15: Der selbe Zug wie auf Bild 13 mit der Lok 98 886 kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Königshofen.

Foto: Obermayer



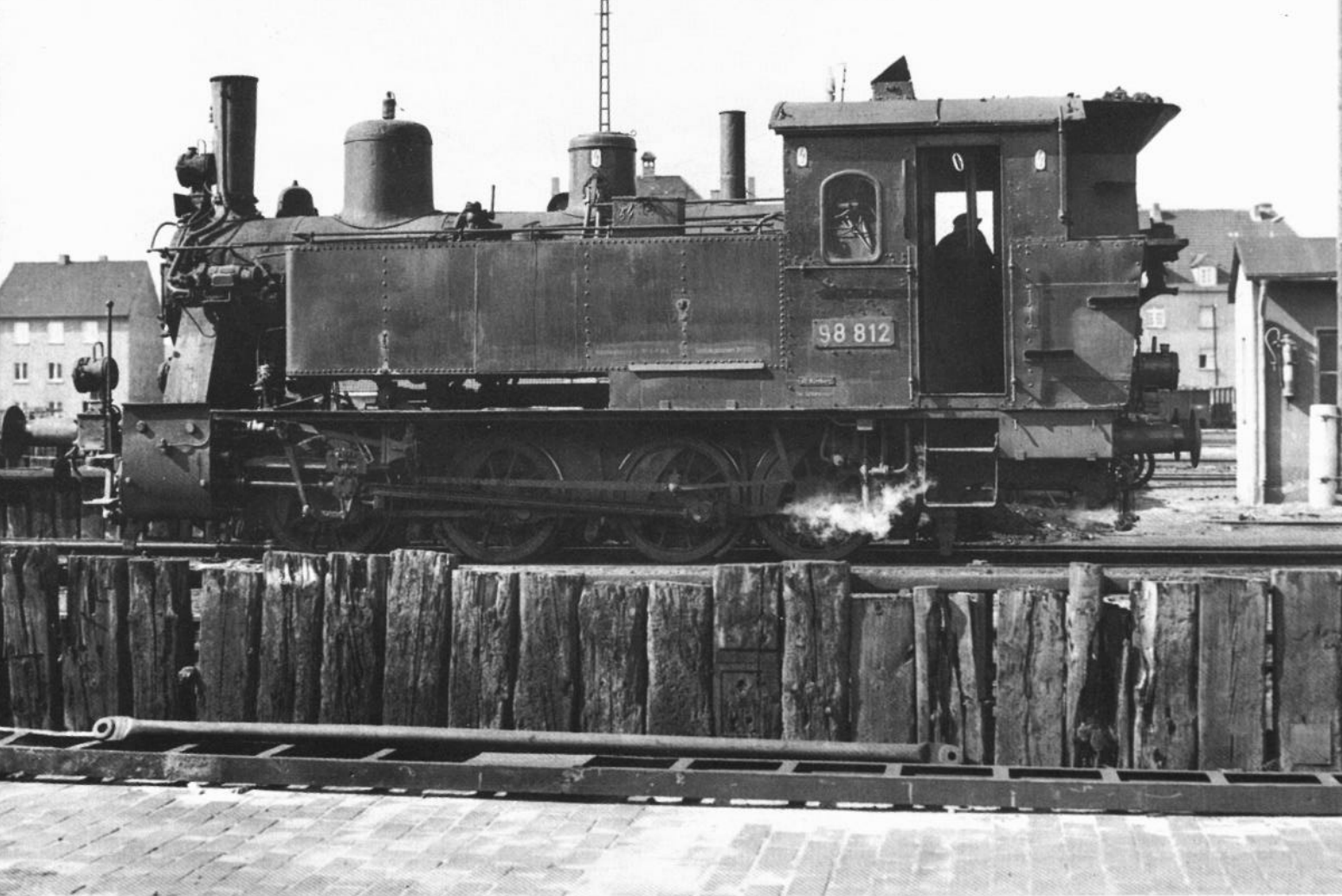


Bild 16: Die 98 812 am 11.4.1967 im Bw Schweinfurt.

Foto: J. Nelkenbrecher

band der Erste Weltkrieg zunächst einmal alle weiteren Aktivitäten. Erst im Jahr 1921 konnte der Bau der Gattung GtL 4/4 wieder aufgenommen werden. Bei unveränderten Hauptmaßen und gleichem Kohlenvorrat von 1,7 t war das Fassungsvermögen der Wasserkästen von 5,0 cbm auf 5,3 cbm erweitert wor-

den. Die Führerhäuser hatten nicht mehr die großen Öffnungen, sondern hohe Türen mit davor angeordneten Fenstern. Dadurch stieg nun auch das Dienstgewicht von 43,0 t auf 45,3 t. Diese dritte Bauserie aus dem Jahr 1921 trug die Fabrik-Nr. 7831 bis 7850. Im Jahr 1922 schloß sich eine Lieferung von 20

Maschinen mit den Fabrik-Nr. 8001 bis 8020 an.

Daß die Gruppenverwaltung Bayern der inzwischen gegründeten Deutschen Reichsbahn eine Sonderstellung einnahm, zeigt die Tatsache, daß auch die Lokomotiven des Baujahres 1923 mit den Fabrik-Nr. 8176 bis 8192 und 8204 bis 8216 und der Lieferung von 1924 mit den Fabrik-Nr. 8273 bis 8289 noch die Gattungsbezeichnung GtL 4/4 erhielten. Diese bis zu diesem Zeitpunkt gelieferten 100 Maschinen trugen außerdem die bayerischen Betriebsnummern 2551 bis 2650. Bis zur Maschine mit der Bahn-Nr. 2603 aus dem Jahr 1922 hatten die Fahrzeuge runde Fenster in Front- und Rückseite des Führerhauses. Ab der Bahn-Nr. 2604, der späteren 98 854, wiesen sie elliptische Stirnfenster, einen Kohlenkasten mit Aufsatz für 1,8 t Kohle und einen in Längsrichtung angeordneten Lüftungsaufsatz auf dem Dach auf. Durch diese Änderungen stieg das Dienstgewicht erneut an und betrug nun 46,3 t. Auf Grund der guten Erfahrungen veranlaßte die Deutsche Reichsbahn den Nachbau weiterer 17 Lokomotiven, die Krauss im Jahr 1927 mit den Fabrik-Nr. 8383 bis 8387 und 8404 bis 8419 lieferte. Diese Maschinen mit einer Länge über Puffer von 9.400 mm und mit einem Dienstgewicht von 46,7 t wurden mit den Reichsbahn-Betriebsnummern 98 901 bis 98 917 in Dienst gestellt. Zum selben Zeitpunkt erfolgte die Umzeichnung der zuvor gelieferten Fahrzeuge in 98 801 bis 900.

