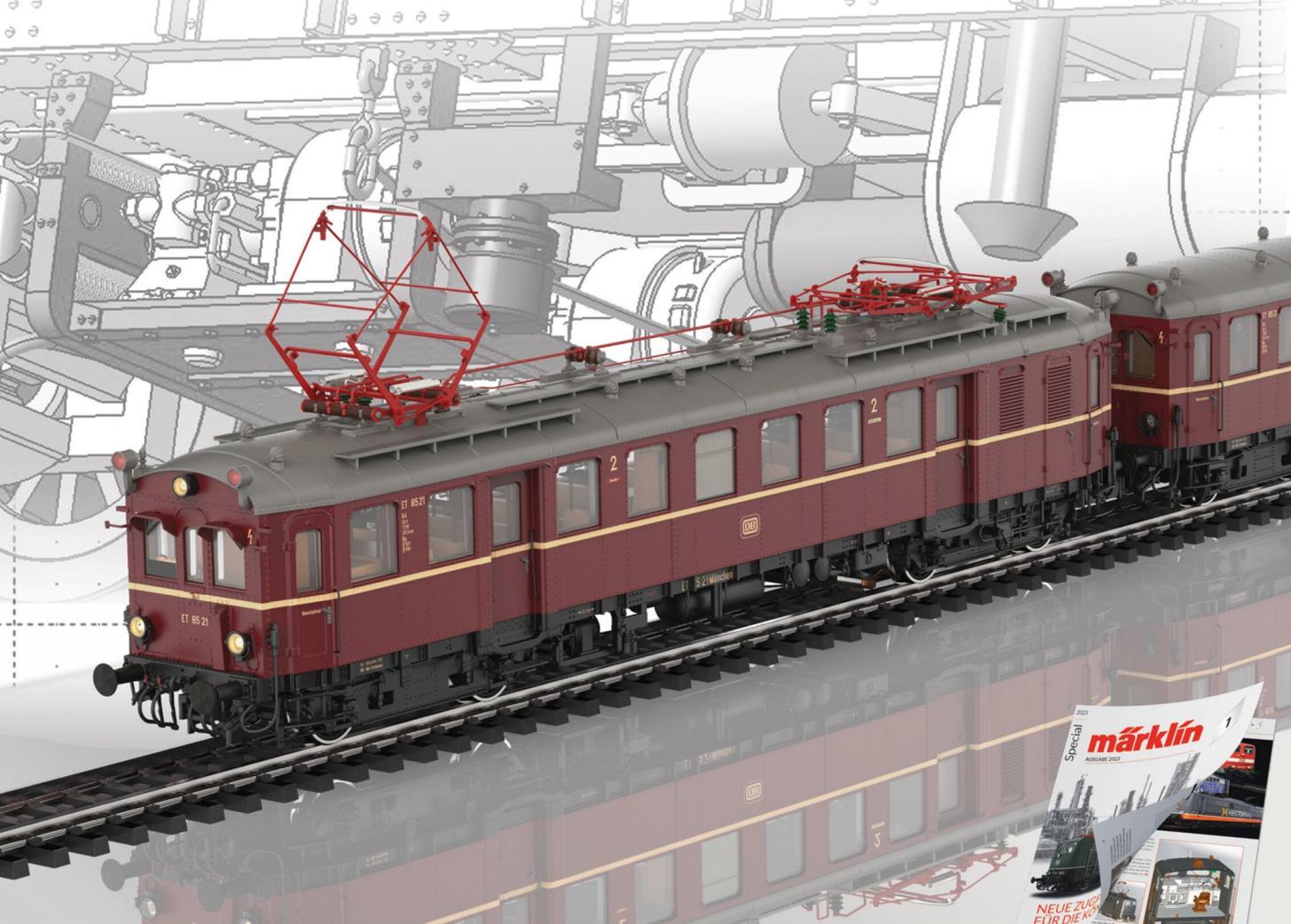


# märklin

Die ganze Welt der Modellbahnen  
 Juni | Juli 2023 **magazin**

Zukunftsweisender Nahverkehr mit Trieb- und Steuerwagen

## Elektro-Pionier ET 85



### 100 Jahre FD-Züge

Fern-Express: Erinnerung an eine fast vergessene DB-Zuggattung in Spur N

### Die Sommer-Neuheiten

Highlights in allen Spurweiten: Welche tollen Modelle das Angebot bereichern

### Spur-1-Beilage

Beeindruckende Vielfalt: Das sind die neuen Stars in der Königsklasse

**TRIX**





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

**EXKLUSIV NUR BEI UNS**



## VW T1 (Typ 2) Kastenwagen „Melitta“ **WIKING**

Hochdetailliertes Sammlermodell. Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

878804 / 31359431 **HO** **Auflage 1000** **30,99**



## Pritschen-LKW (Büssing BS 16 L) „Gerolsteiner“ **WIKING**

Hochdetailliertes Sammlermodell. Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

084910 / 31359422 **HO** **Auflage 1000** **39,99**



## Containerertragwagen Sgns mit Max Bögl Containern



Der Wagen ist beladen mit einem 40" highcube Container mit englischem Slogan und einem 20" Container mit deutschem Slogan.

085864 / 11738150 **HO** **VI NEM** **227 € →** **Auflage 1000** **84,99**



## Schwerlastwagen-Set, DB AG



Beladen mit Coils.

502234 / 11738087 **HO** **V-VI NEM** **=** **288 € →** **Auflage 300** **99,99**



## Schwerlastwagen Bauart Samms 709 beladen mit Max Bögl Satteldachträger



Modell 1 der Serie Hallensystem Max Bögl.

48849 / 11729959 **HO** **VI NEM** **380 € →** **Auflage 1000** **179,99**



## Diesellok V100, SETG

Mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Telex-Kupplung auf beiden Lokseiten jeweils separat digital schaltbar. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal. Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar. Ansteckbare Bremsschläuche liegen bei.

37170 / 11730345 **HO** **VI NEM** **~** **141 € →** **digital** **Auflage 500** **märklin HO** **369,99**

T22795 / 11730353 **HO** **VI NEM** **=** **141 € →** **digital** **Auflage 350** **TRIX HO** **369,99**

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 Bieleficht)  
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,  
Tel.: 04161 2860

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

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

Modellbahnhof Lippe  
(KASSIOFF MiniWare GmbH)  
Leonardy-der-Vincy-Weg 6-8,  
32760 Detmold,  
Tel.: 05231 9807123

Modellbahnhöfen Fortenbacher  
(Modellbahnhöfen 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 Agitz (Modellbahn Agitz GmbH)  
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,  
Tel.: 0202 626457

Verbimst GmbH  
Düsseldorfer Str. 115a, 47239 Duisburg,  
Tel.: 02941 7972151

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

Spielzeugparadies  
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)  
Warendorfer Straße 29-29, 54290 Trier,  
Tel.: 02634 2292

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, 63300 Großheubach,  
Tel.: 09371 6508013

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

Spiel + Freizeit Zintthäfer  
Solltendorfer Straße 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 72377

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

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

E + E Spielwaren GmbH  
Wilhelm-Emile-Straße 40, 73830 Remshalden,  
Tel.: 07151 71691

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

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

Schrobl- 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 18, 76247 Hiltzingen,  
Tel.: 07321 98990

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

Die Spielzeugkiste (Inh. Michael Golombek)  
Ebersberger Str. 21, 85570 Markt Schwaben  
Tel.: 08121 4290576

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

Spiel + Freizeit Gersthofen  
(Spiel + Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)  
Markstraße 7, 86368 Gersthofen,  
Tel.: 0821 24921000

Spielwaren Habermeyer  
(Habermeyer Maria)  
Färberstraße 90-92,  
80633 Neuburg/Donau,  
Tel.: 08431 8943

Spielwaren Mühle  
Schrannestraße 7, 86720 Nördlingen,  
Tel.: 09081 4228

Spielwaren Härle  
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)  
An der Höhe 3  
87640 Bissenshofen  
Tel.: 08342 420990

Modellbahnen Michael Höpfer  
Oberdorfer Str. 5,  
89085 Langenargen,  
Tel.: 07543 3029064

Leo's Modellbahn-Stube  
Fürther Straße 16, 90587 Siegesdorf,  
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) Stadte 19,  
FL-9490 Vaduz,  
Tel.: +423 2327994

Harfaar Modelltreinen V.O.F.  
Badhoeveaan 53,  
NL-1171 DB Badhoevedorp  
Tel.: +31 20 6599494

Zevenspoor (Peter Schoonhoven)  
Noordelijke Oudersweg 94 a,  
NL-2761 GD Zevenhuizen,  
Tel.: +31 65 4268993

Trein en Zo  
(CRD Het Speelhuys Kampen)  
Geerstraat 23-25,  
NL-6201 HL Kampen,  
Tel.: +31 38 3338284

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



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com

Eine der Topneuheiten in diesem Sommer: die 78 1002 mit dem passenden Personenwagen-Set. Mit der Versuchslok wollte die Deutsche Bundesbahn in den 1950er-Jahren den Vorortverkehr weiter beschleunigen.



Modell mit herausragender Geschichte: Die Fahrzeuge der Baureihe ET 85 stehen für den Beginn des modernen Regional- und Fernverkehrs, wie wir ihn heute kennen. In den 1920er-Jahren wurden 36 Triebwagen und 34 Steuerwagen (ES85) gebaut.



Klein, aber oho. In dieser Ausgabe starten wir mit dem Bau einer Anlage für Neu- und Wiedereinsteiger, die – ohne viel Aufwand umgesetzt – jede Menge Spielspaß bietet.

# Sommer-Highlights

Liebe Freunde der Modelleisenbahn,

ein Aufbruch in neue Zeiten kann ganz unterschiedliche Gesichter haben. Das gilt im Besonderen für die drei Modellhighlights, die wir in dieser Ausgabe in den Fokus rücken. Da ist zum einen der Schienenpionier ET 85. In den 1920er-Jahren erstmals in Betrieb genommen, eröffnete er dem Nahverkehr ganz neue Perspektiven. Mit der aktuellen, sehr detailreichen Neukonstruktion in H0 setzen Märklin und Trix dem Vorreiter in Sachen Wendezugbetrieb und Elektrifizierung auch modellseitig ein Denkmal (siehe unsere Titelgeschichte ab Seite 12). Für einen weiteren Versuch, den Vorort- und Städte-schnellverkehr zu beschleunigen, stehen die Dampfloks der Baureihe 78.10 mit dem zweiachsigen Kurztender. Mit ihnen wollte die Deutsche Bundesbahn zu Beginn der 1950er-Jahre – Busse und Autos wurden immer beliebter – die Kapazitäten im bis heute wichtigen Nahverkehr erhöhen. Die Märklin und Trix Modelle mit den dazu passenden Personenwagen stehen als Sommer-Neuheiten für diesen Kraftakt. Revolutioniert hat auch die leistungsstarke „Vectron“-Familie den Güterverkehr in ganz Europa. Ein besonders attraktives Exemplar bildet die 475 417 mit dem Bildmotiv „BLS Cargo. The Alpinists in Europe“ – ebenfalls eine Top-Sommer-Neuheit 2023.

Eine eigene Anlage ist der Traum vieler Modellbahner. In dieser Ausgabe beginnen wir mit einer neuen H0-Serie, die zeigt, wie man schnell zu diesem Ziel kommt. Schritt für Schritt erklären wir Neu- und Wiedereinsteigern, worauf zu achten ist und dass man selbst mit einer erweiterten Startpackung schon sehr viel Fahrspaß erleben kann. Die Freude an der eigenen Anlage gilt natürlich auch für alle anderen Spurweiten. Alois Forstner hat zum Beispiel eine Spur-Z-Anlage kreiert, die eindrucksvoll Münchner Geschichten erzählt, während N-Bahner Markus Schiavo seine Modulgruppe mit bekannten Szenen aus diversen Kinoklassikern bestückte. Und unsere Spur-1-Beilage fasst alles Wichtige rund um die Königsklasse zusammen. Daher Film ab und viel Spaß beim Lesen der aktuellen Ausgabe.

*Peter Waldleitner*

Peter Waldleitner, Chefredakteur Märklin Magazin

## Spur-1-Special:

Baureihe 151, das legendäre „Schweinschnäuzchen“, die Loklegenden 18314 und Ce 6/8 III: Alles über die neuen Zugpferde in der Königsklasse finden Sie in unserem aktuellen Special.



**Elektrifizierung und Wendezugbetrieb: Die Triebwagen der Bauart ET 85 nahmen in den 1920er-Jahren die Zukunft des Vorortverkehrs vorweg.**



**Hochdetaillierte Loks, spannende Wagen, tolle Zugpackungen: Bei Märklin und Trix rollen im Sommer viele spannende Neuheiten aufs Modellbahngleis.**



**Fein ausgearbeitete Kinderwagen für Puppen waren in den 1890er-Jahren topakutell. Märklin hatte natürlich auch hier wunderschöne Modelle parat.**



**Eigentlich sind die Modelle aus dem Hause Märklin wahre Dauerläufer. Falls doch mal was passiert, hilft der hauseigene Reparaturservice gern mit Rat und Tat.**

## /// Aktuell

- 6 **Neues rund um die Modellbahn**  
Vorschau IMA, Rückblick Intermodellbau, Modellbau-Seminare, Spur-1-Treffen, preiswürdige Modelle, Märklineum, Achse auf Achse.

## /// Modell & Technik

- ▶ 12 **ET 85: ein Konzept mit Zukunft**  
Mit dem elektrischen Triebwagen der Bauart ET 85 stellte die Deutsche Reichsbahn einst den Urahn des modernen Bahnverkehrs aufs Gleis.
- 20 **Frei und ungebunden**  
Neue Wege bei der Anlagensteuerung: Mit der kabellosen MS2 WLAN kann man Züge auch steuern, während man ihnen folgt.
- ▶ 26 **Die Highlights des Sommers**  
Von der Dampflokomotive bis zum „Vectron“: Die Sommer-Neuheiten von Märklin, Trix und Minitrix setzen Glanzpunkte.
- ▶ 30 **Minitrix: DB in Urlaubsstimmung**  
Mit dem Zug direkt aus den Ballungsräumen in die Feriengebiete – im Jahr 1983 begann das kurze, schöne Revival der Zugattung FD.
- 34 **Exklusives Clubmodell**  
Clubmitglieder aufgepasst: Erstmals haben Märklin und Trix eine Zweifrequenz-E-Lok der Baureihe 181.2 in ihrem Sortiment.
- 36 **Neu im Fachhandel**  
Dafür lohnt der Besuch beim Fachhändler: die aktuellen Modelle von Märklin, Trix und Minitrix.
- 42 **Mythos Märklin, Teil 11**  
Mit Kinderwagen für Puppen schloss Märklin in den 1890er-Jahren eine Lücke im Sortiment. Die feinen Modelle wurden ein Verkaufsschlager.

## /// Special

- 44 **Die große Hilfe im Fall der Fälle**  
Im Lauf eines Modellbahnerlebens kann auch mal etwas kaputt gehen. Dann kommt mit viel Know-how der Märklin Reparaturservice zum Zug.

▶ Hinweis auf die Titelthemen dieser Ausgabe

## Anlagenbau

- 54 Märklin Freund: Der Berg ruft**  
Die außergewöhnliche Modellbahn-anlage von Julian Trieb bietet Fahr-vernügen auf sechs Ebenen sowie einige Extras.
- 62 Anlagenplanung für Aufsteiger, Teil 125**  
Auf dieser Anlage mit eingleisiger Hauptbahn, Bahnhof und Betriebswerk kann überraschend viel passieren.
- 68 Schrittweise zur Anlage, Teil 1**  
Eine Anlage zu bauen, ist gar nicht so schwer. Markus Nickl hat es getan – und zeigt Schritt für Schritt, wie es geht. Alles beginnt mit dem Plan.
- 76 Spur Z: Münchner Geschichten**  
Die Mini-Club Anlage von Alois Forstner zeigt viele Szenen aus München und Umgebung. Teil 1 des Porträts.
- 84 Spaziergang durch Cinema City**  
N-Bahner Markus Schiavo bietet Figuren aus Filmklassikern auf seiner Modulgruppe die perfekte Bühne.
- 92 Alles im Griff**  
Zugänge zu allen Bereichen einer Modellbahnanlage sind wichtig. Märklin Freunde geben Tipps.
- 94 Anlage Märklineum, Abschnitt 9**  
Fels und Stein prägen an vielen Stellen die große Schauanlage und erzählen eigene, interessante Geschichten.

## Vorbild

- 98 Pioniere des Leichtbaus**  
Mit der Baureihe VT 10.5 erprobte die Deutsche Bundesbahn vor 70 Jahren neue Konzepte für Personenzüge.

## Community

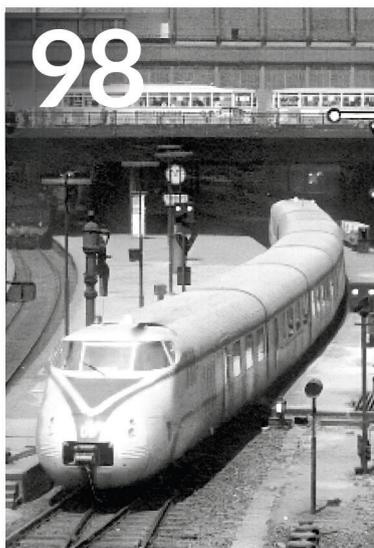
- 108 Des Königs Sommerresidenz**  
Modellbahner Hansjörg Schwertz inszeniert das Ensemble des luxuriösen Hofzugs von König Ludwig II.

## Service

- 11 Märklin TV**  
**41 Shops & Stores**  
**116 Veranstaltungen**  
**120 Bücher/Impressum**  
**122 Vorschau**

**@** Ideen, Anregungen, interessante Anlagen? Schreiben Sie uns unter: [maerklin-magazin@3g-media.de](mailto:maerklin-magazin@3g-media.de)

**Aktuelle Lokmodelle in vielen spannenden Varianten: das Spur-1-Special als Beilage**



**Die Baureihe VT 10.5 steht am Beginn einer Entwicklung von Triebfahrzeugen, die bis zum ICE reicht.**

## Wichtige Modelle in dieser Ausgabe

- 12 H0: ET 85**  
**26 H0: BR 248, Re 475, Elektro-Triebzug ICM-1 BR 78.10, Einheitsnebenbahnwagen, Schnellzugwagen-Set „EC 90 Vauban“, Märklin Magazin-Jahreswagen**  
**N: BR 89, Güterwagen-Set**  
**Z: Zugpackung „DB Netz“ mit BR 120, Säuretopfwagen in Echtbronze, BR E8A, Zugpackung mit V 36**  
**1: Gleisbaurotte**  
**34 H0: BR 181.2, Personenwagen-Sets „FD-Mozart“**



**Sommerimpressionen: Kunstvoll arrangiert Hansjörg Schwertz seinen König-Ludwig-Zug vor idyllischer Kulisse am Königssee im Berchtesgadener Land.**

## Zeichenerklärung



Spur Märklin H0, Maßstab 1:87



Minitrix Spur N, Maßstab 1:160



**1** Spur Märklin 1, Maßstab 1:32  
für Märklin H0 mit Wechselstromradsatz



Spur Trix H0, Maßstab 1:87



Mini-Club Spur Z, Maßstab 1:220



für Trix H0 mit Gleichstromradsatz

# Göppingen ist wieder am Zug



Die historischen Lokomotiven am Göppinger Bahnhof sind ein beliebtes Fotomotiv. So wie hier bei der IMA im Jahr 2019 die bayerische S 3/6 und die E 94 werden an den Märklin Tagen Schienenveteranen aller Traktionen in der Stauferstadt erwartet.

Im Spätsommer ist Göppingen einmal mehr der Nabel der Modellbahnwelt. Von Freitag bis Sonntag, 15. bis 17. September, werden wieder Zehntausende Besucher zur Internationalen Modellbahn-Ausstellung (IMA) erwartet, die traditionell mit den Märklin Tagen verbunden wird. An mehreren Veranstaltungsorten in der Stadt, die mit Pendelbussen verbunden sind, können sich kleine und große Eisenbahnfans auf ein vielseitiges Programm freuen. So werden am Göppinger Bahnhof zahlreiche historische Schienenfahrzeuge zum Fototermin erwartet. Im Stauferpark sorgen mehr als 100 namhafte Hersteller aus dem Modellbaubereich für reichlich Messesieber, wenn sie ihre neuesten Produkte präsentieren. Im Märklin Stammwerk bietet sich Besuchern am Freitag und Samstag die Gelegenheit, beim Rundgang durch die Produktion einen Blick hinter die Kulissen zu werfen oder das Märklineum mit seinem Shop und der großen Schauanlage zu besuchen. Weitere Informationen unter [www.maerklin.de/ima](http://www.maerklin.de/ima)



Lokführer, Heizer und Schaffner freuen sich schon darauf, ihre Schützlinge den vielen Bahnfreunden aus der Nähe zu zeigen.



Messesieber im Stauferpark: Bei der großen Modellbahnausstellung zeigen über 100 bekannte Hersteller ihre neuesten Produkte und laden zum Schauen und Stöbern ein. Außerdem gibt es wieder viele liebevoll gestaltete Modellbahnanlagen zu sehen.

# Leserwahl 2023: Clubmodelle sahen ab

Über gleich drei Erstplatzierungen konnten sich Märklin und Trix bei der diesjährigen Leserwahl der nationalen Modellbahnzeitschriften freuen. In veränderter Form hatten das Eisenbahn Magazin, der Modelleisenbahner und die MIBA ihre Leser aufgerufen, die Lieblingsneuheiten aus dem vergangenen Jahr zu küren. Gab es bisher verschiedene Rubriken wie etwa das „Modell des Jahres“, so wurden die Einsendungen aller drei Magazine diesmal unter dem Motto „Das Goldene Gleis“ zusammengefasst. Ziel war es, einen besseren Gesamtüberblick über das breit gefächerte Angebot an Lokomotiven, Wagen und Zubehörteilen zu geben.

