

E i n e k l e i n e G e s c h i c h t e
v o n e i n e m g r o ß e n B a h n h o f .

Chronik des Bahnhof's Oberkötzau

Zusammengestellt von Helene Gerhardt, Bundesbahn Obersekretärin

Oktober 1955

Wenn ich mich erühne, eine "Chronik des Bahnhof's Oberkotzau zu schreiben, so nur deshalb, um der jüngeren Generation einen kleinen Überblick über ihren Bahnhof zu schaffen. Es wird doch wohl der eine oder andere darunter sein, der sich für die Entstehung und Entwicklung des Bahnhof's interessiert.

Diese Chronik zu schreiben war aber nur möglich, weil mir das Verkehrsmuseum in Nürnberg die alten Akten von Oberkotzau bereitwilligst zur Verfügung gestellt hat.

Beim Durchlesen dieser alten Blätter konnte ich feststellen, daß unsere "Eisenbahner-Vorfahren" in der guten alten Zeit schon die gleichen Sorgen und Nöten hatten wie sie uns auch heute noch beschert sind. Einmal geht der Kampf um eine Lohnerhöhung von einigen Kreuzern (1 Kreuzer = 2 Pfg) und ein andermal beschwert sich ein Mitbewohner über das "bitterböse Weib" seines Nachbarn, das keine Ruhe gibt und das der Stationsvorstand mit dem ganzen Familienanhang aus der Wohnung heraussetzt und dem Ehemann die Entlassung androht. Der größte Kampf geht jedoch - genau wie heutzutage - um eine Personalmehrung. Auch damals mußten zuerst umfangreiche Statistiken eingereicht werden um dann einen "Bediensteten mit 2 ~~M~~ Tagegeld zu erhalten.

Bevor ich jedoch mit der Geschichte der Eisenbahn beginne, möchte ich einiges über die politische Gemeinde Oberkotzau erzählen. (Ich entnehme Nachfolgendes aus dem 1954 erschienenen Adreßbuch der Marktgemeinde Oberkotzau, zusammengestellt von Verwaltungsoberinspektor Fischer, erschienen im Verlag Fritz Raithel Oberkotzau).

Der heute 5 400 Einwohner zählende Markt Oberkotzau gehört zweifelsfrei mit zu einer der ältesten Ansiedlungen im nordoberfränkischen Raum. Über die Gründung selbst liegen zwar keine urkundlichen Nachweise vor, doch lassen die geschichtlichen Überlieferungen und einige geschichtliche Funde auf ein hohes Alter schließen. Nach den ortsgeschichtlichen Überlieferungen fällt die Zeit der Gründung in die Jahre 640 bis 642 n.Chr. Mehrere Urnenfunde im Jahre 1728 und 1740 sind nach Bestattungsart und Form auf diese Zeit zurückzuführen und bekräftigen damit die angegebene Gründungszeit der früheren Oberkotzauer Geschichtsschreiber.

Unerforscht ist noch, ob es sich bei Oberkotzau nicht um eine vorgeschichtliche Ansiedlung überhaupt handelt. Ein im Jahre 1895/96 bei der Ziegelei Barth gefundenes Bronzebeil oder Celt, die Freilegung eines vermutlich germanischen Brandgrabes bei Haideck, sowie ein in ziemlicher Tiefe gefundener Eichenrost sind vorgeschichtlicher Art und dürften auf jüngere süddeutsche Hügelgräberbronzezeit, also auf etwa 3 000 Jahre v.Ch. zurückgehen.

Über die Entstehung des Namens Oberkotzau bestehen in den ortsgeschichtlichen Überlieferungen mehrere Sagen, auf die im Rahmen dieser Kurzgeschichte nicht näher eingegangen werden kann. Ursprünglich bestand Oberkotzau aus drei verschiedenen Ansiedlungen mit eigenem Namen. Der heutige Ortsteil rechts der Schweßnitz hieß früher Schwandewitz, später Schweßnitz und soll nach den ortsgeschichtlichen Überlieferungen von den Wenden besiedelt worden sein. Der heutige Ortsteil links der Schweßnitz, früher

"Koczaw" mit Abwandlung später Kotzau genannt, hängt zweifels-
ohne mit der Entstehung des alten Rittergeschlechts der Frei-
herrs von Kotzau zusammen und kann ebenso wie das frühere rechts
der Saale gelegene "Saaldorf" als rein deutsche Ansiedlung gelten

Die Vereinigung dieser früher selbständigen 3 Ansiedlungen zu
der Gemeinde "Oberkotzau" muß aber schon frühzeitig geschehen sein.
Urkundlich taucht dieser Name erstmalig im Jahre 1696 auf.

Die Ureinwohner von Oberkotzau waren Bauern und im Anfang freie
Menschen. Später wurden sie dem Rittergut Oberkotzau lehenspflich-
tig. Die Abgaben (Zehnten - Bodenzinse - Todesfallabgabe - Frohn-
dienste) mußten bis zum Jahre 1848 geleistet werden. Oberkotzau
war bis zum Jahre 1396 freier deutscher Reichsmarkt mit bedeuten-
den eigenen Rechten.

Bis in die Mitte des vergangenen Jahrhunderts war Oberkotzau eine
Gemeinde mit vorwiegend ländlichem Charakter, ziemlich verbreitet
war nur das Handwerk und der Viehhandel. Erst der Anschluß an das
im Entstehen begriffene Eisenbahnnetz brachte eine Änderung. Durch
Anschluß an die Eisenbahnlinie Hof - Bamberg (eröffnet am 1.11.1848
an die Bahnlinie Hof - Eger (eröffnet 1.11.1865) und an die Bahn-
linie Hof - Regensburg - München (eröffnet am 15. Mai 1878) wurde
Oberkotzau zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt, was sich in
seiner Entwicklung bald günstig bemerkbar machte.

