märklin | 03

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
Juni | Juli 2022

175 Jahre – eine Lok

Exklusives Sondermodell der Re 420 zum großen Jubiläum der Schweizer Bahnen

linke Seite

rechte Seite

Nördlinger Diva in N

Die Museumslok 01 066 samt BEM-Wagen von Minitrix

TRIX

Spur-1-Special

Dampflok-Ikonen BR 02 und S 2/6 – Prunkstücke im Maßstab 1:32

Anlagen-Praxis

Über 40 Seiten Tipps & Tricks: Vom Kleindiorama bis zur Traumanlage

03
4 194564 206506
4031111175147

www.mc-vedes.com

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

EXKLUSIV
NUR BEI UNS

Baukran Max Bögl

FALLER

Schnellmontagekran des Bauunternehmens Max Bögl mit Unterwagen, Kranturm und Ausleger. Enthält 79 Einzelteile in 3 Farben.

1 130731 / 14218874 | H0 | V-VI NEM | Auflage 500 | **59,99**

Baumaschinen-Set Max Bögl

FALLER

Betonmischer, Kompressor, Rüttelplatte und Stampfer des Bauunternehmens Max Bögl. Enthält 34 Einzelteile in 4 Farben.

2 130730 / 14218866 | H0 | V-VI NEM | Auflage 500 | **19,99**

Bürocontainer Max Bögl

FALLER

2 unterschiedlich große Profilblech-Container des Bauunternehmens Max Bögl mit Fenstern und Türen. Enthält 102 Einzelteile in 4 Farben.

3 130732 / 14218882 | H0 | V-VI NEM | Auflage 500 | **19,99**

Pritschen-LKW „Fehrenkötter“

WIKING

Hochdetailliertes Sammlermodell. Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

085864 / 31332991 | H0 | Auflage 1000 | **24,99**

Volvo F88 Kühlkoffersattelzug „Josef Dewender“

WIKING

Hochdetailliertes Sammlermodell mit filigraner Bedruckung der Logos, diversen Karosserieteilen und Felgen. Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

0528 52 / 31295874 | H0 | Auflage 1000 | **32,99**

SETG-Holztransport Teil 3, 4-achsiger Rungenwagen, DB AG

märklin

Vorbildgerecht mit roten und grauen Rungen ausgestattet. Wagen mit Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Feste Stirnwände. Drehgestelle nach Bauart Y 25. Stammholz-Stapel aus Echtholz.

47139 / 11729371 | H0 | VI NEM | ~ | 229 | Auflage 1000 | **66,99**

Manche Artikel stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung, es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Artikel bereits nach kurzer Zeit vergriffen sind. Sofern bei Lieferanten verfügbar, können diese Artikel kurzfristig beschafft werden. Abgabe nur in haushaltsüblichen Mengen. Gedruckte Farben können vom Farbton des Originalproduktes abweichen. Druckfehler, Preisänderungen, Irrtümer und Zwischenverkäufe vorbehalten. Die abgebildeten Preise verstehen sich in Euro. MCC2

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

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Georg Theile Inh. Matthias Schwarzbach e.K.
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583 500970

Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob, Inh. Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161 2860

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124 937033

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298 91650

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Leonardo-da-Vinci-Weg 6-8,
32760 Detmold,
Tel.: 05231 9807123

Modellbahnladen Fortenbacher
(Modellbahnladen und Spielparadies Stephan Fortenbacher e.K.)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241 26330

J.H. Fuhr GmbH & Co. KG
Sonnenstraße 23-31, 35390 Gießen
Tel. 0641 932150

Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202 626457

Verbimst GmbH
Düsseldorfer Str. 115a, 47239 Duisburg,
Tel.: 02841 7872151

WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster, Inh. Evelyn Wienker)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251 135767

Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651 48811

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte, Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904 2292

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069 459832

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann, Inh.: Marietta Brand e. Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371 6508013

moba-tech e.K. – Der Modelleisenbahnladen
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326 7013171

Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141 925611

Spiel + Freizeit Wagner (Goetz & Storz GmbH)
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt
Tel.: 07441 7609

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161 72577

Das Lokmuseum (Inh. Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelshausen,
Tel.: 07164 919364

Modellbau Schauffele (Inh. Rolf Schauffele)
Wilhelm-Merz-Straße 18, 73431 Aalen,
Tel.: 07361 32566

E + E Spielwaren GmbH
Wilhelm-Enßle-Straße 40, 73630 Remshalden,
Tel.: 07151 71691

HEIGES Spielwaren
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711 3969460

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941 94950

Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Hauptstraße 63, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261 92120

Spielkiste (Spielkiste Brenner, Inh. Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243 16706

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731 98990

Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Münchener Str. 7, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654 479091

Die Spielzeugkiste (Inh. Michael Golombeck)
Wendelsteinstraße 3, 85591 Vaterstetten
Tel.: 08106 9978917

Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821 571030

Spiel + Freizeit Gersthofen
(Spiel + Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821 249212000

Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92,
86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431 8643

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081 4228

Spielwaren Härtle
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
An der Säge 3
87640 Biessenhofen
Tel: 08342 420990

Modellbahnen Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5,
88085 Langenargen,
Tel.: 07543 3029064

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 16, 90587 Siegelsdorf,
Tel.: 0911 753175

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981 969690

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471 701211

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19,
FL-9490 Vaduz,
Tel.: +423 2327994

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53,
NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: +31 20 6599494

Zevenspoor (Peter Schoonhoven)
Noordelijke Dwarsweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: +31 65 4266993

Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25,
NL-8261 HL Kampen,
Tel.: +31 38 3338284

Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90,
BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: +32 16 407042

vedes
www.vedes.com

SPIELZEUG-RING
www.spielzeug-ring.com

Geschichte pur: das Sondermodell von Märklin und Trix zum Jubiläum „175 Jahre Schweizer Bahnen“. Die Re 420 251 (ex Re 4/4 II 11251) zeigt auf einer Seite das SBB-„Krokodil“, auf der anderen Seite eine Re 420 der SBB Cargo.

Prägte eine ganze Epoche: die BR 52. Die Güterzugdampflok legen Märklin und Trix in einer Neukonstruktion mit Pufferhöhe (vorn) nach NEM-Norm auf.

Berühmter Sonderzug des Bayerischen Eisenbahnmuseums (BEM) mit der 01 066 an der Spitze: Das komplette Set gibt es nun bei Minitrix.

Historie vom Feinsten

Liebe Freunde der Modelleisenbahn,

die Schweiz ist das Traumland für jeden Eisenbahner: landesweit funktionierender Taktfahrplan, exzellente Trassen und hervorragendes Rollmaterial. In diesem Jahr feiern die Eidgenossen das 175-jährige Bestehen ihrer Bahn – wichtiger Anlass für außergewöhnliche Modelle. Wie keine andere Lok vereint die Baureihe Re 420 die Werte der Alpenbahn. Seit mehr als 50 Jahren auf allen Schweizer Strecken zu Hause, steht sie als Universallok für die erfolgreiche Elektrifizierung des Streckennetzes. Die aktuellen Modelle in H0 und Z zeigen die Lok 420 251 in der auffälligen Sondergestaltung, wie sie im März 2022 anlässlich des großen Jubiläums öffentlich präsentiert wurde: mit dem Jubiläumsemblem und zwei Ikonen der Schweizer Eisenbahngeschichte auf jeweils einer Seite – einer Re 420 in Ausführung für die SBB Cargo und der zweiten Kultlok, dem SBB-„Krokodil“. Und wer das Jubiläum noch ausgiebiger feiern möchte, kann dies mit einer weiteren Schweizer Traditionslok tun, der Ae 6/6, die als H0-Modell ebenfalls bei Märklin und Trix bereitsteht. Alle Infos zu den Jubiläumsmodellen finden Sie als Titelgeschichte in diesem Heft.

Der Sommer hält aber auch noch weitere Highlights parat. Da ist zum einen die feindetaillierte Neukonstruktion der BR 52 mit der vorn umgesetzten Pufferhöhe nach NEM und mit flacher Kupplung. Mit über 7.000 Exemplaren sind die Loks der Baureihe 52 die meistgebauten deutschen Dampflokomotiven und prägten viele Jahrzehnte den Güterverkehr. Historisch absolut bemerkenswert sind zwei weitere Modelle: die BR 02, das aus der 18 314 abgewandelte Versuchsunikat der Deutschen Reichsbahn (DDR) – kurz „Schorsch“ genannt – in Märklin 1 und die Umsetzung des berühmten Sonderzugs des Bayerischen Eisenbahnmuseums (BEM) mit der 01 066 an der Spitze von Minitrix. Neuheiten für einen wirklich spannenden Sommer. Wir wünschen wie immer viel Freude beim Lesen der aktuellen Ausgabe.
Herzlichst

Große Märklin 1-Beilage: die aktuellen Modellneuheiten der Königsspur von der BR 02 bis zur S 2/6.

Peter Waldleitner, Chefredakteur Märklin Magazin

Jubiläumslok 175 Jahre Schweizer Bahnen: Die universell einsetzbare Re 420 bildete über Jahrzehnte die wesentliche Stütze des lokbespannten SBB-Verkehrs.

Bei der neu konstruierten BR 52 sind Lok und Tender weitgehend aus Metall. Der markante Wannentender hängt mittels Kurzkupplung mit Kinematik an der Lok.

Dampflok BR 01: Museumslok in H0.

Historisches Sommerspielzeug von Märklin.

Flottes Neuheiten-Gespann mit Güterzuglokomotive, „Krokodil“ und Lok der Reihe 600. Wir blicken im Jubiläumsjahr der Spur Z auf internationale Modell-Stars.

Aktuell

6 **Neues rund um die Modellbahn**
Tag der offenen Tür, Goldenes Gleis, Friedensbotschafter, Miniaturwelten Stuttgart, Modell des Jahres, CS3-Update, Leserwettbewerb.

Modell & Technik

12 **175 Jahre Schweizer Bahnen**
Jubiläumslokomotiven Re 420 in H0 und Z mit besonderer Beklebung wie beim Vorbild sowie die Museumslok Ae 6/6 der SBB Historic.

20 **Grundlagen Digital-Steuerung, Teil 1**
Egal, ob die erste Anlage oder die Wiederbelebung einer Modellbahnwelt: Tipps und Ratschläge, damit Sie Spaß beim (Auf-)Bau und Spielen haben.

26 **Lastenschlepper BR 52**
Die mit über 7.000 Exemplaren gebaute Dampflok war im Güterverkehr lange unverzichtbar. Nun als H0-Modell.

32 **Technik: Kupplung**
Neue Kurzkupplung ermöglicht vorbildgerechtere Pufferhöhe nach NEM.

34 **Minitrix: Nördlinger Diva als Modell**
Die gepflegte Schnellzuglok 01 066 gehört zum Bestand des Bayerischen Eisenbahnmuseums (BEM).

36 **Minitrix: Wir bewegen Züge**
Digital-Startpackung mit Güterzug der WRS Widmer Rail Services AG (WRS).

38 **Glanzstücke im Sommer**
Von Dampfklassikern bis zu modernen Vorbildern und Zubehör-Nachschub.

41 **H0-Clubmodell II 2022**
E 71 26: Altbau-E-Lok für die Nebenbahn.

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

48 **Mythos Märklin 2022, Teil 5**
Spielzeuge für sonnige Tage im Freien gehörten ebenfalls zum vielseitigen Märklin Programm.

Special

50 **50 Jahre Mini-Club: International**
Die Spur Z macht weltweit von sich reden. So halten auch immer wieder internationale Klassiker Einzug ins Sortiment des Maßstabs 1:220. Wir zeigen interessante Modell-Highlights aus 50 Jahren Märklin Mini-Club.

Hinweis auf die Titelthemen dieser Ausgabe

Anlagenbau

58 **Märklin Freunde: Gipfeltreffen für 2**
Hans Wöhr und Wolfgang Kanter schufen eine beeindruckende alpine Modellbahnlandschaft mit Diesel- und Dampfkraft. Teil 1 des großen Porträts.

66 **Anlagenplanung für Aufsteiger, Teil 119**
Eine liegende Acht ist einfach aufzubauen und bietet viel Spielspaß.

72 **Erweiterter Hundeknochen, Teil 3**
Der Burgberg mit darunter verborgener Gleiswendel und die als Segment umgebaute K-Gleis-Drehscheibe.

80 **Kleinod in Spur Z, Teil 10**
Wir modellieren die Felsenstrukturen, arbeiten die Details des Bachlaufs heraus und begrünen die Landschaft mit Gräsern, Büschen und Bäumen.

86 **Minitrix 360°-Panoramaanlage, Teil 2**
Weitere landschaftliche Highlights: vom Burgberg mit Steinbruch bis zum städtischen Industriegebiet.

92 **Anlage Märklineum, Abschnitt 3**
Das Besondere am Hafenabschnitt ist, dass er von zwei entgegengesetzten Richtungen einsehbar ist.

Vorbild

96 **Baureihe E 10: Geeignet für alle Dienste**
Sie steht beispielhaft für das erfolgreiche Konzept der Einheits-Elektroloks der Fünfzigerjahre und prägte Jahrzehnte den Personenverkehr.

Community

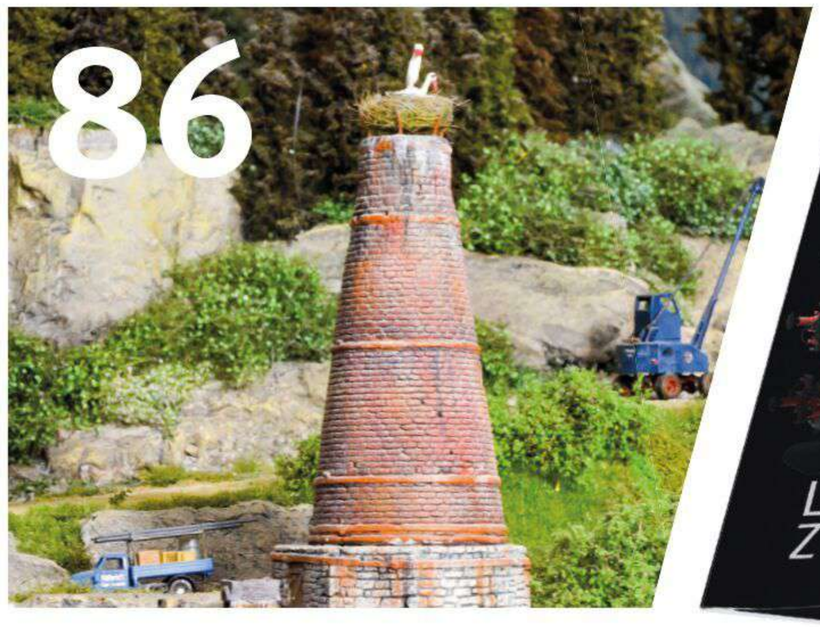
106 **Treffpunkt Stammtisch**
Die Mitglieder des Märklin Insider- und Trix Clubs tauschen sich bei zahlreichen Treffen aus: ein Überblick.

114 **BR 44 als Kompetenzdemonstrator**
Der Werkzeugspezialist OSG hat als Hommage die Märklineums-Lok 44 1315 in 1:87 aus einem Alublock gefräst. Ein anspruchsvolles Projekt.

Service

11 **Märklin TV**
33 **Märklin Zahl**
47 **Shops & Stores**
116 **Veranstaltungen**
120 **Bücher/Impressum**
122 **Vorschau**

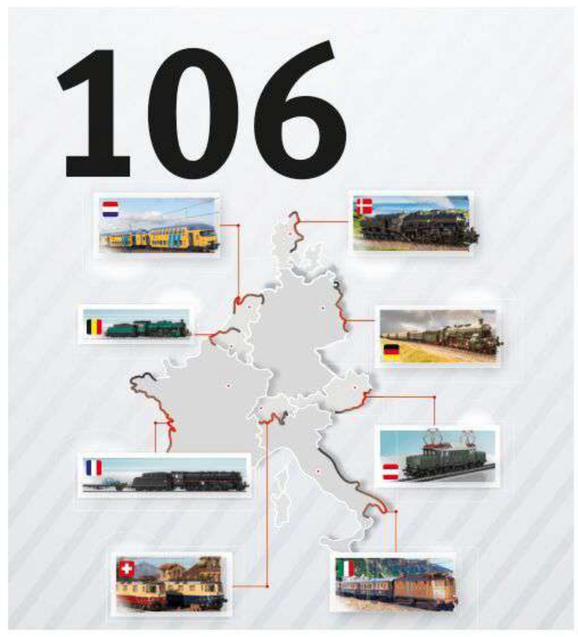
Ideen, Anregungen, interessante Anlagen? Schreiben Sie uns unter: maerklin-magazin@3g-media.de



Reizvolles Detail: Das Storchenpaar hat sein Nest auf der Schornsteinspitze eines stillgelegten Kalkwerkes am Burgberg erbaut.

Legendärer Zeitzeuge: das Spur-1-Special als Beilage.

Anmutiges Gipfeltreffen: Die Gleistrassen verlaufen auf sieben Ebenen.



Das Modellbahnhobby führt zusammen – egal, ob es um Modelle, Vorbilder oder Anlagenbau geht.

Die E 10 476 in der ursprünglichen Farbgebung gehört zur Baureihe 10.3 mit der windschnittigen Kopfform („Bügelfalte“).

Wichtige Modelle in dieser Ausgabe

12 **H0:** Re 420, Ae 6/6
Spur Z: Re 420

26 **H0:** BR 52 mit Wannentender

34 **Minitrix:** Dampflok 01 066

36 **Minitrix:** Güterzug mit BR 120

38 **H0:** BR 101, BR 189, Class 66, Litra E 991, Vossloh G 2000 BB, Rungenwagen, Tragwagen, Container, Dreirad, Lokschuppen, C-Gleis-Drehscheibe
Märklin 1: Dampflok BR 02
Minitrix: BR 101, KLV-Tragwagen
Spur Z: BR 50, BR 101, BR 193, Güterwagen Bronze, Zug Deutsche Bundespost

41 **H0:** Altbau-E-Lok E 71 26

144 **H0:** Museumslok BR 44

Märklin 1-Beilage:
Dampflok 02 0314-1, Dampflok S 2/6 in vier Epochenvarianten und als BR 15, Funktionsvitrine

Ganz nah dran: Beim großen Produktionsrundgang steht die Märklin Mannschaft Rede und Antwort. An zahlreichen Stationen können Sie die Produktionsschritte im Detail nachverfolgen. Nutzen Sie die Chance dieses exklusiven Einblicks.

Belebter Innenhof: Neben Speis und Trank wartet die restaurierte 44er, eine LGB Anlage und ein Spieleparadies für die Kleinsten.

Hereinspaziert: Im Märklineum erwarten Sie Exponate aus der über 160-jährigen Firmengeschichte und die große Schauanlage.

Tag der offenen Tür

Sie wollten schon immer mal wissen, wie ein Märklin Modell entsteht? Dann sollten Sie den Tag der offenen Tür in Göppingen schon mal rot im Kalender anstreichen. Am 16. und 17. September öffnen sich am Stammwerk wieder die Tore für die großen und kleinen Freunde der Modelleisenbahn. Absolutes Muss: der traditionelle Werksrundgang. Werfen Sie einen Blick hinter die Kulissen der komplexen Produktion der kleinen Modell-Meisterstücke. Erfahren Sie etwa, wie die Modelle im hochinnovativen Verfahren bedruckt werden. In jeder Produktionsabteilung erklären Ihnen die Märklin Mitarbeiter an Infoständen, wie die einzelnen Produktionsschritte ablaufen. Vom Zinkdruckguss über Handarbeit-Finessen bis hin zur Qualitätssicherung. Ebenfalls lohnenswert ist der Besuch des Märklineums. Über 160 Jahre Firmengeschichte ist hier multimedial aufbereitet. Von Haushalts-Spielzeug über Dampfmaschinen bis hin zur Modellbahn gibt es viel zu entdecken. Ganz besonders natürlich die große in Epochen aufgeteilte Schauanlage. Im Märklineum Store gibt es anschließend eine tolle Auswahl an Produkten des aktuellen Programms und Fanartikel. Im Innenhof erwarten Sie Erfrischungen und Leckereien, ein Spielparadies für die kleinen Eisenbahner, die neu entstehende LGB Freilandanlage und natürlich das stolz thronende Wappentier: die 44 1315. Also nichts wie hin nach Göppingen, es lohnt sich!

Leserwahl 2022: Topergebnis für Märklin, Trix, LGB

So viele Erstplatzierungen gab es noch nie: Zusammen neun erste Plätze konnten Märklin, Trix und LGB in diesem Jahr bei der großen Leserwahl der nationalen Modellbahnzeitschriften erreichen. Gleich sieben Mal wählten Leser des Eisenbahn Magazins Produkte aus dem Hause Märklin zum „Modell des Jahres“, darunter die Clubmodelle E 44.5 DB (Märklin/Trix) in der Kategorie H0-Elektrolokomotiven und den VT 92.501 DB (Märklin/Trix) im Segment H0-Triebwagen- und Triebzüge. Die digitale 23-Meter-Drehscheibe in H0 (Märklin/Trix) erreichte im Bereich Technik gleichfalls einen Spitzenplatz wie die Baureihe V 320 DB in der Kategorie Spur-1-Fahrzeuge und die LGB Dampflok 99.73-76 DR bei den Spur-2-Fahrzeugen. Im Jubiläumsjahr sicherte sich zudem die Mini-Club Diesellok V 80 DB – das Clubmodell des Jahres 2021 – einen ersten Platz in der Kategorie Z-Fahrzeuge ebenso wie die Rungenwagen R Stuttgart in der Kategorie H0-Güterwagen. Von den Lesern der Zeitschriften MIBA und ModellEisenbahner wurden auf Platz eins gewählt und mit dem „Goldenen Gleis“ ausgezeichnet: in der Kategorie Dampf-Triebfahrzeuge H0 das Modell 02 0314 DR („Schorsch“) und bei den Diesel-Triebfahrzeugen in H0 erreichte auch der VT 92.5 – das zweite Clubmodell aus dem Jahre 2021 – den ersten Platz. Wolfrad Bächle, Geschäftsführer Technik bei Märklin: „Für den großen Vertrauensbeweis und den eindrucksvollen Zuspruch möchte ich allen Lesern ganz herzlich danken.“ Weitere Berichte zur Leserwahl 2022 finden Sie auch in der nächsten MM-Ausgabe.

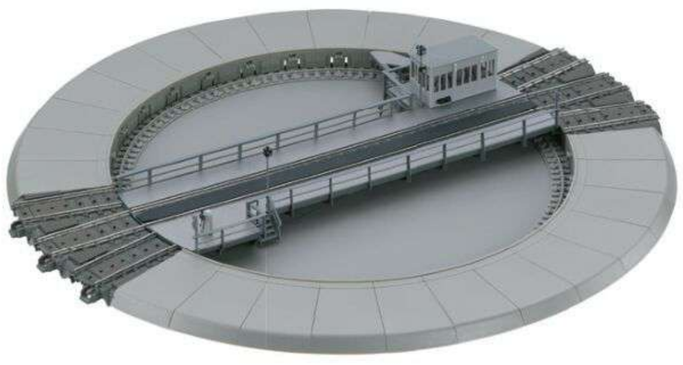
Die Gewinner im Überblick:

H0: E-Lok E 44.5 (Märklin Art. 39445, Trix Art. 22394).

H0: VT 92 501 (Märklin Art. 39692, Trix Art. 25692).

H0: Güterwagen-Set (Märklin Art. 48829).

Z: Diesellok Baureihe V 80 (Märklin Art. 88803).



H0: C-Gleis-Drehscheibe (Märklin Art. 74861, Trix Art. 66861).

H0: Dampflok 02 0314 (Märklin Art. 39027, Trix Art. 25027).

1: Diesellok Baureihe V 320 (Märklin Art. 55320).

Sieger in der Kategorie Spur-2-Fahrzeuge: LGB mit der Dampflok Baureihe 99.73-76 DR (LGB Art. 21480).

Stuttgart en miniature

Wolfgang Freys Nachbau der baden-württembergischen Landeshauptstadt im Maßstab 1:160 zeugt von grenzenlosem Einfallsreichtum und Leidenschaft. Seit dem 28. März ist die Anlage wieder für Besucher geöffnet. Zuvor als Ausstellung „Stellwerk-S“ in Herrenberg ansässig, öffnen die Tore nun am neuen Standort gegenüber dem Stuttgarter Hauptbahnhof. Unter dem neuen Namen Miniaturwelten Stuttgart hat Inhaber Rainer Braun (im Bild 2. v. r.) mit der Unterstützung mehrerer Partner eine neue Attraktion im Herzen der Stadt auf die Beine gestellt. Mitverantwortlich für die Ausstellung nun in Stuttgart ist neben Rainer Braun auch Peter Csavajda (3. v. l.). Dies in Doppelfunktion als Präsident des N-Club International. Unterstützt wurden sie auch von Stefan Wörner (rechts im Bild), ebenfalls im Club in leitender Funktion tätig. Hagen von Ortloff stellt in zwei Vitrinen Schätze aus seiner Modellbahn-Sammlung aus. Die Informationen dazu sowie Geschichten zur Anlage selbst werden per QR-Codes abgerufen – eine Kooperation mit der Hochschule für Musik und Darstellende Kunst Stuttgart. Eine eine weitere Vitrine zeigt ausgewählte Exponate aus dem Märklineum. Modellbahnunion ist mit einem Shop vertreten, wo exklusive Sondermodelle und Bausätze mit Motiven der Anlage zu erwerben sind. Die Künstlergruppe SOUP hat sich künstlerisch mit dem Nachlass Freys auseinandergesetzt und stellt ihre Kunstwerke aus. Rainer Braun erklärt: „Wir wollen zeigen, Stuttgart ist als Thema Modellbahn interessant, genau wie die Kunst, die damit verbunden ist, und das Zeithistorische. Wir können hier 1979 bis 2007 präsentieren.“ Und auch Hagen von Ortloff befindet: „Ich finde, das ist so ein wunderbares Konglomerat zwischen einem Kunstwerk, Künstlern, Vitrinen, Ausstellungsteilen und einer Gruppe, die vor Begeisterung im Prinzip fast platzt.“ Mehr unter www.miniaturweltenstuttgart.de

Offiziell eröffnet: Seit dem 28. März locken die Miniaturwelten Stuttgart direkt gegenüber vom Stuttgarter Hauptbahnhof.

Eindrucksvoll: Der Stuttgarter Hauptbahnhof im Maßstab 1:160. Auch die Wilhelma, der Neckar und der Pragfriedhof sind auf der Anlage zu finden.

Exklusives Clubevent in Dänemark

Vorbild trifft Modell: 1847 eröffnete die erste unter dänischer Flagge entstandene Eisenbahnstrecke von Roskilde nach Kopenhagen. Zum 175-jährigen Jubiläum der Dänischen Eisenbahn wurde am 2. April im Eisenbahnmuseum in Odense nun das neue Märklin und Trix Sondermodell der Dampflokomotive E 991 vorgestellt. Das große Vorbild ist hier als Museumslokomotive zu bestaunen und bot damit die perfekte Kulisse für das neue H0-Modell (Art. 39491, Trix Art. 25491). Zu dem besonderen Event im Lokschuppen wurden exklusiv die dänischen Märklin und Trix Clubmitglieder eingeladen. Janko Franke, Export Sales Manager bei Märklin, überreichte unter anderem dem Direktor des Eisenbahnmuseums, Steen Ousager, zur Feier des Tages ein Exemplar der neu konstruierten Lok. Zudem gab es noch eine kleine Ausstellung dänischer Modelle der vergangenen Jahre aus dem Märklin und Trix Programm zu entdecken. Auch das Team von Märklin TV war vor Ort. Auf www.youtube.de/maerklin werden interessante Einblicke in das Eisenbahnmuseum geboten und die spannende Hintergrundgeschichte der E 991 wird erzählt.

Vor der thronenden E 991 im Lokschuppen versammelten sich die dänischen Clubmitglieder zur exklusiven Modellpräsentation.

Inspiration für die Anlage: Auch auf der Drehscheibe macht das Vorbild eine gute Figur und zeigt sich in seiner ganzen Pracht.

Fotos: Janko Franke

International: Die Modelle des Jahres

Die Leser haben abgestimmt: Bei der großen Leserwahl der belgischen Publikationen Modelspoor Magazine und Train Miniature Magazine wurden gleich drei Modelle – jeweils in Märklin und Trix H0 – als Modelle des Jahres 2021 ausgezeichnet. In der Kategorie Diesellokomotiven sicherte sich das Modell der dieselelektrischen Güterzuglokomotive Class 66, die JT42CWR, der belgischen Bahngesellschaft Lineas Group die meisten Stimmen der Leserschaft. Die Neukonstruktion der belgischen Dampflok-Königin der Reihe 1 fuhr in der Kategorie Dampflokomotiven den Sieg ein. Außerdem glänzte noch das Personenwagen-Set Typ M2 der Belgischen Staatsbahnen im Betriebszustand der Epoche IIIa und gewann in der Kategorie Personenwagen.
Ein starker Auftritt im Maßstab 1:87.

39062 | 22693 Diesellokomotive Class 66

H0 H0

Als Neukonstruktion macht das Modell der Class 66 in Märklin und Trix H0 eine klasse Figur. Dank Digital-Decoder zieht authentisches Eisenbahnflair mit Licht- und Soundfunktionen auf die Anlage. Unter anderem mit Rangier-Sonderzeichen und Steuerpultbeleuchtung. Ep. VI.

43546 | 23221 Personenwagen-Set M2

H0 H0

Das vierteilige Set besteht aus zwei Personenwagen B11, 2. Klasse, einem Personenwagen A5B5, 1./2. Klasse, und einem Personenwagen als Gepäckabteil B8D, 2. Klasse. In moosgrüner Grundfarbgebung und mit serienmäßig eingebauter LED-Innenbeleuchtung ausgestattet. Ep. III.

39480 | 25480 Dampflokomotive Reihe 1

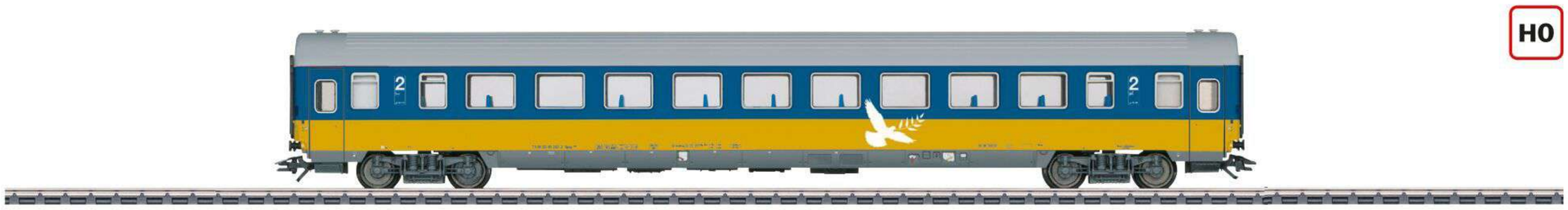
H0 H0

Die Schnellzug-Dampflok 1.030 begeistert mit vielfältigen Digital-Funktionen wie Führerstandsbeleuchtung und Feuerbüchsenflackern. Mit serienmäßig eingebautem Rauchgenerator. Ep. III.

Friedensbotschafter

Für den guten Zweck: Mit dem Sondermodell des 4-achsigen Schnellzugwagens Bpmz 293.2 in fiktiver blau/gelber Farbgebung und weißer Friedenstaube setzt Märklin ein klares Zeichen für Frieden in Europa. Der komplette Nettoerlös aus dem Verkauf des Wagens in Höhe von insgesamt 147.000 Euro wurde auf 150.000 Euro aufgerundet und soll Betroffenen des Krieges in der Ukraine zugute kommen. Die limitierte Auflage von 2.500 Wagen à 70 Euro war innerhalb weniger Minuten ausverkauft. Die Hilfsbereitschaft der Modellbahn-Community ist enorm. „Der Wagen dient als Symbol für den Transport Hunderttausender Menschen in friedliche Gebiete“, liest man auf der Shop-Seite. Der Erlös der Spendenaktion geht an wohltätige Organisationen, die im Krisengebiet wertvolle Hilfe leisten. So wurde bereits im März Verbandsmaterial im Wert von 20.000 Euro ins Krisengebiet geliefert. Auch der vor Ort aktive Malteser Hilfsdienst e. V. soll mit einer Spende unterstützt werden. Über die Verwendung der Spendengelder informiert Märklin fortlaufend auf den verschiedenen Medienkanälen.

H0



Der blau-gelbe Schnellzugwagen Bpmz 293.2 (Art. 43763) lässt sich mit dem Radsatz E700580 auf Trix H0 umrüsten.

Leserwettbewerb

Kreative Modellbahner gesucht: Passend zum 50-jährigen Jubiläum der Mini-Club steht unser diesjähriger Leserwettbewerb ganz im Namen der Spurweite Z. Im Maßstab 1:220 suchen wir die schönsten Märklin Mini-Club Modellbahnanlagen. Egal ob kompakt und raffiniert im praktischen Koffer, ausgefallene und kuriose Motive, Industrie- oder Landschaftspanorama – der Kreativität sind keine Grenzen gesetzt. Wichtig: Die Anlage sollte in den vergangenen zehn Jahren entstanden sein beziehungsweise sollte in diesem Zeitraum fertiggestellt worden sein. Eine Jury wird dann unter allen Einsendungen die interessantesten und schönsten Anlagen ermitteln, die wir anschließend im Märklin Magazin vorstellen. Und so gehen Sie vor:

- **Beschreiben Sie Ihre Anlage (Größe, Anlagenthema, Besonderheiten) auf maximal einer DIN-A4-Seite.**
- **Zusätzlich zur Anlagenbeschreibung senden Sie uns maximal fünf Fotos, die den Charakter der Anlage dokumentieren.**

Die Unterlagen senden Sie mit Angabe Ihrer Kontaktdaten per Post an:

Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Stichwort: Mini-Club Anlagenwahl, Stuttgarter Straße 55–57, 73033 Göppingen oder per E-Mail an: mini-club50@3g-media.de

Der Einsendeschluss ist am 31. Juli 2022. Die ersten drei Preisträger werden mit wertvollen Gewinnen belohnt. Eine Barauszahlung der Preise ist nicht möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

CS3-Update auf V2.4.0

Neuerungen und Verbesserungen bekommen die Central Station 3 und die CS3 plus (Art. 60226, 60216) mit dem Update auf die Version 2.4.0. Die aktuelle Version ist kostenlos verfügbar. Zu den neuen Möglichkeiten und Ausstattungsmerkmalen gehört eine verbesserte Bearbeitung der Artikel. Vereinfacht wurden auch der Umgang mit Gleisbildern und Ansichten sowie die Lokfunktionen in Pop-up-Fahrpulten. Zudem wurden die DCC-Programmierung und die Kommunikation mit Erweiterungsgeräten optimiert.

Sobald Ihre CS3 mit dem Internet verbunden ist, wird das Update mit einem roten Punkt in den Systemeinstellungen angezeigt und dort kann auch der Download gestartet werden. Hinweise zu weiteren Update-Möglichkeiten, beispielsweise per USB-Stick, finden Sie auf www.maerklin.de/de/service/downloads/cs3-updates

In dem CS3-Update V2.4.0 ist auch eine verbesserte Software für die Mobile Station 2 (Art. 60653, 60657; Trix Art. 60950, 60955) enthalten. Durch Anschluss an einer CS3 mit aktueller Software lässt sich die MS2 einfach auf den neuesten Softwarestand 3.148 bringen.

Die Neuerungen der CS3-Software mit dem Update auf die Version 2.4.0 sehen Sie im Video unter dem QR-Code oder auf www.youtube.de/maerklin

Einweihungsfeier mit Märklin Modellbahn

Mit einer ausgefallenen Idee wurde die 48 Meter lange neue Werksverbindungsbrücke der Firma Emuge in Lauf an der Pegnitz eingeweiht: Auf Initiative Benedikt Bispings (Erster Bürgermeister a. D.) schlängelten sich 120 Meter Märklin K-Gleise durch den gläsernen Brückenbau, der als „neues Eingangstor Laufs“ gilt. Firmeninhaber Helmut Glimpel erinnerte sich: „Der Eisenbahnbau passt eng zur Unternehmensgeschichte. Bereits die ersten Jahre nach Gründung von Emuge waren geprägt von der Herstellung verschiedener Gewindebohrer für den Bau von Dampfloks. Das war ein wichtiger Grundstein für den Erfolg des Unternehmens.“ Laut Emuge-Geschäftsführer Gerhard Knienieder kommen Gewindebohrer und Werkzeuge seiner Firma auch in der Märklin Produktion in Göppingen zum Einsatz. Die außergewöhnliche Einweihungsaktion war ein voller Erfolg.

Unter dem Motto „Bahn frei Richtung Neubau und in die Zukunft“ weiht der Märklin TEE den gläsernen Brückenbau ein.

Einfach klicken

Sommer-Neuheiten 2022, aktuelle Terminübersichten, der neue Clubfilm: nur einige aktuelle Anlässe für den Blick ins Internet.

Alles Wissenswerte zum exklusiven Sondermodell der Re 420 finden Sie auch im Internet unter www.maerklin.de und www.trix.de

Auch in diesem Jahr haben Märklin und Trix wieder zahlreiche Modellhighlights als Sommer-Neuheiten 2022 präsentiert (siehe die Übersicht im Märklin Magazin auf den Seiten 38 bis 40). Wer die einzelnen Modelle nochmals Revue passieren lassen will, ruft einfach die Seiten www.maerklin.de/sommer-neuheiten oder www.trix.de/sommer-neuheiten auf. Mit der Merkfunktion können die Favoriten auf einer Wunschliste festgehalten und als PDF-Datei ausgedruckt oder an den Händler weitergeleitet werden. Umfassende Infos gibt es auch zum Sondermodell der Re 420, das Märklin und Trix anlässlich des Jubiläums „175 Jahre Schweizer Bahnen“ auflegen.

Endlich können sich Modellbahner auch wieder vor Ort treffen und Infos über ihr Hobby austauschen. Einen aktuellen Überblick über die wichtigsten Termine der nächsten Monate finden Sie unter dem Themenpunkt „Service“ im Bereich „Events und Seminare“. Von aktuellen Messeterminen mit Märklin und Trix Beteiligung über die aktuellen Seminar-Programme bis hin zu den Digital-Informationstagen im Fachhandel finden Sie dort alles Wissenswerte zu den Veranstaltungen. Immer einen Klick wert ist natürlich der Themenpunkt „Erlebnis“. Hier finden Sie alles Wichtige zum Märklineum – von der Ausstellung über die Kontaktinformationen bis zur Möglichkeit, Tickets online zu buchen – und die Startseiten von Märklin TV und dem Märklin Magazin. In der neuen Folge von Märklin TV geht es unter anderem ebenfalls um die Sommer-Neuheiten 2022. Das Märklin Magazin bietet Ihnen die aktuellen Gleispläne der Serie „Anlagenplanung für Aufsteiger“ im Download an.

Besonders freuen können sich die Mitglieder im Insider-Club und im Trix Club. Im jeweiligen Clubbereich (Zugang über Mitgliedsnummer und Passwort) steht der aktuelle Clubfilm 2022, Teil 1 zum Download bereit. Ein Thema: die verschiedenen „Krokodile“ – E 94, Erstfelder 14 253 bis zum ÖBB 1189. Wer noch kein Clubmitglied ist, kann dies schnell ändern. Im Internet oder auf den Seiten 118–119 finden Sie alle wichtigen Infos zum Club und ein Anmeldeformular.

Märklin, Trix: die wichtigsten Online-Adressen im Überblick

- **www.maerklin.de**
  bietet Zugriff auf alle Produkt- und Serviceinfos rund um Märklin – inklusive Märklin TV, Infos zum Märklin Magazin und dem 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. Mit Details zu neuen Produkten, Veranstaltungen, Messen und Gewinnspielen.
- **www.youtube.de/maerklin**
  Videoplattform mit den aktuellen Folgen von Märklin TV, Modellneuheiten-News, Erklärfilmen und zahlreichen Clips für „Märklin Kids“ etc.
- **www.instagram.com/maerklin**
  Foto- und Videoplattform mit Bildern und Kurzvideos der neuesten Modelle, von Anlagen, neuen Produkten im Märklin Shop und vielem mehr.

Die ganze Schweiz in einer Lokomotive

Anlässlich des denkwürdigen Jubiläums „175 Jahre Schweizer Bahnen“ präsentieren die SBB eine Elektrolokomotive in entsprechend auffälliger Sondergestaltung.

Die Re 420 ist perfekt als Jubiläumslok. „Eine Kultlok in der Schweiz“, nennt sie Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle. Und niemand ist geeigneter, den Ruhm von „175 Jahren Schweizer Bahnen“ in die Welt zu tragen. Denn die Baureihe Re 420 ist zum einen seit mehr als 50 Jahren auf allen Schweizer Strecken zu Hause. Zum anderen findet man wohl in keiner Lok mehr vom Wesen der Schweizer Eisenbahn, und das will bei 175 Jahren schon etwas heißen.

Das beginnt beim Antrieb: Eine Elektrolok musste es sein, da der größte Teil der Schweizer Bahngeschichte elektrisch geschrieben wurde. Schon 1928 hatten die SBB die erste Phase der Elektrifizierung abgeschlossen und vier von fünf Schweizer Zügen fuhren mit Strom. Daher hat das Land eine ganze Reihe aufsehenerregender E-Loks hervorgebracht. Darunter stechen die Gotthard-Bullen wie die Ae 8/14 oder das Krokodil Ce 6/8 am meisten hervor. Die Schweizer waren allerdings immer auf der Suche nach einer Universallok. Das musste keine spektakuläre Maschine sein, solange sie ihre Aufgaben erfüllte; Angeberei ist keine Schweizer Eigenschaft.

Das war nicht einfach. Schließlich lässt die Geografie oft nur enge Kurven und starke Steigungen zu, die Strecken über die Alpen sind zusätzlich etwas Besonderes. Diese unterschiedlichen Ansprüche sorgten lange dafür, dass man Personen- und

Sie ist langlebig wie ein Schweizer Uhrwerk, vielseitig wie ein Taschenmesser und sieht außerdem so verführerisch aus wie ein gut gereifter Schweizer Käse. Es kann keine bessere Lok für das Jubiläum „175 Jahre Schweizer Bahnen“ geben!

Das Erscheinungsbild vom Jubiläumsmodell Re 420 251 (ehemals Re 4/4 II 11251) wurde gestaltet und in Szene gesetzt durch die bekannte Künstlerin Gudrun Geiblinger.

Trotzdem strebten die findigen und erfahrenen Lokomotivbauer aus dem Land der Kantone nach einem Ideal für alle Schweizer Strecken. Und die Re 420 kam zumindest nah an ein solches dran. Bei ihrer Premiere 1964 war sie an das Land mit seinen steilen Bergen und engen Tälern angepasst wie kaum

Güterbetrieb trennte und dann auch noch Alpenquerung und restlichen Betrieb voneinander schied. Jeder Bereich hatte seine Lok, aber keine taugte für alles.

eine andere, dazu stark und schnell. Genau das war ihre Vorgabe im Pflichtenheft gewesen, ein lang gehegter Traum der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Die hatten nämlich schon in den 1930er-Jahren das Tempo im Personenverkehr steigern wollen. In der Schweiz gelingt das aber vor allem durch höhere Kurvengeschwindigkeiten. Wenn das Gleis nicht stärker beansprucht wird und es die Sicherheit zulässt, dürfen die vorgegebenen Geschwindigkeiten überschritten werden. In der Schweiz werden Höchst- und Kurvengeschwindigkeit unter anderem durch die sogenannte Zugreihe festgelegt. Die Zugreihe „R“ erlaubt es, um 5 km/h schneller zu fahren als vorgegeben, im 300-Meter-Bogen sind das zum Beispiel 80 statt 75 km/h.

Es brauchte seine Zeit, bis das klappte. Für die höheren Kurvengeschwindigkeiten schufen die SBB zunächst eine völlig neue Personenzuglok, die Re 4/4 I. Sie war die erste Drehgestelllok →

Die universell einsetzbare Baureihe bildete über Jahrzehnte die wesentliche Stütze des lokbespannten SBB-Verkehrs und war mit 276 zwischen 1964 und 1985 gebauten Exemplaren auch die höchste Anzahl einer für die Schweizer Bahnen gebauten Baureihe.

→ der SBB und sehr leicht gebaut; sie wog rund 57 Tonnen und kam so auf eine Achslast von nur 14 Tonnen. Geringe Achslasten waren damals die Voraussetzung für höhere Geschwindigkeiten ohne Mehrbeanspruchung des Oberbaus. Das ging auf Kosten der Leistung, die 1.850 kW der Re 4/4 I reichten nur für Schnellzüge. Alle anderen Züge buckelte meist noch die allgegenwärtige Ae 4/7 aus der Vorkriegszeit. Die wiederum war lediglich 100 km/h schnell und in den engen Kurven limitiert. Man wollte beides, eine Maschine mit hoher Leistung und der Wendigkeit der Re 4/4 I. Heraus kam die Re 4/4 II, die heutige Re 420.

Und die schrieb Geschichte: Die Re 4/4 II schaffte es als erste schwere Lok, die Einstufung der Zugreihe „R“ zu bekommen. Sie war angesichts der geforderten Leistungen mehr als 80 Tonnen schwer, die Achslast der vierachsigen Maschine betrug also mehr als 20 Tonnen. Unter anderem mit seitengefederten Achsen und einer elastischen Querkupplung zwischen den Drehgestellen verbesserte man das Fahrverhalten in den Kurven, sodass es für die Zugreihe „R“ genügte.

Highlights Elektrolok Re 420

- **Attraktive Werbegestaltung zu „175 Jahre Schweizer Bahnen“.**
- **Mittelmotor und alle 4 Achsen über Kardan angetrieben.**
- **Mit Spielewelt Digital-Decoder mfx+ und vielfältigen Licht- und Soundfunktionen.**

Zum anderen besaß sie mit 4.780 kW hohe Leistungsreserven, die es ihr ermöglichten, alle Arten von Zügen zu ziehen. Einen 960-Tonnen-Zug buckelt die Re 4/4 II noch über eine Steigung von 12 ‰ (Promille). Gemacht für Tempo 140 zog sie Güterzüge, Schnellzüge und Personenzüge gleichermaßen. Und das Tempo brachte sie auch auf die Schiene: Die Re 4/4 II kann bei hohen Geschwindigkeiten noch gut beschleunigen; auf den kurvenreichen, hügeligen Strecken eine enorm nützliche Eigenschaft. Das geht nur mit hoher Zugkraft und ohne dass die Räder durchdrehen. Bei der Re 4/4 II verhindert eine Tiefzugvorrichtung das ungewollte „Aufbäumen“ und damit auch das Schleudern. So war diese Lok als erste universell einsetzbar für schwere Züge im Schweizer Normalspur-Netz, sozusagen das Schweizer Taschenmesser der Zugförderung.

Dabei gab es hinsichtlich des Antriebs ein Vorspiel. Die Maschinen sollten ja lange halten, also gab es Diskussionen, ob man beim Antrieb schon auf die damals neue Gleichrichtertechnik setzen sollte. Die Schweizer Lokomotivbauer garantierten die Leistung bei bewährtem Antrieb, doch das war umstritten. Also baute man einen Prototyp mit Gleichrichtertechnik. Er brachte nur eine geringe Verbesserung, das rechtfertigte nicht das Risiko eines neuartigen Antriebs. Daher baute man ihn wieder zurück und setzte auf den BBC-Federtopfantrieb. So wirkt das Ergebnis wieder typisch schweizerisch: offen für Innovation, aber im Zweifel für die Zuverlässigkeit.

Und das erwies sich als richtig: Die Re 4/4 II wurden so bis 1985 gebaut. Rund 20 Jahre lang war die Baureihe – stets verbessert – Stand der Technik, das schaffen nicht viele. Dabei zeigte sich früh, welch großer Wurf mit der Re 4/4 II gelungen war. Schon 1970 konstatierte die Fachpresse die für „Schweizer Verhältnisse ungewöhnlich hohe Zahl“ an Lokomotiven dieses Typs.

Die Digital-Funktionen Re 420

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Spitzensignal	●	●	●	●	●
Schlusslicht	●	●	●	●	●
E-Lok-Fahrgeräusch	●	●	●	●	●
Lokpfiff	●	●	●	●	●
Direktsteuerung	●	●	●	●	●
Fernlicht		●	●	●	●
Führerstandsbeleuchtung		●	●	●	●
Spitzensignal Lokseite 2		●	●	●	●
Rangiergang		●	●	●	●
Rangierpfiff			●	●	●
Spitzensignal Lokseite 1			●	●	●
Führerstandsbeleuchtung			●	●	●

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Bremsenquietschen aus			●	●	●
Lichtfunktion			●	●	●
Schlusslicht			●	●	●
Lüfter			●	●	●
Druckluft ablassen			❍	❍	●
Panto-Geräusch			❍	❍	●
Sanden			❍	❍	●
Türenschließen			❍	❍	●
Kompressor			❍	❍	●
Ankuppelgeräusch			❍	❍	●
Schaffnerpfiff			❍	❍	●
Hauptschalter			❍	❍	●

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

Mit 276 Exemplaren wurde sie schließlich so oft gebaut wie keine andere Schweizer Lok. Eine Rekordlok, passend zu einem Land voller Bahnrekorde: Die Schweiz besitzt unter anderem die steilste Strecke und den längsten Tunnel der Welt, dazu den höchstgelegenen Bahnhof Europas.

Und schön ist die Re 4/4 II ja auch noch. Das zeitlose Design mit den klaren Linien, Knick in der Front und Stirnwappen bezaubert noch heute. Anfangs war sie im schweren Tannengrün der 1960er-Jahre lackiert, später folgte das gefällige Feuerrot der 1980er-Jahre. →

Elektrolokomotive Re 420

Märklin Art. 37875 | Trix Art. 25875

HO HO

Vorbild: Elektrolokomotive Re 420 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), Geschäftsbereich SBB Cargo. Sonderbeklebung zum Jubiläum „175 Jahre Schweizer Bahnen“ in 2022. Betriebsnummer Re 420 251-1. Betriebszustand 2022.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 1 weißes Schlusslicht (Schweizer Lichtwechsel) konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung umschaltbar bei Solofahrt auf 1 rotes Schlusslicht. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Wenn Spitzensignal an beiden Lokseiten abgeschaltet ist, dann beidseitige Funktion des Doppel-A-Lichtes als rotes Nothalt-Signal. Fernscheinwerfer, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung jeweils separat digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen aus Metall. Kupplungen gegen beiliegende Frontschürzen austauschbar. Länge über Puffer 17,1 cm.

SBB Cargo: Applaus für Jubellok

Bei strahlendem Sonnenschein wurde im schweizerischen Yverdon am 9. März 2022 die Jubiläumslok 420 251 präsentiert. Bester Laune zeigten sich (v. l. n. r.): René Treier (Märklin Schweiz), Wolfrad Bächle (Geschäftsführer Märklin), Désirée Baer (CEO SBB Cargo) sowie Reinhard Reindl (Leiter Produktmanagement Märklin). Die Begrüßungsrede hielt CEO SBB Vincent Ducrot.

Bunte Lokomotiven fahren zahlreich auf Europas Schienen. Die meisten tragen eine Botschaft auf ihren Seitenwänden. Oft sind es Werbelokomotiven. Manche verdienen es sogar, als Kunstlok bezeichnet zu werden – vor allem dann, wenn Gudrun Geiblinger ihre Finger im Spiel hatte. Sie versteht es auf geniale Weise, die gewünschte Botschaft auf die Lokkästen zu zaubern. Meist zu nächtlicher Stunde lässt sie dabei als Erstes die Themenstellung auf sich wirken. Gerade was Jubelloks angeht, bringt sie schon reichlich Erfahrung mit. So verwandelte sie bereits anlässlich der 175-jährigen Eisenbahnjubiläen in Deutschland und Österreich Lokomotiven zu bemerkenswerten Objekten. Doch der Kasten der Reihe 420 sei sehr schwer zu gestalten gewesen, so Geiblinger, denn sie habe gewollt, dass die beiden Sujets „dynamisch aus beiden Tunnel-Röhren herausfetzen“. Wichtig war ihr auch die ausgefeilte Farbgebung: an einer Lokfront Sepia, an der anderen klassisches Rot. Begeistert war Gudrun Geiblinger vom eleganten dreidimensionalen Logo an den Stirnseiten, dem Schweizer Kreuz. Und natürlich wollte sie das berühmte Schweizer „Krokodil“ abbilden.

Das Projekt ist vollumfänglich gelungen, so die einhellige Meinung bei SBB Cargo. CEO Désirée Baer betonte im Interview mit Märklin TV: „Ich find sie super! Und toll, dass Märklin das gesponsort hat.“ Doch ehe gelobt werden konnte, stand jede Menge Arbeit an. Nachdem Gudrun Geiblinger ihren Entwurf finalisiert hatte, übermittelte sie die digitalen Daten an eine Spezialfirma, bei der die Sujets auf Folien, die dem harten Alltagseinsatz einer Cargo-Maschine gewachsen sind, ausgeplottet wurden. Die einzelnen Bahnen wurden gemäß der Vorlage aufgeklebt – eine anspruchsvolle Arbeit, bei der es um absolute Passgenauigkeit ging. Umso schöner war der Beifall, den die fertige Maschine beim Rollout ernten konnte.

Text und Fotos: Klaus Eckert

Das Video von der Präsentation des Sondermodells finden Sie über den QR-Code oder auf www.youtube.de/maerklin

Auf der 420 251 ist das SBB-Krokodil natürlich der Blickfang schlechthin. Daneben zeigt sich eine stimmungsvolle Momentaufnahme vom Güterverkehr von einst, als sogar noch Milchkannen per Bahn transportiert wurden.

Vom Vorbild auf die Anlage: Nicht nur auf den Gleisen der Alpenrepublik ist die besondere Re 420 ein toller Anblick, auch auf der Anlage ist das Jubiläumsmodell ein Hingucker. Zudem gibt es von Märklin und Trix verschiedene Wagen, um vorbildgerechte Züge zu bilden.

So fand man sie zwischen Basel und Olten, zwischen Zürich und Argau, zwischen Bern und Thun. Sie schleppte Züge nach Sion, Luzern und Biel, half in Flüelen und Solothurn. Und als die Schweizer 1975 auf ihrer West-Ost-Magistrale von Genf über Lausanne, Bern und Zürich nach St. Gallen den „Swiss Express“ einführten, war der natürlich mit den Re 4/4 II bespannt. Die Loks fuhren dafür passend in auffälligem Orange/Grau. Auch die lokbespannten SBB-Züge des Trans-Europ-Express (TEE) wurden selbstverständlich mit den Alleskönnern der Baureihe Re 4/4 II befördert. Sie wurde so etwas wie die Brot- und Butterlok der SBB, kein schlechter Status in einem Land, dessen erste Eisenbahn 1847 „Spanisch-Brötli-Bahn“ genannt wird.

Eine Brot- und Butterlok ist sie bis heute geblieben: Fast alle Re 4/4 II sind noch im Dienst und fahren überwiegend bei der SBB Cargo Güterzüge, jetzt als Baureihe Re 420 und im Dienstalter von rund 50 Jahren. Auch diese Langlebigkeit ist typisch Schweiz und typisch Schweizer Eisenbahn.

Mit so viel Schweizer Bahngeschichte ist die Re 420 die richtige Lok fürs Jubiläum – und genau die richtige für Märklin. Denn stark, zuverlässig, langlebig und schön sind Eigenschaften, die man auch mit Märklin Modellen verbindet.

Die Re 420 als Modell

Die Re 4/4 II beziehungsweise 420 ist bei Märklin seit Jahren eine feste Größe, schon seit mehr als einem Vierteljahrhundert zählt sie zum Programm. Anfangs unter der Artikelnummer 3434 beziehungsweise 3734 angeboten, wurde sie wie das Vorbild stets verbessert und an den Stand der Technik angepasst. Das aktuelle Modell 37875 (Trix Art. 25875) ragt trotz einiger Hochkaräter in der Ahnenreihe in Sachen Attraktivität heraus. Das Design ist dabei so einmalig wie das Jubiläum. Es feiert den so wichtigen Güterverkehr. Auf der einen Lokseite zeigt es ein Krokodil Ce 6/8 und den Milchtransport der frühen Jahre. Die andere Seite schmücken ein Güterzug von heute mit einer Re 420 der SBB Cargo an der Spitze und eine Containerverladung. Dazwischen ein großes Herz mit der Zahl 175. „Das soll zeigen, dass auch der Schienengüterverkehr ein Herz hat“, lächelt Désirée Baer, Chefin der SBB Cargo. Zuweilen habe man das Gefühl, die Logistik sei ein bisschen unsichtbar. Auf Modellbahnen gilt das nicht, es gibt so gut wie keine Anlage ohne einen schönen Güterzug. Und die Re 420 macht sie noch schöner.

Das aktuelle Modell prunkt aber nicht nur mit einer exzellenten Bedruckung, sondern auch mit modernster Technik. Das Märklin H0-Modell besitzt dabei einen mfx+-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen, der neben den Standards wie Fahrgeräusch, Lokpfiff und Lüfter unter anderem

Elektrolokomotive Re 420

Märklin Art. 88596

50 Jahre Years mini-club märklin Z

Z

Vorbild: Elektrolokomotive Re 420 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mit Werbegestaltung „175 Jahre Schweizer Bahnen“ im aktuellen Betriebszustand 2022.

Modell: Lokomotive mit Glockenankermotor. Alle Achsen angetrieben. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (3 x weiß vorn, 1 x weiß rechts hinten – Schweizer Lichtwechsel). Bewegliche Schienenräumer an beiden Drehgestellen. Stromaufnahme umschaltbar von Ober- auf Unterleitung. Länge über Puffer 75 mm.

Die Digital-Funktionen Ae 6/6

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Spitzensignal	●	●	●	●	●
Führerstandsbeleuchtung	●	●	●	●	●
E-Lok-Fahrgeräusch	●	●	●	●	●
Lokpfiff	●	●	●	●	●
Direktsteuerung	●	●	●	●	●
Bremsenquietschen aus		●	●	●	●
Lichtfunktion		●	●	●	●
Spitzensignal Lokseite 2		●	●	●	●
Rangierpfiff		●	●	●	●
Rangiergang + Rangierlicht			●	●	●
Spitzensignal Lokseite 1			●	●	●
Lichtfunktion			●	●	●
Lüfter			●	●	●
Schaffnerpfiff			●	●	●
Luftpresser			●	●	●
Lichtfunktion			●	●	●
Druckluft ablassen			❍	❍	●
Lichtfunktion			❍	❍	●
Bahnhofsansage			❍	❍	●

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

→ Pantograph, Hauptschalter und Türen ertönen lässt. Gleichfalls bemerkenswert sind die Lichtfunktionen, die Spitzensignal, Fernlicht und Führerstandsbeleuchtung bieten. Natürlich weist die Re 420 als Schweizer Lok darüber hinaus etliche Besonderheiten auf: Das weiße Schlusslicht kann bei Bedarf umgeschaltet werden in ein rotes bei Solofahrt der Lokomotive. Sind beide Spitzensignale abgeschaltet, geht als Nothaltsignal das Doppel-A-Licht auf beiden Seiten an.

