01

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

märklin magazin

Die ganze Welt der Modellbahnen
Februar | März 2022

Schnellster Regionalzug

München-Nürnberg-Express mit der BR 101 und Steuerwagen

Praxis Anlagenbau
Märklineum: Die wichtigsten Szenen der Museumsanlage und wie sie entstehen

Jubiläum Mini-Club
Modelle, Anlagen: So fasziniert die kleinste Spur seit 50 Jahren

150 Jahre Vizinalbahnen
Erste Lokalbahn in Bayern: Eindrucksvolle Epoche I-Garnitur in Spur N zum Jubiläum

TRIX

01
4 194564 206506

4031111153879

HARDER & STEENBECK







PAINT EASY WITH HARDER

www.harder-airbrush.eu



Aushängeschild für den schnellen Regionalverkehr: der München-Nürnberg-Express. Märklin würdigt die erste Generation mit einer großartigen Zuggarnitur in H0.



Rückgrat des Fern-verkehrs der SBB durch den Gott-hard: der „Giruno“ (rätoromanisch für Bussard). Märklin und Trix bringen den eleganten Schnell-zug als Neukon-struktion und als funktionsstarkes Modell in H0.



Neukonstruktion: die schwere Güterzuglok 52 1530 mit filigranem Fahrwerk, Wannentender und vielen Betriebs- und Soundfunktionen.

Festival der Neuheiten

Liebe Freunde der Modelleisenbahn,

das Jahr 2022 ist ein ganz besonderes Jahr für die Modellbahn: Vor 50 Jahren – also 1972 – überraschte Märklin die Modellbahnwelt mit einer Systembahn, die alle bis dahin gekannten Grenzen sprengte. Fahrfreudige Loks, filigrane Wagen, robuste Gleise – alles im Maßstab von 1:220. Die Mini-Club war geboren und trat ihren Erfolgsweg an. Heute freut sich die Spur Z, wie sie im Normengepräge genannt wird – über eine große Fangemeinde, gerade weil ihr Platzbedarf so überschaubar ist. Kleine Spur, großes Jubiläum: Wir blicken in einer dreiteiligen Serie auf den Werdegang dieses Kleinods der Modellbahn.

Mit einem Feuerwerk an technischen und historisch wichtigen Neuheiten brillieren aber auch die anderen Spurweiten. Da ist zum einen der München-Nürnberg-Express, der mit einer Reisege-schwindigkeit von 200 Kilometern pro Stunde zu den schnellsten Regionalzügen in ganz Europa zählt. Das H0-Modell – mit neu konstruiertem Steuerwagen und einer BR 101er an der Spitze – gibt die erste Generation dieser flinken Zuggarnitur wieder. Nicht weniger aufregend ist der Schnellzug RABe 501 „Giruno“ der SBB, der seit 2019 das Rückgrat des Schweiz-Italien-Verkehrs durch den Gott-hard bildet und nun als H0-Modell bei Märklin und Trix einfährt. Einige der weiteren Glanzstücke sollen nicht unerwähnt bleiben: die Neukonstruktion der BR 52, die Ae 3/6 I, die Rc 6 der Schwedischen Staatsbahnen oder die Ce 6/8 III, das Museums-„Krokodil“ aus Erstfeld sowie das Schnellzug-wagen-Set „Sonder-TEE“ in Minitrix und die S 2/6 in Märklin 1. Das Modell-Jahr 2022 hält für jeden wirklich Hochinteressantes parat. Einen ersten Überblick finden Sie in dieser Ausgabe, ebenso wie einen ersten Fahrbericht des Unimat 09-4x4/4S E³, der im ersten Halbjahr zur Auslieferung kommt. Das Modell begeistert auf ganzer Linie – so das Fazit. Viel Spaß beim Schmökern durch die Highlights des Jahres 2022.

Herzlichst



Peter Waldleitner, Chefredakteur Märklin Magazin

50 Jahre mini-club märklin Z

Kleine Spur, großes Jubiläum.



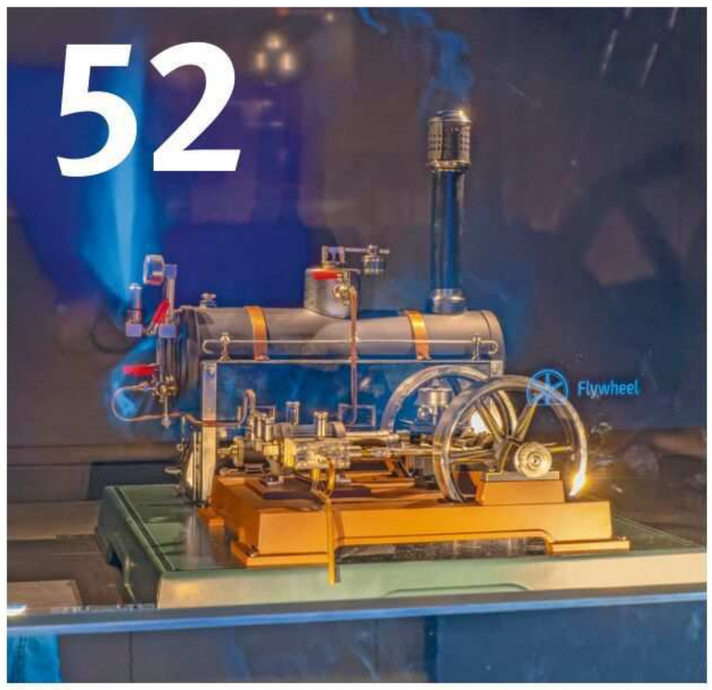
Mit Höchstgeschwindigkeit im Regionalverkehr: der München-Nürnberg-Express.



Digital-Funktionen in Hülle und Fülle: H0-Gleisstopfmaschine Unimat 09-4x4/4S E³.



Exklusiv: Modelle für Clubmitglieder



Märklin Historie: die Dampfmaschinen.



Jubiläum: Das Mini-Club Sortiment begeistert seit 50 Jahren Fans weltweit.

Aktuell

6 **Neuigkeiten und Termine**
Neuheiten 2022, Spende Personenzug VSM und Malteser, Museumswagen 2022, Weihnachtsmarktattraktion, Altenbeken, Wir Modellbahner, Veranstaltungen 2022.

Modell & Technik

12 **Schnellster Regionalverkehr**
Ein Regionalzug bis zu 200 Kilometer pro Stunde schnell? Der München-Nürnberg-Express macht es vor. Jetzt als H0-Modell mit BR 101 und neuem Steuerwagen.

20 **CS3-Spielspaß, Pendelautomatik**
Nach dem Einrichten der Rückmeldemodule wird es Zeit, die erste Anwendung umzusetzen: CS3-Ereignisse zum Pendeln.

26 **Unimat im Praxistest**
Mit bewegbarer Stopfeinheit: Die neue Märklin H0-Gleisstopfmaschine macht die Instandhaltung der Gleise zum Kinderspiel.

34 **150 Jahre Vizinalbahnen**
Zum Jubiläum legt Minitrix einen Zug auf.

37 **Innovation bei Minitrix**
Gewiefte Mechanik für Stromabnehmer.

38 **Mit „Giruno“ quer durch die Schweiz**
Rückgrat des Schweiz-Italien-Verkehrs durch den Gotthard: Personenzug als H0-Modell.

40 **Dampfloktraum S 2/6 in Märklin 1**
Die Rekordlok – ein technisches Meisterwerk, dessen Geschichte fünf Modelle in der Königsklasse abbilden.

44 **Exklusiv 2022: Loks und Wagen des Clubs**
Top-Neukonstruktionen für Clubmitglieder in Märklin und Trix H0, Minitrix und Spur Z.

46 **Neu im Fachhandel**
Die aktuellen Modelle von Märklin, Trix und Minitrix.

52 **Mythos Märklin, Teil 3**
Über 60 Jahre bot Märklin erfolgreich Dampfmaschinen an. Die Funktionsweise veranschaulicht moderne Technik im Märklineum.

Special

54 **50 Jahre Mini-Club**
Als Märklin im Jahr 1972 die kleinste Serienmodelleisenbahn der Welt vorstellte, konnte niemand ahnen, welch große Fangemeinde die Spur im Maßstab 1:220 einmal haben wird. Und welche faszinierenden Modelle sich detailgenau realisieren lassen.

Hinweis auf die Titelthemen dieser Ausgabe

Anlagenbau

62 **Ein Bastler im Spur-1-Paradies**
Nach Jahren in der Spur Z, in H0 und im LGB Format genießt Märklin Freund Wolfgang Lutz heute in vollen Zügen eine gut durchdachte Spur-1-Anlage.

70 **Echte Eisenbahnatmosphäre**
Die Folge 117 der Anlagenplanung für Aufsteiger bietet einen Bahnhof mit zahlreichen Gleisen fürs Rangieren und für die Zugzusammenstellung.

76 **Auftakt zu einer Komposition in H0**
Neue H0-Anlage von Roland Schum: ein erweiterter Hundeknochen in L- bis G-Form und vier Ebenen.

84 **Kleinod in Spur Z, Folge 8**
Wir starten mit der Landschaftsgestaltung. Der Viadukt, die Tunnelportale und die Basisflächen für Straßen und Bachlauf entstehen.

92 **Winteranlage, Folge 2**
Im zweiten Teil von Peter Fischers Anlagenporträt dreht es sich um Arbeitsweisen, Materialien und das Faible der Familie für die winterlich weiße N-Welt.

100 **Märklineum, Abschnitt 1**
Interessante Szenen der Anlage im Märklineum: Den Auftakt bildet der Bahnhof Durlesbach in Epoche I.

Vorbild

104 **Gehobene Mittelklasse**
Vor 60 Jahren bekam die V 200.0 mit der V 200.1 eine leistungsstärkere Schwester für den schnellen und schweren Personenzugdienst.

Community

112 **Jugend und Modellbahn**
Auf zahlreichen Wegen lässt sich die junge Generation vom Hobby begeistern – ob Vorbild oder en miniature.

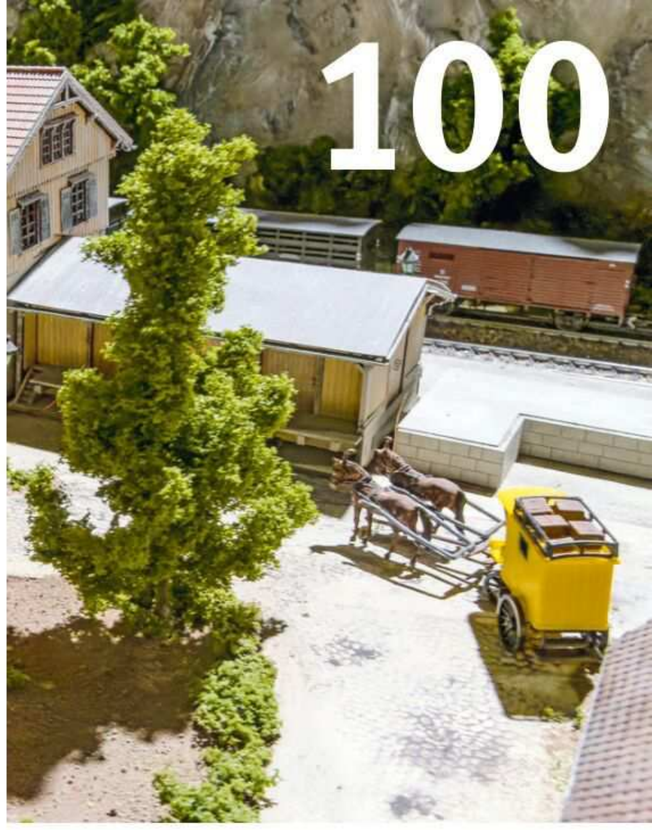
Service

11 **Märklin TV**
33 **Märklin Zahl – Clubmodell 2022**
51 **Shops & Stores**
118 **Preisentwicklung**
120 **Leserfragen**
122 **Veranstaltungen**
126 **Bücher/Impressum**
130 **Vorschau**

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



Kreativer Märklin Freund: Der leidenschaftliche Bastler zeigt, wie sich viel Modellbahnspaß in der Königsklasse realisieren lässt.



Auf der Anlage im Märklineum: typische Szene am Bahnhof für die hiesige Epoche I.



Imposante Erscheinung: Die V 200 138 wartet im Münchner Hauptbahnhof.



Jugend und Modellbahn: Nicht selten zeigen Anlagen individuelle Eigenbauten.

Wichtige Modelle/Neuheiten 2022

6 **H0:** BR 065, BR 52, Elektrolok Ae 3/6 I, BR 290, Bayerischer Schnellzug mit S 3/6, Elektrolokomotive Ce 6/8 II „Krokodil“

Minitrix: BR 103.1, BR 114 mit Panoramawagen- und Schnellzugwagen-Set „Sonder-TEE“

Spur Z: Elektrolokomotive Ce 6/8 III „Krokodil“, BR 218, BR 194 mit Nahverkehrswagen

9 **H0, Minitrix, Spur Z, Märklin 1:** Selbstentladewagen

12 **H0:** BR 101 mit Reisezug- und Steuerwagen

26 **H0:** Unimat 09-4x4/4S E³

34 **Minitrix:** Dampflok D II mit Wagen

37 **Minitrix:** BR 103

38 **H0:** Triebzug RABe 501 „Giruno“ mit Ergänzungswagen-Sets

40 **Märklin 1:** Schnellzug-Dampflok S 2/6 in fünf Versionen

44 **H0:** Dampflok 06 001 mit Schnellzugwagen-Set

Spur Z: Diesellok V 320 001

Minitrix: Diesellokomotive V 200.0 mit Personenwagen

Neuheiten 2022



Filigrane Metallkonstruktion: Die Personenzug-Tenderlokomotive der Baureihe 065 fährt in gealtertem Zustand in Ausführung mit Oberflächenvorwärmer, Lüftungsaufbau auf dem Dach und DB-Reflexglaslampen in Märklin und Trix H0 (Art. 39651, Trix Art. 22664) vor. Ep. IV.

Bis zu 250 Kilometer pro Stunde bringt der flinke RABe 501 „Giruno“ der SBB auf die Schienen. Der ebenso elegante wie moderne Hochgeschwindigkeitszug kommt für Märklin und Trix als funktionsstarke H0-Garnitur auf die Anlage (Art. 39810, Trix Art. 25810, mehr Infos ab Seite 38). Ebenfalls flott unterwegs ist der München-Nürnberg-Express, den wir ab Seite 12 vorstellen (Art. 39376, 42988, 42989). Ein Rangierklassiker fährt mit der Diesellok der Baureihe 290 in H0 vor und wird mit angekuppelten Autotransportwagen und Behältertransportwagen zum vorbildgerechten Ganzzug. Minitrix Fahrer können sich auf den „Sonder-TEE“, bestehend aus einer E-Lok der Baureihe 114, Panoramawagen- und Schnellzugwagen-Set, freuen. Außerdem kommt die 103.1 als Technik-Variante in Spur N. Eisenbahngeschichte schrieb einst die bayerische S 2/6, die es nun als Modell auch in der Königsklasse geben wird (mehr ab Seite 40). Ein besonderes Jubiläum steht in der kleinsten Spurweite an. Mit dem platinierten Bronze Feinguss Modell des „Krokodils“ werden 50 Jahre Mini-Club gebührend gefeiert. Auf dieser Doppelseite zeigen wir Ihnen eine Auswahl weiterer Modellneuheiten 2022. Den umfassenden Überblick aller Modelle erhalten Sie online unter www.maerklin.de/neuheiten und www.trix.de/neuheiten

39530 | 25530 Dampflokomotive BR 52

HO HO

Detaillierte Neukonstruktion: die schwere Güterzuglok 52 1530 mit Wannentender 2’2’T30. Mit vielen digitalen Betriebs- und Soundfunktionen wie Kohleschaufeln, Wasserpumpe und Generatorgeräusch. Ep. III.



39360 | 25360 Elektrolokomotive Ae 3/6 I

HO HO

Im Einsatz vor Leichtschnellzügen im Flachland auf der Strecke Genf – Bern – Zürich: die neu konstruierte tannengrüne E-Lok 10703 mit grauem Fahrwerk. Hochdetaillierte Ausführung mit angesetzten Details. Ep. III.



39903 | 25903 Diesellokomotive Baureihe 290

HO HO

Die Rangierkönigin 290 090-0 präsentiert sich mit einem sich in Fahrtrichtung drehenden Lokführer. Das passende Wagenmaterial dazu: ein Behältertransportwagen Laabs, vermietet an Volkswagen, und zwei Autotransportwagen Laaes (Art. 46661, 46139, 46129 und Trix Art. 24332, 24161). Ep. IV.



26360 | 21360 Zugpackung Bayerischer Schnellzug

HO HO

Edles Epoche I-Ensemble: Angeführt von der „Hochhaxigen“ S 3/6 mit eingebautem Raucheinsatz fährt ein bayerischer Schnellzug der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn vor. Lok mit mfx+-Decoder und detaillierter Darstellung des Führerstands. Länge über Puffer: circa 135 Zentimeter.



39595 | 25595 Elektrolok Serie Ce 6/8 II

HO HO

Das berühmte „Krokodil“ in Ausführung als Museumslokomotive der SBB Historic in dunkelbrauner Grundfarbgebung. Mit mfx+-Decoder ausgestattet. Zwei Hochleistungsantriebe und Schwungmasse. Ep. VI.



16345 Elektrolokomotive Baureihe 103.1

N

Technik-Variante: Die Lok verfügt über digital heb- und senkbare Pantographen. Gehäuse aus metallgefülltem Kunststoff. Jubiläumslogo „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ als Schiebebild liegt bei. Ep. IV.



16265 Elektrolok BR 114 | 18712 Panoramawagen-Set | 18715 Schnellzugwagen-Set „Sonder-TEE“

N

Schnittiger Reisekomfort: Die Einheits-E-Lok 114 502-8 der DB bildet mit Panoramawagen-Set und Schnellzugwagen-Set den „Sonder-TEE“ auf der Minitrix Anlage. Alle Wagen sind mit Kinematik für Kurzkupplung ausgestattet. Ep. IV.



88569 E-Lok Serie Ce 6/8 III „Krokodil“

Z



Echtes Schmuckstück: Zum großen Jubiläum „50 Jahre Mini-Club“ fährt das platinierte Echtbronze-Modell vor.

88806 Diesellokomotive Baureihe 218

Z

In edler Echtholzbox verpackt kommt die 218er der Pressnitztalbahn GmbH in verkehrsblauer Lackierung und mit Glockenankermotor. Ep. VI.



88225 Elektrolokomotive Baureihe 194 | 87062 Nahverkehrswagen-Set

Z

Einmalige Produktion für die MHI: Die Kombination aus 194er und drei 3-a-Umbauwagen 2. Klasse B3yge 761 ergibt den vorbildgerechten Zuglauf der Geislinger Steige. Feine Farbgebung der Epoche IV.



55162 Dampflokomotive S 2/6

Die schnellste Dampflok ihrer Zeit: Als komplette Neuentwicklung zeigt sich das hochdetaillierte Profi-Modell der 3201. Mit eingebautem Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß, mehrstufigem Zylinderdampf und Dampfpfeife. Motorisch absenkbare Imitation der Tenderkohle-Nachbildung und sich automatisch öffnende Feuerbüchsenklappe in Sequenz mit motorisch drehender Heizerfigur, die Kohleschaufeln imitiert. Ep. I.



Märklin unterstützt Restauration der 80 036

Der kräftigen Tender-Dampflok 80 036 von der Veluwsche Stoomtrein Maatschappij (VSM) in den Niederlanden wird zu neuem Glanz verholfen: Das beliebte Dampfross der Museumsbahn wird aktuell restauriert. Märklin unterstützt die Arbeiten mit einer Spende über 5.000 Euro. Möglich wurde das durch den Verkauf der Zugpackung „Personenzug VSM“ (Art. 26618) mit einem Modell der 80er im Zustand der geplanten Aufarbeitung im Jahr 2021. Der Spendenbetrag setzt sich aus zehn Euro Spendenanteil je verkaufter Packung bei einer Auflage von 500 Zugpackungen zusammen. Im Namen von Märklin überreichte Exportleiter Janko Franke dem VSM-Vorsitzenden Jan Dekker den Spendenscheck. Die stolzen „Erbauer“ waren ebenfalls anwesend. Auch wenn die Lok schon große Fortschritte gemacht hat, gibt es noch einiges zu tun. Aber wenn es so weit ist, kann sie wieder in all ihrer Pracht auf den Strecken der VSM bewundert werden.





Modell trifft Vorbild. Durch den Verkauf der Zugpackung „Personenzug VSM“ (Art. 26618) konnte Märklin 5.000 Euro für die Restauration der 80 036 spenden.

Fotos: Frans van Waes

Malteser in Aktion

Nach der Flutkatastrophe in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz im Juli 2021 dauern die Aufräumarbeiten weiter an. Im Fokus steht vor allem die Wiederherstellung einer Infrastruktur. Vor Ort im Einsatz: der Malteser Hilfsdienst e. V., den Märklin mit einer Spende über 210.000 Euro unterstützt. Hierdurch konnte bereits eine temporäre Kita- und Schulkinderbetreuung im Fluthilfezentrum in Kreuzberg an der Ahr eingerichtet werden. Die Kinder aus der Umgebung werden von der Schule abgeholt, können dort Mittag essen und werden zwischen 12 und 18 Uhr betreut. Neben der Unterstützung bei den Hausaufgaben werden auch pädagogische Spiele angeboten. Pünktlich zur Modellbahner-Weihnachtszeit hat Märklin verschiedene Start up und my world Startpackungen bereitgestellt, um bei den Kindern für leuchtende Augen, Leichtigkeit und Freude zu sorgen.



Durch die Katastrophe sind die Anwohner näher zusammengerückt. Jeden Abend zünden sie zum Gedenken Kerzen auf der Brücke an.



Im auf Containerbasis erstellten Fluthilfezentrum der Malteser ist nun auch eine Kita- und Schulkinderbetreuung eingerichtet.



Ablenkung vom Alltag: Mit den Märklin my world und Start up Produkten können die Kinder eine eigene Modellbahn aufbauen.

Fotos: Malteser Hilfsdienst e. V.

Museums-Edition 2022: Selbstentladewagen

Die Museumswagen 2022 sind den Stadtwerken Göppingen gewidmet. Die Modelle der Selbstentladewagen sind mit feinen Echtkohle-Ladeguteinsätzen ausgestattet und stellen so eine optimale Gasversorgung in der Miniaturwelt nach. Wie auch die Werbeaufschrift „Göppinger Brechkoks – Stadtwerke Göppingen“ veranschaulicht. In Märklin und Trix H0 werden die Wagen je von einem vorbildgerechten VW-Bus T1 mit Gepäckträger begleitet und auch hier prangt der passende Slogan „Gas in jedes Haus“ auf der knallig orangefarbenen Retro-Lackierung. Die Modelle zeigen den Betriebszustand um 1959 in rotbrauner Grundfarbgebung und sind ausschließlich im Märklineum Store in Göppingen erhältlich. Weitere Informationen zu den Wagen finden Sie unter www.maerklineum.de/museumswagen

48122 Museumswagen Märklin H0 2022

H0



24722 Museumswagen Trix H0 2022

H0



Für Märklin H0 fährt ein vierachsiger offener Selbstentladewagen der Bauart OOtz 41 nach Vorbild mit hohem Oberkasten, für Trix H0 der Bauart OOtz 43 mit mittelhohem Oberkasten vor. Jeweils mit Bremserbühne und stirnseitigem Stellrad ausgerüstet. Ep. III.

80033 Museumswagen Spur Z 2022

Z



Das Mini-Club Modell zeigt einen Selbstentladewagen der Bauart OOtz 43 mit Wagenaufbau aus Kunststoff. Ep. III.

18222 Museumswagen Minitrix 2022

N



In der Spur N kommt der Selbstentladewagen der Bauart OOtz 50. Er ist mit Kinematik für Kurzkupplung ausgestattet. Ep. III.

58009 Museumswagen Spur 1 2022

MÄRKLIN 1

In Märklin 1 präsentiert sich der Selbstentladewagen der Bauart OOtz 50 mit seitlich beweglichen Entladeklappen. Ep. III.



Spur-1-Attraktion auf Essener Weihnachtsmarkt

Der 49. Internationale Weihnachtsmarkt in Essen hatte eine besondere Überraschung im Gepäck. Eine Spur-1-Anlage sorgte auf dem Kennedyplatz für Staunen und Begeisterung unter den Besuchern. Verantwortlicher der Aktion ist Albert Ritter, Präsident des Deutschen Schaustellerbundes. Integriert in einem restaurierten Schaustellerwagen, baute er eine Spur-1-Anlage, auf der mehrere Züge ihre Runden drehen und dabei „Kling, Glöckchen, Kling“ sowie das im Ruhrgebiet populäre „Steigerlied“ erklingen lassen. Ein Zusammenspiel aus unterschiedlich hoch befüllten Wasserflaschen und einem an den Lokomotiven angebrachten Klöppel machte es möglich. Bei der Umsetzung konnte sich Ritter auf den Rat von Märklin Händler Thomas Spilker verlassen.



Foto: Thomas Rose

Sorgte für reichlich Aufmerksamkeit auf dem Essener Weihnachtsmarkt: die Spur-1-Bahn im historischen Schaustellerwagen.

Es geht wieder los: Die Z-Freunde International laden zum 8. Internationalen Spur-Z-Weekend nach Altenbeken ein. Aktuelle Infos unter www.z-freunde-international.de



Wiedersehen in Altenbeken

Alle zwei Jahre trifft sich die internationale Z-Community im östlichen Nordrhein-Westfalen in Altenbeken. Coronabedingt konnte das große Treffen 2020 nur im Online-Forum der Z-Freunde International stattfinden. Umso größer ist jetzt also die Vorfreude, bekannte und neue Gesichter persönlich in der Eggelandhalle in Altenbeken zu treffen. Am 14. und 15. Mai 2022 – so der Plan – soll es wieder so weit sein. Zum Stand der Planungen informieren Sie sich bitte unter www.z-freunde-international.de

Lokführer – im Vorbild und Modell

wir modellbahner

Tobias Baumert ist Eisenbahner aus Leidenschaft. Zu Hause verlaufen die Gleistrassen sowohl im Garten als auch im Haus. Am Hobby reizt ihn besonders die Vielfältigkeit. Aktuell baut er an einer Nachstellung der Rheinschlucht zwischen Trin und Ilanz. Einen Einblick in seinen Berufsalltag als Lokführer für Personen- und Güterzüge gibt er auf Instagram (@derlokfuehrer). Weitere Testimonials der Kampagne finden Sie unter www.wirmodellbahner.de



Meditation am Feierabend: Unter Aufsicht seines Beagles steuert Tobias Baumert noch seine LGB durch den Garten.

Events und Termine 2022

Nach dem erfolgreichen Messestart im Herbst 2021 lädt der Frühling zur Faszination Modellbahn nach Mannheim ein (www.faszination-modellbahn.com). Vom 11. bis zum 13. März gibt sich die Modellbahnszene dort ein Stelldichein. Knapp einen Monat später folgt die neue Ausgabe der Intermodellbau in den Westfalenhallen in Dortmund vom 7. bis zum 10. April (www.intermodellbau.de). Als großes Highlight erwartet die Modellbahner im Herbst 2022 der Tag der offenen Tür bei Märklin in Göppingen. Zwei Tage lang wird hier vom 16. bis zum 17. September ein Blick hinter die Kulissen des Produktionsablaufs geboten. Außerdem lädt das Märklineum zur interaktiven Reise durch über 160 Jahre Firmengeschichte ein. Weitere Infos und Termine finden Sie online unter www.maerklin.de (Service/Kundenservice/Events und Seminare). Wie immer in diesen Zeiten bitten wir Sie, sich online über Neuigkeiten zu den jeweiligen Veranstaltungen zu informieren.



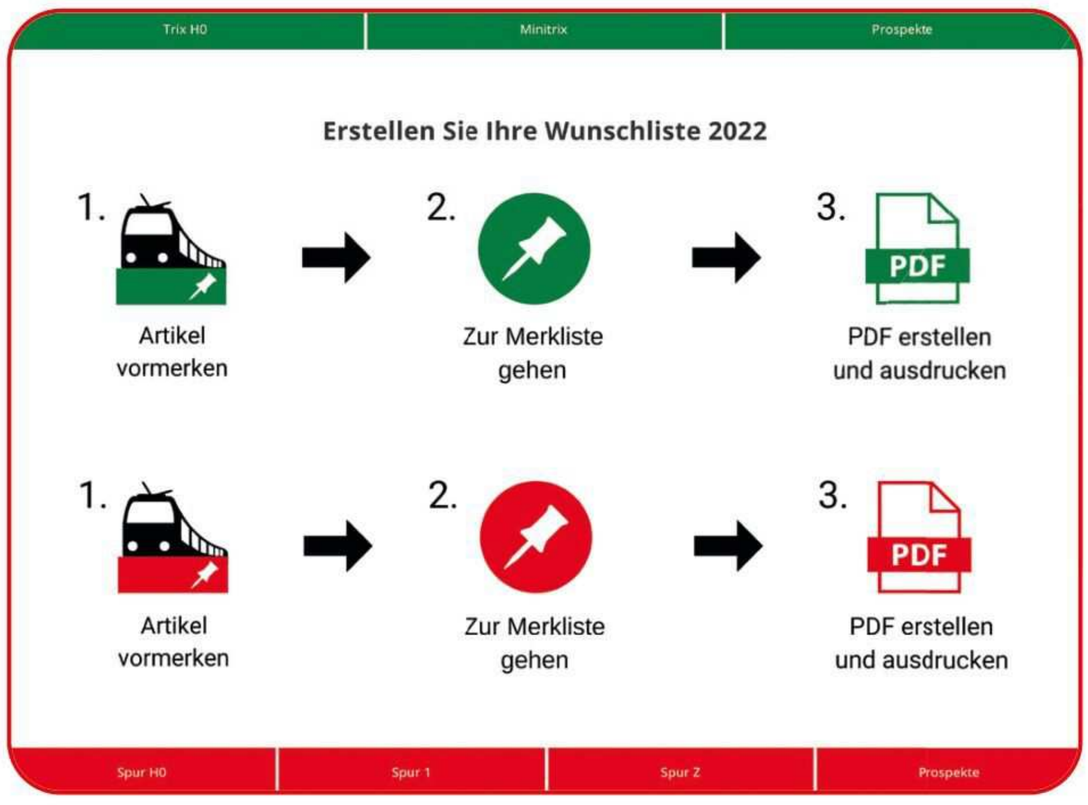
Messe-Frühling 2022: Besucher erwarten reichlich Gelegenheiten zum Fachsimpeln mit Experten und Bewundern der Modellneuheiten.



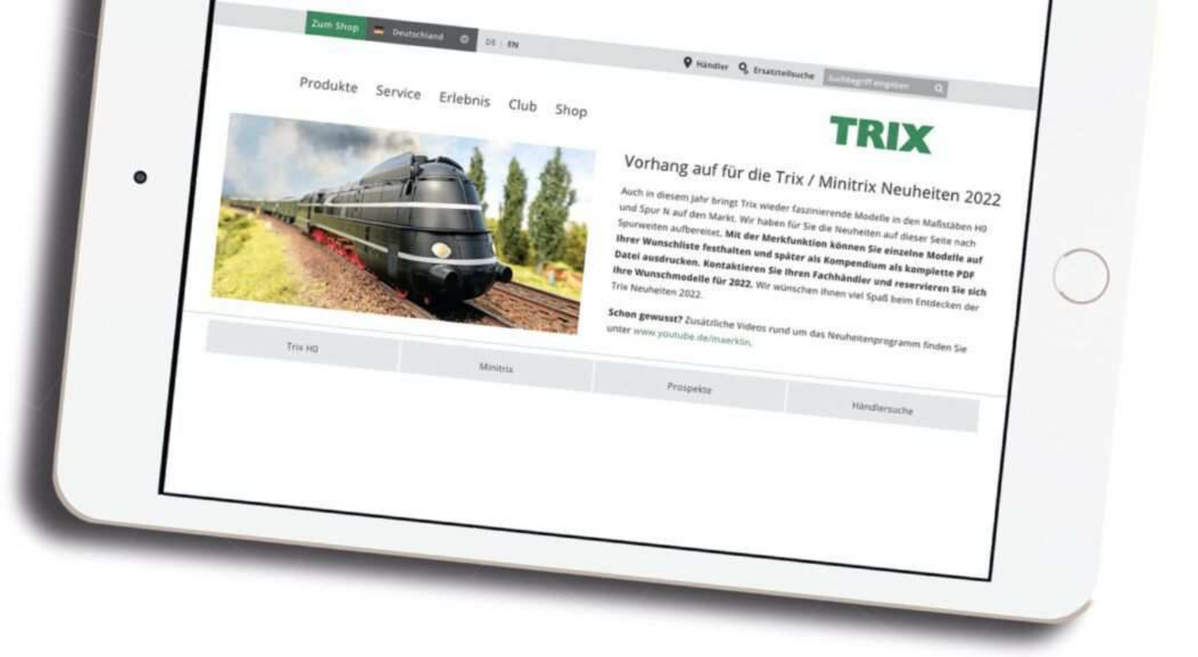
Beim Märklin Werksrundgang erhalten Sie Einblick in die Modellentstehung – von der Gießerei bis zur Qualitätskontrolle.

Alle Neuheiten 2022 im Netz

Mit einem Feuerwerk an Neuheiten beginnt das Jahr 2022: Märklin und Trix starten traditionell im Januar mit den neuen Modellen ins Jahr – und das virtuell sogar vor der Spielwarenmesse in Nürnberg. Neben den Informationen im aktuellen Märklin Magazin finden Sie auch im Internet alles Wichtige zu den Neuigkeiten 2022. Auf Basis der ausführlichen Details mit Informationen und Bildern zu allen Modellen in den einzelnen Spurweiten und Marken können Sie Ihre Favoritenliste kinderleicht zusammenstellen. Dafür wird jeder gewünschte Artikel per Klick auf die Merkliste übernommen, die sich speichern, ausdrucken und mit Freunden oder dem Händler des Vertrauens teilen lässt.



Artikel anschauen und Wunschliste erstellen auf www.maerklin.de/de/neuheiten und www.trix.de/de/neuheiten



Märklin und Trix präsentieren die Neuheiten für das Jahr 2022. Alle Details sowie Bilder und Videos gibt es im Internet.

Nicht nur den Neuheiten-Videofilm und Märklin TV finden Sie auf dem Youtube-Kanal sondern auch weitere Videos wie Inspirationen zum Einsatz der Superhelden-Modelle der Start up Serie oder Erklärvideos zum Einsatz digitaler Steuermöglichkeiten für mehr Spielspaß und vieles mehr ...

Superhelden prägen Märklin Start up. Inspiration gibt es auf www.youtube.de/maerklin

Märklin, Trix: die wichtigsten Online-Adressen im Überblick

- **www.maerklin.de**
  bietet Zugriff auf alle Produkt- und Serviceinfos rund um Märklin inklusive Veranstaltungen, Märklin TV, Infos zum Märklin Magazin und dem Insider-Club.
- **www.trix.de**
  informiert über die gesamte Trix Welt, die Zweileiterprodukte in Spurweite H0 und Minitrix (Spur N). Zusätzlich alles Wichtige in puncto Service, Events und Trix Club.
- **www.facebook.com/maerklin**
  ist der Social-Media-Kontakt zu Märklin.
- **www.youtube.de/maerklin**
  Videoplattform mit den aktuellen Folgen von Märklin TV, Erklärfilmen und zahlreichen Clips für „Märklin Kids“ etc.
- **www.instagram.com/maerklin**
  Foto- und Videoplattform mit Bildern und Kurzvideos der neuesten Modelle, von Anlagen und vielem mehr.

Schnellster Regionalverkehr



Ein Regionalzug bis zu 200 km/h schnell? Der München-Nürnberg-Express macht es seit über 15 Jahren vor. Die erste Generation mit einer 101er-Lok würdigt Märklin mit einer H0-Zuggarnitur inklusive neuem Steuerwagen.

Heute ist der Fernverkehr mit hohen Geschwindigkeiten ja fast alltäglich in Deutschland, sind doch rund 400 ICE-Züge vom ICE 1 bis zum ICE 4 im Einsatz, weitere Züge sind bestellt. Doch im Regionalverkehr ist eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h schon eher selten – im Gegensatz zum Ausland, so zum Beispiel bei Heathrow Express in London oder der Flughafenbahn in Stockholm, bei denen zum Teil bis 200 km/h gefahren werden. Doch eine Strecke gibt es in Deutschland, genauer gesagt in Bayern, auf der Züge mit bis zu 200 km/h im Regionalverkehr unterwegs sind: die Strecke von München nach Nürnberg – hier verkehrt der sogenannte München-Nürnberg-Express. Kernstück ist die Neubaustrecke von Nürnberg nach Ingolstadt, die im Jahre 2006 eröffnet wurde.

Bereits bei den ersten Planungen 1992 war vorgesehen, Regionalschnellbahnzüge über diese Strecke zwischen Nürnberg und Ingolstadt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h einzusetzen. Bei zwei Halten in Allersberg und Kinding sollte eine Reisezeit von 49 Minuten erreicht werden. Doch schon bald – lange vor der Betriebsaufnahme – kam man zu der Erkenntnis, dass es sinnvoll wäre, die Züge bis München weiterlaufen zu lassen und so die beiden Ballungsräume und wichtigen Wirtschaftsräume auch im Regionalverkehr mit schnellen Zügen zu verbinden.

Streckenverlauf

- 0 München Hbf
- 36 Petershausen (Obb)
  nicht alle Züge
- 50 Pfaffenhofen (Ilm)
- 60 Rohrbach (Ilm)
- 81 Ingolstadt Hbf
- 84 Ingolstadt Nord
- 112 Kinding (Altmühltal)
- 146 Allersberg (Rothsee)
- 171 Nürnberg Hbf

Regionalverkehr mit 200 km/h Höchstgeschwindigkeit

So machte man gleich Nägel mit Köpfen und sah für die zukünftigen Züge eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h vor, ebenso den Durchlauf auf der gesamten Strecke zwischen München und Nürnberg. Jetzt kam aber ein Problem auf: Die DB besaß keine Regionalfahrzeuge, die zum einen die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h erreichen konnten, zum anderen aber den Bedingungen der Strecke – unter anderem Druckertüchtigung – entsprachen. So wurden bis zur Betriebsaufnahme im Dezember 2006 26 Intercity-Wagen entsprechend umgebaut, darunter gemischtklassige Wagen der 1. und 2. Klasse der Bauart ABvmsz 184.0, Großraumwagen der Bauart Bpmz 295.4 und Steuerwagen der Bauart Bpmbdzf 296.3. Wer sich nun fragt, was diese Buchstabenkombinationen bedeuten – das



Bayerische Besonderheit: 101er vor verkehrsroten Fernverkehrswagen im schnellen Regionalverkehr. In diesem Fall 101 127 vor dem RE 4033 von Nürnberg Hbf nach München Hbf, hier aufgenommen kurz nach dem Halt in Petershausen bei Vierkirchen.

Die Digital-Funktionen BR 101

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Spitzensignal	●	●	●	●	●
Fernlicht	●	●	●	●	●
E-Lok-Fahrgeräusch	●	●	●	●	●
Signalhorn	●	●	●	●	●
Direktsteuerung	●	●	●	●	●
Führerstands-beleuchtung		●	●	●	●
Spitzensignal Lokseite 2		●	●	●	●
Signalhorn hoch		●	●	●	●
Spitzensignal Lokseite 1		●	●	●	●
Bremsenquietschen aus			●	●	●
Bahnhofsansage			●	●	●

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Schaffnerpfiff			●	●	●
Lüfter			●	●	●
Kompressor			●	●	●
Druckluft ablassen			●	●	●
Rangiergang			❍	❍	●
Sanden			❍	❍	●
Warnsignal SIFA			❍	❍	●
Rangiergang + Rangierlicht			❍	❍	●
Ankuppelgeräusch			❍	❍	●
Abkuppelgeräusch			❍	❍	●
Panto-Geräusch			❍	❍	●

● serienmäßig ❍ bei MS2 ab Software-Update 3.55, bei CS2 ab Software-Update 4.2

sind die sogenannten Gattungszeichen. Jeder Buchstabe hat für sich eine Bedeutung: So beschreibt dies den Steuerwagen als Wagen 2. Klasse mit Großraum, länger als 24,5 Meter, behindertengerechter Ausstattung, Mehrzweckraum beziehungsweise Fahrradstellplätzen, zentraler Energieversorgung sowie Führerstand für Wendezugbetrieb … also eine doch recht kompakte Abkürzung für viele Eigenschaften.

Die Inneneinrichtung blieb nahezu unverändert gegenüber dem Intercity, sodass der größte Unterschied der Außenanstrich in Rot – wie im Regionalverkehr üblich – ist. Gezogen beziehungsweise geschoben wurden die Züge in der Regel von Loks der Baureihe 101, aber auch solche der Baureihe 120 waren hier anzutreffen. Eine Garnitur bestand aus fünf bis sechs Wagen – allen voran der Steuerwagen, der auf den ersten Blick dem bekannten →

Elektrolokomotive Baureihe 101

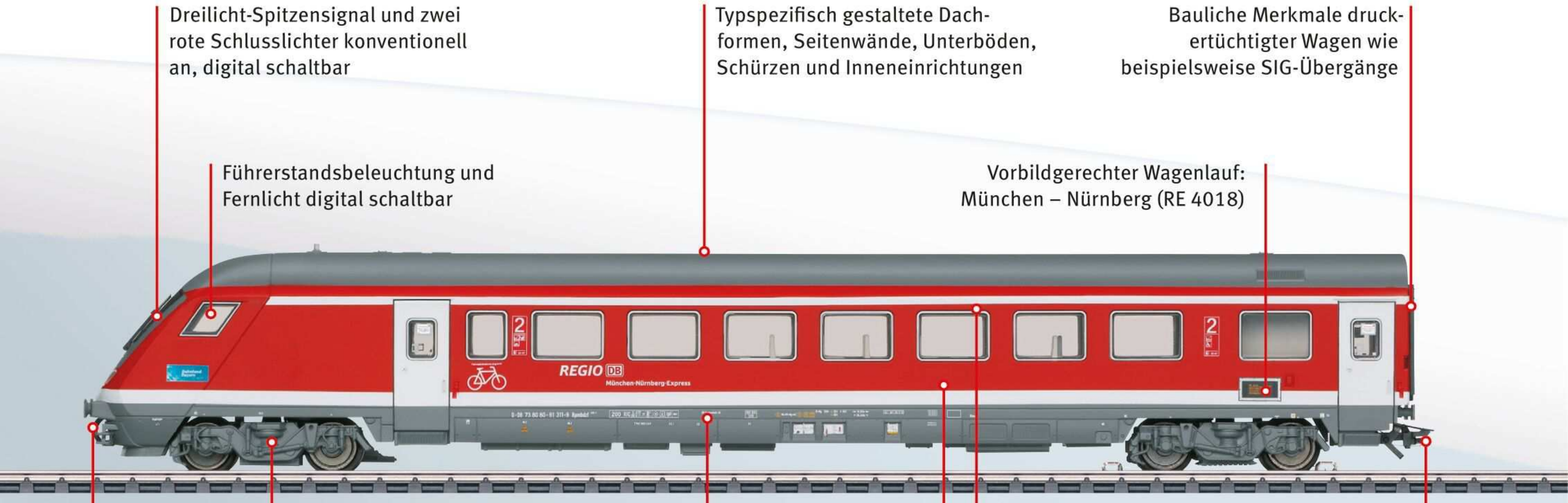
HO

Märklin Art. 39376

Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe 101 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Farbgebung in Verkehrsrot als Zuglokomotive für den München-Nürnberg-Express. Betriebsnummer 101 032-1. Betriebszustand 2017. Epoche VI.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Fernscheinwerfer separat schaltbar. Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar. Spitzenlicht an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Wenn Spitzensignal an beiden Lokseiten abgeschaltet ist, dann beidseitige Funktion des Doppel-A-Lichts. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Kulissengeführte Kupplung. Länge über Puffer 21,9 cm.





→ Interregio-Steuerwagen entspricht, sich aber von diesem doch deutlich durch die andere Fensterteilung, die geschlossene Bodenwanne und die luftgefederten Drehgestelle unterscheidet. Dieser Wagen verfügt über ein behindertengerechtes WC und Fahrradstellplätze. Baugleiche Wagen werden auch heute noch im Intercity-Verkehr eingesetzt, allerdings in der weiß/roten IC-Lackierung. Als Nächstes folgen drei bis vier Großraumwagen der Bauart Bpmz, die auch aus dem Intercity-Verkehr bekannt sind. Als letzter Wagen vor der Lok folgt der Endwagen 1. und 2. Klasse. Dieser hat neben den normalen Sitzplätzen der 2. Klasse ein Mutter-Kind-Abteil, ein Sonderabteil mit sechs Plätzen, zwei Abteile 1. Klasse und das Abteil des Zugführers.

Dass es sich um Züge des Regionalverkehrs handelte, konnte man schon daran erkennen, dass es im ganzen Zug zwar 408 Sitzplätze der 2. Klasse gab, aber nur deren 12 in der 1. Klasse.

Planmäßig verkehrten diese Einheiten mit dem Steuerwagen an der Spitze in Richtung Nürnberg, in Richtung München lief die Lok vorn. Aufgrund der eigentlich zu kurzen Bahnsteige auf der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt waren Züge mit mehr als sechs Wagen nicht möglich. Es wurden zwar anfangs auch Züge mit zehn Wagen eingesetzt, bei diesen wurden aber auf dem Teilstück mit auf der Schnellfahrstrecke die letzten

Reisezugwagen-Set 1 „München-Nürnberg-Express“

Märklin Art. 42988

HO

Vorbild: Vier druckertüchtigte Reisezugwagen unterschiedlicher Bauarten für den RE 4018 von München nach Nürnberg „München-Nürnberg-Express“ der Deutschen Bahn AG (DB AG). Ein Großraum-/Abteilwagen ABvmsz 184.0 1./2. Klasse, zwei Großraumwagen Bpmz 295.4 2. Klasse und ein Steuerwagen Bpmbdzf 296.3 2. Klasse. Grundfarbgebung verkehrsrot. Betriebszustand 2017.

Modell: Alle Wagen mit serienmäßig eingebauter LED-Innenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden. Alle Wagen serienmäßig mit stromführenden Kurzkupplungen ausgestattet. Steuerwagen zusätzlich mit Digital-Decoder mfx. Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell an, digital schaltbar. Fernlicht digital schaltbar. LED-Innenbeleuchtung konventionell an, separat digital schaltbar. Führerstandsbeleuchtung digital





Wendezüge im Einsatz: Planmäßig ist der Steuerwagen an der Spitze in Richtung Nürnberg wie hier der „München-Nürnberg-Express“ RE 4030 (München Hbf – Nürnberg Hbf) in Reichertshausen (Ilm) mit der 101 116-2 als Schublok.

vier Wagen verschlossen. Das war unter anderem ein Grund dafür, später Doppelstockwagen einzusetzen …

Aber alles in allem war der schnelle Regionalexpress ein Erfolg. Fast 10.000 Reisende nutzten werktags diese Verbindung von 171 Kilometern Länge, die in rund 1 ¾ Stunden zurückgelegt wird. Dabei müssen mehrere Halte berücksichtigt werden. Auch haben die Züge in Ingolstadt einen Aufenthalt von zehn bis 15 Minuten, da sie hier von den planmäßigen ICE-Zügen überholt werden.

Um mehr Sitzplätze anbieten zu können, hat die DB im Jahre 2013 sechs Loks der Baureihe 102 und 36 Doppelstockwagen beim tschechischen Hersteller Skoda für 110 Millionen Euro bestellt, mit denen zukünftig der Betrieb auf der Strecke abgewickelt werden sollte. Die Wendezüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h bestehen aus einer Elektrolok, fünf Mittelwagen und dem Steuerwagen. Die druckertüchtigten Wagen sind voll klimatisiert und bieten 679 Sitzplätze in der 2. Klasse und 26 in der ersten Klasse, was eine deutliche Steigerung gegenüber den umgebauten Intercity-Wagen darstellt. 82 Sitze sind als Klappsitze ausgeführt, sodass bei Bedarf Platz für bis zu 37 Fahrräder entsteht. Die Lieferung der Züge und die Inbetriebsetzung verzögerten sich. Ab 2017 gab es einzelne Versuchsfahrten auf der Strecke München – Nürnberg, doch bis →

schaltbar. Stromführende Kupplung konventionell an, separat digital schaltbar. Die Innenbeleuchtung der Wagen ABvmsz 184.0 und Bpmz 296.3 funktioniert nur im Verbund mit dem Steuerwagen und kann über den Decoder digital ein- und ausgeschaltet werden. Typspezifisch gestaltete Dachformen, Seitenwände, Unterböden, Schürzen und Inneneinrichtungen. Bauliche Merkmale druckertüchtigter Wagen wie beispielsweise SIG-Übergänge. ABvmsz 184.0 und Bpmz 296.3 mit Drehgestell MD ohne Generator. Steuerwagen mit Drehgestell Bauart SIG 72. Durch Entfernen einer Blende an der Führerstandseite des Steuerwagens kann eine normale Kupplung eingesetzt werden, zum Anhängen an eine Lokomotive. Alle Wagen mit aufgedruckten Wagenlaufschildern und unterschiedlichen Ordnungsnummern. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Gesamtlänge über Puffer ca. 113,5 cm.



Die Digital-Funktionen Steuerwagen

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Spitzensignal	●	●	●	●	●
Fernlicht	●	●	●	●	●
Innenbeleuchtung	●	●	●	●	●
Führerstandsbeleuchtung	●	●	●	●	●
Stromführende Kupplung	●	●	●	●	●

Highlights Wagen-Set

- **Neukonstruktion des Steuerwagens.**
- **Neu gestaltete Inneneinrichtung im ABvmsz.**
- **Alle Wagen serienmäßig mit LED-Innenbeleuchtung.**
- **Alle Wagen mit trennbaren, stromführenden Kupplungen.**
- **Steuerwagen mit Digital-Decoder mfx.**
- **Spitzenbeleuchtung digital schaltbar.**
- **Fernlicht separat digital schaltbar.**
- **LED-Innenbeleuchtung separat digital schaltbar.**
- **Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar.**
- **Trennbare, stromführende Kupplung digital schaltbar.**
- **Innenbeleuchtung des ganzen Wagenverbands über Decoder im Steuerwagen digital schaltbar.**
- **Vorbildgerechter Wagenlauf: München – Nürnberg (RE 4018).**

→ Mai 2021 hatten die neuen Züge den gesamten Regionalverkehr auf dieser Strecke übernommen. Die umgebauten IC-Garnituren verbleiben zunächst als Reservefahrzeuge. Ab und zu kann man einen solchen Zug auf der Strecke noch im Einsatz erleben ...

Der München-Nürnberg-Express im Modell

Nachdem alle ICE-Modelle vom ICE 1 bis zum ICE 4 von Märklin als Modell umgesetzt wurden, kam doch immer wieder die Frage nach dem München-Nürnberg-Express auf: Nun wurde dieser Zug im Neuheiten-Programm 2022 im Modell vorgestellt, und zwar als Wendezug aus umgebauten Intercity-Wagen mit der BR 101 als Zuglok. Beginnen wir mit der Lok: Zwar ist die BR 101 eine alte Bekannte, aber die Lok des München-Nürnberg-Express hat den neuen Antrieb mit einem Mittelmotor, der über Kardanwellen auf beide Drehgestelle arbeitet. Selbstverständlich ist die Lok mit einem mfx+-Spieleweltdecoder mit Sound ausgestattet. Dadurch können viele Licht- und Geräuschfunktionen geschaltet werden, wie das mit der Fahrtrichtung wechselnde Spitzenlicht, das zuschaltbare Fernlicht oder die Führerstandsbeleuchtung. Keine Frage, dass alle diese Beleuchtungseinrichtungen mit wartungsfreien Leuchtdioden ausgerüstet sind. Die Ausführung mit Gehäuse und Fahrwerk komplett aus Druckguss gewährleistet eine sehr gute Zugkraft, auch bei hohen Geschwindigkeiten. Die verkehrsrote Farbgebung der unter der Artikelnummer 39376 erhältlichen Lok entspricht der Epoche VI ungefähr um das Jahr 2017.

Passend dazu sind auch Wagen erhältlich, und zwar zum einen ein Basisset mit vier Wagen. Es besteht aus einem Endwagen ABvmsz 184.0, der auf dem bekannten Wagen der Bauart Bvmz 185.5 basiert, aber eine neue Inneneinrichtung bekommen hat. Dann folgen zwei Wagen der Bauart Bpmz 294.4, die schon aus dem Intercity bekannt sind. Neu dagegen ist der Steuerwagen der Bauart Bpmbdzf 296.3. Dieser hat den passenden Wagenkasten mit dem richtigen Fensterteiler und die für die druckertüchtigten Wagen typischen kleineren Türfenster sowie die fehlenden Lüftungsklappen in den Seitenfenstern.

Doch der eigentliche Clou bei diesem Steuerwagen ist der eingebaute Decoder, mit diesem kann die über stromführende Kupplungen versorgte serienmäßig eingebaute

Reisezugwagen-Set 2 „München-Nürnberg-Express“

Märklin Art. 42989

HO

Vorbild: Zwei druckertüchtigte Großraum-Reisezugwagen Bauart Bpmz 295.4 2. Klasse für den RE 4018 von München nach Nürnberg „München-Nürnberg-Express“ der Deutschen Bahn AG (DB AG). Grundfarbgebung verkehrsrot. Betriebszustand 2017.

Modell: Beide Wagen mit serienmäßig eingebauter LED-Innenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden. Beide Wagen serienmäßig mit stromführenden Kurzkupplungen ausgestattet.

Die Innenbeleuchtung funktioniert nur im Verbund mit dem Steuerwagen aus Set 42988 und kann über einen Decoder digital ein- und ausgeschaltet werden. Typspezifisch gestaltete Dachformen, Seitenwände, Unterböden, Schürzen und Inneneinrichtungen. Bauliche Merkmale druckertüchtigter Wagen wie beispielsweise SIG-Übergänge. Drehgestelle MD ohne Generator. Beide Wagen mit aufgedruckten Wagenlaufschildern und unterschiedlichen Ordnungsnummern. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Gesamtlänge über Puffer ca. 56,5 cm.





Bei den Wagen handelt es sich um ehemalige Intercity-Wagen, die klimatisiert und druckertüchtigt sind. Letzteres ist notwendig, da es auf der Strecke in Tunneln zu Begegnungen mit Schnellzügen kommen kann. Hinzu kommt die DB-Regio-Produktfarbe Verkehrsrot.

Innenbeleuchtung des gesamten Zuges im Digital-Betrieb geschaltet werden. Ebenso wird das Spitzensignal des Steuerwagens von diesem Decoder angesteuert, sodass es – je nach Fahrtrichtung – drei weiße oder zwei rote Lampen zeigt. Wahlweise kann das Fernlicht dazugeschaltet werden, ebenso die Führerstandsbeleuchtung. Allen Wagen gemeinsam ist der Längenmaßstab von 1 : 93,5, sodass sie nahtlos zu den anderen modernen Schnellzugwagen passen. Selbstverständlich haben alle Wagen eine Kurzkupplung mit Kinematik, die einen sehr kurzen Wagenabstand und damit ein geschlossenes Zugbild ermöglicht. Vorbildgetreu sind auch die SIG-Wagenübergänge, die ebenfalls typisch für druckertüchtigte Wagen sind. Passend zur Lok der Baureihe 101 sind die Wagen in roter Farbgebung der Epoche VI ausgeführt. Unter der Artikelnummer 42988 ist dieses schöne Set erhältlich.

Um den Zug auf die vorbildgetreue Länge von sechs Wagen verlängern zu können, ist unter der Artikelnummer 42989 ein weiteres Set mit zwei Großraumwagen der Bauart Bpmz 294.4 erhältlich. Diese zwei Wagen haben selbstverständlich andere Wagennummern als die Großraumwagen aus dem Basisset, entsprechen ihnen aber von der Technik her, haben also auch eine serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung und stromführende Kupplungen. So kann auch auf der Modellbahn der schnelle Regionalverkehr Einzug halten …

Text: Andreas Schumann;
Fotos: Thomas Estler, Matthias Hartmann, Märklin, Christoph Schneider

Mehr über die Lok finden Sie auf www.maerklin.de und Details zum Besuch beim Vorbild und dem Märklineum gibt es auf www.maerklineum.de

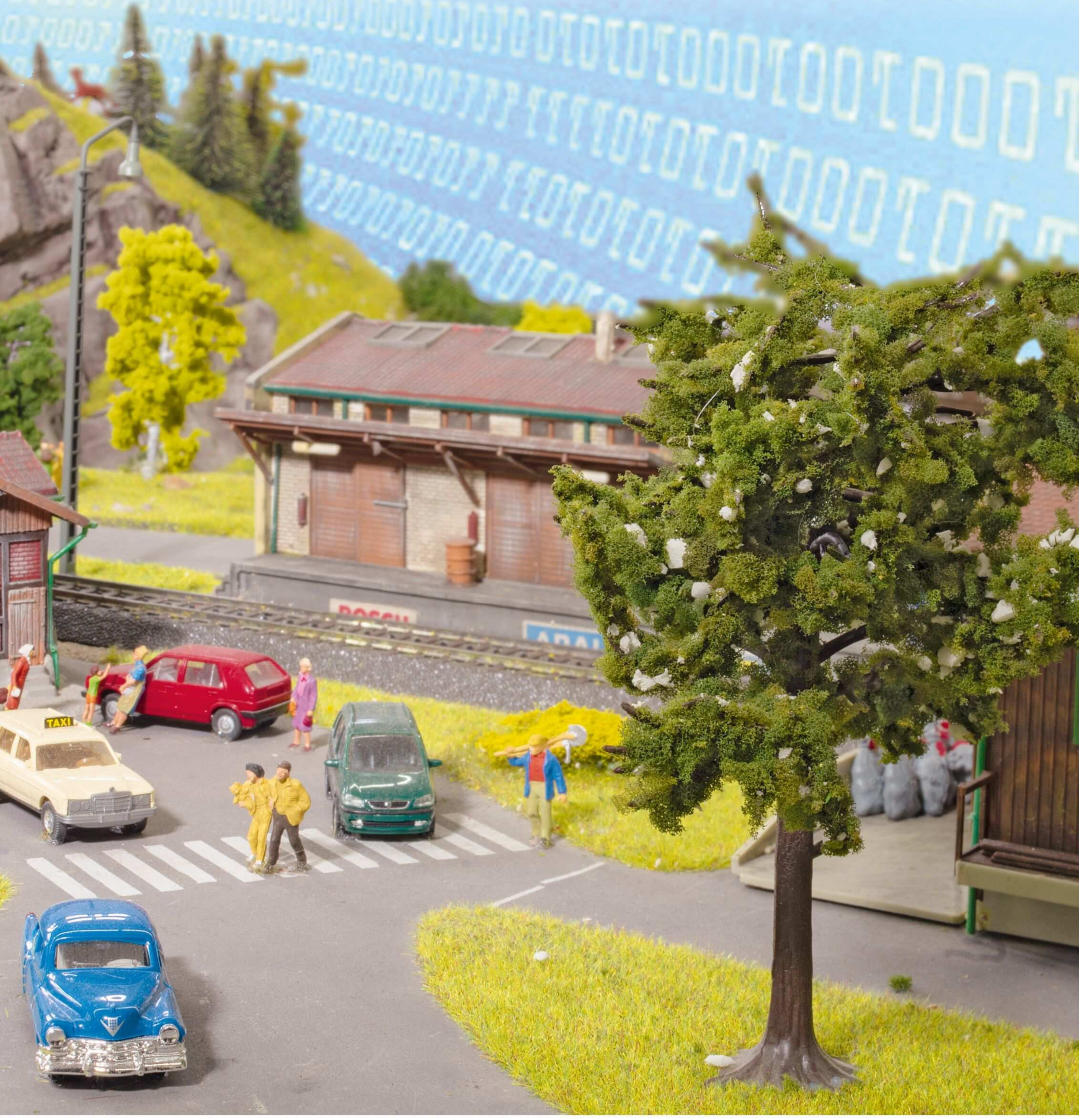


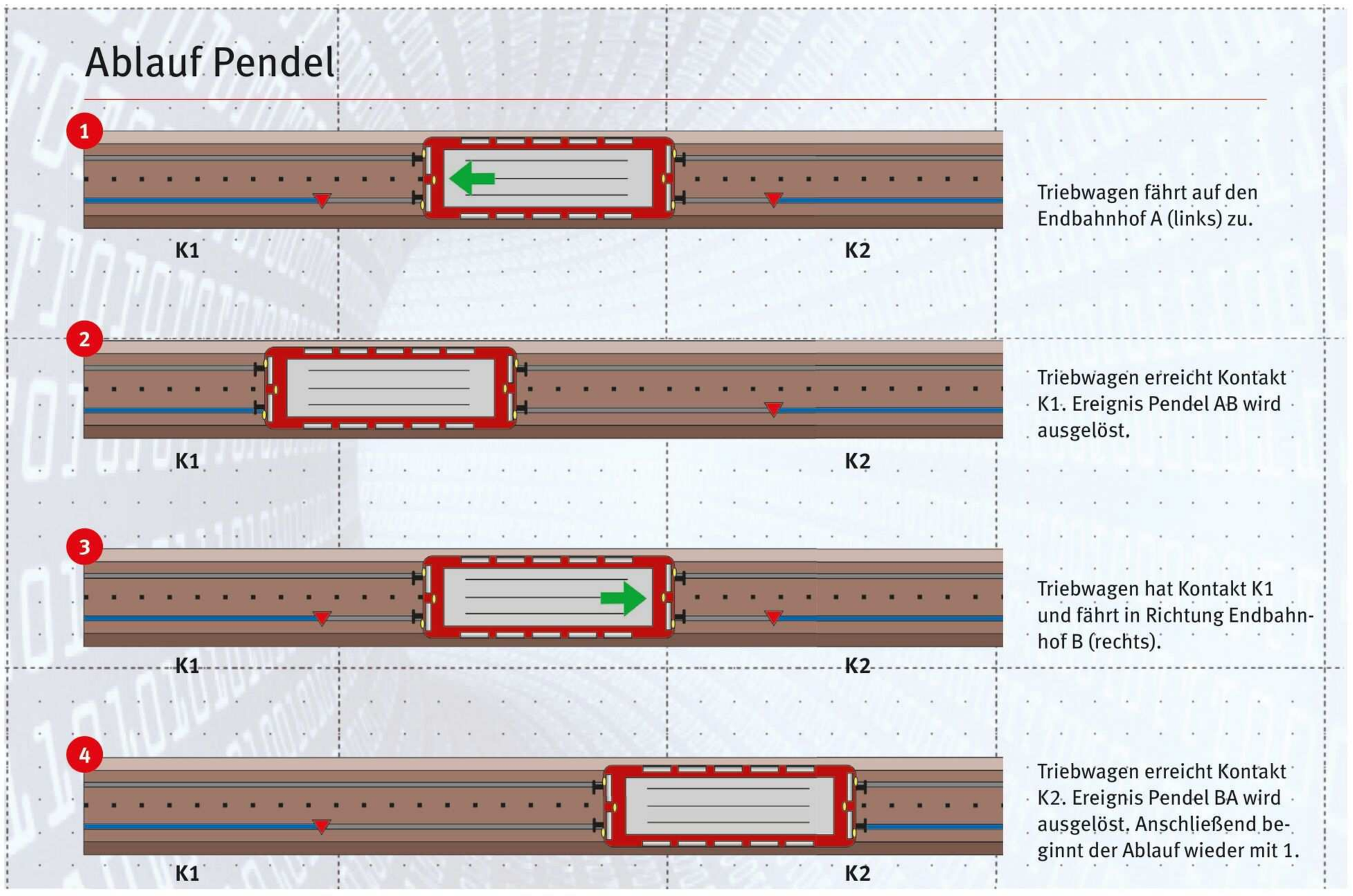
Das neue H0-Modell der BR 101 besitzt einen Antrieb auf alle vier Achsen, einen mfx+-Decoder und eine Führerstandsbeleuchtung.

