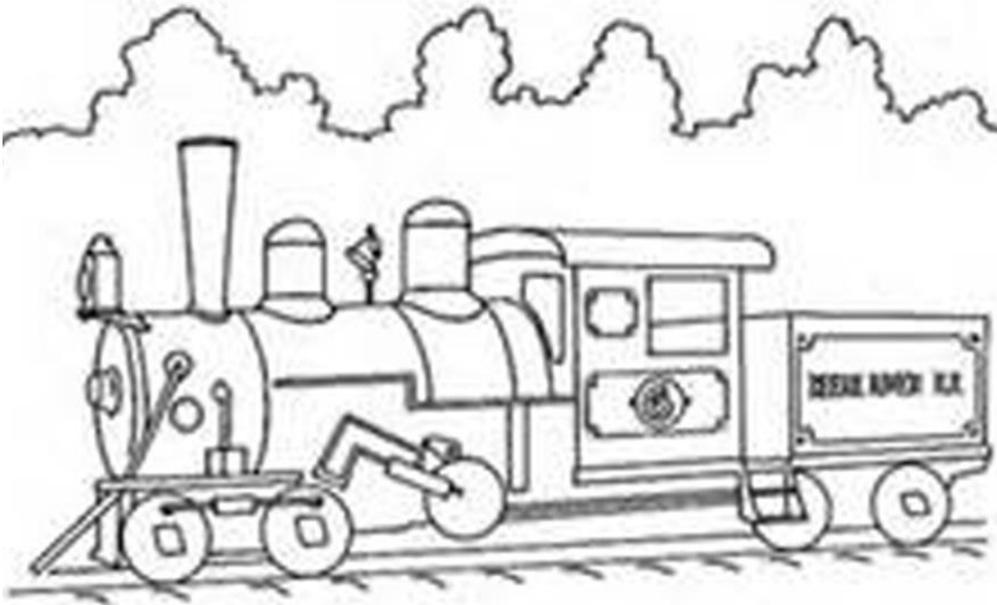


Eisenbahngeschichte um Oberkotzau

(Nach dem Original „Die bayerische -Ludwig-Süd-Nord-Bahn“)

In Bearbeitung von Reinhard Simon



Nun, angefangen hatte alles mit der nur sechs Kilometer langen Referenzstrecke zwischen Nürnberg und Fürth (eingeweiht am 7.12.1835). Schon 60,6 Kilometer - also das Zehnfache – betrug die Strecke München-Augsburg und noch einmal beinahe das Zehnfache, nämlich 566 Kilometer, sollte die dritte Eisenbahnstrecke Bayern, von Lindau nach Hof, die „Ludwig-Süd-Nord-Bahn“ werden.

Und um es vorne weg gleich mal anzumerken, Nordost-Oberfranken gehörte zu den ersten Gebieten Bayerns, durch welche das neue Verkehrsmittel rollte. Die Strecke nach Hof entstand zudem nicht aus lokalen oder regionalen, sondern aus länderverbindenden Gesichtspunkten. Sie war die erste Staatsbahn, welche über die Grenzen hinweg Anschluß an ein anderes (deutsches) Land fand. Hier in diesem Winkel stießen damals Bayern, Sachsen, Thüringen und Böhmen, welches damals zur österreichisch- ungarischen Monarchie gehörte, nahe aneinander. Diese Grenznähe brachte jedoch, wie noch folgend angeführt wird, eine ganze Reihe von Problemen mit sich und ließ so manches weitgreifendes Projekt nicht realisieren.

Diesseits und jenseits der Grenzen bildeten sich schnell Eisenbahnkomitees, in Bayreuth, Nürnberg Leipzig und Plauen. Dabei wurden die Bemühungen der an der vorgesehenen Trasse Leipzig-Plauen-Hof liegenden Städte auch vom erzgebirgischen Eisenbahnkomitee unterstützt, das den Bau der Bahn von Chemnitz über Zwickau zum Anschluß an die bayerisch-sächsische Bahn anstrebte.

Dann lag noch eine Verlängerung dieser geplanten Linie von Chemnitz in Richtung Dresden und vielleicht sogar noch weiter bis nach Schlesien sehr nahe.

