

Bau der Hauptbahnstrecke von Weiden nach Mitterteich 1863/64

1. Planung der Bahnstrecke
2. Wirtschaftlicher Aufschwung durch den Bau der Strecke
3. Personal der Ostbahnen; Italienische Nachnamen in und um Mitterteich
4. Inbetriebnahme, Fahrtdauer und Preise
5. Endstation Mitterteich – Beschwerden der Fahrgäste
6. Prominente Fahrgäste
7. Weiterbau nach Eger und Anschluss an die Preußische Staatsbahn

1. Planung der Bahnstrecke von Weiden über Mitterteich nach Eger

Zu Beginn des Jahres 1862 erteilte König Maximilian II. die Konzession zum Bau einer Eisenbahnstrecke von Weiden nach Eger. Zweck dieses Bahnbaues war es, die Hauptstädte Prag, Wien und München an die berühmten Kurbäder Karlsbad, Marienbad und Franzensbad anzuschließen. Der Weidener Landtagsabgeordnete Gustav Schlör, der im Landtagsausschuss für Bahnbauten am Beschluss beteiligt war, stellte die konkreten Pläne der Öffentlichkeit vor. Nach ihm ist heute in Weiden der Schlör-Platz benannt. 1878 ehrte die Stadt Weiden damit Gustav von Schlör, der vom bayerischen König 1866 geadelt wurde, für die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung in der strukturschwachen Region.

Die königlich privilegierte bayerische Ostbahngesellschaft übernahm die Projektierungsarbeiten, teilte die Strecken in Bahnsektionen ein, für die Sektionsleiter bestellt wurden, z.B. war für den Abschnitt Rechenlohe – Pechofen Heinrich Binger verantwortlich, der seinen Sitz in Mitterteich hatte.

Die Ausschreibung der Hochbauten begann, die Standorte für die Bahnhofsgebäude wurden festgelegt. Der Baubeginn erfolgte im September 1862, der Akkordant Wenzl Fenzl aus Böhmen pachtete die Strecke von Wiesau bis zum Bahnhofsgebäude in Mitterteich.

J.B. Mayr¹ schreibt darüber: „Unterdessen war mit dem Eisenbahnbau selbst angefangen worden und der erste Spatenstich am 26. September 1862 vorgenommen worden. Von da an hatte der Bau, soweit es die Witterung gestattete, seinen Fortgang, bloß im Winter 1862/63 mußte er wegen vielen Regens einige Zeit ausgesetzt werden, aber im Jahre 1864 war er bereits ganz vollendet, daher schon am 15. August desselben Jahres die Eisenbahn von Schwandorf nach Mitterteich eröffnet und dem Verkehre übergeben werden konnte.“ Die Teilstrecke von Schwandorf nach Weiden war bereits am 1. Oktober 1863 eröffnet worden.

2. Wirtschaftlicher Aufschwung durch den Bau der Strecke

Durch den Bau der Eisenbahnstrecke kam in mehrfacher Hinsicht Geld in die eher ärmliche Region. Der Gemeindegrund wurde gegen eine Entschädigung von 550 fl abgetreten. Auch etliche private Grundbesitzer erhielten für ihre Grundstücke die üblichen Preise, so dass die Grundstücksverhandlungen schnell abgewickelt werden konnten.

¹ Mayr, J.B.: Geschichte des Marktes Mitterteich in der Oberpfalz. Stadtmahof 1881, S. 256

Wie sehr sich die Ostbahngesellschaft um einvernehmliches und damit schnelles Vorankommen bemühte, zeigt ein Eintrag in der Mitterteicher Marktschreiber-Chronik² im Jahr 1862:

„Am 22. Mai dieses Jahres wurden die Verhandlungen über die Feststellung der Wegübergänge und Überfahrten, dann der Wege längs der Eisenbahn innerhalb der Gemeinde-Markung dahier durch den k. Landgerichtsvorstand Herrn Martin, dann des Eisenbahnsektion Ingenieurs Herrn Binger mit Zuziehung des Magistrats und der Gemeindebevollmächtigten, sowie sämtlich betheiligte Grundstückseigenthümer vorgenommen. Erhebliche Differenzen kamen nirgends vor und wurden sonstige Anstände sofort bei der Commission bereinigt.“

Die Materialien für den Bau, die in Submissionen ausgeschrieben wurden, konnten aus der Region angeliefert werden:

„Die Angebote können sowohl das ganze Quantum jedes einzeln Materials, als auch nur einen bestimmten Theil desselben umfassen und wir es den Lieferanten freigestellt, an jeder der Ostbahn-Güterstationen ein beliebiges Quantum zu offeriren.“ Der Zuschlag erfolgte dann durch die „Central-Magazins-Verwaltung der bayerischen Ostbahnen“.