Und nun das Wichtigste von der Entstehung des Bahnhofs Oberkotzau
in kurzen Worten:

- 18.12.1846: Auftrag von der kgl Eisenbahnbau- Commission Nürnberg an die Sektion Hof, einen Situationsplan über eine an geeigneter Stelle zu errichtende Haltestelle und zwar
- a) eine Bahnwärterkaserne
 - b) die Herstellung der Doppelbahn von einem Bahnwärter zum andern
- einzureichen.
- Bei der Grunderwerbung wurde die Errichtung einer Haltestelle der Gemeinde Oberkotzau zugesagt.
- 26.12.1846: berichtet die Sektion Hof an die kgl Eisenbahn-Commission: "Das Terrain ist mehrere Schuh hoch mit Schnee überdeckt, der Auftrag wolle verschoben werden".
- Im Laufe des Jahres 1848 wurde eine Haltestelle (Posten 192) errichtet. Sie befand sich auf der rechten Seite des Gleises Bamberg - Hof, gegenüber der Kirche. Die Bahnwärterhütte wurde auch als "Wartstube" von den Reisenden mitbenutzt. (Die Ausbuchtung am Bahnkörper, auf der Posten 192 stand, ist jetzt noch vorhanden).
- /Anlage/
- 1.11.1848: wurde die Bahnlinie Bamberg - Hof eröffnet und Oberkotzau an das Verkehrsnetz angeschlossen.
- 28.11.1848: wird ein Gesuch der Gemeinde Oberkotzau (Vorsteher Freytag) vom 16.11.1848 zur Errichtung einer Güterexpedition wegen der hohen Kosten abgelehnt.
5. 9. 1849: neuerliches Gesuch der Marktverwaltung Oberkotzau über die Errichtung einer Güterexpedition, welches "in tiefster Ehrfurcht Einer hohen Generalverwaltung" vom "unterthänig gehorsamsten Bahnamt" weitergeleitet wurde.
1. 10.1860: Institution der Postboten ins Leben getreten. (Oberkotzau wird von Hofer Postboten versorgt).
- 16.11.1860: Eingabe verschiedener Gewerbetreibenden an das kgl Oberpost- und Bahnamt in Bamberg um Errichtung einer Post-Expedition mit der Berechtigung der Annahme und Abgabe sämtlicher durch die Post zu befördernden Gegenstände und daß damit eine Station zur unbeschränkten Empfangnahme und Ablieferung der durch die Bahnverwaltung zu befördernden Frachtstücke verbunden werden möchte.
11. 1.1861: Vorschlag der Sektion Hof an das kgl Oberpost- und Bahnamt für Oberfranken in Bamberg, am südlichen Abhang des Schweßnitztales zu errichten:
- | | | | | |
|---------------------------------|------|--------|----|---------|
| ein Stationsgebäude | 5025 | Gulden | 1 | Kreuzer |
| eine Güterhalle | 4000 | " | | |
| Gleisvermehrung | 3489 | " | | |
| Requisitten für Ladehalle | 60 | " | | |
| Bürorequisitten | 425 | " | 18 | " |
| <hr/> | | | | |
| Gesamtkosten... 13000 Gulden | | | | |
- Im Etatsjahr 1859/60 wurden von Hof - Oberkotzau 519 Personen 2.Kl und 2231 Personen 3. Klasse befördert.
- Von der Anhaltestelle Oberkotzau (P 192) wurden verkauft:
- | | | |
|------|----------------|--------------------------------|
| 785 | Billetten 2.Kl | |
| 4996 | " | 3.Kl zu 1158 Gulden 18 Kreuzer |
| 33 | Hundebilletten | |

15.1. 1861: Eingabe des kgl Oberpost- und Bahnamtes Bamberg an die kgl EisenbahnBau-Commission im München um Errichtung einer Post- und Bahnexpedition Oberkotzau:

"Es dürfte bei den vielen zwischen Neuenmarkt und Hof fahrenden Zügen auch im Interesse der Fahrsicherheit liegen, zur Bedienung des Telegraphenapparates in Oberkotzau einen mit den bezüglichen Bestimmungen besser vertrauten Expeditionsbeamten statt eines Wechselwärters aufzustellen"!

18. 2.1861: Einreichung des Kostenvoranschlages über die nötigen baulichen Einrichtungen bei Umwandlung der Anhaltstelle Oberkotzau in eine Expedition ...5025 Gulden 1 Kreuzer, Gleisumbauten3489 " 41 " .

Jahr 1865: Bau des neuen Stationsgebäudes
Der Bau des Maschinenhauses (jetzige Bm-Werkstätte) und des später wieder abgebrochenen Wasserhauses (hinter Posten 2) dürfte in dieselbe Zeit fallen. Unterlagen sind keine vorhanden.

10.10.1865: Antrag vom kgl Oberpost- und Bahnamt Bamberg an die kgl Generaldirektion um Verlegung der Anhaltstelle in das fast fertig gestellte neue Stationsgebäude.
/Anlage/ (Grund: "Assistent Potzel von Hof ist am 25.9.1865, als er sich zu den Personenwägen des Gz 35 begab, von einer Brücke in den darunter fließenden Bach gestürzt und hat sich erheblich verletzt.")

