

Erinnerungen an Weiden – Eslarn

(Text und Fotos © Ernst Ulrich, Kempten/Allg.)



Abb. 1: Am 19.02.1966 fotografierte der Autor zum letzten Mal einen Münchener Vorortzug mit einer Lok der BR 64 (64 242 des Bw München Ost vor dem P 4029 nach Aying auf Höhe der Straßenbahn-Hauptwerkstätte an der Ständlerstraße zwischen München-Giesing und Perlach). Das Foto ist auch im „Lebenslauf“ der 64 242 zu finden.

Wie sehr hat es der Autor bedauert, als der Betrieb auf den südlichen Münchener Vorortstrecken im Mai 1966 endgültig verdieselt wurde und die letzten Münchener Bubiköpfe abgestellt wurden. Der Schwerpunkt des Lokspäher-Interesses wandte sich anderen Schauplätzen zu. Es sollte sechs Jahre dauern, bis er sich den kleinen Tenderlokomotiven wieder widmen sollte. Und das kam so:

Ein Eisenbahnfreund aus Weiden erzählte ihm, dass vom Bw Weiden aus noch jede Menge 64er eingesetzt würden, besonders auf der Nebenbahn Neustadt/Waldnaab – Vohenstrauß – Eslarn. Und, das Beste: Auf dieser Strecke würden sogar auch die Güterzüge von den 64ern befördert!¹ Außerdem würden auf der Hauptstrecke Regensburg – Hof noch viele Züge mit BR 01 (Bw Hof) bespannt, und im Güterzugdienst seien Lokomotiven der BR 44 (Bw Weiden) im Einsatz, von den vielen 50ern ganz zu schweigen. Und nicht weit von Weiden entfernt könne man auf der „Schiefen Ebene“ zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast die Hofer 01-Lokomotiven im schweren Schnellzugdienst erleben. Von alledem hatte ich noch nie etwas gehört (Schriften für Eisenbahnfreunde wie „Dampfgeführte Reisezüge der DB und ÖBB“ des EK-Verlags war dem Verfasser noch unbekannt, oh sancta simplicitas): Man war halt auf Flüsterpropaganda angewiesen. Weiden versprach also ein lohnendes Reiseziel zu sein. Die ersten Tage der Semesterferien 1972 wurden daher für einen Ausflug in die Oberpfalz genutzt. Mehr als sechs Tage waren nicht drin; in den Semesterferien musste schließlich in einer Bauschlosserei Geld verdient werden...

Am 31.07.1972, einem heißen Hochsommertag, machte ich mich mit dem vom Vater etwas widerwillig zur Verfügung gestellten Käfer auf den Weg. Die Oberpfalz war bis dato terra incognita.

¹ Das lag wohl in erster Linie nicht am Achsdruck (15t) sondern am Metergewicht: BR 50 vor Güterzügen waren für die Waldnaabbrücke in Neustadt einfach zu schwer!

Die Lokalbahn (Weiden –) Neustadt/Waldnaab – Vohenstrauß – Eslarn

Diese Lokalbahn wurde gebaut, um den strukturschwachen Oberpfälzer Wald zu erschließen. Am 16.10.1886 wurde das erste Teilstück bis Vohenstrauß (25,21 km) eröffnet. Die Verlängerung bis Waidhaus (16,95 km) nahm man am 16.08.1900 und den letzten Abschnitt bis Eslarn (7,64 km) am 01.10.1908 in Betrieb. Mit 49,80 km Gesamtlänge war sie eine der längsten bayerischen Lokalbahnen².

Nicht unerwähnt sei, dass in Floß ab dem 01.05.1913 die 6,2 km lange Stichstrecke nach Flossenbürg abzweigte (Einstellung des Personenverkehrs am 31.05.1959, stillgelegt am 28.05.1972)³; der Name des Endbahnhofs wird für immer mit dem schrecklichsten Kapitel deutscher Geschichte assoziiert werden.

Züge nach Vohenstrauß und Eslarn nahmen ihren Anfang in Weiden und befuhren bis Neustadt/Waldnaab die Hauptbahn Regensburg – Hof. Die Triebfahrzeuge wurden dementsprechend vom Bw Weiden eingesetzt. Lokbahnhöfe existierten in Vohenstrauß und Eslarn.

Lokomotiven der Baureihe 64 wurden schon ab 1933 vom Bw Weiden aus eingesetzt (64 238), aber erst in den 60er Jahren wurde diese Dienststelle zu einer Hochburg dieser Baureihe: Die bayerischen Lokbahnloks GtL 4/4, GtL 4/5 (und auch die Pt 2/3) des Bw Weiden wurden durch die Einheits-Tenderloks ersetzt. Um 1963 wurde ein Umlaufplan für acht Maschinen erstellt⁴.

Diese idyllische Nebenbahn existiert schon lange nicht mehr: Am 01.06.1975 wurde der Personenverkehr Floß – Eslarn eingestellt, am 29.05.1992 zwischen Neustadt/Waldnaab und Floß; ein Jahr später wurde der Abschnitt Vohenstrauß – Eslarn endgültig stillgelegt (22.05.1993), und, von einem kurzen Abschnitt abgesehen, wurde der Rest der Strecke (Neustadt/Waldnaab – Vohenstrauß) am 28.05.1995 aufgegeben und alsbald abgebaut. Auf der Trasse existiert seit 2001 ein Fahrrad-Wanderweg⁵.

