01

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
Februar | März 2017

Stark und markant: BR 42 mit Erzwagen als Highlight in H0

# GÜTERZUG-RARITÄT

**60 Jahre TEE**
Europas schönste Züge als Top-Modelle

**Neue Serie**
So setzen Sie die neuen Signale optimal ein

TRIX

**Diesel-Power**
Nebenbahn-Stars der Epoche IV in Spur N

4 194564 205905 01

# SCHIENENSTARS XXL!

*DIE GROSSARTIGE WELT DES EISENBAHNMODELLBAUS*

**05.–09.04.2017**

**MESSE DORTMUND**

*WELTGRÖSSTE MESSE FÜR MODELLBAU UND MODELLSPORT*

www.intermodellbau.de

INTER MODELL BAU

# Ein absolut spannendes Modellbahnjahr

**Liebe Freunde der Modelleisenbahn,**

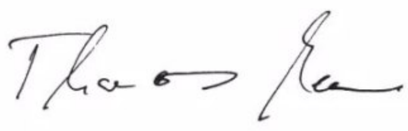
2017 ist ein ganz besonderes Eisenbahnjahr. Vor 60 Jahren starteten die europäischen Bahngesellschaften den TEE-Verkehr und legten damit den Grundstein für den modernen Personenverkehr – und für eine ganze Reihe von neuen Stars auf Schienen. Man denke nur an die Design-Ikone, den VT 11.5, an das schweizerische Multistrom-Genie RAe TEE II oder die ungewöhnliche Knickfront der CC 40100, die an der Spitze des französischen L'Étoile du Nord für Furore sorgte. Märklin und Trix holen deshalb während des gesamten Jahres einige der schönsten und bedeutendsten Züge und Lokomotiven dieser großartigen Eisenbahn-Ära aufs Gleis. Los geht es mit einem ganz besonderen VT 11.5 und einer „Rheingold"-Variante, die nur wenige Monate – zum Neustart der Zuglegende – zwischen Holland und Basel unterwegs war.

Etwas ganz Besonderes ist auch die Baureihe 42. Vor allem in den 1950er-Jahren leistete sie als eine der stärksten Güterzugdampfloks der DB wichtige Lasteneinsätze. Ihre Fahrten beispielsweise im Erztransport sind sozusagen ein Fall für die Geschichtsbücher – Stichwort „Wirtschaftswunder". Märklin bringt diesen in Sachen Optik und Konstruktion höchst eigenständigen Lasten-Schlepper nun so detailliert auf die H0-Bahn wie noch kein anderer Hersteller zuvor.

Wer möglichst vorbildgerecht fahren möchte, für den sind Signale auf der Modellbahn unabdingbar. Mit der neuen Generation setzt Märklin ein ganz besonderes Zeichen: Noch nie war es so einfach, die Befehlsgeber entlang des Gleises einzubauen und zu steuern. In unserer neuen Serie möchten wir daher so richtig Lust auf das praxisgerechte Dirigieren der Züge machen.

Herzlichst

**UWE MÜLLER**
**Leiter Produktmanagement**



**THOMAS MANN**
**Leiter Konstruktion**

# Inhalt

**12**

**Als Spezialistin für den Güterzugverkehr eroberte die BR 42 halb Europa. Märklin bringt diese außergewöhnliche Dampflok nun als Modellhighlight in H0.**

## Aktuell


**6 Events, Aktionen, Kooperationen**
Spielwarenmesse, Museumswagen 2017, Fachhandelspartner, Märklin Museum


## Modell & Technik


**12 Lasten-Schlepper**
Die BR 42 war eine der stärksten deutschen Dampfloks und leistete imponierende Güterzugeinsätze.

**20 Fahren mit der Central Station 3**
Das Anlegen und Schalten von Weichen und Signalen – dank einer neuen Benutzeroberfläche so einfach wie nie.

**26 Goldene Zeiten**
Rheingold und VT 11.5 setzten Maßstäbe im Reiseverkehr der 50er-Jahre.

**32 Ozeanblaue Diesel-Power**
Mit der BR 211 und der BR 290 bringt Minitrix zwei Diesel-Veteranen der 70er- und 80er-Jahre.

**36 V 220, neue Dostos und Kesselwagen**
Aktuelles für Trix und Trix Express Fahrer.

**38 Die Clubmodelle 2017**
Eine „lange“ 103.1, das Kraftpaket BR 150, die Diesel-Allzweckwaffe V 80: Die neuen Clubmodelle 2017 in H0, Spur N und Spur Z sind einfach traumhaft.

**40 Das „Duo“ der Diesel-Giganten**
Als Doppelkonstruktion verkörpert die V 188 ein Unikat auf deutschen Schienen. Im Spur-1-Format ist sie eine Wucht.

**46 Die Märklin Zahl**
Das neue Clubmodell in H0 – die BR 103.1 – ist ein absolutes Spitzenmodell. Das zeigt sich auch in der Zahl der Funktionen und Anbauten.

**48 Neu im Märklin Fachgeschäft**
Bereits in den ersten Monaten des Jahres werden interessante Modelle ausgeliefert. Wir geben einen Überblick über die Frühjahrsneuheiten.

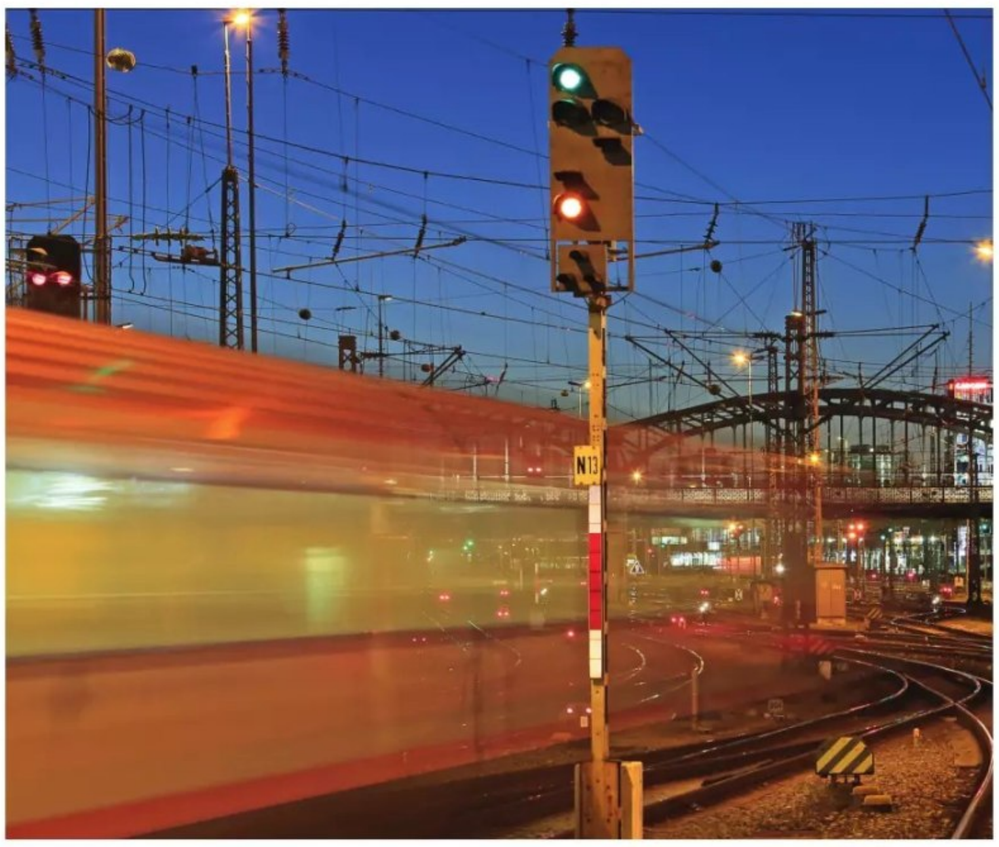

## Special


**54 Neue Serie: Lust auf Signale**
Die aktuellen Märklin Signale sind eine wichtige Bereicherung für jede Modellbahnanlage. In Teil 1 im Blickpunkt: die Lichtsignale.

Ob Gewässer oder Elektroinstallationen: So setzen Sie Ihre Anlage optimal in Szene.

**76**

**Die „Sauschwänzle-Bahn“ im Südschwarzwald stand Pate für unsere kompakte H0-Bahn. Jetzt feiern wir den Bauabschluss und genießen, was wir erschaffen haben.**



**54**

**Signale sorgen für Sicherheit und Fahrspaß auf jeder Anlage. Mit den neuen, decodergesteuerten Märklin Signalen wird auch die Installation kinderleicht. Mehr in der neuen Serie „Lust auf Signale“.**

**102**

**Schnell, komfortabel, bildhübsch: Die TEE-Züge der 50er- und 60er-Jahre begeistern auch heute noch Bahnfreunde weltweit.**


## Anlagenbau

62 **Abfahrt in die Moderne**
Märklin Freund Rolf Stumpp stieg von einer analogen L-Bahn auf eine digitale „Rundum-Anlage“ um – mit Bravour!

70 **Eine Bahn für alle Fälle**
Auf relativ überschaubarem Platz sorgt eine clevere Rechteckanlage für Fahrspaß und viel Ereignischarakter in H0.

76 **Freie Fahrt**
Und Tusch: Wir lassen die zentralen Bauabschnitte unserer H0-Bahn Revue passieren und schalten die Signale auf Grün.

83 **Ein Münchner im Bahnhimmel**
Spur-1-Fahrer Florian Gabriel ganz persönlich.

84 **Elektroinstallation in Spur Z**
Dank geringen Schaltungsaufwands widmen wir uns umso intensiver dem Stellpult – denn hier muss alles sitzen.

92 **Wasser marsch in Spur N**
Gewässer sind ein echter Hingucker auf jeder Anlage. Wir geben Tipps, wie man Flüsse und Bäche optimal gestaltet.

## Vorbild

102 **It’s TEE-Time**
Vor 60 Jahren nahmen die ersten TEE-Züge ihren Betrieb auf und verzauberten europäische Bahnfreunde. Märklin gratuliert während des Jahres 2017 mit einer Reihe von tollen Modellen.

## Community

110 **Der Dioramenwettbewerb 2017**
Bauen Sie Szenen „links und rechts der Nebenbahn“ – es winken tolle Preise.

## Service

11 **Märklin TV/Internet**
100 **Leserfragen**
116 **Shops & Stores**
120 **Veranstaltungen**
126 **Bücher/Impressum**
130 **Vorschau**

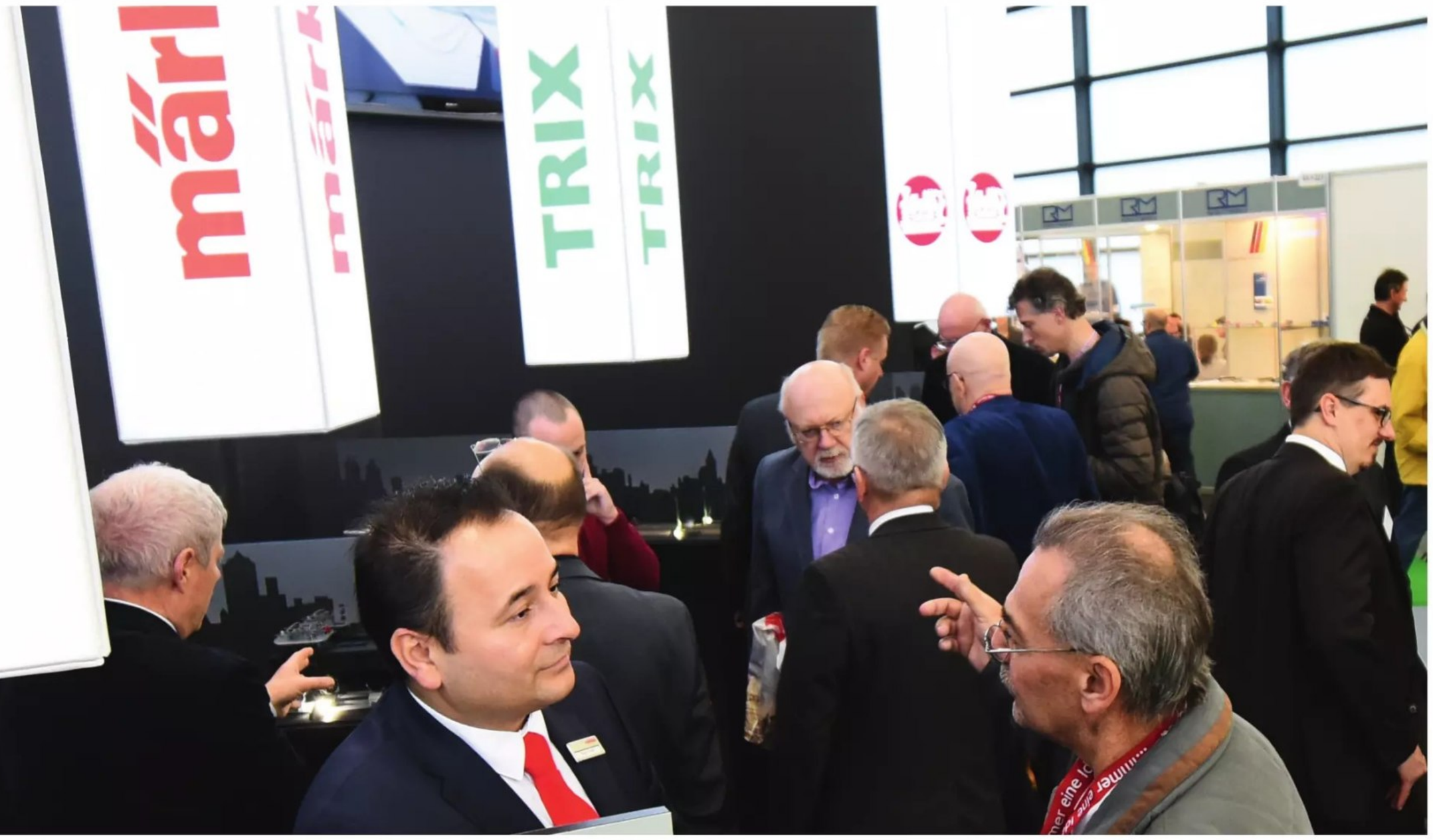

**Schreiben Sie uns!**
**Wir sind gerne für Sie da unter:**
**maerklin-magazin@3g-media.de**

SPIELWARENMESSE 2017

# Vorfahrt für TEE und Co.

Sie ist die wichtigste Neuheitenmesse der Modellbahn: Traditionell bildet die Internationale Spielwarenmesse in Nürnberg auch für Märklin den Auftakt für das neue Modelljahr. Mit über 300 Neuheiten werden Märklin und Trix auch 2017 wieder ein wahres Neuheitenfeuerwerk zünden. Eines der großen Themen dieses Jahres: der 60. Geburtstag des TEE-Verkehrs, den Märklin gleich mehrfach feiern wird – zum Auftakt etwa mit einer spektakulären, mit 24 Karat Feingold beschichteten Version des traumhaften VT 11.5 (Art. 37603) sowie einer neuen Variante des „Rheingold", bestehend aus einer BR 10.12 (Art. 30390) als Zugmaschine plus dem begleitenden Tin Plate-Wagenset (Art. 40850, siehe Seite 28). Im Verlauf des Jahres stoßen dann etwa der VT 08.5 (Art. 39082) oder der französische L'Étoile du Nord als fünfteilige Zugpackung inklusive vier 1. Klasse „INOX"-Wagen (Art. 26608) hinzu – der mit drei weiteren 1. Klasse-Personenwagen (Art. 41879) zum imposanten TEE-Flaggschiff ausgebaut werden kann.

Für Dampflok-Freunde fährt mit der BR 42 (Art. 39042; siehe ab Seite 12) ein echtes Highlight vor. Als eine der stärksten Güterzugloks der DB leistete sie in den frühen „Wirtschaftswunder"-Jahren Pionierarbeit im Frachtverkehr – die dazugehörigen Erzwaggons stehen ebenfalls gleich zum Einsatz bereit. Begleitet wird sie von der ebenfalls bärenstarken, optisch hochattraktiven Güterzuglok BR 58.10-21 (einstige G 12).




Großes Interesse: In Nürnberg stellen Märklin und Trix den Händlern und dem Fachpublikum traditionell die Modellneuheiten des laufenden Jahres vor.

### 37587 Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 58.10-21

H0

Filigrane Metallkonstruktion, durchbrochener Barrenrahmen, Reichsbahn-Laternen, dazu ein mfx+-Decoder und umfangreiche Geräuschfunktionen: Die ehemalige preußische G 12 der DRG mit der Betriebsnummer 58 1880 (Betriebszustand um 1936) lässt keine Wünsche offen.

### 39225 Schwere Güterzug-Elektrolokomotive BR 194

H0

Die BR 194 mit der Betriebsnummer 194 178-0 kommt in DB-Ausführung des Jahres 1980, also in Ozeanblau/Elfenbein. Telex-Kupplung vorne und hinten. Digital-Decoder mfx+ und viele Geräusch- und Betriebsfunktionen.

# Nr. 1 beim Fachhandel

Stellvertretend für Märklin nimmt Geschäftsführer Florian Sieber (2. von rechts) von „markt intern“-Chefredakteur Oliver Knoll (rechts) die Auszeichnung als „Fachhandelspartner Nr. 1“ entgegen. Mit Florian Sieber freuen sich für Märklin: Jörg Iske, Leiter Marketing (links) und Herbert Stemme, Leiter Vertrieb (2. von links).

Märklin darf sich über eine weitere Auszeichnung freuen: In einer vom Verlag „markt intern“ durchgeführten Umfrage wurde Märklin 2016 im „Leistungsspiegel Modelleisenbahn“ zum „Fachhandelspartner Nr. 1“ gekürt. Nach Auswertung einer detaillierten Umfrage unter Modelleisenbahn- und Spielzeug-Fachhändlern wurde Märklin in einer Fülle von Einzelkategorien als überzeugendster Handelspartner bewertet und belegte dort jeweils den ersten Rang. Logische Konsequenz: der Gesamtsieg und die Auszeichnung als „Fachhandelspartner Nr. 1“ – ein eindrucksvolles Votum, mit dem die befragten Teilnehmer belohnen, so „markt intern“-Chefredakteur Oliver Knoll, welche Anstrengungen Märklin unternommen hat, um den Einzelhandel in seinen Service- und Verkaufsaktivitäten bestmöglich zu unterstützen.

# Museumsneubau: Das „märklineum“ kommt

Die Planung ist abgeschlossen, die Baugenehmigung erteilt: Auf rund 1.500 Quadratmetern Fläche entsteht direkt neben dem Firmengelände in Göppingen das neue Märklin Museum. Als multimediale Erlebniswelt wird das „märklineum“ alles unter einem Dach vereinen, wovon Eisenbahnfreunde und Modellbahnfans träumen. Natürlich im Mittelpunkt: die wertvollsten Modelle aus der Märklin „Schatzkammer“, die nun eine neue würdevolle Heimat bekommen. „Kaum ein anderes Spielwarenunternehmen kann auf eine so lange Geschichte zurückblicken wie Märklin. 2017 feiern wir bereits den 200. Geburtstag von Theodor Friedrich Wilhelm Märklin, der das Unternehmen 1859 gründete“, erklärt Geschäftsführer Florian Sieber. Außerdem wird das großzügige Gebäude eine Märklin Modellbahnanlage, ein Servicecenter, eine Fundgrube und ein Bistro beherbergen – und auch die mit modernster Technik ausgestatteten Schulungsräume für die beliebten Märklin Seminare sind künftig in diesem Bereich untergebracht.

# Gangelter Modellbautage

Na, das ist doch .... richtig: Der Nachbau der Wartburg war eines der Highlights bei den Gangelter Modellbautagen – das H0-Modell von Friedel Louis ist über einen Meter breit.

Vorweihnachtliches Fest für Modellbahnfans: Schon zum 21. Mal luden die Modell-Eisenbahn-Freunde Gangelt zu ihren Internationalen Modellbautagen – traditionsgemäß wieder am 1. Adventswochenende. Modellbauer aus Deutschland, Frankreich, Belgien, Schottland und den Niederlanden brachten auf Einladung des Clubs insgesamt 21 eindrucksvolle, bahnseitig mit Märklin Gleis- und Rollmaterial bestückte Anlagen in die Räume der Gangelter Hauptschule – von H0 bis Spur G war auf 3.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche fast jede Spur vertreten. Dazu präsentierten viele Händler und Hersteller jede Menge interessantes Zubehör. Eine eigene Küche versorgte die mehr als 3.000 Besucher mit frischen Leckereien und am Abend empfing der rührige Verein aus Heinsberg, gelegen im Dreiländereck zwischen Deutschland, den Niederlanden und Belgien, Gäste und Vereinsmitglieder beim traditionellen Ausstellerabend zum Fachsimpeln und zum gepflegten Meinungsaustausch.

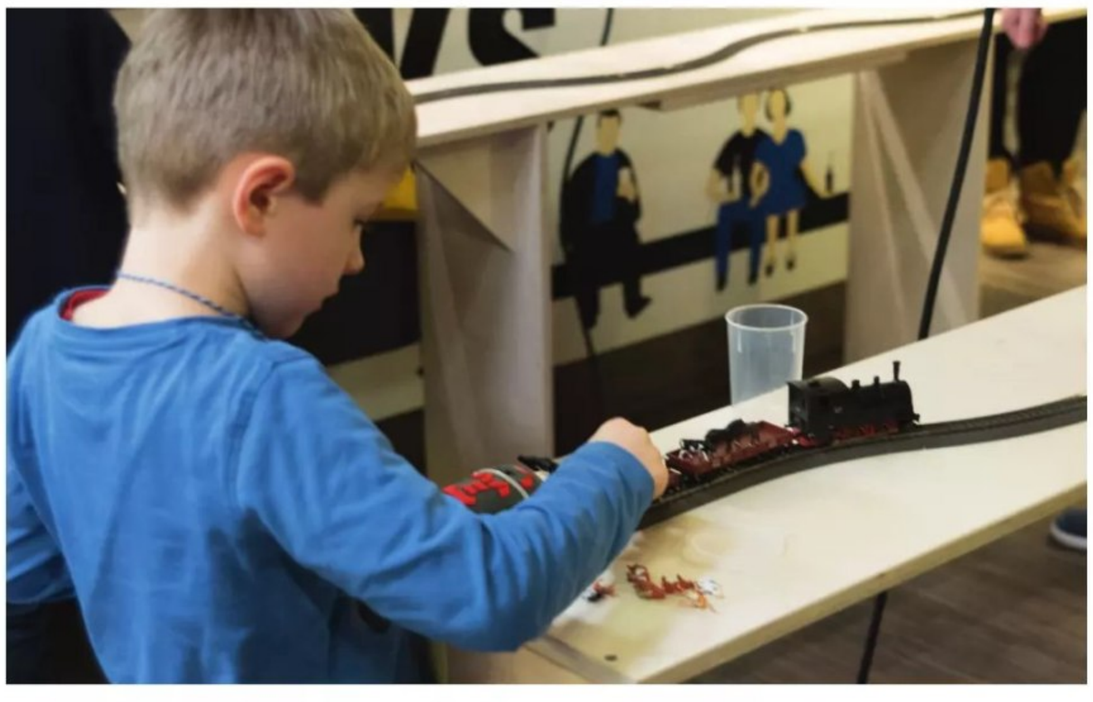
## Spur-1-Präsentationen

Modelle sind zum Fahren da. Aber manchmal gibt es Kostbarkeiten, an denen das Herz ganz besonders hängt und die man auf spezielle Weise präsentiert. Das gilt besonders für Spur-1-Modelle, die an Vorbildtreue und Detailreichtum kaum zu überbieten sind. So mancher Spur-1-Bahner stellt daher seine Modell-Leckerbissen auch in einer Vitrine aus. Als technische Skulptur ist eine Spur-1-Lok nicht nur repräsentativ und eine Augenweide für Besucher, sondern auch eine gute Möglichkeit der Kommunikation.

Welchen Loks oder Wagen haben Sie, liebe Leserinnen und Leser, einen Ehrenplatz reserviert? Und wie setzen Sie Ihre Lieblinge optisch wirkungsvoll in Szene? Schicken Sie uns Fotos und eine kurze Beschreibung (maerklin-magazin@3g-media.de). Die Einsender der drei schönsten und originellsten Bilder erhalten jeweils einen wertvollen Preis.

# Mobalympics

Mit flotten Spielen rund um die Modellbahn begeisterte am 2. Dezember (dem Internationalen Tag der Modelleisenbahn) das Team des Hamburger Miniaturwunderlands kleine und mittelgroße Besucher. Jeweils zur vollen Stunde startete ein „Mobalympics"-Wettkampf rund um das Thema Modelleisenbahn – unterteilt in zehn knifflige Einzeletappen vom „Wagenschubsen" bis zum „Hochstapeln". Angemeldete Teilnehmer (bis 15 Jahre) hatten freien Eintritt und konnten attraktive Preise ergattern. Eine prima Aktion, die Märklin gerne unterstützte – die Startpackungen „Regional Express" (Art. 29209) und „Mein Start mit Märklin" (Art. 29173) bildeten den Mittelpunkt dieser Aktion; außerdem steuerte man etliche tolle Gewinne bei. Am selben Tag konnten die Hamburger übrigens auch den 15.000.000 (!) Besucher ihres einzigartigen Modellbahnparadieses begrüßen. Der Ehrengast wurde mit Konfetti und Torte gefeiert und erhielt freien Eintritt auf Lebenszeit.



Bei den „Mobalympics" im Miniaturwunderland konnten junge Modellbahner wetteifern und tolle Preise gewinnen.

Sind besonders stolz auf die Museumswagen 2017: Jürgen Sommerfeldt (Altgesellschafter Sommerfeldt), Ingo Putschkat, Andreas Heintel (Geschäftsführer Sommerfeldt GmbH), Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle und Florian Sieber sowie Nicolas Schönleber, Geschäftsführer Bindulin-Werke (von links nach rechts).

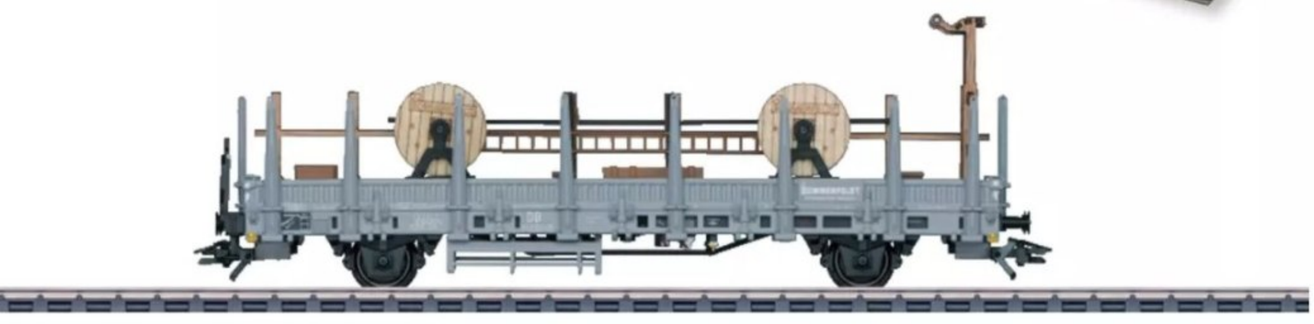
# Die neuen Museumswagen sind da

Pünktlich zum Jahreswechsel präsentierte Märklin die neuen Museumswagen – nicht nur von Sammlern heiß erwartet. 2017 im Blickpunkt: zwei Unternehmen, die bei Modellbahnern einen vorzüglichen Ruf genießen. Geht es um das Thema Oberleitungen und Stromabnehmer, fällt oft der Name der Sommerfeldt GmbH aus 73110 Hattenhofen, die hier seit nunmehr 65 Jahren wertvolle Dienste in Sachen vorbildgerechter Fahrbetrieb leistet und nun in den Spuren H0, 1 und Z mit jeweils unterschiedlichen privaten Güterwagen geehrt wird. H0-Fahrer erhalten ihren Waggon in einer attraktiven, einer Werkzeugkiste nachgebildeten Metallverpackung. Bonus für Z-Bahner: ein „Tempo"-Dreirad aus Metall mit Gummibereifung. Eine Top-Adresse für Leime, Farben und Lacke für den Modellbahner (und für Industrieunternehmen von Holzverarbeitung bis zum Kfz-Bau): die Bindulin-Werke H. L. Schönleber GmbH – sicherlich sind die Produkte dieser Traditionsfirma aus 90766 Fürth bei vielen Modellbahnfans regelmäßig im Einsatz. Trix und Minitrix Fahrer können ihre Bahnen nun mit einem historisch gestalteten Werbewagen bestücken. Schöne Zugabe: das Modell eines VW-Transporters Typ T2 in passender Ausstattung von Brekina.

## 48117 Museumswagen-Set 2017

**H0**

Privatwagen der Firma Sommerfeldt, eingestellt bei der DB. Betriebszustand um 1964; beladen mit 2 Kabeltrommeln, Kisten, Leiter usw.; inklusive Werkzeugkiste.



## 58423 Museumswagen 2017

**1**

Rungenwagen R10 der Firma Sommerfeldt. Ausgerüstet zum Oberleitungsbau (sog. Trommelwagen) mit Handbremse und Bremserhaus und vielen angesetzten Details wie Druckluftleitungen.

## 24717/15567 Museumswagen-Set Trix / Minitrix

**H0** / **N**

Gedeckter Privatwagen des Bindulin-Werkes H. L. Schönleber aus Fürth mit historischer Werbegestaltung, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB) plus Lieferwagen VW Transporter T2 in exklusiver, passender historischer Gestaltung.

Abb. H0

## 80028 Museumswagen-Set

**Z**

Gedeckter Güterwagen Gl 11 der DB mit Werbebeschriftung der Fa. Sommerfeldt. Beigefügtes Modell eines rollfähigen „Tempo"-Dreirads aus Metall mit Gummibereifung.

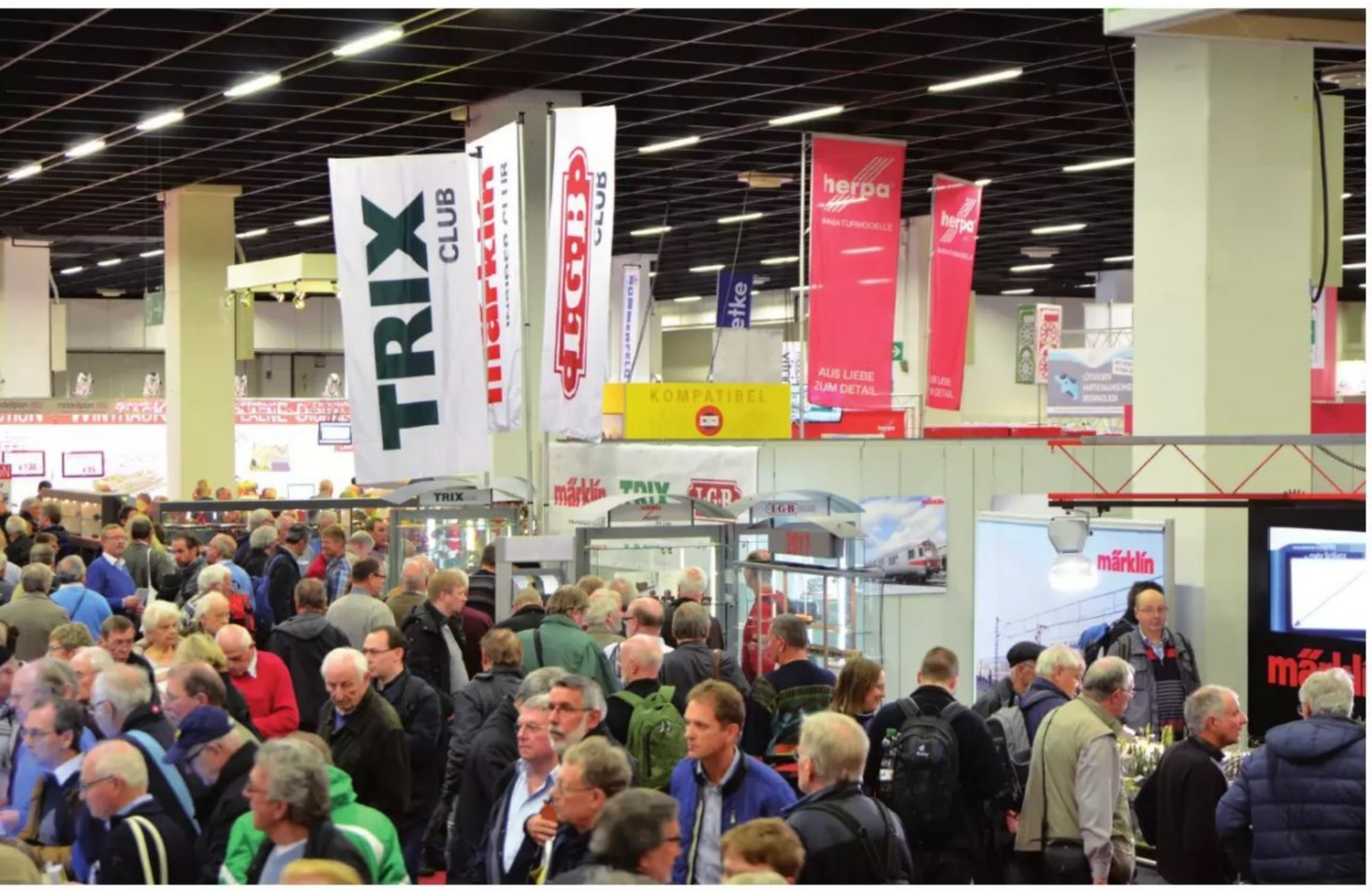
**Die hier vorgestellten Wagen gibt es exklusiv nur im Märklin Museum in Göppingen. Weitere Infos finden Sie im Internet unter www.maerklin.de**

# 100 Jahre Innovation made by Märklin

Hier zeigen wir Ihnen gut 100 Jahre Innovation, made by Märklin.

Märklin hat Wort gehalten. In der Ausgabe 12 der Modellbahnzeitschrift MIBA von 1966 veröffentlichte Märklin eine Anzeige zur Umsetzung der ersten E 03 002 und versprach, diese Anzeige in 50 Jahren mit einer aktuellen Lok wieder zu veröffentlichen. Zur Ausgabe 12/2016 erschien nun – wie versprochen – das Wiederholungsmotiv. Und punktgenaue Landung: Die E 03 ist in der Version 103.1 mit langem Führerstand das aktuelle Modell-Highlight. Zusammen mit der ersten Modell-E-Lok von Märklin steht dieses Duo für gut 100 Jahre Innovation made by Märklin. Denn nachhaltig wie kaum eine andere Marke im Modelleisenbahnbau verkörpert Märklin nicht nur Innovation, sondern auch Tradition. In der aktuellen Anzeige erneuert Märklin sein Versprechen, dass das aktuelle Modell auch in 50 Jahren noch genauso quicklebendig seine Runden dreht wie heute noch seine Vorgängerinnen: die grüne E-Lok HS 64/13020, die sogenannte „Stangen-HS" von 1929, und davor das 1966 gefertigte Modell der 03 002.

Die Anzeige von 1966 (Bild links) und das Wiederaufnahme-Motiv von 2016: 100 Jahre Innovation und Qualität made by Märklin.



Gut besucht: die 33. Internationale Modellbahn Ausstellung in Köln. 2017 findet die IMA (im Wechsel mit Köln) vom 15. bis 17. September in Göppingen statt.

# IMA-Impulse

Europa funktioniert – zumindest im Bereich der Modellbahn. 15 verschiedene Anlagen von Clubs oder Einzelpersonen von Skandinavien bis Kroatien und Spanien zeigten in Köln sehr eindrücklich die Kreativität, die im Hobby Modellbahn steckt. Vielfalt war auch auf dem großen Stand von Märklin gefragt. Neben den verschiedenen Spuren (von Z bis G) standen vor allem die laufenden Modellneuheiten und die Clubmodelle 2017 von Märklin und Trix im Mittelpunkt. So konnten Besucher schon einen ersten Blick auf die BR 103.1 werfen. Ebenfalls stark gefragt: die Vorträge zur Central Station 3, die mit ihrer neuen Bedienoberfläche und den erweiterten Funktionen zu beeindrucken wusste. Als kleines Willkommensgeschenk konnten sich Clubmitglieder von Märklin und Trix am Stand über einen Tischkalender freuen.

Auf der Spur-1-Anlage zu sehen: das unlackierte Serien-Produktionsmuster der E 18. Fazit der Besucher: ein wunderbarer E-Lok-Klassiker.

Wichtiger Tagesordnungspunkt für alle digital interessierten Modellbahner: die Vorträge von Rüdiger Haller zur neuen Steuerzentrale Central Station 3.

# Up to date bleiben

Weitere Infos zu den Neuheiten 2017? Ein Blick in den Internetauftritt von Märklin und Trix lohnt immer.

Halten eine Vielzahl zusätzliche Informationen rund um Produkte und Aktionen bereit: die Websites von Märklin und Trix.

## Märklin live

- **10. bis 12. März 2017:**
  **Faszination Modellbahn, Messe Sinsheim**
  Die große Chance, die Märklin und Trix Neuheiten des Jahres 2017 unmittelbar in Augenschein zu nehmen.
- **05. bis 09. April 2017:**
  **Intermodellbau, Dortmunder Westfalenhallen**
  Großer internationaler Frühjahrstreff in Dortmund mit dem großen Märklin und Trix Stand in Halle 4.
- **24. bis 25. Juni 2017:**
  **Internationales Spur-1-Modellbahntreffen, Sinsheim**
  Das Technik Museum in Sinsheim steht ganz im Zeichen der großen Spur. Eine gute Gelegenheit, sich einen aktuellen Überblick über die Königsspur zu verschaffen.

### www.maerklin.de

Sie stehen in den ersten Monaten des Jahres im Fokus: die Modellneuheiten des Jahres 2017. Das gilt natürlich auch für die Website von Märklin.
Hier können Sie sich zusätzlich über die Highlights informieren oder auch auf Wunsch die Neuheiten-Broschüre als PDF herunterladen. Auch das Märklin Magazin finden Sie hier unter dem Reiter „Journal“ – oder durch die direkte Anwahl unter www.maerklin-magazin.de. Ergänzend zu den Beiträgen im Heft können Sie hier Gleispläne oder einzelne Beiträge unserer Anlagenserien herunterladen. Aktuelle Informationen zu unserem Dioramenwettbewerb finden Sie ebenfalls auf der Märklin Website. Wer bei dem alle zwei Jahre stattfindenden Wettbewerb mitmachen möchte, kann sich unter www.maerklin.de/wettbewerb informieren.

### www.trix.de

Alles über die zahlreichen Trix Modelle in den Spuren H0 und N – das bietet der Internetauftritt von Trix. Ebenso wie auf der Märklin Website steht auch hier eine komfortable Suchfunktion für alle Artikel zur Verfügung. Hier erfahren Sie neben einer detaillierten Beschreibung des Produktes auch, ob es momentan verfügbar ist. Weitere Services wie bei Märklin: Aktuelle Prospekte und Kataloge sowie Lieferterminlisten stehen zum Download bereit.

### Märklin auf Facebook und Twitter

Direkt mit Märklin interagieren: Social Media machen's möglich. Unter www.facebook.com/maerklin informieren wir Sie regelmäßig über aktuelle Aktionen, Veranstaltungen, Messen oder Gewinnspiele. Ein Blick auf die Seiten lohnt gerade zur Spielwarenmesse. Neueste Infos zu Modellen und zur Messe werden hier gepostet. Auch auf Twitter können Sie Märklin folgen.

### Märklin TV im Überblick

Was tut sich gerade bei Märklin, welche Modelle sind zurzeit in Produktion und was kommt in den nächsten Tagen in den Handel? Märklin TV berichtet aktuell über vielfältige Themen. Einfach auf der Märklin Startseite den Reiter „Journal“ anklicken, die Märklin TV-Seite aufrufen und dem Start der neuen Folge steht nichts mehr im Wege.

H0-HIGHLIGHT BAUREIHE 42

# Lasten-Schlepper

## Sie war eine der stärksten Güterzuglokomotiven der DB und ist den-noch eine Rarität geblieben: die BR 42. Märklin bringt sie jetzt als famoses H0-Modell – zusammen mit Selbstentladewagen Erz Id.

In den 50er-Jahren oft vor Erzzügen zu sehen: die BR 42. Die H0-Neukonstruktion kommt in jeweils zwei Varianten als Märklin und Trix Modell.

Die BR 42 ist wirklich ein absolutes Wunschmodell der Modellbahner“, weiß Karl-Heinz Grässle und ist sich sicher, dass Märklin mit dem neuen Highlight-Modell vielen Modellbahn-fans aus dem Herzen spricht. „Unter den Güterzuglokomotiven nimmt diese schwere Dampflok eine wirkliche Sonderstellung ein, denn die BR 42 ist nicht, wie oft vermutet wird, nur eine ab-gespeckte BR 44, sondern eine absolut eigenständige Lok-Baureihe“, erklärt der Märklin Produktmanager. Gebaut wurde sie für den Einsatz auf Strecken mit hö-herer Achslast – mit stolzen 18 Tonnen Radsatzfahr-masse ist sie eine der stärksten Güterzuglokomotiven der DB. Ihre Geschichte beginnt 1943, als die Firma Henschel zwei Prototypen mit Brotankessel →

Eindrucksvolles Profil: Mit Stehbolzenkessel, Barrenrahmen, Witte-Windleitblechen und Wannentender verkörperte die BR 42 eine wahre Autorität auf Schienen.

Die gute alte Dampflok-Zeit: Der Lokführer dieser 42 nutzt den Halt an der Blockstelle Eisenwerk nahe Aschaffenburg für einen Plausch mit dem Blockwärter. Viele der BR 42-Lokomotiven waren in Unterfranken im Einsatz.

→ und Barrenrahmen sowie den Nummern 42 0001 und 42 0002 entwickelte. Doch schließlich fiel am 18./19. Januar 1944 die Entscheidung, auf die Brotan-42er zu verzichten und alle Serienloks mit Stehbolzenkessel zu produzieren. Die erste Lok lieferte Schwartzkopff im Jahr 1944 als 42 501 aus.

**Mit 1.800 PS zog die BR 42 bis zu 1.600 Tonnen**

Das Leistungsprogramm der 42er sah die Beförderung eines Zuges von 1.600 Tonnen in der Ebene mit 60 Stundenkilometern vor, ebenfalls 1.600 Tonnen bei einer Steigung von 7 ‰ mit 20 km/h, 1.195 t bei einer Steigung von 5 ‰ mit 40 km/h und von 1.200 t bei 10 ‰ Steigung mit 20 km/h. Insgesamt wurden 844 der 80 km/h schnellen und rund 1.800 PS starken Maschinen ausgeliefert. Durch die Fertigstellung bereits vergebener und weitgehend angearbeiteter Reichsbahnaufträge nach Kriegsende bei Lokfabriken in Polen und Österreich wuchs die Stückzahl schließlich auf 1.061 Maschinen an.

In den Westzonen verblieben nach 1945 noch 701 Loks, viele davon allerdings nicht betriebsfähig. 1950 führte die junge DB insgesamt noch 649 Maschinen in ihrem Bestand, wobei allerdings nur 113 Loks dem Betrieb überhaupt zur Verfügung standen. Haupteinsatzgebiete bildeten die Strecken links und rechts des Rheins, aber auch in Unterfranken waren sie zu finden. Bis 1952 war der Einsatzbestand auf 78 Maschinen gesunken und zum 31. Dezember 1953 existierten gerade noch 16 Betriebsloks. Davon überlebten die 42 001, 653, 1006, 2315, 2339 und 2616 das Jahr 1954, denn sie wurden erst zwischen dem 18. März 1955 und dem 27. März 1956 ausgemustert. Diese schnelle Außerdienststellung der 42er lag vor allem darin begründet, dass noch viele Maschinen der Vorkriegsbaureihen 44 und 50 vorhanden waren und auch die Elektrifizierung der Strecken zunahm.

Doch die BR 42 erwies sich als zäh. Mit der Eingliederung des Saarlands 1957 in die Bundesrepublik Deutschland gelangten erneut 21 schwere ehemalige

## Modell-Highlights

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Besonders filigrane Metallkonstruktion.**
- **Mit Spielewelt mfx+-Digital-Decoder und vielfältigen Betriebs- und Soundfunktionen.**
- **Durchbrochener Barrenrahmen mit weitgehend freier Sicht zwischen Fahrwerk und Kessel.**
- **Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel.**

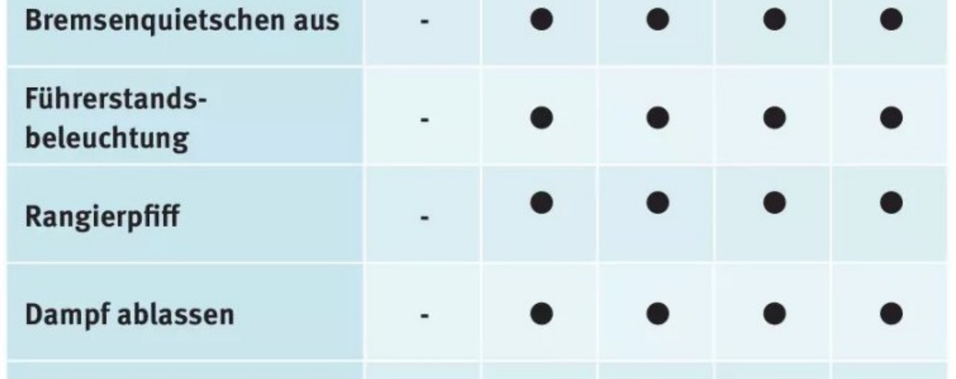
Eine Besonderheit der BR 42 auch im Modell: Beide unteren Stirnlampen sind nach hinten versetzt in den Zylinderblock eingebaut. Ebenfalls ungewöhnlich: das fehlende Löscheschutzblech unter der Rauchkammertür.

Kriegsloks in den DB-Bestand. Sie standen im Großraum Saarbrücken zumeist vor Erzzügen und im schweren Verschubdienst im Einsatz. Als letzte saarländische Mohikaner schieden schließlich am 1. August 1962 die 42 963, 1606 und 1888 sowie als allerletzte die 42 2539 am 10. Oktober 1962 aus. Hingegen verblieben der Deutschen Reichsbahn (DR) in der DDR nach Reparationsabgaben noch 49 Maschinen der Baureihe 42. Ab 1950 bis Anfang →

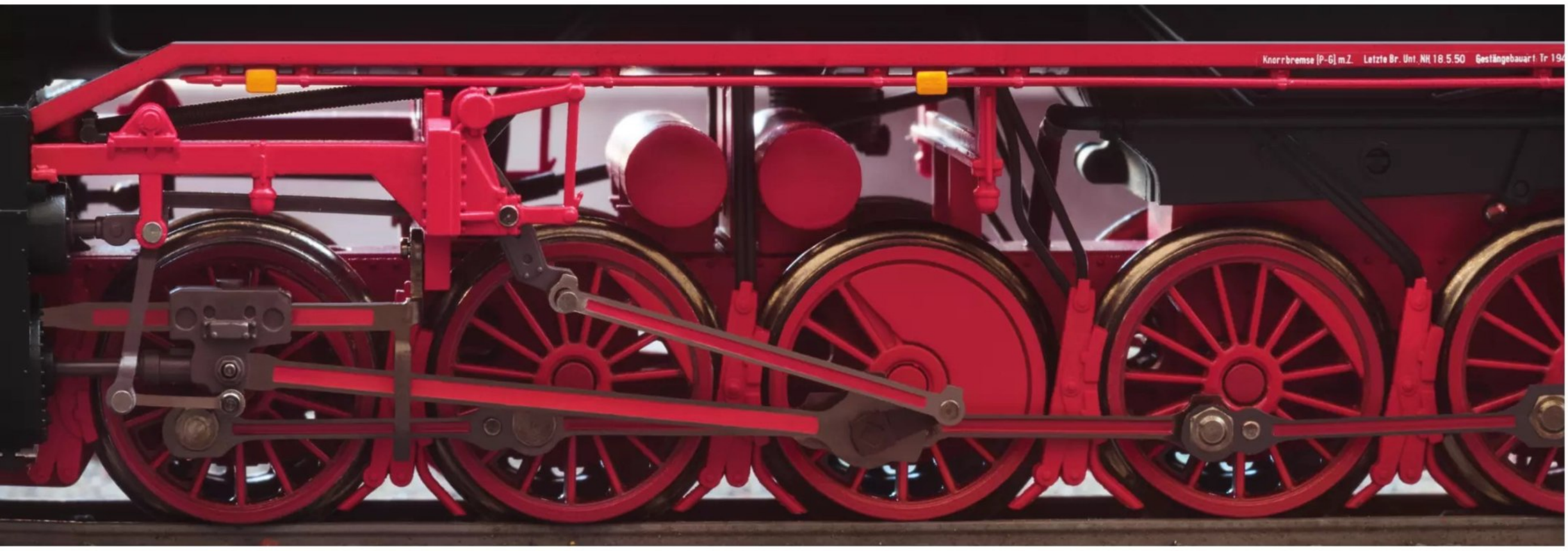
Weitgehend aus Metall und hochwertig: der Wannentender beim H0-Modell.

## Die Digital-Funktionen

**Wird die BR 42 mit ihrem mfx+-Decoder über die neue Central Station 3 gesteuert, können 22 Funktionen abgerufen werden. Aber auch CS2 (60215) und Mobile Station (60653) holen jede Menge dampfloktypische Sounds und Geräusche auf die Bahn.**



| Digital-Funktionen | 6021 | 60652 | 60653 | 60215 | CS3 |
|---|---|---|---|---|---|
| Spitzensignal | ● | ● | ● | ● | ● |
| Rauchsatzkontakt | ● | ● | ● | ● | ● |
| Dampflok-Fahrgeräusch | ● | ● | ● | ● | ● |
| Lokpfiff | ● | ● | ● | ● | ● |
| Direktsteuerung | ● | ● | ● | ● | ● |
| Bremsenquietschen aus | - | ● | ● | ● | ● |
| Führerstands-beleuchtung | - | ● | ● | ● | ● |
| Rangierpfiff | - | ● | ● | ● | ● |
| Dampf ablassen | - | ● | ● | ● | ● |
| Kohle schaufeln | - | - | ● | ● | ● |
| Kipprost | - | - | ● | ● | ● |
| Luftpumpe | - | - | ● | ● | ● |
| Wasserpumpe | - | - | ● | ● | ● |
| Injektor | - | - | ● | ● | ● |
| Betriebsstoff nachfüllen | - | - | ● | ● | ● |
| Schienenstoß | - | - | - | - | ● |
| Sanden | - | - | - | - | ● |
| Betriebsstoff nachfüllen | - | - | - | - | ● |
| Generatorgeräusch | - | - | - | - | ● |
| Generatorgeräusch | - | - | - | - | ● |
| Ankuppelgeräusch | - | - | - | - | ● |
| Rangier-Doppel-A-Licht | - | - | - | - | ● |




Absolut vorbildgerecht: Der etwas größere Abstand zwischen Fahrwerk und Kessel lässt die schwere Güterzuglokomotive geradezu leichtfüßig erscheinen und gibt den Blick auf viele Details frei. Alle fünf Achsen des Modells sind wie beim Vorbild angetrieben.

→ der 1960er-Jahre durften sich die Bw Dresden-Friedrichstadt, Karl-Marx-Stadt (Hilbersdorf), (Berlin-) Schöneweide und Stralsund an den 42ern erfreuen. Eine große Umverteilung gab es dann 1963, denn alle noch vorhandenen Loks gelangten zu den Bw Angermünde und Pasewalk in der Rbd Greifswald. Beim Bw Angermünde ersetzten ab 1966 die ölgefeuerten Maschinen der Baureihe 50.50 die 42er, sodass schließlich das Bw Pasewalk zum Auslauf-Bw avancierte. Dort mussten die letzten Maschinen 1969 den Dienst quittieren.

## Die BR 42 im Ausland

In den Bestand der 1945 wiedergegründeten Polnischen Staatsbahnen (PKP) gelangten zunächst nur die 42 1426, 1427 und 1504, die dann in Ty3 1-3 umgezeichnet wurden. Aus den in polnischen Lokfabriken schon produzierten Teilen und teilweise fertiggestellten Maschinen entstanden dann zwischen 1946 und 1949 insgesamt 128 leicht modifizierte Nachbauten, nun als Ty43 klassifiziert. Zwei davon gingen zunächst an Zechenbahnen, wurden aber 1952 und 1954 von den PKP übernommen. Ebenfalls 1952 wurden die drei Ty3 in Ty43-126 (ex Ty3-2), Ty43-127 (ex Ty3-3) und Ty43-129 (ex Ty3-1) umgezeichnet. Erste Außerdienststellungen begannen schon in den 1970er-Jahren. Die letzten Ty43 beendeten ihre Laufbahn im März 1990 in Gniezno (Gnesen). Die Ty43-123 und Ty43-126 (ex 42 1427) gelangten 1988 als Museumsloks zum Depot Wolsztyn (Wollstein). Letztere unterzog man 1990 einer Vollaufarbeitung und gab ihr ihre erste PKP-Betriebsnummer Ty3-2 zurück. Sie stand bis Oktober 2002 im Einsatz und ist heute in Gniezno

## Weitere Modelle

Die BR 42 ist auch in einer zweiten Variante mit der Lok-Betriebsnummer 42 555 (Art. **39043**) verfügbar. Betriebszustand um 1950. Hier lassen sich insgesamt fünf Digital-Funktionen (Spitzensignal, Rauchsatzkontakt, Führerstandsbeleuchtung, Rangiergang und Direktsteuerung) schalten. Die voll ausgestattete Version der BR 42 (inklusive Decoder) ist in Trix unter Art. **22224** erhältlich; eine weitere Variante mit 21-poliger Schnittstelle zum Nachrüsten eines Decoders (aber mit identischer Bahntechnik) ist unter Art. **22227** erhältlich.

Zu Gast im Fränkischen: Im Würzburger Güterbahnhof lässt diese 42er mit der Loknummer 692 an einem Junitag des Jahres 1951 Dampf ab. Der Blick auf's Gleisfeld verrät: Zu tun gab es damals reichlich.

Fein und filigran beim Modell umgesetzt: der große Sandkasten auf dem Kessel und die angesetzten Sandfallrohre.

Technisch und optisch überzeugend: Die Kurzkupplung mit Kinematik sorgt für einen kurzen Lok-Tender-Abstand. Die Beleuchtung im rundum geschlossenen Führerstand ist digital schaltbar.

zu finden. In Wolsztyn sind dagegen noch die abgestellten Ty43-92 und -123 vorhanden. Mit der Ty43-17 nennt das Warschauer Eisenbahnmuseum eine weitere Nachbau-42er sein eigen. An weiteren „Museums"-Standorten sind in unterschiedlichen Erhaltungszuständen noch die Ty43-1, 9, 23 und 74 zu finden. Die Ty43-127 wurde nach ihrer Ausmusterung von den PKP an das Technik-Museum Speyer verkauft und kann dort als 42 1504 in angenäherter DRG-Ausführung besichtigt werden.