1. 11.1865: Eröffnung der Bahnlinie Hof - Eger.

15.2.1870: Besetzung der Post- und Bahnexpedition Oberkotzau mit einem Officialen als Expeditionsvorstand. Es wurde ernannt der Assistent und Expeditionsvorstand in Burgrheinfeld - Josef Holzbauer - mit einem aus Eisenbahngefälle zu schöpfendem Jahresgehalt von 900 Gulden.
(Anlage/

Juni 1870: Bau der Doppelbahn Oberkotzau - Hof.

15.6.1870: Bauauftrag zu einem Zwischenperron an den Gleisen der Ludwig Süd-Nord-Bahn zu einem Accordbetrag von
958 Gulden 11 Kreuzer
provisorische Einfriedigung: 318 " 56 "
1277 Gulden 7 Kreuzer
(60 Kreuzer = 1 Gulden)

(1664 laufende Fuß Einfriedigung im Stationsplatze und zwar gleich der bestehenden gekreuzten Einfriedigung von 4 Fuß hohen aus berindeten unten in dem Boden angekohlten Pfosten, berindeten Holmen und berindeten gekreuzten Stämmchen durch Zimmermeister Ritter Hof).

Für die Herstellung eines Perrons und Entwässerungsanlagen um das Betriebsgebäude mußte die Fa Friedrich Hölzl in Hof 100 Gulden Kaution ein Jahr lang hinterlegen. Im Juli 1870 wurde nach dem "vorgelegten Finaluntersuchungsprotokoll" die Kaution zurückgezahlt.

5. 1. 1872: Nach dem Gesuch eines Stationsarbeiters um Lohnerhöhung hat ein bei der Station Oberkotzau beschäftigter Arbeiter bei 12 Stunden Arbeit 48 Kreuzer täglich verdient; ein Tagelöhner erhielt jedoch 54 Kreuzer bis 1 Gulden und für jede Stunde Mehrarbeit 6 Kreuzer mehr. (Bestätigung der Marktgemeindeverwaltung vom 9.1.1872 Ritter, Bürgermeister).
- Juli 1874: befand sich schon eine "Wohnung im Pavillon des Maschinenhauses".
- Juni 1875: Bau eines "Sackgleises" zum Entladen der Wagen an der Egerer Strecke (jetziges Ladegleis). Kosten: 828 Gulden, 36 Kreuzer.
9. 2. 1877: Antrag auf Erweiterung des Bahnhofs.
/Anlage/ Die Restaurationsküche befand sich im Keller und konnte bei Hochwasser nicht benützt werden!
- 13.3.1877: Antrag auf Erbauung einer Rampe zum Entladen von Wagen. Auf diesem Platz stand eine Kohlenremise. Nach Angabe der Station wurde sie jedoch nie benützt und sollte abgebrochen werden.
- Juni 1877: Anbau am Bahnhof an der Nordseite (parterre und 1. Stock) als Warteraum I. und II. Klasse und dadurch Verlegung der Küche aus dem "Souterain" in das Erdgeschoß.
- Juli 1877: wird die Wechselwärterkaserne gebaut (jetzt Bahnhofstr.3) und im 2. Stock Büro und Wohnung des Bahnmeisters untergebracht.
- Sept. 1877: werden in Oberkotzau umgeladen:
1965 Wagen mit 898 825 kg Gut!
Hiefür war auf der Saaleseite, südlich Stellwerk 3 eine Laderampe angebracht an der die Wagen umgeladen wurden. In welchem Jahre die Umladungen nach Hof verlegt wurden, ist aus den Akten nicht ersichtlich.
- 20.4.1878: Die neuen Warteräume I. u. II.Klasse können benützt werden.
5. 5.1878: Wird die Fichtelgebirgsbahn Wunsiedel - Hof eröffnet und die Regelung der Züge auf dieser Strecke Oberkotzau übertragen.
8. 6.1878: Antrag vom kgl Oberbahnamt Bamberg an die Generaldirektion der kgl Verkehrsanstalten in München, zur Besorgung des Telegraphendienstes einen eigenen bezahlten Adspiranten und einen Kanzleihilfen gegen ein Tagegeld von je 2.-M einzustellen.
Es verkehren täglich 84 - 90 Züge (ankommend und abgehend). Bedienstete waren vorhanden: 1 Officialen als Vorstand, 1 Assistent und 3 Amtsgehilfen. Zu bedienen waren: 2 Zeiger und 2 Schreibapparate für den Bahn- und Privatdepeschenverkehr, ferner ein Frischenscher Apparat, 4 Induktoren für die Strecken Läutewerke und 4 solche für die Sperrsignale.
- Juli 1878: wird ein Oekonomiegebäude (Remisen, Waschküche) mit Übernachtungslokal gebaut. (Letzteres ist ide jetzige Werkstätte der Signalmeisterei).