Außerdem gab es noch einen weitere Variante, denn kurz nach der legendären Fahrt der „Adler“ zwischen Nürnberg und Fürth im Jahre 1835 stellte der Magistrat, also der Stadtrat von Bayreuth dann am 18. März 1836 den Antrag zum Bau einer Eisenbahnstrecke, welche von Nürnberg über Forchheim durch die Fränkische Schweiz führend über Bayreuth, Harsdorf, Trebgast, Himmelkron, Berneck, Gefrees, Zell, Weißdorf sowie Schwarzenbach/ Saale Oberkotzau nach Hof führen sollte. Denn, kaum war Deutschlands erste Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth ein ¼ Jahr in Betrieb, setzten in Hof schon die ersten Vorarbeiten für den Bau einer Eisenbahn über die Saalestadt ein. (Erste Bestrebungen, vor allem der Stadt Hof, gehen auf das Jahr 1836 zurück).

Nadem es noch kurze Querehnen gab, übernahm nun der Staat den Fortgang und da ließ dann auch der Staatsvertag nicht auf sich warten, die Weiterführung ab Hof in Richtung Norden war also sichergestellt.

Um es noch einmal etwas chronologisch zu beleuchten, begann der Bahnbau wie eingangs erwähnt 1842 in Nürnberg und erreichte 1844 Bamberg, 1846 Kulmbach. Am 1.11.1848 wurde das Teilstück der „Ludwig-Süd-

Nord-Bahn“ von Neuenmarkt-Wirsberg nach Hof eröffnet und 20 Tage später wurde der Zügeverkehr von Plauen nach Hof durch die Kgl. Staatsbahn aufgenommen.

Abschließend sei noch anzumerken, dass sich die „Ludwig-Süd-Nord-Bahn“ vom Bodensee nach Hof, die 1848 eröffnet wurde und mit ihrer Verlängerung nach Sachsen und nach Eger schließlich als Lebensader erwiesen hatte. Und mit dem Anschluß an die am 1. November 1848 eröffnete Eisenbahnlinie Hof-Bamberg sowie an die am 15. Mai 1878 eröffnete Linie Hof-Eger wurde Oberkotzau zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt, was sich in seiner Entwicklung bald sehr günstig auswirkte.

Und nun aber zum eigentlichen Werdegang der Geschichte der „Eisernen Straßen“ in unserer Gegend rund um den Markt Oberkotzau. Obwohl die eigentliche Geschichte des Oberkotzauer Bahnhofs bereits zwei Jahre vor der Eröffnung der ersten Bahnlinie Nordostoberfrankens beginnt. Bis zur Mitte des 18. Jh. war Oberkotzau eine Gemeinde mit vorwiegend ländlichen Charakter, also geprägt von Handwerk und besonders vom Viehhandel. Erst der Anschluß an das im Entstehen begriffene Eisenbahnnetz brachte dem Markt eine besondere Wandlung. Allerdings hatte die Sache noch einen Haken, plante man doch den Streckenverlauf von Münchberg über Schlegel, Grund, Markersreuth, an Wölbersbach vorbei über Posterlitzmühle, Stelzenhof nach Hof.

Das wäre natürlich für die Förbauer, Schwarzenbacher und Oberkotzauer „sau-blöd“ gelaufen. War man doch drauf und dran, vor den Toren Hofs im Bahn-Dreieck – Eger – Neuenmarkt-Wirsberg in Oberkotzau einen großen Rangierbahnhof zu errichten.

Nun protestierten und beharrten die Städte Hof, Schwarzenbach/Saale ebenso, wie auch der Markt Oberkotzau dementsprechend hinsichtlich der Anlegung von Bahnhöfen, Stationsplätzen und Ausweich-Stellen für die Nordgrenz-Eisenbahn bei den einzelnen Behörden, deren Proteste hier in Auszügen des Schreibens der kgl. Eisenbahn-Bau-Kommission an die Kgl. Regierung von Oberfranken, Kammer des Innern vom 24. Juni 1842 zum geplanten Streckenverlauf ab Kulmbach wie folgt war:

„...bis sie in Münchberg, an die Nordseite der Stadt anlangt. Von hier zieht sie sich über Schlegel- Grund-Markersreuth, an Wölbersbach vorbei-Posterlitzmühl-Stobersreuth-Stelzenhof nach Hof“. Weiter ist zu entnehmen: „...hierauf würden nach Kulmbach noch weitere Stationen zu errichten seyn bei Untersteinach, Wasserknoten, Münchberg, Stobersreuth und bei Hof ...“.