Allerdings befahren seit 2007 Dieseltriebzüge des Nahverkehrs von Neustadt bis zum ehemaligen Haltepunkt St. Felix einen kleinen Rest der Strecke⁶.

Betriebsstellen and der Kbs 425d/858⁷:

Neustadt/Waldnaab	km 0,0	Vohenstrauß	km 25,2
St. Felix	km 0,8	Fahrenberg	km 28,9
Störnstein	km 4,6	Pleystein	km 33,0
Gailertsreuth	km 7,7	Lohma	km 36,6
Floß	km 9,9	Burkhardsrieth	km 39,0
Hauptersreuth	km 12,7	Waidhaus	km 42,2
Grafenreuth	km 14,2	Pfrentsch	km 44,8
Waldthurn	km 16,1	(Pfrentschwiese	km 46,1)
Albertsried	km 19,0	Eslarn	km 49,8
Waldau	km 22,3		

fett: besetzte Bahnhöfe, alle anderen: unbesetzte Haltepunkte
Möglichkeiten zum Wasserfassen existierten in Floß, Vohenstrauß und Eslarn

*

2 Daten bei Robert Zintl, *Bayerische Nebenbahnen* Stuttgart 1977 S. 22

3 Die Daten der Stilllegung sind bei Zintl nicht verzeichnet, daher musste der Autor zurückgreifen auf http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Flo%C3%9F%E2%80%93Flossenb%C3%BCrg

4 Siehe Andreas Braun, *Baureihe 64*, München 1986 S. 185 ff.

5 Alle Daten nach [http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Neustadt_\(Waldnaab\)%E2%80%93Eslarn](http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Neustadt_(Waldnaab)%E2%80%93Eslarn)