Diese Ausschreibung zeigt das gewaltige Wirtschaftspotential, das der Bahnbau für die Nordoberpfalz bedeutete.

Dies führte zusätzlich zu Betriebsgründungen in den Orten, in Mitterteich entstand 1862 beispielsweise eine Imprägnieranstalt wie Oberlehrer Max Rüth³ in seiner Chronik berichtet:

„Im Sommer 1862 wurde eine Imprägnieranstalt errichtet, um aus den Eisenbahnschwellen die harzigen Bestandteile heraus zu treiben, was durch Schwängerung mit aufgelöstem Kupfervitriol in Wasser geschah. Hier waren hauptsächlich Mitterteicher beschäftigt. Die Imprägnieranstalt stand auf dem Gastwirt Wiendlschen Grundeigenthum zunächst dem Schmied Josef Zeitlerschen Hause an den Angerhäusern. Im Mai 1863 wurde neben der Imprägnieranstalt eine Schneidsäge aufgestellt und in Betrieb gesetzt. Bis zum Mai dieses Jahres wurden durch Gastwirt Wiendlsches Fuhrwerk 820 Klafter Schwellenholz gefahren, welches in der Dampfschneidsäge geschnitten wurde. Der ganze Bedarf waren 70000 Klafter. Es waren 50 Arbeiter beschäftigt mit einem Tagesverdienst von 50 kr bis 1 fl 12 kr. - ...was den örtlichen Nutzen nicht wenig hob und förderte.“

Eine weitere Finanzspritze für die Region waren die Beschäftigungsmöglichkeiten bei der Ostbahngesellschaften und die relativ guten Verdienstmöglichkeiten, die dort geboten wurden. Bei der Bayerischen Ostbahn verdiente ein

Bahnwärter	250 – 300 fl
Weichenwärter	325 – 400 fl
Heizer, Bremser	325 – 400 fl
Zugführer	515 – 675 fl
Lokomotivführer	525 – 675 fl
Stationsvorsteher	600 – 1000 fl
Bahnhofs-Inspektor	1000 – 1400 fl

Um jedoch überhaupt in den Dienst der Ostbahn zu gelangen, musste von den höheren Angestellten eine Kautions gestellt werden, „die entweder in bar, in Wertpapieren, durch Hypothek oder Bürgschaft oder auch durch monatliche Gehaltsabzüge geleistet werden konnte.“ Zum Beispiele betrug die Kautions für Buchhalter oder Lokomotivführer 500 fl.

² Marktschreiber-Chronik Mitterteich, image 97

³ Rüth, Max: Chronik Mitterteich, Manuskript, S. 27

Ein zusätzlicher Gewinn für die Region war die Erschließung der Rohstoffvorkommen wie Granit und Basalt (Teichelberg, Steinmühle), die sowohl beim Bahnbau als auch für die weitere Vermarktung benötigt wurden.⁴

3. Personal der Ostbahnen; Italienische Nachnamen in und um Mitterteich

Während in den ortsässigen Betrieben vorwiegend die einheimischen Arbeiter ihr Geld verdienten, waren beim eigentlichen Bahnbau sozusagen erste Gastarbeiter aus Böhmen und Italien beschäftigt. Die Arbeiten wie die Erdbewegungen, die Herstellung des Bahndammes, Brücken, Kanäle und Durchläufe erfolgten im Akkord. Die Arbeiter campierten in Lagern oder Kasernen außerhalb des Ortes, ihre Frauen waren oft als Zuträgerinnen ebenfalls beim Bahnbau beschäftigt. OL Rüth berichtet von Augenzeugen, die erzählten, damit „deren Kinder in der Arbeitszeit versorgt waren, erhielten diese Schnaps zum Trinken, daß sie schliefen.“⁵

Obwohl die Ortspfarrrer die jungen Mädchen mit drastischen Worten vor diesem „Gesindel, das durch ihre schlechten Grundsätze viel Unheil an[...]stiftet“⁶ warnten, entstanden trotzdem einige Beziehungen. Die heute noch vorhandenen italienischen Nachnamen in der Region wie z.B. Riolfi, Gennari oder Forte beweisen es (siehe Beispiel 1 und 2).