Pendelverkehr



Die technischen Grundlagen für einen Automatikbetrieb mit der CS3 haben wir in den letzten beiden Folgen mit dem Einrichten der Rückmeldemodule kennengelernt. Jetzt wird es daher Zeit, die erste Anwendung umzusetzen: eine Pendelautomatik.





Für unser Beispiel einer Pendelsteuerung benötigen wir an beiden Enden der Pendelstrecke jeweils einen Bereich, der an die CS3 meldet, ob sich in diesem Sektor der Triebwagen befindet. Bei Märklin H0-Anlagen kann dies über Kontaktgleise erreicht werden mit dem Rückmeldemodul Link s88 (Art. 60883). Wer eine CS3+ nutzt, kann auch einen Decoder s88 AC (Art. 60881) an das Gerät anschließen. Nutzer einer Zweischienenanlage von Spur N bis Spur G und Märklin 1 können stattdessen über den Decoder s88 DC (Art. 60882) in diesen Bereichen prüfen lassen, ob sich dort ein Stromverbraucher aufhält. So lässt sich feststellen, wo sich aktuell der Triebwagen befindet. In allen diesen Beispielen werden für die nachfolgende Automatikschaltung jeweils zwei der 16 Eingänge dieser drei genannten Rückmeldemodul-Varianten benötigt.

Ablaufplan sorgt für Struktur

Bevor wir an das eigentliche Programmieren gehen, müssen wir uns zuerst einmal notieren, welche Schritte bei dieser Automatik für einen Ablauf notwendig sind (siehe Skizze oben). Was muss daher bei einer Pendelautomatik passieren, damit sich ein dauerhafter Ablauf ergibt?

- **Schritt 1: Das System muss erkennen, ob der Triebwagen in einen Endbereich einfährt.**
- **Schritt 2: Das Fahrzeug wird angehalten.**
- **Schritt 3: Beim Aufenthalt im Endbahnhof werden nicht benötigte Funktionen, wie beispielsweise die Stirnbeleuchtung, ausgeschaltet.**
- **Schritt 4: Die Fahrtrichtung wird umgeschaltet.**
- **Schritt 5: Wir bauen die gewünschte Wartezeit in den Ablauf ein.**
- **Schritt 6: Die für die Fahrt gewünschten Funktionen, wie zum Beispiel das Einschalten des Betriebsgeräusches, das Einschalten der Bahnhofsansage „Türe schließen“, der Abfahrtspfiff et cetera, werden nacheinander abgearbeitet.**
- **Schritt 7: Der Triebwagen beschleunigt geregelt über die Anfahrverzögerung auf die gewünschte Reisegeschwindigkeit.**

Auf der anderen Seite der Pendelstrecke wiederholt sich dieser Ablauf dann in gleicher Weise. Ausgelöst wird dies allerdings durch den zweiten Kontakt auf der anderen Seite. Auf Wunsch können an dieser zweiten Endstation auch Unterschiede zum Beispiel in den Wartezeiten oder im Ablauf der verschiedenen Funktionen eingebaut werden. Dies ist somit das Sahnehäubchen für die aufmerksamen Beobachter des Ablaufs, denen solche Feinheiten nicht verborgen bleiben.

Aufbau des Rückmeldesystems

Bei der Umsetzung richten wir zuerst die beiden Kontakte ein. Beachten Sie, dass während des kompletten Aufenthaltes des Triebwagens in der jeweiligen Endstation dieser Kontakt dauerhaft auslösen muss. Das jeweilige Kontaktgleis wird daher beginnend an der Stelle, an der der Triebwagen mit dem



Automatik beobachten: Den Ablauf der Automatik können Sie auch auf der CS3 im Fahrpult oder auch in der Führerstandsansicht verfolgen.

Anhalten beginnen soll, bis zum Ende der Strecke (Prellbock) als ein durchgehendes Gleis ausgeführt. Gleiches gilt für die Anwender des Decoders s88 DC, die dann diese komplette Strecke über den jeweiligen Eingang des Rückmeldemoduls als eine durchgehende Einheit versorgen lassen.

Bei der Verwendung von Kontaktgleisen spielt es keine Rolle, ob der Zug mit gezogenen oder geschobenen Wagen unterwegs ist. Denn durch die jeweils erste Achse, die von diesem Zugverband in den Kontaktgleisbereich gelangt, wird ja das jeweilige Ereignis ausgelöst. Etwas anders sieht es bei dem Decoder s88 DC aus. Daher empfiehlt es sich, bei einer solchen Konstellation auch zumindest den letzten Wagen mit einem Stromverbraucher wie zum Beispiel wechselnder Stirnbeleuchtung oder Innenbeleuchtung auszustatten, damit die Position der Lok im Zugverband keine Rolle mehr spielt.

Programmierung der Automatik

Beginnen wir mit der Umsetzung der Pendelautomatik auf der Central Station 3. Legen Sie jetzt ein neues Ereignis an. Wir geben diesem Ereignis zum Beispiel den Namen Pendel AB. Als Auslösekontakt richten wir den Dauerkontakt 1 ein. Hierzu einfach das Symbol für diesen Dauerkontakt aus der Artikelliste auf das Auslöseelement „Handbetrieb“ in dem Ereignis ziehen. Stellen Sie ein, dass dieser Kontakt dann dieses Ereignis auslöst, wenn der Kontakt vom Zustand „Frei“ auf „Belegt“ (gelbe Kontaktanzeige) wechselt.

Der erste Befehl in dem Ereignis ist dann die Fahrstufe 0 für diesen Triebwagen. Im nächsten Schritt schalten wir die Stirnbeleuchtung aus. Da dies erst erfolgen soll, wenn der Triebwagen steht, geben wir für diesen zweiten Befehl eine Wartezeit von rund zehn Sekunden ein. Der dritte Befehl ist jetzt das Ausschalten des Betriebsgeräusches. Auch hier darf gerne eine Wartezeit mit eingebaut werden. Der vierte Befehl ist das Umschalten der Fahrtrichtung, der fünfte das Wiedereinschalten des Betriebsgeräusches. Da dies erst nach der Wartezeit im Endbahnhof erfolgen soll, geben wir auch in diesem Schritt eine entsprechende Wartezeit ein. Der nächste Befehl ist dann das Einschalten der Stirnbeleuchtung. Danach werden das Geräusch „Schaffnerpfiff“ und die Funktion „Türen schließen“ in das Ereignis eingebaut. Auch bei all diesen Funktionen richten wir entsprechende Wartezeiten ein, um den ganzen Ablauf realistischer zu gestalten. Zuletzt geben wir noch den Fahrbefehl für die gewünschte Geschwindigkeitsstufe zur Fahrt von Endstation A nach B.

Auf der Gegenseite gilt das Gesagte für Kontakt 1 logischerweise auch für Kontakt 2. Wir legen jetzt das Ereignis „Pendel BA“ an, das durch diesen Kontakt 2 ausgelöst wird. Einsteiger werden zunächst die gleichen Befehle wie im Ereignis Pendel AB eingeben. Später können Sie auf Wunsch gerne, wie bereits angedeutet, individuelle Änderungen vornehmen.

Achten Sie weiterhin beim Betrieb darauf, dass kein anderer Zug diese beiden Endstellen erreicht. Denn dieser Zug würde ja sonst ebenfalls diese Ereignisse auslösen, was in unserem bisherigen Ablauf so aber nicht gewünscht ist. →

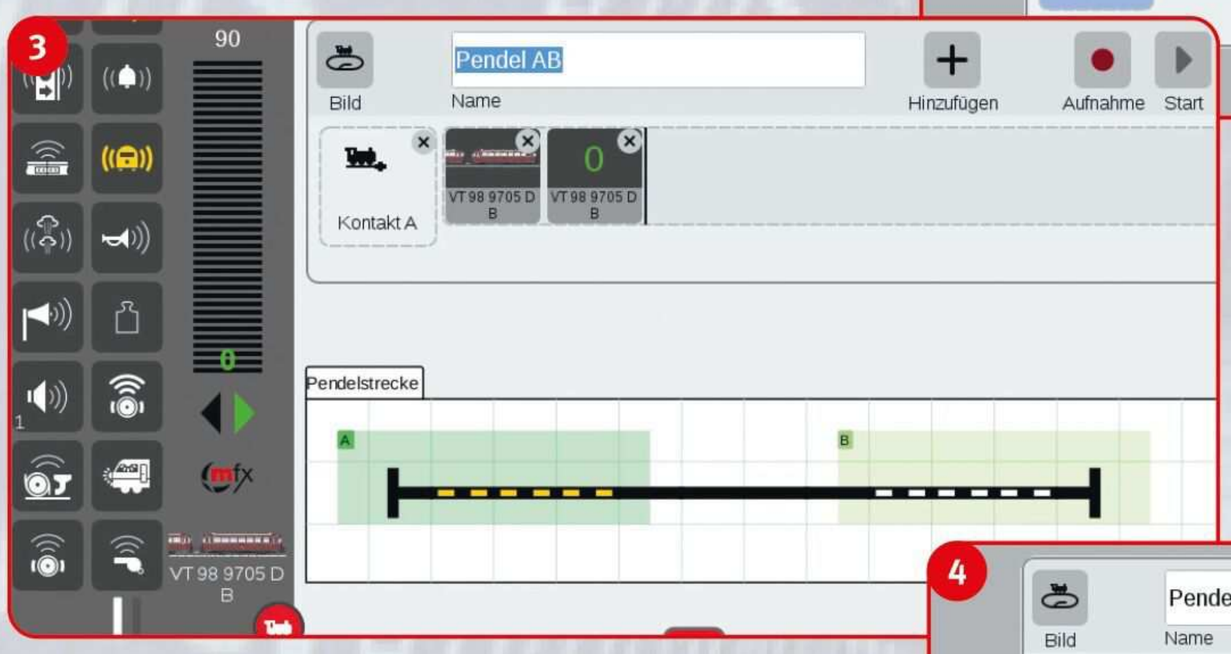
CS3-Ereignis Pendelsteuerung

Umsetzung der Pendelautomatik auf der Central Station 3:



Legen Sie ein neues Ereignis an und geben Sie diesem zum Beispiel den Namen Pendel AB.

Als Auslösekontakt richten wir den Dauerkontakt 1 ein. Hierzu einfach das Symbol für diesen „Kontakt A“ aus der Artikelliste auf das Auslöseelement „Handbetrieb“ in dem Ereignis ziehen. Stellen Sie durch Antippen ein, dass dieser Kontakt dieses Ereignis auslöst, wenn der Kontakt vom Zustand „Frei“ auf „Belegt“ (gelbe Kontaktanzeige) wechselt.



Der erste Befehl in dem Ereignis ist dann die Fahrstufe 0 für diesen Triebwagen. Dafür einfach die Geschwindigkeit in das Ereignis ziehen (bei Bedarf durch Antippen korrigieren).



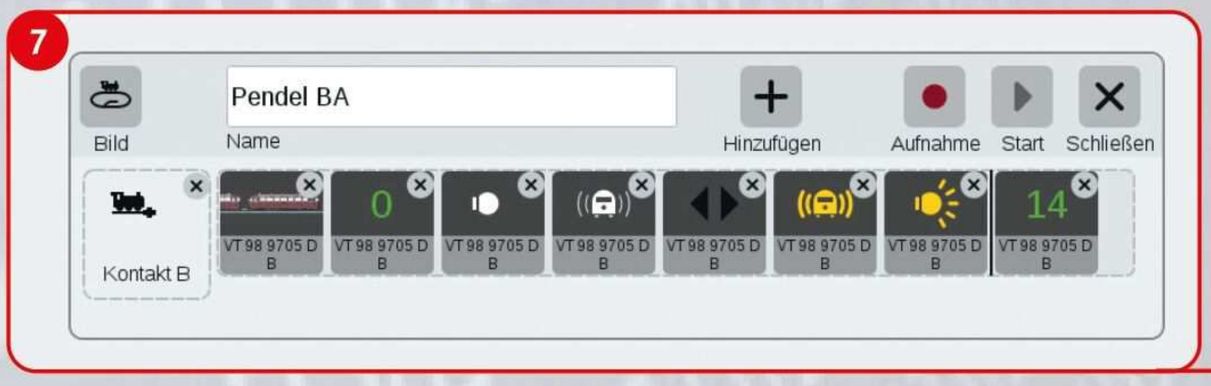
Im nächsten Schritt schalten wir die Stirnbeleuchtung aus. Da dies erst erfolgen soll, wenn der Triebwagen steht, geben wir für diesen zweiten Befehl eine Wartezeit von rund zehn Sekunden ein.



Der dritte Befehl ist jetzt das Ausschalten des Betriebsgeräusches. Auch hier darf gerne eine Wartezeit mit eingebaut werden. Der vierte Befehl ist das Umschalten der Fahrtrichtung. Hier gibt es neben den einzelnen Fahrtrichtungen auch den Befehl zum Wechseln (zwei schwarze Pfeile), wodurch die eigentliche Fahrtrichtung keine Rolle spielt.



Der fünfte Befehl ist das Wiedereinschalten des Betriebsgeräusches. Da dies erst nach der Wartezeit im Endbahnhof erfolgen soll, geben wir auch in diesem Schritt eine entsprechende Wartezeit ein. Der nächste Befehl ist das Einschalten der Stirnbeleuchtung. Danach werden das Geräusch „Schaffnerpfiff“ und die Funktion „Türen schließen“ in das Ereignis eingebaut. Auch bei all diesen Funktionen richten wir entsprechende Wartezeiten ein, um den ganzen Ablauf realistischer zu gestalten. Zuletzt geben wir noch den Fahrbefehl für die gewünschte Geschwindigkeitsstufe zur Fahrt von Endstation A nach B.



Das zu Kontakt 1 Gesagte gilt logischerweise auch für Kontakt 2 auf der anderen Seite. Wir legen jetzt das Ereignis „Pendel BA“ an, das durch diesen Kontakt 2 ausgelöst wird. Einsteiger sollten zunächst die gleichen Befehle wie im Ereignis Pendel AB eingeben. Später können Sie Ihren Wünschen entsprechend individuelle Änderungen vornehmen.

Praxistipps zur Ereignisprogrammierung mit der CS3

Virtueller Test der Programmierung:
Wer möchte, kann eine solche Automatik auch ohne fahrenden Triebwagen ausprobieren. Rufen Sie hierzu den Triebwagen mit einem der beiden Fahrregler oder dem Führerstand der CS3 auf. Geben Sie dieser Lok eine Geschwindigkeit vor. Jetzt stellen Sie einen Güterwagen auf Kontakt 1. In diesem Augenblick muss das Ereignis Pendel AB gestartet werden. Auf dem CS3-Fahrcontroller können Sie sehen, ob die gewünschten Befehle nacheinander umgesetzt werden. Auch der Wechsel der Fahrtrichtung wird an den Fahrtrichtungspfeilen angezeigt. Wenn die komplette Sequenz von diesem Ereignis abgearbeitet ist, entfernen Sie den Güterwagen von dem Kontakt 1 und stellen ihn auf den Kontakt 2. Dort muss jetzt das Ereignis Pendel BA sowohl ausgelöst werden als auch auf dem Fahrcontroller in den resultierenden Funktionszuständen und Fahrbefehlen angezeigt werden. Ein virtueller Test ohne die Gefahr, dass es zu einer Beschädigung der verwendeten Modelle kommen kann.

Pausen:
Entschleunigung ist auch bei Automatikschaltungen ein probates Mittel, um den Betrieb auf der Anlage vorbildgerechter zu gestalten. Arbeiten Sie hierzu gerne Wartepausen in Ihren Betriebsschritten ein. Ein pendelnder Zug sollte daher ruhig etwas länger an seinen Endpunkten stehen, bevor er wieder in die Gegenrichtung losfährt. Im Vorbild sind Standzeiten von zehn Minuten eher die untere Grenze im täglichen Betrieb. Im Modell darf daher der Triebwagen gerne eine Minute oder noch länger an den Endstationen stehen, bevor er den Weg zurück antritt. Das resultierende Betriebserlebnis wirkt in der Praxis vorbildgerechter und bietet einen höheren optischen Genuss, da man die unterschiedlichen Betriebsschritte bei entsprechender zeitlicher Entzerrung viel intensiver erleben kann. Probieren Sie es einmal aus.

Funktionssymbole:
Ein Fallstrick bei der Programmierung von Funktionen in einem Ereignis können die verwendeten Funktions-Icons darstellen. In einem Ereignis merkt sich die CS3 nicht die Funktionsnummer, sondern das verwendete Funktions-Icon für die jeweilige gewünschte Schalt- oder Soundfunktion. Benutzen mehrere Funktionen das gleiche Icon, wird in dem späteren Automatikablauf daher immer nur die erste der beiden Funktionen ausgelöst. Achten Sie somit stets darauf, dass jede Funktion auch ein eindeutig identifizierbares Funktions-Icon nutzt. Und Vorsicht auch beim späteren Anpassen von Funktions-Icons. Wenn die geänderte Darstellung nicht auch in den Ereignissen berücksichtigt wird, werden diese Funktionen natürlich nicht mehr wunschgemäß im Automatikbetrieb ausgeführt.

Schalter für die Automatik:
Wie beginnt und endet man diese Automatikschaltung am besten? Ein Szenario ist das Losfahren des Triebwagens, egal in welche Richtung, von der Mitte der Pendelstrecke aus. Gleiches gilt beim Anhalten, bei dem man einfach den Triebwagen in der Mitte der Pendelstrecke anhält. Alternativ kann man auch einen Steuerkontakt definieren, der parallel zu den beiden Dauerkontakten jeweils die beiden Ereignisse an den Endbahnhöfen auslöst. Nur wenn dieser Steuerkontakt gesetzt ist und parallel entweder der Dauerkontakt 1 oder Dauerkontakt 2 ausgelöst wird, schaltet die CS3 das jeweils zugehörige Ereignis. Der Steuerkontakt kann zum Beispiel manuell im Stellpult ein- und ausgeschaltet werden. Ist dieser Steuerkontakt dort manuell aktiviert, wird auch die Pendelstrecke ablaufen. Wichtig: Wenn Sie den Steuerkontakt deaktivieren, sollten Sie den Triebwagen spätestens in dem jeweiligen Endbahnhof manuell anhalten. Ansonsten würde das Modell gegen den Prellbock fahren und nicht anhalten. Denn der Schaltkontakt wird ja das zugehörige Ereignis nicht mehr in dieser Situation auslösen.

Decoderauswahl:
Verwenden Sie aus Sicherheitsgründen für eine solche Pendelstrecke nur Fahrzeuge mit Decoder, die auch die sogenannte Fahrtrichtungsinformation auswerten. Bei mfx-Fahrzeugen oder DCC-Fahrzeugen ist dies zum Beispiel immer der Fall. Bei älteren MM-Decodern wie dem Decoder c80 war dies jedoch noch nicht implementiert.

Wie können Sie erkennen, ob der Decoder die Fahrtrichtungsinformation auswertet? Lassen Sie das Modell auf der Anlage fahren und merken Sie sich die Fahrtrichtung. Jetzt nehmen Sie das Fahrzeug vom Gleis. Schalten Sie jetzt im System die Fahrtrichtung für diese Lok um. Setzen Sie danach die Lok wieder auf das Gleis. Fährt diese Lok jetzt in der entgegengesetzten Richtung wie vor dem Entfernen von der Anlage? Dann wertet dieser Decoder auch das Fahrtrichtungsbit aus.

→ Eine Ergänzung der Ereignisse ist natürlich auch in anderer Hinsicht möglich. Wer möchte, kann zum Beispiel das Schalten des Ausfahrsignals auf Fahrt mit integrieren. Wobei in diesem Fall das Ausfahrsignal keine Zugbeeinflussung über das Schalten eines Signalabschnitts besitzen muss. Denn die passenden Fahrbefehle haben wir ja in den Ereignissen integriert. Bei Schalt- und Soundfunktionen sollten Sie immer darauf achten, diese an passender Stelle im Ablauf auszuschalten, bevor sie wieder an anderer Stelle neu eingeschaltet werden.

Sollen zum Beispiel zwei Triebwagen wahlweise auf der Pendelstrecke eingesetzt werden, muss für jeden der beiden Triebwagen jeweils ein separates Ereignis für den Betrieb von A nach B beziehungsweise ein zweites Ereignis für den Betrieb von B nach A eingerichtet werden. Hier wäre es dann sicherlich eine gute Idee, wenn diese Ereignisse über je einen eigenen Steuerkontakt aktiviert oder deaktiviert werden können.

Zum Schluss noch ein Rat aus der Praxis. Versuchen Sie bitte, diesen Ablauf zu verinnerlichen und zu verstehen. Nur dadurch haben Sie die Möglichkeit, eventuelle Abweichungen zu identifizieren und zu korrigieren. Das ist natürlich gleichzeitig auch die Basis, um entsprechende Ergänzungen vornehmen zu können. Beginnen Sie daher lieber mit einer etwas einfacheren Lösung, bevor Sie sich komplexeren Aufgaben zuwenden. Nur das ist die Gewähr für Lust anstatt Frust an dieser Technik.

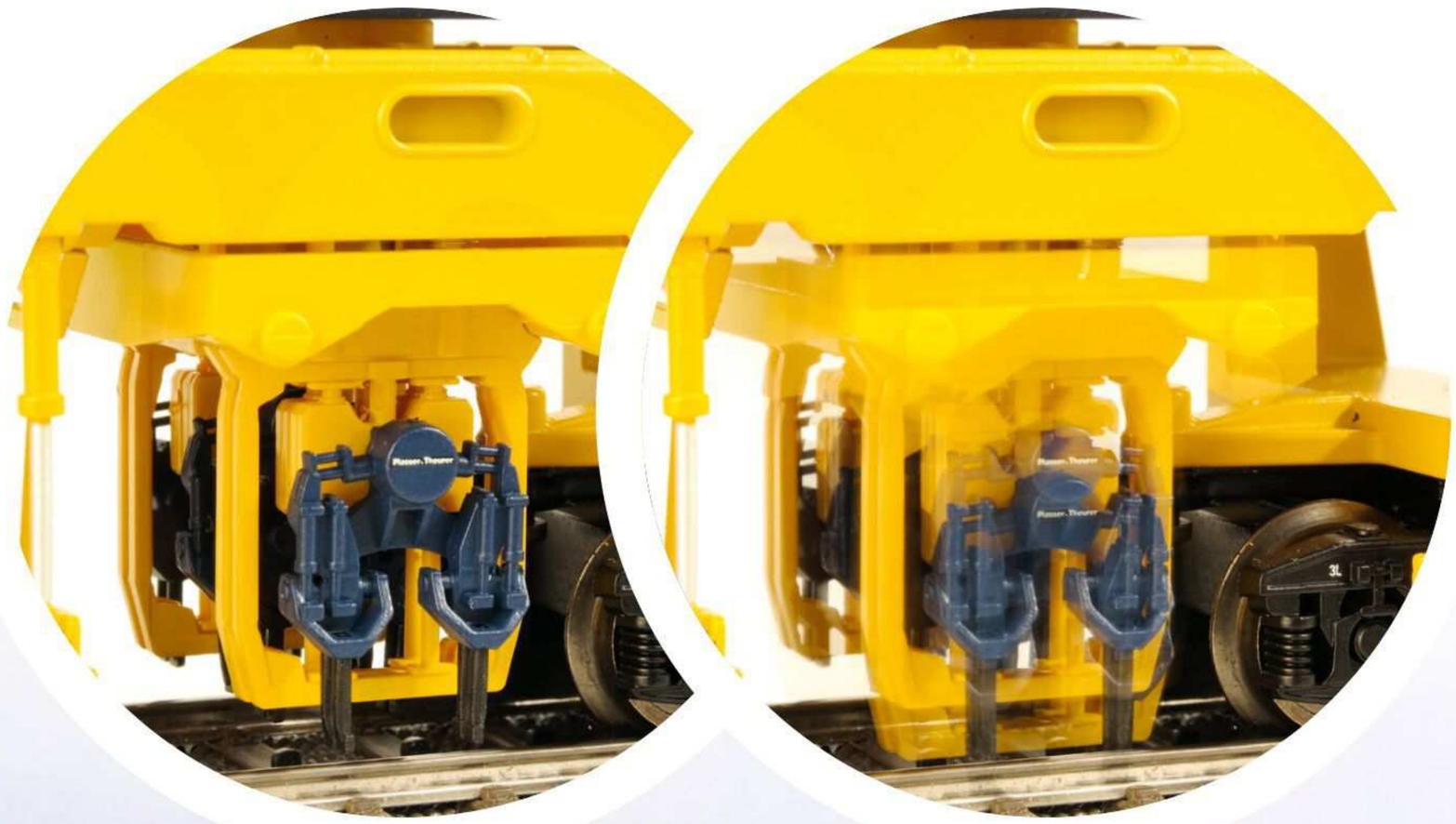
Text: Frank Mayer, CR;
Fotos: Kötzle, Märklin

Weitere Tipps stehen im Buch „Digital-Steuerung mit der Märklin Central Station 3“ (Art. 03083) oder im Netz unter www.maerklin.de/de/Service/Kundenservice/Erklaervideos

Feiner Arbeiter

Ein weiteres modernes Hightech-Funktionsmodell im H0-Maßstab 1:87 steht jetzt bei Märklin vor der Auslieferung. Dank raffinierter Elektronik und Elektromechanik sowie toller Digital-Sounds und Lichtfunktionen ermöglicht es eine faszinierend realistische Nachbildung der Schotterverdichtung beim Gleisbau.





Während sich das Fahrzeug gemäß Vorbild extrem langsam vorwärts bewegt, bleibt die Gleisstopfeinheit dank gegenläufigen Antriebs an Ort und Stelle und wird zweimal hintereinander zur Nachbildung der Schotterverdichtung abgesenkt.



Die Gleisstopfmaschine Unimat 09-4x4/4S E³ der Firma Plasser & Theurer als Märklin H0-Modell: Für diesen Beitrag stand ein Vorserien-Produktionsmuster zur Verfügung. Im Serienmodell werden der vordere Führerstand, der Arbeitsraum und die Arbeitskabine mit 1:87-Figuren besetzt.



Im Gleisstopf-Arbeitsmodus fährt das Modell erstaunlich langsam kontinuierlich vorwärts. Für einen Meter braucht es fast vier Minuten. Dabei wird der Schlitten 21 Mal pro Minute nach vorn gezogen, um daraufhin zwei Stopfvorgänge durchzuführen.

Für Bau und Instandhaltung von Bahnstrecken sind unterschiedlichste Dienstfahrzeuge erforderlich. Auch in der H0-Modellbahnwelt lassen sich diese nett in Szene setzen. Nach dem Turmtriebwagen mit elektrischer Hebe-Dreh-Bühne, dem Gleiskraftwagen Robel mit motorisiertem Drehkran und dem im vergangenen Märklin Magazin (Ausgabe 06/21) ausführlich vorgestellten kleinen Zweiwege-Unimog mit Fahrleitungsbauwagen kommt jetzt ein weiteres Fahrzeug auf die Gleise, das sicher viele begeistern wird: die Gleisstopfmaschine Unimat 09-4x4/4S E³.

Ihr Vorbild der Firma Plasser & Theurer sorgt dafür, dass die im Schotterbett liegenden Gleisschwellen und darauf montierten Schienen exakt positioniert und fixiert werden. Hierzu muss sichergestellt werden, dass im Schotter zwischen und unter den Schwellen keine „Schwellenhohllagen“ entstehen. Dies erfolgt beim Vorbild-Arbeitsprozess mit einer Stopfeinheit, die gleichzeitig vor und hinter einer Schwelle abgesenkt wird. Dabei dringen hydraulisch angesteuerte vibrierende Stopfpickel ins Gleisbett ein, um den Schotter unter und neben der Schwelle zu verdichten. Gleichzeitig gewährleistet ein ausgeklügelter Hubmechanismus die exakte Positionierung und Höhenlage der Schienen nebst Schwellen.

Für diesen Vorgang fährt die Unimat-Maschine kontinuierlich mit langsamer Geschwindigkeit und der Gleisstopfvorgang erfolgt zyklisch. Hierzu befindet sich die Stopfeinheit auf einem Schlitten, der während des Stopfvorgangs quasi gegen die Fahrtrichtung zurückfallen kann. Auf diese Weise verbleibt die Position der Stopfeinheit für beide hintereinander erfolgenden Absenkvorgänge exakt an der gewünschten Stelle. Nachdem die Stopfpickel das zweite Mal hochgezogen sind, fährt der Schlitten für den nächsten Zyklus automatisch nach vorn.

Dank aufwendiger Konstruktion und ausgeklügelter Digital-Steuerung ist der Gleisstopfbetrieb jetzt in H0 sehr realistisch erlebbar. Das aktuelle Fahrzeug (Art. 39935) entstand hierzu in enger Kooperation mit der Viessmann Modelltechnik GmbH. Wird der Arbeitsmodus per F3 aktiviert, startet beim Modell ein komplexer Vorgang (siehe Detailfotos rechts), der den Arbeitsprozess vorbildgerecht nachbildet. Jeder Arbeitszyklus dauert etwa 2,8 Sekunden und die Fahrgeschwindigkeit bleibt konstant bei 236 Sekunden für einen Meter. →

Umweltschonend

Plasser & Theurer aus Wien sind nach eigenen Angaben weltweit der einzige Komplettanbieter von Maschinen für Bau und Instandhaltung von Eisenbahn-Fahrwegen. Hierzu produziert das Unternehmen seit Jahrzehnten unterschiedlichste Stopfmaschinen bis hin zu komplexen 200 Meter langen Hochleistungssystemen. Sie werden je nach Kundenwunsch komplett maßgeschneidert oder per Baukastensystem modular zusammengestellt.

Die Firmengründung des Unternehmens mit heute rund 3.000 Mitarbeitern fand bereits 1953 statt. Damals entwickelten Franz Plasser und Josef Theurer mit einer Belegschaft von nur neun Personen das erste hydraulische Stopfaggregat zur Schotterverdichtung. Die erste Gleisstopfmaschine der Unimat-Familie entstand 1983. Sie wurde in unterschiedlichsten Größen und Varianten weiterentwickelt. Das Vorbild des Märklin Unimat 09-4x4/4S E³ mit vollelektrischem Hybridantrieb wurde 2017 vorgestellt. Die Bezeichnung E³ steht für Economic – Ecologic – Ergonomic, also für einen besonders wirtschaftlichen und ergonomischen Betrieb bei gleichzeitiger Umweltschonung.



Der Schlitten der Gleisstopfmaschine wird im Arbeitsmodus von einem Spindelmotor zyklisch circa 12 Millimeter hin und her bewegt. Ein Elektromagnet sorgt dafür, dass die Stopfeinheit je Zyklus zweimal rund sechs Millimeter abgesenkt wird.



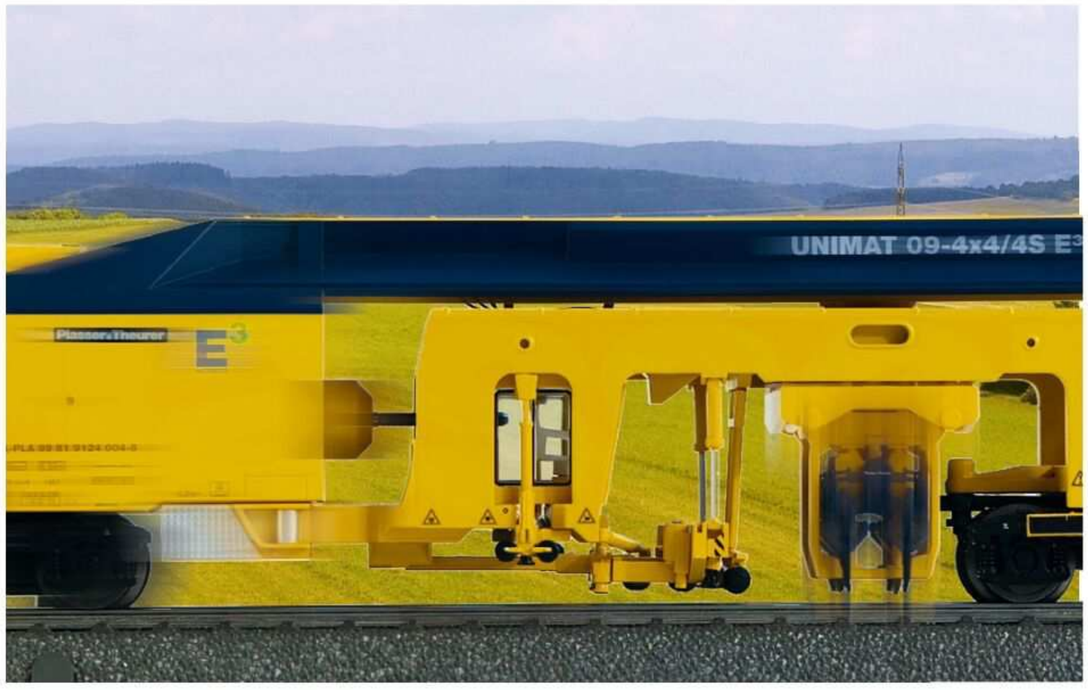
1 **Zunächst wird der Arbeitssound der Stopfeinheit aktiviert. Dann zieht ein Motor mit zwei Millimeter dünner Spindelwelle den Arbeitsschlitten zwölf Millimeter nach vorn (im Bild nach links). Gleichzeitig ertönt ein entsprechender Bewegungssound. Der Unimat ist jetzt einsatzbereit.**



2 **Nun setzt sich der Unimat erfreulich langsam mit nur 4,2 Millimetern pro Sekunde (umgerechnet 1,3 Kilometer pro Stunde) in Bewegung und es erfolgt der erste Absenkvorgang der Stopfeinheit. Gleichzeitig sorgt der Spindelmotor dafür, dass die Stopfeinheit an Ort und Stelle verbleibt.**



3 **Nur eine Sekunde später erfolgt der zweite Hub des Elektromagneten und die Stopfeinheit senkt sich erneut kurz um sechs Millimeter ab.**



4 **Ist auch dieser Stopfvorgang beendet, zieht der Spindelmotor den Schlitten wieder nach links und das „Schauspiel“ beginnt von vorn.**

Dabei ist es unerheblich, ob der Fahrregler auf Stufe 1 oder höher steht. Für ungeduldige Modellbahner gibt es ab Fahrstufe 30 einen „Schnellfahr"-Arbeitsmodus. Dann dauert es für einen Meter nur 164 Sekunden und es gibt pro Minute nur noch 18 Zyklen. Bei noch höherer Geschwindigkeit gibt es ab Fahrstufe 36 nur mehr einen Stopfvorgang pro Arbeitszyklus. Wenn das Modell im Arbeitsmodus rückwärts fährt, findet übrigens wie im Vorbild keine Schlittenbewegung und kein Stopfvorgang statt. Im Standbetrieb kann zudem der Schlitten per Funktionstasten manuell vor oder zurück bewegt werden und auch die Stopfeinheit lässt sich per Funktionstaste auslösen.

660 Gramm schwer, viele Lichtfunktionen

Damit alles zuverlässig funktioniert, braucht der 394 Millimeter lange Unimat ein entsprechendes Fahrzeuggewicht. Dank Chassis und Schlitten aus Zinkdruckguss wiegt er üppige 660 Gramm. Der Aufbau und die filigranen Anbauteile bestehen aus erfreulich detailliert bedrucktem Kunststoff. Das Modell ist wie das Vorbild asymmetrisch geteilt. Die 244 Millimeter lange Fronteinheit enthält vorn einen Antriebsmotor und dahinter die komplexe Schlitteneinheit. In der 147 Millimeter langen Rückeinheit befinden sich die Digital-Technik samt Multiprotokoll-Decoder für mfx, DCC und Motorola, ein Lautsprecher für den Sound, ein motorisierter Stromabnehmer und ein zweiter Antriebsmotor.

Das Modell hat zehn digitale Lichtfunktionen. Zum einen gibt es eine Dreilicht-Spitzenbeleuchtung und ein separat zuschaltbares Fernlicht auf Basis von zwei weiteren Miniatur-LEDs. Bei Fahrtrichtungswechsel leuchtet in den unteren Frontscheinwerfern eine rote LED. Wird der Rangiergang aktiviert, strahlen an beiden Lokenden je drei weiße LEDs. Für die roten Rücklichter kann eine Bremslichtfunktion aktiviert werden. Sie sorgt nach der Fahrt kurz vor dem Anhalten für sehr helle rote Rücklichter. Wenn das Modell vollständig steht, bleiben sie noch fünf Sekunden hell. Der jeweils vordere Führerstand leuchtet nach Aktivierung weiß. Mit einem weiteren Tastendruck wird er auf ein blaues Arbeitslicht umgeschaltet. Die Spitzen-, Rück- und Führerstandsbeleuchtung sind für jedes Fahrzeugende separat



Zwei weiße und eine rote LED in den Frontscheinschwerfern. Die Führerstandsbeleuchtung ist zwischen Weiß und Blau umschaltbar.

deaktivierbar. Über den Führerständen befindet sich ein einzeln schaltbares Blinklicht. Schließlich lassen sich das Licht der Arbeitskabine am Ende der Gleisstopfeinheit sowie des Arbeitsraumes auf der gegenüberliegenden Seite einzeln einschalten.

Vorbildgerechter Sound

Auch soundtechnisch hat der Unimat einiges zu bieten. Neben den sehr gut synchronisierten Stopfmaschine-Geräuschen gibt es einen hohen und einen tiefen Typhon sowie eine Hupe. Außerdem lässt sich der Sound eines Kompressors aktivieren. Eine weitere Funktionstaste löst ein Kabinenfunkgespräch aus – über die Freigabe der Baustelle. Schließlich gibt es eine Vorarbeiter-Ansage zum bevorstehenden Arbeitspensum und einen netten Dialog zum Feierabend. Ein weiteres



Das Drehgestell in der Fahrzeugmitte ist mit einem Schleifer für die Stromaufnahme der Punktkontakte der Dreileiter-Gleise ausgestattet. Die Stopfeinheit enthält wie das Vorbild acht Doppel-Stopfpickel – vier davon für den Bereich zwischen den Schienen.

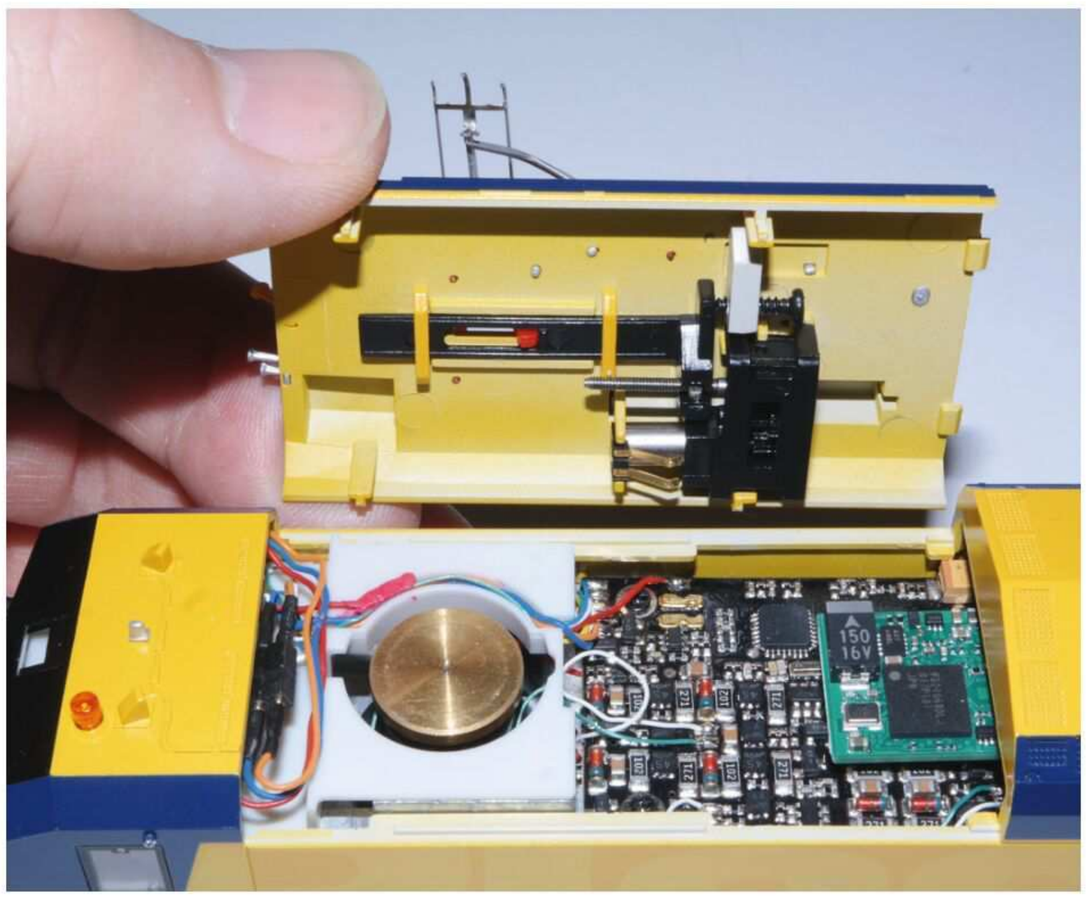


Am Ende des Modells befindet sich ein NEM-Kupplungsschacht, um Bauwagen anzuhängen. Wird dieser Schacht nicht benötigt, können beiliegende Bremsschläuche und eine Vorbild-Schraubenkupplung montiert werden, wie sie auf den Fotos der Lokfront zu sehen sind.

Sound-Highlight sind die Fahrgeräusche. Sie wurden passend zum Vorbild gemäß den beiden Einsatzfällen programmiert. Im normalen energieeffizienten E³-Betrieb mit Stromversorgung aus der Oberleitung arbeiten sowohl der Antrieb als auch das Stopfaggregat elektrisch. Ist keine Oberleitung vorhanden, wird beim Vorbild der 600-Kilowatt-Dieselgenerator angeworfen. Diese Dualmode-Betriebsweise ist im Modell nachgebildet und lässt sich einfach bedienen. Befindet sich der Stromabnehmer bei Aktivierung des Betriebsgeräuschsounds oben, ertönt das Startgeräusch des E-Lok-Sounds mit Nebengeräuschen und Zufallssounds. Der Fahrsound variiert natürlich in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit. Ist der Stromabnehmer bei Aktivierung des Sounds unten, ertönt stattdessen der Dieselmotor nebst Dieselgenerator.

Elektrisch bewegter Stromabnehmer

Der digital heb- und senkbare Dachstromabnehmer wird über ein Miniaturgetriebe von einem Motor mit nur vier Millimetern Durchmesser angetrieben. Er hat zwei Federkontakte zur Stromaufnahme auf der Leiterplatte im Inneren der Heckeinheit. Neben dem Getriebe ist eine Justierschraube zur Einstellung des Maximalhubs des filigranen Stromabnehmers (siehe Bild unten links). Märklin empfiehlt, dass er möglichst zwei Millimeter Abstand zum Fahrdraht haben sollte. Dies alles ist unter der 63 mal 34 Millimeter großen Dacheinheit mit dem Stromabnehmer untergebracht. Wird der Stromabnehmer elektrisch angehoben, ertönt synchron dazu ein passender Sound. Je nach Einstellung der Justierschraube liegt die Maximalhöhe des Stromabnehmerbügels bei 56 bis →



Die Dacheinheit mit Stromabnehmer und Minimotor enthält eine kleine Stellschraube zur Justierung des maximalen Hubes.



Die sehr feine Bedruckung des Modells verrät, dass dieses mit Revisionsdatum am 17. Mai 2017 in Szene gesetzt wurde.



Dank aufwendiger Konstruktion des Verbindungsgelenks und der Schlitteneinheit durchfährt der Unimat sogar den engen Gleisradius R1 mit nur 360 Millimetern.

→ 69 Millimetern über dem Gleis. Die elektrische Hubhöhe beträgt etwa 15 Millimeter und bei Absenkung gibt es ebenfalls einen entsprechenden Sound.

Die komplexe Elektronik des Modells reicht bis zum Verbindungsgelenk, das im Inneren der Fronteinheit in einer Kulissenführung aufliegt. Darunter befindet sich in der Fronteinheit das hintere Drehgestell des Fahrzeugrahmens. Das Modell wird von zwei ruhig laufenden Motoren mit 14 Millimeter großer Schwungmasse angetrieben. Sie sind stehend direkt auf dem Drehpunkt des vorderen und hinteren Drehgestells montiert. Ein Getriebe sorgt für den Antrieb beider Achsen. Zur Traktionserhöhung haben in beiden Drehgestellen diagonal zwei Räder einen Haftreifen. Auch das Mitteldrehgestell und das Drehgestell des Stopfwerk-Schlittens haben einen Achsstand von 21,5 Millimetern und einen Raddurchmesser von elf Millimetern. Im reinen Fahrbetrieb beträgt die Mindestgeschwindigkeit etwa 5,7 Millimeter pro Sekunde – maßstäblich umgerechnet erfreulich langsame 1,8 Kilometer pro Stunde. Als Maximum schafft der Unimat einen Meter in etwas mehr als 3,3 Sekunden – 94 Kilometer pro Stunde gemäß Vorbild.

Selbst Radius R1 meistert der Unimat

Sehr erstaunlich ist, dass das Modell trotz gewaltiger Länge von 394 Millimetern den engen Gleisradius R1 mit 360 Millimetern bewältigt – sogar mit hoher Geschwindigkeit. Möglich ist dies durch die Kulissenführung im Verbindungsgelenk der Fahrzeughälften. Sogar die Gleisstopfmaschine bleibt im Radius R1 einsatzfähig. Hierzu befindet sich 30 Millimeter hinter dem Drehpunkt des ersten Drehgestells eine Führung für die Schlitteneinheit. Zudem ist der Drehpunkt des Drehgestells für den Schlittenstützarm 20 Millimeter nach vorn verlagert. So bleibt die Schlitteneinheit auch auf R1-Gleisen einsatzfähig. Gleichzeitig bleibt die Stopfeinheit direkt über der Gleismitte.

Die Auslenkung sieht natürlich beim Einsatz auf R1 etwas „abenteuerlich“ aus. Vorn und hinten ragt das Modell außen fünf bis sechs Millimeter über das Bett des R1-C-Gleises hinaus. Der Dach-Barrenrahmen der Fronteinheit benötigt im Innenradius etwa 7,5 Millimeter mehr als das Gleisbett. Der Einsatz auf so engen Radien wird aber auf vielen Anlagen die Ausnahme sein. Modellbahner mit beengten Platzverhältnissen werden hingegen froh sein, dass sie den Unimat überhaupt nutzen können.

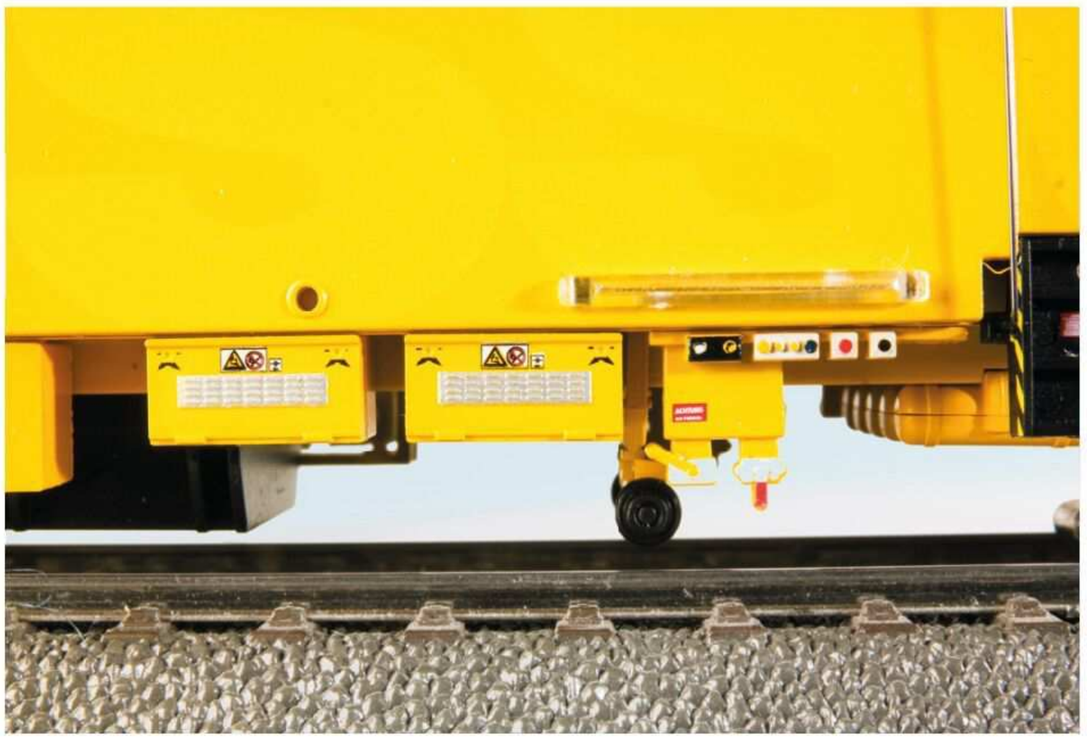
Fazit: Der Unimat 09-4x4/4S E³ ist ein faszinierendes Hightech-Funktionsmodell mit äußerst raffiniertem Betriebsablauf. Die ausgeklügelte Elektronik sorgt nicht nur für einen exakt synchronisierten Sound der Stopfeinheit, sondern auch für viele weitere Geräusche und zahlreiche Lichteffekte. Wer Arbeitsabläufe von Bahndienstfahrzeugen nachstellen will, hat mit diesem neuen Märklin H0-Modell in jedem Fall sehr viel Freude.

Text und Fotos: Peter Pernsteiner

Weitere Eindrücke vermittelt das Video unseres Autors, das auf dem YouTube-Kanal www.youtube.com/c/PeterPernsteiner unter den Stichworten „Preview Unimat“ zu finden ist.



Zur Realisierung des Einsatzes auf R1-Radien ist der Drehpunkt des Schlittenstützarms 20 Millimeter hinter der Drehgestellmitte.



Diverse Werkzeugkästen, Bedienhebel und Taster sind filigran in 1:87 nachgebildet und laden ein zu einem Blick durch eine Lupe.

mZahl



733 Mikrometer

Das geschlossene Erscheinungsbild der Schnellzug-Dampflok 06 001 bietet auch das H0-Clubmodell 2022 (Art. 39662, Trix Art. 25060): extrem eng die Lokomotiven-Tender-Kupplung – in der Vitrinenstellung die wohl bislang kürzeste Kupplungsart eines Modells aus dem Hause Märklin.

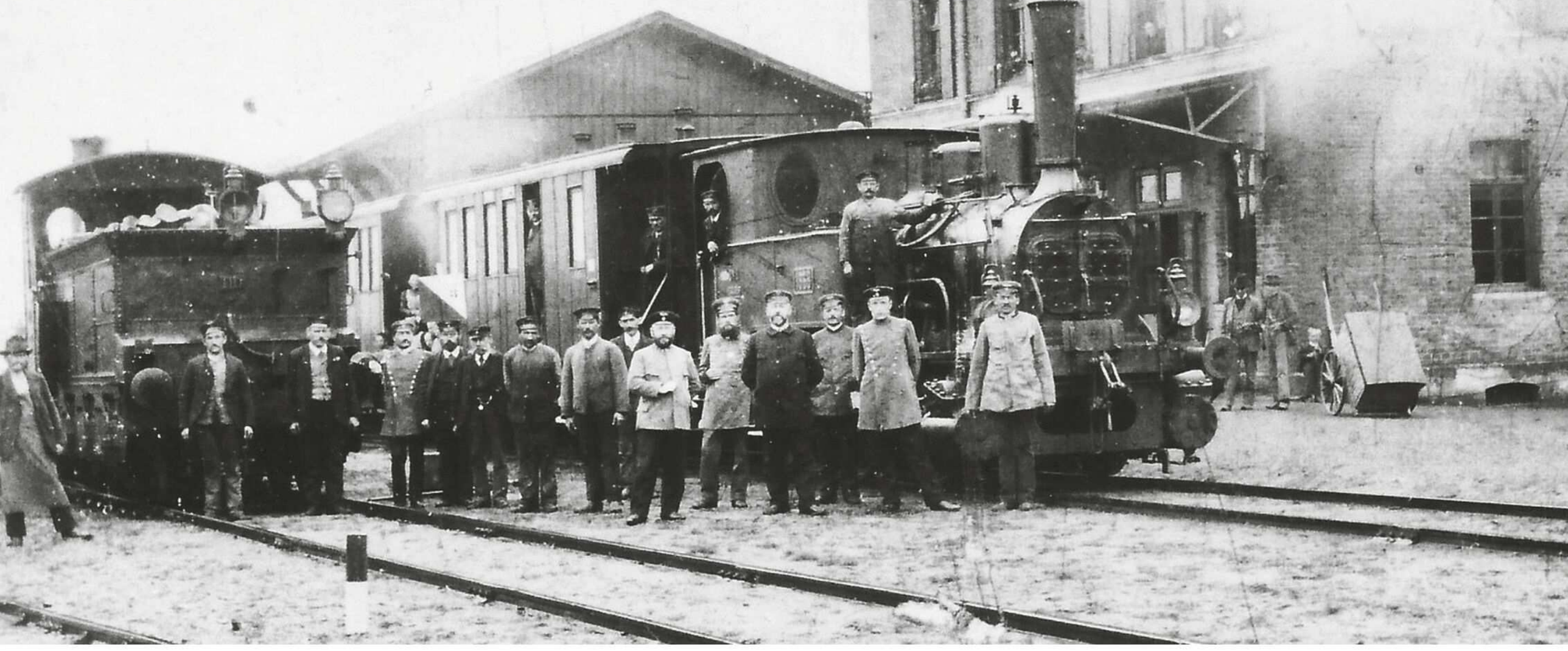
Bei der stärksten Schnellzuglok der Deutschen Reichsbahn war auch der fünfachsige Tender mit einer Stromlinienverkleidung strömungsoptimiert – entsprechend geschlossen und elegant das Aussehen der 06 001. Um die homogene Anmutung im Modell nachvollziehbar zu machen, hat die Konstruktion des Hauses Märklin besonders auf die Möglichkeit einer engen Präsentations-Stellung geachtet. Für optimale Fahreigenschaften des H0-Clubmodells 2022 sind, neben einer definierten Fahrstellung der Lok-Tender-Verbindung, die Radsätze A und D fest gelagert. Die Radsätze B und C besitzen ein abgestimmtes Höhen- und Seitenspiel, um die gewünschten Radien abzubilden, berichtet Märklin Konstrukteur Thomas Gärtner. „Der Abstand Lokomotive-Tender wird allerdings auch in Fahrkonfiguration über eine Kulissenführung eng gehalten. Die Vitrinenstellung ist wohl die kürzeste Kupplungsart, die das Haus Märklin bisher realisiert hat.“ Metrisch ausgedrückt: Der Abstand beträgt lediglich 0,733 Millimeter.

Fotos/Konstruktionszeichnung: Märklin

Informationen zum H0-Clubmodell 2022 (Art. 39662, Trix Art. 25060) finden Sie unter www.maerklin.de und www.trix.de sowie auf Seite 44/45.

Die Länderbahn wird ländlich: 150 Jahre Vizinalbahnen

1869 erlässt der Landtag Bayern ein Gesetz für den Bau von Bahnstrecken mit lokaler Wichtigkeit. Die erste „Vizinalbahn“ ist die Zenngrundbahn von 1872. In den Folgejahren klettert die Zahl auf 15 Vizinalbahnen. Minitrix greift diese Entwicklung auf.



Selbstbewusst: Ob Uniform, ob Heizerklamotten oder Schlapphut – stolz inszeniert sich das Bahnpersonal 1902 auf den Gleisen des Bahnhofs Langenzenn. Rechts im Bild die DVII mit der Nummer 1858, wie Gerhard Striegel vom Heimatverein Langenzenn herausgefunden hat. Ende 1902 wird dann die erste Vizinalbahn Bayerns bis nach Markt Erlbach ausgebaut (Karte siehe Seite 36).

Eisenbahn bedeutet Entwicklung – der Bahnanschluss setzt während der Industrialisierung im 19. Jahrhundert die Triebkräfte für den wirtschaftlichen Aufschwung frei. Die Sogwirkung konnte aber auch fatal sein. „Nachdem in Bayern der Bau der Hauptstrecken abgeschlossen war, ergaben sich bei den Verkehrswegen erhebliche Verschiebungen“, berichtet Gerhard Striegel, Stellvertretender Schriftführer des Heimatvereins Langenzenn. „Seit Jahrhunderten führte die Straße Nürnberg – Frankfurt durch das Zenntal, doch mit der Bahnhauptstrecke Nürnberg – Fürth – Würzburg in den 1860er-Jahren waren die Gemeinden im Zenntal plötzlich abgehängt. Die Folge: Die Wirtschaft brach massiv ein.“

Stadt Langenzenn schickt ein Gesuch an den König

Um einer Pauperisierung Einhalt zu gebieten, reagieren die Gemeinden im Zenntal. Die Stadt Langenzenn gründet ein Eisenbahnkomitee und reicht im April 1867 ein Gesuch beim königlichen Handelsministerium ein, im Mai wird auch an den „Allerdurchlauchtigsten Großmächtigsten König“ appelliert. Das Problem ist erkannt: Die Königlich Bayerische Regierung erlässt am 29. April 1869 ein „Gesetz über Bau und Betrieb von Eisenbahnstrecken untergeordneter Bedeutung“. Die hier definierte „Vicinalbahn“ soll geringere Bau- und Betriebskosten wie die Hauptbahnen erfordern: Es sind größere Steigungen, engere Bogenradien und leichtere Schienen vorgesehen. Vor allem aber werden die Anliegergemeinden in die Finanzierung involviert – nur die Verlegung der Gleise und die Betriebsführung übernehmen die Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen. Das Konzept, Gemeinden jenseits der Hauptbahnen für ihren Anschluss an eine Lokalbahn aufkommen zu lassen, wurde derzeit in fast allen Länderbahnen verfolgt.

