

DM 14,50 / sfr 14,50 / S 116,- / hfl 18,- / lfr 354,- / Lit 19 000,-

B 7539 E
ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL Mai 2000

Eisenbahn JOURNAL

Mai
5/2000



**Vorspann oder
Doppeltraktion:**
in Vorbild & Modell

Jubiläum im Passionsspieljahr:
Murnau–Oberammergau

Seidenstickers Dioramen:
Romantik auf Rügen





Ingo Neidhardt
Chefredakteur

Vieles war neu im Januar, das Ehepaar Merker hatte sich aus dem Unternehmen verabschiedet, die neuen Besitzer, die WAZ-Gruppe in Düsseldorf, nahmen erste Verbindungen mit ihrem neuen Verlag auf und alle, die Leser wie auch die Mitarbeiter, waren voller Erwartungen – was wird nun neu, was wird nun passieren?

Heute, fünf Monate danach, können wir bereits ein erstes positives Resümee ziehen. Die langjährige Erfahrung unserer Mitarbeiter und auch meine Person stehen für Kontinuität und Tradition. Unser Haus bleibt unseren Stammlesern verbunden. Tradition und Erfahrung heißt aber nicht, dass wir uns nicht wagten, alte Zöpfe abzuschneiden und uns neuen Horizonten zu öffnen. Deshalb werden wir heute wie auch in Zukunft darauf achten, unserem Eisenbahn JOURNAL neben vielen historisch wertvollen Artikeln und der Rückbesinnung auf ein ruhiges Layout mit großformatigen Abbildungen auch einen gehörigen Anteil an „Zukunft“ zu verpassen. Zukunft heißt für mich zum Beispiel Öffnung zum Ausland als ein ständiger Bestandteil unserer Zeitschrift sowie die zweimonatliche Beilage einer CD-Rom mit alten JOURNAL-Jahrgängen.

Auch die Befürchtung, unser Eisenbahn JOURNAL könnte sich zu sehr der Miba annähern oder umgekehrt, war unbegründet. Da beide Redaktionen weiterhin fachlich und räumlich unabhängig voneinander arbeiten, wird sich auch in Zukunft an dem jeweiligen Charakter der Zeitschriften nichts ändern. Um so erfreulicher ist es, dass nach der Übernahme der Miba in unseren Außendienst und in eine gemeinsame Anzeigenverwaltung in Fürstentfeldbruck diese beiden Bereiche nach vorn gebracht werden konnten.

Um unser Journal optimal auf seine Leser abzustimmen, werden wir in einer der nächsten Ausgaben eine Leserbefragung durchführen. Die Ersteinsender können sich auf interessante Preise freuen, wir freuen uns auf Ihre Antworten und Anregungen. Ich werde diese Gedanken sehr ernst nehmen, schließlich sind Sie es, für die wir unser Bestes geben.

Unser neues Schnupper-Abo mit Geschenk soll natürlich nicht unerwähnt bleiben. Der schnuckelige Eisenbahn JOURNAL-Transporter ist im Handel nicht erhältlich und gehört all denjenigen, die sich entscheiden, unser Heft ein erstes Mal fest zu beziehen. Damit investieren Sie nicht nur in die Attraktivität Ihrer Wagensammlung, sondern auch in die Zukunft unseres JOURNALS, in der es natürlich auch weiterhin heißt: Bewährtes und Neues für unser, für Ihr Eisenbahn JOURNAL.



Wie heißt es richtig – Vorspann oder Doppeltraktion?
von Helge Scholz, ab Seite 6

Inhalt

Vorbild

Frühlings-Impressionen: Schweizer Mai	6
Vorbild & Modell: Vorspann oder Doppeltraktion?	10
100 Jahre Murnau–Oberammergau: Weiter unter Draht!	18
Foto-Essay: Brandenburger Szenen	24
Lok-Porträt: Der Rennsteig-Hirsch	28
Ungarische NoHABs vor dem Aus: M61-Finale	34
Eisenbahnen in Alaska, Teil 1: White Pass & Yukon Route Railway	36

Titelbild: Die Begriffe Vorspann und Doppeltraktion werden in dieser Ausgabe im Vorbild und im Modell behandelt. Als Einstimmung gleich unserer Titelbild, wo am 14. April 1973 zwei Maschinen der Reihe 001 den E 1649 aus Neuenmarkt-Wirsberg hinaus-schleppen – eine Lok im Zugdienst, die vordere im Vorspann.

