04

DEUTSCHLAND 5,90 EUR
ÖSTERREICH 6,20 EUR / SCHWEIZ 11,00 CHF
FRANKREICH 7,10 EUR / BENELUX 6,20 EUR
ITALIEN 6,30 EUR / SPANIEN 6,30 EUR

märklin

märklin magazin

Die ganze Welt der Modellbahnen
August | September 2017

Göppingen
Modellbahn
34. Internationale Modellbahn Ausstellung
11. Märklin Tage
15.–17. September 2017

Eisenbahn-Fieber

Dampfende Loks, großartige Modelle, umwerfende Schauanlagen: Alles über den einzigartigen Eisenbahntreff in Göppingen

04
4 194564 205905

www.mc-vedes.com

Sichern Sie sich jetzt Ihre exklusiven Modelle bei Ihrem MC-Fachhändler

EXKLUSIV
NUR BEI UNS

Erscheint November 2017

E-Lok Vectron BR 193 „BoxXpress“

märklin HO

Spezialmotor zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen, Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter, konventionell in Betrieb. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. 2 mechanisch funktionsfähige Dachstromabnehmer.

36196 / 115 69 978 | H0 | VI NEM | ~ | 218 | digital | Auflage 500

€ 229,99

Mehrzwecklok Serie 6400 in Doppeltraktion, DB

märklin HO

Geregelter Hochleistungsantrieb. 4 Achsen angetrieben, wartungsfreie warmweiße LEDs, fahrtrichtungsabhängig wechselndes 3-Licht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter über beide Lokomotiven konventionell in Betrieb, digital schaltbar, Doppel-A-Licht schaltbar. Beide Lokomotiven jeweils mit einer Telex-Kupplung. Lokomotiven fest verbunden.

37697 / 113 65 736 | H0 | VI NEM | ~ | 330 | digital

nur 379,99 € ~~499,99~~ – 24 % gespart

Dies ist eine von der VEDES Zentralregulierung GmbH, Beuthener Straße 43, 90471 Nürnberg zusammengestellte Gemeinschaftswerbung für die von selbständigen Händlern betriebenen VEDES- und SPIELZEUG-RING-Fachgeschäfte, soweit diese an der Werbung teilnehmen. Falls diese nicht an der Werbung teilnehmen, handelt es sich bei den angegebenen Preisen nur um unverbindliche Preisempfehlungen der VEDES Zentralregulierung GmbH. Die Teilnahme der selbständigen VEDES- und SPIELZEUG-RING-Fachgeschäfte kann bei diesen erfragt werden. Namen, Anschriften und sonstige Kontaktdaten aller VEDES- und SPIELZEUG-RING-Fachgeschäfte sowie weitere Hinweise zur VEDES Zentralregulierung GmbH erhalten Sie unter www.vedes.de oder unter Telefon 0911 65560 (Kosten entsprechend der Preisliste Ihres Telefonanbieters). Manche Artikel stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung, es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Artikel bereits nach wenigen Angebotstagen vergriffen sind. Abgabe nur in haushaltsüblichen Mengen. Gedruckte Farben können vom Farbton des Originalproduktes abweichen. Druckfehler, Preisänderungen, Irrtümer und Zwischenverkäufe vorbehalten. Sofern nicht anders angegeben, sind die Preise und Aktionen gültig, solange das jeweilige Fachgeschäft damit wirbt (mindestens 14 Tage nach Erscheinungstermin). *Die mit „Nur bei uns“ gekennzeichneten Artikel sind Exklusivartikel, die entweder ausschließlich über die Fachgeschäfte der Mitglieder der VEDES, des SPIELZEUG-RINGs oder zusätzlich über andere Spielwaren-Verbundgruppen und eventuell über Online-Vertriebskanäle vertrieben werden. © VEDES Zentralregulierung GmbH 2017. MCE7

Ihr schneller Klick zu uns!
gleich reinklicken
Einfach QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583-50 09 70

Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob, Inh. Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161-28 60

Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040-6 53 22 44

Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-, Spiel- & Bastelwelt, Inh. Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321-41 87 16

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124-93 70 33

Modellbahnshop Lippe (CASISOFT MindWare GmbH)
Thalenhorststraße 15,
28307 Bremen,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298-9 16 50

Modellbahnshop Lippe (CASISOFT MindWare GmbH)
Gildestraße, Ecke Marie-Curie-Straße,
32760 Detmold,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Modellbahnladen Fortenbacher (Modellbahnladen und Spielparadies Stephan Fortenbacher e.K.)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241-2 63 30

Spielwaren Pelz, Ernst Pelz (Inh. Ernst Pötter)
Mittelstraße 10+13, 34466 Wolfhagen,
Tel.: 05692-23 61

Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202-62 64 57

Modellbahn-Center Recklinghausen (Inh. Michael Pottrick)
Am Quellberg 2, 45665 Recklinghausen
Tel.: 02361-1 06 17 07

WIEMO Modellbahntreff Münster (WIEMO Modellbahntreff Münster, Inh. Evelyn Wienker)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251-13 57 67

Modellbahnshop H. J. Wasser UG & Co. KG
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241-6 66 53

Spielzeugparadies (Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651-4 88 11

Henke Spielzeugland (Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte, Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904-12 92

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069-45 98 32

Spielwaren Hegmann (Berta Hegmann e. Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371-6 50 80 13

moba-tech (it-works Systemtechnik GmbH)
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326-7 01 31 71

Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141-92 56 11

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161-7 25 77

Das Lokmuseum (Inh. Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelshausen,
Tel.: 07164-91 93 64

HEIGES Spielwaren (Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711-3 96 94 60

Spielwaren Bauer (Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941-9 49 50

Schreib- und Spielwaren Dunz (Dunz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 5, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261-9 21 20

Spielkiste (Spielkiste Brenner, Inh. Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243-1 67 06

Spielwaren Reimann (Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731-9 89 90

Spiel + Freizeit Seigert (Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654-47 90 91

Spielwaren Schmidt (Spielwaren Schmidt Inh. Karin Märkl e.K.)
Münchner Straße 33, 85221 Dachau,
Tel.: 08131-8 29 87

Die Spielzeugkiste (Inh. Michael Golombeck)
Wendelsteinstraße 3, 85591 Vaterstetten
Tel.: 08106-9 97 89 17

Augsburger Lokschuppen (Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821-57 10 30

Spiel + Freizeit Gersthofen (Spiel + Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821-249 21 20 00

Spielwaren Habermeyer (Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92,
86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431-86 43

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081-42 28

Spielwaren Härtle (Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
Kaufbeurener Str. 1,
87616 Marktoberdorf,
Tel.: 08342-42 09 90

Modellbahnen Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5,
88085 Langenargen,
Tel.: 07543-30 29 064

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 27a, 90587 Siegelsdorf,
Tel.: 0911-75 31 75

Spiel + Freizeit Fechter (Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981-96 96 90

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471-70 12 11

Carl Hilpert KG
Schulerstraße 1-3, AT-1010 Wien,
Tel.: 0043-1-51 2 33 69

Spielwaren Heiss (Manfred Gress e.U.)
Museumsstraße 6,
AT-6020 Innsbruck,
Tel.: 0043-512-58 50 56

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit (Mikado AG) Städtle 19,
FL-9490 Vaduz,
Tel.: 00423-2 32 79 94

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53,
NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: 0031-20 6 59 94 94

Zevenspoor (Peter Schoonhoven)
Noordelijke Dwarsweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: 0031-65 4 26 69 93

Trein en Zo (CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25,
NL-8261 HL Kampen,
Tel.: 0031-38 3 33 82 84

Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90,
BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: 0032-16 40 70 42

vedes
www.vedes.com

SPIELZEUG-RING
www.spielzeug-ring.com

Auf nach Göppingen zum großen Treff der Eisenbahn

Liebe Freunde der Modelleisenbahn,

wenn die erste Lok heranrollt und nach und nach das große Dampfen im Göppinger Bahnhof einsetzt, dann wissen wir: Die Internationale Modellbahnausstellung mit den Märklin Tagen beginnt und alle Mühe hat sich wieder einmal gelohnt. Dann genießen auch wir bei Märklin die Früchte der langen Vorbereitungsarbeit – und freuen uns wie Zehntausende Besucher aus aller Welt auf dieses herrliche Fest für uns Eisenbahnfreunde. Wie keine andere Veranstaltung verbindet dieses Event den realen Bahnbetrieb mit dem Zauber der Modellbahn – in dieser Form wahrlich ein einzigartiges Miteinander. Zudem ist es ein Fest für die gesamte Familie: Groß und Klein können sich vom Fauchen der Kessel, dem Rauchen der Schlote und dem Klappern von Ventilen ebenso in den Bann ziehen lassen wie von den zahlreichen Modellanlagen, in denen die glanzvolle Welt der Eisenbahn präzise und liebevoll nacherzählt wird. Und ein Rundgang durch die Märklin Produktion zeigt, wie die filigranen Miniatur-Meisterwerke entstehen. Auf über zehn Seiten geben wir Ihnen einen Überblick auf das große Fest im September, das man einfach selbst erleben muss.

Auf dem großen Eisenbahntreff können Sie natürlich auch die aktuellen Modelle bestaunen, die wir in dieser Ausgabe vorstellen: den Triebwagen VT 08.5, der als einer der ersten TEE-Vertreter und auch als „Weltmeisterzug“ europäische Eisenbahngeschichte geschrieben hat und nun in „Paris–Ruhr“-Ausführung herrlich elegant über die Gleise dieselt. Und als Einsteigermodelle fahren moderne Elektroloks vor, die raffinierte Ingenieurstechnik mit aufregender Optik vereinen: die Boliden der Vectron- und Traxx-Familien – so wertig ausgestattet, dass die Bezeichnung Einsteigerlokomotiven eine glatte Untertreibung wäre.

Also: Lassen Sie sich faszinieren: von kleinen und großen Loklegenden, von allen Traktionen – vom Zauber der Eisenbahn. Bis bald in Göppingen ...

Herzlichst

UWE MÜLLER
Leiter Produktmanagement

THOMAS MANN
Leiter Konstruktion

Inhalt

6

Eine Stadt unter Volldampf: Während der 34. IMA und den 11. Märklin Tagen verwandelt sich Göppingen zu „Märklin City“. Damit Sie nichts verpassen, geben wir Ihnen einen detaillierten Überblick über diesen Event der Superlative. Auf geht’s …

Aktuell

6 Eisenbahnfieber!
Der Countdown läuft, das Fest kann kommen: Alle wichtigen Infos zur 34. IMA und den 11. Märklin Tagen.

38 Auszeichnungen und Aktionen
„Goldene Gleise“ für Märklin, neue Idee+Spiel-Produkte …

40 Jugend forscht
Neue Schul- und Jugendprojekte: Märklin ist dabei.

Modell & Technik

18 Von der Seine an die Ruhr
Der VT 08.5 verband 1957 zum Start des TEE-Verkehrs die französische Hauptstadt und das Ruhrgebiet. Märklin würdigt diesen legendären Dieseltriebler nun als edle H0-Garnitur.

26 Fahren mit der Central Station 3
Die Verknüpfung von Einzelfunktionen zu automatischen Abläufen macht den Fahrbetrieb zur Ereignis-Gala.

32 Geheimtipps (nicht nur) für Einsteiger
Neue Einsteiger-Modelle mit exzellentem Preis-Leistungs-Verhältnis: die E-Loks Vectron 247 und Traxx 185

42 Versuchslok mit Heizdiesel
Die Umstellung von Dampf- auf elektrische Zugheizung bereitete die DB akribisch vor – mit der Baureihe V 162. Zwei neu konstruierte Trix Modelle erzählen ihre Geschichte.

46 Märklin/Trix Clubmodelle 2017
Eindrucksvoll: die Tenderlokomotiven BR 75.4 und drei Personenwagen als neue Clubmodelle des Jahres 2017.

48 Neu im Märklin Fachgeschäft
Die aktuellen Märklin und Trix Modelle.

52 Stilvoll reisen in der Königsklasse
Technisch brillant und Nostalgie pur: Spur-1-Abteilwagen der DR.

54 Paradelok E 18 in Spur 1
Der E-Lok-Klassiker der Epoche III/IV überzeugt im Fahrtest auf ganzer Linie.

Special

58 Lust auf Signale, Folge 4
Dank perfekter Kommunikation mit der Central Station lassen sich die neuen Märklin Signale problemlos steuern – und das sogar in verschiedenen „Programmiersprachen“. In dieser Folge im Mittelpunkt: das MM2-Protokoll.

Der elegante VT 08.5, neue Einsteigerloks, die „Einheizerin“ V 162, neue exklusive Clubmodelle: ein Überblick über die aktuellen Märklin Neuheiten auf rund 30 Seiten.

80 Drei von vielen Attraktionen der zauberhaften H0-Bahn von Harald Luther: ein nostalgischer Ringlokschuppen sowie die bayerischen Dampflok-Diven D XII (links hinten) und S 2/6 (vorn auf der Drehscheibe).

58 Die Märklin Signale lassen sich via Central Station ganz einfach programmieren. Los geht’s mit dem MM2-Protokoll.

112 Die BR 120 schreibt seit 30 Jahren Eisenbahngeschichte – und ist ab und an auf überraschenden Streckenabschnitten zu erleben.

Anlagenbau

66 Generationenprojekt
Volldigital, künstlerisch wertvoll, handwerklich top: Die H0-Bahn der Familie Allgaier vereint bestes Modellbahn-Know-how – und drei Generationen.

74 Fahren macht Spaß
Eine H0-Bahn auf 4,20 x 3,25 x 2,85 Metern bietet schon dank ihrer Größe viel Fahrspaß – und wird noch variabler als Zungenanlage.

80 Von Mittelstadt nach Güglingen, Teil 2
Die H0-Bahn von Harald Luther begeistert auch auf den zweiten Blick als Mischung aus Fahrbetrieb, Landschafts- und Gebäudebau und kleinen Szenen.

86 Kurvenreich durch die Lande
Mit viel Vorsicht erledigen wir die letzten Arbeiten unserer Spur-Z-Anlage.

92 Anlagengestaltung in Spur N
Das Modell des alten Stuttgarter Hauptbahnhofs ist Legende. Nun wird dieses Kunstwerk in Spur N aufwendig renoviert.

98 Bausatz in Spur 1
Fix gebautes Raumwunder: der charmante Lokschuppen Frasdorf.

102 Kleinanlage in H0
Ideale Ergänzung für eine große H0-Bahn, separat aufgestellt ein toller Blickfang: großer Auftritt für eine kleine Pendelstrecke.

Community

106 Märklin macht Schule
Großprojekt mit pädagogischem Anspruch: die Modellbahn-AG Donzdorf.

Vorbild

112 Markante Drehstrompionierin
Als Universallok konzipiert, hat die BR 120 viele Innovationen angestoßen.

Service

41 Märklin TV/Internet

120 Shops & Stores

122 Veranstaltungen

126 Bücher/Impressum

130 Vorschau

Schreiben Sie uns!
Wir sind gerne für Sie da unter:
maerklin-magazin@3g-media.de

Göppingen

Modellbahn

34. Internationale Modellbahn Ausstellung

11. Märklin Tage

15.–17. September 2017

34. IMA / 11. MÄRKLIN TAGE 2017

Eisenbahnfieber!

Traumloks live erleben und feinsten Modellbahnzauber genießen: Die Kombination aus IMA und Märklin Tagen macht’s möglich. Also: fertigmachen für drei Tage Bahnspaß im XXL-Format.

Treffpunkt Bahnhof Göppingen – die große Gelegenheit, um Dampfloklegenden der BR 01, eine BR 44 oder BR 52 live zu erleben. Weitere Highlights: die bayerische Schnellzuglok Baureihe S 3/6 und die BR 75.

Profis auf „Beutezug“: Neben den Dampflokstars sind sicherlich auch eine BR 94 (das „deutsche Krokodil“) und eine BR 295 einen Schnappschuss wert.

Charmanter Shuttleservice mit historischem Flair: Ein Schienenbus vom Typ VT 98 pendelt zwischen dem Leonhard-Weiss-Areal und dem Göppinger Bahnhof.

Die Stadt Göppingen hat rund 56.700 Einwohner – aber alle zwei Jahre wächst sie für drei Tage auf die doppelte Größe. Dann lockt eines der schönsten Eisenbahnfeste Europas noch mal rund genauso viel Menschen in die Stauferstadt. Nun ist es wieder so weit: Zehntausende von Bahnfans aus aller Welt genießen wieder den Zauber aus Internationaler Modellbahn Ausstellung (IMA) und den Märklin Tagen – und das ganz besondere Flair der Marke Märklin.

Drei Tage klingt nach viel Zeit – aber sie vergehen wie im Flug

Drei Tage – das hört sich nach reichlich Zeit an. Aber in „Märklin City“ vergehen die Stunden wie im Flug. Im Bahnhof gibt sich beispielsweise eine Vielzahl von Dampfloks, die nicht nur im Vorbild, sondern auch im Modell zu den beliebtesten Loks gehören, ein Stelldichein und lädt zur Begutachtung und sogar zu Fahrten ein. In diesem Jahr unter anderem mit dabei: Dampflok-Prachtstücke der BR 01, BR 44, BR 52 und BR 75. Letztere – als Schwesterlok Vorbild für das zweite H0-Clubmodell 2017 – verkehrt am Samstag und Sonntag, bestückt mit einigen „Donnerbüchsen“, je vier Mal als Sonderzug zwischen Göppingen und Plochingen. Ebenfalls im Fahrbetrieb unterwegs ist der Schienenbus VT 98: Der Nebenbahnklassiker tuckert als Shuttle-„Express“ vom Bahnhof zum Leonhard-Weiss-Areal. Diesellok-Fans werden sich über die Rangierspezialistin BR 295 freuen. Besonders dicht umlagert sein werden zwei der absoluten Stargäste: die legendäre grüne S 3/6 aus dem Eisenbahnmuseum Nördlingen und ein „deutsches Krokodil“ aus der Baureihe E 94.

Im Märklin Museum gibt es Modellbahnschätze aus der über 150-jährigen Märklin Firmengeschichte zu besichtigen, in der EWS Arena zeigt sich die LGB (Lehmann Gartenbahn) in ganzer Größe. Ein Schwerpunkt: das Außengelände der Göppinger Baufirma Leonhard Weiss – mit über 115 Jahren Firmengeschichte einer der ältesten Gleisbauspezialisten. Hautnah und aus faszinierender Perspektive – so stehen zwei 50 und 70 Meter lange Fahrzeuggruben bereit – kann man hier die aktuellen Trends rund um Instandhaltung

und Neubau im Schienenverkehr erleben. Außerdem funkt von dort auch das Messeradio „Fips“ auf der UKW-Frequenz 89.0. Weitere Höhepunkte sind die Werksbesichtigung und der Stauferpark. Das Märklin Werk öffnet am Freitag und Samstag seine Tore für einen Rundgang, bei dem die Besucher die spannende Produktion von Modellen vom Zinkdruckguss bis zur Montage erleben können. Im Stauferpark präsentieren über 100 Aussteller die neuesten Zubehörartikel und Modellbautrends und zahlreiche Vereine ihre Top-Modellbahnen.

Exklusive Modelle als Andenken

Wenn am Sonntagabend das große Finale bevorsteht – die Abfahrt der letzten Loks Richtung Geislinger Steige –, sollten sich die Besucher auch mit einem Andenken eingedeckt haben, denn viele dieser Souvenirs gibt es exklusiv nur während dieser drei Tage in Göppingen. 2017 im Fokus: die verschiedenen Sonderwagen mit Motiven zum 200. Geburtstag von Theodor F. W. Märklin und eine Sondermedaille mit der BR 75 als Eyecatcher.

Text: Christof Hammer; Fotos: Claus Dick, Kötzle, Andreas Pietschmann, Peter Waldleitner

Perspektivwechsel: Im Leonhard-Weiss-Areal lassen sich die zahlreichen technischen Details von Schienenfahrzeugen auch einmal von unten betrachten.

Bastelstube im XXL-Format: Im Kinderbereich kann nach Herzenslust getüftelt und gebaut werden. Auch Platz zum Toben ist reichlich vorhanden.

Im Stauferpark zeigen zahlreiche Modellbahnclubs ihre Anlagen – die Chance, sich neue Anregungen für den eigenen Anlagenbau zu holen.

Hightech pur: Märklin Mitarbeiter stehen Rede und Antwort und zeigen, wie neueste Technologien auch bei der Fertigung der hochqualitativen Modelle eingesetzt werden.

Die IMA-Schauplätze

Bahnhof Göppingen

„An Gleis 1 fährt in Kürze ein …“: Wenn am Bahnhof Göppingen die Ankunft der Lokomotiven und Züge bevorsteht, herrscht Gänsehautatmosphäre unter den Besuchern. Auch dieses Jahr dürfen sich Eisenbahnfreunde auf Stargäste aus allen Traktionen freuen – über 20 Fahrzeuge treffen sich im Bahnhofsbereich zum großen Stelldichein auf Schienen. Und: Hier darf man hautnah ran an das Rollmaterial – statt „zurückbleiben bitte“ heißt das Motto: Eisenbahnfaszination zum Anfassen. Aber: „Vorsicht bei der Einfahrt …“

Zu erleben

- **Führerstandsmitfahrten**
- **Sonderfahrten**
- **Pendelfahrten**
- **Lokparade**

Werksbesichtigung Märklin

Einen Blick hinter die Kulissen werfen und die Produktion live erleben: Am Freitag und Samstag öffnet Märklin die Fabriktore und lädt zur Werksbesichtigung ein. Der Rundgang führt durch die verschiedenen Produktionsabteilungen des Märklin Firmensitzes an der Stuttgarter Straße und zeigt anschaulich die einzelnen Schritte einer Modellherstellung. Los geht’s morgens um 9 Uhr, letzter Einlass ist um 15 Uhr. Die Tour ist offen für alle Besucher der IMA.

Zu erleben

- **Rundgang durch die verschiedenen Produktionsabteilungen des Märklin Werks**
- **Einblick in die Modellfertigung und Endmontage**
- **Faszination Zinkdruckguss, Handmalerei etc.**

EWS Arena

Eine komplette Sporthalle mit Modellbahnflair zu fluten? Für die LGB kein Problem: Die Heimstätte der Bundesliga-Handballer von Frisch Auf! Göppingen bietet genau die passenden Dimensionen für die größte aller Modellbahn-Spurweiten. Schauanlagen, eine breite Palette an Rollmaterial und Zubehör sowie Einblicke in die Konstruktion – nach der erfolgreichen Premiere 2015 präsentiert sich die Gartenbahn hier erneut in ihrer ganzen Größe und Produktvielfalt.

Zu erleben

- **zahlreiche Schauanlagen**
- **Gartenbahn-Zubehör**
- **große LGB Präsentation**

2017 in Göppingen

Stauferpark Göppingen

7.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche bietet das Stauferpark-Areal – und ist bis auf den letzten Zentimeter vollgepackt mit allem, was das Modellbahnerherz begehrt. Mehr als 100 Aussteller verwandeln den Stauferpark in ein Modellbahn-Eldorado und zeigen an Ausstellungsständen und in zwei großen, hübsch dekorierten Außenzelten ihre Produktneuheiten aus allen Bereichen und quer durch alle Spurweiten.

Zu erleben

- über 100 Zubehör- und Modellbahn-Aussteller
- Showbühne, Präsentationsfläche der Z-Freunde International, GLS-Paketservice
- großer Dioramenwettbewerb des Märklin Magazins

Leonhard-Weiss-Areal

Die Open-Air-Arena der renommierten Göppinger Baufirma bietet mit ihren Baugruben und Schienenbereichen die optimalen Voraussetzungen, um ganz nah an die Technik rund um den Schienenverkehr heranzugehen, Gleisbaumaschinen und Werkgeräte bei der Arbeit zu sehen – und natürlich die Männer und Frauen, die sie bedienen. Beim Gang durch die Fahrzeuggruben können die Besucher ungewöhnliche Perspektiven erleben: die Technik der Schienenfahrzeuge von unten.

Zu erleben

- Gleisbaumaschinen im Einsatz
- Rollmaterial hautnah
- lange, begehbare Fahrzeuggruben
- Messeradio „Fips“ live auf Sendung (UKW-Frequenz 89.0)

Märklin Museum

Kostbarkeiten aus der über 150-jährigen Unternehmensgeschichte und der Museumsshop mit vielen nur hier erhältlichen Sondermodellen: Das Firmenmuseum vereint eine Fülle an Attraktionen unter einem Dach und bietet neben der Kinderbetreuung, einer großen Bobby-Car-Hüpfburg und einem ausgiebigen Bastelparcours beste Möglichkeiten für eine Tour durch den Museumsshop. Eine 5-Zoll-Dampfbahn lädt zu einer kleinen Fahrt ein, bei den Modelltraktorfreunden Eislingen kann man mit ferngesteuerten Traktoren verschiedene Dioramen befahren und für eine zünftige Bewirtung sorgt die Göppinger Feuerwehr.

Zu erleben

- Museumskostbarkeiten aus 150 Jahren Märklin Firmengeschichte
- Sonderverkauf von Märklin Produkten zu Top-Preisen
- GLS-Paketservice

Die wichtigsten Infos …

Dioramenwettbewerb

Große Bastelkunst: das Finale des Dioramenwettbewerbs

„Links und rechts der Nebenbahn“: So lautet das Motto des Dioramenwettbewerbs 2017 – und wieder haben jede Menge Leser des Märklin Magazins fleißig gebastelt. Nachdem eine Fachjury die überzeugendsten Ideen gesichtet hatte, haben die Endrundenteilnehmer aus dem von den Firmen Faller und Noch zur Verfügung gestellten Material eine Fülle toller Szenen gebaut. Nun haben Sie die Qual der Wahl – denn über die Sieger entscheiden die Besucher der IMA: Die Module der Finalteilnehmer sind während der Märklin Tage im Stauferpark ausgestellt. Einfach Ihren Favoriten auf einem Stimmzettel ankreuzen und den Stimmzettel in die Wahlurne werfen. Die Preisverleihung findet am Sonntag um 14 Uhr auf der Aktionsbühne im Stauferpark statt.

Übernachtung

Toller Service: Der ipunkt hilft bei der Hotelsuche

Für einen Tagesausflug ist das enorm dichte Programm der Märklin Tage (fast) etwas zu umfangreich. Also: Warum nicht einen Wochenendausflug in die Stauferstadt unternehmen? Wer sich nicht auf sein Glück verlassen will – die Hotels vor Ort sind in der Regel schnell ausgebucht –, dem helfen auch in diesem Jahr wieder die Mitarbeiter des ipunkt Göppingen.

Egal ob ein zentral gelegenes Hotel mitten in der City oder eine idyllische Unterkunft im reizvollen Göppinger Umland: Das städtische Tourismusbüro kümmert sich gerne um die Hotelreservierung, hilft bei der Vermittlung von Unterkünften aus allen Kategorien und gibt Tipps zur Reiseplanung.

Telefonisch erreichen Sie den iPunkt Göppingen unter der Rufnummer +49 (0) 71 61/65 02 92. E-Mail: ipunkt@goeppingen.de. Zu finden sind die Mitarbeiter aber auch mittendrin im Messetrubel: Während der IMA und Märklin Tage freut sich das ipunkt-Team im Eingangsbereich der Werfthalle über Ihren Besuch und hält viel Infomaterial rund um die Stadt Göppingen für Sie bereit.

IMA-Sonderwagen

Exklusiv für die IMA gefertigt: ein zweiachsiger Güterwagen Typ G 10 mit historischen Motiven zum 200. Geburtstag von Theodor Friedrich Wilhelm Märklin (H0, Z) und ein zweiachsiger Güterwagen der Bauart G 02 mit einem Bildmotiv des Trix Express Katalogtitels von 1956 in Spur N.

H0 märklin

Art. 48217

Z

Art. 80921

N TRIX

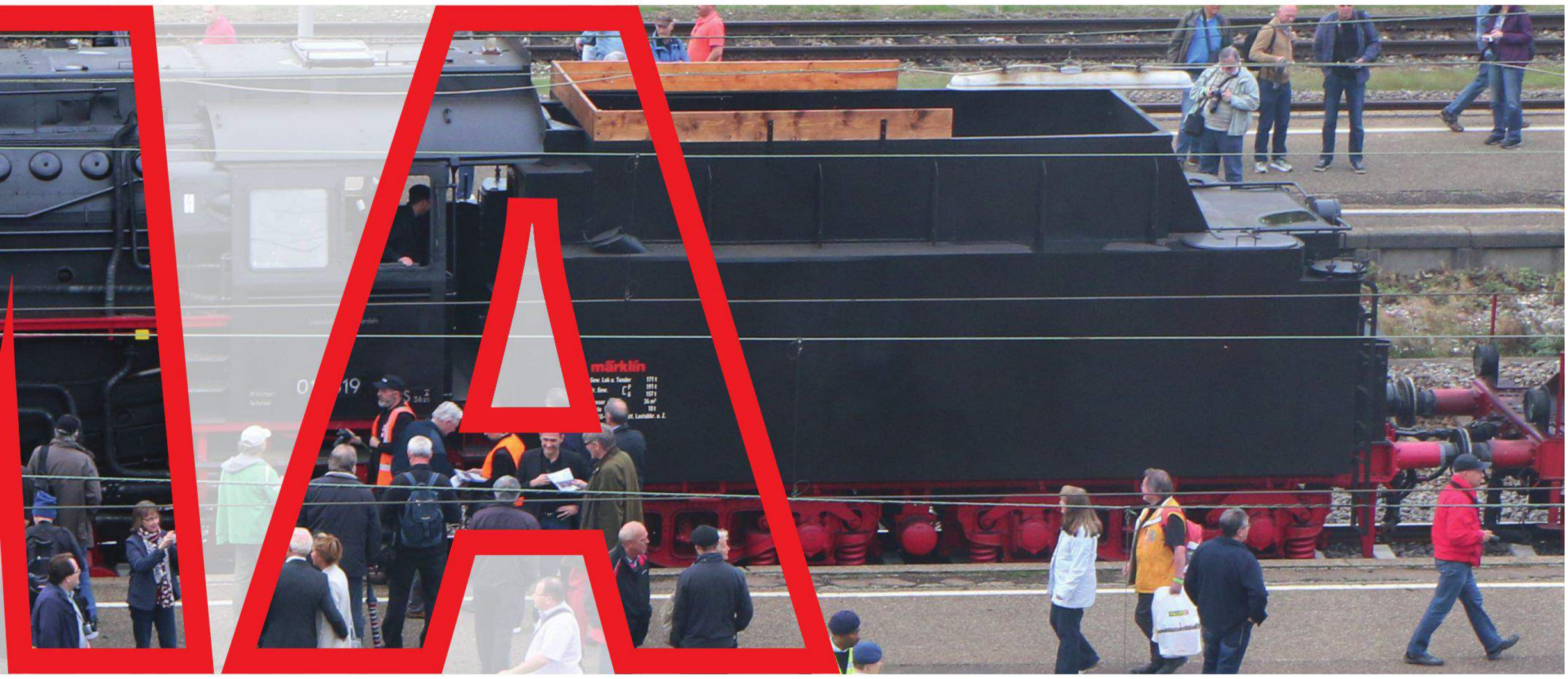
Art. 91111

Z-Convention

Exklusiver Kühlwagen als Sammelobjekt zur 4. Spur-Z-Convention.

Z

Art. 8600.167



… auf einen Blick

Shuttle-Service

Bequem und kostenlos von Station zu Station

Vom Märklin Museum in den Stauferpark, von der EWS Arena zum Leonhard-Weiss-Areal? Dank des Märklin Shuttle Service kein Problem: Alle Veranstaltungsorte sind über eine kostenlose Buslinie miteinander verbunden. Die Fahrtroute: „Stauferpark“–„EWS Arena“–„Märklin Stammwerk“ (Fr. + Sa.)–„Bahnhof“–„Märklin Museum“–„Leonhard Weiss“. Rund zwei Dutzend Busse sorgen für eine hohe Taktfrequenz – dennoch empfiehlt es sich, ausreichend Fahrzeit einzuplanen, um ein festgelegtes Ereignis wie etwa eine der vielen Zugsonderfahrten am Göppinger Bahnhof zur gewünschten Uhrzeit auch stressfrei zu erreichen.

GLS-Paketservice

2 Stationen an folgenden Standorten:

- **Stauferpark**
- **Museum**

Märklin Produkte einkaufen, ohne Tüten zu schleppen: Der GLS-Paketservice macht’s möglich. Sie shoppen ganz in Ruhe – GLS liefert Ihre Einkäufe bequem zu Ihnen nach Hause. Konditionen pro Paket: 3 Euro innerhalb Deutschlands, 6 Euro innerhalb der EU.

Öffnungszeiten/Preise

Öffnungszeiten: Fr./Sa.: 9–18 Uhr, So.: 9–17 Uhr

ERWACHSENE

Tageskarte normal	**12 Euro**
Tageskarte Clubmitglieder	**10 Euro**
Menschen mit Behinderung	**10 Euro**
Familienkarte (zwei Erwachsene und drei Kinder bis 12 Jahre)	**23 Euro**

KINDER & JUGENDLICHE

Tageskarte für Kinder (3 bis 12 Jahre)	**5 Euro**
Tageskarte Mitglieder Start up und my world Club	**3 Euro**

Clubmitglieder erhalten neben günstigeren Eintrittspreisen auch ein Begrüßungsgeschenk (Stauferpark).

MHI-Sonderwagen

Mit eigenem Stand und exklusivem Kesselwagen in H0 und Z auf der IMA: die Märklin-Händler-Initiative (MHI).

H0

Art. 48917

Z

Art. 82031

Sondermedaille

Streng limitierte Sonderprägung zur IMA: die Medaille des Göppinger Technikforums.

Das Motiv 2017: die BR 75. Auf der Rückseite wahlweise das Märklin Logo oder eine Gedenkvariante zum 200. Geburtstag von Theodor Friedrich W. Märklin. Prägung nur vom 15.–17.9. 2017.

Die Aussteller

Zubehör-Zauber von Spur 1 bis Z

Ohne Aussteller wäre eine Modellbahnausstellung nur halb so spannend – und deshalb sind sie alle da: Über 100 große und kleine Firmen zeigen in der Werfthalle und weiteren Großzelten, was man im Modellbahnbereich unbedingt haben sollte. Ob Heki oder Faller, Viessmann oder Busch – sie alle sind mit ihren Neuheiten vertreten. Auch Noch, Schuco, Brawa und natürlich Märklin zeigen die ganze Palette an Zubehör, das den Modellbauanlagen erst ihr ganz eigenes Flair gibt.

Toll: Viele Hersteller informieren direkt vor Ort ausführlich über ihre Geräte. So kann man sich beispielsweise zeigen lassen, wie eine Begrasungsanlage funktioniert und wie man sie richtig handhabt.

Anfahrt und Parken

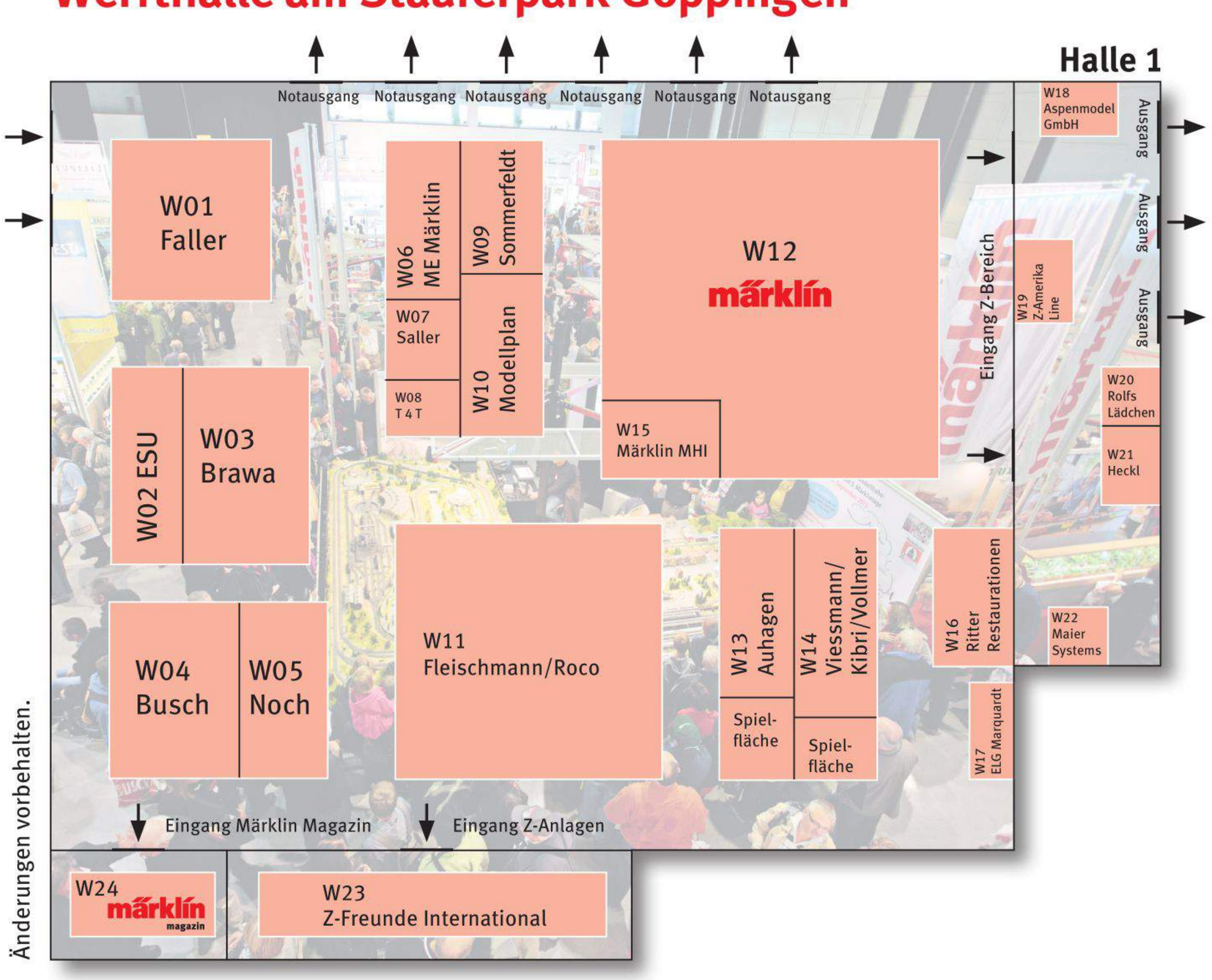
Parkhäuser nutzen. Am besten per Bahn anreisen.

Wer mit dem Auto kommt, nimmt die A 8 Stuttgart–München. Dort von der Abfahrt Wendlingen über die B 313 bis zum Plochinger Dreieck und dort auf die B 10 Richtung Göppingen fahren. Die Ausfahrt „Eislingen-West, Göppingen-Ost“ nehmen und dem Hinweis „Stauferpark“ folgen. Ab der B 10 sind das Ereignis und die Parkmöglichkeiten ausgeschildert. Da die Parkplätze an der Stauferhalle beschränkt sind, wird dringend empfohlen, öffentliche Parkhäuser in der Innenstadt anzufahren (z. B. in der Jahnstraße) und die kostenlosen Shuttle-Busse zu nutzen. Die bessere und schönere Lösung, falls machbar: die Anreise per Bahn. Von Stuttgart und Ulm geht es mindestens alle 45 Minuten nach Göppingen, es halten IC-/EC-Züge sowie Regionalbahnen. Ticket-Tipp: das günstige MetropolTicket buchen (www.metropolticket.de).

Hallenplan

Stauferpark Göppingen

Werfthalle am Stauferpark Göppingen



Messezelt 1	
Standnr.	**Aussteller**
Z01	mebladung.de
Z02	HLS Berg GmbH & Co. KG
Z03	Uhlenbrock Elektronik GmbH
Z04	System-Vitrinen Paape
Z05	EK-Verlag GmbH – Eisenbahn-Kurier
Z06	Herpa Miniaturmodelle GmbH
Z07	Brekina Modellspielwaren GmbH
Z08	mancherlei vitrinen
Z09	Piko Spielwaren GmbH
Z10	Walter Kauft Eisenbahnen
Z11	Margarete Steiff GmbH
Z12	Heki-Kittler
Z13	N-Club International e. V.
Z13	Trix
Z14	3D-Labs GmbH
Z15	Seuthe GmbH
Z16	Artmaster – Das Kantoor
Z17	GeraMond Verlag GmbH
Z18	EK-Elektronik
Z19	CdB-Elektronik
Z20	Der Schienenreiniger
Z21	Unimat Vertrieb
Z22	Mazero Marion Zeller Rollenprüfstände
Z23	bogobit
Z24	Artitec
Z25	F2010 Aps Hobbytrade
Z26	Gerhard Kuhl KG
Z27	Games On Track
Z28	Bemo Modelleisenbahnen
Z29	EMH-Bude
Z30	Paul M. Preiser GmbH
Z31	Landesmesse Stuttgart GmbH
Z32	IGE Erlebnisreisen und Reiseservice
Z32	VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Z33	Lematec Prestige Models SA
Z34	Völklein modellbau/Weichen-Walter
Z35	MBZ Modellbahnzubehör
Z36	Tams Elektronik GmbH
Z37	MO-Miniatur
Z38	Linton
Z39	Carlights
Z40	MKB Modellbau
Z41	Modellauto Wanner/Marktpreis Verlag
Z42	KPF Zeller
Z43	Microrama
Z44	Lux-Modellbahn-Gleisreinigungstechnik
Z45	Märklin Ausbildung
Z46	Hagen von Ortloff
Z47	Simba Dickie Group/Schuco
Z48	brima Modellanlagenbau GmbH
Z49	Heki Basteln
Z50	Sol-Expert-group Abt. 1zu87 modellbau
Z51	Ladegut Büttner
Z52	Werkzeuge Peter Post, Inh. Jürgen Schirmer
Z53	Luetke Modellbahn GbR
Z54	brima Schauanlage
Z55	Toy-Tec GmbH & Co. KG
Z56	Historisch Technisches Spielzeug e. V.
Z57	Unique Scenery Products
Z58	DM Toys
Z59	Dreileiter Magazin
Z60	Intermodellbau Dortmund

Hier ist immer was los …

Der Dr.-Herbert-König-Platz ist auch in diesem Jahr zentrale Spiel- und Aktionsfläche sowie Ausstellungs-Highlight in einem. In der Werfthalle warten Märklin, Trix & Co. mit neuen Loks, Wagen und Zubehör, in den Zelten locken Anlagen in H0, Z, N sowie die Zubehörspezialisten. Auf dem Platz selbst befinden sich die große Showbühne und ausreichend Tische und Bänke, um die kulinarischen Leckereien der zahlreichen Stände genießen zu können.

Aktuelle Informationen zum Programm und weitere Highlights unter: www.maerklin.de

Wir freuen uns auf …

3D LABS
www.3d-labs.de
Zelt 1 – Stand Z14

www.aspenmodel.com
Halle 1 – Stand W18

Auhagen
www.auhagen.de
Halle 1 – Stand W13

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL
www.brawa.de
Halle 1 – Stand W03

EISENBAHN KURIER
VORBILD UND MODELL
www.eisenbahn-kurier.de
Zelt 1 – Stand Z05

FALLER
www.faller.de
Halle 1 – Stand W01

Heki
www.heki-kittler.de
Zelt 1 – Stand Z12 + Z49

luetke
www.luetke-modellbahn.de
Zelt 1 – Stand Z53

LUX-Modellbau
www.lux-modellbau.de
Zelt 1 – Stand Z44

märklin
www.maerklin.de
Halle 1 – Stand W12

mazero
marion zeller rollenprüfstände
www.marion-zeller.de
Zelt 1 – Stand Z22

NOCH
... wie im Original
www.noch.de
Halle 1 – Stand W05

POLA G
www.faller.de
EWS Arena

RR
RESTAURATIONEN
REPLIKA
ERSATZTEILE
www.ritter-restaurationen.de
Halle 1 – Stand W16

Die Oberleitung
SOMMERFELDT
Modell-Oberleitungen
www.sommerfeldt.de
Halle 1 – Stand W09

SYSTEM-Vitrinen
Ideen mit Profil
www.system-vitrinen-paape.de
Zelt 1 – Stand Z04

TOY-TEC
REAL PLUG & PLAY
www.toy-tec.de
Zelt 1 – Stand Z55

Train Safe
www.train-safe.de
Zelt 1 – Stand Z02

brima Since 1993
www.modellanlagenbau.de
Zelt1 – Stand Z48 + Z54

BUSCH
www.busch-modell.de
Halle 1 – Stand W04

carlights
www.carlights-led.de
Halle 1 – Stand W04

DB bahnshop.de
www.bahnshop.de
Dr.-Herbert-König-Platz

herpa®
www.herpa.de
Zelt 1 – Stand Z06

IGE
www.ige-erlebnisreisen.de
Zelt 1 – Stand Z32

LGB
www.lgb.de
EWS Arena

MBZ Modellbahnzubehör Thomas Oswald www.mbz-katalog.de
www.mbz-modellbahnzubehoer.de
Zelt 1 – Stand Z35

märklin MHI Märklin Händler Initiative
www.mhi-portal.eu
Halle 1 – Stand W15

Modell-Land-Service
www.modell-land-service.de
EWS Arena

modellplan … Software + Technik für Modellbahner
www.modellplan.de
Halle 1 – Stand W10

www.rolfs-laedchen.de
Halle 1 – Stand W20

Schuco
www.schuco.de
Halle 1 – Stand Z47

SEUTHE®
www.seuthe-dampf.de
Zelt 1 – Stand Z15

TRIX
www.trix.de
Zelt 1 – Stand Z13

Uhlenbrock Elektronik
www.uhlenbrock.de
Zelt 1 – Stand Z03

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
www.vgbahn.de
Zelt 1 – Stand Z32

Weichen-Walter
Völklein modellbau
Weichen nach Mass
www.weichen-walter.de
Zelt 1 – Stand Z34

TEE 185 IN H0

Von der Seine an die Ruhr

Der VT 08.5 galt als Paradezug der Deutschen Bundesbahn. Zum Start des TEE-Verkehrs im Jahr 1957 übernahm der Dieseltriebzug eine ganz besondere Aufgabe: Er stellte eine Verbindung zwischen der französischen Hauptstadt und dem wirtschaftlich wichtigen Ruhrgebiet her.

Elegant, komfortabel, schnell – der VT 08.5 war in den 1950er-Jahren einer der Stars im Fuhrpark der Deutschen Bundesbahn. Märklin bringt den Dieseltriebzug in H0 in einer außergewöhnlichen Variante: Unter Art. 39082 (Trix: 22602) kommt er als TEE der ersten Stunde in „Paris–Ruhr“-Ausführung.

Als am 2. Juni 1957 das TEE-Netz in Mitteleuropa – ins Leben gerufen von den Bahngesellschaften aus Deutschland, Frankreich, Holland, Belgien, Luxemburg, Italien und der Schweiz – den Betrieb aufnahm, war eine der bedeutendsten Verbindungen ein Zuglauf von Paris nach Dortmund ins Ruhrgebiet und zurück. Mit Stopps in den wichtigsten Städten auf dieser Strecke, sowohl in Deutschland wie in Essen, Düsseldorf oder Köln als auch in Belgien wie in Lüttich oder Namur, erfreute sich dieser Zug großer Beliebtheit sowohl bei Geschäftsreisenden als auch bei Politikern, die in Zusammenhang mit der damals neuen europäischen Idee zwischen den wichtigen Verwaltungszentren unterwegs waren. Der Zuglauf von Paris nach Dortmund wurde TEE 185 genannt, der in der Gegenrichtung TEE 168.

Der elegante VT 08 – komfortabel auch in der 2. Klasse

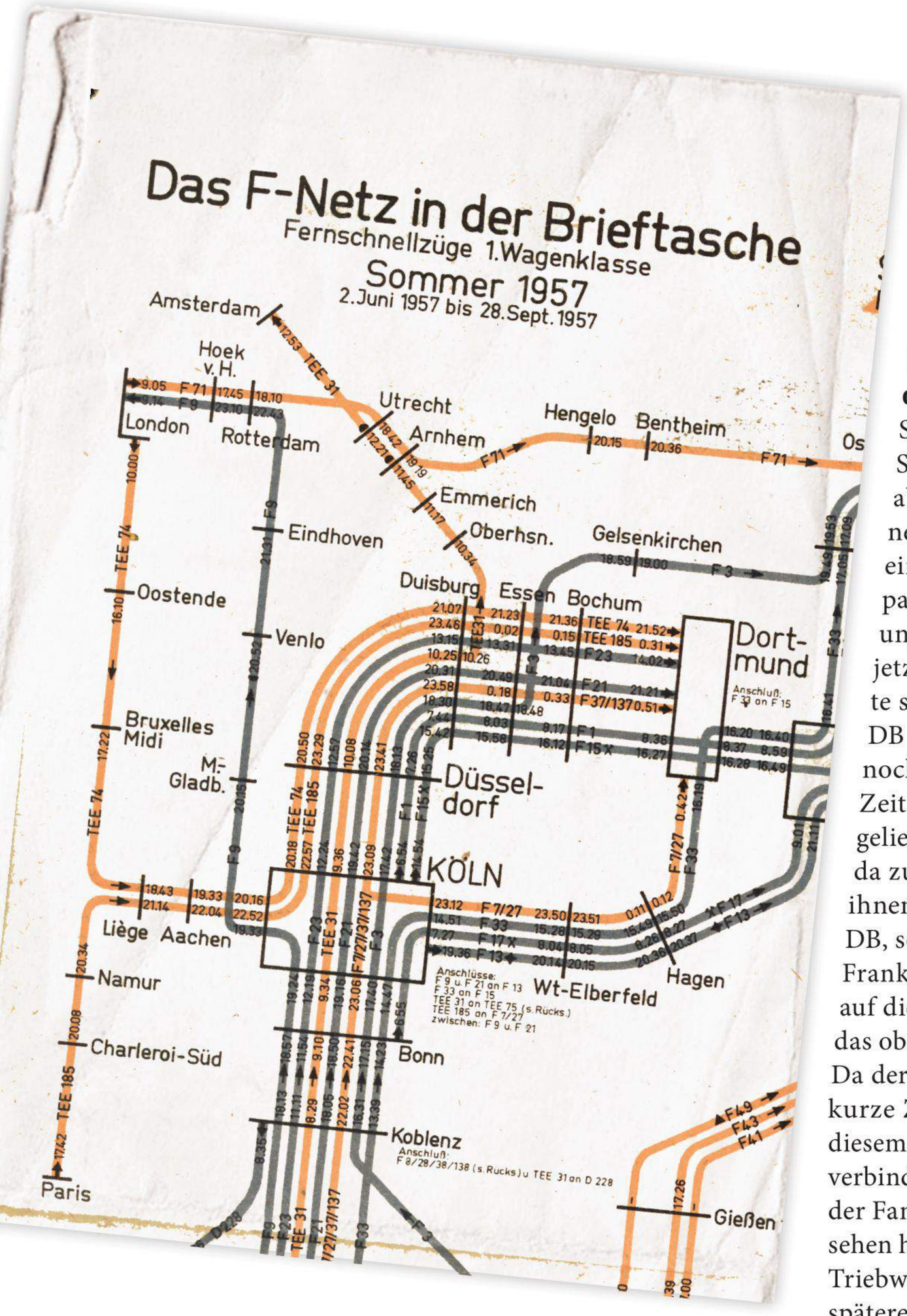
Doch schon zum Sommerfahrplan 1954 (also drei Jahre, bevor die TEEs an den Start gingen) verkehrte auf dieser Strecke ein Zugpaar: FT 168 von Dortmund nach Paris, FT 185 von Paris nach Dortmund. FT – das war damals die Bezeichnung für einen Fernschnelltriebwagen. Gefahren wurde diese Kurse mit den damals nagelneuen Dieseltriebwagen der Baureihe VT 08. Diese eleganten Triebzüge wurden wegen ihrer ovalen Kopfform auch „Eierköpfe“ genannt. Auf dieser Strecke wurden vierteilige Züge mit zwei Motorwagen und zwei Mittelwagen eingesetzt. Einer der Motorwagen war mit einer Küche, einem Speiseraum sowie einem kleinen Gepäckraum ausgerüstet, der andere besaß nur Abteile der damaligen 2. Klasse. Die beiden Mittelwagen besaßen ebenfalls Abteile der damaligen 2. Klasse – wobei die Abteile mit über zwei Metern Länge und sechs Sitzen je Abteil einen Komfort aufweisen konnten, von dem man heute im Großraumwaggon eines ICE nur träumen kann ...

Natürlich waren die Züge mit den in Frankreich und Belgien verwendeten Zugsicherungssystemen ausgerüstet, sodass sie flexibel einsetzbar waren. Waren die ersten VT 08 vor allem auf Steigungen mit nur einem Motorwagen mit 1.000 PS ein wenig schwach, konnte diese Züge mit zwei Motorwagen allen Anforderungen vollständig gerecht werden. Auch die Höchstgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern genügte damals vollauf. Natürlich dauerte die Fahrt auf der über 600 Kilometer langen Strecke ihre Zeit – nicht zuletzt durch die vielen Halte benötigten die Züge etwas über sieben Stunden. Dennoch war das flott, verglichen mit normalen Schnellzügen. Neu war damals die Passkontrolle im fahrenden Zug – und das zu einem Zeitpunkt, an dem Halte an den Grenzbahnhöfen durchaus noch an der Tagesordnung waren. Außerdem konnte bei einem Triebwagenzug der damals obligatorische Lokwechsel an der Grenze entfallen.

Mit Beginn des Sommerfahrplans 1956 wurden die 1. und 2. Klasse zur neuen 1. Klasse fusioniert, die damalige 3. wurde zur neuen 2. Klasse. Damit führten diese Züge →

Klassiker unter sich: Im Gare du Nord in Paris begegnen sich der VT08.5 und die Dampflok 231.E.14, die gerade auf dem Weg ins Depot La Chapelle ist. Beim Start des TEE-Netzes gehörte der Zuglauf zwischen der französischen Hauptstadt und dem Ruhrgebiet zu einer der wichtigsten Verbindungen.

Rheinische Impressionen: Der tüchtig dieselnde VT08.5 passiert den Kölner Dom. Bekannt ist er als „Eierkopf“ – aber auch als „Weltmeisterzug“: 1954 chauffierte er die erfolgreiche Fußballnationalmannschaft nach dem „Wunder von Bern“ zurück nach Deutschland.



Kleines Format, große Hilfe: In Brieftaschentauglicher Abmessung zeigt dieses Faltblatt das F-Zug-Netz des Sommers 1957 in Süd-Nord-Richtung. Links ist der Streckenverlauf des TEE 185 von Paris nach Dortmund mit den Zwischenstopps zu sehen.

→ nur noch die 1. Klasse und wurden entsprechend umgezeichnet. Ebenso änderte die DB zum damaligen Zeitpunkt die Zugbezeichnung von „FT“ auf „F“, was so viel bedeutete wie Fernschnellzug – dass es ein Triebwagen war, wurde durch ein kleines Symbol im Fahrplan angezeigt.

Der VT 11.5 lässt auf sich warten, der 08.5 springt ein

So fuhr dieser Zug schon seit drei Jahren, als er zum Sommerfahrplan 1957 in einen TEE umgewandelt und ab diesem Zeitpunkt auch als TEE 168/TEE 185 bezeichnet wurde. Der Fahrplan wurde geringfügig geändert, ein paar Halte entfielen. So konnte die Reisezeit um ein paar Minuten gekürzt werden, lag aber immer noch bei ungefähr sieben Stunden. Natürlich musste der Reisende jetzt einen TEE-Zuschlag bezahlen, aber ansonsten änderte sich zunächst nichts. Die neuen VT 11.5, mit denen die DB bereits Werbung für den TEE-Verkehr machte, waren noch nicht ganz fertig. Zwar wurden bereits nach kurzer Zeit die ersten fabrikneuen TEE-Züge ins Bw Dortmund geliefert, konnten aber noch nicht sofort eingesetzt werden, da zuerst das Lok-, Zugbegleit- und Werkstattpersonal auf ihnen geschult werden musste – und das nicht nur bei der DB, sondern auch bei der SNCB in Belgien und der SNCF in Frankreich. So fuhren weiter die roten VT 08 – jetzt als TEE – auf dieser Stecke, erkenntlich an einem kleinen TEE-Schild, das oberhalb der Kupplung an der Stirnfront angebracht war. Da der Einsatz dieser Garnituren als TEE von vornherein als kurze Zwischenlösung gedacht war, begnügte man sich mit diesem Schild und verzichtete darauf, die Züge in die eigentlich verbindliche rot-beige TEE-Farbgebung umzulackieren. Es sei der Fantasie des Eisenbahnfreunds überlassen, wie das ausgesehen hätte – einen ungefähren Eindruck kann der zweiteilige Triebwagen der Baureihe 608 der US-Army vermitteln, der in späteren Jahren eine solche Lackierung erhielt.

Ab Weihnachten 1957 fuhr der TEE „Paris–Ruhr“ dann durchgehend mit den neuen VT 11.5, womit der Einsatz der VT 08 →

39082 Märklin N | mfx | DCC | LED | III | 1:93,5 | 15+ | H0

22602 Trix N | III | DCC | mfx | LED | LED | 1:93,5 | 15+ | H0

TEE-Diesel-Triebwagenzug VT 08.5 „Paris-Ruhr“

Vorbild: TEE-Diesel-Triebwagenzug Baureihe VT 08.5 der Deutschen Bundesbahn (DB), als TEE 185 „Paris-Ruhr“, mit dem Zuglauf Paris–Liège–Köln–Dortmund. 4-teilige Garnitur in purpurroter Grundfarbgebung. 1 Triebwagen VT 08 509 mit Küche und Speiseraum (WRPwPost4üm), 2 Mittelwagen VM 08 516 und VM 08 518 mit Abteilen (A4üm), 1 Triebwagen VT 08 517 mit Abteilen (A4üm). Alle Fahrzeuge 1. Klasse. Beide Triebwagen stirnseitig jeweils mit TEE-Schild. Betriebszustand um 1957.

Markant: die Frontpartie des VT08.5. Die Führerstandsbeleuchtung lässt sich ebenso wie die Innenbeleuchtung digital schalten. Das Dreilicht-Spitzensignal (fahrtrichtungsabhängig wechselnd) ist aus wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LEDs) gefertigt.

Modell: Vierteilige Einheit, bestehend aus 2 Triebwagen (VT) und 2 Mittelwagen (VM). Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen. Über die Funktionstasten können unter anderem unterschiedliche Bahnhofsansagen, Zugdurchsagen und Dialoge ausgelöst werden. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Triebwagen mit Küche und Speiseraum. 2 Achsen in einem Drehgestell über Kardan angetrieben. Haftreifen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung und Führerstandbeleuchtung. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal, 2 rote Schlusslichter und Führerstandbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Kurzgekuppelte Spezialverbindung zwischen den Wageneinheiten. Eingebaute Inneneinrichtung. Führerstände der Endwagen mit freiem Durchblick. Serienmäßig mit Lokführer in jedem Führerstand. An den Stirnseiten der Triebwagen separat eingesetzte Kupplungsimitationen und jeweils separat angesetztes TEE-Schild. Fahrtrichtungsabhängige Stromversorgung über den jeweils vorderen Triebwagen. Länge des vierteiligen Zuges 114 Zentimeter.

Die Digital-Funktionen

Premiere der ganz besonderen Art: In der Ausführung als TEE „Paris–Ruhr“ verfügt der VT 08.5 erstmals neben den 16 Basisfunktionen (abrufbar mit der CS2 und MS2) über weitere zehn Funktionen, die mit der neuen Central Station 3 steuerbar sind.

Digital-Funktionen	6021	60652	60653	60215	CS3
Spitzensignal	●	●	●	●	●
Innenbeleuchtung	●	●	●	●	●
Diesellok-Fahrgeräusch	●	●	●	●	●
Signalhorn	●	●	●	●	●
Direktsteuerung	●	●	●	●	●
Bremsenquietschen aus	-	●	●	●	●
Bahnhofsansage	-	●	●	●	●
Schaffnerpfiff	-	●	●	●	●
Türenschließen	-	●	●	●	●
Bahnhofsansage	-	●	●	●	●
Luftpresser	-	●	●	●	●
Druckluft ablassen	-	●	●	●	●
Rangierpfiff	-	●	●	●	●
Lüfter	-	●	●	●	●
Sanden	-	●	●	●	●
Fahrkarte bitte	-	-	-	-	●
Dialog	-	-	-	-	●
Dialog	-	-	-	-	●
Umgebungsgeräusch	-	-	-	-	●
Bahnhofsansage	-	-	-	-	●
Zugdurchsage	-	-	-	-	●
Bestellung	-	-	-	-	●
Bezahlen	-	-	-	-	●
Zugdurchsage	-	-	-	-	●
Betriebsgeräusch 1	-	-	-	-	●
Generatorgeräusch	-	-	-	-	●

Modell-Highlights

- Vorbildgerechte Wiedergabe des 4-teiligen TEE-Triebzuges TEE 185 „Paris–Ruhr“
- Triebwagen-Einheiten weitgehend aus Metall
- Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse in einem Triebwagen
- mfx+-Spielewelt-Decoder mit vielfältigen Geräuschfunktionen
- Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung und Führerstandsbeleuchtung mit warmweißen LEDs
- Einmalige Serie zum Start des europäischen TEE-Verkehrs vor 60 Jahren am 2. Juni 1957

→ auf dieser Strecke Geschichte war. Doch auch der VT 11.5 fuhr nicht lange auf dieser Route – bereits zum Sommerfahrplan 1960 wurden die sehr komfortablen Züge durch französische Dieseltriebwagen ersetzt, was im Hinblick auf den Komfort jedoch einen klaren Rückschritt bedeutete. Ab 1966 kamen wieder die bewährten VT 11.5 zum Einsatz, allerdings nur für zwei Jahre – dann wurde der Zug auf einen lokbespannten Wagenzug umgestellt. Die Wagen waren französische Inox-Wagen vom Typ „Mistral“, die einen ähnlich hohen Komfort für die Reisenden zu bieten hatten wie der deutsche Dieseltriebzug. Weil der Zuglauf unter drei verschiedenen Stromsystemen (15 Kilovolt Wechselstrom bei der DB, 3 kV Gleichstrom bei der SNCB und 25 kV Wechselstrom bei der SNCF) verkehrte, kamen verschiedene Mehrsystemloks zum Einsatz, so zum Beispiel die Baureihe 184 der DB oder die Baureihe 150 der SNCB.

Da der Zug ab 1971 nur noch bis Düsseldorf geführt wurde und den namensgebenden Fluss Ruhr gar nicht mehr erreichte, wurde der Zugname auf „Molière“ geändert. Ab 1975 verkehrte der Zug nur noch bis Köln, ab 1978 fuhr er nur noch an Werktagen – und 1979 wurde er komplett eingestellt.

Der TEE 185 als Modell: Prädikat Vollausstattung

TEE – diese drei Buchstaben übten auf Eisenbahnfreunde, aber auch auf Modellbahner, immer schon eine große Faszination aus. Vor allem die erste Zeit der TEE-Züge vom Anbeginn im Jahre 1957 bis zum Ende der 60er-Jahre waren deren große Zeit. Nachdem der Modellbahner von diesen Zügen bereits den Schweizer Mehrsystemzug „Gottardo“, den deutschen VT 11.5, die französischen Inox-Wagen oder die deutschen „Rheingold“-Waggons auf seiner Anlage einsetzen kann, kam immer wieder der Wunsch nach weiteren Fahrzeugen aus dieser Epoche auf. Zur Spielwarenmesse in Nürnberg war es nun so weit: Passend zum 60-jährigen Jubiläum des Starts des TEE-Verkehrs wurde von Märklin der VT 08 als TEE 185 Paris–Ruhr vorgestellt, so wie er in jenem Sommer im Einsatz war. Die vierteilige Garnitur – natürlich komplett aus Metall – besteht vorbildrichtig aus zwei verschiedenen Motorwagen und zwei Mittelwagen. In einem der Motorwagen ist ein Drehgestell von einem Hochleistungsmotor angetrieben, was dem Zug zusammen mit dem schweren Fahrwerk und dem Metallgehäuse eine für alle

Amtliche Informationen für TEE-Reisende: 1962 wurden die TEE-Broschüren noch vom „Bundesbahn-Werbeamt" produziert. Das Faltblatt zeigt die Zugläufe von weiteren neun TEE-Verbindungen – und den Chic der späten 1950er-Jahre.