Darauf erging folgendes Schreiben des Kgl. Landgerichts Hof an Regierung von Oberfranken, Kammer des Innern vom 23. August 1842:

„...Der Ort Stobersreuth, welcher von Hof 39,000 Fuß oder 3 1/12 geometrische Stunden entfernt ist, eignet sich besonders deshalb zu einem Stationsplatz, weil er durch eine wohlgebaute Vizinalstraße, also eine Gemeindeverbindungsstraße, mit dem nicht unbedeutenden Markorte Schwarzenbach/S. in Verbindung gesetzt ist, in dem benannten Markte die Baumwollenwarenfabrikation und damit der Verkehr ziemlich bedeutend ist, durch diesen Ort die Hauptstraße von Hof über Wunsiedel nach Regensburg führt ...“

Im Juni/August 1842 war die Planung der Bahnlinie mit Stationsplatz in Stobersreuth; der Baubeginn war im Mai 1843. Die Ausgaben hierfür belegen sich auf:

„.....für Stobersreuth, das Stationsgebäude, eine Wagen-Remise, ein Ökonomiegebäude, Abtritt, Holzlege, Waschküche und allgemeine Bahnhofseinrichtung angesetzt mit 29.861 Mark, genehmigt jedoch nur 20.000 Mark.... 7. Dezember 1846 ...“

Allerdings kam es jedoch im Mai 1843 zu einer Linienänderung mit Trassierung durch das Saaletal. Das rief den zwischenzeitlich nicht unbekannt Marktort Schwarzenbach auf den Plan nun auch auf eine Anbindung an das Eisenbahnnetz zu beharren.

Außerdem ging folgendes Schreiben des Kgl. Landgerichts Rehau vom 25. August 1842 an Regierung von Oberfranken, Kammer des Innern ein, bei dem es unter anderem heißt:

„... daß ein Stationsplatz in Stobersreuth königlichen Landgerichts Hof, welcher Ort unmittelbar an der Grenze des Bezirks liegt, im Interesse des Markts Schwarzenbach bei seiner geringen Entfernung und bei der bedeutenden Baumwollen-Waren-Manufakturen höchst wünschenswerth erachtet werden muß und einen sehr frequentierten Personen-Verkehr und Waren-Transport in Aussicht stellt, daß ferner dieser Stationsplatz

auch den Städten Kirchenlamitz, Weißenstadt und Wunsiedel, welche mit Stobersreuth durch die Hoefler, dann durch die Münchberger Straße - Neschauer Districts Straße in Verbindung gesetzt wird von wesentlichem Vortheile sein muß, da denselben dadurch ein Weg von mehr denn 3 Stunden bis zum Bahnhof bei Hof erspart würde“.

Auch der Markt Oberkotzau beharrte auf eine Anbindung mittels eines künftigen Haltepostens auf der „Nordgrenz-Eisenbahn“ durch ein Gesuch des Marktes Oberkotzau um Anhaltsposten vom 15. Juni 1843.

Aus dem Auszug eines Schreiben vom 28. Mai 1843 der Königlichen Eisenbahnkommission Nürnberg an die Bayerischen Regierung von Oberfranken, Kammer des Innern, hinsichtlich des Baues der „Ludwig-Süd-Nord-Eisenbahn“, bezüglich der „polizeylichen Funktionen in Beziehung auf den Bahnbau im Landgerichtsbezirk Rehau“ ging folgendes hervor:

"Der hohen Kreisstelle ist bereits bekannt, daß von Kulmbach, resp. Streitmühlthale aufwärts die Bahnlinie sehr bedeutend verändert wird. Die neue Linie zieht nun südlich durch Münchberg mittels des Pulsnitzgrundes in das Saaletal, welches sie erst unterhalb Oberkotzau verläßt, um über Stelzenhof nach Hof zu ziehen."

Nun folgte am 17. Mai 1844 die Vorlage der Pläne und Voranschläge der Sektion Hof und am 18. Mai 1844 wurden die Arbeiten bei Oberkotzau ausgeschrieben.

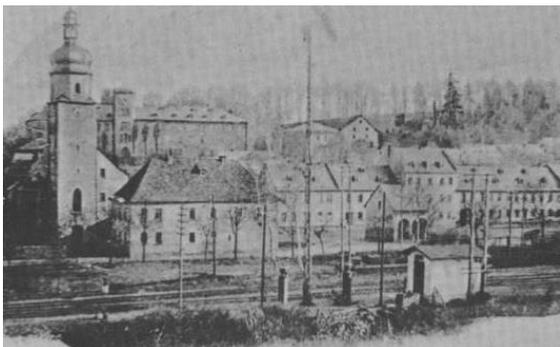
Desweiteren erfolgte am 24. Juni 1844; am Juni eine Detailplanung im Bereich Schwarzenbach/Saale mit einer genauen Streckenführungsbeschreibung zwischen der Saale einer steilen Felswand. (aber 1846 ist noch Stobersreuth als Stationsplatz aufgeführt). Der Textauszug hierzu lautete:

„.....zum 4. Arbeitsloos Sektion Hof ,es betrifft die Stadt Schwarzenbach, Schwingen, Fattigau bis Oberkotzau. Bei Ausführung der Erdarbeiten sollen die Dämme in den Profilen No. 30 bis 31 ausnahmsweise 1 1/2 malige Böschungen erhalten, weil sich hier die Bahn zwischen den Saalfluß und der steil anstehenden Thal-Ufer-Felswand durchwindet, die Verlegung der Saale zu große Kosten veranlassen würde und andererseits zwischen der Uferfelswand und dem Bahndamme noch ein Wesen- und Feldweg durchgeführt werden muß. In dieser gesamten Loosstrecke kommen 4 Ueberfahrtstellen vor und zwar:

1. am östlichen Ende des Stations-Platzes überschreitet die von Hof nach Regensburg ziehende Staatsstraße die Bahn in gleichem Niveau, und es werden dazu die An- und Auffahrten gehörig chaussiert und in der Nähe der Schienen-Lage gepflastert.

2. bei dem Profil No. 3 la durchkreuzt die Rehauer Districts-Straße die Bahn; doch liegt hier die Bahn schon so hoch, daß sich für diese Straße eine Durchfahrt anlegen und also dieselbe unter der Bahn durchleiten läßt. Die Führung der Bahn im Saalgrund macht mehrere Fluß-Correkationen nothwendig.“.

Zum Haltepunkt bzw. Bahnstation Oberkotzau sei angemerkt, dass die Geschichte des Oberkotzauer Bahnhofs, wie bereits angemerkt, eigentlich bereits schon zwei Jahre vor der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie in Nordostoberfranken begann. Denn, bereits 1846 erteilte die Kgl. Eisenbahn-Commission in Nürnberg den Auftrag zur Errichtung einer Haltestelle, welche dann die innerdienstliche Bezeichnung „*Bahnwärterposten 192*“ inne hatte. Diese lag östlich der zweigleisigen Bahn in Höhe der Jakobuskirche und war dabei von der Kappelbrücke her zugänglich. Die damalige Haltestelle Oberkotzau bestand aus einer Bahnwärterhütte, welche auch den Reisenden als „*Wartestube*“ diente.



der Haltepunkt, Bahnwärterposten 192 mit „Wartestube“

Diese lag östlich der zweigleisigen Bahn (etwa in Höhe der St. Jakobuskirche) und war von der Kappelbrücke her zugänglich. Als Bahnwärter fungierte Eberhard Sachs, der aber auch noch mit der örtlichen Briefverteilung zuständig war, denn Post- und Bahnverkehr waren noch eines. Ich komme später noch darauf zurück.

Hiermit erhielt Oberkotzau mit Betriebsaufnahme der „Ludwig-Süd-Nord-Bahn“, die vom Bodensee bis Hof mit ihrer Verlängerung nach Sachsen und Eger reichte und die 1848 eröffnet wurde (Nürnberg Bamberg). Das Teilstück Kulmbach-Hof bekam am 1. November 1848 Anschluß an den Fernverkehr, seinen ersten Fernverkehrsanschluß.

Mit dem am 1. November 1848 eröffneten Teilstück der „Ludwig-Süd-Nord-Bahn“ von Neumarkt-Wirsberg bis Hof ergab sich damit z. B. auch in der Beheizung eine Umstellung von Holz auf Kohle und setzte somit die Industrialisierung in Gang. Die erste Industrie hielt 1863 im Markt mit der Färberei Quehl, der späteren Färberei Gasteyer (zwischenzeitlich eingegangen), in der Hofer Straße ihren Einzug.

Im Laufe der Jahre entwickelte sich der Markt in eine vielseitige Industrie- und Gewerbe-gemeinde. Allerdings machten sich die gravierenden Spätfolgen hinsichtlich der vorherigen Holzversorgung zu damaliger Zeit in unseren Wäldern stark bemerkbar und löste dadurch als dritte (ökologische) Waldkriese in der Geschichte unserer Region aus.

