02

DEUTSCHLAND 6,50 EUR / ÖSTERREICH 6,80 EUR
SCHWEIZ 12,00 CHF / FRANKREICH 7,80 EUR
BENELUX 6,80 EUR / ITALIEN 7,00 EUR / SPANIEN 7,00 EUR

märklin magazin

Die ganze Welt der Modellbahnen

April | Mai 2026

Kraft in edler Gestalt

Starker Auftritt: US-Dampfloks Berkshire und Big Boy

Modellbahn hinter Glas

Eine Apotheke in Hannover hat ihr Schaufenster in eine charmante Miniaturwelt verwandelt.

Wien im Schienentakt

Von der historischen „Bim“ bis zur automatischen U-Bahn: „Öffis“ sind das Rückgrat der Donaumetropole.

TRIX treibt es kunterbunt

Bei dieser BR 111 mit „Bügelfalte“ und ihren Silberlingen in Spur N ist zeitgenössische Kunst am Zug.

02
4 194564 206506
4 031111 206469

Jetzt Tickets sichern!

Wo Kleines das Größte ist!

inter modell bau

www.intermodellbau.de

Weltgrößte Messe für
Modellbau & Modellsport

16.–19. April 2026

Messe Dortmund

Die USA feiern 250 Jahre Unabhängigkeit – und stehen als Bahnland gleich in mehreren Beiträgen im Fokus.

Charakterstarke E-Loks: Die EG 507 und ihre Lokschwester fahren in Spur 1 vor.

Vom „Train Room“ (Foto) bis zur Inselbahn: Auf Reisen kommen Modellbahnern oft die besten Ideen.

Rund um den Globus

Liebe Freunde der Modelleisenbahn,

vor 250 Jahren haben die Vereinigten Staaten von Amerika ihre Unabhängigkeit erklärt. Das Jubiläum wird natürlich groß gefeiert – und ist auch für Märklin ein schöner Grund, den Blick über den „großen Teich“ zu richten. Gleich zwei besondere US-Loks rollen in diesem Jahr ins Sortiment: zum einen die Berkshire, jene zuverlässige Güterzug-Dampflok, die bis in die 1950er-Jahre hinein maßgeblich zum Wachstum der US-Wirtschaft beigetragen hat. Und der berühmte Big Boy, der pünktlich zum Unabhängigkeitsjubiläum in einer streng limitierten vergoldeten Version das Märklin H0-Sortiment bereichert. Passend zum Thema wartet auch unser „Märklin Freund“ Wilfried Kehr mit einer US-Anlage in Doppeldeck-Bauweise auf. Und Bastler Stefan Blümig zeigt, wie man sich eine jener Werbetafeln, die an nordamerikanischen Bahnstrecken stehen, einfach selbst bauen kann.

Nicht nur die USA sind eine beliebte Inspirationsquelle. Auch aus anderen Ländern bringen Modellbahner tolle Ideen für die heimische Anlage mit. Dr. Dietrich Imkamp zum Beispiel hat in Japan in einem „Train Room“ übernachtet. Und sich daheim ebenfalls ein solches Gästezimmer mit Modelleisenbahn gebaut. Wolfgang Meyer aus Nürnberg vermisste auf der Nordseeinsel Föhr eine Inselbahn. Diese fährt nun in seinem Modellbahnzimmer in Nürnberg – über ein fantasievoll angelegtes Spur-Z-Eiland.

Deutlich größer kommen dagegen die EG 507 und ihre Lokschwester EG 508 aus dem Lokschuppen gerollt: Die Versuchs-Elektroloks aus den 1920er-Jahren präsentieren sich in der Märklin Königsspur in Bestform. Die außergewöhnlichen Maschinen sind echte Charakterdarsteller, die wir Ihnen gern vorstellen.

Viel Vergnügen beim Lesen!

Stefan Bolz und Carsten Rose, Chefredakteure Märklin Magazin,
freuen sich über Feedback von Ihnen an: maerklin-magazin@3g-media.de

12

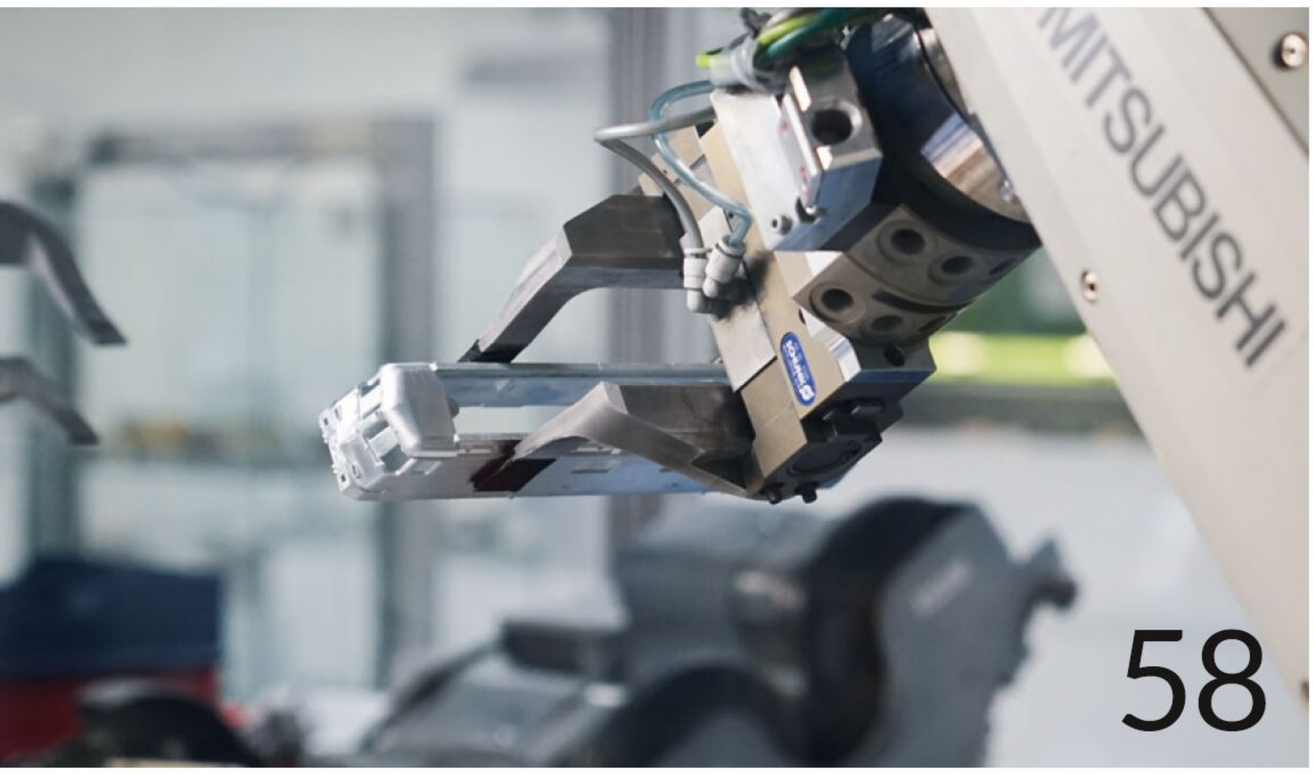
∧ Neuheit aus dem Bahnland USA: die Berkshire-Dampflok.

∨ Der Produktionsprozess bei Märklin wird akribisch geplant.

26

∧ Blick in die Produktion: Der Big Boy zeigt sich in einer ganz besonderen H0-Variante mit edlem Goldglanz.

∨ Auf zwei Etagen entführt die Modellbahn von Wilfried Kehr und seiner Frau Carola in die Bahnwelt der USA.



58

72

Wichtige Modelle in dieser Ausgabe

12 **H0:** Dampflokomotive Berkshire, Güterwagen-Set Southern Pacific, Güterzug-Begleitwagen „Caboose“

26 **H0:** Big Boy, vergoldet

32 **H0:** Niederflurwagen Saadkms 690 mit Lkw „Märklin“

40 **H0:** Triebwagen elT mit Steuerwagen elS

44 **N:** Elektrolokomotive BR 111 „zeitgenössische Kunst“, Wagen-Set „Kunst-Silberlinge“

44 **1:** Güterzug-Elektrolokomotiven EG 507 und 508 (70 08)

Aktuell

6 Neues rund um die Modellbahn
Messerückblick und -vorschau, Aquarell vom Big Boy, Gewinner des Weihnachts-Preisrätsels, Minitrix Betonschwellengleis.

Modell & Technik

12 Lok mit „Super-Power“
Die Berkshire war einst das Rückgrat des US-Güterverkehrs. Märklin und Trix bringen die Lok mit passenden Wagen aufs Gleis.

20 Signale: immer im Blick
Mit Gleisbildern hat man auf der CS3 eine Übersicht der Magnetartikel auf der Anlage und kann diese direkt schalten.

26 Jubiläums-Big Boy mit edelsten Oberflächen
Aufwendig produziert: Zum 250-Jahre-Jubiläum der USA gratuliert Märklin mit einem vergoldeten H0-Modell des Big Boy.

32 Von der Straße aufs Gleis
Ein ferngesteuerter Lastwagen von Tamiya Carson und ein Niederflurwagen von Märklin machen gemeinsam ganz viel Spaß.

34 C-Gleis: das perfekte System
Als 1996 das erste C-Gleis erschien, war sofort klar, welch großer Wurf da gelungen war. Das System wurde zum Hit.

40 Wenn die Zukunft am Bahnsteig steht
Märklin holt mit dem elektrischen Triebwagen elT und dem dazugehörigen Steuerwagen elS Pioniere des Vorortverkehrs auf die Anlage.

44 Minitrix treibt es kunterbunt
Eine E-Lok der Baureihe 111 mit „Bügelfalte“ gibt es jetzt mit „Silberlingen“ in der Ausführung „zeitgenössische Kunst“.

48 Charakterköpfe der Königsklasse
Spur 1: Wie Dinosaurier muten frühe E-Loks oft an. Aber selbst unter ihnen stechen die preußischen EG 507 und 508 heraus.

53 Neu im Fachhandel
Dafür lohnt sich der Weg zum Fachhändler: die aktuellen Modelle von Märklin, Trix und Minitrix.

Spezial

58 Smarte Produktion bei Märklin
Das Team des Märklin Auftragszentrums plant den Produktionsprozess – mit SAP, Kommunikation und Erfahrung.

68 Chronologie von Märklin
1896 entwickelte Märklin die erste elektrische Lokomotive. Eine Pionierleistung des Göppinger Unternehmens.

∧ 30 Jahre C-Gleis: ein Gleissystem und seine Möglichkeiten.
∨ Überblick: die Neuheiten der Zubehörhersteller.

Die ungewöhnliche EG 507/508 kommt gleich viermal in Spur 1.

Wien ist eine Reise wert – vor allem für die Fans von Schienenfahrzeugen.

Anlagenbau

72 Märklin Freund: Go West
Wilfried Kehr lässt seine Modellbahn durch die Weiten der USA fahren – und das in finessenreicher Doppeldeck-Bauweise.

80 Anlagenplanung für Aufsteiger, Teil 142
Traumanlage in U-Form: Für dieses Großprojekt mit Betriebswerk, Bahnhof und langen Strecken braucht man Platz.

86 Zubehör für kleine Welten
Neuheiten für die Anlage: Von der Hängematte zum Hochofen, vom Sattelschlepper zum Rasenmäher gibt es viel zu entdecken.

92 Rund ums Gleis: Werbung und Lebensgefühl
Modellbauer Stefan Blümig zeigt, wie man sich eine Werbetafel, wie sie an US-Bahnstrecken stehen, selbst bauen kann.

94 Spur Z: besondere Nord-Süd-Verbindung
In Wolfgang Meyers Nürnberger Modellbahnzimmer verkehrt die einzige Inselbahn der deutschen Nordseeinsel Föhr.

98 H0-Anlage im Märklineum, Abschnitt 26
Schöne Aussichten: Vom Wohngebiet auf dem Hügel schweift der Blick weit über die vielfältigen Landschaften der Schauanlage.

Vorbild

104 Wiener Walzer auf Schienen
Wien ist nicht nur Sachertorte und Staatsoper. Ein Streifzug durch das Schienennetz der Donaumetropole.

Community

112 Fahrspaß hinter Glas
Auf engstem Raum verwandelt die Marien Apotheke in Hannover ihre Auslage in eine abwechslungsreiche Miniaturwelt.

118 Märklin statt Minibar
In Japan gibt es Hotelzimmer mit eingebauter Modellbahn. Dietrich Imkamp hat diese Idee bei sich zu Hause umgesetzt.

122 Hybride Großanlage
Der Verein Eisenbahnfreunde Friesland hat seiner legendären Schauanlage einen Modernitätsschub verpasst.

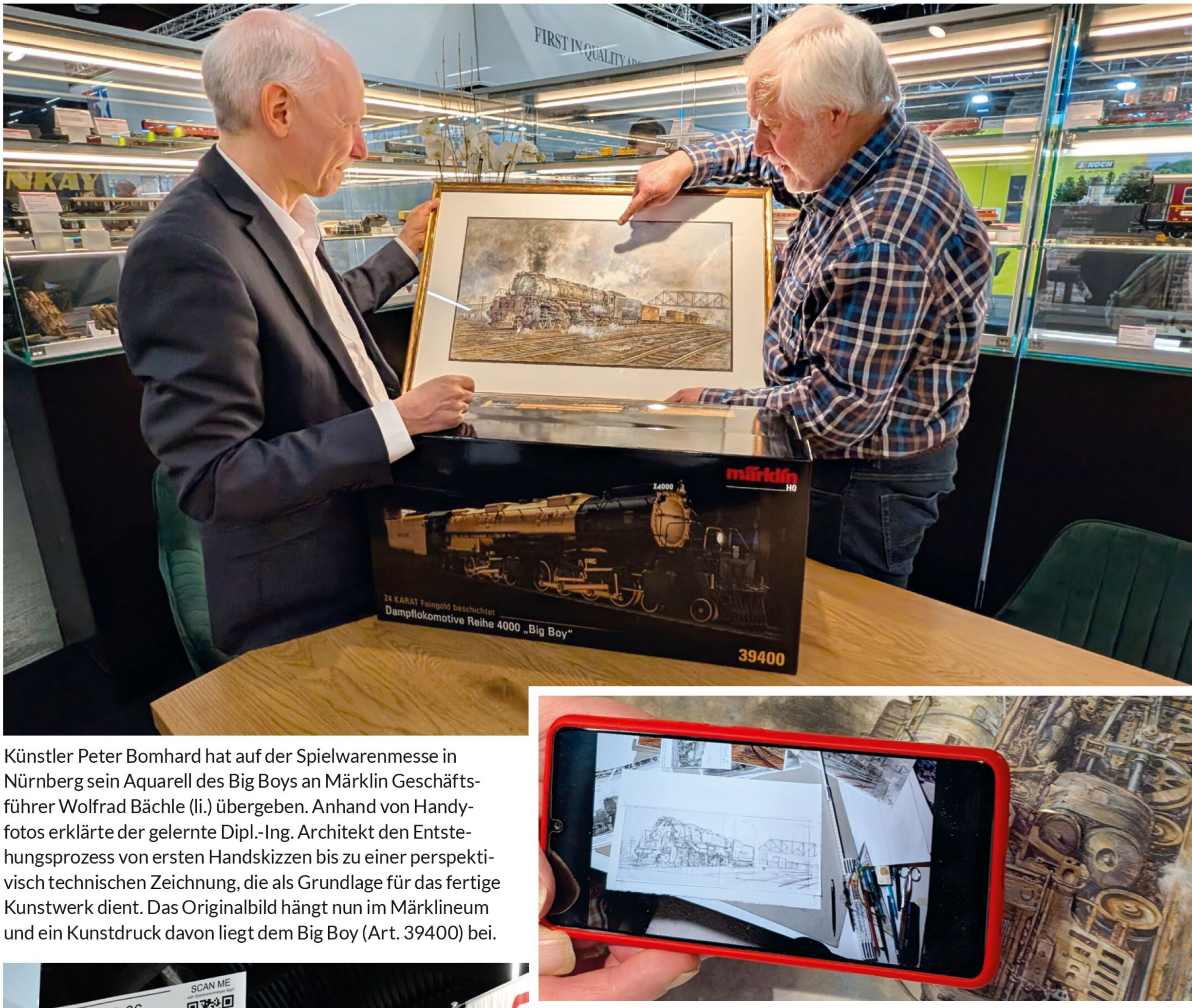
Service

10 Märklin Online
11 Digital-Infotage
57 Shops & Stores
124 Veranstaltungen
128 Bücher/Impressum
130 Vorschau

Zeichenerklärung

- HO Spur Märklin H0, Maßstab 1:87
- HO Spur Trix H0, Maßstab 1:87
- N Minitrix Spur N, Maßstab 1:160
- Z Mini-Club Spur Z, Maßstab 1:220
- 1 Spur Märklin 1, Maßstab 1:32
- für Märklin H0 mit Wechselstromradsatz
- für Trix H0 mit Gleichstromradsatz

Ideen, Anregungen, interessante Anlagen?
Schreiben Sie uns unter:
maerklin-magazin@3g-media.de



Künstler Peter Bomhard hat auf der Spielwarenmesse in Nürnberg sein Aquarell des Big Boys an Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle (li.) übergeben. Anhand von Handyfotos erklärte der gelernte Dipl.-Ing. Architekt den Entstehungsprozess von ersten Handskizzen bis zu einer perspektivisch technischen Zeichnung, die als Grundlage für das fertige Kunstwerk dient. Das Originalbild hängt nun im Märklineum und ein Kunstdruck davon liegt dem Big Boy (Art. 39400) bei.

Die weltgrößte Spielwarenmesse in Nürnberg fand 2026 zum 75. Mal statt und Märklin war jedes Jahr mit einem Stand dabei.

Treff in Nürnberg

Am Jahresanfang trifft sich die Branche auf der Spielwarenmesse. Bei der 75. Ausgabe bezeugt die Auszeichnung am Stand von Märklin die kontinuierliche Teilnahme seit den Anfängen. Inhaltlich spielten die Modell-Neuheiten 2026 eine wichtige Rolle, insbesondere der Big Boy (siehe Seite 26). Der Nürnberger Künstler Peter Bomhard ist seit 70 Jahren Märklin Fan und hat seinen persönlichen Blick auf die imposante US-Dampflok in einem Aquarell festgehalten. Das Originalbild überreichte er auf der Messe an Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle und erläuterte, wie in rund 240 Arbeitsstunden das Gemälde entstand. Vorbildgerecht mussten alle Details, wie beim Märklin Modell, in genauen Proportionen übernommen werden. Hinzu kam die beeindruckende Aquarelltechnik: Zwischen bis zu 30 Farbschichten sind weiße Elemente wie Dampf, Loknummer und viele Details ausgespart, sodass das weiße Papier sichtbar bleibt. Dem H0-Modell (Art. 39400) des Big Boy liegt ein Kunstdruck des Bildes bei. Das gerahmte Original hängt nun im Märklineum – schauen Sie es sich dort gern im Detail an.

Der Messefrühling

Die Modellbahnwelt trifft sich im Frühjahr gleich auf mehreren Messen – und Märklin ist bei den Branchenhöhepunkten dabei. So auch Anfang März bei der „Faszination Modellbahn“ in Mannheim. An drei Tagen genossen auf dem Maimarktgelände Tausende Besucher die Atmosphäre. Märklin, Trix und LGB waren an ihrem großzügigen Stand mit spannenden Neuheiten in allen Spurweiten vertreten. Für Modellbahnfreunde die erste Gelegenheit des Jahres, neue Modelle wie etwa die Dampflok 01.10 mit Schnellzugwagen selbst in Augenschein zu nehmen.

Ende März richtete sich der Blick nach Gießen, wo die „Königsspuren“ ihre große Bühne betreten. Die „Internationalen Spur 0 und Spur 1 Tage“ sind ein wichtiger Treffpunkt für die Liebhaber großer Maßstäbe. Märklin zeigte hier unter anderem die außergewöhnliche E-Lok EG 507 (siehe Seite 48).

Die weltweit größte Messe für Modellbau und Modellsport, die „Intermodellbau“ in Dortmund, setzt vom 16. bis 19. April 2026 einen Schwerpunkt im Messejahr. Märklin, Trix und LGB werden in Halle 4 ihr aktuelles Programm präsentieren, darunter beispielsweise die Berkshire oder der Schienenzeppelin in Spur Z. Gleich mehrere Schauanlagen bieten ein Bahnfest für die Augen, die jüngsten Messebesucher können sich auf eine großzügige Spielfläche freuen. Auf die Älteren freuen sich die Märklin Mitarbeiter am Stand, die wie gewohnt gern alle Fragen rund um das Modellbauhobby beantworten. Zudem wird Märklin wieder eine Sonderankündigung vor Ort präsentieren, auf die die Besucher gespannt sein dürfen.

Wichtiger Termin für die Gemeinschaft der Spur-Z-Enthusiasten: Am 16. und 17. Mai 2026 trifft man sich in Altenbeken zum alle zwei Jahre stattfindenden Internationalen Spur-Z-Weekend der ZFI in der Eggelandhalle. Mini-Club Begeisterte, Z-Stammtische, Dioramen-Bauer und Zubehörhersteller zeigen, dass man auch auf kleinstem Raum beeindruckende Landschaftsszenen realisieren kann. Märklin präsentiert das rollende Material dazu. ⏭

Auf der „Faszination Modellbahn“ in Mannheim gab es viel zu sehen, aber Hingucker war die Berkshire (siehe Seite 12).

Bei den „Internationalen Spur 0 und Spur 1 Tagen“ in Gießen können wichtige Modelle in der Königsspur bewundert werden.

Neben den Modell-Neuheiten 2026 wird Märklin auf der „Intermodellbau“ in Dortmund wieder etwas Besonderes vorstellen.

Liebhaber der Spur Z treffen sich im Mai in der Eggelandhalle in Altenbeken zum Internationalen Spur-Z-Weekend.

Glückwunsch den Gewinnern

Das Märklin C-Gleis bietet seit 30 Jahren eine verlässliche Basis, auf der zahllose Modellbahnträume wahr werden. Im Jahr 1996 kam das umfangreiche H0-Gleissystem mit dem „Click“ auf den Markt. „1996“ war auch die richtige Antwort auf unser Weihnachts-Gewinnspiel in der Ausgabe 06/2025.

3. Preis ist eine C-Gleis-Ergänzungspackung C3.

2. Preis ist eine C-Gleis-Ergänzungspackung D2.

1. Preis ist eine Digital-Startpackung „Moderner Rangierbetrieb“.

Wir haben gestaunt: Viele unserer Leser kennen sich in der Märklin Historie bestens aus und hatten die richtige Jahreszahl parat – das einfach zu verlegende Gleis mit der charakteristischen Böschung hat eben von Beginn an Eindruck hinterlassen. Bis zum Teilnahmeschluss Ende Januar erreichte uns eine Fülle von Zuschriften mit der korrekten Antwort. Alle Einsendungen kamen mit einer Nummer versehen in einen großen digitalen Topf. Unsere Losfee schritt zur Tat und zog die drei Gewinner: Der erste Preis, eine Märklin Digital-Startpackung „Moderner Rangierbetrieb mit DHG 500“, geht an Hans-Hinrich B. aus Henstedt. Über den zweiten Preis, eine „Digitale C-Gleis-Ergänzungspackung D2“ mit viel Gleismaterial, kann sich Horst-Günter B. aus Mettmann freuen. Und der dritte Preis, eine „C-Gleis-Ergänzungspackung C3“, findet bei Reinhold S. aus Erfurt eine neue Heimat. Die Redaktion gratuliert den Gewinnern ganz herzlich und bedankt sich bei allen, die mitgemacht haben.

Foto: Scott Pinson

Eine Märklin Modellbahn der European Train Enthusiasts zieht auch in San Francisco ein begeistertes Publikum an.

Europa auf Schienen

Mächtige Lokomotiven, die lange Züge durch grandiose Landschaften ziehen: Die USA sind für viele europäische Modellbahner ein Sehnsuchtsland. Und andersherum? Ist die Eisenbahnliebe genauso groß. Auch in den USA und Kanada haben der Märklin Insider Club und der Trix Club Mitglieder. Darüber hinaus treffen sich unter dem Dach der ETE, des Zusammenschlusses der „European Train Enthusiasts“ (Liebhaber europäischer Eisenbahnen) Modellbahnfreunde, deren Herz für die Bahnen des „alten Kontinents“ schlägt. Tannengrüne Schwarzwaldhügel, malerische Fachwerkdörfer, ein „Krokodil“ auf Schienen – für diesen Anblick genügt zwischen New York und Kalifornien oft ein Gang in die nächste Stadthalle. Die lokalen ETE-Gruppen veranstalten neben regelmäßigen Treffen auch Ausstellungen. Hier präsentieren sie ihre Module und machen Werbung für das Modellbahnhobby. Mit Erfolg: Über die ETE werden in den USA immer mehr Menschen ein Teil der Modellbahnfamilie. www.ete.org

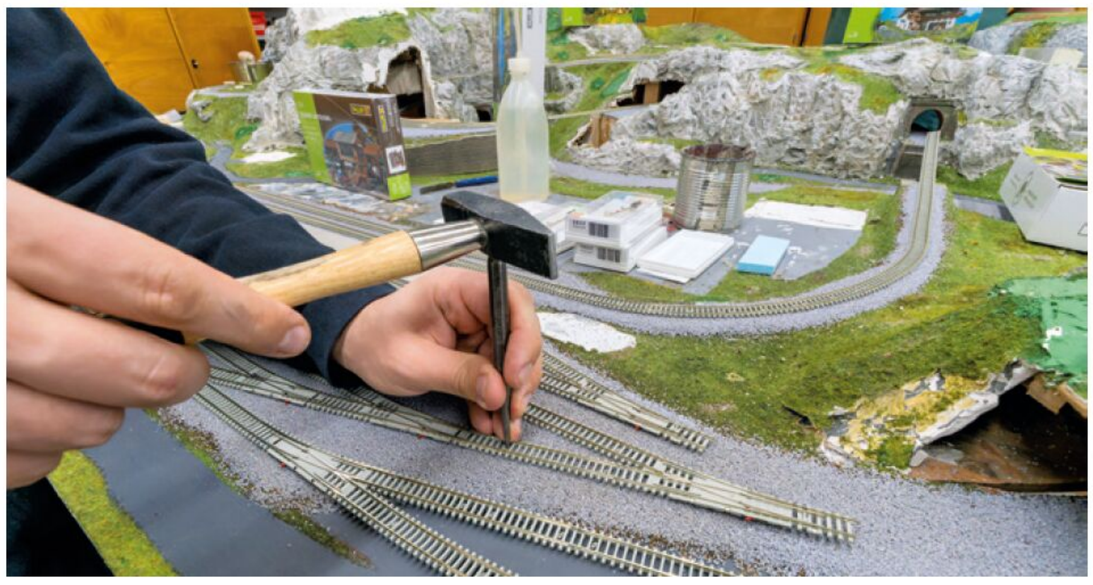
Bahn mit Sennenhund

Was passiert, wenn die Leidenschaft für die Schiene auch nach Feierabend nicht aufhört? Christian von Pée aus Hamburg kennt die Antwort. Als Fahrdienstleiter und Zugdisponent bei der Deutschen Bahn AG jongliert er im echten Leben virtuos mit Fahrwegen und Zugmeldungen — privat findet er seinen Ausgleich im Maßstab 1:87. Nach einer klassischen Kindheit mit Märklin M-Gleisen und dem legendären blauen Trafo entfachte sein Quereinstieg bei der Deutschen Bahn im Jahr 2017 die Begeisterung für das Modellbahn-Hobby neu. Auf begrenztem Raum hat der Hamburger auf seiner Anlage nun eine besondere Zeit eingefangen: die Atmosphäre der frühen 1990er-Jahre, als die Deutsche Bundesbahn in die Deutsche Bahn AG überging. Persönliche Details setzt er charmant ein: Seinem Sennenhund hat er auf dem Bahnsteig bereits ein Denkmal gesetzt. Zahlreiche Bilder seiner Bahn gibt es auf der Seite www.wirmodellbahner.de

Foto: Wir Modellbahner

Genießen zwischen Bahn und Hund: Fahrdienstleiter Christian von Pée entspannt in der Freizeit mit seiner Modellbahn.

Vorab-Info: Trix Clubmitglieder mit Faible für die Spur N konnten sich bereits ein Bild von dem Betonschwellengleis machen.



Präsentationsanlage im Bau: Auf Messen und Veranstaltungen wollen Märklin und Trix das neue Gleis in Aktion vorführen.

Strecke machen

Minitrix Fans unter den Trix Clubmitgliedern wissen es bereits, sie haben schon vorab eine exklusive Probe erhalten: Die Spur N hat jetzt ein Betonschwellengleis mit NEM-konformem Gleisprofil Code 60. Es lehnt sich in Gleisaufteilung und Geometrie an das bewährte Minitrix Holzschwellengleis an. Damit sind Gleispläne weitgehend übertragbar. Auch Übergangsgleise sind erhältlich. Loks und Wagen ab Epoche IV rollen so auf vorbildgerechten Gleisen, denn 80 Prozent des modernen Streckennetzes sind auf Betonschwellen verlegt. Alles zum neuen Gleissystem gibt es unter: www.trix.de/betonschwelle

Übersicht: Auch das Märklin Magazin wird das Gleissystem und seine Möglichkeiten in diesem Jahr ausführlich vorstellen.

Tag der offenen Tür

Wer spannende Einblicke hinter die Kulissen von Märklin bekommen möchte, sollte sich bereits jetzt das Wochenende 18. und 19. September 2026 dick im Kalender anstreichen. An diesen beiden Tagen öffnet Märklin die Pforten des Göppinger Stammwerks für seinen alle zwei Jahre stattfindenden „Tag der offenen Tür". Bei einer Werksbesichtigung (Einlass: 9 bis 15 Uhr) können sich die Besucher davon überzeugen, wie viel liebevolle Arbeit in jedem Märklin Modell steckt. Außerdem wartet auf die ganze Familie ein buntes, unterhaltsames Programm rund um die Modelleisenbahn. Auch das Märklineum mit Museum, Store und Schauanlage hat geöffnet.

Der Rundgang durch die Produktion von Märklin ist für viele Besucher der Höhepunkt des Tags der offenen Tür.

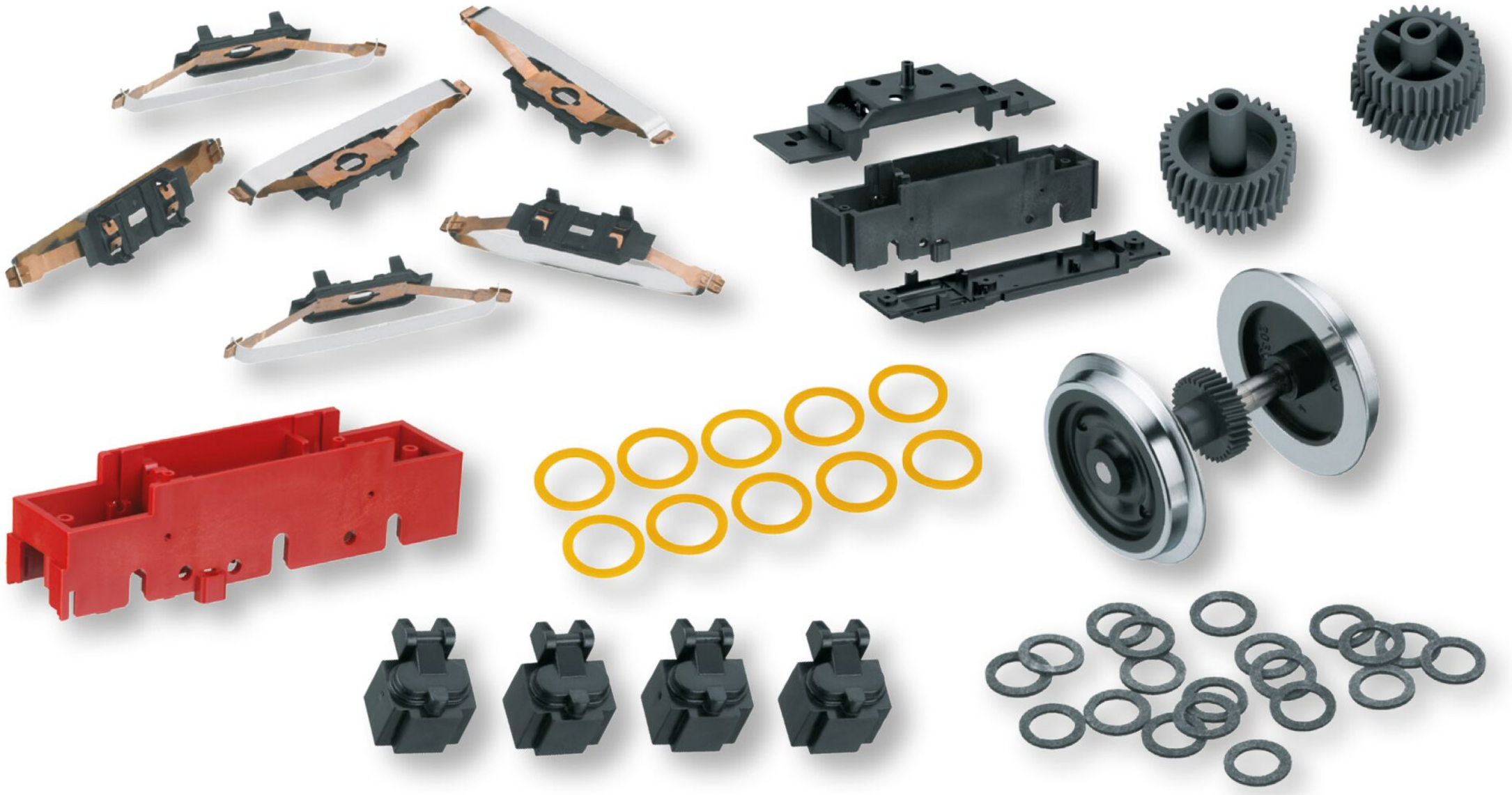
Auf diesem Wagen sind Sie der Star :-)

märklineum

Als Besucher des Märklineums können Sie sich ganz einfach ein besonderes Erinnerungsstück erstellen. Dazu beim Verkaufspersonal nach der Fotobox fragen. Mit dem Gerät ein Profilfoto aufnehmen und speichern. Innerhalb der nächsten 14 Tage kommt dann ein personalisierter Sonderwagen mit Ihrem Konterfei auf den Seitenwänden direkt zu Ihnen nach Hause.

Regelmäßig bietet das Märklineum auch Führungen durch das Museum und das Märklin Werk an (www.maerklineum.de unter „Besucherinfos").

www.maerklineum.de/veranstaltungen



Ersatzteile für Märklin Modelle gibt es viele – die Ersatzteilsuche auf der Märklin Homepage bietet einen bequemen Weg zum richtigen Teil und umfangreiche Informationen zu dessen korrekten Einbau.

Stets das Passende

Märklin bietet Produkte von höchster Qualität. Sollte dennoch mal etwas den Dienst quittieren, führt die Ersatzteilsuche auf der Märklin Homepage ganz einfach zum richtigen Bauteil.

Eine Modellbahn macht Spaß und ist ein besonders langlebiges Hobby. Trotzdem: Mal geht ein gewagtes Manöver schief, mal kommt ein Verschleißteil an seine Grenzen. Selbst die robusteste Lok braucht dann einen Boxenstopp.

Für solche Fälle bietet Märklin auf den Webseiten www.maerklin.de und www.trix.de praktische Hilfe an. In der Kopfzeile unter „Ersatzteilsuche“ oder in der Rubrik „Service“ finden sich übersichtlich und nach Spurweiten sortiert umfangreiche Listen. In diesen sind alle Anleitungen, Zeichnungen und Ersatzteilübersichten aufgeführt, die für das jeweilige Modell zur Verfügung stehen. Das hilfreiche Nachschlagewerk wird regelmäßig aktualisiert. Preise und Informationen zur Lieferbarkeit sind so immer auf dem neuesten Stand.

Über den QR-Code direkt die Ersatzteilsuche aufrufen.

Wer bereits weiß, welches Teil benötigt wird, kann auch einfach die Artikelnummer in eine Abfrage eingeben. Schon kommt man zur Seite des entsprechenden Modells. So erhält man direkten Zugriff auf die passende Betriebsanleitung und – sofern vorhanden – eine detaillierte Explosionszeichnung. Mit dieser kann man tief ins Innere des Modells blicken und selbst kleine Schrauben ohne viel Rätselraten finden. Ein Ampelsystem zeigt dann die aktuelle Verfügbarkeit der angefragten Ersatzteile an.

Im Anschluss gibt es zwei komfortable Wege, um an die gewünschten Teile zu kommen: Entweder bestellt man mit einem Klick einfach online. Oder man druckt sich seine Bedarfsliste aus und geht damit zum Fachhändler.

Und wenn man mal nicht weiterweiß? In der Ersatzteilsuche findet sich unter „Ersatzteil-FAQ“ eine Liste der häufigsten Fragen nebst dazugehörigen Erklärtexten. So werden die wichtigsten Punkte schnell beantwortet.

Online-Adressen von Märklin und Trix

www.maerklin.de
www.trix.de

www.youtube.de/maerklin

www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix
www.facebook.com/minitrix

www.instagram.com/maerklin
www.instagram.com/trix.h0
www.instagram.com/trix_minitrix

Märklin Trainer vor Ort

Erfahrene Märklin Trainer wie hier Dejan Krstic (2.v.r.) im Märklin Store in Stuttgart-Degerloch beantworten alle Fragen rund um die Modellbahn.

Wichtig:
Bitte informieren Sie sich im Vorfeld bei Ihrem Händler oder bei Märklin, ob der Termin stattfindet.

Sie haben Fragen zur digitalen Märklin Welt, zu Trix oder allgemein zur Modellbahn? Dann auf zum Digital-Infotag beim Fachhändler in Ihrer Nähe. Hier finden Modellbahner garantiert einen kompetenten Ansprechpartner: Erfahrene Märklin Trainer kommen dazu direkt ins Geschäft und bringen eine Präsentationsanlage mit, auf der sie alle möglichen Situationen nachstellen und viele Dinge erklären können. Von Tipps zur digitalen Mehrzugsteuerung bis zum richtigen Einbau eines Signals reicht die Bandbreite der Themen. Die Digital-Infotage wenden sich sowohl an Einsteiger als auch an Fortgeschrittene. Niemand soll sich mit seinen Fragen allein gelassen fühlen. Neben dem Gespräch mit dem Trainer bieten die Veranstaltungen auch eine Gelegenheit, andere Modellbahner aus der Umgebung kennenzulernen. Und nur hier gibt es den aktuellen H0-Sonderwagen zu kaufen.

Termine der nächsten Digital-Infotage

Termin	Uhrzeit	Händler	PLZ/Ort	Adresse	Land
09.04.26	10:00–18:00 Uhr	E+E Spielwaren	73630 Remshalden	Wilhelm-Enßle-Straße 40	Deutschland
21.04.26	10:00–18:00 Uhr	Euromodellbahn International S.L.	79793 Wutöschingen	Poststraße 5	Deutschland
22.04.26	10:00–18:00 Uhr	Eberl Großmarkt für Jedermann GmbH	74564 Crailsheim	Gaildorfer Straße 10	Deutschland
23.04.26	10:00–18:00 Uhr	Modellbahnwelt Fulda	36037 Fulda	Florengasse 15	Deutschland
29.04.26	10:00–18:00 Uhr	Modelltechnik Ziegler	97607 Würzburg	Faulenbergstraße 9	Deutschland
30.04.26	10:00–18:00 Uhr	Modellbahn Dengler GmbH & Co. KG	91788 Pappenheim	Beckstraße 3	Deutschland
15.05.26	10:00–18:00 Uhr	Theisen	54290 Trier	Metzelstraße 19–20	Deutschland
20.05.26	10:00–18:00 Uhr	Spielzeugland Mock	63512 Hainburg	Daimlerstraße 2	Deutschland
21.05.26	10:00–18:00 Uhr	Modellbahnecke	76726 Germersheim	Fischerstraße 29	Deutschland
26.05.26	10:00–18:00 Uhr	Bieger Spielwaren	65719 Hofheim im Taunus	Bahnstraße 22	Deutschland
27.05.26	10:00–18:00 Uhr	Ludwig Esper + Söhne GbR	56575 Weißenthurm	Werftstraße 7	Deutschland

H0-Sonderwagen zu den Digital-Infotagen 2026

Passend zu den Informationstagen gibt es auch 2026 wieder exklusiv einen speziellen Sonderwagen: einen Seminarleiterwagen, beruhend auf einem Bahndienstwagen der DB (ehemaliger dreiachsiger Umbauwagen).

H0 Art. 48356

Lok mit „Super-Power“

Mit ihrer Zugkraft und unerschütterlicher Zuverlässigkeit tragen Berkshire-Loks in den 1920er-Jahren den Wirtschaftsaufschwung in den USA mit. Märklin und Trix würdigen die kräftige Amerikanerin nun mit einer authentischen Neukonstruktion und dazu passenden Wagen.

In ihrer Zeit war sie eine der leistungsstärksten Güterzuglokomotiven der USA: die Berkshire-Dampflok mit der Achsfolge 2-8-4, was der deutschen Bauartbezeichnung 1’D2’ entspricht. Mit einer Leistung von rund 4.000 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 100 Kilometern pro Stunde bot die robuste Maschine genug Zugkraft für schwere Güterzüge, speziell in hügeligem Terrain. Sie war die Antwort der berühmten Lokschmiede Lima Locomotive Works auf den stetig wachsenden Güterverkehr.

Das weite Land erlebte nach dem Ende des Ersten Weltkrieges eine lang anhaltende Phase des Wirtschaftswachstums. Immer mehr Waren wurden über die Schiene transportiert. Um dafür genügend Kapazitäten bereitstellen zu können, vertrauten die großen >>

Die hügelige Landschaft der Berkshire Mountains im Osten der USA war das erste Einsatzgebiet der Berkshire-Lok.

Mächtig unter Dampf: Mit ihrem zweiachsigen Drehgestell statt einer Nachlaufachse verfügten die Berkshires im Vergleich zu den Vorgängerloks über eine deutlich größere Feuerbüchse und brachten mehr Leistung.

Bahngesellschaften ab Mitte der 1920er-Jahre bis in die 1950er-Jahre hinein den zuverlässigen Berkshires. So auch die Southern Pacific, die zehn der markanten Dampfrösser in ihrem Bestand hatte.

Die Wurzeln der Lok reichen zurück in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts. Damals erschloss die Eisenbahn in atemberaubendem Tempo die Weiten der USA. Auch der Dampflokbau erfuhr eine stürmische Entwicklung. In den Appalachen fanden sich riesige Kohlevorkommen, die bald im großen Stil abgebaut wurden. Im Nordosten des Landes, insbesondere in der Region um Pittsburgh, entstanden gewaltige Stahlwerke. Schienen und Lokomotiven wurden zu einem einträglichen Geschäft. Findige Ingenieure machten sich an die Arbeit. Ihr Credo hieß bald „immer größer, immer besser, immer schneller“.

Ein technischer Meilenstein war die Konstruktion einer Maschine mit vier Treibachsen sowie einer Vor- und einer Nachlaufachse. Diese Bauart, 1897 erstmals vom Lokomotiven-Hersteller Baldwin nach Japan geliefert, erhielt den Namen „Mikado“. Übersetzt heißt dies in etwa „erhabenes Tor“ – gemeint war das Tor zum Kaiserpalast. Die Bezeichnung wandelte sich bald zu einer respektvollen Bezeichnung für den japanischen Kaiser selbst. Die Lokomotiven waren damals die stärksten Maschinen, die auf den Bahnlinien Japans Dienst taten. Sie waren wohl geraten, sodass diese Bauart bald auch in den USA und in vielen anderen Ländern ihren Siegeszug antrat. Zu den erfolgreichsten europäischen Mikados zählte beispielsweise die deutsche Baureihe 41.

Doch in den boomenden 1920er-Jahren stießen sie an ihre Grenzen. Der Bedarf an schnelleren, noch stärkeren Maschinen wuchs. 1925 entwickelte der Lokhersteller Lima Locomotive Works in Ohio daher auf der Basis der Mikado eine neue Generation Dampfloks, die das Unternehmen durchaus selbstbewusst mit „Super-Power-Locomotive“ bewarb. Die Verbesserungen waren nicht einmal besonders groß, aber überaus wirkungsvoll: Die Nachlaufachse wurde durch ein zweiachsiges Drehgestell ersetzt. Dadurch konnte die Feuerbüchse deutlich üppiger dimensioniert werden, was die Kesselleistung erheblich steigerte. Das Ergebnis

Die Highlights der Berkshire

- Komplette Neukonstruktion.
- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Viele separat angesetzte Details.
- Serienmäßiger Raucheinsatz mit geschwindigkeitsabhängigem, dynamischem Rauchausstoß.
- Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar.
- Lokführer- und Heizerfigur im Führerstand sitzend.
- Mit Spielewelt-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Licht- und Soundfunktionen.
- Mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen.

Hochdetailliert: Die Front der Lok zeigt „Coffin“-Vorwärmer, Stirnlampe, beleuchtete Nummerntafeln und Glocke.

Auch der Tender des Modells ist mit filigranen Nietenreihen, angesetzten Griffstangen und Leitern präzise umgesetzt.

war schlicht mehr Dampf und damit mehr Leistung bei höherer Geschwindigkeit. Nach der in den USA für Dampflokomotiven üblichen Whyte-Notation hatten die Loks die Achsfolge 2-8-4.

Hügelige Bewährungsprobe

Ihren Namen Berkshire erhielt die Lokomotive nach ihrer ersten großen Prüfung. Der Prototyp der Lok wurde auf der Hauptstrecke der Eisenbahngesellschaft Boston & Albany Railroad (B&A), einer Tochtergesellschaft der New York Central Railroad, ausgiebig getestet. Ein Teil der Route führte durch die Berkshire Mountains, die sich im Westen der Bundesstaaten Massachusetts und Connecticut erheben. Im Vergleich mit den Rocky Mountains sind die Berkshires nur Hügel. Doch sie halten für Eisenbahnen eben auch ein paar ordentliche Steigungen bereit – ein Terrain wie geschaffen für neue Lokomotiven, die darauf brennen, ihre Qualität unter Beweis zu stellen.

Die Maschinen konnten überzeugen: Sie zogen die Züge schneller über die Pässe der Hügellandschaft als die Vorgängermodelle, und das bei gleichem Kohleverbrauch. Die B&A war derart beeindruckt, dass sie umgehend 25 Exemplare bestellte. Andere Bahngesellschaften hörten vom Erfolg dieser Berkshire-Loks, wie sie nach ihrem ersten Einsatzgebiet genannt wurden, und zogen nach. Schließlich bevölkerten über 600 dieser fleißigen Arbeitsbienen die US-amerikanischen Gleise. Die letzten Exemplare wurden 1949 gebaut.

Die meisten Berkshires entsprachen dem gängigen Dampflokdesign mit normalen, quer auf der Rauchkammer montierten Oberflächenvorwärmern. >>

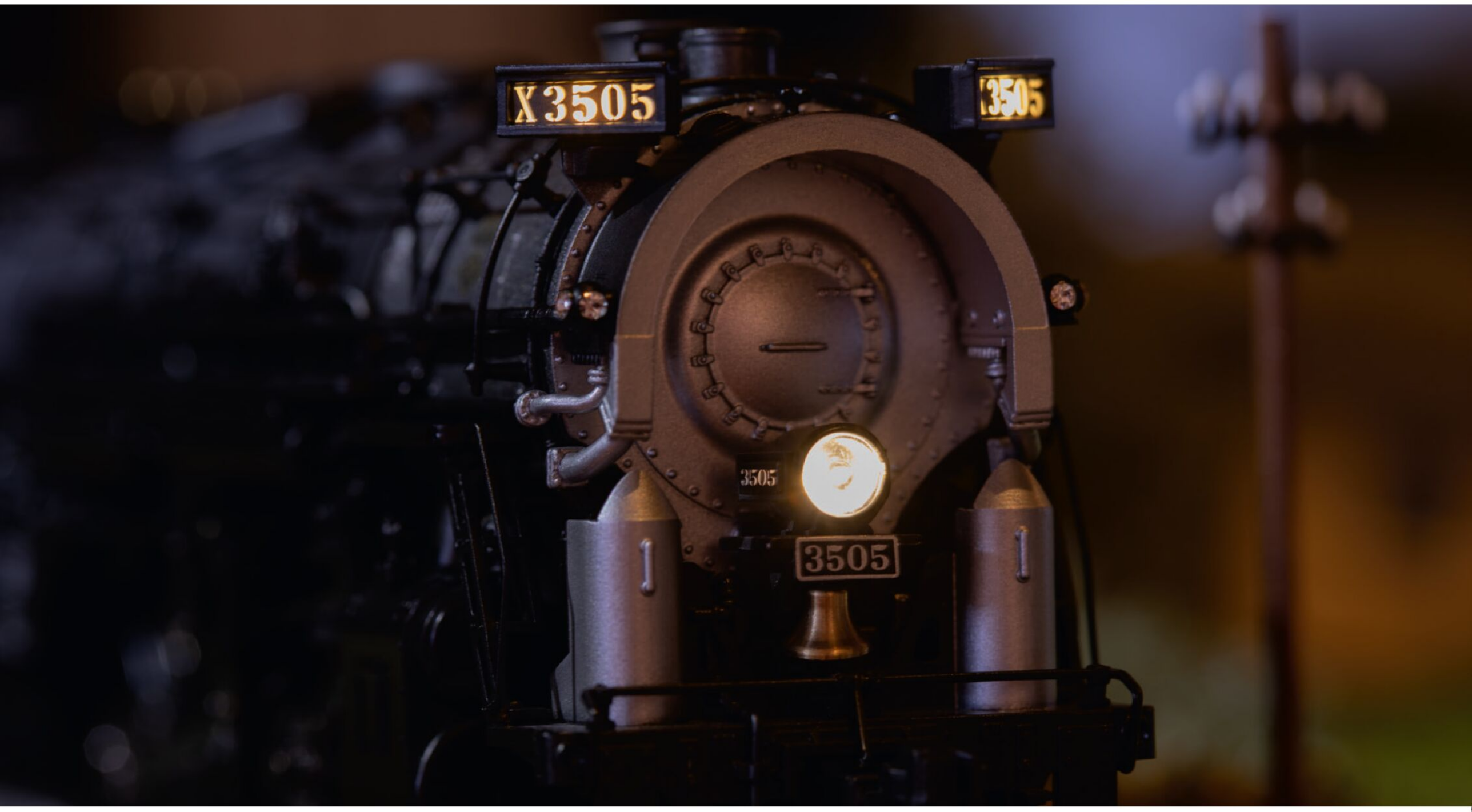
Dampflokomotive 2-8-4 Berkshire

Vorbild: Dampflokomotive mit der Achsfolge 2-8-4 Berkshire der Southern Pacific. Tiefschwarze Grundfarbgebung. Betriebsnummer 3505. Betriebszustand zwischen 1945 und 1950. Eine von 25 gebauten Lokomotiven mit dem markanten Coffin-Vorwärmer.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Licht- und Soundfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. Vier Achsen angetrieben, davon drei Achsen über Kuppelstangen. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Serienmäßig eingebauter Raucheinsatz, mit geschwindigkeitsabhängigem, dynamischem Rauchausstoß, digital schaltbar. Fahrtrichtungsabhängig wechselnde Stirnbeleuchtung mit je einer Lampe an Lok und Tender konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Führerstands- und Nummerntafelbeleuchtung sowie Feuerbüchsenflackern separat digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Mit Pufferspeicher. Verstellbare Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Lokführer- und Heizerfigur im Führerstand sitzend. Rohrleitungen für den Bereich unterhalb des Führerhauses liegen als separat ansteckbare Teile bei. Länge ca. 31,3 cm. Epoche III.

H0 Art. 37983
H0 Trix Art. 25983

Powerlok: tiefschwarz und komplett neu konstruiert.



Lampe und Nummerntafelbeleuchtung bringen bei Dunkelheit eine besondere Stimmung auf die Anlage.

Die 25 in den Jahren 1928/29 an die Eisenbahngesellschaft Boston & Maine Railroad (B&M) gelieferten Maschinen wichen aber davon ab: Bei ihnen war der Speisewasservorwärmer U-förmig ausgeführt und lag in einem umgekehrten Bogen vor der Rauchkammertür. In ihm floss kaltes Speisewasser durch Rohre, die vom heißen Abdampf aus den Zylindern umgeben waren. Schaute man von vorn auf die Lokfront, hatte man unwillkürlich das Gefühl, in eine Höhle zu blicken.

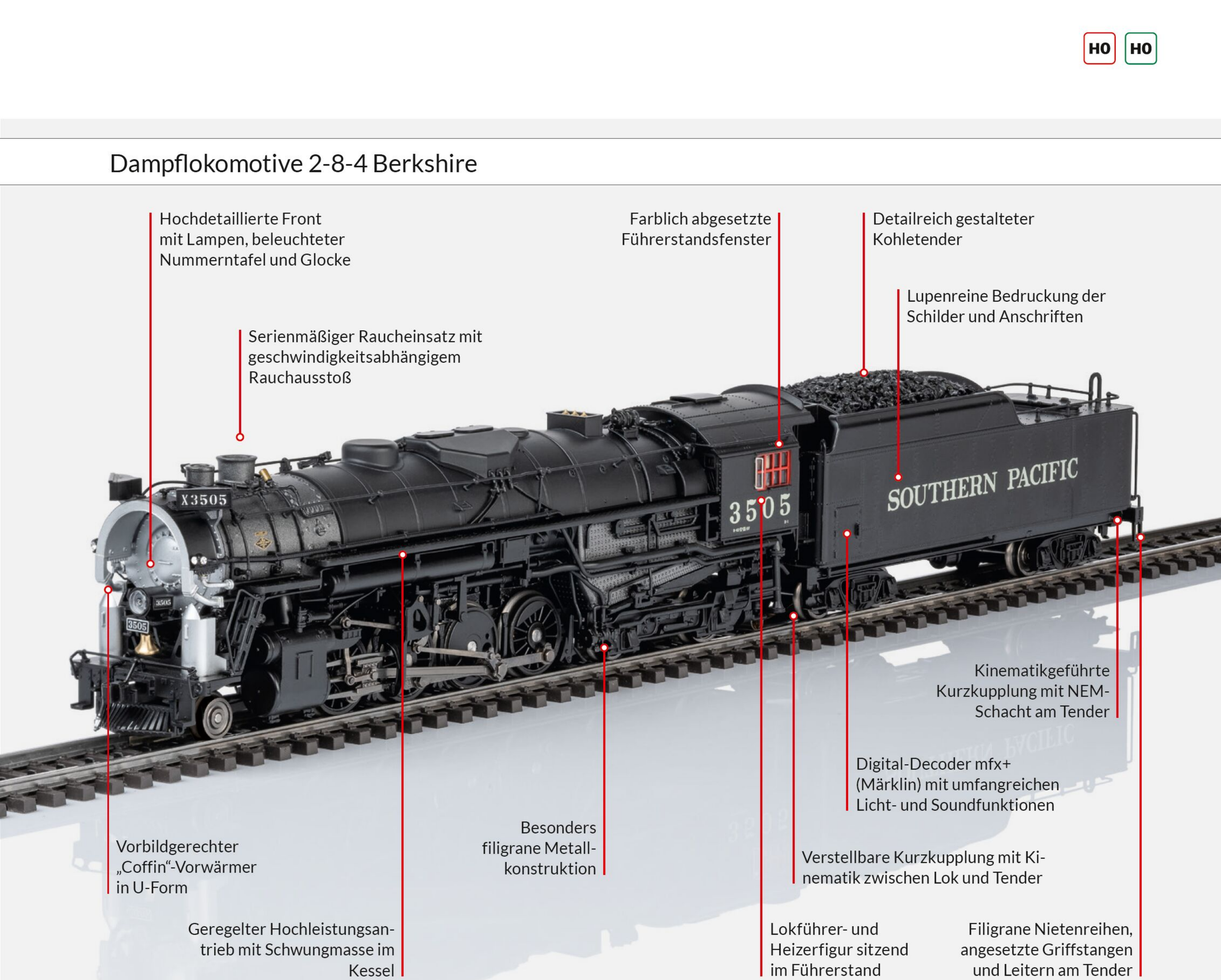
Die Idee für diese außergewöhnliche Form hatte die Coffin Company, weshalb dieses Bauteil später auch „Coffin-Vorwärmer“ genannt wurde. Der Name hat demnach nichts mit dem englischen Wort für Sarg (Coffin) zu tun, sondern bezog sich auf die gleichnamige Herstellerfirma.

So erfolgreich die Berkshires anfangs waren, so schnell ging ihre große Zeit auch wieder zu Ende. Nach nur wenigen Jahren kamen neue, noch kräftigere Lokomotiven auf den Markt. Außerdem zog bereits das Diesel-Zeitalter herauf. Nach und nach wanderten die Dampflokomotiven aufs Abstellgleis. Auch alle „Coffins“ wurden verschrottet. Gleichwohl kann man noch heute einige Berkshires

Interessante Ergänzung für den Führerstand: Die Heizerfigur ist durch Fenster oder offene Tür gut zu erkennen ...

... der Lokführer blickt konzentriert auf die Strecke. Beide Figuren schenken dem Modell Lebendigkeit.

Dampflokomotive 2-8-4 Berkshire



in Museen bewundern. Zwei davon sind sogar betriebsfähig: Lok 765 der einstigen Bahngesellschaft New York, Chicago and St. Louis Railroad, im Volksmund „Nickel-Plate-Road“ genannt, und Lok 1225, die die Lima Locomotive Works 1941 für die Eisenbahngesellschaft Pere Marquette Railroad gebaut hat. Beide zeugen seit vielen Jahren unter Dampf von einem der bedeutendsten Kapitel der US-amerikanischen Eisenbahngeschichte.

Die in Michigan beheimatete Lok 1225 avancierte im Jahr 2004 sogar zu einem internationalen Filmstar: Sie spielte eine der Hauptrollen im animierten Kinderfilm „Der Polar-Express“, der auch in Deutschland Millionen von Zuschauer in seinen Bann zog.

