

**Eisenbahn JOURNAL Juli 2004**

Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal: € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50

B 7539 E ISSN 0720-051 X

# Eisenbahn JOURNAL

**Juli**  
**7/2004**



## **Dampflok-Porträt:**

**Baureihe 64**

## **Ellok aktuell:**

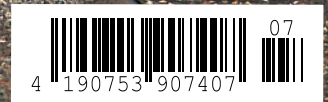
**Die 189 „von oben“**

## **Modell:**

**Schloss Linderhof in H0**

## **Modellbau-Praxis:**

**Grundlagen: Mauern patinieren**



4 190753 907407

07





## Eu(ro)phorie und Ernüchterung

Zittau, 30. April/1. Mai, EU-Osterweiterung: Deutsche, Tschechen und Polen feiern das Zusammenwachsen ihrer Staaten ausgerechnet im sächsischen Dreiländereck, einem der strukturschwächsten Flecken auf der Landkarte weit und breit. Der nach Eu(ro)phorie ringende Tanz in den Mai wird vordergründig zum multimedial zelebrierten Ereignis. Verheißungsvolle Politiker-Reden, günstige Wirtschaftsprognosen: „Die EU-Osterweiterung – zehn Vorteile für Deutschland“ lautet einer der Slogans. Begeisterungstürme löst der Tag, als Europa nach Zittau kam, freilich nicht aus. Jeder hat hier so seine Vorstellungen, was die Zukunft bringen wird. Was soll sich schon ändern, sagen die einen, alles wird noch schlechter, die anderen, vereinzelt kommt aber auch überdreht wirkender Optimismus auf.

Die Stirn runzeln lässt jedoch auch den Betrachter aus der Distanz, wenn zum Beispiel die dortigen Regionalblätter auf ihren ansonsten dem lokalen Geschehen verschriebenen Seiten in größter Eu(ro)phorie sogar die paar zusätzlich ins SPNV-Angebot aufgenommenen Zugverbindungen über die Grenze in großeuropäische Kausalität bringen und als sensationellen Fortschritt verkaufen. Bloß nicht abheben! Kleinere Verbesserungen gibt es im sächsisch- und bayerisch-tschechischen Nahverkehr schon seit einigen Jahren immer mal wieder und nicht erst seit dem EU-Beitritt unserer östlichen Nachbarländer. Vor allem für Bahnausflügler an Wochenenden hat sich schon vor geraumer Zeit einiges getan (wie es auch der Beitrag „Böhmische Schmankerl“ auf den Seiten 6 bis 9 dieser Ausgabe beschreibt). Der eingeschlagene Weg ist schon der richtige: Aber erst wenn der „kleine Grenzfahrplan“ stimmt – und davon kann im Hinblick auf die nunmehr zu erwartende allgemeine Zunahme des Ost-West-Verkehrs noch keine Rede sein –, sollten die „großen Lösungen“ mit neuen Fernverkehrskonzepten ins Auge gefasst werden. So ist es zwar ebenso löblich wie überfällig, dass sich der Freistaat Bayern und die Tschechische Republik nun, wie Mitte Mai verkündet, verstärkt um bessere Bahnverbindungen zwischen beiden Ländern einsetzen wollen. Eu(ro)phorisch aber gleich von „Donau-Moldau-Bahn“-Visionen als zweitem Korridor neben Nürnberg–Eger–Prag zu schwärmen, ist auch angesichts fehlender Finanzierung für andere Schienengroßprojekte vorerst wohl noch zu hoch gegriffen. Viel naheliegender wäre da, zunächst einmal vorsintflutliche Zustände vor Ort, wie zum Beispiel in Bayerisch-Eisenstein, wo Fahrgäste umsteigen und zu Fuß die Grenze überqueren müssen, ganz schnell aus der Welt zu schaffen. Wenn dann kurzfristig ein tatsächlich zeitgemäßes und attraktives Regionalzugangebot zustande kommt, das sich hoffentlich auch noch als rentabel erweist, darf in zweiter Instanz gerne über Verbesserungen und Ausbaumaßnahmen im größeren Stil nachgedacht werden.