Angesichts der Raffinessen bei Licht und Geräusch muss man aufpassen, sonst vergisst man im Spiel das Losfahren. Da erweist sich das Modell als würdiger Vertreter seines Vorbilds. Mit Hochleistungsantrieb, Haftreifen und vier angetriebenen Achsen bringt auch die Modell-Re 420 so gut wie alle Züge sicher über die Steigung.

Doch die Jubiläumslok ist noch einmal etwas Besonderes. Sie erscheint zeitgleich auch bei Trix in H0 (Trix Art. 25875) und in Baugröße Z. Das Z-Modell (Art. 88596) begeistert dabei durch seine filigrane Bedruckung, die das Vorbild perfekt wiedergibt. Mit Glockenankermotor, vier angetriebenen Achsen und beweglichem Schienenräumer schreckt das Modell vor keiner Aufgabe zurück und selbstverständlich hat auch die Z-Lok einen Schweizer Lichtwechsel.

Und auch auf dem Z-Modell ist die wohl wichtigste Leistung der Schweizer Eisenbahnen verewigt: die Überquerung der Alpen. Zwei Tunnelröhren symbolisieren den Güter- und Personentransport über den Gotthard, eine der wichtigsten Leistungen der Schweizer Bahnen und die berühmteste dazu. Auch die Re 4/4 II beziehungsweise 420 war dort anzutreffen.

Elektrolokomotive Ae 6/6 als Basis

Die Herrscherinnen waren zu ihrer Anfangszeit jedoch andere – die Maschinen der Baureihe Ae 6/6. Ihnen verdankt die Re 4/4 II viel von ihrem gelungenen Konzept, vom Antrieb bis hin zum Design, das beide wie Schwestern aussehen lässt. Die sechsachsige Ae 6/6 wurde schon ab 1949 entworfen, um dem

Elektrolokomotive Ae 6/6

Märklin Art. 39365 | Trix Art. 25666

HO HO

Vorbild: Elektrolokomotive Ae 6/6 als Museumslok der SBB Historic. Kantonswappen Graubünden/Grischun. Betriebsnummer 11421. Tannengrüne Grundfarbgebung. Betriebszustand 2022.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse zentral eingebaut. Je zwei Achsen in beiden Drehgestellen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und ein weißes Schlusslicht (Schweizer Lichtwechsel) konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Weitere separat schaltbare Lichtfunktionen: Umschalten auf ein rotes Schlusslicht, umschalten auf zwei rote Schlusslichter, umschalten auf Warnsignal, Fahrberechtigungssignal und Rangierlicht. Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung separat digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten LED. Viele angesetzte Details wie Griffstangen aus Metall. Kurzkupplungskinematik. Länge über Puffer 21 cm.

Abbildung Handmuster

Die ersten 25 Lokomotiven der Ae 6/6 wurden häufig als Kantonslokomotiven bezeichnet, da sie die Wappen der 25 Schweizer Kantone trugen. An den Seiten der Lokkästen befanden sich Chrom-Zierlinien und an den Fronten ein Schnäuzchen.

Verkehr über den Gotthard Beine zu machen. Hier suchte man vor allem eine wirtschaftliche Lösung für die wachsende Zahl an Schnellzügen. Die Universalloks der Baureihe Ae 8/14 taugten zwar für Güter- und Schnellzüge gleichermaßen, wurden aber auf der vielgestaltigen Gotthardstrecke entweder hinsichtlich Zugkraft oder Tempo nicht vollständig ausgenutzt. Die Überlegungen führten schließlich zu einer sechsachsigen Lok als Optimum. Mit 4.300 kW, das sind 5.830 PS, einem Dienstgewicht von 122 Tonnen und Tempo 120 bot die Ae 6/6 gute Voraussetzungen für alle Leistungen. Immerhin konnte sie damit einen 600-Tonnen-Zug auf allen Rampen der Gotthardstrecke mit 75 km/h befördern und war dank ihres Gewichts auch in der Lage, stets problemlos anzufahren. Für schwere Güterzüge waren die Loks von Anfang an auf Mehrfachtraktion ausgelegt.

Die Ae 6/6 erfüllten die Erwartungen voll und ganz und waren lange die Königinnen des Gotthard. Ihren Weltruhm verdanken sie jedoch ihrem Aussehen. Die ersten 25 Lokomotiven trugen als „Kantonsloks“ nämlich den Namen und das Wappen der Schweizer Kantone von Aargau bis Zug. Die nachfolgenden 95 Loks der Serie erhielten Wappenschilder größerer Städte und Regionen. Diese Namensgebung blieb zeitlebens ein Markenzeichen der Ae 6/6. Die später als Baureihe 610 bezeichnete Maschine hielt sich bis ins 21. Jahrhundert im Einsatz, zuletzt vor Güterzügen der SBB Cargo.

Ae 6/6 als Modell in H0

Vor 70 Jahren, am 16. September 1952, fuhr sie das erste Mal über den Gotthard. Märklin feiert diesen runden Geburtstag mit einem Jubiläumsmodell (Art. 39365). Es zeigt die aktuelle Museumslok der SBB Historic mit der Nummer 11 421 „Graubünden“ und erinnert so zugleich an die Anfangszeit der Gotthard-Königinnen. Denn die begannen in Tannengrün ihre Karriere. Unterm schönen Kleid des Modells steckt die modernste Technik mit mfx+-Decoder, Hochleistungsantrieb auf vier Achsen, Haftreifen und – erstmals – mit Mittelmotor. So bringt auch das Modell schwere Züge sicher über die Rampen der Modellbahn und bietet dazu eine Menge Spielspaß mit zahlreichen Licht- und Geräuschfunktionen, darunter auch die Schweizer Lichtwechsel. Bei Trix gibt es diese Lok unter der Artikelnummer 25666.

Und zumindest auf der Modellbahn kann man ja beide zusammen fahren lassen, geballte Kraft in elegantem Kleid. Ein Zeugnis menschlichen Erfindergeistes, der vor keiner Aufgabe zurückschreckt. Ein Markenzeichen der Schweizer Eisenbahnen. Ein würdiges Geschenk zum 175. Geburtstag.

Text: Hanne Günther; Fotos: Klaus Eckert, S. Gadola, www.bahnfotoschweiz.ch, Märklin

Highlights Elektrolokomotive Ae 6/6

- **Vorbildgerecht optimierte Form der Fronten.**
- **Erstmalig mit Mittelmotor und Antrieb auf 4 Achsen.**
- **Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung digital schaltbar.**
- **Zahlreiche Lichtfunktionen separat digital schaltbar.**
- **Kurzkupplungskinematik.**

Mehr über Lokomotiven aus der Schweiz in verschiedenen Spurweiten finden Sie auf www.maerklin.de und www.trix.de

Reisende nach Digital – bitte einsteigen!

Egal, ob die erste eigene Anlage, die Wiederbelebung einer vorhandenen oder die Digitalisierung einer Modellbahnwelt. Wir geben schrittweise Tipps und Ratschläge, damit Sie Spaß beim (Auf-)Bau und Spielen mit der Eisenbahn im Kleinformat haben.

Flexibel und praktisch: Das moderne C-Gleis ermöglicht den einfachen Auf- und Umbau sowie schnellen Spielbetrieb. Zudem können Kabel und Decoder unsichtbar im Gleisbett versteckt werden. Zusätzliches Bearbeiten, Schottern und Einfärben ist ebenfalls möglich.

Wiedereinsteiger sind eine sehr beneidenswerte Gruppe. Getragen durch die Erinnerung am Modellbahnspiel in früheren Jahren, gepaart mit den Wünschen, die man damals nicht erfüllt bekam, und unterstützt durch die Vielzahl an Ideen, die durch das heutige Angebot an Modellbahnartikeln zwangsläufig entstehen, ist die Planungsphase durch immer neue Gedankenspiele und Projekte gekennzeichnet. Dabei spielt aber die Erfahrung zwangsweise keine sehr große Rolle. Alte Modellbahnhasen denken gerne an diese Zeit zurück, enden aber häufig in einem Seufzer, dass man bestimmte Dinge besser nicht gemacht hätte. Die nachfolgenden Anregungen sollen hier Neueinsteigern helfen, solche Klippen zu umschiffen und den für sie persönlich besten Weg in Angriff zu nehmen.

Macht es Sinn, auf die Digital-Technik zu setzen?

Sehr häufig hört man noch das Vorurteil, dass man nicht mit einer Digital-Steuerung beginnen will, da man noch ältere analoge Modelle besitzt und die Digital-Technik sowieso nur etwas für größere Anlagen sei, man selbst aber keinen Automatikbetrieb nutzen möchte.

Aber genau das Gegenteil ist in der Praxis der Fall. Eine Großanlage mit zum Beispiel Blockstreckenbetrieb könnte man – wenn auch nicht so elegant und bequem – mit der Analogtechnik umsetzen. Wer aber eine kleinere Anlage sein Eigen nennt und das Spiel mit der Modellbahn in den Mittelpunkt stellt, wird die Vorteile der Digital-Technik schnell erleben und nicht mehr missen wollen. Die Möglichkeit, jede Lok auf jeder beliebigen Stelle der Anlage stehen lassen zu können, gepaart mit den vielfältigen Spielmöglichkeiten durch die Licht-, Sound- und sonstigen Schaltfunktionen, nutzen gerade Modellbahner mit überschaubaren Anlagen überproportional. Denn durch die Konzentration auf den Betrieb weniger Modelle nutzt man automatisch deren Potenzial mehr aus. Und die Nutzung dieser Fähigkeiten bietet mit vertretbarem Aufwand nur die Digital-Technik.

Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf dem Fahrbetrieb. Bei der Steuerung von Weichen und Signalen kann natürlich für jeden Magnetartikel separat entschieden werden, wie dieser gesteuert werden soll. Weichen, die von dem Modellbahner leicht direkt erreicht werden, können auch als rein manuelle Weichen ausgeführt sein. Bei Weichen in verdeckten oder schlecht zugänglichen Bereichen ist der Einbau von zumindest elektromagnetischen Antrieben wohl in den meisten Fällen die erste Wahl. Ob man hierzu analoge Stellpulte oder digitale Lösungen bevorzugt, kann man im Prinzip sogar für jede Weiche oder jedes Signal separat entscheiden.

Was noch nicht sehr weitverbreitet ist: Wer gerne die Weichen digital schalten möchte, aber auf ein einfaches Stellpult zurückgreifen will, kann dafür auch das Schaltpult 72760 verwenden. An dieses Stellpult kann ein Decoder m83 angeschlossen werden, der auf die Adresse 1 im MM-Format gestellt ist. Und schon lassen sich über die vier Tastenpaare dieses Schaltpultes die bis zu vier an diesen Decoder angeschlossenen Weichen schalten. Ein späterer Umstieg auf eine Mobile Station oder Central Station ist dann etwas einfacher, da ja das Nachrüsten der Decoder entfällt. Diese müssen gegebenenfalls nur neu codiert werden.

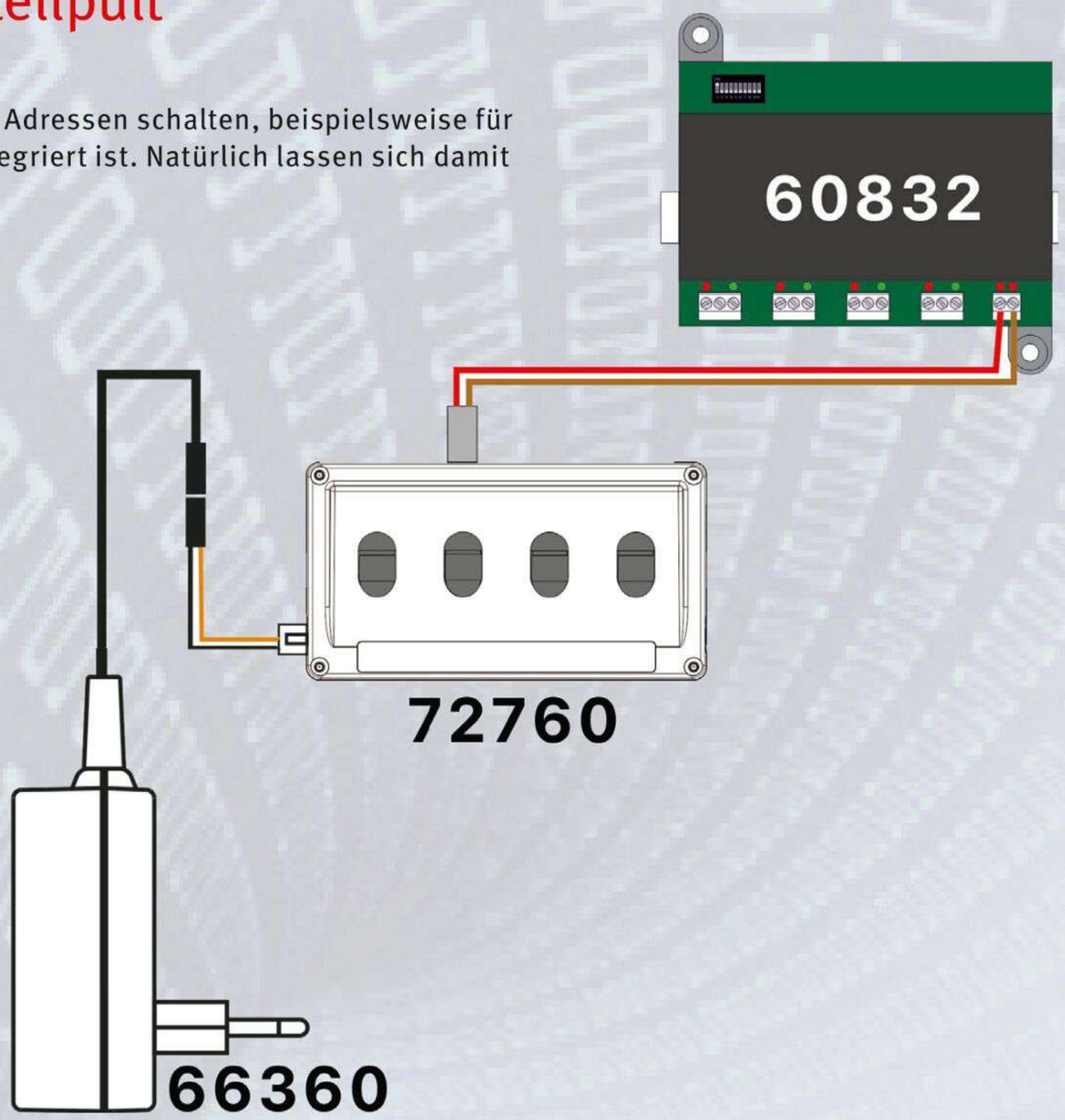
Digital schalten mit dem Stellpult

Das Profi-Signal-Schaltpult (Art. 72760) kann vier Adressen schalten, beispielsweise für Licht- und Formsignale, bei denen ein Decoder integriert ist. Natürlich lassen sich damit auch digitale Weichen schalten.

Dafür müssen in einem ersten Schritt die Weichen mit einem Weichenantrieb (Art. 74491) ausgerüstet werden. Das ist bei den C-Gleis-Weichen besonders einfach, da der Motor im Gleisbett integriert wird. Im zweiten Schritt muss die Weiche einen Decoder bekommen. Statt in jeder Weiche einzeln einen Decoder (Art. 74462) zu integrieren, kann auch der Mehrfachdecoder m83 (Art. 60832) genutzt werden, um bis zu vier Weichen digital zu schalten.

Die digitale Steuerung erfolgt dann mittels Mobile Station, Central Station oder dem Stellpult 72760. Letzteres bedarf für die Stromversorgung noch des Anschlusses eines Netzteils (Art. 66360).

Hinweis: Jedes Stellpult 72760 kann nur vier digitale Adressen schalten. Es können jedoch mehrere Stellpulte mit dem Kabel 71054 verbunden werden. Dann genügt ein Stromnetzteil.



Lohnt sich das Nachrüsten früherer Modelle mit der aktuellen Digital-Technik?

Gerade die Modelle aus der eigenen Kindheit oder von Eltern und Großeltern sind einem natürlich sehr ans Herz gewachsen. Der Wunsch, diese daher weiter einzusetzen, ist verständlich. Die heutigen Angebote lassen einen eventuell daran zweifeln, ob dies der richtige Weg ist.

Als Beispiel wollen wir einmal die BR 24 heranziehen, die unter der Artikelnummer 3003 bis in die 1980er-Jahre hinein ein häufig gesehenes Modell auf früheren Anlagen war. Heute gibt es dieses Modell nach diesem Vorbild weiterhin im Märklin Sortiment. Das Modell wurde aber bereits vor Jahren komplett neu konstruiert und ist daher vom Betriebsverhalten, dem Funktionsumfang und der Detaillierung weit besser als das frühere Modell. Wenn man dann den Preis dieser Lok sieht, will man es gar nicht glauben, dass dieses Modell einen Sounddecoder der aktuellen Generation mit Rauchfunktion und Hochleistungsantrieb besitzt. Ob man daher das alte Modell weiter verwendet oder in diesem Fall doch lieber auf das aktuelle Modell umsteigt, kann allgemeingültig nicht beantwortet werden.

Tipp: Gerade der Wiedereinsteiger sollte sich auch im Start up Sortiment umsehen. Da man als Wiedereinsteiger selten vom Thema so eingeschränkt ist, dass man nur ganz spezielle Modelle erwerben möchte, hat man die volle Auswahl und kann daher die Modelle kaufen, die einem persönlich ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis bieten. →

Die aktuelle Dampflok BR 24 (Art. 36244) mit mfx-Decoder ist Bestandteil der Märklin Klassiker und damit dauerhaft verfügbar.

Kompatibilität ist ein ungeschriebenes Gesetz bei Märklin. Das gilt auch für die Gleissysteme, weshalb das M-Gleis auch heute noch im Digital-Betrieb eingesetzt werden kann. Moderne Fertigungsverfahren sorgen jedoch für bessere Fahreigenschaften beim C-Gleis.

Kann ich meine M-Gleise weiterverwenden?

Prinzipiell ist es dem Digital-Strom egal, über welches Gleissystem er übertragen wird. Daher funktioniert der Digital-Betrieb auch bei dem M-Gleis. Nur analoge Entstör-Kondensatoren in den M-Anschlussgleisen müssen entfernt werden.

Grundsätzlich sollte aber zum einen nur Gleismaterial verwendet werden, das keine Schäden aufweist. Verbogene Gleise, korrodierte Schienen oder Weichen mit angeschlagener Mechanik können keine Anlage ergeben, mit der man gerne spielt. Zum anderen sind die heutigen Gleissysteme im Hinblick auf die Toleranzen und damit auch auf das Betriebsverhalten der Fahrzeuge auf diesen Gleisen um Längen besser als das alte Material.

Unser Tipp: Wer sowieso mit dem Kauf einer Mobile Station liebäugelt, sollte sich gerne einmal das Set 29000 ansehen. Dieses Set unterbietet die Summe der Einzelpreise der Komponenten, die für den Betrieb mit der MS2 benötigt werden, und beinhaltet zusätzlich auch noch ein Gleisoval mit C-Gleisen. Alternativ gibt es auch verschiedene Startpackungen mit einem digitalen Steuergerät und Rollmaterial.

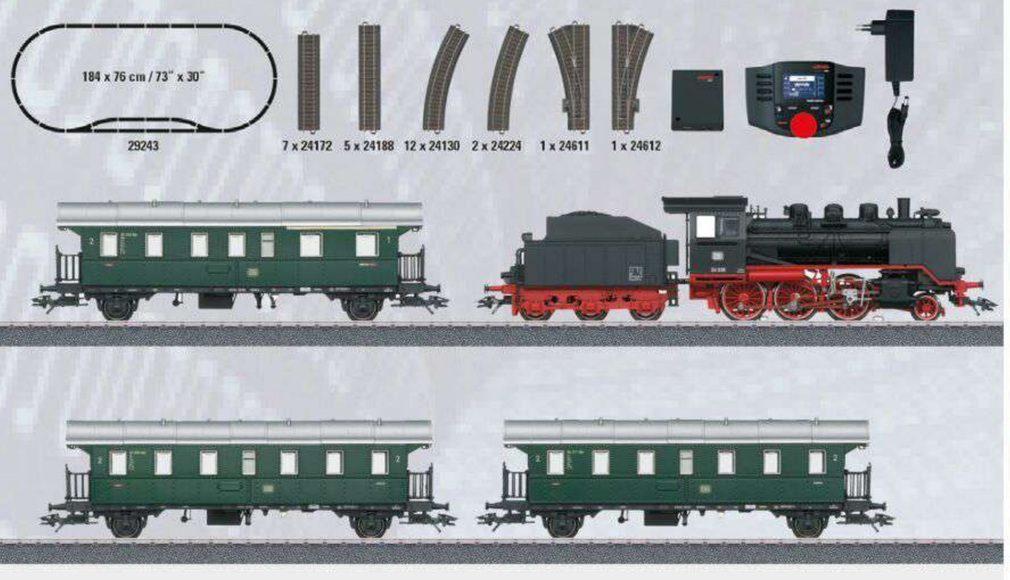
Testen Sie daher gerne einmal diese Gleise und entscheiden Sie dann, ob Sie wirklich mit Ihren alten M-Gleisen weitermachen wollen. Auch eine Kombination von C- und M-Gleis ist über das Gleis 24951 als weitere Alternative möglich.

Wie groß sollte meine Anlage mindestens sein?

Die Größe einer Anlage sagt nichts über deren Spielwert aus. Zumindest hängt die Größe auch davon ab, wie Sie die

Startpackung zum Einstieg:

Idealer Einstieg in die digitale Welt von Märklin ist beispielsweise die Packung 29000. Neben den nötigen C-Gleisen für einen Rundkurs sind Gleisanschlussbox, Schaltnetzteil 36 VA/230 V und Mobile Station dabei. Es gibt auch Startpackungen mit Rollmaterial, wie beispielsweise einer BR 24 und Wagen beim Artikel 29243:



Traumwelt bauen: Erlaubt ist, was gefällt bei einer Modelleisenbahnanlage. Allerdings sollten Sie sich nicht zu viel vornehmen, damit die Fertigstellung realisierbar ist. Wenn der Fahrbetrieb möglich ist, kann die Landschaftsgestaltung parallel zum Spiel erfolgen.

Modellbahn betreiben wollen. Reicht es Ihnen aus, eine bestimmte Anzahl an Zügen gleichzeitig in Bewegung halten zu können, oder träumen Sie mehr davon, mit den Modellen zu spielen, diese zu be- und entladen, die Züge immer wieder neu zusammenzustellen und auch weitere Spielelemente rund um die Modellbahn zu berücksichtigen? Wer Riesen-Vorführanlagen auf Messen erlebt, wird schnell feststellen, dass diese mehr in die erste Kategorie gehören. Der Modellbahnhersteller möchte ja möglichst viele seiner Produkte darauf im Betrieb demonstrieren, ohne dass sich daraus ein großer Personalaufwand ergibt.

Der Modellbahner zu Hause sucht aber häufig mehr das Spielerlebnis mit abwechslungsreichen Betriebssituationen. Selbst auf einer Anlagengröße von zwei Quadratmetern lässt sich dies bereits bewerkstelligen. Eine gute Wahl ist dann zum Beispiel ein Endbahnhof. Hier müssen die Loks umgesetzt oder ersetzt werden, wenn der Zug wieder in die Gegenrichtung fahren soll. Wichtig sind auch entsprechende Abstellgleise, um Wagenmaterial austauschen und gegebenenfalls auch beladen zu können. Eine einfache Laderampe reicht hier schon aus, um zum Beispiel einen Unimog oder VW Bus von Carson so auf einen Wagen zu ver- und später wieder abzuladen. Zusätzlich lässt sich mit diesen ferngesteuerten Fahrzeugen der Verkehr im Ort nachstellen.

Und selbst die mfx+-Technik macht gerade bei kleinen Anlagen bereits sehr viel Sinn. Beim mfx+-Betrieb müssen Sie sich zwangsläufig sehr stark auf eine Lok konzentrieren. Wenn diese Betriebsstoff benötigt, kann dies auch in einem kleinen Endbahnhof erfolgen. Es muss eben nicht immer das großstädtische BW sein, um solche Spielabläufe zu integrieren.

Generell gilt, dass man seine Projekte so gestalten soll, dass man diese innerhalb einer vernünftigen Zeit realisieren kann. Ein Großprojekt, das letztendlich nie fertig wird, hilft niemandem weiter. Ein realisierbares Projekt ist daher sicherlich die bessere Wahl. Zwar etwas kompakter, aber trotzdem mit viel Spielwitz und vielen unterschiedlichen Betriebsabläufen. Natürlich schränkt dies die einsetzbaren Züge ein. Auf einer zwei Quadratmeter großen Anlage ist ein ICE deplatziert. Aber ein Nahverkehrstriebwagen kann eine interessante Alternative sein. Und wenn auch die Anzahl der Wagen geringer ausfällt, so kann man diese trotzdem mit der gleichen Akribie mit Figuren und einer Innenbeleuchtung ausstatten wie bei einem modernen IC. Zudem lassen sich auch Anlagen erweitern oder mit Modulen kombinieren.

Wir wünschen auf jeden Fall viel Spaß beim Aufbau der ersten Anlage nach dem (Wieder-)Einstieg in das nach unserer Ansicht schönste, weil vielfältigste Hobby der Welt.

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

In den nächsten Ausgaben zeigen wir weitere Besonderheiten, die bei digitalen Anlagen zu berücksichtigen sind. Mehr Hinweise finden Sie auf www.maerklin.de/de/service

Lastenschlepper

Sie ist mit über 7.000 Exemplaren eine der meistgebauten Dampflokomotiven: die BR 52. Lange Zeit war sie im Güterverkehr unverzichtbar. Nun bereichert das H0-Modell mit Wannentender die Märklin und Trix Anlagen.

Abbildung Handmuster

Die Dampflokomotive 52 2587 vom Bw Homburg (Saar) fuhr am 7. September 1948 auf der wiederhergestellten Fischbachbrücke in Saarbrücken-Schleifmühle und wird bei dem Test der Brückenbelastung genau beobachtet.

Bei der Deutschen Reichsbahn (DRB) gab es in den 1920er- und 1930er-Jahren drei Beschaffungsprogramme: das erste von 1924, das zweite von 1934 und das dritte von 1939. Nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs blieben nur noch die Baureihen 44, 50 und 86 übrig. Schon bald stellte man fest, dass die vorhandenen Loks nicht ausreichten. Forderungen nach einer starken Steigerung der Lokomotivproduktion kamen auf. Es zeigte sich jedoch, dass dies ohne einschneidende Veränderungen bei der Konstruktion und Fertigung nicht zu erreichen war, es fehlte an Material und Arbeitskräften.

Also begann man die in der Produktion verbliebenen Baureihen zu vereinfachen und verzichtete zum Beispiel auf Vorwärmer, Windleitbleche, den zweiten Speisedom oder das zweite Führerstandsfenster. Diese Vereinfachungen an den Loks brachten aber nur zehn Prozent Einsparung, damit konnte die Produktionssteigerung nicht erreicht werden.

Im Dezember 1941 folgte die Aufforderung an alle Lokfabriken, eine Lok zu entwickeln, die von der Leistung her der Baureihe 50 entspricht, aber ihr gegenüber bedeutende Einsparungen an Fertigungsstunden und Material aufweisen sollte.

Der Prototyp dieser als Baureihe 52 bezeichneten Lok wurde im September 1942 von Borsig fertiggestellt. Man hatte es geschafft, statt der 6.000 Bauteile bei der BR 50 mit nur 5.000 auszukommen, von denen 3.000 zudem noch stark vereinfacht waren. Die Materialeinsatzmenge sank von 165 auf 139 Tonnen, an Arbeitszeit wurden je Lok 6.000 Stunden eingespart. Am auffälligsten war der Wegfall der großen Windleitbleche. Nachdem man festgestellt hatte, dass man aber nicht auf Windleitbleche verzichten konnte, wurden die kleinen Windleitbleche der Bauart Witte angebaut. Den aufwendig herzustellenden Barrenrahmen ersetzte man durch den einfacheren Blechrahmen, wobei allerdings rund 300 Loks Barrenrahmen aus vorhandenen Beständen bekamen.

Modell-Highlights

- **Detaillierte Neukonstruktion weitgehend aus Metall.**
- **Pufferhöhe vorn nach NEM und flacher Kupplung.**
- **Mit Spielewelt-mfx+-Digital-Decoder (Märklin) und vielfältigen Betriebs- und Soundfunktionen.**
- **Filigranes Fahrwerk aus Metall mit weitgehend freier Sicht zwischen Fahrwerk und Kessel.**
- **Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel.**

Neue Tenderkonstruktion

Völlig neu war der Wannentender, mit dem die meisten der Loks gekuppelt waren. Dieser war nach dem Vorbild von Kesselwagen als selbsttragende, rahmenlose Konstruktion ausgeführt, bei der die Wanne die Zug- und Druckkräfte aufnahm. Die Drehgestelle waren von Güterwagendrehgestellen abgeleitet. So wurden über 6.000 Stück dieser Tender mit einem Fassungsvermögen von 30 Kubikmetern Wasser und zehn Tonnen Kohle gebaut.

Auch neu bei der BR 52 war das sogenannte „Norweger-Führerhaus“, das zum einen doppelwandig und gut gegen Kälte isoliert war, zum anderen eine feste Rückwand mit einer Faltenbalgverbindung zum Tender hatte. Daher konnten die Loks der BR 52

Digital-Funktionen

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Spitzensignal	●	●	●	●	●
Rauchsatzkontakt	●	●	●	●	●
Dampflok-Fahrgeräusch	●	●	●	●	●
Lokpfiff	●	●	●	●	●
Direktsteuerung	●	●	●	●	●
Bremsenquietschen aus		●	●	●	●
Führerstandsbeleuchtung		●	●	●	●
Rangierpfiff		●	●	●	●
Luftpumpe		●	●	●	●
Dampf ablassen			●	●	●
Kohle schaufeln			●	●	●
Kipprost			●	●	●
Injektor			●	●	●

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Wasserpumpe			●	●	●
Sanden			●	●	●
Sand nachfüllen			●	●	●
Wasser nachfüllen			❍	❍	●
Kohle nachfüllen			❍	❍	●
Rangier-Doppel-A-Licht			❍	❍	●
Rangiergang + Rangierlicht			❍	❍	●
Generatorgeräusch			❍	❍	●
Besondere Soundfunktion			❍	❍	●
Schienenstoß			❍	❍	●
Sicherheitsventil			❍	❍	●
Ankuppelgeräusch			❍	❍	●

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

nur mit den dafür vorgesehenen Tendern gekuppelt werden. Eine Vereinfachung, die nach außen kaum auffiel, aber dennoch eine große Einsparung mit sich brachte, waren die Treib- und Kuppelstangen: Bisher waren das geschmiedete Rohteile, die dann allseitig bearbeitet wurden. Bei der BR 52 ging man einen anderen Weg: Nur die Stangenköpfe mit den Lageraufnahmen waren Schmiedeteile, die Stange selbst war ein gewöhnliches gewalztes Doppel-T-Profil, an das die Stangenköpfe angeschweißt wurden.

Manche Vereinfachungen erwiesen sich als Fehler, wie beispielsweise der Wegfall der Achslager-Stellkeile, was einen sehr großen Verschleiß der Achslager mit sich brachte. Daher baute man diese Stellkeile wieder ein. Über 1.000 Loks erhielten den sogenannten erweiterten Frostschutz. Man konnte sie gut an den verkleideten Kesselleitungen, den Schmierleitungen und der Luftpumpe erkennen. Man testete auch andere – einfacher zu bauende – Kesselausführungen, allerdings ohne großen Erfolg. Eine weitere Sonderbauart waren Loks, die mit einem →

Dampflokomotive Baureihe 52

HO HO

Märklin Art. 39530 | Trix Art. 25530

Vorbild: Schwere Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 52, mit Wannentender 2'2'T30 der Deutschen Bundesbahn (DB). Witte-Windleitbleche mit geknickter oberer Kante. Schwarz/rote Grundfarbgebung. Vorlauf-Radsatz mit Vollrädern. Lok-Betriebsnummer 52 1530. Betriebszustand um 1951/52. Epoche III.
Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und vielen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 5 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Wannentender weitgehend aus Metall. Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Führerstandsbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Hinten am Tender und vorn an der Lok kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht, zusätzlich vorn Pufferhöhe nach NEM. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre, Bremsschläuche und Schraubenkupplungsimitationen liegen bei. Länge über Puffer 26,4 cm.

Kondenstender gekuppelt waren – zum einen konnten sie sehr lange Strecken ohne Wasserfassen durchfahren, zum anderen war bei ihnen kein Abdampf sichtbar.

Über 7.000 Loks der BR 52 wurden gebaut

Alles in allem erfüllte die 143 Tonnen schwere und 23 Meter lange Lok mit ihrer Leistung von 1.620 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 80 Kilometern pro Stunde die an sie gestellten Anforderungen, man ging ja davon aus, dass die Loks eine maximale Lebensdauer von fünf bis sieben Jahren haben sollten. Gebaut wurden etwas über 7.000 Loks, bedingt durch die damaligen Zeitumstände kann die genaue Stückzahl nur geschätzt werden.

Der Bau der BR 52 war mit dem Kriegsende noch nicht vorbei: Allein im Westen Deutschlands wurden noch 86 weitere Loks angefertigt, zum Teil war deren Bau schon begonnen beziehungsweise waren die entsprechenden Bauteile bereits vorhanden. Dennoch begann die DB sehr früh mit der Ausmusterung der 52er, da sie genügend Loks der Baureihen 50, 41 oder 44 hatte, sodass 1954 nur noch knapp über 100 Stück im Einsatz waren. Ab 1959 waren nur noch die Nachkriegslieferungen im Erhaltungsbestand und 1963 waren die 52er von den Gleisen der DB gänzlich verschwunden.

Anders bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR: Dort konnte man nicht auf die Loks der BR 52 verzichten und begann diese ab 1958 einer Generalreparatur beziehungsweise einer Rekonstruktion zu unterziehen, bei der man die kriegsbedingten Vereinfachungen und Mängel beseitigte. So waren diese Loks noch lange bis in die 1980er-Jahre bei der DR im Einsatz – und auch heute noch sind die Loks der Baureihe 52.80 – wie sie nach der Rekonstruktion genannt wurden – bei vielen Museumsbahnen in Gebrauch. Eine gute Leistung für eine Lok, die demnächst ihren achtzigsten Geburtstag feiern kann – obwohl ihr nur eine Lebensdauer von fünf bis sieben Jahren prophezeit worden war.

Auch im europäischen Ausland waren diese Loks im Einsatz – angefangen von Norwegen über Belgien, Luxemburg und Frankreich bis nach Österreich, aber auch in Polen, der Tschechoslowakei, Ungarn, Bulgarien und Jugoslawien waren sie anzutreffen. Sogar in der damaligen Sowjetunion waren über 2.000 Loks dieser Baureihe im Einsatz, die dafür auf die russische Breitspur umgespurt und mit der russischen Mittelpufferkupplung versehen wurden. Auch von diesen Loks ist die eine oder andere noch als Museumslok unterwegs oder zumindest als Ausstellungsstück in einem Eisenbahnmuseum ausgestellt.

Die BR 52 als Modell

Bereits seit den 1990er-Jahren gab es mehrere Modelle der 52er im Märklin Programm, das im Grunde auf dem Gelenkfahrwerk der BR 50 von 1974 basiert. Nach der Vorstellung der Dampfloks der neuen Generation, wie der BR 42 oder der BR 44, mehrten sich die Wünsche nach einer neuen BR 52.

Im Frühjahr 2022 war es dann so weit: Eine neu konstruierte 52er wurde vorgestellt: Technisch entspricht die Lok den anderen neuen großen Schlepptenderloks, angetrieben wird sie von einem Hochleistungsmotor im Kessel, der seine Kraft über Zahnräder und Kuppelstangen auf alle fünf Treibradsätze überträgt. Selbstverständlich ist ein mfx+-Decoder (Märklin) eingebaut, mit dem viele Licht- und Soundfunktionen im Digital-Betrieb abgerufen werden können. So verfügt die Lok neben dem mit der Fahrtrichtung wechselnden Spitzensignal auch über eine Führerstandsbeleuchtung. Wer möchte, kann die Lok mit dem Rauchsatz 7226 nachrüsten – das Modell ist ab Werk dafür vorbereitet.

Vorbildgerechte Pufferhöhe nach NEM

Stand der Technik ist auch die kulissengeführte Kurzkupplung vorn an der Lok und hinten am Tender sowie die Kurzkupplung

Modell-Highlights

- **Neukonstruktion des Schiebedach-/ Schiebewandwagen-Typs Bauart Tbes-t-66.**
- **Schiebetüren beim Tbes-t-66 in gewölbter Ausführung.**
- **2-teilige Schiebedächer aus Metall jeweils zum Öffnen.**
- **Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern und einzeln verpackt.**

Schiebedach-/Schiebewandwagen-Set Tbes-t-66

Märklin Art. 47301

Vorbild: 4 zweiachsige Schiebedach-/Schiebewandwagen unterschiedlicher Bauarten der Deutschen Bundesbahn (DB). 2 Schiebedach-/Schiebewandwagen Bauart Tbes-t-66. 1 Schiebedachwagen Bauart Ts-51. 1 Schiebedach-/Schiebewandwagen Bauart Tes-t58. Alle Wagen in rotbrauner Grundfarbgebung.

Modell: Stirnseitig angesetzte hochliegende Bühnen und Aufstiegsleitern. 2-teiliges Wagen-Dach aus Metall jeweils zum Öffnen. Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern und einzeln verpackt. Zusätzliche Umverpackung. Gesamtlänge über Puffer 57 cm. Gleichstromradsatz je Wagen E700580.

Art. 47301

Bei der neu konstruierten BR 52 sind Lok und Tender weitgehend aus Metall. Der markante Wannentender hängt mittels Kurzkupplung mit Kinematik an der Lok.

zwischen Lok und Tender. Dabei ist vorn die Pufferhöhe auch vorbildgerecht nach NEM. Viele Teile der Lok sind aus Druckguss, sodass das Modell ein ordentliches Gewicht auf die Waage bringt und damit auch für die Beförderung von schweren Zügen bestens geeignet ist. Ebenfalls sind viele Einzelteile separat angesetzt, die dem Modell eine feine Detaillierung verleihen. Die Farbgebung und Beschriftung entspricht der Epoche III der frühen 1950er-Jahre. Gemäß der Epoche besitzt das Modell der 52 1530 mit Artikelnummer 39530 noch ein Zweilicht-Spitzensignal.

Auch die Freunde des Zweileitersystems können sich an diesem Modell erfreuen – ausgerüstet mit DCC-Decoder ist die Lok unter der Artikelnummer 25530 im Trix-Sortiment erhältlich. Mit dieser Lok kann der Modellbahnfreund den Bahnverkehr der Wirtschaftswunderzeit nachbilden, als noch viele Dampfloks auf den Gleisen in Deutschland unterwegs waren. Passende epochengerechte Güterwagen, wie beispielsweise das Schiebedach-/Schiebewandwagen-Set Tbes-t-66 (Art. 47301), finden Sie im Märklin H0-Sortiment.

Text: Andreas Schumann; Fotos: Klaus Eckert, Märklin, RBD Saarbrücken/Eisenbahnstiftung

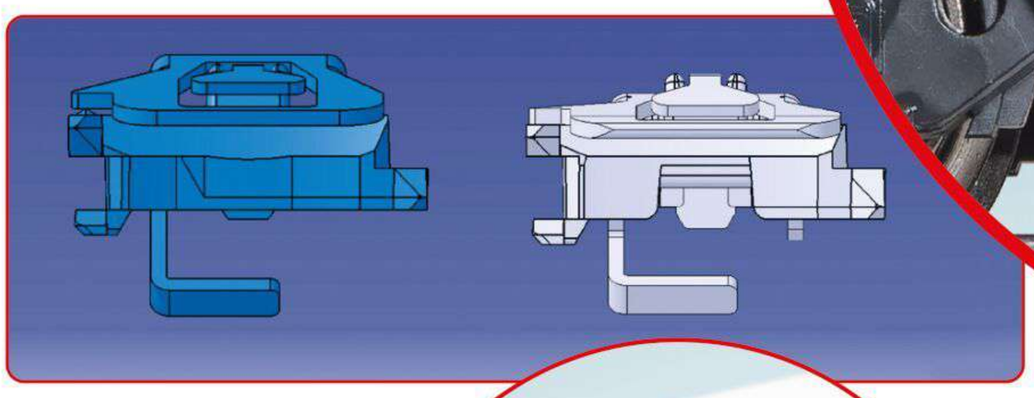
Mehr über die Lok und passende Wagen finden Sie unter www.maerklin.de und www.trix.de oder bei einem Fachhändler in Ihrer Nähe.

Systemwechsel per Radsatztausch:
Wagen von Märklin können mit anderen Radsätzen auf Trix Anlagen eingesetzt werden – und umgekehrt! Dafür braucht man lediglich den neuen Radsatz, für sicheren Halt eine Lokliege und einen kleinen Schraubenzieher. Welchen Radsatz man für den Umbau benötigt, steht auf der Packung und in der Beschreibung. Der detaillierte Umbau wurde im Märklin Magazin 02/2022 beschrieben. Unterstützung gibts beim Fachhändler: www.maerklin.de/haendler

Art. 39530

Neue Kurzkupplung

Ab sofort bietet Märklin eine neue Kupplung an. Das kleine Ding ist ein großer Schritt und die perfekte Symbiose zwischen dem ungeschriebenen Märklin Gesetz der Kompatibilität mit Vorgängern und den Normen Europäischer Modellbahnen (NEM).



Das Schaubild zeigt die Unterschiede des alten Kurzkupplungskopfes (blau) gegenüber dem neuen Kurzkupplungskopf (grau).

Der neue Kurzkupplungskopf ist mit allen gängigen Märklin Kupplungen kompatibel und nur beim Fotomuster rot eingefärbt.

Es gibt Dinge, die sind so selbstverständlich geworden, dass man sie sich anders gar nicht vorstellen kann. Zum Beispiel, dass ein klassischer Märklin Wagen grundsätzlich auf eine aktuelle Anlage gesetzt werden kann und auch mit den Loks von heute fährt. Um das ungeschriebene Gesetz der Kompatibilität einzuhalten und gleichzeitig höchste Vorbildtreue zu bieten, haben die Konstrukteure manchen Kompromiss eingehen müssen. Auch bei den Kurzkupplungen, die Mitte der 1980er-Jahre eingeführt wurden. Sie sind so ausgelegt, dass sie selbst unter ungewöhnlichen Umständen zuverlässig funktionieren. Das bedingte bisher eine bestimmte Bauhöhe – und zwar nicht nur der Kupplung, sondern auch der Puffer.
Denn bei der Kurvenfahrt muss die Kupplung unter den Puffern ausschwenken können, diese müssen also darüber angesetzt werden. Diese Mindesthöhe für die Puffer lag geringfügig über der Höhe, die sich aus der Pufferhöhe beim Vorbild ergibt. Um zukünftig die Puffer genau maßstäblich in der Höhe umsetzen zu können, wurde 2022 der neue Kurzkupplungskopf eingeführt, der durch eine niedrigere Bauhöhe genau dies ermöglicht. Erkennbar sind die neuen Fahrzeuge an der Eigenschaft „Pufferhöhe nach NEM“, denn diese Norm 303 erfüllen sie nun sicher. Der neue Kurzkupplungskopf kann problemlos bei allen Modellen verwendet werden, die für die bisherige Ausführung ausgelegt sind. Der umgekehrte Weg ist bei Modellen mit angepasster Pufferhöhe hingegen nicht möglich. Die Höhe des Kurzkupplungskopfes ist über den Normschacht genau definiert. Im Gegensatz zur Relex-Kupplung gibt es hier auch keine Justiermöglichkeit. Normschächte, die nicht mehr die korrekte Höhe aufweisen, können daher nur ausgetauscht werden.

Neue Kurzkupplungsköpfe gibt es unter den Artikelnummern 72000 und 72010 zum Einsetzen in Fahrzeugen mit Norm-Kupplungsaufnahme (NEM 362) und Kulissenführung sowie bei Fahrzeugen mit geringerer Pufferhöhe nach NEM 303.

Fährt man jetzt ein Modell mit NEM-gerechter Pufferbohle wie beispielsweise die Schweizer Ae 3/6 I (Art. 39360, Trix Art. 25360), die Reihe 1700 der NS (Art. 39720, Trix Art. 25160) oder die schwedische Rc 6 (Art. 39280, Trix Art. 25280), ist dort die flache Kupplung eingebaut. Der erste Wagen ihres Zuges muss nun ebenfalls eine neue, flache Kupplung erhalten, und zwar allein deshalb, weil sonst seine hohe klassische Kupplung an den Puffern der Lok hängenbleiben könnte. Ansonsten passen die neuen Kupplungen selbstverständlich mit den bisherigen zusammen, es lässt sich also immer eine klassische mit einer neuen kuppeln. Die neuen Kupplungen gibt es im Vorteilspack von 10 und 50 Stück (Art. 72010, 72000), so lässt sich der bestehende Wagenpark schnell und direkt an neue Loks und Wagen mit NEM-gerechter Pufferhöhe anpassen. Der erste Wagen dahinter erhält eine neue Kupplung – dann passt es. Das geht sehr einfach.

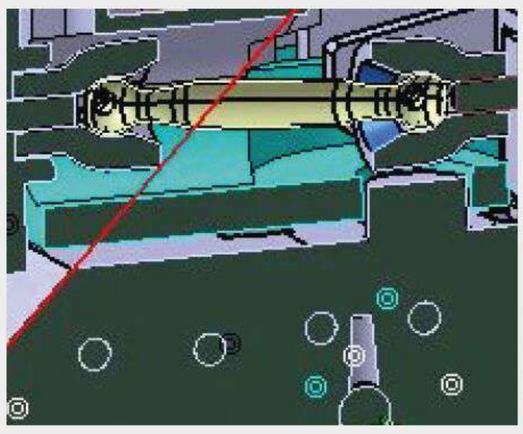
Text: Hanne Günther, FM; Foto: Klaus Eckert, Kötzle, Märklin

Hinweis: Mehr über die verschiedenen Kupplungen bei Märklin erfahren Sie in einer der nächsten Ausgaben vom Märklin Magazin.

mZahl

Die Märklin Zahl
Drehzapfenabstand

68 mm



Dreh- und Angelpunkt: Der Kasten der Altbau-E-Lok E 71 26 wird von den Drehzapfen der Drehgestelle geführt. Ihr Abstand beträgt im zweiten H0-Clubmodell 2022 lediglich 68 Millimeter. Das ist der kürzeste Drehzapfenabstand eines Clubmodells seit jeher – wenn nicht bei Märklin generell.

Die Märklin Zahl sollte ursprünglich 10,5 Millimeter lauten – das ist die Länge der beiden Kardanwellen, die im zweiten H0-Clubmodell 2022 eingebaut sind. Somit wird das Modell der E 71 26 (Art. 39771, Trix Art. 25771) von Wellen angetrieben, die zu den kürzesten gehören, die bislang im Hause Märklin eingesetzt werden. Im Foto rechts oben ist das Bauteil gelb eingefärbt. Doch Konstrukteur Thomas Gärtner recherchierte intensiver nach einem spektakuläreren Alleinstellungsmerkmal der Altbau-E-Lok. „Die E 71 26 ist eine der kürzesten Lokomotiven des Hauses Märklin. Dazu verfügt sie über zwei Drehgestelle, die jeweils durch einen Drehzapfen im Rahmen gelagert sind. Das bei Drehgestell-Lokomotiven üblicherweise angegebene Maß ist der Drehzapfenabstand – und der beträgt beim Modell nur 68 Millimeter. In erinnerbarer Vergangenheit hat es kein kürzeres Maß bei einer Drehgestelllok des Hauses Märklin gegeben.“ Eine mögliche Konkurrentin wäre die E 70 21 (Art. 37483) der DB, aber die E-Lok der ehemaligen Reihe EG 2 x 2/2 der Königlich Bayerischen Staatsbahn ist im Vorbild um 750 Millimeter länger als die Lok der BR E 71.1.

Durch die Drehgestelle und die beweglichen Vorbauten waren die Loks der Baureihe E 71.1 hinsichtlich der Laufeigenschaften den starren Einrahmen-E-Loks um 1920 überlegen. Bei dem „Krokodil“-artigen Aufbau steht jeweils ein abgerundeter Vorbau auf einem Triebdrehgestell, auf dem sich der Brückenrahmen mit dem Kasten über Gleitpfannen abstützt. Geführt wird der Kasten durch die Drehzapfen: Sie übertragen die Kräfte vom Drehgestell auf den Brückenrahmen. Beim Modell der E 71 26 ist auch die Kurzkupplung nachgebildet, die die beiden Drehgestelle verbindet. Mit diesem Konstruktionsansatz war die erste große Serie von B’B’-gekuppelten Maschinen für den Güterverkehr eine höchst moderne Entwicklung. Mehr zum Modell lesen Sie auf Seite 41.

E 71 26: exklusive H0-Neukonstruktion für die Märklin und Trix Clubmitglieder.

Text: RR; Fotos: Märklin

Aktuelle Informationen zu den Modellen von Märklin und Trix finden Sie auch unter www.maerklin.de und www.trix.de

Die 01 066 als Epoche VI-Museumslok: Das Minitrix Modell besitzt den Altbaukessel, die großen Wagner-Windleitbleche und die kleinen Vorlaufräder, wie sie bei den Lokomotiven dieser Schnellzuglok-Baureihe bis Betriebsnummer 01 102 verwendet wurden.

Nördlinger Diva als Modell: die Museumslok 01 066

Sie gehört zum herausragenden Bestand des bayerischen Eisenbahnmuseums (BEM): die gepflegte Schnellzuglok 01 066. Viele haben die Berühmtheit schon bei Sonderfahrten bewundert – nun können alle die Einheitslok samt BEM-Wagen von Minitrix erleben.

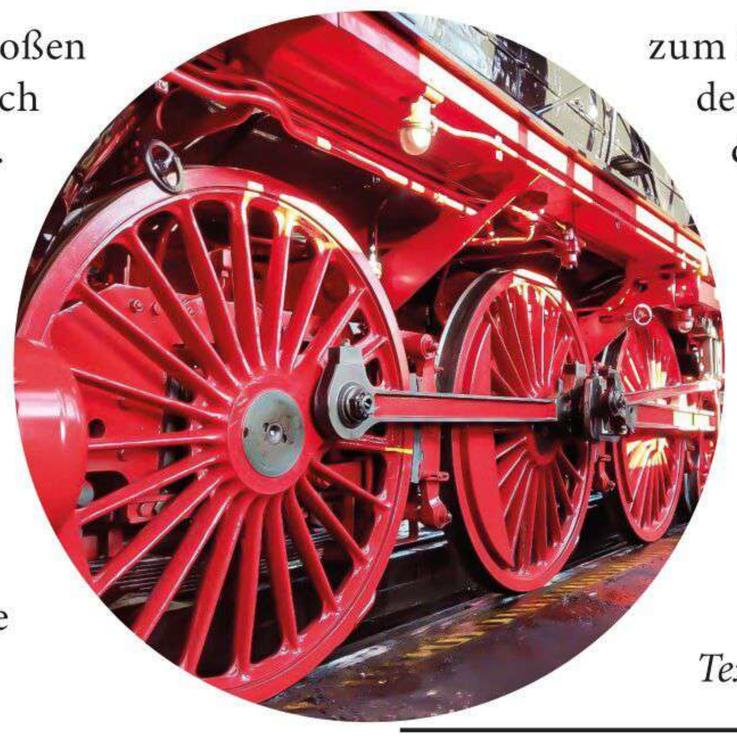
Jeder Besucher der Märklin Tage kennt die 01 066 des Bayerischen Eisenbahnmuseums (BEM) von ihren vielen Auftritten im Bahnhof Göppingen. Oder von einem Besuch im sehenswerten Museum in Nördlingen, einem der Kooperationspartner der Kundenclubs von Trix, Märklin und LGB. Doch ihre Bekanntheit reicht weiter zurück: Im Mai 1996 brechen die beiden Nördlinger Schnellzug-Dampfloks 01 066 und 18 487 (S 3/6) zur Märklin Deutschland-Tour auf: Der historische Dampfzug bereist an zwölf Tagen und Etappen ganz Deutschland und leistet sich auch einen Abstecher nach Luxemburg – Eisenbahn-Romantik widmete dem Zug die Folge 198 („Mit Dampf durch Deutschland"). Dass die Einheitslok überhaupt auf die Schiene kam, war eine Meisterleistung: Der Dreikuppler wurde 1977 im Bw Dresden ausgemustert und diente im VEB Waschmittelwerk Genthin als Heizlok, als das BEM die Lok 1990 erwarb und in Meiningen betriebsfähig aufarbeiten ließ. Dabei konnte – dem Einheitslok-Gedanken sei Dank – auf Spenderloks aus den Baureihen 01 und 44 zurückgegriffen werden. Maximilian Flemming, Lokbetreuer der 01 066 beim Verein BEM, kann beispielsweise am Triebwerk eine eingeprägte Nummer der Spenderlok 01 510 identifizieren (Interview in der aktuellen Trix Clubnews-Ausgabe). Dass die Museumslok, die bisweilen auch mit der alten DR-EDV-Betriebsnummer 01 2066-7 unterwegs ist, wieder auf die Radsätze kam, war mit Grund für die Begeisterung bei der Märklin Deutschland-Tour 1996.

Einheitslok für den schnellen Reisezugdienst

Die 01 066 gehört zur zweiten Lieferserie der DRB-Einheitslok-Baureihe 01. Die dreifach gekuppelte Zweizylinderlok mit dem vierachsigen Einheitstender Typ 2'2' T34 besitzt eine Länge über Puffer von 23.940 Millimetern – auf der 21-Meter-Drehscheibe des BEM kann sie nicht gedreht werden. Nach dem Einheitsbauprogramm der DRB war die „Pacific"-Lok für den schnellen Reisezugdienst konzipiert und für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 Kilometern pro Stunde zugelassen. Durch ihre hohe Achslast von 20,2 Tonnen waren die mächtigen Schnellzugloks zunächst nicht auf allen Magistralen

Die Schnellzug-Dampflok 01 066 wurde 1928 an die DRG ausgeliefert. Seit 1990 gehört die Zweizylinder-Lok dem BEM und ist eine von drei betriebsfähigen 01ern. Sie wird von Nördlingen aus für Sonderfahrten eingesetzt – zeitweise mit ihrer DR-EDV-Nummer 01 2066-7.

einsetzbar. Die 01 066 besitzt noch die großen Wagner-Windleitbleche, hinter denen sich die Speise- und Luftpumpe verstecken. 1928 wurde die 01 066 von der Berliner Maschinenbau AG, vormals Schwartzkopff, an die DRG abgeliefert und im Bw Hannover Ost beheimatet. Bei der Deutschen Reichsbahn wurde sie 1970 zur 01 2066-7 umnummeriert und 1979 zum Dampfspender Nummer 78 für das VEB Waschmittelwerk Genthin umgebaut. 1990 übernahm dann das BEM die abgestellte Lok.



Das BEM bespannt 2022 den Donau-Ries-Express Nördlingen – Donauwörth mit verschiedenen ihrer Dampflokomotiven – auch die 01 066 kommt auf Fahrten im Ries zum Einsatz. Fest verplant ist die Schlepptender-Dampflok für einen Klassiker im Advent: die Fernfahrt am 3. Dezember 2022 zum Salzburger Christkindl. Die 01 066 befördert den Reisezug von Nördlingen über Donauwörth, Augsburg Hbf, München Ost und Rosenheim nach Salzburg zum Christkindlmarkt. Zudem wird die Lok für Sonderfahrten eingesetzt – oder die Diva lässt sich im Lokschuppen des BEM bestaunen.

Text: RR; Fotos: Maximilian Flemming, Minitrix

Aktuelle Informationen zum Bayerischen Eisenbahnmuseum finden Sie unter bayerisches-eisenbahnmuseum.de – unter „Termine“ sind Tickets für Fahrten zu buchen.

Minitrix setzt einen Zug des Bayerischen Eisenbahnmuseums um

Wer einer betriebsfähigen Museumslok begegnet, erlebt Technikgeschichte. Diese Faszination bedient ein Minitrix Reisezug nach Vorbild des Bayerischen Eisenbahnmuseums (BEM): Die Schnellzug-Dampflok 01 066 wird im Betriebszustand von 2010 umgesetzt (Trix Art. 16016), mit Altbaukessel, geschlossener Frontschürze und großen Wagner-Windleitblechen. Bei dem Modell sind Fahrwerk von Lok und Tender sowie der Tenderaufbau aus Metalldruckguss, über einen Digital-Decoder sind 29 Sound-, Licht- und Betriebsfunktionen digital schaltbar – darunter Feuerbüchsenflackern, Führerstands- und Triebwerkbeleuchtung.

Das vierteilige Museumswagen-Set „BEM“ (Trix Art. 18714) bildet als Wagenlauf den Sonderzug Nördlingen – München passend zur 01 066 nach. Es besteht aus zwei Schnellzugwagen der Bauart Büm – im Vorbild sind die UIC-X-Wagen 26,4 Meter lang –, einem kürzeren Eilzug-Wagen der Bauart Bye sowie einem Expressgut-Gepäckwagen der Bauart MDyg 986 des BEM respektive der BayernBahn. Die BYB ist die Nördlinger Bahngesellschaft, die dem Verein BEM das Befahren der von Nördlingen ausgehenden Bahnstrecken ermöglicht. Hinter der 01er läuft der Expressgut-Gepäckwagen, dann folgen der zweitklassige Bye-Wagen und am Ende ein Büm, der dafür mit einem LED-Zugschlusssignal ausgestattet ist. Der vierachsige Behelfspackwagen ist eine Minitrix Neukonstruktion. Er ist fein detailliert mit Sprengwerk, angesetzt sind Batteriekasten sowie Bremsanlage und auch die innen liegende Vergitterung der Fenster ist nachgebildet. Die Wagen sind für den nachträglichen Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereitet.

Set Trix Art. 18714 | Trix Art. 16016

„Wir bewegen Züge“

Das Motto „Wir bewegen Züge“ des Eisenbahnverkehrsunternehmens WRS gilt nicht nur für Güter-, Personen-, Bauzüge und den Rangierbetrieb: Übernommen werden auch Sonderfahrten wie hier mit der 120 145-8, die zwei E-Loks und eine Diesellok überführt.