6 ebenda

7 ebenda

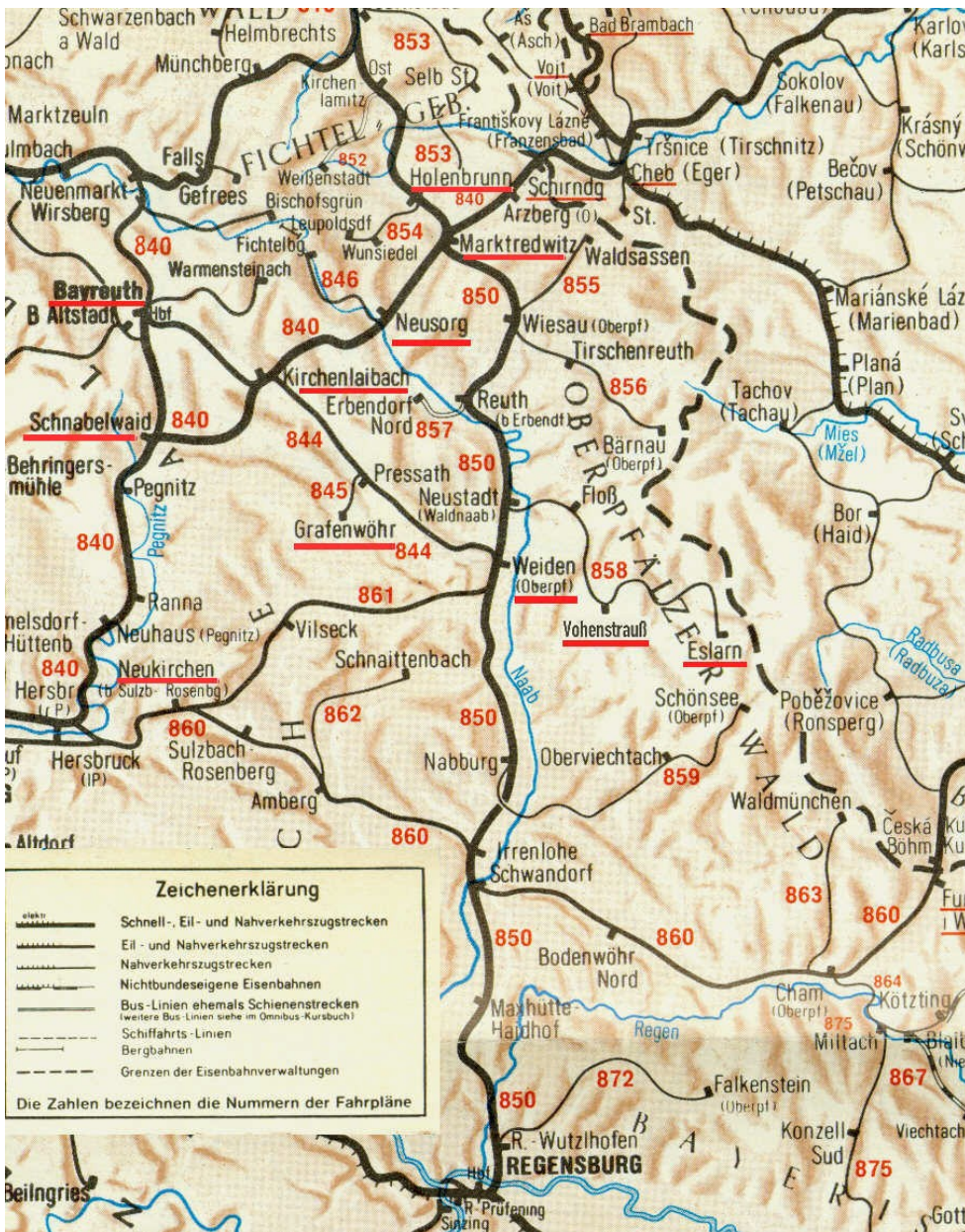


Abb. 2
 Links: Aus dem *Taschenfahrplan Ostbayern, Niederbayern – Oberpfalz, Sommer 1972* (Ausschnitt, bearbeitet). Die von den Lokomotiven der Baureihe 64 des Bw Weiden im Sommer 1972 angefahrenen Wendebahnhöfe sind fett rot unterstrichen (dünn rot unterstrichen: Grenzbahnhöfe): Dampfzüge mit BR 64 konnte man also noch antreffen auf der 840, 844, 845, 850/858 und 861. In etwa im Zentrum des Kartenausschnittes: Die Nebenbahn Neustadt/Waldnaab – Eslarn (858). Im Jahr der Olympischen Spiele in München, als dort der S- und U-Bahnverkehr eingeführt wurde, war die Eisenbahnwelt im stukturschwachen Grenzgebiet zur ČSSR noch fast in Ordnung. Nur an die neue Bezeichnung ‚N‘ für Nahverkehrszüge statt ‚P‘ für Personenzüge musste man sich gewöhnen.

In Weiden eingetroffen, besuchte ich meinen Freund. Noch am selben Abend wollte er mir einen Eindruck von der einzigartigen Lokalbahn-Idylle auf der 858 bieten: Den abendlichen Nahgüterzug 16196 (ab Eslarn 17.38, an Weiden 21.36). Er lud mich in seinen PKW und los ging's.

Ganz kurz etwas zum Betrieb mit Lokomotiven der BR 64 auf der Nebenbahn nach Eslarn 1972⁸:

Der erste Dampfzug, der in aller Herrgottsfrüh die Linie befuhr, war der Nahgüterzug 16181 (ab Weiden 02.42, an Vohenstrauß 04.34; die Lok übernahm dann den N 3810 (ab Vohenstrauß 05.18) nach Weiden (an 06.07). Eine wunderbare und eindrucksvolle Schilderung dieses im Winter 1972/73 schweren Dienstes findet man bei Andreas Braun (Wolfram Alteneder, *Erinnerungen eines Dampflokkeizers*).

Der zweite Dampfzügerzug, der Ng 16185, verließ Weiden um 04.56 und erreichte Eslarn um 09.56. Die Lok stand dann vor dem Eslarner Maschinenhaus mehr als sieben einhalb Stunden herum, um dann den 16196 (ab Eslarn 17.38) nach Weiden (an 21.36) zu befördern. Der vierte (!) Güterzug (Ng 16194) verließ Vohenstrauß um 19.47 (an Weiden 21.10). Dessen Maschine hatte vorher den N 3821 (ab Weiden 17.46) nach Vohenstrauß gebracht.

8 Nach *Taschenfahrplan Ostbayern 1972*, den Umlaufplänen bei Braun S. 188, dem Umlaufplan BR 64 Bw Weiden, Sommer 1972 bei Peter Melcher *Die Baureihe 64* Freiburg 1987 S. 208 und eigenen Erinnerungen

Außer diesen vier (teilweise recht schweren) Nahgüterzügen und dem oben erwähnten 3810 bzw. 3821 befuhren nur noch diese zwei Dampfpersonenzüge die Strecke:

N 3817 (ab Weiden 13.29, an Eslarn 15.06)

N 3824 (ab Eslarn 15.49, an Weiden 17.31)

Alle anderen Verbindungen waren entweder Schienenbusse (Vt 98) oder Bahnomnibusse!!

An dieser Stelle sei angemerkt, dass die Loks der Güterzüge mit der Rauchkammer Richtung Eslarn (also vorwärts) fuhren, für die Personenzüge wurden die Loks der Züge nach Eslarn mit dem Kohlenkasten voraus (also rückwärts) eingesetzt. Ausnahme der oben erwähnte P 3810.

Über die Gründe dafür ist viel spekuliert worden. Der Autor kennt keine befriedigende Antwort.