Die Direktion der königlichen bayerischen Ostbahn organisierte in einem 8-seitigen Regelwerk den Vollzug, „betreffend die Unterbringung und Verpflegung der Arbeiter“:⁷

„Die Verpflegung der fremden Eisenbahnbau-Arbeiter findet statt:

1. in Privat- und Gasthäusern
2. mittels Vereinigung der Arbeiter in größeren Menagen
3. durch Benützung der entweder
 - a) auf den Bauplätzen oder
 - b) in den Kasernenbefindlichen Marketendereien.



ad 1. Privatpersonen welche fremde mit Aufenthaltskarten versehene Eisenbahnbau-Arbeiter in Beherbergung nehmen, sind auch zur Verabreichung von Kost, jedoch nur an diese befugt.

ad 2. Das Menagieren der Arbeiter zur Mittags-Ruhezeit im Freien oder in den dem Bauplatze nicht zu entfernt liegendem Gebäuden ist erlaubt.“

„1. Während die Distrikts-Polizei-Behörde und die Vorstände der Eisenbahnbau-Sektionen auf die in den Kasernen befindlichen Arbeiter und die Marketendereien stets ein wach-sames Auge richten werden, wird die unmittelbare Aufsicht hierauf einem von der Direktion nach Einvernehmen der Sektion zu ernennenden Bediensteten übertragen, welcher für den speziellen Zweck den Namen „Kasernen-Meister“ führt.

2. Für jede Abtheilung der Kaserne wird ein „Zimmer-Aufseher“ aufgestellt, welcher dem Kasernen-Meister untergeordnet ist, die Aufsicht auf die ihm zugetheilten Arbeiter zu pflegen, und über alle der Hausordnung zuwiderlaufenden Vorkommnisse dem Kasernen-

⁴ vgl. Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich“ vom 8. Oktober 1864

⁵ Rüth, Chronik, S. 20

⁶ Busl, A., u.a.: Chronik Wiesau, S. 644

⁷ Direction der königl. priv. bayerischen Ostbahnen zum Vollzug des §8 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde; betreffend die Unterbringung und Verpflegung der Arbeiter. 1861, Stadtarchiv Mitterteich, Transkription 1/2021 mbh.

Meister Meldung zu machen hat. Die Zimmeraufseher werden von der Eisenbahnbau-Sektion aus den Bahnbau-Arbeitern gewählt.“⁸

Auch die Versorgung erkrankter oder verunglückter Eisenbahnarbeiter war geplant:

- „1. Jeder Eisenbahnbau-Arbeiter wird gegen Entrichtung eines bestimmten Beitrages vom Wochenlohn im Erkrankungs- oder Verunglückungs-Falle Behufs der Heilung und Verpflegung in ein Spital aufgenommen, und daselbst bis zur völligen Wiedergenesung behalten, es sei denn, daß sich die Krankheit als eine unheilbare physische oder chronische herausstellt, oder lediglich Folge eines liederlichen Lebenswandels ist.
2. Der Transport in das Spital hat auf die möglichst schonende Weise (mittels Tragbahren) zu geschehen, wenn der Erkrankte oder Verunglückte nicht im Stande ist, sich selbst dahin zu begeben.“⁹

Beispiel 1: Luigi Riolfi

Der Eisenbahnarbeiter Luigi Riolfi, vom Pfarrer mal als Alois oder als Ludwig in die Matrikel eingetragen, blieb in Mitterteich und arbeitete nach dem Eisenbahnbau im Basalt-Steinbruch in Steinmühle. Er wohnte mit Familie in Pleußen, wo heute in der Umgebung der Name noch häufig verbreitet ist.	
Von Sohn Johann, der am 2.06.1919 in Pleußen die Bauerstochter Barbara Häckl heiratete und mit ihr 10 Kinder hatte, stammen die meisten Namensträger ab.	

Riolfi Alois "Luigi"	
um 1850 - Sanpietro, Obentalien	
09.06.1925 - Pleußen	
Eheschließung: 12.12.1889	
Ehepartner	
Deubzer Susanne	
02.09.1858 - Waldershof	
13.02.1939 - Pleußen	

Kinder	Geboren
1 Riolfi Anton	09.10.1881
2 Riolfi Maria Waldburga	16.07.1887
3 Riolfi Johann Baptist	12.12.1889
4 Riolfi Karolina	18.08.1891
5 Riolfi Theres	27.07.1893
6 Riolfi Alois	23.01.1895
7 Riolfi Karl	22.06.1896
8 Riolfi Viktoria	25.08.1897
9 Riolfi Barbara	04.12.1898

⁸ ebenda, S. 5

⁹ ebenda, S. 7

Beispiel 2: Valentin Gennari¹⁰

Der Eisenbahnarbeiter Valentin Gennari, der aus dem Trentino stammte, heiratete am 1. Juli 1884 in Eger die Bergmannstochter Maria Prchly, die aus Przewitz in Böhmen kam. Sie wohnten in Steinmühle, wo Valentin im Basalt-Steinbruch Arbeit fand, und sie hatten 2 Töchter und 5 Söhne, von denen drei je zwei Mal verheiratet waren. Der Name Gennari ist in Pleußen und Umgebung heute noch vorhanden.	
Gennari Valentin 13.02.1844 - Civezzano, Trentino Vor..1933 - Steinmühle	
Eheschließung: 01.07.1884	
Ehepartner	
Prchly Maria 23.02.1858 - Onzie, Böhmen 16.01.1937 - Steinmühle	
Kinder	Geboren
1 Gennari Viktor	04.05.1884
2 Gennari Karl	14.03.1892
3 Gennari Anton	13.04.1894
4 Gennari Max	13.04.1894
5 Gennari Maria	12.01.1896
6 Gennari Anna	30.04.1898
7 Gennari Josef	17.12.1900

Die Baumeister aus Italien brachten auch ihren südländischen Baustil mit, der noch an vielen Bahnhofsgebäuden in der Region auffällt.

