10 Oktober 2022 – 60. Jahrgang, Heft Nr. 664 EUR 7,80 (D)

eisenbahn Modellbahn magazin

EUR 8,60 (A) · SFr 12,50 (CH) · EUR 9,20 (B, LUX) · EUR 9,50 (NL) · DKR 84,95 (DK)

Patinieren wie die Profis

Wie Sie Gebäude und Zubehör authentisch in Szene setzen

Aufs Land mit dem Kurswagen

So betrieben DB und DR umsteigefreie Verbindungen abseits der Magistralen

ICE 2 der Deutschen Bahn

So revolutionierte das Halbzug-Konzept den Fernverkehr

DB-/DR-Betrieb
H0-Anlage nach Vorbild

99 22-23 im Vergleich
Modelle von Kiss & LGB

Spur-1-Treffen ´22
Neuigkeiten aus Speyer

Porträt: ÖBB-„Krokodil“

Große Modellübersicht und wo die 1089/1189 beim Vorbild fuhren

LEIPZIGER MESSE

Lebe deinen Spaß!

modell hobby Spiel

30. September – 2. Oktober 2022

Testen, kaufen, Spaß haben auf Leipzigs großer Erlebnismesse

Tickets unter: **modell-hobby-spiel.de**

(Noch) kein Grund zur Sorge

Wenn die Lücken in der Schaufenster-Auslage immer größer werden und in den Regalen die Kartons auf einmal quer stehen statt tief gestapelt mit den Artikelnummern sichtbar zum Kunden gerichtet, dann war das früher in der Regel ein erstes Anzeichen für den Beginn des Abverkaufs der noch vorhandenen Ware aufgrund des bevorstehenden Endes eines Modellbahn-Fachgeschäfts. Neues kam nicht mehr; wer noch etwas kaufen wollte, musste sich sputen.

Seit einigen Monaten zeigt sich nun auch mancher Modellbahnladen unseres Vertrauens mit solchen Lücken. Entsprechend beunruhigt fragten wir neulich einen Händler am Ort, ob wir uns langsam Sorgen machen müssen? Dessen Antwort kam schlagartig: „Nein, nein – ganz im Gegenteil. Ich verkaufe die Ware so schnell, da lohnt es sich gar nicht, diese ins Regal zu stapeln.“ Des Rätsels Lösung: 90 Prozent des Umsatzes werden in der Modellbahn-Branche inzwischen mit vorbestellten Neuheiten gemacht – im Wesentlichen Loks und Wagen in H0 und N. Die Kunden warten meist schon sehnsüchtig drauf, denn die Zeitspanne zwischen Ankündigung und Auslieferung so manchen Artikels zerrt an der Geduld der Besteller. Kehrseite dieses Trends: Die schönen Modelle stehen mancherorts leider kaum noch im Schaufenster oder in der Ladenvitrine, um so für unser Hobby werben zu können.

» Das Gros der Umsätze machen Fachhändler inzwischen mit Fahrzeug-Formneuheiten

Dennoch kann auch die Laufkundschaft fündig werden – und zwar mit gebrauchter Ware. Und für den „kleinen Hunger“ zwischendurch gibt es diverse Kraftfahrzeug-Miniaturen. Bausätze zum Basteln sind dagegen aus meist älterem Bestand. Spektakuläre Neuheiten – etwa die DR-18 314 „Schorsch“ von Märklin – ordert der Händler auch ohne Auftrag. Allerdings kennt er seine „Pappenheimer“ und weiß im Voraus, welche Kunden er dafür gewinnen kann. Kurzum: (Noch) gibt es keinen Grund zur Sorge. Doch ob das auch so bleibt?

Auslagen im Fachgeschäft sollten möglichst viele Neuheiten zeigen

Die Corona-Pandemie hat – sozusagen als Kollateralnutzen – dem Modellbahnhobby einen unerwarteten Auftrieb verschafft – wie allem, was sich in der erzwungenen Isolation daheim befriedigend betreiben lässt. Diese Hausse scheint sich nun abzuschwächen. Der Konsumklima-Index deutet inzwischen steil nach unten, was natürlich vordergründig der gestiegenen Inflation geschuldet ist. Dass die Kauflaune einbricht, macht sich bereits in der Unterhaltungselektronik bemerkbar. Lieferengpässe verstärken den Effekt negativ. Hinzu kommt die Energiekrise: Die Aussicht, privat im kommenden Frühjahr mit vierstelligen Gas-Nachzahlungen konfrontiert zu werden, bringt jeden Hobbyetat zum Schmelzen.