*** 858 Weiden--Neustadt--Fioß--Eslarn und zurück**

Alle Züge 2. Klasse

km	BD Regensburg	Zug Nr	3811	3813	3815	3817	3819	3821	3823	3825
0	Weiden (Oberpf)	ab	6.39	8.16	11.12	11.13	14.57	14.57	16.15	19.15
7	St. Felix	ab	7.52	9.40	12.29	13.29	16.15	16.40	17.25	19.30
11	Starnstein	ab	8.04	9.50	13.07	14.07	16.53	17.28	18.13	20.05
14	Gallerthreuth	ab	8.10	10.02	13.51	14.51	17.37	17.72	18.57	20.50
16	Fioß	ab	8.14	10.07	13.59	14.59	17.45	17.80	19.15	21.05
19	Hauptersreuth	ab	8.19	10.12	14.04	15.04	17.50	18.25	19.60	21.50
20	Grafenreuth	ab	8.21	10.15	14.07	15.07	17.53	18.28	19.63	21.53
22	Walldhurn	ab	8.25	10.18	14.11	15.11	17.57	18.32	19.67	21.57
25	Albersreuth	ab	8.29	10.23	14.15	15.15	18.01	18.36	19.71	22.01
28	Waldau (Oberpf)	ab	8.33	10.27	14.19	15.19	18.05	18.40	19.75	22.05
31	Vohenstraub	ab	8.38	10.33	14.25	15.25	18.11	18.46	19.81	22.11
35	Fahrenberg	ab	8.40	10.35	14.27	15.27	18.13	18.48	19.83	22.13
39	Pleystein	ab	8.47	10.42	14.34	15.34	18.20	18.55	20.00	22.20
42	Lohma	ab	8.54	10.49	14.41	15.41	18.27	19.02	20.07	22.27
45	Burkhardtsreuth	ab	9.00	10.55	14.47	15.47	18.33	19.08	20.13	22.33
48	Waldhaus	ab	9.02	10.57	14.49	15.49	18.35	19.10	20.15	22.35
51	Pfrentsch	ab	9.07	11.02	14.54	15.54	18.40	19.15	20.20	22.40
56	Eslarn	an	9.13	11.08	15.00	16.00	18.46	19.21	20.26	22.46

a = X außer Sa
 b = täglich außer Sa
 c = Sa und +
 (2) Sa ohne Gepäck- und Fahrradbeförderung
 (3) Sa und + ohne Gepäck- und Fahrradbeförderung
 nicht 17. VI.
 Bus hält nicht am Bahnhof
 Weiden-Eslarn 857z

km	BD Regensburg	Zug Nr	3810	3812	3814	3816	3818	3820	3822	3824	3826	3828	3837	3834
0	Eslarn	ab	4.20	4.38	5.47	6.25	6.40	8.00	8.40	12.08	12.55	13.26	15.49	17.05
5	Pfrentsch	ab	4.30	4.45	5.54	6.31	6.50	8.05	8.50	12.15	13.02	13.32	15.57	17.09
8	Waldhaus	ab	4.36	4.50	5.59	6.36	6.56	8.09	8.56	12.20	13.07	13.37	16.02	17.14
11	Burkhardtsreuth	ab	4.49	4.59	6.08	6.44	7.09	8.17	9.09	12.28	13.15	13.45	16.11	17.23
14	Lohma	ab	4.58	5.05	6.14	6.49	7.18	8.24	9.18	12.38	13.20	13.49	16.17	17.30
17	Pleystein	ab	5.05	5.12	6.21	6.55	7.24	8.30	9.24	12.41	13.27	13.56	16.22	17.34
21	Fahrenberg	ab	5.10	5.17	6.26	7.00	7.28	8.37	9.30	12.46	13.32	14.01	16.28	17.40
25	Vohenstraub	ab	5.18	5.27	6.36	7.10	7.38	8.47	9.39	12.57	13.43	14.12	16.38	17.50
28	Waldau (Oberpf)	ab	5.23	5.32	6.41	7.15	7.43	8.52	9.44	13.02	13.88	14.17	16.43	17.55
31	Albersreuth	ab	5.28	5.37	6.46	7.20	7.48	8.57	9.49	13.07	13.93	14.22	16.48	18.00
34	Walldhurn	ab	5.33	5.43	6.52	7.26	7.54	9.03	9.55	13.11	13.97	14.26	16.53	18.05
36	Grafenreuth	ab	5.36	5.47	6.56	7.30	7.58	9.07	9.59	13.14	14.00	14.29	16.56	18.08
37	Hauptersreuth	ab	5.38	5.51	7.00	7.34	8.02	9.11	9.57	13.17	14.03	14.32	16.59	18.11
40	Fioß	ab	5.44	5.57	7.06	7.40	8.08	9.17	9.57	13.21	14.07	14.36	17.02	18.13
42	Gallerthreuth	ab	5.47	5.60	7.09	7.43	8.11	9.20	9.57	13.24	14.10	14.39	17.05	18.16
45	Starnstein	ab	5.52	5.65	7.14	7.48	8.16	9.25	9.57	13.27	14.13	14.42	17.08	18.19
49	St. Felix	ab	5.57	6.10	7.19	7.53	8.21	9.30	9.57	13.30	14.16	14.45	17.11	18.22
50	Neustadt (Waldnaab)	ab	6.02	6.15	7.24	7.58	8.26	9.35	9.57	13.33	14.19	14.48	17.14	18.25
56	Weiden (Oberpf)	an	6.07	6.20	7.29	8.03	8.31	9.40	9.57	13.36	14.22	14.51	17.17	18.28
	Regensburg Hbf 850	an	7.39	9.56	11.05	12.22	13.39	14.56	16.13	17.30	18.47	20.04	21.21	22.38

Abb. 3 oben: Auch wenn nicht unbedingt leicht zu lesen: Die vier von Lokomotiven der BR 64 des Bw Weiden auf der Eslarn Nebenbahn geführten Nahverkehrszüge: 3810, 3817, 3821 und 3824. Nebenbei: x = Bedarfshalt. Leider hat der Autor, in Verkennung der Tatsache, welch wichtige Quelle der *Taschenfahrplan Ostbayern 1972* über 40 Jahre später werden sollte, drei dieser Züge mit Filzstift umrandet! Man beachte den Einsatz von Schienen- und Bahnbussen!