Das prächtig ausgestattete Märklin Modell lässt keine Wünsche offen. Zuglaufschilder in den Türenfenstern gehören natürlich ebenso dazu …

… wie das extra aufgesetzte TEE-Schild an den Stirnfronten – ein Kuriosum, das dem kurzfristigen Einsatz des VT 08.5 im TEE-Dienst geschuldet ist. Für Vorbildfans sicherlich eines der wichtigsten Ausstattungsdetails.

Betriebsanforderungen ausreichende Zugkraft verleiht. Selbstverständlich ist ein mfx+-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen eingebaut, mit dem zum Beispiel das mit der Fahrtrichtung wechselnde Dreilicht-Spitzensignal geschaltet werden kann. Ebenso sind eine Führerstandsbeleuchtung und eine Innenbeleuchtung – natürlich mit Leuchtdioden – an Bord, damit die vorbildgetreue Inneneinrichtung schön zu sehen ist. In jedem der beiden Führerstände ist eine Lokführerfigur eingebaut, die durch die vielen Führerstandsfenster gut zu erkennen ist.

Selbstverständlich entsprechen die Farbgebung und Beschriftung genau dem damaligen Zeitpunkt des Einsatzes, auch die Zuglaufschilder in den Türfenstern sind exakt nachgebildet. Auch das extra aufgesetzte TEE-Schild an den Stirnfronten fehlt nicht. Und von der Zentrale aus kann der Zug mit einem passenden, ebenfalls neuen Führerstand gesteuert werden, sodass echtes Lokführerfeeling aufkommen kann … Anfang 2018 wird dieses Schmuckstück, das unter der Artikelnummer 39082 erhältlich ist, lieferbar sein. Der Trix Freund findet den „Paris–Ruhr" unter der Artikelnummer 22602, dann ausgerüstet mit einem DCC/mfx-Decoder. So kann der Triebzug auf vielen Zweileiteranlagen eingesetzt werden.

ICE und TGV haben übernommen – aber der TEE lebt weiter

Heute legen wir Strecken wie die von Paris nach Dortmund in nicht einmal der halben Zeit mit dem ICE oder dem TGV zurück. So erinnert dieser Zug mit den anderen berühmten TEEs wie dem VT 11.5 oder dem Gottardo, den französischen und den deutschen TEE-Wagen und mit weiteren damals modernen Lokomotiven wie der V 200, der E 10 oder der CC 40100 der SNCF (damals berühmte Loks und Triebwagen, heute Eisenbahngeschichte) an eine Ära, als eine Reise mit einem dieser Züge ein Genuss war. Schön, dass diese Zeit im Modell weiterleben darf – nicht zuletzt durch den TEE 185.

Text: Andreas Schumann; Fotos: Torsten Berndt, Dubruille/ VDR, Kötzle, Märklin, Helmut Säuberlich

Weitere Informationen zu diesen und allen weiteren Modellen finden Sie im Internet unter www.maerklin.de

Klassiker auf Nebenstrecken: der Schienenbus. Einzelne Funktionen – von der Bahnhofsdurchsage bis zum Starten des Dieselmotors – lassen sich an der Central Station bequem zu einem vorbildgerechten Funktionsablauf verknüpfen.

CENTRAL STATION 3, TEIL 9

Ereignis-Gala

Die Verknüpfung einzelner Funktionen zu automatischen Abläufen macht aus dem reinen Fahrbetrieb ein vorbildgerechtes Ereignisfeuerwerk: dank der CS3 kein Problem.

Die Weichen und Signale sind eingerichtet, die Lokomotiven sind in die Lokliste aufgenommen und das Gleisbild zeigt eine übersichtliche und komfortable Bedienungsoberfläche für die Stellung der Weichen und Signale: Wer seine Modellbahn manuell steuern möchte, wird sich jetzt bereits zufrieden zurücklehnen und keine weiteren Betriebsmöglichkeiten vermissen. Es gibt im Digital-Modus aber eine Reihe von Schaltungen und Betriebssequenzen, die uns den Betrieb auf der Anlage sicherer, abwechslungsreicher und komfortabler gestalten. Neben den klassischen Fahrstraßen fallen auch weitere Abläufe unter diese Rubrik. Bei der CS3 werden diese als „Ereignis“ bezeichnet.

Spannendes Drehbuch für das Warm-up einer Diesellok

Ein Beispiel: Moderne mfx-Lokomotiven bieten eine Fülle unterschiedlicher Schaltfunktionen, die typisch für bestimmte Betriebssituationen sind. Wird eine Diesellok in Betrieb genommen, dann können manuell mehrere Betriebsgeräusche und sonstige Funktionen ausgelöst werden. So hört man zuerst das Zuklappen der Führerstandstür, erlebt das Einschalten der Führerstandsbeleuchtung und das Anwerfen des Dieselmotors. Dann werden die Stirnbeleuchtung eingeschaltet, die Bremsen gelöst, die Führerstandsbeleuchtung wieder ausgeschaltet und zuletzt brüllt der mehrzylindrige Dieselmotor auf, wenn die Lok ihre ersten Meter zurücklegt. All diese Funktionen kann man wie beschrieben über Schaltfunktionen ausführen. Aber komfortabler ist es, wenn dieser Betriebsablauf via Digital-Steuerung auf einen Tastendruck ausgelöst wird. Hier kommen die Ereignisse ins Spiel, die solche Betriebsabläufe steuern können. Sie ermöglichen zum Beispiel auch Sicherungsmaßnahmen wie einen Blockstreckenbetrieb oder regeln einen abwechslungsreichen Zugbetrieb über Schattenbahnhöfe. Wer die Anlage geschickt plant, kann selbst bei einer kleineren Anlage mit einem beschränkten Fahrzeugbestand einem Zuschauer einen abwechslungsreichen Zugbetrieb bieten, der sich frühestens nach einer halben Stunde wiederholt und so die dahinter liegenden Algorithmen der Entschlüsselung durch den Betrachter entzieht.

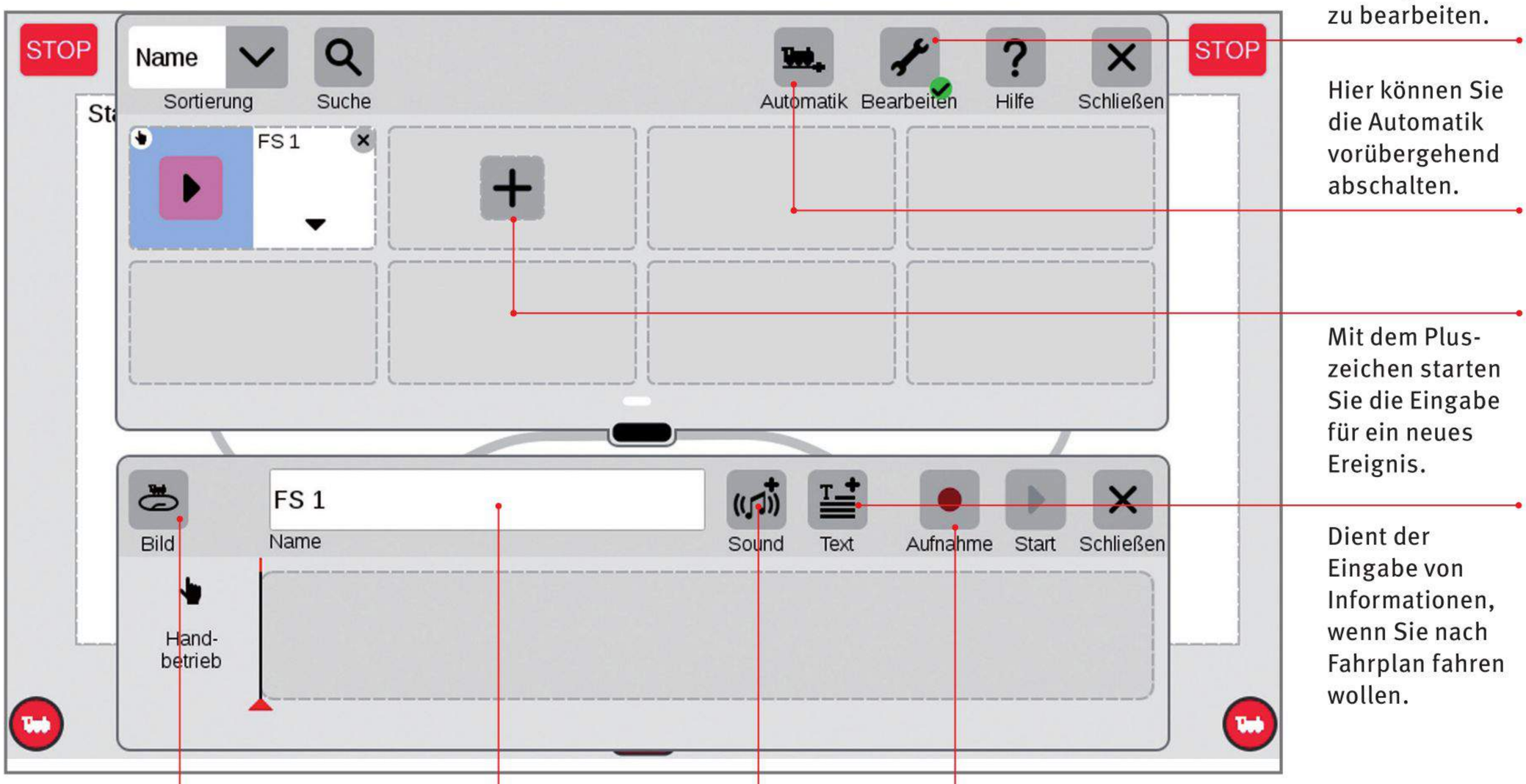
In die Ereignisse können sehr unterschiedliche Betriebsabläufe aufgenommen werden wie:

1. **das Schalten von Weichen**
2. **das Schalten von Signalen**
3. **Geschwindigkeitsänderung von Lokomotiven**
4. **Fahrtrichtungswechsel von Lokomotiven**
5. **Schalten von Lokfunktionen**
6. **Aufrufen anderer Ereignisse**

Das Timing muss stimmen – via CS3 kein Problem

Neben der Reihenfolge, in der diese einzelnen Schritte einprogrammiert werden, spielt auch die Zeitspanne zwischen den Einzelaktionen eine wichtige Rolle. Diese Zeiten können jederzeit manuell angepasst werden. Zudem lassen sich weitere Elemente nutzen, um Abweichungen im rein zeitbezogenen Ablauf zu korrigieren, die bei längerem Fahrbetrieb zwangsläufig auftreten. Dies sind zum Beispiel Signale oder Signalabschnitte, die über einen Decoder m84 geschaltet werden. Dabei spielt es keine Rolle, ob diese mit einem Bremsbaustein kombiniert sind.

Ein Ereignis oder eine Ablaufsteuerung anlegen



Button, um Ereignisse neu anzulegen oder zu bearbeiten.

Hier können Sie die Automatik vorübergehend abschalten.

Mit dem Pluszeichen starten Sie die Eingabe für ein neues Ereignis.

Dient der Eingabe von Informationen, wenn Sie nach Fahrplan fahren wollen.

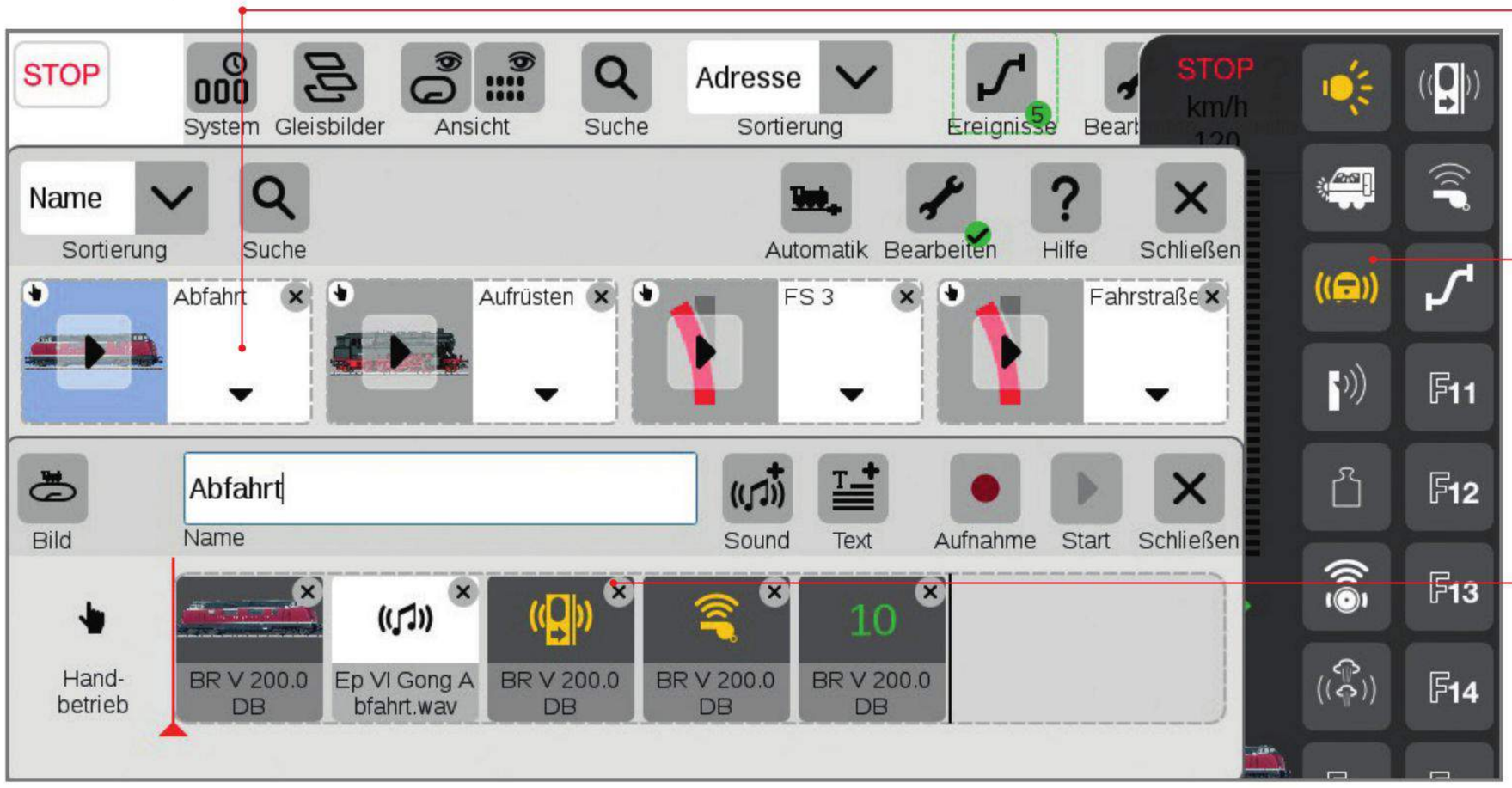
Jeder Ablauf kann optisch mit einem Foto unterlegt werden.

Hier tragen Sie den individuellen Namen für Fahrstraßen, Abläufe etc. ein.

Einfache Möglichkeit, um Sounddateien zu integrieren.

Alternative zur manuellen Eingabe: die Abläufe im Betrieb aufzeichnen.

So verknüpfen Sie einzelne Lokfunktionen zu einem Ereignis



Das Ereignisfenster bietet eine Übersicht über die bereits erstellten Abläufe.

Die Funktionen werden aus dem Fahrpult direkt in das Bearbeitungsfenster gezogen.

Einfach auf die Funktion tippen, um Schaltdetails festzulegen.

Eine einfahrende Lok wird an einem solchen Signal immer in einem vordefinierten Bereich halten, unabhängig davon, ob der davor zurückgelegte Bereich schneller oder etwas langsamer durchfahren wurde. So ist sichergestellt, dass dieses Modell für das folgende Ereignis immer wieder von einem genau definierten Punkt aus starten wird.

Beginnen wollen wir aber mit der Aufnahme eines am Anfang vorgestellten Betriebsablaufs. Bei der Eingabe eines Ereignisses sollten wir uns zuerst einen Namen für dieses Ereignis überlegen. Dieser sollte so prägnant sein, dass wir ihn über den Namen immer leicht identifizieren können. Die eigentliche Eingabe des Betriebsablaufes ist denkbar einfach. Wir müssen lediglich den Betriebsablauf einmal im Aufnahmemodus vorspielen. Die CS3 notiert dann alle Bedienschritte, die wir während dieser Eingabeperiode machen.

Beim Programmieren unerwünschte Störungen vermeiden

Tipp: Das Programmieren eines Ereignisses sollte erfolgen, ohne dass irgendwelche anderen Aktivitäten auf der Anlage durchgeführt werden. Jeder andere Bedienschritt – zum Beispiel von einem Mitspieler – würde vom System nämlich gnadenlos mit aufgezeichnet. Dies gilt auch für Automatikschaltungen an weiteren verbundenen Bediengeräten (z. B. Fahrstraßenschaltungen durch eine zusätzlich vorhandene CS2). Würden diese zur selben Zeit ausgelöst, wären diese Bedienschritte mit integriert – und das komplette Ereignis somit wertlos.

Soll zum Beispiel die Abfahrt einer Lok als Ereignis hinterlegt werden, dann können folgende Bedienschritte bei entsprechender Ausstattung der Lok eingegeben werden (siehe Bild oben):

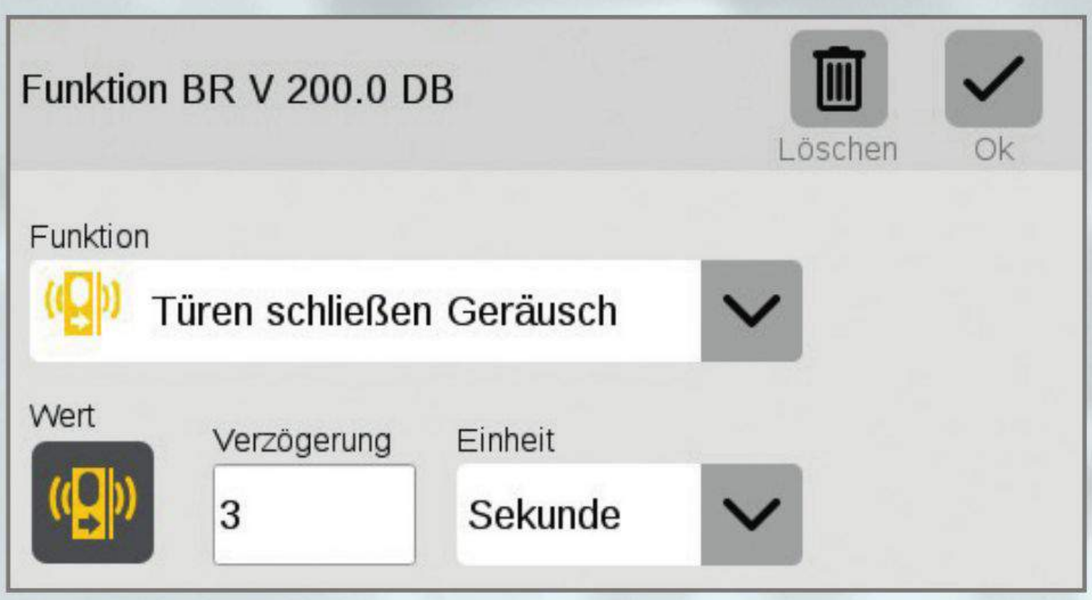
Schritt 1: Die Funktion Bahnhofsdurchsage „Vorsicht bei der Abfahrt, Türen schließen selbsttätig“ wird ausgelöst.

Schritt 2: Das Geräusch der sich schließenden Türen wird ausgelöst.

Schritt 3: Der Schaffnerpfiff wird ausgelöst.

Schritt 4: Die Lok wird auf Fahrstufe 10 beschleunigt.

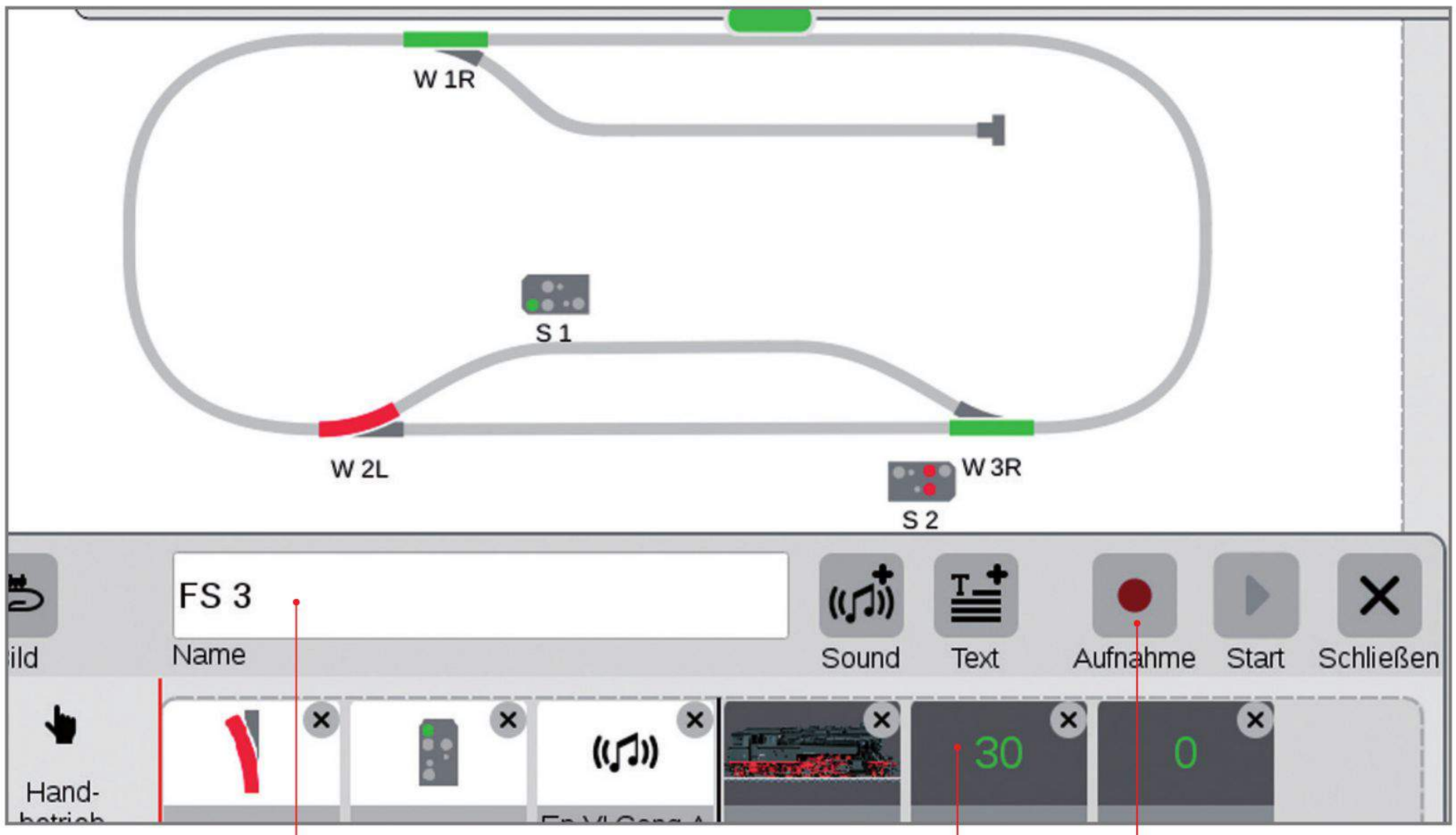
Nach der Eingabe dieser einzelnen Schritte in das Ereignis schauen wir uns das Ergebnis im Bearbeitungsfenster an. Stimmt der zeitliche Abstand zwischen den einzelnen Aktionen? Falls nicht, können wir dies in einem separaten Menü innerhalb des Ereignisses jetzt leicht anpassen. Sind eventuell Befehle dazwischengerutscht, die wir nicht benötigen? Bei der Eingabe der Geschwindigkeit bei Schritt 4 kann es zum Beispiel passieren, dass hier das System mehr als einen Eingabeschritt →



Die Parameter einer Funktion können individuell angepasst werden wie hier die Dauer für das Geräusch „Türen schließen“ (in Sekunden).

Ein ganzes Ereignis – hier die Abfahrt – lässt sich wiederum auf einer Funktionstaste ablegen und so einfach per Fingertipp starten.

So nutzen Sie die Aufnahmefunktion für eine Fahrstraße



Jede Fahrstraße kann mit einem individuellen Namen versehen werden. Einzelne Funktionen lassen sich direkt im Gleisbild schalten.

Nach der Aufnahme können Details wie die Fahrgeschwindigkeit per Fingertipp jederzeit nachbearbeitet werden.

Wichtigste Funktion: Den „Aufnahme“-Knopf antippen und die folgenden Abläufe werden von der CS3 aufgezeichnet.

→ notiert hat. Hier können wir auch bis auf den letzten Befehl die anderen Geschwindigkeitsbefehle löschen. Durch die integrierte Anfahrverzögerung erreichen wir auch so ein sehr vorbildgerechtes Fahrverhalten mit der Simulation der Masseträgheit.

Jetzt müssen wir nur in den Einstellungen dieser Lok auf die Registerkarte „Einrichten“ wechseln. Dort wird eine noch unbelegte Funktionsschaltfläche mit dem soeben definierten Ereignis verknüpft. Danach können wir immer, wenn diese Lok im Bahnhof steht, mit einem Knopfdruck diesen Betriebsablauf auslösen und anschließend die Lok manuell weitersteuern.

Tipp: Bei der Eingabe solcher Abläufe ist es in der Praxis meist beeindruckender, wenn zwischen den einzelnen Schritten eine genügend große Pause ist. Lassen Sie sich daher ruhig etwas Zeit, bevor Sie den nächsten Schritt vorgeben.

Ereignisse können natürlich auch über Kontakte ausgelöst werden, die über ein Rückmeldemodul s88 AC (Art. 60881), s88 DC (60882) oder L88 (60883) ihre Zustandsänderung an die CS3 melden können. Folgender Punkt ist hier im Vergleich zwischen der CS3 und der CS3 plus zu beachten: Die CS3 plus (60216) bietet eine direkte Anschlussmöglichkeit für die Decoder 60881 und/oder 60882. Wer bei der CS3 (60226) ein Rückmeldemodul einsetzen will, muss zwingend zuerst ein L88 einsetzen. Dieses L88 und alle daran angeschlossenen Rückmeldemodule s88 werden über ein eigenes Schaltnetzteil versorgt, sodass dieser Bereich leistungsmäßig nicht die CS3 belastet. Das Rückmeldemodul L88 kann natürlich auch zusammen mit einer CS3 plus eingesetzt werden. Auch können mehrere L88 verwendet werden, die z. B. örtlich weit voneinander entfernt eingebaut und so für die dort jeweils eingebauten Kontakte zuständig sind. Angeschlossen sind diese Rückmeldemodule L88 dann an den CAN-Bus der CS3, der über eine Kombination aus Terminal 60145 und Verlängerungskabel 60126 überall auf der Anlage Anschlusspunkte für Booster 60174 oder 60175, für weitere Bediengeräte wie die Mobile Station oder eben diese Rückmeldemodule bereitstellen kann. Typische Ereignisse, die über diese Kontakte gesteuert werden, sind zum Beispiel:

CS3-Ratgeber

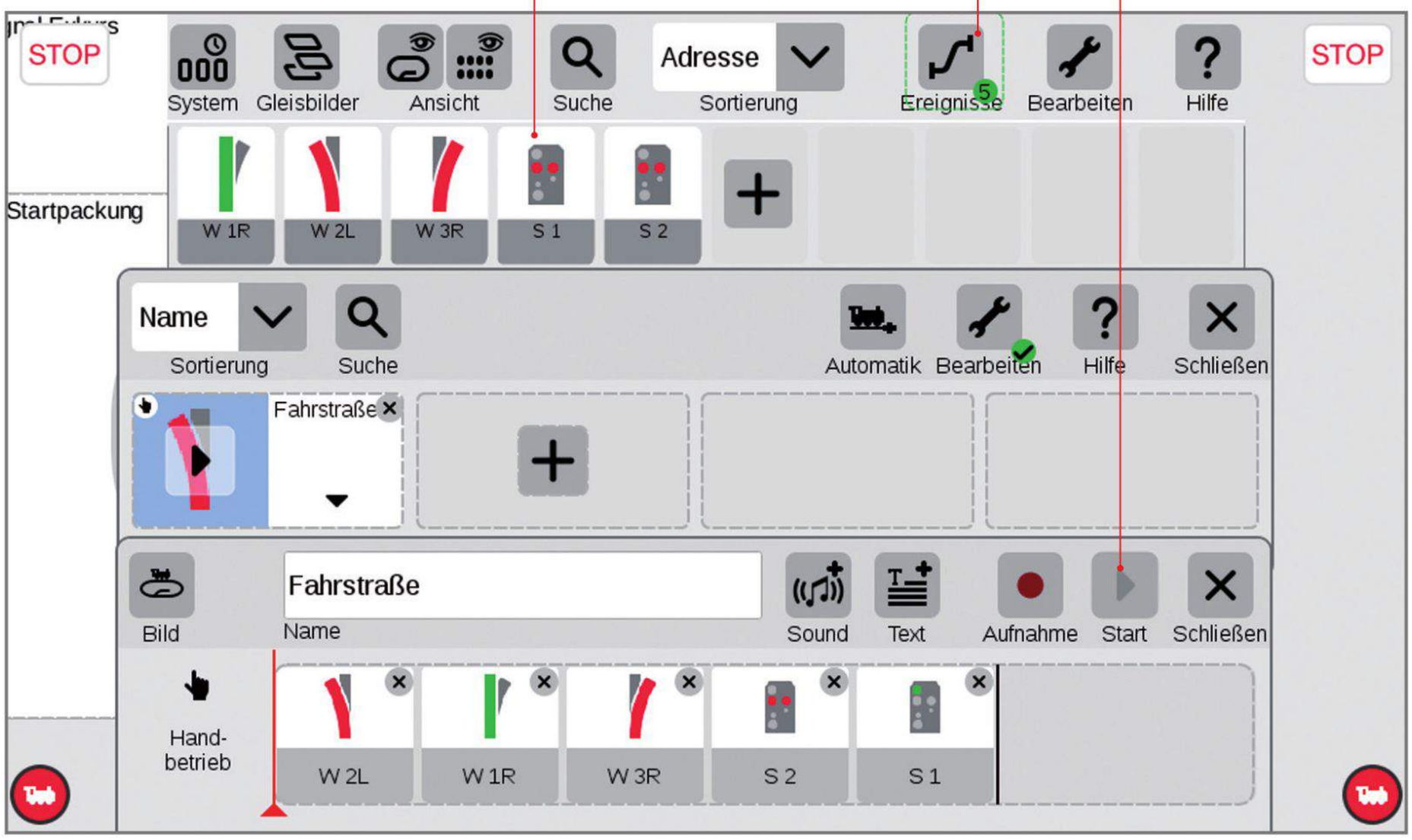
Weitere Tipps und Informationen zum Programmieren von Ereignissen erhalten Sie auch im neuen Märklin Digital-Buch (Art. 03082). Dort werden die einzelnen Schritte zum Anlegen von Funktionsabläufen und Fahrstraßen ausführlich vorgestellt.

So legen Sie eine Fahrstraße manuell an

Die Fahrstraße entsteht Schritt für Schritt, indem die notwendigen Magnetartikel aus der Artikelliste in das bearbeitete Ereignis gezogen werden.

Zeigt an, dass aktuell ein Ereignis mit fünf Aktionsschritten bearbeitet wird.

Über die Starttaste lässt sich während der Programmierung die Fahrstraße zur Überprüfung zu einem Testlauf auslösen.



- **Ein Signal, das gerade überfahren wurde, soll wieder sicherheitshalber auf „Halt“ geschaltet werden.**
- **Ein Blockabschnitt soll gesichert werden.**
- **In einem Schattenbahnhof wird der gerade einfahrende Zug durch einen anderen ausfahrenden Zug ersetzt.**
- **Ein Zug pendelt immer zwischen zwei Punkten hin und her. Gegebenenfalls hält er noch bei einer oder mehreren Zwischenstationen.**
- **usw.**

Unser nächstes Projekt: eine Anlage mit CS3-Anbindung

Damit diese Beispiele etwas transparenter werden, beginnen wir ab dem nächsten Heft mit einer Anlage, die wir schrittweise in die CS3 aufnehmen und die dann auch mit entsprechenden halb- und vollautomatischen Betriebsabläufen gespickt wird. Dabei versuchen wir, auch einige Tipps zu geben, die generell bei der Planung und dem Aufbau einer solchen Anlage von Nutzen sein können. Lassen Sie sich also ab der Ausgabe 5/2017 überraschen vom Potenzial dieser Digital-Anlage, die trotz überschaubarer Abmessungen sehr viel Betrieb und Abwechslung bieten wird.

Text: Frank Mayer; Skizzen und Fotos: Märklin

Insbesondere im Bahnhofsbereich sorgt die simultane und individuelle Steuerung verschiedener Lokomotiven durch die CS für großes Kino am Gleis.

Sie finden alle Folgen dieser Serie im Internet unter www.maerklin-magazin.de

VECTRON- UND TRAXX-FAMILIE

Geheimtipps nicht nur für Einsteiger

Metallaufbau, Vollsound: Für Neu- und Wiedereinsteiger bietet Märklin spezielle Modelle an, die mit einem außergewöhnlichen Preis-Leistungs-Verhältnis begeistern. Die Devise: Auspacken und losfahren.

Wer vom Modellbahnvirus infiziert wurde, steht bald vor der Frage: Welche Loks nur kaufen? Zwei Lokfamilien aus dem aktuellen Neuheitenprogramm, die heute im modernen Schienenverkehr rege im Einsatz sind, bieten sich da für H0-Enthusiasten geradezu als Startfahrzeuge an. Denn dank mfx-Decoder und bis zu 16 Digital-Funktionen bringen diese Loks so viel Spielerlebnis und Fahrspaß auf die Bahn, dass selbst Modellbahner, die schon einen größeren Fuhrpark besitzen, hier mal einen genaueren Blick riskieren sollten – und Einsteiger erst recht. Derart attraktiv ausgestattetes Rollmaterial zu einem so verführerischen Preis gibt es nämlich nicht alle Tage. Denn neben zahlreichen Digital-Funktionen und einem ansprechenden Soundangebot überzeugen die Lokomotiven mit Werten, die generell für Märklin stehen: einem Gehäuse aus Metall, das für ein ordentliches Eigengewicht von knapp 350 Gramm und damit für einen ruhigen und kräftigen Lauf sorgt, sowie einer Detaillierung – vom Dachgarten bis zu den Laufwerken –, die in dieser Preisklasse zur Spitze gehört.

Die großen Vorbilder haben in Europa schon Geschichte geschrieben

Vorbilder für diese beiden komplett neu konstruierten Modelllinien sind zwei Lokserien, die aus dem modernen europäischen Schienenverkehr mit ihren zahlreichen unterschiedlichen Stromsystemen nicht mehr

wegzudenken sind. Denn die Lokomotiven der Traxx- und der Vectron-Familie avancierten binnen Kurzem zu Hightech-Produkten auf Schienen. Eine Besonderheit in der Familie sind dabei die aktuellen H0-Modellversionen, die als dieselelektrische Variante (Vectron DE bzw. BR 245) sowie mit der Last-Mile-Funktion bei Bombardier (Traxx AC3, BR 187.0) sehr vielfältig und flexibel einsetzbar sind.

Die Spuren der beiden großen Lokfamilien reichen dabei zurück in die 1980er- und 1990er-Jahre; im Fall der seit 2010 von Bombardier gebauten Traxx etwa bis zu der Schnellfahrlok BR 101 aus dem Hause Adtranz von 1996. Die Vectrons aus dem Hause Siemens Mobility hingegen tragen einige Gene der als „Drehstrompionierin" bekannten BR 120 in sich, die ab 1987 den E-Lok-Betrieb der DB revolutionierte (siehe auch Seite 112). Deren erste Evolutionsstufe war ab Anfang der 1990er-Jahre zunächst die Siemens-EuroSprinter/-EuroRunner-Serie. Aus diesen Lokreihen ging schließlich die Vectron-Familie hervor, die seit 2010 eine wichtige Größe im Fuhrpark der DB und vieler anderer Bahngesellschaften darstellt. Wie schon beim Vorgänger EuroRunner erfolgt auch beim Vectron die Zugkraftübertragung über Drehzapfen und einen gleisschonenden Ritzelhohlwellenantrieb. Der Maschinenraum wurde bei den Lokomotiven dabei in drei Kammern unterteilt – eine Bauweise, die eine optimale Zugänglichkeit und falls nötig einen leichten Austausch von defekten Komponenten garantiert. →

Vorbilder in Sachen grenzüberschreitende Mobilität nicht nur im Modell: die Vectron-Variante DE in dieselelektrischer Ausführung (Baureihe 247, links) und die Traxx-Familie in der Baureihe 187.0/.1 mit der Last-Mile-Funktion.

Abbildungen sind Handmuster.

Das Untergestell der Lok verfügt über zwei Seitenlangträger, einen Mittellangträger, zwei Drehzapfenquerträger, zwei Powerpackquerträger und einen Kopfquerträger. Sowohl Normal- als auch Breitspurdrehgestelle können darin eingebaut werden. Das geschweißte Drehgestell besitzt eine Radsatzführung mit Dreieckslenkern, die Zugkraft wird durch tief anlenkende Drehzapfen und Flexicoilfedern übertragen. Der selbsttragende Lokaufbau setzt sich aus den Führerhäusern, den Maschinenraumseitenwänden und drei abnehmbaren Dachsegmenten zusammen. Auffällig die markant geformten Lokenden: Hier wurden spezielle energieabsorbierende Crash-Elemente verbaut, die sich bei einem etwaigen Aufprall kontrolliert verformen und so den Lokführer vor Verletzungen schützen sollen.

Die Vectron als Dieselelektro-Hybrid: eine echte Überraschung

Im Gegensatz zu den ausschließlich strombetriebenen EuroSprintern (die in Österreich übrigens unter dem Namen Taurus unterwegs sind) produziert Siemens Mobility die Vectron allerdings auch als dieselelektrische Hybridversion. Knapp einen Meter länger als ihre rein elektrischen Brüder, verblüffte die Betriebsnummer 247 901 im Jahr 2010 auf der Berliner Verkehrsmesse Innotrans unter dem Namen Vectron DE die Messebesucher, Kunden und Mitbewerber gleichermaßen: ein echter Coup, der nun als Vorbild für das Märklin Modell in Werkslackierung diente (Art. 36290; Trix: 22281). Reizvolle Alternative: eine bei der DB eingestellte Variante in verkehrsroter Ausführung (Art. 36291). Heute steht die silber lackierte 247 901 als „PCW 9“ im Siemens-Prüfcenter in Wegberg-Wildenrath als Versuchslok zur Verfügung. Inzwischen hat sie einige Kollegen bekommen: 2015 baute Siemens auf eigene Kosten drei weitere Versuchsloks der Vectron DE (247 902-904), die interessierten Verkehrsunternehmen als Testexemplare zur Verfügung gestellt werden können.

Markante Vorderansicht: Mit der großen Frontscheibe, ihren vier teilweise angewinkelten Lüftungsschlitzen und den integrierten Doppellampen bietet die Vectron einen fast futuristischen Anblick.

Bombardier kontert gekonnt mit der Traxx-Serie

Doch auch die Konkurrenz schlief nicht. 1997 präsentierte die Firma Adtranz (ein Jahr zuvor aus den fusionierten Verkehrstechniksparten von ABB und Daimler Benz hervorgegangen) unter der Loknummer 145 001 die erste Maschine einer neuen Lokgeneration, die später als Traxx-Familie immensen Erfolg einfahren sollte. Den 145ern folgten ab 2000 die Maschinen der sogenannten 146er-Serie und kurz darauf die Zweisystemlok 185 003 (Traxx AC1). Der wortschöpferische Name der Reihe erklärt sich aus ihrer englischen Typenbeschreibung: Ziel war eine Lok voller „transnational railway

36290 Märklin

N | mfx | DCC | NEM | VI | 15+ | H0

22281 Trix

N | VI | DCC | mfx | NEM | 15+ | H0

Diesellokomotive BR 247

Vorbild: Dieselelektrische Lokomotive Baureihe 247 (Vectron DE) der Siemens Mobility, München, Loknummer 247 901.

Modell: Neukonstruktion in Metallausführung mit mfx-Decoder, umfangreichen Geräuschfunktionen und zentral eingebautem Spezialmotor. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar.

Modell-Highlights Vectron und Traxx

- komplette Neukonstruktion der einzelnen Modelle
- Metallausführung der Gehäuse, dadurch äußerst robust
- solides Eigengewicht von knapp 350 Gramm
- mfx-Decoder mit 16 Funktionen und vielfältigen Soundgeräuschen
- Verwendung hochwertiger Komponenten wie dem robusten Spezialmotor
- gute Detaillierung vom Dachgarten bis zum Fahrwerk
- Beleuchtung mit warmweißen und roten LED-Dioden

applications with extreme flexibility“, also mit nationenübergreifenden Eisenbahnanwendungen von extremer Flexibilität. Außerdem erinnert das Wort Traxx an „traction“, den englischen Begriff für Zugkraft. Das doppelte X soll schließlich eine Extraportion Power signalisieren.

2005 ging die Traxx-Baureihe beginnend mit der Betriebsnummer 185 201 in die AC2-Nummerierung über, ehe 2011 schließlich die neueste Generation, die AC3, folgte. Ihre wichtigste Neuerung: Auch sie bekam als Hybridlok nun einen zusätzlichen 230 kW starken Dieselmotor vom Typ Deutz 2013 BR-4V, →

Vectron: Digital-Funktionen

Die Vectron-Varianten BR 247 verfügen im Modell über eine üppige Liste an digital schaltbaren Positionen. Insgesamt 16 Funktionen – vom Diesellok-Fahrgeräusch übers Bremsenquietschen und den Schaffnerpfiff bis hin zum Ankuppelgeräusch – lassen sich mit einer Central Station oder Mobile Station 2 abrufen: ideal, um die Vorteile des digitalen Spielbetriebes einmal live auszuprobieren.

Digital-Funktionen	6021	60653	60215	CS3
Spitzensignal	●	●	●	●
Betriebsgeräusch 1	●	●	●	●
Diesellok-Fahrgeräusch	●	●	●	●
Signalhorn tief	●	●	●	●
Direktsteuerung	●	●	●	●
Bremsenquietschen aus	-	●	●	●
Spitzensignal Lokseite 2	-	●	●	●
Signalhorn hoch	-	●	●	●
Spitzensignal Lokseite 1	-	●	●	●
Ankuppelgeräusch	-	●	●	●
Betriebsgeräusch 2	-	●	●	●
Druckluft ablassen	-	●	●	●
Lüfter	-	●	●	●
Schaffnerpfiff	-	●	●	●
Sanden	-	●	●	●
Bahnhofsansage	-	●	●	●

36291 Diesellokomotive

N | mfx | DCC | NEM | VI | 15+ | HO

Vorbild: Dieselelektrische Lokomotive Baureihe 247 (Vectron DE) in verkehrsroter Farbgebung der DB AG. Loknummer 247 902.

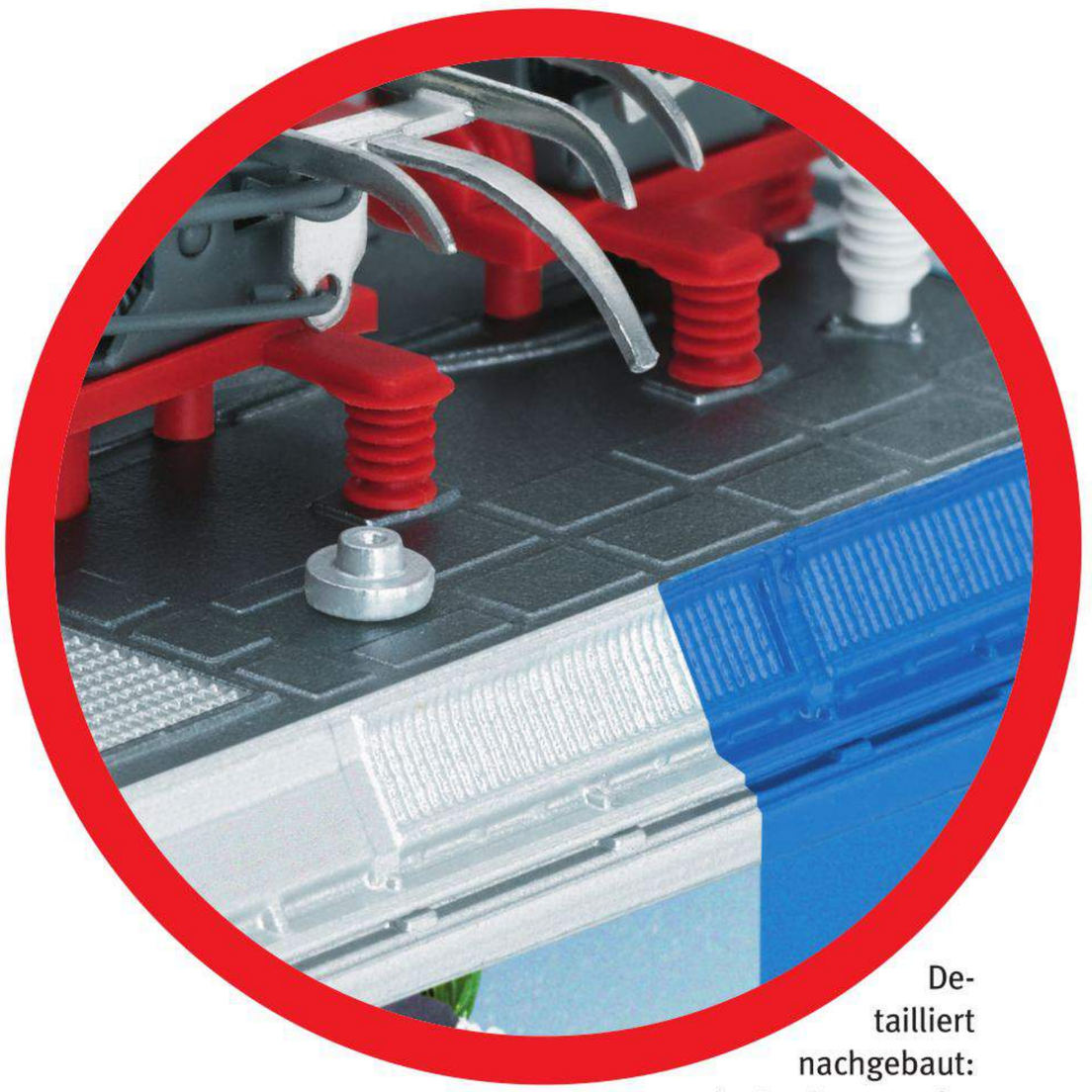
Modell: Neukonstruktion in Metallausführung als detailliertes, preiswertes Einsteigermodell mit umfangreicher Ausstattung. Die Ausstattung entspricht in allen Punkten der von Art. 36290. Beide Loks besitzen einen mfx-Digital-Decoder für bis zu 16 Digital-Funktionen. Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter. Länge über Puffer: 22,9 Zentimeter.

BR 187: Die Digital-Funktionen

Die Traxx-Lokfamilie ist heute sehr zahlreich im Planeinsatz bei vielen Eisenbahngesellschaften. Mit dem Modell lassen sich die typischen Fahr- und Geräuschfunktionen der Dauerläufer exzellent auf der Anlage nachbilden: vom E-Lok-Fahrgeräusch bis zum Sanden. Auch die Geräusche beim Ankuppeln können problemlos abgerufen werden.

Digital-Funktionen	6021	60653	60215	CS3
Spitzensignal	●	●	●	●
Betriebsgeräusch 1	●	●	●	●
E-Lok-Fahrgeräusch	●	●	●	●
Signalhorn	●	●	●	●
Direktsteuerung	●	●	●	●
Bremsenquietschen aus	-	●	●	●
Spitzensignal Lokseite 2	-	●	●	●
Signalhorn hoch	-	●	●	●
Spitzensignal Lokseite 1	-	●	●	●
Ankuppelgeräusch	-	●	●	●
Betriebsgeräusch 2	-	●	●	●
Druckluft ablassen	-	●	●	●
Lüfter	-	●	●	●
Schaffnerpfiff	-	●	●	●
Sanden	-	●	●	●

→ mit dem fahrdrahtlose Abschnitte überbrückt werden können – die sogenannte „Last Mile"-Funktion, die den Einsatz einer Dieselrangierlok überflüssig macht. Und auch äußerlich kann sich die AC3 sehen lassen: Ihre gerippten Seitenwände lassen sich mit austauschbaren Rollvorhängen aus Canvas/Leinwand (sogenannten Flex-Panels) überdecken und so jederzeit an die Designwünsche des jeweiligen Betreibers anpassen. Märklin holt nun zwei Varianten dieser Erfolgslokomotive auf die H0-Bahn: als BR 187.1 in normaler verkehrsroter Ausführung (Art. 36630; Trix: 22278) und als 187.0 – hier im Dienst der Railpool GmbH – und vermietet an die BLS AG (Art. 36631; Trix: 22279). Als „Verkleidungskünstler"



Detailliert nachgebaut: der Dachgarten der Railpool-Traxx (Art. 36631) mit Lüftungsschlitzen und Pantographenarchitektur.

36630 Märklin

N | mfx | DCC | NEM | VI | 15+ | H0

22278 Trix

N | VI | DCC | mfx | NEM | 15+ | H0

Elektrolokomotive BR 187.1

Vorbild: Elektrolokomotive Baureihe 187.1 (Traxx AC3) der Deutschen Bahn AG (DB AG). Gebaut von Bombardier als Serienlokomotive aus dem Traxx 3-Typenprogramm. Loknummer 187 109-4.

Modell: Komplette Neukonstruktion mit umfangreicher Ausstattung und mfx-Decoder für bis zu 15 Digital-Funktionen. Ausführung mit imitierten Flex-Panels an der Seitenwand der Lok. Länge über Puffer: 21,7 cm.

Neuheit im Minitrix my Hobby-Programm von 2017: die Elektrolokomotive Ae 6/6 (auch Ae 610) der SBB. Bekannt wurde sie auch als „Kantonslok“ – die ersten 25 Maschinen wurden mit speziellen Wappen den damals 25 Schweizer Kantonen gewidmet. Ihr Markenzeichen: das charakteristische kleine Schnäuzchen an der Front.

bietet sie hier mit grün bzw. blau beklebtem Lokkasten einen besonders reizvollen Anblick.

Knapp 20 Jahre nach Produktionsbeginn ist die Traxx-Lokfamilie mit dem ungewöhnlichen Kunstnamen inzwischen eine der strahlendsten Marken im europäischen Schienenverkehr – mehr als 1.200 elektrische „Traxxe“ rollen mittlerweile zwischen Portugal und Ungarn über die Schienen. Adtranz hingegen ist Geschichte: Das deutsche Unternehmen wurde 2001 vom kanadischen Bombardier-Konzern übernommen.

Text: Christof Hammer; Fotos: Märklin, Kötzle

Weitere Informationen zu diesen und allen anderen Märklin Modellen finden Sie im Internet unter www.maerklin.de und www.trix.de

Minitrix Hobby-Linie

Auch für Minitrix Fahrer bietet Märklin in der my Hobby-Linie einige interessante Einsteigerlokomotiven und Wagensets. Neu am Start: die Elektrolokomotive aus der Serie Ae 6/6 als Ae 610 der Schweizerischen Bundesbahnen (Art. 16261). Ausführung in feuerrot-ultramarinblauer Grundfarbgebung der SBB Cargo mit Städtewappen „Landquart“.

Außerdem sind derzeit die folgenden my Hobby-Produkte erhältlich:

- **DB-Diesellok BR 216 (Art. 16161)**
- **dazu passender IC-Schnellzugwagen (Art. 18053/18054)**
- **Rolldachwagen Taems 892 (Art. 18080)**
- **Kesselwagen (Art. 18081)**

36631 Märklin

N | mfx | DCC | NEM | VI | 15+ | H0

22279 Trix

N | VI | DCC | mfx | NEM | 15+ | H0

Elektrolokomotive BR 187.0

Vorbild: Elektrolokomotive Baureihe 187.0 (Traxx AC3 LM) der Railpool GmbH, vermietet an die BLS AG, Unternehmensbereich Cargo.

Modell: Neukonstruktion mit mfx-Decoder und vielen Soundfunktionen. Ausführung mit imitierten Flex-Panels. Bauartunterschiede durch die Last-Mile-Einrichtung sind im Modell nachgebildet, vorbildgerechtes Geräusch des Last-Mile-Dieselmotors digital schaltbar. Länge 21,7 cm.

LESERWAHL: GOLDENES GLEIS UND RAIL D'OR

Achtmal Gold für Märklin

Große Preisübergabe (von links): Wolfrad Bächle, Geschäftsführer Märklin, Wolfgang Schumacher, Verlagsgruppe Bahn, Uwe Müller, Leiter Produktmanagement Märklin.

Die Trophäensammlung in der Stuttgarter Straße wächst weiter: Bei der nationalen Leserwahl der Verlagsgruppe Bahn sicherte sich Märklin gleich vier „Goldene Gleise". Die Leser der Zeitschriften Eisenbahn Journal, Modelleisenbahner, MIBA und Züge wählten die preußischen Abteilwagen (Art. 58026) der Spur 1 sowie die Doppelstock-Steuerwagen von Minitrix (Art. 15380) als beste Modelle ihrer jeweiligen Produktgruppe. Bereits ihren dritten Titel errang gar die Baureihe 95 (Art. 39095), das Clubmodell 2016: Die „Bergkönigin" wurde zur Dampflokomotive des Jahres 2016 gewählt. „Der Sieg in dieser Kategorie ehrt uns ganz besonders", freute sich der für Technik und Produktion zuständige Geschäftsführer Wolfrad Bächle: „Aufgrund ihrer filigranen Details ist dies die wichtigste Kategorie bei den Modelleisenbahnen." Zugleich ist dieser Titel für das gesamte Märklin Team ein weiterer Motivationsschub.

Titel Nummer 4 ging in der ebenfalls sehr wichtigen Kategorie Technik an die neue Märklin Steuereinheit, die Central Station 3 (Art. 60216/60226). „Die Entscheidung, in dieses Projekt zu investieren, war absolut richtig und wir sind stolz, dass wir eine weit über Plan liegende Kundenresonanz verzeichnen können", so Bächle. „Wir haben damit eine technisch hochkomplexe Gerätebasis geschaffen, die wir beständig weiterentwickeln und über aktuelle Updates stets auf den neuesten Stand bringen können."

Vier weitere Auszeichnungen in Gold erhielt Märklin durch das renommierte französische Eisenbahnjournal „Le Train". Das „Rail d'Or" holten der VT 11.5 in H0 (Art. 37604), der Bausatz des Bahnhofs Auvers sur Oise in Spur N (Art. 66330), die SNCF-Reisezugwagen in Spur Z (Art. 87502) und die Spur-G-Dampflok 030 T Corpet (Art. 20781). Weitere Infos hierzu folgen in der nächsten Ausgabe.

Die Central Station 3 holte den Sieg in der Kategorie Technik-Produkte. Schneller Prozessor und intuitiv zu handhabende Bedienoberfläche sind einige der wichtigsten Merkmale der neuen Steuerzentrale.

Die BR 95 (das Clubmodell des Jahres 2016) überzeugte die Leser der Verlagsgruppe Bahn als beste Dampflokomotive – der bereits dritte Titel für die „Bergkönigin".

Foto: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH

idee+spiel-Modelle

Blauer Energieträger: Der Schiebeplanenwagen (Art. 47220) fährt für die ENERCON GmbH, den größten deutschen Hersteller von Windkraftanlagen.

Ausstattungsstar: Der „Kinderland"-Großraumwagen (Art. 43877) glänzt mit typspezifischer Schürze, Innenbeleuchtung und Zugschlusslichtern.

Gut beladen: Der Niederbordwagen Rens (Art. 47086) hat ein Mulden-Septett der schwäbischen Logistikfirma Awilog im Gepäck.

Mit neuen H0-Exklusivartikeln werden die Shops der EURO-TRAIN-Gruppe und die idee+spiel-Geschäfte beliefert. Bei den niederländischen Staatsbahnen eingestellt und für den Auricher Windanlagenhersteller ENERCON unterwegs: ein Schiebeplanenwagen mit blauer geschlossener Plane (Art. 47220, Ep. VI). Das Modell mit geschweißten Drehgestellen Typ Y 25 ist über Puffer 13,8 Zentimeter lang. Stolze 28,3 Zentimeter misst der 2. Klasse-Großraumwagen Bpmz 291 „Kinderland" (Art. 43877, Ep IV). Das ozeanblau-elfenbeinfarbene Modell verfügt über Klapptrittstufen, ein Steildach, Drehgestelle vom Typ MD 52, typspezifisch gestaltete Schürze, aufgedruckte Zuglaufschilder und Ordnungsnummern. Mit klappbaren Rungen, vielen angesetzten Details und einem speziell gearbeiteten Unterboden gefällt schließlich der Niederbordwagen Rens (Art. 47086; Ep IV, Auslieferung: Oktober). Eine Metalleinlage sorgt für gute Laufeigenschaften. Länge über Puffer 22,9 Zentimeter. Alle Wagen sind für den Gleichstromradsatz E700580 vorbereitet.

Wurde einstimmig zum Sprecher der neuen Gruppe Modellbahn innerhalb des Deutschen Fachverbands der Spielwarenindustrie (DVSI) gewählt: Märklin Geschäftsführer Florian Sieber (vordere Reihe, 2. v. r.).

Gruppe Modellbahn

Vertreter von elf Unternehmen haben die Gruppe Modellbahn unter dem Dach Modellbau im Deutschen Verband der Spielwarenindustrie (DVSI) gegründet. „Ziel der neuen Gruppe ist es, durch die Bündelung der Kräfte die Modelleisenbahnbranche zu stärken, die öffentliche Wahrnehmung zu verbessern und die Zielgruppen zu erweitern“, begründete DVSI-Geschäftsführer Ulrich Brobeil die Konstituierung der Gruppe Modellbahn im Rahmen der Messe Intermodellbau in Dortmund. Florian Sieber, der Geschäftsführer der Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Göppingen, wurde einstimmig zum Sprecher der Gruppe gewählt. „Wir möchten mit der neu geschaffenen DVSI Gruppe Modellbahn die partnerschaftliche Zusammenarbeit und den Dialog innerhalb der Branche stärken“, erklärte Florian Sieber. Übergeordnetes Ziel sei es, das Image der Modellbahn aufzufrischen und neue Begeisterung für dieses Hobby zu schaffen. „Ich hoffe, dass es uns mit gemeinsamen Kräften mittelfristig gelingt, dieses wunderschöne Hobby weiter zu verbreiten“, sagte Florian Sieber. Hierfür seien bereits die ersten Schritte beschlossen worden.

Mit dem „Roten Flitzer“ zu Märklin

Eine tolle Fahrt zu den Märklin Tagen/IMA (siehe S. 6) veranstaltet der Förderverein Schienenbus e. V. aus Kornwestheim: Er schickt am 16. September seinen „Roten Flitzer“ nach Göppingen. Stilvoll und ohne Umsteigen reist man hier mit Gleichgesinnten nach „Märklin City“, kann fachsimpeln, alte Freundschaften auffrischen und neue Kontakte knüpfen. Denn als Sonderzug verkehrt der rote VT 98 an diesem Tag exklusiv nur für die IMA-Gäste. Los geht’s voraussichtlich um 7:30 Uhr ab Pforzheim. Weitere geplante Stopps: Mühlacker (7:45 Uhr), Bietigheim-Bissingen (8:15) Ludwigsburg (8:30), Kornwestheim (8:30) und Untertürkheim (8:45). Ankunft in Göppingen ist um circa 9:30 Uhr. Die Rückfahrt startet gegen 17:30 Uhr. Fahrpreis ab Pforzheim: 39 Euro (plus Eintritt zu IMA / Märklin Tagen). Infos und ein Online-Meldeformular gibt es unter www.roter-flitzer.de. Telefon: 0 71 54/13 18 36. Mitglieder der Märklin Kundenclubs erhalten zehn Prozent Preisnachlass.

Foto: Förderverein Schienenbus e. V.

Wir wollen zu den Märklin Tagen: Am 16. September reist der „Rote Flitzer“ als Exklusivzug von Pforzheim nach Göppingen.

Modellbahnspaß für die „Grashüpfer“ von Stutensee: Peer Giemsch, geschäftsführender Gesellschafter der Pro-Liberis gGmbH (links) und „Grashüpfer“-Erzieherin Julia Welter freuen sich über die „my world“-Packungen von Ulf Bovensmann (Märklin).

„my world“-Box

Nachwuchsförderung steht bei Märklin hoch im Kurs. Neuestes Beispiel: die Zusammenarbeit mit der Pro-Liberis gGmbH, einem gemeinnützigen Träger von Kindergärten und Kitas im Raum Karlsruhe. Vier Horte stattete Märklin nun mit Produkten der speziell für Kinder entwickelten „my world“-Linie aus; darunter die Kita „Grashüpfer“ in Stutensee. „Kinder zwischen drei und sechs Jahren verbringen viel Zeit in Kindereinrichtungen – und da sollen sie auch die Möglichkeit haben, die „my world“-Erlebniswelt zu entdecken“, erläutert Ulf Bovensmann, Projektmanager für die Märklin Kinderclubs, die Kooperation. Märklin möchte mit den Kindergärten die Resonanz auf dieses pädagogisch wertvolle Systemspielzeug testen, das Kindern hilft, abseits von Smartphone oder Computer motorische Fähigkeiten zu entwickeln und einfach Spaß beim Spiel zu haben. Das scheint gelungen – die Züge wurden von einer modellbahnbegeisterten Rasselbande umgehend eifrig in Beschlag genommen.

GEWERBLICHE SCHULE SCHWÄBISCH GMÜND

Autonomes Bahnfahren

Anschaulich soll der Programmierunterricht sein, weshalb Lehrer Arno Weinheimer (Bild unten links) von der Gewerblichen Grundschule Schwäbisch Gmünd die Modellbahn einsetzt. Was dann seine Schüler Jens Beißwenger und Jakob Schmid für „Jugend forscht“ erarbeiten, geht über das Normalmaß hinaus: Kameragesteuert suchen sich zwei Loks ohne Kollision selbstständig die Strecke zu einem frei gewählten Punkt auf der Anlage. Drei Aufgaben werden bewältigt: Erstens findet ein Algorithmus den optimalen Weg auf Basis der Weglängen zwischen Knotenpunkten: den Weichen. Zweitens wird die Anlage durch eine Kamera beobachtet, deren Bild ein neuronales Netz auswertet, das mit 300.000 Werten trainiert worden ist. Und drittens gibt der Standard-PC über einen CAN-Bus Befehle an die Steuereinheit für die Lokomotiven. Klickt ein Benutzer auf eine Position der grafischen Benutzeroberfläche am PC, navigieren die Züge autonom an diesen Ort.