In drei Kategorien kamen Produkte aus dem Hause Märklin auf das Siegereppchen: Die Elektrolokomotive 71 26, das letztjährige Clubmodell des Märklin Insider-Clubs und des Trix Clubs, konnte sich unter den Elektro-Triebfahrzeugen in der Baugröße H0 durchsetzen. Ebenso stark abgeschnitten hat das Clubmodell der Doppel-Diesellokomotive 188 001 a/b in Spur Z. Die Rangier- und Güterlokomotive konnte die meisten Leserstimmen in der Kategorie Triebfahrzeuge im Maßstab 1:220 auf sich vereinen. Erfolgreich war auch das Minitrix Containertragwagen-Set der AAE mit sechs Wagen der Bauart Sgmmns 190, beladen mit jeweils zwei Mulden mit Erdaushub von Stuttgart 21. In der Kategorie Wagen in der Spur N erhielten die Modelle im Betriebszustand um 2016 die meisten Stimmen. Dass Modelle in den wichtigen Spurweiten H0, N und Z den Zuspruch der Leser gefunden haben, sehen die Produktverantwortlichen bei Märklin als Vertrauensbeweis – und als Ansporn, auch in diesem Jahr mit tollen Neuheiten quer durch das Sortiment die Modellbahnerherzen höher schlagen zu lassen. 

## Die Gewinner im Überblick:



**H0:** E-Lok E 71 26 der Deutschen Bundesbahn in flaschengrüner Grundfarbgebung im Betriebszustand um 1954 (Art. 39771, Trix Art. 25771).



**N:** Sechsteiliges Containertragwagen-Set Sgmmns 190 beladen mit je zwei Mulden mit Erdaushub von Stuttgart 21 (Trix Art. 15075).



**Z:** Doppel-Diesellokomotive 188 001 a/b der Deutschen Bundesbahn in purpurroter Farbgebung. Epoche III b (Art. 88150).

## Dänische Ehrung

Große Ehre im hohen Norden: Auf der jährlichen Ausstellung des dänischen Modelleisenbahnverbandes (Dansk Modeljernbane Union, DMJU) hat die Litra E von Märklin die Auszeichnung „Modell des Jahres“ gewonnen (Art. 39491; Trix Art. 25491). Abgestimmt hatten Modelleisenbahnclubs aus ganz Dänemark. Über das Diplom für den ersten Preis freute sich Claus Aaltonen, Märklin Repräsentant für den skandinavischen Markt. Es wurde überreicht von dem DMJU-Vorsitzenden Henning Lander und Kurt Scheelsbeck, Bürgermeister der

Gemeinde Taastrup, in der die Modellbahnausstellung stattfand. Märklin und Trix hatten das H0-Modell der E 991 im vergangenen Jahr zum 175-jährigen Bestehen der Eisenbahn in Dänemark herausgebracht. Ein Foto davon zierte nun auch eine Tasse, die wie jedes Jahr mit dem Siegermodell bedruckt wurde. Die Ausstellung „Modelleisenbahn für Alle“ bot auf 4.000 Quadratmetern Fläche einen bunten Überblick über die Neuheiten und Trends im Modellbahnbau. Zu sehen waren 22 große Clubanlagen in allen Spurweiten, darunter die Anlage „Unteres Preßnitztal“ mit der Strecke Wolkenstein – Jöhstadt. Für die Kinder unter den insgesamt rund 4.100 Besuchern gab es einen Spielplatz mit LGB Zügen. 



DMJU-Chef Henning Lander und Bürgermeister Kurt Scheelsbeck überreichen Claus Aaltonen von Märklin den ersten Preis.



Fotos: Per Olufsen/Sören Lauritsen

# Modellbau-Spektakel

Proppenvolle Messehallen, beste Stimmung, ein tolles Angebot: Die Intermodellbau in Dortmund hat sich einmal mehr als das große, bunte Schaufenster der europäischen Modellbauszene erwiesen. „Die Hallen waren ab dem ersten Tag von morgens bis abends voll, das Publikum kam aus jeder Altersklasse und der Zulauf war einmalig“, fasst Eric-Michael Peschel, Leiter Event-Marketing bei Märklin, seine Eindrücke zusammen. Rund 60.000 Besucher zählten die Verantwortlichen während der vier Messetage. Vom winzigen Accessoire für das Diorama bis zum riesigen Schiffsmodell wartete auf sie eine Fülle von Inspirationen und Neuheiten. Seinen besonderen Stellenwert unterstrich in Dortmund der Modellbahnbau, der sich in den Hallen 4 und 7 als große Familie präsentierte. Insbesondere der 315 Quadratmeter große Stand des Hauses Märklin mit den Marken Märklin, Trix und LGB erwies sich als Besuchermagnet. Neben Neuheiten in allen Spurweiten gab es dort inspirierende Anlagen zu bestaunen, für alle Fragen rund um die Modellbahn standen kompetente Ansprechpartner zur Verfügung. Ein gern genutztes Angebot – entsprechend fiel auch bei Märklin das Fazit rundum positiv aus: „Wir freuen uns jetzt schon darauf, 2024 wieder dabei zu sein“, betont Eric-Michael Peschel. 



**Das Highlight der Modellbahnhalle: Am großen Stand von Märklin gab es für die Besucher eine Menge zu entdecken.**



**Neben den aktuellen Neuheiten und der Möglichkeit zum Gespräch mit den Profis lockten tolle Modellbahnanlagen.**



**Wie schottert man Gleise und Wege, wie altert man Gebäude? Antworten gibt es in einem Seminar von Modellbau Zurawski.**

## Feiner Modellbau

Modellbau Zurawski bietet 2023 zwei Seminare rund um die Gestaltung von Modellbahnszenen an. Unter dem Motto „Wasser, Strand, Anlegestelle, Lagerschuppen, Strandkate“ ist vom 18. bis 20. September ein Workshop im Robinson Club Fleesensee an der Mecklenburger Seenplatte geplant. Am Wochenende des 11. und 12. November gibt es einen Workshop zum Thema „Hinterhöfe“ im Unimog-Museum Gaggenau, inklusive Museumsführung, Unimogfahrt und Schlemmerabend. Das Seminar wird in Zusammenarbeit mit Faller veranstaltet. Themen sind Topografierung einer Landschaft, Alterung von Gebäuden und Anlegen von Hinterhofflächen. Weitere Informationen unter [www.modellbahndesign-zurawski.de](http://www.modellbahndesign-zurawski.de) 

## Auf Achse

Mit einer spektakulären Kran-Aktion wurde im März der Radsatz einer S3/6 aus einem Gebäude der Hochschule München geborgen und in den Bahnpark Augsburg gebracht. Die Kropfachse der bayerischen Dampflok-Ikone soll wieder dort ausgestellt werden, wo sie einst bearbeitet wurde. Das fünf Tonnen schwere Ungetüm war Teil des Fahrwerks der 18444. Mit ihrem Durchmesser von zwei Metern verhalfen diese Radsätze den „Hochhaxigen“ zu ihrem Spitznamen. 15 Mitarbeiter des Bahnparks und der Kranfirma waren gut zehn Stunden damit beschäftigt, den Radsatz an seinen neuen Standort im Museum zu bringen. Dort soll er an die Geschichte des ehemaligen Eisenbahn-Ausbesserungswerks Augsburg erinnern. 



**Präzisionsarbeit mit Kran: Allein der Radsatz macht die beeindruckenden Dimensionen einer „Hochhaxigen“ deutlich.**

# Auf großer Spur

Fantastische technische Details und dekorative Hingucker: Beim Spur-1-Treffen im Technik Museum Speyer kommen Modellbau- und Eisenbahnfans voll auf ihre Kosten. Am Wochenende des 24. und 25. Juni steht die Eventhalle „Hangar 10“ wieder ganz im Zeichen der Königsklasse. Die Aussteller und Händler kommen aus ganz Europa. Mit dabei sind auch viele Clubs, die ihre spektakulären und mit viel Liebe zum Detail gefertigten Spur-1-Anlagen vorführen. Besucher können bei den zahlreichen Händlern nach Herzenslust stöbern. Außerdem bieten sich ihnen jede Menge Gelegenheiten, mit „alten Modellbahn-Hasen“ ins Gespräch zu kommen und nach Herzenslust zu fachsimpeln. Die Ausstellung ist am Samstag von 10 bis 18 Uhr und am Sonntag von 10 bis 16 Uhr geöffnet. Weitere Informationen gibt es unter [www.technik-museum.de/spur1](http://www.technik-museum.de/spur1)



Modellbahn in Vollendung: Das Spur-1-Treffen im Technik Museum Speyer lockt Besucher aus weitem Umkreis an.

MHI trifft sich



**Der neu gewählte MHI-Vorstand: Bruno Toll, Michael Weiß, Björn Zinthäfner, Henry Nehm, Michael Dudek, Carsten Laag, Ralf Müller, Christian Jabs (von links). Vorstandsmitglied Holger Dau war verhindert.**

Die Märklin-Händler-Initiative (MHI) vereint europaweit über 800 Händler, die ihre Kunden mit exklusiven Angeboten und vielfältigen Service-Dienstleistungen erfreuen. In diesem Frühjahr hat die MHI ihren Vorstand neu gewählt. Die neue Führungsriege kam Ende März zu einer gemeinsamen Sitzung mit Märklin Geschäftsführer Wolfram Bächle, MHI-Geschäftsstellenleiter Martin Dangelmaier, dem MHI-Regio-Verantwortlichen Janko Franke sowie den Leitern der Bereiche Marketing, Vertrieb und Produktmanagement/Entwicklung zusammen. Wichtige Themen des Treffens im Göppinger Stammwerk waren die Produktentwicklung 2025, die Weiterentwicklung der Web- und Newsletter-Plattform MHI-Regio sowie die Planung anstehender Veranstaltungen wie etwa der IMA in Göppingen im September. Dort wird die MHI mit einem eigenen Stand vertreten sein, der von den Vorstandsmitgliedern betrieben wird. Besucher können hier unter anderem einen H0- und einen Spur-Z-Sonderwagen erwerben oder sich ausführlich über die Angebote der MHI-Mitglieder informieren. Die Märklin-Händler-Initiative feiert in diesem Jahr ihr 33-jähriges Bestehen.

## Der Club im Fokus

Seit 30 Jahren bietet der Märklin Insider-Club Modellbahnfreunden aus aller Welt eine Heimat. Als Clubmitglieder genießen sie viele besondere Leistungen, erhalten exklusive Clubmodelle und können dem schönen Hobby Modellbahn in einer lebendigen Gemeinschaft nachgehen. All dies steht in diesem Jahr auch im Fokus einer exklusiven Sonderausstellung im Göppinger Märklineum. Clubmitglieder und alle, die es werden wollen, können sich dort aufmachen zu einer Zeitreise durch drei Jahrzehnte Insider-Club – und natürlich auch zu einem



**Eine Sonderausstellung im Märklineum lädt dazu ein, die Highlights aus 30 Jahren Märklin Insider-Club Revue passieren zu lassen.**

Rundgang durch die Ausstellung oder hinunter zur großen H0-Schauanlage. Bei Vorlage der Clubkarte erhalten Mitglieder zwei Euro Rabatt auf den Eintritt. Das Märklineum öffnet dienstags bis sonntags jeweils von 10 bis 18 Uhr seine Pforten. Weitere Informationen unter [www.maerklineum.de](http://www.maerklineum.de)

## Lokomotiven hautnah

Mit ihren riesigen Dimensionen faszinieren Lokomotiven Menschen jeden Alters. Aber was muss man eigentlich tun, um die gewaltige Kraft dieser komplexen Maschinen in Bewegung zu versetzen? Am Sonntag, den 2. Juli, können Kinder, Jugendliche und Erwachsene im DB Museum Nürnberg selbst einen genauen Blick in die Führerstände und Fahrgastbereiche ausgewählter Fahrzeuge werfen und deren Geheimnissen auf die Spur kommen. Beim jährlichen „Tag der offenen Loks“ geben Mitarbeiter des Museums tiefe Einblicke in die Funktionsweise der vielen Hebel, Schalter und Instrumente, mit denen ein Lokführer seinen Zug in Fahrt bringt. Eine Anmeldung zu der Veranstaltung ist nicht erforderlich. Weitere Informationen gibt es von Montag bis Freitag von 9 bis 13 Uhr unter der Rufnummer 08 00/32 68 73 86 oder per E-Mail an [dbmuseum@deutschebahnstiftung.de](mailto:dbmuseum@deutschebahnstiftung.de) 



Foto: Uwe Niklas

Wie funktioniert eine Lok genau? Mitarbeiter des Nürnberger DB Museums geben auf dem Führerstand spannende Einblicke. 



Charlotte von Feyerabend nahm im Märklineum ihr Publikum mit auf eine Reise in die Lebenswelt Caroline Märklins. 

## Lesung im Märklineum

Starke Persönlichkeiten haben es ihr angetan: Die Autorin Charlotte von Feyerabend zeichnet in ihren Roman-Biografien die Lebenswege besonderer Frauen nach. Für ihr jüngstes Werk „Caroline Märklin – sie brachte Kinder-Augen zum Leuchten, doch kämpfte um ihr eigenes Glück“ hat sie manches bislang wenig beachtete Detail aus dem Leben der Ehefrau von Theodor Friedrich Wilhelm Märklin zum Vorschein gebracht. In einer stimmungsvollen Lesung am 17. März im Ausstellungsbereich des Märklineums gab sie den rund 50 Besuchern davon eine Kostprobe und nahm sie mit in die Zeit der Industrialisierung. Schließlich war die früh verwitwete Caroline Märklin eine der ersten Handelsreisenden Deutschlands und leitete über viele Jahre die Geschicke der Firma – allen Widerständen zum Trotz. Und die gab es reichlich, wie die Zuhörer in der gemeinsam mit der Göppinger Stadtbibliothek organisierten Veranstaltung erfuhren. 

## Wo die Gletscher kalben

Das Miniatur Wunderland in Hamburg hat Zuwachs erhalten: Anfang Mai haben die Modellbauprofis aus der Speicherstadt den neuen Bauabschnitt „Patagonien“ eröffnet. Wie man es von dem Club-Kooperationspartner von Märklin und Trix gewohnt ist, wartet auch dieser Teil der Modelllandschaft mit spektakulären Effekten auf. So können Besucher den Abbruch riesiger Eismassen von einem Gletscher beobachten oder Schiffen zusehen, wie sie durch eine von wildem Wellengang bewegte Meerenge fahren. Der rund 65 Quadratmeter große Abschnitt wird von 353 Metern Modellbahngleis durchzogen und führt von den Steppenlandschaften Argentiniens an den Gipfeln der Anden vorbei bis in die Antarktis. Märklin Clubmitglieder erhalten bei Vorlage ihrer Clubkarte einen Rabatt auf den Eintrittspreis. Eine Online-Buchung vorab wird empfohlen. Details unter [www.miniatur-wunderland.de](http://www.miniatur-wunderland.de) 



Gleich bricht die Spitze des Perito-Moreno-Gletschers unter donnerndem Getöse ab – die Touristen warten gespannt. 

# Reinklicken lohnt sich



Märklin hat den Bereich der Erklärvideos übersichtlicher gestaltet:  
[www.maerklin.de/erklaraevideos](http://www.maerklin.de/erklaraevideos)

Aktuelle Infos zu den Sommer-Neuheiten finden Modellbahner im Internet auf den Seiten von Märklin und Trix.

## Von den Sommer-Neuheiten bis zu den Erklärvideos: Im Internet ist bei Märklin und Trix viel geboten.

Der Sommer naht und mit ihm wieder zahlreiche Modellhighlights, die Märklin und Trix als Sommer-Neuheiten präsentieren (siehe die Übersicht auf den Seiten 26 bis 29). Wer sich die einzelnen Modelle noch näher ansehen möchte, findet im Netz auf den Seiten [www.maerklin.de/sommer-neuheiten](http://www.maerklin.de/sommer-neuheiten) oder [www.trix.de/sommer-neuheiten](http://www.trix.de/sommer-neuheiten) alles Wissenswerte. Die Favoriten dann einfach mit der Merkfunktion auf einer Wunschliste festhalten und diese als PDF ausdrucken oder an den Händler weiterleiten.

Auch sonst lohnt sich der Blick ins Internet: Auf der Märklin Seite ist zum Beispiel der Bereich mit den Erklärvideos ganz neu gestaltet worden. Unter [www.maerklin.de/erklaraevideos](http://www.maerklin.de/erklaraevideos) finden Modellbahner jetzt noch übersichtlicher sortiert viele nützliche Informationen rund um die Märklin Produkte. Weitere interessante Videos kommen laufend hinzu. Ein sehr nützliches Feature ist auch die Ersatzteilsuche unter [www.maerklinshop.de/SpareParts](http://www.maerklinshop.de/SpareParts). Hier wartet ein umfangreiches Nachschlagewerk, das im Gegensatz zu den gedruckten Listen laufend aktualisiert werden kann. Wichtig für Clubmitglieder von Märklin und Trix: Ihre Rechnung für das jeweilige Mitgliedsjahr ist nun online im jeweiligen Clubbereich hinterlegt. So lassen sich jede Menge Papier und Transporte sparen und Märklin zeigt, dass Nachhaltigkeit im Unternehmen ernst genommen wird ([maerklin.de/club](http://maerklin.de/club) oder [trix.de/club](http://trix.de/club)). //

## Märklin und Trix: die wichtigsten Online-Adressen

- [www.maerklin.de](http://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](http://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](http://www.facebook.com/maerklin) ist der Social-Media-Kontakt zu Märklin. Mit Details zu neuen Produkten, Veranstaltungen, Messen und Gewinnspielen.
- [www.facebook.com/trix](http://www.facebook.com/trix) und [/minitrix](http://www.facebook.com/minitrix) ist die richtige Seite für alle Freunde der Gleichstrom-Modellbahnen. Mit vielen Infos rund um Trix und Minitrix, allen Neuheiten, dazu Tipps und Tricks.
- [www.instagram.com/maerklin](http://www.instagram.com/maerklin) Foto- und Videoplattform mit Bildern und Kurzvideos der neuesten Modelle, von Anlagen, neuen Produkten im Märklin Shop und vielem mehr.
- [www.instagram.com/trix.h0](http://www.instagram.com/trix.h0) und [/trix\\_minitrix](http://www.instagram.com/trix_minitrix) Trix und Minitrix im Bild: An der bildgewaltigen Plattform haben auch die Gleichstrombahner ihren Anteil – mit neuen Modellen, Anlagenimpressionen und Videos.
- [www.youtube.de/maerklin](http://www.youtube.de/maerklin) Videoplattform mit Folgen von Märklin TV, Modellneuheiten, ausführlichen Erklärfilmen und zahlreichen Clips für „Märklin Kids“ etc.

# ET 85: Ururahn des modernen Bahnverkehrs

Elektrifizierung und Wendezugbetrieb – mit dem elektrischen Triebwagen der Bauart ET 85 entwirft die Deutsche Reichsbahn in den 1920er-Jahren das Konzept der Zukunft. Das Haus Märklin setzt nun eine Modelleinheit aus Trieb- und Steuerwagen im Betriebszustand der Epoche IIIb um. Eine detailreiche Neukonstruktion – und ein Debüt für das Märklin und Trix Sortiment.





**Klassisches Ensemble:** Dr. Rolf Brüning hat den ET 85 19 mit Steuerwagen am 10. Juli 1958 in München fotografiert. Der Pionier in Sachen Vorortverkehr mit E-Traktion entspricht in der Ausführung dem H0-Modell ET 85 21/ES 85 20 von Märklin und Trix.

**D**ie Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) beginnt in den 1920er-Jahren mit der Elektrifizierung der von München ausgehenden Strecken. So beheimatet etwa das Bw München für den Fernverkehr ab 1925 leichte Personenzugloks der Baureihe E 32 mit Schrägstangenantrieb, schwere Personenzugloks wie die E 52 mit vier Kuppelachsen oder Schnellzugloks der Baureihe E 17 mit vier Treibachsen. Doch um das Verbindungsnetz im Großraum enger zu knüpfen, braucht es kleinere und wendigere Einheiten als die lokbespannten Züge mit E-Loks. Als Vorstoß beauftragt die Gruppenverwaltung Bayern der DRG ab 1924 die Waggonfabrik H. Fuchs sowie Brown, Boveri & Cie., vier Dampftriebwagen der bayerischen Bauart MCCi in elektrische Triebwagen für den Nahverkehr umzubauen – sie sind die Prototypen für die Serienfahrzeuge. Umbau- und Neubaufahrzeuge werden sich „auf das Beste einführen“, wie ein Bahningenieur 1928 urteilt. In der Tat: Die Triebwagen erreichen im Vorortverkehr eine durchschnittliche Laufleistung von beachtlichen 10.000 Kilometern pro Monat.

Zeigten sich die Zeitgenossen von der Zuverlässigkeit begeistert, so erschließt sich die bahnhistorische Bedeutung erst im Rückblick. „Die Fahrzeuge der Baureihe ET 85 sind die Ururahnen des heutigen modernen regionalen Bahn- und Fernverkehrs“, erklärt Dr. Claus-Jürgen Hauf, Geschäftsführer der Schienenverkehrsgesellschaft (SVG; [www.svgmbh.com](http://www.svgmbh.com)). „Die Baureihe aus den 1920er-Jahren steht exemplarisch für den Sprung in die Moderne. Erstens werden als Prototypen vier Dampf- in Elektrotriebwagen umgebaut – Stichwort: Elektrifizierung. Zweitens wird mit ihnen das moderne Triebwagenkonzept mit extrem kurzen Wendezeiten umgesetzt.“ In den 1920er-Jahren wachsen die Pendlerströme in die Großstädte stark an. „Dieser Effekt der Industrialisierung kommt zusammen mit dem Effekt der frühen Streckenelektrifizierung etwa in Bayern, →

## Bauserien des ET 85

Von 1924 bis 1933 wurden insgesamt 36 elektrische Triebwagen ET 85 und 34 Steuerwagen ES 85 gebaut. „Die ersten 30 Triebwagen laufen zunächst als 701 bis 730, ab 1930 als eIT 1101 bis eIT 1130. 1940 werden sie dann zur Baureihe ET 85 umgezeichnet“, erklärt Märklin Dokumentar Thomas Landwehr. Die vier zu ETs umgebauten Dampftriebwagen MCCi sind Versuchsfahrzeuge. „Die restlichen 32 entstehen in vier Bauserien von 1927 bis 1933, stets einhergehend mit Änderungen bei den Baumerkmale.“ Hersteller sind die Waggonfabrik Fuchs (Heidelberg), BBC (Mannheim) und MAN (Nürnberg).