*

Nach einem kurzen Zwischenstopp in Vohenstraub (der Freund musste mir noch den sehenswerten Bahnhof mit der rangierenden 64 270 zeigen – sie hatte den 3821 gebracht) kamen wir um ca. 19.30 in Pleystein an – auch Ende Juli, doch vor der Einführung der Sommerzeit, eigentlich schon zu dunkel zum Fotografieren. Dort rangierte schon die 64 415 mit ihrem Ng.

Abb. 4, nächste Seite oben: Nebenbahnidyll in Vohenstraub mit der rangierenden 64 270, 31.07.1972. Im Hintergrund der Fahrenberg und das Gefälle in der Kurve vom Fahrenberg hinunter in den Bahnhof.

Abb. 5, darunter: Die 64 415 hat aus dem Anschlussgleis des Pleysteiner Holzlagerplatzes (links) zwei Waggons abgeholt und drückt sie nun rückwärts auf den auf dem Durchfahrtsgleis abgestellten Ng 16196 (31.07.72). Eine Vielzahl solcher Rangiermanöver erklärt die langen Fahrzeiten der Nahgüterzüge. Was den Autor heute immer noch verwundert: Offensichtlich wurde noch 1972 Grubenholz aus dem Oberpfälzer Wald für die Ruhrzechen benötigt!



Vermutlich wäre ich nie von selbst auf die Idee gekommen. Aber mein Freund, der fast alle Weidener Personale kannte, sprach, nachdem der Zug fertig zusammengestellt war, den älteren Lokführer an:

„Dou is ana dou vo Minga, a junga Buasch, dea moug amoul af da Dompflok mifoun.“ („Da ist einer da von München, ein junger Mann, der mag mal auf der Dampflok mitfahren.“)

Oh, dieser göttliche Oberpfälzer Dialekt mit den vielen ‚gestürzten‘ ‚ou‘-Diphthongen!



Abb. 6, oben: Inzwischen ist der beachtlich lange 16196 fertig zusammengestellt, die Luftpumpe arbeitet noch, die vereinfachte Bremsprobe wird gleich gemacht (31.07.72, Pleystein). Mein Freund (in Begleitung seines Filius) beschwätzt gerade den älteren Lokführer, mich auf dem Führerstand bis Vohenstrauß mitzunehmen. Die Dämmerung ist inzwischen schon fortgeschritten, die Laternen der Lok daher bereits eingeschaltet. Rechts das Gleis des Holzlagerplatzes. Man entschuldige die Qualität des Fotos.

Abb. 7, unten: Auch dieses Foto spricht nicht unbedingt für den Fotografen, aber schließlich zeigt es, neben dem kompetenten jungen Heizer, einen ungewöhnlichen Aufbewahrungsort für die Reserve-Kohlenschippe (31.07.72 Pleystein).



Die Einladung erfolgt, ich entere den Führerstand. Wann bin ich zum letzten Mal auf einem Bubikopf mitgefahren? März 1964? Wann zum letzten Mal auf dem Führerstand einer 64er? War das nicht im Mai 1965 auf der 64 451 in Deisenhofen?

Diese einzigartigen Geräusche und Gerüche. Kohlengas, heißes Eisen, heißes Öl. Eine unbeschreibliche olfaktorische Symphonie. Der Heizer sorgt erst einmal für den nötigen Brand in der Kiste: Bläser richtig auf, rrratsch-wupp drei Schaufeln jeweils in die hinteren Ecken, drei Schaufeln je links und rechts an die Feuerbuchs-Seitenwände, zwei direkt unter das Feuerloch, zwei Löffel über den Rost gestreut: Letzteres macht der Heizer sehr geschickt, indem er die Unterseite der Schippe auf dem Feuerlochschröner aufprallen lässt und so, durch den Präller, die Kohlenbrocken gut verteilt auf den Rost fliegen. Eine schöne dunkle Rauchwolke steigt in die Abenddämmerung. Der Injektor rauscht: Die Lok wird rückwärts eine beachtliche Steigung befahren, da muss das Glas mindestens 3/4 voll anzeigen. Injektor zu. „Klong“, macht das Speiseventil. Aus dem Schlabberrohr plätschert etwas warmes Wasser auf den Schotter.

Noch ein paar Minuten bis der Zugführer, der im urigen Pwgs 41 mitfährt, pfeift, los gehts. Regler auf, etwas zurückgenommen, dann richtig auf. Vor uns liegt die 20%-Fahrenbergrampe, auch Pleysteiner Berg genannt. Für einen Bubikopf mit einem 240t-Güterzug durchaus eine Herausforderung: Die Leistungstafel gibt bei 20% und 235t eine Geschwindigkeit von 30 km/h an⁹. Den Güterzugfahrplänen auf der 858 waren aber 40 km/h zugrunde gelegt.

Speisepumpe auf, Bläser zu, der Bubikopf legt bellend los. Allmählich nimmt der Führer die Steuerung zurück. Bei ca. 40 % wird eingeklinkt. Den Rest macht das Maschinchen alleine.

Mit ca. 30 km/h mühen wir uns an der Tallehne hinauf, der Heizer schmeißt nochmal ein paar Schaufeln in die Weißglut. Der Kesseldruck steht ungerührt und konstant bei 13,5 oder 14 bar. Die Nadel des Schieberkasten-Manometers (in Bayern „Kaschperle“ genannt) zappelt.