Alle 117 Lokomotiven der Baureihe 98⁸⁻⁹ hatten einen Zylinderdurchmesser von 460 mm, einen Kolbenhub von 508 mm und einen Rad-

Bild 17: In Königshofen im Grabfeld, einem kleinen Endbahnhof, mußten die Lokomotiven umgesetzt und meist auch abgefertigte Güterwagen eingestellt werden.

Foto: Obermayer



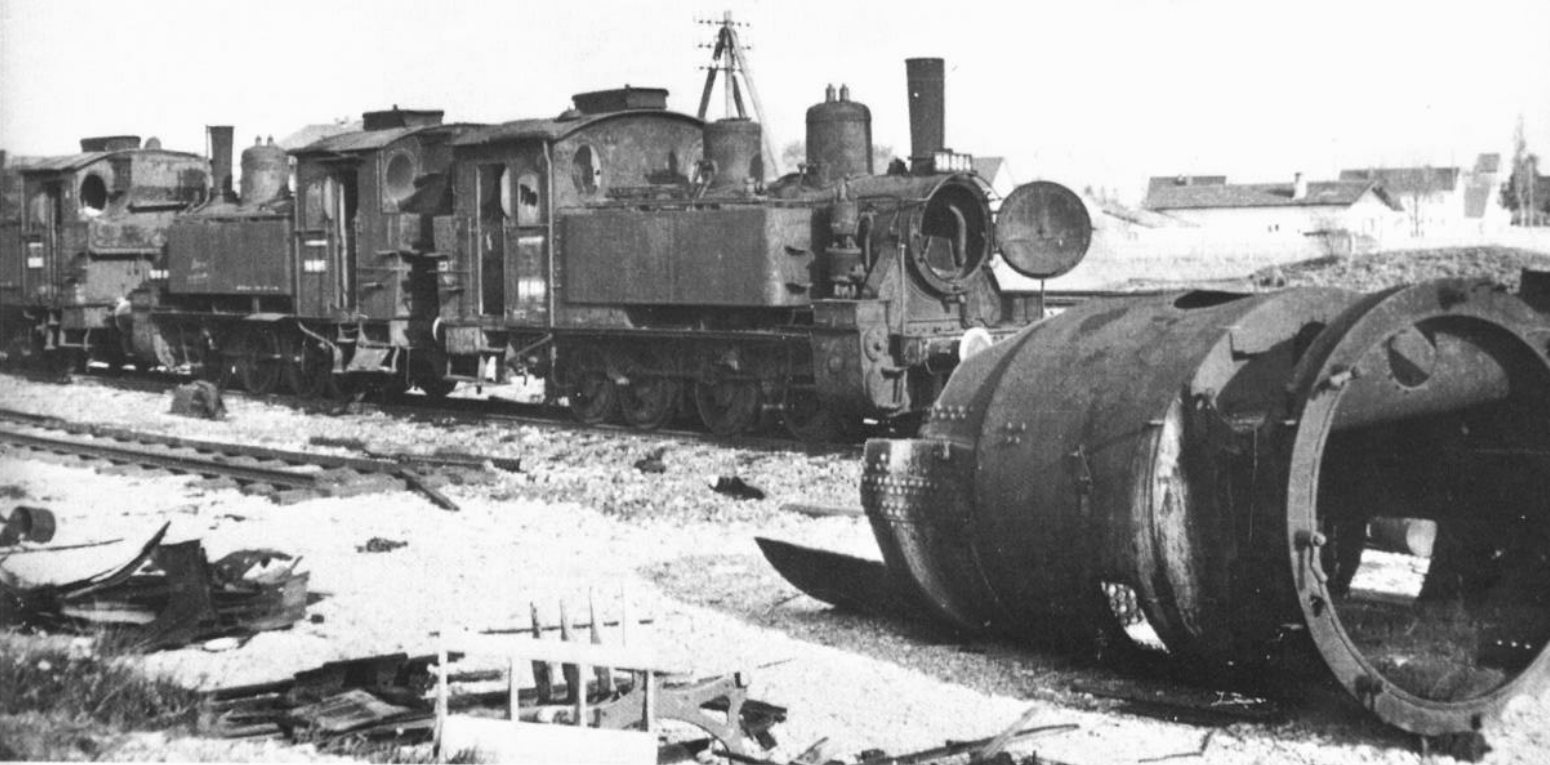


Bild 18: Wie die meisten Lokomotiven wanderten auch die GtL 4/4 — hier die 98 884 und 885 mit einer weiteren Schwester — auf den Schrottplatz, wo sie 1963 in Feldkirchen fotografiert wurden.
Foto: Sammlung C. Asmus

durchmesser von 1.006 mm. Mit einer indizierten Leistung von 450 PSi waren die Maschinen die stärksten Tenderlokomotiven für Lokalbahnen, ihre Höchstgeschwindigkeit mit 40 km/h war jedoch recht bescheiden. Dies führte dann ab dem Jahr 1934 zum Umbau von insgesamt 29 Fahrzeugen. Hierbei handelte es sich um die 17 Maschinen des Baujahres 1927 und um 12 Lokomotiven aus den Lieferungen ab 1923. Bis 1939 führten die umgebauten Maschinen noch unter den alten Betriebsnummern der Baureihe 98⁸⁻⁹. Die Gattung GtL 4/4 war auf vielen Lokalbahnstrecken und in nahezu allen größeren Bahnbetriebswerken Bayerns anzutreffen. Hochburgen waren u.a. Ingolstadt, Kempten, Augsburg, München, Nürnberg, Neu-Ulm, Regensburg, Schweinfurt und Weiden. Vier Maschinen der Reihe 98⁸, die 98 806, 98 824, 98 862 und 98 865 gingen im Zweiten Weltkrieg durch Feindeinwirkung verloren. Die 98 822 mußte 1950 wegen erlittener Kriegsschäden ausgemustert werden. Drei weitere Lokomotiven mit den Betriebsnummern 98 803, 98 808 und 98 828 verblieben nach 1945 in der Tschechoslowakei und fuhrten dort noch bis zum Beginn der fünfziger Jahre. Schließlich ist noch die 98 810 zu erwähnen, die im Jahr 1952 an die Kahlgrundbahn verkauft wurde.