Blickt man allerdings auf die Katastrophen der vergangenen 100 Jahre zurück, hat sich die Modellbahn unterm Strich als erstaunlich krisenfest erwiesen. Und auch in einem drei Grad kälteren Hobbykeller kann man noch ordentlich Dampf machen. Unser Modellbahnhändler hat seinen Optimismus jedenfalls noch nicht verloren, denn viele der für dieses Jahr angekündigten Neuheiten kommen ja erst noch in den Handel. *Klaus Honold*

36–43 Kurswagen abseits der Magistralen

Joachim Bertsch

Im Fokus

10 Österreichs „Krokodile“
Die Elektrolokomotiven der ÖBB-Reihen 1089/1189 bildeten lange Zeit das Rückgrat im Güterverkehr über Alpenpässe, obwohl diese Lokgiganten eher eine Splittergattung waren. Die auch „Tatzelwurm“ genannten Maschinen waren auf alle Fälle eine eindrucksvolle Erscheinung

18 H0-„Tatzelwürmer“ im Test
Märklin/Trix brachten kürzlich Elloks der ÖBB-Reihe 1189 heraus, was einen Vergleich zum Roco-Pendant erlaubt. Doch auch in anderen Nenngrößen gibt es gute Ellokmodelle dieser prägnanten Bauart

Eisenbahn

6 Schnelle Halbzüge
Das Halbzugkonzept des ICE 2 erlaubte eine flexible Anpassung der Platzkapazitäten auf verschiedenen Streckenabschnitten. Inzwischen sind die Fahrzeuge seit über 25 Jahren im Einsatz

24 Bild des Monats
Ein Wismarer auf der Bentheimer Eisenbahn

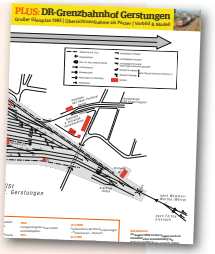
26 Entlang der Schiene
Aktuelle Informationen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

36 Umsteigefrei in die hintersten Winkel
Kurswagen begaben sich oft auf verschlungene Läufe und steuerten teils entlegene Ziele abseits der Magistralen an. Dabei kam es bisweilen zu interessanten Betriebsabläufen

44 Baureihe 55 vor 55 Jahren
Wieselflinker D-Kuppler als Rangier- und Streckenlokomotive im und um den Bahnhof Aachen West

46 Schikanen und Kontrollobjekte
Im thüringischen Gerstungen bestand über 25 Jahre lang eine der wichtigsten Eisenbahn-Grenzübergangsstellen zur Bundesrepublik. DB-Ausbildungslokführer Manfred Köhler nahm diese in den 1980er-Jahren in Augenschein

***Mit großem Extra:* Gleisplan Gerstungen und große Übersichtsaufnahme als Beilage im Poster-Format**



52 Momente
Schmalspur-Idylle in Ochsenhausen

Modellbahn

54 Echte Bayerin für die Anlage
Die Elektrolokomotive E 17 07 der Deutschen Bundesbahn in Vorbild und Modell

58 Bahnbetrieb zur Wendezeit
Der thüringische Bahnhof Neumühle (Elster) bietet für Dieter Wienke die Möglichkeit, Züge von DR und DB gemeinsam einzusetzen, wie es kurz vor Gründung der DB AG üblich war

Klaus Himmelreich

88–92
Zwei Gartenbahn-Lokmodelle derselben Baureihe und doch verschieden – das verspricht einen spannenden Test

Georg Wagner

10–22 *Die Ellokgiganten der ÖBB-Reihen 1089/1189 nannten sich „Krokodil“ oder „Tatzelwurm“ und waren während ihrer Einsatzzeit begehrte Fotoobjekte*

76–81
Buschs neue patinierte Bausätze vertragen weitere Farbspuren

Bruno Kaiser

44–45
Vor 55 Jahren in Aachen West fotografierte Loks der Baureihe 55

Im Bahnhof Bebra steht der H0-Nachbau der einstigen DR-Grenzstation Gerstungen **108–113**

Manfred Dietz

MM

64 Neu im Schaufenster
Aktuelle Meldungen und Kurzporträts in puncto Fahrzeuge, Zubehör und Technik

74 Presse-Ehrungen
Die Preisverleihungen der Leserwahl zu den „Modellen des Jahres“ an den Herstellerstandorten

76 Ländliche Bahndammszenen
Die neuen patinierten H0-Gebäudebausätze von Busch sind ideal, um Dorf- oder Kleinstadtszenen auf die Anlage zu zaubern