Fotos: Beißwenger, Schmid, Weinheimer

Die Innovatoren: Jakob Schmid (links) und Jens Beißwenger haben mit dem Modellbahnprojekt Platz zwei bei „Jugend forscht“ belegt.

Die Benutzeroberfläche: Auf dem PC sind das Webcam-Bild und die Kontrollfunktionen zu sehen – hier erfahren die Züge ihr Ziel.

GRUNDSCHULE UHLANDSCHULE BETTRINGEN

Grundschüler bauen H0-Module

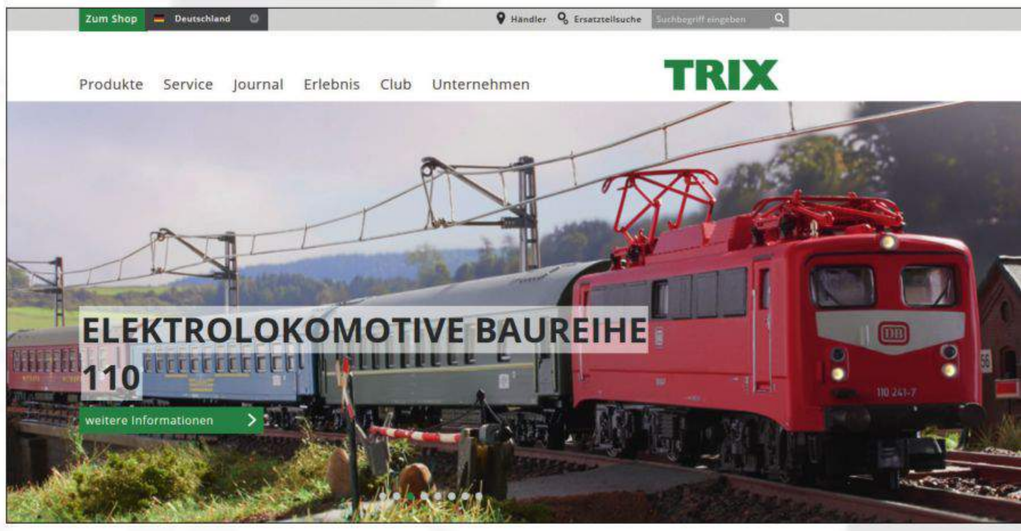
Fotos: Kötzle

Die Macher: Die Modellbahn-AG der Uhlandschule Bettringen beweist Modulbaufähigkeiten unter Leitung von Joachim Göser (ganz rechts).

Und es funktioniert doch: „Selbst die kleinen – und in dieser Disziplin ungeübten – Hände von Kindern im Grundschulalter sind in der Lage, in der Baugröße H0 vorbildgerechte Szenarien herzustellen“, berichtet Joachim Göser von der Modellbahn-AG der Uhlandschule Bettringen in einem Stadtteil von Schwäbisch Gmünd. Doch das Ausräumen dieses Vorurteils ist nur ein Nebeneffekt für den Grundschulrektor und AG-Leiter, denn die Modellbahn und der Landschaftsbau sind für ihn ein höchst sinnvolles Lernmedium: „Die Kinder lernen materialtechnische, elektronische und digitale Sachverhalte, für Maßstabsberechnungen wird die Mathematik herangezogen.“ Hinzu kommen Kompetenzen wie Geduld, Eigenantrieb sowie Umgang mit Erfolg/Misserfolg. Immer drei Kinder arbeiten an einem Element, nur das Sperrholz für die Modulkästen bereitet Joachim Göser vor, der den Spaßfaktor der Grundschülerinnen und -schüler mit neuen Ideen wie rauchenden Grillstellen oder plötzlich gellenden Martinshörnern hochhält. „Wenn mehr Schulen mitmachen, könnten wir einen Modulspieltag inszenieren“, so Gösers Vorstellung. Private Modellbahner haben die Modulnorm schon übernommen und würden mitspielen. Märklin hat die Pioniertat der Modellbau-AG mit einem ICE aus dem Märklin Start up-Sortiment honoriert.

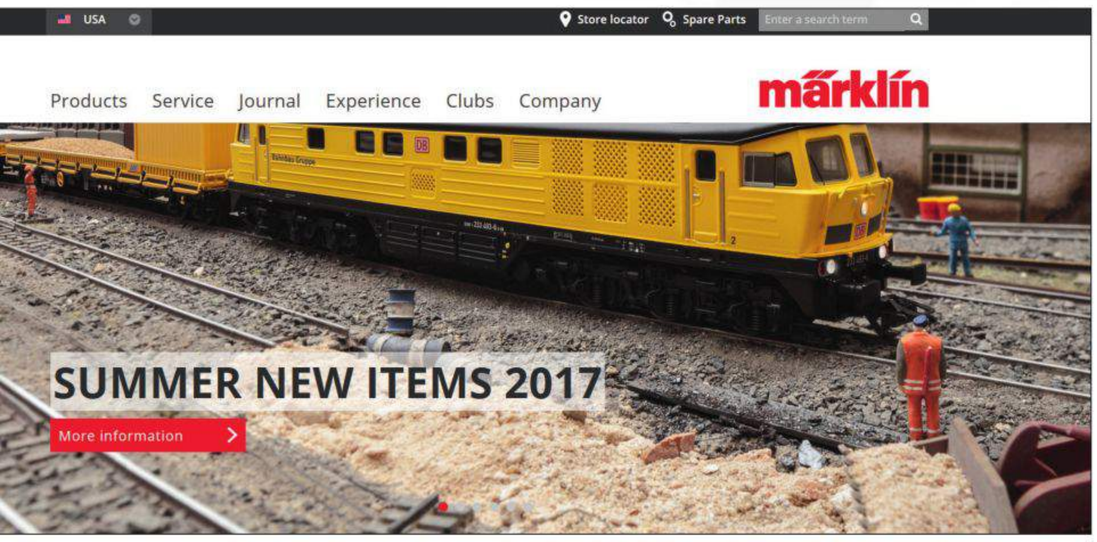
Neue Websites

Ein frischer Online-Auftritt für Trix, Updates für die ausländischen Websites: Märklin optimiert seine Internetpräsenz.



Gelungener Facelift: der neue Auftritt von Trix im Internet. Inhalte sind noch einfacher zu finden und auch visuell spielt die Website in der ersten Liga.

Viele Nutzer rufen ihre Informationen heute nicht mehr nur per PC ab, sondern auch per Tablet oder Smartphone. Märklin hat deswegen schon im vergangenen Jahr begonnen, die Online-Auftritte seiner Marken zu optimieren. Dabei wurden sowohl technische als auch visuelle Details aktualisiert, um auch den mobilen Nutzern einen einfachen und optisch anspruchsvollen Zugang zu den Inhalten zu ermöglichen. Nach der Überarbeitung der Seiten für Märklin in den Sprachversionen Deutsch und Englisch sind nun auch die Versionen in Niederländisch (www.marklin.nl) und die US-amerikanische Website (www.marklin.com) im aufgefrischten, modernen Look abrufbar. Die neuen Seiten bieten nicht nur ein noch ansprechenderes Bild, sondern gefallen durch eine übersichtliche Gliederung und eine weiter verbesserte Benutzerführung. Schritt für Schritt wird Märklin auch die weiteren internationalen Onlineseiten auf das neue Layout umstellen. Komplett überarbeitet wurde auch das Internetangebot von Trix (www.trix.de). Die Homepage für Trix H0, Minitrix und Trix Express folgt nun ebenfalls dem bewährten Aufbau der Märklin Seiten, sodass alle Märklin und Trix Seiten nicht nur optisch und strukturell eine durchgehend gemeinsame Markenidentität verkörpern, sondern sich auch einfach und optisch auf Top-Niveau bewegen lassen.



Fit für Tablet, Smartphone & Co: Die internationalen Websites von Märklin werden derzeit relauncht und lassen sich jetzt auch auf allen mobilen Endgeräten optimal betrachten. Den Anfang machen die niederländische und die amerikanische Seite; die weiteren Märklin Seiten folgen nach und nach.

Facebook und Twitter

Ihr direkter Draht zu Märklin: die Social-Media-Kanäle Facebook und Twitter. Derzeit lohnt es sich ganz besonders, hier up to date zu bleiben, denn die neuesten Infos zu den Märklin Tagen werden unter anderem auch über diese Medien publiziert. Unter www.facebook.com/maerklin erfahren Sie, welche Lokomotiven nach Göppingen anreisen werden und welche besonderen Events an den verschiedenen Veranstaltungsorten stattfinden. Auch Informationen zu Modellneuheiten, Aktionen und Gewinnspielen werden hier gepostet. Via Twitter gibt es ebenfalls regelmäßig aktuelle Infos – twittern Sie mit.

Märklin TV

Auch das Märklin TV-Programm informiert rund um die IMA / Märklin Tage über Veranstaltungsdetails. Dazu gibt es regelmäßig Blicke hinter die Kulissen und spannende Reportagen: Was tut sich gerade bei Märklin, welche Modelle sind in der Produktion, was steht zur Auslieferung bereit? Einfach auf www.maerklin.de den Reiter „Journal“ anklicken, die TV-Seite aufrufen und die aktuellsten Folgen ansehen.

Märklin live

- **15. bis 17. September: 34. IMA & 11. Märklin Tage, Göppingen** Drei Tage Eisenbahn-Faszination im XXL-Format: Los geht’s zum großen Bahnfest für die ganze Familie.
- **29. September bis 1. Oktober: modell–hobby–spiel, Leipzig** Die neuesten Trends erleben, Märklin Neuheiten und Zubehörprodukte live begutachten.
- **3. bis 5. November, Faszination Modellbau, Friedrichshafen** In lichtdurchfluteten Messehallen gibt es hier alles, was das Modellbauherz begehrt. Märklin ist mit einem Stand vor Ort.

TRIX
MINITRIX

MINITRIX: ERPROBUNGSLOK V 162 001 / 217 001-7

Versuchslok mit Heizdiesel

Elektrische statt Dampfheizung – mit der Baureihe V 162 testete die DB Mitte der 1960er-Jahre einemoderne Zugheizung für die Diesellok-Großfamilie V 160. Minitrix markiert mit zwei Modellen den Lebenszyklus der Versuchslok V 162 001.

Zeitsprung: So sieht es aus, wenn eine Diesellok neben sich selbst steht – die purpurrote V 162 001 um 1965 und die gleiche Lok als 217 001-7 im Design um 2004. In der Zwischenzeit diente die vielfach umgebaute Lok ab 1974 auch als Bremskraftlok für Testfahrten.

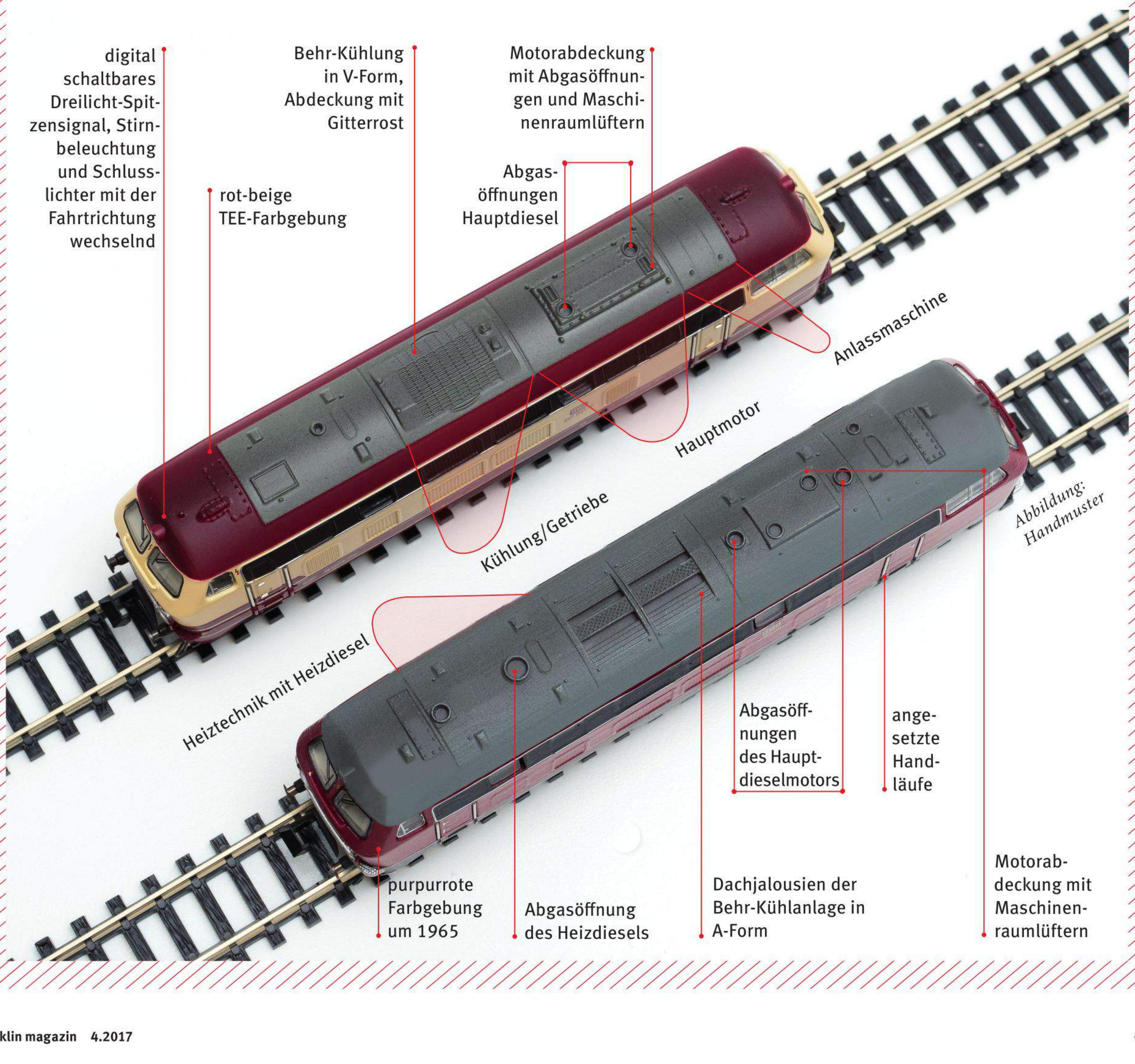
Nach Aufenthalten im Ausbesserungswerk gleicht keine Serienlok der anderen. Noch dramatischer ist meist die Umbaugeschichte von Erprobungsloks – oft werden Veränderungen nicht einmal mit Zeichnungen dokumentiert. Eine solche Vorserienmaschine ist die V 162 001, mit der die DB während des Baus der V 160-Serienlieferung den Strukturwandel von der Dampfheizung zur elektrischen Zugheizung auslotete. Minitrix hat die Diesellok (Trix Art. 16274) erstmals im purpurroten Ursprungszustand der Epoche III umgesetzt. Die Anschriften des Modells nennen die wichtigen Daten: Hersteller war Krupp, die Abnahme erfolgte 1965, die Bezirksdirektion war München, das Bw Mühldorf und als Ausbesserungswerk war Nürnberg zuständig. Anders als die V 160-Serienmaschinen erhält die V 162 001 zusätzlich zu dem üblichen 1.900-PS-Motor (1.400 Kilowatt) noch einen 500 PS-Heizdieselmotor (368 Kilowatt) von MAN.

Ausrüstung mit Heizdiesel und Behr-Kühlanlage

Auf dem Dach des Modells ist entsprechend zusätzlich zu den beiden Abgasöffnungen des Hauptdiesels noch eine Abgasöffnung für den Heizdiesel zu sehen. Dieser trieb über ein Zahnradgetriebe einen Drehstromgenerator an – der brauchte eine leistungsfähigere Kühlanlage, weshalb der Lokkasten über Puffer um 400 Millimeter auf 16.400 Millimeter verlängert wurde. Dieses Maß wurde für die V 160-Großfamilie bis hin zur BR 218 Standard. Auf dem Dach des Modells sind die Dachjalousien der Behr-Kühlanlage in A-Form nachempfunden, geändert wurde auch die Folge von Maschinenraumfenstern und Seitenlüftern. Das Autorenteam Malte Werning/Andreas Burow →

Die V 162 001 und die 217 001-7 aus der Vogelperspektive

Eine Streckendiesellok um 1965 und 2004 – die Anpassungen an Einsatzbedarf und zeitgebundene moderne Technik hinterlassen Spuren. Die sind bei Mitgliedern der V 160-Familie gut an der Dachausrüstung zu studieren. Die purpurrote V 162 001 (Trix Art. 16274) hat um 1965 als erste V 160 einen Heizdiesel bekommen, damit das Abzapfen von Strom für die elektrische Leistung nicht die Fahrleistung beeinträchtigt. Fast 40 Jahre später begegnet sie uns in TEE-Lackierung (Trix Art. 16273).



Im Ruhestand: Die 217 001-7 steht heute im Museum der SVG Eisenbahn-Erlebniswelt Horb. Am 9. September 2017 findet bei dem Kooperationspartner der Kundenclubs des Hauses Märklin die „13. Eisenbahn und Modellbahn-Börse“ statt, bei der auch die Lok zu besichtigen ist.

→ („Baureihe V 160“, Geramond Verlag) weist darauf hin, dass sich der Heizdiesel beim Fahren mit beiden Motoren erst ab Fahrstufe 10 dazuschaltete – „er diente also nur zur Abdeckung von Leistungsspitzen“.

Nach dem Baureihenschema der DB ab 1968 wird bei der V 160 die letzte Ziffer (0) weggestrichen und die Ziffer 2 für Bremskraftlok davorgesetzt – Varianten der neuen BR 216 werden durchnummeriert, aus der V 162 wird die BR 217, aus der V 162 001 die 217 001. Nach den V 162-Prototypen lieferte Krupp 1968/69 die zwölf Serienmaschinen 217 011 bis 217 022. 1974 baute Krupp die in Regensburg beheimatete 217 001 als Bremslok für Test- und Messfahrten um, mit der die DB neue Triebfahrzeuge erprobte. 1998 übernimmt das DB-Forschungszentrum FTZ die Lok, die dann auch spektakulär im rot-beigen TEE-Lack lackiert wurde. In diesem Design hat Minitrix die 217 001-7 (Trix Art. 16273) umgesetzt – bei den Anschriften ist entsprechend „DB Systemtechnik“ zu lesen, wie das FTZ ab 2002 heißt. Zeitgemäß ist eine Behr-Kühlung in V-Form eingebaut, wovon der große Gitterrost auf dem Dach zeugt. Zu Ende ihres Loklebens arbeitet die 217 001-7 im Güterverkehr für Railion (DB Cargo/DB Schenker Rail) von Mühldorf aus, 2011 übernimmt die SVG Eisenbahn-Erlebniswelt Horb die Lok – bei dem Kooperationspartner des Trix und Märklin Insider Clubs ist sie am 9. September 2017 zu bewundern (Näheres unter www.eisenbahn-erlebniswelt.de).

Minitrix hat in die Neukonstruktion V 162 001 und die 217 001 einen Digital-Decoder mit 22 respektive 15 schaltbaren Digital-Funktionen (DCC/SX2) verbaut. So sind die Führerstandsbeleuchtung sowie das Spitzensignal schaltbar und natürlich lässt sich zum Diesellok-Fahrgeräusch auch der Heizdiesel-Sound für die elektrische Zugheizung zuschalten. Wie bei den Minitrix Loks der Familie V 160 üblich (siehe Ausgabe 04/2016), sind bei den Modellen Griff- und Haltestangen angesetzt.

Text: rr; Fotos: Kötzle, Minitrix, Rainer Vogler

Weitere Informationen über die V 162 001 (Trix Art. 16274) der DB und die Diesellok 217 001-7 (Trix Art. 16273) der DB AG finden Sie unter www.trix.de

217 001-7 in Epoche V: Die Lok (Trix Art. 16273) mit 15 Digital-Funktionen ist im vorbildgerechten TEE-Look vor Personen- und Güterzügen einsetzbar.

V 162 001 in Epoche III: Minitrix hat die Neukonstruktion (Trix Art. 16274) vorbildgerecht im Purpurrot um 1965 umgesetzt.

TRIX MINITRIX

ELEKTROLOKOMOTIVE REIHE 470

Einfahrt mit Walkürenritt

Richard-Wagner-Sound inklusive – das Minitrix Modell der GYSEV-Maschine 470 503-3 erfreut Augen und Ohren.

Die E-Lok 470 505-3 der Raaberbahn AG (GYSEV) wurde ab 2013 zu einem optischen und akustischen Genuss. Die ungarisch-österreichische Eisenbahngesellschaft ließ den „Taurus“ zum Jubiläum „200 Jahre Richard Wagner“ mit dem Design der Lokdekorateure von Loc & More (www.locandmore.eu) bekleben. Zu sehen sind auf den Lokseiten das Konterfei Wagners sowie die Motive „Lohengrin“ und „Der fliegende Holländer“. Dazu wurde die Maschine durch Lautsprecher zur einzigen musizierenden Lokomotive der Welt: Sie spielt Wagners Walkürenritt. Minitrix beschert nun den Spur-N-Anhängern mit der umgesetzten Lok der Reihe 470 (Trix Art. 16952) die einmalige Optik und das Soundvergnügen. Die Digital-Lok mit neu konstruierten Puffern und Schienenräumern bietet über den Digital-Decoder (DCC/SX2) auch das Abspielen des Rittes der Walküren. So wird die Einfahrt der „Wagner“-Lok auch in den N-Bahnhof zu einem erhebenden Erlebnis.

Die Minitrix „Wagner“-Lok (Trix Art. 16952) mit dem „Lohengrin“-Motiv auf der linken Seite (oben) und dem „Fliegenden Holländer“ (unten) auf der anderen.

TRIX MINITRIX

CLUBMODELLE 2016/2017

Auf die Strecke gebracht

Nun ist Minitrix mit der Auslieferung der Clubmodelle im Zeittakt: Die Modelle von 2016 und 2017, beides Meilensteine der Eisenbahngeschichte und der Modellbahn, machen sich demnächst auf den Weg zu den Clubmitgliedern. Die Dreizylinder-Schlepptender-Dampflok 03.1010 (Trix Art. 16042) der DR ist in Epoche IIIb die Stütze des Personenschnellverkehrs – die heutige Museumslok trägt den Titel „schönste Dampflok Europas“. Umgesetzt ist das Clubmodell 2016 im Zustand der Epoche IIIb mit Reko-Kessel und dem quer über der Rauchkammer liegenden Oberflächenvorwärmer. Per Digital-Decoder sind zwölf Licht- und Soundfunktionen sowie drei Pfiffvarianten schaltbar. In der Epoche IV ist in Kürze das Clubmodell 2017 unterwegs: Die 150 012-3 (Trix Art. 16155) gehört zur stärksten Einheits-E-Lok-Baureihe ihrer Zeit – die Anfahrzugkraft der sechsachsigen Maschine ist legendär. Individualität zeigt die umgesetzte Einheitslok durch unterschiedliche Konstellationen des Dreilicht-Spitzensignals an den Fronten sowie durch die typische Ausführung der Maschinenraumfenster und Lüftungsgitter. Insgesamt 19 Sound- und Lichtfunktionen sind bei dem ozeanblau-elfenbeinfarbenen Kraftprotz in DCC und SX2 schaltbar.

Modellbeschreibungen zur Dampflok Trix Art. 16042 und der E-Lok Trix Art. 16155 finden Sie unter www.trix.de

Kraftprotz der Epoche IV: Das diesjährige Clubmodell 150 012-3 (Trix Art. 16155) verlässt voraussichtlich ab Ende des dritten Quartals die Lokfabrik Minitrix in Richtung Clubmitglieder.

ZWEITE CLUBMODELLE 2017 IN H0: TENDERLOK BR 75.4 MIT WAGENSET

Geniale Konstruktion

Eine Universallok, wie es keine zweite gibt: Die 75 1102 als zweites Clubmodell 2017 in H0 erscheint erstmals im Sortiment von Märklin und Trix. Die exklusive Neukonstruktion für die Kundenclubs bespannt drei Umbauwagen und spielt Ende der 1950er-Jahre.

Zweite Exklusivgarnitur 2017: Als weitere Clubmodelle 2017 produziert das Haus Märklin eine Tenderlok der Baureihe 75.4 mit serienmäßigem Rauchsatz und drei grüne „Umbauwagen“ mit Mitteleinstieg – ein Zug für Berg und Tal, Neben- und Hauptstrecken.

Eine so kompakte Neukonstruktion wie die 75 1102 (Art. 39753, Trix Art. 22793) verlangt der Konstruktion einiges ab. Da ist die Außenhaut des Metallgehäuses, das mit Anformungen wie den umlaufenden Trittbrettern am Kohlenkastenaufsatz, mit feinen Nietenreihen etwa an den massiv ausgeführten Wasserkästen und den nachempfundenen Riffelblechen des Umlaufs Detailarbeit verlangt. Hinzu kommen die Ansteckteile wie Leitungen und Griffstangen – teils aus umspritztem Draht –, Speise- und Luftpumpe, Lichtmaschine oder das Spitzenlicht, bestehend aus einer DB-Reflexglaslampe an der Stirn und zwei elektrischen DRB-Lampen auf der Pufferbohle – gespiegelt an der Tenderrückseite zu finden. Zum stimmigen Gesamteindruck trägt die korrekte Umsetzung bei, wie etwa die vorbildgerecht unterschiedlichen Abstände der Kuppelachsen. Nicht minder aufwendig das Innenleben, denn hier sind der fünfpolige Motor mit Schwungmasse, Elektronik, Lautsprecher und Kabel auf engem Raum „aufgeräumt“ verbaut. Praktisch: mit dem Lösen von drei Schrauben lässt sich das Gehäuse abnehmen.

Für ein positives Fahrerlebnis stehen das feine Gestänge und Triebwerk, bei dem zwei der drei Treibradsätze buchsengelagert sind. Zur Optik tragen auch Lichtfunktionen wie das digital schaltbare Dreilicht-Spitzensignal bei. Mit dem Digital-Decoder (Art. 39753: mfx+) baut das Clubmodell eine hinreißende Geräuschkulisse auf mit vielfältigen Betriebs- und Geräuschfunktionen, darunter auch das Nachfüllen der Betriebsstoffe und Führerstandsgespräche. Angehängt werden Reisezugwagen (Art. 41324, Trix Art. 23429) der DB, die die drei Typen der vierachsigen Umbauwagen abdecken (1./2. Klasse, 2. Klasse, Halbgepäckwagen). Auch sie tragen zum Fahrerlebnis bei, denn sie sind serienmäßig mit LED-Innenbeleuchtung ausgerüstet. Über den beiliegenden Schiebebildsatz können die Clubmitglieder zudem ihren Lieblingswagenlauf definieren.

Text: MM; Fotos: Claus Rudolph, Märklin, Trix

Informationen zur Clubmitgliedschaft erhalten Sie per E-Mail (clubverwaltung@maerklin.de), bei der Clubhotline unter der Telefonnummer +49 (0) 71 61/6 08-2 13 und im Internet unter www.maerklin.de (siehe „Clubs“) oder www.trix.de (siehe „Club“), wo Sie sich auch gleich online anmelden können.

märklin INSIDER CLUB

TRIX CLUB

Die vielen Vorteile der Clubmitgliedschaft

Exklusive Modelle wie die Tenderlok 75 1102 samt Umbauwagen sind den Mitgliedern der Kundenclubs von Märklin und Trix vorbehalten – wie auch weitere Clubmodelle sowie wertvolle Informationen und Vergünstigungen.

Clubmitglieder erhalten sechsmal im Jahr das Märklin Magazin und die exklusiven, auf Hintergrundinformationen spezialisierten Clubnews. Außerdem haben nur die Mitglieder das Anrecht auf den Erwerb der außergewöhnlichen Clubmodelle, sie bekommen jährlich den exklusiven Jahreswagen (aktueller H0-Wagen unten abgebildet) und die Jahres-DVD mit Reportagen über aktuelle Modelle und Modelltechnik, interessante Anlagen sowie über das Geschehen rund um Märklin und Trix. Über den Fachhändler erhalten die Clubmitglieder jährlich den Hauptkatalog gratis, die Neuheiten-Prospekte werden frei Haus zugesendet. Zudem bieten über 100 Clubpartner den Mitgliedern Vergünstigungen. Dazu gibt es noch den Zugang zum exklusiven Clubbereich im Internet mit diversen Downloads, Gewinnspielen und Clubinterna. Eine Clubhotline ist für alle Belange des Clubs ansprechbar und betreut zudem bei technischen Fragen, der Ersatzteilsuche oder Anfragen zum Stand von eingesandten Reparaturen.

Ausführliche Informationen zum Club und ein Anmeldeformular finden Sie auf den Seiten 120/121. Eine Online-Anmeldung gibt es unter www.maerklin.de (siehe „Clubs“).

Bestellschluss: 31. August 2017

39753 Mehrzweck-Tenderdampflokomotive BR 75.4

N | mfx | DCC | NEM | III | 15+ | H0

Vorbild: Mehrzweck-Tenderdampflokomotive BR 75.4 (ehemalige badische VI c) der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit Dreilicht-Spitzensignal mit elektrischen Lampen Bauart DRB unten und DB-Reflexglaslampe oben und genieteten Wasserkästen. Betriebsnummer 75 1102. Betriebszustand um 1958.

Modellhighlights

- komplette Neuentwicklung
- besonders filigrane Metallkonstruktion
- zahlreiche angesetzte Griffstangen und Leitungen aus Metall
- mit Digital-Decoder mfx+ und vielfältigen Betriebs- und Geräuschfunktionen
- Rauchsatz serienmäßig eingebaut

Preis*: 349,99 Euro (389,95 CHF/389,99 USD)
***unverbindlich empfohlener Verkaufspreis**

41324 Drei Reisezugwagen („Umbauwagen“)

N | LED | NEM | III | 15+ | H0

Vorbild: 3 verschiedene 4-achsige Personenwagen der Deutschen Bundesbahn (DB). Umbauwagen 1./2. Klasse AB4yge, Umbauwagen 2. Klasse B4yge und Umbauwagen 2. Klasse mit Gepäckraum BDw4yge. Betriebszustand um 1958/59.

Modellhighlights

- serienmäßig eingebaute LED-Innenbeleuchtung
- trennbare, stromführende Kupplungen
- Schiebebildsatz mit verschiedenen Wagenläufen liegt bei

Preis*: 219,99 Euro (229,95 CHF/239,99 USD)
***unverbindlich empfohlener Verkaufspreis**

Informationen zu den Trix Modellen Art. 22793 und 23429 unter www.trix.de

VON SPUR 1 BIS Z

Neu im Märklin Fachgeschäft

Ein Besuch beim Fachhändler lohnt sich immer. Denn hier findet man nicht nur brandneue Modelle in allen Spurweiten, sondern man wird auch exzellent beraten und erhält wertvolle Tipps und Tricks rund um Modellbahnbetrieb und digitale Zugsteuerung.

H0 Märklin

37514 Elektrolok Ae 3/6 II

Zuverlässig: Die robuste Schnellzuglok der Schweizerischen Bundesbahnen trug dazu bei, den ab 1923 erhöhten Bedarf an elektrischen Fahrzeugen zu meistern. Das Modell mit der Betriebsnummer 10 443 kommt erstmals mit Vollsound und LED-Beleuchtung. Ep. II.

36814 Dieselkleinlok Köf II als BR 100

Klein, aber fein: Entwickelt wurde die Dieselkleinlok für den leichten Rangierdienst. Auch auf der Modellbahnanlage sorgt sie für Rangiervergnügen. Bei Märklin gibt es die Köf II nun erstmals in DR-Ausführung, mit Spielewelt-decoder und tollen Geräuschfunktionen. Ep. IV.

48167 Insider-Jahreswagen 2017

Exklusiv für Insider-Clubmitglieder hat Märklin in diesem Jahr den zweiachsigen Schiebedach-/Schiebewandwagen der Bauart Tbes-t-68 gefertigt. Das Fahrzeug mit seinen vielen Öffnungen für verschiedene Ladegüter und Beladungstechniken ist ein echtes Universalgenie. Ep. III.

43856 Schnellzug-Wagenset TEE 32 „Parsifal“

Mit einer besonderen BR 103.1 überraschte Märklin in diesem Jahr die Clubmitglieder. Das passende fünfteilige Wagenset TEE 32 „Parsifal“ gibt’s obendrauf. Die schicken Wagen waren zwischen Hamburg-Altona und Paris-Nord unterwegs und zeigen den Betriebszustand Ende der 1970er-Jahre. Ep. IV.

Produkt-Highlight Märklin H0

39170 Elektrolokomotive BR 103.1

Spitzen-Clublok: Die unter Eisenbahnfans beliebte Baureihe wurde 2017 als exklusives Clubmodell auserkoren und komplett neu entwickelt. Fahrgestell und Aufbau sind aus Metall, ein mfx+-Decoder und zahlreiche Digital-Funktionen garantieren Modellbahnfreude pur. Fantastische Innovation: In beiden Führerständen sitzt eine Lokführerfigur, die sich je nach Fahrtrichtung zur Seite herunterklappen lässt. Ep. IV.

Das Clubmodell kommt in der Ausführung mit verlängertem Führerstand, der dem Lokpersonal damals mehr Raum bot.

H0 märklin START UP

29184 Startpackung „Baustelle“

Mit dem robusten Bauzug können auch kleine Hände problemlos umgehen: Die Industrie-Diesellok DHG 500, drei Güterwagen, jede Menge Gleismaterial, ein kabelloses Infrarot-Steuergerät und verschiedene Beladungen machen das Kinderzimmer im Nu zur Großbaustelle.

72781 „Restaurant“

3-D-Puzzlespaß: Das mehrstöckige Fachwerkhaus mit Restaurant im Erdgeschoss lässt sich ganz ohne Werkzeug und Klebstoff zusammenbauen. Der filigrane Bausatz besteht aus 44 Teilen.

72782 „Theater“

Ein echter Blickfang: Kinder und Erwachsene sind gleichermaßen von der realitätsnahen Optik des Theaterhauses begeistert, das schon nach zwei bis zweieinhalb Stunden Bauzeit fertig ist.

72783 „Eckhaus mit Bank“

Unglaublich schön: Das 94-teilige 3-D-Gebäudepuzzle ergibt ein mehrstöckiges Eckhaus mit Bankfiliale. Einzeln oder mit den anderen Gebäuden zu einer Häuserzeile zusammengesteckt, bringt es Großstadtflair auf jede Anlage.

72784 „Wohn- und Geschäftshäuser“

Wie echt: Die mehrstöckigen Wohn- und Geschäftshäuser werden aus 93 Teilen zusammengebaut und sind besonders schön koloriert. Wie die anderen 3-D-Gebäudepuzzles sind sie für Kinder ab acht Jahren geeignet.

H0 Trix

22226 Güterzugdampflok BR 42

Besonders filigran: Das Modell der schweren Güterzug-Dampflok der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR/DDR) mit Wannentender wurde komplett neu konstruiert. Das Schmuckstück hat die Betriebsnummer 42 001 und ist mit vielen Digital-Funktionen ausgestattet. Ep. III.

21530 Startpackung „Güterzug Ep. III“

Spaß im Nu: Mit 20 Gleisstücken, Trix Fahrregler und Schaltnetzteil lässt sich schon eine nette kleine C-Gleis-Anlage aufbauen. Mächtig rangiert wird dabei mit der Tenderlok der Baureihe 74 und drei verschiedenen Güterwagen der Deutschen Bundesbahn (DB). Ep. III.

N MINITRIX

16274 Diesellok V 162 001

Prototyp mit elektrischer Zugheizung: Beeindruckenden Digital-Sound und viele weitere Funktionen bringt die Vorserien-Diesellok mit, die Personen- und Güterzüge zog. Als Neukonstruktion erscheint das Modell erstmals in Epoche III als einmalige Serie.

Voraussichtlich lieferbar ab September

16495 Elektrolok BR 151

Stütze im schweren Güterverkehr: Mit Hochgenuss werden Modellbahner dem Sound dieser starken und schnellen DB-Güterzuglok beim Bahnbetrieb lauschen. Im Betriebszustand um 1988 und mit der Betriebsnummer 151 023-9 rollt das Modell in den Handel. Ep. IV.

16084 Elektrolokomotive BR 101

Hingucker: Die hochwertige Schnellzuglok 101 115-4 der DB AG hat ein Metallgehäuse und ist mit einem Digital-Decoder ausgestattet. Durch den schicken „Agfa“-Werbeaufdruck kommt zum tollen Sound auch noch mächtig Farbe auf die Strecke. Ep. V.

16952 Elektrolok Reihe 470

Ohren spitzen: Diese E-Lok 470 503-3 der GY-SEV in der Ausführung als „Wagner-Lok“ spielt bei Einfahrt den berühmten „Walkürenritt“. Puffer und Schienenräumer des auf beiden Seiten unterschiedlich bedruckten Modells wurden neu konstruiert. Ep. VI.

Z Märklin

88874 Salontriebwagen SVT 137

„Fliegender Zug“: Eine Revolution im Schnellverkehr stellten die Triebzüge der Bauart „Hamburg“ dar. Das schöne Z-Modell wurde überarbeitet und die Dachausrüstung vorbildgerecht nachgebildet. Ep. IV.

86602 Wagenset „Viehtransport“

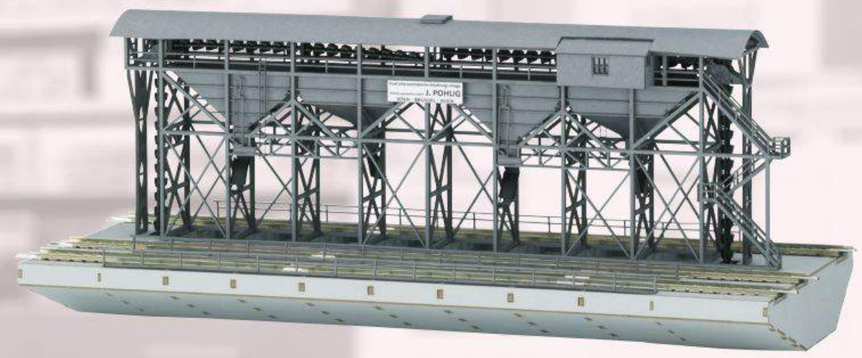
Wer auf seiner Z-Anlage Landwirtschaft betreibt, ist mit den beiden hübsch detaillierten gedeckten Güterwagen G 10 bestens ausgerüstet. Damit die Tiere auch gut verladen werden können, liegen eine Viehverladerampe und zwei Absperrgitter bei. Ep. III.

80827 Märklin Magazin-Jahreswagen 2017

Beliebt: Die MM-Jahreswagen werden von Modellbahnern leidenschaftlich gern gesammelt. Im Jahr 2017 gibt es für Z-Freunde einen offenen Seitenkippwagen Fas 126 mit fein detailliertem und bedrucktem Wagenaufbau. Ep. VI.

89201 „Hunt’sche“ Großbekohlunganlage

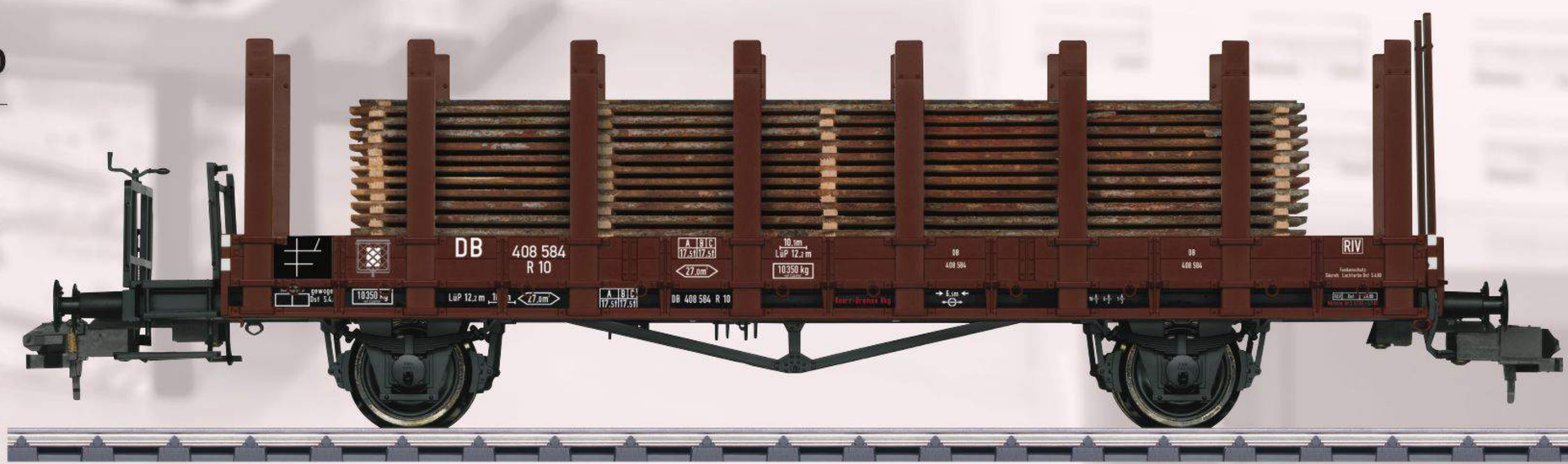
Beeindruckender Blickfang: Unglaublich präzise geschnitten ist dieser professionelle Hartkarton-Bausatz, der nach dem Vorbild in Saarbrücken konstruiert wurde. Nahezu identische Anlagen existieren auch in München und Wien. Das Modell ist ab Epoche I einsetzbar und passt somit auf jede Anlage.



1 Märklin

58421 Rungenwagen R10

Lastenträger: Gesägte Echtholzstämme auf passendem Ladegestell transportiert dieser detailreiche Wagen der großen Spur. Neben Bremserbühne und beweglicher Bremskurbel hat er viele angesetzte Details wie Bremsbehälter, Bremsleitungen und mehr. Ep. IIIb.



56179 Bausatz Lokschuppen

Vielseitig: Der filigran gelaserte, einständige Lokschuppen und das Lokführerhaus „Frasdorf“ können zusammen oder getrennt voneinander aufgestellt werden. Zahlreiche Details und die schöne Holzfassade im Giebelbereich machen das Modell zu einem echten Augenschmaus.

Hier stellen wir Ihnen nur eine Auswahl der neuen Produkte vor. Die vollständigen aktuellen Lieferterminlisten finden Sie im Internet unter www.maerklin.de und www.trix.de im Bereich „Produkte“.

ABTEILWAGEN EPOCHE II

Spur-1-Schönheiten

In den 20er- und 30er-Jahren war die Eisenbahn das wichtigste Fortbewegungsmittel. Mit den feindetaillierten und technisch aufwendig gestalteten Abteilwagen der DRG lässt sich das Flair dieser Zeit einfangen.

Beeindruckend: Alle Wagen sind neu konstruiert und verfügen über einen Digital-Decoder zum Schalten der Innenbeleuchtung.

Innen wie außen: Bis ins kleinste Detail sind die Wagen der Ausführung für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nachempfunden.

Sie gelten als Inbegriff des Reisens in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts: die Abteilwagen. Auf der Modellbahn – gerade in Spur 1 – beeindrucken diese Reisewagen heute immer noch durch ihre vielgliedrige Seitenfront. Einzigartige Vertreter dieser Gattung sind die Wagen der Deutschen Reichsbahngesellschaft – die bei Märklin als vierteiliges Set verfügbar sind (Art. 58081–58084). Jeder Wagen besitzt dabei einen eigenen Decoder, mit dem sich die Innenbeleuchtung individuell schalten lässt: gerade bei Abendstimmung auf der Anlage ein großartiger Anblick. Dazu als Ergänzung noch der passende Gepäckwagen (Art. 58085) – und ein herrlicher Reisezugklassiker der Epoche II ist komplett. Wie beliebt die Wagen sind, zeigt die jüngste Leserwahl: Die Basisversion der Märklin Wagen in Epoche I wurde mit dem „Goldenen Gleis“ ausgezeichnet (siehe Seite 38).

Weitere Infos zu diesen und allen weiteren Modellen der Spur 1 erhalten Sie unter www.maerklin.de. Einen Händler finden Sie unter www.maerklin.de/de/haendler

Reiseklassiker der Epoche II als komplettes Ensemble: die Abteilwagen (Art. 58081–58084) inklusive Gepäckwagen (58085) in der DRG-Ausführung.

ANZEIGE

Willkommen im
Märklin my world Club

Für Kinder von 3–6 Jahren

märklín
my world Club

Noch mehr Spaß
mit Malbildern

und
Basteltipps!

Der kostenlose
Kinderclub mit
vierteljährlichem
Mal- und Bastelbuch

Gleich anmelden:
www.maerklin.de/myworld

CREATED BY NORDSUED.EU

PARADELOK IN SPUR 1

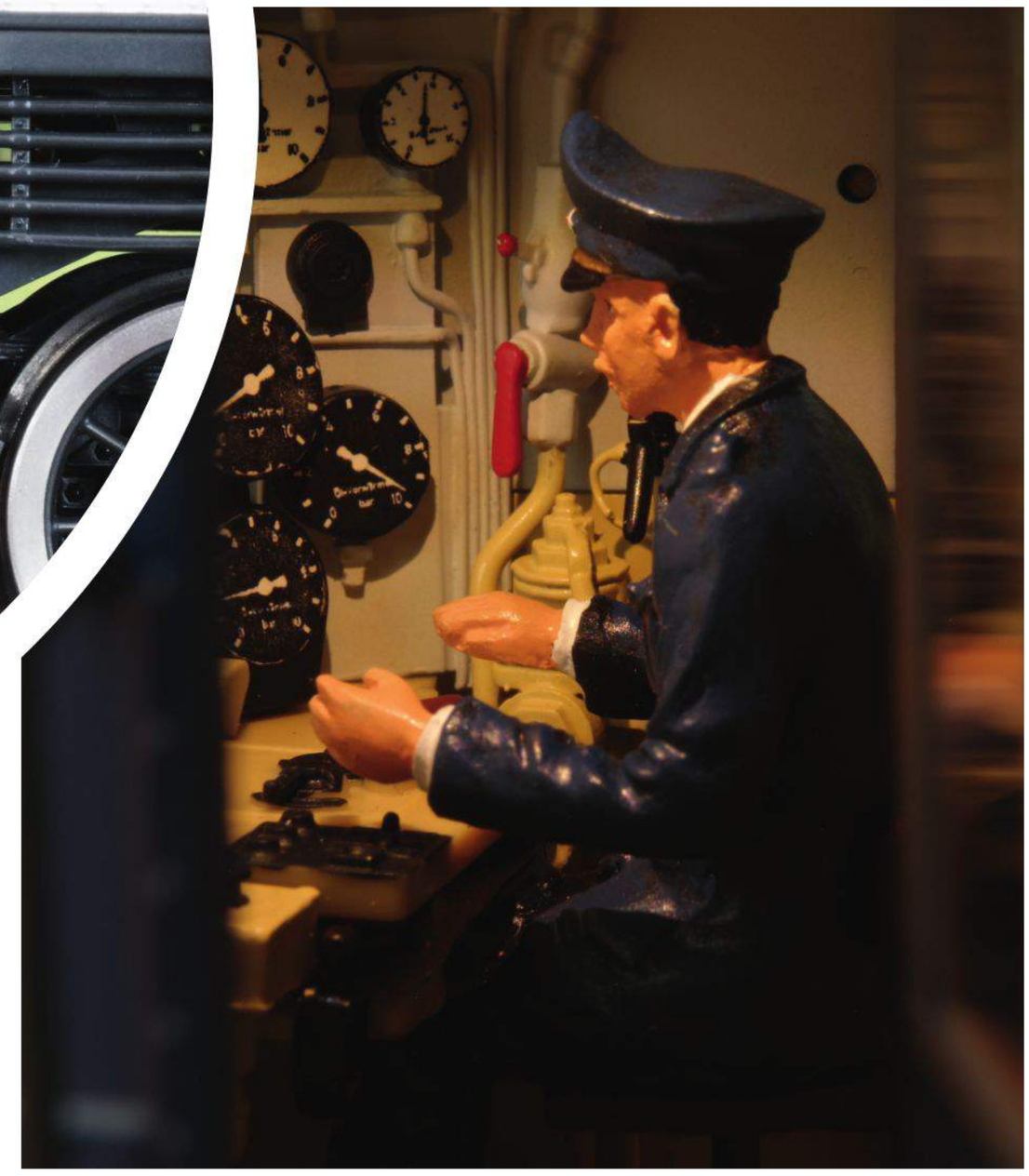
Schnell unterwegs

Nur ein Jahr nach der Präsentation des ersten Handmusters kommen jetzt die Serienmodelle der E 18 in erstklassiger Ganzmetallqualität zur Auslieferung. Ein erster Fahrbericht des Klassikers der Epoche III und IV.

Ein neues Spur-1-Prachtstück ist jetzt in sechs Varianten kurz vor der Auslieferung: Die E 18 ist 529 Millimeter lang und bringt 6,1 Kilogramm auf die Waage – mit diesen Maßen verkörpert sie eine so elegante wie respektable Erscheinung in der Königsklasse. Die 31 Millimeter großen Laufräder und 50 Millimeter großen Treibräder sind ebenso vorbildgerecht umgesetzt wie die Achsstände. Die Elektrolok entfaltet mächtig Kraft für die unterschiedlichsten Züge mit beispielsweise Schnellzugwagen, Schürzenwagen, Silberlingen oder Umbauwagen.

Die Geschichte des Vorbilds begann 1933 mit der Bestellung des ersten Exemplars. Im Mai 1935 kam die E 18 zur Auslieferung und bis Januar 1940 wurden 53 Loks in Dienst gestellt. Für diesen Beitrag standen zwei Produktionsmuster zur Verfügung. Auf dieser Doppelseite ist die kobaltblaue Epoche IV-Variante als 118 025-6 (Art. 55184) zu sehen. Sie wurde mit Revisionsdatum 3.4.1979 und Stationierung am Betriebswerk Würzburg 1 in Szene gesetzt. Auf Seite 56 folgt die 1018.101 der Österreichischen Bundesbahn in Epoche IIIa-Ausführung (Art. 55185) – ihr Vorbild kam ab 1945 bis 1980 zum Einsatz.

Alle Märklin Modelle der E 18 haben ab Werk schlanke digital schaltbare Telexkupplungen mit unsichtbar verbauten Elektromagneten.

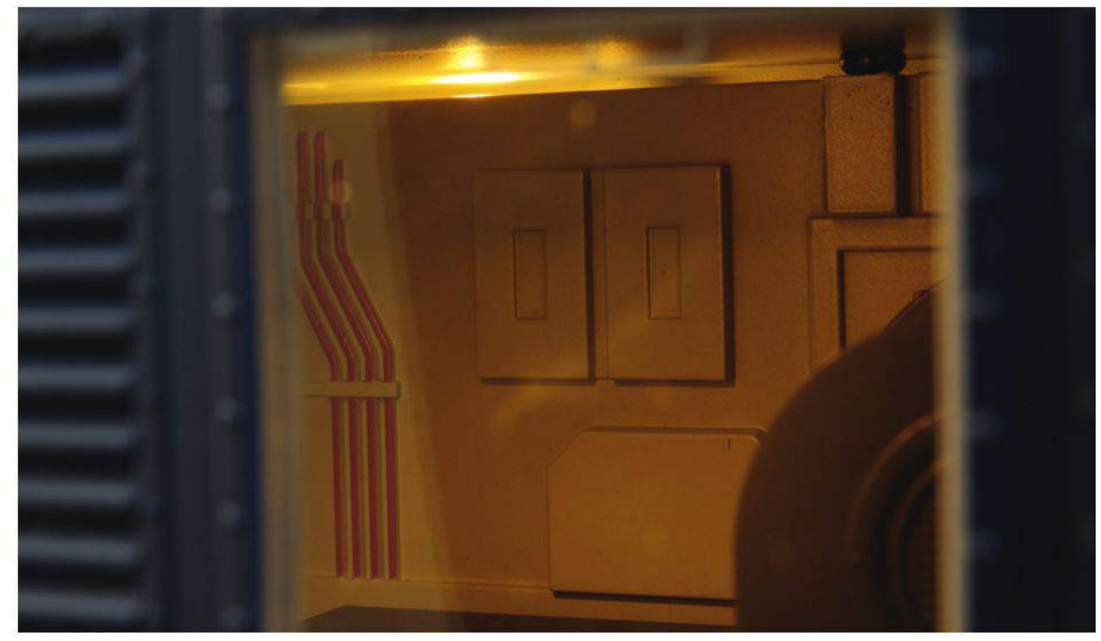


Wer die gefederten Führerstandstüren nach innen öffnet, hat einen tollen Blick auf die sehr filigrane Einrichtung der E 18.

Neben diesen Loks hat Märklin vier weitere Exemplare in Szene gesetzt. Als Epoche III-Klassiker kommen die in Nürnberg stationierte stahlblaue E 18 32 (Art. 55181) und die Münchner E 18 24 in ursprünglicher flaschengrüner Lackierung (Art. 55183). Epoche IV-Fahrer können sich noch auf die 118 028-0 im Farbschema der Jahre 1975/76 in Ozeanblau-Elfenbein (Art. 55186) freuen. Schließlich dürften Fans von Loks der Deutschen Reichsbahn (DR) begeistert sein über die in Halle stationierte 218 019-8 der DR-Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft VES-M. Sie kam ab 1969 für Fahrten mit bis zu 180 Stundenkilometern vor Schnellzugwagen zum Einsatz (Art. 55182).

Zuverlässig duch enge Gegenweichen

Alle sechs Varianten sind vorbildgerecht: So kommen drei unterschiedliche Pantographen zum Einsatz (HISE 2, SBS 38 mit Wippe DBS 54 sowie SBS 58 mit Senkantrieb und Haubenaufsatz). Selbstverständlich haben die Modelle auch unterschiedliche untere Lampen – in großer Flachausführung gemäß alter Bauart oder mit vorgesetzten →



Erfreulich gut detailliert hat Märklin den beleuchtbaren Maschinenraum. Er lässt sich durch alle acht Seitenfenster inspizieren.

Die E 18 im ersten Test

Arretierbare Pantosteuerung: nur eines von vielen Highlights der E 18.

Im Rahmen dieses Redaktionstests kam die E 18 als kobaltblaue 118 025-6 (Art. 55184) auf einem Spur-1-Fahrstammtisch im Münchner Osten zum zweistündigen Dauereinsatz, den sie zuverlässig absolvierte.

Wie auf vielen Spur-1-Anlagen gibt es auch dort keine Oberleitung. Allerdings steht hier ein tolles Reiterstellwerk dem ungetrübten E-Lok-Genuss mit voll ausgefahrenem Pantographen im Weg. Die neue E 18 bietet eine prima Lösung für diese Konstellation. Im Fahrzeugboden ist ein gut erreichbarer Schiebeschalter zur manuellen Unterbindung der Stromzufuhr für die Pantographenantriebe. Schaltet man den Antrieb während der Bewegung ab, bleibt er in der entsprechenden Position stehen.

Das ÖBB-Modell von Märklin ist als 1018.101 der Bundesbahndirektion Linz mit Untersuchungsdatum November 1952 in Szene gesetzt.

Erfreulich schmal ist der Abstand zwischen Radreifen und Bremsbacken, die deshalb wie sehr wenige weitere Kleinteile aus Kunststoff sind.

Wer auf Anlagen mit großem Radius fährt, kann an den Pufferbohlen eine Vorbild-Schraubenkupplung und eine zusätzliche Trittstufe montieren.

→ DB-Einheitsleuchten. Die Loks bestehen weitestgehend aus Zinkdruckguss und werden durch unzählige filigrane Messing-Feingussteile garniert. Einzelne Kleinstteile – insbesondere im Fahrwerkbereich – wurden aus Sicherheitsgründen aus Kunststoff gefertigt, um auf engen Gleisradien das Kurzschlussrisiko zu eliminieren. Die E 18 ist für Radien ab 1.020 Millimeter ausgelegt und bewältigt selbst Gegenbögen und Gegenweichen zuverlässig. Ab Werk sind schlanke elektrische Telex-Klauenkupplungen montiert. Sie werden per Digital-Zentrale mit f5 bzw. f6 aktiviert und lassen sich horizontal um +/– 30 Grad schwenken.

Schraubenkupplungen und Schienenräumer inklusive

Wer Gleisradien ab 2,32 Meter hat, kann die Telexkupplungen abschrauben und durch beiliegende Vorbild-Schraubenkupplungen ersetzen. Die Stromversorgung der Telexkupplungen lässt sich einfach abstecken. In diesem Fall können auch die beiliegenden Tritte unter den Pufferbohlen montiert werden. Für den Einsatz in einer Vitrine oder auf noch größeren Radien können die ebenfalls beiliegenden vorbildgerechten Schienenräumer und eine verlängerte Kühlschlangen-Nachbildung montiert werden. Schließlich lassen sich die vier Trittleitern unter den Führerstandstüren ganz nah an die Radsätze schieben und neu fixieren. Die Märklin Neukonstruktion überzeugt durch ihre feine Detaillierung und lupenreine Beschriftung. Sehr reizvoll ist auch der Blick durch die Frontfenster in die fantastisch ausgestatteten Führerstände.

Auch bei der Detaillierung der Dachaufbauten hat Märklin viel Aufwand getrieben, der selbst einem Blick durch die Lupe standhält.

Die sechs Varianten der E 18 sind mit drei unterschiedlichen Stromabnehmern ausgestattet. Auf der kobaltblauen 118 025-6 (Art. 55184) ist eine Nachbildung des Pantographen vom Typ SBS 38 mit Wippe DBS 54 montiert.

„6,1 Kilogramm schwer, 529 Millimeter lang: Die E 18 ist vorbildgerecht umgesetzt.“

Auch in Sachen Elektronik hat die E 18 einiges zu bieten. So erhielt sie elektrische Pantographen mit verstecktem Servo-Antrieb und synchron ertönenden passenden Geräuschen. Bei Aktivierung der Telexkupplungen hört man ebenfalls dazugehörige Geräusche aus den beiden kräftigen Lautsprechern im Mittelbereich des Lokbodens. Der Multiprotokoll-Digital-Decoder für Motorola, DCC und mfx schaltet 16 Digital-Funktionen. Er regelt die Antriebsmotoren sehr fein und sorgt für einen voluminösen Sound. Während der Beschleunigung und beim Abbremsen hört man das typische Klacken der 14 Stufen des Nockenschaltwerks. In der langsamsten Fahrstufe schnurrt die E 18 gemächlich mit umgerechnet 3,8 Stundenkilometern. Weitere schaltbare Sounds sind ein Lokpfiff, Sanden, Druckluft ablassen, Kompressor und eine Bahnhofsansage gemäß Lok-Variante. Jeweils in Fahrtrichtung kann die Spitzenbeleuchtung und separat der Führerstand beleuchtet werden. Auch die Maschinenraumbeleuchtung ist separat schaltbar. Die ÖBB-Variante verfügt zudem über fahrtrichtungsabhängig aktivierbare rote Rückleuchten, die mechanisch abschaltbar sind. Als weitere Digital-Funktionen gibt es einen Rangiergang, die Deaktivierung der Anfahr-Bremsverzögerung und die Deaktivierung des Bremsenquietschsounds beim Abbremsen.

Zum Antrieb der Lok dienen zwei kräftige Motoren, die je zwei der vier Treibachsen bewegen. Die Stromversorgung erfolgt wartungsfrei über Kugellager der Treibachsen. Für den zuverlässigen Betrieb der langen 1‘Do‘1-Lok auf engen Gleisradien hatte Märklin eine clevere Idee. Je zwei Treibachsen sind auf einem Drehgestell gelagert, das von außen hinter dem Fahrgestellrahmen mit Federtöpfen, Bremsanlage etc. nicht sichtbar und nur um insgesamt etwa fünf Grad drehbar ist. In den Drehgestellen befinden sich die Lager für die Vorlaufachse mit Ausleger. Trotz großer Gesamtlänge schwenkt das Modell daher selbst auf engen Gleisradien horizontal bei den Puffern nur um maximal 35 Millimeter aus.

Text und Fotos: Peter Pernsteiner

Weitere Infos zur neuen E 18 und zu allen Märklin Modellen finden Sie im Internet unter www.maerklin.de. Einen Shop in Ihrer Nähe zeigt Ihnen die Händlersuche (www.maerklin.de/de/haendler).

LUST AUF SIGNALE, FOLGE 4

Auf die Strecke

Unsere Signale sind modellbahngerecht aufgestellt, jetzt geht es ans Einrichten. Dank der Central Station geht das Programmieren der neuen Märklin Signale ganz einfach von der Hand. Und die Einstellmöglichkeiten sind überraschend groß.

ALLES ÜBER SIGNALE Folge 4

Nach dem erfolgreichen Kennenlernen (siehe Märklin Magazin 01/17 und 02/17) wissen wir inzwischen auch, wie man die neuen Märklin Signale so aufstellt, damit sie richtig gut wirken (siehe Ausgabe 03/17). Fehlt nur noch die Programmierung. Mit der Central Station 3 (CS3) ist das fast ein Kinderspiel. Die Zentrale nimmt dem Modellbahner die meisten Arbeiten ab, lässt aber auch Raum für eigene Vorlieben. Denn im Zusammenspiel von Signalen und CS3 lassen sich fast alle Vorstellungen verwirklichen. Die CS3 schlägt dabei die optimalen Einstellungen vor – wer eigene Wege gehen möchte, hat genügend andere Möglichkeiten zur Auswahl.

Die Programmierung der Signale ist eine Kette von Entscheidungen, denn die Licht- und Formsignale kann man praktisch auf jeder Anlage von klassisch analog bis digital einsetzen. Dafür muss man nur die passenden Knöpfchen drücken. Aber keine falsche Scheu – fast alle Einstellungen lassen sich auch nach dem Einbau noch ändern. Dabei erweist sich besonders der mfx-Modus als großes Komfort-Plus. Wir zeigen dessen Möglichkeiten zunächst an einem Beispielsignal, dann erläutern wir den Anschluss von Vorsignalen und zeigen, was bei der Programmierung mehrerer Signale – etwa auf Anlagen – zu beachten ist. Nützliche Tipps ergänzen das Vorgehen. Zum Programmieren nehmen wir die CS3. Das Besondere der Zentrale: Sie stellt das Gleisbild, also die Anlage, in den Mittelpunkt der Steuerung. Sie legt daher jeden Magnetartikel sowohl in der (Magnet-)Artikelliste als auch auf einem Gleisbild ab. Dabei wählt die Zentrale stets das aktive Gleisbild, also die aktuelle Anlage auf dem Bildschirm. Um die Übersicht zu behalten, legen wir daher ein neues Gleisbild nur für unsere Signale an. Das sollte auch jeder tun, der nur probieren will. Macht man das nicht, legt die CS3 die Signale auf der aktiven Platte ab. Dann muss man sie im Nachhinein von der Platte löschen und das birgt immer die Gefahr, dass man den falschen Artikel löscht. Das Löschen geht problemlos, die Artikel bleiben trotzdem in der Artikelliste enthalten. Erst mit dem Löschen aus der Artikelliste werden sie komplett entfernt.

