

Von „Eisenbahnwüste“ zum Knotenpunkt

Fotogruppe des Bahnsozialwerks und Franz Sichler bieten Dokumentation zur Entwicklung des Schienenverkehrs

Schwandorf. (zil) In der 1000-jährigen wechselvollen Geschichte der Großen Kreisstadt spielte die Eisenbahn, die vor fast 150 Jahren in den Ort kam, eine große Rolle. Völlig zurecht kann deshalb von Schwandorf als Eisenbahnerstadt gesprochen werden. Dies belegt auch die Bilddokumentation der Foto- und Filmgruppe Schwandorf des Bahnsozialwerks (BSW) im Rahmen des 1000-jährigen Jubiläums am Freitagabend in der Spitalkirche. Franz Sichler verfasste die Texte zu dieser Fotoreihe und zeigte die enge Beziehung zwischen Stadt und Eisenbahn auf.

Der Vorsitzende der BSW-Foto- und Filmgruppe, Walter Gradl, begrüßte die Gäste in der bis auf den letzten Platz besetzten Spitalkirche und freute sich über das große Interesse. Bürgermeister Heinrich Engelhardt dankte sowohl der BSW-Foto- und Filmgruppe für die Zusammenstel-

lung dieser Bilderreihe, als auch Franz Sichler für die Ausführungen dazu.

Dieser ging zunächst auf die bis in unsere Zeit erhaltene Postkutschenromantik ein, die sich in Wirklichkeit allerdings anders darstellte, als in Liedern und Bildern geschildert wurde. Die Fahrten waren unbequem und strapaziös. Deshalb könne man von Glück sagen, als 1769 die Dampfmaschine erfunden wurde und die Lokomotive auf die Schienen kam. Am 7. Dezember 1835 fuhr der erste Zug von Nürnberg nach Fürth.

Zunächst ohne Anschluss

Danach setzte das „Eisenbahnfieber“ in deutschen Landen ein. Die Oberpfalz war zunächst jedoch eine „Eisenbahnwüste“, bis sich der damalige Landtagsabgeordnete Gustav von Schlör massiv für den Eisenbahnbau in unserer Gegend einsetzte. Die Ge-

burtsstunde der Eisenbahn in Schwandorf schlug am 12. Dezember 1859, als die Strecke von Nürnberg nach München über Schwandorf in Betrieb genommen wurde. 1861 folgte die Eröffnung der Strecke nach Furth im Wald, 1863 die nach Weiden. Der Eisenbahnknotenpunkt Schwandorf war ab dieser Zeit in voller Funktion. Der Staat hat die Vorteile des neuen Verkehrsmittels bald erkannt, die in der höheren Geschwindigkeit, größeren Sicherheit, Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit lagen.

Am 15. April 1875 hat Bayern die Ostbahnen erworben. Das Personal gehörte nun zu den königlich bayerischen Staatsdienern. 1920 gingen die Staatsbahnen in die Deutsche Reichsbahn über. Die zu Friedenszeiten günstige Verkehrslage Schwandorfs wurde der Stadt in den letzten Tagen des zweiten Weltkriegs zum Verhängnis. Nach dem Bombenangriff am 17.



Franz Sichler unterlegte die Fotodokumentation mit Texten.

April 1945 auf die Stadt war das Bahnhofsgelände so schwer zerstört, dass ein Aufbau nicht möglich schien.

Schneller Wiederaufbau

Doch nachdem US-Truppen die Stadt besetzten, begann für die Deutsche Reichsbahn und damit für die Eisenbahn in Schwandorf eine neue Ära. Am 6. Juni 1945 konnte der Fahrbetrieb nach Furth im Wald und am 20. Juli nach Regensburg wieder aufgenommen werden. In der Folgezeit war der Bahnhof durch den Personen- und Güterverkehr stark frequentiert. Doch einsetzender Rückgang des Verkehrsaufkommens durch die Konkurrenz auf der Straße zwang die Bahn zu einschneidenden Rationalisierungsmaßnahmen. „Das Jahrhundert der Eisenbahn wurde abgelöst durch das Jahrhundert der Autos“, resümierte Sichler. Der Eisenbahnerstadt Schwandorf bleibt die Erinnerung an eine Ära, die das Leben in der Stadt und in vielen Familien geprägt hat.

Walter Gradl, der Vorsitzende der BSW-Foto- und Filmgruppe, war erfreut über das große Interesse an der Eisenbahngeschichte Schwandorfs.

Bilder: zil (2)



1000 Jahre Schwandorf
Die Eisenbahnerstadt



Eine Bilddokumentation der BSW Foto- u. Filmgruppe Schwandorf unserer Mitarbeit von Franz Sichler
(Schwandorf 2006)