In einer bedeutenden Phase der US-amerikanischen Eisenbahngeschichte zogen Berkshires lange Züge zu den Industriezentren an der Ostküste. Sie rollten über anspruchsvolle Strecken des Westens, durch die Sierra Nevada, über Hochplateaus und durch Wüstenlandschaften. Ihre Zuverlässigkeit und Kraft machten sie zu einem unverzichtbaren Transportmittel, das täglich seine Leistungsfähigkeit unter Beweis stellte. Ihr Anblick war von Maine bis Kalifornien ein vertrautes Bild. Bis sie von den jüngeren Diesellokomotiven verdrängt wurden.

Mit einer kompletten Neukonstruktion in besonders filigraner Metallbauweise holen Märklin und Trix diese beeindruckenden Lokomotiven nun im Maßstab 1:87 auf die Modellbahnanlage. Optisch setzt das Modell das Vorbild höchst detailliert um. Auch das technische Innenleben überzeugt, zum Beispiel mit einem >>

Güterwagen-Sets Southern Pacific

HO Art. 45667
HO Trix Art. 24915

Vorbild: Das Güterwagen-Set im Märklin H0-Sortiment besteht aus fünf US-Güterwagen unterschiedlicher Bauarten der Southern Pacific: zwei Single-Door Boxcars, zwei Double-Door Boxcars (Automotive Car) und ein Tankcar in Schwarz. Ein ergänzendes Güterwagen-Set gibt es im Trix H0-Sortiment mit weiteren fünf Wagen der Southern Pacific: drei Single-Door Boxcars, ein Stockcar (Viehwagen) und ein Tankcar in Gelb. Betriebszustand jeweils um 1948.

Modell: Rahmen und Boden aus Metall. Detaillierte Drehgestelle mit Spezialradsätzen. Boxcars mit Schiebetüren zum Öffnen. Dachlaufstege, Aufstiegsleitern, Bremsanlage und weitere Details separat angesetzt. Kupplungen austauschbar. Alle Wagen einzeln verpackt in zusätzlicher Umverpackung mit Hinweis auf die jeweils benötigten Tauschradsätze. Gesamtlänge über Kupplungen bei beiden Sets ca. 76 cm.

Abgebildet ist das Güterwagen-Set von Märklin. Das Trix Set enthält abweichend einen Viehwagen und einen andersfarbigen Tankwagen.

Güterzug-Begleitwagen Southern Pacific

HO Art. 45707

Zu den oben stehenden Wagen-Sets passt ein Güterzug-Begleitwagen („Caboose“) der Southern Pacific in der Ausführung mit mittiger Dachkanzel in kastanienbrauner Grundfarbgebung. Rahmen und Boden des Modells sind aus Metall. Detaillierte Drehgestelle mit Spezialradsätzen. Endbühnen beidseitig mit Handbremse. Dachlaufstege, Aufstiegsleitern, Bremsanlage und weitere Details separat angesetzt. Kupplungen austauschbar. Länge über Kupplungen 14,2 cm. Mit Gleichstromradsatz E320552 (NEM) oder E320389 (RP 25) auch für Trix Fahrer geeignet.

Nützliche Zugbegleitung: Der Beiwagen – „Caboose“ – war dem Personal vorbehalten.

Raucheinsatz mit geschwindigkeitsabhängigem, dynamischem Rauchausstoß. Auch der Kohlentender ist detailreich ausgestaltet und weist filigrane Nietenreihen, Griffstangen und Leitern auf.

Zusätzliche Lebendigkeit bringen die beiden Figuren von Heizer- und Lokführer mit sich, die sitzend im Führerstand der Schlepptenderlok mitfahren. Sie kommt nicht allein: Für einen authentischen Gesamteindruck wird sie begleitet von passenden Wagen, die es in gleich zwei Sets gibt, sowie von einem Güterzug-Begleitwagen, einem sogenannten „Caboose“.

Ein Güterzug im Jahr 1948 war häufig eine Zusammenstellung unterschiedlicher Wagentypen, die spezifische Transportaufgaben erfüllten. Boxcars zum Beispiel waren geschlossene Güterwagen für den Transport von wetterempfindlichen Gütern. Sie waren vielseitig einsetzbar und hielten die Fracht sicher und trocken. Stockcars, mit ihren zum Teil offenen Seitenwänden, waren für den Transport von Vieh vorgesehen. Tankcars, zylindrische Kesselwagen, dienten dem Transport von Flüssigkeiten.

Im Märklin Sortiment hält mit der Lokomotive ein fünfteiliges Wagen-Set bestehend aus unterschiedlichen Boxcars und einem Tankcar

45707 | 45667

Das Güterwagen-Set aus dem Trix Sortiment: Der Tankwagen ist hier gelb, davor fahren ein Viehwagen mit luftdurchlässigen Seitenwänden sowie drei Single-Door-Boxcars. Mit dem Märklin Set lässt es sich zu einem großen Zug verbinden.

Seltener Anblick: Der silberne „Coffin“-Oberflächenvorwärmer ist kopfüber an die Rauchkammer angesetzt.

Vorbildgerecht: Von der Kanzel im Dach des Begleitwagens ließen sich im Original Zug und Umgebung beobachten.

Einzug. Bei Trix gibt es ebenfalls ein fünfteiliges Set, mit weiteren Boxcars, einem Viehwagen und einem andersfarbigen Tankwagen. Mit entsprechenden Tauschradsätzen lassen sich beide Sets zu einem längeren Zug kombinieren.

Neu im Programm ist auch der „Caboose“. Dieser Begleitwagen erfüllte im Original gleich mehrere Zwecke: Er war zum einen Aufenthaltsraum für Zugpersonal während längerer Fahrten. Zum anderen ließ sich von ihm aus über eine Dachkanzel der Zug beobachten, sodass gefährlicher Funkenflug oder gar Feuer frühzeitig erkannt werden konnte. In seinem Inneren befanden sich meist ein kleiner Ofen, eine einfache Sitz- oder Liegegelegenheit und ein winziger Schreibtisch.

Im Modell präsentiert Märklin den Wagen mit Metallrahmen und -boden, feinen, angesetzten Leitern, Griffstangen und Dachlaufstegen sowie einer mittigen Dachkanzel im Betriebszustand um 1948. Alles zusammen kommt mit der Berkshire-Lok und den Wagen ein herausragendes Stück amerikanischer Eisenbahngeschichte auf das H0-Gleis. Die „Super-Power-Lok“ weiß auch im Modell zu beeindrucken. So wie das große Vorbild einst in den Hügeln der Berkshire-Mountains.

Text: eh; Fotos: Märklin

Imposanter Zug: Die Berkshire zieht Güterwagen und „Caboose“.

37983

Signale im Blick

Schalten können wir unsere Signale nun mit der Central Station 3. Noch besser wäre es, wenn man auch sieht, wo jedes Signal steht. Kein Problem: Mit Gleisbildern hat man eine Übersicht der Anlage mit Position der Magnetartikel. Und über die „Ereignisse“ schalten sie auch automatisch.

Wie im Großen: Mit der Central Station 3 lassen sich die Signale übersichtlich schalten und Abläufe automatisieren.

Die Magnetartikelliste in der CS3 ist praktisch und zeigt alle angelegten Elemente an. Wenn es aber mehr Signale werden, geht die Übersicht irgendwann verloren. Beispielsweise haben das Einfahrsignal 2 und das Blocksignal 6 noch viele gleich aussehende Geschwister – wie bei der großen Bahn. Und ähnlich wie dort schafft die Central Station 3 auf der Anlage die gewünschte Übersicht: Mit der Funktion „Gleisbilder“ kann man sich ein Abbild der Anlage nachzeichnen.

Auf diesem digitalen Plan lassen sich Weichen und Signale aus der Artikelliste platzieren und dann kann man sie dort wie in einem Stellwerk direkt schalten. So hat man die Übersicht, es wird sicherer und Spaß macht es auch noch.

Gleisbilder werden auf der CS3 (Art. 60216, 60226) im Display-Hintergrund immer angezeigt. Die Lokliste und die Artikelliste werden darüber gezogen. Verkleinert man mit dem roten beziehungsweise grünen Querbalken diese Listen, werden die Gleisbilder sichtbar. >>

Wussten Sie schon …

… dass Sie die Darstellungsformen „Platte“ und „Stellpult“ jeweils umwandeln können? Dafür müssen Sie zuerst ein neues Stellpult oder eine neue Platte anlegen. Dann wird mit der Flächenauswahl – das Quadrat mit der Hand – das Gleisbild markiert. Nun geht man auf „Auswahl kopieren“ und wechselt auf die neu angelegte Platte oder das neue Stellpult. Die Elemente werden umgewandelt und die CS3 versucht, sie korrekt einzufügen. Wegen der unterschiedlichen Strukturen ist das aber nicht hundertprozentig möglich. Daher muss man meist nachbearbeiten.

Ab Werk befindet sich auf der CS3 das Gleisbild einer Startpackung, das man löschen sollte, um die Übersicht zu behalten. Zum Löschen muss die Platte leer sein, also dürfen keine Magnetartikel platziert sein. Das gelingt in der Artikelliste unter „Bearbeiten“ und dort unter „Gleisbild bearbeiten“. Zuerst löschen wir die Artikel, indem wir sie anklicken und dann aufs Papierkorb-Symbol gehen. Dann beenden wir kurz den „Bearbeiten“-Modus und schalten ihn dann wieder ein. In der Mitte des leeren Gleisbilds erscheint ein Papierkorb-Symbol, ein Klick darauf und es wird gelöscht. Alternativ können wir die Platte umbenennen, das geschieht über einen Tipp auf das Kreuz im Kreis links neben dem Namen (Bild 1).

Für ein neues Gleisbild tippen wir auf den Befehl „Gleisbild/Areal“ und wählen dort „Platte hinzufügen“ oder „Stellpult hinzufügen“. Letzteres kommt dem Erscheinungsbild der großen Bahn näher und ist einfacher zu zeichnen. Dafür wird die Anlage nur schematisch wiedergegeben.

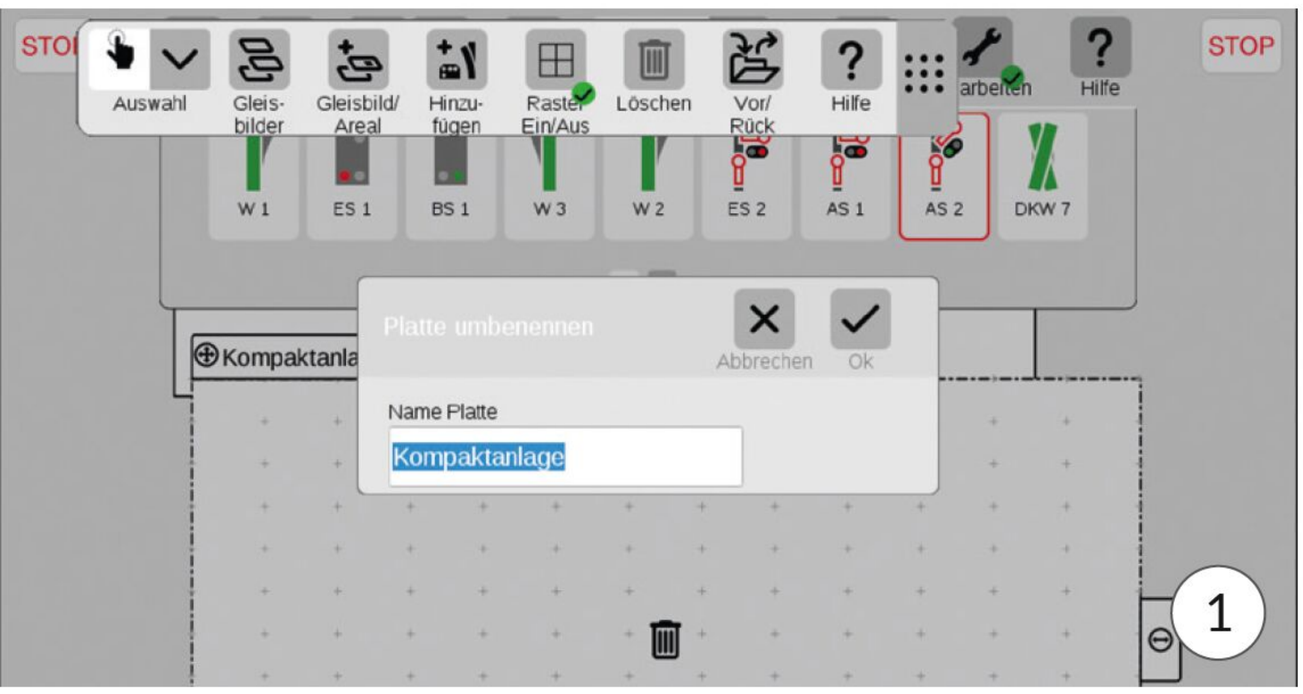
Danach haben wir ein weißes kariertes Blatt vor uns, das sich nach rechts und nach unten erweitern lässt. Die linke obere Ecke ist also festgelegt. Am besten beginnt man dort mit der Platzierung der Gleiselemente. Zuerst setzen wir die Weichen aus der Artikelliste auf das Gleisbild, ungefähr so, wie sie auf der Anlage sind. Dafür werden sie auf der Artikelliste angetippt und mit dem Finger aufs Stellpult gezogen. Tippt man dort auf das Element, wird es hellblau unterlegt und man kann es drehen. Fürs Verbinden tippt man einmal auf die Weiche, sie wird hellblau. Nun tippt man auf das schwarze Symbol am Ende, es wird blau eingekreist. Das zieht man dann auf dem Bildschirm zur anderen Weiche. Ist die erreicht, verbinden sich beide (Bild 2). Allerdings bildet die direkte Verbindung den Verlauf nicht immer exakt nach. Deshalb sollte man „Gleisbauartikel“ nutzen. Diese funktionslosen Gleisstücke setzt man ebenso wie Weichen auf das Gleisbild, das geschieht über den Befehl „Hinzufügen“. Wenn man etwa eins in die Mitte zwischen zwei Weichen platziert, wird die Darstellung schon geradliniger – je mehr Gleisbaustücke es sind, umso exakter kann man den Verlauf der Anlage nachstellen (Bild 3).

Ist die Strecke abgebildet, kommen die Signale dran. Sie werden mit dem Finger aus der Artikelliste gezogen und aufs Gleis fallen gelassen. Die CS3 richtet sie selbstständig am Gleis aus. Eine Drehung wird möglich, wenn man aufs Signal tippt (Bild 4). Und das war es schon: Nun kann man Weichen und Signale direkt auf dem Plan schalten (Bild 5).

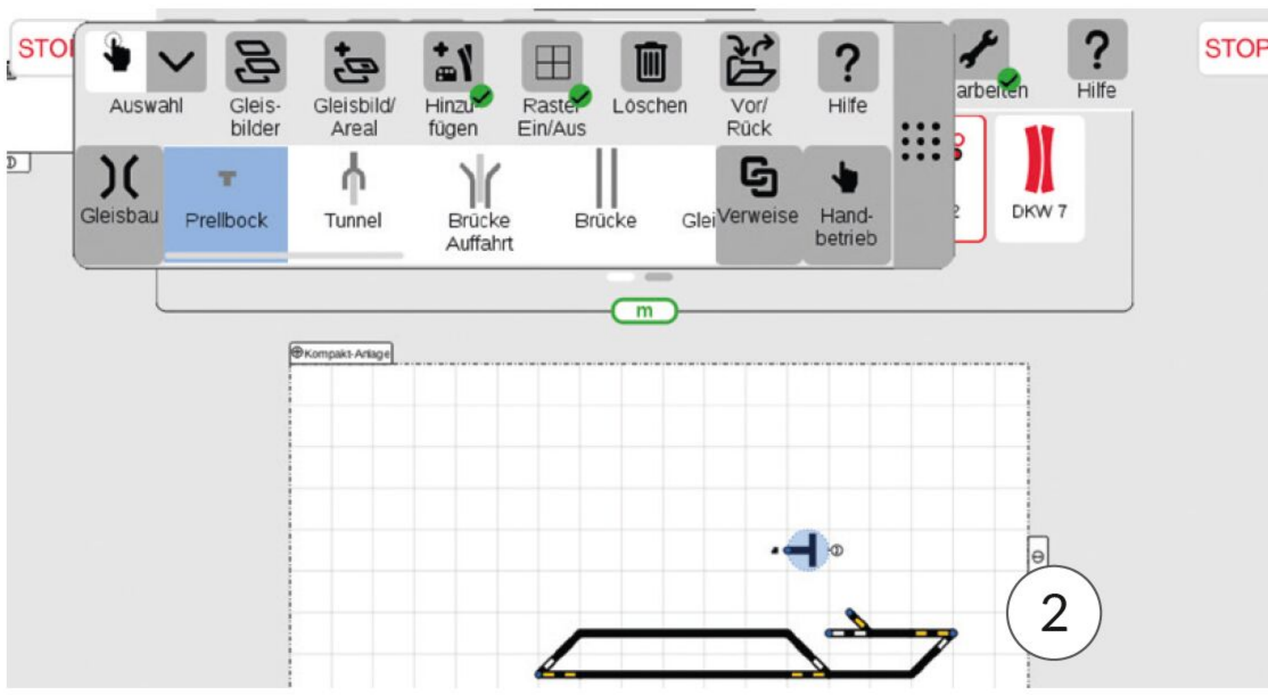
Große Anlagen kann man auf mehrere Gleisbilder aufteilen und so übersichtlich schalten. Dafür geht man im Modus „Gleisbild bearbeiten“ ganz links auf „Auswahl“. Dort gibt es mehrere Möglichkeiten. Am besten ist meist die Flächenauswahl, das ist das Quadrat mit der Hand. Ist dieser Modus aktiviert, markiert man mit dem Finger das Gebiet, das separiert werden soll. Das können etwa der Bahnhof, das Betriebswerk oder eine Abstellanlage sein.

Nun haben wir die Wahl: Über „Gleisbild/Areal“ und „Auswahl kopieren“ wird der Bereich kopiert und man kann ihn direkt in ein Gleisbild einfügen. Die CS3 bietet dafür alle vorhandenen Gleisbilder an. Gibt man einen neuen Namen ein, wird umgehend ein neues angelegt. Der kopierte Bereich ist >>

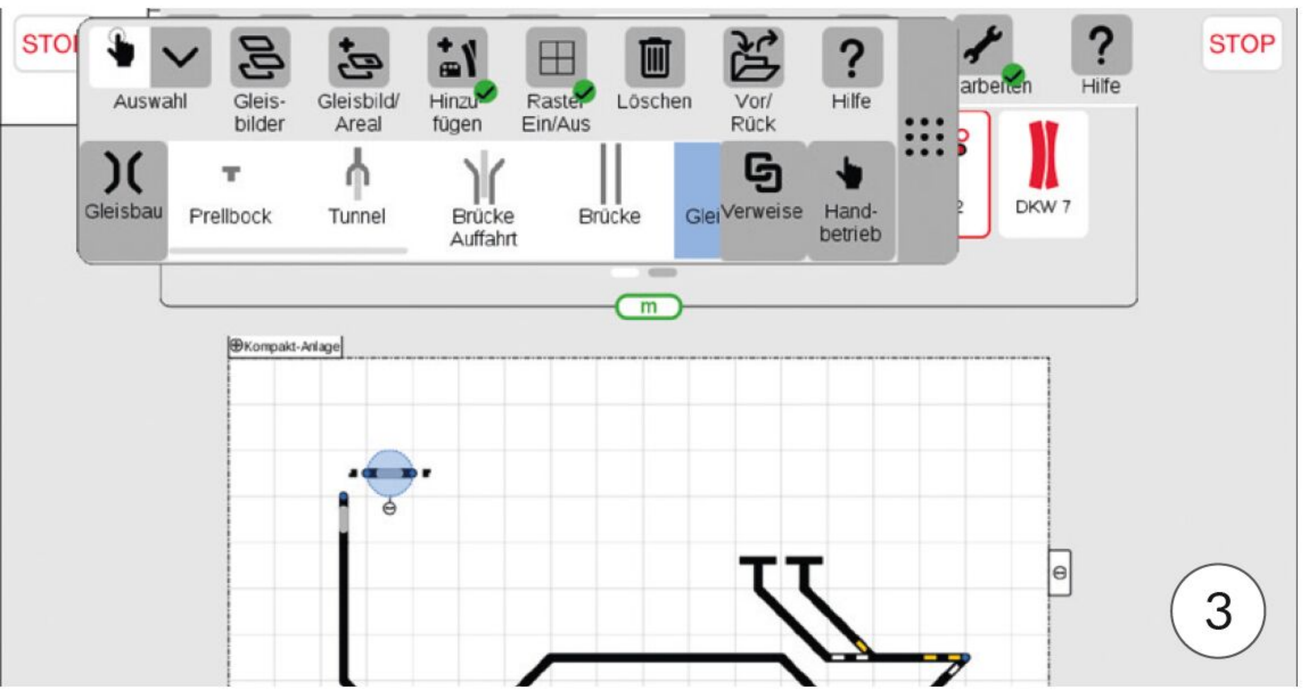
Signale wie im Vorbild, gesteuert wie im Vorbild: mit dem Gleisbild der Central Station.



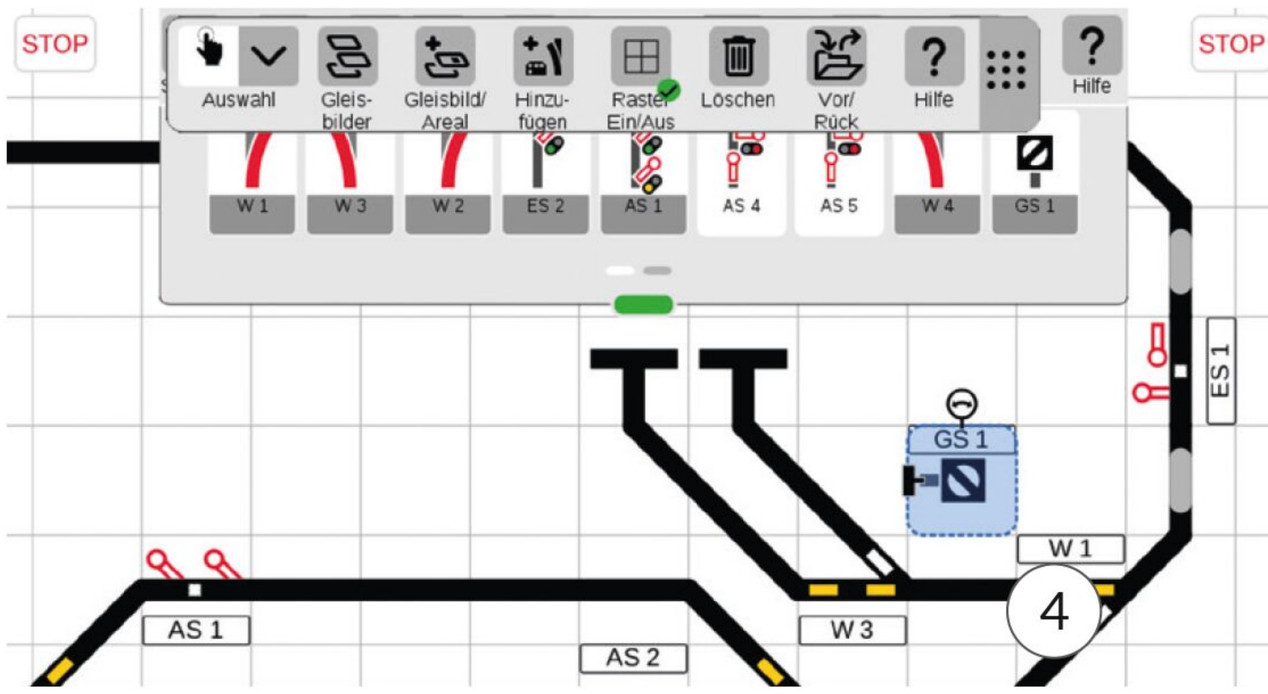
Über „Gleisbild bearbeiten“ und Klick aufs Kreuz im Kreis – neben dem Plattennamen – erscheint das Fenster zum Umbenennen.



Zuerst werden die Weichen auf das Gleisbild gesetzt und verbunden. Prellböcke und Gleisstücke erhält man über „Hinzufügen“.

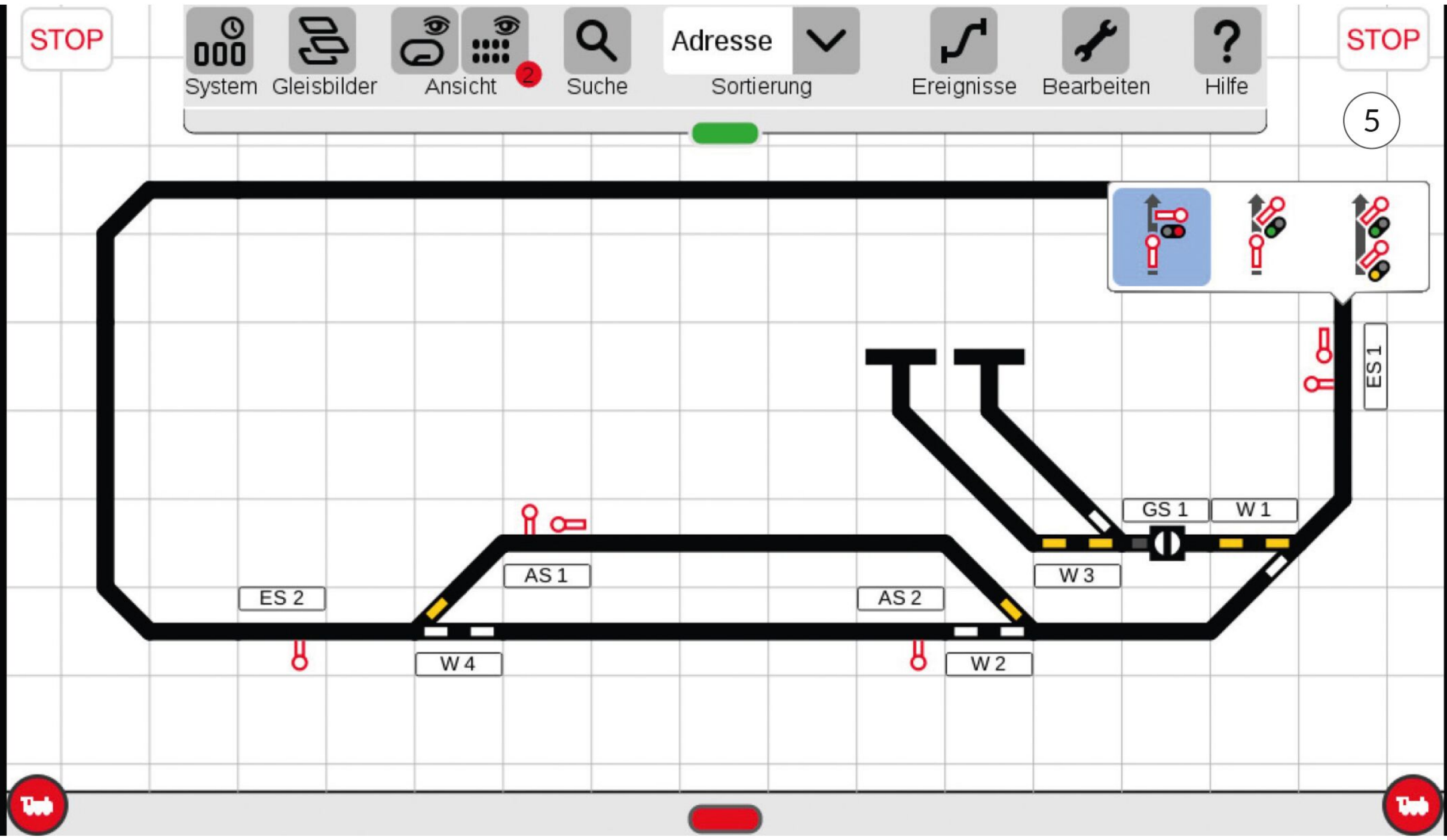


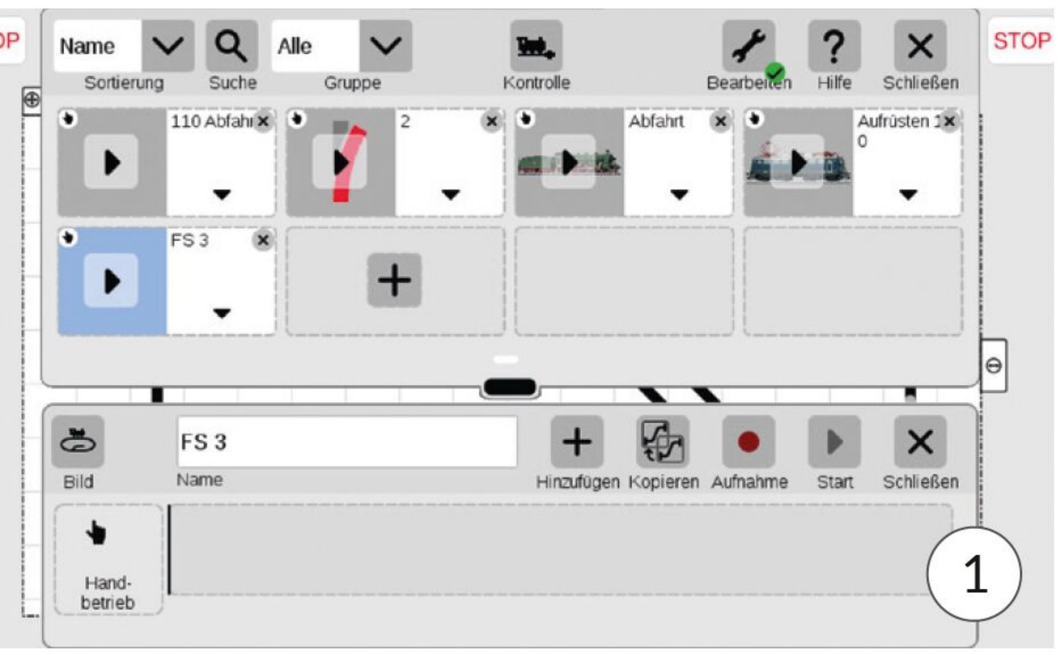
Zum Verbinden wird das Element aktiviert, der schwarze Verbinder angeklickt und zum gewünschten Gleispunkt gezogen.



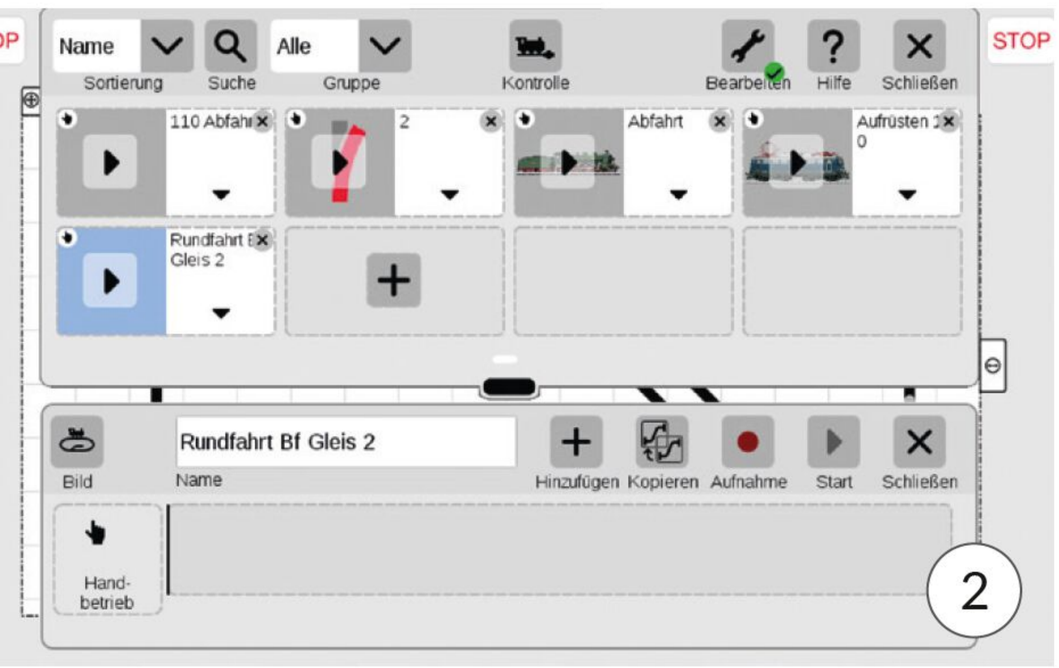
Signale werden aus der Artikelliste direkt aufs gewünschte Gleisstück gezogen und in die richtige Position gedreht.

Nah am echten Stellwerk: Das Gleisbild einer Kleinanlage ist nun angelegt, der „Bearbeiten“-Modus beendet. Tippt man nun im Gleisbild auf die jeweiligen Symbole, schalten sie. Bei mehr als zwei Funktionen wird die Auswahl angezeigt.

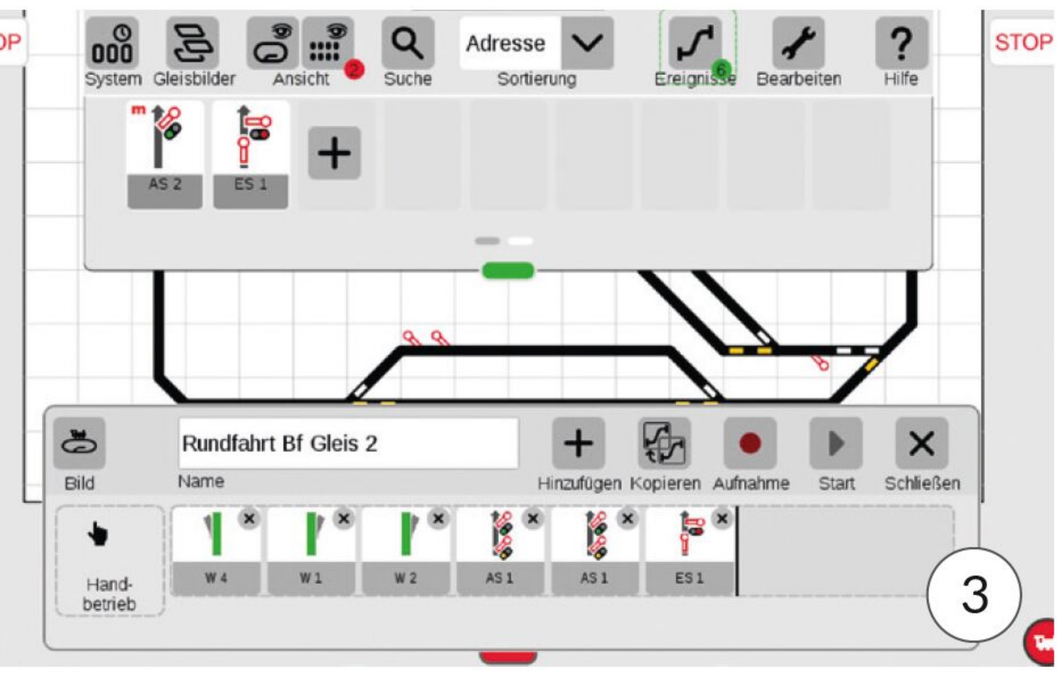




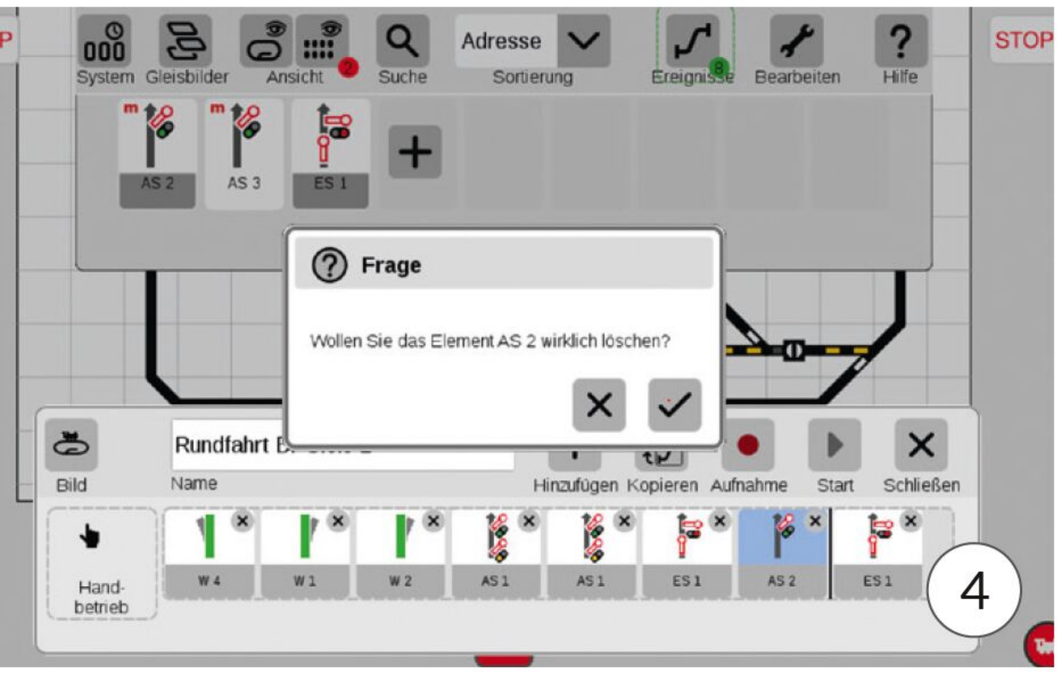
In der Funktion „Ereignisse“ kann man Abläufe organisieren. Start mit „Bearbeiten“ und dem Plus-Symbol.



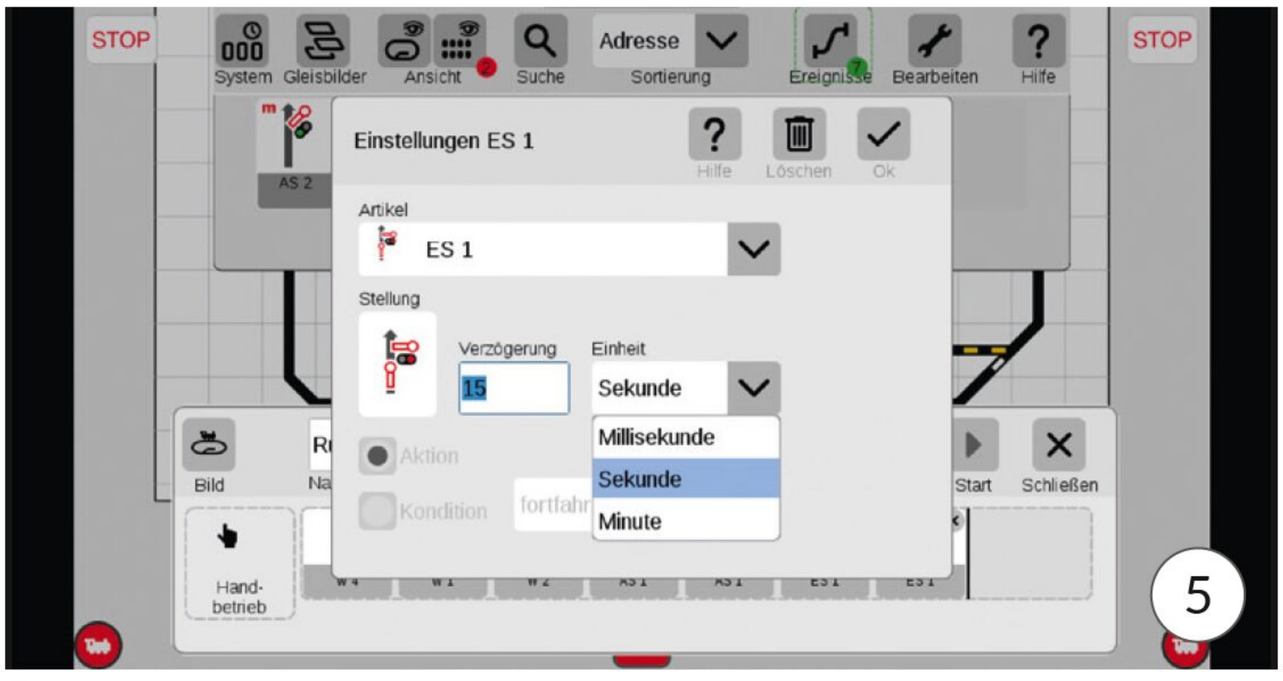
Nach dem Anlegen erhält die Fahrstraße ihren Namen. Dann folgen die Elemente. Das Fenster kann ...



... man schließen, so lassen sich Signale und Weichen direkt aus der Artikelliste in die Fahrstraße ziehen.



Um Elemente zu entfernen, klickt man im unteren Fenster auf das Kreuz rechts neben dem Artikel.



Über den Klick direkt aufs Signal öffnen sich die Einstellungen für die Stellung und die Schaltzeit, das ist die Pause zum folgenden Schritt.

nun auf einem eigenständigen Gleisbild vorhanden und kann bequem gesteuert werden. Durchs Kopieren bleibt die Gesamtanlage erhalten, man schaltet dann auf beiden. Man kann die Auswahl aber auch „verschieben“. In dem Fall wird der markierte Bereich aus dem bestehenden Gleisbild herausgelöst. An den Übergängen erscheinen Zahlen, tippt man darauf, springt die Anzeige zum benachbarten Gleisbild.

Fahrstraße anlegen

Die Übersicht haben wir jetzt. Aber noch müssen wir selbst auf jedes Symbol tippen, also Weiche schalten, Signal auf „Fahrt“, und das natürlich in der richtigen Reihenfolge. Das kann man auf der CS3 zusammenfassen – zu einer Fahrstraße. Sie wird zur Automatisierung des Fahrwegs erstellt, sodass Signale erst auf „Fahrt“ schalten, wenn die Weichen korrekt gestellt sind. Für das Anlegen dieser Fahrstraßen hat die Central Station die Funktion „Ereignisse“ in der Artikelliste. Über das +-Zeichen wird eine neue Fahrstraße angelegt, sie heißt „FS“ und hat eine Nummer (Bild 1). Über „Bearbeiten“ erscheint nun unten ein neues Fenster. Dort kann man der Fahrstraße eine eindeutige Bezeichnung geben, etwa „Rundfahrt Bf Gleis 2“ (Bild 2). Nun wird das Fenster „Ereignisse“ verschoben, damit die Artikelliste leichter zu erreichen ist. Von dort ziehen wir Weichen und Signale in die Fahrstraße und ordnen sie nach Schaltreihenfolge an, etwa Weiche 4, Weiche 1, Weiche 2, Ausfahrsignal 1, Einfahrsignal 1, Ausfahrsignal 3, Einfahrsignal 3 (Bild 3). Die Elemente kann man überall im Ablauf platzieren, etwa das Signal zwischen zwei Weichen setzen. Über das kleine Kreuz rechts oben lässt sich jedes Element aus der Fahrstraße entfernen (Bild 4).

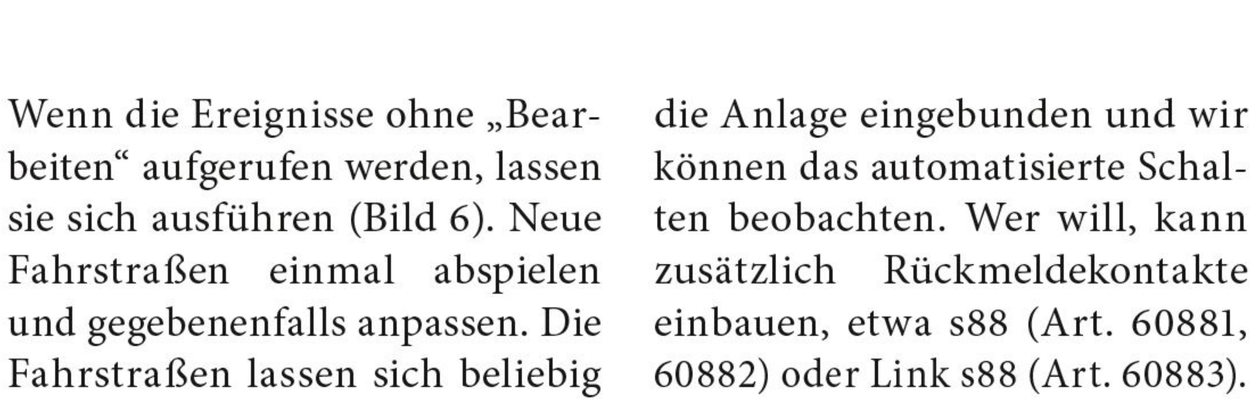
Theoretisch fährt der Zug einmal ums Oval und hält wieder am Ausfahrsignal, aber dazu müssen wir noch Stellung und Schaltzeiten abstimmen. Mit einem Tipp auf das Symbol öffnet sich der jeweilige Artikel. Nun können wir die Stellung und vor allem die „Verzögerung“ einstellen (Bild 5). Erst wenn diese Zeitspanne abgelaufen ist, schaltet der nächste Artikel der Fahrstraße. Stellen wir also bei Ausfahrsignal 1 „Fahrt“ eine Verzögerung von fünf Sekunden ein, schaltet das Ausfahrsignal nach fünf Sekunden wieder auf „Halt“. Wie ein guter Film braucht diese Inszenierung einen Plan und etwas Feinjustierung. Man muss ein bisschen probieren.

Beim „Bau“ der Fahrstraßen können Loks und Züge mithelfen – über die Funktion „Aufzeichnen“. Dafür legt man ein neues Ereignis an, geht auf „Bearbeiten“ und drückt im Ereignis-Fenster „Aufnahme“. Anschließend lässt man die Lok losfahren und schaltet auf dem Gleisbild alle Weichen und Signale so, dass sie die gewünschte Strecke fährt. Die verwendeten Artikel werden im Ereignis aufgenommen und zwar in der Reihenfolge und mit der Verzögerung der Fahrt.

Text: Hanne Günther; Fotos: Märklin, Jan Welkerling

Weiche stellen, Signal von „Halt“ auf „Fahrt“ schalten und losfahren: Durch die Central Station 3 lassen sich die Abläufe komplett automatisieren, auf Märklin Anlagen ebenso wie auf Trix Anlagen. Zuschauen und genießen ist dann die Devise.

Wenn die Ereignisse ohne „Bearbeiten“ aufgerufen werden, lassen sie sich ausführen (Bild 6). Neue Fahrstraßen einmal abspielen und gegebenenfalls anpassen. Die Fahrstraßen lassen sich beliebig erweitern und auch kombinieren. Damit sind die Signale perfekt in die Anlage eingebunden und wir können das automatisierte Schalten beobachten. Wer will, kann zusätzlich Rückmeldekontakte einbauen, etwa s88 (Art. 60881, 60882) oder Link s88 (Art. 60883). So wird das Spiel mit den Signalen noch eleganter.



Ist alles fertig, schließt man das Fenster und ruft die Ereignisse auf. Drückt man auf „Rundfahrt Bf Gleis 2“, wird die Fahrstraße abgespielt.

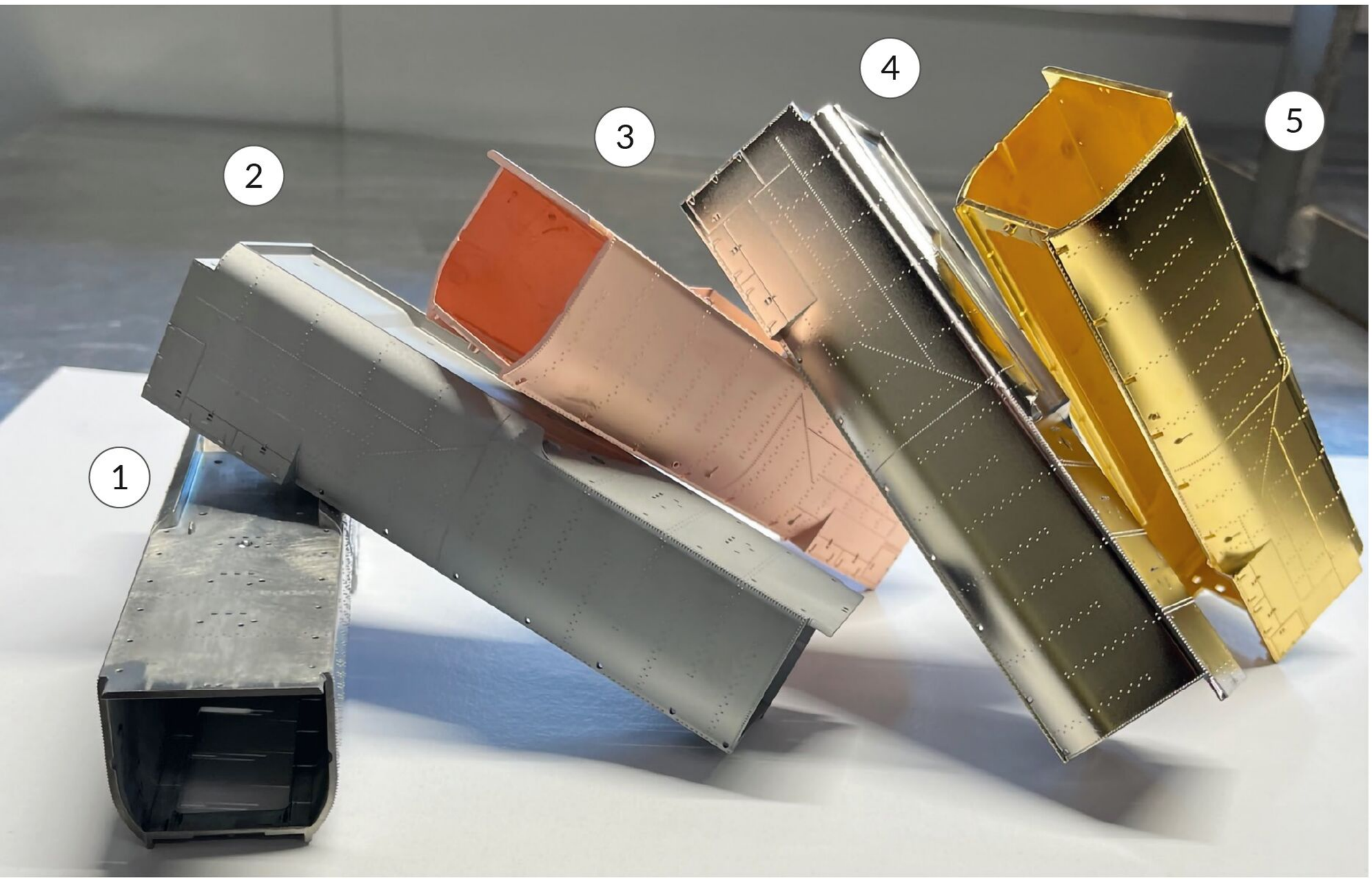
Ratgeber

Wer mehr über die Steuerzentrale CS3 erfahren will, sollte zum Ratgeber „Modellbahn steuern mit der Central Station 3“ (Art. 03084) greifen. Er beschreibt anschaulich mit vielen Bildern alle Funktionen und offenbart das ganze Potenzial der Steuerzentrale von Märklin. Die Broschüre mit 196 Seiten gibt’s im Handel.

Hochdetailliert: Für die 1.776 H0-Loks der Reihe 4000 (Art. 39400) hat Märklin den Standardfertigungsprozess des Big Boy aufwendig um Handarbeitsschritte erweitert.

Jubiläums-Big Boy mit

Designobjekt: Hochdekorative Goldflächen wechseln sich mit schwarzgrauen Komponenten ab.



Tenderkasten des Big Boy während der galvanischen Oberflächenbehandlung.

1 Zinkdruckguss nachbearbeitet
2 Sandgestrahlt
3 Verkupfert
4 Vernickelt
5 Vergoldet

edelsten Oberflächen

Alles Gold, was glänzt: Die Beschichtung der Zinkdruckguss-Teile mit 24-Karat-Feingold wird galvanisch aufgetragen.

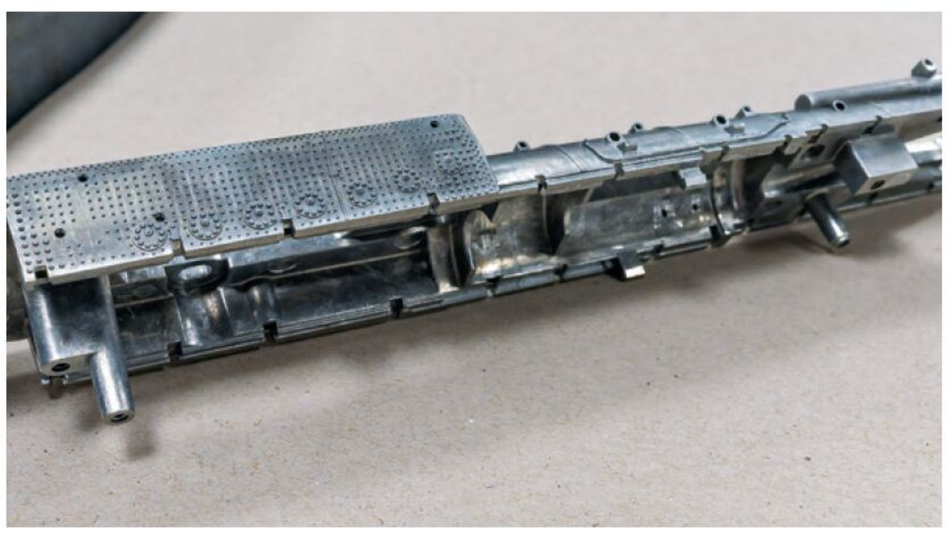
Der Big Boy symbolisiert den Erfinder- und Pioniergeist der Vereinigten Staaten von Amerika, die sich 1776 von Großbritannien lossagten. Anlässlich des 250-Jahre-Jubiläums legt Märklin die UP-Lok der Reihe 4000 in prunkvoller Vergoldung auf – sinnfällig limitiert auf 1.776 H0-Lokomotiven.

Optische Prüfung: Galvaniseur Ercin Seker kontrolliert die Güte jedes Kesseloberteils. Flächen und filigrane Imitationen leuchten im luxuriösen Goldglanz.

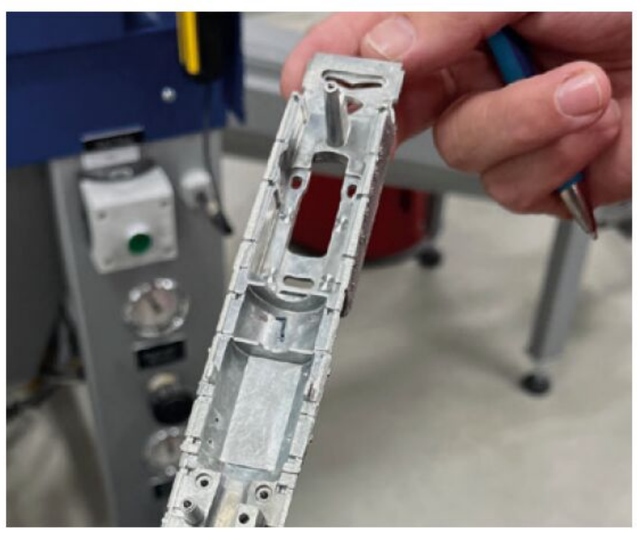
Mit der Ablösung der britischen Kolonien in Nordamerika am 4. Juli 1776 begann der Aufstieg des souveränen Staatenbunds der USA. Ab 1830 verband den riesigen Wirtschaftsraum ein ausgedehntes Eisenbahn-Streckennetz. Das steigende Gütertransportaufkommen zwischen Ost- und Westküste verlangte immer stärkere Loks – vor allem auf der Hauptbahnstrecke über die Rocky Mountains von Wyoming nach Utah (siehe auch Seite 45: „Challenger“). Hier setzte die Union Pacific Railroad (UP) von 1941 bis 1957 im Güterverkehr alle 25 Maschinen der Reihe 4000 im Plandienst ein. Diese Big Boy genannten Gelenklokomotiven mit Achsfolge (2’D)D2’h4 respektive 4-8-8-4 gehören in die Riege der schwersten (Dienstmasse: 548,28 Tonnen) und leistungsfähigsten (4.630 kW/6.290 PSi) Dampfloks weltweit.

Märklin fertigt ein H0-Digital-Modell des Big Boy zum 250-jährigen Jubiläum der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten von Amerika – wie gewohnt detail- und funktionsstark sowie kultiviert im Fahrbetrieb. Als Jubiläumsmodell verleiht Märklin dem Big Boy 4000 (Art. 39400) aber eine besonders edle Ästhetik: Ein raffiniertes Design aus dekorativen Goldoberflächen und schwarzgrauen Lokkomponenten verwandelt das Modell effektvoll in ein luxuriöses Schmuckstück.