Die Schweinfurter Maschinen kamen vor allem auf der Strecke von Bad Neustadt/Saale nach Königshofen im Grabfeld zum Einsatz. Im Frühjahr 1965 war dann zunächst die 98 861 z-gestellt worden, der zu Beginn des Jahres 1966 die 98 913 nachfolgte. Ende 1966

sollten schließlich auch noch die beiden letzten Maschinen aus dem Dienst scheiden. Die 98 812 war zwar erst ein Jahr zuvor zur Untersuchung im AW Offenburg, und auch die 98 886 befand sich in einem noch recht guten Zustand. So fiel dann schließlich doch die

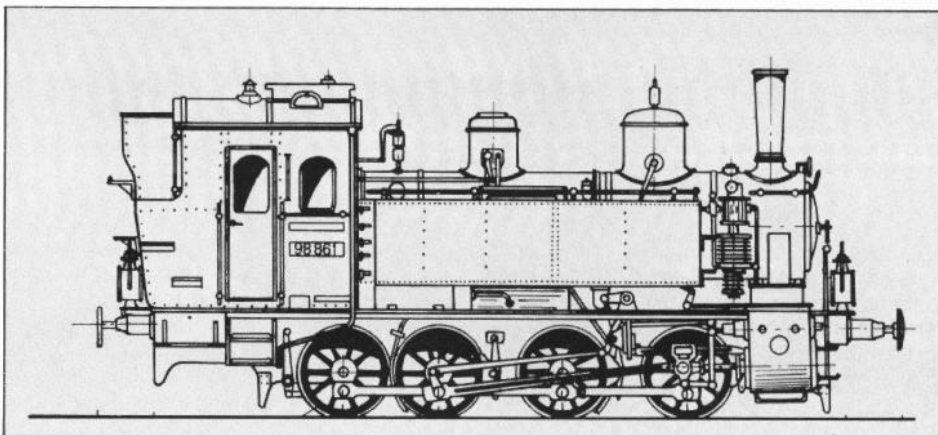
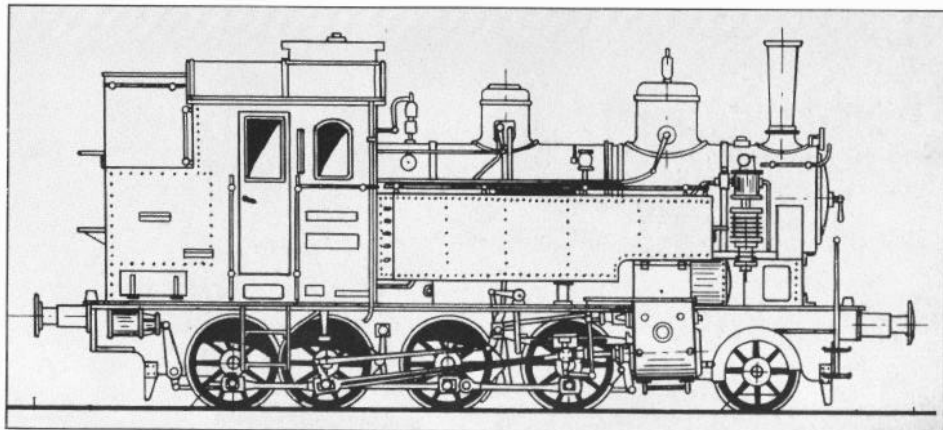


Bild 19: Lokalbahntenderlokomotive Baureihe 98⁸⁻⁹, bay. GtL 4/4, entnommen der Typenblattsammlung LOKOMOTIV-REVUE von H. J. Obermayer.

Bild 20: Lokalbahntenderlokomotive Baureihe 98¹¹, bay. GtL 4/5, entnommen der Typenblattsammlung LOKOMOTIV-REVUE von H. J. Obermayer.



Die Ausmusterung der GtL 4/4

Ab 1953 begann dann bei der Deutschen Bundesbahn die Ausmusterung zahlreicher Fahrzeuge. Bis zum Jahr 1960 schrumpfte der Einsatzbestand auf rund 30 Exemplare zusammen. Im Frühjahr 1961 war die 98 856 noch planmäßig zwischen Röthenbach und Scheidegg und nach Wangen im Allgäu eingesetzt. Im Sommer 1964 zählte die 98 826 zum Bw Nürnberg Hbf, und in Schweinfurt waren die 98 812, 98 813, 98 861 und 98 886 beheimatet.