Und weil sich von nun an das Gewerbe und die Industrie immer mehr entwickelten, wollten nun die Oberkotzauer auch eine eigene Postexpedition, indem sie am 16.11.1860 einen Antrag zur Errichtung einer Postexpedition mit einer Station zur unbeschränkten Empfangnahme und Ablieferung durch die Bahnverwaltung zu befördernde Frachtstücke an das Königliche Oberpost- und Bahnamt, stellten.

Am 1. Oktober 1860 gründete sich im Markt ein „Institut der Postboten“, die für die Postverteilung zuständig sein sollte. Weil dies aber nicht so recht funktioniert, als man sich dies so vorstellte, errichtete man deshalb im Juli 1861 im Markt eine Postablage, die Eberhard Sachs, dem Anhaltstellenwärter des „Postens 192“, übertragen wurde. Er beförderte nun neben seiner Bahnwärtertätigkeit auch alle hier aufgegebenen Briefe täglich und sofort durch eine „ambulante Post“.

Doch für den Anhaltstellenwärter (Bahnwärter) Sachs wurde dies auf Dauer alles zuviel und er richtete am 21. Oktober 1862 folgende Bittschrift an das Königliche Post- und Bahnamt: *„Dieser weitere große, verantwortliche Dienst, neben meinen Verpflichtungen als Bahn- und Wechselwärter mit optischen Telegraphen, Post- und Billetten-Expedition strengt meine Kräfte in einer Weise an, die mich zwingt, zuweilen eine Aushilfe zum Wecken auf eigene Kosten aufzustellen und die gewiß auch höheren Orts anerkannt wird.“*

Wie ich bereits anführte, gehörte Nordost-Oberfranken zu den ersten Gebieten Bayerns, durch welches das erste neue Verkehrsmittel rollte. Denn, kaum war Deutschlands erste Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth ein ¼ Jahr in Betrieb, begannen in Hof schon die ersten Vorarbeiten für den Bau einer Eisenbahn über die Saalestadt.

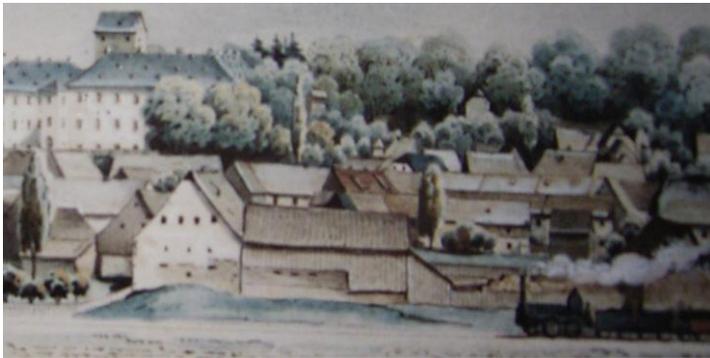
So waren auch rechtzeitig zur Eröffnung der neuen Bahnlinie Hof-Oberkotzau-Eger am 1.11.1865 auch das neue Bahnhofsgebäude, die Güterhalle und das Maschinenhaus an der Egerer-Bahnstrecke in Höhe der Bergstraße, sowie die Gleisumbauarbeiten, fertig. Dazu wurde ebenfalls eine mit der Bahnstation verbundene Postexpedition mit eingerichtet.

Als Lebensader für Nordostoberfranken hatte sich schließlich die 1848 eröffnete „Ludwig-Süd-Nord-Eisenbahn“ vom Bodensee bis nach Hof mit ihrer Verlängerung nach Sachsen und nach Eger erwiesen.

Mit dem Anschluß an die Eisenbahnlinie Hof-Bamberg (eröffnet am 1. November 1848), sowie an die Linie Hof-Eger (eröffnet am 1. November 1865) und an die Bahnlinie Hof-Regensburg (eröffnet am 15. Mai 1878), wurde Oberkotzau zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt, was sich ja auch in seiner Entwicklung bald sehr günstig auswirkte. Denn bis zur Mitte des 18. Jh. war Oberkotzau eine Gemeinde mit vorwiegend ländlichen Charakter, also geprägt von Handwerk und besonders vom Viehhandel. Erst der Anschluß an das im Entstehen begriffene Eisenbahnnetz brachte dem Markt eine besondere Wandlung.

Die Bauüberleitung für diesen Abschnitt war der kgl. Eisenbahnkommission in Nürnberg übertragen, an ihrer Spitze der Erbauer der ersten deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth, Paul Denis, später Friedrich August Pauli.) Allerdings dauerte es 14 Jahre, bis das Drängen der Markt-gemeinde Oberkotzau der Erfolg zu der Errichtung einer Güterexpedition (Güterabfertigung) führte.