82 Lokkarussell fürs Bw
Um Loks zu wenden, kommt eine Drehscheibe zum Einsatz, die komfortabel mittels Digitaltechnik gesteuert werden kann

85 Lokneuheiten aus Speyer
Das Internationale Spur-1-Treffen wurde von Sinsheim nach Speyer verlegt, was der Neuheitenflut keinen Abbruch bescherte

88 Harte Brocken für die Gartenbahn
Die 2m-Tenderlokomotiven der Baureihe 99[23–24] von Kiss und LGB spielen preislich und bezüglich der Detailtreue in unterschiedlichen Ligen, was einen Direktvergleich erst recht interessant macht

93 Wandel von Analog nach WLAN
Wer seine Anlage von analoger Technik auf eine WLAN-Steuerung umstellen möchte, findet hier einige aktuelle Empfehlungen

102 Physikstunde in Nenngröße H0
An einer Berliner Schule wird Modellbahn in der Freizeit ganz groß geschrieben

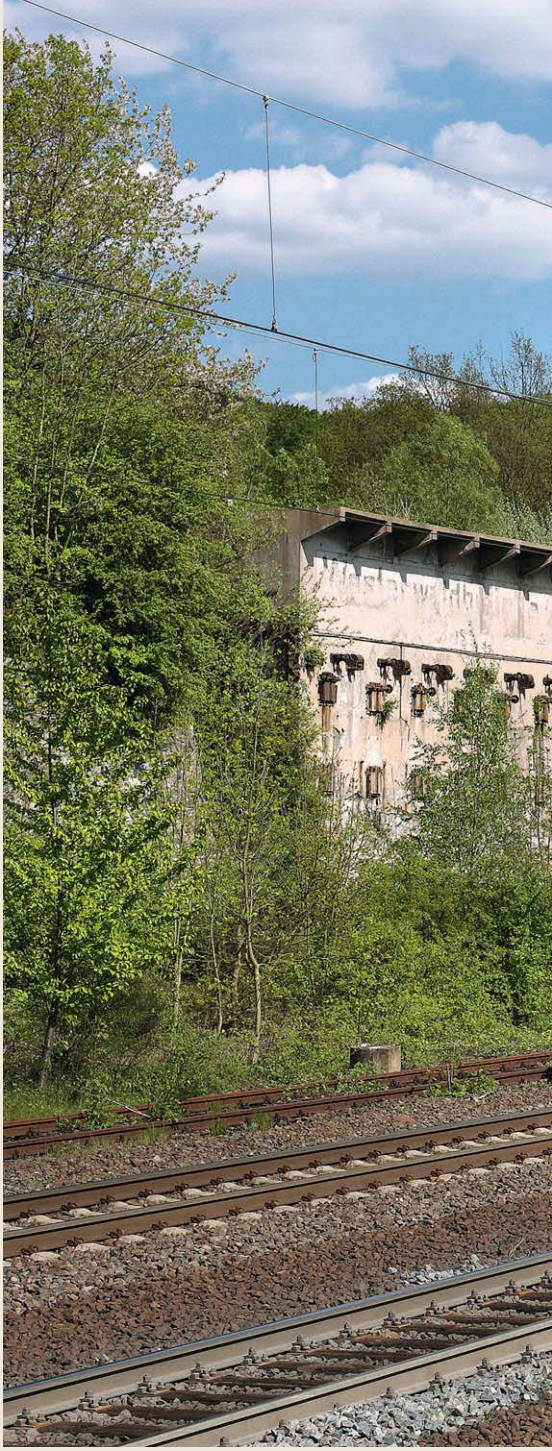
108 Grenzverkehr in DDR-Zeiten
Eine Dauerausstellung im Bahnhof Bebra zeigt eine H0-Anlage mit den bekannten Grenzbahnhöfen Bebra (in Hessen) und Gerstungen (in Thüringen)

Service

96 Kleine Bahn-Börse
96 Fachgeschäfte
101 Veranstaltungen
104 Termine/TV-Tipps
106 Buch & Film
107 Leserbriefe
114 Vorschau/Impressum

Andreas Ritz

***Titelbild:** Vorserienlok 218 005 trifft mit dem E 3428 aus Bayerisch Eisenstein (mit DR-Kurswagen nach Berlin) am 7. August 1980 in Gotteszell ein*



ICE 2 (links) trifft ICE 1 in Berlin Hbf am 8. Juli 2010: Die Fronten der Züge unterscheiden sich in einigen Details, darunter die Bugklappe des ICE 2 *Alle Bilder: Jürgen Hörstel*