„Nachdem die Erlaubnis für den Bau und Betrieb der Vizinalbahn Siegelsdorf – Langenzenn erteilt war, begannen im November 1870 die Bauarbeiten – nach der technischen Abnahme wurde der Abschnitt bis Langenzenn am 24. Mai 1872 eröffnet“, bringt

Gerhard Striegel das entscheidende Datum ins Spiel. „1872, also vor 150 Jahren, wurde mit der Nebenbahn Siegelsdorf – Langenzenn die erste Vizinalbahn in ganz Bayern in Betrieb genommen."

Vizinalbahnen werden zum Erfolg

Im gleichen Jahr wird der Bau von drei weiteren Vizinalbahnen genehmigt – die Bahnstrecken Georgensgmünd – Spalt, Wiesau – Tirschenreuth und Schwaben – Erding. Bis 1879 wurden in Bayern insgesamt 15 Vizinalbahnen mit 168 Streckenkilometern in Normalspur eröffnet. Zwar wird 1882 der Bau von Vizinalbahnen eingestellt und der Vizinalbahn-Fonds aufgelöst, doch die Strecken prosperieren.



Gerhard Striegel, Stellvertretender Schriftführer des Heimatvereins Langenzenn: „Ohne die erste Vizinalbahn Bayerns wären die Gemeinden im Zenntal nicht geworden, was sie heute sind."

Was die Bahninfrastruktur bewirkt, lässt sich an der Entwicklung der Zenngrundbahn gut ablesen. Zunächst war, so erklärt der Stellvertretende Schriftführer, die Rendite der Vizinalbahn schlecht. „Doch dann wurden in Langenzenn vier Ziegeleien gegründet – die Bahn war das Verkehrsmittel der Wahl, um den Brennstoff an- und die Fertigwaren abzuführen. Und plötzlich wurde die Vizinalbahn zum Gewinnmacher." 1895 sei die Strecke nach Wilhermsdorf verlängert worden, wo ebenfalls eine Ziegelei zu finden war, ebenso in Raindorf. „1902 schließlich wurde die Zenngrundbahn bis Markt Erlbach verlängert."

Zunächst wurden auf Vizinalbahnen nicht mehr auf Hauptbahnen benötigte Dampfloks eingesetzt, deren Leistung und Unterhalt aber zu hoch waren und die auch den Oberbau beschädigten. So baute Krauss nach Schweizer Vorbild eine passende Lokgattung: D II – Zweikuppler (B n2t) mit Wasserkastenrahmen. Ende des 19. Jahrhunderts wurde der Gattungsname auf Dreikuppler übertragen. Im Weiteren entstanden viele Tenderlokgattungen für die zahlreicher werdenden bayerischen Lokalbahnen.

Die Idee der Vizinalbahn in Bayern war die Erschließung des ländlichen Raums – und das hat, so versichert Gerhard Striegel, auch funktioniert: „Ohne die Eisenbahn wären beispielsweise die Gemeinden im Zenntal nicht das geworden, was sie heute sind. Das vor 150 Jahren gestartete Projekt ist ein Lehrbeispiel für die Wirtschaftsförderung durch eine funktionsfähige Infrastruktur."

Text: rr; Fotos: Heimatverein Langenzenn



Nahverkehr in den 1950er-Jahren auf der ehemaligen Vizinalbahn: Eine V 80 (V 80 009, Art. 16801) bespannt die sogenannten „roten Bamberger" – fünf purpurrote DB-Eilzugwagen (Sets Art. 15405/15406) im Betriebszustand um 1954. Heute betreibt die DB Regio Bayern die Strecke als „Mittelfrankenbahn" mit Triebwagen der Baureihen 622, 642 und 648.

Die Minitrix Modelle zum Jubiläum der Vizinalbahnen in Epoche I

Das bayerische Lokalbahnjubiläum nimmt Minitrix zum Anlass, eine Epoche I-Garnitur aufzulegen. Dass in dem Güterzug gleich zwei offene Güterwagen der Bauart Oq mit dem Ladegut Ziegelsteine mitlaufen, hat einen guten Grund: Die erste Vizinalbahn Siegelsdorf – Langenzenn westlich von Fürth wurde erst mit der Gründung von Ziegeleien ein kommerzieller Erfolg (siehe Beitrag oben). Das Güterwagen-Set „150 Jahre Vizinalbahnen" (Trix Art. 15715) besteht aus einem Bierkühlwagen mit Bremserhaus einer ehemaligen Brauerei in Langenzenn, einem Kesselwagen, einem gedeckten Güterwagen der Bauart G 02 mit hochstehendem Bremserhaus – und eben den beiden genannten Güterwagen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.).

Als Zugmaschine für die fünf Güterwagen steht die Tenderlokomotive Nummer 2419 der Gattung D II der K.Bay.Sts.B. bereit (Art. 16331). Der Dreikuppler mit der Achsfolge C n2t wurde ab 1898 für den Güterzugdienst gebaut. Das Gehäuse und der Träger der Tenderlok bestehen aus Zinkdruckguss, der Führerstand bietet einen freien Durchblick. Über den Digital-Decoder ist das LED-Zweilicht-Spitzensignal schaltbar, das auch mit der Fahrtrichtung wechselt. Ebenfalls digital schaltbar ist das Zugbegegnungslicht. Angetrieben wird das fein detaillierte Modell auf allen drei Radsätzen durch einen Glockenankermotor. Das Vorbild besaß Kuppelräder mit einem Durchmesser von 1.216 Millimetern, die Reibungslast betrug 44,8 Tonnnen und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 45 Kilometer pro Stunde.

Weitere Informationen zur Minitrix Lok D II (Art. 16331) und dem zugehörigen Wagen-Set (Art. 15715) finden Sie auch online unter www.trix.de



Sechs Minitrix Fahrzeuge der Epoche I bilden einen Güterzug der Königlich Bayerischen Staatsbahnen: Die D II 2419 bespannt fünf Güterwagen mit Bremserhaus (Wagen-Set „150 Jahre Vizinalbahnen"). Wichtiges Ladegut im Zenntal: Ziegel.

Das große Frühlingsfest „150 Jahre Vizinalbahn“

Vom 26. bis 29. Mai 2022 feiern Gemeinden entlang der ehemaligen Vizinalbahnstrecke das Fest der ersten Nebenbahn in Bayern. Ob Familien, Ausflügler oder Bahnenthusiasten – das verlängerte Wochenende im malerischen Tal der Zenn lohnt sich für alle.

Das Ereignis „150 Jahre Vizinalbahn“ wird vier Tage lang mit vielen lokalen Aktivitäten (siehe unten) in den Orten an der Bahnstrecke gewürdigt. Die Schirmherrschaft hat Markus Söder übernommen, der Ministerpräsident von Bayern. Es wird viele Ausstellungen – auch modellbahnerische – geben, Dampfzugfahrten, zwei Oldtimertreffen (Personenwagen, Nutzfahrzeuge), eine Triebwagentaufe, ein Open-Air-Konzert und vielerlei Verköstigungen. Zum Jubiläum erscheint zudem eine Publikation zur ersten Vizinalbahnstrecke Bayerns von Wolfgang Bleiweis. Schon am 19. Mai referiert Dr. Rainer Mertens von der Stiftung DB Museum Nürnberg in Langenzenn beim Heimatverein Langenzenn über die historische Bedeutung der Vizinalbahn.

Weitere Informationen zu den Veranstaltungen finden Sie unter www.langenzenn.de (siehe „Termine“) und unter www.heimatverein-langenzenn.de

Langenzenn: An allen vier Tagen des Vizinalbahn-Festivals (26. bis 29. Mai 2022) ist im Heimatmuseum (Eingang über Martin-Luther-Platz) eine **Sonderausstellung** mit Bildern und Exponaten wie Bahnhofsuhr, Fahrkarten oder Uniformen zu sehen. Täglich wird zudem im Kulturhof in Langenzenn das **Theaterstück** „Erster Klasse“ von Ludwig Thoma von 1910 aufgeführt. Im Nebengebäude ist eine **Modellbahnausstellung** zu besichtigen. Geplant sind auch mehrere **Sonderveranstaltungen** am Sonntag, den 29. Mai 2022:

- **Voraussichtliche Taufe eines Triebwagens 622 auf den Namen Langenzenn im Bahnhof Langenzenn.**
- **Dampfzugfahrten der Fränkischen Museums-Eisenbahn Nürnberg (www.fraenkische-museumseisenbahn.de).**
- **Oldtimer-Treffen auf dem Marktplatz Langenzenn (9 bis 18 Uhr).**
- **Bahnhofsfest mit Verköstigungsangebot und diversen Info-Ständen – unter anderem sind auch Herpa und die Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn (www.sfnbg.de) vertreten.**



Markt Erlbach: Großes **Marktfest** am Samstag und Sonntag (28./29. Mai 2022), am 29. Mai gibt es im Museum Markt Erlbach eine **Ausstellung** des Heimatvereins über 120 Jahre Eisenbahn.

Adelsdorf/Neuhof: Am Samstag (28. Mai 2022) gibt es ein **Open-Air-Konzert** in Neuhof, am Sonntag gibt es im Gemeindeteil Adelsdorf eine geführte **Wanderung**.

Wilhermsdorf: Ab dem Haltepunkt Wilhermsdorf-Mitte werden am Samstag und Sonntag (28./29. Mai 2022) **Ortsführungen** zu Schauplätzen der Eisenbahn angeboten. Zudem gibt es ein **Oldtimertreffen** von landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen.

Siegelsdorf/Veitsbronn: Im Startbahnhof der Vizinalbahnstrecke ist am Samstag und Sonntag (28./29. Mai 2022) eine **Ausstellung** im Bahnhof zu besichtigen – inklusive einer **Modellbahnanlage** der Modellbahnfreunde Zenngrund (www.mfz-veitsbronn.de). Auf dem Marktplatz verkauft der ansässige Modellbahnhändler „Leos Modellbahnstube“ (www.leos-modellbahnstube.de) einen **Sonderwagen (Märklin und Minitrix)**. Der Kühlwagen ist bedruckt mit einem Motiv des „Lahma Bräus“ – der Name der Lokalbrauerei leitet sich von Lehm ab, aus dem im Zenntal Ziegel gebrannt wurden. Am Sonntag (29. Mai 2022) wird mit Musik im Biergarten gefeiert.



Erstmals bei der Minitrix Neuheit 103 237-4 (Art. 16345) im Einsatz: Als Digital-Funktion werden die Stromabnehmer digital gesenkt oder gehoben. Das Vorbild passiert mit dem TEE 7 „Rheingold“ am 6. Mai 1985 das Stellwerk Langenfeld.

Geniale Innovation von Minitrix

Digital-Modelle von Minitrix können viel – und jetzt noch mehr: Durch eine schlaue Konstruktion heben und senken sich bei der E-Lok 103 237-4 die Stromabnehmer. Nicht per Seilzug, wie oft bei H0-Modellen: Eine gewiefte Mechanik macht es möglich.

Platzaufwendige Konstruktionen, mit denen bei größeren Spurweiten Pantographen auf Digital-Befehl hin angehoben oder gesenkt werden, kommen für Spur N nicht in Frage. Minitrix mobilisierte die Märklin Engineering GmbH, eine Alternative zur üblichen Fadenlösung zu entwickeln. Das Ergebnis – in Form einer Bachelor-Abschlussarbeit – erinnerte Minitrix Produktmanager Claus Ballsieper an seine Metallbaukasten-Schraubkunst in der Jugend: „Tatsächlich hat sich eine entsprechende Mechanik als geeignet erwiesen – erstmals umgesetzt in einer Kultlok: der Minitrix Elektrolok 103 237-4 der DB, umgesetzt im Zustand um 1985.“ Die Loknummer ist eine Hommage an H0: In den 1980er-Jahren wurde eine 103er mit der gleichen Betriebsnummer unter der Artikelnummer 3188 mit Erfolg unter der Märklin Marke „Primex“ vertrieben.

„2019 hat Minitrix die 103 128-5 mit der Artikelnummer 16304 auf den Markt gebracht, die als Innovation ein Gehäuse aus metallgefülltem Kunststoff für verbessertes Zugkraftverhalten besitzt“, blickt der Produktmanager zurück. „Der Grund war, dass die Elektronik im Bauraum Platz benötigt und zudem leicht ist – wir brauchten also Gewicht.“ Zu diesem Zeitpunkt war bereits die Idee der digital senk- und hebbaren Stromabnehmer geboren: „Das 2022 als exklusive MHI-Lok mit der Artikelnummer 16345 gefertigte Modell der 103 237-4 wird ebenfalls ein Gehäuse aus metallgefülltem Kunststoff besitzen. Dazu einen Digital-Decoder und den Geräuschgenerator für Digital-Sound mit vielen Funktionen – und eben auch funktionsfähige Stromabnehmer.“ Und noch ein Clou: Der DB-Paradelok für das IC-Netz wird das Jubiläumslogo „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ als Schiebebild beiliegen.

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

Weitere Informationen über die Minitrix Neuheit 2022 103 237-4 (Art. 16345) finden Sie unter www.trix.de

Im Giruno quer durch die Schweiz



Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sind bekannt für ihre kluge und vorausschauende Planung. So ist es nur folgerichtig, dass sie im Frühjahr 2012, also rund vier Jahre vor der geplanten Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, auf die zu erwartende Steigerung der Nachfrage im Bahnverkehr bereits mit der Ausschreibung für neue Triebzüge reagierten – oder treffender formuliert: proagierten. Trotz namhafter internationaler Konkurrenz machte nach zweijähriger Ausschreibungsphase die Schweizer Firma Stadler mit ihrem SMILE-Konzept das Rennen, was als Akronym für „Schneller Mehrsystemfähiger Innovativer Leichter Expresszug" steht. Mehrsystemfähig deshalb, weil der neue Schnellzug künftig unter drei unterschiedlichen Stromsystemen in vier Ländern fahren sollte: außer der Schweiz auch in Deutschland, Italien und Österreich.

Giruno – ein flinker Bussard auf Schienen

Nach Vergabe des Auftrags an Stadler Rail am 9. Mai 2014, in dem die SBB 29 Triebzüge bestellte, begann – nach siebenmonatiger Testphase – am 15. Dezember 2019 deren Einsatz im Regelbetrieb. Der neue elfteilige und 202 Meter lange Gliederzug erhielt von den SBB das offizielle Kürzel RABe 501, wobei er allgemein als „Giruno" bekannter ist. Nach dem rätoromanischen Wort „girùn" für Bussard, was zur Höchstgeschwindigkeit des flinken Giruno von bis zu 250 Kilometern pro Stunde passt.

Zunächst verband der Giruno auf der Nord-Süd-Achse die Städte Basel und Zürich via Gotthard-Basistunnel mit dem südlich der Alpen gelegenen Lugano, wobei es bereits ein Jahr später weiter bis nach Mailand ging. In Deutschland soll künftig Frankfurt am Main planmäßig von Basel angefahren werden – mit späterer Erweiterungsoption Richtung Hamburg. Nachdem am 10. Mai 2021 der 29. und damit (vorläufig) letzte Giruno ausgeliefert wurde, ist die geplante Flotte der neuen Reihe RABe 501 komplett.

SBB-Premiere: flexible Niederflureinstiege bei einem einstöckigen Triebzug

Jeder Giruno bietet seinen Passagieren auf bis zu 400 Metern Länge in Doppeltraktion insgesamt 810 Sitzplätze. Das heißt, pro Zug 117 Sitzplätze in vier Wagen der 1. Klasse und 288 Sitzplätze in sechs Wagen der 2. Klasse. Hinzu kommt ein Speisewagen für das leibliche Wohl der Fahrgäste. Für das übrige Wohlergehen sorgen zahlreiche weitere Annehmlichkeiten. So kann der Giruno, um das Ein- und Aussteigen zu erleichtern, die Einstiege unterschiedlichen Bahnsteighöhen anpassen: auf 55 Zentimeter in der Schweiz, Österreich und Italien sowie 76 Zentimeter in Deutschland. „Eine Premiere für die SBB bei einem einstöckigen Triebzug", wie es vonseiten der staatlichen Eisenbahngesellschaft heißt.

Komfortable Ausstattung: von rollstuhl- und geschlechtergerecht bis Wi-Fi und digital

Zur komfortablen Ausstattung im klimatisierten Innenraum gehören überdurchschnittlich viele rollstuhlgängige Plätze und WCs, geschlechtergetrennte Toiletten, guter Mobilfunkempfang, WLAN und Steckdosen an allen Sitzplätzen sowie große

Er bildet das Rückgrat des Schweiz-Italien-Verkehrs durch den Gotthard: der neue Personenzug RABe 501 „Giruno“ der SBB. Von Märklin und Trix gibt es den eleganten Schnellzug nun als neu konstruiertes funktionsstarkes Modell in H0.



Gepäckablagen und eine helle moderne LED-Beleuchtung. Nicht zu vergessen die Multifunktions- und Fahrradabteile im Passagierraum und die Bildschirme des digitalen Informationssystems, auf die alle Fahrgäste freie Sicht haben.

Modell in fünfteiliger Grundgarnitur mit jeweils drei Erweiterungs-Sets von Märklin und Trix

Nun erscheint der Giruno als H0-Modell in fünfteiliger Grundgarnitur von Märklin (Art. 39810) und Trix (Trix Art. 25810), wobei es zu jeder Version drei Ergänzungs-Sets mit jeweils zwei Wagen gibt (Art. 43461, 43462, 43463/Trix Art. 23281, 23282, 23283). Somit ergibt die Grundgarnitur mit allen Ergänzungs-Sets einen kompletten elfteiligen Zug.

Zu den technischen Raffinessen zählen beim Modell die serienmäßig eingebaute LED-Innenbeleuchtung sowie die digital schaltbare Führerstands- und Fahrpult-Beleuchtung. Ebenso die umfangreichen Licht- und Soundfunktionen oder auch die digital heb- und senkbaren Pantographen auf den Mittelwagen F und H der Grundgarnitur sowie auf den Mittelwagen B und D in den Erweiterungs-Sets 1 und 2.

Text: Mario Spalj;
Foto: Sandro Gadola (www.bahnfotoschweiz.ch)

Weitere Informationen über die Modelle des Personenzugs RABe 501 „Giruno“ der Schweizer Bundesbahnen finden Sie im Internet unter www.maerklin.de und www.trix.de

Highlights RABe 501 „Giruno“

H0 H0

Fünfteilige Grundgarnitur
Märklin Art. 39810 | Trix Art. 25810

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Maßstäbliche Wiedergabe 1:87.**
- **Fünfteilige Grundgarnitur.**
- **Serienmäßig eingebaute LED-Innenbeleuchtung.**
- **Bis zu 28 digital schaltbare Funktionen, u. a. Führerstands- und Fahrpult-Beleuchtung digital schaltbar.**
- **Pantographen auf den Mittelwagen F und H über Digital-Funktion heb- und senkbar.**
- **Spielewelt mfx+-Decoder (Märklin) mit umfangreichen Licht- und Soundfunktionen.**

Mittelwagen-Ergänzungssets
Märklin Art. 43461, 43462, 43463
Trix Art. 23281, 23282, 23283

- **Set 1–3 mit jeweils zwei Wagen.**
- **Serienmäßig eingebaute LED-Innenbeleuchtung.**
- **Maßstäbliche Wiedergabe 1:87.**
- **Mittelwagen B (Set 1) und D (Set 2) mit digital heb- und senkbaren Pantographen.**

Dampflok-Traum

Mit ihrer Rekordfahrt am 2. Juli 1907 und ihrem eleganten Äußeren schrieb die bayerische S 2/6 Eisenbahngeschichte. Als Top-Neuheit des Jahres 2022 bringt das Märklin 1-Modell die ganze Pracht dieser außergewöhnlichen Lok eindrucksvoll zur Geltung.



Als der geniale Konstrukteur Anton Hammel seine neue Dampflokomotive erstmals der Öffentlichkeit präsentierte, staunten die Experten nicht schlecht. Nach nur vier Monaten Bauzeit war eine für die damaligen Verhältnisse geradezu riesige Lok mit zwei Treibradsätzen und einem Ehrfurcht gebietenden Raddurchmesser von 2,20 Metern entstanden. Ein weiteres Novum: Das Führerhaus war vorn mit einer Windschneide versehen, zudem waren Rauchkammer, Kamin, Dom und Zylindergruppe windschnittig verkleidet. Gekuppelt war die Lok mit einem bayerischen Tender der Bauart 2'2 T 26. Er besaß zwei Drehgestelle und verlieh der Lok aufgrund seiner Länge ein gestrecktes Erscheinungsbild. Lackiert war die S 2/6 im damals üblichen dunkelgrünen Anstrich der Königlich Bayerischen Staatsbahn.

Die ersten Jahre des 20. Jahrhunderts standen ganz im Zeichen eines Aufbruchs: Angespornt durch die Erfolge elektrischer Fernschnellbahnen, begann die deutsche Dampflokindustrie Hochgeschwindigkeits-Dampfloks zu entwickeln, deren Reisegeschwindigkeit die damals üblichen 90 Kilometer pro Stunde weit überschreiten sollte. Und hier wollte die renommierte Lokfabrik Maffei in München und ihr ehrgeiziger Konstrukteur Hammel mit der neu geschaffenen S 2/6 ein deutliches Zeichen setzen.

Im November 1906 wurde die Lok mit der Betriebsnummer 3201 abgeliefert und kam zunächst zur Verkehrsausstellung nach Nürnberg. Ab Frühjahr 1907 begann ihr Betriebseinsatz im Bw München, wo sie bereits zwei Monate später bei einer Versuchsfahrt mit einem Zug von 150 Tonnen Gewicht auf der Strecke von Augsburg nach München eine Geschwindigkeit von 154,5 Kilometern pro Stunde erreichte. Eine Bestmarke, die erst im Jahre 1936 – also 29 Jahre später – bei der Rekordfahrt der 05 002 überboten wurde. Die Leistung der S 2/6 betrug bei dieser Rekordfahrt circa 2.200 PS, also rund das Doppelte, was eine normale Schnellzuglok zur damaligen Zeit leisten konnte. In der Ebene war die Lok imstande, einen Zug von 360 Tonnen Anhängelast zu ziehen. Das entsprach einem Zug →

Die Modell-Highlights

- Komplette Neuentwicklung.
- Hochdetaillierte Vollmetallbauweise.
- Fahrwerk, Aufbauten, Kessel etc. aus Zinkdruckguss, Ansetzteile aus Messing.
- Neu entwickelte Decodergeneration mit Strompuffer und bis zu 32 Funktionen.
- Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß, Zylinderdampf vorn/hinten und Dampfpfeife.
- Lastgesteuertes radsynchrones Fahrgeräusch.
- Rauchkammertür und Domdeckel zum Öffnen mit vielen Originaldetails.
- Spitzenbeleuchtung mit epochengerechter Lichtfärbung und warmweißen LEDs.
- Rotes Rücklicht schaltbar.
- Feuerbüchsenflackern zweifarbig in Verbindung mit sich automatisch öffnender Feuerbüchsenklappe in Sequenz mit motorisch drehender Heizerfigur, die das Kohleschaufeln imitiert.
- Motorisch absenkbare Imitation der Tenderkohle-Nachbildung.
- Führerstandsbeleuchtung.
- mfx-Decoder für Betrieb mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und DCC.
- Steuerungsumschaltung (Vor-, Rückwärts-, Dauerbetrieb) in drei Stufen mit Servomotor.
- Hinten Telex-Kupplung, vorn Schraubenkupplung (zum Tausch für hinten noch 1 x zusätzlich im Lieferumfang).

→ aus acht bis neun der damals üblichen Schnellzugwagen. Im Jahr 1910 wurde die S 2/6 dann an das pfälzische Netz abgegeben und im Bw Ludwigshafen stationiert. Zusammen mit der bayerischen S 2/5 und der pfälzischen P 4 – die etwa über die gleiche Zugkraft wie die S 2/6 verfügten – wurde sie vor allem auf den Strecken zwischen Ludwigshafen und Straßburg, Saarbrücken und Bingerbrück eingesetzt. Beim Einsatz in der Pfalz erhielt sie auch den dort üblichen braunvioletten Anstrich.

Im Jahre 1922 kam die Lok wieder zurück nach München, danach – ab 1923 – wurde sie in Augsburg stationiert. Nach Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) erhielt die S 2/6 als Baureihe 15 im Umzeichnungsplan ihren Platz. Im gleichen Jahr arbeitete Maffei die geschichtsträchtige Lok auf und versah sie wieder mit dem ursprünglichen grünen Anstrich, um sie anschließend – ihrer Bedeutung in der Bahngeschichte entsprechend – als technisches Denkmal in das Verkehrsmuseum nach Nürnberg zu überführen, wo sie heute noch zu besichtigen ist. Märklin 1 zeichnet jetzt die Historie dieser außergewöhnlichen Lok in fünf Modellen nach: Von der ursprünglichen Farbgebung und Ausstattung (1906/1907) über die Station in der Pfalz (1910/1912) bis zur heutigen Museumslokomotive. Eine Traumlok – zu jedem Zeitpunkt.

Text: MM; Fotos: Märklin, Slg. Eisenbahnstiftung

Weitere Informationen zur S 2/6 und allen weiteren Märklin 1-Modellen finden Sie auf www.maerklin.de oder bei einem Fachhändler in Ihrer Nähe.

Die Rekordlok – ein technisches Meisterwerk

Die bayerische S 2/6 fasziniert bis heute – fünf Modelle bilden die Historie umfassend ab

Konzipiert für Schnellfahrten durchlebte die S 2/6 eine wechselvolle Geschichte: als Versuchslok S 2/6 in grüner Grundfarbe der Königlich Bayerischen Staatsbahn, in dunkelgrün/schwarzer Grundfarbgebung mit goldenen Kesselringen im Plandienst, in braunvioletter Grundfarbgebung mit goldenen Kesselringen für den Einsatz im linksrheinischen (pfälzischen) Netz, in Grün mit rotbraunen Rädern der Gruppenverwaltung in Bayern und als BR 15 in schwarzer Grundfarbe der Deutschen Reichsbahn.

55160 Dampflokomotive Baureihe S 2/6 „Museum“

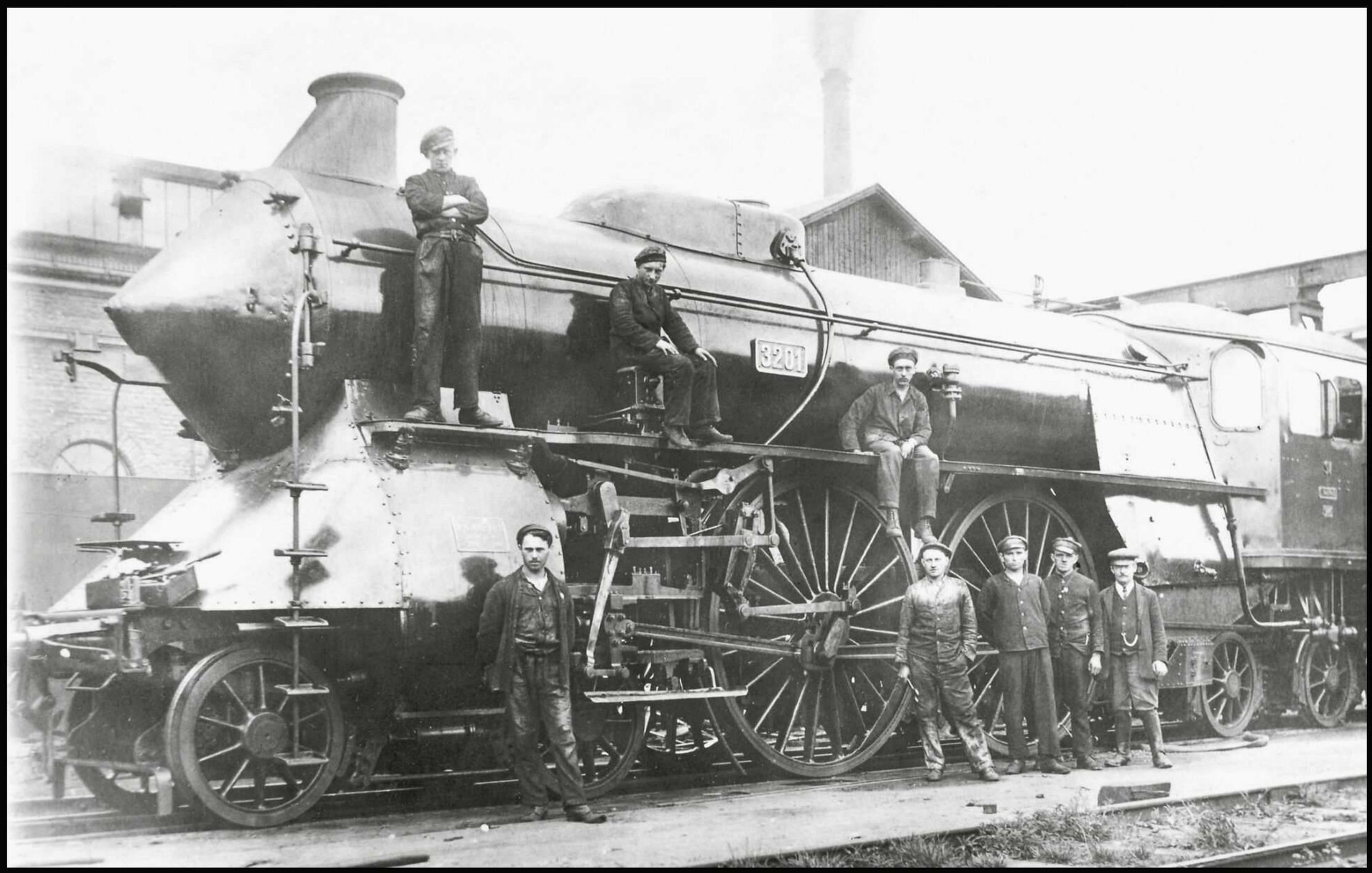
Schnellzug-Dampflokomotive S 2/6 in grüner Grundfarbe mit roten Rädern. Konzipiert von der K.Bay.St.B. als Lokomotive für Schnellfahrversuche. Loknummer 3201. Nachbildung des Zustandes um 2017. Die Maschine ist erhalten und steht im Verkehrsmuseum in Nürnberg.



55162 Dampflokomotive Baureihe S 2/6

Schnellzug-Dampflokomotive der bayerischen Gattung S 2/6 in dunkelgrün/schwarzer Grundfarbgebung der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.) mit goldenen Kesselringen. Lok-Betriebsnummer 3201. Betriebszustand um 1906/07.





Kraftvoll und elegant: Stolz posieren Eisenbahner vor der S 2/6, deren gewaltige und moderne Konstruktion den Geschwindigkeitsrekord von 154,5 Kilometern pro Stunde im Jahr 1907 möglich machte. Der Durchmesser der Treibräder beträgt allein 2,20 Meter.

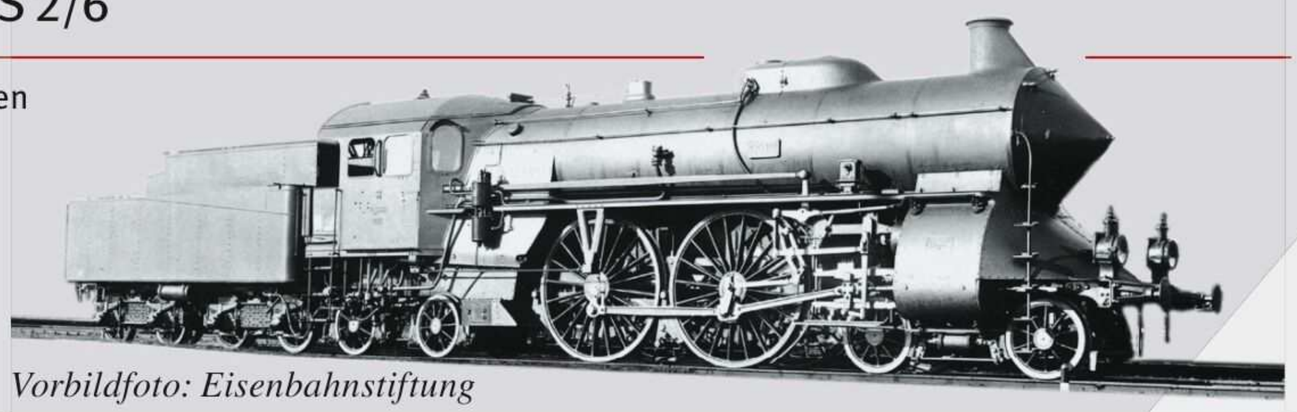
55163 Dampflokomotive Baureihe S 2/6

Schnellzug-Dampflokomotive der bayerischen Gattung S 2/6 in braunvioletter Grundfarbgebung mit goldenen Kesselringen der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.) für den Einsatz im linksrheinischen (pfälzischen) Netz. Betriebszustand um 1910 bis 1912. Loknummer 3201.



55164 Dampflokomotive Baureihe S 2/6

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive der bayerischen Gattung S 2/6 in Grün mit rotbraunen Rädern der Gruppenverwaltung Bayern. Loknummer 3201. Betriebszustand um 1924.



Vorbildfoto: Eisenbahnstiftung

55166 Dampflokomotive Baureihe 15

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive BR 15 der Deutschen Reichsbahn in schwarzer Grundfarbe mit roten Rädern. Konzipiert von der K.Bay.St.B. als Lokomotive für Schnellfahrversuche. Loknummer 15 001. Zustand um 1928.





H0-Clubmodelle 2022: Am Zughaken der 06 001 (Art. 39662, Trix Art. 25060) hängt ein fünfteiliger Schnellzug mit „Hechtwagen“ – ebenfalls exklusiv hergestellt für die Clubmitglieder (Art. 42265, Trix Art. 23388). Die 06 001 war die stärkste Schnellzuglok der DRB.

Exklusiv 2022: Loks und Wagen des Märklin und Trix Clubs

Bestellschluss: 28. Februar 2022

Märklin und Trix fertigen 2022 drei Top-Neukonstruktionen exklusiv für ihre Clubmitglieder: die Schnellzug-Dampflok 06 001 der DRB in H0, den DB-Diesellokgiganten V 320 001 in Z und eine Kultlok in Minitrix – die Vorauslok V 200 002.

Die Baureihe 06 der Deutschen Reichsbahn besteht nur aus zwei Schnellzugloks – aber was für welchen: Es sind die leistungsstärksten und schwersten Dampflokrenner der DRB, kolossale Dreizylinderloks mit drei Kuppelradsätzen und Stromlinienverkleidung. 2022 wird die Lok 06 001 im Betriebszustand Ende der 1930er-Jahre als exklusives H0-Clubmodell von Märklin (Art. 39662) und Trix (Trix Art. 25060) als Neukonstruktion umgesetzt. Das Modell besteht weitgehend aus Metall und besitzt ein breites Repertoire an Licht-, Sound- und Betriebsfunktionen, die über den Digital-Decoder (Märklin: mfx+) schaltbar sind. Das serienmäßig mit Raucheinsatz ausgestattete Clubmodell beherrscht den geschwindigkeitsabhängigen, dynamischen Rauchausstoß. Die Konstruktion hat den Hochleistungsmotor und Decoder im Kessel eingebaut, Elektronik und Lautsprecher mit Resonator befinden sich im ebenfalls stromlinienverkleideten fünfachsigen Tender, dessen Kohlenkastenabdeckung aufschiebbar ist. Passend zu dem H0-Clubmodell wird exklusiv ein fünfteiliges Schnellzugwagen-Set (Art. 42265, Trix Art. 23388) produziert. Es handelt sich um einen Gepäckwagen Pw4ü und vier „Hechtwagen“ der DRB. Alle haben



Z-Clubmodell 2022: Das detailreiche Modell der Diesellok V 320 001 (Art. 88320) mit Glockenankermotor besitzt ein Fahrwerk aus Metall.

Im Club wird das Modellbahn-Hobby zur Leidenschaft

Für die Mitglieder des Märklin Insider- und Trix Clubs werden nicht nur exklusive Clubmodelle gefertigt: Der Mitgliedsbeitrag deckt auch Lesestoff wie das Märklin Magazin und die Clubnews oder die Filme der Jahres-Chronik ab – und damit sind nur einige der vielen Vergünstigungen angesprochen. Hochbeliebt ist der jährliche Clubwagen, der in verschiedenen Spurweiten in einmaliger Serie aufgelegt wird und für die Mitglieder gratis ist. **Wer bis zum 31. März 2022 noch dem Märklin Insider- oder Trix Club beitritt, kommt in den Genuss von einem der exklusiven Jahreswagen.**

- **Eine Übersicht über alle Clubleistungen finden Sie auf Seite 128/129.**
- **Clubanmeldung online über www.maerklin.de/Clubs**
- **Mobil zur Clubanmeldung: Einfach mit dem Smartphone den QR-Code rechts scannen.**

Die Gratis-Clubjahreswagen 2022

H0



Jahreswagen 2022 H0: Bei dem zweiachsigen Güterzug-Gepäckwagen Pwg 14 (Art. 48172) der DB lassen sich die Laderaumtüren öffnen.

Jahreswagen Z: Der Güterwagen Gm (Art. 80332) ist ein Epoche I-Privatwagen, eingestellt bei der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn.

Z



Exklusiv für Insider: der Kaelble-Muldenkipper (Art. 18016) als Vollmetallmodell im Maßstab circa 1:45.



TRIX TRIX EXPRESS MINITRIX



Jahreswagen Trix H0, Trix Express und Minitrix (Bild): Der Epoche I-Kesselwagen (Trix Art. 24822, Trix Express Art. 33922, Minitrix Art. 18922) transportierte Melasse.

LED-Innenbeleuchtung, deren Helligkeit für jeden Wagen separat einstellbar ist.

Für den schnellen Personenzug- und schweren Güterzugdienst in Epoche IIIb einsetzbar ist das Z-Clubmodell: Die purpurrote Diesellok V 320 001 im Zustand um 1965 ist die stärkste diesel-hydraulisch angetriebene Lok der DB. Die Neukonstruktion (Art. 88320) besitzt eine Maschinenraum- und Führerstandsbeleuchtung, die Spitzenbeleuchtung (Warmweiß/Rot) wechselt je nach Fahrtrichtung. Das Modell mit dem Fahrwerk aus Metall ist aufwendig gestaltet – das gilt für die filigran gravierten Lamellen der Lüftungsgitter und den Dachaufbau ebenso wie für die akkurat eingesetzten Fenster der Endführerstände, die Lackierung und die im Tampondruck aufgebrachten lupenreinen bahntechnischen Anschriften.

Schlägt das Herz der meisten Modellbahner angesichts einer V 200-Kultlok schon höher, so dürfte die Freude bei den Minitrix Fahrern unter den Clubmitgliedern riesengroß sein: Das exklusive Minitrix Clubmodell (Trix Art. 16225) ist nämlich eine der fünf Vorausloks der Baureihe V 200.0, die sich in Details deutlich von den Serienloks und der Baureihe V 200.1 unterscheiden – sie haben beispielsweise noch eine Pfeife, auch Fenster und die Frontklappe variieren. Umgesetzt wird die V 200 002 im Betriebszustand der 1950er-Jahre in

Premiere: Das Minitrix Clubmodell V 200 002 (Minitrix Art. 16225) ist eine der fünf Vorausloks der Baureihe V 200.0 – und die allererste im Minitrix Sortiment.

digitaler Vollausstattung mit 28 schaltbaren Sound-, Licht- und Betriebsfunktionen. Fahrgestell und Aufbau bestehen aus Metalldruckguss. Gleich zwei Lautsprecher geben den Diesel-sound wieder – die Großdiesellok war mit zwei Motoren ausgestattet. Die DB setzte ihre Paradelok vor hochwertigen Reisezügen ein, etwa vor dem F41 „Senator“. Dieser lässt sich mit zwei Wagenartikeln (Trix Art. 18259, 15599) aus dem Minitrix Neuheitensortiment 2022 zusammenstellen.

Text: rr; Fotos: Märklin, Trix, Minitrix

Weitere Informationen zu den Clubmodellen 2022 finden Sie online unter www.maerklin.de und auf www.trix.de

Neu im Märklin Fachgeschäft

Von Hochgeschwindigkeits-Ensembles über legendäre Reisezüge bis hin zum abwechslungreichen Güterverkehr gibt es beim Fachhändler wieder viele neue Modelle zu entdecken. Jetzt vorbeischauen!

H0 Märklin

37425 Elektrolokomotive Baureihe 143

Mit neuem Hochleistungsantrieb auf allen vier Achsen braust das Modell der verkehrsroten E-Lok über die Gleistrassen. Der eingebaute mfx+-Decoder bietet vielfältige Digital-Funktionen. Führerstände mit Inneneinrichtung ausgerüstet. Auslieferung ab Februar. Ep. VI.



37689 Diesellokomotive Baureihe 260

Märklin Klassiker: Die Rangier-Lokomotive 260 319-9 der Deutschen Bundesbahn mit dieselhydraulischem Antrieb mit Blindwelle. Im Modell mit Digital-Decoder mfx+ und neuer Telex-Kupplung sowie Kupplungswalzer ausgestattet. Ep. IV.



39126 Elektrolokomotive Baureihe E 10.12 | 43882 Schnellzugwagen-Set 2 „Rheinpfeil 1963“

Reisekomfort auf der Schiene: Der legendäre Schnellzug „Rheinpfeil“ von Dortmund nach München kommt mit der E 10 1267 und den passenden Schnellzugwagen-Sets auf die Anlage. Die „Bügelfalte“ verfügt erstmals über heb- und senkbare Stromabnehmer sowie eine



41327 Eilzugwagen-Set zum VT 92.5

Einmalige Serie für Insider-Mitglieder: Das passende Wagen-Set zum Clubmodell des VT 92.5. In flaschengrüner Grundfarbgebung kommt ein 4-achsiger Reisezug-Gepäckwagen Pw4üe, ein 4-achsiger Reisezugwagen B4ywe der 2. Klasse und je ein 4-achsiger Umbauwagen



Produkt-Highlight Märklin

HO



39379 Elektrolokomotive 101 003-2

Bunt und dynamisch: In passender Werbegestaltung zur DB-Ausstellung „Design & Bahn“ im DB Museum Nürnberg präsentiert sich die Elektrolokomotive 101 003-2 der DB AG. Das Modell der Werbelok zeigt den aktuellen Betriebszustand von 2021 und wird über vier Achsen angetrieben. Dank mfx+-Decoder können umfangreiche Digital-Funktionen wie Führerstandsbeleuchtung, Bahnhofsansage oder das E-Lok-Fahrgeräusch geschaltet werden. Mit kulissengeführter Kupplung. Ep. VI.

Die DB-Ausstellung kann noch bis Mitte Juni 2022 besucht werden.

46628 Güterwagen-Set Kugelbehälterwagen



Runde Sache: Im Set fahren zwei Kugelbehälterwagen des Typs Ucs der Schwedischen Staatsbahnen (SJ) vor. Modelle mit unterschiedlichen Beschriftungen von Cementa, Tochtergesellschaft der Heidelberg Cement Group. Fahrgestell mit durchbrochenem Rahmen. Mit eingesetzten Leitungen, Bühne und Armaturen. Kann mit dem Gleichstromradsatz E700580 auf Trix H0 umgerüstet werden. Ep. V.

46345 Getreidesilowagen-Set

Großer Getreidetransport: Drei Großraumwagen der Standardbauart mit glatten Seitenwänden, eingestellt bei den Französischen Staatsbahnen (SNCF), kommen mit unterschiedlichen Betriebsnummern und Beschriftungen. Viele angesetzte Details. Ep. VI.



43881 Wagen-Set 1 zum Elektrotriebzug BR 403

Führerstandsbeleuchtung. Das Wagen-Set 2 (Auslieferung ab Februar) bietet umfangreiche Licht- und Soundfunktionen dank eingebautem Decoder im Speisewagen. Das Wagen-Set 1 ist unter der Artikelnummer 43881 zu finden. Ep. III.



43882 Wagen-Set 2 zum Elektrotriebzug BR 403

AB4yge der 1./2. Klasse und B4yge der 2. Klasse. Mit serienmäßig eingebauter LED-Innenbeleuchtung und stromführenden Kurzkuppungen. Das Wagen-Set ist ebenfalls in der Gleichstromausführung erhältlich (Trix Art. 23507). Ep. III.



H0 Trix

25050 Elektrolokomotive Baureihe 103.1

50 Jahre IC-Verkehr in Deutschland: In fiktiver Farbgebung kommt die E-Lok in Ausführung mit langem Führerstand auf die Modellbahnanlage. Mit zentral eingebautem 5-poligen Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse. Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung digital schaltbar. Ep. VI.



25027 Dampflokomotive Baureihe 02

Komplette Neuentwicklung: Als filigrane Metallkonstruktion mit Digital-Decoder, Raucheinsatz und angesetzten Details präsentiert sich die 02 0214-1.
Das Modell zeigt den Betriebszustand um 1970/71.
Auch in Märklin H0 verfügbar (Art. 39027). Ep. IV.



23176 Steuerwagen | 23166 Personenwagen 2. Klasse | 23126 Personenwagen 1./2. Klasse

Wagenmaterial für leichte Schnellzüge kommt mit den „Mitteleinstiegswagen“ der DB. Der Steuerwagen BPw4ymgf-54 mit Gepäckraum und die Personenwagen B4ym (b)-51 sowie AB4ym (b)-51 sind auch im Märklin Sortiment in der Wechselstromausführung unter den Artikelnummern 43336, 43166 und 43126 verfügbar. Neben einer serienmäßig eingebauten und digital schaltbaren LED-Innenbeleuchtung verfügen alle Wagen auch über trennbare, Strom führende Kupplungen. Ep. III.



23221 Personenwagen-Set M2

Wagen-Set zur Dampflok Reihe 1 der SNCB (Trix Art. 25480): Die Personenwagen vom Typ M2 der Belgischen Staatsbahnen sind mit einer serienmäßig eingebauten LED-Innenbeleuchtung und separat eingesetzten, abgestuften Fensterrahmen ausgerüstet. Ep. III.



23487 | 23488 | 23489 Ergänzungswagen-Sets 1–3 zum TGV Euroduplex

Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Paris und München: Die jeweils zweiteiligen Ergänzungswagen-Sets erweitern die Grundgarnitur des TGV Euroduplex (Trix Art. 22381, Märklin Art. 37793) zur vorbildgerechten 10-teiligen Einheit. Die Modelle verfügen serienmäßig über eine warmweiße LED-Innenbeleuchtung. Die Sets 2 und 3 sind auch schon in Märklin H0 verfügbar (Art. 43433, 43443). Das Ergänzungswagen-Set 3 in Trix und Märklin H0 wird voraussichtlich ab Februar ausgeliefert. Ep. VI.



SNCF und TGV sind eingetragene Handelsmarken der SNCF. TGV® ist Eigentum der SNCF. Jedes Recht auf Vervielfältigung wird vorbehalten.



Produkt-Highlight Minitrix

N

18851 IC-Steuerwagen „IC 2013“

18215 Personenwagen-Set „IC 2013“

Mit dem IC vom Ruhrgebiet ins Allgäu: Der „IC 2013“ von Dortmund nach Oberstdorf wird mit dem Steuerwagen der Bauart Bimdzf 271.2 und dem Personenwagen-Set, bestehend aus einem Abteil-/Großraumwagen 2. Klasse Bvmz 186.0, einem Großraumwagen 2. Klasse Bpmz 857.0 sowie einem Bord Bistro ARkimbz der Deutschen Bahn AG, nachgestellt. Alle Modelle sind mit Kinematik für Kurzkupplung ausgestattet und können mit der LED-Innenbeleuchtung 66611 beziehungsweise 66612 nachgerüstet werden. Der Steuerwagen (Auslieferung ab Februar) verfügt außerdem über eine 14-polige Digital-Schnittstelle und einen automatischen Lichtwechsel weiß/rot. Länge über Puffer des Steuerwagens: 165 Millimeter. Länge über Puffer des Personenwagen-Sets: 495 Millimeter. Eine passende Lokomotive ist mit der BR 218 zudem unter der Artikelnummer 16823 zu finden. Ep. V.



N MINITRIX



16876 Elektrolokomotive Baureihe Re 482

Expertin im grenzüberschreitenden Güterverkehr: Die 482 036-1 der SBB Cargo ist mit vier Dachstromabnehmern bestückt und zeigt den Betriebszustand um 2012. Das Modell verfügt über einen DCC-Digital-Decoder und Geräuschgenerator. Führerstandsbeleuchtung, Fernlicht und viele weitere Funktionen sind digital schaltbar. Ep. VI.



16991 Elektrolokomotive Serie Litt. 141

Die Schnellfahrlokomotive 141.003-4 Starling des Schwedischen Privatbahnunternehmens Hectorrail wird per Motor mit Schwungmasse über vier Achsen angetrieben. Das Modell ist mit einer digitalen Schnittstelle und Kinematik für Kurzkupplung ausgestattet. Ep. VI.

18021 Gedeckter Güterwagen „75 Jahre Faller“

Jubiläumswagen: 75 Jahre Faller werden mit einem gedeckten Güterwagen der Bauart Glmhs Leipzig gefeiert. Der Privatwagen der Firma Faller, eingestellt bei der DB, ist mit historischem Motiv gestaltet. Ep. III.



18420 Containertragwagen Bauart Sgnss

Der 4-achsige Containertragwagen der European Rail Rent ist mit drei Schüttgutbehältern der österreichischen Firma Innofreight beladen. Modell mit Fahrgestell aus Metalldruckguss und Drehgestellen des Typs Y 25. Ep. VI.



Z Märklin

88207 Diesellokomotive BR V 200 in Echtbronze

Edler Bolide: das Bronze Feinguss Manufakturmodell der Mehrzweck-Lok mit Glockenankermotor. Mit Echtheitszertifikat. Ep. III/IV.



Bitte beachten Sie:

Die Beitragsreihe „Neu im Märklin Fachgeschäft“ stellt in jeder Ausgabe des Märklin Magazins eine Auswahl an Produkten vor, die neu im Handel erhältlich sind oder in Kürze ausgeliefert werden.

Wenn Sie Ihr Wunschmodell vorbestellt haben, können Sie es also bei Ihrem Fachhändler abholen. Bitte beachten Sie, dass hier auch Produkte gelistet sein können, die bereits werkseitig ausverkauft sind. Diese können jedoch noch bei einem Fachhändler vorhanden sein. Einen Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.maerklin.de/haendler

88804 Dieselhydraulische Mehrzwecklok BR 280

In Ausführung mit einer Einzellampe oben und Doppellampen unten sowie runden Metallpuffern zeigt sich die Diesellok der Baureihe 280 im Betriebszustand nach 1970. Mit Glockenankermotor und Antrieb auf allen vier Achsen. Nachbildung der Führerstandseinrichtung. Ep. IV.



88146 Dampftriebwagen Bauart CidT

Hochdetailliert: Das Modell des Dampftriebwagens Kittel der Bauart CidT „4 Karlsruhe“ der Deutschen Reichsbahn verfügt über viele feine Details und Ansetzteile. Fahrwerk aus Metall. Die vergrößerten Puffer-teller sind mit einem Puffertellerwarnanstrich versehen. Ep. II.



86311 Güterwagen-Set „Kohlenverkehr“

Fünf Selbstentladewagen des Typs Fains der PKP stellen den grenzüberschreitenden Kohletransport nach. Die Wagenaufbauten bestehen aus Kunststoff. Eine vorbildgerechte Farbgebung und Beschriftung machen die Wagenparade von insgesamt etwa 275 Millimetern zum tollen Hingucker auf der Anlage. Die Modelle sind mit Kurzkupplungshaken ausgerüstet. Ep. VI.



MÄRKLIN 1

58297 | 58298 Selbstentladewagen Fc 098

Hochdetailliertes Wagen-Duo zur Diesel-Gigantin: Die beiden Selbstentladewagen Fc 098 mit Werbebeschriftung der H. F. Wiebe Bauunternehmung bilden die perfekte Ergänzung zur bereits ausgelieferten Diesellok 320 001-1 (Art. 55326). Beide Modelle tragen unterschiedliche Wagennummern, verfügen über Bremserherz-/dreieck, Fangeisen, Leitungen und Kessel am Wagenboden. Bewegliche Details wie Bremskurbel und Drehschieber an den Entladeöffnungen. Auslieferung ab Februar. Ep. V.

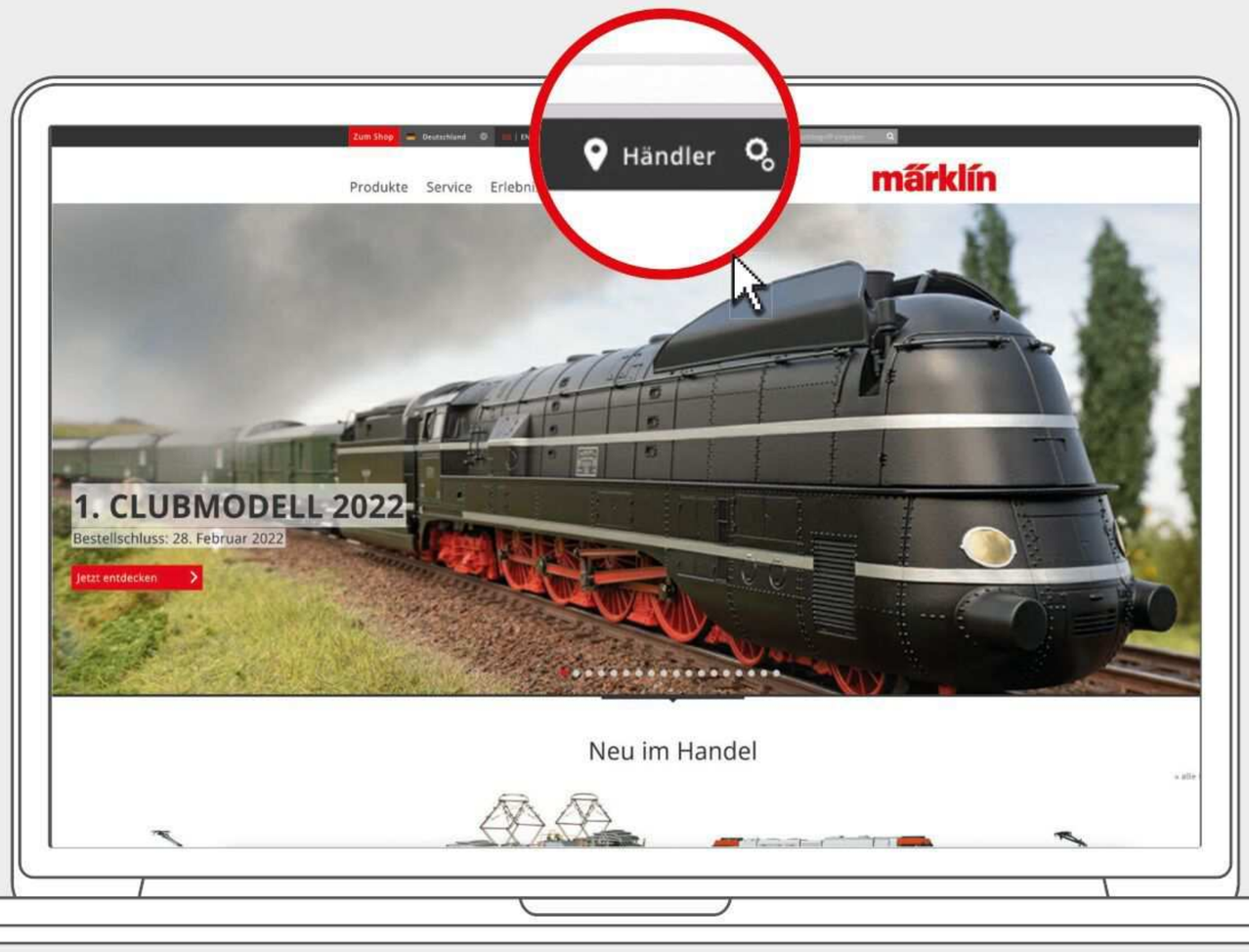


In drei Schritten zu Ihrem Händler

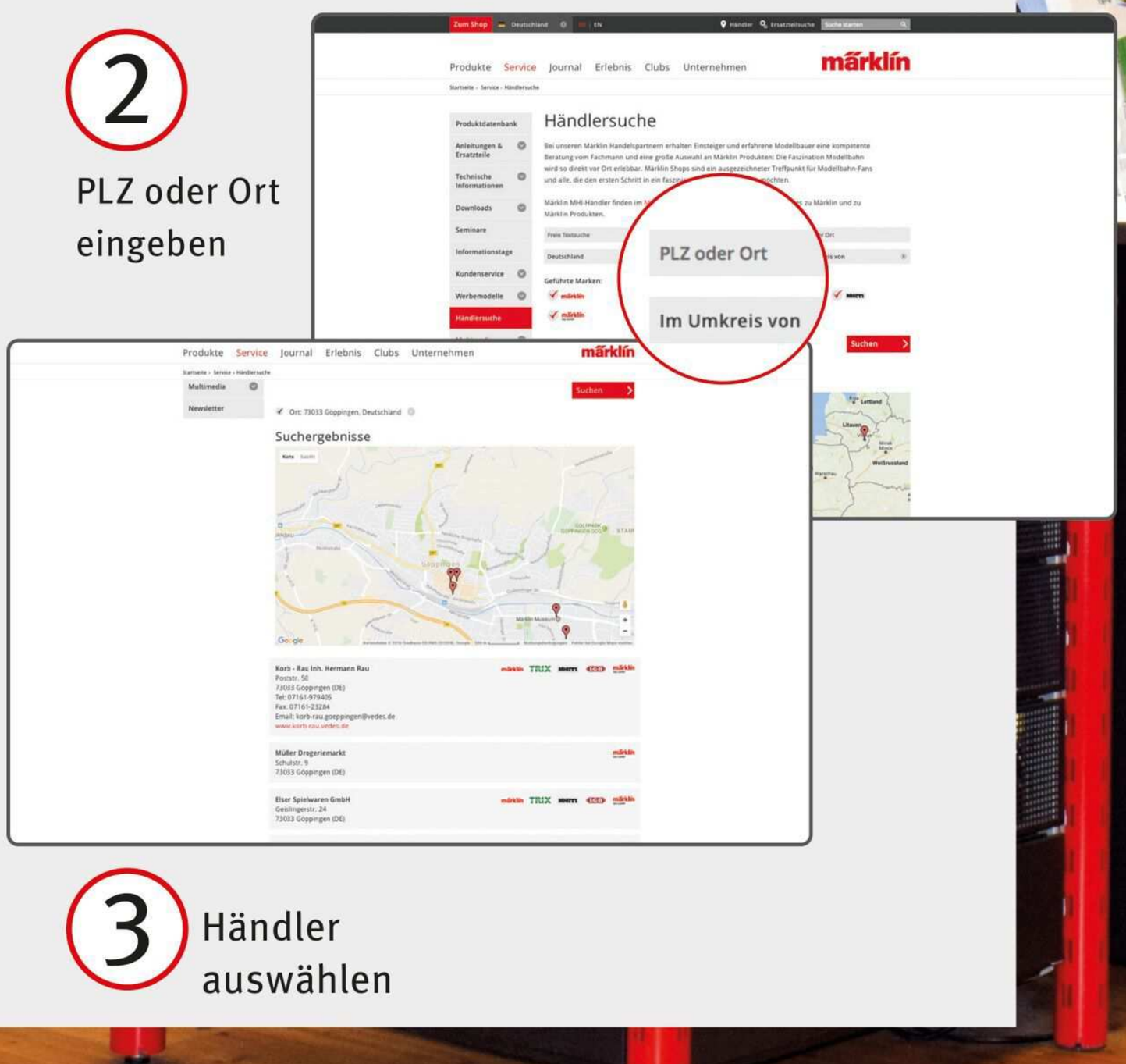
Unterstützen Sie Ihren Fachhändler!

