03

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
Juni | Juli 2017

Faszination Logistik: neue Modelle, vorbildgerechte Funktionen

Brennpunkt Güterverkehr

TRIX

Genuss pur in Spur N
Alles über die neuen Modelle BR 41, BR 217, BR 03.10

Digitales Fahren
So einfach gehts: Mit den Startpackungen sofort loslegen

Spur-1-Special
Neue Loks, neue Wagen: Highlights auf 12 Seiten

4 194564 205905 03

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

www.mc-vedes.com

SPUR H0

Erscheint November 2017

NUR BEI UNS*

E-Lok Vectron BR 193 „BoxXpress“

märklin H0

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

36196 / 115 69 978 | H0 | VI NEM | ~ | 218 | digital | Auflage 500 | **€ 229,99**

Mehrzwecklok Serie 6400 in Doppeltraktion, DB

märklin H0

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

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

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

Dies ist eine von der VEDES Zentralregulierung GmbH, Beuthener Straße 43, 90471 Nürnberg zusammengestellte Gemeinschaftswerbung für die von selbständigen Händlern betriebenen VEDES- und SPIELZEUG-RING-Fachgeschäfte, soweit diese an der Werbung teilnehmen. Falls diese nicht an der Werbung teilnehmen, handelt es sich bei den angegebenen Preisen nur um unverbindliche Preisempfehlungen der VEDES Zentralregulierung GmbH. Die Teilnahme der selbständigen VEDES- und SPIELZEUG-RING-Fachgeschäfte kann bei diesen erfragt werden. Namen, Anschriften und sonstige Kontaktdaten aller VEDES- und SPIELZEUG-RING-Fachgeschäfte sowie weitere Hinweise zur VEDES Zentralregulierung GmbH erhalten Sie unter www.vedes.de oder unter Telefon 0911 65560 (Kosten entsprechend der Preisliste Ihres Telefonanbieters). Manche Artikel stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung, es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Artikel bereits nach wenigen Angebotstagen vergriffen sind. Abgabe nur in haushaltsüblichen Mengen. Gedruckte Farben können vom Farbton des Originalproduktes abweichen. Druckfehler, Preisänderungen, Irrtümer und Zwischenverkäufe vorbehalten. Sofern nicht anders angegeben, sind die Preise und Aktionen gültig, solange das jeweilige Fachgeschäft damit wirbt (mindestens 14 Tage nach Erscheinungstermin). *Die mit „Nur bei uns“ gekennzeichneten Artikel sind Exklusivartikel, die entweder ausschließlich über die Fachgeschäfte der Mitglieder der VEDES, des SPIELZEUG-RINGs oder zusätzlich über andere Spielwaren-Verbundgruppen und eventuell über Online-Vertriebskanäle vertrieben werden. © VEDES Zentralregulierung GmbH 2017. MCC7

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

IHR MC-FACHGESCHÄFT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Spielzeugkiste (Inh. Michael Golombeck)
Wendelsteinstraße 3, 85591 Vaterstetten
Tel.: 089-9 10 12 43

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

vedes
www.vedes.com

SPIELZEUG-RING
www.spielzeug-ring.com

Von ganz besonderem Flair: internationaler Güterverkehr

Liebe Freunde der Modelleisenbahn,

die „Kiste“ ist etwas mehr als zwölf Meter lang, knapp zweieinhalb Meter tief und etwa gleich hoch, hört auf den sachlichen Namen ISO 668 und hat die Welt fast so sehr verändert wie das Rad, die Elektrizität oder das Internet: Vor rund 60 Jahren nahm der genormte Transportcontainer im 40-Fuß-Format Gestalt an und markierte einen Quantensprung im internationalen Güterverkehr. Was einst als kühne Idee eines amerikanischen Spediteurs begann, sorgt heute für gigantische Warenströme – Hunderte Millionen Tonnen Güter werden jährlich weltweit transportiert; viele davon auf der Schiene. Anlass genug für Märklin, rund um dieses Jubiläum zahlreiche neue aufregende Modelle aufzulegen. Lassen Sie sich also faszinieren von starken Güterzuglokomotiven und aufregenden Kessel- und Containertragwagen-Sets. Denn auch für die Modelleisenbahn gilt: Die bunte Welt des Güterverkehrs bringt Abwechslung auf jede Anlage.

Prickelnde Betriebsamkeit lässt sich übrigens schneller realisieren, als man denkt – und das auf höchstem technischem Niveau. Mit den Märklin Startpackungen ist der Einstieg in die digitale Modellbahnwelt so einfach wie nie zuvor. Und die Auswahl der Themenwelten – insgesamt stehen 19 verschiedene Sets vom ICE- über den Regional- bis zum Güterverkehr bereit – lässt keine Wünsche offen. Sehen Sie selbst ab Seite 20.

Als zusätzlichen Leckerbissen enthält dieses Heft eine weitere Ausgabe unserer erfolgreichen Spur-1-Beilage. Auf zwölf Sonderseiten finden Sie hier viele Informationen rund um die Königsklasse, zu aktuellen Wagenhighlights und neuen Lokmodellen. Zu den neuen Stars in 1:32 zählt übrigens auch die V 188: Das Interesse an diesem markanten Diesellok-Boliden ist so groß, dass alle sieben geplanten Varianten nun endgültig in Produktion gehen. Viel Modellbahnspaß in allen Spuren und quer durch alle Themenwelten wünschen

herzlichst

UWE MÜLLER
Leiter Produktmanagement

THOMAS MANN
Leiter Konstruktion

Inhalt

12

Kraftvolle Lokomotiven sorgen im Verbund mit Kessel- und Containerwagen für logistische Meisterleistungen im Güterverkehr. Mit zahlreichen Modellneuheiten holt Märklin prickelndes Transportfeeling auf die Bahn.

Aktuell

6 Events, Aktionen, Kooperationen
Vorschau IMA 2017, „Rheingold“-Sonderfahrt, neue Führerstände ...

9 Spatenstich in Göppingen
Zügig geht es mit dem Märklin Museum voran: Der Bau beginnt.

Modell & Technik

12 Perfekte Lastenschlepper
Die Erfindung des Containertransports machte den Schienenverkehr vielfältig und international wie nie. Märklin feiert dieses Ereignis mit vielen neuen Modellen.

20 Start nach Maß
Der Einstieg in die digitale Modellbahnwelt ist einfacher als gedacht – dank top ausgestatteter Startsets.

26 Reisezugklassiker in H0
Einfach traumhaft: der „Rheingold“ in der TEE-Ausstattung des Jahres 1965.

32 Schnellzuglokomotive 101 113-9
Mit einem neuen Topmodell der BR 101 würdigt Minitrix eine Spitzenkraft des schnellen Fernverkehrs.

35 Neues für den Minitrix Fuhrpark
Die BR 41 als Reko-Lok, die 01 150 mit gestutzter Schürze, der Diesel-Klassiker BR 217 und das Clubmodell der BR 03.10: vier tolle Neuheiten für N-Liebhaber.

38 Tiger, Pauline & Co.
Highlights aus allen Epochen und quer über alle Spurweiten: die Sommerneuheiten 2017.

40 Die exklusiven H0-Clubmodelle für Märklin und Trix
Fertig machen zum Freuen: Mit der BR 75.4 („badische IV c“) rollt ein Universalgenie unter den Dampfloks heran. Schnellen Bestellern winkt zudem ein toller Gewinn.

41 Die Märklin Zahl
Hohe Steuerkunst mit der CS3.

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

Special

48 Lust auf Signale, Folge 3
Vorbildnah, aber modellbahngerecht: In Teil 3 unserer Serie kümmern wir uns um die optimale Aufstellung der Signale.

12 Seiten Extra: Faszination Spur 1

72 **Bildschön und trickreich arrangiert: Die H0-Bahn von Harald Luther vereint technische Details mit einer ganz besonderen atmosphärischen Tiefe.**

48 **Die Aufstellung von Vorbildsignalen folgt klaren Regeln. Die Modellbahn bietet da mehr Freiheit. Wir zeigen, wie man sie nutzt.**

94 **Die Brennerbahn hat Eisenbahngeschichte geschrieben. Nun wird sie für die Zukunft fit gemacht.**

Anlagenbau

56 Zurück in die Zukunft
Die H0-Bahn von Wolfgang Wagner verbindet moderne Technik mit dem Flair der 50er-Jahre.

64 Großer Fahrspaß auf kleinem Raum
Natürlich hat eine H0-Bahn auf 2,80 x 1,20 Metern ihre Grenzen. Unsere Bauidee lotet den nicht allzu üppigen Raum aber optimal aus.

72 Von Mittelstadt nach Güglingen
Dank eines Umzugs feiert die H0-Schrankanlage von Harald Luther ein famoses Comeback.

78 Dem Vorbild auf der Spur
Mit dem Bau der Geländeschale starten wir die Landschaftsgestaltung unserer Spur-Z-Anlage „Kurvenreich durch die Lande“.

86 Licht ist Leben
Die Licht-Tricks von Stefan Wörner vom N-Club International.

88 Treckern, pflügen, eggen, säen in N
Top Know-how und tolles Zubehör: So gelingen Nutzflächen perfekt.

Vorbild

94 Transit durch Europas Mitte
Die Brennerbahn feiert 150. Geburtstag – und startet in die Zukunft.

Community

102 Frühe Liebe, spätes Glück
Nach vielen Jahren entdeckte Christian Jabs eine verloren geglaubte Märklin Bahn aus Kindertagen. Geschichte eines Happy Ends.

Service

11 Märklin TV/Internet

92 Leserfragen

108 Shops & Stores

110 Bücher/Impressum

112 Veranstaltungen

122 Vorschau

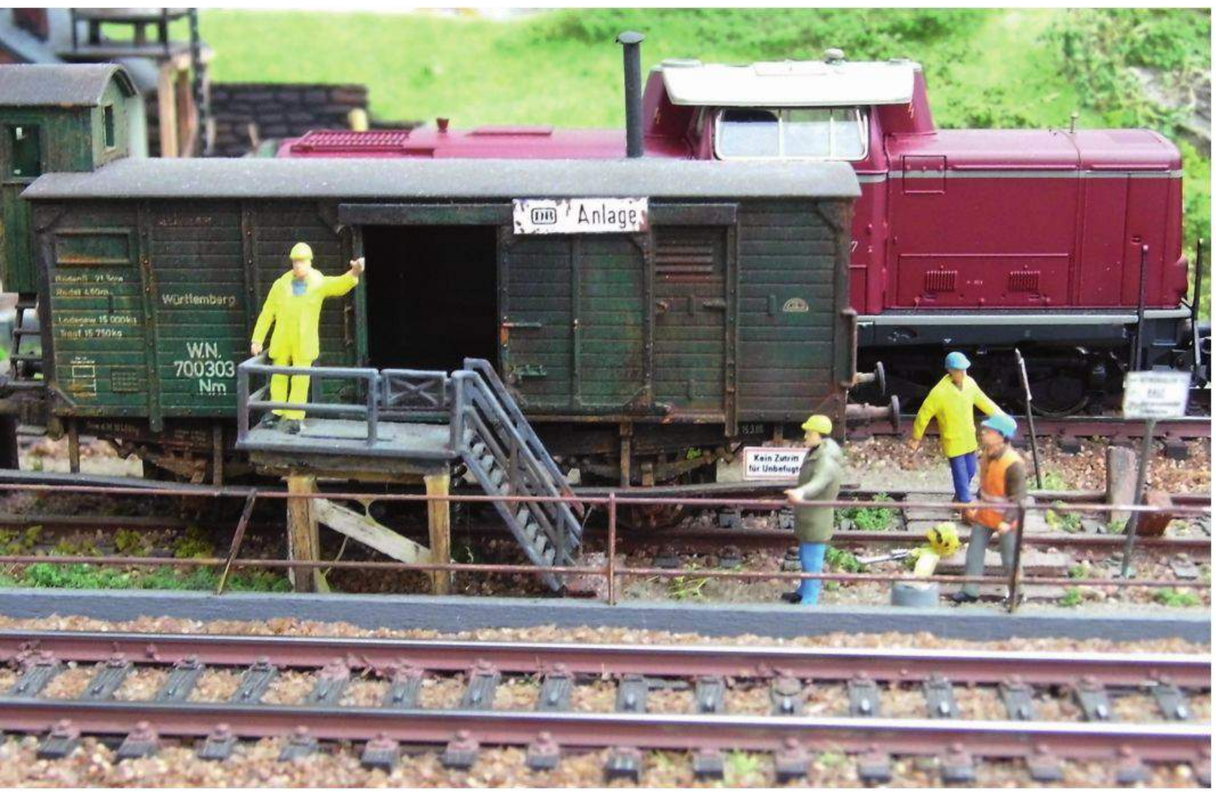
Schreiben Sie uns!
Wir sind gerne für Sie da unter:
maerklin-magazin@3g-media.de

Highlight auch für Eisenbahnerinnen: Eine Führerstandsmitfahrt sorgt für strahlende Gesichter.

34. IMA MIT 11. MÄRKLIN TAGEN

Bahnspaß in Göppingen

Eisenbahnfeste gibt es viele – aber die Kombination aus der Internationalen Modellbahn-Ausstellung (IMA) und den Märklin Tagen bleibt etwas ganz Besonderes. Alle zwei Jahre kommen sich Modellbahn und realer Bahnbetrieb hier so nah wie nie. Die Stauferstadt Göppingen und das Märklin Werk bilden einfach eine prächtige Kulisse für drei tolle Tage ganz im Zeichen der Bahn: so groß, um einen ganzen Korb an Attraktionen zu beherbergen – aber überschaubar genug, um alle Highlights stressfrei Station für Station erkunden zu können. Jetzt ist es wieder so weit: Vom 15. bis 17. September verwandelt sich Göppingen für drei Tage zur „Eisenbahn-Welthauptstadt" – rund 60.000 Besucher aus aller Welt werden bei der 34. IMA und den 11. Märklin Tagen zu Gast sein.



Großer Auftritt auch für die kleine Bahnwelt: Im Märklin Museum, im Stauferpark oder in der EWS Arena locken viele Märklin Highlights.

Lok-Stoff für Eisenbahnfreunde: Historische Dampfrösser gehören zu den heißesten Attraktionen bei den Märklin Tagen.

Und einmal mehr stellt Märklin für Eisenbahnfreunde ein hochkarätiges Programm zusammen, das die „große" und die „kleine" Bahnwelt in ihrer ganzen Faszination ausleuchtet: Ein Schienenbus geht auf Pendeltour, Dampfloks laden zu Führerstandsmitfahrten, auf Schauanlagen drehen bildschöne Märklin Modelle ihre Runden und, und, und ... Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren und noch sind die Planungen nicht abgeschlossen. Doch egal, ob im Bahnhof Göppingen, am Märklin Werk an der Stuttgarter Straße, im Märklin Museum oder an den weiteren Veranstaltungsbereichen wie dem Stauferpark, der EWS Arena oder dem Leonhard-Weiss-Areal: Überall dürfen sich die Besucher auf spannende Events, interessante Ausstellungen und ungewöhnliche Aktionen für die ganze Familie freuen – und auf jenes besondere Göppinger Eisenbahn-Flair, das man in der ganzen Stadt sehen, hören, riechen und spüren kann.

Bahnvergnügen von Anfang an – etwa mit dem „Rheingold"

Einen Überblick über das detaillierte Programm geben wir in der kommenden Ausgabe. Aber unsere Empfehlung lautet schon jetzt: Kommen Sie früh und bringen Sie viel Zeit mit, es lohnt sich! Übrigens: Das große Bahnvergnügen könnte schon mit der Anreise beginnen – siehe Kasten auf der rechten Seite.

Brennpunkt Gleisbereich: Im Göppinger Bahnhofsareal treffen sich Maschinen aus allen Traktionen zur großen Lokparade.

Aktuelle Informationen

Das Veranstaltungsteam ist kräftig am Wirbeln, das Programm während der drei IMA & Märklin Tage wächst ständig um neue Highlights. Die neuesten Informationen zu allen Events, teilnehmenden Loks usw. finden Sie auf einer eigens hierfür eingerichteten Internetseite: www.maerklin.de/ima2017

Stets up to date: Die Internetseite www.maerklin.de/ima2017 informiert topaktuell über das Veranstaltungsprogramm.

Sonderfahrt mit dem „Rheingold“ nach Göppingen

Wer aus Nordrhein-Westfalen oder Rheinland-Pfalz zur IMA und den Märklin Tagen nach Göppingen fährt, hat die Möglichkeit, auf besonders stilvolle Art anzureisen: nämlich mit dem „Rheingold“-Sonderzug mit einer vorgespannten „Bügelfalten“-E 10.

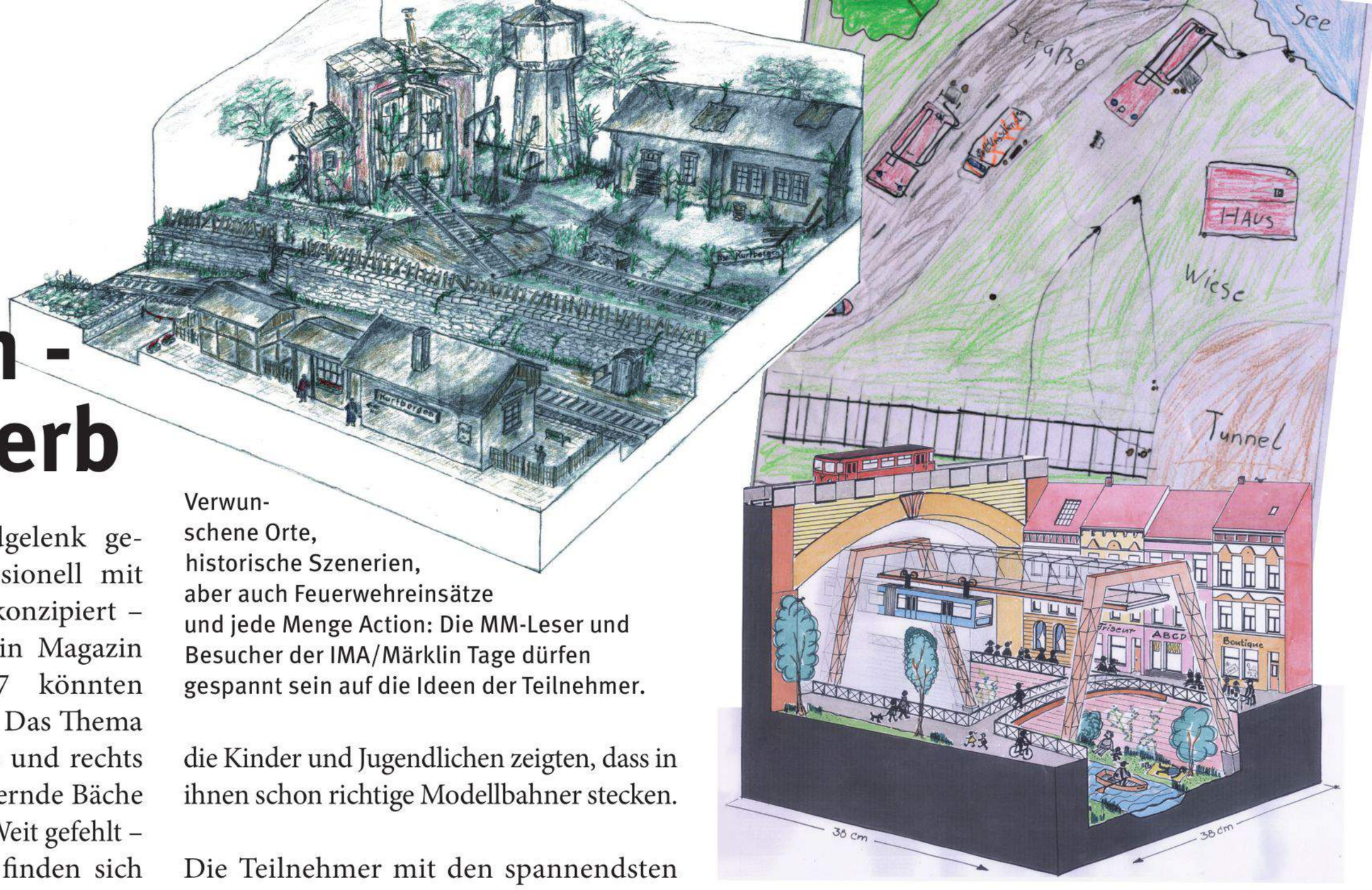
Am Samstag, 16. September 2017, veranstaltet das Märklin Museum die große „Rheingold“-Sonderfahrt. Los geht’s in Düsseldorf; zusteigen können die Fahrgäste in Köln, Bonn, Koblenz und Mainz. In nostalgischem Ambiente reist man insbesondere im Speisewagen von 1928, im Buckelspeisewagen oder im Bar- und Gesellschaftwagen (149,80–169,80 Euro). Wer will, bucht Frühstück und/oder Abendessen dazu. Auch im 1. Klasse- oder 2. Klasse-Abteilwagen (109,80/89,80 Euro) hat man einen tollen Blick auf die vorbeiziehende Landschaft. Der Zug verlässt Düsseldorf um circa 6 Uhr und erreicht Göppingen um etwa 12 Uhr. Die Rückfahrt wird gegen 17 Uhr angetreten. Prima: Da die IMA-Eintrittskarten direkt im Zug gekauft werden können, geht in Göppingen keine wertvolle Zeit verloren.

Zehn Wagen wird die „Bügelfalte“ 110 383-7 der Centralbahn zur IMA und den Märklin Tagen nach Göppingen ziehen.

Buchung und Informationen exklusiv bei:

Bieger Touristic
Ubierstraße 11
65719 Hofheim
Telefon: 0 61 92/74 97
Fax: 0 61 92/2 28 43
E-Mail: spbieger@t-online.de

Dioramen - Wettbewerb



Verwunschene Orte, historische Szenerien, aber auch Feuerwehreinsätze und jede Menge Action: Die MM-Leser und Besucher der IMA/Märklin Tage dürfen gespannt sein auf die Ideen der Teilnehmer.

Ob locker aus dem Handgelenk geschüttelt oder ganz professionell mit einem Planungsprogramm konzipiert – die Zuschriften zum Märklin Magazin Dioramenwettbewerb 2017 könnten unterschiedlicher nicht sein. Das Thema in diesem Jahr lautet „Links und rechts der Nebenbahn“. Nur plätschernde Bäche und verlassene Haltepunkte? Weit gefehlt – unter den Entwurfsskizzen finden sich landwirtschaftliche Geschäftigkeit, Freizeitspaß in allen Facetten und sogar exotische Tiere. Allen Einsendungen gemeinsam ist die Hingabe, mit denen sich die Teilnehmer ans Werk machten. Besonders die Kinder und Jugendlichen zeigten, dass in ihnen schon richtige Modellbahner stecken.

Die Teilnehmer mit den spannendsten Entwürfen sind bereits dabei, mit Unterstützung der Partnerfirmen Faller und Noch ihre Ideen in die Tat umzusetzen. Die 20 Schaustücke, die bei der Endausscheidung im Juli den kritischen Augen der Jury standhalten, werden im September auf der IMA und den Märklin Tagen dem Publikum präsentiert. Wir drücken allen Teilnehmern die Daumen!

Neuheiten live erleben: großer Andrang am Märklin Stand in Dortmund. Clubmitglieder erhielten zudem ein Messegeschenk.

Volle Gänge

Trotz eines kleinen Handicaps (dem Komplettumbau des Eingangsbereichs): Die Intermodellbau in Dortmund zog auch 2017 wieder rund 80.000 Besucher an und erwies sich einmal mehr als das international wichtige Frühjahrsevent. Stark gefragt: der Märklin Stand in Halle 4. Vor allem die Modellneuheiten der Marken Märklin und Trix standen bei den Besuchern hoch im Kurs. Neben interessanten Anlagen in allen Spurweiten bot die Messe die Gelegenheit, die Neuheiten des Jahres vor Ort zu begutachten und sich über die neue Central Station 3 zu informieren. Freuen konnten sich zudem alle Clubmitglieder: Sie erhielten gegen Vorlage ihrer Clubkarte ein Messegeschenk – ein Drei-Meter-Stahlmaßband mit dem Aufdruck des jeweiligen Clublogos.

Neue Exklusiv-Artikel

Märklin hat die EUROTRAIN-Shops und die idee+spiel-Fachgeschäfte mit zwei neuen H0-Sondermodellen beliefert. Eine interessante Produktvariante gibt es von der BR 24. Die flinke Nebenbahn-Dampflok der DR (Spitzname „Steppenpferd”) steht jetzt in markantem grauem Fotografieranstrich zur Ankunft bereit (Art. 36245). Mit Metallkessel, digital schaltbarem Dreilicht-Spitzensignal und LED-Lampen ist sie eine tolle Bereicherung für alle Epoche II-Fuhrparks. Prima: Die 19,4 Zentimeter lange Lok ist bereits für den nachträglichen Einbau des Rauchsatzes 72270 vorbereitet.

Epoche III-Freunde dürfen sich über den bereits ausgelieferten zweiachsigen DB-Rungenwagen der Bauart R 20 freuen (Art. 46403). Beladen mit zwei fein detaillierten Draisinen in Metallausführung, holt dieser rote Klassiker mit seinen einsteckbaren Pressblech-Rungen das nostalgische Flair der Wirtschaftswunderzeit auf die Bahn. Ausführung ohne Handbremse im Betriebszustand der 1950er-Jahre. Ein Ladegestell aus Holz zur Fixierung der Draisinen rundet diesen über Puffer 19,3 Zentimeter langen Güterwagen-Klassiker mit Sprengwerk ab.

Spatenstich in Göppingen

Von links nach rechts schaufeln und feiern zusammen: Daniel Kehrbach, Architekturbüro; Johannes Noack, Innenarchitekt; Edgar Wolff, Landrat Göppingen; Wolfrad Bächle, technischer Geschäftsführer von Märklin; Ulrich Weiss, Leonhard Weiss Bauunternehmen; Guido Till, Oberbürgermeister Göppingen; Florian Sieber, geschäftsführender Gesellschafter von Märklin; Dr. Hariolf Teufel, Vorstandsvorsitzender Kreissparkasse Göppingen.

Mit einem feierlichen Spatenstich haben Vertreter der Stadt Göppingen, des Landkreises sowie der Kreissparkasse Göppingen mit den Märklin Geschäftsführern Florian Sieber und Wolfrad Bächle jüngst in Göppingen den Startschuss für den Bau des neuen Märklin Museums gegeben. „Ich bin voller Vorfreude, dass wir das „märklineum“ am Stammsitz unseres Unternehmens an der Stuttgarter Straße realisieren können. Damit leisten wir einen weiteren Beitrag, um auch künftige Generationen mit dem Hobby Modelleisenbahn zu begeistern und bieten Fans und Kunden eine einmalige Anlaufstelle, um sich mit der Historie sowie der aktuellen Märklin Welt zu beschäftigen“, so Florian Sieber.

Besucher können auf 3.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche dank modernster Kommunikationstechniken eine Zeitreise durch die Geschichte von Märklin und zugleich durch 150 Jahre Eisenbahnhistorie erleben. Zu sehen sein werden dabei die bedeutendsten Firmenschätze – Modellbahn-Legenden wie das „Storchenbein“ sowie wertvolles Blechspielzeug aus der Zeit um 1900. Neben dem Museumsbereich umfasst diese multimediale Eisenbahn-Erlebniswelt auch einen Shop, topmoderne Schulungsräume, ein Bistro und einen Servicepoint. Im Mittelpunkt aber steht der Modelleisenbahnspaß mit einer ständig wachsenden Märklin Schauanlage. „Das wird ein Erlebnis für die ganze Familie“, verspricht Sieber. „Kinder und Erwachsene können Modelle selbst steuern und rangieren.“ Zudem wird zu bestimmten Zeiten die Fertigung im angrenzenden Märklin Werk zur „gläsernen Produktion“. Die Eröffnung ist für den Sommer 2019 geplant.

Logenplatz für historisch interessante Exemplare: Im Innenhof des „märklineum“ soll eine Original-Lok geehrt werden.

Museumslok gesucht

Ein standesgemäßer Blickfang steht jedem Gebäude gut zu Gesicht. Das gilt auch für das neu entstehende Märklin Museum. Der perfekte Partner für das märklineum ist natürlich eine historisch interessante Original-Lokomotive. „Wir suchen derzeit gezielt das Gespräch mit verschiedenen Personen und Vereinen“, erläutert Florian Sieber das Vorgehen, um die bestmögliche Lösung für das Märklin Museum zu finden. Besitzer von historisch interessanten Lokomotiven können gern Kontakt mit Märklin aufnehmen. Die Lokomotive bekommt in jedem Fall einen Logenplatz und als Pate könnte Märklin die Lokomotive natürlich auch in einem Modell verewigen. Interessenten können sich unter folgender E-Mail-Adresse mit Märklin in Verbindung setzen: maerklineum@maerklin.de

Neue Führerstände

Eine der herausragendsten Eigenschaften von mfx+-Decodern ist der sogenannte Führerstandsmodus. Diese Ansichten der jeweiligen baureihenspezifischen Arbeitsplätze eines jeden Lokführers im Display der Central Station haben nun Zuwachs bekommen. Insgesamt acht neue Führerstände für alle Traktionsarten sind jetzt verfügbar. Auch grafisch wurden die neuen Führerstände nochmals optimiert. Auf optischer Ebene überzeugen die neuen Animationen durch einen dreidimensionaleren Bildeindruck, leuchtintensivere Farbfelder und eine generell schärfere, „fotografischere" Darstellung der Armaturen und Bedieneinheiten. Abrufbar sind die Führerstände, wenn die entsprechende Lokomotive an der Central Station angemeldet ist und im Fall der CS3 das Fahrpult der Lok zum gegenüberliegenden Display gezogen wird. Drei Modi lassen sich im Betrieb einstellen: ohne Verbrauch, mit Verbrauch und Bw-Tanken (Bw = Betriebswerk).

Noch vorbildgerechter fahren im Führerstandsmodus: Acht neue Lokführerstände können Nutzer der CS2 oder der CS3 abrufen.

Foto: Trainini

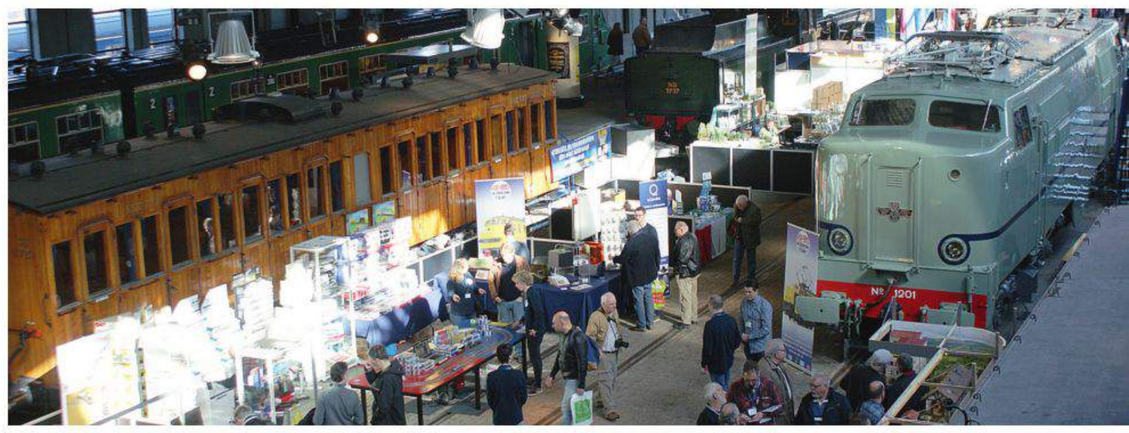
Jubiläumsfeier mit Fahrbetrieb: Seit 25 Jahren bereichert der Stammtisch Untereschbach die Szene der Z-Anhänger.

25-Jahre-Jubiläum Z Untereschbach

Zum Gelingen der Jubiläumsausstellung „25 Jahre Z-Stammtisch Untereschbach" haben gut 60 Aussteller und Mitglieder beigetragen – die museale Dombacher Papierfabrik in Bergisch Gladbach bot den würdigen Rahmen für die Geburtstagsfeier der Mini-Club-Anhänger der ersten Stunde (www.stammtisch-untereschbach.de). Zahlreiche Anlagen, faszinierende Module und Technikstudien wie ein riesiger Schaufelradbagger oder ein funktionsfähiges Car-System im Maßstab 1:220 waren in der Ausstellung zu bestaunen und lockten über 1.300 Gäste ins Bergische Land. Der Verein unter Leitung von Dietmar Stäbler hat für Holger Späing vom Z-Praxismagazin Trainini (www.trainini.de) seit 1992 enorm an Bedeutung gewonnen: „Er hat in diesem Vierteljahrhundert die Gemeinde der Spur-Z-Freunde entscheidend mitgeprägt."

OnTraXS!-Premiere in Z

Modellbahner kennen die OnTraXS! im niederländischen Utrecht als eine Messe mit großem Renommee. Wer von den Ausstellungsmachern eine Einladung erhält, seine Anlage dort zu präsentieren, darf sich sozusagen über eine Reise ins Allerheiligste der Modellbahnszene freuen – und über einen Adelsschlag in Sachen Anlagenbau. Bisher war diese in die beeindruckende Kulisse des dortigen Eisenbahnmuseums (Het Spoorwegmuseum) eingebettete Veranstaltung eine Domäne der Spuren 1 und H0 und auch 2017 faszinierten diese beiden Spurweiten Tausende Besucher aus Nah und Fern mit beeindruckenden Entwürfen. Erstmals aber schaffte – eine kleine Sensation im wahrsten Sinn – auch eine Z-Bahn den Sprung auf die OnTraXS!: Der in Z-Kreisen bestens bekannte Dirk Kuhlmann verhalf der kleinen Spur mit einer maritim geprägten Bahn voll herrlicher Hafen-, Strand- und Wasserszenen zu einer tollen Messepremiere. Unterstützt wurde Kuhlmann durch einen aus Ostwestfalen-Lippe anreisenden Fanbus, der im Nu ausgebucht war. Und vor Ort sah sich der Künstler aus der Eisenbahnstadt Opladen prompt mit vielen Autogrammkarten konfrontiert, auf die er brav seine Unterschrift setzte. Die „Zetties" sind eben ein besonderes Völkchen – aber Spaß und Humor dürfen bei unserem Hobby nun mal auf keinen Fall fehlen!



Das Eisenbahnmuseum von Utrecht (rechts: der US-niederländische E-Lok-Klassiker 1201) bildet die tolle Kulisse für die OnTraXS!

Mit einem nordisch-maritimen Kleinod machte Dirk Kuhlmann der Spur Z auf der OnTraXS! alle Ehre. Seine Spezialität: Wasserszenen.

Ihr Weg zum bequemen Software-Update

Damit Gutes noch besser wird, sorgen Updates für eine permanente Optimierung – auch der Central Station 3. Wir zeigen, wie Sie auf dem Laufenden bleiben.

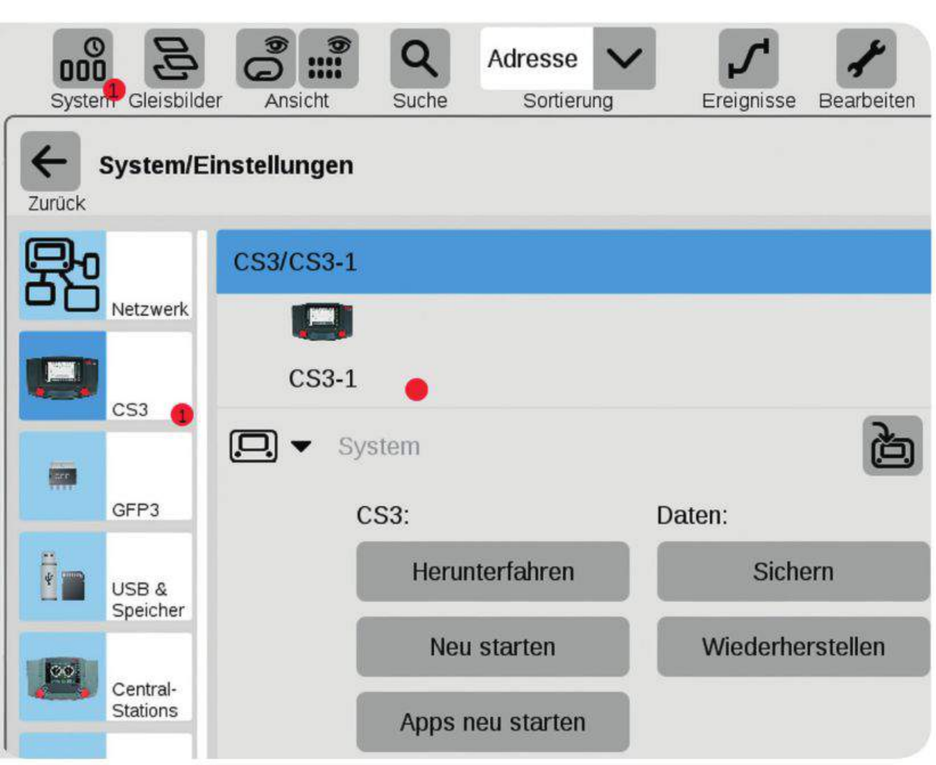
Ein Software-Update aus der Märklin Datenbank auf Ihre Central Station holen? Kein Problem – zwei einfache Wege führen zum Ziel.

Direktes Update über das Netzwerk

Am einfachsten funktioniert dieser Prozess, wenn die CS3 an einen Netzwerk-Router angeschlossen ist. Dabei reicht es auch aus, die CS3 nur für den Zweck des Updates an den Router anzuschließen. In den Systemeinstellungen der CS3 muss der Haken bei „Auto-Update-Prüfung“ gesetzt sein. Dann sucht die CS3 regelmäßig auf den Märklin Servern nach einem neuen Update. Sobald eines bereitsteht, informiert darüber eine rot hinterlegte „1“ am Fuß der „System“-Schaltfläche.

Update mit USB-Stick

Wenn eine Verbindung der CS3 mit dem Internet nicht möglich ist, ist die Update-Datei auch auf der Märklin Website (https://www.maerklin.de/de/service/downloads/cs3-updates/) erhältlich. Zuvor sollten Sie allerdings die Versionsnummer der installierten CS3-Betriebssoftware herausfinden. Dazu öffnen Sie auf der CS3 die Systemeinstellungen und im Abschnitt „CS3“ den Unterabschnitt „Info“: Dort ist die Softwareversion angegeben. Falls die Update-Datei auf der Märklin Website eine höhere Versionsnummer hat, laden Sie sie herunter. Anschließend kopieren Sie die Datei auf einen USB-Stick (Hauptverzeichnis). Den USB-Stick schließen Sie an der CS3 an und warten etwa zehn bis 15 Sekunden. Die CS3 informiert anschließend mit einem roten Punkt am Fuß der „System“-Schaltfläche über das zur Installation bereitstehende Update.



Der rote Punkt an den System- bzw. an den CS3-Icons signalisiert: Ein neues Update steht zur Verfügung. Die Aktualisierung der Software kann beginnen.

Folgen Sie dem roten Punkt

Ob per USB-Stick oder direkt über den Router – in beiden Fällen starten Sie das Update, in dem Sie sich von dem roten Punkt durch die Oberfläche leiten lassen. Tippen Sie jeweils auf die durch ihn hervorgehobenen Schaltflächen. Im Abschnitt „CS3“ schließlich tippen Sie auf das Piktogramm am rechten Fensterrand, das einen auf ein Gerät gerichteten Pfeil zeigt. Bestätigen Sie die Nachfrage, tippen Sie anschließend auf den „Start“-Knopf rechts oben – und schon wird das Update installiert. Mit „Ok“ startet das System neu: fertig!

GÜTERVERKEHR IN H0

Perfekte Lastenschlepper

International und technisch anspruchsvoll: So stellt sich der moderne Güterverkehr auf Schienen dar. Ideal, um auch auf der Modellbahn logistische Meisterleistungen zu inszenieren – vor allem mit den zahlreichen Neuheiten in H0.

Das Ganze begann recht unscheinbar vor gut 60 Jahren mit der Idee des visionären Malcom McLean, einem Spediteur aus North Carolina. Zusammen mit dem Ingenieur Keith Tantlinger machte er sich an die Konstruktion eines Containers, der schnell auf Schiffe umgeladen werden konnte und Sicherheit für lange Seereisen bot. Es entstand eine acht Fuß hohe, acht Fuß breite und zehn Fuß lange Kiste, die aus 2,5 Millimeter dickem gewelltem Stahlblech bestand. Dazu gesellte sich noch der sogenannte Twistlock-Mechanismus an allen vier Ecken, der ein leichtes Anheben, Absenken und Sichern dieser Kisten ermöglichte. Der Gedanke von McLean beruhte dabei auf der Einsicht, dass es dem Kunden völlig egal ist, ob seine Waren auf dem Luftweg, über Land oder auf dem Meer befördert werden, sofern dies billig und pünktlich erfolgt. Tatsächlich war die Idee der Containerisierung ebenso einfach wie genial: ein einheitlicher Transportbehälter für alle möglichen Güter, der mit allen Verkehrsmitteln befördert werden kann. Doch hierfür die nötige Infrastruktur zu schaffen, erforderte viele zusätzliche Innovationen und Investitionen. Das Umladen der Boxen benötigte nun Containerbrücken, Portalhubwagen, Reach-Stacker und Gabelstapler. Erforderlich waren ferner der Umbau oder die Ausweitung von Hafenanlagen zur Stapelung der Container sowie die Schaffung von Schnittstellen zu Schiene und Straße. Auch hatten mancherorts die Gewerkschaften ein gewichtiges Wort mitzureden, da auf einmal viele Arbeitsplätze obsolet wurden.

Zunächst griffen verschiedene Reedereien, Spediteure und Eisenbahnunternehmen die Idee auf und schufen individuelle Boxen in unterschiedlichsten Maßen und Ausführungen. Für einen universellen Einsatz auf allen Transportmitteln (See- und Binnenschiff, Bahn und Lkw) in möglichst vielen Ländern mussten jedoch einheitliche Maße gefunden werden. →

Eine der Top-Neuheiten 2017: die neu konstruierten Kesselwagen der Bauart Zans und Zacns (Art. 00720). Als Zuglokomotive bietet sich eine BR 152 an. In der aktuellen Variante (39851) ist sie mit einem mfx+-Decoder und zusätzlichen Lichtfunktionen ausgestattet.

Kesselwagen werden meist von spezialisierten Unternehmen betrieben, etwa der Firma wascosa. Die Transportexperten garantieren die Funktionsfähigkeit der ausgeklügelt konstruierten Wagen und sorgen auch für deren Reinigung.

→ So entstand nach langwierigen Verhandlungen unter Führung der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization; IMO) 1968 der erste ISO-Container (ISO = International Organization for Standardization) als 20-Fuß-Container mit einer Länge von 20 Fuß (6,1 Meter). Weitere genormte Container gibt es inzwischen mit den Längen 40 Fuß (12,2 m), 45 Fuß (13,7 m), 48 Fuß (14,6 m) und 53 Fuß (16,2 m). Als Messzahl für den Containerumschlag dient die „Twenty-foot Equivalent Unit“ (TEU), die sich auf eine Ladungseinheit von 20 Fuß Länge und acht Fuß Breite bezieht. Nicht entscheidend ist hierbei die Höhe, die meist acht Fuß beträgt, aber zwischen vier Fuß (Halbhöhen-Container) und neun Fuß, sechs Zoll (High Cube Container) schwanken kann.

Der Siegeszug beginnt

Erst 1966 wurde die erste Containerladung Deutschlands in Bremen gelöscht. Seitdem weist diese Transportform stetige Wachstumszahlen auf. Belief

00720 Güterwagendisplay mit 12 Kesselwagen der Bauart Zans und Zacns

N | NEM | VI | 1:87 | 15+ | H0

Vorbild: Zwölf 95.000-Liter-Kesselwagen der Bauart Zans bzw. Zacns mit unisoliertem Kessel und stirnseitigem Aufstieg. Privatwagen unterschiedlicher Betreiberfirmen. Registriert in Deutschland bzw. Frankreich. Betriebszustand 2008.

Modell: Maßstäbliche Neukonstruktion. Alle Wagen mit neu konstruierten Drehgestellen der modernen Bauform Y25Lsd1, Doppelbremsklötzen und Bremserbühne. Alle Wagen mit stirnseitigem Aufstieg. Laufgitter auf dem Laufsteg aus Metall. Je nach Betreiberfirma Nachbildung unterschiedlicher Anschlüsse, unterschiedliche Anordnung der Domdeckel und unterschiedlich große Anschriftentafeln. Separat angesetzte Bremsgestänge, Entleerungsrohre, Domdeckel, Abweisbügel und zahlreiche weitere Hebel und Griffstangen. Abweisbügel aus Metall. VTG Wagen mit angesetzter Ablaufrinne. Alle Wagen aufwendig bedruckt und mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Alle Wagen im Verkaufsdisplay einzeln verpackt. Länge über Puffer je Wagen ca. 19,6 cm. Gleichstromradsatz je Wagen E700580.

Die Highlights der Neukonstruktion: moderne Y25Lsd1-Drehgestelle, Laufgitter und Abweisbügel aus Metall, alle Wagen mit stirnseitigem Aufstieg, unterschiedlichen Entleerungsrohren sowie zahlreichen angesetzten Bremsgestängen, Domdeckeln sowie Hebeln und Griffstangen.

Extrem wichtig bei Gefahrguttransporten: die detaillierte Wagenbeschriftung. Die sorgfältige Auszeichnung von Tank- und Gastransportwagen in Schrift und Zeichensprache hat daher auch im Modell höchste Priorität.

sich der Containerumschlag der Frachthäfen der Welt 1969 noch auf bescheidene 700.000 TEU, so waren es 1982 schon 17 Mio. TEU, 1990 dann 88 Mio. TEU, zur Jahrtausendwende bereits 236 Mio. TEU und 2010 über 550 Mio. TEU. Weltweit hat der Containerverkehr im Bereich der Seefracht einen Anteil von 70 Prozent erreicht – mit weiter steigender Tendenz.

Der bedeutendste Container-Umschlagplatz in Deutschland ist der Seehafen Hamburg. Aktuell werden hier rund neun Millionen TEU umgeschlagen. Davon werden im sogenannten Container-Hinterlandverkehr rund 41 Prozent mit der Bahn befördert. Der Umschlag in Bremerhaven beträgt derzeit etwa sechs Mio. TEU, im drittgrößten Seehafen Wilhelmshaven im Moment nur rund 500.000 TEU. Doch die Mengen in den Seehäfen werden laut Prognose weiter kräftig ansteigen. So soll der Seehafen-Hinterlandverkehr in Deutschland bis 2030 um etwa 50 Prozent zunehmen und die Aussagen der großen Seehäfen zum Containerverkehr sind hier eindeutig: Der Anteil der Binnenschifffahrt und vor allem der Bahn am Transportmix soll weiter erhöht werden: aus ökologischen Gründen und um die Straßeninfrastruktur in und zu den Häfen nicht noch stärker zu belasten.

Die Kesselwagen – für Gefahrgüter unentbehrlich

Per Definition besitzen Kesselwagen Behälter aus Metall für den Transport von flüssigen oder gasförmigen Erzeugnissen. Ein Kesselwagen ist also ein Güterwagen mit einem oder mehreren geschlossenen Behältern, der zum Transport von Flüssigkeiten und Gasen verwendet wird. Grundsätzlich lassen sich die heutigen, zumeist vierachsigen Kesselwagen in zwei Typen einteilen: in Kesselwagen für Druckgase wie Druckgaskesselwagen mit Untenentleerung, Druckgaskesselwagen mit Obenentleerung und Kesselwagen für tiefkaltverflüssigte Gase sowie in Kesselwagen für flüssige Stoffe wie Kesselwagen mit Untenentleerung (Mineralölkesselwagen), Kesselwagen mit Obenentleerung (Chemiekesselwagen) und Kesselwagen mit Oben- und Untenentleerung. Kesselwagen für flüssige Stoffe haben teilweise einen Knick (= daher Knickkesselwagen), damit auch zähflüssige Ladegüter schnell abfließen können.

Aufgrund ihrer individuellen Produktanforderungen wie z. B. Druck oder Temperatur sowie ihrer erhöhten Sicherheitsanforderungen im Gefahrgutbereich →

39851 Elektrolokomotive BR 152

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

Vorbild: Schnelle Mehrzwecklokomotive Baureihe 152 der Railion Deutschland AG (DB Logistics). Betriebsnummer 152 127-7. Betriebszustand um 2008.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Fernlicht und zwei weitere Lichtfunktionen jeweils digital schaltbar. Somit können folgende Lichtfunktionen geschaltet werden: Spitzensignal abgeblendet, Spitzensignal, Scheinwerfer (Fernlicht) abgeblendet und Fernlicht. Mit der Funktion Rangiergang schaltet sich automatisch das Doppel-A-Licht ein. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Führerstände mit Inneneinrichtung. Angesetzte Griffstangen aus Metall. Länge über Puffer 22,5 cm.

Container dominieren heute den Gütertransport im Seeverkehr und auf der Schiene. Hier passiert gerade eine BR 152 die markante Bremer Bahnhofshalle.

47689 Container-Tragwagenset mit 5 Wagen

N NEM IV 15+ H0

Vorbild: Vier 2-achsige Container-Tragwagen der Bauart Lbgjs 598 und ein 4-achsiger Taschenwagen der Bauart Sks-z 707 der Deutschen Bundesbahn (DB). Beladen mit 20-Fuß- beziehungsweise 40-Fuß-Containern unterschiedlicher Firmen. Betriebszustand um 1980.

Modell: 2-achsige Container-Tragwagen mit nachgebildeten Hochleistungspufferbohlen und eingesetzten Handgriffen. Rahmen, Boden und Lademulde des 4-achsigen Taschenwagens aus Metall. Spezialdrehgestelle in niedriger Bauweise. Viele angesetzte Details. Ladehalterungen verstellbar. Alle Wagen mit 20-Fuß- beziehungsweise 40-Fuß-Containern unterschiedlicher Firmen beladen. Alle Wagen und Container mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Länge über Puffer 2-Achser ca. 17 Zentimeter. Länge über Puffer Taschenwagen ca. 18,9 cm. Gleichstromradsatz 2-Achser E700580. Gleichstromradsatz 4-Achser E320577.

→ sind Kesselwagen im Gegensatz zu vielen anderen Wagengattungen meist Eigentum des Verladers oder eines speziellen Wagenvermieters wie z. B. VTG, GATX oder wascosa. So nennt u. a. die DB keine Kesselwagen ihr Eigen. Diese speziellen Anbieter übernehmen das komplette Management ihrer Kesselwagen mit Instandhaltung und dem rechtzeitigen Absolvieren von technischen Prüfungen. Zur Beförderung eines bestimmten Produkts werden Kesselwagen einem Mieter mit einem gewünschten Reinheitsgrad zur Verfügung gestellt und von diesem am Mietende nach Absprache gereinigt oder ungereinigt zurückgegeben. Dabei erfolgt die Reinigung meist durch externe, darauf spezialisierte Betriebe unter Einhaltung spezieller Umweltbestimmungen.

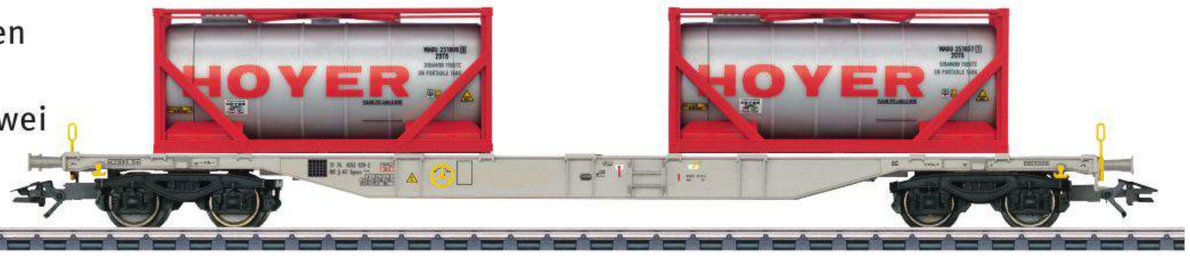
Sicherheit ist Trumpf

Ausgehend von einigen schweren Unfällen im Gefahrguttransport Ende der 1990er-Jahre, deren Ursachen auf Entgleisung oder Kollision zurückzuführen waren, leitete das damalige Bundesverkehrsministerium Untersuchungen zur Verbesserung der Betriebssicherheit ein. Daraus resultierten dann verschiedene Vorgaben. So verfügen heutige Kesselwagen über einen besonders stabilen Rahmen sowie Spezialpuffer, deren Arbeitsaufnahmevermögen signifikant höher liegt als bei herkömmlichen Puffern. Zum Standard gehören weiterhin sogenannte „Headshields“ (stählerne Verstärkungen an den Tankstirnseiten), die im Kollisionsfall eine von aufkletternden Wagen ausgelöste Durchlöcherung →

Internationalität ist eine Kernkompetenz im Logistikgewerbe: Der vierachsige, bei der französischen Eisenbahnlogistikfirma Touax eingestellte Containerwagen Bauart Sgnss (Art. 47057) befördert einen Langcontainer der dänischen Maersk-Gruppe.

Europäisches Teamwork 1: Zwei Kurzcontainer der Hamburger Reederei Hapag-Lloyd und ihrer britischen Kollegen von P&O ruhen auf einem Tragwagen der Belgischen Staatsbahn SNCB (Art. 47055). Gemietet hat ihn die Firma Inter Ferry Boats (IFB) aus Antwerpen.

Europäisches Teamwork 2: Ein vierachsiger privater Containerwagen vom Typ Sgnss 114 der schweizerischen Firma AAE Cargo AG und vermietet an die schwedische EVU Green Cargo kümmert sich um zwei 20-Fuß-Tank-Container der Hamburger Hoyer-Gruppe (Art. 47064).



39225 Schwere Güterzug-Elektrolokomotive BR 194

N · mfx · DCC · NEM · IV · 15+ · H0

Vorbild: Elektrolokomotive BR 194 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung in der Farbgebung Ozeanblau/Elfenbein. Betriebsnummer 194 178-0. Betriebszustand 1980.

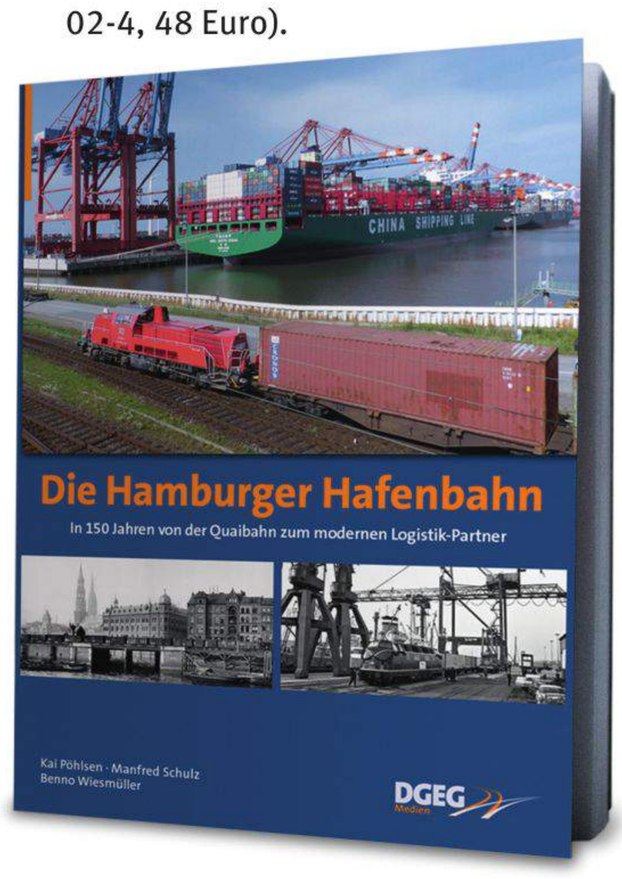
Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Kurvengängiges Gelenkfahrwerk. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an beiden Seiten abschaltbar. Wenn Rangiergang an, dann Doppel-A-Licht-Funktion. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden. Telex-Kupplung vorne und hinten getrennt schaltbar. Angesetzte Griffstangen. Länge über Puffer 21 Zentimeter.