- Umbaufahrzeuge (1924): ET 85 01 bis ET 85 04.
- Serie 1 (1927): ET 85 05 bis ET 85 10.
- Serie 2 (1927): ET 85 11 bis ET 85 15.
- Serie 3 (1928/29): ET 85 16 bis ET 85 30.
- Serie 4 (1933): ET 85 31 bis ET 85 36.

## Profil Serienfahrzeuge ET 85

- Zweiachsiges Trieb- und zweiachsiges Laufdrehgestell, Triebgestell mit einem Tatzlager-Motor pro Radsatz.
- Länge über Puffer: 20.340 Millimeter.
- Gesamtgewicht leer: 60,0 Tonnen.
- Treib-/Laufrad-Durchmesser: 1.000 Millimeter.
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 75 km/h (ET 85 05 und ET 85 09: 100 km/h).
- Stunden-/Dauerleistung in Kilowatt: 550/500.



Der ET 8508 fährt am 22. April 1955 in Nürnberg-Dutzendeich ein. Der bekannte Eisenbahnfotograf Carl Bellingrodt hat die drei Fahrzeuge im Zustand vor der Klassenreform – durchgängig Wagen der 3. Klasse – aufgenommen. Auf den Wechselstrom-Triebwagen folgen ein Beiwagen der bayerischen Bauart C3i und ein Steuerwagen ES 85.

## Typische Baumerkmale

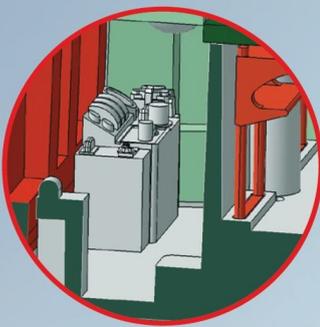
„Manche Fahrzeuge der Baureihen ET/ES 85 waren fast 50 Jahre im Plandienst. Der ET 8519 etwa wurde 1928 in Dienst gestellt und erst 1977 ausgemustert. Über einen so langen Zeitraum ergeben sich Änderungen der Baumerkmale“, geht Thomas Landwehr, Dokumentar des Hauses Märklin, auf den Wandel des Erscheinungsbilds ein. „Bei der Baureihe ET/ES 85 hatte der Grundaufbau – abgesehen von den vier kürzeren Umbaufahrzeugen – Bestand, doch die Ausrüstung hat sich geändert. So ist etwa bei ET 85 26 bis ET 85 30 über dem Stirnlicht des Spitzensignals eine Glocke belegt.“ Der Dokumentar hat einige Merkmale identifiziert, anhand derer sich die Fahrzeuge der Bauart ET 85 im Ursprung und Lebenszyklus unterscheiden lassen:

- Der stirnseitige Übergang bei ET 8501 bis ET 85 30 wird ab Ende der 1940er-Jahre geschlossen.
- Als untere stirnseitige Lampen des Spitzenlichts werden bei den Prototypen und der Bauserie 4 Lampen der Reichsbahn-Einheitsbauart verwendet; die Serien 1, 2 und 3 werden mit Zeiss-Autoscheinwerfern ausgestattet, Mitte der 1960er-Jahre stellt die DB auf Reflexglaslampen um.
- Die Führerstandtüren sind vorn oder hinten (Bauserie 2, 3 und 4) angeschlagen.
- Lieferung Prototypen sowie Bauserien 1, 2 und 3 mit Stromabnehmern Bauart SBS 11, später teils Umrüstung auf SBS 10. Auch Mischformen existieren.
- Im Lebenszyklus Abbau der Glocken bei ET 8527 bis ET 85 30, der Lüfter Bauart Grove und der hochgesteckten Schlussleuchten.
- ET 85 13, 14 und 16 erhielten für die Strecke Berchtesgaden – Königssee eine geänderte Getriebeübersetzung. Sie wurden in ET 9001 bis ET 9003 umgezeichnet.

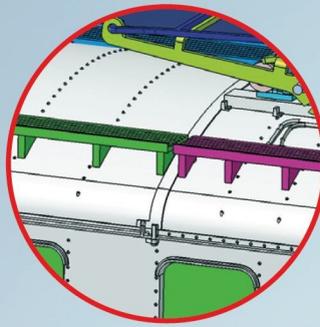
→ Schlesien oder dem Raum Leipzig. Um einen Kurzzug im Städteverkehr im Kopfbahnhof oder bei Fahrtrichtungswechsel auf der Strecke zu wenden, ist plantech-nisch eine Zeit von 20 Minuten zu veranschlagen. Ein Triebzug benötigt nur vier Minuten Wendezeit. Angestoßen wurde diese Entwicklung im Raum München mit den Triebwagen der Baureihe ET 85.“ Kein Wunder, dass die SVG stolz darauf ist, die letzte Garnitur ET/ES 85 im Bestand zu haben (siehe Seite 16).

„1927 bis 1933 entstehen unter zusätzlicher Beteiligung der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg in vier Baulosen die Serienfahrzeuge, sodass einschließlich der vier Umbauwagen 1933 insgesamt 36 Trieb- und 34 Steuerwagen in Dienst gestellt sind“, skizziert Thomas Landwehr, Dokumentar des Hauses Märklin, die Bestandsgeschichte (siehe Kastenbeitrag Seite 13). „Hinzu kommen noch 70 zwischengestellte Beiwagen EB 85 – zunächst dreiachsige Durchgangswagen bayerischer Bauart C3i, 1961 auch dreiachsige DB-Umbauwagen der Bauart B3yg.“ Nach zwei Umzeichnungen erhalten die Fahrzeuge 1940 die Baureihenbezeichnung ET 85 und ES 85. Auf die DB gehen schließlich 24 Motorwagen ET 85 über, die in purpurroter Farbgebung in München, Nürnberg, Berchtesgaden, Garmisch und Regensburg beheimatet sind. 1960 wandern Fahrzeuge – seit 1968 als Baureihen 485 und 885 geführt – ab, etwa nach Baden und Rheinland-Pfalz. Sogar auf der Dreiseisenbahn Titi-see – Seebrugg im Hochschwarzwald verkehren die Triebwagen als ET 90. Die Auslauf-Bws in den 1970er-Jahren waren dann München-Ost und Freiburg.

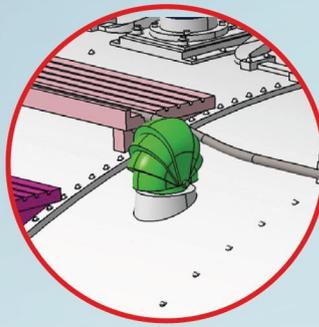
„Zwar haben die Fahrzeuge der Baureihen ET/ES 85 während ihrer bis zu 50 Jahre dauernden Dienstzeit viele Umbauten erfahren, doch blieb der Grundaufbau davon überwiegend unbeeinträchtigt“, spricht Thomas Landwehr die Konstruktion an (siehe auch Beitrag links). Der genietete Wagenkasten →



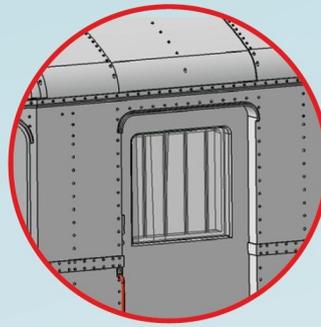
Nachbildung des Führerstands des ET 85 21 mit Fahrshalter und Anzeigeelementen.



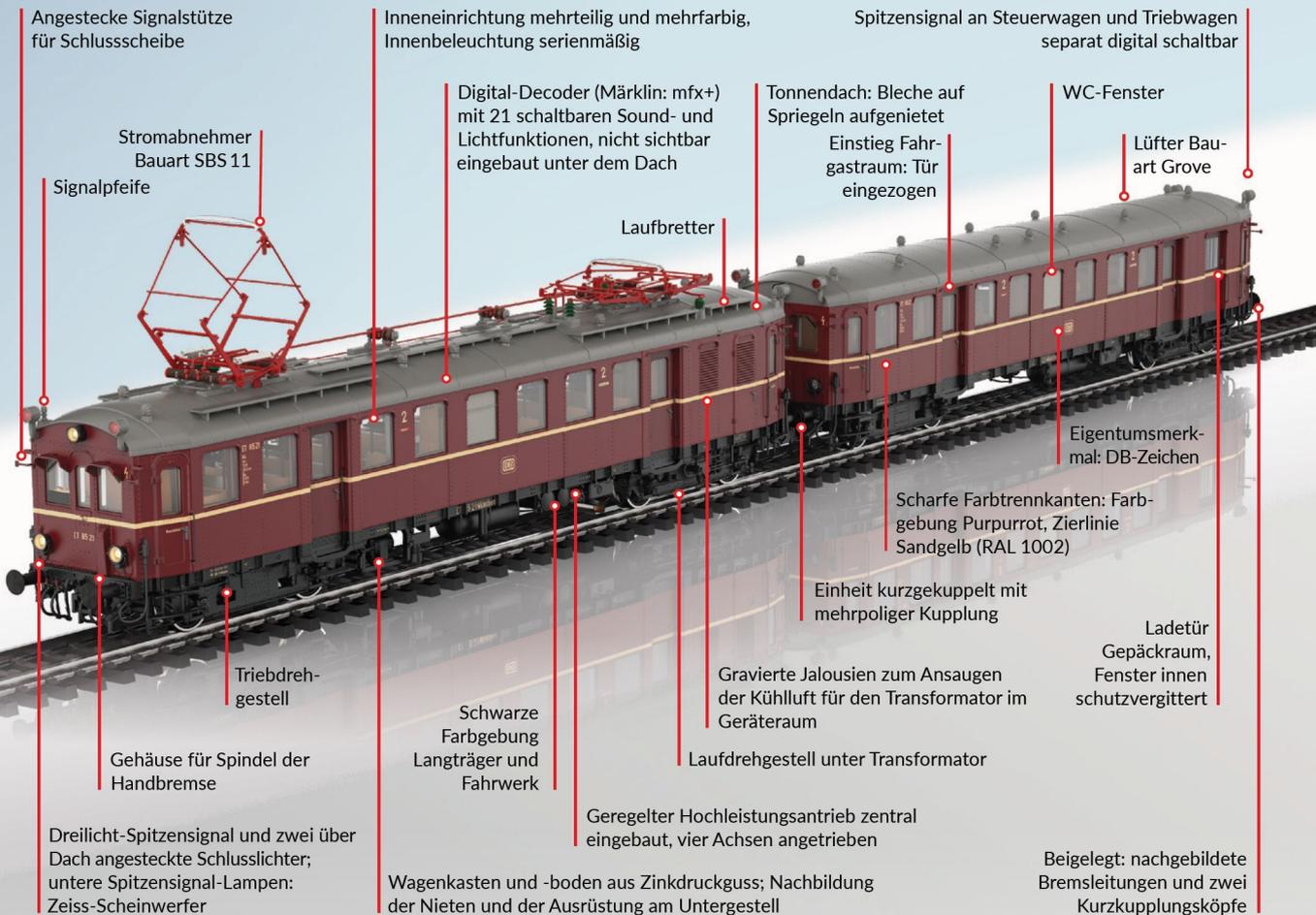
Getrennte Trittbretter: Das Dachsegment links war für Arbeiten im Geräteraum abnehmbar.



Für die Lüftung der Wagen sorgten Luftsauger Bauart Grove.



Gitter schützten die Fenster der Gepäckraumtüren im ES 85 20 gegen Beschädigungen.



Angesteckte Signalstütze für Schlussleuchte

Stromabnehmer Bauart SBS 11

Signalpfeife

Triebdrehgestell

Gehäuse für Spindel der Handbremse

Dreilicht-Spitzensignal und zwei über Dach angesteckte Schlusslichter; untere Spitzensignal-Lampen: Zeiss-Scheinwerfer

Inneneinrichtung mehrteilig und mehrfarbig, Innenbeleuchtung serienmäßig

Digital-Decoder (Märklin: mfx+) mit 21 schaltbaren Sound- und Lichtfunktionen, nicht sichtbar eingebaut unter dem Dach

Laufbretter

Schwarze Farbgebung Langträger und Fahrwerk

Wagenkasten und -boden aus Zinkdruckguss; Nachbildung der Nieten und der Ausrüstung am Untergestell

Spitzensignal an Steuerwagen und Triebwagen separat digital schaltbar

Tonnendach: Bleche auf Spriegeln aufgenietet  
Einstieg Fahr-  
gastraum: Tür  
eingezogen

Laufdrehgestell unter Transformator

Geregelter Hochleistungsantrieb zentral eingebaut, vier Achsen angetrieben

WC-Fenster

Lüfter Bauart Grove

Eigenumsmerkmal: DB-Zeichen

Scharfe Farbtrennkanten: Farbgebung Purpurrot, Zierlinie Sandgelb (RAL 1002)

Einheit kurzgekuppelt mit mehrpoliger Kupplung

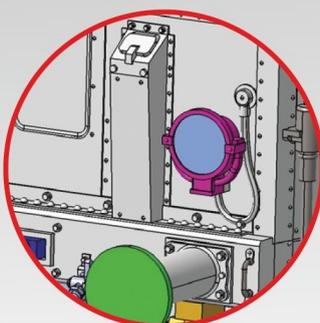
Gravierte Jalousien zum Ansaugen der Kühlluft für den Transformator im Geräteraum

Ladetür Gepäckraum, Fenster innen schutzvergittert

Beigelegt: nachgebildete Bremsleitungen und zwei Kurzkupplungsköpfe



Märklin Dokumentar Bernhard Hümmelchen hat das Bedienrad der Handbremse des ET 95 07 im Führerstand fotografiert (links). Über ein Umlenkgetriebe wird damit die Handbremsspindel bedient. Rechts: Spindelabdeckung und Zeiss-Scheinwerfer.



Über den beiden äußeren Fenstern des Führerstands des ET 85 21 sind Fensterschirme angebracht. Beim kleinen mittleren Fenster zeichnet sich noch die ehemalige Stirnwandtür ab, die das Bahnpersonal zum Übergang auf andere Wagen benutzte.

**Absolutes Unikat:** Die Museumsfahrzeuge ET 85 07/ES 85 15 sind das einzige überlebende Ensemble. 2015 war es zu Besuch auf der IMA/Märklin Tage (rechts). Die Einheit in Reichsbahn-Lackierung wird von der Schienenverkehrsgesellschaft mbH (SVG; [www.svgmbh.com](http://www.svgmbh.com)) gepflegt und steht in der SVG Eisenbahnerlebniswelt Horb. Der Clubkooperationspartner wird nach Umbauten 2024 wieder öffnen.

Die Kombination ist berühmt: Sie war 1985 in Purpurrot an dem Jubiläum „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ beteiligt. Das Foto von Wolfgang Bügel (unten) zeigt sie am 12. Oktober 1985 auf der Ruhrbrücke bei Wetter auf dem Weg von Hagen zur Ausstellung in Bochum-Dahlhausen.



→ hat zwei Führerstände mit je zwei Türen. Über zwei zurückgesetzte Türen pro Seite werden Vorräume erreicht, die zum Raucher- und Nichtraucher-Fahrgastraum führen. „Hinter einem der ET-Führerstände ist der Geräteraum mit Transformator, Schaltwerk und Lüfter untergebracht, von außen erkennbar an Lüftungsjalousien“, spricht der Dokumentar die Elektrik an. „Der Kasten stützt sich auf zwei zweiachsige Drehgestelle, ein Lauf- und das Triebdrehgestell mit den beiden Tatzlagermotoren.“ Das Laufgestell befindet sich unter dem Maschinenraum, das Dachsegment darüber ist für die Wartung der elektrischen Ausrüstung abnehmbar. Die Steuerwagen besitzen statt des Maschinenraums einen Gepäckraum. „Auf dem Tonnendach aus aufgenieteten Blechen führen beim Motorwagen Laufbretter zu den Stromabnehmern Bauart SBS 11 und entlang der isolatoren gestützten Stromleitung. Auf dem Dach finden sich auch die Signalpfeife und zahlreiche Grove-Luftsauger“, zählt Thomas Landwehr weitere Bauelemente auf. „Für die Signalisierung besitzen die DB-Fahrzeuge das Dreilicht-Spitzensignal sowie zwei über der Dachkante angesteckte rote Schlussleuchten.“

Wie robust die Konstruktion war, verdeutlicht 1927 ein Versuch der DRG, mit zwei der Nahverkehrs-Triebwagen Schnellverkehr für Stadtverbindungen durchzuführen. Die beiden Triebwagen 707 und 709 erhalten werkseitig eine geänderte Getriebeübersetzung: Die zulässige Höchstgeschwindigkeit steigt von 75 auf 100 Kilometer pro Stunde. Unbeeindruckt von der gestiegenen Belastung demonstrieren die beiden Fahrzeuge ihre Solidität. „Der Lauf der Wagen war in allen Geschwindigkeitsbereichen ausnahmslos sehr ruhig und zufriedenstellend“, wertet Zeitgenosse Oberingenieur Hoss aus Heidelberg den Versuch als bestanden. „Mit diesen Triebwagen können daher alle Anforderungen des Reiseverkehrs befriedigt werden.“ Zudem sei die Unterhaltung günstig.

„Die Triebwagen-Baureihe ET 85 übernimmt eine Vorreiterrolle im elektrischen Nahverkehr und diese Pionierarbeit würdigen nun Märklin und Trix mit einer Modellumsetzung in H0“, lenkt Timo Eberle, H0-Produktmanager im Hause Märklin, den Blick auf die komplette Neukonstruktion der Garnitur ET 85 21 und Steuerwagen ES 85 20 im Betriebszustand ab →

# Triebwagen ET 85 mit Steuerwagen ES 85

Märklin Art. 39853 | Trix Art. 25853



**Vorbild:** Elektrischer Triebwagen ET 85 mit Steuerwagen ES 85 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit oben angebrachten Zugschlussignal-Laternen in purpurroter Farbgebung. Betriebsnummern ET 85 21 und ES 85 20. Heimatbetriebswerk München. Betriebszustand ab 1958.

**Modell:** ET 85 als angetriebene Einheit mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. Vier Achsen angetrieben. Haftreifen. Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter über beide Einheiten an den äußeren Stirnseiten mit der Fahrtrichtung wechselnd, digital schaltbar. Beide Einheiten sind über eine mehrpolige Kupplung fest miteinander gekuppelt. Innenbeleuchtungen im Triebwagen ET 85 und Steuerwagen ES 85 konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Spitzensignal an Triebwagenseite 1 und Steuerwagenseite 2 jeweils separat digital abschaltbar. Führerstandsbeleuchtung an den äußeren Führerständen separat digital schaltbar.

Sehr detaillierte Ausführung von Fahrwerk und Aufbau. Wagenkasten und Wagenboden aus Metall. Mehrteilige und mehrfarbige Inneneinrichtung. Nachgebildete Bremsleitungen und zwei Kurzkupplungsköpfe liegen bei. Gesamtlänge über Puffer circa 46,8 Zentimeter.

## Sound- und Lichtfunktionen ET 85

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Spitzensignal	●	●	●	●	●
Innenbeleuchtung	●	●	●	●	●
E-Lok-Fahrgeräusch	●	●	●	●	●
Lokpfeif	●	●	●	●	●
Direktsteuerung	●	●	●	●	●
Innenbeleuchtung		●	●	●	●
Spitzensignal Lokseite 2		●	●	●	●
Rangierpfeif		●	●	●	●
Spitzensignal Lokseite 1		●	●	●	●
Bremsquietschen aus			●	●	●
Innenbeleuchtung			●	●	●
Führerstandsbeleuchtung			●	●	●
Führerstandsbeleuchtung			●	●	●
Lüfter			●	●	●
Schaffnerpfeif			●	●	●
Kompressor			○	○	●
Druckluft ablassen			○	○	●
Sanden			○	○	●
Türenschießen			○	○	●
Rangiergang			○	○	●
Panto-Geräusch			○	○	●

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

**ET 85 21**  
**ES 85 20**

Der ET 85 21 aus dem dritten Bau-los wurde 1928 abgeliefert und am 5. Juli 1967 ausgemustert.

Der Steuerwagen ES 85 20 wurde 1927 in Dienst gestellt, 1960 wird ein 1. Klasse-Abteil eingebaut.

## Modell-Highlights

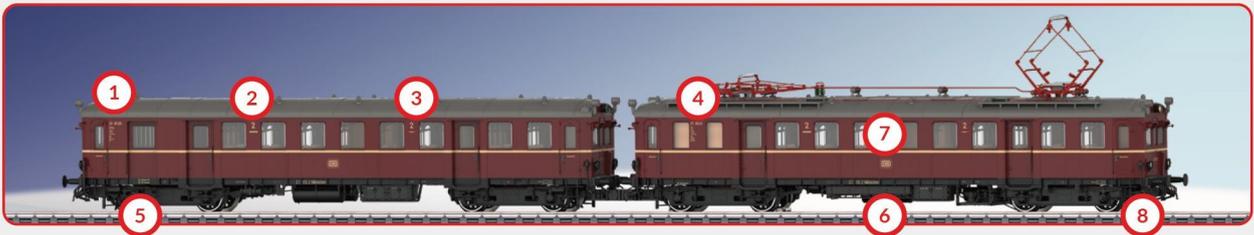
- Komplette Neukonstruktion.
- Wagenkasten und Wagenboden aus Metall.
- Serienmäßig eingebaute LED-Innenbeleuchtung.
- Triebwagen und Steuerwagen in unterschiedlicher und sehr detaillierter Ausführung.
- Inneneinrichtung individuell und mehrfarbig gestaltet.
- Mit Digital-Decoder mfx (Märklin: mfx+).
- Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar.

→ 1958 – also in purpurroter Farbgebung mit umlaufendem sandgelbem Zierstreifen unter dem Fensterband. „Das Modell ist hochdetailliert. So ist die Außenhaut des Kastens akkurat nach Vorbild konturiert, Elemente wie die Grove-Luftsauger, der Dachaufbau, die nachgebildeten Drehgestelle oder die Luftbehälter und Motorluftpumpen im Untergestell tun ein Übriges: Die Fahrzeuge sind in der Anmutung stimmig.“

Ein Hochleistungsantrieb gibt im Motorwagen seine Kraft auf alle vier Achsen ab, das hohe Gewicht von Aufbau und Wagenboden aus wertigem Zinkdruckguss erhöht zudem die Betriebssicherheit. Über den mfx-Digital-Decoder (Märklin: mfx+)

sind für einen spielerischen Fahrbetrieb 21 Sound- und Lichtfunktionen digital schaltbar. Der Decoder und die Hauptplatine sind im Triebwagen unter dem Dach eingebaut, sodass sie nicht zu sehen sind. „Wir haben die fest gekuppelten Fahrzeuge mit einer mehrteiligen und mehrfarbigen Inneneinrichtung ausgestattet – sogar die Gepäckablage über den Sitzplätzen ist vorhanden“, blickt Produktmanager Timo Eberle hinterdieglasklaren Fenster. „Damit dies auch gut zu erkennen ist, besitzen die beiden Fahrzeuge eine serienmäßige LED-Innenbeleuchtung.“ Über den Decoder sind das Dreilicht-Spitzensignal der Frontführerstände von ET und ES schaltbar, ebenso die Führerstands- und Wageninnenbeleuchtung.