4. Inbetriebnahme, Fahrtdauer und Preise

Im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich“¹¹ fand sich die Anzeige über die „Aufnahme der Station Mitterteich in den Oesterr.-Bayer. Wechsel-Verkehr“. Ab dem 1. Oktober 1864 war also Mitterteich eine reguläre Bahnstation der königlich privilegierten Bayerischen Ostbahn und die Strecke führte von Österreich über Passau und Weiden bis zur Endstation Mitterteich.

Reisende, die weiter in die Kurbäder nach Böhmen wollten, mussten umsteigen in die Pferdekutschen des Mitterteich Lammswirtes Joseph Wiendl:

„Bis die Arbeiter den Anschluß nach Eger jedoch fertiggestellt hatten, übernahm der findige Mitterteicher Gastwirt Josef Wiendl den Weitertransport: Ab dem Bahnhof standen mehrere Pferdekutschen bereit, die Kurgäste und ihr Gepäck nach Franzensbad, Marienbad und Karlsbad beförderten.“¹²

¹⁰ Daten Riolfi und Gennari aus den Matrikelbüchern der Pfarrei St. Jakob, Mitterteich

¹¹ Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich, 1864, S. 332, kopiert über <http://anno.onb.ac.at>, am 22.10.2020

¹² Frankenpost/Der Stiftlandbote vom 01.09.1982

K. k. pr. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Aufnahme der Station Mitterteich in den Oesterr.-Bayer. Wechsel-Verkehr.

Vom 1. October d. J. angefangen, ist Mitterteich, Station der königl. priv. Bayerischen Ostbahnen (3 Meilen von Eger entfernt), als Verband-Station im Oesterreichisch-Bayerischen Wechsel-Verkehr aufgenommen, und findet von diesem Tage an die directe Abfertigung von Gütern, mit Beseitigung jeder Zwischen-Spedition, zu den nachstehenden Transportgebühren statt.

Tar i f.

Von oder nach	via	Entfernung in Meilen	Transport-Gebühr pr. Zoll-Centner für						Lieferzeit für	
			Eilgut	gewöhnliche Güter		Wagenlad.-Güter		gewöhnliche	Wagenladungs.	
				I.	II.	A	B			
C l a s s e						Güter				
Kreuzer süddeutscher Währung						Tage				
Linz	Passau-Weiden	49.0	117.5	77.0	52.0	40.8	29.0	7	9	
Neu-Szöny	" "	95.0	.	.	*98.2	79.5	63.8	.	15	
Raab	" "	90.0	.	.	*94.2	75.5	60.5	.	15	
St. Pölten	" "	66.0	160.0	102.5	69.0	52.7	39.2	8	10	
Wels	" "	45.5	108.5	71.5	48.5	38.3	26.9	7	9	
Wien	" "	74.0	180.0	114.5	77.0	58.3	44.0	8	10	
Wieselburg	" "	85.5	.	.	*94.2	75.5	60.5	.	15	

Die mit * bezeichneten Frachtsätze gelten nicht allgemein für Güter der II. Tarifsclassen, sondern lediglich für überschies sende Gewichtsbeträge bei Wagenladungen.

Die mit * bezeichneten Frachtsätze gelten nicht allgemein für Güter der II. Tarifsclassen, sondern lediglich für überschüssende Gewichtsbeträge bei Wagenladungen.

Bayreuth, 16. Aug. Am gestrigen Tag wurde eine weitere Strecke der bayerischen Ostbahnen, jene von Weiden bis Mitterteich in einer Länge von 11 Stunden dem Verkehr eröffnet, und ist damit der größte Theil der Linie Schwandorf-Eger vollendet. Die noch kurze Strecke von Mitterteich bis an die Landesgränze soll noch in diesem Jahr vollendet werden, die ganze Linie bis Eger aber im nächsten Jahr.

Auch die „Allgäuer Zeitung“ berichtete über das Ereignis.¹³

Die Reisegeschwindigkeit in der damaligen Zeit nötigte den Reisenden viel Geduld ab. Laut Deutschem Museum brachten es Kutschen zur damaligen Zeit auf eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von knapp 3 1/2 Kilometern pro Stunde. Die Eisenbahn war deshalb sehr beliebt, da sie die Reisezeit erheblich verkürzte.