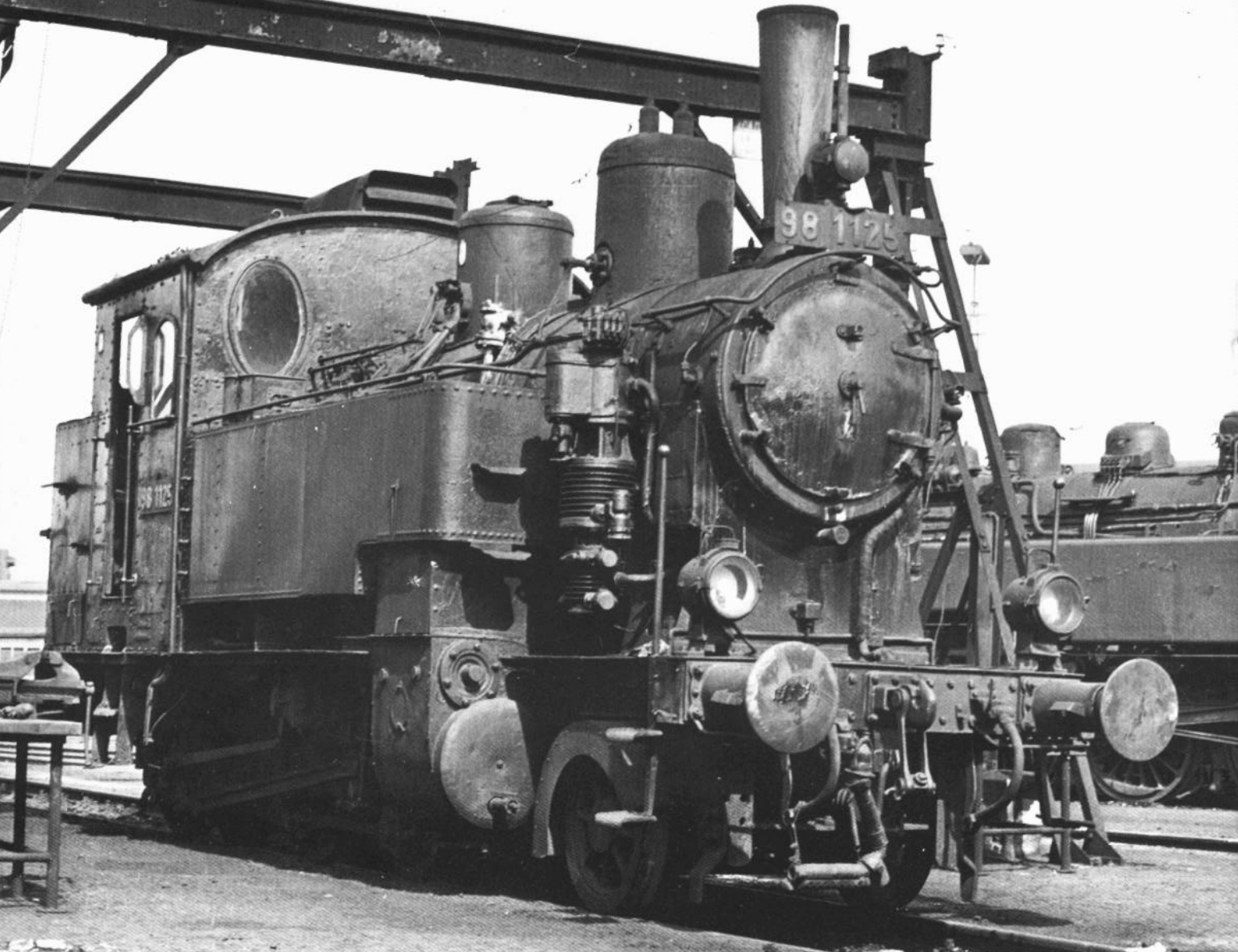


Bild 21: Durch Umbau sowie Einbau einer vorderen Laufachse wurden 29 Maschinen der Gattung GtL 4/4 zur Gattung GtL 4/5. Hier eine dieser Maschinen, die 98 1125, die Mitte der 60er Jahre zwischendurch immer wieder kalt auf einem Freiland des Bw Schweinfurt abgestellt war.
Foto: Obermayer

Entscheidung, beide Maschinen auch noch weiterhin einzusetzen. Nach 1968 trugen die Lokomotiven sogar noch die neuen Computernummern.

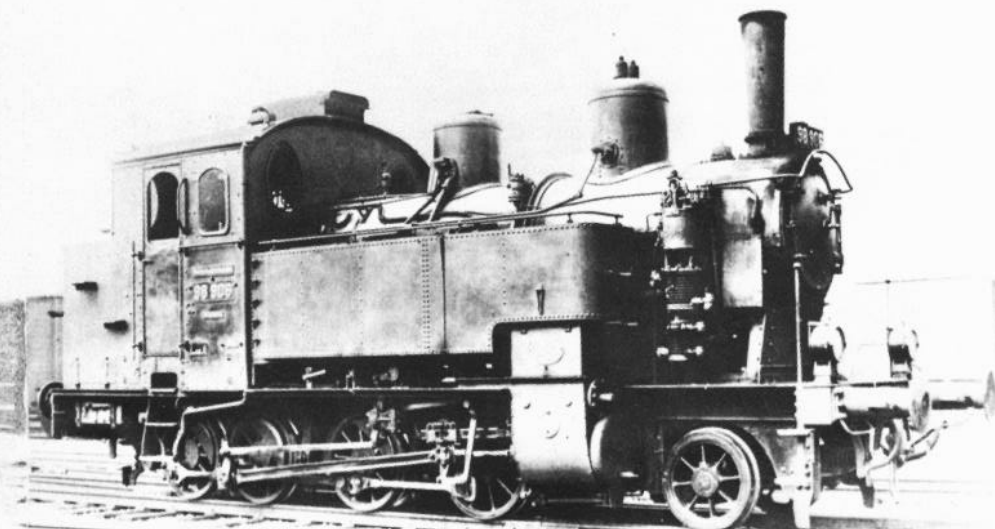
Im Oktober 1969 kam das Ende für die 98 886. Zunächst blieb die Lok noch im Bw Schweinfurt abgestellt. Danach entschloß sich die Stadt Schweinfurt, die Maschine als Denk-

mal vor dem Hauptbahnhof aufzustellen, wo sie sich auch im Jahr 1980 noch in einem recht gepflegten Zustand zeigte.

Am 22. Juni 1970 trat die 98 812 als letzte GtL 4/4 der Deutschen Bundesbahn ihre Abschiedsfahrt an. Sie ging in den Besitz eines Studenten aus Bayreuth über, der die Loko-

motive in einem Preisausschreiben gewonnen hatte, das die DB zusammen mit einer Schallplattenfirma ausgeschrieben hatte. Schon bald kam die Maschine jedoch in neue Hände. Mit der Unterstützung des „Darmstädter Verein Museumsbahn“ wurde sie von den „Ulmer Eisenbahnfreunden“ erworben. Nach einer Hauptuntersuchung im Jahr 1972 konnte die 98 812 schließlich wieder bei sehr vielen Sonderfahrten im Süddeutschen Raum eingesetzt werden.

Bild 22: Bis 1939 fuhren die GtL 4/5 noch unter ihrer alten Betriebsnummer, so wie auf diesem Bild die 98 906, die später die Nummer 98 1101 erhielt.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Die Gattung GtL 4/5

Mit 117 in Dienst gestellten Fahrzeugen war die Gattung GtL 4/4 die zweitstärkste Lokomotivbauart für den Einsatz auf den bayerischen Lokalbahnstrecken. Übertroffen wurde sie nur noch von den 139 Exemplaren der Gattung D XI, zu denen auch noch die drei Maschinen der pfälzischen Gattung T 4^{II} und die acht Lokomotiven der bayerischen Gattung PtL 3/4 gerechnet werden dürfen.