## Bahntechnische Anschriften an der Garnitur ET/ES 85



### ES 85 20

BPw 4  
38,1 t  
83 Pl  
20,34 m  
Kp  
E  
P 33 t

**1** Anschrift am Steuerwagen: Gattung BPw4 (B = Wagen 2. Klasse, Pw = Gepäckabteil, 4 = Achszahl): Der ES 85 20 hat ein Dienstgewicht von 38,1 Tonnen, es sind 83 Sitzplätze vorhanden und die Länge über Puffer beträgt 20,34 Meter. Gebremst wird mit einer einlösig Knorr-Bremse für Personenzüge (Kp), das Bremsgewicht beträgt 33 Tonnen.



Trieb- und Steuerwagen sind Fahrzeuge der 2. Klasse. In jedem Fahrzeug gibt es Raucher- und Nichtraucher-Fahrgasträume. Vor der Klassenreform 1956 waren sie Fahrzeuge der 3. Klasse (siehe Foto Seite 14), wobei die Klasse an der Fahrzeugseite unter der Zierlinie angeschrieben war. 1960 wurde in einigen Trieb- und Steuerwagen ein 1. Klasse-Abteil eingerichtet, das später bei den Triebwagen zurückgebaut wurde.

### ET 85 21

B4  
62 t  
72 Pl  
20,34 m  
Kp  
E  
P 52 t

**4** Anschrift am Triebwagen: Gattung B4 (B = Wagen 2. Klasse, 4 = Achszahl): Im ET 85 21 mit dem Dienstgewicht von 62 Tonnen finden 72 Reisende einen Sitzplatz. Das Fahrzeug ist über Puffer 20,34 Meter lang. Das Bremsgewicht für die Bremsart Kp (einlösig Knorr-Bremse für Personenzüge) wird mit 52 Tonnen angegeben.

## Bww München Hbf AW Mü-Freimann

**5** Steuer- und Triebwagen sind im Bahnbetriebswagenwerk München Hbf beheimatet. Die Deutsche Reichsbahn nahm hier 1925 den elektrischen Zugbetrieb auf. Als Ausbesserungswerk ist am Fahrzeug München-Freimann angegeben.

## Kp-Bremse

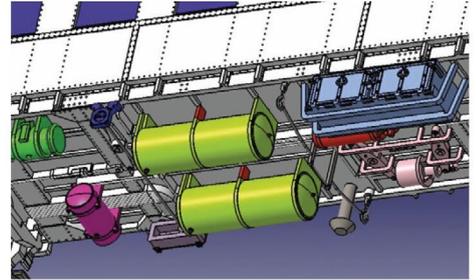
**6** Am Langträger ist als Bremsart die Knorr-Bremse für Personenzüge angegeben. Bei Trieb- und Steuerwagen sind als Handbremse je zwei Spindelbremsen vorhanden.

**7** Eigentumsmerkmal: DB-Zeichen



Unt MF 29.3.57  
Nächste Unt 29.3.59  
Br4 MF 29.3.57

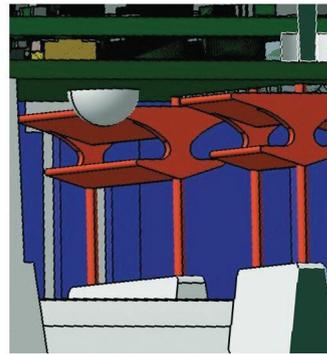
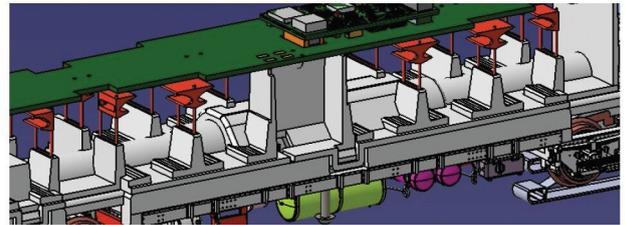
Angaben zu Untersuchungen (Unt):  
 / Unt in München-Freimann (MF) am 29.03.1957  
 / Vorgesehene nächste Unt bis zum 29.03.1959  
 / Ausgeführte Bremsuntersuchung Br4 am 29.03.1957



Nicht nur Trieb- und Laufdrehgestell sind in Details nachgebildet: Auch die Ausrüstung unter dem metallenen Wagenboden wie Haupt- und Nebenluftbehälter oder die Luftpumpe unterstreicht die vorbildnahe Anmutung des Motorwagens.

„Wer die Modellgarnitur in Händen hält, wird Elemente erkennen, die diese Fahrzeuge im ET/ES 85-Bestand individuell charakterisieren“, thematisiert Märklin Dokumentar Thomas Landwehr die Unverwechselbarkeit. „Der ET 85 21 vereint eine spezifische Kombination von Baumerkmalen – so sind etwa die Führerstandstüren vorn angeschlagen, es ist keine Glocke vorhanden und die beiden unteren Lampen des Spitzenlichts sind Zeiss-Autoscheinwerfer. Der Motorwagen gehört zur 3. Bauserie, ist also ein Neubauwagen, 1928 in Dienst gestellt. Zum Umsetzungszeitpunkt ab 1958 ist er im Bww München Hbf beheimatet, ebenso der Steuerwagen ES 85 20.“ Mit dieser Authentizität und seinem unverkennbaren Erscheinungsbild wird das Modell der Epoche IIIb gewiss Anlagen und Vitrinen bereichern. 

Text: Rochus Rademacher; Fotos: Märklin, Claus Dick, Carl Bellingrodt/Eisenbahnstiftung, Dr. Rolf Brüning, Wolfgang Bügel/Eisenbahnstiftung



Die Inneneinrichtung ist mehrteilig und mehrfarbig. Die Gepäckablagen sind auf Stützen in der Sitzlehne befestigt. Die LEDs der Innenbeleuchtung hat die Konstruktion mit weißen Halbkugeln abgedeckt. Durch einen Vorwiderstand wird die Lichtstärke einheitlich begrenzt.



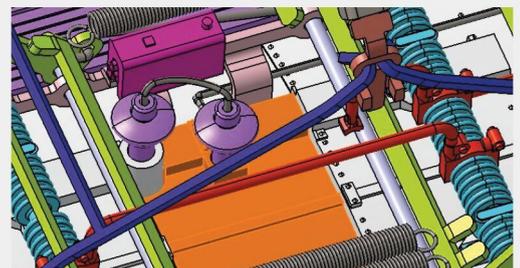
Weitere Informationen zu dem Modell finden Sie auf [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de) (Art. 39853) sowie auf [www.trix.de](http://www.trix.de) (Trix Art. 25853) oder bei einem Fachhändler in Ihrer Nähe.

## Gepflegte Stromabnehmerbefestigung

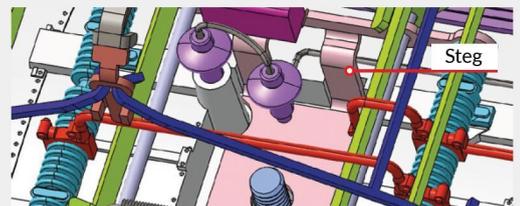
Ganz nach Vorbild überziehen Nietenreihen die Metallgehäuse der Fahrzeuge ET 85 21 und ES 85 20. „Da haben Nietenzähler ein ganzes Wochenende lang zu tun“, kommentiert Thomas Gärtner die aufwendig gestaltete Oberfläche. Damit die Vorbildästhetik des elektrischen Triebwagens nicht verletzt wird, hat der Konstrukteur des Hauses Märklin – er betreut die ET/ES 85-Entwicklung – ein bei E-Loks bisher übliches Befestigungselement versteckt. „Der Stromabnehmer wird bei E-Loks meist mit einer Zentralschraube fixiert, die beim Hochfahren sichtbar wird. Beim ET 85 21 ist die Befestigungsschraube dagegen nach oben durch einen zusätzlichen Deckel verdeckt. Diese Konstruktion stellt gleichzeitig sicher, dass der Austausch des Stromabnehmers wie bisher erfolgen kann.“



Für die Befestigung der ET 85-Stromabnehmer wird zwar eine Zentralschraube verwendet, doch sie ist unsichtbar unter einer Platte verlegt.



Mittig unter dem Stromabnehmer sitzt eine Abdeckung, im Konstruktionsbild orange eingefärbt.



Unter dem Deckel sitzt die Schraube (Bild: Gewinde), auch die Pantographenstege führen darunter.

# Frei und ungebunden

In Bewegung zeigen die Märklin Modelle ihr ganzes Potenzial. Jetzt lassen sich Züge auch steuern, während man ihnen folgt. Möglich macht es die kabellose MS WLAN. Wir stellen die Neuheit vor.







Intuitive Bedienung von der bewährten Mobile Station mit identischen Tasten und Funktionsumfang – nur ohne Kabel.

Für einen sicheren und bequemen Halt mit einer Hand lässt sich auf der Rückseite ein Griff (Pop Socket) ausklappen.

**S**o sah die klassische Modellbahnsteuerung aus: In der rechten oder linken vorderen Ecke der Anlage standen die analogen Fahrgeräte zum Steuern der einzelnen Stromkreise und daneben war eine Batterie an Stellpulten untergebracht für Weichen und Signale. Dies führte meist zu der Situation, dass der Modellbahner seine Anlage nur von einem festgelegten Platz aus steuerte und erlebte.

Die Vielfalt der Anlagenformen, die heute auch die Vielfalt dieses Hobbys präsentieren, ermöglichen ganz andere Wege der Anlagenkonzeption und setzen damit ganz neue Anforderungen an die Anlagensteuerung. Der Ruf nach einer möglichst mobilen Steuerung drängt sich hier in vielen Fällen unweigerlich in den Vordergrund.

Nutzer einer Central Station 3 (CS3) haben bereits die Möglichkeit, mobile Geräte wie Smartphones oder Tablet-PCs als Steuergeräte zu verwenden. Damit lassen sich Loks aus der Ferne über einen Geschwindigkeitsregler auf dem Display steuern. Doch manche Modellbahner wünschen sich lieber ein mobiles Gerät, bei dem die Steuerung der Geschwindigkeit und Fahrtrichtung über einen haptischen Drehregler erfolgt. Die Antwort für diese Anwender ist nun die neue MS WLAN mit der Artikelnummer 60667.

Einige Beispiele von Zielgruppen, für die ein solches mobiles Steuergerät Vorteile bringt, soll den Einsatzrahmen der MS WLAN verdeutlichen:

- Als erste Modellbahner werden hier immer die Gartenbahner genannt. Da hier meist größere fest aufgebaute Anlagen realisiert werden, ist eine möglichst freie Beweglichkeit mit dem Steuergerät hier ein wichtiger Punkt. Die kabellose Verbindung soll dabei unabhängig von den

Umgebungsbedingungen, zum Beispiel der Intensität der Sonneneinstrahlung, funktionieren. Auch Einschränkungen wie eine möglichst direkte Sichtverbindung zwischen Sender und Empfänger sind hier nicht akzeptabel. Bestimmte Systeme wie etwa eine Infrarotverbindung fallen daher von vornherein durch das Anforderungsraster. Zudem muss das gesamte Steuersystem witterungsbeständig sein sowie einfach auf- und abgebaut werden können.

- Auch bei großen Modellbahnanlagen im Innenbereich ist freie Beweglichkeit rund um die Anlage erwünscht. Als Beispiel seien hier die Modellbahnvereine genannt, in denen das gemeinsame Spiel im Vordergrund steht. Jedem Mitspieler wird ein bestimmter Aufgabenbereich zugewiesen. Und wer als Lokführer für einen aktuell eingesetzten Zug verantwortlich ist, bewegt sich gerne mit diesem Zugverband rund um die Anlage, er muss auf die Stellung der Signale achten und gegebenenfalls je nach Spielkonzept auf deren Stellung reagieren. Nur eine mobile Steuerung ohne Kabel bietet hier die Voraussetzungen, um dies komfortabel erledigen zu können.
- Bauen Sie Ihre Anlage alleine oder immer mithilfe anderer beteiligter Personen auf? Im ersten Fall werden Sie es schätzen, wenn Sie zum Beispiel unter der Anlage mit einem passenden Steuergerät Tests von gerade installierten Komponenten durchführen können. Und dies eben ohne ein störendes Kabel, in dem man sich schlimmstenfalls verheddert. Aber nicht nur beim Aufbau ist ein solches mobiles Gerät eine gern genutzte Hilfe. Auch bei der hoffentlich nicht zu häufig notwendigen Fehlersuche kann ein mobiles Steuergerät schließlich zum Lieblingsgerät avancieren.

Diese Beispiele lassen sich natürlich problemlos erweitern. Es zeigt sich wieder, dass es nicht die eine Modellbahnsteuerung geben kann, die alle Wünsche aller Modellbahner erfüllen kann. Vielmehr ist es die Aufgabe jedes Modellbahners, die Komponenten herauszusuchen, die den eigenen Wünschen und Anforderungen am besten gerecht werden können.

### Bekanntes Gerät ohne Kabel

Wie der Name schon vermuten lässt, baut die MS WLAN auf dem bewährten Bedienungskonzept der Mobile Station 2 auf. WLAN ist dabei die Abkürzung für ein lokales kabelloses Netzwerk. Die meisten kennen diese Verbindung, um zum Beispiel mit einem Laptop oder einem Tablet-PC eine kabellose Verbindung zum Internet herstellen zu können. Dies erfolgt in vielen Fällen über einen Router, der sowohl das Netzwerk verwaltet als auch die Verbindung ins Internet über das Telefon-/Kabelnetz aufbaut.

Einen solchen Router verwenden manche bereits bei einer CS3. Wobei die Verbindung ins Internet in den meisten Anwendungsfällen nicht notwendig ist. Wir verwenden den Router nur für die Verwaltung unseres Netzwerks rund um die Modellbahn. Daher empfiehlt es sich in vielen Fällen, nicht den Router, den man im Haus für den Zugang zum Internet benutzt, für diese Aufgabe auszuwählen, sondern der Anlage einen eigenen Router zu spendieren und hier ein vollkommen autarkes System zu installieren. Die Anforderungen an einen solchen Router bei der Modellbahn sind im Vergleich zu heutigen Routern für Glasfaseranschlüsse eher gering. Selbst ein Router im Einstiegsbereich mit einem Preis im niedrigen zweistelligen Bereich kann hier bereits ausreichend sein. Trotzdem ein Tipp: Sind Sie mit der Leistungsfähigkeit Ihres Internetrouters zufrieden? Wenn nicht, dann können Sie sich für den Internetzugang ein neues, leistungsfähigeres Gerät anschaffen und das bisherige Gerät an der Modellbahn einsetzen.

### WLAN-Steuergerät der CS3

Eine Anforderung an diesen Router ist mindestens ein LAN-Eingang zum Anschluss der CS3 über ein LAN-Kabel. Damit ist auch der Standort des Routers schon eingekreist. Er sollte sich im Radius von dem verwendeten LAN-Kabel rund um die CS3 oder CS2 befinden. Denn die neue MS WLAN kann natürlich auch mit der Vorgängergeneration der heutigen Zentraleinheit kombiniert werden.

Dafür wird die MS WLAN einfach ohne irgendein weiteres Gerät an diesem Router angemeldet, damit sie sich im gleichen Netz mit der Central Station befindet. Details entnehmen Sie der Routeranleitung. Bitte beachten Sie nur, dass sowohl die CS3 als auch die CS2 sich natürlich auf dem neuesten Softwarestand befinden müssen, denn sonst kann die MS WLAN nicht erkannt werden.

Die MS WLAN ist zwar wie jede MS2 in der Lage, sowohl Loks zu steuern als auch Magnetartikel wie digital gesteuerte Weichen oder Signale zu schalten. Der Schwerpunkt liegt aber natürlich auf dem Fahrbetrieb. Genau wie die MS2 ist die MS WLAN in der Lage, alle Loks mit mfx-, DCC- oder MM-Decoder zu steuern. Die Grenze für die maximal schaltbaren Funktionen sind im mfx-Betrieb 32 Funktionen, im DCC-Betrieb 29 Funktionen. Trotzdem ist die MS WLAN so kompakt geblieben, dass sie problemlos um die Anlage herum mitgenommen werden kann. Unterstützt wird dies noch durch den wahlweise montierbaren Halter auf



Ein zentrales Display zeigt die wichtigsten Infos wie Loks mit bis zu 32 Digital-Funktionen oder schaltbare Magnetartikel.

der Rückseite, mit dem eine Einhandbedienung möglich wird. Im Gegensatz zur MS2 dreht sich das Display der WLAN-Variante je nach Haltung des Gerätes immer so, dass die Anzeige stets in horizontaler Position bleibt. Welche dieser daraus resultierenden möglichen Bedienung Ihr persönlicher Favorit wird, hängt nicht nur von der Frage Links- oder Rechtshänder, sondern auch von der individuell empfundenen Ergonomie der einzelnen Positionen ab.

Auch das Keyboard der MS2 ist in der WLAN-Version in bekannter Art und Weise enthalten. Und bei der Kombination mit der CS3 zeigt dieses Keyboard natürlich auch bei der MS WLAN die entsprechend in der Artikelliste der CS3 definierten Symbole an. Wer jedoch umfangreiche Magnetartikelschaltungen mobil nutzen will, sollte weiterhin mehr auf einen Tablet-PC als auf die MS WLAN setzen. Da der Router an der CS3 bereits vorhanden ist, kann dieses Gerät problemlos mit ins Modellbahn-Netzwerk integriert werden. Und sein Bildschirm bietet dann viel komfortablere Möglichkeit beim Schalten der Magnetartikel. Warum wurde dies nicht in die MS WLAN integriert? Weil dann die Kompaktheit der WLAN-Version einfach nicht mehr gegeben gewesen wäre. Hier sind die Anforderungen der einzelnen Bereiche eben so weit auseinander, dass kein vernünftiger Kompromiss gefunden werden kann. Die berühmte eierlegende Wollmilchsau ist häufig eine Lösung, die vieles, aber nichts sehr gut erledigen kann. Daher ist es wie bereits gesagt viel besser, die Komponenten zu wählen, die optimal für die jeweilige Aufgabe geeignet sind.

### Kraftquelle der Steuereinheit

Aber wo nimmt die MS WLAN ihre Energie für den Betrieb her? Auf der Unterseite des Gerätes befindet sich ein Batteriefach, in das entsprechend genormte Batterien vom Typ AAA eingesetzt werden können. Es können statt Batterien auch wiederaufladbare Akkus des gleichen Typs →

## Übersicht Steuergeräte:

### Infrarot-Steuergerät

Märklin Start up Startpackungen für Modellbahner ab sechs Jahren sind einfach zu bedienen, denn gesteuert wird mit einer Infrarot-Fernbedienung. Mit ihr lassen sich vier Lokomotiven steuern und bei jeder Lok bis zu fünf Funktionen schalten. Eine günstige Möglichkeit für den Einstieg in die Welt der digitalen Steuerung von Modellbahnen. Wer nach ersten Erfahrungen seine Start up Anlage erweitern möchte, kann diese problemlos aufrüsten – beispielsweise mit einer Mobile Station.

➤ Artikel nur in Startpackungen erhältlich



### Mobile Station 2

Das Handsteuergerät bietet einen großen Bedien- sowie Spielumfang und erlaubt am Kabel einen großen Bewegungsradius. Die MS2 ist das Koordinationszentrum mit bis zu 40 Lok-Speicherplätzen und zum Schalten von 320 Magnetartikeln. Schnittstelle zwischen Steuergerät und Gleis ist die Anschlussbox (Art. 60116/60114). Sie erzeugt die Datenpakete, die den Decodern von Loks und Magnetartikeln über das Gleis mitteilen, was sie tun sollen. Für die Stromversorgung liefert das Schaltnetzteil (Art. 66360/66367) die nötige Energie an die Gleisbox, die wiederum die Mobile Station und auch das Gleissystem versorgt. MS2, Gleisbox und Schaltnetzteil sind separat zu erwerben – bis zu zwei MS können an eine Gleisbox angeschlossen werden. Tipp: Für eine Erstausrüstung bietet sich auch eine digitale Startpackung mit Zug oder ohne Zug an.

➤ Art. 60657 MS2

### Mobile Station WLAN

Wie die Mobile Station 2 steuert auch die WLAN-Variante als Handgerät digital Loks, Weichen, Signale etc. Die integrierte Lokdatenbank hilft bei der Auswahl von älteren Märklin/Trix/LGB-Loks. Durch den mitgelieferten Griff (Pop Socket) auf der Rückseite ist es mit einer Hand bedienbar. Zusätzlich dreht sich der Display-Inhalt passend zur Stellung des Geräts. Die drahtlose Kopplung erfolgt mit einer Empfängerbox WLAN (Art. 60117) oder mit einer Central Station (60216, 60226 sowie 60213–60215), wenn diese Teil eines WLAN-fähigen Netzwerks ist. Dabei kann die Mobile Station WLAN von der Central Station auf deren vollständige Lokliste und auf die Magnetartikel mit den Adressen 1 bis 320 zugreifen. Hinweis: Zum Betrieb des Geräts sind vier Batterien AAA erforderlich, diese sind im Lieferumfang nicht enthalten.