Modellbahner, die ihre Anlage bereits als aktives Gleisbild auf der CS3 haben, haben die Wahl: Will ich die Magnetartikel auf dieser Anlage direkt im Gleisbild haben oder nicht? Wenn die Signale im Gleisbild abgelegt werden sollen, muss man gar nichts tun, die CS3 speichert sie automatisch dahin. Falls nicht, sollte man ebenfalls eine neue Platte anlegen, um die Magnetartikel dort zu „parken“. Für eine neue Platte gehen wir über das Menü „Bearbeiten“ und „Gleisbild bearbeiten“ zum Punkt „Gleisbild Areal“ und legen dort eine neue Platte an. Unsere heißt „Testanlage“. Wir zeichnen noch keine Gleise ein, die kann man später ergänzen. So können wir uns nun ganz auf die Signale konzentrieren. Und das lohnt sich. →

1 Das Protokoll wählen und anschließen

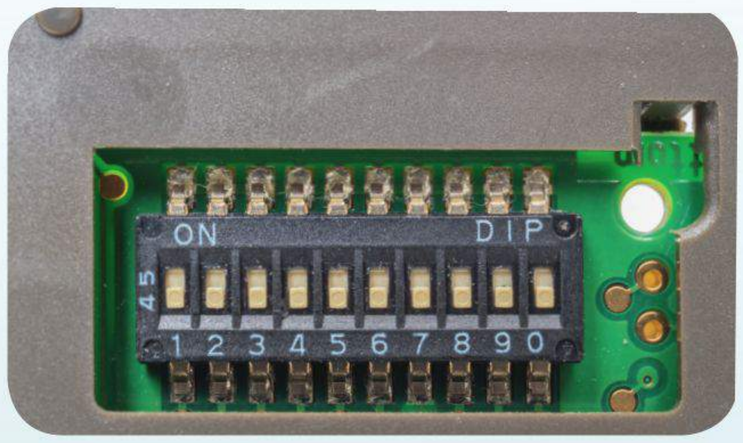
Bevor wir das Signal programmieren, müssen wir uns für ein Protokoll entscheiden: MM2 (Motorola) oder DCC? Die Märklin Signale funktionieren mit beiden Protokollen. Und das natürlich gleich gut. Vorteil beim MM2-Format: Das Märklin Protokoll ist den meisten vertraut und leicht zu programmieren. Es bietet 320 Adressen für Magnetartikel – eine Anzahl, die für die meisten Anlagen ausreicht. Das DCC-Protokoll bietet einen größeren Adressraum – bis zu 2.048 Magnetartikel-Adressen sind hier möglich. Damit ist es für größere Anlagen erste Wahl. Doch dafür ist DCC dann auch etwas anspruchsvoller beim Einstellen. Mit welchem Protokoll das Signal arbeiten soll, wird an der letzten Position („10“) des Codierschalters am Decoder eingestellt. Steht der Schalter auf „Off“ (= Auslieferungszustand), arbeitet das Signal mit dem MM2-Protokoll. Wird der Schalter auf „ON“ gestellt, im DCC-Format. Wichtig: Signale sollte man nur mit einem Protokoll betreiben. Die Entscheidung kann man revidieren, wenn man den Schalter wieder umschaltet. Wer also seine Signale so fest verbaut, dass er später nicht mehr herankommt, sollte sich vor dem Einbau definitiv entscheiden.

Für das Motorola-Protokoll, das wir in dieser Folge behandeln wollen, lassen wir den Codierschalter 10 auf „0“ (siehe Schalterleiste rechts). Dann schließen wir das Signal Schritt für Schritt an das Gleissystem an (siehe Bild unten). Der Decoder besitzt sechs Buchsen. Legen Sie ihn so vor sich, dass Sie die Bezeichnung (etwa BF 8, 94 V 0) lesen können. Auf der linken Seite sind die Stromanschlüsse. Der zweipolige Anschluss ganz oben ist für den Gleisanschluss. Dort stecken wir das mitgelieferte Kabel rot-braun ein. Das andere Ende kommt unten ans C-Gleis, das Kabel braun oder braun-rot an den Anschluss „0“, das rote an den Anschluss „B“.

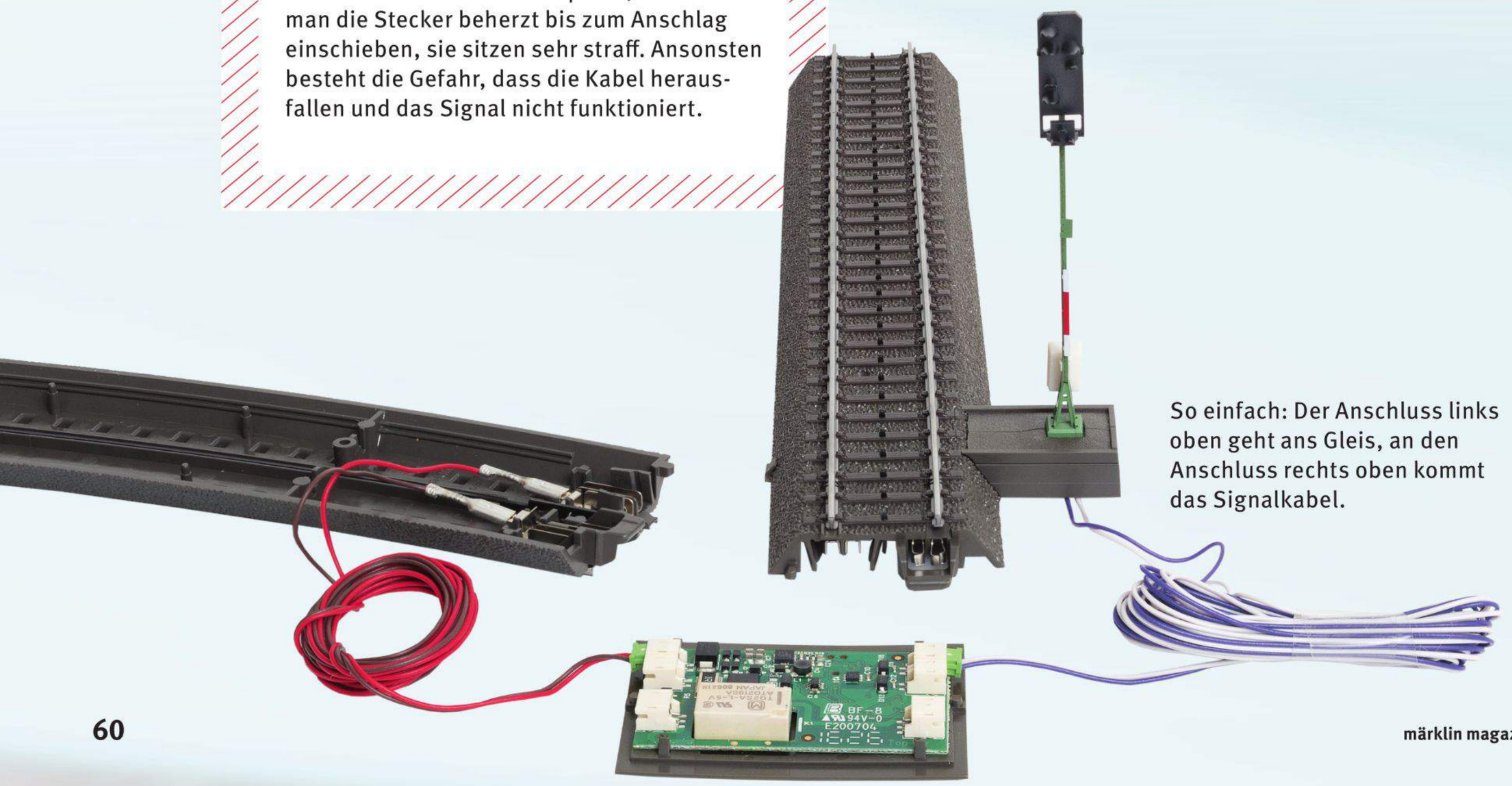
Wer wie wir nur das mfx-Protokoll und eine CS3 (oder CS2) nutzt, kann das Signal bereits ans Hauptgleis anschließen. Per mfx lassen sich alle Einstellungen über das sogenannte „Programming On Main(track)“ POM vornehmen. Andernfalls (und für besonders Vorsichtige) müssen die Signale ans Programmiergleis. Der Decoder hat auf der linken Seite nun noch zwei freie Buchsen. Sie sind für die Einrichtung eines Bremsabschnitt gedacht und interessieren zunächst nicht. Auf der rechten Seite des Decoders stecken wir ganz oben das lila-weiße Signalkabel ein. Der Anschluss darunter ist für das separate Vorsignal, der Kontakt ganz unten dient der Stromversorgung über eine funktionsfähige Oberleitung. Dann können Sie den Decoder ins Gleis setzen oder separat verbauen (siehe MM 01/2017) – ganz nach Wahl. Das Signal ist mit diesen beiden Kabelanschlüssen bereit zum Programmieren.

Tipp: einfach einstecken

An den Steckern der Signalkabel sind seitlich zwei „Nasen“, also Erhöhungen. Sie passen nur in der richtigen Stellung in die Nuten an den Decoder-Buchsen, man kann also nichts verkehrt machen. Wenn es passt, muss man die Stecker beherzt bis zum Anschlag einschieben, sie sitzen sehr straff. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Kabel herausfallen und das Signal nicht funktioniert.

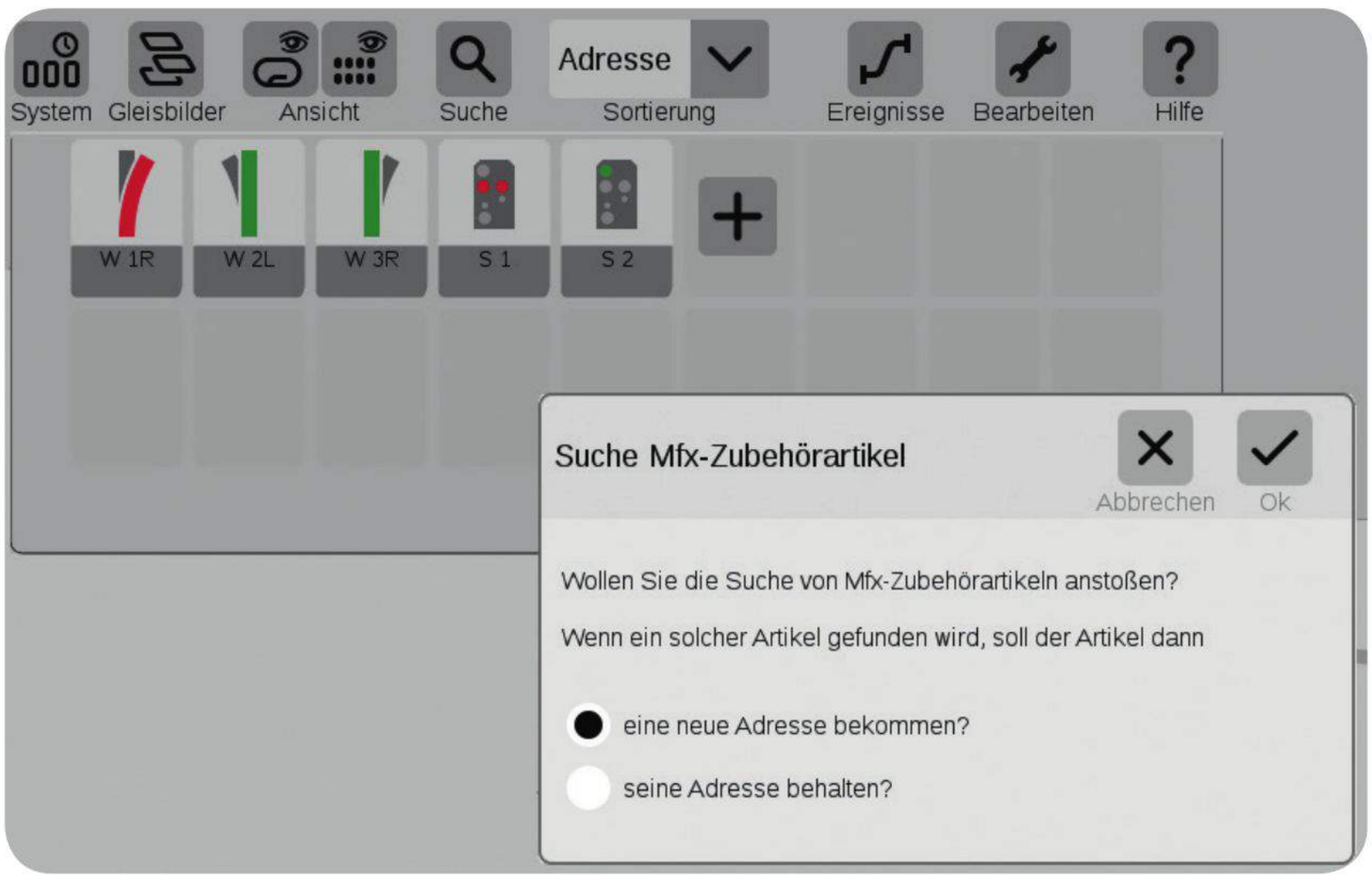


Der DIP-Schalter, „Mäuseklavier“, ist auf der Unterseite des Signals. Schalter „0“ muss (wie alle anderen auch) für Motorola auf „OFF“ stehen.



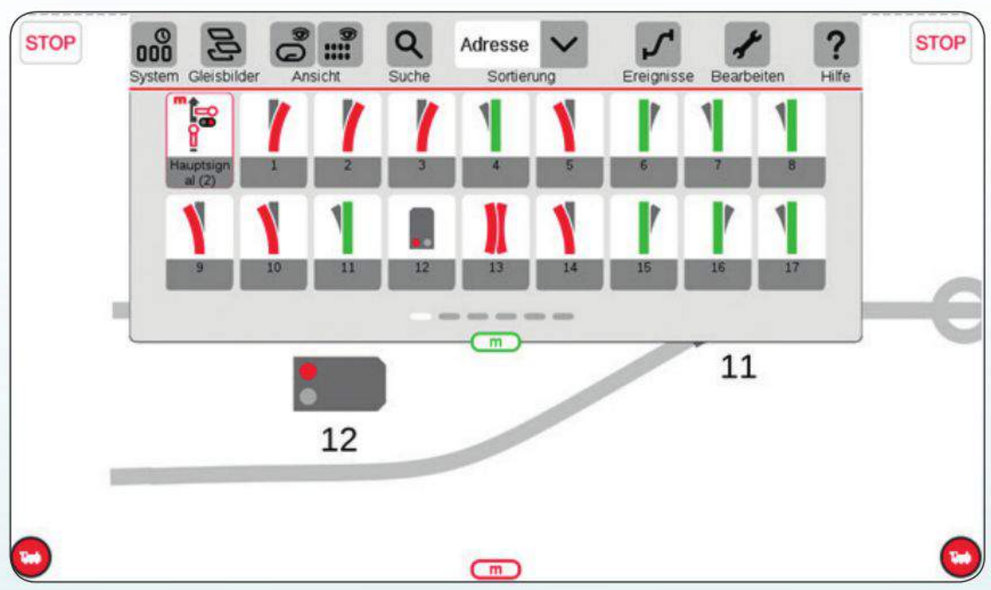
So einfach: Der Anschluss links oben geht ans Gleis, an den Anschluss rechts oben kommt das Signalkabel.

2 Angeschlossenes Signal in die CS3 einlesen



Vor der Suche erscheint diese Frage. Eine neue Adresse erleichtert das Auffinden. Man kann die Adresse jederzeit ändern.

Der Suchvorgang. Die CS3 „scannt“ die gesamte Anlage nach neuen Zubehördecodern ab. Wer einzeln programmieren will, sollte daher das Programmiergleis wählen, dann sucht sie nur dort. Entdeckte Artikel legt die CS3 auf dem Gleisbild und in der Artikelliste ab. In der Artikelliste programmieren wir dann weiter.



Nun starten wir die CS3 (oder lösen die Stop-Taste). Wir rufen die „Testanlage“ auf bzw. jene Platte, auf der unsere neuen Signale abgelegt werden sollen. Dann ziehen wir den grünen Balken nach unten und erhalten so eine Übersicht über die Magnetartikel. Für die Bearbeitung gehen wir rechts auf den Punkt „Bearbeiten“. Die CS3 bietet nun vier Möglichkeiten an: „Gleisbild bearbeiten“, „Artikelliste bearbeiten“, „Artikel hinzufügen“ und – das interessiert uns – „mfx-Artikel suchen“.

Wird ein mfx-Artikel gefunden, bietet die CS3 zwei Optionen: die Zuweisung einer neuen Adresse und den Erhalt der bestehenden. Wir wählen „neue Adresse zuweisen“. Bei der ersten Neuanmeldung ist die Adresse „0“, das heißt, das Signal wird dann in der Artikelliste auch an erster Stelle noch vor Adressplatz 1 stehen. Das erleichtert das Auffinden. Bei Erhalt der bestehenden Adresse wird der Artikel nämlich unter dieser eingereiht – wenn sie frei ist. Dann muss man ihn eventuell lange suchen und sich durch die Artikelliste blättern.

Die CS3 beginnt nun mit der Suche. Sie meldet „Ein neuer mfx-Decoder wurde entdeckt“. Die CS3 reiht ihn direkt ein und sucht dann weiter. Ist alles geprüft, stehen die mfx-Artikel auf der Platte „Testanlage“ und in der Artikelliste. In den Bildschirm „Testanlage“ müssen wir nun wieder den grünen Balken ziehen, um in die Artikelliste zu kommen. Nur in der Artikelliste lassen sich die Signale bearbeiten. Bei der Neuanmeldung schiebt die CS3 das neue Signal noch vor den Adressplatz 1. Andernfalls weist sie vorübergehend den ersten freien Adressplatz zu. Das Signal steht dann entweder ganz vorn oder bei den bereits programmierten Artikeln – mfx-Artikel sind am roten „m“ zu erkennen.

Haben wir unser Signal in der Artikelliste gefunden, tippen wir das Symbol an. Da wir noch im Bearbeitungsmodus sind, öffnet sich ein Konfigurationsfenster. Und das ist der Weg in die schöne neue Welt der Programmierung …

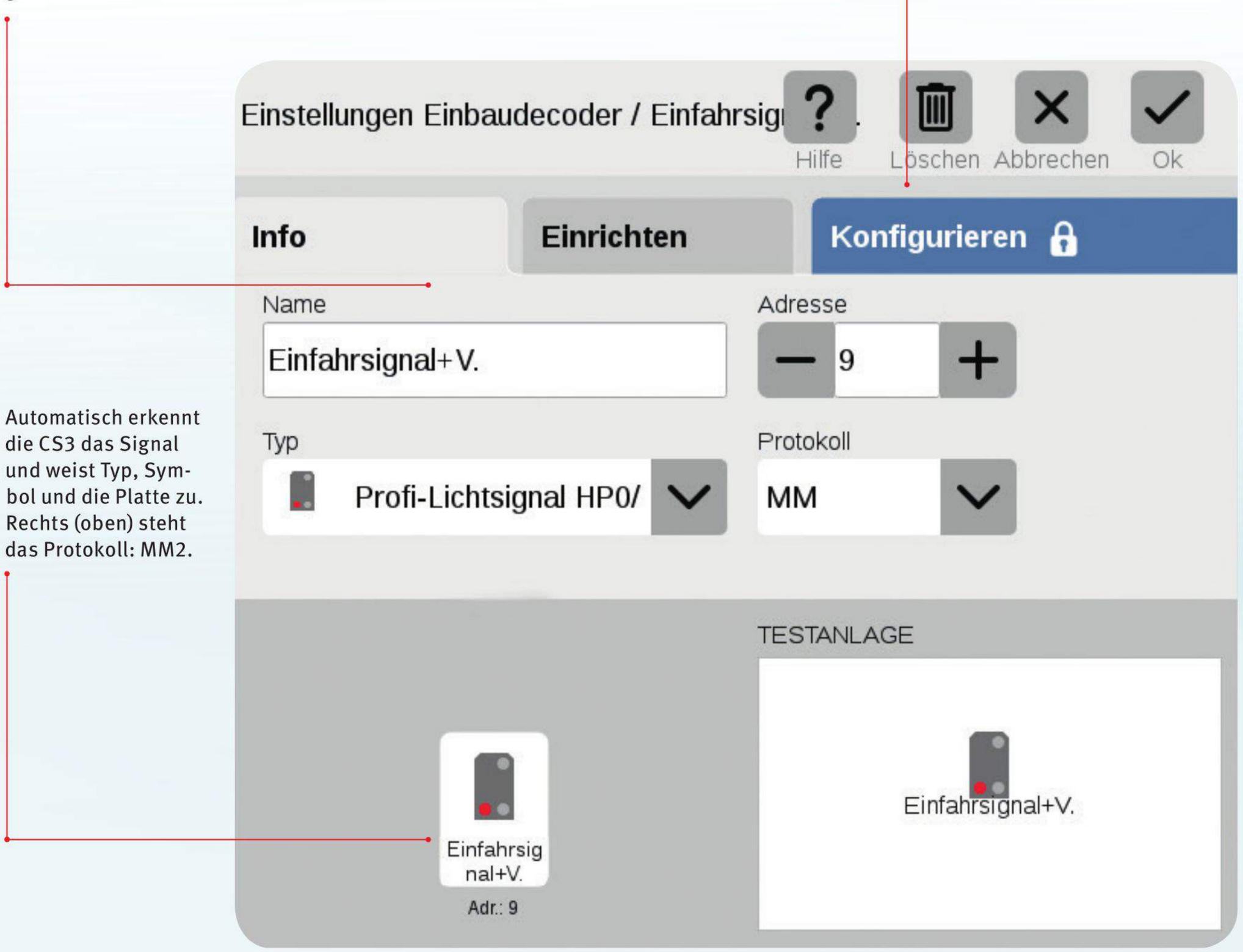
3 Das Signal programmieren

Im Konfigurationsfenster landen wir nun im Punkt „Info“. Automatisch weiß die CS3 das Symbol, den Signaltyp und das Protokoll. Als Namen vergibt sie die Bezeichnung, also zum Beispiel „Einfahrsignal“. Die Adresse können wir nun beliebig ändern – wenn sie frei ist. Die CS3 zeigt freie Adressen in schwarzer Schrift und belegte in roter an.

Unter dem Reiter „Einrichten“ warten Schaltzeit und Decodertyp auf die Wünsche des Modellbahners. Den Decodertyp lassen wir wie er ist, die Schaltzeit bleibt. Dann gehen wir nach rechts auf „Konfigurieren“. Dieser Punkt ist mit einem Schloss versehen und mit einer Warnung. Schließlich kann der Modellbahner hier sehr tief ins System eingreifen. Da sollte man wissen, was man tut. Nach der Warnung folgt ein Fenster mit den CV-Einstellungen. Nur eine begrenzte Anzahl ist für eine Änderung zugänglich. Damit dies leicht erkennbar ist, werden die CVs nicht nur als Nummern, sondern auch mit ihren Eigenschaften aufgeführt. Oben stehen allgemeine Informationen, weiter unten folgen die einstellbaren Variablen. Interessant für die Lichtsignale sind zum Beispiel das Überblendverhalten „Blenden HS-Strang“ und die Leuchtstärke „LED-PWM“.

Klicken wir im „Bearbeiten“-Modus aufs Signal, landen wir bei „Info“. Dort können Namen und Adressen geändert werden.

Noch mehr Möglichkeiten eröffnet der Reiter „Konfigurieren“. Er beinhaltet die CV-Einstellungen. Das Schlosssymbol gebietet Respekt, die Eingriffe gehen hier tief ins Decoderherz. Daher ist Vorsicht geboten.



Automatisch erkennt die CS3 das Signal und weist Typ, Symbol und die Platte zu. Rechts (oben) steht das Protokoll: MM2.

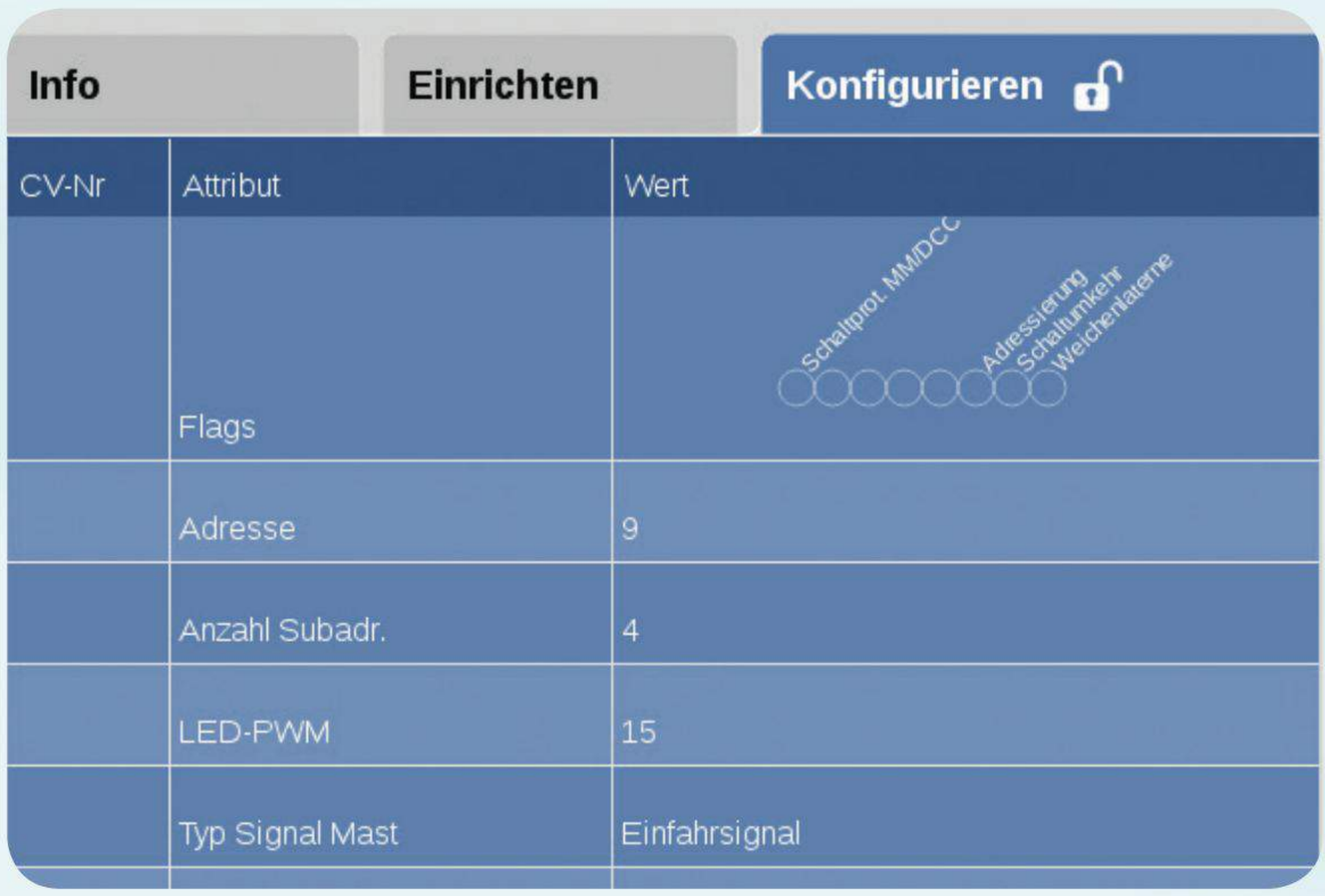
Das Bearbeitungsfenster hat drei Reiter, unter denen das Signal angepasst werden kann. Ein Klick auf den Papierkorb oben entfernt das Signal aus der CS3.

Für die Änderung tippt man auf die Zahl – 15 ist bei LED-PWM der höchste Wert, jede niedrigere Zahl dimmt das Licht. Beim Überblendverhalten kann man einstellen, wie schnell die Signalbilder wechseln. Hier öffnet sich ein Ausklappmenü mit vier Möglichkeiten. Je nach Einstellung wechseln Rot und Grün gleichzeitig oder mit einer Verzögerung bis zu einer halben Sekunde.

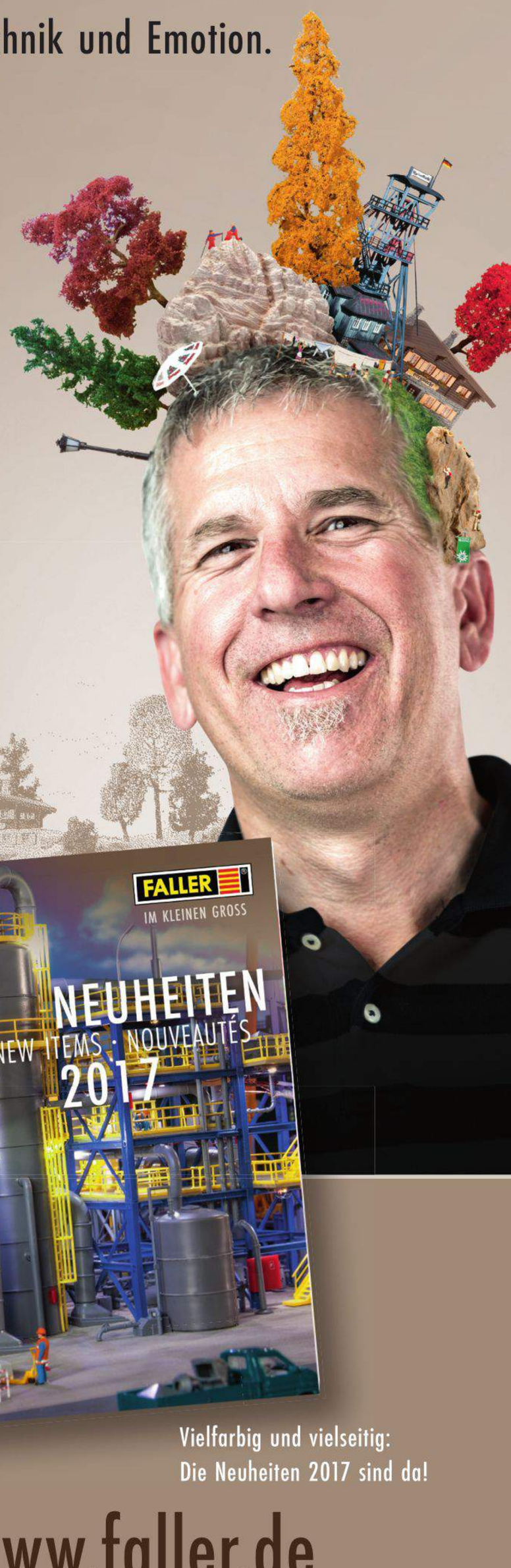
Ob Leuchtstärke oder Wippverhalten: Licht- und Formsignale locken mit vielen feinen Features

Für die Flügelsignale ist neben der Leuchtstärke vor allem das Verhalten der Flügel interessant. Unter „Bewegungsmuster“ kann man einstellen, wie schnell die Flügel umschalten und ob sie nachwippen. Ein Flügelsignal, das gemächlich auf „Fahrt“ geht und dann noch nachwippt, das weckt doch Erinnerungen an die gute, alte Eisenbahnzeit. In den CVs finden sich auch die Einstellungen der Adresse. Wird sie unter „Info“ geändert, muss dieselbe Zahl auch in den CVs stehen. Ansonsten einfach draufklicken und den korrekten Wert eingeben. Auch das Vorsignal ist in den CVs vertreten. Aber dazu müssen wir erst einmal eins anschließen. →

Unter „Einrichten“ erscheinen Decodertyp und Schaltzeit. Im Regelfall kann man die Werte beibehalten.



Die CV-Einstellungen unter „Konfigurieren“ ermöglichen Effekte wie gedimmtes Licht, verzögertes Umschalten der Signalbilder und Flügelwippen.

FALLER®
IM KLEINEN GROSS
Für Veränderer
Phantasie und Kreativität trifft Technik und Emotion.


Vielfarbig und vielseitig:
Die Neuheiten 2017 sind da!
www.faller.de
www.car-system-digital.de
www.facebook.com/faller.de
www.google.com/+faller

4 Der Umgang mit Vorsignalen

Der Betrieb mit einem separaten Vorsignal (Art. 70361, 70381 oder 76480) ist sehr einfach. Das lila-weiße Kabel des Vorsignals wird in den Decoder des dazugehörigen Hauptsignals gesteckt, und zwar in die Buchse unter dem Kabel des Signals. Das Vorsignal ist dann praktisch in Reihe geschaltet: Es zeigt die Stellung an, die ihm der Hauptsignaldecoder vorgibt. Es braucht daher weder Decoder noch Stromversorgung.

Vorsignale lassen sich als separates Signal einfach an den Decoder des Hauptsignals stecken. Sitzen sie am Mast eines Hauptsignals, ist kein Kabel nötig.

Vorsignale sichern den nächsten Streckenabschnitt– und reagieren automatisch auf ihr Hauptsignal

Doch auch der Betrieb mit Vorsignalen am Mast eines Hauptsignals hat seinen Reiz. Dazu muss man sich noch einmal die Logik des Signals klarmachen. Das Vorsignal sitzt zwar mit einem Hauptsignal am gleichen Mast, gehört aber zum folgenden Hauptsignal. Zwischen Haupt- und Vorsignal besteht keine physische Verbindung. Es wird nicht per Kabel an den Decoder des zugehörigen Signals angeschlossen, dann würde es an zwei Decodern hängen. Das Vorsignal wird vielmehr so programmiert, dass es automatisch auf die Stellung seines zugehörigen Signals reagiert. Das geht, wenn die CS3 die Adresse des zugehörigen Hauptsignals kennt. Die Adressen hat sie ja im Speicher, aber welches ist das zugehörige?

Um das Ganze einfach zu halten, hat Märklin die Zuweisung automatisiert. Die CS3 geht vom klassischen Aufbau aus, also Signal für Signal vom Bahnhof aus. Sie gibt dem Vorsignal dann bei mfx-Erkennung die Adresse des nachfolgenden Signals. Bei Blocksignalen nimmt sie die nächsthöhere Adresse (+1), bei drei- und mehrbegriffigen die übernächste (+2) – so, wie es im Regelfall aufgebaut wird. Ändert man die Hauptadresse, ändert sich auch die Vorsignaladresse um den gleichen Wert. Diese Einstellung lässt sich nicht ändern, daher sollte man genau planen, bevor die Adressen vergeben werden.

Für einen Test richten wir per mfx nun ein zweites Signal ein, dieses Mal ein Ausfahrsignal. Nach der Anmeldung per mfx richtet es die CS3 unter der Adresse 11 ein. Unser Einfahrsignal hat die Adressen 9 und 10, da es mehr als zwei Stellungen hat.

Daher spricht das Vorsignal am Mast des Einfahrsignals auf die Digital-Adresse 11 (9+2) an. Das ist genau die Adresse unseres Ausfahrsignals. Es wird auch korrekt als Ausfahrsignal wiedergegeben, die CS3 kennt es ja. Das Zusammenspiel funktioniert einwandfrei. Im mfx-Modus zeigt sich erneut die äußerst komfortable Bedienung. Da der CS3 alle Hauptsignale bekannt sind, stimmen auch die Einstellungen fürs Vorsignal. Die kann man in den CVs prüfen und gegebenenfalls ändern.

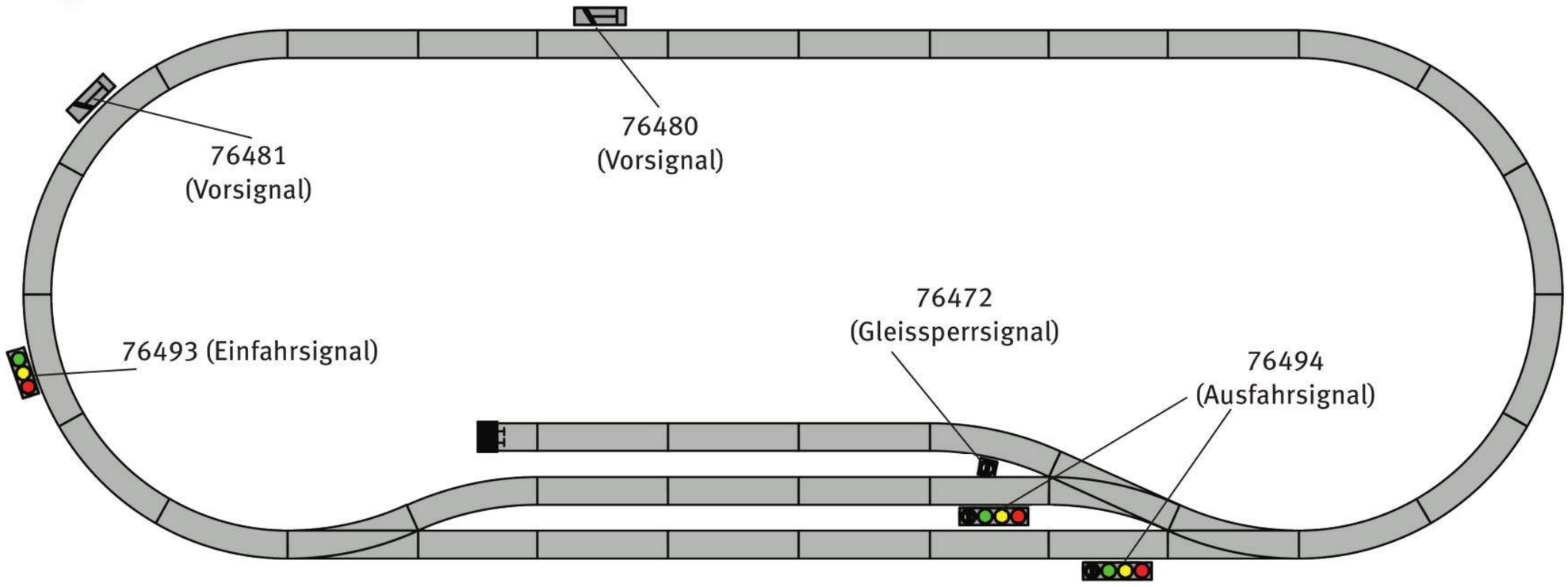
Zusammenspiel

Bitte denken Sie beim Prüfen des Zusammenspiels an Folgendes: Steht ein Hauptsignal auf „Halt“, erlischt wegen der Sicherheit das Vorsignal am selben Mast. Es zeigt also nur bei „Fahrt“ oder „Langsamfahrt“ die Stellung des zugehörigen Hauptsignals an.

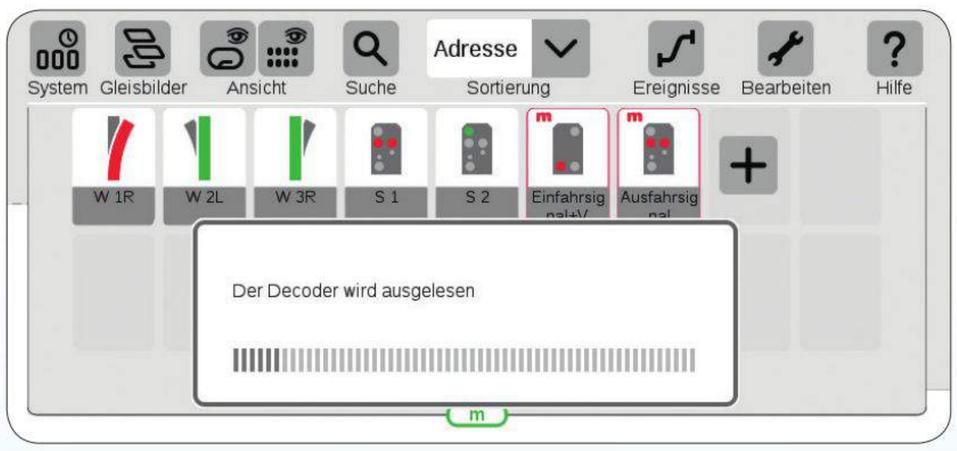
Die CS3 erkennt, ob am Mast eines Hauptsignals ein Vorsignal sitzt. In den CV-Einstellungen kann man das sehen.

Dort werden auch die Einstellungen des Vorsignals angepasst. Ist z. B. das Licht beim Hauptsignal gedimmt, kann man das auch beim Vorsignal machen.

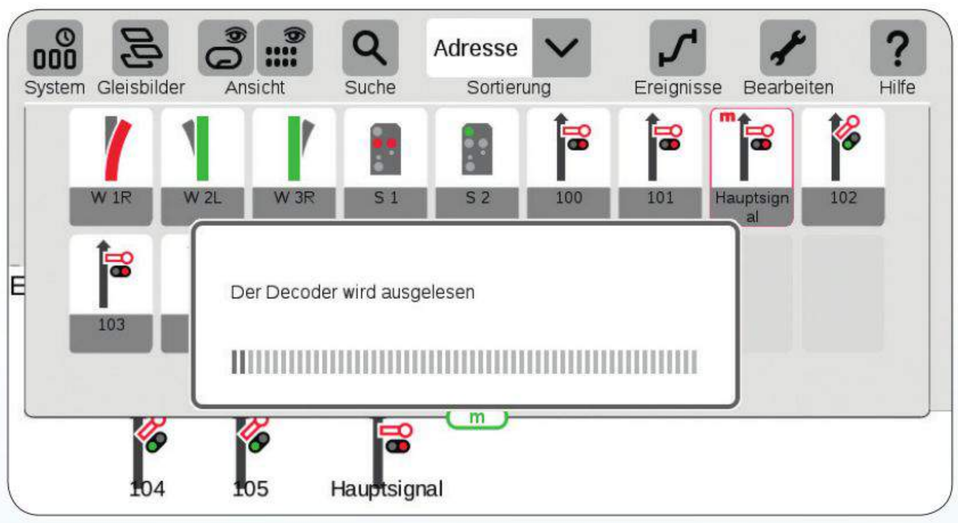
5 Signale der gesamten Anlage



Sinnvolles Arbeitsmittel: Ein Gleisplan mit den exakten Positionen aller Signale auf der Anlage hilft, den Überblick zu behalten.



Liest man alle Artikel der Gesamtanlage ein, weist die CS3 automatisch Adressen zu und legt die Artikel in …



… Liste und Platte ab. Sollte man ein Signal vermissen, ist das kein Problem. Dann wird der Vorgang einfach wiederholt.

Das Programmieren mehrerer Signale sollte Stück für Stück geschehen. So behält man die Übersicht und die Zuweisung gerade im Hinblick auf die Vorsignale ist einfacher. Bei allem mfx-Komfort dürfen die Grundtugenden des Modellbahners nicht vergessen werden. Das Wissen, wo was steht, ist nun mal unerlässlich für den späteren Betrieb. Daher steht am Anfang der Anlagenprogrammierung ein genauer Plan mit Signalen und Adressen. Erst dann lesen wir die Signale ein.

Natürlich kann die CS3 auch mehrere Signale auf einmal einlesen. Wer also alle Signale aufstellt und dann die CS3 suchen lässt, wird alle Signale in seiner Artikelliste finden. Ähnlich wie bei der Lokanmeldung sucht die CS3 die Anlage nach sämtlichen vorhandenen mfx-Zubehör-Decodern ab.

Signale einzeln anschließen – das erhöht die Übersichtlichkeit

Im Gegensatz zu den Loks vergibt die CS3 beim Zubehör aber eine Adresse, und zwar in der Reihenfolge des Auffindens. Dabei wählt sie den jeweils nächsten freien Adressplatz. Sind also die Plätze 1–11, 14–16 und 19 belegt, reiht sie die Signale unter den Adressen 12, 13, 17 und 18 ein. Es kann also durchaus sein, dass man danach noch Adressen korrigieren muss.

Daher ist es in der Praxis besser, jedes Signal einzeln anzuschließen, einzulesen und zu programmieren. Das ist deutlich übersichtlicher – zumal dann auch die Zuweisung von Vorsignalen am Mast einfacher wird.

Wer den Signalstrang genau nach Plan aufbaut, kann die Adressen gezielt so zuweisen, dass das Vorsignal stimmt. Dabei ist das Schalten zwar dessen wichtigster Aspekt, aber nicht der einzige. Auch der Vorsignal-Typ muss stimmen. Steht bei „Typ Vorsignal Mast“ etwa Blocksignal, gibt das Vorsignal nur zwei Stellungen wieder – so wie es ein Blocksignal eben erlaubt.

Das zeigt: Es gibt viele Möglichkeiten, den Signalbetrieb ganz nach eigenen Wünschen zu gestalten. Noch mehr Wege der Steuerung zeigen wir in der nächsten Folge, dann geht es um die Programmierung mit DCC.

Text: Hanne Günter, Skizzen: Märklin, Kötzle

Alle Folgen dieser Serie stehen für Sie im Internet unter www.maerklin-magazin.de zum Download bereit.

MÄRKLIN FREUNDE BERICHTEN

Generationenprojekt

Technisch top, handwerklich bestens gearbeitet, atmosphärisch dicht: Die Familienbahn von Horst und Enkel Tim Allgaier (und Tochter Bettina) vereint digitales Know-how mit hoher Bastelkompetenz – und ist ein Modellbeispiel in Sachen generationsübergreifende Teamarbeit.

Horst Allgaier, Enkel Tim und Tochter Bettina kümmern sich auch gemeinsam um die Landschaftsevolution auf der großen Familienmodellbahn. Federführend ist hierbei aber Geografin Bettina.

Nico, der jüngere Bruder von Tim, ergänzt das familiäre Anlagenteam mit eigenen Ideen.

Gleisanlagen gestalte ich gern am Computer und hab' mich da reingeschafft, weil ich eine eigene Anlage planen wollte. Vielleicht kommt die ja noch mal." Das sagt Tim, der mit seinem Opa Horst inmitten der großen, G-förmigen Familienmodellbahn sitzt. Vor den beiden liegen auf einem Tisch eine Central Station 2, ganz frisch die neue CS3 sowie ein Laptop und ein Programmiergleis. Der Gymnasiast aus dem Schwäbischen ist gerade mal 13 Jahre und hat große Pläne – die er seit Kindesbeinen an (siehe Foto auf Seite 71) in der Modellbahn-Welt von Großvater Horst realisiert. „Mit der Anlagenplanung am Computer bin ich schneller als mein Opa", erzählt Tim ganz stolz. „Gleisplanung war schon zu meiner Jugendzeit eine Herausforderung", ergänzt Horst Allgaier, seines Zeichens seit seinem sechsten Lebensjahr Modellbahner. Nach dem Motto „Versuch und Irrtum" vergingen früher mit Gleisplanung und -vermessung oft viele Stunden. „Heute machen der Computer und die Märklin Software 2D/3D die Gleisplanung doch eher zum Vergnügen", ergänzt der erfahrene Modellbahn-Lokführer. „Bei den Gleisplänen habe ich mal angefangen, Tim hat sie weiterentwickelt."

Digitalisten von Anfang an

Bereits 1984 führte Märklin die Digital-Technik in die Modellbahn ein und erweiterte den Mehrzugbetrieb immer weiter bis zur mfx+-Technik, die das Fahrerlebnis aus Lokführersicht erlaubt. Horst Allgaier war als Digitalist der ersten Stunde von Anfang an dabei. Als er in den 80er-Jahren auf der Spielwarenmesse Nürnberg die erste Märklin Digital-Anlage sah, war es um ihn geschehen. „Da war ein Spiegel unter der Anlage angebracht, auf dem man im Unterbau sah, dass es kaum mehr eine Verdrahtung gab." Und der Modellbahner blieb stets up to date. „Wir haben die digitale Entwicklung bis zur CS3 über viele Etappen mitgemacht. Und auch Tim war von Anfang an mit Begeisterung dabei, als er ins Modellbahnalter kam."

Mobile Station, Central Station, Tablet-PC: Alles ist dabei

An Ideen für einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb herrscht bei den Allgaiers kein Mangel. Die Central Station 2 und neuerdings auch die CS3 sind natürlich die Hauptsteuereinheiten der großen Familienanlage. Wobei speziell Tim und

Tims Lieblingszüge sind Regio-Bahnen – insofern wundert es nicht, dass sich so einige Lints, Dostos und Silberlinge auf der Anlage tummeln.

Die Anlage der Allgaiers zeichnet sich unter anderem durch eine gelungene Streckenführung und überlegt eingesetzte Details aus.

sein Bruder Nico (11 Jahre) gerne auch die Mobile Station oder ein Tablet einsetzen (siehe Interview auf Seite 72). „Gerade, wenn ich mit Nico mal einen Rangierwettbewerb veranstalte, ist die Mobile Station unabdingbar“, erzählt Tim. „Anfahren, Fahrtrichtungen ändern, Weichen schalten: Alle wichtigen Funktionen sind mit der Mobile Station schnell steuerbar.“ Auch den Gag, die Spracheinstellung auf Schwäbisch umstellen zu können, findet Tim prima.

Die Familienanlage ist mit 4,5 mal 4 Metern üppig dimensioniert und basiert auf vier Modulen in Spantenbauweise – „das macht das System sehr flexibel“, so Horst Allgaier. Darauf bahnen sich fein säuberlich eingeschottert – und demnächst zudem penibel gealtert – K-Gleise in Form einer großen Acht mit einem Abzweig zum oberen Kopfbahnhof sowie einer Abzweigkehre und einer doppelgleisigen Zuführung zum unteren Stockwerk ihren Weg. Dort breiten sich die Gleistrassen des großen Schattenbahnhofs aus. Der Fuhrpark vereint rund 100 Lokomotiven und 200 Waggons, etwa die Hälfte ist dabei auf der Anlage aktiv im Einsatz. Im Kern wuchs das rollende Material von Epoche III heraus auf IV und schließlich bis Epoche VI mit modernen Fahrzeugen.

Am Anfang wurde ein ganzes Jahr am Computer geplant. Rund zehn Jahre dauerte dann die Aufbau- und Ausbauarbeit. „Zusammen mit Bekannten haben wir außerdem jede Menge geschreinert, wichtig war wie gesagt die Spantenbauweise“, so Horst Allgaier. Und Tim war stets begeistert dabei – so konnte er über die Jahre kontinuierlich vom Know-how des Opas profitieren.

Arbeitsteilung zwischen Brüdern – und zwischen Generationen

Zwischen Großvater und Enkeln herrscht oftmals eine gewachsene Arbeitsteilung. „Wenn etwas mal nicht läuft, dann bringt es Tim in die Werkstatt. Ich mache die Technik und habe auch viele ältere Loks von analog auf digital umgebaut.“ Dabei durften auch vielfarbige LEDs oder Lautsprecher neuester Generation nicht fehlen. Tim darf am PC planen, Ideen entwickeln und natürlich spielen, Bruder Nico ist laut Opa dabei eher der Techniker. →

Das Bild links zeigt Tims allererste Malkünste in puncto Modellbahn und Lieblingszüge. Doch das ist schon ein paar Jährchen her. Heute arbeitet der 13-jährige Gymnasiast längst auch gerne am PC und mit dem Laptop.

Und noch mehr Regio-Material: Die Anlage ist G-förmig gestaltet und beinhaltet auf dem linken Teil ein großes Bahnbetriebswerk, vor dem E-Lok-bespannte Doppelstockwagen elegant vorbeigleiten können. Doch der 100 Loks starke Fuhrpark umfasst auch viele anmutige Dampfrösser sowie Pretiosen wie den „gläsernen Zug“.

In puncto Landschaftsgestaltung mag Tim „gerne Haltestellen, die ich zuletzt erneuert habe, zum Beispiel die hinter dem Lokschuppen am großen Bergplateau, das der Schwäbischen Alb nachempfunden ist. Aber auch den Hauptbahnhof finde ich sehr schön.“ Und wenn Opas anderes Hobby, die Modellfliegerei, mal ungewollt neue Bauteile liefert, setzt Tim das Material gleich in weitere Ideen um. „Unlängst ist bei ihm ein Modellflieger abgestürzt, da hab ich die Tragflächen benutzt und im Bahnhof verbaut.“

→ Lieblingsmodelle gibt’s bei den Allgaiers einige. „Ich mag Doppelstockwagen, da kenne ich mich aus. Der Lint ist ein schöner kleiner Triebwagen, bei dem man durch die Fenster auf die Inneneinrichtung sehen kann“, so Tim. Von den kleinen Trieb- und Doppelstockzügen hätte er gerne mehr im Programm. „Ich bin kein großer ICE-Fan – die rasen oft ja nur an Lärmschutzwänden vorbei. Ich fahre in echt gerne mit Regio-Zügen.“ Anlässe gibt’s, denn die Familie fährt gerne mit der Bahn in den Urlaub.

Märklin begleitet Horst Allgaier schon sehr lange: „Ich habe die erste Bahn 1948 von einem Onkel zu Weihnachten bekommen. Nachdem die Technik exzellent ist und alle Produkte zueinander kompatibel sind – auch als später die Digital-Technik dazukam –, gab es für mich nie einen Anlass, die Marke zu wechseln. Auch in puncto Stromversorgung bietet Märklin mit dem Mittelleiter optimale Sicherheit. Das System Märklin finde ich hervorragend.“

Ebenfalls im Einsatz bei den Allgaiers: die neue Central Station 3 mit ihrem hochauflösenden und komfortabel zu bedienenden Bildschirm.

Vom schön gestalteten Alb-Plateau aus genießen Wandersleut einen aussichtsreichen Blick hinunter ins Tal und in die Ebene mit den Gleisen.

In der intakten Modell-Natur summen auch zahlreiche Bienen, die von ihrem Stock aus Blütenpollen sammeln und dabei auf ihren Ausflügen manch hübsche Zuggarnitur überfliegen.

Modellbahner von Anfang an: Von Kindesbeinen an erlebte Tim ganz nah die Entstehung der großväterlichen Anlage.

Landschaftsarchitektin Bettina

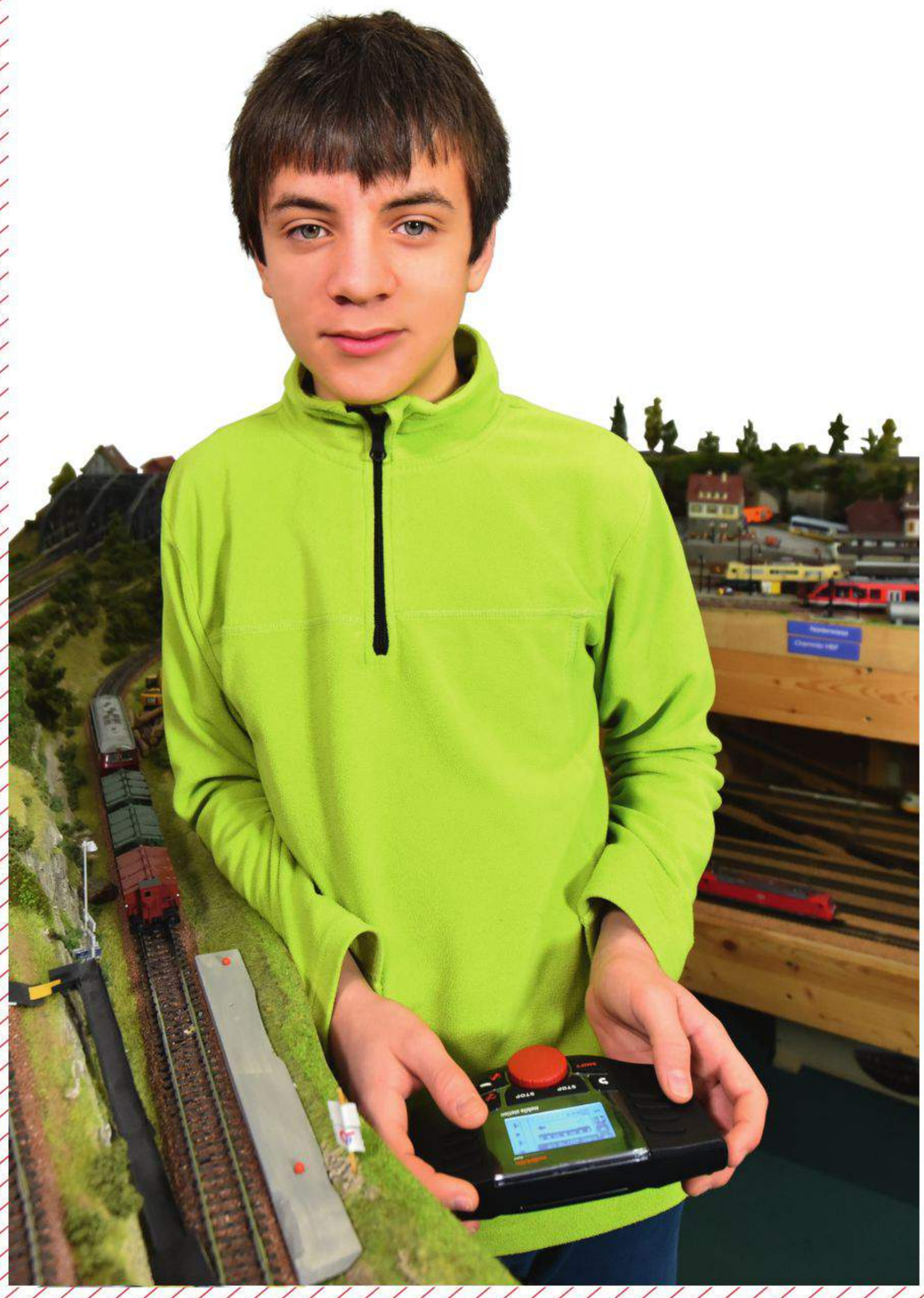
Tochter Bettina, ihres Zeichens Geografin und kreativer Geist, schuf die Anlagenthemen und Landschaftszüge – ohne konkretes Vorbild, aber mit vielen schönen Ideen und großer Tatkraft. „Als der Landschaftsplan mit allen Skizzen und den Dioramenelementen stand, ist sie viel herumgefahren und hat fotografiert, wie Felsen und Tunnelportale und echte Gleise aussehen“, so der 75-Jährige.

Und so tummeln sich in fleißiger Handarbeit geschaffene Landschaftselemente wie zum Beispiel Teile der Schwäbischen Alb nahe des Lokschuppens. Die beeindruckende Hügellandschaft wurde separat auf einem Tisch gebaut, zunächst mit schmalen Streifen angelegt, dann gestaltet, später auf die Anlage gesetzt. Auch ein liebevoll detaillierter Schrebergarten oder das pittoreske Städtchen mit dem quirligen Marktplatz vor stimmig patinierten Fachwerkhäuschen zählen zu den Highlights. „Bei der Gestaltung durfte man aber nicht viel sagen, Bettina brauchte bei der Arbeit ihre künstlerische Ruhe“, erinnert sich Horst Allgaier schmunzelnd.

Gealterte und geschotterte K-Gleise sorgen für Atmosphäre

Ganz wichtig war dem Familienteam, dass die K-Gleise fein säuberlich eingeschottert und gealtert ihre Loklasten tragen. „Das war eine große Aufgabe. Wir haben bewusst ein akustisch dämpfendes Korkunterbett gelegt, dann mit Latexleim jeden winzigen Schwellenzwischenraum ausgestrichen und mit echtem Schotter bestreut. Sehr mühsam“, erklärt Allgaier Senior. Und der Junior geht schon mal selbst unter die Waggonbauer, wenn ihn etwas fasziniert. So konstruierte er in den Weihnachtsferien einen eigenen Wagen. Vorbild war ein Doppelstock-Exemplar aus der ehemaligen DDR. „Opa hat vor allem bei der Beleuchtung viel geholfen“, erinnert sich Tim. →

Heimatduft und weite Welt: Während die Passagiere der Regionalbahn vor fein modellierter Felsenpracht und beschaulichen Schrebergärten ihr nahes Ziel ansteuern, freuen sich die Fahrgäste des Lufthansa Airport Express auf ihrem Weg zum Flughafen bestimmt schon auf ihren fernen Urlaubstraum.



Drei Fragen an Tim Allgaier

Was gefällt Dir an der digitalen Steuerung?

Dass man mit mehreren Loks auf einem Gleis fahren und Geräusche abspielen kann. Wenn ich einen Triebwagen wie den Lint vom Mitfahren kenne, dann weiß ich genau, wie sich das Türenschließen anhört – und so möchte ich das im Modell dann auch gerne abspielen. Auch das langsame Anfahren und Bremsen sowie die vielen Lichtfunktionen finde ich gut.

Wodurch beherrschst Du die Digital-Technik so gut?

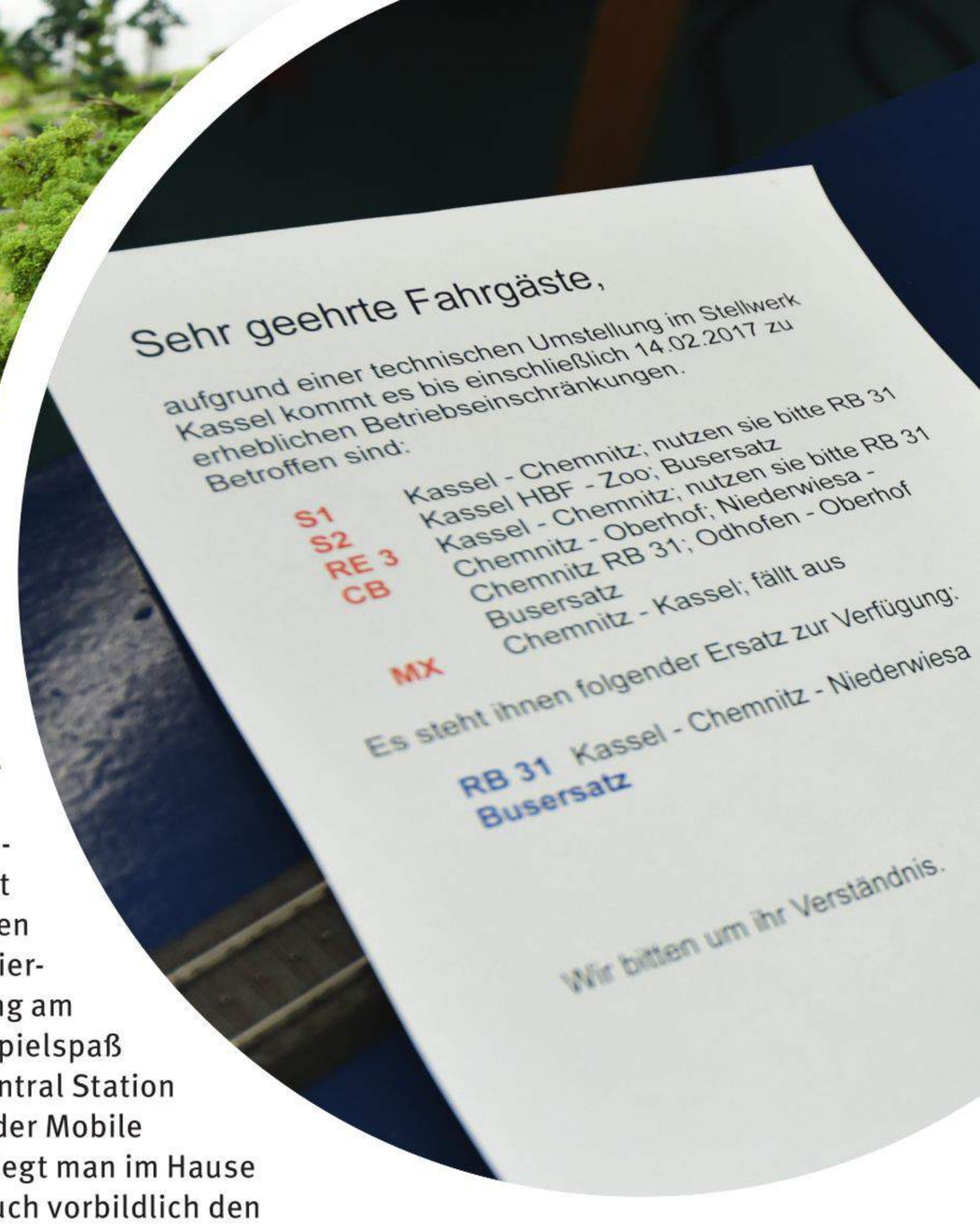
Ich mache gerne Sachen am Computer, zum Beispiel Fahrpläne erstellen. Und ich gucke die Technik an – ich bin draufgekommen, weil Opa das gemacht hat. Unsere neue CS3 hat einen besseren Prozessor, der sehr viel schneller hochfährt und arbeitet. Die Einstellungen sind auch gut gelöst, man hat jetzt 32 Funktionen anstelle von nur 16 wie bei der CS2. Mein Wunsch wäre, dass man mehrere Gleisbilder zum Schalten der vielen Weichen, Signale usw. auf unserem großen Notebook abbilden kann.

Was ist für Dich das Besondere an der Mobile Station?