Weitere aktuelle Loks für den Güterverkehr

- **Art. 36630: Elektrolok Baureihe 187.1 der DB. Komplette Neukonstruktion der Bombardier TRAXX 3. Epoche VI.**
- **Art. 36631: Elektrolokomotive Baureihe 187.0 (TRAXX AC3 LM) der Railpool GmbH. Epoche VI.**
- **Art. 36632: Elektrolok BR 185 der Alpha Trains NV/SA Antwerpen, vermietet an CFL Cargo Deutschland. Ep. VI.**
- **Art. 36633: E-Lok BR 185.6 (TRAXX 2), vermietet an Cargolink A/S, Norwegen, registriert in Deutschland. Ep. VI.**
- **Art. 36618: E-Lok BR 186 der Alpha Trains NV/SA, Antwerpen, vermietet als Serie 29 an SNCB, Belgien. Ep. VI.**
- **Art. 36192: E-Lok BR 193 der Railpool Northrail, vermietet an die Skandinaviska Jernbanor (Schweden). Ep. VI.**

→ verhindern sollen. Weitere Neuentwicklungen sind sogenannte Aufkletterschutzmodule, die über den Crash-Pufferelementen angebracht sind und durch eine gegenseitige Verzahnung ein Aufklettern bereits im Frühstadium abwenden. Um einen effektiven Schutz des sensiblen Chemie-Doms (den oben mittig auf dem Tankwagen in einer Einheit untergebrachten Be-/Entfüllungsventilen) im Falle eines Überschlages zu gewährleisten, ist ein hochfester Stahlrahmen-Überrollbügel vorhanden, der entstehende Druckkräfte schonend auf die Tankwandung verteilt. Sein verschraubter Anbau ermöglicht zudem einen flexiblen Austausch.

Lesestoff für Logistikfans: Eine eigene Hafenbahn sorgt auf Deutschlands größtem Containerumschlagplatz für einen reibungslosen Betrieb. Eine neue Chronik des DGEG-Verlags erzählt ihre 150-jährige Geschichte „von der Quaibahn zum modernen Dienstleister“ (ISBN 978-3-946594-02-4, 48 Euro).



Elektrische Güterzugloks in Deutschland

Heute nutzen DB und private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wie boxXpress, METRANS, EVB, Captrain, HSL, TXL, RheinCargo oder SBB-Cargo bei der Beförderung ihrer Güterzüge eine Vielzahl moderner vierachsiger Drehgestell-Eloks der Baureihen 145, 152, 182, 183, 185, 186, 187, 189 und 193, die inzwischen die alten Maschinen aus den 1960er- und 1970er-Jahren fast komplett abgelöst haben.

Nur in Deutschland im Einsatz sind die Baureihen 145 und 152, die meist bei der DB und zu einem kleinen Teil auch bei privaten Anbietern im Einsatz stehen. Der überwiegende Teil der modernen Elektroloks von Staatsbahnen und privaten EVU ist jedoch für grenzüberschreitende Güterzüge geeignet, die ohne umzuspannen die unterschiedlichen Stromsysteme und Signaleinrichtungen der befahrenen Bahnstrecken bewältigen können. Diese Mehrsystemmaschinen mit allen in Europa gängigen Signaleinrichtungen zu versehen, würde allerdings einen unverhältnismäßig hohen Aufwand erfordern. So lassen heute die im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätigen Verkehrsunternehmen ihre Loks mit sogenannten Länderpaketen ausrüsten, die den Einsatz dann in zwei, drei oder vier genau spezifizierten Ländern zulassen. Diese länderübergreifenden Verkehre decken derzeit zwei Fahrzeugfamilien ab: die Traxx-Lokomotiven von Bombardier als Baureihen 185 (TRAXX AC1 u. AC2), 186 (TRAXX MS2e) und die entsprechend neuester Standards modifizierte 187 (TRAXX AC3) sowie von Siemens die „Taurus“-Maschinen (BR 182 und 183 analog ÖBB-Baureihen 1116 und 1216), die „ES 64 F4“ (BR 189) sowie als neueste Weiterentwicklung der „Vectron“ (BR 193).

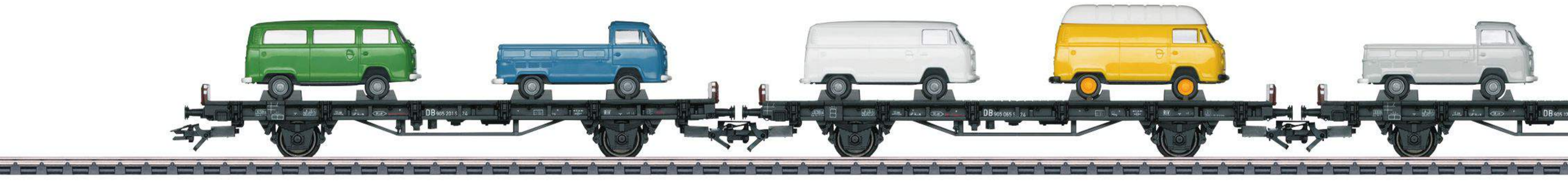
Neben den zuvor genannten Gattungen sind auch ausländische Baureihen auf Deutschlands Schienen vor Güterzügen zu finden, so u. a. die Schweizer Re 4/4 II (BR 421), die französischen BB 37000 sowie die dänischen EG.

45082 Autotransportwagen-Set „VW-Bus Transport T2“

N | NEM | III | IV | 15+ | H0

Vorbild: 4 Flachwagen der Austauschbauart Sm 24 der Deutschen Bundesbahn (DB), als offene Güterwagen, zum Transport von Kraftfahrzeugen. Jeder Flachwagen ist mit 2 VW-Transportern T2 in unterschiedlichen Farben und Ausführungen beladen. VW-Busse in der Ausführung als Kombi, Kastenwagen, Pritsche und Kastenwagen mit Hochdach. Betriebszustand Ende der 1960er Jahre.

Modell: Flachwagen mit langem Radstand. Flachwagen-Aufbau mit Haltevorrichtungen für Kraftfahrzeuge. Alle Flachwagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Je Flachwagen beladen mit 2 VW Bus-Modellen der Firma Brekina, in unterschiedlichen Farben und Ausführungen. Wagen einzeln verpackt. Gesamtlänge über Puffer 63 Zentimeter. Gleichstromradsatz je Wagen E700580.



Ein würdiges Vorbild: die BR 185.2 mit Werbeaufdruck zum 150-jährigen Jubiläum der Hamburger Hafenbahn. Das Modell ist als einmalige Serie bei Märklin unter der Artikelnummer 36634 erhältlich, in der Gleichstromausführung im Trix H0-Sortiment unter Art. 22653.

Die Modelle: Vielfalt pur mit Loks und Wagen

Märklin begleitet das Thema Containertransport mit einer Reihe neuer Loks, Waggons und Zuggarnituren. In den 1950er- und 1960er-Jahre kümmerte sich etwa die Streckendiesellok V 100.20 (Art. 37008) auf Nebenbahnen um Güterzüge – und stellte so etwa den Weitertransport von vier mit je zwei VW-Transportern vom Typ T2 beladenen Flachwagen sicher (Art. 45082). Bei richtig großen Lasten aber müssen andere Kaliber ran – im Epoche IV-Betrieb zum Beispiel das „deutsche Krokodil" BR 194 (Art. 39225). Im modernen Schwertransport sorgen hingegen die BR 152 (Art. 39851) oder die BR 185 (siehe Vorbildfoto oben) für Tempo auf der Schiene. Bestücken lassen sich diese E-Lok-Boliden mit diversen Wagensets. Fünf verschiedene, maßstabsgerechte 40-Fuß-Wagen im Betriebszustand um 1980 bringt das Container-Tragwagenset Art. 47689. Und das Güterwagendisplay Art. 00720 dokumentiert mit zwölf (auch einzeln erhältlichen) Kesselwagen unterschiedlicher Betreiberfirmen die Vielfalt dieser Spezialwaggons zum Transport von Flüssigchemikalien.

Text: Thomas Estler; Fotos: Claus Rudolph, Thomas Estler

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

37008 Diesellokomotive V 100.20

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

Vorbild: Diesellokomotive V 100.20 der Deutschen Bundesbahn (DB). Purpurrote Ausführung der Epoche III. Betriebszustand um 1965. Betriebsnummer V 100 2263.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse zentral eingebaut. Alle 4 Achsen über Kardan angetrieben. Telex-Kupplung vorne und hinten separat schaltbar. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Detaillierte Pufferbohle. Ansteckbare Bremsschläuche liegen bei. Länge über Puffer 14,1 cm.

EINSTIEG INS DIGITALE FAHREN

Start nach Maß

Digitales Fahren bietet eine Vielzahl von Vorteilen. Der Einstieg in die digitale Modellbahnwelt ist einfacher als gedacht – dank zahlreicher Startpackungen.

Volle Fahrt voraus in Richtung digitale Modellbahn: Gut ausgestattete Märklin Startpackungen wie das „Güterwagenset“ (Art. 29400) bündeln alle Elemente für sofortiges digitales Fahren in einem Produktpaket.

Jede Modellbahn wächst von Klein nach Groß. Umso wichtiger ist eine gesunde Anlagenbasis. Schließlich soll eine Bahn auch in Zukunft auf der Höhe der Technik spielen und jeden weiteren Entwicklungsschritt problemlos mitgehen können. Die Startpackungen bieten hierfür alle nötigen Voraussetzungen – sind sie doch als Plattformpaket konzipiert, das alles enthält, um direkt ins digitale Modellbahnzeitalter durchzustarten.

Zur Wahl stehen dabei diverse Startsets, die aber eines gemeinsam haben: Jedes Set besteht aus drei wichtigen Baugruppen, die das sofortige digitale Fahren erlauben:

1 **Gleisen zum Aufbau einer ersten Basisanlage,**

2 **der Modellbahnsteuerung sowie**

3 **fahrendem Material.**

Bei einem erwachsenen Modellbahnnovizen fällt die Wahl bevorzugt auf ein Set mit einer Mobile Station 2 (MS2) als Steuerungssystem. Wobei es aktuell keine Rolle spielt, ob es sich um ein Set mit einer Mobile Station 60653 (graues Design) oder 60657 (schwarzes Design) handelt. Technisch sind diese beiden Versionen auf dem gleichen Level. Gegebenenfalls kann eine ältere Mobile Station 2 auch auf den aktuellen Softwarestand upgedatet werden. →

Das Basis-Startset (Art. 29000): ein Oval mit 20 Gleisen, Gleisanschlussbox, Schaltnetzteil und Mobile Station – ideal für den Einstieg in die digitale Modellbahn. Es beinhaltet kein fahrendes Material und ermöglicht so die Umstellung einer bestehenden C-Gleis-Anlage auf die Mobile Station 2.

All inclusive: Das Set „Regionalverkehr" (Art. 29479) enthält neben einer MS2, Gleisstücken und Weichen auch eine Lok der Baureihe 245 in Metallausführung sowie zwei Doppelstockwagen.

Eines von drei neuen Startsets 2017: Art. 29400 bringt mit einer Elektrolok BR 140 und vier Güterwagen das Szenario eines großen Logistiktransports auf die Bahn.

→ Zurückhaltender sollte man bei Angeboten von gebrauchten Startsets mit der früheren Mobile Station 1 (Art. 60652) sein (z. B. im Internet). Die dort eingebaute Technik ist inzwischen über zehn Jahre alt, was in der Elektronik Welten bedeutet. Wir raten daher, hier besser den Weg zum Fachhändler zu wählen, der auch bei seinen aktuellen Produkten den vollen Service und die Märklin Herstellergarantie bietet.

Die MS2 aus den Startsets unterscheidet sich in keinem Punkt von der Leistungsfähigkeit eines aus dem Standardsortiment erworbenen Gerätes. Wer die Kosten für eine MS2 samt der nötigen Gleisbox und dem Schaltnetzteil als Versorgungsgerät addiert, wird daher das Angebot der Startsets noch einmal in einem anderen, besonders erfreulichen Licht sehen. Wer später seine Modellbahn ausbaut und ein zweites Bediengerät für seine Anlage sucht, kann ebenfalls die Startsets ins Kalkül ziehen. Zwar kann pro Anlage nur eine Anschlussbox genutzt werden, aber warum sollte man die zweite Anschlussbox nicht dazu verwenden, um Einstellungen an den Loks auf einem separaten Programmiergleis vornehmen zu können? Ein kurzes Gleis an diese Anschlussbox, auf der das zu verändernde Modell aufgegleist wird – und ein Umstecken der MS2 reicht aus, um diese Einstellarbeiten bequem und sicher durchzuführen, und zwar ohne das Risiko, ungewollt ein weiteres Modell mit zu verändern.

Die MS2 bietet folgende wichtige Eckdaten für den Modellbahner:

- **Mit diesem Gerät können alle H0-Modelle gesteuert werden, die mit dem mfx-, MM2- oder DCC-System angesprochen werden. Frühere Modelle mit einem DELTA-Decoder können als Nutzer des MM2-Formates natürlich ebenfalls problemlos mit diesem Gerät gesteuert werden. Es gilt sicherlich für über 95 Prozent aller auf dem Markt befindlichen Decoder, dass diese mindestens eines dieser Formate verstehen.**
- **Es können bis zu 16 Funktionen in den Modellen gesteuert werden. Dies gilt sowohl für mfx- als auch für DCC-Modelle. Bei MM2-Modellen werden zum Schalten so vieler Funktionen gegebenenfalls mehrere Adressen genutzt.**
- **Der maximale Ausgangsstrom liegt bei 1,9 A. Bei vernünftiger Auswahl der einzelnen Fahrzeuge sind selbst drei bis vier fahrende Züge daher in der Regel kein Problem. Modellbahnexperten werden bestätigen, dass es selbst bei einer größeren Anlage eine sehr anspruchsvolle Aufgabe darstellt, drei Züge ständig im Auge zu haben und manuell zu beeinflussen.**
- **Die MS2 beinhaltet ein Schaltpult für digitale Weichen- und Signaldecoder. Auch hier hat man die Auswahl zwischen dem MM- oder DCC-Format. Es ist aber auch möglich, die MS2 zusammen mit einer konventionellen Modellbahnsteuerung zu kombinieren. Und auch jede Art der Kombination der beiden Steuersysteme ist denkbar. Für jede einzelne Weiche oder jedes Signal können Sie letztendlich entscheiden, ob die Steuerung manuell, konventionell über ein Stellpult oder digital über das Keyboard in der MS2 erfolgen soll.**
- **Die MS2 bietet die Einstellmöglichkeit der wichtigen Parameter wie Höchstgeschwindigkeit, Anfahr- und Bremsverzögerung oder Lautstärke (bei Sounddecodern) z. B. bei den mfx-Modellen. Auch bei den meisten anderen Decoderformaten sind – abhängig von der Decodertechnik – umfangreiche Veränderungen möglich.**
- **Auch ein zweites Fahrgerät kann leicht ergänzt werden. Dann steht dem Spielbetrieb mit zwei Personen nichts mehr im Weg. Beide greifen auf denselben Stamm an eingerichteten Fahrzeugen zurück und können ohne Einschränkung aus diesem gemeinsamen Pool wählen. Durch Verwendung eines MS2-Hubs (Art. 60122) kann die Anzahl der eingesetzten Geräte noch weiter vergrößert werden.**

Übersicht über die Märklin C-Gleis-Startsets

Art.-Nr.	Bezeichnung	Inhalt
29000	Digitaler Einstieg	12 gebogene Gleise 24230, 4 gerade Gleise 24188, 4 gerade Gleise 24172, ohne Rollmaterial
29060	Märklin Start up – Digital-Startpackung „Güterzug Epoche V“	Grundausstattung*
29074	Märklin Start up – Digital-Startpackung „Güterzug Epoche III“	Grundausstattung*
29256	Digital-Startpackung „Niederländischer Bauzug“	Grundausstattung* plus 4 gerade Gleise 24188, 3 gerade Gleise 24172, 2 gebogene Gleise 24224, 1 Paar Weichen 24611 und 24612
29351	Digital-Startpackung „Benelux“	Grundausstattung* plus 1 gerades Gleis 24188, 3 gerade Gleise 24172, 2 gebogene Gleise 24224, 1 Paar Weichen 24611 und 24612
29400	Digital-Startpackung „Güterverkehr“	Grundausstattung* plus 1 gerades Gleis 24188, 3 gerade Gleise 24172, 2 gebogene Gleise 24224, 1 Paar Weichen 24611 und 24612
29468	Digital-Startpackung „Schwedischer Güterzug Epoche VI“	Grundausstattung*
29474	Digital-Startpackung „Personenzug Epoche VI“	Grundausstattung* plus 1 gerades Gleis 24188, 3 gerade Gleise 24172, 2 gebogene Gleise 24224, 1 Paar Weichen 24611 und 24612
29479	Digital-Startpackung „Regional-Express“	Grundausstattung* plus 1 gerades Gleis 24188, 3 gerade Gleise 24172, 2 gebogene Gleise 24224, 1 Paar Weichen 24611 und 24612
29711	Digital-Startpackung „Streckendienst der Bundesbahn“	Grundausstattung* plus 4 gerade Gleise 24188, 3 gerade Gleise 24172, 2 gebogene Gleise 24224, 1 Paar Weichen 24611 und 24612; Mit Lokkarte
29721	Digital-Startpackung „Güterverkehr der Epoche III“	Grundausstattung* plus 2 gebogene Gleise 24130, 5 gerade Gleise 24188, 7 gerade Gleise 24172, 1 gebogenes Gleis 24224, 1 Weiche rechts 24612, 1 Bogenweiche links 24671, 1 Bogenweiche rechts 24672 und 1 Prellbock 24977
29792	Digital-Startpackung „ICE 2“	Grundausstattung* plus 2 gebogene Gleise 24130, 5 gerade Gleise 24188, 5 gerade Gleise 24172, 1 Paar Weichen 24671 und 24672
29841	Digital-Startpackung „Moderner Güterverkehr“	Grundausstattung* plus 1 gerades Gleis 24188, 3 gerade Gleise 24172, 2 gebogene Gleise 24224, 1 Paar Weichen 24611 und 24612

***Grundausstattung**: Mobile Station; Gleisanschlussbox; Schaltnetzteil 36 VA/230 V; themenspezifisches Rollmaterial (Lokomotive mit mfx-Decoder und Wagen); 12 gebogene Gleise 24130; 4 gerade Gleise 24188; 4 gerade Gleise 24172; illustriertes Spielbuch.

Begegnung mit dem „Streckendienst“: Mit dem Startset Art. 29711, bestehend aus Diesellokomotive V 80 und vier verschiedenen Wagen, lässt sich der wichtige Wartungseinsatz spielerisch nachempfinden.

Alles drin: Die Märklin Startpackungen enthalten alle wichtigen Elemente für's digitale Fahren – Gleise, Steuerungselektronik und Stromversorgung.

Das Oval ist fertiggebaut? Zeit, um loszufahren: Mit den beiliegenden Lokomotiven und Waggons sind Sie sofort startklar!

Je nach Ausstattung enthalten die Sets bis zu vier Wagen, mit denen sich unterschiedliche Themenwelten gestalten lassen. Alle Elemente der Startsets sind selbstverständlich mit allen weiteren Märklin Artikeln kompatibel.

Die Gleise – Flexibilität durch modulare C-Gleis-Technik

Die zum Lieferumfang des Startsets gehörende Gleisanlage ist natürlich – auch bedingt durch das jeweilige Preissegment – in verschiedenen Ausbaustufen ausgeführt. Die Grundversion besteht aus einer Ovalanlage. Da jedes der beigelegten C-Gleise als Anschlussgleis verwendet werden kann, ist die Positionierung der Anschlussbox und damit der MS2 frei wählbar. Viele Startsets beinhalten zusätzlich noch Weichen (je nach Ausführung Einfachweichen oder Bogenweichen), mit denen ein Ausweichgleis oder Abstellgleise die Spielmöglichkeiten deutlich erweitern. Diese Weichen sind in der Regel manuell betätigte Ausführungen. Diese Bedienmethode wird auch bei größeren Anlagen in der Praxis verwendet, sofern diese Weichen für den Bediener leicht zu erreichen sind. Modellbahner, die eine vorbildgerechte Anlage aufbauen, bringen so gerne bei Weichen, die auch im Vorbild durch einen Mitarbeiter vor Ort gestellt werden, den Mitarbeiter „Manuel" ins Spiel und verzichten dort auf einen elektromagnetischen Antrieb.

Durch den modularen Aufbau der C-Gleis-Technik können diese Weichen aber problemlos auch mit einem elektromagnetischen Antrieb (Art. 74491) oder wahlweise mit einem Decoder (Einbaudecoder Art. 74461 oder Universaldecoder Art. 60832) ergänzt werden. Bei Märklin wählt der Modellbahner eben genau die Komponenten aus, die seinen Vorstellungen entsprechen.

Alle diese Gleisanlagen können auf Wunsch mit dem C-Gleis-Sortiment erweitert werden. Gerade von Einsteigern werden die Möglichkeiten, die

Besonderheit des Startsets 29711: Dem Set liegt eine Lokkarte bei. Diese Karte speichert alle Funktionen und Einstellungen einer Lok – von großem Vorteil, wenn man seine Loks einmal auf fremden Bahnen einsetzt. Unter Art. 60136 ist ein separates Set mit fünf Karten erhältlich.

Übersicht über die Trix Startsets

Art.-Nr.	Spur	Bezeichnung	Inhalt
21527	Trix H0	Digital-Startpackung „Moderner Güterverkehr"	Grundausstattung* plus 6 gerade Gleise 62188, 4 gerade Gleise 62172
21528	Trix H0	Digital-Startpackung „Güterzug Epoche III"	Grundausstattung* plus 2 gerade Gleise 62188
11140	Minitrix	Digital-Startpackung „Regionalexpress"	Grundausstattung** plus zusätzlicher Überlandbus
11141	Minitrix	Digital-Startpackung „Benelux"	Grundausstattung**
11143	Minitrix	Digital-Startpackung „Güterzug"	Grundausstattung**
11144	Minitrix	Digital-Startpackung „Güterzug"	Grundausstattung**

***Grundausstattung Trix H0**:
Trix Mobile Station; Gleisanschlussbox; Schaltnetzteil 36 VA/230 V; themenspezifisches Rollmaterial (Lokomotive mit mfx-/DCC-Decoder und Wagen); 12 gebogene Gleise 62130; 2 gerade Gleise 62188; 4 gerade Gleise 62172

****Grundausstattung Minitrix**:
Trix Mobile Station; Gleisanschlussbox; Schaltnetzteil 36 VA/230 V; themenspezifisches Rollmaterial (Lokomotive mit DCC-Selectrix-Decoder und Wagen); 12 gebogene Gleise 14922; 7 gerade Gleise 14904; 1 Eingleisvorrichtung 14974; 2 Anschlussklemmen 1-polig 66519

von den Ergänzungssets Art. 24901 bis 24905 aufgezeigt werden, gerne genutzt. Aber auch dem individuellen Ausbau nach eigenen Vorstellungen steht nichts im Wege.

Höchste Märklin Qualität in jeder Startpackung – was sonst?
Sehr individuell sind die Wünsche der Modellbahndebütanten natürlich bezüglich des verwendeten Fahrmaterials. Soll es mehr eine historische oder eine moderne Garnitur sein? Wird ein Güter- oder ein Personenzug bevorzugt? Soll es ein Modell nach DB-Vorbild sein oder wird eine andere Bahngesellschaft bevorzugt?

Diese Kriterien machen klar, warum es so viele unterschiedliche Startsets gibt. Folgende Punkte können aber zusätzlich die Wahl des entsprechenden Startsets beeinflussen:

- **Die seit 2016 vorgestellten Startsets beinhalten Modelle mit einem mfx-Decoder. Dies bedeutet z. B., dass diese Modelle sich wie von Geisterhand selbst an der MS2 anmelden. Bei den Modellen mit fx-Decodern liegt meist eine Lokkarte bei, mit der diese Anmeldung manuell vom Bediener angestoßen werden muss.**
- **Immer mehr Sounddecoder halten Einzug in die Startsets. Es ist schon sehr beeindruckend, wenn das erste Modell sofort in der Lage ist, die jeweils typischen Betriebsgeräusche einer Dampf-, Diesel- oder E-Lok passend zu dem jeweiligen Betriebszustand zu generieren. Bei diesen Modellen erhöhen die vielfältigen Schaltfunktionen von Anfang an den Spielspaß. Eine spätere Nachrüstung mit dieser Technik ist dann auf jeden Fall – wenn überhaupt möglich – deutlich kostenintensiver, als von Anfang an eine im Vergleich geringfügig höhere Klasse zu wählen.**
- **Alle Fahrzeuge, die in den Startsets zu finden sind, sind nach den gleichen hohen Qualitätsvorgaben wie alle sonstigen Märklin H0-Modelle entwickelt und produziert. Hier sind daher keine Einschränkungen gegeben.**

Die Mobile Station 2: Die kleine digitale Schaltzentrale liegt den anspruchsvolleren Startpackungen bei. Sie steuert die Loks und auf Wunsch die Weichen und Signale.

Ebenfalls drin: die Gleisbox. Mit ihr wird die Verbindung zum Gleis hergestellt. Wichtig: Pro Anlage darf nur eine Box angeschlossen werden.

- **Als Kupplungssystem wird in diesem Segment der Kurzkupplungskopf von Märklin bevorzugt. Auch dies erleichtert natürlich den Ausbau der gerade gestarteten Anlage mit dem kompletten Märklin H0-Programm.**

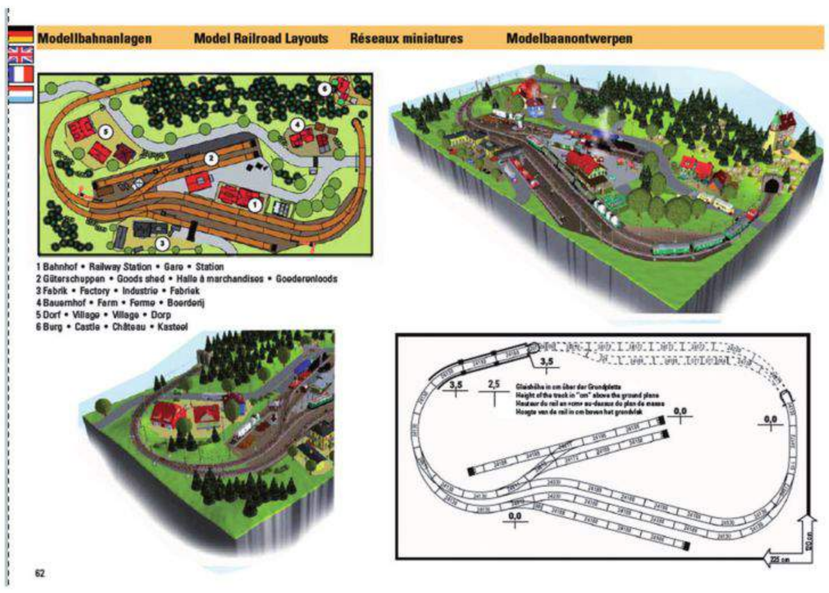
Jeder Modellbahndebütant hat somit die Sicherheit, mit einem solchen Startset den richtigen ersten Schritt gemacht zu haben. Ein Tipp für die nächsten Schritte: Setzen Sie sich anschließend realistische Ziele beim weiteren Ausbau, die Sie in überschaubaren Zeiträumen erreichen können. Eine Riesenanlage ist nicht der große Schritt, den man sich vornehmen sollte – sie entsteht nicht über Nacht. Und selbst ein beschränkter Raum kann bereits durch ein ausgeklügeltes Spielkonzept zu einem mehr als befriedigenden Ergebnis führen. Aber dies sind bereits andere Themen, die wir zu einem späteren Zeitpunkt gerne wieder aufgreifen werden.

Text: Frank Mayer; Fotos: Märklin

Viele Startsets enthalten ein reich illustriertes Spielbuch mit einer Fülle an Tipps und Anregungen ...

... sowie zahlreichen Gleisplänen, 3-D-Darstellungen und Aufsichtsskizzen. Seite für Seite gibt es hier viele tolle Ideen für den ganz großen Modellbahnspaß.

Einsteigen • Enter • Entrer • Invoeren
Aufbauen • Set up • S'accumuler • Bouw
Abfahren • Go • Congé • Verlof
märklin digital

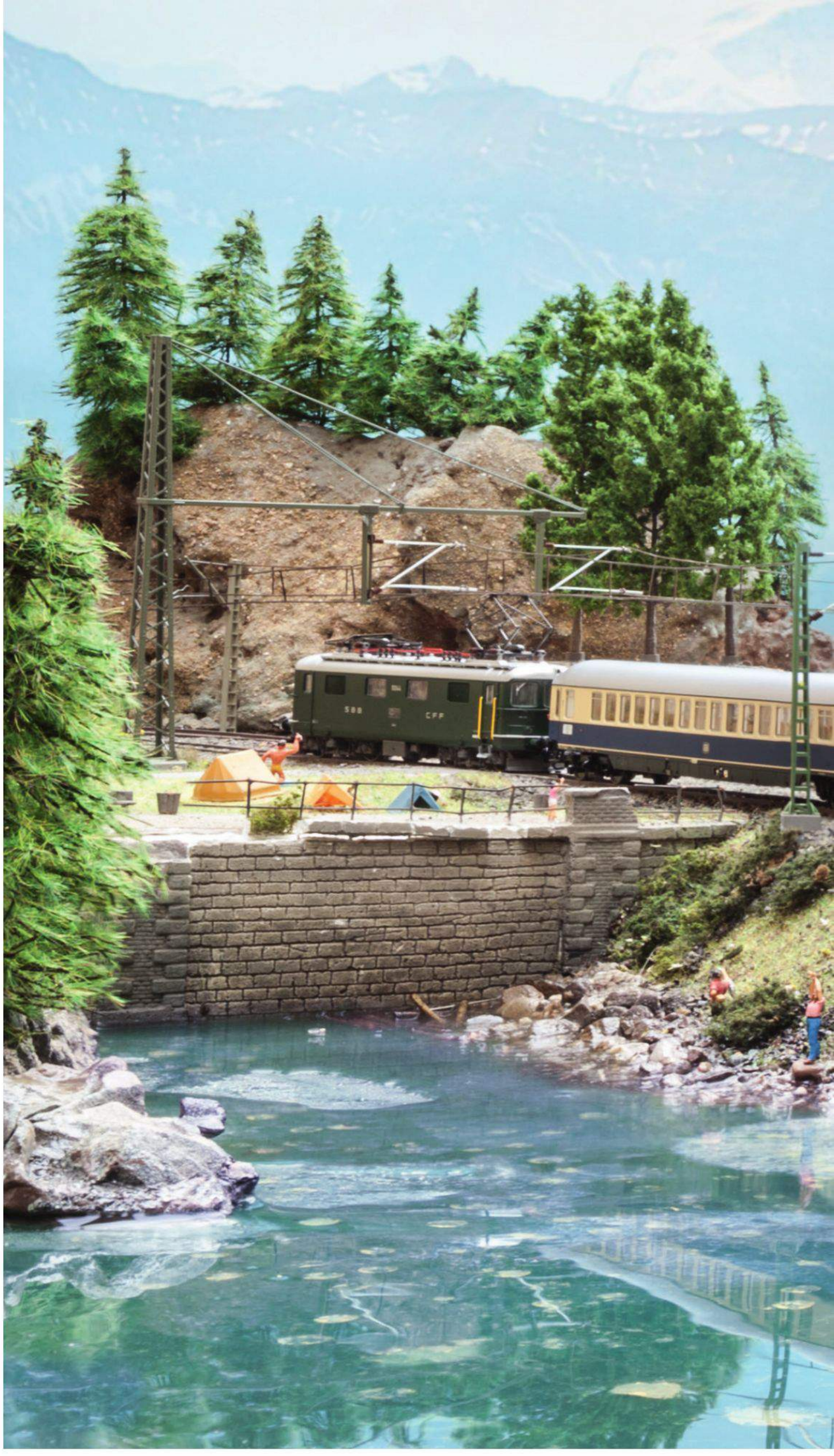

Modellbahnanlagen Model Railroad Layouts Réseaux miniatures Modelbaanontwerpen
1 Bahnhof • Railway Station • Gare • Station
2 Güterschuppen • Goods shed • Halle à marchandises • Goederenloods
3 Fabrik • Factory • Industrie • Fabriek
4 Bauernhof • Farm • Ferme • Boerderij
5 Dorf • Village • Village • Dorp
6 Burg • Castle • Château • Kasteel

Weitere Informationen zu allen Märklin Startpackungen finden Sie unter www.maerklin.de. Und mit der Händlersuchfunktion (www.maerklin.de/de/haendler) finden Sie im Handumdrehen einen Händler in Ihrer Nähe.

RHEINGOLD-KLASSIKER IN H0

Vom Rhein an die Rhone

Schnell und komfortabel verband der „Rheingold“ jahrzehntelang die Nordsee mit den Alpen. Ein neues Märklin Modell zeigt ihn jetzt in Topform: in der TEE-Ausstattung des Jahres 1965.



„Rheingold“ – welcher Eisenbahnfreund denkt bei diesem Namen nicht an die gleichnamigen Luxuszüge … sei es der legendäre erste Rheingold von 1928, der mit seinen Luxuswagen damals schon Geschichte schrieb, oder aber der Nachfolger von 1962 mit seinen komfortablen Wagen, die damals neue Maßstäbe im Reisezugverkehr setzten.

Diese Waggons waren auf Basis der damaligen UIC-X-Typen mit 26,4 Metern Länge aufgebaut, unterschieden sich aber in vielen Punkten von den normalen D-Zug-Wagen. So wurden für den Rheingold ausschließlich Wagen der ersten Wagenklasse gebaut. Zum einen waren das Großraumwagen der Bauart Ap4üm-62 mit 48 Plätzen und Abteilwagen der Bauart Av4üm-62 mit 54 Plätzen – verglichen mit einem normalen Erstklasswagen mit 60 oder einem Zweitklasswagen mit sogar 72 Plätzen ein noch nicht da gewesenes Platzangebot. Selbstverständlich waren die bequem gepolsterten Sitze in der Neigung stufenlos verstellbar. In jeder Zuggarnitur befand sich auch ein Speisewagen der Bauart WR4üm-62, bei dem erstmals die Küche und der Spülraum voneinander getrennt auf zwei Ebenen angeordnet waren.

So konnten im Speiseraum 48 Sitzplätze angeordnet werden, da die Kücheneinrichtung relativ wenig Platz benötigte. Bedingt durch die doppelstöckige Anordnung der Küche musste das Dach in diesem Bereich rund einen halben Meter höher gebaut werden. Der dadurch entstehende charakteristische Buckel gab dem Wagentyp seinen Spitznamen: „Buckelspeisewagen“ wurden diese Fahrzeuge bald genannt. Allerdings war der Wagen mit 54 Tonnen Gewicht sehr schwer, verglichen mit den Abteil- und den Großraumwagen, die 43 bzw. 44 Tonnen auf die Waage brachten. Ein weiterer – zumindest für Deutschland – neuartiger Typ war der Aussichtswagen der Bauart AD4üm-62, in dessen verglaster Kanzel in der Mitte 22 Reisende die Aussicht genießen konnten. Weitere zwölf Plätze gab es in zwei Abteilen an einem Wagenende, während am anderen Wagenende vier Tische mit zusammen acht Plätzen angeordnet waren, an denen vom benachbarten

Prägen auch beim Modell das Bild des Rheingold: die Re 4/4 I als Zuglok, der Aussichtswagen – vor grandioser Alpenkulisse voll in seinem Element – und der „Buckelspeisewagen“.

Speisewagen aus serviert wurde. Daher war dieses Wagenende immer an den Speisewagen gekuppelt. Ebenfalls an diesem Wagenende war eine Bar eingebaut, in der man vor oder nach dem Essen noch ein Getränk genießen konnte. Zudem befand sich im Wagen ein Schreibabteil, wo man während der Fahrt Briefe diktieren und telefonieren konnte. Unter dem Aussichtsabteil waren ein Maschinenraum sowie ein Gepäck- und ein Postabteil untergebracht. Auch dieser Wagen war mit 50 Tonnen recht schwer – vor allem, wenn man die geringe Platzzahl bedenkt.

Alle Wagen erhielten die damals üblichen Drehgestelle der Bauart Minden-Deutz mit Doppelklotzbremse, allerdings mit zusätzlicher Magnetschienenbremse, da die Wagen für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 Stundenkilometern zugelassen waren. Im Gegensatz zu den normalen Schnellzugwagen bekamen die Rheingold-Wagen seitliche Schürzen am Wagenboden, was nicht nur einen gewissen Schutz für die Geräte unter dem Wagenboden bedeutete, sondern auch das Aussehen der Fahrzeuge positiv beeinflusste.

60 JAHRE TEE

Die Klimaanlage: damals eine Sensation

Völlig neu und damals einmalig war die Ausrüstung aller Wagen mit einer Klimaanlage, daher war es auch nicht mehr erforderlich, dass die Fenster geöffnet werden konnten. Die Scheiben waren goldbedampft, wodurch ein Schutz gegen direkte Sonneneinstrahlung erreicht wurde – auch im Hochsommer konnte kaum Hitze eindringen und den Fahrkomfort beeinträchtigen.

So wurden insgesamt 36 Abteilwagen, 25 Großraumwagen sowie jeweils fünf Speisewagen und Aussichtswagen geliefert. Zur Hervorhebung der Exklusivität dieser Wagen erhielten sie eine kobaltblaubeige Lackierung, mit der auch die passenden Loks der Baureihe E 10.12 gestrichen wurden, sodass man die →

→ aus diesen Fahrzeugen gebildeten Züge – den Rheingold und den Rheinpfeil – schon von Weitem erkennen konnte. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 Stundenkilometern waren es damals die schnellsten Züge der DB. Aber nicht nur im Netz der DB waren diese Wagen mit dem Rheingold unterwegs: Wie schon der berühmte Vorgänger aus den 1920er-Jahren liefen sie auf der Strecke von Hoek van Holland bis Basel. Waren es in Holland verschiedene Gleichstromloks der Niederländischen Staatsbahnen (NS), vor allem die blauen der Baureihe 1100, fuhr der Zug mit der E 10.12 der DB bis Basel. Ab 1965 wurden beide Züge – der Rheingold und der Rheinpfeil – zum TEE erhoben, auch wurde der Zuglauf des Rheingold über Basel hinaus nach Genf mit Zwischenhalten in Bern und Lausanne verlängert. So mussten jetzt auch Loks der Schweizerischen Bundesbahn vor diesem Zug zum Einsatz kommen.

Der Rheingold in klassischer Reihung und in hurtiger Fahrt: Mit Abteil- und Großraumwagen, Aussichts- und Buckelspeisewagen begegnete er 1965 dem Schweizer Bahnfotografen Max Hintermann im Liestal.

Lok und Lackierung im Look von 1965

Da der Rheingold auf dem Teilstück von Basel bis Genf in der Regel aus vier Wagen – je einem Abteilwagen, einem Großraumwagen, einem Speisewagen sowie einem Aussichtswagen – bestand, genügte eine Re 4/4 I für diese Aufgabe. Bereits ab Mitte der 40er-Jahre des letzten Jahrhunderts abgeliefert, war diese Lok eine der ersten laufachslosen Elektroloks mit zwei Drehgestellen und Einzelachsantrieb, auch wenn die Leistung von rund 2.500 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 125 Stundenkilometern sich für heutige Verhältnisse sehr bescheiden anhören.

Vor dem Rheingold wurden die Loks der zweiten Bauserie eingesetzt – erkennbar an den drei Stirnfenstern und ohne Übergangstür am Führerstand. Auch wenn es auf der Strecke von Basel nach Genf Rampen mit starken Steigungen gibt (etwa den Anstieg von Lausanne hinauf ins Mittelland) hatten diese zuverlässigen Loks nie Probleme, den Rheingold sicher und zuverlässig zu befördern.

Normalerweise waren damals alle TEE-Züge in der typischen rot-beigen Lackierung unterwegs, doch am Anfang sah man auch in der Schweiz komplette Garnituren in der Rheingold-Lackierung Blau-Beige. Auch die Lok war im normalen SBB-Grün gehalten, sie erhielt allerdings an der Stirnfront ein rotes Schild mit dem verchromten TEE-Zeichen, um den Status des Zuges zu zeigen. Erst in späteren Jahren – als die Wagen in der normalen TEE-Farbgebung unterwegs waren – erhielten einige Re 4/4 I die passende Lackierung, die den zu diesem Zeitpunkt bereits rund 25 Jahre alten Loks sehr gut zu Gesicht stand. Das war eigentlich bemerkenswert, da die SBB keine eigenen Wagen in dieser Lackierung besaß. Übrigens gab es auch einige der deutlich stärkeren Re 4/4 II in dieser Farbgebung für den TEE Roland.

Da dieser von Bremen nach Mailand über die Gotthardbahn verkehrte, musste hier die stärkere Lok genommen werden, die Re 4/4 I wäre bei diesem Einsatz überfordert gewesen.

Das Vorbild: Deutschland trifft Schweiz

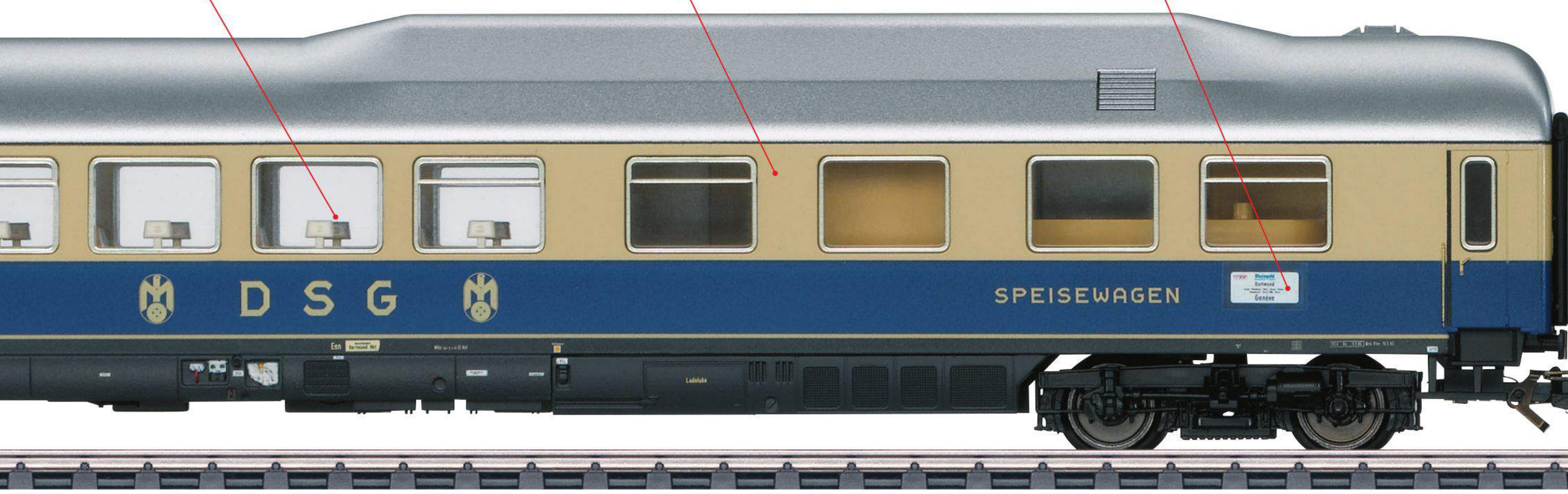
Immer schon haben den Märklin Freund die Modelle des Rheingold fasziniert, sei es der alte Rheingold aus den Zwanzigerjahren mit der Dampflok der DRG-Baureihe 18.3, der Zug aus dem Jahre 1962 mit der Bügelfalten E 10.12 oder der TEE in der Farbgebung Rot-Beige mit der legendären Baureihe 103.

Nicht nur die Modellbahnfreunde aus der Schweiz haben immer wieder den Wunsch geäußert, den Rheingold auf ihrer Modellbahn so einsetzen zu können, wie er zwischen Basel und Genf im Einsatz war. Nun, nachdem alle für diesen Zug benötigten Fahrzeuge im Programm von Märklin vorhanden sind, wurde der Zug in dieser Form als Sommerneuheit 2017 vorgestellt: Der TEE Rheingold, wie er 1965 in der Epoche III im Einsatz war, ist jetzt als Art. 26604 erhältlich. Die bekannte Re 4/4 I in der damaligen grünen Lackierung hat das typische TEE-Schild an der Stirnseite, die Beschriftung entspricht der damaligen Epoche. Technisch entspricht die Lok ihren Vorgängern, hat also auch ein massives Druckgussgehäuse und einen solchen Rahmen. Der starke Hochleistungsmotor treibt über Kardanwellen alle vier Radsätze an, sodass keine Zugkraftprobleme auftreten. →

Digital-Funktionen der Re 4/4 I

Lokgeräusche, Lok- und Rangierpfiff, Dialoge, Bahnhofsansagen: 25 verschiedene Funktionen lassen sich an der Lokomotive schalten – dank mfx+-Decoder ist auch der Spieleweltmodus abrufbar.

Digital-Funktionen	6021	MS	MS2	CS	CS3
Spitzensignal	●	●	●	●	●
Schaffnerpfiff	●	●	●	●	●
E-Lok-Fahrgeräusch	●	●	●	●	●
Lokpfiff	●	●	●	●	●
Direktsteuerung	●	●	●	●	●
Bremsenquietschen aus	-	●	●	●	●
Spitzensignal Lokseite 2	-	●	●	●	●
Rangierpfiff	-	●	●	●	●
Spitzensignal Lokseite 1	-	●	●	●	●
Bahnhofsansage – CH	-	-	●	●	●
Begrüßung	-	-	●	●	●
Zugdurchsage	-	-	●	●	●
Ankuppelgeräusch	-	-	●	●	●
Panto-Geräusch	-	-	●	●	●
Sanden	-	-	●	●	●
Hauptschalter	-	-	-	-	●
Lüfter	-	-	-	-	●
Fahrkarte bitte	-	-	-	-	●
Dialog	-	-	-	-	●
Dialog	-	-	-	-	●
Dialog	-	-	-	-	●
Umgebungsgeräusch	-	-	-	-	●
Dialog	-	-	-	-	●
Umgebungsgeräusch	-	-	-	-	●
Bahnhofsansage – CH	-	-	-	-	●



→ Natürlich ist ein mfx+-Decoder mit vielen Sounds und Funktionen eingebaut, so etwa mit dem digital schaltbaren Schweizer Lichtwechsel.

Das Modell: stimmig bis ins Detail

Die Wagen sind im Längenmaßstab 1:93,5 gehalten, sodass sie auch auf kleineren Radien eingesetzt werden können. Wie bei ihren Vorgängern besteht der fein detaillierte Wagenkasten aus Kunststoff, ebenso wie der Boden und die – je nach Wagentyp unterschiedliche – Inneneinrichtung. Der Zug besteht aus zwei Großraumwagen, einem Speisewagen und einem Aussichtswagen. Neu an dem Aussichtswagen ist die Glaskanzel in der Mitte: Hatte die Kanzel der ersten Wagen noch acht Fenster, so waren das bei den nachgebauten Wagen nur noch vier, dafür aber entsprechend größere Fenster, was am Modell genau nachgebildet wurde. Auch die eingefärbten Fenster sind an den Modellen exakt umgesetzt, sodass der Zug auch in diesem Punkt genau dem Vorbild entspricht. Selbstverständlich sind unter den Wagen die damaligen Drehgestelle der Bauart Minden-Deutz mit Klotzbremsen und der richtigen Bauart und Anzahl von Lichtmaschinen eingebaut.

Alle Wagen sind ab Werk mit einer integrierten LED-Innenbeleuchtung ausgerüstet, die über stromführende Kupplungen vom Schleifer des letzten Wagens mit Strom versorgt wird. Dieser Wagen hat an einem Wagenende auch eine eingebaute Schlussbeleuchtung mit roten Leuchtdioden. Wer möchte, kann jetzt noch in die Wagen ein paar Figuren einsetzen, was vor allem in der Kanzel des Aussichtswagens sehr gut aussieht.

Auch wenn es schon rund 50 Jahre her ist, dass der Rheingold in dieser Form zwischen Rhein und Rhone unterwegs war, auch wenn die Re 4/4 I und die Wagen schon lange den Weg allen alten Eisens gegangen sind – auf der Modellbahn lebt der legendäre Zug weiter, in einer Zeit ohne ICE und TGV, aber dafür mit einem ganz speziellen Luxus, wie es ihn heute nicht mehr gibt ...

Text: Andreas Schumann; Fotos: Max Hintermann (www.bahnbilder-von-max.ch), Märklin, Claus Rudolph, Jan Theillard

Weitere Infos zu diesen und allen anderen Modellen gibt es unter www.maerklin.de

26604 TEE-Schnellzug „Rheingold“

N · mfx · DCC · LED · NEM · NEM · III · 1:93,5 · 15+ · H0

Vorbild: Elektrolokomotive Serie Re 4/4 I der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Zweite Bauserie in tannengrüner Grundfarbgebung, mit stirnseitigen TEE-Schildern. 2 TEE-Großraumwagen Ap4üm-62, 1. Klasse. 1 TEE-Aussichtswagen AD4üm-62, 1. Klasse, Dachkanzel mit 4 Fenstern. 1 TEE-Speisewagen WR4üm-62. Alle Schnellzugwagen der Deutschen Bundesbahn (DB) in kobaltblau/beiger „Rheingold“-Lackierung. Zuglauf als TEE 10 „Rheingold“: Dortmund–Essen–Duisburg–Köln–Bonn–Mainz–Mannheim–Basel SBB–Bern–Genève. Betriebszustand Sommer 1965.

Modell-Highlights

- Alle Wagen mit serienmäßig eingebauter LED-Innenbeleuchtung.
- Trennbare, stromführende Kupplungen.
- Ein Großraumwagen mit eingebauter Zugschlussbeleuchtung und montiertem Schleifer.
- Aussichtswagen mit neuer Dachkanzel und vier großen Panoramafenstern.
- Lokomotive mit Spielewelt-Decoder mfx+ und vielfältigen Betriebs- und Geräuschfunktionen.
- Einmalige Serie zum Start des europäischen TEE-Verkehrs vor 60 Jahren am 2. Juni 1957.

Ein nicht alltäglicher Anblick: Der Fotograf Jan Theillard erwischte den Rheingold 1966 mit sechs Wagen – zu Glanzzeiten wurde der Zug um zwei zusätzliche Großraum-/Abteilwagen aufgestockt.

Modell: Lokomotive mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Licht- und Soundfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse. Alle 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Separat angesetzte Dachlauftritte. Eingesetzte Griffstangen aus Metall. Fahrtrichtungsabhängiger Schweizer Lichtwechsel (Dreilicht-Spitzensignal/weißes Schlusslicht) konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils digital separat abschaltbar. Doppel-A-Lichtfunktion. Ansteckbare Bremsschläuche liegen bei. Alle TEE-Schnellzugwagen mit serienmäßig eingebauter LED-Innenbeleuchtung. Ein Großraumwagen ist mit roter Zugschlussbeleuchtung und Schleifer ausgestattet. Über die serienmäßig eingebauten stromführenden Kupplungen wird der ganze Wagenverband mit Strom versorgt. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). TEE-Aussichtswagen mit Dachkanzel der 2. Bauserie mit vier großen Panorama-Fenstern. Typspezifisch gestaltete Unterböden und Schürzen. Drehgestelle der Bauart Minden-Deutz schwer, vorbildgerecht mit Doppelklotzbremsen, Magnetschienenbremsen und angesetzten Generatoren. Gesamtlänge über Puffer 131 Zentimeter.

TRIX MINITRIX

MINITRIX: SCHNELLZUGLOKOMOTIVE 101 113-9

Schnörkellos und stark

Ein Metallgehäuse muss bei dem Modell einer so schwer arbeitenden Lok wie der 101 113-9 schon sein: Wie das Vorbild, so zieht auch das Minitrix Modell im schnellen Fernverkehr weg, was ansteht. Ein Digital-Decoder verleiht der Lok eine spielerische Note.

Naturgewalt: Mit ihren 6.400 kW Dauerleistung ist die BR 101 eine Stütze der DB AG im modernen lokbespannten Fernverkehr – auch vor Güterzügen. Minitrix setzt die vierachsige Maschine 101 113-9 im aktuellen Verkehrsrot um.

Es ist Anfang der 1990er-Jahre und die DB muss handeln. Im lokbespannten hochwertigen Fernverkehr EC/IC/IR hat die Bahn nur zwei Sprinter auf den Strecken: Seit 1970 zieht das Paradepferd 103.1 schnelle Reisezüge, unterstützt seit 1979 durch die universellen Drehstromloks der BR 120. Als ABB Henschel 1994 ihre „Eco-2000“-Familie vorstellt, zögert die DB nicht lange: Ab 1996 werden insgesamt 145 Maschinen als BR 101 in Dienst gestellt.

Die vierachsige Konstruktion mit der flachen, abgeschrägten Front und tief gezogenen Drehgestellblenden wirkt wie eine Synthese: Dauerleistung 6.400 kW (BR 103.1: 7.440 kW/BR 120: 5.500 kW), Höchstgeschwindigkeit 220 Kilometer pro Stunde (103.1 und 120: 200 km/h), Dienstmasse 83 Tonnen (103.1: 114 t /120: 83,2 t). Vor allem aber ist ihre Technik modern. Thomas Estler betont im „Loktypenbuch“ Qualitäten elektronischer Art wie den integrierten Fahrzeugbus oder die Fahrzeugsteuerung per Leitsystem MICAS-S sowie „hervorragende Fahreigenschaften“ durch Flexifloat-Drehgestelle und die Einzelradsteuerung für die Fahrt an der Reibungsgrenze. Auch einen Superlativ darf die BR 101 für sich beanspruchen: →

Dreimal 101 – und immer mit Metallgehäuse

Wer eine 101 in seinen Lokbestand aufnehmen will, hat bei Minitrix gleich drei Modelle zur Auswahl: eine Maschine im heutigen Betriebszustand sowie zwei Loks in Werbegestaltung – die BR 101 ist beliebt bei Werbetreibenden. Alle drei Modelle mit Metallgehäuse besitzen einen Digital-Decoder samt Geräuschgenerator.

101 113-9 (Trix Art. 16081): Bei der Neukonstruktion sind Fahrgestell und Aufbau aus Metall. 16 Licht-, Geräusch- und Fahrfunktionen sind digital schaltbar.

101 071-9 (Trix Art. 16083): Die DB-Lokomotive im Betriebszustand von 2015 ziert die Werbegestaltung zum Jubiläum „25 Jahre MHI“.

101 115-4 (Trix Art. 16084): 2001 geht das Vorbild in der Gestaltung „Agfa Medienstadt Köln“ auf Deutschlandtour – jetzt kommt Farbe auch auf die N-Anlage.

Vorbild in voller Fahrt: Die Schnellzuglok 101 113-9 donnert mit einem IC am 7. Juni 2014 durch das Filstal bei Ebersbach an der Fils.

→ Mit 13 Tonnen Gewicht ist der Haupttransformator „der schwerste, jemals in einer DB-Lok verwendete".

Die schnörkellose Konstruktion von ABB Henschel/Adtranz bewährt sich in der Praxis, Umläufe mit mehr als 2.000 Kilometern pro Tag sind keine Seltenheit. Bis heute sind die Schnellzugloks der BR 101 vor hochwertigen Reisezügen und – vor allem nachts sowie an Wochenenden – vor Güterzügen in ganz Deutschland unterwegs. Das ist keine Floskel, wie das sternförmige Muster der Lokdienste der 101 113-9 in jüngster Zeit belegt: in Längsrichtung unterwegs mit dem EC 7 Hamburg–Chur, in Querrichtung mit dem IC 1918 Aachen–Dresden und diagonal mit dem IC 1913 von Berlin nach Köln.