➤ Art. 60667 MS WLAN

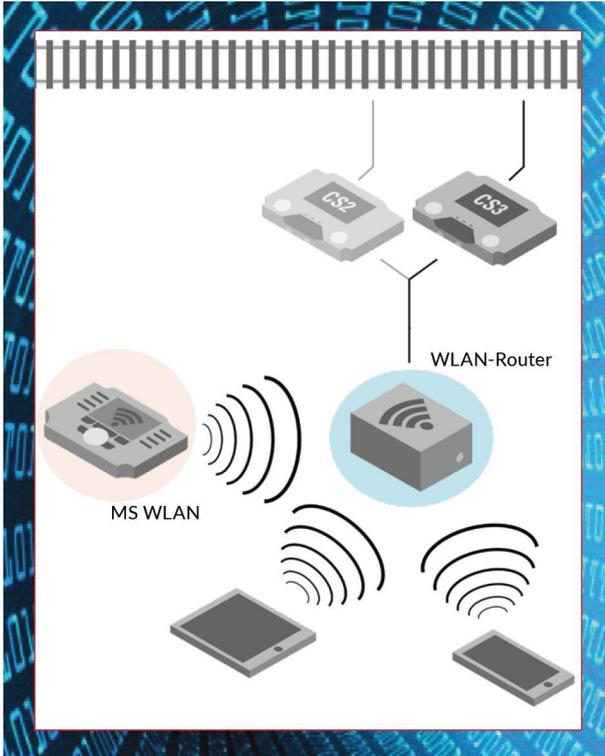


### Central Station 3

Die nächste Stufe zur digitalen Profianlage sind die beiden Varianten CS3 und CS3+. Das Top-Steuergerät beherrscht als Multiprotokollgerät die Formate Motorola (MM), DCC, mfx und mfx+ und ist so als Steuergerät für alle Produkte von Märklin, Trix, LGB sowie anderer Modellbahnanbieter einsetzbar. Dank eines modernen Farbtouchscreens, zweier Fahrregler sowie der flexiblen Bedienoberfläche ermöglicht die CS3 ein einfaches und komfortables Steuern der Lokomotiven und der gesamten Anlage. Hinweis: Das zugehörige Schaltnetzteil bei der Anschaffung nicht vergessen.

➤ Art. 60226 CS3

➤ Art. 60216 CS3 plus



Mittels WLAN-Router an einer CS3 kann mit mobilen Endgeräten eine Anlage gesteuert werden, nun auch mit der MS WLAN.

→ verwendet werden. Auf diesen wiederaufladbaren Akkus finden Sie eine Angabe zur Kapazität des jeweiligen Typs in mAh. 800 Milliampere bedeutet, dass dieser Akku eine Stunde lang einen Strom von 800 Milliampere liefern kann. Oder eben acht Stunden lang einen Strom von 100 Milliampere. Ein Akku mit einer Kapazität von 1.600 Milliampere pro Stunde wird somit doppelt so lang das Gerät versorgen können im Vergleich zum ersten Beispiel. Batterien haben übrigens mit 1,5 Volt eine geringfügig höhere Spannung als Akkus mit 1,2 Volt. Dies spielt aber in der Praxis keine Rolle. Die MS WLAN funktioniert auf jeden Fall mit beiden Energiespeichern. Nur eines sollten Sie unbedingt beachten. Bitte versuchen Sie nie, leere Batterien wieder zu laden. Dies ist eben nur mit wiederaufladbaren Akkus möglich. Wobei man bei der Preisdifferenz mit berücksichtigen muss, dass neben dem höheren Stückpreis für Akkus noch die Kosten für ein passendes Ladegerät hinzukommen. Aber so ein Gerät haben sicherlich viele Haushalte in Benutzung. Und vom Gedanken der Nachhaltigkeit her ist der wiederaufladbare Akku nicht nur bei häufiger Nutzung die erste Wahl. Ansonsten ist zu beachten, dass Batterien nichts im Hausmüll zu suchen haben. Entsprechende Sammelboxen finden Sie zum Beispiel auch bei den Anbietern, bei denen Sie neue Batterien erhalten.

### Empfängerbox für MS WLAN

Nicht jeder Modellbahner benutzt auch zwangsläufig eine CS3 oder CS2 zur Steuerung seiner Anlage. Auch für diese Gruppe an Modellbahnern gibt es natürlich eine passende Lösung. Wer zum Beispiel bereits eine MS2 60653, 60657 oder die Trix Versionen 66950 oder 66955 mit jeweils passender Gleisbox besitzt, kann an diese Gerätekombination eine Empfängerbox



Durch eine kabellose Bedienung ergeben sich ganz neue Möglichkeiten bei der Steuerung einer Modellbahnanlage.



Tipps vom Profi: In kurzen Videos geben Seminarleiter Hinweise zur MS WLAN auf [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de) unter Service – Erklärvideos.

60117 anschließen. Diese Empfängerbox ist in der Lage, eine Verbindung zu maximal vier MS2 WLAN aufzubauen. Sie haben noch gar keine MS2 mit Gleisbox? In diesem Fall reicht natürlich der Zukauf einer Gleisbox 60116 mit Schaltnetzteil 66360 als Versorgungsgerät aus, um zusammen mit der Empfängerbox 60117 und der MS WLAN ein eigenständig funktionstüchtiges Steuerungssystem aufzubauen.

Hinweis: Auch hier gilt, dass immer das MS2-Gerät mit der niedrigeren Seriennummer das Erstgerät und das Gerät mit der höheren Seriennummer in die Rolle des Zweitgerätes schlüpft. Wer daher bereits eine MS2 besitzt, wird mit der neuen MS WLAN ein Zweitgerät erhalten. Wer sich jetzt eine MS WLAN anschafft und in wenigen Jahren als Ergänzung eine neue MS2 erwirbt, wird seine MS WLAN weiterhin als Erstgerät nutzen. Dies ergibt ja auch Sinn, da auf dem älteren Gerät normalerweise bereits alle Loks und sonstigen Einstellungen auf die eigenen Wünsche eingestellt sind und mit dem Kauf eines neuen Gerätes dieses Einrichten nicht zwingend neu durchgeführt werden soll.

Doch jetzt sind wir bereits bei dem Thema Nutzung der MS WLAN in der Praxis. Dies werden wir in einer der nächsten Ausgaben des Märklin Magazins erklären. 

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



In den nächsten Ausgaben geben wir weitere Ratschläge, mit denen Sie bei digitalen Anlagen den Spielspaß steigern. Mehr Hinweise finden Sie auf [www.maerklin.de/de/service](http://www.maerklin.de/de/service)

# Die Stars des Sommers



**39334 | 25197** In der Schweiz ist dieser Siemens-„Vectron“ als Re 475 der BLS Cargo mit besonderem Seitenaufdruck unterwegs. Märklin und Trix bieten die interessante Lokomotive nun als aufwendig gestaltetes Modell mit vielen angesetzten Details an.

Von der historischen Dampflokomotive bis zum modernen Güterverkehr: Die Neuheiten, die in diesem Sommer aus dem Hause Märklin auf das Modellbahngleis kommen, lassen die Herzen von Eisenbahnfans gewiss höherschlagen. Der beliebte „Vectron“ etwa kommt in zwei neuen Varianten: einmal als Zweikraftlokomotive der Baureihe 248 im blauen Farbkleid der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS) im aktuellen Betriebszustand. Und einmal in Gestalt einer Mehrsystemlokomotive Re 475

der Schweizer BLS Cargo, die mit der auffälligen Bedruckung „BLS Cargo. The Alpinists in Europe“ Güter durch die Schweiz und die angrenzenden Länder transportiert. Beide Modelle sind mit einem Digital-Decoder ausgestattet und verfügen über umfangreiche Licht- und Geräuschfunktionen. Ein echter Hingucker auf der Anlage ist auch die Dampflokomotive der BR 78.10 mit ihrem zweiachsigen Kurtzender 2T 17. Nach dem Zweiten Weltkrieg von der Deutschen Bundesbahn als eine von zwei Versuchsloks gebaut, war die 78 1002 ein Stück

**39294 | 25294** Zweikraftlok BR 248

HO HO



Zweikraftlokomotive BR 248 der PRESS. Komplette Neukonstruktion weitgehend aus Metall mit vielen angesetzten Details. Ep. VI.

**39334 | 25197** Elektrolokomotive Re 475 HO HO



Elektrolok Re 475 („Vectron“) der BLS Cargo mit Bildmotiv Berge und Bergsteiger. Mit zahlreichen Geräusch- und Lichtfunktionen. Ep. VI.

**37424 | 22396** Elektro-Triebzug Baureihe ICM-1 „Koploper“

HO HO



Dreiteiliger Elektro-Triebzug der Niederländischen Eisenbahnen (NS) in der Farbgestaltung der Fluglinie KLM mit Zugzielanzeige Amsterdam CS, Schiphol. Serienmäßig eingebaute LED-Innenbeleuchtung. Mit Spielewelt Digital-Decoder mfx+ (Märklin). Ep. IV.

**39782 | 22892** Dampflokomotive Baureihe 78.10 mit Einheitsnebenbahnwagen

HO HO



Filigrane Umsetzung der Versuchslok BR 78.10 mit Kurtzender mit vielen angesetzten Details, mit Digital-Decoder und eingebautem Rauchsatz. Zugzusammenstellung mit dem fünfteiligen Reisezugwagen-Set (Art. 43353/Trix Art. 23225). Zustand um 1958, Ep. III.

Eisenbahngeschichte. Märklin und Trix bringen die Lok nun mit einer filigranen Metallkonstruktion auf die Anlage, unter anderem mit Dreilicht-Spitzensignal, neuer Rauchkammertür, DB-Keks und Pufferhöhe nach NEM. Kombiniert mit zeitgenössischen Einheitsnebenbahnwagen ergibt sich ein authentischer Vorortzug. Bei den Wagen sind Wagenboden und Stirnseiten vorbildgerechter gestaltet. Sie verfügen über eine serienmäßig eingebaute LED-Innenbeleuchtung und am letzten Wagen Zugschlussbeleuchtung.

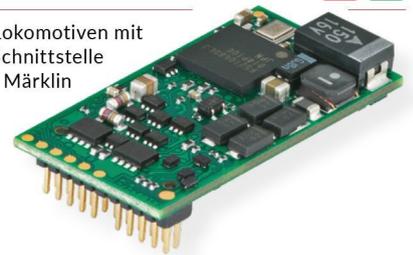
Für internationales Flair sorgt eine neue Variante des „Koploper“. Der dreiteilige Triebzug der Reihe ICM-1 der Niederländischen Eisenbahnen (NS) rollt in den Farben der Fluglinie KLM aufs Modellgleis. Klar, dass dann die Zugzielanzeige des Modells zum Amsterdamer Flughafen Schiphol führt. Als einmalige Serie für die Märklin Händler-Initiative (MHI) erscheint ein gedeckter Güterwagen Gbkl 238 der früheren Austauschbauart GI „Dresden“ der Deutschen Bundesbahn. Auch sonst gibt es im bunten Reich der Wagen viel Neues zu entdecken, vom Doppel-Containertragwagen mit „High-Cube“-Containern bis zum Taschenwagen mit Lkw-Sattelaufleger. Ihnen allen gemein ist die Exaktheit, mit der angesetzte Details und Bedruckungen authentisches Eisenbahnerlebnis vermitteln. Interessant für Freunde digitaler Technik: Lokomotiven mit eingebauter PluX22-Schnittstelle können nun mit einem neuen Sound-Decoder nachgerüstet werden.

Was für die H0-Spur gilt, trifft natürlich auch auf die anderen Spurweiten im Programm zu. Bei Minitrix in Spur N etwa steht mit dem feinen Zinkdruckguss-Modell der Tenderlokomotive BR 89.8 eine besonders fleißige Arbeitsbiene bereit. Gebaut wurde die 89 826 nämlich bereits im Jahr 1898 als →

### 60996 Sound-Decoder mSD3 PluX22



Zum Nachrüsten von Lokomotiven mit vorhandener PluX22-Schnittstelle nach NEM 658. Dieser Märklin Sound-Decoder unterstützt die Digitalformate mfx, MM1, MM2 und DCC (inklusive RailCom).



### 47814 Doppel-Containertragwagen



Doppel-Containertragwagen der Bauart Sggrss 80 weitgehend aus Metall. Mit neuen, abnehmbaren 40-ft.-Boxcontainern, darunter ein „High-Cube“. Gleichstromradsatz E700580. Ep. VI.

### 46155 Gedeckter Güterwagen Gbkl



Gedeckter Güterwagen Gbkl 238 der DB. Kurze Ausführung mit Werbeaufschrift „Loewe“. Einmalige Serie für die MHI. Gleichstromradsatz E700580, Trix-Express-Radsatz E258259. Ep. IV.

### 47438 Taschenwagen Schenker Sweden



Taschenwagen Bauart Sdgm der AAE Cargo AG mit einem Sattelaufleger von Schenker Sweden. Gleichstromradsatz E320577. Ep. V.

### 48523 Märklin Magazin-Jahreswagen



4-achsiger Selbstentladewagen der Bauart Fad 155 mit hohem Oberkasten und Bremserbühne. Gleichstromradsatz E700580. Ep. IV.

### 43523 Schnellzugwagen-Set „EC 90 Vauban“



Drei Schnellzugwagen der Belgischen Staatsbahnen (SNCB/NMBS) für den Euro-City „EC 90 Vauban“ mit typenspezifisch gestalteten Unterböden. Vorbereitet für stromführende Kupplungen (Art. 7319) oder Kurzkupplungen (Art. 72021). Gleichstromradsatz E700580. Ep. V.

### 48190 Silowagen Uacns



4-achsiger Silowagen Bauart Uacns, hochdetailliert mit vielen separat angesetzten Einzelteilen und stirnseitigem Aufstieg. Ep. VI.

### 48191 Schwenkdachwagen Taos-y 894



4-achsiger Schwenkdachwagen als Kaliwagen der Bauart Taos-y 894 (DB Cargo) mit Schwenkdach zum Öffnen und Ladegut. Ep. V.



**16898** Die Tenderlokomotive 89 826 (ehemals Gattung R 3/3 der Königlich Bayerischen Staatsbahnen) im Betriebszustand um 1959 zieht das passende Güterwagen-Set (Trix Art. 18722). Lok mit Digital-Decoder und Gehäuse aus Zinkdruckguss. Ep. III.

→ bayerische Dampflokomotive der Gattung R 3/3. Das Modell zeigt sie indes im Betriebszustand von 1959, als die Lok noch immer Güterwagen im Rangierdienst im Bw Ansbach herumzog. Gelegentlich wagte sie sich sogar auf die Strecke, um Güter zu Kunden in der Nähe zu bringen. Ein authentisches Zugerlebnis holen sich N-Bahner durch die Kombination mit dem Güterwagen-Set auf die Anlage, das in einer einmaligen Serie für die Märklin-Händler-Initiative (MHI) gefertigt wird. Es bietet mit einem Niederbordwagen, einem Kesselwagen, einem Silowagen und einem Seitenentladewagen mit bedruckten Zugschlusscheiben genau die zusammengewürfelte Zusammenstellung, die damals für Güterzüge auf dem Land typisch war.

Weitere Güterwagen sorgen für Kohlenpott-Flair und geben einen Einblick, wie präzise das Haus Märklin auf Kleinigkeiten achtet. Denn natürlich fahren die Selbstentladewagen mit Ladeguteinsätzen nicht nur Kohle spazieren, sondern die Ladung weist auch eine maßstäbliche Körnung auf. Wagen im Set haben unterschiedliche Betriebsnummern oder Alterungsspuren.

Einen ungewöhnlichen Zug können Freunde der Mini-Club auf die Schienen schicken: Die DB Netz verfügte bis 2021 über Messzüge, die mit bis zu 200 Kilometern pro Stunde über die Strecken feigten und dabei sehr präzise den Zustand der Gleise überprüften. Die gelb lackierten E-Loks der BR 120 und die zu Messwagen umgebauten Personenwagen zogen in natura stets die Blicke auf sich – sehr wahrscheinlich, dass sie dies auch auf der Modellbahnanlage in Spur Z tun werden. Die Lokomotiven sind hier mit einem Glockenankermotor ausgerüstet, an beiden Drehgestellen sind alle Achsen angetrieben. Ein amerikanisches Kraftpaket ist die dieselelektrische Lokomotive der Baureihe E8A, die als Modell mit ihrem Hochleistungsmotor und ihrer aufwendig vorbildgerechten Farbgebung und Beschriftung gefällt. Gleiches gilt für die Zugpackung eines Gleisbauzugs der Railbouw Leerdam aus den Niederlanden. Hier zieht eine V 36 drei Drehschieber-Seitenentladewagen, allesamt vorbildgerecht bedruckt und mit feinen Details ausgeführt.

**15466** Güterwagen-Set



Drei Selbstentladewagen Bauart Fcs 090 der DB. Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern mit Ladegut Kohle. Ep. IV.

**18722** Güterwagen-Set



Ein Niederbordwagen Rmrso 31, ein zweiachsiger Kesselwagen, ein Silowagen Kds 56 und ein Seitenentladewagen Ktmmsv 69. Ep. III.

**18905** Seitenentladewagen



Selbstentladewagen Bauart Fcs 092 der DB, beladen mit Ladegut-Einsätzen (echte Kohle) in maßstäblicher Körnung. Ep. IV.

**66339** Bausatz „Kohlelager“



Bausatz aus durchgefärbtem Architektur-Hartkarton, lasergeschnitten mit feinsten lasergravierten Details. Ep. II bis IV.





**81528** Zugpackung „DB Netz“ mit Elektrolok BR 120, Messwagen RAILab 1 und Steuerwagen Dienstmz. 307 der DB AG in einer einmaligen Serie exklusiv für die Märklin-Händler-Initiative (MHI). Lokomotive mit Glockenankermotor. Ep. VI.

Auf die Spitze treibt das Thema Detaillierung die Märklin Z Manufakturmodelle Feinguss Edition mit ihren Modellen in Echtbronze. Diesmal gibt es einen Säuretopfwagen mit zwölf Säuretöpfen, bei dem Wagenaufbau und Wagenboden in Handarbeit in Echtbronze gegossen und anschließend transparent schutzlackiert wurden. Im Kontrast dazu sind Säuretöpfe und Bremserbühnen aus schwarzem Kunststoff gefertigt.

In der Königsklasse können sich Spur-1-Freunde über ein hochdetailliertes Set von Gleisarbeitern mit vielen Arbeitsgerätschaften freuen. Zudem wird die Dampflokomotive BR 18 in der Epoche III und als aktuelle Museumslok aufgelegt sowie die E-Lok Ce 6/8 III der SBB CFF FFS in dunkelbrauner Farbgebung. Details dazu in dem beiliegenden Spur-1-Special. 

*Text: Stefan Bolz; 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](http://www.maerklin.de) und [www.trix.de](http://www.trix.de)

### 82310 Säuretopfwagen in Echtbronze

**z**



Aus der Märklin Z Manufakturmodelle Feinguss Edition: Aufbau und Boden in Handarbeit in Echtbronze gegossen. Ep. III bis V.

### 88625 US-Dieselelektrolok Baureihe E8A

**z**



Sechssächsige A-Unit der GM EMD E8A der amerikanischen Amtrak mit Hochleistungsmotor und vorbildgerechter Beschriftung. Ep. IV.

### 81771 Zugpackung mit V 36

**z**



Gleisbauzug der Railbouw Leerdam (NL), bestehend aus Diesellokomotive V36 und drei Drehschieber-Seitentladewagen. Ep. IV.

## 56408 Gleisbaurotte im Einsatz

30-teilige Gleisbaurotte für den Einsatz bei Gleisreparaturen/-instandhaltung. Umfangreiches Set mit sechs Figuren, Gasflaschen, Transportkiste, Werkzeugen und Schildern. Neu konstruierte Figuren und Zubehör als Hommage an das Set 4004 der früheren Firma Hübner. Ep. V bis VI.





Eine 103er mit dem Fern-Express FD 1917 „Tegernsee“ bei Burg Rheinstein: FD-Zugnamen wie „Schwarzwald“, „Alpenland“ oder „Berchtesgadener Land“ weckten Reiselust und wiesen auf die Zielgebiete ihrer Hauptzüge – einschließlich Kurswagen – hin. Doch der expandierende IC/EC- und ICE-Verkehr sowie andere Touristikzüge machten es dem FD im Fahrplan- und Angebotsgefüge zunehmend schwer: Die Züge fuhren nur ein Jahrzehnt.

# DB in Urlaubsstimmung: Reminiszenzen an die fast vergessene Zuggattung FD

Schnelle und direkte Zugverbindungen von den Ballungsräumen in die meist südlichen Ferienregionen Deutschlands mit attraktivem Wagenmaterial – das kennzeichnete die 1983 eingeführte Zuggattung „FD“ der Deutschen Bundesbahn. Nur eine Dekade nach der Einführung verschwand sie wieder von den Gleisen.

**D**as beliebteste Jahrzehnt vieler Bundesbürger sind die 1980er-Jahre. Der Zeitgeist zu jener Zeit war bunt, optimistisch und unternehmungslustig, was insbesondere auch die Reisebranche betraf: Auto- und Flugzeugverkehr erlebten weitere Zuwächse und auch die Deutsche Bundesbahn konnte

dank ihres mittlerweile etablierten Top-Angebotes Intercity (Werbeslogan: „Jede Stunde, jede Klasse“) neue und deutliche Fahrgastzuwächse erzielen. Auf der Schiene fehlten jetzt nur noch weitere Innovationen, die dem wachsenden Bedürfnis nach Komfort und Individualität speziell im Urlaubs- und

Touristikverkehr gerecht werden sollten. Um dieses Feld nicht allein der Straße und der Luftfahrt zu überlassen, engagierten sich bereits ab 1980 sowohl der Touristik-Riese TUI (Touristik Union International) als auch ein Zusammenschluss von Reisebüro-Veranstaltern mit dem Angebot „Alpen-See-Express“ mit maßgeschneiderten Urlaubszügen in beliebte Feriengengebiete.

Wohl von diesen privaten Vorreitern herausgefordert, entwarf die Deutsche Bundesbahn nur wenig später ein eigenes Konzept für dieses Marktsegment und hob ab Sommerfahrplan 1983 den „Fern-Express“ aus der Taufe. Und dies mit einem Zugattungskürzel, das es schon bei der Vorkriegs-Reichsbahn gab: „FD“. Zu diesen Zeiten verkehrten die FD-Züge als kurze Wagenzüge nur mit der 1. und 2. Wagenklasse sowie Speisewagen oder sogar als Schnelltriebwagen (FDt). Jetzt sollten es nach einem FD-Zwischenspiel der Bundesbahn in den Fünfzigerjahren hochwertige D-Züge mit reichlich Wagenmaterial im Intercity-Look sein. In eine ähnliche Kerbe schlug übrigens der DB-Manager und -Designer Karl-Dieter Bodack mit dem von ihm entworfenen und 1988 eingeführten „Interregio“ – doch das ist eine andere Geschichte ...