In der Mitte der zwanziger Jahre dominierten die Maschinen der Gattung GtL 4/4 auf den in Bayern so zahlreich vorhandenen Vizinal- und Lokalbahnstrecken. Die kleinen zwei- und dreiachsigen Tenderlokomotiven, mit denen die beiden Münchener Lokomotivfabriken vor

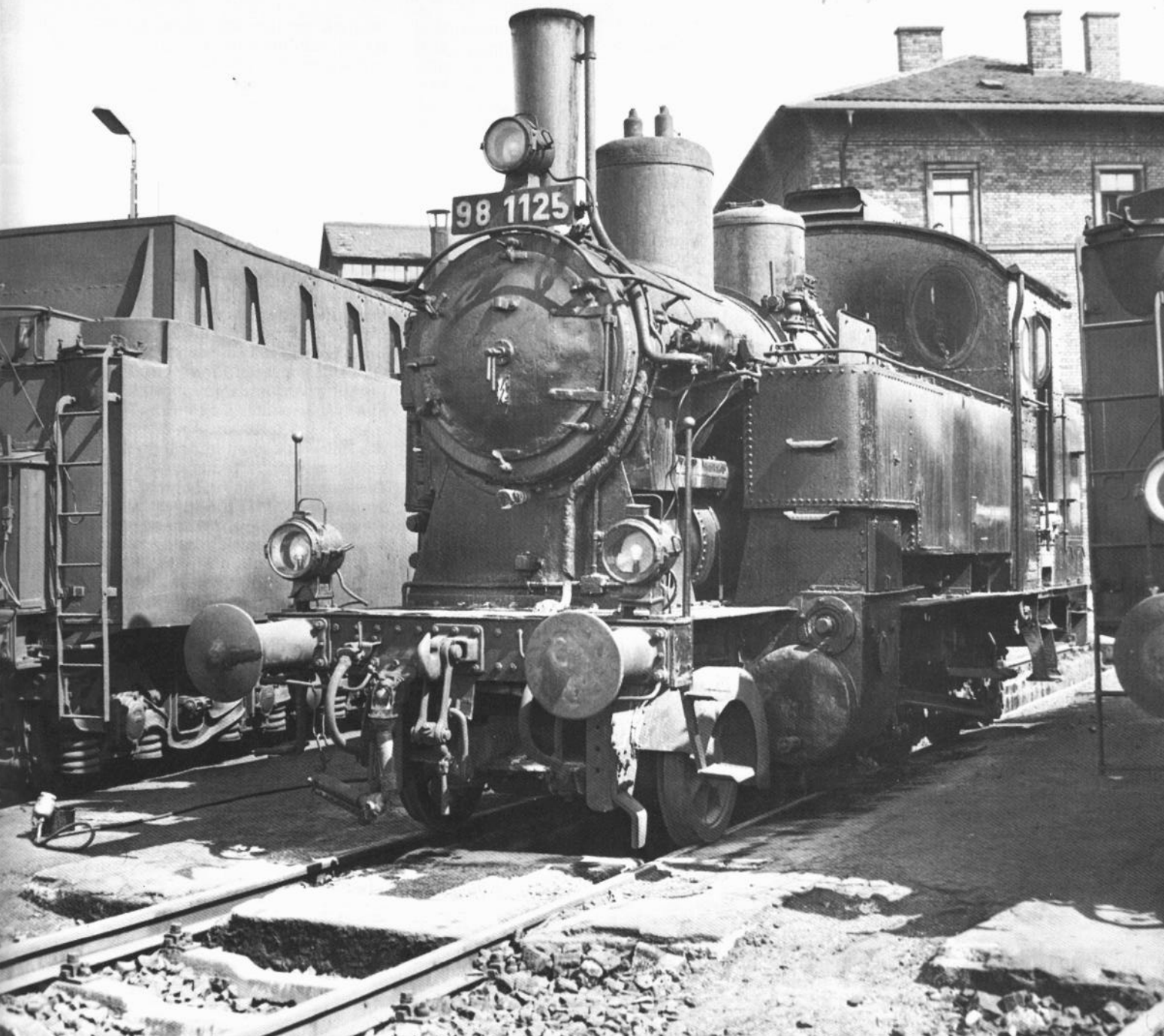


Bild 23: Am 11.4.1967 entstand diese Aufnahme der 98 1125 im Bw Schweinfurt.
Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 24: Das AW Weiden zeichnete nicht nur für den Umbau der GtL 4/5 verantwortlich, ihm oblag auch die Unterhaltung der Maschinen. Dort entstand am 30.5.1960 diese Aufnahme der 98 1127.
Foto: Dr. Scheingraber

der Jahrhundertwende solch große Erfolge erzielt hatten, wurden mehr und mehr in den Rangier- und Bw-Dienst verdrängt. Zu Beginn der 30er Jahre unternahm die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft große Anstrengungen, den Reisezugverkehr attraktiver zu machen. In diesem Bestreben kam es zur Beschaffung zeitgemäßer Fahrzeuge für Haupt- und Nebenbahnen. Zu diesem Zeitpunkt entstanden auch die Pläne, den Lokalbahnverkehr zu beschleunigen. Nachdem die Lokomotiven der Baureihe 98¹⁰ mit hinterer Laufachse nicht den gewünsch-



ten Erfolg gebracht hatten, erwog man den Umbau von Maschinen der Gattung GtL 4/4. Ziel der Bemühungen sollte eine Steigerung der Höchstgeschwindigkeit sein, die für die GtL 4/4 auf unzureichende 40 km/h festgesetzt war. Durch den Einbau einer vorderen Laufachse sollte Abhilfe geschaffen werden. Hierbei handelte es sich um eine Bisselachse mit einem Seitenspiel von 80 mm nach jeder Seite und einem Raddurchmesser von 800 mm. Den für die Laufachse erforderlichen Raum schuf man durch eine Zurückverlegung des gesamten Trieb- und Laufwerkes. Dazu war der Rahmen in seinem hinteren Teil verkürzt und im vorderen Bereich, vor dem Zylinderblock, entsprechend angeschuht und verlängert worden. Diese Maßnahmen erforderten auch Änderungen an den Wasserkästen, die in ihrem vorderen, unteren Teil ausgespart werden mußten, um Platz für die Zylinder zu schaffen. Das Fassungsvermögen der Wasserbehälter verringerte sich auf 5,1 cbm. Bei den Umbauarbeiten wurde der Kohlenbehälter vergrößert und konnte danach 2,6 t Kohle aufnehmen.

