

Bahnlinie und Bahnhof in Gebenbach „Hirschauer Bockl“ seit 1898

0,0 km	Amberg	385 m
3,1 km	Neumühle	
6,3 km	Ursulapoppenricht	
9,6 km	Mimbach	
11,9 km	Gebenbach	
17,8 km	Hirschau Bahnhof	
18,3 km	Hirschau AKW und Dorfner	
21,5 km	Schnaittenbach, Bahnhof und Fa. Kick	411 m

Streckenverlauf

Neumühle war nur Haltestelle und wurde in den 60er Jahren wegen des aufkommenden Linienebusverkehrs geschlossen. In Mimbach und in Ursulapoppenricht lagen die Haltestellen außerhalb der Ortschaften. Jeweils ein hölzernes Lagergebäude mit Unterstand für die Fahrgäste und zur Lagerung von Transportgut wurde schon vor der Einstellung des Personenverkehrs abgebaut. In Hirschau und Schnaittenbach befinden sich noch heute (2015) bedeutende Kaolingruben, die dieser Bahnlinie das Überleben gesichert haben. In den vergangenen Jahrzehnten besaß sie zeitweise das höchste Güteraufkommen aller bayerischen Nebenbahnen und wurde dem „betriebswirtschaftlich optimalen Netz“ der Deutschen Bundesbahn zugerechnet. Seit 1976 ist der Kaolintransport die ausschließliche Aufgabe dieser Bahn.

Gebenbach und die Bahn

Die **Bahnstrecke Amberg – Schnaittenbach**, auf der auch der *Hirschauer Bockl* (Personenzug) verkehrte, wurde am 5. Oktober 1898 von der Bayerischen Staatseisenbahn eröffnet. Besondere Verdienste um den Bau über Gebenbach hatte sich Bürgermeister August Wendl (Petagougl) erworben, im Volksmund wurde er der „Eisenbahnkönig“ genannt.

Der Bahnhof Gebenbach war bis 1976 von Beamten besetzt. Der Personenverkehr, der in all den Jahren mit drei bis vier Zugpaaren am Tage bewältigt werden konnte, (auch an Sonntagen verkehrten 2 Zugpaare) litt ab den 60er Jahren unter der Konkurrenz bahneigener Omnibusse und dann auch der privaten Motorisierung. Nach 1966 beschränkte man ihn auf ein Zugpaar für den Schülerverkehr und am 30. Mai 1976 war er gänzlich zu Ende. Verbliebene Aufgabe war der Kaolintransport und die Abfuhr von Korodur-Hartbeton-Produkten.

Als am 5. Oktober 1898 die Bahnlinie Amberg – Schnaittenbach feierlich eröffnet wurde, (Abfahrt 10.15 in Amberg, Kosten der Maßnahme 1.125.900 RM)) ging dem ein langes Hin und Her auch in Gebenbach voraus. Es musste der Standort für den neuen Bahnhof festgelegt und ebenso eine geeignete Zufahrt geschaffen werden. Besonders uneinig war man sich über eine Grundabtretung für diesen Weg. Wegen der anfallenden Kosten kam es immer wieder zu Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Gemeinderat in Gebenbach, der Bezirksamt in Amberg und der Reichsbahn.

Als große Erschwernis galt die Überwindung der Steigung von Mimbach nach Gebenbach und dann über die „Steinmauer“ bis zu 15% im Gelände.

Eine Zufahrtsstraße

Von der Hauptstraße führte nur ein schmaler, unbefestigter Feldweg zum Bahnhof, der dem aufkommenden Verkehr nicht mehr gewachsen war.

Schließlich konnte der Bau der Zufahrtstraße im Jahre 1901 durchgeführt werden. Die Gemeinde hatte 1900 das Haus Nr. 40 aufgekauft. Dieses lag zwischen den Anwesen Flierl (Nr. 39, jetzt Hauptstraße 23 und Kraus (Nr. 41, jetzt Hauptstraße 25). Die damaligen Besitzer des „Hüatschneider – Anwesens“, das schon 1543 im Amberger Salbuch erwähnt war, eine Katharina Feil, verheiratet mit dem Bauernsohn Andreas Meißner aus Dienhof, erhielten am Westende des Ortes ein neues Haus. (Meißners Nichte Auguste Heindl heiratete Josef Meiller aus Weiher, den späteren langjährigen 2. Bürgermeister der Gemeinde Gebenbach.)

Diese Straße erhielt dann in den 60er Jahren die offizielle Bezeichnung „Bahnhofstraße“, vorher war sie die ‚Zufahrstraß‘ oder ‚Zufuhrstraouß‘.



Bild mit Arbeitern 1898. Rechts ist der Bahnhof mit einer schmiedeeisernen Laterne zu erkennen.



Dieses Bild stammt von einer Postkarte aus dem Jahr 1938. Die Fensterfront im Obergeschoss wurde verändert, das Vordach entfernt. Der Lagerschuppen ist in 2015 noch erhalten.

Nicht mehr existiert das Lagerhaus des Darlehenskassenvereins Gebenbach.