Entsprechend selbstbewusst warb die Bundesbahn ab 1983 neben ihren Prospekten und Werbeanzeigen in populären Zeitschriften sogar auch in ihrem ansonsten eher trockenen Zahlenwerk des damals noch existierenden Kursbuches mit Formulierungen für den FD, die eher einer Marketingagentur als einem Fahrplanbüro entsprungen schienen: „Der Fern-Express, der täglich von den Ballungszentren in die schönsten Urlaubsgebiete Deutschlands fährt, sorgt mit Service und Komfort für Urlaubsblau von Anfang an. Während Sie entspannt die Aussicht genießen, bringt er Sie schnell und bequem innerhalb eines Tages ans Ziel. Mit vielen Kurswagenverbindungen erreichen Sie zahlreiche Ferienorte direkt – ohne Umsteigen. Für Ihr leibliches Wohl stehen Ihnen ein Zugrestaurant und der rollende Service im Zug zur Verfügung. Und noch eins: Im Fern-Express gelten alle Fahrpreisangebote der Bahn, Fern-Express-Züge können Sie ab 51 km – ausgenommen mit Streckenzeitkarten – zuschlagfrei benutzen.“



Auf dem Weg nach Niederbayern: Die 110421-5 mit dem FD 1921 „Bayerischer Wald“ passiert auf dem Weg von Dortmund nach Passau Bacherach im Mittelheintal.

Na also, das war doch schon ein kleines Versprechen in Sachen Reisekultur, die sogar dem Intercity und auch späteren ICE zumindest ebenbürtig sein sollte. In jedem Fall war der FD ein besserer D-Zug und speziell auf lange Urlaubsfahrten zugeschnitten: hochwertiges Wagenmaterial, Speisewagen oder „Quick-Pick“-Zugrestaurant in der Mitte des Zugverbandes, Minibar, Lautsprecheranlagen im Zug, zentrale Türschließeinrichtung, bei bestimmten FDs zusätzlich „Kinderland“-Wagen mit Spieleinrichtungen für die Kleinen. Viele FDs führten auch einen Gepäckwagen mit und konnten somit ihre Herkunft aus dem „gewöhnlichen“ Schnellzug nicht ganz verleugnen.

**Abfahrt aus dem Quellgebiet der Ballungszentren**

Typisch für die Laufwege dieser Züge war, dass sie auf dem Großteil ihres Kurses in etwa die gleichen Großstädte wie die Intercitys bedienten, im jeweiligen Ziel- beziehungsweise Feriengebiet dann aber an möglichst vielen Stationen hielten und somit beinahe zu einem besseren Bummelzug wurden. Die Abfahrt aus dem Quellgebiet der Ballungszentren erfolgte stets am frühen Vormittag, ergo war die Ankunft im Zielgebiet am späten Nachmittag oder frühen Abend. Etliche FDs führten auch Kurswagen mit, die nahe dem Zielgebiet dann bis hinunter zum Nahverkehrszug anderen Zügen beigestellt wurden. Andere FD-Züge hatten dagegen sogar internationalen Nimbus und waren Aufwertungen von traditionsreichen D-Zügen, etwa die FD 210/211 „Wörthersee“ zwischen Dortmund und Klagenfurt, die FD 220/221 „Donau-Kurier“ zwischen Dortmund und Wien oder die FD 264/265 „Mozart“ zwischen Paris und Wien über Straßburg und München. Wie die Intercity- oder TEE-Züge erhielten also alle FD-Züge Namen, von denen bei den Neubenennungen alle auf das Zielgebiet hinwiesen und damit nicht nur die Fahrgäste selbst, sondern zudem andere „Zaungäste“ auf den Bahnsteigen auf Urlaubsblau und Sehnsuchtsorte einstimmten. So beispielsweise auch im Bahnknoten Gemünden am Main, wo sich die in den →

**Fahrpläne „Ihr Zugbegleiter“ (IZB) mit dem Zugnamen als Werbeträger für den Zug, die Bahn oder touristische Ziele. Obenauf: IZB für den von Minitrix umgesetzten FD 1922.**



Entspannt reisen: Bei dem Fern-Express stimmte die DB ihren Service auf die Kunden ab. So gab es die „Quick-Pick“-Speisewagen mit Selbstbedienung (rechts) und „Kinderland“-Wagen mit Teddybär-Symbol (oben) – Großraumwagen mit Spielbereich für die Jüngsten.



→ Süden fahrenden FD 1983 „Alpenland“ von Hamburg nach Oberstdorf sowie der FD 1921 „Bayerischer Wald“ von Dortmund nach Passau in der Mittagszeit trafen und vom FD 1983 zwei Kurswagen nach Bayerisch Eisenstein an den Zugschluss des FD 1921 umgestellt wurden. Oder in Karlsruhe Hbf, wo der FD 1903 „Bodensee“ von Münster nach Konstanz ebenfalls Kurswagen zum Zielort des FD 1971 „Schwarzwald“ von Hamburg nach Seebrugg abtrat. Weitere „Rangierbahnhöfe“ für FD-Kurswagen waren etwa Ulm, Augsburg, Immenstadt, Türkheim Bahnhof, Passau Hbf, München Hbf oder Offenburg. Damit ermöglichten viele der übrigens allesamt lokbespannten FD-Züge eine letzte und vergleichsweise hochwertige Renaissance des Kurswagen-Verkehrs, der „dank“ zunehmenden Einsatzes von Triebzügen auch im Fernverkehr zu einer absoluten Randerscheinung geworden beziehungsweise – wieder – zur Flügelung von ganzen Zugteilen mutiert ist.

### Schnellzugloks aller Art ziehen den Fern-Express

Auf den elektrifizierten Langstrecken kam für die FD-Züge nahezu die gesamte Palette der Schnellzug-Elektrolokomotiven planmäßig zum Einsatz, angefangen von der Baureihe 103 über die BR 110, 111, 112, 114, 120, 181 bis hin zur österreichischen 1044. Auch der DR-Import der Baureihe 143 sowie zuvor die Baureihe 139 kamen beispielsweise vor den FD 1902/1903 auf der Schwarzwaldbahn zum Einsatz. Selbst die sechsachsigen Güterzugmaschinen der BR 151 – vor anderen Schnellzügen ohnehin des Öfteren im Einsatz – kamen fallweise zu FD-Ehren: so vor dem Zugpaar „Königssee“ von und nach Hamburg zwischen Freilassing und Berchtesgaden. Auf nicht elektrifizierten Strecken wurde meist die Baureihe 218 eingesetzt, neben den Allgäustrecken ist hierbei das nördliche

FD-Zugpaar 1940/1941 „Fehmarn“ zwischen Köln-Deutz und Puttgarden zu erwähnen, das auf der rund 170 Kilometer langen Strecke zwischen Lüneburg und Puttgarden mit Lübecker Maschinen der BR 218 befördert wurde. Ein besonderes Bonmot stellte auch ein bestimmter und einzelner Kurswagen nach Bad Wörishofen im FD 1917 „Tegernsee“ dar, der in Buchloe bis zum Zielbahnhof an einen Dieseltriebzug der Baureihe 627.1 angehängt wurde.

### WRtmh 136: „Kinderland“-Wagen mit Cafeteria

Beim FD-Wagenmaterial wurde darauf geachtet, dass man dem selbst gesetzten Anspruch eines „qualifizierten Schnellzugs“ auch gerecht wurde. Die Wagen der 2. Klasse bestanden in der Regel aus nicht klimatisierten Bm-Abteilwagen, die beim Intercity wegen des vermehrten Einsatzes von neuen Großraumwagen nicht mehr benötigt wurden – Gleiches gilt in kleinerer Stückzahl für die Waggons der 1. Klasse. Für das leibliche Wohl sorgten etwa die für den FD typischen „Quick-Pick“-Speisewagen mit Selbstbedienung; beliebter waren aber die ebenfalls eingesetzten Halbspeisewagen der Gattung ARmh sowie die „Vollversion“ ARmz. Blickfang und Innovation in den drei FD-Zugpaaren mit langen Laufwegen waren zudem die „Kinderland“-Wagen WRtmh 136, ehemalige Tournus-Speisewagen der Bauart WRtmh 134, die ihren Vorratsraum gegen einen Spielbereich „eintauschten“ und so zu „Kinderland“-Wagen mit Cafeteria wurden. Zusätzlich neben dem Schriftzug „Kinderland“ wurde das neue Teddybären-Piktogramm eingeführt. Später wurden diese Wagen gegen die klimatisierten Großraumwagen Bpmz 291.2 „Kinderland“ ausgetauscht. So schaffte es die DB, dass selbst bei langen Zugfahrten, beim FD immerhin bis zu elf Stunden, der



Abteilwagen 2. Klasse Bm 234 (abschaltbares Zugschlussignal)  
Set: Trix Art. 18276

Abteilwagen 2. Klasse Bm 234  
Set: Trix Art. 18275

Abteilwagen 1. Klasse Avmz 111.0

Abteilwagen 1. Klasse Avmz 111.1  
Set: Trix Art. 18274

FD-Züge 1983 bis 1993: Minitrix ruft die Reisekultur der Zuggattung FD mit dem neunteiligen „FD 1922 Berchtesgadener Land“ in Erinnerung. Der Zug besteht aus drei Wagen-Sets (Trix Art. 18274, 18275, 18276) und der Zuglok 110 246-6 (Trix Art. 16109).



Für Express-Fernzüge mobilisierte die DB renommierte Schnellzuglok-Baureihen. So zieht die 103 218-4 den FD 1982 „Alpenland“ (Bild links: bei Burg Brandenstein in Elm) und die 112 503-8 den FD 722 „Berchtesgadener Land“, hier bei Flörsheim.

Urlaub auch für ihre jüngsten Fahrgäste schon mit der Zugfahrt begann und häufig als erstes Highlight in Erinnerung blieb.

Die Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg ab Mitte 1988 bescherte dem FD-Zugpaar 1980/1981 „Königssee“ mit Zuglauf Hamburg-Altona – Berchtesgaden samt Kurswagen nach Klagenfurt und Zell am See wegen der höheren Geschwindigkeiten und des hohen Tunnelanteils sogar einen kompletten Wagenverband aus druckertüchtigten und inzwischen gemäß dem Interregio-Farbschema „fernblauen“ Wagen der Gattungen Avmz 107, Bpmz 293 und Bvmz 185. Zuglok der bis zu 14 Wagen langen Züge war eine E-Lok der BR 120.1, die dieses FD-Zugpaar in der Regel mit einer Höchstgeschwindigkeit zwischen 160 und 180 Kilometern pro Stunde über die Neubaustrecken-Abschnitte der Nord-Süd-Verbindung brachte.

Bis Mitte der 1980er-Jahre stieg die Anzahl der FD-Züge auf 16 Zugpaare, mit denen insgesamt 203 deutsche und 40 österreichische Ziele ohne Umsteigen erreicht werden konnten. Und 1988 bestand das leicht modifizierte FD-Netz aus zehn Direktverbindungen mit 22 Kurswagenverbindungen. Ab Anfang der 1990er-Jahre machten sowohl die ICE-Euphorie als auch die umfassende Einführung und Ausweitung des Interregio-Verkehrs den Fern-Express sukzessive zu einem Nischenprodukt, das von der DB kaum noch vermarktet werden wollte und im Betrieb etwa wegen der Kurswagen zu aufwendig wurde. Am Beispiel des FD „Schwarzwald“ wird dies auch aus einer DB-Pressemitteilung aus dem Jahre 1993 verdeutlicht: „Die FD-Züge 1902 und 1903 passen von ihrer Fahrplanlage nicht in das vertaktete Netz des Fernverkehrs und hätten dadurch eine

unverhältnismäßig lange Reisezeit erhalten. Aus diesem Grund hat man auf die Fortführung der Züge verzichtet.“

Dennoch, der FD war ein Kapitel Reisekultur, seine Züge waren pünktlich, komfortabel und optisch ansprechend – so wie man sich eben eine Eisenbahn wünscht. Ab Sommerfahrplan 1991 wurde das FD-Angebot stark eingeschränkt, einige Züge gingen in IC- und EC-Leistungen auf. Am 22. Mai 1993 um kurz nach 20 Uhr erreichte der letzte Zug dieser Gattung seinen Zielbahnhof Pfarrkirchen – mit jenem FD 1921 „Rottaler Bäderdreieck“ wurde das zehnjährige Kapitel dieser Zugattung beendet. Ein gutes halbes Jahr später gab es auch die Deutsche Bundesbahn nicht mehr, eine „Deutsche Bahn AG“ sollte alles neu, anders und besser richten.

Im Modell kann der FD jedoch weiterfahren und hat in Sachen Spielfreude respektive vorbildgerechter Fahrbetrieb gegenüber dem starren Zugverband eines IC oder ICE sogar die Nase vorn: Neben gelegentlichem Lokwechsel laden insbesondere seine meist mitgeführten Kurswagen zum fröhlichen Rangieren an andere Wagengruppen oder sogar Triebwagen ein. Gepäck-, Speise- und „Kinderland“-Wagen bereichern zudem das Nachstellen von Betriebssituationen sowie die Optik dieser bunten Züge und machen den FD auf der Modellbahn zu einem schon beinahe nostalgischen Hingucker. Also weiterhin gute Fahrt – en miniature kann die Erinnerung an ein Jahrzehnt „qualifizierter Schnellzug“ munter aufgefrischt und wachgehalten werden.



Text: Joachim Seyferth;  
Fotos: Claus Ballsieper, Minitrix, J. Seyferth Verlag



WRtmh 136  
Kinderland/Cafeteria  
(Neukonstruktion)

Abteilwagen 2. Klasse Bm 234

Abteilwagen 2. Klasse Bm 234

Gepäckwagen Dms 905.1

Set: Trix Art. 18276

Set: Trix Art. 18275

Trix Art. 16109

Die 110er (Trix Art. 16109) mit Metallgehäuse und mfx-Digital-Decoder besitzt 29 schaltbare Sound- und Lichtfunktionen.



Infos zur 110 246-6 von Minitrix (Trix Art. 16109) und den Wagen-Sets „100 Jahre Fernschnellzug“ (Trix Art. 18274, 18275, 18276) finden Sie unter [www.trix.de](http://www.trix.de)

# Zweites H0-Clubmodell 2023: die E-Lok 181 203-1



Erstmals im Märklin und Trix H0-Sortiment: eine E-Lok der Baureihe 181.2. Die Clubmodelle der Zweifrequenzlokomotiven sind mit Stromabnehmern für das deutsche und französische Bahnnetz ausgerüstet.

**B**inahe unbemerkt erfolgt beim Grenzübertritt auf der Rheinbrücke zwischen Kehl und Straßburg der Wechsel vom deutschen ins französische Bahnstromnetz. Die Zweifrequenzlokomotiven der Baureihe 181.2 erschließen mit der voranschreitenden Elektrifizierung des deutschen Bahnnetzes ab 1974/75 die Verbindungen in die Nachbarländer Frankreich und Luxemburg. Märklin und Trix fertigen die E-Lok 181 203-1 als exklusives H0-Clubmodell nur für Clubmitglieder an.

Die komplett neu konstruierte Lok bildet den Betriebszustand ab 1984 in stahlblauer Grundfarbgebung ab. Charakteristisch sind neben den unterschiedlichen Schleifstücken an den Stromabnehmern auch die seitlich ums Dach gebogenen Lüftungsgitter sowie die einseitig platzierten Maschinenraumfenster. Dank zahlreicher Digital-Funktionen bringt das Modell authentische Bahnatmosphäre mit Licht- und Soundeffekten auf die Modellbahnanlage.

Zu den bekanntesten von der 181.2er gezogenen Zügen zählte der Fern-Express „FD Mozart“. Passend zur Lok werden zwei Personenwagen-Sets inklusive Halbspeisewagen und Kurswagen aufgelegt. Mit den Sets wird die damals farbenfrohe Kombination aus Wagen der Deutschen Bundesbahn (DB), Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sowie der Nationalen Gesellschaft der französischen Eisenbahnen (SNCF) vorbildgerecht nachgestellt.



Text: sd; Fotos: W. Brutzer, Märklin

**märklin** **TRIX**  
INSIDER CLUB CLUB

## Die Vorteile der Clubmitgliedschaft

Nur Mitglieder des Märklin Insider- und Trix Clubs haben das Anrecht auf den Erwerb des exklusiven H0-Clubmodells der 181 203-1, der Personenwagen-Sets „FD Mozart“ sowie auch anderer Exklusivmodelle. Clubmitglieder erhalten je sechs Ausgaben des Märklin Magazins und der Clubnews mit vertiefenden Hintergrundinformationen. Im Clubjahresbeitrag von 89,95 Euro (109,95 CHF) sind auch 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. Neuheitenprospekte stehen Clubmitgliedern schon vorab als Downloadlink zur Verfügung. Außerdem ist für sie innerhalb Deutschlands der Versand im Online-Shop kostenlos und sie erhalten gratis den Katalog und Neuheiten-Prospekte.

Alle Informationen zur Clubmitgliedschaft und Anmeldung gibt's unter [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de) beziehungsweise [www.trix.de](http://www.trix.de) (siehe Club).



Bestellschluss:  
15. August 2023

39583 | 25181 Elektrolokomotive 181 203-1

HO

HO

### Modellhighlights

- Komplette Neukonstruktion.
- Filigrane Metallkonstruktion mit vielen separat angesetzten Details.
- Stromabnehmer digital heb- und senkbar und vorbildgerecht mit unterschiedlichen Schleifstücken ausgestattet.
- Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung digital schaltbar.
- Separat angesetzte Radimitationen.
- mfx+-Decoder (Märklin) mit umfangreichen Licht- und Soundfunktionen.
- Pufferhöhe nach NEM.



Die E-Lok 181 203-1 der Deutschen Bundesbahn zeigt den Betriebszustand der Epoche IV ab 1984. Das Modell ist vorbildgerecht mit Stromabnehmern für das Bahnnetz in Frankreich und Luxemburg sowie für das Netz in Deutschland ausgerüstet.

42893 | 23110 Personenwagen-Set 1 „FD Mozart“

HO

HO

### Modellhighlights

- Neukonstruktion des Halbspeisewagens ARmh 217.
- Mehrfarbige Inneneinrichtung.
- Umfangreiche Licht- und Soundfunktionen durch den eingebauten Decoder im Speisewagen.
- Tischlampen separat digital schaltbar.
- Serienmäßig eingebaute LED-Innenbeleuchtung mit Pufferkondensatoren.
- Serienmäßig eingebaute Zugschlussbeleuchtung.
- Trennbare, stromführende Kurzkupplungen.
- Viele separat angesetzte Details.



Halbspeisewagen ARmh 217 der DB, 1. Klasse, Ordnungsnummer 106. Zuglauf: Wien Westbahnhof – Strasbourg.



Personenwagen A9u der SNCF, 1. Klasse, Ordnungsnummer 107. Zuglauf: Wien – Paris Est.



Personenwagen Bmz der ÖBB, 2. Klasse, Ordnungsnummer 102. Zuglauf: Wien Westbahnhof – Strasbourg.



Personenwagen Bm234 der DB, 2. Klasse, Ordnungsnummer 9. Zuglauf: München – Kehl.

42894 | 23111 Personenwagen-Set 2 „FD Mozart“

HO

HO

### Modellhighlights

- Die ideale Ergänzung zum FD 264 „Mozart“.
- Mehrfarbige Inneneinrichtung.
- Serienmäßig eingebaute LED-Innenbeleuchtung mit Pufferkondensatoren.
- Trennbare, stromführende Kurzkupplungen.



Personenwagen Bmz der ÖBB, 2. Klasse, Ordnungsnummer 104. Zuglauf: Wien Westbahnhof – Strasbourg.



Personenwagen Bmz der ÖBB, 2. Klasse, Ordnungsnummer 103. Zuglauf: Wien Westbahnhof – Strasbourg.



Personenwagen Amz der ÖBB, 1. Klasse, Ordnungsnummer 105. Zuglauf: Wien Westbahnhof – Strasbourg.

# Neu im Märklin Fachgeschäft

Der Sommer steht vor der Tür – und mit ihm eine große Auswahl an tollen Modellen, vom Dampflok-Klassiker über die Diesel-Ikone bis hin zur coolen Startpackung. Auf gehts zum Fachhändler!

**H0** Märklin

## 39322 Diesellokomotive Baureihe 232

Die schwere Diesellokomotive der Baureihe 232 der Deutschen Bundesbahn (DB) rollt für den hochwertigen Reisezugverkehr in fiktiver TEE-Farbgebung mit der Betriebsnummer 232 001-8 aufs Modellbahngleis. Fahrgestell und Aufbau sind weitgehend aus Metall. Im Trix Programm unter der Artikelnummer 25322 zu finden. Ep. IV.



## 39200 Diesellokomotive Baureihe 120



Ihr infernalischer Lärm brachte ihr einst den Spitznamen „Taigatrommel“ ein. Über viele Jahre bildete die BR 120 das Rückgrat des schweren Güterverkehrs in der DDR. Märklin hat die Kultlok nun in einer kompletten Neukonstruktion mit vielen Geräusch- und Lichtfunktionen im Programm. Auch in Trix H0 verfügbar (Trix Art. 25200). Ep. IV.

## 39330 Elektrolokomotive Baureihe 193



Die 193343 der Deutschen Bahn AG (DB AG) gehört als kräftige Güterzuglok zum Güterverkehrsbereich DB Cargo. Das Modell dieses aktuellen „Vectrons“ fährt im Betriebszustand um 2021 vor. Fahrgestell und Aufbau der Lokomotive sind aus Zinkdruckguss mit vielen angesetzten Details. Bei Trix H0 unter Art. 25193 zu finden. Ep. VI.

## 37715 Dieseltriebwagen Baureihe 648.2

Der dänische Nahverkehrs-Dieseltriebwagen der Baureihe 648.2 (LINT 41) ist für die Lokalbanen a/s (Lokaltog) auf Seeland unterwegs. In dieser Ausführung mit Tiefeinstiegen steuert er die Küstenstädtchen

im Verkehrsbereich Gilleleje an. Das Modell hat die Zugziel-Anzeige „94OR Gilleleje“. Triebwagen-Betriebsnummern 648 113-2 und 648 213-0. Mit Digital-Decoder. Betriebszustand um 2021. Ep. VI.