Eine 19.100 Millimeter (über Puffer) lange Maschine, die kreuz und quer durch die Lande fährt und alles zieht – für Minitrix ein ideales Modellvorbild: Die 101 113-9 der DB AG wird jetzt im aktuellen Betriebszustand in den Modellbahndienst gestellt. Und zwar als Neukonstruktion mit Metallgehäuse: Wie das Vorbild, so zieht die Maschine (Trix Art. 16081), unterstützt durch ihr Gewicht respektive die dadurch positiv beeinflusste Reibung, auch lange Züge anstandslos über die Anlage. Verbaut ist ein Digital-Decoder, über den per DCC/SX2 16 Funktionen schaltbar sind. Dazu gehören Betriebsgeräusche wie das Fahrgeräusch, die Lüfter oder das Bremsenquietschen, Lichtfunktionen wie das warmweiße LED-Spitzensignal an beiden Lokseiten, Fernlicht und die Führerstandsbeleuchtung sowie bahntechnische Sounds wie das Signalhorn, Schaffnerpfiff, Bahnhofsansage oder Begrüßung der Reisenden.

Die Farbgebung entspricht der Realität: Der Lokkasten samt Führerstand ist Verkehrsrot, an der Front – unter den beiden rahmenlos eingepassten Fenstern – steht das DB-Logo in dem weißen Balken. Das Dach ist wie der Rahmen und die Drehgestellverkleidung alufarben und zeigt den dreiteiligen Aufbau des Vorbilds aus Aluminiumprofilen – bis hin zu den Lüftergittern in den Dachschrägen. Auf dem Dach sitzen über den Führerständen die Signalhörner, dahinter die Einholm-Stromabnehmer. Den Aufstieg zu den vier Türen der Führerräume erleichtern nachgebildete Tritte und Handläufe.

Wer nach passendem Wagenmaterial für die 101 113-9 sucht, wird bei Minitrix schnell fündig. Das Spektrum reicht von dem Talgo-Schnellzugwagen-Set (Art. 15550) über IC-Schnellzugwagen (Art. 15081/2) bis hin zu gemischten Güterzügen wie dem Wagenset „Gütertransport" (Art. 15303).

Text: rr; Fotos: Werner Brutzer, Minitrix

Informationen über die 101 133-9 (Trix Art. 16081) und über das zur Schnellzuglok passende Wagenmaterial der Epoche VI finden Sie unter www.trix.de

Modell in voller Fahrt: Die 101 113-9 (Trix Art. 16081) donnert mit dem IC 2206 (Art. 15081) von München nach Nürnberg.

TRIX MINITRIX

MINITRIX: E-LOK BAUREIHE 186

Rotes „Zebra“ für Ganzzüge

Das Lokomotion-Design signalisiert alpenquerenden Güterverkehr. Minitrix setzt erstmals eine „Zebra“-Maschine der BR 186 mit vielen Soundfunktionen um.

Mehrsystemlok: Die Baureihe 186 fährt in unterschiedlichen Stromnetzen. Diesen grenzüberschreitenden Güterverkehr würdigt das Minitrix Modell (Trix Art. 16874) mit starken Sounds.

Das Zebra-Design der Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion ist genial: Es hat Lokomotion als Marke eine hohe Wiedererkennung verschafft. „Wir sind Traktionsdienstleister im alpenquerenden Güterverkehr auf der Brenner-, Tauern- und Donauachse – der Kunde stellt die Wagen, wir organisieren den Transport inklusive Lok, Lokführer oder auch Disposition“, erklärt Patrick Beer von Lokomotion aus München. Bis zu 15 Rundläufe pro Tag verkehren etwa auf der Strecke München–Verona, eingesetzt werden dabei interoperable Loks der Baureihen 186, 189 und 193 (siehe auch Seite 98). „Vom Vectron haben wir 2016 acht Maschinen bestellt, zwei sind geliefert, der Rest folgt dieses Jahr“, berichtet der Lokomotion-Manager. Einsystemloks, also ältere Baureihen, werden bis zum Brenner eingesetzt, auch in Deutschland und Österreich. National kooperiert Lokomotion zudem mit Gesellschaften wie etwa der DB Cargo. „So taucht unser Zebra-Design oft jenseits der Alpen auf, zumal wir unsere Maschinen an Wochenenden oft im Güter- und Personenverkehr vermieten.“ An einigen Loks des Ganzzug-Dienstleisters ist der Railpool-Schriftzug zu finden. „Um den hohen Bedarf zu decken, mieten wir Fahrzeuge von Railpool an. Nutzen wir die Maschinen langfristig, so lohnt sich auch eine Beklebung mit dem Zebra-Design“, erläutert Patrick Beer. Eine solche Lok ist die 186 285-3 mit vier Stromabnehmern, die Minitrix (Trix Art. 16873) nun in Vollausstattung mit 28 digital schaltbaren Funktionen (siehe Tabelle) umsetzt. Erstmalig erhält damit ein Modell der BR 186 eine breite Soundunterstützung für den Spielbetrieb.

Text: rr; Foto: Minitrix

Informationen über das Minitrix Modell Art. 16874 finden Sie unter www.trix.de

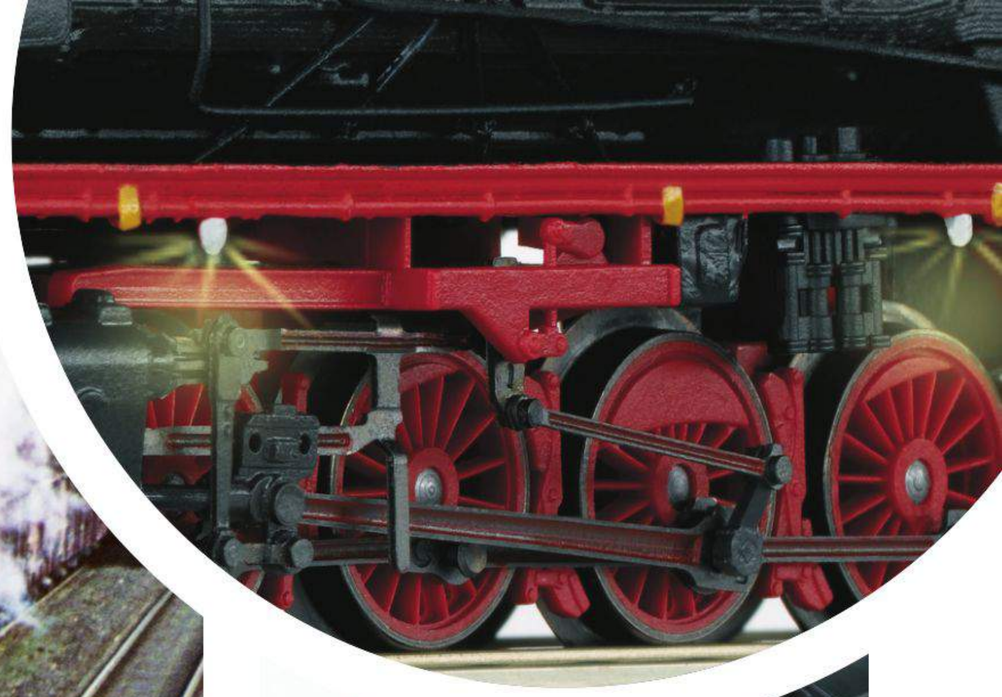
28 Digital-Funktionen und erstmals mit Sound

E-Lok Baureihe 186 (Trix Art. 16874), Ausführung mit vier Stromabnehmern von Minitrix

Digital-Funktionen	DCC	SX2	SX
Spitzensignal	●	●	●
Signalton	●	●	●
E-Lok-Fahrgeräusch	●	●	-
Fernlicht	●	●	-
Direktsteuerung	●	●	-
Bremsenquietschen aus	●	●	-
Spitzensignal hinten aus	●	●	-
Führerstands-beleuchtung	●	●	-
Spitzensignal vorn aus	●	●	-
Ankuppelgeräusch	●	●	-
Betriebsgeräusch 2	●	●	-
Druckluft ablassen	●	●	-
Lüfter	●	●	-
Türenschließen	●	●	-
Schaffnerpfiff	●	●	-
Besondere Soundfunktion	●	●	-
Lichtfunktion	●	●	-
Bahnhofsansage	●	●	-
Bahnhofsansage	●	●	-
Bahnhofsansage	●	●	-
Zugansage	●	●	-
Zugansage	●	●	-
Ansage: Zugbeeinflussung	●	●	-
Ansage: SIFA (Sicherheitsfahrschaltung)	●	●	-
Ansage: SIFA Zwangsbremsung	●	●	-
Ansage: Störung	●	●	-
Ansage: Automatische Fahr-/Bremssteuerung	●	●	-
Spitzensignal Italien	●	●	-

TRIX
MINITRIX

41er der DR: Bei der Ertüchtigung mit dem Verbrennungskammerkessel erhielten die Loks der BR 41 auch einen Mischvorwärmer. Das Minitrix Modell zeigt zudem die vielen Leitungen und Regler an dem Langkessel.



Schaltbare Digital-Funktionen: Das Minitrix Modell besitzt eine Triebwerksbeleuchtung (ganz oben) und die Feuerbüchse flackert.

MINITRIX: SCHNELLZUG-SCHLEPPTENDERLOKOMOTIVE BR 41

41er mit Reko-Kessel

Mit Verbrennungskammerkessel und Mischvorwärmer verbesserte die DR das Leistungsprofil der Universalloks der BR 41. Minitrix zeigt den Umbau mit der Reko-Lok 41 1260-3.

Spezialisten erkennen es an der Loknummer, aufmerksame Modellbahner sehen es: Die Einheitslok 41 1260-3 (Trix Art. 16413) von Minitrix ist eine Reko-Lok. Die ausgewiesene Allzweckmaschine mit der Radsatzfolge 1'D1'-h2 gehört zu den Fahrzeugen, die ab 1961 vom schadanfälligen Kessel durch einen Verbrennungskammerkessel erlöst wurden. Die bessere Ausnutzung der Wärmestrahlung führte zu einem enormen Effizienzschub. Die „Ochsenloks" – so der schwer nachvollziehbare Spitzname der kultiviert wirkenden „Mikado" – mit der Rostfeuerung erhielten eine 1 vor der Ordnungsnummer, aus der 260 wurde also die 1260. Modellbahner registrieren natürlich den Mischvorwärmer über der Rauchkammer – auch ein Element der „Gesundung" der Lok. Minitrix folgt dem Vorbild: Der Reko-Kessel ist eine Neukonstruktion. Die DR-Maschine im Betriebszustand von 1976 mit dem Metalldruckguss-Tender 2'2' T 32 besitzt 16 per Digital-Decoder (DCC/SX2) schaltbare Funktionen – darunter viele Betriebsgeräusche und außergewöhnliche Lichteffekte wie Triebwerksbeleuchtung oder Feuerbüchsenflackern. Optisch bereitet das Modell auch durch seine Detallierung mit Leitungen, Reglern, Nietenreihen, Rangiertritten, Aufstiegsleitern oder dem prachtvollen Fahrwerk Freude.

Text: rr; Fotos: Joachim Bügel/Eisenbahnstiftung, Minitrix

Weitere Informationen zu der schnellen Schlepptenderlok 41 1260-3 mit Reko-Kessel und Mischvorwärmer finden Sie unter www.trix.de

Epoche IV-Dampflok: Bei der Minitrix Lok 41 1260-3 sind drei Achsen im Metalldruckguss-Tender 2'2' T 32 angetrieben.

MINITRIX: SCHLEPPTENDER-DAMPFLOK 01 150

Abgeschnittene Schürze

Die Zweizylinder-Dampflok 01 150 ist mit einer Länge von 23.940 Millimetern über Puffer nicht nur eine mächtige Erscheinung, die „Pacific"-Einheitslok (Achsfolge: 2'C1') ist auch eine der renommiertesten Museumsloks der DB AG. Als die DB Anfang der 1950er-Jahre die Maschinen der Baureihe 01 für den schweren Schnellzugdienst übernahm, wurden sie umgebaut: Nun zierten die kleinen Witte-Windleitbleche den schlanken Langkessel und die breite Frontschürze wurde seitlich gekürzt. In diesem Bauzustand der Epoche III hat Minitrix die 01 150 (Trix Art. 16013) nun umgesetzt – eine Formvariante der berühmten Lok mit abgeschnittener Schürze. Das Modell mit der funktionsfähigen Rauchkammertür ist durch den Digital-Decoder und viele Funktionen spielstark, zur haptischen Wertigkeit tragen das Fahrwerk von Lok und Tender sowie der Tenderaufbau aus Metalldruckguss bei. Zur Maschine passt das fünfteilige Schnellzugwagen-Set des D 124 Hof–München (Trix Art. 15548) von Minitrix. Die Sitzwagen sind mit einer LED-Innenbeleuchtung nachrüstbar, der 1./2. Klasse-Reisezugwagen ist mit einem Zugschlusssignal ausgestattet.

Modellbeschreibungen zur Lok Trix Art. 16013 und dem Wagenset Trix Art. 15548 finden Sie unter www.trix.de

Schnittig durch Epoche III: Die 01 150 (Trix Art. 16013) bespannt vorbildgerecht Schnellzugwagen der DB.

MINITRIX: DIESELLOK 217 001-7

Soundstark

Den Übergang von der Dampfheizung auf elektrische Zugenergieversorgung für die große Familie V 160 wurde in den 1960er-Jahren mit der späteren BR 217 getestet. Die Vorserienlok 217 001 wurde in den 1970er-Jahren zur Bremslok umgebaut, zu einem Bahndienstfahrzeug umgezeichnet und schließlich 2003 dem Forschungs- und Technologiezentrum FIZ der DB zugeschlagen – und zwar im rot-beigen TEE-Anstrich, was einen wahren Fotoboom unter den Eisenbahnfreunden auslöste. In diesem Design hat Minitrix nun die 217 001-7 (Trix Art. 16273) für Personen- und Güterzüge umgesetzt – mit Digital-Decoder und 15 schaltbaren Digital-Funktionen, darunter allein zehn Sounds. Das Modell der 217 001 mit elektrischer Zugheizung zieren angesetzte Griff- und Haltestangen. Stirnbeleuchtung und Schlusslichter wechseln mit der Fahrtrichtung.

Text: MM; Foto: Minitrix

Einzigartig: Minitrix lackiert die 217 001 (Trix Art. 16273) im schicken TEE-Look, den das Vorbild 2003 erhalten hatte.

MINITRIX: CLUBMODELL 03.10

Elegant

Um 1965 ist die Schnellzuglok 03 1010 bereits mit einem Reko-Kessel und einem quer auf der Rauchkammer eingebauten Oberflächenvorwärmer ausgerüstet. In diesem Zustand ist die Lokomotive von Minitrix als Modellneukonstruktion (Trix Art. 16042) umgesetzt worden – eine einmalige Serie für den Trix Club, die nun ausgeliefert wird. Die Digital-Lokomotive mit 16 schaltbaren Funktionen (DCC/SX2) besitzt unter anderem eine Triebwerksbeleuchtung und prozessorgesteuertes Feuerbüchsenflackern. Der Schlepptender der Bauart 2'2' T 34 besteht aus Metalldruckguss.

Eine stolze Dreizylinderlok: Das Minitrix Clubmodell 03 1010 (Trix Art. 16042) ist jetzt bereit für die Auslieferung.

Text: MM; Foto: Minitrix

Informationen über den Trix Club und die Vorteile einer Clubmitgliedschaft finden Sie unter „Club" auf www.trix.de

Tiger, Pauline & Co.

Die stärkste Lok der Bahnbaugruppe mit Rauchentwickler auf Kaltdampfbasis ist nur eines von vielen Highlights im Sommer 2017.

Gegensätze bringen Spannung ins Leben – und auf die Bahn. Unter dem Motto „Alte Erfahrung und neue Ideen“ bringt Märklin in diesem Sommer die stärkste Lok der Bahnbaugruppe – die schwere Diesellokomotive Baureihe 233 „Tiger“ – mit nachempfundenem Abgasausstoß als H0-Modell. Der besondere Clou dabei: Der digital schaltbare Rauchentwickler basiert auf Kaltdampftechnik. Dazu sind ein Wassertank und ein neuer Piezo-Zerstäuber raffiniert in der Lok versteckt. Der Piezo-Zerstäuber gibt Dampf in drei Stufen ab: minimaler Ausstoß, Fahrbetrieb, maximaler Ausstoß. Großer Vorteil der Kaltdampftechnik: Am „Dampf“ kann sich niemand verletzen, die Lok kann auch unbedenklich von Kindern benutzt und gesteuert werden. Als H0-Modell (Art. 36431) kommt das Logistikkraftpaket in schwerer Metallausführung mit vier angetriebenen Achsen sowie einem DCC/mfx-Decoder mit 16 schaltbaren Funktionen. Eine Befüllungspipette für den Wassertank liegt bei.

Die Diesellok BR 233 kümmert sich um den Baustellenbetrieb der DB. Ihren Spitznamen „Tiger“ verdankt sie dem lang gestreckten Korpus und der gelb-schwarzen Lackierung.

Absolut innovativ und umweltfreundlich: der erstmals eingebaute Rauchentwickler auf Kaltdampfbasis.

Märklin Magazin Jahreswagen

Nicht nur bei Stammlesern begehrt: die „Märklin Magazin Jahreswagen“. Nun stehen die Modelle des Jahrgangs 2017 bereit. Seit 1990 ist das Märklin Magazin mit den alljährlichen Sonderwagen in H0 und Spur Z auch auf der Modellanlage präsent. Jetzt wurden die 2017er-Neuheiten dieser beliebten Waggons vorgestellt. In H0 unterwegs: ein zweiachsiger Muldenkippwagen F-z 120 (ex Ommi 51) im Betriebszustand um 1990. Der bei der DB eingestellte Privatwagen verfügt über Handbremse und Bremserstand und besitzt einen vielfältig durchbrochenen Rahmen.

Sein kleiner Bruder: ein offener Spur-Z-Seitenkippwagen Fas 126 im Betriebszustand um 2011. Auch er ist als Privatwagen des Märklin Magazins unterwegs. Beide Waggons tragen das Logo unseres Magazins und sind in Kobaltblau lackiert, der Z-Wagen besitzt zudem einen weißen „Kragen“.

H0

Luftiger Rahmen, separat angesetzte Kippmulden und Schienenzangen, aufgesetzter Bremserstand: der H0-Jahreswagen (Art. 48517).

Z

Aufbau aus Kunststoff, fein bedruckt, adretter weißer „Kragen“: Der Seitenkippwagen Fas 126 vertritt das Märklin Magazin in Spur Z (Art. 80827).

Komplettiert wird der Bautrupp durch einen fiktiven Werkstattwagen der DB auf Basis der Bauart MDyge 986 in Gelb mit umfangreicher Geräuschausstattung (Art. 49967) sowie durch das Bautrupp-Wagenset mit zwei Rungen- und einem Seitenentladewagen mit einem Sandhaufen und einem Baucontainer als Ladung (Art. 49968).

Technisch die perfekte Ergänzung in Sachen Betriebsfahrzeuge ist eine weitere Neuheit (Gesamtprogramm 2017): der Gleiskraftwagen ROBEL 54.22 (Art. 39549). Das exzellent ausgestattete Funktionsmodell besitzt einen mfx+-Decoder, einen Hochleistungsantrieb mit wartungsfreiem Motor sowie einen eingerichteten Führerstand inklusive Innenbeleuchtung. Der Ladekran kann dabei – digital gesteuert – um die eigene Achse rotieren. Beim Drehen um die eigene Achse bewegt sich zudem der Kranarm auf und ab, wodurch auch ohne direkte digitale Ansteuerung eine realistische Arbeitssituation entsteht.

Einen herrlichen Einstieg in die Märklin Digitalwelt bietet zudem die Startpackung „Züricher S-Bahn“ (Art. 29487). Hier chauffiert eine Schweizer E-Lok vom Typ Re 4/4 II zwei doppelstöckige Nahverkehrswagen der SBB – dank beiliegender Mobile Station, Stromversorgung und Gleismodule ist das Set sofort startklar. Die Münchner Schwester der Züricher Bahn ist ein kieselgrau-blauer DB-Triebzug der Baureihe 420 (Art. 37508; Trix: Art. 22655) mit serienmäßiger Innenbeleuchtung, beleuchteter Zugzielanzeige und vielen Geräuschfunktionen. Und prächtig als Geschenk geeignet: der „Happy Birthday“-Wagen aus der Start up-Linie (Art. 44231) – ein farbenfroher Niederbordwagen, beladen mit einem hochwertigen Modell eines Strandbuggys. Der Sommer kann kommen.

Text: ch; Fotos: Märklin

Informationen zu allen Sommerneuheiten und zu allen weiteren Märklin Modellen finden Sie im Internet unter www.maerklin.de

Ideale Ergänzung: der ROBEL 54.22 aus dem Gesamtneuheiten-Programm 2017.

Weitere Sommerneuheiten 2017

Alle Epochen, alle Traktionen, alle Spurweiten: Das Märklin Sommerprogramm entführt in alle Winkel des Bahnbetriebs und bringt viele spannende Neuheiten. Eine kleine Auswahl von Spur Z bis zur Königsklasse.

H0

Nostalgischen Charme bringt die E 69 mit drei preußischen Abteilwagen auf's Gleis. Ihr Spitzname: „Pauline“. Ein halbes Jahrhundert befuhr sie die Ammergaubahn, als Modell kommt sie im Betriebszustand um 1954 (Art. 26195).

N

Highlight für N-Bahner: das Vorserienmodell der dieselhydraulischen, purpurroten V 162 001 der DB im Zustand um 1965, ausgestattet mit Führerstandsbeleuchtung, angesetzten Griff- und Haltestangen und LED-Licht (Art. 16274).

Z

In den 1950er-Jahren ein Star der Nebenbahn: die leichte E-Lok-Baureihe E 41. Das Z-Modell (Art. 88353) ist eine komplette Neukonstruktion mit Metall-Fahrwerk, umlaufender Regenrinne und in stahlblauer Farbgebung der Epoche III.

1

In Spur 1 eine Wucht: die E 60 (das „Bügeleisen“). Das Epoche III-Modell (Art. 55607) besitzt DRB-Laternen, einen heb- und senkbaren Pantographen und fernbedienbare Telexkupplungen (siehe auch Spur-1-Beilage in dieser Ausgabe).

Einmalige Universallok: Die 75 1102 wird das zweite H0-Clubmodell 2017. Sie zeigt sich auch als Modell von ihrer besten Seite – mit genietetem Blechrahmen, dem verblendeten Oberflächenvorwärmer vor der Rauchkammertür, der Speisepumpe oder dem feinen Fahrwerk und den vielen Griffstangen.

ZWEITES H0-CLUBMODELL 2017

Detailstarke 75er

In beide Fahrtrichtungen gleichwertig verwendbar – das war das hochgelobte Markenzeichen der BR 75.4. Nur für die Kundenclubs von Märklin und Trix wird nun die 75 1102 exklusiv in H0 gefertigt.

IMA Märklin Tage BR 75-Mitfahrten zu gewinnen

Clubmitglieder können eine Zugfahrt mit der 75 1118 bei der 34. IMA/11. Märklin Tage 2017 gewinnen.

Das symmetrische Laufwerk bescherte der badischen VI c vor- und rückwärts vorzügliche Fahreigenschaften: Als Baureihe 75.4 zogen die Tenderdampfloks bei der DB auf Haupt- und Nebenbahnen alles – vom Güterzug bis zum Schnellzug. Und das nicht nur im badischen Ursprungsland, sondern sogar in Berlin und Schwerin. Diese universell einsetzbare Konstruktion ist nun Vorbild für ein weiteres H0-Exklusivmodell 2017 der Kundenclubs von Märklin und Trix. Umgesetzt wird, erstmals im jeweiligen Sortiment und exklusiv für die Clubmitglieder, die 75 1102 (Art. 39753; Trix Art. 22793) mit eingebautem Rauchsatz und Digital-Decoder, das Märklin Insider-Modell erschließt sich mit dem mfx+-Decoder die „Spielewelt“. Beide Maschinen werden mit vielfältigen Betriebs- und Geräuschfunktionen ausgestattet, was sie zu einem Aktivposten im Spielbetrieb macht. Auch optisch sind die Modelle mit Metallaufbau ein Genuss – zu nennen sind etwa die vielen Nietenreihen an Wasserkästen und Blechrahmen, die zahlreichen angesetzten Griffstangen und Leitungen aus umspritztem Draht oder auch Ansteckteile wie Speise- und Luftpumpe sowie die Kesselventile und das Druckluft-Läutewerk.

Ein besonderer Clou: Zur 34. IMA/11. Märklin Tage 2017 hat Märklin die 75 1118 der Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF) eingeladen – wer das Clubmodell 75 1102 bis zum 30. Juni bestellt, nimmt an einer Auslosung von 50 Zugfahrten mit der UEF-Lokomotive teil. Gefahren wird dann während des Großereignisses in Göppingen am 16. und 17. September 2017.

Text: MM; Fotos: Claus Dick, Helmut Röth/Slg. Stefan Carstens

Informationen zur Clubmitgliedschaft finden Sie online unter www.maerklin.de und www.trix.de (siehe „Clubs“).

Die Märklin Zahl

über 100 CENTRALEN

Komfortabel zu bedienen, schnell und voller Datenpower: Die Central Station 3 ist ein wahrer Steuerkünstler. Die digitale Märklin Schaltzentrale kümmert sich um alle wesentlichen Bereiche der Modellbahn – von den Loks bis zu den Magnetartikeln. Und auch als Netzwerker ist die Central Station spitze.

Als einzige derzeit verfügbare Steuereinheit ist die Central Station von Märklin mehrgerätefähig. Das heißt, mehrere Central Stations – egal, ob CS3 plus oder CS2 (60215) – lassen sich problemlos miteinander verbinden. Einziges Limit: Die maximale Buslänge von 250 Metern sollte nicht überschritten werden. Geht man nun auf Nummer sicher und setzt eine Buslänge von 200 Metern an, lassen sich problemlos über 100 Central Stations direkt über den CAN-Bus miteinander koppeln. Und wem das nicht reicht, der kann über den Netzwerkanschluss weitere Central Stations integrieren. Damit sind auch die größten Anlagen problemlos steuerbar. Denn: Mehr Konnektivität geht wirklich nicht.

VON SPUR 1 BIS Z

Neu im Märklin Fachgeschäft

In den Märklin und Trix Fachgeschäften erleben Sie nicht nur gute Beratung und ausgezeichneten Service. Auch die neuesten Modelle stehen dort bereit und können genau unter die Lupe genommen werden.

H0 Märklin

39043 Güterzug-Dampflok BR 42

Wunschmodell: Viele Modellbahner haben auf diese Lok gewartet. Jetzt steht sie beim Händler. Das Modell einer der stärksten Güterzuglokomotiven der DB ist besonders filigran ausgearbeitet und weitgehend aus Metall. Ep. III. Auslieferung voraussichtlich im Juni.

39417 Elektrolok E 41

Vielfältig: Das Modell der DB-Einheitselektrolok ist mit dem Digital-Decoder mfx+ ausgestattet und bietet damit Action pur auf der Anlage. Die Führerstandsinneneinrichtung, eine detaillierte Pufferbohle und vieles mehr machen das Modell zu einem wahren Hingucker. Ep. III.

37008 Diesellok V 100.20

Leistungsstark: Hauptsächlich auf Haupt- und Steilstrecken wurde die Diesellok der DB mit ihrer charakteristisch kantigen Form eingesetzt. Das Modell ist mit separat schaltbaren Telexkupplungen vorn und hinten und einem mfx+-Decoder ausgestattet. Ep. III.

40850 „Rheingold“-Wagenset „Tin Plate“

Komfortabel und besonders sind diese fünf vierachsigen TEE-Reisezugwagen unterschiedlicher Bauarten. In eleganter „Rheingold“-Farbgebung, mit aufgedruckten Zuglaufschildern und unterschiedlichen Betriebsnummern passen sie hervorragend zur Märklin E-Lok der Baureihe E 10.12 (Art. 30390). Ep. III.

Produkt-Highlight Märklin H0

30390 Elektrolok Baureihe E 10.12

Zum Start des europäischen TEE-Verkehrs vor 60 Jahren am 2. Juni 1957 lässt Märklin einen Klassiker wiederaufleben. Mit ihrem kobaltblau-beigen „Rheingold“-Anstrich diente die E 10.12 als Interimslok, bis die windschnittigere „Bügelfalten“-E 10 ab 1962 zur Verfügung stand.

Das Modell hat einen mfx-Decoder und ist in Anlehnung an die historische Märklin Verpackung der Baureihe E 10 ebenfalls in eine wunderschön kolorierte Schachtel gebettet. Ep. III.

In Kombination mit dem „Rheingold“- Wagenset „Tin Plate“ (Art. 40850) haben Sie mit der „Rheingold“-Interimslok einen wahren Reisezugklassiker auf der Modellanlage.

H0 Märklin

36244 Dampflokomotive BR 24

Das „Steppenpferd“ für Einsteiger: Die Schlepptender-Dampflok der DB mit Wagner-Windleitblechen wurde für Personenzüge auf Flachlandstrecken konstruiert. Das Modell hat einen mfx-Decoder, tolle Soundfunktionen und einen eingebauten Raucheinsatz. Ep III.

37836 Güterzug-Dampflok BR 050

Unverwechselbar: Die Maschinen der BR 050 mit Kabinentender zählen zu den letzten Dampfloks der DB und waren bis 1977 im Einsatz. Das grandios ausgestattete Modell kommt mit Zugbegleiter, Lokführer und Heizer. Ep. IV. Auch bei Trix H0 unter Art. 22786 erhältlich.

37871 Güterzug-E-Lok BR E 93

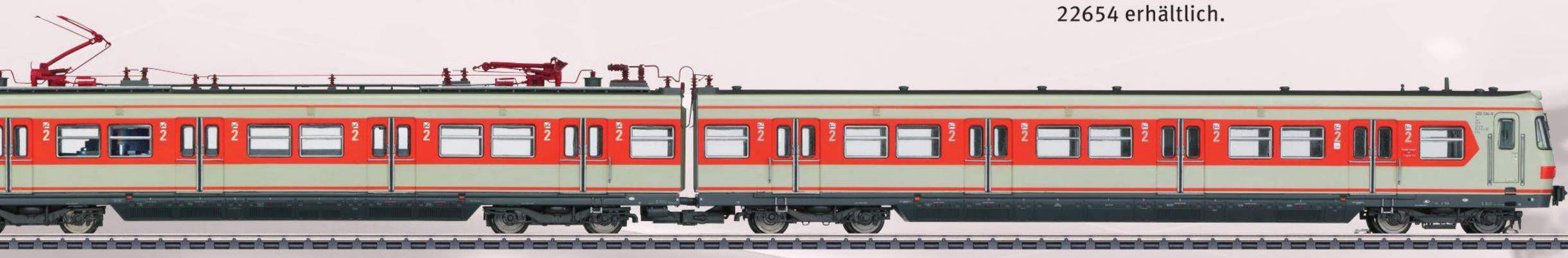
Mit dieser außergewöhnlichen Lok in fiktivem Schwarz feiert die Firma Märklin den 200. Geburtstag ihres Gründers Theodor Friedrich Wilhelm Märklin. Das Modell hat viele Digital-Funktionen und wird in einer historisch gestalteten Metalldose angeliefert. Ep. III. Auch bei Trix H0 unter Art. 22871 erhältlich.

H0 Märklin

37507 S-Bahn-Triebzug BR 420

Nächster Halt – Marienplatz: Dieser orange-kieselgraue Triebzug war um 1990 im Münchner S-Bahn-Verkehr unterwegs.

Mit beleuchteter Zugzielanzeige, Stirnbeleuchtung am Führerstand, zahlreichen angesetzten Details und Inneneinrichtung gibt das Modell den Zug sehr authentisch wieder. Ep. IV. Auch bei Trix H0 unter Art. 22654 erhältlich.



H0 Trix

22932 Elektrolokomotive BR 103.1

Die beliebte Baureihe kommt als komplette Neuentwicklung und besticht durch einen vorbildgerechten Dachgarten sowie viele Highlights mehr. Das i-Tüpfelchen ist die bewegliche Lokführerfigur in beiden Führerständen. Ep. IV. Exklusiv für Clubmitglieder gefertigt.

22193 Aussichtstriebwagen BR 491

Jede Menge Modellbahnfreude verspricht dieser „Gläserne Zug“ der DB mit vielen tollen Zugansagen und Lichtfunktionen, die digital schaltbar sind. Zahlreiche Fahrgäste und eine Triebwagenführer-Figur von Preiser sind bereits mit dabei. Ep. IV.

24126 Dampfschneeschleuder

Dieses Ross hält jedem Schneegestöber stand: Die Dampfschneeschleuder der Bauart Henschel der Deutschen Reichsbahn (DR) hat ein rotierendes Schleuderrad und einen serienmäßig eingebauten Raucheinsatz. Das Modell kommt im Betriebszustand um 1986. Ep. IV.

24125 Schneepflug 845 der Bauart „Klima“

Abräumer: Der Schneepflug ist mit klappbaren seitlichen Räumschilden und funktionsfähigem Arbeitsscheinwerfer ausgestattet. Viele schöne Details machen ihn zu einem Hingucker auf winterlichen Modellbahnlandschaften. Ep. IV. Auch bei Märklin H0 unter Art. 46116 erhältlich.

Produkt-Highlight MINITRIX

16042 Schnellzug-Schlepptenderlok BR 03.10

Spitzenmodell: Minitrix hat die Schnellzuglok der Baureihe 03.10 mit Reko-Kessel und Oberflächenvorwärmer neu konstruiert. Das Modell kommt mit vielen tollen Digital-Funktionen wie Feuerbüchsenflackern und Triebwerksbeleuchtung. Ep. III. Exklusiv für Clubmitglieder gefertigt.

Wer alles über die 03 1010 der Deutschen Reichsbahn (DR) wissen möchte, schaut sich die DVD an, die dem exklusiven Minitrix Clubmodell beiliegt.

N MINITRIX

16083 Elektrolok BR 101

Augenschmaus: Dem 25-jährigen Jubiläum der Märklin-Händler-Initiative wurde diese schicke Lok im Adler-ICE-Look gewidmet. Das edle Stück hat ein Metallgehäuse, einen eingebauten Digital-Decoder sowie viele Sound- und Schaltfunktionen. Ep. VI.

16295 Diesellok BR 290

Erstmals für Epoche IV: Die frühe Baureihe V 90 kommt als schwere Rangier- und Güterzug-lokomotive 290 083-5 der DB aufs Minitrix Gleis. Aufbau und Fahrwerk des Modells sind aus Metall gefertigt. Die Rangierschönheit hat eine Länge über Puffer von 89 Millimetern. Ep. IV.

15412 Doppelstockwagen

Jeder kennt ihn aus dem Regionalverkehr: Der Doppelstockwagen der 1. und 2. Klasse, Bauart DABpza 785.1, ist unerlässlich im Personenverkehr. Das Modell kommt als Formvariante mit beleuchteten Zugzielanzeigen und eingebauter LED-Innenbeleuchtung in den Handel. Ep VI.

15098 Güterwagenset „Seitenentladewagen“

Leuchtend rote Güterwagen in einmaliger Serie: Die Rundschieber-Seitenentladewagen Td der DB AG wurden für nässeempfindliche Güter eingesetzt. Über dem Laderaum ist ein Schwenkdach angebracht. Jeder Wagen des dreiteiligen Sets hat eine eigene Betriebsnummer. Ep. V.

Z Märklin

88974 Dampflok Baureihe 043

Powerlok: Eine der stärksten deutschen Dampfloks wurde für Z-Fahrer erstmalig als Ausführung mit Ölfeuerung gefertigt. Der Lokaufbau ist aus Metall. Ep. IV.

87041 Personenwagenset der KPEV

Feine Farbgebung und detaillierte Beschriftung: Einen Gepäckwagen und drei Abteilwagen beinhaltet dieses vierteilige Wagenset der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung (KPEV). Die Wagen sind mit unterschiedlichen Betriebsnummern versehen und einzeln nicht erhältlich. Ep. I.

89835 Ringlokschuppen

Flexibles Präzisionsgebäude: Zum mit Laser geschnittenen Bausatz aus Architekturkarton gehören zwei dreiständige Ringlokschuppen, die zu einem sechsständigen Lokschuppen umbaubar sind. Sechs Sperrgleise zum automatischen Anhalten der Loks sind außerdem mit dabei.

1 Märklin

55380 Dampflok mit Wannentender BR 038.10-40

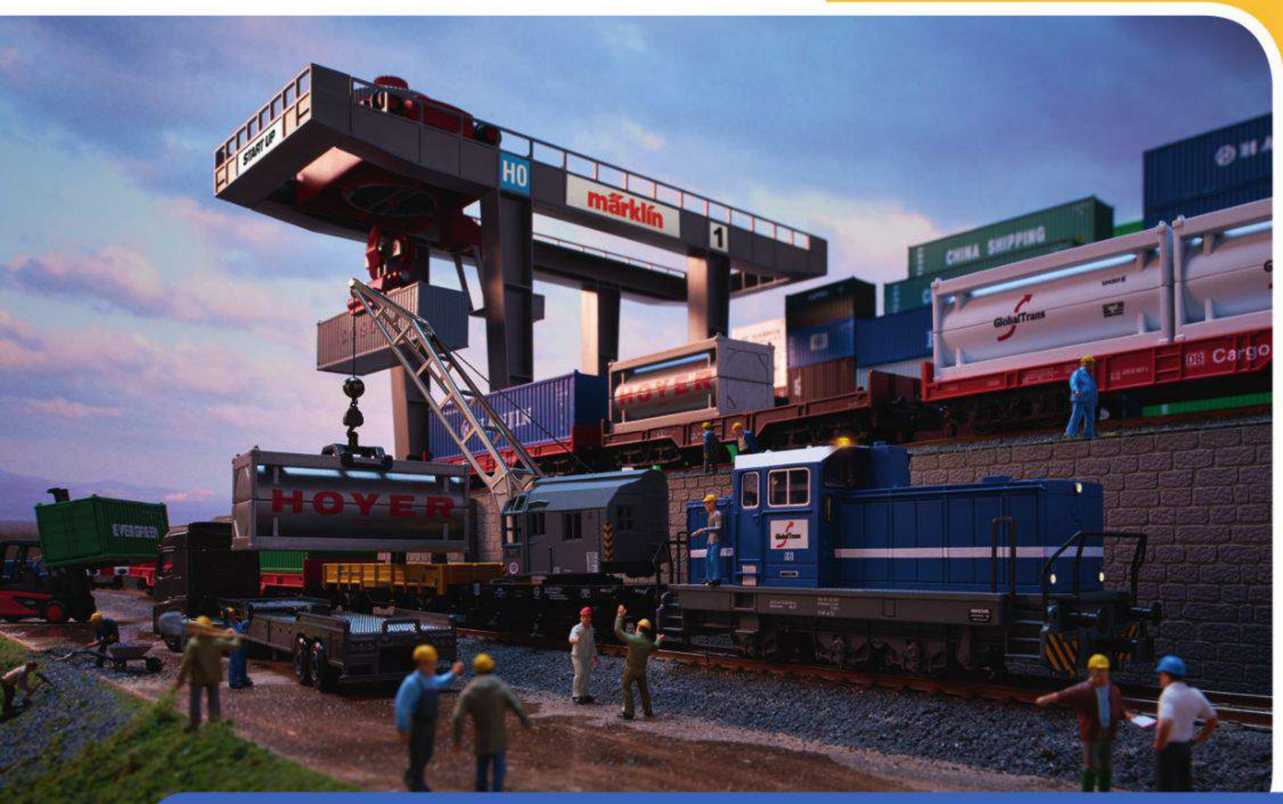
Beliebt und beeindruckend bis ins Detail: Bis zum Ende des regulären Dampfbetriebs war die ehemalige preußische P 8 noch häufig zu erleben. Hochwertig und in detaillierter Metallbauweise gefertigt, bringen Lok und Tender des Spur-1-Modells ganze 7,5 Kilogramm auf die Waage. Ep. IV.

58617 Staubsilowagen Kds 56

Hochwertiger Güterwagen: Durch seine aufwendige und realistische Alterung sticht der Kds 56 direkt ins Auge. Der Hauptrahmen ist aus Metall, die Griffstangen und das Geländer sind aus Messing hergestellt. Ebenfalls im Handel erhältlich sind die Staubsilowagen Kds 54 (Art. 58626 und 58627). Ep. III.

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 3 SIGNALE

LUST AUF SIGNALE, FOLGE 3

Dem Vorbild nahe

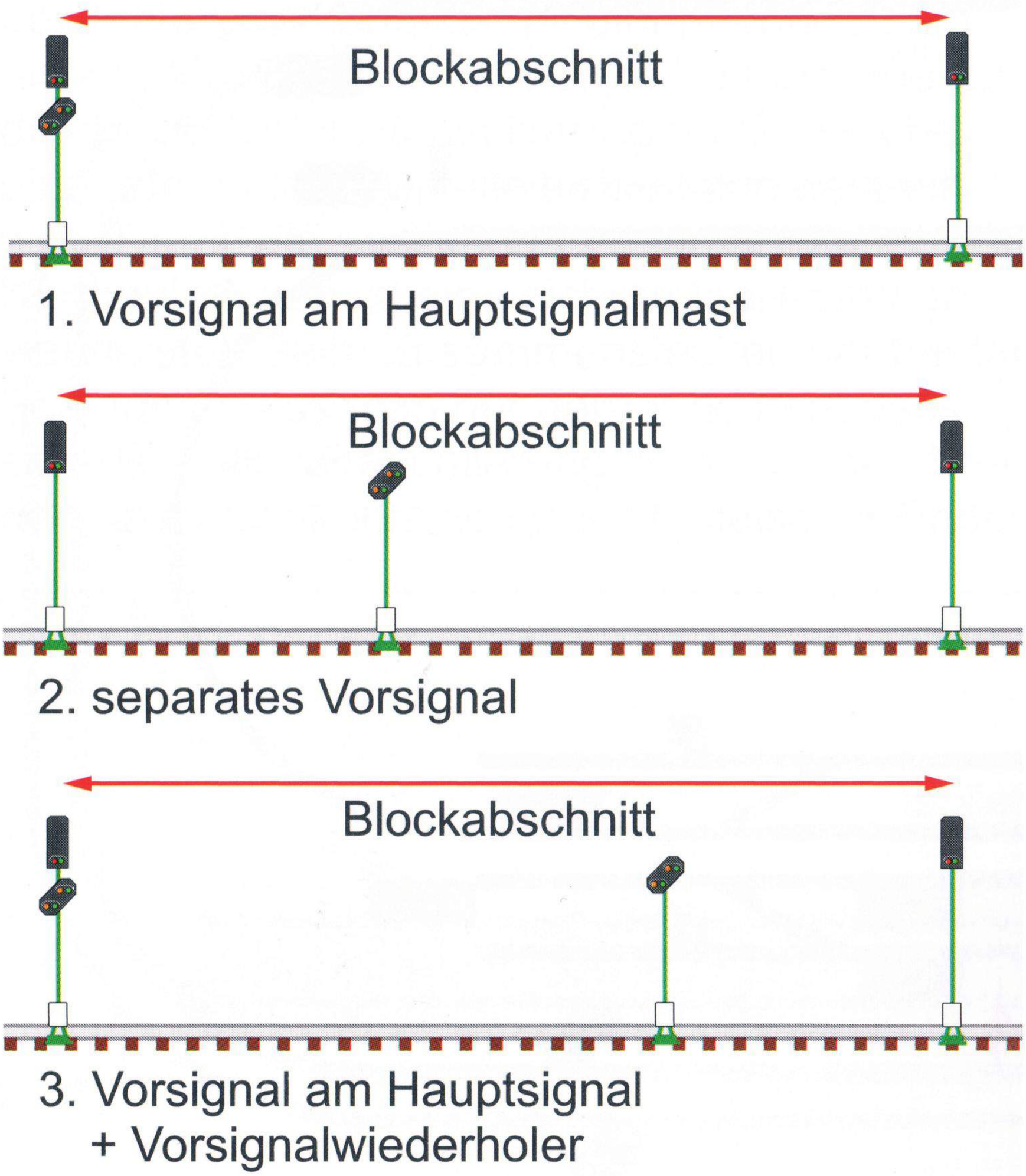
Klarer Fall: Signale entlang der Bahn sollten vorbildgerecht aufgebaut sein. Allerdings gilt es auch, auf modellbahnspezifische Besonderheiten zu achten. Wir helfen bei der Suche nach sinnvollen Kompromissen.

Direkt nach den elektromagnetischen Weichenantrieben stehen Signale ganz oben auf der Wunschliste von Modellbahnern. Neben der Auswahl der Signaltypen ist aber primär die Frage zu klären, wo man diese Zubehörartikel am besten auf der Modellbahn positioniert. Generell geht man im ersten Schritt natürlich davon aus, dass die Signale wie beim großen Vorbild zu platzieren sind. Ein großer Unterschied im Vergleich zwischen Vorbild und Modell ist jedoch der unterschiedliche Betrachtungswinkel auf die Signale. Beim Vorbild sind die Signale für den Lokführer gedacht, der sich in der Lokomotive befindet. Beim Modell befinden wir uns jedoch in einer gänzlich anderen Situation. Signale werden häufig für den Betrachter nur von der Seite oder sogar von der Rückseite her erkennbar sein.

Auf die Perspektive kommt es an

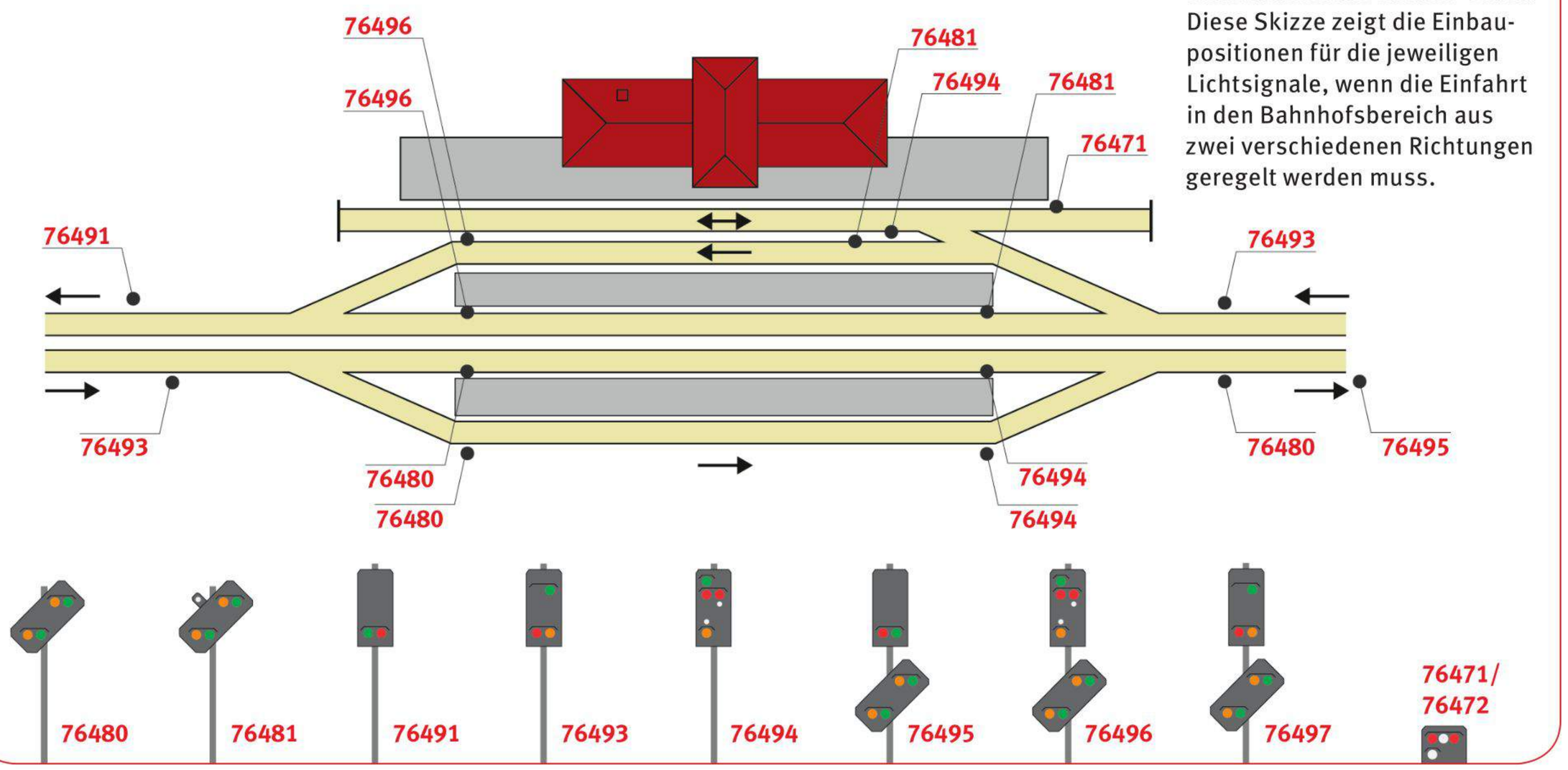
Im Gegensatz zum Vorbild sind daher die Signale im Modellbahnbereich dahingehend konstruiert, dass sich auch aus einem seitlichen Blickwinkel heraus das gerade angezeigte Signalbild noch erkennen lässt. Flügelsignale sind für schwer einsehbare Bereiche von Vorteil, da deren Stellung auch aus mäßigen Betrachtungswinkeln heraus noch erkennbar ist. Daher kann

1 Stellmöglichkeiten: Vor- und Hauptsignale



Soll ein Blockabschnitt gesichert werden, gibt es drei Möglichkeiten für die Anordnung des Vorsignals: 1. direkt am Hauptsignal, 2. als separates Vorsignal oder 3. als Ergänzung am davor liegenden Hauptsignal in Form eines Vorsignalwiederholers.

2 Beispiel: Umsetzung Lichtsignale Bahnhofsbereich



Sicherheit ist das oberste Gebot: Diese Skizze zeigt die Einbaupositionen für die jeweiligen Lichtsignale, wenn die Einfahrt in den Bahnhofsbereich aus zwei verschiedenen Richtungen geregelt werden muss.

es in der Praxis ein guter Kompromiss sein, an solch kritischen Stellen auf diese Signalart zurückzugreifen.

Wer in der Planungsphase jedoch früh genug diesen Punkt mitberücksichtigt, kann häufig durch ein einfaches Versetzen der Signale um wenige Gleisstücke einen deutlich besseren Blickwinkel auf die Signalstellung erhalten. Gleiches gilt übrigens auch für die Landschaftsgestaltung: Was nützt es mir, wenn ich ein tolles, hochwertiges Signal einbaue, während ein davor platzierter Hügel die Sicht auf dieses Funktionselement verstellt?

Ob man alle Signale streng nach Vorschrift an den Gleisen positioniert oder Kompromisse in der Einbauposition eingeht, um eine bessere Erkennbarkeit der Signalbilder zu erreichen, kann natürlich jeder Modellbahner nur für sich selbst beantworten.

Bei der Planung von Signalen beginnt man am besten zuerst mit dem Bahnhof. Für jede Richtung, in die in einen Bahnhof eingefahren werden kann, benötigen wir zuerst einmal ein Einfahrsignal. Bei einer zweigleisigen Strecke wird in den meisten Fällen nur ein Gleis für den einfahrenden Verkehr genutzt. In Deutschland herrscht Rechtsverkehr bei der Bahn, sodass es sich hierbei auch um das rechte Hauptgleis handelt. Während die Bahn auch für Sonderfälle das Gegengleis mit Signalen ausstattet, entfällt dies in der Regel auf unseren Modellbahnanlagen. Die Bahn muss sich schließlich für alle möglichen Störfälle wappnen und auch in diesen Situationen noch den Betrieb sicherstellen. Bei der Modellbahn jedoch ist dieser Aufwand in den meisten Fällen nicht nötig.

Klug gesetzte Signale schaffen Sicherheit und spannenden Fahrbetrieb

Abhängig von der anschließenden Weichenanordnung kann ein Zug in alle folgenden Bahnhofsgleise oder nur in eine gewisse Anzahl von Bahnhofsgleisen gelangen. Ausfahrtsignale werden daher nur in den Gleisen vorgesehen, in die der Zug aus dieser Richtung auch tatsächlich fahren kann. Zur Erhöhung der Sicherheit ist es zum Beispiel beim Vorbild üblich, dass für jede Richtung getrennte Gleise zur Verfügung stehen. Dabei sollte nach Möglichkeit vermieden werden, dass aus entgegengesetzter Richtung ein- oder ausfahrende Züge sich überhaupt in die Quere kommen können. Durch eine entsprechende Entflechtung des Verkehrs können Sie somit den Betrieb auf der Anlage sicherer gestalten. Auf der anderen Seite muss man natürlich zugeben, dass sich gerade aus sehr kniffligen Betriebssituationen ein interessanter Spielbetrieb ergeben kann. Es liegt somit auch bei dieser Frage in Ihrem Ermessensspielraum, ob Sie eher einen problemlos ablaufenden Betrieb wünschen oder durch besonders schwierige Ausgangssituationen die Anforderungen an Ihre eigene Spieltätigkeit erhöhen möchten.

Ob man vor den Ausfahrtsignalen eigene Vorsignale vorsieht, ist eine weitere ganz persönliche Entscheidung und natürlich auch mit von der Länge der Bahnhofsgleise abhängig. Bei den Signalen der 764xx-Serie gilt es, dabei einen wichtigen Punkt zu beachten: Wenn Sie sich bei diesem System für Vorsignale entscheiden, so empfiehlt sich in den meisten Anwendungen, jedem Ausfahrtsignal ein eigenes, separat stehendes Vorsignal am Anfang des Bahnhofsgleises zu spendieren. Der Vorsignalkopf an dem Einfahrtsignal →

Im realen Bahnbetrieb werden Signale so platziert, dass der Lokführer optimale Sicht darauf hat. Die Aufstellung im Modellbahnbetrieb gehorcht anderen Notwendigkeiten – hier sollten der Modellbahner und seine Gäste aus möglichst vielen Perspektiven eine gute Sicht auf die Signale haben.

→ (Art. 76497) kann jedenfalls nicht gleichzeitig direkt für mehrere Ausfahrtsignale zuständig sein und damit auf deren Adressen reagieren. Dieses Vorsignal bietet nämlich nur die Möglichkeit, die Adresse von einem Folgesignal einzustellen.

Dieses Einfahrtsignal bietet sich daher eher an einem Haltepunkt an, bei dem der Bezug zwischen Ausfahrtsignal und Vorsignal eindeutig ist. Die einzige Alternative ist sonst nur die Vorgehensweise, indem man dem Vorsignal eine eigene Adresse zuweist und den ganzen Betrieb nur noch über Fahrstraßen (CS2) bzw. Ereignisse (CS3) schaltet. In diesem Fall sorgt man durch diese Fahrstraßen dafür, dass die Signalbilder von dem jeweiligen Ausfahrtsignal und dem Vorsignal am Einfahrtsignal übereinstimmen.

Auf freier Strecke gilt das Motto: Abstand bitte!

Die Gleise, die von einem Bahnhof wegführen, sind bei der Modellbahn meistens so eingeplant, dass sie nach einer entsprechenden Streckenfahrt wieder zurück zum Bahnhof gelangen. Sollen mehrere Lokomotiven hintereinander auf dieser Strecke verkehren, so teilt man diese Strecke am besten in ausreichend viele Blockabschnitte ein, an deren Anfang jeweils ein Blocksignal steht. Ein Zug darf nur dann in einen solchen Block einfahren, wenn der komplette Abschnitt frei ist. Die Länge eines solchen Blockabschnittes hängt von vielen Faktoren wie der Länge der eingesetzten Züge, der Länge der Signalabschnitte etc. ab. Im Normalfall sollte die 2,5-fache Länge des längsten eingesetzten Zuges nicht unterschritten werden.

Bei den Vorsignalen gibt es bei den Signalen der 764xx-Serie die Qual der Wahl. Soll das Vorsignal am davor platzierten Hauptsignal montiert sein oder soll ein frei stehendes Vorsignal verwendet werden? Für die erste Lösung spricht die räumliche Enge auf den meisten Anlagen. Wer die zweite Lösung favorisiert, sollte aber auf jeden Fall wie bereits angedeutet darauf achten, dass Vor- und Hauptsignal nicht zu dicht hintereinander folgen. Der Modellbahner sollte auf einen Blick nicht beide Signale miteinander optisch in Verbindung bringen, wenn er eine Anlage betrachtet. Daher sollte sich ein Vorsignal eher in der Nähe des davor befindlichen Hauptsignals befinden und nicht zu dicht am zugehörigen Hauptsignal stehen.