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

1 Startseite aufrufen www.maerklin.de
Menüpunkt Händler anklicken



2 PLZ oder Ort eingeben



3 Händler auswählen

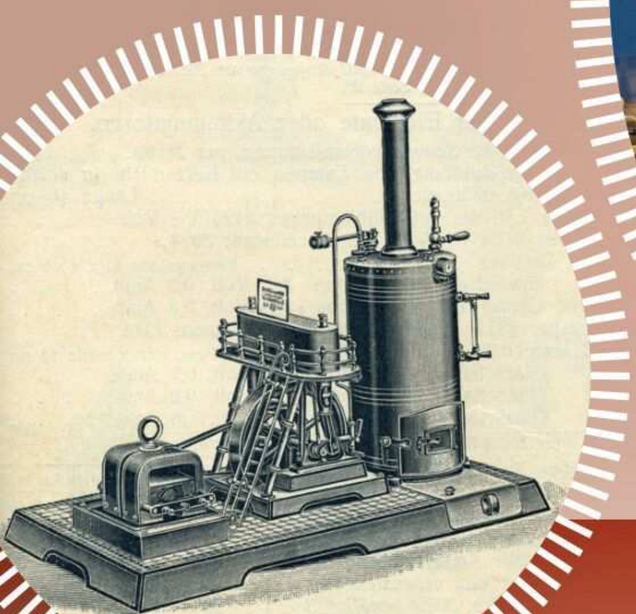
Antriebseinheit Dampfmaschine



Märklin hatte eine Bandbreite von Dampfmaschinen im Programm: von mobilen Kraftwerken in Modellen bis zu imposanten Großmaschinen.



Die „Hammermaschine“ 4142/3295 (1906–1907): Compoundsystem mit Doppelschiebersteuerung, Speisepumpe, Manometer und eine der ersten mit Dynamo.



4142 4142/3295

20 Jahre war die Maschine vom Typ 4112/8 im Programm. Die abgebildete Variante war von 1906 bis 1908 zu haben.

1901 wird die Dampfmaschine mobil. Die Lokomobile des Typs 4119 gab es in verschiedenen Ausführungen bis 1922.



Damals wie heute beeindrucken Märklins große Maschinen. Die Anlage 4125 mit dem stehenden Kessel (großes Bild oben) wurde im Jahr 1910 auf der Brüsseler Weltausstellung gezeigt, auf der Märklin mit dem „Grand Prix“ ausgezeichnet wurde. Das Nachfolgemodell 4127/25 von 1922 ist ein Klassiker der Märklin Geschichte, der ebenfalls im Märklineum ausgestellt ist. Doch Märklin deckte die ganze Bandbreite ab und bot auch Dampfmaschinen für den kleinen Geldbeutel an.

1893 erschienen erstmals Dampfmaschinen im Märklin Katalog. Zwei Jahre später folgten die ersten dampfbetriebenen Spielzeugeisenbahnen aus Göppingen. 1905 gab es bereits 50 eigene Dampfmaschinen gleichzeitig im Programm. Weitere zehn Jahre später war das Angebot auf rund 130 Maschinen angewachsen. Dabei konnte man bei den Kesseln auch noch zwischen „blau patiniert“ und „Messing Naturfarbe“ wählen. Das Angebot umfasste die verschiedensten technischen Bauarten: von einfachen oszillierenden Zylindern bis hin zu raffinierten Steuerungen, außerdem Lokomobile, Maschinenhallen und sogar ganze Fabrikanlagen.

Zu allen Zeiten galten Spielzeug-Dampfmaschinen als Lehrmittel. Unter der Überschrift „Neu! Umwandlung mechanischer Energie in elektrische Energie“ stellte Märklin 1906 Dynamo-Maschinen zur Stromerzeugung vor. Dieses Zubehör war sehr beliebt und die letzte Serie erst im Dezember 1955 fertiggestellt.

Schon 1912 machte sich Märklin Gedanken, ob man den elektrischen Strom nicht auch zum Heizen der Kessel nutzen könnte. Dampfmaschinen mit dieser Energieversorgung hatte Märklin von 1926 bis 1937 im Programm, beworben mit „Feuer ungefährlich“. Denn bei der klassischen Heizmethode wurde der Spiritus-Dochtbrenner beziehungsweise der Spiritus-Vergasungsbrenner angezündet. Erst in den letzten Jahren vor dem Ende der Dampfmaschinen-Produktion bei Märklin im Jahr 1955 wurde zum Dochtbrenner noch ein zusätzlicher Halter für Trockenbrennstoff beifügt.

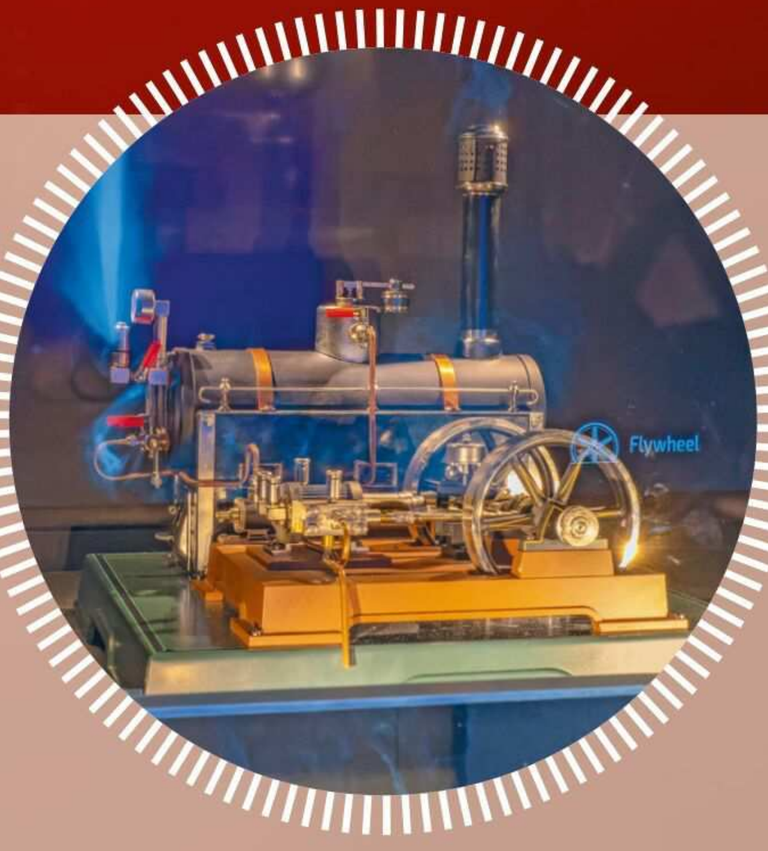
Über 60 Jahre bot Märklin erfolgreich Kraftmaschinen an, die Dampf erzeugten, um Betriebsmodelle und Fahrzeuge anzutreiben. Die Funktionsweise veranschaulicht moderne Technik im Märklineum.

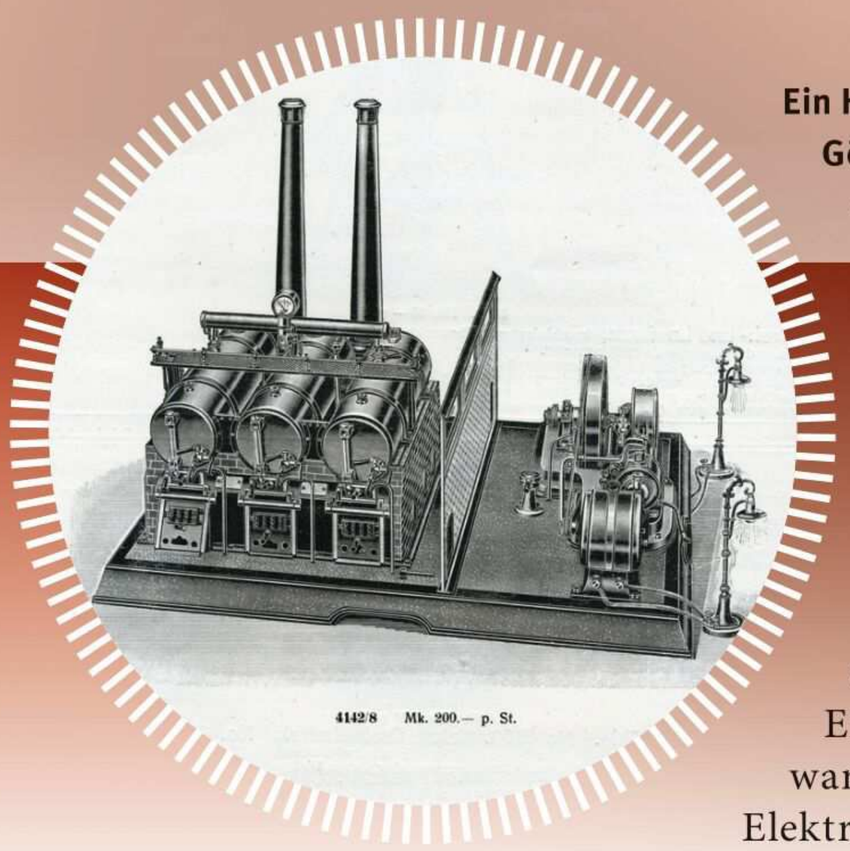


Damals modern: Der dampfbetriebene Märklin Schlepper Nr. 4086 war von 1928 bis 1935 im Programm und löste das Lokomobil ab.



Im Märklineum lässt sich die Funktionsweise von Dampfmaschinen auf eindrucksvolle Weise erleben. Per Knopfdruck setzt sich die Maschine in Bewegung, es dampft, zischt und die Dampfpfeife ertönt. So wird Spielzeug- und Technikgeschichte lebendig.





Ein Höhepunkt unter den Dampfspielzeugen aus Göppingen ist die Präzisions-Dampfanlage 4142/8 mit ihren drei liegenden Kesseln.

Früh bekam die klassische Dampfmaschine Konkurrenz. Eine echte Alternative war schon ab 1898 der Elektromotor. 1901 erschienen in der Märklin Welt der Heißluft- und der Dampf-Motor, 1903 die Dampfturbine. Beim Wassermotor wird eine Turbine an die Wasserleitung angeschlossen. Märklin war einer der wenigen Anbieter dieser Technik und führte sie von 1904 bis 1937 im Programm. 1909 erschien auch ein Benzinmotor. Es gab weitere Entwicklungen auf dem Gebiet der Verbrennungsmotoren, die aber im Ersten Weltkrieg zurückgestellt wurden.

Die Dampfmaschine diente neben den Lokomotiven auch anderen Fahrzeugen als Antriebsquelle. Wir finden sie im riesigen Märklin Angebot von Dampfschiffen, Dampffeuerspritzen, Dampfwalzen und Dampfkränen, aber auch in Schleppern und Automobilen.

Eine große Stärke der Göppinger waren die funktionsfähigen Betriebsmodelle. Das Angebot reichte von Karussells über Springbrunnen, Baggerwerke, Pumpen, Ventilatoren, Haushaltsgeräte, Dreschmaschinen, Sägen, Pressen, Fräsmaschinen, Drehbänke, Buchdruckpressen, optische und akustische Spielzeuge bis hin zu Schokolade- und Kakao-Maschinen – und dies ist nur eine Auswahl.

Dampfspielzeuge von Märklin gelten bis heute als sorgfältig konstruiert, solide verarbeitet und zuverlässig funktionierend. Sie haben über Jahrzehnte hinweg zum Ruf der Marke Märklin beigetragen. Welche weiteren Produktgruppen prägend für die Firmengeschichte waren, sehen Sie im Märklineum und in der nächsten Folge.

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

Weitere Informationen zum Märklineum, den Ausstellungen und Schauanlagen sowie wichtige Besucherinformationen und Online-Tickets bekommen Sie auf www.maerklineum.de

Großes Jubiläum



88569: Würdiges Jubiläumsmodell 2022 – eine exklusive Sonderfertigung des SBB „Krokodils“ Ce 6/8 III 14305, beschichtet mit Platin.



88491: Ein echter Hingucker – die Mehrzwecklokomotive GG-1 aus dem Jahre 2005 in der fiktiven Farbgebung „Stars and Stripes“.

88715: Elegant und schnittig auch im Maßstab 1:220 – der aktuelle ICE 3. Als achtteilige Zugeinheit mit den Mittelwagen (87716, 88715) kommt er auf eine imposante Länge von über 920 Millimetern.

Als Märklin im Jahr 1972 die kleinste Serienmodelleisenbahn der Welt vorstellte, konnte niemand ahnen, welch große Fangemeinde die Spur im Maßstab 1:220 einmal haben wird. Und welche faszinierenden Modelle sich in großer Detailgenauigkeit realisieren lassen.



88032: Glockenankermotor, feine Gestänge – Dampflokomotiven (hier die aktuelle Lok der BR 37) sind ein Wunderwerk der Technik.



88167: Auch ein Klassiker in Spur Z. Bereits 1973 wurde das erste Schienenbusmodell ausgeliefert – hier die Variante aus dem Jahr 2019.

Mit John Young und Charles Duke standen die Amerikaner Nummer neun und zehn auf dem Mond, die Vorbereitungen zu den Olympischen Sommerspielen in München liefen auf Hochtouren: Das Jahr 1972 war ein Jahr des Aufbruchs. Alles schien möglich. Da wollte auch die Modellbahn und allen voran natürlich Märklin zeigen, was technisch alles umsetzbar ist. Die Herausforderung bestand hier allerdings nicht im „Höher und Weiter", sondern in der Reduzierung. Mit der Spur H0 im Maßstab 1:87 hatte Märklin eine außergewöhnliche Erfolgsgeschichte geschrieben: Die Spurweite war zum Inbegriff der Modellbahn überhaupt geworden und trat seit der Präsentation der ersten Modelle im Jahr 1935 einen Siegeszug um die Welt an. Die neue Spurweite sollte in jedem Fall kleiner werden – so viel war sicher – und noch die im Markt bereits verbreitete Spur N in puncto Kompaktheit toppen.

Nicht wenige Besucher staunten, als sie auf der Nürnberger Spielwarenmesse des Jahres 1972 am Märklin Stand die nächste bahnbrechende Erfindung aus Göppingen in Augenschein nehmen konnten: eine Modellbahn im unglaublich kleinen Maßstab von 1:220. Die Diesellokomotive BR 216 war zum Beispiel gerade einmal 72 Millimeter lang. Und doch war an den Loks alles dran, was man auch von anderen Spuren kannte: Die Drehgestelle waren fein detailliert, die Aufbauten filigran und die Motoren zugstark. Mit vier Lokomotiven – neben der BR 216 gehörten eine BR 89, BR 003 und eine BR 260 zu den Premierenloks –, 21 Wagen und einem fast kompletten Gleisprogramm hatte Märklin einen beeindruckenden Start hingelegt. Und das Programm sollte rasch ausgebaut werden. Bereits im Jahr darauf folgten mit einem Schienenbus und der BR 24 (Spitzname „Steppenpferd") wahre Klassiker der Eisenbahngeschichte. Der Schienenbus mit Beiwagen 798/998 war dabei 124 Millimeter lang und der Unterbau bestand aus Zinkdruckguss mit roten Speichenrädern. Der Traum aller Eisenbahnfans stand 1974 auf den Mini-Club Gleisen, die BR 103. Die Schnellzuglok, die im regulären Plandienst bis zu 200 Kilometer pro Stunde fuhr, war ein häufiges Werbemotiv und galt als „Gesicht" der modernen Bahn.

Im Jahr 1977 sicherte sich die Mini-Club einen Spitzenplatz im Guinness-Buch der Rekorde. Eine Modelllok der Baureihe 03 – vor sechs Schnellzugwagen gespannt – fuhr in 1.219 Stunden ohne Ölen, ohne Bürstenwechsel und ohne Pause 720 Kilometer weit. Das entspricht der Strecke Stuttgart – Hamburg. Ein bis heute gültiger Rekord. Einen weiteren Meilenstein hielt das Jahr 1979 bereit: Die ambitionierten Märklin Konstrukteure schafften es, das Schweizer „Krokodil" im Maßstab 1:220 umzusetzen. Das Modell zeigte die legendäre Gotthard-Lok in der Ausführung als Be 6/8 II in Grün. Zugleich war die Lok-Ikone das erste Modell einer Schweizer Lok in Spurweite Z



Stolz präsentiert Märklin die kleinste elektrische Serieneisenbahn der Welt: Werbekampagne zum Start der Spur Z im Jahr 1972.



Als Sammelobjekt heute immer noch stark gefragt: das Tischset BR 89 in der Glühbirnenfassung mit Kugelschreiber aus dem Jahr 2002.



Das Mini-Club Sortiment der ersten Stunde: BR 89, BR 003 und BR 260, zusammen mit einer BR 216, 21 Wagen und einem fast kompletten Gleisprogramm. 2012 legte Märklin ein Jubiläumsset mit drei der vier Premierenloks zum 40. Geburtstag wieder auf.



Erwachsene als Zielgruppe: Mit ausgefallenen Anzeigenmotiven wollte man in den 1970er-Jahren die Bekanntheit der Spur Z steigern.

überhaupt. Munter ging es mit neuen Modellen in den 1980er-Jahren weiter. Den Anfang machte die BR 144, die es in der H0-Ausführung noch gar nicht gab, und eine BR 86, die als Erste wie beim Vorbild ein rot ausgeführtes Gestänge hatte. 1988 begeisterte eine Sonderedition die Spur-Z-Fans: die Zugpackungen „Poppa“, „Greaseball“ und „Elektra“. Die Motive stammten aus dem weltweit sehr erfolgreichen Musical „Starlight Express“, bei dem es um ein Wettrennen zwischen drei Lokomotivgenerationen geht und das bis heute in Deutschland – in Bochum – aufgeführt wird. Zusätzlich präsentierte Märklin in der Bochumer Halle eine 200 Quadratmeter große Anlage, die den Bühnenshow-Besuchern die Faszination der Modellbahn unmittelbar vor Augen führte.

Bereits im Jahr 1984 legte Märklin mit dem legendären „California Cephyr“ – mit einer F7-Diesellok an der Spitze – sein erstes US-Modell auf. Wie stark die neue Spur nachgefragt wurde, →



1988 zum Start des Musicals und auch 2013 zu seinem 25-jährigen Jubiläum dreht sich in der Spur Z alles um „Starlight Express“.

Wichtige Wegmarken

Jahr	Ereignis
1972	Einführung der Spur Z mit ersten Lok-Modellen (BR 003/BR 89/ BR 216/BR 260), Wagen und umfangreichem Gleismaterial
1973	Modell des ersten Schienenbusses und der BR 24
1974	Modell-Highlight BR 103 (erste E-Lok in Spur Z)
1977	Zubehörneuheit: E-Lok-Schuppen mit Schiebebühne
1977	BR 003 stellt einen Langstreckenweltrekord auf: Sie fährt 1.219 Stunden (720 Kilometer) am Stück
1979	Das erste „Krokodil“ kommt – die Be 6/8 II in Grün
1982	Zum zehnjährigen Jubiläum erscheint eine versilberte Version des Schienenzeppelins mit beweglichem Heckpropeller
1983	Das „Goldene Krokodil“ verzaubert die Spur-Z-Gemeinde
1984	Die ersten US-Modelle, unter anderem Diesellok F7
1987	Der erste Weihnachts- und Museumswagen wird produziert
1988	„Starlight Express“ (Art. 8188), Sondereditionen zum Musical
1990	Der „Rheingold“ kommt
1991	Modell des Lufthansa-Airport-Express mit BR 111 an der Spitze
1993	Gründung des Märklin Insider-Clubs
1996	Erstes Club-Modell in Spur Z: die 110 155-9
1999	Das erste Modell mit einem 5-poligen Motor kommt – die BR 143
2002	Zu den Olympischen Spielen und zum 30. Geburtstag erscheint ein Dreierset der Baureihe 03 in Gold, Silber und Bronze
2004	Märklin präsentiert die ersten Signale für die Spur Z
2005	Die erste amerikanische Elektrolokomotive in Spur Z: die GG1
2006	Fußball-WM in Deutschland: der VT 08 – der WM-Zug von 1954 als Modell
2007	Modell der „Commodore Vanderbilt“
2008	Als Topneuheit des Jahres erscheint der „Lange Heinrich“ – bestehend aus BR 44 und 20 Wagen
2012	Jubiläumsset mit BR 89, BR 03 und BR 260 anlässlich des 40. Jubiläums der Spur Z
2019	Einführung der Feinguss Edition

Alle Insider-Clubmodelle in Spur Z im Überblick: 1994 bis 2022

1994



8834: Schnellzuglokomotive BR 110 (DB) mit Dreilicht-Spitzensignal.

1995



8835: Mehrzwecklokomotive 120 002-1 (DB) mit Einholm-Stromabnehmern.

1996



88183: Schnellzuglokomotive BR 18.1 „Olympia“ (DRG) mit Schlepptender.

1997



88832: Güterzuglokomotive BR 52 mit Wannentender (DRG).

1998



88981: Güterzuglokomotive G 8.1 mit Schlepptender (KPEV).

1999



88835: Güterzuglokomotive BR 52 mit Kondenstender (DB).

2000



88065: Dieselpneumatische Druckluft-lokomotive V 3201 (DRG).

2001



81360: Zugpackung „Dampfschneeschleuder“: Güterzugdampflokomotive BR 50 mit Kabinentender (DB) und Dampfschneeschleuder der Bauart Henschel.

2002



88870: Diesel-Schnelltriebwagen BR SVT 04 (DB). Die zweiteilige Einheit ist fest miteinander verkuppelt. Erstmalig mit Jakobs-Drehgestell.

2003



88040: Güterzuglokomotive „Franco-Crosti“ BR 42.90 (DB) mit Wannentender.

2003



88091: Personenzuglokomotive P 10 mit Schlepptender (KPEV). Ausführung im Fotografieranstrich als Lokomotive 2811 Elberfeld.

2004



88290: Schwere Güterzuglokomotive Reihe Gt 2x4/4 (DRG). Alle 8 Achsen angetrieben. Einst stärkste Tenderlok Europas.

2005



81436: Zugpackung „Henschel-Wegmann“ (DRG) bestehend aus einer Schnellfahr-Tenderlokomotive BR 61 mit Stromlinien-Verkleidung und vier windschnittigen Schnellzugwagen. Gesamtlänge über Puffer: 493 Millimeter.

2006



88720: Diesel-Triebwagenzug VT 08.5 (DB). Dreiteilige Einheit aus Triebwagen, Mittelwagen und Steuerwagen. Vier Achsen mit 5-poligem Motor angetrieben.

2007



88053: Schwere Güterzuglokomotive BR 53.0 (DRG) mit Kondenstender.

2008



88100: Schnelltriebzug VT 10.5 „Senator“ (DB). Leichtbaukonstruktion mit zwei Diesel-Triebköpfen und fünf Zwischenwagen, verbunden durch einachsige Drehgestelle. Einsatz im Tagesverkehr auf der Strecke Frankfurt – Hamburg ab 1954.

2009



88530: Elektrolokomotive BR 120.1 (DB AG) zum Jubiläum „150 Jahre Märklin“.

2009



88300: Großdiesellokomotive BR V 300 (DB). Beide Drehgestelle angetrieben.

2010



81175: Zugpackung „Schnellzug“ mit Mehrzwecklokomotive BR V 200.0 (DB).

2011



88480: Schnelle Mehrzwecklokomotive BR 120.1 zum Jubiläum „175 Jahre Eisenbahn in Deutschland“.

2011



88783: Diesellokomotive BR 216 (DB) in altroter Farbgebung. Beide Drehgestelle werden angetrieben.

2012



88010: Schnellzug-Schlepptenderlokomotive BR 001 (DB). Einheitslokomotive mit geschweißtem Tender und Witte-Windleitblechen.

2013



81176: Fernschnellzug „Blauer Enzian“ mit schwerer dieselhydraulischer Mehrzwecklok V 200.0 (DB) und fünf Schnellzugwagen.

2014



88740: Tender-Dampflokomotive BR 64 (DB) mit Personenwagen-Set 87509. Fein detaillierte, komplette Neukonstruktion.

2014



88507: Stromlinien-Dampflokomotive 05 003 (DRG) mit vorn angesetztem Führerhaus (Cab Forward).

2015



88770: Doppel-Diesellokomotive BR 236 (DB). Beide Loks werden motorisch angetrieben. Durch Kupplungsdeichsel verbunden.

2016



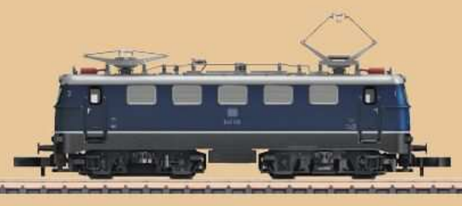
81352: Güterzug Kohletransport mit Tenderdampflokomotive BR 80 (DB) und fünf offenen Güterwagen.

2017



88803: Diesellok BR V 80 (DB) mit Nahverkehrswagen 87530. Lokausführung mit Einzellampe oben und Doppellampen unten.

2018



88353: Elektrolokomotive E 41 (DB) in stahlblauer Farbgebung der Epoche III. Mit Glockenankermotor ausgerüstet.

2019



88850: Dampflokomotive BR 03.10 (DB) mit Hochleistungs-Neubaukessel.

2020



88275: Güterzug-Dampflokomotive BR 41 (DB) mit Öl-Tender 2’2’T34.

2021



88150: Purpurrote Doppel-Diesellokomotive V 188 001 (DB).

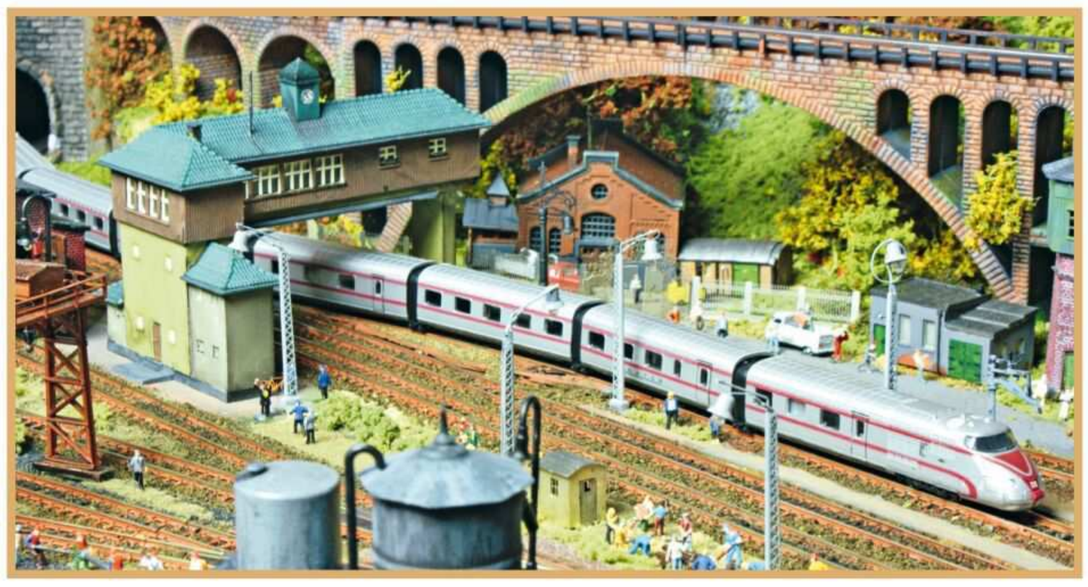
2022



88320: Diesellokomotive V 320 001 (DB). Komplette Neukonstruktion.

Jetzt Clubmitglied werden

Exklusive Clubmodelle, Gratis Club-Jahreswagen, sechs Mal jährlich Zusendung des Märklin Magazins mit den Insider Clubnews und vieles mehr.
Profitieren Sie als Mitglied von zahlreichen Vorteilen.
Infos und Anmeldung unter www.maerklin.de/de/clubs/registrierung



88569: Schnelltriebzug VT 10.5 „Senator“ aus dem Jahr 2008 – neben den ICE -Versionen eines der längsten Einzelmodelle in Z.



87210: Technisches Z-Highlight von 2020: der Gesellschaftswagen der Deutschen Bundesbahn (DB) mit eingebauter „Discobeleuchtung“.



88150: Schmankerl für alle Spur-Z-Fans – die Doppel-Diesellokomotive V 188 001 der DB, das exklusive Clubmodell im Jahr 2021.



88240: Komplette Neukonstruktion im Jahr 2022 – die Re 6/6 der SBB mit Glockenankermotor und beweglichem Schienenräumer.

→ verdeutlicht der Umstand, dass der Hauptkatalog des Jahres 1986 nachgedruckt werden musste. Kurz nach Auslieferung war die erste Auflage bereits vergriffen, da er den Händlern förmlich aus den Händen gerissen wurde. Ähnlich erging es dem Jubiläumsmodell zum 20-jährigen Bestehen der Mini-Club im Jahr 1992: Das Modell – eine BR 78 – besaß ein Gehäuse aus 925er-Silber und war das erste Märklin Modell, das überhaupt in Edelmetall gefertigt wurde. Es ist bis heute unter Modellbahnern ein hoch gehandeltes Sondermodell. Mit technisch immer weiter verfeinerten Modellen konnte Märklin auch in den nächsten Jahrzehnten immer wieder für Aufsehen sorgen. Im Jahr 1999 fuhr erstmals eine Mini-Club Lok – die BR 143 – mit einem fünfpoligen Motor ins Programm. Im selben Jahr lieferte Märklin den ICE 3 in der kleinsten Spur aus und im Jahr 2001 zeigte man mit einer Dampfschneeschleuder, was technisch alles möglich ist: Der Schleudervorbau wurde höchst detailliert nachgebildet und ein separater Motor dreht das Schleuderrad. 2004 erschien mit der bayerischen Gt 2x 4/4 Europas größte Tenderlok erstmals als Spur-Z-Modell. Alle acht Achsen der Lok wurden angetrieben und schwenkbare Fahrwerksgruppen sorgten für einen präzisen Lauf. Technisch gesehen ein Meisterstück war ebenfalls der 2008 gefertigte VT 10.5 „Senator“. Das Modell ist mit 455 Millimetern über Puffer nicht nur eines der längsten jemals ausgelieferten Spur-Z-Modelle, sondern verlangte durch seine Jakobs-Drehgestelle und die feine Linienführung der Konstruktion beziehungsweise der Druckabteilung alles ab.

Für Furore sorgten in den nächsten Jahren ebenfalls der SVT 137, der „Fliegende Hamburger“ oder die Zugpackung „Lufthansa Airport Express“ mit der BR 111 an der Spitze, bei der erstmals in Spur Z eine Inneneinrichtung und dazugehörige Innenbeleuchtung mit LEDs umgesetzt wurde – beides Modellhighlights aus dem Jahr 2015. Das 90-Jahre-Jubiläum des „Rheingold“ wurde 2018 gleich mit zwei Zugpackungen gefeiert – jeweils eine Ausführung für die Epoche II (mit einer BR 18.4 an der Spitze) und eine in Epoche V mit einer BR 103.1 als Zuglok, die erstmals mit dem neuen Glockenankermotor ausgeliefert wurde. Seit Herbst 2019 schmückt zudem eine zusätzliche Produktlinie die kleinste Serienmodelleisenbahn der Welt: die Bronze Feinguss Edition. Die Modelle werden in Handarbeit im Bronze Schleuderguss gefertigt und bestechen durch ihre hochwertige Ausführung und ihre edlen Verpackungen. 50 Jahre Mini-Club – ein halbes Jahrhundert aufregender Zeit- und Modellbahngeschichte. Gratulation an die kleinste Spur im Märklin Produktportfolio.

Text: MM; Fotos: Märklin, Claus Dick, Rolf-Dieter Woerz

In der nächsten Ausgabe (MM 02/22) geben wir einen Überblick über die bisher ausgelieferten Clubwagen in Spur Z und beleuchten legendäre Zugformationen.



88207: Seit 2019 fester Bestandteil der Mini-Club Familie: die Bronze Feinguss Edition. Die Manufakturmodelle – hier die V 200 mit Güterwagen – sind in Handarbeit gegossen, bestechen durch ihre hochwertige Verarbeitung und ihre edlen Sonderverpackungen.

märklín
START UP

Mit dem Renntransporter auf die Pole Position

Die Startpackung Autotransportzug (29952) lässt die Herzen aller Rennfans höher schlagen. Die starke Lok in Racing-Lackierung verfügt über tolle Lichtfunktionen und über die passende Rampe werden die Rennboliden schnell und sicher auf die eigenen Autotransportwagen gefahren. Das All in One Set ist auch sofort startklar: Lok, Wagen, Zubehör, Gleise und Power Control Stick sind alle in der Startpackung enthalten. **Race on auf www.maerklin.de/startup**



44952 29952



märklín
START UP CLUB

6 CLUBMAGAZINE
IM JAHR MIT COOLEN BERICHTEN, PRODUKTVORSTELLUNGEN, BAU-ANLEITUNGEN, GEWINNSPIELEN...

CLUBKARTE
FÜR VIELE RABATTE...

CLUBWEBSITE
MIT MITGLIEDERBEREICH...

EINFACH ONLINE ANMELDEN AUF
www.maerklinfanclub.de/startup

Ein Bastler im Spur-1-Paradies



Nach Jahren in der kleinen Spur Z, in H0 und im LGB Format genießt Wolfgang Lutz heute in vollen Zügen eine gut durchdachte Spur-1-Anlage. Hier zeigt der leidenschaftliche Bastler, wie sich auch mit überschaubarem Budget viel Modellbahnspaß realisieren lässt.



Wie lange er schon Märklin Freund sei? „Ich habe das Gefühl, von Geburt an“, meint Wolfgang Lutz und lächelt. „Aber im Ernst: Wahrscheinlich lag mir das Modellbahn-Virus tatsächlich schon in den Genen“, erzählt der 74-jährige Spur-1-Bahner aus Neu-Ulm. In die Wiege gelegt bekam er die Modellbahn-Begeisterung von seinem Vater, der schon in den frühen 1920er-Jahren in der Königsklasse unterwegs war – zunächst auf einer Märklin Uhrwerk-Bahn, später dann auf einer ersten elektrischen Spur-1-Anlage.

Zu Weihnachten 1949 ging die väterliche Bahn dann in den Besitz des Sohnes über – Startschuss für eine lebenslange Liebe zur Modellbahn, die durch fast alle Spurvarianten führte. Parallel zur Spur-1-Bahn aus der Gründerzeit wechselten Vater und Sohn in den 1950er-Jahren zur Märklin H0-Spur. Jahr für Jahr mehr wuchs eine üppige Anlage mit Oberleitung, ausgiebiger Bebauung und stattlichem Fuhrpark an.



Auf dem Nebengleis am Bahnhof Filseck wartet ein mit verschiedenen Waren beladener Güterzug auf das Signal zur Weiterfahrt.

Wechsel von H0 auf Spur 1

1976 entdeckte Wolfgang Lutz dann erstmals den Reiz der großen Spurweiten und schwenkte zur LGB über. Danach ging es erst so richtig los für den Märklin Freund. 1987 verliebte er sich in die kleine Spur Z, 1993 wechselte er wieder zu H0 zurück und landete 2007 schließlich in der Königsklasse. Das Gros der H0-Anlage, die stolze 70 Loks und rund 200 Wagen umfasste, wurde verkauft und konsequent auf die Spur 1 umgesattelt. Bis auf das historische Rollmaterial, das Lutz selbstverständlich behielt.

„Die große Spur gefiel mir schon immer“, erklärt Lutz. „Meine LGB Phase hat da sicherlich ihre Spuren hinterlassen. Und als es eine Startpackung relativ günstig zu erwerben gab, habe ich mir das einfach mal geleistet.“ Laut Lutz eine glänzende Entscheidung: „In der Spur 1 ist einfach alles viel größer und eindrucksvoller. Außerdem kann man vieles selbst machen – und zwar etwas leichter als in den kleineren Spuren. Egal, ob Geländeteile oder Zubehörobjekte. Alles hat eine Größe, mit der es sich in fortgeschrittenem Alter leichter spielen und arbeiten lässt.“

Märklin Mega-Digital-Startpackung

Sein Einstieg war die Märklin Mega-Digital-Startpackung mit der Artikelnummer 55033. Ein Rundum-sorglos-Paket, das mit der Tenderlok BR 78 plus zwei Personen-Umbauwagen, dem Diesellok-Klassiker V 100 (siehe Titelbild auf Seite 62–63) und zwei Güterwagen sowie Transformator, Mobile Station und reichlich Gleismaterial alles für einen perfekten Start an Bord hatte. Zunächst als Teppichboden-Bahner unterwegs, entwickelte der gebürtige Ulmer aus diesem Set heraus eine mittlerweile



Der Durchgangsbahnhof Bad Filseck bildet das Herzstück der Spur-1-Anlage von Wolfgang Lutz. Im Hintergrund der dargestellten Szene ist rechts neben dem Bahnhofsgebäude eine Verladerampe für landwirtschaftliche Güter zu sehen.



Reizvolle Details und Szenen entlang der Gleise: Bekohlungsanlage, Dieseltankstelle, ein parkender VW Bully mit bunter Hippie-Bemalung und eine authentische Plakatwand zur bundesdeutschen politischen Landschaft der 1960er-Jahre.

560 x 380 Zentimeter große Anlage in ovaler Grundform. Unter dem Motto: Immer an der Wand entlang! „Der Grundriss ergab sich aus der mir zur Verfügung stehenden Raumgröße“, erläutert Lutz. „Wobei frühzeitig klar war, dass ich unbedingt rund fahren wollte.“

Bahnhof Bad Filseck von Märklin

Im Zentrum steht der Durchgangsbahnhof Bad Filseck, den es als Teil einer Erweiterungspackung (Art. 59861, 59862) bei Märklin gab. Von dort geht es entlang eines Betriebswerks mit Bekohlungsanlage und Dieseltankstelle vorbei an herrlich →



MIt dem von ihm erdachten Freizeitpark „Kinderland“ gelang Wolfgang Lutz das Kunststück, sein kleineres Spur-Z-Material als kindgerechte kreisförmige Gartenbahn thematisch passend in die große Spur-1-Anlage zu integrieren.



Auch abseits der Gleise legt Anlagenbauer Wolfgang Lutz Wert auf eine authentische Darstellung der 1960er-Jahre.



Das Abstellgleis mit dem noch im Bau befindlichen Raiffeisen-Komplex ermöglicht reizvolle Rangierszenen.

→ rustikalen Lokschuppen und Lagergebäuden hinaus auf ein liebevoll arrangiertes Oval. Es wartet mit vielen Abstellgleisen, einem Stellwerk, einem Freizeitpark und diversen landwirtschaftlichen Bereichen auf. Perfekt für Rangierszenen ist ein Nebengleis, das ein noch im Bau befindliches Raiffeisen-Lagerhaus an das Hauptoval anbindet. Geradezu unverzichtbar für Lutz ist sein Gleisdreieck (siehe Bild unten auf Seite 67): „Eine Drehscheibe musste ich mir bisher leider verkneifen – deshalb war das Gleisdreieck ein Muss für mich."

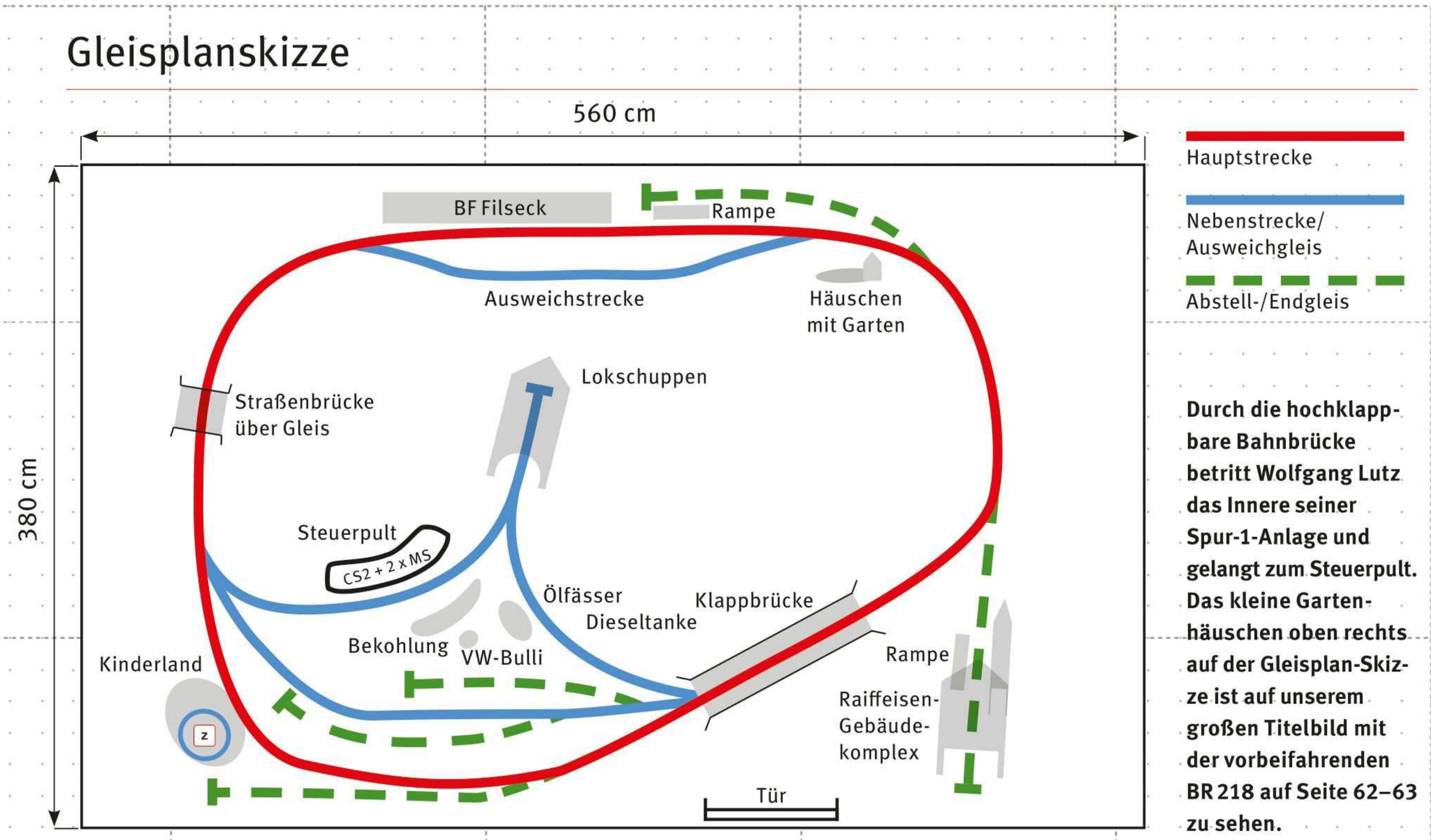
Detailreiche Szenen aus den 1960er-Jahren

Und immer wieder locken entlang der Strecke viele kleine Szenen und Details. Da parkt hinter dem Betriebswerk ein VW-Bully in lupenreinem Hippie-Design. Daneben erinnert eine authentisch bestückte Plakatwand an die politische Landschaft im Deutschland der frühen 1960er-Jahre. Die Straßen sind gesäumt von Motorrollern, auch mit Seitenwagen, sowie von Rundhauber-Lkws, VW-Käfern und -Cabrios, die typisch für Epoche III sind. Doch auch ein Pferdefuhrwerk oder altertümliche Leiterwagen haben ihren Platz.

„Kinderland" integriert Spur Z

Besonders stolz ist der Bauherr auf sein „Kinderland", das er zwischen Abstellgleis und Bahnübergang platzierte. Es wurde aus Spur-Z-Material in die Spur-1-Anlage integriert. Drum herum herrscht emsiges Gewusel, denn Bad Filseck entpuppt sich als munteres kleines Städtchen. Im Bahnhofsbereich geben sich ankommende und abfahrende Passagiere die Türklinken in die Hand. Auf den Straßen tummeln sich Bauarbeiter, Flaneure und Passanten. Weiter draußen kümmern sich Bauern um den Holzvorrat und das Fleckvieh, während urlaubende Pärchen die schöne Natur genießen.

Gleisplanskizze



Durch die hochklappbare Bahnbrücke betritt Wolfgang Lutz das Innere seiner Spur-1-Anlage und gelangt zum Steuerpult. Das kleine Gartenhäuschen oben rechts auf der Gleisplan-Skizze ist auf unserem großen Titelbild mit der vorbeifahrenden BR 218 auf Seite 62–63 zu sehen.

Von Anfang an digital gefahren

Lutz betreibt seine Anlage in einer analog-digitalen Mischform. „Meine Startpackung beinhaltete ja eine Mobile Station als Steuergerät. Dazu kam dann eine zweite MS. Gefahren bin ich also von Anfang an digital.“ Inzwischen kommt eine stärkere Central Station 2 zum Einsatz. Aber die alten MS, angeschlossen an die neue CS2, sind weiter im Einsatz.

Seither genießt Lutz alle Vorzüge der einfachen und komfortablen Lok- und Anlagensteuerung sowie die ganze Palette an unterschiedlichen Lokfunktionen. Geschaltet hingegen wird bei ihm noch analog. „Vom Typ her bin ich eher elektromechanisch als digital disponiert“, erklärt Lutz, der auch schon Flugzeug- und Schiffsmodelle baute. „Und Strom lässt sich für mich einfach besser verfolgen als ein Computercode. Wenn dann mal eine Weiche klemmt, weiß ich genau, was ich zu tun habe.“

Individuelle Mischung verschiedener Epochen

Lutz betreibt sein Hobby auch im Kreis der Eisenbahnfreunde Senden. Dabei schied für ihn von Anfang an aus, sich auf eine bestimmte Epoche festzulegen. Zwar bildet die Epoche III den optischen Schwerpunkt, doch auch Elemente aus früheren oder späteren Epochen haben ihren Platz auf seiner Anlage. „Ich bin da völlig undogmatisch. Meine Modellbahn stellt das dar, was mir persönlich gefällt. Natürlich muss alles zusammenpassen, aber zu den Nietenzählern gehöre ich wirklich nicht.“

Nachdem Lutz beruflich rund vierzig Jahre lang in führender Position beim Land Baden-Württemberg beschäftigt war, lebt er inzwischen im Ruhestand. Seine Modellbahn-Anlage hat er ohne starres Konzept, sondern „frei nach Schnauze“ geplant und gebaut. „Ich baue für mich und nur mir muss die →



Auf einer Seite des Lokschuppens sind Bauarbeiter noch damit beschäftigt, die Dachkonstruktion fertigzustellen.



Die Draufsicht zeigt das Ende des Nebengleises, auf dem der Lokschuppen steht. Im Hintergrund zu sehen: der Bahnhof Filseck.



Gesteuert wird die Anlage mit einer Central Station 2 und zwei daran angeschlossenen Mobile Stations (rechts im Bild). Besonderen Wert legt der Erbauer Wolfgang Lutz auf das große Gleisdreieck, was die Streckenführung inklusive Szenerie interessanter macht.



Ein weißer VW Käfer Cabrio mit offenem Verdeck symbolisiert das neue Freiheitsgefühl in der Wirtschaftswunder-Zeit.



Wie im echten Leben: lebhaftes Treiben rund um den Bahnhof Filseck mit zahlreichen Personenfiguren und zeittypischen Autos.

Anlage gefallen“, sagt er selbstbewusst. Und noch ein zweiter zentraler Grundsatz prägt seine Modellbahnkarriere. „Ich bin von Haus aus eher Bastler als Fahrer“, erläutert Lutz. „Das prägt den Charakter meiner Bahn ganz entscheidend.“ Entsprechend regelmäßig ist er in einschlägigen Fachgeschäften oder in Baumärkten unterwegs. „Dort kaufe ich nicht nur, wenn ich etwas Bestimmtes brauche, sondern gerne auch auf Vorrat.“ Mit reicher Beute macht er sich dann ans Tüfteln, Werkeln und Ausgestalten. Dabei perfektioniert Lutz seine Modellbahnanlage Stück für Stück mit Neubauten vorwiegend aus eigener Hand.

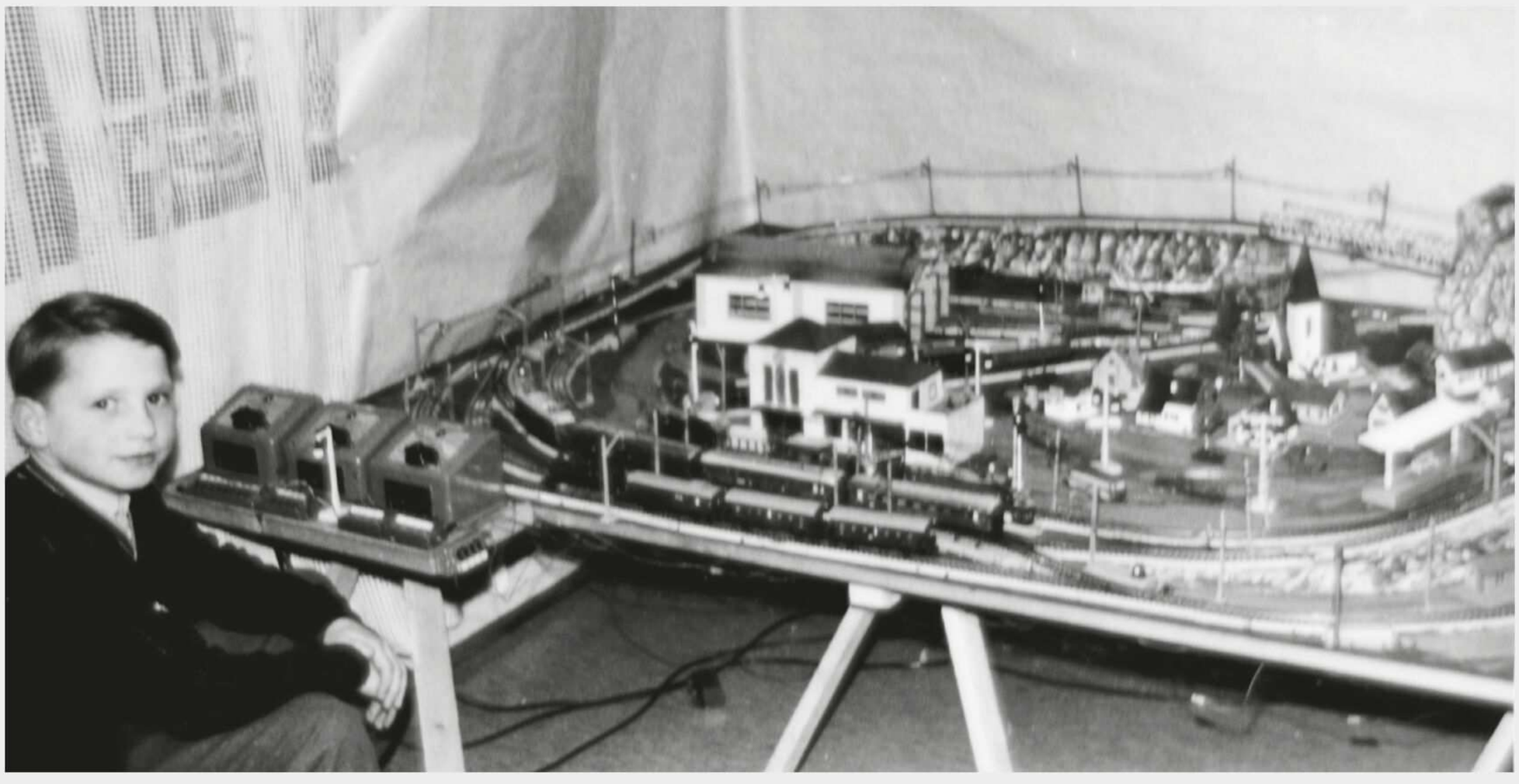
Improvisieren und Tricks bei Marke Eigenbau

Ein paar Tipps und Tricks gefällig? Gerne doch – bereitwillig verrät der findige Märklin Freund ein paar Betriebsgeheimnisse. „Im Baumarkt bekommt man für wenige Euro immer mal wieder Holzreste, mit denen sich wunderbar arbeiten lässt. Als Gleisschotter verwende ich beispielsweise Vogelsand für Papageien aus dem Zoofachgeschäft. Und für meine selbst entworfenen Gebäude und Häuser habe ich H0-Ausschneidebögen gescannt und auf Pappe im Spur-1-Maßstab hochgezogen. Auch meine Mauer- und Pflasterarbeiten nehme ich nach diesem Verfahren in Angriff.“

Wolfgang Lutz in jungen Jahren mit seiner ersten Anlage

Bereits als Kind erbte unser Märklin Freund Wolfgang Lutz seine Leidenschaft für Modellbahnen von seinem Vater. Weihnachten 1949 ging die väterliche Spur-1-Bahn in den Besitz des Sohnes über.

Parallel dazu wechselten beide in den 1950er-Jahren zur Märklin H0-Spur. Im Laufe der Zeit wuchs diese zu einer üppigen Anlage mit Oberleitung, ausgiebiger Bebauung und stattlichem Fuhrpark heran.



Den Traum eines jeden Jungen, selbst einmal das Steuerpult einer großen Modellbahnanlage zu bedienen, wurde für Märklin Freund Wolfgang Lutz wahr. Seitdem begeisterte er sich auch zunehmend für den Aufbau von Anlagen.



Am Bahnhof Filseck begegnen sich Züge aus verschiedenen Epochen, darunter rechts die historische Dampflokomotive der Baureihe 78.

Als Hintergrund verwendete Lutz das Motiv Alpenvorland von Faller. Ein kleines Kunstwerk gelang ihm mit seinem selbst gebauten Gleisbild-Stellwerk. Dafür klebte er Plexiglas auf der Rückseite spiegelverkehrt ab und spritzte es dann zweifarbig. Dann bestückte und verlötete er es mit Tastern. Und noch ein Tipp von ihm: „Wenn man die Welt mit Modellbahner-Augen betrachtet, kommen einem Ideen ohne Ende. Viele normale Spielsachen kann man wunderbar für den Einsatz auf einer Spur-1-Bahn umstricken. Meine Dieseltankstelle entstand zum Beispiel aus einem umgebauten Güllewagen aus dem Spielwarengeschäft."

Vielfältiger Fuhrpark mit vier Lokomotiven

Vier Lokomotiven umfasst momentan sein Fuhrpark: neben der V 100 und der BR 78 noch die große Diesellok BR 218 und das kleine Rangier-Wiesel V 60. Dazu kommt ein rund 30 Exemplare starker, bunt gemischter Wagenbestand. Offene Flach- und Rungenwagen, Erzwagen sowie Güter- und Gepäckwagen gehören ebenso zu seiner Flotte wie Flüssiggasbehälter oder Epoche II-Güterwagen mit Bremserhäuschen. Und für den Reiseverkehr sind historische Personenwaggons im Einsatz.

Auch in Sachen Spielbetrieb bleibt Lutz ganz Individualist. Mal dreht er nur wenige Minuten lang ein paar Runden mit seiner V 100. Mal spielt er ein, zwei Stunden am Stück und bringt alle Loks zum Einsatz. Feste Betriebsabläufe brauche er dazu eigentlich nicht, meint der Modellbahner. Aber natürlich gehören auch spannende Rangierszenen und Kupplungsvorgänge zu seinem Repertoire.

Öfter zu Besuch in Göppingen

Neuzugänge plant Lutz derzeit nicht. Natürlich locken immer wieder eine neue Lokomotive oder ein neuer Wagen, wie er zugibt. „Doch der Stellplatz auf meiner Anlage ist einfach ausgeschöpft. Und Loks und Wagen gehören für mich auf die Bahn, nicht in eine Vitrine." Aber dennoch: Als Stammgast in der Märklin Fundgrube stattet er dem Göppinger Werk regelmäßig einen Besuch ab – und verlässt es nur selten mit leeren Händen. Das ein oder andere schöne Zubehör ergattert Wolfgang Lutz fast immer und integriert es dann mit viel Fantasie ins Umfeld von Bad Filseck. Ansonsten wird Bestehendes feingeschliffen und optimiert. Zu tun gibt es schließlich auf jeder Modellbahn genügend, wie neue Blumenkästen basteln oder Gleise altern. Garantiert wird der Bastelprofi auch dabei wieder ausgiebig tricksen und zaubern.

Text: Christof Hammer; Fotos: Wolfgang Lutz

Weitere Informationen zu den verschiedenen Modellen der Spur 1 finden Sie im Internet unter der Adresse www.maerklin.de oder bei einem Fachhändler in Ihrer Nähe.

FALLER®

IM KLEINEN GROSS



Neu im Januar 2022
Spektakuläre Burganlage

Burg Rabenstein



N 232196
Burg Rabenstein

faller.de
faller-create.de
facebook.com/faller.de
instagram.com/gebrfaller
youtube.com/c/faller

Echte Eisenbahn-atmosphäre



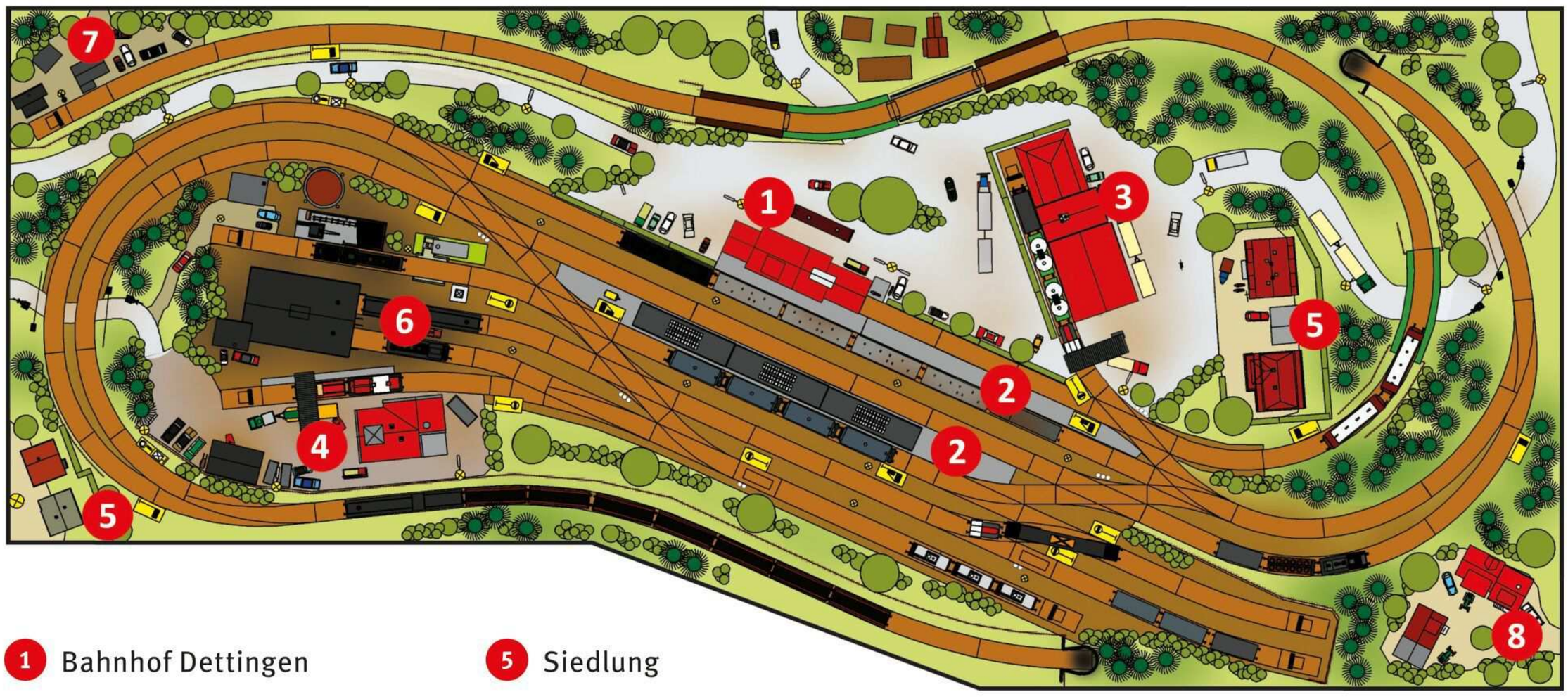
Viel Fahrbetrieb in jeglicher Hinsicht: Der Bahnhof bietet zahlreiche Gleise fürs Rangieren, die Zugzusammenstellung sowie für den An- und Abtransport zu Industrie und Handel. Das ganze Geschehen bleibt – bis auf die beiden Schattenbahnhöfe – immer im Blick.



Die Anlage im Überblick

- Durchgangsbahnhof mit einem Durchgangsgleis pro Richtung.
- Rangier- und Abstellgleise.
- Eingleisige Hauptbahn in ländlicher Umgebung.
- Paradestrecke.
- Pendelstrecke.
- Kleines Dampfbetriebswerk mit Lokschuppen, Bekohlung, Besandung und Wasserkran.
- Industrie und Handel.
- Zwei Ebenen für Schattenbahnhöfe.