Die erste Lok, die im AW Weiden im Jahr 1934 umgebaut wurde, war die Maschine 98 906. Bei eingehenden Erprobungen wurden die gehegten Erwartungen bestätigt: die Lokomotive zeigte auch bei 60 km/h noch ein recht ordentliches Laufverhalten, so daß die Höchstgeschwindigkeit für beide Fahrtrichtungen nun auf 55 km/h festgesetzt werden konnte. Von 1935 bis 1941 erfolgte durch das AW Weiden nun der Umbau von weiteren 28 Maschinen:

98 1101 aus 98 906	Umbau 1934
98 1102 aus 98 915	Umbau 1935
98 1103 aus 98 912	Umbau 1935
98 1104 aus 98 911	Umbau 1935
98 1105 aus 98 908	Umbau 1936
98 1106 aus 98 905	Umbau 1936
98 1107 aus 98 909	Umbau 1936

98 1108 aus 98 900
98 1109 aus 98 901
98 1110 aus 98 902
98 1111 aus 98 914
98 1112 aus 98 913
98 1113 aus 98 904
98 1114 aus 98 916
98 1115 aus 98 898
98 1116 aus 98 910
98 1117 aus 98 917
98 1118 aus 98 899
98 1119 aus 98 903
98 1120 aus 98 907
98 1121 aus 98 858
98 1122 aus 98 866
98 1123 aus 98 873
98 1124 aus 98 888
98 1125 aus 98 879
98 1126 aus 98 872
98 1127 aus 98 892
98 1128 aus 98 883
98 1129 aus 98 874

Bis zum Jahre 1939 fuhren die umgebauten Lokomotiven noch unter ihrer alten Betriebsnummer. Zur Unterscheidung von der Ursprungsbauart erhielten sie die Gattungsbezeichnung GtL 4/5, die allerdings inoffiziell war, trotzdem aber im „Merkbuch für Schienenfahrzeuge“ erschien.

Die GtL 4/5 in den 60er Jahren

Der Wandel in der Struktur der Zugförderung und die Auflassung vieler Nebenbahnstrecken im Süden der Bundesrepublik, brachte zu Beginn der 60er Jahre für viele Maschinen der Baureihe 98¹¹ das Ende. Alle Fahrzeuge hatten den Zweiten Weltkrieg

Umbau 1936
Umbau 1936
Umbau 1936
Umbau 1936
Umbau 1936
Umbau 1936
Umbau 1936
Umbau 1936
Umbau 1936
Umbau 1936
Umbau 1937
Umbau 1937
Umbau 1937
Umbau 1937
Umbau 1938
Umbau 1938
Umbau 1938
Umbau 1938
Umbau 1939
Umbau 1939
Umbau 1939
Umbau 1940
Umbau 1941

überlebt. Im Jahr 1954 mußte als erste Lok die 98 1101 nach einem Unfall ausgeschieden werden. Die 98 1108 war nach 1945 bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR verblieben und schied 1965 beim Bw Probstzella aus dem Dienst.

Letzte Lokomotive der Baureihe 98¹¹ war die 98 1125 der Deutschen Bundesbahn, die mit der Fabrik-Nr. 8212 am 18.9.1923 von Krauss in München geliefert und am 12.10.1923 beim Bw Mühlendorf in Dienst gestellt worden war. Weitere Stationen ihrer Dienstzeit waren die Bahnbetriebswerke Simbach, München-Ost, Kempten und Bayreuth. Am 19.12.1961 kam die Maschine dann zum Bw Schweinfurt. Im Wechsel mit den Lokomotiven 98 812 und 886 war sie dann sehr häufig auf der Strecke von Bad Neustadt/Saale nach Königshofen im Grabfeld eingesetzt. Obwohl die Maschine in der Mitte der 60er Jahre einige Zeit kalt abgestellt war, erreichte sie eine Laufleistung von mehr als 1.600.000 km. Am 22.10.1967 hatte die kleine Lok ihren letzten großen Auftritt: anlässlich einer Veranstaltung der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte brachte die 98 1125 zusammen mit der 98 886 einen Sonderzug von Würzburg nach Gerolzhofen und zurück. Bald danach, am 18.11.1967 erfolgte die z-Stellung der Lokomotive 98 1125. Bereits am 27.3.1968 wurde die Maschine dann ausgemustert. Leider gelang es nicht, dieses letzte Exemplar einer markanten Lokgattung zu erhalten. So blieb dann schließlich am 24.2.1969 nur noch der Weg zum Schrottplatz.

HO

Im Journal 1/82 wurden im Bayern-Journal folgende Bildautoren verschentlich nicht genannt:

Hans-Georg Reims: Bild 1 + 4, Seite 44 + 45

R. Sandmann: Bild 2, 3 + 6, Seite 44 + 45

Ingo Jentzsch: Bild 5, Seite 45

Hans-Peter Schramm: Bild 7 + 10, Seite 46

Manfred Traube: Bild 8 + 9, Seite 46

Die Redaktion

120 Jahre Schienenverkehr zwischen Bayern und Böhmen

Furth im Wald, 19./20. September 1981 — erstes Jubiläum der Nachkriegszeit in einem Übergangsbahnhof an Bayerns Ostgrenze zur CSSR. Alle übrigen Geburtstage gingen sang- und klanglos vorbei: der 75. Geburtstag

1958 in Schirnding, der 100. Geburtstag 1965 in Selb-Plößberg; aber auch das 100-jährige Jubiläum wurde 1961 in Furth im Wald nicht gefeiert.

Die übrigen drei früheren Übergänge an der

deutsch-tschechischen Grenze hatten ohnehin keinen Grund zum Jubilieren: Zwischen Waldsassen und Eger wurde 1945 im 80. Betriebsjahr der Grenzverkehr eingestellt; 1953 ging über Eisenstein nach über 75 Jahren gemeinschaftlichen Betriebsdienstes der bis dahin noch bestehende recht bescheidene Leergüterwagenverkehr endgültig ein, nachdem der Reisezugverkehr bereits mit Kriegsende zum Erliegen kam. In Haidmühle erreichte der Personenverkehr gerade noch seinen 50. Geburtstag, denn er war 1960 nicht nur längst von böhmischer Seite her eingestellt, sondern bald darauf auch von Waldkirchen herauf auf die Straße verlagert.

Furth im Wald hatte eine wechselvolle Geschichte wie kein anderer der genannten Grenzübergänge. Es war der einzige gemeinschaftliche Grenzbahnhof beider Bahnverwaltungen auf bayerischer Seite — auch nach dem Kriege noch (auf Grund des Pachtvertrages) bis 1953. Schirnding und Selb-Plößberg hatten dagegen, wie übrigens auch Waldsassen, vor 1938 keine Aufgaben im Grenzabfertigungsdienst. Diese lagen für die Strecken nach Wiesau, Nürnberg und Hof im

Bild 1: Erinnerung an die 30er Jahre: ČSD-Lok der Reihe 275 in Furth im Wald vor einem Reisezug nach Pilsen.

Foto: Kronawitter





Bild 2: DB- und ČSD-Triebwagen nebeneinander in Furth im Wald am 1.8.1958. Zwischen 1957 und 1964 bestand eine Umsteigeverbindung von Nürnberg nach Pilsen.