Eine Fahrsituation, mehrere Lösungen

Im Bild auf Seite 50 werden drei verschiedene Lösungen zum Anordnen des Vorsignals vorgestellt.

Lösung 1 bedeutet, dass sich das Vorsignal am Mast des davor montierten Hauptsignals befindet. In Variante 2 ist das Vorsignal separat aufgestellt. In Modell 3 wird das Vorsignal am davor liegenden Hauptsignal durch einen sogenannten Vorsignalwiederholer ergänzt. Diese Zusammenstellung ist zum Beispiel beim Vorbild dann üblich, wenn das Hauptsignal schlecht oder sehr spät einsehbar ist.

Auch verdeckte Streckenabschnitte werden auf die vorgestellte Weise in Blockabschnitte aufgeteilt. Wobei im nicht sichtbaren Bereich auf die Signale, nicht jedoch auf deren Stoppfunktion verzichtet werden kann und diese durch den Universalfernschalter (Art. 7244) oder den Decoder m84 (Art. 60842) ersetzt werden. Sehr reizvoll können jedoch zum Beispiel auch vor der Tunneleinfahrt platzierte Vorsignale sein, während das eigentliche Hauptsignal im verdeckten Streckenabschnitt nur als einfacher Universalfernschalter dargestellt wird.

Wer einen Schattenbahnhof in verdeckten Bereichen einplant, sollte diesen übrigens in einen kompletten Blockabschnitt integrieren. Ein Zug fährt dann in diesen Blockabschnitt ein und wird im Schattenbahnhof ausgetauscht. Erst wenn dieser neue Zug den Blockabschnitt verlassen hat, ist der Blockabschnitt wieder frei und der nächste Zug darf einfahren. Dies ist auf jeden Fall die sicherste Lösung.

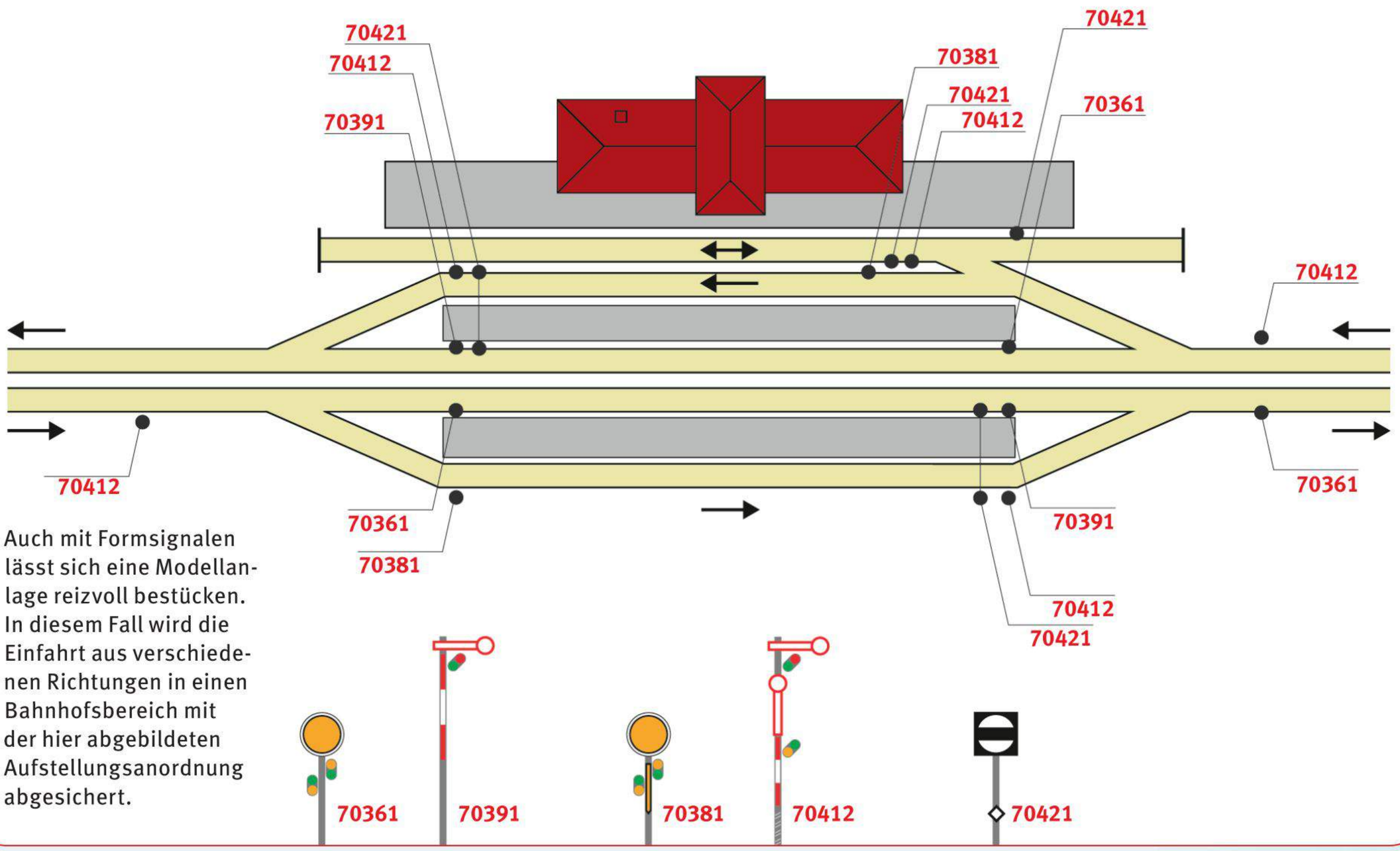
Doch zunächst noch einmal zurück zum Bahnhof. In Rangier- oder Abstellgleisen verwenden wir meist keine Hauptsignale, sondern sogenannte Gleissperrsignale. Diese erlauben somit dem Lokführer, sich mit seiner Lokomotive in einem genau definierten Bereich des Bahnhofs zu bewegen.

Die Gleissperrsignale sind im Bahnhofsbereich bei den Gleisen mit Ausfahrtsignal direkt in deren Nähe platziert. Wer das Ausfahrtsignal 76494 verwendet, kann sich bei diesem Signaltyp ein zusätzliches Gleissperrsignal sparen, da dieses Signal wie im Vorbild das entsprechende Signalbild darstellen kann.

Die Hohe Schule: die Kombination von Signalen

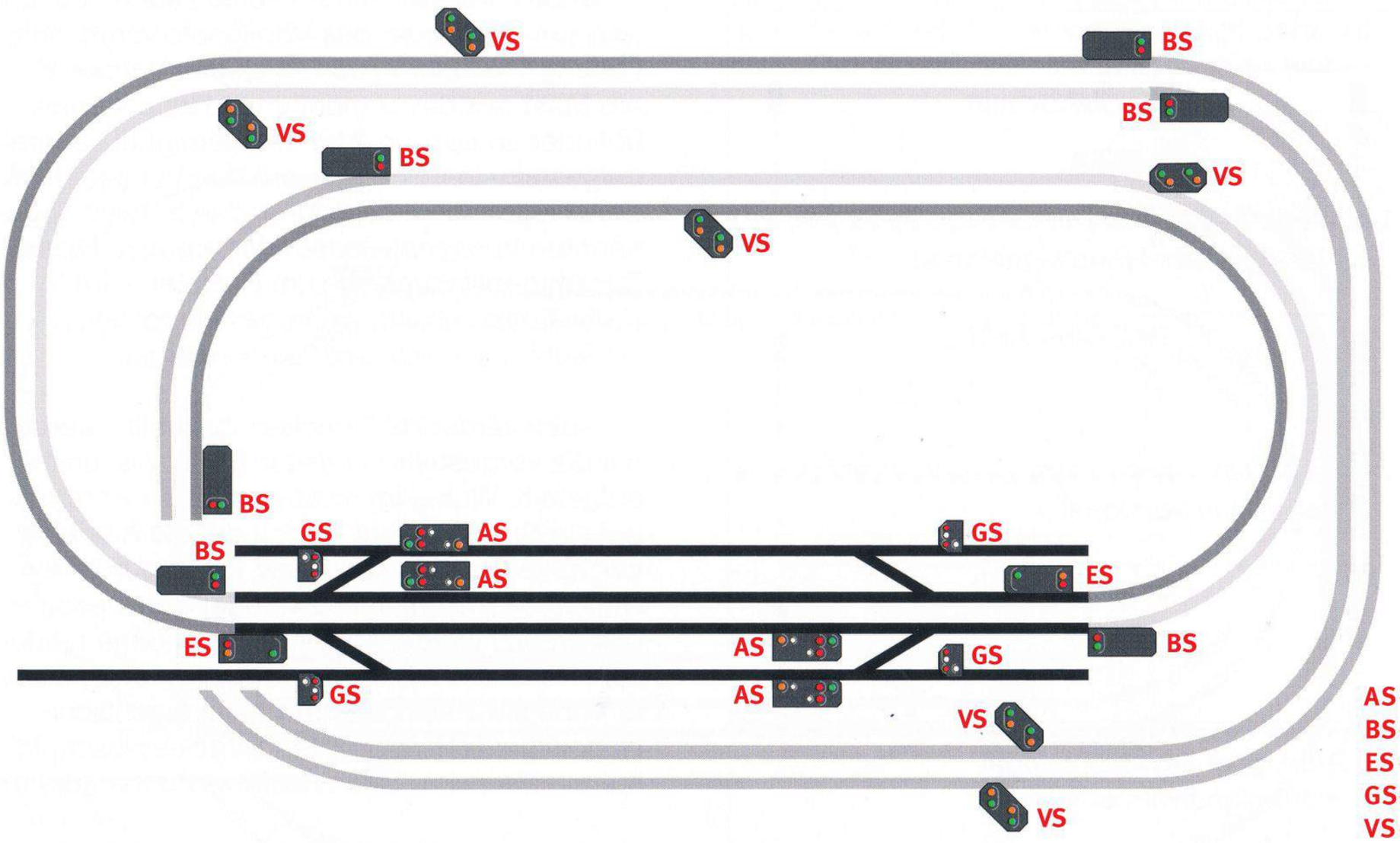
Wer Digital-Flügelsignale der 70xxx-Serie einplant, sollte das jeweilige Gleissperrsignal in unmittelbarer Nähe vor dem Ausfahrtsignal vorsehen. Alle Gleise in einem Bahnhof, die nicht über ein Hauptsignal gesichert sind, sollten über ein Gleissperrsignal verfügen. An einem kleinen Beispiel wollen wir die Einplanung von Signalen einmal kurz durchspielen. Die schematisch dargestellte Anlage besteht aus einer verschlungenen Ovalstrecke und einem viergleisigen Bahnhof. Die Ovalstrecke ist eben immer noch eine der meistverwendeten Gleisfiguren und daher auf viele Anlagen anwendbar. Die Strecke ist als doppelgleisige Strecke ausgeführt. Für den Bahnhofsbereich benötigen wir folgende Signale unter der →

3 Beispiel: Umsetzung Formsignale Bahnhofsbereich



Auch mit Formsignalen lässt sich eine Modellanlage reizvoll bestücken. In diesem Fall wird die Einfahrt aus verschiedenen Richtungen in einen Bahnhofsbereich mit der hier abgebildeten Aufstellungsanordnung abgesichert.

4 Beispiel: Umsetzung Gesamtanlage



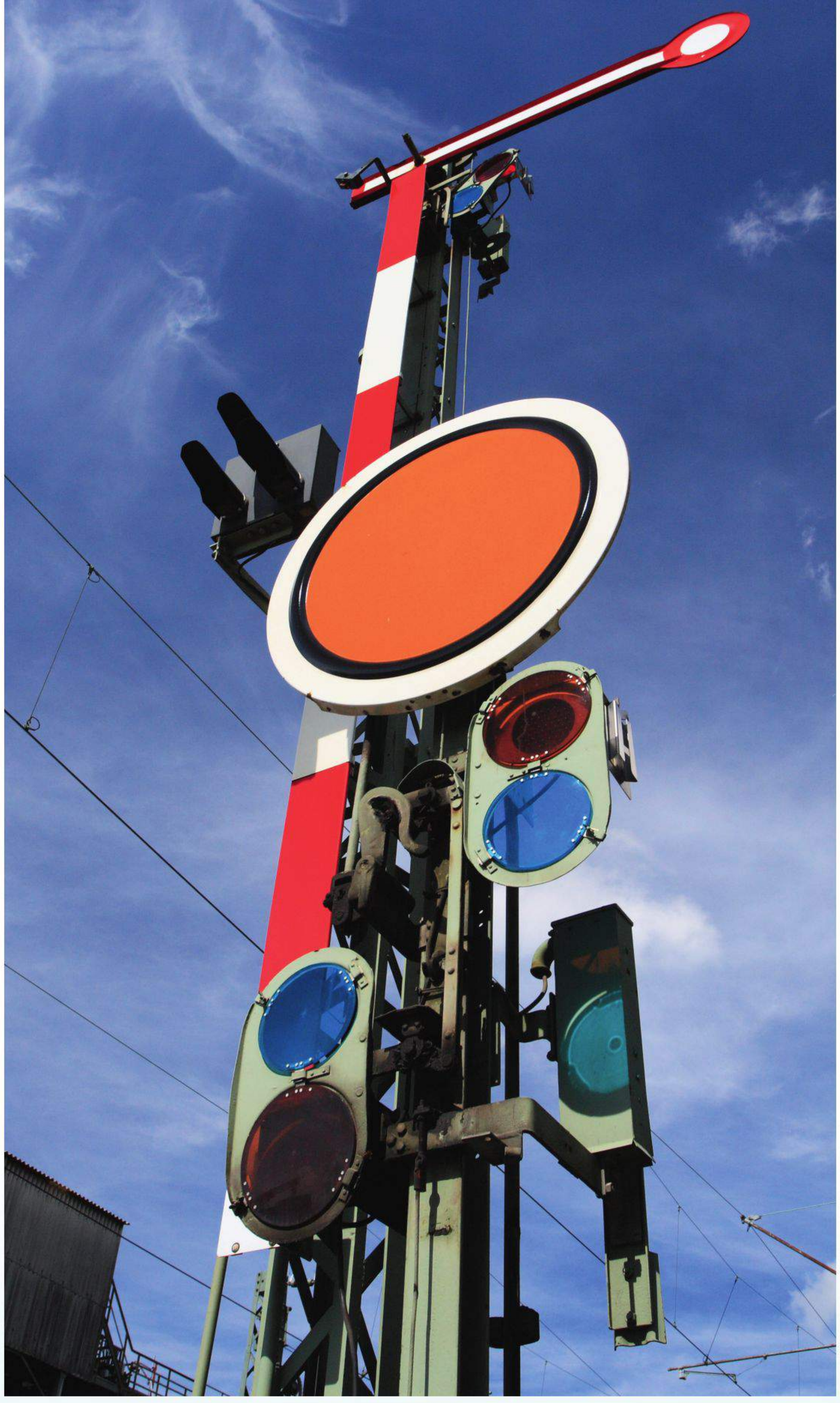
Die Signalaufteilung bei einer Ovalstrecke: In dieser Beispielskizze sind sechs Blocksignale sowie sechs Vorsignale platziert. Alternativ kann man auch Blocksignale mit anmontiertem Vorsignal wählen.

→ Voraussetzung, dass je Fahrtrichtung jeweils nur zwei Gleise vorgesehen sind und wir die nachfolgenden Lichtsignale einsetzen wollen:

- **2 Einfahrtsignale (Art. 76493)**
- **4 Ausfahrtsignale (Art. 76494)**
- **4 Gleissperrsignale (Art. 76471 oder 76472)**

Der Bedarf an **Streckensignalen** liegt in unserem Beispiel bei: 6 Blocksignalen 76491 + 6 Vorsignalen 76480 oder 6 Blocksignalen 76495. Die Ovalstrecke selbst ist dabei in drei Blockabschnitte je Fahrtrichtung eingeteilt. Dadurch ergeben sich die sechs Blocksignale. Als Vorsignal kann entweder eine frei stehende Version verwendet oder – falls das dahinter eingeplante

Ein Gleissperrsignal, das den Rangierverkehr regelt – zu finden ist es daher im Vorbildbetrieb nur im Bahnhofsbereich. Das gilt natürlich auch für die Aufstellung auf der Modellbahn.



Oft auch in der Praxis zu sehen: die Kombination von Hauptsignal und Vorsignal.

Signal aus der 764xx-Serie stammt – ein Hauptsignal mit anmontiertem Vorsignal eingesetzt werden.

Ein Signalmix sorgt für eine attraktive Optik

Vorteil der anmontierten Vorsignale: Nicht nur der Anschluss der ganzen Serie vereinfacht sich dadurch, vielmehr ergibt sich auch ein optisch sehr gelungenes Erscheinungsbild. Ob das erste Blocksignal auf der Strecke nach den Ausfahrtsignalen des Bahnhofs mit einem Vorsignal gesichert wird, ist natürlich Ermessenssache eines jeden Modellbahners. In unserem Beispiel haben wir darauf verzichtet. Zwischen dem letzten Blocksignal und dem Einfahrtsignal sollte jedoch auf jeden Fall ein Vorsignal eingeplant werden bzw. es sollte sich dieses Vorsignal am Mast des davor vorhandenen Blocksignals befinden.

Text: Frank Mayer; Fotos: Deutsche Bahn AG (Uwe Miethe, Manfred Schwellies), Märklin

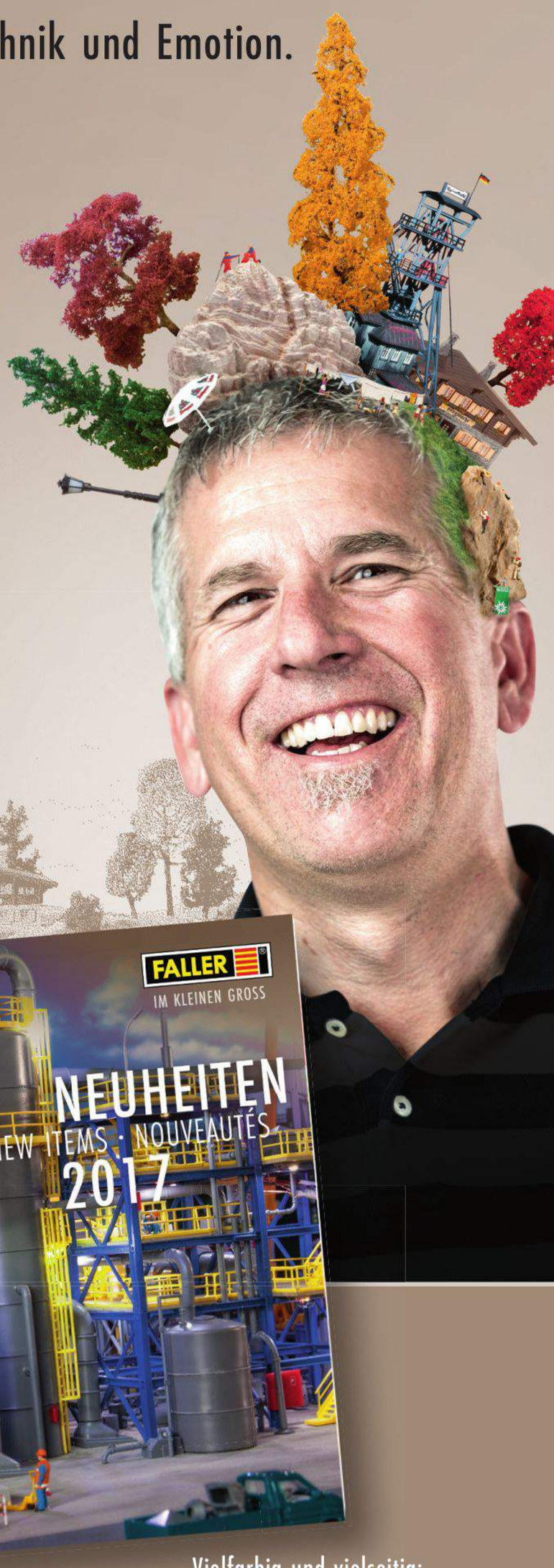
Alle Folgen dieser Serie stehen für Sie im Internet unter www.maerklin-magazin.de zum Download bereit.

FALLER®

IM KLEINEN GROSS

Für Veränderer

Phantasie und Kreativität trifft Technik und Emotion.



Vielfarbig und vielseitig:
Die Neuheiten 2017 sind da!

www.faller.de

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

Zurück in die Zukunft

Märklin Freund Wolfgang Wagner schuf seine Anlage nach dem Motto „Erinnerung trifft Fantasie“: ein Werk voll anspruchsvoller Technik, großartiger Szenerien und mit jeder Menge Fahrvergnügen.

Mitten im Leben: Auf der Anlage von Wolfgang Wagner ist viel los – authentisch und gefühlvoll gestaltet.

Der Chef hat alles im Griff: Als Besitzer, Schöpfer und Erbauer kann Wolfgang Wagner stolz auf seine Modellbahn sein.

Durch die Blume: „Mutti's Blumenparadies“ lockt mit allerlei bunten, herrlich duftenden Gewächsen – meist sehr begehrt als Strauß oder Topfpflanze.

Holzweg: Baumstämme gelangen per Waggontransport ins Tal zum Sägewerk, wo sie zu allerlei Nutzbarem für Heim und Hof verarbeitet werden.

Hohes Drehmoment: In der Garage von „Schorsch“ tummeln sich begehrte Flitzer wie ein Porsche Targa oder ein Jaguar E-Type.

Wasser marsch: Die Mühlräder hinter dem Sägewerk treibt ein rauschender Bach vehement an – wenn es reichlich Nass gibt.

Stelldichein am Bahnsteig: Der Durchgangsbahnhof thront inmitten der Anlage und beherbergt für eine verdiente Verschnaufpause auch stolze Dampfrösser.

Einsteigen bitte: Fahrkarten für den Trip mit dem „Kuckucksbähnel“ gibt’s am Kiosk von Familie Staab-Wittmann am Gleiskopf.

Am Fahrkartenhäuschen der „Kuckucksbähnel“ drängen sich schon viele neugierige Fahrgäste, die später vom Stumpfgleis aus stilecht in den Pfälzerwald ausschwärmen werden. Ein paar davon haben davor in „Charly’s Pizzeria Pepper + Salt“ die Pizza „sauscharf“ oder „Feurio“ für 4,20 respektive 5,30 DM geordert und sind auf dem Hinweg an „Schorschs Tuning-Butze“ vorbeigekommen. Dort bringt der Meister gerne E-Types von Jaguar auf Vordermann, während gerade an der Shell-Station nebenan eine Blondine am Zapfhahn vor einem Cabrio wartet. Am nahen Hauptbahnhof hoffen derweil nobel wirkende schwarze Taxis auf Kundschaft, die vielleicht – wer weiß – zum Konzert der angesagten Band Magicfly auf den Brauereiwiesen des „Mühlybräu“ möchte oder beim Kfz-Händler „American Cars“ gebrauchte Cadillacs, Chevrolets oder Lincolns begutachten will.

Eldorado mit vielen Jugenderinnerungen

Willkommen in „Bad Wa-Dür-Polzheim“, einem vor Leben blühenden Fantasieort, abgeleitet aus wichtigen Stationen im Leben von Märklinist Wolfgang Wagner. „Die Anlage ist wie ein Streifzug mit vielen Ankerpunkten aus meiner Jugend“, erklärt der 64-Jährige die Idee hinter dem gut 15 Jahre währenden Modellbahnbau. „Ich habe versucht, im Laufe der Weiterentwicklung der Anlage frühere Erinnerungen einzubringen. Und so habe ich Freunde wie z. B. ‚Schrauber’ Schorsch, ‚Braumeister’ Manne (ebenfalls begeisterter Märklinist) und ‚Charly’ einbezogen, der die Pizzeria ‚Pepper + Salt’ betreibt – weil er im richtigen Leben unwahrscheinlich gern scharf isst.“ Aber auch Familienmitglieder hat Wagner auf seiner Bahn geehrt – etwa in Form von „Mutti’s Blumenparadies“ in einem verglasten Kiosk oder vis-à-vis vom Sägewerk mit dem Kolonialwarenladen „Oma Bawett“.

Märklin Freund Wagner hält dem kreativen Hobby bereits seit 1957 die Treue, als er im zarten Alter von vier mit leuchtenden Augen eine BR 01 mit zwei Schnellzugwagen im Schlepptau auf einem Gleiskreis um den weihnachtlich glitzernden Christbaum fahren sah. „Damit war der Virus aktiv“. →

Großer Bahnhof: Aus der Vogelperspektive dominiert der Durchgangsbahnhofsbereich den vorderen Teil der Anlage.

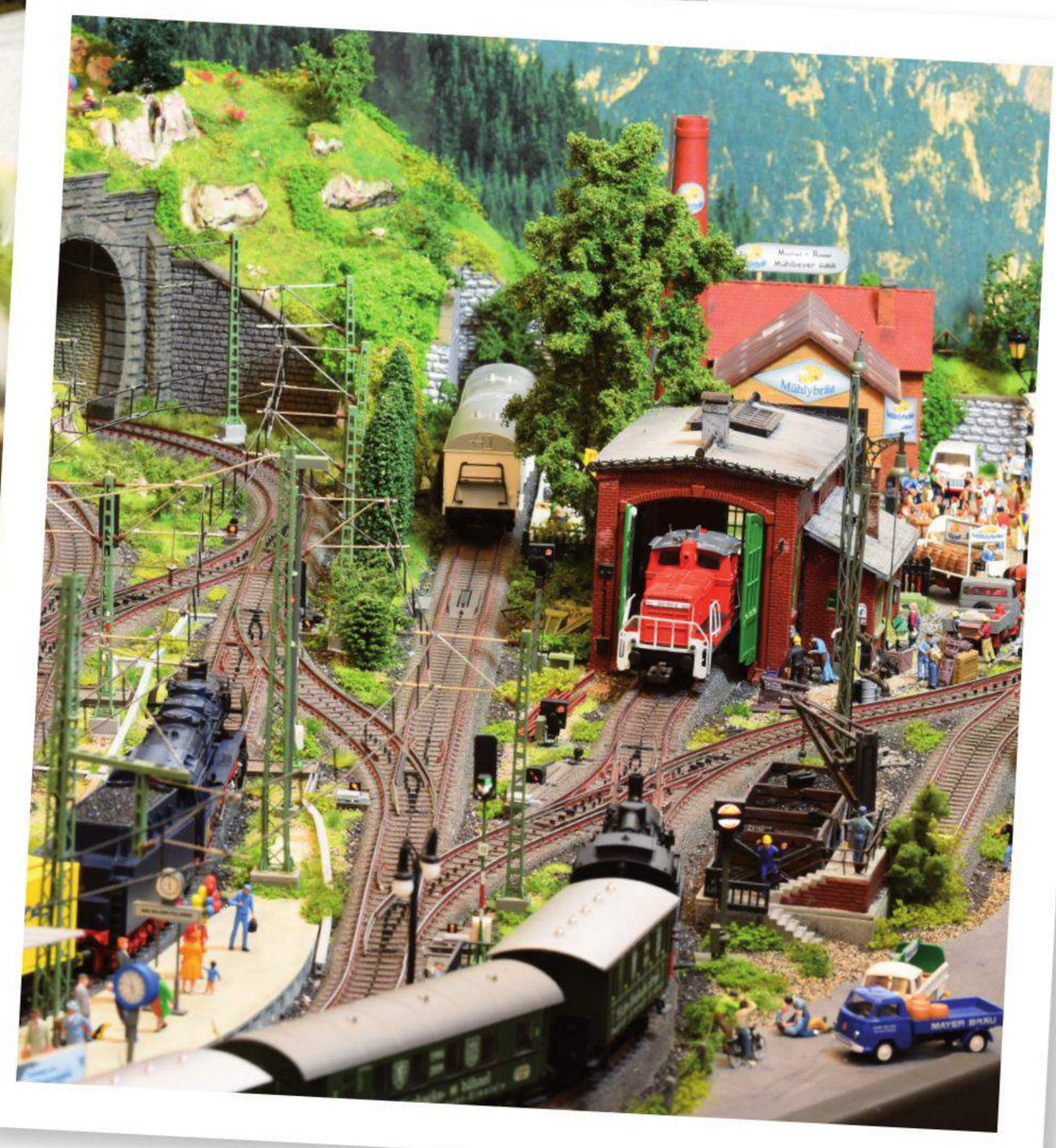
Los geht's: Das „Kuckucksbähnel" ist startklar für seine Fahrt hinauf ins bewaldete Berggebiet.

Dreiklang: Gleich drei mächtige, rot leuchtende Dieselloks ziehen ihre schwere und sehr unterschiedliche Fracht über die Gleise.

→ Mit zwölf hat er sich dann selbst im Anlagenbau versucht, inspiriert durch das Elektrotechnik-Knowhow des Vaters und das handwerkliche Können des Onkels, der eine Schreinerwerkstatt im Haus betrieb.

Später folgte die klassische Modellbahnpause, geschuldet dem Handballsport, dem Engagement in den Musikbands „Magics" und „Butterfly" – heute in Wagners Miniaturwelt als „Magicfly" fusioniert – und „natürlich den Mädels". Freunde, Arbeitskollegen, Ehefrau Sigrid und „last, but not least das Märklin Magazin" ermunterten ihn 1999 zum Wiedereinstieg in die Modellbahnwelt. Es folgten die Planung und Realisierung einer neuen Bahn in einer Nische des ausgebauten Dachbodens seines Hauses in der Pfalz. Der gelernte technische Zeichner entwarf eine Anlage

Wuchtiger Auftritt: Nicht nur im Bahnhofsareal wirken Dieseltriebler wie die BR 220 (wie die V 200 ab 1968 hieß) und die V 160 imposant und kräftig.



Hoch hinaus: Neben dem charmanten Lokschuppen führt die Gleistrasse hinauf ins majestätisch leuchtende Berggebiet.

„Die Anlage ist wie ein Streifzug mit vielen Ankerpunkten aus meiner Jugend."

Wolfgang Wagner

im klassischen Stil, geprägt durch ein mehrgleisiges Hauptstreckenoval und eine eingleisige Nebenstrecke zum Bergbahnhof „Grethel". Dort, hoch hinauf vor imposanter Bergkulisse, frequentieren die Strecke gerne der „Rote Flitzer" VT 89 und die V 100 mit ihren „Donnerbüchsen" – teils über eine Galerie sichtbar, während auf dem Bergbauernhof „Schnutesel" reger Betrieb der Bauersleute Wagner herrscht. Die An- und Zufahrt zum „etwas anderen Schattenbahnhof", so Wagner, zweigt vom äußeren Hauptstreckengleis unter dem Bergbahnhof „Grethel" ab. Ausführliches zu diesem interessanten U-Bahnhof lesen Sie auf Seite 62.

Im Mittelpunkt steht Bad Wa-Dür-Polzheim

Eine Oberleitung von Märklin auf der Haupttrasse war Pflicht, damit auch E-Lok-Klassiker wie die E 03, die E 41 oder das Krokodil stilecht auf Fahrt gehen können. Zum Beispiel majestätisch und anmutig über den zweigleisigen, selbst gebauten Viadukt, der Straße, Bach und Kehrschleife überspannt und die Züge in den fünfgleisigen Durchgangsbahnhof „Bad Wa-Dür-Polzheim" führt, während drunten am Fluss „die Anglerfreunde ihre Würmchen baden". Und nachts schiebt schon mal ein Güterzug mit Rungenwagen und Langhölzern auf den Plattformen seine Fracht durch den Hauptbahnhof. In dessen Nähe tummeln sich gerne eine Köf oder die V 60 inmitten von Güterverladestelle, Kleinbekohlung und Dieseltankstelle mit Lokschuppen. „Die V 60 sieht einfach →

Beste Stimmung: Das Open-Air-Konzert vor der örtlichen Brauerei ist auch diesmal wieder ein Fest für Musikfans.

Eisenbahnschleuse selbst gemacht: Wolfgang Wagner baute seine technisch imposante Zughebebühne komplett in Eigenarbeit.

Untergrundbahn

Was tun, wenn der Platz unter der Modellbahnanlage nicht für einen konventionellen Schattenbahnhof ausreicht? Wolfgang Wagner ließ sich etwas ganz Besonderes einfallen ...

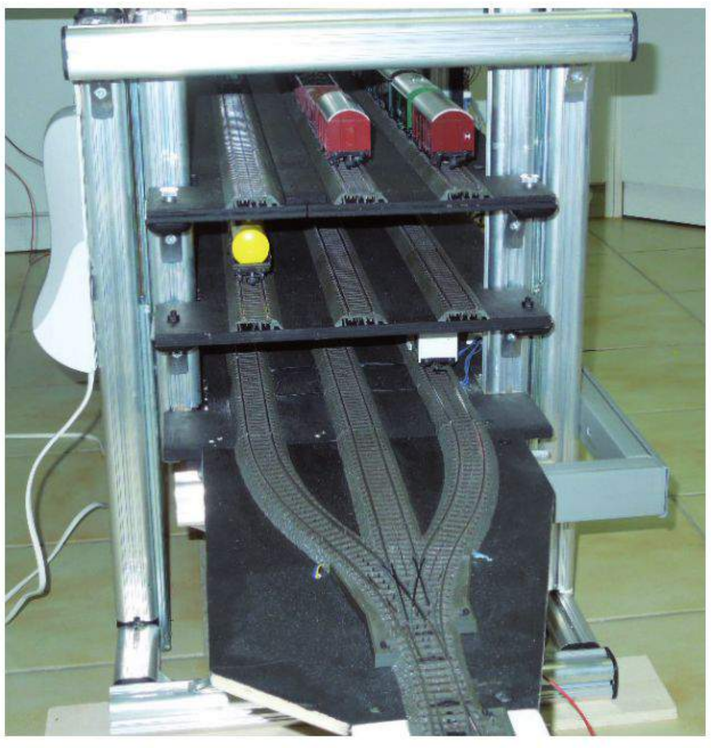
Seinen „etwas anderen Schattenbahnhof“ mit gut 60 Kilo Lebendgewicht baute der Maschinenbautechniker und technische Zeichner in über 250 Arbeitsstunden einfach selbst. Der Alu-Quader flankiert die Anlage rechts außen und erlaubt so einen guten Zugang unter sie – „falls mal etwas passiert“. Vierkant-Aluminium-Säulenprofile, Winkelteile und Systembaukasten-Elemente formen ein Konstrukt aus einem fest stehenden und einem beweglichen Rahmenkäfig mit drei Gleisetagen und je drei Abstellgleisen. Die maximal abstellbare Zuglänge liegt bei 1,4 Metern. Dabei wird eine Spindel aus metrischem Gewinde (M12), geführt in einer fest stehenden Spindelmutter, von einem Wellenmotor angetrieben (der sonst Fensterrollläden bewegt) und bewerkstelligt so das Heben und Senken des Zugspeichers.

Ab-, Auf- und Zwischenstationen lassen sich über ein programmierbares Bedienteil steuern, eine Monitorkamera erlaubt Einblicke in das Geschehen. Der Motor bewegt mit 24 Umdrehungen pro Minute die Aufzugfahrt über einen Zahnriemenantrieb pro Etage (mit 95 Millimetern Höhe, damit E-Loks ihre Pantographen ausfahren können) in rund 68 Sekunden. „Bei einem größeren Spindeldurchmesser und somit größerer Gewindesteigung könnte man die Hubgeschwindigkeit noch erhöhen“, so Wagner. Der zugtragende, bewegliche Speicherkäfig erlaubt dank Schubladenkugelführungen eine geschmeidige Lagerung sowie ein ruckelfreies Heben und Senken.

Der Untergrundspeicher ist als Kopfbahnhof konzipiert und von der Anlagenebene über eine dreilagige Wendel mit 80 Zentimetern Durchmesser und einer Maximalsteigung von drei bis vier Prozent anfahrbar. Jedes der neun Speichergleise hat einen separaten E-Anschluss und „zur Sicherheit zusätzlich einen isolierten Gleisbereich am Ende, damit einfahrende Züge nicht durchrauschen können“. Außer bei Wendezügen, wie z. B. dem Schienenbus, fahren die Züge rückwärts über ein Gleisdreieck in ein Ausziehgleis wieder hinaus und starten von dort aus vorwärts auf die Anlage.

Wolfgang Wagners Fazit und sein Tipp für Do-it-yourself-Fans: „Wer die Bereitschaft hat, Zeit mitzubringen, wird so mit guter Zugänglichkeit und ausgeprägtem Rangierspaß belohnt.“

Solide Sache: Von der Seite betrachtet, lässt sich die Wertarbeit aus stabilen Materialien und technischem Know-how prima erkennen.



Speicherplatz: Wolfgang Wagners Zug-Aufzug bietet neun Zuggarnituren Platz. Bald soll noch eine transparente Schutzhülle dazukommen.

Schrottplatz? Goldgrube! Weit hinten bei den Abstellgleisen freut sich der örtliche Altmetallhändler über die steigenden Rohstoffpreise.

Kommandozentrale: Wolfgang Wagner setzt eine ganze Armada an Steuergerätschaften ein – ein beeindruckendes Szenario.

→ schnuckelig aus und zieht als Digital-Lok überall prima durch und die Telexkupplungen sind klasse, weil ich gerne rangiere." Steinbruchbetreiber „Kurt J." wartet dagegen an anderer Stelle auf die V 100 mit den Erzwagen, da die Arbeiter tonnenweise Basaltgestein gesprengt haben. Wolfgang Wagner war insgesamt eine romantische Anlagengestaltung wichtig. Maßgeblich daran beteiligt: Ehefrau Sigrid, die in puncto Farbgestaltung, Fahrzeug-, Schienen- und Gebäude-Alterung sowie Feintuning des Geländes ein sehr kreatives Händchen bewies. Als Epochen favorisiert Wagner die Zeit von etwa 1960 bis Anfang der 1980er, also die Epochen Mitte III bis Mitte IV. In Sachen Landschaften gibt es kein konkretes Vorbild, jedoch hat Wagner ein Faible für Felsbau („ich mag Gebirge"), zu sehen etwa im rechten Anlagenteil. Der linke Bereich glänzt dagegen mit gelbem Mittelgebirgssandstein – „typisch in der Pfalz". Die trapezförmige Anlage mit C-Gleis und basierend auf fünf Segmenten bezieht ihre Gene aus dem Holzspantenunterbau, geprägt von offenen Rahmen auf Rollen, Berggestaltung mit Alu-Fliegendraht, Folie und Gips nebst Felswand-Gussformen (von Molds). Klar, dass es hier und da auch mal bauliche Knackpunkte gab. „Die Gleiswendel hat mich viel Schweiß und Verkrümmungen gekostet." Aber Wolfgang Wagner hat noch einen Clou und Tipp in petto: „Im Keller habe ich einen Gleisring aufgebaut, auf dem ich alles probieren kann: Schaltungen, elektrische Weichenanschlüsse, Isolierblockstücke, Signalfunktionen" – eine sinnvolle und hilfreiche Option, um Lokadressen zu ändern oder Details zu programmieren, etwa Anfahrt- oder Bremsverzögerungen.

Ein paar Wünsche und offene Jobs stehen dennoch auf der To-do-Liste von Wolfgang Wagner: „Ich möchte noch mehr Schnellzugwagen mit Beleuchtung ausstatten und die Güterwaggonkupplungen für einen einfacheren Rangierbetrieb vereinheitlichen." Außerdem sollen die Weichenstraßen über Memory-Funktionen und Rückmeldemodule S88 künftig einen teilautomatisierten Betrieb erlauben. Zudem will der Märklinist ein oder zwei regionale Dioramen integrieren, beispielsweise eine Szene mit einer kleinen Saline, die ein guter Bekannter gebaut hat, betrieben von einer Wasserpumpe. Und auch der selbst gebaute neungleisige Zugspeicher soll dank einer Plexiglas-Verkleidung noch schicker werden und Staub von den geparkten Zuggarnituren abhalten.

Text und Fotos: Claus Dick

Mehr zu Wolfgang Wagners Anlage zeigt ein Trailer zu einem halbstündigen Film, den sein Cousin und Freund Charly gedreht hat: www.videostudio-racktime.de

Eingleisige Hauptbahn mit Paradestrecke, Durchgangsbahnhof mit zwei Richtungsgleisen, ein Holzverarbeitungsbetrieb mit Bockkran, Industriekomplex und dezente Straßenbereiche: Auf überschaubarem Raum versammelt unsere nicht allzu große C-Gleis-Anlage jede Menge Highlights.

ANLAGENPLANUNG FÜR AUFSTEIGER, FOLGE 89

Großer Fahrspaß auf kleinem Raum

Nicht immer steht uns für unser Hobby eine Fabriketage zur Verfügung. Deshalb planen wir diesmal eine Anlage, die bei geringem Platzbedarf verblüffend viel Fahrbetrieb auf's Gleis bringt – eine Einsteigeranlage par excellence.

Die Anlage im Überblick

- Eingleisige Hauptbahn
- Durchgangsbahnhof mit 2 Richtungsgleisen
- 1 Pendelzuggleis
- 1 Rangiergleis für Zugzusammenstellung
- Paradestrecke am vorderen Anlagenrand
- Holzverarbeitungsbetrieb mit Industriebahn (z. B. von Busch) und Bockkran
- Güterverladung mit Straßenanschluss

Na gut ... „geringer Platzbedarf“ trifft es vielleicht nicht ganz, aber als allenfalls mittelgroße Anlage mit moderaten Abmessungen kann man unsere neue Bahnidee durchaus bezeichnen. Grundsätzlich soll auf diesem Entwurf – im Prinzip eine in sich verschlungene Acht mit Ausweichen in den Gefällestrecken – der Fahrbetrieb die dominierende Rolle spielen. Aber auch das Umfeld kommt nicht zu kurz: Jedes Element, das bei einer Modellbahn dargestellt sein soll (Straßen, Häuser, Gewerbe und Landschaft), bekommt seinen individuellen, wohldurchdachten Platz. Allerdings soll die fertige Szene natürlich aussehen und nicht übertrieben oder überladen wirken.

Gedanken zur Anlagenplanung

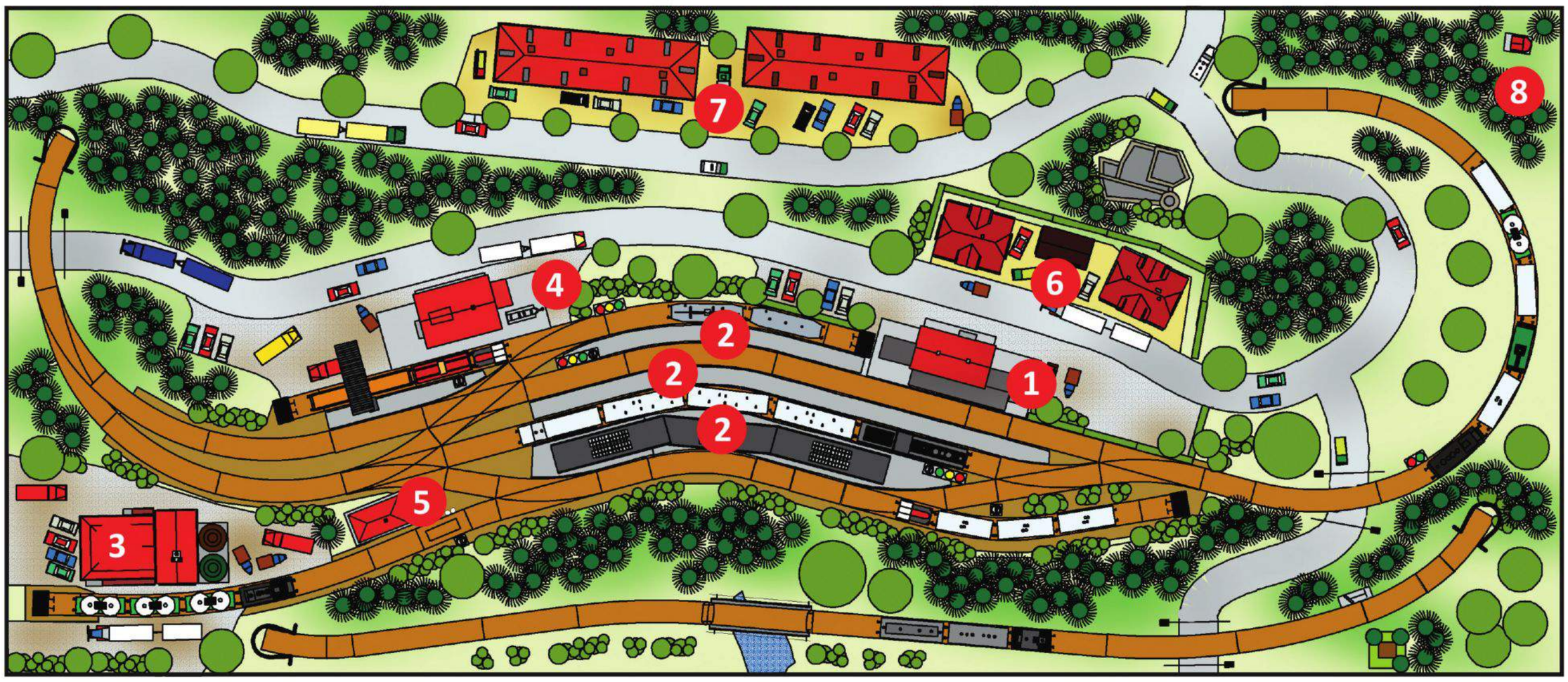
Das beginnt schon beim Bahnhof, der sich gut in den Rest der Anlage einfügen soll. Ich ertappe mich immer wieder dabei, die verschiedenen Bahnhofstypen so lange auszutauschen, bis ich schließlich denke: „Der passt!“ In unserem Fall sind die Bahnhöfe Dettingen und Burgstein wohl die geeignetsten Gebäude, die mit ihrer Größe und Ausstattung am besten mit dem Anlagenentwurf harmonieren.

Zwischen den verschiedenen Gleissystemen haben wir mehrere Varianten aufgezeigt, sei es mit einer Wohnbebauung oder auch mit einem Gewerbeareal. Ein Lagerhauskomplex passt dabei bei fast jeder Anlagengröße in den ländlichen Bereich. Aber auch die Variante mit dem Sägewerk und der Industriebahn mit Schmalspurgleisen bringt große Reize fürs Spiel und für die Betrachter.

Stichwort Gleise: Bei aller nachvollziehbaren Betonung des Gleisbaus sollten die Modellbahner ihr Augenmerk verstärkt auch auf die Straßen richten. Dieses Thema ist überaus wichtig, da Straßentrassen die Modellbahn einfach realitätsnaher wirken lassen. Ohne Straßen kommen wir einfach nicht aus – und wer sie gleich mit einplant, hat gewonnen.

Die 3-D-Planung bringt uns die besten Voraussetzungen, um zu sehen, wie die Gesamtkomposition denn wirklich einmal aussehen könnte. Und auch mit den infrage kommenden Gebäuden kann man am Computer am einfachsten jonglieren – lässt sich doch hier der Grundriss der Bahn virtuell immer wieder spielend leicht verändern.

Aber richten wir den Blick ruhig auch nach oben: Ich bin immer wieder begeistert, wie toll eine Oberleitung auch auf einer eher kleinen Anlage aussieht. Der Planungsaufwand hierfür ist aber relativ groß, da schon im Vorfeld genau überlegt werden muss, wie man das Bahnhofsfeld gestaltet – mit Einzelmasten oder mit →



Die Märklin C-Gleis-Variante aus der Vogelperspektive: ein schöner Mix aus Gleisanlagen sowie Wohn- und Industriebereichen – inklusive einer kleinen Kapelle.

1 Bahnhof Burgstein
2 Bahnsteig
3 Lagerhauskomplex
4 Güterschuppen
5 Stellwerk
6 Eisenbahnerhäuser
7 Wohnanlage
8 Kapelle

→ Quertragwerken. Zudem muss man genau wissen, wie groß die Abstände sind und wo man das erste Quertragwerk zu setzen hat, damit es sich halbwegs mit den Abständen ausgeht. Aber Probieren geht über Studieren. Und, klare Empfehlung: Die Broschüre aus dem Hause Sommerfeldt zum Thema Oberleitungsbau sollte sich jeder Interessierte unbedingt leisten.

Bei dem Entwurf mit den Trix 2-Leiter-Gleichstromgleisen konnte die platzsparende Dreiwegweiche nicht verwendet werden, da diese nicht im Sortiment enthalten ist. Wie man aber sieht: Kein Beinbruch, dafür ist das Ladegleis mit Lagerhauskomplex (gegenüber dem Märklin C-Gleis) kürzer geworden und es wurde, so wie beim K-Gleis, ein Sägewerk mit Verladung und Schmalspur-Industriebahn eingeplant. Hier sieht man auch sehr deutlich, dass die für den Hintergrund gewählten Häuser der Anlage einen ganz anderen Gesamteindruck verleihen.

Alles drin, alles dran – und das auf 280 x 120 Zentimetern

Wie bereits anfangs erwähnt, handelt es sich bei unserer 280 auf 120 Zentimeter großen Bahn nicht gerade um eine üppig

Derselbe Grundriss, aber eine völlig unterschiedliche Optik: die Trix Variante mit Schmalspur-Industriebahn und Villenbebauung am rechten Anlagenrand.

dimensionierte Anlage. Wir wollten aber maximale Streckenverhältnisse schaffen, und zwar ohne dass die Anlage überladen aussieht. Dies wirkt sich natürlich auch auf die verdeckten Gleistrassen aus – und ein Verzicht auf Schattenbahnhöfe kann eigentlich nicht infrage kommen. Gut, ein Schattenbahnhof im klassischen Sinn ist kaum möglich, aber die Einplanung von zwei Ausweichen für gegenläufigen Verkehr war auf alle Fälle machbar. Im Prinzip haben wir somit auch hier einen Zugwechsel und die entsprechende Abwechslung für den Betrachter.

Zuglängen: Die Obergrenze liegt bei 100 Zentimetern

Züge zwischen 90 Zentimetern Länge beim Märklin K-Gleis und Trix und 100 Zentimetern beim Märklin C-Gleis sollten auf der Anlage Platz haben und ungehindert fahren können. Dies wurde schon bei der Planung des Bahnhofsareals beachtet und entsprechend angedacht. Heißt umgekehrt: Mit längeren D-Zug-Ganituren sollte die Anlage nicht unbedingt gefahren werden. Damit das Anschlussgleis für den Lagerhauskomplex länger ausfällt, wurde bei der Märklin C-Gleis-Variante eine Dreiwegweiche eingeplant. Damit hat dann ein Entkupplungsgleis seinen Platz bekommen und so lassen sich die Waggons bequem abkuppeln und abstellen. Auch die Weichengruppe wirkt dadurch kompakter.

Reizvoll: die Varianten in Trix und als K-Gleis-Bahn

Beim Trix C-Gleis-System gibt es allerdings keine Dreiwegweiche und somit musste umgeplant werden. Dadurch wurde aber das Anschlussgleis kürzer und der Lagerhauskomplex hatte nicht mehr genügend Platz. Kein Problem – dafür wurde nun ein Sägewerk mit Industriebahn angedacht. Was die K-Gleis-Variante betrifft: Hier kann das K-Gleis-System von Märklin aufgrund seiner günstigeren Geometrie wieder einmal voll punkten und wir konnten die Paradestrecke im vorderen Bereich mit einer Ausweiche bestücken. Das macht sich dann besonders gut, wenn ein Zug hier wartet und der gegenläufige an ihm vorbeizischt!

Zugfahrt: Tunnel, Brücken und viel Verkehr

Unsere Fahrt führt beim Bahnhof in Richtung des rechten Anlagenteils über die Weichenstraße. Anschließend folgt eine 180-Grad-Kurve und schon geht es in den ersten Tunnel. Hier findet sich eine Ausweiche mit je einem Wartegleis je Richtung. Wir fahren durch und erreichen das Licht am linken Tunnel vor der Paradestrecke. Dort eilt unser Zug über eine kleine Brücke und anschließend über einen Bahnübergang, dann fahren wir nach links und schon naht der nächste Tunnel. Hier spielt sich das Gleiche in der Bergfahrt ab wie eben bergabwärts. →

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
4 x	24188	18 x	62188	Gleis gerade, 188,3 Millimeter
12 x	24172	18 x	62172	Gleis gerade, Länge 171,7 Millimeter
13 x	24360			Gleis gerade, Länge 360 Millimeter
7 x	24094	5 x	62094	Gleis gerade, Länge 94,2 Millimeter
2 x	24077			Gleis gerade, Länge 77,5 Millimeter
2 x	24236	6 x	62236	Gleis gerade, Länge 236,1 Millimeter
		3 x	62229	Gleis gerade, Länge 229,3 Millimeter
4 x	24064	4 x	62064	Gleis gerade, Länge 64,3 Millimeter
4 x	24977	4 x	62977	Prellbock, Länge 77,5 Millimeter
1 x	24530	1 x	62530	Gleis gebogen, Radius R5 = 643,6 Millimeter
4 x	24330	4 x	62330	Gleis gebogen, 1/1 Radius 515 Millimeter Parallelkreis
6 x	24230	5 x	62230	Gleis gebogen, 1/1 Radius 437,5 Millimeter Parallelkreis
6 x	24215	6 x	62215	Gleis gebogen, 1/2 Radius 437,5 Millimeter Parallelkreis
2 x	24207	1 x	62207	Gleis gebogen, 1/4 Radius 437,5 Millimeter Parallelkreis
4 x	24224	5 x	62224	Gleis gebogen, Gegenbogen für Weichen
		1 x	62206	Gleis gebogen, Ergänzungsstück
16 x	24130	16 x	62130	Gleis gebogen, 1/1 Radius 360 Millimeter Normalkreis
2 x	24115	3 x	62115	Gleis gebogen, 1/2 Radius 360 Millimeter Normalkreis
1 x	24107	1 x	62107	Gleis gebogen, 1/4 Radius 360 Millimeter Normalkreis
5 x	24912	3 x	62912	Gegenbogen für schlanke Weichen
5 x	24611	7 x	62611	Weiche links, Radius 437,5 Millimeter Parallelkreis
3 x	24612	3 x	62612	Weiche rechts, Radius 437,5 Millimeter Parallelkreis
1 x	24071	1 x	62071	Länge 70,8 Millimeter, Böschung abnehmbar
1 x	24671	1 x	62671	Bogenweiche links
1 x	24672	1 x	62672	Bogenweiche rechts
1 x	24624	1 x	62624	Doppelte Kreuzungsweiche Parallelkreis
1 x	24630			Dreiwegweiche, Radius 437,5 Millimeter, Länge 188,3 Millimeter
1 x	24997	1 x	62997	Entkupplungsgleis, Länge 94,2 Millimeter
1 x	24630			Dreiwegweiche, Radius 437,5 Millimeter, Länge 188,3 Millimeter
1 x	24649			Kreuzung 48,6°
3 x	24997	3 x	62997	Entkupplungsgleis, Länge 94,2 Millimeter

Signale

3 x	76472			Licht-Gleissperrsignal hoch
1x	76480			Licht-Vorsignal
1 x	76491			Licht-Blocksignal Hp0-Hp1
1 x	76493			Licht-Hauptsignal Hp0Hp1Hp2
2 x	76494			Licht-Hauptsignal Hp0-1-2/Sh1

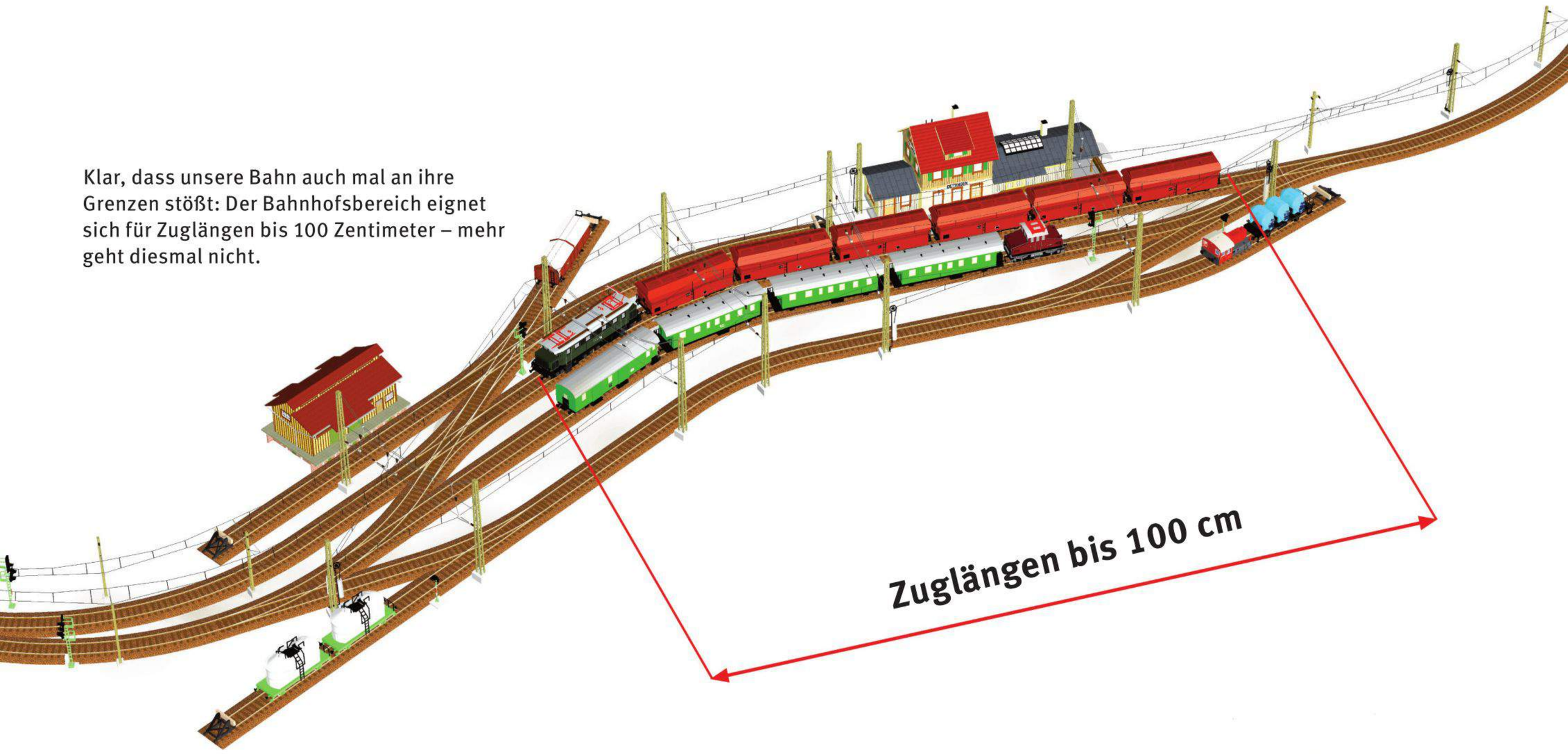
Nun fahren wir wieder ans Tageslicht am linken hinteren Anlagenrand, überqueren eine Straße und schon naht die Weichenstraße für die Einfahrt in den Bahnhof. Gut und gern fahren auf der Anlage vier bis fünf Garnituren abwechselnd – da ist also schon ordentlich 'was los!