„Wir haben unseren Standardfertigungsprozess für den schwarz lackierten Big Boy mit silberner Rauchkammer und Feuerbüchse um aufwendige Handarbeitsschritte erweitert“, berichtet Gerhard Tastl, Leiter des Märklin Stammwerks in Göppingen. Erstmals wird zudem nicht lediglich ein Lokkasten oder -vorbau veredelt: Für

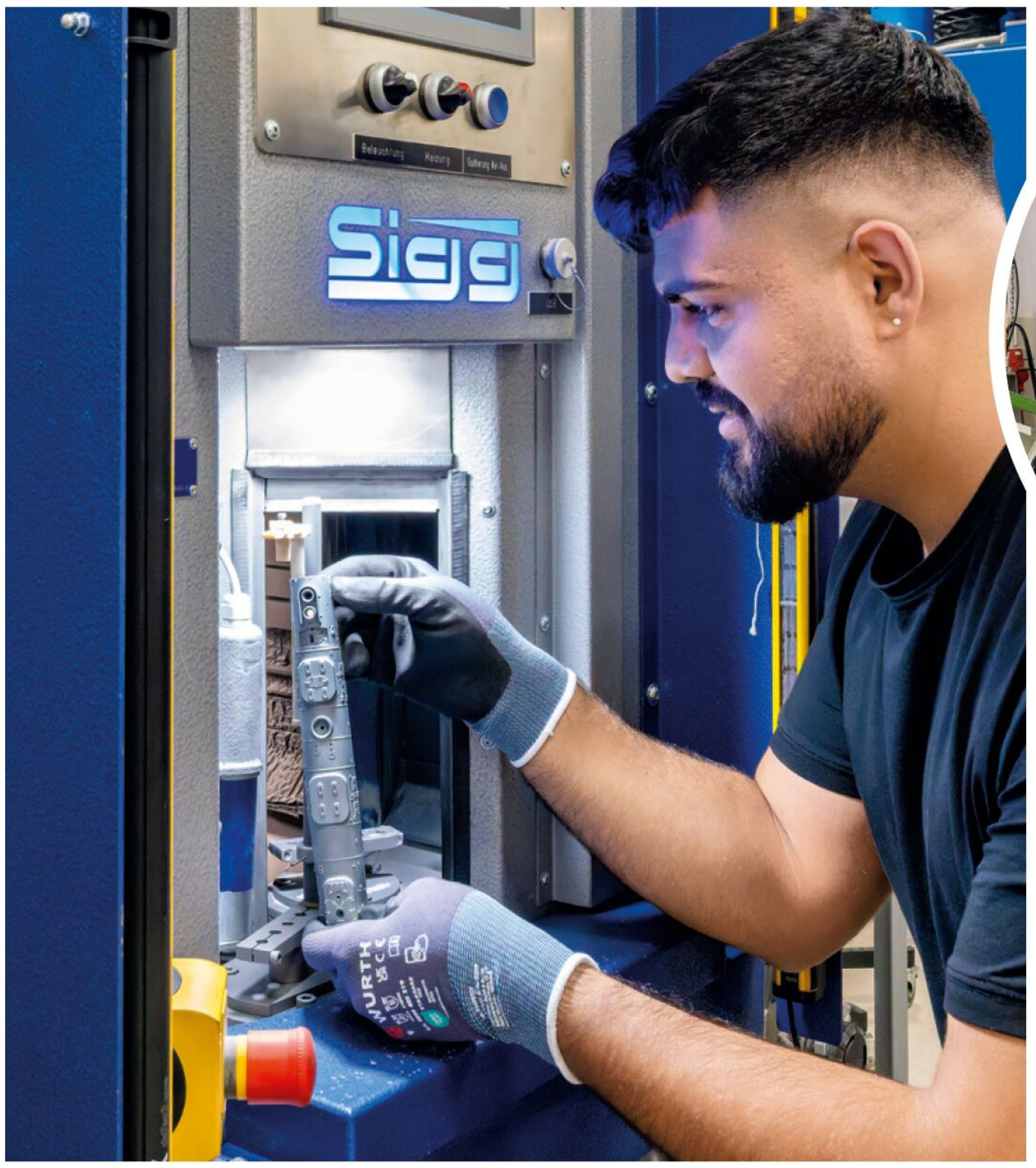


Aufwand 1: Der Langkessel lässt sich bürsten, die Feuerbüchse mit den vielen Bolzen nicht. Also ist Sandstrahlen erforderlich.



Aufwand 2: Das Modell ist hochintegriert – viele Einzelteile werden vergoldet. Antrieb und Elektronik müssen passen.

Aufwand 3: Schlieren an der Tenderoberfläche beim Vorserienmodell – die Metallschichten verlangen noch glattere Flächen.



„Die ästhetische Metallveredelung des Jubiläums-Big Boy erfordert in der Galvanik sehr viele zusätzliche Handarbeitsschritte.“

Thomas Unterlöhner, Galvaniseur Märklin

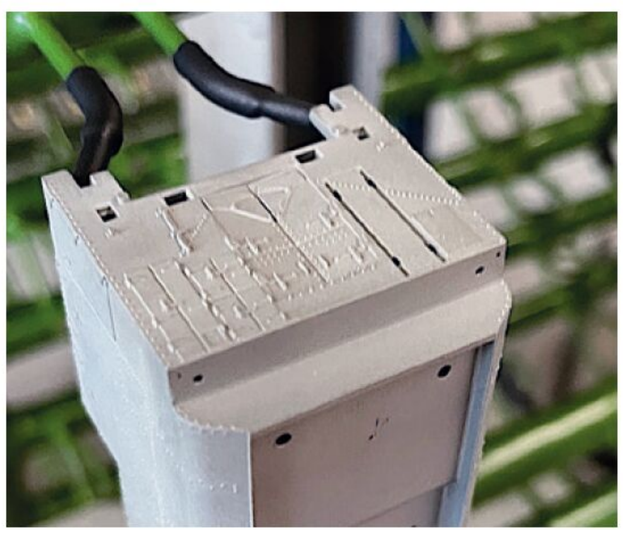
Intermezzo: Amir Estanikzei entnimmt das Kesseloberteil der Sandstrahlmaschine. Wird lackiert, genügt die Gussnachbearbeitung des Zindruckgusses – der Big Boy braucht Sonderbehandlung.

den Jubiläums-Big Boy muss die Fertigung diverse vergoldete und schwarzgraue Elemente sowie Elektrik und Elektronik integrieren. „Kesselober- und -unterteil, Tenderkasten und -rückseite werden mit 24-Karat-Feingold beschichtet“, erklärt Ercin Seker, Galvaniseur in der Abteilung Oberflächenveredelung von Märklin. „Außerdem noch die Rauchkammertür, Teile des Gestänges und der Steuerung sowie die Kuppel-, Vor- und Nachlaufräder der Lokomotive.“

Und worin besteht die Herausforderung? Hat ein Zinkdruckguss-Werkstück im Standardfertigungsprozess die Gussnachbearbeitung durchlaufen, überdeckt die Galvanik feinste Unebenheiten auf den glatten Oberflächen der Gussteile durch eine Phosphatschicht – der folgende Lackauftrag perfektioniert das Bild. „Beim galvanischen Verfahren werden in Elektrolytbädern Metallschichten auf den Big Boy-Werkstücken erzeugt – und die fordern eine noch höhere Oberflächengüte“, erläutert Ercin Seker. „Die silberglänzenden Zinkdruckguss-Teile werden deshalb nach dem Bürsten und Entgraten sandgestrahlt – mit diesem Zusatzarbeitsschritt erhalten sie eine harmonisierende samtig-graue Oberfläche.“

Und so läuft der Beschichtungsprozess in der Galvanik ab:

- Immer sechs der größeren Bauelemente werden akkurat auf Gestelle montiert, die speziell für das jeweilige Big Boy-Werkstück wie Kessel oder Tenderkasten entwickelt wurden. So werden die Bauteile für eine makellose Schichtabscheidung vollständig und gleichmäßig vom Elektrolyt umspült.
- Die Aufnahmen mit den Zink- >>



Aufwand 4: Die samtig-glatte Oberfläche des Tenderkastens entsteht durch Sandstrahlen. Dann geht‘s in galvanische Bäder.

Aufwand 5: Die Schrift in Perlgold besitzt eine Versalhöhe von nur 0,33 Millimetern – lupenrein dank des Tampondruckverfahrens.

Aufwand 6: Jedes Modell mit eigener Nummer – die DTP-Druckvorlage zeigt die Durchnummerierung an der Führerhausrückwand.

Highlights der UP-Dampflok Reihe 4000

HO Art. 39400

Products bearing „Union Pacific“ are made under trademark license from the Union Pacific Railroad Company

Zum 250-jährigen Jubiläum der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten von Amerika wird das Modell der Baureihe 4000 Big Boy (Art. 39400) der Union Pacific Railroad im Jahr 2026 in einmaliger Serie aufgelegt. Es ist weltweit streng auf 1.776 Exemplare limitiert. Warum 1.776? Am 4. Juli 1776 erklärten sich die USA von Großbritannien unabhängig.

Bei dem über Kupplungen circa 46,5 Zentimeter langen Modell werden zwei Achsen über den geregelten Hochleistungsantrieb angetrieben, sechs Achsen über Kuppelstangen. Das kurvengängige Gelenkfahrwerk hat Boxpok-Räder. LEDs beleuchten die Stirnlampe, die Lampe am Tender und die Nummerntafeln. Der Big Boy ist mit zwei Rauchsätzen (7226) nachrüstbar.

Die Lok ist auf Bogengleisen ab Radius 360 Millimeter einsetzbar, empfohlen sind jedoch größere Radien. Wegen des Überhangs des langen Kessels müssen Signale, Oberleitungsmasten, Brückengeländer und Tunnelportale ausreichenden Abstand zum Gleisbogen einhalten.

- Rauchkammertür, Kesseloberteil, Tenderkasten, Treibrad- und Laufradsätze, Gestängeteile sowie diverse weitere Metallteile sind mit 24-Karat-Feingold beschichtet.
- Weltweit streng limitiert auf 1.776 Lokomotiven.
- Jeder Big Boy ist durchnummeriert, ebenso das dazugehörende Echtheitszertifikat.
- Mit Spielewelt-Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.
- Beiliegend ein Paar weiße Baumwollhandschuhe, ein Booklet sowie Lokführer- und Heizerfigur für den Führerstand. Exklusive Verpackung.
- Der Fahrschleifer lässt sich durch einen beiliegenden, mit 24-Karat-Feingold beschichteten Schleifer austauschen.

druckguss-Substraten werden händisch in Elektrolytbäder getaucht. Zur Haftvermittlung erhalten sie zunächst eine Kupferschicht.

- Die folgende Stützschicht aus Nickel fördert die Schutz- und Glanzbildung.
- Im Goldbad wird schließlich das Feingold für Ästhetik und funktionale Widerstandsfähigkeit aufgebracht.

„Vor jedem Elektrolytbad werden die Bauteile in einem dreistufigen Prozess von Rückständen wie feinen Partikeln oder Öl gereinigt und gespült – ein Zinkpartikel etwa kann das Nickel-Elektrolytbad zum Kippen bringen“, betont Märklin Galvaniseur Thomas Unterlöhner die Sorgfaltspflicht. „Diese Reinigungsschritte gewährleisten auch die definierte und von uns überwachte Qualität der Elektrolytbäder.“

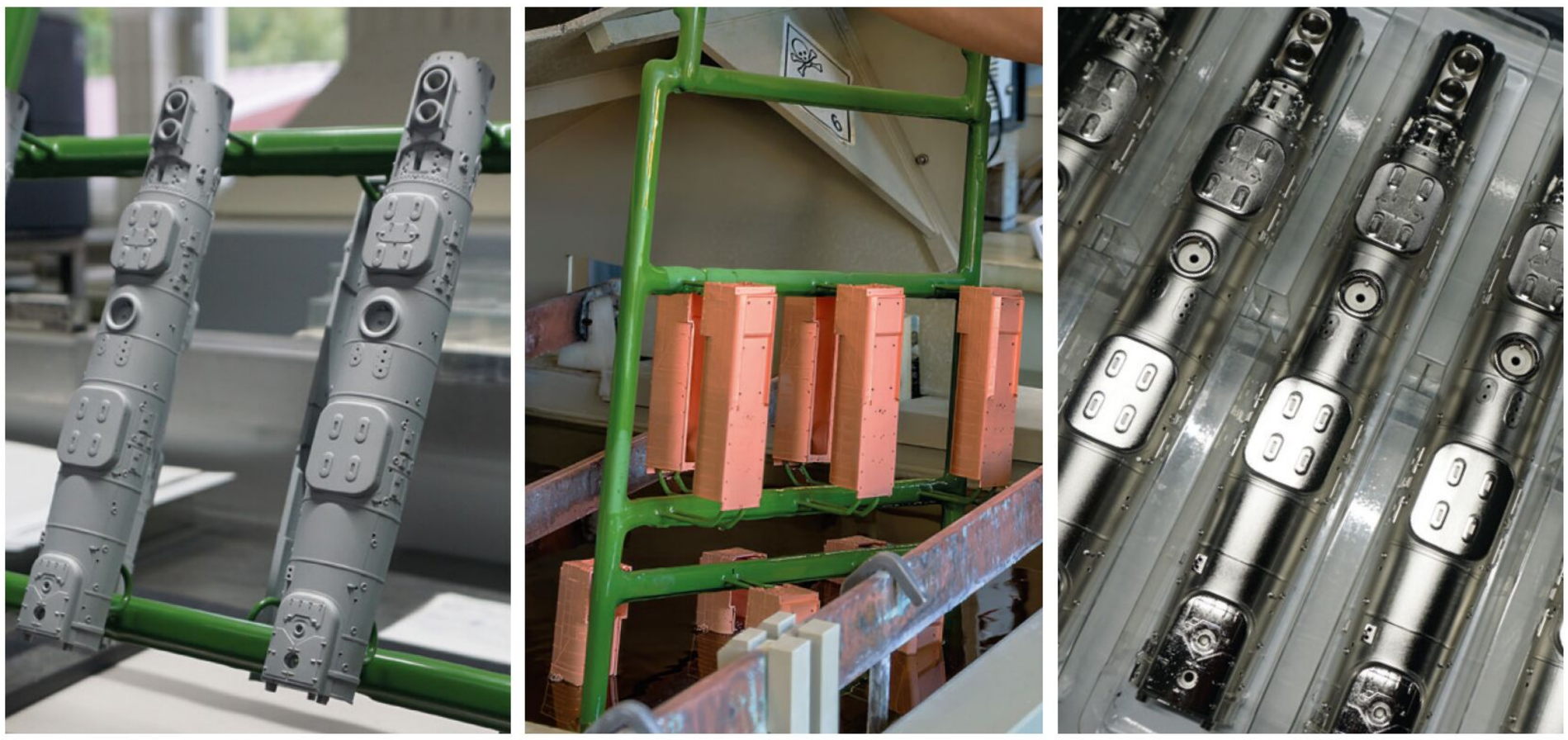
Bei dem galvanischen Verkupfern, Vernickeln und Vergolden fließt elektrischer Strom zwischen zwei Elektroden durch ein elektrolytisches Bad. Die in der Salzlösung gelösten Metallionen – Kupfer, Nickel oder Gold – lagern sich auf dem Werkstück ab. Die Galvaniseure steuern Parameter wie Schichtstärke und Glanzgrad etwa des aufgebrachten Feingolds über die Messgröße Ampere-Minute, also Stromstärke pro Zeiteinheit.

„Der Metallgehalt des Goldbads wird permanent überwacht und regelmäßig mit einer Goldsalzlösung ergänzt“, berichtet Thomas Unterlöhner von der Verfahrenskontrolle. „Auch Kleinteile wie die Boxpok-Räder oder das Gestänge durchlaufen die skizzierten Arbeitsschritte, allerdings werden sie als Massengüter in Körben galvanisch behandelt.“

Sandstrahlen als Zwischenschritt

Das Sandstrahlen und die Handarbeit in der Galvanik sind aber nicht der einzige Mehraufwand, den die Herstellung des Big Boy zum 250-jährigen Jubiläum der USA erfordert. Die Metallbeschichtung verändert Passmaße für Anbauteile: Misst eine Lackschicht circa 15 Mikrometer, so verengt die bis zu 30 Mikrometer dicke Nickelschicht gebohrte oder formtechnisch angelegte Aufnahmeöffnungen, in die Griffstangen, Handläufe oder Leitungen angesteckt werden. Die Galvanik lässt deshalb in einem Zwischenschritt die vernickelten Teile in einem CNC-Bearbeitungszentrum zur mechanischen Vorbereitung auf das von der Konstruktion vorgeschriebene Endmaß bohren.

Damit die goldglänzenden Oberflächen und filigranen Imitationen im weiteren Fertigungsprozess konserviert sind, fixiert die Farbgebung die Metallschicht zunächst mit einer Klarlackschicht. „Im CNC-Bedruckungszentrum werden im Tampondruck-Verfahren auf den schwarzgrauen Flächen lupenrein perlgoldene bahntechnische Anschriften mit wasserbasiertem Lack aufgebracht – teils in Schriften mit einer Versalhöhe von einem Drittel-



Vorbereitung: Die zu vergoldenden Teile aus Zinkdruckguss werden sandgestrahlt und am Spezialgestell befestigt (links). Im Elektrolytbad erfolgt der Auftrag einer Kupferschicht zur Haftvermittlung (Mitte). Die Nickelschicht trägt zur Glanz- und Schutzbildung bei. Danach müssen Öffnungen nachgebohrt werden.

millimeter“, veranschaulicht Stefanie Koch aus der Märklin Farbgebung die Präzisionsarbeit. „Auch die goldenen Rahmen der Führerstandsfenster, das 4000er-Lokhersteller-schild oder die Lagerdeckelfarbe der Tenderräder werden hier bedruckt.“ Die mikrometergenauen DTP-Druckvorlagen musste die Farbgebung für den Jubiläums-Big Boy anpassen. „Außerdem haben wir für jede Lok eine eigene Druckvorlage erstellt: Auf der Führerhaus-Rückseite ist die fortlaufende Nummer der auf 1.776 Loks limitierten Serie aufgedruckt – von 1/1776 bis 1776/1776.“

Im Digital-Druckverfahren wird die Kohlefläche des schwarzgrauen Kohleeinsatzes realitätskonform schwarz umgedruckt. Um den Farbausgleich zwischen Metall- und Lackflächen herbeizuführen, überzieht die Abteilung Oberflächenveredelung die fertigen Bauteile nochmals mit Klarlack. So ist das Modell für weitere Fertigungsschritte, die Endmontage und den späteren Fahrbetrieb geschützt.

Dem historischen Gedenken an die US-Unabhängigkeitserklärung wird der Jubiläums-Big Boy mit einer hochästhetischen Metallveredelung in aufwendiger Handarbeit gerecht. Gleichzeitig steht das circa 46,5 Zentimeter lange Modell für die meisterliche Fertigungsexpertise und die Qualität der Marke Märklin. ⏭

Vergoldung: Auf die Nickel-Stützschicht wird im Goldbad das Feingold aufgebracht. Eine Klarlackschicht schützt die Goldschicht bei den weiteren Arbeitsgängen.

Kleinteile: Die Boxpok-Räder oder auch die Gestängeteile werden als Schüttware in Körben galvanisch vergoldet.

Text: Rochus Rademacher; Fotos: Kötzle, Märklin, rr

Das Fahren mit dem Lastwagen ergänzt das Spiel mit der Modellbahn und bringt eine Menge zusätzlichen Spaß auf die Anlage.

Von der Straße aufs Gleis

Ein ferngesteuerter Lastwagen im Märklin Sortiment? Was macht der da? Na ganz viel Spaß! Zusammen mit einem Niederflurwagen bildet das Gespann eine perfekte Kombination für die „Rollende Landstraße“ in H0.

An diesen Besuch erinnert sich Märklin Produktmanager Claus Ballsieper gern: „Mitarbeiter der Firma Tamiya-Carson sind an uns herangetreten und haben das Muster eines funkgesteuerten Lastwagens mitgebracht“, erinnert er sich. Gemeinsam habe man dann überlegt, wie man ferngesteuerte Modellautos und hochwertige Modellbahnen zusammenbringen kann. Für das Produktmanagement eine reizvolle Aufgabe. Deren Lösung kann sich sehen lassen: In Verbindung mit einem Niederflurwagen Saadkms 690 aus dem Märklin H0-Sortiment bildet der Lastwagen nun ein harmonisches Ensemble für einen Zug der „Rollenden Landstraße“.

Den Schritt vom Muster zum Modell geschafft hat ein Mercedes-Benz 1620 aus den 1960er-Jahren. Wegen seiner vielen Klappen, die man für Wartungs- und Reparaturarbeiten öffnen musste, erhielt das kantige Gefährt einst den hübschen Spitznamen „Adventskalender“. Das grau-rote Zugfahrzeug mit Plane führt einen dreiachsigen Anhänger am Haken. Auch dessen Ladefläche schützt eine Plane, auf der wie bei der Zugmaschine „Märklin“ steht. Die Ausstattung ist detailreich: Auf dem Fahrersitz hat eine Fahrerfigur die ganze

Batterien einlegen und losfahren: Mit der beigelegten Funksteuerung lässt sich der Lastwagen flott bewegen.

Der Mercedes Benz-Lastwagen wartet mit vielen Details auf, so zum Beispiel eine Fahrerfigur im Führerhaus...

... oder mit Licht- und Soundfunktionen wie den Rücklichtern, den Frontscheinwerfern und dem Brummen des Motors.

Sache im Griff. Scheinwerfer und Rücklichter sind funktionstüchtig, der Motor lässt satten Dieselsound erklingen.

Richtig zum Leben erwacht der robuste Schwerlastwagen aber in Verbindung mit der Funkfernsteuerung, die dem Set beiliegt. „Ein bisschen muss man schon üben. Vor allem das Rangieren rückwärts mit dem Anhänger ist schon herausfordernd“, berichtet Claus Ballsieper aus eigener Erfahrung. Hat man aber den Bogen raus, ist eine Menge Spielspaß garantiert.

Auf den Straßen einer Modellbahnanlage ist der Laster dann durchaus flott unterwegs. Der Fahrer hat es schließlich eilig: Er muss zum Zug, denn am Güterbahnhof wartet schon die „Rollende Landstraße“. Ein Niederflurwagen der Deutschen Bundesbahn steht an einer Rampe bereit, um Truck und Anhänger aufzunehmen. Ist beides abgestellt und verkeilt, macht es sich der Fahrer in einem Begleitwagen bequem. Dann übernimmt der Lokführer des Zuges die lange Reise über die Alpen – für viele Jahre eine der Hauptrouten für die „RoLa“, wie die „Rollende Landstraße“ auch genannt wird.

Der Wagen ist dafür mit acht Radsätzen ausgestattet und weist eine sehr niedrige Bordwand auf. Die Raddurchmesser sind auffallend klein, damit der relativ hohe Lkw während der Reise das zulässige Lichtraumprofil der Bahnstrecke einhält. Die Ladeflächen der kurz gekuppelten Waggons sind mit durchgehenden Blechen belegt. So können die Lastwagen beim Be- und Entladen einfach durchfahren.

Das Vorbild hat Märklin mit seinem Modell des Saadkms 690 gewohnt detailreich umgesetzt. Der Wagenaufbau ist aus Metall, Haltekeile und Sonderkupplungen für die Verbindung mit weiteren Wagen liegen bei. Mag im realen Leben heute der Containertransport dominieren – auf der Modellbahn gibt die „RoLa“ noch immer ein beeindruckendes Bild ab, wenn eine kräftige Güterzuglok eine lange Wagenreihe mit Lkw zieht, auf denen dann überall „Märklin“ steht.

Den MB 1620 in bewegten Bildern gibt es hier: www.maerklin.de/produkte/47412

Text: sb; Fotos: Märklin

Niederflurwagen Saadkms mit Lkw „Märklin“

Vorbild: Saadkms 690 der Deutschen Bundesbahn (DB) für den Wagenverband „Rollende Landstraße“. Spezialwagen für den Transport von Straßenfahrzeugen.

Modell: Wagenaufbau aus Metall. Haltekeil für Lkw-Modelle und Sonderkupplung für Niederflurwagen liegen bei. Länge über Puffer 23,2 cm. Gleichstromradsatz E432950.

Der Wagen ist beladen mit einem ferngesteuerten Modell eines Lkw Mercedes-Benz 1620 Plane mit Anhänger, beides mit Aufschrift „Märklin“ (von der Firma Tamiya-Carson). Lkw mit Licht- und Soundfunktion. Es werden zusätzlich vier AAA-Batterien benötigt. Für die direkte Kupplung mit einer Lok ist noch die Adapter-Kupplung aus E363660 notwendig. Ep. IV.

H0 Art. 47412

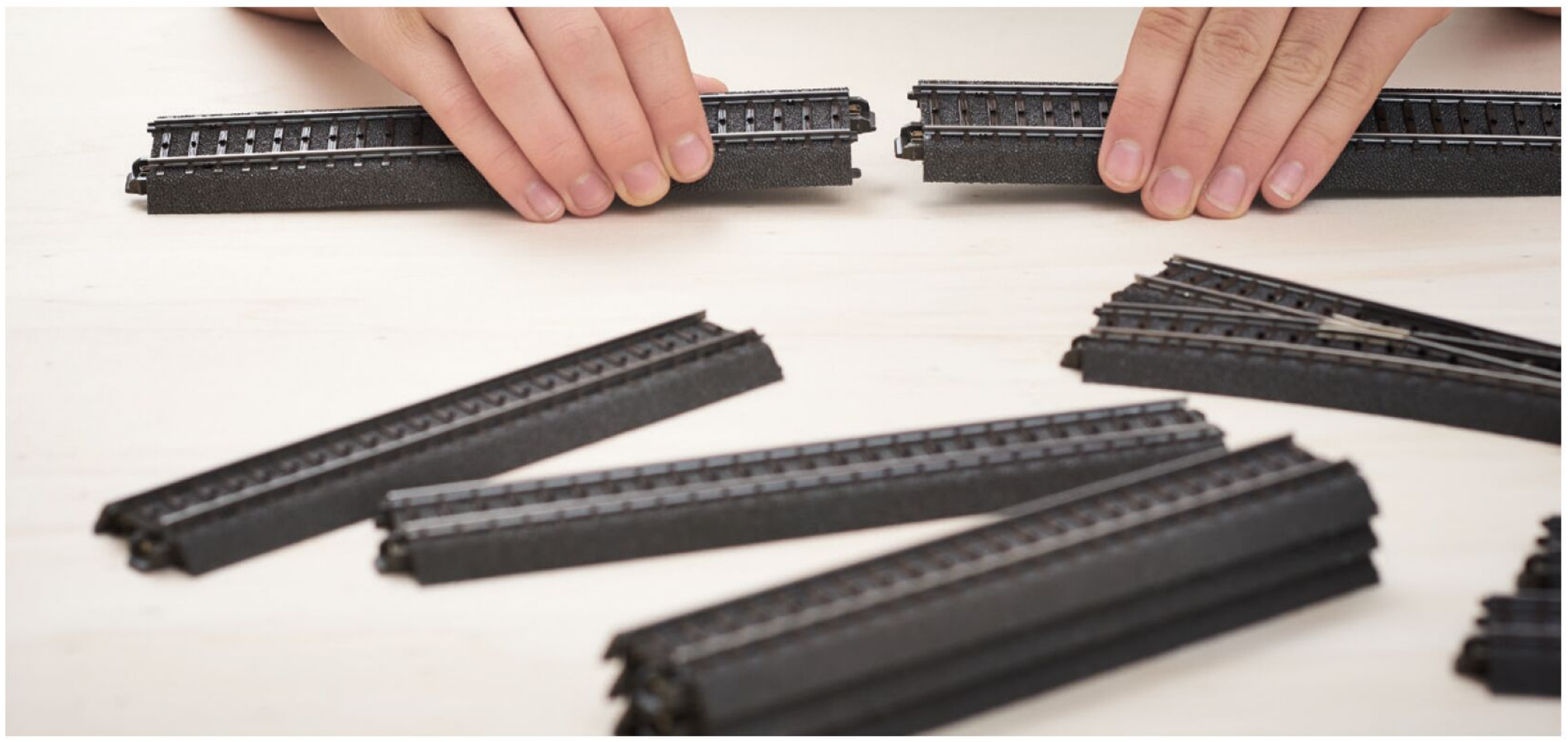
Das perfekte System

Märklin präsentiert ein Gleis und die Modellbahnwelt steht Kopf: Als 1996 das C-Gleis erschien, war sofort klar, welch großer Wurf da gelungen war. Modern, innovativ, durchdacht – auf diesem Schienenweg ging es ins nächste Jahrtausend.

Mit einem „Click“ fängt alles an. Man nimmt zwei Gleisstücke, schiebt sie zusammen, bis sie hörbar einrasten, und schon hat man mechanisch und elektrisch eine sichere Verbindung geschaffen. Beim nächsten Gleisstück ist es das Gleiche. Und auch bei Gleisbögen, Weichen und allen anderen Bauteilen genügt nur dieser eine „Click“ und alles passt.

Vor 30 Jahren zeigte sich dieses innovative Gleissystem, nach dem Geräusch beim Verriegeln treffend „C-Gleis“ genannt, zum ersten Mal der staunenden Öffentlichkeit. Auf der Nürnberger Spielwarenmesse gönnte ihm Märklin einen prominenten Auftritt. Und sparte nicht mit Superlativen: Revolutionär, einmalig, intelligent, zukunftssicher – das C-Gleis, das auf dem in die Jahre gekommenen M-Gleis aufbaute, sollte robuste Verlässlichkeit bieten. Nun ist es nicht ungewöhnlich, dass ein Unternehmen auf einer Messe sein neues Produkt lobt. Doch beim C-Gleis war den Fachbesuchern in Nürnberg sofort klar, dass sie hier tatsächlich die Zukunft des Modellbahnbaus in ihren Händen hielten.

Denn das neue Gleis war nicht nur einfach zu verlegen. Die 2,3 Millimeter hohen Schienenprofile (Code 90) ruhten fest auf einer robusten, schlagzähen Kunststoffböschung aus Polystyrol. Trotz ihrer filigranen Anmutung widerstanden die Gleise beim Spielen auf dem Teppichboden manch unbedachtem Tritt, ohne sich zu verbiegen. >>

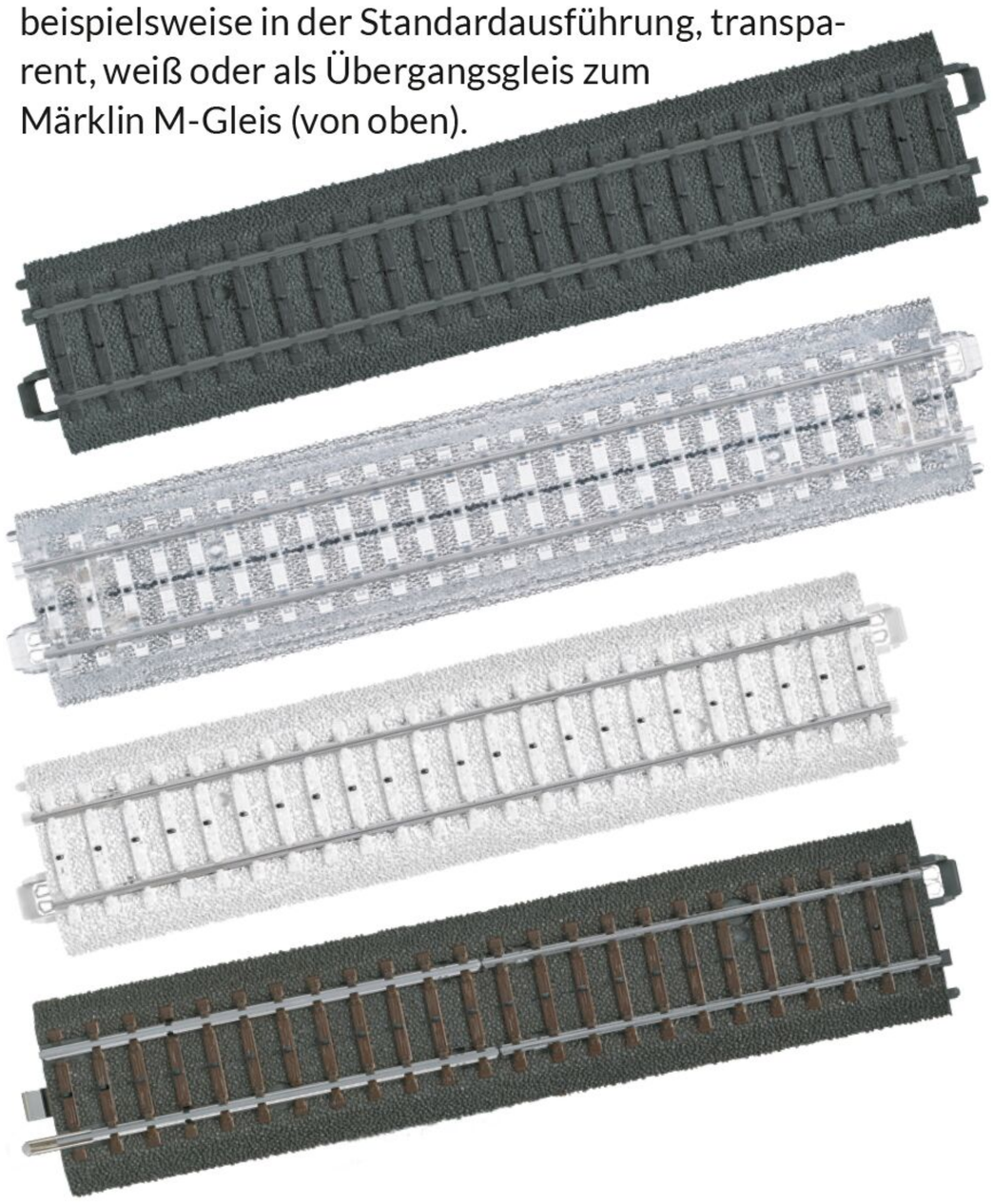


Moderner Gleisbau in H0: Zwei Gleisstücke, ein Handgriff, und es macht „Click“.

Wurde das Gleis fest auf einer Anlage montiert, bot es unter seiner Böschung geschickt Platz für Kabel und Signaldecoder. Sogar eine komplett digital steuerbare Weiche mit Antrieb inklusive beleuchteter Weichenlaterne passt darunter. So ließ sich erstmals selbst beim nicht stationären Aufbau auf dem Fußboden eine Weiche ganz ohne herumliegende Kabel nutzen.

Der Gleisschotter des Böschungskörpers ist fein nachgebildet, auch Kleineisen und Profile zeigten sich vorbildgemäß. Hochwertige Materialien, eine patentierte Steckverbindung, praktische Details: Das C-Gleis sollte vor allem jenen Modellbahnern Freude bereiten, die ihre Gleise öfter mal auf- und abbauen wollten. Es schloss die Lücke zwischen den bewährten Metallgleisen, über die schon seit Mitte der 1930er-Jahre Märklin Eisenbahnen rollten, und dem böschungslosen K-Gleis. Dieses lässt sich zwar gut verlegen, reagiert aber auf allzu viel auseinander- und wieder zusammenstecken durchaus empfindlich. Das neue Gleis sollte die anderen Systeme nicht ersetzen, sondern ergänzen. Dank Übergangsgleisen blieb alles kompatibel, niemand musste sein altes Material wegwerfen.

Vor allem aber war das C-Gleis von Anfang an als wachsendes System konzipiert. Seiner Präsentation war eine jahrelange Entwicklungsarbeit vorausgegangen, in die viele Erfahrungen mit anderen Gleissystemen eingeflossen waren. Im Jahr 1996 kam zunächst das Standardsortiment auf den Markt. Hierbei übernahm Märklin die vom M-Gleis her bekannten Radien mit den neuen Bezeichnungen R1 (360 Millimeter) und R2 (437,5 Millimeter) sowie den Gleisabstand von 77,5 Millimetern.



Gerade Gleisstücke gibt es in mehreren Varianten, beispielsweise in der Standardausführung, transparent, weiß oder als Übergangsgleis zum Märklin M-Gleis (von oben).

Unterschiedliche Längen erlauben den Gleisbau im bekannten Raster.

Gleiches Längenraster

Das Sortiment bestand aus geraden Gleisstücken unterschiedlicher Länge und gebogenen Gleisen mit unterschiedlichen Radien. Hinzu kamen Weichen und Funktionsgleise, beispielsweise Übergangsgleise zu M- und K-Gleis, ein Entkupplungsgleis oder ein Prellbock. Zwei Jahre später folgte dann bereits der Radius R3 mit 515 Millimetern und ebenfalls 77,5 Millimetern Abstand. Mit Längen von 77,5,

Zubehör wie der Prellbock ergänzen das Standardprogramm sinnvoll.

94,2, 171,7 und 188,3 Millimetern bei den geraden Gleisstücken ergaben sich in Verbindung mit Weichen und Kreuzungen bei den von den anderen Märklin Gleissystemen bekannten Längenrastern von 360 Millimetern, was dem Radius des R1-Bogens entspricht.

In allen drei Radien ergeben zwölf gebogene Standardgleise einen Vollkreis. Unterschiedliche Funktionsgleise ergänzen Weichenbögen oder dienen als Gegenbogen. Was nach komplizierter Geometrie klingt, erschließt sich beim Aufbau der Gleise in aller Regel auf den ersten Blick (siehe Grafik Seite 38).

Zur besseren Übersicht hat Märklin in Katalogen und sonstigen Publikationen die Radien mit einem Farbcode versehen. Rot steht für den Radius R1 und die dazugehörende Bogenweiche, Grün für den Radius R2 und alle dazugehörenden Weichen. Gelb steht für den Radius R3. Ist etwas blau markiert, handelt es sich um gerade Gleise und Kreuzungen.

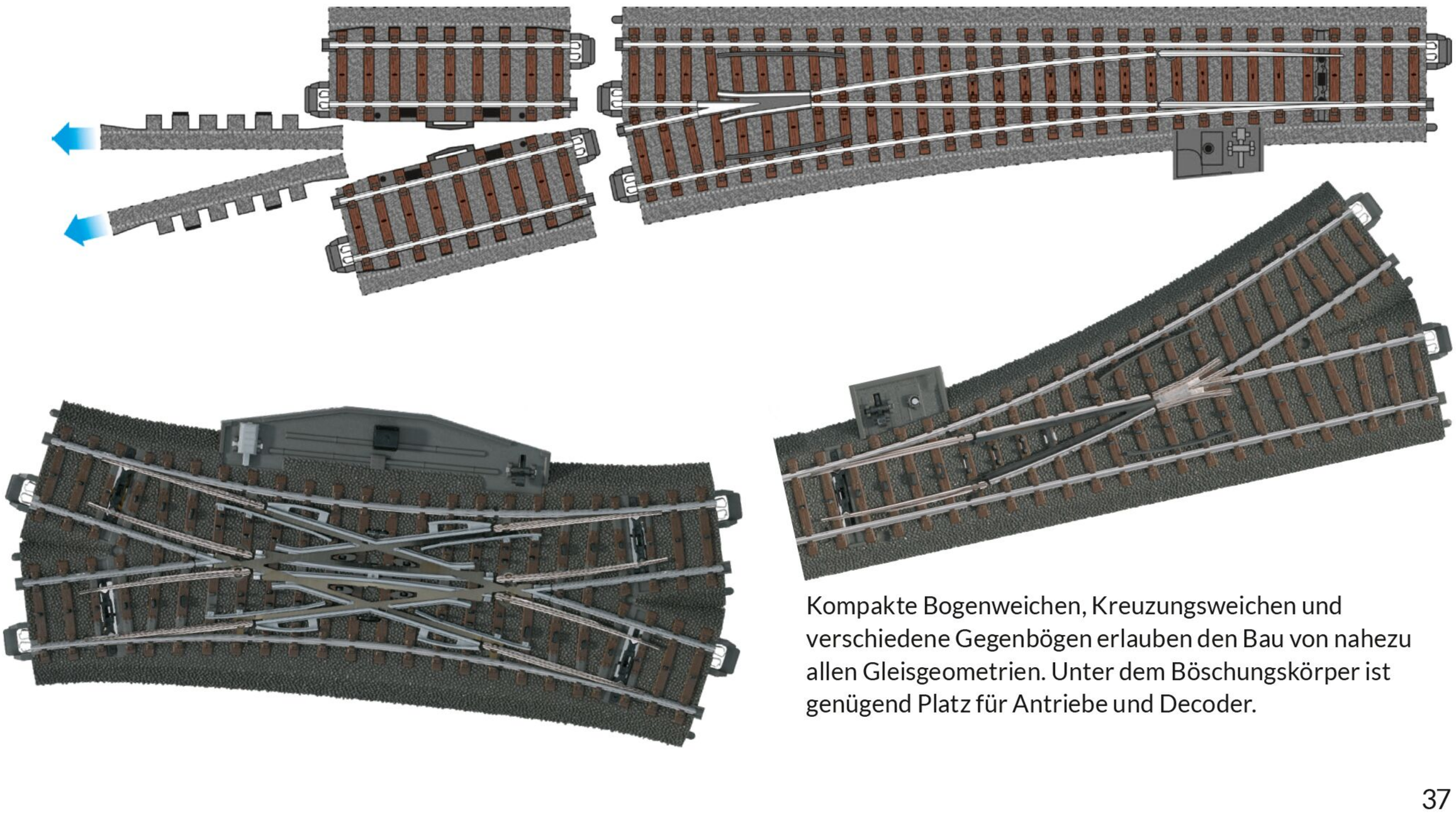
Das Farbenspiel wurde 1999 noch bunter. Die Radien R4 mit 579,3 Millimetern (violett) und R5 mit 643,6 Millimetern (grau) kamen hinzu. Außerdem gab es nun unter der Bezeichnung R9 ein gebogenes Gleis mit 1.114,6 Millimetern Radius und 12,1 Grad, das gewöhnlich als Gegenbogen für eine schlanke Weiche verwendet wird.

Denn als Ergänzung zu den bisherigen „normalen“ Weichen hielten 1999 auch schlanke Weichen Einzug ins Sortiment. Kombiniert mit dem passenden Gegenbogen sowie vier unterschiedlich langen geraden Gleisen war es nun möglich, auch schlanke Weichenkombinationen in das 360-Millimeter-Raster einzupassen. Diese sind ähnlich aufgebaut wie die Weichen aus dem Standardsortiment, mit einem Abzweigwinkel von 12,1 Grad. Bei ihrem Einbau tat sich jedoch ein Problem auf, denn die Teile lassen sich nicht mit normalen C-Gleisen oder Weichen verbinden. Die Lösung brachten spezielle Gleise mit abnehmbarer Böschung. Wird es zwischen den Zweiggleisen einer Weichenkombination zu eng, können hier die Bettungsflanken einfach abgenommen werden.

Fünf Radien, gerade und gebogene Gleise, Weichen, Kreuzungen, Funktionsgleise: Zum kompletten System fehlte nun nur noch das Zubehör. Märklin achtet auch hier auf Details und setzt die Wünsche der Modellbahner in passende Produkte um. Ob Klemmsockel für Oberleitungsmasten oder gleich eine vollständige Mast-Sockel-Kombination, ob Weichenlaternen-Satz mit LED-Beleuchtung, Einbaudecoder für elektrische Weichenantriebe oder einfach ein Päckchen mit Isolierhülsen für Mittelleiter und Schienen – was man für den Bau einer Modellbahn benötigt, gibt es im C-Gleis-Sortiment. Das gilt auch für >>

Für alle Fälle: Sämtliche gebogenen Gleise finden ihren Platz in einem durchdachten System aus fünf Radien.

Bei den schlanken Weichen würden Anschlussgleise mit Böschung nicht passen. Für diesen Fall gibt es Gleise mit abnehmbarer Bettungsflanke.

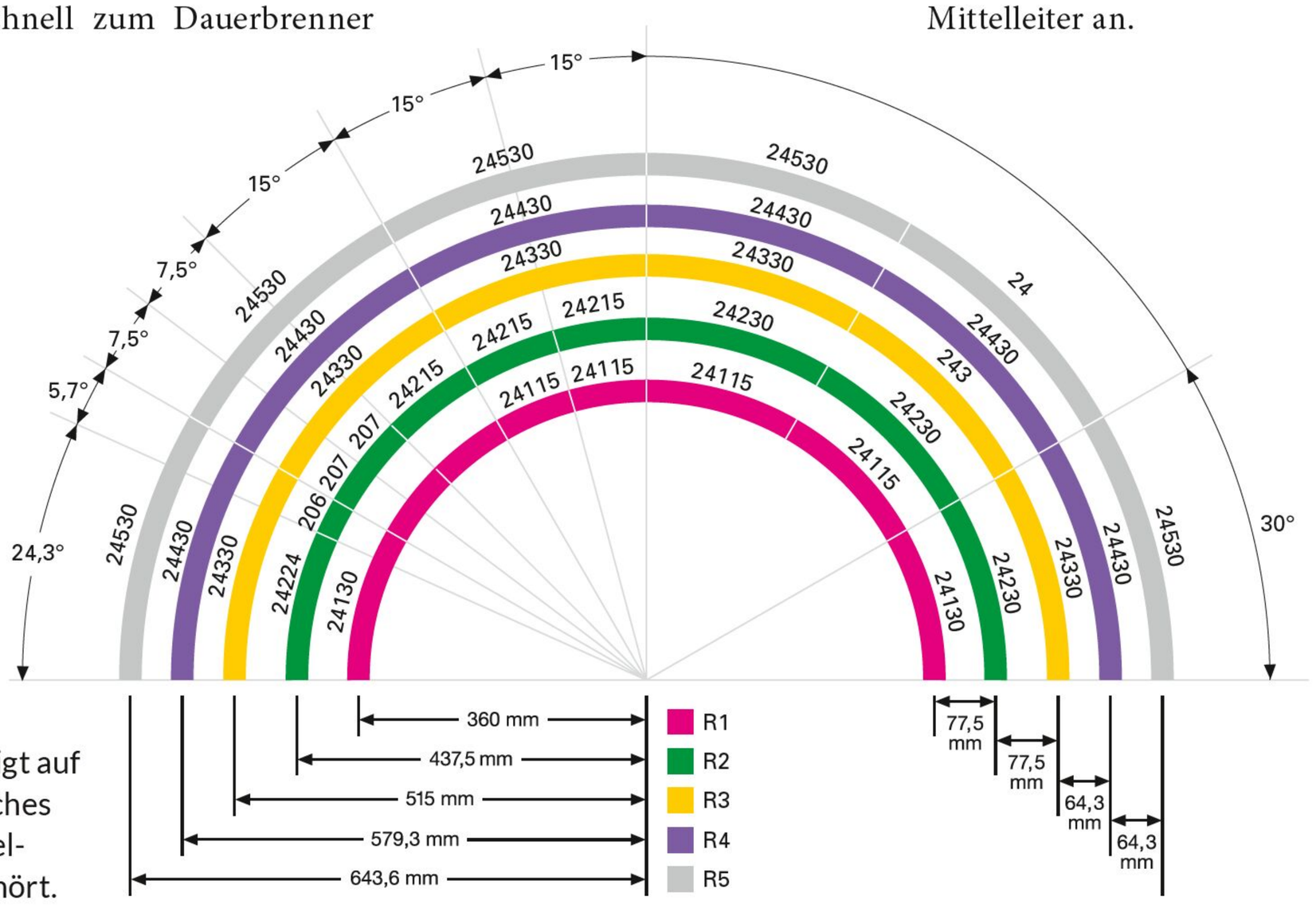


Kompakte Bogenweichen, Kreuzungsweichen und verschiedene Gegenbögen erlauben den Bau von nahezu allen Gleisgeometrien. Unter dem Böschungskörper ist genügend Platz für Antriebe und Decoder.

Das C-Gleis ist als System gedacht, nahezu alle Teile sind ohne Ausgleichsgleise miteinander kombinierbar. So lassen sich ganz einfach auch aufwendigere Anlagenentwürfe umsetzen – oder immer wieder neue Teppichbahnen zusammenbauen.

Ergänzungen wie den automatischen Bahnübergang mit Halbschranken (siehe Märklin Magazin 01/26) oder die Drehscheibe, die sich heute auf vielen Anlagen findet.

Der Erfolg gab dem Hersteller aus Göppingen recht. Das Gleissystem mit dem „Click“ entwickelte sich schnell zum Dauerbrenner und verkaufte sich glänzend. Modellbahner in aller Welt schicken darauf ihr rollendes Material auf die Reise. Auch nach 30 Jahren hat es nichts von seiner Beliebtheit verloren. Neben der originalen Anmutung mit nachgebildeten Buchenholzschwellen gibt es das Gleis inzwischen auch in Weiß für die Winter- oder Weihnachtsanlage sowie in einer transparenten Ausführung für Präsentationszwecke, beispielsweise in Vitrinen. Seit 2005 sind auch Trix H0-Fahrer ein Teil der C-Gleis-Welt. Märklin hat das System für seine Gleichstrom-Marke adaptiert und bietet alle wichtigen Elemente auch ohne Mittelleiter an.



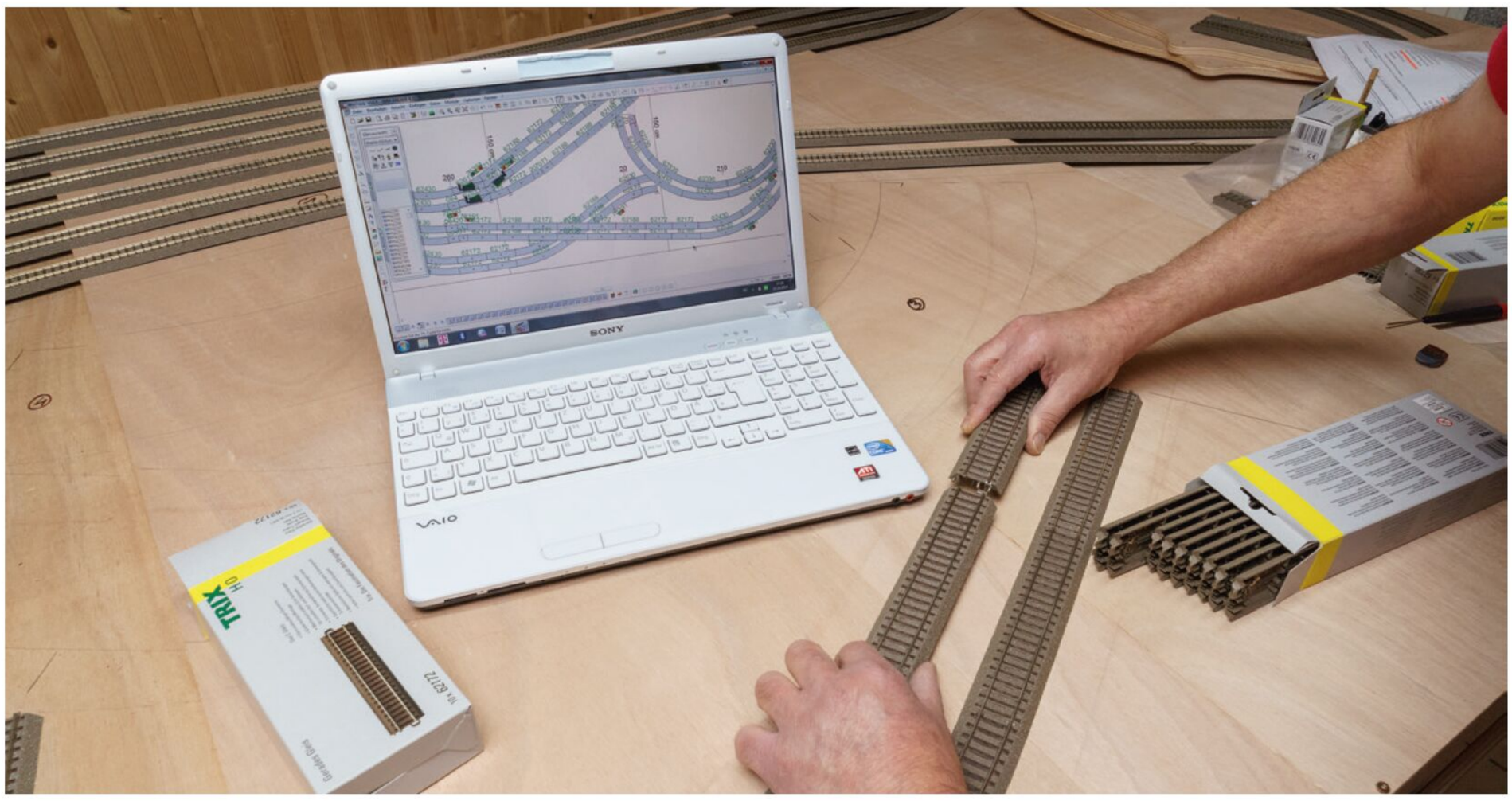
Ein Farbcode zeigt auf einen Blick, welches Gleisstück zu welchem Radius gehört.

Die Märklin Drehscheibe (Art. 74862) eignet sich für konventionellen und digitalen Fahrbetrieb und beruht auf der DB-Einheitsbauart mit 23 Metern Durchmesser. Bis zu 30 C-Gleis-Anschlüsse lassen sich an beliebiger Stelle einsetzen.

Text: MM; Fotos: Kötzle, Märklin

Gleiches gilt für die Sortimente für junge Eisenbahnfans: Das Kunststoffgleis aus dem Märklin my world Programm beruht zumindest optisch auf dem C-Gleis. Auch das Märklin Start up Programm setzte von Anfang an auf das C-Gleis – so fällt später der Übergang in die „große“ Märklin H0-Welt nicht schwer.

Ein clever durchdachtes Artikelnummern-Schema erleichtert den Überblick. Die ersten beiden Ziffern sind bei Märklin „24“, bei Märklin Start up steht meist die „20“ an erster Stelle. Darauf folgt bei einem geraden Gleis die Länge in Millimetern (etwa Art. 24188 = 188,3 Millimeter lang). Bei einem Bogen oder einer Weiche folgen der Radius und die Gradzahl (24115 = Radius 1 mit Bogenwinkel 15 Grad). Die Artikelnummern der Zubehörteile beginnen üblicherweise mit der „74“. So findet man sich in dem System schnell und einfach zurecht. Und kann auch 30 Jahre nach der ersten Präsentation die vielen Vorteile des C-Gleises nutzen.



Auch Trix Fahrer vertrauen seit 2005 auf die Vorteile des C-Gleis-Systems.

Weitere Informationen finden Sie auf www.maerklin.de/c-gleis

Die LED-Innenbeleuchtung von elT und elS rückt die detaillierte, mehrfarbige Inneneinrichtung stimmungsvoll ins Licht.

Wenn die Zukunft am Bahnsteig steht

Mit dem elektrischen Triebwagen elT und dem dazugehörigen Steuerwagen elS stellte die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) Mitte der 1920er-Jahre in München ein revolutionäres Nahverkehrskonzept auf die Schiene. Diesen Pionier des Vorortverkehrs präsentieren Märklin und Trix nun in einer hochdetailliert gestalteten Modellvariante in H0, die ihrem Vorbild in Sachen Eleganz in nichts nachsteht.

Highlights

- Vorbildgerechte Formänderungen.
- Mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen.
- Wagenkasten und Wagenboden aus Metall.
- Serienmäßig eingebaute LED-Innenbeleuchtung.
- Triebwagen und Steuerwagen in unterschiedlicher und sehr detaillierter Ausführung.
- Inneneinrichtung individuell und mehrfarbig gestaltet.
- Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin).
- Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar.
- Aufwendige Lackierung entsprechend den DRG-Normalien.

Triebwagen elT mit Steuerwagen elS

Vorbild: Elektrischer Triebwagen elT mit Steuerwagen elS der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Ausführung mit Fronttüren an Triebwagen und Steuerwagen mit stirnseitigen Übergangsblechen. Oben angebrachte Zugschlusssignal-Laternen. Anordnung der Sandkästen im Ablieferungszustand. Farbgebung in Beige/Weinrot. Betriebsnummern elT 1126 und elS 2126. Steuerwagen elS mit Laufschild „Nach Ismaning – Nach München Ost Pbf“. Heimatbahnhof München. Betriebszustand 1932. Epoche II.

H0 Art. 39852
H0 Trix Art. 25852

Steuerwagen elS 2126

Triebwagen elT 1126

Eisenbahngeschichten beginnen häufig mit dem Druck, etwas ändern zu müssen. Die 1920er-Jahre sind eine solche Zeit: Die deutschen Städte wachsen rasant. Immer mehr Menschen wohnen im Umland. Sie alle müssen zeitgleich und pünktlich zur Arbeit in die Stadt. Der Nahverkehr platzt aus allen Nähten. Die bisher üblichen Dampfloks, viele davon noch aus der Zeit der Länderbahnen, werden mit dem Andrang nicht mehr fertig.

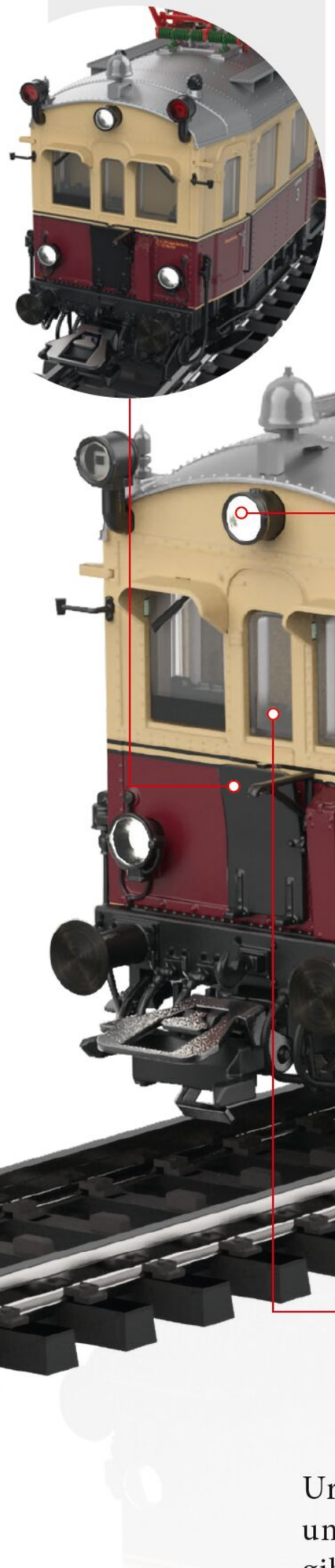
In München reagiert die Bahnverwaltung mutig und entschlossen. Sie elektrifiziert in rascher Folge die wichtigsten Strecken ins Umland. Und steht bald vor einem Problem: Der Betrieb mit Lok und Wagen stößt an Grenzen. Es dauert schlicht zu lange, um im Münchner Kopfbahnhof und an den Endhaltestellen die Lokomotiven umzusetzen. Um die 20 Minuten braucht es für diese Prozedur – eine engere Taktung der Fahrpläne ist so kaum möglich.

Weil das Rangieren außerdem ineffizient und teuer ist, lassen die Münchner ab 1923 bei der Waggonfabrik Fuchs in Heidelberg vier alte Dampftriebwagen zu Elektrotriebwagen umbauen. Das Konzept überzeugt. Von 1927 bis 1933 liefern Fuchs und MAN weitere Fahrzeuge, diesmal komplett aus Stahl. Insgesamt sind bald 36 Triebwagen und 30 Steuerwagen im Nahverkehrsnetz der bayerischen Landeshauptstadt unterwegs. In Spitzenzeiten komplettieren umgebaute Beiwagen der Bauart C3i die Triebzuggarnituren.

Wer etwa 1932 am Münchner Hauptbahnhof am Gleis nach Ismaning auf seinen Zug wartet, erblickt zwischen den ein- und ausfahrenden Dampfloks einen eleganten, beige/weinroten Triebwagen: den elT 1126 mit seinem passenden Steuerwagen elS 2126. Modern sieht er aus mit seiner zweifarbigen Lackierung, den filigranen Stromabnehmern auf dem Dach, den nach innen versetzten Türen. Was die Fahrgäste nicht ahnen: Vor ihnen steht die Zukunft des Schienennahverkehrs. Das Gespann ist so etwas wie der >>

Was Beschriftungen erzählen

Farbgebung und Aufschriften des elT mit elS entsprechen den Betriebsvorschriften der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) von 1932, wie sie in den „Normalien“ festgeschrieben sind. „e“ kennzeichnet die elektrische Traktion, „l“ die leichte Bauart und „T“ den Triebwagen. Die Nummer 2126 identifizierte das einzelne Fahrzeug (hier den Steuerwagen), darunter stehen der Heimatbahnhof und das gelbe Logo der DRG. Beige/Weinrot ist das standardisierte Farbschema für hochwertige Schnelltriebwagen und deren Steuerwagen.