## Über 80 Loks in Österreich gebaut

Die nach Ende des Zweiten Weltkriegs wieder gegründeten Österreichischen Bundesbahnen (ab 1953 ÖBB) konnten nach sowjetischen Reparationen sowie der Ausmusterung schwer beschädigter Loks noch 35 Maschinen der Baureihe 42 in ihren Bestand übernehmen. Dazu kamen noch 16 Loks aus der Nachkriegslieferung der Wiener Lokfabrik in Floridsdorf (WLF), die von der DRG bestellt schon halbfertig in den Werkshallen herumstanden. Die restlichen 55 von WLF bis 1949 gebauten 42er wollten die ÖBB nicht mehr haben, sodass andere Käufer gesucht werden mussten. Erst im Oktober 1952 verließen die letzten Loks das Werksgelände. Dabei gingen die 42 2722 und 2724 an die chemischen Werke in Buna, 20 Exemplare übernahm die Luxemburgische Staatsbahn CFL und 33 Stück die Bulgarische Staatsbahn BDŽ.

Die österreichischen 42er behielten ihre deutsche Betriebsnummer und es gab keine wesentlichen Bauartänderungen. Stationiert waren sie überwiegend bei der Zugförderungsleitung Mürzzuschlag und liefen zumeist vor schweren Güterzügen auf der Semmeringbahn (zum Teil in Doppeltraktion) oder auch als Zug- und Schublok.

Die fortschreitende Elektrifizierung machte die 42er jedoch zum Teil überflüssig und so konnten die ÖBB 1955 insgesamt 25 nicht mehr benötigte Loks an die Ungarischen Staatsbahnen (MÁV) abgeben. 1963 standen nur noch die verbliebenen Maschinen der Nachkriegslieferung im Unterhaltungsbestand und schon 1966 musste die letzte 42er den Dienst quittieren. Erhalten blieb die 42 2708, die seit geraumer →

**39042 Märklin** N | mfx | NEM | III | 15+ | H0

**22224 Trix** N | III | 21 | LED | NEM | 15+ | H0

## Schwere Güterzug-Dampflokomotive BR 42, mit Wannentender

**Vorbild:** Schwere Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 42, mit Wannentender 2´2´T30 der Deutschen Bundesbahn (DB). Schwarz/rote Grundfarbgebung. Mit Witte-Windleitblechen der Regelausführung, Vorlauf-Radsatz mit Vollrädern, beide unteren Stirnlampen vorne an der Lok im Zylinderblock eingebaut. Kein Löscheschutzblech unterhalb der Rauchkammertür. Lok-Betriebsnummer 42 1417. Betriebszustand um 1950.

**Modell:** Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 5 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Wannentender weitgehend aus Metall. Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Führerstandbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Hinten am Tender und vorne an der Lok kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre, Bremsschläuche und Schraubenkupplungsimitationen liegen bei. Länge über Puffer 26,4 cm.

## Die Highlights der Erzwagen im Detail

→ Zeit ihr Domizil im Eisenbahnmuseum Straßhof gefunden hat.

Nach langwierigen Verhandlungen kaufte die Bulgarische Staatsbahn BDŽ 1953 insgesamt 33 Loks von der WLF, wo sie als 16.01-33 eingereiht wurden und sukzessive kleine Bauartänderungen erfolgten. Die Ausmusterung der Reihe 16 begann erst ab dem Jahr 1986 und war 1990 beendet. Erhalten als Museumsloks blieben in Bulgarien die 16.01, 16.27 und 16.33, wobei die 16.27 derzeit sogar betriebsfähig ist. Die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) konnte für ihr Eisenbahnmuseum in Ampflwang die 16.18 und 16.19 erwerben, das Bayerische Eisenbahnmuseum in Nördlingen die 16.16 und das Eisenbahnmuseum in Hermeskeil die 16.15. Die Luxemburgische Staatsbahn CFL kaufte 1948/49 insgesamt 20 Nachbau-42er von der WLF. Einsatzschwerpunkt der Maschinen bildete fast ausschließlich die Beförderung schwerer Kohle- und Erzzüge. Nach der Anlieferung genügend leistungsstarker Dieselloks mussten alle ehemaligen 42er im Jahre 1964 den Dienst quittieren. Lediglich die 5519 blieb als Denkmalslok in Bettembourg erhalten. Dort wurde sie 1989 von ihrem Sockel geholt und zur betriebsfähigen Aufarbeitung ins Raw Meiningen überführt. Seit dem 4. Oktober 1991 steht sie nun bis heute als betriebsfähige Museumslok der CFL für Sonderfahrten unter Dampf.

Um das Wunschmodell der Baureihe 42 für die Modellbahner mit seiner spannenden Geschichte vorbildgerecht zu realisieren, hat sich Märklin tüchtig ins Zeug gelegt. Lok wie auch Wannentender wurden

### 00722 Display mit 24 Selbstentladewagen Erz Id

N | NEM | III | 15+ | HO

**Vorbild:** 24 vierachsige offene Selbstentladewagen Erz Id der Bauart OOt Saarbrücken und OOtz 44 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit sehr niedrigem Oberkasten und Bremserbühne. Teilweise noch in der Beschriftung der Brit.-US-Zone. Eingesetzt zum Transport von Eisenerz. Pressblech-Drehgestelle der Einheitsbauart, mit eingeschweißtem Unterzug als Verstärkung. Betriebszustand um 1952.

**Modell:** Selbstentladewagen in detaillierter Ausführung mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Alle Wagen mit Bremserbühne und stirnseitigem Stellrad. Selbstentladewagen mit Ladegut-Einsätzen und echtem Eisenerz in maßstäblicher Körnung beladen. Alle Wagen einzeln verpackt. Länge über Puffer je Wagen 11,5 cm.
Gleichstromradsatz je Wagen E700580.

komplett neu konstruiert, das Wannenunterteil besteht vollständig aus Metall und die Spitzenlichter sind vorbildgerecht im Zylinder eingebaut – „kein anderer Hersteller hat diese Lok bisher in einer solchen Detailgenauigkeit im Angebot“, freut sich Karl-Heinz Grässle über die gelungene Umsetzung der BR 42. Und: Märklin stellt ihr gleich das passende Wagenmaterial zur Seite.

### Der Erzzug-Einsatz der BR 42: eine Erfolgsstory

Schließlich wurden im Erztransport spezielle Transportwaggons benötigt. Knackpunkt neben der einsatzbedingt erforderlichen Anpassung von Fahrwerk, Bremsen, Kupplungen und Puffern an die höhere Masse: die effektive Be- und Entladung. Besonders gut verstanden sich hierauf die Großsattelwagen „OOt Saarbrücken“ bzw. „KKt Saarbrücken“ (in der Ausführung als Klappdeckelwagen): geschweißte Spezialwagen mit einem Selbstentlademechanismus, die meist in Ganzzügen und von entsprechend starken Elektro- oder Dampfloks gezogen wurden.

Prädestiniert hierfür: die BR 42. Deshalb realisiert Märklin als Ergänzung das entsprechende, insgesamt 24 Waggons umfassende Erzwagen-Display (Art. 00722) und bringt sozusagen zusammen, was in den frühen 1950er-Jahren zusammengehörte: die bärenstarke BR 42 und jede Menge stolze Erzwagen – eine imposante Zuggarnitur, die den damals so wichtigen Erztransport in beeindruckender Manier erledigte und mit solchen Einsätzen die Basis für die deutschen „Wirtschaftwunder-Jahre“ legte.

*Text: Thomas Estler; Fotos: Slg. Asmus, Carl Bellingrodt/Slg. Joachim Reinhard, Märklin, Claus Rudolph*

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

Wunschmodell vieler Modellbahner: die BR 42. Zusammen mit den Selbstentladewagen Erz Id bildet sie eindrucksvoll den Erzgütertransport Anfang der 50er-Jahre nach.

## Trix Varianten

Alle Wagen des 24-teiligen Displays können mit dem Gleichstromradsatz E700580 auch für den Zweileiter-Bereich umgerüstet werden. Unter der Trix Artikelnummer 24120 steht ein Selbstentladewagen-Set Erz Id mit weiteren 12 Betriebsnummern zur Verfügung. So kann insgesamt ein Zug mit 36 Wagen und unterschiedlichen Betriebsnummern zusammengestellt werden.

Egal, ob Klein- oder Großanlage: Mit der neuen Central Station 3 lassen sich Weichen und Signale noch einfacher anlegen und steuern.

CENTRAL STATION 3, TEIL 7

# Alles im Griff

Dank der neuen Benutzeroberfläche ist das Anlegen und Schalten von Magnetartikeln wie Weichen und Signalen mit der Central Station 3 noch einfacher geworden.

# 1 Aufziehen der Artikelliste

Um Magnetartikel neu anzulegen oder zu bearbeiten, tippen Sie auf den Menüpunkt „Bearbeiten“.

Nach dem Aufruf des Menüpunktes „Bearbeiten“ stehen vier Optionen zur Verfügung.

Den grünen Querbalken berühren und nach unten ziehen: So einfach öffnen Sie die Artikelliste.

Der digitale Fahrbetrieb ist jener Bedienungsbereich, der üblicherweise zuerst ausprobiert wird. Die CS3 auf diese Möglichkeit zu beschränken, ignoriert allerdings die vielfältigen Anwendungsbereiche, die diese Zentraleinheit für die Bedienung der Magnetartikel wie Weichen und Signale bietet.

Jeder Magnetartikel, der mit der CS3 gesteuert werden soll, benötigt einen Decoder, der die Stellbefehle der CS3 auswertet und umsetzt. Dieser Decoder muss in der Lage sein, über das MM-Format (Märklin Motorola) oder das DCC-System gesteuert zu werden. Dabei können diese Systeme auch parallel eingesetzt werden. Die Adressen 1 bis 4 können zum Beispiel von einem MM-Decoder genutzt werden, die Adressen 5 bis 12 von DCC-Decodern und die Adressen 13 und 14 wieder von einem MM-Decoder. Nur eines ist nicht möglich: die gleiche Adresse für einen MM- und einen DCC-Decoder zu verwenden.

Um die Installation und Überprüfung der eingerichteten Magnetartikel aber nicht zu unübersichtlich werden zu lassen, unterscheidet die CS3 sechs Gruppen von Magnetartikeln:

**Dies sind im Einzelnen:**

- **Weichen**
- **Signale**
- **Licht**
- **Drehscheiben**
- **Sonstige Artikel**
- **s88-Kontakte**

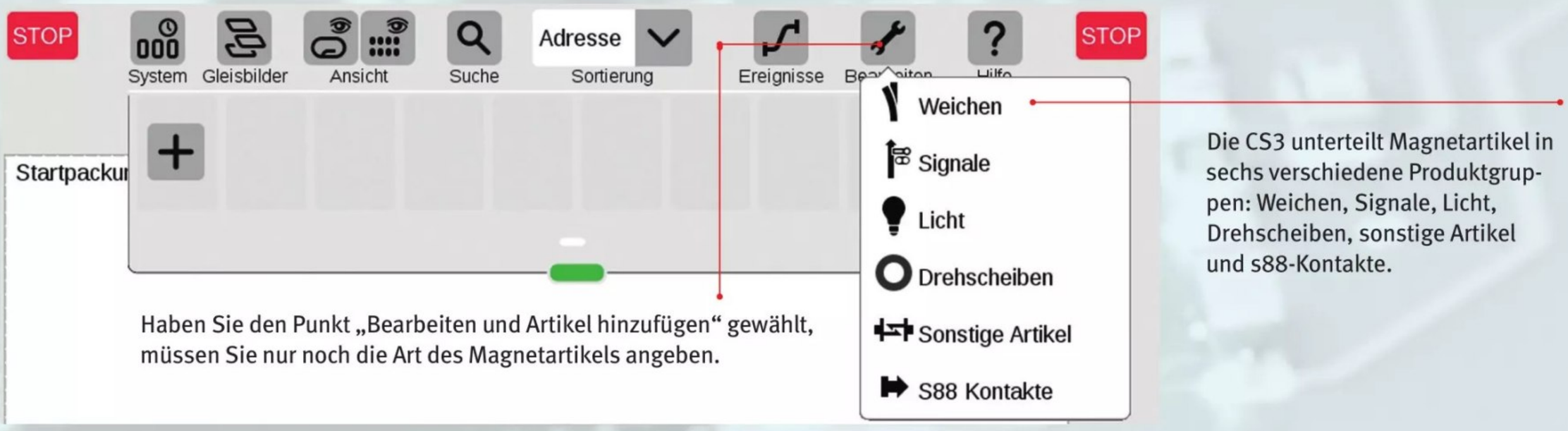
Unter der Rubrik „Drehscheiben“ können entweder die frühere Digital-Drehscheibe 7686 oder der Nachrüstdecoder 7687 für die Drehscheibe 7286 eingerichtet werden. Zuerst wollen wir aber ein paar Weichen einrichten. Hierzu ist nur noch ein kleiner Schritt notwendig. Zuerst legen wir uns eine Basisplatte an, auf der wir anschließend diese neu angelegten Weichen auch nutzen können. Dieser Basisplatte geben wir einen eigenen Namen, um sie so später immer wieder identifizieren zu können.

Nutzer der Control Unit und der CS2 kennen noch das Prinzip des Keyboards, das für jeweils 16 Magnetartikel zuständig war. Bei der CS3 haben sich die Entwickler von diesem Prinzip gelöst. Es gibt nicht mehr diese 16er-Gruppen, sondern nur noch eine komplette Magnetartikelliste.

Wichtig: Zur Demonstration der Möglichkeiten der CS3 sind einige Beispiele vorinstalliert. Wenn diese für die eigene Anlage nicht benötigt werden, sollten Sie dieses Material zuerst löschen, da die dort verwendeten Adressen sonst für Ihre Modellbahn nicht zur Verfügung stehen.

## Tipp 1

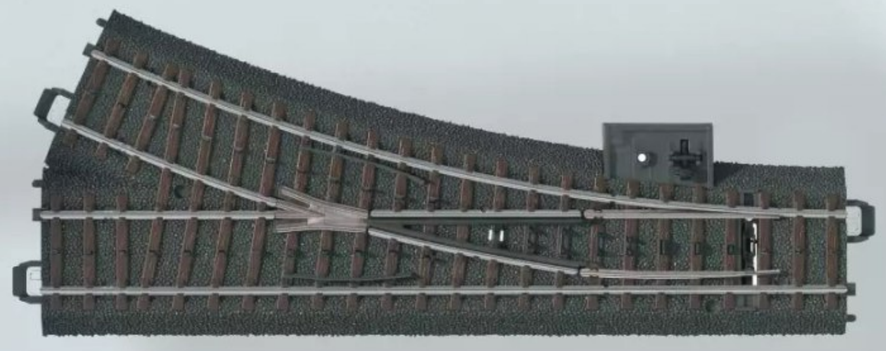
Bei Magnetartikeldecodern bitte immer auf die korrekte Polarität der Digital-Versorgung achten. Bei einer vertauschten Polarität sind zwar keine Defekte zu erwarten, aber viele Magnetartikeldecoder können dann im Gegensatz zu den heutigen Lokdecodern das Digital-Signal bei vertauschter Polarität nicht verstehen.




Haben Sie den Punkt „Bearbeiten und Artikel hinzufügen“ gewählt, müssen Sie nur noch die Art des Magnetartikels angeben.

Die CS3 unterteilt Magnetartikel in sechs verschiedene Produktgruppen: Weichen, Signale, Licht, Drehscheiben, sonstige Artikel und s88-Kontakte.

# 2 Weichen anlegen



Jede Weiche bekommt einen Namen sowie eine Adresse – so ist sie unverwechselbar gekennzeichnet.

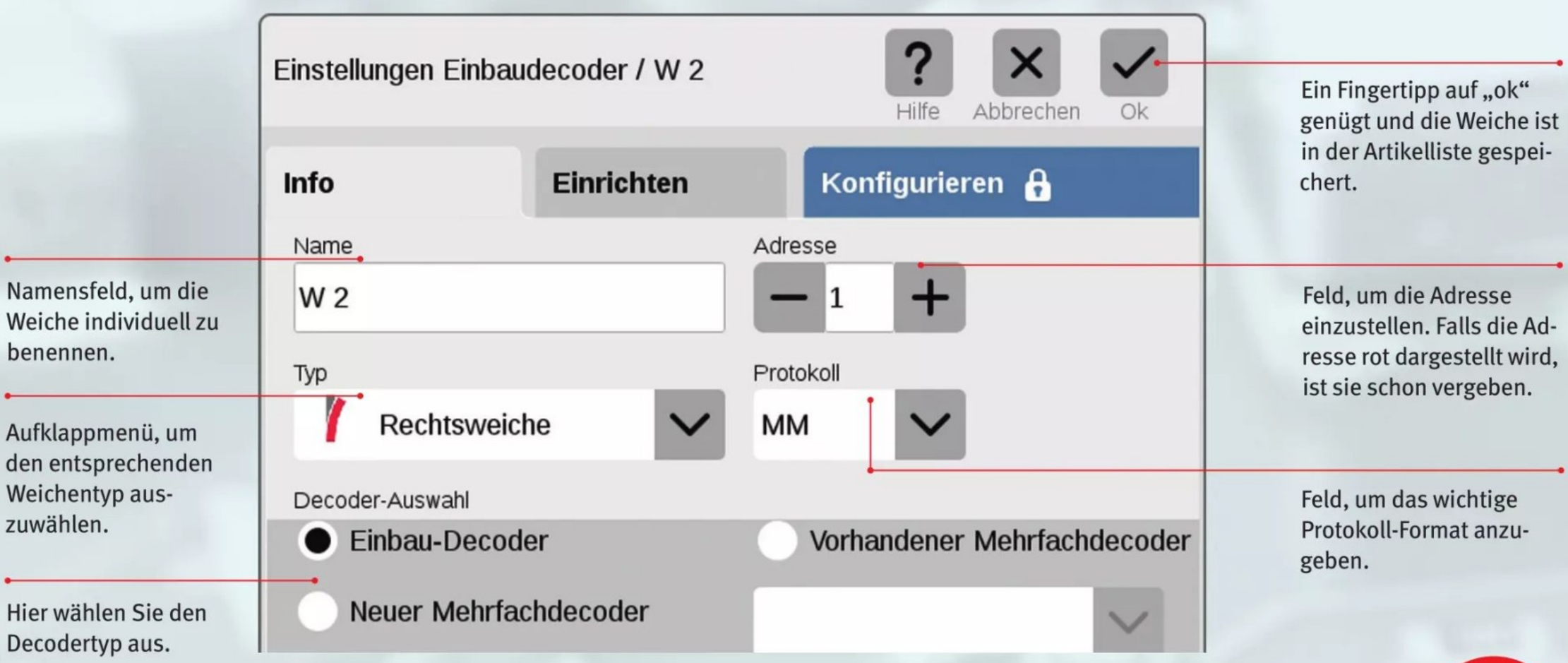
Bei Weichenantrieben wie dem C-Gleis-Antrieb (Art. 74491), dem K-Gleis-Antrieb (Art. 75491) oder den elektromagnetischen Weichenantrieben in den M-Weichen werden die Decoder k83 oder m83 eingesetzt. Diese Universaldecoder haben vier Ausgänge für bis zu vier dieser Antriebe. Wer bei den C-Gleisen die Einbaudecoder Art. 74460, 74461 oder 74465 einsetzt, benötigt natürlich keinen weiteren Decoder mehr. Ob man Universal- oder Einbaudecoder verwendet, hängt von den eigenen individuellen Vorstellungen und Wünschen ab. Wird eine Anlage häufiger verändert, sind die Einbaudecoder deutlich komfortabler. Universaldecoder machen es einfacher, eine strikte Trennung zwischen der Leistungsversorgung des Fahr- und des Schaltbetriebs vorzunehmen.

Jetzt gehen wir zum Einrichten der Magnetartikel und wählen dort den Punkt „Weichen“ aus. Es öffnet sich ein neues Eingabefenster, in dem wir folgende Einstellungen vornehmen können:

- **Der Weiche geben Sie als Erstes einen Namen, über den Sie die Weiche dann später immer wieder einfach identifizieren können.**
- **Anschließend stellen Sie die eingestellte Adresse ein. Wird die Adresse rot angezeigt, ist sie bereits in Verwendung.**
- **Wählen Sie noch das passende Weichensymbol für Ihre Weiche aus.**
- **In einem separaten Feld können Sie zwischen dem MM- oder DCC-Protokoll wählen.**
- **Der Decodertyp (Einfach- oder Universaldecoder) kann in dem unteren Feld eingestellt werden.**

Diese Einstellungen wurden alle in dem Untermenü „Info“ dieser Eingabemaske für die Weichen durchgeführt. Es gibt hier noch zwei weitere Einstellmenüs unter „Einrichten“ und „Konfigurieren“. Unter Einrichten können Sie für die verschiedenen Decodertypen (Einbaudecoder alt und neu, Mehrfachdecoder alt und neu) ansehen, wie die korrekte Einstellung der Schalter bei diesen Decodertypen für die gewählte Adresse lautet. Angezeigt werden hier immer nur die Varianten, die sich aus der Vorauswahl unter „Info“ ergeben. Unter „Einrichten“ kann zusätzlich die Schaltdauer für den Magnetartikel verändert werden. In den meisten Fällen passt bei Weichen aber die standardmäßig eingestellte Zeit von 200 mA.

Das Untermenü „Konfigurieren“ muss nur aufgerufen werden, wenn man bestimmte Programmierungen bei bestimmten Decodertypen vornehmen will. Für das Einrichten wird dieses Untermenü daher nicht benötigt. →




Ein Fingertipp auf „ok“ genügt und die Weiche ist in der Artikelliste gespeichert.

Namensfeld, um die Weiche individuell zu benennen.

Feld, um die Adresse einzustellen. Falls die Adresse rot dargestellt wird, ist sie schon vergeben.

Aufklappmenü, um den entsprechenden Weichentyp auszuwählen.

Feld, um das wichtige Protokoll-Format anzugeben.

Hier wählen Sie den Decodertyp aus.

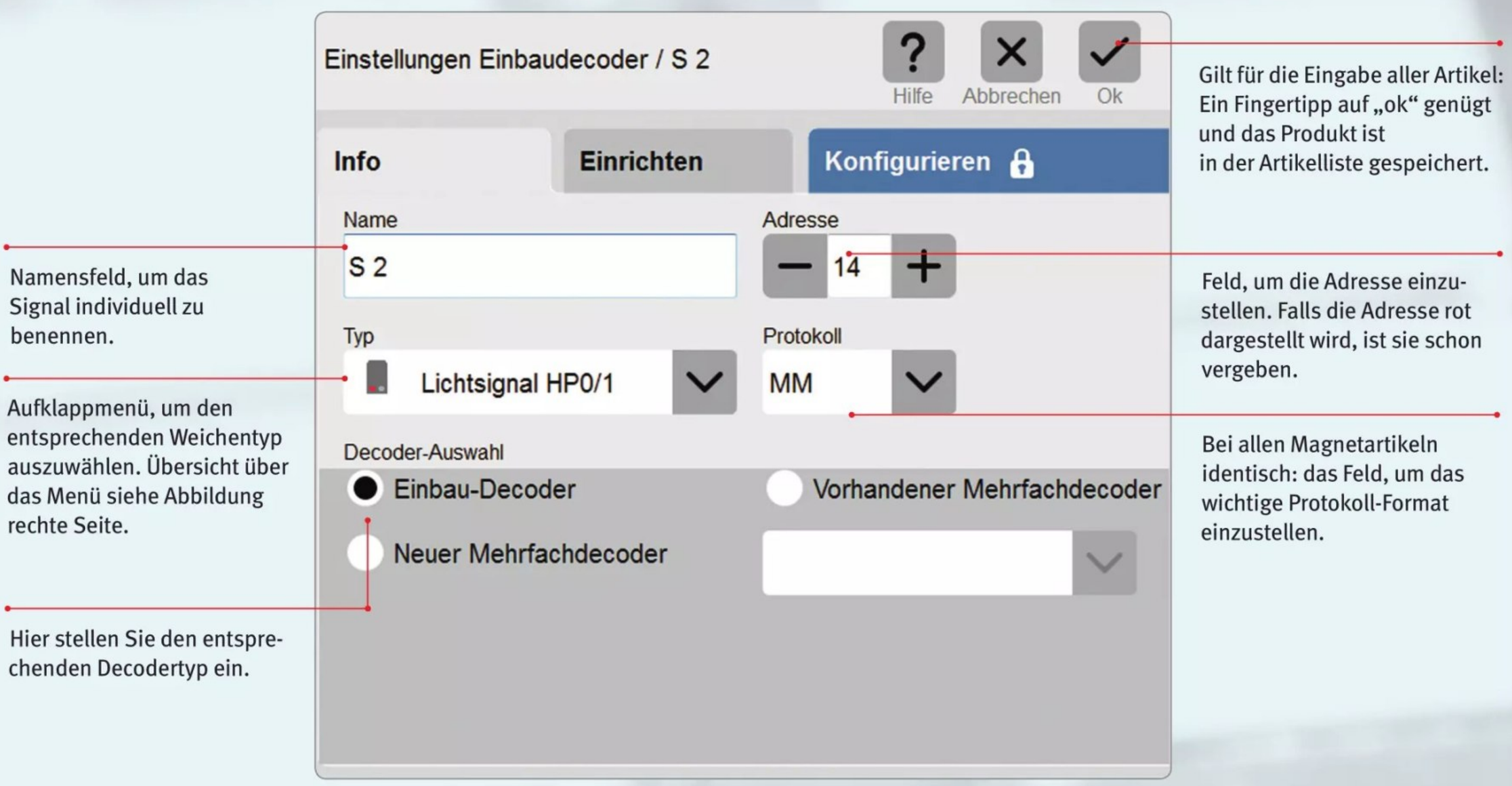
Eine neue Weiche ist angelegt – die Magnetartikel werden immer auf der gerade aktiven Platte abgelegt.

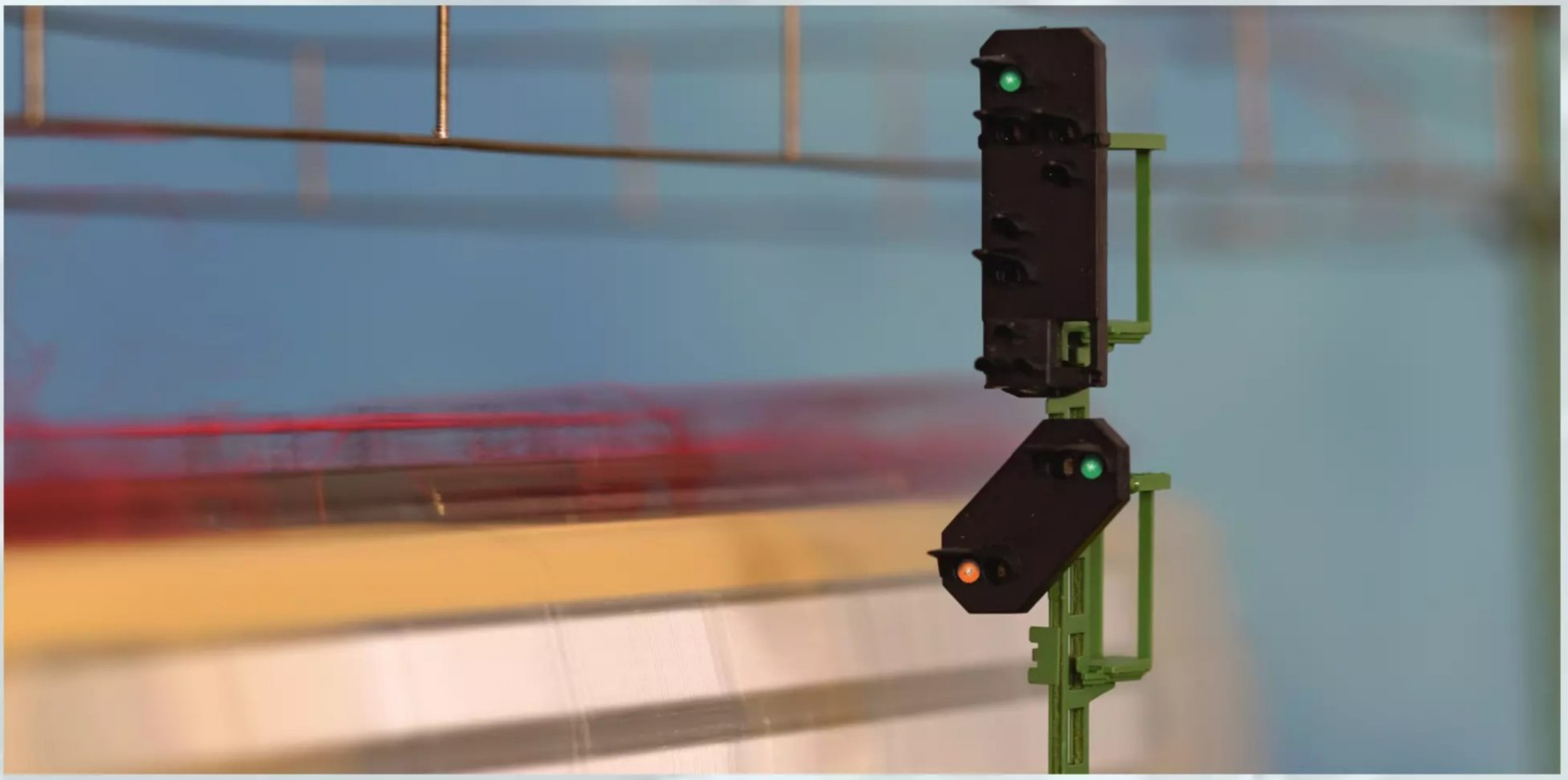
## Tipp 2

Eine Verlängerung der Schaltzeit eines Weichenantriebs erhöht zwar theoretisch die Funktionssicherheit. Sie bremst aber auf der anderen Seite das Gesamtsystem z. B. beim Schalten von Fahrstraßen entsprechend ein. Von daher sollte dieser Wert von 200 mA nur überschritten werden, wenn er tatsächlich unausweichlich ist.

# 3 Signale anlegen

Wie beim Anlegen des Magnetartikels „Weichen“ gehen Sie nun auch bei den Signalen vor. Vorab sollten Sie noch klären, über welchen Decoder Ihre Signale verfügen. Auf älteren Anlagen werden die Signale in der Regel über die Universaldecoder k83 oder m83 gesteuert. Wer Märklin Digital-Signale der 763xx-, 70xxx- oder 764xx-Serie besitzt, kann auf die zusätzliche Installation eines Decoders verzichten, da dieser bei diesen Signalen bereits integriert ist. Bei den Märklin Signalen der 70xx- oder 72xx-Serie können ebenfalls die Decoder k83 oder m83 zum Einsatz kommen. Wer Signale der 743xx-Serie besitzt, kann diese über einen Decoder m84 ansteuern. Auch hier können bis zu vier dieser Signale über diesen Decoder angesteuert werden.



Die neuen digitalen Signale von Märklin sind nicht nur mfx-fähig, sondern auch so vorbildgerecht wie nie zuvor.

Wurden Weichen und Signale bereits mit einer CS2 gesteuert, können Sie die Daten einfach per USB-Stick (maximal 8 GB!) übernehmen.

## Tipp 3

Wenn Weichendecoder oder Digital-Signale bereits bei einer anderen Digital-Anlage im Einsatz waren, müssen diese beim Einsatz mit einer CS3 nicht neu programmiert werden. Übernehmen Sie einfach die vorher einprogrammierten Daten (Übertragungsformat und Adresse) in die CS3. Von großem Vorteil ist es natürlich, wenn man bei programmierbaren Decodern die dort einprogrammierte Adresse notiert hat. Kleine Klebeschilder, die selbst beschriftet werden, haben sich hier in der Praxis sehr bewährt.

Das Einrichten der Signale ist dann wie bei den Weichen sehr einfach. Nachdem die Artikelliste aufgezogen ist, wählen Sie im Menüpunkt „Artikel hinzufügen“ das Fenster „Signale“ aus und das entsprechende Einstellmenü erscheint. Als Erstes können Sie dem Signal einen individuellen Namen geben und den Signaltyp auswählen. Insgesamt stehen Ihnen 20 Signale zur Auswahl zur Verfügung. Eine Übersicht über einen Teil der möglichen Signaltypen finden Sie im Bild rechts. Je nachdem, über welchen Decodertyp (Universaldecoder oder Einbaudecoder) Sie das Signal steuern, markieren Sie dies im entsprechenden Feld. Nach diesen Grundeingaben wählen Sie nun die Adresse für das Signal und das Protokoll, über das Sie das Signal steuern möchten. Wichtig: Die neuen mfx-fähigen Signale von Märklin (Artikelnummern 764xx) melden sich selbstständig an der Central Station an.

Wie bei den Weichen werden diese Einstellungen alle in dem Untermenü „Info“ durchgeführt. Und wiederum entsprechend zu den Weichen finden Sie auch bei den Signalen weitere Einstellmenüs unter „Einrichten“ und „Konfigurieren“. Unter Einrichten können Sie für die verschiedenen Decodertypen (Einbaudecoder alt und neu, Mehrfachdecoder alt und neu) ansehen, wie die korrekte Einstellung der Schalter bei diesen Decodertypen für die gewählte Adresse lautet. Mit der Registerkarte „Konfigurieren“ können Sie ganz spezielle Einstellungen vornehmen, die in der Regel für den normalen Betrieb nicht relevant sind.

### Sonstige Artikel: von Bahnschranke bis Andreaskreuz

Beim Einrichten von sonstigen Artikeln finden Sie neben entsprechenden Elementen für Entkupplungsgleise oder einem Schaltausgang am k84 auch die bekannten Standardtasten (rot und grün). Auch Schaltelemente für eine Bahnschranke oder ein blinkendes Andreaskreuz sind hier enthalten. Der Unterschied zwischen dem „Entkupplungsgleis“ und dem „Entkupplungsgleis Spur 1“ liegt übrigens in der Funktionsweise. Unter Entkupplungsgleis werden die Elemente angesteuert, die wie bei dem Märklin Entkupplungsgleis über einen Anschluss eingeschaltet werden und dann wieder selbsttätig in die Ausgangslage zurückfallen. Bei dem „Entkupplungsgleis Spur 1“ wird der Entkupplungsbalken mit einem Impuls ein- und mit einem anderen ausgeschaltet. Er wird daher wie eine Weiche mit zwei getrennten Tastern gesteuert. Wenn alle Magnetartikel eingerichtet sind, können wir mit der Gestaltung des Gleisbildstellpultes beginnen. Dies ist dann aber das Thema der nächsten Folge dieser Serie.

Formschön: die neuen Signale von Märklin (im Bild: das Blocksignal mit Vorsignal 76495). Im Menü der CS3 lassen sich die Signaltypen einfach auswählen.

*Text: Frank Mayer; Fotos: Claus Dick, Märklin*

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

RHEINGOLD/TEE VT 11.5

# Goldene Zeiten

60 JAHRE TEE

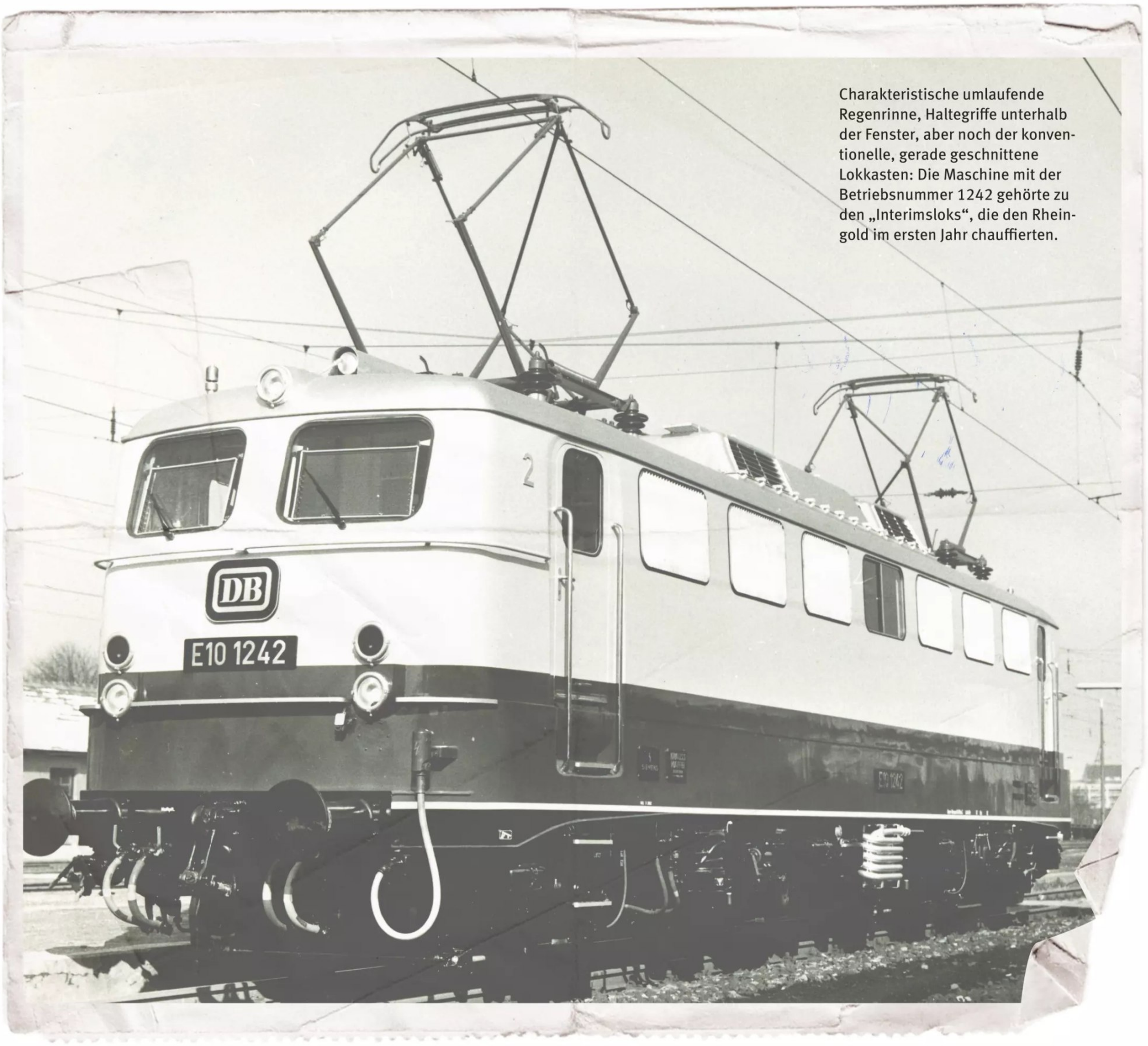
Mitte der 1950er-Jahre begann die Ära des gehobenen europäischen Schienenverkehrs. Mit ganz besonderen Modellen des „Rheingold“ und des VT 11.5 erinnert Märklin an diese glanzvolle Zeit.

Man kann sich entweder sehr lange über den schönsten aller klassischen TEE-Triebwagen streiten – oder aber gar nicht. Für Fans des legendären VT 11.5 ist diese Diskussion jedenfalls schnell erledigt. Seine schwungvolle Linienführung, die seitlichen Bullaugen, die filigranen Lüftungslamellen und der wie ein Adlerhorst angelegte Führerstand mit dem mittigen Schornstein: Mit dem VT 11.5 war der DB und dem deutschen Industriedesigner Klaus Flesche eine Schönheit auf Schienen gelungen, die schon 1957 ihresgleichen suchte. Dazu die charakteristische Frontpartie mit der hohen, mächtigen Haube, den beiden unten liegenden Doppelleuchten plus dem dritten Spitzenlicht auf Stirnhöhe und als Clou die unnachahmlich rassige Zierleiste rund um den Bug herum: Fast scheint der VT 11.5 mit Stupsnase und Silbermund seinen Bewunderern sogar zuzulächeln – und bildet als das wohl

Einzigartige Kombination: die Rheingold-Wagen in Kobaltblau-Beige mit Aussichtswagen und „Interimslok“ E 10 1242. Mit dem neuen Rheingold startete die DB 1962 eine neue Schnellzugära. 1965 wurde der Rheingold ins TEE-Netz integriert und erhielt die TEE-typische purpurrot-beige Farbgebung.

freundlichste Antlitz im TEE-Fuhrpark einen Anblick, von dem man auch heute noch kaum genug bekommen kann.

Aber bereits vor diesem grandiosen TEE-Auftakt stellte die Deutsche Bundesbahn eine andere bedeutende Lokpersönlichkeit auf die Schiene: die Baureihe E 10. Seit ihrer Einführung im Jahr 1952 hatte die junge DB dafür viel Lorbeer eingefahren. Als Einheitselektrolokomotive für den Schnellzugverkehr gebaut, avancierte die E 10 schnell zu einem der Aushängeschilder der Epoche III und entwickelte sich mit ihren zahlreichen Derivaten wie etwa den Baureihen 112 bis 115 und der BR 10.12 zu einer der erfolgreichsten Elektrolok-Serien in der Geschichte der DB. Damit war die Baureihe E 10 auch geradezu prädestiniert, um das Comeback einer der großen deutschen Zuglegenden zu begleiten – im Jahr 1962 nämlich ließ die DB einen ehemaligen Paradezug vergangener Zeiten wieder in seinem →




Charakteristische umlaufende Regenrinne, Haltegriffe unterhalb der Fenster, aber noch der konventionelle, gerade geschnittene Lokkasten: Die Maschine mit der Betriebsnummer 1242 gehörte zu den „Interimsloks“, die den Rheingold im ersten Jahr chauffierten.

## 40850 Rheingoldwagen-Set „Tin Plate“

N | 15 + | H0

**Vorbild:** 5 vierachsige TEE-Reisezugwagen unterschiedlicher Bauarten der Deutschen Bundesbahn (DB). Kobaltblau/beige Rheingold-Farbgebung. 2 TEE-Abteilwagen Av4üm-62, 1. Klasse. 1 TEE-Aussichtswagen AD4üm-62, 1. Klasse. 1 TEE-Speisewagen WR4üm. 1 TEE-Großraumwagen Av4üm-62, 1. Klasse. Betriebszustand Sommer 1962.

**Modell:** Alle Wagen mit Relex-Kupplungen und Gummiwulst-Übergängen. Aufgedruckte Zuglaufschilder. Unterschiedliche Betriebsnummern. Ein Abteilwagen serienmäßig mit eingebauter Zugschlussbeleuchtung. Jeder Wagen in gekennzeichnetem Karton einzeln verpackt, in Anlehnung an die historische Verpackungsgestaltung der damaligen Zeit. Zusätzliche Umverpackung. Länge über Puffer je Wagen 24 cm.

→ ganzen Glanz aufleben: den „Rheingold“. Die Geschichte dieses Luxuszuges reicht zurück bis ins Jahr 1928, als er die Ikone im Fuhrpark der Deutschen Reichsbahn bildete und als „schnellste Verbindung von der Nordsee zu den Alpen“, von Hoek van Holland bis Basel SBB, für Furore sorgte. Ein erstes, allerdings noch recht unglamouröses Wiedersehen mit dieser deutschen Zuglegende gab es nach überstandenen Kriegswirren 1951 im Zuge der Einführung des „blauen“ F-Zug-Netzes der DB. Eher bescheiden ausgestattet, befuhr das damals noch dreiklassig geführte Zugpaar FD 163/164 unter dem Namen „Rheingold-Express“ die Strecke zwischen Holland und der Schweiz.

Der hintere Rheingold-Wagen wurde mit hochgeklapptem Übergangsblech und Schlusslichtern ausgestattet. Gut zu sehen: der Gummiwulstübergang.

### Großes Comeback für den Rheingold

Sein ganz großes Comeback feierte er fast ein Jahrzehnt später. 1960 beschloss die DB, den Rheingold von den übrigen F-Zügen abzusetzen und wieder mit einem Höchstmaß an Komfort zu versehen. Eigens zu diesem Zweck wurde ein neuer Typ an Reisezugwagen in Auftrag gegeben. Neben einer Höchstgeschwindigkeit von 160 Stundenkilometern sollte er eine Vollklimatisierung und ein größtmögliches Maß an Laufruhe bieten. Sehr großes Augenmerk legte man – in Anlehnung an die Salonwagen der 30er-Jahre – auf die Innenraumgestaltung. Ein großer Abstand zwischen den Sitzreihen, Panoramafenster und ausreichend Ablagemöglichkeiten für das Gepäck sollten auch längere Fahrten zu einem angenehmen Erlebnis machen.

Noch spektakulärer (und im Gegensatz zum erst mit einiger Verspätung gelieferten Speisewagen auch rechtzeitig fertiggeworden): der nach dem Vorbild amerikanischer „domecars“ konzipierte, für 22 Passagiere angelegte Aussichtswagen, der mit seiner aus einzelnen Modulelementen facettenartig zusammengesetzten Glaskuppel wie ein Schienengefährt wirkte, das aus ferner Zukunft ins Jahr 1962 zurückgereist kam. Kein anderes DB-Fahrzeug bot damals einen solch futuristischen Anblick. →

## Highlights E 10.12

- **Märklin Klassiker aus den 1960er-Jahren.**
- **Elegante Rheingold-Farbgebung, passend zu den Rheingold-Personenwagen aus Artikel 40850.**
- **Mit Digital-Decoder mfx.**
- **Verpackung mit colorierter Darstellung der Lok in Anlehnung an die historische Verpackung der Baureihe E 10.**
- **Vor 60 Jahren Start des europäischen TEE-Verkehrs am 2. Juni 1957.**

### 30390 Elektrolokomotive Baureihe E 10.12

N · mfx · III · 15+ · H0

**Vorbild:** Elektrolokomotive Baureihe E 10.12 der Deutschen Bundesbahn (DB). Kobaltblau/beige Grundfarbgebung als Rheingold-Interimslok. Ausführung mit 5 Stirnlampen, Hochleistungslüfter mit senkrechten Lamellen und umlaufender Regenrinne. Lok-Betriebsnummer E 10 1242. Betriebszustand Frühjahr/Sommer 1962.

**Modell:** Wiederauflage eines Märklin Klassikers. Mit Digital-Decoder mfx. Geregelter Hochleistungsantrieb. 2 Achsen in einem Drehgestell angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Lokomotiv-Gehäuse und Fahrgestell aus Metall. An beiden Lokseiten Relex-Kupplung. Verpackung mit colorierter Darstellung der Lok in Anlehnung an die historische Verpackung. Länge über Puffer 18 cm.

## Die Digital-Funktionen

**Top ausgestattet: Das VT 11.5-Set bringt nicht nur viel goldenen Glanz, sondern auch bis zu 17 Sounds und Funktionen auf's Gleis.**

| Digital-Funktionen | 6021 | MS2* | CS2 | CS3 |
|---|---|---|---|---|
| Spitzensignal | ● | ● | ● | ● |
| Innenbeleuchtung | ● | ● | ● | ● |
| Diesellok-Fahrgeräusch | ● | ● | ● | ● |
| Signalhorn | ● | ● | ● | ● |
| Bremsenquietschen aus | ● | ● | ● | ● |
| Bahnhofsansage | - | ● | ● | ● |
| Schaffnerpfiff | - | ● | ● | ● |
| Bahnhofsansage | - | ● | ● | ● |
| Türenschließen | - | ● | ● | ● |
| Direktsteuerung | - | ● | ● | ● |
| Betriebsgeräusch 1 | - | ● | ● | ● |
| Lüfter | - | ● | ● | ● |
| Luftpresser | - | ● | ● | ● |
| Betriebsgeräusch 2 | - | ● | ● | ● |
| Betriebsgeräusch 3 | - | ● | ● | ● |
| Betriebsgeräusch | - | - | - | ● |
| Betriebsgeräusch | - | - | - | ● |

* Mobile Station 1 nur Funktionen 1–8 schaltbar

→ Da die Strecke ab dem Ruhrgebiet nach Süden seit Mai 1959 durchgehend elektrifiziert war, sprach alles für einen Einsatz der E 10 als Zuglok. Allerdings musste die Baureihe dafür in einigen Details umgebaut werden – so waren etwa neue Drehgestelle, eine neue Federung und ein aerodynamisch verbesserter Lokkasten erforderlich. Da diese Umbauversion (die sogenannte „Bügelfalte") aber nicht rechtzeitig zum Start des Rheingolds fertig wurde, mussten zuerst noch sechs speziell modifizierte „alte" „Kasten BR 10" ran, um die Wartezeit zu überbrücken. Diese „Interimsloks" mit den Loknummern 10 1239 bis 1244 zogen den neuen Paradezug bis zum Winterfahrplan 1962/63, ehe sie von den dafür ursprünglich vorgesehenen „Bügelfalten E 10" abgelöst werden konnten.

Märklin holt den Rheingold nun in seiner Startformation – mit der „Kasten E 10" und der Betriebsnummer 1242 – auf die H0-Bahn (Art. 30390). Und damit auch in einem ganz besonderen Farbkleid: Das Kobaltblau der zurückliegenden „F-Zug-Jahre" kombinierte die DB damals mit dem Beigeton der neuen TEE-Ära – und heraus kam jene charakteristische kobaltblau-beige Lackierung, wie sie beim Rheingold nur während der Betriebsphase zwischen 1962 und 1965 zu sehen war.

Ab dem Sommer 1965 wurde der Rheingold nämlich in das TEE-Netz integriert, sodass der Fernzugklassiker nun im purpurrot-beigen TEE-Look vorfuhr. Modellbahner bekommen also mit dem aktuellen H0-Modell eine Lokrarität aus der Startphase des Rheingolds und einen echten Märklin Klassiker. Und natürlich rollt die Rheingold-Lok nicht ohne die passende Begleitung heran: Mit dem dazugehörigen „Tin Plate"-Personenwagenset (Art. 40850) lässt sich eine klassische Rheingold-Zuggarnitur im Betriebszustand des Frühjahrs/Sommers 1962 bilden.

### Ein guter Bekannter als neues Goldstück

Komplettiert werden die Modellschätze zum Auftakt des TEE-Jubiläumsjahres (siehe auch Seite 102) wie schon anfangs erwähnt von der TEE-Ikone schlechthin: dem VT 11.5. In seiner klassischen purpurrot-beigen Farbgebung der späten 1950er-Jahre ist er schon seit Langem ein guter Bekannter für Modellbahner; erst kürzlich verschaffte ihm Märklin als „TEE Helvetia" ein tolles Comeback (Art. 37604; Trix Art. 22261). Nun aber kommt er als wahrer „Goldschatz" auf die H0-Bahn – Märklin

### 37603 TEE Diesel-Triebzug VT 11.5

N · mfx · LED · 15+ · H0

**Vorbild:** TEE Diesel-Triebzug Baureihe VT 11.5 als 7-teilige Einheit der Deutschen Bundesbahn (DB). 1 Triebkopf Pw4ü, 1 Abteilwagen A4ü, 1 Großraumwagen A4y, 1 Abteilwagen mit Speise-/Barraum AR4y, 1 Mittelwagen mit Küche/Speiseraum AR4y, 1 Abteilwagen A4ü, 1 Triebkopf Pw4ü. Vorbildbezogene Zugreihung der Ursprungsausführung von 1957.

**Modell:** 7-teilige Zuggarnitur. Triebkopf- und Mittelwagen-Aufbauten mit 24 Karat Feingold beschichtet. Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen. Jeder Triebkopf mit geregeltem Hochleistungsantrieb. Je Triebkopf ein Drehgestell auf beiden Achsen angetrieben. Der Triebzug wird in einer exklusiven Verpackung mit Echtheitszertifikat ausgeliefert. Triebzug und Echtheitszertifikat sind durchnummeriert. Zuglänge über Kupplungen 151 cm.

ehrt diesen zeitlos schönen Paradezug der 1950er-Jahre nämlich mit einer Sonderedition, die es in sich hat. Die siebenteilige Zugpackung Art. 37603 ist mit zwei Triebköpfen, zwei normalen Abteilwagen sowie je einem Großraumwagen, einem Abteilwagen mit Speise- und Barraum plus einem Mittelwagen mit Küche/Speiseraum nicht nur eine vorbildgerechte Nachbildung der originalen Zugreihung von 1957 – die Aufbauten der beiden Triebköpfe und des Mittelwagens sind darüber hinaus sogar mit einem Überzug aus echtem 24-karätigem Gold beschichtet. Jedes Zugset ist durchnummeriert und wird mit einem entsprechend nummerierten Echtheitszertifikat in einer exklusiven Verpackung ausgeliefert. Außerdem ist die Auflage dieses Schmuckstücks weltweit auf 1.500 Exemplare limitiert.

*Text: Christof Hammer; Fotos: Märklin, Slg. Asmus*

Seine stupsnäsige Front und der schwungvolle Silbermund verliehen dem VT11.5 ein fast lächelndes Gesicht – und machten ihn zum Star der TEE-Flotte.

**Die Sondermodelle zum TEE-Jubiläum können Sie bei Ihrem Händler bestellen. Einen Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.maerklin.de/de/haendler**

Unvergleichlicher VT 11.5: Schon in Normalausführung verkörpert dieser großartige DB-Triebwagen eine ganz besondere Zugpersönlichkeit. Als vergoldete Sonderedition ist er ein wahrer Schatz – die weltweite Auflage ist auf 1.500 Exemplare limitiert.

## Modell-Highlights

- **Triebkopf- und Mittelwagen-Aufbauten mit 24 Karat Feingold beschichtet.**
- **Weltweit streng limitiert auf 1.500 Triebzüge.**
- **Jeder Triebzug ist durchnummeriert.**
- **Dazu passend durchnummeriertes Echtheitszertifikat.**
- **Exklusive Verpackung.**
- **Schwere Metallausführung.**
- **Mit Spielewelt Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen.**
- **Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden (LEDs).**

TRIX MINITRIX

MINITRIX: NEBENBAHN-DIESELLOK BR 211 UND RANGIERLOK BR 290

# Ozeanblaue Diesel-Power

Ab Mitte der Epoche IV lackiert die DB ihre Diesellokomotiven ozeanblau/elfenbein. Entsprechend ist der Betriebszustand der beiden Minitrix Loks der Baureihen 211 und 290 auf Mitte der 1970er-Jahre zu datieren. Im Falle der BR 290 ist das Farbkleid sogar eine Premiere.

Allzweckmaschine für die Nebenbahn: Die Diesellokomotive der BR 211 (Trix Art. 16123) zieht, wie vielfach im Zeitraum Mitte der 1970er- und 1980er-Jahre zu beobachten, einen gemischten Güterzug. Den schweren Rangierdienst übernimmt eine Minitrix Lok der Baureihe 290 (Art. 16295).