Der Unterbau: Rahmen, Spanten, Rollen — fertig!

Auf einer ordentlichen Basis aus Rahmenelementen von der Firma Modellplan kann man schon eine Anlage bauen. Stabil, mit Füßen auf allseitig drehenden Rollen kann die Anlage in jede Ecke geschoben werden – das erleichtert Arbeiten zum Beispiel an der Rückseite, wo gewisse Anlagenteile sonst nur mit Hüftschwüngen erreichbar sind. Auf diesen Rahmenunterbau wird die Längsspante G angebracht, anschließend folgen die Querspanten A bis F, die dann auch gleich mit der Spante G verschraubt werden. Letztlich folgt die vordere Längsspante H. Nun kann man →

Die Längsansicht der C-Gleis-Bahn zeigt die homogene Verknüpfung der Gleisabschnitte: Der Bahnhofsbereich und die zu den Industriebetrieben führenden Stumpfgleise gehen harmonisch ineinander über. Rechter Hand oberhalb der Mehlmühle: der Paradeabschnitt unserer eingleisigen Hauptbahn – mit einem schönen Tannenwald als Kulisse.

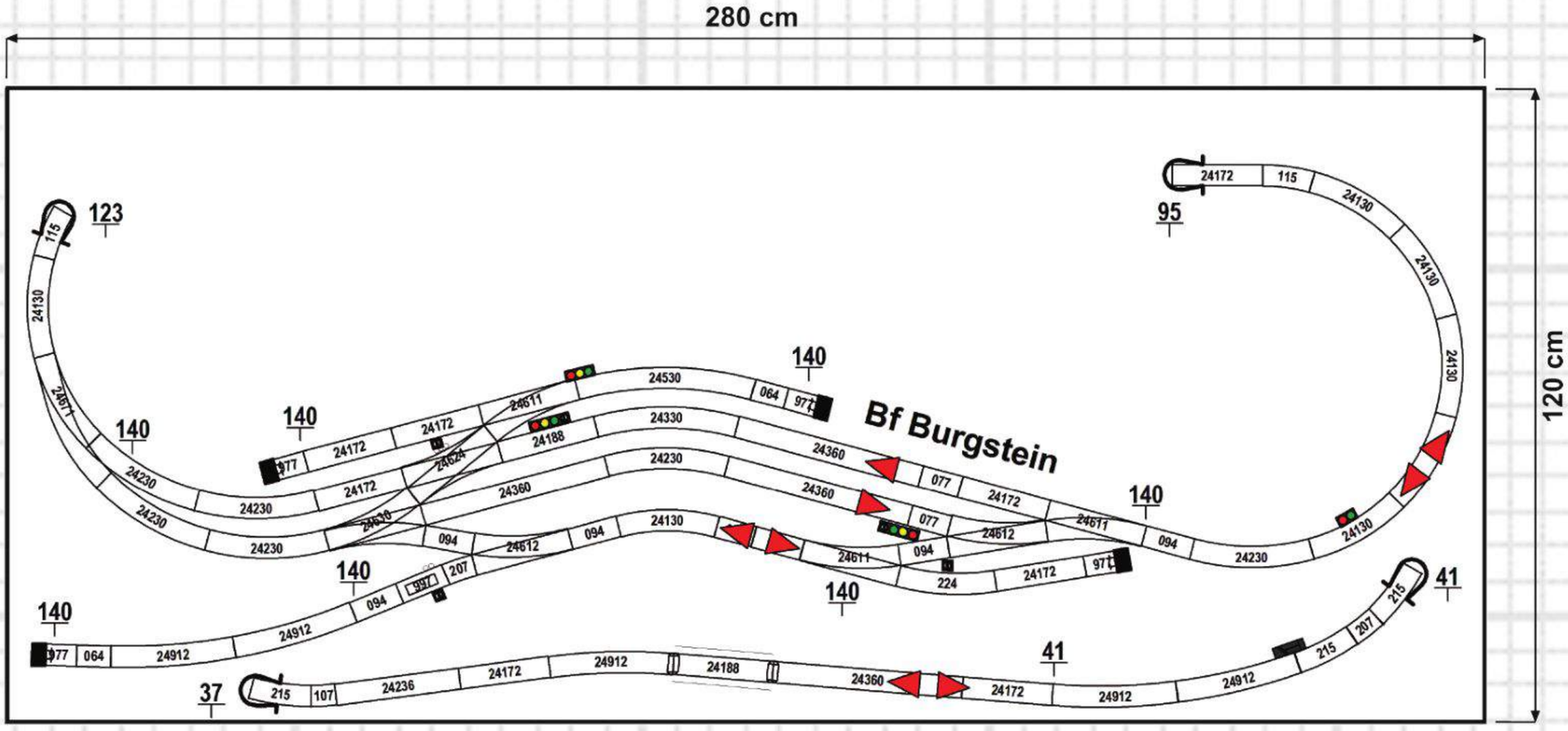
Klar, dass unsere Bahn auch mal an ihre Grenzen stößt: Der Bahnhofsbereich eignet sich für Zuglängen bis 100 Zentimeter – mehr geht diesmal nicht.



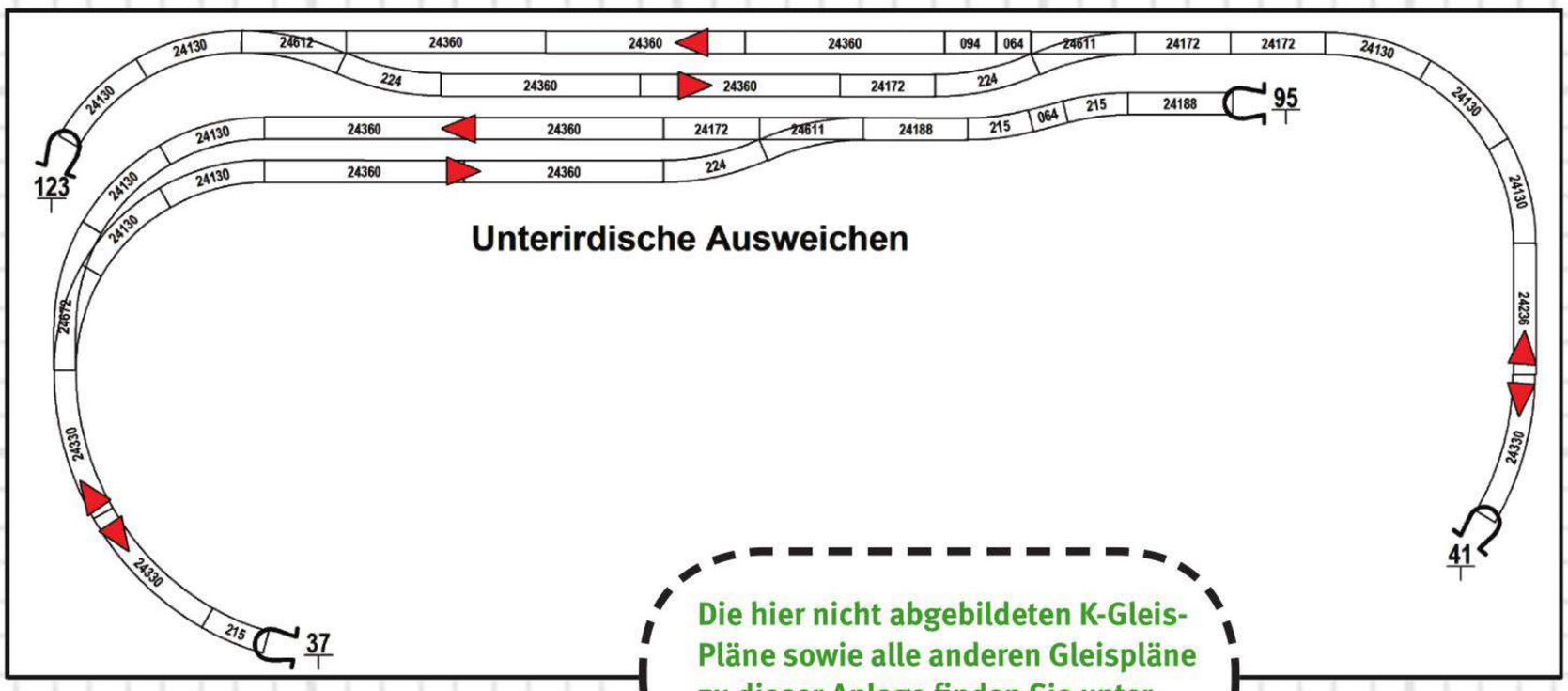
Gleispläne

Märklin C-Gleis-Plan

Sichtbare Gleistrassen

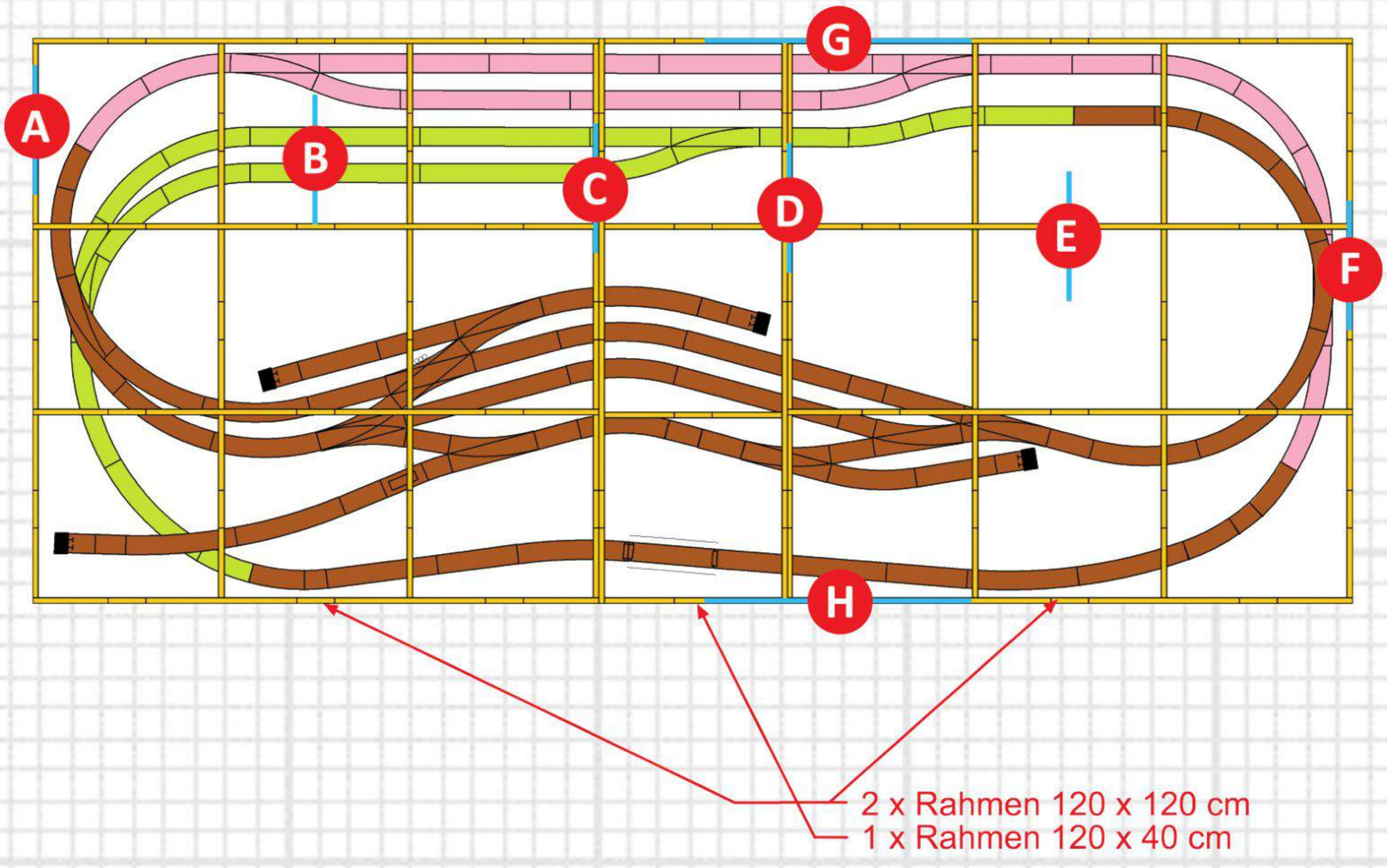


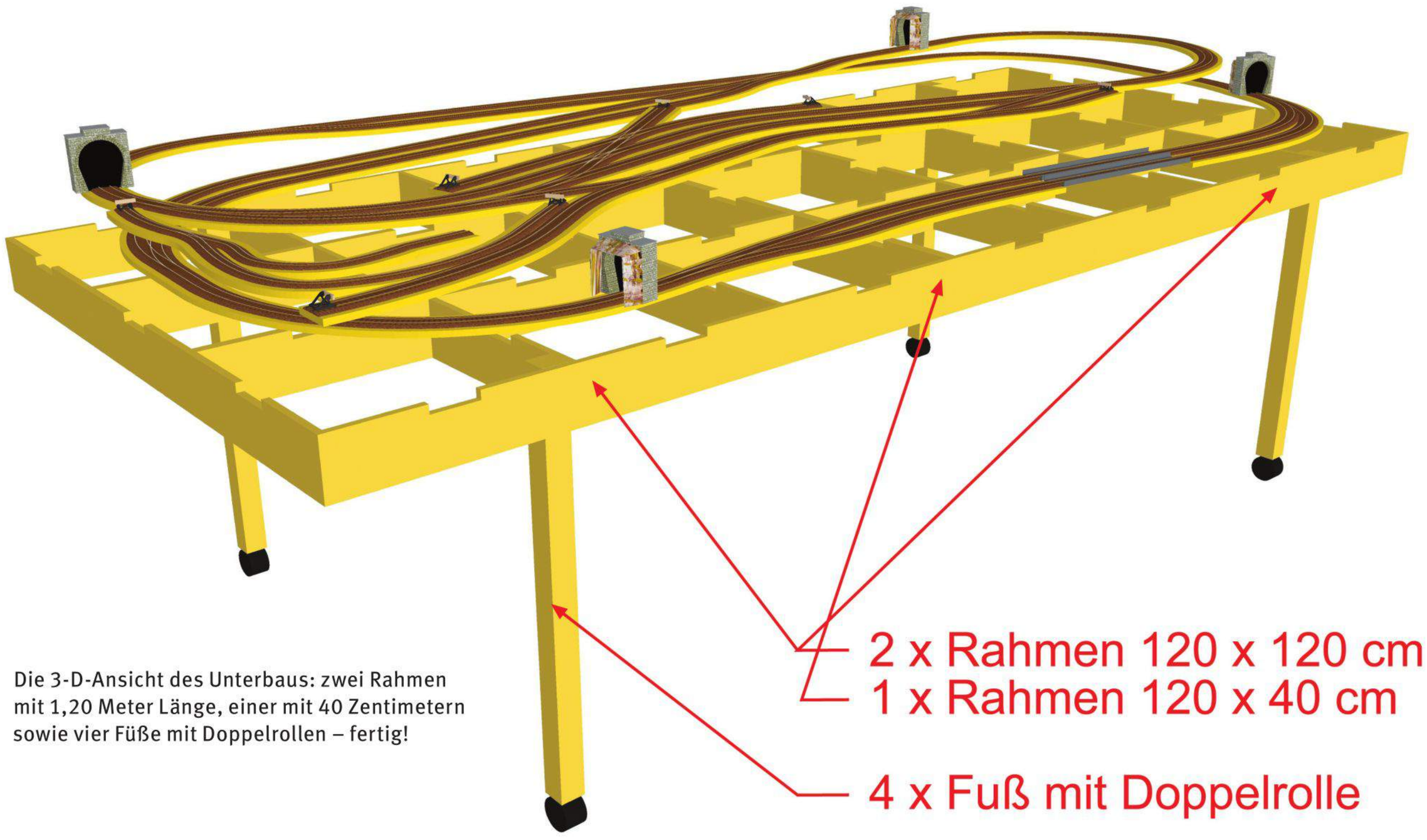
Verdeckte Gleistrassen



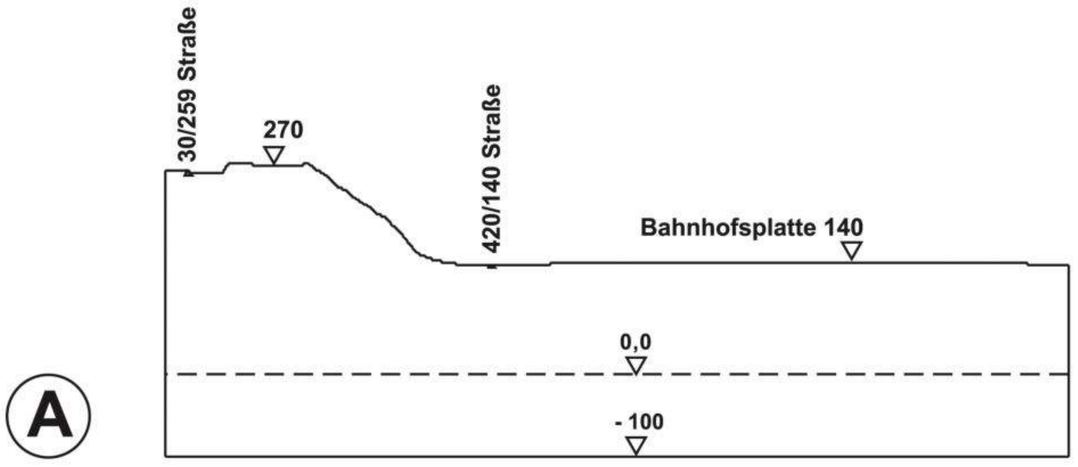
Die hier nicht abgebildeten K-Gleis-Pläne sowie alle anderen Gleispläne zu dieser Anlage finden Sie unter www.maerklin-magazin.de

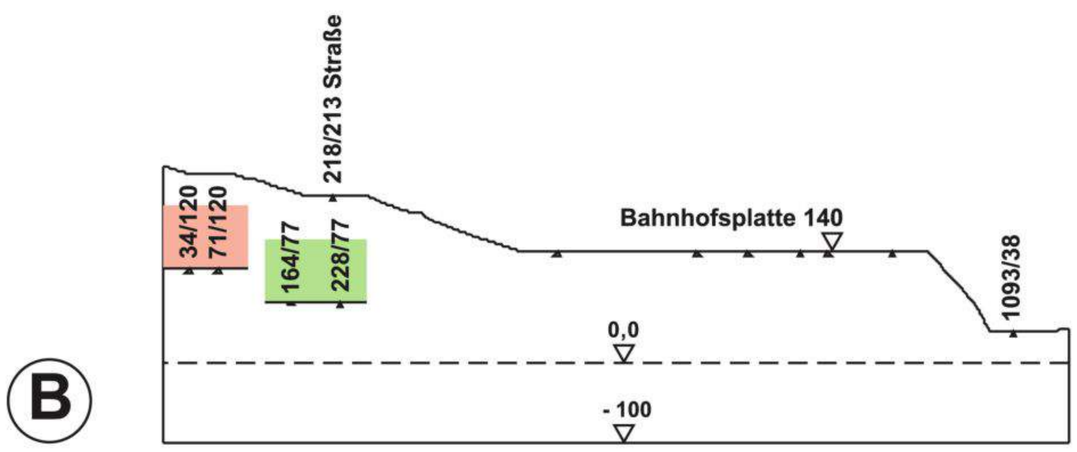
Unterbau Aufsicht

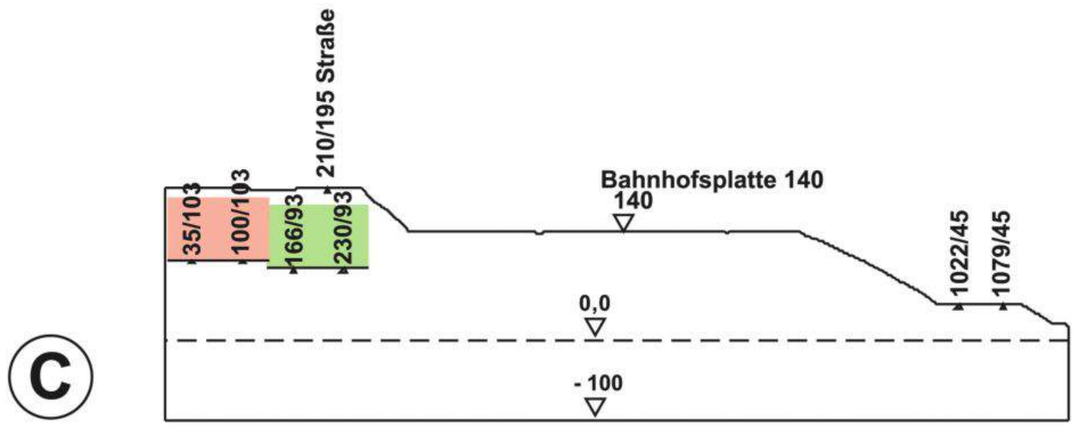




Die 3-D-Ansicht des Unterbaus: zwei Rahmen mit 1,20 Meter Länge, einer mit 40 Zentimetern sowie vier Füße mit Doppelrollen – fertig!







Im Überblick: die Querspanten A bis C. Die Darstellung der weiteren Quer- und Längsspanten finden Sie im Downloadbereich unter www.maerklin-magazin.de

→ schon die Dimension dieser Anlage erahnen. Jetzt werden die verdeckten Trassenbretter eingesetzt und verschraubt, anschließend kommen die Spanten für die sichtbaren Trassen einschließlich der für die Bahnhofsplatte an die Reihe.

Die Steuerung: Analog geht, digital ist besser

Bei den wenigen Weichen und Signalen wäre ein Aufbau mit Trafo und Stellpulten im Prinzip kein Problem. Weit komfortabler ist natürlich die digitale Variante, denn gerade im Fahrmodus werden die voreingestellten Geschwindigkeiten bergauf und auch bergab strikt eingehalten – das hat schon was! Für die digitale Steuerung sprechen, gerade für die „Nichtstromaspiranten“, aber auch die Magnetartikel. Die „Strippenzieherei“ ist halt eher was für Profis, und wenn's dann nicht funktioniert, könnte man sich schwarz ärgern. Ergo: Central Station – und auf geht's!

Fahrspaß auch auf kleinem Raum

Voilà: Wieder einmal ein Vorschlag, der auch dem Modellbahner, der keine Fabriketage bewohnt, die Chance auf eine schöne Anlage bietet. Die moderaten Außenmaße bringt man locker im gemeinschaftlichen Speicher oder Keller unter und hat unter Umständen auch noch einen netten Nachbarn als Begleiter mit im Boot. Mit der genialen Spantenbauweise und den sicheren Märklin und Trix Gleissystemen geht der Aufbau schnell voran und der Spaß mit der kleinen Bahn ist programmiert.

Text und Illustrationen: M. T. Nickl

Alle Gleispläne und die Stücklisten der Folge 89 finden Sie im Downloadbereich unter www.maerklin-magazin.de

twercs

BOHREN, BIS DIE LOK ABDAMPFT

Do it yourself. Mit Twercs!

Einfach und bequem online shoppen
vorwerk-twercs.de

RAN ANS WERK! DAS NEUE CLUB-MITGLIED FÜR LOKFÜHRER, FÜRS DIREKTE DURCHSTARTEN AN DEN SCHIENEN.

Den Modellbau-Test haben die vier leistungsstarken Powertools von Twercs mit Bravour bestanden – vor allem im Einsatz an Eisenbahnanlagen. Sie sind schnell, präzise und jederzeit einsatzbereit. Und der Werkzeugkoffer dient gleichzeitig als Ladestation. Genau das Richtige für anspruchsvolle Modellbauer.

PS: Der Koffer von Twercs beinhaltet neben den vier Akku-Werkzeugen auch ein Ideenbuch mit 150 bebilderten Seiten sowie ein 30-teiliges Zubehörset – für's direkte Durchstarten.

vorwerk-twercs.de *facebook.com/twercs* *twercs_vorwerk* *twercs*

VORWERK

H0-ANLAGE NACH KLASSISCHEM MUSTER, TEIL 1

Von Mittelstadt nach Güglingen

Märklinist Harald Luther nutzte die Gnade eines Umzuges für einen famosen Modellbahn-Neustart: Aus einer alten Schrankanlage und liebevollen Neubauten schuf er ein wahres Kleinod in H0.

Ein städtisches Bahnpanorama vom Feinsten: Der Schienenbus VT 75 902 kommt gerade aus „Güglingen“ und quert die Brücke über der Bahnhofseinfahrt von „Mittelstadt“.

Nach einem Wohnungswechsel erfüllte sich der von vielen Modellbahnern gehegte Wunsch nach einem eigenen Modellbahnzimmer. In einem separaten Kellerraum konnte ich nun die schon lange vor meinem geistigen Auge existierende Anlage in die Realität umsetzen. Schon bei der Planung ergab sich die Schwierigkeit, die geeignete Anlagenform und -größe zu finden und somit akzeptable Kompromisse einzugehen. Die Anlage sollte zwar nicht raumfüllend, aber doch größer als die Vorgängeranlage sein, die als klappbare Schrankanlage konzipiert war.

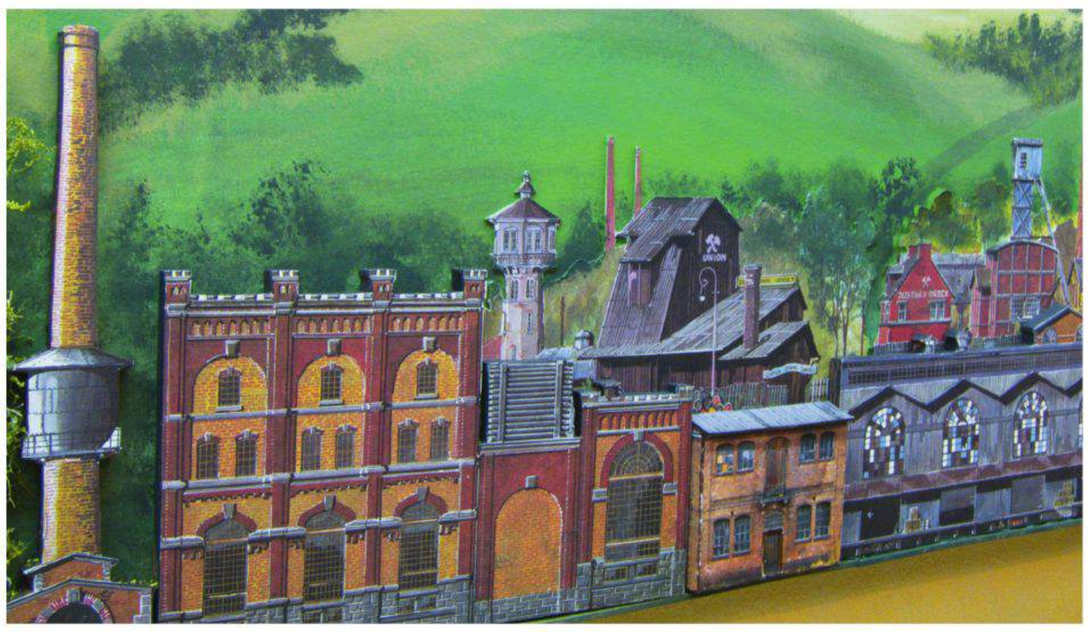
Aus Alt mach Neu: Eine Schrankanlage feiert ihr Comeback

Eine überschaubare Bauzeit und ebensolche Gesamtkosten spielten bei meiner Planung natürlich eine wichtige Rolle. Ein Großteil der erwähnten Schrankanlage wollte ich in das neue Anlagenkonzept integrieren. Heraus kam eine „klassische" Streckenführung: eine zweigleisige Hauptstrecke mit eingleisiger Nebenbahn und jeweils dreigleisigem Schattenbahnhof für jede Fahrtrichtung. Der Bahnhof „Mittelstadt" sollte im Bogen in der Anlagenmitte liegen. Ein Bw wurde im rechten Anlagenbereich verwirklicht und der Nebenbahnhof „Güglingen" konnte als höchster Anlagenpunkt auf der linken Seite seinen Platz finden. Eine Paradestrecke im vorderen Bereich durfte natürlich nicht fehlen. Selbstverständlich war für mich auch, mit einem selbst gestalteten Hintergrund der Anlage zu mehr räumlicher Tiefe zu verhelfen. Einen vollständigen Gleisplan gab es nicht. Ich hatte zwar den Gleisverlauf mit einem Gleisplanungsprogramm grob vorgezeichnet, aber die finale Gleisführung entstand erst während des Anlagenbaus. Meine Vorliebe gilt vornehmlich Dampf- und Dieselfahrzeugen aller Epochen. Eine Oberleitung, auch nicht als spätere Ergänzung, war nicht vorgesehen. Demzufolge konnte ich mit geringeren Durchfahrtshöhen planen, etwa bei Tunnelportalen. Für die Gleisanlagen kam das Märklin C-Gleis zum Einsatz, das im sichtbaren Bereich trotz vorgefertigter Bettung eingeschottert wurde. Eine strikte Epochentreue bei Gebäuden, Ausstattung oder Fahrzeugen kam für mich nicht infrage – das vereinfachte die Planung.

Der Anlagenbau: gut Holz!

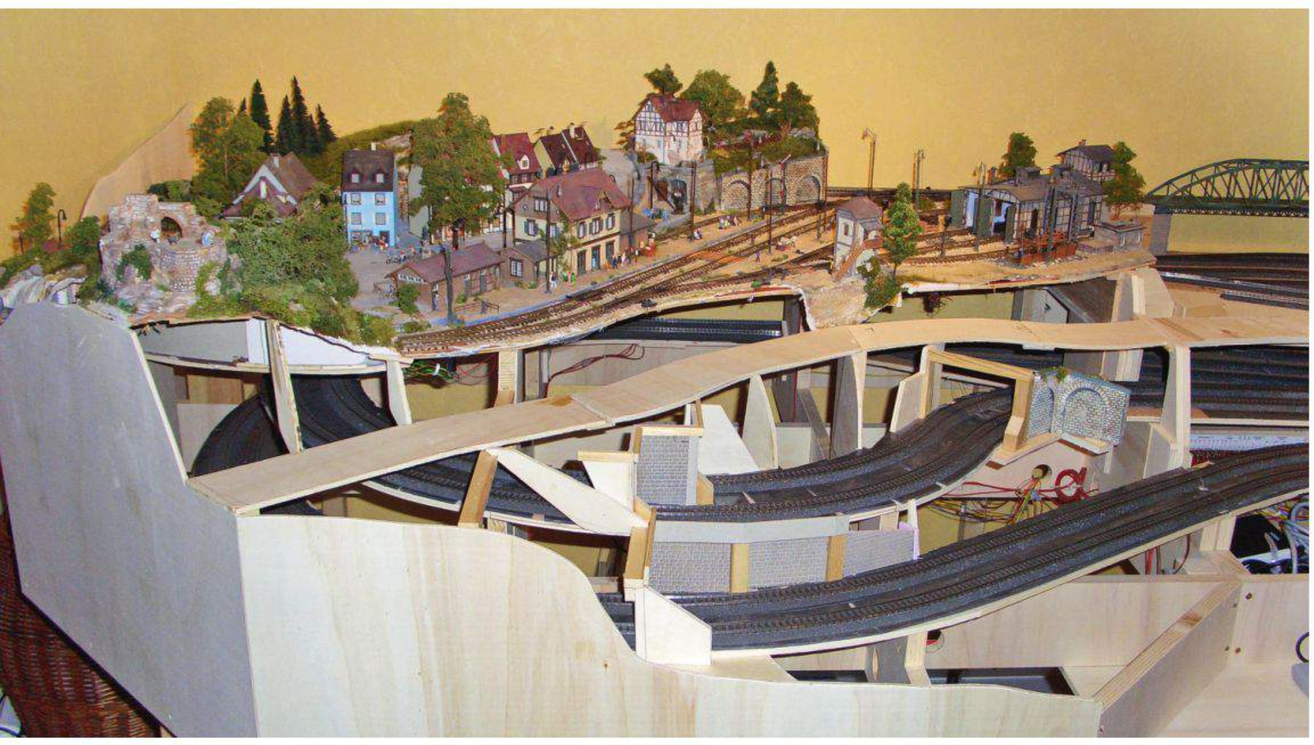
Die Anlagenbasis bildet ein L-förmiger Grundrahmen mit den Schenkelmaßen 3 x 4,20 Meter, aufgeteilt in vier Segmente. Die größte Tiefe beträgt bei den äußeren Teilen 1,40 Meter. Die Ecken der Außensegmente wurden, vor allem aus optischen Gründen, abgeschrägt. Für die Rahmenteile verwendete ich 120 Millimeter breite und 22 Millimeter starke Streifen aus sogenannter „Tischlerplatte". Dieser auch als Stabsperrholz bezeichnete Holzwerkstoff ist zwar teurer als beispielsweise Fichtenholz, bleibt aber auch bei wechselnder Raumtemperatur und Luftfeuchtigkeit formstabil und ist trotzdem leicht und sehr gut zu verarbeiten. Alle Rahmenteile erhielten zwecks Kabeldurchführung in gleichen Abständen 25 Millimeter große Bohrungen.

Alle Bereiche, bis auf das kleinste Segment (Bahnhofsmittelteil), wurden mit Stützen aus Kantholz (45 x 45 Millimeter) versehen und mit Möbelrollen komplettiert. Das kleine mittlere Segment hingegen wurde zwischen zwei Anlagenteilen sozusagen „hängend" befestigt. Die Verbindung der Abschnitte untereinander erfolgte mit Schrauben und Flügelmuttern. Durch die fahrbaren Stützen lässt sich die komplette Anlage leicht im Raum verschieben. Diese Beweglichkeit der Anlage →



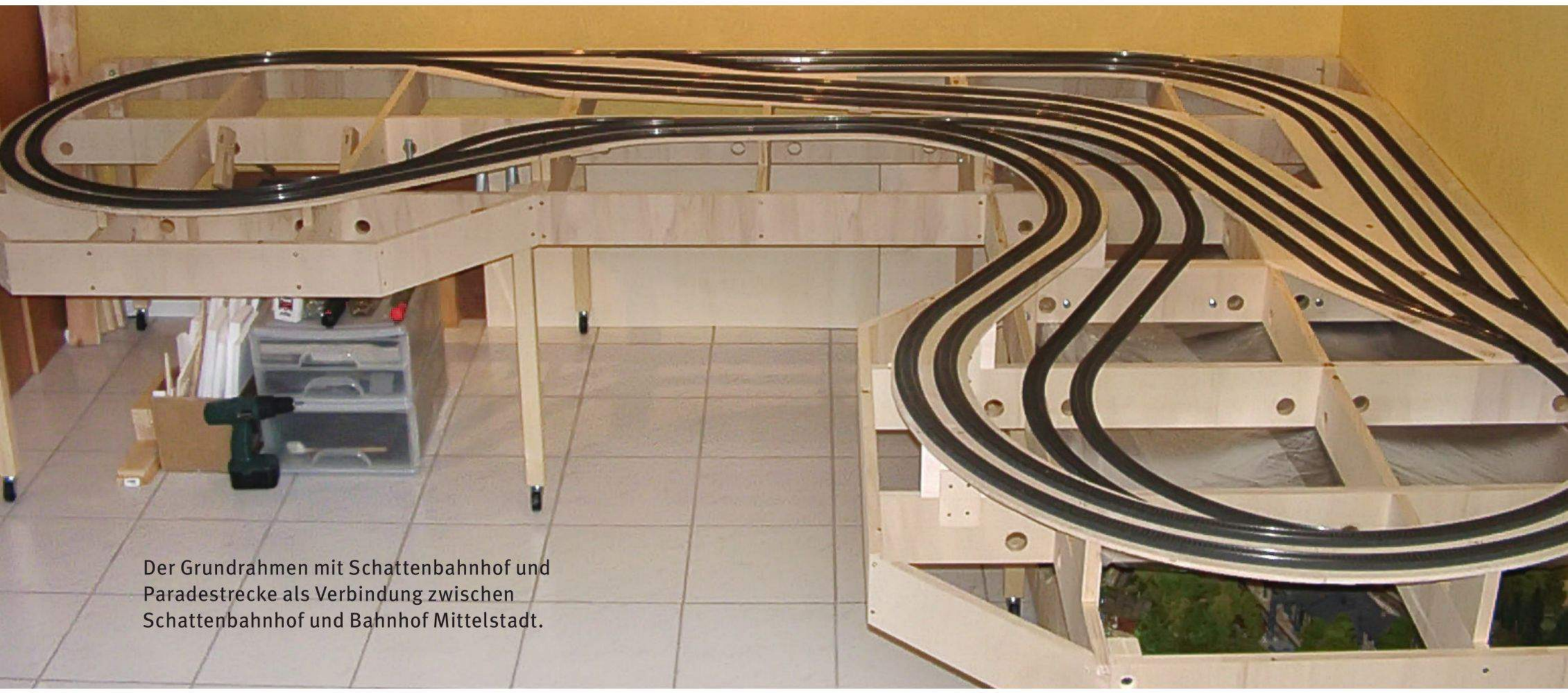
Liebe zum Detail: Für die Kulisse wurden Fabrikgebäude auf Sperrholz aufgezogen und auf einen bemalten Hintergrund aufgeklebt.

Die Gefällstrecke in Richtung Schattenbahnhof stellt für die 64 250 mit dem kurzen Güterzug keine große Herausforderung dar.



Der alte Anlagenteil Güglingen, ursprünglich Teil einer Schrankanlage, wurde passend zurechtgeschnitten und auf der linken Anlagenseite eingebaut.

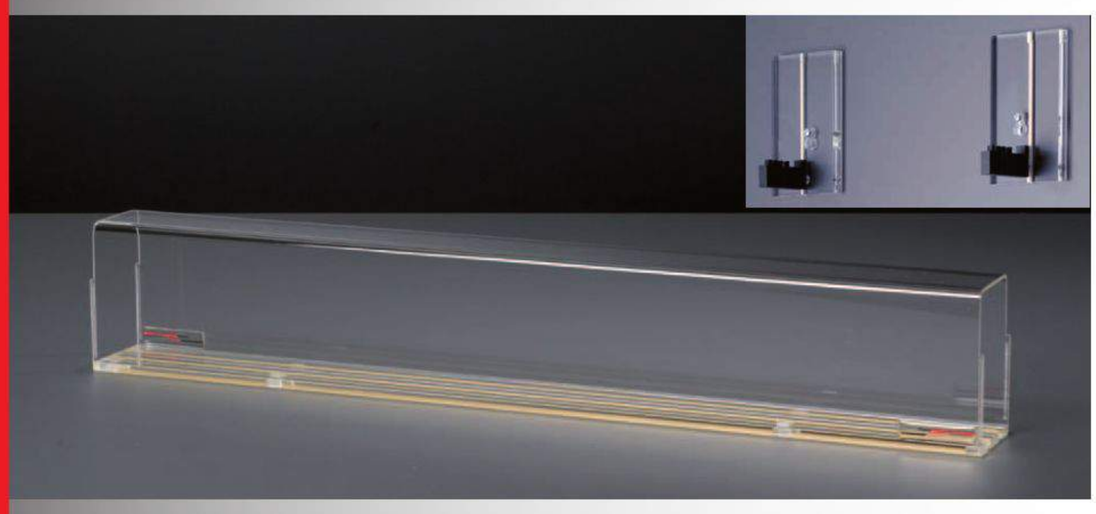
Noch im Rohbaustadium, aber schon deutlich erkennbar: der Bw-Bereich des Bahnhofs Mittelstadt auf der rechten Anlagenseite.



Der Grundrahmen mit Schattenbahnhof und Paradestrecke als Verbindung zwischen Schattenbahnhof und Bahnhof Mittelstadt.

Train Safe®

seit über 20 Jahren für Ihre Züge da!



VORHER, bei uns!

NACHHER, bei Ihnen zu Hause!

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

HLS BERG GmbH & Co. KG

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

Über den Anlass für die Versammlung von Bw-Mitarbeitern und Stellwerkspersonal im Bw Mittelstadt lässt sich nur spekulieren. Der Gestik nach herrscht dicke Luft ...

Im Bahnhof Güglingen geht's eher beschaulich zu. VT 75 902 übernimmt den bescheidenen Personentransport von und nach Mittelstadt.

Güglingen und Mittelstadt in ganzer Pracht: Die fahrbare H0-Anlage in L-Form hat die Schenkelmaße von 3 mal 4,20 Metern und reiht ein Highlight an das nächste.

→ erleichtert die Bau- und Wartungsarbeiten ungemein. Die Segmentierung erlaubt, falls einmal erforderlich, die beinahe „zerstörungsfreie“ Demontage der gesamten Anlage. Ihr Nachteil ist der Mehraufwand beim Verlegen der Schienen, der Verkabelung und der Anordnung von Gebäuden etc. Vor allem das Trennen der Gleisanlagen erfordert eine gewisse Sorgfalt! Nachdem der Schattenbahnhof aufgebaut war, wurden die mittlere Ebene mit dem Bahnhof „Mittelstadt“ und das Bw auf Holzstützen erbaut. Die verbindenden Gleistrassen entstanden aus zehn Millimeter starkem Sperrholz. Auch der hoch gelegene Nebenbahnhof (ein Teil der Vorgängeranlage) wurde auf entsprechend hohen Holzständern befestigt. Zur Geländeformung habe ich dann ebenfalls aus Sperrholz entsprechende Spanten an- und aufgebaut.

Technik und Steuerung

Jedes Segment verfügt über einen Hauptverteiler in Form von Lötleisten. Die Kabelverbindung der Segmente wurde mit Steckverbindungen realisiert. Unter dem mittleren Segment befindet sich ein klappbares Brett, auf dem die Trafos und ein Booster befestigt sind. Die Anlage ist zwecks Lastverteilung in zwei Fahrstromkreise aufgeteilt. Von den segmenteigenen Verteilern gehen die Kabelverbindungen zu Unterverteilern, die sich rückseitig in den jeweiligen Segmenten befinden. Ebenso sind alle Decoder in den entsprechenden Segmenten rückseitig platziert. Diese Methode der Verkabelung benötigt zwar mehr Kabel, hat aber den großen Vorteil, dass die Kabel bequem und „rückenschonend“ auf der Rückseite angeschlossen werden können. Somit beschränkt sich das ab einem gewissen Alter beschwerliche Verrenken unter der Anlage auf wenige Arbeitseinsätze.

Gefahren wurde von Beginn an digital, zuerst mit einer Control Unit und einer Mobile Station. Weichen und Signale hingegen wurden mit einem selbst gebauten Gleisbildstellpult analog geschaltet. Zur Schattenbahnhofsteuerung verwendete ich das System von Lauer (Mondial). Vor etwa eineinhalb Jahren habe ich mir dann eine CS2 zugelegt. Die Weichen und Signalsteuerung wurden durch m83-Decoder ersetzt. Die Umstellung der Schattenbahnhofsteuerung steht noch aus. Die mit der CS2 und dem Rückmeldemodul möglichen automatischen Abläufe gestalten den Fahrbetrieb wesentlich interessanter. Was es außerdem noch zu tun gab? Das verrate ich in Teil 2 dieses Anlagenreports.

Text und Fotos: Harald Luther

In Ausgabe 4/2017 des Märklin Magazins (Erscheinungstermin: Anfang August) widmen wir uns den vielen bezaubernden Details dieser Anlage.

SPUR Z: KURVENREICH DURCH DIE LANDE, FOLGE 9

Dem Vorbild auf der Spur

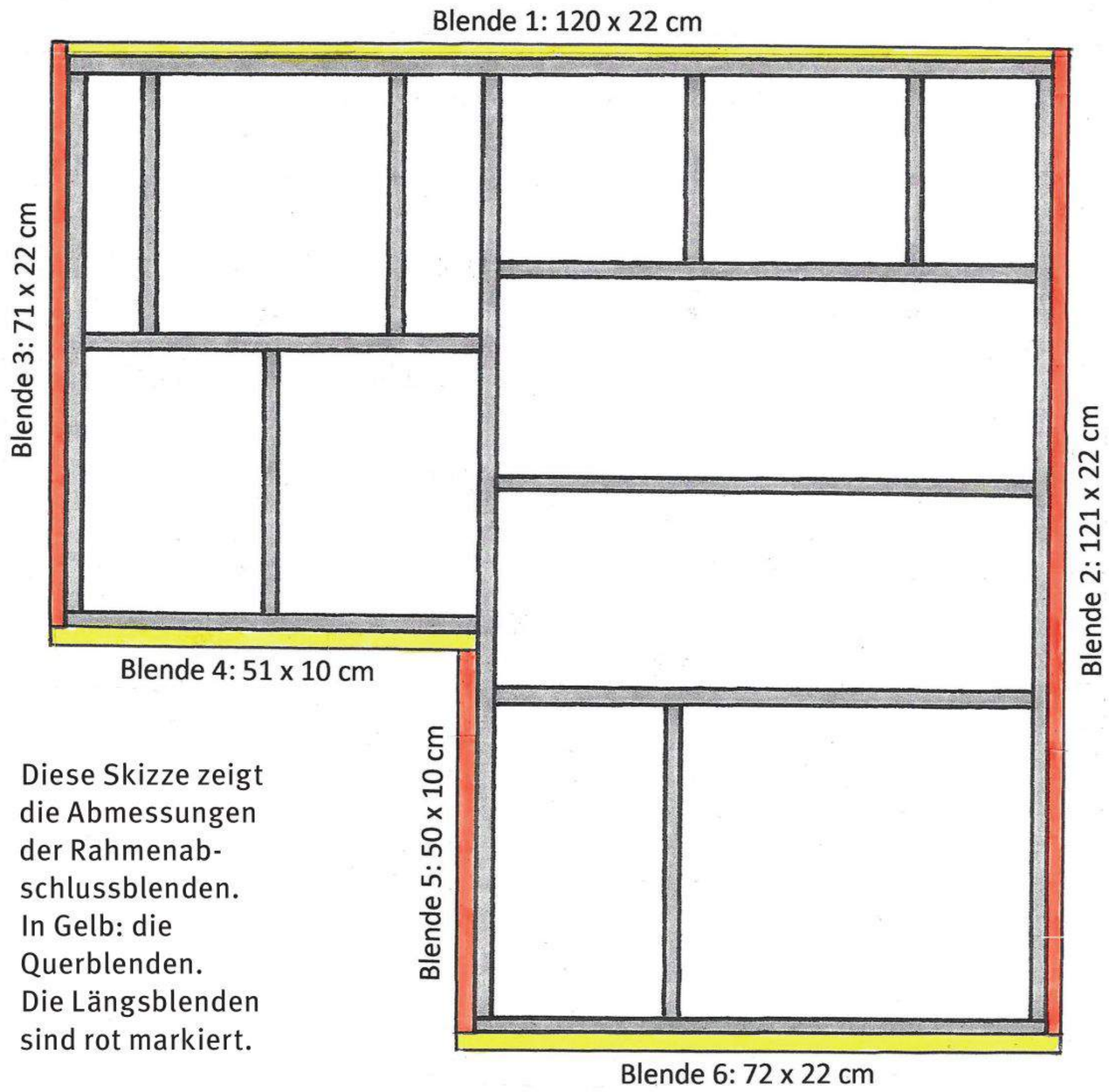
Die Bahntechnik einschließlich der Oberleitung ist verlegt, jetzt veredeln wir unsere Z-Bahn mit einer abwechslungsreichen Landschaft. Im Mittelpunkt des ersten Teils unseres Projekts: die Geländeschale und der Landschaftsplan.

Um ein harmonisches Miteinander von Bahnbetrieb und Landschaft zu erreichen, sollte unsere Z-Anlage nicht zu dicht bebaut werden. Eine Fototapete rundet die Szene stimmig ab.

So sieht die Landschaft nach der Fertigstellung aus: Karl Albrecht holt einen Zug zu einer ersten Stellprobe auf die Anlage. Im Vordergrund gut zu sehen: unsere in Ausgabe 2/2017 errichtete Oberleitung.

Sehr geeignet für die Gebäudebemalung sind Acrylmalfarben in der Glanzstufe „Matt“. Eine Mischpalette und dazu eine geeignete Arbeitsplatte als Unterlage sind wertvolle Grundlagen.

Der erste Teil der Landschaftsgestaltung befasst sich mit dem tragenden Unterbau für das Gelände, nämlich mit der Geländeschale. Drei Elemente sind hierfür ausschlaggebend, nämlich erstens die Trägerbasis, die meistens aus Fliegengitter besteht, zweitens die sogenannte Gipsbindenauflage, mit der die Trägerbasis flächendeckend überzogen wird, und drittens die stabilisierende Deckschicht, mit der die Geländetopografie schon weitgehend ausgestaltet wird. Doch bevor wir damit beginnen, müssen erst einige Vorarbeiten erledigt werden. Als wichtigste Grundlage dient hierfür der „Landschaftsplan“, den wir stets einsehbar bereithalten.



Diese Skizze zeigt die Abmessungen der Rahmenabschlussblenden. In Gelb: die Querblenden. Die Längsblenden sind rot markiert.

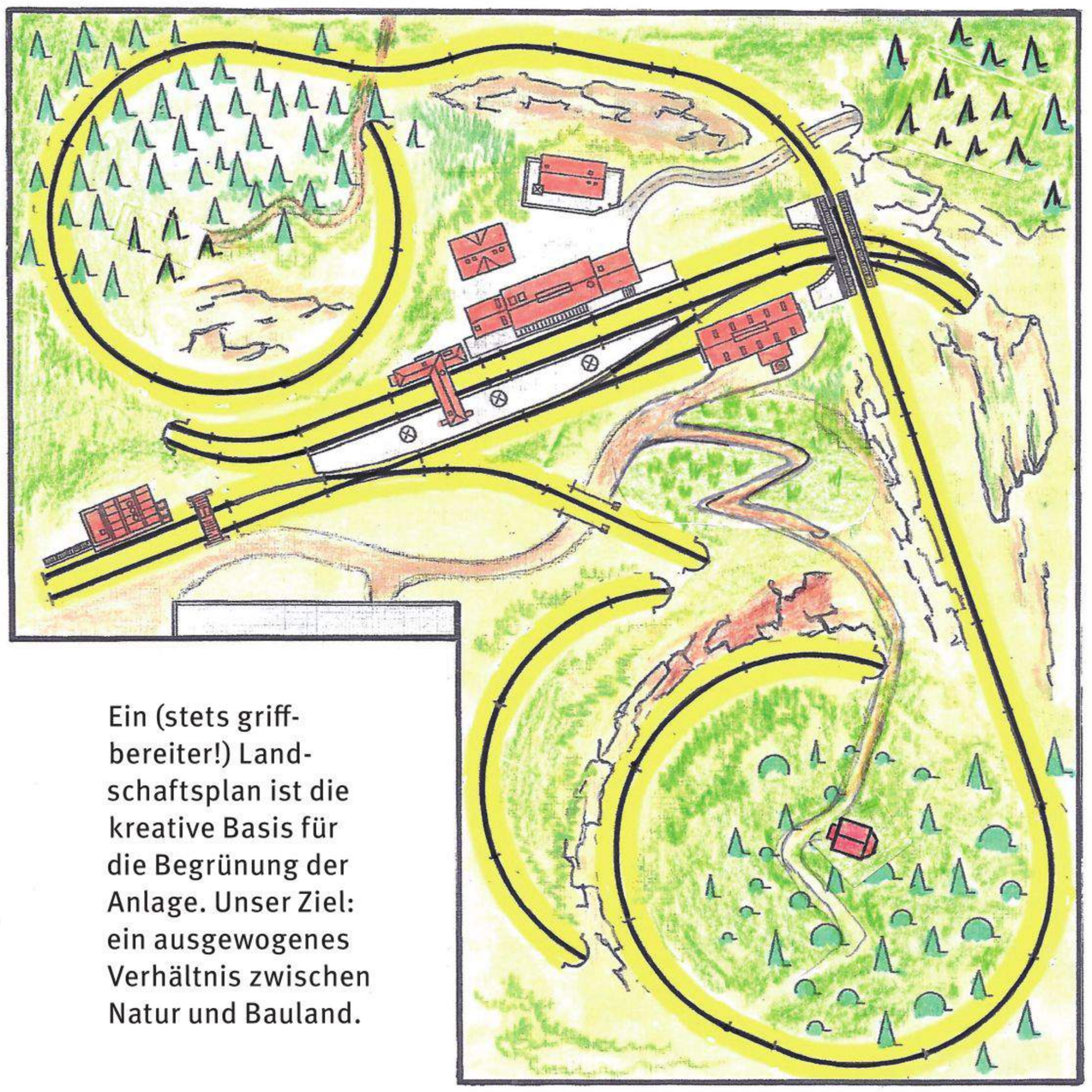
Die Gebäudeauswahl

Mit der Gestaltung der Geländeform kann erst begonnen werden, wenn auch die ausgewählten Gebäude bereitstehen und ihren Platz innerhalb der Anlage zugeordnet bekommen haben. Auf unserer verhältnismäßig kleinen Anlage sollte man mit dem Einsatz von Gebäuden etwas sparsam umgehen. Es besteht sonst die Gefahr, dass das Verhältnis zwischen Natur und Bauland unausgeglichen oder gar kitschig wirkt. Unser Motto: „Weniger ist mehr!“ So beschränken wir uns neben dem Bahnhofsgebäude mit angegliedertem Güterschuppen auf ein in Bahnhofsnähe angesiedeltes und höhenversetzt angeordnetes Bauerngehöft sowie einen Lagerschuppen am rechten Stumpfgleis. An den beiden linken Abstellgleisen kann noch ein beliebiges Bahngebäude aufgestellt werden und oberhalb der rechten Wendel macht sich eine kleine Kapelle recht gut. Dann reicht es auch schon, denn mehr verträgt die kleine Anlagenfläche nicht. Diese Gebäude sollten wir sogleich einbaufertig bemalen (patinieren) und bis zum späteren Einbau beiseite legen (Foto 1).