Fronttüren am Trieb- und Steuerwagen mit stirnseitigen Übergangsblechen

Zusätzlich drittes Spitzenlicht oben als Zugbegegnungslicht jeweils in Fahrtrichtung vorn separat digital schaltbar

Mit Pufferspeicher zur Überbrückung kurzer stromloser Stellen

Feindetaillierte Dachaufbauten

Digital-Decoder mfx+ (Märklin) mit umfangreichen Geräuschfunktionen

Anordnung der Sandkästen im Ablieferungszustand

Führerstandsbeleuchtung an den äußeren Führerständen, digital schaltbar

Geregelter Hochleistungsantrieb treibt am elT vier Achsen an

Urahn der heutigen Regionalzüge und S-Bahnen. Statt enger Abteile gibt es offene Wagen, in die viele Menschen schnell ein- und aussteigen können. Die Garnituren sind zweckmäßig und durchdacht gebaut. Ihr Betrieb ist deutlich günstiger, auch weil sie einfacher zu warten und zu reparieren sind.

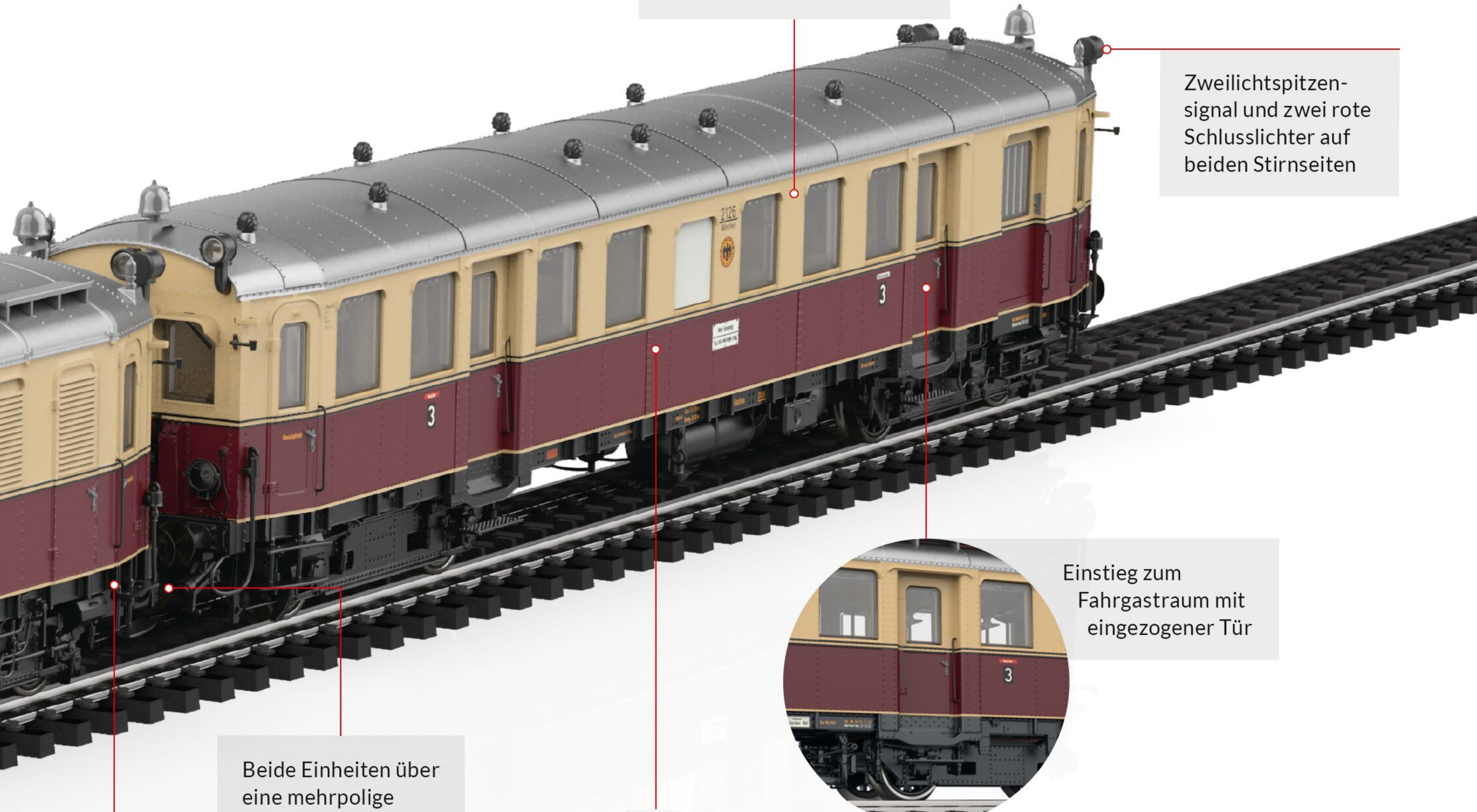
Vor allem aber tragen sie der neuen Geschäftigkeit mit kurzen Wendezeiten Rechnung. Statt am Endbahnhof mühsam eine Lok umsetzen zu müssen, spaziert der Lokführer einfach am Triebzug entlang und setzt sich am anderen Ende in den voll ausgestatteten Führerstand, über den auch die Steuerwagen verfügen. So dauert es nur wenige Minuten, bis der Zug wieder losfahren kann. Ein solcher Wendezugbetrieb machte den modernen Nahverkehr, wie wir ihn heute kennen, erst möglich.

Märklin erinnert nun mit einem Set aus Trieb- und Steuerwagen elT und elS an diesen Meilenstein der Nahverkehrsgeschichte. Die vorbildgerecht gestalteten H0-Modelle zeigen den Betriebszustand von 1932 in der klassischen Farbgebung Beige/Weinrot. Markante Merkmale sind an beiden Einheiten die Fronttüren mit stirnseitigen Übergangsblechen. Das Laufschild mit der Aufschrift „Nach Ismaning – Nach München Ost Pbf“ verortet den Zug an seinem Einsatzgebiet.

Sowohl der Wagenkasten als auch der Wagenboden sind aus Metall gefertigt. Die aufwendige Lackierung entspricht den DRG-Normalien (siehe Extrakasten auf Seite 41). Und auch im Inneren setzt Märklin auf Detailtiefe: Eine mehrteilige und mehrfarbig gestaltete Inneneinrichtung verleiht dem Modell zusätzliche Wertigkeit.

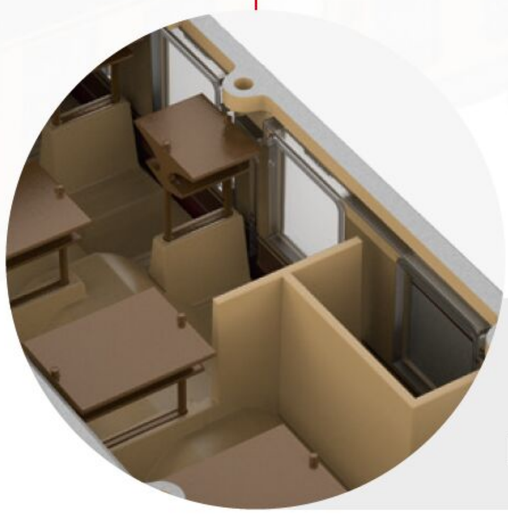
Wagenkasten und Wagenboden aus Metall

Zweilichtspitzensignal und zwei rote Schlusslichter auf beiden Stirnseiten



Einstieg zum Fahrgastraum mit eingezogener Tür

Beide Einheiten über eine mehrpolige Kupplung fest miteinander gekuppelt



Mehrfarbige und mehrteilige Inneneinrichtung

Fahrwerk und Aufbau detailliert ausgeführt

Fahrwerk und Aufbau sind hochdetailliert ausgeführt. Beigelegte Teile wie eine nachgebildete Glocke, Bremsleitungen und zwei Kurzkupplungsköpfe unterstreichen den Anspruch.

Freunde der Epoche III begeistern sich vielleicht mehr für ein Modell, das einen späteren Betriebszustand zeigt: Der Triebwagen ET 85 mit Steuerwagen ES 85 der Deutschen Bundesbahn, wie er um 1958 unterwegs war. Bei Märklin ist dieses Modell in purpurroter Farbgebung unter Art. 39853, bei Trix unter Trix Art. 25853 erhältlich.

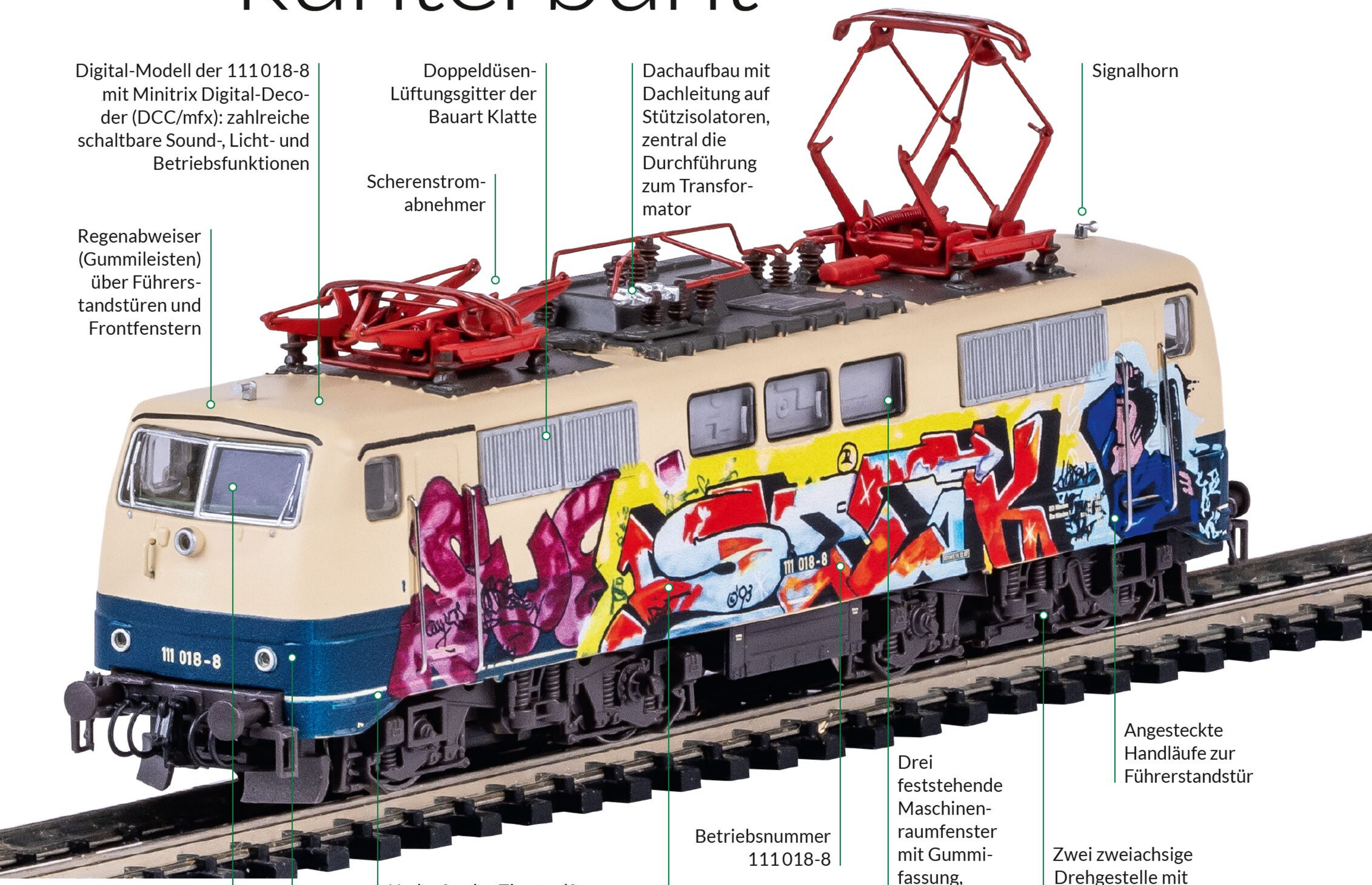
Eine weitere interessante Modellvariante zeigt Trieb- und Steuerwagen in Purpurrot als ET 85/ES 85.

H0 Art. 39853

H0 Trix Art. 25853

Text: eh; Fotos: Märklin

Minitrix treibt es kunterbunt



Die schnellfahrenden E-Loks der Baureihe 111 mit „Bügelfalte“ arbeiten seit 1974 im Güterzug-, Reisezug- und S-Bahn-Dienst. Mit der 111 018-8 in Ausführung „Zeitgenössische Kunst“ der 1980er-Jahre liefert Minitrix ein gutes Argument, sich eine weitere 111er anzuschaffen. Samt Wagen-Set.

Minitrix Produktmanager Claus Ballsieper weiß sehr wohl um die Ambivalenz eines Graffiti-Zugs: „In der Epoche IV ging es los, dass auch Bahnfahrzeuge bunt besprüht wurden – zum Missfallen der einen, zum Gefallen der anderen. Die juristische Unterscheidung ist einfach: Wird eine Fläche für ästhetische Graffiti vom Eigentümer zur Verfügung gestellt, ist das Graffito eher der Pop- oder Street-Art zuzuordnen.“ Dass Minitrix nun die Elektrolokomotive 111 018-8 mit der Achsfolge Bo’Bo’ aus der ersten Bauserie ab 1974 in der Gestaltung „Zeitgenössische Kunst“ fertigt, geht auf N-Bahner-Wünsche nach

Lokseite links: Die Kürzel und Schriftzüge – im Sprayer-Jargon als Tags bezeichnet – hat der DTP-Bereich des Hauses Märklin für die 111 018-8 (Trix Art. 16724) in eine DTP-Farbgebungszeichnung umgesetzt.

Lokseite rechts: Die Farbgebungszeichnung wird mit dem Digital-Druckverfahren auf das Gehäuse der 111 018-8 aufgebracht. Das Gehäuse hat zuvor die offizielle Bahnfarbe Ozeanblau-Elfenbein erhalten.

bunten oder gealterten Modellen zurück. „1993 kam die 111 018-8 von Märklin in H0 als Sondermodell auf den Markt – sie wurde ein Verkaufsschlager bei idee+spiel und ist als Sammlerstück bis heute wertstabil. Minitrix und die MHI-Händlerinitiative haben sich überlegt, die H0-Modelle 2026 in Spur N umzusetzen – als ‚Kunstzug' mit E-Lok und drei ‚Silberlingen' als Epoche IV-Garnitur."

Steuerwagen mit Spitzensignal

Die 111 018-8 (Trix Art. 16724) entsteht in klassischer Minitrix Qualität – Metallaufbau für eine starke Haptik und betriebssicheres Fahren, Digital-Decoder für Sound- und Lichtfunktionen sowie akkurate Farbgebung. Gleiches gilt für die drei „Silberlinge" (Set Trix Art. 18264), genauer: den Nahverkehrswagen 2. Klasse, den Wagen 1./2. Klasse und den Nahverkehrssteuerwagen. Letzterer ist mit einem Spitzensignal ausgerüstet, das im Digital-Betrieb über den mfx/DCC-Funktionsdecoder schaltbar ist.

Aufwendige Farbgebung

Für die Farbgebung der Lok kommen vier Verfahren zum Einsatz (siehe auch Kasten Seite 38). Die elfenbeinfarbene Grundfarbgebung wird mit der maschinellen Sprühlackierung auf das mit einer hauchdünnen Phosphatschicht bedeckte Zinkdruckguss-Gehäuse aufgebracht. Das ozeanblaue untere Band am Gehäuse folgt als partielle Farbgebung, bei der Schablonen das restliche Werkstück vor dem ozeanblauen Farbnebel >>

Nahverkehrswagen 1./2. Klasse (Set Trix Art. 18264, linke Seite): Die 1. Klasse-Abteile sind mit dem orangefarbenen Streifen markiert.

Nahverkehrswagen 1./2. Klasse (Set Trix Art. 18264, rechte Seite): Der „Silberling" hat je Seite zwei Einstiegsbereiche mit Doppeltüren.

Nahverkehrswagen 2. Klasse (Set Trix Art. 18264, linke Seite): Bei dem n-Wagen zieht sich das blaue Tag über das Fensterband.

Nahverkehrswagen 2. Klasse (Set Trix Art. 18264, rechte Seite): Für alle Set-„Silberlinge" gibt es eine LED-Innenbeleuchtung von Minitrix.

Nahverkehrs-Steuerwagen (Set Trix Art. 18264, linke Seite): Zum Vorraum des „Karlsruher Kopf" führt ein Einstieg mit vier Falttüren.

Nahverkehrs-Steuerwagen (Set Trix Art. 18264, rechte Seite): Im Modell ist ein mfx/DCC-Funktionsdecoder für das Spitzenlicht eingebaut.

Ausführliche Infos zu den gezeigten Minitrix Modellen (Trix Art. 16724 und 18264) finden Sie unter unter www.trix.de

Text: Rochus Rademacher; Fotos: Kötzle, Minitrix

Minitrix hat weitere Digital-Modelle der Baureihe 111 im Angebot. Hier die E-Lok 111 074-1 der DB Gebrauchtzug in Touristik- Farbgebung (Trix Art. 16727).

Die Personenzuglokomotive 111 079-0 der Deutschen Bahn AG in Verkehrsrot gibt den Betriebszustand des Vorbilds im Jahr 2019 wieder (Trix Art. 16725).

Die 111 212-7 der DB AG in TEE-Lackierung im Betriebszustand 2023 zieht Güter- und Personenzüge. Sie gehört der DB-Tochter DB Gebrauchtzug (Trix Art. 16722).

Die Elektrolokomotive 111 102-0 (Baujahr ab 1974) der Deutschen Bundesbahn in der Farbgebung Ozeanblau/ Elfenbein gehört in die Epoche IV (Trix Art. 16721).

aus der Sprühpistole schützen. Anschriften wie die Betriebsnummer werden im indirekten Tiefdruckverfahren aufgedruckt, das Graffiti-Dekor im Digital-Druckverfahren. Eine Klarlackschicht schützt und harmonisiert die divergierenden Glanzgrade der vier Farbtechnologien.

Die drei n-Wagen sind mit Edelstahlfarbe lackiert, unterhalb des Fensterbands ist der Perlschliff nachgeahmt, der dem 26,4 Meter über Puffer langen Vorbild den Namen „Silberling“ eingetragen hat. Der reine 2. Klasse-Wagen und der 2. Klasse-Wagen mit Abteilen 1. Klasse in der Mitte haben je Seite zwei Einstiegsbereiche mit Doppeltüren. Der Steuerwagen mit „Karlsruher Kopf“ weist vor dem Führerstand einen seitlichen Einstieg mit Falttüren auf.

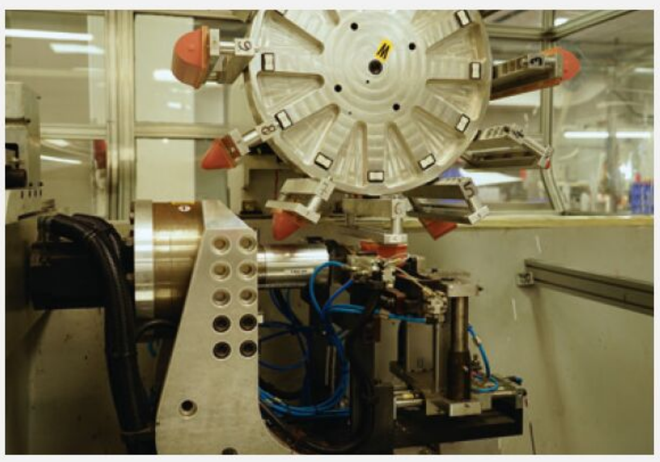
Die E-Lokomotive 111 018-8 und die drei Nahverkehrswagen aus dem Wagen-Set hat Minitrix jeweils mit Kinematik für Kurzkupplung ausgestattet: Die „Kunstzug“-Garnitur läuft also in der Geraden mit einem optisch ansprechenden geringen Pufferabstand.

Die vier wichtigsten Prozessschritte in der Farbgebung des Hauses Märklin

Die Grundfarbgebung wird in definierter Schichtdicke im Kettenspritzautomaten auf ein Gehäuse aufgebracht.

Teile des Gehäuses in Grundfarbe werden mit Schablonen abgedeckt. Dann wird partiell eine zweite Farbe gesprüht.

Feinste Anschriften bringt das CNC-Druckzentrum im Tampon-Druckverfahren auf. Gedruckt werden in einer Aufspannung gleich mehrere Farben.



Komplexe Motive entstehen im Digital-Drucker. Das Verfahren – Farbtröpfchen erzeugen das Druckbild – ist für Alterungen oder Graffiti ideal.

Schnelle Abhilfe: In den Betriebswerkstätten der S-Bahn Berlin lassen Maler Schmierereien im Innenraum schnell verschwinden (Bild oben). In Unterschleißheim haben Künstler die Bahnunterführung im DB-Auftrag gestaltet.

Ärgernis Graffiti

Die Beseitigung unautorisierter Graffiti kostet die DB pro Jahr zwölf Millionen Euro. Die Beseitigung ist Handarbeit: Spezialisten entfernen unerwünschte Motive an Reisewagen schichtweise. In S-Bahn-Innenräumen werden sie übermalt.

Durch Graffiti ensteht der DB AG jährlich an Fahrzeugen und Gebäuden ein Schaden von rund zwölf Millionen Euro. Vor allem einfarbige Flächen und Sichtbetonwände werden mit Tags „verziert“, also mit oft kryptischen Kürzeln und Signaturen besprüht. Die Verunstaltungen des Eigentums – die DB registriert weit über 20.000 Fälle pro Jahr – werden strafrechtlich verfolgt: Erwischte Sprayer zahlen für ihre Tags Schadensersatz. Von Kindern ab dem siebten Lebensjahr lässt sich sogar noch bis zu 30 Jahre nach der Verurteilung Schadensersatz einfordern.

Aber es geht nicht nur um Vandalismusbekämpfung: Fahrgäste sind von den Graffiti nicht begeistert, sondern fühlen sich, so die DB, „davon belästigt und in ihrem subjektiven Sicherheitsgefühl beeinträchtigt“. Zudem gefährden sich Sprayer, die sich illegal auf Bahngelände herumtreiben.

Für die Reinigung von Reisezugwagen in speziell ausgestatteten Werkstätten tragen Spezialisten die einzelnen Farbschichten in Handarbeit schichtweise ab – bei einem Nahverkehrs-Triebwagen arbeiten daran bis zu drei Fachkräfte einen Arbeitstag lang. Die Neulackierung kostet dann bis zu 30.000 Euro. Weil bei Innenräumen die Tags oft in das Material eindringen, reicht Übermalen nicht: Es bleibt ein Schatten. Die S-Bahn Berlin hat deshalb für Innenräume zehn Farben definiert, die von Bw-Mitarbeitern über die Schatten gesprayt werden.

Ihre Betonflächen lässt die DB AG oft von Street-Art-Künstlern motivlich gestalten: Das reduziert laut DB „die Verunstaltung durch illegale Schmierereien“. Durch eine Zwei-Komponenten-Schutzbeschichtung werden die Kunstwerke geschützt und sind leicht zu reinigen. ⏭

Text: rr; Fotos: DB AG/Oliver Lang, Christian Bedeschinski

Charakterkopf der Königsklasse

Wie Dinosaurier muten die E-Loks der Frühzeit oft an, aber selbst unter ihnen stechen die preußischen EG 507/508 heraus. Form und Ausstattung geben ihnen ein einzigartiges Gepräge. Ungewöhnliche Maschinen, die auch als Modell im Maßstab 1:32 einige Besonderheiten bieten.

Ihr Anblick lässt keinen kalt. Die EG 507 sieht aus, als habe man eine elektrische mit einer Dampflok gekreuzt: Dem runden Kopf folgen ein überschlanker Körper, an dessen Seite beidseitig die zu öffnende Treibkurbelverkleidung des Schrägstangenantriebs heraussticht, danach der Führerstand. Durch ein kleines Fenster späht der Lokführer entlang des Maschinenraums nach vorn.

Ihre einzigartige Form verdankt die Lok ihrem geplanten Einsatzgebiet und dem Geist der Zeit, denn zu Beginn des E-Lok-Betriebs ordnete man gerade in Preußen alles der Sparsamkeit unter. Daher haben die Loks der Pionierzeit nichts Überflüssiges an sich.

Geschaffen wurde die Maschine für den Güterverkehr in und um Berlin. Die Stadtbahn fuhr damals noch mit Dampf, aber eine Elektrifizierung mit 16 2/3 Hertz und 15.000 Volt war bereits geplant. So bestellte die Königliche Eisenbahndirektion (KED) Berlin 1910 zehn leichte Güterzugmaschinen bei der Berliner Maschinenbau AG (BMAG), vormals Schwartzkopff. Den elektrischen Teil übernahmen die Maffei-Schwartzkopff-Werke (MSW), ein Gemeinschaftsunternehmen der beiden Hersteller und seit 1910 Ausrüster elektrischer Lokomotiven in Preußen. Gebaut wurden zunächst zwei Exemplare, die späteren EG 507 und EG 508. Weitere Maschinen wurden wegen des Krieges nicht mehr gebaut. Mit einer Dauerleistung von 530 kW waren die Loks für damalige Verhältnisse durchaus kräftig und mit Tempo 70 auch flott unterwegs. Dabei waren die Loks ausgesprochen handlich, sie waren sogar kürzer als die „Stadtbahnloks“ genannten preußischen T 11 und T 12 (spätere BR 74). Das und die kleinen Treibräder sorgen für ein hochgewachsenes Erscheinungsbild, wie es so nur wenige E-Loks haben.

Technik-Pionierin

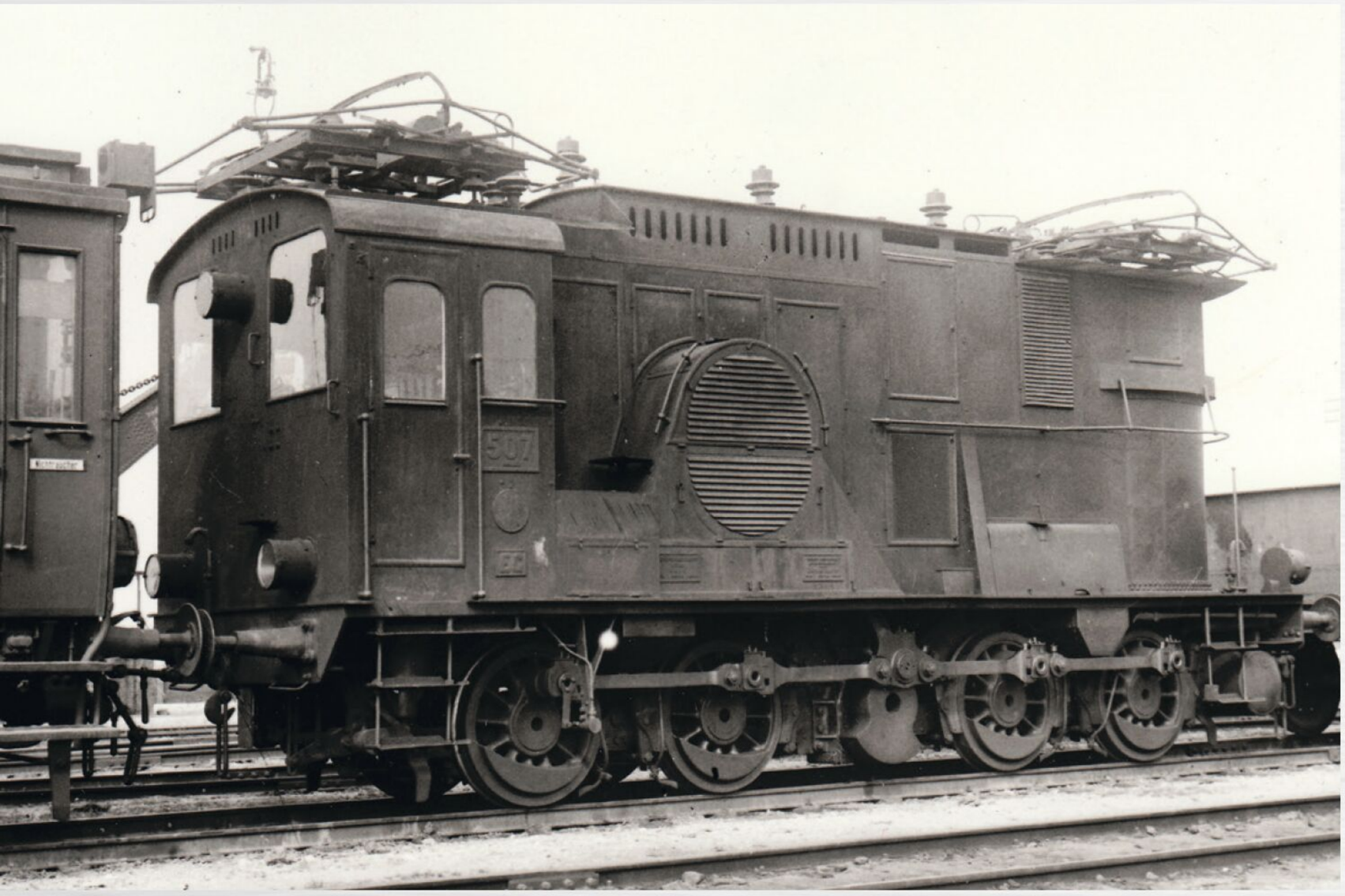
Auch im Inneren dieser E-Lok-Pioniere wagte man damals Ungewöhnliches. Es gab zahlreiche Experimente bei der noch jungen Technologie: Die beiden Loks besaßen einen hoch gelagerten Reihenschlussmotor. Seine Kraft kam über eine Parallelkurbel und einen Schrägstangenantrieb auf eine Blindwelle, die dann die vier gekuppelten Achsen antrieb. Ein Trockentransformator in Kernbauweise, Ölschalter und Schützensteuerung mit Drehstromtrafo vervollständigten die Ausrüstung.

Die beiden Maschinen wurden 1913 als EG 507 und 508 „Halle“ bei der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) in Dienst gestellt – EG steht hier für „Elektrische Güterzuglok“. Aber

Einsatz in Schlesien: Die beiden Loks fuhren ab 1915 zwischen Niedersalzbrunn und Halbstadt.

nicht in Berlin, denn sie sind nie für den Zweck im Einsatz gewesen, für den sie eigentlich konzipiert worden waren. Erprobt wurden sie im mitteldeutschen Braunkohlerevier, im Bereich der KED Halle. Als der elektrische Betrieb dort 1915 eingestellt wurde, ging es nach Schlesien. >>

Ob fahrend oder stehend, das Modell der EG 507 ist ein beeindruckender Anblick. Es gibt sie in drei Varianten: Grün, mit Fotografieranstrich und in Technologie-Lackierung. Sie wird begleitet von ihrer Schwesterlok, der E 70 08 in Braun.



Im Führerhaus gibt es zwei Führerstände, für jede Fahrtrichtung einen.

Auf der praktisch gerade erst elektrifizierten Strecke Niedersalzbrunn – Halbstadt beförderten die beiden Maschinen vorrangig Güterzüge, nun als EG 507/508 „Breslau“. Dabei zeigte sich dann, dass Tempo 70 zu viel des Guten war, daher wurde die Höchstgeschwindigkeit auf 50 Kilometer pro Stunde heruntergesetzt.

In Berlin hatte sich die Stadtbahn nach dem Ende des Ersten Weltkrieges für ein Gleichstromsystem mit seitlicher Stromschiene entschieden. So wurde der Restauftrag storniert und es blieb bei zwei dieser ungewöhnlichen Loks. Deren Strecken wechselten. Als neue, kräftigere E-Loks ins schlesische Netz kamen, wanderten die beiden Lokschwestern 1923 nach Bayern. Dort wurden sie im Rangierbetrieb in Garmisch und München eingesetzt. Das passte zur Leistung und zur Höchstgeschwindigkeit. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) gab ihnen ab 1924 neue Nummern: Bis 1928 tat die eine als E 70 07, bis 1938 die andere als E 70 08 brav Rangierdienst. Dann wartete auf sie der Schneidbrenner. Erhalten blieb keine der besonderen Maschinen.

Aber es gibt sie wieder – nun als äußerst detailliertes Metallmodell in Spur 1. Märklin bietet die EG 507 (die spätere E 70 07) gleich in dreifacher Ausführung an: einmal im Auslieferungszustand mit weißem Fotografieranstrich (Art. 55506), dann im Grün der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung (Art. 55507) und – ein absoluter Blickfang – als Modell in sogenannter Technologie-Lackierung in kleiner Stückzahl. Dabei wird das Modell nur mit einem transparenten Schutzlack versehen, um die Ästhetik des Modellbaus bei diesem fahrenden Kunstwerk sichtbar zu machen (Art. 55509). Als Vierte im Bunde erscheint die Schwesterlok der EG 507, die E 70 08 (ehemalige EG 508) im Braun der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, wie sie bis Ende 1938 Dienst tat (Art. 55508). Eine Übersicht finden Sie auf Seite 52.

Typische Merkmale

Die typischen Merkmale der EG 507/508, runder Kopf und schlanker Maschinenraum, geben

Güterzug-Elektrolokomotive EG 507

1 Art. 55507

Vorbild: Nahverkehr Güterzug-Elektrolokomotive EG 507 der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) Ep. I.
Modell: Komplett neu konstruiertes Modell. Fahrgestell mit Hauptrahmen aus Zinkdruckguss, Lokaufbau aus Messingblech. Ansetzteile aus Messing-Schleuderguss. Mit mfx Digital-Decoder und 30 Funktionen, Stromspeicher parametrisierbar. Antrieb auf alle Achsen. Umfangreiche Sound- und Lichtfunktionen. Betrieb mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und DCC möglich. Zentral eingebauter Hochleistungsmotor mit Antrieb auf alle Achsen. Im Digital-Betrieb motorisch heb- und senkbarer, vorbildgerechter Scherenstromabnehmer. Weißes 2-Licht-Spitzensignal mit LEDs im Wechsel mit rotem Schlusslicht, digital schaltbar. Falschfahrsignal schaltbar. Warmweiße LED-Beleuchtung im Führerstand. Fahrpulte beleuchtet. Führerstandstüren zum Öffnen, aufwendige Nachbildung der Inneneinrichtung, Führerstand mit eingebauter Lokführerfigur. Griffstangen aus Metall und viele weitere angesetzte Details wie: Schilder, Scheibenwischer, Pfeife, Pufferbohlen mit Federpuffern und angesetzten Bremsleitungen. Hinten serienmäßig montierte, fernbedienbare Telex-Kupplung gegen beigefügte Schraubenkupplungen austauschbar. Vorne vorbildgerechte Schraubenkupplung. Befahrbarer Mindestradius 1.020 mm. Länge über Puffer 31,3 cm. Gewicht ca. 3kg

Spiel mit kurzen Zügen: Nicht einmal einen Meter lang ist ein Zug aus EG 507 und zwei Güterwagen G 10.

auch den Modellen ein elegantes Erscheinungsbild. Das hier gezeigte, noch nicht fehlerbereinigte Handmuster der preußischen Version (Art. 55507) verspricht bereits einen wahren Reichtum an Details. Es gibt zum Beispiel nicht eine durchgehende Kuppelstange, sondern von Achskurbelzapfen zu Achskurbelzapfen sind je einzelne Stangenteile – wie beim großen Vorbild – inklusive der zugehörigen Stangenlager montiert.

Darüber hinaus ist die Maschine rahmengefedert, was der Lok einen besonders realitätsnahen Charakter verleiht. Ihre Hybridbauweise mit präzisem Druckgussrahmen und feinem Messingblechaufbau ist Handwerkskunst par excellence. Die Lok hat vorn und hinten Federpuffer und motorisch heb- und senkbare Stromabnehmer. Lokführerfigur, beleuchtete Armaturen und präzise gedruckte Schilder tun ein Übriges. Beim Handmuster noch unfertig, wird das Modell später auch Stromabnehmer, Dachausrüstung und Lamellen mit der gebotenen Eleganz und Vorbildtreue darstellen.

Die Führerstandstür öffnet sich nach außen, das ist ebenfalls ungewöhnlich. Das Fahren wird ein Fest für Augen und Ohren: Die Kurbel lässt die Blindwelle rotieren, die Kuppelstangen arbeiten fleißig und präzise, da ist wie bei einer Dampflokomotive Technik pur zu sehen. Das Klackern der Räder und Stangen macht Eindruck, dazu kommt eine umfangreiche Sound- und Lichtausstattung. So ist hinter den Lüftungsöffnungen oben das Schaltwerkflackern zu sehen. Liebhaber dieses bemerkenswerten Modells können es sich gleich doppelt auf die Anlage stellen, denn die grüne Variante zeigt die EG 507, die braune die DRG E 70 08. Bisher gab es die EG 507 der KPEV nur im Trix Fineart-Programm (Trix Art. 42507 und 22674) sowie im Minitrix Fineart-Programm (Art. 16671). Die E 70 08 der DRG bereicherte das Minitrix Fineart-Sortiment unter der Artikelnummer 16672. Auch in der Königsklasse ist es wieder nur die Märklin Gruppe, die diese Lok als Modell umsetzt. Was für eine gelungene Premiere.

Das Handmuster ist noch nicht fehlerkorrigiert, aber es deutet bereits den Detailreichtum an.

Text: Hanne Günther; Fotos: Claus Dick, Werksfoto AEG

Beeindruckende Feinheiten

1 Art. 55507

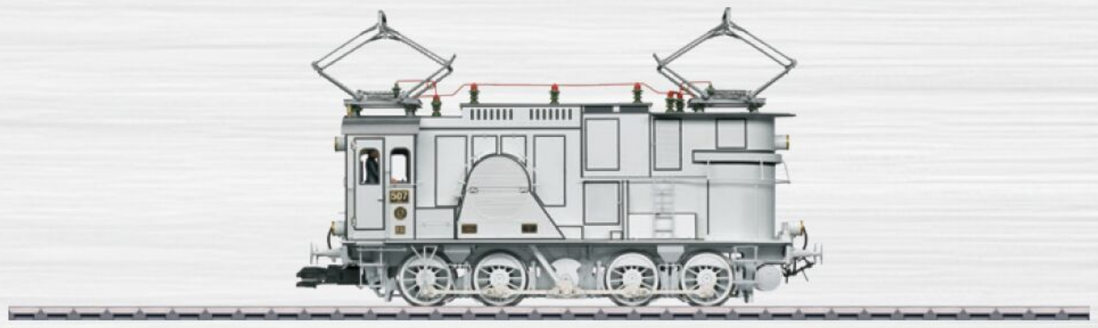
Güterzug-Elektrolokomotive EG 507

Hochdetailliertes Modell im Grün der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung (KPEV), so wie die Lok zu Beginn ihrer Einsatzzeit unterwegs war. Epoche I.

1 Art. 55506

EG 507 im Fotografieranstrich

Die Lok zur Zeit ihrer Auslieferung im Fotoanstrich, noch ohne zweite Aufstiegsstange an den Führerstandstüren. Der Anstrich erlaubte konstrastreiche Schwarz-Weiß-Fotos.



1 Art. 55509

EG 507 in „Technologie“-Lackierung

Bei dieser Variante wird das Modell nur mit einem transparenten Schutzlack versehen, um die Ästhetik des Modellbaus bei diesem fahrenden Kunstwerk sichtbar zu machen.

1 Art. 55508

Elektrolok E 70 08 (ehemals EG 508) der DRG

Die Schwesterlok der EG 507 in einer späteren Ausführung als E 70 08 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG), so wie sie 1938 Dienst tat. Sie unterscheidet sich nicht nur wegen ihrer braunen Lackierung. Auch die Dachaufbauten sind bei Vorbild und Modell deutlich anders. Epoche II.

Neu im Märklin Fachgeschäft

Endlich Modellbahn-Frühling: Von urigen Lokalbahnzügen bis zur spannenden Elektrolok warten bei Märklin und Trix Fachhändlern viele interessante Modelle auf einen neuen Besitzer.

Zugpackung „Spalter Bockl“

H0 Art. 26619

Lokalbahnzüge waren einst in ganz Bayern unterwegs. Ein besonders uriger war das „Spalter Bockl“, das mit einer Dampflok der BR 98.3 „Glaskasten“, einem Gepäck- und Postwagen sowie zwei Personenwagen durch das fränkische Hopfenland schnaufte. Hochwertiges Modell aus metallgefülltem Kunststoff. Im Trix H0-Sortiment unter Trix Art. 21229 erhältlich. Ep. III.

Diesellokomotive Serie 59

H0 Art. 37279

Diese Diesellok der Belgischen Staatsbahnen (SNCB/NMBS) hat zwei Doppellampen unten, ein zusätzliches Spitzenlicht oben und Rechteckpuffer. Die Kupplung ist gegen Frontschürzen austauschbar. Mit Pufferspeicher zur Überbrückung stromloser Stellen. Ep. IV.

Elektrolokomotive Serie 1100

H0 Art. 38110

Die Serie 1100 der Niederländischen Eisenbahnen (NS) feiert 75-Jahre-Jubiläum – und kommt als komplette Neukonstruktion in H0 vorgefahren. Lokomotive aus der ersten Bauserie mit dunkelblauem Lok-Aufbau und schwarzem Fahrwerk. Bei Trix unter Trix Art. 25110. Ep. IV.

Elektrolokomotive Baureihe 193

H0 Art. 39329

Die Lok der BR 193 aus der Vectron-Familie zieht für die DB Cargo Güterzüge durchs Land. Modell mit Hochleistungsantrieb, Steuerpultbeleuchtung und Führerstandsbeleuchtung sind digital schaltbar. Zahlreiche Licht- und Soundfunktionen. Ep. VI.

Elektrolokomotive Serie Ce 6/8 I

H0 Art. 39521

„Köfferli“ nennt man die Güterzuglok der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Das Modell zeigt sie vorbildgerecht in tannengrüner Grundfarbgebung mit grauem Fahrwerk und stirnseitigen Führerstandstüren mit Übergangsblechen. Bei Trix H0 unter Trix Art. 22963. Ep. III.

Personenwagen-Set „Halberstädter Mitteleinstiegswagen“ sowie Ergänzungswagen

H0 Art. 42580 42581

Das Set besteht aus drei Personenwagen, 2. Klasse, der Deutschen Reichsbahn (DR/DDR), Bauart „Halberstädter Mitteleinstiegswagen“ im Betriebszustand der 1980er-Jahre. Zwei Wagen sind in dunkelgrüner (TGL 2233) und einer in chromoxidgrüner (TGL 2235) Grundfarbgebung. Die Wagen sind eine komplette Neukonstruktion und punkten mit ihrer mehrfarbigen Inneneinrichtung. Einen ergänzenden Personenwagen gibt es unter Art. 42581. Set und Ergänzungswagen sind im Trix H0-Sortiment unter Trix Art. 23180/23181 zu finden. Ep. IV.

Produkt-Highlight Märklin

HO Art. 39994

Elektrolokomotive Baureihe 194

Die schwere Güterzuglok der Baureihe 194 der Deutschen Bundesbahn (DB) hat Märklin für die MHI in besonders filigraner Metallausführung umgesetzt. Die Grundfarbgebung ist Ozeanblau/Elfenbein. Die Lok hat viele angesetzte Details wie etwa Griffstangen und eine sitzende Lokführerfigur. Leicht gealterter Betriebszustand um 1980. Ep IV.

HO Art. 39136

Elektrolokomotive Baureihe 151

Ursprünglich war diese E-Lok der Baureihe 151 der DB AG einmal orientrot. Sonne und Witterung haben ihrem Lack aber zugesetzt, das Modell zeigt sich ausgeblichen und gealtert. Es hat viele separat angesetzte Details sowie digital heb- und senkbare Stromabnehmer. Auch Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung sind digital schaltbar. Eine Lokführerfigur befindet sich im Führerstand. In Gleichstromausführung unter Trix Art. 25655. Ep. V.

HO Art. 38801

Elektrolokomotive Baureihe 186

Mit zwei unterschiedlich gestalteten Seitenflächen in lichtgrauer Grundfarbgebung rollt das Modell der Elektrolok Baureihe 186 „Ceneri“ als komplette Neukonstruktion auf die Anlage. Die Stromabnehmer sind ebenfalls neu konstruiert. Modell mit vielen Rangier- und Sonderzeichen für Italien und die Schweiz. Bei Trix H0 unter Art. 25801. Passende Wagen für einen Zug der „rollenden Landstraße“ unter Art. 47407/08. Ep. VI.

1 Art. 55604

Elektrolokomotive BR 160

Viele Loks haben einen Spitznamen. Das gilt auch für die elektrischen Rangierloks der Baureihe E 60 (später BR 160). Nur 14 Exemplare kamen zwischen 1928 und 1934 auf deutsche Gleise. Sie waren kräftig (1.460 PS) und boten eine außergewöhnliche Optik: Über dem dreiachsigen Stangentriebwerk thronte ein langer wuchtiger hinterer und ein kurzer vorderer Vorbau. Dazwischen lag das Führerhaus mit dem Stromabnehmer. Bei dieser Form war es nicht weit zum Spitznamen „Bügeleisen“. Fahrgestell und Lokaufbau des hochdetaillierten Spur-1-Modells sind aus Metall. Es hat einen zentral eingebauten Hochleistungsmotor mit Antrieb auf alle Achsen. Außerdem verfügt es im Digital-Betrieb motorisch heb- und senkbare vorbildgerechte Scherenstromabnehmer. Ep. IV.

Elektrolokomotive Baureihe 143

Z Art. 88434

Modell der Lok mit der Betriebsnummer 143 007-3 der Deutschen Bahn AG. Antrieb mit einem Glockenankermotor. Passende „Silberlinge“-Personenwagen sowie Steuerwagen unter Art. 87163/87183. Ep. V.

Diesellokomotive Baureihe 290

Z Art. 88511

Die Mehrzweck-Diesellokomotive BR 290 der Deutschen Bundesbahn kommt erstmalig in der Ausführung der Epoche IV mit runden Metallpuffern angefahren. Modell mit Glockenankermotor und LED-Spitzenbeleuchtung. Ep. IV.

Dampflok Baureihe 03.10

Z Art. 88858

Der „Edelrenner des BW Hagen-Eckesey“ als Modell in der unverkleideten Umbauversion mit Witte-Windleitblechen und Hochleistungs-Neubaukessel zeigt einen Meilenstein des Dampflokomotivbaus. Ep. III.

BR 628.2 mit Steuerwagen BR 928.2

Z Art. 88700

Nur für Insider-Clubmitglieder: Komplette Neukonstruktion des Triebwagens BR 628.2 mit Steuerwagen BR 928.2. Alle Achsen beider Drehgestelle des Triebwagens werden von einem Glockenankermotor angetrieben. Ep. V.

Zugpackung Zürcher S-Bahn SBB mit Re 420

Z Art. 81195

Das Set besteht aus einer Elektrolokomotive Re 420 aus dem Modernisierungsprojekt LION, einem Doppelstockwagen 2. Klasse, einem Doppelstockwagen 1./2. Klasse und einem Doppelstock-Steuerwagen 2. Klasse. Ep. VI.

Stellen Sie Ihre Weichen neu!

märklin

Sie konnten bereits Erfahrung im Außendienst sammeln und wollen Ihr Hobby zum Beruf machen?

Dann nutzen Sie die Chance und bewerben sich als

Wir suchen Sie!

Außendienstmitarbeiter im Vertrieb (m/w/d)

In dieser Position verantworten Sie den Vertrieb unserer Produktmarken Märklin, Trix, LGB sowie Märklin my world im Betreuungsgebiet Mecklenburg-Vorpommern, Berlin, Thüringen, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen sowie in Teilen Niedersachsens.

Nähere Informationen finden Sie unter:

www.maerklin.de/karriere

Produkt-Highlight Minitrix

N Trix Art. 16630

Dampflokomotive BR 01

Die Baureihe 01 feierte 2025 ihren 100. Geburtstag. Dieses Modell der ikonischen Schnellzug-Dampflokomotive kommt mit einem komplett neu konstruierten Kurztender der Bauart 2'2 T30 ins Minitrix Sortiment. Lok mit Altbaukessel und Witte-Windleitblechen. Ep. III.

N Trix Art. 16332

Dampflokomotive Gattung R 3/3

Die Tenderloks der Gattung R 3/3 waren ein Glücksgriff für die DRG. Modell mit Digital-Decoder und Geräuschgenerator. Ep. II.

Elektrolokomotive Serie CC 6500

N Trix Art. 16612

Im Vorbild zog die Lok der SNCF hochwertige Reisezüge wie den TEE „Aquitaine". Passende Wagen unter Trix Art. 15691/92. Ep. IV.

N Trix Art. 15368 15369

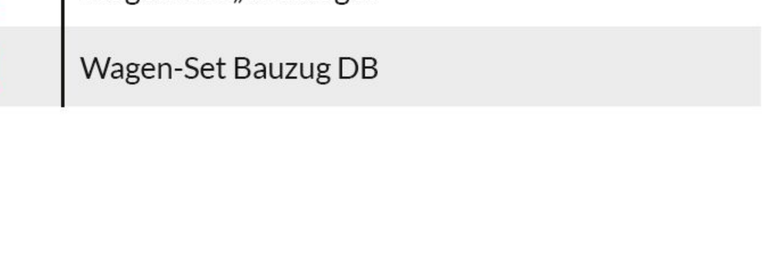
Zwei Wagen-Sets TEE „Rheinpfeil" der DB

Die „Rheinpfeil"-Wagen in zwei Sets: Ein Set mit einem Abteilwagen der Bauart Avümh 111, einem TEE-Aussichtswagen der Bauart ADümh 101 mit Panoramaabteil und einem Großraumwagen der Bauart Apümz 121. Zweites Set mit einem Abteilwagen der Bauart Avümh 111 und einem TEE-Speisewagen der Bauart WRümh mit zweistöckigem Servicebereich. Zustand vom Sommer 1971. Ep. IV.

H0 Trix Art. 25420

Elektrolok Re 4/4 II, 1. Bauserie

Zum Jubiläum: Neukonstruktion der Zuglok des „Swiss Express". Wagen unter Trix Art. 23690/91. Bei Märklin unter Art. 38420. Ep. IV.



Zweikraftlok Baureihe 249

H0 Trix Art. 25299

Die „Dual Mode light"-Variante aus der Vectron-Familie von Siemens. Bei Märklin H0 unter Art. 39297 erhältlich. Ep VI.

märklin

Art.	Spurweite	Bezeichnung
00719	H0	Display Kesselwagen mit zwei Radsätzen
38804	H0	Elektrolokomotive BR 186
39587	H0	E-Lok 181 218-9 „Göppingen", SEL
55128	1	Schnellzug-Dampflok BR 18 314
87283	Z	Wagen-Set „Snälltåget"
87762	Z	Wagen-Set Bauzug DB

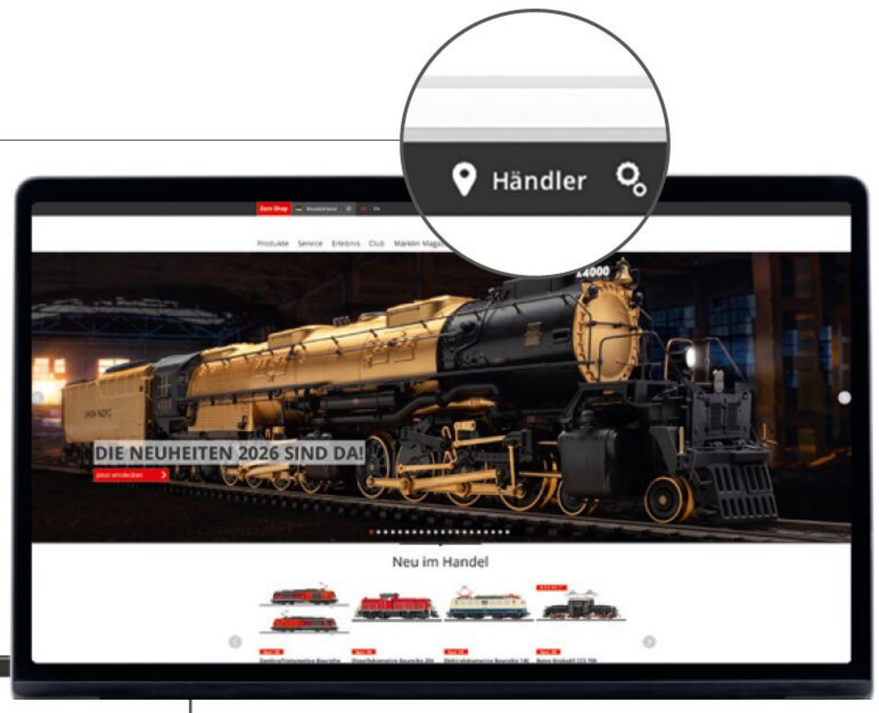
TRIX

Trix Art.	Spurweite	Bezeichnung
16711	N	Elektrolokomotive BR 112
16834	N	Vectron BR 248 „BUG"
18258	N	Personenwagen-Set „RE 7 Freizeitexpress"
25426	H0	Elektro-Triebzug BR ICM-1 „Koploper"
25447	H0	Diesellokomotive Typ GE ES44AC
25978	H0	Triebwagenzug ICE 4, BR 412/812

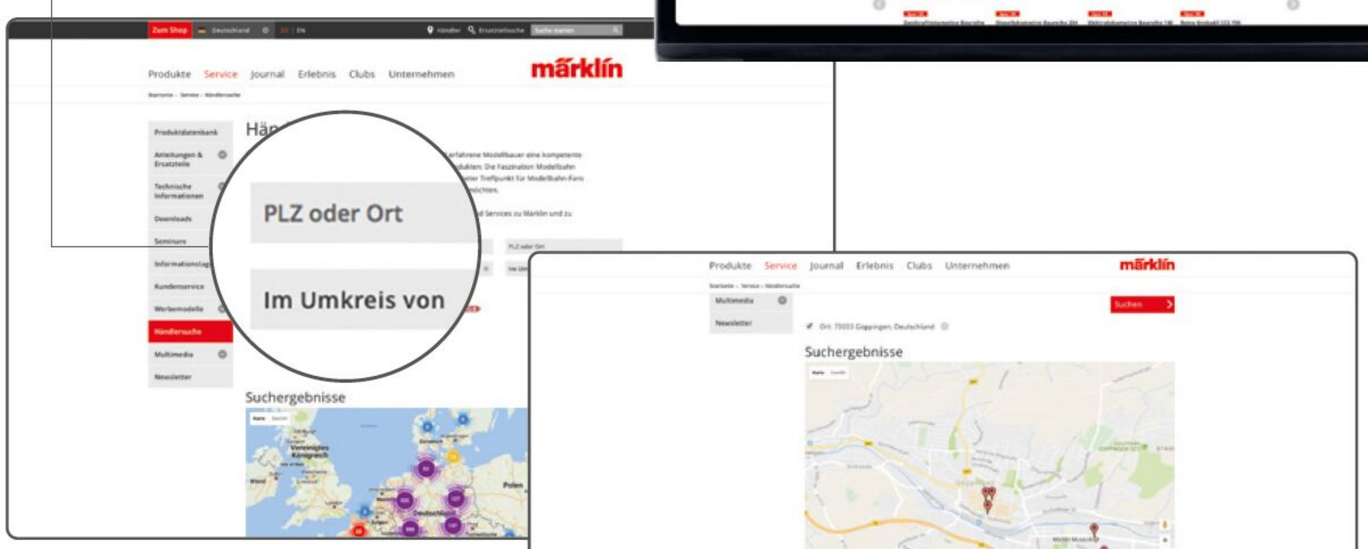
In drei Schritten zu Ihrem Händler

Mit der komfortablen Onlinesuche finden Sie das Fachgeschäft ganz in Ihrer Nähe. Ganz ohne Umwege. Einfach und schnell. So geht's:

1 Startseite aufrufen
www.maerklin.de
Menüpunkt Händler
anklicken



2 PLZ oder Ort eingeben



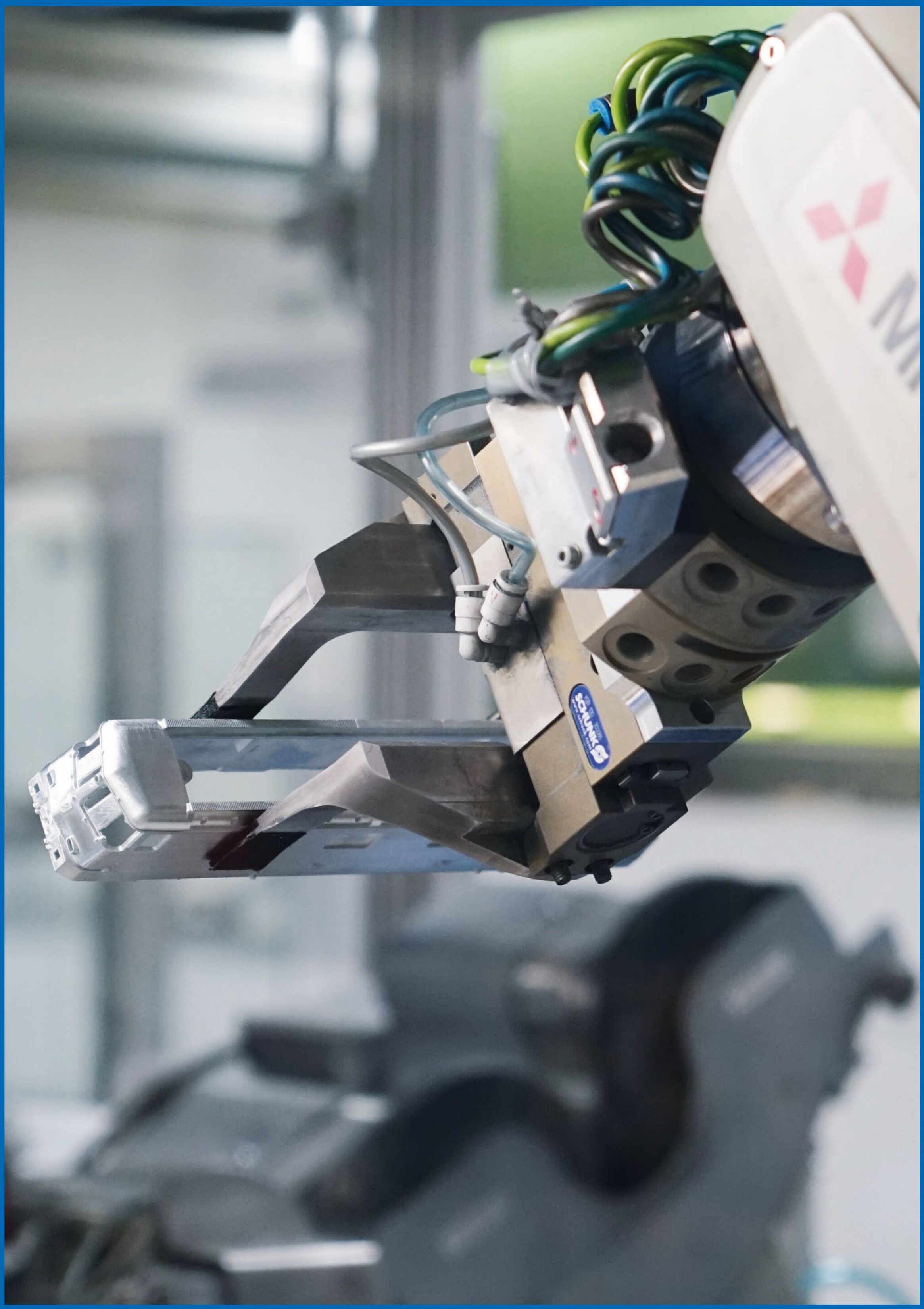
3 Händler auswählen

Digital-Infotage

Nutzen Sie die Chance, bei den Digital-Infotagen Ihr Modellbahnwissen aufzufrischen oder in die Digital-Welt neu einzutauchen, um alles aus Ihren Modellen und Ihrer Anlage herauszuholen.