Täglich fuhren zwei Züge von Prag bis Mitterteich über Furth im Wald, Schwandorf und Weiden, eine direkte Verbindung der Kurbäder in die heutige Hauptstadt gab es noch nicht.

Beispiel Zug 1: „a) Von Prag nach Eger 16 Stunden 50 Min., wovon 14 Stunden 50 Min. Bahnfahrt und 2 Stunden Postwagenfahrt.
b) Von Prag nach Franzensbad 17 Stunden 20 Min., wovon 14 Stunden 50 Min. Bahnfahrt und 2 Stunden Postwagenfahrt.“

¹³ Allgäuer Zeitung vom 18. August 1864, kopiert über <http://anno.onb.ac.at>, am 22.10.2020

Wichtig für Badereisende.

Von Prag über Furth nach Mitterteich mit Zug 1 und 3, von Mitterteich nach Eger, Franzensbad u. s. w. mit der Post, u. z.:

Von Mitterteich ab 3 Uhr Nachmittags und 9 Uhr 30 Min. Abends.

Eger, Franzensbad u. s. w. nach Mitterteich mit der Post.

Ankunft in Mitterteich 5 Uhr 5 Min. Früh und um 11 Uhr 5 Min. Vormittags, von Mitterteich über Furth nach Prag mit Zug 2 und 4.

Gesamt-Fahrzeit.

Bei Benützung des Zuges I. a) Von Prag nach Eger 16 Stunden 50 Min., wovon 14 Stunden 50 Min. Bahnfahrt und 2 Stunden Postwagenfahrt.

b) Von Prag nach Franzensbad 17 Stunden 20 Min., wovon 14 Stunden 50 Min. Bahnfahrt und 2 Stunden 30 Min. Postwagenfahrt.

Benützung der Züge III. a) Von Prag nach Eger 14 Stunden 18 Min., wovon 12 Stunden 18 Min. Bahnfahrt und 2 Stunden Achsfahrt.

b) Von Prag nach Franzensbad 14 Stunden 48 Min., wovon 12 Stunden 18 Min. Bahnfahrt und 2 Stunden 30 Min. Achsfahrt.

Der Ausschnitt aus der Wiener Zeitung¹⁴ zeigt die Hinweise für die Kurgäste, die von Prag in die Bäder reisen wollten.

Auch die Anreise aus Wien erfolgte über Passau, Regensburg, Schwandorf und Weiden nach Mitterteich:

K. k. pr. Kaiserin Elisabeth-Bahn und k. pr. baier. Ostbahnen.

Directer Personen- und Gepäcks-Verkehr

von Wien nach Franzensbad, Marienbad und Carlsbad via Passau-Mitterteich für die Dauer der Badesaison 1865.

Vom 1. Juni l. J. angefangen, werden bei dem Personen-Expedite der k. k. pr. Kaiserin Elisabeth-Bahn in Wien für die Dauer der Badesaison directe Fahrbillets bis Mitterteich und Zusatz-Billets von Mitterteich nach Franzensbad, Marienbad und Carlsbad ausgegeben, sowie Reisegepäck zur directen Beförderung aufgenommen.

Fahrordnung.

Abfahrt von Wien . . .	4 Uhr 30 Minuten	Nachmittag.	Abfahrt von Mitterteich	9 Uhr 30 Minuten	Früh.
Ankunft in Passau . . .	11 " 55 "	Nachts.	Ankunft in Franzensbad	12 " — "	Mittag.
Abfahrt von Passau . . .	12 " 25 "	"	" in Marienbad . . .	3 " — "	Nachmittag.
Ankunft in Mitterteich . . .	9 " — "	Früh.	" in Carlsbad . . .	4 " 30 "	"

T a r i f :

Von Wien	bis Mitterteich	1 Billet I. Classe	fl. 28 29 kr.	österr. Währung	Silber
" "	" "	1 " II. "	fl. 20 68 "	" "	" "
" Mitterteich	n Franzensbad	1 " — —	fl. 3 — "	" "	Banknoten
" "	n Marienbad	1 " — —	fl. 5 — "	" "	" "
" "	n Carlsbad	1 " — —	fl. 6 — "	" "	" "

Kinder unter zwei Jahren, die auf dem Schoosse gehalten werden, sind frei.

Kinder von zwei bis zehn Jahren zahlen von Wien bis Mitterteich die halbe Fahrtaxe.

Ausser dem, im Bahn- und Strassen-Wagen leicht unterzubringenden, unter der Aufsicht des Reisenden verbleibenden Handgepäck werden für ein ganzes Billet 50 und für ein halbes 25 Zollpfunde an Freigewicht zugestanden.