Aufnahme von einer Postkarte P. Wlach

Veränderungen im Ort – Wohnhäuser und Gewerbe

Mit der Errichtung dieser Straße ergaben sich auch einige Veränderungen in baulicher Hinsicht. An das Bahnhofsgebäude waren und sind noch eine kleine Lagerhalle und eine Rampe angebaut für Bahnfracht, besonders auch für Milchlieferungen nach Amberg. Auch zwei Kolonialwaren – Geschäfte entstanden in der neuen Straße (Rosa Schmidt und Maria Sendlbeck) und ein Friseursalon (Georg Schmidt). Diese Geschäfte existieren heute nicht mehr, die Häuser stehen noch und sind Wohngebäude.

Die Raiffeisengenossenschaft und Pächter unterhielten bis in die 60er Jahre ein Lagerhaus für landwirtschaftliche Güter. Das Lagerhaus war an drei Tagen in der Woche geöffnet. (siehe Spar- und Darlehenskassenverein, dessen Gründung auch eine Folge des Eisenbahnanschlusses war). Dieses Lagerhaus (Bild oben und unten) wurde dann wegen steigender Mobilität der Landwirte nach mehrjährigem Leerstand abgerissen. Die Fläche gehört heute zum Betriebsgelände der Firma Gartenbau Schalk.



Josef Mayer OO Anna Braun errichteten am westlichen Ende des Bahngeländes eine Produktionsstätte für Verputzmaterial (Cretavera). Nach deren Einstellung waren Fritz Lang OO Marianne Kellner, seine Söhne Wallafried und Gerwald Lang und schließlich Heiner OO Uta Kreitlein die Besitzer. Uta Kreitlein richtet 2014 eine Nähstube ein.

Für die Gewerbetreibenden war der Bahnanschluss ein Anreiz. Der Bahnhof war mit drei Schienensträngen ausgestattet, das Haupt- oder Durchgangsgleis, südlich davon das Rangiergleis und nach Norden hin ein Be- und Entladegleis mit Rammbock vor dem Lagergebäude des Bahnhofs.

Auf der geräumigen Freifläche davor wurde über Jahrzehnte Holz von den Landwirten der näheren und weiteren Umgebung angeliefert, das als Grubenholz für die Bergbaugebiete in Eisenbahnwaggons verfrachtet wurde. Kohlenhändler verkauften und lieferten von den Waggons aus ihre Ware an Kunden der Umgebung. Auch landwirtschaftliche Güter wurden an- und abtransportiert.

Aus Erzählungen ist überliefert, dass nach der großen Hagelkatastrophe am 4. Juli 1929 wochenlang Dachziegel per Eisenbahn nach Gebenbach angeliefert und von den betroffenen Bewohnern der Umgebung dort abgeholt wurden.

1965 errichtete die Firma Korodur-Hartbeton eine Sandmischanlage. Der Sand wurde von der Firma AKW in Hirschau per LKW angeliefert, die fertigen Produkt noch lange Zeit per Eisenbahn abtransportiert, schließlich nur noch mit LKW nach ganz Europa. Im Jahre 1990 verlegte die Firma Korodur ihre Produktionsstätte auf das Betriebsgelände der Firma AKW in Hirschau. Nach längerem Leerstand erwarb 2007 die Firma Gartenbau Schalk aus Hirschau Halle und Gelände.

Dreigleisiger Bahnhof

Die Notwendigkeit eines Rangiergleises war in der Streckenführung der Bahnlinie über die ‚Steinmauer‘ zwischen Gebenbach und Hirschau begründet. Die Dampflokomotiven konnten nur eine begrenzte Anzahl von beladenen Waggons über das relativ stark ansteigende Gelände „Auf der Steinmauer“ zwischen Hirschau und Gebenbach bewältigen. Diese wurden dann auf dem Rangiergleis in Gebenbach abgestellt und die Dampflokomotive holte einen zweiten Zug voll beladener Waggons aus den Produktionsstätten in Hirschau und Schnaittenbach – nicht ohne vorher den Tank mit Wasser aus einem hölzernen Wasserturm zu füllen. Beide Züge wurden dann in Gebenbach durch Rangieren wieder zu einem vereint und von einer Lokomotive nach Amberg gezogen.

Ein Wasserturm befand sich ca. 20 Meter östlich des Bahngebäudes. Heute steht an der Stelle ein Lindenbaum. Der Turm wurde mit Wasser aus Quellen etwas nordöstlich des Standortes gespeist.



Lautmalerei

Der Volksmund hatte sehr schnell zwei treffende Aussagen zu der schwierigen Situation der Dampflokomotive parat. Das langsame und mühevollen, weithin hörbare rhythmische Keuchen der rauchenden Dampflokomotiven von Hirschau über die Steinmauer wurde lautmalерisch ausgedrückt durch den Spruch:

„Do woißt ja niat wia hirt dös geht, du woißt ja niat wia hirt dös geht,.....“.

Nach dem Überschreiten des höchsten Punktes bei Burgstall wandelte sich schlagartig das langsame mühevollen Keuchen der Dampfloks in ein recht schnelles, rhythmisches Zischeln, das man dann umdeutete in:

„Geht scho besser, geht scho besser,...“.