Abb.: Jürgen Nelkenbrecher

Zugporträt – Geschichte des Balkanzuges, von Dr. Sigurd Hufnagel
ab Seite 74





Mit der Baureihe 94 zum Rennsteig, von Dr. Franz Rittig
ab Seite 28



Romantik pur in unseren Brandenburger Szenen, von Udo Kandler
ab Seite 24

Modell

Rubriken

Model Loco-Bausätze:

Seltene Preußen

54

H0-Anlage:

Alles vorbei ...

56

Eine H0e-Anlage als Raumteiler:

Modellbahn mit Durchblick

62

Vom Vorbild zum Modell: Kraftwerk Kuno, 5. Teil

Auf acht Bögen über die Ruhr

68

Auch im Modell:

Vorspann oder Doppeltraktion?

72

Unser Zugporträt:

Vom Balkanzug zum D 148

74

Die Eisenbahn-Journal Marktübersicht:

Stellwerke, 1. Teil

80

Seidenstickers Dioramenschätze: **Ein Tag-Traum**

86

Computersimulation: **Schichtdienst am PC**

90

Virtuelle Modellbahn: **Neues von Eisenbahn und Wintrak**

91

Anlagendetails selbst gemacht:

Die Holzmastleuchte und der Weichenmarkstein

92

Marktübersicht in H0: diesmal Stellwerke, von Bruno Kaiser
ab Seite 80

Dresden und das Dampflokfest:

Bahn + Touristik

40

Bahn-Notizen

42

Neuheiten

48

Mini-Markt

114

Bestellkarten

107

Bahn-Post

113

Fachhändler-Adressen

116

Impressum

118

Neue Bücher

119

Sonderfahrten und Veranstaltungen

120

Typenblatt:

BR 18⁵, Schnellzuglokomotive, bayer. S 3/6

121

Abbildungen dieser Doppelseite: Jürgen Nelkenbrecher, Rudolf Heym,
Udo Kandler, Dr. Sigurd Hufnagel, Bruno Kaiser, Helge Scholz

Rügen-Romantik im Modell auf einem Diorama von Walter Seidensticker
ab Seite 86



FRÜHLINGS-IMPRESSIONEN

Schweizer Mai

Von Urs Jossi und Beat Moser

Die Frühlingsblumen blühen, und die Wiesen, Gärten und Bäume zeigen sich in attraktivsten Farben. Es ist an der Zeit, um mit

der Fotoausrüstung auszuziehen und im warmen Sonnenlicht prächtige Motive einzufangen.

Ein lohnendes Ziel wäre zum Beispiel das Emmental mit seiner weitgehend intakten Natur, mit Bauernhöfen und Kleindörfern. Diese Gegend erschließt seit über 100 Jahren die „EBT“, die heute den Namen Regionalverkehr Mittelland (RM) trägt. Im Mai

1999 begegnet dem Fotografen bei Walkringen ein RBDe 566-Pendelzug, der von Burgdorf via Konolfingen nach Thun unterwegs ist (großes Bild).

Die seltenen Blüten von Edelweiß und Enzian trägt in Graubünden der Zug gleich selber mit sich. Seit 1997 sorgt der blaue Arosa-Express für Abwechslung im ansonsten größtenteils roten Farben-Alltag der RhB. An einem Mai-Sonntag passiert diese Zugkomposition eine Heuwiese (Bild rechts oben). Im milden Walliser Klima gedeiht die Natur besonders reichlich. So dekoriert der lilafarbene Flieder das im Chalet-Stil errichtete





Bahnhofsgebäude in Grenchen so prächtig, dass selbst der einfahrende FO-Zug kaum auffällt (Seite 7/Bild rechts Mitte). In der Zeit um Pfingsten sind die Gärten in Naters/Brig bereits angepflanzt. Die Obstbäume und Frühlingsblumen ergänzen sich zu lieblichen

Kompositionen und begeistern die Gäste in den aus St. Moritz und Chur kommenden Kurswagen des Glacier-Express (Seite 7/Bild rechts unten).