Auch die Preise wurden hier öffentlich bekannt gegeben:

Wien – Mitterteich in der 1. Klasse 28 Gulden 29 Kreuzer, in der 2. Klasse 20 fl 68 kr.

Kinder von 2-10 Jahren zahlten den halben Preis.

Für die ca. 2-stündige Kutschenfahrt von Mitterteich in die Kurbäder fielen dagegen Preise von 3 – 6 fl. an. Diese vergleichsweise hohen Preise führten immer wieder zu Beschwerden.

5. Endstation Mitterteich – Beschwerden der Fahrgäste

Über ein Jahr endete die Bahnstrecke in Mitterteich und die fehlende Strecke bis zum Reiseziel musste mit der Pferdekutsche überbrückt werden. Der Mitterteicher Unternehmer

¹⁴ Wiener Zeitung vom 22. Juli 1865, kopiert über <http://anno.onb.ac.at>, am 22.10.2020

und Gastwirt Joseph Wiendl, aus Schwandorf gebürtig und eingeheiratet in das Gasthaus zum Goldenen Lamm am Oberen Markt, übernahm im Auftrag der Ostbahn den Weitertransport der Kurgäste in die bekannten böhmischen Bäder Franzensbad, Marienbad und Karlsbad bzw. bot Übernachtungsmöglichkeit in seinem Gasthof an.¹⁵

Joseph Bartholomäus Mayr¹⁶ (1881) schreibt dazu:

„Da die Fortführung der Bahn bis nach Eger erst am 1. Oktober 1865, also folglich über ein Jahr später, stattfand, so mußten in der Zwischenzeit alle in Mitterteich angekommenen Güter und Passagiere durch die Mitterteicher Post und durch das Fuhrwerk des Gastwirths Joseph Wiendl weiter befördert werden, was insbesondere zur Bade- und Kurzeit namhaften Verdienst abwarf.“

„In dem Übereinkommen mit der Bahn war festgelegt, daß Gastwirt Wiendl die Beförderung von täglich bis zu 20 Personen in gut beschaffenen, gedeckten Chaisen im Anschluß an die Züge der Ostbahn von Mitterteich in die drei Bäder garantieren würde. Auch die Weiterbeförderung des Gepäcks sowie die volle Haftung mußte Wiendl übernehmen. Ausdrücklich war bestimmt, daß Reisende mit direkten Billets von Wien zu den Badeorten hinsichtlich der Weiterbeförderung ab Mitterteich unbedingten Vorzug vor sonstigen Passagieren genießen mußten.“¹⁷

Im Gegensatz zur Behauptung Zeitlers, dass über Wiendl „nach den Akten keine Beschwerden eingegangen waren“¹⁸, finden sich in den damaligen Zeitungen einige kritische Anmerkungen zu dem Weitertransport in die böhmischen Bäder. (Beispiele siehe nächste Seite)



¹⁵ Die Ansichtskarte zeigt die Pferdeutschen am Oberen Markt in Mitterteich vor dem zweiten Gasthof „Zum Bären“

¹⁶ Mayr, Jos.Barth.: Geschichte des Marktes Mitterteich in der Oberpfalz. Stadtamhof 1881, S. 256

¹⁷ Verlagsbeilage des „Der Stiftlandbote“ zu 850 Jahre Mitterteich, 26. Juli 1985, Artikel „15 Millionen Gulden für Bahnbau“

¹⁸ Zeitler Walther: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz. Amberg 1997, S. 70



19

Wendl Joseph
25.01.1827 - Schwandorf
20.08.1890 - Mitterteich

Eheschließung: 10.10.1853

Ehepartner

Steiner Josefine
23.03.1823 - Komersreuth
21.10.1894 - Mitterteich

Kinder:

- | | |
|-----------------------|-------------|
| 1. Wiendl Max | *18.12.1854 |
| 2. Wiendl Otto | *19.02.1856 |
| 3. Wiendl Karolina | *19.11.1857 |
| 4. Wiendl Kaspar Karl | *21.04.1859 |
| 5. Wiendl Simon | * 1860 |
| 6. Wiendl Anna | *12.04.1864 |
| 7. Wiendl Joseph II | *01.09.1867 |

Die Beschwerdeführer bemängelten die nicht garantierte Weiterfahrt von Mitterteich zu den Bädern, da die österreichische Elisabeth-Westbahn „die Anzahl der mit einem und demselben Zuge zu befördernden Passagiere noch auf sechzehn beschränkt, weil damals diese Anzahl vollkommen hinreichend erschien,“ ...

Die Route über Passau-Mitterteich in die böhmischen Badeorte.