Einsparung von Brennstoff- und Personalkosten – mit diesem Argument graben in den 1950er-Jahren die Dieselloks der Dampftraktion das Wasser ab. Einmännige Besetzung und geringer Wartungsaufwand, das zählt. 1952 schicken die DB-Ingenieure zehn Maschinen der prototypischen Baureihe V 80 in einen Dauertest, um Komponenten wie den dieselhydraulischen Antrieb oder die Kraftübertragung per Gelenkwelle zu prüfen. Der Universalcharakter der rundlich designten V 80 erweist sich als nicht praxistauglich und zu teuer, sie muss modifiziert werden. Das Typenprogramm für Dieselloks von 1956/57 sieht dann die leichte dreiachsige V 60 für den Rangierbetrieb und die vierachsige V 100 (Achsanordnung: B'B') mit Mittelführerstand für den Streckendienst auf Nebenbahnen vor – mit Konstruktionsabweichungen und -verbesserungen gegenüber der V 80. „Diese Entwicklung war bedingt durch die Notwendigkeit, die in erster Linie für den Reise- und Güterzugdienst auf Nebenbahnen bestimmte V 100 zu einer einfachen, in der Anschaffung billigen und dabei doch robusten Lokomotive durchzubilden", erläutert 1958 Kurt Friedrich, der maschinentechnische Dezernent beim BZA München. Aufgrund des durchgehenden Gelenkwellenantriebs können einfache und billige Drehgestelle mit kurzem Radstand →

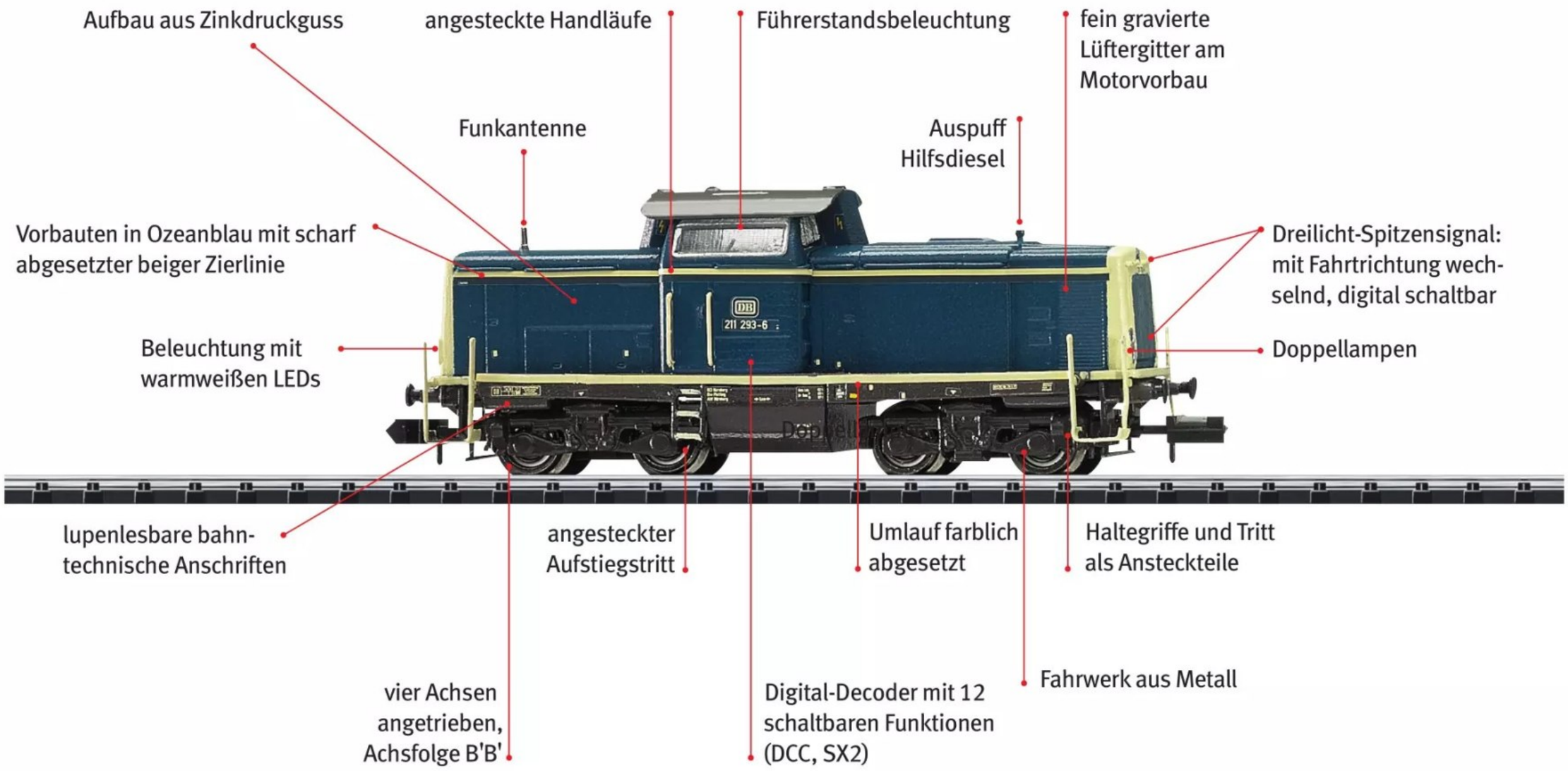
## Zwei vierachsige Diesellokomotiven der DB

Den verwandten Baureihen 211 und 290 widmet sich Minitrix mit Modellen nach Vorbildern der Epoche IV. Den Drehgestell-Dieselloks mit der Achsanordnung B'B' sieht man ihren Zweck gut an: Die BR 211 (V 100) ist eine Universalmaschine für Nebenbahnen, die wuchtigere BR 290 (V 90) arbeitet im schweren Rangierdienst.

211 293-6 (Trix Art. 16123): Aufbau und Fahrwerk aus Metall, Digital-Decoder mit zwölf Licht- und Soundfunktionen, alle Achsen angetrieben.

290 085-3 (Trix Art. 16295): Aufbau und Fahrwerk aus Metall, Digital-Decoder, Führerstandsbeleuchtung, vorbereitet für Nachrüstung mit Krois-Kupplung.

# Die inneren und äußeren Werte der 211 293-6



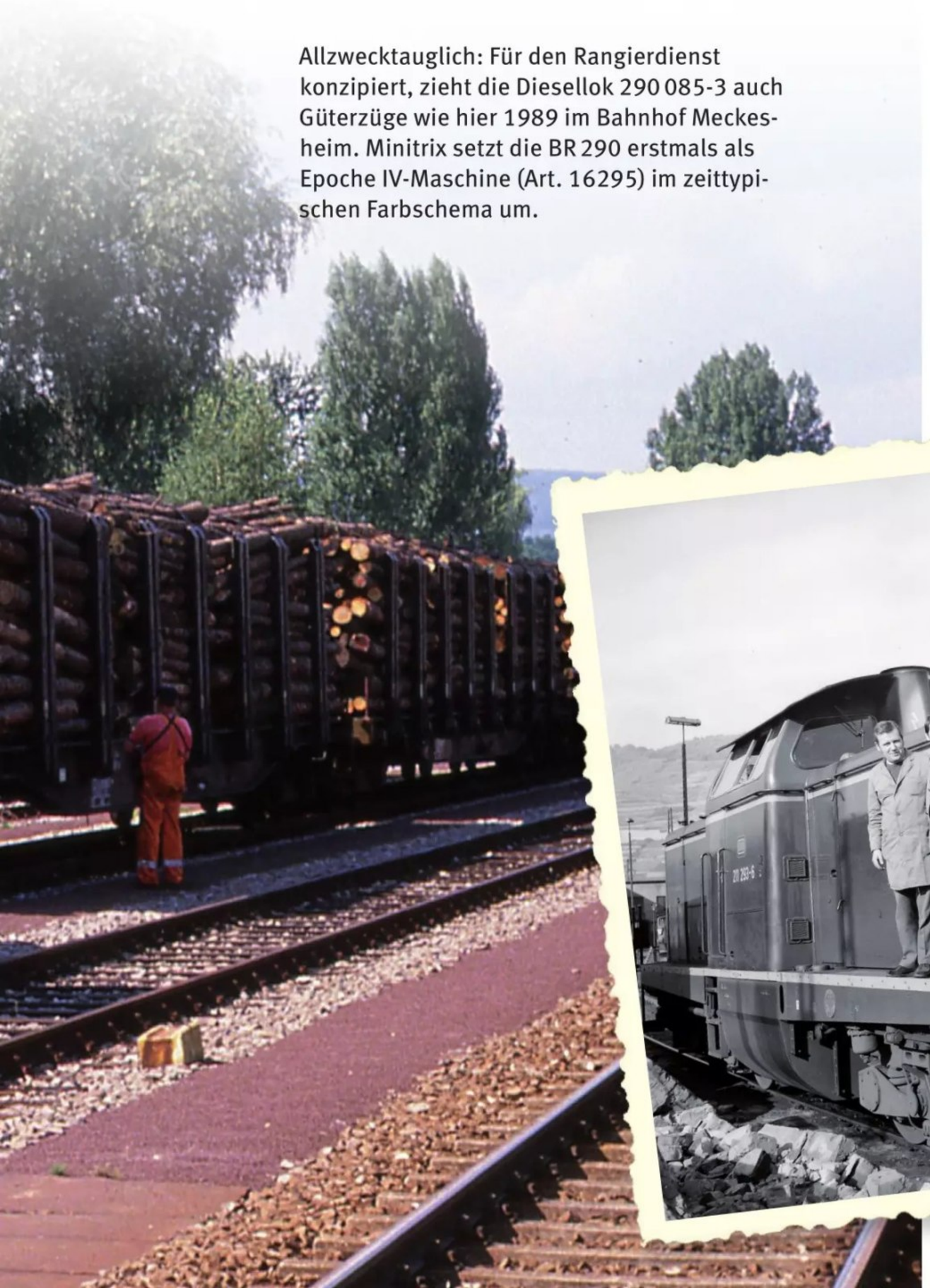
verwendet werden. Und statt eines selbst tragenden Oberwagenkastens gibt es eingezogene Vorbauten mit Hauben als Abdeckung für Motor und Heizanlage. Von den kantig geformten V 100-Loks erhält die DB ab 1958 als Vorausserie 36 Stück mit 1.100-PS-Motor, die ab 1968 als BR 211 geführt werden. Dann schiebt sich zwischen V 60 und V 100 noch ein Loktyp für den schweren Rangierdienst: Die V 60 war dafür zu schwach, die für diesen Zweck erwogene Weiterentwicklung der V 100 mit höherer Achslast erwies sich als zu kostspielig. 1964 folgt also die formähnliche V 90 (BR 290) – zwei Meter länger als die BR 211 (12.000 Millimeter) und mit einem Achsdruck von 20 (BR 211: 16) Tonnen. Minitrix greift die beiden Dauerläufer – viele Maschinen der Baureihen 211 und 290 dieseln noch heute – aktuell mit zwei außergewöhnlichen Modellen auf. Die 211 293-6 (Trix Art. 16123) der DB im Farbschema Ozeanblau/Elfenbein belebt als Epoche IV-Maschine vor Personen- und Reisezügen die Nebenbahnen von Anlagen. Die über Puffer 75 Millimeter lange Lok mit Zindruckguss-Gehäuse besitzt einen Digital-Decoder, über den zwölf Funktionen (DCC/SX2) schaltbar sind. Lichteffekte liefern neben der Führerstandsbeleuchtung das Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter. Mit der 89 Millimeter langen 290 083-5 (Art. 16295) wird erstmals die BR 290 in Epoche IV für Rangier- und Güterzüge umgesetzt. Auch bei dieser DB-Maschine sind über den Digital-Decoder Dreilicht-Spitzensignal und Schlusslichter schaltbar – im konventionellen Betrieb wechselt das Spitzensignal je nach gewählter Fahrtrichtung. Für den perfekten Rangierbetrieb ist das Modell für die digitale Krois-Kupplung vorbereitet, mit der sich Wagen auf freier Strecke abkuppeln lassen. Die Nachrüstung übernehmen kostenpflichtig autorisierte Service-Fachbetriebe (ASF). Bei beiden Modellen hat Minitrix die bauarttypischen Merkmale detailreich als Gravuren oder Ansteckteile (siehe Be-Igelung oben) umgesetzt – seien es Handläufe, Griffstangen oder die bei der 290 083-5 in das Aufstiegsgeländer zur Bühne integrierten unteren Lichter des Dreilicht-Spitzensignals.

Ein geeigneter Güterzug für beide Modelle lässt sich mit den beiden zweistöckigen DB-Autotransportwagen der Bauart Laekks 553 (Art. 15441/15442) von Minitrix bilden, als abwechslungsreiche Garnitur eignet sich das werkseitig ausverkaufte Set „Gütertransport“ (Art. 15285) mit fünf verschiedenen Wagentypen wie Gaskessel-, Silo-, Chemie- oder Einheitstaschenwagen. Und wer die 211 293-6 im Personenverkehr einsetzen möchte, ist mit den werkseitig ausverkauften Silberlingen des Wagensets „Müngstener Brücke“ (Art. 15888) oder den drei Schnellzugwagen des Personenwagensets „D796“ (Art. 15639) bestens bedient.

*Text: rr; Fotos: Bernd Georg, Gerd Hahn, Kötzle, Minitrix*

**Bei allen abgebildeten Modellen handelt es sich um Handmuster.**

**Weitere Informationen zu den Minitrix Produkten finden Sie im Internet unter www.trix.de**



Allzwecktauglich: Für den Rangierdienst konzipiert, zieht die Diesellok 290 085-3 auch Güterzüge wie hier 1989 im Bahnhof Meckesheim. Minitrix setzt die BR 290 erstmals als Epoche IV-Maschine (Art. 16295) im zeittypischen Farbschema um.

Gruppenfoto: 1970 beleben im Bw Bingerbrück drei Bahnmitarbeiter auf dem Umlauf den Schnappschuss der 211 293-6, die Minitrix jetzt in Ozeanblau/Elfenbein als Epoche IV-Modell umsetzt (Art. 16123).

TRIX
MINITRIX

MINITRIX: V 200 MIT ZWEI LAUTSPRECHERN

# Lautstark

V 200.1: Das Minitrix Clubmodell 2014 (Bild: Handmuster) röhrt aus zwei Lautsprechern – ein adäquater Motorsound für die Streckendiesellok 200 116.

## Konsequent verbaut Minitrix in Modelle der zweimotorigen Erfolgsbaureihe V 200 zwei Lautsprecher – schließlich arbeiten in den vierachsigen Drehgestellloks gleich zwei Dieselmotoren.

Die DB treibt in den 1950er-Jahren die Elektrifizierung der deutschen Hauptstrecken voran, ein kostspieliger und langwieriger Prozess, weshalb Dampfloks noch unabdingbar waren. Diese wurden parallel durch betriebsgünstige Dieselloks ersetzt: Die Baureihe V 200.0 mit ihren zwei 1.100-PS-Motoren übernahm den mittelschweren Dienst auf Hauptbahnen – moderne Komponenten wie Gelenkwellenantrieb und Flüssigkeitsgetriebe sowie das berühmte rundliche Industriedesign verhalfen dem Entwurf zum Status einer Ikone der 1950er-/1960er-Jahre. Um höheren Leistungsanforderungen Genüge zu tun, schickte die DB zwischen 1962 und 1965 auch 50 Streckendiesellokomotiven V 200.1 mit zwei 1.350-PS-Aggregaten in den Reise- und Güterzugdienst. 1968 führt die DB die V 200.0-Maschinen als DB-Baureihe 220, die V 200.1 wird zur BR 221. Von beiden Baureihen sind heute noch Loks im Einsatz.

Als grundlegende Neukonstruktion der V 200 startet Minitrix 2014 die Entwicklung der 200 116 (Trix Art. 16201), also eine V 200.1, die Ursprungsausführung der späteren BR 221. Das exklusive Clubmodell mit Führerstandsbeleuchtung wird mit zwei Lautsprechern für voluminösen Sound ausgerüstet. Und das kommt an: Auf der Modell Süd waren Modellbahner an der Minitrix Schauanlage mit schräg gestelltem Kopf zu beobachten, die mit dem Ohr das Wummern der mächtigen Diesel genossen. Aufbau und Fahrgestell der Maschine sind aus Zinkdruckguss, der Digital-Decoder gewährleistet viele schaltbare Funktionen.

Jetzt kommt auch die „kleine“ V 200.0 von Minitrix auf den Markt. Die zehn Soundfunktionen der digitalen 220 085-5 (16223) im Betriebszustand der 1970er-Jahre ertönen ebenfalls aus zwei Lautsprechern, weitere fünf Digital-Funktionen sind primär mit Lichteffekten belegt wie Führerstandsbeleuchtung oder Spitzensignal. Die Farbgebung beider Loks ist purpurrot – so, wie alle die V 200 vor ihrem geistigen Auge haben.

*Text: rr; Fotos: Kötzle, Minitrix*

**Weitere Informationen über die Ausrüstung der beiden Minitrix Modelle Art. 16201 und Art. 16223 finden Sie unter www.trix.de**

V 200.0: Im Betriebszustand der 1970er-Jahre stellt Minitrix die BR 220 (Trix Art. 16223) auf das Gleis.

MINITRIX:DOPPELSTOCKWAGEN BAUART 785.1

# Wendezug komplett

Einfach einreihen – mit einem weiteren Doppelstockwagen 1./2. Klasse verlängert sich der Minitrix Wendezug aus drei Doppelstockwagen verschiedener Bauarten und einem Steuerwagen (siehe Abbildung unten) um einen „Dosto“ der Bauart DABpza 785.1 „Service“ (Trix Art. 15412) der Deutschen Bahn AG, der ab 2003 gebaut wurde. Die Bauart 785.1 der Gattung DABpza ist ein gemischtklassiger Wagen mit zwei Klimaanlagen über den einstöckigen Bereichen an den Wagenenden. Als Besonderheit – und das unterscheidet ihn von der Bauart 785.2 – hat die DB einen Getränkeautomaten installiert. Die Gattungsbezeichnung sagt alles: DAB steht für Doppelstockwagen 1./2. Klasse, der Kennbuchstabe „p“ für einen klimatisierten Wagen mit Großraum und Mittelgang, „z“ bedeutet Energieversorgung aus der Zugsammelschiene und „a“ gibt an, dass der Wagen für das technikbasierte Abfertigungsverfahren ausgerüstet ist. In dem „Dosto“ für den Regional- und Fernverkehr hat Minitrix eine LED-Innenbeleuchtung eingebaut, die Zugzielanzeige ist beleuchtet: in Orange, wie beim BiLED-Vorbild.

*Text: rr; Fotos: Kötzle, Minitrix*

Minitrix Neuzugang (oben): Im Doppelstockwagen DABpza 785.1 bietet die DB AG Reisenden den Service eines Getränkeautomaten.

**Infos zu den Vorbildern bei den Modellbeschreibungen unter www.trix.de (siehe Produkte/Produktdatenbank).**

Regional- und Fernverkehr Epoche VI: die aktuellen Minitrix Doppelstockwagen samt Zugmaschine und Steuerwagen.

DABpza 785.2 (Trix Art. 15381) | DABpza 785.1 (Trix Art. 15412) | E-Lok der BR 111 (Trix Art. 16111) |

DBpbzfa 766.0 (Trix Art. 15380) | DBpza 780.4 (Trix Art. 15383) | DBpza 780.1 (Trix Art. 15382) |

MINITRIX: KESSELWAGEN „ARAL“

# Super Sache

Es genügt ein kurzer Blick auf den neuen Güterwagen des myHobby-Sortiments von Minitrix und jeder weiß Bescheid: Der zweiachsige Kesselwagen (Trix Art. 18081) trägt das „ARAL“-Logo auf Aral-blauem Grund – also ein Wagen für den Mineralöltransport. Von der angesetzten Bühne aus kletterte das Bedienpersonal über die Aufstiegsleiter hinauf zu dem Laufsteg auf dem geschweißten 20-Kubikmeter-Kessel und weiter bis zur ebenfalls nachgebildeten Einfüllöffnung. Trotz der myHobby-typischen vereinfachten Ausführung besitzt das Modell einen durchbrochenen Rahmen und ein detailliertes Fahrgestell, bei dem selbst die Federblätter der Federpakete erkennbar sind. Noch mehr verrät das Anschriftenfeld mit dem Raster für Kreideanschriften und dem Bremszeichen: Nach dem Code des RIV-Abkommens ist der bahneigene Wagen mit zwei Einzelradsätzen für den grenzüberschreitenden Verkehr (RIV 21) zugelassen, nach dem Land- und Haltercode ist er in Deutschland (80) bei der DB eingestellt. Dieses 55 Millimeter lange myHobby-Modell wird sicherlich auch bei Profis gut ankommen.

*Text: rr; Fotos: Kötzle, Minitrix*

**Weitere Fahrzeuge des Minitrix myHobby-Sortiments finden Sie unter www.trix.de**

myHobby-Kesselwagen: Minitrix erweitert das Programm mit dem „ARAL“-Wagen (Trix Art. 18081) mit Bühne, Leiter und Laufsteg.

Mit der Augmented-Reality-App von Märklin können Sie durch 3-D-Animationen oder das Testen der Soundfunktionen das H0-Clubmodell 2017 schon kennenlernen, bevor die 103 243-2 im Handel zur Verfügung steht. Einfach die App in den Stores von Apple oder Android herunterladen, die 103 auswählen und ausprobieren.

DIE CLUBMODELLE 2017 IN H0, MINITRIX UND Z

# Besser geht kaum

**Die elegante 103.1 mit langem Führerstand, ein Kraftpaket der BR 150 und die wegweisende V 80 – mit den exklusiven Clubmodellen 2017 definieren Märklin und Trix den Status quo des technisch Machbaren.**

Eine „lange“ 103.1 in H0 gab es bei Märklin und Trix noch nie – als Neukonstruktion mit beweglichen Lokführern besitzt die DB-Starlok (Art. 39170, Trix Art. 22932) sogar branchenweite Alleinstellung: Im H0-Clubmodell 2017 taucht als technische Raffinesse erstmals bei dieser Nenngröße je nach Fahrtrichtung ein Lokführer im verlängerten Führerstand auf. Im Fahrbetrieb vertieft die Maschine mit mfx+-Digital-Decoder durch 32 Digital-Funktionen das Spielerlebnis mit Licht-, Sound- und Mechanikfunktionen wie den beweglichen Stromabnehmern. Die Trix Variante der 103 243-2 besitzt bis zu 31 Digital-Funktionen. Chassis und Gehäuse sind aus Druckguss und dieses Gewicht setzt das Epoche IV-Modell ein, um den ebenfalls 2017 exklusiv für die Clubmitglieder gefertigten TEE „Parsifal“ (Art. 43856, Trix Art. 23475) zu ziehen. Die fünf Schnellzugwagen im Betriebszustand der 1970er-Jahre verkehrten auf der Strecke Hamburg-Altona und Paris Nord. Wie es sich für einen edlen Luxuszug gehört, sind ein Bar- und ein Speisewagen eingereiht. Die Farbgebung der TEE-Wagenpackung ist purpurrot-elfenbein, die der E-Lok purpurrot-beige.

Z-Clubmodell 2017 (Art. 88803): die Mehrzweck-Diesellok 80 008 mit einem Nahverkehrszug (Art. 87530) der DB aus vier Umbauwagen.

H0-Clubmodell 2017: Die „lange“ 103 243-2 (Art. 39170, Trix Art. 22932) mit beweglichen Lokführern und Stromabnehmern geht mit dem fünfteiligen TEE „Parsifal“ (Art. 43856, Trix Art. 23475) auf die Strecke.

Minitrix Clubmodell 2017 (Trix Art. 16155): die Epoche IV-Maschine der DB 150 012-3 in Ozeanblau/Elfenbein mit 19 Digital-Funktionen.

Die 103.1 verkörpert ein typisches Clubmodell: eine bahntechnisch oder historisch herausragende Maschine, detailreich mit vielen Ansteckteilen gefertigt und hohem Spielwert. So präsentiert sich auch das Minitrix Clubmodell. Die schwere sechsachsige E-Lok 150 012-3 (Trix Art. 16155) ist in Epoche IV in Ozeanblau/Elfenbein umgesetzt. Wer die Umbauversion der E 50 genau betrachtet, erkennt ihre Unverwechselbarkeit: Eine Stirnseite besitzt ein Spitzensignal mit Einfachlampen, am anderen Führerstand sind Doppellampen zu sehen. Weitere Merkmale sind die rechteckigen Klatte-Einzellüftergitter und abgerundete Maschinenraum-Festfenster. Mit 19 Digital-Funktionen bringt die Lok vor schweren Güter- und Personenzügen Leben auf die Anlage. Auch die Clubmitglieder mit Z-Vorliebe erwartet Außergewöhnliches: Die erstmals in Spur Z gefertigte DB-Diesellok 80 008 (Art. 88803) steht für den Zukunftsentwurf moderner Großdieselloks in Epoche III. Die neu konstruierte rote Lok im Betriebszustand um 1957 zieht einen Nahverkehrszug (Art. 87530) aus vier flaschengrünen Umbauwagen.

**Bestellschluss für die exklusiven Clubmodelle 2017 in H0, Z und Minitrix ist der 30. April 2017. Den Bestellern der exklusiven Lokmodelle wird nach der Auslieferung ein personalisiertes Echtheitszertifikat direkt zugesandt.**

*Text: Märklin; Fotos: Kötzle, Märklin, Claus Rudolph*

**Bei allen abgebildeten Modellen handelt es sich um Handmuster.**

**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 sowie www.trix.de (siehe „Clubs“).**

märklin INSIDER CLUB  TRIX CLUB

## Vorteile der Clubmitgliedschaft

**Exklusive Modelle wie die 103.1 mit dem TEE „Parsifal“ in H0, die V 80 008 mit Umbauwagen in Z oder die Minitrix BR 150 sind Mitgliedern der Kundenclubs von Märklin und Trix vorbehalten – wie auch weitere Clubmodelle sowie Infos in Text, Bild und Video.**

Sechsmal im Jahr erhalten Clubmitglieder unter anderem das Märklin Magazin und die exklusiven Clubnews mit vertiefenden Hintergrundinformationen. Außerdem haben nur die Mitglieder das Anrecht auf den Erwerb der außergewöhnlichen Clubmodelle, gratis gibt es jährlich den exklusiven Jahreswagen (2017er-Modelle siehe unten) und die Jahres-DVD mit Reportagen über aktuelle Modelle und Modelltechnik, interessante Anlagen sowie über das Geschehen rund um Märklin und Trix. Zudem bieten über 100 Clubpartner in Europa 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 bei Anfragen zum Stand von eingesandten Reparaturen.

**Clubanmeldung online über „Clubs/ Registrierung“ unter www.maerklin.de und www.trix.de**

## Die Jahreswagen 2017

H0

Art. 48167: Schiebedach-/Schiebewandwagen Bauart Tbes-t-68.

N H0

Universaltragwagen mit pa-Behältern: Trix Art. 15957 (Minitrix), 24817 (Trix H0, Bild), 33917 (Trix Express).

Z

Art. 80327: zweiachsiger gedeckter Güterwagen Typ Gl 11 mit Bremserhaus, Werbebeschriftung „ALAK“.

SPUR-1-HIGHLIGHT V 188

# Diesel-Giganten

## Als Doppelkonstruktion verkörperte die V 188 ein absolutes Unikat auf deutschen Schienen. Spur-1-Fahrer erhalten das ungewöhnliche Diesellok-„Duo“ nun als Modell-Highlight.

An einem sonnigen Morgen im Herbst stehen Mitte der Fünfzigerjahre einige Eisenbahnfotografen an einer Strecke in Franken. Natürlich hoffen sie auf reichlich Dampf. Einer der Fotografen hatte zudem gehört, dass heute auch eine Diesellokomotive die Strecke bedienen soll. Viele Kollegen ließen seinerzeit beim Anblick einer V 80 oder einer V 200.0 enttäuscht die Kamera sinken. Nicht so unser Experte – er hoffte auf die V 188, eine höchst ungewöhnliche Konstruktion.

Die Geschichte dieser eigenwilligen Doppellokomotiven begann 1941. Siemens lieferte für den dieselelektrischen Antrieb die beiden Hauptgeneratoren und die acht Tatzlagermotoren, Krupp die Rahmenkonstruktion und MAN die Sechszylindermotoren. Zum Anfahren schaltete der Lokführer die Fahrmotoren in Serie, sodass die Zugkraft stieg. Unter Dauerlast auf der Strecke arbeiteten die Motoren in Parallelschaltung. Dann war es auch möglich, eine Lokhälfte abzuschalten, um Kraftstoff zu sparen. Insgesamt vier Doppellokomotiven unter der Bezeichnung D 311.01 A/B bis D 311.04 A/B wurden ausgeliefert.

Nach dem Kriegsende erfolgte die Aufarbeitung der Dieselkombinationen. Der Verbleib der D 311.01 blieb unklar. Ab Januar 1948 erfolgte bei Krauss-Maffei

Zweifach zieht besser: Hier ist der Dieselbolide bei seiner Haupttätigkeit im Schweinfurter Hauptbahnhof zu sehen – dem Fahren schwerer Güterzüge.

die Aufarbeitung der D 311.03, die fortan die Bezeichnung V 188 001 erhielt. 1949 bot ein niederländischer Schrotthändler der Reichsbahn der Bizone die D 311.04 an. Die Maschine hatte bei Kriegsende mutmaßlich in Sluiskil im Süden der Niederlande gestanden. Aus der D 311.04 wurde nach der Instandsetzung die V 188 002. So konnte sich die damals noch junge DB über zwei zugkräftige Dieselboliden freuen – angesichts der in den Nachkriegsjahren noch angespannten Betriebsmittelsituation ein willkommener Zuwachs. Die D 311.02 hatte es schließlich zu Krupp verschlagen. Dort stand sie teilweise geplündert in einer ausgebrannten Werkshalle. Die Bundesbahn brach die Aufarbeitung ab und nutzte die Lok als Ersatzteilspender.

## Die V 188 überzeugte als zuverlässiger Lastesel – Schiebedienste lagen ihr aber nicht so sehr

An der Rampe Laufach–Heigenbrücken sollten die im Bahnbetriebswerk Aschaffenburg stationierten Maschinen Schiebedienst leisten und die Baureihe 95 ablösen. Die Fahrzeiten der Güterzüge sanken dadurch um etwa 30 Prozent. Für das Fahrplanjahr 1952/53 erhöhte die Bundesbahn sogar die zulässige Last von Aschaffenburg nach Würzburg und Nürnberg durchlaufender Güterzüge von 1.200 auf 1.600 Tonnen. Doch brachte der Schiebedienst die Motoren und den Rahmen der Doppellokomotiven an ihre Grenzen. Daher entschied die Bundesbahn, die Maschinen zum 1. Juli 1953 zurückzuziehen und sie wieder in den regulären Fahrdienst einzugliedern. Fortan bespannten diese Diesel-Schwergewichte von Aschaffenburg aus Güterzüge nach Schweinfurt, Bamberg und Dillenburg, zeitweise in Mischplänen mit der Baureihe 44.

Im Juni 1954 erlitt die V 188 002 einen kapitalen Motorschaden. Glücklicherweise hatten schon Mitte 1953 die Überlegungen zu einer Remotorisierung begonnen. Sie liefen auf den MD 650 hinaus, der auch in der V 200.0 und dem VT 085 arbeitete. →

## Die Highlights der Modelle

- **Hochdetailliertes Profimodell.**
- **Fast vollständig aus Metall mit angesetzten Schleudergussteilen, Dachlüfter angetrieben.**
- **Vollsound, Dieselrauch-Ausstoß aus beiden Kaminen, Gesamtlänge 70,3 Zentimeter, Maschinenraumbeleuchtung.**
- **Führerstandsbeleuchtung, Türen zum Öffnen.**
- **Kupplungskulisse zwischen den Fahrzeugteilen.**
- **Telex-Kupplung beidseitig vorn, Schraubenkupplungen beigelegt.**
- **Doppel-Lokomotive mit zwei Motoren.**

Etwas mehr zu tun hat diese 002: Zwischen Spessart und Rhön fährt sie hier nahe Sterbfritz einen mittelschweren Güterwagen-Einsatz – bis zu 1.600 Tonnen Zuglast konnte das Duo ziehen.

Elegantes Farbkleid: Phasenweise waren die beiden V 188 001/002 (hier die 002) auch in Bicolor-Lackierung unterwegs. Unter ihren neuen Betriebsnummern 288 001 bzw. 288 002 fanden sie ab 1968 in der Bahndirektion Bamberg ihre letzte Heimat.

## Die sechs Modelle der V 188

- **55284 D 311.01 / V 188, Epoche II, DRG, Lackierung schwarzgrau**
- **55285 D 311.01 / V 188, Epoche II, DRG, Lackierung flaschengrün**
- **55286 V 188 001 a/b, Epoche III, DB, Lackierung flaschengrün**
- **55287 BR 288 002, Epoche IV, DB, Lackierung purpurrot**
- **55288 V 188 001, Epoche IIIb, DB, Lackierung purpurrot**
- **55289 V 188 002, Epoche IIIb, DB, Lackierung purpurrot**

→ Da die Maybach-Motoren deutlich schneller liefen als die MAN-Diesel, benötigten die Lokomotiven ein Zwischengetriebe. Die Umsetzung dieser Pläne nahm reichlich Zeit in Anspruch. Erst am 23. Januar 1957 konnte die V 188 002 das Ausbesserungswerk Nürnberg wieder verlassen. Doch der Aufenthalt hatte sich gelohnt: Im Inneren ihres geometrisch streng geschnittenen Lokkastens lieferte jetzt ein Zwölfzylinder-Motor stolze 1.100 PS Leistung.

Im Folgejahr rückte die V 188 001 ein. Vom 15. Februar bis 11. Dezember 1958 stand sie in Nürnberg. Rund um Aschaffenburg machte die Elektrifizierung schnelle Fortschritte. Daher zog die V 188 002 im November 1958 nach Gemünden. Die V 188 001 erreichte ihre neue Heimat am 12. Dezember 1958. Wiederum fuhren die Doppellokomotiven in →

## Die Digital-Funktionen

| Digital-Funktionen | 6021 | MS2 | CS2 | CS3 |
|---|---|---|---|---|
| Spitzensignal | ● | ● | ● | ● |
| Raucheinsatz | ● | ● | ● | ● |
| Diesellok-Fahrgeräusch | ● | ● | ● | ● |
| Telex-Kupplung vorn | ● | ● | ● | ● |
| Telex-Kupplung hinten | ● | ● | ● | ● |
| Führerstands-beleuchtung | - | ● | ● | ● |
| Innenbeleuchtung | - | ● | ● | ● |
| Rangierpfiff | - | ● | ● | ● |
| Direktsteuerung | - | ● | ● | ● |
| Bremsenquietschen aus | - | ● | ● | ● |
| Lüfter | - | ● | ● | ● |
| Sanden | - | ● | ● | ● |
| Luftpresser | - | ● | ● | ● |
| Druckluft ablassen | - | ● | ● | ● |
| Bahnhofsansage | - | ● | ● | ● |
| Schienenstoß | - | ● | ● | ● |

### 55288 Diesellokomotive V 188

N mfx DCC LED III 15 +

**Vorbild:** Doppel-Diesellokomotive V 188 001 der Deutschen Bundesbahn (DB) in purpurroter Farbgebung der Epoche IIIb. Umbauversion ohne Dachaufsatz mit Maybach-Motor. Mit 4 Sandkasten je Seite und Lokhälfte.

**Modell:** Komplette Neukonstruktion, Fahrgestell mit Hauptrahmen und Lokaufbau aus Metall. Viele angesetzte Messingteile bzw. angesetzte Metallteile wie Griffstangen, Metallschilder, Scheibenwischer etc. Mit DCC-Digital-Decoder, umfangreichen Geräuschfunktionen wie Fahrgeräusch, Lokpfiff u. v. m. Betrieb mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und mfx möglich. Ein Hochleistungsmotor je Lokhälfte mit Antrieb auf jeweils alle Achsen. Weißes Spitzensignal mit LED im Wechsel der Fahrtrichtung, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Weiße LED-Beleuchtung in den Führerständen, fahrtrichtungsabhängig. Lüfter in beiden Lokhälften elektrisch angetrieben. Rauchausstoß aus beiden Kaminen, elektrisch schaltbar. Maschinenraumbeleuchtung schaltbar. Nachbildung der Maschinenraumeinrichtung und der Führerstandseinrichtung. Führerstandstüren zum Öffnen, Führerstand 1 mit Lokführerfigur. Pufferbohlen mit Federpuffern und angesetzten Bremsleitungen. Serienmäßig montierte, elektrisch funktionsfähige Telex-Kupplungen am Ende jeder Lokhälfte. Telex-Kupplungen gegen beigefügte Schraubenkupplungen austauschbar. Verbindung der beiden Lokhälften mit einer trennbaren, kulissengeführten Kupplungsdeichsel. Befahrbarer Mindestradius 1.020 mm. Länge über Puffer: 70,3 Zentimeter.

Mischplänen mit der Baureihe 44 und bespannten Güterzüge mit bis zu 1.200 Tonnen Last. Langläufe von Lichtenfels über Bamberg und Gemünden nach Fulda mit 280 Kilometern bereiteten ihnen keinerlei Probleme. Da sie zuverlässig ihren Dienst verrichteten, steigerte die Lokleitung schrittweise die Tageslaufleistung von anfangs gut 450 auf 500 Kilometer im Jahr 1962. Im September 1963 stand dann die Nord-Süd-Strecke Gemünden–Fulda–Bebra unter Strom. Den Versuch der Hauptverwaltung, die Maschinen 1964 auszumustern, wehrte die Bahndirektion Nürnberg dennoch erfolgreich ab.

In den Folgejahren schleppten die Lokomotiven vor allem Güterzüge über die Werntalbahn Gemünden–Waigolshausen nach Bamberg und Schweinfurt. Die V 188 002 blieb bis August 1967, die V 188 001 bis 29. Februar 1968 in Gemünden. Kurioserweise erfolgte die Stationierung beider Lokomotiven in Bamberg an aufeinanderfolgenden Tagen: Während die 288 002 – die Baureihennummer ab 1968 lautete 288 – am 29. Februar 1968 als Zugang verbucht wurde, erfolgte der Eintrag der 288 001 erst zum 1. März. Das sagen zumindest die Betriebsbücher. Allerdings existiert vom September 1967 auch ein Bamberger Umlaufplan für zwei V 188. Im Betriebsalltag spielte die Bürokratie aber keine große Rolle, denn die Maschinen blieben der Werntalbahn treu, erreichten nur fortan auch Neuenmarkt-Wirsberg. Einen interessanten Einsatz verzeichneten sie bis September 1968, als sie schwere Kohlenzüge zum Großkraftwerk Franken II in Frauenaurach brachten.

## Dritter Frühling für die 002 Ende der 60er-Jahre

Die 288 001 wurde am 11. September 1968 abgestellt und zum 25. September des Folgejahres ausgemustert. Drei Jahre länger in Betrieb blieb die 002, die in einer Art drittem Frühling nunmehr Laufleistungen von fast 15.000 Kilometern im Monat erreichte, durchschnittlich rund 10.000 Kilometer – Werte, mit denen sie an ihre erfolgreichen Nachkriegsjahre anknüpfen konnte. Im November 1971 abgestellt, wurde die 288 002 am 15. Juni 1972 als letzte ihrer Baureihe ausgemustert. Leider endeten beide Maschinen auf einem Schrottplatz im bayerischen Penzberg. So blieben nur die Fotos – einige Hobbyeisenbahner lichteten in den Fünfzigerjahren glücklicherweise ja auch Dieselloks ab.

## Zwei Bahngesellschaften, drei Epochen

Märklin holt diese ungewöhnlichen Boliden nun in insgesamt sechs Varianten auf die Spur-1-Bahn (siehe Kasten Seite 42): spannende Spiegelbilder einer bewegten Laufbahn, in der die V 188 zwei Bahngesellschaften (DR, DB) und drei Bahnepochen (II, III, IV) miterlebte.

*Text: Torsten Berndt; Fotos: Carl Bellingrodt/Slg. Stefan Carstens, Eduard Bündgen, Peter Driesch/ Slg. Carstens, Heinz Kahler/Slg. Asmus, Märklin*

**Weitere Infos zu diesen und allen anderen Modellen gibt es unter www.maerklin.de. Einen Händler finden Sie unter www.maerklin.de/de/haendler**

Herr über zweimal 940 PS: Gelassen beobachtet dieser Lokführer der 001 die Lage vor Ort. In ihrer stärksten Version brachte die V188 sogar zweimal 1.100 PS auf's Gleis. Hier gut zu sehen: die zusätzlichen Dachaufsätze für eine bessere Kühlung der Motoren.

# Der Märklin-Klassiker schlechthin

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

Anlässlich des Beginns des europäischen TEE-Verkehrs vor 60 Jahren am 2. Juni 1957 erscheint bei der MHI der Märklin-Klassiker schlechthin:
Die Baureiche E 10.12 wird komplettiert durch das 5-teilige Tin-Plate-Wagenset in Rheingold-Farbgebung in colorierter, historischer Verpackung aus den 1960er Jahren. Die Lokomotive ist ausgestattet mit mfx-Decoder und 5 Stirnlampen. Zusammen mit den TEE-Reisezugwagen der DB erreicht dieser imposante Zug mit dem kobaltblau-beigen Anstrich eine Gesamtlänge von 138 cm. Dieser Klassiker der Epoche 3 erscheint als einmalige Serie 2017 nur bei der Märklin-Händler-Initiative.

**30390** Elektrolokomotive Baureihe E 10.12 199,99 * €

1. Klasse TEE-Aussichtswagen

**Auf einen Blick:**

- **Märklin Klassiker aus den 1960er Jahren.**
- **Elegante Rheingold-Farbgebung, passend zu den Rheingold-Personenwagen aus Artikel 40850.**
- **Verpackung mit colorierter Darstellung der Lok in Anlehnung an die historische Verpackung der Baureihe E10.**
- **Vor 60 Jahren Start des europäischen TEE-Verkehrs am 2. Juni 1957.**
- **Mit Digital-Decoder mfx.**

**40850** Rheingoldwagen-Set „Tin Plate“ 199,99 * €

**Einmalige Serie für die Märklin-Händler-Initiative.**

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

**www.mhi.de**

# Die Märklin Zahl

# 90 Bohrungen

**Das aktuelle H0-Clubmodell, die BR 103.1, besticht nicht nur durch eine Top-Technik, sondern auch durch einen extrem hohen Detaillierungsgrad.**

Die Chassis des neuen Clubmodells in H0, der BR 103.1 mit langem Führerstand, sind gegossen – und beeindrucken schon in dieser frühen Form. Die dynamische Eleganz dieser Jahrhundertlok ist bereits gut erkennbar; ebenso die zahlreichen feinen Gravuren wie die Führerstandstüren, die Griffmulden, Regenrinnen oder die Nietenreihen an der Dachkante. Erstmals wird ein Märklin Modell mit der 103 243-2 die kompletten 32 Funktionen des Digital-Decoders ausschöpfen und neben zahlreichen Betriebsgeräuschen wie Lüfter, Kompressor oder Druckluft sowie diversen Lichtfunktionen auch verschiedene Zugdurchsagen und Umgebungsgeräusche aufspielen. Ein weiteres Novum: der bewegliche Lokführer – jeweils einer pro Führerstand. Je nach Fahrtrichtung ist einer von beiden zu sehen. Wird die Schnellzuglok abgestellt, klappen beide Lokführer ein und machen unsichtbar „Feierabend“.

Es sind aber nicht nur die technischen Innovationen, die den Wert des neuen Clubmodells ausmachen. 90 gebohrte Aufnahmeöffnungen sind nötig, um die zahlreichen Anbauteile wie Griffstangen, Isolatoren, Dachausrüstungsteile für den „Dachgarten“ bis hin zu Scheibenwischern vorbildgerecht anzubringen. Die BR 103.1: auch in der H0-Ausführung ein technisches Kabinettstück.

Daniel Hellweg

modasafe

Die Lichtschachtabdeckung,
die schützt.

# WASSER-, SCHMUTZ- UND EINBRUCHSCHUTZ

**Tauschen Sie jetzt Ihren alten Gitterrost aus!**

- Licht- und luftdurchlässig
- Garantierte Stabilität, PKW-befahrbar
- Individuelles Aufmass vor Ort
- Lieferung und Einbau deutschlandweit

**Überzeugen Sie sich persönlich von den Vorteilen der modasafe Lichtschachtabdeckung.**

**Messen in Ihrer Nähe**
**www.moda-safe.de/messen/**

Modahum GmbH
Weihermühle 2
82544 Egling

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

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

info @ moda-safe.de

www.moda-safe.de

Ausschneiden und abschicken!

☒ Ja, senden Sie mir kostenlose Informationen zur modasafe Lichtschachtabdeckung, exklusiv für Märklin Leser!

Name

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Telefon E-Mail

Lichtschachtbreite (cm) Lichtschachtlänge (cm)

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

VON SPUR 1 BIS Z

# Neu im Märklin Fachgeschäft

Mal wieder Lust auf ein neues Schmuckstück auf der heimischen Modellbahnanlage? Bei den Fachhändlern gibt es die neuesten Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven und viele weitere tolle Modelle.

**H0 Märklin**

## 37685 Elektrolok BR 118

Elegante Lok mit besonderem Gesicht: Die E-Lok der DB im Betriebszustand um 1978/79 besticht durch ihre charakteristische Stirnbeleuchtung mit sogenannten „Stielaugen“. Mit dem mfx+-Decoder sorgt sie für vielseitige Spielmöglichkeiten auf der Anlage. Ep. IV.

## 37085 Schnellzug-Dampflok BR 10

Eleganter Öldampfer: Die windschnittigen Teilverkleidungen verringerten den Luftwiderstand der BR 10 und schützten die Zylindergruppen vor zu großer Verschmutzung. Mit Öl-Hauptfeuerung und Hochleistungskessel ausgestattet, entwickelte die DB-Lok unbändige Kräfte. Ep. III.

## 37528 Elektrolokomotive BR 120.0

Das Modell der schnellen Mehrzweck-E-Lok rollt als Vorserienausführung in ursprünglicher Lackierung und mit neuem „DB Keks“ zu den Händlern. Mit der Betriebsnummer 120 003-9 im Betriebszustand ab 1994 kommt es erstmals als Metallausführung. Ep. V.

## 37788 Triebwagenzug ICE 3 BR 403

Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 330 Stundenkilometern ist der ICE 3 der schnellste Zug der ICE-Familie. In fünfteiliger Ausführung und mit einer stolzen Länge von 142,2 Zentimetern sowie vielen tollen Geräuschfunktionen ist er jetzt im Fachhandel erhältlich. Ep. VI.

# Produkt-Highlight Märklin HO

## 39911 US-Dampflok 3706 „Challenger“

Die Bewährungsprobe bei der Bespannung eines schweren Güterzuges von Ogden (Utah) nach Green River (Wyoming) über die Steigungen des Wasatch-Gebirges absolvierte der erste Prototyp mit der Nummer 3900 mit Bravour. So erhielt die Lok ihren Beinamen „Challenger“. Das Modell kommt in der Umbauversion mit Öltender der Union Pacific Railroad (UP) im Betriebszustand der 1950er-Jahre. Ep. III.

Viele angesetzte Details, tolle Betriebsgeräusche und den Spielewelt-decoder mfx+ bringt der US-Güterzug-Riese mit. Das Modell ist eine komplette Neuentwicklung und weitgehend aus Metall gefertigt.

# HO Märklin

## 37854 Elektrolok E 50

Starke Maschine: Die schwere Güterzuglok der DB verkörpert die größte Bauart der Einheitselektrolokomotiven aus dem Neubauprogramm der 1950er-Jahre. Das Modell ist mit mfx-Decoder, einem Metallgehäuse und vielen Licht- und Soundfunktionen ausgestattet. Ep. III.

## 43308 Speisewagen WRmz 135.0

Dieser DB-Speisewagen des EC 9 „Tiziano“ hat mit seinen besonderen Soundfunktionen einiges zu „erzählen“: So sind etwa das Beladen des Wagens mit Getränkekisten, das Befüllen der Kühlschränke und diverse Dialoge zwischen Reisenden und Personal zu hören. Ep. V.

## 26194 Zugpackung mit Gütertriebwagen ET 194

Ein ganz besonderes Bild gibt der elektrische Triebwagen zusammen mit dem Topfwagen mit zwölf Töpfen und einem gedeckten Güterwagen Ghs Oppeln ab. Das Modell ist erstmals mit mfx-Decoder, Geräuschfunktionen und einigem mehr ausgestattet. Ep. II.

HO märklin
START UP

## 36627 Elektrolok Re 482 „Alpäzähmer“

Der Alpenbezwinger: Für den neuen Gotthard-Basistunnel wirbt diese E-Lok der Schweizerischen Bundesbahn (SBB). Das Modell zeigt die Ausführung der ersten Bauserie mit vier Dachstromabnehmern. Es ist mit dem Digital-Decoder mfx sowie vielen Geräuschfunktionen ausgestattet. Ep. VI.

HO Trix

## 22959 Dampflok preußische G 12

Schmucke Güterzug-Dampflok als einmalige Serie: Das Modell zeigt den Betriebszustand kurz nach der Auslieferung 1917 und hat viele separat angesetzte Details wie Leitungen und Sandfallrohre sowie einen durchbrochenen Barrenrahmen. Ep. I.

## 22190 Elektrolokomotive BR 193

Detailliertes Einsteigermodell mit umfangreicher Ausstattung: Die moderne BR 193 der Railpool GmbH in München wurde von Siemens als Serienlok aus dem Vectron-Typenprogramm gebaut. Das Modell ist aus Metall und verfügt über einen mfx- und DCC-Decoder. Ep. VI.

## 22907 Schnellzug-Dampflok BR 01.5

Geburtstagsmodell: In einer einmaligen Serie wurde die Schlepptenderlok 01 519 anlässlich ihres 80. Geburtstags zusammen mit den Eisenbahnfreunden Zollernbahn (EFZ), Rottweil, aufgelegt. In der Ausführung als Museumslok ist sie ein echter Hingucker. Ep. VI.

## 21680 Lufthansa Airport Express

Top ausgestattet: Mit der vorgespannten BR 103, einem Abteil- und zwei Großraumwagen kommt dieser Schnellzug erstmals mit über 16 Funktionen.

In der Sonderfarbgebung der Lufthansa hat der Zug eine stolze Gesamtlänge über Puffer von 107 Zentimetern. Ep. V.

# Produkt-Highlight MINITRIX

## 15673 Wagenset „Lufthansa Airport Express“

Mit diesem Wagenset sind tolle Zugszenarien auf der Minitrix Anlage möglich: Es beinhaltet einen Personenwagen Avmz 106 sowie zwei Personenwagen Bpmz 296 im Zustand von 1991 der Deutschen Bundesbahn (DB). Als Formvariante mit druckertüchtigten SIG-Übergängen bringen sie es auf eine Gesamtlänge über Puffer von 495 Millimetern. Ep. V.

Auffällig: Das Wagenset in der Sonderfarbgebung der Lufthansa macht sich bestens in jedem Landschaftsbild.

N MINITRIX

## 16233 Diesellokomotive BR 232

Eine „Ludmilla“ für Einsteiger: Die Diesellok 232 365-7 der DB AG rollt mit Digital-Decoder und Geräuschgenerator zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2 in den Fachhandel. Im Vorbild zog die Maschine schwere Reise- und Güterzüge. Ep. V.

## 16763 Elektrolok Reihe Re 460

Rückgrat der SBB-Fernverkehrsflotte: Zwischen 1992 und 1996 stellten die SBB insgesamt 119 dieser Loks her. Seit 20 Jahren umrunden sie nun gemeinsam täglich zweieinhalb Mal die Erde. Wegen ihrer ebenmäßigen Seitenwände wurde die Baureihe schnell zum Werbeträger. Ep. VI.

## 15707 Historischer Speisewagen zu „100 Jahre Mitropa“

Mit einem tollen Modell erinnert Minitrix an das Mitropa-Jubiläum: einem historischen Speisewagen Bauart WR4ü im restaurierten Zustand von 1996. Dem Modell liegt eine Broschüre mit spannenden Infos zum Vorbild bei. Ep. V.

## 11143 Digital-Startpackung „Güterzug“

Eine Grundfläche von nur 110 mal 50 Zentimetern freigeräumt und schon kann’s losgehen: Das Set umfasst eine E-Lok der Baureihe ES 64 F4 mit drei Wagen, eine Mobile Station, eine Gleisanschlussbox, ein Schaltnetzteil und das Gleisoval – Spielfreude garantiert. Ep. VI.

# Z Märklin

## 88563 Elektrolokomotive Ce 6/8 III „Krokodil“

Emotion pur: Das „Krokodil“ elektrisiert noch immer die meisten Eisenbahnfans. Die Neuauflage dieses Klassikers gibt es jetzt mit einer neuen Betriebsnummer. Erstmals ist das Modell mit einer LED-Beleuchtung mit Schweizer Lichtwechsel ausgestattet. Ep. II.

## 82470 Knickkesselwagen GATX

Z-Bahner können jetzt tolle lange Güterzüge mit unterschiedlichen Knickkesselwagen in feiner maßstäblicher Detaillierung und vorbildgerechter Alterung zusammenstellen: Im Fachhandel gibt es jetzt Wagen mit der Aufschrift „GATX“ (Art. 82470–82473), „GATX/DHL“ (Art. 82474–82477), „Ermewa“ (Art. 82478–82481), „Wascosa“ (Art. 82482–82485) und „VTG“ (Art. 82486–82489). Alle Ep. VI.

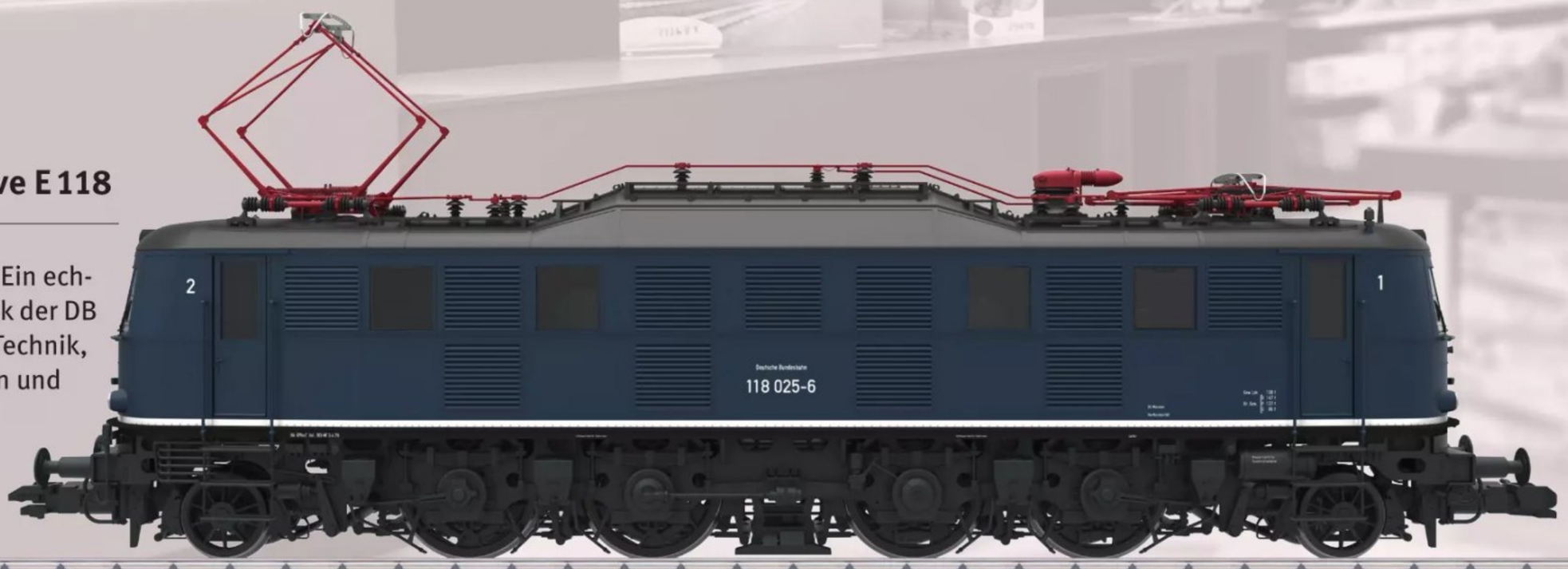
## 82540 Güterwagenset „Rübenkampagne Schweiz“

Rübenanbau auf der Z-Anlage? Mit dem fünfteiligen Wagenset inklusive Ladeguteinsatz „Rüben“ gelangen die Rüben auch ans richtige Ziel. Toller Zusatz: Dem Set liegt ein fein gelaserter Modellbausatz der Zuckerrüben-Verladeanlage „Behringen“ bei. Ep. VI.