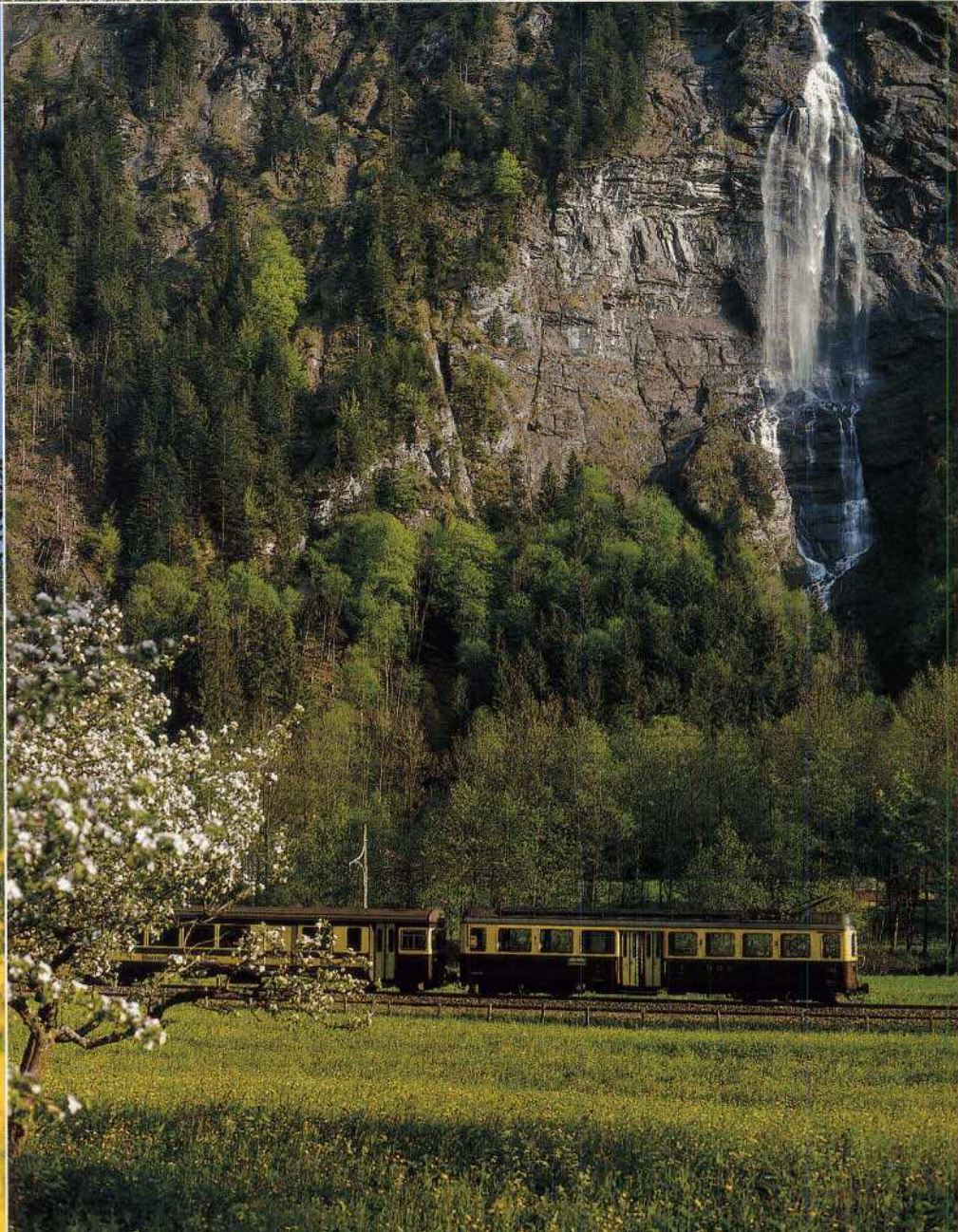
Wer als Gebirgsbewohner genug vom Schnee hat, sollte einen lohnenden Ausflug zum Genfersee unternehmen. Hier in der Westschweiz vereinigen sich Frühlingszauber und welscher Charme in lebensfroher Atmosphäre. Auch im Waadtland gibt es eine Menge regionaler Bahnen zu fotografieren. Da wäre beispielsweise die BAM, welche von Morges aus die Orte Bière und Apples erschließt. Bei Chardonnay liefert ein Rapfeld die farb-

liche Komponente, um den Wendezug mit Be 4/4-Triebwagen in schönster Harmonie zu präsentieren (großes Bild).