Die WRS Widmer Rail Services AG (WRS) ist innerhalb von zehn Jahren zum Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) aufgestiegen, das seine Loks durch die Schweiz und Europa schickt. Etabliert hat sich WRS über Services: Am Anfang steht eine Ausbildungseinrichtung für Lokführer, deren Arbeitskraft auch verliehen wird. Ab 2010 werden eigene Diesel- und E-Loks gekauft, die ein Werkstattteam wartet. 2012 wird WRS zum EVU, vergrößert den Fuhrpark und baut eine Leitstelle auf. Hauptsitz ist Glarus in der Schweiz, die Deutschland-Dependance wird in Karlsruhe angesiedelt. Befördert werden im Auftrag Güterzüge ab Anschlussgleis, die Loks sind auch mietbar, Mitarbeiter mit Streckenkenntnis Schweiz und Europa werden verliehen, die Werkstatt wartet Fahrzeuge. Auch Versuchsfahrten, Fahrzeug- und Inbetriebnahmen stehen auf der Agenda. Im Logistikgeschäft ist ein Lösungsanbieter wie WRS mit Sicherheitsbescheinigungen für die Schweiz, Österreich und Deutschland willkommen: Schließlich gibt es selbst bei großen Bahngesellschaften Personal- oder Triebfahrzeug-Engpässe. Auf die Dienste haben schon Unternehmen wie die SBB, die TX Logistik GmbH oder Europorte France zurückgegriffen.

Als EVU übernimmt WRS Fahren, Rangieren, Zugvorbereitung und Baustellenlogistik mit Kies-, Bau- und Unterhaltszügen. Der Lokpark versammelt für Rangier- und Bauzüge, Güter- und

Minitrix myHobby: Startpackung mit Digital-Lok

Mit der myHobby-Linie adressiert Minitrix Modellbahner, die sich mit Fahrvergnügen einen Ausgleich zum Alltag verschaffen. Dass Minitrix hier bei der Qualität nicht zurücksteckt, zeigt sich an der Digital-Startpackung „Güterzug“ (Trix Art. 11158): Hier bespannt die Elektrolokomotive 120 145-8 in der blauen Farbgebung der Widmer Rail Services AG (WRS) drei zweiachsige Kesselwagen der VTG, des größten europäischen Eisenbahngüterwagen-Vermieters und Schienenlogistikers mit Sitz in Hamburg. Gehäuse und Fahrwerk der E-Lok der BR 120 bestehen aus Metalldruckguss, über den Digital-Decoder sind Funktionen wie das Dreilicht-Spitzensignal schaltbar. Gesteuert wird mit dem Minitrix Power Control Stick, einem kabellosen Infrarot-Steuergerät. Mit dem Gleismaterial der Startpackung lässt sich ein Gleisoval mit gebogenen Gleisen im Radius 2 mit einer Außenabmessung von circa 119 mal 47 Zentimetern aufbauen.

WRS auf Spur N-Schienen: Minitrix setzt die 120 145-8 als Digital-Modell in einer Startpackung mit VTG-Kesselwagen um. Das Vorbild, eine Bo'Bo'-E-Lok mit Drehstromantriebstechnik, gehört in die ab 1987 gebaute Baureihe 120.1.

Personenzüge E-Loks der Reihen Re 475 (Vectron), 430 und 421, Fahrzeuge der Baureihen 185 und 120. Die Maschinen decken ein Leistungsspektrum von 3.260 bis 6.400 Kilowatt ab. Bei den Dieselloks reicht die Zugleistung von 44 Kilowatt im Rangierbereich bis zu Streckenloks der BR 225 mit 1.840 Kilowatt Leistung. WRS hat nachgerechnet: 12.240 Tonnen könnten die 26 Diesel- und E-Lokomotiven in dem blauen Farbkleid gemeinsam bewegen. Das entspricht rund 400 Güterwagen bei einer Zuglänge von 8,16 Kilometern.

Minitrix hat für die myHobby-Line eine 120er von WRS umgesetzt, die mit Kesselwagen des Hamburger Schienenlogistikers VTG das Rollmaterial der Digital-Startpackung „Güterzug" bildet (siehe Kasten unten). Von dem Vorbild, der Drehstromlok 120 145-8, sind im Internet viele Bilder mit Sonderzügen zu finden – aus dem Badischen, dem Fränkischen, dem Ruhrgebiet oder von der Ostseeküste.

Text: MM; Fotos: Claus Ballsieper, Minitrix

Informationen über die WRS Widmer Rail Services AG finden Sie online unter www.w-r-s.ch – Informationen zu der Minitrix Startpackung gibt es unter www.trix.de

Dass bei WRS Eisenbahner mit Stilbewusstsein am Werk sind, beweist die Farbgebung der 120 145-8 aus der myHobby-Startpackung: Die Lok ist WRS-blau lackiert, besitzt aber noch das weiße „DB-Lätzchen".

Glanzstücke im Sommer

Die Sommer-Neuheiten stehen 2022 besonders im Namen moderner Vorbilder. Außerdem dabei: Zubehör-Nachschub und Dampfklassiker.

175 Jahre Eisenbahn in Dänemark: Die Überraschungs-Dampflok E 991 der Dänischen Staatsbahnen (DSB) kommt in Märklin und Trix H0 (Art. 39491, Trix Art. 25491). Eine komplette Neukonstruktion mit schräg angesetzten Zylindern und eingebautem Rauchgenerator.

Leistungsstark und schön: Die dänische „Litra" E 991 wurde vorwiegend vor Personenzügen eingesetzt. Bis heute kann sie als Museumslokomotive im dänischen Odense bewundert werden. In filigraner Metallausführung mit vielfältigen Digital-Funktionen fährt sie als Modell in Märklin und Trix H0 vor. Neben ihr finden Sie nachfolgend noch weitere Highlights aus dem Programm der Sommer-Neuheiten 2022.

„175 Jahre Schweizer Bahnen" werden mit einer Werbelok der Reihe 420 (Art. 37875, Trix Art. 25875) zelebriert. Und auch die E-Lok Ae 6/6 Nr. 11421 stimmt auf das Thema Schweiz ein (Art. 39365, Trix Art. 25666). Mehr zu den Loks lesen Sie in der großen Modell-Story ab Seite 12.

Eine E-Lok der Baureihe 101 zeigt sich in Werbegestaltung der Dampfbahn-Route Sachsen – in Märklin H0, Z und Minitrix. Ebenfalls für Märklin und Trix im Maßstab 1:87 dabei: eine E-Lok der Baureihe 189 der Rotterdam Rail Feeding B. V. mit vier Dachstromabnehmern für den grenzüberschreitenden Güterverkehr Niederlande – Deutschland. Ein Sondermodell der Class 66 präsentiert sich mit Märklin Schriftzug und umfangreichen Digital-Funktionen wie Fernlicht und Rangier-Sonderzeichen. Das Modell ist ausschließlich in den Märklin Stores erhältlich (Mainz, Essen, Stuttgart, Neustadt, Mühlheim, München, Hamburg, Utrecht/NL, Bergamo/IT, Osaka/JP).

Die Anlagengestaltung wird mit dem neuen dreiständigen Lokschuppen in Ziegelbauweise und passendem Ergänzungsbausatz sowie der farblich angepassten Drehscheibe fürs C-Gleis in Angriff genommen. Jetzt mit nachgebildeten Holzbohlen auf den Betonsegmenten.

Das vierteilige Set von KLV-Tragwagen im Maßstab 1:160 erweitert das Portfolio an Güterwagen. Mini-Club Fans dürfen unter anderem auf einen Vectron im „Flying Dutchman"-Design und die Zugpackung Deutsche Bundespost mit einem Lieferfahrzeug Tempo-Dreirad gespannt sein. Highlight in der Königsklasse ist die 02 0314-1 mit Lokführerfigur, die servomotorisch den Regler bedient.

Text: SD; Fotos: Märklin, Minitrix, Trix

Hier zeigen wir nur eine Auswahl der Sommer-Neuheiten. Eine Gesamtübersicht aller Modelle finden Sie im Internet unter www.maerklin.de und www.trix.de

39377 | 25377 Elektrolokomotive BR 101 H0 H0

In Kooperation mit der Dampfbahn-Route Sachsen wurde die Werbelok 101 088-3 im aktuellen Betriebszustand umgesetzt. Ep. VI.

39867 | 22004 Elektrolokomotive BR 189 H0 H0

Mehrsystemlokomotive mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen wie Signalhorn und Bahnhofsansage. Ep. VI.

39075 Diesellokomotive Class 66

HO

Sondermodell in fiktiver schwarzer Grundfarbgebung als Privatbahn-Lokomotive mit Märklin Signet. Das Modell wird in einer Sammlervitrine und mit Echtheitszertifikat ausgeliefert. Ep. VI.

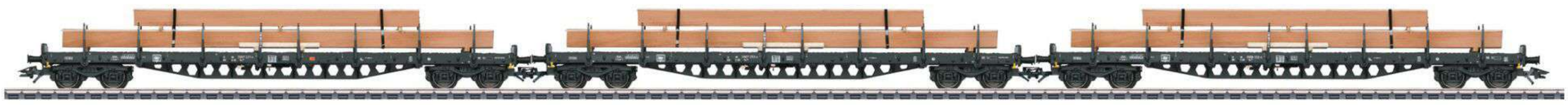
37297 Diesellokomotive Vossloh G 2000 BB

HO

In lichtgrauer Grundfarbgebung mit basaltgrauem Rahmen fährt die Vossloh G 2000 BB mit der Nummer 5706 vor. Mit mfx+-Decoder, detaillierter Pufferbohle und beiliegenden Frontabdeckungen. Ep. VI.

47153 Rungenwagen-Set mit Holzbeladung

HO



Drei Rungenwagen der Bauart Rs 684 der DB AG sind mit Leimholzbindern beladen und tragen jeweils unterschiedliche Betriebsnummern. Gesamtlänge über Puffer: circa 69 Zentimeter. Umrüstbar auf Trix H0 mit dem Gleichstromradsatz E700580. Ep. VI.

76550 Container-Set 40 ft.

HO HO

Vorbildgerechte Containerzüge: Mit den vier 40-Fuß-Containern in unterschiedlichen Firmengestaltungen können alle Märklin und Trix Containertragwagen der Bauarten Sgns und Lg(n)s sowie Doppel-Containertragwagen der Bauart Sggrrs beladen werden. Ep. VI.

47136 Container-Tragwagen Sgnss

HO

Kombinierter Ladungsverkehr der T. R. W., Brüssel: 4-achsiger Container-Tragwagen beladen mit einem 40-Fuß-Boxcontainer. Passt unter anderem zur Diesellok Vossloh G 2000 BB (s.o. Märklin Art. 37297/Trix Art. 22921). Ep. VI.

18451 Tempo-Dreirad Hanseat

HO

Feines Lieferfahrzeug: das Dreirad Tempo Hanseat mit Pritsche und Planenaufsatz. Eindrucksvolle Gestaltung mit Inneneinrichtung, Fahrerfigur und Spiegeln. Rollfähig und mit gefederter Hinterachse. Plane mit Werbeaufschrift von Märklin. Ep. III.

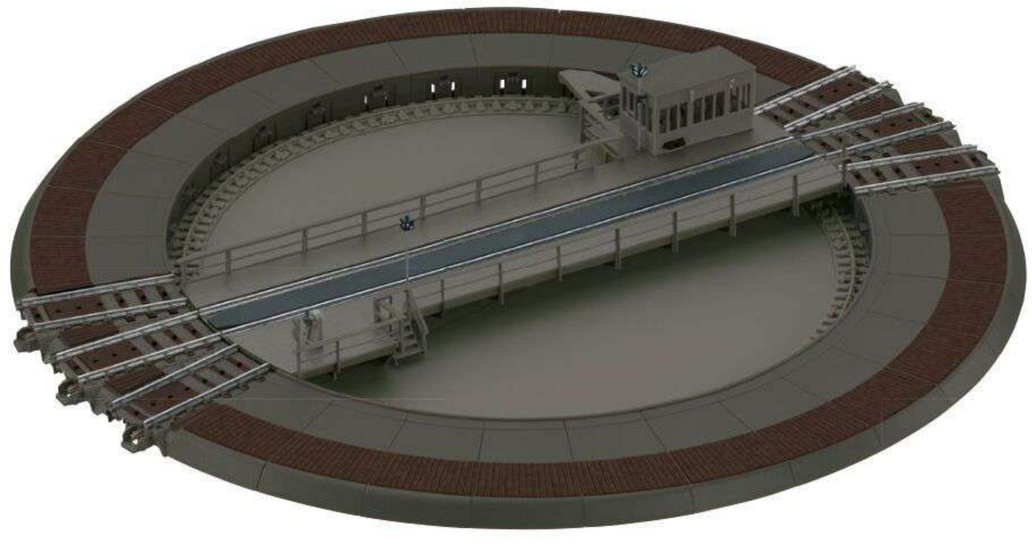
72887 Bausatz Lokomotivschuppen

HO HO

Die Tore des Lokomotivschuppens in Ziegelbauweise öffnen sich bei Einfahrt der Loks automatisch. Dunkles Ziegelrot mit Fundament, Simsen und Stützpfeilern in Betongrau. Fürs C- und K-Gleis.

74862 C-Gleis-Drehscheibe

HO



Die Drehscheibe kommt in neuer Farbgebung (Teller und Randsegmente). Die Holzbohlen wurden auf den Betonsegmenten übernommen, die Randsegmente farblich ans C-Gleis angeglichen. Ep. III–IV.

16089 Elektrolokomotive Baureihe 101

N

88679 Elektrolokomotive Baureihe 101

Z

Die Dampfbahn-Route Sachsen verbindet touristische Höhepunkte der regionalen Eisenbahngeschichte. Die 101 088-3 der DB AG mit Werbeaufschrift fährt auch im Maßstab 1:160 und 1:220 vor. Als N-Modell mit vielen Sound- und Schaltfunktionen. In Z mit Glockenankermotor. Ep. VI.

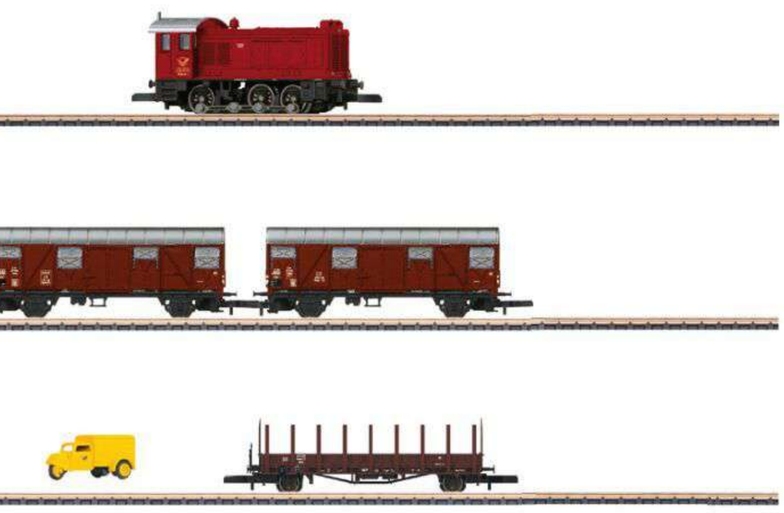
18710 KLV-Tragwagen-Set Bauart Sgns 121

N

Set aus vier 4-achsigen KLV-Tragwagen in seidengrauer Grundfarbgebung zum Transport von Stammholz. Formvariante mit Fahrgestell aus Metalldruckguss. Jeder Wagen ist mit 6 ExTe-Rungen SR12, 3 Stützschwellen und einem Stirnwandgitter ausgerüstet. Ep. VI.

81341 Zugpackung Deutsche Bundespost

Z



Exklusiv für die MHI: Set mit Diesellok V 36, zwei gedeckten Güterwagen Gmhs 53, einem Rungenwagen Rmms 33 mit Bremserbühne und einem Lieferfahrzeug Tempo-Dreirad. Ep. III.

88233 Elektrolokomotive Baureihe 193

Z

Der Vectron 193 232 im Design „Flying Dutchman“. Aufwendige Farbgebung und feine Detailausführung. Mit Glockenankermotor. Ep. VI.

86236 Offener Güterwagen in Echtbronze

Z

Zuwachs in der Bronze Feinguss Edition: Wagenaufbau und -boden des Güterwagens der Bauart Omm 52 sind in Handarbeit in Bronze gegossen. Ausführung ohne Bremserhaus. Transparent schutzlackiert. Ep. VI.

88846 Dampflokomotive Baureihe 50

Z

Schwere Güterzuglok 50 1019 erstmalig mit drei Kesselaufbauten und Witte-Windleitblechen. Mit neu konstruiertem Lokgehäuse. Ep. III.

80832 Märklin Magazin Jahreswagen 2022

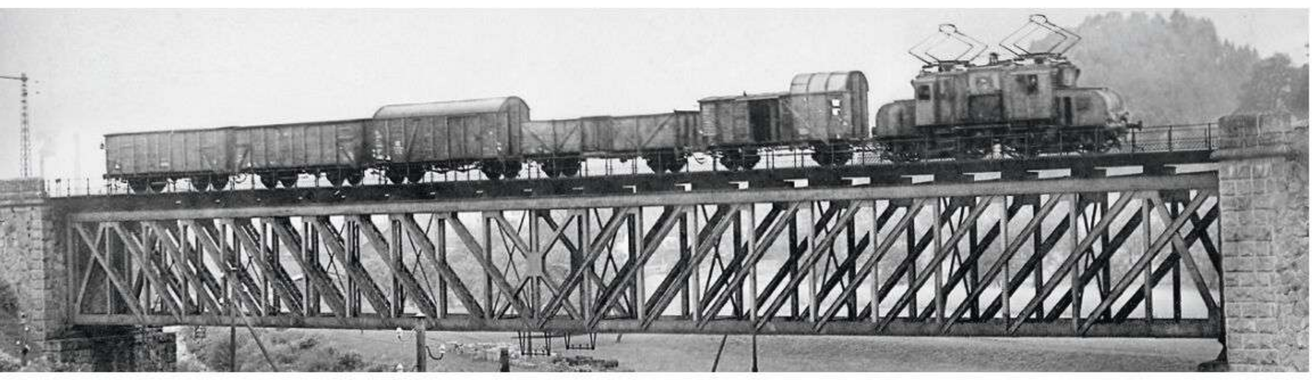
Z

Fortsetzung der beliebten Serie: 2-achsiger Schiebedach-/Schiebewandwagen Tbis 871 mit angesetzten stirnseitigen Bühnen. Ep. IV.

55127 Dampflokomotive Baureihe 02

MÄRKLIN 1

Die Schnellzug-Dampflokomotive 02 0314-1 mit Öl-Hauptfeuerung und Öl-Tender präsentiert sich als komplette Neukonstruktion im Modell für die Königsklasse. Die Lok verfügt über einen Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß. Tolle Sonderfunktion: Die Lokführerfigur betätigt servomotorisch den Regler. Mehr zum Modell lesen Sie in der Spur-1-Beilage dieser Ausgabe. Ep. VI.



Premiere: Mit der E 71 26 hält erstmals eine Güterzug-E-Lok der Baureihe E 71.1 Einzug in das Märklin und Trix Sortiment – als zweites exklusives H0-Clubmodell 2022 für die Mitglieder des Märklin Insider- und Trix Clubs. Dazu wird ein fünfteiliges Set passender Güterwagen gefertigt. Ergebnis ist ein Güterzug, wie er als Vorbild zur Bundesbahnzeit 1954 die Wehratalbrücke überquert (Foto links).

H0-Clubmodell E 71 26: Altbau-E-Lok für die Nebenbahn

Die preußische Staatsbahn bestellt 1912 eine erste große Bauserie von E-Loks, um auf den ersten elektrifizierten Strecken in Mitteldeutschland mittelschwere Güterzüge zu befördern. Doch schnell überfordern steigende Güterzugmassen die B'B'-gekuppelten Loks EG 511 bis 537 – viele wandern zur Reichsbahnzeit unter anderem nach Südbaden ab. Neun der Maschinen gehören später als Baureihe E 71.1 zum Bestand der Bundesbahn. Die E-Loks sind ideal für die Wiesen- und Wehratalbahn: Sie sind bewährt, robust und mit einem unkomplizierten E-Lok-Stangenantrieb gesegnet. Nun setzen Märklin und Trix erstmals eine Lok dieser wegweisenden Baureihe um: Die E 71 26 (Art. 39771, Trix Art. 25771) wird exklusiv als zweites H0-Clubmodell 2022 gefertigt. Inspiriert hat die Neukonstruktion ein Foto von 1954, das die kleine Südbadenerin auf der Wehratalbrücke mit einem Güterzug zeigt. Auch dieser wird exklusiv als fünfteiliges Set (Art. 48825, Trix Art. 24825) mit vier verschiedenen Bauarten umgesetzt. Die E 71 26 in Metallausführung besitzt einen Digital-Decoder und 23 schaltbare Sound- und Lichtfunktionen. Das Modell ist fein detailliert – von der Dachausrüstung über die Vorbauten und den verschachtelten Kasten bis hin zum Rippenrohrkühler und den Treibgestellen. Infos zu den Modellen unter www.maerklin.de und www.trix.de (siehe auch Seite 33 und Seite 118).

Text: RR; Fotos: Carl Bellingrodt/Slg. Schumacher, Märklin

Bestellschluss für die E 71 26 und das Güterzugwagen-Set ist der 15. August 2022.

märklin INSIDER CLUB

TRIX CLUB

Die Vorteile der Clubmitgliedschaft

Nur Mitglieder des Kundenclubs von Märklin und Trix haben das Anrecht auf den Erwerb exklusiver Clubmodelle wie beispielsweise der E 71 26 in H0. Neben weiteren Exklusivmodellen erhalten die Clubmitglieder sechs Ausgaben des Märklin Magazins und der Clubnews mit vertiefenden Hintergrundinformationen. Im Clubjahresbeitrag von 79,95 Euro (109,95 CHF) sind gratis inbegriffen der jährliche exklusive Jahreswagen, der Online-Newsletter des Clubs und als Download die Jahreschroniken mit Reportagen über aktuelle Modelle und Anlagenporträts sowie über das Geschehen rund um Märklin und Trix. Zudem bieten über 100 Clubpartner Vergünstigungen. Dazu gibt es noch den Zugang zum exklusiven Clubbereich im Internet mit diversen Downloads und Gewinnspielen. Clubmitglieder werden frühzeitig über das Produktsortiment informiert: Neuheitenprospekte etwa stehen ihnen schon vorab als Downloadlink zur Verfügung. Für Clubmitglieder ist innerhalb Deutschlands der Versand im Online-Shop kostenlos und sie erhalten gratis Katalog und Neuheiten-Prospekte.

Alles zur Clubmitgliedschaft finden Sie übersichtlich auf Seite 118. Anmeldung unter www.maerklin.de beziehungsweise www.trix.de (siehe Club).

Sechsmal jährlich frei Haus für Clubmitglieder: das Märklin Magazin und die Clubnews der gewählten Marke.

Neu im Märklin Fachgeschäft

Der Sommer kann kommen: Beim Fachhändler wartet eine tolle Auswahl neuer Modelle – von Dampflok-Klassikern bis zu modernen Schienenstars und zusätzlich noch eine große Wagenvielfalt.

H0 Märklin

39331 Elektrolokomotive Baureihe EB 3200

Der neue Vectron der Dänischen Staatsbahnen mischt den seeländischen Regionalverkehr auf. Die E-Lok mit der Betriebsnummer 3203 im Betriebszustand von 2020 kommt als Neukonstruktion mit mfx+-Decoder in 1:87. Lokgehäuse und Träger der Lok sind aus Zinkdruckguss gefertigt. Viele angesetzte Details. Auch im Trix Programm unter der Artikelnummer 25194. Ep. VI.

39382 Dampflokomotive Baureihe 038

Vorbildgerechte Formänderung für die Ausführung als Epoche IV-Modell: Die 038 382-8 zeigt sich im Zustand um 1970/71 unter anderem mit Dreilicht-Spitzensignal, zwei Kesselaufbauten, normalem preußischem Führerhaus, Witte-Windleitblechen, Kohlekastenaufsatz und Indusi. Auch in Trix H0 verfügbar (Trix Art. 22895).

39595 Elektrolokomotive Serie Ce 6/8 II „Krokodil“

Museumslokomotive der SBB Historic: Die hochdetaillierte Metallausführung zeigt die Bauart der ersten Bauserie. Unter anderem mit Hülsenpuffer, stirnseitigen Übergangsblechen, kleinen Rangiertreppen und Handstangen. Das Modell der Lok 14253 ist mit zwei Hochleistungsantrieben mit Schwungmasse ausgerüstet und fährt ebenfalls in Trix H0 vor (Trix Art. 25595). Ep. VI.

39462 Elektrolokomotive Re 465

Modernes Design: Die 465 011-5 präsentiert sich in neuer Gestaltung der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn. Das Modell im Betriebszustand 2020 bietet zahlreiche digital schaltbare Lichtfunktionen wie Fernscheinwerfer, Rangierlicht, Warnsignal und Fahrberechtigungssignal. Führerstände mit Inneneinrichtung. Auch in Gleichstromausführung erhältlich (Trix Art. 22830). Ep. VI.

Produkt-Highlight Märklin

HO

39376 Elektrolokomotive Baureihe 101

Schnellster Regionalzug Deutschlands: Angeführt von der 101 032-1 der Deutschen Bahn AG geht's mit dem Regional-Express von München nach Nürnberg. Die Lokomotive in verkehrsroter Farbgebung bildet den Betriebszustand von 2017 ab. Das Modell wird auf allen vier Achsen angetrieben. Der Digital-Decoder mfx+ mit Spieleweltmodus verspricht abwechslungsreiche Licht- und Soundfunktionen für echtes Eisenbahnfeeling auf der Modellbahn. Darunter Führerstandsbeleuchtung, Ankuppel- und Panto-Geräusch sowie Bahnhofsansage und Schaffnerpfiff. Mit kulissengeführter Kupplung ausgestattet. Ep. VI.

47223 Schiebeplanenwagen-Set

Güterwagen-Trio: Drei kurze, vierachsige Schiebeplanenwagen der Bauart Shimmns des Güterwagenvermietungs- und -verwaltungsunternehmens Wascosa AG rollen im Betriebszustand von 2020 auf die Modellbahnanlage. Alle Wagen tragen unterschiedliche Betriebsnummern und zeigen sich mit geschlossener Plane. Ausführung mit Drehgestellen der Bauform Y25. Die Wagen sind jeweils einzeln verpackt. Mit dem Gleichstromradsatz E700580 fährt das Wagen-Set auch problemlos auf Trix H0 Gleistrassen. Ep. VI.

43881 Schnellzugwagen-Set 1 „Rheinpfeil 1963"

Zurück in die 1960er-Jahre geht's mit dem Personenwagen-Set passend zum legendären Schnellzug F22 von Dortmund nach München – besser bekannt als „Rheinpfeil". Neben dem Aussichtswagen AD4üm-62 der 1. Klasse mit erhöhtem Panorama-Abteil und darunter liegenden Diensträumen enthält das Set noch einen Abteilwagen Av4üm-62 der 1. Klasse und einen Großraumwagen Ap4üm-62 der 1. Klasse. In kobaltblau/beiger Grundfarbgebung. Betriebszustand Sommer 1963. Ep. III.

29406 Startpackung „TGV Duplex"

Blitzschnell: Der Einstieg in die Modellbahnwelt lockt mit dem französischen Hochgeschwindigkeitszug TGV und doppelstöckigem Wagenmaterial. Mit kindersicheren Magnetkupplungen, erstem Gleismaterial, Aufgleishilfe sowie Märklin Power Control Stick. Voraussichtlich ab Juli verfügbar.

märklin my world

29430 Startpackung „ICE 3"

Ebenfalls flott unterwegs ist der ICE 3 mit verschiedenen Sounds und Licht. Der robuste fünfteilige Zug wird batteriebetrieben. In der Startpackung ist bereits alles enthalten, was für sofortigen Spiel- und Fahrspaß gebraucht wird. Erweiterbar mit dem Märklin my world Gleismaterial.

SNCF ist eine eingetragene Marke der SNCF SA. TGV INOUI ist eine eingetragene Marke der SNCF Voyageurs SA. Jedes Recht auf Vervielfältigung wird vorbehalten.

HO Trix

22664 Dampflokomotive Baureihe 065

Kraftpaket im Vorortdienst: In gealterter Ausführung mit authentischen Betriebsspuren kommt die Personenzug-Tenderlokomotive 065 001 der Deutschen Bundesbahn. Mit Oberflächenvorwärmer, Lüftungsaufbau auf dem Dach und DB-Reflexglaslampen. Das Modell zeigt eine besonders filigrane Metallkonstruktion mit vielen angesetzten Details. Mit serienmäßig eingebautem Raucheinsatz und Multiprotokolldecoder mit umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen. Ep. IV.

25192 Elektrolokomotive Baureihe 193

Vermietet an die SBB Cargo International AG ist der Vectron der SüdLeasing GmbH mit der Betriebsnummer 193 524 unterwegs und hört auf den Loknamen „Linmat“. Lokgehäuse und -träger des neu konstruierten Modells sind aus Zinkdruckguss gefertigt. Ausstattung mit geregeltem Hochleistungsantrieb und Digital-Decoder samt abwechslungsreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen. Ansteckbare Bremsschläuche liegen separat bei. Betriebszustand 2020. Ep. VI.

22368 Diesellokomotive Baureihe V 142

Die Diesellokomotive V142-23 (ehemals V100 der DB) ist im Einsatz für die italienische Eisenbahngesellschaft Servizi Ferroviari. Alle vier Achsen werden über Kardan angetrieben. Der Digital-Decoder ermöglicht authentischen Fahrspaß mit zahlreichen Digital-Funktionen. Wenn das Spitzensignal an beiden Lokseiten abgeschaltet ist, dann beidseitige Funktion des Doppel-A-Lichtes. Mit detaillierter Pufferbohle und beiliegenden Bremsschläuchen. Das Modell ist auch in Wechselstromausführung unter der Artikelnummer 37174 verfügbar. Ep. V.

24121 Selbstentladewagen-Set

Kalkstein-Transport: Mit Ladegut-Einsatz in maßstäblicher Körnung präsentiert sich das Set aus drei vierachsigen, offenen Selbstentladewagen der Bauart Fas (ehemals OOtz 43 DRB) der Österreichischen Bundesbahnen. Ideal zum Erstellen von Ganzzügen. Alle Wagen tragen unterschiedliche Betriebsnummern und sind mit Bremserbühne sowie stirnseitigem Stellrad ausgerüstet. Ep. IV.

24554 Großraum-Schiebewandwagen Hbbins

International unterwegs: Der vierachsige Großraum-Schiebewandwagen mit Handrädern für bodenbedienbare Feststellbremse fährt als Privatwagen der Firma AAE vor. Vermietet an die Polnische Staatsbahn. Das Modell zeigt den Betriebszustand um 2000–2006. Verstellbare Puffer und Drehgestelle. Länge über Puffer: 26,7 Zentimeter. Ep. V.

Produkt-Highlight Minitrix

N

15091 Wagen-Set „Streckenbesichtigung“

Die Düsseldorfer S-Bahn wird mit dem Wagen-Set „Streckenbesichtigung“ unter die Lupe genommen. Die beiden Niederbordwagen der Bauart Kkklms 440 ohne Bremserbühne sind mit Kinematik für Kurzkupplung ausgestattet. Das Fahrgestell des VB 98 als Besichtigungswagen 395 ist aus Metalldruckguss gefertigt. Außerdem verfügt das Modell über einen Digital-Funktionsdecoder für mfx und DCC sowie trennbare Spezialkupplungen. Ep. IV.

N MINITRIX

16087 Elektrolokomotive 101 003-2

Schnittiger Auftritt: Die Schnellzuglokomotive der Deutschen Bahn AG präsentiert sich in attraktiver Werbegestaltung „Design & Bahn“ in Kooperation mit dem DB Museum Nürnberg. Das Modell verfügt über einen Digital-Decoder und Geräuschgenerator, NEM-Kupplungsschacht sowie einen Motor mit Schwungmasse. Ep. VI.

15492 Containertragwagen „coop®“

Schweizer Gütertransport: Der vierachsige Containertragwagen der Bauart Sgns der SBB Cargo ist mit zwei Kühlcontainern des Unternehmens coop® beladen. Modell mit Fahrgestell aus Metalldruckguss, Drehgestellen des Typs Y 25 und Kinematik für Kurzkupplung. Ep. VI.

18703 Containertragwagen-Set Bauart Sgmmns 190

Drei vierachsige Containertragwagen der Bauart Sgmmns 190 der AAE ermöglichen abwechslungsreiche Zugzusammenstellungen im Güterverkehr. Zwei Wagen sind jeweils mit einem 40-Fuß-Container der Unternehmen Maersk und China Shipping beladen; ein Wagen trägt zwei Tankcontainer des Unternehmens Eurotainer. Betriebszustand von 2019. Gesamtlänge über Puffer: 255 Millimeter. Ep. VI.

18218 Schnellzugwagen-Set „Le Capitole“

Französisches Reiseflair: Im eleganten, rubinroten Design des Schnellzugs „Le Capitole“ fahren die neu konstruierten Wagen der Französischen Staatseisenbahn vor. Zwei Schnellzugwagen der 1. Klasse (A9) und ein Schnellzug-Speisewagen (Vru). Die Modelle sind mit Kinematik für Kurzkupplung ausgerüstet. Die passende LED-Innenbeleuchtung gibt es unter der Artikelnummer 66616. Ep. IV.

Z Märklin

88231 Elektrolokomotive Baureihe 193

Eine Lok für alle Fälle: Der Siemens Vectron der Deutschen Bundesbahn ist mit vier Pantographen ausgestattet und damit vielseitig einsetzbar auf Europas Trassen. Die feindetaillierte Neukonstruktion verfügt über einen Glockenankermotor und eine warmweiße/rote LED-Spitzenbeleuchtung. Betriebszustand um 2017. Ep. VI.

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

88744 Dampflokomotive Baureihe 64

Mit Nachbildung der Bremsimitationen, Schienenräumer und weiterer Details rollt die Tenderlokomotive der Baureihe 64 der Deutschen Bundesbahn auf die Modellbahnanlage. Fahrwerk und Aufbau der Lok sind aus Metall. Mit feindetailliertem Gestänge und Glockenankermotor. Ep. IIIa.

88772 Diesellokomotive Baureihe V 36

Mit der V 36 108 der DB AG wird die beliebte Serie an Museumslokomotiven fortgeführt. Die Lok aus dem DB Museum Nürnberg zeigt sich im Modell im aktuellen Zustand. Feine und vorbildgerechte Farbgebung und Beschriftung. Limitierte Serie auf 499 Exemplare. Das Modell wird in exklusiver Holzbox ausgeliefert. Ep. VI.

82328 Güterwagen-Set O 10

Die zwei offenen Güterwagen des Typs O 10 sind mit Schwartenbrettern aus Echtholz beladen. Insgesamt sechs Stapel, die auf die Wagen verteilt werden können. Modelle mit vorbildgerechter Farbgebung, Beschriftung und Alterungsspuren. Ep. II.

88485 Elektrolokomotive Baureihe 146.5

Bereit für den Fernverkehr: Das Modell der E-Lok der DB AG wird auf allen Achsen angetrieben und verfügt über einen Glockenankermotor sowie elektrisch funktionsfähige Dachstromabnehmer. Warmweiße LED-Spitzenbeleuchtung im Wechsel mit roten Schlusslichtern. Ep. VI.

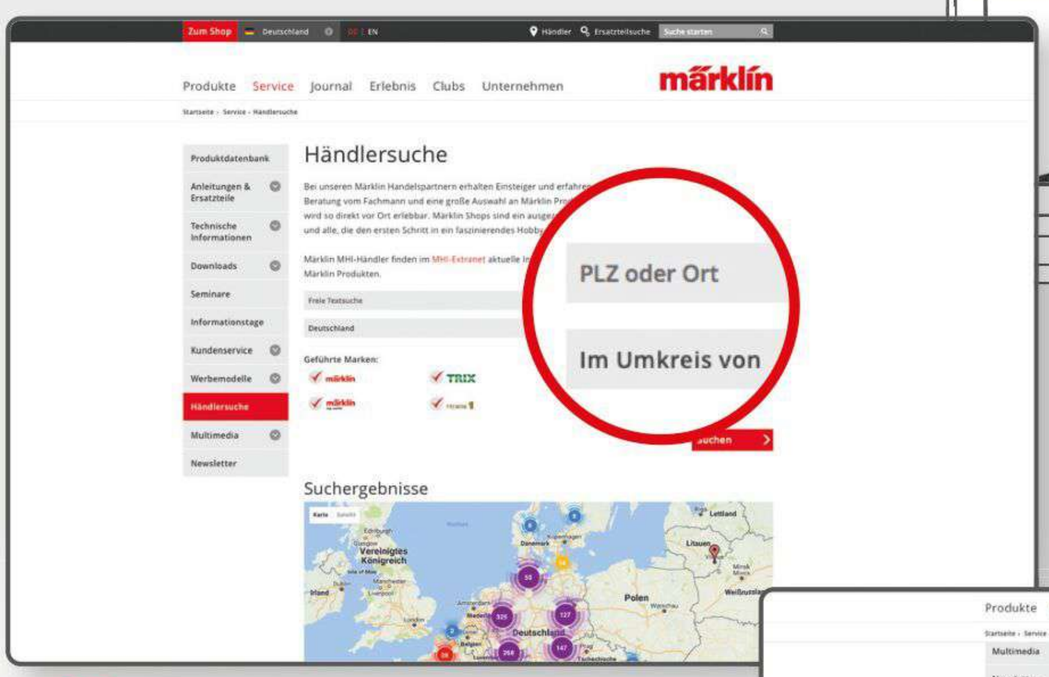
56407 Figurengruppe „Bahnarbeiter“

Hommage an das Figuren-Set 5018 der früheren Firma Hübner: Mit den drei Bahnmitarbeitern – einem Ladeschaffner und zwei Arbeitern – werden interessante Bahnbetriebsszenen ausgeschmückt. Zwei Mützen, ein Mantel und drei Kleiderhaken aus Metall komplettieren das Set. Auch zur Nachrüstung von Güterzug-Gepäckwagen geeignet. Ep. III/IV.

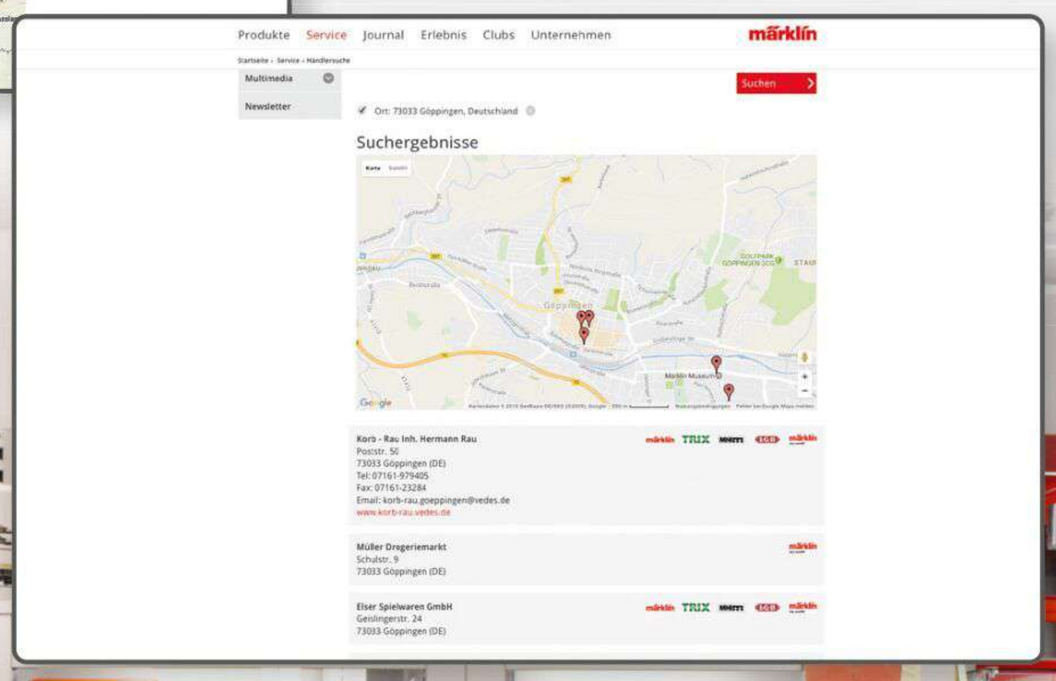
In drei Schritten zu Ihrem Händler

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

1 Startseite aufrufen www.maerklin.de
Menüpunkt Händler anklicken



2 PLZ oder Ort eingeben



3 Händler auswählen

„Der neue Märklin Roller hat nun seine lange, harte Erprobungszeit hinter sich, in der er immer wieder seine hervorragenden Eigenschaften unter Beweis gestellt hat“, heißt es 1953 in der Ankündigung. Testfahrer waren damals die Lehrlinge der Firma.

Der Sandeimer 8702 Z/3 und die Gießkanne 8722 F/4 gehören zu den Neuheiten des Jahres 1910. Sie zeigen „Relief-Luftschiffbilder mit reizenden Landschafts-Szenerien“. Märklin bot 18 verschiedene Größen in den beiden Dekoren „Z“ („Zeppelin“) und „F“ („Flieger“) an.

Sommerfreuden

Spielzeuge für sonnige Tage im Freien gehörten ebenfalls zum vielseitigen Märklin Programm. Es wurden eigene Kataloge herausgegeben mit innovativen und teils sogar patentierten Artikeln.

Der Tretroller ist als Spielzeug eigentlich noch gar nicht so alt, er verbreitete sich erst seit den 1920er-Jahren. Zur vorigen Jahrhundertwende gehörte das Reifentreiben mit einem Stock zu den sommerlichen Spielen im Freien. Speziell für kleinere Kinder bot Märklin auch Ausführungen mit einer Führung und einem Griff an. 1893 erschienen die ersten Laufreifen mit Glocken (siehe Modell Nummer „980“ im Bild mit Jungen Seite 49). Allerdings erwies sich der seitliche Mechanismus in der Praxis als störanfällig. Betrachtet man heute im Märklineum das ausgestellte Schellenrad, dann fragt man sich, wie die Glocken an den Radnaben betätigt werden. Bereits im Jahre 1896 wurde der Firma Märklin ein Gebrauchsmuster erteilt: „Kinderspielreifen mit Glocken, welche beim Drehen des Reifens mittels lose in den Hohlspeichen herabfallender Kugeln angeschlagen werden.“ Die letzten Reifen liefen bei Märklin erst 1931 aus.

Nein, das Spielen mit Sand und Wasser hat Märklin nicht erfunden. Eimer und Gießkannen aus Blech gehören aber wohl zu den ersten Spielwaren, die schon der Firmengründer in seiner Flaschnerei herstellte. Noch bis Ende der 1920er-Jahre war das Märklin Programm zweigeteilt. Es gab eigene Hauptkataloge „über Spiele fürs Freie Knabensport & Mädchenspiele“, wie man es 1909 nannte. So bedeutsam war dieses Angebot damals. 1927 erschien sogar ein Katalog ausschließlich über Sommerartikel. Die Auswahl an Brunnen, Sprengwagen, Gartenspritzen, Schiebkarren, Sandspielzeugen, Gartengeräten, Windrädern, Drachen, Wurfspielen bis zu den damals beliebten Schmetterlingsnetzen und Botanisierbüchsen war enorm. Die meisten Artikel gab es auch noch in verschiedenen Größen und Designs. Zum letzten Mal verschickte Märklin im Mai 1937 „eine Liste über ausgesprochene Sommerartikel“.

Der „Schiebkarren, einrädrig“ 8341 war von 1910 bis 1924 ein Helfer im Garten. Bis 1915 war die Auswahl auf sagenhafte 74 Transportwagen angewachsen.

Der Choralkreisel 8999/12 (1922–1936) ist stilecht auf dem Spielteller 9079 zu sehen. Der erfolgreiche Choralkreisel zierte das Titelblatt des Kreisel-Kataloges 1925.

Die Bezeichnung Schellenrad verrät: Hier gibt es auch was zu hören. Der Artikel 976/3 (ab 1909: 9376/3) lässt sich in dieser Größe von 1898 bis 1916 im Programm nachweisen.

Titelblatt des Sommer-Artikel-Kataloges 1927. Das schmückende farbige Deckelbild eines Geschenkkartons ist serienmäßig auf den Schwarz-Weiß-Druck geklebt.

Foto von 1896: Laufreifen waren um 1900 sehr populär und davon hatte Märklin weit über 30 Jahre lang ein großes Angebot.

Mit Schnüren oder Peitschen angetriebene Kreisel sind seit dem Altertum bekannt. Märklin nahm sich dieser Spielzeuggattung an und führte gleich eine neue zeitgemäße Antriebsart ein, die typisch für diese Gattung werden sollte. Im Jahre 1904 wurde der Firma ein „Verfahren zum wiederholten Antreiben von Kreiseln mittels einer drillbohrerartigen Antriebsvorrichtung“ patentiert. Die Kreisel waren von Anfang an ein Erfolg. Schon 1905 folgten Choralkreisel mit bis zu vier Akkorden. Dafür lieferte eine Fabrik aus Trossingen jährlich Tausende von Stimmplatten nach Göppingen. Ab 1907 erschien ein eigener Katalog für das wachsende Kreiselsortiment. Nun erhoben sich die Blitz-Flugkreisel vom Boden in die Lüfte. Zudem kam mit der „Chromolithografie“ eine Technik bei Märklin zur Anwendung, bei der die Bleche mit den verschiedenen Motiven bedruckt sind. Noch heute wird sie bei H0-Eisenbahnwagen aus Blech angewendet. Der Ideenreichtum Märklins auf dem Gebiet der Kreisel scheint keine Grenzen gekannt zu haben. Und dies sowohl in der äußeren Gestaltung, bei raffinierten optischen Illusionen als auch in der Technik. Letzteres belegen zahlreiche Patente und Gebrauchsmuster. Es gab: Fruchtkreisel in Obstform, Schmetterlingskreisel, Blumenkreisel, aber auch sich mehrfach teilende Mutterkreisel oder funkensprühende Feuerkreisel. Bei einem Kraftkreisel zeigten federnde Gewichte auf einer Skala die Stärke der Rotation an. Der Märklin Kreisel-Boom hielt rund 40 Jahre an.

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

Weitere Informationen zum Märklineum, den Ausstellungen und Schauanlagen sowie Besucherinformationen mit Anreise und Tickets finden Sie auf www.maerklineum.de

Internationale Berühmtheiten

2022: Flottes Neuheiten-Gespann – von links nach rechts: die schwere Güterzuglokomotive 162.007 des schwedischen Eisenbahnunternehmens Hectorrail (Art. 88262), das platinierte „Krokodil“ Ce 6/8 III aus der Bronze Feinguss Edition (Art. 88569) und die sechsachsige dieselelektrische Lok der Reihe 600 (sogenannte ALCO Pa-1) des amerikanischen Herstellers American Locomotive Company der amerikanischen Bahngesellschaft Union Pacific mit Hochleistungsmotor und Schienenräumer vorn (Art. 88619).

Die Spur Z rockt längst nicht nur den deutschen Markt, sie macht weltweit von sich reden. So halten auch immer wieder internationale Klassiker Einzug ins Sortiment des Maßstabs 1:220. Wir zeigen interessante Modell-Highlights aus 50 Jahren Märklin Mini-Club.

1979: Das erste internationale Modell in Spur Z: das Gotthard-„Krokodil“ Be 6/8 III (Art. 8856).

1983–1984: Mit der 14 302 kommt eine weitere Ausführung des Schweizer „Krokodils“ Be 6/8 III (Art. 8852). Ebenfalls für die SBB im Dienst: das Modell einer Schnellzuglokomotive Ae 3/6 mit zwei Stromabnehmern (Art. 8851) und eine Mehrzwecklokomotive Ae 6/6 (Art. 8850). Eine US-Augenweide unter den Neuheiten: eine Diesellokomotive vom Typ F7 der Atchison, Topeka and Santa Fe Railway Company im „Warbonnet“-Design (Art. 8860).

1986: Elektrolokomotive Re 4/4 IV der SBB mit zwei Einholm-Stromabnehmern (Art. 8823).

1986: Eine der ersten US-Dampfloks: die Schlepptender-Dampflokomotive 4501 vom Typ Mikado der Southern Railway (Art. 8807).

1979 **1983** **1985** **1986** **1989** **1994** **1997**

1985: Eine weitere Diesellok-Variante vom Typ F7 fährt 1985 vor. Die Nummer 6329 der Southern Pacific Railway Company in schwarzer Grundfarbgebung (Art. 8861).

1989: Der Express-Zug „California Zephyr“ mit Diesellokomotive F7 erscheint in einer ganz besonderen Edition: Lokomotive und Wagen sind echt versilbert (Art. 8189). Ebenfalls neu: die Dampflok mit der Nummer 9405 vom Typ Mikado der New York Central System (Art. 8808).

1994: Elektrolokomotive der Baureihe Ae 6/6 der SBB mit der Betriebsnummer 114 37 (Art. 8829). Ebenfalls neu im Z-Programm für die SBB: die Diesellokomotive 18462 vom Typ Am 4/4 (Art. 8833). Die dreiteilige MHI-Diesellokomotive des Typs F7 der Union Pacific erweitert das US-Programm (Art. 8832).

1985: Prägen heute noch das Eisenbahnbild der USA: die Streamliner-Reisezugwagen. 1985 als Mini-Club Modell in der Farbgebung der Bahngesellschaft Amtrak (Art. 8862).

1997: Die Re 460 der SBB wurde nicht nur im Vorbild vielfach als Werbefläche genutzt. So sind auch Märklins erste Spur-Z-Loks mit Werbedesign 460er: Im Doppelpack erscheint 1997 je eine Lok mit „Heizermotiv“ und eine in der Gestaltung „Alpaufzug“ (Art. 88445).

2003: Super-Deluxe Starter-Set: zwei US-Züge, angeführt von einer Schlepptender-Lokomotive vom Typ Mikado der Southern Pacific und einer F7 A-Unit der Southern Railway (Art. 81830).

2006: Wunderschönes Ensemble – die Zugpackung „Diamond Special“ erinnert mit Schlepptender-Dampflok Nr. 373 und vier Oldtimer-Personenwagen der amerikanischen Bahngesellschaft „Illinois Central“ an die Anfänge der Eisenbahn in den USA (Art. 81438).

2007: Als Neukonstruktion fährt die legendäre „Commodore Vanderbuilt“-Schnellzuglok der Reihe J-2 der New York Central System mit aerodynamischer Vollverkleidung vor (Art. 88075).

2002: Mit golden bemalten Kesselringen präsentiert sich die Güterzuglok (Art. 88983) der Serie 81 der Belgischen Staatsbahnen (NMBS/SNCB).

2003: Personenzug-Tenderlokomotive der Reihe 232 TC der Französischen Staatsbahnen SNCF mit 5-poligem Motor (Art. 88063).

2002 **2003** **2006** **2007**

2005 **2008**

2005: Ein besonderer Blickfang ist die schwere Mehrzwecklokomotive Reihe GG-1 der Consolidated Rail Co. in der Version „Stars and Stripes“ (Art. 88491). Ein Jahr zuvor erschien die Lok in dunkelgrüner Ursprungslackierung „Brunswick Green“ (Art. 88490), 2012 in der Farbvariante „Tuscan Red“ (Art. 88492).

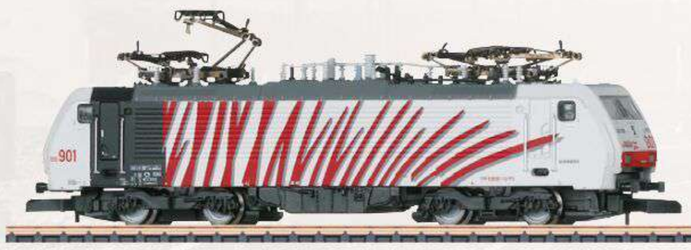
2005: Bringen internationales Flair auf die Anlage: Die ersten NOHAB-Dieselloks erscheinen 2005 im Märklin Mini-Club Programm. Die Mehrzwecklokomotive Serie 54 der Belgischen Staatsbahnen (SNCB/NMBS) macht den Auftakt (Art. 88630). In der Abbildung rechts zeigt sich das aktuelle Modell von 2020: eine Mehrzwecklok der Serie MV in der Version der Dänischen Staatsbahn (Art. 88637). Beide Drehgestelle werden angetrieben und sind mit vorbildgerechten Blenden versehen.

2008: Reiseflair bringt der internationale Fernschnellzug mit Dampflok der Serie 231 der französischen Staatsbahn (ETAT) und fünf Wagen CIWL (Art. 81080).

2018–2020: Heldin des modernen Güterverkehrs: Die schnelle E-Lok der Serie RE 14 der Schwedischen Staatsbahn (SJ), eingesetzt für den Güterverkehrsbereich Green Cargo (Art. 88484). Passend dazu gibt es zwei Wagen-Sets mit Taschen- und Knickkesselwagen (Art. 82532, 82533).

2021: In hochfeiner Ausführung mit aufwendiger Farbgebung und Beschriftung zeigt sich eine Mehrsystem-Elektrolokomotive der Reihe 1293 (Siemens Vectron) der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) im Zustand der Epoche VI. Komplette Neukonstruktion (Art. 88234).

2017: Schnelle Güterzuglokomotive ES 64 F4 (Baureihe 189) der MRCE Dispolok GmbH vermietet an die SBB Cargo International (Art. 88195).



2015: Im auffälligen Zebra-Design kommt eine schnelle Güterzuglokomotive der BR 189 der Rail Traction Company (RTC) mit vier Dachstromabnehmern aus der Euro-Sprinter-Familie von Siemens (Art. 88194).

2021: Aus dem Modernisierungsprojekt LION zeigt sich eine Elektrolokomotive der Reihe 420 der SBB im Modell. Im aktuellen Betriebszustand um 2019 ist die Lok mit Glockenankermotor und beweglichen Schienenräumern ausgestattet (Art. 88595).

2015 | 2017 | 2018 | 2021

2012 | 2014 | 2019 | 2022

2014: Nachschub an US-Modellen: Neben der dieselelektrischen Lokomotive vom Typ E9A, einer sechsachsigen A-Unit der amerikanischen Bahngesellschaft Southern Pacific (Art. 88628), erscheint eine sechsachsige A-Unit vom Typ E8A der Union Pacific (Art. 88627). Letztere wird 2015 mit der zugehörigen führerstandslosen B-Unit E8B ergänzt (Art. 88626).

2019: Die NOHAB-Diesellok der Reihe MY 1100 (Art. 88636) der schwedischen Privatbahn TAGAB im Design der amerikanischen Great Northern aus dem Jahr 2019 wartet mit einem Novum auf: einem Gehäuse aus metallgefülltem Kunststoff.

2022: Mit elektrisch funktionsfähigen Dachstromabnehmern präsentiert sich das Modell der E-Lok Traxx 2 vom Typ 140 AC2 der Firma DB Schenker Rail Scandinavia A/S. Das Einsatzgebiet reicht von Dänemark bis nach Deutschland hinein (Art. 88486).

2022: Das Modell der Personenzug-Tenderlokomotive der Reihe 232 TC der Französischen Staatsbahnen (SNCF) im Zustand der Epoche III verfügt über ein feines, voll funktionsfähiges Gestänge, Bremsimitation, Sandfallrohre und Schienenräumer (Art. 88094).

2012: Fein detaillierte komplette Neukonstruktion: die Universallokomotive Baureihe Re 4/4 II der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in grüner sowie unten in roter Farbgebung (Art. 88590, 88591 mit Wagen-Set SBB „Eurocity“, Art. 87662).

Text: MM; Fotos: duallogic/Envato Elements, Märklin, Trainini

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

Alle Insider-Jahreswagen in Spur Z im Überblick: 1993 bis 2022

1993 (88662)

1994 (88215)

1995 (88658)

1996 (80306)

1997 (80307)

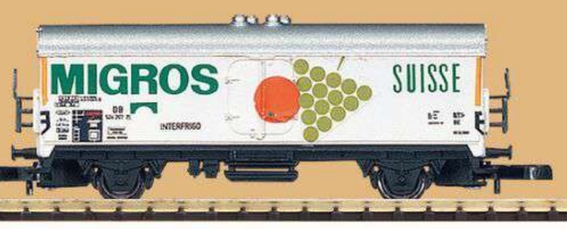
2002 (80312)

2003 (80313)

2004 (80314)

2005 (80315)

2006 (80316)

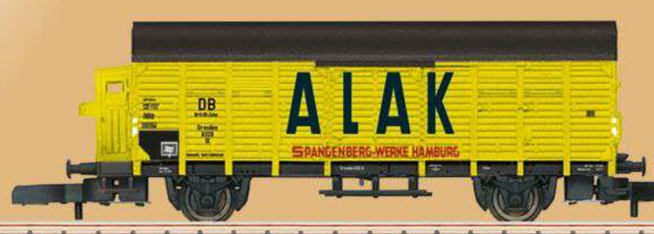


2011 (80321)

2012 (80322)

2013 (80323)

2017 (80327)



2018 (80328)

2019 (80329)

1998

(80308)

1999

(80309)

2000

(80310)

2001

(80311)

2007

(80317)

2008

(80318)

2009

(80319)

2010

(80320)

2014

(80324)

2015

(80325)

2016

(80326)

2020

(80330)

2021

(80331)

2022

(80332)

(88294 beispielhaft als Vorspannlok)

Gipfeltreffen für 2

Aussichts-Reich: Den Horizont der großen Modellbahn ziert ein imposantes Gebirgsmassiv mit mehreren Höhen-Gleistrassen.

Hans Wöhr und Wolfgang Kanter schufen als Freunde und Team eine beeindruckende alpine Modellbahnlandschaft mit Diesel- und Dampfkraft. Teil 1 des großen Porträts.

Bahnübergang: Die formschönen Holzpanele über die Gleise haben die schwäbischen Bahnwerker in Handarbeit geschaffen.

Es soll Freundschaften geben, die ein ganzes Leben lang halten. So wie die von Hans Wöhr und Wolfgang Kanter, die sich als Jugendliche kennenlernten. Die beiden Schwaben aus Winnenden blicken innerhalb der Zeit ihrer Freundschaft zudem auf ein Dekaden übergreifendes Teamwork zurück – in Sachen Modellbahnbau. Mit diesem Hobby im Maßstab 1:87 schufen sie ein Miniaturreich, das sich durch Detailtreue, Handwerkskunst und der Liebe zur Eisenbahn auszeichnet.