Die nutze ich sehr gerne: zum einen, weil ich mich frei an der Anlage bewegen kann, zum anderen, weil sie eine Fülle von Möglichkeiten bietet, die sich schnell nutzen lassen. Ich finde es toll, wenn ich eine neue Lok aufs Gleis setze und sie sich anschließend selbst an der Mobile Station anmeldet – so wie bei der CS2 und CS3. Ein weiteres Highlight ist, dass ich auch die Weichen und Signale einfach direkt ansteuern kann.

Im Bild unten zieht ein zweiteiliger Regionalzug die Blicke der Badegäste und Freizeitruderer kurz auf sich, bevor er zum nahen Bahnhof abbiegt.

Links kann man schön sehen, welch üppige Ernte man vom eigenen Grund und Boden erwarten darf – wenn man einen „grünen Daumen“ hat und sich beim Schrebergärtnern auskennt.

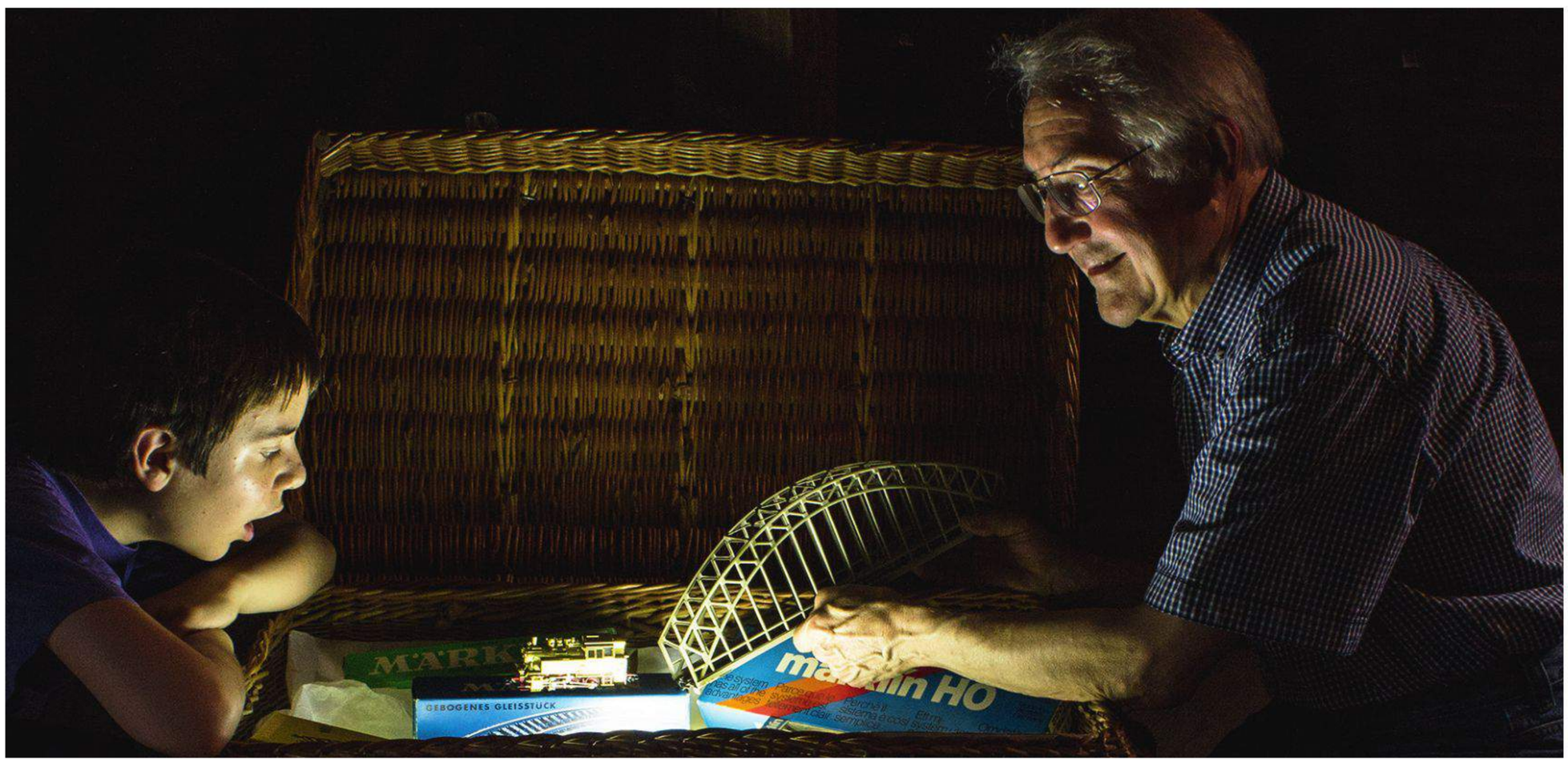


Die Familienanlage wird auch in Zukunft weiterhin viel Freude bereiten, wenn auch in Sachen Gestaltung eher Feinschliff auf der To-do-Liste steht. „Im unteren Bereich möchten wir hier und da noch Landschaftsteile einbauen“, sagt Horst. „Ich hätte gerne bessere Signale, so wie auf der echten Strecke mit Vorsignalen“, ergänzt Tim. Und natürlich steht die ausführliche Beschäftigung mit der frisch eingetroffenen CS3 auf dem Fahrplan.

Text und Fotos: Claus Dick

Kundenfreundlichkeit gehört dazu: Neben der detaillierten Planung am PC, dem Spielspaß mit der Central Station und auch der Mobile Station pflegt man im Hause Allgaier auch vorbildlich den Kontakt zu den Fahrgästen, wenn es mal zu Fahrplanänderungen kommt.

Noch mehr Fotos dieser Bahn und der modellbahnbegeisterten Familie Allgaier finden Sie im Internet unter www.maerklin-magazin.de



Aktion „Deutschland sucht den Märklin Schatz“

Die Modellbahn ist eines der spannendsten Hobbys und begeistert die ganze Familie – und Märklin Schätze verbinden Generationen miteinander

Im Herbst 2016 startete Märklin in Norddeutschland die Aktion „Deutschland sucht den Märklin Schatz“. Ziel: Modellbahner an die Schmuckstücke aus vergangenen Zeiten zu erinnern und die Freude an diesem zeitlosen Hobby wiederzubeleben. Märklin plant nun für alle, bei denen das Hobby derzeit ruht, diese Aktion bundesweit anzubieten – ganz Deutschland darf also bald auf „Märklin Schatzsuche“ gehen.

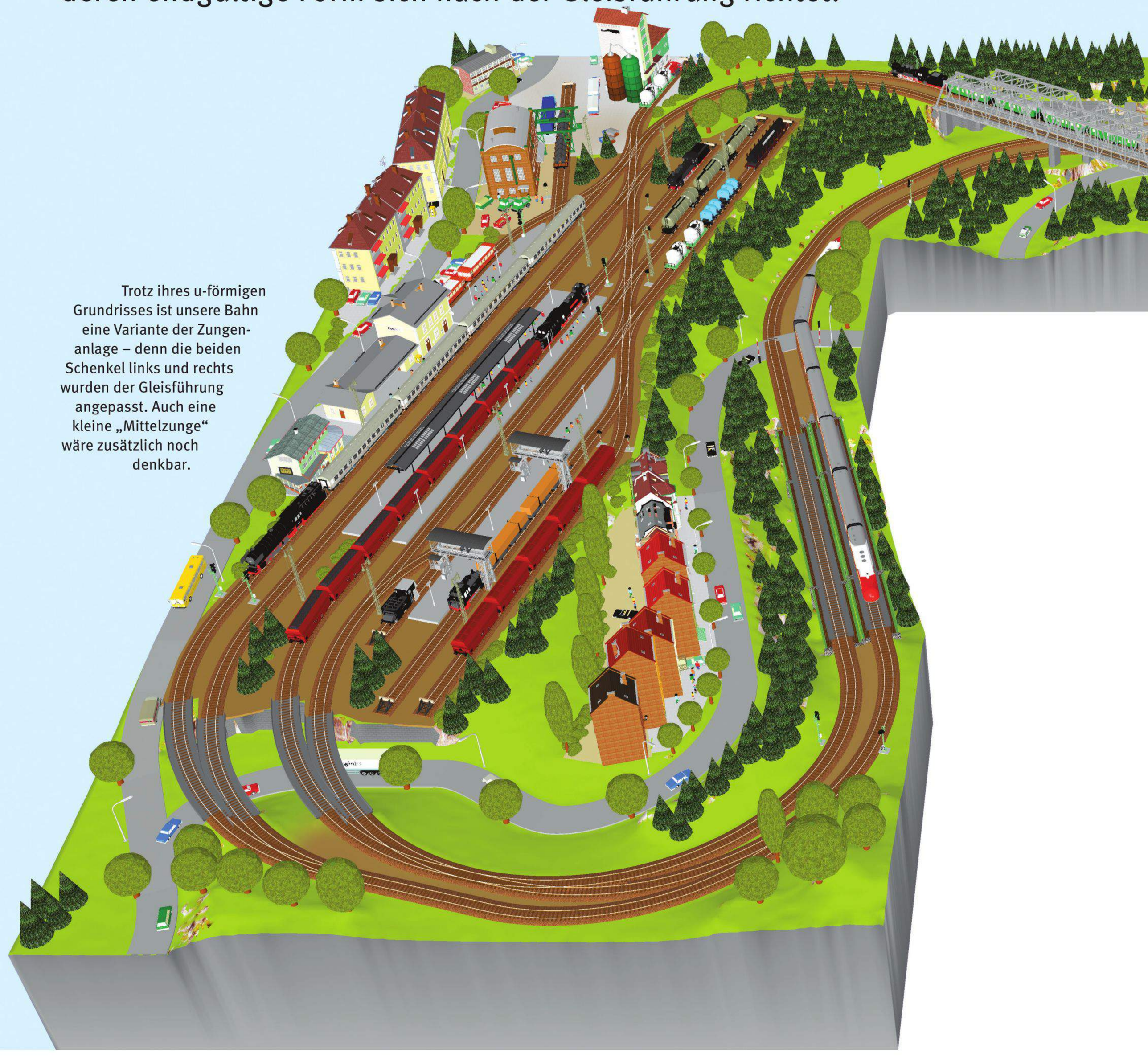
Märklin Fans aus drei Generationen: die Familie Allgaier

Großvater, Tochter und Enkel: Märklin begeistert und vereint in der Familie Allgaier Groß und Klein, Alt und Jung. Deshalb sind die Allgaiers sicherlich auch die idealen Werbebotschafter für die Märklin Aktion.

ANLAGENPLANUNG FÜR AUFSTEIGER, FOLGE 90

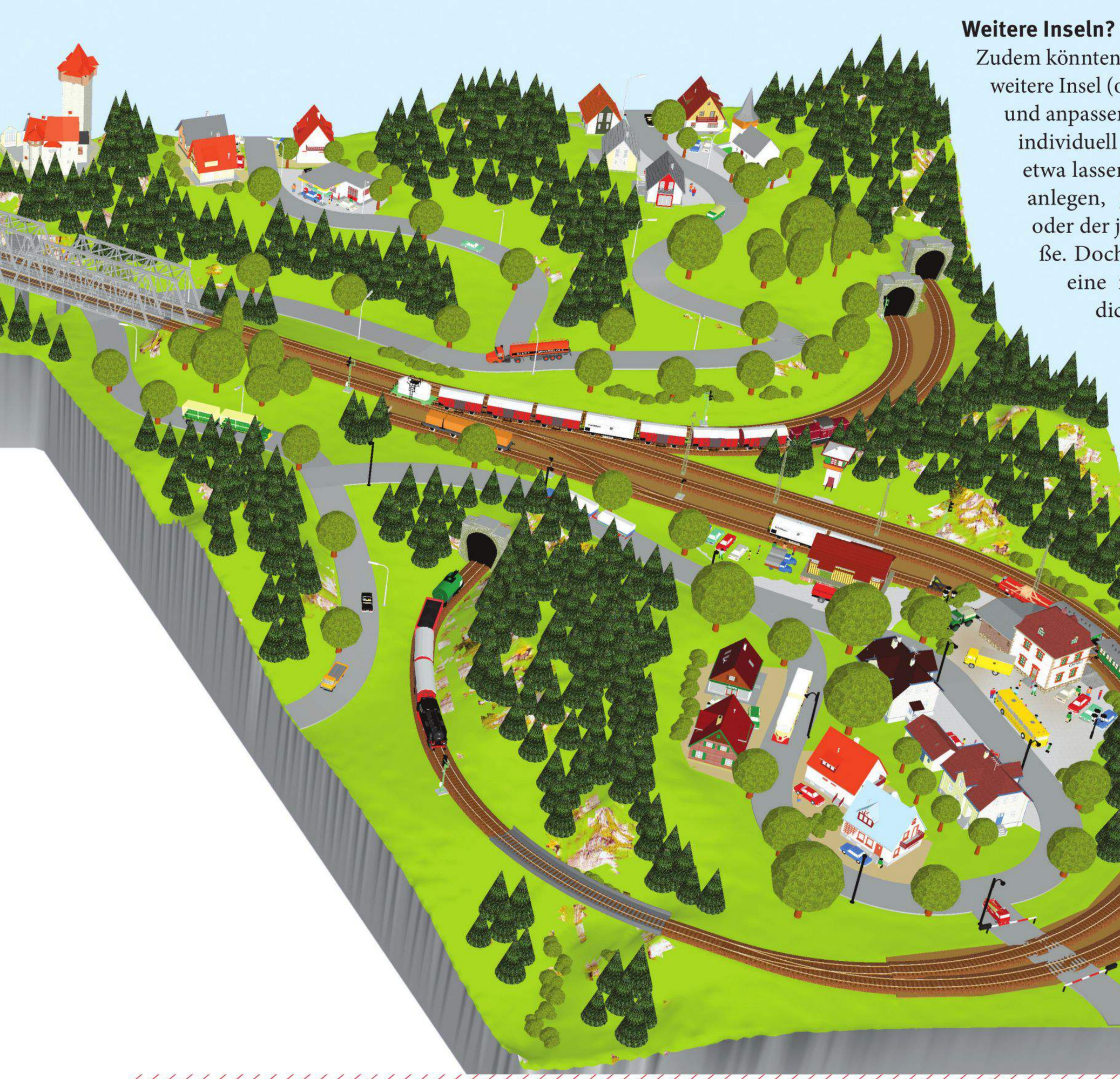
Fahren macht Spaß

Die Modellbahn in dieser Folge misst stattliche 420 x 325 x 285 Zentimeter. Da heißt es kämpfen (um den Platz) – beziehungsweise clever planen und bauen. Die Lösung: eine flexible Zungenanlage, deren endgültige Form sich nach der Gleisführung richtet.



Trotz ihres u-förmigen Grundrisses ist unsere Bahn eine Variante der Zungenanlage – denn die beiden Schenkel links und rechts wurden der Gleisführung angepasst. Auch eine kleine „Mittelzunge“ wäre zusätzlich noch denkbar.

Wer für richtig viel Fahrbetrieb auf seiner Anlage sorgen will, braucht in der Regel Platz – oder er schafft sich welchen. Doch die meisten Modellbahner stoßen in dieser Frage wahrscheinlich an räumliche Grenzen. Ist die Dame des Hauses gnädig, überlässt sie ihrer besseren Hälfte aber vielleicht einen Kellerraum für die kleine Bahn. Indes sind auch diese Räumlichkeiten nicht zu groß geschnitten. Mit einigen findigen Ideen kommt man aber auch anders zum Ziel. Ein Beispiel ist die Zungenanlage. Man hat die Größe des Raumes und plant erst mal, was das Zeug hält. Und erst danach wird die Anlagenform bestimmt – also die Abstände zu den Wänden, Gängen usw. –, sodass letztlich sogenannte Zungen entstehen. Sieht man sich unsere Anlage an, denkt man erst an eine U-Anlage. Das ist sie aber nicht, weil die Schenkel an die Gleisführung angepasst wurden.

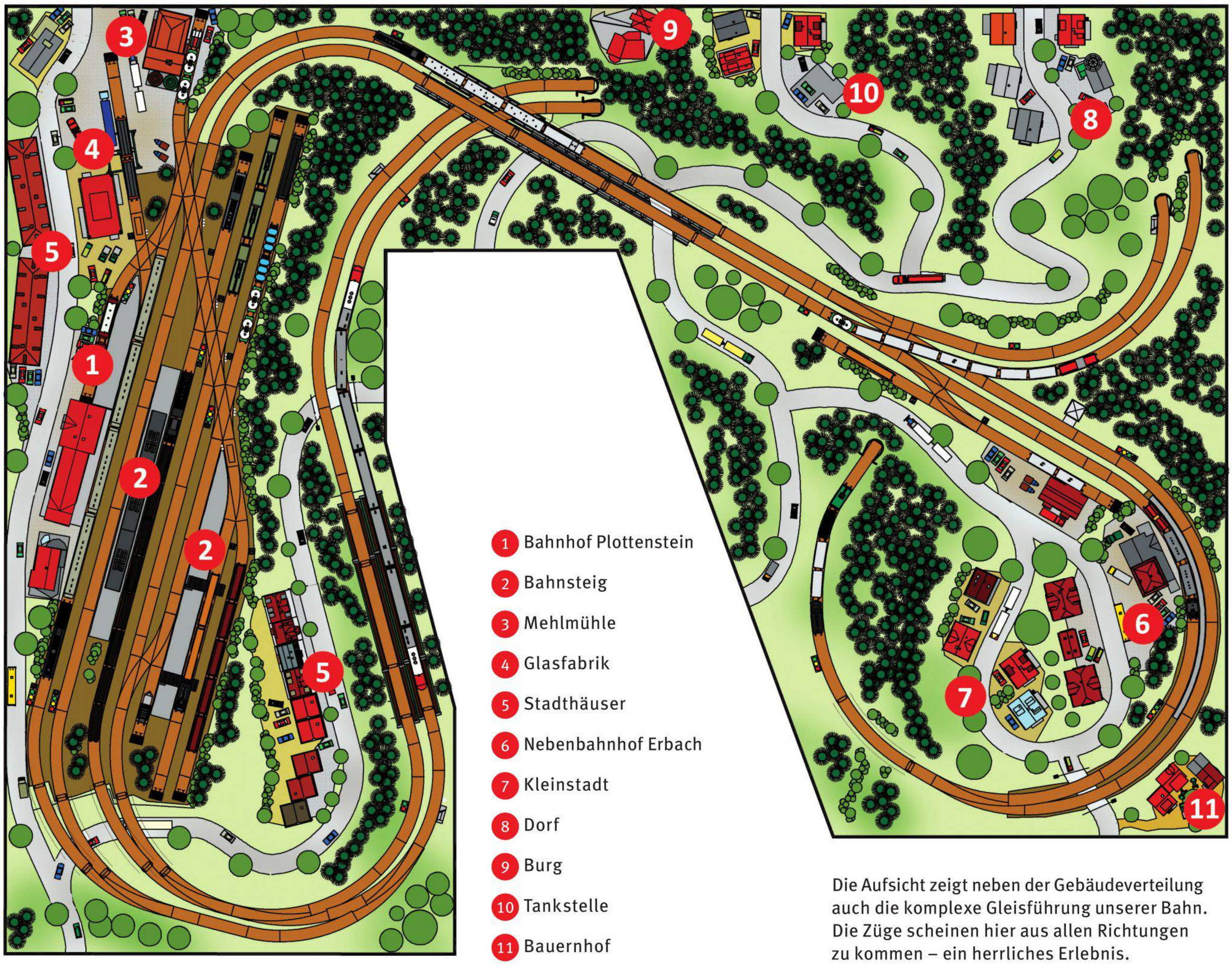


Weitere Inseln? Ganz nach Belieben

Zudem könnten wir ja auch noch eine weitere Insel (oder Zunge) einplanen und anpassen. Das kann man sehr individuell gestalten – die Gänge etwa lassen sich noch schmaler anlegen, ganz nach Belieben oder der jeweiligen Körpergröße. Doch auch ohne dass wir eine maximale Raumverdichtung schaffen, können wir auf unserer Bahn eine breite Palette an Themen verwirklichen. →

Die Anlage im Überblick

- großer Durchgangsbahnhof mit je 2 Richtungsgleisen
- Abstellgleise für die Zugzusammenstellung
- elegante Linienführung durch Einsatz der neuen schlanken C-Gleis-Bogenweichen
- Hauptstreckenabzweig für Nebenbahn
- Nebenbahn mit Bahnhof und je einem Richtungsgleis
- vielfältige Fahrmöglichkeiten im Untergrund
- ein Industrieunternehmen und eine Mehlmühle am Bahnhof
- Burg- und Bauernhofbereich als ländlicher Gegenpol



1 Bahnhof Plottenstein
2 Bahnsteig
3 Mehlmühle
4 Glasfabrik
5 Stadthäuser
6 Nebenbahnhof Erbach
7 Kleinstadt
8 Dorf
9 Burg
10 Tankstelle
11 Bauernhof

Die Aufsicht zeigt neben der Gebäudeverteilung auch die komplexe Gleisführung unserer Bahn. Die Züge scheinen hier aus allen Richtungen zu kommen – ein herrliches Erlebnis.

Gedanken zur Anlagenplanung

Dieses Anlagenprofil zeigt: Es handelt sich also in erster Linie um eine Fahranlage, bei der auch der Fahrbetrieb, zumindest für die Hauptstrecke, automatisch erfolgen kann. Mit digitaler Steuerung und Computerunterstützung dürfte so etwas ohne Probleme machbar sein. Auf dem linken Flügel der Anlage beherrscht der große Durchgangsbahnhof die Szene. Ein mittelgroßer Bahnhof, eine Wohnbebauung, Industriegebäude und eine Mehlmühle beherrschen den Raum. Die neuen schlanken Weichen aus dem C-Gleis-Programm bewirken eine elegante Zufahrt am vorderen Flügelende. Bei der K-Gleis-Variante ist zwar die Weichenstraße im Bogen nicht ganz so elegant, dafür macht dies die Verwendung der Flexgleise wieder wett. Außerdem können sich die Bastler mit einer Kürzung der abgehenden Bögen und anschließender Weiterführung der Trassen mit Flexgleisen behelfen.

Züge aus allen Richtungen? Herrlich!

Sehen wir uns den Mittelteil der Anlage nun genauer an. Die Bahnhofsausfahrt liegt in einem eleganten 90-Grad-Winkel und führt gerade weiter über eine lange Brückenkonstruktion mit 3 x 360 Millimeter langen Gitterbrücken über eine Landschaftsniederung. Eine Augenweide, wenn hier lange Züge oben drüber rauschen! Danach teilt sich die Strecke. Links ab auf der zweigleisigen Hauptstrecke fahren die langen Züge in den Untergrund. Weiter geht es hier in einen Schattenbahnhof mit sechs Speichergleisen. Fahren wir aber geradeaus, erreicht unser Zug die Nebenbahnstrecke mit dem Bahnhof „Erbach“. Der Bahnhof besteht aus einer Ausweiche und so kann pro Richtung immer ein Zug fahren. In der weiteren Führung, einem 180-Grad-Bogen, kommt der Tunnel C mit einer anschließenden Ausweiche und Weiterführung auf die Hauptstrecke zu Tunnel A. Hier führt uns die Strecke über weite elegante Bögen in den Hauptbahnhof zurück. Die K-Gleis-Variante bietet sogar noch mehr. Abgesehen von dem siebengleisigen großen Abstellbahnhof, konnten hier die beiden unterirdischen Strecken über eine doppelte Kreuzungsweiche zusammengespannt werden. Das macht die Fahrten noch interessanter und die Besucher werden sich am Schluss gar nicht mehr auskennen, woher und wohin denn die Züge fahren.

Gestalterisch toppt die K-Gleis-Anlage schon mit der modellgerechten Oberleitung. Das sollte man sich bei einer derart großen Anlage allerdings gut überlegen, denn der Aufbau ist zeitintensiv und belastet das Budget schon beträchtlich. Wer aber gerne E-Loks fahren sieht, sollte auf dieses Feature keineswegs verzichten.

Die Zungenanlage

Die Definition einer Zungenanlage ist sehr vielfältig. Unser Autor versteht darunter eine Wandanlage, die um hervorstehende Bereiche erweitert wurde. Da die hervorstehenden Bereiche der Form nach meistens länglich sind, entstand so der Name Zungenanlage. Durch die erweiterte Form ergeben sich zusätzliche Plan- und Spielmöglichkeiten. Weiterer Vorteil: Alle Anlagenteile sind gut erreichbar. Auch in Notfällen kommt man so immer noch gut an etwas abseitige Anlagenbereiche heran.

Der Unterbau

Bei einer Zungenanlage weiß man bei Baubeginn nie ganz genau, wie alle Baumaßnahmen im Detail verlaufen werden. Somit sind fertige Unterbaukonstruktionen wie etwa von Modellplan für unseren Zweck nicht ganz ideal. Wir entscheiden uns daher für einen Unterbau aus Fichtenholzbrettware. Diese Hölzer sollten etwa 20 x 200 Millimeter im Querschnitt haben. Als Füße nehmen wir Kanthölzer im Maß 80 x 80 Millimeter. Unter diese montieren wir höhenverstellbare, allseitig drehende Rollen mit Gummiauflage. Durch die Höhenverstellung gelingt es uns, die komplette Anlage mittels Wasserwaage exakt nivelliert aufzustellen. Es werden im Vorfeld die einzelnen Tische (blau, rot, gelb) komplett fertig hergestellt und erst anschließend miteinander verschraubt. Auf diese stabile Unterkonstruktion werden dann die gemäß den Ausdrucken aus Wintrack zurechtgeschnittenen Längs-, Quer- und Abschlussspanten nach Plan angebracht. Und schon kann es losgehen mit dem Einbau der Trassenbretter und der Bahnhofsplatte. Ideal ist die Spantenkonstruktion für die komplette Herstellung der Fahrstraßen und deren elektrische Prüfung mit Probefahrten. Ferner erkennt man schon beim Einbau der Bahntrassen die richtige Steigung und kann dann eventuell noch nachkorrigieren. Bei den Tischen sollte die Holzkonstruktion mit farblosem Lack mindestens zwei Mal gestrichen werden. Dies hat nichts mit Luxus zu tun: Bei den späteren Arbeiten (etwa bei der Geländehaut) wird viel mit Gips und Farbe hantiert – tropft da mal etwas herunter, lässt es sich vom Lack wieder abwischen.

Die Steuerung: digital – und warum nicht mit einem schicken TV-Screen?

Angesichts einer Vorgabe für einen automatischen Fahr- und einen unabhängigen Rangierbetrieb mit mehreren Lokomotiven spricht alles für eine Steuerung mit Märklin Digital. Bei der Anschaffung einer modernen Central Station ist im Prinzip schon „all inclusive“. Ferner kann bei den Schaltvorgängen der Magnetartikel wie Weichen, Entkupplungsgleise, Signale etc. auf das bereits integrierte Gleisbildstellwerk →

Die Informationen zu den verwendeten Signalen und der Oberleitung beim K-Gleis-Vorschlag finden Sie unter www.maerklin-magazin.de

Gleisstückliste für C-Gleis-System Märklin und Trix

Anzahl	Märklin Art.	Anzahl	Trix Art.	Bezeichnung
21 x	24188	134 x	62188	Gleis gerade, 188,3 Millimeter
15 x	24172	48 x	62172	Gleis gerade, Länge 171,7 Millimeter
80 x	24360			Gleis gerade, Länge 360 Millimeter
16 x	24094	8 x	62094	Gleis gerade, Länge 94,2 Millimeter
3 x	24077	4 x	62077	Gleis gerade, Länge 77,5 Millimeter
11 x	24236	17 x	62236	Gleis gerade, Länge 236,1 Millimeter
7 x	24229	20 x	62229	Gleis gerade, Länge 229,3 Millimeter
10 x	24064	4 x	62064	Gleis gerade, Länge 64,3 Millimeter
11 x	24977	11 x	62977	Prellbock, Länge 77,5 Millimeter
16 x	24530	14 x	62530	Gleis gebogen, Radius R5 = 643,6 Millimeter
13 x	24430	7 x	62430	Gleis gebogen, Radius R4 = 579,3 Millimeter
11 x	24330	15 x	62330	Gleis gebogen, 1/1 Radius 515 Millimeter Parallelkreis
6 x	24315			Gleis gebogen, 1/2 Radius 515 Millimeter Parallelkreis
19 x	24230	25 x	62230	Gleis gebogen, 1/1 Radius 437,5 Millimeter Parallelkreis
4 x	24215	2 x	62215	Gleis gebogen, 1/2 Radius 437,5 Millimeter Parallelkreis
2 x	24207			Gleis gebogen, 1/4 Radius 437,5 Millimeter Parallelkreis
9 x	24224	8 x	62224	Gleis gebogen, Gegenbogen für Weichen
1 x	24206	1 x	62206	Gleis gebogen, Ergänzungsstück
30 x	24130	34 x	62130	Gleis gebogen, 1/1 Radius 360 Millimeter Normalkreis
3 x	24115	2 x	62115	Gleis gebogen, 1/2 Radius 360 Millimeter Normalkreis
2 x	24107	3 x	62107	Gleis gebogen, 1/4 Radius 360 Millimeter Normalkreis
1 x	24912			Gegenbogen für schlanke Weichen
3 x	24611	7 x	62611	Weiche links, Radius 437,5 Millimeter Parallelkreis
16 x	24612	16 x	62612	Weiche rechts, Radius 437,5 Millimeter Parallelkreis
2 x	24711			Schlanke Weiche links, Radius 1114,6 Millimeter
8 x	24071	1 x	62071	Länge 70,8 Millimeter, Böschung abnehmbar
		1 x	62671	Bogenweiche links
3 x	24672	5 x	62672	Bogenweiche rechts
2 x	24771			Schlanke Bogenweiche links
3 x	24772			Schlanke Bogenweiche rechts
5 x	24624	7 x	62624	Doppelte Kreuzungsweiche
1 x	24640			Kreuzung Parallelkreis
1 x	24740			Schlanke Kreuzung
1 x	24649			Kreuzung 48,6°
2 x	24997			Entkupplungsgleis, Länge 94,2 mm
		1 x	64649	Kreuzung 48,6° (Umbau auf 2-L notwendig)
		2 x	62997	Entkupplungsgleis, Länge 94,2 Millimeter
		1 x	62315	Gleis gebogen, 1/2 Radius 515 Millimeter Parallelkreis

Optisch liegt der Anlagenschwerpunkt mit dem Bahnhofsareal, der Mehlmühle und einer Glasfabrik im vorderen linken Bereich der Bahn. Dennoch hat auch die hintere rechte Hälfte einiges zu bieten: Eine Burg, ein Bauernhof, eine Tankstelle und der Nebenbahnhof Erbach sorgen für ein munteres Landschaftsbild.

→ zurückgegriffen werden. Dann spielt sich die komplette Verkabelung für die Anlage auf zwei Leitungssträngen ab. Was das Handling betrifft, würde ich bei dieser Anlagengröße durchaus einen computergesteuerten Ablauf in Erwägung ziehen. Meistens genügt schon ein ausgedienter PC mit entsprechend großem Bildschirm. Viele Flachbildschirme bis 24“ sind mittlerweile sehr günstig zu haben und das Fahren mit Maus und Bildschirm sowie das absolut sichere Abwickeln der Schaltvorgänge sind am PC-Monitor ein echtes Erlebnis. Wer nun denkt, diese Technik wäre zu teuer und nicht fürs Eisenbahnbudget gedacht, befindet sich meiner Meinung nach auf dem Holzweg. Denn eine Verkabelung kostet schließlich auch Geld und will außerdem gut gelernt sein. Ferner benötigt jeder Magnetartikel ein Stellpult zur Ansteuerung – das macht die Sache nicht übersichtlicher. Daher mein Tipp: lieber etwas Geduld und die Investition richtig durchfinanzieren – dafür aber Nägel mit Köpfen machen.

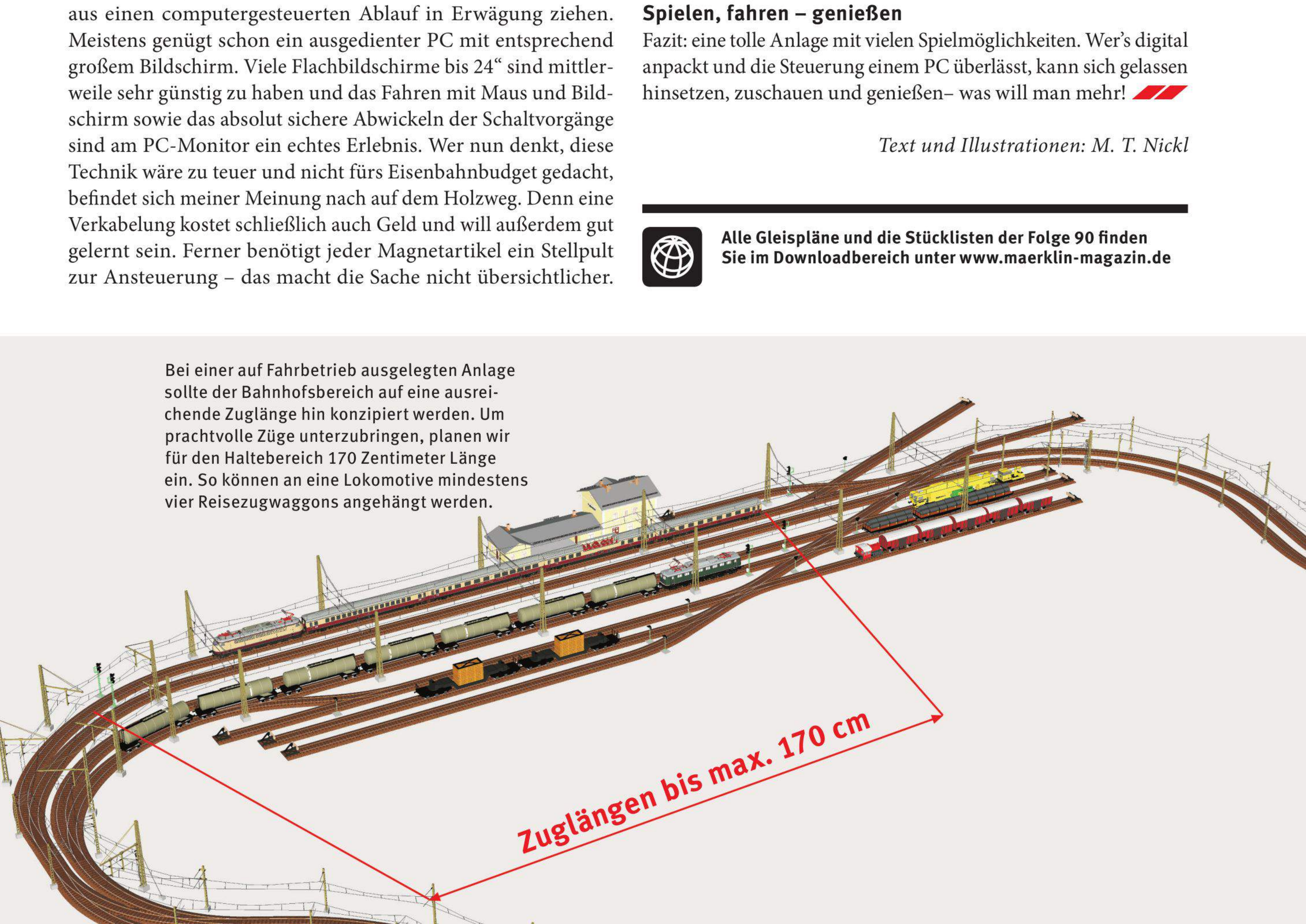
Spielen, fahren – genießen

Fazit: eine tolle Anlage mit vielen Spielmöglichkeiten. Wer’s digital anpackt und die Steuerung einem PC überlässt, kann sich gelassen hinsetzen, zuschauen und genießen– was will man mehr!

Text und Illustrationen: M. T. Nickl

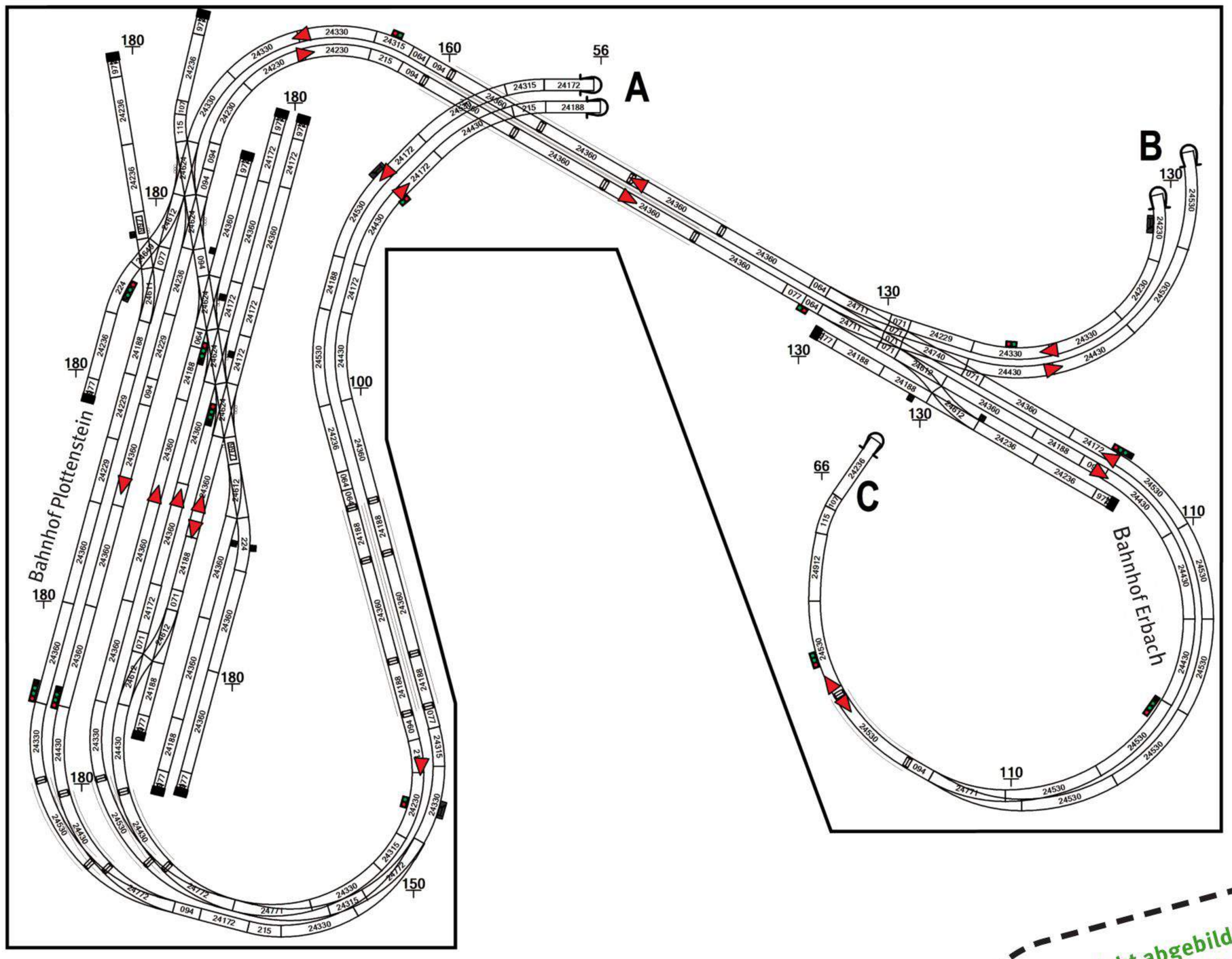
Alle Gleispläne und die Stücklisten der Folge 90 finden Sie im Downloadbereich unter www.maerklin-magazin.de

Bei einer auf Fahrbetrieb ausgelegten Anlage sollte der Bahnhofsbereich auf eine ausreichende Zuglänge hin konzipiert werden. Um prachtvolle Züge unterzubringen, planen wir für den Haltebereich 170 Zentimeter Länge ein. So können an eine Lokomotive mindestens vier Reisezugwaggons angehängt werden.



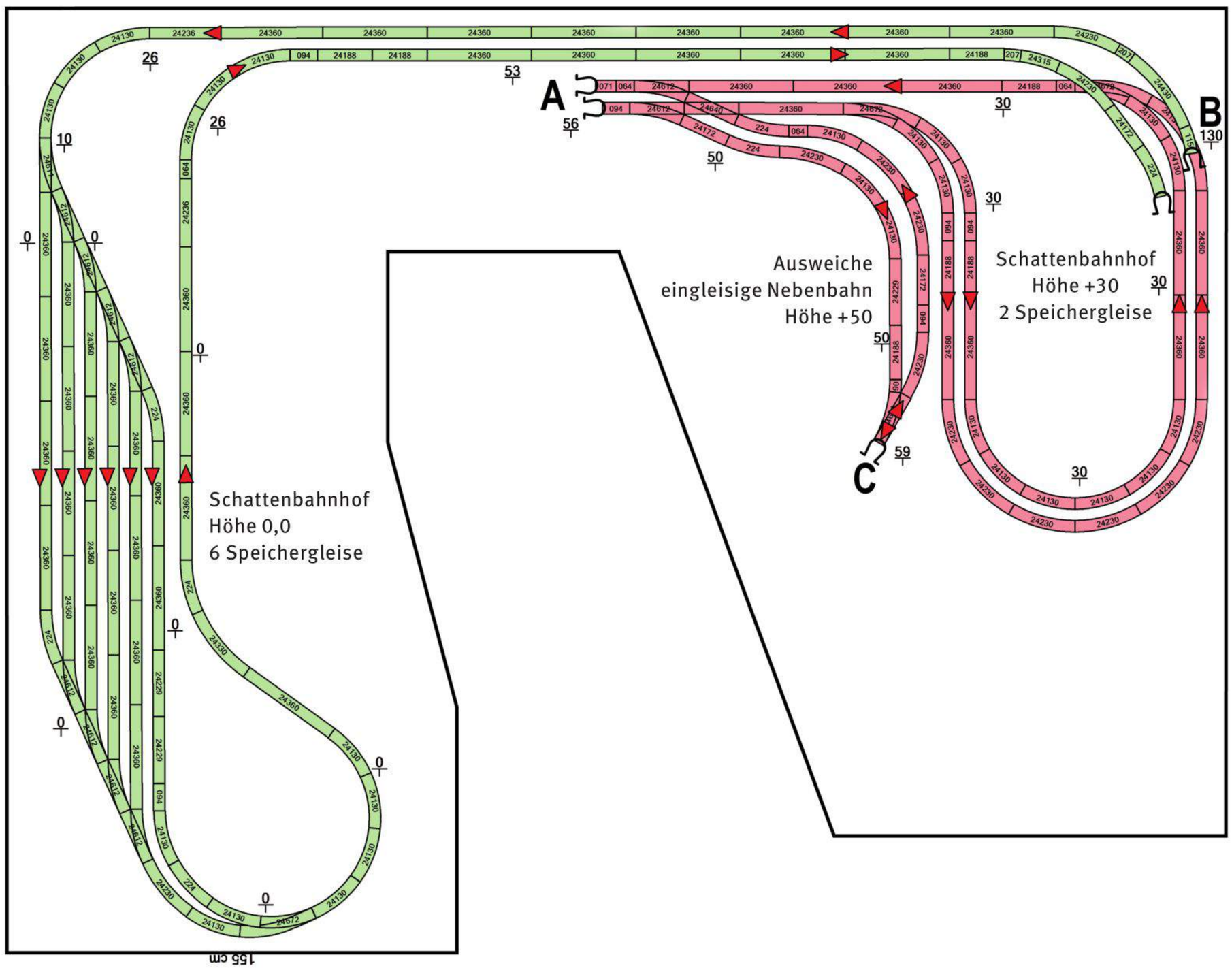
Gleispläne

Märklin C-Gleis-Plan



Oben zu sehen: die sichtbaren Gleistrassen. Unten: Die beiden Schattenbahnhöfe – mit sechs Speichergleisen bei Höhe 0,0 und zwei bei +30 bringen sie viel Abwechslung auf die Anlage. Aber auch die geschickte Verbindung zwischen den beiden Strecken im verdeckten Gleisbereich ließ sich planerisch unterbringen. Man staunt im Fahrbetrieb immer wieder, von wo die Fahrzeuge ans Tageslicht kommen.

Die hier nicht abgebildeten K-Gleis-Pläne sowie alle anderen Gleispläne zu dieser Anlage finden Sie unter www.maerklin-magazin.de



H0-ANLAGE NACH KLASSISCHEM MUSTER, TEIL 2

Große Kulisse

Die Modellbahn von Harald Luther ist ein Gesamtkunstwerk in H0. Die große Kulisse für die Reise von „Mittelstadt“ nach „Güglingen“ umfasst ein ausgeklügeltes Gleislayout, eine raffinierte Landschaftsgestaltung, eine schlaue Steuerung – und viele kleine Szenen entlang des Schienenrands.

Eines der Highlights von Harald Luthers Traum in H0: das Bw Mittelstadt mit seiner Drehscheibe. Dort macht sich mit der schon tüchtig unter Dampf stehenden bayerischen S 2/6 eine echte Diva auf Schienen für ihren Einsatz bereit.

Nachdem für die „Wiederauferstehung“ meiner alten Modellbahn in ihrer neuen Umgebung alle Anlagenteile zueinandergefunden hatten (siehe Teil 1, MM 3/17), ermöglichte mir der Umstieg auf eine Central Station 2 das bequeme Programmieren von komplexen Fahrsituationen und automatischen Betriebsabläufen. In diesem Zusammenhang zeigte sich, dass ich die Anzahl an benötigten Kontaktstellen im gesamten Gleisverlauf doch erheblich unterschätzt hatte. Hier musste ich noch nachbessern, um die ganzen Möglichkeiten der digitalen Fahrstraßensteuerung nutzen zu können. Die Steuerung der Anlage übernimmt mittlerweile eine Märklin CS2. Diese ermöglicht auch automatische Betriebsabläufe. Im Schattenbahnhof stehen für jede Fahrtrichtung drei Gleise zur Verfügung. Die Nebenstrecke verfügt im Bahnhof Güglingen über ein Ausweichgleis im verdeckten Bereich der Kehrschleife. Hier ist über ein konventionelles Schaltgleis der Wechsel zwischen zwei kurzen Zügen möglich. Eine weitere Variante stellt der automatische Pendelbetrieb zwischen Mittelstadt und Güglingen dar. Rangierfahrten ergeben sich auf der Hauptebene zwischen Bahnhof und Bw und dem zweigleisigen Güterbahnhof. Im Bahnhof Güglingen bestehen ebenfalls Rangiermöglichkeiten zwischen dem Bahnhofsbereich und dem kleinen Bw. Da ich nicht unbedingt der „Spieltyp“ bin und viel lieber den im Wechsel fahrenden Zügen zuschaue, kommen mir die Möglichkeiten der CS2 sehr gelegen. Hier steckt noch einiges Potenzial, dass es auszuprobieren gilt. →

Balanceakt am Mittelstadter See: Es scheint gar nicht so einfach, das schwankende Boot ohne Hilfe zu verlassen.

Reizvoller Tunnelblick: VT 75902 vor der Einfahrt in den Tunnel Richtung Bahnhof Mittelstadt.

Landschaft und Gebäude: Die Alterung macht's

Das Gelände wurde größtenteils ganz klassisch mit Draht und Gips geschaffen. Teilweise kam aber auch Styrodur zum Einsatz. Für die Begrünung wurden Materialien aller bekannten Hersteller verwendet. Die Grasflächen wurden teils mit dem Begrasungsgerät von Noch, teils aber auch mit Grasmatten und Grasflies verschiedener Hersteller gestaltet. Zahlreiche Bäume entstanden im Eigenbau mittels Draht und Belaubungsmaterialien von Heki und Mininatur bzw. Silflor. Das Gewässer im Vordergrund habe ich mit Farbe und Hochglanzlack hergestellt. Die verwendeten Gebäude wurden ausnahmslos gealtert und manchmal auch baulich geändert. Auch finden sich einige Eigenbauten auf meiner Anlage. So wurden beispielsweise die auf den Bahnsteigen angedeuteten Unterführungen mit selbst geätzten Überbauten versehen. Einige der Gebäude habe ich mit einer Inneneinrichtung ausgestattet. Zahlreiche kleine Szenen schmücken das Anlagenumfeld.

Hintergrund und Beleuchtung aus der Heimwerkstatt

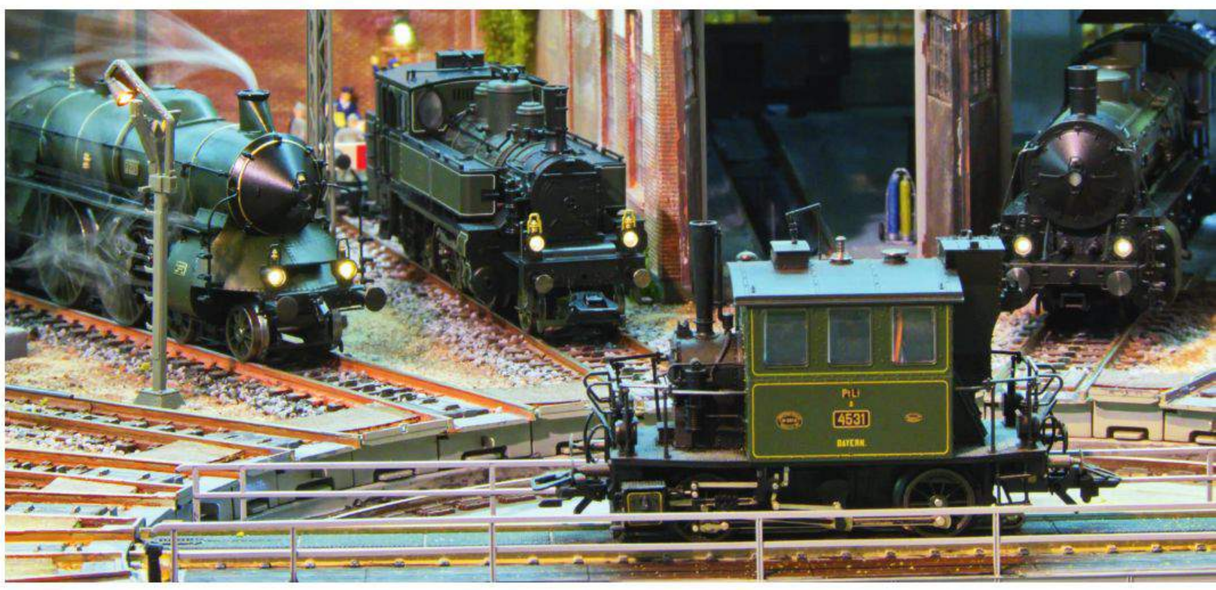
Wichtig war mir auch, das Gesamtbild der Anlage mit einem passenden Hintergrund zu versehen und durch eine adäquate Beleuchtung richtig in Szene zu setzen. Natürlich gibt es mittlerweile hervorragende Hintergründe zu kaufen. Auch hat bei manchen Anlagen oder Dioramen der schlichte Wolkenhimmel nach wie vor seine Berechtigung. Ich wollte den Hintergrund allerdings selbst gestalten. Grundlage meines gemalten Hintergrundes bilden Hartfaserplatten, die auf Dachlatten aufgeschraubt wurden. Die Rundung der Ecke habe ich mit Polystyrol ausgeformt, da es sich leichter

Stadtansichten von Mittelstadt: Auf dem Bahnhofsvorplatz herrscht am frühen Abend noch wenig Verkehr. Der Kiosk nebenan kann sich über Kunden aber nicht beklagen. Hier decken sich Reisende mit Lesestoff und Proviant ein oder kaufen schnell noch eine Kleinigkeit für die Lieben zu Hause.

Stimmungsvoller Anblick: Ein Straßentunnel in Backstein-/Pflasterstein-Optik leitet den Verkehr zum Mittelstadter Bahnhofsvorplatz.

biegen lässt als Hartfaser. Über die ganze Hintergrundfläche habe ich als Malgrund eine Untertapete, sogenannte Makulatur, geklebt. Darauf wurde mit Acrylfarben der Hintergrund gemalt. Für die Darstellung von Gebäuden in dem Hintergrundbild habe ich diese im Grafikprogramm erstellt und auf 200-Gramm-Papier gedruckt, ausgeschnitten und aufgeklebt. Durch Angleichen der Papierränder mit Farbe fügen sich die Drucke dann fast nahtlos in das Landschaftsbild ein. An anderer Stelle kamen Hintergrundkulissen von MZZ, aufgezogen auf Sperrholz und auf das Wandbild aufgeklebt, zum Einsatz. Den oberen Abschluss meines Hintergrundes bildet ein durchgehendes 50 Zentimeter breites Wandboard mit vorgesetzter Blende. Dahinter befinden sich, aneinandergereiht, Neonleuchten. Das Board hat den angenehmen Nebeneffekt, zusätzliche Ablageflächen im mit den Jahren immer enger werdenden Hobbyraum zur Verfügung zu stellen. →

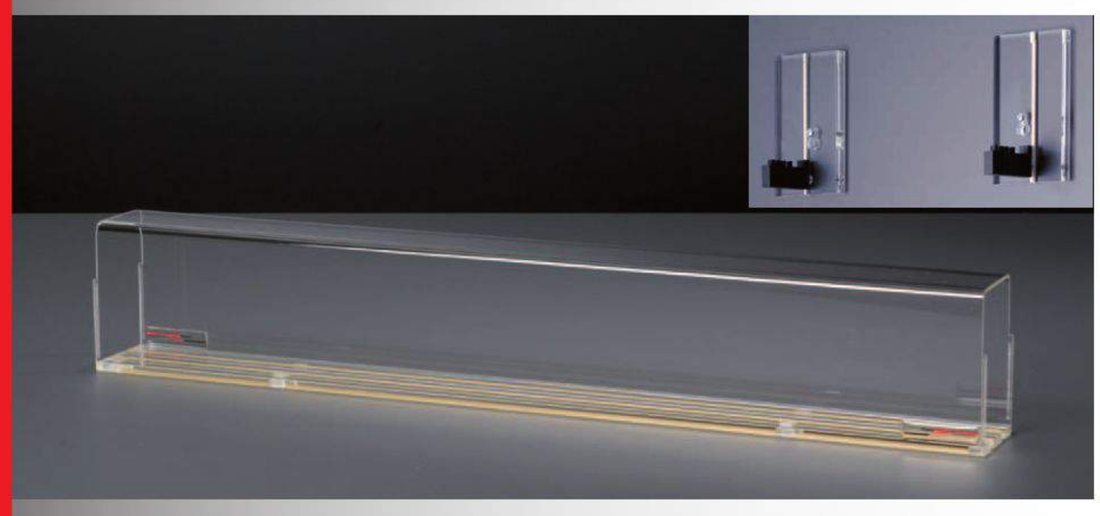
Treffen auf zwei Ebenen: Während die 38 2637 nach Mittelstadt dampft, tuckert auf der Nebenstrecke der Triebwagen VT 75902 aus Güglingen heran.



Museales Stelldichein im Bw Mittelstadt: S 2/6, D XII, G 5/5 und auf der Drehscheibe ein „Glaskasten“ bilden hier eine „Bayernparade“.

Train Safe®

seit über 20 Jahren für Ihre Züge da!



VORHER, bei uns!

NACHHER, bei Ihnen zu Hause!

Fordern sie unseren kostenlosen Katalog an!
Oder gehen Sie direkt in unseren online Shop: *www.train-safe.de*

HLS BERG GmbH & Co. KG

HLS Berg GmbH & Co. KG
Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg, Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40, Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41
Vertretungen: Holland - info@train-safe.nl, Schweiz - info@train-safe.ch, **info@train-safe.de, http://www.train-safe.de**

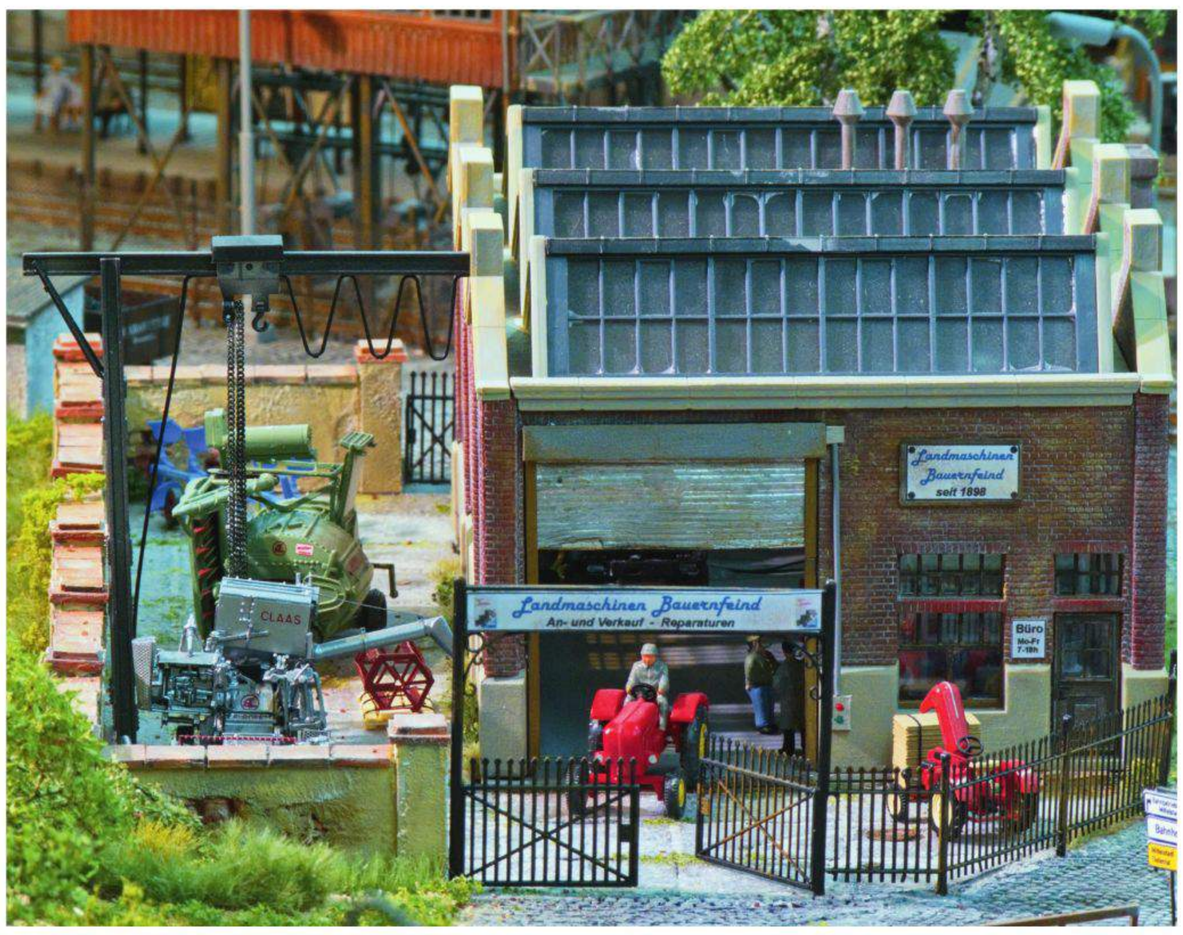
Vieles ist erreicht – vieles bleibt noch zu tun

Was den bei Planungsbeginn erhofften „überschaubaren Zeitraum“ des Anlagenbaus angeht, relativierte sich dieses Ansinnen ganz schnell ... Auch eine Anlage dieser mittleren Größe kann zur fast unendlichen Geschichte werden. Der jetzige Zustand ist das Ergebnis einer etwa zehnjährigen Bauzeit – natürlich mit mehrmonatigen Unterbrechungen. Einerseits, weil ich zwischendurch immer wieder Dioramen gebaut habe, andererseits, weil ich an vielen Stellen auf die Detaillierung von Gebäuden und Szenen Wert legte. Diese Gestaltung verschlingt ebenfalls viel Zeit. Außerdem wird meine Freizeit nicht ausschließlich von der Modellbahn bestimmt, gerade in den Sommermonaten muss das Hobby etwas zurückstehen. Des Öfteren legte ich auch eine Schaffenspause ein, weil einfach die „zündende Idee“ zur weiteren Ausgestaltung fehlte oder deren Umsetzung sich doch schwieriger gestaltete. Stammlesern des Märklin Magazins wird vielleicht auffallen, dass einige Details meiner Anlage schon mal in einem älteren Beitrag zu sehen waren. Manche Bauvorschläge ergaben sich während der Bauzeit fast automatisch, so z. B. die Mauern aus Styrodur, der Bahnhof Güglingen als Teil einer Schrankanlage oder die Burgruine. Obwohl die Anlage schon ein recht fertiges Gesamtbild abgibt, bieten sich immer noch Ausgestaltungsmöglichkeiten. Es gibt immer etwas zu verbessern oder zu verändern. Nicht zuletzt trägt auch die CS2 mit ihren Möglichkeiten dazu bei, Neues in puncto Automatisierung von Abläufen auszuprobieren. Von einer fertigen Anlage oder gar sich breitmachender Langeweile kann also keine Rede sein – herrlich, oder?

Text und Fotos: Harald Luther

In Ausgabe 05/2017 des Märklin Magazins (Erscheinungstermin: Oktober) widmen wir uns dem Umbau einer Anlage.

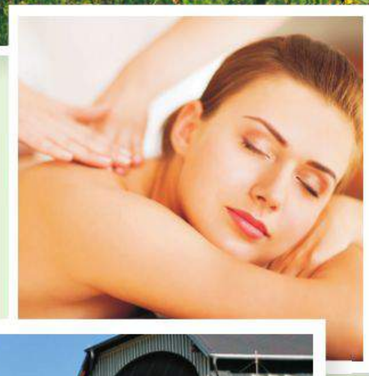
Gut gesichert: Eine Bahnsteigsperre (ein Lasercut-Bausatz von MBZ) neben dem Empfangsgebäude regelt den Betrieb am Bahnhof Mittelstadt.



Perfekte Logistik: Dank günstiger Lage kann die Fabrik Bauernfeind ihre Landmaschinen am Güterbahnhof Mittelstadt direkt auf’s Gleis verladen.

Auf der Durchreise: Der TEE „Helvetia“ wird in Kürze Mittelstadt erreichen. Ein Halt in dem Kleinstadtbahnhof steht aber nicht auf dem Fahrplan.

Werrapark Resort
Masserberg / Thüringer Wald



Einmaliger Ausflugstipp:
Bergbahn Oberweißbach

NATURERLEBNIS THÜRINGER WALD

720 m hoch mitten im UNESCO-Biosphärenreservat Thüringer Wald.

Wanderwegenetz ab Hotel.
2x wöchentlich geführte Tour in der Rennsteigregion. Viele Tourentipps.

Wohlfühlhotel Frankenblick ***s
mit Schwimmbad und Sauna sowie ca. 40 Wellnessanwendungen.
Thüringer-Wald-Wellness.

Sport- und Familienhotel Heubacher Höhe *** mit Indoor-Tennis, Squash, Bowling sowie Schwimmbad und Sauna. Ganzjährig Kidsclub für Kinder ab 3 J. Attraktive Kinderpreise & Pauschalangebote.

KOMM IN DEN WALD!
2x Ü/HP, **1x Lunchpaket,** Schwimmbad, Sauna & Fitness
So-Do **€ 84,00** | Fr/Sa **€ 94,00** p.P. im DZ
Gültig bis 31.10.2017 nach Verfügbarkeit.

Bitte geben Sie bei der Buchung **MÄRKLIN** als Kennwort an.