- Treffpunkt bei Ihrem Fachhändler.
- Mitarbeiter des Hauses Märklin vor Ort treffen.
- Alles über den digitalen Fahrbetrieb.
- Tipps und Tricks: die leistungsfähigen Steuerkonsolen.
- H0-Sonderwagen exklusiv zu den Digital-Infotagen.

Alle Termine finden Sie online unter www.maerklin.de (siehe Service/Informationstage).



Planungsarbeit mit zahlenbasierten Fakten

Jährlich entstehen bis zu 500 Modell-Neuheiten verschiedener Spurweiten in den Märklin Werken. Die Herstellung der Einzelteile und die Montage werden von den Fachabteilungen geplant. Den gesamten Produktionsprozess bis zur Auslieferung koordiniert das Team des Auftragszentrums – mit Softwareunterstützung, Austausch aller Beteiligten und viel Erfahrung.

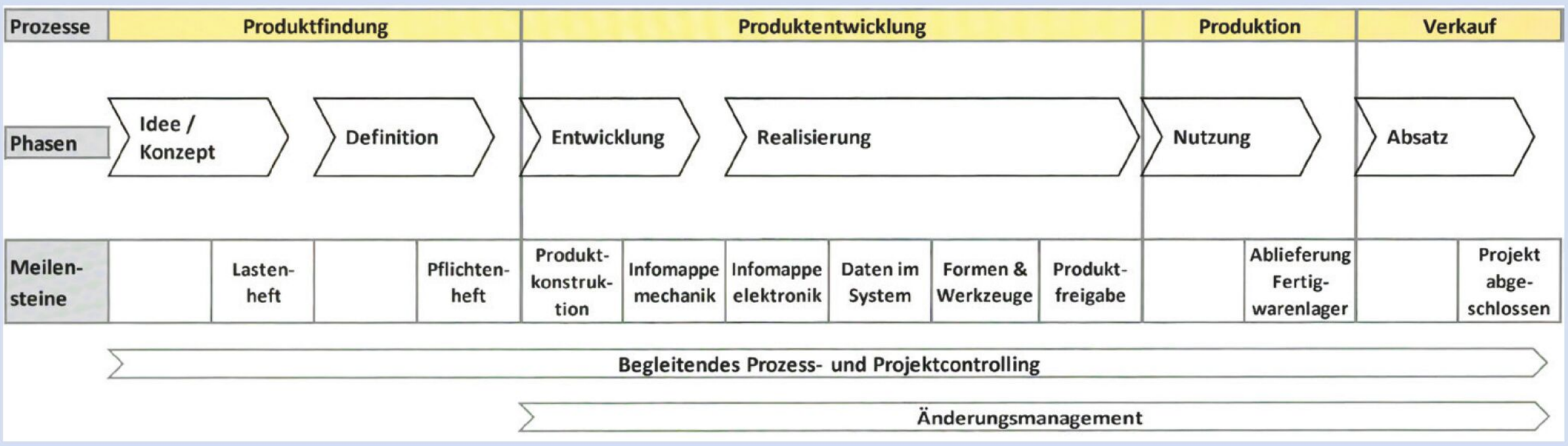
Kommunikation für Topprodukte: Treffen sich Hans-Dieter Kölle (links) und Gerhard Tastl, so begegnen sich die Welten der Zahlen und der Werker. Hans-Dieter Kölle verantwortet das Auftragszentrum, Gerhard Tastl ist Produktionsleiter im Werk Göppingen.

Nach einer Studie der Universitäten Gießen und Rotterdam bildet die Modellbahn mit Entschleunigung, Stressabbau und Spaß einen wirkstarken Gegenpol zum anstrengenden Geschäftsalltag. Kein Wunder, dass Hans-Dieter Kölle privat Eisenbahnliebhaber ist. Beruflich verantwortet das Mitglied der Geschäftsleitung das Auftragszentrum (AZ) des Hauses Märklin. „Wie das Abteilungskürzel schon aussagt, bildet mein Team planerisch die Schnittstellen zwischen Produktmanagement, Vertrieb, Technik und Produktion ab – eben von A bis Z“, so der gelernte Diplom-Betriebswirt. „Dabei begegnen uns widersprüchliche Zielvorstellungen. Für Modellbahner ist die Einhaltung von Auslieferungsterminen wichtig – sie wollen ihre Modelle gleichzeitig und termingerecht. Die Produktion will tunlichst große Lose fertigen und dann ihre Maschinen für den Folgeauftrag umrüsten. Der Vertrieb wünscht flexibles Produzieren – also etwa eine nachträgliche Stückzahlerhöhung mit einem weiteren Fertigungslos. Meine Aufgabe ist es, mit einer versachlichten Moderation auf Basis von Zahlen einen steten Ausgleich dieser Interessen herbeizuführen.“

Alle Abläufe sind transparent

Wie bringt Märklin Produktion, Vertrieb und Produktmanagement auf ein Gleis? Als Erstes definiert ein Projektmanagementhandbuch die Abläufe des Unternehmens im Detail: Alle wissen immer, was zu tun ist und wer entscheidet. Als Zweites bekommt dieses Regelwerk Inhalt mit dem Jahressortiment. „Es entsteht ein Zyklus“, erläutert Hans-Dieter Kölle (siehe Grafik unten). „Gut eineinhalb Jahre vor Produktionsbeginn konzipieren

Das Projektmanagement steuert und überwacht den Modell-Neuheiten-Prozess



Strukturierte Entstehung: Jede Modell-Neuheit des Hauses Märklin durchläuft festgeschriebene Phasen von der Produktfindung bis zum Verkauf. Die Produktionsplanung und -steuerung begleitet die beteiligten Fachabteilungen mit Lenkungsmaßnahmen.

Entwicklung des H0-Clubmodells 06 002 (Art. 39661, Trix Art. 25061): Wichtige Meilensteine auf dem Weg zum fertigen Produkt (rechts) sind die CAD-Konstruktion (links) und erste Handmuster, deren Fahrwerk hier einem Praxistest unterzogen wird (Mitte).

die Produktmanager ein Sortiment aus Neuheiten, Standardmodellen und Artikeln, das zu Kollektionen etwa für Messen zusammengestellt wird. Nach der rollierenden Planung werden die Modelle quartalsweise im Produktionsplan eingelistet, in der Vorbereitungsphase erneut bewertet und im Projektverlauf regelmäßig überplant."

Meistereien planen Auslastung

Industrieüblich bewegt sich die Produktionsplanung und -steuerung auf Maschinenebene. „Das Haus Märklin favorisiert, auch wegen der hohen Fertigungstiefe, Arbeitsteilung. Spezialisten in der Fertigung managen Mengen, Auslieferungsziele und Termine – die Informationen ziehen sie aus unserer betriebswirtschaftlichen Unternehmenssoftware SAP. Die Meistereien planen so ihre Auslastung und optimieren eigenverantwortlich", skizziert Hans-Dieter Kölle die Umsetzungsebene. „Wir dagegen steuern auf Artikelebene – das betrifft etwa das Produktionsprogramm, die Erstellung und Nachhaltung des Produktionsplans oder die Lieferquote."

Eine Spur-1-Lokomotive kann aus bis zu 3.000 Einzelteilen bestehen, bei einer komplexen H0-Lok können es 450 Teile sein. Und alle Komponenten müssen zeitgenau für die Montage produziert sein. >>

Automation: Maschinen werden planerisch ausgelastet – das Hermle- CNC-Fräszentrum läuft im Werkzeugbau rund um die Uhr.

Handwerk: Eine Rauchkammertür wird händisch verziert. Die Märklin Werke Györ und Göppingen kombinieren Manufakturprozesse mit Automations-Hightech.

Mechatronisches Meisterstück: die hochdetaillierte Märklin 1-Lok 18 314 (Art. 55128). Aus bis zu 3.000 Einzelteilen werden Spur-1-Loks montiert – logistisch herausfordernd.

Im Blick (v. l.): Fasziniert bewundern die Leiter Vertrieb (Gunter Schneider), Auftragszentrum (Hans-Dieter Kölle) und Produktmanagement (Reinhard Reindl) das Modell in der Lokmontage bei Heike Fuchs.

„Das regeln auftragsspezifisch die Fertigungsplaner der Meistereien mit einer ausgeklügelten Maschinenbelegung“, erklärt Gerhard Tastl, Produktionsleiter des Werks Göppingen. „Sie sorgen auch dafür, dass etwa die Bauteile des vergoldeten Big Boys in H0 (Art. 39400) zeitgerecht durch die Fertigung geschleust werden – da wird der Kessel nach der Gussnachbearbeitung zusätzlich sandgestrahlt und zwischen Vernickeln und Vergolden in der Galvanik muss er zurück in ein CNC-Bearbeitungszentrum, um verengte Aufnahmeöffnungen nachzubohren.“

Der Produktionsleiter ist in Abstimmung mit den Meistern für die Effizienz der Prozesse zuständig und verantwortet die termin-, qualitäts- sowie kostengerechte Auftragsbearbeitung. „Werden Stückzahlen erhöht, spreche ich mich mit Hans-Dieter Kölle ab – kleine Erhöhungen schieben wir elegant irgendwo dazwischen, für größere wird ein neuer Auftrag eingeplant“, führt Gerhard Tastl aus, der sich auch um die Terminabsprachen mit den Disponenten des Werks Györ kümmert. „Wir fertigen in einem engen Werksverbund. Das erfordert Absprachen.“

Kalte Zahlen aus SAP sind aber auf dieser Planungsstufe nicht alles. Der Produktionsleiter betont, dass auch der Geschäftsführer Technik der Gebr. Märklin & Cie. GmbH präsent ist: „Montag früh macht Wolfrad Bächle einen Rundgang durch die Fertigung – beste Gelegenheit für die Meister, technikbezogene Fragestellungen zur Sprache zu bringen. Weil der Geschäftsführer in seiner langen Karriere bei Märklin vielfach Leitungsfunktionen in Fachabteilungen innehatte, ist das ein Austausch auf Augenhöhe.“ Zudem hat Wolfrad Bächle über Jahre die Werksprozesse aus kombinierten Automations- und Manufaktur-Arbeitsschritten optimiert sowie den Verbund der Werke auf Effizienz getrimmt.

Alle Planungen sind also im Hause Märklin effektiv in den Kompetenzbereich der jeweiligen Unternehmensebene verlagert – eine Reihe von Sitzungen regelt den Austausch. Und SAP bildet als führendes System die gemeinsame Plattform. Schon an der Sortimentsplanung des Produktmanagements ist das Team des Auftragszentrums >>

„Die Clubmodelle haben in der Produktion absolute Vorfahrt“

Den Prozess für die Herstellung der jährlich bis zu 500 Modell-Neuheiten des Hauses Märklin koordiniert das Auftragszentrum (AZ). Dessen Leiter Hans-Dieter Kölle, Mitglied der Geschäftsleitung und seit 28 Jahren im Unternehmen, hat mit Prozess-, Projekt- und Änderungsmanagement alle Hände voll zu tun. Das AZ-Team meistert die Herausforderungen im engen Austausch mit Vertrieb, Produktmanagement, Technik und Produktion.

Die Neuheiten-Kataloge von Märklin, Trix und LGB halten jährlich in etwa ihren Umfang. Wie kommt das?
Hans-Dieter Kölle: Ganz einfach – wir dürfen die Kapazitäten unserer Werke nicht überreizen, sonst gefährden wir Werte, die den Markenkern ausmachen wie Wertigkeit, Fahrzuverlässligkeit und Qualität. An Ideen für spannende Loks und Wagen fehlt es uns sicherlich nicht. Aber wir haben die Lieferfähigkeit sicherzustellen.

Müssen Produktmanager bisweilen gebremst werden?
Kölle: Die Kreativität wird durch das Budget gelenkt, das jeder Spurweite zur Verfügung steht. Im Projektmanagementhandbuch des Hauses Märklin sind die Neuheiten nach den monetären Anforderungen klassifiziert. An diese Grenzen halten sich die PMs. Das Neuheiten-Sortiment entsteht nach einem definierten Prozess, der einen Interessenausgleich vorsieht. Im Rahmen der Produktfindung konkretisiert der PM seine Modellidee etwa als Neukonstruktion in einem Lastenheft, das er in unserer monatlichen Neuheiten-Statussitzung präsentiert. Finden Idee und Marktbedarf Zustimmung, beginnt die Dokumentation mit der Vorbildanalyse und es entsteht ein Pflichtenheft.

In dieser Phase ist das Modell schon durchgerechnet?
Kölle: Wir kennen unsere Herstellungskosten und korrelieren diese mit Stückzahlen. Das AZ agiert hier als Clearing-Stelle, um die Vorstellungen von Produktmanagement und Vertrieb zu harmonisieren. Nun folgt die Entwicklung und der Produktkonstrukteur übernimmt das Projekt. Nach Erreichung gewisser Status wird der sogenannte Primärbedarf im SAP-System eingeplant. Über die Stücklisten und den Arbeitsplan ergibt sich die zeitliche Einteilung, wann welches Teil des Modells vorhanden zu sein hat – das übernehmen die Fertigungsplaner. Weil viele Neuheiten entstehen, muss hier bereits die Machbarkeit mit den Produktionsstandorten abgeglichen sein. In dieser Phase kann es zu Modellverschiebungen kommen – nur Clubmodelle haben in der Produktion absolute Vorfahrt. In dieses Sortiment-Feintuning sind Vertrieb, Produktmanagement, AZ und die Geschäftsführung involviert. Das Auftragszentrum terminiert Artikel-Überplanungsrunden und liefert Plan- sowie Ist-Zahlen.

Passt das Kapazitätsgebilde, läuft unser Projekt durch?
Kölle: In der Realisierungsphase entstehen die CAD-Konstruktionsdaten im System Catia, Mechanik- und Elektronikspezifikationen stehen fest. Alle Berechtigten greifen nun auf die Daten zu und der Werkzeugbau fertigt Formen sowie Betriebsmittel für Fachabteilungen wie Gießereien, Stanzerei, Galvanik oder Farbgebung. Jeden Monat wird der Projektstand in der Statussitzung mit Vertrieb und Geschäftsführung reflektiert, das AZ hat die Prozess- und Terminkontrolle im Blick. Die Technische Qualitätssicherung begleitet das Modell während des Produktionsprozesses und erteilt schließlich nach ausgiebiger Prüfung die Freigabe für die Erstauslieferung.

Und das AZ macht einen Haken hinter das Neuheiten-Projekt?
Kölle: Wir verantworten ja die Sortimentsverfügbarkeit unter möglichst geringer Lagerhaltung – das Modell bleibt auf unserem Radar im Rahmen des Bestandsmanagements. Und selbstverständlich wird ein abgeschlossenes Projekt auch ex post nach seinem Markterfolg bewertet.

„Unter allen Neuheiten eines Jahres genießen die innovativen Clubmodelle in der Produktion die höchste Aufmerksamkeit.“

Hans-Dieter Kölle,
Leiter Auftragszentrum

06 002: H0-Clubmodell 2026

03 001: Minitrix Clubmodell 2026

65 012: Z-Clubmodell 2026

Lkw-Shuttle: Die Märklin Produktionsplanung verteilt Modellfertigungsschritte aus Effizienzgründen auf die Werke in Göppingen und Györ (Ungarn).

Hoher Produktdurchlauf: Blick in das Referenzlager der Gießerei – in der Mitte das Kesseloberteil des goldenen Big Boy (Art. 39400).

beteiligt, ebenso an der Abstimmung der Vertriebs-, Mengen- und Terminplanung. „Kriterien sind Unternehmensvorgaben wie das Budget oder die Ausgewogenheit des Sortiments nach Spurweiten, Epochen, Traktionen und Wagen. Wir diskutieren Stückzahlen und gleichen sie mit den Fertigungskapazitäten der Produktion ab."

Zeichnet sich bei einem Modell nach der Präsentation die Notwendigkeit höherer Stückzahlen ab, muss schlimmstenfalls die Belastung der Produktion durch ein Verschieben von Modellen in das Folgejahr ausgeglichen werden. Dieses Ausbalancieren findet meist frühzeitig hinter den Kulissen statt, sodass die Kunden damit nicht konfrontiert werden. Natürlich stimmt der Leiter des Auftragszentrums, Hans-Dieter Kölle, die geänderte Sortimentskonzeptionierung dann gemeinsam mit der Geschäftsleitung, dem Vertrieb und dem Produktmanagement so ab, dass die Produktion optimal läuft.

Die fünf Mitarbeiter des Auftragszentrums müssen sich in der digitalen SAP-Welt gut auskennen. „Als Entscheidungsgrundlage für die Führungsebene zieht mein Team wöchentlich die Kerndaten zu Produktion und Vertrieb aus dem SAP-System und fährt Auswertungen zu den Standorten Göppingen und Györ", berichtet Hans-Dieter Kölle. „Wir analysieren und prognostizieren auch

Wie das Auftragszentrum mit Informationen versorgt wird

Das Unternehmen Märklin wird mit der betriebswirtschaftlichen Standardsoftware SAP verwaltet. Das Auftragszentrum zieht aus SAP Daten für Berichte sowie Analysen und pflegt produktionsbezogene Änderungsbeschlüsse wieder ein. Neben den digitalen Statusmeldungen nimmt Hans-Dieter Kölle als Leiter des Auftragszentrums an vielen internen Besprechnungen teil, damit alle Bereiche mit aktuellen Infos versorgt sind.
Ein gemeinsamer Informationsaustausch erfolgt auch in der wöchentlichen Technik-sitzung mit Wolfrad Bächle, Geschäftsführer Technik, und den Leitern Produktion, Einkauf, Technische Qualitätssicherung, Produktmanagement und Entwicklung sowie den Verantwortlichen des Standorts Ungarn.
Zusätzlich finden kontinuierlich Abstimmungen mit der Qualitätskontrolle über die Freigabe von Erstauslieferungen statt und regelmäßig wird der Status der Neukonstruktionen mit allen Beteiligten besprochen.
Schließlich gibt es noch die Auswahl der Neuheiten mit Produktmanagement und Vertriebsleitung sowie die Artikel-Überplanungsrunden.
Für den Markteindruck ist das Auftragszentrum bei der halbjährlichen Vorstandssitzung der MHI-Händlervereinigung dabei und lernt Trends, Marktbedarfe sowie Modellbahnerwünsche durch wöchentliche Vertriebsberichte kennen. Zudem findet der Austausch auf verschiedenen Events oder Messen wie der IMA statt.

Immer auf dem Laufenden: Wolfrad Bächle (3. von rechts), Geschäftsführer Technik des Hauses Märklin, und der Leiter des Auftragszentrums, Hans-Dieter Kölle (rechts), informieren sich auch persönlich auf Messen über Trends und Modellwünsche.

Marktbedarfe und Lieferquoten, schauen auf Auftrags- und Lagerbestände und liefern Kennzahlen zur Planerfüllung auf Artikelebene.“ Dieser mächtige Datenextrakt wird aufbereitet und dem Vertrieb, Produktmanagement, Marketing, und teilweise auch als Grundlage für die wöchentliche Techniksitzung allen Teilnehmenden zur Verfügung gestellt – eine transparente Darstellung des Status quo des Unternehmens.

„Das Auftragszentrum betreibt Datenanalyse, um operative Prozesse zu überwachen, zu steuern und zu optimieren“, fasst Hans-Dieter Kölle zusammen. „Was das Führungsteam in der Techniksitzung festlegt, wird als Planungsentschluss wieder in SAP eingepflegt.“ Gibt es Probleme in der Lieferkette, besteht erhöhter Marktbedarf, ist eine Form defekt, droht ein Produktionsengpass – die lösungsorientierten Konsequenzen wie Terminverschiebungen oder Stückzahländerungen im Nahfristbereich finden sich zeitnah im SAP-System wieder. „Ändert sich ein Auftrag für eine Fachabteilung, erhält diese zusätzlich eine Ausnahmemeldung – sie korrigiert dann die Produktionsmenge und plant entsprechend um.“

Das Auftragszentrum begleitet die Produktion auch mit Terminanalysen. Vor allem bei Neuheiten sind die im Projektmanagementhandbuch definierten Status der Modellwerdung im Blick. Zusätzlich stehen das Lager und die Halbfertigteile mit Bestandsanalysen unter Beobachtung. Den enormen Durchsatz der Werke steuert Märklin also durch eine Mischung aus Zielvorgaben, Langfristplanung und kurzfristiger Produktionsflexibilität. Das Auftragszentrum macht das Geschehen transparent und objektiviert die Firmenkommunikation mit zahlenbasierten Fakten. ⏭

Text: Rochus Rademacher; Fotos: Claus Dick, Kötzle, cr, rr, pw

Serie Smarte Produktion

Im Teil 3 unserer Serie werden wir über den Entwicklungsprozess und die Produktkonstruktion des Hauses Märklin berichten.

Emotionen.

Für Clubmitglieder – Inspiration, exklusive Vorteile und das Märklin Magazin. Sechsmal im Jahr.

Immer wieder pure Emotion: Mit Clubnews, Märklin Magazin und Neuheitenprospekten bist Du ganz nah dran. Entdecke exklusive Clubmodelle, den Gratis Club-Jahreswagen sowie Newsletter und Online-Clubbereich. Geburtstags-Gutscheine und weitere attraktive Clubvorteile inklusive. Jetzt Mitglied werden unter club.maerklin.de

märklin
INSIDER CLUB

TRIX
CLUB

NÄHER DRAN.

märklin magazin 01 2026 NEUHEITEN 2026 | N-SCALE CONVENTION | LEONHARD WEISS | SMARTE PRODUKTION | ANLAGENBAUTIPPS

Art.-Nr. 46570

€ 6,50

Verfügbar ab Februar 2026

märklin magazin

Die ganze Welt der Modellbahnen

Februar | März 2026

Top-Modelle in allen Spurweiten

Das sind unsere Neuen

Auf der Baustelle

So werden Ideen real

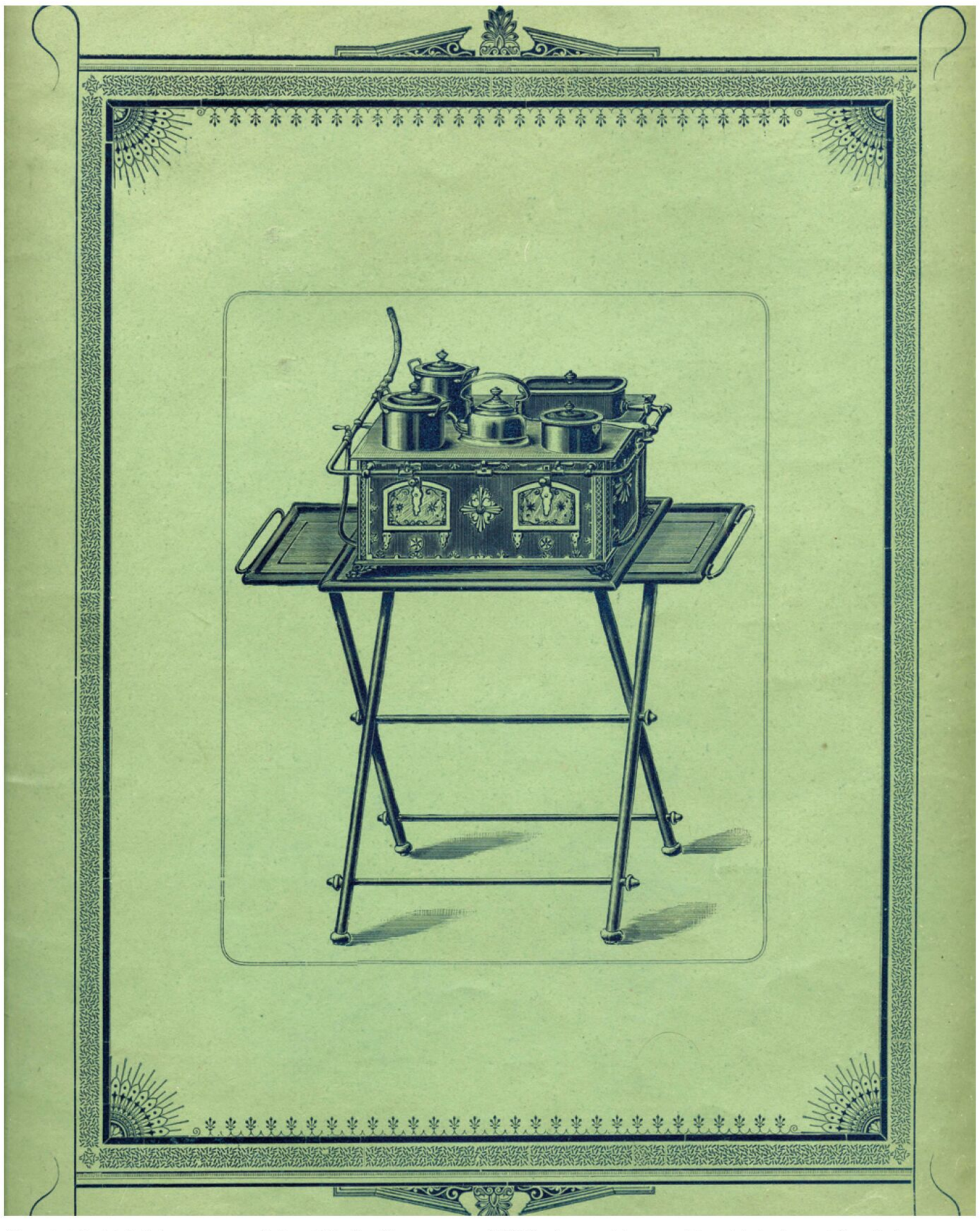
TRIX verbindet Europa

Neuheiten 2026

Jetzt Clubmitglied
werden und Clubvorteile sichern:
club.maerklin.de

Erste elektrische Lok und neue Herde

Modellpflege gab es zu allen Zeiten. Aber die konsequente Ablösung einer ganzen Abteilung war ohne Beispiel. Im Hintergrund entwickelte Märklin 1896 bereits ein weiteres Spielzeug, das wie kein zweites die Firma bis heute prägt: elektrische Eisenbahnen.



Produkt-Abbildungen auf der Titelseite waren 1896 etwas Neues. Der Katalog „E“ zeigte einen Gaskochherd. Den Tisch 626 gab es in vier Größen und wahlweise in den Ausführungen „Messing poliert“ oder „Messing vernickelt“. Die beiden Auszüge sorgten für Abstellfläche.

Nach über 30 Jahren krempelte Märklin das Angebot von Kinderkochherden mit Spiritusheizung komplett um. Die einfachen, schwer zugänglichen Dochtbrenner verschwanden. Alle Herde wurden jetzt mit der durch ein Gebrauchsmuster geschützten „Sicherheitsheizvorrichtung“ ausgestattet. In Ergänzung zu dem Hauptkatalog „D“ brachte man für die Abteilung Kinderkochherde einen eigenen Katalog „E“ heraus.

Märklin betonte die Gefahrlosigkeit für Kinder und ging sogar so weit, sich von der bisherigen Lösung abzugrenzen. Nun war „Jede Explosionsgefahr ausgeschlossen“ und es konnten „auch keine Finger verbrannt werden“.

Die Spitzenmodelle waren für die komfortable regelbare Heizung mit Gas eingerichtet. Auch diese Herde galten als gefahrlos, solange man die Hähne der nicht benutzten Kochstellen geschlossen hielt. Abstand nahm man 1896 allerdings zunächst von den noch im Vorjahr angekündigten elektrischen Herden. Diese sollten erst im Jahre 1912 in das Programm kommen.

Göppingen erhielt schon 1861 eine Straßenbeleuchtung mit Gaslicht. Ein Stromnetz entstand in der Stadt erst im Jahr 1900. Bis dahin musste Märklin den für die

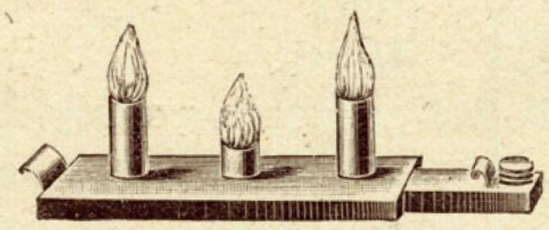
Kinder-Kochherde

aus Schwarzblech

mit eleganter Prägung und äusserst solid in allen Teilen ausgeführt.

Für Spiritusheizung D. R. G. M.

Die Heizungsmethode ist eine einfache, praktische und — ganz besonders wichtig für Kinder — **gefahrlose,** und deshalb dem bisher angewendeten System unbedingt vorzuziehen.



Die Spiritusbrenner sind auf **einem** Behälter angeordnet, der am Boden und zwar ausserhalb durch 2 Federn festgehalten wird; es überhitzt sich durch diese Lagerung des Vorrates niemals der Spiritus.

Hierdurch ist:

Der Verbrauch sparsamer.

Jede Explosionsgefahr ausgeschlossen.

Die Nachfüllung während des Brennens durch die seitliche Füllschraube möglich ohne Abnahme der Lampe.

Die Brenner sind stets an ihrem Platze, wodurch auch keine Finger verbrannt werden können.

Für Gasheizung.

Die Art der Gaszuführung geschieht ähnlich wie bei jedem Gaskocher. Das Anschlussmundstück befindet sich an dem einen Ende der sogenannten Schutzstange, die hier gleichzeitig die Zuleitung zu den einzelnen an der Stange angeordneten Hähnchen bezw. Brennern bildet.

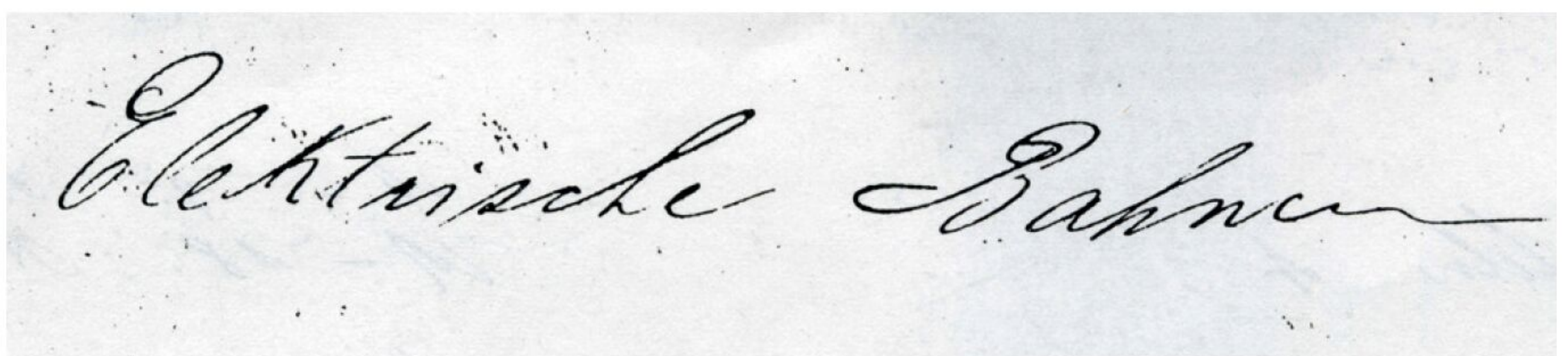
Gefahrlos ist die Gasheizung, und nur zu beachten, dass immer nur der Hahn offen ist, der in Dienst kommt. Die Hahnen sind geschlossen, wenn sie in der gleichen Richtung wie die Schutzstange stehen.

Ausführlich beschrieb Märklin im Katalog die Vorzüge der neuen Heizsysteme. Das Programm konnte sich sehen lassen, es umfasste fast 90 verschiedene Kinderkochherd-Garnituren.

Produktion benötigten Strom mit einer Dampfmaschine und einem Dynamo in der Fabrik selbst erzeugen. So gesehen, war Märklin seiner Zeit voraus. Nachdem man 1895 mit der Einführung von Elementen, die Schwachstrom erzeugen, im Zubehörbereich gute Erfahrungen gemacht hatte, stand 1896 ein entscheidender Schritt an. Die elektrische Energie sollte zum Antrieb von Spielzeug-Eisenbahnen genutzt werden.

Märklin entschied sich für ein System mit einer „Stromzuführung durch den isolierten Mittelstrang der Schienen".

Das Mittelleitersystem bot gerade im Spiel durch die Möglichkeit des freizügigen Aufbaus der Gleisanlage Vorteile. Außerdem konnte das Wagenmaterial der >>



Eine neue Rubrik: In den handschriftlichen Aufzeichnungen zu den geplanten Neuheiten des Jahres 1897 erschienen Ende 1896 erstmals elektrische Bahnen. Durchkalkuliert hatte man zunächst eine Zusammenstellung in der Spurweite I, als Platzhalter aufgeführt war aber auch schon die Spur 0.

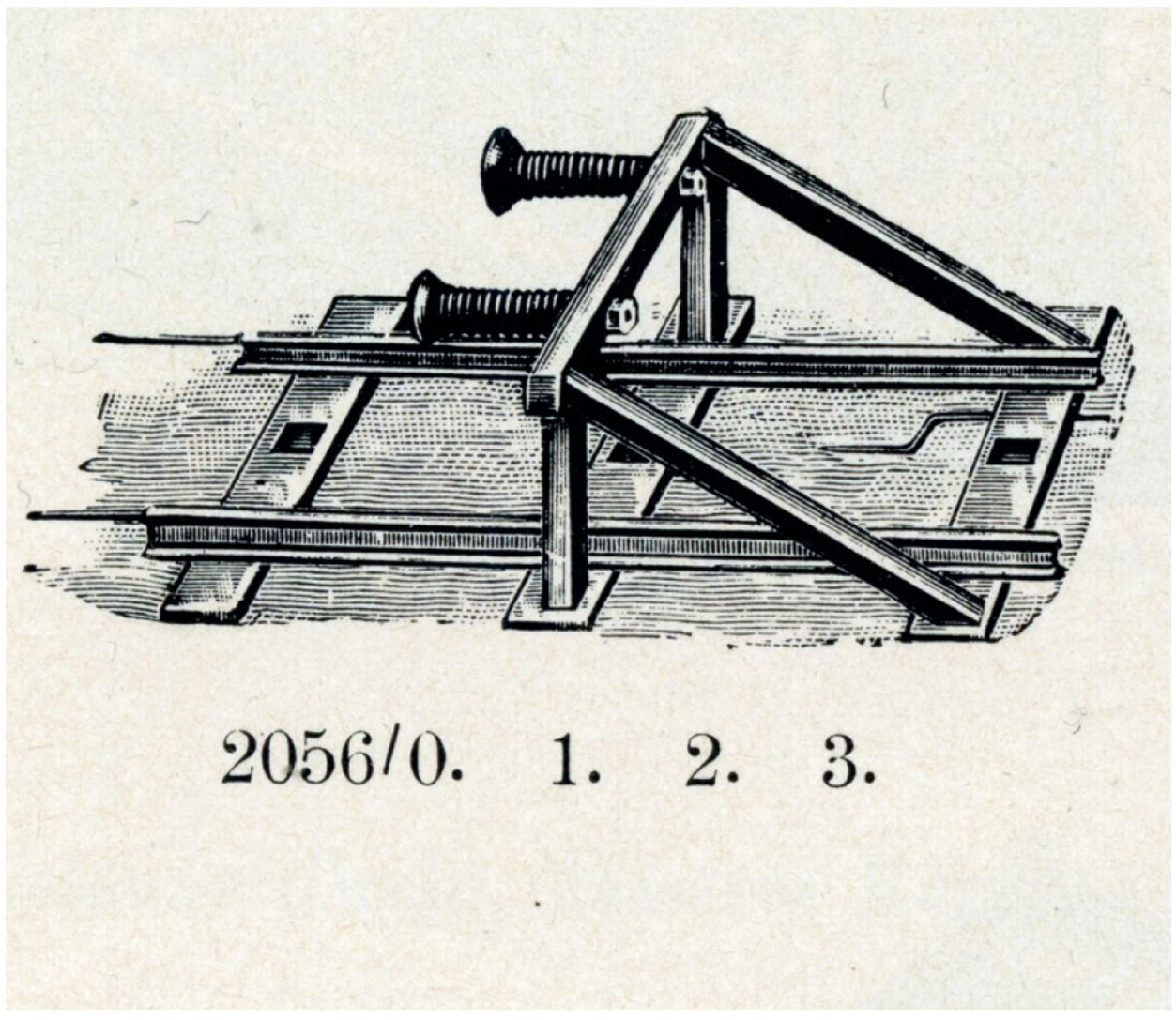
Eine Pionierleistung: Die erste elektrische Lokomotive von 1896

Am Rand des Märklin Programms gab es zwar schon Bahnen in der Spurweite 0, lange dominierten aber die großen Spuren I, II und III den Markt. Noch war die mittlere Spur II die bevorzugte Größe für technische Innovationen. Im Innern der Maschine arbeitete ein Elektromotor vom Typ Manchester mit zwei Spulen, der fast den gesamten Lokaufbau einnahm. Gut erkennen kann man ein Flügelrad zwischen den Rädern, ein zweites, um 90 Grad versetztes befand sich auf der anderen Seite der Lokomotive.

Rechts und links des Gleises konnten entsprechende Anschläge eingefügt werden. Auf diese Weise wurde im Innern der Maschine eine Walze bewegt, die die Vor- und Rückwärtsfahrt der Lok steuerte. Von Anfang an war sich Märklin der Wirkung einer elektrischen Eisenbahn in einem Schaufenster bewusst (siehe Märklin Magazin 6/2024). An der Stirnseite des Fahrgestells dieses Musters war eine Nummer eingeschlagen worden: „1“. Stolz hatte Märklin die Maschine an beiden Seiten mit einem Schild versehen, das den Hersteller und das Entstehungsjahr nannte. Der offene Führerstand bot Platz für einsteckbare Figuren des Lokführers und des Heizers. Ende des Jahres 1896 machte man sich dann in Göppingen Gedanken über die Markteinführung solcher Bahnen im folgenden Jahr.

Die Ära der sogenannten Starkstrom-Eisenbahnen hielt die nächsten dreißig Jahre an. Mit dieser Spur-II-Lok begann eine Entwicklung, die zu der heutigen Modellbahn führte.

Als Vertreter früher vierachsiger Personenwagen ist im Märklineum ein kombinierter Post- und Gepäckwagen ausgestellt (Drehgestelle später ersetzt). Beim handbemalten Spur-II-Modell lassen sich alle Türen öffnen und man kann die Inneneinrichtung bewundern. Mit je einem Personen- und Speisewagen dieses Typs sollten die ersten elektrischen Bahnen geliefert werden.



Ein Vorbote? Prellböcke gehörten zu den Neuheiten des Jahres 1895. Das später lange verwendete Katalogklischee zeigte wohl ein Vorserienmodell, bei dem sich in der Mitte der Schwellen bereits etwas tat.

Uhrwerk- und Dampfeisenbahnen ohne Änderungen eingesetzt werden. In den Anfangsjahren entstanden die elektrischen Gleise bei den noch geringen Stückzahlen in reiner Manufakturarbeit. Oberhalb und unterhalb eines großen Loches in den Schwellen wurde kräftiges Isoliermaterial aufgelegt. Darauf kamen ebenfalls oben und unten Metallplättchen. Dieses Paket wurde vernietet und der Mittelleiter aus Schienenmaterial konnte hierauf aufgelötet werden. Bei dieser soliden, aber aufwendigen Fertigung blieb es noch bis 1906.

Der von Märklin eingeführte Mittelleiter in Gestalt einer Mittelschiene bewährte sich und sollte, wie so viele Ideen aus Göppingen, in den kommenden Jahrzehnten zu einem internationalen Standard in der Spielzeugwelt werden. ⏭

In der nächsten Folge der Chronologie geht es um das Jahr 1897, u. a. mit der Einführung der elektrischen Eisenbahnen und einem neuen Katalogkonzept.

Text: Bodo Schenck; Fotos: Kötzle, Märklin, Norwin Rietsch, Bodo Schenck

Go West!

Das ist USA pur: Wilfried Kehr entführt auf seiner Anlage in die Weiten zwischen Alaska und Texas – mit einer finessenreichen Anlage in Doppeldeck-Bauweise.

Eisenbahn und die USA, da denkt man an schier unendliche Weiten. Von bitterkalten Orten wie Fairbanks in Alaska bis zu sonnenverbrannten Gebieten wie der texanischen Chihuahuan Desert durchziehen Gleisstränge überwältigende Landschaften. Vor allem der Nordwesten und der Süden bieten Eisen- und Modellbahnfreunden Grund zur Freude, wenn endlos lange Züge in mächtiger Mehrfachtraktion den Horizont berühren.

Im Duett: Wilfried und Carola Kehr haben beide Freude an der US-Anlage.

Dieses beeindruckende Ambiente hat sich Wilfried Kehr nach Hause geholt. Der Hesse kann auf seiner Anlage sein Fernweh stillen und den Anblick seines reinen US-Fuhrparks im Maßstab 1:87 genießen. So ein Unterfangen ruft natürlich nach Platz und konsequenter Umsetzung. Das Thema Raum hat der 62-jährige Märklin Freund deshalb mit einer Doppeldeck-Bauweise gelöst. Diese Gestaltung erlaubt lange Strecken in zwei Geschossen. Die Zahlen sprechen für sich: 6 x 5,5 Meter Fläche eröffnen ein gehöriges Gestaltungspotenzial. Einen Teil formte Wilfried Kehr als „L“, den anderen als „U“, letzteren auf zwei Ebenen inklusive Mittelbereich mit Hochplateau. Rund 60 Loks und 400 Wagen aus dem Märklin Sortiment sind hier unterwegs.

Buntes Modellbahnland

Angesichts einer solchen Anlage sollte man eine intensive Vorbild-Recherche vor Ort voraussetzen. Oder? „Ich war noch nie in den USA“, lautet die überraschende Antwort des ehemaligen IT-Spezialisten. Das Miniaturreich basiert >>

Drunter und drüber: Die Doppeldeck-Bauweise erweitert das Gestaltungspotenzial und erlaubt die Umsetzung vieler kreativer Ideen.

In luftiger Höhe: Eine Trestle-Brücke mit einer dem Vorbild entsprechenden hölzernen Tragwerkkonstruktion bildet den Blickfang auf der Anlage. Hier überquert sie eine „Shay“-Lokomotive der Western Maryland Railway mit ihrer wertvollen Holzfracht.

∧ Aussichts-Reich: Im „California Zephyr“ bietet der Panoramawagen einen herrlichen Ausblick.

∨ Ereignis-Reich: An freien Tagen geht’s mit sechs oder acht Zylindern in die Natur zum Picknick.

auf Erkundungen via Youtube und Fachlektüre, darunter auch amerikanische Magazine. So bietet Wilfried Kehr dem Land der unbegrenzten Möglichkeiten eine lebendige Modellbühne. Und die begeistert: Gleich am Eingang fällt der Blick auf die Inszenierung einer prärieartigen Landschaft im warm-rötlichen Ton. Herrlich designte Lokomotiven sind hier im Einsatz, wie etwa die leuchtend tiefgelb/graue EMD F7 der UP (Art. 37629) oder die orange/gelb/grün lackierte „BNSF 5736“ (Art. 38447), die übrigens beim Anlassen feingrauen „Dieseldunst“ ausstößt.

Ein weiterer Vorteil von Doppeldeck-Anlagen liegt im günstigen Betrachtungswinkel auf Augenhöhe, zumindest im oberen Teil. Die Szenerie wirkt so im Wortsinn zum Greifen nah. Verschaffen wir uns einen besseren Gesamtüberblick: Würde sich ein nordamerikanischer Weißkopfseeadler anmutig in die Lüfte schwingen, könnte er gestochen scharf liebevoll gestaltete Details erspähen. Er würde auch erkennen, dass Teile der Modellbahn noch kahl aussehen: Sie ist an ein paar Stellen noch im Aufbau. Wilfried Kehr plant dort noch so einige Monate Arbeit ein. Gegenüber der großen Trestle-Brücke soll beispielsweise noch ein Skigebiet entstehen, an anderer Stelle eine City. Doch bereits das bisher Gebaute beeindruckt mit einer thematisch konsequenten Umsetzung.

Wie es dazu kam? Als der 62-jährige Märklinist zwei Jahre alt war, schenkte ihm sein Papa eine Märklin Bahn. So weit durchaus üblich, ebenso wie längere Modellbahn-Pausen in Pubertät und Ausbildung. Doch danach sollte Wilfried Kehr eine Initialzündung erleben. „Ich habe einen Klassiker von Märklin Maxi gesehen, die

„Meinen ‚Trail of Fame‘ bevölkern Schienenstars wie die ‚Shay‘ und die beiden ‚Northlander‘ oder tolle US-Loks mit den Aufschriften von Bahngesellschaften wie Rio Grande, Western Pacific und Central Georgia. Von denen bin ich bis heute beeindruckt.“

Wilfried Kehr

Mit voller Kraft voraus: Die dieselelektrische Lokomotive vom Typ EMD F7 der Bahngesellschaft D & RGW „Rio Grande 5641“ zieht ihre Fracht kraftvoll zum Ziel und lässt sich auch von einer gelegentlichen Baustelle am Gleis nicht aus dem Tritt bringen.

Diesellok F7 ‚Santa Fe‘ in Spur 1. Diese Loks und Wagen sahen ganz anders aus als die, die ich bisher kannte. Das hat mich fasziniert.“ Der IT-Spezialist stieg wieder ein, kehrte aber nach einiger Zeit der Spur 1 wieder den Rücken. Ab 2003 bevorzugte er erneut die platzsparende H0-Welt mit einer blauen „Santa Fe“ (Art. 3362, selbst digitalisiert) und einem Big Boy aus der Startpackung Art. 29848 als Ur-Protagonisten. Dann ging es weiter, „hier mal eine Lok, da mal ein Wagen-Set …“. Ältere Modelle fanden sich bei Ebay, schöne Neuerscheinungen gab es von Märklin.

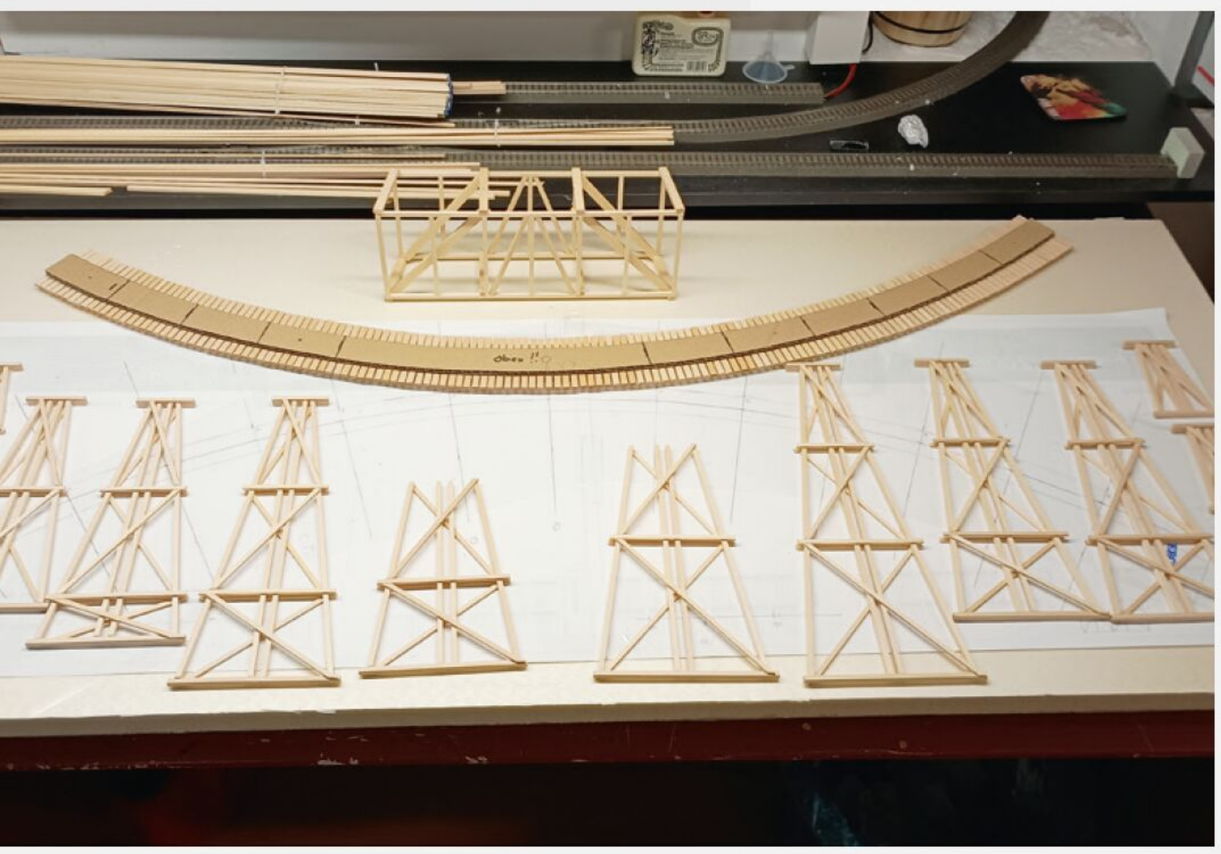
Die Doppeldeck-Bauweise erfordert eine spezielle Herangehensweise (siehe „Zweifach clever“ auf Seite 74). Neben der festen, sicheren Verankerung im Mauerwerk müssen zwei Hauptebenen nebst Zwischenebenen geplant sein. Da heißt es „den Raum genau ausmessen und in 3D denken“, weiß Wilfried Kehr. Das probte er erst einmal mit Kisten und Brettern. 30 Module umfasst die Anlage, gespickt mit diversen Eingriffsluken. Dabei ist im Planungsprozess einiges anders geworden als ursprünglich gedacht. Teils musste nachgerüstet werden, „doch schließlich ist die Anlage nach und nach gewachsen“. Zeitweise hat der ehemalige IT-Fachmann „monatlich ganze Pakete mit Schienen“ bestellt. Die Wahl fiel auf das C-Gleis, „das ist vom Betrieb her super“. Das längste Gleis im Schattenbahnhof misst mit Kurve stolze 7,5 Meter. Das Knowhow hat sich der 62-Jährige als Autodidakt angeeignet und sich mit einem Jugendfreund regelmäßig ausgetauscht, der auch eine Märklin Modellbahn besitzt. Ehefrau Carola beriet obendrein in puncto Gestaltung und sorgte immer für reichlich Kaffeenachschub.

Fahren wir los: Am Zugfenster ziehen typisch amerikanische Gebäude vorbei – aus Vergangenheit und Gegenwart, was auch das rollende Material mit Dampf- und Dieselbetrieb verkörpert. War das nicht die Ranch der Bonanza-Family? Sagt dort drüben nicht gerade John-Boy im Haus der Waltons gute Nacht? Wer mit US-Serien aufgewachsen ist, hat einprägsame Bilder vom Amerika des 19. und 20. Jahrhunderts im Kopf. Und so lassen sich vor dem inneren Auge schon >>

∧ Schickes Gespann: Der „Western Pacific 805-D“ legt sich in die sanfte Kurven der Trestle-Brücke.

∨ Sicher am Haken: Unter der Brücke wird derweil fleißig an ihrer Erhaltung gearbeitet.

Geprüfte Stabilität: Der robuste Bau des Doppeldecks will von vornherein gut durchdacht und solide ausgeführt sein.



Zweifach clever

Die Doppeldeck-Bauweise verlangt nach einer besonders stabilen Verankerung im Mauerwerk – und eine Trestle-/„Gerüst“-Brücke nach filigraner Detailarbeit nebst Materialkunde.

Die Frage liegt auf der Hand: Warum eine Doppeldeck-Anlage? „Weil es so viele Ideen gab – der Keller könnte doppelt so groß sein“, sagt Wilfried Kehr schmunzelnd. So sollte es ausschließlich große Radien geben, dazu schlanke Weichen im sichtbaren Bereich, möglichst ohne Ausgleichsschienen, sowie schlanke Kurven. „Das ist mir eigentlich bis auf ein paar Punkte ganz gut gelungen“, freut sich der 62-Jährige. Eine stabil fahrbare Mehrfachtraktion mit bis zu 40 Wagen stand ebenfalls im Lastenheft. Angesichts einer solchen Zuglast markieren zwei Prozent Steigung das Limit.

Die Grundkonstruktion des Doppeldeck-Parcours wirkt massiv, die Befestigung an der Wand ist dabei das A und O. Regalhalter aus dem Baumarkt verrichten hier ihren Dienst. Unten sieht man, wie die Bügel an der Hochkantleiste aus Metall eingehängt sind. Darauf hat der US-Bahn-Lenker jeweils „links und rechts eine Dachlatte geschraubt“, stets von Halterung zu Halterung. Die Mauer besteht aus Beton und bietet so optimale Verankerungsmöglichkeiten für 8-Millimeter-Dübel und Schrauben. Immerhin trägt ein Bügel maximal 45 Kilogramm. Um das Gewicht dennoch möglichst gering zu halten, hat er in puncto Gestaltung viel mit leichtem Styrodur gearbeitet, „mit Gips wäre das zu schwer geworden“. Dieses Prinzip durchzieht die gesamte Anlage ringsum, außer die Mittelzunge mit der Trestle-Brücke, „da stützen zwei Pfosten“.

Die Brücke umspannt eine Hochebene im sanften Rund über eine Länge von 110 Zentimetern. Ein Eigenbau, der Respekt gebietet. Die Zutaten fand Wilfried Kehr beim Holzhändler, wo er viele Leisten bestellt hat. Vor und während des Baus stand genaues Messen, Kleben mit Holzleim und Anstreichen auf dem Programm. Und Recherche: „Ich habe viele Fotos im Internet angeguckt und Literatur gelesen.“ Das Fundament besteht aus dem bewährten Styrodur, darunter liegt eine Holzplatte „auf Punkt 0“. Die Pfosten hingen zunächst in der Luft und wurden dann von unten „aufgefüttert“ sowie mit Geländer versehen und verfeinert. Die größte Last der stabilen und gleichzeitig ästhetischen Konstruktion verantworten zwei Hauptträger. Selbstverständlich besteht das Exemplar wie die Ur-Vorbilder ab Ende des 19. Jahrhunderts aus Holz mit kurzen Spanten. Der „Lethbridge Viaduct“ thront übrigens als größte Trestle-Brücke im kanadischen Alberta mit rund 1,6 Kilometern Länge und knapp 100 Metern Höhe.

∧ Feinarbeit pur: Die Trestle-Brücke setzt sich aus vielen filigranen, selbst konstruierten Bauteilchen zusammen.

∨ Zündende Idee: Die Diesellok F7 „Santa Fe“ in Spur 1 begeisterte Wilfried Kehr für den US-Anlagenbau.

Dampfendes Duo: Zwei Mikado-Loks der „New York Central“ (1883, 1890) durchqueren die spannend gestaltete Bahnwelt.

mal spannende Road-, respektive Gleis-Movies drehen. Das war bei Wilfried Kehr schon als Kind so: „Da kann ich abschalten und die Fantasie ist immer dabei!“

Im Zug, zum Beispiel vom Panoramadeck des glänzenden „California Zephyr Silver Dollar“ aus, gibt es viele authentisch gestaltete Szenen zu sehen. Da parken schicke 1950er-Jahre-Straßenkreuzer an einem Spielplatz. Ein „Pioneer Saloon“ verbreitet Wild-West-Ambiente. Werksgebäude wie die „Klassic Pickle Factory“ fliegen vorbei. Man erspäht Kanufahrer, die vor einer mächtigen Bergkulisse tiefblau gischtende Flusswellen bezwingen. Über die Bahngleise rollen Waggons mit Aufschriften wie „Union Texas Petroleum“, „Canadian National“, „Alaska Railroad“ oder „Lion Oil Company“. Auch im Zwischendeck tummelt sich reges Leben, etwa am kreisrunden Badesee, der mit Strandkorb ans spritzige Nass lockt.

Seinen amerikanischen Eisenbahntraum lebt Wilfried Kehr im digitalen Fahrbetrieb aus. Bis zu acht Garnituren sind parallel einsetzbar, ohne dass er da „groß eingreifen“ müsste. Meist lässt er aber ein oder zwei Gespanne via Handregler fahren. Das rollende US-Material in Gestalt von rund 60 Lokomotiven und 400 Wagen bewegt sich durch Prärien, Hochebenen, über sechs Brücken – darunter als Star eine stattliche „Trestle Bridge“ (siehe „Zweifach clever“ auf Seite 76). Es geht durch sechs Tunnel, ein Industriegebiet und zwei Bahnhöfe. Drei Schattenbahnhöfe mit vier, acht und zehn Gleisen sowie ein Bw mit Lokschuppen bieten Ausruh- und Servicebereiche. Zur Bestückung mit Gebäuden hat neben Modellen von Busch, Faller und Woodland auch eine gebrauchte US-Anlage beigetragen, die Wilfried Kehr bei einer Messe ergattern konnte.