Endzustand Märklin C-Gleis



1 Bahnhof Dettingen
2 Bahnsteige
3 WLZ Lagerhaus
4 Fabrik
5 Siedlung
6 Kleines Dampfbetriebswerk
7 Haltepunkt Pendelstrecke
8 Bauernhof

Unsere neue Planung sieht eine Modellbahnanlage in mittlerer Größe vor. Hierfür sollte ein Raum zur Verfügung stehen, der Mindestmaße von 3,8 x 2,5 Metern aufweist. Das ist die typische Kellergröße eines Einfamilienhauses. Ein Abschnitt des Dachbodens könnte auch gehen, sofern dieser isoliert und hierfür hergerichtet ist. Der Anlagenentwurf fällt mit einer leicht hügeligen Landschaft relativ flach aus.

Eckpunkte der Planungsidee

Erste Vorgabe war ein Durchgangsbahnhof mit je einem Gleis pro Fahrtrichtung sowie einem Durchgangsgleis für die Zugzusammenstellung beziehungsweise die An- und Abfahrt eines Güter- oder Personenzuges. Weitere Stumpfgleise braucht es für die Waggons zur späteren Zugzusammenstellung und für die Zufahrt zum kleinen Dampfbetriebswerk (abgekürzt: Dampf-Bw). Ein zusätzliches Stumpfgleis sollte den Anschluss einer kleinen Fabrik bereitstellen.

Im unmittelbaren Bahnhofsbereich wurde noch ein Gleis für ein Lagerhaus untergebracht, das auch gut per Lkw erreichbar sein sollte. Die Zufahrten zu den beiden Durchgangsgleisen sind vor dem Bahnhof mit einer Bogenweiche gesplittet. Damit kann ein Zug auf der Hauptstrecke vor der Einfahrt in den Bahnhof in Wartestellung verweilen und ein Gegenzug ungehindert ausfahren.

Pendelzug als Zuckerl obendrauf

Sozusagen als „Zuckerl“ obendrauf kommt noch ein Pendelzugbetrieb dazu. Dieser ist zwischen dem Hausbahnsteig des Bahnhofs und einem nahe gelegenen Haltepunkt am linken hinteren Anlagenrand unterwegs. Ganz wichtig bei diesen Entwürfen ist die Grundidee, dass die Bahnführung geschwungen und harmonisch in der Landschaft liegt.

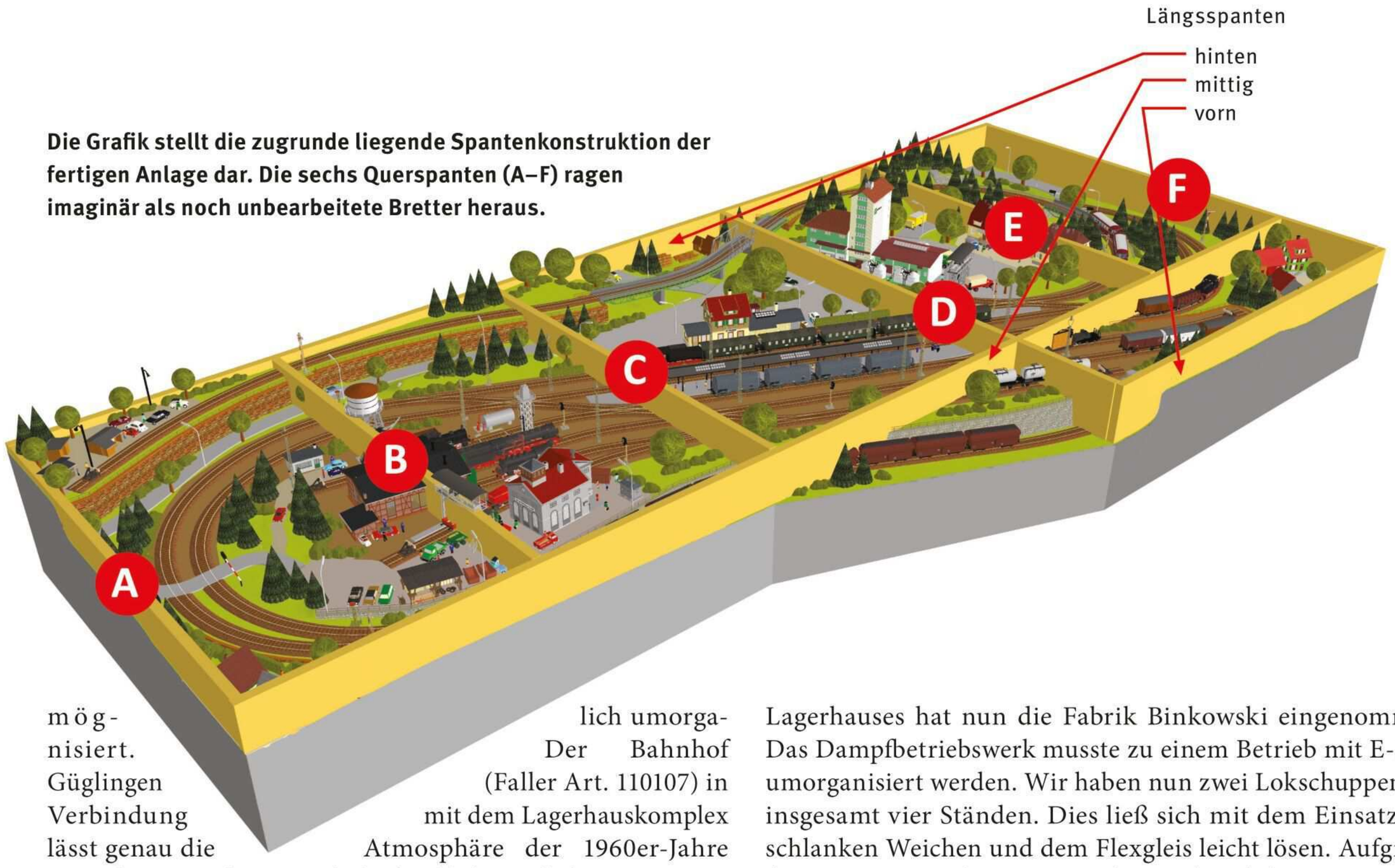
Diese Vorgaben waren zunächst auf einer Rechteckanlage geplant gewesen. Leider stellte sich heraus, dass der Platz hierfür nicht ausreicht. Daher entschieden wir uns für eine kleine Einbuchtung auf der linken Seite, was zu einer 3,2 Meter langen und 1,1 bis 1,4 Meter tiefen Anlage führte. Ich gebe zu, dass die Höhen der Schattenbahnhöfe wohl etwas knapp bemessen sind, obgleich es durchaus machbar ist. Wer aber will, kann die Höhen anpassen, das Bahnhofsniveau auf 17 Zentimeter anheben und somit zusätzliche Höhe im Schattenbahnhof gewinnen. Für einen besseren Zugang zum Schattenbahnhof ist es ebenfalls empfehlenswert, Wartungsöffnungen am rückwärtigen Längsspant vorzusehen.

Planungsvariante Märklin C-Gleis

Der Entwurf für das Märklin C-Gleis ermöglicht es, alle angesprochenen Vorgaben umzusetzen. Die Dreiwegweiche in der Zufahrt zum Bahnhof Dettingen (Kibri Art. 39507) spart Platz, den Rest erledigen die Doppelkreuzungsweichen. Mit einer solchen wurde auch das Betriebswerk platzsparend angebunden. Dadurch blieb weitere Fläche übrig, um noch einen kleinen Industriebetrieb unterzubringen. Unter Verwendung von schlanken Bogenweichen wirkt gerade die Paradestrecke im vorderen Bereich mehr als elegant. Das kleine Dampf-Bw entspricht ganz der typischen Zeit der Epochen II und III.

Planungsvariante Trix C-Gleis

Leider mussten wir beim Trix C-Gleis ohne die Dreiwegweiche auskommen und haben daher die Situation so gut wie



Die Grafik stellt die zugrunde liegende Spantenkonstruktion der fertigen Anlage dar. Die sechs Querspanten (A–F) ragen imaginär als noch unbearbeitete Bretter heraus.

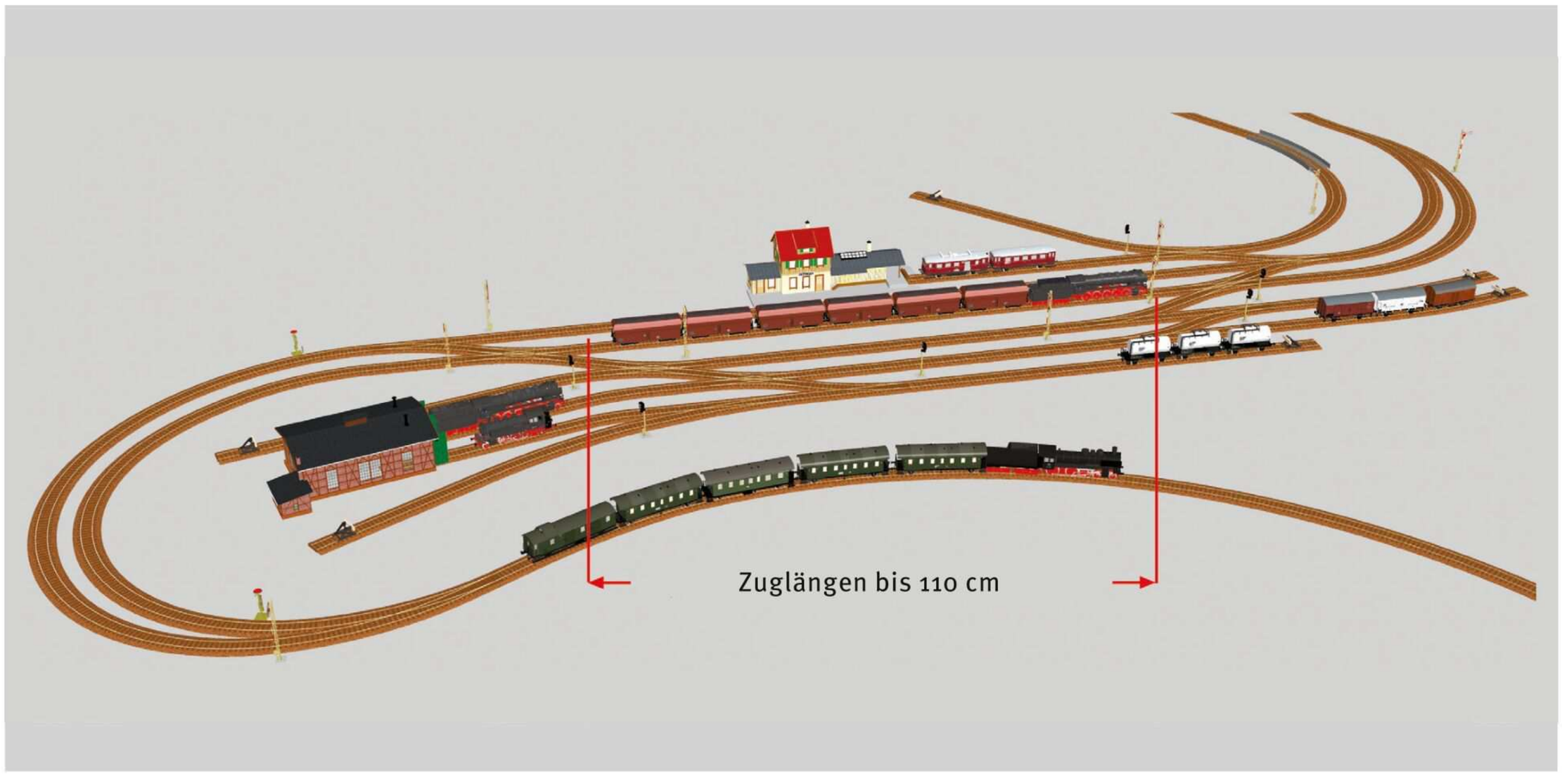
mög- lich umorganisiert. Der Bahnhof Güglingen (Faller Art. 110107) in Verbindung mit dem Lagerhauskomplex lässt genau die Atmosphäre der 1960er-Jahre entstehen, als sich der ländliche Aufschwung in Verbindung mit der Bahnverladung vollzog. Im Betriebswerk finden wir als Lokschuppen einen Klassiker von Faller, der in der Gestaltung kaum zu übertreffen ist. Den Schattenbahnhof haben wir für die Zweileitergemeinde diesmal ohne Kehrschleife ausgeführt, dafür aber mit jeweils drei Speichergleisen in beide Fahrtrichtungen. Die ersten großen Diesellokomotiven wie beispielsweise die V 200 läuten hier schon die Epoche IV ein.

Planungsvariante Märklin K-Gleis

Die große Bühne betreten wir mit dem Entwurf für das Märklin K-Gleis, wo wir eine Märklin Oberleitung eingeplant haben. Wir befinden uns in den Epochen III bis IV. Den Platz des Lagerhauses hat nun die Fabrik Binkowski eingenommen. Das Dampfbetriebswerk musste zu einem Betrieb mit E-Loks umorganisiert werden. Wir haben nun zwei Lokschuppen mit insgesamt vier Ständen. Dies ließ sich mit dem Einsatz von schlanken Weichen und dem Flexgleis leicht lösen. Aufgrund der günstigeren Gleisgeometrie konnte letztlich sogar noch ein Gleis mehr im Bahnhofsbereich untergebracht werden. Ebenso sprang für die Pendelstrecke am oberen Haltepunkt noch eine Weiche für zwei Bahnhofsgleise heraus, was einen wechselnden Betrieb zulässt.

Mögliche Zuglängen

Aufgrund der Anlagenlänge von 3,2 Metern und der diagonal liegenden Bahnhofsgleise kann man hier beachtliche Züge fahren. Eine Lok der Baureihe 038 mit fünf Donnerbüchsen ist schon ein Zug in realistischer Länge. Überhaupt verträgt diese Anlage bereits die größeren Maschinen, wie etwa jene der Baureihe 044 oder sogar der Baureihe 001. →



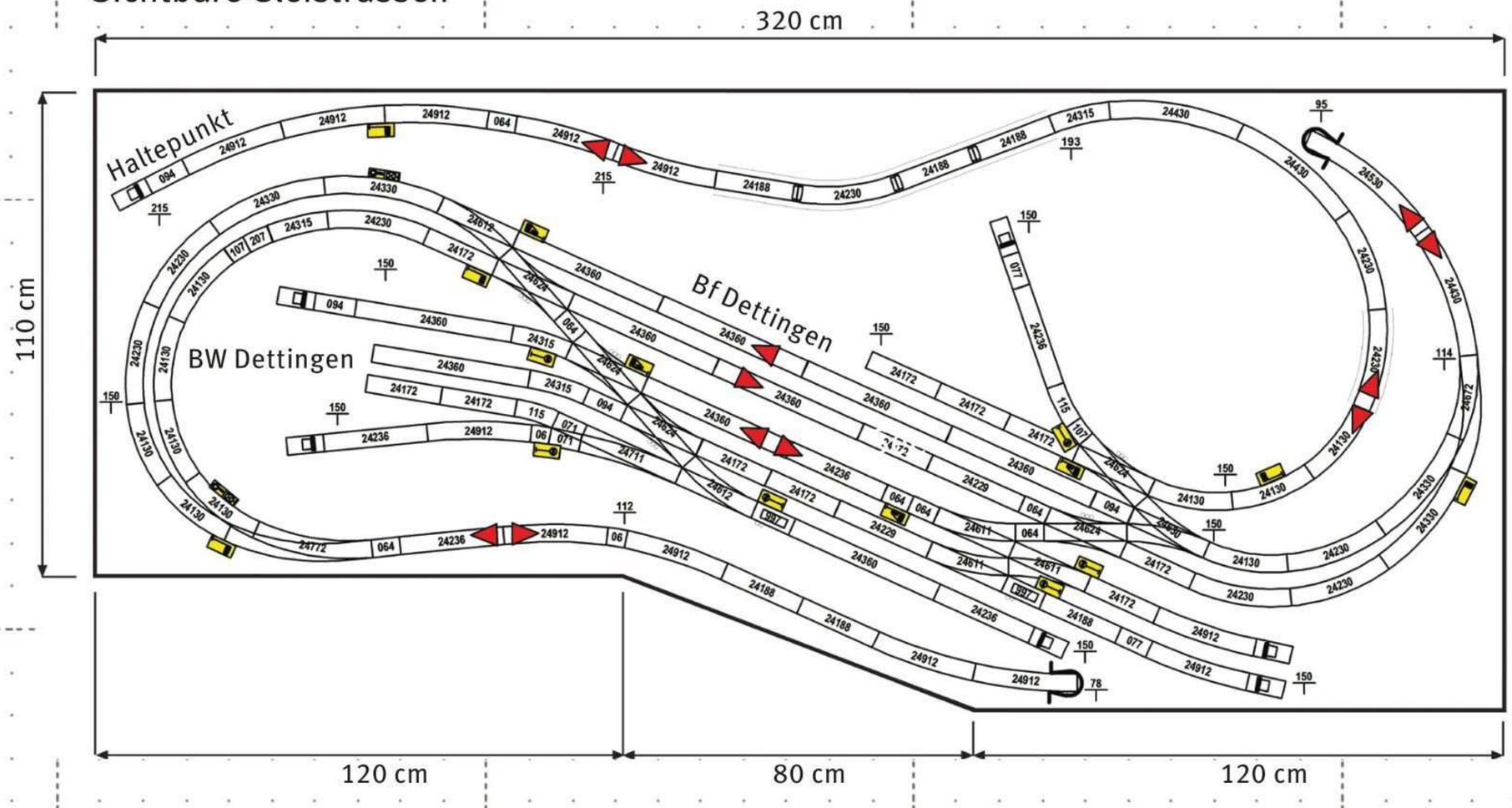
Wie auf der Computerdarstellung zur Planungsvariante Märklin C-Gleis angedeutet, können vor dem Bahnhof Dettingen Züge von bis zu 110 Zentimetern zusammengestellt werden. Zum Beispiel eine Lok der Baureihe 038 mit fünf Wagen (siehe im Vordergrund).

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

Gleispläne Märklin C-Gleis

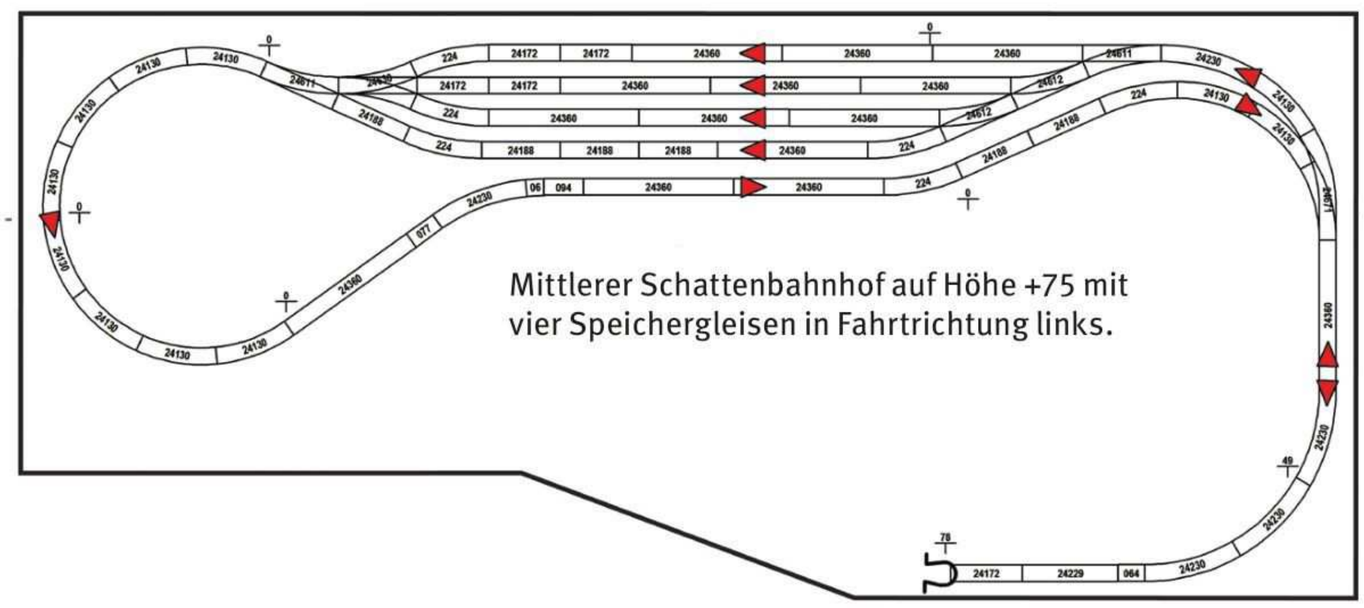
Sichtbare Gleistrassen

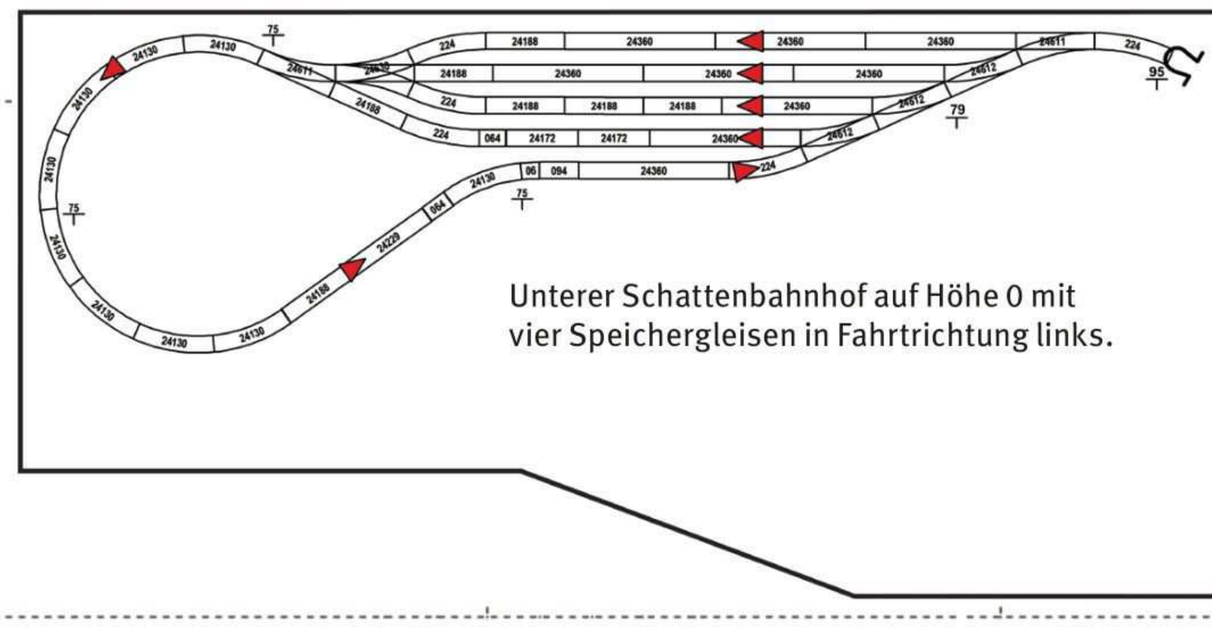
Die Anlage misst 320 Zentimeter in der Länge und ist 110 bis 140 Zentimeter tief. Dadurch ergibt sich ein angedeutetes Stummel-L, das um 90° nach links gedreht und gespiegelt ist.



Verdeckte Gleistrassen

Die beiden Schattenbahnhöfe der Anlage liegen auf Höhe 0 beziehungsweise 75 Millimeter darüber auf mittlerer Ebene. Sie verfügen jeweils über vier Speichergleise in Fahrtrichtung links.





Konstruktion des Unterbaus

Bei einer Anlage, deren Höhenverlauf gut überlegt und konzipiert wurde, sollte man unbedingt einen Unterbau mit Spanten wählen. Denn nur so ist gewährleistet, dass die Steigungen millimetergenau eingehalten werden. Außerdem gelingt der spätere Geländeausbau mit den vorgeformten Spanten wesentlich leichter und die Geländemodulation fällt am Ende wirklich so aus, wie man es geplant hat. Für alle Nachbauer haben wir die Spanten generiert und stellen sie wie üblich als PDF-Datei auf www.maerklin-magazin.de zum Download zur Verfügung.

In der transparent gestalteten 3D-Ansicht des Unterbaus sehen wir dessen Gerüst und die darin verlaufenden Gleistrassen. Auf den ersten Blick sieht es verwirrender aus, als es dann beim Aufbau tatsächlich ist. Man muss im Prinzip alles ganz stur von unten nach oben zusammenbauen. Und selbstverständlich sollte man die Anschlüsse und die Probefahrten noch im Rohbau durchführen – später kommt man nicht mehr so leicht ran. Auch Fehler lassen sich in dieser Phase sehr gut ermitteln. So führte zum Beispiel bei mir einmal eine fehlerhafte Höhenangabe dazu, dass ein Gleis zu weit oben verlief. So etwas sieht man

Gleisstückliste für C-Gleis-System Märklin und Trix

Anzahl	Märklin Art.-Nr.	Anzahl	Trix Art.-Nr.	Bezeichnung
19	24188	55	62188	Gleis gerade, 188,3 mm
18	24172	18	62172	Gleis gerade, 171,7 mm
33	24360			Gleis gerade, 360 mm
6	24094	2	62094	Gleis gerade, 94,2 mm
3	24077	7	62077	Gleis gerade, 77,5 mm
2	24071	3	62071	Gleis gerade, 70,8 mm, Böschung abnehmbar
5	24236	9	62236	Gleis gerade, 236,1 mm
4	24229	2	62229	Gleis gerade, 229,3 mm
10	24064	11	62064	Gleis gerade, 64,3 mm
7	24977	8	62977	Prellbock Gleislänge 77,5 mm
1	24530	1	62530	Gleis gebogen, R5 = 643,6 mm/30°
3	24430	3	62430	Gleis gebogen, R4 = 579,3 mm/30°
4	24330	5	62330	Gleis gebogen, R3 = 515 mm/30°
4	24315	4	62315	Gleis gebogen, R3 = 515 mm/15°
14	24230	14	62230	Gleis gebogen, R2 = 437,5 mm/30°
		2	62215	Gleis gebogen, 1/2 Radius 437,5 mm Parallelkreis
1	24207	1	62207	Gleis gebogen, R2 = 437,5 mm/7,5°
11	24224	10	62224	Gegenbogen für Weichen, R2 = 437,5 mm

	Anzahl	Märklin Art.-Nr.	Anzahl	Trix Art.-Nr.	Bezeichnung
	4	24206	2	62206	Ergänzungsstück für Gegenbogen
	30	24130	16	62130	Gleis gebogen, R1 = 360 mm/30°
	2	24115	1	62115	Gleis gebogen, R1 = 360 mm/15°
	2	24107	2	62107	Gleis gebogen, R1 = 360 mm/7,5°
	12	24912	9	62912	Gegenbogen für schlanke Weichen
	7	24611	10	62611	Weiche links, R2 = 437,5 mm
	7	24612	7	62612	Weiche rechts, R2 = 437,5 mm
	1	24711	1	62711	Schlanke Weiche links, Radius 1.114,6 mm
	1	24671			Bogenweiche links
	1	24672	1	62672	Bogenweiche rechts
	1	24772	1	62772	Schlanke Bogenweiche rechts
	5	24624	5	62624	Doppelkreuzungsweiche
	3	24630			Dreiwegweiche, R2 = 437,5 mm, Länge 188,3 mm
	2	24997	3	62997	Entkupplungsgleis, Länge 94,2 mm
Signale	2	70382	2	70382	Vorsignal mit Zusatzflügel (Vr0-Vr1-Vr2)
Signale	5	70394	5	70394	Hauptsignal mit Gittermast (Hp0-Hp1)
Signale	4	70414	4	70414	Hauptsignal mit Gittermast (Hp0-Hp1-Hp2)
Signale	6	70422	6	70422	Sperrsignal (Sh0-Sh1)

bereits in der Rohbauphase und kann dann sofort nachbessern. Natürlich kann man dazu in der Märklin Gleisplanung 2D/3D (Art. 60521) beziehungsweise in Wintrack auch das Tool zur Höhenkontrolle einsetzen. Man gibt hierbei einen zulässigen Höhenabstand ein und Wintrack zeigt einem die Stelle, wo etwa die Durchfahrt zu gering ist.

Die Spanten werden im Planungsprogramm Wintrack automatisch generiert, wenn die jeweiligen Ebenen der Gleisplanung mit Höhen versehen wurden. Das ist ein hartes Stück Arbeit, bis alle Gleise mit Höhen bestückt sind. Dafür bekommt man dann aber auch eine echte dreidimensionale Ansicht. Schön, dass man dafür am Ende nur noch auf den Knopf drücken muss und Wintrack das darstellt.

Steuerung

Was die Frage nach der Steuerung angeht, ist die Antwort einfach. Märklin Digital ist der Standard. Jede neue Lok, die gekauft wird, ist digital und mit Sound. Davon profitieren der Spielwert und der Spaß, den man mit seiner Bahn auch haben sollte. Also digital von Anfang an! Und wer noch analoge Lokomotiven zu Hause hat, dem kann geholfen werden. Eine Umrüstung ist einfacher, als man im Vorfeld glaubt. Und zwar wie folgt: Bei der analogen Lok werden der Fahrtrichtungsumschalter und die Beleuchtung – sofern diese nicht gegen Masse isoliert ist – ausgebaut. An deren Stelle setzen wir einen Digital-Decoder ein und schließen diesen gemäß Schaltplan an. Die meisten Drähte und auch deren Farbcode bleiben gleich. Am Schluss haben wir eine digitale Lok.

Alles in allem erhalten wir eine tolle Anlage mit vielen Spielmöglichkeiten. Aber trotzdem noch in einem moderaten Größenrahmen, der für viele Modelleisenbahner machbar ist. Und man sieht deutlich, dass es nicht immer die zweigleisige Hauptstrecke und der große Bahnhof sein müssen. Qualität zeichnet sich nicht durch Größe aus.

Text und Abbildungen: M. T. Nickl

Die Gleispläne sowie weitere Planungsunterlagen für das Märklin und Trix C-Gleis sowie das K-Gleis finden Sie unter www.maerklin-magazin.de im Bereich „Downloads“.


TOTAILOR
Pen Trophy
TOM TAILOR
HUNTING

H0

Auftakt zu einer neuen Komposition in H0

Mit dieser Folge starten wir eine mehrteilige Artikelreihe, in der wir den Bau einer neuen H0-Anlage unseres Autors und Modellbahners Roland Schum vorstellen. Auf einer Länge von 6,85 Metern und maximal 3,30 Metern Breite entsteht ein erweiterter Hundeknochen in L- bis G-Form.



In der ersten Folge unserer neuen Artikelserie über den Bau einer heimischen H0-Anlage, wofür wir überwiegend Märklin K-Gleise und schlanke Weichen verwenden, stehen der Unterbau und die Planung im Fokus. Nachdem für die entstehende Anlage endlich die Räumlichkeiten im Dachgeschoss fertiggestellt wurden, konnte ich in die konkrete Planungsphase übergehen. Mit einer Länge von 6,85 Metern und einer maximalen Breite von 3,30 Metern – bedingt durch den Kniestock im Dach – sollte möglichst viel von diesem Raum genutzt werden.

Hundeknochen in L- bis G-Form

So entstand am Anfang der Planung eine Modellbahnanlage in Spurweite H0 als erste Skizze, die von der Form her einem abgewandelten „Hundeknochen“ in L-Form ähnelt. Dieses Konzept wurde während der Planung und des beginnenden Rohbaus des ersten Abschnittes erweitert. Letztendlich nähert sich die Streckenführung mit dem erweiterten Endbahnhof der Nebenstrecke einem großen G (siehe Grafik rechte Seite).

Um das Grundgerüst der Anlage zu konstruieren, greifen wir auf die schon bewährte Spantenbauweise aus 12 Millimeter starkem Sperrholz sowie auf einzelne Module zurück, die wir teilweise auch mit Rollen versehen. Dafür nutzen wir soweit möglich das Sortiment der Firma Modellplan. Zusätzlich verwenden wir auch Querspanten, wofür mit unserer Tischkreissäge 26 Zentimeter hohe Sperrholzstreifen zurechtgesägt wurden. Anschließend haben wir in diese Querspanten mit einer Handoberfräse Ausschnitte herausgefräst, in die später die Schattenbahnhöfe eingesetzt werden.

Haupt- und Durchgangsbahnhof Vogelsheim

Als Thema wählten wir einen Haupt- und Durchgangsbahnhof mit einem Stichgleis für die Nebenbahn, die auf der rechten Seite als Kehrschleife um den Bahnhof sowie um verschiedene Rangier- und Betriebswerkgleise mit einer Drehscheibe herumführt. Vom Stichgleis des Hauptbahnhofs soll es an einer Kleinstadt entlang zu einem kleineren Durchgangsbahnhof gehen, der einen Gleisanschluss für einen Industriebetrieb hat.

Nebenstrecke nach Vorbildern um Göppingen

Aus diesem Bahnhof führt dann unsere Nebenstrecke verdeckt weiter in eine Kehrschleife oder über einen viergleisigen Schattenbahnhof weiter zu einem Kopfbahnhof und Industriegleisen mit Dorfcharakter. Die leider schon stillgelegten Nebenstrecken rund um meine Heimatstadt Göppingen geben die gedanklichen Vorlagen für die verschiedenen Güterumschläge von der Straße auf die Schiene aus früherer Zeit. Denn das Anlagenthema soll in den Epochen III und IV spielen.

Zurück in Richtung Hauptbahnhof haben wir nun die Wahl, in das Stichgleis oder über ein Durchgangsgleis einzufahren. Wobei letztere Variante die Weiterfahrt in eine Kehrschleife und das Betriebswerk ermöglicht oder auch über eine Weichenverbindung wieder zurück in das Nebengleis.

Betriebswerk mit Drehscheibe

Im Betriebswerk sind um die Drehscheibe verschiedene Gleise zur Lokbehandlung sowie ein Ausfahrgleis und ein langes Abstellgleis für unseren Hilfszug vorgesehen. Als Lokomotivschuppen im Betriebswerk haben wir uns für den dreiständigen



Das Foto zeigt die vier Ebenen der Anlage. Hinten in der Ecke ist die auf Spanten errichtete oberste Ebene mit Landschaftselementen zu sehen. Darunter folgen der viergleisige Schattenbahnhof der Nebenbahn sowie der neungleisige obere Schattenbahnhof der Hauptstrecke. Die Platte mit dem zehngleisigen unteren Schattenbahnhof (auf dem Bild die Unterseite mit der Elektrik) wird am Ende ganz unten eingeschoben und verankert.

Ringlokschuppen aus dem Sortiment von Faller (Art. 120277) mit Erweiterung entschieden. Da das Platzverhältnis einen langen, schmalen Grundriss der Modellbahnanlage vorsieht, bietet dieser mit seiner 7,5°-Gleiseinteilung den perfekten Lokunterstand für unsere Anlage.

Güterwagen zur Industrie ähnlich Metzingen

Im Bereich der Güterabfertigung möchten wir neben dem obligatorischen Güterschuppen am Gleis noch ein weiteres Abstellgleis ohne Prellbock für die Übergabe von Güterwagen auf Straßenrollern für den Straßenverkehr nutzen. Diese früher weitverbreitete Übergabe als Zubringer von Güterwagen zur Industrie blieb uns bei einer Fahrt vorbei am Bahnhof Metzingen in Erinnerung.

Hauptbahnhof für bis zu 2,4 Meter lange Züge

Der Hauptbahnhof selbst soll mit seinen drei Durchgangsgleisen Zügen mit einer Länge von bis zu 2,4 Metern Platz bieten. Wobei wir hier durch unsere Wahl des K-Gleises die Möglichkeit haben, leicht gebogene Durchgangsgleise nutzen zu können – was wir auch beabsichtigen. Das mittlere Gleis soll dazu obendrein in beiden Richtungen nutzbar sein. Entsprechend sollen auch die beiden Weichenstraßen der Bahnhofseinfahrten geplant werden. Diese führen in Fahrtrichtung nach rechts aus dem Bahnhof hinaus, mit einem anschließenden kleinen Oval hinab und unter diesem hindurch.

Oberer neungleisiger Schattenbahnhof

Nach einem kurzen sichtbaren Verlauf an der Vorderkante der Anlage entlang fällt die Gleistrasse nun über eine Gleiswendel nach unten in den oberen neungleisigen Schattenbahnhof der Hauptbahn. Auf dieser Zwischenebene befindet sich auch der etwas höher platzierte kleine Schattenbahnhof für die Nebenstrecke. Diese soll 22 Zentimeter unter der Bahnhofsebene liegen, damit die Gleise besser zugänglich sind.

Unterer zehngleisiger Schattenbahnhof

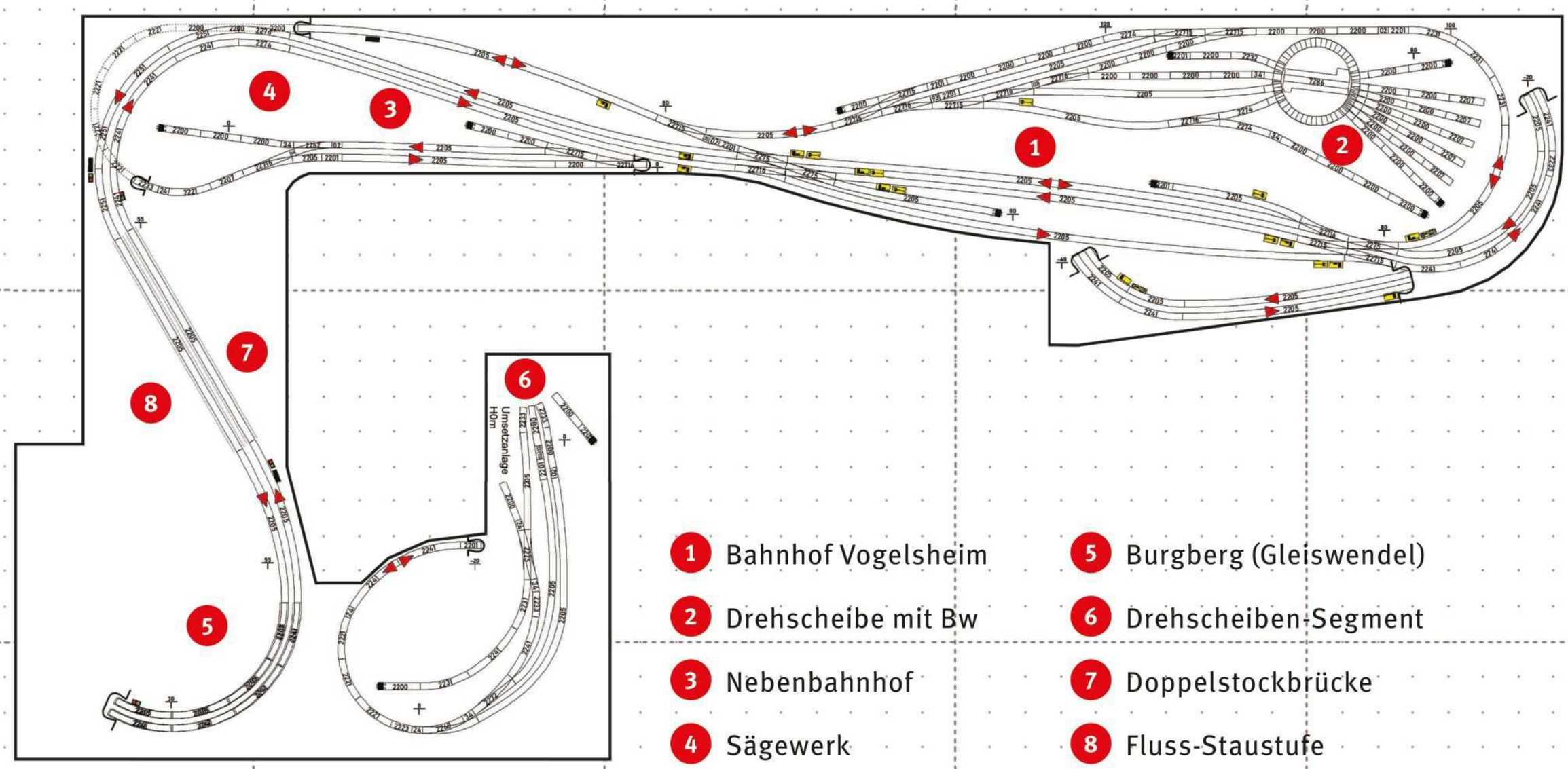
Das innere Richtungsgleis führt hier nach dem Bogen mit einer zweifachen Gleiswendel weiter in den parallel darunter liegenden zweiten Schattenbahnhof mit zehn Richtungsgleisen. Dieser hat ebenfalls einen Höhenabstand von 22 Zentimetern. Beide Schattenbahnhöfe bieten uns mit 2,7 Meter langen Durchfahrtsgleisen ausreichenden Platz für lange Züge. Über Gleiswendel gelangen wir danach wieder aus den Schattenbahnhöfen hinauf in den sichtbaren Bereich unserer Anlage.

Für den Außenkreis der Hauptstrecke soll generell das Gleis 2241 aus dem K-Gleis-Sortiment zum Einsatz kommen. Für das Innengleis mit einem Gleismittenabstand von 57 Millimetern verwenden wir das flexible Gleis 2205. Zudem ist geplant, auf der gesamten Anlage – bis auf einzelne Ausnahmen der Nebenbahn – die schlanken Weichen aus dem K-Gleis-Sortiment zu nutzen.

Steuerung

Gesteuert wird die Anlage über Kontaktgleise und vier Stromkreise. Jeweils einen für die beiden Richtungsgleise der Hauptstrecke mit Schattenbahnhöfen, einen weiteren für die Nebenstrecke und schließlich einen Stromkreis für die Schaltung. Diese übernimmt nach Fertigstellung die Märklin →

Gleisplan oberste sichtbare Ebene



1 Bahnhof Vogelsheim
2 Drehscheibe mit Bw
3 Nebenbahnhof
4 Sägewerk
5 Burgberg (Gleiswendel)
6 Drehscheiben-Segment
7 Doppelstockbrücke
8 Fluss-Staustufe

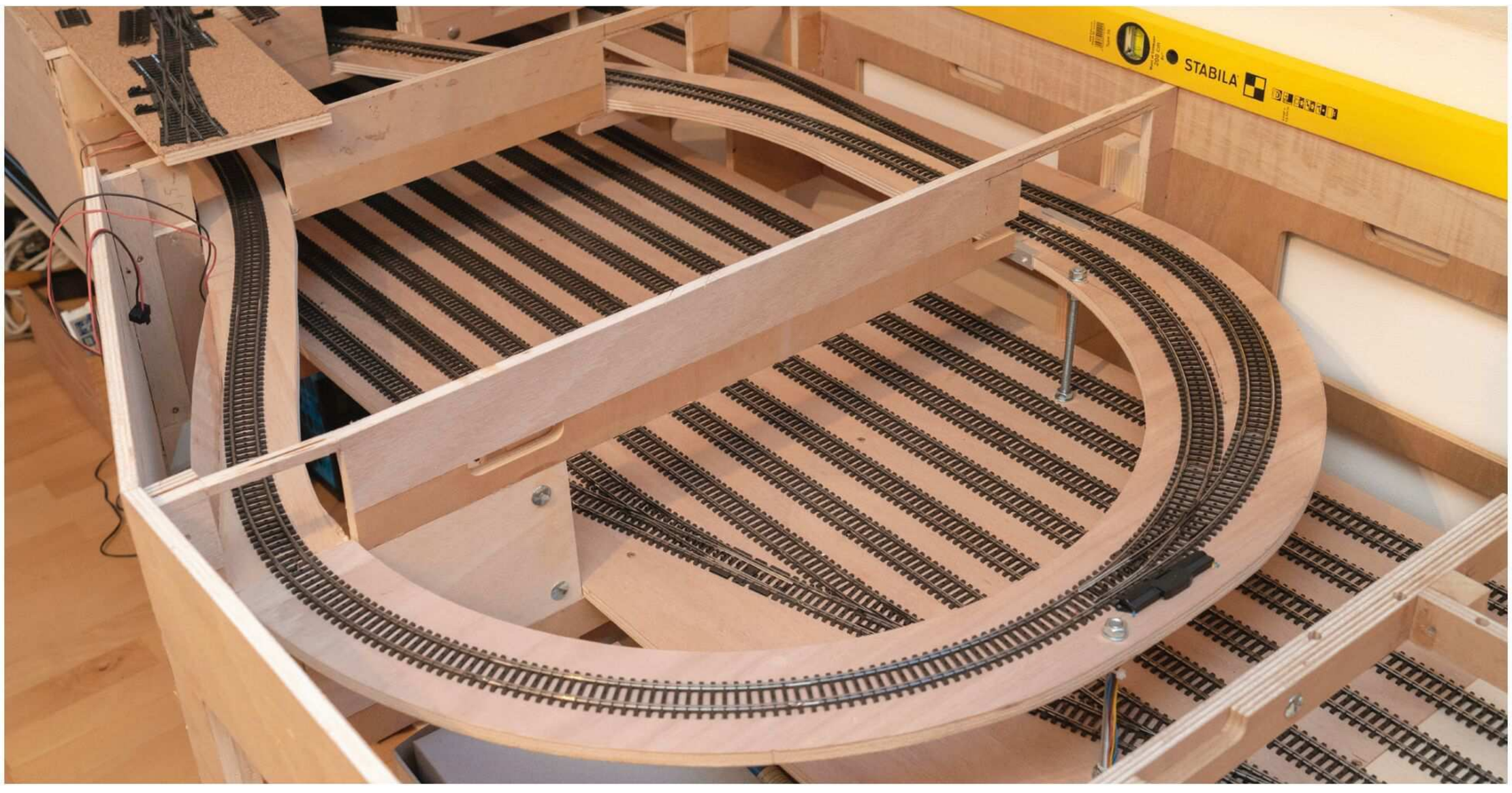
→ Central Station 3 mit der CS2 als Zweitgerät. Zur Steuerung des kleinen Kopfbahnhofes nutzen wir noch unsere Control Unit 6021 mit Keyboard 6040. Die Fahrstromkreise werden über die Booster 60175 betrieben. Zudem möchten wir für die Beleuchtung zwei Schaltnetzteile mit jeweils 60 VA nutzen.

Gleisplanungsprogramm

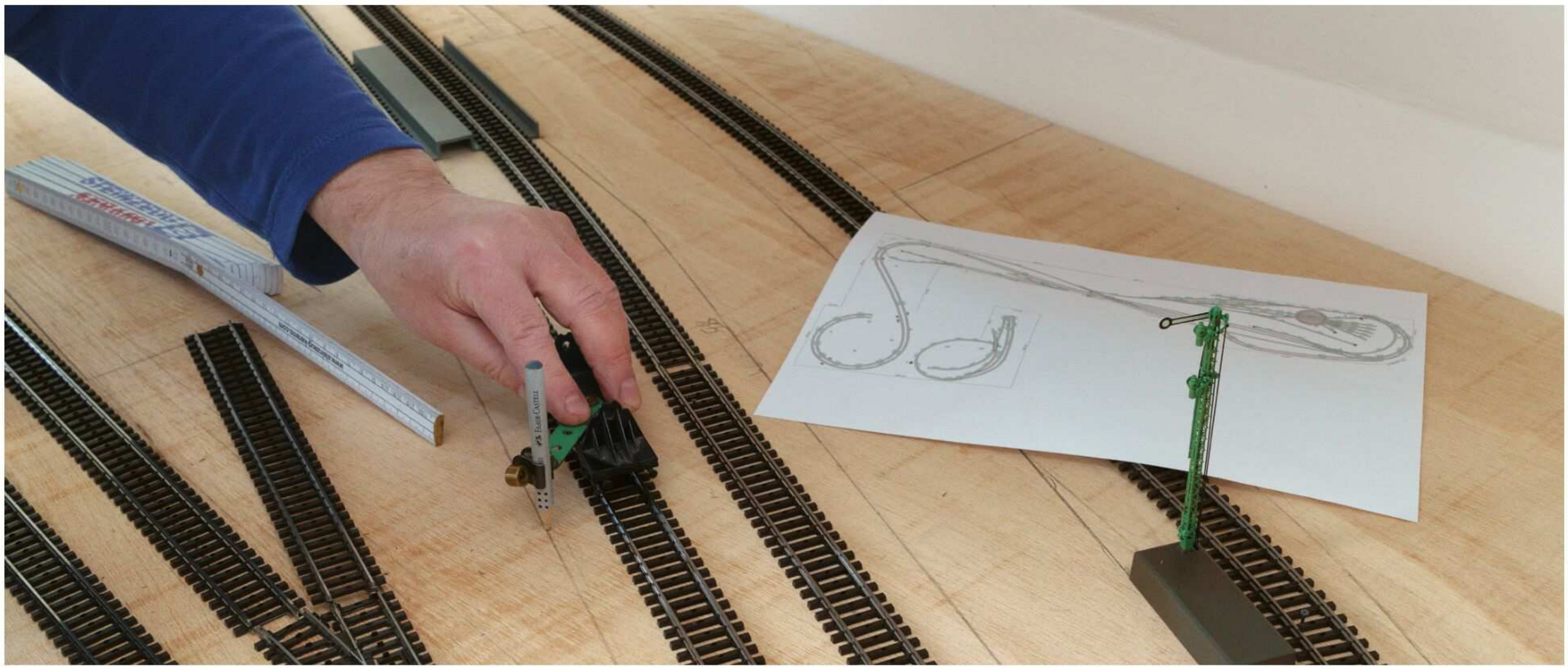
Um diese vielen Ideen nach etlichen Skizzen in einen maßstäblichen Gleisplan umzusetzen, nutzen wir ein Gleisplanungsprogramm (Wintrack von Modellplan oder Gleisplanung 2D/3D von Märklin) mit den aktuellen Updates. Hierbei haben wir für die Eingabe der Grundfläche verschiedene Möglichkeiten. Über „Einfügen“ und „Grundplatte einfügen“ wird eine bekannte Grundplatte als Rechteck, L-Form oder U-Form eingegeben. Da für unsere Anlage nur die Gesamtlänge und Gesamtbreite bekannt ist, geben wir diese Maße über den Button „Plattenkanten“ ein. Nachdem wir nun das K-Gleis als aktuelles Gleis bestimmt haben, beginnen wir mit der Gleiswendel unter dem Burgberg. Hierfür setzen wir das erste Gleis über „Bearbeiten“ und „neuer Anfang“. →

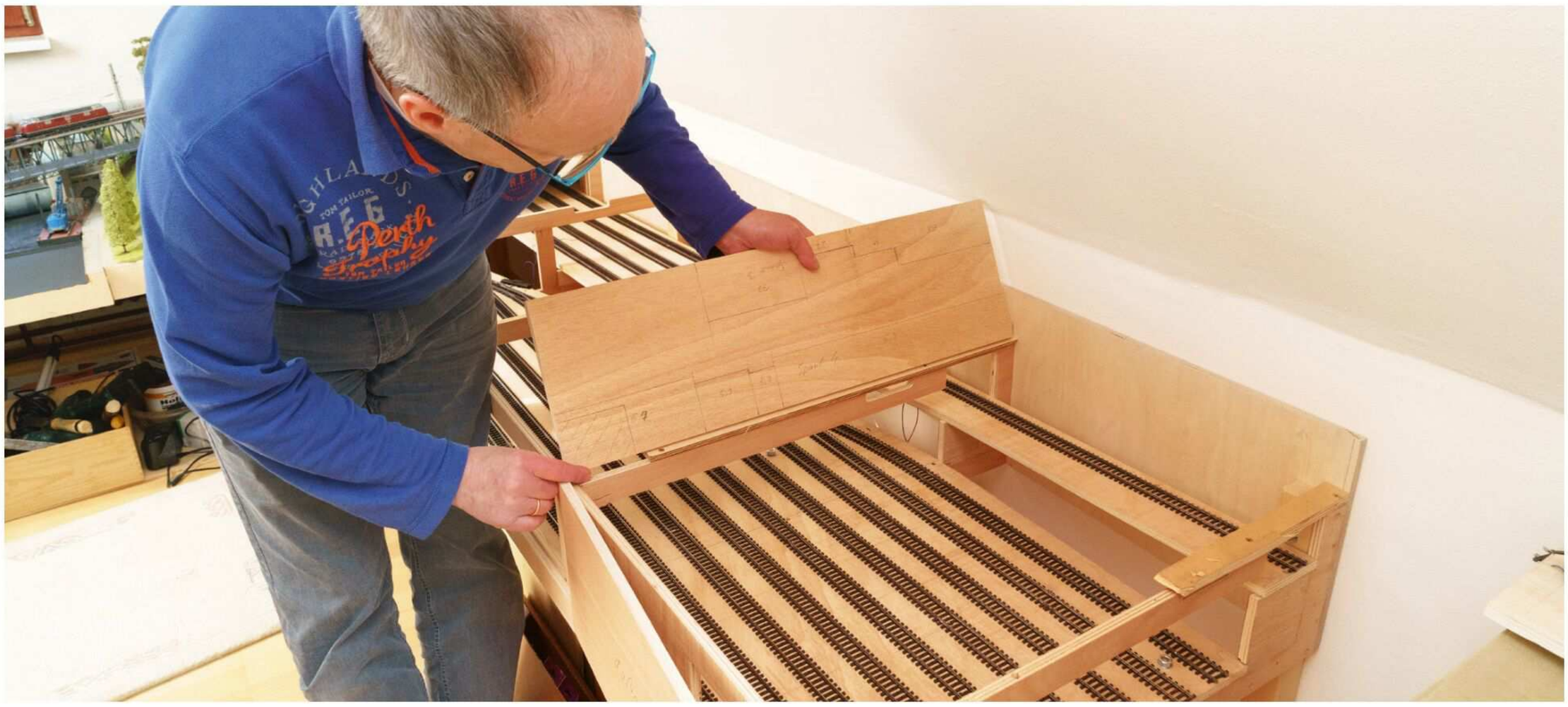


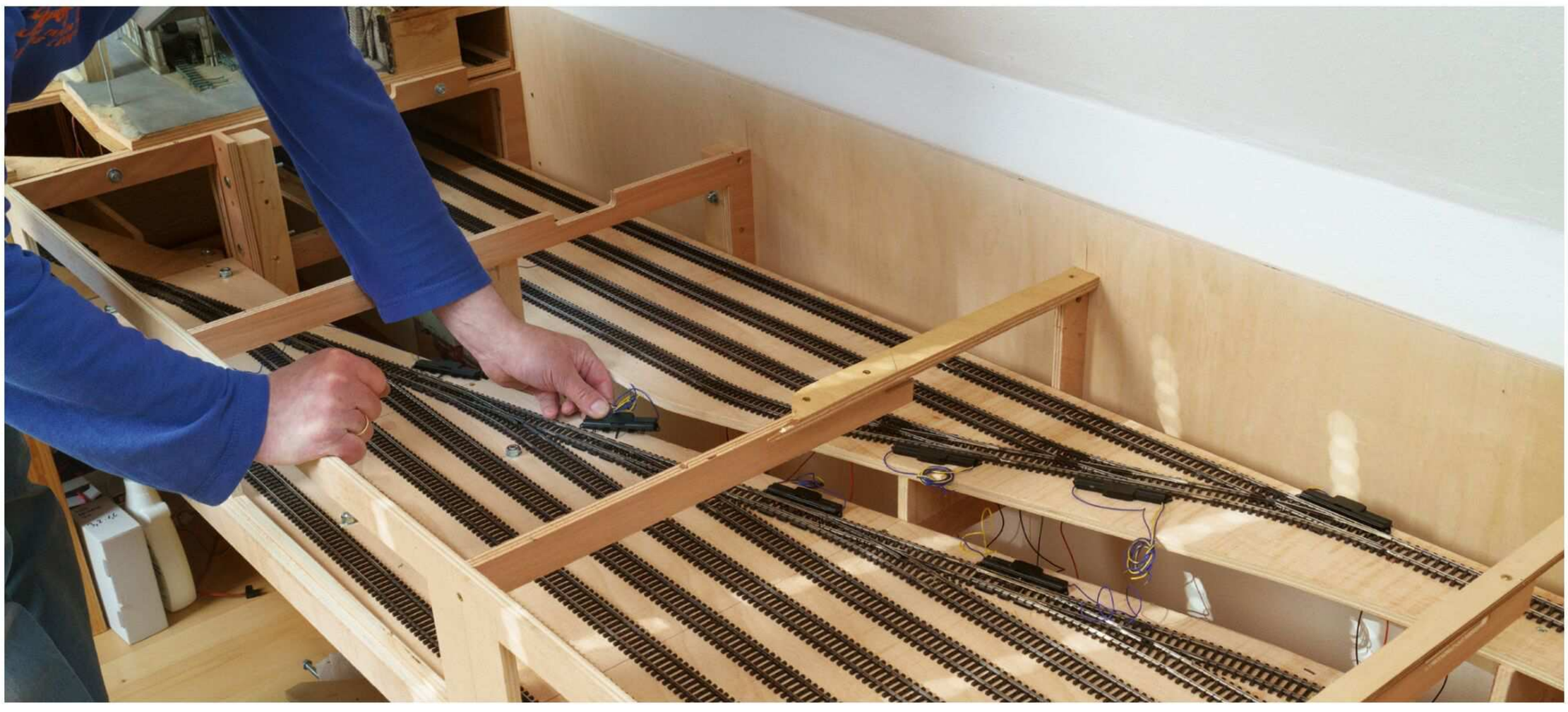
Die Gleise für den viergleisigen Schattenbahnhof der Nebenbahn werden angezeichnet und anschließend auf der dafür vorbereiteten Platte befestigt. Darüber ist ein Querspant zu sehen, das später die sichtbare oberste Landschaftsebene trägt.



Unterhalb der Gleiskehre, die zum links davon gelegenen viergleisigen Schattenbahnhof für die Nebenbahn führt, befindet sich auf der Anlage der neungleisige obere Schattenbahnhof (siehe Gleispläne auf Seite 79 und 82).

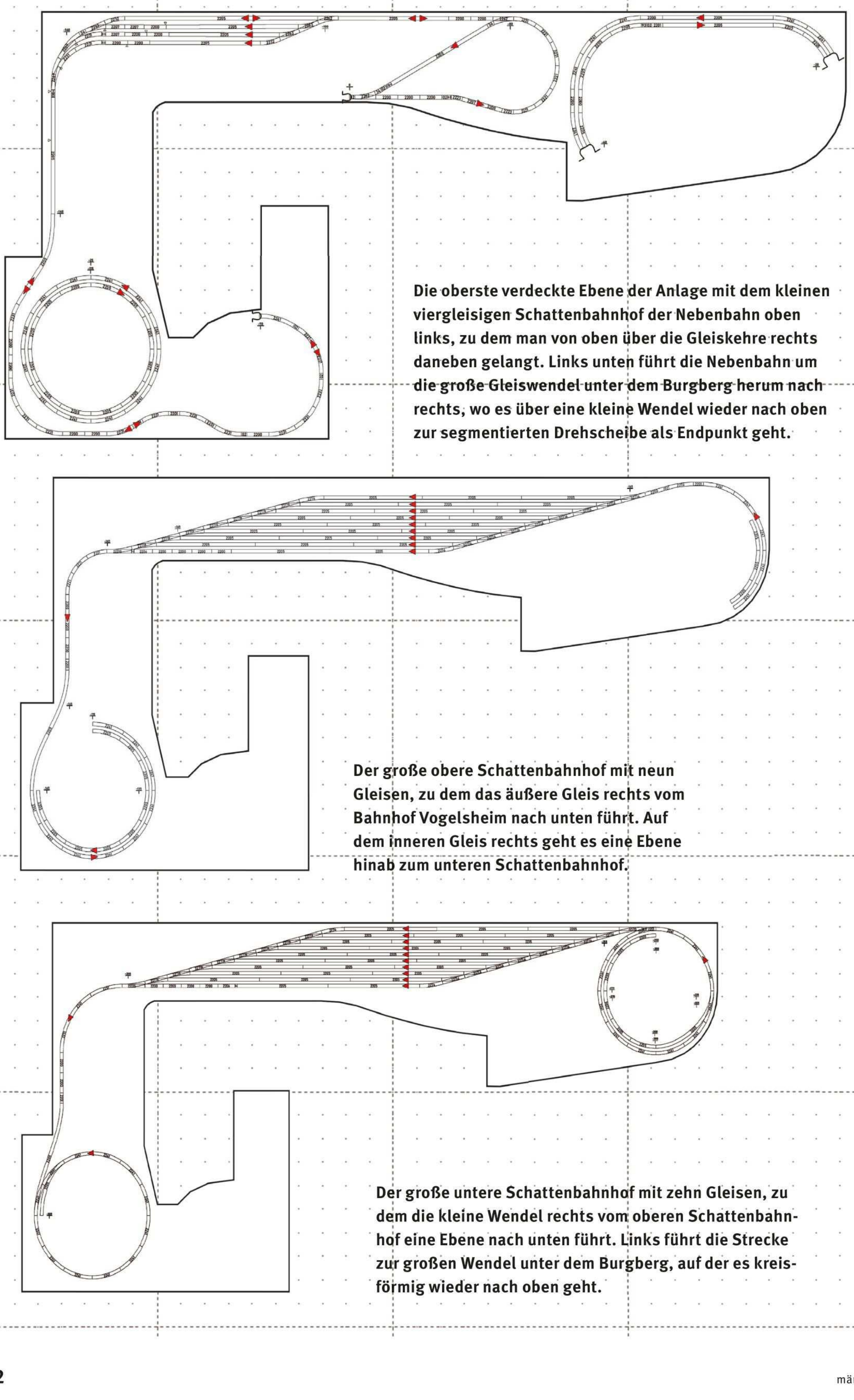






Der Rohbau entsteht (von oben): Zunächst werden die Gleise auf dem Trassenbrett mithilfe einer Lehre angezeichnet. Anschließend folgt das Überprüfen der tragenden Spanten, während auf dem untersten Foto die Weichen ihre Strom- und Steuerungsanschlüsse erhalten.