Ich frage den älteren Herrn am Regler, inwieweit er bei solchen Leistungen nach Schieberkastenmanometer fährt. Er meint, es sei ein heißer Tag gewesen, die Schienen seien trocken, Tau sei noch keiner gefallen, da sind 12 atü durchaus drin, bevor die Lok schleudert.

Es folgt eine langgezogene Rechtskurve zum BÜ der Gemeindestraße NEW32 Vohenstrauß – Pleystein. Da wartet schon der Freund und winkt. Die Pfeife heult.

Weiter geht's bergauf, in einen Einschnitt und den Hochwald hinein und unter der schönen, gemauerten Brücke eines Wirtschaftsweges hindurch bis zum Brechpunkt der Rampe und höchsten Punkt der Bahnlinie beim Haltepunkt Fahrenberg. Regler zu, Steuerung ganz nach rückwärts ausgelegt; gleichzeitig schließt der Heizer die Speisepumpe und öffnet etwas den Bläser. Er hat jetzt vorerst nichts mehr zu tun. Immer schneller werdend gondelt unsere Fuhre in weiten Kurven um den Fahrenberg herum im Leerlauf das Gefälle hinunter gen Vohenstrauß.

Rechtskurve, das Vorsignal steht auf Vr 2, der Zug rollt mit ca. 50 km/h. Da wir rückwärts fahren, sieht der Heizer den Stand des Signals vor dem Lokführer und meldet „Einfahrt langsam“, der Lokführer wiederholt. Bremsen anlegen. Am Einfahrsignal (HP 2) vorbei rollen wir mit knapp 40 km/h in den Bahnhof. Am BÜ vor dem Bahnhof steht schon wieder der Freund und winkt. Wie war das mit dem Hasen und dem Igel? Noch mehr Luft raus aus der Bremsleitung. Trotz großer Erfahrung gelingt das Bremsmanöver nicht ganz: Circa drei Meter vor dem Wasserkran kommt der 16196 quietschend zum Stehen. Macht nix, die paar Meter kann man ja noch vorziehen. Vorher steige ich aus, nicht ohne mich herzlich bedankt zu haben. „Gean gschäin, habbadeere“ („Gern geschehen, Wiedersehen“, wörtlich „Habe die Ehre“) meint das freundliche Personal unisono.

Schön war sie, die Fahrt an einem warmen Juliabend über den Fahrenberg. Zwar nur acht Kilometer, und viel länger als gute 20 Minuten wird's auch nicht gedauert haben, aber ein Erlebnis, das einen ganz besonderen Platz im Schatzkästlein der Erinnerungen des Autors einnimmt.

9 Zu finden bei Hans Wendler, *Die Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn* Berlin 1955, im Anhang S. 22A

Abb. 8, diese Seite oben: In Vohenstrauß nimmt die 64 415 erst mal Wasser für die Weiterfahrt nach Weiden. Vor ihr liegen noch ca. 30 Kilometer mit einer Reihe von Rangiermanövern. Aber wenigstens geht's meistens bergab. Das Foto entstand im allerletzten Büchsenlicht (31.07.72).

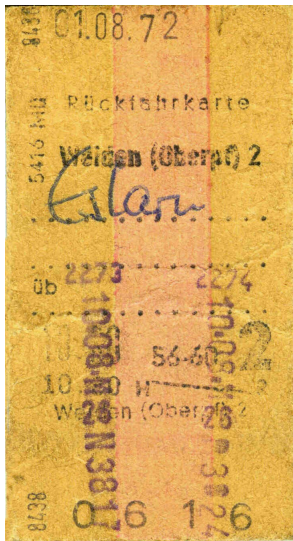


Abb. 9, vorige Seite unten: Das Maschinenhaus in Vohenstrauß, 1972 nur noch zum Abstellen von Skls genutzt. Das, wie die meisten Dienstgebäude an der Strecke, in Bruchsteinmauerwerk errichtete Bauwerk ist offensichtlich heute noch erhalten. Das Feldbahn-Gleismaterial und die zwei Feldbahn-Achsen lassen darauf schließen, dass es hier früher auch eine kleine Bekohlungsanlage gab (31.07.72). Man beachte den großzügigen Anbau.

Das ließ sich ja gut an. Den Tag lassen wir ausklingen in der kleinen Privatbrauerei Behringer in Vohenstrauß, wo wir im Biergarten eine herzhafte Brotzeit verzehren und uns am hausgebrauten Weizen, kredenzt in Steinkrügen, laben. Es war das beste Weißbier, das ich je getrunken habe.

*

Am nächsten Tag hieß es, erst einmal die Strecke zu erkunden. Eigentlich hätte ich für diesen Zweck einen Vt 98 (z.B. den 3815) wählen sollen, aber ich wollte gleichzeitig mit Super-8 filmen (ein Entschluss, den ich aus heutiger Sicht bedauere, denn dadurch sind mir eine Reihe von Fotomotiven entgangen), und so wählte ich den Dampfzug 3817 (siehe Fahrplan oben). Für drei Stunden Fahrspaß in einem Dampfzug und 113 zurückgelegten Kilometern musst ich offensichtlich DM 10,30 bezahlen.