Zu seinen Lieblingsloks und -zügen zählt Wilfried Kehr neben dem „Zephyr“ auch die legendäre „Shay“. Er genießt den Anblick, wenn die Veteranin der „Western Maryland Railway“ die waghalsig >>

Besuch bei den Waltons: Auf der berühmten Fernseh-Ranch zog im 20. Jahrhundert die Moderne ein.

Nicht nur in Venezuela: Öl wird in den USA schon lange gefördert – auch auf der Anlage von Wilfried Kehr gibt es ergiebige Stellen.

∧ Grandioser Anblick: Vor beeindruckender Bergkulisse überquert ein „Ontario Northlander“ einen gischtenden Fluss, auf dem Kanuten mutig durch das Wildwasser paddeln.

∨ Alltagsszenen: In der „Klassic Pickle Factory“ verladen die Arbeiter Essiggurken, während gleich daneben das „schwarze Gold“ aus Texas in bunten Petroleumwagen vorbeirumpelt.

hohe Trestle-Brücke überquert. Zudem liegen dem Märklin Freund der Big Boy und die neuen Dieselloks der „Evolution“-Serie am Herzen. An seiner Vitrinenwand zeigt er neben Spur-1-Maxi-Modellen auch seine erste selbst gekaufte Lok, eine rote BR 212 (Art. 3072): „Für die habe ich ein Jahr lang Zeitungen ausgetragen, als ich zwölf war“, erinnert er sich. Wer hätte gedacht, dass diese Leidenschaft einmal in den USA endet.

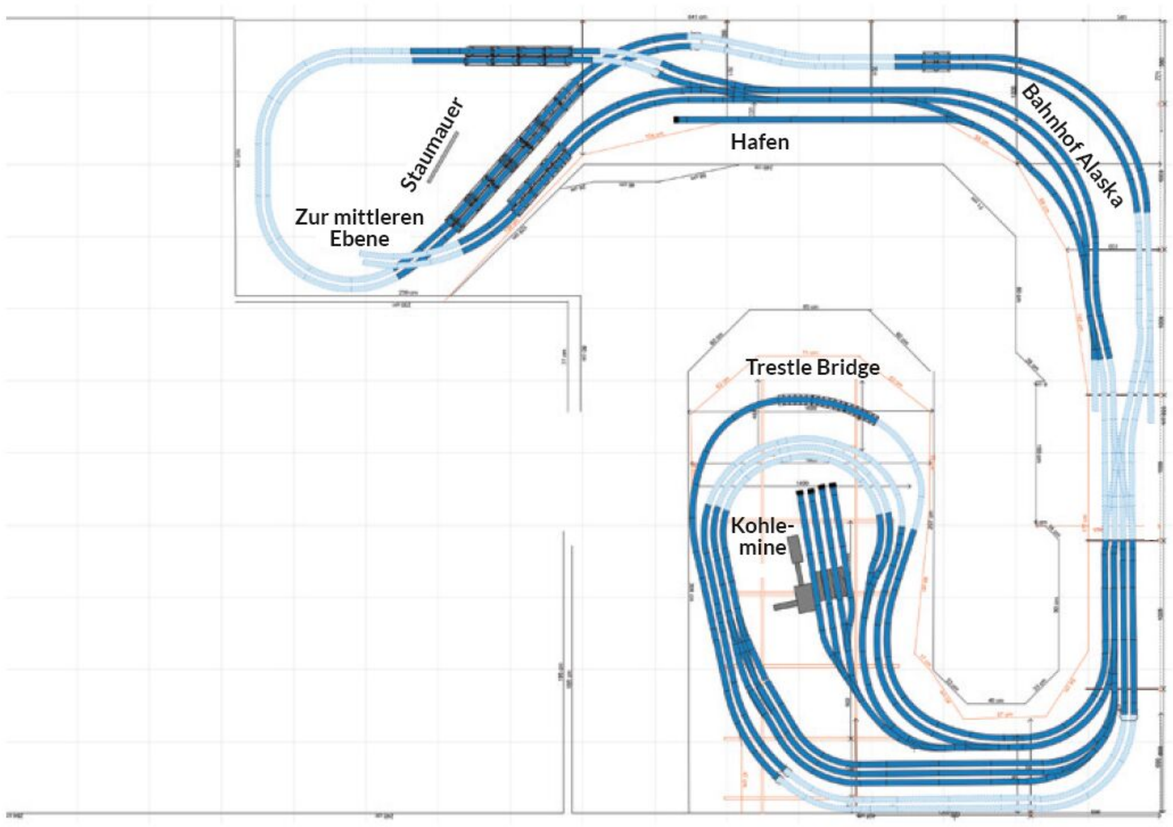
Und sie wird weitergegeben: „Meine Enkelkinder Sofia und Felix haben zur Geburt natürlich je eine Märklin Startpackung bekommen. Dies werde ich auch in Zukunft bei weiteren Enkelkindern so halten“, sagt der stolze Großvater. Derzeit sind die beiden von der „AC/DC-Black-Ice“-Lok fasziniert. „Die Lok mit den Hörnern finden sie klasse!“

Die USA feiern in diesem Sommer 250 Jahre Unabhängigkeit. Wilfried Kehr wird dann zum ersten Mal vor Ort sein und mit seiner Tochter Corina rund 49 Ziele in dreieinhalb Wochen besuchen. So manche Eisenbahn wird darunter sein. „Wir werden nicht alles schaffen, aber unser Bestes geben“, schmunzelt er und ergänzt: „Ich hoffe, dass wir irgendwo an einer Strecke stehen, wo der Big Boy in voller Pracht vorbeifährt …“. Wir wünschen schon mal Good Luck!

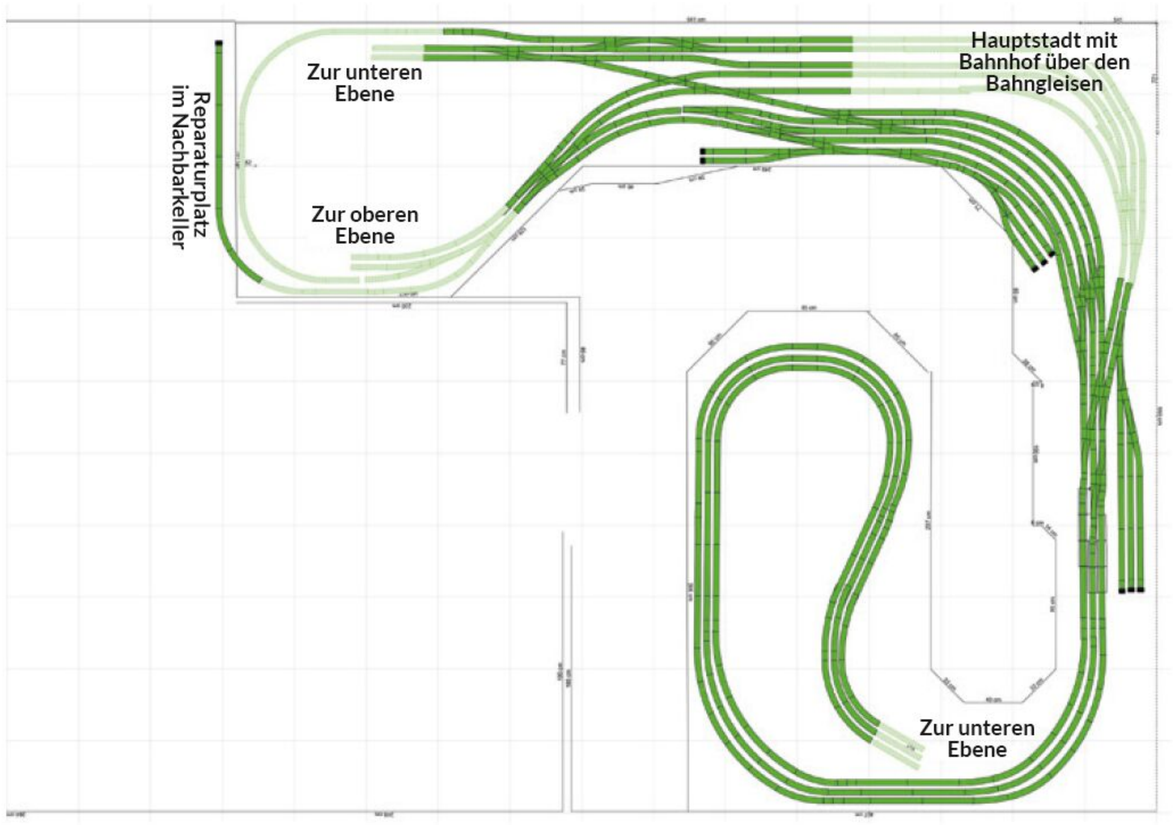
Text und Fotos: Claus Dick

Gemeinsamer Kraftakt: In Mehrfach-Traktion ziehen mächtige US-Loks schier endlose Zuggespanne durch die raue Landschaft – so kann sich zwischen Gebirge und Prärie der Charakter der Anlage herrlich entfalten.

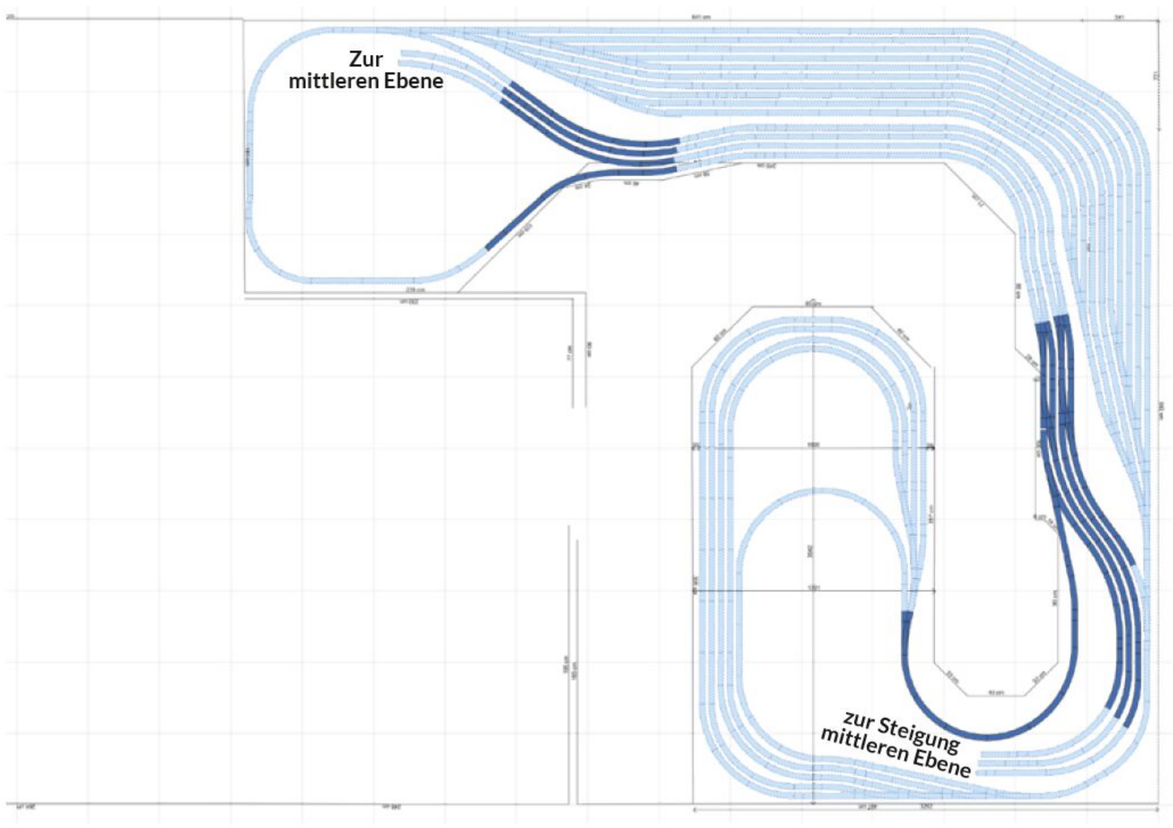
Die Gleispläne



Obenauf: Der Plan zeigt den Gleisverlauf der oberen Ebene. Markante Punkte sind die Trestle-Brücke (Bildmitte), die Kohlenmine (darunter) und der Hafen (oben Mitte). Links geht es zur mittleren Ebene.



Zwischendrin: Die mittlere Ebene bietet viel Platz für Landschaften. Außerdem stellt sie die Verbindung nach oben (oben links) und unten (oben links und unten rechts) her, was planerische Weitsicht erforderte.



Die Basis: Die untere Ebene knüpft unten rechts und oben links an die mittlere Ebene an und bietet in zwei großzügigen Schattenbahnhöfen genug Platz auch für lange Züge im Wartestand.

Steckbrief

- Zweigleisige Hauptbahn in hügeliger Landschaft
- Vier Durchgangsgleise im Bahnhof
- Güterbahnhof mit Ladegleis und Überladekran
- Großes Betriebswerk mit Drehscheibe, Lokschuppen und Behandlungsgleisen
- Lange Zeilen mit Wohn- und Geschäftshäusern
- Zwei große Schattenbahnhöfe mit je sechs Speichergleisen

Traumanlage im U

Diese Anlage ist wahrlich ein Großprojekt, für das man Platz braucht. Dafür bekommt der Modellbahner aber auch alles, was das Herz begehrt: ein riesiges Betriebswerk, eine heimelige Stadt und lange Strecken.

Für unseren Entwurf ist ein etwas größerer Raum nötig: 4,5 x 3,0 Meter misst allein die u-förmige Anlage. Zwar ist diese auf Rollen bewegbar und kann theoretisch auch an die Wand geschoben werden. Doch sollte man von jeder Seite aus an alle Stellen kommen, insbesondere an das Betriebswerk mit Drehscheibe. Und wenn man einen so großen Wurf baut, möchte man ja auch lange Freude daran haben. Ein Modellbahnraum sollte daher gleichmäßig warm und trocken sein, dazu gut ausgeleuchtet und mit ausreichend Steckdosen versehen. Laminat oder Linoleum sind besser als Teppichboden, weil sie den Staub nicht speichern. Nicht zuletzt sollte man auch zum Lüften ans Fenster herankommen.

Für viele Modellbahner ist dies eine echte Traumanlage. Zum einen hat man den Bahnhof mit viel „Getümmel“. Daneben bildet das Betriebswerk (Bw) optisch und betrieblich den Mittelpunkt. Hinzu kommen eine ausgedehnte Landschaft, eine belebte Stadt und immer wieder ein Blickfang wie Burgruine oder Bauernhof.

Den Entwurf für das C-Gleis haben wir in den Epochen II bis IV angesiedelt, als noch Dampfrösser von der BR 01 bis zum Jumbo BR 44 das Bild dominierten. Deren hochkomplexe Technik brauchte eine Menge Pflege. Wasser fassen, Kohle bunkern und Aschekasten leeren sind den meisten als Wartungsaufgaben vertraut. Aber auch das Schmieren und das Anfeuern lange vor der Fahrt gehörten zu den Arbeiten. So lässt sich hier allerhand nachspielen und natürlich bietet das Bw mit Drehscheibe und großem Rundlokschuppen ein angemessenes Umfeld für die schwarzen Schönheiten.

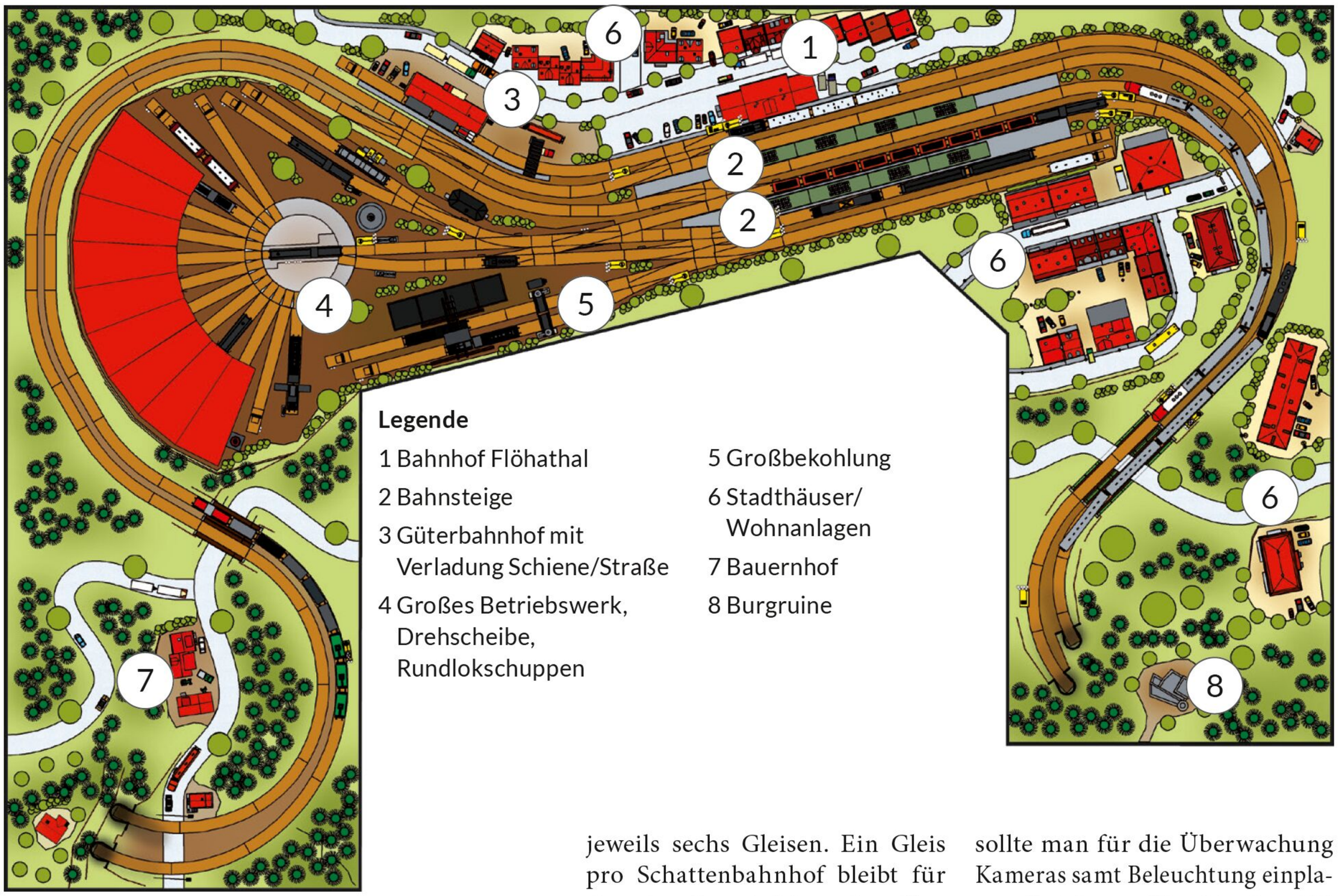
Großzügige Strecke

Geht man auf die Strecke, so wird nach dem Bahnhof jeweils auf einen Anlagenschenkel übergeleitet. Links liegt der Schwerpunkt auf einer bewaldeten Landschaft mit einsamem Bauernhof, rechts hat man dagegen urbane Akzente mit einem Wohngebiet, das aus großen Mehrfamilienhäusern besteht. Dazu findet man hinter dem Bahnhof eine ganze Stadt mit Straßen, Plätzen, Häusern, Geschäften, Autos und Figuren.

Eine weitere Besonderheit fällt sofort ins Auge: Im sichtbaren Bereich sind fast nur schlanke Weichen eingeplant. Als Signale wurden passend zur Epoche Formsignale eingesetzt.

Im Untergrund haben wir zwei große Schattenbahnhöfe mit >>

Draufsicht Märklin C-Gleis



Legende

1 Bahnhof Flöhathal
2 Bahnsteige
3 Güterbahnhof mit Verladung Schiene/Straße
4 Großes Betriebswerk, Drehscheibe, Rundlokschuppen
5 Großbekohlung
6 Stadthäuser/ Wohnanlagen
7 Bauernhof
8 Burgruine

Der rechte Anlagenschenkel ist städtisch geprägt und bietet zwei Wohngebieten mit unterschiedlichen Häusern Platz.

jeweils sechs Gleisen. Ein Gleis pro Schattenbahnhof bleibt für den jeweils einfahrenden Zug frei, so können also zwei mal fünf Garnituren in den Schattenbahnhöfen verweilen. Das gibt richtig Abwechslung – auf der Anlage wird dann auch groß gespielt. Bei dieser Schattenbahnhofsgröße sollte man für die Überwachung Kameras samt Beleuchtung einplanen. Es können Züge bis etwa 140 Zentimeter Länge gefahren und abgestellt werden.

Märklin K-Gleis

Auch wer die neueren Bahnepochen schätzt, findet in diesem Großprojekt das Richtige. Beim K-Gleis-Entwurf wechseln wir in die Moderne ab Epoche IV. Märklin Lichtsignale geben hier den Halte- oder Fahrbefehl. Das Betriebswerk bleibt ähnlich dimensioniert, aber Drehscheibe und Rundlokschuppen tauschen wir gegen eine Schiebebühne mit Langlokschuppen. Die Revisionsarbeiten für Diesel- und Elloks sind nicht mehr so aufwendig, daher fallen die reinen Behandlungsanlagen kleiner aus.

So findet dort noch eine kleine Fahrleitungsmeisterei Platz. Und damit sind wir bereits beim wichtigsten Unterschied dieses Entwurfs: der Oberleitung. Diese wurde mit dem Programm Gleisplanung 2D/3D (Art. 60524/60525) bis ins Detail geplant und die 3D-Bilder deuten an, dass das richtig gut aussieht.

Die Gleisführung bleibt ähnlich wie beim C-Gleis-Entwurf, vor allem auf den Anlagenschenkeln. Hinter dem Bahnhof haben wir Platz gewonnen und so konnte die Stadthäuserzeile über die ganze Anlagenbreite eingeplant werden. Ein anderer Bahnhof und ein anderer Güterschuppen und schon hat der Entwurf ein neues Gesicht. Das große Postgebäude bekommt einen eigenen Gleisanschluss für Verladezwecke. Zu bauen und zu basteln gibt es auch dort allerhand. Schon die zusätzlichen Häuser füllen viel Hobbyzeit.

Digitale Steuerung

Bei so großen Anlagen ist die digitale Steuerung mit der Central Station 3 (CS3, Art. 60216/60226) fast ein Muss. Sie erlaubt ein sehr komfortables Schalten von Magnetartikeln und bietet dank vieler Funktionen ein nahezu unbegrenztes Fahrvergnügen. Dazu kommen die Möglichkeit, ganze Abläufe zu automatisieren – etwa die Zugwechsel im Schattenbahnhof – sowie die schematische Darstellung der Anlage als Gleisbild auf dem Bildschirm. Der größte Vorteil von Märklin Digital ist die einfache Verkabelung: Artikel wie Signale, Weichen, Rückmelder werden ans Gleis angeschlossen und erhalten Strom und Schaltbefehle von der CS3. Man braucht lediglich eine digitale Ringleitung, also eine Stromleitung, die über die gesamte Anlage führt und in regelmäßigen Abständen Strom ins Gleis einspeist.

Dazu lässt sich die komplette Steuerung der CS3 über ein externes WLAN auch auf Computer, Tablets oder Smartphones übertragen. Mit den zusätzlichen Steuergeräten kann man dann an jeder Stelle der Anlage „schalten und walten" – ideal bei Aufbau und Reparaturen sowie dem Verfolgen von Zügen.

Wer sich mit der digitalen Welt von Märklin bisher nur beiläufig befasst hat, sollte sich bereits in der Planungsphase einer solchen Anlage genauer informieren. Hierzu gibt es den Ratgeber „Modellbahn steuern mit der Central Station 3" (Art. 03084). Er zeigt die Fähigkeiten der CS3 und verrät, wie man sie optimal für sich nutzt.

Das Bw mit Rundlokschuppen ist optisch und betrieblich der Mittelpunkt der Anlage. Links die umfangreichen Behandlungsanlagen samt Kohlekran. Hier lässt sich der Dampfbetrieb authentisch nachspielen.

Unterbau mit Spanten

Es liegt auf der Hand, dass bei Anlagen dieser Größe ein Unterbau mit Spanten das Richtige ist. Wir haben in diesem Fall drei Unterbaublöcke vorgesehen, die in der Werkstatt gebaut und anschließend im Modellbahnraum zusammengestellt werden. Es empfiehlt sich, die Blöcke eins und zwei mit Füßen auszustatten, die an der Unterseite allseitig drehbare >>

Gleisstückliste Märklin C-Gleis

Anzahl	Art.-Nr.	Bezeichnung
29	24188	Gleis gerade, 188,3 mm
5	24172	Gleis gerade, 171,7 mm
107	24360	Gleis gerade, 360 mm
5	24094	Gleis gerade, 94,2 mm
8	24077	Gleis gerade, 77,5 mm
26	24071	Gleis gerade, 70,8 mm, Böschung abnehmbar
9	24236	Gleis gerade, 236,1 mm
5	24229	Gleis gerade, 229,3 mm
10	24064	Gleis gerade, 64,3 mm
10	24978	Prellbock mit Beleuchtung, Gleislänge 77,5 mm
12	24530	Gleis gebogen, R5 = 643,6 mm/30°
15	24430	Gleis gebogen, R4 = 579,3 mm/30°
20	24330	Gleis gebogen, R3 = 515 mm/30°
11	24315	Gleis gebogen R3 = 515 mm/15°
34	24230	Gleis gebogen, R2 = 437,5 mm/30°
4	24215	Gleis gebogen, R2 = 437,5 mm/15°
4	24224	Gegenbogen für Weichen, R2 = 437,5 mm
5	24130	Gleis gebogen, R1 = 360 mm/30°
3	24912	Gegenbogen für schlanke Weichen
10	24611	Weiche links, R2 = 437,5 mm
11	24612	Weiche rechts, R2 = 437,5 mm
7	24711	Schlanke Weiche links, Länge 236,1 mm
5	24712	Schlanke Weiche rechts, Länge 236,1 mm
2	24771	Schlanke Bogenweiche links, R3 = 515 mm
1	24720	Schlanke Doppelkreuzungsweiche, Länge 236,1 mm
3	74871	Erweiterung zur C-Gleis-Drehscheibe (3 Gleisanschlüsse)
1	74862	C-Gleis-Drehscheibe, 263 mm (inkl. 6 Gleisanschlüssen)
Signale		
3	70361	Form-Vorsignal
2	70392	Form-Hauptsignal mit Gittermast
5	70412	Form-Hauptsignal mit Gittermast (2-flüg.)
11	70421	Form-Sperrsignal

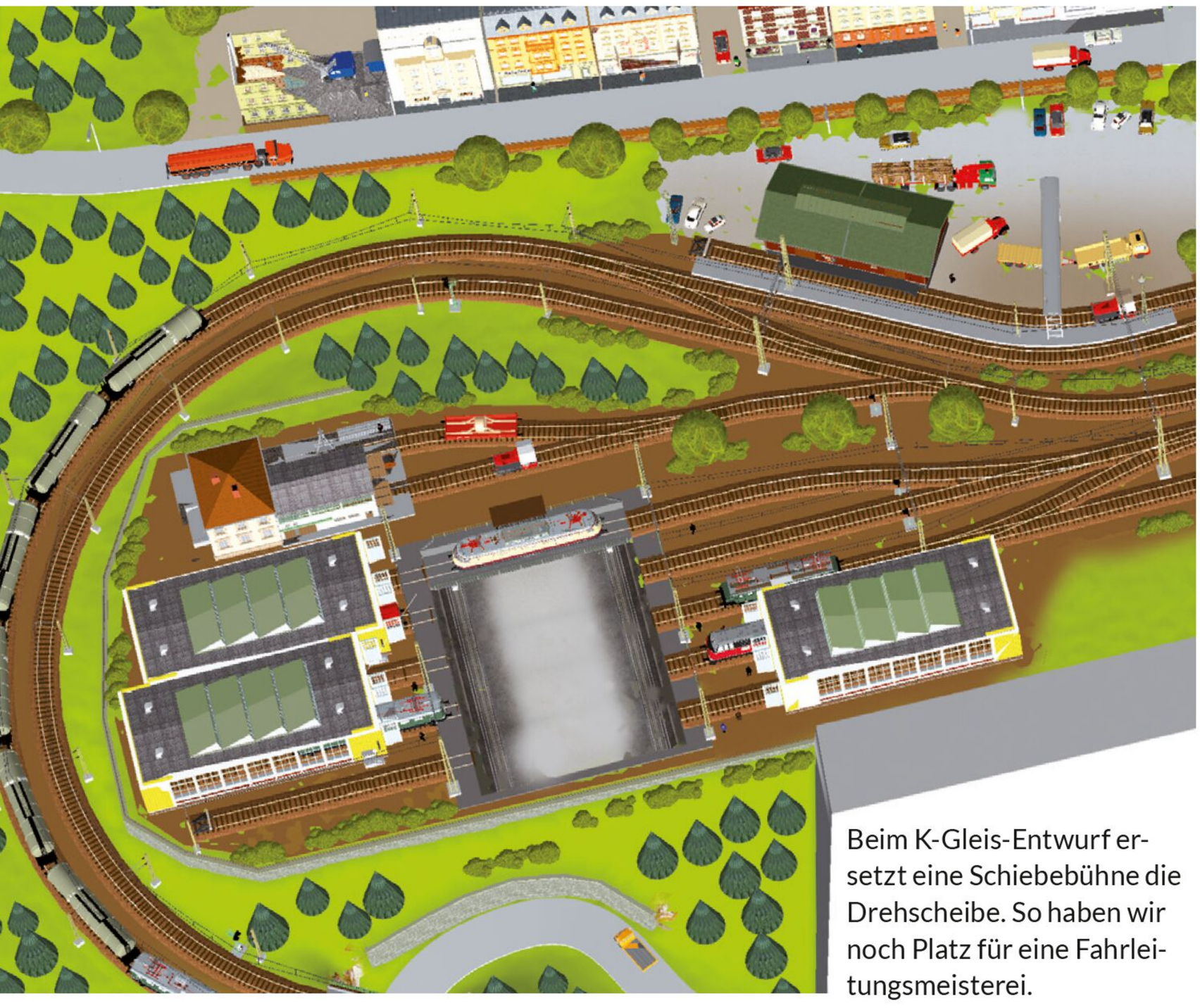
Im K-Gleis-Entwurf gewinnen wir hinter dem Bahnhof mehr Platz. So lässt sich die Häuserzeile über die ganze Anlagenbreite ziehen. Das macht die Stadt großzügiger und gibt mehr Raum für kleine Szenen, etwa am Markt oder vor den Geschäften.

Rollen besitzen. Block drei wird anschließend mittig eingepasst und an den beiden anderen Blöcken befestigt. Die beiden Außenspanten mittig an der Vorderseite werden erst nach dem Zusammenbau angepasst und montiert.

Spanten erstellen

Das Programm Gleisplanung 2D/3D gibt die gesetzten Längs- und Querspanten automatisch in der 3D-Darstellung aus, wenn eine Höhenplanung gemacht wurde. Die Spanten haben wir dann als DXF-Datei gespeichert und in einem CAD-Programm verfeinert. Zwar lassen sich die Spantenzeichnungen auch am heimischen Drucker als PDF ausdrucken und zusammenheften, aber die CAD-Zeichnungen sind millimetergenau bemaßt und machen die Anfertigung von Ausdruckvorlagen der Längs- und Querspanten leichter.

Die Form aus der Zeichnung wird mit Bleistift auf die Holzspanten aus Dreischichtplatten oder 18-Millimeter-Leimholz übertragen, dann schneiden wir die Konturen mit einer elektrischen Stichsäge aus. Die Höhen der Gleistrassen müssen genau eingehalten sein, damit die Steigungen passen. An später nicht sichtbaren Spanten sollte man zusätzlich Öffnungen aussägen, damit man auf die Schattenbahnhöfe zugreifen kann. Nach dem Zuschnitt beginnt der Zusammenbau mit Holzleim und Schnellbauschrauben. Wer es besonders stabil haben will, nimmt Flachdübel – dafür braucht man allerdings eine Flachdübelfräse.



Beim K-Gleis-Entwurf ersetzt eine Schiebebühne die Drehscheibe. So haben wir noch Platz für eine Fahrleitungsmeisterei.

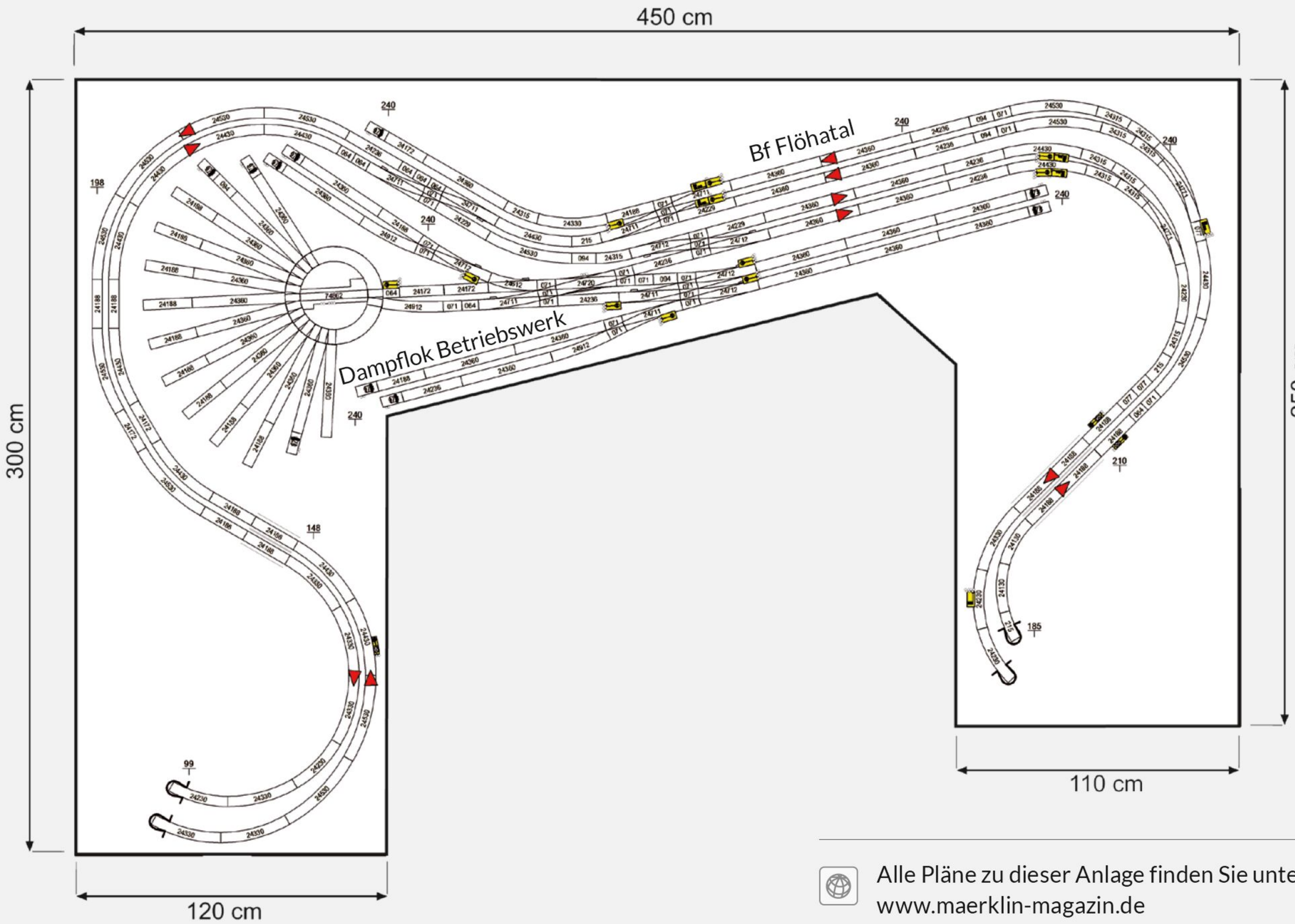
Fazit

Der Titel „Traumanlage“ trifft auf dieses Vorhaben sicher zu. Die Anlage ist nicht mal eben zu bauen. Doch sind Streckenverläufe, Bahnhof und Schattenbahnhöfe klar angelegt, und das gibt dann einen schönen, lebendigen Fahrbetrieb. Auch Landschaft und Ruhezonen fürs Auge haben ihren Platz – die Ausgewogenheit einer Anlage hat für mich schon in der Planungsphase Priorität. So ist es eine echte Traumanlage geworden. Wer sich ein Projekt dieser Dimension vornimmt, muss aber nicht nur Platz haben, sondern auch Ausdauer. Der Aufbau braucht seine Zeit. Nach Unterbau und Gleisverlegung sollte man Gelegenheiten schaffen, um ein bisschen zu spielen und zugleich alles zu testen. Häuser kann man durchaus am Küchentisch oder in der Stube zusammenbauen und sich einen entspannten Abend machen. So überbrückt man die Stimmungslöcher, die bei so einem Projekt auftauchen können. Später sollte man die nötigen Zeiten für die Pflege im Auge haben.

Ich hoffe, dass die Anlage nicht nur ein Traum bleibt, sondern dass mancher den Entwurf für sich verwirklichen kann – im Original oder in abgewandelter Form.

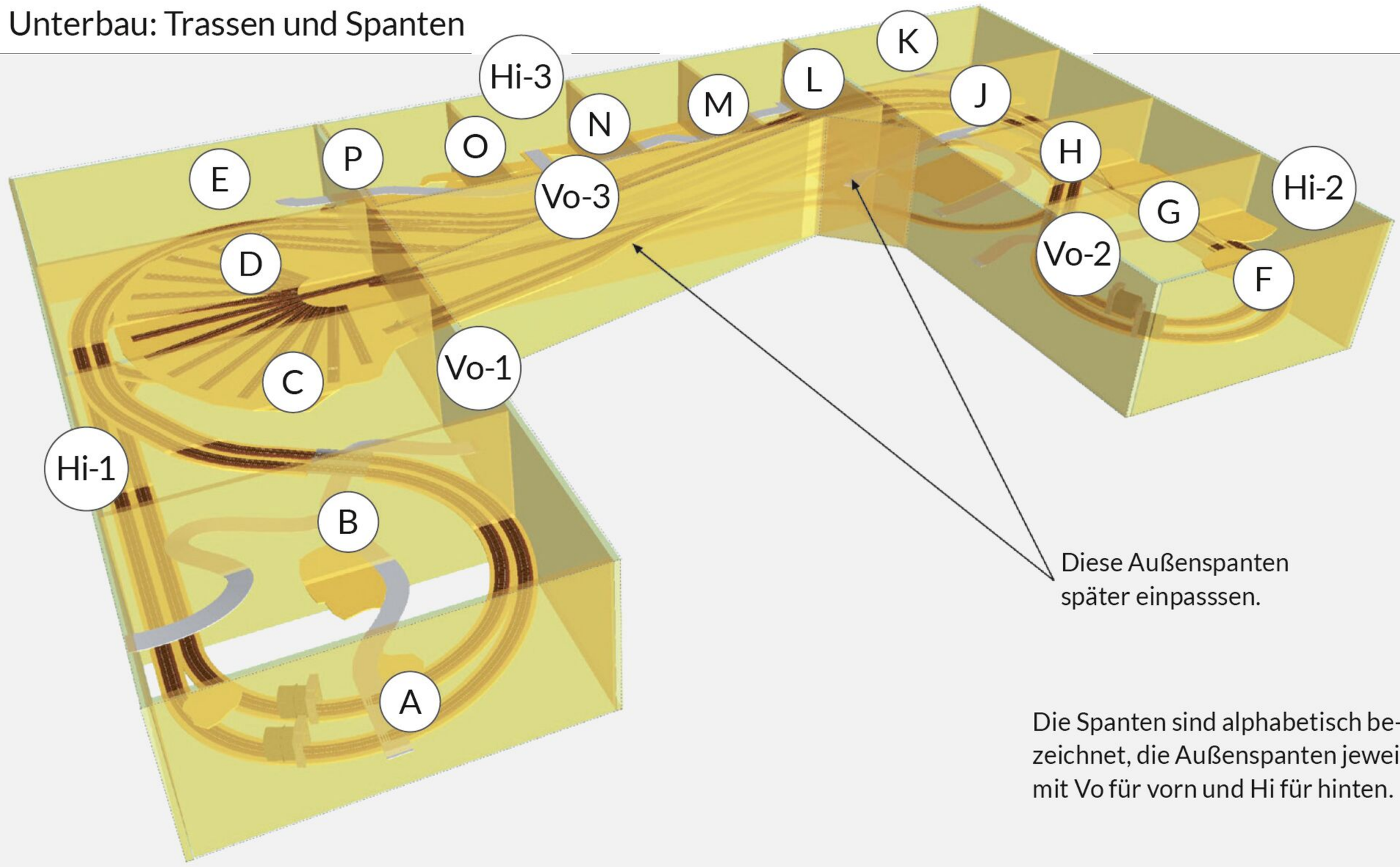
Text und Zeichnungen: M. T. Nickl

Gleisplan Märklin C-Gleis



Alle Pläne zu dieser Anlage finden Sie unter www.maerklin-magazin.de

Unterbau: Trassen und Spanten



Die Spanten sind alphabetisch bezeichnet, die Außenspanten jeweils mit Vo für vorn und Hi für hinten.

Für kleine Welten

Zu Beginn des Jahres stellen viele Zubehörhersteller ihre Neuheiten vor. Vom Hochofen bis zur Hängematte, vom Sattelschlepper bis zum Rasenmäher gibt es viel zu entdecken.

Geschäftsführer Sebastian Topp präsentiert auf der Spielwarenmesse in Nürnberg die Neuheiten von Noch.

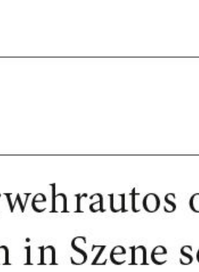
Artitec

H0 H0 N Z

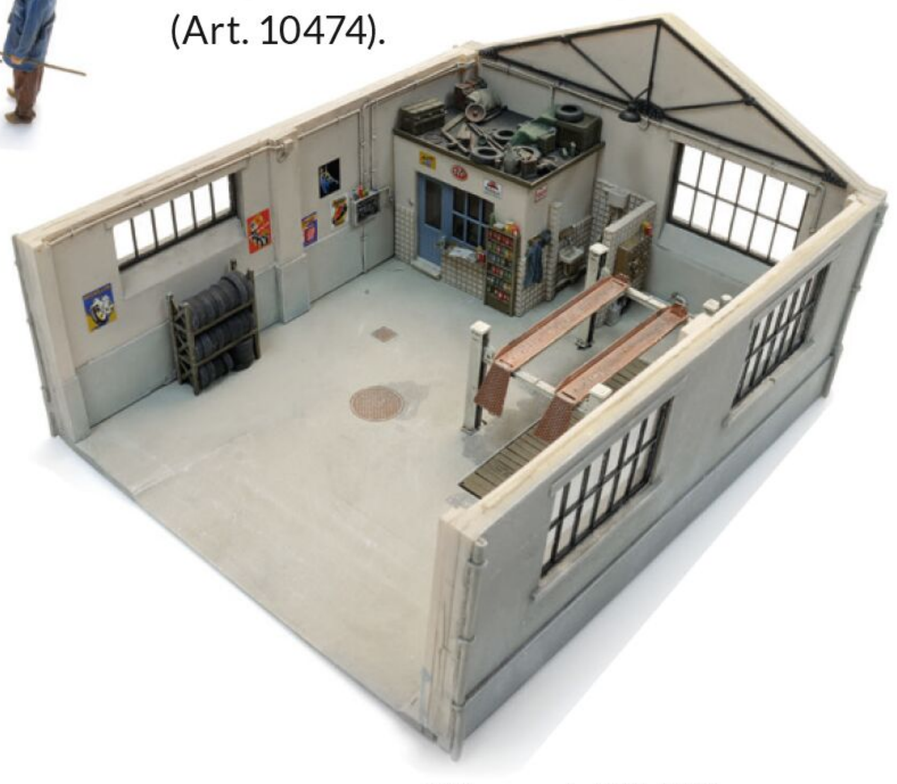
Kleine alltägliche Szenen, detaillierte Inneneinrichtungen, etwa für eine Werkstatt, Angler auf Booten, Marktstände: Mit dem Zubehör des niederländischen Herstellers Artitec lässt sich eine Modellbahn originell bestücken. Fahrzeuge wie ein zerbeulter 2CV, Feuerwehrautos oder Traktoren runden die Palette ab. Schön in Szene setzen lassen sich auch das Ensemble um den betagten Kleintransporter Citroen HY mit Ziege und Wanne in 1:87 oder die Straßenmusikanten in den Nenngrößen H0, N und Z. **www.artitec.nl**

H0: Citroen HY mit Ziege und Zubehör (Art. 487.601.09).

H0/N/Z: Handschlag beim Viehhandel (Art. 5870111/5160062/5220029).



H0: Kleine Werkstatt mit liebevoll gestalteter Einrichtung (Art. 10474).



H0/N/Z: Straßenmusikanten (Art. 5870123/5160063/5220030).

H0: Einsatzfahrzeug der Feuerwehr Zuk A15 (Art. 387.744).

Auhagen

H0 H0 N

Gemütliche Hinterhof-Atmosphäre bieten im Neuheiten-Sortiment von Auhagen sechs Garagen, die man in Reihe oder versetzt aufbauen kann. Mehrfarbige Tore sorgen für Abwechslung. Im Erdgeschoss eines kleinen Wohnhauses hat sich ein Fotoatelier eingemietet. Ländlichen Charme verbreitet der kleine Haltepunkt „Hüttengrund“. Der Bausatz besteht aus zwei Wellblechhütten, einem Schuppen und Ausgestaltungsmaterial. Die Blechschuppen gibt es auch im Maßstab 1:160. **www.auhagen.de**

H0: „Peggy‘s Fotoatelier“ wartet im Erdgeschoss eines kleinen Wohnhauses auf Kundschaft (Art. 12355).

H0/N: Warten am Haltepunkt „Hüttengrund“ (Art. 11486).

H0: Garagenzeile mit Hinterhof-Romantik (Art. 11484).

Brekina

H0 H0

Brekina erzählt auch 2026 Fahrzeuggeschichten mit Klassikern wie der Corvette von Chevrolet. Ebenfalls neu im Programm: der Büssing-Senator-12D-Bus mit „Martini“-Aufschrift. **www.brekina.de**

H0: Chevrolet Corvette C3 „D.A.R.E.“ (Art. 19986).

H0: Büssing Senator 12D „Martini“ aus Bad Kreuznach (Art. 59367).

Busch

H0 H0 N Z

Auch traurige Ereignisse wollen angemessen in Szene gesetzt werden. Busch hat in diesem Jahr den Bausatz „Der letzte Gang“ mit vier Sargträgern im Repertoire. Das thematische Gegenteil gibt es ebenfalls, zum Beispiel ein Set für Feste aller Art in freier Natur. Neu im Programm sind außerdem ein rustikales Waldgasthaus nach einem Originalvorbild aus dem sächsischen Erzgebirge, diverse Gittermastleuchten sowie eine Bahnüberführung. Und auch das Grüngut-Sortiment hat durch verschiedene Sets etwa von Nadelbäumen Zuwachs bekommen. **www.busch-modell.de**

H0: Gasthaus „Köhlerhütte“ (Art. 1964).

H0: Außengastronomie (Art. 1860).

H0: Profi an der Rüttelplatte (Art. 79899).

H0: Nadelbäume (Art. 3801 bis 3817).

H0: Zum Thema Friedhof passen die Sargträger-Figuren (Art. 1868).

H0: Gittermastleuchten aus Metall gibt es in vielen Ausführungen (z. B. Art. 4189).

H0/N/Z: Die Bahnüberführung passt auf fast jede Anlage (Art. 1099/8151/8842).

H0: Mit dem imposanten Modell „Hochofen mit Gießhalle“ (Art. 130026) feiert Faller Firmenjubiläum.

Faller

HO HO N Z

Mit dem Jubiläumsmodell „Hochofen mit Gießhalle“ feiert Faller das 80-jährige Bestehen des Unternehmens und startet in die neue Themenwelt „Montanindustrie“. Das Modell nach dem Vorbild des Hochofens 2 im Duisburg-Meidericher Hüttenwerk bringt industrielle Atmosphäre auf die Anlage. Ebenfalls zum Jubiläum präsentiert Faller Modelle aus dem Schwarzwald, zum Beispiel ein Gebäude, das die weltgrößte Kuckucksuhr beherbergt. Einen prunkvollen Blickfang bildet das Jagdschloss Bellevue, zu dem separat auch ein Brunnen, eine Postkutsche und ein Irrgarten erhältlich sind. Das dreiteilige Bahnhofs-Set „Reichenweiher“ eignet sich ebenfalls als Hintergrund für interessante Geschichten. Auch Alltägliches lässt sich mit den Neuheiten charmant in Szene setzen, etwa mit dem Set „Hundespaziergänger“: vier Hunde, drei Gassigeher und jede Menge Action. Außerdem im Angebot: Stand-up-Paddler, Après-Ski-Feiernde und vieles mehr. **www.faller.de**

H0: Die weltgrößte Kuckucksuhr (Art. 130011) zählt zu den Jubiläumsmodellen.

H0: Das Bahnhofs-Set „Reichenweiher“ (Art. 110147) besteht aus drei Teilen.

H0: Als eleganter Blickfang eignet sich das Jagdschloss Bellevue (Art. 130830).

Z: Das Sägewerk und die Wassermühle gibt es im Set (Art. 282756).

N: Das Set „Jägerhaus und Berggasthof“ (Art. 232131) passt in eine alpine Welt.

H0: Die wollen nur spielen: Hunde und Gassigeher im Set (Art. 151745).

Herpa

H0 H0

Große Vielfalt hält das aktuelle Programm von Herpa bereit. Beeindruckendes Airbrush-Design wie beim Scania-CS-20-Hochdach-Kühlkoffer-Sattelzug „Byrknes“ ist darin ebenso zu finden wie einige Klassiker, etwa das Porsche 911 Turbo Cabrio in der Farbe Dolomitsilber mit weinroter Innenausstattung. Den Einsatzwagen der Berliner Feuerwehr produziert Herpa mit der Rosenbauer Drehleiter in einmaliger Auflage. **www.herpa.de**

H0: Der Porsche 911 als Turbo Cabrio in Dolomitsilber (Art. 038928-003).

H0: MAN TGM CC Drehleiter „Berliner Feuerwehr“ (Art. 099257).

H0: Container-Sets in unterschiedlichen Farbgebungen (z. B. Art. 076449).

H0: Schwerlast-Set als Sondermodell im Design von „Torben Rafn“ aus Dänemark in einmaliger Auflage (Art. 960991).

H0: „The Beast“ nennt die norwegische Spedition Byrknes ihren Scania mit Kühlauflieger (Art. 321303).

Joswood

H0 H0

^ **H0:** Hier begann eine Dynastie: Modell des Stammhauses Krupp (Art. 23045).

v **H0:** Sechs kleine Kabeltrommeln sind bereit für den Transport (Art. 40480).

Schöne Lasercut-Bausätze vor allem von Industrie- und Bahnanlagen bietet Joswood. Neu im Programm ist das Modell des Stammhauses Krupp in Essen, ein Fachwerk-Schiefergebäude, Baujahr 1824, von dem aus die Krupp-Dynastie ihren Anfang nahm. Außerdem setzt der Zubehörhersteller aus Wuppertal das Thema Ladegut detailliert um: Etwa mit sechs kleinen Kabeltrommeln inklusive Ladegutgestell oder großen Kisten mit unterschiedlichen Herstelleraufschriften. Auch drei kleine Schuppen machen sich gut als Gestaltungselemente, etwa für Industrieanlagen, Hinterhöfe oder Gärten. **www.joswood-gmbh.de**

^ **H0:** Schwere Kiste des Landmaschinenherstellers Fendt (Art. 40490).

v **H0:** Drei kleine Schuppen für Garten, Hinterhof oder Industrie (Art. 21076).

Klingenhöfer

H0 H0 N Z

Handbemalte Figuren und Bausätze in allen Baugrößen, besonders aber Tiere, sind die Spezialität von Klingenhöfer. Aktuell sind ein Eisstand und ein Marktstand in Spurweite Z unter den Neuheiten des Zubehörherstellers. Für Minitrix ist ein Marktstand mit Café zu haben. Wer Strandlandschaft anlegen möchte, freut sich über ein Seehundpärchen in H0. Besonders zierlich hüpft ein Eichhörnchen neu in das Programm. **www.klingenhoefer.com**

N/Z: Neue Marktstände gibt es zum Selbstbemalen. (Art. N 109-7B, Z 109-6b).

H0: Für Strand oder Zoo geeignet: Seehundpärchen (Art. H-TS13).

H0: Eichhörnchen (Art. H-TE17).

Modellbau Laffont

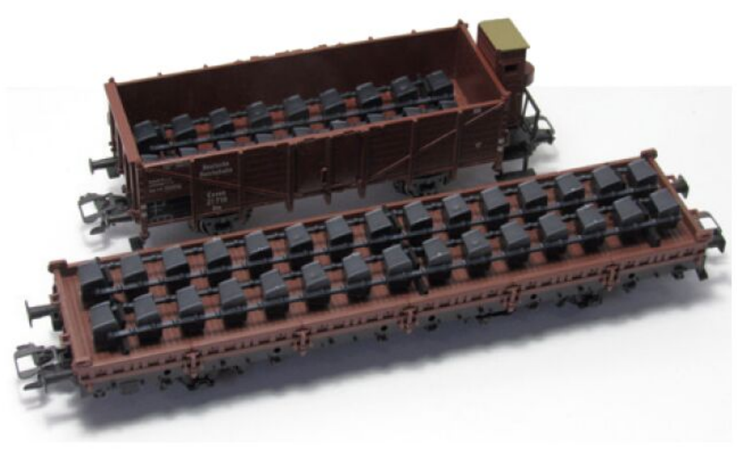
H0 H0 N Z

H0: Autowerkstatt mit vorbildgerechter Fassade (Art. H12601).

N: Schalthaus Filisur der Rhätischen Bahn (Art. N12901).

Modellbau Laffont setzt in 1:87 den Bahnhof Berlichingen nach dem Vorbild der baden-württembergischen Jagsttalbahn mit feinen Backstein- und Dachziegelgravuren in Szene. Ebenfalls im H0-Angebot warten eine Autowerkstatt mit halb verputzter und halb verklinkerter Fassade sowie besonderes Ladegut auf Liebhaber. In Spurweite N glänzt das Schalthaus Filisur der Rhätischen Bahn und für Spur Z gibt es die Nachbildung eines Triebwagenunterstands des „Schweineschnäuzchen“. **www.modellbau-laffont.com**

H0: Bahnhof Berlichingen mit angebautem Güterschuppen (Art. H13001).



H0: Beladung Schaufelketten für zwei bis vier Flachwagen (Art. Nr. H13301).

Z: Triebwagenunterstand für das „Schweineschnäuzchen“ (Art. Z10701).

Loewe

H0 H0 N

Fahrzeugmodelle in H0 sowie Modellbeladungen in H0 und N stehen bei Loewe im Neuheiten-Programm. Darunter eine Neukonstruktion des Feuerwehrfahrzeugs Magirus Deutz 90M5 – GW-Öl sowie ein Schiffsdieselmotor auf einem Transportgestell. **www.loewe-modellbahnzubehoer.de**

H0: Gerätewagen Magirus Deutz in verschiedenen Ausführungen.

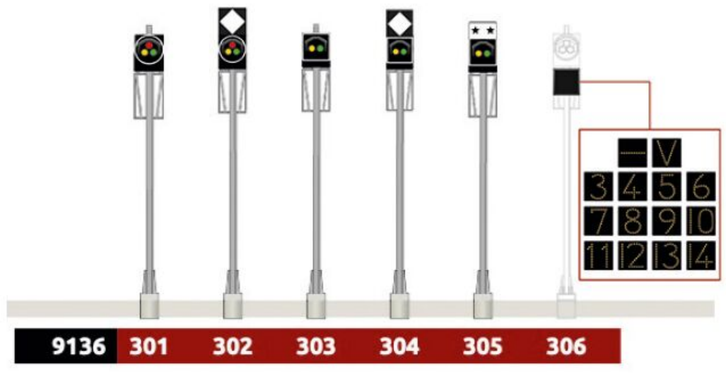
H0/N: Ladegut „Großer Schiffsdieselmotor“ (Art. 2575, 2595).

Mafen

H0 H0 N

H0: SNCF-Signale (Art. 9132-13 bis -18).

Mafen bietet detaillierte Signale in Spur N und H0. Neu im Sortiment sind Lichtsignale der französischen SNCF sowie im Design optimierte Lichtsignale der schweizerischen SBB. Für abwechslungsreiche Szenen bieten sich unter anderem ein Gartenteich, Wäscheleinen und ein Rasenmäher-Set an. **shop.model-fab.com**



H0: SBB-Signale (Art. 9136-301 bis -306).

N: Gartenteich (Art. 211145).

N: Wäscheleinen (Art. 211133).

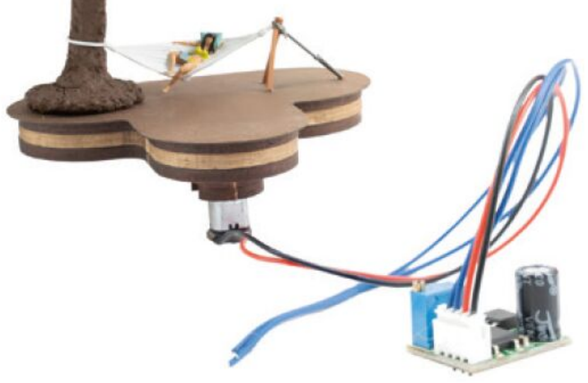
H0: Rasenmäher (Art. 221119).