Gleispläne von verdeckten unteren Ebenen



Die oberste verdeckte Ebene der Anlage mit dem kleinen viergleisigen Schattenbahnhof der Nebenbahn oben links, zu dem man von oben über die Gleiskehre rechts daneben gelangt. Links unten führt die Nebenbahn um die große Gleiswendel unter dem Burgberg herum nach rechts, wo es über eine kleine Wendel wieder nach oben zur segmentierten Drehscheibe als Endpunkt geht.

Der große obere Schattenbahnhof mit neun Gleisen, zu dem das äußere Gleis rechts vom Bahnhof Vogelsheim nach unten führt. Auf dem inneren Gleis rechts geht es eine Ebene hinab zum unteren Schattenbahnhof.

Der große untere Schattenbahnhof mit zehn Gleisen, zu dem die kleine Wendel rechts vom oberen Schattenbahnhof eine Ebene nach unten führt. Links führt die Strecke zur großen Wendel unter dem Burgberg, auf der es kreisförmig wieder nach oben geht.

→ Danach fügen wir für den äußeren Bogen die Gleise 2241 zu einem Kreis zusammen. Über „Einfügen“ und „Parallelgleis“ können wir zum einen den Gleisabstand, die Gleisart sowie die Richtung des einzusetzenden Gleises bestimmen.

Auf diese Weise bekommen wir die ersten Gleismeter der sichtbaren Strecke auf Plan und führen die Gleisstrecken in Richtung der Schattenbahnhöfe fort. Diese legen wir zur besseren Übersicht in andere Ebenen an, um sie bei Bedarf ausblenden zu können.

Doppelstockbrücke nach Moseler Vorbild

Nun ist der planerische Grundstock für die Anlage gesetzt und wir beginnen mit dem Bau der Anlage. Ab diesem Rohbaustadium können wir die Gesamtlänge der geplanten Brücke ermitteln, die zwei große Anlagenteile miteinander verbindet. Sie soll einen Fluss überspannen und wird eine Gesamtlänge zwischen den Brückenköpfen von 110 Zentimetern erreichen – in Anlehnung an die Doppelstockbrücke über die Mosel bei Bullay.

Da wir eine solche Brücke nicht im Fachhandel als Bausatz bekommen, konstruieren wir sie im Eigenbau und setzen sie aus mehreren Bausätzen aus dem Sortiment der Firma Faller zusammen. Mit der Kastenbrücke (Art. 120560) in Verbindung mit der Vorfluterbrücke (Art. 120474) erhalten wir die passenden Bauteile für unsere Doppelstockbrücke. Deren Bau werden wir im folgenden Teil 2 des Berichts ausführlich beschreiben.

Burgruine über Gleiswendel

Ein weiteres Highlight unserer Anlage wird ein Modul mit einer großen Gleiswendel, in deren Mitte wir eine Burgruine auf einer Anhöhe platzieren möchten. Da wir mit Artikeln der Firma Modellbau Luft in der Vergangenheit schon gute Erfahrungen gemacht haben, finden wir auch für diese Ruine in deren Sortiment die passenden Artikel. Mit den Burgruinen Neuhohenfels 1 (Art. H 500) und der Burgruine 2 (Art. H 510) bekommen wir zusammengesetzt ein wunderschönes Ensemble.

Entlang einer geplanten Felswand soll der Berg in ein tiefes Tal mit einem Fluss abfallen. Da wir hier zudem noch ausreichend Freiraum zur Verfügung haben, finden wir auch einen Platz unter der Ruine für ein Ausflugslokal mit Biergarten (Faller 130314).

Damit möchten wir den Einblick in die Planungsphase und das Konzept unserer Modellbahnanlage beenden. In der nächsten Folge unserer Beitragsserie „Erweiterter Hundeknochen“ widmen wir uns dann, wie zuvor bereits erwähnt, ausführlich dem Bau der Doppelstockbrücke und einer selbst konstruierten Fluss-Staustufe mit Walzenwehr. Die Lage der beiden Bauwerke können Sie jetzt schon dem Anlagenplan auf Seite 79 entnehmen.

Text: Roland Schum; Fotos: Kötzle

Die Gleispläne sowie weitere Planungsunterlagen für das Märklin K-Gleis finden Sie im Internet unter der Adresse www.maerklin-magazin.de im Bereich „Downloads“.

Gleisstückliste für Märklin K-Gleis

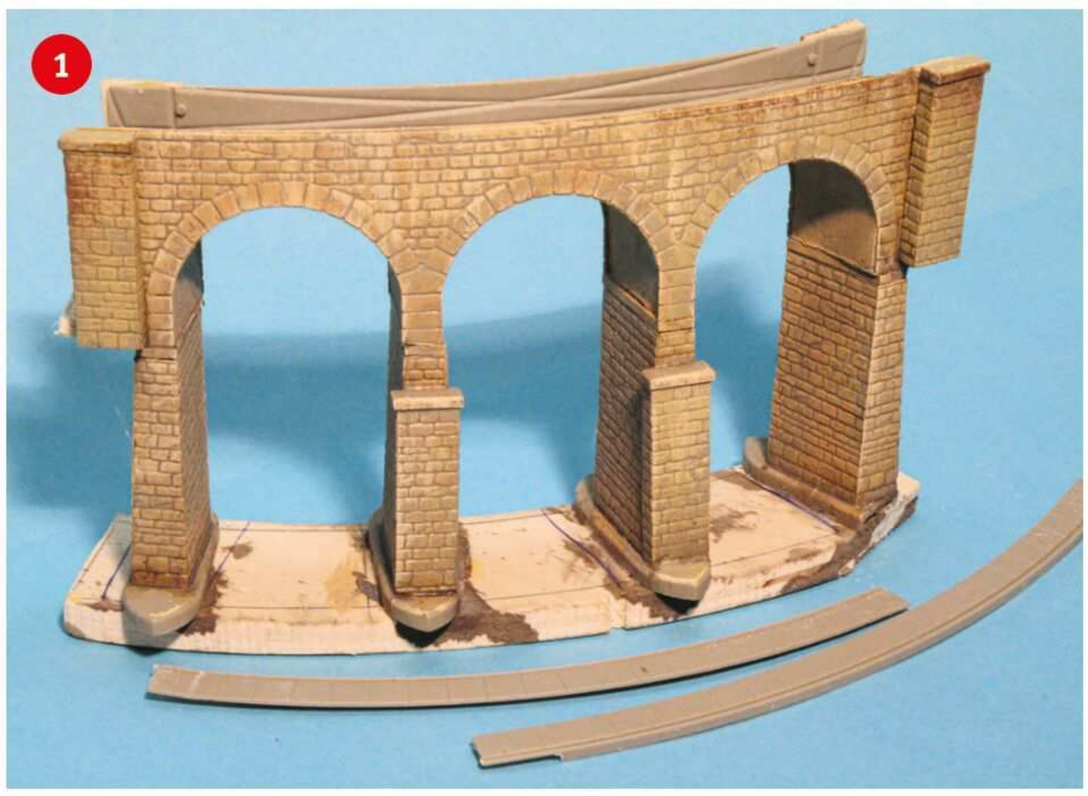
Anzahl	Märklin Art.-Nr.	Bezeichnung
84	2200	Gleis gerade, Länge 180 mm
122	2205	Flexgleis gerade, Länge 900 mm
12	2207	Gleis gerade, Länge 156 mm
17	2201	Gleis gerade, Länge 90 mm
13	2202	Gleis gerade, Länge 45 mm
1	2293	Gleis gerade, Länge 41,3 mm
1	2208	Gleis gerade, Länge 35,1 mm
7	2203	Gleis gerade, Länge 30 mm
3	2204	Gleis gerade, Länge 22,5 mm
11	7391	Prellbock
4	2251	Gleis gebogen, 1/1 Radius 618,5 mm, Großkreis II
123	2241	Gleis gebogen, 1/1 Radius 553,9 mm, Großkreis I
19	2231	Gleis gebogen, 1/1 Radius 424,6 mm, Normalkreis II
4	2232	Gleis gebogen, Radius 424,6 mm, Gegenbogen
4	2233	Gleis gebogen, 1/2 Radius 424,6 mm, Normalkreis II
9	2234	Gleis gebogen, 1/4 Radius 424,6 mm, Normalkreis II
1	2235	Gleis gebogen, 1/8 Radius 424,6 mm, Normalkreis II
16	2221	Gleis gebogen, 1/1 Radius 360 mm, Normalkreis I
3	2223	Gleis gebogen, 1/2 Radius 360 mm, Normalkreis I
3	2224	Gleis gebogen, 1/4 Radius 360 mm, Normalkreis I
11	2274	Gleis gebogen, Radius 902,4 mm, Gegenbogen
4	2262	Weiche links, Radius 424,6 mm
3	2263	Weiche rechts, Radius 424,6 mm
13	22715	Weiche links, Radius 902,4 mm, schlank
39	22716	Weiche rechts, Radius 902,4 mm, schlank
1	2268	Kurvenweiche links, Normalkreis I
4	2275	Doppelte Kreuzungsweiche, schlank
2	7286	Ferngesteuerte Drehscheibe, Bühnenlänge 310 mm
1	7287	Erweiterung zur Drehscheibe

Boden bereiten

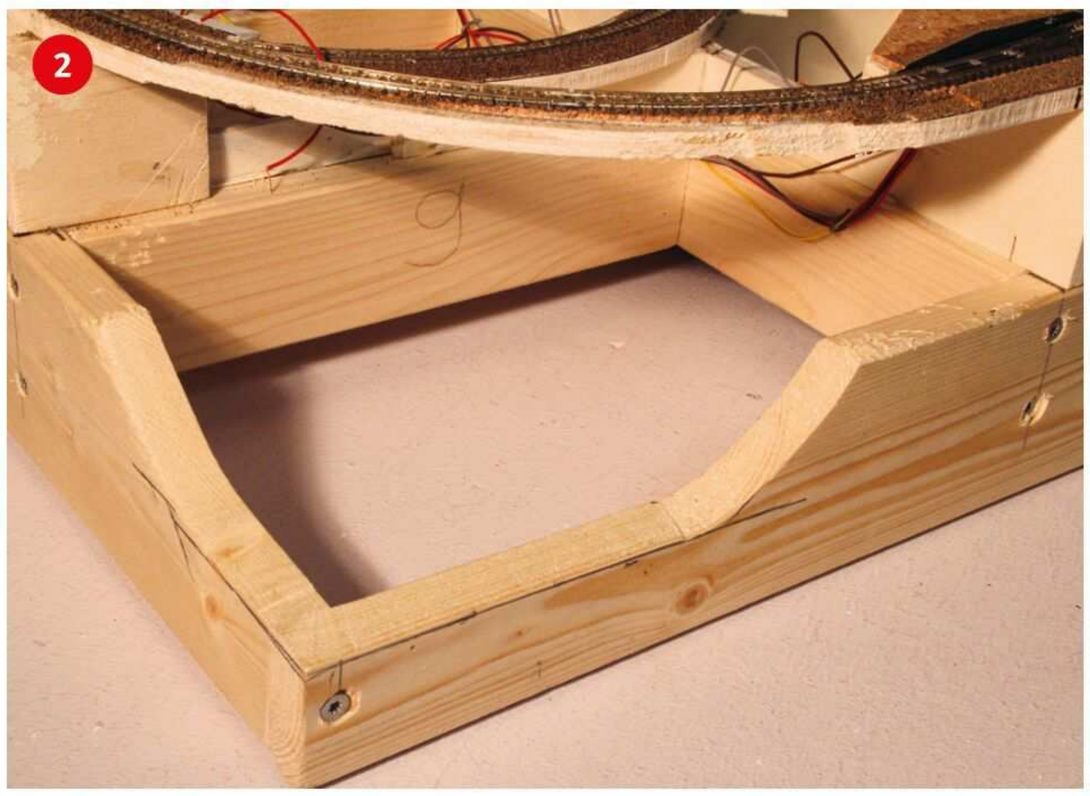
Z

Wir starten mit der Landschaftsgestaltung. Der Viadukt, die Tunnelportale und die Basisflächen für Straßen und Bachlauf entstehen. Und der Trafo erhält eine platzsparende Halterung.





Der fertig zusammengebaute Viaduktbausatz wurde auf einem Basisbrettchen befestigt. Das obere Fahrbahnteil haben wir nicht eingebaut, denn die Gleistrasse ist in dem Fall bereits vorhanden.



Für den Viadukt wurde aus dem vorderen Rahmen ein entsprechender Ausschnitt ausgesägt. Das hier später angeschraubte Basisbrett der Brücke hält die Ecke wieder stabil zusammen.

Der Landschaftsbau auf einer Modellbahnanlage lässt sich grundsätzlich in drei Phasen gliedern. Es beginnt mit dem Einbau größerer Bauten wie Viadukte und Tunnelportale sowie dem weniger filigranen Umgang mit Fliegengitter und Tacker, bei dem die Basis für die Geländeschale gestaltet wird. Dann folgen die gestalterischen Arbeiten mit Gipsbinden, bei denen alle Lücken zwischen Spanten, Trassen und Gebäuden restlos geschlossen und bedeckt werden. Daran schließt sich die feinfühlige Ausgestaltung mit Farben und Begrünungsmaterialien an, die sehr viel Fingerspitzengefühl erfordert. In genau dieser Reihenfolge werden wir über insgesamt drei Folgen hinweg nun versuchen, unsere Modellbahnlandschaft so zu gestalten, dass wir letzten Endes rundum damit zufrieden sind.

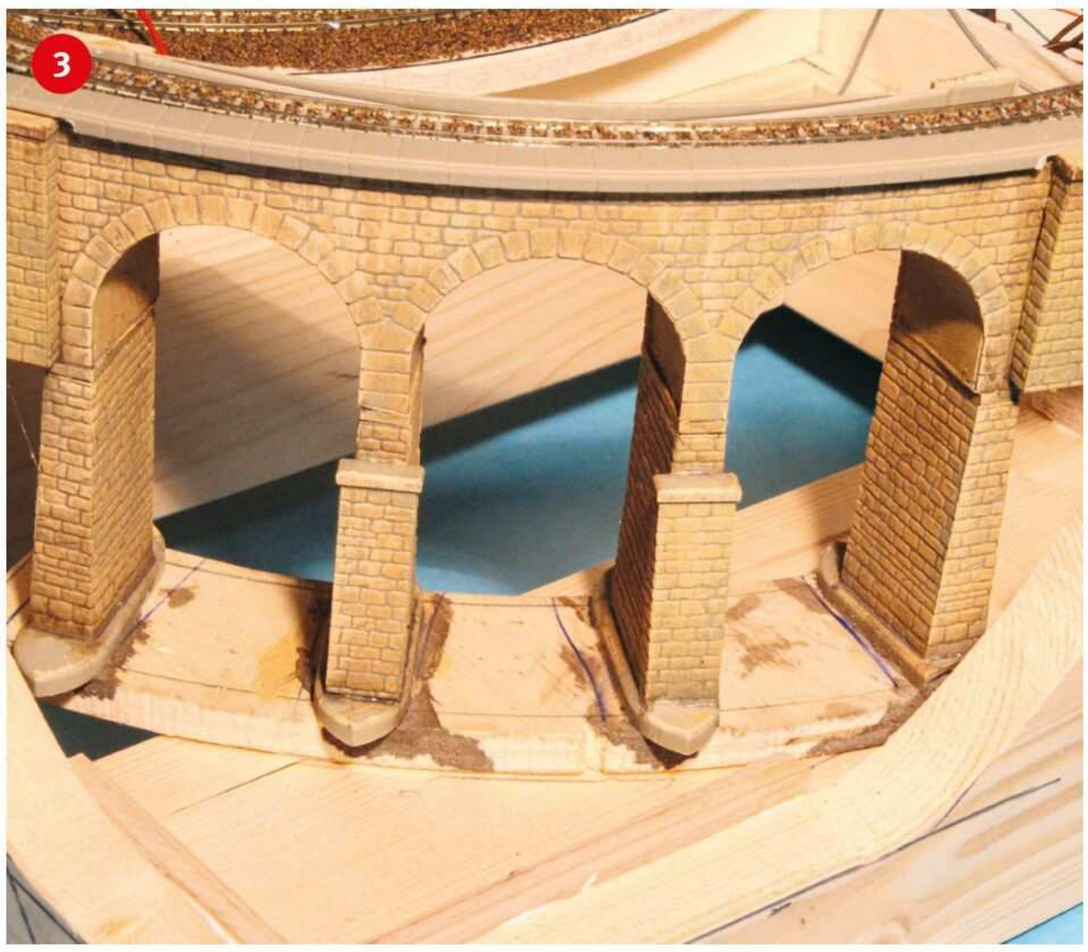
Eine verspätete Idee: Semmering-Viadukt

Die vorgenannten Arbeiten beginnen bei der verspätet aufgekommenen Idee, im Gleisbogen an der linken unteren Ecke einen Viadukt einzubauen (siehe Landschaftsplan, Folge 1 in Heft 4/5-2020). Und das war eine gute Idee, wie sich herausstellte, denn dieses Brückenmotiv fügt sich sehr harmonisch in die Landschaft ein. Einen passenden Bausatz fanden wir im Kibri-Sortiment, allerdings im Maßstab 1:160 der Spurweite N. Dennoch passt diese eingleisige Bogenbrücke (Semmering-Viadukt, Kibri Art. 37664) mit ihrem Radius von 195 Millimetern haargenau in unseren Bogenverlauf.

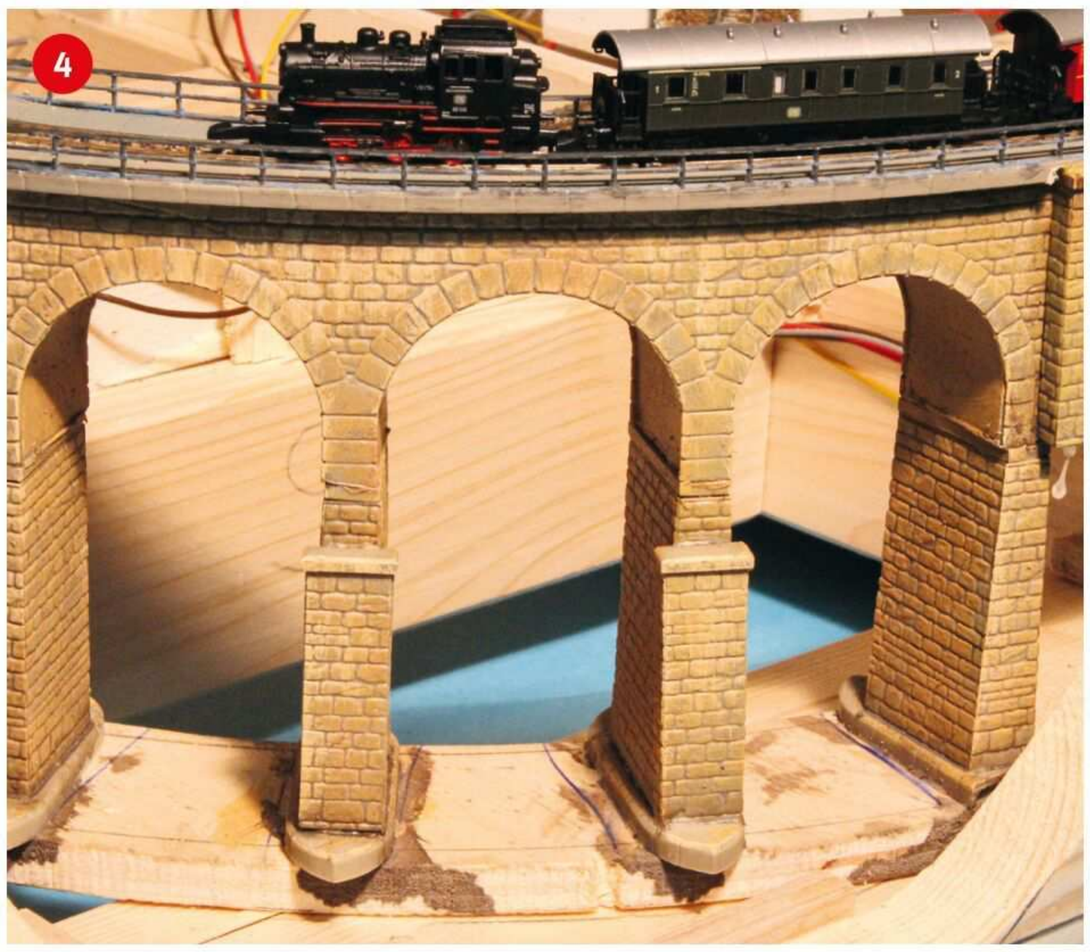
Der Viadukt-Bausatz wurde zunächst mit vier Stützpfeilern, jedoch ohne das Bogenteil für die Fahrbahn, komplett zusammengebaut, bemalt und auf ein passendes Sperrholzunterteil stabilisierend aufgeklebt (Foto 1).

Brückenbauwerk aus Bausatz passend eingefügt

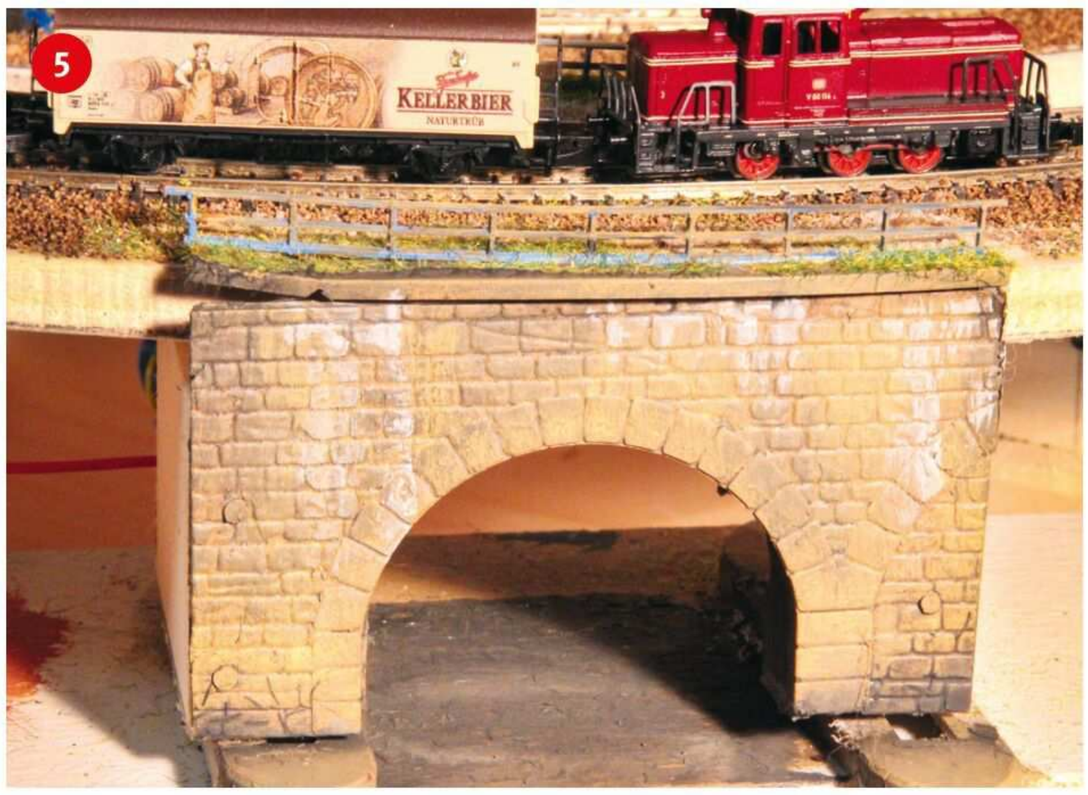
Ein Problem gab es an dieser Ecke jedoch mit dem Grundrahmen. Diesen mussten wir nachträglich so weit ausschneiden, dass



An der Einbaustelle wird das Basisbrett mit dem Viadukt eingebaut und das Ganze so weit hochgefahren, bis die Gleisebene erreicht ist. Anschließend schrauben wir das Brett am Außenrahmen fest.



Sieht recht gut aus, unser fertig eingebauter Semmering-Viadukt. Ein erster Bummelzug testet schon einmal die Tragfähigkeit des Brückenbauwerks.



Nichts von den restlichen Teilen des Brückenbausatzes sollte weggeworfen werden. So entstand kurzerhand noch an anderer Stelle ein etwas groß dimensionierter, sogenannter Wasserdurchlass.



Das Doppelportal ist räumlich versetzt mit unterschiedlichen Trassenhöhen eingebaut. Am oberen Rand ist ein Sperrholzstück eingepasst, um daran später die Geländeschale zu befestigen.

erstens eine ausreichende Stellfläche entstand und zweitens auch aus der Froschperspektive ein freier Blick auf das Motiv möglich wurde (Foto 2). Nach diesem etwas derben Eingriff bauten wir zunächst lose ein Basisbrettchen ein und befestigten darauf das Brückenbauwerk. Anschließend hievten wir das Ganze in die richtige Höhenlage mit den Gleisen als Bezugspunkt. Das heißt, die Oberkanten der seitlichen Mauerwerkteile sollten etwa vier Millimeter über Trassenniveau überstehen (Foto 3).

In dieser passgenauen Endlage befestigten wir das Basisbrett schließlich mit Schrauben am Außenrahmen. Dann musste nur noch das Brückengeländer angebracht werden und unser nachträglicher Brückeneinbau war fertiggestellt (Foto 4).

Doch der Brückenbausatz gab noch mehr her. Er ist grundsätzlich für die doppelte Länge ausgelegt, passte aber in diesem Ausmaß nicht in unser Konzept. So haben wir wenigstens aus den Resten noch im rechten vorderen Bogenabschnitt einen sogenannten Wasserdurchlass gestaltet, ehe der übrige Bausatzrest endgültig in die Bastelkiste wanderte (Foto 5).

Basis zur Befestigung der Geländeschale

Eigentlich beginnen die Roharbeiten aber schon mit dem Einbau der Tunnelportale. Damit, wie auch mit allen noch folgenden Roharbeiten, schaffen wir gleichermaßen die Basis für die spätere Befestigung der Geländeschale. Gemäß unserem Landschaftsplan (siehe Folge 1 der Beitragsserie) haben wir zu beiden Seiten des links verlaufenden Bogenabschnitts und auch in der oberen rechten Gleiskurve jeweils zwei Portale vorgesehen.

An beiden Stellen greifen wir zu Marke Eigenbau. Zunächst wird das Doppelportal rechts der Attraktivität halber versetzt →







Diese Tunnelportale entstanden ausnahmslos im Eigenbau. Auch hier ist reichlich „Masse“ für die Befestigung der Geländeschale gegeben.

→ eingebaut und mit einer Flügelmauer verbunden. Sie entstand größtenteils aus Konstruktionsplatten von Heki (Foto 6).

Einbau der Tunnelportale

Dann gestalteten wir die Portale im kleinen Bogen in der linken Anlagenhälfte aus dünnem Sperrholz vollständig im Freistil (Fotos 7 und 8). Zur Stabilisierung der Portalkonstruktionen, vor allem aber als Befestigungsauflage für die Geländeeinbindung, haben wir oberkantenbündig an den Portalen Sperrholzzuschnitte genau eingepasst und festgeklebt. Bemalt mit dazu passenden Grau- und Brauntönen, fügen sich die Portale schließlich sehr harmonisch in die Landschaft ein.

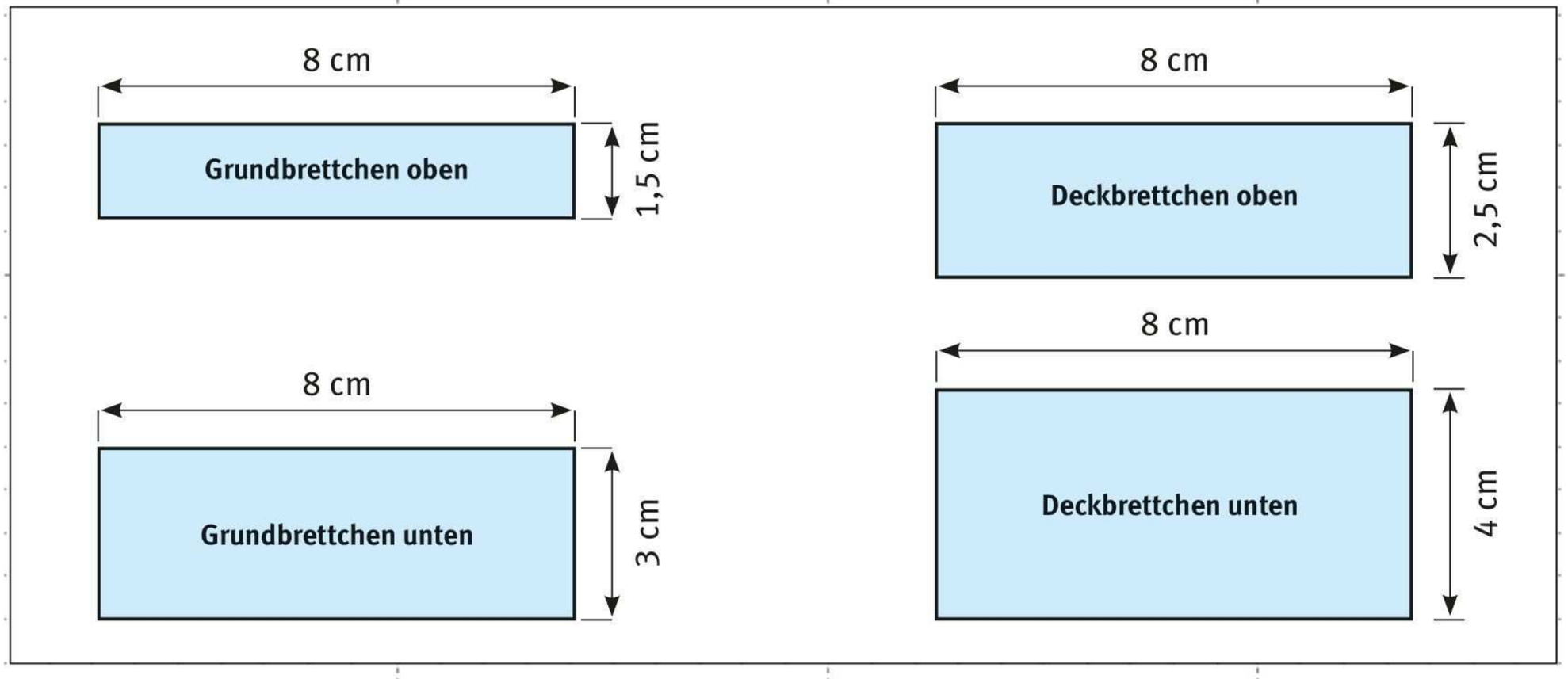
Außenblenden ankleben

Wichtige Elemente, um später Ansatzpunkte für die Befestigung der Geländeschale zu haben und ebenso das umlaufende Geländeprofil festzulegen, sind die vier Außen- oder Abschlussblenden der Anlage. Hierfür brauchen wir vier Sperrholzplatten mit einer Stärke von zehn Millimetern. Die benötigten Ausmaße betragen 115 x 30 Zentimeter für die hintere Blende, 55 x 30 Zentimeter für beide Seitenblenden und 115 x 20 Zentimeter für die vordere Blende.

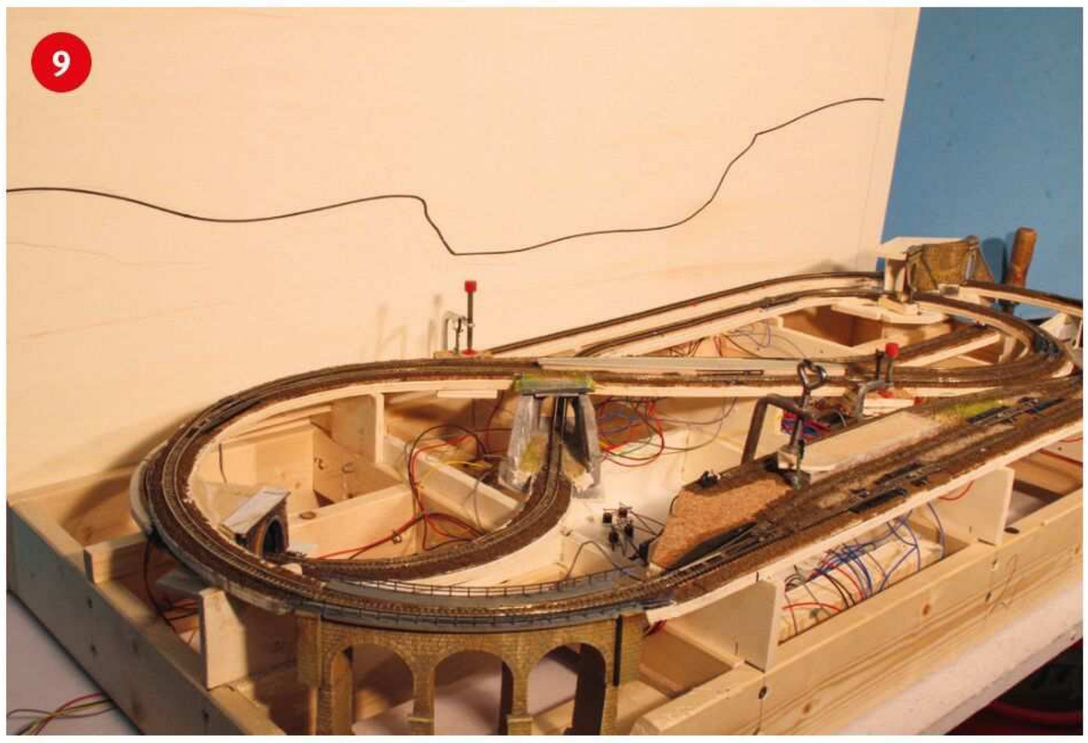
Beginnend mit dem hinteren Teilstück, spannen wir die Platten mit leichten Schraubzwingen unterkantenbündig am Rahmen fest. Mit einer kräftigen Filzstiftlinie markieren wir den oberen Kantenzuschnitt, mit dem wir zugleich das obere Geländeprofil festlegen (Foto 9).

Anschließend werden die Blenden mit der Stichsäge ausgesägt und am Außenrahmen befestigt. Und zwar nur mit Weißleim, denn Schrauben oder Nägel würden die Optik der fertigen Anlage stören. Damit beim Anleimen der Anpressdruck gleichmäßig verteilt wird und die Zwingen keinerlei hässliche Spuren an den sauberen Sperrholzflächen hinterlassen, legen wir den Schraubzwingen ein Kantholz bei (Foto 10).

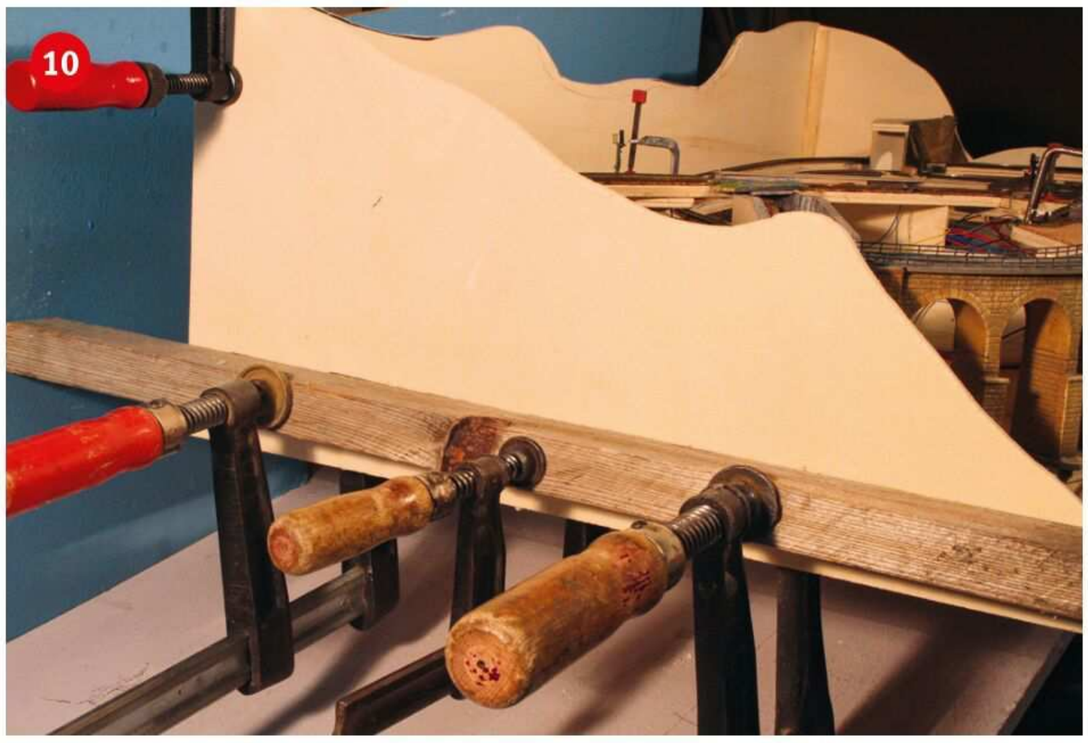
Konstruktionszeichnung Trafohalterung



Die benötigten Bauteile für die Trafohalterung werden aus fünf Millimeter starkem Sperrholz zugeschnitten.



Zum Zuschneiden der Blende wird eine Sperrholzplatte an den Rahmen geheftet. Auf dieser markieren wir mit einem Filzstift das obere Geländeprofil unter Berücksichtigung der Trassenhöhen.



Beim Aufleimen der Blenden mit Weißleim wird zur Vermeidung von Druckdellen den Zwingen ein Kantholz beigelegt. Außerdem wird hierdurch der Anpressdruck gleichmäßig verteilt.

Die Ecken werden zudem an den Innenseiten mit etwa 20 x 20 Millimeter großen Vierkanthölzern und Weißleim stabil miteinander verleimt und an den Außenkanten sauber beschliffen. Dann ist die Außenverblendung schon fertig.

Bau der Trafohalterung

Als Nächstes beschäftigen wir uns mit einem etwas außergewöhnlichen Arbeitsschritt, der weder mit der Geländeschale noch mit dem Gelände an sich in Zusammenhang steht. Es musste nämlich eine externe Halterung für das Fahrgerät gefunden werden, denn auf unserer ohnehin knappen Anlagenfläche sollte es keinen zusätzlichen Platz beanspruchen. Da kamen wir auf die Idee, es einfach in etwas skurriler Art und Weise ähnlich einem Schwalbennest an die vordere Rahmenblende zu „kleben“. Dazu war es zunächst erforderlich, schon beim Zuschnitt der vorderen Abschlussblende eine Befestigungsfläche von 18 Zentimetern Höhe und acht Zentimetern Breite vorzusehen (Foto 11).

Die nötigen Bauteile schneiden wir aus fünf Millimeter starken Sperrholzteilen zu. Die Maße sind aus der Skizze „Konstruktionszeichnung Trafohalterung“ ersichtlich (siehe Grafik unten auf Seite 88). Diese vier Einzelteile werden nun an der vorgesehenen Fläche an der vorderen Anlagenblende festgeklebt, und zwar zunächst das 1,5 Zentimeter breite Stück am oberen und dann das 3 Zentimeter breite Stück am unteren Rand. Darauf werden nun oben das 2,5 Zentimeter breite Teil und unten das 4 Zentimeter breite Teilstück aufgesetzt und verklebt. Damit ist die Halterung auch schon komplett (Foto 12).

Ermitteln der Gebäudestellflächen

Unsere Arbeiten schreiten nun wieder im Innenbereich der Anlage voran. Im Anlagenzentrum soll in Bahnhofsnähe eine kleine Dorfansiedlung entstehen. An dieser Stelle passen wir als Erstes rundum lückenlos die Basisplatte aus einem Sperrholzrest ein. Die belassen wir vorerst →



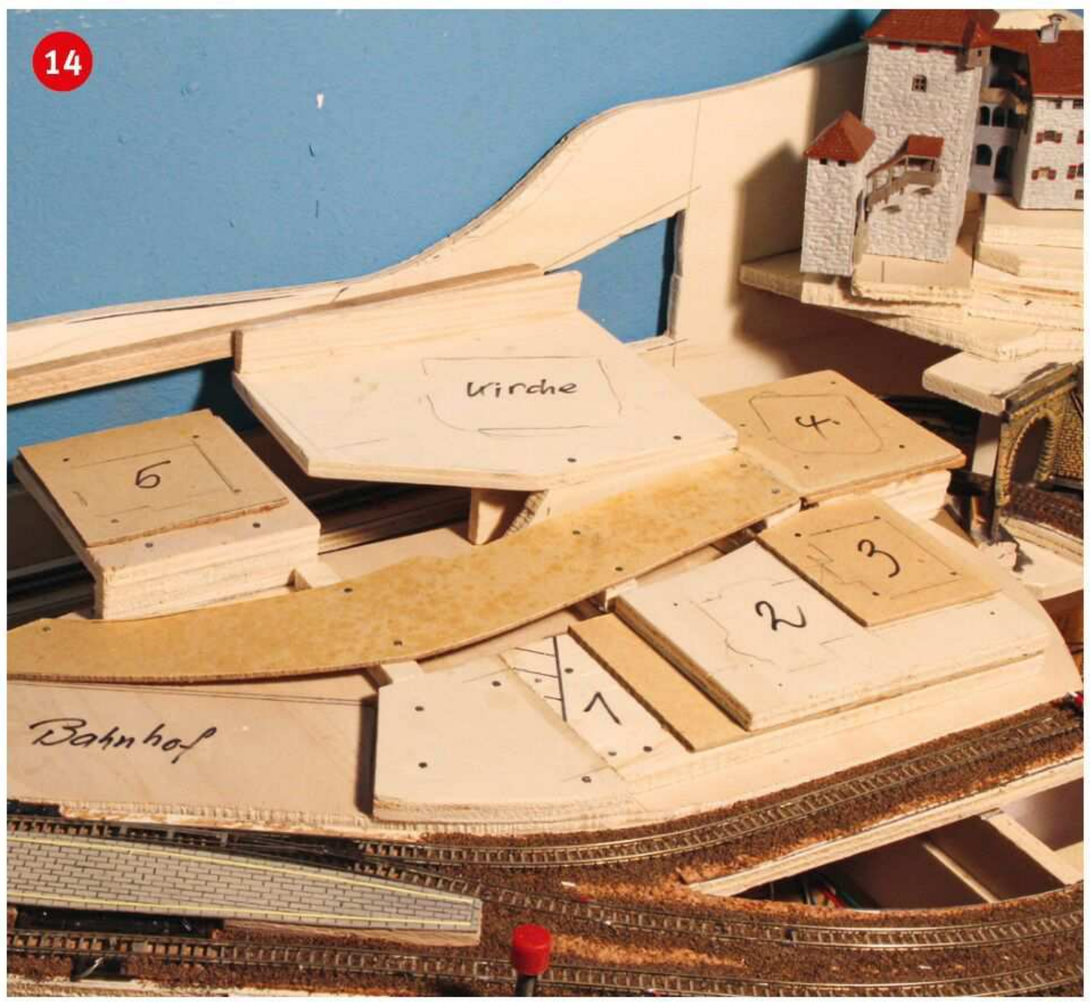
Beim Zuschnitt der vorderen Rahmenblende muss eine Fläche von 18 x 8 cm (Hochformat) für die Anbringung der Trafohalterung berücksichtigt werden.



Hier ist die fertige Trafohalterung zu sehen. Das Fahrgerät wird lediglich seitlich eingeschoben und sitzt ohne Verschraubung auf Anhieb fest.



Das Foto zeigt das eingebaute Basisbrettchen, auf dem nach und nach die Dorfszene entstehen wird. Darüber befindet sich im Hintergrund eine höher angelegte Basis für die Burgruine.



Die Stellflächen der einzelnen Gebäude sind höhengestaffelt eingebaut und zur Vermeidung von Verwechslungen nummeriert. Zudem ist hier schon die eingebaute Dorfstraße im Rohbau zu sehen.

→ herausnehmbar, denn so kann später die gesamte Dorfszene bequem auf dem Werktisch ausgestaltet werden. Dann folgt die Auswahl der Gebäude. Sechs Häuschen einschließlich der Kirche reichen für unsere Zwecke aus. Nach verschiedenen Stellproben ergibt sich eine Aufstellung, bei der das Dorfensemble einen harmonischen Gesamteindruck vermittelt.

Da wir überwiegend mit hügeliger bis bergiger Geländeform konfrontiert sind, sollten auch die einzelnen Gebäude einschließlich der Kirche höhengestaffelt angesiedelt werden. Wir unterlegen also die einzelnen Gebäude probehalber mit verschieden hohen Holzbrettchen als Zwischenlagen, bis die passende Höhenstaffelung im Zusammenhang mit der Gebäudeanordnung gefunden ist (Fotos 13 bis 15).

Dann umreißen wir die Stellflächen mit Bleistift, nehmen die Gebäude wieder ab, nummerieren sowohl Gebäude als auch zugeordnete Stellflächen und markieren auf diesen zusätzlich die ermittelte Höhenlage in Millimetern. Nach diesen Vorgaben können wir die Brettchen für die Zwischenlagen in exakter Höhe anfertigen und an den markierten Flächen aufkleben. Damit haben wir beste Voraussetzungen für die Gestaltung des Dorfs geschaffen, mit der wir uns in der nächsten Folge befassen.

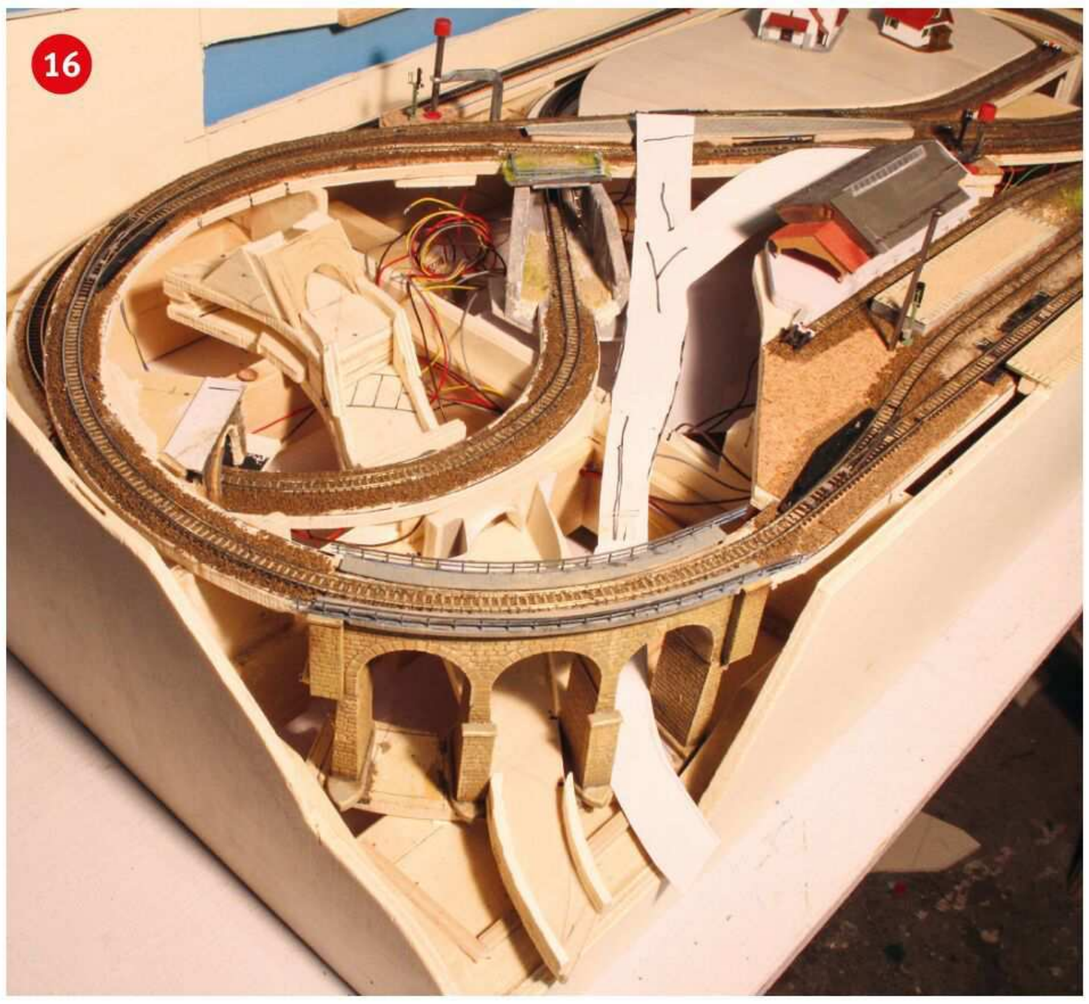
Basisflächen für Straßenzüge und den Bachlauf

Doch zunächst weiter hier mit unserer Landschaft, die wir selbstverständlich infrastrukturell mit Straßenverbindungen erschließen wollen. Sobald die Gebäude ihre Standorte zugeordnet bekommen haben und auch wieder abgeräumt sind, wollen wir sogleich die Straßenverbindungen festlegen. Die Trassenverläufe gestalten wir vorerst mit Karton, den wir entsprechend dem vorgesehenen Straßenverlauf zuschneiden. Wiederholte Änderungen in Form von zusammengeschnipselten Verlängerungen und Ähnlichem sind dabei nicht zu vermeiden. Doch dank dieses Vorgehens braucht es keine unnötigen Holzverschnitte mehr (Foto 16).

Passt der Pappkartonzuschnitt im vorgesehenen Verlauf in den Abschnitt, fertigen wir anhand dieser Schablone den Straßenzug in einem Stück aus glatter, fünf Millimeter starker Hartfaserplatte an. Dazu schneiden wir ihn mit der Stichsäge aus und beschleifen die etwas fransigen Kanten mit Schleifklotz und Schleifpapier. Eine Hartfaserplatte in dieser Stärke macht auch Biegungen an Steigungen oder Gefällen klaglos mit. Den fertigen Straßenzug bauen wir schon fix und fertig in die Anlage ein, wobei stellenweise Unterbauten oder Auflagen als Befestigungspunkte erforderlich werden.



Erste Stellprobe auf den höhengestaffelten Standflächen für die verschiedenen Gebäude. Im Vordergrund links ist der Dorfbahnhof zu sehen.



Das Foto zeigt die Rohkonstruktion des Bachbettes. Für die Straße ist vorerst nur eine Pappschablone angefertigt, anhand derer aus einer 5 mm starken Hartfaserplatte der fertige Straßenzug entsteht.



Auf dem abschließenden Bild ist in einer Draufsicht eine Totale der Anlage mit Höhenstaffelung im aktuellen Zustand des Landschaftsrohbaus zu sehen.

Viel detailgetreue Kleinarbeit

Ebenso wie oben geschildert, verfahren wir mit dem Bachlauf, den wir im linken Anlagenbereich vorgesehen haben. Dessen Unterlauf „mündet“ unter dem Bogenviadukt in den vorderen Anlagenrand. In diesem Fall kann man mit Fug und Recht behaupten, dass es sich bei diesen Arbeiten um ein regelrechtes Klein-Klein handelt. Denn der Bachlauf weist Kurven auf, unterquert die innere gebogene Gleistrasse und muss dementsprechend mit „Durchlaufrohren“ ausgestattet werden.

Außerdem müssen Uferstreifen aus schmalen Sperrholzzuschnitten aufgeklebt werden, damit später der Bachlauf mit Gipsmasse und Gießharz gestaltet werden kann. Damit aber nicht genug, denn das Bachbett weist vom Ober- zum Unterlauf hin Höhenunterschiede auf, die mit kleinen „Wasserfällen“ auszugleichen sind.

Doch damit befassen wir uns ebenfalls in der nächsten Folge. Für diesmal sollte es genug sein.

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

Alle bislang veröffentlichten Pläne der „Kleinod“-Anlage können auch unter www.maerklin-magazin.de bei den jeweiligen Ausgaben heruntergeladen werden.



Winterzauberland



Im zweiten Teil von Peter Fischers Anlagenporträt dreht es sich um Arbeitsweisen, Materialien und das Faible der Familie für die winterlich weiße N-Welt.



Dampf und Diesel: Im winterlichen Weiß schält sich das markante Schwarz und Rot der Lokomotiven besonders prächtig heraus.



Stille Nacht: Auf den Dächern des Dorfes glänzt der weiße Schnee und die Kirchenglocken rufen zur heiligen Messe.



Glättegefahr: Obwohl die Straßen geräumt sind, bildet der Mix aus Restschnee und eisigen Stellen ein Risiko für Autofahrer.

Die Schule ist vorbei, das Mittagessen war lecker und die Hausaufgaben können warten: Am frühen Dezembernachmittag stürmen die Dorfkinder zum kleinen zugefrorenen Fischweiher. In ihren kunterbunten Winterklamotten drehen sie emsig ihre Runden auf Schlittschuhen, Bello wackelig auf immerhin vier Pfoten. Dabei flutschen und rutschen sie glückselig kreuz und quer über das Eis. Ein Kind ist rücklings hingepurzelt – nix passiert. Bei so viel Spiel und Spaß bemerkt natürlich keines der Kinder das souveräne Vorbeigleiten des knallroten Dieselkraftprotzes V 200.

Eine der vielen lebendigen Szenen, die Peter Fischer auf seine N-Anlage zauberte, auch um schöne Fotomotive zu kreieren. Ein komplett zugefrorener Fischweiher zum Schlittschuhlaufen und daneben ein abgelassener Weiher ergeben ein schönes Fotomotiv. Und die Schlittenbahn mit Sprungschanze fügt sich hinter einer Hecke neben der Straße sehr gut in das Landschaftsbild ein. Der Christbaumverkauf am Bahnhof, eine Villa und eine Fabrik, die weihnachtliche Straßenbeleuchtung, eine gemauerte Quellfassung sowie die Treppe von der Kirche zum Weihnachtsmarkt sind weitere wunderschöne Fotomotive auf der Anlage. Ein Modulhintergrund des österreichischen Modellbauateliers Andreas Dietrich, der genau auf diese Anlage angepasst wurde, schafft zudem eine stimmige Tiefenwirkung. Für das wunderbar gelungene Ergebnis tauschten sich Peter Fischer und Andreas Dietrich mit Fotos sowie Ideen mehrfach aus.

Aus Sommer mach Winter

„Die Figuren hat Peter umgearbeitet. Es gab nur sommerliche Outfits zu kaufen. Die hat er dann filigran auf winterlich



Dämmerschoppen: Während der Güterzug noch unterwegs ist, lädt der Weihnachtsmarkt schon zum glühweinseligen Stelldichein.

getrimmt, schließlich funktioniert ein Minirock im Winter ja nicht so toll“, erinnert sich Freund und Modellbahnkollege Bernd Deinlein. In der Tat war dem 2021 zu früh verstorbenen Peter Fischer keine noch so aufwendige Detailarbeit zu viel. Und davon hat der gelernte Steinmetz und Maler auf dieser Winteranlage in N, ebenso wie auf seiner riesigen N-Welt, auf H0-Anlagen und im Team mit seinen Kollegen vom Modellbahnverein Reicher Ebrachgrund, sehr viel in Szene gesetzt.

In puncto Landschaftsgestaltung kamen ihm 50 Jahre Erfahrung und jede Menge Know-how zugute, das er auch im Team mit seinen Modellbahnfreunden teilte. Stets wichtig: verschiedene Höhenniveaus auf den Anlagen. Seine Winter-N-Welt pflanzte und bestückte er auf drei Ebenen innerhalb der Grundmaße von 115 mal 105 Zentimetern einer Holzplatte und Styrodur-Aufbauten. „Bei Papa musste alles passen, egal ob Berge oder Fachwerk – das sollte nicht allzu neu aussehen“, sagt Claudia Fischer über ihren Vater, einen leidenschaftlichen „happy Herbst- und Wintertyp“.

Fünf Dekaden reiche Erfahrung

Der Natursteine-Verleger begann seine Modellbauerkarriere 1970. Bis Ende des Jahrzehnts baute und bespielte Peter Fischer eine Metallgleis-Anlage, auf der eine BR 24, eine niederländische Schnellzuglok 3013 und ein Schienenbus ihre Runden zogen. „Wir sind ja fast neben der Lokalbahnlinie aufgewachsen. Damals hatten wir noch kein Auto und sind mit dem Schienenbus nach Bamberg gefahren“, erinnerte sich Peter Fischer in einem Interview mit dem Märklin Magazin im Jahr 2017. „Peter hat teils Farben von Revell verwendet, mit denen man sonst Plastikmodelle lackiert. →



Wohnen im Winter: Angesichts der vielen Schneefälle ist es sicherer, die Anfahrt zum Haus mit dem Allrad-Jeep zu bewältigen.



Glitzernde Pracht: Damit der Schnee prächtig authentisch strahlen kann, legte sich Peter Fischer besonders detailgetreu ins Zeug.



Winterpanorama: Dank einer klugen und kreativen Gestaltung wirkt die kleine Winterwunderwelt sehr opulent und vielfältig.

Den letzten Schliff setzte er mit Pinseln und weißer Acrylfarbe“, so Freund Bernd Deinlein. Und weiter: „Auch eine alte Airbrush von Revell mit verdünntem Tiefengrund kam je nach Objekt zum Einsatz. Das Beschneien war Arbeit in Eigenregie. Er hat alles selbst gemacht und dann entschieden, wie er es macht. Mit all den Feinheiten, bis es hieß: Schau mal, jetzt bin ich fertig.“

Schneekompositionen nach Rezept

Die Machart seiner Farbkompositionen schrieb Peter Fischer auf, damit das Rezept später an anderer Stelle wieder reproduzierbar war. So steht in einem seiner Notizhefte: „Der Schneespachtel und das Schneepulver sind von Noch und wurden zweimal, zum Teil auch dreimal aufgetragen. Beim Steilhang, wo Grasfasern und Sträucher schon vorhanden sind, muss man mit Tiefgrund und weißer Ölfarbe vorarbeiten, wenn man mit wasserlöslichem Kleber die Schneeflocken oder die Schneepaste auftragen will, da sonst ein Gelbschimmer entsteht. Für das Auftragen der Schneepaste eignen sich Künstlerpinsel in den Größen 2 und 3 in rund und 10, 12 und 14 als Flachpinsel.“ Natürlich sollten auch Straßen- und Schienenszenen authentisch aussehen. Zum Beispiel dort, wo gerade ein Schneepflug durchgefahren ist, der mit seinem Schieber einen Haufen vor eine Haustüre geschoben hat. Aber auch beim Bahnübergang: Auf den Schienentrassen hat nämlich der Fahrtwind des Dampfzugs mächtig Schnee weggeblasen – das Schienenbett daneben trägt dagegen eine größere Schneelast.