WERRAPARK RESORT | Am Kirchberg 15 | 98666 Masserberg
Tel. 036874 93711 | info@werrapark.de | www.werrapark-hotels.de

Oberleitung made in Germany

Ausland Katalog: 5,50 €, Aufbauanleitung 15,00 €
Katalog + Aufbauanleitung: 17,00 €, inkl. Versandkosten

Inland Katalog: 3,50 €, Aufbauanleitung 10,00 €
Katalog + Aufbauanleitung: 12,00 €, incl. Versandkosten

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

Die SOMMERFELDT Aufbauanleitung

www.SOMMERFELDT.de

Schuco-Militärmodelle

Faszinierende Zinkdruckguss-Modelle in 1:87. Jetzt bei Ihrem Fachhändler!

Schuco Shop
Jetzt auch direkt bestellen:
www.shop.schuco.de

Schuco.de

www.schuco.de · schuco@schuco.de · +49 9 11 / 9765-02

Schuco

SPUR Z: KURVENREICH DURCH DIE LANDE, FOLGE 10

Finaler Feinschliff

Wir begeben uns in die Schlussphase unseres Anlagenbaus. Hier ist Fingerspitzengefühl gefragt, denn die Endausgestaltung einer Anlage beinhaltet die wichtigen filigranen Kleinarbeiten.

Eine Anlage gewinnt gerade durch ihre vielen Details an Atmosphäre: die vorbildliche Bemalung der Gebäude und Felsenstrukturen, die passende Ausgestaltung von Kleinmotiven wie die Vervollständigung von Gehöften mit vielerlei bäuerlichem Zubehör oder die Gestaltung von Hecken, Zäunen und Gebüsch. Nicht immer kann man dabei ungehindert auf die entsprechenden Bereiche zugreifen. Schnell entstehen bei diesen letzten Handgriffen Schäden an bereits gestalteten Anlagenteilen wie etwa der Oberleitung oder den filigranen Lichtsignalen usw. Es empfiehlt sich daher von Haus aus, bei allen Arbeiten stets von oben und mit viel Umsicht in die Anlage einzugreifen, denn mit unbedachten horizontalen und womöglich rüden oder hektischen Eingriffen ist schnell die gute Laune verdorben. Ebenso wichtig: die passende Arbeitskleidung. Herabhängende Hemdärmel etwa können üblen Schaden anrichten ...

Die Straßenbeleuchtung: etwas vertrackt, aber der Aufwand lohnt sich

Unsere Anlage sollte auch bei „Nachtbetrieb“ ein harmonisches Bild abgeben. Wir sollten also schon vor dem endgültigen Einbau der Gebäude die Beleuchtungssockel installieren und vor allem die filigranen Straßen- und Bahnsteigleuchten aus dem Märklin Sortiment an Ort und Stelle einbauen. Während die Gebäudebeleuchtung weniger Aufwand bereitet, ist bei den angesprochenen Leuchten etwas mehr Filigranarbeit erforderlich. Deren etwas anspruchsvolles Anschlusskonzept erfordert bei der Installation vor allem unterhalb der Anlage ein bisschen mehr Aufwand – der aber durch ein geradezu festliches Licht belohnt wird. →

Die Vorbereitung zur Begrünung

Sobald wir sämtliche Leuchten einschließlich der Gebäudebeleuchtung installiert haben und diese auch funktioniert, können wir zum wesentlichen Teil dieser letzten Folge schreiten, nämlich zur Anlagenbegrünung. Gegenwärtig befindet sich unsere Landschaft in einem schmutzigen „Gipsweiß“ – und dies soll sich nun Schritt für Schritt ändern. Gipsflächen, auch jene, die wir mit Sägemehlzusatz aufgetragen hatten, sind von Natur aus porös und daher sehr saugfähig. Ohne ausreichende Vorbehandlung würden Farbaufträge oder Streumaterialien keine ausreichende Haftung erreichen und demzufolge früher oder später abplatzen bzw. sich lösen. Kurzum: Der Untergrund muss ausreichend grundiert werden, und zwar mit sogenanntem „Tiefgrund“ vom Baumarkt oder Malergeschäft.

Diese wässerige Konsistenz tragen wir mit einem Flachpinsel satt und flächendeckend auf. Dabei ist es sehr vorteilhaft, wenn wir die Flüssigkeit für Wiesenflächen mit grüner Dispersionsfarbe bzw. Wege oder Ackerflächen mit hellbrauner und Felsgestein mit hellgrauer Farbe leicht einfärben. Dies dient einerseits für die ansonsten farblose Flüssigkeit als Streichkontrolle und beugt andererseits bei der späteren Begrünung einem weißen und hässlichen Durchschimmern vor. Außerdem entsteht damit ein farbliches Gesamtbild, das schon weitgehend die Beurteilung der harmonischen Farbenzusammenhänge zulässt. Die Grundierung trocknet verhältnismäßig rasch, sodass nach etwa 20 Minuten mit der Weiterbehandlung begonnen werden kann (Foto 1).

Die Felsenbemalung: auf abgestufte Farbintensität achten

Neben kleineren Gesteinsflächen an steil abfallenden Geländepartien haben wir auf unserer Anlage über den beiden Wendeltürmen je eine größere Felspartie vorgesehen. Links sollte es eine Spitzkuppe sein, rechts haben wir zwei schräg geschichtete Felswände vorgesehen. Wir wählten Sandgestein, bei dem verschiedene Brauntöne vorherrschen. Als Basisfarbe eignet sich ein mit Weiß aufgehelltes Ocker (Acrylfarbe) mit nur geringer (!!) Zugabe von Rot. Die Farbe wird ziemlich

Die Folgen im Überblick

- 01/2016: Anlagen-Konzept
- 02/2016: Der Unterbau
- 03/2016: Spanten und Trassen
- 04/2016: Die Wendeltürme
- 05/2016: Das Turm-Finale
- 06/2016: Gleisverlegung
- 01/2017: Elektroinstallation
- 02/2017: Oberleitung
- 03/2017: Landschaftsbau I
- 04/2017: Landschaftsbau II

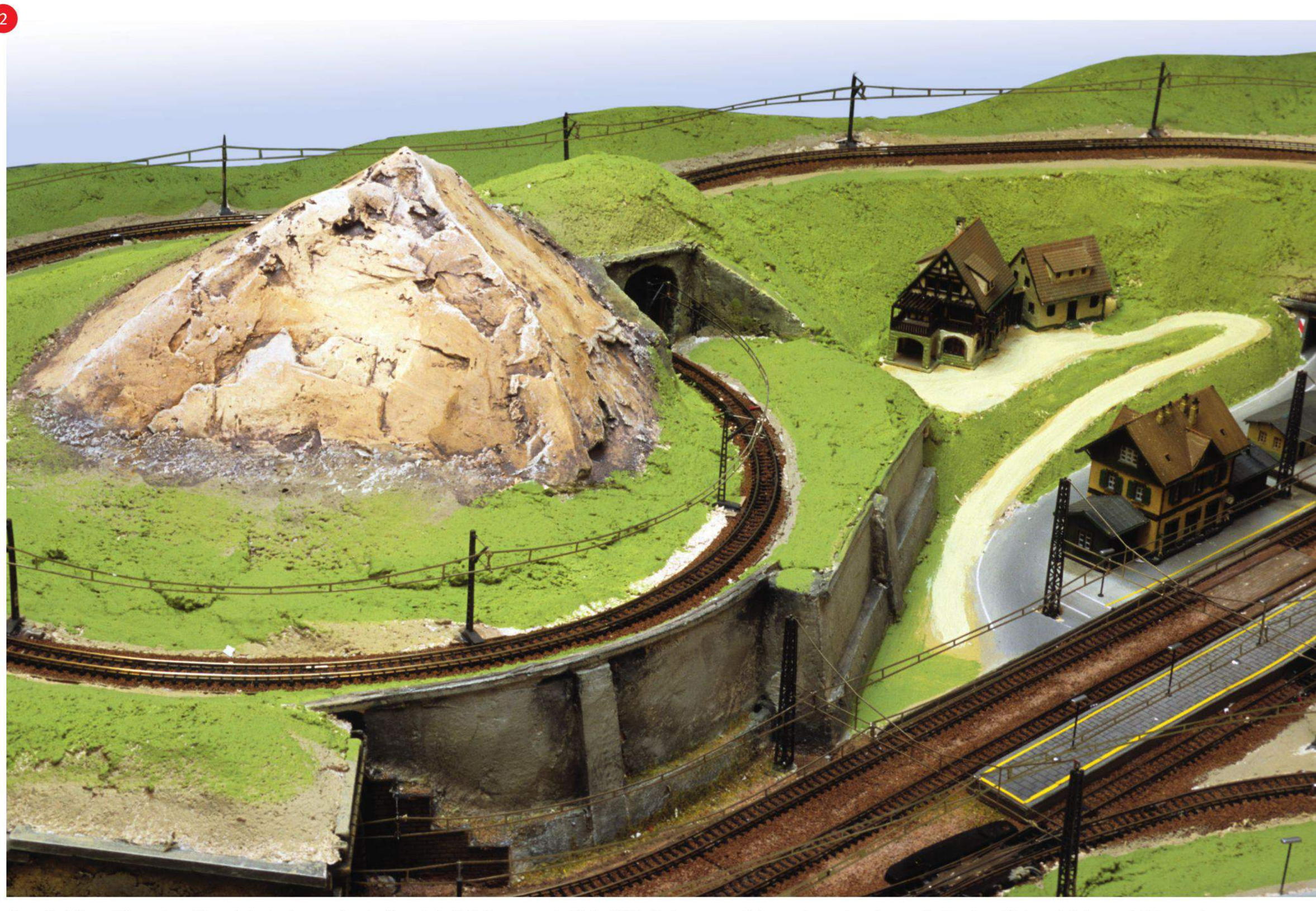
„trocken“ aufgetragen. Der Pinsel wird also nicht voll eingetaucht, sondern vielmehr wird die Farbe an einem Zeitungsblatt weitgehend abgewischt und sodann flächendeckend aufgetragen. Nach dem Trocknen wird dieser Grundanstrich stellenweise ebenfalls „trocken“ mit etwas dunklerem Braun übertönt, wobei Farbtrennlinien zu vermeiden sind. Sobald dieser Basisanstrich restlos getrocknet ist, wird Lasurfarbe aufgetragen. Diese besteht ebenfalls aus Acryl, und zwar in einem deutlich zu Violett tendierenden Farbton (Ocker + Rot + Blau). Sie wird circa mit einem Drittel Wasserzusatz unter Zugabe von einem Tropfen Spülmittel verdünnt. Der anschließende Lasurauftrag muss ziemlich satt erfolgen und vor allem in sämtliche Ritzen und Spalten eindringen.

Gleich danach wird die überflüssige Lasurfarbe mit einem Naturschwamm oder weichen Lappen wieder abgewischt. Der Schwamm wird dabei wiederholt in klarem Wasser ausgewaschen, dann kann mit weiterem gezieltem Abwischen der

1

Der farbliche Gesamteindruck des Geländes ist nach der Grundierung mit eingefärbtem „Tiefgrund“ schon deutlich zu erkennen.

2



Das Gebirge über den Wendeln haben wir als Sandsteinfelsen gestaltet. Mittels Lasurverfahren konnte ein realistisches Felsenbild erreicht werden.

gewünschte Farbeffekt ziemlich genau erzielt werden. Das heißt, die Lasurfarbe haftet vorrangig in Ritzen und Vertiefungen und hinterlässt dagegen auf glatten Stellen einen mehr oder weniger durchscheinenden Grundanstrich, sodass sich letztlich ein sehr realistisches Felsenbild ergibt (Foto 2).

Die Begrünung in der Praxis

Mit der Begrünung erwacht gewissermaßen unsere Landschaft mit allen ihren Farben und Formen zum Leben. Damit diese Metamorphose gelingt, brauchen wir vor allem geeignetes Streumaterial (möglichst in Frühlingsfarben) sowie ausreichend Bepflanzungsmaterial in Form von Laub- und Nadelgehölzen. Ein entscheidender Punkt ist das richtige Auftragen des Streumaterials, damit es auch dauerhaft festsitzt. Daher bereiten wir zunächst eine geeignete Einbettmasse vor. Diese besteht aus hellgrüner Dispersionsfarbe, der circa zehn Prozent Leitungswasser und ebenso viel Weißleim beigemischt werden. Ein Tropfen Spülmittel macht die Masse erst so richtig flüssig. Diese Masse tragen wir nun mit einem Breitpinsel in etwa DIN-A4-großen Flächen satt auf die zu begrünenden Flächen auf und streuen sogleich die Grasfasern ein. Als hilfreiches Utensil eignet sich ein Küchensieb mit entsprechender Maschenweite, mit dem die Fasern sehr gleichmäßig und zügig auf die Leimfläche aufgetragen werden können (Foto 3). Mit dieser Methode wird ein Florteppich erreicht, der dem einer elektrostatischen Beflockung oder den üblichen Grasmatten in nichts nachsteht. Kleinere Ecken und Winkel hingegen müssen wir nach wie →

3

Ein Küchensieb mit entsprechender Maschendichte eignet sich vorzüglich zum Begrünen größerer Wiesenflächen.

4

Für kleinere Flächen an schwer zugänglichen Stellen und Ecken empfiehlt sich nach wie vor am besten die altbewährte „Noch-Streudose“.

Unsere Spur-Z-Anlage ist nicht nur landschaftlich eine Wucht, sondern überzeugt durch einen regen Fahrbetrieb. Der Lohn der Arbeit (man denke etwa an die Errichtung unserer Oberleitung): viele begeisterte „Ahhhs und Ohhhs“.

→ vor am besten mit der altbewährten „Noch-Streudose“ begrünen (Foto 4). Wichtig ist im Endeffekt, dass wir den Streufasern genügend Zeit zum Abbinden einräumen. Das überschüssige Material sollte man am besten am nächsten Tag mit dem Handstaubsauger absaugen. Tipp: Wenn der Staubsaugerbeutel vorher sauber gereinigt wird, kann das abgefangene Material wiederverwendet werden.

Die Baum- und Wildwuchsvegetation

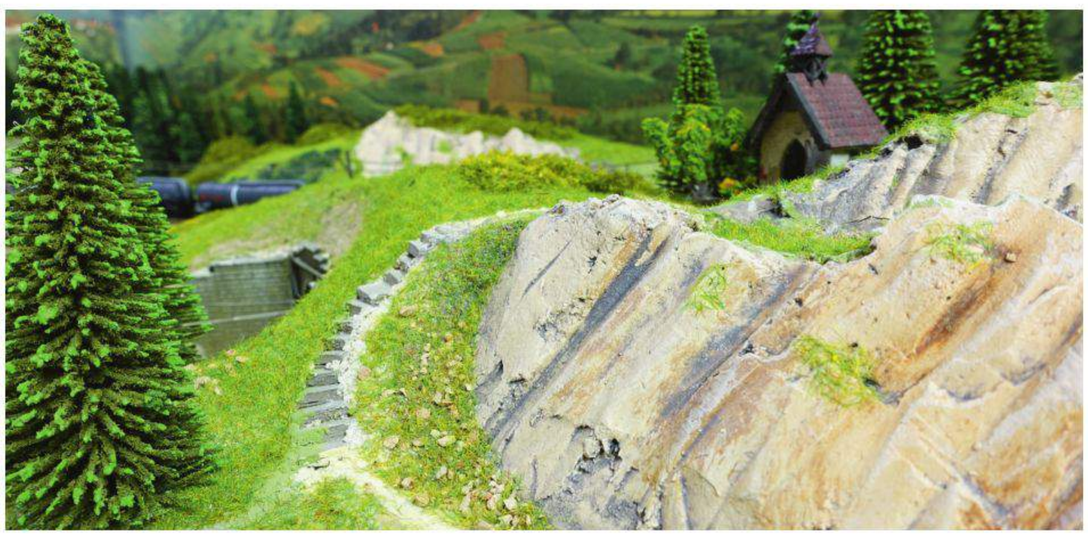
Nach dem Begrünen mit Streufasern und dem abgesaugten Überschussmaterial wirkt die gesamte Szene noch viel zu einheitlich grün. Es müssen Farbnuancen eingebracht werden. Diese erreichen wir in erster Linie mit der Aufforstung von Waldflächen, die sofort einen ins Dunkelgrün gehenden Effekt in die Landschaft bringen. Wichtig ist, dass die Nadelbäume vorbildgerecht in engen Abständen aneinandergesetzt werden, denn nur so kann ein Nadelwald vorbildlich wirken. Diese Waldoptik kann noch aufgewertet werden, wenn man mit einem Breitpinsel gelbe Dispersionsfarbe leicht über die Nadelspitzen überwischt und damit den frühlinghaften „Maiwuchs“ andeutet.

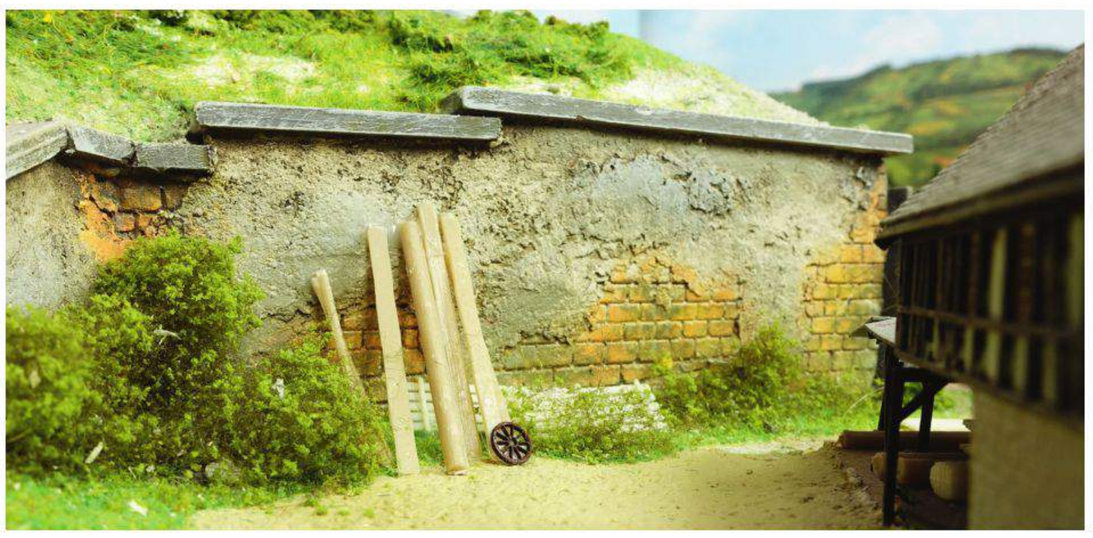
Mit dem Aufforsten von Laub- und Nadelgehölzen haben wir das eintönige Grün der Wiesenflächen verbannt – die Szene wirkt schon viel lebendiger. Es fehlen aber noch die diversen Sträucher, Büsche und der Wildwuchs, die das „grüne Bild“ letztlich vervollkommnen. Eine praktische Methode, um Sträucher und Gebüsch zu gestalten, besteht darin, entweder aus dem universellen Decoflies (z. B. von Heki) entsprechende Büsche über die Fingerkuppe zu formen und diese mit einem Leimtupfer an Ort und Stelle zu fixieren. Noch wirksamer ist es, einige „Großbäume“ anzuschaffen und davon die einzelnen Äste abzuzwicken, dann steht eine Vielzahl vorbildlicher Sträucher und Büsche zur Verfügung. Wenn man zudem die Verpackung der Bäume nicht gleich wegwirft, kann man die darin angesammelten Fasern und Flocken mit Weißleim zu einem pastösen Klumpen mischen und hiervon wahrlich die schönsten Gebüsche auf die Anlage zaubern. Allerdings brauchen diese lange zum Aushärten. Alle so entstandenen Individualgehölze kann man wiederum ganz leicht mit buntem Streumaterial berieseln und somit einen weiteren Farbeffekt herbeiführen.

Wildwuchs findet man hauptsächlich in unbewirtschaftetem Gelände oder an Steilhängen und an Waldrändern. Diese Geländeformen kommen auf unserer Anlage häufig vor. Wir erreichen diese Art der Begrünung hauptsächlich mit dem oben erwähnten Flies. Von diesen Matten zupft man kleine Stücke ab, zieht sie etwas auseinander und legt sie auf die zuvor mit Leimwasser benetzte Stelle auf. Ihre endgültige „zerzauste“ Form erhalten sie an Ort und Stelle, indem man sie mit den Fingern zurechtzupft und somit an die Umgebung anpasst. Eine geringe Dosis bunten Streumaterials wertet auch diese Art der Vegetation ganz erheblich auf.

Gebäude sorgen für Abwechslung und Farbtupfer

Alleine von der natürlich ausgestalteten Grünlandschaft lebt unsere Modellbahnanlage natürlich nicht. Erst die eingebauten Gebäude bringen den richtigen Farbeffekt ins Spiel. Aber auch die





Kleine Tricks, große Wirkung: Gelbe, mit einem Breitpinsel auf den Nadelspitzen aufgebrachte Dispersionsfarbe verleiht normalen Tannen den typisch frühlingshaften „Maiwuchs“ (links). Und eine fein nachgebildete Stützmauer ist ein schönes Übergangselement zwischen Landschaft und Gebäuden.

Wildwuchs unterscheidet sich deutlich von bewirtschafteten Geländeflächen. Daher sollte in entsprechenden Bereichen – zum Beispiel entlang der Gleistrassen – eine sichtbar andere Optik herrschen.

Kunstbauten wie die attraktive Stützmauer im Vordergrund, die glaubhaft in die Landschaft passende Bogenbrücke oder die verschiedenen, teils im Eigenbau hergestellten Tunnelportale bereichern die Landschaftsoptik. Nicht in geringerem Maße trägt unser wenn auch wenig verzweigtes Straßen- und Wegenetz ebenfalls zur gesamten Farben- und Stilharmonie bei, ebenso wie die über der rechten Wendel errichtete Kapelle mit vorgelagertem Treppenaufgang. Dass es sich bei der Noch-Kapelle jedoch um ein H0-Modell handelt, nahmen bei einem kürzlichen Besuchernachmittag die Gäste erst wahr, als man sie darauf aufmerksam machte. So kann man sich mitunter schon einmal eine kleine Schwindelei erlauben.

Schlussakkord: ein paar leise Molltöne – und viel Applaus

Allerdings gab es in der Runde auch Kritiker, denen man kaum etwas recht machen kann. So wurde die Oberleitung über den beiden Endgleisen an der Holzverladestation nicht akzeptiert, die Bahnschranken wurden als maßstäblich zu hoch angesetzt bewertet, dem einen passte das Gatter mit der Schafherde an einem Wiesenhang nicht, der andere beanstandete die Verkehrsdichte auf den Nebenstraßen – obwohl heutzutage fast schon jeder Nebenweg überfrequentiert ist. Damit muss man als Modellbahner leben. Doch alle Kritik erlosch an diesem Nachmittag schlagartig, als der Fahrbetrieb „angeschmissen“ und dazu bei Dämmerlicht die Anlagenbeleuchtung zugeschaltet wurde. Kaum ein Betrachter hielt es für möglich, dass auf dieser kleinen Anlage so viel abwechslungsreicher Fahrbetrieb stattfinden kann. Entzückte „Ahhhs“ und „Ohhhs“ wurden rasch wieder zur vorherrschenden Tonlage und angesichts der immensen Betriebsamkeit entlang der Bahn war sogar der Bahnübergang mit den etwas zu hoch angesetzten Schlagbäumen schnell vergessen ...

Text: Karl Albrecht; Fotos: Karl Albrecht, Claus Dick

Im Internet können Sie alle Folgen unter www.maerklin-magazin.de im Bereich Themen-Specials und Serien als PDF downloaden.

Sandstein trägt seinen Namen nicht ohne Grund. Sorgsam erodierte Bereiche gehören daher zu einem authentischen Anblick unbedingt dazu.

Alles für Straße und Verkehr

eMotion Bewegte Welt

HO DC AC LED

1518
Polizist mit beleuchteter Kelle
UVP: 25,95 €

HO DC AC LED

5085
Verkehrszeichen 222 mit LED-Beleuchtung
UVP: 20,50 €

HO DC AC LED

5095
Verkehrsampel mit Fußgängerampel und LEDs, 2 Stück
UVP: 35,50 €

HO DC AC LED

5040
Warnbaken, 8 Stück mit Lauflichtelektronik
UVP: 45,95 €

Tipp:

Steinkunst
VOLLMER
Natürlich aus Quarzsand

HO

48260 – 48267
Asphalt-Straßenplatten verschiedene Ausführungen
UVP: ab 9,90 €

Viessmann

Weitere Modelle finden Sie hier:

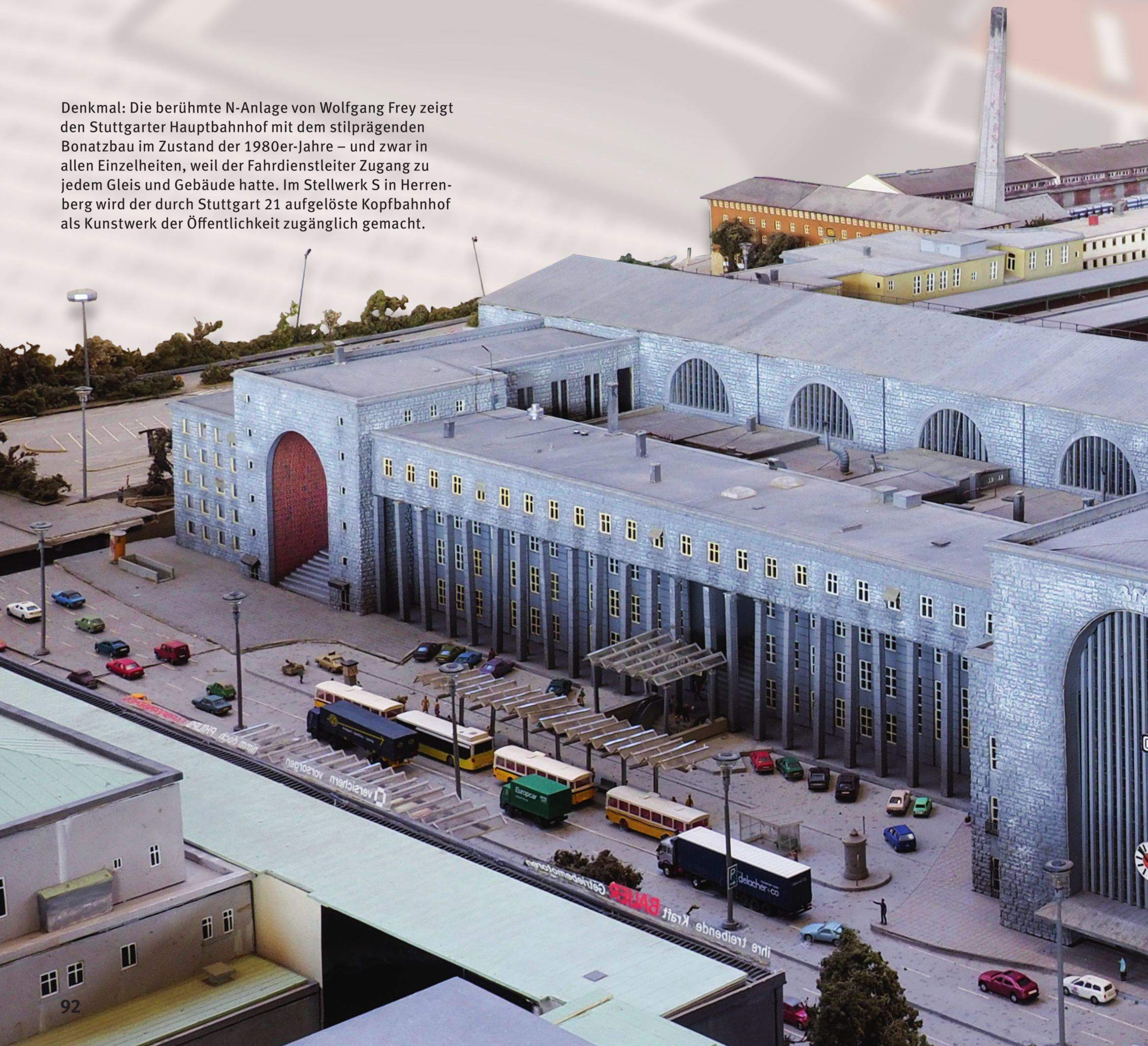
8999
Katalog 2017/18 DE

www.viessmann-modell.de

SPUR N: ANLAGENGESTALTUNG

Der „Stuttgarter“ als Zeitdokument

Denkmal: Die berühmte N-Anlage von Wolfgang Frey zeigt den Stuttgarter Hauptbahnhof mit dem stilprägenden Bonatzbau im Zustand der 1980er-Jahre – und zwar in allen Einzelheiten, weil der Fahrdienstleiter Zugang zu jedem Gleis und Gebäude hatte. Im Stellwerk S in Herrenberg wird der durch Stuttgart 21 aufgelöste Kopfbahnhof als Kunstwerk der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.



Vorbildorientierte Ausarbeitung und fahrtechnisch ein Meisterstück: Die Großanlage des Stuttgarter Bahnhofs von Wolfgang Frey ist unerreicht. Nun macht ein Investor zusammen mit Modellbahnern der Region die sagenhafte Spur-N-Anlage der Öffentlichkeit wieder zugänglich. Eine Vorschau.

Der Bonatzbau

Die Architekten der Stuttgarter Schule wollten keinen rückwärtsgewandten Historismus und keinen architektonischen Radikalbruch à la Bauhaus – die Traditionalisten bevorzugten eine klare Bauweise mit natürlichen Materialien, die handwerkliches Geschick zu erkennen geben. Dieser Ansatz beflügelte Paul Bonatz, Professor an der Technischen Hochschule Stuttgart, beim Entwurf des Stuttgarter Hauptbahnhofs, dessen Bauphase von 1914 bis 1928 dauerte. Das Ensemble setzt sich aus verschachtelten Gebäuden in Kubenform zusammen, verkleidet mit grob behauenem Muschelkalkquadern. Das Wahrzeichen des Hauptbahnhofs ist der Uhrturm, von der Querbahnsteighalle der Gleise 1 bis 16 gelangen die Reisenden in die riesige Kopfbahnsteighalle. Das Projekt Stuttgart 21 ersetzt den Kopfbahnhof durch einen überdeckelten Durchgangsbahnhof in Tieflage mit unterirdischen Zulaufstrecken. Dazu wurden die Flügel des Bonatzbaus abgerissen. Zum Projekt siehe www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

Wahrzeichen: der 56 Meter hohe Uhrturm des Bonatzbaus mit dem Mercedes-Stern.

Kubenbauweise in N: Vor dem Uhrturm liegt die große Kopfbahnsteighalle, von der nach links die Große und Kleine Schalterhalle abzweigen.

Auf der Modellbahnausstellung in Herrenberg haben Sie Teile der Spur-N-Anlage des Stuttgarter Hauptbahnhofs von Wolfgang Frey ausgestellt. Was haben Sie noch auf Lager?

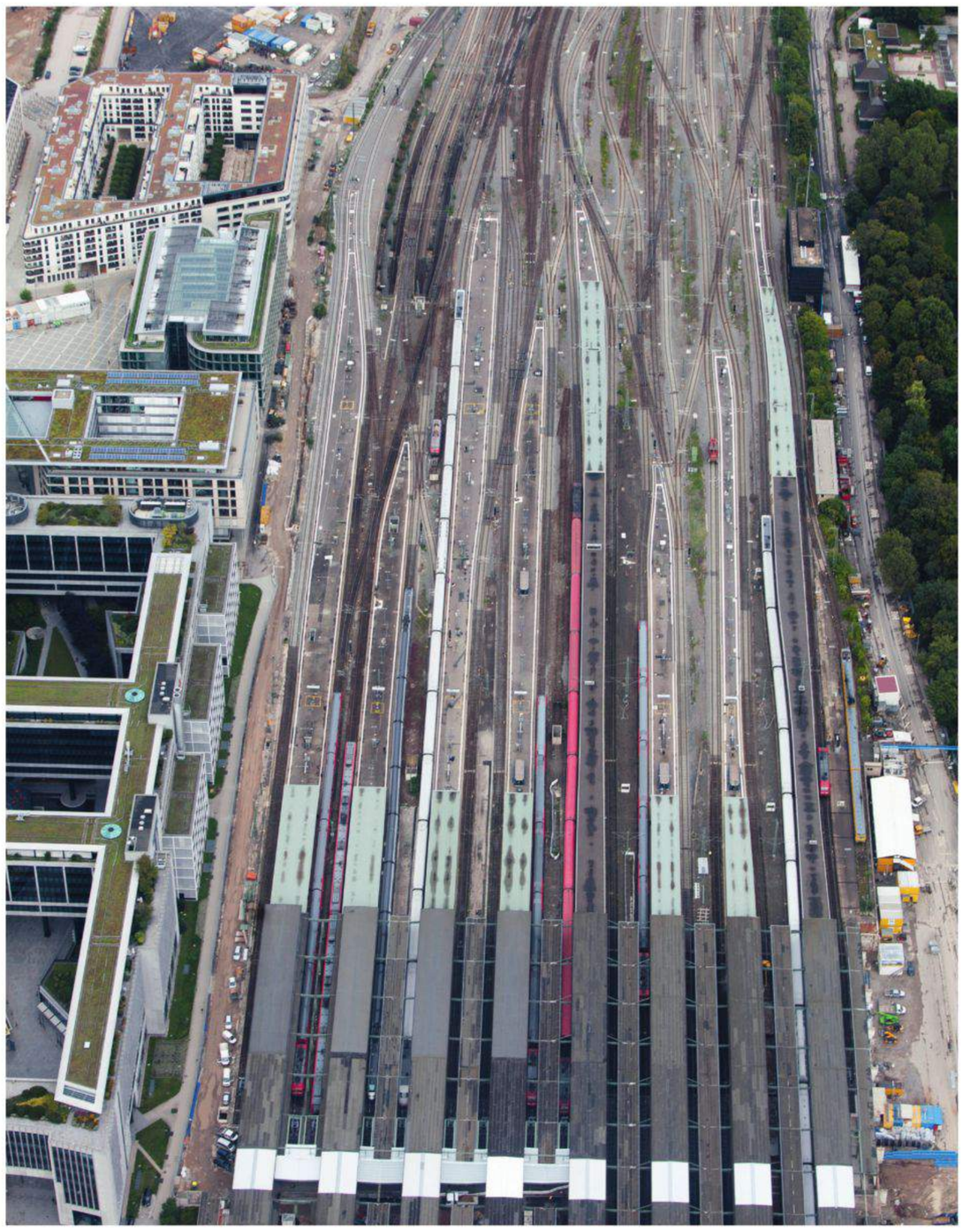
Braun: Aufgestellt waren gerade einmal sechs von 60 Modulen – inzwischen haben wir den Abbau in Stuttgart abgeschlossen und bauen die Module in Herrenberg auf. Im vierten Quartal 2017 werden wir die Ausstellung im Teilbetrieb eröffnen. Nach Ende des Weiterbaus 2018 bekommen wir auf 260 Quadratmetern Ausstellungsfläche etwa 80 Prozent der insgesamt 180 Quadratmeter großen Anlage unter. Ergänzt wird das Infrastrukturdenkmal durch das Bistro „Kantine Gleis 16“ und einen Modellbahnartikel-Verkauf. Damit gibt es im süddeutschen Raum eine neue Anlaufstelle für Eisenbahninteressenten. Vorgesehen ist im Stellwerk S ein Fahrbetrieb mit 250 Lokomotiven und 1.000 Wagen.

Also ein kleines süddeutsches Mini-Miniaturwunderland?

Braun: Vom Erfolg des Miniaturwunderlands in Hamburg lässt sich das Interesse für große Anlagen ableiten. Doch die Ansätze unterscheiden sich grundlegend: Ich möchte eine einzigartige Anlage erhalten, die Stuttgarts Bahnhöfe in höchster Originaltreue in den 1980er-Jahren darstellt – auch was Höhenverlauf, die rund 500 Modellbauten und unzähligen Gleistrassen betrifft. Der Fahrdienstleiter Frey arbeitete 30 Jahre lang an der Anlage, er besaß einen Fundus von Bauplänen, Luftaufnahmen und 50.000 Fotos, durch die jeder Baum und jedes Haus und jedes Gleis dokumentiert waren. Kein Wunder, dass schon DB-Chefs die Anlage besucht haben, die aus Brandschutzgründen nicht der Öffentlichkeit zugänglich war.

Das Stellwerk S besitzt also musealen Charakter?

Braun: Das hört sich verstaubt an – nein, es wird ein vergnüglicher Ausflugsort und eine Hommage an die Zeit vor Stuttgart 21 – da steht der Stuttgarter Bahnhof vor dem Umbau mit Seitenflügeln, Gleisvorfeld, Bahnbetriebswerk, Post sowie Güter- und Busbahnhof. Leider haben die Module durch Umzüge gelitten, viele filigrane Elemente wie etwa die Säulen zwischen den Arkaden am Bahnhof müssen saniert und aufgefrischt werden. Die Anlage lag ja auch vier Jahre lang ohne Betreuung brach. Aber wir – modellbahntechnisch beteiligt ist unter anderem der MEC Herrenberg – wollen alles so erhalten, wie es ist. Auch die Sprenkler bleiben, das sind Altersflecken, wie sie jedes alte Kunstwerk zieren. Und das ist der Unterschied zu Hamburg: Wir expandieren nicht, sondern wir konservieren ein unvergleichlich authentisches Kunstwerk.



Luftaufnahme: Die Bahnhofsgleise im Zustand während des aktuellen Umbaus – das Vorbild lässt sich noch gut mit dem N-Modell vergleichen.

Gleisgewirr in den 1980er-Jahren: Die Bahninfrastruktur für Nah-, Fern- und Güterverkehr ist akribisch im N-Maßstab nachgebildet.

Was ist konkret zu tun?

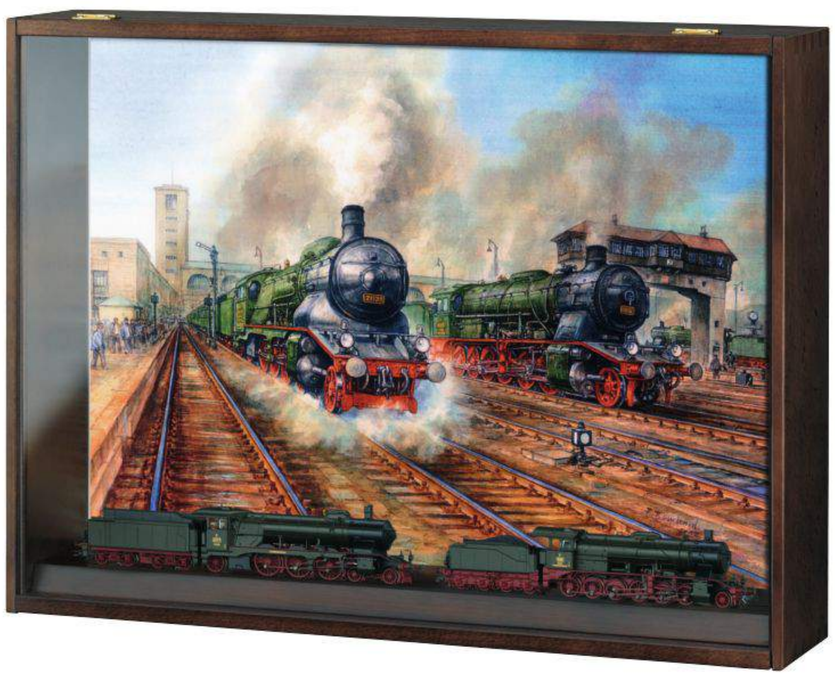
Wolfgang Frey hat für den Unterbau und die Gebäudegestaltung alles verarbeitet, was ihm in die Hände kam – Verpackungsmaterial, Pappe, Regalbretter, Plexiglas, Radiergummis, ja sogar alte Zuglaufschilder. Entsprechend dieser Kreativität war der Abbau ein Abenteuer und die Konservierung ist, um es vorsichtig zu sagen, eine Herausforderung. Die Restaurierung und der Umbau auf Digital-Technik werden uns noch lange beschäftigen.

Warum wird digitalisiert?

Braun: Erstens ist es zeitgemäß für den Betrieb einer Großanlage und zweitens ist die Technik von Wolfgang Frey dem Umzug zum Opfer gefallen – wir wären niemals fertig geworden, wenn wir die Technik für den Fahr- und Beleuchtungsbetrieb sauber deinstalliert und dann wieder mit großem Aufwand verlötet hätten. →

MÄRKLIN UND DER „STUTTGARTER“

Start mit Nenngröße 0: Seit 1930 ist im Märklin Sortiment ein Großstadt-Bahnhof für 0-Bahner zu finden, beschrieben als „äußerst wirkungsvolle Nachbildung eines modernen Bahnhofsgebäudes“. Unverkennbar sind die Empfangsgebäude des Stuttgarter Hauptbahnhofs umgesetzt. Mit dem Blechmodell aus Hallen- und Turmteil hat noch der württembergische König Wilhelm II. gespielt. Ab 1938 kommt der Bonatzbau auch für H0 (Art. 2039 G) in den Verkauf mit dem Zusatz „nach Vorbild des Hauptbahnhofs Stuttgart“. Heute sind die Modelle gesuchte Raritäten.



Der Märklin Stand war 1947 mit seiner Spielzeugschau ein Höhepunkt der Exportmesse Hannover. Vorn zu sehen das Empfangsgebäude des Stuttgarter Hauptbahnhofs.

„Unsere neue Modell-Bahnhofsanlage Modell Stuttgart unübertroffen an Schönheit und eleganter Form“ – so wurde 1930 für das Modell (Bild unten: Ausführung nach 1947) geworben. Die Dampflok-Packung „Stuttgarter Bahnhof“ (oben, Art. 31021) mit der württembergischen Reihe C und K greift das Motiv auf.

Teilpräsentation: Auf der Modellbahnveranstaltung des MEC Herrenberg waren bereits sechs Module der Frey-N-Anlage zu bewundern.

Bei der Eröffnung soll der Hauptteil – also Königstraße, Hauptbahnhof und Bw – fertig sein. Wie geht es weiter?
Braun: Es geht Stück für Stück voran, von Stuttgart-West und Cannstatt über den Pragfriedhof bis zum Zoo Wilhelma. Wie gesagt, wir stoßen ja ständig auf Überraschungen, wobei es fantastisch ist, mit welcher Gelassenheit und Problemlösungskompetenz die beteiligten Modellbahnexperten reagieren. Wir wollen auch das Stellwerk teilweise aufbauen, das Wolfgang Frey dem originalen Stellwerk Gleis 16 nachempfunden hat.

Wie kamen Sie überhaupt auf die Idee zu dem Großprojekt?
Braun: 2011 stieß ich im Internet auf die Bilder der Frey-Anlage in Spur N und war fasziniert, obschon ich ein typischer Märklin H0-Bahner der 1960er-Jahre bin. Mein Großvater, mein Vater und – in einer früheren Berufsphase – auch ich haben bei der Bahn gearbeitet, da erkennt man natürlich einen bahntechnisch großen Wurf. In Herrenberg wurde für den historischen Fruchtkasten eine Nutzung gesucht, also habe ich ein Konzept für den Einbau der Frey-Anlage entwickelt. Aber Wolfgang Frey wollte nicht verkaufen. 2016 wurde ich dann mit Frau Frey handelseinig. Praktischerweise war das ehemalige Restaurant „Zum Botenfischer", das sich im Familienbesitz befindet, gerade vakant – nun ein idealer Standort für das Stellwerk S.

Text: rr; Fotos: Kötzle, Bundesarchiv/CC3.0, Harke/CC3.0, Jeroen Komen/CC2.0, Märklin, rr

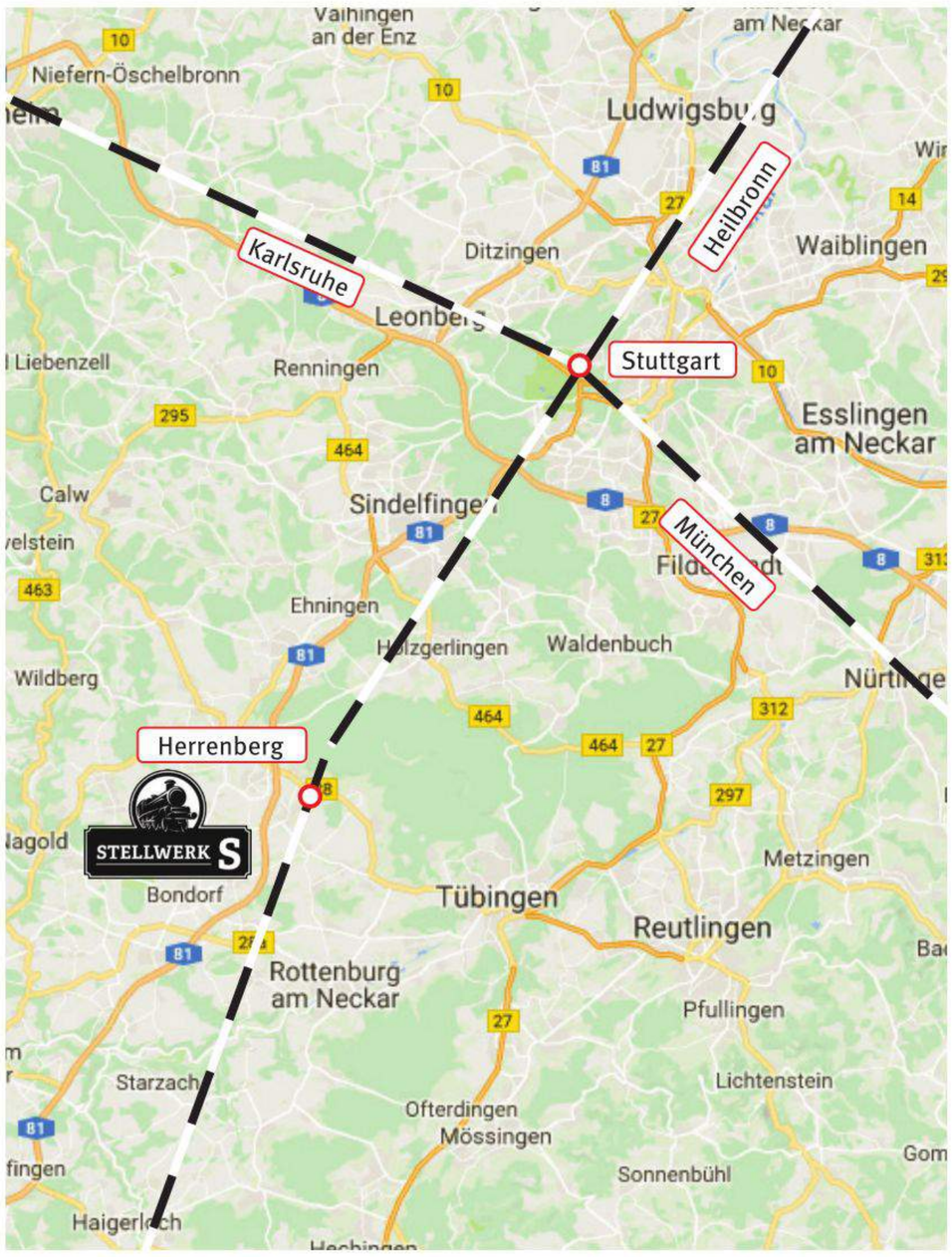
Informationen zum Stellwerk S finden Sie online unter www.stellwerk-s.de, Informationen zum MEC Herrenberg unter www.mec-herrenberg.de

Straßenfluchten: Der Blick durch die Lautenschlagerstraße auf die Kleine Schalterhalle („Bullaugenbild" ganz oben) zeigt Fahrzeuge aus der riesigen Autoflotte. Auch originale Gebäudefassaden sind nachgebildet (Bild oben).

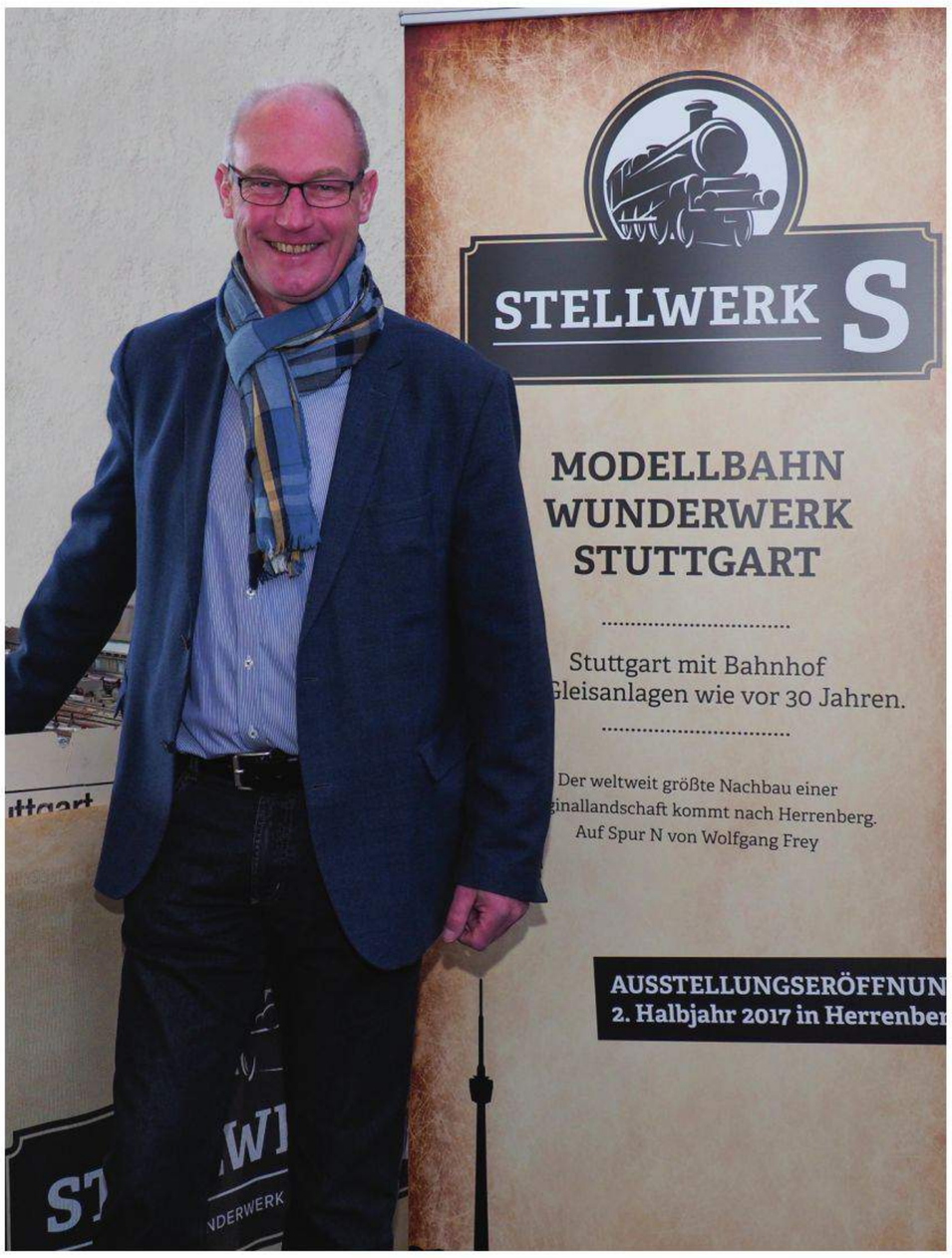
Die Eröffnung des Stellwerk S ist für das vierte Quartal 2017 geplant

Das Spur-N-Modell des legendären Stuttgarter Stadtmodells von Wolfgang Frey wird im vierten Quartal 2017 im Stellwerk S im Teilbetrieb zu bestaunen sein. Die Anlage gilt als der weltweit größte Nachbau einer Originallandschaft und wuchs über drei Jahrzehnte in einem Stuttgarter S-Bahnhof – unzugänglich für Besucher. Das Stellwerk S finden Sie in Herrenberg an der A 81 Richtung Singen. Modellbahntechnisch involviert ist der MEC Herrenberg, als Kooperationspartner ist auch der N-Club International aktiv. Zum Stellwerk S gehören neben der Anlagenausstellung auch ein Bistro und ein Modellbahnartikel-Verkauf.

Stellwerk S
Nagolder Straße 14
71083 Herrenberg
Internet: www.stellwerk-s.de



Der Ausstellungsort: Das Stellwerk S ist in Herrenberg nahe der Autobahn A 81 angesiedelt.



Der Initiator: Rainer Braun hat mit dem Stellwerk S die Rettung des „Stuttgarter“ in Spur N in die Wege geleitet.

Links das Wohnhaus, rechts der Lokschuppen, dazwischen ein Stumpfgleis: Der Märklin Bausatz „Frasdorf“ (Art. 55279) bietet dank Modulbauweise vielfältige Einsatzmöglichkeiten auf Spur-1-Bahnen.

SPUR-1-BAUSATZ LOKSCHUPPEN FRASDORF

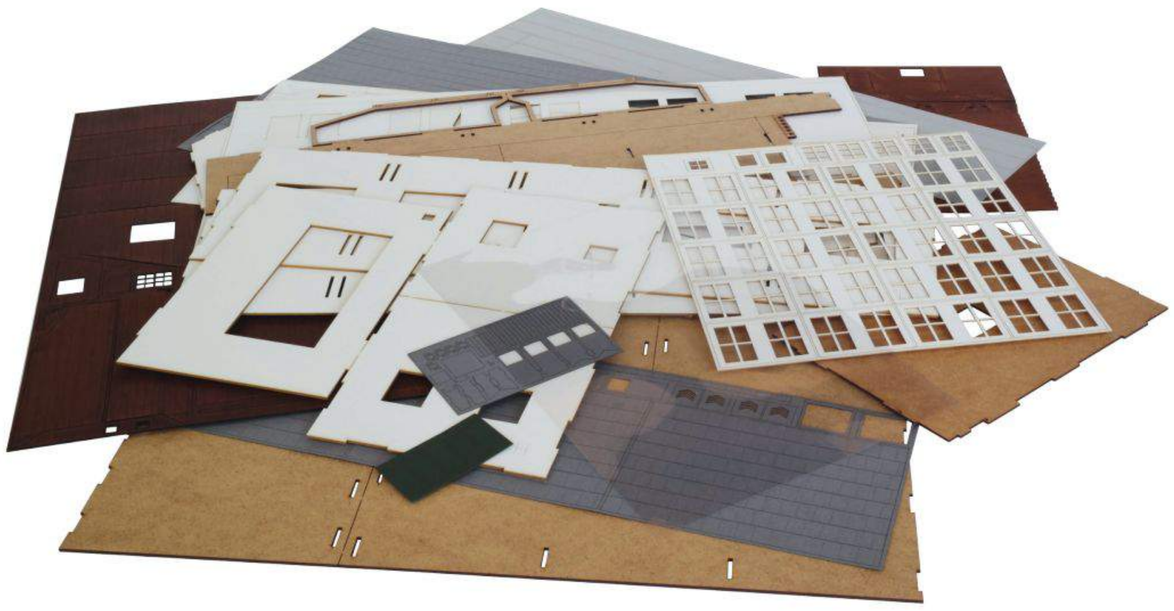
Schmuckstück

Mit dem Lokschuppen Frasdorf präsentiert Märklin einen hochwertigen Lasercut-Bausatz, der dank modularer Bauweise und flexibler Aufstellung als kleines Raumwunder überzeugt.

Platzprobleme sind selbst auf Spur-1-Bahnen keine Seltenheit. Trotzdem wünscht man sich natürlich gerne Beistellgebäude. Ein idealer Kandidat für solche Fälle: der Märklin Bausatz für den Lokschuppen Frasdorf inklusive Lokführerwohnhaus (Art. 55179). Mit 653 Millimetern Länge inklusive Dachüberständen dürfte er selbst auf kleinere Anlagen noch gut passen. Außerdem lassen sich beide Gebäudeteile auch separat aufstellen.

Das Vorbildgebäude existiert noch heute

Das Vorbild des Modells steht im bayerischen Frasdorf nahe dem Chiemsee am Ende einer Nebenbahnstrecke von Rosenheim nach Frasdorf. Die Strecke wurde im Mai 1914 eröffnet und im September 1970 eingestellt. Das noch heute in Teilen existierende Gebäude



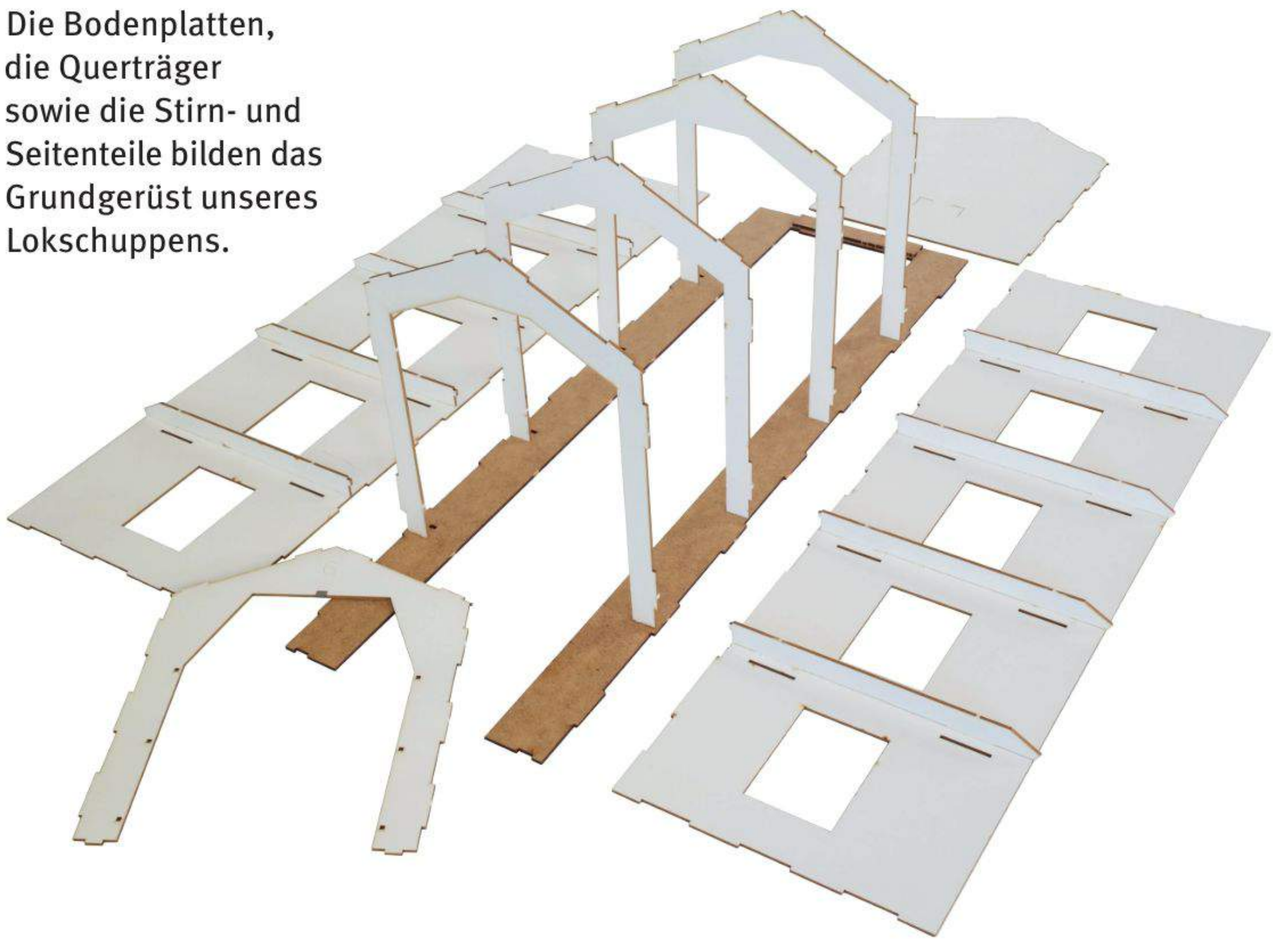
Der Bausatz besteht aus acht Hartkartonbögen, fünf Hartfaserplatten, drei MDF-Platten, zwei dunkel gebeizten Sperrholzplatten und einer Fensterfolie.

Foto: Heimat- und Kulturverein Frasdorf

Wer den Frasdorfer Lokschuppen in gekürzter Form umsetzt, baut ebenfalls vorbildnah. Dieses historische Foto zeigt: Erweitert wurde er erst in späteren Jahren.

befand sich beim Umsetzgleis des Bahnhofs. In unmittelbarer Nachbarschaft: ein kleines Sägewerk. Das Sägewerk wurde 1970 von der drei Jahre zuvor gegründeten Firma Richter Spielgeräte gepachtet. Firmengründer Julian Richter mietete auch angrenzende Lagerflächen der DB – darunter den von der Bahn nicht mehr benötigten Lokschuppen. Dessen Wohnhaus-Anbau diente dann als Büro, der Lokschuppen selbst anfangs als Lagerraum und Werkstatt zum Bau von Holz-Spielgeräten für Kindergärten. Im Lauf der Jahre wurde der Schuppen zum Büro umgebaut – so wird er noch heute genutzt. Zwar kamen nach und nach zusätzliche Anbauten hinzu, aber die Grundsubstanz blieb erhalten. So schwärmen der heutige Seniorchef Julian Richter und dessen Sohn Julian beispielsweise vom besonderen Ambiente des Dachgeschosses mit seinem deutlich sichtbar von Dampfloks verkohlten Dachgebälk.

Erfreulicherweise hat Märklin den Bausatz von Lasercut-Spezialist Stefan Laffont modular konstruieren lassen. So können die beiden Gebäudeteile auch separat platziert werden. Das ist selbst nach Fertigstellung noch möglich, weil man die Gebäuderückwände erst dann mit Holz und Karton beplankt. Zudem lässt sich der Schuppen in verschiedenen Längen bauen. Standardmäßig umfasst er eine Innenlänge von 495 Millimetern und fünf Fenstergruppen. Dies entspricht etwa dem Zustand aus den 1950er- oder 1960er-Jahren. Damit eignet sich die „Lokomotivgarage“ prima für die Märklin Dampfloks der Baureihen 64, 75, 78 und 94 sowie für die Diesellok V 100. Doch der Bau kann auch auf vier oder drei Fenstergruppen und 386 bzw. 290 Millimeter gekürzt werden. In der Variante mit vier Fenstern reicht er etwa für Dampfloks der Baureihen 80 und 91 sowie für die Dieselloks V 36 →



Die Bodenplatten, die Querträger sowie die Stirn- und Seitenteile bilden das Grundgerüst unseres Lokschuppens.

Nach dem Anbringen der Fenster, der Seitenbeplankung und der Holzfurnierungen ist der Bau bereit für das Setzen der Dachplatten.

→ und V 60. Die kürzeste Variante bietet immerhin noch Platz für die Köf II und Köf III, für den „Glaskasten“ (Baureihe 98.3) und ganz knapp auch noch für die Baureihe 89/T3. Ein entsprechend gekürztes Gebäudemodell ist übrigens ebenfalls durchaus vorbildgerecht, weil der Lokschuppen auf einem historischen Foto deutlich kürzer war und wohl erst später erweitert wurde.

Eine Grundsatzentscheidung vor Baubeginn

Die Entscheidung über die Länge muss dabei unbedingt vor Baubeginn getroffen werden: Die betroffenen Teile des Bausatzes müssen hierzu nämlich vor dem Heraustrennen aus den Karton- und Holzbögen mit entsprechenden durchgehenden Trennlinien markiert werden. Als Hilfestellung enthalten die zu kürzenden Teile bereits jeweils eine Laser-Ritzung, die man per Lineal und einem feinen Bleistift verbinden muss oder gleich mit einer Ziehklinge komplett ritzt. Der Bausatz selbst besteht aus acht Kartonbögen. Deren Elemente umfassen eine Fläche von fast 1,5 Quadratmetern und bestehen aus 267 Teilen, die bereits per Laser nahezu komplett vorgeschnitten sind. Die Bauzeit: 25 bis 30 Stunden, für die verkürzte Variante zusätzlich zwei weitere Stunden.