- 24.7.1878: Wird die Expedition Oberkotzau in eine Post- und Bahnverwaltung umgewandelt und der "Offizial- und Stationsvorstand Josef Holzbauer zum Post- und Bahnverwalter mit einem Jahresgehalt von 3000 M befordert."
("Ludwig II von Gottes Gnaden König von Bayern")
Hohenschwangau, den 24.7.1878 gez Ludwig
- 25.7.1878: Meldung an das kgl Oberbahnamt in Bamberg, daß die Erweiterung des Stationsgebäudes, Erbauung des Wechselwärterwohngebäudes mit Bahnmeisterwohnung und Nebengebäude und das Oekonomiegebäude mit Übernachtungslokal vollendet ist.
9. 2.1886: ist Oberkotzau noch Aufsichtsstation hinsichtlich der Zugregelung auf der Strecke Kirchenlaibach. - Hof.
- 8.10.1893: Verfügung der Direktion der kgl bayr. Posten und Telegraphen München: Laut Bericht des kgl Oberpostamtes Bamberg vom 3.d.Mts ist das neue Postgebäude in Oberkotzau ab 16.ds.Mts beziehbar und steht somit der Trennung des Postdienstes vom Bahndienst ein Hindernis nicht mehr im Wege. kgl Generaldirektor Schamberger
- 16.10.1893: wird das neue Postgebäude bezogen.
- 24.10.1893: Im Namen Seiner Majestät des Königs hat "Seine Königliche Hoheit Prinz Luitpold, des Königreiches Bayern Verweser vermöge Allerhöchsten Signates vom 24.ds Mts Allernädigst zu genehmigen geruht, daß die Post- und Bahnverwaltung Oberkotzau aufgehoben und an Stelle derselben eine Bahnverwaltung und eine Postexpedition errichtet wird".
/Anlage/
- 16.11.1893: wird die Trennung Post/Bahn allgemein durchgeführt.
- 30.9.1896: verkehren bereits 140 Züge in den Richtungen Regensburg - Hof, Bamberg-Hof und Eger-Hof und umgekehrt und zwar Schnellzüge, Personenzüge, beschleunigte Güterzüge, Eilgüterzüge. Güterzüge mit Personenbeförderung und Stückgüterzüge.
- 1898: Erbauung des Rangierbahnhofes.
- 26.9.1898: Verfügung des kgl Oberbahnamtes Bamberg:
"Mit dem heutigen Tag beginnend ist die Leitung der Ablaufversuche im Rangierbahnhof Oberkotzau, welche dormalen bei täglich 6 Zügen und mit Ausdehnung auf beide Harfen stattfinden, vom Bahninspektor Klein in Hof auf den Vorstand der Bahnstation Oberkotzau Bahninspektor Spieß übergegangen. Die Ablaufversuche im Rbf sollen den ganzen Winter über fortgesetzt werden".
- 3.10.1898: wird die Stationskasse Oberkotzau eingeführt.
Erster Kassier: Expeditior Salb.
- 1898/1899: wird das bahneigene Elektrizitätswerk gebaut, das den gesamten Bahnhof mit Strom versorgt. (Außenbeleuchtung durch Bogenlampen mit Kohlenstiften).
- 16.5.1899: wird der Rangierbahnhof endgültig in Betrieb genommen.
- 3.8.1899: Übergabe und Übernahme von täglich 55 Güterzügen im Rbf (normal 46 Gz), Vom 1.-15.7.1899 wurden 2084 Wagen behandel

- 12.12.1902: wurde die Weichenzentralanlage in Betrieb genommen (Turm I,II,III u. IV)
- 1907: wird der Rangierbahnhof umgebaut.
- 1908: wird die Unterführung bei Stw 2 gebaut.
- 1914-1918: Erster Weltkrieg, Truppentransporte, erstmalige Einstellung von Frauen zur Verwendung in den Büros und als Bremserinnen bei Gz und Schaffnerinnen bei Pz.
- 1918 - 1919: wurde der Anschluß des bahneigenen Elektrizitätswerkes an die Bayr. Elektr. Lieferungs Gesellschaft vollzogen. Nach Entfernung sämtlicher Maschinen erfolgte der Umbau des Werkes in Wohnungen (Reuthstr 7). Ein Umspannraum ist noch vorhanden.
- 1923: wird der Rangierbahnhof **erweitert**. Leistungsfähigkeit täglich 1600 Wagen.
- 1933 - 1938: Im September jeden Jahres Reichsparteitage in Nürnberg mit täglich 50 - 60 Sonderzügen, sodaß für jeden Tag eine besondere Bahnhofsfahrordnung aufgestellt und vervielfältigt werden mußte.
- Umbau des Rangierbahnhofgebäudes.
- Sept. 1939 bis 1945: Zweiter Weltkrieg und damit zusätzliche Arbeiten. Täglicher Wagenausgang im Rbf über 1700 Wagen. Fremdarbeiter im Rbf: Tschechen, Italiener, Russen. Als Streckenarbeiter russische Frauen und Mädchen, die in gemeindlichen Baracken in der Siedlung untergebracht waren.
- 1940: Bau eines dritten Streckengleises zwischen Oberkotzau Rbf und Hof zur rascheren Abwicklung des Güterzugverkehrs. Stw 4 wird in eine Abzweigstelle umgewandelt und mit Fahrdienstleitern und Stellwerksmeistern besetzt.
- An der Bahnhofstraße wird eine Bahnmeisterei gebaut und die Bm 2 Hof als "Bahnmeisterei Oberkotzau" nach Oberkotzau verlegt.
- 8.4.1945: Bombenangriff auf Hof und teilweise Außerbetriebsetzung des Bahnhofs. Dadurch wurde der gesamte Umsteigverkehr auf den Bahnhof Oberkotzau verlegt. Zu Fuß strömten die Reisenden von Hof nach Oberkotzau und warteten hier auf die von Süden kommenden Züge die wieder zurückfuhren.
- Zugleitung Hof wurde nach Oberkotzau verlegt und arbeitete im Telegraphenzimmer.
- 10.4.1945: Tiefflieger kamen und beschossen die Reisezüge. Ein Reisender wurde getötet und einige verletzt.
- 11.4.1945: Um 15,45 Uhr warfen Tiefflieger die ersten Bomben auf den Bahnhof. Eine Bombe fiel 100 m südlich des Stellwerkes 3 in die Gleise 9, 10, 11 u. 12s, zerstörte den Bahnhof (Zwischenwände, Fenster und Türen in den Wohnungen im 1. Stock waren vollständig zerstört, der Dachstuhl abgesprengt und verschoben, Türen und Fenster im Erdgeschoß eingedrückt und zerstört).
- Die ungeheuere Gewalt der Bombe schlug einen riesigen Krater, schwere Eisenständer flogen bis an das andere Ende der Ortschaft. Ein Wagen, vollbeladen mit 20 m Schienen