# 1 Märklin

## 55184 Elektrolokomotive E 118

Hochdetailliertes Profimodell: Ein echter Knaller ist die Schnellzuglok der DB in Kobaltblau mit modernster Technik, vielen angesetzten Metallteilen und tollen Funktionen. Das Modell wurde von Märklin komplett neu entwickelt. Ep. IV.

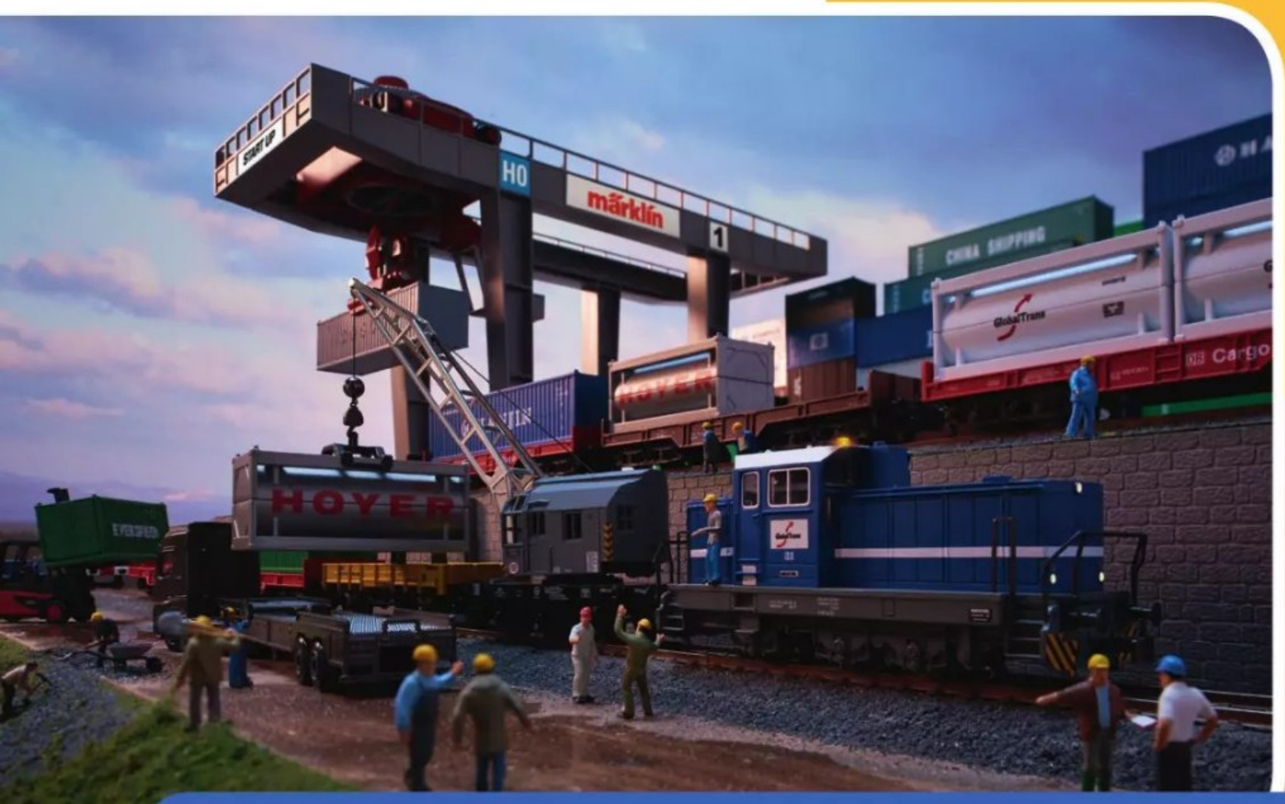



## 55224 Elektrolokomotive E 194

Kraftprotz in einmaliger Serie: Die schwere Güterzuglok ist mit Dachverlängerungen, drei Laternen in DB-Bauart, sichtbaren Kühlschlangen und einer angebauten Anfahrlampe bestens ausgestattet. Ep. IV.

**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“.**

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**

# ALLES ÜBER Folge 1 SIGNALE

LUST AUF SIGNALE, FOLGE 1

# Licht in Sicht

**Ob Vorbild oder Modellbahn: Signale sorgen für Sicherheit und Fahrspaß. Wie einfach der Einbau und Anschluss der neuen Märklin Signale gelingt, zeigen wir in unserer neuen Serie „Lust auf Signale“. Zum Auftakt im Blickpunkt: die Lichtsignale.**

Es gab eine Zeit, da waren Signale auch ein bisschen ein Statussymbol: Fortgeschrittene besaßen sie fast immer, denn optisch gehören Signale dazu und der Fahrbetrieb wird so wesentlich interessanter. Auf Anfängeranlagen waren sie hingegen fast nie zu sehen. Denn rasch verirrte man sich als Einsteiger im Dschungel der Signale. Der Einbau mit Stromversorgung, das Einrichten von vorbildgerechten Abständen und der Anschluss an die Steuerzentrale taten ein Übriges.

Doch die Zeit des Verzichts ist vorbei. Auch für Einsteiger oder Nachzügler, die eine vorhandene Bahn mit Signalen aufrüsten möchten, heißt das Motto dank der neuen Digital-Signale: Es ist Licht in Sicht! Einfacher und komfortabler als jetzt lassen sich Signale kaum noch installieren. Die moderne Digital-Technik macht’s möglich und eröffnet so für jeden das ganze Modellbahnpotenzial. Wer bereits mit Signalen fährt, wird die weiteren Vorteile sehr zu schätzen lernen: Die Märklin Signale sind trotz der filigranen Details robust, sie schalten vorbildgerecht und lassen sich in Überblendverhalten und Umschaltzeit exakt einstellen – individuell auf jede Anlage. Abgesehen davon ist der Gittermast dank flacher Elektronik auch als solcher erkennbar, weder Lötstellen noch Zuleitungen stören den Vorbildeindruck. →

## Märklin Lichtsignale

**mit integriertem mfx-/DCC-Decoder**

| Artikelnummer | Bezeichnung |
|---|---|
| 76480 | Vorsignal |
| 76481 | Vorsignal mit Zusatzlicht |
| 76491 | Blocksignal |
| 76493 | Einfahrsignal |
| 76494 | Ausfahrsignal |
| 76495 | Blocksignal mit Vorsignal |
| 76496 | Ausfahrsignal mit Vorsignal |
| 76497 | Einfahrsignal mit Vorsignal |
| 76471 | Gleissperrsignal niedrig |
| 76472 | Gleissperrsignal hoch |

### Funktion der Signale

Signale sichern den Fahr- und Rangierbetrieb. Als Hauptsignale geben sie dem Lokführer an, wie er in den Abschnitt hinter dem Signal einfahren darf. Das Fahren im Raumabstand gehört zu den wichtigsten Sicherheitsmaßnahmen. Und zu den ältesten: In der Eisenbahnfrühzeit fuhr der Zug, etwa von Nürnberg nach Fürth, aus Nürnberg los. War er auf der Strecke, durfte nichts außer ihm fahren, damit kein Unfall geschah. Kam er in Fürth an, wurde angerufen. Die Strecke war frei und in Nürnberg oder in Fürth konnte wieder ein Zug losfahren.

Bei längeren Strecken und der wachsenden Zahl von Zügen war dieses Prozedere aber nicht mehr möglich. Undenkbar, dass ein Zug in Leipzig warten muss, bis aus Dresden die Strecke freigemeldet ist. Also teilte man die Strecken ein und stellte an den Anfang eines jeden Abschnitts ein Signal. Es zeigt an, ob der nachfolgende „Block" frei ist. Ist er das, kann der Zug einfahren, ohne dass etwas passiert. Denn es gilt der Grundsatz: je Block höchstens ein Zug. Die Blocksignale zeigen daher nur „Halt" oder „Fahrt".

### Vom Form- zum Flügel- und zum Lichtsignal

Anfangs hatte jede Bahngesellschaft eigene Signale. Später wurden sie vereinheitlicht, zunächst als Formsignale mit Flügeln. Nach dem Zweiten Weltkrieg folgte dann die Krönung: Lichtsignale. Sie sind besser zu erkennen, sind betriebssicherer, einfacher zu warten und leichter zu steuern. Außerdem sehen sie besser aus – zu Recht stehen sie für das moderne Bahnzeitalter. Mit den Einheitsbauarten der Deutschen Bundesbahn von damals fährt die Bahn heute noch. Und das sowohl in Groß als auch in Klein. Denn die Bauart liegt auch dem Märklin Programm zugrunde. So eignen sich Märklin Lichtsignale für den Betrieb auf den meisten Anlagen, angefangen von Epoche III bis hin zur hochmodernen Bahn von heute – und auch für unsere Beispielanlage: Dafür müssen wir jetzt die Strecke teilen. Bei einem einfachen Oval reichen je nach Größe drei oder vier

## Die wichtigsten Vorteile der neuen Lichtsignale

- **Decoder gleich eingebaut**
- **einfacher Einbau**
- **leichter Anschluss**
- **vorbildgerechtes Aussehen**
- **Stromversorgung übers Gleis**
- **sanfter Signalbildwechsel wie beim Vorbild**
- **korrekte Farbwiedergabe**
- **automatische Anmeldung an der Central Station**

Abschnitte, der Bahnhof ist einer davon. An der Strecke stellen wir zwei Strecken- oder Blocksignale auf. An die Bahnhofseinfahrt kommt ein Einfahrsignal. Es besitzt die zusätzliche Stellung „Langsamfahrt" für Fahrten über Weichen oder Abzweige. Damit ist unser Oval gesichert. Bahnhofssignale und Blocksignale gehören zu den Hauptsignalen. Sie sagen dem Lokführer direkt, ob er in den anschließenden Block einfahren kann.

### Vorsignale – im modernen Bahnbetrieb unersetzlich

Vorsignale teilen ihm dagegen mit, was das folgende Signal anzeigt. Doch warum braucht die Bahn Vorsignale? Bei hohen Geschwindigkeiten kommt der Zug nicht rechtzeitig vor →

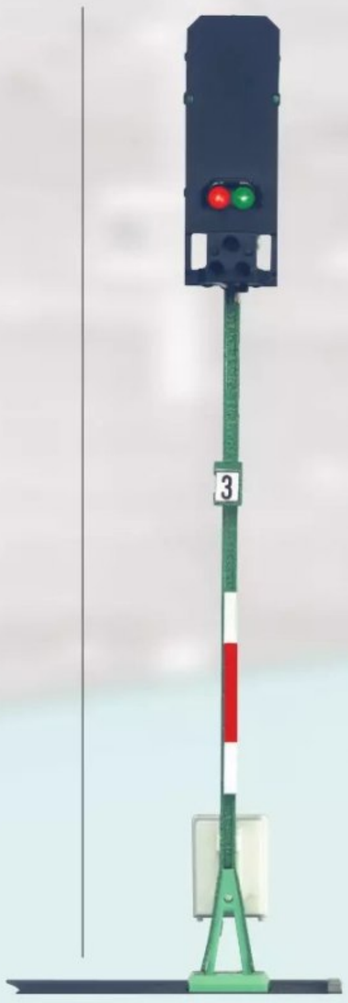
### 76480 Lichtvorsignal

**Vorbild:** Vorsignal in Einheitsbauart der Deutschen Bundesbahn (DB)

**Signalbilder:** Vr 0 (gelb/gelb), Vr 1 (grün/grün), Vr 2 (gelb/grün)

**Höhe (ohne Sockel):** 61 mm

**Einsatz:** Das Vorsignal kann mit allen Hauptsignalen kombiniert werden. Es wird dann vom nachfolgenden Hauptsignal gesteuert, das zugehörige Signalbild wird automatisch zugewiesen. Das Vorsignal gibt es auch mit Zusatzlicht (Art. 76481). Im Vorbild wird damit angezeigt, dass der Abstand zwischen Vor- und Hauptsignal geringer ist als der reguläre Bremsenabstand.




### 76491 Lichthauptsignal (Blocksignal)

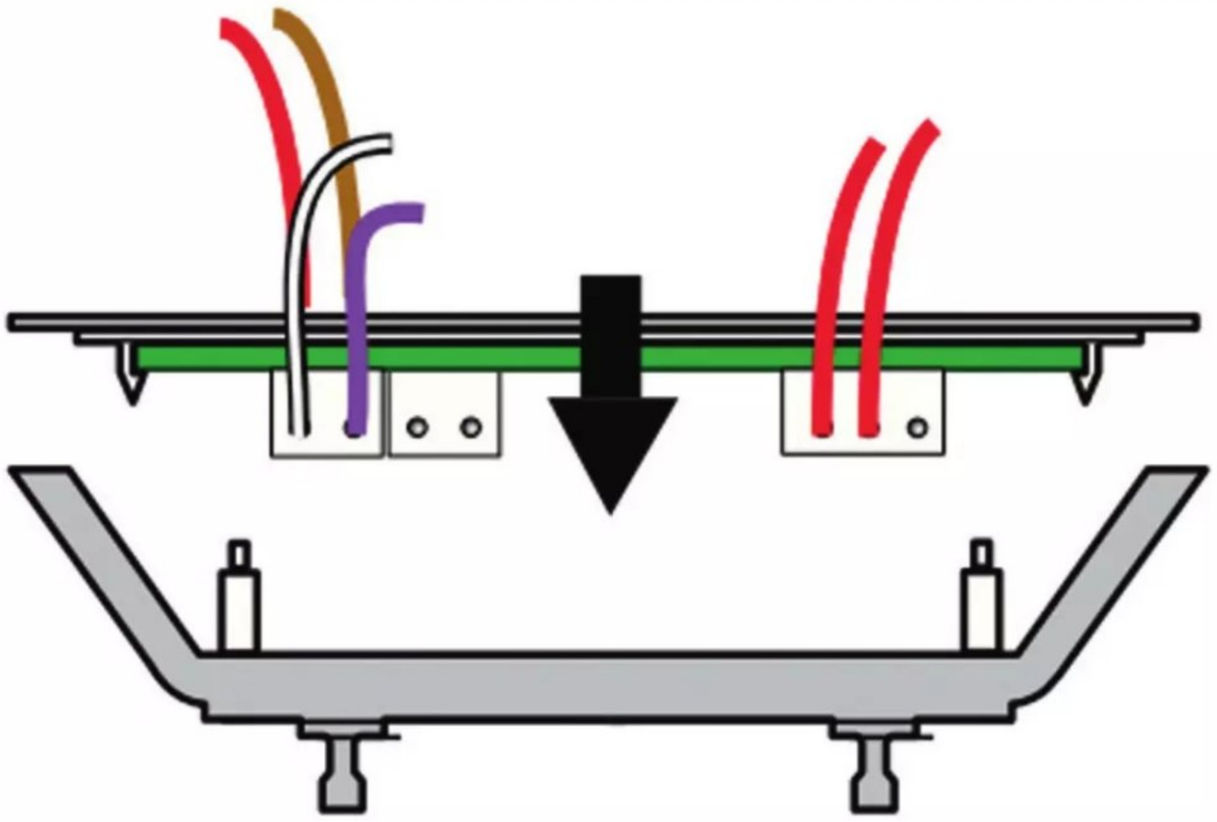
**Vorbild:** Blocksignal in Einheitsbauart der Deutschen Bundesbahn (DB)

**Signalbilder:** Hp 0, Hp 1

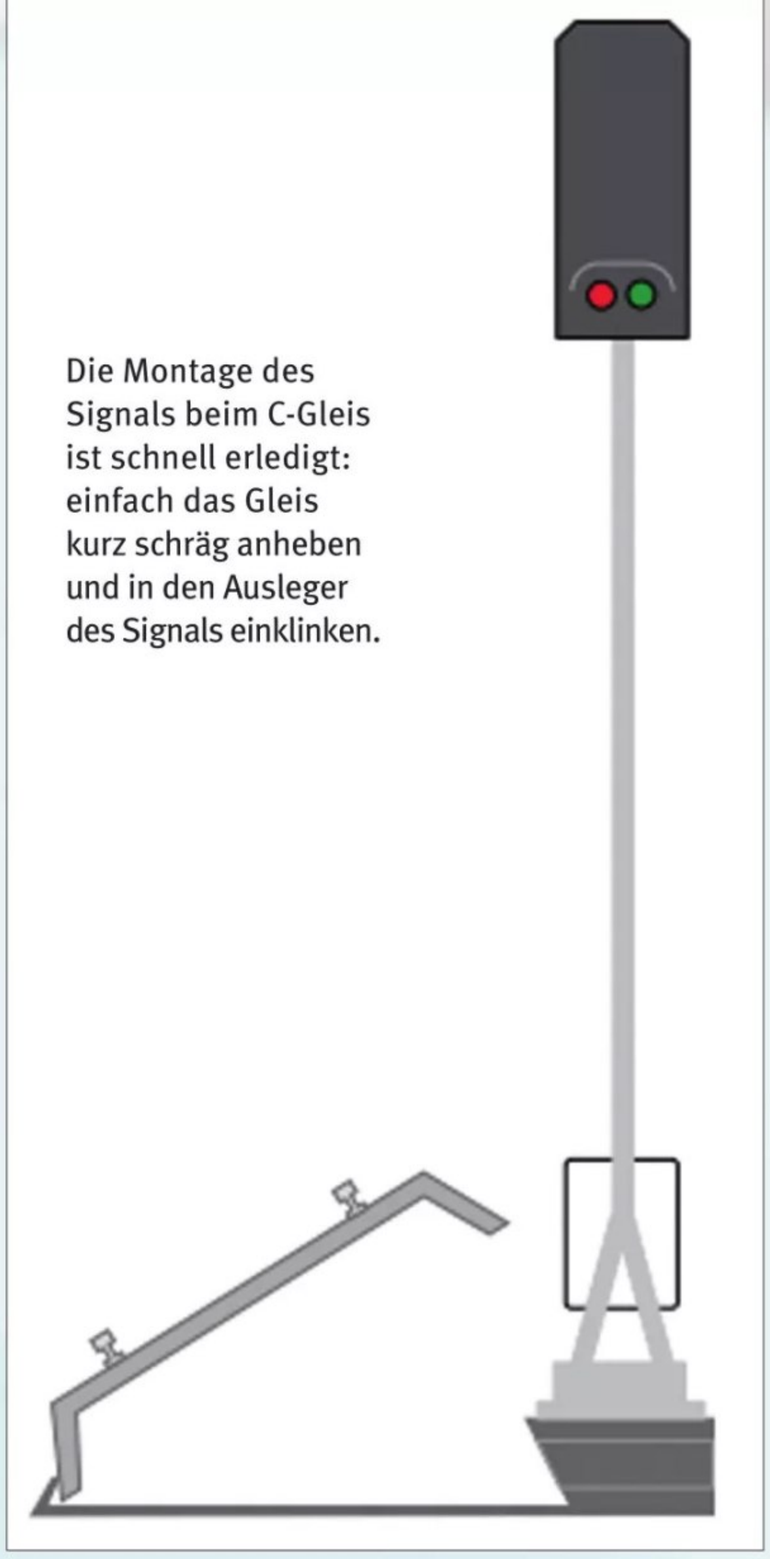
**Höhe (ohne Sockel):** 78 mm

**Einsatz:** Das Signal wird auf freier Strecke aufgestellt. Es kann mit beiden Vorsignalen kombiniert werden.

## Einfacher Einbau

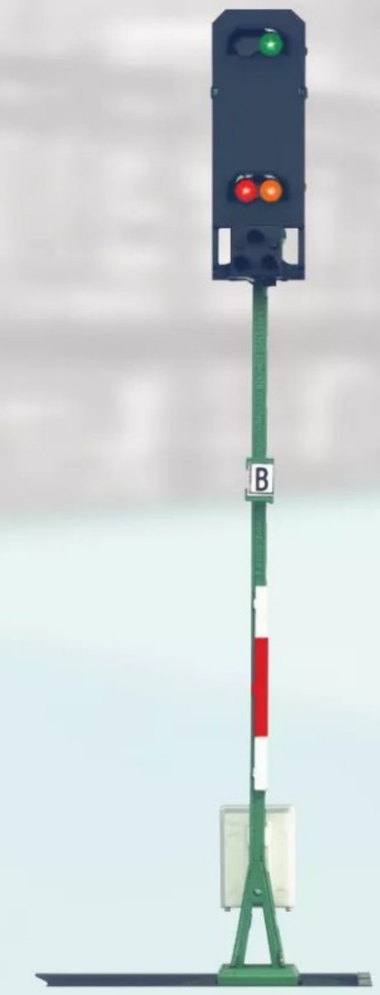


Alle neuen Digital-Signale (Art. 76xxx usw.) enthalten die dazugehörigen Decoder. Der Decoder kann beim C-Gleis direkt in den Gleiskörper eingelegt werden (siehe Bild oben). Problemlos lässt sich der Decoder aber auch extern montieren.



Die Montage des Signals beim C-Gleis ist schnell erledigt: einfach das Gleis kurz schräg anheben und in den Ausleger des Signals einklinken.

Schnelle Installation: Die braun-roten Kabel werden zur Stromversorgung am Gleis angeschlossen, die weiß-lila Kabel mit dem Signal selbst verbunden. Und schon kann das Signal geschaltet werden.



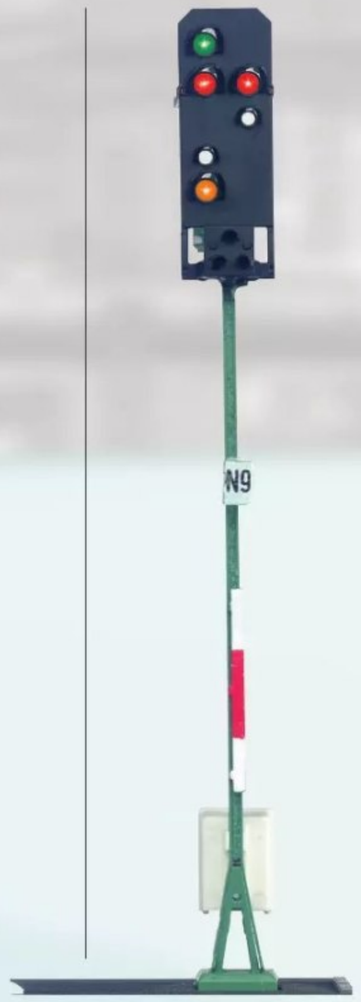

### 76493 Lichthauptsignal (Einfahrsignal)

**Vorbild:** Einfahrsignal in Einheitsbauart der Deutschen Bundesbahn (DB)

**Signalbilder:** Hp 0, Hp 1, Hp 2

**Höhe (ohne Sockel):** 78 mm

**Einsatz:** Das Einfahrsignal wird vor Bahnhöfen aufgestellt. Es kann mit allen Vorsignalen kombiniert werden. Das zusätzliche Signalbild Hp 2 erlaubt die Langsamfahrt. Im Bahnhof und an Abzweigen wird das Tempo wegen der Weichen oft herabgesetzt. Die Geschwindigkeit bei Hp 2 beträgt im Regelfall 40 Kilometer pro Stunde.




### 76494 Lichthauptsignal (Ausfahrsignal)

**Vorbild:** Ausfahrsignal in Einheitsbauart der Deutschen Bundesbahn (DB)

**Signalbilder:** Hp 00 (Halt), Hp 0-Sh 1 (Zughalt, Rangieren erlaubt), Hp 1 (Fahrt), Hp 2 (Langsamfahrt)

**Höhe (ohne Sockel):** 78 mm

**Einsatz:** Das Ausfahrsignal wird an Bahnhöfen aufgestellt. Die Langsamfahrt wird hier oft bei Abzweigen vorgeschrieben. Das integrierte Gleissperrsignal hebt für Rangierfahrten das Haltgebot bei Stellung „Halt“ auf.

dem Signal zum Stehen. Das ist ungefähr so, als würde man bei Tempo 200 auf eine rote Ampel zurasen – die Zeit zum Bremsen reicht einfach nicht. Durch das Vorsignal kann der Lokführer die Bremsung bereits weit vor dem eigentlichen Signal einleiten, weil er weiß, was es anzeigen wird. Theoretisch können wir also in unserem Oval vor jedem Signal noch ein Vorsignal aufstellen. Dann hätten wir schon acht Signale. Und zwischen unserer Ausgangsüberlegung mit einem Haltesignal bis zu den acht Signalen ist alles logisch und denkbar. Schon bei nur einem Abzweig kämen sogar noch die Gleissperrsignale für den Rangierbetrieb dazu. Wenn aber auf einem Oval schon so viel möglich ist, was wartet dann erst auf einer ganzen Anlage mit

## Signal-Deutsch: die Bedeutungen von Hauptsignal und Vorsignal

Ein Hauptsignal (Hp) hat an sich nur drei Stellungen: Halt, Fahrt und Langsamfahrt. Da das Vorsignal (Vr) diese Stellungen ankündigt, besitzt es ebenfalls nur drei Stellungen: Halt erwarten, Fahrt erwarten, Langsamfahrt erwarten. Die Schutzsignale (Sh) verhindern die Einfahrt in ein Gleis oder heben das Verbot für Rangierfahrten auf. Das kann auch direkt am Hauptsignal geschehen. Alle anderen Informationen werden über Zusatzsignale gegeben.

| Bezeichnung | Bedeutung | Signalbild |
|---|---|---|
| HP 0/HP 00* | Halt | ein rotes Licht oder zwei rote Lichter waagerecht nebeneinander |
| HP 0/SH 1 | Halt, Rangierfahrt erlaubt | ein rotes Licht und zwei weiße Lichter, nach rechts steigend (Hauptsignale mit integriertem Sperrsignal) |
| HP 1 | Fahrt | ein grünes Licht |
| HP 2 | Langsamfahrt | ein grünes Licht und senkrecht darunter ein gelbes Licht |
| VR 0 | Halt erwarten | zwei gelbe Lichter, nach rechts steigend oder ein gelbes Licht (Vr, die nicht vor Hp stehen) |
| VR 1 | Fahrt erwarten | zwei grüne Lichter, nach rechts steigend oder ein grünes Licht (Vr, die nicht vor Hp stehen) |
| VR 2 | Langsamfahrt erwarten | ein gelbes und nach rechts steigend ein grünes Licht oder ein grünes und nach rechts steigend ein gelbes Licht |
| SH 0 | Halt! Fahrverbot | zwei rote Lichter |
| SH 1 RA 12** | Fahrverbot aufgehoben | zwei weiße Lichter, nach rechts steigend |

* Das Signalbild Hp 00 ist im Vorbild mittlerweile ausgelaufen, aber noch in vielen Bahnhöfen zu sehen. Die beiden roten Lichter bedeuten „Halt für Zug- und Rangierfahrten“, also ein absolutes Fahrverbot.

** Weitere Schutzsignalbilder (Sh 2, 3 usw.) werden mit anderen Mitteln angezeigt.

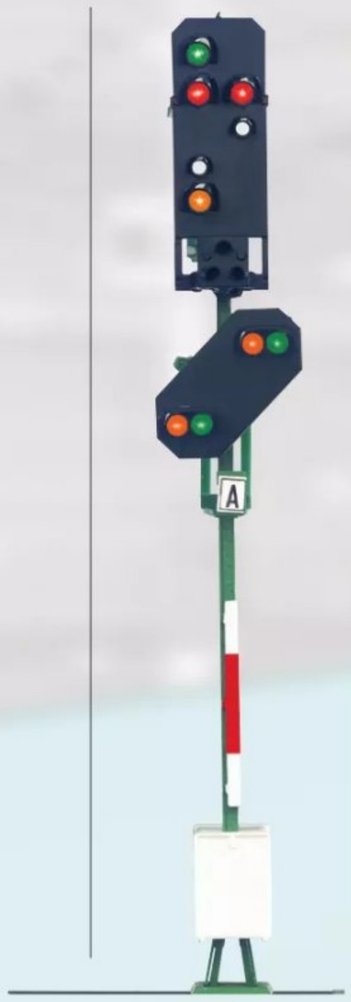
### 76495 Lichthauptsignal mit Lichtvorsignal

**Vorbild:** Blocksignal mit Vorsignal in Einheitsbauart der Deutschen Bundesbahn (DB)

**Signalbilder:** Hp 0, Hp 1 + Vr 0, Hp 1 + Vr 1, Hp 1 + Vr 2

**Höhe (ohne Sockel):** 78 mm

**Einsatz:** Das Hauptsignal steht an der Strecke, das Vorsignal wird für das folgende Streckensignal oder Einfahrsignal genutzt. Das Vorsignal benötigt keinen zusätzlichen Anschluss. Wie beim Vorbild bleibt bei Stellung Hp 0 das Vorsignal aus.




### 76496 Lichthauptsignal mit Lichtvorsignal

**Vorbild:** Ausfahrsignal mit Vorsignal in Einheitsbauart der Deutschen Bundesbahn (DB)

**Signalbilder:** Hp 00, Hp 0-Sh 1, Hp 1 + Vr 0, Hp 1 + Vr 1, Hp 1 + Vr 2, Hp 2 + Vr 0, Hp 2 + Vr 1, Hp 2 + Vr 2

**Höhe (ohne Sockel):** 78 mm

**Einsatz:** Das Signal dient dem Einsatz an Bahnhöfen, das Vorsignal zeigt die Stellung für das folgende Blocksignal. Das Vorsignal benötigt keinen zusätzlichen Anschluss. Wie beim Vorbild bleibt bei Stellung Hp 00 und Hp 0/Sh1 das Vorsignal aus. Mit vier Stellungen für das Hauptsignal und drei für das Vorsignal ist es das vielseitigste Märklin Signal.

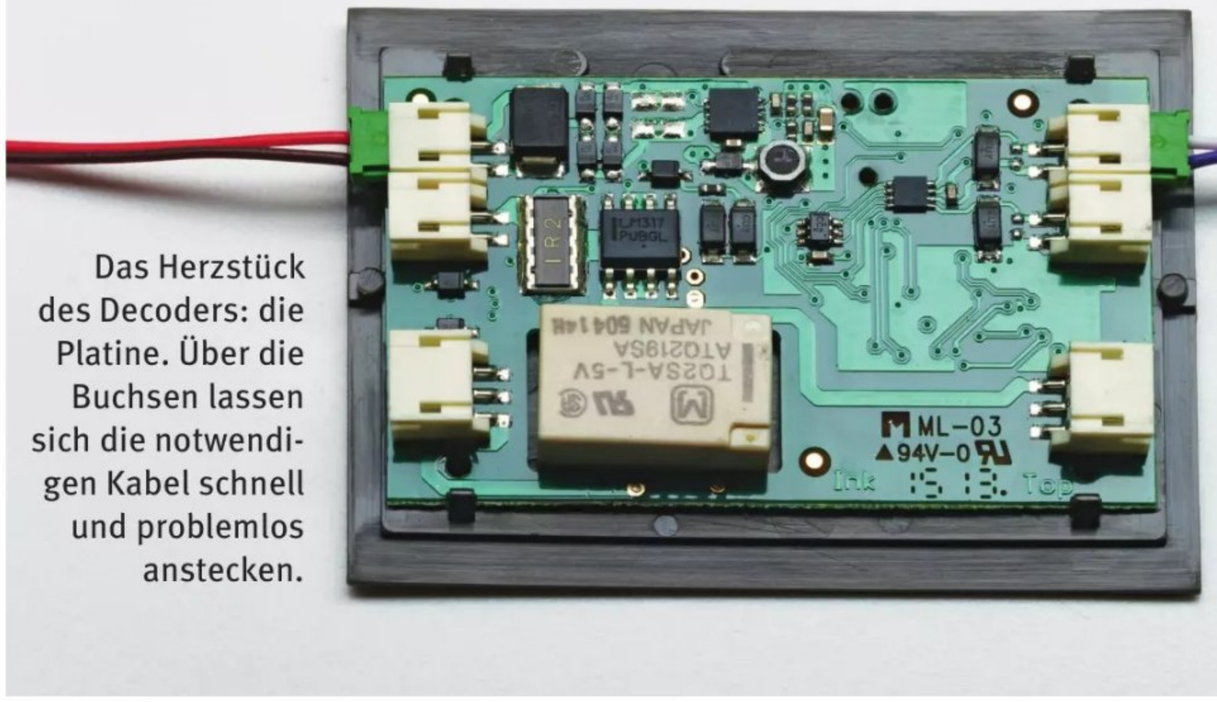
Abzweigen, Parallel- und Abstellgleisen? Eine Menge.

Aber keine Bange – Fehler muss man nicht fürchten, denn Märklin Signale lassen sich an fast allen Stellen auf- und auch wieder abbauen. Die Konstruktion macht es möglich. Denn erst durch den einfachen Einbau der neuen Märklin Signale wird das spielerische Ganze möglich. Früher musste man für Signale etwa noch zusätzlich Fahrstrom legen, Decoder und Schaltpulte anschließen, Aussparungen für die Antriebe einplanen. Das geht heute weit einfacher, da man die Signale nur ans Gleis ansteckt. Versenken kann man sie immer noch, wenn man will. Märklin Lichtsignale lassen sich in jedes gerade Gleis ab 172 Millimetern Länge (C-Gleis Art. 24172, 24188) und an alle gebogenen Gleise ab Radius R1 (Art. 24130, 24115) einbauen. R1 ist der gängige Radius. Ans C-Gleis wird der Signalfuß einfach angesteckt. Die Signale sind für alle Fälle gerüstet, das mitgelieferte Material erlaubt den Betrieb auf C-Gleis, K-Gleis und auf Trix C-Gleis. Dank der Keile lassen sie sich in Steigungen ebenso einbauen wie auf Ebenen.

All inclusive: Neben dem Signal enthält die Packung auch alle weiteren Teile, die zur Installation nötig sind – also Decoder, Kabel und Clips.

An jedem Signal befinden sich zwei Kabel, weiß und violett mit Stecker. Sie werden an den Decoderausgang gesteckt. Der Decoder wird mit den braun-roten Kabeln ans Gleis angeschlossen. Weitere Kontakte erlauben den Betrieb eines Vorsignals, eines Bremsmoduls, eines Oberleitungshalteabschnitts und die automatische Zugbremsung bei „Halt“. Ist das Signal wie gewünscht angesteckt, Deckel zu und fertig. Ein eventueller Abbau geht genauso einfach. So lassen sich die Signale leicht verlegen, wenn sich etwas ändert. →

Jedes neue Lichtsignal wird von einem Decoder gesteuert. Das vereinfacht Einbau und Anschluss. Denn der Decoder kann direkt in der C-Gleis-Bettung untergebracht oder unter die Anlage geschraubt werden. Für diesen Fall liegt eine Einbauplatte bei, die den Decoder sicher schützt.



Das Herzstück des Decoders: die Platine. Über die Buchsen lassen sich die notwendigen Kabel schnell und problemlos anstecken.

### 76497 Lichthauptsignal mit Lichtvorsignal

**Vorbild:** Einfahrsignal mit Vorsignal in Einheitsbauart der Deutschen Bundesbahn (DB)

**Signalbilder:** Hp 0, Hp 1 + Vr 0, Hp 1 + Vr 1, Hp 1 + Vr 2, Hp 2 + Vr 0, Hp 2 + Vr 1, Hp 2 + Vr 2

**Höhe (ohne Sockel):** 78 mm

**Einsatz:** Das Signal dient dem Einsatz an Bahnhöfen, das Vorsignal wird für das folgende Ausfahrsignal genutzt. Das Vorsignal benötigt keinen zusätzlichen Anschluss. Wie beim Vorbild bleibt bei Stellung Hp 0 das Vorsignal aus.

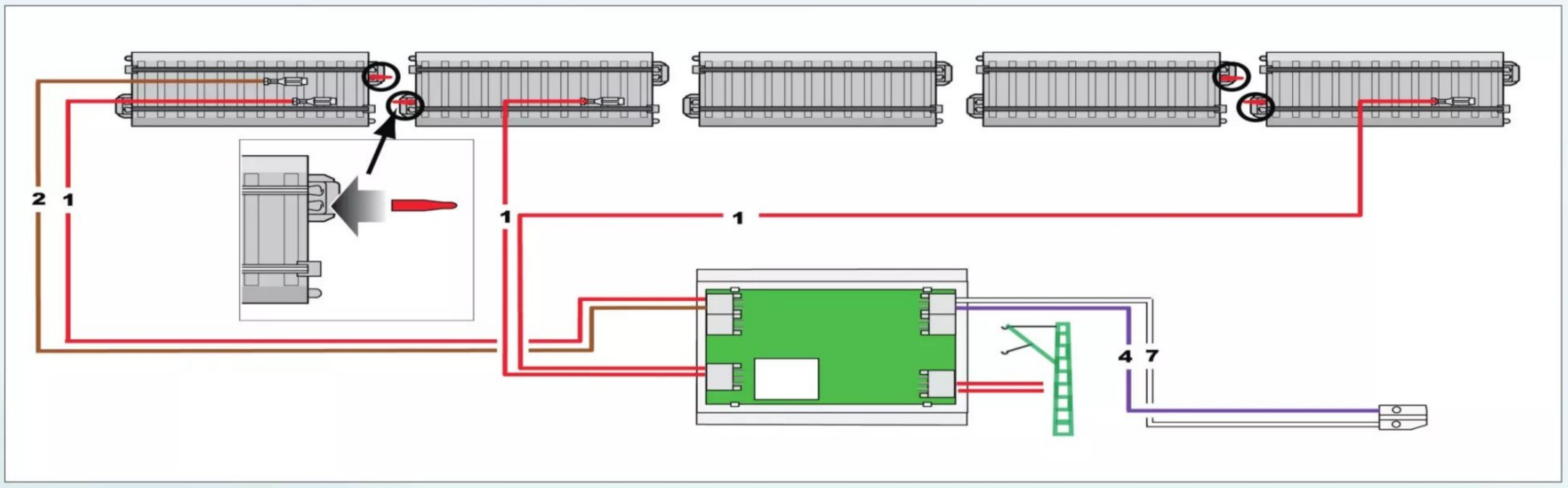
### 76471 Licht-Gleissperrsignal

**Vorbild:** Gleissperrsignal DB, Zwergsignal

**Signalbilder:** Sh 0, Sh 1

**Höhe (ohne Sockel):** 10 mm

**Einsatz:** Das Gleissperrsignal zeigt an, ob ein Gleis für Rangierfahrten frei ist. Die Erlaubnis gibt der Fahrdienstleiter. Das Signal gibt es auch als Hochsignal mit Rohrmast (Art. 76472). Es ist dann 50 mm hoch.




Auch beim Einrichten eines genau definierten Halteabschnitts leisten die neuen Signale hilfreiche Dienste: Damit die Lok vor dem gewünschten Signal anhält, wird ein Abschnitt angelegt, in dem der Fahrstrom je nach Signalstellung ein- und ausgeschaltet wird. Die Isolierungen liegen dem Märklin Signalpaket ebenso bei wie die Kabel.

## Anschluss leicht gemacht

Aber nun müssen wir das Ganze noch steuern. Dafür hat man zwei Möglichkeiten: einmal wie der Lokführer am Signal zu reagieren, also „händisch“ zu fahren. Dabei schaltet man das Signal auf „Halt“ oder „Fahrt“ und befolgt den Befehl, indem man die Lok mit der CS2 oder dem Fahrgerät am Signal anhält oder in den Block einfährt. Das vereinfacht den Anschluss, da auf die „Zwangsbremsung“ verzichtet wird. Für diesen Fall wie beschrieben die violett-weißen Kabel an den Decoder stecken, die braun-roten ans Gleis – und fertig. Das Signal zeigt nun die Signalbilder, mehr nicht. Bei dieser Betriebsart ist das Signal nicht mehr als ein Lichtzeichen. Das heißt aber auch, dass der Zug beim Übersehen des Signals einen Unfall verursachen kann.

Diese Funktionsweise würde den Märklin Signalen aber kaum gerecht. Das ist fast so, als würde man einen Computer nur als Schreibmaschine nutzen. Denn durch die Digital-Technik bieten die Signale jede Menge weitere Effekte. Dazu zählen etwa die Zugbeeinflussung und die automatische Schaltung des Vorsignals.

## Das Geheimnis des Halteabschnitts: Stromlosigkeit

Das Prinzip der Zugbeeinflussung: Steht das Signal auf „Halt“, bremst der Zug und kommt vor dem Signal zum Stehen. Dafür schaltet das Signal den Abschnitt vorher stromlos. Selbst wenn der Modellbahner hier durchrauscht, bleibt der Zug stehen, weil er keinen Strom mehr hat. Das sieht dann ganz wie bei der großen Bahn aus und ist mit etwas Geschick schnell gemacht.

Alle Märklin Signale sind dafür eingerichtet, mit den modernen Signalen braucht man lediglich einen isolierten Streckenabschnitt. Beim Märklin C-Gleis stecken wir dafür einfach Isolierhütchen auf die Verbinder. Der isolierte Abschnitt endet vor dem Signal. An den Decoder kommt zusätzlich zum lila-weißen

### 74391 Lichthauptsignal (ohne Decoder, Schaltung über m84 oder Schaltpult 72751)

**Vorbild:** Blocksignal

**Signalbilder:** Hp 0, Hp 1

**Höhe (ohne Sockel):** 78 mm

**Besonderheiten:** Das einfache Lichthauptsignal kann als Blocksignal verwendet werden. Für den Einsatz im Bahnhof fehlt das Signalbild für die Langsamfahrt. Der Fahrstrom des Signals wird über das Schaltpult Art. 72751 gesteuert. Mit anderen Schaltpulten lässt es sich nicht schalten. Bei Anschluss eines Decoders m84 (Art. 60841) kann man es auch im Digital-Betrieb verwenden. Für das passende Vorsignal mit Stellungen Vr 0 und Vr 1 (Art. 74380) gilt das Gleiche.

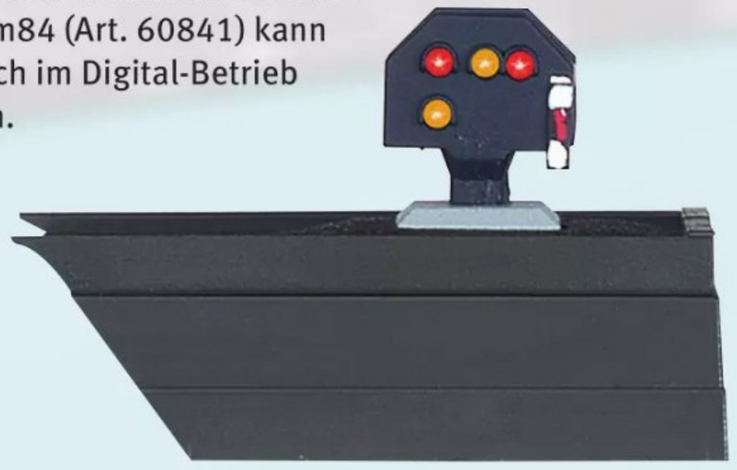
### 74371 Licht-Gleissperrsignal (ohne Decoder, Schaltung über m84 oder Schaltpult 72751)

**Vorbild:** Gleissperrsignal DB

**Signalbilder:** Sh 0, Sh 1

**Höhe (ohne Sockel):** 10 mm

**Besonderheiten:** Das einfache Gleissperrsignal kann im Rangierbereich und auf Bahnhöfen eingesetzt werden. Der Fahrstrom des Signals wird über das Schaltpult Art. 72751 gesteuert. Mit anderen Schaltpulten lässt es sich nicht schalten. Bei Anschluss eines Decoders m84 (Art. 60841) kann man es auch im Digital-Betrieb verwenden.



Kabel und dem Stromanschluss das mitgelieferte rot-rote Kabel. Dessen Enden werden mit Kabelschuhen versehen. Einer der Stecker kommt nun an ein „B“ des stromlosen Abschnitts, der andere ans „B“ im Abschnitt dahinter. Im Signal befindet sich ein Schalter: Bei Stellung „Halt“ ist er offen, es fließt kein Strom in den isolierten Abschnitt. Bei „Fahrt“ ist er geschlossen, der Strom fließt, der Zug fährt.

Dieser Anschluss war früher nur mit einigem Verdrahtungsaufwand umsetzbar, heute ist das Ganze auch von Einsteigern schnell gesteckt. Ebenso leicht ist ein Vorsignal mit dem Hauptsignal verbunden. Es kündigt dann automatisch das folgende Hauptsignalbild an. Auch sonst stehen die Modellbahnsignale ihren großen Vorbildern in Aussehen und Funktion kaum noch nach.

So räumt die Digital-Technik alle bisherigen Hürden beiseite – der Traum vom vorbildgerechten Signalbetrieb ist nun für alle Modellbahner problemlos realisierbar.

Fertig ist die Installation: Beim C-Gleis lassen sich die neuen Signale einfach „anclipsen“. Der Decoder ist im Gleiskörper untergebracht.

## Elegant: die neuen Formsignale

Die Fortschritte der Digital-Technik zeigen sich aber nicht nur in den Lichtsignalen. Ebenso viel Bewunderung verdienen die neuen Formsignale – sie überzeugend nachzubilden, ist nämlich eine durchaus anspruchsvolle Aufgabe. Trotzdem ist ihre Vorbildnähe bei Märklin verblüffend gut gelungen. In der nächsten Folge unserer sechsteiligen Artikelserie zeigen wir, was die Formsignale von Märklin so einzigartig macht und wie sie montiert werden.

*Text: Hanne Günter; Fotos: Kötzle, Uwe Miethe/DB AG*

**Alle Folgen dieser Serie stehen Ihnen unter www.maerklin.de zum Download zur Verfügung.**

## Die Serie

- 01/17: Übersicht Lichtsignale
- 02/17: Übersicht Formsignale
- 03/17: Wie stelle ich Signale?
- 04/17: Programmierung Lichtsignale
- 05/17: Programmierung Formsignale
- 06/17: Finale Fragen und Antworten


Industrie-Inneneinrichtung

39813 H0
Fabrik mit Anbau
Bausatz
UVP: 37,50 €

38671 H0
Fräsmaschine
Fertigmodell
UVP: 12,50 €

38672 H0
Drehmaschine
Fertigmodell
UVP: 10,90 €

kibri®
Das Original ist unser Vorbild!
Tipp:
38147 H0
Deko-Set Stapler und Paletten, Bausatz

www.kibri.de

Nichts wie raus: Radler und Wanderer machen gerne Pause vor anmutiger Kulisse.

Alles Schrott? Nicht nur: Altmetall bringt heutzutage wieder ordentlich Geld – vor allem in großen Mengen.

Freude am Bauen und Steuern: Rolf Stumpps aktuelle Modellbahnanlage ist nicht seine erste – aber wohl die durchdachteste des ehemaligen Physik- und Musiklehrers, die obendrein mit frischer Digital-Technik glänzt.

MÄRKLIN FREUNDE BERICHTEN

# Abfahrt in die Moderne

Märklin Freund Rolf Stumpp wagte im Modellbau noch einmal den Neuanfang und schuf eine clever durchdachte „Rundum“-Anlage, die er zukunftssicher digital auf Spur bringt.

Mächtig, schicksalsträchtig: Die Baureihe 01.5 in einer ästhetisch-schönen Version „0505-6“ der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR/DDR) mit Öl-Tender (Öl-Hauptfeuerung) als Rekoausführung mit durchgehender Domverkleidung und Zierstreifen.

Bullig, stark: Im Dieselbetrieb lässt sich so manche schwere Fracht scheinbar mühelos abtransportieren – eine „218er“ schafft das.

Schön und gut: ein zweiteiliger, purpurroter Dieseltriebwagen der Baureihe VT 75.9 (Betriebszustand um 1959) in voller Fahrt und Pracht.

Was für eine reiche Modellbahn-Vita: Mit acht Jahren kam Rolf Stumpp über den „klassischen Weg“ zur Modelleisenbahn und damit zu Märklin – über ein Weihnachtsgeschenk. „Unter dem Tannenbaum drehte 1952 eine TM 800 mit vier Güterwagen ihre Runden. Bald darauf gab's noch Extragleise und eine Schnellzuggarnitur“, erzählt der pensionierte Physik- und Musiklehrer. Vom „Eisenbahnbazillus“ endgültig infiziert wurde er dank der sonntäglichen Besuche des heimatlichen Bahnbetriebswerks Rottweil. „Das lag am Neckar, da konnte man von gegenüber reingucken und Loks bestaunen, zum Beispiel die mächtige Diesellok V 221. Und oben, vom nahen Viadukt, konnte man beobachten, wie die Züge aus dem Tunnel herausfuhren – das war sehr beeindruckend für den kleinen Rolf“, erinnert er sich lächelnd.

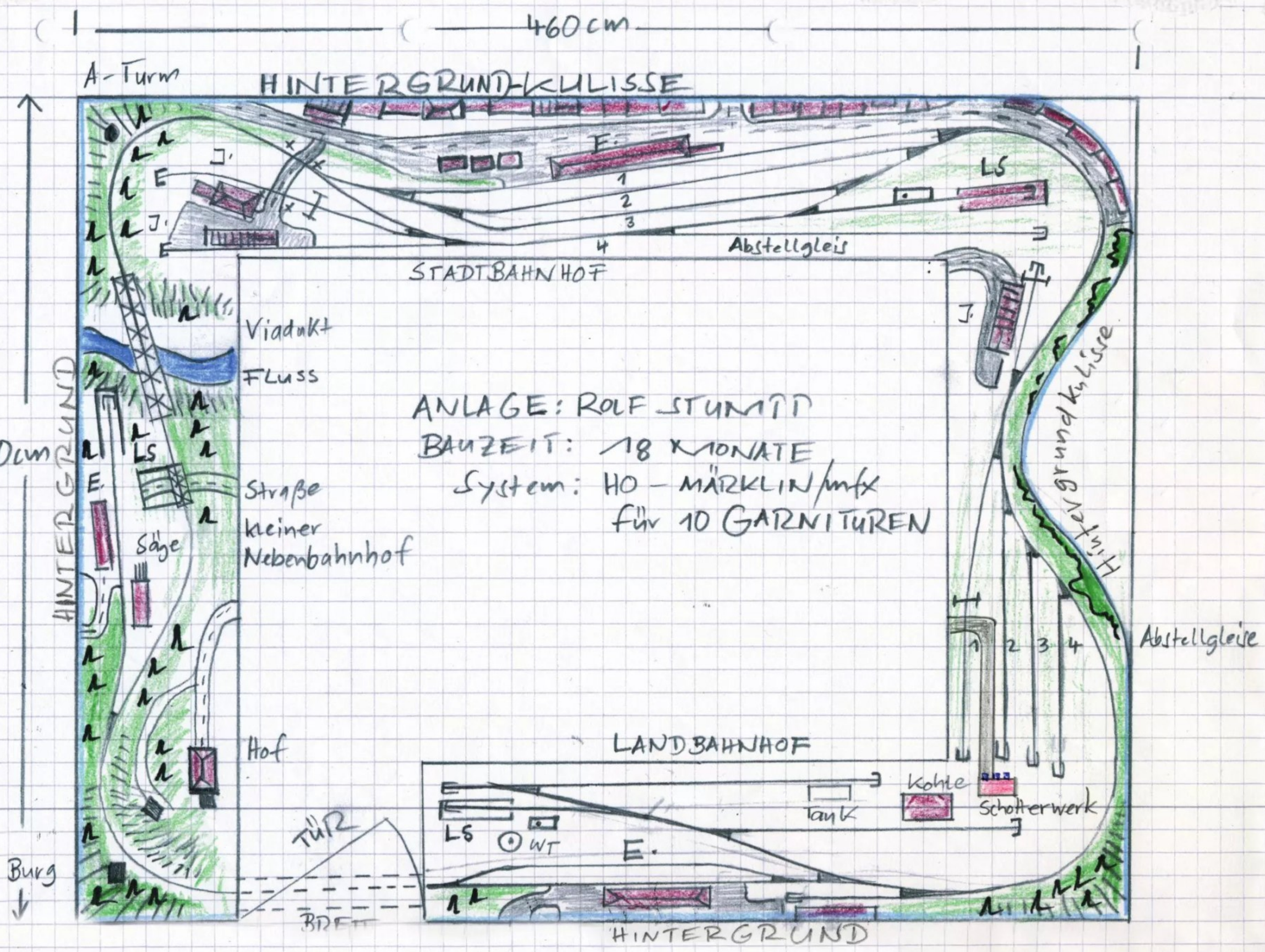
Klar, dass die erste eigene Anlage da nicht lange auf sich warten ließ: Mit zwölf wurde sie nach einem Gleisplan von Faller spielbare Realität. Durch Studium, Beruf und Familie trat das Hobby dann zunächst etwas in den Hintergrund, doch Rolf Stumpp blieb in der Spur und nutzte einen schönen Raum im neuen Eigenheim ab Anfang der 90er-Jahre für große Anlagen; zunächst mit gleicher Thematik, die eine Haupt- mit abzweigender Nebenbahn in das wechselnde Länderumfeld von Schweiz, Bayern und Schwarzwald einbettete. Doch Stumpp blieb umtriebig und neugierig. „Irgendwann war einfach die Zeit für etwas Neues gekommen." Zug um Zug verkaufte er rollendes Material, das so nicht mehr auf die neu erdachte Anlage passte. „Beim Anlagen-Themenwechsel habe ich dann alle Schweizer Loks verkauft, auch deutsch-österreichische Garnituren wurden aussortiert – um jetzt bei der Deutschen Bundesbahn zu landen.“ Ein paar Preziosen haben es jedoch in die Vitrine geschafft, →

Städtisches Treiben mit intaktem Einzelhandel: Schon vor über 50 Jahren pulsierte das urbane Leben mit Ausflüglern und Shoppingfreunden.

Gleisnahe Arbeit: Rund um Lokschuppen und Bekohlungsanlagen wird in die Hände gespuckt – hier gibt es immer viel zu tun.

→ zum Beispiel das berühmte Schweizer Krokodil – „das geb' ich natürlich nicht her!".

Gedacht, planvoll-minutiös neu konzipiert – und getan: Die bisherige L-Form wurde aufgelöst, eine „Rundum-Anlage" sollte es nun sein. Und zwar eine, die bedienerfreundlich ausfällt. „Sie sollte schnell aufbaubar, leicht reparierbar sein und ohne komplizierte Schaltpläne auskommen." Dazu limitierte der 72-Jährige die Tiefe der in nur 18 Monaten erbauten Anlage auf überschaubare 70 Zentimeter, sämtliche Gleise verlaufen dabei auf Ebene 0. „Extrem gute Zugänglichkeit war mir wichtig – ohne dass man sich das Kreuz verrenkt, wenn man doch mal eingreifen muss." Auch die leichte Bedienung („nur mit der Mobile Station") stand im Mittelpunkt. Dazu: Eine Menge Betriebsmöglichkeiten – bis zu elf Zuggarnituren lassen sich nach Wunsch einsetzen. In puncto Gleismaterial bevorzugte Rolf Stumpp flexibles, rostfarben eingeschottertes K-Gleis ohne Oberleitungen,



Weiter Horizont: Die Hintergrund-Kollektion von MZZ (hier Felder und Wäldchen) ist eine prima Sache für Modellbahnen mit wenig „Tiefe“.