Die ersten „Kinderschritte“ in puncto Modellbahn erfolgten jeweils bereits Anfang der 1960er-Jahre. Der kleine 5-jährige Hans konnte damals sogar mit zwei Loks spielen: „Die erste Lok der Baureihe 80 war für meine Schwester, die zweite, die Baureihe 24, war für mich“, erinnert sich der ehemalige Bankangestellte. „Unser Vater erfüllte sich damit auch seinen Wunsch von einer Eisenbahnanlage.“ Für Wolfgang standen die Signale ein Jahr später auf Grün: „Mit einer kleinen Dampflok der Baureihe 81 mit Telex-Kupplungen“, ergänzt der frühere Beamte. Ein Highlight der damaligen Vorweihnachtszeit war der druckfrische Märklin Katalog. „Den konnten wir mit einer Gutschein-Postkarte kostenlos beim örtlichen Händler abholen“, so Hans Wöhr. „Wir hielten der Firma Schweizer in Winnenden übrigens bis zu ihrer Schließung die Treue.“

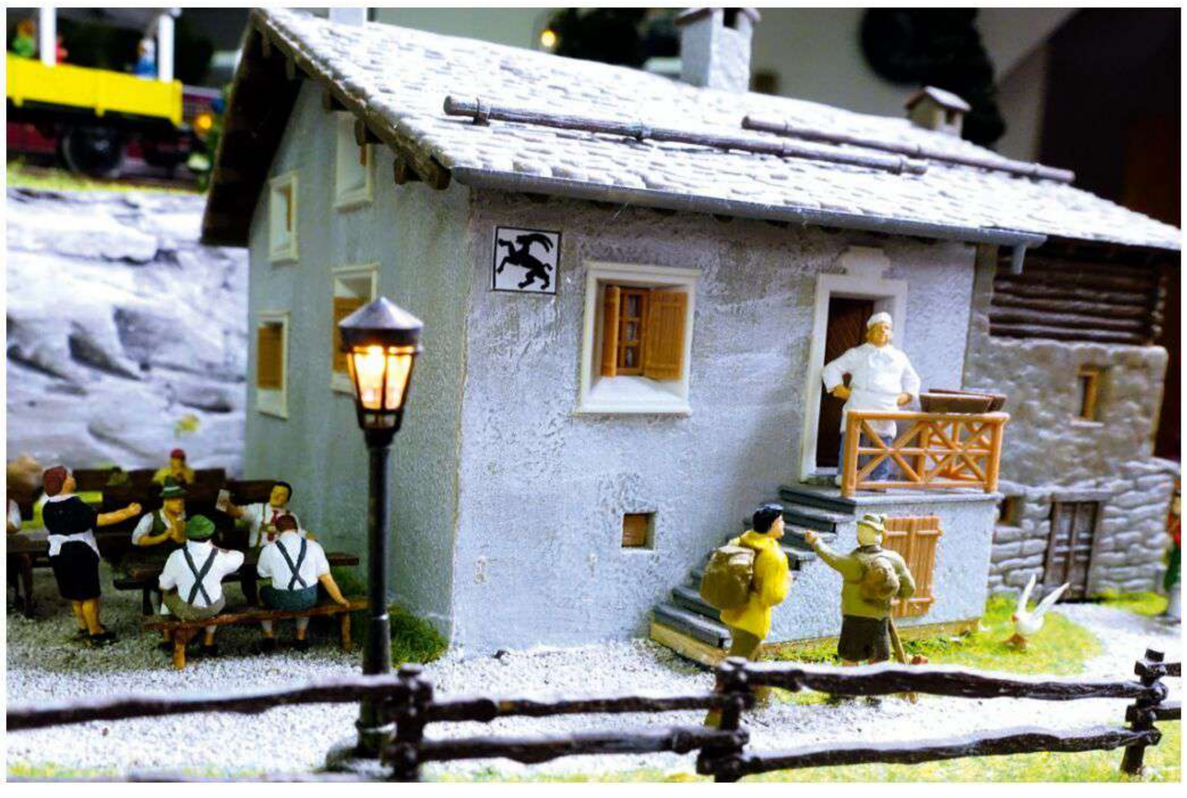
Bis ihre heutige, auf rund 21 Quadratmetern in U-Form angelegte Anlage in Betrieb gehen konnte, vergingen viele Jahre. Wolfgang Kanter erinnert sich: „Der Bau einer großen Anlage war aus Platzgründen früher zu Hause nicht möglich. Doch man soll die Hoffnung nie aufgeben – deshalb kaufte ich für den Tag X Loks, Wagen und Gebäude. Und ließ mir das eine

Volldampf voraus: Die schweren Ölwaggons erfordern im Gebirge eine kraftstrotzende Doppeltraktion mit zwei Loks der BR 44.

„Mein Bruder!“ Begrüßt der Apachenhäuptling Winnetou dort am Flussrand etwa Old Shatterhand in einem der Boote ...?

Reger Betrieb: Auf den Bahnsteigen des Durchgangsbahnhofs Blausee-Mitholz tummeln sich werktags manchmal viele Fahrgäste.

Hoch hinaus: Die kleinen Häuschen vor alpiner Kulisse zählen zum ältesten Immobilienbestand von Hans Wöhr.



Zünftiges Beisammensein: Im kleinen Biergarten treffen sich Einheimische in Lederhosen ebenso wie müde zugereiste Wanderer.

oder andere Schmankerl zu besonderen Anlässen schenken – zwischen fünf und 500 Euro“, grinst Wolfgang Kanter. Ein mutiges wie visionäres Unterfangen, konnten die beiden doch nicht wissen, dass die Modellbahn-Glücksfee ihnen im Herbst 1999 ihren Wunsch nach einem Raum erfüllen sollte. „Damals ergab sich die Möglichkeit, eine kleine Werkstatt zu mieten und den Traum einer großen Modelleisenbahnanlage zu verwirklichen“, so Hans Wöhr.

Es ging dann mit den konkreten Planungen los, dabei entstanden die ersten Gleisskizzen auf einem Bierdeckel. Anregungen erhielten sie unter anderem von Modellbauprofi Bernd Schmid. „Er hat unsere Fantasie inspiriert“, erklärt Hans Wöhr. Im Gegensatz zu seinem Freund hatte er über die Jahre mehrere kleine Modellbahnen gebaut und damit bereits wertvolle Erfahrungen gewonnen, auch in puncto Gebirgsbau. Dieses Know-how floss in das Konzept der Team-Anlage ein. Und obendrein bekam so der Begriff „Anlage-Beratung“ für den Banker eine ganz neue, hobby-affine Bedeutung.

Das Richtfest mit Weitsicht im Blick

Die Vorstellungen der beiden Teampartner waren klar: Es sollte eine Gebirgsbahn werden, mit einer zweigleisigen Hauptstrecke und einer eingleisigen Nebenstrecke (jeweils mit Kehrschleifen), einem Dampf-BW, „schönen Paradestrecken, verdeckten Kurvenradien und einer guten Zugangsmöglichkeit zu den Schattenbahnhöfen“. Doch dazu mussten sie den Raum erst mal „eisenbahntauglich“ herrichten, was Boden und Dämmung betraf. Es folgte das Grundgestell in Rahmenbauweise. Zu Weihnachten 2001 stieg dann quasi das Richtfest: →

Auf großer Fahrt mit tollem Panoramablick: ein Diesel-Exemplar der kräftigen BR 212 auf der Fahrt mit einer Handvoll Personenwagen über hoch hinauf wachsende Viadukte und steile Trassen.

„Wir konnten die erste Kehrschleife mit Schattenbahnhof ausgiebig testen – und das haben wir mit einem Vesper gefeiert." Damals wie heute waren und sind sich die zwei meist schnell einig. „Das hat mit gemeinsamen Interessen und Vorstellungen zu tun. Und wir haben uns zeitlich nie unter Druck setzen lassen", so Hans Wöhr.

Vorbilder aus der Schweiz

Die zwei Bahnchefs gingen ebenso engagiert wie weitsichtig vor, mit einer Mischung aus Rahmen-, Trassen-, Platten- und Spanten-Bauweise. „Das hat Abänderungen während der Bauphase leichter ermöglicht." Die Landschaftsgestaltung prägten Fliegengitter und Küchentücher, die sie in verdünntem Holzleim tränkten. „Die Felsgestaltung und die Anlage der Bergpfade erfolgten mit Styropor, später haben wir das Ganze dann übergipst." Die Anlagenszenerie wurde auch durch Motive aus privaten Urlauben beeinflusst. Zum Beispiel der Bahnhof „Blausee-Mitholz", der im richtigen Leben in wunderbarer Umgebung in der Schweiz thront. „Als Jugendlicher verbrachte ich in der Nähe der Lötschberg-Nordrampe 14 Tage Urlaub", so Hans Wöhr. In der Nähe gab es die „Bietschtalbrücke", die eigentlich gar nicht für die Anlage geplant war. Jedoch: „Die angedachten Fischbauchbrücken waren im Handel nicht mehr erhältlich. Als Ersatz stach uns dann die Bietschtalbrücke ins Auge." Und um die stattliche Konstruktion auf der Lötschberg-Bergstrecke wirkungsvoll in Szene setzen zu können, änderten sie kurzerhand die Gleisplanung der Nebenstrecke ab „und haben dabei eine Wendelschleife höher verlegt".

Dadurch erfüllte sich obendrein ihr Wunsch nach einem Gebirgsbach mit Wasserfällen – für sich genommen ein sehr (zeit-)intensives Unterfangen, das sie konsequent verfolgten. „Die Bauzeit betrug neun Monate. Wir arbeiteten mit Sperrholz, Styropor, Gips, Voranstrich mit Porenfüller, Modellwasser von Noch, durchsichtigen Folienstreifen, Modellbau-Spezialkleber und Rheinkieselsteinchen." Jede der acht Stufen des Wasserfalls mussten sie dabei vor dem Gießen sorgfältig nivellieren. Der Blausee mit seinem Wasserfall entstand später in der gleichen Weise. Aber auch kleinere Details wie Bahnübergänge im Bahnhofsbereich gestaltete das Team selbst mit Streifen aus Balsaholz und einem Messingdraht als Mittelleiter. „Zur farblichen Gestaltung des Bahnübergangs verwendeten wir eine Holzlasur, Typ Eiche dunkel."

Dampf und Diesel mussten sein

Die alpine Gestaltung nährt sich für die zwei einerseits aus Erinnerungen und der Faszination für Gebirgslandschaften, birgt aber auch sozusagen spielerischen Nutzen: „Mein Vater hat ja früher auch schon eine Gebirgsbahn gebaut. Ich war fasziniert, wie viel Schienenmaterial man dort unterbringen kann für spannende Gleisführungen – nicht so langweilig wie in der norddeutschen Tiefebene", erklärt Hans Wöhr. Dennoch eine Herausforderung. „Bereits bei der Planung muss man genau darauf achten, wie man stufenweise vorgeht und an die Arbeitsstellen herankommt."

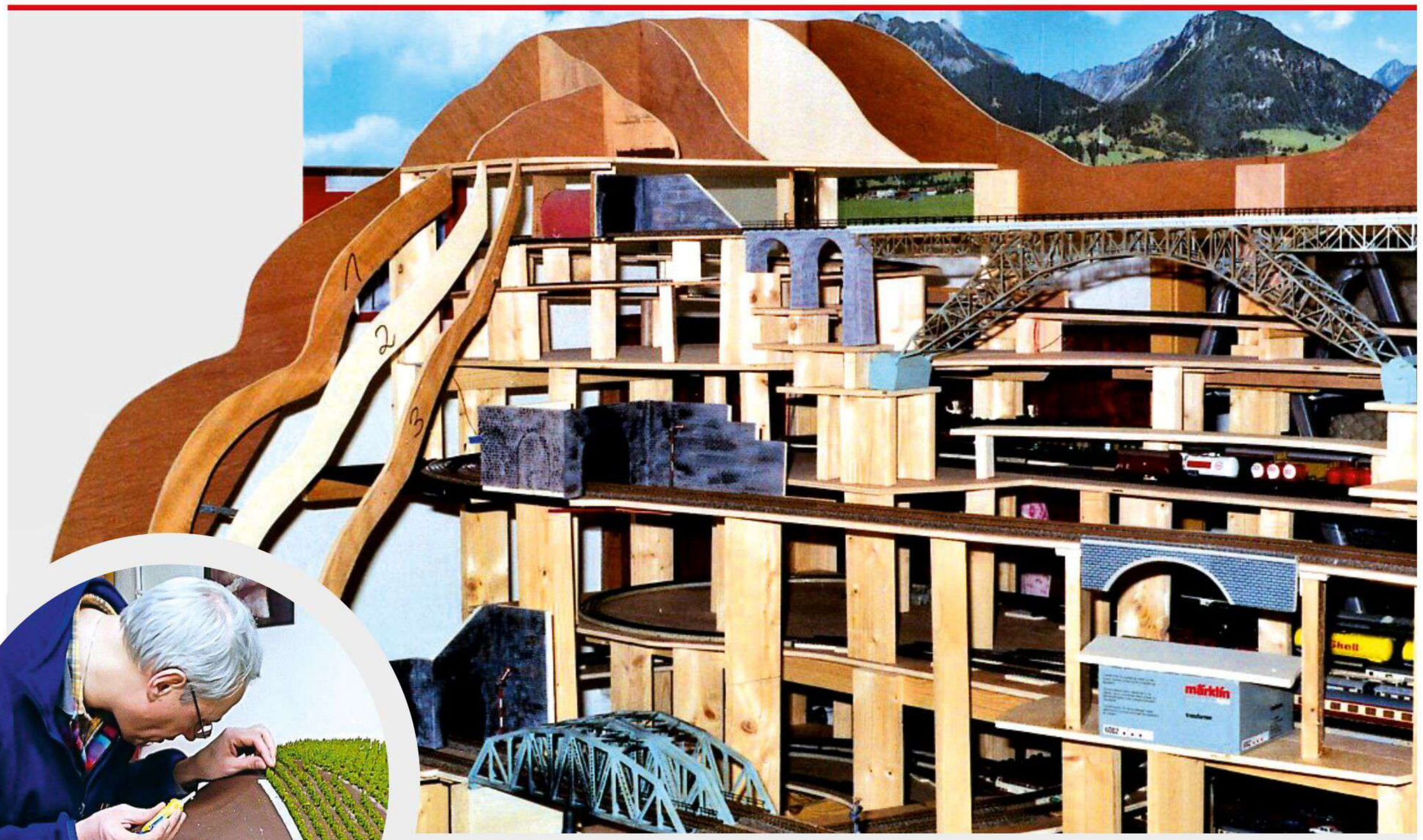
Beim rollenden Material setzt das Team Kanter/Wöhr auf Dampf und Diesel, weitgehend im Rahmen der Epoche III. Da schwingen Erinnerungen an früher mit. „Von Winnenden aus fuhr früher ein Eilzug mit einer Lok der Baureihe V200, dem Stolz der Bahn, bis nach Nürnberg. Wir brachten damals unsere Oma zum Bahnhof, die dann Richtung Rothenburg ob der Tauber fuhr", so Wolfgang Kanter. Das prägt. Bei Hans Wöhr motivieren ähnliche Erlebnisse. „Als Jugendlicher sah ich noch Loks der BR 39, BR 50 und BR 23 auf der Murrbahn im Einsatz. Ich bin außerdem Schienenbus-Fan." Auch die TEE-Züge faszinieren ihn – live erlebt in der Nähe von Schwäbisch Hall, als „zufällig dieses Unikat der 218 217-8 in TEE-Lackierung auftauchte". Und die wurde dann flugs als Modell von Märklin gekauft.

Im Laufe der Jahre haben die beiden rund 30 ältere Modellexemplare mit dem 5-Sterne-Motor ausgerüstet und digitalisiert. Darunter auch zwei ihrer Lieblingsloks, die alte Märklin BR 44. „Die sind uralt und laufen absolut zuverlässig mit einem eigenständigen Sound. Das ist ein Genuss, ihnen zuzusehen, das sind tolle Oldtimer mit super Fahreigenschaften! Speziell auf einer Gebirgsbahn auf engerem Raum mit knackigen →

Leuchtend blau: Der kleine Gebirgssee mit seiner pittoresken Insel schmiegt sich idyllisch an die schroffen Felswände.

Alles grün: Die Weinernte fällt üppig aus, die Trauben sind prall und schön sonnenreif, das verheißt einen guten Jahrgang.

Anmutiges Gipfeltreffen: Die Gleistrassen verlaufen auf sieben Ebenen und erlauben so vor allem im Bereich der Gebirgskulisse imposante Fahr-Choreografien mit absoluter Hingucker-Garantie. Mehr Informationen zu den Viadukten stehen auf Seite 64.



Fotoreise durch die 14-jährige Bauzeit: oben die aufwendige Holzkonstruktion des Gebirges, links pflanzt Hans Wöhr filigrane Rebstöcke.

Der Berg ruft

Idee, Planung und Umsetzung der Anlage gingen dank des harmonischen Teamworks von Hans Wöhr und Wolfgang Kanter im Wortsinn Hand in Hand vonstatten. Dabei verewigten die beiden auch Vorbilder und Eindrücke, die sie auf Reisen gesehen haben.

Hängepartie: Ein Viadukt wurde zunächst nicht auf dem Boden verankert, sondern im Schwebezustand mit den Gleisen verbunden.

Teamspieler: Wolfgang Kanter und Hans Wöhr schufen in langjähriger intensiver Arbeit ein beeindruckendes Miniaturreich.

Zum Beispiel die imposanten Viadukte. So spannt sich der Blauseeviadukt mit einer Länge von 1,7 Metern über das Tal. „Wir haben ihn wegen der Größe und Unzugänglichkeit auf einem Brett montiert und außerhalb der Anlage bearbeitet und Brückenteile von Faller sowie Vollmer verwendet. Die Verlängerung des Brückenbogens entstand im Eigenbau.“ Dann der Höllsteinviadukt mit einer Länge von 1,23 Metern: „Ein kompletter Eigenbau aus Sperrholz und Holzleisten, verkleidet mit Mauerplatten aus Styrodur. Wir haben ihn freihängend eingebaut und die Landschaft darunter erst später modelliert. Die Wasserabläufe wurden aus Strohhalmen dargestellt, die Geländer bestehen aus Messing.“

Es folgt der Himmelsteigviadukt mit knapp einem Meter Spanne. Er besteht aus zwei Bogenbrücken von Märklin als „Umbau zur Fischbauchbrücke“ sowie einer Märklin Gitterbrücke als Umbau zur Kastenbrücke. Dabei ergänzten sie die fehlenden Stahlträger durch passende Holzleisten. Der Bietschtalviadukt mit knapp 1,5 Metern Länge stammt von Faller. „Wir haben die Brücke durch den Einbau von Märklin Flachbrückenteilen auf eingleisigen Betrieb abgeändert – also so wie der ursprüngliche Betriebszustand auf der Lötschbergbahn einst war.“ Ebenso beeindruckend: die Städte und Dörfer wie Bad Crottenbrunn. Darin finden sich ein „fünfgleisiger Durchgangsbahnhof (Calw, Kibri), ein dreigleisiger Güterbahnhof, ein Bw mit Drehscheibe sowie Lokschuppen“.

Nachtschwärmer: Wenn fahles Vollmondlicht die Gipfel beleuchtet, beeindrucken die Züge in der Dunkelheit ganz besonders.

Steigungen und Gefällen bremsen die Loks schön und schieben nicht“, so Bahnchef Wöhr und ergänzt: „Ich muss sagen, da war Märklin schon verdammt früh ganz vorn dabei.“ Zu den Highlights zählen auch zwei neue „stolze 44er, die in Doppeltraktion unter einer Steueradresse, mit einem Kabel verbunden und synchronisiert, im Gebirgseinsatz sind.“ So erzählt das Macher-Team über das Lok-Team. In der nächsten Ausgabe geht es weiter – mit der Steuerung und den Gleisverläufen der Anlage, die jede Menge Fahrspaß erlaubt, urbanen Räumen, dem Bw und dem Thema Licht.

Text und Fotos: Claus Dick

Umfangreiche Informationen zum Gleismaterial und alles über die verschiedenen Lokmodelle sowie Wagen finden Sie unter www.maerklin.de (Bereich Produkte).

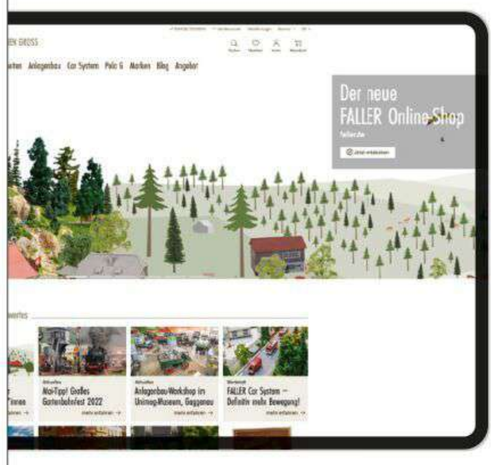
FALLER®

IM KLEINEN GROSS

HO 110128
Bürgerbahnhof
Winterberg

Neuheit 2022

Futuristisch, glasklar, farbenfroh



faller.de
Neuer
Online-Shop

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

Klassische Acht

Die neue Anlagenidee einer liegenden Acht auf einer Grundplatte ist einfach aufzubauen und bietet viele Spielmöglichkeiten. Das große Bahnhofsfeld umfasst diverse Rangiergleise und weitere Einrichtungen bis hin zum Betriebswerk.

Die Anlage im Überblick

- **Eingleisige Hauptbahn.**
- **Bahnhofsfeld mit zwei bis drei Durchgangsgleisen.**
- **Rangier- und Stumpfgleise.**
- **Kleines Betriebswerk.**
- **Fabrik, Sägebetrieb und Lagerhaus.**

Weihnachten 1965 wurden die Weichen für meine Zukunft als Modelleisenbahner gestellt. Damals brachte das Christkind eine Märklin Eisenbahn mit M-Gleisen, eine Lok E 41 in Blau – die ich immer noch habe –, einige Waggons und einen Trafo. Bis heute bin ich diesem Hobby treu geblieben und habe es mit der Planung von Modellbahnanlagen nochmals neu entdeckt. Aber gehen wir zurück in die 1960er-Jahre. Zu den klassischen Gleisplänen, die in damaligen Druckschriften vorgestellt wurden, gehörte das Oval. Mit Weichen und Doppelkreuzungsweichen wurde es gerne zu einem Doppel- oder Dreifachoval und möglicherweise noch mit einer innen liegenden Kreuzung erweitert. Über kurz oder lang wurde der Betrieb dann doch langweilig.

Aber es gab ja bei Märklin immer schon Brücken – früher noch in Blech – und Rampen, die es mit den entsprechenden Brückenpfeilern ermöglichten, in die Höhe zu fahren. Das begann immer ab der Plattenoberkante, also ab Höhe 0,0. Die Brückenpfeiler von Märklin waren höhenvariabel ausgeführt. So konnte die Strecke bis zur gewünschten Zugdurchfahrtshöhe aufgebaut werden. Damit lag es nahe, eine Acht als Gleisplan zu konstruieren und einen Teil der Strecke, die Gleiskreuzung, darüberzuführen.

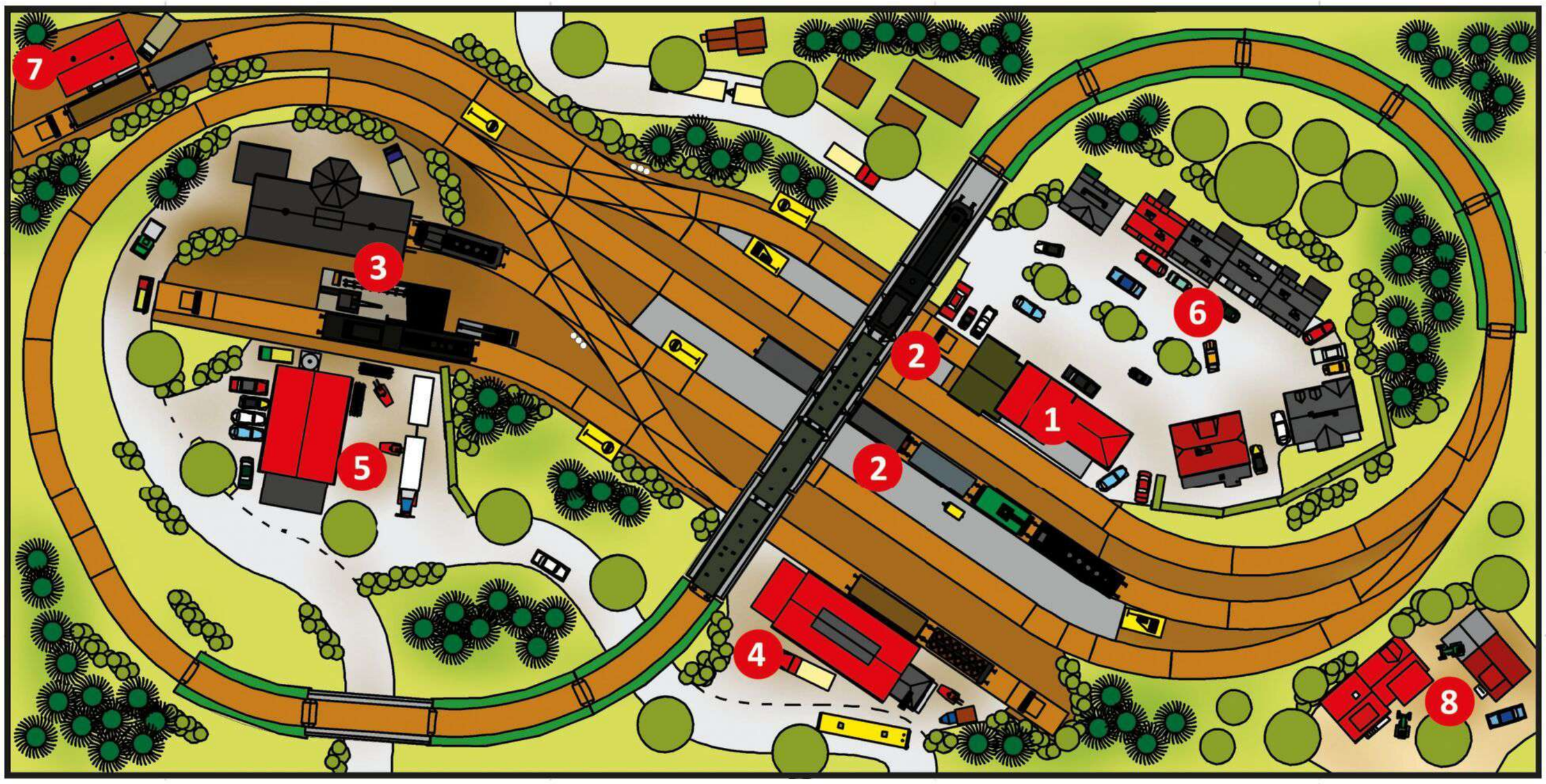
Genau das realisieren wir mit diesem Planungsvorschlag. Die Anlage soll nicht zu groß werden, trotzdem interessant aussehen, betrieblich ein bisschen was hergeben und möglichst auch eine Märklin Oberleitung enthalten. Somit habe ich mich mit einem passend auf 220 x 110 Zentimeter zugeschnittenen Pappkarton in unserem Haus auf die Suche nach einem geeigneten Platz gemacht. Die gute Nachricht: Eine Anlage dieser Größe findet in mehreren Räumen durchaus Platz, zum Beispiel angelehnt an die Wand oder oben an die Decke gehievt.

Planungsidee und Vorgabe

Ganz bewusst wurde auf einen Tunnel verzichtet, da dieser wie ein ungewollter „Maulwurfshaufen“ mitten in der Landschaft aussehen würde. Ganz bewusst auch deswegen, weil Höhenentwicklungen auf Plattenanlagen nur schwerlich zu bewerkstelligen sind. Ergo: Weniger ist mehr und wir sehen dafür den Zug über die ganze Anlage fahren. Und ganz wichtig: Diese Anlage ist auch für Anfänger leicht aufzubauen. Warum? Zum einen ist fast alles auf einer Ebene. Zum anderen zeigen wir, wie sich der Unterbau bei diesem Entwurf wirklich von jedem bewerkstelligen lässt.

Die Acht war Anfang der 1960er-Jahre das Nonplusultra. Wer so eine Anlage zu Hause hatte, konnte sich vor Gleichgesinnten nicht mehr retten. Bei den hier nun vorgestellten Planungsvarianten für die beiden C-Gleis-Systeme und das K-Gleis haben wir versucht, bezüglich der Bahnhofsgleise alles unterzubringen, was sich der Modelleisenbahner wünscht. Vor allem

Endzustand Märklin C-Gleis



1 Bahnhof Hohendorf
2 Bahnsteig
3 Kleines Dampfbetriebswerk
4 Güterbahnhof
5 Fabrik
6 Siedlung
7 Abstellgleis mit Baracke
8 Bauernhof

beim K-Gleis ist uns mit der kleinen Kreuzung eine mehr als interessante Variante geglückt.

Planungsvariante Märklin C-Gleis

Die Acht wurde ganz bewusst nicht zu geometrisch und gleichgeformt konstruiert. Wir befinden uns in den Epochen II bis III mit überwiegendem Dampfbetrieb, wofür es ein kleines Betriebswerk (Bw) gibt. Im Bahnhofsbereich finden wir je ein Durchfahrgleis für beide Richtungen, einen Hausbahnsteig oder ein Beladegleis direkt am Bahnhofsgebäude und ein Rangiergleis mit direktem Anschluss in beide Richtungen. Abstellgleise sind vorgesehen für:

- **ein Dampfbetriebswerk mit Lokschuppen links und davor.**
- **eine Bekohlungsanlage und einen Wasserkran – gleichzeitig auch als Anschluss einer Fabrik.**
- **ein langes Abstell-/Rangiergleis hinten.**
- **eine große Güterhalle mit Straßenanschluss vorn.**

Mehrere Siedlungshäuser runden das Areal um den Bahnhof ab. Ein kleiner Bauernhof mit zwei Maschinenhallen am vorderen rechten Anlagenrand dient als toller Blickfang. Eine Dreiwegweiche und zwei Doppelkreuzungsweichen schaffen mit wenig Platz ein größtmögliches Rangieraufkommen. Die Überfahrt wurde so gewählt, dass die Brückenpfeiler zwischen den Gleisen reichlich Raum haben. Alles in allem: Spielspaß pur bei relativ geringem Flächenbedarf.

Planungsvariante Trix C-Gleis

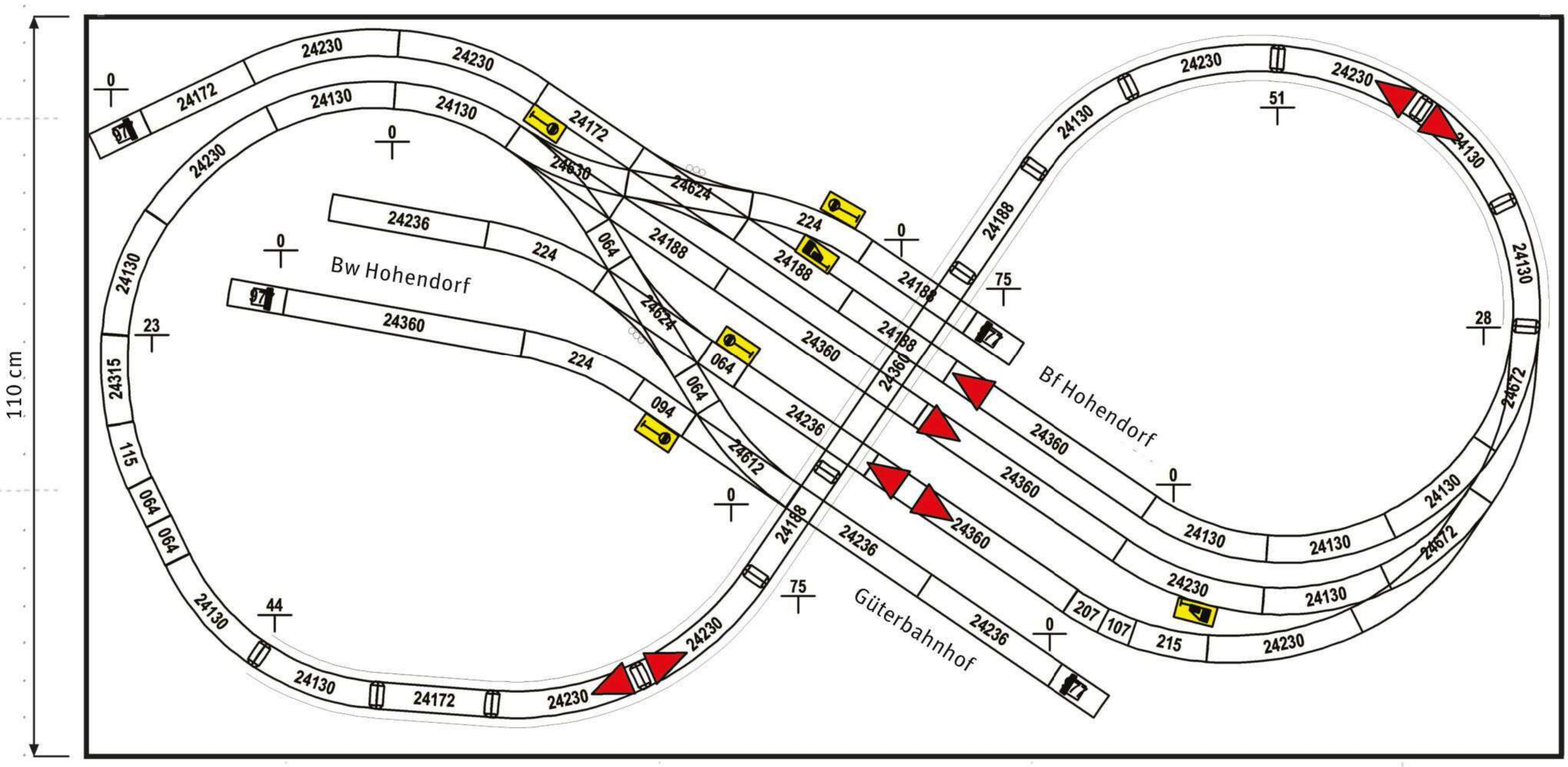
Auch beim Trix C-Gleis wurde die Acht nicht gleichmäßig geformt. Die Ausstattung der Szenerie ist zwischen Epoche III und IV angesiedelt, also in den 1960er- bis 1970er-Jahren. Gefahren wird hier ganz modern mit Diesel, deshalb gibt es statt des Bws eine Dieseltankstelle. Im Bahnhofsbereich finden wir je ein Durchfahrgleis für beide Richtungen, dazu einen Hausbahnsteig oder ein Beladegleis am Bahnhof sowie ein Rangiergleis mit direktem Anschluss in beide Richtungen. Abstellgleise sind vorgesehen für:

- **eine Dieseltankstelle.**
- **zwei Anschlussgleise für Lagerhaus und Verladung – platzsparend mit einer Bogenweiche.**
- **ein langes Abstell-/Rangiergleis.**
- **eine große Güterhalle mit Straßenanschluss.**

Das Weitere stimmt mit der Planungsvariante Märklin C-Gleis überein bis auf eine Abweichung: Die bei Trix nicht vorhandene Dreiwegweiche haben wir geschickt mit zwei Weichen ersetzt, die hintereinander angeordnet sind. →

Gleisplan Märklin C-Gleis

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



Die abwechslungsreiche Plattenanlage ist zwar als klassische, jedoch nicht allzu gleichförmige Acht angelegt. In der Variante Märklin C-Gleis gibt es auf der linken Seite ein Dampf-Betriebswerk.

Planungsvariante Märklin K-Gleis

Die K-Gleis-Variante ist angelehnt an die beiden C-Gleis-Vorschläge, wobei wir nun – noch moderner – mit Strom und E-Loks fahren. Mit der Märklin Oberleitung stellt dies kein Problem dar. Aufgrund der höheren Durchfahrtshöhe liegen die Steigungen hier bei bis zu 3,8 Prozent, was aber durch den Einsatz relativ kurzer Züge bei dieser Anlagengröße kein Problem für Märklin Loks ist. Außerdem lässt es die etwas günstigere Geometrie beim K-Gleis zu, wieder einmal die kleine Kreuzung in Verbindung mit zwei Weichen einzubauen. Das sieht nicht nur extravagant aus, sondern lässt auch mehr Platz für die Gestaltung übrig, ohne dass es überladen wirkt.

Abstellgleise finden sich für eine Maschinenfabrik, ein Lagerhaus mit Verladung und eine große Güterhalle mit Straßenanschluss, ebenso für eine Holzhandlung mit Gleisanschluss und Verladung zwischen Schiene und Straße. Eisenbahnerhäuser im Umfeld des Bahnhofs Klingenberg runden die Szenerie ab. Insgesamt gesehen gibt es bei diesem Vorschlag weniger Gebäude, dafür aber mehr Aktivitäten.

Unterbau

Wie bereits erwähnt, lässt sich eine Platte als Unterbau auch von Anfängern leicht konstruieren. Also nur keine Angst: Diese Anlage kann jeder mit ein bisschen Werkzeug bauen.

Was brauchen wir an Material?

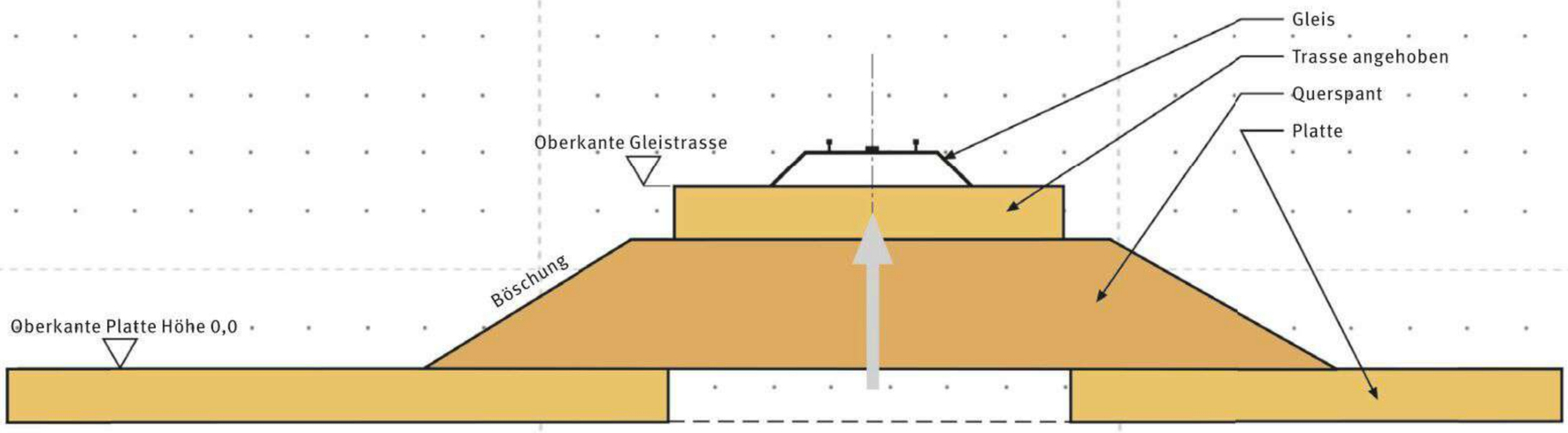
- **Grundplatte aus Sperrholz, 220 x 110 Zentimeter groß und 10 bis 12 Millimeter dick.**
- **Leisten aus Fichte oder Tanne mit 20 x 70 Millimetern Querschnitt für die Unterkonstruktion der Platte.**

Welches Werkzeug benötigen wir?

- **Feinsäge beziehungsweise elektrische Stichsäge oder noch besser eine Kappsäge.**
- **Schraubendreher für Torxschrauben oder Akkuschrauber mit entsprechendem Bit.**

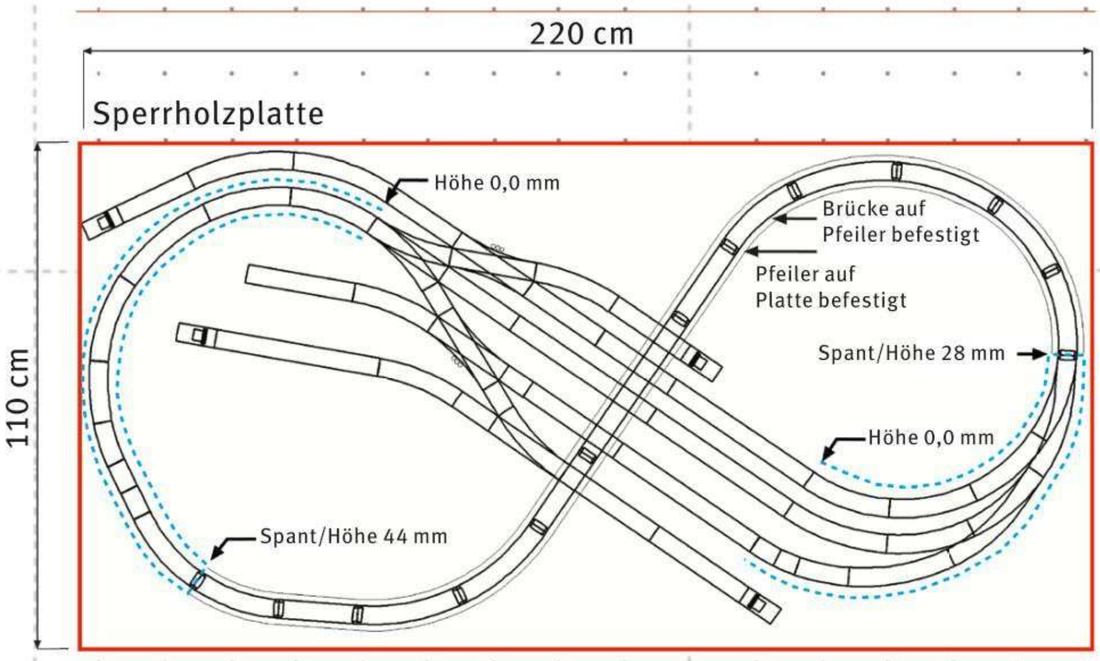
Die hier nicht abgebildeten K-Gleis-Pläne sowie alle übrigen Gleispläne zu dieser Anlage finden Sie unter www.maerklin-magazin.de

Querschnitt der ausgesägten und angehobenen Trasse auf Querspant



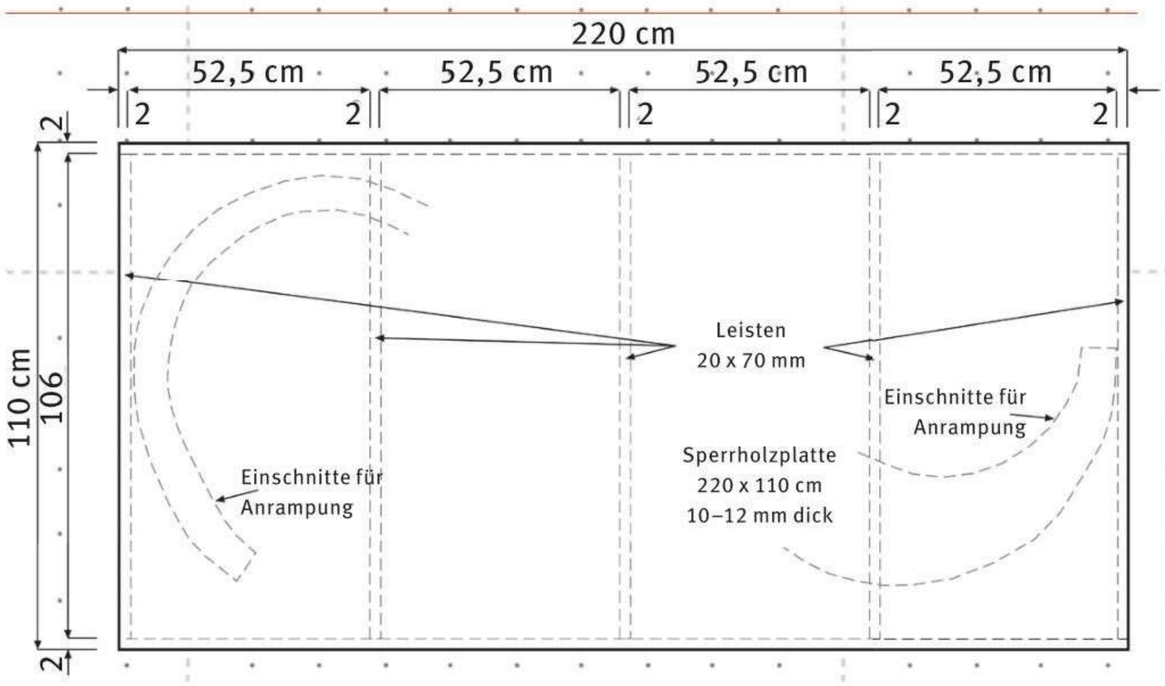
Rampenprofil auf einem quer dazu installierten Spant: Auf ihm verläuft die angehobene und zuvor ausgesägte (grauer Pfeil) Gleistrasse mit beidseitig abgeschrägten Böschungen bis zur Grundplatte.

Höhenangaben für Rampenbau



Wie auf dem Gleisplan skizziert, werden für die Rampen zwei Höhenspanten benötigt: unten links mit 44 Millimetern und ganz rechts mit 28 Millimetern Höhe. Die Brücke über den Bahnhof in der Mitte wird dagegen auf Pfeilern befestigt.

Unterbau aus Grundplatte und Leisten



Die Plattenanlage ruht auf einer Grundplatte, die mit einem tragenden Gerüst aus Holzleisten verschraubt ist. Am linken und rechten Rand sind die Sägeausschnitte für die Anrampungen (anzuhebende Gleistrassen) angedeutet.

Gleisstückliste für C-Gleis-System Märklin und Trix

Anzahl	Märklin Art.-Nr.	Anzahl	Trix Art.-Nr.	Bezeichnung
6	24188	12	62188	Gleis gerade, 188,3 mm
3	24172	4	62172	Gleis gerade, 171,7 mm
6	24360			Gleis gerade, 360 mm
1	24094	3	62094	Gleis gerade, 94,2 mm
		3	62077	Gleis gerade, 77,5 mm
4	24236	6	62236	Gleis gerade, 236,1 mm
5	24064	7	62064	Gleis gerade, 64,3 mm
4	24977	6	62977	Prellbock, 77,5 mm
		1	62530	Gleis gebogen, R5 = 643,6 mm/30°
1	24315			Gleis gebogen, R3 = 515 mm/15°
9	24230	8	62230	Gleis gebogen, R2 = 437,5 mm/30°
1	24215	1	62215	Gleis gebogen, R2 = 437,5 mm/15°
1	24207	2	62207	Gleis gebogen, R2 = 437,5 mm/7,5°
3	24224	3	62224	Gegenbogen für Weichen, R2 = 437,5 mm/24,3°
		1	62206	Gleis gebogen, Ergänzungsstück, R2 = 437,5 mm/5,7°
12	24130	11	62130	Gleis gebogen, R1 = 360 mm/30°
1	24115	1	62115	Gleis gebogen, R1 = 360 mm/15°
1	24107	1	62107	Gleis gebogen, R1 = 360 mm/7,5°
1	24612	3	62612	Weiche rechts, 188,3 mm, R2 = 437,5 mm/24,3°
		1	62671	Bogenweiche links, R1 = 360 mm/30°
2	24672	2	62672	Bogenweiche rechts, R1 = 360 mm/30°
2	24624	2	62624	Doppelkreuzungsweiche, 188,3 mm, R2/24,3°
1	24630			Dreiwegweiche, 188,3 mm, R2 = 437,5 mm/24,3°
Signale 2	70414			Hauptsignal mit Gittermast (Hp0-Hp1-Hp2)
4	70422			Sperrsignal (Sh0-Sh1)
		5	76472	Licht-Gleissperrsignal hoch (Sh0-Sh1)
		1	76493	Licht-Hauptsignal (Hp0-Hp1-Hp2)
		4	76494	Licht-Hauptsignal (Hp00-Hp1-Hp2-Hp0/Sh1)

Die Grundplatte bekommen wir fertig zugeschnitten aus dem Baumarkt. Je mehr Schichten die Sperrholzplatte hat, umso stabiler ist sie. Eine Unterkonstruktion für die Grundplatte ist unumgänglich, da die Platte allein nicht verwindungssteif genug wäre. Deshalb wird der Rahmen für den Unterbau angeschraubt. Vorher bauen wir die Gleise auf der Platte zusammen, legen sie dann auf und zeichnen sie mit Bleistift an. Das ist notwendig, da die Ausschnitte für die Anrampungen bereits jetzt mit einer elektrischen Stichsäge ausgeschnitten werden müssen. Zusätzlich müssen noch Aussparungen für die Kabelkanäle vorgesehen werden, bevor es zur Montage des Unterbaus kommt.

Als Nächstes stellen wir die beiden Höhenspanten – wie auf der Skizze links unten angegeben – mit 28 beziehungsweise 44 Millimetern Höhe her und montieren sie unter die Rampen (siehe Querschnitt-Grafik darüber). Fixiert werden diese Abstandsbretter mit Holzleim oder mit Schrauben. Die restliche Höhenstrecke stellen wir mit Brückenpfeilern her, die allesamt auf Höhe 0,0 gesetzt werden. Anstatt eines Trassenbretts setzen wir hier Brückenelemente ein.

Im nächsten Arbeitsschritt können die Gleise sukzessive gesetzt werden. Dabei dürfen wir diesmal nicht vergessen, Aussparungen für die Weichenantriebe auszusägen sowie Gleisanschlüsse für Fahrstrom und Masse einzuplanen. Die Verkabelung findet später in der Unterkonstruktion Platz. Wer nun auf der Plattenanlage noch eine Erhebung wie etwa einen Hügel integrieren will, kann dies auf einfache Weise mit Geländeschichten bauen. Gut eignen sich zum Beispiel Styrodur oder Styropor, die beide leicht auszuschneiden sind und sich anschließend einfach zusammengeklebt auf der Anlagengrundplatte positionieren lassen. Die Stufen werden mit Spachtelmasse verfüllt.

Digitale Steuerung empfehlenswert

Eine Anfängeranlage mit Platte, wie kann ich die nun steuern? Wer mit dem Modellbahnhobby beginnt, sollte dafür gleich von Anfang an Märklin Digital ins Visier nehmen und die Vorteile genießen. Ein späterer Umstieg ist kosten- und arbeitsintensiv. Klar ist aber auch: Wenn es sich etwa um die Übernahme einer Erbmasse aus der Verwandtschaft handelt, mag ein analoger Aufbau zunächst naheliegen.

Eine tolle Plattenanlage für Zuglängen bis zu 85 Zentimetern haben wir heute vorgestellt. Sie ist wieder einmal sehr leicht aufzubauen, auch weil sich die Hauptaktion auf Ebene 0,0 abspielt. Mit wenigen Werkzeugen und etwas handwerklichem Geschick kann dieses Vorhaben zur Familienaktion werden. Von den Holzarbeiten bis zum Zusammenbau der Häuser und der Ausgestaltung der Geländepartien kann jedes Familienmitglied seinen Teil zum Gelingen beitragen.

Text und Abbildungen: M. T. Nickl

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

märklin

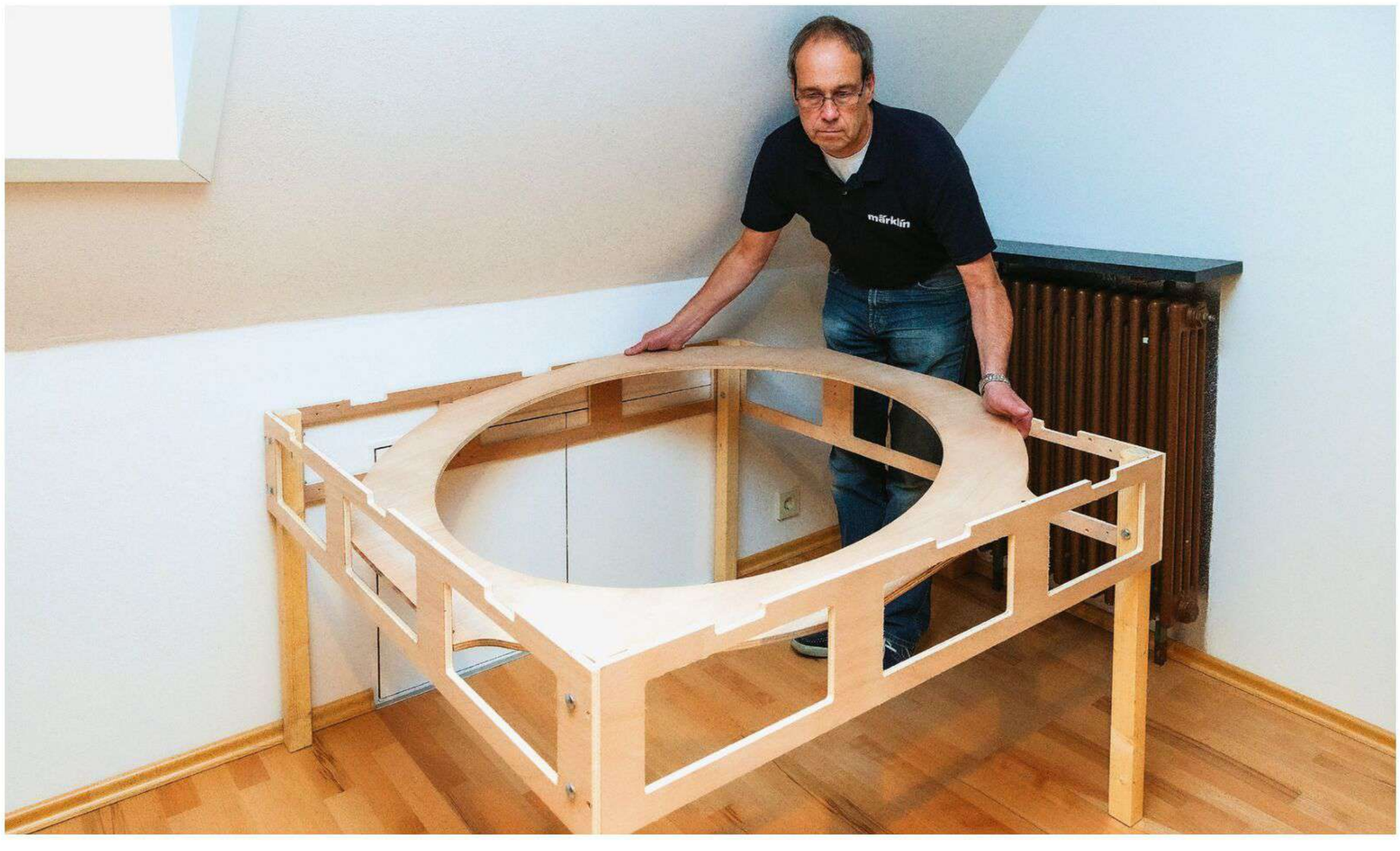
Pfiffiges Versteck: Gleiswendel im Berg

Ein Berg als Tarnung für eine Gleiswendel und eine Segment-Drehscheibe stehen im Fokus der dritten Folge unserer Beitragsreihe über Roland Schums H0-Anlage. So bauen Sie zwei weitere gestalterische Highlights der stattlichen Anlage nach.

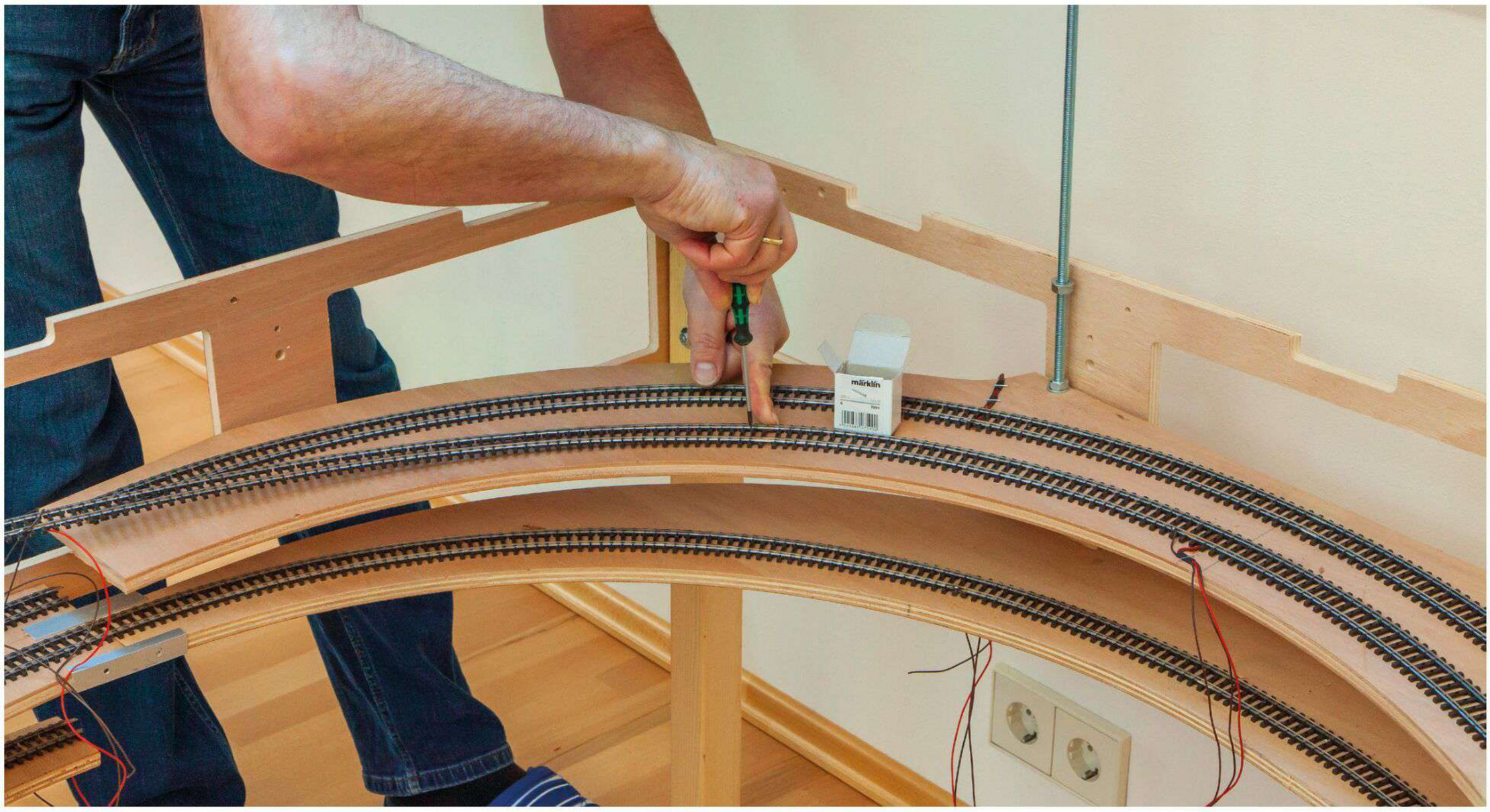
Im letzten Heft (02/2022) konstruierten wir die Doppelstockbrücke sowie das darunter liegende Walzenwehr und die Schleuse. Nachdem damit alle Anschlussmaße feststehen, können wir mit dem Weiterbau des nächsten Moduls beginnen. Hierbei erweitern wir die Anlage nach links mit der Gleiswendel zu den Schattenbahnhöfen (siehe Punkt 5 auf dem Gleisplan in Heft 01/2022) und der Weiterführung der Nebenstrecke zu deren Kopfbahnhof mit Segment-Drehscheibe (Punkt 6).