Doch selbst im Zeichen der EU-Erweiterung sollte man Rückschläge im grenzüberschreitenden Schienenverkehr nicht völlig ausschließen. So war Mitte Mai von Eu(ro)phorie schon nichts mehr zu spüren, als aus dem Prager Verkehrsministerium die ernüchternde Nachricht über die Einstellung der Rollenden Landstraße zwischen Dresden und Lobositz verlautete. Zuletzt war die Auslastung der RoLa-Züge auf unter zehn Prozent gesunken. Aufgrund der Liberalisierung des Straßengüterverkehrs und des Wegfalls der Zollkontrollen an den Straßengrenzübergängen sah die tschechisch-sächsische RoLa-Kommission keine weitere Basis für das Angebot. Immerhin sind sich Sachsen und Tschechien aber einig, „zügig eine Nachfolgelösung für den Huckepackverkehr auf den Weg zu bringen“. Schaumermal.

GERHARD ZIMMERMANN



**Titel:** Was musste sie nicht alles an teils wenig netten Spitznamen wegstecken, die Baureihe 64: Bubikopf, Schleuderjule, aber auch fleißiges Lieschen! Jahrelang wurde sie hart geschunden und erst spät ihrem wahren Aufgabengebiet, dem Nebenbahndienst, zugeteilt. Unser Beitrag ab Seite 10 schildert, wie diese Tenderlok wirklich war und wie jene die 64er erlebten, die mit ihr fahren mussten. – Die Aufnahme zeigt die Museumslok 64 289 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn im Jahr 1995 in Dußlingen.

BILD: CZARNECKI

## Vorbild

<b>Reise-Bilder</b> Böhmische Schmankerl	<b>6</b>
<b>Dampflok-Porträt</b> Baureihe 64: Bubikopf und Schleuderjule	<b>10</b>
<b>DB-Historie</b> E 18 und E 44: „Altbau-Abschied“ in Würzburg	<b>18</b>
<b>Ellok aktuell</b> Der 189 aufs Dach geschaut	<b>20</b>
<b>Dampflok-Porträt</b> Baureihe 75.5: Der Kraftprotz	<b>24</b>
<b>Verkehr aktuell</b> Mehr Züge gen Osten? Auf die lange Bank geschoben	<b>30</b>
<b>Nebenbahn-Porträt</b> Roßberg–Bad Wurzach: Wachgeküsst	<b>32</b>
<b>DR-Historie</b> Wilzschalbahn: Auf der „Himmelsleiter“	<b>38</b>



### **Die 189 von oben betrachtet:**

Verglichen mit Altbautypen wirken moderne Elloks auf dem Dach richtig nackt – anders die Mehrsystemloks der DB-Baureihe 189. – Wir erklären die üppige Dachlandschaft näher  
• ab Seite 20



**Zum 100-Jährigen wachgeküsst:**  
Es tut sich wieder etwas auf der Strecke Roßberg–Bad Wurzach im württembergischen Allgäu. Anlass für ein Porträt  
• ab Seite 32



## Modell

<b>H0-Anlage</b> Die Sonnborner Brücke	54
<b>Serie: Im Banne der Kleinbahn, Folge 9</b> Der Holzplatz	58
<b>H0-Diorama</b> Schloß Linderhof	64
<b>Anlagenplanung</b> Schweiz ohne Strom	70
<b>Viel Betrieb auf kleiner Fläche</b> Ein Abzweighbahnhof mit Betriebswerk	74
<b>Kitbashing: Eine Feuerwache auf Faller-Basis</b> Aus zwei mach eins – und mehr	76
<b>Serie: Anlagenbau in Z, Folge 2</b> Brücken bauen	82
<b>Selbst gebaut: Tiefladewagen in 1:32</b> Mit Maßblatt, Messing und Modell	86
<b>Grundlagen: Mauern patinieren</b> Farbe contra Plastik	88
<b>Rückgebaut: Preußische G 8.1 auf Weinert-Basis</b> Lückenschluss für Länderbahner	92
<b>Bastelvorschlag: Schweizer Wig-Wag-Signal in H0</b> Wackeln statt blinken	94