Die gute alte Zeit: Auf dem Bahnsteig des Nebenbahnhofs im ländlichen Terrain tummeln sich Fahrgäste vor tiefgrünen Personenzug-Waggons.

da ausschließlich Dampf- und Dieselbetrieb herrscht. „Mit dem C-Gleis wäre der Bau sicherlich noch einfacher gewesen, aber das K-Gleis kommt meinem Hang zur Vorbildtreue näher.“

Als modellarchitektonisches Highlight überspannt ein schwindelerregend hoher Eisenbahnviadukt (von Hack-Brücken) einen tief in den Fels eingegrabenen, idyllisch schlängelnden Gebirgsfluss – eine Lieblingsszene des Erbauers und durchaus eine Herkulesaufgabe: „Die Abstufung der verschiedenen Höhenebenen, die Felsgestaltung, der Einbau des Viadukts selbst und die Gestaltung des Flusses waren schon eine Herausforderung.“ Auch die Hintergrundrundung in einer Ecke der Bahn war aufwendig, 2,5 Millimeter starke Sperrholzplatten treffen hier auf eine quadratische Grundplatte. „Da muss man gut überlegen, wie sich das schreinertechnisch lösen lässt“, erinnert er sich. Bereiche Marke Selbst-/Eigenbau finden sich noch an anderen Stellen, zum Beispiel bei einem kleinen Nebenbahnhof mit nahem Lokschuppen plus Wasserturm sowie bei der grauen Autobrücke, die sich diagonal über die Gleise spannt – „Idylle und Romantik pur, wie vor 80 Jahren!“. Ein reales Vorbild gibt es nicht, aber nicht zuletzt durch die Rundanordnung tut sich eine abwechslungsreiche Kulisse für den Betrieb auf. Dabei hat er viel Wert auf die Hintergründe der wieder erhältlichen Kollektion von MZZ gelegt. „Diese Motive des bekannten Malers Loisl passen optimal zum Geschehen auf der Bahn. Glaubhaft wird es aber nur, wenn man quasi den Vordergrund nahtlos in den Hintergrund übergehen lässt.“ Und das lässt er: So kommt eine Telefonleitung authentisch echt aus dem Hintergrund hervor, um an anderer Stelle wieder darin zu verschwinden. Berge formt Rolf Stumpp aus diversen Styrodurschichten, die er mit Gipsbinden überzieht. Um Felsen anzuspachteln, setzt er eingefärbten Fugenkleber ein. „Und zur Begrünung streiche ich das Gelände abschnittsweise mit brauner Dispersion. Gleich darauf kommt mit der Streudose der Grasflockenbelag.“ →

Dramatisch schön: Der hoch aufragende Viadukt von Hack-Brücken überspannt eine tiefe Schlucht mit einem Gebirgsfluss, den Rolf Stumpp extra authentisch „schlängeln“ lässt; links füllen sich die Laderampen von alten Rundhauber-Lkws am Silo.

Fortgeschrittene Urbanisierung: Die städtische Gegend lockt mit großem Bahnhof, Stadthäusern und Industrie; auf der ländlichen Nebenstrecke herrschen Dampf- und Dieselbetrieb (links).

→ Je nach Standort kommen dann auf diese Grundierung auch Pflanzen oder Büsche, zum Schluss pflanzt er die Bäume. Als langjähriger Märklinist, der auf über 60 Jahre Erfahrung zurückblickt, weiß er die Zeitläufte gut einzuschätzen. „Früher arbeitete man noch mit Zeitungsknäueln, Packpapier, Leim und Sägemehl. Aber über die Jahre ist das Niveau von Material und Technik stetig gestiegen, zum Beispiel dank Lasercut- oder 3-D-Drucktechnik – das ist einfach toll.“

**„Früher arbeitete man mit Zeitungsknäueln, Packpapier, Leim und Sägemehl.“**

Die „Rundum-Anlage“ besitzt eine durchgehende Hauptstrecke und umfasst zwei verschiedene Bereiche mit vielen Gleisanschlüssen wie Umfahr-, Industrie- und Abstellgleisen: „Auf der einen Seite gibt es die städtische Gegend mit einem großen Bahnhof, diversen Stadthäusern und etwas Industrie.“ Die gegenüberliegende Seite besitzt mehr ländlichen Charakter. „Da gibt es zwei kleine Bahnhöfe, einen Bauernhof und ein Sägewerk, eingebettet in eine bergige Landschaft.“ Dieses Konzept erlaubt neben einem umfangreichen Betrieb auch ein Plus an Spielspaß mit zwei Loks, die mit Telexkupplungen ausgestattet sind. Durch die Bautiefe von 70 Zentimetern zieht sich die Häuserfront eng entlang des Hintergrundes – hier dominieren Kunststoffbausätze und Kartonbauten. Und natürlich bevölkern viele Figuren, liebevoll arrangiert in realistisch wirkenden Szenen, die Modellbahn. „In Verbindung mit den bewegten Figuren entsteht echtes Leben für den Betrachter.“ Die Figuren werden über ältere Märklin Trafos „lebendig“.

Schnaufpause: Im Versorgungs- und Servicebereich darf es sich eine stattliche Dampflok der Baureihe 038 gut gehen lassen.

Zug um Zug: Zwei dampfbetriebene Güterzüge durchqueren urbanes Gebiet – Altmetall wird entsorgt und neue Waren werden angeliefert.

Alles wegen der Kohle: In früheren Zeiten waren fossile Brennstoffe in fester Form das perfekte Futter für hungrige Dampfrösser; auf dem Platz neben dem Silo endet das Rangiergleis, das immer wieder Waggons mit Kohle trägt.

„Um die vielen Garnituren zu fahren, sind natürlich Lokomotiven mit dem modernen mfx-Decoder notwendig. Als Steuergeräte werden zwei Mobile Stations im Master-/Slave-Modus eingesetzt. Somit sind ständig verschiedene Züge unterwegs." An der Digital-Technik gefallen Stumpp, der auch auf Erfahrungen im Modellflugzeugbau zurückblicken kann, der minimale Verdrahtungsaufwand, die bequeme Steuerung und die vielfältigen Sounds und Geräusche des rollenden Materials. „Das ist gerade für Jüngere eine sehr interessante Sache." (Siehe auch Interview auf Seite 69). Signale und Weichen stellt Rolf Stumpp – oder einer seiner Enkel – dagegen traditionell manuell. „Letztere kommen dabei direkt am Einsatzort manchmal ganz schön ins Schwitzen", lächelt der Bahn-Chef, der übrigens auch noch an ganz anderer Stelle Kinder spielerisch-pädagogisch zum Thema Modellbahn animiert: Ganzjährig betreut der Ex-Lehrer jeden Montag eine Stunde lang eine Nachwuchsgruppe in der örtlichen Ganztagesgrundschule. Mit im Einsatz: seine „alte" TM 800 – aber auch neueste Technik aus der Märklin „Start up"-Linie. „Man muss den Kindern etwas zeigen und sie wegen der Konkurrenz der vielen anderen Spielmöglichkeiten mehr als früher animieren."

Auch für erwachsene Modellbahner hat Rolf Stumpp Tipps parat – etwa, wie man schon auf kleinem Raum mächtig viel Freude „einbauen" kann. Als Beispiel nennt er holländische Anlagen, die oft nur eine Fläche von drei Metern mal 50 Zentimetern formen, jedoch in puncto Kulissen- und Topografiegestaltung spannend sind. „Da dominiert schon mal im Vordergrund ein Hafen mit einem selbstgebauten Schiff – Bauen und Gestalten ist hier die Hauptsache." Ein weiteres Beispiel nach dem Motto „weniger ist mehr" gefällig? Bitte sehr: Eine rechteckige Modellbahnanlage mit 1,20 Metern Tiefe lässt sich „in der Mitte durch eine Hintergrundkulisse trennen – vorn spielt der Vater, hinten der Sohn". Der Clou: „Sie können sich gegenseitig durch Tunnels Züge schicken, während die Landschaft →

Nachtschicht: Auf dem imposanten Viadukt der Modellbahn bahnt sich ein Personenzug seinen Weg durch die Dunkelheit und zeichnet sich, effektvoll ausgeleuchtet, scherenschnittartig vor dem Hintergrund ab. In sommerlich milder Luft halten es die Gäste der Alm sogar noch draußen aus.

Schmaler Grad: Rolf Stumpp legte die Tiefenmaße seiner neuen Modellbahn bewusst auf 70 Zentimeter fest, um eine „Rundum“-Bahn im Hobbyraum zu ermöglichen. Dennoch lassen sich auf dieser Fläche viele spannende Szenen installieren – gemäß seinem Motto „weniger ist mehr“.

Märklin Schienenbus passiert Hack-Brücke: ein toller Anblick. Unten am Fluss amüsieren sich die Badegäste, oben auf der Almhütte die Ausflügler.

→ auf beiden Seiten komplett unterschiedlich geprägt sein kann“, schwärmt Rolf Stumpp.

Bei so viel kreativer Energie stehen die Signale für die Modellbahnzukunft im Hause Stumpp natürlich auf Grün, wenngleich keine Revolution geplant ist. „Ich möchte auf jeden Fall die Anlage mit bewegten Figuren ergänzen.“ Zudem will der Ex-Musiklehrer eine Jazz-Band gründen – natürlich auf seiner Anlage: „Die soll dann vor dem Gasthaus neben den mittelalterlichen Fachwerkhäusern für eine Hochzeitsgesellschaft aufspielen.“ Kompliment – und Tusch!

*Text und Fotos: Claus Dick*

**Weitere Bilder gibt’s im Internet unter**
**www.maerklin-magazin.de**

Der Bereich nahe den Abstell- und Rangiergleisen eignet sich gut für kleine Szenen. Hier rückt die Müllabfuhr einer illegalen Schrottsammlung zu Leibe.

## Drei Fragen an Rolf Stumpp

### Warum steuern Sie Ihre neue Märklin Anlage digital?

Im Prinzip aus drei Gründen: Erstens lassen sich die Loks so ohne aufwendig isolierte Gleisabschnitte steuern. Jede Lok hat ja eine Adresse und kann individuell gesteuert werden. Außerdem finde ich den akustischen Komfort mit den vielen Geräuschen ganz toll, genauso die Fernsteuerung von Funktionen wie Auskuppeln oder Licht an- und ausmachen. Und der Betrieb zu zweit mit „Master“ und „Slave“ ist wunderbar – da kann mein Enkel gleichzeitig mit mir fahren. Drittens ist der Verdrahtungsaufwand minimal und mit der Mobile Station 2 oder der Central Station lassen sich auch sämtliche Weichen und Signale über das Anschlusskabel steuern.

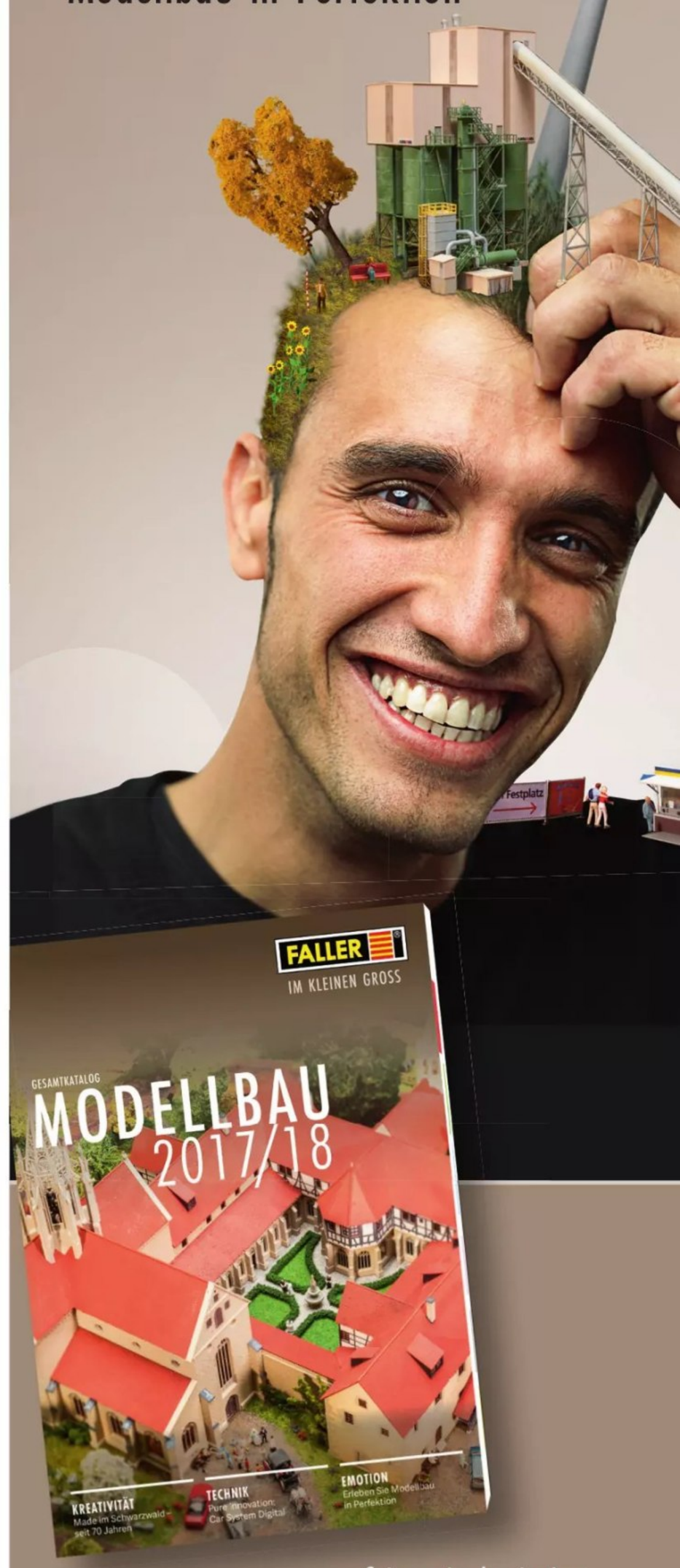
### Was schätzen Sie an Märklin?

Die Robustheit – klar! Und die Betriebssicherheit: Vor Jahren fiel mir mal mein österreichisches Krokodil herunter auf den Betonboden. Lediglich etwas Farbe war abgeblättert, sonst ist nichts passiert, die Lok lief danach problemlos weiter. Und auch noch meine allererste Lok, die über 60 Jahre alte TM 800, fährt prima auf der Anlage …

### Haben Sie spezielle Tipps für andere Modellbahnbauer?

Grundsätzlich sollte man auf drei Dinge achten: einmal, wie viel Zeit man investieren möchte, ohne die Familie dabei zu vernachlässigen. Ich selbst habe außer der Modellbahn noch andere Hobbys wie Sport und Klavierspielen. Auch sollten der finanzielle Spielraum sowie die Raumfrage ausgelotet werden. Aber selbst aus wenig Platz lässt sich bei H0 sehr viel machen, ohne gleich auf Spur Z wechseln zu müssen: Nach dem Motto „weniger ist mehr“ kann man etwa schon auf einer 60 Zentimeter tiefen und drei Meter langen Platte ein Industriegelände und einen Endbahnhof installieren, zwischen dem man anspruchsvoll rangieren kann. Eine kleine Anlage kann zudem detaillierter und schöner ausgestaltet sein.

FALLER®
IM KLEINEN GROSS
Für Vielseitige
Modellbau in Perfektion




Seitenweise Inspiration:
Der Katalog 2017/18 ist da!

www.faller.de
www.car-system-digital.de
www.facebook.com/faller.de
www.google.com/+faller

Mit 2,80 x 1,50 Meter ist unsere „Spielanlage“ zwar nicht riesig, bietet aber allemal genügend Möglichkeiten für einen lebhaften Fahrbetrieb. Vom gut ausgestatteten Bahnhofsbereich über Rangier- und Stumpfgleise und diverse Ausweichen bis zur Paradestrecke ist alles vorhanden, was das Herz begehrt.

ANLAGENPLANUNG FÜR AUFSTEIGER, FOLGE 87

# Spielanlage für jedes Lebensalter

Auch eine eher einfache Rechteckanlage kann jede Menge Fahrspaß bringen – und darum geht es ja schließlich auch. Die feine Anlage, die wir diesmal vorstellen, zeigt eindrucksvoll, was sich alles auf einer Fläche von 280 x 150 Zentimetern unterbringen lässt – und wie viel Ereignischarakter in einer unkomplizierten „Spielanlage“ stecken kann.

## Die Anlagenthemen

- **Mittlerer Bahnhof mit je zwei Durchgangsgleisen**
- **Rangier- und Stumpfgleise für Zugzusammenstellung**
- **Güterschuppen und Lagerhauskomplex mit Anschluss über eine kleine Kreuzung**
- **Zwei unterirdische Ausweichen mit einer sichtbaren Umgehungsstrecke**
- **Lange Paradestrecke mit sichtbarer Ausweiche im Vordergrund**

Auch wenn wir alle echte Modelleisenbahner sind und die Miniaturisierung genauestens vorgenommen wird: Das Hobby mit der Eisenbahn bleibt ein Spiel. Und gerade für diejenigen, die nur wenig Platz zur Verfügung haben, wird die Realisierung einer vorbildgerechten Anlage schwierig sein. Kurzum sollte man dazu stehen, dass eine Modelleisenbahn auch zum Spielen da ist. Deshalb spricht man in Amerika auch von „Railroading is fun“ … genau! Auch ich sehe unser Hobby nicht so verbissen – und deshalb wollen wir heute ganz bewusst eine Spielanlage in moderater Größe für „more fun“ vorstellen.

In den 1960er-Jahren waren das Oval, das doppelte Oval und als Krönung das Oval mit drei Kreisen ineinander (und alles auf einer Ebene, versteht sich) die gängige Aufbauart einer Eisenbahnanlage. Mit Bernd Schmids Büchern über die Märklin Bahn wurde ab den Siebzigerjahren schon die „echte“ Modellbahn publiziert, wo in erster Linie die Gleispläne bzw. Gleisführungen im Vordergrund standen. Hier wurden die Gleistrassen in mehreren Ebenen geplant, gebaut und – wie bei Bernd Schmid üblich – auch bestens fotografiert. Unser heutiger Entwurf folgt der Prämisse einer Modellbahn mit Spielcharakter, also der Verbindgung aus unkompliziertem Fahrspaß bei gleichzeitiger seriöser Vorbildnähe – und Sie werden sehen, wie gut das funktioniert!

### Gedanken zur Anlagenplanung

Als Grundidee sollte der Fahr- und Rangierbetrieb gleichermaßen realisierbar sein. Zur Gestaltung der Anlage und um abwechslungsreich fahren zu können, sind mehrere Ebenen vorgesehen. Vorbildgerechte lange Züge wollen wir natürlich auch auf die Bahn bringen, der Fahrbetrieb hat jedoch Priorität.

Aber auch die Landschaftsgestaltung mit Straßen und Häusern soll diesmal mehr im Vordergrund stehen. Und da haben wir schon die wichtigsten Argumente für das Spielen mit einer kleinen Bahn.

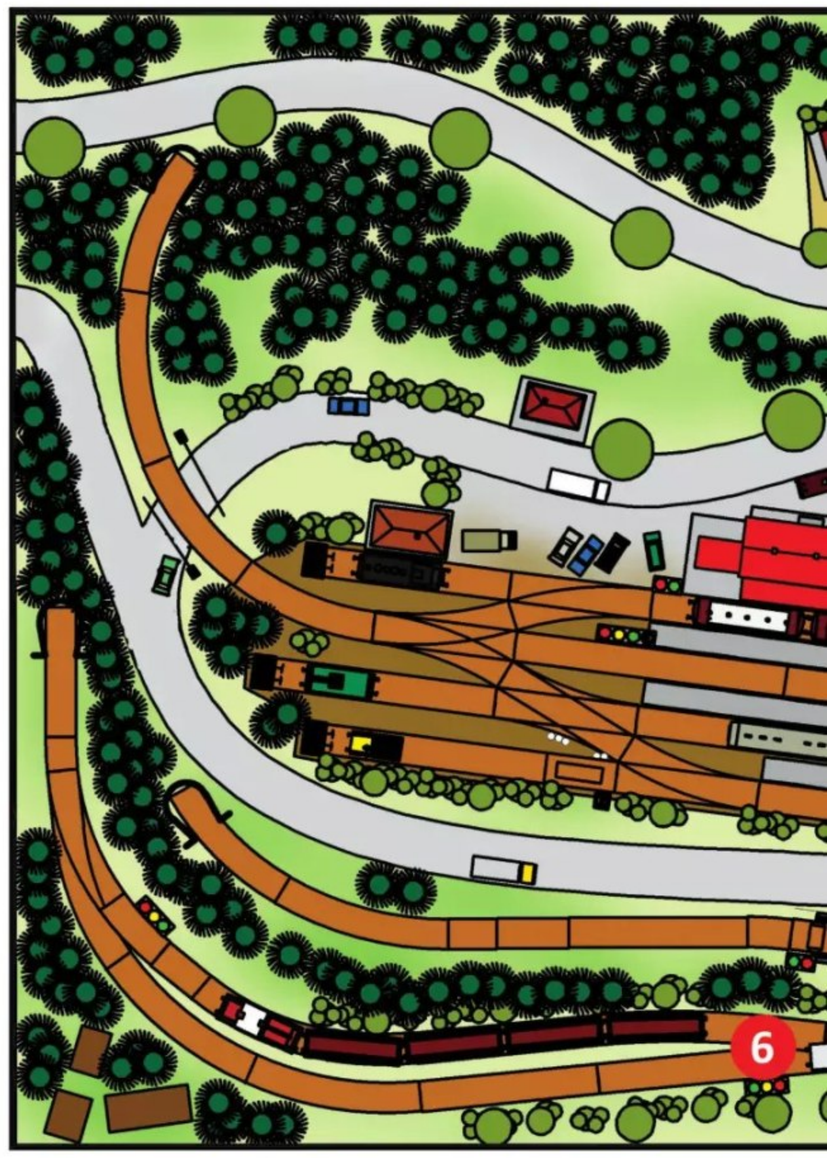
Alle Gleispläne sind aufgrund des Sortiments und der Geometrie geringfügig unterschiedlich ausgefallen. So konnte die C-Gleis Märklin Variante mit einer Dreiwegweiche platzsparender geplant werden als die von Trix. Die Weiche fehlt im Trix Programm und musste mithilfe einer Bogenweiche umgesetzt werden. Mit der platzsparenden Geometrie des K-Gleis-Systems konnte im Bahnhof ein zusätzliches langes Abstellgleis eingeplant werden. Ferner wurde mit Flexgleisen eine elegantere Bogensituation im vorderen Bereich der Anlage geschaffen.

Interessant ist bei dieser Anlage vor allem der Untergrund. In beiden Bereichen (grün/rot) findet man eine Ausweiche für den Zugwechsel. Zwischen den beiden Tunneln C und E sind →

→ die beiden Schattenbahnhöfe und der Anschluss zum Bahnhof mit einer „Umgehungsstrecke“ für spektakuläre Zugfahrten gut.

Das Bahnhofsareal ist mit je zwei Richtungsgleisen gut ausgestattet. Platzsparend wurden die Gleise für den Güterschuppen und den Lagerhauskomplex über zwei Weichen und die kleine Kreuzung angebunden. Das sind die Tricks, die schon Bernd Schmid vor vier Jahrzehnten angewendet hat. Und gerade diese Dinge sind der Blickfang auf solch einfachen Anlagen. Ein paar Straßen, damit man auch seine Straßenfahrzeuge gut in Szene setzen kann, bringen schon einiges an Leben an die Bahn. Auch Bahnübergänge mit Schranken, die durch Zugfahrten auf und zu gehen, sind schon Details, die in Richtung Modellbahn gehen. Dann fehlen nur noch ein paar Häuser oder – je nach Geschmack des Erbauers – eine kleine Kapelle und viel Grün mit Nadel- und Laubbäumchen. Eine Geländeabstufung mit verschiedenen Ebenen tut dem Gesamteindruck der Anlage sicherlich auch gut. Hier sieht man die typische Vorgangsweise „vorn = niedrige Ebene; hinten = hohe Ebene“ sehr deutlich.

Wie gesagt, diesmal handelt es sich vorrangig um eine Spielanlage für Jung und Alt … und wie immer gilt: Es kommt halt auch drauf an, was man daraus macht! Und wir werden natürlich das Maximum daraus machen.




1. Bahnhof Burgstein
2. Bahnsteig
3. Güterschuppen Burgstein
4. Lagerhauskomplex
5. Dorf
6. Hauptstrecke mit Ausweiche
7. Umgehungsstrecke
8. Kapelle

### Märklin C-Gleis

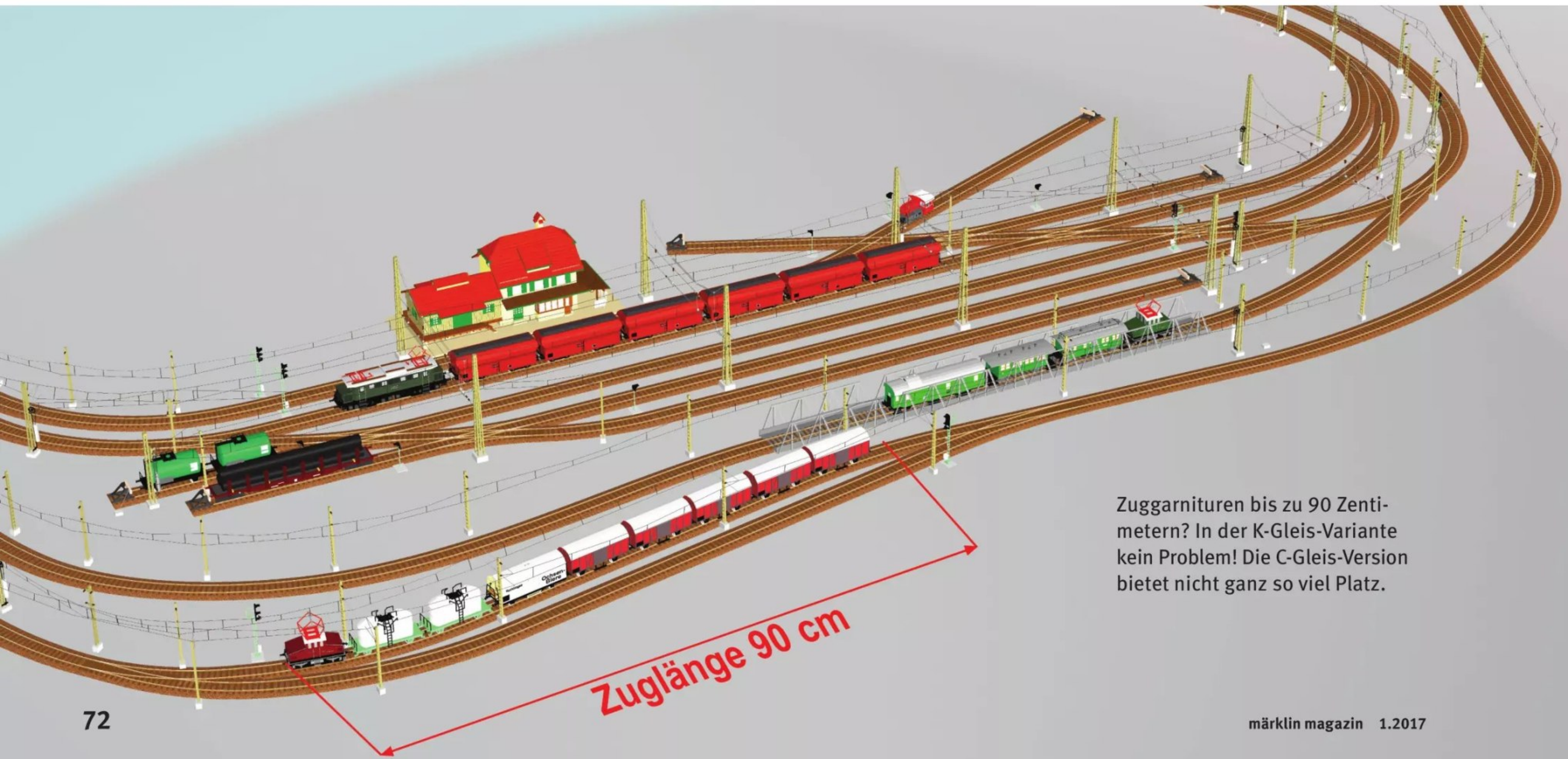
Der Märklin C-Gleis-Entwurf symbolisiert die eigentliche Idee der Anlage. Die K-Gleis-Führung wurde aufgrund der günstigen Geometrie erweitert und verbessert. Und mit dem Trix Sortiment muss man den einen oder anderen Kompromiss eingehen, da im Sortiment eine Dreiwegweiche und die kleine Kreuzung fehlen. Aber mit etwas findigem Planungseifer lässt sich fast alles arrangieren.

### Trix C-Gleis

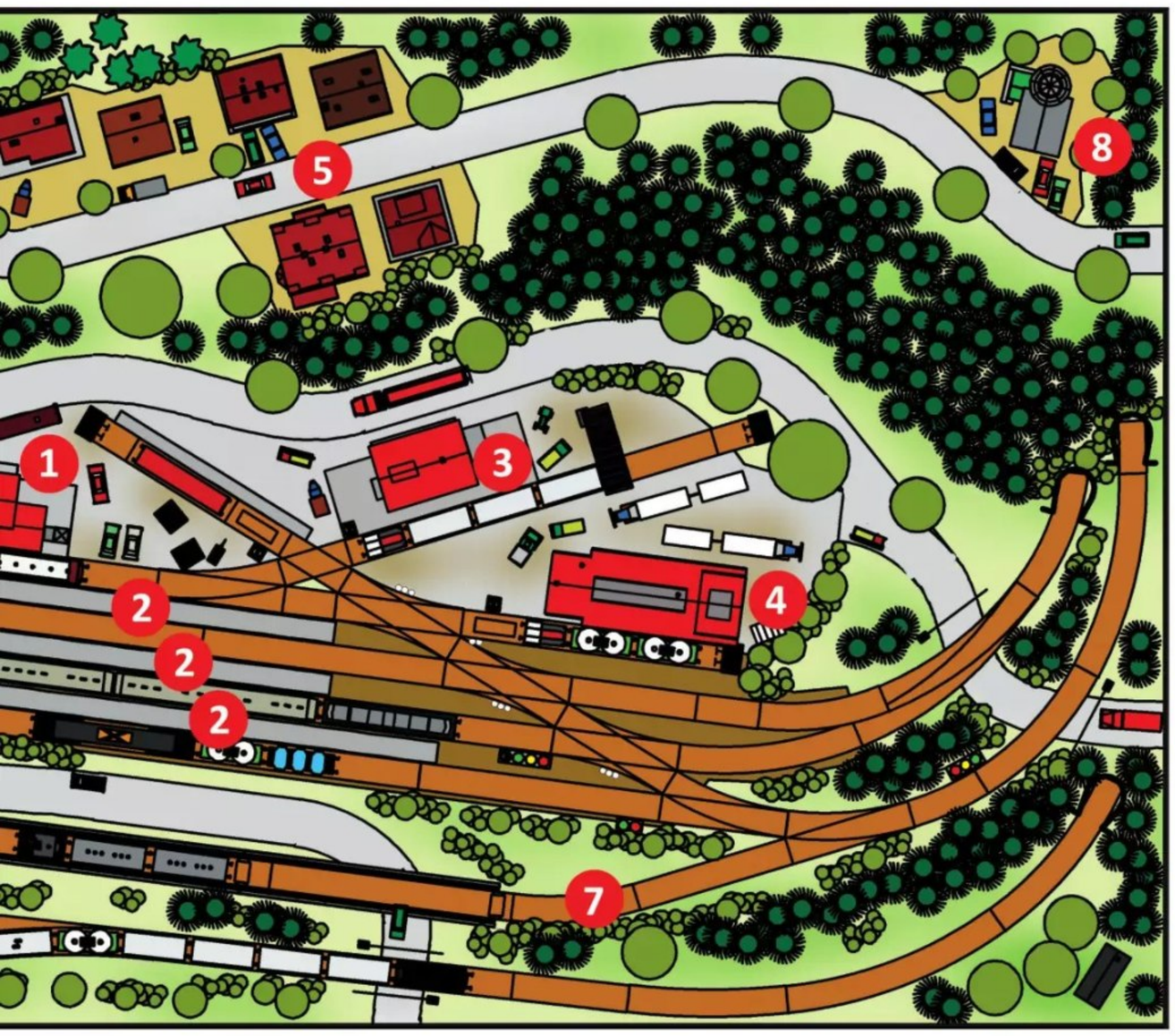
Bei der Trix Anlage sehen wir deutlich, dass auf eine Dreiwegweiche und auf die kleine Kreuzung verzichtet werden musste. Dementsprechend fiel auch die Ausstattung aus – manchmal muss man eben Abstriche machen.

### Märklin K-Gleis

Bei dem K-Gleis-Entwurf dominiert die Eleganz mit dem Flexgleis für die geschwungenen Streckenführungen. Die Gleisgeometrie ist sparsamer und so konnte nach Tunnel A bereits mit einer Bogenweiche das erste Bahnhofsgleis sehr lange gestaltet werden. Aber auch die Abstell- und Rangiermöglichkeiten sind vielfältiger als bei den beiden anderen Entwürfen. Der Einbau einer Oberleitung macht die Anlage schon fast konkurrenzlos. Dem




Zuggarnituren bis zu 90 Zentimetern? In der K-Gleis-Variante kein Problem! Die C-Gleis-Version bietet nicht ganz so viel Platz.




gegenüber steht die einfache und dennoch sehr betriebssichere Verwendung des C-Gleis-Systems. Mag das K-Gleis im eingeschotterten Zustand dem Original sehr nahekommen, so muss beim C-Gleis der Schotterkörper aufwendig mit Farbe behandelt werden. Wir sehen, dass beide Systeme ihre Berechtigung haben – da kommt es eben auf die eigenen Bedürfnisse an!

An den ausgearbeiteten Entwürfen mit Straßen, Häusern, Bewuchs usw. sieht man erst, dass vieles wunderbar kaschierbar ist. Keiner dieser drei Dioramenkomplexe sieht hier langweilig aus. Mit kleinen Details lässt sich Großes machen. Bei Trix wurde das fehlende Ladegleis durch eine Tankstelle ersetzt – niemand hat's bemerkt! Die Gleisführungen sind bei allen Entwürfen ähnlich und trotzdem sieht bei näherer Betrachtung jede anders aus.

Bei individuellen Abmessungen kommt man um einen Selbstbau beim Rahmen nicht umher. Bei dieser Anlagengröße genügt in der Regel ein Zusammenschrauben der Quer- mit den beiden Längsspanten. So spart man sich die Unterkonstruktion und zudem Gewicht. Die Füße dienen der Aussteifung in den Ecken. Zusätzlich wurden zwei Dreiecksaussteifungen verwendet, die auch einen exakten 90-Grad-Winkel bewirken. →

**Beim K-Gleis-Vorschlag ist zusätzlich eine Oberleitung vorgesehen. Die Informationen dazu finden Sie unter www.maerklin-magazin.de**

**Gleisstückliste für C-Gleis-System Märklin und Trix**

| Anzahl | Märklin Art. | Anzahl | Trix Art. | Bezeichnung |
|---|---|---|---|---|
| 10 x | 24188 | 44 x | 62188 | Gleis gerade, 188,3 mm |
| 7 x | 24172 | 10 x | 62172 | Gleis gerade, Länge 171,7 mm |
| 25 x | 24360 | | | Gleis gerade, Länge 360 mm |
| 8 x | 24094 | 10 x | 62094 | Gleis gerade, Länge 94,2 mm |
| 5 x | 24077 | 3 x | 62077 | Gleis gerade, Länge 77,5 mm |
| 11 x | 24236 | 16 x | 62236 | Gleis gerade, Länge 236,1 mm |
| 2 x | 24229 | 4 x | 62229 | Gleis gerade, Länge 229,3 mm |
| 2 x | 24064 | 3 x | 62064 | Gleis gerade, Länge 64,3 mm |
| 6 x | 24977 | 4 x | 62977 | Prellbock, Länge 77,5 mm |
| 1 x | 24530 | 1 x | 62530 | Gleis gebogen, Radius R5 = 643,6 mm |
| 1 x | 24430 | 1 x | 62430 | Gleis gebogen, Radius R4 = 579,3 mm |
| 2 x | 24330 | 2 x | 62330 | Gleis gebogen, 1/1 Radius 515 mm Parallelkreis |
| 8 x | 24230 | 12 x | 62230 | Gleis gebogen, 1/1 Radius 437,5 mm Parallelkreis |
| 4 x | 24215 | 4 x | 62215 | Gleis gebogen, 1/2 Radius 437,5 mm Parallelkreis |
| 2 x | 24207 | 2 x | 62207 | Gleis gebogen, 1/4 Radius 437,5 mm Parallelkreis |
| 4 x | 24224 | 4 x | 62224 | Gleis gebogen, Gegenbogen für Weichen |
| 2 x | 24206 | 2 x | 62206 | Gleis gebogen, Ergänzungsstück |
| 22 x | 24130 | 18 x | 62130 | Gleis gebogen, 1/1 Radius 360 mm Normalkreis |
| 2 x | 24115 | 2 x | 62115 | Gleis gebogen, 1/2 Radius 360 mm Normalkreis |
| 2 x | 24107 | 1 x | 62107 | Gleis gebogen, 1/4 Radius 360 mm Normalkreis |
| 2 x | 24912 | 3 x | 62912 | Gegenbogen für schlanke Weichen |
| 6 x | 24611 | 7 x | 62611 | Weiche links, Radius 437,5 mm Parallelkreis |
| 4 x | 24612 | 6 x | 62612 | Weiche rechts, Radius 437,5 mm Parallelkreis |
| 1 x | 24711 | 1 x | 62711 | Schlanke Weiche links, Radius 1114,6 mm |
| 6 x | 24071 | 4 x | 62071 | Länge 70,8 mm, Böschung abnehmbar |
| 1 x | 24671 | 2 x | 62671 | Kurvenweiche links |
| 2 x | 24772 | 2 x | 62672 | Kurvenweiche rechts |
| 4 x | 24624 | 2 x | 62624 | Doppelte Kreuzungsweiche Parallelkreis |
| 1 x | 24630 | | | Dreiwegweiche, Radius 437,5 mm, Länge 188,3 mm |
| 1 x | 24649 | | | Kreuzung 48,6° |
| 3 x | 24997 | 3 x | 62997 | Entkupplungsgleis, Länge 94,2 mm |
| 4 x | 76472 | 4 x | | Licht-Gleissperrsignal hoch |
| 3 x | 76491 | | | Licht-Blocksignal Hp0-Hp1 |
| 3 x | 76493 | 4 x | | Licht-Hauptsignal Hp0Hp1Hp2 |
| 2 x | 76494 | 3 x | | Licht-Hauptsignal Hp0-1-2/Sh1 |

Die Seitenansicht der C-Gleis-Variante zeigt sehr gut das ansteigende Höhenprofil unserer Anlage – und lässt erahnen, dass neben den sichtbaren Gleistrassen im Untergrund auch noch zwei Schattenbahnhöfe und Durchfahrgleise verbaut sind.

→ Als Material verwendet man am besten günstiges Leimholz mit 20 Millimetern Dicke. Es ist leicht, lässt sich sehr gut mit einer Stichsäge verarbeiten und ist zudem stabil.

### Die Steuerung? Machen Sie es sich einfach!

Eine Steuerung mit Trafo, Schalt- und Stellpulten? Möglich, aber nicht mehr zeitgemäß. Gerade als Anfänger sollte man sich gleich mit Märklin Digital und der ausgezeichneten Central Station anfreunden. Wenn ich da an die zwölf Weichen und acht Signale denke, sehe ich den Wald vor lauter Kabel nicht mehr. Das fällt bei der Digital-Version schon mal gleich flach und funktioniert zudem auch noch sicherer. Zu den Fahreigenschaften der Lokomotiven braucht man ohnehin nichts zu sagen – das ist top!

### Zuglängen? Für 90 Zentimeter reicht der Platz allemal

In unserem Beispiel ist die K-Gleis-Variante gezeigt, die Zuglängen bis zu circa 90 Zentimetern verträgt. Die beiden C-Gleis-Entwürfe müssen mit etwas weniger auskommen. Aber … es ist nun mal eine Spielanlage, die auch nicht zu groß geraten ist, also passt's wieder!

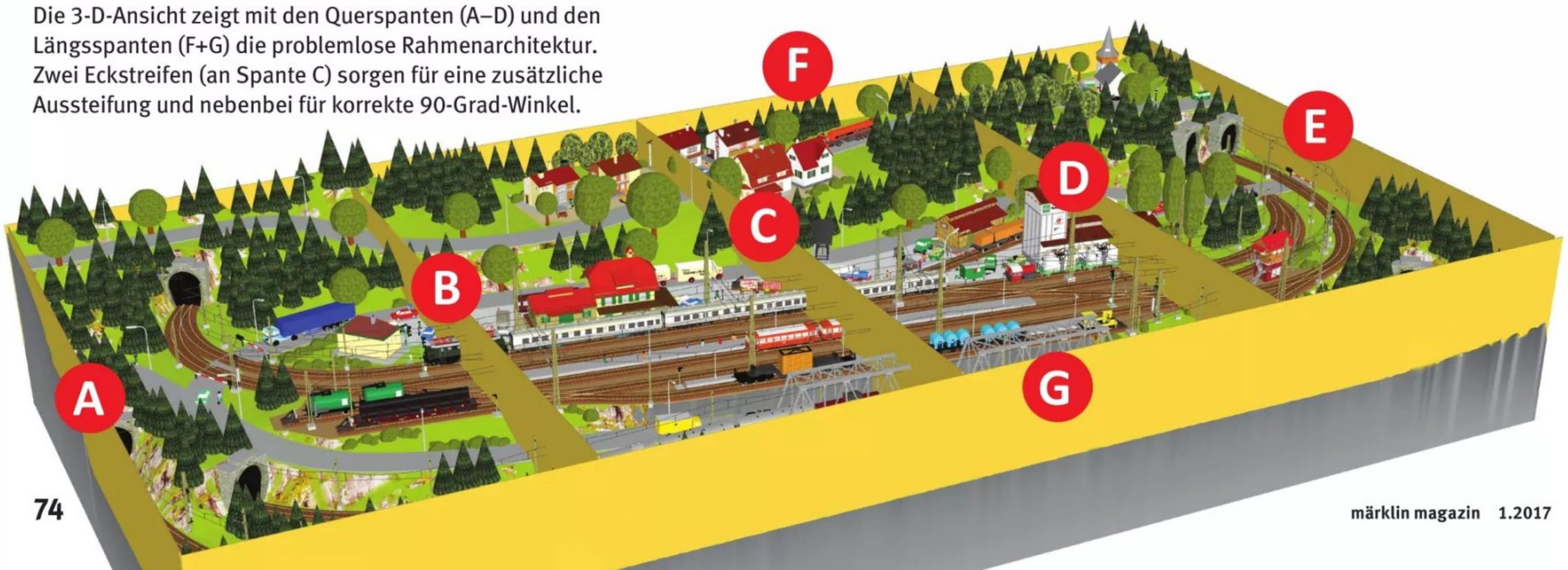
### Do it yourself – umplanen ausdrücklich erwünscht

Auch eine Spielanlage kann eine „richtige" Modellbahn sein – wie erwähnt kommt es darauf an, was man daraus macht. Etwas Ernsthaftigkeit und Ehrgeiz beim Zusammenbau und Gestalten der Häuser und der Landschaftsgestaltung ziehen uns dann automatisch immer mehr in Richtung Modellbahn. Aber jedem das Seine: Wer gerne Eisenbahn „spielt", soll es auch. Umgekehrt: Wohnt nicht auch in jedem Manne ein Kind? Ich für mich stehe dazu und denke, dieser Entwurf schlägt dabei schon die richtige Richtung ein. Übrigens: Umplanen ist ausdrücklich erwünscht! Wir bekommen regelmäßig Post von Lesern, die versuchen, unsere Anlagenvorschläge zu verbessern bzw. zu erweitern oder zu verändern. Das freut uns ungemein, ist das Hobby Modellbahn doch ein „do it yourself"-Thema par excellence – und das beinhaltet auch eine Umsetzung nach individuellem Geschmack.

*Text und Illustrationen: M. T. Nickl*

**Alle Gleispläne und die Stücklisten der Folge 87 finden Sie im Downloadbereich unter www.maerklin-magazin.de**

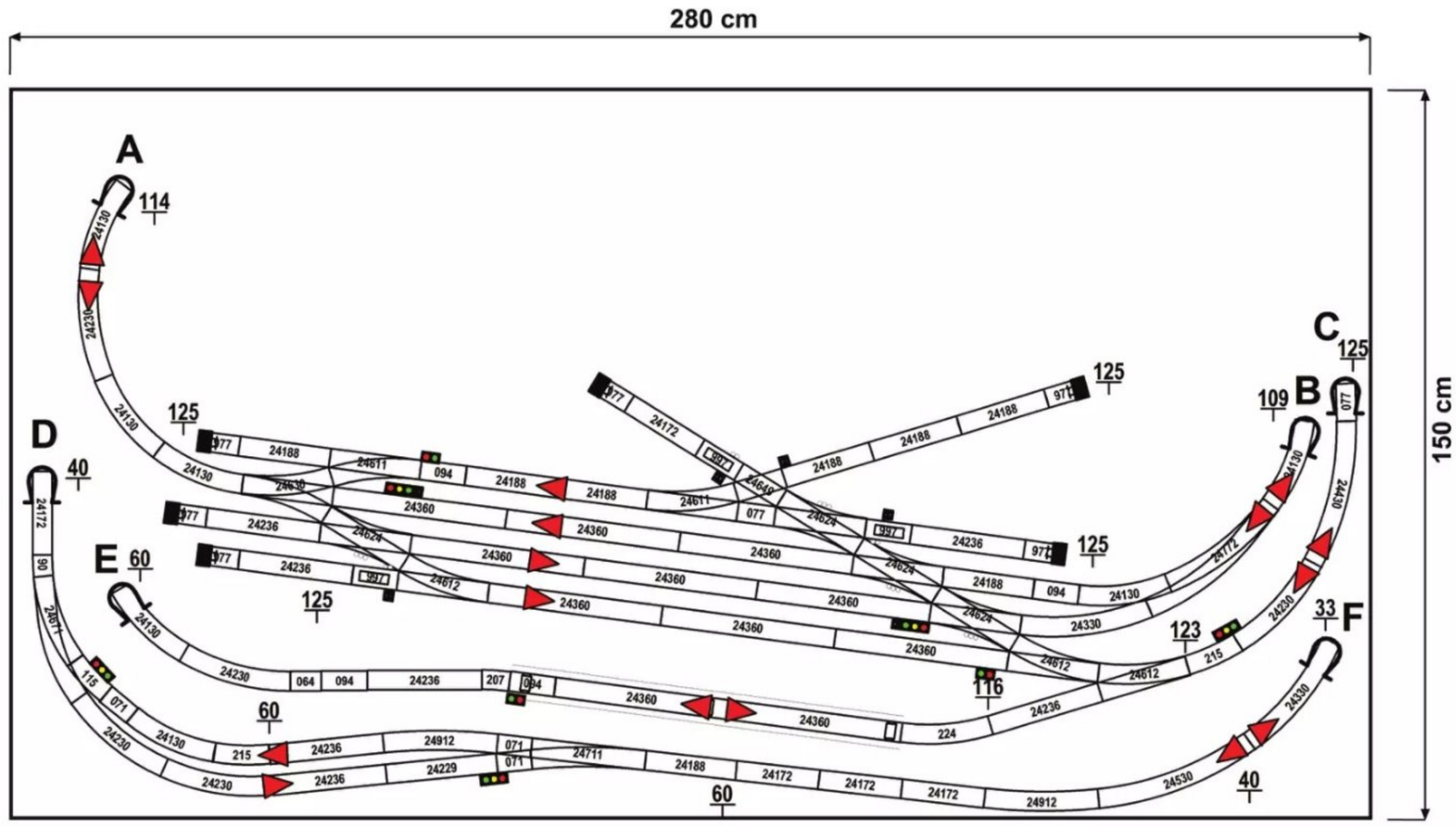
Die 3-D-Ansicht zeigt mit den Querspanten (A–D) und den Längsspanten (F+G) die problemlose Rahmenarchitektur. Zwei Eckstreifen (an Spante C) sorgen für eine zusätzliche Aussteifung und nebenbei für korrekte 90-Grad-Winkel.



# Gleispläne

## Märklin C-Gleis-Plan

### Sichtbare Gleistrassen


280 cm
150 cm
A
B
C
D
E
F
114
125
109
125
125
40
60
125
33
123
116
60
60
40
24130
24230
24360
24188
24236
24624
24612
24172
24611
24360

KOMPAKTE H0-ANLAGE, FOLGE 9

# Freie Fahrt

Und Tusch: Nach acht Bauetappen ist unsere kompakte H0-Anlage startklar. Zum Schluss lassen wir die wichtigsten Bauabschnitte unserer „Sauschwänzle-Bahn“ nochmals Revue passieren.

REGIO DB

Ein Blickfang der Anlage: die imposante Felswand aus Spachtelmasse mit reichlicher Vegetation unterhalb der Bahnhofsgleise von „Warthausen“.

Die Idee für unsere H0-Bahn bekamen wir durch eine Fahrt mit der Sauschwänzle-Bahn. Diese wurde in den Jahren 1887 bis 1890 als strategische Verbindung von Hintschingen bei Tuttlingen bis Lauchringen nahe Waldshut-Tiengen gebaut. Seit der Stilllegung durch die Deutsche Bundesbahn im Jahr 1976 ist nur noch die Strecke von Blumberg bis Weizen als Museumsstrecke befahrbar. Mit einer Länge von etwa 25 Kilometern und starken Höhenunterschieden gehört sie mit ihren Kehrtunnels und imposanten Brückenbauwerken zu den großen Touristenattraktionen im südlichen Schwarzwald.

Genügend Inspiration also für eine Modellanlage, zumal auch im Zubehörbereich fast jeder Hersteller geeignetes Material im Angebot hat. Beim Gleisbau haben wir uns für das C-Gleis entschieden, da es durch seine einfache Geometrie und die großen Radien (bis hin zu Radius 5) das optimale Material für den als zweigleisige Strecke geplanten Bau bietet. Umgesetzt haben wir die Anlage diesmal in der Zweileiter-Variante (Trix C-Gleis), aber auch als Dreileiter-Variante (Märklin C-Gleis oder K-Gleis) lässt sich die Anlage einfach aufbauen (siehe dazu die Gleisstücklisten und Gleispläne in der MM-Ausgabe 03/2015). Zudem sollte die Anlage mit ihrer Größe von 3,00 Metern Länge und 1,50 Metern Breite geteilt aufgebaut werden. Den passenden Unterbau für unsere Anlage haben wir bei der Firma Modellplan gefunden.

Einer der großen Blickfänge der Anlage sind sicherlich die imposante, 54 Zentimeter lange Brücke (Firma Noch) und das Empfangsgebäude „Warthausen“ für unseren dreigleisigen Bahnhof. Dieser schon leicht patinierte Bau mit der markanten Schindelverkleidung steht zwar im Original nicht an der Sauschwänzle-Bahn, sondern an der Öchslebahn in Oberschwaben, doch er überzeugt durch seinen ländlichen Charakter und passt exzellent in unsere Anlagenphilosopie. Angeboten wird dieser Bahnhof

Clevere Idee: Eine selbst gestaltete Galerie bietet viele Möglichkeiten zur Durch- und Überfahrt bei schwierigen Platzverhältnissen am Anlagenrand.

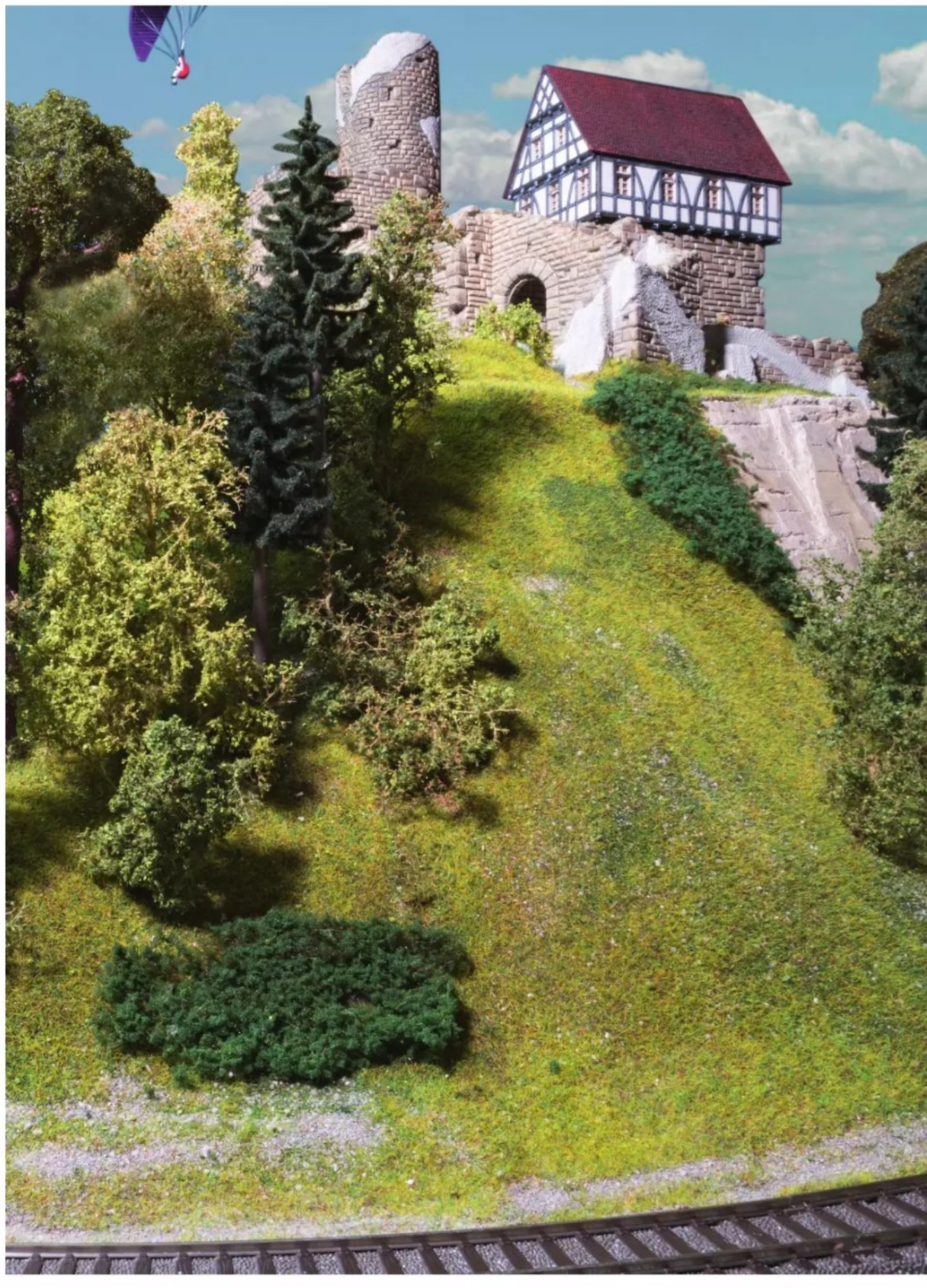
Unter der Brücke geht es für einen Intercity weiter zum Zugwechsel im Schattenbahnhof. Als Zugmaschine agiert eine Diesellok der DR/DB-Baureihe 234.

Prachtstück: Unsere Doppelbogenbrücke von Noch ist ein echter Hingucker – das Lasercut-Modell bringt es auf die beachtliche Länge von 54 Zentimetern.

als Bausatz von Faller (Art. 110123). Hinter dem Bahnhof hatten wir Häuser von verschiedenen Zulieferern zu einer Kleinstadt gruppiert. Auch eine Burgruine stand auf unserer Wunschliste und wurde anhand des Planungsprogramms optimal im rechten Anlagenbereich als optischer Gegenpart zur städtischen Kulisse platziert.

