

Stahlross löste das Dampfross ab

GESCHICHTE 1000 Jahre Schmidmühlen – 100 Jahre Vilstalbahn – Die Eisenbahn hat einen großen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung geleistet.

SCHMIDMÜHLEN. Mit einem Vortrag und einer kleinen Ausstellung zum Thema „1000 Jahre Schmidmühlen und 100 Jahre Bahnlinie Amberg – Schmidmühlen“ startete der Markt Schmidmühlen in eine kurze historische Vortragsreihe. Mit einem überaus gelungenen und fast schon wissenschaftlichen Vortrag gaben die beiden Referenten Peter Rezek und Franz Schramayr vom Modelleisenbahnclub Rieden einen interessanten Einblick in die Eisenbahngeschichte des Vilstals.

Ihnen dankte bei der Begrüßung Arbeitskreisleiter und 3. Bürgermeister Albin Koller, ebenso dem Vorsitzenden des Modelleisenbahnclubs und Schmidmühlener Marktrat Helmut Rothmeier für die Organisation dieses Abends. Die Eisenbahn hat Bewegung in das Vilstal gebracht. Ausschlaggebend für den Bau einer Bahnlinie von Amberg nach Schmidmühlen vor einem Jahrhundert waren vor allem wirtschaftliche Interessen. Die zunehmende Rohstoffversorgung der Betriebe war wichtig. Sie gestaltete sich aber wegen des unzulänglichen Straßensystem oft sehr schwierig. In der Eisenbahn sah man allgemein die große Chance, diese Probleme zu lösen.

Der lange Weg zum Schienenstrang
Ab dem Jahr 1819 wurden in Bayern erste Pläne zum Bau von Eisenbahnen geschmiedet. Einer dieser Pläne war von Nürnberg über Altdorf, durchs Lauterachtal nach Schmidmühlen weiter über Kallmünz nach Regensburg und München. Doch dieser Plan verlief im Sande. 1844 gründete sich die „Königlich Bayerische Staatseisenbahn“. Am 12. Dezember 1859 fuhr der erste fahrplanmäßige Zug durch Amberg.

Die Eisenbahn entwickelte sich schnell zu einem wesentlichen Wirtschaftsfaktor. Insbesondere für die Eisenindustrie in Amberg und Sulzbach-Rosenberg und das Militär war die Eisenbahn sehr wichtig. Es gab viele Eingaben zu Stichbahnen, auch um das Hinterland am Wirtschaftswachstum zu beteiligen. Die Entwicklung des Eisenbahnwesens setzte sich rasch fort. 1898 wurde die Bahnlinie nach Schnaittenbach eröffnet, 1903 die Bahnlinie nach Lauterhofen. Die bahnlösen Gemeinden blickten nun neidisch auf die boomenden Nachbarn, die gute Geschäfte machten. Bereits ab 1898 machte sich der Landtagsabgeordnete Franz Xaver Lerno aus Amberg für die Vilstalstrecke stark. Der Bau der Bahnlinie nach Schmidmühlen – in zwei Abschnitten – wurde im Oktober 1908 allmählich Realität. Am 1. März 1910 war die Teilstrecke bis Ens Dorf fertiggestellt. Zunächst verkehrten werktags drei Zugpaare, an Sonntagen vier Zugpaare. Am 18. Dezember 1910 wurden die jahrzehntelangen Bemühungen belohnt und die komplette Vilstallinie eröffnet.

Die Länge der Vilstallinie beträgt insgesamt 23,7 Kilometer. Entlang der neuen Trasse gab es 38 offizielle Übergänge, vier Stahlträgerbrücken sowie zwei in Beton. 171 000 Kubikmeter Erdreich und Gestein wurden zum Bahnbau bewegt, 20 000 Kubikmeter Schotter wurden aus den anliegenden Steinbrüchen geliefert. Die Gesamtkosten für den gesamten Streckenbau



Liebevoll und möglichst detailgetreu wurde der alte Bahnhof in seiner Substanz erhalten. Heute ist er ein Schützenheim. Über einer der Türen ist noch zu lesen: „Warterraum und Fahrkartenausgabe“. Fotos: abp

DIE EISENBAHN NACH SCHMIDMÜHLEN

► Verkaufte Personenfahrkarten:

1912: 12768, 1930: 33197; 1955: 21513; 1964: 44986

► Frachtstatistik: 1955 (Auswahl):