Noch

H0 H0 N Z

Ein warmer Sommertag, das Rauschen der Blätter, etwas Ruhe im Schatten eines Baumes – diese Stimmung fängt der micro-motion-Baum mit schwingender Hängematte von Noch ein. Weitere Neuheiten für tolle Szenen von Spur Z bis H0: ein 30er-Set Figuren, mit dem sich der heimische Bahnhof bevölkern lässt, Figuren und Sportgeräte für ein Fitness-Studio, flotte Motorradfahrer und Holzfällarbeiten mit Sound. Das „Easy Track“-System wird um mehrere Gleiswendeln erweitert. **www.noch.de**

H0: Fitness-Studio (Art. 16292).



H0: micro-motion Baum mit schwingender Hängematte (Art. 21773).

H0: Menschen eilen geschäftig zum Zug, begrüßen einander, haben zu tun oder warten geduldig auf die Abfahrt: 30er-Set Figuren „Auf dem Bahnhof“ (Art. 16051).

H0: Motorrad-Miniaturen in vielen Varianten (z. B. Art. 10907 oder 10905).

H0: Die „Baumfällarbeiten“ kommen als Sound-Szene 2.0 (Art. 12945).

H0/N: „Easy Track“-Gleiswendel in zwei Spurweiten (Art. 53041/53061).

Schreiber-Bogen

N Z

N: Das Dorf im Schwarzwald bietet authentische Bauformen (Art. 830).

Mit den Kartonmodellen von Schreiber-Bogen lassen sich besondere Bauwerke in Szene setzen. Etwa die Nürnberger St.-Lorenz-Kirche, die mit ihren markanten Türmen und großen Rosettenfenstern das Stadtbild prägt. Ein neues Schwarzwalddorf im Maßstab 1:160 umfasst Bauernhöfe, Wohnhäuser und eine Mühle, alle in der besonderen Bauweise aus dieser Gegend mit großen Dächern. **www.schreiber-bogen.de**

Z: Setzt einen markanten Akzent: St.-Lorenz-Kirche (Art. S132).

Schuco

H0 H0 1

H0: Unimog U 406 Railroad-Version in typisch grüner Farbe (Art. 7U00019).

Die Schuco-Neuheiten bieten ein breites Spektrum an detaillierten Modellautos in unterschiedlichen Maßstäben. Dazu gehören verschiedene Porsche-Modelle (911, 959), klassische Nutzfahrzeuge wie der Unimog U 406 sowie Schlüter-Traktoren und VW-Varianten wie der VW T1 Samba. Auch Motorräder und Flugzeuge sind im Angebot. **www.schuco.de**

Spur 1: Der VW T1 Samba mit Panorama-Dachfenstern (Art. 450787400).

Viessmann/Vollmer

H0 H0

Bei Viessmann steht die Weiterentwicklung des CarMotion-Systems im Mittelpunkt, etwa mit weiteren nachrüstbaren Soundmodulen. Diese sind mechanisch, farblich und akustisch an die jeweiligen Fahrzeugtypen angepasst und spielen Motorgeräusche sowie diverse fahrsituative Geräusche wie Schaltvorgänge oder Bremsenquietschen ab. Zu den Neuheiten zählen auch Signale, Lkw- und Spezialfahrzeuge, passende Auflieger oder Tankanhänger. Weiteres Highlight ist eine stationäre Auf- und Abfahrrampe, über die CarMotion-Fahrzeuge auf die Schwerlastwagen Samms 710 von Märklin (Art. 48740) im Rahmen der „rollenden Landstraße“ fahren können. **www.viessmann-modell.com**

H0: Auf- und Abfahrrampe für Märklin Schwerlastwagen (Art. 48289).

H0: SBB-Licht-Ausfahrsignal (Art. 4647).

H0: CarMotion-Grundmodul (Art. 8460).

H0: Actros 3-Achs-Fahrwerk (Art. 8409).

H0: Tankfahrzeug Shell (Art. 8131).

H0: Nachrüst-Set „Sound“ (Art. 8456).

Man sieht sie überall an Bahnstrecken und Landstraßen in den USA: Reklametafeln, die in bunten Farben Werbung machen.

Werbung und Lebensgefühl

In Amerikas Weiten erzählen nicht nur Züge Geschichten – auch am Streckenrand gibt es Spannendes zu entdecken. Modellbauer Stefan Blümig hat sich von großen Werbetafeln an den Gleisen inspirieren lassen. Hier zeigt er, wie man sie baut.

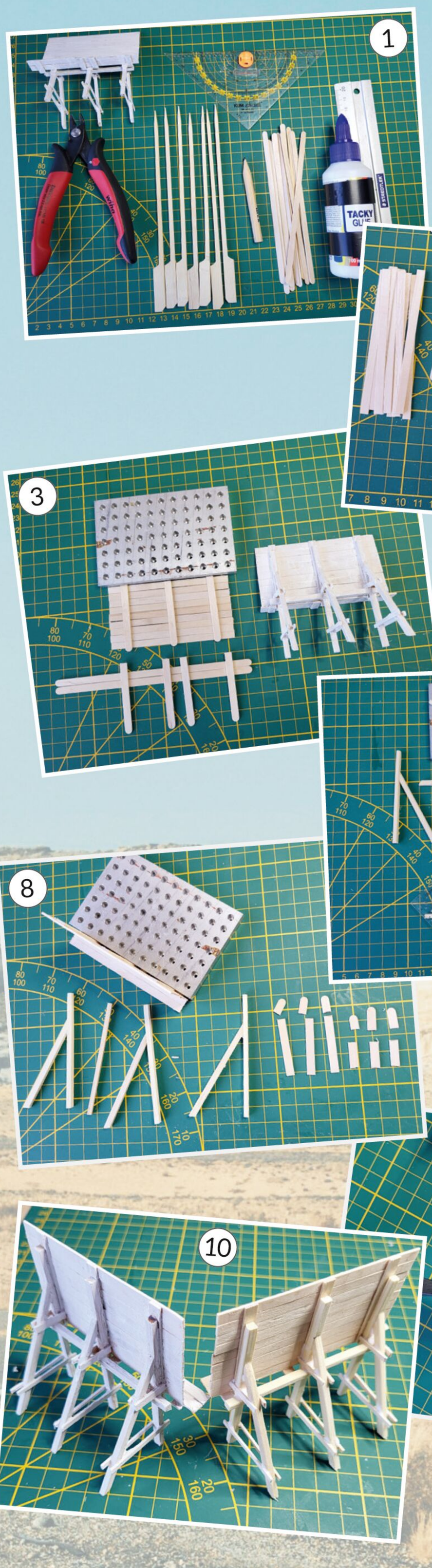
Blickfang: das selbst gebaute „Billboard“ im fertigen Zustand.

Ein verblasstes Limonaden-Schild über einer einsamen Straße, eine grelle Autowerbung neben dem Bahndamm – schon fühlt man sich in die Landschaft der USA versetzt. Reklametafeln, auf Englisch „Billboards“, transportieren Werbung. Aber nicht nur. Die auffälligen Werbeträger schaffen auf der Modellbahnanlage Tiefe und Atmosphäre, sie rahmen Szenen ein oder setzen farbige Akzente. Sie können eine bestimmte Stimmung einfangen oder mit einem lustigen Text die Betrachter zum Schmunzeln bringen.

Stefan Blümig, Modellbauer aus St. Georgen im Schwarzwald, bastelt mit Begeisterung Zubehör aus Resten und Kleinigkeiten. So erschafft er mit Fantasie und Kreativität kleine Objekte mit Charakter. Für seine Version eines US-„Billboards“ verwendet er fast ausschließlich Holz. Aus zugeschnittenen Holzspateln zum Umrühren von Kaffee entsteht zunächst eine stabile Wand, auf die später das Werbeplakat geklebt wird. Diese ruht auf leicht schräg stehenden Stützfüßen aus viereckigen Bambus-Spießen, mit denen man sonst leckere Häppchen serviert. Alles wird mit Holzleim verklebt und nach dem Trocknen mit weißer Acrylfarbe gestrichen – so wirkt die Reklametafel wie vom Wetter gebleicht. Wer seine Anlage mit einer Prise US-Romantik würzen möchte, kann sein eigenes „Billboard“ gemäß der Anleitung auf der folgenden Seite nachbauen. Wer darüber hinaus Fragen hat: Stefan Blümig beantwortet sie gern unter miraso.info@web.de

Text: eh; Fotos: Blümig, Clay Banks/Unsplash

Bauanleitung „Billboard“



Die Arbeitsschritte

1. Übersicht des Arbeitsmaterials und einiger Hilfsmittel. Oben links sieht man bereits die zusammengebaute Werbetafel.
2. Neun Kaffee-Holzspatel auf jeweils 9 cm Länge, vier Bambusspieße auf 7,5 cm Länge zuschneiden. Übrige Spieße und die abgeschnittenen Reststücke beiseitelegen.
3. Die neun zugeschnittenen Spatelstücke nebeneinanderlegen. Auf der Rückseite quer dazu drei Holzspatel-Reste aufkleben für die Werbetafel.
4. Für den Laufsteg zwei Holzspatel auf 9,5 cm Länge zuschneiden. Mit vier Holzspatelresten verbinden, diese dann passend einkürzen. Dabei Zwischenräume für die Wand lassen.
5. Laufsteg und Wand im rechten Winkel an die Lochplatte lehnen und verkleben (Bild 8 oben).
6. Drei Bambusspieße mit 7,5 cm Länge bereitlegen für die Füße. Die Enden der drei unbearbeiteten Spieße im Winkel von 60 Grad zuschneiden. Die abgewinkelten Spitzen mit Holzleim an drei 7,5-cm-Stücke mit 1,8 cm Abstand vom Ende ankleben.
7. Nach dem Trocknen mit dem Geodreieck eine einheitliche Länge anzeichnen und die Überlänge der Bambusspieße absägen.
8. Von den restlichen Holzspatelteilen jeweils drei auf 3,5 cm und 1,5 cm Länge zuschneiden und mit einem Skalpell der Länge nach halbieren.
9. Die entstandenen Füße mit Zwingen an der Rückseite der Wand fixieren und mit Holzleim ankleben.
10. Den letzten 7,5-cm-Spieß von hinten quer auf die drei Füße kleben und die Holzspatelteile aus Schritt 8 an beiden Seiten jedes Fußes oben und in der Mitte ankleben.
11. Nach dem Trocknen des Leims das gesamte „Billboard“ mit weißer Farbe anmalen.
12. Das Bild eines Original-Werbeschilds aussuchen und in passender Größe ausdrucken. Den Ausdruck auf ein Stück Pappe und dieses dann auf die Werbetafel kleben.

Materialliste

- Kaffee-Holzspatel (14 Stück)
- Bambusspieße, viereckig (7 Stück)
- Bastelpappkarton
- Ausgedruckte Werbe-Abbildung

Hilfsmittel

- Alleskleber
- Holzleim
- Acrylfarbe Weiß
- Lochplatte als Aufbauhilfe

Fantasiewelt auf Schienen: Gleich neben dem Fähranleger von Wyk nehmen ein Schienenbus und ein Bummelzug am fiktiven Bahnhof die Fahrgäste mit auf die Reise.

Die besondere Nord-Süd-Verbindung

Was tut man, wenn auf der Lieblings-Urlaubsinsel keine Eisenbahn fährt? Man baut sich selbst eine und lebt seine Schienenträume eben im Modell aus. Wolfgang Meyer aus Nürnberg hat’s getan: In seinem Modellbahnzimmer verkehrt die einzige Inselbahn der deutschen Nordseeinsel Föhr. Wie es sich für ein so kleines Eiland gehört, natürlich in Spur Z.

Mit nur knapp 83 Quadratkilometern ist Föhr perfekt für Radfahrer und Fußgänger geeignet – eine echte Bahn gab es hier nie.

Borkum hat eine. Wangerooge und Langeoog auch. Sogar auf die winzige Hallig Nordstrandischmoor kommt man mit einer Inselbahn. Und Föhr? „Unsere bevorzugte Urlaubsinsel hat alles, Strand, die Nordsee, herrlich weite Landschaften – nur ein Zug ist auf diesem schönen Flecken Erde noch nie gefahren“, bedauert Wolfgang Meyer. Der Zahnarzt aus Nürnberg ist leidenschaftlicher Mini-Club Bahner. Und so reifte während zahlreicher Ferienaufenthalte auf der nordfriesischen Insel die Idee, den Dingen im Maßstab 1:220 ein wenig nachzuhelfen.

Daheim in der Frankenmetropole „half“ dann die Coronazeit, den Plan in die Tat umzusetzen. Statt in den Urlaub zu fahren, machte sich Wolfgang Meyer ans Werk. Ein schöner Platz war schnell gefunden: Im Modellbahnzimmer bot sich ein hufeisenförmiges Regal rund um den Arbeitstisch für eine kleine Modellbahn an. Ihr Erbauer legte sich die Landkarte der Insel auf die Knie und überlegte. Wo würde ein echter Eisenbahner hier eine Bahnlinie hinbauen? Welche Ziele galt es zu verbinden? Und welche Sehenswürdigkeiten würde man vom Zug aus sehen?

Eine Bahn beginnt im Kopf

Vom Inselbahn-Fieber gepackt, machte sich der Franke an die Ausarbeitung: Natürlich gäbe es gleich neben dem Fähranleger im Hafen Wyk einen repräsentativen Bahnhof. Feriengäste und Einheimische, die vom Festland kommen, würden sich hier in den Bummelzug setzen, der die gemütliche Inselhauptstadt mit dem noch viel gemütlicheren Rest der Insel verbindet. An Wäldchen und weiten Feldern vorbei ginge es hinüber nach Nieblum mit einem Abzweig in den Inselwesten vielleicht, nach Oldsum und Dunsum und wie die Dörfer dort sonst noch alle heißen.

Unterwegs würden die Reisenden aus dem Fenster schauen und am „Achtern Diek“ bei gutem Wetter das Wattenmeer und in der Ferne die Halligen sehen. Es ginge an einer „Vogelkoje“ vorbei, einem speziellen Teich mit Reusen, in denen die Insulaner einst Enten >>

Haltepunkt: In „Achtern Diek“ kann man vom Deich aus einen herrlichen Blick auf das Wattenmeer und die Halligen genießen. Den haben Kühe und Schafe ein Leben lang. Da stören auch die gelegentlich vorbeifahrenden Züge und Schienenbusse nicht.

Viel Betrieb: Der Inselbahnhof in Wyk hat ein großes Empfangsgebäude und drei Gleise. In der Ferienzeit ist hier einiges los.

Nach der Ausfahrt teilt sich die Strecke: Ein Gleis führt sichtbar nach Nieblum, das andere verschwindet hinter Bäumen.

fingen. Der stattliche Friesendom St. Johannis zöge am Fenster vorüber und die Gäste des Landhotels Witt würden herüberwinken. Über all dem wölbte sich ein leuchtend blauer Himmel.

Nach und nach nahm so die Inselbahn im Hause Meyer Gestalt an.

In der Hochsaison fährt auch eine BR 218 die Touristen zum „Achtern Diek“.

Wobei sich eine Herausforderung ergab: „Von all dem gibt es natürlich keine fertigen Bausätze. Ich habe die meisten Gebäude darum selbst gebaut“, erzählt der Z-Bahner. Dabei waren Urlaubsbilder und Broschüren gute Ratgeber. An manchen Stellen hielt sich der fränkische Nordsee-Fan nahe an die Vorlagen. Bei anderen, wie zum Beispiel einem Hotelbalkon, interpretierte er die Realität freier, um ein für die Modellbahn stimmiges Gesamtbild zu erreichen.

Auch beim Rollmaterial achtet Wolfgang Meyer auf die Details. Rückgrat des Inselverkehrs ist ein Schienenbus. Zusätzlich fährt in der Saison ein mit einer Dampflok der BR 89 bespannter Bummelzug mit einem Packwagen, in dem die Touristen ihre Fahrräder verstauen können – ein Service, der stets gern angenommen wird. Damit er gut zu sehen ist, hat der Wagen eigens leuchtende Zugschlusslichter bekommen. In Nieblum kann die fleißige Dampflok allein umsetzen. Im Bahnhof Wyk mit seinem Güterschuppen und den drei Gleisen braucht sie die Hilfe einer V 60-Rangierlok. Diese kümmert sich auch um den Güterverkehr auf der Insel. Allzu schwer hat sie es dabei nicht. Ein gedeckter Güterwagen und ein Kesselwagen reichen.

Mit einer Breite von 110 Zentimetern und einer Schenkellänge von 60 Zentimetern ist die kleine Z-Anlage kein Riese. Doch sie ist

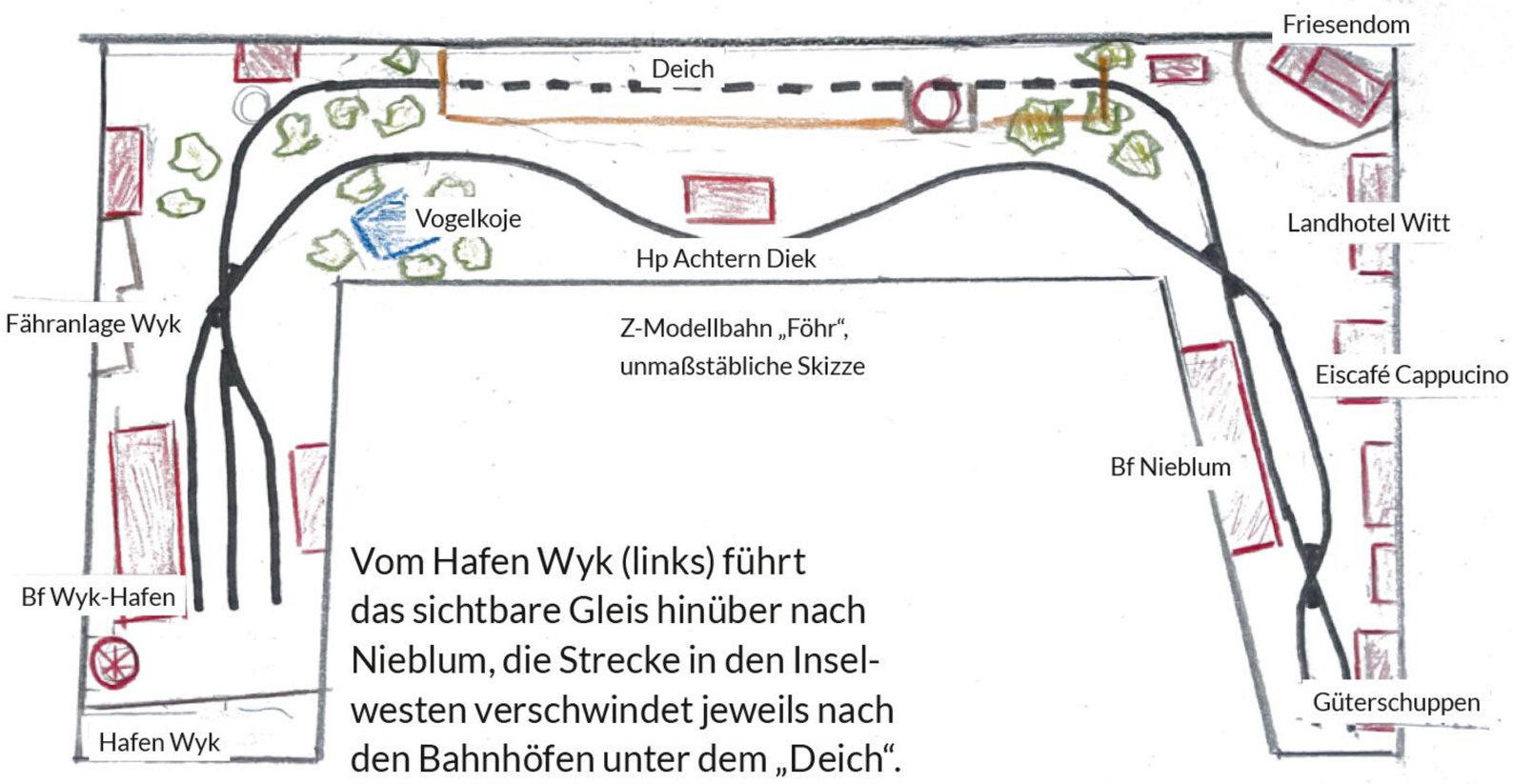
Auch das gibt es: Vor dem Friesendom St. Johannis übernimmt eine V 60 den (überschaubaren) Güterverkehr.

Der Abendzug macht sich bereit: Der für die Fahrradmitnahme umgebaute Packwagen ist bei Touristen sehr beliebt.

Bahnatmosphäre im Kleinen: Wer bei Wolfgang Meyer ins Zimmer kommt, merkt gleich, dass hier ein Modellbahner wohnt.

überlegt gebaut: „Durch die u-förmige Grundfläche muss der Betrachter den Kopf wenden. So entsteht ein Eindruck von Entfernung, weil ja immer nur ein Teilbereich einsehbar ist“, beschreibt Wolfgang Meyer seine Grundüberlegung. Hinzu kommt, dass die „Nebenstrecke“ nach Dunsum jeweils kurz nach den Bahnhöfen hinter Bäumen verschwindet. Den Mittelteil kreuzt sie unsichtbar unter dem Deich. So ist es für den Beobachter stets überraschend, wenn ein Zug aus dem Blick gerät und dann auf der anderen Anlagenseite wieder auftaucht.

Im kleinen Maßstab ist so ein abwechslungsreicher Betrieb mit Pendelfahrten und Rangiermanövern möglich. Gefahren wird mit bewährter analoger Technik, was pefekt zum entspannten Inselleben auf Föhr passt. Während der Wintermonate kann Wolfgang Meyer so in Urlaubserinnerungen schwelgen. Bis er dann im Sommer wieder die Koffer packt.



Vom Hafen Wyk (links) führt das sichtbare Gleis hinüber nach Nieblum, die Strecke in den Inselwesten verschwindet jeweils nach den Bahnhöfen unter dem „Deich“.

Text: sb; Fotos: sb, Wolfgang Meyer

Ein Ensemble mit Charme: Die Oberstadt bildet den Hintergrund für den Zugbetrieb – und doch gibt es viel zu entdecken.

Schöne Aussichten

Das ist ja die Höhe: Vom Wohngebiet auf dem Hügel aus schweift der Blick weit über die vielfältigen Landschaften der H0-Schauanlage im Märklineum. Da lohnt sich das Hinsehen.

Was für ein Panorama! Die sanften grünen Hügel. Die Wälder und Weinberge. Der Fluss, ein blaues Band bis zum Horizont. Die Stadt, die von hier oben geradezu winzig erscheint. Dazu das Gewimmel der Menschen drunten am Bahnhof, die wie Spielzeugfiguren ausschauen. Stundenlang könnte man hier verweilen und diese Landschaft auf sich wirken lassen. Fast wie bei einem Gemälde, an dem man sich nicht sattsehen kann.

Wer in dem Wohngebiet im hinteren rechten Anlagenteil auf einem der Balkone steht, kommt aus dem Staunen nicht heraus. So einen Freisitz hat dort oben fast jeder. Schließlich gibt es auf der gesamten Anlage keinen besseren Ort dafür. Einst war dieses wundervolle Fleckchen Erde nur ein abgelegener Weiler. Weit entfernt vom Weltgeschehen duckten sich ein paar schmale Fachwerkhäuser auf ein Felsplateau. Abends sagten sich hier Fuchs und Hase gute Nacht. Doch dann zogen immer mehr Menschen aus dem Umland in die Stadt. Das Bauland wurde knapp. Und irgendwann bemerkte jemand, dass man droben am Hang noch großzügig (und vor allem günstig) bauen konnte.

Bald entstanden die ersten Bürgerhäuser. Ein bisschen großspurig drängten sie sich in den Vordergrund und ließen die Fachwerkgebäude alt aussehen. Erst waren es einzelne. Dann kamen weitere hin-

∧ Der weitläufige Schulhof ist zu jeder Tageszeit ein beliebter Treffpunkt – nicht nur bei der Jugend aus dem Viertel.

∨ Wer hier oben wohnt, braucht keinen Fernseher ...

∨ ... der Blick vom Balkon reicht eigentlich völlig.

zu. Es dauerte nicht lange, und es war schick, „auf der Höhe“ zu wohnen. Ein mondänes Hotel öffnete seine Tore. Am alten Wasserturm bauten sie eine Aussichtsplattform. Und zum Schluss sicherte sich die Stadtverwaltung den verbliebenen Grund und stellt eine Schule und ein paar Siedlungshäuser dazu.

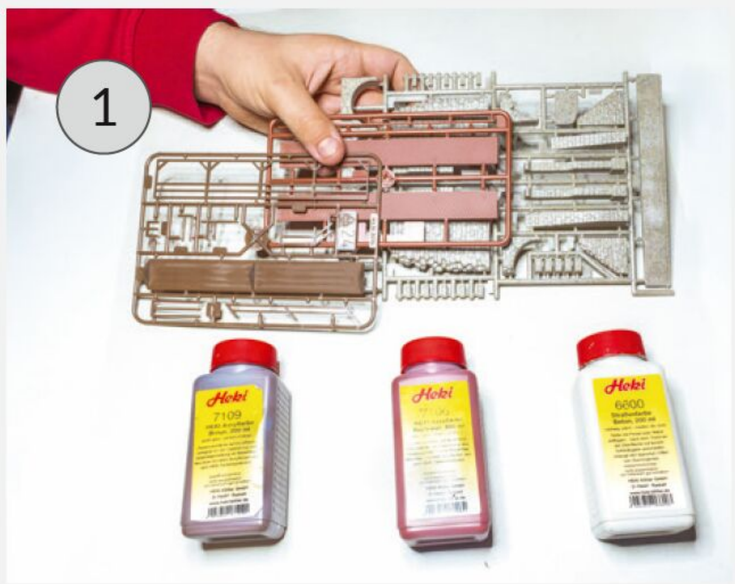
So ähnlich wäre die Geschichte dieses Viertels wohl draußen in der realen Welt verlaufen. Doch es steht im Märklineum. Und hier haben natürlich die Profis des Märklin Anlagenbauteams das Sagen. „Die ziemlich steil ansteigende Rückwand hat uns bei der Gestaltung durchaus vor Herausforderungen gestellt“, erinnert sich Eric-Michael Peschel, Leiter des Eventmarketings und der Abteilung Anlagenbau bei Märklin. „Doch mit dem terrassenförmigen Aufbau und den unterschiedlich gestalteten Häuserzeilen haben wir ein in sich stimmiges Gesamtbild geschaffen, das außerdem mit interessanten Szenen aufwarteet“.

Das macht Schule

Begeben wir uns also auf einen Streifzug durch die „Oberstadt“, wie das Wohngebiet bei den Leuten drunten im Tal genannt wird. Zumindest die Jüngeren unter ihnen dürften einmal am Tag ziemlich darüber schimpfen, denn sie führt ihr Schulweg hierher. Kein leichtes Unterfangen, wenn man morgens um halb acht die steile Straße hinauf zum Unterricht hastet. Immerhin: Bis man im Klassenzimmer ankommt, ist man wenigstens wach. Und beim Blick aus dem Fenster kann man auch ab und zu mal in die Gegend träumen – oder das Gedrängel der „Elterntaxis“ beobachten, die in letzter Zeit immer zahlreicher werden.

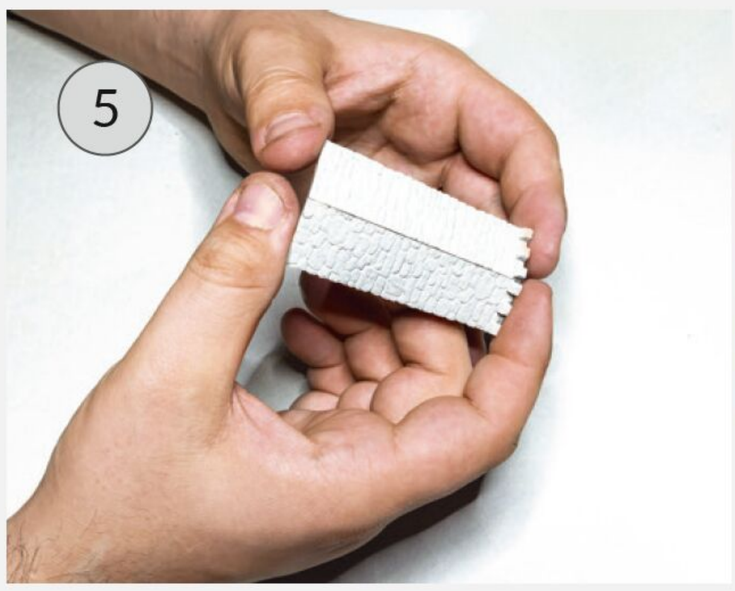
Wenig überraschend ist der geräumige Schulhof auch nach dem Unterricht ein beliebter Treffpunkt. Hier wird auf geschwungenen Steinbänken gequatscht, geflirtet und sicher auch mal ein Streich für den nächsten Tag ausgeheckt. Sogar die Lehrer stehen im Sommer noch gern hier und lassen sich eine kühle Brise um die Nase wehen, ehe es hinunter in die im Sonnenlicht badende Stadt geht. >>

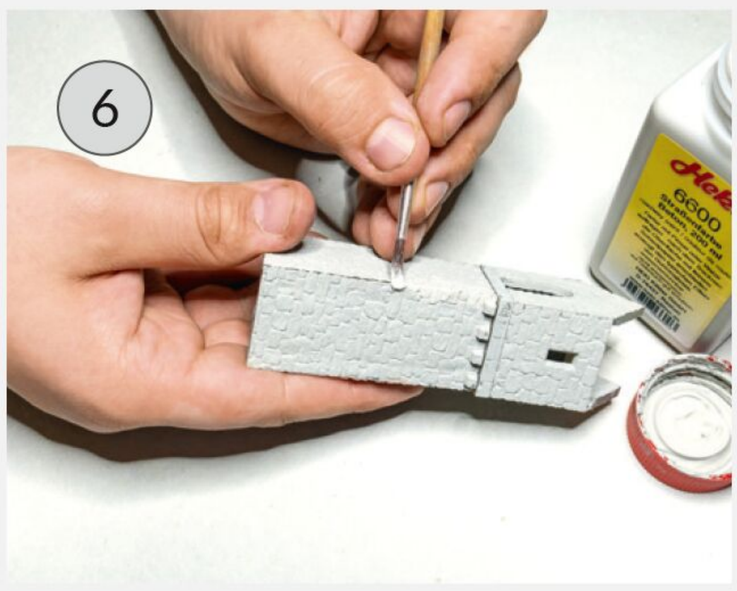
Praxistipp: Fassaden gestalten



Gebäudeensemble wie die „Oberstadt“ auf der H0-Anlage im Märklineum leben von einer abwechslungsreichen Gestaltung der einzelnen Modelle. Häuser-Bausätze aus dem Zubehörhandel bieten zwar schon einen hohen Detaillierungsgrad. Mit einigen einfachen Mitteln lassen sie sich aber individuell ausarbeiten – sonst würden gleichartige Gebäude, die nebeneinander stehen, einander zu ähnlich sehen. Für die Fassadengestaltung genügen wenige Farben (Bild 1). Zunächst eine Grundsatzentscheidung: Man kann den Bausatz zuerst nach Anleitung aufbauen und ihn dann bemalen. Dies birgt die Gefahr, dass zuvor mühsam angeklebte Kleinteile abbrechen oder beschädigt werden. Wir haben uns entschieden, die Fassadenteile bereits zu behandeln, solange sie noch fest in ihrem Spritzling verankert sind (Bild 2). Den gewünschten Grundton mit dem Pinsel auftragen. Sobald die Farbschicht gut durchgetrocknet ist, mögliche Reste an den Kanten vorsichtig mit einem scharfen Bastelmesser entfernen (Bild 3). Dann die Einzelteile nach Bastelanleitung zusammenkleben (Bild 4) und gut andrücken (Bild 5). Dabei nicht zu viel Kleber verwenden, da er sonst überquillt.

Zur Demonstration haben wir einen eher einfachen Bausatz gewählt. Das Prinzip ist aber auch bei komplexeren Modellgebäuden ähnlich. Ist die Klebekante getrocknet, auch die Kante mit der Grundfarbe bearbeiten (Bild 6). Nun hat man eine gleichmäßige Oberfläche. Je nach Modell nun mit verdünnten dunkleren Farben überstreichen – so entsteht ein Alterungseffekt. Darauf achten, dass die Farbe in Fugen und Ritzen etwas stehen bleibt und trocknet. Das macht sie dunkler als die glatten Oberflächen. Im nächsten Praxistipp geht es dann um die weitere Ausgestaltung.





Das mildere Klima auf der Höhe lockt auch zahlreiche Ausflügler an. Ein beliebtes Ziel ist die Aussichtsplattform am alten Wasserturm. Von hier kann man nicht nur ins Tal schauen: In der Sackgasse, die zum Turm führt, gibt es auch ein Geschäft mit Erfrischungen. Diese werden gern genommen, denn ein Bummel durch das Quartier lohnt sich: Mal kann man kleinen Entdeckern zusehen, die sich an einer Kletterwand versuchen. Mal lockt ein Abstecher in den gemütlichen Buchladen. Oder der Blick folgt einem der Vorortzüge, die ein Stück weiter unten über eine kühn in den Hang geschlagene Strecke hinauf in die nahen Berge rattern. Im Hotelrestaurant am Ende der Straße wird derweil der Aperitif serviert. Wer es sich leisten kann, genießt hier die Sommerfrische. Die vorbeiflanierenden Spaziergänger sind da durchaus willkommen. Bei den Preisen will man schließlich auch gesehen werden.

Das macht Eindruck

Gut zu sehen ist auch der Zimmermann, der auf einem in die Jahre gekommenen Anwesen das Dach erneuert – vielleicht sogar ein bisschen zu gut. Von der einstigen roten Ziegelpracht ist nämlich nichts mehr übrig. Der fleißige Handwerker balanciert jetzt ziemlich luftig über die Balken. So manchem Passanten, der unten auf der Straße vorbeigeht, wird da schon beim Zusehen mulmig.

Wer zu viel nach oben schaut, riskiert ein aufgeschürftes Knie. So wie der mittelalte Herr mit der blauen Mütze, der mitsamt seiner Einkaufstasche auf den Gehweg geplumpst ist. Da hilft auch der Warnruf seiner Frau nichts mehr, die Hose ist hin. Die Straßen hier oben sind eben ziemlich steil. Da sollte man beim Gehen schon seine sieben Sinne beisammenhaben.

Bahn frei: Regelmäßig rumpelt der Vorortzug an den Häusern vorbei.

Seht her: Die stolzen Bürgerhäuser geben sich durchaus selbstbewusst.

Schauinsland: Ganz besondere Ausblicke gönnt sich der Dachdecker.

Hoch hinaus: Der Weg in die Oberstadt fordert einiges an Kondition.

Es sind solche Kleinigkeiten, die den Reiz dieses Anlagenteils ausmachen. Er teilt das Schicksal vieler Stadtszenerien im hinteren Bereich einer Modellbahn: Schienen und Zugbetrieb stehen auf dieser im Mittelpunkt. Die Stadt bildet die Kulisse und muss in den Hintergrund treten. Das schafft zwangsläufig eine gewisse Distanz zum Betrachter, der nicht näher herankommen kann. „Wimmelbilder“ mit vielen Figuren sind da zwar reizvoll. Als Ankerpunkte für das Auge braucht es aber auch kreative Szenen mit Einzelfiguren, auf denen der Blick ruhen kann. So wie der Mann auf dem Dach oder der hingefallene Herr, die beide schöne Highlights setzen.

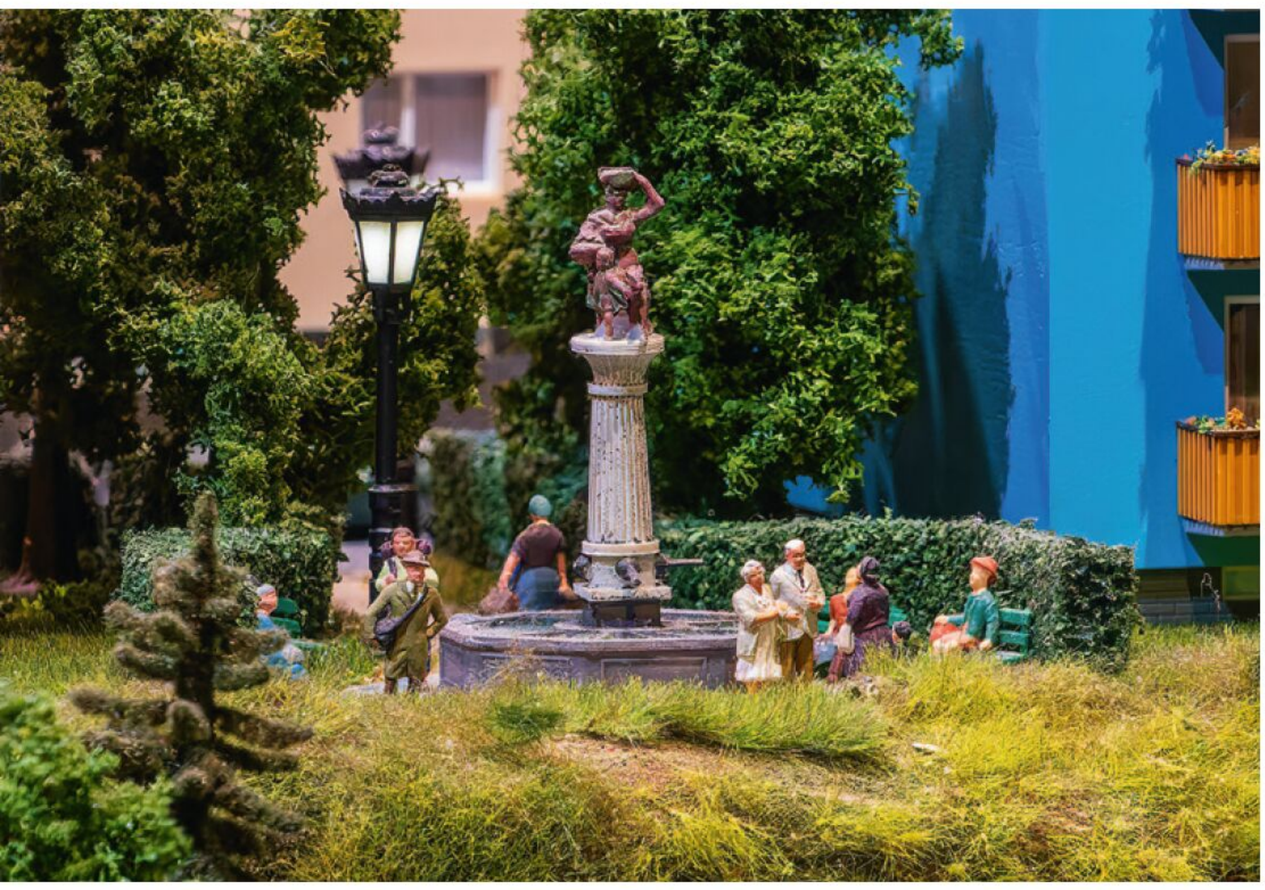
Das macht Krach

Von derartigen Betrachtungen gänzlich unberührt sind die Bewohner der Siedlungshäuser auf der unteren Terrasse der Oberstadt. Klar, auch von ihren Balkonen aus hat man eine grandiose Aussicht. Man hört aber auch die vorbeifahrenden Züge lauter, die nur wenige Höhenmeter entfernt regelmäßig vorbeischnaufen. Und ganz so luftig wie oben in den pompösen Bürgerhäusern ist es hier auch nicht. >>

Weitere Informationen zum Märklineum und dem aktuellen Stand seiner Anlage, ebenso Besucherinformationen zu Anreise und Tickets finden Sie auf www.maerklineum.de

Mögliches Zubehör

Details	Hersteller	Artikelnummer
Wasserturm	Faller	120166
Dachdecker	Noch	15049
Brunnen mit LED	Viessmann	1351
Schulkinder	Preiser	10181
Mehrfamilienhaus	Auhagen	14472
Stadthaus	Kibri	8354
Laubbäume	Heki	1950



Treffpunkt: Rund um den Brunnen trifft man sich zum Schwatz.

Aussichtspunkt: Am Wasserturm genießen Ausflügler den Blick ins Tal.

Sturzpunkt: Hier war der Weg wohl ein bisschen zu steil.

Glanzpunkt: Im Mondlicht wirkt die Siedlung richtig gemütlich.

Dennoch: Stolz ist man auf seine Adresse auch hier, obwohl man dafür einen ziemlich weiten Arbeitsweg hinunter ins Gewerbegebiet (siehe Märklin Magazin 04/2024) in Kauf nehmen muss. Am Abend, wenn des Tages Müh' unten im Tal zurückgeblieben ist, kommen die Nachbarn gern auf dem Platz beim alten Brunnen zusammen. Auf einer moosbewachsenen Säule balanciert hier eine steinerne Marktfrau ihr Bündel auf dem Kopf. Das Wasser plätschert leise, Bäume spenden Schatten, altertümliche Laternen später Licht – da kann man es aushalten.

So mancher sitzt da noch etwas länger und plaudert. Bis irgendwann die Anwohner geräuschvoll die Balkontür zuknallen. Was stets ein sicheres Zeichen ist, dass man langsam mal nach Hause sollte. An den dicht bewachsenen Hängen knistert und raschelt es. Im üppigen Grün lebt allerlei Getier, das nun hervorkommt. Auch das gehört zum Leben in der Oberstadt dazu: So nah am Wald wohnt man sonst nirgends.

Das macht Pause

Irgendwann liegen Aussichtspunkte und Straßen, Brunnenfrau und Dachgebälk verlassen da. Nur der Mond scheint hoch am Himmel. In den Wohnzimmern flackern die Fernseher. Ein Abendzug rattert vorbei. Grillen zirpen. Die Welt auf dem Hügel schöpft Atem. Bis morgens die einen zur Arbeit und die anderen zur Schule gehen. Und die ersten Bewohner wieder auf einen Balkon treten und diese herrliche Aussicht genießen.

Text: sb; Fotos: Kötzle

Zum Schluss wieder eine neue Folge unseres Ratespiels mit Blick auf das nächste Heft: Wer errät, wo dieser feurige Geselle in seiner Höhle mit den Augen funkelt?

DREMEL®

PRÄZISION TRIFFT LEIDENSCHAFT

Meisterwerke entstehen im Detail

Für Modellbauer ist Perfektion kein Zufall, sondern das Ergebnis der richtigen Werkzeuge. Dremel versteht diese Leidenschaft und bietet Präzisionswerkzeuge, die aus Ideen echte Meisterwerke machen.

Als Marktführer steht Dremel für Qualität, Vielseitigkeit und Zuverlässigkeit – seit Jahrzehnten der starke Partner für anspruchsvolle Hobbyisten.

Vom Trennen über Gravieren bis zum Polieren: Finden Sie jetzt das richtige Zubehör – einfach den QR-Code scannen.

DREMEL 8240

DREMEL 8150

DREMEL Stylo+

Bild mit KI-Unterstützung erstellt

Wiener Walzer auf Schienen

Wien ist nicht nur Sachertorte und Staatsoper. Wer die Stadt an der Donau mit allen Sinnen erleben will, muss einsteigen: In die „Bim“ genannte Straßenbahn, in die U-Bahn oder in die Liliputbahn am Prater. Ein Streifzug durch das Schienennetz einer Stadt, die Tradition und Hightech charmant verbindet.

Die Straßenbahnlinie 1 ist eine der Hauptlinien Wiens. Sie führt über den Opernring direkt am historischen Gebäude der Staatsoper vorbei.

Der 2015 vollendete Wiener Hauptbahnhof bündelt internationale Magistralen auf zehn Bahngleisen unter einem markanten Dach. Im Untergrund kreuzt die U-Bahn-Linie U1.

Servus“, „Grüß Gott“ oder „Habe die Ehre“, so charmant und ein bisschen altmodisch begrüßt man sich in Wien, Österreichs Hauptstadt. Der Schienenverkehr allerdings ist modern — und durchdacht. In der Metropolregion Wien leben rund drei Millionen Menschen, rund ein Drittel der gesamten Bevölkerung Österreichs. Seit einigen Jahren erst erreichen Bahnreisende aus Deutschland und anderen europäischen Ländern Wien an einem Hauptbahnhof. Denn um ihre Einwohner und zusätzlich rund acht Millionen Touristen pro Jahr bewegen zu können, hat die Stadt an der Donau einen radikalen Schnitt vollzogen.

Lange Zeit war Wien, ähnlich wie Paris, eine Stadt der Kopfbahnhöfe. Für fast jede Himmelsrichtung gab es einen. Wer aus dem Westen kam, stieg am Westbahnhof aus. Reisende aus dem Süden fanden sich am Südbahnhof wieder – beide waren umständlich über die Verbindungsbahn verknüpft. Heute werden von diesen Kopfbahnhöfen nur noch der Franz-Josephs-Bahnhof für Verbindungen nach Tschechien und der Westbahnhof genutzt, Letzterer etwa von der privaten Westbahn. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 bündelt Wiens Hauptbahnhof die internationalen Magistralen als Durchgangsbahnhof. Auf der oberen

Eine S-Bahn des älteren Typs 4020. Mit 6020 werden die Steuerwagen bezeichnet.

Bahnhofsimpressionen: Eine vierachsige Universallok der Reihe 1144 steht mit einem Personenzug zur Abfahrt bereit.

Verkehrsdrehscheibe: Von Wien aus fahren hochmoderne Railjets hinaus ins Land, einige Linien auch nach Deutschland.

Ebene treffen die Flaggschiffe der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), die Railjets, dabei auf deutsche ICE oder ungarische Eurocitys. Personenzüge ermöglichen eine engmaschige Verbindung in andere Städte der Alpenrepublik. Regionalbahnen bedienen das Umland. Im Untergrund besteht eine Umstiegsmöglichkeit zur U-Bahn. Die zehn Bahngleise und zwei Durchfahrgleise für den Güterverkehr ermöglichen einen flüssigen Takt. Einzigartig in Wien: Nur wenige Hundert Meter entfernt, befindet sich die Anlage „Wien Hauptbahnhof Reisezug“ — ein separates Terminal nur für Autoreisezüge. Weitere Besonderheit: Während viele europäische Städte in den vergangenen Jahren ihre Nachtzugverbindungen gestrichen haben, wurde Wien zum zentralen Knotenpunkt im europäischen Nachtzugnetz. Durch die ÖBB Nightjets ist Wien direkt mit über 25 Metropolen verbunden, darunter Berlin, Hamburg, Amsterdam, Zürich, Paris, Rom oder Venedig.

Die Adresse „Am Hauptbahnhof 2“ ziert zudem die Konzernzentrale der ÖBB. Die Österreichischen Bahnbetriebe, 1923 gegründet, betreiben heute von hier aus eines der pünktlichsten Netze in Europa. Deutsche ICE können ohne Einschränkungen nach Österreich fahren. Zu verdanken ist dies dem >>

∧ Markant: Ein „Silberpfeil“ der U-Serie mit durchgehender Frontbeleuchtung kommt an der Haltestelle „Stadtpark“ ans Licht.

∨ Der Liniennetzplan zeigt das perfekteZusammenspiel aus U-Bahn, S-Bahn und einem der weltweit größten Straßenbahnnetze.

Jugendstil-Juwel am Karlsplatz: Die Pavillons von Otto Wagner sind ein architektonisches Aushängeschild der U-Bahn.

Kuriosität auf Schienen: Die Triebwagen der Lokalbahn Wien – Baden können unter unterschiedlichen Spannungen verkehren.

weitgehend identischen 15-Kilovolt/16,7-Hertz-Bahnstromsystem. Auch die Zugsicherungssysteme beider Länder sind identisch.

Legendär ist das 365-Euro-Jahresticket des städtischen Verkehrsbetriebes Wiener Linien: Von 2012 an konnte man in Wien für einen Euro am Tag uneingeschränkt den gesamten öffentlichen Nahverkehr nutzen. Der Verkauf an Jahreskarten verdoppelte sich dadurch, das 365-Euro-Ticket galt als Vorbild für günstige Mobilität. Seit 2026 ist der Preis allerdings auf 461 Euro gestiegen. Bedürftige können aber weiterhin vergünstigt fahren.

Während im Hauptbahnhof der Fernverkehr dominiert, bedienen überwiegend S-Bahnen die „Stammstrecke“. Diese Verbindungsbahn zwischen Floridsdorf und Wien-Meidling ist die meistbefahrene Eisenbahnstrecke Österreichs. Hier zeigt sich Wien von seiner effizienten Seite: S-Bahnen und Regionalzüge verkehren in Spitzenzeiten fast im Straßenbahntakt. Wer es noch schneller mag, nutzt Angebote wie den City-Airport-Train (CAT), der die 16 Kilometer zum Flughafen Schwechat nonstop in nur 16 Minuten bewältigt – ein exklusiver Service. Der CAT verkehrt halbstündlich vom dreigleisigen Flughafenbahnhof zum Regionalbahnhof Wien-Mitte und hält dort an einem eigenen Bahnsteig, unweit des berühmten Stephansdoms und des Stadtparks.

Die ÖBB will die Stammstrecke umfassend modernisieren. So wird von Juli bis September 2026 unter anderem der Abschnitt zwischen Praterstern und Hauptbahnhof gesperrt sein. Seit dem Start des Modernisierungsprogramms hat man bereits zwischen Praterstern und Wien-Floridsdorf Bahnsteige verlängert, neue Zugangsgebäude errichtet und die Bahntechnik modernisiert. Ein frisches Geläuf für die S-Bahnen, bei denen ältere Modelle des Typs 4020/6020 und neuere Züge der Typen Talent und CityJet unterwegs sind.

Die Wiener U-Bahn ist ein vergleichsweise junges System, das 1978 offiziell eröffnet wurde. Allerdings ist sie historisch gewachsen: Viele Trassen und Stationen gingen aus der Wiener elektrischen Stadtbahn und diese aus der alten Dampfstadtbahn von 1898 hervor und wurden in das Netz integriert. Herzstück sind die Stationen des Jugendstil-Architekten Otto Wagner. Entstanden in der Zeit um 1900, sind die Bauten weltberühmt, allen voran die Pavillons am Karlsplatz mit ihren geschwungenen Formen, goldenen Ornamenten und grünen Kupferdächern. Dem gegenüber steht das moderne Design aus neuerer Zeit: Jede U-Bahnlinie folgt einem Farbschema, jede Station hat ihre eigene architektonische Formgebung.

Heute befördern die fünf Linien auf rund 83 Kilometern Streckenlänge jährlich 350 Millionen Fahrgäste. In den Tunneln begegnet man noch den „Silberpfeilen“ der Serie U. Sie sind für ihre >>

Unter dem Kopfsteinplaster um den Wiener Stephansdom kreuzen sich die wichtigsten Lebensadern der Wiener U-Bahn.

Text: Christian Jabs/eh; Fotos: Greymouser, Manfred Helmer, Christian Jabs, Robert Peres, Johannes Zinner

Zwei Generationen: An der Endstelle Stammersdorf begegnen sich die Linien 30 und 31.

markante, durchgehende Frontbeleuchtung bekannt. Die Nachfolgebauart V ist seit 2006 im Planeinsatz, der neue Typ X bereitet bereits den fahrerlosen Betrieb auf der künftigen Linie U5 vor. Sie wird die erste vollautomatische Linie Wiens sein, auf der Züge ohne Fahrer und damit für den Fahrgast mit freiem Blick durch die Frontscheibe verkehren.

Eine Sonderstellung nimmt die U6 ein: Sie ist mit über 17 Kilometern die zweitlängste Linie und verläuft oberirdisch über 24 Stationen teilweise auf historischer Stadtbahnstrecke. Sie wird nicht wie die anderen Bahnen über eine seitliche Stromschiene, sondern über eine Oberleitung versorgt. Deswegen fährt sie mit eigenen Wagen, die nicht mit den anderen Linien kompatibel sind.

Wenn der Wiener von seiner „Bim“ spricht, schwingt ein bisschen Stolz mit. Mit einer Streckenlänge von rund 175 Kilometern betreiben die Wiener Linien eines der größten Straßenbahnnetze der Welt. Auf über 1.100 Haltestellen verteilen sich die rot-weißen Züge, die fast jeden wichtigen Verkehrsknoten der Stadt bedienen. Während die modernen Niederflurwagen des Typs ULF (Ultra Low Floor — mit der weltweit niedrigsten Einstiegshöhe) und die neuen Flexity-Garnituren den barrierefreien Alltag dominieren, sieht man immer noch vereinzelt die markanten E2-Züge. Diese klassischen Hochflurzüge mit ihren charakteristischen Beiwagen sind die letzten ihrer Art. Ihr genaues Ausmusterungsdatum steht noch nicht fest, was sie zu einem begehrten Fotomotiv macht.

Kommt man aus dem Bahnhof Wien-Meidling heraus, fallen farb-

Auch im Nachtverkehr ist die Wiener „Bim“ unermüdlich unterwegs (hier die U2Z).

Am Bahnhof Favoriten treffen sich ULF-Gelenktriebwagen und ihre älteren Kollegen vom Typ E2 zu einer gemeinsamen Pause.

Am Wiener Prater begrüßen sich die Liliputbahn (vorn) und die Hochschaubahn (hinten), die an eine Modellbahn erinnert.

lich abweichende Straßenbahnen auf. Es handelt sich um eine technische Kuriosität: Die Lokalbahn Wien – Baden (auch Wiener Lokalbahn WLB genannt) verbindet die Wiener Innenstadt mit der Kurstadt Baden über eine Strecke von rund 27 Kilometern. Das Besondere: Sie ist ein Grenzgänger zwischen den Systemen. Auf den ersten Kilometern nutzt sie das Netz der Wiener Straßenbahn und fährt unter 600 Volt Gleichspannung. Ab dem Schedifkaplatz wechselt sie auf ihre eigene Trasse. Hier steigt die Spannung auf 750 Volt. Auf dem Überlandabschnitt von Inzersdorf bis Baden wird die Spannung schließlich auf 850 Volt erhöht. Während die alten Triebwagen der Reihe 100 (ab Baujahr 1979) derzeit sukzessive ausgemustert werden, übernehmen die modernen Niederflurwagen der Reihen 400 und die brandneuen Flexity-2-Triebwagen der Reihe 500 zunehmend den Dienst.

Wer Schienenverkehr zur Belustigung sucht, wird im Prater fündig. Die Liliput-Bahn verkehrt auf Schienen mit einer Spurweite von 15 Zoll (381 Millimeter) auf einem vier Kilometer langen Rundkurs durch eine Auenlandschaft. Nebenan wartet die Hochschaubahn. 1948 errichtet, erinnert die Fahrt durch die künstliche Alpenkulisse an eine Modelleisenbahn. Mit bis zu 55 Kilometern pro Stunde rasen die Wagen die Abfahrten hinunter und in die Tunnel hinein.

Wien bietet für Bahnfreunde eine unglaubliche Dichte an Systemen, Epochen und Fotomotiven: Hochgeschwindigkeit am Hauptbahnhof, Systemwechsel bei der Badner Bahn, Nostalgie am Prater. Wer diese Stadt besucht, kann mit Fug und Recht sagen: „Habe die Ehre“. ⏭

märklin QR-Code magazin

Die Geschichte des Wiener Nahverkehrs zeigt das Verkehrsmuseum Remise.

NOCH
... wie im Original

HO 15415 Einschulung

Mehr Infos unter
www.noch.de

12. & 13.06.2026
Tage der offenen Tür
bei NOCH in Wangen im Allgäu

Figuren-Neuheiten 2026

Ob Karneval oder Dachdecker – die NOCH Figuren erzählen kleine Geschichten aus dem Leben! Diese und noch weitere, originelle Figuren warten darauf, in Szene gesetzt zu werden. Auch in Spur TT und N!

Ab sofort im Fachhandel und auf www.noch.de erhältlich!

HO 15907 Mopedfahrer

HO 15859 Karneval

HO 15049 Dachdecker

HO 15896 Fahrradfahrer

HO 15549 Senioren mit Rollator

www.noch.de · YouTube www.noch.de/youtube
NOCH GmbH & Co. KG, Lindauer Str. 49, D-88239 Wangen im Allgäu

Fahrspaß hinter Glas

Auf engstem Raum verwandelt die Marien Apotheke in Hannover ihre Auslage in eine abwechslungsreiche Miniaturwelt, die den Charme alter Schaufensteranlagen versprüht.

Die Feuerwehr schaut bei der Dorfapotheke nach dem Rechten. Schlimm kann es nicht sein, die Waschfrauen bleiben entspannt.

Der winterliche Teil der Anlage punktet mit einem verschneiten Wäldchen. Durch die Tunneleinfahrt sieht man die CS3.

Die Liebe zur Modellbahn beginnt oft an einem Schaufenster. Wenn kleine Züge hinter dicken Scheiben ihre Bahnen durch fein ausgearbeitete Miniaturlandschaften ziehen, drücken sich nicht nur Kinder gern die Nase platt. Das bunte Spiel begeistert seit Jahrzehnten Groß und Klein und hat bis heute nichts von seiner Faszination verloren.