## Rubriken

Editorial	3
Bahn-Notizen	42
Modell-Neuheiten	48, 98
Bestellkarten zum Heraustrennen	99
Bahn & Medien: Bücher, Videos etc.	104
Mini-Markt	106
Auktionen • Börsen • Märkte	113
Fachhändler-Adressen	114
Sonderfahrten und Veranstaltungen	117
Vorschau	118
Impressum	118

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:  
SIEMENS/SLG. RITZ, HRUZA, SCHOLZ, K.-H. HAUG



**Aus dem Wald in die Welt:**  
Ein Anschlussgleis, eine Baracke und viele Stämme: Am Holzplatz werden geschlagene Bäume verladen. Ein attraktives Anlagenmotiv, meisterhaft gestaltet.  
• ab Seite 58

**Das gibt's nur einmal:** Mittels der Sonnborner Brücke kreuzt in Wuppertal eine viergleisige Eisenbahnstrecke Schwebebahn, Straße und Fluss. Ein beliebtes Fotomotiv, jetzt als Teil einer H0-Anlage nachgebaut.  
• ab Seite 54







Richtungsanzeiger  
im Bahnhof Pocinovice.

TEXT UND BILDER VON WOLFGANG KRAUS

# Böhmische Schmankerl

*Nach und nach gab es im deutsch-tschechischen Regionalzugverkehr Verbesserungen. Mit dem EU-Beitritt Tschechiens sollen nun weitere Angebote, vor allem für Touristen und Ausflügler, hinzukommen. Noch mehr Anreiz also für einen Abstecher ins Böhmisches, denn hinter der Grenze liegt ein wahres Eisenbahn-Paradies mit fast unberührtem historischen Flair. Der Bericht von einer Tour entlang des Bayerischen und des Böhmerwaldes macht dies deutlich.*



Wasserkran  
österreichischer  
Bauart.

Auf verkrauteter Trasse  
passiert 831 217 das  
rostige Einfahrsignal von  
Dobrikov.











Urtümlich, gepflegt und im eigentlichen Sinn genutzt sind die Bahnhofsgebäude wie hier in Pocinovice.

*Fast herrscht eine Atmosphäre wie in den 1950er-Jahren:*

*Zwischen Doma•lice und Janovice ad Úhlavou hat jeder Bahnhof mehrere Gärten und einen Hühnerstall*

**Sonntagmorgen, 7 Uhr.** Furth im Wald ist der Ausgangspunkt der Rundfahrt, die mich über Doma•lice (Taus), Janovice ad Úhlavou (Janowitz), Spicák (Spitzberg), Bayerisch Eisenstein, Regensburg und Schwandorf wieder zurück nach Furth bringen soll. Auf Gleis 1 wartet ein Triebwagen der CD-Reihe 810, in dem schon zehn Personen sitzen. Ich werde als einziger kontrolliert – sowohl der Tschechischen als auch der deutschen Grenzpolizei scheint jemand, der schon vor 7 Uhr auf dem Bahnhof herumsteht und fotografiert, wohl etwas suspekt.

Es geht los. Der kleine Triebwagen erklimmt flott den Klöpflesberg. Kurz hinter dem gleichnamigen Tunnel überqueren wir die Landesgrenze nach Tschechien. Durch dichte Wälder wird nach einer halben Stunde Doma•lice erreicht. Auf dem wenig einladenden Bahnhof herrscht reger Betrieb. Ein 810er steht Richtung Tachov (Tachau) bereit, eine Diesellok der Reihe 754 bespannt einen aus Eilzugwagen gebildeten Zug nach Pilsen. Auf Gleis zwei steht nicht zu übersehen ein Triebwagen der Reihe 831 nach Klatovy (Klattau). Ich warte noch bis kurz vor der Ab-

fahrt, um den Zug ohne Schatten fotografieren zu können, und bin verblüfft, nach dem Einsteigen nur mit Mühe und Not noch einen Platz ergattern zu können. Doch den herrlichen Tag nutze nicht nur ich, sondern auch andere Ausflügler sowie mehrere Jugendgruppen unterschiedlichen Alters.