Pünktlich dampfte mein Zug aus einem der zwei Eslarner Kopfgleise des Weidener Bahnhofs hinaus auf die Hauptstrecke. In Neustadt ging es dann auf die Nebenbahn. Es war eine beglückende Fahrt an einem warmen Sommertag durch die liebliche Landschaft des Oberpfälzer Waldes. Der Zugführer ließ mich im Packabteil des direkt hinter der Lok eingestellten BD3yg mitfahren, so dass ich immer Sicht auf die Rauchkammer und den Schornstein der hurtig rückwärts dahineilenden 64 295 hatte.

Abb. 10, links: Die Originalfahrkarte. 1972 verwendete die DB immer noch Edmonson'sche Billetts. Wie leicht zu erkennen, benutzte der Autor den N3817 für die Hin- und den N3824 für die Rückfahrt.

Offensichtlich musste das Fahrtziel per Hand eingetragen werden: Nicht mehr viele Reisende benutzten die Gesamtstrecke Weiden – Eslarn.

In Erinnerung sind mir noch die 10 km/h, mit denen die damals schon auffällige Waldnaabbrücke bei Neustadt befahren wurde, die Zugkreuzung mit dem 3872 (Vt 98) in Floß, die das Personal zum Wasserfassen nutzte, die vielen netten Haltepunkte mit noch bedienten Gütergleisen, die langgestreckte 180°-Kurve bei Waidhaus unmittelbar an der Grenze zur ČSSR (an die A 6 und den heute stark frequentierten Grenzübergang Waidhaus war noch nicht einmal ansatzweise zu denken), die Einsamkeit der Landschaft auf dem letzten Abschnitt bis Eslarn (da war ich inzwischen fast der einzige Fahrgast) und das starke Gefälle in den Endbahnhof hinein. Hier war wirklich die Welt zu Ende – und die Strecke. Leider habe ich aus dem Zug heraus keine Fotos gemacht. Ich bedauere das noch heute.

Noch bedauerlicher ist jedoch, dass ich von dem vollkommen unkonventionellen Umsetzmanöver in Eslarn keine Fotos gemacht habe. Denn das ging so (siehe Gleisplan):

Nachdem der Zug am Hausbahnsteig angehalten hatte, wurde die Lok abgekuppelt und zog über den Bahnübergang auf einem ehemaligen Werksanschluss bis zum Hydranten vor, wo erst einmal der Durst der Lok gelöscht wurde. Und das dauerte...

Die Lok kam zurück und setzte sich wieder an den Zug, wurde aber nicht angekuppelt. Dann drückte sie die Vier-Wagen-Garnitur auf die freie Strecke ein Stück die Steigung hinauf. War der Zug zum Stehen gekommen, kurbelte der Zugführer die Handbremse des BD3yg fest.

Die Lok rollte nun wieder zurück in den Bahnhof, die Weiche zum Maschinenhaus wurde vom Heizer umgelegt und die Lok huschte schnell auf das Schuppengleis 2 zur Bekohlungsanlage.

Das erneute Umlegen der Weiche war für den Zugführer im festgebremsten Zug das Zeichen, die Handbremse zu lösen.

Und schon rollte die Garnitur, allein von der Schwerkraft angetrieben, immer schneller werdend, an seiner Lok und am Maschinenhaus vorbei zurück zum Bahnsteig. Hier galt es allerdings, die Handbremse wirklich fest anzuziehen und die vier Waggons genau an den Hausbahnsteig zu stellen. Ansonsten hätte es wohl etwas Kleinholz gegeben.

War die Lok fertig bekohlt, fuhr sie über die Weiche zurück auf ihre Waggons, wurde angekuppelt, die Bremsprobe gemacht und der Zug war abfahrbereit. Genial, oder?

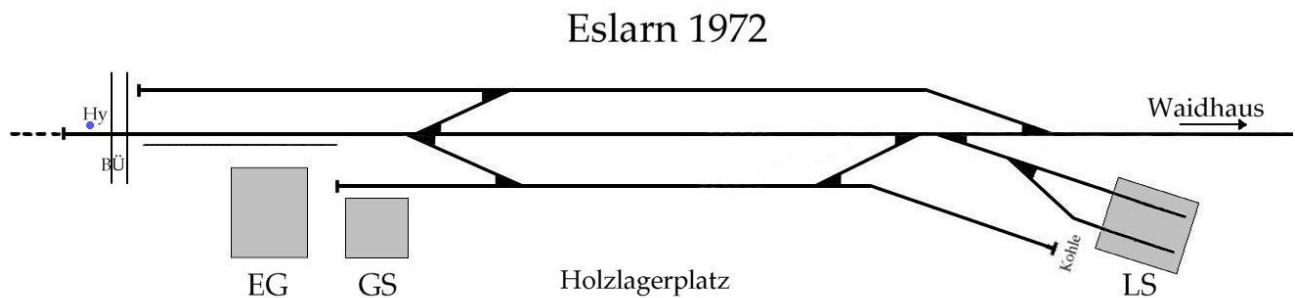


Abb. 11, oben: Gleisplan Eslarn, 1972, unmaßstäbliche Grafik Ul.: Anhand dieses Gleisplans müsste sich das unkonventionelle Umsetzmanöver nachvollziehen lassen: Die Strecke von Waidhaus lag in einem Gefälle. Ansonsten: EG = Empfangsgebäude, GS = Güterschuppen, LS = Lokschuppen (in Bayern sagt man allerdings Maschinenhaus), Hy = Hydrant. Nicht falsch gezeichnet: Die Weiche beim Güterschuppen war tatsächlich eine Dreiwegweiche! Man beachte: Keine Signale!