Die Rahmenaußenblenden

Mit einer weiteren Vorbereitungsarbeit geben wir unserer Anlage ringsum einen passenden Abschluss. Die Außenblenden müssen angebracht werden. Dazu brauchen wir eine zehn Millimeter starke Pappelsperrholzplatte (Baumarkt) mit den Ausmaßen, wie sie in der Skizze „Abmessungen der Rahmenabschlussblenden“ dargestellt sind. Diese Platten heften wir der Reihe nach provisorisch an vorgesehener Stelle mit Klammern oder leichten Zwingen fest und markieren mit einem kräftigen Filzstift den Zuschnitt für das obere Geländeprofil (Foto 2). Dann sägen wir die Profile mit der Stichsäge aus. Zum anschließenden Anleimen an den Grundrahmen bestreichen wir beide Klebeflächen nicht allzu dick mit Weißleim, heften die Teile mit Zwingen provisorisch fest und fixieren sie nach dem kantenbündigen Ausrichten mit jeweils zwei 25er-Nägeln. Damit stellen wir sicher, dass sich

die Platten beim anschließenden Festspannen ähnlich einem Aquaplaning nicht mehr verschieben können. Zum Festspannen nehmen wir kräftige Schraubzwingen und legen in Längsrichtung ein Kantholz oder Brett bei, damit erstens die Zwingen keine hässlichen Spuren auf der glatten Holzfläche hinterlassen und zweitens der Anpressdruck gleichmäßig verteilt wird. Schrauben oder Nägel kommen nicht infrage, denn die würden im Gesamtbild optisch sehr stören. Die „Heftnägel“ werden nach dem Antrocknen des Leims wieder entfernt (Foto 3).



Ein (stets griffbereiter!) Landschaftsplan ist die kreative Basis für die Begrünung der Anlage. Unser Ziel: ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Natur und Bauland.

Die Geländeschale

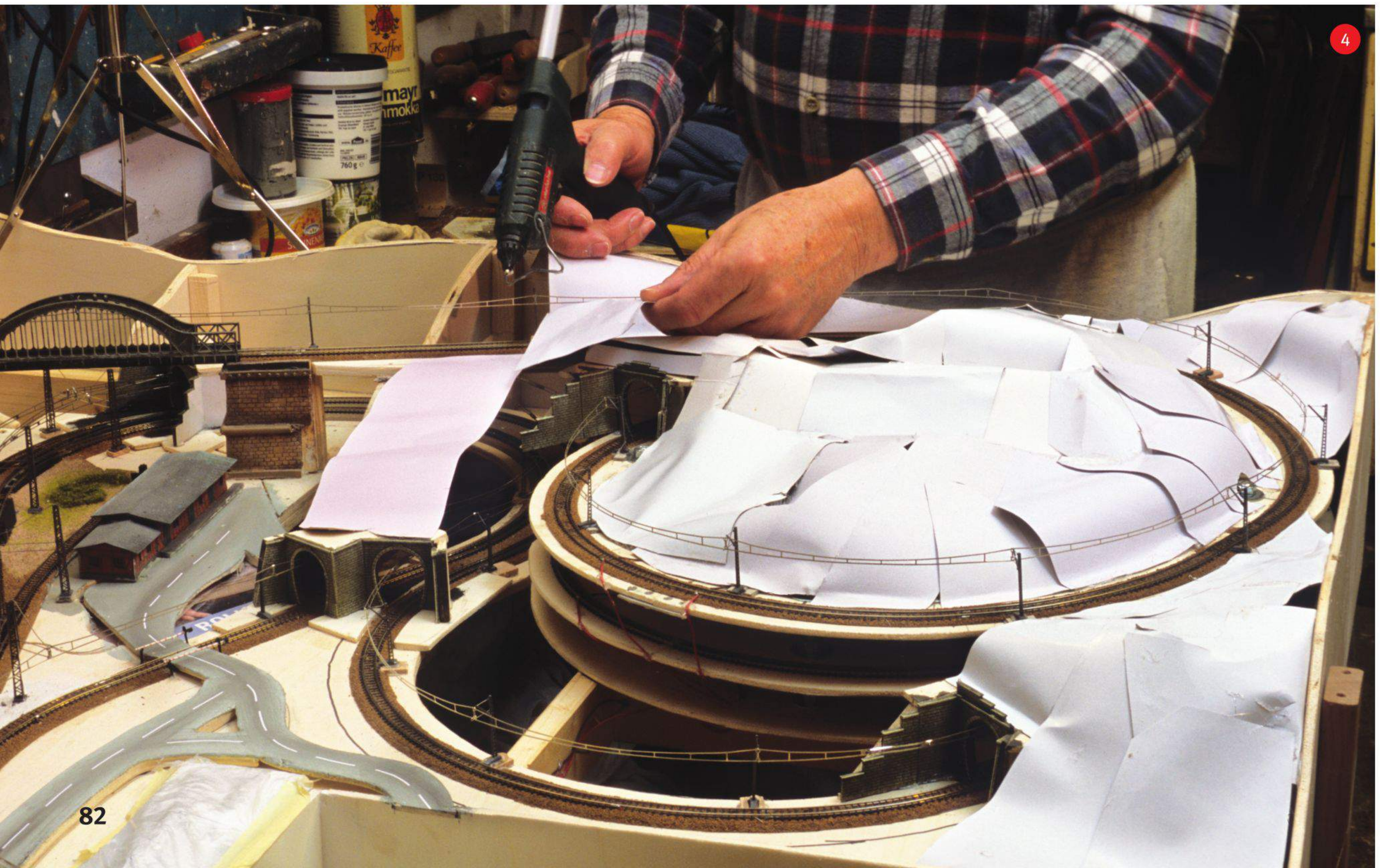
Die Vorarbeiten sind erledigt, nun kann die Hauptaufgabe angegangen werden, nämlich der Komplettbau der Geländeschale. Im gegenwärtigen Baustadium klaffen zwischen Gleistrassen, Spanten und Außenrahmen größere Lücken, die wir nun Schritt für Schritt schließen wollen. Wir beginnen mit dem Einbau der Trägerbasis. In der Regel verwendet man hierfür Fliegengitter, das über die Spanten und Gleistrassen gespannt wird und somit die Lücken nach unten hin bedeckt. Für kleinere Anlagen mit ihren verhältnismäßig kleinen Lücken ist dieses Material allerdings etwas zu widerspenstig, sodass die Gefahr von Schäden an filigranen Teilen wie beispielsweise der Oberleitung bestünde. Wir wollen deshalb besser dünnen Karton verwenden, den wir je nach Einbausituation in verschieden breite Streifen schneiden, an die vorgesehenen Lücken anpassen und mit der Heißklebepistole befestigen. Damit kommt man rasch voran und richtet keine Schäden an. Es ist zweckmäßig, zuerst die Streifen in angemessenen Abständen vertikal einzukleben und anschließend die verbliebenen Lücken weitgehend mit horizontal übergeklebten Streifen zu schließen. Mit diesen Kartonstreifen kann man das vorgesehene Geländeprofil schon weitgehend vorausgestalten, indem man die Streifen entsprechend zurechtknickt, wie man dies ansonsten auch beim Fliegengitter praktiziert (Foto 4). →

Allzu viele Gebäude verträgt unsere kleine Anlage nicht. Hier sind der Bahnhof mit Lagerhaus und im Hintergrund höhenversetzt ein bäuerliches Anwesen zu sehen. Hinzu kommen noch ein kleines Bahngebäude an den beiden linken Abstellgleisen und eine Kapelle auf dem Berg (nicht im Bild).

Beim Anleimen der Außenblenden mit kräftigen Schraubzwingen legt man zur Schonung der Holzoberfläche und gleichermaßen zur Verteilung des Anpressdrucks ein Kantholz bei. Die Ecken werden innen mit angeleimten Vierkanthölzern miteinander verbunden. Das Gleiche geschieht bei den Spanten.

Die Basis der Geländeschale besteht aus zurechtgeschnittenen Kartonstreifen, die mit der Heißklebepistole befestigt werden. Das Gelände kann in diesem Zusammenhang schon weitgehend vormodelliert werden.

→ Im nächstfolgenden Arbeitsschritt werden üblicherweise sogenannte Gipsbinden auf die Basis aufgelegt und damit die verbliebenen Lücken nach unten hin restlos geschlossen. Doch auch hier bedienen wir uns einer etwas abweichenden Methode, indem wir anstatt der Binden einfach Zeitungspapier verwenden. Davon schneiden wir einen ausreichenden Vorrat etwa heftgroßer Stücke zurecht, besorgen uns im Baumarkt Moltofill oder alternativ den vorzüglich geeigneten „Vario 30“ der Firma Rigips. Dieser Werkstoff besitzt, wie es schon die Bezeichnung ausdrückt, eine Verarbeitungszeit von 30 Minuten, was uns natürlich sehr entgegenkommt. Dann bereiten wir eine saubere und glatte Unterlage vor, rühren die Trockenmasse ziemlich dünn (fast milchig) an und streichen die Papierstücke beidseits üppig mit dem Breitpinsel ein. Dann wird das Stück gefaltet, sodass eine zweilagige Schicht entsteht. Diese legen wir auf die



Kartonbasis und glätten sie mit den Fingern. Da wir bei dieser „Billigmethode“ nicht zu übertriebener Sparsamkeit gezwungen sind, können es allerorts durchaus mehrere Lagen sein. Wir sollten während dieser Tätigkeit allerdings aufpassen, dass die Anlage dabei nicht verkleckst wird und vor allem keinerlei Abtropfungen in Weichen- oder sonstige sensible Gleisbereiche geraten. Dazu decken wir diese Gleisbereiche selbstverständlich schon vorher mit Klebeband ab. Außerdem ist es ratsam, während dieser „Schmutzarbeit“ einen Eimer mit Wasser und Handtuch in Reichweite bereitzuhalten und vor allem vor dem Anrühren neuer Masse den Arbeitsplatz, die Werkzeuge (Pinsel, Spachtel) und auch die Hände gründlich zu reinigen. Sonst hinterlässt diese Arbeit nicht nur am Arbeitsplatz hässliche Spuren, sondern auch auf der Anlage.

Unersetzlich: Sauberkeit und gutes Werkzeug

Im nächsten und letzten Arbeitsschritt der Geländehautanfertigung wird nun die stabilisierende Deckschicht aufgetragen. Hierfür brauchen wir wiederum die oben erwähnte Gipsmasse, die in diesem Falle allerdings etwas „sahniger“ (also zäher) angerührt wird. Vor allem kommt es hier auf die geeigneten Werkzeuge an. Zum Anrühren benötigt man natürlich die üblichen Spachtel. Zum Auftragen der Masse eignen sich allerdings nur sogenannte Palettmesser in verschiedenen Ausführungen wie zum Beispiel Exemplare mit langer elastischer Zunge – oder kürzere mit spitz zulaufender Klinge. Palettmesser in dieser Ausführung können zum Beispiel bei Conrad in Hirschau (Modellbahnkatalog) im Set bestellt werden (Foto 5).

Mit dieser Masse werden nun zuerst alle vorgesehenen Felsformationen gestaltet, wie sie auf unserer Anlage hauptsächlich über den beiden Wendeltürmen vorkommen. Erst im zweiten Arbeitsschritt gestalten wir die überwiegend glatten Flächen als Basis für Wiesen und Wälder. Während wir für die Felsen reine, unvermischte Modelliermasse verwenden, bevorzugen wir für alle übrigen Flächen spezielle Mischungen aus „Gips“ und ausgesiebtem Sägemehl, und zwar im Verhältnis 1:2, also jeweils einen Teil Gips und zwei Teile Sägemehl. Damit sparen wir nicht nur kostspieliges Gipsmaterial, sondern verringern letzten Endes auch das Gesamtgewicht unserer Anlage – denn dieses wird größtenteils vom Eigengewicht der Gipsmasse bestimmt.

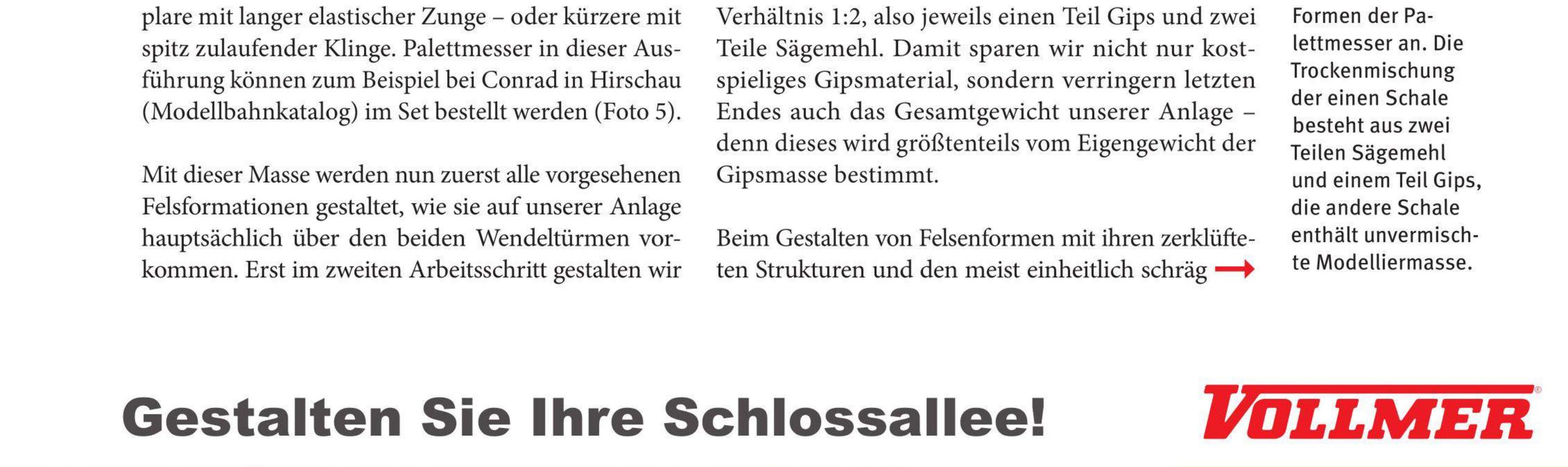
Beim Gestalten von Felsenformen mit ihren zerklüfteten Strukturen und den meist einheitlich schräg →

5

Zum Gestalten der Landschaft mit Gipsmasse sind spezielle Werkzeuge und Materialien erforderlich. Vor allem kommt es auf die unterschiedlichen Formen der Palettmesser an. Die Trockenmischung der einen Schale besteht aus zwei Teilen Sägemehl und einem Teil Gips, die andere Schale enthält unvermischte Modelliermasse.

Gestalten Sie Ihre Schlossallee!

VOLLMER



→ verlaufenden Schichtlinien und vor allem den unterschiedlichen Farbabstufungen sind Vorbildfotos natürlich von großem Vorteil. Aber auch die eigene Vorstellung von Gebirgsformen kann zu zufriedenstellenden Ergebnissen führen. Nicht zuletzt wird es aber auf die praktische Umsetzung mit den vorgenannten Materialien und Werkzeugen ankommen, weshalb Versuche außerhalb der Anlage an einem Probestück äußerst zweckmäßig sind (Foto 6).

Weniger Aufwand bereiten dagegen größere Wiesen-, Wald- und Ackerflächen, die wir aus dem vorgenannten Gemisch aus Gips und Sägemehl unter Zuhilfenahme der verschiedenen Palettmesser circa fünf bis zehn Millimeter dick auftragen und glattstreichen. Diffizil wird die Arbeit hingegen, wenn es darum geht, die Masse in kleine und kleinste Winkel und Ecken oder sonstige sensible Stellen wie z. B. rings um Lichtmasten herum oder entlang von Gebäudesockeln etc. einzubringen und zu glätten. Hier ist die Verschmutzungsgefahr besonders groß – und ebenso groß ist auch die Mühe, die an solchen Stellen selbst bei größter Sorgfalt nicht immer vermeidbaren Schmutzränder wieder zu entfernen. Hier eignen sich vor allem das Palettmesser mit kurzer spitzer Zunge oder in besonders schwierigen Fällen mitunter auch ein kleiner Rundpinsel, mit dem das Material in kleinsten Mengen aufgetragen und sofort „verstrichen“ wird.

Kleckse? Sofort entfernen!

Sind dennoch Kleckse passiert, sollte man nicht warten, bis sie antrocknen und sich hartnäckig festgesetzt haben, sondern sie müssen sofort entfernt werden. Noch hilfreicher sind in diesen Fällen jedoch vorangestellte Überlegungen, wie derartige „Flurschäden“ von Grund auf (etwa durch vorheriges Abdecken mit Klebebändern oder Vorhalten von Kartonstücken oder Ähnlichem) zu vermeiden sind. Stets sollte man sich auch vor Augen halten, dass alle diese Flächen später entweder bemalt (Straßen, Wege etc.) oder begrünt werden und dementsprechend glatt und sauber ausgeführt sein müssen. Doch mit diesem „Grünen Plan“ werden wir uns in der nächsten und letzten Folge näher befassen – und bis dahin kann unsere letzten Endes sauber ausgestaltete Geländeschale in Ruhe aushärten.

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

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

Zuerst werden mit unvermischter Gipsmasse die Felsen gestaltet. Beim übrigen Gelände wird mit einer Mischung aus Gips und Sägemehl gearbeitet.

Genial Einfach – Einfach Genial

Auf einen Blick:

- **Erstmalige Ausführung mit einem digital schaltbaren Rauchentwickler auf Kaltdampfbasis.**
- **Lokomotive mit DCC/mfx Decoder.**

Ein richtiges Kraftpaket ist die „Tiger“ genannte, gelbe 233 493 der DB Bahnbau Gruppe und bestens geeignet, schwerste Züge der Baulogistik zu ziehen. Sie gehört zu den von Eisenbahnfreunden gerne als „Ludmilla“ titulierten Maschinen der Baureihen 232/233, die ihre Wurzeln in der Lokomotivfabrik „Oktoberrevolution“ im ukrainischen Luhansk in der ehemaligen Sowjetunion haben. Im April 1977 gelangte sie als 132 493 zur Deutschen Reichsbahn (DR) der DDR, kam dann als 232 493 in den Bestand der DB AG, wurde 2003 nach Remotorisierung in 233 493 umgezeichnet und schließlich im April 2011 abgestellt. Ende 2014 ließ die DB Bahnbau sie wiederaufarbeiten und setzt sie seither vorwiegend zur Beförderung schwerster Lasten ein.

Jetzt gibt es die stärkste Lok der Bahnbau Gruppe mit nachempfundenem Abgasausstoß ganz wie am Vorbild. Raffiniert konstruiert und mit großem Wassertank ist nun auch das Fahren und Halten „unter Dampf“ über größere Strecken ein wahres Vergnügen.

Möglich macht dies der versteckt verbaute Piezo-Zerstäuber, der in 3 Stufen ausstößt:
Minimaler Ausstoß – Fahrbetrieb – Maximaler Ausstoß.

Erhältlich nur beim MHI-Fachhändler
MHI – Wir leben Märklin!

36431 Schwere Diesellokomotive Baureihe 233 „Tiger“ der DB Netz Instandhaltung, Bahnbau Gruppe, H0, Ep. VI. **€ 279,99***

49967 **49968** **36431**

Einmalige Serien 2017 für die Märklin-Händler-Initiative.

Sammeln | Gleissystem | Digital | Technik | Neuheiten

www.mhi-portal.eu

* Unverbindliche Preisempfehlung der Märklin-Händler-Initiative. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

Individueller Standard: Stefan Wörner hat einen Minitrix Bausatz künstlerisch mit Zubehör, Lichteffekten und Umbaumaßnahmen sehenswert aufgehübscht.

Licht ist Leben

Ein Lasercut-Bausatz garantiert ein schönes Ergebnis. Stefan Wörner vom N-Club International hat sich damit nicht zufriedengegeben: Mit Gestaltungsfreude und Handwerkszeug bringt er Minitrix Bausätze zum Leuchten – wie die Augen der Betrachter.

Tüfteln für den schönen Schein: Hinter den Schau- und Etagenfenstern sind „Minizimmer“ (Bild oben links) in diversen Größen angeflanscht. In bestimmten Zeitabständen werden die LEDs in den Räumen an- und ausgeschaltet, was den lebendigen Eindruck unterstreicht.

Natürlich wäre es schade, wenn niemand sieht, was im Minitrix Bahnhof Dammtor vor sich geht. „Ich habe das Dach bei Manfred Luetke anfertigen lassen – er vertreibt Bausätze schöner Gewächshäuser aus 0,35 Millimeter starkem Lexan, einer sehr schlagzähen Acrylglasvariante“, verrät Stefan Wörner einen seiner Zulieferer (www.luetke-modellbahn.de). „Die Teilungen, also die Glasfenster, werden mit dem Schneidplotter geritzt. An den geritzten Längslinien kann man durch mehrmaliges Knicken die Platten trennen oder – in meinem Fall – durch leichtes Anknicken ein polygon gewölbtes Dach erzeugen.“ Um die Minitrix Stadt- und Jugendstilgebäude der Bahnhofstraße noch interessanter zu machen, hat das NCI-Mitglied die einzelnen Zimmer mit Beleuchtungssets von Austromodell (www.austromodell.at) zum Leben erweckt. „Neben einer Elektronik, die in unterschiedlichen Abständen die LEDs ein- und ausschaltet, gibt es noch sogenannte Lichtkästen. Das sind nach vorn offene Kunststoffschachteln in verschiedenen Breiten – quasi Minizimmer –, die oben eine Aussparung zum Halten der LED haben. Dadurch bleibt der Lichteffekt auf ein bis drei Fenster beschränkt.“

Wer die Fassaden der Lasercut Gebäude bei Minitrix (www.trix.de) betrachtet, dem fällt schnell auf, dass Stefan Wörner auch zum Farbpinsel gegriffen hat: „Teilweise habe ich dasselbe Gebäude zweimal verwendet – es soll aber nicht gleich aussehen.“ Hinzu kommt die Anpassung an den individuellen Charakter des Moduls. So wurde ein Gebäude zum Hotel umgewidmet, „da fand ich Originalfarbe Grau-Beige einfach nicht so passend“. In vielen Gebäuden und Arkaden hat der Anlagenbauer im jeweiligen Erdgeschoss Schaufenster eingerichtet. „Die Einrichtung muss allerspätestens eingebaut sein, bevor die Außenfassade montiert wird – die Gebäude haben einen soliden Boden und da wäre ein Einrichten von unten sehr mühsam.“

Text: rr; Fotos: Kötzle, Stefan Wörner

Innenleben: Ein Dach aus Acrylglas und filigrane Bogenfenster offenbaren das bunte und beleuchtete Treiben im ausgestalteten Bahnhof.

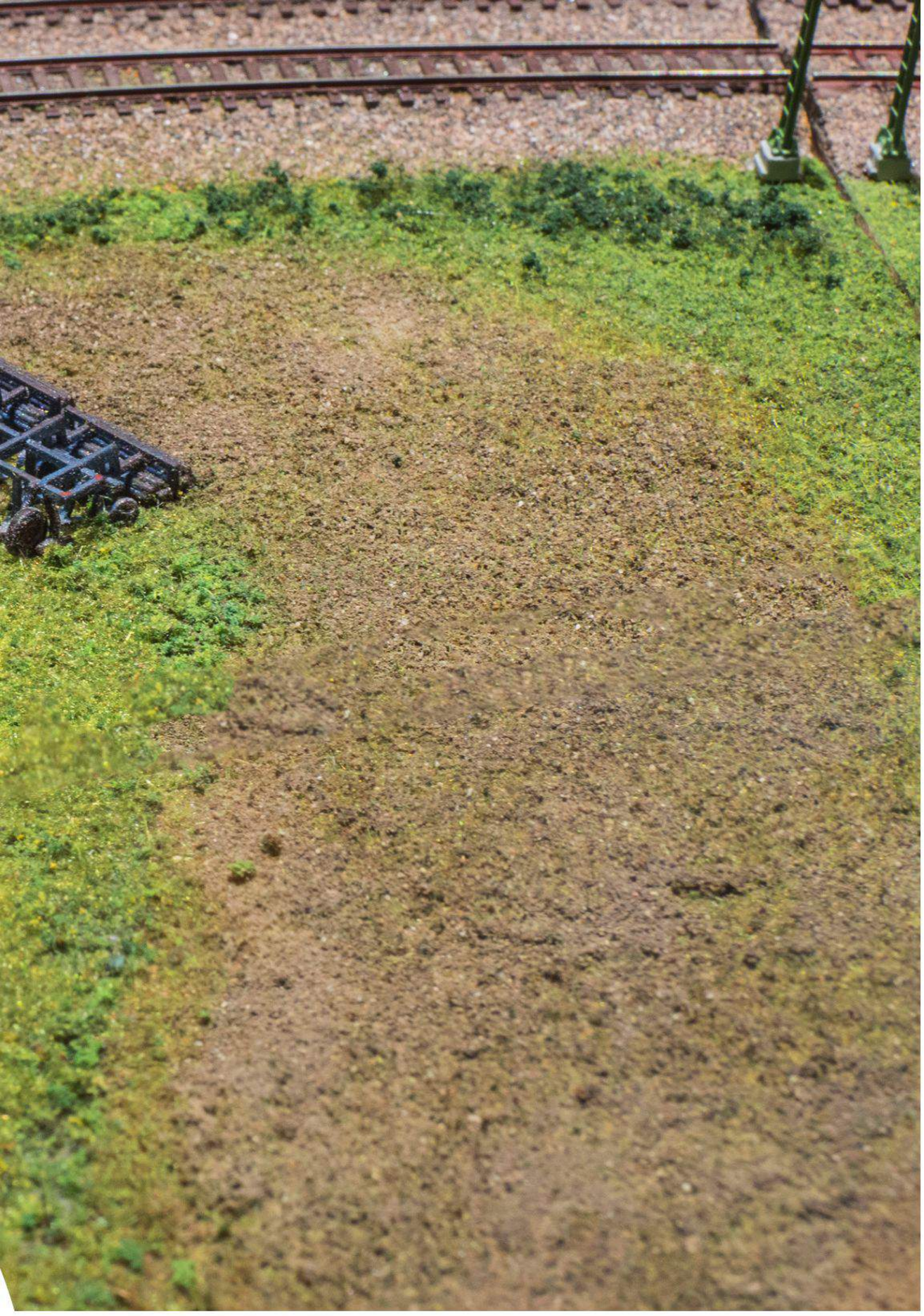
SPUR N: MODULAUSGESTALTUNG

Treckern, pflügen, eggen und säen

Das mit der Ackerkrume in Spur N ist so eine Sache: Eine schlecht umgepflügte Nutzfläche fällt sofort auf, weil jeder weiß, wie sie auszusehen hat. Dabei gibt es durchaus ein paar Patentrezepte für die Gestaltung – und erfahrene Anlagenbauer verraten sie.

Schöne Nebensache: Der Minitrix Loreley-Express rast an einem frischen Acker der N-Modulbahn-Gruppe Rhein-Main vorbei.

Amateurbauern: Selbst bei einem Schrebergarten wird die Krume aufgearbeitet, wie hier in Handarbeit auf einem Modul des N-Club International (NCI).



Da geschieht was: Die unterschiedliche Bodengestaltung unterstützt die Dynamik der dargestellten Landwirtschaftsszene.

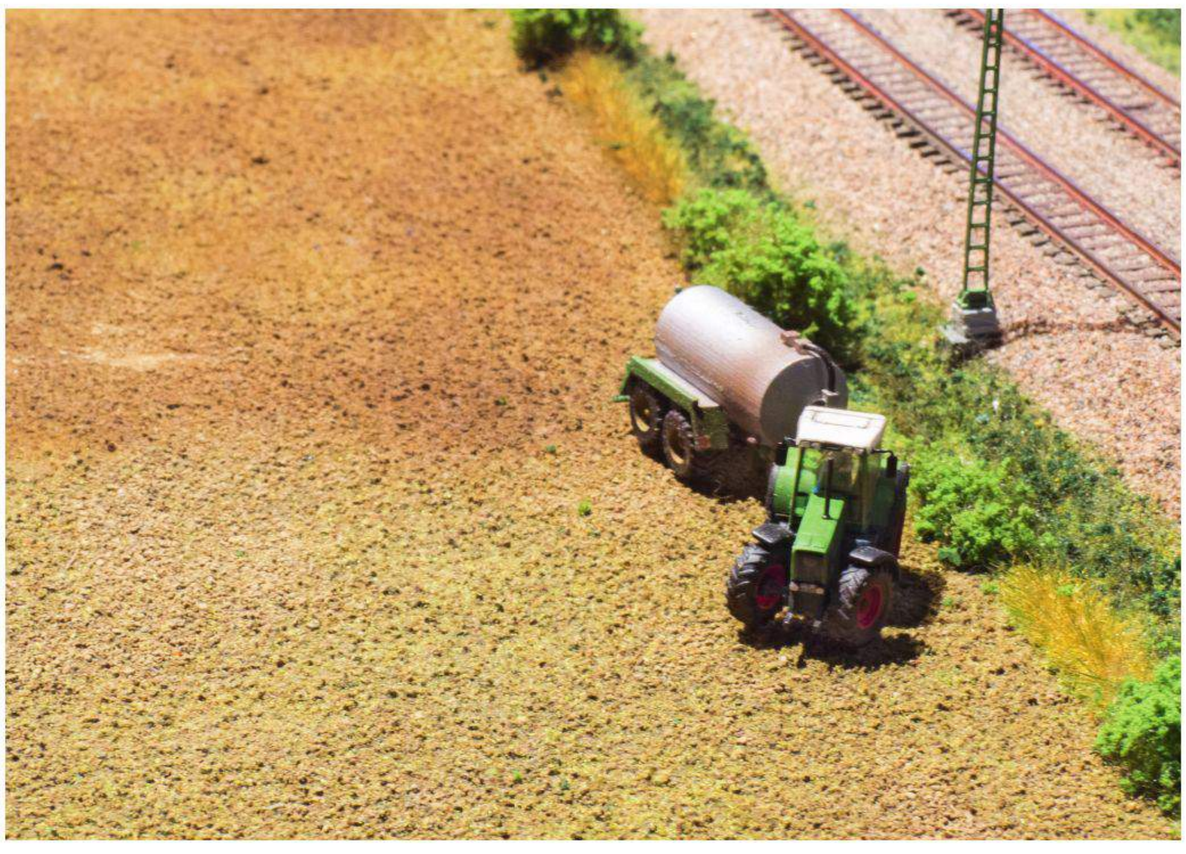
Einen Acker in N darstellen? Wolfgang Krakora vom Authentic Modellbau Club (http://amc-wien.weebly.com) in Wien verweist auf Zubehör wie Matten oder Fertiggelände. „Ich bevorzuge aber den Selbstbau, weil das Ergebnis nicht zu gleichmäßig erscheint.“ Grundlage sei Wellkarton mit kleiner Wellung aus dem Papierfachgeschäft. „Um Erde darzustellen, habe ich als Erstes mit Kaffeesud experimentiert, doch da kann schnell ein Feld aus Schimmel wachsen. Besser geeignet ist gesiebte Erde – nur Erde sieht nach Erde aus.“

Der AMC-Obmann macht kurzen Prozess: „Die Erde wird in die gefällige Körnung gesiebt und in den Backofen geschoben, um Keime abzutöten und so ein Eigenleben auf dem Acker auszuschließen.“ Die auf den Karton gesiebte Erde wird befeuchtet und mit einem Gemisch aus Leim, Wasser und Spülmittel benetzt – die Wellstruktur ergibt dann die Furchen im Acker. „Um Reifenspuren darzustellen, drücke ich die Räder einer Fahrzeugachse, die auf einem Holzstab montiert ist, in die angetrocknete Erde als Spurrillen.“ Nach einigen Tagen des Trocknens kann der Acker auch begrast oder bepflanzt werden.

Die Arbeit mit Wellpappe ist auch eine der Gestaltungsmethoden von Klaus Zurawski, bekannt durch Landschaftsgestaltungs-Workshops und Anlagenbauberichte im Märklin Magazin. „Ich feuchte eine Schicht der Wellpappe leicht an und löse sie mit einem Zahnstocher ab – wenn sie etwas trocknet, entferne ich mit einer Pinzette verbliebene Papierfetzen.“ Als zweite Variante empfiehlt Klaus Zurawski das Auftragen einer dünnen Gipsschicht. „Man lässt den Gips leicht stocken und fährt dann vorsichtig mit einem Kamm durch die Schicht. Ist der Gips ausgehärtet, wird erdfarben eingefärbt – Sepia, Braun oder Umbra, je nachdem, welche Art von Humus nachgebildet werden soll.“

Gipsacker wird mit Acryl-Landschaftsbaufarben koloriert

„Acker ist ja nicht gleich Acker“, nickt Karl-Heinz Echteler, Landschaftsgestaltungsexperte von Noch. „Für einen gepflügten Acker bringe ich zunächst weiße Spachtelmasse (Noch-Art. 60920) auf. Da sie langsam anzieht, kann ich mit einem Zahnstocher feine Linien ziehen – und bilde so die Furchen nach. Beim Trocknen wirkt die Körnung wie hochgeworfener Boden mit Klumpen.“ Dann wird koloriert – aber nicht mit Lack, sondern mit matten Acryl-Farben wie Dunkelbraun (61189), Ocker (61192) oder Braun (61193). „Die Farben lassen sich mit Wasser einfach auf die gewünschte Farbnuance verdünnen. Diese Lasur wird von der Spachtelmasse aufgesaugt und es entstehen wirkungsvolle farbliche Melangen.“ Wer es gern etwas bequemer hat, der verwendet das braune Spachtelpulver →



Anrüchig: Auf ein geeggtes Feld bringt ein Bauer des NCI Gülle aus. Eine kleine Farbnuance auf der Fläche und der Betrachter weiß, um was es geht.

Ob Matte oder feine Foliage: Trecker drauf und fertig ist die Szene „Ausbringen von Flüssigdünger“.

→ „Fels-Spachtel Sandstein“ (60890) oder die Bodenstrukturpaste „Land & Natur“ (60823) von Noch.

Ein nasser Flach- oder Kuchenpinsel wird zur Egge

„Ein geeggter Acker muss feiner wirken“, erklärt Karl-Heinz Echteler, der bei Noch auch Workshops für Landschaftsgestaltung leitet. „Entweder ich nehme einen Wellkarton, den ich mit Streumaterial (08373/08441) bestreue. Professioneller ist es, den gipsgestalteten, gepflügten Acker mit einem nassen Flach- oder Kuchenpinsel abzuziehen – man arbeitet wie ein Stuckateur, der ja eine Wand zuerst grob verputzt und vor dem Abbinden mit der Glättkelle bearbeitet. Unser Acker behält also seine Grundstruktur, wird aber etwas flacher und die Oberfläche deutlich feiner.“

Text: rr; Fotos: Kötzle

Grenzwertig: Das Modul (oben) ist ein Anschlussstück des Schweizer sNs zum NCI. Neben einem gestreuten Acker kontrolliert die Polizei Grenzwanderer.

Fotografiert wurden die Anlagen auf der 5. Großen Modellbahnausstellung des MEC Herrenberg (www.mec-herrenberg.de) und der vom NCI (www.n-club-international.de) organisierten European N-Scale Convention.

Unser Dorf muss schöner werden: Irgendwo müssen Landwirte auch wohnen und im kleinen Dorf des NCI ist auf dem Dach ebenso viel los wie im Feuerwehrhaus oder auf dem Dorfteich mit der bewegungsanimierten Entenfamilie.

HAUS UND HOF, BAUERNVOLK UND GEFLÜGEL

Foto: Faller

Bauernhof: Die Gebäude von Fallers Dreiseithof lassen sich auch frei anordnen. Im Set ist auch Zubehör enthalten.

Landwirtschaft: Das Vorbild des Dreiseithofs von Faller (Art. 232360) in Spur N stand im niedersächsischen Obernfeld, in der Nähe von Duderstadt. Das Gut in Fachwerkbauweise lässt sich originalgetreu auf einer Fläche von 125 mal 180 mal 66 Millimetern anordnen – praktischerweise können die Gebäudeelemente aber auch getrennt voneinander positioniert werden. Zum Hof gehören ein großes Wohngebäude, Schaf- und Schweinestall, Scheune und Zubehör wie Hundehütte, Mistwagen, Storchennest oder auch ein am Schweinestall angebauter Lattenzaun.

Fotos: Noch

Landarbeit: In der guten alten Zeit früher Epochen war Landarbeit auch Handarbeit – Noch hat zwei entsprechende Personengruppen von „Landwirten“ (Art. 36629 oben, 36622 unten), die schleppen, säen, jäten, sensen und graben. Dazwischen jagt ein Bauersbub flatterndes Geflügel.

BEGRÜNTE KRUME

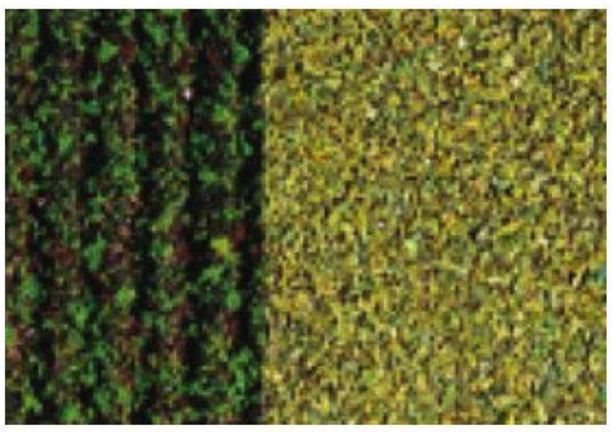


Foto: Auhagen

Ausgebreitet: Per Matte breitet Auhagen einen Kartoffelacker und eine grüne Saatfläche aus.

Schnelle Bodenaufbereitung: Mit der Kleinstgeländematte „Kartoffelacker grob grün“ von Auhagen (Art. 76941) ist die Landarbeit flink erledigt. Die Matte wird mit der Schere oder einem Messer zurechtgeschnitten und die Rückseite mit Weißleim eingepinselt. Das Material wird weich und kann an Geländekonturen angepasst werden. Eine zweite Matte (76942) stellt eine Ackerfläche und einen feinen Kartoffelacker dar.

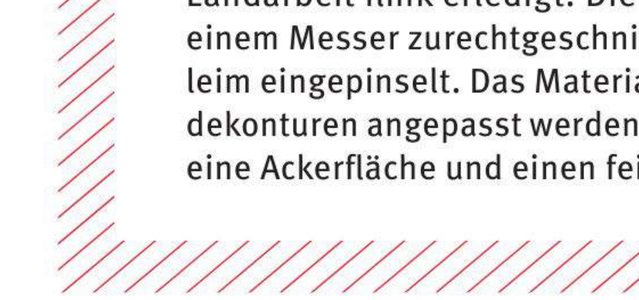
FURCHENACKER ALS BOGEN

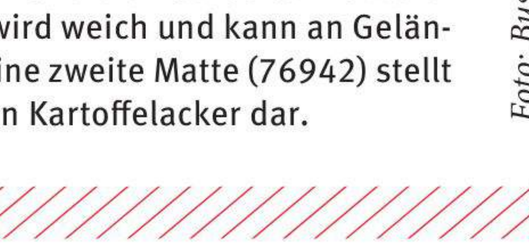
Austausch zwischen H0 und N: Busch hat Furchenäcker als Bögen für N-Bauern (Art. 7183) und H0-Landwirte (7182), die nach dem Zuschneiden mit allen Klebstoffen auf das Gelände geklebt werden. Mit den beiden Gestaltungselementen lässt sich spielen – der N-Acker wird ein vorzügliches Gemüsebeet für den H0-Modellbahner, der N-Anlagenbauer widmet den H0-Furchenacker in einen Spargelacker um. Die Bögen messen 480 mal 280 Millimeter. Für Großbauern ist der Spezialstrukturteppich „Acker“ (7256) von Busch mit einer Größe von 75 mal 70 Zentimetern gedacht.

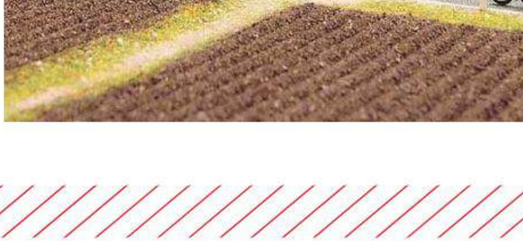
Foto: Busch

Randerscheinung: Neben der Straße hat Busch mit Furchenacker-Bögen die Felder bestellt.

Seit über 30 Jahren
Innovative Reinigungstechnik
für die Modelleisenbahnen
Made in Germany

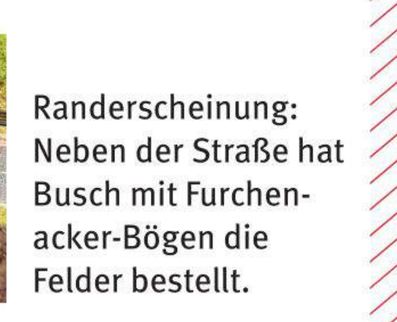




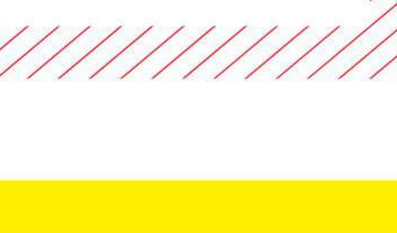


Das professionelle Reinigungssystem
für die Nenngröße N, TT, H0, H0m, H0e, 0, I und IIm
Gleisstaubsaugerwagen, Schienen- und Oberleitungsschleifwagen
MLR-1 Mittelleiterreiniger, Radreinigungsanlagen, Weichenantriebe …

Neuheiten 2017



Lux-Staubhexe 2.17



H0-Entstaubungsanlage

H0-Staubsaugerwagen
für das Car-System

www.lux-modellbau.de

LUX-Modellbau
Innovative Modellbahntechnik · Gleisreinigungstechnik
Anton-Schlecker-Str. 5 · D-49324 Melle · Tel. 0 54 22 / 4 34 91 · Fax 4 49 98 · E-mail: info@lux-modellbau.de

märklin

LESER FRAGEN

Kurz & wichtig

Soll ich beim Programmieren der Lokdecoder das Motorgeräusch unbedingt auf die Einstellung „Fahrgeräusch“ legen?

Besser ja. Zwar funktioniert die Zuweisung auch auf „Sound 1“ usw. Aber automatische, d. h. nicht vom Bediener ausgelöste Soundfunktionen wie das Bremsenquietschen sprechen nur auf den Pfad „Fahrgeräusch“ an. Legt man das Motorgeräusch nun auf „Sound 1“, ist zwar ein Fahrgeräusch zu hören, von der Zentrale verknüpfte Geräusche werden aber nicht dargestellt.

Ich habe mich sehr gefreut, dass das Jahresinhaltsverzeichnis 2015/16 in Ausgabe 02/2017 in gedruckter Form erschienen ist. Gibt es diese Übersicht auch als PDF?

Ein PDF dieses hilfreichen Wegweisers, der die Artikel der Jahrgänge 2015/16 des Märklin Magazins auflistet, finden Sie auch als Download unter www.maerklin-magazin.de. Einer der Vorteile der digitalen Version: Mit der Funktion „Finden“ können Sie gezielt auch nach Schlagworten suchen.

Lokliste Mobile Station

Gibt es eine Möglichkeit, Lokdaten (Name, Adresse usw.) dauerhaft von der Central Station in die Lokliste einer Mobile Station 2 zu übertragen?

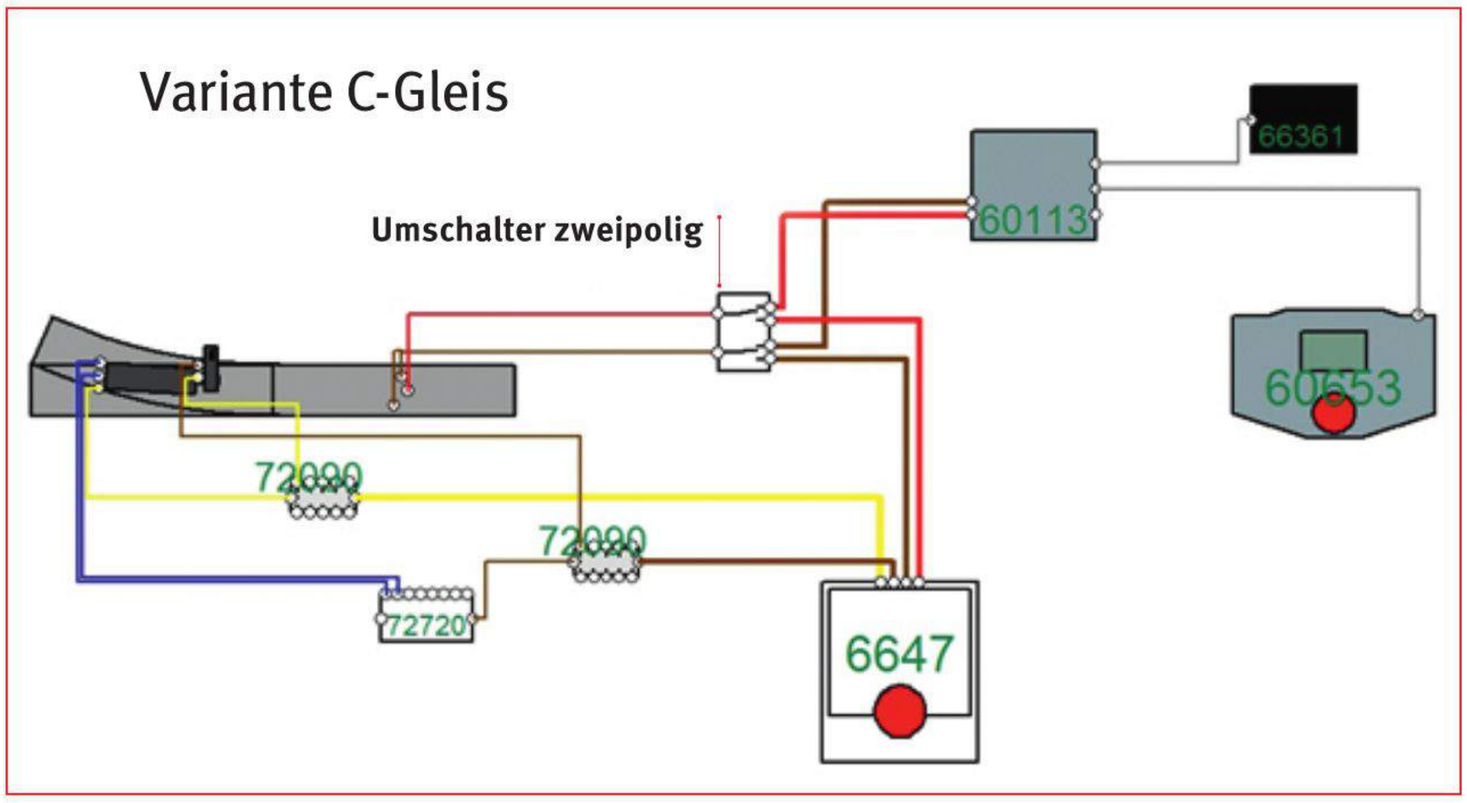
Ein direktes Speichern der Loks aus der CS3 in einer Mobile Station 2 (MS2) ist nicht möglich. Eine an die CS2 oder CS3 angeschlossene MS2 ist grundsätzlich als „Slave“ angemeldet und greift in dieser Eigenschaft auf die Lokliste der Central Station zu. Möchten Sie Loks unabhängig von der Central Station in der Mobile Station speichern, besteht die Möglichkeit, die Lokomotivdaten manuell in der Mobile Station abzulegen. Wichtig: Für die manuelle Speicherung der Daten muss die Mobile Station an der Gleisbox angeschlossen sein. Es stehen dabei elf aktive und 29 passive Speicherplätze zur Verfügung. Insgesamt können also 40 Lokomotiven manuell in der Mobile Station 2 abgespeichert werden. Die manuelle Anmeldung funktioniert ganz einfach über die Funktion „Neue Lok“ (Details dazu in der Anleitung zur MS2). Praktisch: Ist die MS2 an der Central Station angeschlossen (Slave-Modus), greift sie nicht auf den eigenen Speicher zurück – sie arbeitet dann mit den Loks der Lokliste der Central Station. Haben Sie die Mobile Station von der CS getrennt und über die Gleisbox mit der Anlage verbunden, können Sie wieder auf die manuell gespeicherten Loks zurückgreifen. Bitte beachten Sie, dass mfx-Lokomotiven sich bei jedem Wechsel zwischen Gleisbox und CS neu anmelden.

Schlaues Kerlchen: Die Mobile Station 2 verfügt über elf aktive und 29 passive Speicherplätze für Lokomotiven. Insgesamt lassen sich so die Daten von bis zu 40 Lokomotiven speichern.

Digital und analog fahren

Manchmal möchte man ja auch alte, noch analoge Lokomotiven auf der Anlage fahren. Ist es generell möglich, auf einer digitalisierten Anlage auch analog zu fahren?

Sie können im „digitalen“ Schienennetz jederzeit analog fahren, wenn Sie das Schaltnetzteil 66361 ausstecken und die Gleisbox 60113 sowie die Mobile Station vom Schienennetz nehmen. Noch einfacher wechseln Sie zwischen den beiden Welten, wenn Sie einen zweipoligen Umschalter einsetzen. In den beiden Bildern rechts finden Sie die Schemazeichnung für diese sehr komfortable Variante. Den zweipoligen Umschalter erhalten Sie in jedem gut sortierten Elektronikfachhandel. Bei Verwendung von K- oder M-Gleisen empfehlen wir, zusätzlich den Fahr- und Schaltstrom zu trennen (siehe Skizze rechts unten).



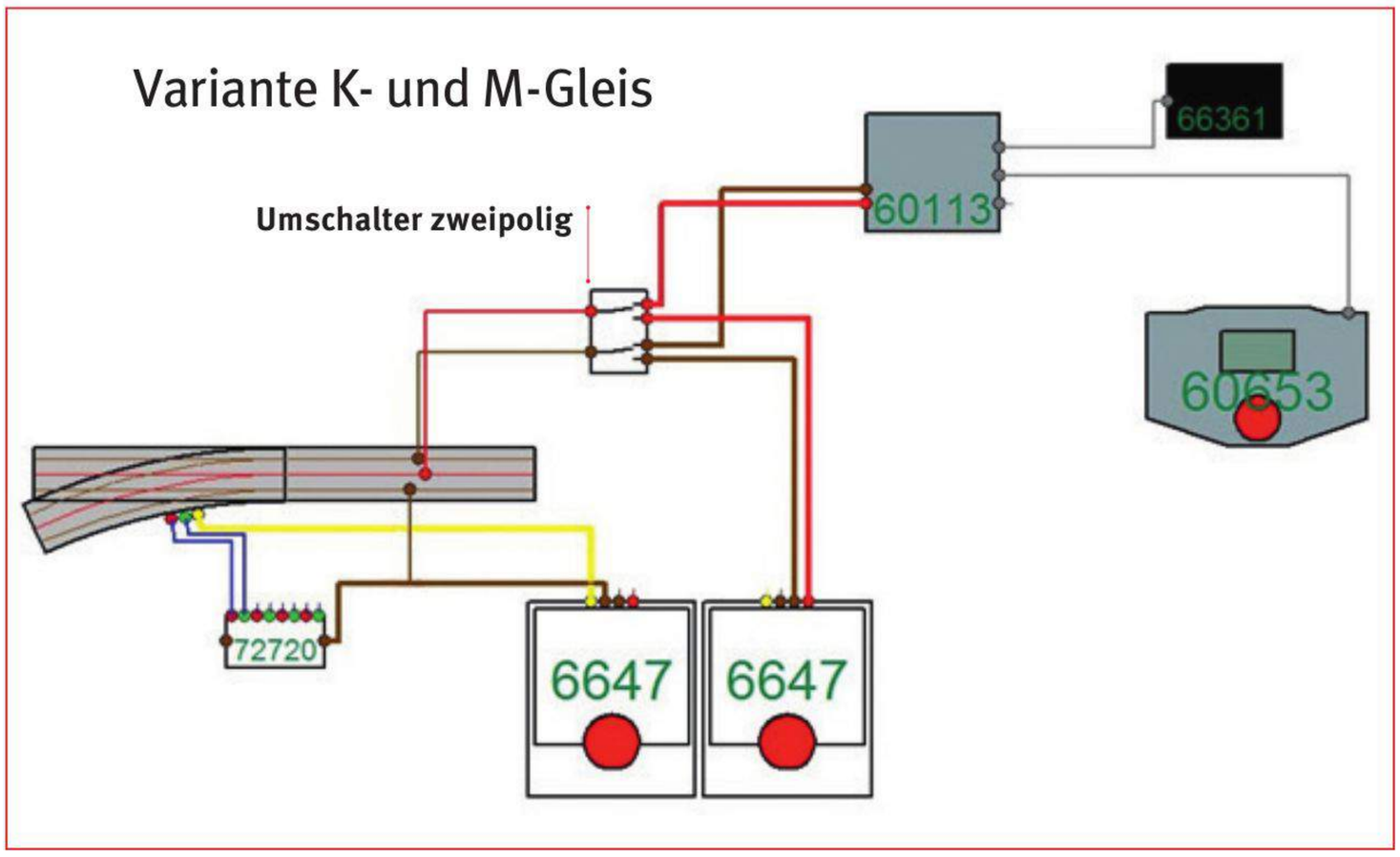
Abwechselnd analog und digital fahren? Mit dem Einbau eines zweipoligen Umschalters ist das kein Problem. Durch den Umschalter lässt sich entweder die Digital-Variante (Gleisbox 60113, MS2, Schaltnetzteil 66361) oder der Analogbetrieb (z. B. Trafo 6647) zuschalten.

Kann ich Magnetartikel wie Weichen im digitalen Netz auch analog schalten?

Es ist generell möglich, auch bei digitalisiertem Fahrbetrieb Magnetartikel wie Weichen weiterhin analog zu schalten. Wichtige Voraussetzung jedoch: Die Weichen dürfen nicht mit einem Decoder ausgerüstet sein. Weichen mit Decodern können nicht mehr analog geschaltet werden.

Kann ich eine analoge und eine digitale Anlage nebeneinander betreiben, wenn ich den Mittelleiter unterbreche, d. h. die Masse verbunden bleibt?

Selbstverständlich können Sie Ihre Anlage in zwei Bereiche unterteilen – in einen digitalen und einen analogen Bereich. Dabei genügt es, beim Märklin Gleissystem (Dreileiter) den Mittelleiter an den jeweiligen Endpunkten zu trennen. An den Trennstellen muss dann nur noch die eine Schleiferwippe (E204452 fürs C-Gleis, E385550 fürs M-Gleis oder E385580 fürs K-Gleis) eingesetzt werden.



Prinzipieller Aufbau für den Digital/Analog-Betrieb einer Anlage beim K- und M-Gleis. Auch hier sorgt der zweipolige Umschalter für einen einfachen Wechsel der Betriebsart. Generell sollten beim K- und M-Gleis jedoch Fahr- und Schaltstrom getrennt sein.

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
Post: Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Kundenservice, PF 960, 73009 Göppingen

150 JAHRE BRENNERBAHN

Transit durch Europas Mitte

Spektakuläre Brennerrampe: Die 186 663 von Lokomotion mit kombiniertem Ladungsverkehr der Spedition Winner talabwärts bei St. Jodok.

Lange Züge: moderner Güterverkehr mit Containern und Aufliegern

Einer der typischen Ganzzüge auf der Brennerrampe lässt sich vorbildgerecht aus dem H0-Containerwagenset „Winner“ in H0 (Art. 47071; werkseitig ausverkauft) und der TRAXX-Zweisystemlok BR 185.6 von Lokomotion (Art. 37468; werkseitig ausverkauft) zusammenstellen. Das Wagenset besteht aus einem vierachsigen Taschenwagen Bauart Sdgkms 707 und zwei unterschiedlichen Containertragwagen Bauart Sgns 691 der DB AG.