ICE 2-Konfigurationen

Halbzüge
für den schnellen Fernverkehr

Bei ihrer Inbetriebnahme waren die ICE 2-Züge bei der Deutschen Bahn eine kleine Revolution: Das Halbzugkonzept erlaubte eine flexible Anpassung der Platzkapazitäten auf verschiedenen Streckenabschnitten. Inzwischen sind die Fahrzeuge seit über 25 Jahren im Einsatz und das Konzept hat sich bewährt. Den ICE 2 kann man indessen inzwischen auch als Langzug erleben

Nachdem die damalige Deutsche Bundesbahn am 2. Juni 1991 mit der vollen Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecken Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart das ICE-Zeitalter eingeläutet hatte, dachte man schon bald über eine Expansion des neuen Hochgeschwindigkeitsnetzes nach. Schon 1992 stellte die DB in einer Projektstudie Überlegungen für die zweite ICE-Generation an. Im Gegensatz zum Vorgänger ICE 1, der als Voll- oder Langzug mit gut 700 Sitzplätzen das Rückgrat des seinerzeit neuen, hochklassigen Fernzugsystems bildete, sollte der ICE 2 auch auf schwächer nachgefragten Streckenabschnitten einsetzbar sein. Als wirtschaftlichste Lösung erschien ein Halbzugkonzept, bestehend aus einem Triebkopf, Mittelwagen und einem Steuerwagen. Auf den nachfragestärksten Abschnitten könnten so zwei Garnituren zu einem Vollzug gekuppelt werden.

Auf den nachfragestarken Streckenabschnitten sind zwei ICE 2-Halbzüge zusammen unterwegs, um das Fahrgastaufkommen zu bewältigen. Am 7. Mai 2008 sind 402 033 und 402 012 als ICE 536/586 München – Bremen/– Hamburg bei Vollmerz wegen einer Sperre auf der parallelen Schnellfahrstrecke auf der Altstrecke Gemünden – Flieden unterwegs

Nach einer Ausschreibung kündigte die DB im August 1993 die Bestellung von 60 ICE 2-Zügen bei der Bietergemeinschaft aus Siemens (Federführung), AEG, ABB Daimler Benz Transportation und DWA (Deutsche Waggonbau) an. Letztendlich kam es zur Lieferung von 44 Halbzügen ICE 2 und zwei Triebköpfen sowie einem Steuerwagen als Reserve, ergänzt durch 26 Mittelwagen.

Neues Halbzugkonzept

Jeder Halbzug besteht aus einem Triebkopf der Baureihe 402, zwei Mittelwagen 1. Klasse (Baureihen 805.3 und 805.0), einem Mittelwagen als Restaurant- und Servicewagen (Baureihe 807) mit Zugbegleiterabteil und Behinderten-WC, drei Mittelwagen 2. Klasse (Baureihe 806.0, 806.3 und 806.6) sowie einem Steuerwagen (Baureihe 808). Anders als beim ICE 1 sind die Innenräume der Wagen im ICE 2 generell als Großraumbereiche

Hochzeit in Hannover: Im Hauptbahnhof der niedersächsischen Landeshauptstadt werden regelmäßig ICE 2-Halbzüge der Linie München – Hamburg/– Bremen getrennt oder vereinigt

Mit dem führenden 808 022 biegt ein ICE 2-Halbzug am 6. August 1998 am Abzw. Sorsum Richtung Hildesheim ab

ICE 1 ohne Buckel? Nein, bei dieser am 1. Oktober 1998 bei Lehrte von 402 028 geführten Komposition handelt es sich wegen noch fehlender Steuerwagen um einen ICE 2-Langzug mit zwölf Mittelwagen und zwei Triebköpfen

konzipiert, mit Sitzplätzen in Reihen- und Vis-à-vis-Anordnung. Ein äußerlicher Unterschied zu seinem Vorgänger ist zudem das Fehlen des markanten Dachbuckels beim Restaurant-Wagen.

Um die Kuppelbarkeit der Halbzüge zu ermöglichen, erhielten die Fronten bewegliche, glasfaserverstärkte Kunststoff-Halbschalen, hinter denen sich die Scharfenbergkupplung verbirgt. Sie ermöglicht neben der mechanischen Kupplung auch die Verbindung von Luft- und Steuerleitungen. Bei den äußerlich zum ICE 1 fast identischen Mittelwagen sollte Gewicht reduziert werden. Dies wurde unter anderem auch durch eine veränderte Konstruktion der Aluminium-Wagenkästen erreicht sowie durch leichtere Laufdrehgestelle.