## Produkt-Highlight Märklin

HO

### 37824 Diesellokomotive Baureihe 221

In einer einmaligen Serie exklusiv für die Märklin-Händler-Initiative (MHI) kommt die schwere dieselhydraulische Mehrzwecklokomotive Baureihe 221 der Deutschen Bundesbahn (DB) in der Grundfarbgebung Ozeanblau/Elfenbein in den Fachhandel. Die Lok mit der Betriebsnummer 221 120-9 fährt im Betriebszustand um 1985 vor. Ihre neuen Telex-Kupplungen vorne und hinten sind jeweils separat digital schaltbar und die Funktion „Kupplungswalzer“ ist bereits einprogrammiert. Ep. IV.

### 47680 Container-Tragwagen-Set



Ebenfalls exklusiv für die Märklin-Händler-Initiative (MHI): Dieses Container-Tragwagen-Set besteht aus fünf Container-Tragwagen unterschiedlicher Bauart und ergänzt ideal die schwere Diesellok der BR221 (oben). Zu dem Set gehören drei zweiachsige Container-Tragwagen Bauart Lbgjs 598, ein zweiachsiger Container-Tragwagen

Bauart Lgjs 573 und ein vierachsiger Container-Tragwagen Bauart Sgns 694. Alle Wagen in schwarzer beziehungsweise rotbrauner Grundfarbgebung der Deutschen Bundesbahn (DB). Die Tragwagen sind beladen mit abnehmbaren 20-ft.- und 40-ft.-Boxcontainer unterschiedlicher Firmen. Betriebszustand Mitte der 1980er-Jahre. Ep. IV.



### 39545 Gleiskraftwagen ROBEL



Perfekt für den Gleisbau: Der Gleiskraftwagen ROBEL, Bauart 54.22, der Schweizer Gleisbaufirma Sersa AG ist zu Instandhaltungs- und Kontrolleinsätzen unterwegs. Sein beweglicher Ladekran ist digital steuerbar. Betriebszustand ab 2019. Ep. VI.

### 44251 Kühlwagen „HARIBO“

**märklin**  
START UP

HARIBO TM & © 2023.  
HARIBO Holding GmbH & Co. KG.  
All rights reserved.



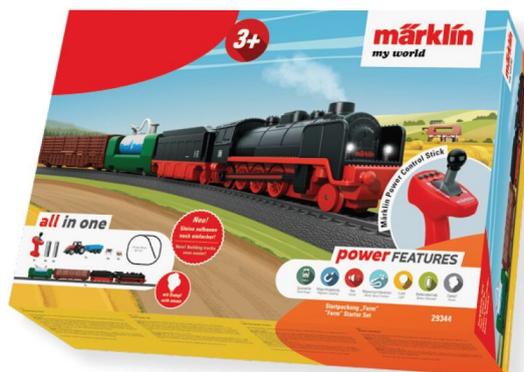
In der Start up Kühlwagenserie geht es fruchtig weiter: Die Seitenwände dieses zweiachsigen Kühlwagens zieren die „Goldbären“ der Bonner HARIBO-Holding. Mit Relex-Kupplungen für schnelles und einfaches Kuppeln. Gleichstromradsatz E700580 separat erhältlich. Ep. VI.

### 29344 Startpackung „Farm“

**märklin**  
my world

Diese Startpackung enthält eine batteriebetriebene Schlepptenderlokomotive mit Licht-, Dampf- und Soundfunktionen, außerdem einen Kesselwagen und einen Tiertransportwagen sowie viele weitere Teile. Der Zug verfügt über Batterieantrieb und Magnetkupplungen zwischen den einzelnen Wagen. Lok und Schlepptender bilden eine festgekuppelte Einheit mit integriertem Batteriefach.

Die Lokomotive verfügt über drei Geschwindigkeitsstufen, drei Soundfunktionen und ein Zweilicht-Spitzen-signal. Das Set ist erweiterbar mit der Kunststoffgleis-Ergänzungspackung 23400, außerdem kann die Startpackung mit dem Bauernhof (Art. 72212) zu einer spannenden Themenwelt ausgebaut werden.



**HO** Trix

**22004** Elektrolokomotive Baureihe 189

Zwischen den Niederlanden und Deutschland rollt diese Mehrsystemlokomotive der Baureihe 189 der MRCE, gemietet von der Rotterdam Rail Feeding B.V. (RRF), über die Gleise. Das Modell mit der Betriebsnummer 189 091-2 ist vorbildgerecht mit vier Dachstromabnehmern für den grenzüberschreitenden Güterverkehr ausgestattet und zeigt den Betriebszustand ab 2019. In Wechselstromausführung auch im Märklin H0-Sortiment unter Art. 39867 erhältlich. Ep. VI.



**22991** Dampflokomotive Baureihe 78



Ursprünglich eine preußische T 18, fährt diese Tenderdampflokomotive BR 78 in der Ausführung mit drei Kesselaufbauten als Epoche IV-Modell der Deutschen Bundesbahn (DB) vor. Im Märklin H0-Sortiment unter Art. 39790.

**25280** Elektrolokomotive Rc 6



Das Modell dieser Elektrolokomotive Rc 6 der Schwedischen Staatsbahnen (SJ) in schwarzer Grundfarbgebung mit Scherenstromabnehmern ist eine komplette Neukonstruktion mit zahlreichen Licht- und Geräuschfunktionen. Auch in Märklin H0 verfügbar (Art. 39280).

**25744** Dampflokomotive Serie 150 X



Die schwere Güterzug-Dampflokomotive Serie 150 X mit Einheits-Kohlentender 2'2' T34 der Französischen Staatsbahnen (SNCF) weist im Modell viele vorbildgerechte Formänderungen auf. Betriebszustand um 1958. Bei Märklin H0 unter Art. 39744. Ep. IV.

**24332 | 24161 | 25903** Diesellokomotive Baureihe 290 mit Transportwagen

Das Modell der schweren Rangierlok BR 290 trägt eine ozeanblau/elfenbeinfarbene Lackierung der Deutschen Bundesbahn im Betriebszustand von 1987. Es bietet zahlreiche tolle Funktionen, unter anderem einen Lokführer, der sich in Fahrtrichtung dreht. Perfekte Ergänzungen

sind die Autotransportwagen Bauart Laaes 541 der DB sowie die Behälter-Transportwagen Laabs, die an Volkswagen vermietet waren. Die Lok gibt es auch im Märklin H0-Sortiment (Art. 39903), ebenso die Wagen, die unter Art. 46129 und Art. 46661 verfügbar sind. Ep. IV.



## Produkt-Highlight Minitrix

N

### 16823 Diesellokomotive Baureihe 218

Die Mehrwecklokomotive 218 499-2 der Deutschen Bahn AG ist für den DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) Ulm unterwegs. In einer neuen Formvariante trägt das Modell dieser dieselhydraulischen Lokomotive eine Dachausführung passend zum Motor MTU 12V 956 TB 11 mit parallelen Abgashutzen und einer Behr-Kühlanlage in V-Form. Die Lok bietet Digital-Sound mit vielen Funktionen. Der Motor mit Schwungmasse treibt vier Achsen an. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Spitzensignal. Ep. VI.



N

## Minitrix

### 16016 Dampflokomotive Baureihe 01



Die bekannte Museums-Dampflokomotive 01 066 des Bayerischen Eisenbahnmuseums Nördlingen zeigt sich im Betriebszustand 2010, mit Altbaukessel, geschlossener Frontschürze und großen Wagner-Windleitblechen. Ihre Rauchkammertür lässt sich öffnen. Ep. VI.

### 16265 Elektrolokomotive Baureihe 114



Eine Lok mit „Bügefalte“: Die Einheits-Elektrolokomotive 114 502-8 der Deutschen Bundesbahn (DB) verfügt über die windschnittige Front, die zu dem Spitznamen geführt hat. Ihre Grundfarbgebung ist purpurrot/elfenbein, ihr Betriebszustand um 1988. Ep. IV-V.

### 18471 | 18472 | 18473 | 18474 | 18475 Personenwagen



Authentisches Ensemble für den Wagenlauf Nürnberg – Heilbronn – Mannheim im Zustand um 1973: Schnellzugwagen 1. Klasse Am 203 der DB in Kobaltblau, Schnellzugwagen 2. Klasse Büm 234 in Chromoxidgrün, Schnellzugwagen 1./2. Klasse ABm 225 in Chromoxidgrün, Schnellzug-Speisewagen WRümh 132 in Purpurrot, Schnellzugwagen 2. Klasse mit Gepäckraumabteil BDüms 273 in Chromoxidgrün. Ep. IV.

## Bitte beachten Sie:

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

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

## z Märklin

### 88237 Elektrolokomotive Reihe 370/EU-46



Hochfeines Modell einer Mehrsystem-Elektrolokomotive der Reihe EU-46/Reihe 370 (Siemens „Vectron MS“) der polnischen PKP Cargo. Das Fahrwerk ist aus Metall, der Lokaufbau aus Kunststoff. Eine aufwendige Farbgebung und Beschriftung sorgen für authentischen Spielspaß. Ep. VI.

### 88386 Elektrolokomotive Baureihe 139



Die E-Lok Baureihe 139 der Deutschen Bundesbahn (DB) ist in dieser Ausführung mit sechs einzelnen Klatte-Lüftern unterwegs. Die Farbgebung Ozeanblau/Elfenbein verweist auf den Betriebszustand um 1978 (Ep. IV). Modell mit Glockenankermotor und Oberleitungsfunktion.

### 88486 Elektrolokomotive Baureihe 185.2



Die Elektrolokomotive „Traxx 2“, Typ F 140 AC2 der Firma DB Schenker Rail Scandinavia A/S transportiert Güter in Dänemark, fährt aber auch nach Deutschland. Das Modell verfügt über einen elektrisch funktionsfähigen Dachstromabnehmer. Betriebszustand 2018. Ep. VI.

### 88997 Dampflokomotive Baureihe 38

Dieses überarbeitete Modell einer Personenzuglokomotive BR 38 mit Kastentender 2'2' T21,5 entführt mit seinen kleinen Wagner-Windleitblechen in die Epoche IIIa um das Jahr 1952. Es bietet eine feine Detaillierung mit voll funktionsfähigem Gestänge und aufwendiger Farbgebung.



### 82273 Taschenwagen-Set

Schweizer Gütertransport: Dieses Wagen-Set besteht aus zwei vierachsigen Tragwagen Typ Sdkmms der Hupac, die für den Transport von Lkw-Sattelauflegern vorgesehen sind. Die Wagen sind beladen mit je

einem Sattelaufleger „Planzer“ und „Schöni“ in feiner Farbgebung und Beschriftung. Modell mit Fahrwerk aus Metall, Wagen mit unterschiedlichen Nummern und eingebauten Kurzkupplungshaken. Ep. VI.



### 55167 Dampflokomotive Baureihe S 2/6

In der Märklin Königsklasse fährt die Schnellzug-Dampflokomotive der bayerischen Gattung S2/6 in fiktiver blau/schwarzer Grundfarbgebung mit goldenen Kesselringen der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.) in Epoche I vor. Das Modell ist eine komplette Neuentwicklung in hochdetaillierter Vollmetallbauweise. Unter anderem sind Fahrwerk, Aufbauten und Kessel aus Zinkdruckguss, Ansetzteile wurden aus Messing gefertigt. Rauchkammertür und Domdeckel sind zum Öffnen und zeigen viele Originaldetails. Weitere Varianten der Lok sind erhältlich (Art. 55160, 55164, 55166).



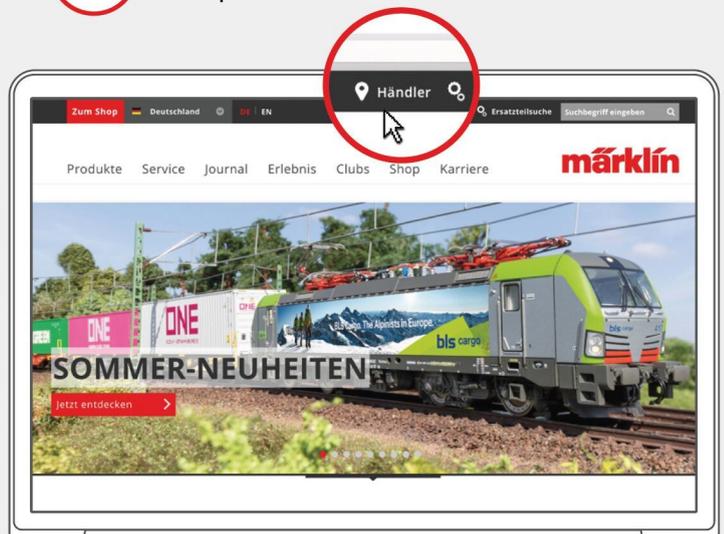
1

# In drei Schritten zu Ihrem Händler

Unterstützen  
Sie Ihren  
Fachhändler!

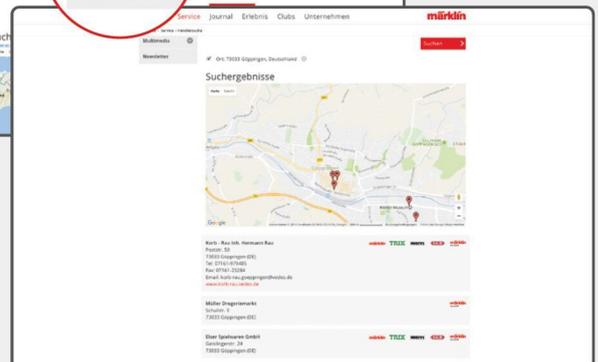
Mit der komfortablen Online-  
suche finden Sie das Fach-  
geschäft ganz in Ihrer Nähe. Ganz ohne  
Umwege. Einfach und schnell. So geht's:

- 1 Startseite aufrufen [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de)  
Menüpunkt Händler anklicken



2

PLZ oder Ort  
eingeben



- 3 Händler  
auswählen

# Modelle für Puppen

Trotz der erheblichen Erweiterung des Angebotes ab 1891 machte Märklin noch eine Lücke im Sortiment aus. Damals kamen Kinderwagen in Mode. Als langjähriger Hersteller von Kinderkochherden war es naheliegend, diesen Trend auch als Spielzeug umzusetzen.

Im Jahr 1892 entwickelte man in Göppingen gleich drei Serien mit insgesamt zehn verschiedenen Puppenwagen. Ähnlich wie bei den Herden, bei denen Märklin mehrheitlich funktionstüchtige Kinderkochherde und nur wenige Puppenherde anbot, kann man auch bei den Nachbildungen von Kinderwagen eine Unterscheidung vornehmen. Hier spielen die Größenverhältnisse eine Rolle. Mit einem Puppenwagen fährt ein spielendes

Kind seine Puppe spazieren, und dies nicht selten auch im Freien. Mit ihren Längen von etwa 20 bis 30 Zentimetern waren Märklins Modelle aber eher für die Kinder der Puppen gedacht. Auch von Märklin gab es anfangs einen „echten“ Puppenwagen. Das Grundmodell 1329 war stattliche 75 Zentimeter lang. In der Ausführung mit der Nummer 1330 erreichte es mit einem Sonnenschirm eine Höhe von fast einem Meter.

Durch ihre feine Prägung besticht die Chaiselongue 8543/2 (1914–1922). Sie war Teil einer ganzen Serie anspruchsvoller Puppenmöbel aus Blech.

## Im Kinderzimmer In the Playroom

Kinderstube verrät  
Was Good Upbringing Reveals

Days from Märklin's new Always Set, friends as a Teaching Tool For Young People.

Children brought up in a well-ordered children's playroom...  
The child's playroom is a reflection of the child's character...  
The child's playroom is a reflection of the child's character...  
The child's playroom is a reflection of the child's character...



8543/2 Puppenliege  
Doll's daybed  
"Chaiselongue"  
"Chaise longue"  
1914–1922, aus Privatsammlung



Der Kinderwagen (Bild oben rechts) besitzt bereits eine Form, die uns heute noch vertraut ist. Das Modell 1325 (ab 1909: 8515) war von 1900 bis 1913 im Programm. Typisch für diese Zeit ist die Gestaltung mit Elementen des floralen Jugendstils.

Bereits im folgenden Jahr wurde die neue Serie erweitert. In zwei Größen waren Kinderwagen unter der Nummer 1328 (ab 1909: 8518) zu haben. Dieser erfolgreiche Typ war von 1901 bis 1916 im Angebot.

Dieses Modell blieb einige Jahre unverändert im Programm. Im Januar 1899 wurde dann nur noch ein letztes Exemplar in der Inventur aufgeführt. Märklin sollte sich auf die kleineren Modelle konzentrieren. Im Jahre 1900 begann man eine neue erfolgreiche Reihe, die über die Jahre immer weiter ausgebaut wurde. 1912 verzeichnete die Preisliste eine Auswahl von 37 Modellen der unterschiedlichsten Typen. So gab es zum Beispiel Wagen in Form von Schlitten oder zweiseitige Wagen, in denen die Geschwister Rücken an Rücken unter dem Sonnendach saßen. 1910 überraschte Märklin mit einem „Automobil-Puppenwagen“. Die große Puppenschwester durfte bereits 1905 auf einem angehängten Rollbrett stehen und musste sich gut festhalten, denn unter dem Korb sorgte ein kräftiges Uhrwerk für den Antrieb. Märklins Puppenwagen waren „von gediegener Eleganz, getreu nach feinen Originalen gearbeitet“. Die Griffe bestanden aus gedrechseltem Holz, die faltbaren Dächer aus Seide. Fast konnte man vergessen, dass die Wagen aus Blech gefertigt waren. Weidengeflecht wurde durch Prägen imitiert, eine Leinenbespannung durch die Bemalung. Die letzten Vertreter dieser Reihe hielten sich noch bis 1922 im Programm.

Der Küchen- und der Sanitärbereich der Puppenstube waren die Domäne von Märklin. Aber auch die anderen Räume konnte man mit der Haustechnik aus Göppingen ausstatten. Früh gab es elektrisches Licht. Kamine, Kohle- und Gasöfen sowie Heizkörper sorgten durch Kerzen, Petroleumbrenner oder Glühlampen tatsächlich für Wärme. Dem Wandel der Mode folgend, brachte Märklin 1914 eine bemerkenswerte neue Serie elektrischer „Miniatur-Beleuchtungskörper für Puppenstuben, Modellbauten usw.“ im Art-déco-Stil heraus. Die Vorschalt-Widerstände waren in Zimmeröfen oder Kaminen versteckt. Dem Handel wurden Verkaufsstände angeboten, an denen 15 Leuchten gleichzeitig vorgeführt werden konnten. Mit den eigentlichen Puppenmöbeln hatte sich Märklin als Fabrik hochfeiner Metallspielwaren etwas schwer getan, wenn die Vorbilder aus Holz bestanden. Dennoch bot man über viele Jahrzehnte Küchenmöbel mit entsprechenden Bemalungen an. Erwähnt werden müssen auch die Einrichtungen für Schulen, zu deren Beliebtheit unter Kindern wenig überliefert ist.

Als Dauerbrenner erwiesen sich die Metall-Puppenbetten von Märklin. Hier verarbeitete man neben Weißblech auch wie beim Vorbild poliertes Messing. Noch 1928 waren fünf Modelle im Katalog zu finden. Was mit Blech alles möglich ist, zeigte Märklin 1914 mit einem umfangreichen neuen Sortiment an eleganten Korb- bzw. Rohrmöbeln. Im Märklinueum kann man eine Puppen-Chaiselongue als schönes Beispiel aus dieser Reihe bewundern. Teetische, Serviertische, Sessel, Schaukelstühle und Blumenkrippen usw. spiegelten die mondäne Welt der Wintergärten im Kleinen wider. Gründerzeit, Historismus, Jugendstil und Art déco: Auch diese Entwicklungen lassen sich an den Modellen von Märklin erkennen. 

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



Weitere Informationen zum Märklinueum, den Ausstellungen und Schauanlagen sowie Besucherinformationen mit Anreise und Tickets finden Sie auf [www.maerklineum.de](http://www.maerklineum.de)

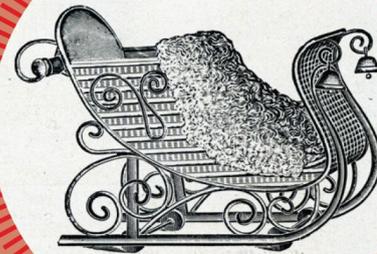
Der mit Abstand größte Puppenwagen mit fast einem Meter Höhe war das Modell 1330 mit „amerikanischen Seidenpolstern“ und Sonnenschirm. Es gab ihn immerhin von 1892 bis 1899.



Das Rollbrett am Kinderwagen ist keine Erfindung heutiger Tage. Bei Märklin gab es das schon im Jahre 1905. In der Ausführung 1339 P (1905–1907) wurde die Puppe mitgeliefert.