Nach der ausgiebigen Planung – schließlich galt es, die drei verschiedenen Fahrebenen mit ihren Kehrschleifen zu einer Gesamtanlage zu komponieren – begann der praktische Teil unserer Arbeit. Beim Aufbau des Unterbaus bekamen wir schon einen ersten Eindruck von der Größe der Anlage. Weiter ging es mit dem Auflegen von Sperrholzplatten in der gleichen Einteilung und Größe wie unsere Anlagenmodule. Auf diese zukünftigen Gleistrassen wurden die ersten Gleise, angefangen bei unserem je Fahrtrichtung zweigleisigen Schattenbahnhof und den weiteren Gleisstrecken, auf dieser Gleisebene aufgelegt (siehe Ausgabe MM 04/2015). Im nächsten Arbeitsschritt zeichneten wir die Trassen mit den entsprechenden Gleishöhen auf. Als große Hilfe diente uns hierbei ein selbst gebauter Zeichenwagen. Dieser besteht aus einem kleinen Güterwagen. Auf diesem ist über einen beweglichen Ausleger ein Bleistift angebracht. Mit dessen Hilfe haben wir sämtliche Strecken durchfahren und eine Sägelinie auf beiden Seiten der Trasse erhalten (MM 05/2015).

Im nächsten Arbeitsgang legten wir die Querspanten auf, um die Gleisdurchführungen aufzuzeichnen. Auf diese Weise arbeiteten wir uns durch alle drei Ebenen. Hierbei mussten wir sehr sorgsam vorgehen, denn dieser Arbeitsgang bildete den Grundstock für alle weiteren Landschaftselemente und die Gleisführung. Das Aussägen der einzelnen Sperrholzteile sowie das Zusammenfügen zu einem großen Holzpuzzle war unser nächster Arbeitsschritt. Kleinere Fehler im Trassenverlauf konnten wir hier während des Zusammenbaus durch Unterlegen von Furnierstreifen →



„Burg Ehrenfels“ in ganzer Schönheit. Am Hang darunter wurde ein Mischwald aus Nadel- und Laubholz angelegt und mit etwas Buschwerk garniert.

Unterhalb der schön verwitterten Burgfestung Ehrenfels herrscht reger Rangierbetrieb – natürlich stets mit korrekt gestellten Weichen und Signalen.

Voll beladen wartet der Hänger zum Abtransport in den heimischen Bauernhof, während die ortsunkundigen Wanderer über den richtigen Weg rätseln.

Tierisch schöner Rastplatz: Eine Bank unter einer Birke lädt zu einer kleinen Ruhepause ein – oder zu einem Besuch beim örtlichen Fleckvieh.

Gut geschützt warten Oma und Enkel im Wartehäuschen auf den Zug. Ein Zeitungsleser riskiert dennoch ein paar weitere Minuten unter freiem Himmel.

→ retuschieren. Ein Vorteil beim Aufbau der fertig ausgesägten Gleiswendel sind die tragenden Gewindestangen. Mit beidseitigen, eingedrehten Muttern und Unterlagscheiben hatten wir die Gleistrassen hier auf das richtige Niveau fixiert. Hierauf konnten dann auch schon die ersten Gleise mit deren Anschlüssen für den Bahnstrom und die Bremsstrecken mit ihren Abschnitten verlegt werden. Diese sind mittels Farbpunkten auf den Holztrassen gekennzeichnet, um einer Verwechslung der angelöteten Anschlusskabel bei unserer Gleichstromanlage zu entgehen. Damit beendeten wir auch diesen Arbeitsschritt mit dem Befestigen der Gleise mithilfe der passenden Gleisschrauben (MM 02/2016).

Derweil hatten wir aus unseren Sperrholzplatten schon die ersten Kunstbauten in Form von Tunnelportalen und einer Galerie zugeschnitten und verbaut. Da nun alles gut verschraubt und befestigt war, konnten wir unseren Rohbau auf die Längsseite kippen, um im weiteren Arbeitsgang die Verkabelung der einzelnen Komponenten durchzuführen. Hierzu wurden zuerst eine Stromautobahn in Form eines geschlitzten Kabelkanals im Querschnitt 2,5 Zentimeter für die stromführenden Kabel sowie eines weiteren für die Rückmeldungen der einzelnen Kontakte zum Rückmeldedecoder auf den beiden inneren Längsspanten angebracht. Durch diese sind unsere drei Module mittels starker Kabel von Märklin (Art. 71060) sowie zweipoliger Verteilerleisten von Viessmann (Art. 6859) mit Strom versorgt. Hier sind im Anschluss die einzelnen weiterführenden Kabel angelötet worden (siehe MM 03/2016).

Die Absicherung unserer Modellbahn übernehmen die neuen und filigranen Märklin Flügelsignale sowie Bremsmodule zum vorbildgerechten Abbremsen der Züge. Im Bereich des Schattenbahnhofs geschieht dies durch das stromlose Schalten ohne Bremsstrecke mit dem Decoder m84 aus dem Märklin Sortiment. →

Ein IC im außerfahrplanmäßigen Halt – für ihn steht das Signal auf „Halt“. Derweil geht es am Bahnhofsvorplatz unterm Maibaum schon mächtig rund.

Jetzt aber schnell: Mit dem Seitenwagen düst dieses motorradbegeisterte Paar eben noch zum Einkaufen in die Stadt.

Klar zum Abheben: Dank guter Thermik haben unsere Gleitschirmflieger einen tollen Flug vor sich. Ein Set aus Startrampe und Piloten gibt es z. B. bei Faller.


NOCH
... wie im Original

Fokus-Thema 2017
»Hobby & Freizeit«

## »Hobby & Freizeit«
### NOCH Figuren-Neuheiten 2017

20 Jahre Figuren 1997 - 2017

*2017 lautet das Fokus-Thema von NOCH »Hobby & Freizeit«. Viele passende Figuren, mit denen man die Modell-Landschaft ausdekorieren und stimmungsvolle Szenen gestalten kann, sind ab sofort für Sie im Fachhandel verfügbar.*

*Noch mehr Figuren-Neuheiten finden Sie in unserem Neuheitenprospekt und auf unserer Website **www.noch.de**!*

***Schon gewusst:** Dieses Jahr feiern wir 20 Jahre NOCH Figuren!*

HO **15886** Paraglider € 9,99

HO **15826** Snowboarder € 10,99



HO **15885** Golfer € 9,99

HO **15880** Tennisspieler € 10,99

HO **15887** Modellbauer € 10,99

HO **15899** Mountainbiker € 10,99

HO **15989** Schiedsrichter und Trainer € 9,99

**www.noch.de** **www.noch.de/facebook**
NOCH GmbH & Co. KG, Lindauer Str. 49, D-88239 Wangen/Allgäu

Klein, rot, stark: Routinemäßige Rangierarbeiten leistet das „kleine ölgefeuerte Fahrzeug“ unter dem Fußgängersteg zur Burg ohne Mühe.

→ Als passende Kraftwerke zum Schalten und Fahren über eine Central Station sowie zur Speisung des Lichtstroms für die verschiedenen Märklin Lampen dienen Schaltnetzteile.

Zu unserem finalen und umfangreichsten Arbeitsgang – der landschaftlichen Ausgestaltung – wurde unsere Bahn wieder zurückgedreht. Unsere selbst gefertigten Tunnelportale mit den Stützmauern haben durch aufgeklebte Mauerplatten und verschiedene Farbanstriche ein realistisches Aussehen bekommen. Auch die selbst gebaute Galerie erhielt mit Farbe von Heki einen betonartigen Look. Zudem wurden die Ortseinfahrt und die Grundflächen unserer Kleinstadt ebenfalls mit Farbe von Heki „asphaltiert“ (MM 04/2016).

Nach einer entsprechenden Trocknungszeit wurden die eingefärbten Flächen nachgealtert. Hierzu kam eine mit Wasser angemischte Farbe in einer Sprühflasche von Noch zum Einsatz. Diese wurde nach dem Aufsprühen mittels eines in Wasser getränkten Pinsels verteilt. Da nun die Kunstbauten sowie die Straßenflächen ihre finale Optik erhalten hatten, folgte der eigentliche Landschaftsbau. Dafür wurden die übrigen Flächen mit einem Aluminiumfliegengitter bis zum jeweiligen Modulrand überzogen und dieses fest getackert (MM 05/2016). Aus einem dickeren Gipsauftrag wurden danach die Felsen modelliert und farblich nachbehandelt. Ebenso wurde Burg „Ehrenfels“ (Noch-Art. 58604) auf ihrem abnehmbaren Sockel befestigt und farblich an die Felsen angeglichen. Grasfasern und Sand sowie eingebrachter Gleisschotter in einem eingefärbten Leimbett gaben unserer Anlage das endgültige farbliche Gesicht (MM 06/2016). Nun heißt es: Freie Fahrt.

*Text: Roland Schum; Fotos: Kötzle*

**Alle Folgen dieser Bauserie sowie die zugehörigen Gleispläne und Stücklisten finden Sie im Downloadbereich unter www.maerklin-magazin.de**

Bloß keine Hektik: In unserer Kleinstadt herrscht um die Fahrschule „Fahr ins Land“ mit ihrem vorgebauten Wintergarten entspannte ländliche Idylle.

„Bitte einsteigen und Vorsicht bei der Abfahrt“: Unser Regionalzug wartet auf Gleis 1 auf die Ausfahrt vom Bahnhof Warthausen.

Dr. Florian Gabriel genießt die Spur 1 am liebsten auf der Terrasse. Highlight in seinem Fuhrpark: eine Zuggarnitur des „Adlers“ inklusive Mannschaft und Passagieren.

SPUR-1-FAHRER PERSÖNLICH

# Mit dem „Adler“ auf großer Fahrt

## Als „Multispurer“ fährt Dr. Florian Gabriel seit vielen Jahren Modelleisenbahnen von N bis H0. Einen ganz besonderen Status genießt bei ihm die Königsklasse.

Eigentlich bin ich ein langjähriger „Gelegenheits-Spur-1-Bahner“. Angefangen habe ich in meiner frühen Kindheit in Spur H0, dann folgte vorübergehend N und seit vielen Jahren baue ich wieder an einer großen H0-Anlage. Jetzt habe ich in einem Kellerraum von neun mal fünf Metern eine raumfüllende Anlage mit zwei zusätzlichen Zungen. Vielleicht gelingt es mir noch, die Bahn in diesem Leben fertigzustellen ... Ein Schattenbahnhof für 40 Züge ist bereits fertig und ein Schenkel von neun Metern Länge ist so weit gediehen, dass ich darauf bereits richtig Betrieb machen kann.

Bei einer günstigen Gelegenheit konnte ich mir 1983 auch in der Königsklasse eine BR 38 und etliche Meter Gleise zulegen. Das war für mich ein Erlebnis: Mit dieser Spur-1-Lok konnte ich ganz langsam anfahren, sie hatte einen richtigen Bremsweg und bereits damals ein synchrones Dampflokgeräusch. In der Zwischenzeit kaufte ich mir ein komplettes Oval mit dem großen Radius und dazu noch die BR 78 und drei Umbauwagenpärchen. Für mich ist es wichtig, dass die Fahrzeuge nicht nur in der Vitrine stehen, sondern fahren und auch im Rangierbetrieb eingesetzt werden können.

Ein Höhepunkt für mich war der Erwerb des kompletten „Adler“-Zuges von 1835 mit all den schönen Figuren. Gelegentlich baue ich auch ein Oval auf der Terrasse auf. Ich liege dann am liebsten auf dem Bauch und lasse die Züge auf mich zufahren. Die Größe, das Volumen, der Masseeindruck – das macht die Königsklasse einfach faszinierend und bringt enormen Fahrspaß. Der Adler ist auch mein persönliches Highlight: so groß – und doch so klein. Dass meine alte 38er noch nicht so fein detailliert ist wie heutige Modelle, fällt im Freien nicht weiter auf. Wichtiger sind hier beste Fahreigenschaften und da überzeugt Märklin auf ganzer Linie – ebenso wie in H0 übrigens. Was den Fahrbetrieb betrifft: Ich merke, dass ich in Spur 1 anders spiele als in H0. H0 ist für mich die anspruchsvolle Modellbahn mit reinem Betrieb in Epoche II oder III. In Spur 1 wird gespielt, mit einzelnen Modellen sehr bewusst gefahren – bei mir eben im Garten. Dafür ist die Größe ideal; kleiner sollten die Modelle da nicht sein. Ein drei Meter langer Zug auf einer sanft geschwungenen Strecke im Garten: Dieser Anblick begeistert jeden, der das einmal erlebt hat.

*Aufgezeichnet und fotografiert von Peter Pernsteiner*

**Weitere Infos zur Spur 1 finden Sie im Internet unter www.maerklin.de/spur-1**

SPUR Z: KURVENREICH DURCH DIE LANDE, FOLGE 7

# Die Elektroinstallation

Schaltungstechnisch ist unsere kleine Z-Anlage nicht allzu komplex. Umso genauer können wir uns daher dem Stellpult widmen. Denn in Sachen Einbau und Verkabelung muss hier alles stimmen.

Die elektrische Verkabelung beansprucht bei dieser verhältnismäßig kleinen Anlage nur geringen Aufwand, denn es gibt keinerlei komplizierte Schaltungen wie Schattenbahnhöfe, Blockstrecken etc. Dennoch gibt es einen Schwerpunkt, der unsere Konzentration in höherem Maße fordert, nämlich der Eigenbau des Stellpults. Es ist zwar mit seinen sechs Tastenpaaren und den acht Kippschaltern sehr überschaubar, aber wie es bei Stellpulten üblich ist, laufen dort (fast) alle Verbindungen zusammen – und die wollen ordentlich verkabelt sein. →

### Stellpultbau, erster Schritt: die Grundplatte

Für den Selbstbau des Stellpults stehen uns das Anschlussverzeichnis, die Stellpultskizze und der Schaltplan für die Signale als wichtigste Grundlagen zur Verfügung. Diese Unterlagen sollten im weiteren Verlauf stets einsehbar bereitliegen.

Als Trägerbasis für die Steuerelemente kommt nur vier Millimeter starkes Sperrholz infrage, da sonst die Länge der Gewindehälse an den Tastern und Schaltern nicht ausreicht. Dieses Brettchen schneiden wir in den Ausmaßen 23 x 6 Zentimeter zurecht und markieren mit Bleistift die Anbohrstellen für die Taster und Schalter. Die genaue Anordnung dieser Elemente ist aus der Skizze „Einbaupositionen“ zu ersehen. Das Brettchen spannen wir dann auf einer glatten Unterlage fest – anschließend geht es schon mit dem Bohrer zur Sache. Für die Taster beträgt der Bohrdurchmesser acht Millimeter und für die Kippschalter sechs Millimeter. Danach wird alles rundum entgratet und das Brettchen in einem vorgezogenen Arbeitsgang bereits mit Acrylfarbe hellgrau lackiert.

Bis nun dieser (zweimalige) Farbanstrich getrocknet ist, nutzen wir die Zeit zum Aussägen der Einbaufläche auf dem Trassenbrett. Dieser Ausschnitt beträgt exakt 22 x 4,5 Zentimeter. Er ist also etwas kleiner bemessen als das Basisbrettchen, sodass dieses noch eine ausreichende Auflage hat (siehe Foto rechts).

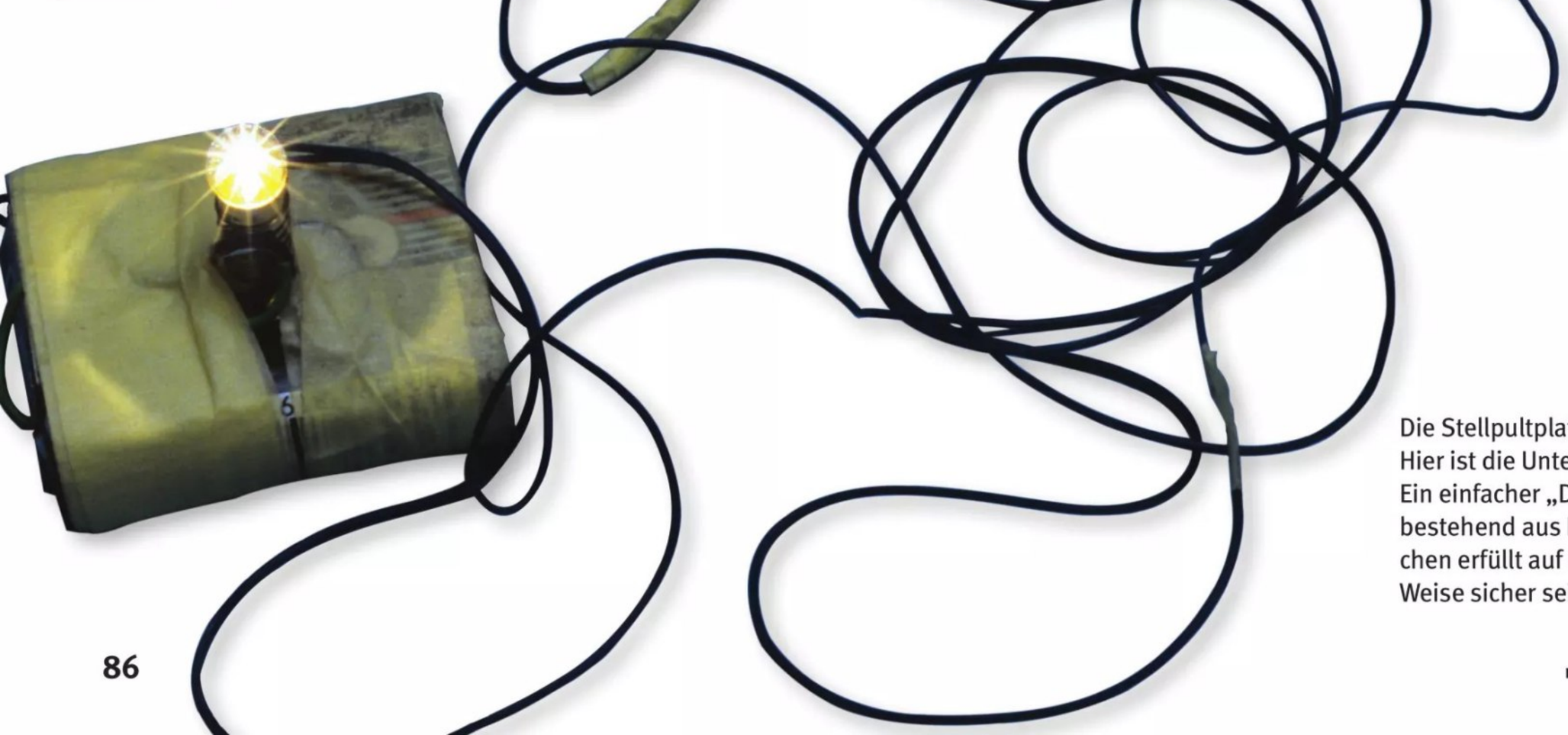
### Stellpultbau, zweiter Schritt: Einbau der Steuerelemente

Die insgesamt zwölf Taster (rot und grün) sowie die acht Kippschalter können nun in das inzwischen wischfest angetrocknete Stellpult eingebaut werden, wobei wir darauf achten sollten, dass beim Andrehen der Feststellschrauben mit dem Sechskant-Steckschlüssel die Lackfläche nicht verkratzt wird. Außerdem ist es ratsam, die Funktion der Schaltzustände an den Steuerelementen vorher mit einem Durchgangsprüfer zu testen (siehe Bild unten). Mitunter gibt es vor allem bei den Tastern „Ausfaller“, deren spätere Auswechselung erhebliche Probleme bereiten würde.

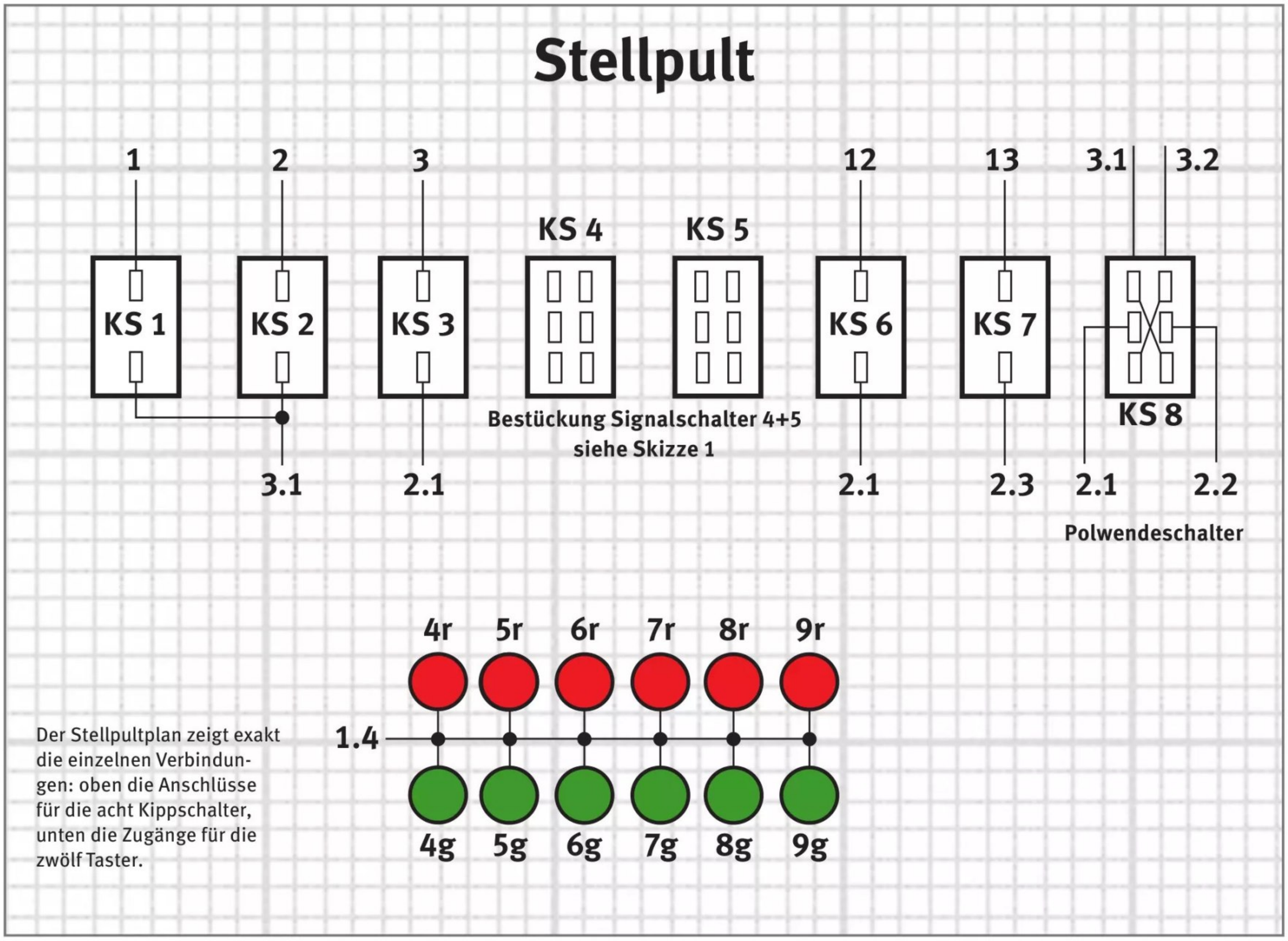
### Stellpultbau, dritter Schritt: die Verkabelung der Taster und der Kippschalter

Für die Bestückung der Taster und Kippschalter sind die Stellpultskizze, die Signalanschlussskizze und hauptsächlich das Anschlussverzeichnis sehr wertvolle Hilfen. Aus dem Verzeichnis ist nämlich zu ersehen, welche Kabelfarben im Einzelfall vorgesehen sind und wohin die einzelnen Kabelwege führen. Die

Das Brettchen für das Stellpult ist zur Bestückung mit den Tastern und Kippschaltern vorbereitet. Im Anlagenvordergrund ist bereits im Trassenbrett die entsprechende Aussparung ausgesägt.



Die Stellpultplatte ist bestückt. Hier ist die Unterseite zu sehen. Ein einfacher „Durchgangsprüfer“ bestehend aus Batterie und Lämpchen erfüllt auf unkomplizierte Weise sicher seinen Zweck.




Der Stellpultplan zeigt exakt die einzelnen Verbindungen: oben die Anschlüsse für die acht Kippschalter, unten die Zugänge für die zwölf Taster.

meisten Kabel werden vorerst nur an den Lötfahnen der Taster und Schalter angelötet und enden zunächst sozusagen „im freien Raum“, denn die anderen Enden werden erst später weiter verlegt. Die Kabel sollten aber mindestens 15 Zentimeter lang bemessen sein und an den Enden mit Kennzeichnungsetiketten gemäß dem Anschlussverzeichnis versehen werden, wie z. B. 1.1, 5r. usw. Diese Kennzeichnung kann mit handbeschrifteten Etiketten geschehen, die am Kabelende abrutschsicher mit Tesafilm angeheftet werden. Lediglich der Anschluss 3.1 verläuft innerhalb des Pults, nämlich vom Polwendeschalter zu den Kippschaltern 1 und 2 – und wird dementsprechend schon endgültig verlegt.

Eine besondere Bedeutung kommt dem Anschluss 1.4 (Masse) zu. Mit diesem Anschluss sollte man die Verkabelung beginnen, denn bereits vorher an den Tastern und Schaltern angelötete Kabel wären für diesen Schritt sehr hinderlich. Die gemeinsame „Masse“ aller Taster sowie der beiden Signalschalter stellen wir insofern her, als dass wir abisolierten Kupferdraht (1,5 mm) mittels Lötverbindung von Lötfahne zu Lötfahne verlegen. Eine von dieser „Ringleitung“ weiterführende und ebenfalls 15 Zentimeter lang bemessene Sammelleitung endet ebenfalls vorerst „im freien Raum“ und wird entsprechend mit „1.4“ gekennzeichnet.

Besondere Bedeutung kommt auch dem Polwendeschalter zu. Damit dieser Schalter (2 x UM) auch tatsächlich als Polwendeschalter fungieren kann, müssen wir die vier Eckfahnen an der Unterseite des Schalters wie in der Skizze angegeben „über Kreuz“ miteinander verbinden, wobei am Kreuzungspunkt kein Kontakt entstehen darf (Kurzschlussgefahr).

Das Pult ist damit so weit fertiggestellt und kann mitsamt den herabhängenden Kabeln von oben in den ausgesägten Anlagenausschnitt eingesetzt werden. Dort wird es vorerst nur mit zwei kleinen Nägeln fixiert, damit es bei Bedarf ggf. nochmals problemlos herausgenommen werden kann.

### Stellpultbau, letzter Schritt: Ordnen der Kabel

Die Anlage stellen wir nun hochkant auf Böcke, sodass der Unterbereich zugänglich ist. Jetzt bringen wir unmittelbar unterhalb des Stellpults eine Lötleiste mit insgesamt 29 Lötösen an, denn exakt so viele Kabelanschlüsse hat das Pult. Nun liegt der Rest der Arbeit eigentlich klar auf der Hand: Alle „frei in den Raum“ ragenden und mit Kennzeichen versehenen Stellpultkabel werden nun der Reihe nach entsprechend gekürzt und an den Lötösen angelötet. Es versteht sich von selbst, dass sofort nach jedem Lötanschluss die Kabelkennzeichnung erneut an den Ösen anzubringen ist, denn die Etiketten werden den Kabelkürzungen zum Opfer fallen. Damit ist das Pult für die weitere Endverkabelung bestens vorbereitet.

### Elektroanschlüsse: erster Schritt

In der vorangegangenen Folge hatten wir im Zuge der Gleisverlegung alle Fahrstromkabel und Weichenkabel durch →

# Anschlussverzeichnis

## 1 Trafoanschlüsse

1.1 Fahrstrom rote Kabel vom Trafo 1 zu den Stromeinspeisungen an der Hauptstrecke und zum Signalkippschalter 4 (Signal 10 am Gleis 1)

1.2 Fahrstrom braune Kabel (Masse) vom Trafo 1 zu den Stromeinspeisungen an der Hauptstrecke

1.3 Lichtstrom rote Kabel vom Trafo 1 zu den Signalen und Weichen

1.4 Masse graue Kabel vom Trafo 1 zu den Tastern im Stellpult und zu den Signalkippschaltern 4 und 5 im Stellpult

2.1 Fahrstrom rote Kabel vom Trafo 2 zu den Stromeinspeisungen an der Kehrschleifenstrecke im Bahnhofsbereich, zum Polwendeschalter (Kippschalter 8), zum Kippschalter 3 (Abstellgleis rechts) und zum Signalkippschalter 5 (Signal 11 am Gleis 2) im Stellpult

2.2 Fahrstrom Masse braune Kabel vom Trafo 2 zu den Stromeinspeisungen an der Kehrschleifenstrecke im Bahnhofsbereich und zum Polwendeschalter (Kippschalter 8) im Stellpult

2.3 Lichtstrom gelbes Kabel vom Trafo 2 zum Kippschalter 7 (Gebäudebeleuchtung) im Stellpult

2.4 Masseanschluss graue Kabel vom Trafo 2 zu den Gebäudebeleuchtungen

3.1 Fahrstrom rotes Kabel vom Polwendeschalter 8 zu den Kippschaltern 1 und 2 im Stellpult

3.2 Fahrstrom Masse braune Kabel vom Polwendeschalter 8 im Stellpult zu den Fahrstromeinspeisungen an den Abstellgleisen links

## 2 Abschaltung der Abstellgleise

1 Fahrstrom rotes Kabel vom Kippschalter 1 im Stellpult zum Abstellgleis links (oben)

2 Fahrstrom rotes Kabel vom Kippschalter 2 im Stellpult zum Abstellgleis links (unten)

3 Fahrstrom rotes Kabel vom Kippschalter 3 im Stellpult zum Abstellgleis rechts

## 3 Weichenanschlüsse

4 Stellstrom 2 blaue Kabel (r und g) von der Bogenweiche 4 links zum Tasterpaar im Stellpult

5 Stellstrom 2 blaue Kabel (r und g) von der Doppelkreuzweiche zum Tasterpaar im Stellpult

6 Stellstrom 2 blaue Kabel (r und g) von der Weiche 6 zum Tasterpaar im Stellpult

7 Stellstrom 2 blaue Kabel (r und g) von der Weiche 7 zum Tasterpaar im Stellpult

8 Stellstrom 2 blaue Kabel (r und g) von der Bogenweiche rechts (innen) zum Tasterpaar im Stellpult

9 Stellstrom 2 blaue Kabel (r und g) von der Bogenweiche rechts (außen) zum Tasterpaar im Stellpult

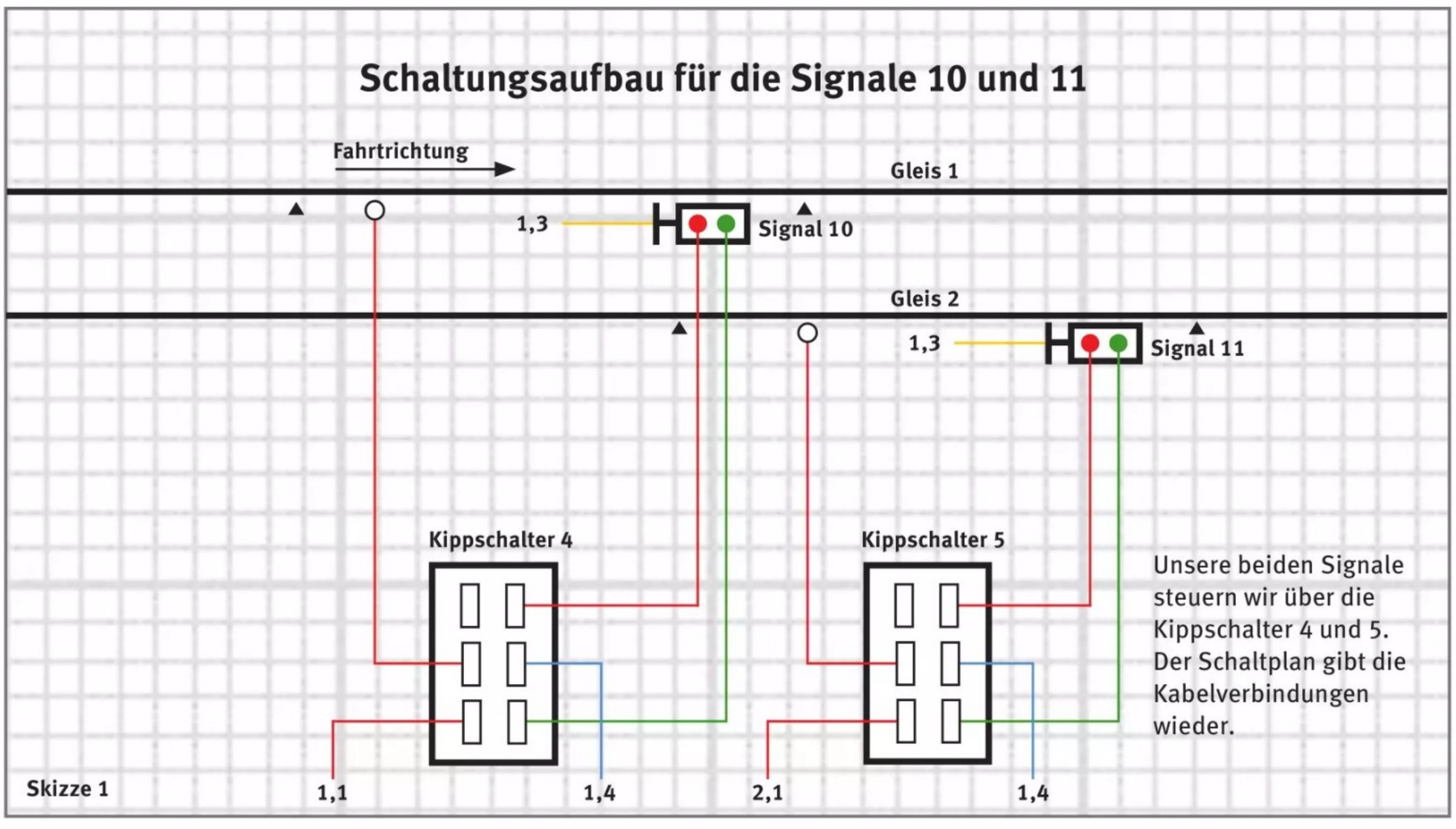
## 4 Signalanschlüsse

Die Verkabelung der beiden Signale 10 und 11 ist in der unten stehenden Skizze separat dargestellt.

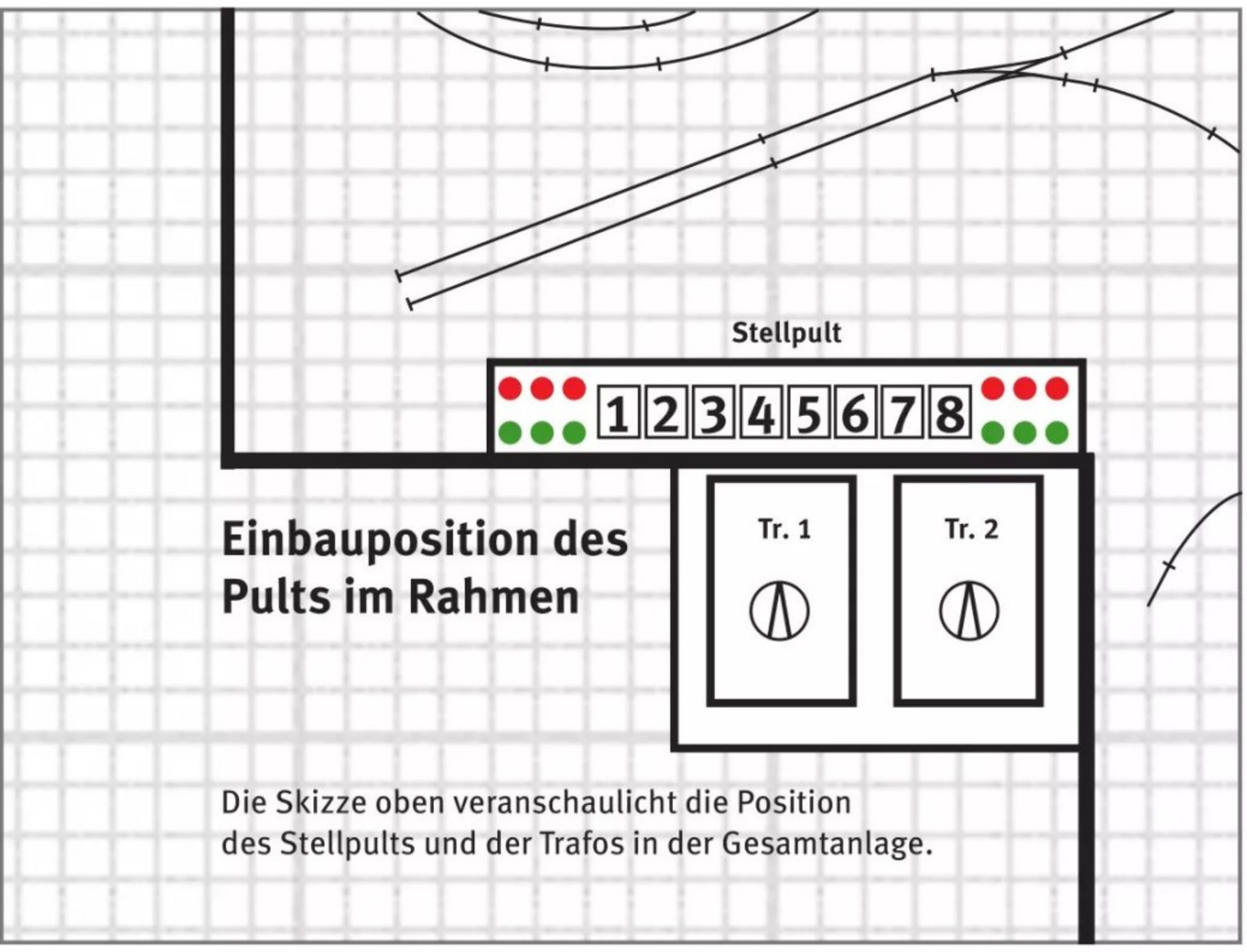
12 Fahrstrom rotes Kabel vom Kippschalter 6 im Stellpult zum Halteabschnitt im Gleis 3

## 5 Anlagenbeleuchtung

13 Lichtstrom gelbes Kabel vom Kippschalter 7 im Stellpult zu den Anlagenlämpchen



Skizze 1



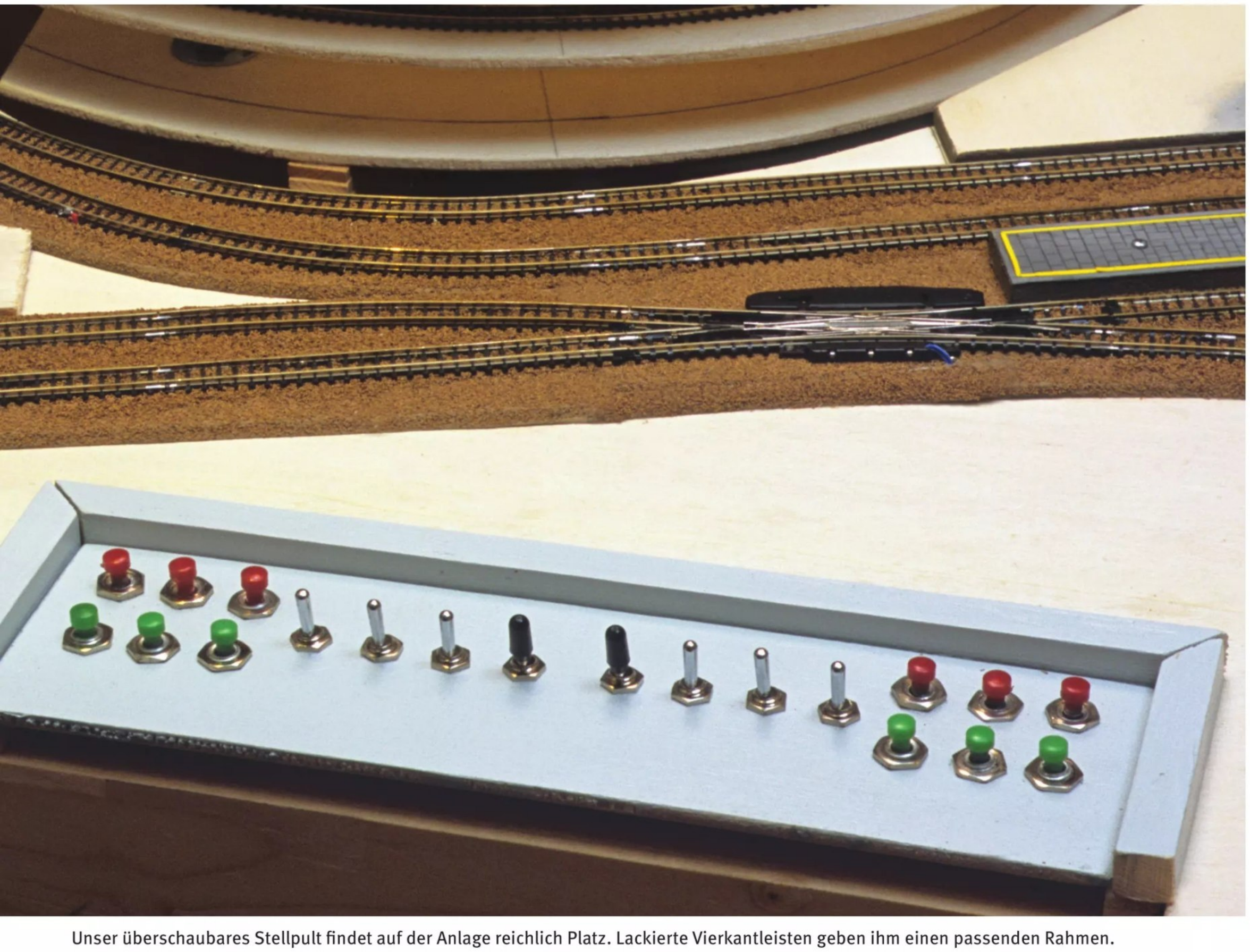

Die Skizze oben veranschaulicht die Position des Stellpults und der Trafos in der Gesamtanlage.

→ Bohrungen zur Plattenunterseite verlegt. Nun geht es darum, in Nähe der Kabel Lötleisten mit entsprechender Anzahl an Lötösen anzubringen, dann die Kabel in einem leichten Bogen heranzuführen und an die Ösen anzulöten. Auch hier ist die Kennzeichnung sofort nach jedem Lötanschluss erneut an den betreffenden Ösen anzubringen. Natürlich können im näheren Umfeld liegende Kabel mit gleichlautender Bezeichnung – wie z. B. die häufigen Fahrstromanschlüsse 1.1 usw. – an einer Öse zusammengefasst werden.

Eine Besonderheit gibt es bei den blauen Weichenkabeln. Da jeweils eines der beiden Kabel für die Rund- bzw. Geradeausfahrtstellung zuständig ist, müssen die betreffenden Kabel erst ermittelt werden. Dieser Test erfordert allerdings abseits der Anlage den zwischenzeitlichen Anschluss eines Trafos, an dessen gelben und grauen Buchsen ausreichend lange Testkabel →

Bis zum richtigen Fahrbetrieb ist es nicht mehr weit. Mit der Verkabelung haben wir einen wichtigen Arbeitsschritt abgeschlossen.

Train Safe®
seit über 20 Jahren für Ihre Züge da!
Kundenanwendungen
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**



Unser überschaubares Stellpult findet auf der Anlage reichlich Platz. Lackierte Vierkantleisten geben ihm einen passenden Rahmen.

→ angeschlossen werden. Durch loses Zusammenführen der Testkabel mit dem gelben und blauen Weichenkabel ist die Zuordnung schnell gefunden. Erst dann kann die zutreffende Bezeichnung an der Lötöse angebracht werden, wie etwa 4r für die Rundstellung der Weiche 4 usw. Damit sind auch (wie beim Stellpult) alle Kabel für die Endverkabelung bestens präpariert.

**Elektroanschlüsse, zweiter Schritt:**

Bei diesem zweiten Schritt werden nun alle nummerngleichen Lötleistenanschlüsse – sowohl die des Stellpults als auch jene des Fahrstroms und der Weichen – miteinander verbunden und damit der „Lückenschluss" hergestellt. Dabei beginnen wir gemäß unserem Anschlussverzeichnis mit den Anschlüssen 1.1. Diese werden der Reihe nach mittels Kabelverbindungen (Lötstellen) zusammengefasst. Erst wenn wir uns vergewissert haben, dass tatsächlich keine Anschlussstelle übersehen wurde, kommen die folgenden Anschlüsse 1.2 an die Reihe, bis wir an den letzten Anschlüssen mit der Bezeichnung 13 für die Anlagenbeleuchtung angelangt sind. Der Sammelanschluss für diese Ringleitung „13" endet zunächst an einer zentralen Lötöse, denn die filigranen und entsprechend empfindlichen Leuchten werden wir erst in Zusammenhang mit der Landschaftsgestaltung installieren. Das Anschlussverzeichnis ist auch hier richtungsweisend, denn es zeigt die einzelnen Kabelwege im Detail genau auf.

Was nun die zusammengefassten Lötösen mit der Bezeichnung 1.1 bis 2.4 für die Trafoanschlüsse anbelangt, so können deren Sammelleitungen natürlich nicht direkt mit den entsprechenden Trafobuchsen verbunden werden, denn die Trafos sind nicht konstant mit der Anlage verbunden, sondern werden nur bei Betriebszeiten aufgestellt. Dies bedeutet, dass die acht Sammelleitungen 1.1 bis 2.4 bis an die Trafolade herangeführt und dort so lang bemessen werden, dass sie bei Bedarf locker an die Trafobuchsen heranreichen können. Mit diesem letzten Kniff darf unsere Verkabelung als abgeschlossen betrachtet werden.

Wir sollten uns aber noch nicht zur Ruhe setzen, sondern zunächst unsere Schienenprofile blank putzen und erste Fahrversuche starten. Sollten sich dabei Probleme ergeben, können sie in diesem Baustadium noch relativ leicht behoben werden. Mit den Stellmechanismen der Weichen stellen wir dieselben Versuche an, dann können wir uns bis zur nächsten Folge ausruhen – oder schon ausgiebig unserem Spielbetrieb nachgehen.

*Text und Skizzen: Karl Albrecht; Fotos: Claus Dick*

**Alle Folgen dieser Serie sowie die zugehörigen Skizzen, Pläne und Listen finden Sie auch im Internet unter www.maerklin-magazin.de**

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

SPUR N: FLIESSENDE KREATIVITÄT

# Alles ist im Fluss

Aristoteles postulierte Wasser als Urelement. Zustimmung vonseiten der Anlagenbauer: Fluss, Bach und Teich beleben N-Landschaften – und sie sind auch Anlass, tolle Brücken zu bauen.

Perfektion: Mit einer Fachwerkbrücke quert die Bahn den klaren Fluss – dem N Club Finland ist ein Modul gelungen, das der Realität wenig nachsteht.

Unter der Brücke: Hier die Anlegestelle, dort die Uferböschung aus Geröll – und dazwischen inszeniert Bernd Bleibler vom N-Club International auf dem Fluss Rur die Begegnung einer Fähre mit einem Lastkahn. Die Bugwellen und Schlagwellen an den Pfosten des Anlegers sind aus bemalter Strukturpaste.

Wasserstufe: Ein Lastschiff der East Surrey N-Gauge fährt in eine Schleuse ein – einmal etwas anderes als nur Fluss.

Umschlagplatz: Der AMC verlädt Kohle vom Schiff auf die Schiene – die Wiener lassen die Wasseroberfläche sanft kräuseln.

Weit holt der Junge am Ufer aus, dann zischt der geworfene Stein über den trägen Fluss – tanzt auf der Oberfläche und hinterlässt bei den immer kürzer auseinanderliegenden Berührungen sich ausbreitende Ringe auf dem Wasser. Eingefroren findet sich dieses introvertierte Idyll auf einem Flussmodul von Stefan Wörner vom N-Club International (NCI). Exzessive Dynamik strahlt dagegen die Wildwasserregatta von Walter Rauffer von den N-Bahn Freunden München aus – auf seinem Eiskanal kämpfen Kanuten mit Stromschnellen und Felsen, am Rande feuern Massen von Sportsfreunden die Sportler an. Zwei Beispiele, wie sich Wasser auf der Anlage respektive dem Modul die Aufmerksamkeit sichert. Doch vor der Kür steht die Pflicht: Zuerst muss die Anmutung des Wassers getroffen werden, was dank der vielseitigen Gestaltungsmaterialien (siehe Seite 98) keine Zauberei ist.

„Für den Grund des Flusses nehme ich Mauerputz“, rät Bernd Bleibler vom NCI (siehe auch Märklin Magazin 06/2013, „Magische Module“). „Mauerputz ist aus Fels gemahlen, gipsähnlich und billig.“ Der Unterbau variiert natürlich je nach Gewässerart. Im Bachbett werden am Ufersaum Steinchen, Sand und Ästchen mit Weißleim festgeklebt. So schwemmt diese Dekoration beim „Bewässern“ mit Gießharz nicht auf. Der eingefärbte Grund wird mit größeren Felsen oder Staustufen gestaltet, bevor die Wasserimitation einfließt. Bei seinem „Rurmodul“ (siehe Bild ganz oben) hat Bernd Bleibler die zunehmende Tiefe des Flusses nachempfunden. „Bemalt wird der Untergrund in Farbnuancen von Blau, Grün und Braun – man kann auch das Wasser färben, aber das ist mir zu gefährlich, weil man den Farbton sehr genau treffen muss.“ Dann wird Modellwasser in mehreren Schichten eingegossen. Bei einem See sollte die Farbe des Untergrunds ebenfalls zur Mitte hin dunkler werden – und bevor Modellwasser

Floßfahrt: Beim CMT (Christliches Modellbahn Team) verfolgen Schaulustige die Floßfahrt – große Felsbrocken im Fluss sorgen für Nervenkitzel.

oder Gießharz fließen, werden Schilf, Wasserpflanzen und Stege verbaut. Tipps gibt es wie Sand am Meer – beispielsweise soll sich das verjüngende Barthaar einer Katze angeblich vorzüglich als Angel eignen, die ein Petrijünger schwingt.

## Auf Ideensuche bei der European N-Scale Convention

Ein Spaziergang an Gewässern liefert Gestaltungsideen, ein Rundgang auf der jährlichen European N-Scale Convention auf der Modell Süd in Stuttgart ebenso. „Für die Gischt am Bug oder Heck meiner Schiffe verwende ich eine Strukturpaste von Woodland, die nach dem Aushärten noch weiß angemalt wird“, verrät Bernd Bleibler. Für solche Strömungsbilder lässt sich auch Gießharz etwa mit dem Heißluftfön, der Airbrush-Pistole oder einem Schaumstoffschwamm →

Üppiger Bewuchs: Der BEK Modelleisenbahnclub Budapest hat ein Altarm-Idyll kreiert.

Steilufer: Der Viadukt bei Pünderich spiegelt sich in der Mosel. Die N-Thusiasten aus Oberfranken haben das Wasser tiefblau und ruhig gestaltet.

Nach der Sintflut: Geröll, Felsen und mitgerissene Bäume zeugen von heftigen Abgängen.

## Trockenübungen

Wände aus gipsbeschichtetem Styrodur, besandete Hänge, Natursteinchen und kleinteiliges Geröll: Der Effekt eines Aufschlusses kann phänomenal sein – vor allem, wenn eine schöne Bogenbrücke die unwirtliche Steinwüste überspannt. Die Erosion durch Wasser ist an solchen ausgesetzten Landschaftsteilen besonders stark – entsprechend kann der Landschaftsbauer alle Register der Gestaltung ziehen. Noch liefert dazu Felsplatten aus Strukturhartschaum wie etwa Granit (Art. 58470) oder Schichtgestein (Art. 58480) sowie Strukturfelsstücke. Bei Faller gibt es zudem ein Felsbauset (Art. 171670) für das Abgießen von Felsen in einer Gussform. Beliebt sind auch die Kautschukformen von Woodland Scenics aus dem Fachhandel. Mit diesen Abgussformen lassen sich Felsen mit einer speziellen Gießmasse (Lightweight Hydrocal) herstellen, die sich im Handumdrehen zu einer Felswand auftürmen. Eine bequeme Gestaltungshilfe sind die Felsfolien von Heki, etwa als Dolomitgestein (Art. 3502), Schichtgestein (Art. 3139), als Kalkschiefer (Art. 3137) oder Granit (Art. 3500). Das Material besteht aus vorgeprägten Kunststoffplatten, die leicht verformbar sind – sie werden einfach mit den Händen geknetet und so in die gewünschte Felsformation verwandelt.

**Hinweise zu den aktuellen Katalogen des Zubehörhandels finden Sie ab Seite 127.**

Überhausung: Der sNs (Spur-N Schweiz) schützt seine Strecke gegen den gewitterbedingten Ablauf von Geröll und Regenwasser.

Es klappert die Mühle: Der ACM hat die unterschiedlichen Wassertiefen bei dem Wasserrad und dem Stauwehr nachempfunden.

manipulieren – probat auch das Aufkleben von Wellen aus Hartkleber, denen mattweiße Farbe Gischt- und Schaumkronencharakter verleiht. Für Wasserfälle verwenden die Profis mit Gießharz oder Zweikomponentenkleber getränkte Watte in der Staustufe. Der Zubehörhandel bietet aber auch Hilfe in Form von Wasser-Effekten (siehe Seite 98) oder Wasserfallgewebe (MBZ: Art. 70105) an.

Allgemein zu hörender Rat: Vorlagen fotografieren sowie Material und Bauteile testen und das Material verwenden, mit dem man selbst am besten zurechtkommt. Als Wasserimitat schwören die meisten Anlagenbauer auf Modellwasser/Gießharz aus dem Zubehörhandel wie etwa von Heki, Noch und Faller. Weiterhin gibt es gelartiges Modellwasser von MBZ (Art. 70102), Water-Drops Easy von Noch (Art. 60855) oder Seefolie etwa von Faller (Art. 170791) – mehr dazu auf Seite 98. Aber auch eine geriffelte Plexiglasscheibe ahmt eine Wasseroberfläche nach. Gut bebilderte Tipps finden sich etwa in der Modellbahn-Schule Nummer 29 von Klaus Zurawski und Nummer 30 von Jörg Chocholaty. Die Reihe erscheint bei der Verlagsgruppe Bahn, wo die Mitglieder der Kundenclubs von Märklin und Trix Rabatt erhalten (www.vgbahn.de).

*Text: rr; Fotos: Kötzle*

Mach' mal Pause: In einem ausgewaschenen Hochtal mit klarem Bach haben die Lippstädter Eisenbahnfreunde 1984 ihren Wohnwagen geparkt.

Impression: Ein klarer Bach plätschert durch das Modul der N-ler im Dreiländereck – zur Freude der Wanderer und Spaziergänger.