Auch beim Personenzug, dem Hirschauer Bockl, waren ähnliche lautmalerische Geräusche zu vernehmen. Mit der Einführung von Dieselloks gehörte diese kleine Eisenbahnromantik der Vergangenheit an.

Straßensperre während des Rangierens

Während des Rangierens mussten die Benutzer der Straße zum Mausberg mehrmals täglich längere Wartezeiten in Kauf nehmen. Dieselloks schafften dann die Transportlast über die Steinmauer ohne Zwischenhalt in Gebenbach, das Rangiergleis wurde aufgelassen.

Der Personenverkehr auf der Bahnlinie war lange Zeit sehr stark frequentiert. Bis zu vier Zugpaaren an allen Tagen der Woche, am Sonntag meist drei, beförderten Berufstätige, Schüler und einkaufswillige Personen nach Amberg oder Hirschau, in den Anfangsjahren auch Milch in Kannen und andere landwirtschaftlichen Güter für die Bewohner Ambergs. Mit dem Aufkommen von Autos und Bussen ging der Personenverkehr sehr stark zurück, bis zuletzt nur noch ein Zugpaar, ein Morgenzug nach Amberg und ein Mittagszug nach Schnaittenbach verkehrten. 1976 war auch damit Ende.

Mit der Errichtung der Zufahrtsstraße wurde auch der Weg zur Mausbergkirche ausgebaut. Der Bahnübergang führte bis in die 50er Jahre direkt am Bahngelände über die Gleise. Nach einem Zusammenstoß eines Traktors mit dem Triebwagen wurde die Überfahrt 30 m nach Osten verlegt.

Das Gelände entlang der Bahnhofstraße wurde nach und nach auch für einige Wohn- und Gewerbebauten erschlossen. Früher hatte es die Bezeichnung ‚Pfarrerwiesen‘

Nr. 62, jetzt Bahnhofstraße 20:

1923 Johann Sendlbeck, Postschaffner, seine Schwester Maria betrieb ein Kolonialwarengeschäft (Hager, Metzner)

Nr. 63, Bahnhofstraße 17:

1929 Josef und Anna Meyer Cretavera, (Lang, Kreitlein)

Nr. 64, Bahnhofstraße 4:

1930 Georg und Rosa Schmidt, Friseur- u. Kolonialwaren, Franz Schmidt OO Heidi Kral, Daniel Schmidt

Nr. 66, Bahnhofstraße 16:

1950 Johann Rösch vom Gaberlhof OO Margareta Rösch, geb. Hammer aus Atzmansricht, Albert Rösch OO Angela Kredler aus Vilseck

Nr. 71, Bahnhofstraße 12:

1953 Maria Hammer, geb. Friedl, Josef Hammer, jetzt Neumarkt, Jaro und Christina Jungmann

Nr. 72, Bahnhofstraße 14:

1954 Josef Rumpler sen. OO Herta Kärger, Josef Rumpler jun. OO Gunda Winkler aus Hahnbach

Nr. 43a, Bahnhofstraße 6:

1959 Maria Ertl, jetzt Nichte Edeltraud Müller (Hausen)

Nr. 81, Bahnhofstraße 1:

1959 Ersatzhofstelle von Nr. 2, Alois Preischl OO Maria Rumpler, Marianna (Witwe) OO Alfred Franz, Sohn Gerhard Franz

Bahnhofstraße 18:

1982 Klaus Gertlowski,

1985 Hans Friedl OO Gertraud Meiller aus Weiher

Bahnhofstraße 1a:

Ehemalige Maschinen- und Lagerhalle des Landwirtes Andreas Flierl wird umgewidmet in ein Wohn- und Geschäftshaus der Firma Trockenbau MIRA Ralf Miegielski

Bahnhofstraße 7

Wolfgang OO Christine Obermeier, Wohn- und Gästehaus

Stand 2015

Der Personenverkehr ist seit 1976 eingestellt bis auf Nostalgiefahren der ‚Amberger Kaolinbahn AKB‘, der Güterverkehr findet regelmäßig statt mit vier bis 5 Zugpaaren pro Tag zwischen den Kaolinstädten und Amberg. Die Züge halten nicht mehr in Gebenbach. Das Rangiergleis wurde schon bald nach 1976 abgebaut. Die Bahnlinie wird als eine der rentabelsten Nebenstrecken Deutschland bezeichnet. Um 2010 wurde die gesamte Gleisstrecke dieser Nebenbahn erneuert und der Unterbau verfestigt. Der Bahnhof war zwischenzeitlich in Gemeindebesitz und wurde 2013 an Privat verkauft.



Ein Ausschnitt aus einer Postkarte, ca. 1960, zeigt den Bahnhof und links daneben das Lagerhaus des Spar- und Darlehenskassenvereins Gebenbach. Der ursprüngliche Bahnübergang direkt neben dem Bahngelände war bereits 50 Meter weiter nach Osten verlegt.

Aufnahme unbekannt



Aufnahme von 2014

Die Neugestaltung des Bahnhofs von Privat ist nahezu abgeschlossen.

Aufnahme: Albert Rösch

Albert Rösch 2015