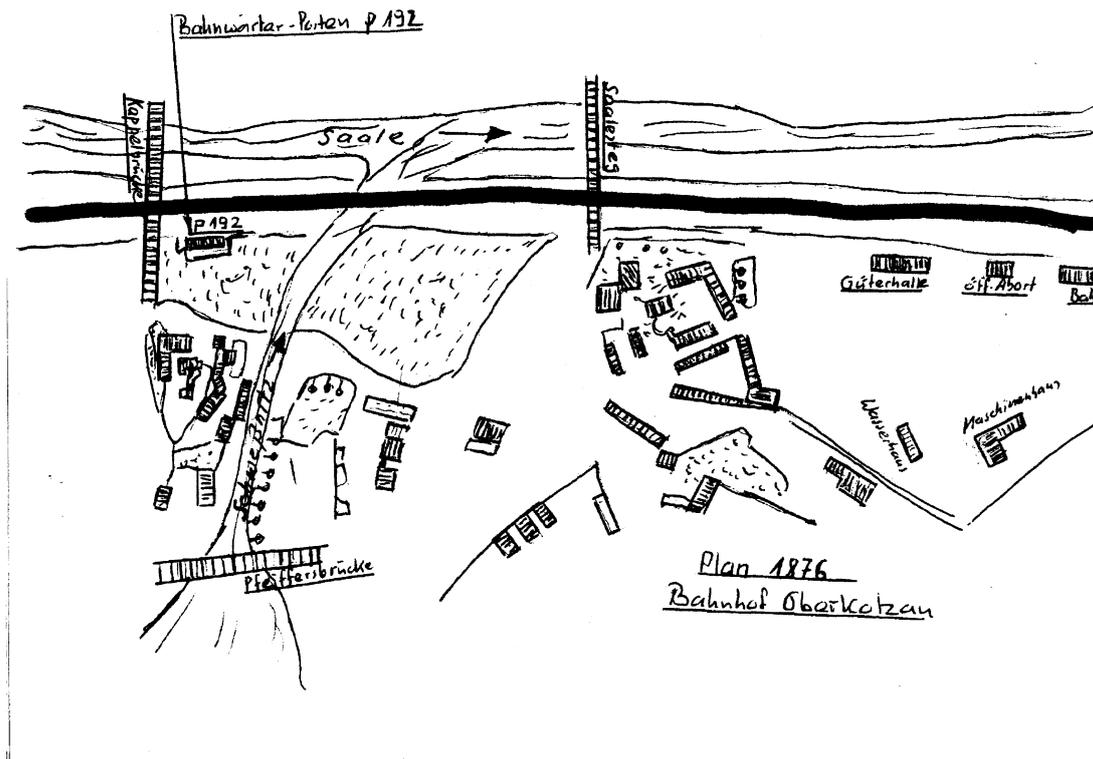
Wer aber nun meint, dass dieses Ereignis mit fliegenden Fahnen, heroischen Festreden, üppigen Festbanketten, rauschenden Bällen usw. begangen wurde, dem muss hier klar gestellt werden, dass man sich ja im Revolutionsjahr von 1848 befand und folgedessen Versammlungen oder Menschenansammlungen aller Art streng verboten waren. So wurde die Bahn stillschweigend in Betrieb genommen und am 1. November 1848 um 10.30 Uhr fuhr der erste plan-mäßige Zug von Hof in Richtung Neuenmarkt-Wirsberg ab.



der erste Zug 1848 in Oberkotzau

Leider erlebte König Ludwig I. die Eröffnung „seiner Bahn“ als König nicht mehr, da er am 19. März 1848 wegen der Revolution oder gar mehr wegen seiner Affäre mit der Tänzerin Lola Montez zugunsten seines ältesten Sohnes Maximilian abgedankt hatte.

Und nun zum Oberkotzauer Bahnhof:



Grafik R. Simon

1877/78 erhielt schließlich das Oberkotzauer Bahnhofsgebäude nach An- und Umbaumaßnahmen seine heutige Formgebung.

Weil der Eisenbahn- und Postverkehr ständig zunahm, wurde am 1. August 1878 die Expedition in eine Post- und Bahnverwaltung umgewandelt, wobei der Expeditionsvorstand Josef Holzbauer anfangs mit einem Jahresgehalt von 3000 Mark in „provisorischer Dienstenschaft“ als der erster Post- und Bahnverwalter ernannt.