Foto: Thurnwald

Gemeinschaftsbahnhof Eger auf böhmischem Gebiet, wobei die Paß- und Zollkontrolle auf der Hofer Strecke im Bahnhof Asch durchgeführt wurde. Alle drei Linien wurden von Bayern aus gebaut: die Wiesauer Strecke durch die Bayerische Ostbahn, die Fichtelgebirgsbahn von Nürnberg durch die Bayerische Staatsbahn, die Hofer Strecke auf Kosten der Stadt Hof, während der Betrieb pachtweise durch die Staatsbahn übernommen wurde.

In Eisenstein entstand 1877 das gemeinsame Bahnhofsareal samt Hauptgebäude mitten auf der Grenzlinie; die wenigen Züge auf der Lokalbahn von Wallern wurden von ČSD-Lokomotiven zum Betriebswechselbahnhof Haidmühle gebracht.

Für Furth im Wald war die Einweihung des Grenzbahnhofes anno 1861 ein bedeutendes Ereignis gewesen, war dieser Schienen-

strang doch zugleich die erste länderverbindende Eisenbahn zwischen Bayern und Böhmen; selbst die erste Bahnverbindung Südbayerns mit dem österreichischen Kernland über Passau ist nur ganze 20 Tage älter als die Trasse durch die Further Senke. Sie bot sich aus geografischer und topografischer Sicht besonders an, nachdem erste Pläne, eine Eisenbahn von Nürnberg ab Amberg über Waidhaus nach Pilsen zu bauen, fehlgeschlagen waren. Wie alle Bahnlinien Ostbayerns jener Zeit erstellte die Bayerische Ostbahn auch diesen Schienenstrang von Schwandorf, der am 7. Januar 1861 bis Cham und am 20. September des gleichen Jahres bis Furth betriebsfertig war. Auch jenseits der Grenze baute nicht der Staat, sondern eine private Gesellschaft, die Böhmisches Westbahn, den Gleiskörper von Pilsen über Taus zur Grenze.

Von Schwandorf bis zur bayerisch-böhmischen Grenze

Während es von Schwandorf (360 m) bis Furth im Wald (405 m) kaum bautechnische Probleme gab, bereitete der Bau der Grenzstrecke geländemäßige Schwierigkeiten, denn hier waren 110 m Höhenunterschied zu überwinden. Um die Steigung auf maximal 12 ‰ zu begrenzen, mußte die Trasse mit Hilfe einer großen Schleife verlängert werden, was einen Streckenanteil von 7 km auf bayerischer Seite bedeutete. Dabei mußte auch ein über 100 m langer Tunnel am Klöpflberg durch besonders hartes Gestein von italienischen Tunnelbauern gebohrt werden. Böhmischerseits wurde die Linie von Taus am Rande des Böhmerwaldes durch tiefe

Bild 3: 1948 hingen im Bahnhof Furth im Wald noch die Stationsschilder »Brod nad lesy«. Das leider nicht sehr scharfe Bild zeigt einen ČSD-Triebwagen im Ostteil des Gemeinschaftsbahnhofs.

Foto: Israel

Bild 4: Anfang der 50er Jahre war der Verkehr in Furth im Wald sehr schwach. Die Aufnahme zeigt einen ČSD-Güterzug im Jahr 1954, nachdem der Gemeinschaftsbahnhof zum Betriebswechselbahnhof umgewandelt worden war.

Foto: Thurnwald





Bild 5: Ein Güterzug bei der Ausfahrt aus Furth im Wald. Im Hintergrund der Stadtturm, das Wahrzeichen der Stadt. Mai 1954.

Foto: Thurnwald

Einschnitte zur Wasserscheide zwischen Elbe und Donau bei Böhmisches-Kubitz (516 m) gebaut, von wo aus der Schienenstrang relativ eben zur 5 km entfernten böhmisch-bayerischen Grenze verlegt werden konnte.

Der gemeinschaftliche Grenzbahnhof in Furth im Wald

Auf Grund des zwischen Bayern und Österreich-Ungarn abgeschlossenen Staatsvertrages entstand in Furth im Wald der gemein-

schaftliche Grenzbahnhof beider Bahnverwaltungen. Neben den 10 Bahnhofsgleisen wurde ein 102 m langes Betriebshaupt-/Empfangsgebäude (mit bayerischen und böhmischen Verwaltungsbüros, Bau- und Betriebsinspektion, Revisionszimmern für die Zollabfertigung und Bahnrestoration), ein bayerisches und ein böhmisches Zollgebäude mit Zollhalle, ein bayerisches und ein böhmisches Maschinenhaus, je eine Wagenhalle, eine bayerische Güterhalle sowie eine Desinfektions- und Gasanstalt und ein Wechselwärterhaus erbaut.

Im August 1861 unterzeichneten die Verwal-

tungsorgane der Bayerischen Ostbahn und der Böhmisches Westbahn ein Übereinkommen, nach dem die Bayerische Ostbahn den gesamten Stations- und Rangierdienst einschließlich der Abfertigung der Reisenden, des Gepäcks und des Güterdienstes durchzuführen hatte. Die Böhmisches Westbahn übernahm lediglich die Züge im Grenzbahnhof Furth im Wald und beförderte sie über die Grenze Richtung Pilsen. Für diese Betriebsleistung der Bayerischen Ostbahn hatte die Böhmisches Westbahn eine entsprechende Entschädigung für Personal- und Sachausgaben zu leisten.

Bild 6: Ebenfalls im Mai 1954 fährt ein ČSD-Güterzug in den „Betriebswechselbahnhof“ ein.

Foto: Thurnwald

Bild 7: 556 006 mit ČSD-Güterzug fährt aus Furth im Wald in Richtung Taus und ČSSR am 31.5.1960 aus.

Foto: Dr. Scheingraber







Bild 8: Ein ČSD-Güterzug fährt im Juni 1954 bei Furth im Wald in Richtung Taus.

Foto: Thurnwald

Offensichtlich bewährte sich diese Lösung nicht; denn bereits zwei Jahre später wurde ein neues Übereinkommen geschlossen, das eine Aufteilung der Aufgaben im Bahnhof Furth im Wald zum Inhalt hatte und fortan Gültigkeit über Jahrzehnte besaß. Jede Bahnverwaltung besorgte fortan durch eigenes Personal und auf eigene Kosten den Betriebs- und Rangier-, Gepäck- und Frachtdienst sowie die Abfertigung der Reisenden. Dabei wurde der Rangierdienst bzw. das Aufstellen der Züge im gegenseitigen Einvernehmen durch die beiden Bahnhofsvorstände bzw. ihre Fahrdienstleiter geregelt.