Hierzu haben wir uns aus 12 Millimeter starkem Sperrholz – passend zu den schon verbauten Modulen der Firma Modellplan – einen 20 Zentimeter hohen Rahmen gefertigt. In den Ecken wurden Füße (Querschnitt 45 Millimeter) ohne Rollen mittels Schlossschrauben montiert. Mit den äußeren Seitenmaßen des quadratischen Rahmens von 122,4 Zentimetern haben wir innen ausreichend Platz für die sich auf dreieinhalb Ebenen erstreckende Gleiswendel, die darin montiert werden soll. Dazu montieren wir in den Rahmen eine ebenfalls 12 Millimeter starke Ringplatte aus Sperrholz ein. Hierauf verlegen wir einen Kreis für den obersten Gleiswendelabschnitt mit dem Märklin Kunststoffgleis 2241 und 553,9 Millimetern Radius für unsere äußere Gleistrasse. Die innere Gleistrasse soll später bei einem Gleismittenabstand von 57 Millimetern mit den Flexgleisen 2205 realisiert werden. Doch zum Anzeichnen der Sägelinien für unsere Trassenbretter ist das Verlegen der Flexgleise noch nicht nötig. Mit unserem H0-Güterwagen und seinem selbst gebauten verstellbaren Ausleger – mit Halterung für einen Bleistift – fahren wir den schon mit einigen Gleisschrauben fixierten Kreis ab. Hierbei lassen wir an einer Ecke den äußeren Rand stehen. Dies soll später unsere Tunneleinfahrt bilden.

Der restliche Kreis wird mit 30 Millimetern Abstand von der Außenkante des Gleises 2241 zum Rand gezeichnet. Das Maß der inneren Sägelinie erhalten wir ab innen liegender Kante der Gleisschwelle plus dem Gleismittenabstand und ebenfalls 30 Millimetern Abstand zum Rand. Zusätzlich benötigen wir noch vier Löcher →



Nachdem wir die erste Ebene der Gleiswendel ausgesägt haben, wird diese in den fertig montierten Anlagenrahmen zur weiteren Bearbeitung eingesetzt und mit dem Rahmen durch Schrauben fixiert.



Nachdem an den Gleisen alle nötigen Kabel angebracht sind, können die Gleise mittels Gleisschrauben befestigt werden.

Passend gesägte und vorgebohrte Aluminiumprofile verbinden die Gleiswendel-Teile durch Aufschieben und Verschrauben.

Mit einem Trennschneider können die überstehenden Gleisenden für den Anschluss weiterer Gleise abgeflext werden.

→ an der Außenseite unseres Kreises zur Aufnahme der acht Millimeter starken Gewindestangen, dank derer wir die Höhenabstände zwischen den Wendel-Ebenen einstellen können.

Da nun alle nötigen Sägelinien angezeichnet sind, sägen wir diese mit einer Stichsäge aus. Somit erhalten wir die erste Gleiswendel-Ebene und benutzen diese als Schablone für die weiteren Gleiswendel-Ebenen. Hierzu benötigen wir zwei Sperrholzplatten mit den Maßen 120 x 60 Zentimeter. Diese legen wir auf eine ebene Fläche. Darauf kommt die erste ausgesägte Gleiswendel-Ebene als Schablone zum Anzeichnen der Innen- und Außenlinien. Auf diese Weise zeichnen wir alle Kreise auf und sägen sie im Anschluss aus. Mit einer Ausnahme: Diese bildet der unterste Halbkreis, auf dem der innere Parallelkreis nach außen zum unteren Schattenbahnhof verläuft.

Im Anschluss an die Sägearbeiten legen wir die oberste Gleiswendel-Ebene auf und können in die Löcher der vier außen liegenden Laschen unsere Gewindestangen mit vorgebohrten Kanthölzern einsetzen. Die mit dem Rahmen verleimten und verschraubten Kanthölzer dienen zur Halterung unserer gesamten Gleiswendel mittels der Gewindestangen und Muttern. Nach Demontage der obersten Ebene setzen wir im Anschluss als Erstes die unterste Ebene ein und fixieren sie mit den Muttern und Unterlegscheiben an den Gewindestangen (großes Bild linke Seite). Eine genaue Höheneinstellung kann im Gesamten später stattfinden.

Installation der Gleise

Auf der untersten Gleiswendel-Ebene beginnen wir, unseren Außenkreis mit den K-Gleisen 2241 inklusive nötiger Anschlusskabel für Bahnstrom, Masse und Rückmeldungen (Kontaktgleise) zu verlegen. Hierzu trennen wir die Gleisabschnitte mittels einer Trennscheibe auf. Im Anschluss werden die Flexgleise 2205

In die ausgeschnittene Wand des Tunnelportals wird ein Tunnelbogen eingepasst und mit geeignetem Klebstoff fixiert.

mit allen Anschlusskabeln versehen, mittels einer Hilfslinie für den Mittelleiter montiert und mit Märklin K-Gleis-Schrauben 7599 verschraubt. Die überstehenden Gleisenden des Märklin Flexgleises kürzen wir mit unserem Trennschneider. An den Verbindungsstellen der Wendel-Ebenen nutzen wir ein zugesägtes U-Profil aus Aluminium mit passendem Innenmaß von 12 Millimetern (mittleres Bild, linke Seite). Auf diese Weise legen wir die Gleise bis zur obersten Gleiswendel-Ebene. Hier wird die sichtbare Trasse vor der Gleisverlegung mit einer zwei Millimeter starken Korkplatte zur Geräuschdämmung bis zum Brückenkopf beklebt (Bild Seite 76).

In diesem Baustadium können wir nun auch die Höhenabstände der Gleiswendel-Ebenen mit den aufgeschraubten Muttern an den Gewindestangen einstellen und mit der Kontermutter feststellen. Da für diesen Brückenkopf (auf der linken Seite der Doppelstockbrücke) die notwendigen Höhenmaße dank der fertiggestellten Brücke vorliegen, wird er mittels Sperrholzplatten mit dem Rahmen stabil verbunden. Später kann der Brückenkopf mit Dekorplatten von Faller (Art. 170863) verkleidet werden. Unsere Gleisstrecken für die Wendel, die zu den Schattenbahnhöfen führen, sind nun fertig montiert. Allerdings fehlt noch die Gleistrasse für die Nebenbahn. Hierfür stecken wir gemäß Gleisplan die einzelnen Gleise zusammen, legen sie auf eine Sperrholzplatte und sägen diese nach dem Anzeichnen des Gleisverlaufes aus. Nun schieben wir die fertige Trasse durch die Ausschnitte im Rahmen ein und verbinden sie mit ihm. Jetzt können wir am Landschaftsbau weiterarbeiten.

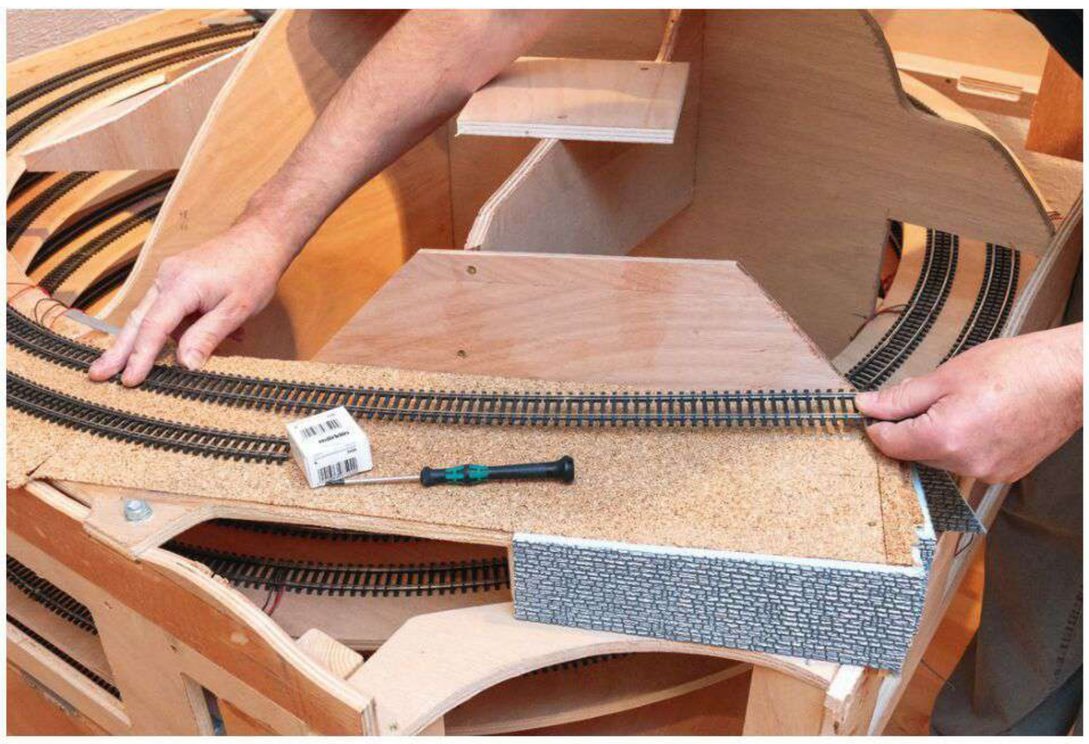
Unterbau für Burghügel

Da wir in der Mitte dieses Anlagenmoduls eine Burg installieren wollen, müssen wir hierfür den nötigen Unterbau herstellen. Aus Sperrholz fertigen wir Spanten, die wir in Form eines Kreuzes in der Mitte der Gleiswendeln einbauen →

An die Gewindestange mit aufgeschraubten Muttern als Quertragwerk im Tunnel löten wir später die Oberleitungsdrähte an.

Fertigteile zur Montage an geraden oder gebogenen Tunnelinnenwänden erzeugen auch im Tunnel einen realistischen Eindruck.

Zur Stabilität und besseren Weiterverarbeitung werden die Mauerplatten auf eine Sperrholzplatte als Trägermaterial aufgeleimt.

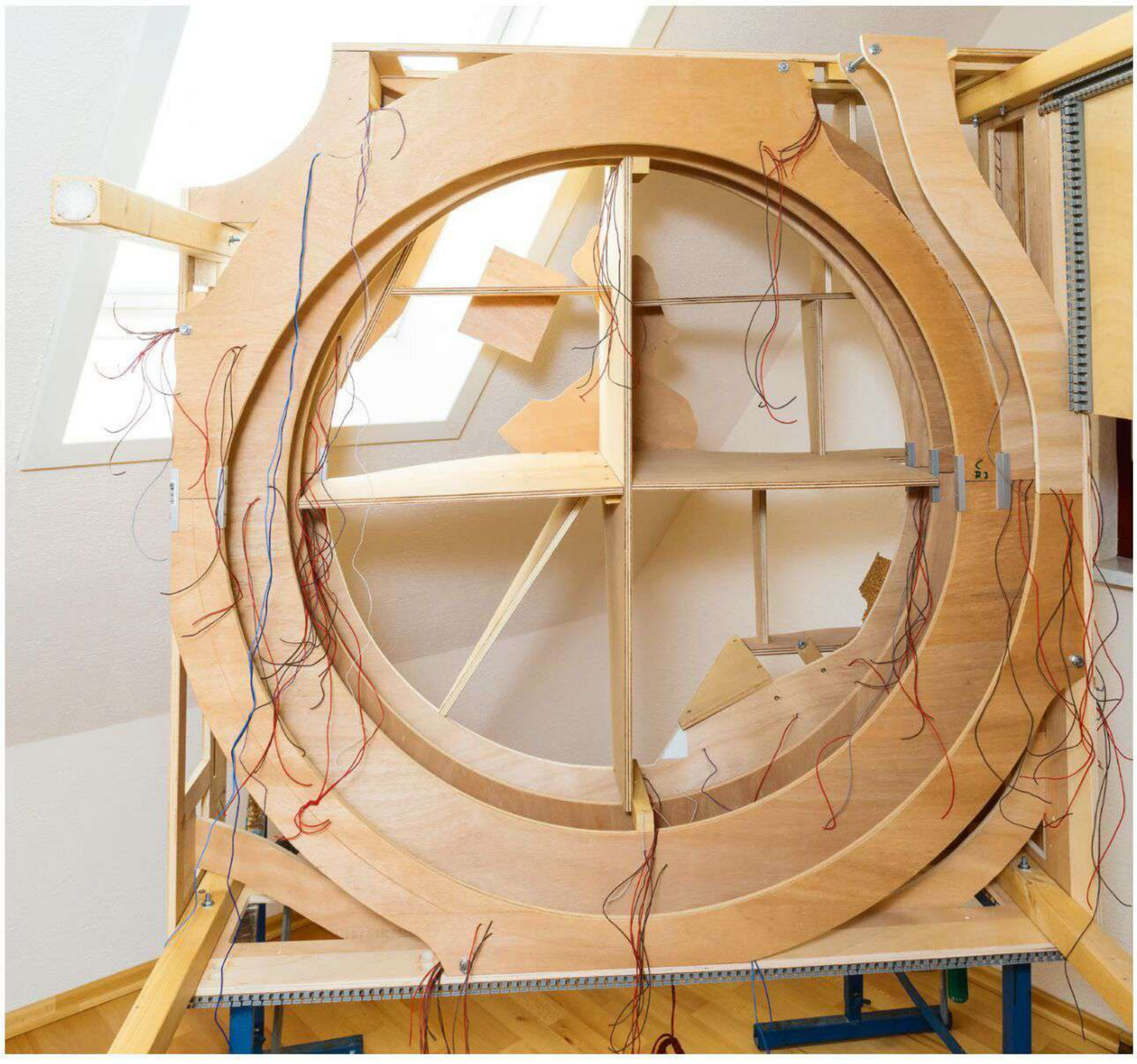


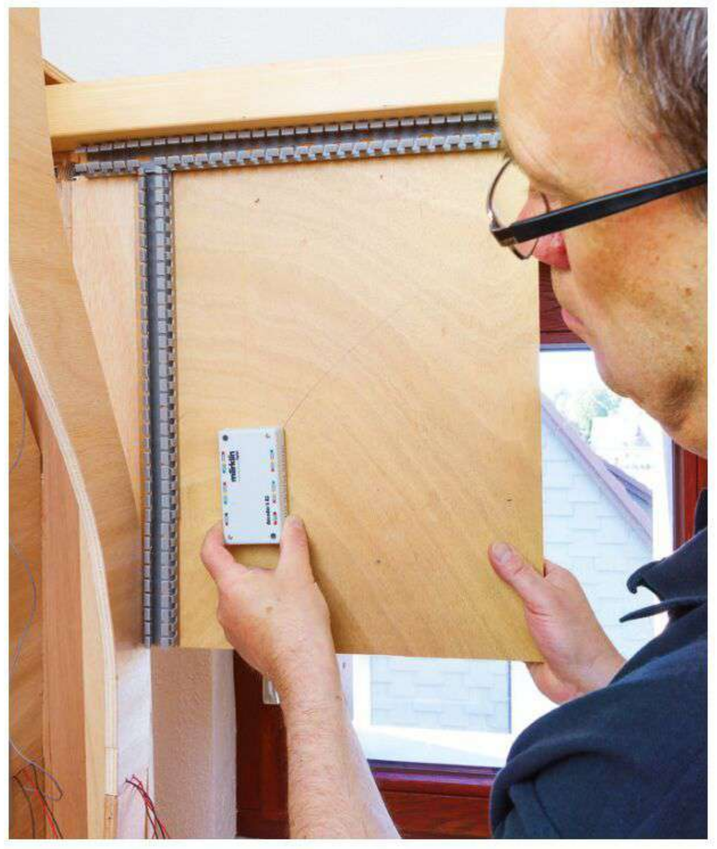
Im sichtbaren Bereich liegen die Gleise auf einer Kork-Unterlage (2 mm) als Geräuschdämmung und Unterbau des Schotterbettes.

→ und mit diesen durch Kanthölzer verbinden. Zusätzliche Diagonalspanten um die Grundplatte der Burg herum geben dem Berg die nötige Festigkeit, um das Aluminiumfliegengitter und den Gipsauftrag tragen zu können. Als Nächstes fertigen wir aus Sperrholz ein Tunnelportal mit seinen seitlich abschließenden Flügelmauern und verkleiden es mit den Dekorplatten von Faller. Ebenfalls aus dessen Sortiment kommt der Tunnelbogen 120550, den wir nach dem Zurechtschneiden mit unserem Tunnelportal verleimen. Auch die Simssteine für die Mauerabschlüsse stammen von Faller (Art. 170834).

Zubehörauswahl Berg/Gleiswendel

Anzahl	Zubehör	Hersteller (Artikelnummer)
2	Dekorplatte Sichtbeton	Auhagen (52434)
1	Tunnelbogen	Faller (120550)
1	Gasthaus Zur Krone	Faller (130314)
1	Dekorplatte Simsstein	Faller (170834)
4	Dekorpl. Läufermauerwerk	Faller (170863)
1	Straßenfarbe Beton	Heki (6600)
1	Grundfarbe Granit	Heki (7102)
1	Lasurfarbe	Heki (7103)
2	Tunnelröhre gebogen	Noch (58031)
1	Landschaftsfarbe Steingrau	Woodland Scenics (C1218)





Im Kabelkanal, der auf einer Grundplatte montiert wurde, lassen sich die vielen verschiedenen Kabel als Kabelbaum sicher zu den Decodern weiterführen.

Die fertige Gleiswendel-Konstruktion mit allen nötigen Kabeln wird zum Verbinden der Kabel in passender Höhe auf die Seite gelegt.

Zusätzlich bauen wir eine realistische innere Tunnelröhre der Firma Noch (Art. 58031) ein.

Vorarbeiten für die Oberleitung

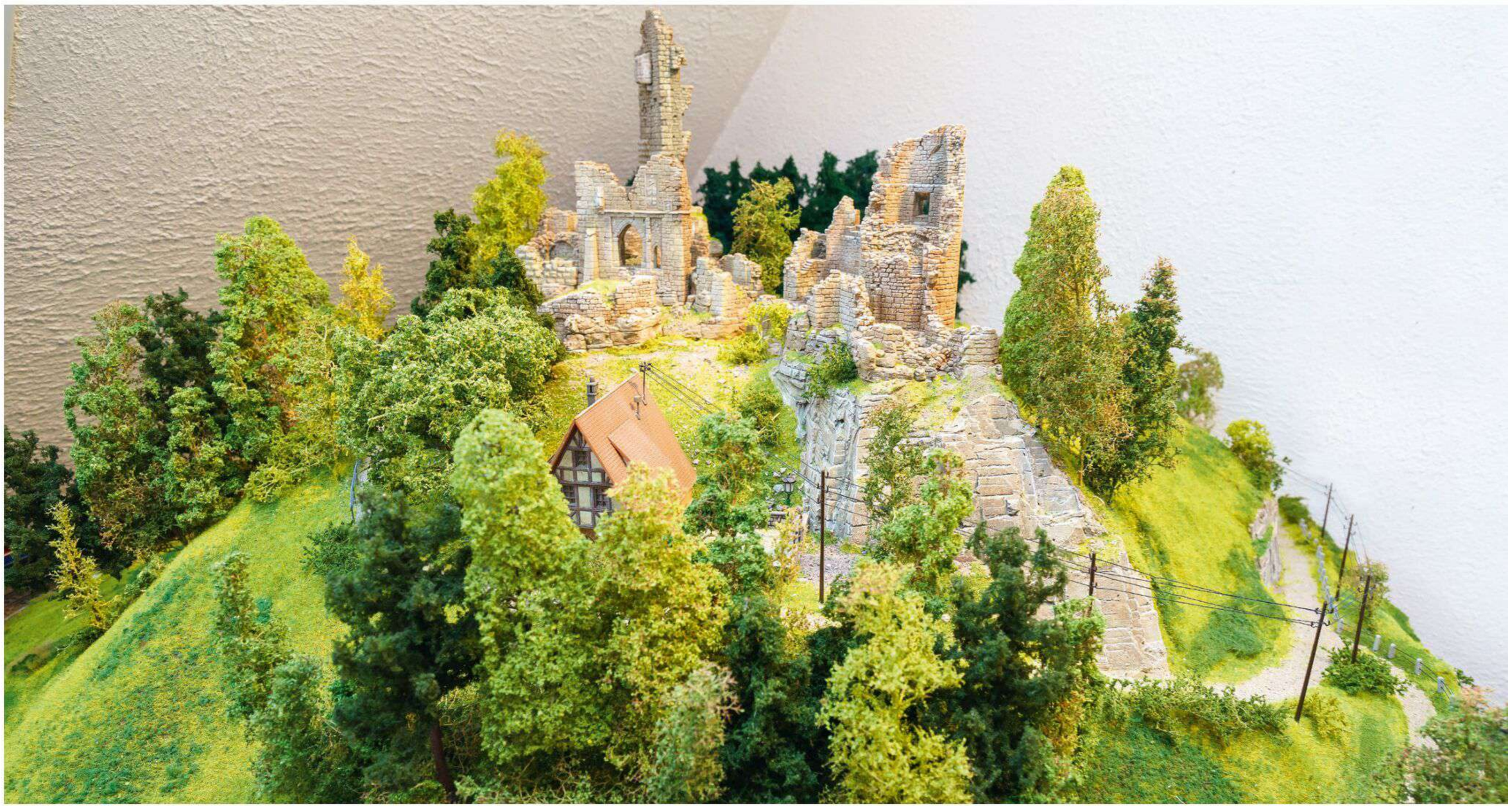
Da wir auf unserer Modellbahnanlage mit Oberleitung fahren möchten, benötigen wir hier eine Halterung zur Aufnahme der Fahrdrähte für beide Gleisstrecken. Mittels zwei vorgebohrter senkrechter Stützen aus Sperrholz und einer vier Millimeter starken, in passender Länge gesägten Gewindestange konstruieren wir ein Quertragwerk. Mit Unterlegscheiben und Muttern bekommt diese Konstruktion ihren nötigen Halt (siehe Bild auf Seite 75). An aufgedrehte Muttern aus Messing löten wir hier einen zwei Millimeter starken Messingdraht als Fangbügel an. Diesen drücken wir im Tunnelbereich so nach oben, dass der ausgefahrene Oberleitungsbügel der Lok sich unter dem Draht einfädelt und herabgedrückt wird. Mit einem angelöteten Fahrdrahtstück verlängern wir den Fangbügel bis zu einem Oberleitungsmast im sichtbaren Bereich.

Bevor es an die Ausgestaltung der Landschaft geht, installieren wir die Elektrik für eine Funktionsprüfung. Hierfür drehen wir das komplette Modul auf die Seite und montieren zur Übersichtlichkeit eine Sperrholz-Grundplatte. Auf dieser montieren wir mit einem Installationskanal sämtliche nötigen Verteilungen und Decoder zur Steuerung. Den krönenden Abschluss dieser Arbeitsschritte bildet eine erfolgreiche Funktionsprüfung.

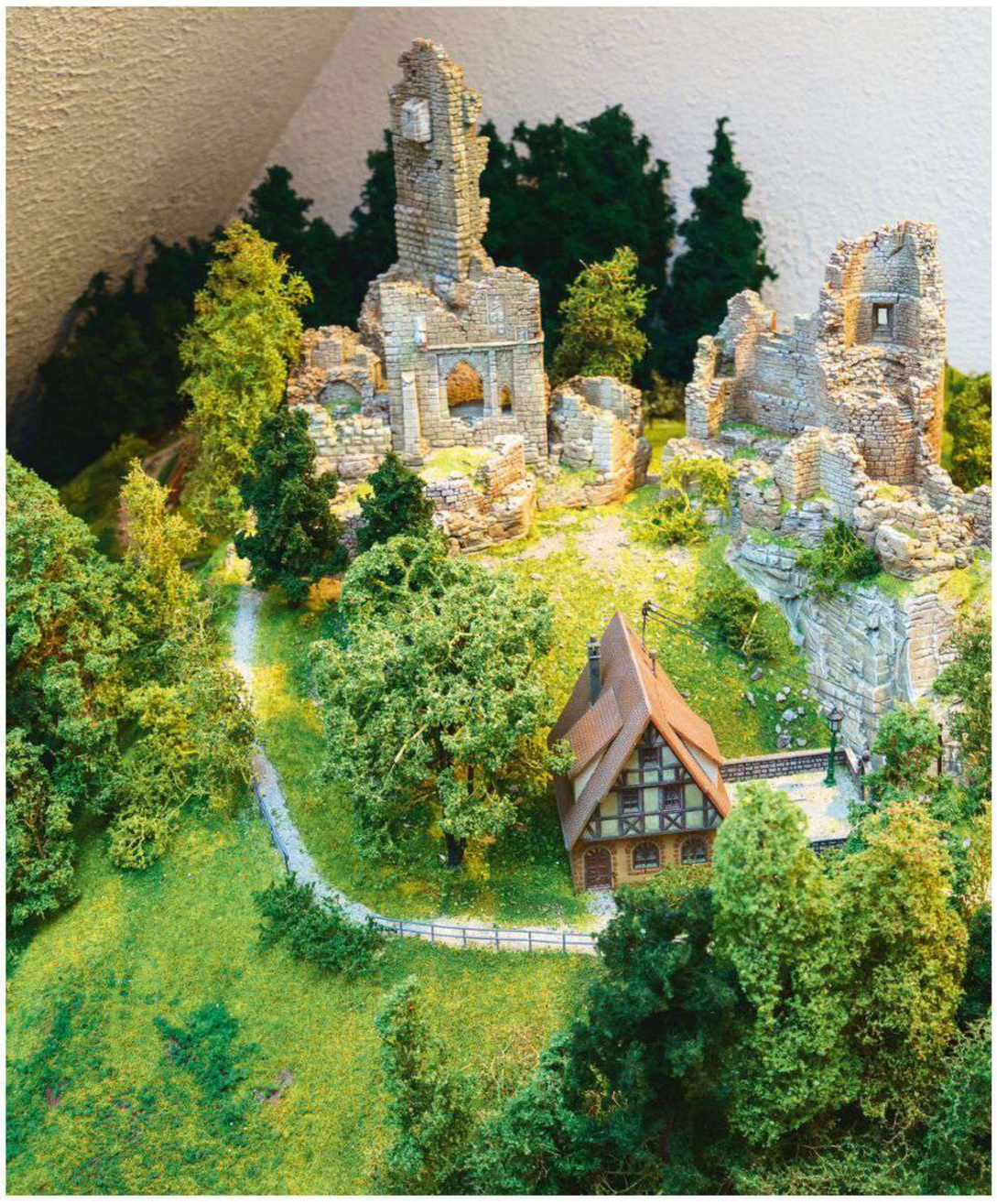
Ausflugslokal unter Burgruinen

Nun verkleiden wir den ganzen Berg mit Aluminium-Fliegengitter, und zwar von der Trasse über das Tunnelportal bis hinauf zur Grundplatte für unsere Burg und das kleine Ausflugslokal. Da wir während der langen Planungsphase →

Von Mischwald umgeben, fügt sich die auf einem Felsen thronende Burgruine harmonisch in die Landschaft ein.



Das Bild zeigt den landschaftlich fertiggestellten Berg mit der imposanten Burgruine auf der Spitze und dem Ausflugslokal etwas unterhalb. Der begrünte Burghügel wird von der zweigleisigen Hauptstrecke auf dem Weg zu den Schattenbahnhöfen umrundet.



Über einen schmalen geschwungenen Pfad geht es vom Ausflugslokal hinauf zu den Überresten einer großflächigen Burganlage.

noch auf formschöne Bestände der Firma Luft (seit 2020 geschlossen, Restbestände bei Fachhändlern erfragen oder alternative Modelle anderer Hersteller wie Faller oder Noch nehmen) zurückgreifen konnten, verbauen wir auf unserer Modellbahnanlage die Burgruine „Hohlenfels“ (Art. H500) mit der Erweiterung „Neuhohlenfels“ (Art. H510). Diese setzen wir nun mit den Verbindungselementen zusammen und fixieren sie mit Holzleim auf der Grundplatte am Gipfel unseres Berges. Für den Gipsauftrag rundherum zur Gestaltung der Grünflächen sowie zum Modellieren der Felsen verwenden wir das Produkt Uniflott der Firma Knauf aus dem Baustoffhandel – hierauf gehen wir in einem Folgebericht zum Thema Landschaftsgestaltung noch detaillierter ein. Vorher bekommen unsere Mauersegmente sowie die Tunneleinfahrt noch ihren Farbauftrag, den wir mit Farben der Firma Heki gestalten. Als Grundfarbe kommt Granit (Art. 7102) zum Einsatz. Als zweiten Farbauftrag nehmen wir, nach der Trockenzeit der Grundfarbe, die Lasurfarbe 7103. Diese wird sofort nach dem Auftrag mittels eines feuchten Schwammes abgewaschen.

Segmentieren der K-Drehscheibe

Somit können wir die Arbeiten für unser Gleiswendel-Modul abschließen und das nächste Modul mit dem Selbstbau einer Segment-Drehscheibe beginnen. Da der Platz für eine ausladende Weichenstraße am Ende unseres dreigleisigen Kopfbahnhofes der Nebenbahn nicht zur Verfügung steht, kam der Entschluss zum Einbau einer Segment-Drehscheibe.

Die eingesetzte Segment-Drehscheibe wurde im Eigenbau präpariert. Sie bietet auch auf kleinem Raum erstaunlich großzügige Rangiermöglichkeiten rund um unseren Endbahnhof der Nebenbahn.

Sie soll Lokomotiven vor Personenzügen mit bis zu sechs dreiachsigen Umbauwagen ermöglichen, die Zugseite über ein drittes Gleis zu wechseln sowie ihnen eine zusätzliche Abstellmöglichkeit bieten. Da wir im Zubehörmarkt nichts Geeignetes gefunden haben, entschlossen wir uns für die Drehscheibe 7286 von Märklin. Diese bietet mit der halben Bühnenlänge ausreichenden Platz für die Lokomotiven. Somit kürzen wir zuerst die Bühne der Drehscheibe auf der Seite ohne Antrieb. Diese trennen wir an einer Geländersprosse kurz nach dem Mittelpunkt.

Indem wir nun die Bühne auf die Grube setzen, erhalten wir durch das seitliche Drehen der Bühne zwischen den nötigen angebrachten Gleisanschlüssen die Endpositionen der Bühne. Somit können wir den Winkel für die Seitenwände berechnen. Diese bilden wir im folgenden Arbeitsschritt durch das Verkleben einer sechs Millimeter starken, in Form der Grube gebrachten Sperrholzplatte nach. Den Radius hinter dem Drehpunkt der Bühne gestalten wir durch Aneinanderreihen von einzelnen zurechtgesägten Sperrholzstreifen. Nach ausreichender Trocknungszeit des Zweikomponentenklebers können wir die schon bei vorherigen Arbeiten verwendeten Dekorplatten „Sichtbeton“ 52434 von Auhagen mithilfe dieses Klebstoffs anbringen. Die Dekorplatten passen wir durch leichtes Biegen dem Radius an.

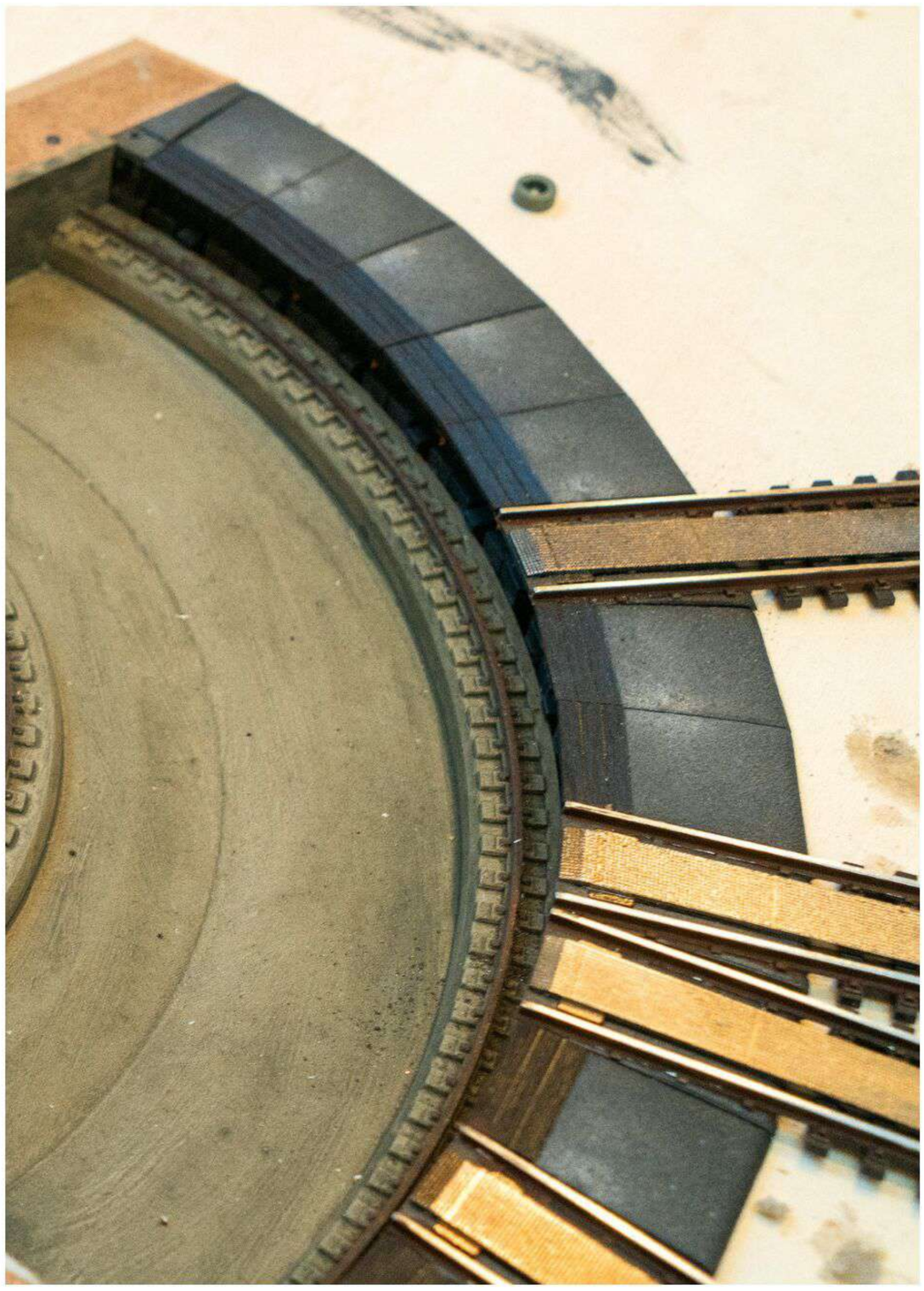
Um die Segment-Drehscheibe mit den Gleisanschlüssen herum formen wir als Übergang aus einer zurechtgesägten Hartfaserplatte einen Rand. Danach widmen wir uns der farblichen Gestaltung unserer Segment-Drehscheibe. Hierbei wird die komplette Grube mit einem Farbauftrag in Beton von Heki (Art. 6600) grundiert. Des Weiteren lassen wir unsere segmentierte Drehscheibe durch einen zweiten Farbauftrag gealtert erscheinen. Dazu mischen wir in einer Sprühflasche 25 Milliliter der Farbe Steingrau C1218 von Woodland mit 100 Millilitern Wasser und geben ein paar Tropfen Geschirrspülmittel dazu, um die Oberflächenspannung zu mindern. Dieses Gemisch tragen wir durch Aufsprühen oder per Pinsel auf die Bühne und die Grube auf und verteilen es. Nach der nötigen Trocknungszeit der Farbe können wir das Drehscheiben-Segment einbauen.

Ausblick auf die nächste Folge

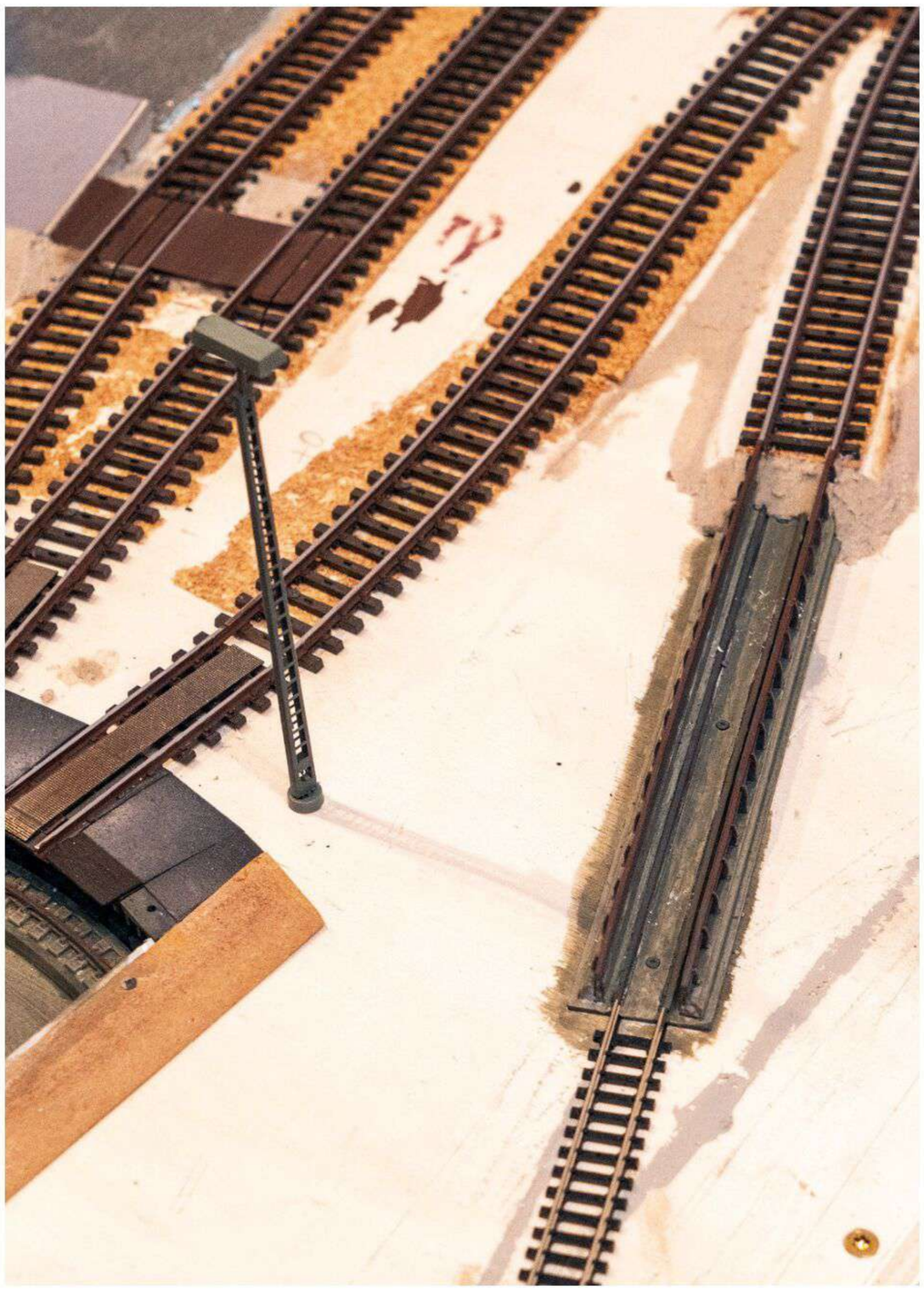
In der vierten Folge unserer Serie „Erweiterter Hundeknochen“ geht es im nächsten Heft – neben dem Kopfbahnhof der Nebenbahn mit Segment-Drehscheibe – um den Hauptbahnhof mit angegliedertem Güterbahnhof und Betriebswerk: Dreh- und Angelpunkt des sichtbaren Schienenverkehrs auf der entstehenden Anlage. Also: Dranbleiben lohnt sich!

Text: Roland Schum; Fotos: Dietmar Kötzle

Die Gleispläne für das Märklin K-Gleis finden Sie im Internet unter der Adresse www.maerklin-magazin.de im Bereich „Downloads“ (Ausgabe 01/2022).



Segment-Drehscheibe: Eine zurechtgesägte Hartfaserplatte bildet den oberen Anschluss der Bühne zu den Gleisanschlüssen.



Auf der Umsetzanlage werden die Güterwagen später auf schmalspurige Rollenböcke gesetzt und weitertransportiert.

Letzter Streich

Bei der Landschaftsgestaltung unseres Kleinods für Bummelzüge ist die Zielgerade in Sicht. Wir modellieren die Felsstrukturen, arbeiten die Details des Bachlaufs heraus und begrünen die Landschaft mit Gräsern, Büschen und Bäumen.

Auf unserer entstehenden Modellbahnanlage haben wir bereits sämtliche Freiflächen mit einer durchgehenden Geländeschale bedeckt und in diesem Zusammenhang auch unser Dorfensemble vollständig ausgestaltet sowie eingebaut. Das Dorf ist also schon fester Bestandteil unseres Geländes, sodass wir nun die restliche Landschaft auf gleiches gestalterisches Niveau bringen. Dazu brauchen wir in erster Linie Farbe, Begrünungsmaterial – und viel Fingerspitzengefühl. In diesem Sinne wollen wir sogleich mit dem etwas schwierigen Teil der Felsengestaltung beginnen.

Felsgestaltung mit Stechbeiteln

In der vorherigen Folge hatten wir beim Gestalten der stabilisierenden Deckschicht die Felsstruktur bereits weitgehend vorgeformt. Nun werden wir aus der inzwischen ausgehärteten Struktur mit verschieden breiten Stechbeiteln das Felsbild herausarbeiten. Dabei gestalten wir zuerst mit dem breiten Stechbeitel die größeren Gesteinsflächen und mit den nächstkleineren Werkzeugen die filigranen Feinstrukturen bis hin zur letzten Nische und Spalte. Besonders scharfkantige Strukturen werden erreicht, wenn das Werkzeug nach dem Ansetzen leicht gedreht und dabei Gipsmasse abgesprengt wird. Sobald wir mit dem Ergebnis zufrieden sind, werden abgesprengte Krümel und Gipsstaub sofort mit Pinsel und Akkusauger entfernt. Dann können wir als Nächstes schon zu den Farben greifen.

Da wir das Erscheinungsbild von Granitgestein bevorzugen, streben wir einen etwas zu Blau tendierenden Grauton an. Dieser Farbton gelingt sehr leicht, wenn wir zur Grundfarbe Weiß zunächst etwas Rot beimischen und anschließend den daraus entstandenen rosaroten Farbton durch Zugabe von Grün zur Basisfarbe Grau vermischen. Diesem neutralen Grau geben wir schließlich ganz wenig Blau hinzu und der charakteristische Farbton von Granitgestein ist gefunden. Damit bestreichen wir nun mit einem Breitpinsel das Gestein oberflächlich und sehr dünn. Das heißt, Ritzen und Spalten sollten noch nicht zugestrichen werden (Foto 1).

Mit verschieden breiten Stechbeiteln wird erst die Felsstruktur aus der erhärteten Gipsfläche herausgearbeitet und dann die Basisfarbe in einem zu Blau tendierenden Grauton aufgetragen.

Das gesamte Felsgestein wird deckend mit dunklerer Lasurfarbe überstrichen und überschüssige Farbe mit einem Schwamm abgewischt. Dieser Arbeitsschritt hebt Spalten plastisch hervor.

Nach gründlicher Trocknung, am besten bis zum nächsten Tag, wird Lasurfarbe aufgetragen. Diese besteht aus unserem bereits angemischten Granitfarbton, dem wir noch etwas Blau, ganz wenig Rot und sogar ein bisschen Schwarz beimischen. Damit erreichen wir letztlich einen wesentlich dunkleren Granitton, der leicht zu Violett tendiert. Diese Mischung wird nun im Verhältnis 1:1 mit Leitungswasser verdünnt und mit einem Tropfen Spülmittel angereichert. Dann streichen wir mit dieser Lasur das gesamte Felsgestein bis hinein in die letzte Spalte und Ritze satt ein. Direkt danach wird mit einem wiederholt in Wasser getauchten und fest ausgedrückten Schwamm überschüssige Farbe abgewischt. Dadurch verbleibt auf den erhabenen Gesteinsflächen lediglich ein leichter Farbfilm. Spalten und Ritzen hingegen werden im dunkleren Farbton plastisch hervorgehoben (Foto 2). Mit diesem letzten Akt sind unsere Felsen so weit fertig und wir können uns einem weniger aufwendigen Thema zuwenden.

Seitenwege und Randstreifen

Schließlich sieht es nicht so gut aus, wenn unmittelbar an Bahntrassen und Straßenrändern der Schotter beziehungsweise der Asphalt abrupt ins Grün übergeht. Beim Vorbild gibt es entlang der Gleisstrecken sogenannte Randwege, bei Straßen sprechen wir von Seitenstreifen oder auch Banketten. Um diese Effekte zu erzielen, mischen wir zunächst Dispersionsfarbe im Farbton Hellbeige zurecht. Dann ziehen wir entlang der Trassen- und Straßenränder mit einem kleinen Flachpinsel die Farbe auf. Die Breite des Farbanstrichs spielt zunächst keine Rolle. Sie wird später festgelegt, indem das Leimbett für die Begrünungsmasse entsprechend nahe und parallel zum Trassenrand aufgetragen wird. Wenn man die Optik noch etwas verbessern möchte, kann man in die noch feuchte Farbe eine dünne Schicht beigefarbenen Streusand sieben (Foto 3).

Bachlauf mit Wasserfall und Wellen

Nun widmen wir uns auf unserer Anlage dem kleinen Gebirgsbach, der im Umfeld der linken Gleisbogenverläufe aus einem kleinen Durchlass entspringt (siehe Anlagenplan, Folge 1). Sofern zwischenzeitlich noch nicht geschehen, sollte jetzt das Bachbett mit Modelliermasse ausgestaltet und nach deren vollständigem Aushärten im Farbton Graugrün bemalt werden. Ein paar in die Masse eingedrückte Steinchen wirken dabei sehr realistisch. Da unser Bachlauf auf einer Länge von circa 40 Zentimetern ein Gefälle von etwa fünf Zentimetern

Damit auch Fahrbahn- und Gleistrassenränder vorbildlich wirken, ziehen wir dort entlang Streifen mit hellbeiger Farbe auf und sieben nach dem Trocknen hellgrau-beigen Streusand darüber.

Bei unserem Bachbett fehlt noch die Ufergestaltung mit Grünzeug (Gebüsch, Wildwuchs etc.), womit wir bis zum völligen Trocknen der Gießharzmasse warten, um diese nicht zu verunreinigen.

aufweist, müssen wir zwangsläufig zwei Staustufen mit kleinen Wasserfällen einbauen. Damit erzielen wir einen kaskadenartigen Bachverlauf, dessen Bachbettetappen absolut waagerecht verlaufen. Ansonsten würde das Gießharz beim Einfüllen an den niedrigsten Stellen über das Ufer treten und verloren gehen. Das Gießharz (zum Beispiel Kibri Art. 3550) kann eingefüllt werden, sobald der Farbanstrich trocken ist und innerhalb des Bachbeckens keinerlei undichte Stellen vorhanden sind. Dann dauert es ein bis zwei Tage, bis das Harz erhärtet ist und daran weitergearbeitet werden kann.

Im nächsten Schritt wird das Wellenspiel modelliert. Dazu brauchen wir einen Zweikomponenten-Epoxidharzkleber, den wir mit einem schmalen Spachtel hauchdünn auf die erhärtete Wasserfläche aufziehen. Nach etwa drei bis vier Minuten, kurz vor dem Erhärten, modellieren wir mit einem Teelöffelstiel oder dem Schraubenzieher die Wellen. Zur Gestaltung der beiden Wasserfälle kleben wir in Zusammenhang mit der Bachbettbemalung in schmale Streifen geschnittene klare Plastikfolie ein, die wir ebenfalls mit dem Kleber übergießen. Damit ist der Bachlauf schon komplett. Mit der anschließenden Begrünung des Umfelds sollte man warten, bis die gestalteten Wellen vollständig ausgehärtet sind, da sich sonst Streufasern auf der noch klebrigen Masse nicht mehr ablösbar festsetzen (Foto 4).

Begrünung der Landschaft in drei Etappen

Die Vorarbeiten sind damit so weit abgeschlossen, sodass wir mit der Hauptaufgabe beginnen können, die Anlage zu begrünen. Dieser Arbeitsschritt teilt sich in drei Etappen auf: Der Grundierung der Gipsfläche, dem Auftragen einer sogenannten Sperrschicht und schließlich der Begrünung mit verschiedenen Streu- und Dekomaterialien.

Da die erhärtete Gipsfläche sehr porös und saugfähig ist, müssen wir sie zunächst grundieren. Dazu eignet sich am besten sogenannter „Tiefgrund LF“ aus dem Baumarkt oder dem Malerfachgeschäft. Damit schließen wir sicher aus, dass die nachfolgenden Farbaufträge zu schnell antrocknen und eventuell schon nach kurzer Zeit wieder abplatzen. Es schadet nicht, wenn diesem farblosen Grundiermittel zur Streichkontrolle etwas beige Farbe beigemischt wird. Der Grundieranstrich ist nach rund 30 Minuten so weit ausgetrocknet, dass daran weitergearbeitet werden kann.

In der zweiten Etappe wird nun flächendeckend eine Sperrschicht aufgetragen. Damit schließen wir wiederum aus, dass die nachfolgende Einbettmasse zu schnell antrocknet und sich der Streufaserbelag stellenweise wieder ablöst. Diese Sperrschicht besteht aus grüner Dispersionsfarbe für Wiesenflächen und einem Ockerton für die Übergangsstellen zwischen Gestein und Grünflächen (Foto 5). Schritt für Schritt entsteht dabei ein Farbbild, dass schon einen genauen Überblick darüber vermittelt, wie die Anlage am Ende aussehen wird und wo eventuell noch Farbänderungen vorzunehmen sind. Sobald auch diese Sperrschicht getrocknet ist, sortieren wir unser Streufasermaterial, legen Bäume und Sträucher bereit. Dann kann der finale Schlussakt der Begrünung beginnen.

Bei dieser letzten Etappe kommen überwiegend Streufasern zum Einsatz. Damit diese auf Dauer nicht mehr ablösbar mit dem Untergrund verbunden bleiben, müssen wir sie mit sogenannter Einbettmasse befestigen. Diese Masse besteht aus einem Gemisch von grüner und gelber Dispersionsfarbe im Verhältnis 2:1, dazu circa zehn Prozent Leitungswasser und halb so viel – also circa fünf Prozent – Weißleim. Ein Tropfen Spülmittel macht die Masse richtig flüssig. In der Reihenfolge von oben nach unten, dann von hinten nach vorn bestreichen wir nun die vorgesehenen Stellen satt mit der Masse und tragen unmittelbar danach das Fasermaterial auf. Hierfür eignet sich nach wie vor am besten die altbewährte Grasspritz-Dose von Noch, mit der die Fasern gezielt bis in die letzte Ecke aufgebracht werden können (Foto 6).

Für größere Flächen, die auf unserer Anlage allerdings kaum vorkommen, eignet sich hingegen am besten ein Küchensieb mit passender Maschenweite. Beim gesamten Streuvorgang ist besonders darauf zu achten, dass keine Fasern in sensible Bereiche wie Weichen, Schaltgleise oder Ähnliches gelangen. Um derartigen Schäden vorzubeugen, schirmen wir die austretende Faserwolke mit einem vorgehaltenen Kartonstück ab. Dadurch setzen sich die Fasern ganz gezielt an den vorgesehenen Stellen nieder und gehen auch nicht verloren, was besonders an →

Mit dem Auftrag der Sperrschicht in verschiedenen Farben lässt sich das endgültige Erscheinungsbild der Anlage beurteilen und erkennen. Die Farbe muss sämtliche Ecken und Nischen bedecken. Es darf keine kahle Stelle mehr zu sehen sein.

→ den Anlagenrändern leicht passieren kann. Unmittelbar nach dem Auftragen wird rings um die frisch begrünte Fläche alles lose Material mit dem Akkusauger entfernt. Die Frischflächen nehmen wir deshalb davon aus, weil die Fasern noch nicht dauerhaft festsitzen und die Gefahr bestünde, dass sie teilweise mit abgesaugt werden und somit hässliche Kahlstellen hinterlassen.

Bäume und Büsche pflanzen

Die so entstandenen Wiesenflächen müssen noch nicht völlig ausgetrocknet sein, um schon Bäume und Büsche „pflanzen" zu können. Diese Gehölze bringen einen wohltuenden dunkleren Grünton in unser einheitliches Wiesengrün. Eine gezielte Auswahl an passenden Bäumen sollte hierbei getroffen werden. Obstbäume passen am besten in unsere Dorfidylle. Fichten stehen dagegen in Gruppen eng beieinander als kleine Wäldchen, während Laubgehölze an Straßen entlang zu finden sind, zum Beispiel als Alleebäume, oder auch alleinstehend als sogenannte Solitärbäume auf freier Fläche. In den Sortimenten der Zubehörfirmen sind einerseits reichlich Angebote diesbezüglich zu finden. Andererseits kann man Büsche und Bäume auch im Eigenbau selbst herstellen.

Was Buschwerk anbelangt, kann man beispielsweise aus dem universellen Deko-Vlies allerlei Sträucher in jeder Größenordnung selbst herstellen. Dafür zupft man von den Matten einzelne Stücke ab, formt diese mit den Fingern zu einem Kugelgebüsch und befestigt es an Ort und Stelle mit einem Tupfer Leim. Auch wild wachsende Bodendecker lassen sich durch ein weitmaschiges Auseinanderpflücken auf die Schnelle herstellen und wirken insbesondere an Waldrändern, am Bachufer oder an Böschungen sehr naturgetreu.

Ein weiterer Tipp: Mit dem Akkusauger aufgefangenes Fasermaterial nicht gleich wegwerfen! Mit etwas verdünntem Weißleim vermischt, lässt es sich leicht zu Kugelgebüschen in jeder Größenordnung kneten und dabei an jede beliebige Geländeform anpassen. Was den Baumbestand anbelangt, müssen es nicht unbedingt vorbildlich gewachsene Exemplare sein. Auch etwas eigenwillig geformte Bäume gehören insbesondere auf freie Flächen, wo oft starker Wind herrscht. Man schafft sich hierfür einfach einen größeren H0-Baum an, zwickt davon einzelne Äste ab und erhält somit wildwüchsige Formen, die das Landschaftsbild entscheidend mitprägen. Im Endeffekt wird wohl immer die individuelle

Nach dem Aufbringen des Streumaterials präsentiert sich unsere Anlage im satten Wiesengrün. Störend ist vorerst noch das einheitliche Erscheinungsbild des Wiesengrüns, was sich aber nach dem Aufforsten mit Bäumen und Gebüsch ändern wird.

Vorstellungskraft des Anlagenbauers ausschlaggebend dafür sein, mit welchen Methoden und Materialien eine vorbildliche Vegetation am besten erreicht wird. Notfalls können entgegen dem Vorbild Bäume jederzeit verpflanzt werden, um den Eindruck zu verbessern.

Großes Finale

Es dauert einen Tag, bis die Einbettmasse getrocknet ist und das gesamte Fasermaterial dauerhaft bindet. Nun kann das gesamte über die Anlage verteilte lose Material mit dem Akkusauger restlos und gründlich entfernt werden. Danach ist ein guter Zeitpunkt, um sich einen abschließenden und kritischen Gesamteindruck von der Landschaft zu verschaffen. Im Großen und Ganzen sind wir mit unserer Arbeit recht zufrieden, doch bei genauem Hinsehen stellen wir noch so manche Gestaltungslücken fest.

Zum Beispiel fehlen in der Dorfszene und auch auf den Bahnsteigen noch Passanten beziehungsweise Reisende und Bahnpersonal. Auch unsere Verladerampe verlangt nach Ladegütern in Form von Kisten, Fässern oder Paletten. Für unsere Schafherde mitsamt dem Hirten und dem Hirtenhund müssen wir noch eine geeignete Weidefläche finden. Und die Straßen müssen wir mit Pkws und Lkws belegen, und zwar im lockeren Sicherheitsabstand zueinander, denn Staus wollen wir auf unserer Anlage vermeiden. Und schließlich erhält auch unsere Kirchturmspitze ein neues Kreuz, weil das Original inzwischen mehrmals abgebrochen ist.

Wenn wir letztlich mit unserem Werk zufrieden sind, wollen wir natürlich alles im Bild festhalten. Spontan greifen wir zur Kamera und schießen die erste Serie. Damit tappen wir aber schon in die nächste Falle. Denn Anlagenfotos haben es bekanntlich so an sich, dass sie jede noch so geringe Unvollkommenheit schonungslos aufzeigen, was ein erster Blick auf die Bildanzeige der Kamera sogleich bestätigt. Zum Beispiel stöbert die Kameralinse immer wieder einzelne Bäume auf, die schief stehen. Oder der Kleber hat sich beim Befestigen der Figuren verworfen und ganze Figurengruppen stehen schief, als wären sie im Begriff umzufallen. Schließlich schimmert stellenweise noch der Untergrund durch den Deckbelag und muss farblich nachbehandelt werden.

Solcherlei nachträgliche Ausbesserungsarbeiten sollte man nicht auf die lange Bank schieben, sonst geraten sie allzuleicht in Vergessenheit und werden zum gewohnten Anblick oder einfach ignoriert. Spätestens beim ersten Gästebesuch zu gegebener Zeit werden uns „sachkundige Spezialisten“ auf solcherlei Mängel hinweisen. Dann ist es mehr als peinlich, wenn wir mit fadenscheinigen Verlegenheitsausreden erklären, dass wir zur Erledigung solcherlei Kleinkram bislang noch keine Zeit hatten.

Start frei für Besucher

Über kurz oder lang ist es dann so weit: Alle Ungereimtheiten sind ausgeräumt, der Betrieb kann gestartet werden und die Besucher können kommen. Das Stellpult wird ausgeklappt, das Fahrgerät angeschlossen und der erste Bummelzug in Form einer Lok der Baureihe 86 mit drei Donnerbüchsen auf das Gleis gestellt. Schön ist er anzusehen, wie er im Eiltempo seine Runden dreht. Dann kommt der Schienenbus VT 98 mit Steuerwagen hinzu. Schließlich folgen eine dritte und vierte Garnitur mit noch mehr angehängten Wagen, denn auf einen abwechslungsreichen Vierzugbetrieb ist unsere Anlage ausgelegt. Schon nach kurzer Zeit ist sie eingefahren und man hat alles im Griff.