Mit dem Notizbuch bewaffnet verfolge ich die Fahrt Richtung Klatovy und komme mit dem Schreiben kaum mit. Die gesamte Strecke bis Janovice ad Úhlavou ist mit Formsignalen ausgestattet. Viele Bahnhöfe haben noch ihre charakteristischen Wasserkräne österreichischer

Bauart mit den dazugehörigen Wasserhäusern. Gleisrückbauten kann ich nicht feststellen, nur in Kydne ist der Güterschuppen abgerissen. Fast herrscht eine Atmosphäre wie in den 1950er-Jahren. Die Empfangsgebäude sind in einem hervorragenden Zustand, fast jeder Bahnhof hat mehrere Gärten und einen Hühnerstall. Die Eisenbahner haben so in den teilweise langen Zugpausen ganz gewiss etwas zu tun. Nach fast einer Stunde ist Janovice ad Úhlavou erreicht, wo die Strecken aus Doma•lice und Bayerisch Eisenstein zusammen treffen und gemeinsam nach Klatovy führen.

20 Minuten später kommt hier auch fast pünktlich der mit einer Diesellok der Reihe 750 bespannte Personenzug aus Pilsen an, mit dem es nun weiter geht. Nach wenigen Kilometern erreicht der Zug Nyrsko (Neuern), wo eine Kreuzung mit einem 831er-Triebwagen samt Beiwagen stattfindet. Die Strecke hat hier Mittelgebirgscharakter. Lange Waldstücke wechseln mit Einschnitten ab. Viele Stützmauern sind notwendig und mitten im Wald kommt man an handbedienten, beschränkten Bahnübergängen vorbei, bis die Strecke nach mehreren kleineren Tunnels in einem langen Tunnel vor Spicák ihren Scheitelpunkt erreicht.

Hier steige ich aus. Das Bahnhofrestaurant ist gut gefüllt, doch *das* Schmankerl der Reise sollte jetzt erst noch folgen! Der Bayerische Lokbahnverein veranstaltet zusammen mit den Tschechischen Staatsbahnen CD auf der Strecke Bayerisch Eisenstein–Hojsova Stráz (Eisensträß) Dampflokfahrten. Diesmal ist eine Lokomotive der Reihe 310 des Depots Pilsen im Einsatz. Die 310 072, 1899 gebaut und als 97.161 der kkStB in Dienst gestellt, ist mit einer Garnitur aus drei Zweiachsern unterwegs. Ich kann sie bei der Einfahrt in den Bahnhof Spicák ablichten, melde mich für die Rückfahrt beim netten Schaffner des Bayrischen Lokbahnvereins an und habe nun Zeit, mir einen Fotostandpunkt für die Einfahrt des Dampfzuges aus Hojsova Stráz zu suchen.

Gleich beim Portal des Spitzbergtunnels beziehe ich ziemlich nah am Gleis Stellung. Stativ und Kamera sind aufgebaut. Der Zug kann kommen. Doch ich warte und war-



In einem seit Jahrzehnten fast unveränderten Ambiente fährt ein 831 in Janovice ad Úhlavou ein.





Wie in einem  
Eisenbahn-Paradies:  
750 314 mit einem  
Regionalzug in  
Janovice ad Úhlavou.



te. Der kleine Zug hatte bereits bei der Bergfahrt nach Spicák fünf Minuten Verspätung, jetzt wird eine Viertelstunde daraus. Und ich muss in Bayerisch Eisenstein noch meinen Anschlusszug nach Plattling erreichen ...

Endlich kommt der Dampfzug. Eingehüllt in eine dichte Rauchwolke kriecht die Tenderlok aus dem Tunnel. Schnell eine Aufnahme gemacht, die Sachen zusammengepackt und nichts wie rein in den Zug. Eine kurze Meldung beim Schaffner und für 3,30 Euro habe ich meine Fahrkarte nach Bayerisch Eisenstein. Vier Minuten nach der Abfahrt des Regio-Shuttle der Waldbahn treffen wir ein. Damit ist die für den Rückweg meiner Tour geplante ICE-Fahrt von Plattling nach Regensburg gestorben.