**Weitere Bilder von der 11. European N-Scale Convention finden Sie auf www.n-club-international.de in der Bildergalerie unter „Bilder und Berichte".**

## WASSER GIESSEN

**Auf der Modellbahnanlage sollte Wasser vor allem eines sein: nicht nass.** Für den kleinen Teich (Bild rechts) hat Faller das Premium-Modellwasser (Art. 171660) verwendet, das mit dem beliegenden Härter gemischt als Gießharz in die Gewässerbettung einfließt. Faller empfiehlt bei Wassertiefen über fünf Millimeter, die beiden Komponenten in mehreren Schichten zu gießen. Auf große Flächen wird für eine Struktur auf das Gießharz nochmals eine Schicht mit einer Rolle aufgetragen. Ohne Abmessen und Mischen wird das Premium-Natur-Wasser (Art. 171661) verarbeitet, das nach 24 Stunden ausgehärtet ist. Das Modellwasser von Noch (Art. 60873) wird ebenfalls ohne Mischen verarbeitet – wenn es nach zwölf Stunden trocken ist, reduziert sich der Wasserspiegel um die Hälfte, sodass einfach nachgegossen wird. Für tiefere Gewässer hat Noch die Water-Drops im Sortiment , die im Backofen geschmolzen und in honigartiger Konsistenz verarbeitet werden – für eine Nachbearbeitung wird das Material einfach mit dem Haartrockner angeschmolzen. Die Water-Drops gibt es transparent (Art. 60855), color (Art. 60856) und easy (Art. 60858 – mit Schmelzgefäß). Heki empfiehlt für die Gewässergestaltung das Aqua Gießwasser (Art. 3550) mit EP-Harz und Härter. Zwei Teile Harz, ein Teil Härter, verrühren und innerhalb von 20 Minuten verarbeiten.

Lauschiger Teich: Mit Gießharz von Faller ist der flache See entstanden, dessen Ufer mit vielerlei Gewächsen gestaltet ist.

## WASSEREFFEKTE

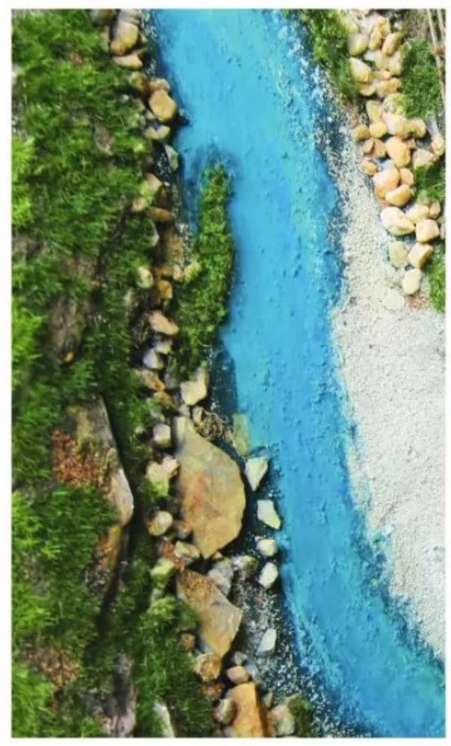
Wasserwirbel und Stromschnellen: Bei Noch kommen solche Strömungsturbulenzen aus der Wasser-Effekte-Tube.

**Wildes Wasser muss sprudeln und rauschen:** Für die Effektgestaltung von Gewässern hat Noch das Produkt Wasser-Effekte (Art. 60872) kreiert. Aus der Tube quillt eine zähe weiße Paste, die mit einem Pinsel auf Wasseroberflächen und Wasserfälle aufgetragen und modelliert wird. Im trockenen Zustand ist das Material dann milchig-transparent – auf einem See entstehen so gischtige Wellen, auf dem Fluss quirlige Strudel und im Wasserfall das Zerstäuben der Flut. Auch der Premium-Wasser-Effekt (Art. 171662) von Faller trocknet so aus, dass die Fläche nachträglich manipuliert werden kann – Faller rät, das Material in mehreren Schichten aufzubringen, um die Gewässergestaltung zu beleben.

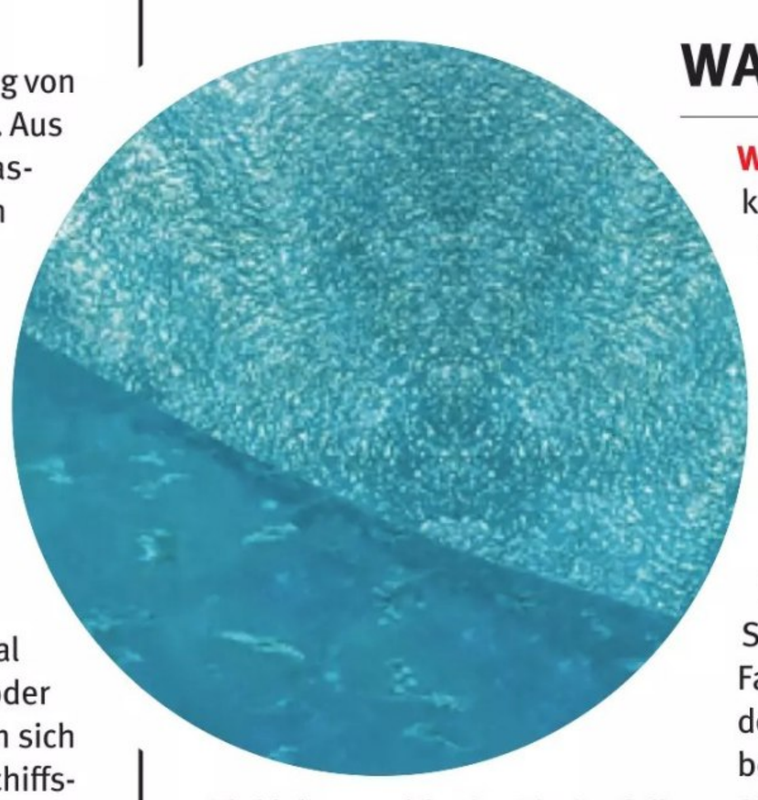
Wer mit Gießharz arbeitet, kann Wellen auch mit einem Spachtel, Holzstab oder Schraubenzieher im noch nicht ausgehärteten Material formen, für Gischt wird das Harz mit etwas weißer Farbe versetzt – oder die Struktur wird nach dem Aushärten weiß angemalt. Wellen lassen sich auch mit dem Klebstoff der Heißklebepistole erzeugen. Typische Schiffsbugwellen oder das aufgewühlte Umströmen von Baumstämmen und Stegen werden mit einem transparenten Zweikomponentenkleber oder Hartkleber modelliert.

## GRUNDGESTALTUNG

**Auf die Basis kommt es an:** Der Gewässergrund und das -bett werden vor dem Eingießen des Modellwassers vorbereitet – mit Streumaterialien oder wie links im Bild mit Steinen (Art. 3336) von Heki. Grasfasern (Art. 3350 bis 3370) begrünen den Uferbereich. Bei Noch gibt es verschiedene Natursteine wie Wettersteingeröll (Art. 09214), Lahnsplitt (Art. 09204), Elbsandsteingeröll (Art. 09216) oder Hegaufelsen (Art. 09226); ein Schilfgrassortiment (Art. 07060) lässt das Gras am Ufer in Grün, Beige und Braun sprießen. Faller verstreut Kies (Art. 170720), Quarz (Art. 170744), Bruchsteine (Art. 170745) und Natursteine (Art. 170791).



Geröll im Bach: Mit Heki-Steinen wird das Bachbett natürlich dekoriert, Grasfasern begrünen das Ufer.



Einkleben und fertig: Die Seefolie von Auhagen imitiert eine gleichmäßige Wasseroberfläche.

## WASSERFOLIE

**Wasserfläche als Meterware:** Wer keine Lust hat, Wasserimitationen aufzuwärmen und anzurühren, der schnappt sich die Seefolie mit Wasserfläche (Art. 76951) von Auhagen. Die halbtransparente Folie wird ausgeschnitten und auf der geplanten Seefläche befestigt. Wer den Grund nicht nur farblich ausmalen möchte, kann auch mit Steinchen und Sand arbeiten. Bei der Seefolie von Faller (Art. 170791) sind verschiedene Farbbögen als Gewässergrund beigelegt. Die Seefolie – das gilt auch für das Produkt von Noch (Art. 60850) – besitzen eine gekräuselte Oberfläche.

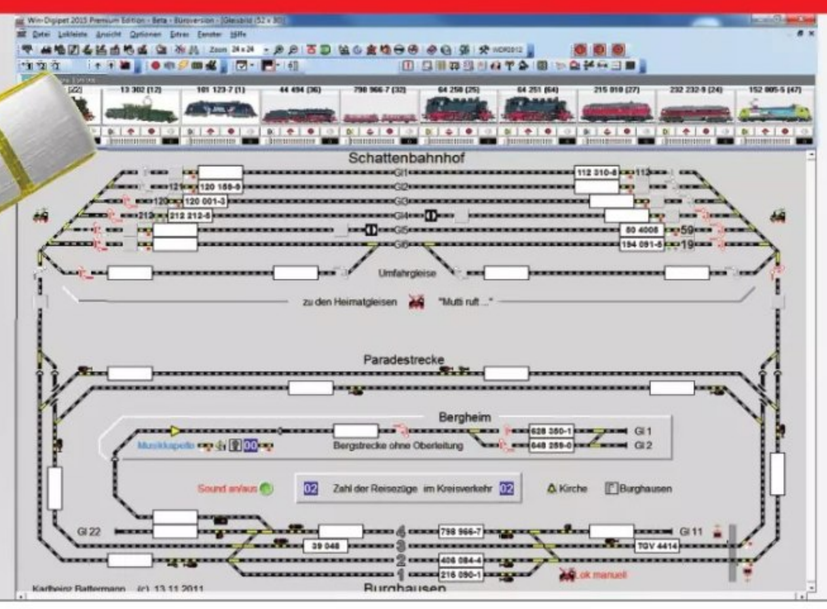
Das Steuerungsprogramm
# WIN-DIGIPET
Premium Edition 2015
Small Edition 2015

**Highlights der Version 2015:**

- ★ Lok-Programmer
- ★ Zugnummernfelder
- ★ Lok Makros
- ★ ZFA - Zwischenhalte

**67015 WIN-DIGIPET Premium Edition 2015 € 449,00**
**68015 WIN-DIGIPET Small Edition 2015 € 119,00**

Weitere Informationen sowie Workshop Videos 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

**Neue Seminartermine im März**
**Es sind noch Plätze frei!**

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

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

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

www.SOMMERFELDT.de



**NEU! Jetzt auch online bestellen:**

## Märklin Magazin Geschenk-Abo

Abonnieren Sie das Märklin Magazin doch einmal für 1 Jahr für einen guten Freund als Geschenk.

**6 Ausgaben nur 33 Euro – Sie erhalten zusätzlich eine Prämie!**

**Einfache Abwicklung:**

- **Abo bestellen www.maerklin.de/mm-abo**
- **Freude bereiten**
- **Prämie bekommen**
- **Das Geschenk-Abo endet automatisch nach 6 Ausgaben**

**Geschenk-Abo: nur 33 €**

märklin

LESER FRAGEN

# Kurz & wichtig

**Ich habe über den Decoderprogrammer die Funktionen meiner Lok neu belegt. Diese erscheinen aber nicht in der Central Station 2. Was soll ich tun?**

Für eine sichere Übernahme der neuen Funktionen empfiehlt es sich, die Lok aus der Lokliste der Central Station 2 zu löschen und dann aufs Gleis zu stellen. So werden die Daten der Lok neu eingelesen und sind sicher auf dem neuesten Stand.

**Kann ich eine Anlage reinigen, auch wenn sie nicht unter Strom steht?**

Nach einer längeren Pause gestaltet sich die Inbetriebnahme einer Anlage oft schwierig. Die Loks bleiben an manchen Stellen stehen. Uns fiel dann ein, dass wir auch eine Lok aus der Märklin „myWorld“-Serie für die Kinder haben. Als Ergänzung haben wir hierzu einen Adapterwagen (Art. 44107) von der Firma Lux besorgt. So konnten wir mit der „myWorld“-Lok und mit den LUX-Wagen ohne Probleme die ersten Reinigungsfahrten betreiben. (Lesertipp von V. und M. Boden)

# Altloks digital aufrüsten

**Ich möchte meinen alten TEE 3071 mit einem neuen Sounddecoder auf Digital-Betrieb umrüsten. Geht das?**

Um ungetrübte Freude mit umgebauten Loks und Wagen zu haben, sollte der Umbau nur mit Fahrzeugen in gutem technischem Zustand durchgeführt werden.

Für den Umbau werden folgende Materialien benötigt:

60944 Hochleistungsmotor-Nachrüstset

60973 Schleiferumschaltplatine

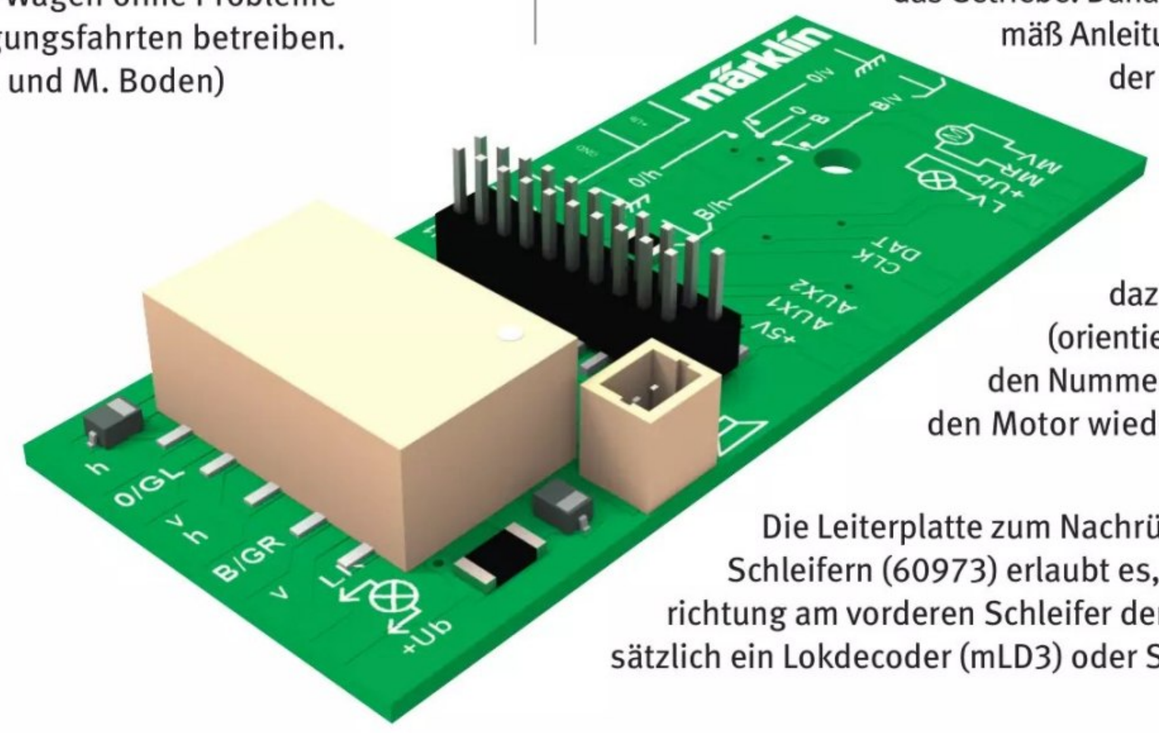
60971 Programmer sowie das dazugehörige Tool für den PC

60972 Märklin LokDecoder mLD3

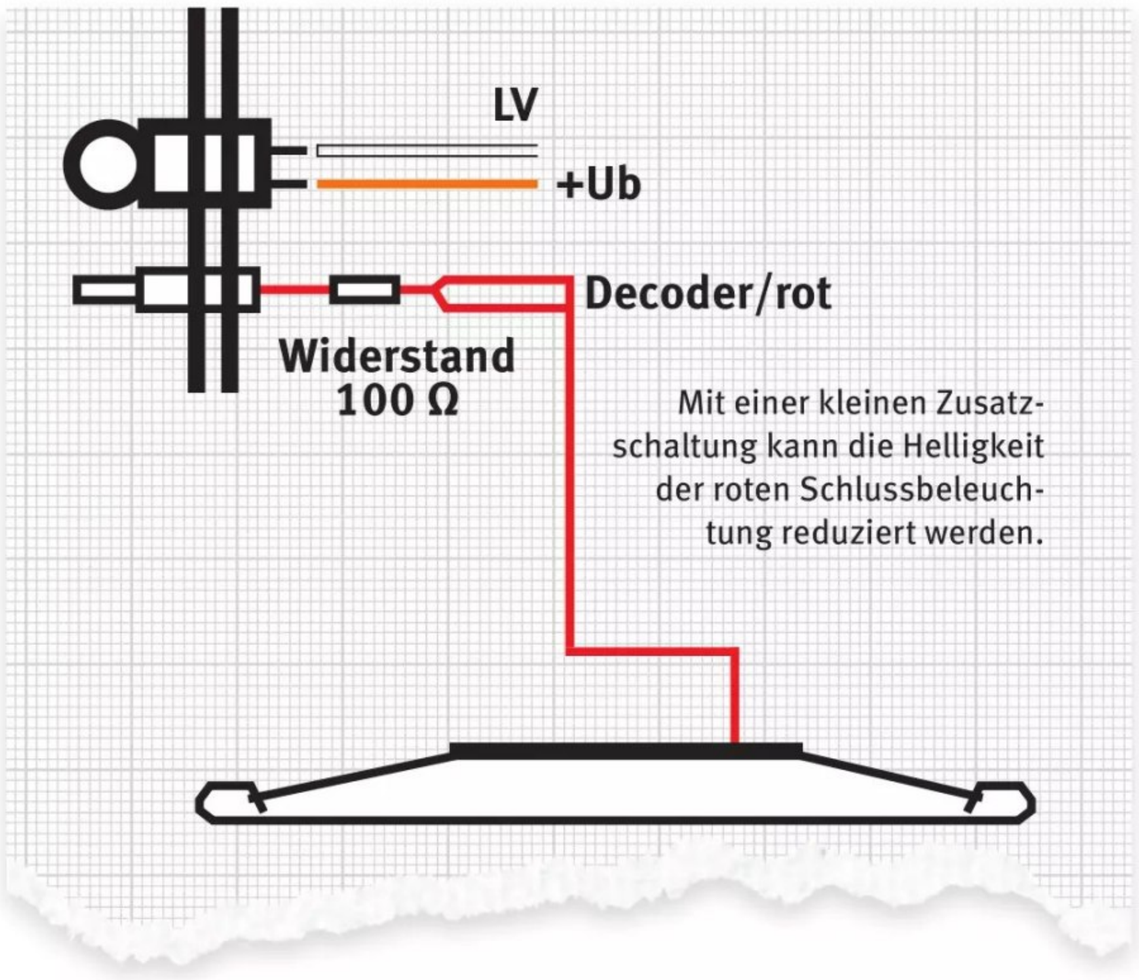
oder

60976 Märklin LokDecoder mSD3 (Sound)

Öffnen Sie den Wagen und löten Sie alle Kabelverbindungen am Schaltautomaten und Motor ab. Danach bauen Sie den Motor komplett aus. Entfernen Sie auch den Schaltautomaten. Die restlichen Kabel an der Beleuchtung des Motorwagens werden ebenfalls entfernt. Das Kabel zum Schleifer und die beiden Kabel der Steckverbindung zu den Wagen werden weiterhin benötigt. Bauen Sie nun nach der Anleitung des Hochleistungsmotor-Nachrüstsets den Motor auseinander. Bei starker Verschmutzung reinigen Sie bitte auch das Getriebe. Danach bauen Sie die neuen Teile gemäß Anleitung zusammen. Abweichend von der Anleitung befestigen Sie den beiliegenden Massekontakt-Winkel anstelle des Schaltautomaten. Achten Sie dabei darauf, dass Sie den richtigen Anker und das dazugehörige Motorschild verwenden (orientieren Sie sich dazu in der Tabelle an den Nummern 3053/3054). Setzen Sie nun den Motor wieder in das Fahrwerk ein.




Die Leiterplatte zum Nachrüsten von Fahrzeugen mit zwei Schleifern (60973) erlaubt es, wechselweise jeweils in Fahrtrichtung am vorderen Schleifer den Strom abzunehmen. Es wird zusätzlich ein Lokdecoder (mLD3) oder Sounddecoder (mSD3) benötigt.




**Variante 1:**

Schließen Sie die Schleiferumschaltplatine 60973 gemäß der beiliegenden Anleitung an. Verwenden Sie dazu die Kabel der nicht benötigten Platine des Decodersets. Abweichend von der Anleitung darf der Anschluss +Ub nicht genutzt werden. Die Rückführung des Lichts geschieht direkt über die Fahrzeugmasse.

Befestigen Sie die Platine mit dem beiliegenden Pad auf dem Fahrwerk.

**Decoder programmieren und einsetzen**

Programmieren Sie nun den Decoder mit dem Programmer. Beachten Sie die Einstellung für Aux 3 und Aux 4 aus der Anleitung der Schleiferumschaltplatine.

Sofern Sie den Sound-Decoder einsetzen, stellen Sie die Sounds zusammen und programmieren Sie den Decoder mit dem Programmer. Beachten Sie die Einstellung für Aux 3 und Aux 4 aus der Anleitung der Schleiferumschaltplatine.

Prüfen Sie nochmals alle Anschlussverbindungen. Ist alles in Ordnung, steht der ersten Probefahrt, noch ohne Lokaufbau, nichts mehr im Wege. **Beachten Sie, dass zur Probefahrt die Lok und mindestens der Steuerwagen benötigt werden.**

Vorteile: geringer Umbauaufwand, kein Eingriff in weitere Zugteile. Nachteil: je nach Betriebsart und benutzten Adressen eventuell flackerndes Licht der Stirnbeleuchtung beim Motorwagen weiß und rot sowie weiß am Steuerwagen.

**Variante 2:**

Zusätzlich zu Variante 1 werden folgende Teile benötigt:

1 x E610080 Birnchen T1

1 x E604180 Isolierungen

Kabel

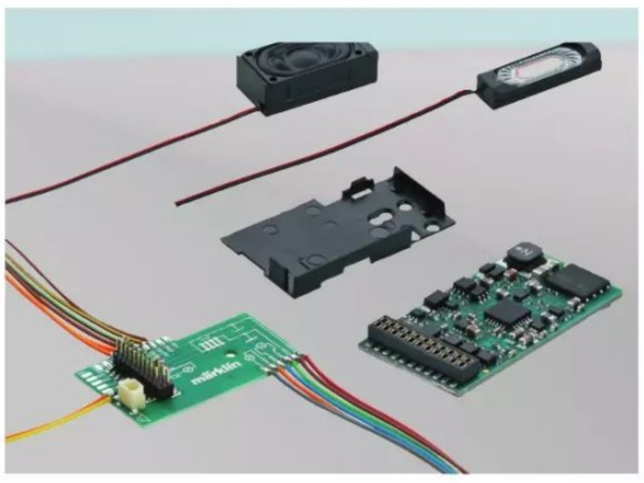
Microstecker

Entfernen Sie das helle Birnchen und den Kontakt an der Kontaktplatte im Motorwagen und im Steuerwagen. Setzen Sie die Isolierung und das neue Birnchen an den frei gewordenen Platz.

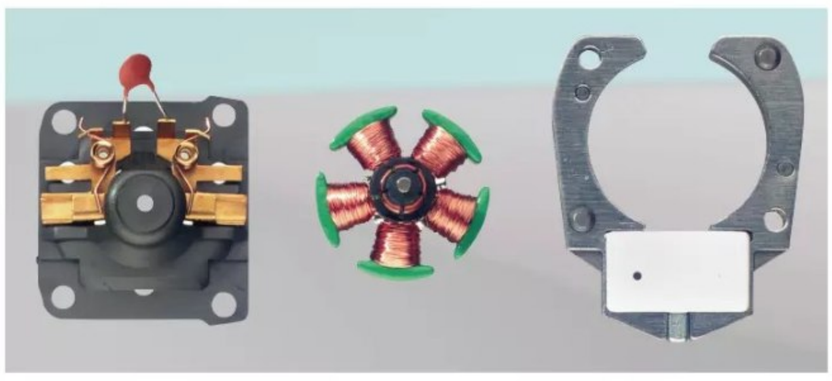
Schließen Sie die Schleiferumschaltplatine 60973 gemäß der beiliegenden Anleitung an. Verwenden Sie dazu die Kabel der nicht benötigten Platine des Decodersets. Schließen Sie den Anschluss +Ub an den freien Pin des hellen Birnchens an. Es wird eine weitere Leitung durch den ganzen Zug benötigt, um dort den freien Pin am hellen Birnchen anzulöten. Dieses Kabel sollte trennbar ausgeführt werden – dazu verwendet man am besten kleine Steckkontakte aus dem Elektronikhandel. Achten Sie dabei auf eine ausreichende Isolierung der Steckkontakte.

Die Schlussbeleuchtung im Steuerwagen bleibt unverändert, die Schlussbeleuchtung im Motorwagen wird wie im Steuerwagen direkt mit dem Schleifer verbunden.

Befestigen Sie die Platine mit dem beiliegenden Pad auf dem Fahrwerk. Es folgen nun das Programmieren und das Einsetzen des Decoders wie in Variante 1 beschrieben. Die Helligkeit der roten Schlussbeleuchtung kann mit je 1 Widerstand 100 Ω/0,5 W reduziert werden. Vorteil: kein flackerndes Licht. Nachteil: größerer Aufwand beim Umbau, Programmierung des Decoders nur mit mfx oder externem Programmer möglich. Schlusslicht bleibt dauernd eingeschaltet.



Sorgt für guten Sound: das Umrüstset 60976 mit dem Decoder mSD3, Schnittstellenplatine und zwei kleinen Lautsprechern.



Verhilft Märklin H0-Loks mit Scheibenkollektor-Motor zu mehr Power: das Nachrüstset 60943.

**Bei allen Fragen zu klassischen und neuen Modellen, Digital-Technik und Anlagenanschluss ist der Märklin Service gerne für Sie da.**

**Telefon (Mo. – Fr., jeweils 13 – 17 Uhr): +49 (0) 71 61/6 08-2 22**
**Fax +49 (0) 71 61/6 08-2 25; E-Mail: service@maerklin.de**
**Internet: www.maerklin.de/hilfe**
**Post: Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Kundenservice, PF 960, 73009 Göppingen**

60 JAHRE TRANS EUROP EXPRESS

# It's TEE-Time

Vor 60 Jahren begann ein neues Zeitalter im europäischen Bahnverkehr: Am 2. Juni 1957 nahmen die ersten TEE-Züge ihren Betrieb auf. Märklin gratuliert diesem wegweisenden Projekt während des gesamten Jahres 2017 mit einer Reihe von tollen Modellen.

Eisenbahner sind Menschen mit Ideen und Visionen. Dazu noch Tugenden wie Tatkraft, Pragmatismus und ein langer Atem – und Großes kann gelingen. Zum Beispiel ein gemeinsames Europa. Als am 2. Juni 1957 die Signale für die ersten TEE-Zugverbindungen auf Grün geschaltet wurden, entstand nämlich tatsächlich so etwas wie eine Art „Europäische Union auf Schienen". Und das in beeindruckender Manier: Den Eisenbahnern gelang dieser Schritt innerhalb von nur drei Jahren – aus heutiger Sicht ein fast nicht mehr vorstellbarer Zeitraum für ein solches Projekt.

**Der TEE-„Vater": Franciscus Querien den Hollander – ein Holländer mit weitem Horizont**

Man schrieb das Jahr 1954, als auf Vorschlag von Franciscus Querien den Hollander, dem damaligen Präsidenten der niederländischen Staatsbahnen NS (Nederlandse Spoorwegen), in Den Haag erstmals die „Trans-Europ-Express-Kommission" zusammentrat. Ein Name mit Symbolcharakter, denn fortan trieben die Vertreter von sieben europäischen Bahngesellschaften – neben den NS die Staatsbahnen von Belgien (NMBS/SNCB), die deutsche DB, die französische SNCF, Italiens Bahngesellschaft „Ferrovie dello →

So schön können Fahrpläne sein: Ein Faltblatt von 1962/63 spielt geschickt mit Farben und Formen. Die Botschaft: 100 Städte, ein Zugverbund – der TEE.

→ Stato Italiane“ (FS), die CFL („Chemins de Fer Luxembourgeois“) sowie die Schweizerische SBB – die Verzahnung ihrer individuellen Schienenunternehmen zu einem gemeinsamen Bahnverbund in wirklich expressartigem Tempo voran. Viel zu lange hatten verschiedene nationale Vorschriften und unterschiedliche Stromsysteme bis dahin den grenzüberschreitenden Personenverkehr erschwert und die Möglichkeiten eines der bedeutendsten Verkehrsmittel der Moderne unnötig limitiert. Erstmals in der europäischen Bahngeschichte ging man nun daran, gemeinsame Merkmale für einen harmonisierten, nationale und technische Grenzen überschreitenden Zugbetrieb zu definieren. Als Kernkriterien kristallisierten sich schließlich folgende Aspekte heraus: Unter dem Dach einer gemeinsamen Zugflotte sollten im Idealfall identische Schnelltriebwagen mit einer Mindestgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern und einer Achslast von 18 Tonnen verkehren, die eine neue Dimension in Sachen Komfort auf´s Gleis bringen. Für die mindestens 120 Passagiere pro Zug waren ausschließlich 1. Klasse-Wagen vorgesehen, die nicht mehr als drei Sitze pro Querreihe beinhalten, eine hohe Laufruhe und einen niedrigen Geräuschpegel aufweisen sollten. Selbstverständlich gehörten eine Bordküche sowie der Speise- und Getränkeservice direkt am Platz der Reisenden ebenso zu den zentralen Bestandteilen des zehn Eckdaten umfassenden Lastenheftes wie ein Zugsekretariat (mit Telefon!) – und das alles untergebracht in purpurrot-beige lackierten Gemeinschaftszügen mit Mittelpufferkupplungen und stufenweise lösbarer Bremse. Um lange Aufenthalte an den Grenzbahnhöfen zu vermeiden, gehörten auch eigene Abteile für das mitreisende Zollpersonal zum Wagenkonzept – so konnte die Pass- und Zollkontrolle während der Fahrt und im fahrenden Zug abgewickelt werden.

Als käme er direkt aus der Waschanlage: Mit blankgeputztem Kleid wartet dieser TEE „Helvetia“ in den späten 50er-Jahren am Hamburger Hauptbahnhof auf die Abfahrt Richtung Zürich.

Immer gut gelaunt: Mit seinem unvergleichlich freundlichen Antlitz rollte der VT 11.5 als TEE-Markenbotschafter über die Gleise.

Kaum drei Jahre nach der ersten Sitzung des TEE-Komitees war es dann (Stichwort „Tatkraft“) bereits so weit: Am 2. Juni 1957 und damit 35 Jahre vor Gründung der eigentlichen Europäischen Union nahm dieses Projekt unter dem Namen „Trans Europ Express“ seinen Betrieb auf. Zwar hatten sich nicht alle Ideen in die Praxis umsetzen lassen (statt einheitlicher Züge setzten die SNCF, die DB, die FS, die NS und SBB jeweils eigene Loks ein; die belgischen und luxemburgischen Gesellschaften stellten zunächst gar keine Züge), aber aus der Vision war Realität geworden. Bereits zum Start umfasste das TEE-Netz elf Linien und so klangvolle Namen wie den „Cisalpin“, unterwegs zwischen Paris und Mailand, den „Helvetia“ von Hamburg nach Zürich oder den „Rhein-Main“, der Frankfurt mit Amsterdam verband. Seither hat der TEE-Verkehr eine Fülle weiterer großartiger Züge hervorgebracht – man denke nur an den „Blauen Enzian“ (von Hamburg nach Klagenfurt), den „Erasmus“ (Den Haag–München) oder den „Mediolanum“ von München nach Mailand. Mehr noch: 1961 wurde die Idee des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs unter der Dachmarke TEEM auch auf den Gütertransport ausgeweitet.

Wohlfühl-Atmosphäre im Stil der Wirtschaftswunderzeit: Der Speisewagen eines VT 11.5 empfing den Gast mit gemütlichem Interieur und warmen Farben – frische Blumen inklusive.

## Schneller Umstieg von Diesel- auf Stromantrieb

Da im Nachkriegseuropa die Elektrifizierung des Streckennetzes zwar bereits in vollem Gange, aber noch nicht flächendeckend abgeschlossen war, startete der TEE-Verkehr zunächst auf Basis von Dieseltriebwagen. Parallel wurde allerdings bereits der Umstieg auf strombetriebene Fahrzeuge geplant und schon 1961 fiel der Startschuss für die ersten Elektrotriebwagen der TEE-Flotte – als Erstes bei den SBB mit dem RAe II, der mit allen vier in den verschiedenen Ländern verbreiteten Stromsystemen kompatibel war. Zwei Jahre später zog die SNCF und 1965 dann auch die DB mit elektrischen Lokomotiven nach, mit denen Zuggarnituren leichter umkonfiguriert und an unterschiedliche Fahrgastzahlen angepasst werden konnten. →

Hightech auf hohem Niveau: Das Cockpit des VT 11.5 bot dem Lokführer beste Technik und tolle Sicht. Hinter ihm sorgte der Maschinenraum aber für höllisch viel Lärm und Hitze.

Chic und charmant: Aufmerksame Zugbegleiterinnen wachten über das Wohl der Reisenden – hier im VT 11.5 002 „Paris–Ruhr“ bei einem Halt in Köln.

→ Die nächste große Zäsur, diesmal aus Sicht der deutschen Bundesbahn und deren Fahrgästen, folgte 1971 mit der Integration der TEE-Flotte in das Intercity-System der DB. Während der dann folgenden Dekade begannen IC-Züge vermehrt damit, etliche bis dahin von TEEs befahrene Strecken zu übernehmen – das TEE-Konzept begann sich zu verwässern. 1987 war es dann so weit. Zu Beginn des Sommerfahrplanes bekam der TEE nach drei erfolgreichen Jahrzehnten mit dem Eurocity einen würdigen Nachfolger. Am 24. September 1988 endete schließlich die Ära dieser herrlichen Zuggattung – als letzter von insgesamt 69 Zügen absolvierte ein Gottardo zwischen Zürich und Mailand seine letzte Reise als fahrplanmäßiger TEE. Von den Schienen verschwunden sind diese großartigen Vertreter der gehobenen Bahnreisekultur damit aber keineswegs. Als Sonderzüge sind viele TEEs nach wie vor im Einsatz; so restaurierte etwa die Deutsche Bahn 2007 für das Verkehrsmuseum Nürnberg eine Garnitur TEE-Wagen einschließlich eines Aussichtswagens, die heute mit zwei Lokomotiven der Baureihe 103 als TEE Rheingold im Charter- und Touristikverkehr unterwegs ist.

Freuen wir uns also, dass diese Epoche des europäischen Zugverkehrs auch heute noch weiterlebt. Schließlich faszinierten diese charismatischen Zugpersönlichkeiten ja nicht nur Bahnfreunde, sondern wurden auch jenseits der Schienen als Symbole für Technik und Modernität bewundert. Das markante TEE-Symbol mit seinen drei Kreisen und dem schwungvollen Schriftzug etwa gilt heute noch als eine Ikone des Logodesigns und die deutsche Elektropopband Kraftwerk setzte dem TEE 1977 mit dem Album „Trans Europa Express“ ein großartiges, wenn

Im Sommer 1963 passiert eine E 10.12 das südfränkische Altmühltal bei Solnhofen – der „Rheinpfeil“ wurde 1965 zum TEE aufgewertet.

## Die TEE-Neuheiten 2017

- 39170/43856 103.1/TEE „Parsifal“
- 39082 Triebzug VT 08.5 Paris–Ruhr TEE
- 26608 TEE L‘Étoile du Nord
- 30390 E-Lok BR 10.12 Rheingold
- 40850 Rheingold-Wagenset
- 37603 Triebzug VT 11.5 TEE (siebenteiliges vergoldetes Wagenset mit Zertifikat)

auch aus Sicht von Eisenbahnern sprachlich nicht ganz korrektes musikalisches Denkmal.

**Vom Rheingold bis zum „Stern des Nordens“ – die Märklin TEE-Stars des Jubiläumsjahres**

Zum 60. Geburtstag würdigt Märklin nun im Lauf des Jahres 2017 diese bedeutende gesamteuropäische Zuggattung mit einer Reihe neuer Modelle aus aller Herren Länder – allen voran mit dem „Rheingold“, der nun den Auftakt der kleinen Märklin TEE-Serie bildet. Gestartet 1928 als luxuriöser Fernschnellzug der →

Von Kopenhagen bis Barcelona, von Amsterdam bis Rom: 1974 durchzog das TEE-Netz halb Europa – nie war es umfangreicher als in diesem Jahr.


# Schuco-Neuheiten 2017

Faszinierende Zinkdruckguss-Modelle in 1:87/H0.

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

Schuco.de

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

Schuco

## Bisherige TEE-Modelle

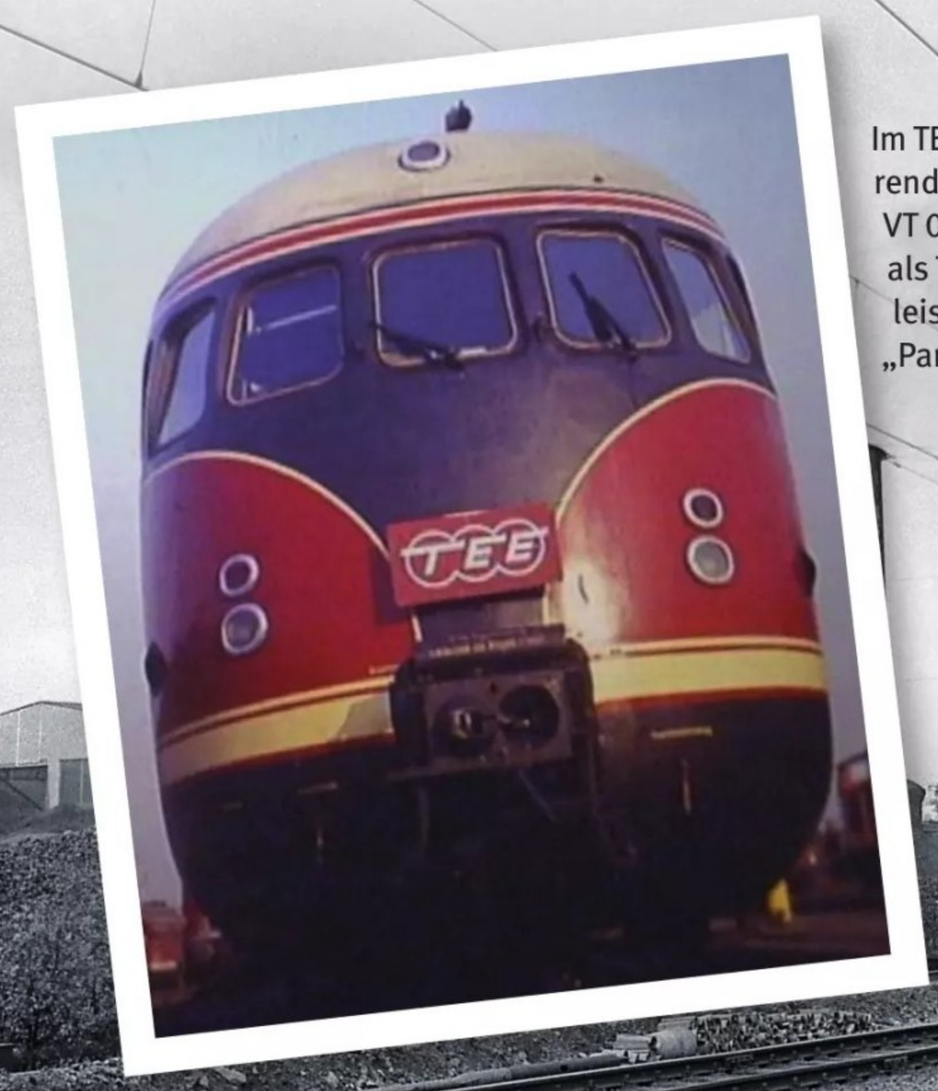
- 26557 Bavaria
- 00776 Blauer Enzian
- 37547 Cisalpin
- 37604 Helvetia
- 41874 L'Oiseau bleu
- 39401/39402 TEE-Elektrolok
- 26540 Rheinpfeil
- 39540 Gottardo
- 41876 Rubens
- 11628 Rheingold TEE 7
- 15692 Wagenset TEE Capitole

Alles belegt: Die 22 Sitzplätze im Aussichtswagen des Rheingold waren heiß begehrt – so auch bei dieser Fahrt im Jahr 1962. Gut zu erkennen: die Einzelelemente der Glaskuppel.

→ Deutschen Reichsbahn (DR) – und bis 1939 mit den unvergessenen „Pullman-Wagen" unterwegs –, schrieb der Rheingold schon früh deutsche Zuggeschichte(n), ehe er am 30. Mai 1965 in die Gilde der TEEs aufgenommen wurde. Als Mitglied der TEE-Flotte verband er Amsterdam (und in seiner Verlängerung bis Hoek van Holland sogar die niederländische Nordseeküste) mit Genf bzw. (als Flügelzug) mit Salzburg. Mit seinem kühn gestylten Aussichtswagen und seinen facettenartigen Panoramafenstern sowie dem nicht minder sehenswerten Buckelspeisewagen (beide als Doppelstockwagen konstruiert) ist er eine der deutschen Zuglegenden schlechthin und bildet einen Anblick, an dem man sich auch heute noch kaum sattsehen kann. Auch auf der Leinwand wurde ihm gehuldigt: Der deutsche Regisseur Nikolaus Schilling verlieh ihm in seinem 1977 gedrehten Kinofilm „Rheingold" – einer leidenschaftlichen Liebesgeschichte mit tragischem Ausgang – als optisches und dramaturgisches Zentrum sozusagen eine dritte Hauptrolle. In frühen Jahren an seiner Spitze zu sehen: eine E-Lok der Baureihe 10.12 (Art. 30390), die mit einem Wagenset (Art. 40850) zu einer Rheingold-Zuggarnitur im Betriebszustand um 1962 kombiniert werden kann (siehe Seite 26).

Kaum weniger berühmt: der „L'Étoile du Nord", der seine Karriere 1927 als Mitglied der CIWL-Flotte (Compagnie Internationale des Wagons-Lits) des belgischen Eisenbahnunternehmers Georges Nagelmackers begann und zwischen Paris und Amsterdam unterwegs war. Das berühmteste Mitglied in Nagelmackers Zugimperium, den Orient-Express, würdigte Märklin erst kürzlich mit einer herrlichen Zugpackung (Art. 26922), bald folgt nun der „Stern des Nordens", der 1957 zu den Gründungsmitgliedern der TEE-Familie gehörte: als vierteilige Zugpackung (Art. 26608)

Deutsche Wertarbeit: Der VT 08.5 begann seine Karriere noch zu Vor-TEE-Zeiten und rollte bis 1985 über die Gleise. Wegen seiner Rundungen bekam er schnell den liebevollen Spitznamen „Eierkopf".



Im TEE-Betrieb verkehrte der VT 08.5 nur während der frühen Startphase. Märklin ehrt den VT 08.5 in einer ganz besonderen Ausgabe als TEE „Paris–Ruhr" von 1957 (links). Später leistete er als Ersatzzug wie hier 1962 als TEE „Parsifal" wertvolle Dienste.

Französische Avantgarde: Der L'Étoile du Nord der SNCF setzte mit der eigenwillig designten E-Lok CC 40100 (Spitzname „Knickschnauze“) und den stählernen INOX-Wagen markante optische Kontrapunkte im TEE-Betrieb. Das passende H0-Modell (Art. 26608) bringt Märklin 2017.

und mit einem Personenwagen-Set (Art. 41879) als Ergänzung. Dritter im Bunde: der „Paris–Ruhr“, der mit Dieseltriebwagen der Baureihen VT 08.5 (dem berühmten „Eierkopf“) und VT 11.5 von Paris über Lüttich und Köln nach Dortmund verkehrte. Märklin holt diesen Vertreter der ersten TEE-Zugstaffel (auch er gehörte zu jenen Zügen, die schon mit dem Jahr 1957 ihren Dienst antraten) als vierteilige Zuggarnitur, bestehend aus zwei Triebwagen (VT) und zwei Mittelwagen (VM), in H0 auf's Gleis (Art. 39082).

## Der VT 11.5: Goldschatz auf Schienen

Der Star der Märklin Jubiläumslokparade ist aber wohl der VT 11.5 mit der Artikelnummer 37603: Der „große Bruder“ des 08.5 ist mit seiner schwungvollen Linienführung, den seitlichen Bullaugen und dem adlerhorstartigen Führerstand nicht nur der vielleicht schönste von vielen bildhübschen TEE-Triebwagen – als exklusives Sondermodell verkörpert er nun auch ein wahres Goldstück im H0-Fuhrpark: Triebkopf- und Mittelwagenaufbauten der neuen siebenteiligen Zuggarnitur sind nämlich mit echtem 24-Karat-Feingold beschichtet! Die exklusive Sonderedition dieses VT 11.5 wird in einer hochwertigen Verpackung mit Echtheitszertifikat ausgeliefert; Triebzug und Zertifikat sind durchnummeriert. Und die Stückzahl ist weltweit auf 1.500 Exemplare limitiert. Mehr zu diesem Goldschatz auf Schienen lesen Sie auf Seite 26.

*Text: Christof Hammer; Fotos: Y. Broncard, H. G. Firmenich / Slg. Asmus, DB/BD Hamburg (Walter Hollnagel / Slg. Stefan Carstens), W. Hollnagel / Slg. Eisenbahnstiftung, Richard Kraus / Slg. Stefan Carstens, Slg. Konrad Koschinski, Märklin, Archiv Michael Meinhold, Willi Marotz / Slg. Eisenbahnstiftung, J. Tricoire, Christian Zellweger*

Schweizer Geniestreich: Der ab 1961 gebaute RAe TEE II der SBB beherrschte vier europäische Stromsysteme. Im TEE-Betrieb fuhr er als Cisalpin, als Ticino und wie hier als Gottardo.

Diesen Anblick kennt jeder Eisenbahnfreund: Das dynamische Logo und die Lackierung in Purpurrot-Beige bzw. Elfenbein-Rot sind die klassischen TEE-Erkennungsmerkmale.

**Alle Modelle erhalten Sie über einen Märklin Händler. Einen Händler in Ihrer Nähe nennt Ihnen die Händlersuche unter www.maerklin.de/de/haendler**

Ob Schrebergartenidyll oder kleiner Rangierbahnhof: „Links und rechts der Nebenbahn“ herrscht jede Menge Leben, das zu abwechslungsreichen Dioramen inspiriert. Lassen Sie Ihrer Fantasie freien Lauf …

**DIORAMENWETTBEWERB 2017**

# Bauen und gewinnen

## Werden Sie Baumeister, machen Sie mit: Der Dioramenwettbewerb 2017 sucht die schönsten Motive „Links und rechts der Nebenbahn“.

Eine Modellbahn ohne tolle Einzelszenen? Undenkbar. Denn erst eine stimmungsvolle Kulisse sorgt für die richtige Atmosphäre entlang der Gleise. Deshalb rangiert der Anlagenbau unter Modellbauern auch ganz oben – und deshalb widmet das Märklin Magazin zusammen mit den Märklin Partnerfirmen, den Zubehörspezialisten Faller und Noch, dieser Disziplin auch 2017 wieder einen eigenen H0-Wettbewerb. Das Thema in diesem Jahr: „Links und rechts der Nebenbahn“.

Was sich hinter diesem Motto verbirgt? Ein idyllischer Backsteinbahnhof mitsamt Bahnhofskneipe vielleicht, der von einem Biergarten flankiert wird? Eine Busstation am Bahnhofsvorplatz, an der die Schüler einer kleinen Grundschule um die Ecke auf ihren Anschluss warten? Oder Rangiergleise, die zu einem kleinen Sägewerk führen und von kleinen Schrebergartenkolonien umsäumt sind?

### Die Zutaten? 38 x 38 cm, zwei Gleise und viel Fantasie!

Sie sehen: Es gibt eine Fülle an Motiven und Szenen, was entlang einer Nebenbahnstrecke passieren oder verbaut sein kann. Und bestimmt ist auch Ihr Einfallsreichtum immens. Also: Machen Sie mit – auch ungewöhnliche Ideen sind uns ausdrücklich willkommen. Um Ihnen größtmögliche Freiheit beim Planen und Bauen zu ermöglichen, gibt es nur wenige Einschränkungen, die Sie beachten müssen: Die Grundfläche Ihres Dioramas beträgt 38 x 38 Zentimeter und Ihr Motiv muss mindestens zwei gerade C-Gleise (von Märklin oder Trix) beinhalten. Das Diorama sollte zudem möglichst gut zu transportieren sein.

### Kinder und Erwachsene starten in getrennten Kategorien

Der Wettbewerb ist in zwei Kategorien unterteilt: einmal für Kinder und Jugendliche bis einschließlich 16 Jahre, einmal für Erwachsene. Und so geht’s: Entwerfen Sie einen Plan oder eine Skizze Ihres Dioramas. Schicken Sie diese Ideenskizze sowie – ganz wichtig – eine kurze Beschreibung Ihres Motivs **bis zum 3. April 2017** an das Märklin Magazin (Adresse siehe Kasten auf der rechten Seite). Aus allen Einsendungen wählt die Redaktion die spannendsten Ideen aus beiden Kategorien aus. Diese Teilnehmer

werden anschließend schriftlich benachrichtigt und können dann aus dem Sortiment von Faller (Kinder/Jugendliche) und Noch (Erwachsene) Zubehörmaterial im Wert von 80 Euro auswählen. Dieses Material kann zur Gestaltung eingesetzt werden – aber selbstverständlich kann jeder Teilnehmer auch mit eigenem Baumaterial an seinem Diorama basteln.

Auch auf dem Lande unterwegs: Radfahrer.

Aus den eingesandten Bauten wählt dann eine Jury aus Vertretern des Märklin Magazins sowie der Firmen Faller und Noch die jeweils besten zehn Dioramen aus, die schließlich auf den Märklintagen vom 15. bis 17. September 2017 ausgestellt werden. Wer am Ende ganz oben auf dem Siegertreppchen steht, darüber entscheiden schließlich die Besucher der Märklintage. Den Siegern winken attraktive Preise aus dem Märklin Sortiment– und viele Komplimente von fachkundigen Modellbahnern, die alle Dioramen mit Begeisterung begutachten werden.

*Text: Christof Hammer; Fotos: Claus Dick*

**Den Aufruf zum Dioramenwettbewerb finden Sie auch im Internet unter www.maerklin.de/wettbewerb**

Platz für liebevolle, detaillierte Szenen: Die Nebenbahn bietet sich als Ideengeber so richtig an.

## So sind Sie dabei: die Teilnahmebedingungen

Und so einfach können Sie mitmachen – beachten Sie folgende Punkte und schon kann's losgehen. Senden Sie uns **bis zum 3. April 2017 eine Skizze Ihres Dioramenprojektes**. **Eine Zeichnung und eine Textbeschreibung** genügen zunächst. Wichtig: Die Grundfläche des H0-Kleindioramas darf nicht größer als 38 x 38 Zentimeter sein. Ihren Vorschlag schicken Sie bitte an: Märklin Magazin, c/o 3G Media, Löwenstr. 46a, 70597 Stuttgart. Bitte nennen Sie uns unbedingt Ihre Adresse, Ihre Telefonnummer und idealerweise eine E-Mail-Adresse, unter der wir Sie erreichen können. Soll das Diorama in der Kategorie für Kinder starten, so nennen Sie bitte auch das Alter des Teilnehmers.

Aus den Einsendungen wählt die Redaktion des Märklin Magazins die jeweils interessantesten Ideen in den Kategorien Erwachsene und Kinder aus. Die von der Jury Ausgewählten werden benachrichtigt und können sich dann Zubehörmaterial im Wert von 80 Euro bei den Firmen Faller und Noch bestellen. Das Angebot finden Sie auf www.faller.de und www.noch.de sowie in den Firmenkatalogen.

Einsendeschluss für das fertige Modell ist der 19. Juli 2017. Einsendeart und -ort sind den Unterlagen zu entnehmen.

Die 20 (2 x 10) schönsten, von einer Fachjury ausgewählten Kleindioramen aus beiden Kategorien werden dann vom 15. bis 17. September 2017 bei den Märklintagen auf dem Stand des Märklin Magazins ausgestellt.

Die Besucher der Märklintage wählen die Sieger der zwei Wettbewerbe. Am 17. September zählt die Redaktion des Märklin Magazins dann ab 13 Uhr alle abgegebenen Stimmen aus und und gibt anschließend die Gewinner bekannt.

Alle Dioramenbauer erhalten vom Märklin Magazin eine Eintrittskarte für alle Veranstaltungstage in Göppingen. Die Sieger erhalten attraktive Preise und werden im Märklin Magazin vorgestellt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

KLEINER WETTBEWERBSRÜCKBLICK

# Tolle Szenen

## Inspirationen gefällig? Voilà – so schön war der vergangene Dioramenwettbewerb.

Mit ihrer „Verladung am Kaffeelager“ siegte Martina Schimke bei den Erwachsenen. Auch eine Meerjungfrau hat sie am Kai der Hamburger Speicherstadt untergebracht – schon entdeckt?

„Es macht immer wieder Spaß, beim Wettbewerb mitzumachen.“

*Martina Schimke*

Hier wird ja richtig geackert. Stahlmonster, Muskelpakete und Logistikexperten sind da munter am Werk und heben, verladen und transportieren, was das Zeug hält. Nicht nur die Finalisten unseres Dioramenwettbewerbs 2015 hatten ordentlich Fleiß, Zeit und Köpfchen investiert, um den Besuchern der IMA und der Märklintage am Ende tolle Dioramen in Göppingen präsentieren zu können – auch auf den Szenen der Dioramen selbst wird kräftig in die Hände gespuckt. So einzigartig die Teilnehmer das Thema „Rund um den Bahnbetrieb“ auch umgesetzt hatten, eines fiel doch auf: Umschlagplätze spielten auf den Finalistendioramen 2015 eine ganz entscheidende Rolle.

Herausragend waren dann nicht nur die Leistungen der Dioramenbauer, sondern auch einige Kranspitzen, die zwischen der Menge an IMA-Besuchern im Ausstellungsraum hier und da hervorlugten. Tatsächlich fanden sich insgesamt sechs große Kräne auf den ausgestellten Final-Dioramen – zumindest, zählt man beide Kräne auf Gary Waldens Diorama mit. Diese Exemplare dürfen hier aber auf keinen Fall unerwähnt bleiben, sind sie doch der Grund, dass das stattliche Diorama aus dem sonnigen Hawaii alle anderen an Höhe überragte. Sie gehören zu der dargestellten Bekohlungsanlage in Pearl Harbor, die so tatsächlich einmal existiert habe, so Gary Walden. „Ich wollte diese Kräne schon immer einmal bauen“, berichtet der Wahlhawaiianer. „Dann habe ich die Ausschreibung für den Dioramenwettbewerb gesehen und ich wusste, ich möchte eine Gütereisenbahn auf dem Diorama haben.“ Als Arbeitsmaterial für die Kräne nutzte der Amerikaner Bast. Das habe wenig Gewicht und sei leicht zu schneiden. „Ich mag es, Sachen selbst zu bauen, anstatt sie aus Plastik im Geschäft

Mit ihrem Hafendiorama rund um eine Kaianlage gewann die damals elf Jahre alte Annika Domres in der Kategorie Kinder/Jugendliche.
Der Clou: Das Schiff hat sie selbst gebaut – und auch die Spiegelung der „MS Madeleine“ auf der Wasseroberfläche wurde prächtig umgesetzt.

zu kaufen“, sagt er. Das leichte Gewicht kam ihm dann sicher auch beim Transport zugute. Denn das Diorama hat er aus seiner Heimat Hawaii per Post nach Germany geschickt.