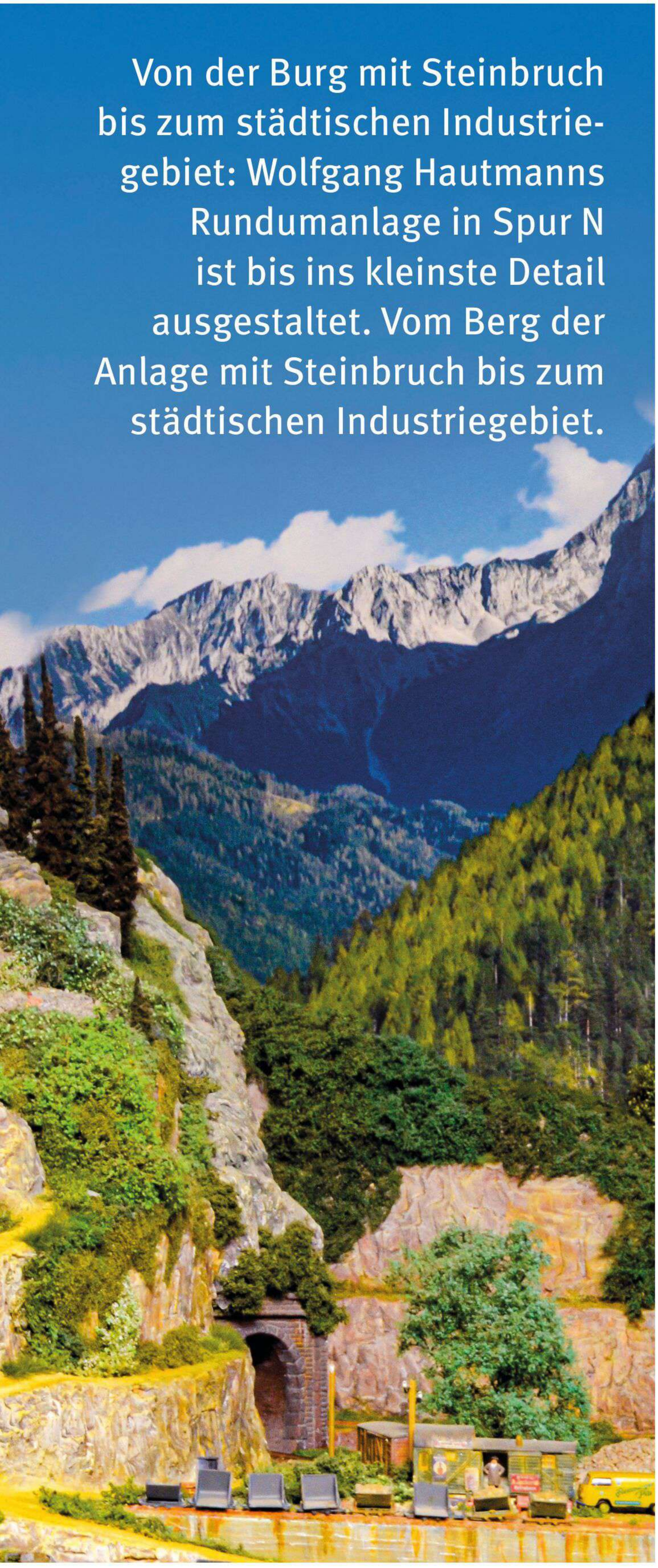
Spätestens mit dem Erscheinen des nächsten Neuheiten-Katalogs darf dann ein weiteres reizendes Bummelzugmodell hinzukommen. Denn das haben wir uns redlich verdient.

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

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

Der Kreis schließt sich

Von der Burg mit Steinbruch bis zum städtischen Industrie-gebiet: Wolfgang Hautmanns Rundumanlage in Spur N ist bis ins kleinste Detail ausgestaltet. Vom Berg der Anlage mit Steinbruch bis zum städtischen Industriegebiet.



Historische Ansicht der Burg Gutenfels über dem Rheintal. Die Ruine diente als Vorbild für das Modell auf dem Burgberg der Anlage von Wolfgang Hautmann.

Die Modellbahnanlage unseres Lesers Wolfgang Hautmann fasziniert durch ihr 360°-Rundum-Panorama und die beachtlichen Maße von 3,5 mal 3,3 Metern. Im ersten Teil unseres Porträts stellten wir das zentrale Kernstück vor: den für die Anlage eigens aufgestockten Bahnhof Osterburken auf Basis eines Bausatzes von Kibri (Art. 37706). Die städtische Kulisse dahinter zieht sich entlang der Gleise weiter und macht im Uhrzeigersinn einen Bogen um den Ringlokschuppen. Auf einer ansteigenden Nebenstrecke geht es zunächst zum höher gelegenen Dorfbahnhof Gutach, wo der vorige Beitrag endete.

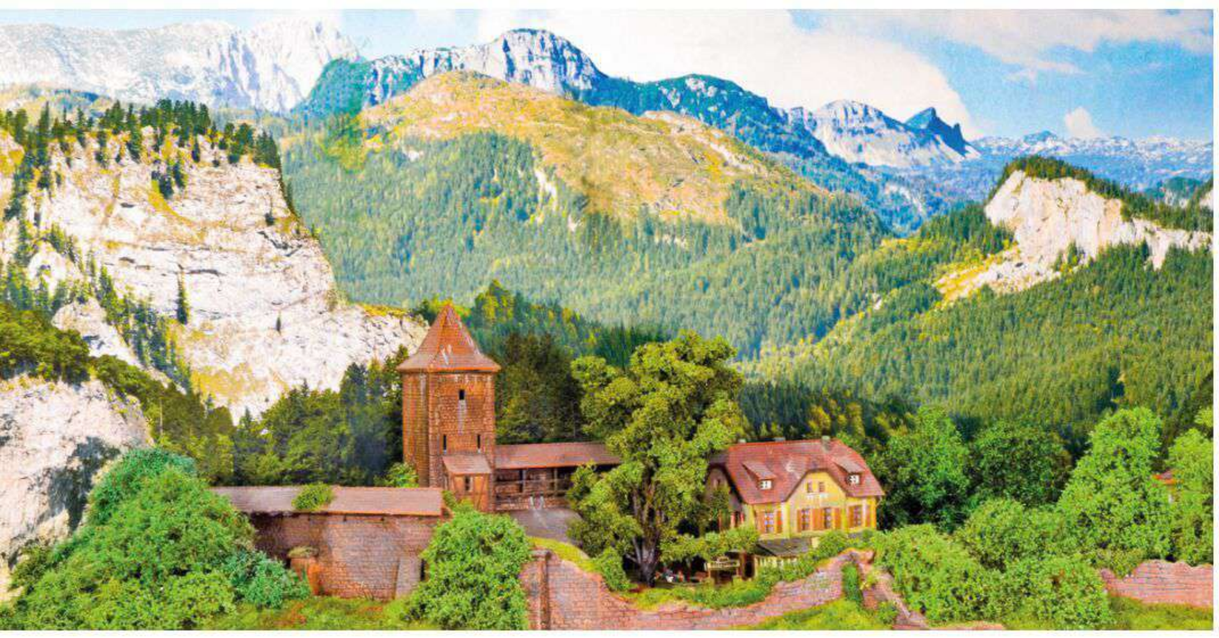
Burgruine und Steinbruch

Von hier führt die Bergstrecke weiter über eine kleine Brücke und anschließend über einen hohen Bahnviadukt zum Berg, in dessen Innerem sich eine Wendel verbirgt. Das Modell der krönenden Burgruine Gutenfels stammt von der Modellbaufirma Luft, die ihre Produktion 2020 eingestellt hat, während das Original der Burg Gutenfels hoch über der Kleinstadt Kaub im Oberen Mittelrheintal thront. Auf der Spur-N-Anlage bildet der Berggipfel den höchsten Punkt und befindet sich so auf Augenhöhe, dass der Betrachter möglichst nahe am Geschehen ist. Anlagenbauer Hautmann: „Dabei orientierte ich mich am amerikanischen Vorbild, während in Deutschland der Blick von weiter oben verbreiteter ist."

Unterhalb der Burgruine sind Arbeiter an einem Steinbruch beschäftigt. Unweit davon ein besonders schönes Detail: Auf dem hohen Schornstein eines stillgelegten Kalkwerkes haben brütende Störche ihr Nest errichtet. Am Fuße des Bergs sind geschlossene Stolleneingänge des Kalkwerkes dargestellt. Rechts davon folgt – für die Arbeiter im Steinbruch gedacht – ein Haltepunkt für Züge mit Loren davor.

Industriegebiet schließt den Kreis

Während die zweigleisige Hauptstrecke der Anlage diese an drei Seiten in Schleifen umfährt, umrundet einzig die eingleisige Nebenstrecke außen entlang auf der obersten Ebene die gesamte Hautmann'sche Anlage (siehe Gleisplanskizze auf Seite 89). Sie führt vom Berg weiter zum nächsten und letzten großen Segment, dem städtischen Industriegebiet. Dabei geht es für die „Bahnreisenden" landschaftlich gesehen in die städtische Szenerie um den eingangs erwähnten Bahnhof Osterburken über, womit sich räumlich und auch von der Streckenführung her der Kreis schließt. →



Das Kibri-Modell „Wehrturm mit Mauer in Rothenburg“ (ganz oben) wurde nachträglich in verschiedenen Farbtönen gesupert.

→ Zu den herausragenden städtischen Gebäuden im Hintergrund gehören die Stadtkirche „Böblingen“ und der „Wehrturm mit Mauer in Rothenburg“ beide von Kibri (Art. 9767, 37108). Letzterer steht im Original in Rothenburg ob der Tauber und ist als Modell bei Viessmann erhältlich. Des Weiteren erwähnenswert ist eine Gruppe aus drei Wohnhäusern, die im Original in Stuttgart stehen, sowie das turmähnliche BayWa-Lagerhaus links vom Bahnhof Osterburken.

Detailgetreu und vorbildgerecht

Sie sind – wie alle Landschaftselemente, Fahrzeuge und Gebäude im Hautmann’schen Modellbahnkosmos – vom Erbauer der Anlage naturgetreu und vorbildgerecht gesupert. Beispielsweise jene Hausmodelle mit roten Ziegeldächern, die nur mit einem einzigen Rot angeboten werden. In natura aber verwittern Dachziegel je nach Ausrichtung mehr oder weniger schnell und nehmen dadurch zunehmend differierende Farbtöne an. Dazu verweist der Profi exemplarisch auf ein Gebäude: „Bei diesem Dach sind acht verschiedene Farbtöne verarbeitet.“

Auf stimmige Details legt Hautmann auch bei Grünflächen großen Wert. Für seine heutige Anlage hat er nur Grasmatten der Firma Silhouette verwendet. Sie seien zwar erheblich teurer als von anderen Herstellern, aber dafür gibt es hier naturgetreue Varianten für unterschiedliche Jahreszeiten wie Frühling, Sommer, Früh- und Spätherbst, dazu auch verschiedene Arten von Rasen, Weiden und Wiesen: „ob Lüneburger Heide oder

Am Fuße des Burghügels ist ein Zug-Haltepunkt für Arbeiter eingerichtet, die im Steinbruch beschäftigt sind. Die mühsam abgebauten Steinbrocken werden von ihnen anschließend auf offene kippbare Schienenwagen verladen, sogenannte Loren.

Kuhweide“. In seiner Kindheit, erinnert er sich, gab es nur Streumaterial aus getrocknetem Sägemehl im Spielwarenladen. Als dann ein Jahrzehnt später im Handel die ersten fertigen Grasmatten mit stehenden Grashalmen aufkamen, war er sofort begeistert.

Züge passend zur Anlage

Ein weiterer Tipp des erfahrenen Anlagenbauers: die Zuglängen auf die Anlagengröße und Radien anpassen. „Viele sagen, sie hätten wenig Platz, wollen aber einen Intercity fahren lassen.“ Deshalb keinen Intercity auf Radius 1. Die Wagen seien zwar für das Fahren ab dem kleinsten Radius konzipiert, würden aber in den Kurven viel zu weit ausschwenken. Sein Fazit: „Es ist nicht betriebssicher und sieht furchtbar aus.“

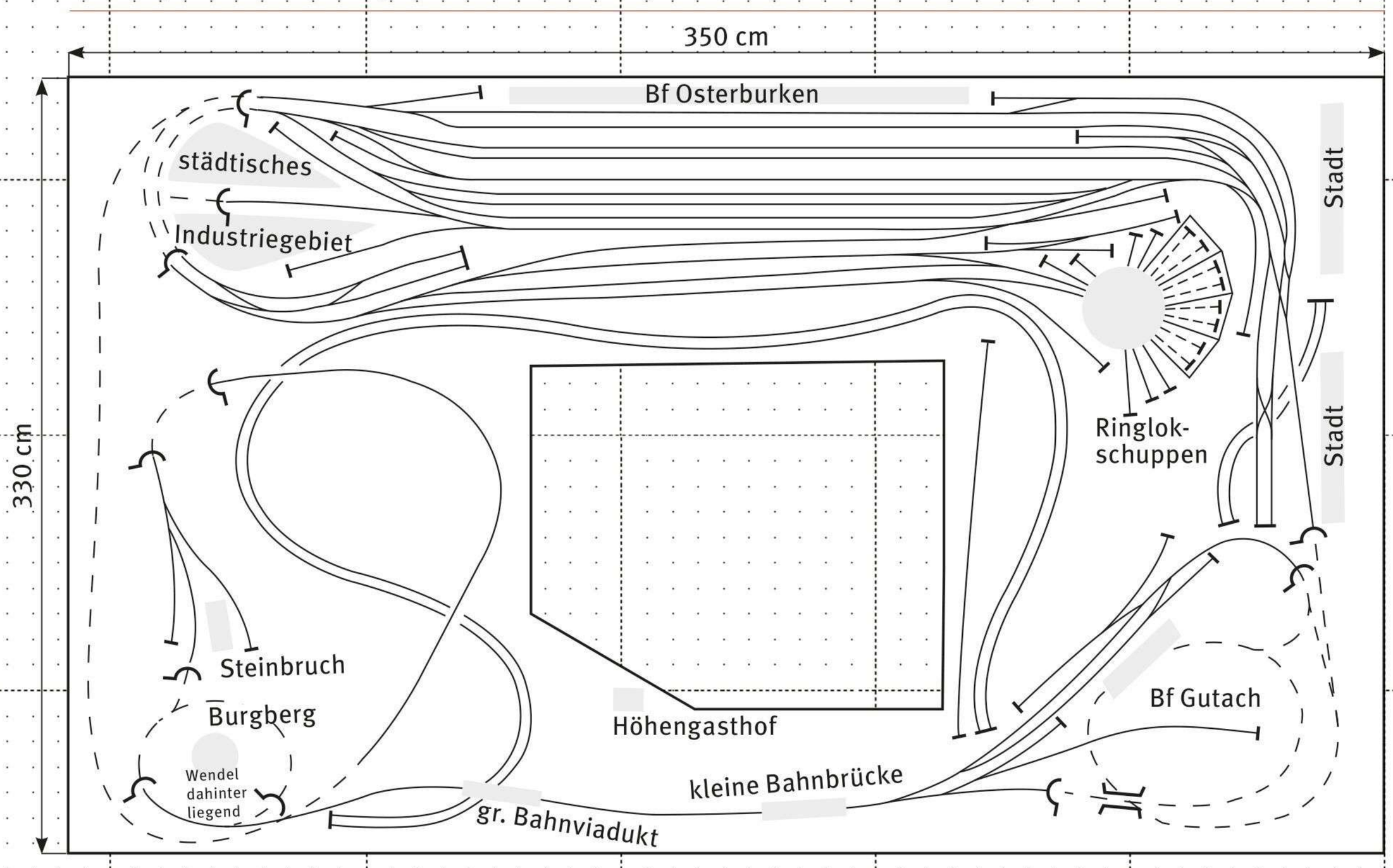
Für die eigene Anlage sucht er Züge und Wagen aus, die thematisch dazupassen. Zum Beispiel Rungenwagen, um Holz aufzuladen oder Kohle zu liefern. Und sie sollen in sich stimmig sein. Das heißt beispielsweise keine Wagen mit Porsche-Aufdruck, die einen Dorfbahnhof anfahren und Mähdrescher liefern.

Ähnliches gilt für Reisezüge, die bei ihm in erster Linie querbeet aus Epoche III sind. Auch hier sollen die Züge in sich stilrein sein, weshalb der Spur-N-Fan keine Wagen mit knallbunter Popart-Bemalung dazwischenmischt. Und die Züge müssen der Situation entsprechen, sowohl was die Auswahl als auch die Anzahl der Waggons betrifft. →

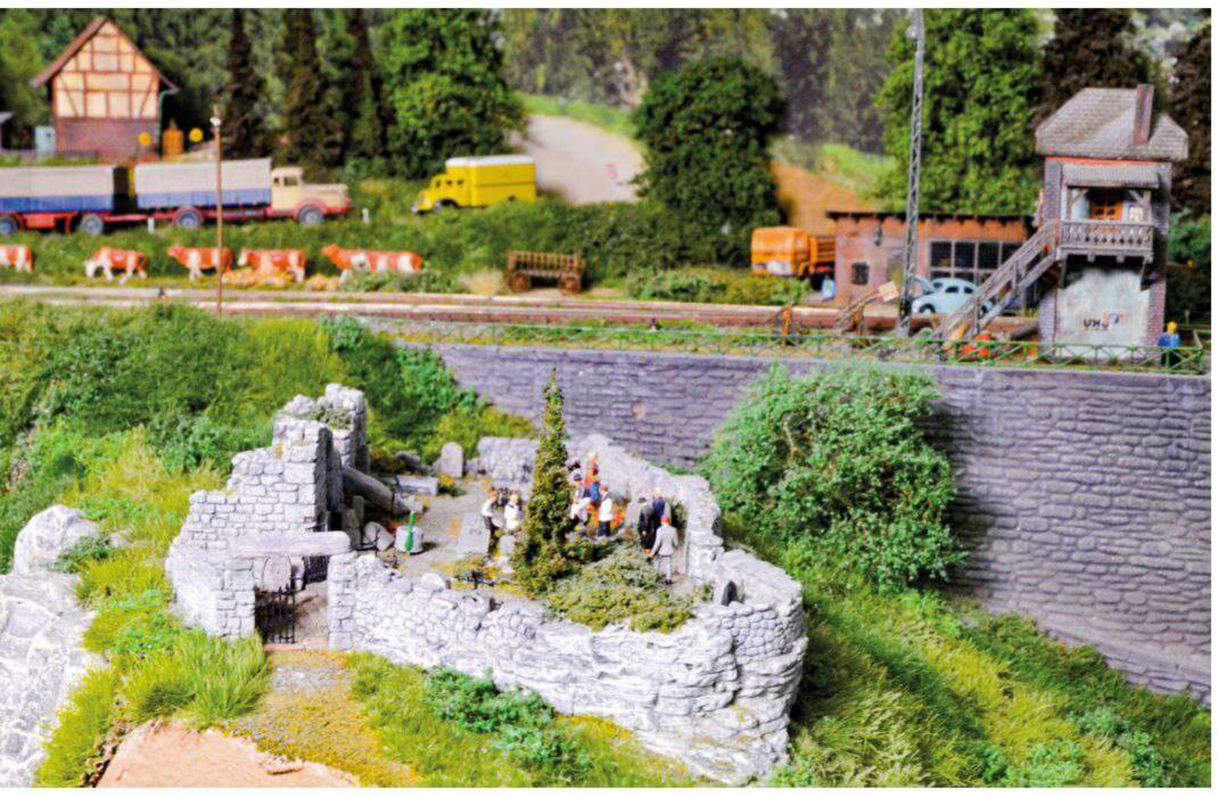
Reizvolles Detail: Das Storchenpaar hat sein Nest auf der Schornsteinspitze eines stillgelegten Kalkwerkes am Burgberg erbaut.

Unfall: Die winkende Person auf dem Motorroller düst hinab zum Bahnhäuschen und will den umgestürzten Lastwagen melden.

Gleisplanskizze (oberste Ebene)



Die Skizze zeigt die oberste Ebene der Spur-N-Anlage von Wolfgang Hautmann. Wer in der ausgesparten Mitte steht, ist von einem 360°-Rundum-Panorama umgeben und kann den abwechslungsreichen Fahrbetrieb genießen.



Unterhalb der Bahnlinie trifft sich eine Trauergesellschaft zur Beerdigungsfeier auf dem Friedhof (nach einem Modell von Luft).

Dagegen treffen sich hier Angler und Schwäne im Wasser, während eine Lok der Baureihe E 10.3 (Trix Art. 12448) den Gebirgsbach überquert.

200 Loks und Triebwagen

Wolfgang Hautmann besitzt derzeit rund 200 Lokomotiven und Triebwagen, von denen auf seiner Anlage rund 35 gleichzeitig angesteuert werden können. Der Rest steht in Vitrinen. Dennoch hat jede Lok bei ihm einen Decoder, um stets digital fahrbereit zu sein. Und wenn dann sein 20-jähriger Sohn zu Besuch kommt und die eigenen ICE- und TGV-Züge mitbringt, dann fahren eben auch diese auf der Familienanlage. Solange es Spaß und Freude bereitet, darf es somit auch mal nicht ganz so stimmig sein.

Aufgrund seines großen Fuhrparks kauft Hautmann nicht mehr so viel neue Loks dazu wie früher. Bei einem interessanten neuen Modell kann er sich aber nicht bremsen, gibt er schmunzelnd zu, wobei er auf das Vorbild achtet. Wenn eine Lok im Original viel Last eine Steigung hochgezogen hat, muss sie das bei ihm auch können. Ein Lokmodell, das dies nicht schaffe und nur schön anzusehen sei, komme für ihn nicht infrage. Deshalb kauft er lieber bei einem Händler seines Vertrauens, bei dem er die neuen Modelle auch zum unverbindlichen Testen auf der eigenen Anlage mit nach Hause nehmen kann. Stark im Trend seien in den letzten Jahren Loks, die mit vielen Original-Sounds per digitalem Decoder ausgestattet sind.

In der Modellbahnszene vernetzt

Modellbahnen sind Wolfgang Hautmanns mit Abstand größtes Hobby. Dabei widmet er sich nicht nur der eigenen Anlage, sondern baut auch für Freunde an deren Anlagen mit, zuletzt in Kornwestheim und Tübingen. Unentgeltlich, gegen Kost und Logis, versteht sich. Sein Part: Unterbau und Trasse konstruieren, Landschaftsbau sowie Gleise verlegen. Zwar ist der Experte nicht Mitglied in einem Modellbahn-Club oder -Verein. Aber in der Szene ist er dennoch bestens vernetzt

Das Industrie-Areal geht rechts in die städtische Kulisse des Bahnhofs Osterburken über. Markante Gebäude sind die Stadtkirche Böblingen, der Wehrturm mit Stadtmauer von Rothenburg ob der Tauber und das turmähnliche BayWa-Lagerhaus.

Auch die Strecke vom Burghügel zum Industriegebiet bietet landschaftlich reizvolle Elemente und Ausblicke.

Blick von der Anfahrt zum städtischen Gebäude-Ensemble: Von Weitem ist die herausragende Stadtkirche zu erkennen.

und hat Modellbahnfreunde in Deutschland, Norwegen, Österreich, Portugal und in der Schweiz. „Da hilft man sich gegenseitig, was der eine nicht kann, weiß der andere und umgekehrt." Auch nimmt er in kleinem Umfang bezahlte Reparatur- und Wartungsaufträge von einem Heilbronner Modellbauladen an. Dank seiner langjährigen Erfahrung und seines Know-hows verdient sich der Anlagenprofi so ein wenig zur Rente hinzu, was er praktischerweise in seine Anlage investieren kann. Somit finanziert sich das Hobby mittlerweile selbst. Im übertragenen Sinne könnte man sagen: Auch hier schließt sich der Kreis.

Text: Mario Spalj; Fotos: MM, Viessmann

Teil 1 des Anlagenporträts ist in Heft 05/2021 erschienen. Die Gleisplanskizze gibt es auch im Internet unter www.maerklin-magazin.de im Bereich „Downloads".

Wanderer genießen den Blick von der Brücke über dem Gebirgsbach. Rechts davon ist ein Bismarck-Denkmal aufgestellt.

Direkt zum Shop und zur Homepage:
https://nafab-modellbaushop.de

EPS Schäume für den Eisenbahnmodellbau

Bestens geeignet für den Bau von Landschaftselementen z.B. Tunnel, Viadukten, Gebäuden und Bergwelten

EPS Schäume direkt vom Hersteller in höchster Qualität

NAFAB Foams GmbH | Schwarzer Weg 7 – 37 | D – 53227 Bonn
+49 (0)2 28 85 05 41 30

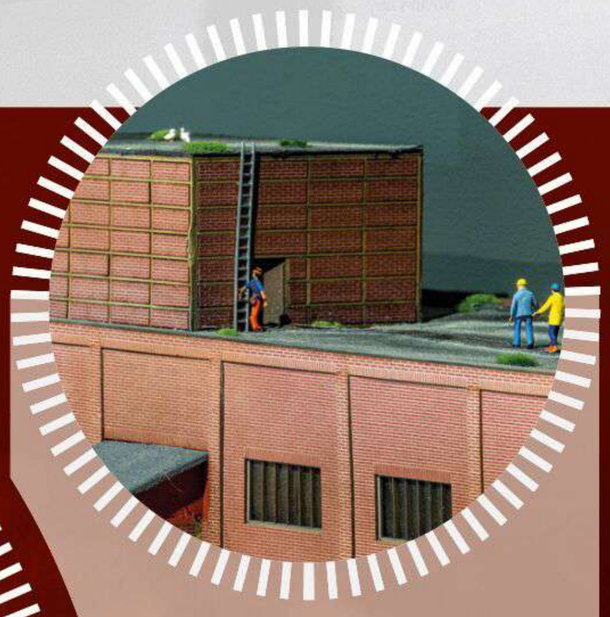
www.nafab-foams.de | info@nafab-foams.de

NAFAB FOAMS

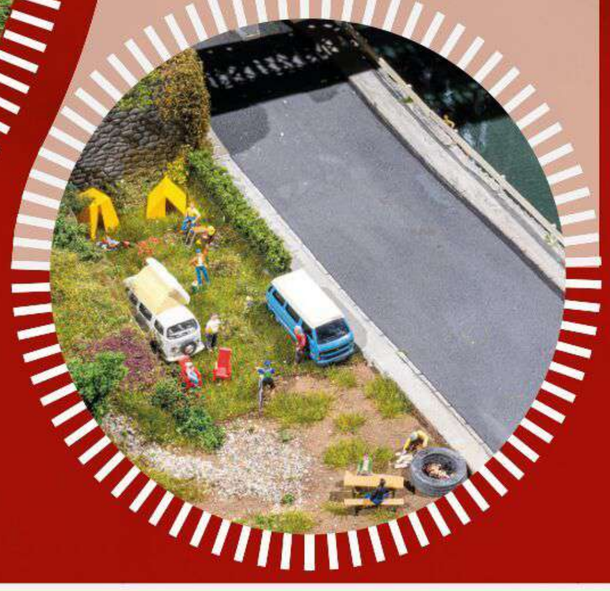
Sehenswert: ein Hafen mit zwei Sonnenseiten

Das Besondere am Hafenabschnitt auf der Anlage im Märklineum ist, dass er von zwei entgegengesetzten Richtungen einsehbar ist. Dabei lassen sich verschiedene facettenreiche Details entdecken.

Kurioser Hingucker: Der umgebaute Eisenbahnwagen auf dem Schrottplatz am Hafen war auf unserem Rätselbild am Ende des letzten Beitrags zu sehen.



Reizvolle Szenen oben auf dem Dach und unten am Wasser: Hausmeister-Dachvisite trifft auf Möwenpaar, während Freizeitler am Ufer campen.



Wo ist der Hafen? So lautet unsere erste Frage in diesem Beitrag, in dem der abwechslungsreiche Hafenabschnitt auf der Märklineum-Anlage im Fokus steht. Nur hier verbinden sich Verkehrsmittel sowohl zu Schiene und Straße als auch vor allem zu Wasser auf vorbildgerechte Weise.

Betreten wir also die Ausstellungshalle mit der Modellbahnanlage im Märklineum. Dabei stoßen wir zunächst auf den rechten Flügel. Darauf befinden sich der Bahnhof Durlesbach und dahinter der Zoo Talheim, über die wir in unserer Serie bereits berichtet haben. Am hinteren Ende machen die Hauptstrecken des Gleisplans einen Bogen um 180 Grad und umfahren den linken Flügel der Anlage. Etwa in dessen Mitte erstreckt sich am und um den grauen Stützpfeiler der Halle herum das Hafenareal. Der „Flusszugang“ befindet sich gleich vorn am rechten Anlagenrand, auf den die Besucher als Erstes treffen.

Facettenreiche Einblicke von zwei Seiten

Von hier aus lassen sich bereits, je nach Position und Blickwinkel, zahlreiche interessante Details entdecken. Entsprechend soll die rechte Hafenseite beziehungsweise die Perspektive von hier im Fokus des ersten Beitrags zum Binnenhafen stehen. Anders als etwa der Bahnhof Durlesbach und der Zoo Talheim lässt sich das Hafenareal allerdings von zwei

entgegengesetzten Seiten betrachten – eine Besonderheit auf der Anlage im Märklineum. Entsprechend werden wir dann im zweiten Beitrag den Standort wechseln, den linken Anlagenflügel umrunden und den Hafenabschnitt von der entgegengesetzten Seite betrachten. So viel sei schon verraten: Dabei erhalten wir nicht nur interessante neue Impressionen bereits bekannter Anlagenelemente und -bauten, sondern entdecken auch außergewöhnliche Details, die vom rechten Blickwinkel aus verborgen sind. Somit handelt es sich beim anderen „Gesicht" des Hafens nicht etwa um seine Schattenseite, sondern ebenfalls um eine Sonnenseite mit weiteren Glanzlichtern.

Regionaler Bezug zum Neckar

Die Idee hinter dem Hafenabschnitt war der regionale Bezug zum Neckar, erläutert Eric-Michael Peschel, Leiter des Eventmarketing und der Abteilung Anlagenbau bei Märklin. Wichtig dabei sei, dass die Besucher das für Binnenhäfen typische Güterverladen vom Schiff auf Lkw und Bahn sowie umgekehrt wiedererkennen. Deshalb wurden auch lebensechte Szenen, wie sie an Binnenhäfen in natura zu erleben sind, mit integriert. Zum Beispiel der rechts oben abgebildete blaue Fischbudenwagen, wo die Hafenbesucher nicht nur frischen Fisch kaufen können, sondern auch einen Snack für den kleinen Hunger zwischendurch. Oder dahinter die öffentliche gelbe Telefonzelle, wie sie vor allem während der Epochen III und IV – also von der Nachkriegszeit bis 1990 – in Deutschland allerorten verbreitet war.

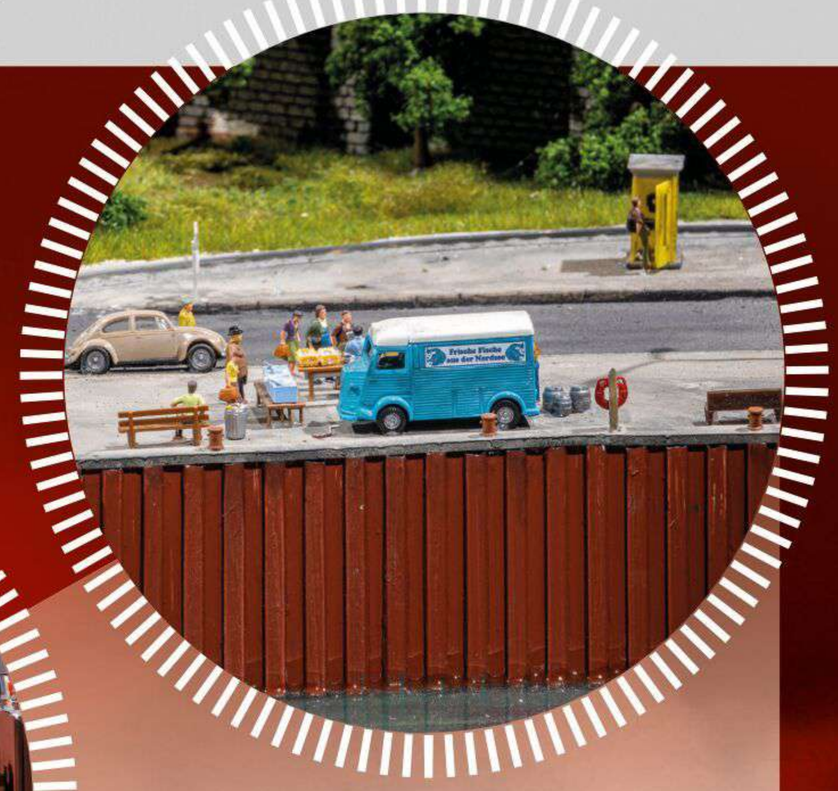
Aber warum wurde der Hafen gerade hier auf der Märklineum-Anlage platziert? Ganz einfach: weil das Motiv optimal war, um den Stützpfeiler der Ausstellungshalle mit in die Landschaftsgestaltung zu integrieren, verrät Peschel. Das beste Beispiel dafür sei die Maschinenfabrik mit angegliedertem Industriepark, die den dunkelgrauen Pfeiler teilweise umschließt und sich mit ihren roten Backsteinmauern an ihn anschmiegt (Bild links unten).

Gewerbe- und Industriegebäude

Apropos Maschinenfabrik: Auf deren Dach haben die pfiffigen Anlagenbauer des Märklineums eine figürliche Szene installiert, die eine Hausmeistertruppe bei der Dachinspektion zeigt. Wovon sich das Möwenpaar auf der obersten Dachebene aber offensichtlich nicht stören lässt (siehe Seite 92, Bild oben rechts).

Drei hohe Fabrik- und Gewerbebauten ragen aus der Hafensilhouette hervor: vorn der Werkzeuggroßhandel, dahinter das Getreidesilo mit Mühle und ganz hinten die Maschinenfabrik, die um den Stützpfeiler herum gebaut ist.

Spannender Blick von rechts unter die Brücken auf das Hafenbecken: Die beiden grün/weiß lackierten Frachtschiffe, beladen mit Getreide für die Mühle, spiegeln sich auf der ruhigen Wasseroberfläche.

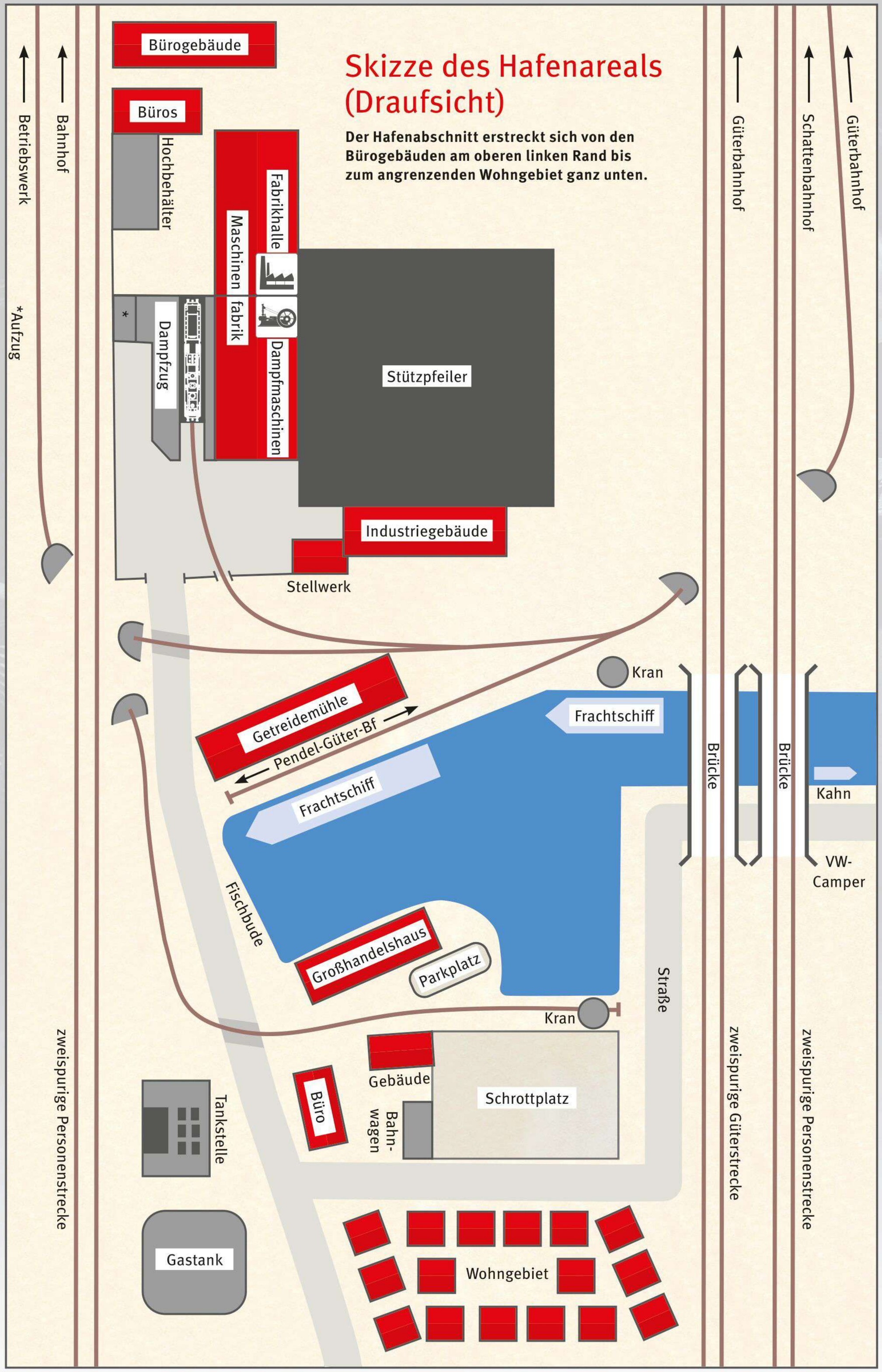


Ein Hafenbild, wie es typisch für Epoche III bis IV ist: Der blaue Fischbudenwagen vorn sorgt für das leibliche Wohl der Besucher, die – zu Zeiten ohne Mobilfon – in der gelben Telefonzelle dahinter kurz einen Anruf tätigen können.

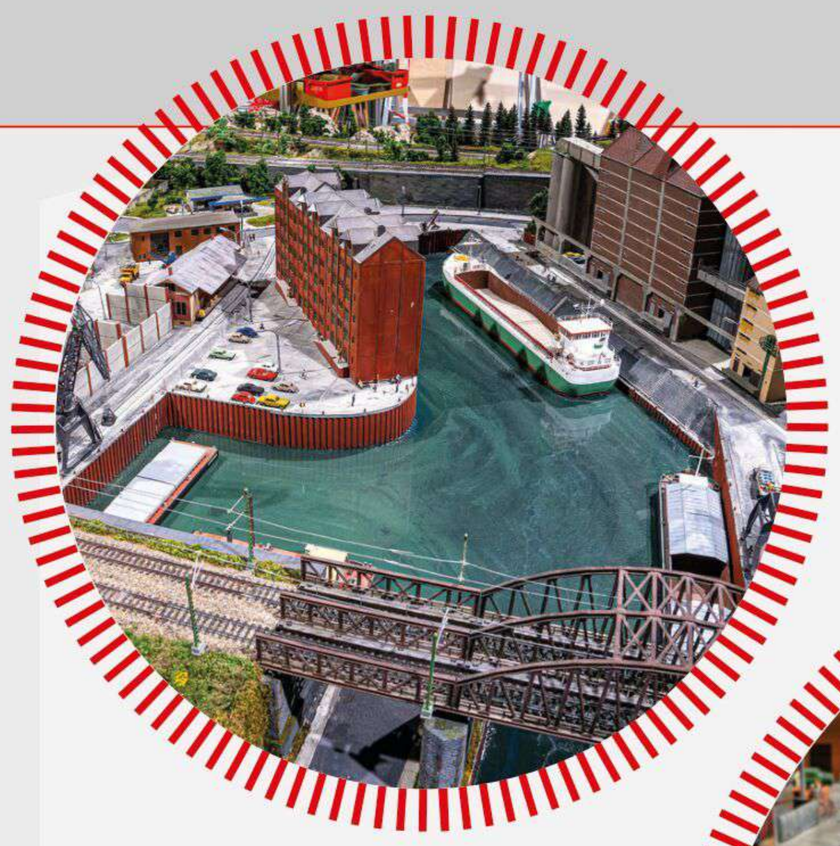
Ein weiteres großes Gewerbe- und Industriegebäude ist der fiktive Werkzeuggroßhandel Roth auf der gegenüberliegenden Seite des Hafenbeckens. Er hat ebenfalls eine Backsteinfassade, die allerdings in einem anderen Rot lackiert ist. Das Gebäude basiert auf älteren Speicherstadt-Bausätzen von Trix, so Peschel, die umfassend bearbeitet wurden. Wie der Bauleiter der Märklineum-Anlage ergänzt, stammt dagegen das Getreidesilo samt Mühle hinter dem Handelshaus von Wolfgang Leusch, der es aus verschiedenen Bausätzen in Eigenarbeit zusammengefügt hat. Weitere Eigenbauten von Leusch, der auch den Zoo Talheim entwarf und den wir im letzten Heft vorstellten, sind auf dem Hafenabschnitt außerdem die beiden Frachtschiffe. Sie liefern das Getreide für die Mühle. →

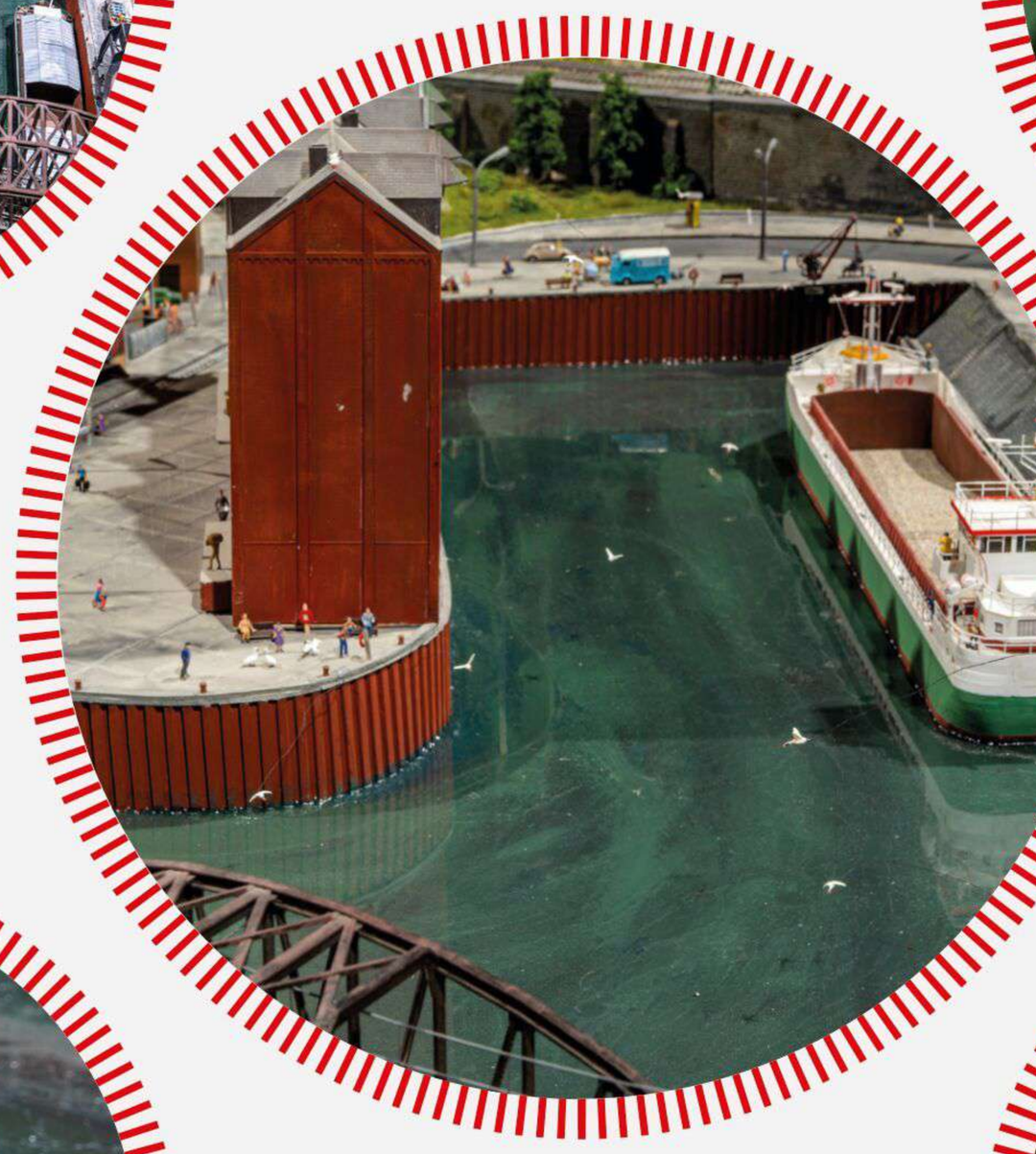
Skizze des Hafenareals (Draufsicht)

Der Hafenabschnitt erstreckt sich von den Bürogebäuden am oberen linken Rand bis zum angrenzenden Wohngebiet ganz unten.



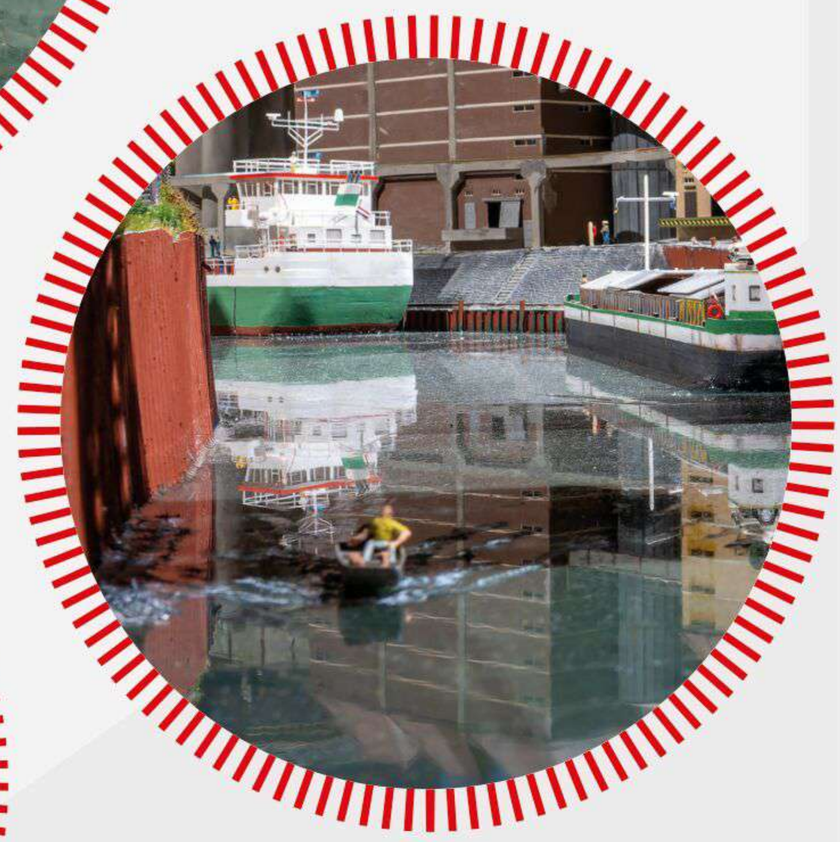
Verschiedene Vogelarten beleben den Hafen

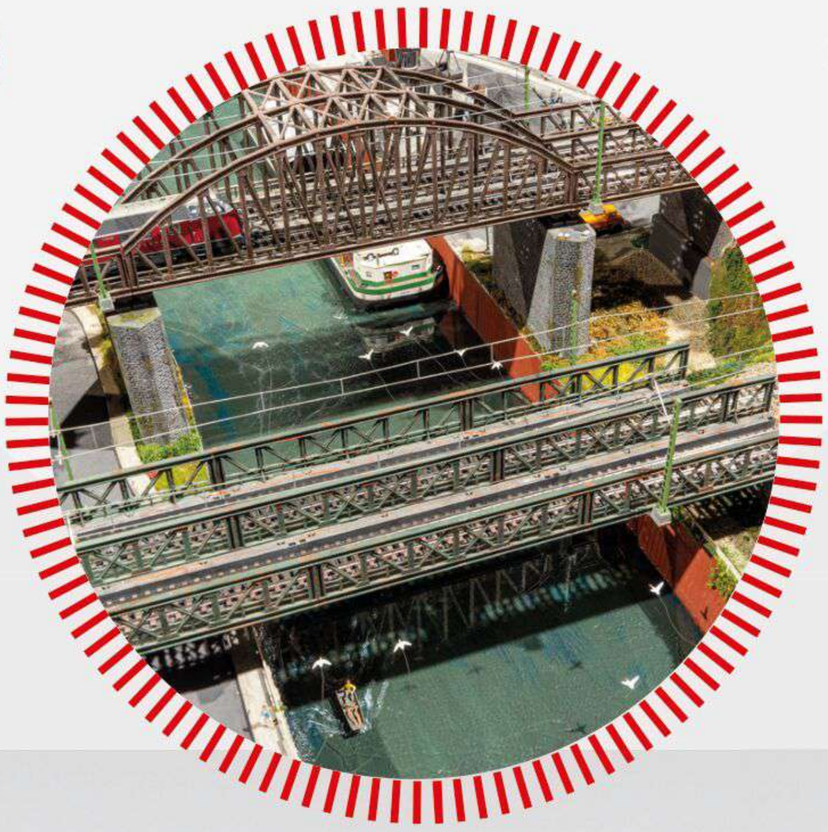


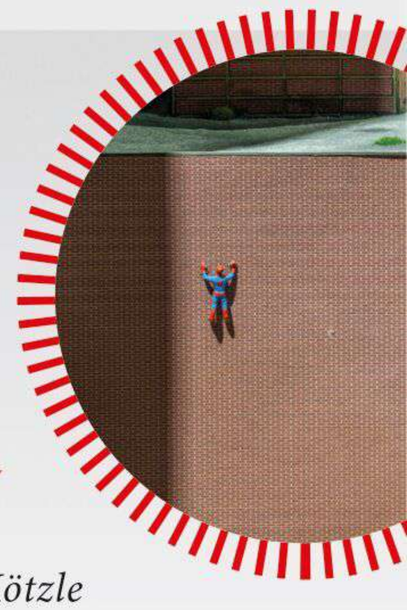


Entspannte und friedfertige Hafenatmosphäre: Unterhalb des roten Großhandelsgebäudes haben sich zutrauliche Schwäne auf dem Kai unter die verweilenden Menschen gemischt.

Das große Bild in der Mitte zeigt die mit feinem Federstahldraht fixierten Möwen über dem Hafenbecken. Auf dem kleinen Bild darunter sind Möwen zu sehen, die vorbei am Ruderkahn unter den Brücken hindurchfliegen.







Tipp für Heimwerker und Nachbauer

Dagegen basieren die beiden Brücken am rechten Anlagenrand auf Material von Märklin, wobei man sie auch mit beliebigen Bausätzen anderer Hersteller konstruieren könnte, fügt Peschel für Nachbauer hinzu. So stammen etwa ebenso die Figuren rund um den Hafen, die für die Märklineum-Anlage in erster Linie nur farblich bearbeitet wurden, von verschiedenen bekannten Herstellern wie Busch, Faller oder Noch.

Ins Auge stechen insbesondere der pausierende Ruderer in seinem Kahn unter den Brücken (Bilder oben) und die VW-Bus-Camper am Ufer oberhalb (Bild Seite 92). Oder auch der kuriose umgebaute Eisenbahnwagen (ebenfalls Seite 92), der laut Peschel als Büro des Schrottplatzes fungiert – Motiv des Rätselbildes am Schluss des letzten Beitrags. Und hier nun das neue Bilderrätsel mit Blick aufs nächste Heft:

Wer errät, wo sich der abgebildete Fassadenkletterer auf dem Hafenareal befindet?

Text: Mario Spalj; Fotos: Kötzle

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

Eine Baureihe für alle Dienste

Auszeichnung: Der E 10 1312 und dem „Rheingold“-Zug bleibt es im Jahr 1964 vorbehalten, den elektrischen Betrieb auf der Strecke Köln – Wuppertal zu eröffnen.

Rund 65 Jahre setzen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Bahn die Baureihe E 10 ein. Sie steht beispielhaft für das erfolgreiche Konzept der Einheits-Elektrolokomotiven der Fünfzigerjahre und prägte Jahrzehnte den Personenverkehr.

Die E 10 476 in der ursprünglichen Farbgebung mit stahlblauem Kasten, schwarzem Rahmen und silberfarbenem Dach. Die Lok – 1966 in Dienst gestellt – gehört zur Baureihe E 10.3, die durch die windschnittige Kopfform („Bügelfalte“) und die Pufferverkleidung besticht.

Anfang der Fünfzigerjahre ging die Deutsche Bundesbahn einen großen Schritt. Sie schuf nicht nur einen umfangreichen Plan für die Elektrifizierung ihres Streckennetzes, sondern entwickelte zusammen mit der Industrie auch eine vollkommen neue Generation elektrischer Lokomotiven. Sämtliche bis dahin eingesetzten Maschinen stammten noch aus der Vorkriegszeit. Konstruktionen wie die Baureihen E 18, E 19, E 44, E 93 und E 94 zeigten zwar das Potenzial der elektrischen Traktion. Die Zeit war aber über sie hinweggegangen, auch wenn man berücksichtigt, dass Eisenbahner in längeren Zeiträumen denken als beispielsweise Ingenieure der Automobilindustrie.

In den Jahren unmittelbar nach dem Krieg herrschte noch wenig Aufbruchstimmung. Wie zurückhaltend die Verantwortlichen vorgingen, zeigte die Entscheidung von 1949, nur eine Neubaulok entwickeln zu lassen, die schon seit 1940 in den Listen stehende E 46 mit 120 Kilometern pro Stunde Reisegeschwindigkeit und 20 Tonnen Achsfahrmasse. Neben Reisezügen sollte sie auch Güterzüge an den Haken nehmen können. Entwicklungsaufträge gingen an Henschel, Jung, Krauss-Maffei, Krupp und die Maschinenfabrik Esslingen für den mechanischen und an die AEG, BBC und Siemens für den elektrischen Teil. 1950 bestellte die junge Bundesbahn vier Vorserienmaschinen der nunmehr E 10 genannten Baureihe.

Doch schon bald wendete sich das Blatt. Den Verantwortlichen der Bundesbahn schwebte fortan die Entwicklung einer Lokomotivfamilie vor. Unverkennbar war die Analogie zu den Einheitsdampflokomotiven der Zwanzigerjahre, obgleich allen schnell bewusst wurde, dass eine Baureihen-Vielfalt, wie sie der Dampfbetrieb erforderte, auf den elektrifizierten Strecken nicht nötig war. Eine Schnellzuglok, eine Güterzuglok und eine leichte Lok für den gemischten Nebenbahndienst genügten. Schlussendlich standen die Maschinen der Baureihen E 10, E 50 und E 41 auf den Gleisen. Die Baureihe E 40 trat erst hinzu, als die Versuche ergaben, dass die E 10 Lok prinzipiell auch leichte Güterzüge schleppen konnte, sich aber eine für den Güterverkehr besser geeignete Übersetzung des →

Die Baureihe E 10.1 in Daten

Bauart Bo’Bo’

- **Höchstgeschwindigkeit 150 km/h.**
- **Stundenleistung 3.700 kW.**
- **Dauerleistung 3.620 kW.**
- **Anfahrzugkraft 275 kN.**
- **Stundenzugkraft 164 kN.**
- **Dauerzugkraft 139 kN.**
- **Länge über Puffer 16.490 mm.**
- **Achsstand 11.300 mm.**
- **Drehzapfenabstand 7.900 mm.**
- **Achsstand im Drehgestell 3.400 mm.**
- **Raddurchmesser 1.250 mm.**
- **Dienstgewicht 84,6 t.**
- **Maximaler Achsdruck 21,25 t.**

ARTIMA®

Versicherung für Modellbahnen.

- Bruch und Beschädigung der Lok und des Zubehörs
- Ihre Anlage steht im Garten? ARTIMA versichert!
- Sonderkonditionen für Märklin Clubmitglieder

hoffmann.mannheimer.de

Mannheimer Versicherung AG
Generalagentur Ingo Hoffmann
Hagelkreuzstraße 1 a · 40721 Hilden
Tel. 02103.21355 · Fax 02103.23515
ingo.hoffmann@mannheimer.de

Mannheimer

Die Mannheimer Versicherung AG ist Märklin Kooperationspartner.

Die Mannheimer Versicherung AG ist ein Unternehmen des Continentale Versicherungsverbundes auf Gegenseitigkeit.

Internationales Spur-1-Treffen

Modellbahnanlagen, Fahrbetrieb & Verkauf
16. – 17. Juli 2022

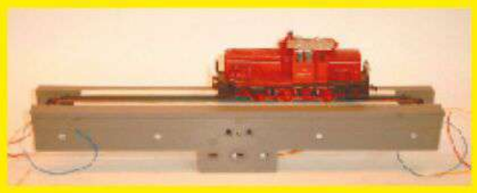
Technik Museum Speyer

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

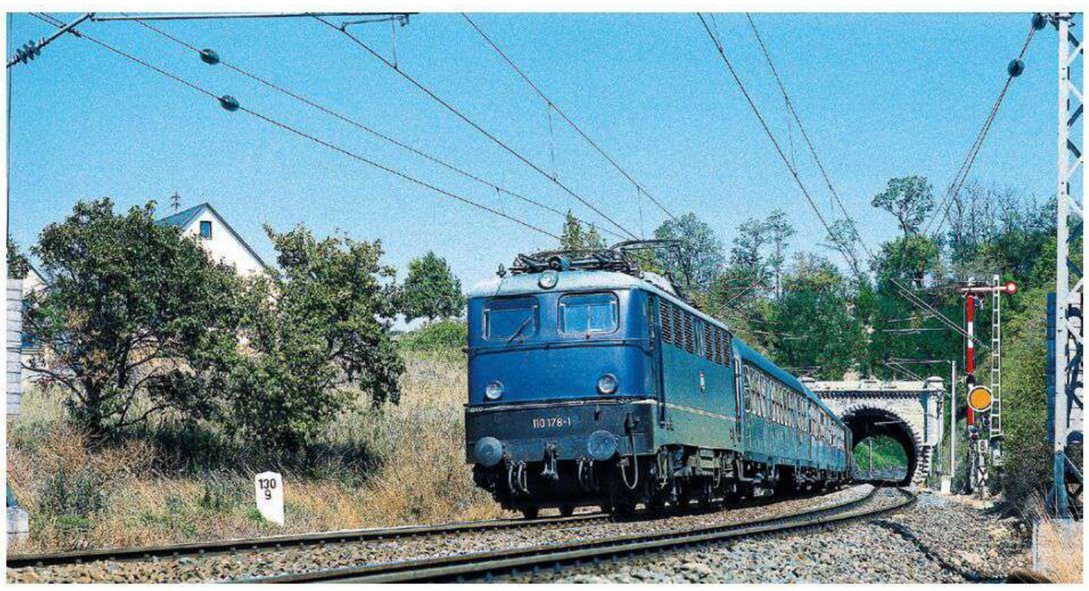
H0-Entstaubungsanlage

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

Eines der fünf Baumuster der Baureihe: die E 10 001. Bei den Versuchsloks saßen die Lampen noch unterhalb der Zierlinie.



Typisch für die Bauserie E 10.1: die klassische Kastenform, Griffstangen und die Einzellampen (ab E 10 216 mit Doppellampen).