Grillkohle wird zu Fels

Die imposanten Felsen, die sich auch über den Tunneleingängen bedrohlich aufbäumen, fertigte der Anlagenbauer unkonventionell an: aus gesäuberter Grillkohle, die er in Tiefgrund tauchte, trocknen ließ und dann färbte. Felsen waren stets eine seiner Spezialitäten: „Ich habe mir Felsformationen genau angeguckt. Bei Felsen gehören stets die Schichten und die Verwerfungen der Erdkruste dazu. Für Geröll oder Schotter kann man alles Mögliche benutzen, was man draußen so findet – sammeln und einfach durchsieben!“ So lautete seine Empfehlung aus dem Jahr 2017. Und neben tollen optischen Reizen finden



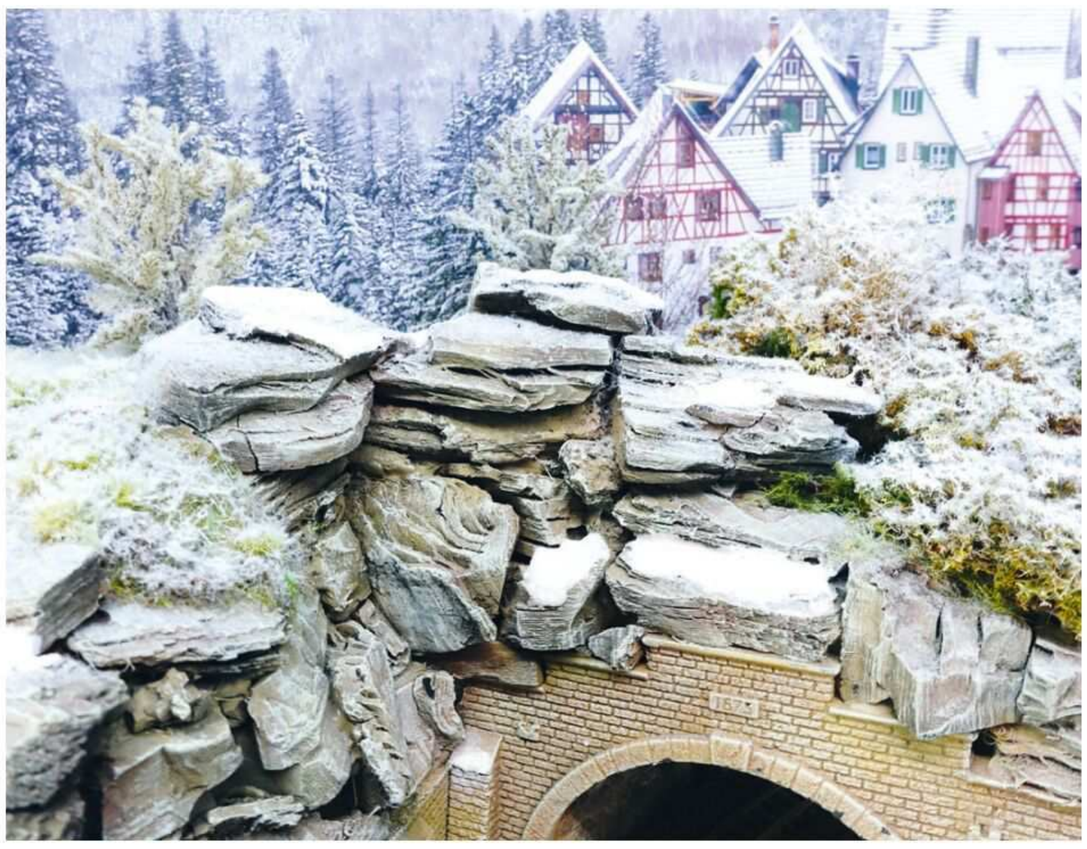
Fabrik auf Hügel: Verschiedene Höhenniveaus waren Peter Fischer stets wichtig – und auch Orte, in denen die Menschen Arbeit finden.



Kolossale Erscheinung: Die stolze V 200 125 schleppt ihre Fracht souverän vorbei an Ortschaften durch die verträumte Natur.



Burgfrieden: Mitten im verschneiten Wald thront eine uralte verlassene Ruine, bewacht von weißen Nadelbäumen.



Clevere Idee: Die schroffen Felsen über dem Tunnelportal schuf Peter Fischer auf der Basis von Holzkohle.



Licht am Ende des Tunnels: Das gleißende Weiß der Schneelandschaft beeindruckt beim Herausfahren besonders.



Filigrane Arbeit: Peter Fischer konzentrierte sich beim Modellbau gerne auf liebevolle Details.





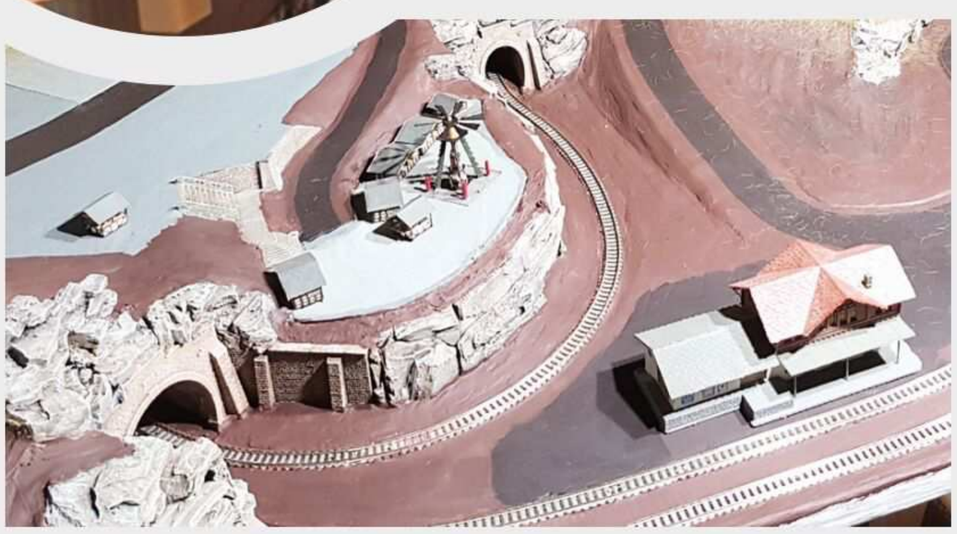
Peter Fischers Ehefrau Irmgard und Tochter Claudia schätzen und schützen das kreative Vermächtnis des verstorbenen Familienvaters.

Ein reiches Lebenswerk wird fortgeführt

Peter Fischer hinterlässt mit seiner N-Anlage ein wertvolles Erbe, vor allem für Ehefrau Irmgard und Tochter Claudia. Die beiden möchten deshalb in seinem Sinne das Hobby weiterführen.

„Mir gefällt alles: Auch der Weihnachtsmarkt, in den Peter viel Geduld und Elan gesteckt hat, mit all den vielen Lichtern. Da saß er im Wohnzimmer und hat die kleinen LEDs mit einer Himmelsgeduld minutiös gemacht“, so Irmgard Fischer. Und Claudia ergänzt: „Ich finde die vielen Details, den Schlittenberg, den Weiher und die Soundeffekte schön.“

Deshalb verwundert nicht: „Die Anlage bleibt fest im Wohnzimmer stehen. Wir kaufen noch einen Weihnachtszug dazu – und dann spielen wir!“ Zudem haben die Frauen Ideen für die Landschaftsgestaltung. Und die Modellbahnfreunde Reicher Ebrachgrund (www.modellbahnfreunderebg.com) liebäugeln mit einer Präsentation auf einer ihrer nächsten Ausstellungen. „Dann sehen die Anlage alle – das wird ein Highlight“, so Irmgard Fischer.



Bereits der Rohbau zeigt die Herangehensweise und Ideenvielfalt, die Peter Fischer kennzeichnen.

→ sich auf der winterlichen N-Anlage auch noch akustische. Ein Highlight ist das Glockenspiel „Stille Nacht, heilige Nacht“ aus der Kirche oder ein Orgelspiel sowie ein Drehorgelspieler mit weihnachtlicher Musik auf dem Weihnachtsmarkt, der über ein Stereo-Sound-Verstärkermodul MP3-Musik wiedergeben kann.

Das rollende Material fährt digital

Beim rollenden Material kommt zum Einsatz, was gefällt. „Allzu lange Züge funktionieren auf der kleinen Anlage aber nicht, das würde den Betrachter optisch erschlagen“, sagt Freund Bernd Deinlein. Die gezeigte Zeitspanne reicht dabei von den 1960ern bis zu den 1980er-Jahren. „Es ist schon erstaunlich, was man in Spur N alles auf dieser Fläche gestalten kann. Gefahren wird digital, auch wenn die Strecke nicht sehr lang ist. Es fahren zwei Züge in drei Blockstrecken, die ich so besser regeln kann. Ein Jahr Arbeitszeit für 1,2 Quadratmeter Modellbahn war übrigens nicht dem Schnee geschuldet, sondern den vielen Details, die man in eine Winterlandschaft einbringen kann“, so Peter Fischer kurz nach Fertigstellung der Anlage. Wohl wahr. Und schön.

Text und Fotos: Claus Dick

Weitere Informationen und Fakten zum oberfränkischen Modellbahnverein Reicher Ebrachgrund finden Sie im Internet unter: modellbahnfreunderebg.com

märklin
my world

3+

Spielspaß Großbaustelle

... mit Märklin my world

Die Startpackung „Baustellenzug“, die „Baustellen Station“ und der „Kranwagen“ lassen schon die ganz Kleinen in die spannende Erlebniswelt der Baustelle eintauchen.
Einfach auspacken, aufbauen, loslegen! **www.maerklin.de/myworld**



HO
Spurweite | Magnetkupplung | Ton | Licht | Akkubetrieb









Über eine Nebenstrecke erreicht der Dampfzug den Kopfbahnhof Durlesbach. Weißgraue Kalkfelsen kontrastieren hier mit dem satten Grün der Bäume.

Bei den historisch anmutenden Dorfgebäuden rund um den fiktiven Bahnhof dominieren Fachwerkkonstruktionen und mittelalterliche Steinmauern.





Prominenter Bahnhof – ländliche Idylle

In einer neuen Artikelserie stellen wir die interessantesten Szenen der Anlage im Märklineum vor und werfen einen Blick hinter die Kulissen. Den Auftakt bildet der Bahnhof Durlesbach in Epoche I.

Der mittlerweile stillgelegte Bahnhof Durlesbach, rund 30 Kilometer nördlich von Friedrichshafen, ist für Eisenbahnfans gleich mehrfach von besonderer Bedeutung. So verwundert es nicht, dass er mit seinem zugleich regionalen Bezug auch auf der Anlage im Märklineum einen prominenten Platz einnimmt. Beim Blick von der Empore (siehe Hintergrundbild und Foto auf Seite 101 oben), auch wenn man die Ausstellungshalle betritt, befindet er sich gleich rechts auf dem vordersten Modul der Anlage. Der Bahnhof Durlesbach ist landschaftlich in bewaldete Kalksteinfelsen der Schwäbischen Alb eingebettet und startet bahnhistorisch mit Epoche I. Also jener frühen Epoche um 1850 bis 1920 mit ihren typischen ländlichen Merkmalen (siehe Infokasten auf Seite 101).

Allgemein bekannt wurde der Bahnhof Durlesbach, der nicht nach einem Ort, sondern nach dem dort vorbeifließenden Durlesbach benannt wurde, durch das Lied „Auf de schwäbsche Eisebahne“. In der ersten Strophe des um 1853 entstandenen württembergischen Volksliedes heißt es in einer überlieferten Version: „Auf de schwäbsche Eisebahne geit es viele Statione: Stuegert, Ulm ond Biberach, Meckebeure, Durlesbach. Trula, trula, trula la, trula, trula la.“ Wobei die eigentliche Reihenfolge



Von der Empore aus blicken Besucher des Märklineums, wie auf dem Hintergrundbild des Beitrags angedeutet, fasziniert auf die weiter im Bau befindliche H0-Modellbahnanlage in der darunter liegenden Ausstellungshalle.

Charakteristika der Epoche I

- Dampflokbetrieb.
- Schienenstränge ohne Oberleitung.
- Pferde-/Ochsenfuhrwerke anstelle Autos.
- Gebäude mit Fachwerk um 1850 bis 1920.
- Ländlich-dörfliche Prägung der Orte.
- Üppige Bewaldung.

der Stationen, zuerst Durlesbach und dann Meckenbeuren, um des Reimes willen vertauscht wurde.

„Auf de schwäbsche Eisebahne“

In dem bissig satirischen Text wird von einem einfältigen Bauern erzählt, der sich eine Ziege gekauft hat und mit ihr auf der schwäbischen Eisenbahn fahren will. Nachdem er die Geiß am hintersten Wagen angebunden hat, damit sie hinterherläuft, und um das Ticket für sie zu sparen, setzt sich der Bauer ins Abteil zu seiner Frau und zündet sich eine Pfeife an. Als er die Ziege an der nächsten Station holen will, ist von ihr nur noch der vom Leib abgetrennte Kopf am Seil übrig. Voller Zorn schmeißt der Bauer diesen dem Zugführer entgegen und zürnt: „So, du kaascht de Schade zahle, worum bischt so schnell gfahre, du alloi bischt Schuld dara, daß i jetzt koi Geiß meh ha.“

Heute ist die Szene als Skulpturengruppe am Museumsbahnhof Durlesbach vor einem restaurierten Dampfzug dargestellt (siehe Abbildungen auf Seite 103). Die vier Bronzefiguren des 1990 geschaffenen Kulturdenkmals – Bauer mit Pfeife, seine Frau, die Ziege und der Zugführer – stammen vom lokal ansässigen Künstler René Auer aus Bad Waldsee.



Keine Szene aus einem Wild-West-Film, sondern typisch für die hiesige Epoche I: Ein Pferdefuhrwerk mit gelber Postkutsche fährt auf einem nicht asphaltierten, mit Steinen gepflasterten Weg zum Bahnhof.



Symbolisch für die landschaftliche Prägung der Schwäbischen Alb durch Streuobstwiesen und Schäferei: ein Apfelbaum mit knallroten Früchten und das Schafsbad vor der Schur.

Königlich Württembergische Staatsbahn

Eisenbahnfans ist der Bahnhof Durlesbach aber auch als historischer Haltepunkt der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahn auf der 1850 fertiggestellten ersten Strecke von Stuttgart über Ulm bis nach Friedrichshafen ein Begriff (siehe Karte auf Seite 102). Anfangs fungierte Durlesbach als Stadtbahnhof für Waldsee. Anschließend wurde der kleine Weiler Durlesbach zunächst wenige Jahre als Holzverladestation genutzt, um gegen Ende des 19. Jahrhunderts vor allem als Personenbahnhof für das wiederbelebte nahe Kloster Reute zu dienen.

Das 1911 bis 1912 im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke errichtete heutige Bahnhofsgebäude stammt aus jener Zeit (als Modell bei Faller erhältlich: Art. 282708). Während der folgenden Jahrzehnte verlor der Bahnhof Durlesbach zunehmend an Bedeutung, bis er 1984 endgültig stillgelegt wurde. Heute ist der Museumsbahnhof Durlesbach, der zur wenige Kilometer nördlich gelegenen Stadt Bad Waldsee gehört, mit seinem privat betriebenen Ausflugslokal ein beliebtes Wanderziel und Eisenbahndenkmal. Unterstützt wird das Ganze auch vom Förderverein Durlesbach-Bähnle e. V.

Fiktives Dorf Durlesbach mit Kopfbahnhof

Als Reminiszenz an das bekannte Volkslied und die erste württembergische Bahnstrecke von Stuttgart nach Friedrichshafen wird nun auf der Anlage im Märklineum das fiktive Dorf Durlesbach im Umfeld der Schwäbischen Alb →



Zwei Feldarbeiter kehren auf einem mit Heu beladenen Karren, der von einem Ochsengespann gezogen wird, nach getaner Arbeit zurück ins Dorf.



Die einsam vor der Dampflok grasende Milchkuh repräsentiert die kleinbäuerliche ländliche Idylle des fiktiven Dorfes Durlesbach.



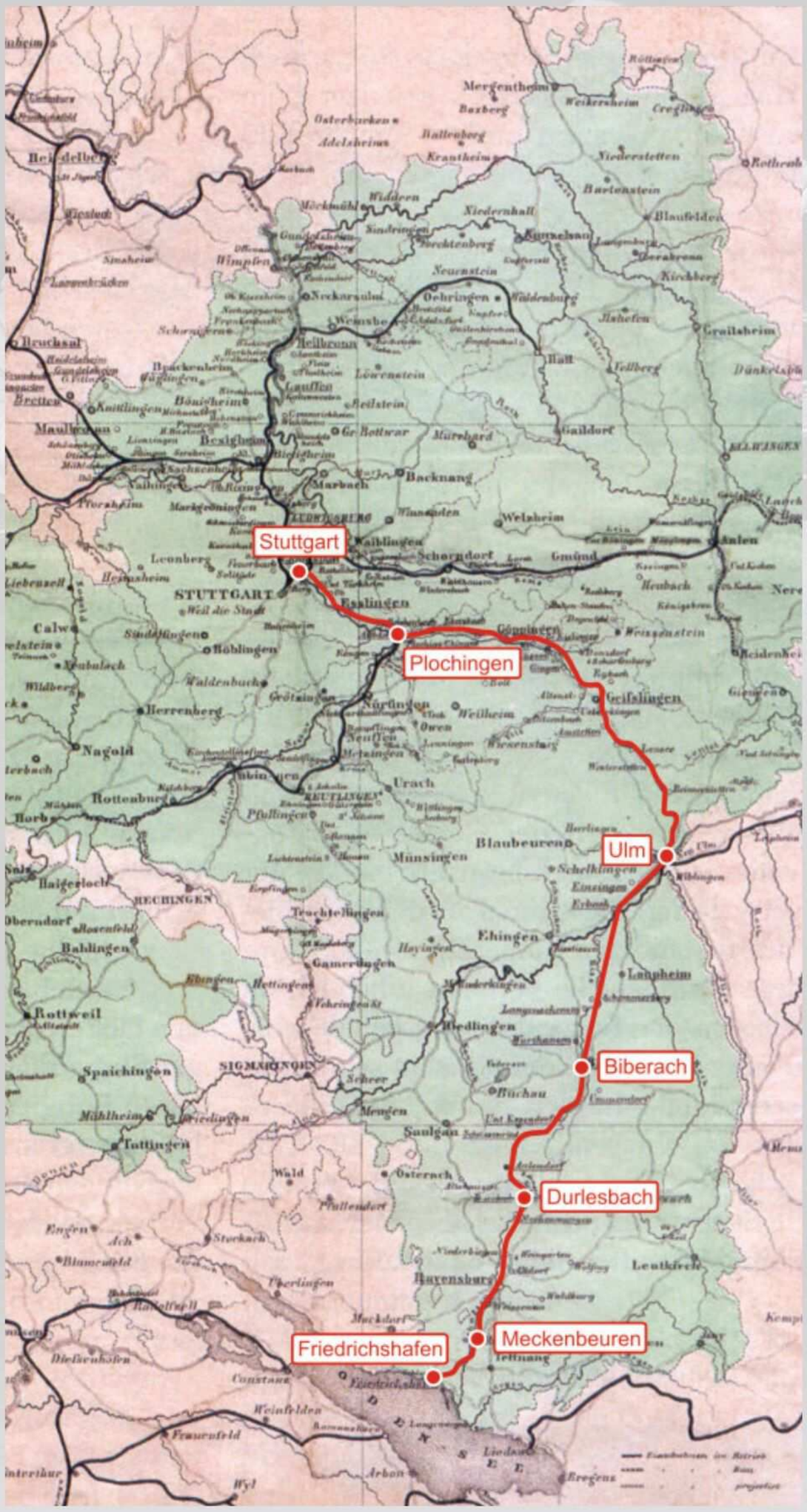
Passend zum dörflichen Ambiente in Epoche I: privater Gemüseanbau rund ums Haus und ein Mann beim Hacken von Brennholz zum Kochen und Heizen.



Auf den Gemarkungen dörflicher Siedlungen auch heute noch häufig in natura anzutreffen: Grabkreuze unter alten Eichenbäumen.



Ein gemütlicher Plausch am Dorfweiher zwischen zwei Frauen, während sich auf dem Wasser Vögel tummeln und plätschernd ihre Kreise ziehen.



Die im Lied „Auf der schwäbischen Eisenbahn“ besungene Bahnstrecke von Stuttgart über Ulm, Biberach, Durlesbach und Meckenbeuren bis Friedrichshafen. Das Mitte des 19. Jahrhunderts entstandene Lied ist ein historisches Zeugnis für die 1850 fertiggestellte erste württembergische Zugverbindung von der Hauptstadt Stuttgart bis nach Friedrichshafen am Bodensee.

Mögliches Zubehör für Epoche I

Details	Hersteller	Artikel
Bahnhof Durlesbach	Faller	Nr. 282708
Fachwerk-/Dorfgebäude	Auhagen, Busch, Noch	diverse
Schafe und Schäfer	Faller, Noch, Vollmer	diverse
Ochsenkarren	Preiser	Nr. 30412
Pferdefuhrwerke	Faller	diverse
Heuernte-Wagen	Faller	Nr. 180561
Bäume	Auhagen, Busch, Heki, Noch	diverse

Museumsbahnhof Durlesbach



Das große Foto in der Mitte zeigt die heute überdachte Skulpturengruppe am Museumsbahnhof Durlesbach. Die Szene bezieht sich auf den Text des Volksliedes „Auf der schwäbischen Eisenbahn“ (hochdeutsch).



Auf den im Kreis angeordneten kleinen Bildern (aufgenommen vor der 2008 begonnenen Restaurierung) sind die im Lied vorkommenden Figuren zu sehen: der Bauer, seine Frau, der Zugführer, die Dampflok und der Ziegenbock.









→ gewürdigt, was auf der Anlage durch weißgraue Kalkfelsen und grüne Wacholderweiden sowie typische Schäferei umgesetzt ist. Hinzu kommt der aufgestaute Weiher am Dorfrand, der auf den Durlesbach verweist. Angefahren wird der Dorfbahnhof über eine eingleisige Nebenstrecke, die durch einen Tunnel herführt und hier endet.

Reizvolle Details

Das Bahnhofsgebäude ist dem Vorbild auf Basis des gleichnamigen Bahnhofs Durlesbach von Faller nachempfunden, wobei es nachträglich entsprechend bearbeitet und gealtert wurde. Das Gleiche gilt auch für die Gebäude des dargestellten Dorfes, die mit ihrem Fachwerk in die Epoche I passen. Ebenso wie die ländliche Prägung des Dorfes mit privatem Gemüseanbau, einer Milchkuh, der Streuobstwiese mit Apfelbäumen oder dem Ochsenkarren und Pferdefuhrwerk mit Postkutsche.

Zu den weiteren reizvollen Details der Epoche I gehört der Mann, der sich – wie es zur damaligen Zeit üblich war – sein Brennholz für das stromlose Kochen und Heizen hackt. Oder auch der Kreuz-Grabstein unter einem Eichenbaum.

Besonderheiten der Dorfszene

- Grünbewuchs im gestalterischen Kontrast zu weißgrauen Kalkfelsen der Alb.
- Pferdefuhrwerk, Postkutsche und Ochsenkarren.
- Darstellung der Schäferei mit Tierbad vor der Schur.
- Ländliche Prägung mit Streuobstwiese, privatem Gemüseanbau und Milchkuh.
- Kreuz-Grabstein unter Eichenbaum.
- Weiher am Dorfrand durch aufgestauten Bach.

In der nächsten Folge unserer neuen Artikelserie über die Anlage im Märklineum steht der Zoo im Fokus, der besonders reizvoll auf einem hügeligen Relief gestaltet ist.

Text: Mario Spalj; Bilder: Kötzle, ANKAWÜ / Mussklprozz / Lencer (CC BY-SA 3.0)

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

Gehobene



Mittelklasse

Vor 60 Jahren bekam die V 200.0 mit der V 200.1 eine leistungsstärkere Schwester. Die Diesellokomotiven der 2.000-PS-Klasse wurden sehnsüchtig erwartet – im schnellen und schweren Personenzugdienst war das Verkehrsaufkommen stark gestiegen.



Imposante Erscheinung: Die V 200 138 wartet im Münchner Hauptbahnhof im Jahr 1968 auf die Abfahrt nach Lindau am Bodensee. Die topografisch anspruchsvolle Allgäubahn erforderte leistungsstarke Zugmaschinen.



50 Exemplare der V 200.1 beschaffte die DB zwischen 1962 und 1965. Die V 200 119 wurde im Mai 1963 von der DB abgenommen.

Mehr Diesellokomotiven – diese Forderung erhob Anfang der 1960er-Jahre der Betriebsdienst der Deutschen Bundesbahn. Für den höherwertigen Verkehr reichten die vorhandenen Lokomotiven der Baureihe V 200.0 bei Weitem nicht aus. Die ab 1958 gefertigte V 100.10 sollte vor allem den Betrieb auf Nebenbahnen übernehmen. Zudem kam die Elektrifizierung nicht im gewünschten Maße voran. Nur langsam näherte sich der Fahrdraht den Seehäfen Hamburg, Bremen und Emden. Da halfen auch die in großen Stückzahlen gelieferten Einheits-Elektrolokomotiven nicht, denn ihnen ging irgendwann der Strom aus. Daher kontrollierte noch immer das Dampfross einen nennenswerten Teil des Betriebsgeschehens. Also sannen die Bundesbahn-Techniker auf Abhilfe, standen aber vor einem weiteren Problem.

Die Industrie meldete zwar große Fortschritte in der Entwicklung leistungsstärkerer Dieselmotoren. Doch schritt sie keineswegs so schnell voran, wie es die Bundesbahn schon Anfang der 1950er-Jahre erhofft hatte. Ihr Ziel lag von Anbeginn in einmotorigen Maschinen für den anspruchsvollen Streckendienst. Doch konnte sie dieses nur für den Betrieb auf den Nebenbahnen umsetzen, die der Baureihe V 100.10 zwar einiges abverlangten, aber keine 2.000 PS Leistung – etwa 1.470 Kilowatt – erforderten. In der 2.000-PS-Klasse jedoch stand noch immer kein bahnfester Dieselmotor zur Verfügung. Folglich wurde ein Kompromiss nötig.

Verdieselung des Schienenverkehrs

Die Baureihe V 200.0 hatte sich insgesamt bewährt. Zwar erreichte sie nicht in allen Bereichen die Leistungen der Baureihe 01, konnte also nicht als vollwertiger Ersatz der Dampflok dienen, zeigte aber deutlich das Potenzial, das in der neuen Technik steckte. Ohnehin sollte man von der ersten in der nennenswerten Stückzahl von 86 Exemplaren gebauten Diesellok der gehobenen Mittelklasse nicht gleich erwarten, den Schienenverkehr komplett zu modernisieren. Zugleich bewies sie, dass der deutsche Weg der Verdieselung gangbar war. Weltweit setzten Industrie und Bahnen auf Maschinen mit elektrischer Kraftübertragung. Das Strömungsgetriebe nach dem von Hermann Föttinger geschaffenen Prinzip erzielte dagegen in beiden Teilen Deutschlands – auch die in der DDR konstruierten Diesellokomotiven arbeiteten mit hydrodynamischer Kraftübertragung – seinen Durchbruch. Dass es heute in Neubaulokomotiven nicht mehr eingebaut wird, ist einfach auf den Siegeszug der Halbleiterelektronik zurückzuführen. Gegen Mikrochips und drehstromverträgliche, leichtgewichtige Asynchronmotoren kommt nach aktuellem Stand der Technik keine Kraftübertragung mit beweglichen Bauteilen an.

Berücksichtigt man, dass die V 200.0 bereits 1953 entwickelt worden war, kann man sie als erfolgreich bezeichnen. Es folgte den Gesetzen der Logik, dass sich die Verantwortlichen der Bundesbahn an der V 200.0 orientierten, als sie eine weitere zweimotorige Lokomotive planten, nachdem sich die Hoffnungen auf eine einmotorige Lösung zerschlagen hatten. Daran änderte auch die sogenannte „Getriebekrise“ nichts. Das Bahnbetriebswerk Villingen musste zahlreiche V 200.0 abstellen, weil die Strömungsgetriebe versagten. Die Untersuchungen ergaben, dass die Maschinen permanent überlastet worden waren, das Problem also nicht in den Getrieben lag. Jede Technik muss vor dauernder Überlastung kapitulieren.

Daimler-Benz und Maybach

Natürlich kam ein Nachbau der V 200.0 nach fast zehn Jahren nicht mehr infrage. Zugleich wünschte die Bundesbahn eine Lok, die zwar die Wartezeit bis zur einmotorigen Lok



Ein wichtiges Einsatzgebiet der V 200.1: die Vogelfluglinie. Hier ist die V 200 113 mit einen Transitgüterzug auf dem Weg nach Puttgarden.

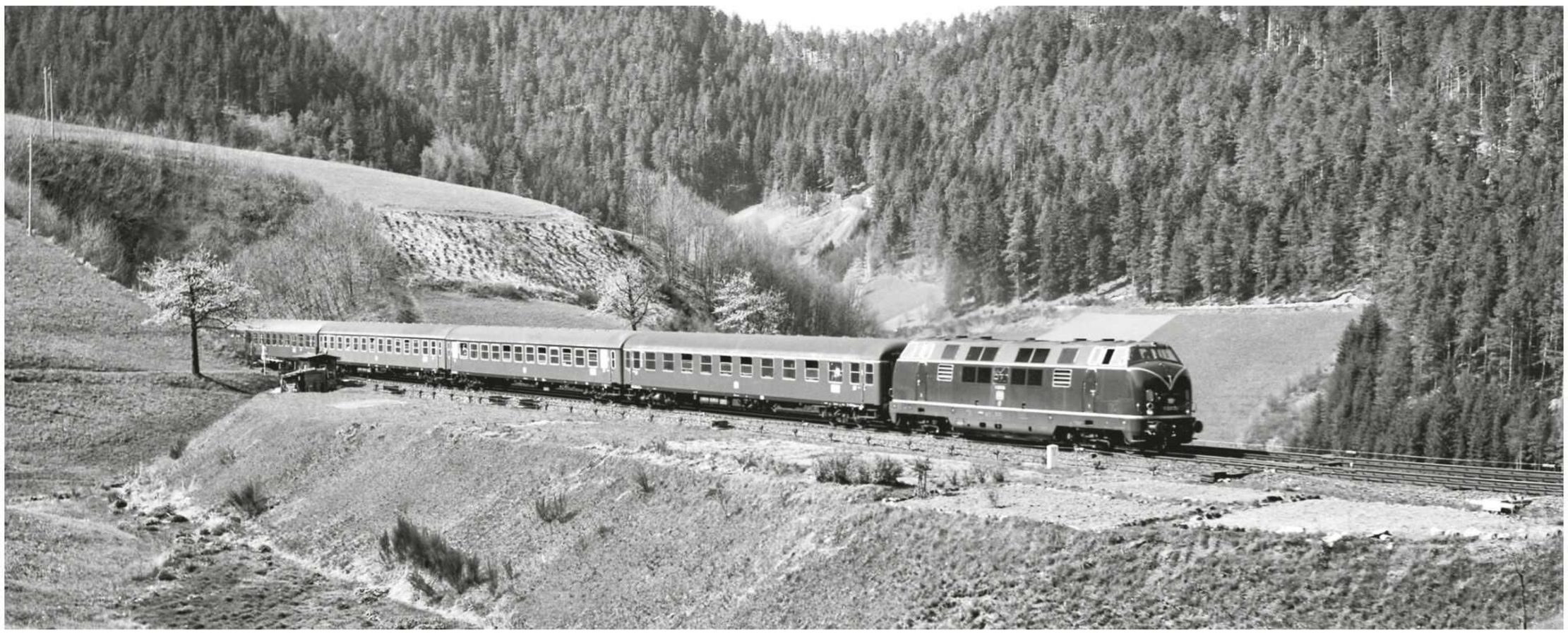
überbrückte, aber auch kein kurzlebiges Provisorium darstellte. Die Entwickler wussten natürlich, dass eine einmotorige Nachfolgebaureihe allein schon der Wartungs- und Instandhaltungskosten wegen einen gewaltigen Vorteil genießen würde, die Einsatzzeit der neuen Maschine also von vornherein enger als bei anderen Fahrzeugen begrenzt war. Schlussendlich wurden es 20 bis 25 Jahre bei der Bundesbahn, denen sich weitere Einsätze nach dem Verkauf ausgewählter Lokomotiven anschlossen. Ein rundum überzeugendes Ergebnis für eine Lokomotive, die nur entstand, weil die Bundesbahn diese Leistungsklasse brauchte und die bessere Technik noch nicht zur Verfügung stand.

Zum Zeitpunkt der Entwicklung konnte die Industrie bahnfeste Dieselmotoren mit 1.350 PS oder 993 Kilowatt Nennleistung anbieten. Somit übertraf die im Nummernplan als Baureihe V 200.1 eingestufte neue Maschine ihre ältere Schwester um stolze 700 PS. Daimler-Benz produzierte die Motoren, die natürlich nach einem stärkeren Strömungsgetriebe verlangten. Die Industrie war lieferfähig, Maybach kam zum Zuge und stellte auch die Achsgetriebe her. Mit der höheren Leistung galt es aber ein weiteres Problem zu lösen: Motoren, Getriebe und die nötigen Kühleinrichtungen brachten deutlich mehr auf die Waage als in der V 200.0. Deren Serien belasteten den Oberbau mit 78 bis 84 Tonnen, die V 200.1 sollte maximal 82 Tonnen oder 20,5 Tonnen Achsfahrmasse aufweisen.

Daher suchten die Ingenieure zum einen nach neuen Lösungen und griffen zum anderen in die Trickkiste. Ein anderer Heizkessel brachte ebenso eine Gewichtsersparnis mit sich wie ein nunmehr aus glasfaserverstärktem Polyester statt Stahlblech gefertigter Heizwasserbehälter. Dieser fiel zudem etwas kleiner aus, sodass die Lok auch bei vollen Vorräten weniger Wasser mitschleppte. Des Weiteren reduzierten die Techniker das Gewicht gemäß dem alten Grundsatz, man könne nicht einmal tausend Kilogramm, aber durchaus tausendmal ein Kilogramm sparen. Schlussendlich erreichte die rechnerische Gesamtmasse bei vollen Vorräten 81,315 Tonnen, lag also deutlich unter den geforderten 82 Tonnen. Angeschrieben wurden 78 Tonnen, da der Wert grundsätzlich für zwei Drittel Vorräte gilt. Äußerlich unterschieden sich V 200.0 und V 200.1 vor allem in den Vorbauten, die bei Letzterer weniger geneigt ausfielen. Dadurch wirkten die jüngeren Maschinen bulliger. →

Technische Daten

- **Bauart B'B'dh.**
- **Höchstgeschwindigkeit 140 km/h.**
- **Dieselmotorleistung 2 x 993 kW (1.350 PS).**
- **Länge über Puffer 18.440 mm.**
- **Achsstand 14.700 mm.**
- **Achsstand im Drehgestell 3.200 mm.**
- **Raddurchmesser 950/870 mm (neu/abgenutzt).**
- **Dienstgewicht 78 t (bei zwei Dritteln Vorräten).**
- **Maximalgewicht 81 t (bei vollen Vorräten).**
- **maximaler Achsdruck 20,25 t.**
- **Kraftstoffvorrat 3.200 l.**
- **Heizölvorrat 1.000 l.**
- **Kesselspeisewasservorrat 3.600 l.**



Idylle pur: Neben der Allgäubahn kamen die leistungsstarken V 200.1 vor allem auch auf der Badischen Schwarzwaldbahn und der Badischen Hauptbahn zwischen Offenbach und Konstanz zum Einsatz. Hier zu sehen am Hippensbachtunnel nahe Niederwasser im Jahr 1967.

Standorttreu auf Dieselinseln

Hatte sich Krauss-Maffei den Auftrag für die V 200.0 noch mit dem besser unter dem Kürzel MaK bekannten Maschinenbau Kiel teilen müssen, durften die Münchner die V 200.1 im Alleingang fertigen. Zunächst orderte die Bundesbahn 20 Maschinen. Die Abnahme der V 200 101 erfolgte am 27. November 1962. Im Laufe des Jahres 1963 standen dem Betriebsdienst die weiteren 19 Lokomotiven zur Verfügung. Eine Folgeserie mit 30 Exemplaren verließ dann 1964 und 1965 die Werkhallen. Somit konnte die Bundesbahn 136 moderne Diesellokomotiven mit mindestens 2.000 PS Motorleistung einsetzen. Die Unterschiede zwischen der ersten und zweiten Bauserie fielen gering aus. Beispielsweise erhielten die 30 nachbestellten Maschinen einen Abgasschalldämpfer, eine Kolbenölkühlung des Motors, einen Gleitschutzregler und einen Maschinenraumlüfter. Der Schleuderschutz erfolgte automatisch, während in der ersten Serie der Lokführer das Schleudern nur über einen Leuchtmelder angezeigt bekam.

Die Bundesbahn stationierte die Maschinen in bekannten Diesel-Bahnbetriebswerken. Den Löwenanteil erhielten Kempten, Lübeck und Villingen, vier Maschinen leisteten ab Hamburg-Altona ihren Dienst. Sieht man von den Altonaer Maschinen ab, die bereits 1967 in Lübecker Dienste traten, erwiesen sich die V 200.1 als sehr standorttreu. Seinerzeit bildeten das Allgäu, Schleswig-Holstein und der Schwarzwald größere Dieselinseln. Als erste wurde die Badische Schwarzwaldbahn

V 200.1: Besonderheiten

Das Bahnbetriebswerk Kempten beheimatete neben der Baureihe V 200.1 auch zwei Einzelgänger. Die 219 001 verfügte über eine Gasturbine als Zusatzantrieb, die 232 001 gehörte zu den sechsachsigen Diesellokomotiven, die die Bundesbahn erprobte. Wie die V 200.1 war sie zweimotorig. Für beide Einzelgänger stellte Kempten einen gemeinsamen Umlaufplan auf, in dem die V 200.1 gewissermaßen als eiserne Reserve diente. Mischpläne mit einer Versuchsbaureihe, der eine Regelbaureihe zur Seite stand, gab es in der Eisenbahngeschichte des Öfteren. Für einen Mischplan mit zwei Versuchsbaureihen dürfte es nur wenige Parallelen geben.

Von Anbeginn wanderte die V 200 116 in den Museumsbestand der Deutschen Bundesbahn. Im Privatbesitz überdauerte die V 200 135. Von den aus Griechenland nach Deutschland zurückgekehrten V 200.1 blieben die V 200 105, 106, 117, 121, 122, 124, 134, 136, 145 und 147 erhalten. Einige Maschinen wurden für weitere Einsätze remotorisiert. Zudem traten die V 200 101 und 120 die Heimreise aus Italien an und wechselten in den Museumsbestand. Somit kann man festhalten, dass fast die Hälfte der gebauten V 200.1 noch existiert. Nicht verifizieren lassen sich Angaben, nach denen die nach Albanien verkaufte V 200 125 betriebsunfähig abgestellt überdauert haben soll.



Die letzte gebaute V 200.1 (221 150) – im Mai 1976 von Villingen nach Oldenburg umgesetzt – im Einsatz auf der Emslandstrecke.



Stelldichein der Diesel-Boliden im Bahnhof Kempten im Jahr 1970: Die im Plandienst bewährte 221 101 (rechts) trifft auf die 232 001, die zwar mit 3.200 PS mehr Leistung brachte, aber ein Einzelstück im Fuhrpark der DB blieb.

in den 1970er-Jahren elektrifiziert, seit den 1990er-Jahren hängt über der Strecke Hamburg – Kiel der Fahrdraht. Ab 2008 fuhren die Züge zwischen Hamburg und Lübeck elektrisch, 2020 bekam auch das Allgäu einen Stromanschluss. Für die V 200.1 gab es also damals reichlich zu tun.

Natürlich schleppten die leistungsstarken, schnellen und zuverlässigen Maschinen vornehmlich Reisezüge. Reichlich Fahrzeit sparten diese allein schon durch das entfallende Wasserfassen zwischendurch, das im Dampfbetrieb doch wertvolle Minuten kostete. Zudem beschleunigt eine Diesellok erheblich schneller als ein Dampfross. Das Lokpersonal schätzte natürlich die deutlich einfachere und leichtere Bedienung der Maschine. Dass es später dennoch froh war, als die einmotorige Baureihe 218 die Aufgaben der V 200.1 – ab 1968 als Baureihe 221 eingestuft – übernahm, lässt sich vor allem auf die Lärmentwicklung im Führerstand zurückführen. Insbesondere unter Volllast, die auf den neigungsreichen Strecken im Süden naturgemäß häufiger auftrat als im hohen Norden, entwickelte die V 200.1 eine Geräuschkulisse, die alles andere als gesundheitsförderlich war.

Wechsel in den Güterverkehr

Dass die einmotorigen Baureihen eines Tages die zweimotorigen ablösen würden, stand von Anbeginn fest. Ebenso ließ sich voraussagen, dass weitere Elektrifizierungen das Ende des Dieselbetriebes bedeuten würden. Doch geschieht bei der Bahn bekanntlich nichts Holterdipolter. Kempten trat 1975 seine Maschinen in den Norden ab, als sich die Baureihe 218 etabliert hatte. Nach der Elektrifizierung der Badischen Schwarzwaldbahn blieben die V 200.1 noch einige Zeit in Villingen, ehe sie 1977 entbehrlich wurden, nachdem auch die Gäubahn und die Strecke Villingen – Konstanz unter Strom standen. Eine oft verkannte Form der Elektrifizierung beendete letztendlich auch die Zeit in Lübeck, denn mehr und mehr Reisezüge verfügten →





Mit dem Farbwechsel der DB erhielten die V 200.1 ab 1976 ihr unter Eisenbahnfreunden nicht immer beliebtes türkis/beiges Aussehen.

→ nur noch über die elektrische Wagenheizung. Der Dampfkessel der V 200.1 nützte da wenig. Bevor sie im Sommer 1980 zugunsten der 218 die Hansestadt verließen, zeigten die Maschinen während der Schneekatastrophe des Winters 1979/80 noch einmal, was in ihnen steckte.

Güterzüge benötigen keine Wagenheizung. Daher lag es nahe, für die V 200.1 neue Aufgaben im Güterverkehr zu finden. Das Bahnbetriebswerk Oldenburg bediente die Emslandstrecke nach Emden Außenhafen, die erst 1980 elektrifiziert wurde. Die Zeit der V 200.1 in Oldenburg war zwar recht kurz und währte nur von 1976 bis 1980. Mit den 4.000 Tonnen schweren Erzzügen von Emden nach Rheine nahm die V 200.1 aber Züge an den Haken, die zu den Spitzenleistungen in Europa gehören. Dass die Ablösung mit sechsachsigen Elektrolokomotiven erfolgte, spricht eine deutliche Sprache.

Ihren Lebensabend verbrachten die Maschinen im Bahnbetriebswerk Gelsenkirchen-Bismarck und nach dessen Auflösung in Oberhausen. Rund ums Ruhrgebiet erwarben sich die Lokomotiven weitere Verdienste im Güterverkehr, bespannten aber auch mit Dampfheizungen ausgestattete Reisezüge. Ihre Zeit neigte sich jedoch dem Ende entgegen, denn die einmotorigen Diesellokomotiven konnten ihre Kostenvorteile gut ausspielen. Immerhin überdauerten 20 Lokomotiven bis zum 30. Juni 1988. Dann endete die Dienstzeit der V 200.1 bei der Bundesbahn.

20 Lokomotiven gelangten nach Griechenland und fuhren bis 1997 für die dortigen Staatsbahnen. Fünf V 200.1 traten in die Dienste der Staatsbahnen Albaniens, standen dort aber nur kurzzeitig im Einsatz. In beiden Fällen bereitete die ungewohnte Technik den Eisenbahnern Kopfzerbrechen – der dieselhydraulische Antrieb nahm nunmal weltweit eine Außenseiterposition ein. Ein Händler erwarb 20 Maschinen, von denen zwei an italienische Unternehmen für den Bauzugdienst gingen und 17 als Ersatzteilspender dienten. Die 20. Lokomotive verkaufte er an die Bundesbahn zurück, die sie als Ersatzteilspender für ihre Museumslok, die V 200 116, nutzte. Schließlich fand die Bundesbahn für eine weitere Lok einen Abnehmer wiederum in Italien. Somit entstand das Kuriosum, dass von einer Konstruktion, die nur für den Übergang gedacht war, mehr als die Hälfte der jemals gebauten Lokomotiven nach ihrem Dienstende bei der Deutschen Bundesbahn in Süd- und Südosteuropa neue Aufgaben fand. Der V 200.1 und ihren Entwicklern stellt das ein rundum gutes Zeugnis aus.

Text: Torsten Berndt; Fotos: Frank Lüdecke, Georg Steidl, Reinhold Palm, Reinhard Todt, A. Dengler, Burkard Wollny, Joachim Bügel (Slg. Eisenbahnstiftung)

Jubiläen bei Krauss-Maffei

Gleich zwei Jubiläen konnte Krauss-Maffei mit der Baureihe V 200.1 begehen. Die V 200 108, von der Bundesbahn abgenommen am 19. Februar 1963, trug die Fabriknummer 19.000. Gut zwei Jahre später rollte die V 200 134 aus dem Werk in München-Allach. Sie war die hundertste V 200 des Herstellers, der kurzerhand die Aufträge für die V 200.0 und V 200.1 zusammenrechnete. Man muss die Feste eben feiern, wie sie fallen. Ihre Abnahmefahrt absolvierte die V 200 134 am 8. April 1965.

Informationen zu den Modellen mit Dieseltraktion in den verschiedenen Spurweiten (1, H0, N, Z) erhalten Sie unter www.maerklin.de und www.trix.de

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

Oberleitung made in Germany



Die SOMMERFELDT Aufbauanleitung

Instagram

www. SOMMERFELDT .de

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

COMING SOON

NEUHEITEN 2022
PRÄSENTIERT VON
JOSWOOD UND
HAGEN VON ORTLOFF

PREMIERE
AM 31.01.2022 UM 14:00 UHR
AUF DEN JOSWOOD-GMBH-KANÄLEN
BEI YOUTUBE UND FACEBOOK

Youtube

JOSWOOD GMBH
Lasercut-Bausätze aus dem Bergischen Land

Facebook

Produzent: fern sehen.medien GmbH • Drehbuch: joswood • Redaktion: Karin Isele
Darsteller: Jörg Schmidt und Hagen von Ortloff • Kamera/Licht/Ton/Schnitt: Thomas Eidam
Layout: Graphic Solutions Metzner • Bühnen-/Modellbau: Rainer Heidenreich • Soziale Medien: Lena Heins
Home: www.joswood-gmbh.de • Shop: www.lasercut-welten.de

Das Steuerungsprogramm WIN-DIGIPET

Premium Edition 2021
Small Edition 2021

Das Steuerungsprogramm WIN-DIGIPET

Instagram

Besuchen Sie uns auch auf Facebook!



Ausführliche Informationen zu den Neuerungen finden Sie in den Neuheiten-Videos unter www.modellplan.de

67021 WIN-DIGIPET Premium Edition 2021 € 489,00
68021 WIN-DIGIPET Small Edition 2021 € 139,00

modellplan
... Software + Technik für Modellbahner

WIR ERFÜLLEN MODELLBAHNTRÄUME



100% QUALITÄT · 100% SERVICE · 100% KOMPETENZ
28 Jahre 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

Winterzeit ist Eisenbahnzeit
www.brima-shop.de



Die Modellbahn-AG am Ville-Gymnasium in Erftstadt-Liblar trotzt der Corona-Pandemie: Aktuell widmen sich acht Mädchen und sieben Jungen dem spannenden Modellbahnhobby. Hier wird fleißig gebastelt und gleichzeitig eine willkommene Abwechslung vom Alltag geboten.

Engagierte Jugend

jetzt bewerben:

Sie sind auch rund ums Thema Modellbahn-Nachwuchs aktiv? Melden Sie sich bei uns unter:

maerklin-magazin@3g-media.de

Bei diesen Projekten dreht sich alles um die Welt der Eisenbahnen. Auf zahlreichen Wegen lässt sich die junge Generation vom Hobby begeistern – ob Vorbild oder en miniature.

Modellbahn AG am Ville-Gymnasium

Ein Springbrunnen, eine Gondelbahn, Wälder und Industrieanlagen oder Spielplätze samt Baumhaus. Immer wieder überraschen die AG-Kinder des Ville-Gymnasiums in Erftstadt-Liblar mit ihren neuen Ideen, die sie voller Elan und Tatendrang auf der Modellbahn umsetzen. „Es ist toll zu sehen, mit wie viel Begeisterung die Schüler und Schülerinnen dabei sind“, sagt Günter Hansen. Und weiter: „Die Arbeit mit den Kindern in der Modellbahn AG bedeutet mir sehr viel. So kann ich mein Wissen weitergeben und ich merke, dass es auch sehr gerne angenommen wird.“ Der passionierte Modellbahner betreut die AG seit mittlerweile zwölf Jahren. Das Angebot gibt es hingegen schon seit unglaublichen 30 Jahren. „Mein Vorgänger war selbst Lehrer an der Schule. Beide sind wir große Märklin Fans.“ Und diese Begeisterung ist längst auf die Schüler und Schülerinnen übergeschwappt.

Jeden Dienstag von 13 bis 17 Uhr wird fleißig gebastelt, gebaut und gespielt. Das Angebot richtet sich an alle Jahrgangsstufen. Aktuell sind sieben Jungen und acht Mädchen aus der 5., 6. und 11. Klasse dabei. „Die meisten kommen her, weil sie selbst schon lange eine Anlage haben möchten oder weil sie das Bauen an sich interessiert“, erklärt Hansen.

Gemeinsames Ziel ist das Erlernen von Bau- und Basteltechniken. „Sie lernen aber auch, miteinander umzugehen. Die Großen helfen den Jüngeren. Die Anlagen bauen die Kinder ganz alleine. Ich selbst gebe nur Ratschläge, wie man was machen kann.“ Auf Initiative eines Schülers ist etwa auch ein Springbrunnen entstanden. Nach viel Tüftelei und einigen Testversuchen wurde ein See mit mittig eingelassenem Springbrunnen kreiert. „Eine kleine Faller-Pumpe und eine Plastikflasche sind unter der Anlage →



Aus Alt mach Neu: Beschädigte Häuser werden in der AG kreativ umgestaltet und repariert. So können sie weiter eingesetzt werden.



Achtung Baustelle: Die Masten der neuen Gondelbahn auf der Modulanlage stehen schon. Die Idee kam von einem der AG-Kinder.



Häuser-Stellprobe auf der Anlage: Nicht selten verwandeln die Schülerinnen und Schüler die Modelle in individuelle Eigenbauten.



Stehen sich mit Ratschlägen zur Seite: In der AG geht es vor allem auch um das Miteinander. Jeder hilft jedem und gibt Tipps.



Die große Schulanlage setzt sich aus zahlreichen Modulen zusammen und wird stetig erweitert. Zuletzt wurde sie Anfang November 2021 beim Tag der offenen Tür präsentiert. Neues Highlight: der See mit selbst gebasteltem Springbrunnen zwischen Kirche und Mühle.

befestigt. So wird das Wasser hochgepumpt und über einen Überlauf wieder in die Flasche zurückgeführt“, erklärt Hansen. Aktuell entstehe auch eine Gondelbahn. Schwerpunkte in der Landschaftsgestaltung setzen sich die Schüler selbst. „Wichtig ist für sie alle, so viel wie möglich selbst herzustellen. Aus kaputten Häusern sind schon die schönsten Eigenbauten geworden.“

Kreativität fördern und Inspirationen finden

Austoben können sich die Kinder dabei gerade an eigenen Dioramen. Aber auch die große digital gesteuerte Schulanlage wird regelmäßig mit neuen Modulen erweitert. Außerdem ist der Bau einer neuen Winteranlage geplant. Die letzte konnte erfolgreich an einen Modellbahner aus dem Märklin H0-Forum verkauft werden. So kann durch den Erlös direkt wieder neues Material finanziert werden. Aber auch Privatspenden sorgen für eine große Auswahl an Zubehör und Gestaltungsmöglichkeiten. Ebenfalls durch Spendengelder aus dem Forum konnte der Bau von zwei Anlagen für den guten Zweck finanziert werden. „Vor circa sechs Jahren haben wir eine Anlage an die Kinderstation der Uni-Klinik Köln und eine weitere an ein Kinderheim in Bornheim übergeben.

Für neue Inspirationen und Tipps von den Profis fährt Modellbahner Hansen jedes Jahr mit etwa sieben Kindern nach Hamburg. Dort steht dann ein Besuch im Miniatur Wunderland sowie bei einem Märklin Stammtisch auf dem Programm. Mit seinem Einsatz für das schöne Modellbahnhobby hat Günter Hansen auf jeden Fall Erfolg: „Die meisten der Schüler kontaktieren mich noch nach dem Schulabschluss, wenn sie Fragen zur Modellbahn haben.“

Landeseisenbahn Lippe

Ein eigener Dampf-, Diesel- und E-Lokbetrieb, ein Wagenpark mit über 250 Sitzplätzen sowie eine 30 Kilometer lange, eigene Bahnstrecke in Nordlippe – das alles zählt zum Angebot der Landeseisenbahn Lippe (LEL). Der Verein im Osten Nordrhein-Westfalens zwischen Teutoburgerwald und Weserbergland gestaltet rund um die Eisenbahn ein vielfältiges Freizeitprogramm, das kleine und große (Eisenbahner-)Herzen höher schlägen lässt.

Raphael Kahlert und Jan-Philipp Tönebön sind bereits seit 2008 aktiv im Verein tätig. Gestartet sind sie zur Unterstützung im Service bei den Fahrten auf der Extertal- und Begatalbahn oder unter Anleitung erfahrener Eisenbahner bei den Arbeiten in der Werkstatt in Extertal-Bösingfeld. „Gemeinsam mit den Jugendlichen entwickelten wir die Initiative ‚Jugend unter Dampf‘ mit einem attraktiven Freizeitprogramm“, erklärt LEL-Vereinsmitglied und Ideengeber Thorsten Försterling. Jeden Donnerstag von 16 bis 18 Uhr sowie auf Anfrage findet die offene Jugendarbeit an der vereinseigenen Bahnmeisterei Farmbeck in Dörentrup sowie im multifunktionalen Jugendwaggon statt – Deutschlands einzigem mobilem Jugendraum auf Schienen. Dort wurde auch bereits mehrfach die Minitrix Anlage des Modelleisenbahnvereins „Eisenbahnfreunde Lippe“ aus Lage präsentiert und Modellbauprofi Thorsten Ströver aus Detmold bietet hier regelmäßig Modellbauworkshops an. 2022 steht die Erstellung einer Straße mit Kopfsteinpflaster und Gehweg von „Juweela“ sowie seitlicher, grüner Bepflanzung auf dem Programm. Die Szenerie wird unter Anleitung kreativ mit Pastellfarben patiniert. Der im Stil der EU-Flagge azurblau mit gelben Sternen umlackierte Gepäckwagen 105 240 Frankfurt hat sich auch schon als Demokratie-Express einen Namen gemacht. Regelmäßig finden hier U18-Wahlen für Kinder und Jugendliche im Rahmen der Kommunal-, Landtags-, Bundestags- und Europawahlen zentral für die Gemeinde Dörentrup statt. Des Weiteren wurden im



Der Jugendwaggon der Landeseisenbahn Lippe in EU-Lackierung: Als Demokratie-Express und unter dem Motto „Auch Jugendliche haben eine Stimme“ wird hier besonders für Mitgestaltung und Eigenverantwortung geworben.



In den Modellbau-Workshops gibt Thorsten Ströver dem Modellbahn-Nachwuchs Tipps und Tricks rund um den Landschaftsbau.



Tatkräftige Unterstützung: Jan-Philipp Tönebön lackiert die Isolatoren für die Sanierung der Fahrleitungsanlage der Extertalbahn.



Begeistert generationenübergreifend: die Minitrix Anlage der Eisenbahnfreunde Lippe, ausgestellt im Jugendwaggon.



Geschickte Handarbeit: In der MINT-Werkstatt fertigen die Jugendlichen Dampflok-Modelle aus Metall an.

Jugendwaggon schon Weiden geflochten, Hip-Hop-Workshops angeboten oder Seifen gekocht. Konzerte und Lesungen in Kooperation mit den umliegenden Jugendvereinen kamen hinzu.

In Kooperation mit der Sekundarschule Nordlippe wurde außerdem die MINT-Werkstatt der Entdeckungen gegründet. Für das Projekt hat Industriemeister Werner Gerke das Modell einer Dampflok entworfen, das die aktuell 13 Jugendlichen unter Anleitung und anhand einer Zeichnung mit ausgewähltem Halbzeug aus Baustahl, Kupfer und Aluminium erstellen. Dabei erlernen sie erste Grundfertigkeiten der Metallverarbeitung wie Sägen, Senken, Körnen, Bohren, Messen, Fügen und Feilen. Auch das eigene Schmieden eines kleinen Bauteils gehört zum Kurs. Simon Peter ist nun schon seit zwei Jahren im Verein aktiv. „Ich habe zuletzt bei der Hauptuntersuchung der E-Lok 22 viel dazugelernt. Die Arbeit und die Teamarbeit machen mir sehr viel Spaß.“ Derzeit lässt er sich zum Rangierbegleiter ausbilden.

„Wenn ein Verein jungen Menschen eine Perspektive bietet, hat dieser eine Zukunft!“, sagt der heute 23-jährige Raphael Kahlert, der vor Kurzem erfolgreich seine Prüfung zum Lokführer absolviert und seit Anfang 2020 die örtliche Betriebsleitung übernommen hat. Die organisatorische Planung der Fahrten im Verein verantwortet derweil der 24-jährige Jan-Philipp Tönebön: „Mein Interesse an der jahrelangen Mitarbeit besteht zur Hälfte aus der Motivation und Begeisterung für Technik und Eisenbahn und zur anderen Hälfte aus dem Miteinander, gemeinsam etwas zu schaffen, und dem guten Gefühl durch die ehrenamtliche Aktivität.“ Selbst schon früh dabei gewesen, tragen die beiden heute Gelerntes gerne an die Nächstjüngeren weiter. Diese heißen nun Jamie Haumann und Benett Höner, 13 und zwölf Jahre alt. Jamie möchte einmal Lokomotivführer werden: „Ich helfe, weil ich mich für die Diesellok interessiere. Die finde ich cool.“ Auch Benett ist bereits seit zwei Jahren dabei und möchte helfen, die Strecke der elektrischen E-Lok wieder bis Barntrup zu aktivieren. Deshalb unterstützte er auch gerne die Aufarbeitung vieler benötigter Kleinteile. Seit nun schon über dreizehn Jahren engagiert sich die Landeseisenbahn Lippe für die Jugend und es sollen noch viele weitere Jahre folgen.

SAM Bahner e. V.



Große Entdeckungsreise: Die Modul-Anlage der SAM Bahner umfasst verschiedenste Themenschwerpunkte und Spielereien.



Mit seiner Ausstellung möchte der Verein SAM Bahner vor allem die Jugend ansprechen und für das Modellbahnhobby begeistern.

Es sind besonders die kleinen Besucher, die bei den SAM Bahnern mit großen leuchtenden Augen die vorbeibrausenden Minitrix Züge verfolgen. In Begleitung der Eltern und Großeltern gehören sie mit zur Hauptzielgruppe, wenn der Verein SAM Bahner (www.sambahn.de) seine Modellbahnanlage in Meckenheim der Öffentlichkeit präsentiert. „Zu den neugierigen Gästen zählen sehr oft die jungen und ganz jungen Gäste“, erklärt der stellvertretende Vereinsvorsitzende Klaus Kosack. „Unsere Vereinsmitglieder stehen dann gerne unterstützend zur Seite und erklären, was gerade passiert, was zu sehen ist und wie das alles überhaupt funktioniert.“ Bei Interesse werden sie in die Technik und Bedienung einzelner Anlagenbereiche eingeführt. Kein Wunder also, dass insbesondere die Jugendlichen zu den Dauergästen gehören, die seit Herbst 2021 die wieder eröffnete Ausstellung des Vereins besuchen. Jeden Samstag von 11 bis 16 Uhr können sich kleine und große Eisenbahner in den neuen Räumlichkeiten im Neuen Markt 46 in Meckenheim von der Modellbahn verzaubern lassen. Der Eintritt ist kostenlos.

„Ganze 200 Meter Fahrstrecke stehen uns hier zur Verfügung“, zeigt sich Minitrix Fan Kosack stolz. Aufgeteilt ist die Strecke in elektronische Blockstellen, damit die Züge nicht auffahren. „Insgesamt bildet die gesamte Anlage einen Hundeknochen mit Kehrschleifen an den Enden.“ Von Industrie- und Raffinerieanlagen, Kohlefördertürmen über Stadtbereiche mit mehrspurigen Bahnhöfen bis zu kleinen Dorfszenen, Landwirtschaft und Waldarealen gibt es allerhand zu erblicken. „Kleine Gimmicks wie fahrende Boote und Rasenmäher, eine Konzertbühne mit Lichtshow und Musik, ein fliegendes Schwein über einer Industrieanlage vom Pink Floyd-Animals-Plattencover oder auch eine Weide mit lila Kühen schicken die Besucher immer wieder auf Entdeckungsreise und lockern die Modul-Anlage spielerisch auf“, weiß Klaus Kosack.