In mehreren Blättern erschienen in den jüngsten Tagen Klagen gegen das Vorgehen der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn, weil letztere, trotz der von ihr veröffentlichten Ankündigung, directe Fahrkarten in die böhmischen Badeorte Karlsbad, Franzensbad und Marienbad nur in beschränkter Zahl ausstellte, und, sobald diese Zahl überstiegen war, die Karten nur bis zur letzten Eisenbahn-Station Mitterteich verabsolgte, während es den Reisenden zum Theil nur mit Schwierigkeit gelang, von dort eine Weiterbeförderung an ihr Reiseziel zu finden.

„Wenn die vorbezeichnete Zahl voll war, so wurden wol noch Fahrkarten bis Mitterteich ausgegeben, jedoch mit dem ausdrücklichen Bedeuten, daß zwar die Weiterbeförderung von dort ab ohne Anstand erfolgen werde, daß aber die hiesige Bahnanstalt keine directe Garantie übernehmen, und daher auch weder Zusatz-billets ab Mitterteich ausgeben, noch das

Gepäck direct bis nach den Badeorten aufnehmen, respective abfertigen könne.“

Wegen dieser starken Nachfrage wurde das Kontingent der Bäderreisenden auf 24 erhöht, „wodurch vorläufig den diesbezüglichen Verkehrs-Anforderungen wol hinlänglich Rechnung getragen worden sein dürfte.“²⁰

Auch in österreichischen Tageszeitungen finden sich Beschwerden von Fahrgästen, die Probleme bei der Weiterfahrt von Mitterteich zu den böhmischen Bädern hatten, wie der folgende Leserbrief zeigt:²¹

¹⁹

²⁰ „Die Presse“ vom 20. Juni 1865, kopiert über <http://anno.onb.ac.at>, am 22.10.2020 (Ausschnitt und Zitate)

²¹ „Die Presse“ vom 9. Juli 1865, Leserbrief, kopiert über <http://anno.onb.ac.at>, am 23.01.2021

Blatt zu richten. In Mitterteich angekommen, erwarteten wir, daß wir versprochenemmaßen nach der Nummer unserer bis Karlsbad gelösten Reisekarten in vierstigen commoden Wagen Plätze angewiesen erhalten werden; wie unangenehm sollten wir jedoch enttäuscht werden! Der Mitterteicher Pächter der Beförderung zu Wagen schob die Reisenden ohne Rücksicht auf die Nummer der Reisekarten zu 8 bis 10 Personen in Omnibusse, so daß man kaum athmen konnte. Ich mit meiner Mutter und noch zwei Reisegefährten, worunter eine Dame, erhielten Plätze in einem alten zerbrochenen Kumpelkasten, der nur ein Fenster hatte. Zum Glücke war es sehr warm und belästigten bloß die eindringenden Sonnenstrahlen, was allerdings nicht so unangenehm war, als wenn uns unterwegs ein heftiger Regen überrascht hätte. Besagter zerbrochener Wagen hatte in Folge seiner alterthümlichen Bauart so wenig Raum gewährt, daß wir auch nicht ein Stück unseres Handgepäcks in denselben unterbringen konnten. Ich entschloß mich daher, meinen Sitz im Wagen dem Gepäcke zu widmen, und setzte mich zum Reutsher auf den Boß, was nur Dank der schönen Witterung möglich war. Wir verließen in Folge großer Streitigkeiten zwischen dem Pächter der Wagenbeförderung und dem von der k.k. Elisabethbahn-Verwaltung daselbst angestellten Commissär einerseits, und aller Reisenden andererseits, um 10 Uhr Mitterteich.

Joseph Wiendl wurde später im Volksmund als erster Mitterteicher Millionär bezeichnet, da er auch in den Immobilienhandel einstieg und sogar Burgen (Altkinsberg) und Schlösser (Waldau) verhandelte.

6. Prominente Fahrgäste

Als Beispiel für zahlreiche prominente Besucher in Mitterteich soll hier aus Platzgründen nur die Durchreise des Königs von Preußen am 20. Juli 1865 angeführt werden. Er war zur Kur in Karlsbad und reiste weiter zur Nachkur nach Bad Gastein in Österreich. In Mitterteich wartete auf ihn ein Sonderzug zur Weiterreise bis nach Regensburg.

ist. Für die Reise von Karlsbad nach Gastein ist folgendes Programm aufgestellt worden: Abreise von Karlsbad am 20. Juli Vormittags 10 Uhr nach Eger, Ankunft daselbst Mittags 1 Uhr und Gabelfrühstück. Darauf nach Mitterteich, und um 4 Uhr von dort per Extrazug über Weiden, Wernberg, Amberg, Schwandorf etc. nach Regensburg, Ankunft daselbst Abends 7 Uhr. Freitag Aufenthalt daselbst. Sonnabend

22

Ein weiteres Beispiel hat Bernhard M. Baron in der Reihe Heimat – Landkreis Tirschenreuth beschrieben: Adalbert Stifter mit Familie und Dienstmädchen pausierte in Mitterteich, um nach Karlsbad weiter zu reisen.²³

Die böhmischen Bäder veröffentlichten in ihren Kur-Zeitungen die Ankunft und Abreise aller bekannten adligen und reichen Gäste, dadurch lassen sich zahlreiche prominente Durchreisende durch Mitterteich und Weiden ermitteln.