und ein Wagen mit Phototeilen, die in unmittelbarer Nähe des Einschlags standen, waren spurlos verschwunden. Eine zweite, jedoch schwächere Bombe fiel in die Gleise der Richtungsharfe.

Menschenleben waren nicht zu beklagen, lediglich 2 Bedienstete wurden leicht verletzt.

Durch die einzige Bombe schwersten Kalibers wurden in der Ortschaft Oberkotzau von den rund 500 bebauten Grundstücken 440 Anwesen mehr oder weniger schwer beschädigt.

Der Betrieb wurde im Personenbahnhof nach Entfernung der Trümmer wieder notdürftig aufgenommen.

13.4.1945: stellte die Zugleitung ihre Tätigkeit in Oberkotzau ein, sämtliche Leitungen waren unterbrochen, es konnte kein Zug mehr verkehren.

14.4.1945: zwischen 22 und 23 Uhr fuhr der letzte Zug - der Räumungszug - von Hof nach Regensburg. Wie später festgestellt wurde, ist er dort nie angekommen! Jetzt wurde der gesamte Betrieb eingestellt und die Plünderungen begannen. Die Bevölkerung stürzte sich auf die Güterwagen im Rangierbahnhof und Ausfahrbahnhof und eignete sich an, was sie brauchen und was sie nicht brauchen konnten. Lebensmittel, Umzugsgut, ärztl. Instrumente usw., alles wurde aus den Wagen gezerzt und dabei ein großer Teil in den Erdboden getreten und zertrampelt. Die Bediensteten und der Bahnschutz waren machtlos.

16.4.1945: marschierten die Amerikaner ein und setzten Sperrstunden fest, sodaß die Bevölkerung nur von 8,00 - 10,00 Uhr und von 14,00 - 16,00 Uhr auf die Straßen konnten. Fremdarbeiter, Russen und Polen konnten ungehindert ausgehen und setzten die Plünderungen fort. Die Büroräume wurden durchsucht, Schränke aufgebrochen und mit dem Inhalt umgestürzt und was brauchbar war, mitgenommen. Einige polnische Landarbeiterinnen zogen die Uniform des Bahnhofsvorstehers an, setzten sich die roten Mützen der Aufsichtsbeamten auf und zogen singend durch Oberkotzau.

18./19.4.45: erfolgte in der Nacht eine starke Explosion. Die Amerikaner hatten in der vollbesetzten Richtungsharfe die Wagen zweier Gleise mit einer brennbaren Flüssigkeit bespritzt und von zwei Seiten aus angezündet. Unter diesen Wagen standen auch solche, die mit Munition beladen waren. Diese explodierten! Wagenteile wurden über den Wald hinweggeschleudert. Ungeheuerer Wert sind hier verbrannt.

Die Eisenbahner konnten jedoch nicht lange in Untätigkeit sitzen. Der BfV BOI Sperling war zu seiner Familie geflüchtet, daher übernahm sein Vertreter, BI Windfelder das Kommando. Sämtliche Bedienstete wurden zusammengerufen.

28.4.1945: begannen die Aufräumarbeiten. Die Eisenbahngehilfen vertauschten Federhalter und Telegraphenapparat mit Putzeimer, Hadern und Schrubber und fegten die Büroräume aus. Nachdem fast jeder Eisenbahner ein Handwerk gelernt hat,

machten sich die Zimmerer und Schreiner über den stark beschädigten Dachstuhl des Bahnhofsgebäudes her und dieses war das erste Haus, auf dem wieder das Richtbäumen stand. Sogar ein "Richtschmaus" wurde gehalten, denn der Bahnhofswirt spendete ein gerettetes Fäßlein Bier.

Ein großer Teil der Bediensteten arbeitete an den Gleisanlagen, baute die vom deutschen Militär in letzter Stunde gesprengte Eisenbahnbrücke über die Schweßnitz behelfsmäßig wieder auf, füllte die Bombentrichter ein und verlegte wieder die zerstörten Gleise.

9. 5. 1945: verkehrte der erste, mit Jubel begrüßte Zug und am

12. 5. 1945: kam der zweite Zug langsam angefahren. "Fahren auf Sicht"!

15. 5. 1945: werden die Schrankenposten wieder besetzt.

17. 5. 1945: werden sämtliche Stellwerke wieder besetzt.

Verbindung mit den Ämtern in Hof durch Kurier per Fahrrad oder Kleinwagen (Sprit wurde "hintenherum" von den Ami's bezogen!)

Ich müßte noch viel erzählen von den Kohlenzügen, die nach Süden fuhren und auf denen die Flüchtlinge dicht gedrängt saßen, frei in Wind und Wetter, oder von den heimfahrenden kriegsgefangenen Russen und Polen, die aus den durchfahrenden Zügen schossen oder aus den haltenden herausstürzten und unsere Türen aushängten um sie als Dach über die offenen Wagen, in denen sie befördert wurden, zu legen.