Wo Berge sich erheben, da werden die spärlichen Farbtupfer diskreter wahrgenommen. Die Felsriesen dominieren das Bild, auf dem 1986 die soeben in Dienst gestellte HGe 4/4 II Nr. 101 im Zahnstangenabschnitt von Andermatt am Nätschen-Hang hochklettert. Die Fahrleitung wurde damals noch von Holzmasten getragen, die mit Rücksicht auf einen freien Talblick auf der Bergseite platziert waren.

Noch dominanter sind die zerklüfteten Felswände unterhalb von Grindelwald, welche die Anzahl Sonnenstunden im Frühjahr in Grenzen halten. Das reichliche, von der Schneeschmelze stammende Wasser ist das Lebenselixier, das über die Pflanzen attraktive Farben in die Felstäler bringt. Seine Kraft liefert aber auch die Betriebsenergie der Berner Oberland-Bahn, deren Zug hier bei Burglauenen talwärts fährt (Bild unten rechts). □

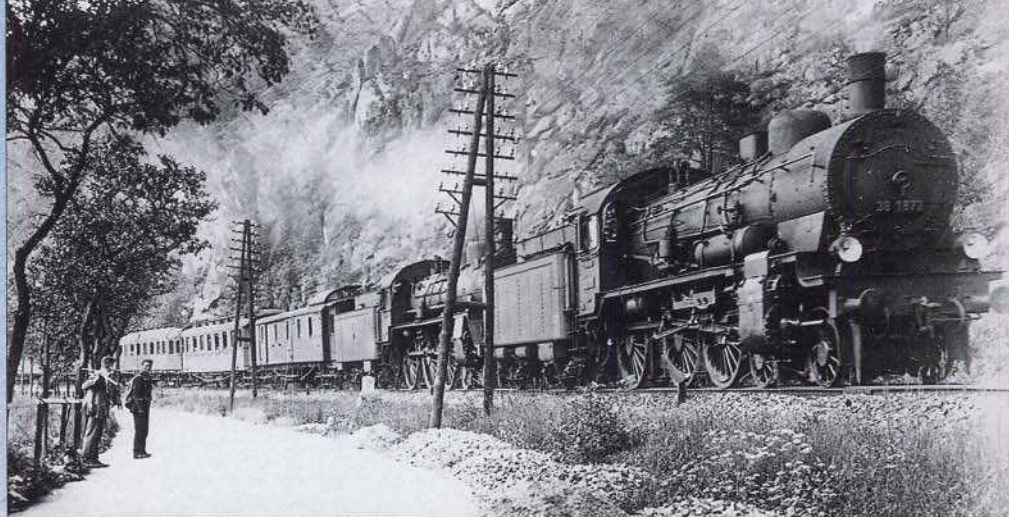






Einerseits hatte sich die Eisenbahn kontinuierlich zum wohl effektivsten Transportmittel entwickelt – andererseits aber waren rasch die Grenzen der Leistungsfähigkeit von Loks und der Streckenkapazität erreicht. Wachsende Lasten machten schon bald die Bespannung der Züge mit zwei oder gar drei Maschinen erforderlich. Diesen Vorspann- und Doppeltraktionsbetrieb erläutert

Helge Scholz



Vorspann oder Doppeltraktion?

Schon frühzeitig machte man sich bei den Eisenbahnverwaltungen Gedanken darüber, wie man die Zuglasten effektiver befördern könnte. Vor allem die Zunahme der Lasten im Güterverkehr machte es erforderlich, mehr Züge auf die Strecken hinauszuschicken oder eben diese zu verlängern. Unweigerlich kam man so in Konflikt mit den Leistungsprogrammen der Dampflokomotiven. Der Ausweg bestand darin, zwei Lokomotiven vor den Zug zu spannen. Damit begann der Vorspannbetrieb, an den sich Ende der dreißiger Jahre die ersten Leistungen in Doppeltraktion anschlossen.