Die gut bebilderte, weitgehend selbsterklärende Anleitung empfiehlt erst den kompletten Bau des Lokschuppens und danach den Bau des Wohnhauses. Soll der Lokschuppen verkleinert werden, muss man zunächst die Seitenteile, die Bodenplatten und die Dachteile entsprechend kürzen. Wir entscheiden uns aber für die Vollversion. Los geht’s mit dem Zusammenkleben des Bodens und der Fixierung der Seitenwandträger. Dann werden die Seitenwände mit vier weiteren Trägern verstärkt und alles zusammengeklebt. Als Nächstes müssen die Seitenbeplankungen, die ersten Holzfurniere und die Verkleidungsstreifen für die Tragsäulen vorbereitet werden. Anschließend klebt man zunächst die Beplankung an der Front des Schuppens auf, dann die Seitenbeplankung. Hierzu beginnt man jeweils unten und klebt anschließend oben das Furnier auf, das mit Wäscheklammern und doppelten Magneten fixiert wird, bis der Leim aushärtet. Dabei sollte man unbedingt darauf achten, dass in den Fensterrahmen kein Leim herausquillt, damit später auch die Fenster in die Rahmen passen. Nun kommen die Streifen zur Nachbildung des Betonsockels und die Flügeltore sowie die Torscharniere an die Reihe. Anschließend kleben wir die Doppelfenster von innen in die Rahmen ein und außen die

Die Langvariante des Lokschuppens misst im Inneren 495 Millimeter – genug für Märklin Dampfloks der Baureihen 64, 75, 78 und 94 oder auch eine Diesellok vom Typ V 100.

Auch das Wohnhaus hat den Rohbau hinter sich. Die Betonsockel-Nachbildungen (grau) liegen schon bereit. Vor dem Setzen der Dachplatten (braun) bauen wir die Fenster ein. Achtung: An die Fensterfolie denken!

Die fertigen Lasercut-Modelle lassen sich problemlos auch separat aufstellen. Das Wohngebäude könnte so zum Beispiel auch als Ferienunterkunft für wandernde Urlaubsgäste gestaltet werden.

Nachbildungen der Fensterbänke an. Es folgen die Dachabdeckungen, die Dachschindel-Streifen, die Firststeine, der Schornstein und die Abschlussbretter für die Stirnseite. Zum Aufkleben der Schindelstreifen auf die Dachplatten helfen gelaserte Ausricht-Markierungen. Deshalb sollte man beim Auftragen des Leims diese Markierungen nicht überpinseln. Nun noch darauf achten, dass man die Dachschindelstreifen passend zum vorbildgerechten Schindelversatz aufklebt – und Tusch: Der Lokschuppen ist fertig!

Teil 2: das Lokführerwohnhaus

Für das Wohnhaus benötigen wir zunächst die Seitenteile, die Boden- und die Deckenplatte sowie die Kleinteile für die bewegliche Eingangstür. Nach der Montage der Türteile und der Gebäudewände werden die Seitenbeplankungen aus den Lasercut-Bögen herausgetrennt und bereitgelegt. Als nächste Teile sind die Fenster, die Bodensockelverkleidungen und abschließend die Dächer an der Reihe. Ist dies erledigt, werden die Dachschindelreihen, der Schornstein und die Stirnbretter aufgeklebt sowie fünf Blumenkästen vorbereitet. Für deren Montage hat es sich als praktisch erwiesen, dass man die Wandhalter noch nicht an der Gebäudewand anklebt, sondern zunächst als Einspannhilfe zum Kleben der Blumenkästen verwendet. Wenn die Blumenkästen montiert und die Fensterbretter eingeklebt sind, kann man die Blumenkästen noch mit Modellbaumoos oder Schaumstoffkrümeln „füllen“. Jetzt können entweder beide Gebäude aneinander gestellt, fest miteinander verklebt oder separat aufgestellt werden.

Flexibel, filigran, durchdacht: Passt!

Fazit: Der Bausatz ist sehr gut durchdacht und bietet durch seine modulare Konstruktion eine hohe Flexibilität. Der Bau der erfreulich filigran gestalteten Gebäude erfordert zwar Geduld, ist aber recht gut bebildert und mit sehr vertretbarem Aufwand machbar.

Text und Fotos: Peter Pernsteiner

Eine ausführliche Schritt-für-Schritt-Anleitung zum Bau des Lokschuppens finden Sie als Download im Internet unter www.maerklin.de/spur-1

miniNatur®

Silhouette®
BUSCHINGSTR. 5 | D-82216 GERNLINDEN
08142/6526611 | SILHOUETTE@MININATUR.DE
WWW.MININATUR.DE

IHR LINK ZUR NATUR
SILHOUETTE MODELLBAU GMBH
WWW.MININATUR.DE

NETTER TIPP FÜR EINE MINI-ANLAGE

Großer Pendelspaß

Digitaler Modellbahnspaß ist auch auf wenig Raum möglich. Die Idee einer kleinen automatischen Pendelstrecke hat sogar das Zeug zum Blickfang für ein Büro oder fürs Wohnzimmer.

Großer Auftritt für eine kleine Bahn: Auf einem Brett mit nur 75 Zentimetern Breite und einem Meter Tiefe hat Dr. Peter Fürst eine automatische Pendelstrecke gebaut. Feine Ergänzung: eine auf einem separaten Brett platzierte Eisengießerei (links).

Peter Fürst aus Eurasburg bei Wolfratshausen hat im Hobbykeller eine riesige H0-Anlage, über deren Großumbau mit völliger Neukonzeption wir ja erstmals im Herbst 2015 berichteten (Märklin Magazin 5/15). Nun nehmen die Umbauarbeiten auch im Landschaftsbau richtig Gestalt an. So gibt es unmittelbar neben dem Bedienplatz mit einer Central Station eine große Gleiswendel, die Fürst nicht nur durch ein schnödes Bergdorf bedecken wollte. Hier sollte es auch ein wenig Eigenleben geben, damit selbst in einer Spielpause hin und wieder etwas los ist.

Ein VT 95 erwacht: ein echtes Erlebnis

So entstand die Idee, doch einfach die Gleiswendel mit einer Kleinstadt und einer Pendelstrecke zu bedecken. Jetzt kommt im 12-Minuten-Takt ein Schienenbus im Bahnhof an, der sich nach einer Pause wieder auf den Rückweg macht und hinter einem Tunnelportal im Modellbahn-Nirwana verschwindet. Wenn sich der Schienenbus am Bahnhof auf den Weg macht, geht zunächst das Innenlicht an. Dann springt der Motorsound des nachgerüsteten mfx-Decoders in einem Märklin VT 95 aus dem Jahr 1960 an (Art. 3016 und 4018) und am benachbarten unbeschrankten Bahnübergang beginnen die Warnleuchten zu blinken. Ein paar Sekunden später gibt das Flügelsignal den Weg frei. Nach einem Schaffnerpfiff hört man die sich schließenden Türen und der Schienenbus setzt sich mit Warnglockengeräusch in Bewegung. Schon 15 Zentimeter nach dem Bahnübergang verschwindet der Schienenbus in einem Bergtunnel, das Flügelsignal schaltet wieder auf Halt und wenige Sekunden später verschwinden auch akustisch die Fahrgeräusche des VT 95. Nach ein paar Minuten kommt der Schienenbus dann wieder zurück. Natürlich schalten sich zuvor das Gegensignal sowie das Blinklicht des Bahnübergangs ein und wenn der Zug wieder im Bahnhof eingetroffen ist, geht das Innenlicht aus und der Motor wird abgeschaltet.

Mit wenig Aufwand zu einem feinen Spielereignis

Für diesen digitalen Pendelspaß benötigt man auch keine große Computersteuerung. Fürst nutzt hierzu lediglich die Central Station 2 und ein s88-Rückmeldemodul (Art. 6088) für ein paar Kontaktgleise auf der Pendelstrecke. Und das Steuerprogramm für diesen Automatikbetrieb ist nichts anderes als eine an der CS2 eingelernte Fahrstraße. Die gesamte Pendelstrecke belegt bei Dr. Fürst ein Brett mit lediglich 75 Zentimetern Breite und einem Meter Tiefe (siehe rechten Bereich des großen Bildes links). Nachdem aber über der Gleiswendel der Großanlage noch ein zusätzlicher Platz blieb, hat Fürst diesen mit einer 20 Jahre alten Eisengießerei von Faller gestaltet. Zwecks späterer vielleicht erforderlicher Wartungsarbeiten an der Gleiswendel wurde dieser Bereich aber auf einem 40 Zentimeter breiten Extrabrett errichtet, das ebenfalls jederzeit bei Bedarf einzeln abgenommen werden kann. →

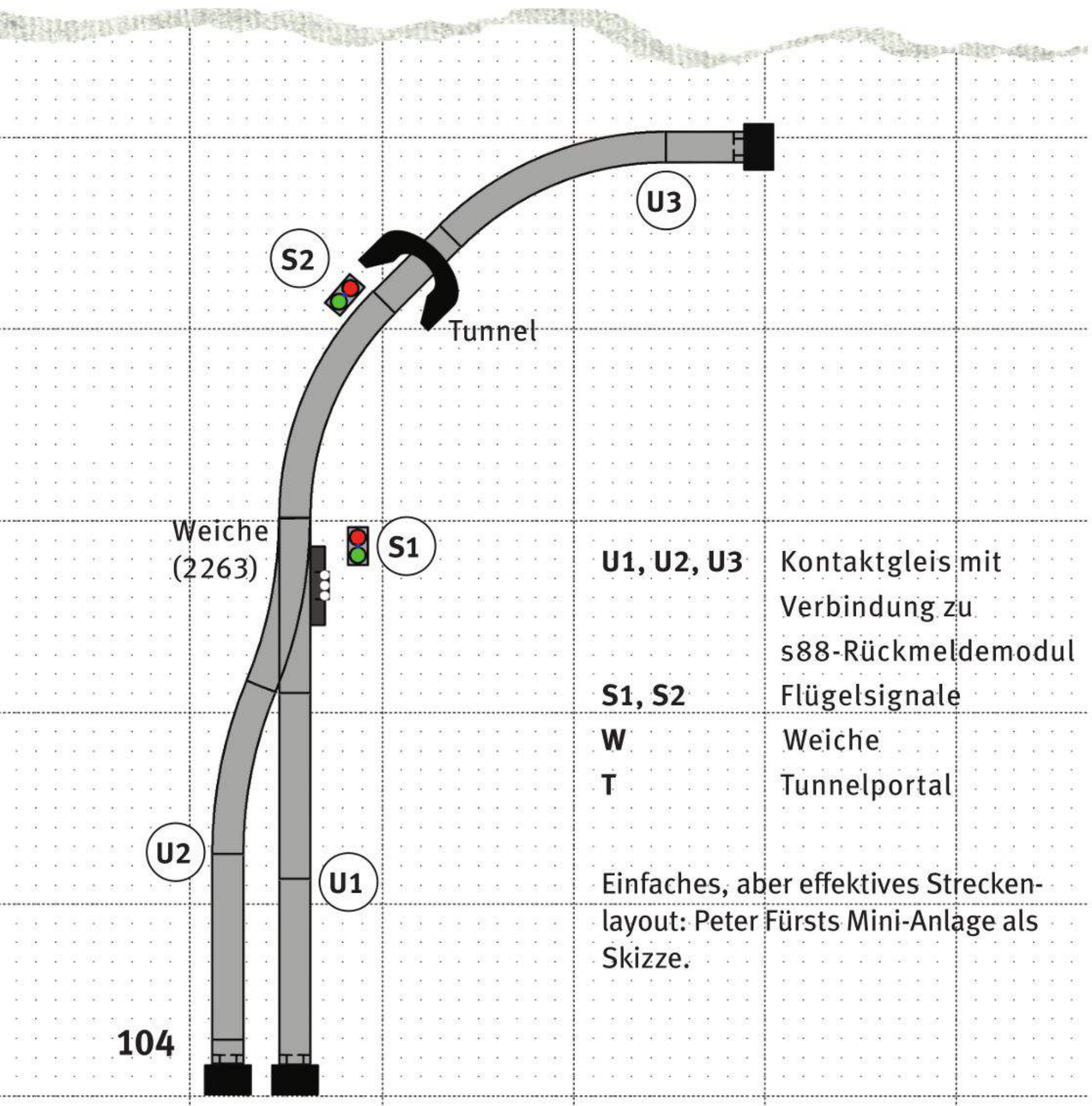
Eine Hauptstraße erschließt den Bahnhofsbereich und die dahinter liegende Eisengießerei. Auf dem Gleis rauscht gerade unser VT 95 aus dem Tunnel heran.

Den Bahnübergang hat Dr. Fürst ebenfalls nett in Szene gesetzt. Noch fehlt allerdings der Straßenbelag zwischen und vor den Gleisen am Bahnübergang.

Die Pendelstrecke endet unmittelbar vor dem „Abgrund“, ist aber durch Prellböcke gesichert. Dank diverser Beleuchtungselemente bietet die Anlage auch nachts einen stimmungsvollen Anblick.

Die historische Eisengießerei mit elektrisch angetriebenen Hängeloren bildet einen prächtigen Vordergrund für die dahinter zu sehende Pendelstrecke. Beide Elemente zusammen ergeben ein feines Ensemble auf minimalem Raum, das mit wenig Aufwand gebaut und gesteuert werden kann.

Aufgebaut wurde die Mini-Anlage direkt über einer Gleiswendel als Teil einer großen Hobbykeller-Bahn – sie könnte auch separat als Blickfang dienen.



U1, U2, U3	Kontaktgleis mit Verbindung zu s88-Rückmeldemodul
S1, S2	Flügelsignale
W	Weiche
T	Tunnelportal

Einfaches, aber effektives Streckenlayout: Peter Fürsts Mini-Anlage als Skizze.

Separat aufgestellt wird die Pendelstrecke zur kleinen Mini-Anlage

So eine Mini-Anlage mit Pendelstrecke muss nicht unbedingt wie bei Peter Fürst in eine große Hobbykeller-Anlage integriert werden, sondern ließe sich auch vollkommen eigenständig nutzen – beispielsweise als kleines Büro- oder Wohnzimmer-Diorama oder für eine Regal-Anlage. Man braucht auch hierfür keine zusätzliche Digital-Zentrale, sondern nutzt einfach unter der Woche seine CS2 aus dem Hobbykeller oben an der Mini-Anlage.

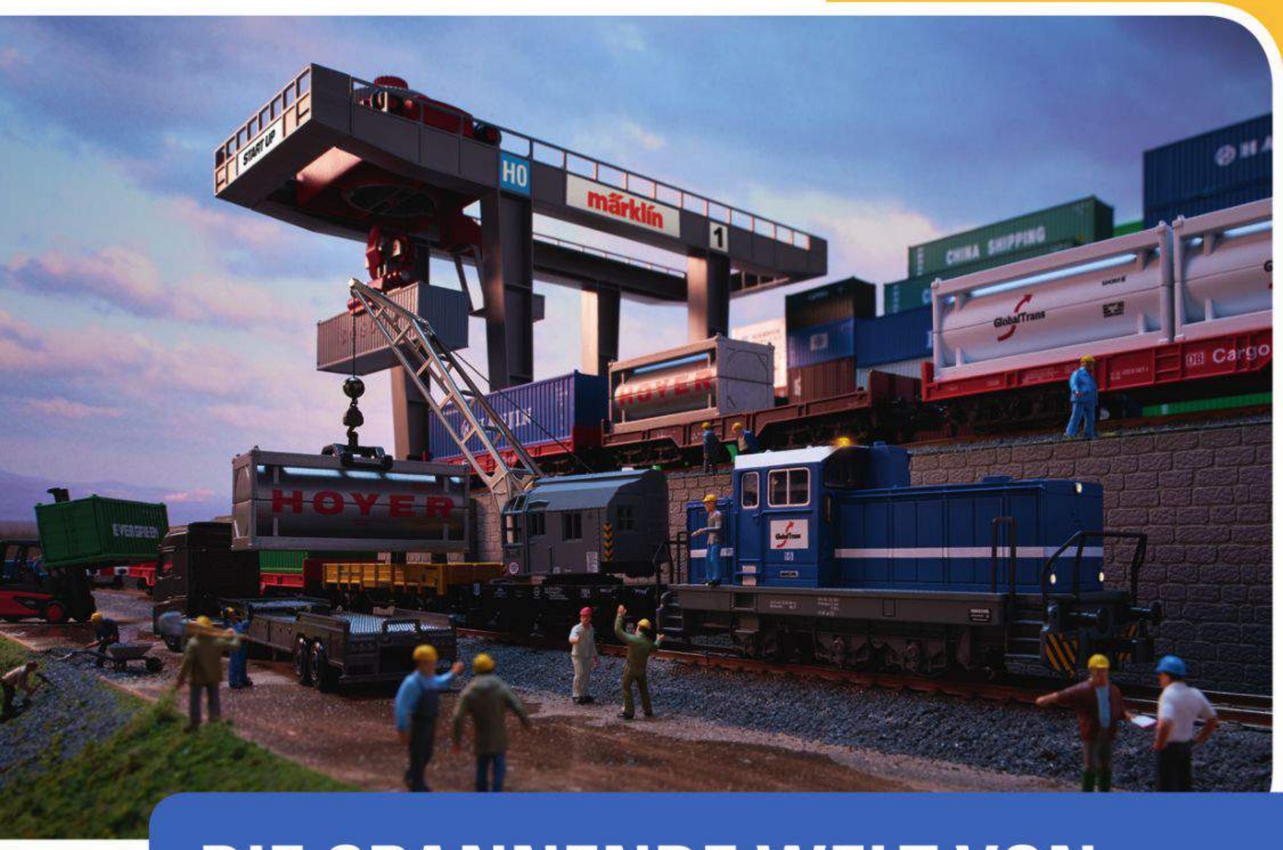
Im einfachsten Fall bräuchte man für so eine Kleindiorama-Pendelstrecke natürlich weder Signale noch Weichen und auch keinen Bahnübergang. Erforderlich ist hierzu lediglich für jedes der beiden Enden ein s88-Rückmeldekontakt oder ein Gleis mit Isolier-Trennstelle. Wer die Pendelstrecke komfortabler realisieren möchte, kann (wie in der Skizze links) am Bahnhof eine digital schaltbare Weiche und eine zusätzliche Trennstelle einbauen. Auf diese Weise könnte dann immer abwechselnd einer von zwei Zügen vom Bahnhof aus losfahren, im Tunnel verschwinden und später wieder retour kommen, bevor sich dann der nächste Zug auf die Reise macht.

Noch komfortabler wäre es, wenn man auch im Tunnel eine digitale schaltbare Weiche und ein weiteres Kontaktgleis unterbringen würde. Dann könnte immer abwechselnd ein Zug losfahren und anschließend der andere Zug wieder aus dem Tunnel herauskommen.

Text und Fotos: Peter Pernsteiner

Interesse an weiteren Anlagenvorschlägen? Gleispläne und Stücklisten finden Sie im Downloadbereich unter www.maerklin-magazin.de

märklin
START UP



DIE SPANNENDE WELT VON MÄRKLIN START UP ENTDECKEN!

In die große weite Welt

Willkommen in der Containerwelt von Märklin Start up

Übers Meer, durchs Gebirge, in luftigen Höhen bis nach Hause - Container bringen alles, was benötigt wird. Eine große Themenwelt bereichert nun das Kinderzimmer. Besonders kindgerecht und robust gestaltet, erhöhen die neuen Produkte der Containerlogistik aus dem Märklin Start up Sortiment spielerisch die Phantasie. Ein schönes Geschenk.

Technik erfahren

www.maerklin.de/startup

MODELLBAHN-AG DONZDORF

Modellbahn mit pädagogischen Zügen

Die Schüler-Arbeitsgemeinschaft in Donzdorf gibt es seit 20 Jahren. Der Lohn langjähriger Arbeit: eine Modellbahn im Format 6,6 mal 5,8 Meter, viel spielerisch erlerntes Know-how – und eine tolle Kameradschaft, die über die Schulbank hinausreicht.

Donzdorf bei Göppingen: In einer früheren Schreinerei mitten im Industriegebiet der Kleinstadt steht eine große Modellbahn, die einmal in der Woche zum Leben erwacht. Immer mittwochs ab 16 Uhr trifft sich hier die „Modellbahn-AG der Messelbergschule und des Rechberg-Gymnasiums“. 6,6 mal 5,8 Meter misst die aus Modulen bestehende H0-Anlage. 220 Meter Gleise sind verlegt, rund 60 Loks und 400 Wagen stehen bereit. Bis zu 15 Züge können gleichzeitig verkehren und rollen in den neungleisigen Kopfbahnhof oder das Betriebswerk mit zwölfständigem Ringlokschuppen.

Für die Schüler der Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft gibt es hier immer etwas zu tun: Landschaftselemente müssen neu gestaltet werden, Gleisabschnitte sind zu überprüfen, Rollmaterial ist zu reparieren, Ausstellungen sind vorzubereiten … Als das Märklin Magazin im April die Modellbahner besucht, geht es zum Beispiel um eine Blocksicherung im nicht sichtbaren Teil des Streckennetzes. Dort kommt ein Schienenbus VT 98 an einer Blocktrennstelle zu spät zum Stehen und ragt in den anschließenden Weichenbereich hinein. Kollisionsgefahr – die Stoppstelle mit dem Reedkontakt muss ein Stück zurück versetzt werden.

Für die eingespielte AG eine Arbeit von Minuten: Marco und Christian lösen die Verbindungsschrauben zwischen zwei Modulen, um diese auseinanderzuschieben und so im Bauch der Anlage einen Zugang zur „Baustelle“ zu schaffen. Ihr Mitschüler Rafael hat sich derweil auf einem Rollbrett unter die Module geschoben und schraubt das Brett mit dem betreffenden Gleisabschnitt los. Jetzt kann Hans-Jürgen Bretschneider, der Leiter der AG, die Gleise voneinander lösen und das Trenngleis mit dem zugehörigen Reedkontakt entsprechend nach hinten versetzen. Bei dieser Gelegenheit greift der pensionierte Lehrer auch gleich zum Lötkolben und tauscht den lädierten Kontakt gegen einen neuen aus.

Derweil sind die drei Elftklässler bereits mit anderen Jobs beschäftigt. Rafael checkt mit einem Messgerät das Stellpult für die Weichen der Nebenbahn. Christian und Marco bearbeiten mit Stechbeitel und Staubsauger ein Landschaftselement und entfernen Leimreste von einer neu angelegten Straße. Als Stefan Witzani – einer der Betreuer – vorbeischaut, bespricht das Trio die weitere Gestaltung der Straße. Soll man sie „nach historischem Vorbild mit einem Asphaltflickenteppich versehen“, wie Witzani anregt? „Das könnte später aber zu Problemen mit dem geplanten Car System führen“, geben die Schüler zu bedenken. →

Ein roter Flitzer und zwei Hochzeiten: Auf dem Bahnhofsgelände der Nebenbahn überprüft Rafael einen Schienenbus. Nebenan bringt Christian mit einer Pinzette ein Storchenpaar ins Nest auf der Kirche. Dort feiert außer den Vögeln auch ein Brautpaar die Partnerschaft fürs Leben.

Hochofen und Untertagebau: Auf dem Revier hinter der alten Zeche setzt Tobias einen Erzwagen aufs Gleis. Unter dem Industriegelände und der Arbeitersiedlung liegt der neungleisige Schattenbahnhof, unter dem der Schüler nach der Verkabelung schaut.

→ Die C-Gleis-Anlage besteht in ihrer jetzigen Form seit 2002 und widmet sich ausschließlich der Epoche 3 in Deutschland. Auf Ebene I, dem Untergeschoss, befinden sich ein großer Schattenbahnhof und eine lange, weitgehend verdeckte Fahrstrecke der Hauptbahn mit der Auffahrt zur oberen Ebene. Gefahren wird auf der unteren Ebene im Blockbetrieb, wobei die insgesamt sieben Blöcke mit Reedkontakten abgesichert sind. Der Schattenbahnhof hat neun Gleise. Sie sind alle über zwei Meter lang und bieten auch dem „Langen Heinrich“ Platz, einem Güterzug mit 15 Erzwagen. Für den Fahrbetrieb stehen rund 20 Zuggarnituren bereit, etwa ein D-Zug aus den 1930er-Jahren mit einer Dampflok der Baureihe 05 in Stromlinienform.

Auf Ebene II ist das Streckennetz vollständig in die abwechslungsreiche Landschaft eingebettet. Zentrale Elemente der oberen Ebene sind der Kopfbahnhof und das Betriebswerk für die Hauptbahn. Zudem gibt es hier eine vom Kopfbahnhof ausgehende Nebenbahn sowie eine verdeckte Kehrschleife zum Wenden von Zügen. Aus dem automatischen Blockbetrieb in Ebene I können die Schüler einzelne Züge manuell in den Kopfbahnhof auf Ebene II holen. Dort werden dann Loks gewechselt, umgesetzt und im Bahnbetriebswerk (Bw) restauriert. Mit dem zwölfständigen Ringlokschuppen „Bestwig“ samt Drehscheibe ist das Bw ein echter Hingucker. An ihm haben 2012 mehrere Schüler rund 300 Stunden gearbeitet und damit zugleich ihre Projektprüfung für Klasse 9 abgelegt. Mehrere Monate lang waren sie mit dem in Lasercut-Technik gelieferten Lokschuppen beschäftigt und haben eine detailgetreue Inneneinrichtung installiert. Weil diese von außen nicht zu sehen ist, hat die Modellbahn-AG unter dem Dach des Lokschuppens eine kleine Videokamera installiert. Deren Aufnahmen werden auf einen Bildschirm übertragen, der bei Ausstellungen hinter dem Lokschuppen steht und so einen Blick in dessen Inneres erlaubt.

Schattenbahnhof, Betriebswerk, Videokamera: alles da

Vom Kopfbahnhof aus können die Schüler ihre Dampfloks am Ende einer Dienstfahrt in das nahe Betriebswerk überführen. Dort gibt es eine vorbildgetreue Bekohlungsanlage, bewegliche Wasserkräne und Sandtürme. Frisch restauriert rollen die Dampfdivas dann über die Drehscheibe in den Ringlokschuppen oder werden im Bahnhof erneut bereitgestellt. Für die Steuerung setzt die AG auf digitale und auf analoge Technik. Sämtliche Züge werden über den Fahrstrom digital gesteuert. Der Streckenbetrieb dagegen erfolgt analog, wobei der Schattenbahnhof und die Blocksteuerung auf Ebene I mit Reedkontakten gesichert sind. Für den Kopfbahnhof, das Bahnbetriebswerk und die Nebenbahn auf Ebene II kommen Gleisbildstellpulte mit analoger Technik zum Einsatz.

Diese gemischte Betriebsform ist dem pädagogischen Ansatz der Anlage geschuldet: Die Schüler sollen lernen, untereinander zu kommunizieren. Statt eines automatisierten Fahrbetriebs

Rundum detailgetreu: Eine im Ringlokschuppen installierte Videokamera erlaubt Besuchern während einer Ausstellung einen Blick in dessen Inneres.

Voll konzentriert: Auf dem Gleisfeld vor dem Hochofen kümmert sich Marco mit ruhiger Hand um die Dampfloks und Wagen der Nebenbahn.

gibt es jeweils für den Kopfbahnhof und das Bahnbetriebswerk zuständige Personen. Stefan Witzani erläutert: „Einer der Schüler übernimmt die Rolle des Fahrdienstleiters, legt Fahrstraßen fest an, stellt die Weichen und Signale. Andere sind Lokführer und steuern die Züge mit separaten Handreglern.“ Bei den Rangierfahrten an den Kopfbahnsteigen und im Betriebswerk müssen die Lokführer die Anweisungen des Fahrdienstleiters gut befolgen – die Signale haben keinerlei Zugbeeinflussung. Wer ein Haltesignal überfährt, riskiert ein Unglück.

Den großen Kopfbahnhof (Hbf) hat die AG 2003 gebaut. Mit sieben langen und zwei kurzen Gleisen eignet er sich wie das Betriebswerk sehr gut zum Spielen. Am Bahnhofsvorplatz entstand 2005 im Rahmen eines Schülerprojekts das Postamt. Dahinter wächst derzeit eine Großstadt empor. Eine Häuserzeile mit mehrstockigen Bürgerhäusern steht bereits; die Straßen sind für das Faller-Car-System vorbereitet. Vor dem Gleisfeld des Hauptbahnhofs beginnt eine Paradestrecke. Hier liegen auch die Auf- und Abfahrt zur Ebene I sowie das Bw und eine kleine Fabrik mit Verladestation.

Feldstudien für eine vorbildgerechte Umsetzung

Die Bahnstrecke führt nun durch ein neu eingefügtes Modul mit einer ländlichen Szene. Ein großes Fachwerkhaus mit Scheune; auf der Landstraße zwischen dem Kornfeld und dem Hopfengarten rumpelt ein alter Lastwagen. Dahinter taucht ein großer Steinbruch mit einem Schotterwerk auf. Entstanden ist dieses Ensemble 2004 ebenfalls als Projektarbeit von Schülern.

Gut kombiniert: Eine „Württembergische C“ mit preußischen Abteilwagen – bunt gemischte Züge gehörten im Nachkriegs-Deutschland zum Alltag.

„Wir waren damals zuerst in einem echten Steinbruch und wir haben dann rund 500 Stunden an unserem Projekt gearbeitet“, erinnert sich Dennis Schmid, der zu den Erbauern gehört. Aufgebaut ist der Steinbruch aus Styrodur, das die Schüler mit Gips und Spachtelmasse überaus realistisch modellierten. Mit Zahnarztwerkzeugen kratzten sie unzählige Felsritzen heraus und verpassten so dem Gestein eine natürliche Oberfläche. Vorbildgerecht sind Bohr- und Sprengstoffwagen unterwegs, eine Feldbahn bringt Felsbrocken zum Schotterwerk. Vor diesem kann man mit einem blauen Bagger Sand auf einen Lkw schaufeln. Ist die Ladefläche voll, rieselt der Sand durch ein verstecktes Fallrohr nach unten und das Spiel kann erneut beginnen.

Hinter dem Steinbruch streift die Bahnstrecke ein kleines Dorf mit Kirche, Gasthaus und Biergarten und biegt dann in ein Industrierevier aus der Zeit um 1960 ab. Erschlossen wird das Gebiet durch mehrere Industriegleise und einen Nebenbahnhof. Imposanter Mittelpunkt ist eine komplette Hochofen- und Zechenanlage, die ein Stuttgarter Gönner der Schüler-AG spendiert →

Die Anlage im Überblick

- **viereckige H0-Anlage mit freiem Innenraum**
- **Länge: 6,64 m, Breite: 5,82 m**
- **Gleislänge: 220 m (C-Gleise)**
- **Rollmaterial: 60 Lokomotiven, 400 Wagen**
- **fahrende Züge: zwischen 9 und 15**
- **Epoche: III a/b (1949–1970). Die Anlage ist durchgehend im Stil der deutschen 1950er- bzw. 60er-Jahre gestaltet und wird laufend ausgebaut und erweitert.**
- **Ebene I weitgehend verdeckt, mit 9-gleisigem Schattenbahnhof und langer Blockstrecke.**
- **Ebene II sichtbar, vielfältige Landschaft mit Haupt- und Nebenbahn, Kopfbahnhof, Bahnbetriebswerk mit 12-ständigem Ringlokschuppen.**

Betriebsarten:

- **Fahrstrom: AC digital**
- **Blockstrecke und Schattenbahnhof: analoge Steuerung mit Reedkontakten**
- **Kopfbahnhof und Betriebswerk: analoge Steuerung mit Gleisbildstellpult**

Nachtsicht: Von 1957 bis 1987 war der legendäre Trans Europ Express (TEE) unterwegs. Das Flair der weinrot-beigen Dieseltriebzüge ist auf der Donzdorfer Anlage heute noch zu spüren – vor allem nachts, wenn der 1.Klasse-Schnellzug VT 11.5 in den Kopfbahnhof einfährt.

Umsicht: Ob mit Bohrmaschine (ganz oben) oder Pinzette (links) – die Schüler lernen, mit großer Sorgfalt zu arbeiten.

→ hat. Das rostfarbene Schmuckstück vermittelt einen Eindruck von den Wirtschaftswunderjahren und umfasst auch ein Wohngebiet mit kleinen Einfamilienhäuschen nach dem Vorbild der historischen Arbeitersiedlung in Kuchen bei Göppingen, der die Schüler damals einen Besuch abstatteten.

Aus einem Schülerprojekt heraus hat sich auch der nächste Anlagenabschnitt entwickelt. Im Unterricht behandelte Bretschneider das Thema „Strom aus Wasserkraft“. In der Modellbahn-AG wurde daraus 2007 eine Berglandschaft mit Wald, Viehweiden und einer Mühle am Bach, die von Wasserkraft angetrieben wird. Unterhalb davon liegt ein Campingplatz. 2015 verlegte die AG eine Paradestrecke entlang des Berges, über den eine neue Straße verläuft. Auf der Passhöhe gibt es eine kleine Landwirtschaft, dahinter liegen Weinberge. Egal, wohin man blickt – überall begeistern liebevolle Details den Betrachter. Dazu gehören neben der stimmungsvollen Beleuchtung der Züge, Straßen und Häuser etwa das glühende Lagerfeuer am Campingplatz, die drehbare, beleuchtete Litfaßsäule vor dem Bahnhof, die illuminierte Tropfsteinhöhle mit Besuchern, die Plakattafel mit Knödel-Werbung an der Passstraße, der beleuchtete Hanomag-Traktor auf der Kuhweide, das fließende Wasser aus dem Brunnen im Biergarten, die flackernden Grablichter auf dem Friedhof oder auch das Polizeiauto und der Krankenwagen, die ihr Blaulicht eingeschaltet haben, weil ein Pkw in die Leitplanke gekracht ist.

Das Tüpfelchen auf dem i: ein cleveres Transportsystem

Um bei Ausstellungen das mühsame Verpacken, Auf- und Abgleisen der Züge zu verkürzen, hat sich die AG ein gutes Dutzend schmaler Transportkisten gebaut. Die sind zwei Meter lang und gerade so breit, dass ein C-Gleis hineinpasst. Über ein Anschlussgleis auf Ebene 1 rollen jetzt komplette Zuggarnituren elegant in ihre Transportbox und wieder heraus: ein kleines Beispiel für neue Ideen der Schul-AG – und für ein Projekt, in dem sich Unterrichtsfächer von Physik über Informatik bis Werken und Kunst auf’s Schönste miteinander verbinden.

Text: Roland Bischoff; Fotos: Kötzle

Schon mehrfach begeisterte diese Modellbahn auf Messen; etwa auf der „Faszination Modellbau“ in Friedrichshafen und Sinsheim sowie der „Modellbau Süd“ in Stuttgart. Ihren nächsten Auftritt hat sie bei der IMA und Märklin Tagen (15.–17.9.) in Göppingen.

Gruppenbild mit Anlage: die derzeitigen Mitglieder der Modellbahn-AG Donzdorf. Hintere Reihe von links: Dennis Schmid, Ex-Schüler, heute Betreuer / Hans-Jürgen Bretschneider, Gründer und Leiter der Schul-AG / Christian, Marco und Rafael, alle Klassenstufe 11 / Stefan Witzani, Ex-Schüler, heute Betreuer. Ganz vorn stehen die drei Jungs aus der 6a: Alexander, Sebastian und Tobias (von links). Bisher haben fast 70 Schüler die AG durchlaufen.

Von Fulda bis Regensburg: Jugend begeistert sich für Modellbahn

Rühriger Jung-Märklinist: Der 13-jährige Leo Kanther lötet und schraubt an seiner eigenen Modellbahn und betreibt einen YouTube-Kanal.

Zur Finanzierung seines Hobbys verkauft Leo Eintrittskarten für sein Modellzimmer – der Erlös wird in neues Märklin Material investiert.

Fotos: Karin Steimmetzer

Regensburg: Pfiffiger Junior-Märklinist

Was Leo Kanther später wohl einmal für einen Beruf ergreift? Wir tippen auf Lokführer – oder er wird Mitarbeiter im künftigen Märklin Museum. Schon seit drei Jahren betreibt der 13-jährige Schüler aus Regensburg seine eigene Märklin Modellbahn, die er über ein Eintrittsgeld finanziert. Das so erzielte Zusatzeinkommen zum Taschengeld wird komplett investiert in neues Märklin Material – was wiederum neue Besucher anlockt. Ganz schön pfiffig ... Wie das aussieht, zeigt Leos eigener YouTube-Kanal: www.youtube.com/channel/UCIBd_u8p7mKOeOtTPH_bDug

Gütersloh: Netzwerk auf Wachstumskurs

Seit 2006 gibt es die Modellbahn-AG der Gütersloher Elly-Heuss-Knapp-Realschule – ein wahres Erfolgsmodell. Aus der Arbeitsgemeinschaft ist mittlerweile ein wahres Netzwerk in Sachen Modellbahn entstanden, in dem verschiedene Schulen, das Kolping-Bildungswerk, die VHS und Eltern-Kind-Gruppen mitarbeiten. Unterstützung kommt inzwischen sogar über Programme der Gütersloher Wirtschaftsförderung. Das bevorzugte System der Gütersloher stammt übrigens von Märklin – dank Spenden und vielen Entdeckungen in elterlichen Kellern prägt jede Menge tolles Rollmaterial made in Göppingen die immer weiter wachsende Anlage.

Fulda: Im ICE-Tempo zur ersten Ausstellung

Ebenfalls voll auf Erfolgskurs: die Arbeitsgemeinschaft der Freiherr-vom-Stein-Schule in Fulda. Nach längerer Pause erwachte dort 2013 eine Modellbahn-AG zu neuem Leben – und wie: Schon von Anfang an begeisterten sich 20 Jungs und Mädchen für dieses Projekt, binnen Kurzem wuchs die AG auf rund 50 Teilnehmer an. Bereits im ersten Jahr nach dem Neustart veranstaltete man zusammen mit den Eisenbahnfreunden Sinntal, den Modellbahnfreunden Alsfeld und den Eisenbahnfreunden Borken eine große H0-Modellbahnausstellung: „BAHNSINN 2014“ mit 200 Metern Gleisstrecke und über 100 Lokomotiven und Wagen, in Modulform aufgebaut. Im Februar folgte die Fortsetzung „BAHNSINN 2017“, als Nächstes plant AG-Betreuer Aloys König bereits ein reines Kinder-Spielwochenende in der Schul-Aula.

Erfolgsteam: die AG der Elly-Heuss-Knapp-Schule. Märklin Produktmanager Claus Ballsieper (2. Reihe, rechts) gratulierte persönlich.

Foto: Joachim Klos

Von der schnellen Truppe: Die Modellbahner aus Fulda organisierten schon ein Jahr nach dem Start der AG ihre erste Ausstellung.

Foto: Pressestelle Freiherr-vom-Stein-Gymnasium

30 JAHRE IM REGELEINSATZ: BR 120

Markante Dauerläuferin

Die Baureihe 120 ist immer noch eine gefragte Einsatzlok im DB-Fuhrpark – dabei ist es schon 30 Jahre her, dass die „Drehstrompionierin“ in den Regelbetrieb startete. Seither hinterließ sie als technisch ausgeklügelte Universallok vielfältige Spuren in fast allen Betriebsbereichen.

Imposant: ein Intercity mit einer BR 120 als Zuglok auf dem Trogenbachviadukt bei Ludwigstadt im Fränkischen Wald.

Universaltalent: Die BR 120 kümmerte sich um den schnellen Personenverkehr ebenso wie um schwere Güterzüge. Hier bringt die 120 103 am 6. August 1988 auf der Bahnstrecke Treuchtlingen–Ingolstadt bei Möhren einen Reisezug auf Tempo.

Von Universallokomotiven träumten die Verantwortlichen seit den Tagen des Dampfrosses. Sicher, zu Zeiten von George Stephenson und August Borsig schleppten die Maschinen Reise- und Güterzüge gleichermaßen. Doch bald kristallisierte sich die Trennung der Verkehrszweige heraus. Der Güterverkehr erforderte eine hohe Anfahr- und Dauerzugkraft, verlangte aber nicht unbedingt nach Spitzentempo. Reisezüge sollten eine große Höchstgeschwindigkeit erreichen, waren aber vergleichsweise leicht, bedurften also geringerer Zugkräfte.

150 Jahre später hat der Gedanke einer vielfältig einsetzbaren „Lok für alle Fälle“ noch immer seinen Reiz. Die letzte große Lokentwicklung der klassischen Deutschen Bundesbahn sollte jedenfalls genau solch ein Allroundtalent werden: eine Antriebsmaschine, die Schnellzüge jedweder Kategorie mit 200 Kilometern pro Stunde an den Haken nimmt und zugleich über eine Zugkraft verfügt, die auch schwere Güterzüge befördert. Der Bundesbahn schwebte vor, die Lokomotive tagsüber im Reisezugbetrieb einzusetzen und nachts im Güterverkehr. Die Baureihe 120 war geboren und sollte zur Universallokomotive werden.

Die moderne Universallok startet durch: dank Halbleitertechnik

Erst der Durchbruch der in den 1970er-Jahren komplett neuen Halbleitertechnik ermöglichte den Bau von Universallokomotiven. Im Schienenverkehr konnte sich nämlich dank der Halbleitertechnik ein Konzept durchsetzen, das schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts große Erfolge feierte: der Antrieb mit Dreiphasen-Wechselstrom oder Drehstrom. Dieser ist für den Eisenbahnbetrieb ideal. Drehstrommotoren sind bei gleicher Leistung leichter und wartungsärmer als Motoren für Gleich- und Wechselstrom, weisen ein hohes Drehmoment beim Anlaufen und eine hohe Drehzahl auf.

Doch hat der Drehstrom zwei Nachteile. Zum einen benötigt er eine dreipolige Stromleitung. Die Schienen dienen als Rückleiter, die Stromzuführung erfolgt über zwei Fahrdrähte. Im Weichenbereich, erst recht über Kreuzungen, verlangt dies eine aufwendige Isolierung der Fahrdrahtabschnitte. Zum anderen regelt die Frequenz des Drehstroms die Drehzahl des Motors. Die Fahrleitungen können aber nur Strom einer festgelegten Frequenz führen.

Dank der Halbleitertechnik vermag der Drehstrommotor seine Vorteile voll auszuspielen. Halbleiter wandeln den Gleich- oder Wechselstrom der Fahrleitung in Drehstrom um. Mehr noch: Der in der BR 120 arbeitende Vierquadrantensteller richtet den Wechselstrom aus der Fahrleitung sogar erst gleich, regelt ihn, um ihn dann als Drehstrom dem Motor zuzuführen. Die Umwandlung geschieht mit recht kleinen Verlusten, was kostbaren Strom zu sparen hilft. Im Rahmen der Grenzen der Physik – fehlende Reibungsmasse lässt sich nicht elektronisch ausgleichen – erreichen inzwischen vierachsige Lokomotiven ähnliche Leistungen wie einstmals sechsachsige. Selbst Mehrsystemlokomotiven lassen sich halbleitergesteuert wirtschaftlich bauen und betreiben. Nur ein wenig abspecken müssen die Maschinen, denn die Elektronik geht ordentlich ins Gewicht. Insbesondere gilt dies, wenn für den Einsatz im Ausland zusätzliche Sicherheitspakete nötig sind. 80 Tonnen Gesamtgewicht oder 20 Tonnen Achsfahrmasse bei vierachsigen Lokomotiven sind schnell erreicht.

Die Erprobungsphase liefert wichtige Erkenntnisse

Die erste Lok weltweit mit halbleitergesteuertem Drehstromantrieb stand 1979 auf den Gleisen. Um die neue Technik intensiv erproben zu können, hatte die Bundesbahn gleich fünf Maschinen bestellt. Am 14. Mai 1979 erfolgte die Übergabe der 120 001, bis Januar 1980 standen die übrigen Maschinen bereit. In der Erprobungsphase zeigte sich vor allem der

Tagsüber Reisende, nachts Güter

Interessanterweise hatte das universelle Betriebskonzept der Deutschen Bundesbahn Ende der 70er-Jahre auch Auswirkungen auf die ersten Hochgeschwindigkeitsstrecken. Um Personen- und Güterzüge auf den Trassen gleichermaßen fahren zu können, fielen die Neigungen der ersten Neubaustrecken sehr gering aus, was allerdings den Bau stark verteuerte. Tatsächlich nutzen heute immer noch zahlreiche Güterzüge die Neubaustrecken nachts für den Transport.

Dank ihres großflächigen Lokkastens wird die BR 120 gerne als Werbestar gebucht. Märklin schickte sie im „my world“-Outfit (2012) …

… und 2009 in einer Sonderlackierung zum 150-jährigen Firmenjubiläum auf Reisen. Unvergessen unter Bahnfreunden auch die Märklin „Weihnachtslok“ von 1996 – siehe das Modell auf Seite 117.

unter dem Fahrzeugboden eingehängte Haupttransformator erst nach einigen Verbesserungen allen Anforderungen gewachsen. Die Getriebegroßräder und die Getriebekästen bedurften der Verstärkung, da die Ingenieure den Leichtbau etwas übertrieben hatten. Entgegen den Erwartungen funktionierte die elektrische Nutzbremse mit Rückspeisung des Stroms in die Fahrleitung problemlos. Deshalb verzichtete die Bundesbahn bei den Serienmaschinen auf die in der Vorserie 120.0 vorhandene elektrische Widerstandsbremse. Das hatte allerdings zur Folge, dass der mechanische Teil übermäßig belastet wurde, wenn elektrisches Bremsen nicht möglich war.

1987: Die 120er debütieren im Schnellzugdienst

Hatten die Vorserienmaschinen der BR 120 noch die konventionelle analoge und die digitale zeitmultiplexe Wendezugsteuerung, verzichtete die Bundesbahn bei den Serienlokomotiven auf Erstere. Während des Serienbaus entschied die Bundesbahn, die Loknummern 120 137 bis 160 mit einer anderen Übersetzung auszustatten. Bei höheren Geschwindigkeiten stieg die Zugkraft, bei niedrigen sank sie.

Die Lieferung der Serienmaschinen erfolgte bis Ende 1989. Die Bundesbahn schickte die neuen Maschinen sofort auf die Strecke. Sie bespannten vor allem Schnellzüge im Nord-Süd-Verkehr, da auf der teilweise fertiggestellten Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Fulda und Würzburg nur druckertüchtigte Maschinen fahren konnten. Die Baureihe 103.1 war jedoch nicht druckertüchtigt und der neue ICE stand noch auf den Fließbändern der Fahrzeugindustrie. Nachts schleppte die BR 120 dann vielfach Güterzüge, wobei die Bundesbahn oftmals die Grenzen des Machbaren auslotete.

Überraschende Karriere im Regionalverkehr

Der regelmäßige Einsatz im Güterverkehr endetet aber mit der großen Bahnreform 1994 – ab dann gehörte die Baureihe 120.1 zur Sparte DB Fernverkehr und schleppte vornehmlich Inter- und EuroCity-Züge. Nur selten nahmen die Lokomotiven noch Gütertransporte an den Haken. Acht 120.1 fanden dagegen in einem Bereich Arbeit, der in der Entwicklungsphase bestenfalls am Rande diskutiert worden war: im Regionalverkehr. Fünf in die Baureihe 120.2 umgezeichnete Maschinen bespannten ab 2007 jeweils fünf Doppelstockwagen des Hanse-Express Hamburg–Rostock. Äußerlich erkennbar sind sie an den zum Nahverkehrspaket gehörenden Zugzielanzeigern im Führerstandsfenster. 2010 baute die Deutsche Bahn drei weitere Lokomotiven für den Rhein-Sieg-Express in Nordrhein-Westfalen um. Zwei 120.1 wechselten als Nachfolgerinnen der ausgemusterten Vorserienloks 120.0 in den Versuchsdienst. →

Selbst im Regionalverkehr macht die BR 120 eine gute Figur – hier zieht sie den „Hanse-Express“ RE 4332 zwischen Rostock und Hamburg.

Die Universallok geht, der ICE kommt – die BR 120 bleibt
Dass der Bundesbahn-Vorstand nur 60 Serienlokomotiven der BR 120.1 produzieren ließ, lag vor allem an der Bahnreform und der damit verbundenen Trennung der Geschäftsbereiche: DB Nahverkehr, DB Fernverkehr und DB Cargo bestellten natürlich keine Universallokomotiven, sondern Spezialistinnen. Außerdem konzentrierte sich die DB in Sachen schneller Personenverkehr in den 1990er-Jahren stark auf das neue Highlight ihres Fuhrparks: Die innovative ICE-Flotte bündelte Aktivitäten und Investitionen und rückte die DB weltweit ins Rampenlicht. In den ICE-Triebköpfen erreichte die Drehstromtechnik dann auch ihre nächste glanzvolle Evolutionsstufe.

BR 120 als ICE-Vorläufer?

Auch wenn die BR 120 nicht der direkte Vorfahre des ICE ist: Die mit den 120.0 gewonnenen Erfahrungen in Sachen Drehstromtechnik beeinflussten die Entwicklung des ICE durchaus. Auch die Maschinen der Neunzigerjahre (die Baureihen 101, 145 und 152) sind Nachkommen dieser weltweit ersten Drehstromlokomotive. Doch die Halbleiterelektronik entwickelte sich so rasch vorwärts, dass es töricht gewesen wäre, den Versuchszug von 1985 oder die danach gefertigten Serienzüge des ICE 1 mit den Komponenten einer Schöpfung der späten Siebziger Jahre auszustatten. Ihre Verwandtschaft können die Fahrzeuge aber nicht leugnen.

Derweil hat sich die DB vom in den Siebzigerjahren verfolgten Konzept der Universallok längst verabschiedet. Auch die Wettbewerber setzen auf Spezialistinnen. Das ist verständlich, da kein Konkurrent in verschiedenen Sparten des Schienenverkehrs aktiv ist – ausländische Staatsbahnen ausgenommen. Dort konnte sich die Idee der Universallokomotive denn auch eher durchsetzen, da es nicht immer eine strikte Trennung der Betriebszweige gibt. So bespannen die österreichischen Bundesbahnen mit den Lokomotiven der Taurus-Familie Züge fast jedweder Kategorie, im Güter- wie im Nahverkehr – im Prinzip nutzt die ÖBB diese engsten Verwandten der Siemens-EuroSprinter ES64U2 also als Universallok. Diese Geschichte erzählen wir aber ein andermal.

Und auch im DB-Verkehr behauptet sich die BR 120 bis heute als bewährte Dauerläuferin. Zu sehen ist sie übrigens immer mal wieder in ungewohntem Gewand: Dank der großen Freiflächen des Lokkastens wird die 120-Baureihe gern als Werbeträger für Marketingaktionen beklebt, erstmals im Jahr 1993. 1996 ließ dann Märklin als erster externer Kunde der DB die 120 129 als vielfach fotografierte „Weihnachtslok“ schmücken. Seither fuhr die BR 120 noch vier weitere Male im Märklin Look, zuletzt 2012 im originellen „my world“-Design.

Text: Torsten Berndt; Fotos: Werner Brutzer, DB AG (Jochen Schmidt, Georg Wagner), Märklin, Andreas Strobel

Informationen zu allen Modellen erhalten Sie unter www.maerklin.de und www.trix.de. Den nächsten Händler in Ihrer Nähe zeigt Ihnen die Händlersuche: www.maerklin.de/de/haendler

Seltener Anblick am 16. Mai 1996 nahe Forchheim (Bayern): eine 120er in Bordeauxrot-Elfenbeinweiß. Gebaut wurde die hier zu sehende 120 003-9 bei Krupp unter der internen Werksnummer 5447 bereits 1979 – 19 Jahre später hat sie ihre Vorserienlackierung noch immer behalten.

DIE BR 120 ALS MODELL

37527 Elektrolokomotive BR 120.1

HO

Modellneuheit 2017: aktuelle Serienausführung der DB AG in verkehrsroter Lackierung, Epoche VI, Loknummer 120 127-6 (Trix Art. 22687).

37528 Elektrolokomotive BR 120.0

HO

Vorserienausführung in Ursprungslackierung und neuem DB-Keks. Betriebsnummer 120 003-9. Betriebszustand ab November 1994. Bw Nürnberg 1.

37529 Elektrolokomotive BR 120.1

HO

Serienausführung der DB. Loknummer 120 140-9. Betriebszustand um 1995; also noch mit „weißem Lätzchen“, Epoche V (Trix Art. 22686/22688) .

88526 Elektrolok BR 120.1 „my world“

Z

Serienausführung der Deutschen Bahn in der speziellen Werbegestaltung „Märklin my world“ mit dunklen Radkränzen. Betriebszustand 2012. Länge über Puffer: 87 Millimeter. Epoche VI.

12198 Elektrolokomotive BR 120.1

N

Detailliertes Modell der Märklin Werbelokomotive von 2009 in Sonderlackierung „150 Jahre Märklin“. Länge über Puffer: 120 Millimeter. Epoche VI.

16023 Elektrolok BR 120.1 der DB AG

N

Minitrix Version der Märklin Werbelokomotive von 2012 in „my world“-Gestaltung. Länge über Puffer: 120 Millimeter. Epoche VI.

16024 Elektrolokomotive BR 120.1

N

Aktuelles, 120 Millimeter langes Minitrix Modell mit neuem „Dachgarten“ mit Einzelisolatoren und Draht; neuem Schienenräumer an der Kupplungsdeichsel. Epoche VI.

16025 Elektrolok BR 120.1 der DB AG

N

Detailliertes Modell der Märklin „Weihnachtslok“ von 1996 (Loknummer 120 129). Mit Dachgarten mit Einzelisolatoren und neuen Schienenräumern. Epoche V.

Werden Sie Clubmitglied ...

... und profitieren Sie von zahlreichen Sonderleistungen*

Wussten Sie schon? Bei Märklin und Trix gibt es den exklusiven Club aller Liebhaber der Modelleisenbahn. Informieren Sie sich hier im Detail, welche Vorteile Sie als Premiumkunde erwarten und melden Sie sich gleich an.

6 x im Jahr das Märklin Magazin

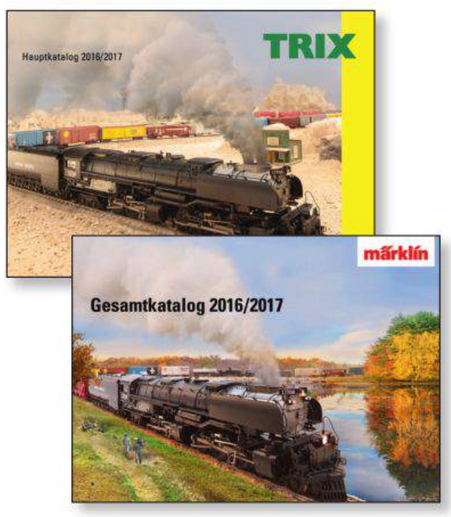
Das führende Magazin für Modelleisenbahner! Sie finden darin alles über Ihr Hobby: ausführliche Anleitungen zum Anlagenbau, Produkt- und Technikinformationen, spannende Vorbildberichte u. v. m. Im Clubmitgliedsbeitrag ist der Märklin Magazin-Abopreis von 33,– Euro enthalten. Bestehende Abos können übernommen werden.

6 x im Jahr die Clubnews

Auf 24 Seiten und sechs Mal im Jahr erfahren Sie alles über „Ihre“ Marke und „Ihren“ Club. Hintergrundartikel, Schulterblicke in die Produktion und zu den Machern Ihrer Eisenbahn vermitteln einen tiefen Einblick in die Märklin und Trix Welt.

Katalog/Neuheitenprospekte

Den jährlich verfügbaren Hauptkatalog erhalten Clubmitglieder über den Fachhändler gratis. Zudem bekommen Sie unsere Neuheitenprospekte direkt zugesendet.



Gratis Clubjahreswagen

Freuen Sie sich auf den attraktiven und nur für Clubmitglieder erhältlichen Jahreswagen, wahlweise in Märklin H0 oder Z bzw. in Trix H0, Minitrix oder Trix Express. Sammeln Sie die jährlich wechselnden Gratismodelle.

Märklin H0

Trix H0/N

Märklin Z

Sie profitieren von erweiterten Leistungen. Weitere Details zu den Sonderkonditionen und Clubangeboten erhalten Sie mit Ihren Mitgliedsunterlagen.

Clubkarte

Ihre persönliche, jährlich neu gestaltete Clubkarte öffnet Ihnen die Welt des Modellbahnhobbys auf eine ganz besondere Art. Denn als Mitglied sind Sie nicht nur unser Premiumkunde, sondern bekommen auch bei unseren derzeit über 100 Kooperationspartnern satte Vorteile. Zudem hat Ihre persönliche Mitgliedskarte Bestellfunktionalität für alle im Club angebotenen Exklusivprodukte.

Jahreschronik

Erleben Sie mit den DVDs alle Höhepunkte des Modellbahnjahres zu Hause noch einmal nach.

Vergünstigungen bei Seminaren

Clubmitglieder profitieren von ermäßigten Preisen bei der Buchung unserer angebotenen Seminare.

Günstige Versandkosten

Unser Online Shop gewährt Ihnen vergünstigte Konditionen bei den Versandkosten innerhalb Deutschlands.

Clubreisen**

Erfahren Sie Ihr Hobby auf besondere Weise und verbinden Sie die Modelleisenbahn mit dem Vorbild. Auf unseren Clubreisen durch fantastische Landschaften und zu außergewöhnlichen Zielen können Sie zudem mit Gleichgesinnten fachsimpeln. Und obendrauf gibt es auf den Reisepreis Rabatte.

Exklusive Clubmodelle

Können nur von Ihnen als Clubmitglied erworben werden.

Clubmodell H0 (Tenderdampflok BR 75.4)

Clubmodell Minitrix (Elektrolokomotive BR 150)

Clubmodell Z (Diesellok V 80 mit vier Umbauwagen)

Übrigens, die Märklin-Händler-Initiative arbeitet ebenfalls mit den Clubs zusammen. Mehrmals im Jahr werden Clubmodelle bei Märklin in Auftrag gegeben und für Clubmitglieder garantiert reserviert.

In diesem Jahr gibt es z.B. die detailstarke Tenderdampflok 75 1102 samt zugehörigem Umbauwagen-Set in H0, die DB-Diesellok 80 008 samt einem Umbauwagen-Set in Z sowie die schwere Güterzuglok BR 150 in Ozeanblau/Elfenbein von Minitrix als Exklusiv-Produkte für Clubmitglieder.

Mitgliedschaftsbedingungen: Ihre Mitgliedschaft und damit Ihr persönliches Clubjahr beginnt mit dem Datum des Zahlungseingangs Ihres Mitgliedsbeitrags. Sie erhalten alle zukünftigen Clubleistungen für die Dauer von 12 Monaten. Rückwirkende Leistungen werden nicht mehr erbracht.

Kündigungsrecht: Die Mitgliedschaft verlängert sich automatisch um ein weiteres Jahr, wenn sie nicht unter Einhaltung einer Frist von 6 Wochen vor Ende Ihres persönlichen Clubjahres schriftlich gekündigt wird. Im Falle einer Erhöhung des Mitgliedsbeitrags und/oder der Änderungen von Mitgliedsbedingungen steht Ihnen ein Sonderkündigungsrecht zu, das Sie innerhalb einer Frist von 3 Wochen ab Zugang der Mitteilung über die Beitragserhöhung bzw. die Änderung der Mitgliedsbedingungen schriftlich ausüben können. Das Recht zur Kündigung aus wichtigem Grund bleibt vorbehalten.

*Angebote sind freibleibend, Änderungen bleiben vorbehalten. ** Abhängig von der Verfügbarkeit.

Anmeldeformular

märklin INSIDER CLUB TRIX CLUB

☐ **Ja, ich will Mitglied im Märklin Insider Club zu den hier genannten Bedingungen werden.**

☐ **Ja, ich will Mitglied im Trix Club zu den hier genannten Bedingungen werden.**

☐ **Herr** ☐ **Frau** **Titel**

Name, Vorname (bitte in Druckbuchstaben)

Straße, Hausnummer

Adresszusatz

PLZ Ort

Land

Telefon Geburtsdatum (TT/MM/JJJJ)

E-Mail-Adresse

Meinen Jahreswagen erhalte ich in

Märklin Insider Club: ☐ Spur H0 oder ☐ Spur Z

☐ Ich bin Spur 1-Interessent und erhalte das exklusive Jahrespräsent

Trix Club: ☐ Minitrix oder ☐ Trix H0 oder ☐ Trix Express

(pro Mitgliedschaft ist – auch gegen Aufpreis – nicht mehr als ein Wagen erhältlich)

Ich habe das Märklin Magazin direkt über den Verlagsbereich der Firma Märklin abonniert

☐ Ja, meine Abo-Nr. ☐ Nein

Widerrufsbelehrung: Sie können Ihre Vertragserklärung innerhalb von zwei Wochen ohne Angabe von Gründen in Textform (z. B. Brief, Fax, E-Mail) widerrufen. Die Frist beginnt nach Erhalt dieser Belehrung in Textform, jedoch nicht bevor Ihnen auch eine Vertragsurkunde, Ihr schriftlicher Antrag oder eine Abschrift der Vertragsurkunde oder des Antrags zur Verfügung gestellt worden ist und auch nicht vor Erfüllung unserer Informationspflichten gemäß Artikel 246 § 2 in Verbindung mit § 1 Abs. 1 und 2 EGBGB. Zur Wahrung der Widerrufsfrist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Der Widerruf ist zu richten an:
Gebr. Märklin & Cie GmbH, Märklin Kundenclubs,
Stuttgarter Straße 55 – 57, 73033 Göppingen, Deutschland
Fax: +49 (0) 71 61 / 608-308 oder Mail: clubverwaltung@maerklin.de

Widerrufsrecht

Datum Unterschrift

Meinen Jahresbeitrag von EUR 79,95/CHF 109,95/ US $ 109.00 (Stand 2017) zahle ich:

☐ **über nachfolgende Einzugsermächtigung (möglich in allen Ländern im Euro-Zahlungsraum und in der Schweiz)**
Hiermit ermächtige ich Sie widerruflich, den jeweils von mir zu entrichtenden Clubbeitrag bei Fälligkeit zulasten meines Girokontos durch Lastschrift einzuziehen.

IBAN

BIC

Bank

Name und Anschrift des Kontoinhabers (falls von nebenstehender Adresse abweichend)

Name, Vorname (bitte in Druckbuchstaben)

Straße, Hausnummer

PLZ Ort

alle Länder

☐ **per Überweisung (nach Rechnungsempfang)**

☐ **per Kreditkarte**

☐ Mastercard ☐ Visa

Name des Karteninhabers

Kreditkarten-Nr.

/

gültig bis (MM/JJJJ)

☐ **per Einzahlungsschein,**
den ich mit der Rechnung erhalte.

Wenn mein Konto die erforderliche Deckung nicht aufweist, besteht seitens der Bank keine Verpflichtung zur Einlösung.

Datum Unterschrift

Datenschutzhinweis

☐ Ich bin damit einverstanden, dass meine Daten gespeichert werden und von Märklin Gesellschaften verwendet werden dürfen, um mich über Produkte, Events und andere Aktivitäten zu informieren. Ich kann die Einwilligung gem. § 28 Abs. 4 BDSG jederzeit widerrufen.

☐ Bitte verwenden Sie meine Daten ausschließlich für diese spezielle Transaktion der Märklin Clubs. Ich möchte keine weitere Kontaktaufnahme zu Marketing- oder Promotionszwecken.

☐ Ihre Einwilligung können Sie jederzeit per E-Mail an clubverwaltung@maerklin.de oder per Brief an die nebengenannte Clubadresse mit Wirkung für die Zukunft widerrufen.