Solche Zustände können nicht beschrieben, sie müssen miterlebt werden.

Juli 1945: kam amerikanisches Militär (Neger) und bauten die Eisenbahnbrücke über die Schweßnitz um.

Auf einen sehr nassen Sommer, bei dem es erbarmungslos durch sämtliche Decken regnete und tropfte, sodaß es fast nötig gewesen wäre, daß im Büro jeder Bedienstete mit einem Regenschirm arbeitete, folgte ein kalter Winter. Durch die notdürftig vernagelten Fenster und Türen piff der Wind, die Öfen waren zum Teil noch unbrauchbar und das nötige Brennmaterial fehlte auch. Unter diesen erschwerenden Umständen mußte der Dienst geleistet werden. Durch das energische Eingreifen des damaligen Vorstehers - BOI Rödel - wurde jedoch die Wiederinstandsetzung des Bahnhofsgebäudes vorangetrieben, sodaß bis zum Winter 1946 die Schäden behoben waren.

Von der jetzt einsetzenden Entnazifizierung will ich lieber nicht viel erzählen. Schandstücke kann man nicht so ausführlich behandeln.

Ein großer Teil der Beamten wurde gegen Recht und Gerechtigkeit entlassen, arbeitete als Bauarbeiter oder auf der Straße. Nach Monaten und Jahren mußten sie jedoch wieder eingestellt werden.

Nach und nach normalisierte sich der Verkehr, der Rangierbahnhof wurde aber nicht wieder in Betrieb genommen. Durch die Abriegelung der Zonengrenze kommen nur wenige

Kohlenzüge von Sachsen, die der Bahnhof Hof Hbf bewältigen kann.

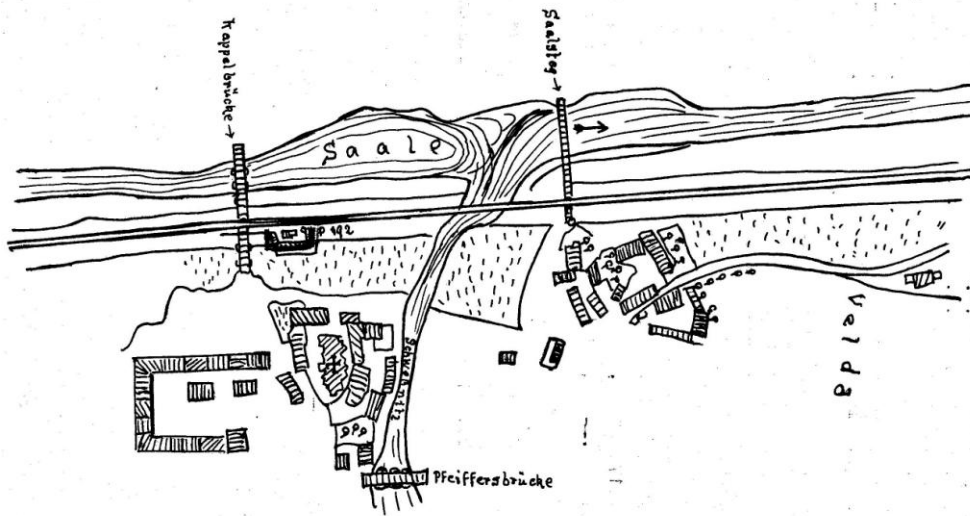
Der Rbf wurde Hinterstellungsbahnhof für Schadwagen und Schadlok, die im Laufe der Jahre aufgearbeitet und abgefahren wurden. Jetzt werden die Gleise und Weichen abmontiert und da, wo sonst Tag und Nacht reges Leben und Treiben herrschte, wachsen kleine Birkenbäumchen und goldener Rainfarn und wo sonst die Loks piffen, jublieren im Sommer die Lerchen und der Winter deckt liebevoll alles mit seiner weißen Decke zu, sodaß die Stille noch spürbarer wird.

- 6.11.1945: war eine Gruppe Bediensteter mit Aufräumarbeiten im Rangierbahnhof beschäftigt. Den gesammelten Unrat zündeten sie an, umstanden das Feuer und machten dabei Brotzeit. Als das Feuer fast niedergebrannt war erfolgte eine Explosion und tötete einen Bediensteten sofort, ein Junghelfer wurde so schwer verletzt, daß er am anderen Tage verstarb, 3 Bedienstete wurden schwer und 4 weitere leichter verletzt.
- 1.12.1948: werden die Stellwerksmeister von der Abzweigstelle abgezogen. Es sind nur noch die Fahrdienstleiter eingesetzt.
- 1.7.1953: wird die Abzweigstelle in eine Blockstelle umgewandelt, die Fahrdienstleiter zurückgezogen und durch Weichenwärter ersetzt.
- 1954 wird die Bm Rehau mit der Bahnmeisterei Oberkotzau vereinigt.
- 15.11.1954: wird die Blockstelle (Stw 4) aufgelöst und außer Betrieb gesetzt.
- 17.2.1955: werden die Zugmelder eingezogen und sämtliche Arbeiten dem Fahrdienstleiter übertragen, dem dafür ein Teil seines Aufsichtsdienstes abgenommen wird. Einbau eines Lautsprechers.
- 1.4.1955: Oberkotzau ist Hauptdienststelle. Als Nebendienststelle wird der Bahnhof Martinlamitz verwaltungsmäßig angegliedert.
- Oktober 1955: soll der Bahnhof Oberkotzau abgewertet und von Klasse Ib in Kl II eingestuft werden.