Zunächst als Interessengemeinschaft gestartet, sind die Modellbahner nun ein eingetragener Verein mit aktuell neun Mitgliedern. Generationenübergreifendes Fahren und Spielen wird

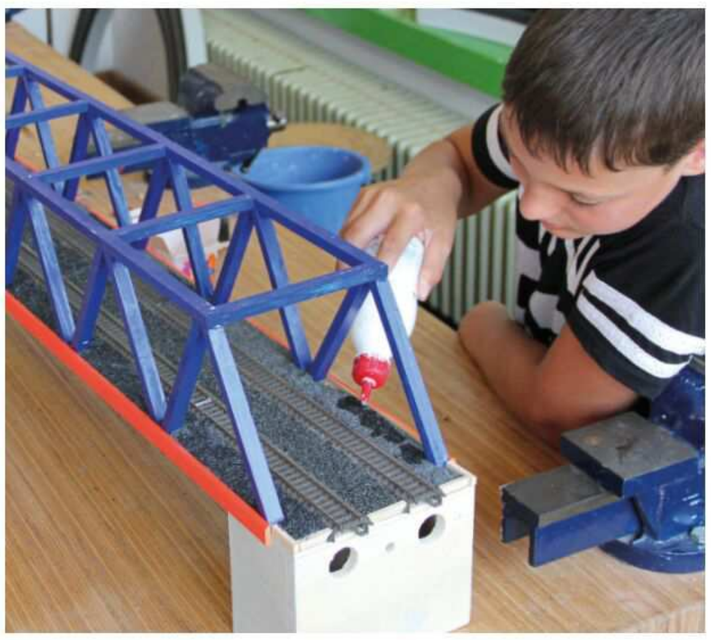


Lach- und Sachgeschichten auf der Modellbahn: Highlight für die kleinen Gäste ist der farbenfrohe Maus-Zug (Minitrix Art. 11621).

hier gelebt. Die Mitglieder sind zwischen 27 und 73 Jahre alt. Durch die Vereinsgröße ist eine enge Zusammenarbeit in allen Bereichen einfach und selbstverständlich. „Eines unserer jüngeren Mitglieder ist Lokführer bei der Deutschen Bundesbahn. Im Verein bringt er sein Fachwissen immer wieder nützlich ein und überrascht auch regelmäßig die Besucher durch Details aus dem Eisenbahnwesen.“, so Kosack.

Dennoch muss hier nicht alles streng nach Vorbild ablaufen: „Bei uns drehen Züge aus allen Epochen ihre Runden. Es fährt, was gefällt“, erklärt der Modellbahner. Dieses Motto gilt ebenso für die Modulgestaltung. Neben dem Standardmaß von 50 x 100 Zentimetern – gelegentlich auch 70 x 100 Zentimetern – muss der Gleisabstand der beiden Gleise am Ende der Module normiert und sechs Kabel müssen unter dem Modul durchgeführt werden. Je zwei für den Gleichstrom in beide Richtungen und zwei weitere für die Wechselstromversorgung der Weichen, Signale und Beleuchtung. So können die Module dann problemlos miteinander zu einer abwechslungsreichen Gesamtanlage verbunden und von den Besuchern bewundert werden.

Die Spessart Modellbahn e. V.



Feinmotorik, Handwerk und Spaß am Spielen: In der Modellbahn-AG lernen die Schüler mitunter, wie man Gleise einschottert.



Das gemeinsame Hobby verbindet: Vater und Sohn basteln an ihrem neuen Modellbahn-Modul im Bahnhof Jossa.

Markus Elm ist Modellbahner durch und durch. Von klein auf schon begeistern ihn die Miniaturzüge. Klar, dass er da die Freude auch an andere weitergeben möchte. Seit Jahren setzt er sich deshalb mit Herzblut dafür ein, die Jugend an das Hobby heranzuführen. Im Bahnhof Jossa in der Gemeinde Sinntal hat er 2014 ein Modulbauprojekt (www.die-spessart-modellbahn.de) ins Leben gerufen. Zwei Vater-Sohn-Gespanne und drei weitere Jungen arbeiten hier aktuell an verschiedenen Modulen, die jedes Jahr im Herbst zu einer großen Anlage zusammengesetzt und ausgestellt werden. Die einzige gestalterische Vorgabe ist eine zweigleisige Hauptstrecke. Ansonsten darf sich jeder individuell und kreativ austoben – neben Halbkreisen und 90-Grad-Bögen gibt es auch thematische Schwerpunkte wie die Schotterverladung. „Hier lernen die Kinder vor allem den Umgang mit verschiedenen Werkzeugen. Es wird geschraubt, gesägt und gelötet“, freut sich der Modellbahner. Außerdem zeige das Projekt schön, dass die Modellbahn ein Hobby für die ganze Familie ist. Die anschließende Ausstellung ist schon Tradition und ein Highlight für Groß und Klein.

Damit aber nicht genug: Seit 2016 betreut der ehemalige Banker außerdem noch eine Modellbahn-AG an der Hans-Elm-Schule in Sinntal-Altengronau. Jeden Mittwoch dreht sich hier im Rahmen der Nachmittagsbetreuung alles um die kleine Märklin Modellbahn. Im Kontrast zu Fußball und ähnlichen Angeboten der Schule soll die AG das Feld der Feinmotorik abdecken. Seit AG-Start wächst das Interesse stetig. Aktuell nehmen 19 Kinder teil, steuern mit Smartphone ihre eigenen Bahnhofsmodule, übernehmen Verantwortung beim Nachstellen des Original-Fahrbetriebs. Und weil das Angebot so gut ankommt, ist die Schule momentan auf der Suche nach weiterer Unterstützung. Interessenten für die AG-Betreuung können sich gerne unter markus.elm@t-online.de melden.

Text: sd, Jochen Brunsiek, Klaus Kosack;
Fotos: Markus Elm, Günter Hansen, Landeseisenbahn Lippe, Johanna Müller, SAM Bahner e. V., Peter Wehwosky

Sie engagieren sich auch für den Märklin und Trix Modellbahn-Nachwuchs? Melden Sie sich bei uns per E-Mail an maerklin-magazin@3g-media.de

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 2022



Lux-Staubhexe 2.17



H0-Entstaubungsanlage



H0-Staubsaugerwagen für das Car-System

www.lux-modellbau.de

LUX-Modellbau

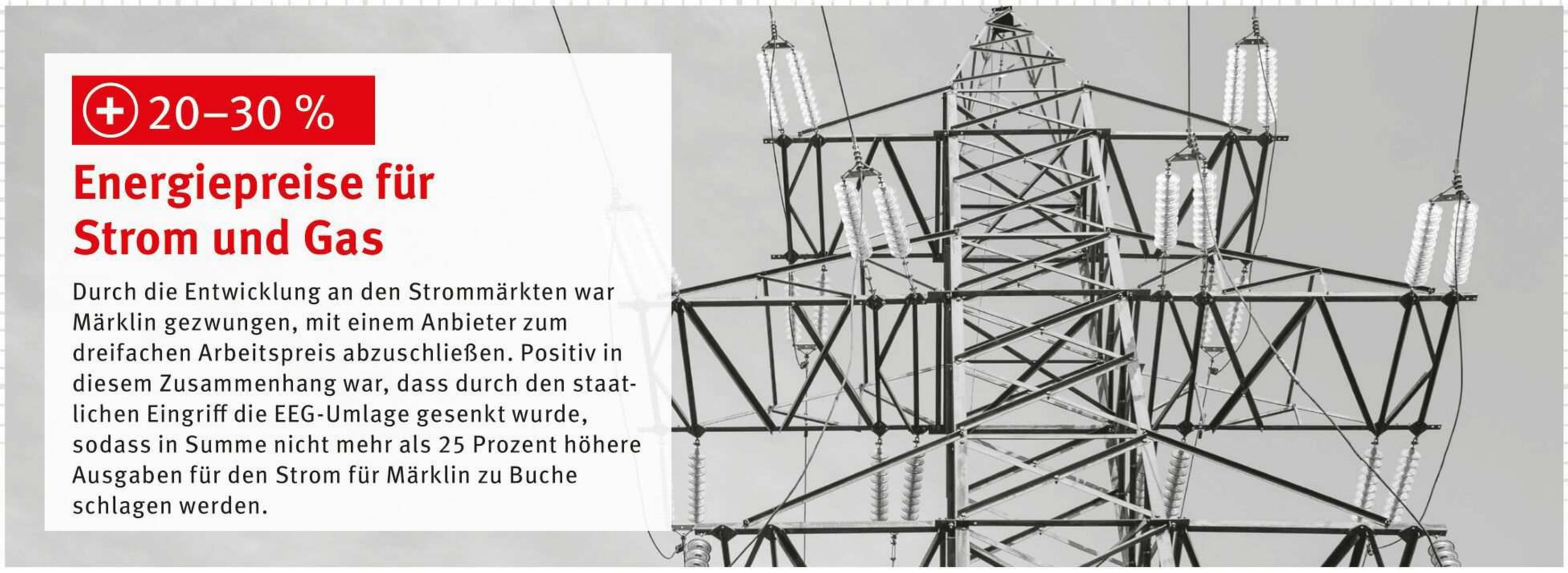
Innovative Modellbahntechnik · Gleisreinigungstechnik

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

Warum die Produktkosten steigen

Lieferengpässe, steigende Rohstoff- und Energiepreise: Derzeit muss sich auch Märklin mit den Veränderungen am Weltmarkt auseinandersetzen. Im Sinne der Kunden versucht Märklin, die Preiserhöhungen so klein wie möglich zu halten.

Steigende Kosten bei Strom- und Gasrechnungen erleben Verbraucher derzeit auch, wenn sie auf ihre monatlichen Abrechnungen sehen. Es sind aber nicht nur die privaten Verbraucher, die unter den steigenden Preisen leiden, sondern auch Unternehmen, die gleich an mehreren Stellen – Energie, Transport, Rohmaterialien und Elektronikbausteine – mit einem verknappten Angebot oder mit steigenden Preisen zu kämpfen haben. Das gilt in starkem Maße auch für alle Modellbahnanbieter, die mit ihren hochwertigen und komplexen Produkten auf eine intakte und stabile Produktionsumgebung angewiesen sind. Diese hat sich jedoch in denvergangenen Monaten durch die Verknappung vieler Güter am Weltmarkt stark gewandelt. Die veränderten Randbedingungen zwingen auch Märklin dazu, im neuen Jahr die Preise moderat zu erhöhen. Im Sinne der Kunden hält Märklin dabei die Preissteigerungen so gering wie möglich. Einen Vorteil haben Märklin Kunden weiterhin: Alle Updates auf Software wie die CS3, CS2 oder MS2 bleiben auch künftig kostenlos. Modellbahner können damit – anders als sonst üblich – immer auf technisch höchstem Level agieren, ohne nochmals dafür bezahlen zu müssen. Wie stark sich generell die Produktionsbedingungen geändert haben, möchten wir Ihnen anhand einiger Zahlen zeigen.



⊕ 20–30 %

Energiepreise für Strom und Gas

Durch die Entwicklung an den Strommärkten war Märklin gezwungen, mit einem Anbieter zum dreifachen Arbeitspreis abzuschließen. Positiv in diesem Zusammenhang war, dass durch den staatlichen Eingriff die EEG-Umlage gesenkt wurde, sodass in Summe nicht mehr als 25 Prozent höhere Ausgaben für den Strom für Märklin zu Buche schlagen werden.



⊕ 20–30 %

Rohmaterialien wie Stahl/Zink/Messing

Insgesamt herrscht eine große Knappheit an den Märkten. Der Stahlpreis hat inzwischen ein Rekordniveau erreicht und sogar Höchststände aus dem Jahr 2008 in den Schatten gestellt. Bei vereinzelten Metallen sprechen wir von einem Preisanstieg von bis zu 60 Prozent. Die gute Nachricht: Dank langjähriger Geschäftsbeziehungen beliefern die Partner Märklin im Rahmen der Vereinbarungen, auch wenn große Knappheit am Markt herrscht.



⊕ 200–300 %

Transportkosten

Ein Punkt, der alle Unternehmen in ganz besonderem Maße trifft. Ungeachtet der wesentlich längeren Lieferzeiten, reichen die Steigerungen im Bereich der Transport- und Frachtkosten von einer Verdoppelung bis hin zur Verdreifachung.



⊕ 30–100 %

Elektronikbauteile

Hier ist Märklin einer „wahnsinnigen Volatilität des Marktes, was die Verfügbarkeit anbelangt, ausgesetzt“, so Benjamin Strobelt, der Leiter Einkauf bei Märklin. Hier muss heute – wie in anderen Unternehmen – zusehends auf Sicht gefahren werden. Die Erfahrung im Einkauf: „Was Sie heute zugesagt bekommen, verschiebt sich oft mehrfach. Die Preise entwickeln sich teilweise in astronomische Sphären mit Anstiegen von bis zu 100 Prozent.“



⊕ 30–40 %

Kartonagen/ Verpackungen/Papier

Auch hier ist die Situation sehr angespannt. In der gegenwärtigen Situation ist es nicht immer einfach, die passende Verpackung „just in time“ ins Unternehmen zu bekommen. Mit Sorge beobachtet Märklin auch die Entwicklung des Papiermarktes, der nicht zuletzt aufgrund der Pandemie hinsichtlich Preis- und Lieferzeit stark strapaziert und angespannt ist. So steigen allein hier die Kosten für den Druck des Märklin Magazins, der Clubnews und der verschiedenen Kataloge und Prospekte teilweise bis zu 40 Prozent.

„Wir können unseren Kunden zusichern, dass sich Märklin trotz der nicht zuträglichen Marktentwicklungen äußerst agil und flexibel auf die Situation einstellt, um diese im Sinne ihrer Kunden zu meistern“, versichert Benjamin Strobelt, Leiter Einkauf bei Märklin. Preiserhöhungen sind zwar unabdingbar, werden aber im Sinne der Kunden so gering wie möglich gehalten.



Leser fragen



Verschiedene Gleissysteme sind kombinierbar: Das Märklin M-Gleis verschwand 2001 aus dem Sortiment und wurde durch das C-Gleis ersetzt. Mit dem Märklin Übergangsgleis lassen sich alte und neue Schienen bequem kombinieren.

Können die Mittelleiter-Gleissysteme miteinander kombiniert werden?

Die typische Märklin Modelleisenbahn bis zur Jahrtausendwende verwendete als Gleissystem das sogenannte M-Gleis. Dieses Metallgleis besitzt einen Mittelleiter, der in Form von Punktkontakten ausgeführt ist (ab Mitte der 1950er-Jahre, vorher existierte ein durchgehender Mittelleiter).

An diesem Prinzip hat sich nichts geändert. Auch das heutige Märklin K- oder C-Gleis verwenden weiterhin einen Mittelleiter für die Stromzuführung. Unter K-Gleis versteht man das flexible Märklin Gleissystem, das ohne Gleisböschung geliefert wird. Der Modellbahner hat daher mit diesem Gleis die Möglichkeit, diese Schienenbasis auf der Anlage individuell zu gestalten.

Als C-Gleis wird das 1996 eingeführte Nachfolgesystem für das frühere M-Gleis bezeichnet, bei dem eine Gleisbettung aus Kunststoff mit angespritzt ist. Es ermöglicht durch die Click-Verbindung einen unkomplizierten und schnellen Auf-/Abbau. Zusätzlich bietet es die Möglichkeit, die Verkabelung sowie den Antrieb und Decoder von Weichen in dieser Böschung zu integrieren. Beim M-Gleis wurden Weichen entweder als Hand- oder als elektromagnetische Weiche angeboten. Ein Umbau war sehr aufwendig. Beim C-Gleis werden fast alle Weichen als Handweichen ausgeliefert. So können sowohl ein elektromagnetischer Antrieb als auch ein Einbaudecoder problemlos nachgerüstet werden.

Alle drei Gleissysteme lassen sich über Übergangsgleise miteinander kombinieren. Diese Übergangsgleise gibt es nur in gerader Ausführung (Länge 180 Millimeter). Sie besitzen an den Enden nicht nur die geeigneten Anschlussverbindungen zu dem jeweiligen Gleissystem. Auch die Unterschiede in der Schienenhöhe zwischen den drei Gleissystemen werden ausgeglichen, sodass ein problemloser Wechsel ohne Stufe im Gleisstrang zwischen den einzelnen Systemen ür die Fahrzeuge möglich ist. So lässt sich beispielsweise die C-Gleis-Drehscheibe (Art. 74861) mittels Übergangsgleisen mit dem Anlagensystem verbinden.

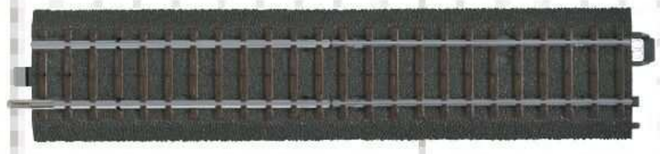
Als Nachfolgeprodukt für das M-Gleis gibt es natürlich mehrere Parallelen in der Gleisgeometrie zwischen dem M- und dem C-Gleis. So sind die verwendeten Hauptradien R1 und R2 weitgehend identisch und auch der Gleisabstand der beiden Radien ist bei beiden Systemen gleich. Die Geometrie hinter der Weichenphilosophie unterscheidet sich jedoch voneinander. Während das M-Gleis auf einem Raster von 180 Millimetern basiert, verwendet das C-Gleis die doppelte Länge. Daher können M-Gleispläne nicht einfach 1:1 in C-Gleispläne umgesetzt werden. Die verwendeten Ausgleichsstücke unterscheiden sich voneinander.

Tipp: Mit einem der heute weitverbreiteten Gleisplanungsprogramme (z. B. Märklin Software „Gleisplanung 2D/3D“ mit der Artikelnummer 60521) kann man auf einer Planungsebene den Ursprungsplan der Anlage einzeichnen und in einer weiteren Ebene dann mit dem neuen Gleissystem möglichst deckungsgleich den neuen Gleisplan erstellen.

Übergangsgleise:



- M- auf K-Gleis (Art. 2291)



- M- auf C-Gleis (Art. 24951)



- K- auf C-Gleis (Art. 24922)

Bei allen Fragen zu klassischen und neuen Modellen, der Digital-Technik und dem 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

Lokomotive und Wagenset
vorbildgerecht gealtert

märklin Händler-Initiative

Kraftpaket im Vorortdienst.

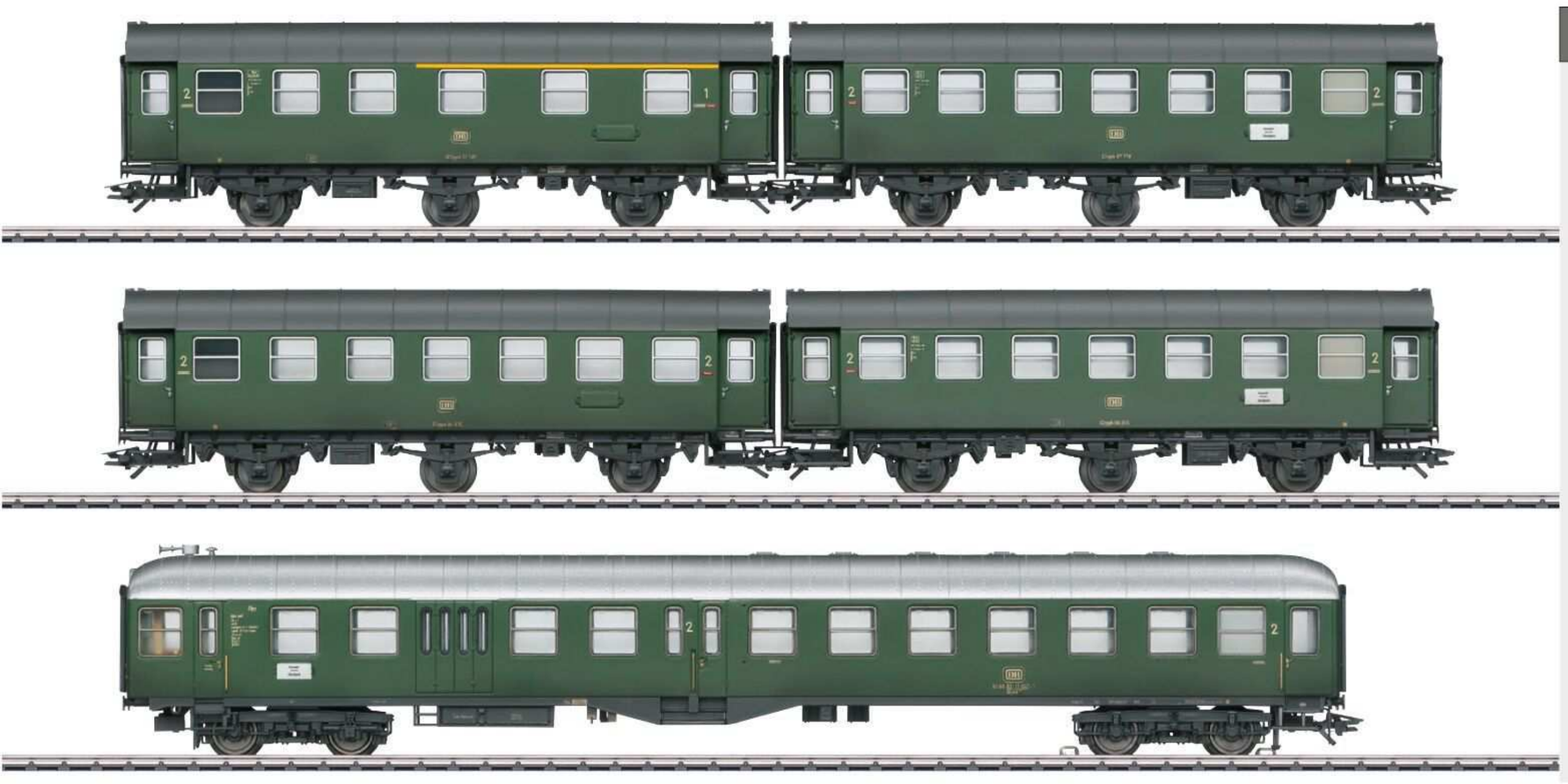
Personenzug-Tenderlokomotive Baureihe 065 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit Oberflächenvorwärmer, Lüftungsaufbau auf dem Dach und DB-Reflexglaslampen. Betriebsnummer 065 001. Gealterte Ausführung.

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

Auf einen Blick:

- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Viele angesetzte Details.
- Führerstandsbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar.
- Schlusslichter separat digital schaltbar.
- Raucheinsatz serienmäßig eingebaut.
- Multiprotokolldecoder mit „Spielewelt-Funktion“ mfx+ und umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.
- Lok mit authentischen Betriebsspuren.

39651 Dampflokomotive Baureihe 065 — 449 ,- * €



Auf einen Blick:

- Serienmäßig eingebaute LED-Innenbeleuchtung.
- Stromführende Kupplungen.
- Mit Digital-Decoder mfx und Geräuschfunktionen.
- LED-Innenbeleuchtung, digital schaltbar.
- Führerstandsbeleuchtung, digital schaltbar.
- Trennbare, stromführende Kupplungen, digital schaltbar.
- Innenbeleuchtung des ganzen Wagenverbands über Decoder im Steuerwagen digital schaltbar.
- Spitzenbeleuchtung am Steuerwagen digital schaltbar.
- Wagen mit authentischen Betriebsspuren.

41326 Zwei 3-achsige Umbauwagen-Paare und ein Steuerwagen der Deutschen Bundesbahn (DB) — 399,- * €



Einmalige Serie für die Märklin-Händler-Initiative.

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

www.mhi.de

Veranstaltungskalender

Im Frühjahr stehen gleich zwei Messe-Highlights auf dem Programm: die Faszination Modellbahn in Mannheim und die Intermodellbau in Dortmund öffnen ihre Pforten. Eine Auswahl an weiteren geplanten Aktivitäten und Events, die Sie nicht verpassen sollten, haben wir Ihnen in unseren Veranstaltungstipps zusammengestellt. Jetzt schnell vormerken und in den Terminkalender eintragen.

SONDERZUG IN DEN HARZ

Wann? 19. März
Details: www.nostalgiezugreisen.de

Los geht die Fahrt mit einer E-Lok der BR E 10. Auf dem nicht elektrifizierten Abschnitt bis Wernigerode beziehungsweise Blankenburg wird eine imposante Nohab-Großdiesellok den Zug durchs Harzvorland befördern. Ab Wernigerode können Sie dann wahlweise an einer Dampfzugfahrt mit der Harzer Schmalspurbahn auf den Brocken oder ab Blankenburg mit der 95 027 an einer Fahrt nach Rübeland teilnehmen.



Foto: Nostalgiezugreisen/ Walter Brück

19. INTERNATIONALE LAHNSTEINER MODELLBAHNTAGE

Wann? 5.–6. März
Details: www.mec-lahnstein-koblenz.de

Der Modelleisenbahnclub Lahnstein-Koblenz lädt zum Fachsimpeln, Austauschen und Staunen ein. Neben der Ausstellung von Modul- und Schauanlagen werden auch interessante Modellbahn-Workshops angeboten.

PANORAMA-RUNDFAHRT MIT DEM ROTEN FLITZER

Wann? 23.–24. April
Details: www.roter-flitzer.de

Ein Wochenende am Oberlauf des Mains verspricht die Panorama-Rundfahrt „Bamberg, Kulmbach und Bayreuth“. Interessante Stopps während der Reise: die UNESCO-Stadt Bamberg, das Dampflokmuseum Neuenmarkt und das beschauliche Ansbach.



Foto: M. Schütze

FRÜHJAHRSFEST IM LOKSCHUPPEN STASSFURT

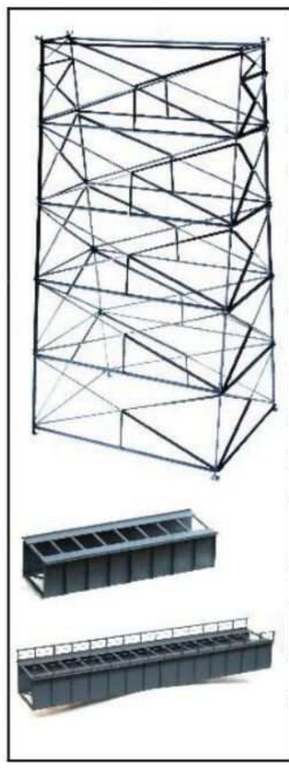
Wann? 26.–27. März
Details: www.lokschuppen-stassfurt.de

Tolles Ambiente: Im Lokschuppen Staßfurt wird umgeben von den großen Eisenbahnvorbildern wieder das traditionelle Frühjahrsfest gefeiert. Neben einer Rundfahrt mit der 41 1144 sind Führerstandsmitfahrten, eine Modelleisenbahnausstellung, ein Eisenbahnkarussell auf der Drehscheibe und vieles mehr geplant. Für große und kleine Eisenbahner.

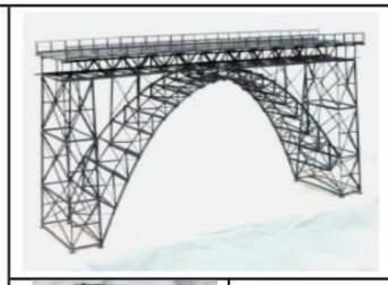
Weitere interessante Empfehlungen:

Veranstalter	Details
Bayerisches Eisenbahnmuseum	www.noerdlingen.de
Cité du Train	www.citedutrain.com
DB Museum Nürnberg	www.dbmuseum.de
Eisenbahnmuseum Neustadt	www.eisenbahnmuseum-neustadt.de
Eisenbahnmuseum Vienenburg	www.goslar.de/kultur-freizeit/museen/eisenbahnmuseum
Het Spoorwegmuseum (Modeltrein Expo On traXS)	www.spoorwegmuseum.nl
MEC „Theodor Kunz“ Pirna e. V. (17. Erlebnis Modellbahn)	www.mec-pirna.de
Messe Dortmund GmbH (Intermodellbau)	www.intermodellbau.de
Messe Erfurth GmbH (Modell Leben)	www.modell-leben.de
Messe Sinsheim GmbH (Faszination Modellbahn)	www.messe-sinsheim.de
Miniatur Wunderland Hamburg GmbH	www.miniatur-wunderland.de
MVG Museum München (Spur Z)	www.z-freunde-international.de
Ochtruper Veranstaltungs GmbH – OVG (Modellbau Schleswig-Holstein)	www.bv-messen.com
Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin	www.technikmuseum.berlin

Bitte informieren Sie sich direkt beim Veranstalter über die Durchführbarkeit der Events, Corona-Regeln und eventuelle Zugangsbeschränkungen.



← Elemente zum Bau amerikanischer trestle bridges ←







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***



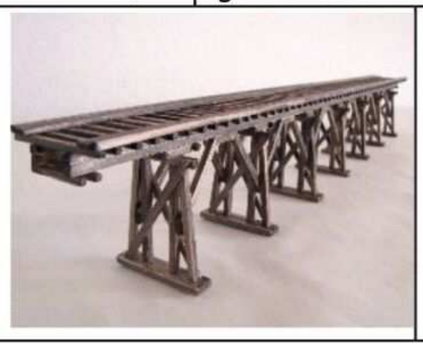


HACK BRÜCKEN

Fertigmodelle aus Weißblech, Holz oder als Karton-Bausatz

Hier sehen Sie eine kleine Auswahl unserer H0-Highlights. Wir senden Ihnen gerne kostenlos unser Info-Blatt zu! (auch Brücken in Z,N,TT,0,Spur 1)











AKTUELLE KATALOGE



Märklin
Neuheiten
Prospekt 2022



Märklin
Gesamtkatalog
2021/2022



TRIX
Neuheiten
Prospekte 2022



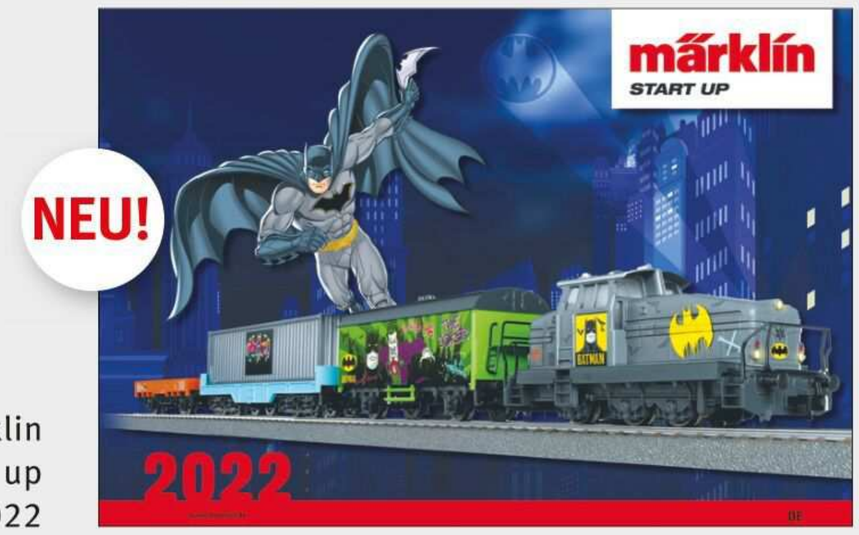
TRIX
Hauptkataloge
2021/2022



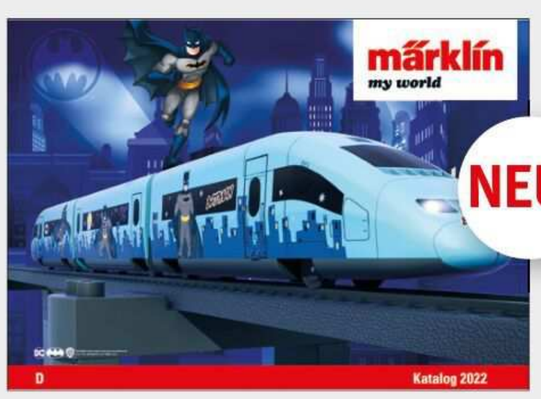
LGB
Neuheiten
Prospekt 2022



LGB
Katalog 2021



Märklin
Start up
Katalog 2022



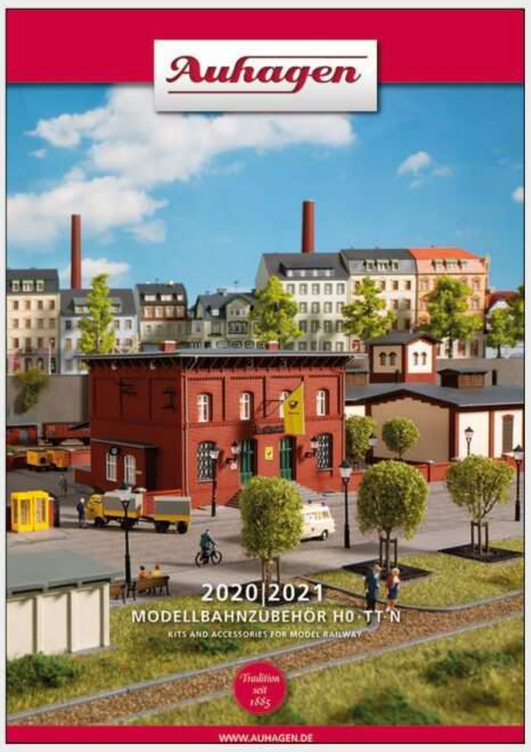
Märklin
my world
Katalog 2022

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

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

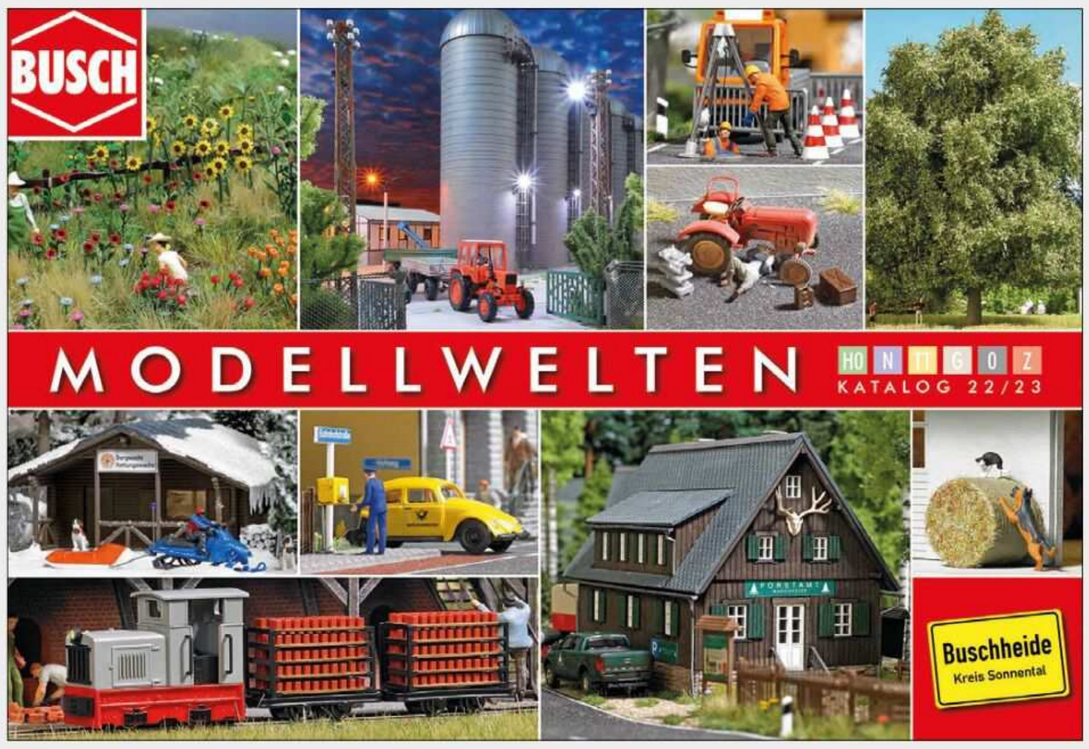
Alle Prospekte und Kataloge von Märklin, Trix und LGB sind im Fachhandel erhältlich.





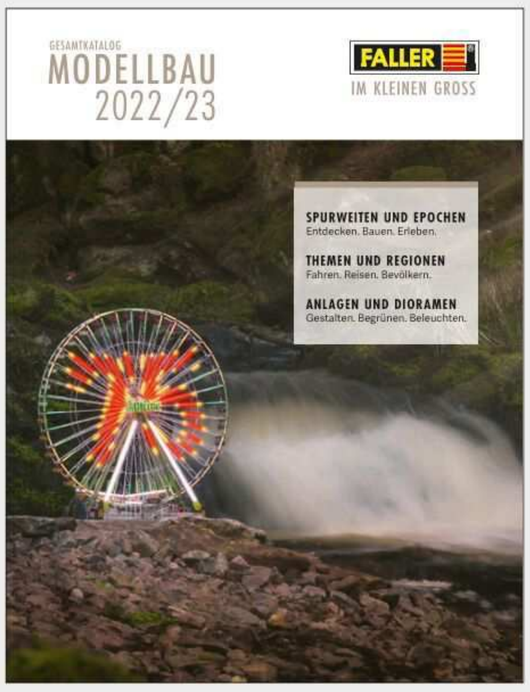
AUHAGEN GmbH

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



BUSCH GmbH & Co. KG

Katalog Modellwelten 2022/23
Postfach 1260, 68502 Viernheim
8,– Euro (Scheck o. Bfm.)
E-Mail: info@busch-model.com,
Internet: **www.busch-model.com**



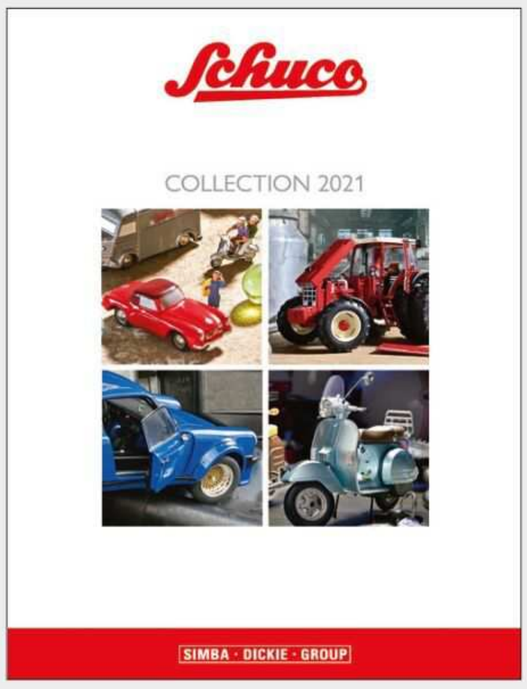
Gebr. FALLER GmbH

FALLER Gesamtkatalog
»Modellbau 2022/23«
6,50 Euro (UVP) im Fachhandel erhältlich.
Kreuzstr. 9, 78148 Gütenbach
E-Mail: info@faller.de
Internet: **www.faller.de**



PROXXON GmbH

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



Schuco

Dickie-Spielzeug GmbH & Co. KG
Werkstraße 1, 90765 Fürth
Im Fachhandel oder als Download auf der Schuco-Website erhältlich.
E-Mail: schuco@schuco.de
Internet: **www.shop.schuco.de**

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), Sarah Dannehl, Mechthild Fendel, Christof Hammer, Lars Harnisch, Rochus Rademacher, Carsten Rose, Mario Spalj

Redaktionsanschrift:
3G Media GmbH, Rotebühlstr. 51A, 70178 Stuttgart
Tel.: +49 (0)7 11/44 08 00-64
Fax: +49 (0)7 11/44 08 00-66
E-Mail: maerklin-magazin@3g-media.de

Autoren:
Karl Albrecht, Torsten Berndt, Jochen Brunsiek, Claus Dick, Klaus Kosack, Frank Mayer, M. T. Nickl, Peter Pernsteiner, Bodo Schenck, Roland Schum, Andreas Schumann

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

Fotografie:
Karl Albrecht, ANKAWÜ/CC BY-SA 3.0, Joachim Bügel/ Slg. Eisenbahnstiftung, A. Dengler, Deutscher Verband der Spielwarenindustrie e. V., Claus Dick, Markus Elm, Envato Elements, Thomas Estler, Sandro Gadola (www.bahnfotoschweiz.ch), Günter Hansen, Matthias Hartmann, Landeseisenbahn Lippe, Heimatverein Langenzenn, Lencer/CC BY-SA 3.0, Frank Lüdecke, Wolfgang Lutz, Kötzle Design, Slg. Eisenbahnstiftung, Malteser Hilfsdienst e. V., Märklin, Minitrix, Johanna Müller, Mussklprozz/ CC BY-SA 3.0, M. T. Nickl, Nostalgiezugreisen/ Walter Brück, Reinhold Palm, Peter Pernsteiner, Thomas Rose, SAM Bahner e. V., Bodo Schenck, Christoph Schneider, M. Schütze, Georg Steidl, Reinhard Todt, Trainini, Trix, Frans van Waes, Peter Wehwosky, Rolf-Dieter Woerz, Burkard Wollny

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

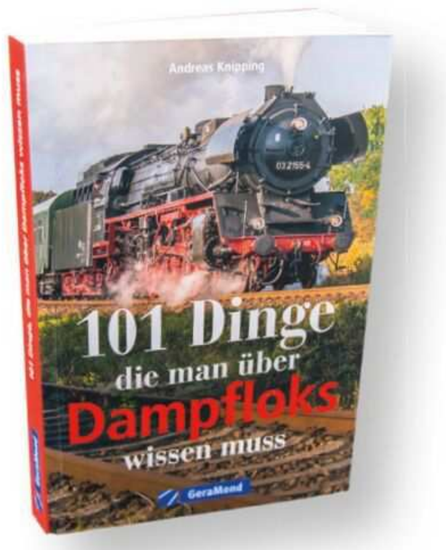
Das Märklin Magazin erscheint sechsmal im Jahr. Mitglieder der Märklin Clubs erhalten das Magazin im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Das Abonnement außerhalb der Mitgliedschaft kann bei Press Up (siehe Hinweis oben) bestellt werden und kostet 36 Euro im Jahr. Für unverlangte Einsendungen haftet die Gebr. Märklin & Cie. GmbH nicht. Namentlich gezeichnete Beiträge geben die Meinung des Verfassers wieder und sind keine Stellungnahme der Redaktion. Das Märklin Magazin ist in allen Teilen urheberrechtlich geschützt und jede Verwertung außerhalb des 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

Literaturtipps für alle Eisenbahn- und Modellbahnfans, die immer noch mehr über die faszinierende Welt der Eisenbahn erfahren möchten:

Andreas Knipping: 101 Dinge, die man über Dampfloks wissen muss



Von A wie Achtung Bruchgefahr bis Z wie Zylinderzahlenzauberei – immer auch mit einer kleinen Prise Humor gewürzt, vermittelt Eisenbahnkenner Andreas Knipping in seinem inzwischen 40. Eisenbahnbuch kompakt und unterhaltsam die Geschichte der Dampflok. In 101 Kapiteln zeigt er, beginnend mit der englischen Invicta als erste Dampflok der Welt, nicht nur die spannende Entwicklung der Dampflok-technik auf, auch viel Unbekanntes, Extremes und Kurioses weiß der Autor dem Leser zu erzählen. Daher bietet die Lektüre auch für ausgemachte Eisenbahnenthusiasten eine lohnende literarische Reise durch Besonderheiten und Geheimnisse der Eisenbahngeschichte.

192 Seiten, ca. 100 Abb., Format 12,0 x 18,5 cm, 14,99 EUR, ISBN 978-3-964-5325-03

Bezugsquelle: über den Buchhandel oder über die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, Infanteriestr. 11 a, 80797 München; www.verlagshaus.de

Stefan Carstens, Harald Westermann: Güterwagen. Band 9.1: Chemiekesselwagen Länderbahn und DRG

Chemiekesselwagen wurden meist in relativ geringen Stückzahlen gebaut und insgesamt machten sie weniger als zwei Prozent des Güterwagenparks aus. Aber kaum ein Wagenthema im Bereich Eisenbahn ist aufgrund der unterschiedlichen Nutzung so vielfältig. Ob Topf- und Flaschenwagen, Weinfass- und Kesselwagen oder Wagen zum Transport von Druckgasen, Kohlensäure oder flüssigem Sauerstoff – die Bandbreite an speziellen Nutzungsvarianten ist groß. Stefan Carstens und Harald Westermann zeichnen in ihrem neuen Buch die frühe Geschichte der Chemiekesselwagen bis 1950 nach und stellen dazu auch die jeweilig zum Vorbild erschienenen Modelle vor. Somit ein spannendes Buch sowohl für Eisenbahn- als auch Modellbahnfans. Ein weiterer Band, der die Um- und Neubauten nach 1950 beleuchtet, soll folgen. Siehe dazu auch: www.stefancarstens.de.



Bezugsquelle: über den Buchhandel oder über die Modellbahn Union, Gutenbergstr. 3 a, 59174 Kamen; www.modellbahnunion.com

144 Seiten, ca. 370 Abb., Format 21,8 x 29,7 cm, 33,50 EUR, ISBN 978-3-9823-2220-9

Karl-W. Koch: Einsteigen! Die abgefahrensten Bahnstrecken Deutschlands



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

192 Seiten, ca. 200 Abb., Format 23,0 x 26,5 cm, 29,90 EUR, ISBN 978-3-613-71619-3

Ob mit den Halligbahnen von Dagebüll und Cecilienkoog ins Wattenmeer, der Sauschwänzlebahn von Weizen nach Blumberg oder mit dem „Rasenden Roland“ von Putbus nach Göhren – mehr als 25 der schönsten Bahnstrecken und Eisenbahn-Highlights Deutschlands stellt Eisenbahnexperte Karl-Wilhelm Koch mit spektakulären Bildern und Informationen zu Geschichte, Betrieb und Streckenverlauf vor. Auch der Hundertwasserbahnhof in Uelzen, einer der schönsten Bahnhöfe der Welt, und das Dampflokwerk Meiningen, das letzte große Instandsetzungswerk für Dampflokomotiven in Westeuropa, dürfen dabei nicht fehlen. Eine spannende und abwechslungsreiche Fahrt durch das Eisenbahnland Deutschland auf knapp 200 Seiten.

Tolle Fanartikel rund um das Thema Eisenbahn – wie Märklin Stehsammler, Shirts und Geschenkideen für Groß und Klein – warten im Online-Shop unter www.maerklinshop.de (Bereich „FanShop“) auf Sie. Reinschauen lohnt sich.

märklin

Bewerben Sie sich als:



SAP Inhouse-Berater (m/w/d)

SAP ist für Sie nicht nur eine Software, sondern ein Teil Ihrer Passion. Debugging und ABAP Code lesen ist für Sie selbstverständlich und leichte Lektüre. Sie denken in Prozessen und brennen dafür, diese mit der Fachabteilung ständig zu verbessern. Projektgeschäft verstehen Sie ebenso als Teil Ihres Alltags wie auch das Erarbeiten von kreativen Problemlösungen.

Sound Designer (m/w/d)

Wenn der Sound einer Lokomotive bei Ihnen Begeisterung auslöst und Sie technisches Verständnis und ein musikalisches Gespür haben, dann lässt sich das bei uns miteinander verbinden. Als Sound Designer entwickeln und erstellen Sie in unserem Team den Klang der Modelleisenbahn - von der ersten Konzeption, über das Aufnehmen der echten Lokomotiven, bis hin zur klanglichen Abstimmung auf die Modelle.

Kundenberater (m/w/d)

Machen Sie Ihr Hobby zum Beruf: Wir suchen ein neues Teammitglied für unseren Kundenservice, das unsere Kunden versiert in technischen Fragen rund um die Märklin-Produkte inkl. der digitalen Steuerungen beraten kann.

Instandhalter/ Betriebselektriker (m/w/d)

Wir suchen einen Instandhalter/Betriebselektriker, der unser Team verstärkt. Als Elektriker/Elektroniker reparieren und betreuen Sie den Maschinenpark. Zu Ihren weiteren Aufgaben gehört das Gebäudemanagement.

Softwareentwickler (m/w/d)

Sie sind Softwareentwickler mit Freude am aktiven Gestalten und Umsetzen von intuitiven Softwarelösungen für technisch anspruchsvolle digitale Spielwaren? Wenn Sie Erfahrung in der objektorientierten Programmierung haben und die Sprache C++ sprechen, Kenntnisse in plattformübergreifenden Frameworks wie Qt mitbringen, bewerben Sie sich um unser Entwicklungsteam zu verstärken.

Ausführliche Informationen zu unseren Stellen finden Sie auf unserer Homepage www.maerklin.de

Wir bieten:

- Ein zukunftssicheres und unbefristetes Anstellungsverhältnis
- Abwechslungsreicher Arbeitsplatz mit viel Eigenverantwortung
- Persönliche und berufliche Entwicklungsmöglichkeiten
- Flexible Arbeitszeiten zur Vereinbarung von Beruf und Familie
- Flache Hierarchie mit einer vertrauensvollen und wertschätzenden Unternehmenskultur
- Mitarbeiterrabatte und die Möglichkeit ein E-Bike zu leasen

Haben wir Sie neugierig gemacht? Dann freuen wir uns auf Ihre aussagekräftigen Bewerbungsunterlagen mit Angabe des frühestmöglichen Eintrittstermins und Ihrer Gehaltsvorstellung.

Kontakt:
bewerbung@maerklin.de
Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Stuttgarter Str. 55-57
73033 Göppingen

Der Märklin Insider-/Trix Club – wenn das Hobby zur Leidenschaft wird.



Unsere beiden Clubs bringen Jung und Alt, Wiedereinsteiger und Profis, Sammler und Entdecker zusammen. Einfach für alle, die gemeinsam die faszinierende Welt der Modelleisenbahnen erkunden wollen. Werden Sie Clubmitglied und profitieren Sie von folgenden Vorteilen:

6x jährlich das Märklin Magazin



6x jährlich die Clubnews

Exklusive Clubmodelle



Clubmodelle H0: Die Stromlinien-Dampflok 06 001 und Schnellzugwagen-Set mit fünf „Hechtwagen“



Clubmodell Z: Die dieselhydraulische Diesellok V 320 001



Clubmodell Minitrix: Die Diesellok V 200 002

Gratis Club-Jahreswagen



Märklin H0



Märklin Z



Trix H0/Trix Express (Abb. H0)



Minitrix

Club-Karte



Jahresfilme als Download

- Kostenloser Versand im Online Shop*
- Gratis Katalog und Neuheitenprospekte
- Kleines Willkommensgeschenk
- Clubreisen**
- Vergünstigungen bei Seminaren
- Geburtstags-Gutschein

* Innerhalb Deutschlands.
** Abhängig von der Verfügbarkeit.

Produktabbildungen sind Handmuster/Rendering

Mehr Informationen zu den Clubleistungen unter www.maerklin.de (Clubs). Angebote sind freibleibend, Änderungen bleiben vorbehalten.

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 oder

◯ 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 2022) zahle ich:

◯ **über nachfolgende Einzugsermächtigung (möglich in DE, AT, BE, NL)**
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

Datum Unterschrift

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

◯ **per Überweisung** (nach Rechnungsempfang)

◯ Die Zahlung per
VISA mastercard **Kreditkarte**
ist nur bei einer Onlineanmeldung möglich.

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

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.

Ihre Antwortmöglichkeiten

Das oben stehende Formular ausschneiden oder kopieren und ...

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

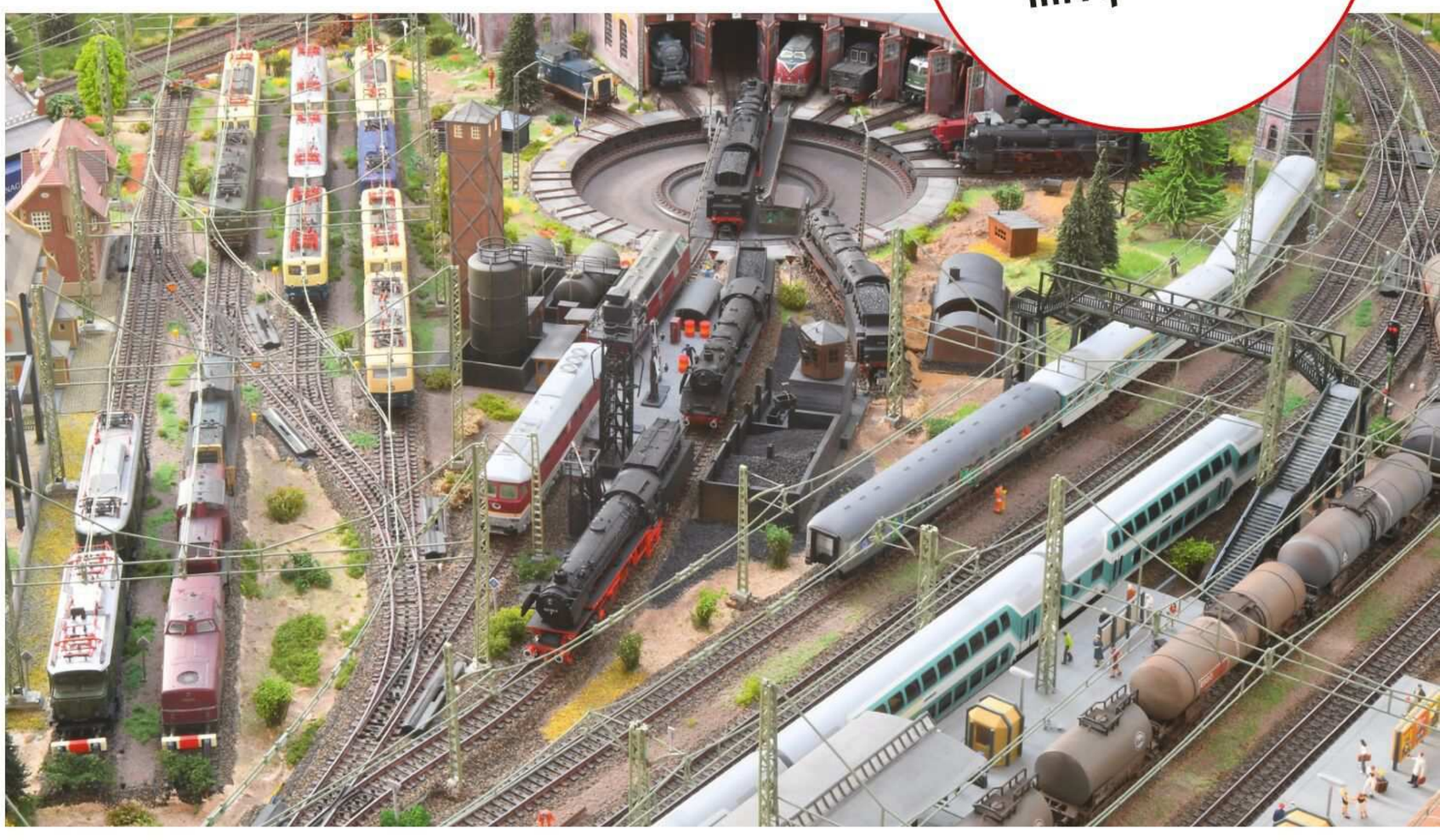
... per Fax an: +49 (0) 71 61/608-308 oder ...

... schneller gehts per Online-Anmeldung: www.maerklin.de/Clubs

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.

Vorschau

Die Ausgabe 02/2022 des Märklin Magazins erscheint im April 2022!



AKTUELL

Events Frühjahr/Sommer
Wir hoffen, dass in diesem Frühjahr die Modellbahner wieder direkt ihre gewohnten Messen und Ausstellungen besuchen können, um unter anderem auch die Neuheiten des Jahres vor Ort in Augenschein zu nehmen. Den aktuellen Planungsstand der bevorstehenden Events fassen wir für Sie zusammen und sagen Ihnen auch, wo Sie als Clubmitglied günstigere Konditionen für den Eintritt bekommen. Das Hobby Modellbahn macht doch gleich noch mehr Spaß, wenn man sich unter Gleichgesinnten treffen und seine Ideen intensiv austauschen kann.

MODELL & TECHNIK

Neuheiten-Parade 2022
In dieser Ausgabe konnten wir Ihnen mit dem München-Nürnberg-Express in H0 und der S 2/6 in Spur 1 schon einige besondere Modell-Highlights des Jahres 2022 vorstellen. In der zweiten Ausgabe des Jahres geben wir traditionell einen Gesamt-Überblick über das Modelljahr – von Märklin 1 bis zur kleinsten Spurweite, der Mini-Club. Ausführliche Informationen gibt es auch zur neuen flachen Kupplung in H0 (Art. 72 000).

SPECIAL

50 Jahre Mini-Club, Teil 2
Es ist wahrlich eine faszinierende Geschichte, die die kleinste Systemspur in der Modellbahnwelt aufzuweisen hat. In der nächsten Ausgabe widmen wir uns den technischen Besonderheiten der Spur Z und Modellen, die bis heute für Furore sorgen. Eine der besonderen Herausforderungen im Maßstab 1:220 ist natürlich die Motorisierung und eine immer detailgenauere Umsetzung der Modelle.



ANLAGENBAU

Anlagenbau für Aufsteiger, Folge 118
Auf einer 220 mal 125 Zentimeter großen Basisplatte mittels Spanten ein sanftes Relief mit interessanten Höhenverläufen gestalten, und zwar ohne große handwerkliche Ansprüche – diesen Wunsch realisiert der nächste Bericht unserer Serie Anlagenplanung für Aufsteiger. Um auch einen vielfältigen Fahrbetrieb bei der vorgestellten Anlagenidee zu garantieren, gibt es eine eingleisige Hauptstrecke und ein Bahnhofsfeld mit zwei Durchgangsgleisen, dazu Rangier- und Stumpfgleise, ein kleines Betriebswerk sowie einen erhöht gelegenen Haltepunkt mit Ladegleis für eine Fabrik.



Kleinod in Spur Z, Folge 9
Nachdem wir Viadukte und Tunnelportale sowie Stellflächen für die Dorfgebäude eingebaut haben, geht es in der nächsten Folge mit der Landschaftsgestaltung unseres Kleinods in Spur Z weiter voran. Zu den folgenden Arbeitsschritten zählen das Altern und die Farbbehandlung der Gebäude, das Aufstellen des Dorfensembles sowie nicht zuletzt das Aufbringen der verschiedenen Schichten für die Geländeschale auf der übrigen Anlage.

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

Jetzt Zuschuss für
Einbruchshemmung RC3 sichern
20% auf die ersten 1.000 €
10 % auf jeden weiteren Euro
www.kfw.de/455

modasafe

Die Lichtschachtabdeckung,
die schützt.

WASSER-, SCHMUTZ- UND EINBRUCHSCHUTZ





Vorteile durch modasafe Lichtschachtabdeckungen!

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

Überzeugen Sie sich persönlich von den Vorteilen der modasafe Lichtschachtabdeckung:

IHM
Internationale Handwerksmesse
Mi 09. – So 13. März 2022
09:30 – 18:00 Uhr
Messegelände
81823 München
Halle C4, Stand C4.131
Bitte informieren Sie sich, ob die Messe stattfindet.

Modahum GmbH
Weihermühle 2
82544 Egling

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

info @ moda-safe.de
www.moda-safe.de

Ausschneiden und abschicken!

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

Name

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

Lichtschachtbreite (cm) Lichtschachtlänge (cm)

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



Die Rübe rollt!

EUROTRAIN®
... fährt für idee+spiel

TEST Bild
TOP SERVICE-QUALITÄT
AUSGABE 3/2021
Konsumentenbefragung
★★★★★ 2021/22
idee+spiel
Fachliche Kompetenz SEHR HOCH
IN DER KATEGORIE SPIELWAREN (STATIONÄRER EINZELHANDEL)

Abbildung zeigt Vorserienmuster

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 GmbH & Co.KG, Daimlerring 4, 31135 Hildesheim.

EUROTRAIN EXKLUSIV

Verfügbar ab März 2022

Limitierte Sonderauflage – Solange der Vorrat reicht.

märklin

H0 Hochbordwagen-Set 2-teilig „Rübentransport“ (46910)

- Bauart EAOS
- Rotbraune bzw. Schokoladenbraune Grundfarbgebung
- Ladeguteinsatz zur Darstellung von Zuckerrüben
- Drehgestelle Y25 geschweißt
- Privatwagen der VTG AG
- Authentische Ausbesserungsflächen

H0 | VI | VTG AG | ~ | 161 mm

Art.-Nr. 46910

€ 74,99

idee+spiel® ist ein Spielwaren- und Modellhobby-Fachhändler-Verbund mit über 600 kompetenten Geschäften. Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag – Freitag: 9.00 – 17.00 Uhr www.ideeundspiel.com