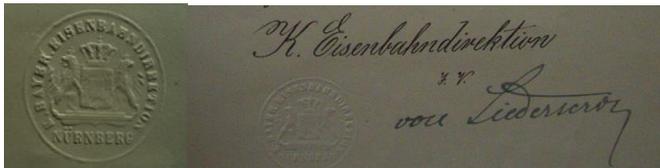
Bahnhof um 1878

Übrigens, Post und Bahn blieben bis 1893 vereint, bis schließlich am 15. November 1893 die Post ihre Dienstgeschäfte in ihrem eigenen Dienstgebäude neben der Bahn aufnahm.

Anmerkung:

1893 wurde die für ganz Bayern königlich angeordnete Trennung von Bahn und Postverwaltung durch den Einzug in das neue Oberkotzauer Postgebäude vollzogen. Dabei lautete deren Text:

„Im Namen Seiner Majestät des Königs, hat Seine Königliche Hoheit Prinz Luitpold, des Königreichs Bayern Verweser, vermöge Allerhöchsten Signates vom 24. ds Mts. Allergnädigst zu genehmigen geruht, daß die Post- und Bahnverwaltung Oberkotzau aufgehoben und an Stelle derselben eine Bahnverwaltung und eine Postexpedition errichtet wird.“



Siegel der kgl. Eisenbahndirektion

Auch die Inbetriebnahme des Teilstückes Oberkotzau-Holenbrunn (Wunsiedel) „Fichtelgebirgsbahn“ war am 18.8.1877, während der Anschluß von Holenbrunn über Marktredwitz-Kirchenlaibach an die bereits bestehende Linie von Schnabelwaid nach Nürnberg erst 1878 erfolgte.

Allerdings musste man nach wie vor nach Regensburg über Asch-Eger-Waldsassen-Wiesau fahren., weil erst 1882 die Lücke zwischen Marktredwitz und Wiesau geschlossen war und diesen Umweg ersparte.

1896 waren die Verkehrsleistungen bereits sehr beträchtlich, denn es verkehrten täglich schon etwa 140 Züge. Durch den Bau des Rangierbahnhofs, der 1899 in Betrieb ging, 1907 umgebaut wurde und 1923 auf eine Leistungsfähigkeit von 1600 behandelten Wagen täglich erweitert wurde steigerte sich der Bahnverkehr enorm. Ein Vergleich zum Jahr 1984 wurden im Knotenbahnhof in Hof täglich 950 Güterwagen rangierdienstlich behandelt. Am Umfang des Bahnhofgebäudes lässt sich noch heute ermessen, welche Bedeutung der Rangierbahnhof Oberkotzau vor und zwischen den Weltkriegen hatte.

Beginnend in Höhe der Schweßnitzmündung, dehnten sich die Gleisanlagen an der Saale und am Schwarzen Weg entlang bis nach Döhlau aus. Sogar war es von Nöten, zur schnelleren Güterzugabwicklung, ein drittes Streckengleis zwischen Hof und Oberkotzau zu erbauen.

Der zweite Weltkrieg hatte den Eisenbahnern und dem Material nochmals Höchstleistungen abverlangt, was letztlich in den letzten Kriegstagen nach schweren Bombenangriffen zum am 14.4.1945 (zwei Tage vor dem Anrücken der amerikanischen Truppen) totalen Zusammenbruch des Zugverkehrs führte und dieser eingestellt werden musste. Doch baldigst wurde mit den Aufräumungsarbeiten begonnen, so dass am 9. Mai 1945 zunächst sporadisch der Zugverkehr wieder aufgenommen werden konnte.

Relikte aus der vergangenen Kriegszeit sind die sogenannten Splitterschutzbunker. Diese dienten den Rangierern und den eventuell anwesenden Lokomotivführern als Schutzraum im Falle eines Bombenangriffs, besonders vor

Tieffliegern (Erdkampfbombern), die gegen Ende des Krieges aufgrund der gegnerischen Lufthoheit leichtes Spiel hatten. Der verwinkelte (Splitterschutz) Eingang war stets offen. Die Sichtschlitze sind deshalb so hoch angebracht, da man aus erdnahen Schlitzen keinerlei Sicht auf den Horizont gehabt hätte (man bedenke die Mauerstärke), um zu sehen, ob die Luft wieder rein ist. Außerdem wären bei einem Angriff die Schlitze eventuell durch Trümmer verdeckt gewesen. Selbstverständlich dienten die Schlitze auch einfach nur der Belüftung und einem möglichen Druckausgleich bei einer nahen Explosion. Ein Vorteil der eigenartigen Hochbauweise des Bunkers ist der, daß er von oben ein kleineres Ziel bietet und trotzdem dem Personal Schutz gewährt. Hier war logischerweise auch der Aufenthaltsort der Rangierer. Der Bunker selbst besitzt zwei Stockwerke, die mittels einer Leiter verbunden waren. Einem Volltreffer hätte so ein Bunker allerdings wohl kaum standgehalten.