Jetzt bin ich bei der Gegenwart angelangt und kann nur wünschen, daß der Bahnhof Oberkotzau wieder so groß und tätig werden wird, wie er früher war.

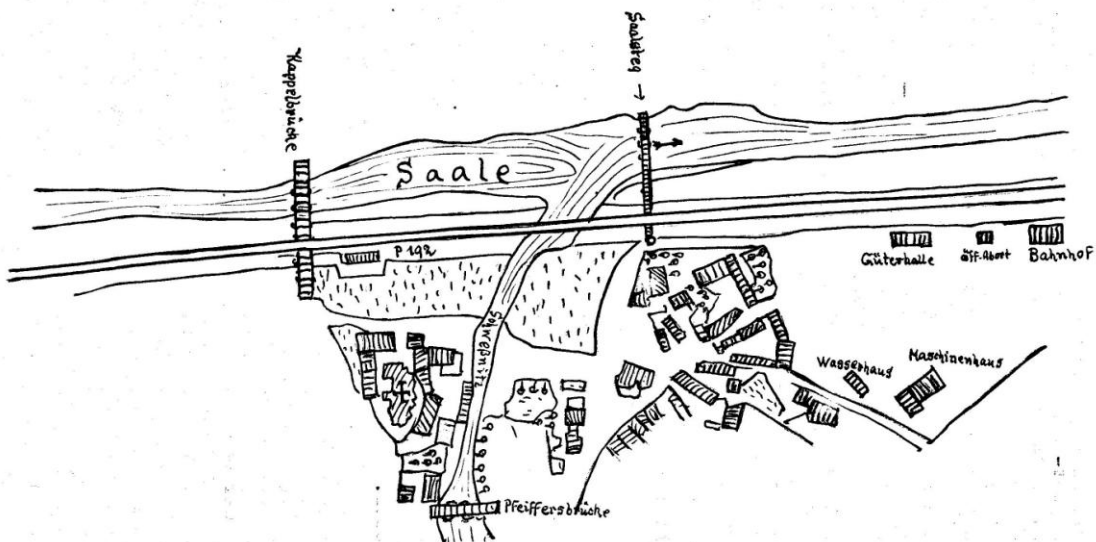
Das walte Gott!

Plan aus dem Jahre 1856



Der rot gekennzeichnete Posten 192 war die „Anhaltestelle“ und wurde von Reisenden als „Wartstube“ mitbenutzt.

Plan aus dem Jahr 1876



Anhang.

Als Bahnhofsvorsteher waren bis jetzt eingesetzt:

Holzbauer Josef, Official- und Stationsvorstand
Spieß, Oberbahnverwalter
Berzel, "
Ulsamer, "
Bolz Ludwig, " bis 1.2.1922
Klauß Robert, " vom 1.2.1922 - 1.8.1923
Mittelsdörfer Bernhard, Oberinspektor vom 1.8.1923 - 1.7.1938
Galster Hans, " " 1.7.1938 - 1.10.1943
Sperling Hugo, " " 1.10.1943 - 17.7.1945
Rödel Heinrich, " " 13.5.1946 - 1.9.1955
Kitzel Gerhard, Inspektor " 19.9.1955 - 8.10.1955
Kober Karl, " ab 9.10.1955

Personalstand:

Soll 1939: 159 Köpfe, Ist: 188 Köpfe
" 1943: 170 " , " : 226 "
" 1955: 48⁵⁶ " , " : 52,13 " + 12 Köpfe Bf Martinlamitz

Betreuungsstelle: 165 Ruhegalts- und Rentenempfänger u. Hinterbliebene.

Abschrift
No 1724

L u d w i g II
von Gottes Gnaden König von Bayern
etc etc

Wir finden Uns allergnädigst bewogen, vom 15^{ten} Februar lauf.Js an:

- 1) auf die erledigte Post- und Bahnverwaltung Reichenhall den Vorstand der Post- und Bahnverwaltung Memmingen, Karl von Wenigenheim, in gleicher Diensteigenschaft und mit seinem bisherigen Gehalte zu berufen;
- 2) auf die hierdurch eröffnete Post- und Bahnverwaltung Memmingen den Eisenbahnspecialkassier bei dem Localbahnname Bamberg, Ignatz Spitz, mit seinem dermaligen Gehalte zu versetzen die von demselben bisher bekleidete Dienstestelle aber einzuziehen"
- 3) die Besetzung der Post- und Bahnexpeditionen Schliersee und Oberkottzau mit je einem Officialen als Expeditions-Vorstand zu genehmigen und demgemäß zu Officialen:
 - a) in Schliersee den Assistenten bei dem Localbahnname München Nikolaus Dorner und
 - b) in Oberkottzau den Assistenten und Expeditionsvorstand in Burgrheinfeld - Josef Holzbauer

mit dem aus Eisenbahngefallen zu schöpfendem Jahresgehalte von je n e u n h u n d e r t G u l d e n in provisorischer Diensteseigenschaft zu ernennen.

Hiernach habt ihr das Weitere zu verfügen.

München, den 6. Februar 1870

gez Ludwig

An die
General Direktion
der k.Verkehrsanstalten
Personalverhältnisse bei der
Betriebsabtheilung der General.
direktion der k. Verkehrs-
anstalten betr.

gez v.Schlör
Auf
Königl.Allerhöchsten Befehl
der Generalsekretär
Ministerial-Rath
gez v.Cetto

In fidem copide.