Einsatzgebiete und Redesign

Ende 1995 begann die Auslieferung der ersten Triebköpfe, die Mittelwagen folgten etwas später. Die bei Testfahrten beobachteten Mängel beim Laufverhalten infolge der Leichtbauweise und der weicheren Federung konnte man schnell in den Griff bekommen. In den Regelbetrieb starteten die Fahrzeuge im September 1996 – zunächst aber noch ohne Steuerwagen und als Langzug wie beim ICE 1. Mit dem Zugang von Steuerwagen wurden dann nach und nach Halbzüge gebildet und ab 1998 die ersten derartigen Konzepte realisiert. Das Trennen und Zusammenführen findet bis heute zum Beispiel im Bahnhof Hamm statt, wo die beiden Halbzüge aus Berlin auf die Routen über Essen – Düsseldorf bzw. Hagen – Wuppertal nach Köln/Bonn aufgeteilt werden. Ein ähnliches Verfahren gibt es auch bei den ICE München – Hamburg/– Bremen, die ab Hannover als Halbzüge an Elbe und Weser weiterfahren.

Das Halbzug-Konzept ist nach wie vor für den Betriebseinsatz bei DB Fernverkehr von Relevanz. Doch weil der ICE 2 im Grunde ein Wendezug ist, besitzt er einen Vorteil gegenüber anderen Typen wie dem ICE 3: die variable Konfiguration. So wurden bis zuletzt immer wieder auch Langzüge gebildet. Zu beobachten war dies 2019, als die Auslieferung neuer ICE 4-Triebzüge aufgrund von Produktionsmängeln ins Stocken geriet. Seinerzeit setzte DB Fernverkehr einen langen ICE 2 mit neun Mittelwagen und zwei Triebköpfen der Baureihe 402 in einem Umlauf ein. Auch Mischkonfigurationen mit 401- und 402-Triebköpfen waren in den vergangenen Jahren zu beobachten.

Obwohl einzelne Wagen der ICE 2-Flotte gerüchteweise inzwischen ziemlich „heruntergefahren“ und kaum noch sanierbar sein sollen, sind die inzwischen über 25 Jahre alten Züge nach wie vor unentwegt im Einsatz. Mittelfristig dürfte es wohl erst mal dabei bleiben, denn die offizielle DB-Darstellung über die Entwicklung der ICE-Flotte rechnet auch im Jahre 2026 noch alle 44 ICE-2-Garnituren zum Fernverkehr, passend zur von der DB angedachten durchschnittlichen Lebensdauer von 30 Jahren. Und wenn aktuelle politische Bestrebungen weiter Bestand haben, dürfte die Bahn in den kommenden Jahren jede verfügbare Garnitur benötigen. *Jürgen Hörstel*

Das von Siemens und GEC-Alsthom gegründete Gemeinschaftsunternehmen „Eurotrain“ wollte schnelle Züge für den fernöstlichen Markt entwickeln. Zu Werbezwecken fuhr am 5. April 1998 ein Demonstrationszug aus zwei modifizierten ICE-2-Triebköpfen und acht TGV-Doppelstock-Mittelwagen über die Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg (Foto beim Abzweig Sorsum nahe Hildesheim)

Die Bugklappe besteht aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Der Lokführer kann sie vom Führerstand aus mittels Druckluftzylinder öffnen. Sie gibt dann den Blick frei auf eine automatische Scharfenbergkupplung, mit der zwei ICE 2-Halbzüge zu einem Langzug vereinigt werden können

Abgeleitet vom ICE 2 entwickelte die Arbeitsgemeinschaft Siemens/Adtranz auch einen Nachfolger für den 1998 abgestellten ICE Experimental, den ICE-S. Mit nur einem Mittelwagen dient er inzwischen als Oberbau-Abnahmezug für Schnellfahrstrecken (Foto vom 9. März 2012 zwischen Letter und Hannover-Leinhausen)

Elektrolokomotiven der ÖBB-Reihen 1089 und 1189

„Tatzelwürmer“ für Österreichs Bergstrecken

Für die elektrifizierten Gebirgsstrecken in Westösterreich beschafften die BBÖ in den 1920er-Jahren 16 Stangenelloks, die sich konstruktiv an die berühmten Schweizer „Krokodile“ Be 6/8 und Ce 6/8 anlehnten. Die ab 1953 als ÖBB-Reihen 1089 und 1189 fahrenden „Tatzelwürmer“ blieben bis 1979 eine Splittergattung