**Einfach herrlich: Hafenszenen von Hamburg bis Pearl Harbor**

Denkt man an Kräne, dann schwirren einem schnell Bilder des Hamburger Hafens durch den Kopf. Und was wäre die Güterverladung am Hafen schon ohne Kran? Bei drei der Finalistendioramen kitzelte die Betrachter die salzige Meeresbrise schon förmlich in der Nase – und das ausgerechnet in Göppingen, wo man auf das nächste Frachtschiff wahrscheinlich lange warten muss. Und gilt die Gestaltung von Wasser unter den Modellbauexperten auch als eine der Königsdisziplinen im Landschaftsbau, so muss hier insbesondere die großartige Leistung der Siegerin aus der Kategorie Kinder/Jugend noch einmal erwähnt werden. Bei der Hafenszene der elfjährigen Annika Domres wird vor allem Kohle und Holz transportiert. „Die Sachen kommen vom Schiff, können dann in einem Schuppen zwischengelagert und anschließend mit dem Kran auf die Güterwagen verladen werden oder auch andersherum“, erklärt sie die dargestellte Szene. Das im Hafen liegende Schiff hat sie aus Einzelteilen selbst zusammengebaut.

Besonders vielen Einzelteilen sah sich auch Achim Althausen gegenüber. Aus 400 Teilen hat er seinen Kran zusammengesetzt. Den exotischen Bausatz dafür hätte er in Deutschland gar nicht bekommen, so Althausen. Er habe ihn extra aus Polen importieren lassen. „Als ich das Thema ‚Rund um den Bahnbetrieb‘ las, dachte ich erst, oh je, jetzt bauen alle Bahnbetriebswerke“, erzählt Althausen. Aber falsch gedacht. Zwar fanden sich auch einige Bw auf den Dioramen, die Kräne waren allerdings deutlich in der Überzahl. Auf den ersten Blick ist kaum erkennbar, dass die Teile von Althausens Kran aus Pappe bestehen. →

„Ich mag es, Sachen selbst zu bauen.“

*Gary Walden*

Hoch hinaus ging es für Gary Walden: Mit der Szene „Pearl Harbor“ und den beiden Krangiganten der Bekohlungsanlage belegte der Amerikaner den 2. Platz. Zur Preisverleihung erschien der aus Hawaii angereiste Märklin Fan in standesgemäßem Outfit.

Kaum zu glauben: Der Kran von Achim Althausen besteht tatsächlich aus Pappe – und aus über 400 Einzelteilen!

Eine besondere Herausforderung dabei: der Farbauftrag – am Schluss musste die Spraydose ran.

## „Beim Bauen habe ich ziemlich geflucht."

*Achim Althausen*

→ „Beim Bauen habe ich ziemlich geflucht", gesteht er. „Ich wollte den Kran zuerst lackieren, aber er hat die Farbe nicht richtig angenommen. Am Ende habe ich dann doch die Sprühdose benutzt." Zittrige Finger sind beim Dioramenwettbewerb wohl tatsächlich eher hinderlich. Die Teilnehmer waren sich bei ihren Kunstwerken auch für friemelige Detailarbeiten nicht zu schade. Ein klassisches Beispiel dafür ist Martina Schimkes „Verladung am Kaffeelager". „Ich wollte mit meinem Diorama ein Gefühl für das Hamburger Hafenflair vermitteln", sagt Schimke. Dafür versucht sie, sich mit ihrer Szene möglichst dicht an die historischen Fakten zu halten. „Die Hamburger Hafenarbeiter wurden auch Quartierleute genannt", weiß sie. „Sie waren damals als selbstständige Lagerarbeiter in der mehrstöckigen Speicherstadt tätig." Und schon Ende des 19. Jahrhunderts konnten die Hafenarbeiter nicht auf Kräne verzichten, wie man auf dem Diorama sehen kann. „Um 1866 konnten die Schiffe direkt an der Kaimauer über Lastkräne gelöscht werden. 1895 waren bereits 5.000 Schauerleute beschäftigt, um die Schiffe zu be- und entladen", so Schimke. So realistisch ihr Diorama dann auch gestaltet ist, dem ganz aufmerksamen Beobachter ist bestimmt die kleine Meerjungfrau nicht entgangen, die dort auf der Treppe am Kai sitzt.

### Kräne und Gleise tête-à-tête: So läuft der Bahnbetrieb rund

Der Kran von Friedel Helmich erfüllt derweil eine ganz andere Aufgabe. Er ist Teil eines Bahnbetriebswerks mit Bekohlungsanlage. Auf einer gewaltigen Stahlkonstruktion thronend, lädt er die Kohle von den randvollen O-Wagen auf die wartenden Dampfloks. Außer dem Thema „Rund um den Bahnbetrieb" und der Grundfläche von 38 x 38 Zentimetern waren als Vorgabe für den Wettbewerb noch zwei Z-Gleise auf dem Diorama zu verbauen. Die kommen bei den Teilnehmern dann auch ganz unterschiedlich zum Einsatz. Bei Udo Hahn etwa führen sie direkt an seiner Schwarzwälder Sägemühle vorbei, wo der Güterwagen für die Verladung der Bretter schon bereitsteht. An Ralf Schäfers Umschlagplatz wird dagegen eine süßere Fracht verladen. Seine Gleise führen entlang eines Weinbergs, wo die Güterwagen die schweren Weinfässer abholen. Eine ähnliche Szene spielt sich auch auf Elias Giers Diorama ab, das sich ebenfalls die Verladung am Weinberg zum Thema gemacht hat. Die Lorenbahn bringt bei ihm die Trauben von den Etagen des Weinbergs hinunter zur Verladestelle.

Erntezeit: Bei Teo Schulze liefern Traktoren jede Menge Zuckerrüben an. Vom Anhänger geht es via Förderband gleich weiter in die bereitstehenden Transportwaggons.

Kurze Wege: Diese Schwarzwald-Szene von Udo Hahn zeigt, wie Holzbretter direkt vom Sägewerk auf Güterwagen verladen werden.

Wertvolle Fracht: Bei Elias Gier bringt eine Lore die Trauben aus dem Weinberg zum Abtransport.

Nicht nur Güterwagen, sondern auch echte Muskelkraft kommt bei Christoph Linsmeier zum Einsatz, der sich einer Szene aus den 50er-/60er-Jahren gewidmet hat. „Es gab eine Verladestation in Eggenfelde, die abgerissen wurde“, berichtet er. „So ist meine Idee entstanden.“ Als Vorlage hat Linsmeier ein Foto aus dieser Zeit verwendet, auf dem allerdings nicht alle Details zu erkennen waren. Somit blieb Raum für eigene Ideen – etwa für einen Eicher-Traktor. „Ich besitze selbst einen“, erzählt Linsmeier „Deshalb wollte ich ihn als kleine Besonderheit auch auf dem Diorama verbauen.“ Beim Stichwort Traktor fällt der Blick auch sofort auf das Diorama von Teo Schulze. Das Heranschaffen der Güter per Traktor zur Verladung auf die Waggons ist bei ihm das zentrale Thema – per Förderband werden hier Zuckerrüben vom Anhänger auf den Güterwagen geschafft.

Alles für die Kohle: Der Kran von Friedel Helmich versorgt wartende Dampfloks mit dem schwarzen Gold.

Eisenbahn ohne Güterverkehr? „Undenkbar“, werden die meisten Modellbahner antworten. Die Szenen des Dioramenwettbewerbs jedenfalls zeigen, dass Umschlagplätze eine große Faszination ausüben und derweil doch ganz unterschiedliche Gesichter haben können. Mit wie viel Aufwand und Geduld die Modellbahner ihre filigranen Bauten gestalteten, kann dabei nur bewundert werden: Der Wettbewerb brachte ein großartiges Niveau und tolle Leistungen. Nun steigt also die Spannung, welche Kunstwerke sich die Teilnehmer 2017 zum Thema „Links und rechts der Nebenbahn“ einfallen lassen werden: Wir sind schon mächtig gespannt.

*Text: Sandra Fuhrmann; Fotos: Kötzle/Sandra Fuhrmann*

**Alle Teilnahmebedingungen finden Sie unter www.maerklin.de/wettbewerb. Wenn Sie Gleichgesinnte darüber informieren wollen: Kopieren Sie einfach den entsprechenden Link und senden Sie ihn an befreundete Modellbahner.**

Und noch ein Traktor-Fan: Christoph Linsmeier integrierte gleich zwei Eicher-Traktoren in sein Diorama – natürlich sind es epochegerechte Modelle aus den 50er-Jahren.

> „Ich besitze selbst einen Eicher-Traktor. Deshalb wollte ich ihn auch auf dem Diorama verbauen.“
> *Christoph Linsmeier*

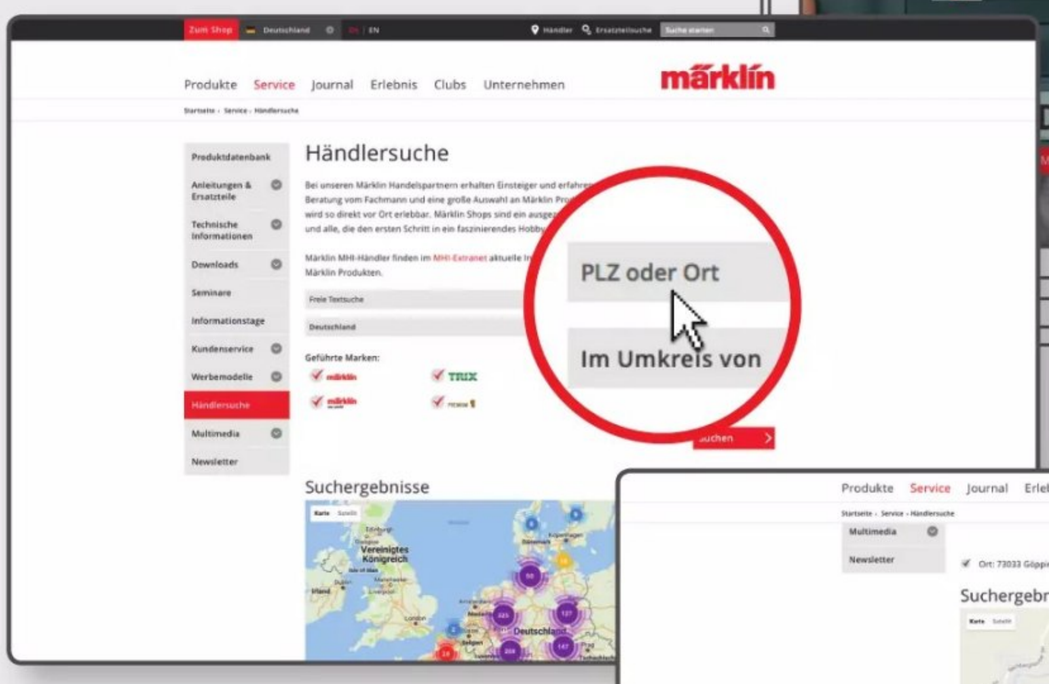
So sah es in den 1950er- und 60er-Jahren im niederbayerischen Eggenfelde aus: Am Bahnhof sorgte eine Verladeszene für regen Güterverkehr. Inzwischen ist er längst abgerissen – schön, dass diese Szene dank Christoph Linsmeiers Modellbahnleidenschaft weiterlebt.

# 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:

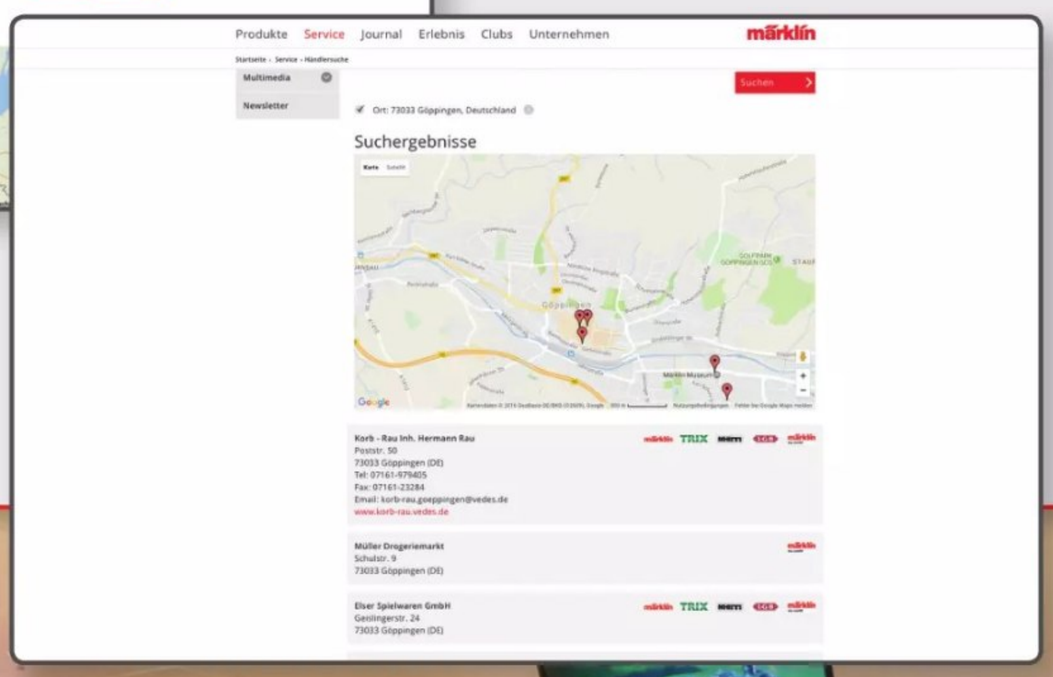
**Schritt 1**

Startseite aufrufen
www.maerklin.de
Menüpunkt Händler anklicken




**Schritt 2**

Ort oder PLZ eingeben




**Schritt 3**

Händler auswählen

# 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*

*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 diese praktische LED-Taschenlampe* oder den USB-Akku* jeweils mit Gravur.

**Bitte kreuzen Sie Ihren Prämienwunsch an**

☐ USB-Akku*

oder

☐ LED-Taschenlampe*

*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 Textform (z. B. Brief, Fax, E-mail) 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

# 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.

### 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.

### Jahreschronik

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

### 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 (Elektrolokomotive BR 103.1)

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 elegante 103.1 mit langem Führerstand 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**

# Messen & Ausstellungen

FASZINATION MODELLBAHN

## FASZINATION MODELLBAHN, SINSHEIM

**10. bis 12. März 2017**

Messe Sinsheim GmbH,
Neulandstraße 27, 74889 Sinsheim
**Telefon:** 0 72 61/6 89-0
**Internet:** www.faszination-modellbahn.com
**Öffnungszeiten:** Fr. bis So. 9–17 Uhr
**Preis:** Erw. 10 Euro, Ermäßigte (Jugendliche 9–17 Jahre, Schüler, Studenten, Rentner, Menschen mit Behinderung) 8 Euro, Ki. (bis 8 Jahre) Eintritt frei, Fam. 25 Euro

**Kompetent und konzentriert**

Die ganze Welt der Modellbahn trifft sich hier unter einem Dach. Ob Antriebstechnik, Gleise, Modellbahn-Software oder Signale – der Modellbahnfan findet hier alles, was das Herz begehrt. Natürlich sind auch der Landschaftsmodellbau sowie Hersteller von Figuren und Beleuchtungstechnik vor Ort. Gezeigt werden zudem viele Topneuheiten, die auf der Spielwarenmesse in Nürnberg Premiere hatten. Modellbahntechnik in allen Spurweiten und jede Menge Raum für regen Austausch – das bietet die Messe in Sinsheim.

## Neu im Märklin Museum

**Immer einen Besuch wert**
Hier wird die beeindruckende Firmengeschichte des Traditionsunternehmens Märklin anhand faszinierender Exponate anschaulich dargestellt. Regelmäßig finden im Museum Themenausstellungen, Aktionen und Seminare statt. Im Shop warten außerdem tolle Produkte aus dem Märklin Sortiment. Bester Service durch die Museumsmitarbeiter gehört dabei selbstverständlich dazu.

**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.

**Anfahrt mit dem Auto**
Aus Richtung Stuttgart: von der Autobahn A 8 Stuttgart–München (Ausfahrt Wendlingen) über die B 313 zum Plochinger Dreieck, dort auf die B 10 bis zur Ausfahrt Göppingen-Heiningen. Von dort zweimal rechts abbiegen in die Holzheimer Straße, geradeaus bis zur Reutlinger Straße fahren. Dort rechts ab, nach wenigen Hundert Metern liegt das Märklin Museum auf der linken Seite. Aus Richtung Ulm: auf der B 10 bis zur Ausfahrt Göppingen-Heiningen, an der ersten Kreuzung geradeaus in die Holzheimer Straße, von dort aus weiter wie oben beschrieben.

## 15. INTERNATIONALE MODELLBAHNTAGE, LAHNSTEIN

**4./5. März 2017**

BSW Eisenbahnfreunde Lahnstein-Koblenz,
Stadthalle Lahnstein, Salhofplatz 1, 56112 Lahnstein
**Telefon:** 02 61/7 72 34 (Herr Lehmkühler)
**Internet:** www.mec-lahnstein-koblenz.de
**Öffnungszeiten:** Sa. 10–17 Uhr, So. 11–17 Uhr
**Preise:** Erw. 5 Euro, Ki. 1 Euro

### Großes Treffen europäischer Modellbahner

Aus sechs europäischen Ländern kommen die Aussteller, die insgesamt über 25 Anlagen für die Besucher aufbauen. Von der Spur Z bis zur LGB Gartenbahn sind alle Spurweiten vertreten, darunter auch die sehenswerte Z-Anlage „Holstentor“ aus Lübeck. Die Stadthalle Lahnstein ist vom Bahnhof Oberlahnstein in fünf Minuten zu Fuß erreichbar.

*Foto: Wolf-Ullrich Malm*

## ON TRAXS!, UTRECHT (NIEDERLANDE)

**10. bis 12. März 2017**

Het Spoorwegmuseum,
Maliebaanstation, 3158 XW Utrecht, Niederlande
**Telefon:** +31 (0) 30/2 30 62 06
**Internet:** www.spoorwegmuseum.nl
**Öffnungszeiten:** 10–17 Uhr
**Preise:** 16 Euro, Ki. (bis 4 Jahre) Eintritt frei

### Große und kleine Lokomotiven

Die schönsten Modellbahnanlagen Europas werden hier in wundervollem Ambiente ausgestellt – nämlich zwischen den großen Lokomotiven des niederländischen Eisenbahnmuseums. Während zahlreicher Vorführungen können die Besucher den ein oder anderen nützlichen Tipp aufschnappen. Und die Kinder haben reichlich Gelegenheit, zu basteln und zu rangieren und so sogar ihr Rangierdiplom zu ergattern.

## WUNDERWELT MODELLBAU, ST. PÖLTEN (ÖSTERREICH)

**10. bis 12. März 2017**

Die Wunderwelt Modellbau steht im Jahr 2017 ganz im Zeichen der Robotik. Die Modelleisenbahn kommt jedoch nicht zu kurz – zahlreiche Anlagen in verschiedenen Spurweiten laden zum Verweilen ein. Das Event findet statt im VAZ St. Pölten, Kelsengasse 9, 3100 St. Pölten (Österreich). Infos unter www.wunderwelt-modellbau.at

## MODELLBAHNAUSSTELLUNG, LEONBERG

**11./12. Februar 2017**

MEC Leonberg e. V.,
Sporthalle Mörikeschule,
Hindenburgstraße 21, 71229 Leonberg-Eltingen
**Telefon:** 01 63/8 66 22 60
**Internet:** www.mec-leonberg.de
**Öffnungszeiten:** Sa. 11–18 Uhr, So. 11–17 Uhr
**Preise:** Erw. 4 Euro, Ki. (6–16 Jahre) 1 Euro, Fam. 8 Euro

### 10 Jahre MEC Leonberg

Sein Vereinsjubiläum feiert der MEC Leonberg mit einer großen Modellbahnausstellung, die interessante Anlagen und Exponate in verschiedenen Baugrößen präsentiert. Auch die kleinste Spur Z von Märklin ist vertreten: Sie zeigt ihre Stärken mit langen Güterzügen auf einer sage und schreibe sechs Meter langen Anlage. Am Sonntag können die Besucher bei der Tombola tolle Preise aus dem Modellbahnsegment gewinnen. Auch für Kinder ist einiges geboten, die dürfen sogar selbst die Züge fahren lassen.

## MODELLBAHNAUSSTELLUNG, MÜNCHEN

**25./26. März 2017**

Modellbahnfreunde MVG,
MVG Museum, Ständlerstraße 20, 81549 München
**Telefon:** 0 89/6 70 76 17
**Internet:** www.z-freunde-international.de
**Öffnungszeiten:** 11–17 Uhr
**Preise:** Erw. 3 Euro, Ki. 2,50 Euro, Fam. 6 Euro

### Modellbahn und Verkehrsgeschichte

Reizvoll ist die Umgebung, in der bei dieser Veranstaltung mehr als 25 Modelleisenbahnanlagen von Clubs und Privatleuten gezeigt werden: Sie stehen nämlich zwischen den geschichtsträchtigen Exponaten des MVG Museums. Neben Omnibussen, historischen Straßenbahnen und Arbeitsfahrzeugen sind Anlagen und Dioramen in den unterschiedlichsten Spurweiten zu sehen.

*Foto: Sylvester Schmidt*

## INTERMODELLBAU, DORTMUND

**5. bis 9. April 2017**

Messe Westfalenhallen Dortmund GmbH,
Strobelallee 45, 44139 Dortmund
**Telefon:** 02 31/12 04-0
**Internet:** www.intermodellbau.de
**Öffnungszeiten:** Mi. bis Sa. 9–18 Uhr, So. 9–17 Uhr
**Preise:** Erw. 14 Euro, Ki. (6–13 Jahre) 6 Euro, Fam. 28 Euro

### Viel zu entdecken

Ob auf der Schiene, zu Wasser oder in der Luft – die Intermodellbau Dortmund deckt in insgesamt acht Messehallen alle Modellbaubereiche ab. Und jede Menge Aktionen laden die Besucher zum Mitmachen ein. Einen Blick auf die Modellbahnszene über die Ländergrenzen hinweg kann man bei den Ausstellern aus rund 20 Nationen werfen und dabei tolle Anlagen und ausgefallene Modelle bestaunen.

# Fahrten

## KNIEPERKOHLFAHRT NACH LINDENBERG

**18./19. Februar 2017**

Prignitzer Kleinbahnmuseum
Lindenberg e. V., Lindenberg 7,
16928 Groß Pankow (Prignitz)
**Telefon:** 03 39 82/6 01 28
**Internet:** www.Pollo.de
**Fahrzeiten:** 10 Uhr ab Mesendorf (Stadt Pritzwalk)
**Preise:** Erw. 30 Euro,
Ki. (4–12 Jahre) 15 Euro

### Traditionsreich und deftig

Für Freunde des Prignitzer Nationalgerichts, des Knieperkohls, einer Mischung aus Weißkohl, Grünkohl und Blaukohl, ist diese Fahrt genau das Richtige. In Mesendorf geht es los. Fahrgäste können entweder ab Brünkendorf vier Kilometer zum Ziel wandern oder direkt bis Lindenberg fahren. Dort wird im „Gasthaus zur Eisenbahn“ gemeinsam gegessen.

*Foto: Ronald Meissner*

**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.**

## FASCHINGSEXPRESS ZUM RADEBURGER KARNEVAL

**26. Februar 2017**

Traditionsbahn Radebeul e. V., Postfach 10 02 01, 01436 Radebeul
**Telefon:** 03 51/2 13 44 61
**Internet:** www.traditionsbahn-radebeul.de
**Fahrzeiten:** 12.35 Uhr ab Radebeul Ost, 12.41 Uhr ab Weißes Roß, 13.04 Uhr ab Moritzburg
**Preise:** Erw. ab 8 Euro, Ki. (6–14 Jahre) ab 4 Euro

### Karnevalsjecken aufgepasst

Der Traditionszug fährt auf der Lößnitzgrundbahn nach Radeburg, wo erneut Sachsens größter Karnevalsumzug stattfindet. Schon an den Bahnhöfen und im Zug wird Stimmung gemacht, da die kostümierten Fahrgäste bereits bester Laune sind. Immer wieder gerne wird der Traditionszug genutzt, um entspannt und gelassen zum Umzug zu gelangen.

Foto: Yannick Kruse

## TAGESFAHRT MIT DEM RHEINGOLD NACH HAMELN

**4. März 2017**

AKE-Eisenbahntouristik, Kasselburger Weg 16, 54568 Gerolstein
**Telefon:** 0 65 91/94 99 87 00
**Internet:** www.ake-eisenbahntouristik.de
**Fahrzeiten:** 8 Uhr ab Köln Hbf. über Leverkusen-Mitte, Düsseldorf Hbf., Duisburg Hbf., Essen Hbf., Bochum Hbf. und Dortmund Hbf.
**Preise:** 99 Euro

### Auf in die Rattenfängerstadt

Stilecht und komfortabel reisen die Fahrgäste mit dem nostalgischen 1. Klasse-Sonderzug „AKE-Rheingold“ nach Hameln zum großen Mittelalter- und Fantasiespektakel. In der prächtigen Altstadt treiben Ritter, Gaukler, Piraten, Trolle und andere Gestalten ihr Unwesen. Vor historischer Kulisse warten über 120 Stände und tolle Programmpunkte – ein einmaliges Erlebnis.

Foto: Matterhorn Gotthard Bahn

## OSTERHASENZUG, HARZER SCHMALSPURBAHNEN

**15./16. April 2017**

Harzer Schmalspurbahnen GmbH,
Friedrichstraße 151, 38855 Wernigerode
**Telefon:** 0 39 43/55 80
**Internet:** www.hsb-wr.de
**Abfahrtszeiten:** (vorläufig) 12.50 Uhr ab Wernigerode
**Preise:** Erw. 35 Euro, Ki. (6–11 Jahre) 15,50 Euro, Ki. (bis 5 Jahre) 9,50 Euro

### Osterhasen an Bord

Diese Fahrt wird ein Spaß für die ganze Familie. „Osterhasen“ begleiten die Dampfzugfahrt nach Drei Annen Hohne und halten eine bunte Osterüberraschung für die kleinen Fahrgäste bereit. Am Ziel warten leckerer Kaffee und ein schönes Kinderprogramm.

Foto: HSB/Dirk Bahnsen

## GOURMETFAHRTEN „WINE & DINE“, BRIG (SCHWEIZ)

**1. April bis 20. Mai 2017**

Kulinarisches Highlight: An jedem Samstag erleben die Teilnehmer dieser Fahrt eine tolle Walliser Weinreise im Herzen der Schweizer Alpen. Im Panoramawagen der Matterhorn Gotthard Bahn wird die Fahrt von Brig nach Disentis und wieder zurück von einem leckeren Fünf-Gänge-Menü mit passenden Weinen begleitet. An jedem Samstag überrascht jeweils eine andere Walliser Weinkellerei mit ihren Spitzenweinen und erzählt Interessantes zu den edlen Tropfen. Die Panoramafahrt kostet inklusive Menü, Wein und Getränken 165 Schweizer Franken. Alle Infos: Matterhorn Gotthard Bahn, Bahnhofplatz 7, 3900 Brig, Schweiz, Tel.: +41 (0)8 48/64 24 42, Internet: www.mgbahn.ch

# Feste & Events

## EISENBAHNFEST, STASSFURT

**1./2. April 2017**

Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e. V.,
Lokschuppen Güstener Weg,
39418 Staßfurt
**Internet:** www.efsft.de
**Öffnungszeiten:** 9–17 Uhr
**Preise:** Erw. 7 Euro, Ki. (bis 16 Jahre) Eintritt frei

**Beeindruckende Kolosse**

Kein Aprilscherz: Einen Tag ganz im Zeichen der Eisenbahn kann man am ersten Aprilwochenende in Staßfurt in Sachsen-Anhalt erleben. Neben Dampflokomotiven verschiedener Baureihen werden auch Dieselloks, eine E-Lok und eine Dampfschneeschleuder vor Ort sein. Drehscheibenfahrten und Führerstandsmitfahrten bieten reichlich Gelegenheit für tolle Fotoaufnahmen. Eine Modelleisenbahn-Ausstellung zeigt die faszinierende Welt der Eisenbahn in Miniatur.

## 9. DAMPFLOKTREFFEN, DRESDEN

**7. bis 9. April 2017**

Interessengemeinschaft
Bw Dresden Altstadt e. V.,
Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt, Zwickauer Straße 86,
01187 Dresden
**Internet:**
www.igbwdresden-altstadt.de
**Öffnungszeiten:** 10–18 Uhr
**Preise:** Erw. 10 Euro, Ermäßigte (Schüler, Studenten, Azubis, Dresden-Pass-Inhaber) 5 Euro, Ki. (bis 14 Jahre in Begl. Erw.) Eintritt frei

**Altehrwürdige Dampfmaschinen**

Schnaubende Dampfrösser, Verkehrsgeschichte hautnah und moderne Fahrzeuginstandhaltung: Wer das Dresdner Dampfloktreffen besucht, sollte viel Zeit mitbringen, denn dieses Event lädt wahrlich zum Verweilen ein. Zahlreiche Sonderzüge kommen aus ganz Deutschland und dem benachbarten Ausland nach Dresden. Und Besucher sind bei den einst üblichen Arbeiten an einer Dampflok live dabei.

# Fernsehen

**Eisenbahn-Romantik**
Gute Nachrichten: Ab März gibt es wieder jeden Samstag um 16.30 Uhr eine neue Folge der beliebten Fernsehsendung Eisenbahn-Romantik. Hier schon mal die Termine und Themen der ersten vier Folgen:

- **4. März 2017**
  Nürnberger Spielwarenmesse 2017 (Folge 896)
- **11. März 2017**
  Bahnhof Pasewalk – Wartehalle des Lebens – Wartehalle des Krieges (Folge 897)
- **18. März 2017**
  Dampfreise in die Karpaten (Folge 898)
- **25. März 2017**
  Mit 191 Tonnen in die Unabhängigkeit (Folge 899)

Die General Electric C30-7 ist mit ihren 191 Tonnen in Estland im Einsatz (Folge 899).

märklin
TRIX

Unser H0 Club-Modell 2017:

# Eine absolute Neuheit

**Bestellschluss: 30. April 2017**

Die Neuheit im Modelleisenbahnbetrieb: Ein Lokführer, der mit der Fahrtrichtung den Führerstand wechselt.

## Ein Meisterwerk deutscher Eisenbahngeschichte

Erstmalig mit fahrtrichtungswechselndem Lokführer, mit vorbildgerechtem Dachgarten und als lange 103 in 1:87.

Werden Sie jetzt Mitglied und sichern Sie sich Ihr Clubmodell unter:
www.maerklin.de/de/clubs/clubs/

**Highlights:**

- **Komplette Neuentwicklung**
- Die lange 103 nach Vorbild maßstabsgerecht in 1:87
- Bewegliche Lokführerfigur in beiden Führerständen
- Neue, filigrane Einholm-Stromabnehmer digital schaltbar
- Fahrgestell und Aufbau der Lokomotive aus Metall

Anzeige scannen
und mehr erfahren

märklin HO

Wechselstrom

N | DCC | mfx | LED | NEM | IV | 1:87 | 15+

**39170 Elektrolokomotive BR 103.1** **€ 399,99 ***

Ein passendes Personenwagenset wird unter der Artikelnummer 43856 ebenfalls exklusiv nur für Insider-Mitglieder angeboten.

TRIX H0

Gleichstrom

N | IV | DCC | mfx | LED | NEM | 1:87 | 15+

**22932 Elektrolokomotive BR 103.1** **€ 399,99 ***

Ein passendes Personenwagenset wird unter der Artikelnummer 23475 ebenfalls exklusiv nur für Trix Club-Mitglieder angeboten.

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

www.maerklin.de
www.trix.de

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

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), Frank Erdle, Christof Hammer, Lars Harnisch, Stefanie Hirrle, 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, Claus Dick, Thomas Estler, Sandra Fuhrmann, Hanne Günter, Frank Mayer, M. T. Nickl, Peter Pernsteiner, Roland Schum

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

**Fotografie:**
Karl Albrecht, Slg. Asmus, Carl Bellingrodt/Slg. Stefan Carstens, Carl Bellingrodt/Slg. Joachim Reinhard, Y. Broncard, Eduard Bündgen, DB/BD Hamburg (W. Hollnagel)/Slg. Stefan Carstens, Claus Dick, Peter Driesch/Slg. Carstens, H. G. Firmenich/Slg. Asmus, Sandra Fuhrmann, Bernd Georg, Gerd Hahn, Walter Hollnagel/Slg. Eisenbahnstiftung, Heinz Kahler/Slg. Asmus, Kötzle Design, Slg. Konrad Koschinski, Richard Krauß/Slg. Stefan Carstens, Archiv Michael Meinhold, Uwe Miethe / DB AG, Märklin, Minitrix, Willi Marotz/ Slg. Eisenbahnstiftung, M. T. Nickl, Peter Pernsteiner, Claus Rudolph, J. Tricoire, Trix, Christian Zellweger

**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.

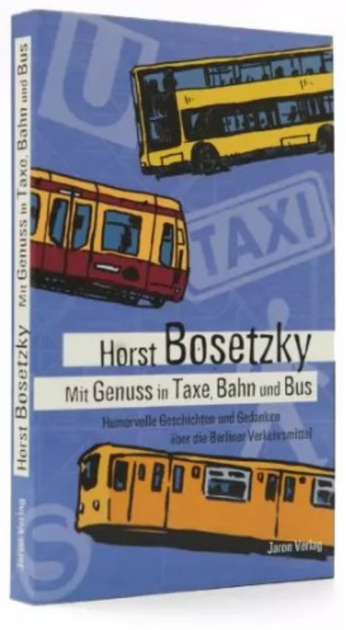
Für unverlangte Einsendungen haftet die Gebr. Märklin & Cie. GmbH nicht. Namentlich gezeichnete Beiträge geben die Meinung des Verfassers wieder und sind keine Stellungnahme der Redaktion. Das Märklin Magazin ist in allen Teilen urheberrechtlich geschützt und jede Verwertung außerhalb des Urhebergesetzes 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 9 40, 73009 Göppingen

# Bücher & mehr

**Die Eisenbahn ist nicht nur zum Spielen da: Wer sich näher mit den großen Vorbildern der Modelle beschäftigen möchte, der findet hier spannende Literaturanregungen.**

## Horst Bosetzky: Mit Genuss in Taxe, Bahn und Bus

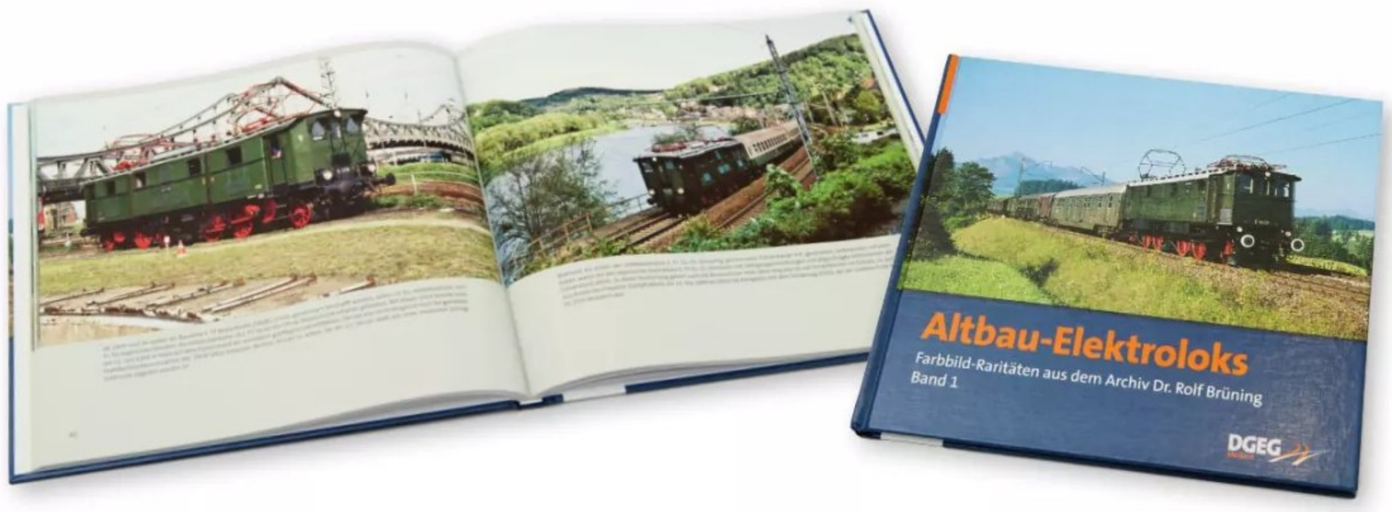



**192 Seiten, Format 12 x 19 cm, 8,95 EUR, ISBN 978-3-89773-799-0**

Wie lernt man am besten Lesen? Horst Bosetzky, besser bekannt unter seinem Kürzel „-ky“, kann die Frage aus eigener Erfahrung beantworten: „Durch das Studium der vielen Schilder auf den Bahnhöfen.“ Davon und von vielen weiteren Erlebnissen in Regional-, S-, U- und Straßenbahn sowie verwandten Verkehrsmitteln erzählt er in jener lockeren, selbstironischen Souveränität, die seine Bücher zum Verkehrsgeschehen auszeichnet. Der Band leistet beste Werbung für den Schienenverkehr und ist ein stilvolles Weihnachtsgeschenk für alle Bahnfreunde – Humor sollte man allerdings haben ...

**Bezugsquelle: über den Buchhandel oder die Jaron Verlag GmbH, Dorotheenstraße 37, 10117 Berlin; www.jaron-verlag.de**

## Rolf Brüning: Altbau-Elektroloks




**156 Seiten, 150 Abb. in Farbe, Format 24 x 21 cm, 28,90 EUR, ISBN 978-3-937189-19-2**

Die Eisenbahn in Farbe festhalten: Dieser Wunsch bildete den Grundstein für das Farbdia-Archiv von Dr. Rolf Brüning. Dabei haben es ihm Altbau-Elektroloks, also Maschinen aus einer Zeit vor 1949, besonders angetan. Auf verschiedenen Fotoreisen fing er deren enorme Typenvielfalt ein. Die Zweitauflage dieses Buches bietet nun noch mehr Einblicke in eine längst vergangene Bahnepoche – sie wurde um rund 50 Aufnahmen erweitert. Und auch Modellbahner kommen garantiert auf ihre Kosten: Die Darstellung der Elloks in charakteristischen Landschaften bringt wertvolle Anregungen für eine naturgetreue Anlagengestaltung.

**Bezugsquelle: über den Buchhandel oder die DGEG Medien GmbH, Nordstraße 32, 33161 Hövelhof; www.shop.dgeg-medien.de**

## Dieter Eikhoff: ICE: Geschichte – Technik – Einsatz

**128 Seiten, 148 Abb. in Farbe, 33 Abb. in SW, 12 Zeichnungen, Format 23 x 26,5 cm, 19,95 EUR, ISBN 978-3-613-71531-8**

Ob als Transportmittel, um schnell und komfortabel von A nach B zu kommen, oder als ein Stück Bahntechnik vom Feinsten: Über ein Vierteljahrhundert begeistert der ICE nun schon Bahnfahrer und Modellbahner. Die Geschichte dieses Vorzeigezugs der DB erzählt Dieter Eikhoff hier in zwölf Kapiteln. Großzügige Farbbilder und ein kluger Aufbau sorgen für viel Lesevergnügen; Detailfotos und Datentabellen liefern die technische Tiefe. Ein eigenes Kapitel über den Einsatz des ICEs im Ausland sowie eine Namensliste aller bisherigen ICEs runden dieses interessante Buch ab.

**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“.**

# 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 Neuheiten-Prospekt

Gesamtkatalog 2016/2017

TRIX Neuheiten-Prospekt

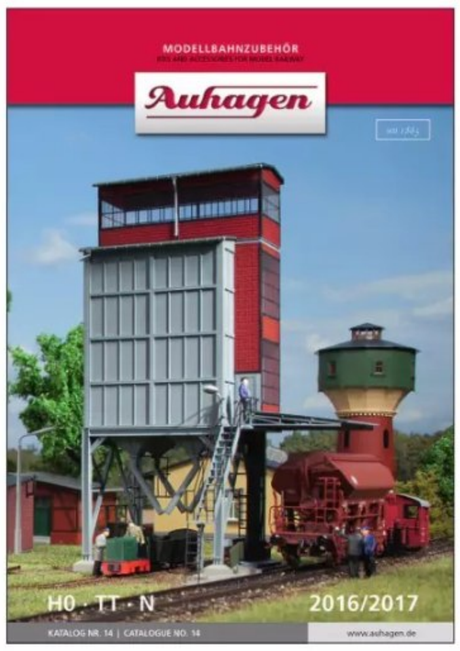
TRIX Hauptkatalog 2016/2017

LGB Neuheiten-Prospekt

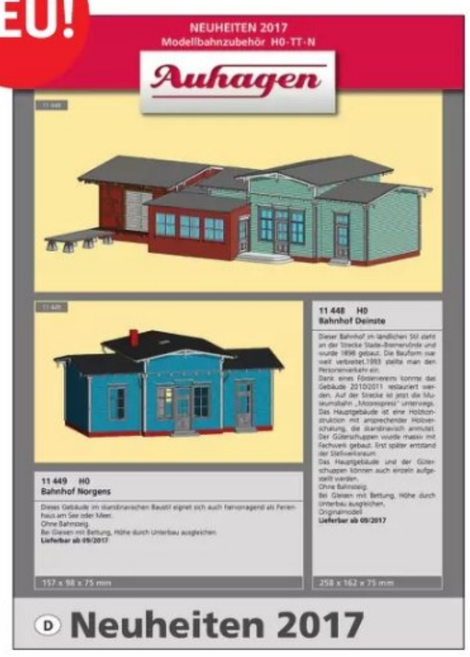
LGB Hauptkatalog 2016

Märklin my world Katalog 2016

Märklin Start up Katalog 2016




NEU!



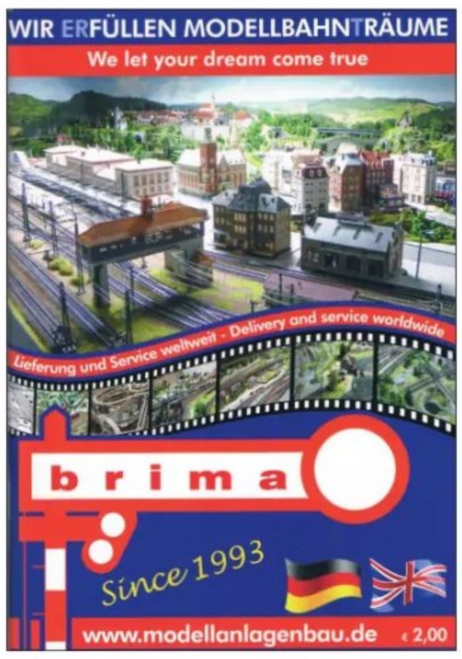

## AUHAGEN GmbH

OT Hüttengrund 25, 09496 Marienberg
Inl. 4,– Euro + 3,– Euro Porto,
Ausl. Porto auf Anfrage
E-Mail: info@auhagen.de
Internet: www.auhagen.de

NEU!

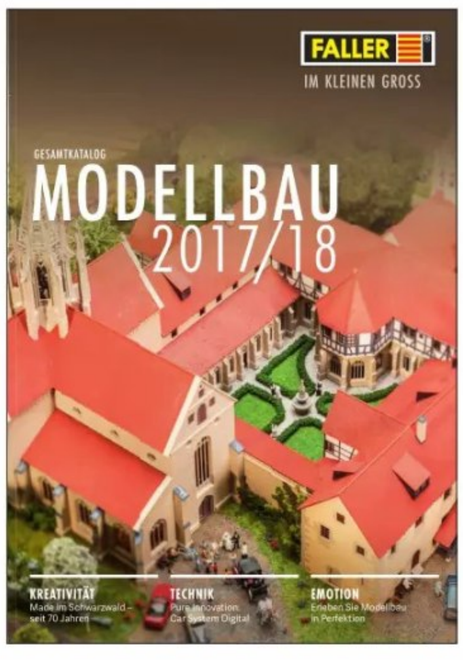
## Busch GmbH & Co. KG

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




## brima Modellanlagenbau GmbH

Broschüre: Leistungsübersicht
Albert-Einstein-Str. 7, 55435 Gau-Algesheim
Inl: 2,– Euro zzgl. 1,45 Euro Porto
Ausl: 2,– Euro zzgl. 3,70 Euro Porto
brima@brilmayer.de
www.modellanlagenbau.de




## Gebr. FALLER GmbH

Kreuzstr. 9, 78148 Gütenbach
5,– Euro (plus Porto
im In- und Ausland)
E-Mail: info@faller.de
Internet: www.faller.de

NEU!

## PROXXON GmbH

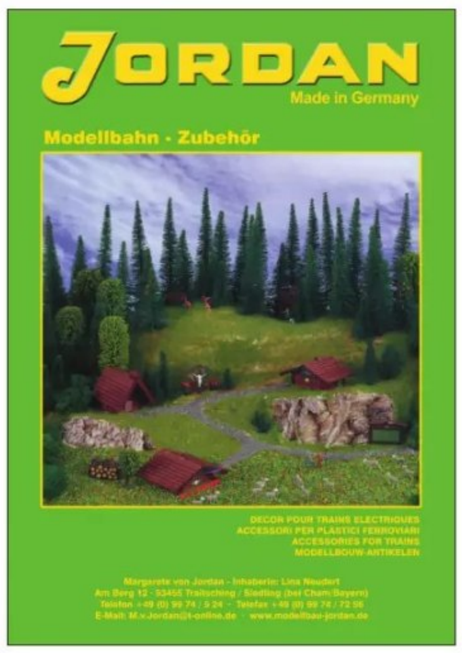
Industriepark Region Trier
Dieselstraße 3 – 7, 54343 Föhren
Zusendung: kostenlos!
E-Mail: office@proxxon.com
Internet: www.proxxon.com

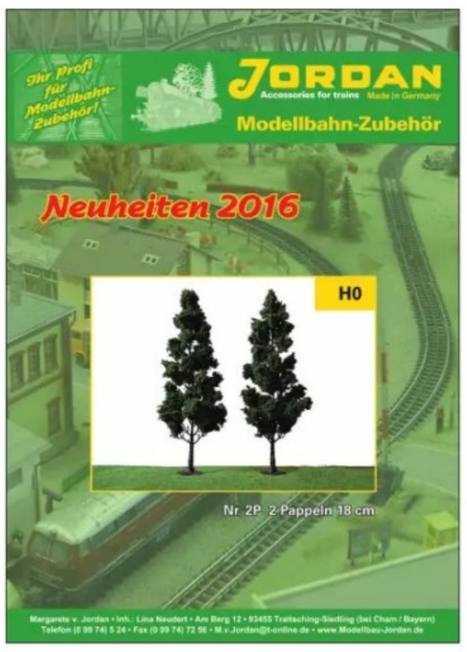
# Aktuelle Kataloge

## für den Modellbahner

### M. v. Jordan
### Modellbahn – Zubehör

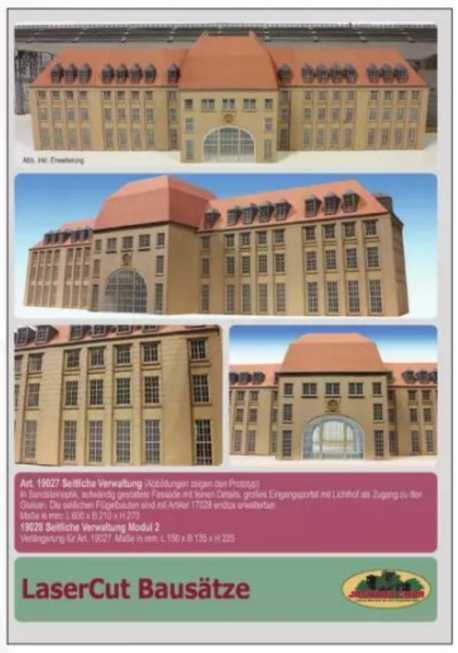
Am Berg 12, 93455 Traitsching
Zusendung: kostenlos!
E-Mail: M.v.Jordan@t-online.de
Internet: www.modellbau-jordan.de




### Joswood GmbH

Steinbeck 54
42119 Wuppertal
Zusendung kostenfrei
E-Mail: jos@joswood-gmbh.de
Internet: www.joswood-gmbh.de

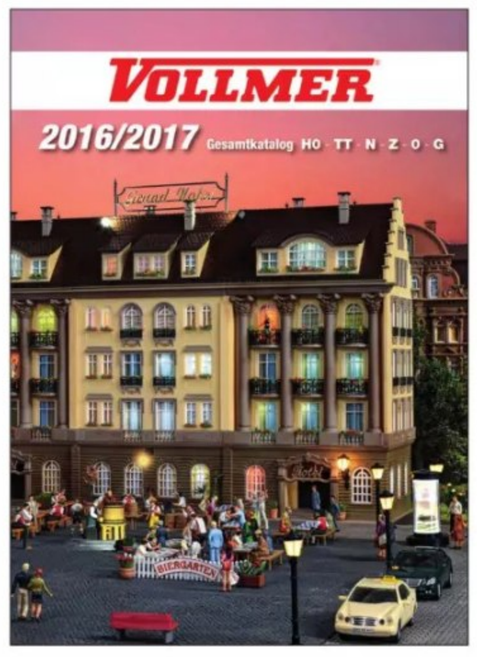


### NOCH GmbH & Co. KG

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

### Viessmann Modellspielwaren 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 Modellspielwaren 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

# VORSCHAU

**Die Ausgabe 02/2017 des Märklin Magazins erscheint Anfang April 2017!**

## Aktuell

**Das bringen die Frühjahrsmessen 2017**
Ihre Premiere vor Fachpublikum haben die Neuheiten von Märklin und Trix auf der Internationalen Spielwarenmesse in Nürnberg mit Bravour hinter sich gebracht, jetzt präsentieren sich die ersten Highlights des Modelljahres 2017 auch der breiten Öffentlichkeit: Auf der „Faszination Modellbahn“ in Sinsheim (10.–12. März 2017) und der „Intermodellbau“ in Dortmund (05.–09. April 2017) stehen sie bei interessierten Modellbahnern aus aller Welt im Blickpunkt.

## Modell & Technik

**Neuheitenparade 2017**
Außer BR 42 & Co. locken 2017 natürlich noch viele weitere Produktneuheiten. Ein Schwerpunkt in diesem Jahr: das 60. Jubiläum der TEE-Züge – und aus diesem Anlass rollen diverse Überraschungsmodelle heran; darunter auch ein echtes Goldstück ... Doch auch für Fans der Dampflokzeit ist der Tisch reich gedeckt. Außerdem steht auch eine ganz besondere Diesellok zur Ankunft bereit.

## Special

**Lust auf Signale, Teil 2: Formsignale**
Elegante und zugleich vorbildgerechte Formsignale zu bauen, ist schwieriger, als man denkt. Mit der aktuellen Signal-Generation setzt Märklin hier neue Maßstäbe. Doch auch die inneren Werte können überzeugen – Stichwort Digital-Decoder. Grund genug, um in der nächsten Folge unserer Signal-Serie die Formsignale in optischer und technischer Hinsicht ausführlich vorzustellen.

## Anlagenbau

**Spur Z, Folge 8: Oberleitung**
Die Oberleitung ist das Highlight einer jeden Modellbahn. Bei unserer Z-Anlage entscheiden wir uns aus guten Gründen zwar für eine Attrappe, doch egal ob funktionsfähig oder nicht: Die Planung muss stimmen, die Handgriffe müssen sitzen. Wir sagen, wo die Herausforderungen beim Oberleitungsbau warten – und wie man sie löst.

**H0-Anlagenbau für Aufsteiger: Zungenanlage**
Die klassische U-Anlage bietet diverse Variationsmöglichkeiten. Eine der reizvollsten: die Zungenanlage – vermittelt sie doch ein herrliches „Mittendrin“-Gefühl. Mit gleich drei Paradestrecken (inklusive Brückenkonstruktionen) und zwei miteinander verbundenen Schattenbahnhöfen bringen wir eine ihrer großen Stärken zur Geltung: das Fahren mit langen Zügen – mit vielen verschiedenen Zügen ...

**Hinweis**
Aus Aktualitätsgründen kann es bei den einzelnen Themen zu Verschiebungen kommen.

MÄR

Gegen Vorlage dieser Anzeige erhalten Sie den ermäßigten Eintrittspreis von 8,– statt 10,– €

# FASZINATION MODELLBAHN

***Internationale Messe für Modelleisenbahnen, Specials & Zubehör***

## 10.–12. März 2017

# MESSE SINSHEIM

***Öffnungszeiten: Freitag – Sonntag: 9.00–17.00 Uhr***

**Neuheiten des Jahres, erstmals öffentlich präsentiert!** · Internationaler Treffpunkt der Modellbahner · Spezialisten vor Ort · Liebe zum Detail · Nostalgie und Moderne · Begeisterte Familien · Leuchtende Kinderaugen · Extravagante Modellbahn-Anlagen · Alle Spuren · Alle Größen · **Herzlich Willkommen.**

***www.faszination-modellbahn.com***

***facebook.com/FaszinationModellbahn*** ***youtu.be/Q6KhNexJ1gU***

***VERANSTALTER: Messe Sinsheim GmbH*** · *Neulandstraße 27 · D-74889 Sinsheim*
*T +49 (0)7261 689-0 · F +49 (0)7261 689-220 · modellbahn@messe-sinsheim.de · www.messe-sinsheim.de*

MESSE SINSHEIM
IHR VERANSTALTUNGSPARTNER

MÄR

# Viel, schnell, sicher

EUROTRAIN®
...Ideen erster Klasse

**märklin** **H0 Container-Tragwagen Sgns der DB AG mit Innofreight-Containern „Nieten Fracht“**

Container-Tragwagen Bauart Sgns 691. Drehgestelle Typ Y 25. Vorbildgerecht durchbrochener Tragwagen-Boden aus Metall mit markanten fischbauchartigen Außenlangträgern.
Beladen mit drei Innofreight-Containern „Nieten Fracht“. Epoche VI. Länge über Puffer 22,9 cm. Gleichstromradsatz E700580. Abbildung zeigt Vorserienmuster. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

**Art.-Nr. 47092**

**€ 59,99**

Preis-, Farb- und Modellabweichungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer. Angebot bei allen teilnehmenden idee+spiel-Händlern; zu finden unter http://www.ideeundspiel.com/de/fachgeschaefte/ Werbung konzipiert von: idee+spiel, Fördergemeinschaft Spielwaren Facheinzelhandels-GmbH & Co.KG, Daimlerring 4, 31135 Hildesheim.

**EXKLUSIVE NEUHEIT JAN./FEB. 2017**

EUROTRAIN by idee+spiel Umsatzstärkster Modellbahn-Fachhändler-Verbund der Welt. Über 850 kompetente Geschäfte.
Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag - Freitag: 9.00 – 17.00 Uhr www.eurotrain.com