Containerwagenset „Winner“ (Art. 47071)

Vor 150 Jahren endet das Postkutschen-Zeitalter am Brenner – 1867 schnauft die erste Dampflok auf den 1.370 Meter hohen Übergang. Der vielgenutzte Alpentransit soll 2026 durch den Brenner-Basistunnel beschleunigt werden.

E-Lok-Baureihe 185.6
(Art. 37468)

Denkmal im Bahnhof Brenner für Carl von Etzel (1812 bis 1865), Erbauer der Brennerbahn.

Ab geht's in den Süden: Der 1.370 Meter hohe Brennerpass ist eine bequeme Überquerung des Alpenhauptkamms per Schiene und Straße.

Brennerbahn 1: Was war, ist und sein wird

Der Brennerzugreisende klebt ab Hauptbahnhof Innsbruck an der Scheibe: In der kurvigen Sillschlucht werden auf den ersten sechs Kilometern vier Tunnel durchfahren und 130 Höhenmeter zurückgelegt – auf den ersten neun Kilometern mit sieben Tunneln wird gar eine maximale Steigung von 25 Promille bezwungen. Inszeniert hat diesen atemberaubenden Auftakt der Stuttgarter Carl von Etzel, der für die österreichische Südbahngesellschaft die Eisenbahntrasse geplant hatte. Der Bau mit – je nach Phase – 4.100 bis 20.600 Arbeitern dauerte von 1863 bis 1867. Als Dampfloks Güter- und Personenzüge von Innsbruck respektive Bozen über den niedrigsten Alpenpass ziehen, ist das Ende der berühmten Taxis-Kutschen-Postlinie Innsbruck–Rom eingeläutet.

Heute rauschen pro Tag über 240 Züge über den Brennerpass – knapp die Hälfte davon Güterzüge. Fast ein Drittel des gesamten Gütertransports durch die Alpen fließt durch den Brennerkorridor. Von den 42,6 Millionen Tonnen Fracht 2015 beförderte die Bahn zwölf Millionen Tonnen, Tendenz fallend. Doch das soll sich mit dem Brenner-Basistunnel 2026 ändern (siehe Folgeseite). Die Güterverkehrssparte der ÖBB, die Rail Cargo Group, hat schon jetzt die Kapazität der Brenner-Shuttle-Züge um 30 Prozent auf 770 Lkw-Stellplätze erhöht. Die Rollende Landstraße („RoLa") ist als umweltfreundliches, schienengebundenes Lkw-Transportsystem durchaus beliebt. Im Januar 2017 hat die ÖBB zudem mit Siemens eine Rahmenvereinbarung für die Lieferung von bis zu 200 E-Loks Typ Vectron abgeschlossen. 2018 werden 30 Multisystemloks für Wechsel- und Gleichstrom für 120 Millionen Euro geliefert. Für sie bedeutet der Übergang von Wechsel- auf Gleichstrom am Grenzbahnhof Brenner kein Hindernis mehr. Ob Personenverkehr, kombinierter Ladungs- (KLV) oder klassischer Güterverkehr, ob Doppeltraktion, Vorspann- oder Schiebelok – am Brenner sind heute modernste Mehrsystemloks und auch die Klassiker von gestern unterwegs. Lokomotion aus München etwa befährt die Brennerachse mit interoperablen Loktypen wie der BR 186 (TRAXX) und BR 189 (Siemens ES 64 F4), doch bis zum Brenner ziehen auch die Baureihen 185, 151 und sogar noch die 139. Die ÖBB schickt ihre „Tauri" 1116 und 1216 auf die Strecke, manchmal auch eine museale 1020 und die alte Brennerlok 1822. Das bunte Bild ergänzen Maschinen der FS, der SBB und BLS Cargo oder der TX Logistik.

Text: rr; Fotos: Europmedia Verlag, Haneburger/CC, Mattes/CC

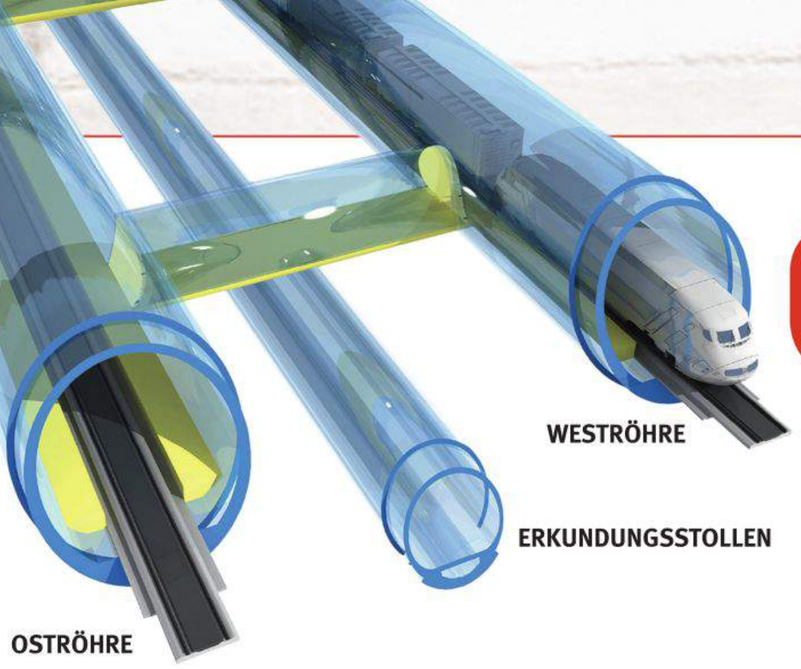
Buchtipps

Der Märklin TV-Macher Klaus Eckert ordnet in zwei Publikationen die Brennerbahn in den regionalen und in den Kontext der Alpenmagistralen (beide erschienen im Europmedia Verlag, www.europmedia-verlag.de):

- **Tirol – Bahnen und Landschaften**
- **Die großen Bahnen der Alpen**

In beiden Büchern ist der Brennerbahnverkehr gestern und heute mit vielen Vorbildfotos dokumentiert. Erhältlich sind die Publikationen über den Clubkooperationspartner VGB Verlagsgruppe Bahn. Hier profitieren Mitglieder der Kundenclubs des Hauses Märklin von einem Rabatt von 15 Prozent bei nicht preisgebundenen Artikeln im Online-Shop (www.vgbahn.info) per Mitgliedsnummer.

Brennerbahn 2: Fakten zur Strecke



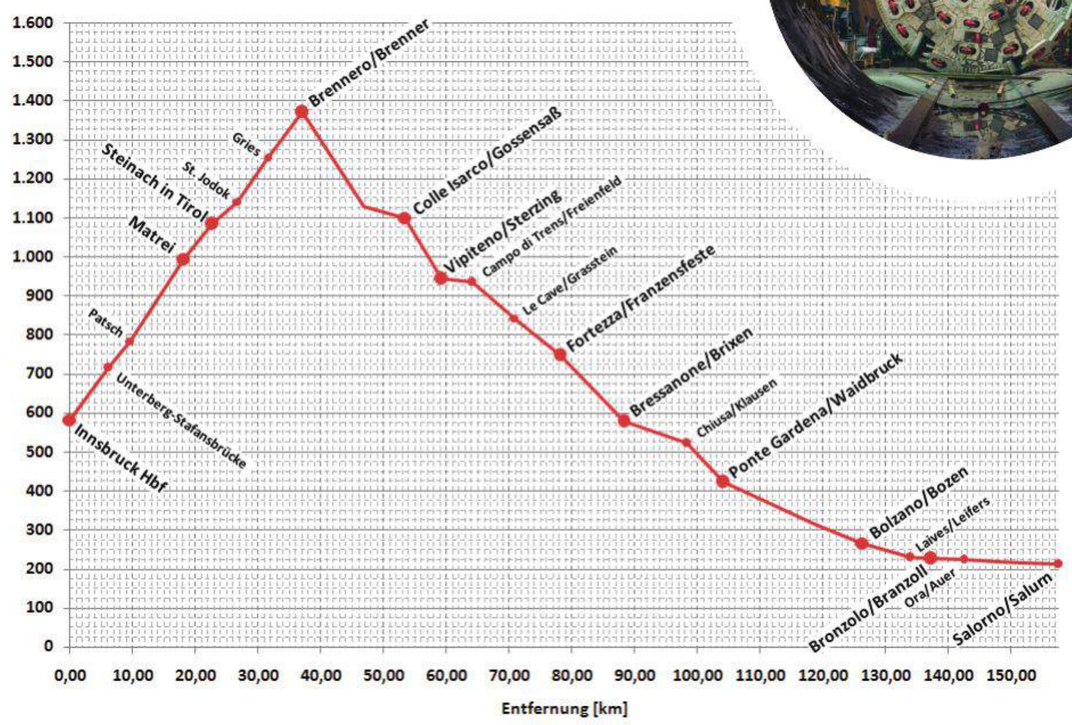
Der längste Tunnel der Welt

Der italienisch-österreichische Brenner-Basistunnel (BBT) ist der Alpenkamm-Durchbruch der 2.200 Kilometer langen Eisenbahnachse zwischen Berlin und Palermo. Der BBT soll von Tulfes bei Innsbruck 64 Kilometer unter dem Alpenkamm hindurch bis zum Südportal in Franzensfeste führen. Die Gesamtstrecke verkürzt sich um 21 Schienenkilometer, die durchschnittliche Steigung beträgt nur fünf Promille und die Züge können von 400 auf 700 Meter verlängert werden. Der Tunnel soll 2026 dem Zugverkehr zur Verfügung stehen. Der Scheitelpunkt liegt an der Staatsgrenze auf 794 Meter Höhe. Die zwei eingleisigen Haupttunnelröhren des BBT werden 8,1 Meter hoch. Weitergehende Informationen zum BBT finden sich unter www.bbtinfo.eu

Die Strecke

Die 36,4 Kilometer lange Nordrampe der Brennerbahn von Innsbruck bis Brenner besitzt eine Maximalsteigung von 25 Promille, auf der 89,3 Kilometer langen Südrampe hinunter nach Bozen werden maximal 22,5 Promille erreicht. Am Brennerpass ändert sich das Stromnetz von Wechselstrom (Österreich) auf Gleichstrom (Italien) – Mehrsystemloks fahren hier unbeeindruckt ohne Lokwechsel durch. Auf der Karte ist auch der Verlauf des künftigen Brenner-Basistunnels eingezeichnet.

Das Höhenprofil



Mit 1.371 Metern Höhe ist der Brennerpass Europas niedrigste Alpenquerung. Die Züge überwinden von Innsbruck (582 Meter über Meeresspiegel) bis zum Systemwechsel-Bahnhof Brenner einen Höhenunterschied von 789 Metern – dann geht es hinunter nach Bozen auf 266 Metern Höhe.

Pustertallinie und Vinschgaubahn

Die Brennerbahn biegt in Innsbruck von der Arlbergbahn nach Süden ab. In Franzensfeste zweigt seit 1871 aus dem Eisacktal die Pustertallinie nach Lienz ab mit Verbindung weiter nach Villach. 1881 wird die eingleisige Nebenbahn von Bozen nach Meran eingeweiht, 1906 die Vinschgaubahn von Meran nach Mals.

Eckdaten der Brennerbahn

- **Bauzeit: 1863 bis 1867, Planung/Leitung: Carl von Etzel, k. u. k. Südbahngesellschaft Österreich**
- **Streckenlänge Innsbruck–Bozen: 125 Kilometer, Innsbruck–Verona: 275,4 Kilometer**
- **Betreiber: Ferrovie dello Stato Italiane/ÖBB**
- **Gütermenge: 30 Prozent des gesamten Nord-Süd-Verkehrs im Alpenbogen; Verteilung: 70 Prozent Straße, 30 Prozent Schiene**
- **Astertunnel bei Pflersch: 1867 als einer der ersten Kehrtunnel weltweit entstanden, heute durch den Pflerschtunnel ersetzt; zweiter Wendetunnel bei St. Jodok**

Brennerbahn 3: Lokomotiven im Modell

Siemens-ES64- und Bombardier-TRAXX-Loks verschiedener Bahngesellschaften sind typische Maschinen auf der Brennerbahn – besonders die auffällige Farbgebung der „Zebras“ entzückt Bahnliebhaber. Das Haus Märklin hat viele der Alpentransitlokomotiven in Spur H0, Mini-Club und Minitrix umgesetzt – natürlich mit passenden Wagen des modernen europäischen Güterverkehrs.

Die 1020.08 1985 in Brennersee.

BR 1020: schwere Güterzug-E-Lok der ÖBB

H0

Urvieh: Die 1020 der ÖBB verkehrte im Vorspanndienst bis in die 1990er-Jahre auch in Mehrfachtraktion. Märklin hat das österreichische „Krokodil“ 1020 im Betriebszustand 1992/1995 in H0 umgesetzt (Art. 37223*). Die Reihe 1020 ist ein „Krokodil“ der Baureihe E94/E194.

Schnappschuss: die 185 661-2 „Paul“ der Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion in Kufstein vor ihrem Brennereinsatz.

BR 185.6: die Lokomotion-E-Lok „Paul“

H0

Modern: Die TRAXX-Zweisystemlok F 140 AC 2 von Lokomotion mit Namen „Paul“ gibt es bei Märklin als H0-Maschine (Art. 37468) mit Digital-Decoder.

BR 185.6

N MINITRIX

Doppelpack: Minitrix lässt (als Trix Art. 12102*) gleich zwei TRAXX-„Zebras“ der BR 185.6 mit 14-poliger Digital-Schnittstelle vorfahren. Bahngesellschaft ist die Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH.

Ganzzug mit Mineralöl-Kesselwagen unterschiedlicher Betreiberfirmen

H0

Öltransport: Aus dem H0-Güterwagendisplay (Art. 00720) rollt ein Epoche VI-Ganzzug aus zwölf Kesselwagen der Bauart Zans/Zacns.

Rollende Landstraße mit Niederflurwagen

H0

Transportsystem „RoLa“: Set mit fünf Spezialwagen Bauart Saadkms 690 (Art. 47418) der Railion, beladen mit Lastzügen verschiedener Speditionen.

Fotos: Ballsieper, Märklin, Minitrix, Detlev Schikorr, Christoph Schneider, Julien Seeling

* werkseitig ausverkauft

BR 186: Mehrsystemloks für Brennerüberfahrt

N MINITRIX

Minitrix stattet die E-Lok 186 285-3 (Trix Art. 16874) der Railpool AG als erste TRAXX-Lok mit 28 Digital-Funktionen aus. Die Lok der Baureihe 186 der DB AG (Trix Art. 16873) für den Güterverkehr besitzt acht schaltbare Lichtfunktionen, passend zum europäischen Verkehr.

Mehrsystemlok: Mit ihren vier Dachstromabnehmern ist die BR 186 für Wechsel- und Gleichstromsysteme ausgelegt.

BR 189: „Europalok“ für schwere grenzüberschreitende Güterzüge

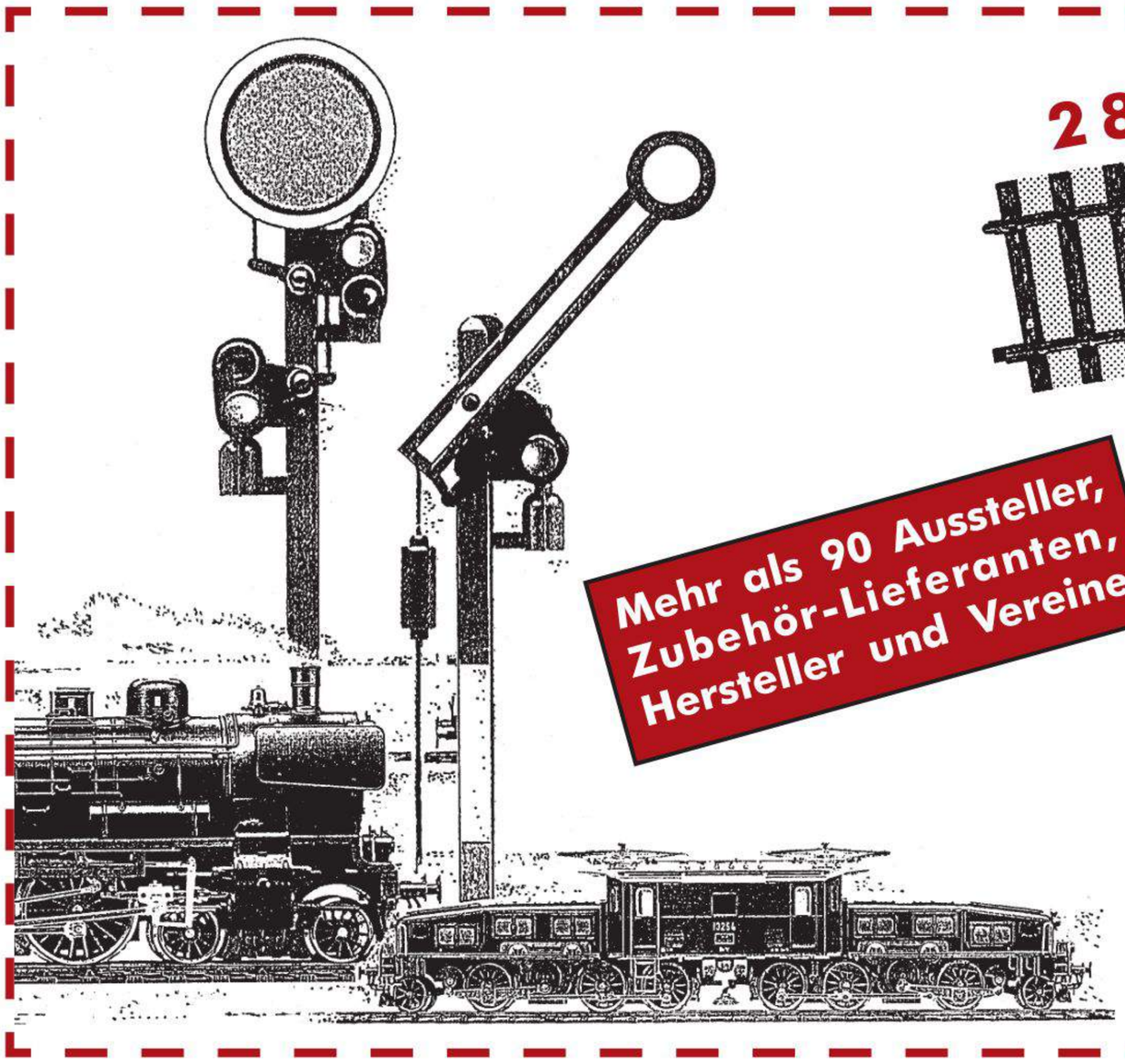
Z

Siemens-Eurosprinter: Die BR 189 von RTC/Lokomotion in Z (Art. 88194) besitzt vier Dachstromabnehmer und zieht Containertragwagen der DB Schenker Rail aus dem Set Art. 82288.

BR 189 mit Schiebewandwagen und Containern

N MINITRIX

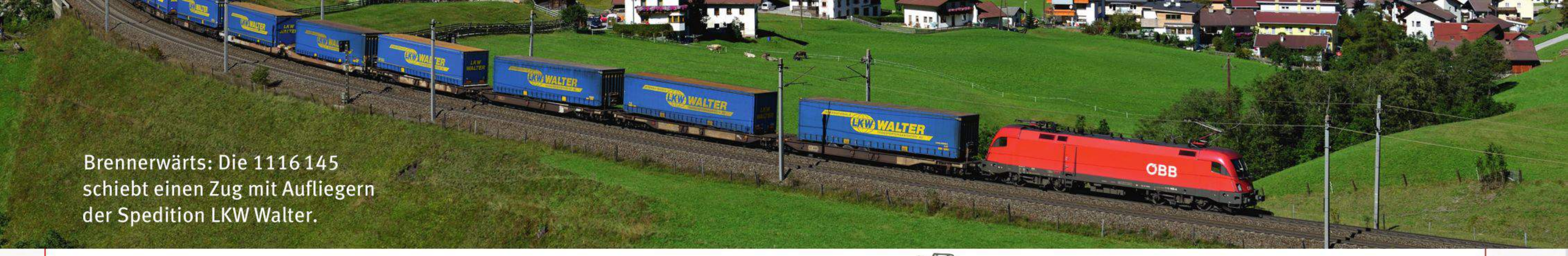
Ganzzüge: Die Minitrix Mehrsystem-E-Lok BR 189 (Trix Art. 16893) der DB AG bespannt mit Schiebewandwagen aus dem Set Trix Art. 15544 und (ganz unten) DB-Tragwagen mit WoodTainer XXL-Containern von Innofreight (Trix Art. 15519/15518).



28. INTERNATIONALES
SPUR-1 Treffen

Mehr als 90 Aussteller, Zubehör-Lieferanten, Hersteller und Vereine

24. & 25. Juni 2017 im
AUTO & TECHNIK
MUSEUM SINSHEIM
www.technik-museum.de/spur1



Brennerwärts: Die 1116 145 schiebt einen Zug mit Aufliegern der Spedition LKW Walter.

Österreichs „Taurus“ für den Güter- und Fernverkehr

H0

Universallok: Märklin hat die Mehrzwecklok 1116 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) in H0 als Zweisystemlok (Art. 39841*, Bild rechts) und mit drei Pantographen (Art. 39358*) umgesetzt.

Taschen- und Tragwagen mit Ladegut

N MINITRIX

ÖBB-Rollmaterial: Mit Sattelaufliegern der Spedition LKW Walter beladen sind die Einheitstaschenwagen des Minitrix Sets Trix Art. 15481 (unten links). Der ÖBB-Tragwagen Bauart Sgnss (Trix Art. 15521, unten rechts) trägt drei großvolumige WoodTainer XXL-Container von Innofreight.

Baureihe 139: Einsystemlok für die Brennerrampe

Z

Klassiker: Zu den altgedienten Baureihen im aktuellen Brennerverkehr gehört die BR 139 der Lokomotion GmbH, die Märklin als Z-Modell (Art. 88384*) in der Gestaltung der Epoche VI mit Klatte-Einzellüftern und rechteckigen Puffern umgesetzt hat. Angehängt sind DB-Tragwagen mit je zwei abnehmbaren Lkw-Wechselpritschen der Spedition „Winner“ (Set Art. 82286*).

Exoten

BR 187 aus der Schweiz

H0

Teststrecke: Ihre neueste TRAXX-Generation AC3 hat Bombardier unter anderem auch auf der Brennerbahn getestet. Märklin hat eine Güterzugmaschine der BR 187.1 (Art. 36630) in H0 umgesetzt sowie eine BR 187.0 (Art. 36631, rechts oben) der Railpool GmbH – vermietet an BLS – mit schaltbarem Sound des Last-Mile-Dieselmotors.

Europaverkehr: Auf dem Weg vom Brenner nach Kufstein befinden sich die angemieteten Maschinen von BLS (Re 486) und SBB (Re 482).

Reihe 482 und 486

H0

Die Serie 482 der SBB Cargo (Art. 36606, Mitte rechts; auf Schweizer Lichtwechsel umschaltbar: Art. 37446) ist wie die Reihe 486 (Art. 36624, rechts) der BLS eine TRAXX-Maschine mit vier Pantographen.

Baustellenfahrzeug der ÖBB

H0

Instandhaltung: Die ÖBB setzt den Gleiskraftwagen Robel X630 (Art. 39547) zur Instandhaltung und Kontrolle auch auf der Brennerbahn ein. Das Märklin Modell besitzt einen digital steuerbaren Ladekran.

* *werkseitig ausverkauft*

Brennerbahn 4: Nord-Süd-Magistrale als Anlage

Panorama-Inszenierung Eisenbahnwelt: Auf der Brennerautobahn wird Maut kassiert – im Vordergrund macht die Brennerbahn am Bahnhof Sterzig Halt.

TRAIN WORLD MONDO TRENO
EISENBAHNWELT

Wer die italienische Seite der Brennerstrecke im Modell erleben will, ist in der Eisenbahnwelt Rabland bei Meran richtig: Das 62 Meter lange Südtirol-Panorama in H0 dokumentiert den Streckenverlauf vom Brennerpass über Sterzing und Brixen bis Bozen – eine eingleisige Verbindung biegt ab über Meran ins Vinschgau bis Mals. „Wir haben 400 Meter Gleise verlegt, es fahren 40 Züge und insgesamt sind 400 Fahrzeuge auf der Anlage“, berichtet Georg Laimer, Vorsitzender der Betriebsgesellschaft und Besitzer des Hotels Hanswirt, zu dessen Gebäudeensemble der Stadel mit der Panorama-Inszenierung gehört. Den Realitätseffekt der mit 12.000 Figuren bevölkerten Großanlage – sie ist mit Unterstützung der Südtiroler Landesregierung entstanden – verstärken Fotos der originalen Topografie, die als Hintergrund eingezogen sind. Den Unterhaltungswert steigern Tag-Nacht-Wechsel sowie interaktive Stationen – so lassen sich etwa Seilbahnen in Bewegung setzen. Basis der Eisenbahnwelt, in der es eine zweite, 30 Quadratmeter große Fantasieanlage mit vier Ebenen gibt, ist die über 23.000 H0-Modelle umfassende Sammlung von Gunther Steitz. Gebaut wurden die Anlagen von Erlebniswelt Modellbahn aus Hannover. **Mitglieder der Märklin Kundenclubs erhalten eine Ermäßigung auf den Eintrittspreis von 10 Prozent.**

Text/Fotos: rr

Großdimensioniert: Die Südtirol-Anlage der Eisenbahnwelt Rabland visualisiert eindrücklich die Bedeutung der Brennerroute als europäische Nord-Süd-Magistrale.

Kultur und Landwirtschaft: Die großartigen Nachbauten von Klöstern (Bild: Säben), Burgen, Ortschaften, Bahnhöfen und Industriegebäuden machen die Eisenbahnwelt, gleich bei Meran gelegen, zum Touristenmagnet.

**Kontakt: Eisenbahnwelt Rabland,
39020 Partschins/Rabland, Italien,
Geroldplatz 3, Tel.: +39 (0) 473/52 14 60,
info@eisenbahnwelt.it, www.eisenbahnwelt.it**

Frühe Liebe, spätes Glück

Christian Jabs faszinierte als Kind eine Märklin Anlage. Über viele Umwege konnte er sie erstehen und von eigener Hand restaurieren. Heute strahlt sie wieder in allerschönstem Glanz.

Epoche III-Idyll mit viel Charisma: Bauwerke wie die imposanten Tunnelwände und viele feine Details verleihen dieser Anlage von 1983/84 das gewisse Etwas.

Besser wäre es, wenn du deine Schulbücher mal so intensiv studieren würdest.“ So schallte es (wahrscheinlich nicht nur) in meinen Ohren, wenn ich mal wieder abends beim Blättern im neuesten Märklin Katalog – heimlich unter der Decke – erwischt wurde. Es war wohl Ende 1983, als ich diesen Satz aus dem Munde meiner Mutter hören musste. Vor mir lag der schwarze Märklin Katalog von 1983/84 mit der dynamischen BR 103 und ihrem TEE oder IC auf dem Titel. (Übrigens: Noch bis heute kann ich die meisten Artikelnummern der damaligen Produkte auswendig, während die seinerzeit gelernten Gedichte eher im hinteren Teil meines Gedächtnisses verschwunden zu sein scheinen …)

Besonders angetan hatte es mir seinerzeit die in dem Katalog abgebildete H0-Anlage – porträtiert mit zwei großen ganzseitigen Fotos sowie diversen kleineren Detailmotiven. Vor allem das Bild mit der Tunneleinfahrt und den Stützmauern hatte sich mir als Kind nachhaltig eingeprägt. Wo mag dieser Tunnel wohl hinführen, woher kam der Zug? Diese und noch weitere Fragen habe ich mir seinerzeit gestellt und versucht, durch Fantasie zu beantworten.

Es gibt sie wirklich!

Einige Jahre später, beim Besuch des örtlichen Spielwarenhändlers, traute ich meinen Augen nicht: Die Antworten auf meine Fragen konnten doch noch gefunden werden, denn die Anlage, auf der die Bilder entstanden sind, stand leibhaftig im Schaufenster – der Händler hatte sie leihweise von Märklin erhalten. Sie war recht lang, nicht besonders tief und der Tunnel führte schräg unter dem Bahnhof hindurch. Eigentlich recht einfach, wenn man es so sieht, aber als Kind fiel es mir noch schwer, auf den Bildern im Katalog den Hintergrund auszublenden.

Doch nun machte alles einen Sinn. Fasziniert verbrachte ich gefühlte Stunden vor „meiner“ Anlage. In den folgenden Jahren kam mir die Anlage immer wieder in den Sinn, sodass ich irgendwann im neuen Jahrtausend den Entschluss fasste, doch einmal bei Märklin nachzufragen, ob es diese Bahn vielleicht noch gibt. Ich hatte mir schon überlegt, sie so detailgetreu wie möglich nachzubauen, falls es nicht möglich sein sollte, das Original zu bekommen. →

Er hat nicht locker gelassen: Beharrlich spürte Christian Jabs einer Märklin Bahn aus frühen Jugendtagen nach – heute ist er der stolze Besitzer.

Stimmige Infrastruktur: Neben dem Bahnhofsbereich und dem Stadtkern von „Deggingen“ bildet eine gut ausgestattete Feuerwache ein weiteres Zentrum der Bahn.

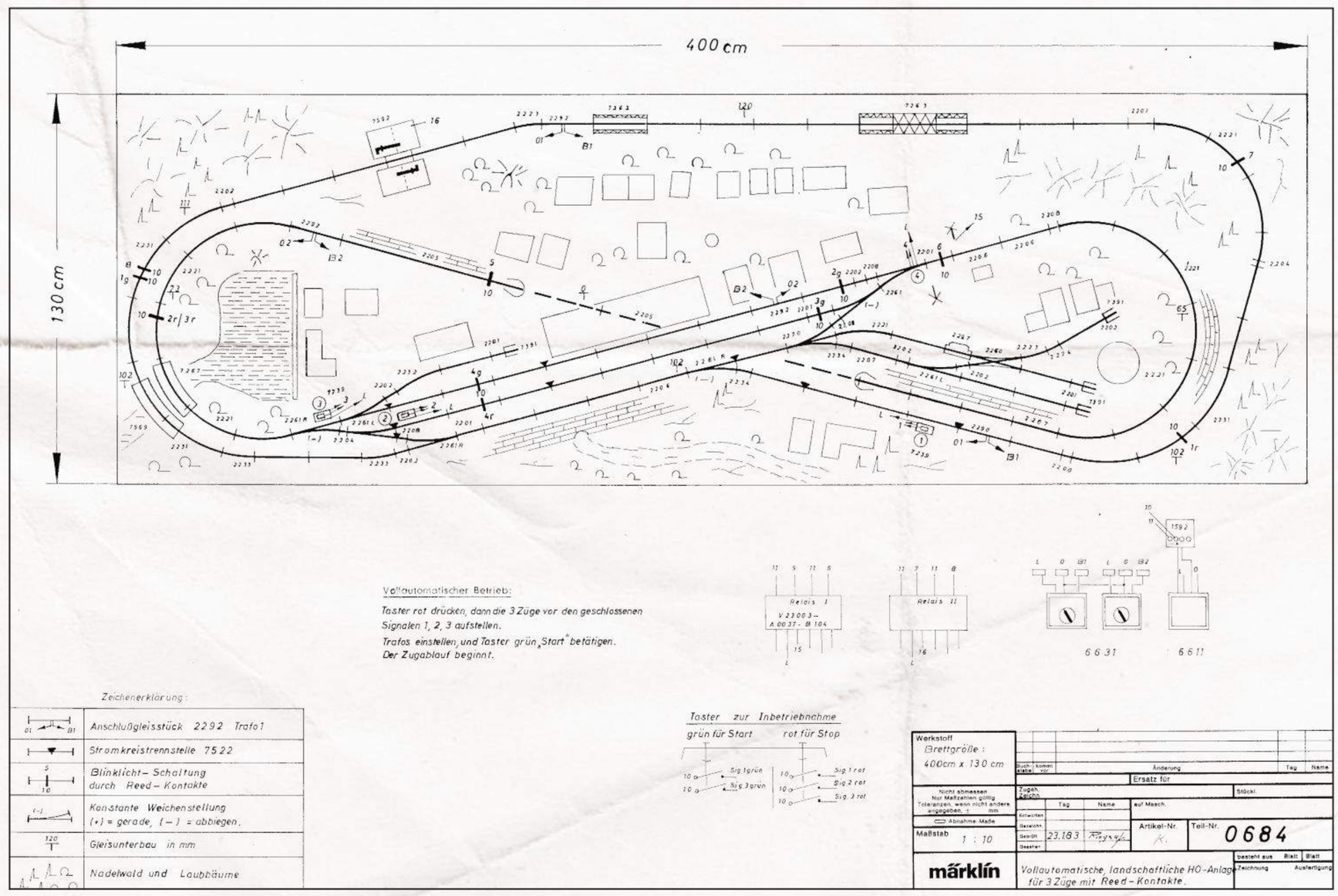
Rechercheunterstützung aus 73033 Göppingen

Ein paar Tage nach meiner E-Mail mit den eingescannten Katalogbildern kam von Märklin ein großer Umschlag per Post. In ihm fand sich, neben einem kopierten Originalgleisplan, auch ein Schreiben, aus dem hervorging, dass es von Anlage 0684 (bei Märklin hat alles eine Artikelnummer) zwei Exemplare gab. Eines der beiden Modelle existierte leider nicht mehr, das andere stand in einem Museum, sollte sich aber, dem Brief nach zu urteilen, in eher beklagenswertem Zustand befinden. Kurze Zeit später stattete ich dem besagten Museum einen Besuch ab, um zu schauen, wie die Anlage denn tatsächlich ausschaut. Ich beschloss, sie dort zu belassen, wenn sie für strahlende Kinderaugen und für eine gute Werbung für Märklin bzw. die Modelleisenbahn insgesamt sorgt.

Ich musste aber feststellen, dass die Anlage seit vielen Jahren wohl nicht mehr gewartet worden war. Die Märklin Werbung zeigte die Neuheiten von 1996, es raste eine Lok mit einem Güterwagen auf Knopfdruck in gefühlter Lichtgeschwindigkeit über die Anlage, eine Beleuchtung gab es nicht. Das Modul wirkte sehr trostlos, die Bäume waren eher braun als grün, es fehlten viele Autos, einige Häuser waren ausgetauscht oder defekt und die ganze Anlage befand sich in sehr verstaubtem Zustand. Trotzdem: Die Grundsubstanz stimmte, es gab kaum Risse in der Gipslandschaft, der stabile Anlagenrahmen schien intakt – aber ehrlich gesagt war mir das schon fast egal, denn ich wollte „meine Anlage“ ja sowieso haben ...

Das Ziel: zurück zum Originalzustand

Einige Wochen später habe ich die Bahn dann abgeholt und zu Hause installiert. Nach einer kurzen Bestandsaufnahme kam rasch der Entschluss, die Anlage zu restaurieren: im Idealfall so, dass sie wieder so aussieht wie auf den Katalogbildern von 1983. In einem ersten Schritt war es notwendig, die defekten Weichen und Gleise durch neue, allerdings zeitgenössische Versionen, also K-Weichen mit dem alten, fest montierten Antrieb, zu ersetzen. Auch die schadhafte Merkur-Gleisbettung wurde an diesen Stellen getauscht.



Großer Bahnspaß auf 400 x 130 Zentimetern, sauber dokumentiert: der originale Plan für eine „vollautomatische landschaftliche H0-Anlage für 3 Züge mit Reed-Kontakten“ aus dem Archiv von Märklin. Unten rechts: die werksinterne „Art-Nr.“ – bei Märklin hat alles (alles!) seine Artikelnummer.

Die Anlage: immer wieder im Fokus

Beim Durchforsten meiner Märklin Sammlung waren mir zwischenzeitlich noch mehr Fotos der Anlage aufgefallen. An einigen Einzelheiten kann man erkennen, dass es tatsächlich zwei Anlagen gab, die sich aber lediglich in Details (Autos, Bäumen, Figuren) voneinander unterschieden. Gleise und Gebäude sowie die Landschaft waren identisch. So wird in einem Bericht über den legendären Märklin Anlagenbau (MM 3/84) die Planung am Reißbrett sowie auch der Bau in einigen Bildern gezeigt. Auch im Jubiläumsheft von 1984 zum 125-jährigen Märklin Firmengeburtstag wird die Anlage (die zweite Version) mehrfach gezeigt.

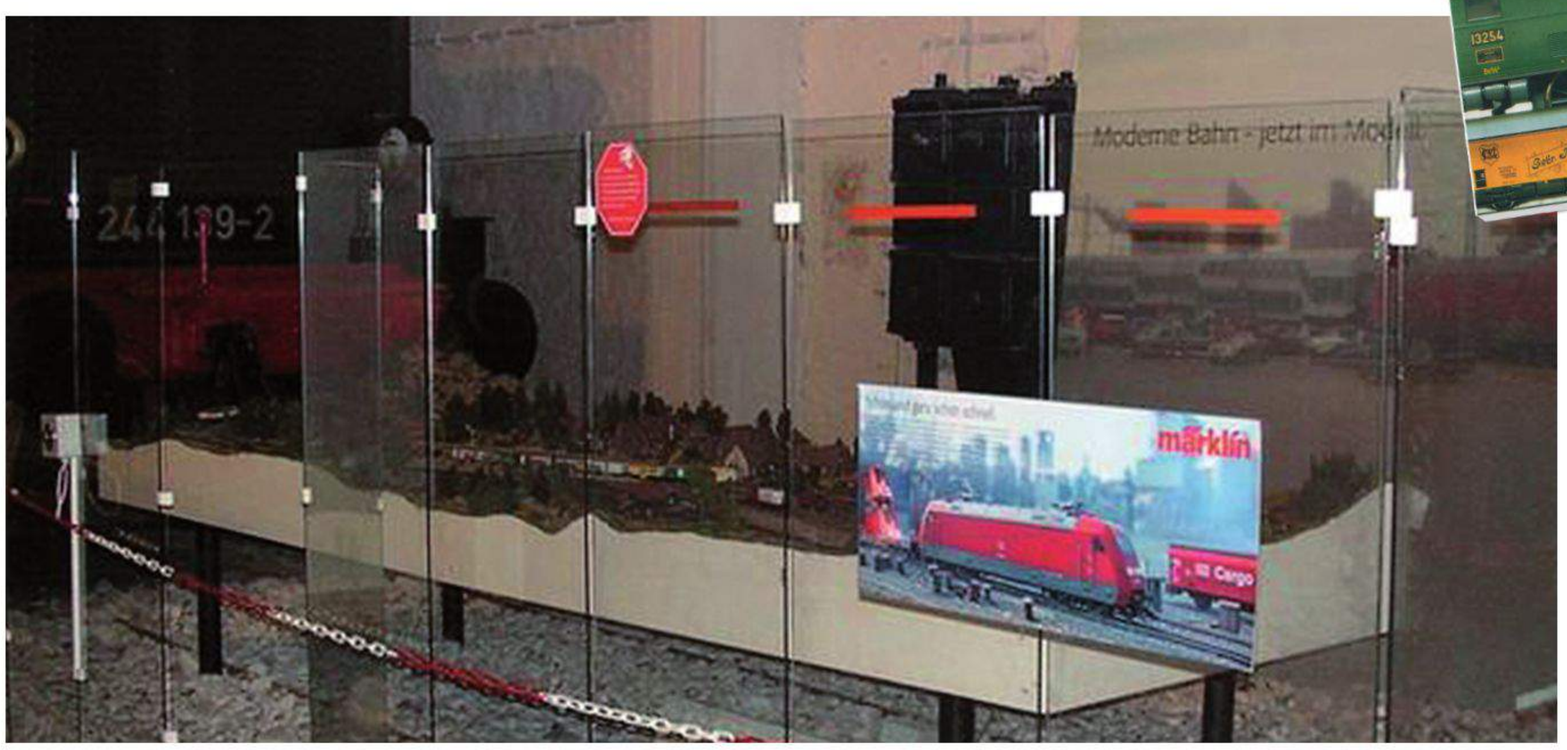
Der Bauherr? Der legendäre Anlagenarchitekt Bernhard Stein

Das Projekt entstand bei Märklin während der Ära des damaligen Modellbaugurus Bernhard Stein. Dieser hat viele der damaligen Schauanlagen gebaut, ferner den Märklin Anlagenbau im damals modernen Bau und auch bei den Planungen unterstützt. So gibt es beispielsweise auf seinen Arbeiten eigentlich keine parallel zur Anlagenkante verlaufenden Gleise oder Straßen und auch die Felsgestaltung trägt bis heute seine Handschrift. Gebäude hat er immer patiniert. Ob der Meister auch bei dieser Anlage mit von der Partie war, lässt sich schwer sagen – zumindest die Felspartien, die patinierten Gebäude und eben die Gleisführung stammen aber aus seiner Schule.

Prädikat „historisch wertvoll“: der Märklin Katalog von 1983/84 mit Fotos der Anlage 0684.

Bahntechnik Baujahr 1984: Der Katalog informierte auch über die damals aktuelle Märklin Hardware wie Mehrzugbetrieb und Relex-Kupplungen.

Auch im Jubiläumsheft zum 125. Geburtstag von Märklin wurde die Anlage 1984 mehrmals erwähnt.



Bevor Christian Jabs die Bahn unter seine Fittiche nahm, stand sie in renovierungsbedürftigem Zustand als Schauexemplar in einem Eisenbahnmuseum.

Nächster Schritt: Austausch der defekten Reed-Kontakte. Und siehe da – kaum waren die neuen Kontakte wieder mit den unter der Anlage montierten Industrierelais verbunden, schloss der Märklin Bahnübergang wieder die Schranken, die Lichtsignale schalteten einwandfrei und auch die eine Weiche, die zum Drei-Zug-Betrieb nötig ist, schaltete automatisch. Der originale Gleisplan war hier sehr hilfreich, denn er beinhaltete auch einen Schaltplan. Beim Märklin Anlagenbau war man schon seinerzeit sehr darauf bedacht, einen störungsfreien Dauerbetrieb zu gewährleisten – die auf den Katalogbildern abgebildeten Signalfernschalter waren wohl nur Deko für das Foto, wie man auf dem Schaltplan unschwer erkennen kann. Der für die Relais benötigte Gleichstrom wird übrigens mit Gleichrichtern aus dem Autorennbahnsystem „Märklin Sprint“ erzeugt. Es sind ansonsten die klassischen blauen Märklin →

Nummer 0684 lebt: Liebevoll restauriert, präsentiert sich die einst in die Jahre gekommene Anlage längst wieder in prachtvoller Verfassung. Die originale Märklin Artikelnummer „seiner“ Bahn aus dem Jahr 1983/84 kennt Christian Jabs natürlich auswendig.

→ Kunststoff-Transformatoren aus den 80er-Jahren verbaut, die Netzkabel sind um Teile aus dem Märklin Metallbaukasten-Sortiment gewickelt.

Renovierungsarbeiten bis in kleinste Details

In einem nächsten Schritt tauschte ich die „falschen“ Gebäude wieder gegen die von den Fotos bekannten – ich ahmte die Patinierung nach, um wieder ein möglichst geschlossenes Ensemble „aus einem Guss“ zu erhalten. Die Gebäude der Anlage stammen ausnahmslos von Kibri und Vollmer. Nach weiterem Studium der zur Verfügung stehenden Bilder habe ich dann versucht, die fehlenden Automodelle wieder zu repositionieren. Dabei fiel mir auf, dass vor allem die heute noch bei Sammlern begehrteren Wiking-Modelle in selteneren Farben fehlten, ebenso ein an exponierter Stelle stehender MB-Kipper mit Anhänger von Kibri. Diese Fahrzeuge waren in den 1980er-Jahren sehr detailliert und als Bausatz relativ teuer, umso interessanter scheint das montierte Modell gewesen zu sein.

Dasselbe gilt für einen selteneren Wiking-VW Käfer in Weinrot, ein türkisenes Wiking-US-Modell und ein paar weitere Fahrzeuge. Überprüfen konnte ich meine Annahmen anhand der Klebespuren auf der Straße, die den Achsstand hervorragend zeigten. Auch kleinere Details, die ich auf den Fotos erspähte (wie z. B. die Kabeltrommeln auf dem Flachwagen am Güterschuppen) wurden durch zeitgenössische 80er-Jahre-Bausätze ersetzt. Nun war die Anlage erst einmal wieder betriebsfähig und nach einer intensiven Reinigung konnte man erste Fotos im Stil der Katalogfotos machen. Dort wurden seinerzeit die aktuellen Märklin Modelle abgelichtet. Um auch E-Loks zeigen zu können, wurde gar extra für die Katalogfotos auf dem Außenoval teilweise eine Oberleitung montiert. Auf diese habe ich aber nach einem Test verzichtet, da sie im Betrieb eher hinderlich ist und vor allem ja nur auf etwa der Hälfte des Außenovals montiert war (zu erkennen auf den Katalogbildern).

Grünes Idyll dank neuem Baumbestand

Doch die Katalogstimmung konnte auch mit den zwischenzeitlich erworbenen zeitgenössischen Modellen nicht reproduziert werden. Es fehlte einfach das für heutige Verhältnisse kräftige Grün. Auch waren die mit Seefolie gestalteten Gewässer nicht mehr schön, teils waren sie übermalt oder eingerissen. Also beschloss ich, neben den Gewässern alle Laubbäume gegen neue Exemplare derselben Art zu tauschen. Im Heki-Sortiment befinden sich bis heute diese 80er-Jahre-Bäume, auch wenn es dort selbstverständlich auch viel feinere, moderne Modellpflanzen gibt. Ferner wurden die abgegriffenen Stellen mit Grasfasern in den originalen Farben neu begrünt.

Logistik nach Maß: Schienen- und Straßenverkehr arbeiten Hand in Hand, Lkw können den Gleisbereich direkt anfahren. Auch für einen kleinen Kohlespeicher reicht der Platz noch.

Maximale Detailgenauigkeit: Christian Jabs legte großen Wert auf eine möglichst präzise Umsetzung des Vorbilds – auf die Kabeltrommeln auf dem Flachwagen wollte er daher nicht verzichten.

Komplett restauriert macht die Anlage eine gute Figur. Lange Paradestrecken und ein lebendiger Gebäudemix sorgen für eine gelungene Verbindung aus Fahrbetrieb und Landschaftsbau.

Die Fachwerkhäuser sowie alle weiteren Gebäude stammen aus dem Sortiment von Kibri und Vollmer. Für einen authentischen Epoche III-Look hat Christian Jabs sie nachpatiniert.

Märklin an Bord: Ein Rungenwagen bringt neue Pretiosen aus 73033 Göppingen – nach einem Rangierstopp geht die Reise weiter. Was wohl der gedeckte Güterwagen geladen hat?

Schlussendlich konnte ich alle Bäume tauschen und die neuen Grasfasern, die auch seinerzeit schon mit dem Elektrostaten aufgebracht wurden, sorgten für zusätzliches kräftiges Grün und Gelb. Die Büsche und Bodendecker wurden neu aus Islandmoos und Flocken angefertigt, wie bereits seinerzeit. Die Seefolie wurde nach dem alten Muster zugeschnitten, die Ränder neu bestreut.

Ein passender Hintergrund kam noch zum Schluss dazu, sodass die Anlage nun tatächlich sehr nahe an das originale Erscheinungsbild aus dem Katalog von 1983/84 herankommt.

Fahren im Betriebszustand um 1983/84

Selbstverständlich wird die Anlage von mir aus nostalgischen Gründen am liebsten mit den Fahrzeugmodellen aus dem Katalogsortiment von 1983/84 befahren. Ein Test mit aktuellen Modellen bewies aber, dass auch diese problemlos fahren. Ein Umbau auf Digital-Betrieb wäre mit wenigen Handgriffen möglich, es müssten lediglich die Trafos gegen eine Digital-Zentrale getauscht werden.

Ursprünglich von mir als private Kindheitserinnerung gedacht, dient die Anlage zwischenzeitlich wieder ihrem eigentlich Zweck: Sie steht bei einem Modelleisenbahnhändler und erfreut die Besucher, die sich selbstverständlich auch über die Geschichte „meiner“ Anlage informieren können. Gefahren wird nun auf Knopfdruck mit aktuellem Märklin Rollmaterial, an Aktionstagen verkehren aber auch die Modelle aus dem Katalogsortiment der Kindheit.

Text und Fotos: Christian Jabs, Märklin

Frisches Grün entlang der Gleise: Die ausgebleichten Bäume wurden ausgetauscht. Die alten Tannen mussten durch „Neuzüchtungen“ ersetzt werden. Die Laubbäume entsprechen aber dem Original – die aktuellen Modelle von Noch tragen unverändert das 80er-Jahre-Outfit.

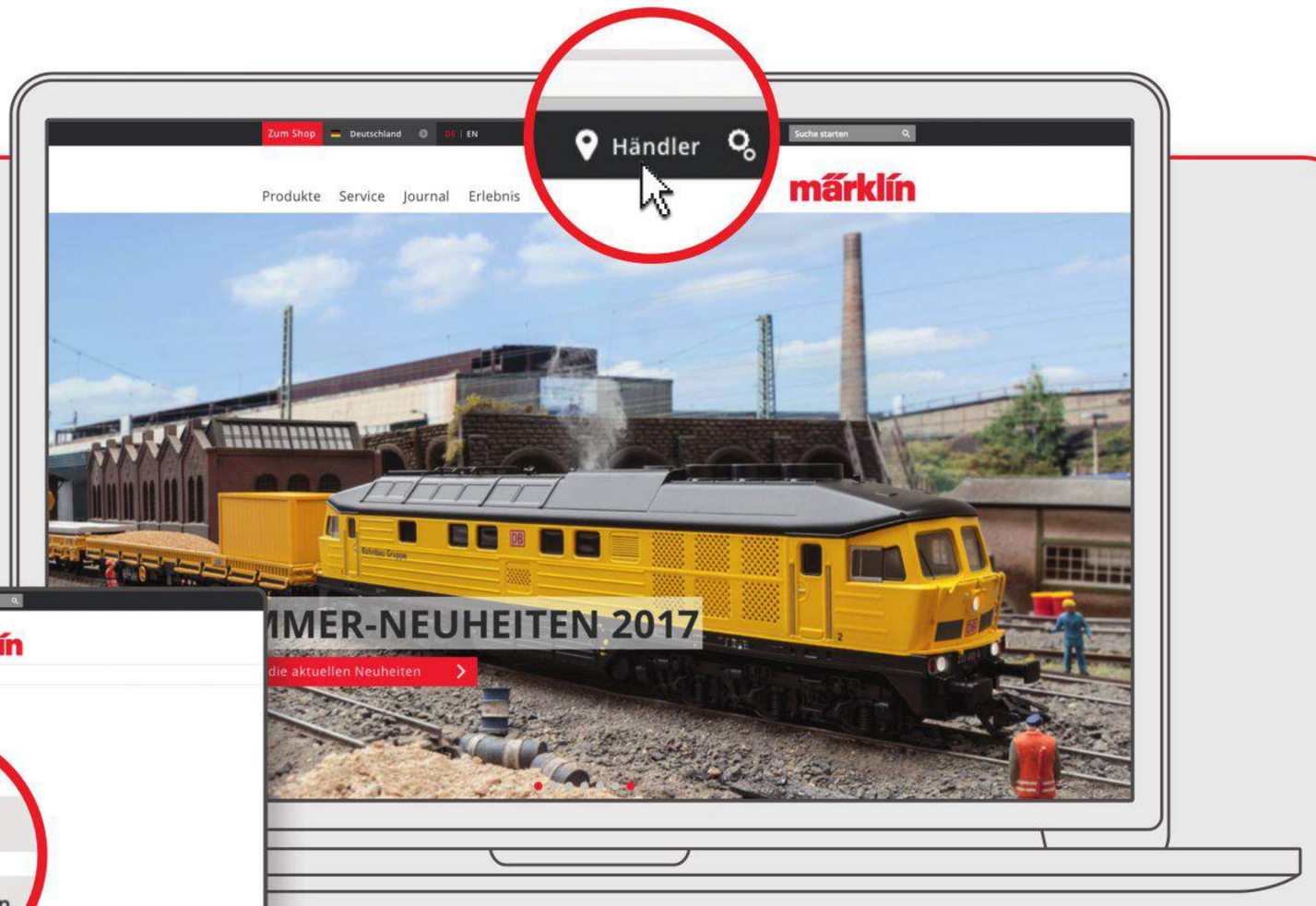
Lust am Aufbau von Anlagen? Im Download-Bereich auf www.maerklin-magazin.de finden sich viele Anregungen für Einsteiger und Aufsteiger.

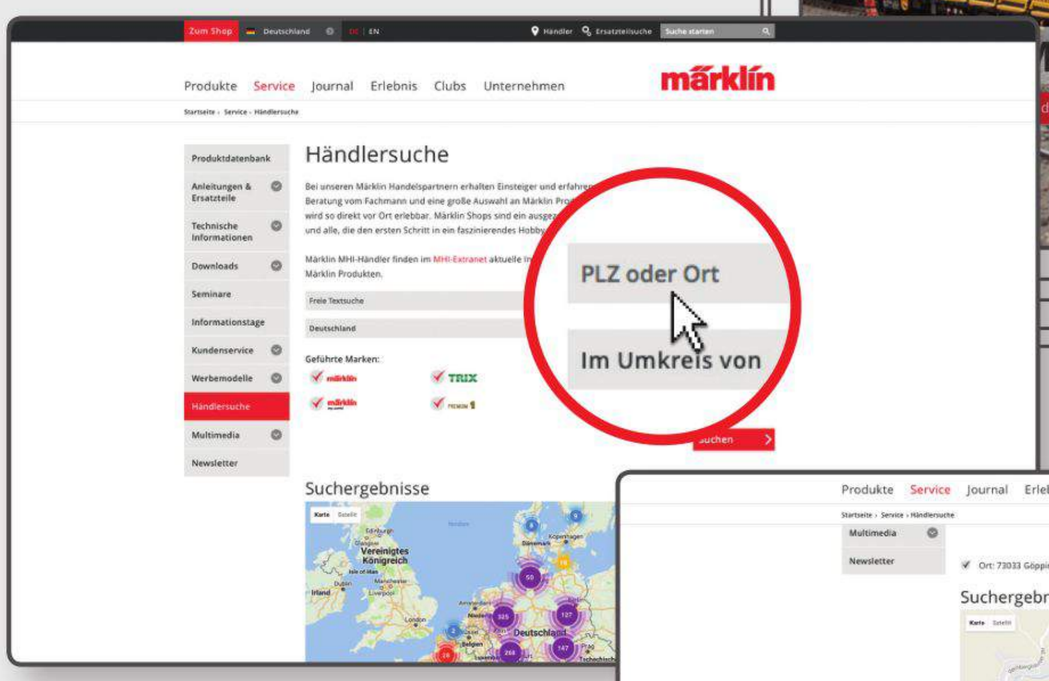
In drei Schritten zu Ihrem Händler

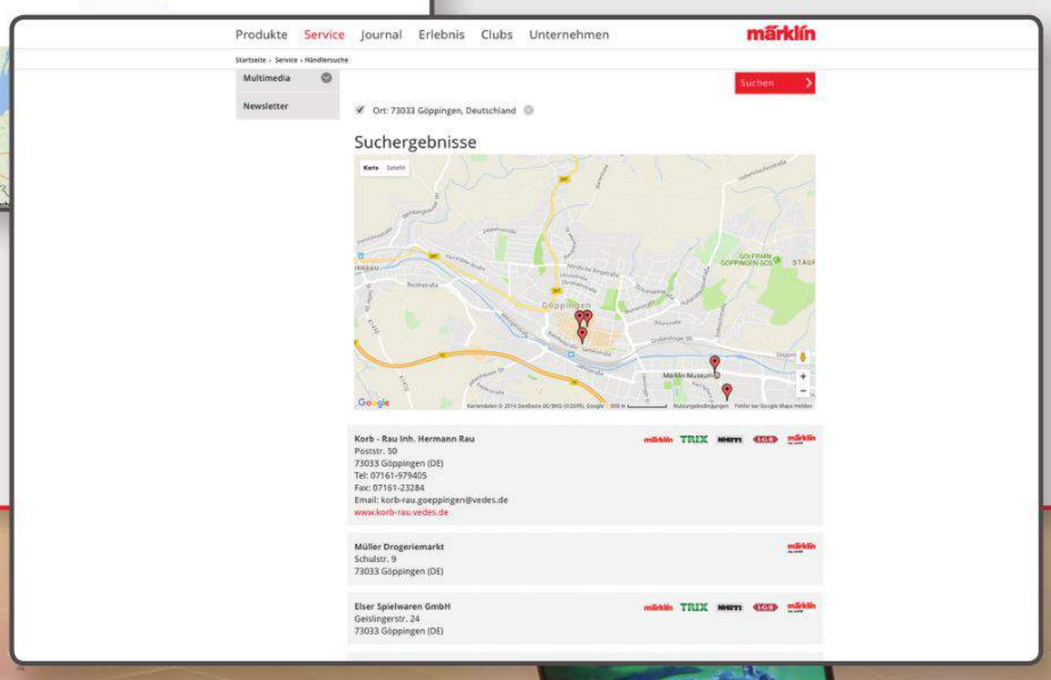
Mit der komfortablen Onlinesuche finden Sie das Fachgeschäft ganz in Ihrer Nähe. Ganz ohne Umwege. Einfach und schnell. So geht's:

Schritt 1

Startseite aufrufen
www.maerklin.de
Menüpunkt Händler anklicken







Schritt 2

Ort oder PLZ eingeben

Schritt 3

Händler auswählen

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

Rohbau in 4 Wochen.
Wie geht das?