Klar aufgeteilt: der Führerstand einer E 10.3. Gut zu erkennen, der nach vorn gezogene „Spitz“ der „Bügelfalten“-E 10.

→ Getriebes empfahl. So avancierte die E 10 Lok zum Paradepferd der neuen E-Lok-Generation. Das lag schon deswegen nahe, weil der schnelle Reisezugverkehr stets mehr allgemeines Interesse wachrief als die anderen Verkehrszweige. Zwar beschaffte die Bundesbahn weitaus mehr Exemplare der E 40, doch macht es durchaus etwas aus, Züge mit klangvollen Namen wie „Rheingold“ zu bespannen. Von vielen Güterzügen, die auf Fotos hinter den E 40 oder E 50 erscheinen, wissen wir dagegen nicht einmal Zugnummer, Ausgangsbahnhof und Ziel.

Gemeinsame Entwicklung

In den Fünfzigerjahren leitete die Bundesbahn noch selbst die Entwicklung neuer Lokomotiven. An der Konstruktion und später an der Fertigung waren alle führenden Hersteller beteiligt. Daher spielte es keine Rolle, wessen Technik sich schlussendlich durchsetzte. Siemens baute Lokomotiven mit AEG-Technik und umgekehrt. Folglich waren alle Maschinen miteinander kompatibel. Heute bestellen die Bahnunternehmen von den Herstellern allein entwickelte Lokomotiven. Ein Austausch findet nicht statt. Erhält ein Hersteller nach der Ausschreibung den Zuschlag, gehen alle anderen leer aus.

Das Beste setzt sich durch

Die vier Baumusterlokomotiven, zu denen sich baldigst eine fünfte gesellte, unterschieden sich technisch deutlich. Bewusst erprobte die Bundesbahn Konzepte und Komponenten, um am Ende eine maßgeschneiderte Serienlok mit sicher bahnfester Technik in Auftrag geben zu können. Wie offen sich die Bundesbahn für die technische Entwicklung zeigte, beweisen die vier geschaffenen Konsortien – genannt ist erst der Hersteller des mechanischen, dann des elektrischen Teils:

- **E 10 001: Krauss-Maffei und AEG.**
- **E 10 002: Krupp und BBC.**
- **E 10 003: Henschel und Siemens.**
- **E 10 004 und 005: Henschel und AEG/BBC.**

Ein Hersteller des mechanischen Teils, Henschel, arbeitete also mit drei Partnern für den elektrischen Teil zusammen, zwei Großkonzerne der Elektrotechnik, naturgemäß Wettbewerber, entwickelten zusammen die Komponenten einer Baumusterlok. Die Bundesbahn schrieb klar vor, dass sie laufachslose Maschinen wünschte, wie sie in der Schweiz bereits fuhren. Schnellzüge mit 700 Tonnen Gewicht sollten die Lokomotiven auf zehn Promille Steigung dauernd mit 90, 400-Tonnen-Züge auf 25 Promille kurzzeitig mit 70 Kilometern pro Stunde schleppen können. Für Güterzüge schrieb die Bundesbahn dauernd 1.300 Tonnen Zuglast auf fünf Promille Steigung mit Tempo 70, 900 Tonnen auf zehn Promille mit 60 vor. Hinzu kamen 400-Tonnen-Züge mit den für Schnellzüge geltenden Vorgaben. Zwischen dem 23. August 1952 und 23. März 1953 standen die Vorserienlokomotiven bereit. Die ausgiebige Erprobung begann. Sie ergab, dass im Quintett keine eindeutig überragte. Doch das war auch nicht nötig. Von Beginn an

Über 400 Exemplare der Baureihe E 10 stellte die Deutsche Bundesbahn in den Dienst. Eingesetzt wurden die Dauerläufer – die letzte Lok wurde 2014 ausgemustert – im hochwertigen Personenfernverkehr sowie später auch im Nahverkehr.

stand fest, dass die Bundesbahn die jeweils besten Komponenten für die Serienbeschaffung zusammenfassen würde. Beispielsweise erhielten die Loks der Baureihe E 10.1 die Hochspannungssteuerung mit 28 Fahrstufen von BBC, die sich in der E 10 002 bewährt hatte, und den Siemens-Gummiringfederantrieb, erfolgreich in der E 10 003 erprobt. Für die Schwesterlokomotiven des Einheits-E-Lok-Programms legte die Bundesbahn fest, dass möglichst viele Bauteile tauschbar sein sollten. Am 4. Juni 1954 beschloss der Vorstand den endgültigen Typenplan, im Oktober bestellte die Bundesbahn die ersten 31 Serienlokomotiven der Baureihe E 10.1.

Einsätze in ganz Deutschland

Ihre Domäne sollte natürlich der Schnellzugverkehr sein. Lag die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Baumuster noch bei 130 Kilometern pro Stunde, gestattete die Bundesbahn den Serienmaschinen, bis auf Tempo 150 zu beschleunigen. Keineswegs sahen die Verantwortlichen aber nur Leistungen im Reisezugverkehr vor. Eilgüterzüge mit 800 Tonnen Gewicht sollte die E 10.1 auf fünf Promille Steigung eine Stunde lang und auf acht Promille kurzzeitig mit 100 Kilometern pro Stunde schleppen können, Nahgüterzüge mit 1.300 Tonnen Gewicht auf fünf Promille eine Stunde und auf acht Promille kurzzeitig mit 65 Kilometern je Stunde. Natürlich bespannte die Bundesbahn Güterzüge vorzugsweise mit Loks der E 40 oder der E 50, die für diese Leistung besser geeignet waren. Doch zeigte es sich, dass es ganz praktisch war, zum einen die Pläne der E 10.1 abrunden, zum anderen die Reserven der E 10.1 nutzen zu können. Am 4. Dezember 1956 nahm die Bundesbahn die E 10.1 entgegen. In den Folgejahren wuchs der Bestand mit dem Bedarf, der natürlich wegen der Elektrifizierung →

Beispiel für Robustheit und Zuverlässigkeit: Am 08.01.1964 in den Dienst gestellt, war die E 10 1311 über 40 Jahre im Einsatz.

Von 1956 bis 1969 wurden die Serienloks der Baureihe E 10 gefertigt, als eines der letzteren Exemplare die 110 484 im Jahr 1968.

Die Baureihe 112 stattete man mit Henschel-Schnellfahrdrehgestellen aus, die den Loks eine Höchstgeschwindigkeit bis 160 Kilometer pro Stunde ermöglichte. Die Deutsche Bundesbahn setzte die Loks speziell vor „Rheingold“- und „Rheinpfeil“-Fernzügen ein.

→ des Streckennetzes zunahm. Die Stückzahl der baugleichen, nur anders übersetzten Güterverkehrsschwester E 40, 879 Exemplare, erreichte sie zwar nicht. 510 gebaute Lokomotiven sprechen aber eindeutig für die Güte der E 10.1, die in fast allen Teilen des westdeutschen Teilstaates heimisch wurde. Nur die Dieselinseln mussten außen vor bleiben, bis auch dort der Fahrdraht hing. Mitunter dauerte dies, bis die Neubaulokomotiven der Neunzigerjahre Leistungen übernahmen, die in früheren Jahren die E 10.1 bewältigt hatte. Die deutsche Vereinigung bescherte der E 10.1 sogar Einsätze in den beigetretenen Ländern. Sie blieben überschaubar, da die Reichsbahn nach dem wirtschaftlichen Niedergang keinen Lokmangel zu beklagen hatte. Die Reichsbahn-Baureihe 143, auch als „Schienen-Trabi“ bekannt, übernahm derweil mannigfache Aufgaben im einstigen Westen. Auch die Eisenbahngeschichte wartet mit der einen oder anderen Episode auf, die sich sacht ironisch liest.

Wechsel in den Nahverkehr

Vorhersehbar war die spätere Übernahme anderer Dienste. Die ab 1968 als Baureihe 110 bezeichnete E 10.1 gehörte zu den Konstruktionen, die von Anbeginn auch Einsätze in sogenannten niederen Diensten gestatteten. Ein Dampfross wie die Baureihe 01 eignete sich kaum für den Nahverkehr, auch die recht einseitig auf Geschwindigkeit getrimmten Elektrolokomotiven der Baureihe 103 hätten das häufige Anfahren und Bremsen wohl kaum verkraftet. Die E 10.1 konnte dagegen nicht nur Güterzüge bespannen. Da die Geschwindigkeiten im Schnellzugverkehr und Nahverkehr gleichermaßen stiegen, nahm sie bald auch Personenzüge und Eilzüge an den Haken. Sicher, der Eilzug gehörte, anders als heute der Regional-Express, nicht zu den reinen Angeboten des Nahverkehrs, mancher Eilzug legte längere Strecken zurück als mancher Schnellzug. In der Hierarchie stand der Eilzug aber stets näher am Personen- als am Schnellzug. Die E 10.1 machte im Nahverkehr dieselbe gute Figur, mit der sie sich bereits im Schnellzugdienst ausgezeichnet hatte. Dank ihrer soliden und wartungsarmen Konstruktion bereitete sie den Verantwortlichen in den Bahnbetriebswerken und den Lokführern ruhige Arbeitsstunden. Ein mit der E 10.1 bespannter Zug war für den Betriebsdienst eine sichere Bank, vor allem externe Einflüsse führten zu Störungen im Betriebsablauf. Daher überdauerten die Lokomotiven locker den Jahrtausendwechsel, ehe sie schließlich sparsameren und auf die Anforderungen der Zukunft – Stichwort: Digitalisierung – vorbereiteten Konstruktionen weichen mussten. Natürlich modernisierten Bundesbahn und Deutsche Bahn die Lokomotiven während der Einsatzjahre. So erhielten viele Maschinen im Zuge von Reparaturen den Thyristor-Lastschalter eingebaut, der erst ab der E 10 399 serienmäßig vorhanden war. Die Einrichtungen für den EBuLa, den Elektronischen Buchfahrplan und Verzeichnis der Langsamfahrstellen, und die für Reisezugwagen inzwischen vorgeschriebene Türblockade bei Fahrt wurden nachgerüstet, die Software →

Die E 10.12

Für den „Rheingold“ reichte die Spitzengeschwindigkeit der E 10.1 nicht ganz. 160 Kilometer pro Stunde sollte der Luxuszug erreichen. Daher nutzte die Bundesbahn die Leistungsreserve der Konstruktion für eine Tempoerhöhung. Die Unterbaureihe E 10.12 durfte auf die gewünschte Geschwindigkeit beschleunigen. Um den Charakter als Schnellfahrlokomotiven zu unterstreichen, erhielten sie den Anstrich in Rot und Beige, den auch die Wagen des „Rheingolds“ trugen. Die gewöhnlichen E 10.1 fuhren ab Werk im üblichen Schnellzugblau. Ab 1968 führte die Bundesbahn die E 10.12 als Baureihe 112, nach der Deutschen Vereinigung als Baureihe 113, um die Nummer 112 für die Reichsbahn-Baureihe 212 nutzen zu können. Später erhielt ein Teil der Lokomotiven die Bezeichnung 114, da die Höchstgeschwindigkeit wegen starken Verschleißes der Drehgestelle reduziert werden musste.

Urlaub bei Freunden

LANDHOTEL Kaserer ★★★

Dorfstrasse 20
5733 Bramberg - Österreich
++43 6566 7248

Mit Volldampf durch den Pinzgau

Erholen im Landhotel Kaserer

Unser Angebot für Eisenbahnfreunde:

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

8 Tage/7 Nächte: **Euro 459,-**

4 Tage/3 Nächte: **Euro 198,-**

pro Person (im DZ und EZ)
gültig 07.07. bis 22.09.2022

kaserer.at

www.kaserer.at

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

Stromabnehmer in 0/0m, H0/H0m, TT, N und Z

made in Germany

Abbildungen in H0

10% Rabatt
für Neukunden
über Gutscheincode
in Online-Shop

Besuchen Sie uns auch auf Facebook!

Instagram

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

www.SOMMERFELDT.de

GK Glaskasten

www.glaskasten.de

Hochwertige Glaskasten Modelleisenbahn-Vitrinen

Die Glaskasten-Vitrinen wurden speziell für Sammler entwickelt und sind zur optimalen Ausleuchtung Ihrer wertvollen Modelle mit integrierter LED-Beleuchtung auf jeder Stellebene erhältlich.

Modulares System: kein Zug ist zu lang, keine Sammlung zu groß!

Mit unserem einmaligen modularen System lässt sich die ganze Wand als eine einzige große Vitrine gestalten. Besprechen Sie Ihre Wünsche mit uns!

Bald auch für Spur 1 erhältlich!

Glaskasten Vitrinen mit rahmenlosen Türen:

- ✔ Qualitätsmaterialien wie gehärtetem Glas und Aluminium
- ✔ Erhältlich mit integrierter LED-Beleuchtung auf jeder Ebene
- ✔ Geeignet für H0, TT und Spur N, auch erhältlich für Spur 0
- ✔ Optional mit Dimmer und Schloss erhältlich

Glaskasten
Heerstraat 3
6627KL Maasbommel
Niederlande
Tel: +49 (0)151 262 914 33
info@glaskasten.de

Weil Ihre Sammlung es wert ist

Um den Charakter der Schnellfahrlok zu unterstreichen, erhielt die Baureihe 112 die Farbgebung Rot/Beige. Hier ist die 112 265 im Einsatz beim „Rheingold“-Flügelzug bei Axdorf nahe Traunstein – im Sommer 1985 und 1986 fuhr der „Rheingold“ bis nach Salzburg.

Wer möchte, kann heute noch klassisch mit der E 10 1309 und dem TEE-„Rheingold“ bei der AKE-Eisenbahntouristik auf Reisen gehen.

Viel fotografiert: Die BR 112 ist immer noch ein großer Publikumsmagnet – wie hier bei den Märklin Tagen 2017 in Göppingen.

→ der Punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) aktualisiert. Dennoch blieb die E 10.1 eine Lok, die zu einer Zeit entwickelt wurde, als der Transistor noch brandneu war.

Rückkehr in den Fernverkehr

Nach und nach musterte die Deutsche Bahn die Lokomotiven aus, bis am 12. Mai 2014 die 110 469 letztmalig einen Nahverkehrszug von Münster nach Rheine und zurück schleppte. Doch bedeutete dies keineswegs das Ende der E 10.1 in Diensten der Deutschen Bahn. 2005 waren nämlich zweieinhalb Dutzend Lokomotiven von DB Regio zu DB AutoZug gewechselt und hatten die Baureihenbezeichnung 115 erhalten. Dies geschah aber nur zur Vereinfachung der internen Abläufe, technisch gab es keine nennenswerten Änderungen. Der Bahnkonzern verschmolz 2013 DB AutoZug mit DB Fernverkehr, sodass die letzten E 10.1 auch offiziell wieder dort fuhren, wo ihre Ursprünge lagen. Mit dem Fahrplanwechsel 2018/2019 endeten die Planeinsätze der Baureihe 115 und damit der E 10.1 bei der Deutschen Bahn. Auf der Strecke blieben neben den betriebsfähigen Museumslokomotiven die an Privatbahnen verkauften Lokomotiven. Rechnet man die Baumuster ein, leistete die E 10 rund 65 Jahre Dienst für die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Bahn. Auch wenn es natürlich die lange Beschaffungszeit zu berücksichtigen gilt, stellt die lange Lebensdauer der Lokomotiven ihren Entwicklern ein gutes Zeugnis aus. Die E 10.1 überdauerte deutlich die Schnellfahrlok der Baureihe 103, die ihr zahlreiche Leistungen streitig machte. Schlagzeilen schrieb die E 10.1 indessen weniger. Wie die V 200.0 und V 200.1 stehen die Einheits-Elektrolokomotiven für die Jahre des Wirtschaftswunders. Seinerzeit ging die Bundesbahn mit der Elektrifzierung einen großen Schritt in die Zukunft.

Text: Torsten Berndt; Fotos: AKE, Archiv Asmus, SLG Eisenbahnstiftung, Frank Halter, Claus Rethorn, A. Schöppner

Informationen zu den zahlreichen Modellen der Baureihe E 10 in den verschiedenen Spurweiten finden Sie unter www.maerklin.de und www.trix.de

Experten im Gleisbau

mhi
märklin Händler-Initiative

Diesellokomotive der Baureihe 320, mit Windabweiser an den Führerstandsfenstern und Zugbahnfunk-Antenne.
Privatbahn-Lokomotive der Wiebe Holding GmbH & Co. KG, Achim.
Lok-Betriebsnummer 320 001-1. Betriebszustand um 2015.

Auf einen Blick:

- **Vorbildgerechte Formänderungen.**
- **Fahrgestell und Aufbau der Lokomotive weitgehend aus Metall.**
- **Angetriebene Lüfterräder, paarweise schaltbar.**
- **Führerstandbeleuchtung und Maschinenraum-Beleuchtung digital schaltbar.**
- **Spielewelt-Decoder mfx+ mit vielfältigen Licht- und Soundfunktionen.**

In Kürze bei Ihrem MHI Fachhändler erhältlich!

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

39321 Diesellokomotive Baureihe 320 **469,- * €**

Passende Güterwagen ab Herbst erhältlich.

24142 (Trix)	48460	48459	39321

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

Die Kontaktinformationen aller Stammtische auf einen Blick

Das Modellbahnhobby führt zusammen – egal, ob es um Modelle, Vorbilder oder Anlagenbau geht. Als Anlaufstellen für alle Bahn-begeisterten haben sich 96 Märklin und Trix Stammtische etabliert, deren Kontaktdaten wir hier als großen Überblick publizieren.

Niederlande

Dänemark

Belgien

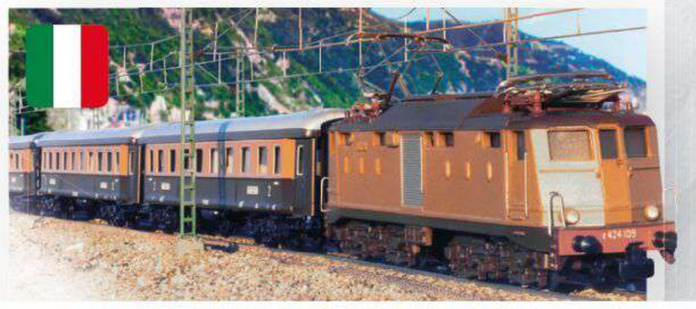
Deutschland

Frankreich

Österreich

Schweiz

Italien



Märklin und Trix Stammtische

Deutschland

- **14089 Berlin**
  Thomas Rietig, Tel.: +49 (0) 30/36 43 09 13, www.mist1.de,
  presse@mist1.berlin

- **20251 Hamburg**
  Doris Kerk, Tel.: +49 (0) 48 21/6 39 85 58, rhoen@hamburg.de

- **21391 Reppenstedt/Lüneburg**
  Volker Lütge, Tel.: +49 (0) 41 31/6 84 67 90
  und +49 (0)1 70/1 54 07 96, volker.luetge@gmx.de

- **21493 Kreise Herzogtum Lauenburg/Stormarn**
  MIST 21, Gerd Uwe Schöne, Lothar Buth, Tel.: +49 (0) 41 56/3 91,
  +49 (0)1 77/4 91 58 15, lokprofi43@web.de

- **21680 Stade**
  Thomas Witt und Jan Reitmann, Tel.: +49 (0)1 70/5 14 99 65,
  maerklin-stammtisch-stade@gmx.de,
  Facebook: Märklin Stammtisch Stade

- **22851 Hamburg**
  Thomas Gerke, Tel.: +49 (0)1 57/58 77 98 74,
  www.hamst.de, info@hamst.de

- **23552 Lübeck**
  Spur 1 Treff, Peter Wulf, Tel.: +49 (0) 43 81/74 17,
  spur1nord@gmx.de

- **23556 Lübeck**
  Am Grenzwall 20/22, Reiner Wegner,
  Tel.: +49 (0)4 51/4 99 15 62, und Andreas Laakmann,
  Tel.: +49 (0)4 51/4 99 83 96, info@mit-stammtisch-lübeck.de,
  www.mit-stammtisch-lübeck.de

- **23879 Mölln**
  Michael Koop, Tel.: +49 (0) 45 42/8 61 70,
  maerklin-freunde-moelln@gmx.de

- **24103 Kiel**
  Spur H0 Treff, Peter Wulf, Tel.: +49 (0) 43 81/74 17,
  www.mit-nord.de, insidertreff-nord@gmx.de

- **24114 Kiel**
  Winterbeker Weg 49, Haus des Sports, Hans-Ulrich Druske,
  Tel.: +49 (0) 45 21/7 00 70, hans-ulrich-druske@t-online.de,
  Rainer Schlempke, Tel.: +49 (0)1 72/5 43 23 02,
  rainer.schlempke@gmx.de, http://modulbauimteam.de

- **25541 Brunsbüttel**
  Jörg Wagner, Tel.: +49 (0) 48 52/53 37 35

- **25980 Sylt OT Rantum**
  Raanwai 55 c, Michael Maenss, Tel.: +49 (0) 46 51/2 23 48,
  mikkel@syltrantum.de, www.syltrantum.de

- **27383 Scheeßel**
  Hans Jürgen Lehmberg, Tel.: +49 (0)1 70/2 44 93 94,
  gerkenwitte@gmx.de

- **28307 Bremen**
  Johannes Evers, Tel.: +49 (0)1 57/35 75 34 23, hans.evers@gmx.net,
  Rolf Meyer, Meyerstraße 19 a, 28816 Stuhr,
  Tel.: +49 (0)1 75/7 52 34 34, romeyer@arcor.de

- **28876 Oyten**
  Am Moor 62, Michael Laubenstein,
  Tel.: +49 (0)1 52/53 65 28 30, m-laubenstein@web.de

- **29339 Wathlingen**
  MIST Osthannover, Torsten Harms, Tel.: +49 (0) 51 44/9 23 02,
  info@kanzleiharms.de

- **29345 Unterlüß** T
  Gartenstr. 15, Georg Stumm, Tel.: +49 (0)1 62/8 45 70 65,
  georg.nikolaus.stumm@googlemail.com
  und Thomas Pirch, 29320 Hermannsburg, Luisenstr. 15,
  Tel.: +49 (0)1 72/4 23 50 22, thomaspirch@web.de

- **31134 Hildesheim**
  Mist Hi/IG Modulgruppe, Rüdiger Stock,
  Tel.: +49 (0)1 51/43 89 51 28,
  www.mist-hi.de, info@mist-hi.de
  Facebook: IG Modulgruppe/Mist Hi
  Youtube: Märklin Insider Stammtisch Hildesheim
  Instagram: igmisthi

- **31582 Nienburg**
  Carsten Heling, Tel.: +49 (0) 50 21/6 00 29 49

- **32108 Bad Salzuflen**
  Paul Sander, Tel.: +49 (0) 52 22/98 91 88,
  pasa2603@t-online.de und Ralf-Udo Heitmann,
  Tel.: +49 (0) 52 22/8 27 52,
  heitmann.badsalzuflen@t-online.de

- **32312 Lübbecke**
  Rolf Hegerding, Tel.: +49 (0) 57 41/46 68,
  modellbahntreff-luebbecke@web.de

- **33378 Rheda-Wiedenbrück**
  Torsten Piorr-Marx, Tel.: +49 (0)1 70/8 96 15 58,
  anmeldung@mist-owl.de oder
  torsten.piorr-marx@mist-owl.de, www.mist-owl.de

- **34277 Fuldabrück**
  Manfred Mayer, Tel.: +49 (0) 56 65/28 93 und
  +49 (0)1 75/5 01 26 81, M.Baer@t-online.de

- **34560 Fritzlar-Geismar**
  Eichgarten 12, Alexander Hebeler, Tel.: +49 (0)1 73/2 52 02 19,
  www.insiderstammtisch-geismar.piczo.com,
  ina.hebeler@gmx.de

- **34613 Schwalmstadt**
  Alte Mengsberger Str. 14, Siegfried Groß,
  Tel.: +49 (0)66 91/9 11 01 37, modellbahn-in-der-schwalm@web.de

- **38100 Braunschweig**
  Michael Jens Gregor
  Tel.: +49 (0) 16 0/97 00 05 12,
  www.mist3bs.de, mist3@mist3bs.de

- **38239 Salzgitter**
  Stefan Schrieber, Tel.: +49 (0)1 51/25 99 75 52,
  stefan.schrieber@gmx.de

- **40764 Langenfeld**
  Rudolf-Harbig-Weg 10, Werner Mey,
  Tel.: +49 (0) 21 73/3 94 35 30, werner.mey@t-online.de

- **41462 Neuss**
  Rainer Pucher, Tel.: +49 (0)1 72/8 73 51 14, igel47@gmx.de

- **42275 Wuppertal**
  Torsten Jahnke, Tel.: +49 (0)1 71/9 33 30 50,
  MIST42@t-online.de

- **44141 Dortmund**
  Martin Meese, Tel.: +49 (0)2 31/43 56 86,
  meese.dortmund@gmail.com

- **44309 Dortmund**
  Marcel Gößmann, webmaster@mdbt.eu, www.mdbt.eu

- **45473 Mülheim a. d. R.**
  Aktienstr. 80, Restaurant Bürgergarten,
  Hanno Brünninghaus, Tel.: +49 (0)2 01/60 82 61,
  www.mist-4.de, info@mist-4.de

- **47475 Kamp-Lintfort**
  Heinz-Dieter Papenberg, Tel.: +49 (0) 28 41/5 11 32,
  www.mist47.de, HPapenberg@arcor.de

* M Märklin Insider und Trix Stammtisch, T Trix Stammtisch

48076 Münster M T
c/o Christian Schmidt, 48351 Everswinkel,
Tel.: +49 (0) 25 82/66 96 99, mist-muenster@t-online.de
Treffpunkt: Lokal Stapelskotten, 48155 Münster
(St. Mauritz), Wolbecker Str. 418

50181 Bedburg M T
Theodor-Heuss-Straße 40, Restaurant Kirdorfer Hof,
Oliver Schlauch, Tel.: +49 (0)2 28/3 72 81 77,
oliver.schlauch@t-online.de

51103 Köln
Thomas Nüchter, Tel.: +49 (0) 21 73/1 09 79 75,
www.mist51.de, info@mist51.de

52525 Waldfeucht T
Ringstr. 19, Trix Euregio Stammtisch, Vereinsräume/
priv. Museum: „Die Trixburg“, Reimund Beulen,
www.trix-euregio-stammtisch.de,
Forum: www.trix-archiv.de

52531 Übach-Palenberg
Kirchstraße 17, Hotel & Restaurant Weydenhof,
Detlef Kochs, Tel.: +49 (0)1 72/9 92 20 89,
detlefkochs@t-online.de

53619 Rheinbreitbach
Eifelblick 28, Jens Arenberg, Tel.: +49 (0)1 70/2 07 77 22,
mist-mittelrhein@web.de, www.mist-mittelrhein.de

53721 Siegburg
Wahnbachtalstraße 19, Wirtshaus Zur Sieg, Fröhliche Eisenbahner, Oliver Schlauch, http://fe53721.de, club@fe53721.de

54329 Konz-Kommlingen
Donatusstraße 5, Günter Schröter,
Tel.: +49 (0) 65 01/1 22 80, guenterschroeter@aol.com

55129 Mainz M T
Ringstr. 11, Stefan Claus, Tel.: +49 (0) 61 31/6 17 65 90,
mist55@msclaus.de und Stephan Türk,
Tel.: +49 (0) 61 31/47 67 71, tuerk@mpip-mainz.mpg.de,
www.mist55.de

56561 Niederzissen T
Am Sauerbrunnen 36, Helmut Wasserscheid,
Tel.: +49 (0) 26 36/80 04 60 (ab 19 Uhr) und
+49 (0)1 70/6 01 68 26, Fax: +49 (0) 26 36/80 04 62,
trix.wasserscheid@t-online.de,
www.trixexpressfreundeinternational.de

57567 Daaden
Mittelstr. 8, Axel Schmidt, Tel.: +49 (0) 27 43/93 36 60,
modellbaumeyer@t-online.de

58507 Lüdenscheid
Kontakt auf Anfrage über den Club

58636 Iserlohn
Insider-Stammtisch Ruhr/Sauerland, Ulrich Köhn,
Tel.: +49 (0)1 70/4 19 61 40 und Matthias Rysi,
Tel.: +49 (0)1 63/7 19 36 15,
info@modellbahner-digital-treff.de,
www.modellbahner-digital-treff.de

61267 Neu-Anspach
Stefan Zimmermann, Tel.: +49 (0) 60 81/96 18 82,
Mist-61@web.de

63179 Obertshausen
Seligenstädter Str. 45, Ralf Krapp,
Tel.: +49 (0) 61 04/7 12 73 und +49 (0)1 60/95 37 02 50,
ralf.krapp@t-online.de

64287 Darmstadt M T
J. Schröder und F. Bickel, mimosta_suedhessen@t-online.de

65520 Bad Camberg
Sebastian-Kneipp-Str. 1, Helmut Stern,
Café Stern, Tel.: +49 (0)1 73/6 68 62 99,
Cafe-Stern@region-online.de

66130 Saarbrücken
Saargemünder Str. 154, Burkhard Eins,
Tel.: +49 (0)6 81/8 73 95 07 und +49 (0)1 78/5 56 94 62,
b.eins@gmx.de

67346 Speyer
Eselsdamm 8, Ulrich Klumpp,
Tel.: +49 (0) 62 32/9 19 06 30, Fax: +49 (0) 62 32/9 19 06 32,
ulrich.klumpp@mist67.de, www.mist-rhein-neckar.de

67722 Winnweiler
Schloßstr. 44, Hotel Restaurant Bischoff (direkt am Bahnhof),
Mathias Keiper, Tel.: +49 (0) 63 02/98 41 08,
mail@mathias-keiper.de

67731 Otterbach
Bergstraße 9, Florian Altherr, Tel.: +49 (0)1 76/24 30 41 14,
www.modellbahn-ig-lautertal.jimdo.com,
modellbahn-ig-lautertal@web.de

70565 Stuttgart
Mark Kaipl, mkaipl@mist7.de,
Guido Wettemann, gwettemann@mist7.de, www.mist7.de

72800 Eningen unter Achalm
Arbachtalstr. 6, Alfred Großmann, Tel.: +49 (0) 71 21/49 22 61,
www.mist72.de, mist72@mist72.de

76534 Baden-Baden T
Sommerstr. 30, Gerhard Elwert,
Tel.: +49 (0) 72 23/9 91 17 83, gerhard.elwert@freenet.de

78054 Villingen-Schwenningen
Dirk Gülicher, Tel.: +49 (0)1 60/6 65 67 57,
dirk.guelicher@t-online.de

78073 Bad Dürrheim
Scheffelstraße 19, Markus Horn, Tel.: +49 (0) 77 26/37 86 77 od.
Tel.: +49 (0)1 60/4 93 64 09, modelleisenbahntraeume@t-online.de

78647 Trossingen M T
Schulstr. 24, Gerhard Kresser, Tel.: +49 (0) 74 25/32 66 66
und +49 (0)1 75/1 61 52 93, gerhard.kresser@web.de

79312 Emmendingen
Nelkenweg 4, Eugen Schrempp, Tel.: +49 (0) 76 41/39 45

80686 München
Gerhard „Obelix“ Hirmer, Tel.: +49 (0) 89/58 67 83,
gerhard.hirmer@web.de, www.mucis.de

81739 München T
Putzbrunner Str. 39 b, Eberhard Burgert,
Tel.: +49 (0) 89 / 64 25 43 97,
trixexpressfreund@mnet-mail.de,
eberhard@trixexpressfreundeinternational.de,
www.trixexpressfreundeinternational.de

84453 Mühldorf
Leinbergerstr. 69, Wolfgang Schönfelder,
Tel.: +49 (0)1 70/7 11 69 24, wolfgang_schoenfelder@t-online.de

85055 Ingolstadt
MIST E 94, Klaus Meyer, Tel.: +49 (0)1 75/2 74 03 44,
emf.ingolstadt@gmail.com

85435 Erding
Karlstr. 1 a, Ludwig-Josef Eglinger, Tel.: +49 (0) 81 22/61 16,
eglinger@web.de

* M Märklin Insider und T Trix Stammtisch,

- **86551 Aichach**
  Friedrich Schmidt, aic-mist@t-online.de

- **86706 Weichering** T
  Krautgarten 16, Peter Tümmel,
  Tel.: +49 (0) 84 50/9 10 94,
  www.nerfue.de, 16krautg@gmx.de

- **89073 Ulm**
  Falk Dehnert, Tel.: +49 (0) 73 48/2 31 30,
  ulm-mist@bogobit.de, http://ulm-mist.bogobit.de

- **90579 Langenzenn**
  Cadolzburger Weg 25, Georg Schönfelder,
  Tel.: +49 (0)1 51/14 32 97 77,
  katzenschorsch777@gmail.com
  frist9-stammtisch.webnode.com

- **91126 Rednitzhembach**
  Markus Schmid, mschmid352@gmail.com

- **93437 Furth im Wald** M T
  Christoph Haller, m-insider@mes-furthimwald.de,
  www.facebook.com/ModelleisenbahnerstammtischFurth

- **95028 Hof**
  Lindenstraße 31 A, Uwe Thomas,
  Tel.: +49 (0) 92 81/92 88 34 und +49 (0) 15 16/8 13 69 34,
  Fax +49 (0) 92 81/7 53 22 97,
  uwe-thomas@maerklin-stammtischhof.de

- **97486 Königsberg**
  Alleestraße 1, im Volksbildungswerk, 2. Stock,
  Modellbahnclub Mist 97, Alexander Fasslrinner,
  Tel.: +49 (0)1 51/46 53 68 97,
  fasslrinner@aol.com

- **97794 Rieneck**
  Brunnenweg 2, Michael Hermann,
  Tel.: +49 (0)1 71/2 13 28 09,
  www.mist-im-msp.de,
  stammtisch@mist-im-msp.de

Österreich

- **A-1000 Wien**
  Tel./Fax-Box: +43 (0)1/5 97 27 28,
  www.insider-stammtisch.net, insider-stammtisch.net@aon.at

- **A-1100 Wien**
  Wiener Z-Stammtisch, www.z-stammtisch.wien,
  info@z-stammtisch.wien

- **A-5020 Salzburg**
  MIST-Salzburg, Andy Süß, Tel.: +49 (0)1 51/28 16 28 63,
  info.dreileiterwelt@gmx.net, www.mist-salzburg.de

Belgien

- **B-2180 Ekeren (Antwerpen)**
  MIST1.be, Groot Hagelkruis 6/1, Ekershof, Stijn Laceur,
  www.mist1.be, info@mist1.be

- **B-3090 Overijse**
  Michel Lambrechts, Tel.: +32 (0)4 78/13 77 35,
  lambrechts_michel@hotmail.com

- **B-9300 Aalst**
  Dirk Mertens, Tel.: +32 (0)4 78/25 25 31,
  dirk.mertens1@telenet.be

- **B-9850 Hansbeke**
  Hans Van Den Berge, Tel.: +32 (0)9/2 45 47 56,
  customservice@marklin.be

* M Märklin Insider und T Trix Stammtisch, T Trix Stammtisch

KAUFMANN MODELLBAHNEN
www.kaufmann-modellbahnen.ch
Modellanlagen

Dänemark

- **DK-2200 Kopenhagen N**
  Jagtvej 109 G, 3 th, Bo Frellsen, bo@frellsen.net
- **DK-2635 Ishøj**
  Kirkebjerg Vænge 35, Ulrik Røikjær Thomsen,
  ulrik@marklin4me.dk, www.mist-zealand.dk
- **DK-6000 Kolding**
  Dreyersvej 19, Johannes-Evald Rossau,
  Tel.: +45 (0) 40 56 00 66, info@mist-jutland.dk

Schweiz

- **CH-3465 Dürrenroth**
  Tschättebach 129, Bruno Schreck, Tel.: +41 (0) 79/7 20 25 11,
  info@emist.ch, www.emist.ch, b.schreck@gmx.ch
- **CH-8308 Illnau**
  Matthias Rögener, www.stayathome.ch/helis.htm,
  helis@rsnweb.ch

Niederlande

- **NL-1544 XC Zaandijk**
  MIST 2 Noord Holland, Oud Heinstraat 20, Erwin Kool,
  Tel.: +31 (0)6/40 15 44 19, e.kool2@chello.nl
- **NL-3831 PJ Leusden**
  MIST Utrecht, Maten 97, Hielco Akkerman,
  Tel.: +31 (0)6/19 55 14 20, hielco.akkerman@xmsnet.nl
- **NL-6432 GH Hoensbroek**
  3-Rail Stamtafel Mijnstreek, Hoofdstraat 112,
  Henk van Grootheest, +31 (0)6/52 52 41 54, kaleb@3rail.nl

Großbritannien

- **Max Holzbauer**
  www.maerklininsider.uk
  contact@maerklininsider.uk

Frankreich

- **F-67230 Huttenheim**
  Restaurant Sud Hôtel, Rue du 1er décembre,
  Etienne Gasser-Kuznik, Tel.: +33 (0)6 20/50 14 88,
  www.stammtisch3rails.fr, bienvenue@stammtisch3rails.fr

Argentinien

- **Círculo Ferromodelista Oeste (CFO Märklin)**
  Sede Condarco 544, Ciudad Autónoma de Buenos Aires,
  Guillermo Alberto Molina, Tel.: +54 911/58 84 96 69
  circuloferromodelistaoeste@gmail.com

Chile

- **CL-2421251 Quilpué**
  Av Cuarta 688, Uwe von der Weyden,
  Tel.: +56 931/19 34 62, uwe@soyaleman.cl

Stammtische und wie das Clubteam Gründer unterstützt

International haben sich Modellbahner in Märklin und Trix Stammtischen organisiert – unabhängige Vereinigungen, die das Modellbahnhobby pflegen. Märklin und Trix unterstützen die Gründung von Stammtischen unter der Voraussetzung, dass der Gründer Mitglied im Märklin Insider- oder Trix Club ist. Und so geht's:

1 **Sie schreiben per E-Mail oder postalisch an das Clubteam, wenn Sie einen Stammtisch gegründet haben oder gerne einen Stammtisch gründen wollen und dafür noch Mitglieder suchen. Bitte schicken Sie uns Ihre Daten, die Sie veröffentlicht haben wollen, und Ihre Mitgliedsnummer.**

2 **Wir veröffentlichen dann Ihre Kontaktdaten in der nächsten Übersicht, sodass andere Mitglieder, die gern an Ihrem Stammtisch teilnehmen wollen, sich mit Ihnen in Verbindung setzen können. Märklin und Trix treten hierbei lediglich als Vermittler auf und bieten Stammtischen eine Plattform.**

Stammtischkontakte online

Für die Mitglieder des Märklin Insider- und Trix Clubs gibt es eine stets aktuelle Übersicht mit den Kontakten zu den Stammtischen im exklusiven Clubbereich (siehe Downloads) unter www.maerklin.de und www.trix.de

Kontakt Clubteam

Postadresse:
Märklin Insider-Club / Trix Club
Postfach 960
D-73009 Göppingen

E-Mail-Kontakt
Insider-Club: insider-club@maerklin.com
Trix Club: club@trix.de

EXKLUSIV FÜR DIE MITGLIEDER DER MÄRKLIN KUNDENCLUBS

IHR GUTSCHEIN-CODE
LAUTET **MAERKLIN2022**

SCHRITT FÜR SCHRITT ZUR PERFEKTEN MODELLBAHN

Die Anlage wird grün: Vegetation, Felsen, Gewässer, Details

Thomas Mauer zeigt anhand von Beispielen aus seiner langjährigen Modellbahnpraxis, wie er bei der Schaffung der Landschaft auf seinen Anlagen und Dioramen vorgeht.

112 Seiten · ca. 300 Abb. · Best.-Nr. 68021 · € (D) 19,95

SPAREN SIE JETZT 30%!*

Buch & DVD
nur **€ 29,95***
statt € 42,90
Best.-Nr. 53607

Firmenporträt mit seltenen Archiv- und Modellaufnahmen, Sprache: Deutsch

DVD, 60 Min. Laufzeit
Best.-Nr. 80601

UNSER BUCH-TIPP:

Die schönsten Märklin-Anlagen in H0

168 Seiten
ca. 240 Abb.
Best.-Nr. 13060
€ (D) 29,99

Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort
oder einfach in unserem Onlineshop
www.vgbahn.shop/maerklin portofrei* bestellen

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

* Portofreie Lieferung ab einem Bestellwert von € 5,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,00 – ins Ausland abweichend

* Für Lieferungen innerhalb Deutschlands unter € 5,– Bestellwert berechnen wir € 3,95 Versandkosten.

© surangaw - Adobe Stock

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München-

AKTUELLE KATALOGE

Märklin
Sommer-Neuheiten
Prospekt 2022

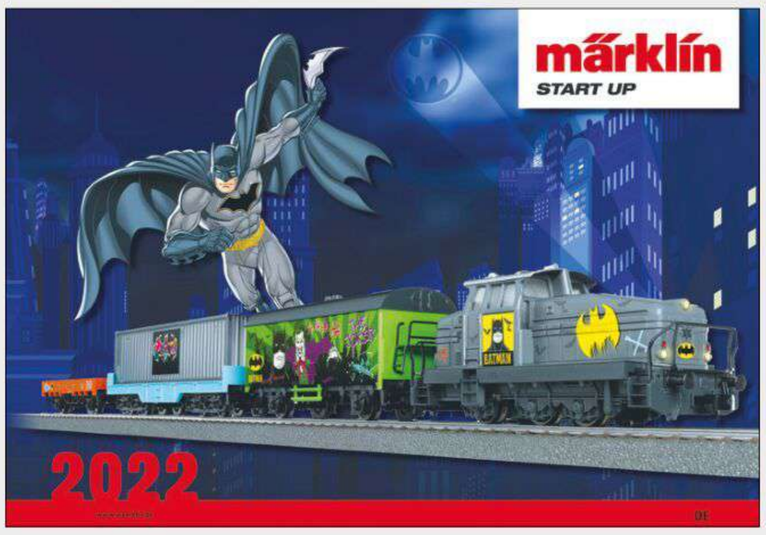
Märklin
Gesamtkatalog
2021/2022

TRIX
Sommer-Neuheiten
Prospekte 2022

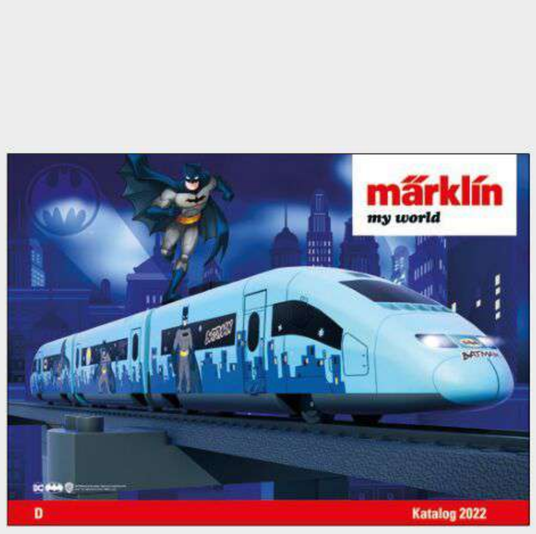
TRIX
Hauptkataloge
2021/2022

LGB
Sommer-Neuheiten
Prospekt 2022

LGB
Katalog 2022



Märklin
Start up
Katalog 2022

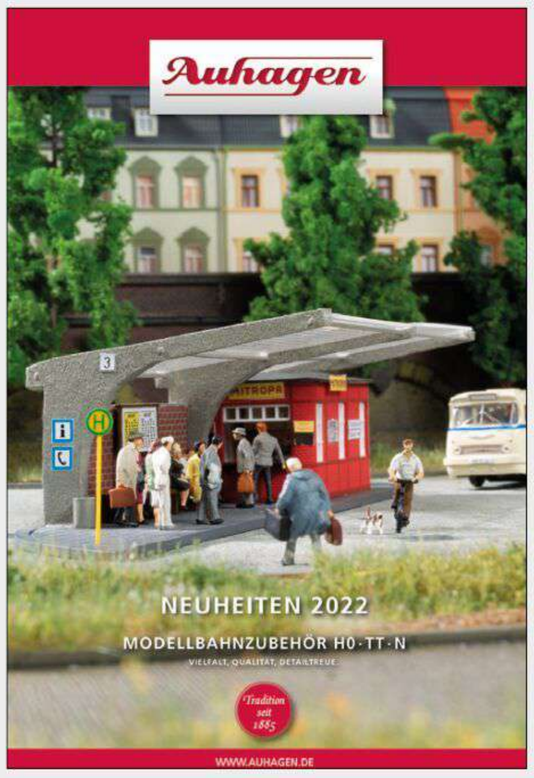


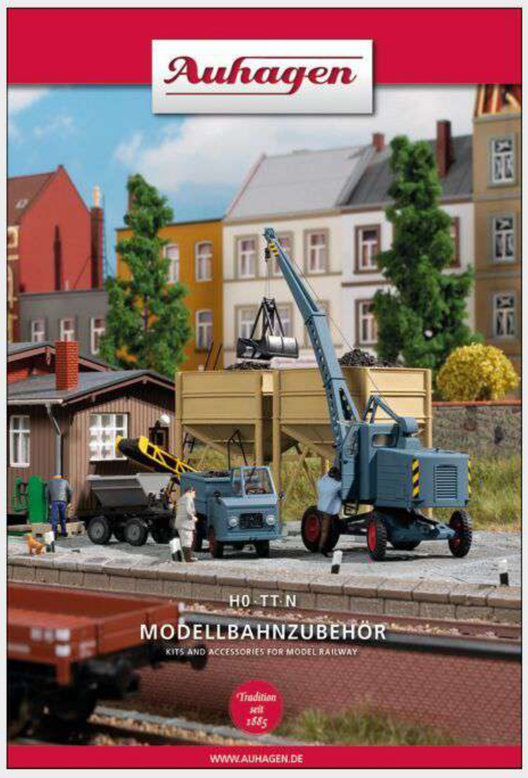
Märklin
my world
Katalog 2022

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

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

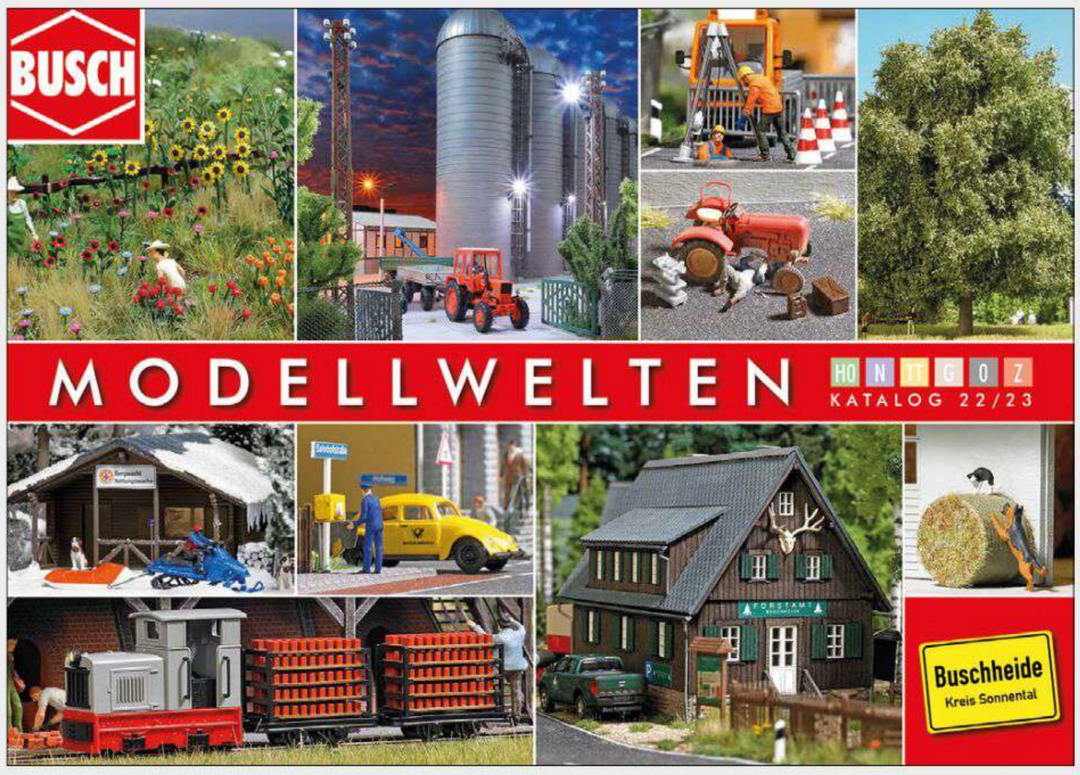
Alle Prospekte und Kataloge von Märklin, Trix und LGB sind im Fachhandel erhältlich.





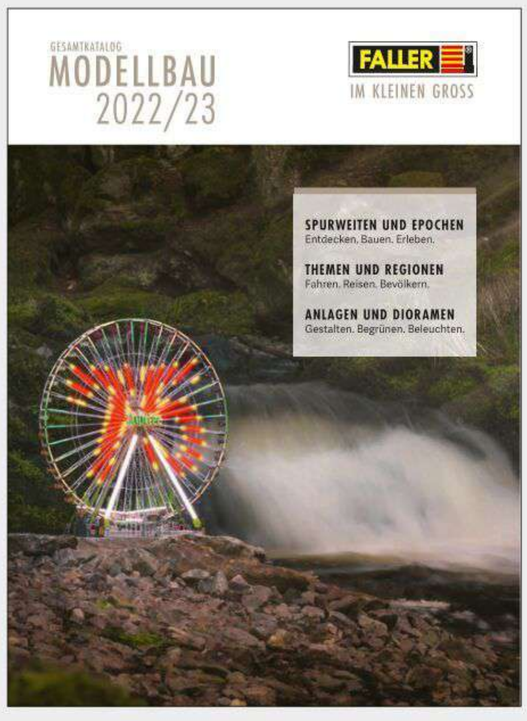
AUHAGEN GmbH

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**

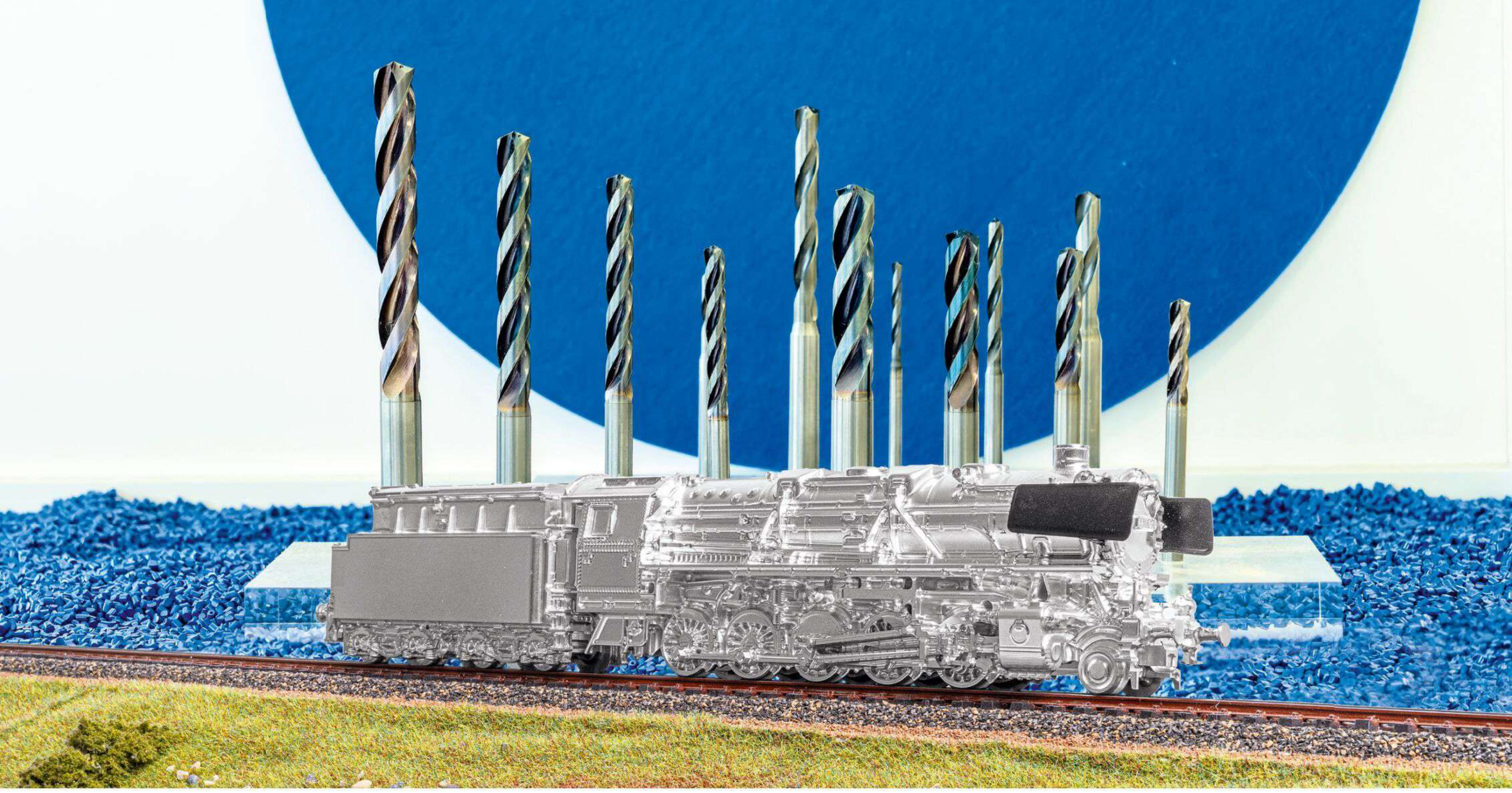


Gebr. FALLER GmbH

FALLER Gesamtkatalog »Modellbau 2022/23«
6,90 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**



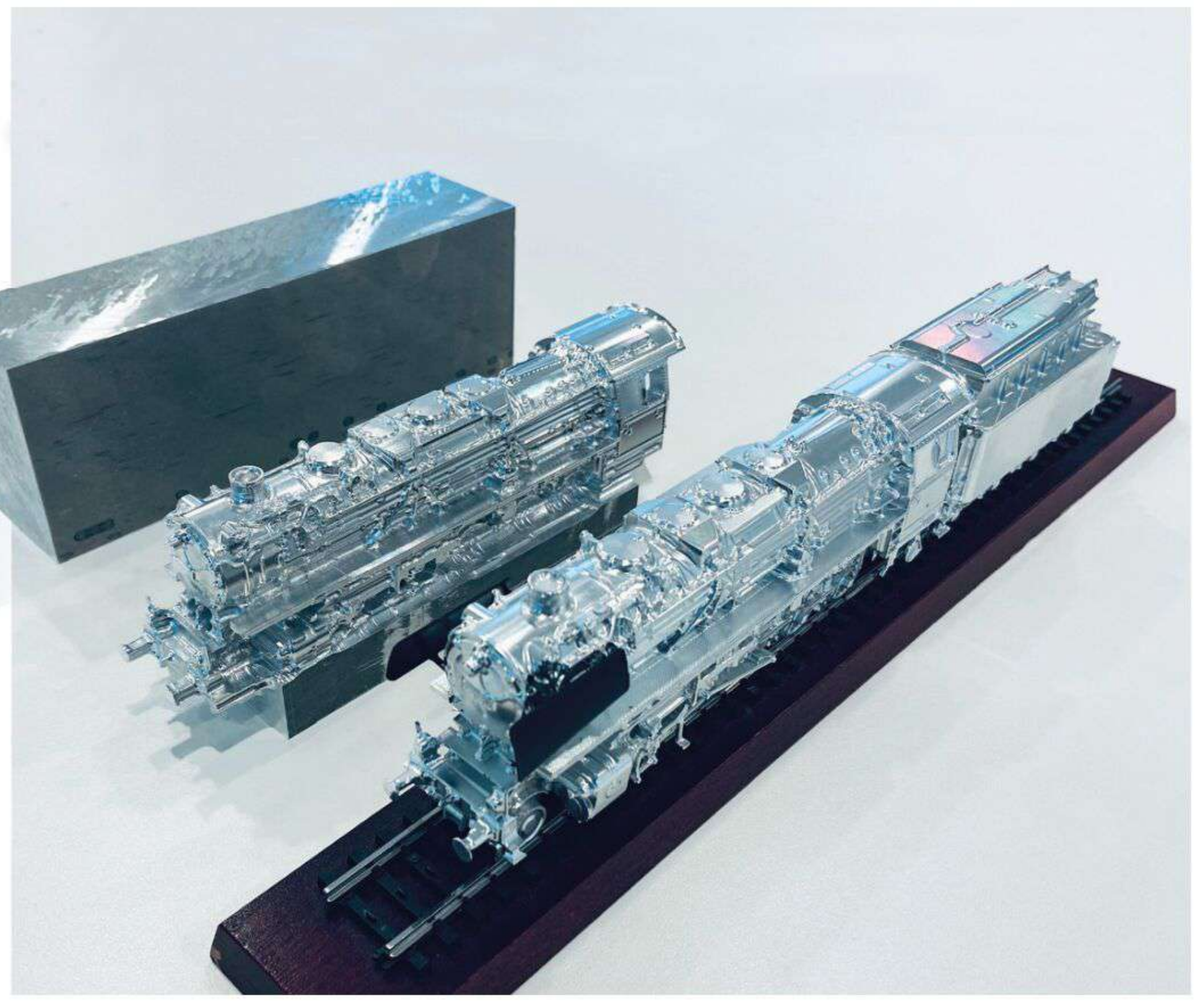
Die Güterzug-Dampflok 44 1315 in blitzendem Aluminium: Anlässlich der Eröffnung des Märklineums und des dort aufgestellten Vorbilds hat der Werkzeughersteller OSG für seinen Kunden Märklin das Modell gefräst – 55 Stunden dauerte die Bearbeitungszeit.

Gefräste 44 1315 wird zum Kompetenzdemonstrator

Für die Qualität der Modellgussformen kooperiert Märklin mit ausgewiesenen Hightech-Firmen. Eine davon, der Werkzeugspezialist OSG, hat nun als Hommage die Märklineums-Lok 44 1315 in 1:87 aus einem Alublock gefräst. Ein höchst anspruchsvolles Projekt.