Der Betrieb, der 1861 (bei 26 Mann Bahnhofspersonal) mit zwei Personenzügen und einem Güterzug (mit Personenbeförderung) nach Schwandorf bzw. einem Courierzug und einem Güterzug mit Personenbeförderung nach Pilsen aufgenommen worden war, stieg sehr schnell an; bereits 1871 fuhren täglich sechs Güterzüge über die Grenze, wobei beachtliche Mengen böhmischer Kohle und böhmischen Holzes, aber auch Hopfen und Braugerste eingeführt, während in der Gegenrichtung vor allem Industriegüter transportiert wurden. Darüberhinaus entwickelte

sich ein lebhafter Viehtransportverkehr über Furth im Wald.

Trotz der Konkurrenz der 1883 durchgehend von Nürnberg über Marktredwitz nach Eger (-Prag) eröffneten »Fichtelgebirgsbahn« konnte um die Jahrhundertwende abermals eine Steigerung des Reise- und Güterverkehrs verzeichnet werden; die vorhandenen Gleisanlagen des Grenzbahnhofs reichten nicht mehr aus — sie mußten nach Westen hin großzügig erweitert werden, während gleichzeitig die unzulänglichen Drehscheiben verschwanden. In jener Bauphase zwischen 1905 und 1907 wurden außerdem drei Ladehöfe angelegt; das bayerische Maschinenhaus wurde abgerissen und dafür ein neuer Lokschuppen im Nordwesten des Bahnhofsareals errichtet, der schienengleiche Bahnübergang im Westkopf durch eine Unterführung ersetzt. Zugleich erstrahlte der gesamte Bahnhofsbereich — anstelle der alten Gasbeleuchtung — im Glanz des elektrischen Lichts.

Seine Anziehungskraft behielt der Grenzbahnhof Furth im Wald auch nach dem Zerfall der österreich-ungarischen Monarchie; im Aufgabenbereich und im Grenzverkehr än-

derte sich nach 1918 kaum etwas, denn die Tschechoslowakische Staatsbahn (ČSD) übernahm die österreichischen Verträge, wenngleich auch neben den bisherigen Stationsaufschriften tschechische Bahnhofschilder mit *Brod nad lesy* (wie Furth im Wald genannt wird) angebracht und tschechisches Bahnpersonal in Furth im Wald stationiert wurde.

Eine weitere technische Verbesserung erhielt der Bahnhof Furth im Wald 1932: die neue mechanische Stellwerksanlage im Westkopf des Bahnhofs ersetzte die zahlreichen alten Handweichen; 1938 folgte das Stellwerk im östlichen Stationsbereich an der Ausfahrt in Richtung Pilsen. In diesem ereignisreichen Jahr war der Reisezugverkehr bis auf acht Zugpaare einschließlich des Schnellzuges München-Prag angewachsen, der ab Furth im Wald mit einer hochrädigen ČSD-Lok der Reihe 275 gezogen wurde. Am 23. September jenes Jahres wurde der Grenzverkehr eingestellt. Am 3. Dezember wurde der Güterverkehr und eine Woche später auch der Reisezugdienst wieder aufgenommen, wobei die Kontrollaufgaben nach Böhmischem-Kubitz und Babylon verlegt wur-

Bild 9: Eine bayer. G 3/4 (Baureihe 54) mit einem Personenzug aus ehemaligen Länderbahnwagen bei der Ausfahrt aus Furth in Richtung Cham im Mai 1956.

Foto: Thurnwald





den, so daß Furth im Wald nur noch Binnenstation war.

Interessant waren in damaliger Zeit auch die abgeschlossenen Sperrwagen, die ohne Kontrolle im Verkehr mit den Böhmischo-mährischen-Bahnen (BMB), wie von Furth im Wald über Taus nach Ronsperg (an der Nebenbahn nach Haid—Tachau—Plan bei Marienbad) benutzt werden konnten.

Auch nach dem 2. Weltkrieg noch Gemeinschaftsbahnhof bis 1953

In den letzten Kriegstagen mußte der Bahnhof sowie die Brücke über die Warme Pastritz auf der Grenzstrecke Beschädigungen hinnehmen, die relativ schnell, wenn auch zunächst nur behelfsmäßig behoben werden

konnten. Der vor 1938 gültige Rechtszustand wurde wieder hergestellt, so daß die ČSD am 3. August 1945 wieder Quartier in Furth im Wald bezog. Besonders im Jahre 1946 war der Bahnhof durch die zahlreichen Züge mit Ausgewiesenen stark belastet; in der Gegenrichtung wurden Züge mit Reparationsgütern durchgeschleust. Daneben verkehrten 3 Züge der ČSD-Binnenkursbuchstrecke 18 (Prahaplzen—Domazlice—Česka Kubice (das tschechische Grenzstation geworden war) bis Furth im Wald/Brod nad lesy: So kam früh ein Reisezug aus Prag, mittags ein vierachsiger Eiltriebwagen aus Budweis und abends ein kleiner Personenzug aus Taus in diesem Gemeinschaftsbahnhof an, den sie nach Umsetzen der Lok in östlicher Richtung wieder verließen. Die geringe Frequenz nach 1948 führte zu einer Reduzierung dieses Grenzverkehrs. 1951 verkehrte nur noch ein zweiachs-

ger Triebwagen, der mit Ablauf des Pachtvertrages 1953 ganz eingestellt wurde. Außerdem wurde in jener Zeit der Gemeinschaftsbahnhof in einen Betriebswechselbahnhof zwischen DB und ČSD umgewandelt, der Tarifschnittpunkt wurde damit vom bisherigen Gemeinschaftsbahnhof Furth im Wald zur Landesgrenze verlegt. Die ČSD löste ihre Dienststelle auf deutscher Seite auf, es verblieben nur noch ein Agent des Übergabedienstes und der Wagenmeister in Furth im Wald.

H. Kundmann

Über die weitere Verkehrsentwicklung auf dieser bayerisch-tschechischen Strecke werden wir im nächsten Eisenbahn-Journal berichten.

▲
Bild 10: Güterzug mit der 556 006 von Furth im Wald kommend, aber noch auf bayerischem Boden, in Richtung Taus. Es handelt sich um den selben Zug wie auf Bild 7 (31.5.1960).

Foto: Dr. Scheingraber

Bild 11: '120 Jahre Grenz-bahnhof Furth im Wald' — das aus Anlaß des Jubiläums geschmückte Empfangsgebäude am 19./20. September 1981.

Foto: Ernstberger