Der Vorspann

Gern wird beim Anblick eines mit mindestens zwei Triebfahrzeugengeführten Zuges auf Fotos oder in natura sofort von einer Doppeltraktion gesprochen. Dies ist mitunter falsch. Der Begriff ist vielmehr genauer zu hinterfragen. Vielfach handelt es sich um einen Vorspann. Was aber ist das Merkmal

Dampflokomotiven können miteinander nur als Vorspann verkehren. Links 001 211 und 001 088 nach Hof, oben der D 40 1927 nach Saalfeld mit 38 + 17 und unten 93 1209 mit 59 008. Abb.: Slg. MV (3)





1982 konnte die Vorspannfahrt der 106 813 vor 52 8192 festgehalten werden. Oben der legendäre Dg 50272 vor Pulsnitz.



Schnell spricht man hier von Doppeltraktion – es ist Vorspann, denn die Loks sind nicht mehrfach steuerbar. Abb.: Ulrich Graunitz (3)

für den Vorspann? Grundlage der Betrachtung ist, wieviel und was für arbeitende Maschinen sich an der Zugspitze befinden. Die DV 408 der DR gibt darüber Auskunft: An der Zugspitze dürfen höchstens zwei Maschinen in Betrieb sein. Am Zugende dürfen ebenfalls zwei in Betrieb stehende Maschinen angehängt sein. Die Fahrdienstvorschrift DV 408 der DB (§ 57, Abs. 2) enthält die Anmerkung, dass an der Zugspitze auch drei Lokomotiven laufen dürfen. Voraussetzung dafür sind die Genehmigung der zuständigen Direktion und die in der DV 941/I geforderte Zulassung der Lok für die betreffende Strecke. Eine der drei Lokomotiven darf nicht arbeiten oder sich nur selbst befördern. Beide Maschinen an der Spitze des Zuges sind mit einem Triebfahrzeugführer besetzt. Die vorgespannte Maschine, „Keimzelle“ des Begriffes Vorspann, ist generell mit der Zuglok fest gekuppelt und an die durchgehende Druckluftbremse angeschlossen. (Hier erfolgt

schon einmal eine Unterscheidung zu einer Schiebelokomotive, die während der Fahrt mittels der über ein Seil ausklinkbaren Kellerschen Kupplung abgehängt werden kann.) Beide Maschinen sind nicht mittels der Mehrfachtraktionssteuerung miteinander verbunden. Wenn es die Bauart der Vorspannmaschine nicht zulässt, dass von dort aus die Druckluftbremse bedient werden kann, und dies von der Zuglok aus geschieht, so ist nur eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h zulässig. Die Vorspannlok führt das Spitzensignal und deren Triebfahrzeugführer (Tf) ist für die Beobachtung der Strecke und der Signale verantwortlich. Über Zeichen erfolgt die Verständigung mit dem Tf der eigentlichen Zuglokomotive. Die geschieht durch akustische Signale oder durch Handzeichen. Diese Regelung schließt aber nicht aus, dass der Tf der Zuglok sich an der Strecken- und Signalbeobachtung zu beteiligen hat. Besonders geregelt ist u.a. das Rangieren auf

Unterwegsbahnhöfen. Diese Manöver sind nur von der Zuglok durchzuführen, die Vorspannlok wird unterdessen abgekuppelt. Es gibt zwei Möglichkeiten, weshalb einer Zuglokomotive eine Vorspannmaschine vorangestellt wird. Es kann planmäßig erfolgen, aber auch unplanmäßig. Ein planmäßiger Vorspanndienst erfolgt, wenn die Zuglast generell so hoch ist, dass eine einzeln arbeitende Maschine damit überlastet wäre. Dies ist der Fall bei langen Reise- und schweren Güterzügen. Markantes Beispiel war der „Lange Heinrich“, ein in den siebziger Jahren zwischen Emden und Rheine mit jeweils zwei Lokomotiven der Baureihen 042, 043 oder 044 bespannter 4000-t-Erzzug. Schnellzugleistungen zwischen Bamberg und Hof waren mit dem Erblühen des Interzonenzugverkehrs eine Domäne von zwei 01ern der DB. Hier kam ein weiterer Grund für einen Vorspannbetrieb ins Spiel: starke Neigungsverhältnisse der Strecke.