München, den 12^{ten} Februar 1870

Das
Sekretariat
der Generaldirektion der k.b.Verkehrsanstalten
Betriebsabteilung
Schmidt

Num 5466II

München, den 28. Oktober 1893

Abschrift

Betreff:

Die Trennung des Postdienstes
vom Eisenbahndienst in Oberkotzau

Unter Umschlag an die
Generaldirektion der kgl
Staatseisenbahnen.

Im Namen seiner Majestät des Königs

Seine Königliche Hoheit Prinz Luitpold, des Königreichs Bayern
Verweser, haben vermöge Allerhöchsten Signates vom 24.ds.Mts
Allergnädigst zu genehmigen geruht, daß die Post- und Bahnver-
waltung O b e r k o t z a u aufgehoben und an Stelle derselben
eine Bahnverwaltung und eine Postexpedition errichtet werde.

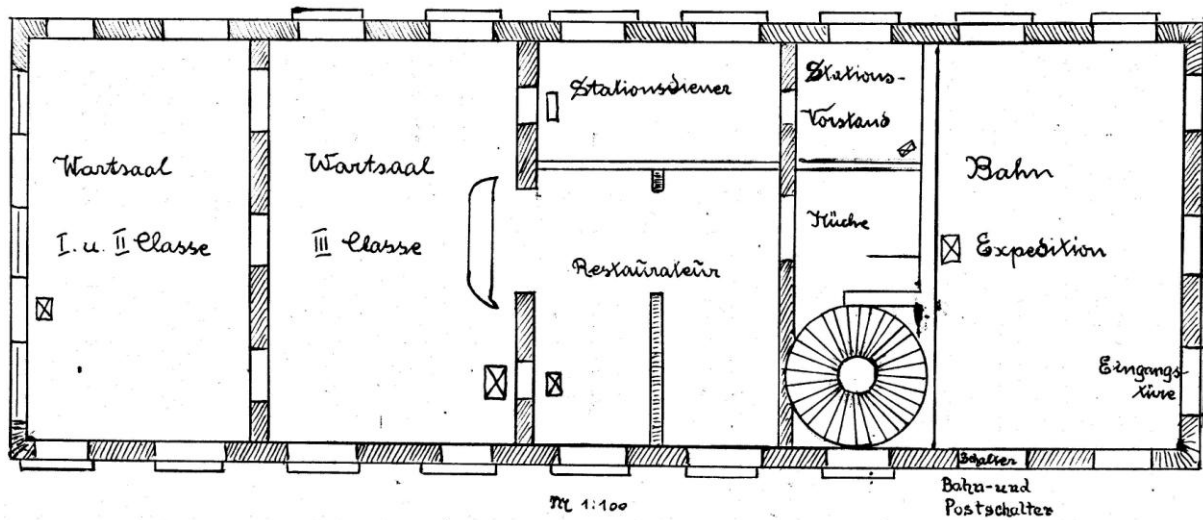
Dieses wird der Direktion der k. Posten und Telegraphen auf den
Bericht vom 14.ds.Mts unter Rückgabe der Berichtsbeilagen zur
weiteren Verfügung hiemit eröffnet.

Koeniglich Bayerisches
Staatsministerium des Koeniglichen Hauses und des Aeußeren.
gez Freiherr von Crailsheim

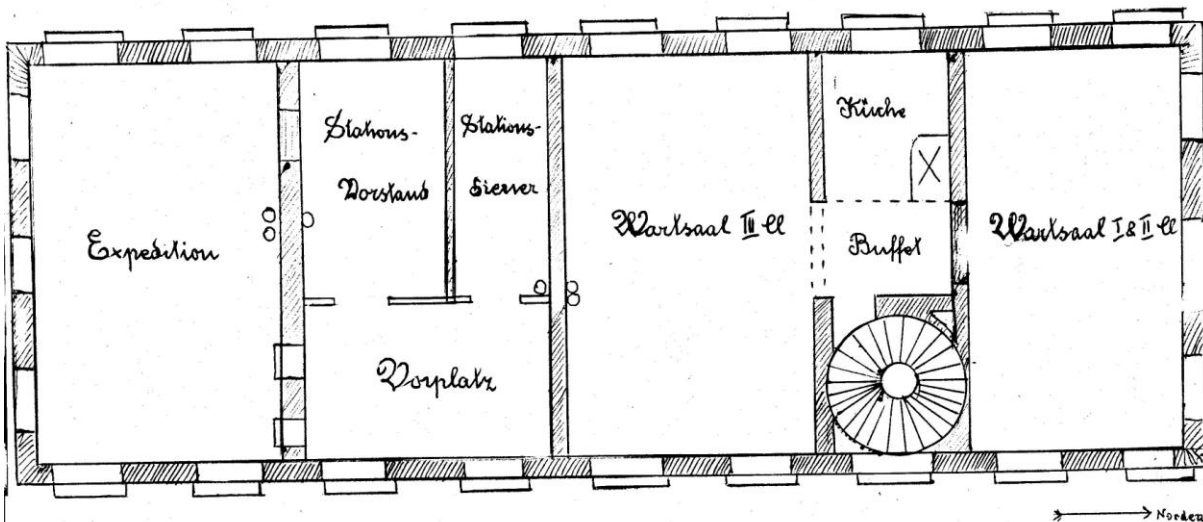
Der General-Sekretaer:
gez. Freiherr von Völderndorff

An
die Direktion der k. Posten
und Telegraphen.

1. Entwurf zum Umbau der
Station Oberkotzau bis März 1877



2. Entwurf zum Umbau der Station Oberkotzau im März 1877



(Endgültiger Entwurf mit Anbau an der Nordseite liegt nicht vor)