Abb. 12, oben: Dieses Foto wurde ausgewählt, da es das Gefälle der Strecke in den Bahnhof Eslarn zeigt. Wie dies zum Umsetzen genutzt wurde, kann man im Text nachlesen. Die 64 270 hatte in der Früh den Ng 16185 nach Eslarn gebracht und wartet vor dem Maschinenhaus auf die Rückleistung nach Weiden (Ng 16196). Die Loks der Güterzüge fuhrten nach Eslarn, wie erwähnt, vorwärts. Rechts Kohlenbansen und Kohlenkran. Die Lokomotiven der Personenzüge mussten zum Teil durch das rechte Tor in das Maschinenhaus fahren, um bekohlt werden zu können. Leider hat das der Autor nur gefilmt, nicht fotografiert (01.08.72).

Ach so, ihr wollt ein besseres Porträt von der 64 270 und dem Maschinenhaus sehen? Bitteschön...



Abb. 13: Nebenbei: Der Anbau für die Sozialräume (Übernachtung Personal) ist etwas sparsam.

Abb. 14: Unten: Und weil's gar so schön ist...



Die Zeit bis zur Abfahrt des N 3824 um 15.49 wird genutzt, um die 64 270 am Maschinenhaus abzulichten (siehe Fotos) und den Gleisplan zu skizzieren – das kleine Zettelchen besitze ich heute noch: Es war Grundlage für die Erstellung des oben wiedergegebenen Gleisplans.



Abb. 15: Der N 3824 abfahrtsbereit in Eslarn (01.08.72): Die Lok steht auf der Dreiwegweiche. Leider ist das nette Empfangsgebäude etwas verdeckt und der Güterschuppen angeschnitten. Als der letzte Teil der Lokalbahn von Waidhaus nach Eslarn 1908 gebaut wurde, war man offensichtlich vom Naturstein auf billigere Bauweisen übergegangen.

Als der Zug fahrplanmäßig aus Eslarn ausfährt, bin ich wieder fast der einzige Fahrgast. Erst später (Vohenstrauß, Floß) sollte sich der Zug allmählich füllen.

Natürlich sitze ich im ersten Wagen direkt hinter der Lok. Zwar sind die zwei Umbauwagen-Pärchen keine ernstzunehmende Last, aber auf der Steigung aus Eslarn hinaus hat sich die wackere 64 295 schon ein bisschen anstrengen müssen. Und am Fahrenberg wohl auch.

Eigenartigerweise bestehen nicht sehr viele Erinnerungen an die Rückfahrt, bis auf das Wassernehmen in Vohenstrauß, wo der Meister den Zug auf den Zentimeter genau an den Wasserkran stellte. Nun kannte ich die Strecke und ich hatte mir einige schöne Filmstandorte notiert.

In Neustadt/Waldnaab wechseln wir wieder auf die Hauptstrecke, und da kann der Meister seinem Rösslein die Sporen geben: Mit 80 oder 90 km/h geht es flott nach Weiden, wo der Ng 3824 pünktlich ankommt.

Immer, wenn ich vor der 64 295 im DDM stehe, denke ich an jene schöne Fahrt über den Oberpfälzer Wald zurück...



Abb. 16, oben: Die 64 295 hat in Vohenstrauß noch einmal Wasser genommen. Der Wasserkran tropft noch (01.08.72).
 Abb. 17, unten: In Neustadt/Waldnaab wechselt der N 3824 auf die Hauptbahn. Der Bahnhof ist in Keilform angelegt, der Zug hatte östlich des Empfangsgebäudes gehalten. Bei genauem Hinsehen ist gerade noch die Waldnaab-Brücke zu erkennen (zwischen Stellwerk und Laterne oberhalb des Omm-Waggons).
 Eine Bahnhofs-Köf, umfangreiche Gleisanlagen für den Güterverkehr, jede Menge Güterwagen, mechanisches Stellwerk, Formsignale: 1972 war die Eisenbahnwelt noch in Ordnung. Die Gebäude rechts gehören zu einer Bleikristallfabrik, die einst vielen Menschen Lohn und Brot gab.
 Die Lok ist die 64 448 (04.08.72). Noch 5,4 Kilometer bis Weiden.





Abb. 18: Da fährt er dahin in die Abenddämmerung, der Ng 16194 mit der 64 270, kurz hinter Vohenstrauß (04.08.72). Man möchte einen Wiesenblumenstrauß pflücken und zum Abschied an der Rauchkammertür befestigen. Nie wieder wird ein Bubikopf einen Nahgüterzug, bestehend aus einem Niederbordwagen, beladen mit einem Bagger, einem Bauzugwagen mit Ofenröhr (ehem. G10), einem Glmhs 50 und einem Pwgs 41, auf einer bayerische Lokalbahn durch die Weltabgeschiedenheit der Oberpfälzer Landschaft befördern. Doch, auch wenn der Abschied vom Eslarner Bockl wehmütig stimmt: Die Erinnerung ist das einzige Paradies, aus dem wir nicht vertrieben werden können (Jean Paul).