Enttäuscht setze ich mich ins Bahnhofsrestaurant und bestelle mir ein Weißbier.

Bald ist der Ärger verfliegen und ich freue mich auf die Fahrt auf einer der schönsten Strecken Bayerns. Durch dichten Wald, über unzählige Brücken, vorbei an Gotteszell, von wo aus die Wanderbahn an einigen Wochenenden das Regental nach Viechtach befährt, bis nach Ulrichsberg. Hier beginnt der Abstieg von den Höhen des Bayerischen Waldes zur Ebene der Donau. In Kehrschleifen verliert die Strecke an Höhe und man kann einige hundert Meter unterhalb schon das Gleis sehen, auf dem man wenig später fahren wird. Nach Deggendorf überquert die Strecke die Donau und führt geradewegs nach Plattling. Mit einem 111-be-

spannten Regionalbahnzug fahre ich nun nach Regensburg und in einem Desiro der Vogtlandbahn nach Schwandorf. Und im klimatisierten Regio-Shuttle der Ober-

pfalzbahn klingt die Fahrt aus. Furth im Wald ist wieder erreicht: Auf Gleis 1 wartet ein Triebwagen der CD-Reihe 810 ... das nächste Mal vielleicht auf Sie! □

Aus dem  
Tunnel heraus  
fährt das  
Dampflok-  
„Schmankerl“  
310 072 in  
Spicák ein.





Baureihe 64

# Bubikopf und Schleuderjule



Sie war bewährt zwischen Ostseestrand und Alpenrand. Doch wie erlebten sie jene Menschen, die mit ihr fahren mussten? Wie war sie wirklich, die **Baureihe 64**, die sich in Nord- wie in Süddeutschland zur Nebenbahnlok schlechthin mauserte? Episoden eines langen Lokomotivlebens.

TEXT VON FRANZ RITTIK

**Im Bw Jerichow wartet 64 455 auf neue Aufgaben im Nebenbahndienst. Im Jahr 1968, dem Aufnahmezeitpunkt, waren die Maschinen auf den Strecken der Altmark unverzichtbar. MÜLLER**

**Bahnbetriebswerk Wismar, Februar 1971.** Auf einem Seitengleis am Ringlokschuppen qualmte 64 266 träge vor sich hin. Mit großen Schritten, die kantigen Diensttaschen über der Schulter, näherten sich Lokführer und Heizer ihrem Zugpferd. Kaum hatte der Feuermann den Führerstand erklommen, musterte er mit kritischem Blick den „Wohlstand“ auf dem Tender. „Und womit haben sie uns diesmal beglückt?“, fragte der Meister, der nach einer kurzen Kontrollrunde auf der anderen Seite des Führerstandes erschien. „Wieder mal Kosakenkies“, lautete die ärgerliche Antwort. Kosakenkies – das war eine eher minderwertige, streudünne Abraumsteinkohle aus dem Donez-Becken, zum Wegschmeißen zu schade, doch zum Heizen ebenso wenig geeignet. Das wird eine Fuhre werden, dachte der Heizer. Auf ihrem Dienstplan stand ein planmäßiger Personenzug nach

Rostock. Die acht „Donnerbüchsen“, wie sie die genieteten Einheitspersonenwagen aus den Zwanzigerjahren nannten, waren nicht gerade als Leichtläufer verdächtig. Die „Blechboxen“ hatten durchaus ihr Gewicht, das bewältigt sein wollte.

Die beiden Schwarzen kannten jedoch die hügelige Küstenbahn. Sie wussten, wo es bergauf ging und in welcher Gleiskrümmung der Zug klemmte. Das war es nicht, was sie bewegte. Den Heizer plagte eine ganz andere Sorge: 64 266! Die Bedienung einer Einheitslok war ihm zwar vertraut, schließlich gab es in Wismar seit Jahren die unverwüstliche „Fuffziger“. Doch 64 266 kannte er nicht. Die ganze Baureihe erschien ihm eher unsympathisch. Wie er von Kollegen aus Wittenberge und Wittstock gehört hatte, waren die Dreikuppel üble Trampeltiere – keine Anfahrt ohne Schleu-