NOCH

... wie im Original

NOCH Felsguss-System
Der Gipfel des Modellierens

Mit den neuen Fels-Gussformen und der PROFI-Gießmasse aus dem NOCH Felsguss-System entstehen einfach und kostengünstig imposante Felsstücke, Felswände und Berghänge.
Die Produkte sind ab Juli 2017 bei Ihrem NOCH Fachhändler erhältlich.

www.noch.de** • YouTube **www.noch.de/youtube

NOCH GmbH & Co. KG, Lindauer Str. 49, D-88239 Wangen/Allgäu

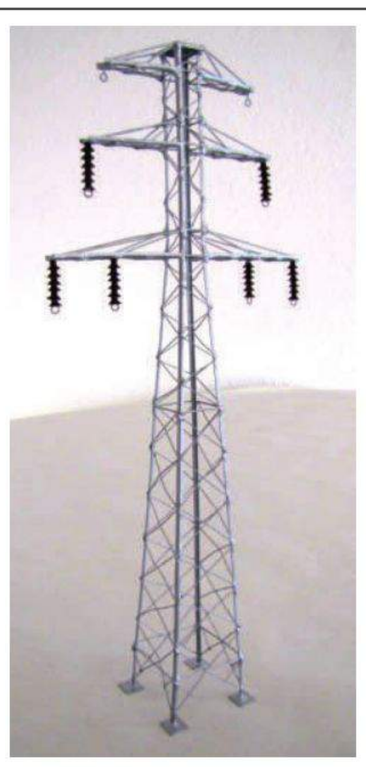
Die Datenbank für Modellbahner
COLLECTION

NEU!

Die Datenbank für Modellbahner
COLLECTION

71017	COLLECTION Märklin Spur Z von 1972 bis 2017	**€ 94,00**
71017e	COLLECTION eBook Märklin Spur Z 2017	**€ 19,50**
72016	COLLECTION Märklin Spur 1 von 1969 bis 2016	**€ 94,00**
72016e	COLLECTION eBook Märklin Spur 1 2016	**€ 19,50**
73017	COLLECTION Märklin 00/H0 von 1935 bis 2017	**€ 145,00**
73017e	COLLECTION eBook Märklin 00/H0 2017	**€ 29,50**

modellplan
... Software + Technik für Modellbahner



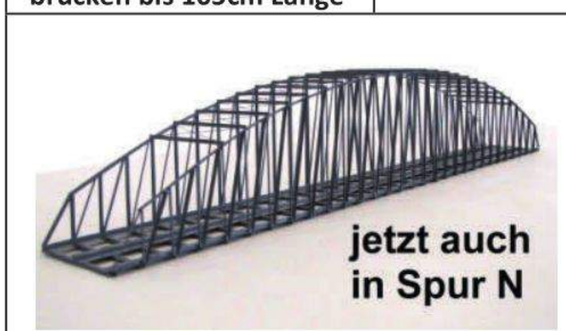
Autobahn-Schilderbrücke

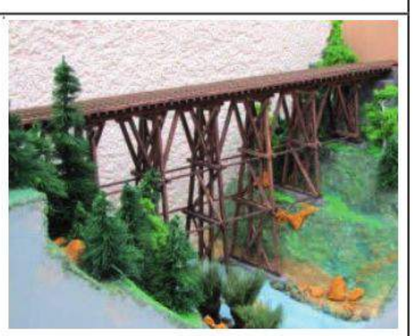
Kontakt: Felix Hack, Kästnerstr. 9, 71686 Remseck
tel.: 0163 2302576 (gerne Rückruf)
Email: hack-bruecken-info@arcor.de
Bezug: Modellbahn-Fachhandel oder ***www.hack-bruecken.de***

Spur N Produktoffensive 2017:
5 neue N-Bogenbrücken bis 50cm + Kasten-brücken bis 105cm Länge

HACK BRÜCKEN

Fertigmodelle aus Weißblech, Holz oder als Karton-Bausatz
*Hier sehen Sie nur eine kleine Auswahl an H0-Highlights und **Neuheiten 2017.***
Wir senden Ihnen gerne kostenlos unser Info-Blatt zu! (auch Z,N,TT,0,Spur 1)





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

Autoren:
Karl Albrecht, Claus Dick, Thomas Estler, Hanne Günter, Christian Jabs, Harald Luther, Frank Mayer, M. T. Nickl, Peter Pernsteiner, Andreas Schumann, Holger Späing

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

Fotografie:
Karl Albrecht, Claus Ballsieper, Werner Brutzer, Joachim Bügel/Eisenbahnstiftung, Claus Dick, Thomas Estler, Europmedia Verlag, Haneburger/CC, Hersteller, Max Hintermann (www.bahnbilder-von-max.ch), Christian Jabs, Kötzle Design, Harald Luther, Märklin, Mattes/CC, Uwe Miethe/DB AG, Minitrix, M. T. Nickl, Peter Pernsteiner, Helmut Röth/Slg. Carstens, Claus Rudolph, Detlev Schikorr, Christoph Schneider, Julien Seelig, Manfred Schwellies/DB AG, Jan Theillard, Trainini, Trix, Stefan Wörner

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

Druck:
Druckhaus Kaufmann, 77933 Lahr

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

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

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

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

Das Märklin Magazin erscheint sechsmal im Jahr. Mitglieder der Märklin Clubs erhalten das Magazin im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Das Abonnement außerhalb der Mitgliedschaft kann bei Press Up (siehe Hinweis oben) bestellt werden und kostet 33 Euro im Jahr.

Für unverlangte Einsendungen haftet die Gebr. Märklin & Cie. GmbH nicht. Namentlich gezeichnete Beiträge geben die Meinung des Verfassers wieder und sind keine Stellungnahme der Redaktion. Das Märklin Magazin ist in allen Teilen urheberrechtlich geschützt und jede Verwertung außerhalb des Urhebergesetzes ist unzulässig. Jede (auch auszugsweise) anderweitige Verwertung bedarf der ausdrücklichen schriftlichen Zustimmung der Gebr. Märklin & Cie. GmbH. Dies gilt sowohl für Vervielfältigungen, Mikroverfilmungen und Übersetzungen als auch für die Einspeicherung in elektronische Systeme und die Weiterverarbeitung mit solchen. Eine gewerbliche Nutzung von vorgestellten Entwürfen und Arbeiten bedarf in jedem Einzelfall der schriftlichen Zustimmung der Gebr. Märklin & Cie. GmbH. Die im Heft enthaltenen Bauanleitungen und Ratschläge wurden von der Redaktion sorgfältig geprüft. Für eventuelle Abweichungen bzw. Fehler in den Angaben sowie gegebenenfalls daraus resultierende Vermögens-, Sach- und Personenschäden können Autoren und Herausgeber jedoch keine Haftung übernehmen. Der Haftungsausschluss gilt auch für Termin- und Preisangaben. Mitglied der MOROP.

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

Bücher & mehr

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

Jahrbuch Lokomotiven 2017

144 Seiten, 280 Abb. in Farbe, Format 24 x 17 cm, 14,90 EUR, ISBN 978-3-86133-819-2

Das Jahrbuch Lokomotiven 2017 ist die nun schon 16. Ausgabe des jährlichen Highlights für Eisenbahnfans. Fünf Experten teilen darin ihr Wissen – dieses Mal unter anderem über verschiedene Baureihen der Deutschen Reichsbahn und das „Inselleben“ der Eisenbahn auf Korsika. Dank gilt hier neben den Autoren auch den Leserinnen und Lesern, die mit Kritik und Anregungen zum Gelingen dieser Neuausgabe beigetragen haben.

Bezugsquelle: über den Buchhandel oder die Podszun Verlag GmbH, Bahnhofstr. 9, 59929 Brilon, www.podszun-verlag.de

Christoph Riedel: Die Eisenbahn im Rheinland – die schönsten Strecken, Loks und Züge

128 Seiten, ca. 160 Abb. in Farbe, Format 17 x 24 cm, 19,99 EUR, ISBN 978-3-95400-737-0

Dieses Buch lädt zum Reisen ein: Schon die romantische Aufnahme auf dem Buchcover macht Lust auf Zugfahrten entlang von Burgen, Weinbergen und langen Flusswindungen. Auf den folgenden 126 Seiten setzt sich das Lese- und Schauvergnügen ungebremst fort und Christoph Riedel nimmt den Leser mit auf eine Reise durch vier Jahrzehnte Bahngeschichte. Seit 1980 fotografiert der Geschichts- und Bahnexperte systematisch zum Thema „Eisenbahn und Landschaft“ im Rheinland. Den so festgehaltenen Wandel der Züge, von Loks und Wagen, zeigt der gut recherchierte Bildband mit über 150 größtenteils unveröffentlichten Farbaufnahmen.

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

Stefan Friesenegger: 101 Dinge, die ein Eisenbahn-Liebhaber wissen muss

192 Seiten, ca. 120 Abb. in Farbe, Format 12 x 18,5 cm, 14,99 EUR, ISBN 978-3-95613-028-1

Wer die Zeit beim Bahnfahren für ein wenig Lektüre nutzen will, dem sei dieses Buch von Stefan Friesenegger ans Herz gelegt. Denn diese 192 Seiten sind so kurzweilig und unterhaltsam, dass auch lange Zugfahrten wie im Flug vergehen. Auf je ein bis zwei Seiten erzählt der Eisenbahnkenner aus München von Rekorden und Kuriositäten – z. B. von einer der letzten Pferdebahnen der Welt, den ältesten Schienen Deutschlands und von Zukunftsideen über „Rohrpost-Bahnen“. Prädikat: **wissenswert und amüsant!**

Bezugsquelle: über den Buchhandel oder die GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München, www.geramond-verlag.de

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

Stromabnehmer

made in Germany

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

Oberleitung

made in Germany

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

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

www.SOMMERFELDT.de

Urlaub bei Freunden

LANDHOTEL Kaserer ★★★

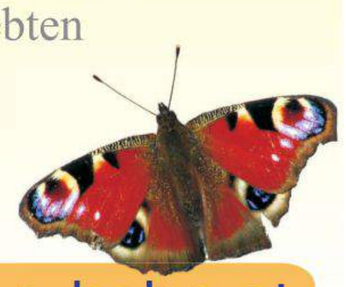
Dorfstrasse 20
5733 Bramberg - Österreich
++43 6566 7248

Mit Volldampf durch den Pinzgau

Erholen im Landhotel Kaserer

Unser Angebot für Eisenbahnfreunde:

- Übernachtung mit Halbpension
- 1x Dampfzugsfahrt - Zell am See bis Krimml
- täglich freie Fahrt mit der Pinzgauerbahn (Tage siehe Fahrplan)
- viele Urlaubsvorteile mit der beliebten Nationalpark-Sommercard Mobil



8 Tage/7 Nächte: **Euro 419,-**
4 Tage/3 Nächte: **Euro 198,-**
pro Person (im DZ und EZ)
gültig vom 24.05. bis 10.09.17

pinzgauerbahn.at

www.kaserer.at

Schuco-Modelle in H0

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

Schuco Shop

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

Schuco.de

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

Schuco

Messen & Ausstellungen

Einfach großartig: In Sinsheim zeigt sich die Königsklasse in ganzer Größe und lockt Fans aus Nah und Fern zum weltweit größten Event der Szene.

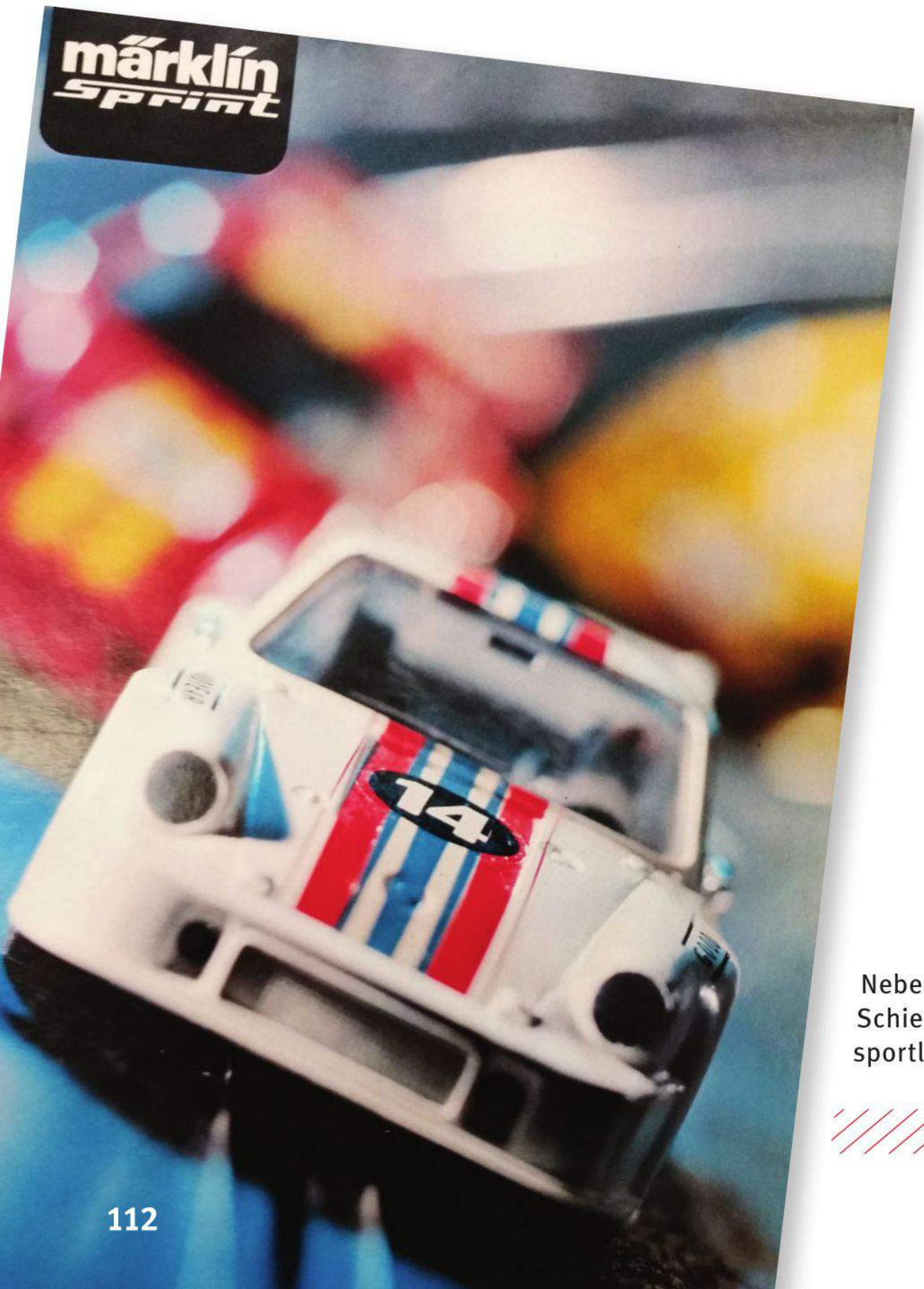
SPUR-1-TREFFEN, SINSHEIM

24./25. Juni 2017

Auto & Technik Museum Sinsheim, Museumsplatz, 74889 Sinsheim
Telefon: 0 72 61/92 99-47
Internet: www.sinsheim.technik-museum.de
Öffnungszeiten: Sa. 9–18 Uhr, So. 9–16.30 Uhr
Preise: Erw. 16 Euro, Ki. (5–14 Jahre) 13 Euro. Der Eintritt zum internationalen Spur-1-Treffen ist im Ticketpreis des Museums enthalten.

Das Gipfeltreffen der Königsklasse

Ganz klein und familiär begann dieses Spur-1-Treffen im spannenden Technikambiente des Auto & Technik Museums Sinsheim – und fand so viel Anklang, dass es sich über die Jahre zum weltgrößten Event seiner Art entwickelt hat. Zum 28. Mal dürfen sich Besucher auf Spur-1-Produkte und spektakuläre Anlagen von fast 100 Clubs und Ausstellern freuen. Viel Sehenswertes und vor allem auch der Erfahrungsaustausch mit anderen Fans locken Modellbahner aus aller Welt – selbst aus Australien und China reisen die Besucher an. Natürlich ist auch Märklin wieder mit einem großen Stand dabei.



Neu im Märklin Museum

- Wer einen Sommerausflug ins Märklin Museum plant, darf sich auf einige Neuheiten freuen: Eine große Ausstellung zeigt die Märklin Rennbahn „Märklin Sprint“. Außerdem zu sehen sind tolle Dioramen und die neue Trix C-Gleis-Anlage.
- **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 und sonntags geschlossen. Am 5. und 15. Juni geschlossen. Eintritt frei. Bitte informieren Sie sich vor einem Besuch über die Öffnungszeiten im Internet.

Neben den berühmten Modellen für die Schiene gibt es im Märklin Museum auch sportliche Flitzer für die Straße zu bestaunen.

Auf der Eurotrack-Ausstellung wird eine Schauanlage mit Modulen aus ganz Europa zusammengesetzt.

EUROTRACK-AUSSTELLUNG, KAARST

10./11. Juni 2017

IGM Kaarst e. V.,
Sportforum Kaarst-Büttgen,
Olympiastraße 5, 41564 Kaarst
Internet: www.modellbahn-kaarst.de
Öffnungszeiten: Sa. 10–18 Uhr, So. 10–17 Uhr
Preise: Erw. 5 Euro, Ki. (6–16 Jahre) 2 Euro

Modellbahner können Europa

Ein Zeichen für den europäischen Zusammenhalt setzt die internationale Vereinigung Eurotrack – ein Zusammenschluss von Modelleisenbahn-Vereinen aus ganz Europa. 2017 lädt der IGM Kaarst e. V. zum jährlichen Treffen nach Deutschland ein. Auch hier ist der europäische Gedanke zu spüren: Die Verbindung der einzelnen Vereinsmodule ergibt eine gemeinsame Gleisumlauflänge von fast 200 Metern.

SCHLIESSUNG DER MODELLBUNDESBAHN, BAD DRIBURG

Letzte Gelegenheit bis zum 30. Juni 2017

Wer die Modellbundesbahn in Bad Driburg besichtigen möchte, muss sich beeilen. Denn schweren Herzens wurde die Einstellung der Modellbundesbahn zum August 2017 beschlossen. Bis dahin laden die ausgeweiteten Öffnungszeiten dazu ein, dieses liebevoll gepflegte Stück Eisenbahngeschichte noch (einmal) zu erleben.
Öffnungszeiten: Do. bis So. 11–18 Uhr
Mehr Infos: www.modellbundesbahn.de

TAG DER LANGEN ZÜGE, ENDERSBACH

11. August 2017

Modellbahngruppe Endersbach e. V., Missionsgemeinde Weinstadt-Endersbach,
Bahnhofstraße 64,
71384 Weinstadt
Internet: www.mbg-e.de
Öffnungszeiten: 10–18 Uhr
Preise: Eintritt frei

Maximale Vorbildtreue

Um den großen Vorbildern ein bisschen gerechter zu werden, baut die Endersbacher Modellbahngruppe einmal im Jahr eine Anlage mit doppelter Blocklänge auf (ca. 5,50 m). Eine neue Anordnung und neue Module locken jedes Mal wieder zum Besuch.

TAG DER OFFENEN TÜR BEI HERPA

8. Juli 2017

Herpa Miniaturmodelle GmbH,
Leonrodstraße 46–47, 90599 Dietenhofen
Telefon: 0 98 24/95 12 78
Internet: www.herpa.de/herpatag
Öffnungszeiten: 9–17 Uhr
Preise: Eintritt frei

Inspirierende Blicke hinter die Kulissen

Spannende Einblicke in die Produktion und viele Inspirationen für die eigene Modellbahn gibt es, wenn Zubehörhersteller Herpa wieder seine Türen öffnet. Weitere Attraktionen: eine Aktionsbühne und eine Truck-Show.

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

15. bis 17. September 2017

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

Das Mega-Eisenbahnevent in Göppingen

In diesem Jahr ist es wieder so weit: Ganz Göppingen befindet sich im „Eisenbahn-Ausnahmezustand“. Von großen Dampfloks bis zu kleinen Modellbahnen und passendem Zubehör – hier gibt es für die ganze Familie jede Menge zu erleben. Tipp: früh kommen, viel Zeit mitbringen!

Fahrten

SPARGELFAHRTEN MIT DER SELFKANTBAHN

11./15./18./25. Juni 2017

Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V. (IHS),
Postfach 100 702, 52007 Aachen
Telefon: 02 41/8 23 69 oder 0 24 54/66 99
Internet: www.selfkantbahn.de
Fahrzeiten: 11.15 Uhr ab Schierwaldenrath, 12 Uhr ab Gillrath
Preise: Erw. 33,50 Euro, Ki. (bis 15 Jahre) 27 Euro

Genuss für Gaumen und Augen

Den Frühling in vollen Zügen genießen: Während draußen die erwachende Natur vorbeizieht, darf sich der Gaumen schon auf ein opulentes Mahl mit frischem Spargel aus der Spargelregion Heinsberg im Restaurant „Zur Selfkantbahn“ freuen. Neben dem kulinarischen Angebot ist selbstverständlich auch die Fahrt mit den historischen Zügen der Museumsbahn ein echtes Erlebnis. Weitere Dampf- und Dieselloks können während des Ausflugs in der Fahrzeughalle des Bahnhofs Schierwaldenrath besichtigt werden.

Bild: Jupp Wiertz

Dass Spargel nicht nur köstlich schmeckt, sondern auch gesund ist, ist schon lange bekannt.

FAHRTEN MIT DEM „FEURIGEN ELIAS“

4. Juni und 2. Juli 2017

GES Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart e. V.,
Postfach 710 116, 70607 Stuttgart
Telefon: 07 11/9 88 09 97 01
Internet: www.ges-ev.de
Fahrzeiten: dreimal tägl. ab Korntal/Weissach, erste Abfahrt Korntal 9.16 Uhr
Preise: Erw. 16 Euro, Ki. (bis 15 Jahre) 8 Euro, Fam. 40 Euro

Fahrgefühl vergangener Zeiten

Nicht weit von Stuttgart entfernt geht es ab Korntal durch das Strohgäu. Die 22 Kilometer lange Strecke nach Weissach bietet idyllische Ausblicke auf eine von Wäldern und Landwirtschaft geprägte Landschaft. Neben den vereinseigenen Zügen kommen auch Gastfahrzeuge zum Einsatz, am 4. Juni zum Beispiel die Lokomotive 75 1118 mit einer Garnitur von bis zu 120 Jahre alten Plattformwagen.

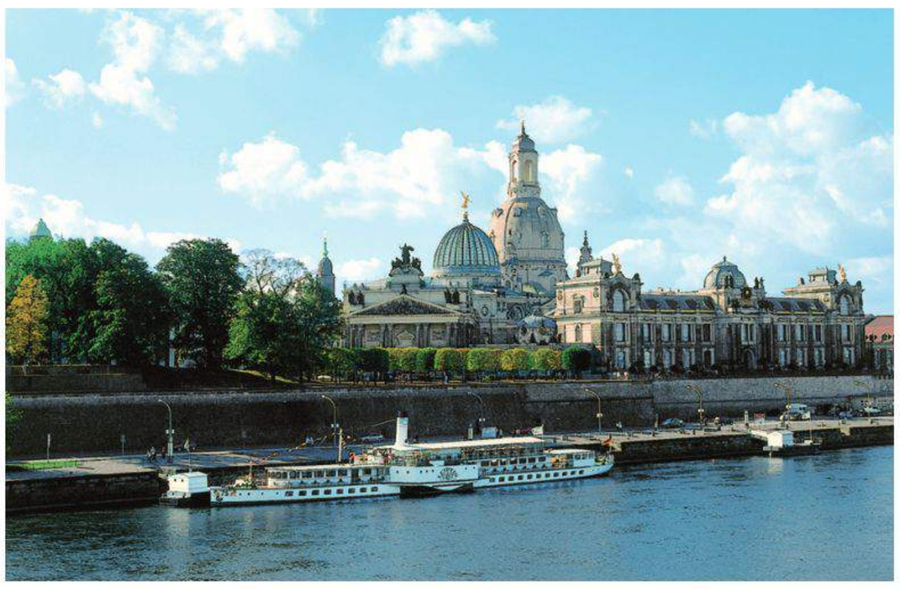


Foto: Sächsische Dampfschifffahrt

ELBFAHRT ZU SCHIENE UND ZU WASSER

20. Juni 2017

AKE-Eisenbahntouristik,
Kasselburger Weg 16, 54568 Gerolstein
Telefon: 0 65 91/94 99 87 00
Internet: www.ake-eisenbahntouristik.de
Fahrzeiten: 7 Uhr ab Eisenach (vsl.),
Zustiege in Gotha, Erfurt, Weimar,
Naumburg (Saale), Merseburg, Halle-Ammendorf
Preise: Erw. ab 129 Euro

Auszeit in der Sächsischen Schweiz

Die herrliche Naturlandschaft entlang der Elbe ganz entspannt auf sich wirken lassen – das geht bei dieser Tagesfahrt nach Dresden perfekt. Los geht's im nostalgischen Sonderzug. In Königstein wartet dann das Salonschiff „MS Cosel“ für die Weiterfahrt nach Dresden. Zum Kennenlernen der Sehenswürdigkeiten im „Venedig des Ostens“ bietet sich ein geführter Stadtrundgang an.

DAMPFSONDERZUG ZUR „NACHT DES FEUERZAUBERS“

1. Juli 2017

Historische Eisenbahn Frankfurt e. V.,
Intzestraße 34, 60314 Frankfurt am Main
Telefon: 0 69/23 27 05 (DER-Reisebüro, Frankfurt am Main)
Internet: www.frankfurt-historischeeisenbahn.de
Fahrzeiten: 15.47 Uhr ab Frankfurt am Main Südbahnhof,
Zustieg in Rüsselsheim möglich
Preise: Erw. 82 Euro, Ki. (4–14 Jahre) 41 Euro

Feuerwerkspektakel im Rheingau

Ganze sieben Feuerwerke und bengalische Illuminationen gehören zur „Nacht des Feuerzaubers“ und werden dem Titel des Events mehr als gerecht. Auf das Spektakel einstimmen kann man sich mit regionalen Köstlichkeiten in Rüdesheim. Gestärkt warten anschließend die „brennenden Burgen“ und Großfeuerwerke auf Zuschauer von den „Logenplätzen“ des historischen Dampfzuges.

RUNDFAHRT DURCH DIE OBERPFALZ

8. Juli 2017

UEF-Historischer Dampfschnellzug e. V., Postfach 100 116, 70001 Stuttgart
Telefon: 07 11/1 20 97 05
Internet: www.schnellzuglok.de
Fahrzeiten: 6.30 Uhr ab Stuttgart Hbf., spätere Zustiege möglich
Preise: Erw. ab 99 Euro, Ki. (6–16 Jahre) ab 69 Euro

Dampffahrt zur Donau

Mit stilechten Abteilwagen der 1. und 2. Klasse nimmt Sie die Schnellzug-Dampflok 01 180 mit auf eine Zugfahrt wie vor 50 Jahren. Um diese Schönheit auf dem Weg nach Regensburg gebührend festhalten zu können, steht ab Hartmannshof ein Fotobus zur Verfügung.

TEDDYBÄR-FERIENEXPRESS

13. August 2017

Eisenbahn-Tradition e. V., Postfach 1233, 49512 Lengerich
Telefon: 01 73/6 20 54 44
Internet: www.eisenbahn-tradition.de
Fahrzeiten: dreimal täglich ab Osnabrück/Mettingen, erste Abfahrt ab Osnabrück 9.45 Uhr
Preise: Erw. 12 Euro, Ki. (bis 12 Jahre) mit Lieblingsstofftier kostenlos

Familienausflug mit dem „Pingel-Anton“

Eisenbahnen faszinieren Groß und Klein. Eine Fahrt im historischen Dampfzug ist deshalb ein Erlebnis für die ganze Familie. Die kostenlose Fahrradmitnahme auf dem Packwagen ermöglicht die Kombination mit einer Radtour. Für die Stärkung im Zug hält das Bistro-Café allerhand Snacks und Getränke bereit. Das Lieblingsstofftier darf an so einem Tag natürlich nicht fehlen und gilt bei Kindern bis zwölf Jahre als Fahrkarte.

Feste & Events

GROSSES SOMMERFEST IM DB MUSEUM KOBLENZ

17./18. Juni 2017

DB Museum Koblenz, Schönbornsluster Straße 14, 56070 Koblenz
Telefon: 02 61/3 96 13 38
Internet: www.dbmuseum.de
Öffnungszeiten: 10–17 Uhr
Preise: Erw. 5 Euro, Ki. (6–17 Jahre) 2 Euro, Fam. 10 Euro

Feiern Sie mit!

Das DB Museum in Koblenz lädt zum alljährlichen Sommerfest ein. In diesem Jahr können 60 Jahre TEE gemeinsam gefeiert werden. Dazu gibt es viele Sonderaktionen wie Führerstandsmitfahrten und ein großes Kinderprogramm.

Fernsehen

Zur Sommerpause zeigt der SWR noch einmal die schönsten Folgen der beliebten Eisenbahner-Serie. Zu sehen sind inspirierende Geschichten von leidenschaftlichen Modellbahnern und Eisenbahnmalern sowie Abenteuer auf den spannendsten Bahnstrecken in fernen Ländern. Die Eisenbahn-Romantik nimmt Sie mit auf Reisen in Raum und Zeit. Werktags immer um 14.15 und 14.45 Uhr.

Infos unter: www.swr.de/eisenbahn-romantik

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

Foto: DFS/Stephan Schäff

OLDTIMER DER STRASSE TREFFEN OLDTIMER DER SCHIENE, EBERMANNSTADT

9. Juli 2017

Dampfbahn Fränkische Schweiz e. V.,
Bahnhof Ebermannstadt,
Bahnhofsplatz 1,
91320 Ebermannstadt
Telefon: 0 91 94/72 51 75
Internet: www.dampfbahn.net
Öffnungszeiten: 10–18 Uhr
Preise: Eintritt frei; für Fahrten gilt der reguläre Tarif: Erw. 14 Euro, Tageskarte 21 Euro

Alte Prachtstücke

Eisenbahn- und Oldtimerfans sollten diesen Tag nicht verpassen, denn im Herzen der fränkischen Schweiz versammeln sich am 9. Juli über 150 historische Fahrzeuge. Rund um den Bahnhof Ebermannstadt darf gefeiert werden: im traditionellen „Biergarten am Bahnsteig“ und mit einer Fahrt in der Museumsbahn. Mit der Sondertageskarte sind an diesem Tag beliebig viele Fahrten mit den historischen Zügen möglich.

DAMPFFESTTAGE IN NÖRDLINGEN

26./27. August 2017

Bayerisches Eisenbahnmuseum e. V.,
Am Hohen Weg 6 a, 86720 Nördlingen
Telefon: 0 90 81/2 43 09
Internet: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
Öffnungszeiten: 10–17 Uhr
Preise: Erw. 10 Euro, Ki. (5–14 Jahre) 5 Euro, Clubmitglieder 5 Euro

Dampf und Technik erleben

Im Bahnbetriebswerk und Bahnhof Nördlingen können Besucher bei einer großen Fahrzeugschau und der Vorstellung verschiedener Loks auf der Drehscheibe die „Dampfrosse“ von früher hautnah erleben. Für Besucher ab 18 Jahren gibt es an diesem Wochenende außerdem die Möglichkeit, einen Ehrenlokführerschein zu erwerben.

40 JAHRE VULKAN-EXPRESS

26./27. August 2017

Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e. V., Bahnhof Brohl,
Bahnhofstraße 1, 56656 Brohl-Lützing
Telefon: 0 26 36/8 03 03
Internet: www.vulkan-express.de
Öffnungszeiten: 9–18 Uhr (vsl.)
Preise: Eintritt frei, für Fahrten gilt der reguläre Tarif

Jubiläumsfeier in der Eifel

40 Jahre Vulkan-Express – das muss gefeiert werden. Fast stündlich verkehren an diesem Augustwochenende auf der Schmalspurstrecke ins Brohltal die historischen Züge der Brohltal-Schmalspureisenbahn. Zu den Highlights der Festivitäten rund um den Brohler Umladebahnhof gehören eine Fahrzeug- und Modellbahnausstellung (Schmalspur und Normalspur) sowie die Möglicheit der Werkstattbesichtigung. Weitere Programmpunkte, die auch an anderen Stationen entlang der Vulkan-Express-Route stattfinden sollen, runden die große Feier ab.

Foto: Walter Brück

Aktuelle Kataloge

für den Modellbahner

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

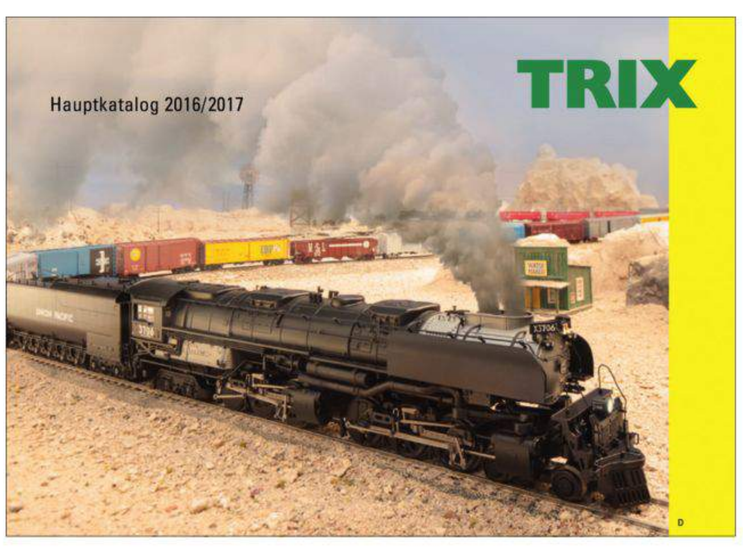
Die jeweiligen Händlerverzeichnisse finden Sie auf folgenden Internetseiten unter dem Menüpunkt Händler:

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

Märklin Sommer-Neuheiten Prospekt

Gesamtkatalog 2016/2017

Trix Sommer-Neuheiten Prospekt



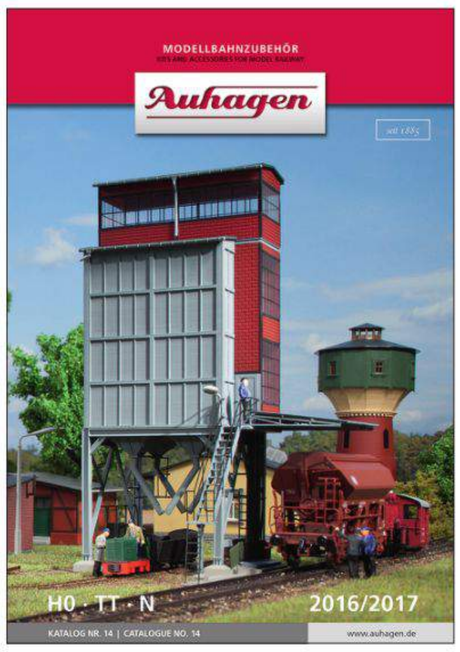
TRIX Hauptkatalog 2016/2017

LGB Sommer-Neuheiten Prospekt

LGB Hauptkatalog 2017

Märklin Start up Katalog 2017

Märklin my world Katalog 2017

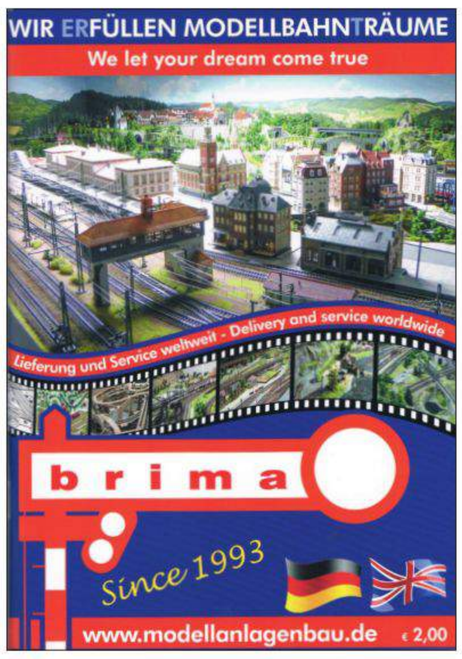


AUHAGEN GmbH

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

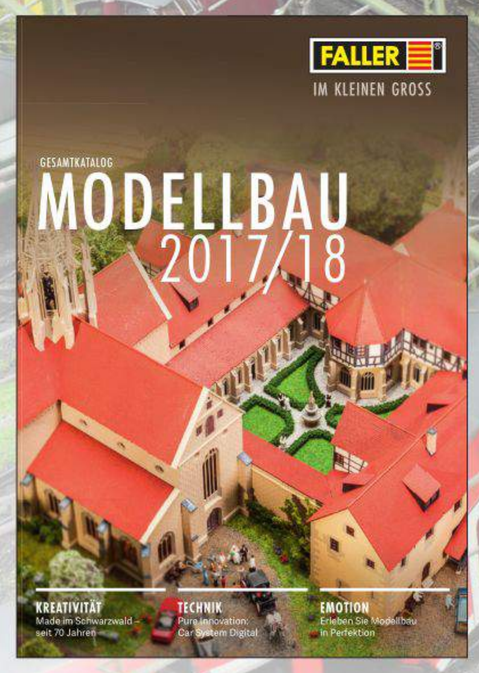
Busch GmbH & Co. KG

Mit Neuheitenprospekt NEWS 2017
Katalog 2015 +
Neuheiten-Prospekte 2015 + 2016
Postfach 12 60, 68502 Viernheim
6,– Euro (Scheck o. Bfm.)
E-Mail: info@busch-model.com
Internet: www.busch-model.com



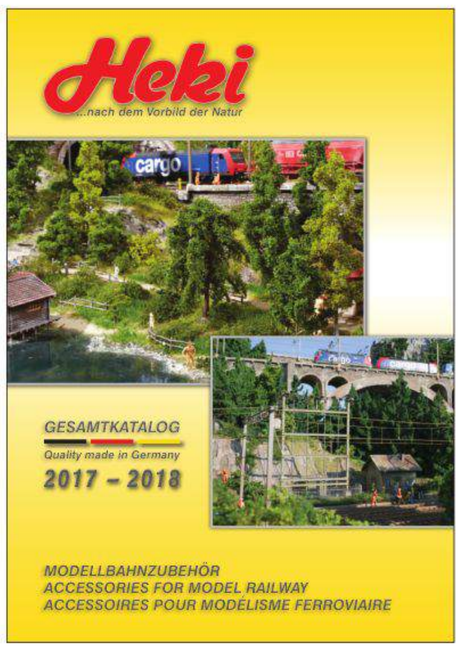
brima Modellanlagenbau GmbH

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



HEKI Kittler GmbH

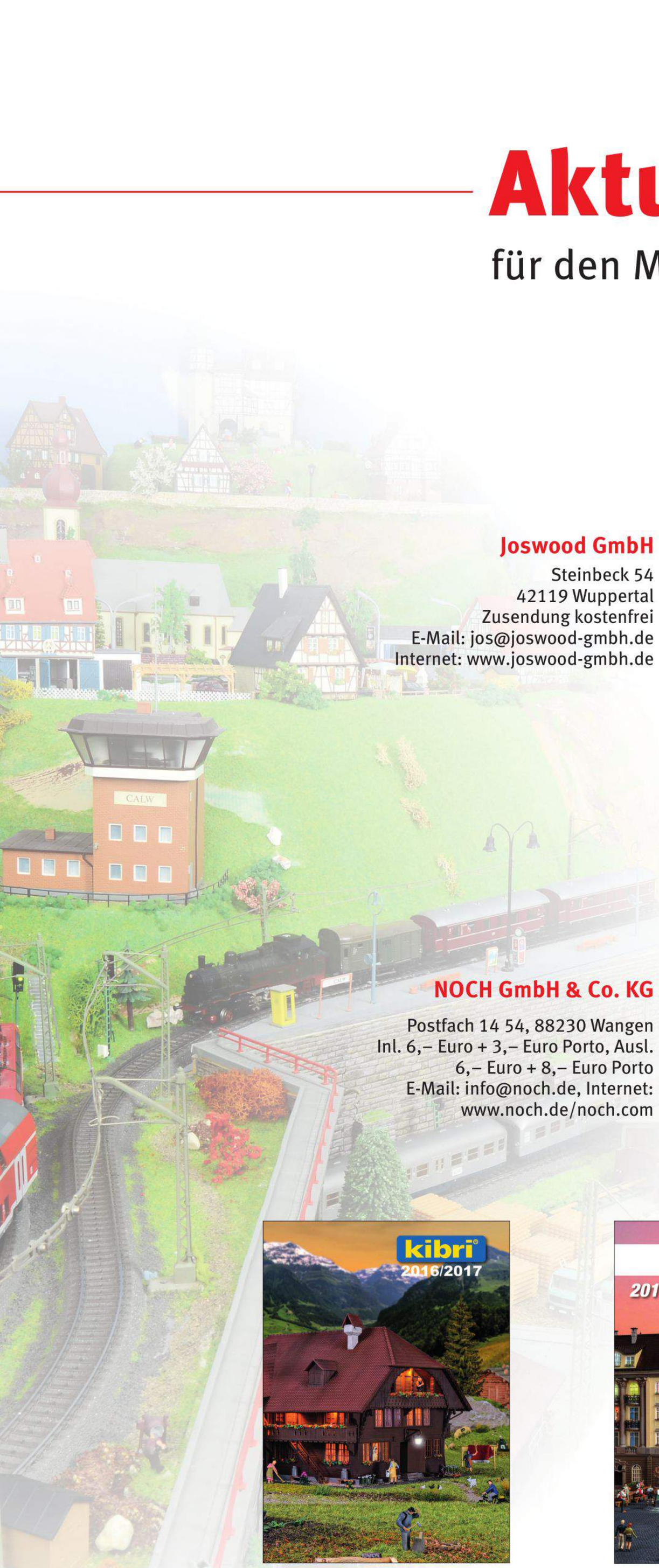
Am Bahndamm 10, 76437 Rastatt
5,– Euro (bar, Scheck o. Bfm.)
Internet: www.heki-kittler.de

PROXXON GmbH

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

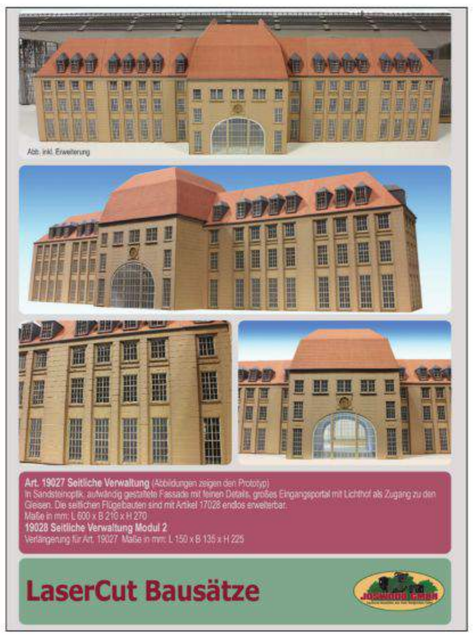
Aktuelle Kataloge

für den Modellbahner



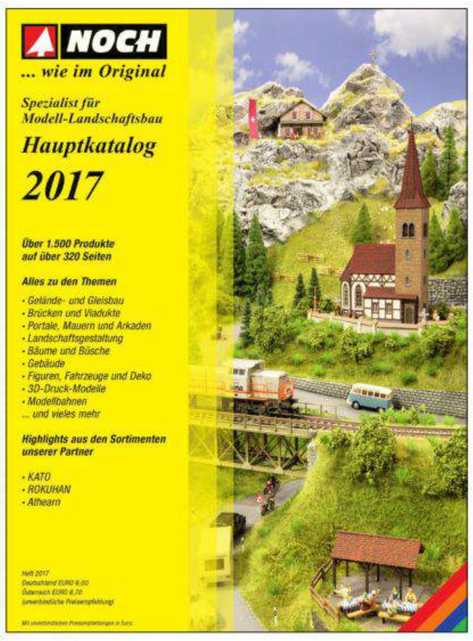
Joswood GmbH

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



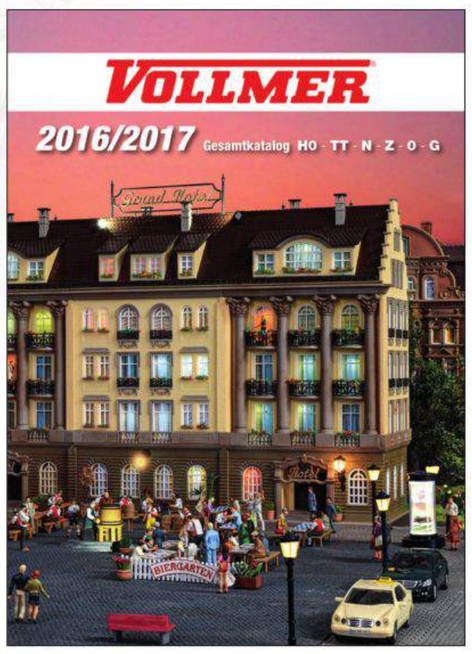
NOCH GmbH & Co. KG

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 Modelltechnik GmbH

Bahnhofstr. 2a
35116 Hatzfeld-Reddighausen
Inland: Katalog 4,40 € zzgl. 2,60 € Porto.
Ausland: zzgl. Porto.
E-Mail: info@viessmann-modell.com
Internet: www.kibri.de



Viessmann Modelltechnik GmbH

Bahnhofstr. 2a
35116 Hatzfeld-Reddighausen
Inland: Katalog 4,40 €
zzgl. 2,60 € Porto.
Ausland: zzgl. Porto.
E-Mail: info@viessmann-modell.com
Internet: www.vollmer-online.de

Viessmann Modelltechnik GmbH

Bahnhofstr. 2a
35116 Hatzfeld-Reddighausen
Inland: Katalog 4,40 €
zzgl. 2,60 € Porto.
Katalog + Lampe (bitte Spurgröße wählen)
9,95 € zzgl. 2,60 € Porto.
Ausland: zzgl. Porto.
E-Mail: info@viessmann-modell.com
Internet: www.viessmann-modell.de

Werden Sie Clubmitglied ...

... und profitieren Sie von zahlreichen Sonderleistungen*

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

6 x im Jahr das Märklin Magazin

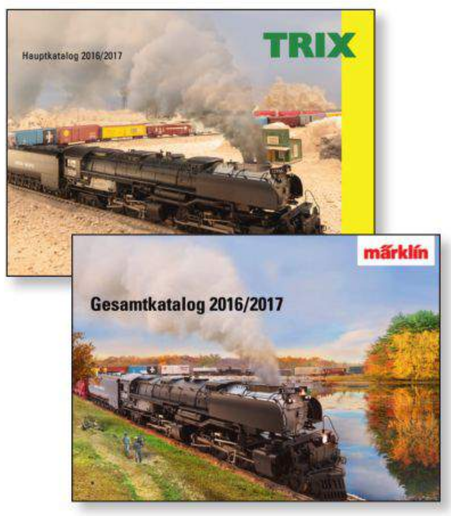
Das führende Magazin für Modelleisenbahner! Sie finden darin alles über Ihr Hobby: ausführliche Anleitungen zum Anlagenbau, Produkt- und Technikinformationen, spannende Vorbildberichte u. v. m. Im Clubmitgliedsbeitrag ist der Märklin Magazin-Abopreis von 33,– Euro enthalten. Bestehende Abos können übernommen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

6 x im Jahr die Clubnews

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

Katalog/Neuheitenprospekte

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



Gratis Clubjahreswagen

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

Märklin H0

Trix H0/N

Märklin Z

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

Clubkarte

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

Jahreschronik

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

Vergünstigungen bei Seminaren

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

Günstige Versandkosten

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

Clubreisen**

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

Exklusive Clubmodelle

Können nur von Ihnen als Clubmitglied erworben werden.

Clubmodell H0 (Tenderdampflok BR 75.4)

Clubmodell Minitrix (Elektrolokomotive BR 150)

Clubmodell Z (Diesellok V 80 mit vier Umbauwagen)

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

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

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

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

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

Anmeldeformular

märklin INSIDER CLUB

TRIX CLUB

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

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

☐ **Herr** ☐ **Frau** **Titel**

Name, Vorname (bitte in Druckbuchstaben)

Straße, Hausnummer

Adresszusatz

PLZ Ort

Land

Telefon Geburtsdatum (TT/MM/JJJJ)

E-Mail-Adresse

Meinen Jahreswagen erhalte ich in

Märklin Insider Club: ☐ Spur H0 oder ☐ Spur Z

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

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

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

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

☐ Ja, meine Abo-Nr. ☐ Nein

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

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

Widerrufsrecht

Datum Unterschrift

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

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

IBAN

BIC

Bank

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

Name, Vorname (bitte in Druckbuchstaben)

Straße, Hausnummer

PLZ Ort

alle Länder

☐ **per Überweisung (nach Rechnungsempfang)**

☐ **per Kreditkarte**

☐ Mastercard ☐ Visa

Name des Karteninhabers

Kreditkarten-Nr.

/

gültig bis (MM/JJJJ)

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

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

Datum Unterschrift

Datenschutzhinweis

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

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

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

MM.17

Ihre Antwortmöglichkeiten

Das oben stehende Formular ausschneiden oder kopieren und ...

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

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

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

VORSCHAU

Die Ausgabe 04/2017 des Märklin Magazins erscheint Anfang August 2017!

Aktuell

IMA & Märklin Tage

Es ist wieder so weit: Vom 15. bis 17. September verwandelt sich Göppingen für drei Tage zur „Eisenbahn-Welthauptstadt“. Wir sagen Ihnen, was bei der Internationalen Modellbahn-Ausstellung (IMA) und den Märklin Tagen alles los sein wird und welche kleinen und großen Lokstars Sie unbedingt erleben müssen. Dazu: Anfahrtsskizze, Hallenpläne, Übernachtungstipps und vieles mehr.

Modell & Technik

TEE Paris–Ruhr

Das 60. Jubiläum der TEE-Züge ist eines der Schwerpunktthemen im Märklin Programm 2017. Nun rollt das nächste Highlight heran: der TEE „Paris–Ruhr“, der die Seine-Metropole mit Dortmund verband. Märklin ehrt diesen Pionier des gehobenen europäischen Fernreiseverkehrs mit dem unvergleichlichen Dieseltriebwagen VT 08.5 an der Spitze nun mit einem herrlichen Zugset in H0.

Anlagenbau

Spur-Z-Anlage, Folge 10: Die Schlussphase

Unsere Z-Anlage steht und fast schon wandert unsere Hand zum Steuerpult, um den Fahrbetrieb zu starten. Aber halt: Noch gibt es einiges zu tun – Stichwort „Feinschliff“. Unser Autor zeigt, welche letzten Arbeitsgänge nötig sind, damit alles auch wirklich hundertprozentig stimmt. Auf der Agenda steht etwa die Schlussbegrünung oder das Anbringen von Beleuchtungselementen.

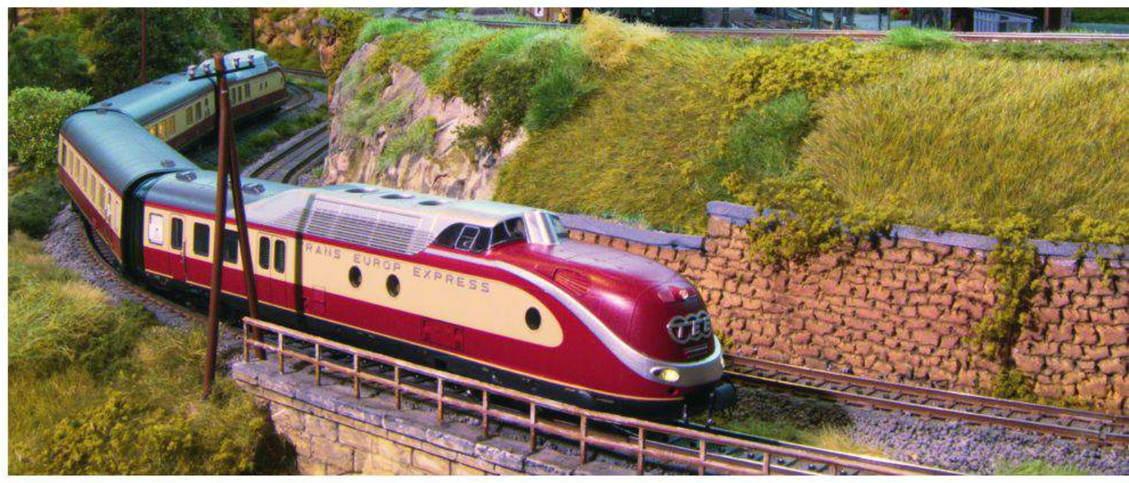
Special

Lust auf Signale, Teil 4: Progammierung

In den bisherigen Folgen unserer Serie haben wir die aktuelle Märklin Signalgeneration ausführlich kennengelernt und modellbahngerecht eingebaut. Nun erklären wir, wie man sie so programmiert, dass Form- und Lichtsignale ihren Job zuverlässig erledigen. Der Schlüssel hierzu: das Zusammenspiel zwischen Signaldecodern und der Central Station. Aber auch die kleine Mobile Station trumpft hier groß auf.

Willkommen in Mittelstadt, Teil 2

In Teil 2 unseres Anlagenporträts werfen wir einen Blick auf das spannende technische Innenleben dieser bezaubernden H0-Bahn – und auf die vielen Details, die Bauherr Harald Luther zwischen „Mittelstadt“ und „Güglingen“ untergebracht hat. Und natürlich gibt es auch hochkarätiges Rollmaterial wie den TEE VT 11.5 zu besichtigen.



Hinweis

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

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.

Grau zur Schau

EUROTRAIN®
...Ideen erster Klasse

märklin H0 Personenzug-Dampflok BR 24 der DRG im grauen Fotografieranstrich

Epoche II. Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Spezialmotor im Kessel. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Kessel aus Metall. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Der Rauchsatzkontakt ist dauerhaft an. Die Lok ist zum nachträglichen Einbau des Rauchsatzes 72270 vorbereitet. Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Hinten am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Vorne an der Lok Kurzkupplung im NEM-Schacht. Länge über Puffer 19,4 cm. Abbildung zeigt Vorserienmuster. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. 36245

€ 199,99

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

EXKLUSIVE NEUHEIT JUNI/JULI 2017

EUROTRAIN by idee+spiel Umsatzstärkster Modellbahn-Fachhändler-Verbund der Welt. Über 800 kompetente Geschäfte.
Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag - Freitag: 9.00 – 17.00 Uhr www.eurotrain.com