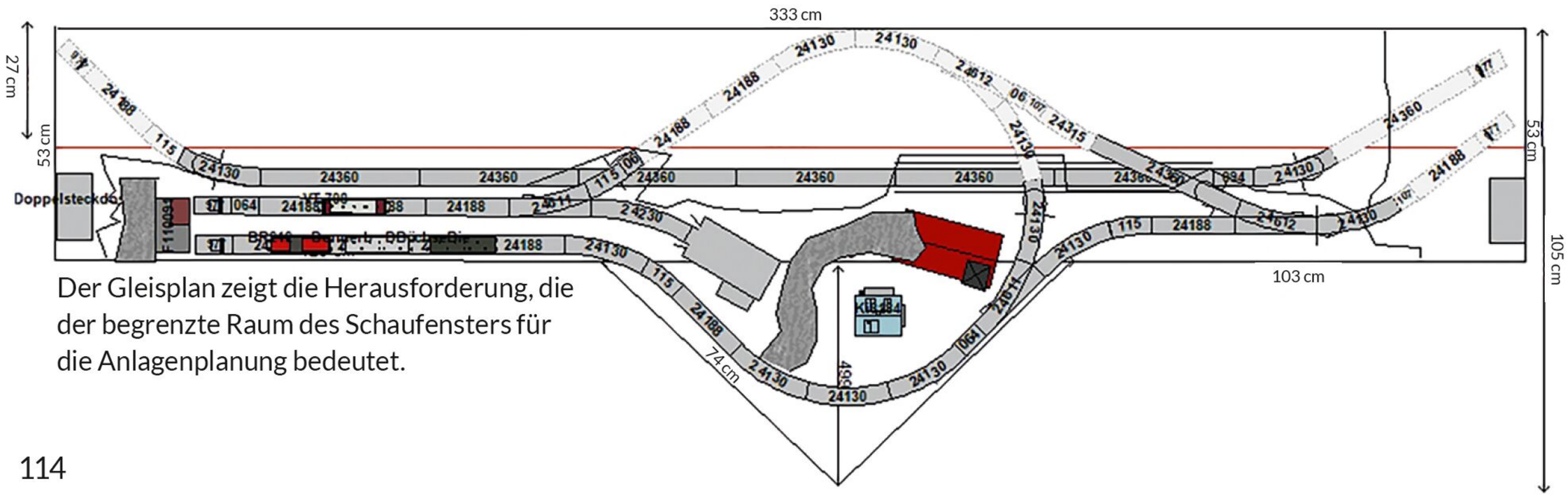
Auch wer vor dem Schaufenster der Marien Apotheke in Hannover stehen bleibt, interessiert sich möglicherweise gar nicht für Hustensaft oder Kräutertee. Schon seit vielen Jahren zog hier eine kleine Welt im H0-Maßstab 1:87 die Blicke auf sich. Bis vor Kurzem war es noch eine betagte Märklin Schaufensterbahn, die bisweilen auch mal einer anderen Dekoration weichen musste. Entsprechend gab es nur ein Oval und eine einfache Pendelstrecke zu sehen, gesteuert mit einer CS3 (Art. 60126, 60226) sowie einem s88-Rückmeldedecoder. Doch die kleine Bahn war bei den Passanten ein Star. Vor allem die Kinder vermissten sie schmerzlich, wenn sie einmal nicht zu sehen war.

So fiel der Entschluss, sie durch eine fest installierte Anlage zu ersetzen. Auf insgesamt nur 53 Zentimetern Bautiefe herrscht hier seit dem Umbau reger Zugverkehr. Das Besondere der neuen Bahn erkennt man erst auf den zweiten Blick: Der Platz im eigentlichen Schaufenster ist extrem begrenzt. Da sich direkt hinter der Auslage drehbare Verkaufsständer befinden, durfte die Anlage hier nicht tiefer als 27 Zentimeter werden. Nur so können die Ständer über die im hinteren Bereich flach verlegten Gleise schwenken. Außerdem erweitert eine dreieckige Ausbuchtung das Schaufenster in der Mitte. Schön anzusehen zwar, doch für den Anlagenbau eine echte Herausforderung.

Als Lösung für das Platzproblem kam nur eine Trennung in zwei Ebenen infrage. Ein liebevoll gestalteter Vordergrund wird nach hinten durch eine eigens angefertigte Kulisse optisch begrenzt. Hinter dieser verschwinden die Züge, wenden und tauchen an anderer Stelle wieder auf. Trotz der Enge sind so drei Züge gleichzeitig auf zwei Ebenen unterwegs.

Auf der oberen Ebene pendelt ein Zug auf einer drei Meter langen Strecke vor der Kulisse hin und her. Eine Etage tiefer wird es technisch anspruchsvoller: Dort teilen sich zwei Züge einen Kopfbahnhof mit zwei Gleisen. Nostalgisches Detail: Ein kleiner Lokschuppen am Rand beherbergt die altehrwürdige Lok der früheren Schaufensteranlage.

Der Bahnbetrieb ist auf Passanten eingestellt, die nur kurz verweilen: Von Gleis 1 ganz vorn fährt der Zug



Der Gleisplan zeigt die Herausforderung, die der begrenzte Raum des Schaufensters für die Anlagenplanung bedeutet.

Von der linken Seite aus ist die Sommerlandschaft gut zu sehen. Der gelungene Übergang zur Kulisse schenkt ihr Tiefe.

Von der anderen Seite aus liegt der winterliche Teil im Vordergrund. So wirkt die Anlage für den Betrachter je nach Blickwinkel anders.

an einem Dorf vorbei, passiert einen mit Lichtzeichen gesicherten Bahnübergang und verschwindet auf der rechten Seite im winterlichen Teil der Anlage. Dort hält er an und wechselt die Fahrtrichtung. In diesem Moment fährt der Zug von Gleis 2 des Bahnhofs los, kommt über eine festgestellte Weiche nach kurzer Fahrt an dem kleinen Ort vorbei und hält auf Gleis 1.

Auf der Rückfahrt aus dem winterlichen Teil verschwindet der erste Zug nun kurz nach der Abfahrt unter der oberen Strecke und erreicht das Gleis 2, wo er wiederum die Fahrtrichtung wechselt. Nun fährt der zweite Zug von Gleis 1 in Richtung Winter, der erste Zug erreicht danach wieder seinen Ausgangspunkt auf Gleis 1 des Kopfbahnhofs. Damit ist ein Ablauf komplettiert, und das „Spiel“ kann von Neuem beginnen.

Die Pausen zwischen den einzelnen Fahrten sind individuell einstellbar. Schon kurz nach der Eröffnung der Anlage mussten sie allerdings verkürzt werden, so ungeduldig waren die jungen Zuschauer vor der Scheibe. Für die auf den ersten Blick aufwendigen Fahrten müssen keine Weichen gestellt werden. Jede Zugfahrt ist ein Ereignis, dass das Folgeereignis zeitverzögert auslöst. Alles läuft vollautomatisch über die Steuerung mit der Märklin CS3.

Auch die Landschaft ist neu gebaut. Sie erzählt kleine Geschichten, die den Betrachter zum Verweilen einladen: Vor einer Miniaturapotheke blinkt ein Feuerwehrauto im Einsatz. Die Einfahrt eines Straßentunnels ist hell erleuchtet. Und im Bahnhof gibt ein realistisch nachwippendes Formsignal die Fahrt auf Gleis 2 frei.

Traumwelten im Fenster

Eine Modellbahn wie die in Hannover gab es einst an vielen Orten. Ging man früher durch die Einkaufsstraßen auch kleinerer Städte, war häufig Bewegung in den Schaufenstern, nicht nur bei den Spielwarenhändlern und nicht nur in der Vorweihnachtszeit. Auch >>

In der Werkstatt: Landschaft und Fahrwege der neuen Anlage nehmen Gestalt an. Noch ist aber viel zu tun.

in Fotogeschäften, Reisebüros, Modeboutiquen oder beim Friseur waren kleine Züge unermüdlich unterwegs und sorgten auf dem Gehweg für große Augen. Häufig waren sie es sogar auf den heute von Sammlern gesuchten Märklin Funktionsschaustücken – fertig gebaute Anlagen, die die Göppinger Modellbahnbauer damals für solche Zwecke anboten.

Mit der legendären „Sensor-Hand“ am Fenster (siehe Kasten unten) kam sogar noch ein spannendes Detail hinzu: Wer von außen die Hand an eine Markierung hielt, startete die Zugfahrt. Ein kleiner Trick, der die Schaufensterzugfahrt plötzlich interaktiv machte.
In den 1980er-Jahren entstanden eigens für Schaufenster konzipierte Anlagen mit Pendelfahrten, die nur eine geringe Tiefe hatten. Pendelbetrieb bedeutet: Ein Zug fährt automatisch von A nach B, hält an, wechselt die Fahrtrichtung und fährt zurück.

War der Richtungswechsel im Automatikbetrieb zunächst noch aufwendig, stellte er ab 1983 kein Problem mehr dar. Damals präsentierte Märklin das Fahrgerät

Anlagen zum Schauen und Staunen

Die Schaufensteranlagen von Märklin prägen die Erinnerungen von vielen Bahnfreunden, die in den 1950er-, 1960er- und 1970er-Jahren aufgewachsen sind. Diese mit großem Aufwand gestalteten Schmuckstücke waren weit mehr als „nur“ Dekoration. Für Märklin boten sie ein überaus wirksames Marketinginstrument, schließlich war ein schönes Modellbahn-Schaufenster oft Stadtgespräch und lockte zahlreiche Eisenbahnfreunde an. Die Schaufensteranlagen mitsamt Gleisplänen und Ausstattung konnten daher nicht nur Märklin Fachhändler, sondern auch andere Einzelhändler kaufen. Natürlich war die Weihnachtszeit unbestritten der Höhepunkt für die Anlagen. Viele blieben aber auch das ganze Jahr über in Betrieb. Heute sind gut erhaltene Schaufensteranlagen aus dieser Zeit begehrte Sammlerstücke. Sie erzählen nicht nur Modelleisenbahngeschichte, sondern machen auch das Lebensgefühl einer Zeit vor Internet und Handy erlebbar.

Eines der beliebten „Funktionsschaustücke“ ist die H0-Anlage 0682 aus dem Jahr 1982, die mit dem Fahrgerät 6600 einen vollautomatischen Pendelbetrieb mit zwei Lokomotiven darstellen konnte. Auch die Beleuchtung ließ sich ein- und ausschalten. Das Diorama mit Wasserturm, Lokschuppen und drei Gleisen, die über eine Kreuzungsweiche verbunden waren, war für die Schaufenster extra schmal gehalten. Etwas opulenter gab sich das Schaustück 0831, bei dem sogar drei Zuggarnituren vollautomatisch pendeln konnten – allerdings in der Mini-Club Spur im Maßstab 1:220. Auch mit diesem liebevoll gestalteten Hafenbahnhof war auf

kleinem Raum ein abwechslungsreicher Betrieb möglich. Einzelhändler, die ihren Kunden etwas bieten wollten, verbanden solche Anlagen mit der „Märklin Hand“: Mit dieser konnte man das Geschehen auf der Anlage durch bloßes Handauflegen an der Schaufensterscheibe in Betrieb setzen. Was für ein Spaß.

Schlummert so ein Schaufenster-Schatz vielleicht auf Ihrem Dachboden? Dann besitzen Sie ein Stück Modellbahngeschichte – und wir hätten Interesse daran. Schicken Sie uns doch ein Foto und erzählen Sie ihre Geschichte dazu: Wo stand diese Anlage früher? Wie kam sie in Ihren Besitz? Was verbindet Sie mit ihr? Melden Sie sich gern per E-Mail unter: maerklin-magazin@3g-media.de

6600: eine Steuerung, mit der sich ein Pendelbetrieb vergleichsweise komfortabel aufbauen ließ. Mit dem Gerät konnte der Zug sanft anfahren, anhalten, eine Pause einlegen und sogar unterwegs stoppen. Noch einfacher wurde das Ganze mit dem ab 1984 eingeführten Märklin Digital-System. Es bot einen Befehl zum Fahrtrichtungswechsel, der natürlich nicht nur in Schaufenstern, sondern auch auf der heimischen Anlage, etwa für eine automatische Nebenbahnstrecke oder für eine automatisierte Rangierfahrt genutzt wurde. Heute stellt der Richtungswechsel kein Problem mehr dar, denn die Märklin Central Station 3 bietet in der Ereignissteuerung unzählige Möglichkeiten für eine einfache Pendelautomatik.

Rund um den Kirchplatz finden sich viele kleine Geschichten.

Die Technik im Hintergrund bleibt den Betrachtern vor der Marien Apotheke indes verborgen. Für sie zählt das Ergebnis: ein ruhiger, durchdachter Ablauf der Fahrten. Während die Menschen vorbeieilen, nehmen die Züge sich Zeit. Entschleunigung pur.

Die räumliche Trennung der Ebenen bringt außerdem Lebendigkeit und Tiefe auf die Anlage. Die Züge verschwinden hinter der Kulisse, man ahnt, dass sich ihr Weg dahinter fortsetzt. Dieses Unsichtbare lässt die Anlage größer erscheinen, als sie ist, denn sie spielt mit dem, was man sieht, und dem, was man nur vermutet.

Für die Marien Apotheke schließt sich hier gewissermaßen ein Kreis. Aus der technisch veralteten Schaufensteranlage ist nun ein durchdachtes, modernes Ensemble geworden, das mit zahlreichen Details überzeugt. Sie ist eine Einladung an die Passanten, stehen zu bleiben und für eine Weile die kleine Welt hinter Glas zu erkunden. So wie früher, als die Märklin Schaufensteranlagen noch wie selbstverständlich zum Stadtbild gehörten, und für viele kleine Modellbahnfreunde eine große Leidenschaft an einer Glasscheibe begann.

Text und Fotos: Christian Jabs

Die CS3 arbeitet im Hintergrund und sorgt für einen ruhigen Ablauf.

Im Dezember darf der Christbaum auf dem Weihnachtsmarkt auch leuchten, ansonsten ist einfach Winter.

Märklin statt Minibar

In Japan gibt es Hotelzimmer mit eingebauter Modellbahn, sogenannte „Train Rooms“. Dietrich Imkamp fand diese Idee äußerst inspirierend – und baute sich seine private Zimmerbahn.

Die Anlage aus Dietrich Imkamps „Train Room“ ist mobil und wird manchmal auch in den Garten ausgeführt.

Wer bei Dietrich Imkamp im Gästezimmer übernachtet, kann in Modellbahnträumen schwelgen. Am Fußende des Gästebetts wartet auf den Gast eine Überraschung: Auf einem rollbaren Tisch dreht eine liebevoll gestaltete Märklin Anlage ihre Runden. Hier, in seinem ganz privaten „Train Room“, hat sich der promovierte Ingenieur aus Schwäbisch Hall ein Stück japanische Modellbahnkultur in die Heimat geholt. Wie kommt man auf so eine Idee?

Die Inspiration fand Dietrich Imkamp während einer seiner beruflichen Reisen als Messtechnikexperte für einen Optikkonzern. Diese führen ihn in die ganze Welt und oft auch nach Japan. Dort, im Land der Hochgeschwindigkeitszüge, ist das Hobby Modelleisenbahn mindestens genauso beliebt wie in Deutschland.

Auf die Fans kleiner Züge warten zahlreiche Museen mit großen Modellbahnanlagen, etwa im japanischen Eisenbahnmuseum in Saitama im Norden von Tokio, im Eisenbahnmuseum der Kaiserstadt Kyoto oder bei der Museumsbahn Sagano Scenic Railway in einem Vorort von Kyoto. In Yokohama, direkt neben Tokio, befindet sich das Hara Modelleisenbahnmuseum mit einer großen Sammlung von vorwiegend Spur-1-Modellen. „Allerdings haben die Japaner wesentlich weniger Platz in ihren Wohnungen als wir in Deutschland“, sagt Dietrich Imkamp. Für eine eigene Anlage fehlen da oft die Möglichkeiten. Daher gibt es viele Japaner, die Modelle nur sammeln. Oder sie besuchen Fachgeschäfte, in denen man seine Züge gegen Gebühr auf großen Gemeinschaftsanlagen „ausführen“ darf.

Ein Schlüsselerlebnis hatte Dietrich Imkamp in einem Hotel im Tokioter Elektronikviertel Akihabara. Dieses bietet einen speziellen „Train Room“ an, ein Zimmer, in dem eine fest installierte Modellbahnanlage zur Ausstattung gehört. Die L-förmige Anlage

Der private Modellbahnspaß im Gästezimmer.

in der Spurweite N zeigt die Umgebung des Hotels und einige Sehenswürdigkeiten von Tokio. Züge japanischer Modelleisenbahnhersteller haben in dieser Umgebung ein Heimspiel.

Jedoch gehören zur Zimmerausstattung keine Modellbahnfahrzeuge, die man auf der Anlage aufgleisen kann. Als Imkamp an der Hotelrezeption nachfragte, teilte man ihm mit, dass er das Rollmaterial selbst stellen müsse. Offensichtlich reist der japanische Modellbahnliebhaber mit seiner Sammlung oder einem Teil davon an und freut sich, wenn er diese in einem Hotelzimmer in Aktion sehen kann.

Kurzentschlossen kaufte der begeisterte Modellbahner daraufhin in einem Laden um die Ecke einen Triebzug. Kein großes Problem in Akihabara, das für seine riesigen Elektromärkte bekannt ist. Der neu erworbene Zug durfte dann gleich im „Train Room“ seine Runde drehen. Ein schöner, entspannender Ausgleich nach einem anstrengenden Tag.

Die Erinnerung an dieses Erlebnis wurde während der Coronazeit zur Initialzündung. Statt unterwegs zu sein, blieb auch Dietrich Imkamp zu Hause. Und beschloss, seinen eigenen „Train Room“ zu bauen. Als Märklinist kam für ihn nur eine Märklin Anlage infrage. Deren Basis bildet ein fahrbarer Tisch mit Schubladen, der speziell für eine Modellbahn angefertigt wurde und den er gebraucht erworben hat. Die Anlage ist relativ einfach gehalten: Zu einem Kreis und zwei Ausweichstellen gesellen sich ein Abstellgleis und eine Drehscheibe. Ein dreiständiger Lokschuppen aus Blech bildet den Mittelpunkt, um den sich das Eisenbahngeschehen bewegt.

Technisch ist das Werk jedoch durchaus anspruchsvoll: Gesteuert über die Software „Rocrail“ und ausgestattet mit zeitgemäßer Rückmeldetechnik, ermöglicht die kompakte Anlage den vollautomatischen Betrieb von bis zu sechs Zügen gleichzeitig.

Besonders stolz ist der Ingenieur darauf, auch Elemente mit Geschichte in die Anlage integriert zu haben: So digitalisierte er eine gebrauchte Drehscheibe mit einem K84-Decoder und schaffte es mit geschickter Programmierung, die mechanische Türschließfunktion seines betagten, aber charmanten >>

Dr. Dietrich Imkamp kennt die Qualitätsprüfung bei Märklin, die Messgeräte seines Arbeitgebers einsetzt.

Das pulsierende Viertel Akihabara in Tokio ist unter dem Namen „Electric Town“ bekannt und ein beliebtes Ziel für Technikfans.

Dem Platzmangel zu Hause ein Schnippchen schlagen: Japanische Modellbahner lassen ihre Züge im Modellbahngeschäft fahren.

Ein Traum für Modellbahner: der „Train Room“ im Akihabara Washington Hotel, der Dietrich Imkamp als Inspiration diente.

Märklin Blech-Lokschuppens digital anzusteuern.

Zwischenzeitlich hat Dietrich Imkamp einige Ergänzungen wie einen Bahnübergang und einen drehbarer Wasserkran hinzugefügt, die ebenfalls digital gesteuert werden. Dabei sei es ihm weniger auf die Detaillierung, sondern mehr auf die digitale Funktionalität angekommen, erzählt er. Herausgekommen ist eine kompakte, bewegliche Anlage, die trotz ihrer geringen Maße einiges an Spielspaß bietet. Im Sommer hat sie auch schon einen Ausflug in den Garten gemacht und sich unter freiem Himmel präsentiert. Sogar ein öffentlicher Auftritt steht bereits in ihrem Tagebuch: „Eisenbahn-Romantik“- Moderator Hagen von Ortloff stellte die Modellbahn schon auf seinem Youtube-Kanal vor.

Ihre eigentliche Aufgabe meistert sie aber mit Bravour: Der eine oder andere Gast im „Train Room“ habe sich bereits daran erfreut und gern den kleinen Zügen zugesehen, erzählt Dietrich Imkamp.

Aus einer spontanen Idee auf einer Fernreise ist so ein außergewöhnliches Projekt entstanden. Es zeigt, dass Modellbahnspaß keinen großen Raum benötigt. Manchmal genügen eine gute Idee und viel Begeisterung bei der technischen Umsetzung – und schon findet ein Stück japanische Modellbahnkultur den Weg zu uns.

Text: eh; Fotos: Dietrich Imkamp, Jezael Melgoza/Unsplash

Der Rheingold mit seiner „Bügelfalte“

30391 **Rheingold-Elektrolokomotive Baureihe E10.12** **299,- * €**

Abteilwagen mit Zugschlusssignal

Auf einen Blick:

- Retro E 10.12 Bügelfalte erstmals mit Metallgehäuse.
- Im eleganten kobaltblau/beigen Design.
- Mit mfx-Decoder.
- Wagen im eleganten Rheingolddesign.
- Zugschlusssignal.
- Mit Verpackungen im Stil der 1960er-Jahre.

Erhältlich nur bei Ihrem MHI-Fachhändler.
MHI – Wir leben Märklin!

40852 **Rheingoldwagen-Set „Tin Plate“** **219,- * €**

Einmalige Serie für die Märklin-Händler-Initiative.

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.
** 5 Jahre Garantie auf alle MHI-Artikel und Club-Artikel ab 2012. *** Nur solange der Vorrat reicht.

www.mhi.de

Bw mit Dampflokbehandlung und Hochgeschwindigkeitstrasse: Auf den Gleisen der Anlage der Eisenbahnfreunde Friesland (Porträt siehe Märklin Magazin 02/2021) fahren Analog- und Digital-Loks.

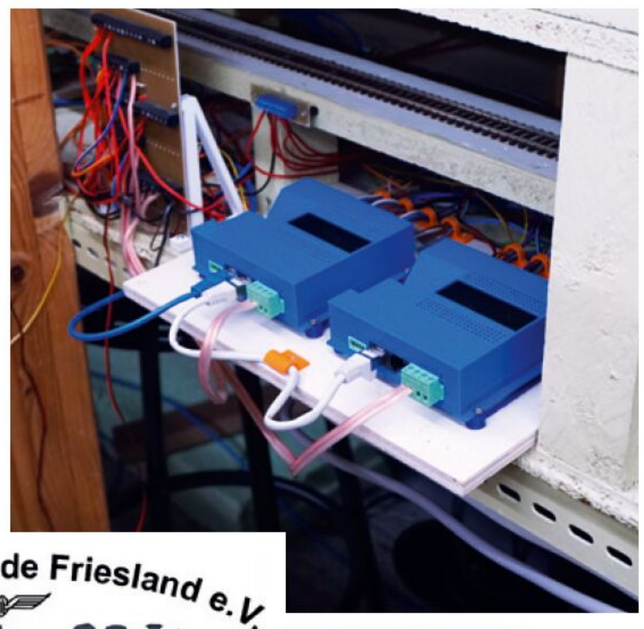
Hybride Großanlage

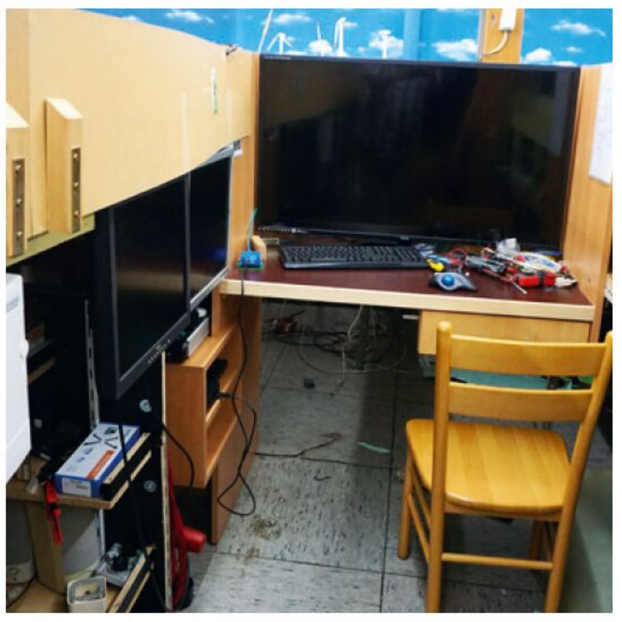
Einen Modernitätsschub hat der Verein Eisenbahnfreunde Friesland e. V. seiner legendären Schauanlage verpasst: Auf der Gleichstromanlage fahren analoge und digitale Lokomotiven – auch auf einem Gleis. Unglaubliche 1,5 Tonnen Elektroschrott wurden unter der Anlage herausgeräumt.

Kindernah: Zum „Maustag“ des WDR konnten 30 Kinder hinter die Kulissen der Anlage schauen.

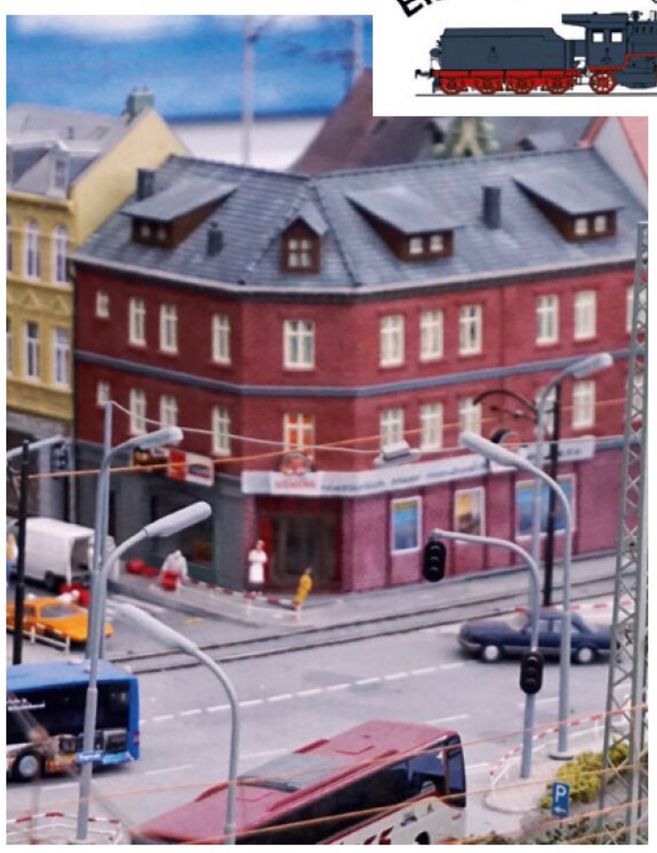
Kunstvoll: Lokale Künstler tragen mit ikonischen Wandgestaltungen zum Erscheinungsbild bei.

Schaffig: Wenn schon der Verein an der Anlage arbeitet, sollen die H0-Stadtbürger auch mithelfen.





Umbau (von links): Eine versteckte Kabeldurchbohrung führte zu Kurzschlüssen; nun gibt es dezentrale Boxen und die neue Kommandozentrale.



Belohnung für Unterstützer: „Einzug“ der Filiale der Stadtbäckerei Siemens in das Stadtensemble.

Treiben die Digitalisierung von „Bahnhof Jever“ voran: Vereinsleiter Jürgen Rode (Mitte) und die Vorstandsmitglieder Björn (links, Team H0) und Julian Rode (Jugendwart).

Björn Rode war elektrisiert – im eigentlichen und übertragenen Wortsinn: „Ich lehnte Ende 2023 leicht am metallenen Unterbau unserer sich über 140 Quadratmeter erstreckenden Festanlage und bekam einen Stromschlag“, berichtet das Vorstandsmitglied der Eisenbahnfreunde Friesland. „Nun war schlagartig klar, dass nicht eine defekte Lok dafür sorgte, dass die Anlage immer öfter verrücktspielte und Kurzschlüsse produzierte. Auf den Metallstützen lag eine Spannung von 11 Volt an.“

Der Verein fasste, just im 45. Jahr seines Bestehens, einen Beschluss: radikale Umrüstung der Schauanlage. Drei mobile H0- und eine N-Modulanlage sicherten die Außenwirkung der Eisenbahnfreunde bei Ausstellungen ab, zudem sollte die Festanlage überwiegend einsatzfähig bleiben. „Am Ende haben wir 1,5 Tonnen Elektroschrott entsorgt“, verdeutlicht Vereinsleiter Jürgen Rode den Aufwand. „Bis auf die Kabelanschlüsse der Gleise wurde die gesamte Elektronik ausgebaut. Statt einer zentralen Stromeinspeisung mit langen Kabelführungen sind wir nun dezentral aufgestellt: Es sind Boxen mit jeweils 36 Ausgängen über die Anlage verteilt und mit einem Bussystem verbunden.“ Hier sind Gleise, LED-Beleuchtungen, Weichen, Signale oder auch animierte Gimmiks angeschlossen.

Zur Reduzierung der Komplexität wurde zudem der mittlere Schenkel der in E-Form strukturierten Gleichstromanlage digitalisiert. „Hier befindet sich der Bahnhof Jever, ein hochgeschätztes vorbildnahes Überbleibsel unserer alten Vereinsanlage, das mit Wechselstrom betrieben wurde“, beschreibt Julian Rode, Jugendwart der Eisenbahnfreunde Friesland, eine „Insel“ auf der Schauanlage. „Inzwischen wird auch hier durchgängig mit Gleichstrom gefahren – die Märklinisten haben einfach die Radsätze ihrer Wagen getauscht und bespannen sie mit Gleichstromloks.“

Die Schauanlage habe durch den unterirdischen Umbau gelitten, denn er habe auch überirdisch an der Landschaft Spuren hinterlassen, konzediert der Vereinsvorsitzende Jürgen Rode. Doch nun sei die Anlage zukunftstragend modernisiert. „Wir fahren auf der gesamten Anlage analoge und digitale Lokomotiven mit Gleichstrom. Wir können die Anlage an öffentlichen Fahrtagen über den mit vier Monitoren bestückten Kommandostand vollautomatisch betreiben. Und zum vereinsinternen Spielen steuern wir die Loks individuell mit Smartphone oder Tablet.“

Bis April 2026 soll die Anlage dann aufgepeppt sein. „In der Adventszeit und zwischen Weihnachten und Neujahr waren wir mit unserer H0-Modulanlage im Wilhelmshavener Einkaufsparadies ‚Nordseepassage‘ präsent“, berichtet Jürgen Rode. „Da konnte das Team einige Umbauspuren an der Festanlage ungestört beseitigen.“

Infos zur Großanlage der Eisenbahnfreunde Friesland und Ausstellungstermine finden sich auf der Vereins-Homepage www.eisenbahnfreunde-friesland.de

Text und Fotos: rr

Veranstaltungstipps

Weitere Anregungen stehen in der Liste der Clubkooperationspartner unter „Club“ auf www.maerklin.de oder auf www.trix.de

Zusätzliche Öffnungszeiten

33034 Brakel, immer donnerstags bis sonntags
www. modellbundesbahn.de

Die Brakeler Modellbundesbahn mit ihrer Zeitreise in die Eisenbahnwelt der1970er-Jahre schließt Ende Mai ihre Tore. Wer die in vielen Details an realen Vorbildern orientierte Schauanlage noch erleben möchte, kann dies an zusätzlichen Öffnungstagen tun: Bis einschließlich 29. Mai ist die Modellbundesbahn immer donnerstags, freitags, samstags und sonntags jeweils von 11 bis 18 Uhr geöffnet. Zu denselben Uhrzeiten ist die Anlage außerdem am Ostermontag, 6. April, am 1. Mai und am Pfingstmontag, 25. Mai zu sehen. Fast alle Gebäude der beeindruckenden Schauanlage sind Unikate. Sämtliche Bäume sind in Handarbeit entstanden, alle Brücken, Lokbehandlungsanlagen oder Verladerampen sind nach Originalplänen gebaut. Wertvollstes Einzelmodell ist der große Viadukt von Altenbeken.

Foto: Markus Tiedtke

Blick hinter die Kulissen

95339 Neuenmarkt, Sonntag, 17. Mai 2026
www.dampflokmuseum.de

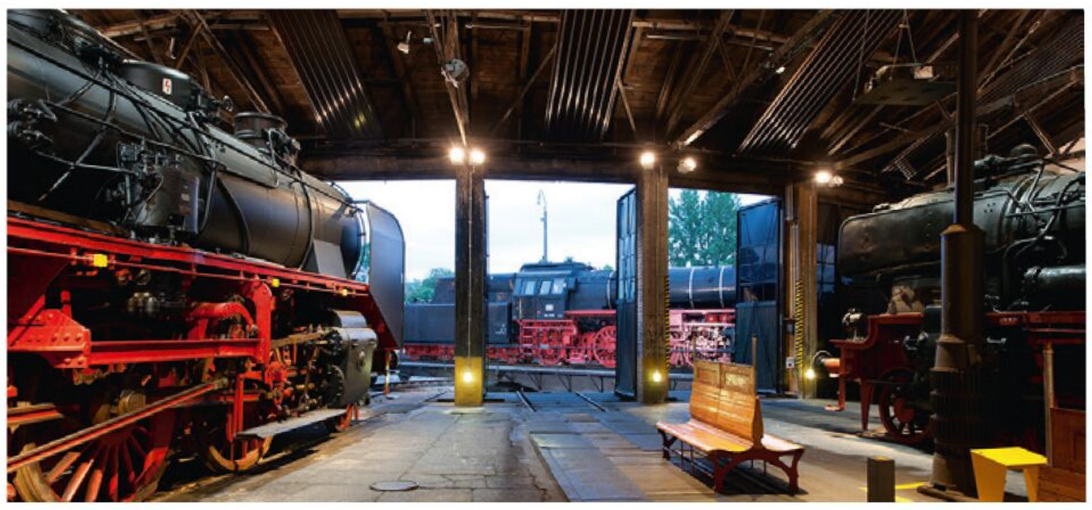


Foto: Deutsches Dampflokmuseum

Das Deutsche Dampflokomotiv Museum in Neuenmarkt ermöglicht anlässlich des Internationalen Museumstags am 17. Mai den Blick hinter seine Kulissen. Um 11 Uhr beginnt eine Führung zu interessanten Orten im Museum, die Besuchern sonst verborgen bleiben, darunter die Werkstätten oder das Büro des Museumsleiters. Ab 13.30 Uhr kann man dann das Archiv des Museums erkunden. Es verfügt über umfangreiche Bestände zu den Themengebieten Dampflokomotiven sowie Eisenbahn in Oberfranken. Diese wurden erfasst und teilweise digitalisiert, um sie auch einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Historische Münchner Isarbrücken-Fahrten

81667 München, Sonntag und Montag, 24. und 25. Mai 2026
www.blv-online.eu

Der Bayerische Localbahn Verein bietet am Pfingstsonntag und Pfingstmontag Isarbrücken-Fahrten „Rund um München“ an. Der Sonderzug befährt die schönsten Brücken über die Isar. Damit die Fahrgäste die Aussicht auch genießen können, hält er wo möglich auf den Brücken kurz an. Als Lokomotiven sind die Dampflok 70083 sowie die E 69 05 vorgesehen. Der Sonderzug startet jeweils um 10 Uhr, 13 Uhr und 15 Uhr am Münchner Ostbahnhof.

Foto: Jens Bouldan

Die Welt der kleinen Bahnen

83256 Frauenchiemsee, 22. bis 25. Mai 2026
www.die-welt-der-kleinen-bahnen.de

Foto: Verein

International bekannte Modellbaukünstler präsentieren vom 22. bis zum 25. Mai ihre Dioramen und Anlagen in der Aula auf der Fraueninsel im Chiemsee. Die Messe, die zum vorerst letzten Mal stattfindet, konzentriert sich auf Arbeiten im Spur-N-Maßstab 1:160 und möchte die Besucher an der bunten Vielfalt des Hobbys teilhaben lassen. Zu sehen sind mehr als 30 Anlagen und Dioramen, darunter auch Entwürfe, die erstmals gezeigt werden. Ebenfalls vertreten sind einige Zubehörhersteller, die ihre Produkte anbieten.

An Himmelfahrt durchs Erzgebirge

09131 Chemnitz, Donnerstag, 14. Mai 2026
www.sem-chemnitz.de

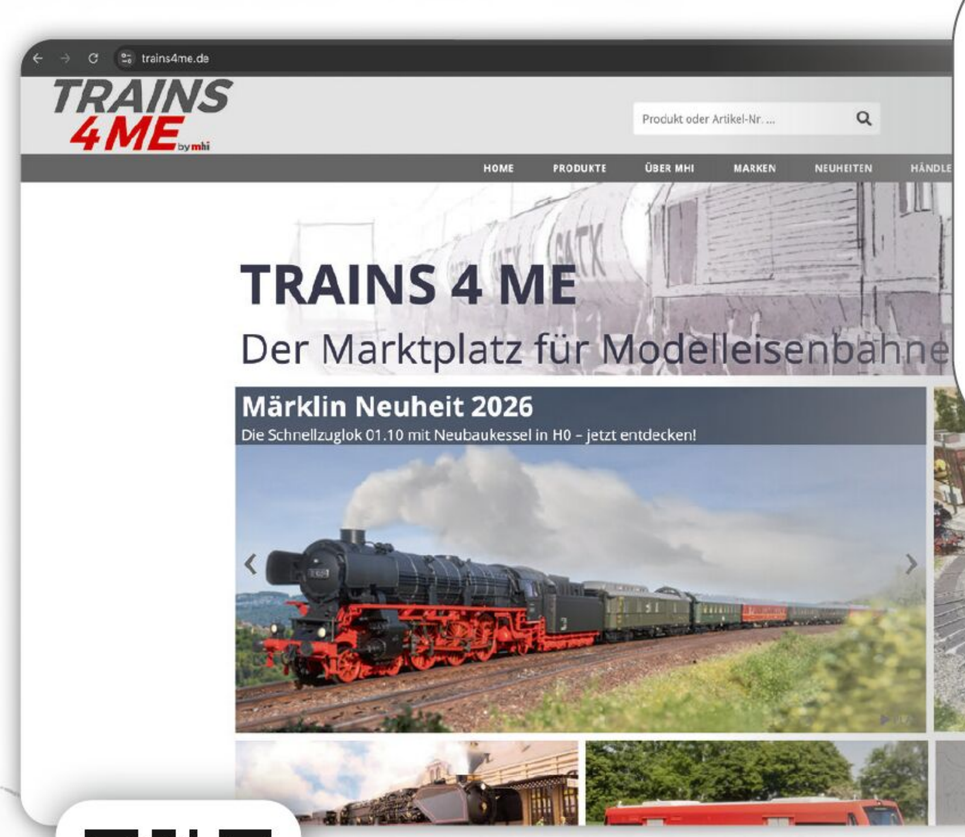
Nostalgisches Eisenbahnflair der 1960er- und 1970er-Jahre lässt sich im Mai bei einer Fahrt mit einer historischen Diesellok von Chemnitz vorbei an sanften Hügeln nach Holzhau erleben. Einen Zwischenstopp gibt es in der bekannten Bergbaustadt Freiberg. Die Veranstalter vom Verein Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf versprechen nicht nur eine Reise durch die beeindruckende Landschaft des Erzgebirges, sondern auch einen Ausflug in die alte Zeit des Bahnfahrens.

Foto: Johnny Ullmann

Finde Deine Schätzchen.

TRAINS 4 ME by mhi

Der Marktplatz für Modelleisenbahner.



Dampflokomotive Baureihe 89

märklin

Artikel-Nr.: MÄRKLIN_37149

339,00 €*

inkl. MwSt.

Dampflokomotive Klasse 800

TRIX

Artikel-Nr.: TRIX-H0_25984

699,00 €*

inkl. MwSt.

Dampflokomotive Sächsische II K

Artikel-Nr.: LGB_20990

999,95 €*

inkl. MwSt.

Jetzt entdecken unter:
www.trains4me.de

Raritäten suchen.
Händler finden.
Neuheiten entdecken.

*Artikeldarstellung und Preisangaben beispielhaft.

Modellbahnbande Verlag

modellbahnbande-verlag.de

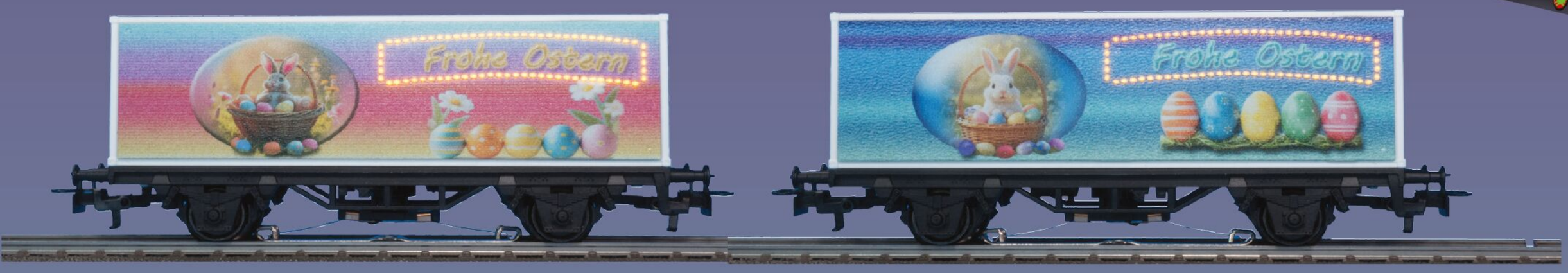
Jedes Buch 20,-€

Von der Inbetriebnahme bis zum PC-Anschluss

Wartung und Umbau leicht gemacht

neue Motive bei den leuchtenden Containerwagen

CAN-de light



Frohe Ostern

ab 49,- € mehr Infos unter: can-delight.de

Aktuelle Kataloge

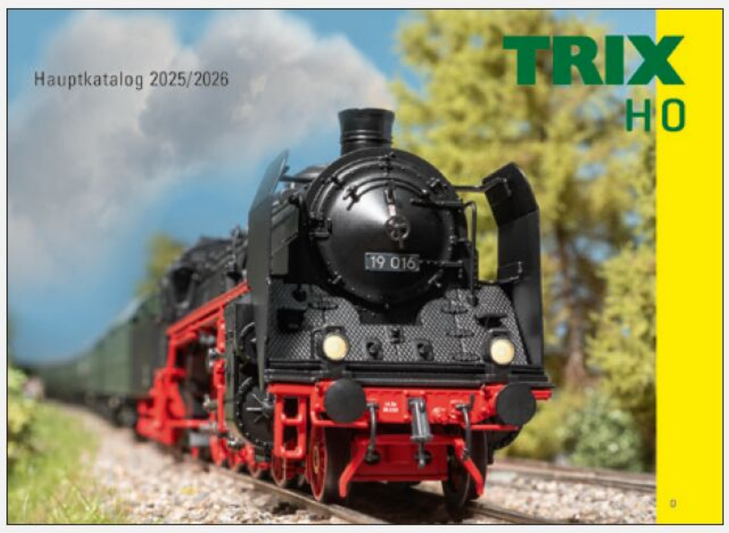
Märklin
Neuheiten
Prospekt 2026

Märklin
Gesamtkatalog
2025/2026

Minitrix
Neuheiten
Prospekt 2026

Minitrix
Hauptkatalog
2025/2026

TRIX H0
Neuheiten
Prospekt 2026



TRIX H0
Hauptkatalog
2025/2026

LGB
Neuheiten
Prospekt 2026

LGB
Katalog 2025

Märklin Start up/
Märklin my world
Katalog 2026

Einen Händler in Ihrer Nähe finden Sie auf unseren Internetseiten ganz bequem in der Händlersuche unter:

- www.maerklin.de
- www.trix.de
- www.lgb.de

Alle Prospekte und Kataloge von Märklin, Trix und LGB sind im Fachhandel erhältlich.

Besuchen Sie unseren Online-Shop - www.sommerfeldt.de

Stromabnehmer

made in Germany

10% Rabatt
für Neukunden
über Gutscheincode
in Online-Shop

Instagram

Oberleitung

made in Germany

Besuchen Sie uns auch auf Facebook!

www.SOMMERFELDT.de

Sommerfeldt Oberleitungen + Stromabnehmer GmbH
Friedhofstr. 42 ▪ 73110 Hattenhofen ▪ Tel: +49 (0) 7164/3195 ▪ Fax: +49 (0) 7161/5786 ▪ info@sommerfeldt.de

mazero®

Rollenprüfstände ohne Kugellager

www.mazero.de
info@mazero.de

INTERMODELLBAU 2026
Halle 4 Stand 4.A38

Freude, die bleibt.

Verschenke eine Clubmitgliedschaft

Was ist das perfekte Geschenk für
einen Fan von Märklin, Trix oder LGB?

Eine einjährige Clubmitgliedschaft und
damit den Zugang zur großen Community
leidenschaftlicher Modellbahner, exklusiver
Modelle und vieles mehr.

märklin INSIDER CLUB TRIX CLUB L·G·B CLUB

Mehr Informationen und Anmeldung unter club.maerklin.de

märklin magazin

Herausgeber:
Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Stuttgarter Straße 55–57, 73033 Göppingen

Redaktion:
3G Media GmbH:
Stefan Bolz, Carsten Rose V.i.S.d.P. (Chefredakteure), Sarah Dannehl, Claus Dick, Mechthild Fendel, Christof Hammer, Lars Harnisch, Eva Heer, Rochus Rademacher, Peter Waldleitner

Redaktionsanschrift:
3G Media GmbH, Rotebühlstr. 51 A,
70178 Stuttgart, Tel.: +49 (0)7 11/44 08 00-64
E-Mail: maerklin-magazin@3g-media.de

Autoren:
Klaus Eckert, Hanne Günther, Luis Heinrich, Christian Jabs, Frank Mayer, M. T. Nickl, Peter Pernsteiner, Bodo Schenck, Andreas Schumann, Holger Späing

Konzept und Art Direktion, Prepress/Produktion:
Publishing Group GmbH
Tel.: +49 (0) 89/45 71 05 00
www.publishing-group.de

Anzeigen:
Publishing Group GmbH
E-Mail: eg@publishing-group.de

Druck:
Druckhaus Kaufmann, 77933 Lahr
Gedruckt in Deutschland/Printed in Germany

Vertrieb:
Press Up GmbH
Märklin Magazin-Leserservice
Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg

Abonnement/Leserservice/ Nachbestellung:
Tel.: +49 (0) 40/38 66 66-3 13
E-Mail: maerklin-magazin@pressup.de

Clubhotline:
Tel.: +49 (0) 71 61/6 08-2 13

Servicehotline:
Tel.: +49 (0) 71 61/6 08-2 22

Das Märklin Magazin erscheint sechsmal im Jahr. Mitglieder der Märklin Clubs erhalten das Magazin im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Das Abonnement außerhalb der Mitgliedschaft kann bei Press Up (siehe Hinweis oben) bestellt werden und kostet 36 Euro im Jahr.

Für unverlangte Einsendungen haftet die Gebr. Märklin & Cie. GmbH nicht. Namentlich gezeichnete Beiträge geben die Meinung des Verfassers wieder und sind keine Stellungnahme der Redaktion.

Das Märklin Magazin ist in allen Teilen urheberrechtlich geschützt und jede Verwertung außerhalb des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig. Jede (auch auszugsweise) anderweitige Verwertung bedarf der ausdrücklichen schriftlichen Zustimmung der Gebr. Märklin & Cie. GmbH. Dies gilt sowohl für Vervielfältigungen, Mikroverfilmungen und Übersetzungen als auch für die Einspeicherung in elektronische Systeme und die Weiterverarbeitung mit solchen. Eine gewerbliche Nutzung von vorgestellten Entwürfen und Arbeiten bedarf in jedem Einzelfall der schriftlichen Zustimmung der Gebr. Märklin & Cie. GmbH.

Die im Heft enthaltenen Bauanleitungen und Ratschläge wurden von der Redaktion sorgfältig geprüft. Für eventuelle Abweichungen bzw. Fehler in den Angaben sowie gegebenenfalls daraus resultierende Vermögens-, Sach- und Personenschäden können Autoren und Herausgeber jedoch keine Haftung übernehmen. Der Haftungsausschluss gilt auch für Termin- und Preisangaben.
Mitglied der MOROP.

(c) Copyright by Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Postfach 8 60, 73008 Göppingen

Bücher & mehr

Literatur- und Geschenktipps für alle Eisenbahn- und Modellbahnfans, die mehr über die faszinierende Welt der Eisenbahn erfahren möchten:

Peter M. Rappold: Sagenhafte Baureihe 218

Die vierachsigen Diesellokomotiven der Baureihe 218 prägten seit den 1970er-Jahren in zahlreichen Farbvarianten den Betrieb der Deutschen Bahn. Bis in die 2000er-Jahre zählten sie zu deren bedeutendsten Streckenlokomotiven. Der Bildband von Peter Rappold gibt mit sorgfältig ausgewählten Aufnahmen und informativen Texten einen Einblick in die vielfältige Welt dieser legendären Baureihe. Zur besseren Orientierung sind die Fotos kapitelweise in den jeweiligen nachfolgenden Farbgebungen in chronologisch aufsteigender Reihenfolge angeordnet.

Bezugsquelle: über den Buchhandel oder über den EK-Verlag – ein Verlag der VMM Verlag + Medien Management Gruppe GmbH, Munzinger Straße 5a - 79111 Freiburg; www.eisenbahn-kurier.de

144 Seiten, ca. 170 Abb., Format 28,0 x 26,0 cm, 49,90 Euro, ISBN: 978-3-8446-6446-1

Josef Brandl: Traumanlagen selbst gestalten. Schritt für Schritt zur perfekten Modellbahnanlage

Josef Brandl ist bekannt für die Gestaltung von Landschaften und Szenarien, die im Modell verblüffend echt wirken. Der großformatige Bildband zeigt mit zahlreichen Detailaufnahmen seine zentralen Techniken und erklärt, wie die genaue Beobachtung des Vorbilds, eine gute Materialkenntnis und eine kreative Interpretation zu den charakteristischen „Brandl-Anlagen“ verschmelzen. Eine tolle Inspiration und eine nützliche Hilfe für den eigenen Anlagenbau.

Bezugsquelle: über den Buchhandel oder über die GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München; www.geramond.de

160 Seiten, ca. 550 Abb., Format 29,6 x 22,8 cm, 44,99 Euro, ISBN 978-3-98702-118-3

Jan Reiners: Loks und Triebwagen der Deutschen Bahn AG

In bewährter Manier stellt Jan Reiners die Triebfahrzeugtypen der Deutschen Bahn AG vor – von den Hochgeschwindigkeitszügen der ICE-Familie über Elektro- und Diesellokomotiven bis hin zu Elektrotriebwagen und sogar Schmalspur-Dampflokomotiven. Ergänzt wird die Darstellung durch präzise technische Daten und Hintergrundinformationen, die das Buch zu einem kompakten Nachschlagewerk für Fachleute und Eisenbahnfreunde gleichermaßen macht.

Bezugsquelle: über den Buchhandel oder über die Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG, Hauptstätter Straße 149, 70178 Stuttgart; www.paul-pietsch-verlage.de

144 Seiten, ca. 150 Abb., Format 17,5 x 24,6 cm, 19,95 Euro, ISBN 978-3-613-71747-3

Tolle Fanartikel rund um das Thema Eisenbahn – wie Märklin Stehsammler, Kleidung und Geschenkideen für Groß und Klein – gibt es im Online Shop auf www.maerklinshop.de (Bereich „Fan-Shop“). Reinschauen lohnt sich.

Das Planungsprogramm
WINTRACK Version 17.0 3D

Highlights der Version 17.0 3D

- ★ viele Neuerungen
- ★ auch als Download verfügbar!

38017 WINTRACK 17.0 3D	**€ 99,50**
38117 WINTRACK Update	**€ 49,50**
38925 3D Modelle Teil 24	**€ 24,50**

Weitere Informationen unter **www.modellplan.de**

modellplan
... Software + Technik für Modellbahner

HERZLICHE EINLADUNG

zum 27. Tag der offenen Tür am 30. + 31. Mai 2026 von 10 - 17 Uhr

33 Jahre brima – 100% QUALITÄT ★ 100% SERVICE ★ 100% KOMPETENZ

Since 1993

brima Modellanlagenbau GmbH
Albert-Einstein-Str. 7 • 55435 Gau-Algesheim
Telefon +49 (0) 67 25 - 308 211 • brima@brilmayer.de

Der Erlös aus Tombola und Kuchenverkauf wird wieder einem gemeinnützigen Zweck gespendet
www.modellanlagenbau.de

www.brima-shop.de

WORMSER **AUKTIONSHAUS**
seit 1985®

4 x Auktionswoche im Jahr

SPIELZEUG AUKTION

MILITARIA AUKTION

KUNST/ SCHMUCK/ NUMISMATIK AUKTION

WORMSER AUKTIONSHAUS

Wormser Auktionshaus • Auktions- und Pfandleihhaus exclusive GmbH
Weinbrennerstraße 20 • 67551 Worms • Tel. 06247 90460 • Email: info@wormser-auktionshaus.de
www.wormser-auktionshaus.de

Rückschau

Das bewegte Modellbahner vor 60 Jahren: Ein Blick in das Märklin Magazin 02/1966.

Schweizer Kraftpaket – die Ae 6/6

In der zweiten Ausgabe des Märklin Magazins von 1966 steht sie im Mittelpunkt: die Ae 6/6, eine der populärsten Berglokomotiven der Schweiz. Kaum eine andere Lok prägte den Güter- und Schnellzugverkehr auf den anspruchsvollen Steilrampen von Gotthard und Simplon so stark. Sie musste enge Kurven, häufig wechselnde Steigungen und schwierige Wetterverhältnisse meistern. Eine Elektrolok, wie geschaffen für Märklin: Die Vorstellung des H0-Modells 3050 im Magazin zeigt, wie nah es seinem großen Vorbild in Sachen Detailreichtum zur damaligen Zeit schon kam.

Willkommen im Zeitalter der Computer

Güterwagen, die eine international einheitliche Gattungsbezeichnung tragen? Im Frühjahr 1966 ist dies Thema für einen mehrseitigen Artikel im Märklin Magazin. Schließlich ist die Umzeichnung aller Wagen der Deutschen Bundesbahn bereits seit Oktober 1964 in vollem Gang – da wollen die Eisenbahnfreunde doch gerne wissen, was es mit den verwirrenden Nummerncodes auf sich hat. Die Redaktion lüftet das Geheimnis um das „Esperanto der Eisenbahner“ und erklärt genau, wie sich die computerlesbaren Bezeichnungen zusammensetzen. Auch die Bedeutung dieser Umstellung ist vor 60 Jahren allen klar: „Mit diesem Beschluss ist ein gewaltiger Fortschritt erzielt worden“, heißt es im Text. Der Umstieg auf Computerlesbarkeit sei Teil einer „stillen Revolution“. Das dürfte eher noch untertrieben sein.

Vorschau

Die **Ausgabe 03/2026** des Märklin Magazins erscheint im

Juni 2026!

Neuheiten in der Königsspur

Spur-1-Beilage: Noch ist die Vitrine leer – aber nicht mehr lange: Freuen Sie sich auf die Überraschungen in Spur 1, die wir Ihnen in unserer zwölfseitigen Beilage präsentieren. Fans der Märklin Königsspur zeigen wir aktuelle Modelle, geben Anlagentipps und stellen Zubehör vor.

100 Jahre Baureihe 44

Jubiläum: 1926 rollten die ersten Güterzugloks der BR 44 auf deutsche Gleise. Eine der imposanten Maschinen ist heute die „Hoflok“ des Märklineums: die ölgefeuerte 44 1315. Wir blicken auf die Geschichte dieser besonderen Lok, die nun auch als Minitrix Modell begeistert.

Suchspiel für große und kleine Fans

Märklineum: Auf der H0-Schauanlage im Märklineum bereichern Superhelden, TV-Legenden und Sagenfiguren die Szenerie. Nicht immer sind sie leicht zu finden; sie zu suchen ist daher ein ganz besonderes Vergnügen, nicht nur für Kinder. Im nächsten Heft geben wir die Gelegenheit dazu – mit einem Suchspiel, das auf die Spuren von Spiderman, Drachen und Obelix führt.

Hinweis: Themen können aus aktuellem Anlass geändert werden.

Die Lichtschacht-abdeckung schützt vor Starkregen und Hochwasser!

modasafe

Die Lichtschachtabdeckung,
die schützt.

WASSER-, SCHMUTZ- UND EINBRUCHSCHUTZ

Vorteile durch modasafe Lichtschachtabdeckungen!

- Optimaler Schutz vor Wasser, Schmutz und Einbruch
- Licht- und luftdurchlässig
- Alles aus einer Hand Beratung, Planung, Ausführung
- Persönliches Aufmaß vor Ort
- Individuelle Fertigung
- Lieferung/Einbau deutschlandweit

Modahum GmbH
Weihermühle 2
82544 Egling

+49 (0) 81 76/93 10-0

+49 (0) 81 76/93 10-93

info @ moda-safe.de

www.moda-safe.de

Ausschneiden und abschicken!

☐ Ja, senden Sie mir kostenlose Informationen zur modasafe Lichtschachtabdeckung!

Name

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

Lichtschachtbreite (cm) Lichtschachtlänge (cm)

Bitte Coupon ausschneiden und an Modahum GmbH, Weihermühle 2, 82544 Egling, senden.

Überzeugen Sie sich persönlich von den Vorteilen der modasafe Lichtschachtabdeckung:

Wohn.Bau.Trend. Moers 2026
Fr 17. – So 19. April 2026
10:00 – 17:00 Uhr
ENNI Eishalle+Mobile Messehallen
Filder Str. 140-142
47447 Moers
Halle 1, Stand 1.06

Landau Baumesse
Fr 10. – So 12. April 2026
10:00 – 18:00 Uhr
Neues Messegelände
Alfred-Nobel-Platz 1
76829 Landau in der Pfalz
Halle 2 Stand 2.200

Darmstadt Baumesse
Fr 17. – So 19. April 2026
10:00 – 18:00 Uhr
Messplatz
64289 Darmstadt
Halle 1 Stand 1.348

EUROTRAIN

Auf Streifzug

Preis-, Farb-, und Modellabweichungen möglich. Preise inkl. Mehrwertsteuer. Angebot erhältlich bei teilnehmenden EUROTRAIN-Fachhändlern. Werbung konzipiert für duo schreib & spiel Verwaltungsgesellschaft mbH & Co Vertriebs KG, Berlin. Stand: Feb. 2026

INSTAGRAM

FACEBOOK

Abbildung zeigt Vorserienmuster

EUROTRAIN EXKLUSIV märklin

Verfügbar ab Mai 2026

Limitierte Sonderauflage – Solange der Vorrat reicht.

Ausschließlich in den EUROTRAIN-Fachgeschäften erhältlich.

H0 Elektrolokomotive Baureihe 151

- Eingestellt bei der Lokomotion GmbH
- Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, zentral eingebaut
- Jeweils zwei Achsen in jedem Drehgestell über Kardan angetrieben
- Anfahrlampe, Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung digital schaltbar
- Mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen
- Pufferhöhe nach NEM

H0 | VI | Loko motion | ~ | mfx+/ DCC | 224 mm

Art.-Nr. 39134

€ 489,99

EUROTRAIN vereint Fachhändler, die sich auf Modelleisenbahnen spezialisiert haben, unter einer gemeinsamen Marke. Rechtlich ist sie Teil der Fachhandelskooperation duo schreib & spiel, Berlin.

www.duo.de