²² Fremden-Blatt v. 23. Juli 1865, kopiert über <http://anno.onb.ac.at>, am 23.01.2021

²³ Bernhard M. Baron: Stifter im Stiftland. Wie Adalbert Stifter 1865 nach Mitterteich kam. In: Heimat – Landkreis Tirschenreuth. Band 24/2012. Pressath 2012, S. 158-162

7. Weiterbau nach Eger und Anschluss an die Preußische Staatsbahn

Der Weiterbau der Eisenbahnstrecke von Mitterteich nach Eger verzögerte sich aus juristischen Gründen, da hier die unterschiedlichen Interessen der Bahngesellschaften von Bayern, Österreich und Sachsen eine Rolle spielten, die in Eger zusammentrafen. So entstand in Eger ein Gemeinschaftsbahnhof, der in den folgenden Jahren von fünf verschiedenen Eisenbahnverwaltungen gleichzeitig genutzt wurde. Dort fanden auch alle Zollformalitäten und die gemeinsame bayerisch-österreichische Passkontrolle statt, deshalb „wohnten Hunderte von deutschen Eisenbahnern mit ihren Familien in Eger; viele von ihnen kamen aus dem Stiftland und der nördlichen Oberpfalz in diesen ursprünglich echt bayerisch-sächsischen Bahnhof auf böhmischen Boden“.²⁴

Von August 1864 bis zur Eröffnung am 15. Oktober 1865 bestand also die Zeitspanne, in der die Lücke im Eisenbahnnetz mit Pferde-Chaisen überbrückt werden musste.

Die Bahnstrecke von Weiden nach Eger galt als wichtige Nord-Süd-Verbindung in Deutschland und war deshalb als Hauptstrecke so breit ausgebaut worden, dass man Platz für ein späteres zweites Geleise hatte. Mit dem Anschluss an die Sächsische Staatsbahn in Eger war auch der Kontakt zum Schienennetz der Preußischen Staatsbahn gegeben, was zu einem weiteren touristischen und wirtschaftlichen Aufschwung für beide Seiten beitrug.

Die Eröffnung des letzten Abschnittes der Königlich privilegierten Ostbahn wurde natürlich auch gefeiert: „Es gab ein Festessen für das Personal und Freifahrtscheine für jedermann zwischen Eger und Mitterteich. Waldsassener Blaskapellen fuhren mit der Bahn nach Eger, Musiker aus Eger kamen nach Waldsassen. Groß und Klein aus der gesamten Umgebung war auf den Beinen.“²⁵



Das bayerische Signal ‚Endpunkt‘ an der Grenze zu Tschechien.

²⁴ Stadt Mitterteich-Arbeitskreis Heimatpflege: 125 Jahre Eisenbahnlinie Mitterteich – Eger 1865-1990, S. 31

²⁵ zitiert nach: Jubiläum mit ein bißchen Wehmut. In: Der Neue Tag vom 13.10.1990

Heute, 155 Jahre später, ist dies ein „Jubiläum ohne Eisenbahn“, denn die Ära der Bahn in dieser Region ging scheibchenweise zu Ende:

10.01.1975 fuhr die letzte Dampflokomotive auf der Strecke Wiesau - Waldsassen

30.05.1986 erfolgte die Einstellung des Personenzugverkehrs

31.12.1999 wurde der Güterzugverkehr eingestellt

ab 12.2002 erfolgte der Abbau der Gleisanlagen.²⁶



Der Schienenabbau von der Grenze bis Waldsassen beginnt



Gruppenbild vor historischem Speisewagen beim Jubiläum in Wiesau von links: Hans Meister, stellvertretender Vorsteher Bahnhof Wiesau, Reinhold Faltenbacher, Hans Wildenrother, Hans Müller -alle drei DB-Mitarbeiter beim Bahnhof Wiesau-, rechts Bernhard Scharnagl, Bahnhofsvorsteher Bahnhof Wiesau.

²⁶ nach Unterlagen von W. Aumeier v. 06.12.2002

Fotos: Werner Männer, Bildarchiv der Stadt Mitterteich

Autorin: Monika Beer-Helm, GFO Stiftland/Tirschenreuth