Die 44 1315 auf dem Hof des Märklineums in Göppingen wird als Vorbild und Märklin H0-Modell bestaunt – neuerdings auch als eine technikkünstlerische Machbarkeitsstudie: Lok und Schlepptender sind aus Aluminiumblöcken gefräst worden – eine Meisterleistung des Zerspanens, die dem Werkzeughersteller OSG mit Unterstützung des Messsystemanbieters Hexagon und des Märklin Werkzeugbaus gelungen ist. Schon die Materialentscheidung erschwerte das Projekt. „Das ausgewählte Aluminium ist fest und nicht leicht zu zerspanen, seine Zugfestigkeit ist ähnlich hoch wie die von Stahl, es ist langspanend und neigt dazu, anzukleben“, skizziert Magnus Hoyer, Leiter der OSG Academy, die Problematik. „Die Herausforderung an die Werkzeuge liegt deshalb in einer sehr scharfen, aber dennoch stabilen Schneide sowie einer extrem guten Beschichtung. Um die glatten Oberfächen, angeformten Imitationen und Ansteckteile des Modells in Aluminium abzubilden, setzten wir insgesamt 15 unterschiedliche Fräswerkzeuge ein. Die reine Bearbeitungszeit für Lok und Tender betrug so schließlich 55 Stunden.“

Für außergewöhnliche Projekte sind Fachleute immer zu gewinnen. So stellte Dominik Bulling, Meister Werkzeugbau bei Märklin, die 3D-Konstruktionsdaten des H0-Modells der 44 1315 (Art. 39889, Trix Art. 22989) zur Verfügung – mit der Vorgabe, auch Details zu berücksichtigen. „Zylinderblock, Betriebsnummer an der Rauchkammertür, Oberflächenvorwärmer – alles machbar. Und die Nieten am Führerstand oder das Riffelmuster der Umlaufbleche sind eben zeitaufwendig“, bewertet Magnus Hoyer die Aufgabe. „Doch die auf dem Druckgussverfahren beruhende Oberflächen- und Detailqualität einer Märklin Lok ist im



Durch Materialabtrag mit 15 verschiedenen Fräswerkzeugen wurden Lok und Tender aus Aluminiumblöcken herausgearbeitet.

Als Dominik Bulling, Meister Werkzeugbau Märklin, 2018 OSG auf einer Messe besuchte, wurde die Idee einer gefrästen 44 1315 geboren. Zunächst musste aber noch das H0-Modell konstruiert werden.

Zerspanprozess nicht darstellbar. Mir schwante gleich, dass wir beim Programmieren der Werkzeuge und hinsichtlich der Maschinenlaufzeiten einen enormen Aufwand betreiben würden.“ Um die Umsetzung zeitlich in Grenzen zu halten, holte sich OSG Programmierunterstützung durch Walter Schmitt von Hexagon und die CAD-CAM-Software WorkNC, die letztlich die komplette Programmierung übernahmen. Das Zerspanen war dann schließlich für die OSG-Fräswerkzeuge ein klassischer, gut beherrschter Arbeitsprozess.

„Die Kompetenz bei diesem Werkstück liegt im Knowhow, eine so komplexe Geometrie anzugehen. So droht der Fräser oft, mit dem Werkstück zu kollidieren und es sind etwa bei den Speichenrädern gezielt Durchbrüche zu programmieren“, erklärt der OSG-Academy-Leiter. „Wir mussten also präzise festlegen, wie gespant wird und mit welchen Werkzeugen – etwa Schaft-, Torus- oder Kugelfräser – welche Kavitäten und Konturen mit welcher Präzision herauszuarbeiten sind.“ Genau dieses Wissen steht aktuell bei Maschinenherstellern und Anwendern aus dem Werkzeug- und Formenbau hoch im Kurs. „Wir konnten also mit der gefrästen 44 1315 zeigen, dass wir Prozesse erarbeiten, programmieren und auf die Maschine bringen können.“

„Wir fräsen in unserem CNC-Bearbeitungszentrum komplexe Konturen und glatte Oberflächen mit einer Genauigkeit von 0,01 Millimetern“, veranschaulicht Dominik Bulling die Präzisionsarbeit im Werkzeugbau des Hauses Märklin. „Für die Herstellung von Metall-, Kunststoffformen und Stanzwerkzeugen setzen wir zudem Verfahren wie Senk- und Drahterosion ein, feine Konturen und filigrane Kavitäten werden auch mit der 3D-Laserabtragmaschine in den Stahl eingebracht.“

Text: MM; Fotos: Kötzle, Märklin, OSG

Ein Projektbericht von OSG Deutschland „Lok im Miniaturformat“ mit weiteren Bildern finden Sie auf der Homepage de.osgeurope.com unter „News“.

Die OSG Academy

Fräsen, Bohren, Gewindeschneiden – mit seinen Präzisions- und Hochleistungswerkzeugen ist OSG (de.osgeurope.com) weltweit in Branchen wie Werkzeug- und Formenbau, Automotive oder Schwerindustrie etabliert. Seit Dezember 2016 ist bei OSG Deutschland in Göppingen die OSG Academy mit einer Gebäudefläche von 1.000 Quadratmetern angesiedelt. „Unser OSG Academy European Campus bietet Anwenderunternehmen, Mitarbeitern und der Wissenschaft eine Plattform für Training und Tests – etwa für neu produzierte Werkzeuge und Geometrien“, erklärt OSG Academy-Leiter Magnus Hoyer. „Wir sind also ein Vorführ- und Trainingszentrum, dem ein Technologiezentrum angeschlossen ist, das auch Forschung und Entwicklung für den gesamten europäischen Markt betreibt.“ Ausgestattet ist die OSG Academy mit moderner Multimediatechnik, es gibt ein Auditorium mit 60 Plätzen und eine Maschinenhalle. Regelmäßig veranstaltet die OSG Academy Web-Seminare – und selbstverständlich Workshops sowie Schulungen vor Ort.

Magnus Hoyer, Leiter OSG Academy: „Mit der 44 1315 hat OSG demonstriert, dass wir Prozesse erarbeiten, programmieren und auf die Fräsmaschine bringen können.“

Veranstaltungskalender

Im Sommer bieten Eisenbahnmuseen, Bahnbetriebswerke, Museumsbahnen und viele weitere Veranstalter wieder eine Vielzahl an Events rund um die kleine und große Eisenbahn an. Ausflugsfahrten, Modellbahntreffen oder Kinderfeste – finden Sie die passenden Angebote in Ihrer Nähe. Schon jetzt vormerken: Im September begrüßt Märklin die Modellbahn-Community wieder zum Tag der offenen Tür in Göppingen.

Foto: Eisenbahnmuseum Bochum/ Hans-Henning Pietsch

KINDERTAG IM EISENBAHNMUSEUM BOCHUM

44879 Bochum, 31. Juli
Details: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

Hier dreht sich alles um kleine Eisenbahnfans und große Vorbilder: Die Besucher erwarten kreative Spiele und spannende Mitmachaktionen wie Fahrten mit der Feldbahn oder dem Drehscheibenkarussell. Zwischen dem Museum und dem Bahnhof Bochum-Dahlhausen verkehrt der Schienenbus „Schweineschnäuzchen“. Highlight der Festlichkeiten: Führerstandsmitfahrten auf einer echten Lokomotive.

14. OLD- UND YOUNGTIMERFESTIVAL

45479 Mülheim an der Ruhr, 18./19. Juni
Details: www.alte-dreherei.de

Historische Fahrzeugparade: Beim Old- und Youngtimerfestival in der Alten Dreherei in Mülheim an der Ruhr gibt es neben der Dauerausstellung wieder viele weitere Pkws, Traktoren, Eisenbahnen und Co zu entdecken. Die erweiterte Feldbahn lädt zu Mitfahrten ein.

INTERNATIONALES SPUR-1-TREFFEN

67346 Speyer, 16./17. Juli
Details: www.speyer.technik-museum.de

Sommer-Highlight für Freunde der Königsklasse: Zum ersten Mal findet das traditionelle Spur-1-Treffen in der großen Veranstaltungshalle „Hangar 10“ im Technik Museum Speyer statt. Internationale Aussteller, Vereine und Hersteller feiern die Nenngröße 1.

SOMMERFEST IM EISENBAHNMUSEUM WEIMAR

99425 Weimar, 30./31. Juli
Details: www.eisenbahnmuseum-weimar.de

Unter dem Motto „Lady Treffen BR 143 2.0“ steigt das diesjährige Sommerfest im Eisenbahnmuseum Weimar. Als Highlight ist eine Lokparade mit E-Loks der Baureihe 143/243 geplant. Zudem erwartet Besucher eine große Lokausstellung vor dem Lokschuppen, Gastlokomotiven, Führerstandsmitfahrten und vieles mehr. Kleine Eisenbahnfans dürfen sich auf eine Kindereisenbahn und -hüpfburg freuen.

Foto: Thüringer Eisenbahnverein

Weitere interessante Empfehlungen:

PLZ	Veranstalter	Details
01445	Dampfbahn-Route Sachsen	www.dampfbahn-route.de
23948	De Lütt Kaffeebrenner	www.stiftung-deutsche-kleinbahnen.de
26757	Borkumer Kleinbahn	www.borkumer-kleinbahn.de
27305	Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.	www.museumseisenbahn.de
52538	Kleinbahnmuseum Selfkantbahn (Touristenbahnen im Rheinland GmbH)	www.selfkantbahn.de
56656	Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH	www.vulkan-express.de
63457	Museumseisenbahn Hanau e. V.	www.museumseisenbahn-hanau.de
73033	Märklin – Tag der offenen Tür	www.maerklin.de
74564	DBK Historische Bahn e. V.	www.dbkev.de
86159	Bahnpark Augsburg	www.bahnpark-augsburg.de
86720	Bayerisches Eisenbahnmuseum	www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
87600	Eisenbahnfreunde Kaufbeuren e. V.	www.eisenbahnfreunde-kf.de
90599	Herpa – Tag der offenen Tür	www.herpa.de
91320	Dampfbahn Fränkische Schweiz e. V.	www.dampfbahn.net

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

WIR ERFÜLLEN MODELLBAHNTRÄUME

29 Jahre brima

Since 1993

brima Modellanlagenbau GmbH

Sommerzeit - Urlaubszeit

Sie sind auf der Durchreise?
Schauen Sie bei uns in unserem Fachgeschäft vorbei

www.modellanlagenbau.de

Die Datenbank für Modellbahner COLLECTION

COLLECTION bietet Ihnen das Programmtool SORTIMENT mit Lokomotiv- + Zugpackungen, Reisezugwagen + Güterwagen + Wagenpackungen, Sonder- und Spezialmodelle (ohne Weihewagen), Zubehör und Literatur. Umfangreiche Technik-Darstellungen und die Verwaltungsprogramme SAMMLUNG, WUNSCHMODELL und VERKÄUFE.
Für Windows 7, 8, 10 und 11. Auf DVD-ROM.

71022 COLLECTION Märklin Spur Z von 1972 bis 2022	€	99,-
72022 COLLECTION Märklin Spur 1 von 1969 bis 2022	€	99,-
73022 COLLECTION Märklin 00/H0 von 1935 bis 2022	€	169,-

Mehr Infos unter www.modellplan.de

modellplan
... Software + Technik für Modellbahner

ARTIMA

Versicherung für Modellbahnen.

- Viel mehr als eine Hausratversicherung – auch bei Außenbahnen!
- Allgefahren-Deckung: Schutz auch bei Bruch oder Beschädigung
- Sonderkonditionen für Märklin-Clubmitglieder

artima.de/maerklin

ARTIMA
Kooperationspartner
märklin

artima.de/modellbahnen | artima@mannheimer.de | Telefon 0621.457 43 66

Die Mannheimer Versicherung AG ist ein Unternehmen des Continentale Versicherungsverbundes auf Gegenseitigkeit.

Mannheimer

Abbildung mit Genehmigung der Gebr. Märklin & Cie. GmbH

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

6x jährlich das Märklin Magazin

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 die Clubnews

Exklusive Clubmodelle

Clubmodelle H0: Die E-Lok BR E 71.1 mit fünfteiligem Güterwagen-Set

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

Clubnewsletter

Clubreisen**

Gratis Katalog und Neuheitenprospekte

Willkommensgeschenk

Kostenloser Versand im Online Shop*

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.

Werbeeinwilligung

◯ Im Rahmen meiner Clubmitgliedschaft möchte ich auch Informationen über Produkte, Events und andere Aktivitäten von Märklin per E-Mail erhalten (diese Einwilligung können Sie jederzeit widerrufen).

◯ Bitte verwenden Sie meine Daten ausschließlich zur Verwaltung meiner Mitgliedschaft. Ich möchte keine weitere Kontaktaufnahme zu Marketing- oder Promotion-Zwecken per E-Mail. Ich bin mir bewusst, dass ich keinerlei Informationen mehr per Mail, wie z.B. den 2-monatigen clubexklusiven Online-Newsletter, den Erinnerungsservice zum Bestellschluss eines Clubmodells oder auch die umgehende Vorstellung von Neuheiten erhalte.

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.

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. 51 A, 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, Claus Dick, Klaus Eckert, Hanne Günther, Frank Mayer, M. T. Nickl, 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:
AKE, Karl Albrecht, Archiv Asmus, Claus Ballsieper, Carl Bellingrodt/Slg. Schumacher, Benedikt Bisping, Claus Dick, duallogic/Envato Elements, Klaus Eckert, Eisenbahnmuseum Bochum/Hans-Henning Pietsch, Robin Fell/Slg. Eisenbahnstiftung, Maximilian Flemming, Janko Franke, S. Gadola, Kötzle Design, Frank Halter, Märklin, Minitrix, M. T. Nickl, OSG, RBD Saarbrücken/Eisenbahnstiftung, Claus Rethorn, Bodo Schenck, A. Schöppner, Slg. Eisenbahnstiftung, Thüringer Eisenbahnverein, Trainini, Trix, Viessmann, www.bahnfotoschweiz.ch

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

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

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

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

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

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

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

Ferdinand von Rüden: Die Baureihe 614. DB-Dieseltriebzüge für den Nahverkehr.

224 Seiten, 380 Abb., Format 21,0 x 29,7 cm, 45,00 EUR, ISBN 978-3-8446-6043-2

Bezugsquelle: über den Buchhandel oder die EK-Verlag GmbH, Lörracher Straße 16, 79115 Freiburg, www.eisenbahn-kurier.de

Knapp 35 Jahre waren die Dieseltriebzüge der Baureihe 614 in Deutschland im Einsatz, bis vor circa zehn Jahren auch die letzten der 42 gebauten Einheiten zunächst ihren Dienst hierzulande einstellten. Ferdinand von Rüden dokumentiert den Werdegang dieser inzwischen kultigen Baureihe – angefangen von den Vorläufern 624/634 über die Fahrzeugkonzeption und Einsatzstrecken bis hin zum Stillstand auf deutschen Gleisen. Er widmet sich aber auch dem Neustart der 614er in Polen und Rumänien, wo ein großer Teil der Einheiten nach umfassender Aufarbeitung heute wieder erfolgreich eingesetzt wird. Eine sehr gelungene Zusammenschau von den Anfängen der bekannten Baureihe bis heute mit zahlreichen meist in Schwarz/Weiß gehaltenen Bildern und ausführlichen Beschreibungen.

Stefan Friesenegger: 101 Dinge, die man über das DB Museum wissen muss

Neugierig auf einen Besuch des DB Museums, des ältesten Eisenbahnmuseums der Welt, macht das aktuell erschienene Nachschlagewerk von Eisenbahnenthusiast Stefan Friesenegger. Denn dem Autor geht es bei der Beschreibung des Museums nicht nur um legendäre Lokomotiven und die wechselvolle Geschichte der Eisenbahn von ihren Anfängen bis heute. In seinen 101 Geschichten wirft er auch einen spannenden Blick hinter die Kulissen und erzählt beispielsweise, was es mit der sogenannten „Montagstüte“ auf sich hat, dass auch mal Museumsexponate in Quarantäne müssen oder was unter dem Museumgebäude in Nürnberg im Verborgenen liegt. Viel Wissenswertes, Überraschendes und Kurioses auf knapp 200 Seiten!

192 Seiten, ca. 90 Abb., Format 12,0 x 18,5 cm, 14,99 EUR, ISBN 978-3-95613-459-3

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

Cornelia Klein: Miniatur Wunderland Welten

Seit inzwischen zwei Jahrzehnten begeistert das Miniatur Wunderland in Hamburg seine zahlreichen Besucher. Anlässlich des 20-jährigen Jubiläums ist nun ein knapp 340-seitiger Bildband erschienen, der die einzelnen Bauabschnitte der inzwischen 1.545 Quadratmeter großen Anlage von Beginn an umfassend beschreibt und mit zahlreichen Fotos dokumentiert. Ob Mitteldeutschland, Knuffingen, Österreich, Hamburg, Amerika, Skandinavien, die Schweiz oder Italien – jede Bauphase ist mit einem Übersichtsplan, einer ausführlichen Beschreibung und den wichtigsten Zahlen wie Modellfläche, Anzahl der Züge, Bauzeit und vielen weiteren Infos versehen. Zudem geben tolle Groß- und Detailaufnahmen exklusive Einblicke in den bunten Alltag der kleinen Wunderländer. Eine lohnende Anschaffung für alle Wunderland-Fans!

Bezugsquelle über die Miniatur Wunderland Hamburg GmbH, Kehrwieder 2, Block D, 20457 Hamburg; www.miniatur-wunderland.de

336 Seiten, ca. 900 Abb., Format 23,0 x 28,0 cm, 19,90 EUR

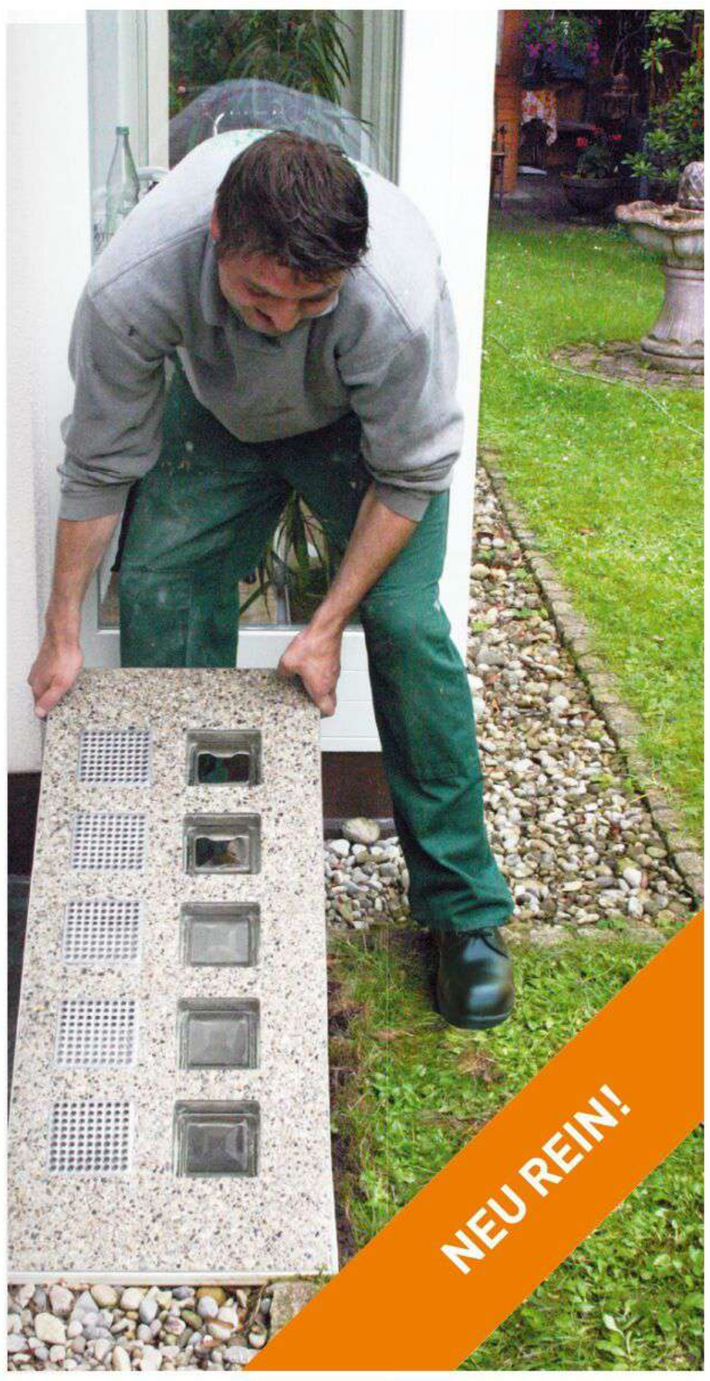
Tolle Fanartikel rund um das Thema Eisenbahn – wie Märklin Stehsammler, Shirts und Geschenkideen für Groß und Klein – warten im Online-Shop unter www.maerklinshop.de (Bereich „FanShop“) auf Sie. Reinschauen lohnt sich.

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 06. – So 10. Juli 2022
09:30 – 18:00 Uhr
Messegelände
81823 München
Halle C5, Stand C5.428
Bitte informieren Sie sich, ob die Messe stattfindet.

Modahum GmbH
Weihermühle 2
82544 Egling

+49 (0) 81 76/93 10-0
info @ moda-safe.de
+49 (0) 81 76/93 10-93
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.

Vorschau

Die Ausgabe 04/2022 des Märklin Magazins erscheint im August 2022!

AKTUELL

Herbst-Events
Für den Herbst sind wieder verschiedene Veranstaltungen rund um die Modellbahn in der Planung. Modellbahner hoffen, sich nach langer Zeit nun direkt vor Ort über ihr Hobby informieren zu können. Ein Highlight ist sicherlich Mitte September (16. und 17. September) der Tag der offenen Tür bei Märklin in Göppingen. Das Event bietet vielfältige Möglichkeiten für einen Blick hinter die Kulissen und erlaubt einen Überblick über die Produktion der unterschiedlichsten Modelle. Wir informieren Sie über den Stand der Vorbereitungen und die wichtigsten Highlights.

MODELL & TECHNIK

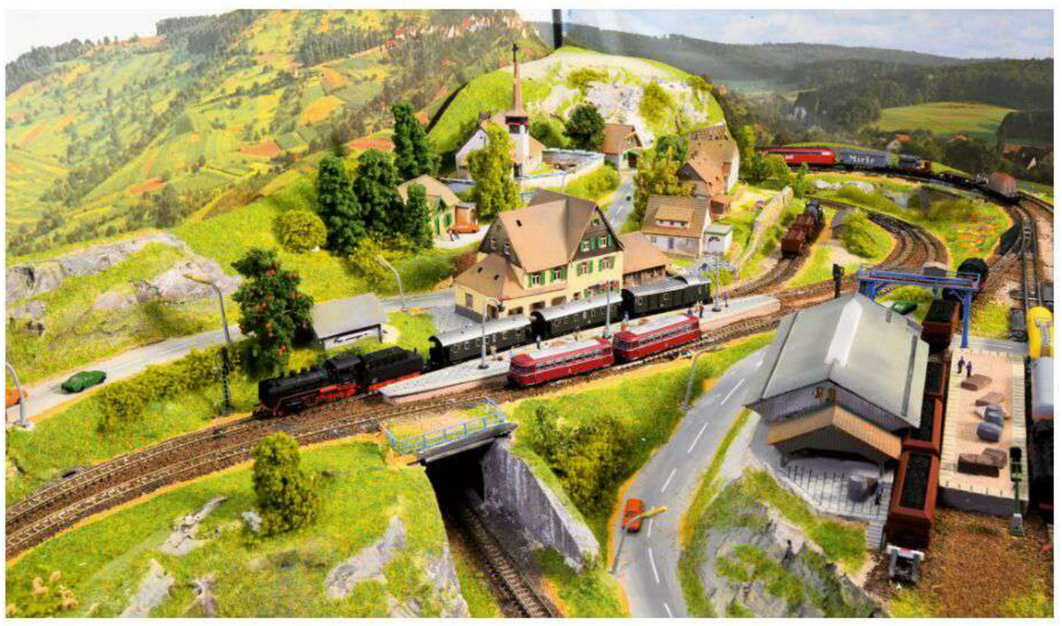
Gütertransport per Bahn
Neben dem Personenverkehr spielt der Transport von Gütern auf der Schiene eine zentrale Rolle im Wirtschaftsleben. Bereits in den späten 1950er-Jahren entdeckte die Autoindustrie die Vorteile, um beispielsweise Motoren und Getriebe zwischen den Werken zu befördern. Mit einem Set in H0 bringen Märklin und Trix diesen wichtigen Bereich auf die Modellbahn. Neben bahnhistorischen Aspekten bietet das Set auch die Möglichkeit, einen wichtigen Bereich der europäischen Wirtschaftsgeschichte nachzubilden.

SPECIAL

50 Jahre Mini-Club, Teil 4
Der Maßstab von 1:220 hat die Konstrukteure der Mini-Club schon immer herausgefordert. Egal, ob es um den Einbau von Motoren, die Bedruckung oder die Fertigung der Chassis ging: Absolute Präzisionsarbeit war gefragt. Und dennoch oder gerade deshalb steht die Mini-Club für eine Reihe von Rekorden. Wir beleuchten die wichtigsten Meilensteine der vergangenen 50 Jahre.

ANLAGENBAU

Anlagenbau für Aufsteiger, Folge 120
Die neue Folge nimmt sich eine Anlage mit den stattlichen Außenmaßen von 390 x 140 Zentimetern vor. Das Besondere der Anlage ist jedoch die doppelte Gleisverbindung, umgangssprachlich auch als „Hosenträger“ bezeichnet. In unserem Fall benötigen wir für den Aufbau der Gleisgeometrie lediglich vier Weichen und eine kleine Kreuzung. Der Gleisplan, der sehr große Fahrmöglichkeiten eröffnet, wird wie üblich für das C-Gleis bei Märklin und Trix und für das K-Gleis von Märklin zur Verfügung stehen.



Kleinod in Spur Z, Folge 11
Es ist vollbracht: Nachdem wir zehn Folgen lang den Aufbau des Kleinods begleitet haben, können nun die Bummelzüge nach Herzenslust gefahren werden. Ein guter Zeitpunkt, um auf das ganze Spur-Z-Bauprojekt zurückzuschauen und dabei manches Detail näher zu betrachten. Wir lassen das erfolgreiche Projekt nochmals Revue passieren – von der Planung über den Aufbau der Trassen bis hin zur Landschaftsgestaltung.

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

HANS-PETER
PORSCHE
TRAUMWERK

ERMÄSSIGUNG FÜR MÄRKLIN CLUB-MITGLIEDER

HANS-PETER PORSCHE TRAUMWERK MODELLEISENBAHN

- Detailgetreue Landschaftsnachbauten aus Süddeutschland, Österreich und der Schweiz
- Baugröße H0, Mittelleiter-Wechselstrom der Marke Märklin
- 2,7 Kilometer Gleislänge, 356 m² verbaute Fläche
- 540 Weichen, 176 Signale, 32 Schattenbahnhöfe, 80.000 Bäume, 8.000 Figuren
- Höhenunterschiede von bis zu fünf Metern
- Bis zu 80 von 180 Zügen und bis zu 40 von 80 DC-Cars fahren kontinuierlich
- 360°-Projektion aus 30 HD-Videoprojektoren simulieren einen kompletten Tagesablauf
- Lautsprecher mit 4D-Sound vertonen zahlreiche Ereignisse auf der Bahn
- Steuerung der Anlage durch 16 Computer
- Periskope und digitale Wagenstandanzeiger

AUSFLUGSZIEL . ERLEBNIS-AUSSTELLUNG . GESAMTKUNSTWERK

Hans-Peter Porsche Traumwerk · Zum Traumwerk 1 · 83454 Anger · Deutschland · www.traumwerk.de · Di – So 9:00 – 17:30 Uhr

96 Plätze pure Nostalgie!

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 Juni 2022

Limitierte Sonderauflage – Solange der Vorrat reicht.

märklin

H0 Nahverkehrswagen 2. Kl. Silberling

- Bauart Bnrzb 725
- Befahrbarer Mindestradius 360 mm
- Typspezifisch gestalteter Unterboden
- Drehgestelle Minden-Deutz 430
- Vorbereitet für stromführende Kupplungen, Schleifer, Innenbeleuchtung und Zugschlussbeleuchtung

H0 | IV | DB

~ | 282 mm

Art.-Nr. 43817

€ 64,99

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

2022

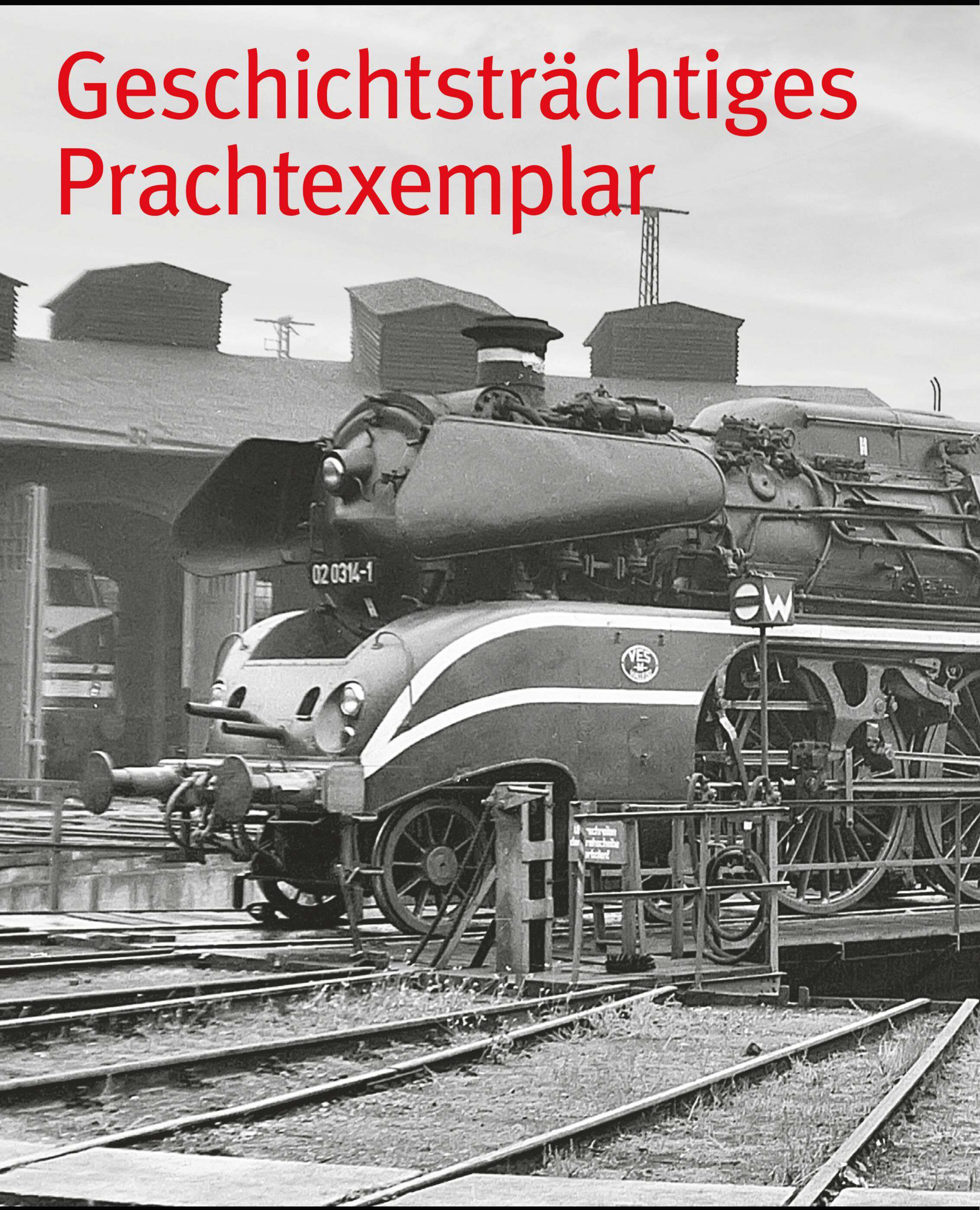
Special

MÄRKLIN 1

AUSGABE 2022

LEGENDÄRER ZEITZEUGE

Geschichtsträchtiges Prachtexemplar



Als Versuchslokomotive der Deutschen Reichsbahn (DR/DDR) machte sich die 02 0314-1 ihren Namen. Ursprünglich als badische IV h gebaut, mauserte sich der Dampfriese im Reko-Programm zum echten Kraftpaket.

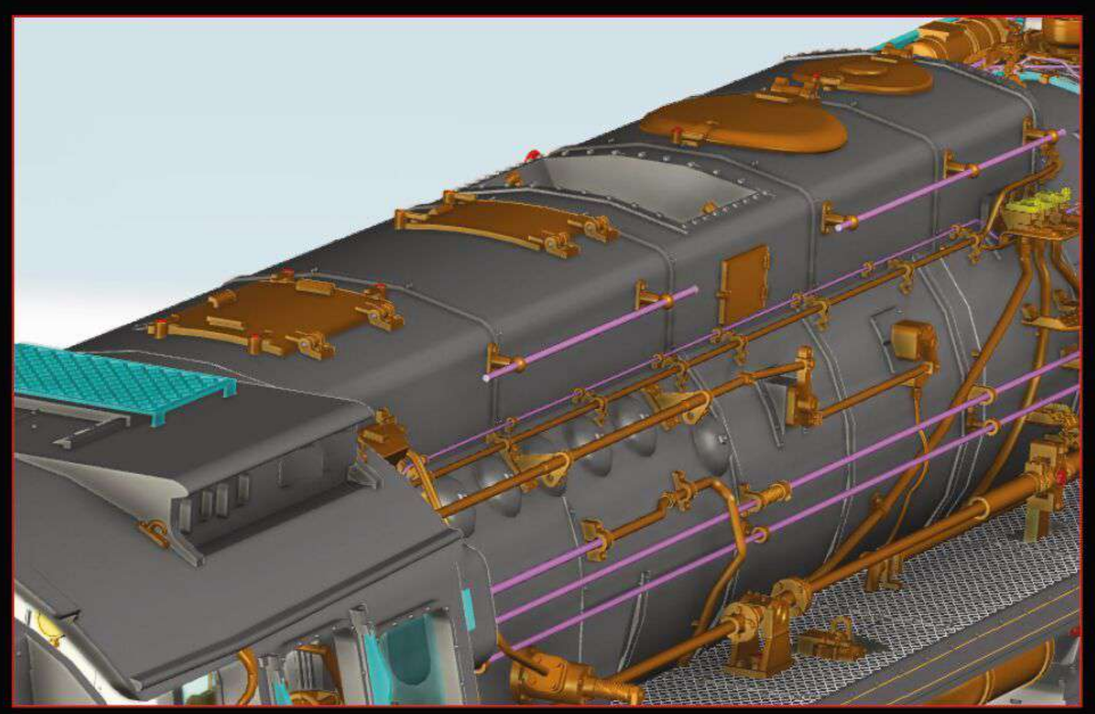
Die Modell-Highlights (Art. 55127)

- **Komplette Neuentwicklung.**
- **Hochdetaillierte Vollmetallbauweise: Fahrwerk, Aufbauten, Kessel etc. aus Zinkdruckguss; Ansetzteile aus Messing.**
- **Aktuelle Decodergeneration (mfx) mit Strompuffer und bis zu 32 Funktionen.**
- **Sonderfunktion: Lokführerfigur betätigt servomotorisch den Regler.**
- **Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß.**
- **Lastgesteuertes radsynchrones Fahrgeräusch.**
- **Rauchkammertür und Domdeckel zum Öffnen mit vielen Originaldetails.**
- **Spitzenbeleuchtung mit epochengerechter Lichtfärbung.**
- **Führerstandsbeleuchtung.**
- **Telex-Kupplungen (Schraubenkupplungen liegen zum Austausch bei).**

Mächtig muten Triebwerk und Bremsgestänge an. Filigran winden sich die vielen Rohrleitungen und feinen Ansetzteile um den Kessel. Vorbildgerecht und perfektioniert bis ins kleinste Detail zeigt sich der Dampfkoloss 02 0314-1 im Betriebszustand um 1970/71 als Märklin 1-Profimodell. Mit einer eindrucksvollen Länge von 73,8 Zentimetern über Puffer ist die Schnellzug-Dampflokomotive mit Öl-Hauptfeuerung und Öl-Tender ein stattlicher Blickfang.

Die komplette Neuentwicklung aus Zinkdruckguss mit Messing-Ansetzteilen ist mit der aktuellen Decodergeneration mit Strompuffer ausgerüstet. Bis zu 32 Digital-Funktionen lassen sich ansteuern und bringen Bahnatmosphäre pur auf die Anlage. Für den unverkennbaren Sound sorgen etwa Rangier-, Schaffner- und Lokpfiff sowie das lastgesteuerte radsynchrone Dampflok-Fahrgeräusch. Effektiv in Szene gesetzt wird die Lokomotive mit dem Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß. Ebenfalls digital schalten lassen sich zahlreiche Lichtfunktionen wie Spitzensignal, Führerstandsbeleuchtung und Feuerbüchsenflackern. Das absolute Highlight des Modells: Per Digital-Sonderfunktion betätigt die Lokführerfigur im hochdetailliert und aufwendig nachempfundenen Führerstand servomotorisch den Regler.

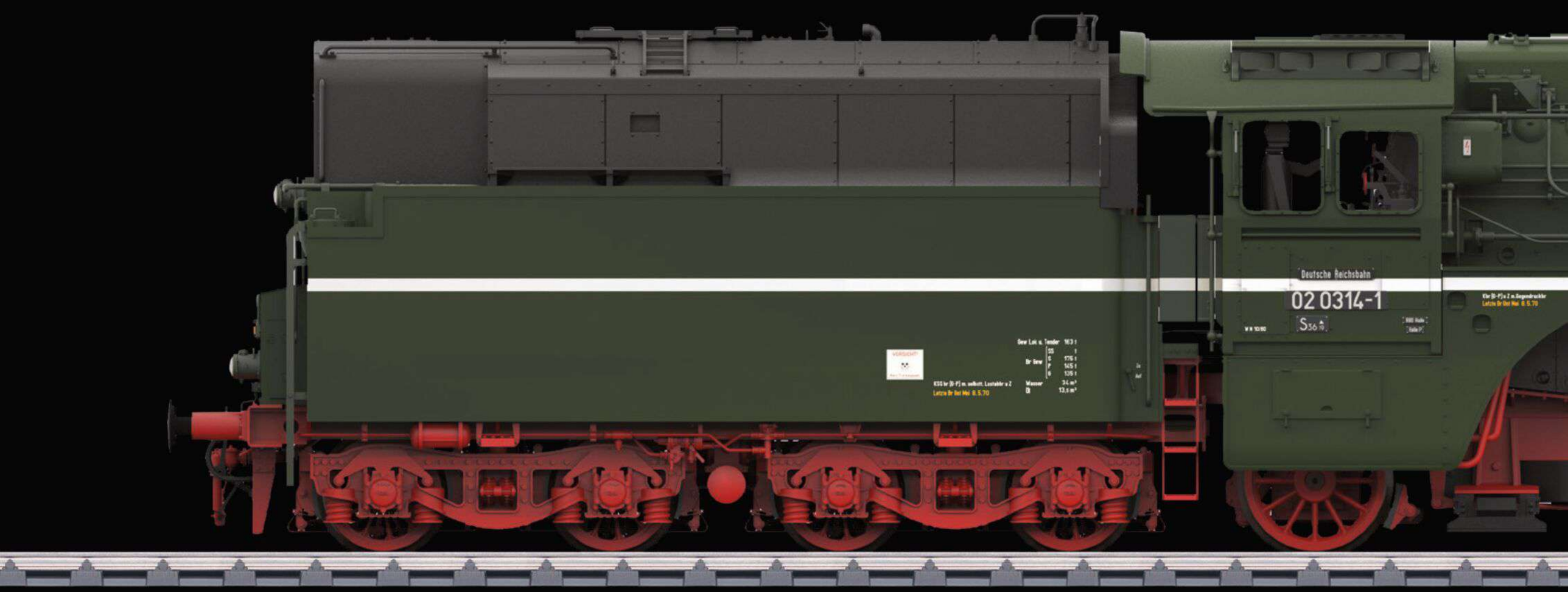
Weitere Raffinessen sind die beweglichen Führerstandstüren sowie Rauchkammertür und Domdeckel zum Öffnen. Mit den montierten Schürzen lassen sich selbst engste Radien auf der Anlage befahren – vorbildgerechte geschlossene Schürzen für große Radien liegen zum Austauschen ebenfalls bei. Der befahrbare Mindestradius der Lokomotive beträgt 1.020 Millimeter. Außerdem verfügt die Lok über Federpuffer und Telex-Kupplungen. Zum klassischen



Feine Detailausführung: Die vier Domdeckel lassen sich öffnen und sind mit Vorreibern gesichert (Bild: CAD-Modell).

Märklin 1-Ausstattungspaket gehören zudem Dampföl, Schraubenkupplungen zum Tauschen, Handschuhe und ein schwarz lackierter Aluminiumsockel zur Lokpräsentation in der Vitrine.

Mit der 02 0314-1 kommt ein echtes Unikat der deutschen Eisenbahngeschichte auf die Spur-1-Anlage. Das Vorbild wurde 1919 von der Firma Maffei in München als badische IV h 1003 gebaut. Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft übernahm die Lok als 18 314 und setzte sie vor allem im Rheinland ein. Dort führte sie etwa den Luxuszug „Rheingold“ an. 1948 wechselte die 18 314 im Tausch gegen eine S 3/6 zur Deutschen Reichsbahn. Nach ersten Einsätzen im Bw Stendal sollte sie schließlich ihre Heimat in der Versuchs- und Entwicklungsstelle-Maschinenwirtschaft in Halle (Saale) finden. Hier war man auf der Suche nach schnellen Vierzylinder-Verbundloks für Versuchsfahrten. Mit 140 Kilometern pro Stunde war die

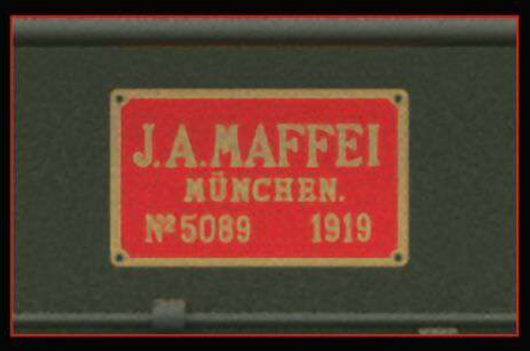


Imposant: Die Teilverkleidung bietet freien Blick auf das Triebwerk der 02 0314-1. Das aufwendige und detailliert nachgestellte Gestänge des Modells steht dem Vorbild mit einem Treib- und Kuppelraddurchmesser von 2.100 Millimetern in nichts nach.

18 314 bereits vergleichsweise schnell und war zudem bekannt für ihre guten Laufeigenschaften. Im Rahmen des Reko-Programms wurde sie 1960 im Reichsbahnausbesserungswerk Zwickau modernisiert. Neben einem Neubaukessel erhielt die Lok eine Riggenbach-Gegendruckbremse für ihren ebenfalls geplanten Einsatz als Bremslok, eine Teilverkleidung für Zylinder und Kesselaufbauten sowie eine niedrige Umlaufschürze, ein Einheitsführerhaus, kleine Windleitbleche und einen Einheitstender 2'2'T34. Auch ein neuer Anstrich sollte nicht fehlen: Mit ihrem weißen Zierstreifen auf dunkelgrüner Grundfarbgebung erinnerte sie an die 18 201. Durch die Umbaumaßnahmen steigerte die Lok ihre Höchstgeschwindigkeit von 140 auf 150 Kilometer pro Stunde. Eine weitere Neuerung erfolgte 1967: der Umbau auf Ölhauptfeuerung. Der Tender erhielt einen Öltank mit einem Fassungsvermögen von 13,5 Kubikmetern, während die Lok um die entsprechend nötigen Armaturen ergänzt wurde.

Mit Einführung der computergerechten Loknummern 1970 wurde die Lokomotive bei der Deutschen Reichsbahn schließlich in 02 0314-1 umbenannt und zeigte sich im Betriebszustand, den nun auch das neue Märklin 1-Modell abbildet. Ende des Jahres 1971 wurde das Vorbild dann endgültig abgestellt und 1972 ausgemustert. Seit 1986 steht das Dampflok-Unikat im Auto & Technik Museum Sinsheim und kann dort von den Besuchern bewundert werden. Mithilfe von Elektromotoren können hier sogar die eindrucksvollen großen Treibräder in Bewegung gesetzt werden. So eröffnet sich für die Besucher ein ganz besonderer Anblick des arbeitenden Gestänges.

Text: sd; Fotos: Robin Fell/Slg. Eisenbahnstiftung, Märklin



Hier fing alles an: Die Firma Maffei baute 1919 die später als 02 0314-1 bekannte Schnellzuglok als badische IV h unter der Fabriknummer 5089.

163 Tonnen bringen Lok und Tender auf die Waage. 34 m³ Wasser und 13,5 m³ Öl können maximal bevorratet werden. Des Weiteren informieren die Tenderanschriften über die Bremsgewichte, den Bremstyp (Kssbr) und das Datum der letzten Bremsrevision.

Die Anschriften am Führerhaus geben Aufschluss über Eisenbahnunternehmen, Betriebsnummer, Betriebsgattung, Bundesbahndirektion und Heimatbetriebswerk sowie die nachträglich eingebaute Gegendruckbremse inklusive der letzten Bremsrevision.

In Halle (Saale) zu Hause: Zunächst als 18 314, dann als 02 0314-1 gehörte die Lok zum Bestand der Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft.

Unverkennbares Markenzeichen: der weiße Zierstreifen auf dunkelgrüner Grundfarbgebung – angelehnt an die 18 201. Aber nicht nur optisch überzeugt das Profimodell. Bis zu 32 Digital-Funktionen sorgen für eine einzigartige Bahnatmosphäre auf der Anlage.

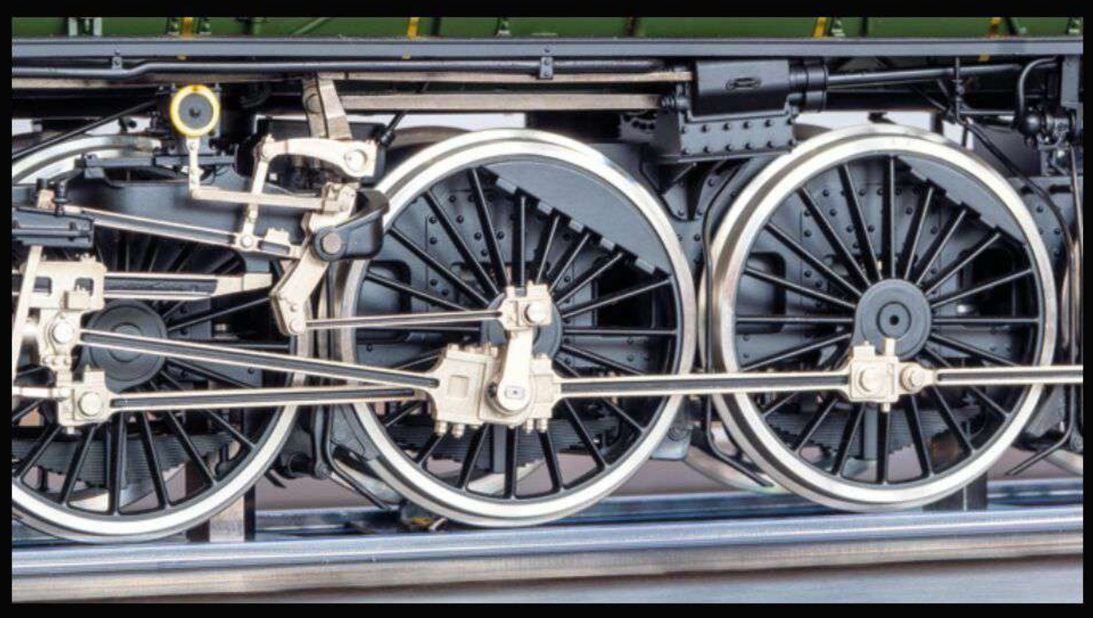
Perfekt inszeniert

Die neuen Spur-1-Vitrinen bringen Ihre Loks der Königsspur elegant und funktional in ihrer ganzen Pracht zum Strahlen.

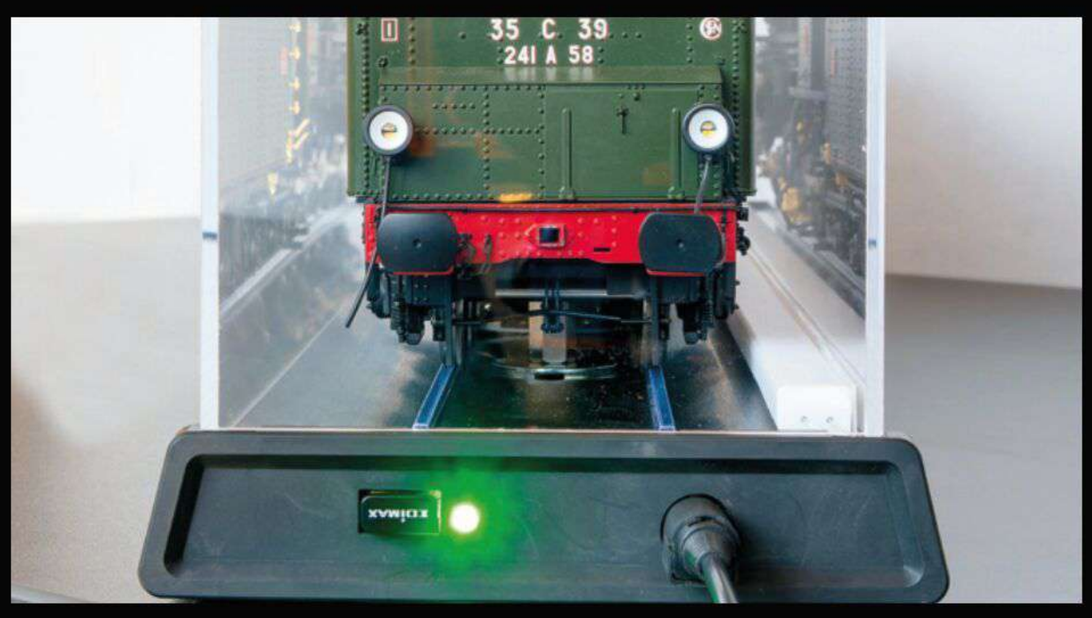
Unter dem unverkennbaren Sound der 241 A-58 setzen sich die Treibräder der einst stärksten und größten Lok Europas in Bewegung. In der Märklin 1-Funktionsvitrine wird das Triebwerkgestänge nicht nur elegant ausgeleuchtet, sondern setzt sich im stationären Fahrbetrieb eindrucksvoll in Bewegung, während per Smartphone alle Digital-Funktionen angesteuert werden können. Eleganz und Liebe zum Detail der Königsklasse kommen so auch als Ausstellungsstück in der Vitrine angemessen zur Geltung.

Die Funktionsvitrinen sind jeweils an der oberen und der unteren Kante der Plexiglashaube mit einem dimmbaren LED-Beleuchtungsstreifen versehen. Zudem können die Streifen unabhängig voneinander geschaltet werden. Der Sockel besteht aus einem schwarz eloxierten Aluminiumprofil. Hier sind die Elektronik und Anschlüsse integriert. Mit Bolzenschrauben wird die Lok in einer Nut in der Mitte befestigt, wodurch die Treibräder in eine Schwebeposition gebracht werden. Geeignet sind Modelle mit mfx-Decoder, die im Auslieferungszustand mittig auf ihrer Präsentationsplatte verschraubt waren. Zudem ist auf die Loklänge zu achten. Die kürzere Vitrine bietet sich für Lokfamilien wie die BR 38, E 18, Köf III oder das „Köfferli“ Ce 6/8 I mit bis zu 70 Zentimetern Länge an. Die längere Variante eignet sich für Lokfamilien wie die BR 241-A, BR 08, BR 41, V 188 oder auch die V 320 mit bis zu 89 Zentimetern Länge. An der kurzen Sockelseite werden Schaltnetzteil und WLAN-Stick (im Lieferumfang enthalten) eingesteckt und schon kann es losgehen. Sobald die Kontrolllampe grün leuchtet, ist die Vitrine betriebsbereit. Praktisch: Es ist kein gesondertes Fahrgerät nötig. Die Steuerung aller Lokfunktionen erfolgt ganz einfach per Smartphone, Tablet oder Computer. Per QR-Code wird zunächst das gewünschte Gerät an das WLAN der Vitrine gekoppelt. Das Scannen eines zweiten QR-Codes führt dann zur Steuerung. Im Bildschirm erscheint die an die CS3 angelehnte Bedienoberfläche. Die Lok meldet

Prachtvoller Anblick: Die 241 A-58 (Art. 55085) in der neuen Märklin 1-Funktionsvitrine (Art. 59960, 59961).



Aufgrund ihrer Schwebeposition können die Treibräder per Fingertipp auf Smartphone und Co. in Bewegung gesetzt werden.

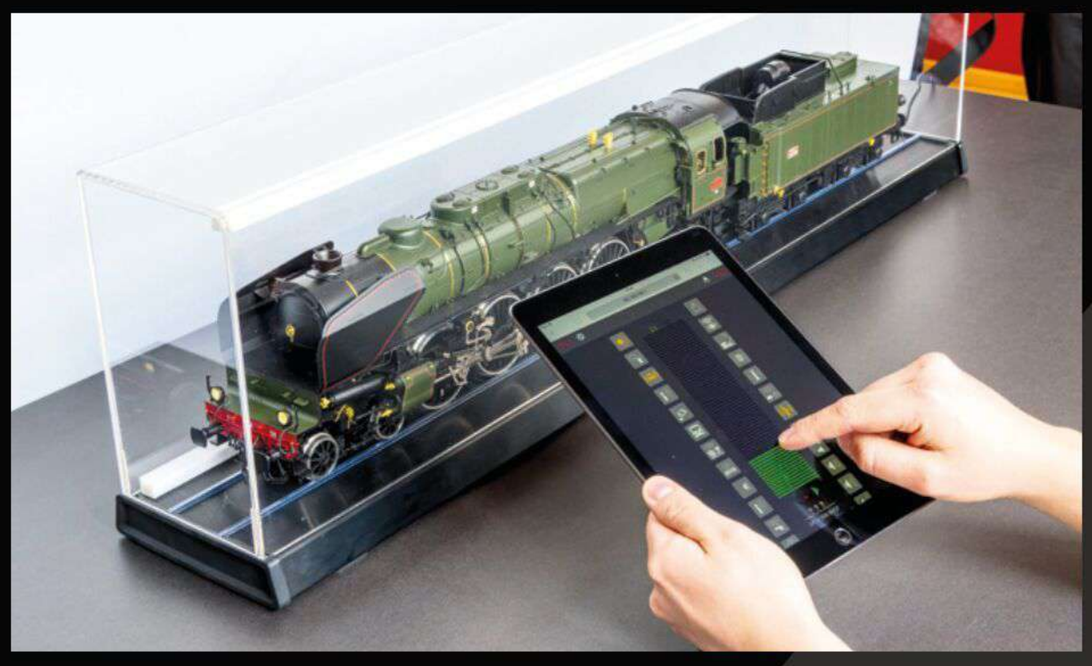


Einfache Inbetriebnahme: Netzkabel anschließen und WLAN-Stick in den USB-Port der Vitrine einstecken und los geht's.

sich automatisch an und wird unten in der Mitte mit angezeigt. Darüber befinden sich der Geschwindigkeitsregler und Pfeiltasten für die gewünschte Fahrtrichtung. Links und rechts werden die Digital-Funktionen als Piktogramme angezeigt. Oben links gelangen Sie über das Zahnrad zu den Einstellungen, oben rechts werden die LED-Beleuchtungsstreifen angesteuert.

Die Software ist mit allen modernen Betriebssystemen wie Android, iOS und Windows kompatibel. Auf dem Märklin Youtube-Kanal finden Sie zwei ausführliche Erklärvideos mit wertvollen Tipps zur Inbetriebnahme der Vitrinen (www.youtube.de/maerklin, Stichwort Vitrine).

Text: sd; Fotos: Kötzle



Praktisch: Die neuen Funktionsvitrinen lassen sich am Computer, Tablet oder per Smartphone bedienen.

MÄRKLIN 1

55162: Schnellzug-Dampflok S 2/6 in dunkelgrün/schwarzer Grundfarbgebung im Betriebszustand um 1906/07. Loknummer 3201.

Dampflokomotiv-Quintett

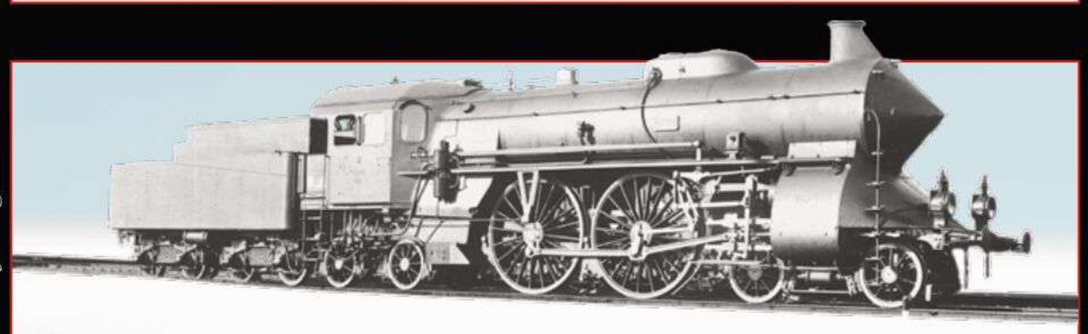
Von der Versuchslok über den Plandienst bis zur Museumslok immer ein Hingucker: die bayerische Dampflok S 2/6 „3201“.

Prachtstück in fünffacher Ausführung: Ob Grün, Braunviolett oder klassisches Schwarz – über die Jahre wechselte die Schnellzug-Dampflokomotive S 2/6 „3201“ gleich mehrfach ihr Erscheinungsbild. Für die Königsklasse präsentiert sie sich deshalb in gleich fünf verschiedenen Betriebszuständen. Das Modell verfügt über die aktuelle Decodergeneration mit Strompuffer und bis zu 32 Funktionen. Raffinierte Besonderheit: Die Lok ist mit zweifarbigem Feuerbüchsenflackern in Verbindung mit einer sich automatisch öffnenden Feuerbüchsenklappe und sich drehender Heizerfigur ausgestattet, die das Kohleschaufeln imitiert. Die komplett neu entwickelten Modelle sind in hochdetaillierter Vollmetallbauweise hergestellt. So sind etwa Fahrwerk, Aufbauten und Kessel aus Zinkdruckguss; Ansetzteile aus Messing gefertigt. Rauchkammertür und Domdeckel sind zum Öffnen und mit vielen Originaldetails umgesetzt.

Text: sd; Fotos: Märklin

55160: Schnellzug-Dampflok S 2/6 in grüner Grundfarbe mit roten Rädern im Betriebszustand um 2017. Loknummer 3201.

55163: Schnellzug-Dampflok S 2/6 in braunvioletter Farbgebung im Betriebszustand um 1910 bis 1912. Loknummer 3201.



55164: Schnellzug-Dampflok S 2/6 in Grün mit rotbraunen Rädern im Betriebszustand um 1924. Loknummer 3201.

55166: Schnellzug-Dampflok BR 15 in schwarzer Grundfarbe mit roten Rädern im Betriebszustand um 1928. Loknummer 15 001.

Vorbildfoto: Eisenbahnstiftung

Impressum

374658

Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Stuttgarter Str. 55–57,
73033 Göppingen, www.maerklin.de
Gedruckt in Deutschland/Printed in Germany
Sie finden uns im Internet unter: www.maerklin.de
Titelfoto: Märklin

4031111175949

Händlerstempel