Kleingebinde: Angeliefert 7 Tonnen – abgeliefert 2 Tonnen, Fahrräder: angeliefert 132 – abgeliefert 143; Expressgüter: angeliefert 39 Tonnen – abgeliefert 23 Tonnen; Komplettwagenladungen Langgüter wie Holz / Stahl: 14087 Tonnen Versand – 3281 Tonnen Empfang Komplettwagenladungen Schüttgüter wie Gestein oder Kohle: 238 415 Tonnen Versand – 3562 Tonnen Empfang, Pferde und Großvieh in Stück: Versand 35 – Ankunft 3 Jungvieh / Schweine in Stück: Versand 54; Frachtgut Militärverkehr: Ankunft 876 Tonnen mit 29 Frachtbriefen – Versand 208 mit 27 Frachtbriefen

► **Fazit:** Insgesamt wurden 1955 kumuliert etwa 240 000 Tonnen angeliefert und etwa 60 000 Tonnen abtransportiert. Dies entspricht bei etwa 20 Tonnen je Wagenladung etwa 15 000 Waggons pro Jahr. Bei den damaligen Zuglängen um die 15 Waggons ergibt das ca. 1000 Züge, umgerechnet vier volle Güterzugpendel täglich. Zusammen mit den um 1955 etwa vier Personenzügen täglich ergibt das mindestens 16 Zugfahrten pro Tag hin und zurück.

► **Die Strecke** war zu dieser Zeit statistisch betrachtet sehr gut und profitabel ausgelastet und beileibe keine Bimmelbahn.

► **Die ersten Morgenzüge** gingen ab Schmidmühlen um 3.30 Uhr, der letzte Zug kam um 23.30 Uhr an. (ajp)

beliefen sich auf 1,457 Millionen Goldmark, die auf verschiedene Schultern verteilt wurden. Zunächst war der Personenverkehr nur mit der 3. Klasse möglich. Ein Fahrt kostete 90 Pfennige (zum Vergleich: Eine Maß Bier kostete 20 Pfennige und ein Handwerker verdiente pro Stunde etwa 50 Pfennige. Der Zweite Weltkrieg war bahntechnisch gesehen – außer gestiegener Transportleistungen erst relativ spät spürbar. Doch es blieben auch Luftangriffe nicht aus – auch nicht in Schmidmühlen.

Bald nach Kriegsende fand die Eisenbahngeschichte im Vilstal seine Fortsetzung. Der Bahnhof Schmidmühlen wurde auch für die US Army interessant: Er wurde zu einem Versorgungs- und Umschlagpunkt für Treibstoff, und Versorgungsgüter aller Art – sogar mit einem eigenen Ladegleis. Ab dem Jahr 1956/57 fuhren alle Züge mit „2. Klasse“. Mit steigen-



Der Vorsitzende des MEC Rieden und Schmidmühlens Marktrat Helmut Rothmeier im Gespräch mit Zeitzeugen: Johann Eichenseer (links) – er fuhr 20 Jahre als Lokführer auf der Vilstalstrecke und Ernst Wein, langjähriger Bahnbusfahrer auf der Strecke Schmidmühlen – Amberg



Die Referenten Franz Schramayr (links) und Peter Rezek vom MEC Rieden beim Fachsimpeln mit Ortsheimatpfleger Michael Koller (Mitte)

dem Wohlstand nahm der Individualverkehr zu, der Lastwagenverkehr wurde leistungsfähiger und flexibler. Die Bahn-Ära im Vilstal ging zu Ende.

Bahnhof wurde Schützenheim

Am 1. Juli 1966 wurde der Personenverkehr auf der Vilstalstrecke eingestellt. 1988 kam das Aus für den Zugverkehr auf der Vilstallinie Vilshofen – Amberg. Die Gleise wurden demontiert. Die Eisenbahn im Vilstal wurde somit zur Geschichte. Heute führt ein Radweg auf dem ehemaligen Gleisbett von Amberg nach Schmidmühlen – das Stahlross löste das Dampfross ab. In Schmidmühlen existieren heute noch zwei Gebäude aus der Eisenbahnzeit: der alte Bahnhof und der Lokschuppen. Ende der 80er wurde der alte vom Verfall bedrohte Bahnhof von der Gemeinde dem Schützenverein überlassen, der das Gebäude liebevoll restauriert hat. (ajp)



Die Ausstellung stieß auf großes Interesse.