MM.17

Ihre Antwortmöglichkeiten

Das oben stehende Formular ausschneiden oder kopieren und ...

... per Post an: Märklin Kundenclubs
Postfach 9 60 • 73009 Göppingen oder...

... per Fax an: +49 (0) 71 61/608-308 oder ...

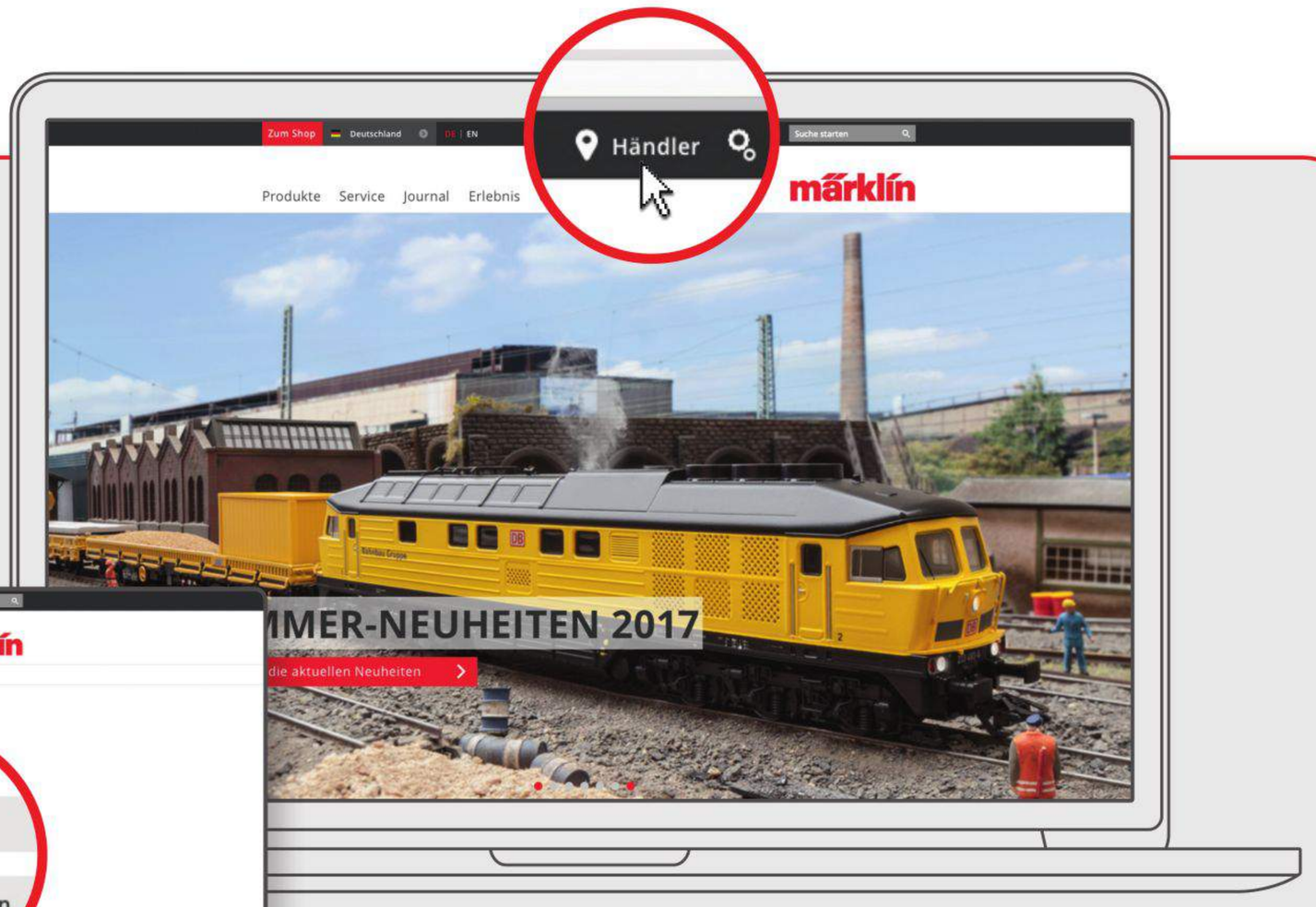
... schneller gehts per Online-Anmeldung:
www.maerklin.de bzw. www.trix.de (siehe „Clubs“)
Ihr Registrierungs-Code: MM.17

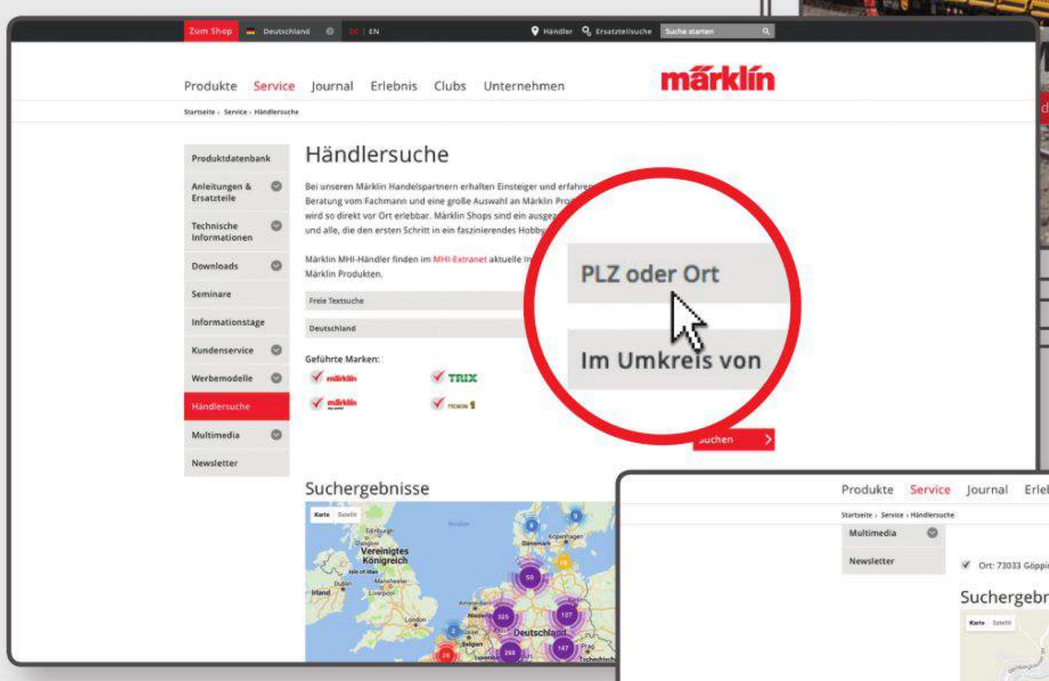
In drei Schritten zu Ihrem Händler

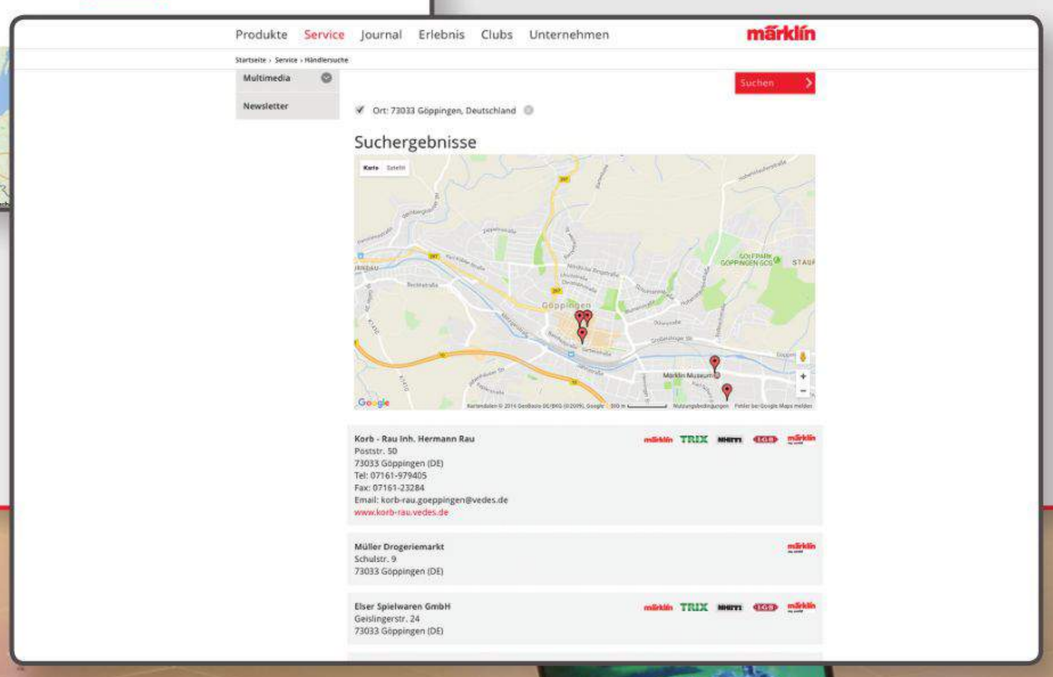
Mit der komfortablen Onlinesuche finden Sie das Fachgeschäft ganz in Ihrer Nähe. Ganz ohne Umwege. Einfach und schnell. So geht's:

Schritt 1

Startseite aufrufen
www.maerklin.de
Menüpunkt Händler anklicken







Schritt 2

Ort oder PLZ eingeben

Schritt 3

Händler auswählen

Das Planungsprogramm

WINTRACK NEU! Version 13.0 3D

Highlights der Version 13.0 3D

- ★ viele Neuerungen
- ★ z.B. Fahren aus Sicht eines PKW auf Straßen!

38013 WINTRACK 13.0 3D **€ 99,50**
38113 WINTRACK Update **€ 49,50**

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

modellplan
... Software + Technik für Modellbahner

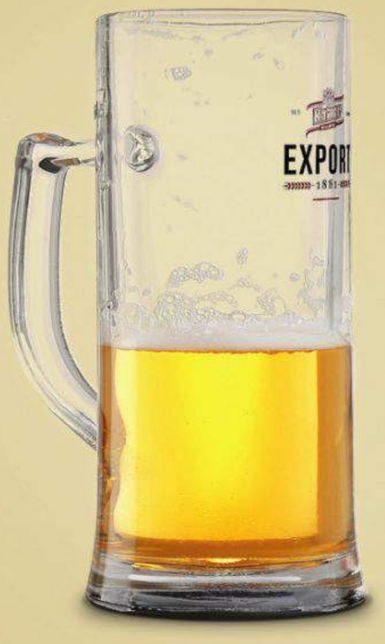
WIR ERFÜLLEN MODELLBAHNTRÄUME

brima

Since 1993

brima Modellanlagenbau GmbH
Albert-Einstein-Str. 7 · 55435 Gau-Algesheim
Telefon +49 (0) 67 25 - 308 211 · Telefax +49 (0) 67 25 - 308 212 · brima@brilmayer.de · www.modellanlagenbau.de

Neu ab Oktober:
11 Seminare
Es sind noch Plätze frei



WAS FÜR EIN ZUG!

Mit unserem Kaiser Export 1881.

DAS BIER MIT DER SCHWÄBISCHEN SEELE

KAISER
BRAUEREI
W. KUMPF · GEISLINGEN AN DER STEIGE

Messen & Ausstellungen

Schienenbus, E-Lok, Dampflok oder alles auf einmal? Die Märklin Tage machen's möglich. Ein besonderes Spektakel wartet am Bahnhof in Göppingen, wo faszinierende Loks aller Traktionen ganz aus der Nähe zu sehen sind.

34. INTERNATIONALE MODELLBAHN-AUSSTELLUNG UND 11. MÄRKLIN TAGE, GÖPPINGEN

15. bis 17. September 2017

Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Göppingen
Telefon: 0 71 61/6 08-2 22
Internet: www.maerklin.de/ima2017
Öffnungszeiten: Fr./Sa. 9–18 Uhr, So. 9–17 Uhr
Preise: Erw. 12 Euro, Ki. (3 bis 12 Jahre) 5 Euro,
Fam. (zwei Erw. mit bis zu drei Ki.) 23 Euro. Clubmitglieder erhalten 2 Euro Rabatt auf den Eintrittspreis.

Ein Wochenende voller Eisenbahn-Erlebnisse

Wer schon lange mit dem Eisenbahnervirus infiziert ist oder mit der Familie einfach nur ein ereignisreiches Wochenende erleben will, ist auf der IMA und den Märklin Tagen genau richtig. An insgesamt sechs Schauplätzen warten Technik, Spiel und zahlreiche Aktionen rund um das Thema Eisenbahn – im Vorbild und im Modell versteht sich. Am besten reist man mit der Bahn an und lässt sich vor Ort mit dem Shuttlebus von einer Station zur nächsten fahren.

Neu im Märklin Museum

IMA und Märklin Tage
Die Vorbereitungen für das neue Märklin Museum – das „märklineum" – laufen bereits auf Hochtouren. Zu den Märklin Tagen ist am jetzigen Standort aber noch allerhand geboten. Reichlich austoben können sich die kleinen Modellbahner auf einer großen Hüpfburg und beim „Ritt" auf einer Fünf-Zoll-Dampfbahn. Ein absolutes Highlight für die Kinder ist „Traktorwilli", bei dem man mit ferngesteuerten Traktoren auf verschiedenen Dioramen fahren darf. Die Erwachsenen finden beim großen Sonderverkauf bestimmt das ein oder andere Modell oder Gestaltungselement, das unbedingt auf die eigene Anlage muss.

Foto: Andreas Pietschmann

Kontakt
Märklin Museum
Reutlinger Straße 2, 73037 Göppingen
Telefon: 0 71 61/6 08-2 89
www.maerklin.de/museum

Öffnungszeiten
Mo. bis Sa. 10–18 Uhr. An verkaufsoffenen Sonntagen von 11–18 Uhr geöffnet. An Feiertagen geschlossen. Eintritt frei. Bitte informieren Sie sich vor einem Besuch über die Öffnungszeiten im Internet.

MODELL-HOBBY-SPIEL, LEIPZIG

29. September bis 1. Oktober 2017

Leipziger Messe GmbH,
Messe-Allee 1, 04356 Leipzig
Telefon: 03 41/6 78-89 99
Internet: www.modell-hobby-spiel.de
Öffnungszeiten: Fr./Sa. 10–18 Uhr, So. 10–17 Uhr
Preise: Erw. Fr./So. 13,50 Euro, Sa. 14,50 Euro,
Ki. (6–12 Jahre) 5 Euro

Highlight im Herbst

Tipps, Trends und die neuesten Produkte – bei der modell-hobby-spiel kommen Modelleisenbahner, Kreative, Spieler und Sammler voll auf ihre Kosten. Zahlreiche tolle Modellbahnanlagen sind aufgebaut und laden zum Staunen und Entdecken ein. Am Stand von Märklin und Trix finden die Besucher die neuesten Modelle, alles rund um den digitalen Fahrbetrieb und vieles mehr. Auch die Zubehörhersteller sind mit von der Partie und zeigen, wie sich die eigene Anlage noch schöner gestalten lässt.

SUISSE TOY, BERN

12. bis 15. Oktober 2017

Bernexpo AG,
Mingerstraße 6, 3014 Bern, Schweiz
Telefon: +41 (0) 31/3 40 11 11
Internet: www.suissetoy.ch
Öffnungszeiten: 10–18 Uhr
Preise: Erw. 16 CHF, Ki. (6–16 Jahre) 7 CHF, Fam. 38 CHF

Spielen ist spitze

Mitmachen, ausprobieren, basteln und spielen – kleine und große Besucher erleben Action pur bei der Suisse Toy in Bern, dem größten Schweizer Branchenevent. Auf den Modellbahn-Standflächen warten beeindruckende Modelle und die Experten helfen gerne bei Fragen rund um das vielseitige Hobby weiter. Besonders für die Kinder gibt es jede Menge Platz, die Modellbahn ganz genau unter die Lupe zu nehmen und selbst einmal Lokführer zu spielen.

MODELLBAHNTAGE, SEHNDE WEHMINGEN BEI HANNOVER

26./27. August 2017

Hannoversches Straßenbahn-Museum e. V.,
Hohenfelser Straße 16,
31319 Sehnde Wehmingen
Telefon: 01 73/7 24 68 94 (IG Modulbau)
Internet: www.tram-museum.de und www.mist-hi.de
Öffnungszeiten: 11–17 Uhr
Preise: Erw. 7,50 Euro, Ki. (6–15 Jahre) 4 Euro, Fam. 20 Euro

Modellbahn in bester Gesellschaft

An diesem Augustwochenende bekommt die Öffentlichkeit zu sehen, was verschiedene Gruppen aus dem tollen Hobby Modellbahn machen. Mit dabei ist die IG Modulgruppe des Märklin Insider Stammtischs Hildesheim mit ihrer Modulanlage. Außerdem sind beeindruckende Anlagen in H0 und Z sowie zahlreiche Modellstraßenbahn-Fahrzeuge zu bestaunen.

TAG DER OFFENEN TÜR, GANGELT-LANGBROICH

27. August 2017

Die Modell-Eisenbahn-Freunde öffnen an diesem Tag die Tore ihres Vereinsheims von 10 bis 16 Uhr (Mittelstraße, 52538 Gangelt-Langbroich). Besonderes Highlight: Die Besucher können den Vereinsmitgliedern beim Bau einer neuen Märklin Themenanlage über die Schulter schauen. Der Eintritt ist frei. Infos: www.mef-gangelt.de und Tel.: 0 24 52/85 80.

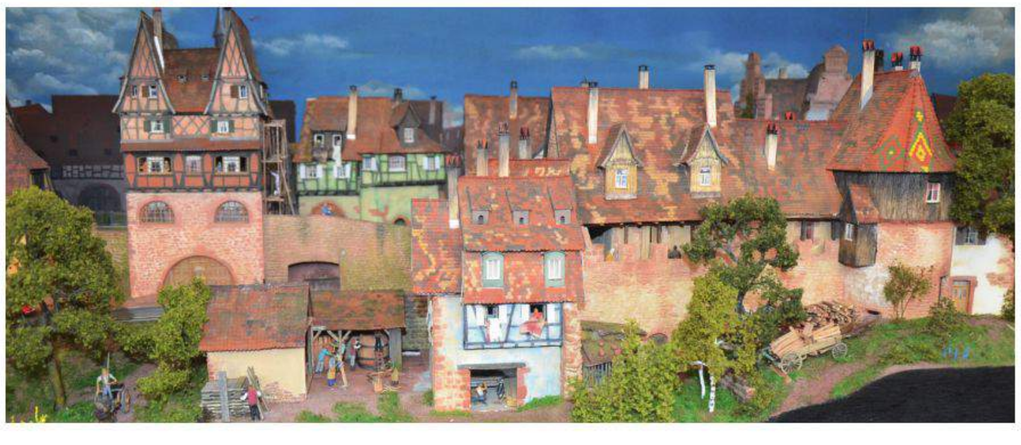


Foto: Hartmut Klust

JUBILÄUM „170 JAHRE EISENBAHN AUGSBURG–KAUFBEUREN“

25. August 2017 (Vortrag) und 2./3. September 2017 (Ausstellung)

Den 170. Jahrestag der Streckeneröffnung des Teilabschnitts Augsburg–Kaufbeuren feiern die Eisenbahnfreunde Kaufbeuren mit tollen Veranstaltungen: Ein Vortrag und eine Ausstellung geben interessante Einblicke in die regionale Geschichte der Eisenbahn. Mehr Infos: www.eisenbahnfreunde-kf.de und Tel.: 0 83 41/6 13 02.

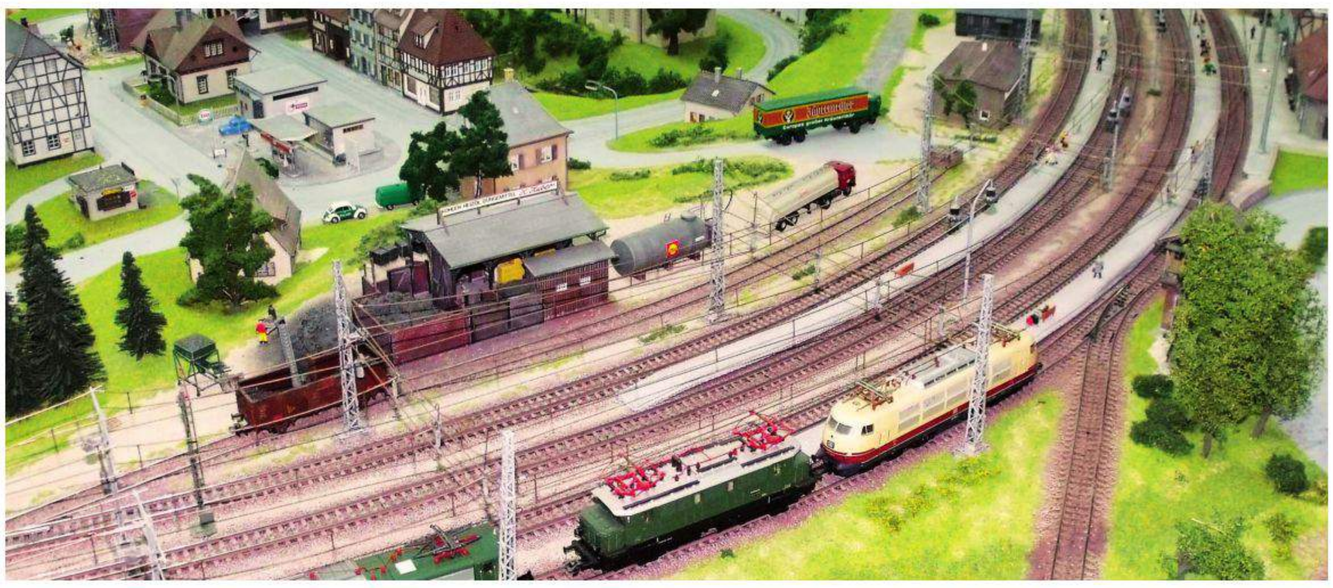
JUBILÄUMSAUSSTELLUNG „10 JAHRE HOLLE MODELLBAHN“, HESSISCH LICHTENAU

6. bis 8. Oktober 2017

Interessengemeinschaft Holle Modellbahn, Holle H0 Modellbahn, Lentzstraße 15, 37235 Hessisch Lichtenau
Telefon: 01 71/9 01 97 05
Internet: www.modellbahnland-heli.de
Öffnungszeiten: Fr./Sa. 14–18 Uhr, So. 10–18 Uhr
Preise: Eintritt frei

Modellbahnträume live erleben

„10 Jahre Holle Modellbahn“ – wenn das mal kein Grund zum Feiern ist. An drei Tagen kann man spannende Modelle bei ihrer Fahrt über die Anlage beobachten. Die Eisenbahnfreunde Borken feiern mit und sind mit einer Modulanlage zu Gast. Die Veranstalter freuen sich über eine Spende für einen guten Zweck.



MODELLBAHNSCHAU, MELLRICHSTADT

23./24. September 2017

Eisenbahnfreunde Mellrichstadt, Oskar-Herbig-Halle, Bahnhofstraße 17, 97638 Mellrichstadt
Telefon: 0 97 76/7 04 39 69
Internet: www.eisenbahnfreunde-mellrichstadt.de
Öffnungszeiten: Sa. 10–18 Uhr, So. 10–17 Uhr
Preise: 3 Euro, Ki. (bis 12 Jahre) Eintritt frei

Modellbahnfieber in Unterfranken

Wer Modellbahnfreund ist und an diesem Wochenende im Unterfränkischen unterwegs ist, sollte den Mellrichstädter Eisenbahnfreunden in der Oskar-Herbig-Halle unbedingt einen Besuch abstatten. Dort werden viele interessante Modellbahnanlagen unterschiedlicher Spurweiten vorgeführt. Auf einer Fläche von 500 Quadratmetern zeigen Modellbahner, was im kleinen Maßstab so alles möglich ist. Für das leibliche Wohl wird vor Ort ebenfalls gesorgt. Die Ausstellungshalle ist nur wenige Minuten vom Bahnhof Mellrichstadt entfernt.

Fahrten

DAMPFZUGFAHRT AN DIE OSTSEE, HAMBURG

9. September 2017

Arbeitsgemeinschaft Nostalgie-ZugReisen GmbH, Honigsberger Straße 26, 45472 Mülheim an der Ruhr
Telefon: 0 20 41/3 48 46 68
Internet: www.nostalgiezugreisen.de
Fahrzeiten: 7.30 Uhr ab Hamburg-Harburg mit weiteren Zustiegsmöglichkeiten
Preise: Erw. ab 69 Euro, Ki. (4–16 Jahre) ab 39 Euro

Meeresluft schnuppern

Der Lengericher Traditionszug mit der Dampflok 78 468 steuert gleich zwei Ziele an: Entweder Sie steigen in Rostock aus und erkunden die Hansestadt. Oder Sie fahren bis Warnemünde weiter, besuchen das Stromfest oder genießen einfach den Strand. Eine Stadtführung, Straßenbahnrundfahrt oder eine Hafenrundfahrt kann dazugebucht werden.

ERLEBNISFAHRTEN MIT DEM REBENBUMMLER, FREIBURG IM BREISGAU

9./23. September 2017 und 14./21. Oktober 2017

Eisenbahnfreunde Breisgau e. V., Lorettostraße 24 a, 79100 Freiburg im Breisgau
Internet: www.eisenbahnfreunde-breisgau.de
Beginn: 9.50 Uhr in Breisach
Preise: Erw. 35 Euro, Ki. (4–12 Jahre) 20 Euro

Nostalgisch durch die Weinberge

Wie in alten Zeiten reisen die Fahrgäste in historischen Reisezugwagen mit Original-Holzbänken und offenen Plattformen. Fahrräder und Kinderwagen können kostenlos mitgenommen werden. In Endingen am Ziel angekommen, führen erfahrene Gästeführer durch die Altstadt. Nach einem rustikalen Mittagessen bleibt noch genügend Zeit, die Geschäfte und Cafés von Endingen zu besuchen.

Foto: EFB/Holzer

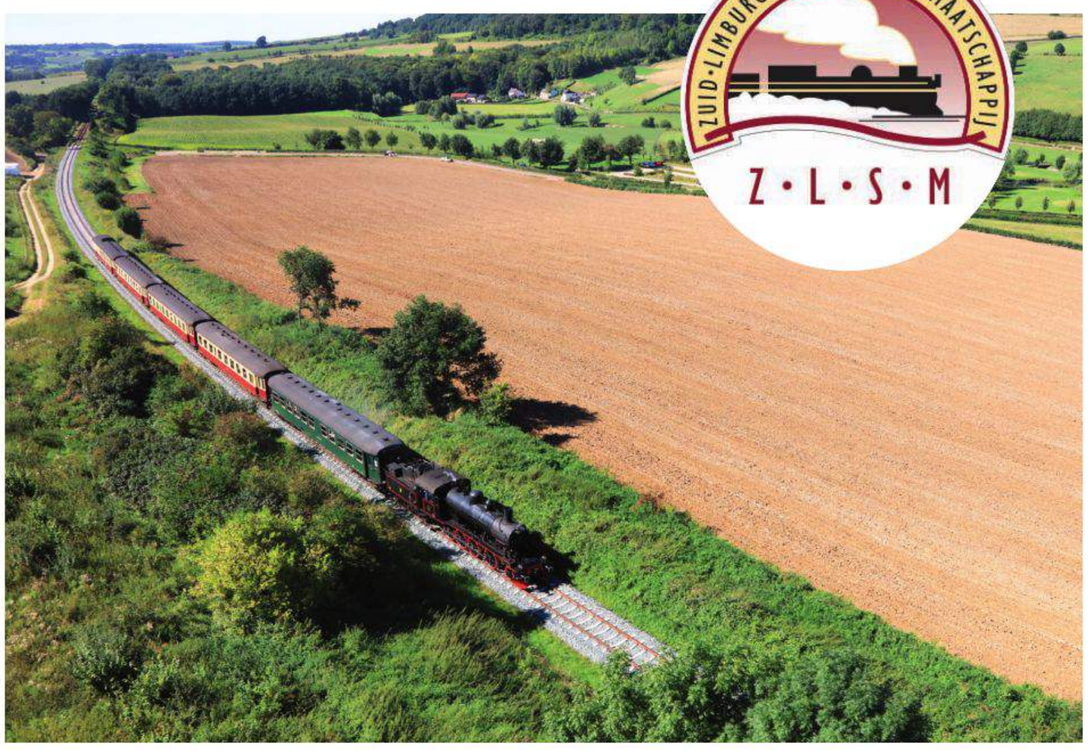
SONDERFAHRTEN MIT DER „MILLIONENLINIE“

Noch bis 29. Oktober 2017

Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij,
Stationstraat 20–22, 6369 VJ Simpelveld, Niederlande
Telefon: +31 (0) 45/5 44 00 18 (Di., Do., Fr. 9–13 Uhr)
Internet: www.miljoenenlijn.nl und www.zlsm.de
Fahrzeiten: siehe Homepage
Preise: Kombikarte Erw. 15 Euro, Ki. (3–11 Jahre) 5 Euro

Eine „Runde Südlimburg“ durch bezaubernde Orte

Immer mittwochs und sonntags fahren Schienenbusse und Dampfzüge zwischen Simpelveld und Schin op Geul beziehungsweise Kerkrade. Mit dem neuen Kombiticket kann auch die Strecke der Arriva zwischen Maastricht und Kerkrade befahren werden.



Feste & Events

DAMPFLOKFEST, HEILBRONN

9./10. September 2017

Süddeutsches Eisenbahnmuseum Heilbronn,
Leonhardstraße 15, 74080 Heilbronn
Telefon: 0 71 31/7 48 78 14
Internet: www.eisenbahnmuseum-heilbronn.de
Öffnungszeiten: 10–18 Uhr
Preise: erfragen Sie bitte beim Veranstalter

Dampfvergnügen

Beim 16. Heilbronner Dampflokfest kommen Freunde der schwarzen Dampfrösser voll auf ihre Kosten. Eine Fahrzeugschau auf der Drehscheibe, zahlreiche Loks unter Dampf sowie die Möglichkeit, einmal selbst im Führerstand mitzufahren – all das ist geboten. Unter dem Motto „1:32 trifft 1:1“ zeigen namhafte Spur-1-Hersteller und-Händler, was es Neues in der Königsklasse gibt.

SPUR-1-TAGE, DB MUSEUM KOBLENZ

23./24. September 2017

Spur-1-Fans aufgepasst – die IG Spur 1 Mittelrhein zeigt im DB Museum (Schönbornsluster Straße 14, 56070 Koblenz-Lützel) eine Modulanlage im Maßstab 1:32. Auf rund 100 Metern Streckenlänge rollen verschiedene Zuggarnituren aufs Gleis. Das Museum hält außerdem spannende Aktionen für die Besucher bereit. Weitere Infos: www.dbmuseum.de und Tel.: 02 61/3 96-13 38.

TRIX EXPRESS TAG, DB MUSEUM KOBLENZ

30. September 2017

Der TEC Deutschland e. V. lädt alle Trix Express Freunde zum 15. Trix Express Tag ins DB Museum Koblenz ein (Schönbornsluster Straße 14, 56070 Koblenz-Lützel). Hier treffen sich Gleichgesinnte zum gemeinsamen Fahrbetrieb, Schauen, Tauschen und Fachsimpeln. Infos: www.trixexpressclub.de, Tel.: 0 26 36/80 04 60 (19 Uhr)

Fernsehen

Eisenbahn-Romantik
Auch im Sommer müssen Eisenbahnfans auf die beliebte Sendung im SWR Fernsehen nicht verzichten. Denn im August werden die schönsten Folgen noch einmal gezeigt. Im September geht es dann an drei Samstagen jeweils um 15.45 Uhr mit brandneuen Folgen weiter.

- **16. September 2017**
  Die Fichtelgebirgsbahnen – eine Spurensuche (Folge 907)
- **23. September 2017**
  Bahnmagazin Südwest (Folge 908)
- **30. September 2017**
  Faller – Schmuckschmiede der Modellwelt (Folge 909)

Weitere Infos im Internet unter:
www.swr.de/eisenbahn-romantik

Alle Veranstaltungstermine sind ohne Gewähr. Bitte informieren Sie sich vor einem Besuch direkt beim Veranstalter. Für die Veranstalter: Bitte senden Sie uns die Unterlagen für einen Veranstaltungshinweis nach Möglichkeit zwei Monate vor Erscheinungsdatum der jeweiligen Ausgabe zu. Spätere Einsendungen können unter Umständen nicht berücksichtigt werden.

märklin magazin

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

Redaktion:
3G Media GmbH: Peter Waldleitner V.i.S.d.P. (Chefredakteur), Mechthild Fendel, Frank Erdle, Christof Hammer, Lars Harnisch, Stefanie Hirrle, Alexander Klute, Andrea Kufferath-Sieberin, Rochus Rademacher

Redaktionsanschrift:

3G Media GmbH, Löwenstraße 46a, 70597 Stuttgart
Tel.: +49 (0)7 11/44 08 00-64
Fax: +49 (0)7 11/44 08 00-66
E-Mail: maerklin-magazin@3g-media.de

Autoren:
Karl Albrecht, Torsten Berndt, Roland Bischoff, Claus Dick, Hanne Günter, Harald Luther, Frank Mayer, M. T. Nickl, Peter Pernsteiner, Andreas Schumann

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

Fotografie:
Karl Albrecht, Beißwenger, Torsten Berndt, Werner Brutzer, Bundesarchiv/CC3.0, Claus Dick, Dubruille/VDR, Förderverein Schienenbus e.V., Hanne Günter, Harke/CC3.0, Kötzle Design, Jeroen Komen/CC2.0, Harald Luther, Märklin, Minitrix, M. T. Nickl, Peter Pernsteiner, Andreas Pietschmann, Claus Rudolph, Helmut Säuberlich, Schmid, Jochen Schmidt/DB AG, Andreas Strobel, Trix, VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Rainer Vogler, Georg Wagner/DB AG, Weinheimer

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

Druck:
Druckhaus Kaufmann, 77933 Lahr

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 33 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 Urhebergesetzes 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

Literarische Zuggeschichten, spannende Infos zu den bekanntesten Bahnen und bedeutendsten Baureihen und nicht zuletzt tolle Modellbahnanlagen – das alles finden Sie in unseren Literaturtipps rund um die Eisenbahn.

Günter Denoth: Brennerbahn und Pustertalbahn – auf den Spuren der Südbahngesellschaft in Tirol

128 Seiten, ca. 160 Abb., größtenteils in Farbe, Format 17 x 24 cm, 19,99 EUR, ISBN 978-3-95400-662-5

Zum 150. Jubiläum der Brennerbahn kommt dieser Bildband vom Begründer und Leiter des Verkehrsarchivs Tirol heraus. Vor 150 Jahren waren Planung und Bau der beiden Bahnstrecken ein kühnes Unterfangen. Denn wer von Innsbruck nach Süd- beziehungsweise Osttirol will, muss schwindelfrei sein. Die Geschichte des historischen Bauprojekts und der spektakulären Bahnstrecken dokumentiert das Buch von 1864 bis heute.

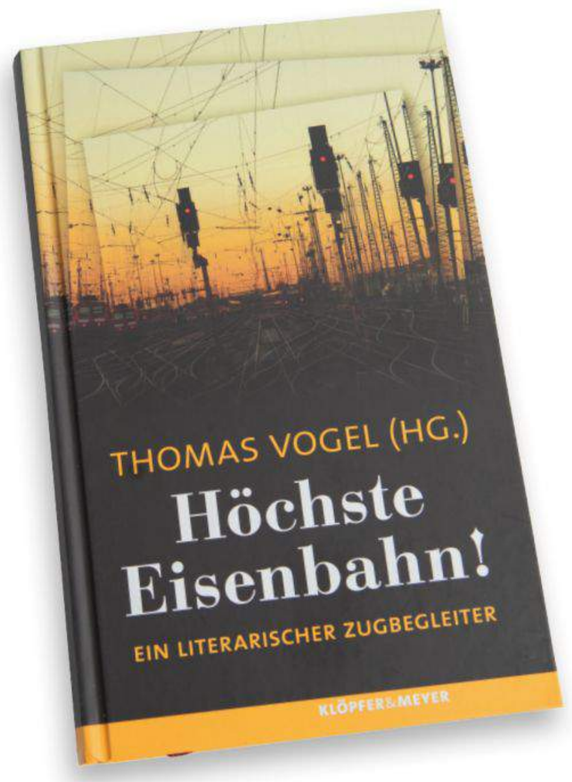
Bezugsquelle: über den Buchhandel oder die Sutton Verlag GmbH, Hochheimer Straße 59, 99094 Erfurt, www.suttonverlag.de

Thomas Vogel (Hg.): Höchste Eisenbahn! Ein literarischer Zugbegleiter

240 Seiten, Format 13 x 21 cm, 20 EUR, ISBN 978-3-86351-427-3

Ob Hesse, Hemingway oder Harald Schmidt: Von der Eisenbahn erzählen – oder singen – fast alle mal. Das Schienengefährt diente oft als Ort des Geschehens für die Dramen der Weltliteratur. Es war Sehnsuchtssinnbild und Raum für Inspiration zugleich. Gedichte, Kapitel und Liedtexte rund um die Bahn hat Thomas Vogel zu einem charmanten Potpourri zusammengetragen. Ein Muss für jeden Eisenbahnromantiker.

Bezugsquelle: über den Buchhandel oder die Klöpfer & Meyer GmbH & Co. KG, Herrenberger Straße 11, 72070 Tübingen, www.kloepfer-meyer.de



Kristiane Müller-Urban, Eberhard Urban: Modellbahnland Deutschland – die 65 schönsten Anlagen

160 Seiten, 222 Abb. in Farbe, Format 23,5 x 26,5 cm, 29,90 EUR, ISBN 978-3-613-71542-4

Modelleisenbahnen gibt es beinahe so lange, wie es Eisenbahnen gibt. Die 65 schönsten Modellbahnanlagen Deutschlands, die öffentlich zugänglich sind, stellt dieses Buch vor. Besonders praktisch: die Übersicht über wichtige Eckdaten wie Öffnungszeiten und Eintrittspreise. Lust, sofort auf Entdeckungsreise zu gehen, machen die großflächigen und detailreichen Bilder. Mitglieder der Märklin und Trix Clubs dürfen sich bei einigen Ausstellern über Vergünstigungen freuen.

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

Neben weiteren Büchern finden Sie auch Fanartikel rund um das Thema Eisenbahn auf: www.maerklinshop.de im Bereich „FanShop“.

Märklin Magazin-Abo

Abonnieren Sie das Märklin Magazin im Jahres-Abo (6 Ausgaben) zum Vorteilspreis (auch möglich als Geschenk-Abo).

Nur **33 €** für **6 Ausgaben** im Jahr

Ihre Vorteile:

- **Sie sparen 7% gegenüber dem Einzelkauf**
- **Lieferung portofrei an die Lieferadresse**
- **Pünktlich in Ihrem Briefkasten**
- **Bequem per SEPA-Lastschrift oder Rechnung bezahlen**

Bitte kreuzen Sie Ihren Prämienwunsch an

☐ USB-Akku*

oder

☐ LED-Taschenlampe*

☐ Rollmaßband (3m)*

*Prämien-Angebot gilt nur im Inland

3 Hefte für nur 12 €

Zum Testen: Das Probe-Abo

Drei Ausgaben des Märklin Magazins für Sie zum Vorzugspreis von 12 Euro! Als Dankeschön erhalten Sie eine von diesen praktischen Prämien.

Bitte kreuzen Sie Ihren Prämienwunsch an

☐ LED-Taschenlampe* ☐ USB-Akku*

oder

☐ Rollmaßband (3m)*

*Prämien-Angebot gilt nur im Inland

Schicken Sie den Coupon an: Märklin Magazin-Leserservice, PressUp GmbH, Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg, Telefon: +49 (0) 40/38 66 66-3 13, Telefax: +49 (0) 40/38 66 66-2 99, E-mail: maerklin-magazin@pressup.de

märklin magazin

☐ **Ja, ich möchte das Märklin Magazin abonnieren**

Mein Abonnement verlängert sich nur dann um ein weiteres Bezugsjahr, wenn ich nicht spätestens 6 Wochen vor Bezugszeitraumende kündige.

☐ **Ja, ich möchte ein Märklin Magazin-Abo verschenken!**

Bitte senden Sie 6 Ausgaben für nur 33 Euro an folgende Adresse. Das Abo endet automatisch nach 6 Ausgaben.

☐ **Ja, ich möchte das Märklin Magazin testen!**

Bitte senden Sie die nächsten 3 Ausgaben und meine exklusive Prämie an meine Kontaktdaten.

Meine Kontaktdaten

Name, Vorname (bitte in Druckbuchstaben)

Straße, Nr.

PLZ Ort

Land E-Mail

Telefon Geburtsdatum (TT/MM/JJJJ)

Adresse des Heftempfängers (Geschenk-Abo)

Name, Vorname (bitte in Druckbuchstaben)

Straße, Nr.

PLZ Ort

Land

Den Rechnungsbetrag zahle ich per

☐ **Bankeinzug** ☐ **Rechnung**

Name, Vorname Kontoinhaber (bitte in Druckbuchstaben)

IBAN

BIC

Datum Unterschrift

Zahlungshinweis SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die Gebr. Märklin & Cie. GmbH bzw. deren beauftragten Dienstleister, die PressUp GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von Gebr. Märklin & Cie. GmbH bzw. deren beauftragten Dienstleister, die PressUp GmbH, auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Gläubiger-ID: DE32ZZZ00000516888. Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

Widerrufsrecht: Ihre Bestellung kann innerhalb von 14 Tagen ohne Angabe von Gründen in schriftlicher Form widerrufen werden bei: Märklin Magazin-Leserservice, PressUp GmbH, Postfach 701311, 22013 Hamburg, Telefon: +49 (0) 40/38 66 66-3 13, Telefax: +49 (0) 40/38 66 66-2 99, E-mail: maerklin-magazin@pressup.de

Aktuelle Kataloge

für den Modellbahner

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

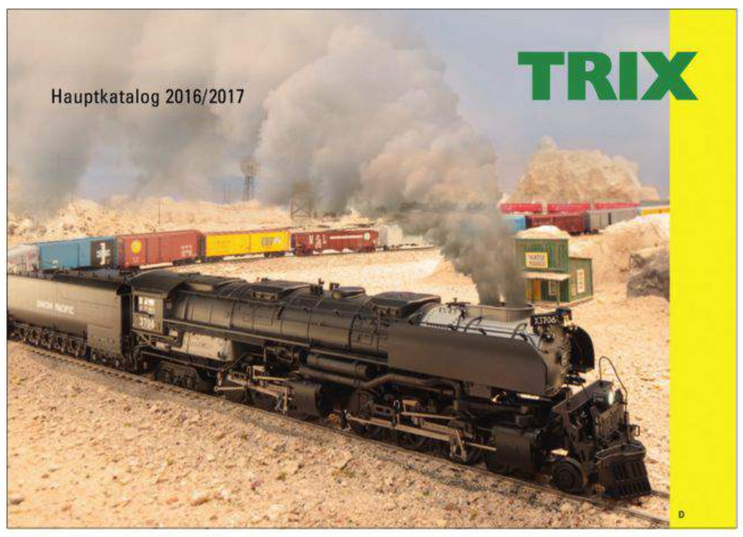
Die jeweiligen Händlerverzeichnisse finden Sie auf folgenden Internetseiten unter dem Menüpunkt Händler:

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

Märklin Sommer-Neuheiten Prospekt

Gesamtkatalog 2016/2017

Trix Sommer-Neuheiten Prospekt



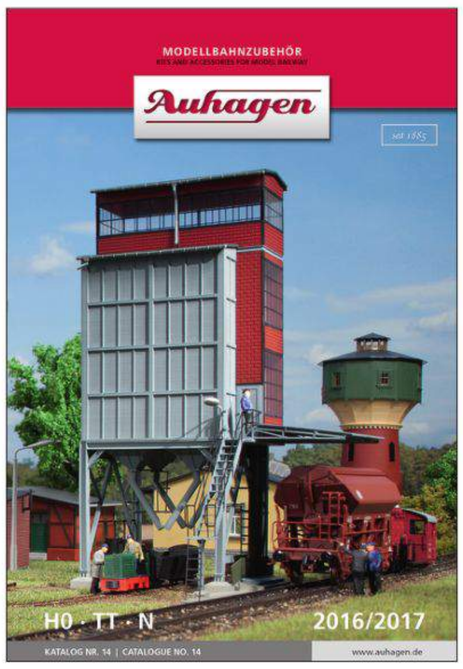
TRIX Hauptkatalog 2016/2017

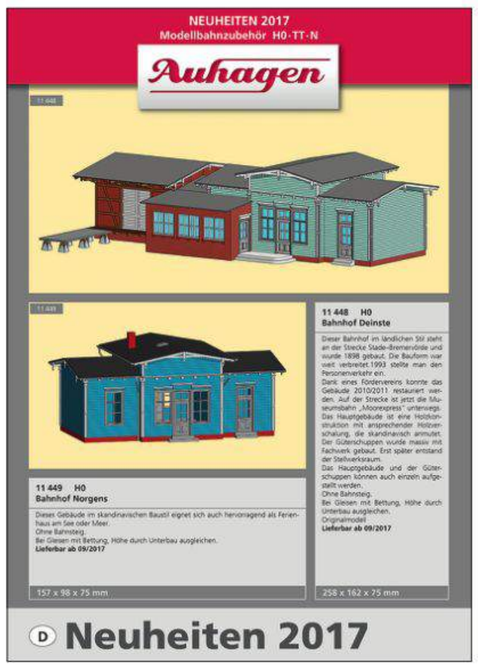
LGB Sommer-Neuheiten Prospekt

LGB Hauptkatalog 2017

Märklin Start up Katalog 2017

Märklin my world Katalog 2017



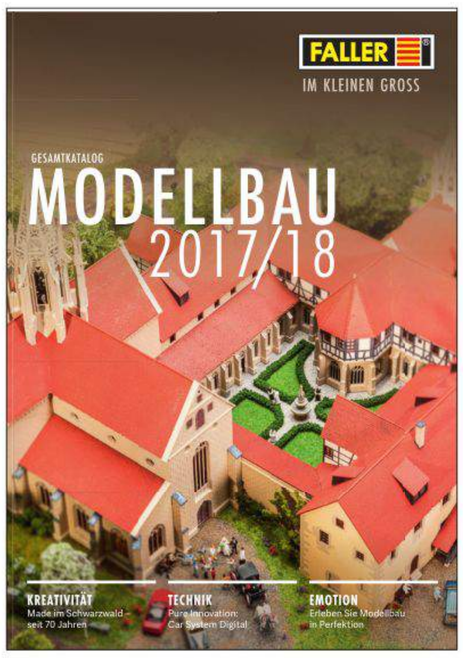


AUHAGEN GmbH

OT Hüttengrund 25, 09496 Marienberg
Inl. 4,– Euro + 3,– Euro Porto, Ausl. Porto auf Anfrage
E-Mail: info@auhagen.de, Internet: www.auhagen.de

Busch GmbH & Co. KG

Mit Neuheitenprospekt NEWS 2017
Katalog 2015 + Neuheiten-Prospekte 2015 + 2016
Postfach 12 60, 68502 Viernheim, 6,– Euro (Scheck o. Bfm.)
E-Mail: info@busch-model.com, Internet: www.busch-model.com

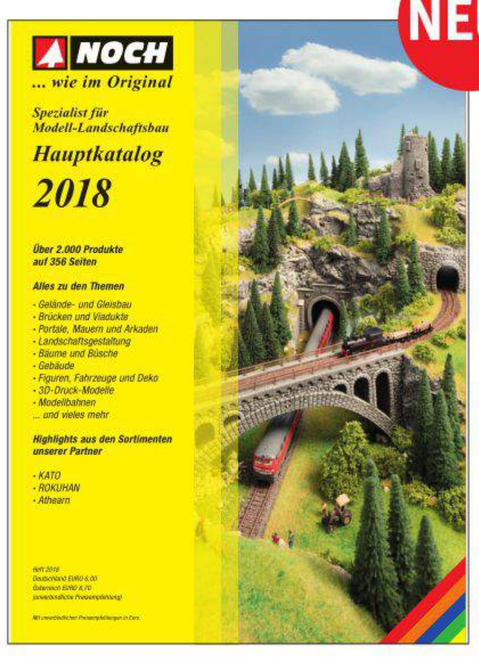


Gebr. FALLER GmbH

Kreuzstr. 9, 78148 Gütenbach
5,– Euro (plus Porto
im In- und Ausland)
E-Mail: info@faller.de
Internet: www.faller.de

Joswood GmbH

Steinbeck 54, 42119 Wuppertal
Zusendung kostenfrei
E-Mail: jos@joswood-gmbh.de, Internet: www.joswood-gmbh.de

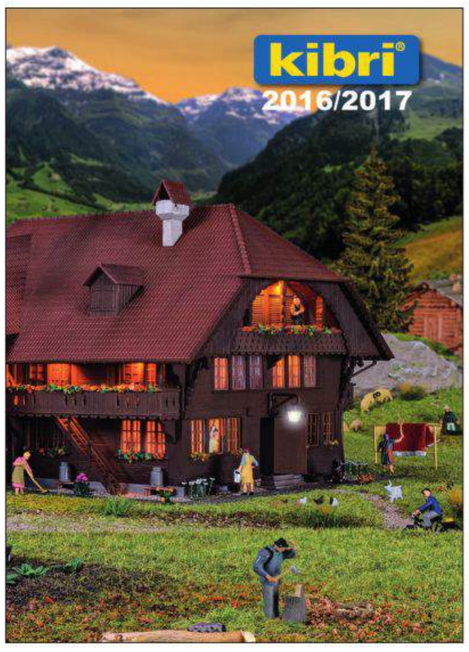


NOCH GmbH & Co. KG

Postfach 14 54, 88230 Wangen
Inl. 6,– Euro + 3,– Euro Porto,
Ausl. 6,– Euro + 8,– Euro Porto
E-Mail: info@noch.de, Internet:
www.noch.de/noch.com

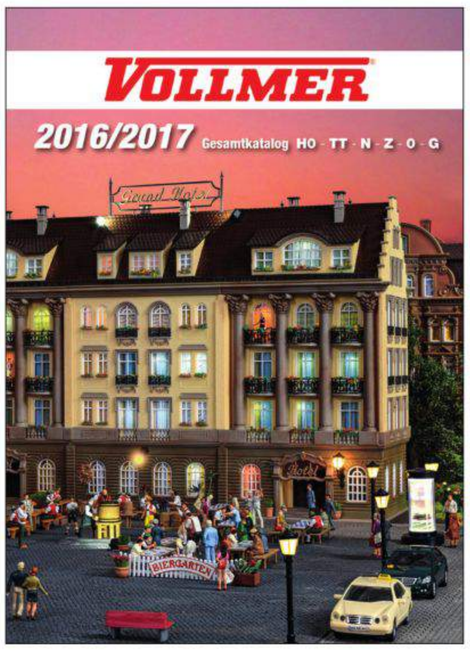
PROXXON GmbH

Industriepark Region Trier
Dieselstraße 3 – 7, 54343 Föhren
Zusendung: kostenlos!
E-Mail: office@proxxon.com
Internet: www.proxxon.com



Viessmann Modelltechnik GmbH

Bahnhofstr. 2a
35116 Hatzfeld-Reddighausen
Inland: Katalog 4,40 €
zzgl. 2,60 € Porto.
Ausland: zzgl. Porto.
E-Mail: info@viessmann-modell.com
Internet: www.kibri.de



Viessmann Modelltechnik GmbH

Bahnhofstr. 2a
35116 Hatzfeld-Reddighausen
Inland: Katalog 4,40 €
zzgl. 2,60 € Porto.
Ausland: zzgl. Porto.
E-Mail: info@viessmann-modell.com
Internet: www.vollmer-online.de

Viessmann Modelltechnik GmbH

Bahnhofstr. 2a
35116 Hatzfeld-Reddighausen
Inland: Katalog 4,40 € zzgl. 2,60 € Porto.
Katalog + Lampe
(bitte Spurgröße wählen)
9,95 € zzgl. 2,60 € Porto.
Ausland: zzgl. Porto.
E-Mail: info@viessmann-modell.com
Internet: www.viessmann-modell.de

VORSCHAU

Die Ausgabe 05/2017 des Märklin Magazins erscheint im Oktober 2017!

Aktuell

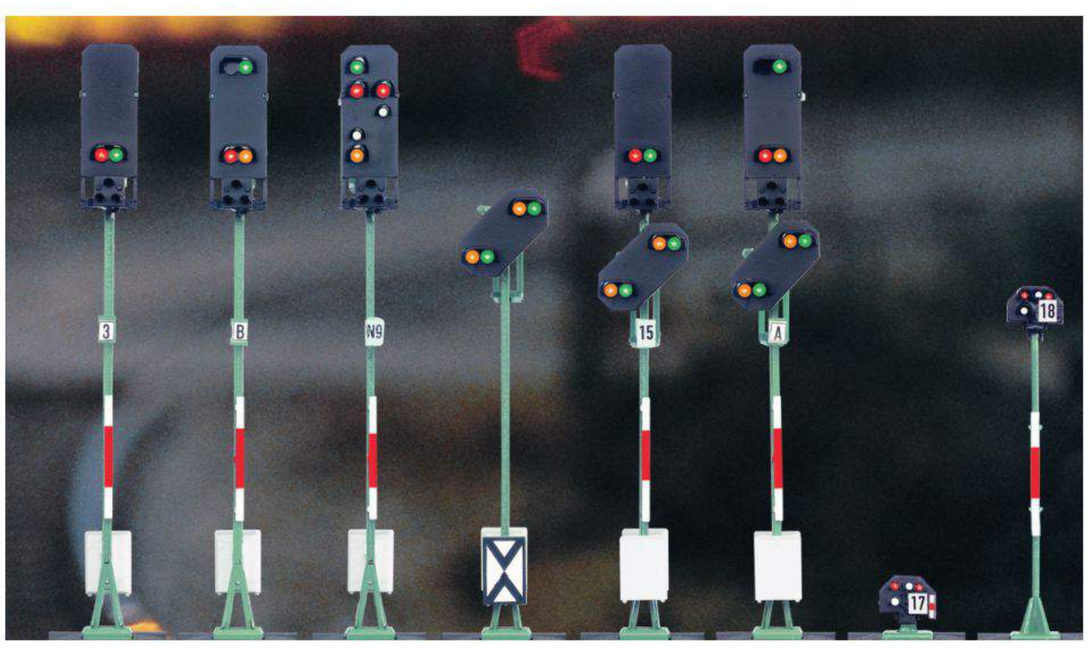
Nachbericht IMA 2017
Zum „Nachgenießen“ für alle, die dabei waren, und als Trost für jene, die nicht zu dem großen Eisenbahnevent des Jahres kommen konnten: Unser IMA-Report zeigt, was in Göppingen alles los war bei der Kombination aus Märklin Tagen und der IMA. Und jetzt? Kurz ausruhen – und weiter gehts: Die nächsten Messe-Highlights des Herbstes – zum Beispiel die Modell+ Technik in Stuttgart – werfen bereits ihre Schatten voraus.

Modell & Technik

Überraschungsmodell
Fast so schön wie das Weihnachtsgeschenk auszupacken oder die Ostereier zu suchen, ist für Modellbahner die Ankunft der jährlichen Märklin Überraschungslok. Jetzt ist es wieder so weit: Das Überraschungsmodell des Jahrgangs 2017 fährt vor. Wir wollen noch nicht zu viel verraten, aber: Freuen Sie sich auf eine außergewöhnliche Lokomotive, die europäische Eisenbahngeschichte geschrieben hat und die in diesem Herbst auch auf der Kinoleinwand noch ganz groß rauskommen wird.

Special

Lust auf Signale, Teil 5: Progammierung in DCC
Die aktuellen Märklin Signale sind nicht nur vorbildnah und formschön wie nie, sondern auch echte „Sprachtalente“: Neben dem MM2-Protokoll (wie in diesem Heft gezeigt) verstehen sie nämlich auch das DCC-Format. Damit können sie an jedem digitalen Steuergerät eingesetzt werden. Wie die Programmierung im DCC-Format genau funktioniert, erklären wir in der nächsten Folge unserer Signal-Serie.



Anlagenbau

N-orme Erscheinung: Spur-N-Anlage, Teil 1
Die Spur-N-Bahn von Peter Fischer ist in diverser Hinsicht eine Ausnahmeerscheinung: Zugverkehr auf vier Ebenen, Tunnels und Brücken satt, eine bayerische Gebirgslandschaft vom Feinsten als Kulisse und nicht zuletzt die Central Station als Steuergerät. Grund genug, diese außergewöhnliche Anlage ausführlich zu porträtieren. In Teil 1 im Mittelpunkt: der Fahrbetrieb.

Anlagenbau für Aufsteiger, Folge 91
Klassisches Format, flexibel ausbaubar, ein feiner Mix aus Rangierbereichen und Paradestrecken, aus ländlichen und industriellen Szenen: Unsere neue Rechteckanlage ist extrem vielseitig und relativ leicht umzusetzen – fast könnte man sie als Einsteigerbahn bezeichnen. Weil sie aber zudem eine ganz besondere „Feierabendruhe“ ausstrahlt, werden hier auch erfahrene Modellbahner schwach.

Hinweis
Aus Aktualitätsgründen kann es bei den einzelnen Themen zu Verschiebungen kommen.

märklin

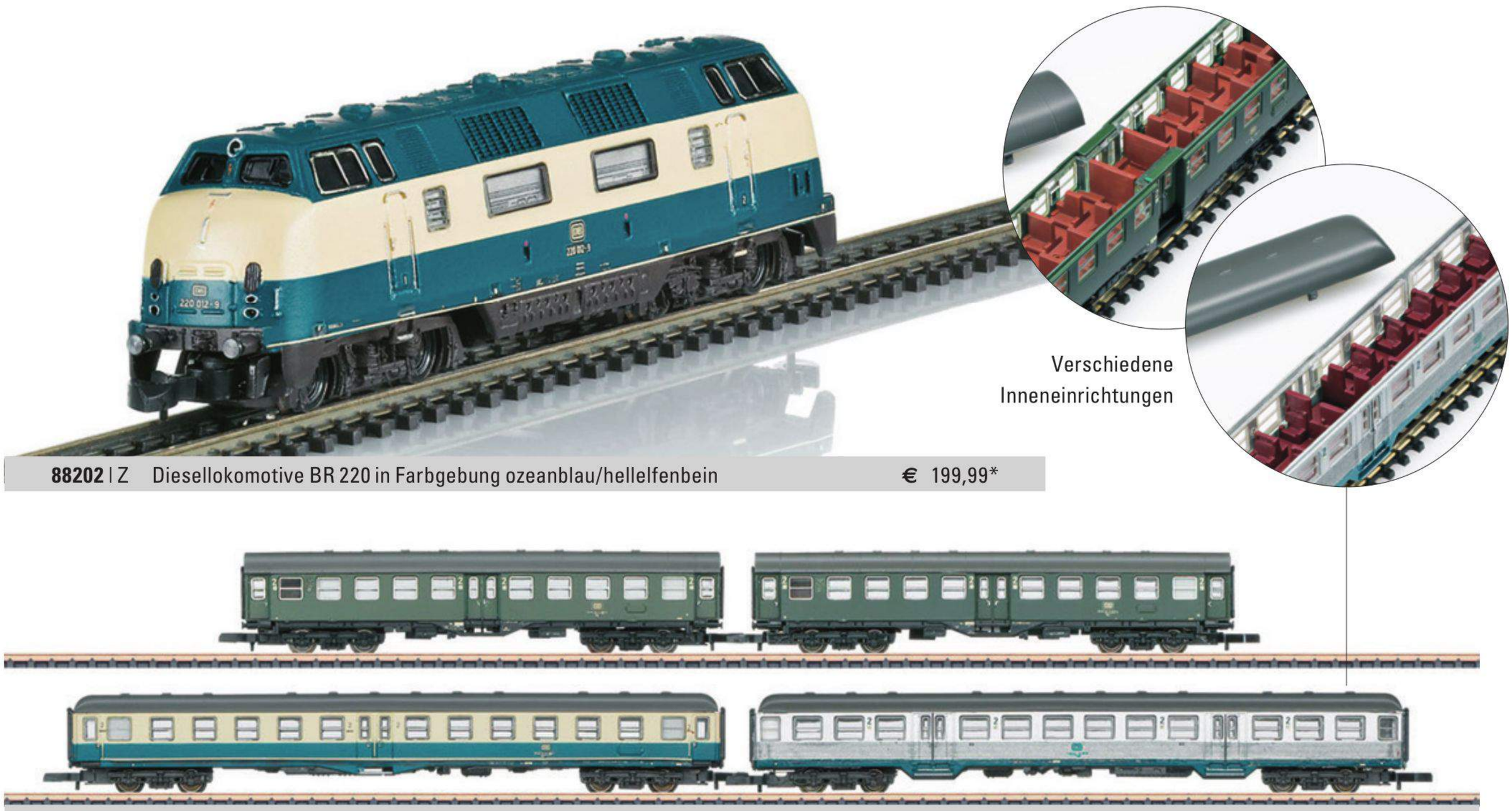
Märklin Händler Initiative MHI

Der Garant auf allen Strecken

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

Einst gab es ein ganz anderes, beschauliches Reiseerlebnis ohne aktuelle Sorgen wegen Anschlussversäumnissen, mit funktionierenden Toiletten und Fenstern, die sich öffnen ließen. Die Rede ist von den „Heckeneilzügen“, die lange Jahre über Nebenstrecken umsteigefreie Verbindungen zwischen abseits der Hauptbahnen gelegenen Regionen und den Ballungszentren ermöglichten. Auf den Nebenbahnen ragten sie mit ihrem vergleichsweise komfortablen Wagenmaterial als exotische Tupfer aus den üblichen Schienenbussen und Umbauwagen heraus. Gerade im nördlichen Deutschland bildeten diese Züge bis in die 1980er ein Rückgrat des Verkehrs in Fläche und kamen ab und an sogar zu Kurswagenehren.

Das Spur Z MHI-Modell besteht aus einer schweren dieselhydraulischen Mehrzwecklokomotive der Baureihe BR 220 (frühere V 200.0) der Deutschen Bundesbahn (DB) in der auffälligen Farbgebung ozeanblau/hellelfenbein. Betriebszustand um 1980 mit einem sogenannter „Heckeneilzug“ der DB im Zustand der Epoche IV.



Verschiedene Inneneinrichtungen

88202 | Z Diesellokomotive BR 220 in Farbgebung ozeanblau/hellelfenbein € 199,99*

87549 | Z Wagenpackung „Heckeneilzug“ der DB € 159,99*

Einmalige Serien 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

Perfekt planbar

EUROTRAIN®
...Ideen erster Klasse

märklín HO Schiebeplanenwagen Shimmns der NS „ENERCON“

Mit geschlossener Plane. Epoche VI. Modell mit Drehgestellen Typ Y 25 geschweißt. Länge über Puffer 13,8 cm. Gleichstromradsatz E700580. Abbildung zeigt Vorserienmuster.
Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. 47220

€ 34,99

Preis-, Farb- und Modellabweichungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer. Angebot bei allen teilnehmenden idee+spiel-Händlern; zu finden unter www.ideeundspiel.com/de/fachgeschaefte/ Werbung konzipiert von: idee+spiel, Fördergemeinschaft Spielwaren Facheinzelhandels-GmbH & Co.KG, Daimlerring 4, 31135 Hildesheim.

EXKLUSIVE NEUHEIT AUG./SEPT. 2017

EUROTRAIN by idee+spiel Umsatzstärkster Modellbahn-Fachhändler-Verbund der Welt. Über 800 kompetente Geschäfte.
Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag - Freitag: 9.00 – 17.00 Uhr www.eurotrain.com