Relikt aus Kriegzeiten

Splitterschutzbunker. Der Bunker im Bild steht am Ablaufberg des Rangierbahnhofs, genau an der Stelle, wo auch die Weichen zusammenlaufeliefen.



Splitterschutzbunker nahe des Bahnhof

Die politischen, wie auch die strukturellen Verhältnisse, welcher der unselige Krieg hinterließ (besonders die Grenzziehung im Norden und Osten), ließ allerdings die einstige bedeutung Oberkotzau als Eisenbahnknoten nie mehr auf das einstige Niveau anwachsen. Auch der Rangierbetrieb wurde nicht mehr aufgenommen. Die nur noch wenigen Güterzüge, welche nach Verlust des Hinterlandes noch blieben, konnten ohne Schwierigkeiten mit in Hof angefertigt werden. Die entbehrlichen Gleisanlagen des ehemaligen Oberkotzauer Rangierbahnhof dienten als Abstellplatz der kriegsdemolierten Lokomotiven und Waggons und wurden im Laufe der Zeit zurückgebaut. Die nur noch wenigen Güterzüge, welche nach Verlust des Hinterlandes noch bleiben, konnten ohne Schwierigkeiten mit in Hof abgefertigt werden.

Nachdem die Normalisierung wieder eintrat, erforderte der wirtschaftliche Aufschwung wieder einen den heutigen Bedürfnissen angepassten Schienenverkehr entstehen zu lassen, der wieder ein wichtiger Bestandteil unseres Verkehrsgefüges ist. Einst wurden am Oberkotzauer Ladegleis in Richtung Selb täglich 4 Güterwagen Kohle entladen. Im Kesselhaus am Bahnhof sollen täglich bis zu 40 Tonnen Kohle „verheizt“ worden sein.

Neben der Fahrwegerneuerung wurden zwar auch die Zugsicherungseinrichtungen dem heutigen Stand angepasst, was sich auch im 1968 entstandenen Drucktastenstellwerk widerspiegelte, deren Entwicklung durch die Möglichkeit der Fernsteuerung des Stellwerks Oberkotzau von Hof Hbf. aus ihren vorläufigen Abschluß fand. Auch der Rangierbetrieb wurde nicht mehr aufgenommen.

Die drei Oberkotzauer Schrankenposten, die sich inzwischen als störend erwiesen, wurden zwischen 1979 und 1981 durch Brückenbauten ersetzt. Besonders durch den Bau der Frankenbrücke, deren Vollendung 1983 war, hat sich die verkehrliche Situation zwischen den ausgedehnten Oberkotzauer Ortsteilen wesentlich verbessert.



Der Schrankenposten und Stellwerk 1 (Stw 1), im Zuge des Baues der Frankenbrücke und mit abgerissenen schienengleichen Bahnübergang (alte) Kautendorfer Straße bei der Spedition Klie an der Bahnstrecke Hof-Selb (Egerer Strecke). Dahinter das Wohnhaus des K. H. Merkel Nr. 3 (279), Petzold Nr. 1 (270), Gasthof Heinritz, Bahnhofstr. 25 (52). (Bilder u. Text Harry Strössner)

Nunmehr ist der Oberkotzauer Bahnhof leider nur noch zum Haltepunkt und ganz ohne weitere Funktionen geworden. Nur noch wenige Züge halten hier. Das inzwischen denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude hat eisenbahntechnisch keine Funktion mehr, ist baufällig und wurde in private Hände eines Oberkotzauer Vereins „Pro-Bahnhof“ zur Rettung des Bahnhofs.



Bahnhof 2009 vom Gleis 3 gesehen



Zustand des Oberkotzauer Bahnhof 2010

Quelle:

Rudolf Fischer BOAR, (Vorstand des Bw. Hof)
Hannes Hasslocher BAR, (techn. BA, Bw. Hof)
Norbert Müller, (Gruppenleiter BVst. Hof)
Otto Mandlik, (B.Bst. Hof)
Verkehrsarchiv beim Verkehrsamt Nürnberg
Bundesbahn Direktion Nürnberg
Bundesbahnarchiv Nürnberg