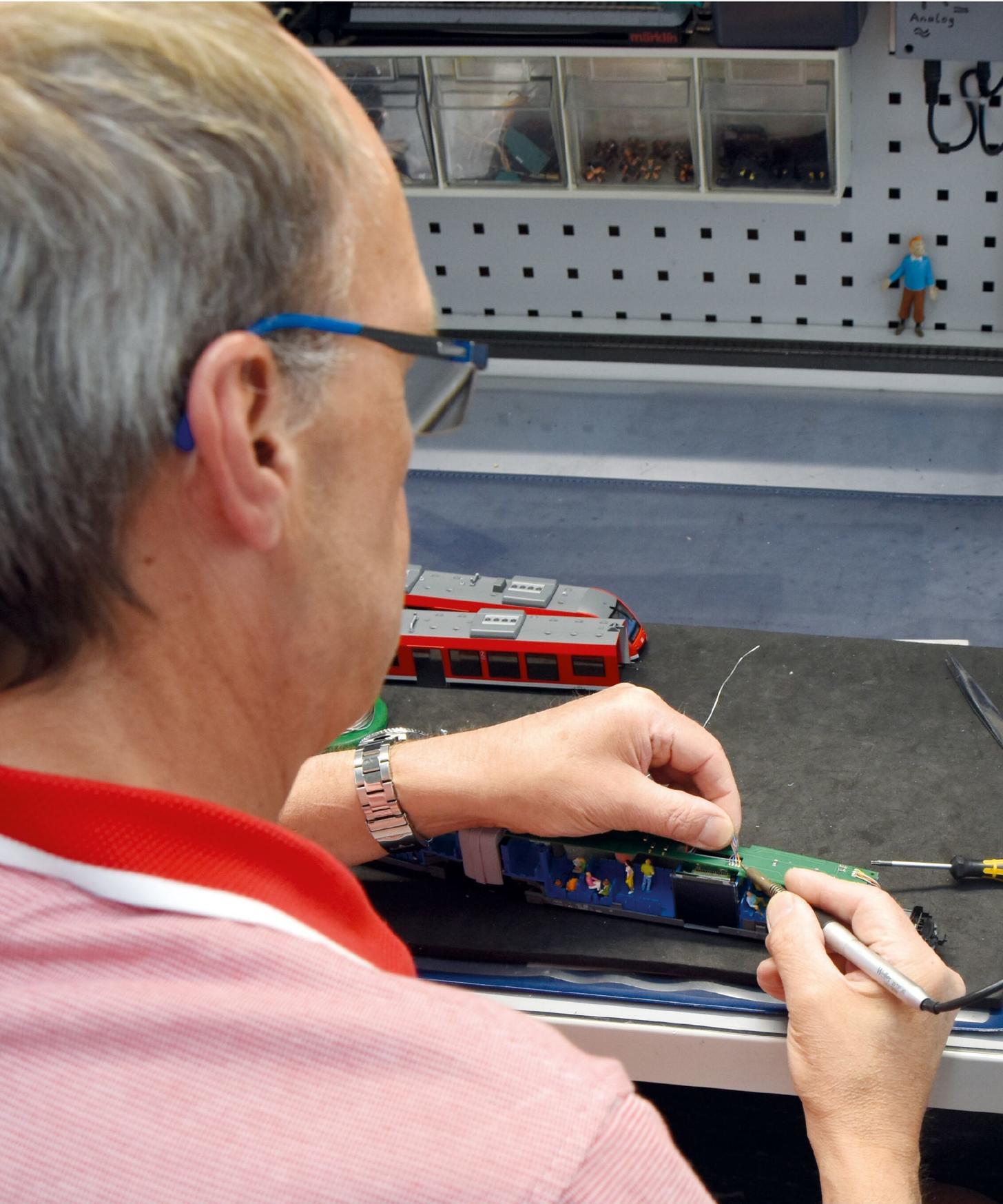


Im Kinderzimmer musste kein Schnee liegen, der Puppenschlitten 1469 (ab 1909: 8530) hatte Rollen. Er war von 1902 bis 1913 im Angebot.



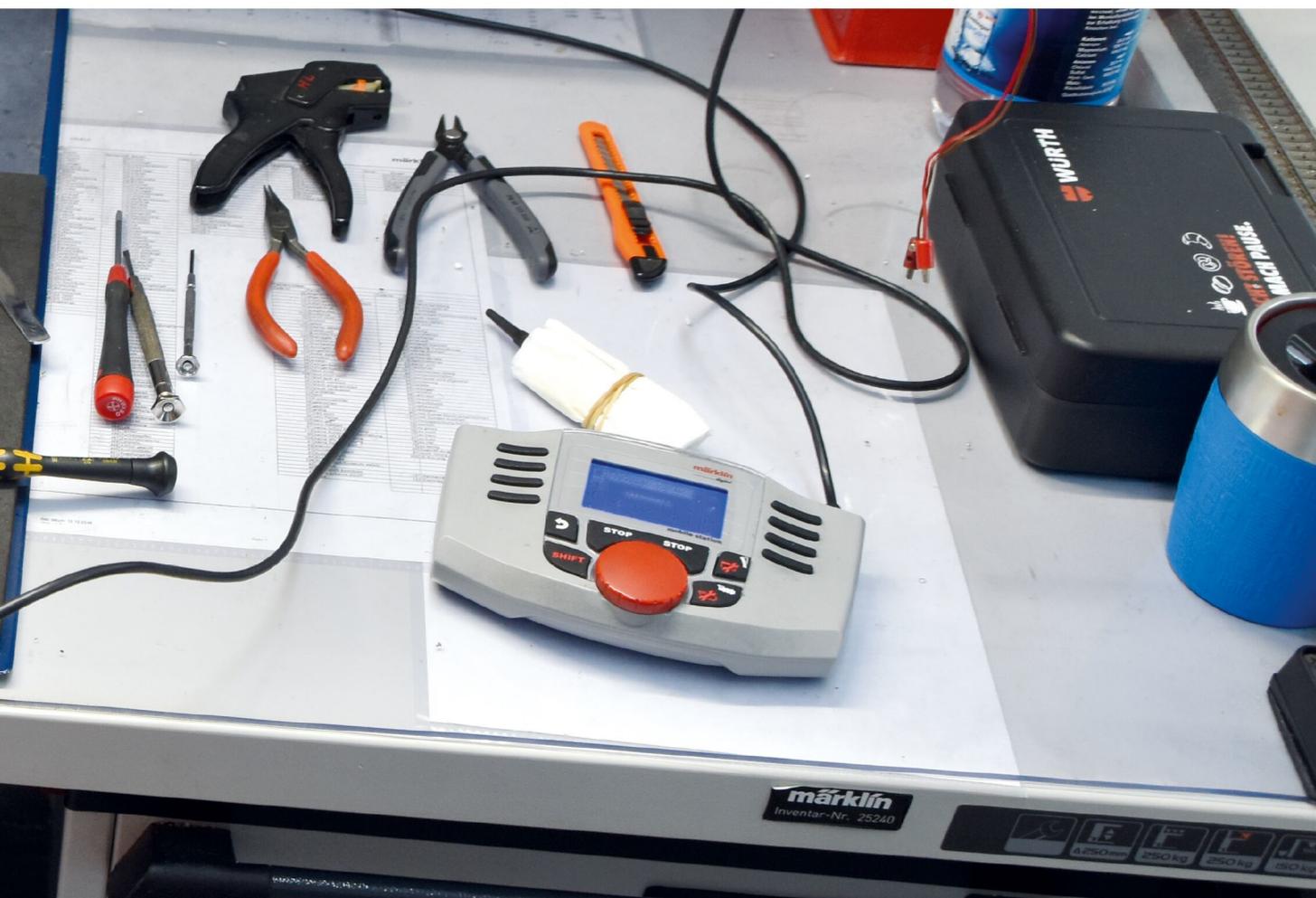
Damals hochmodern: Märklins beliebten „Auto-Puppenwagen“ mit der Nummer 8541 gab es von 1910 bis 1916 mit oder ohne weißes Stoffdach. Zudem ist der Griff abnehmbar.





# Die große Hilfe im Fall der Fälle

Bevor sie zum Kunden kommen, haben Produkte aus dem Hause Märklin stets eine strenge Qualitätssicherung durchlaufen und funktionieren einwandfrei. Doch während eines Modellbahnlebens kann auch am besten Modell mal etwas kaputtgehen. Für seinen Besitzer ist das kein Grund zur Aufregung: In solchen Fällen steht mit viel Know-how der Reparaturservice bereit.





Ein Reparaturauftrag beginnt mit einer genauen Prüfung der eingesendeten Ware. Zunächst wird festgestellt, welches Modell und welche (möglicherweise abgebrochenen) Teile der Kunde genau eingeschickt hat. Dann geht es an die Fehlersuche.

**W**er sich ein Modell von Märklin oder Trix kauft, kann sich darauf verlassen, dass er ein Qualitätsprodukt in Händen hält. Alle Teile wurden von der werkseigenen Qualitätssicherung geprüft und auch die Verpackung wurde so gestaltet, dass der Inhalt ohne Schaden beim Kunden ankommt. Doch bei allem Aufwand geht gelegentlich auch mal etwas schief. Angesetzte Teile können durch unsachgemäßen Transport abbrechen, oder im Spielbetrieb passiert ein kleines Missgeschick und die Lieblingslok mag nicht mehr. „Häufig bekommen wir auch Dachbodenfunde, die nicht mehr fahrbereit sind und an deren Reparatur sich die neuen Besitzer nicht herantrauen“, berichtet Jan Bühler.

Der Industriemeister leitet im Göppinger Märklin Werk den Reparaturservice. Er und seine rund 30 Mitarbeiter wissen Rat, wenn nichts mehr geht – und das bei Tausenden von Produkten aus sechs Jahrzehnten. „Im Prinzip können wir je nach Zustand alles, was seit den frühen 1960er-Jahren hergestellt wurde, auch wieder zum Laufen bringen“, unterstreicht der Abteilungsleiter. Dabei greifen er und seine Mitarbeiter auf einen in vielen Jahren gesammelten Erfahrungsschatz und auf eine moderne EDV zurück. Schließlich liegen rein technisch Welten zwischen einem Modell aus den 1970er-Jahren mit Trommelkollektor-Motor und einem aktuellen Modell mit fünfpoligem Hochleistungsmotor und Digital-Decoder.

In der Regel meldet sich ein Kunde, der ein Problem mit einem Modell hat, zuerst bei seinem Händler. Oder er nimmt über das Formular, das er online auf der Homepage [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de) unter „Kundenservice“ und „Reparaturservice“ findet, Kontakt auf (siehe Seite 47). Jan Bühler verweist zudem auf die Hotline. „Bevor man etwas einschendet, sollte man erst einmal dort anrufen. In vielen Fällen sind die Ursachen nicht so gravierend und wir können telefonisch helfen“, rät der Abteilungsleiter. Mit den richtigen Tipps lasse sich so manche Schwierigkeit daheim und mit eigenen Mitteln beheben.

#### Jede Einsendung wird genau erfasst

Manchmal jedoch führt an einer Reparatur kein Weg vorbei. Bevor man selbst mit dem falschen Werkzeug und ohne das nötige Wissen in den Innereien einer Märklin Lok herumfuhrwerk, lässt man besser die Profis an die Sache. Dazu sollte der Kunde sein Modell sauber und stabil einpacken, inklusive aller möglicherweise abgefallenen Teile. Ein Beiblatt mit einer genauen Auflistung des Inhalts hilft den Experten, eine eingegangene Sendung auf Vollständigkeit zu überprüfen und Missverständnissen vorzubeugen. Kommt ein Paket nach Göppingen, legen die Mitarbeiter im Wareneingang zunächst sorgfältig die Kundendaten an. Dabei wird auch genau erfasst, welches Modell in welchem Zustand eingeschendet wurde und ob es möglicherweise neue Transportschäden gibt.

# Reparaturauftrag



## Kundendaten:

Kundennummer (wenn bekannt): \_\_\_\_\_

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_ PLZ, Ort: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_ Email: \_\_\_\_\_

Die Angabe von Kontaktmöglichkeiten wie Telefon oder E-Mail erleichtert die Kommunikation während des Reparaturvorgangs.

## Artikeldaten:

Artikelnummer (wenn bekannt): \_\_\_\_\_

Artikelbezeichnung: \_\_\_\_\_

Die genaue Artikelnummer hilft bei der Suche nach passenden Ersatzteilen. Ist sie nicht bekannt, nützt auch eine möglichst genaue Beschreibung des Modells (beispielsweise die Baureihe einer Lok).

## Detaillierte Fehlerbeschreibung:

Je detaillierter ein Problem beschrieben wird, desto einfacher fällt die Lösung. Insbesondere bei Fehlern, die nicht immer oder erst nach einer gewissen Zeit auftreten.

## Ihr Auftrag an uns:

Ich habe eine Reklamation innerhalb der Garantiezeit.  
(Bitte eine Kopie des Kaufbelegs anheften)

Ich wünsche einen Kostenvoranschlag.  
(Das verlängert die Reparaturzeit)

Ich beauftrage eine Reparatur bis zum Betrag von \_\_\_\_\_ Euro (inkl. MwSt., ohne Versandkostenpauschale).

Mit der Beauftragung erklären Sie sich mit den Märklin und Trix/LGB Liefer- und Zahlungsbedingungen Deutschland in der aktuellen Version einverstanden. Diese können Sie einsehen unter [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de)

Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_

Wer von Anfang an ein Budget für eine Reparatur festlegt, vermeidet langwierige Rückfragen und hilft, den Aufwand zu minimieren.

**Gebr. Märklin & Cie. GmbH**  
Reparaturservice  
Stuttgarter Str. 55-57  
D-73033 Göppingen

Tel.: 0049 (0) 7161 608222  
Fax: 0049 (0) 7161 608225  
E-Mail: [service@maerklin.de](mailto:service@maerklin.de)

Dokument-ID: ASR-FB-05

Version 1.0

Rev. Datum: 20.03.2019

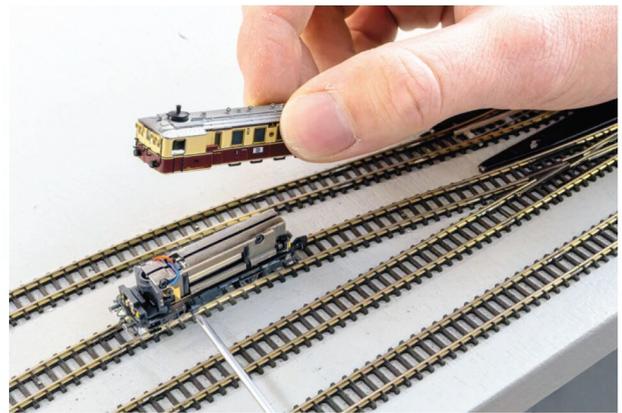
Das Formular für einen Reparaturauftrag lässt sich auf der Homepage [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de) unter „Reparaturservice“ ganz einfach herunterladen.

Ist alles dokumentiert, geht es an die Schadensanalyse. „Wir freuen uns, wenn uns der Kunde möglichst genau sagt, was mit seiner Lok nicht stimmt und was er genau bemängelt“, sagt Jan Bühler. Als Beispiele nennt er Lokomotiven, die nur an einer einzigen Weiche in einem bestimmten Radius entgleisen, oder Fehler, die erst nach fünf Minuten Dauerbetrieb auftreten. So etwas sei nun mal nicht leicht zu finden. Bei vielen anderen

Problemen können die erfahrenen Mitarbeiter auf ihr reichhaltiges Expertenwissen zurückgreifen. Wo das nicht reicht, hilft die Datenbank – immerhin ist das Märklin Sortiment der vergangenen 50 Jahre riesig und birgt manchen Exoten. Daher sollte wo immer möglich die Artikelnummer mit angegeben werden. Ist diese nicht bekannt, genügt auch die Baureihenbezeichnung, die auf der Lok steht, beispielsweise die 44 033. →



Sobald feststeht, was zu tun ist, erhält der Kunde einen Kostenvoranschlag. Gibt er grünes Licht, holen sich die Mitarbeiter aus ihrem reich bestückten Ersatzteillager die passenden Komponenten und machen sich an die Reparatur.



Die Mitarbeiter im Reparaturservice von Märklin haben einen reichen Erfahrungsschatz und kennen sich mit Modellen in allen Spurweiten aus. Im Prinzip können sie alles, was seit den frühen 1960er-Jahren gebaut wurde, wieder zum Laufen bekommen.

➔ Die Fachleute können dann recherchieren, um welches Modell es sich handelt – und haben oft auch schon eine Idee, was daran das Problem sein könnte. Sobald klar ist, was genau zu tun ist, wird im nächsten Schritt der nötige Aufwand für die Reparatur ermittelt. Auf dem Auftragsformular können Kunden bereits vermerken, bis zu welcher Summe sie hier ohne Rücksprache gehen wollen. Kleinere Eingriffe können so zeitnah erledigt werden. Stehen größere Arbeiten an, wird ein Kostenvoranschlag erstellt. „Auch hier sind unsere Mitarbeiter sehr erfahren und können ziemlich genau einschätzen, was da an Arbeitszeit und Ersatzteilkosten auf den Kunden zukommt“, betont Jan Bühler.

Dieser wird per E-Mail über den laufenden Kostenvoranschlag informiert. Bis zur endgültigen Absprache und der Bestätigung des Auftrags wird sein Modell sauber zwischengelagert. Erst wenn der Kunde grünes Licht gibt, holt sich ein Mechaniker aus dem Serviceteam die entsprechende Schachtel auf den Tisch. Er schaut sich den „Fall“ noch einmal genau an und holt aus

einem gut gefüllten Ersatzteillager das passende Material. Ist es dort nicht verfügbar, kann er auch auf das Lager der Produktion zurückgreifen. In Einzelfällen wird auch mal etwas gerade gebogen und gerichtet an Maschinen und Werkbänken, die sich bei Märklin bewährt haben.

### Großer Aufwand für viel Modellsplau

Gelegentlich sind Kunden erstaunt, mit welchem Aufwand in Göppingen ans Werk gegangen wird. Jan Bühler nennt als Beispiel den klassischen Dachbodenfund, eine Lok, die viele Jahre nicht bewegt wurde und die nun im Innern stark verharzt ist. Hier reicht ein bisschen Tupfen mit Feuerzeugbenzin, wie es in manchen Onlineforen empfohlen wird, nicht aus, will man an der betagten Lok wieder seine (Spiel-)Freude haben. Ein solches Modell muss zuerst in einem Ultraschallbad gereinigt werden. Dafür nehmen es die Spezialisten komplett auseinander und reinigen es gründlich. Anschließend werden Wellen und Lager sorgsam geölt und gefettet und die Lok wird wieder zusammengebaut. Dabei werden auch gleich sämtliche ➔



Eine verharzte Lok wird zunächst komplett zerlegt. Dann werden die betroffenen Teile in einem Ultraschallbad gereinigt. Wellen und Lager bekommen anschließend wieder neue Schmierstoffe und das Modell wird wieder zusammengebaut.

## Hoher Aufwand für besten Service

Ein beschädigtes Modell macht niemandem Spaß. Der Reparaturservice von Märklin tut daher alles, um Loks und Wagen wieder aufs Gleis zu bringen. Im Interview spricht Abteilungsleiter Jan Bühler über alte Motoren, seltene Fälle und die bisweilen spannende Suche nach dem richtigen Ersatzteil.

Die Traditionsmarke Märklin hat eine schier unübersehbare Vielzahl von Modellen auf den Markt gebracht. Können Sie mit allen etwas anfangen?

**Jan Bühler:** Die neueren Modelle sind kein Problem, da haben wir die nötigen Ersatzteile da und können auch auf umfangreiches Datenmaterial zurückgreifen. Bei älteren Exemplaren gibt es Ausnahmen, da kommt es schon mal vor, dass Ersatzteile einfach nicht mehr zu bekommen sind. Aber eigentlich können wir alles ab den frühen 1960er-Jahren reparieren. Grob gesagt: Hat ein Modell noch eine Artikelbezeichnung aus Buchstaben und Zahlen, ist es zu alt, stehen vier- oder mehrstellige Ziffern auf der Schachtel, sieht es gut aus.

Was sind die häufigsten Themen, mit denen Sie es zu tun bekommen?

**Bühler:** Bei vielen Anfragen geht es um Verschleißteile wie Schleifer und Kohlen. Oder der Kunde kommt mit Modellen, die sehr lange oder nicht richtig gelagert wurden. Hier sind dann meist

Verharzungen das Problem. Für uns ist die uralte Motortechnik mit ihren eingebauten Kohlen in einem offenen System durchaus eine Herausforderung. Heute ist das alles gekapselt und wird komplett ersetzt, das geht einfacher und schneller.

Werden alle Reparaturaufträge hier bei Ihnen im Göppinger Werk bearbeitet?

**Bühler:** Nein. Wir haben hier natürlich eine eigene Werkstatt, aber wir werden durch autorisierte Service-Fachbetriebe (ASF) ergänzt. Das sind von Märklin zertifizierte Reparaturbetriebe, die auf dem gleichen Niveau arbeiten wie wir und alle Arbeiten genauso professionell und gewissenhaft ausführen können. Eine Liste mit den Adressen findet man auf der Märklin Homepage.

Was waren eigentlich Ihre schwierigsten Fälle? Gibt es Besonderheiten, die im Gedächtnis geblieben sind?

**Bühler:** Besondere Servicefälle, die in Erinnerung bleiben, sind sicherlich Einsendungen von Modellen mit edlen Werkstoffen und Beschichtungen wie das Platin-„Krokodil“ in H0 und unsere Feingussmodelle aus Bronze der Spur Z.

Diese Sammlermodelle wecken auch bei unseren Mechanikern große Emotionen.

Gibt es auch Reklamationen von neuen Modellen? Wie gehen Sie damit um?

**Bühler:** Wir schauen zunächst, ob wir uns innerhalb der Garanzzeit befinden – zwei Jahre im Normalfall, bei Clubmodellen fünf Jahre. Darum ist es auch wichtig, immer den Kaufbeleg aufzubewahren. Sobald die Ware bei uns eingeht, prüfen wir, ob es sich wirklich um einen Reklamationsfall handelt. Wenn ja, wird der Auftrag kostenfrei bearbeitet. Unser Ziel ist es stets, dem Kunden ein einwandfrei funktionierendes Produkt zurückzuschicken.

*Jan Bühler, Leiter Reparaturservice*





Frisch gereinigte Radsätze werden wieder „eingepresst“. Die dafür nötigen Werkzeuge sind betagt, aber bewährt.

➔ Verschleißteile erneuert. Schließlich soll der stolze Besitzer eines frisch reparierten Modells möglichst lange seine Freude daran haben. Ähnlich verhält es sich mit Störungen in der Elektronik: Auch hier muss der Fehler oft mit einigem Aufwand gesucht werden und mit ein paar Lötstellen ist es nicht getan. All das kostet zwar etwas mehr. Doch am Ende steht ein voll funktionsfähiges Modell. Egal ob es sich um eine H0-Lok aus den frühen 1980er-Jahren mit ihrer vergleichsweise einfachen Technik handelt oder um ein neueres Modell in Spur 1, das mit Spitzentechnologie in Mechanik und Elektronik aufwartet.

Die inzwischen erreichte Vorbildtreue bei den Modellen und die technische Innovation im digitalen Bereich stellen selbst die Profis gelegentlich vor Herausforderungen. Aber die Mechaniker in Göppingen sind nicht zufällig bei Märklin und haben selbst ein großes Modellbahnerherz – manchmal eine etwas härtere Nuss knacken zu müssen, ist für sie durchaus reizvoll. Und das in allen Größen: „Wir kümmern uns um jede Spurweite, die es bei uns im Haus gibt, von der Spur Z bis zur Gartenbahn“, betont der Abteilungsleiter.

#### Auf die Reparatur folgt die Prüfung

Die Reparatur wäre nicht vollständig ohne eine genaue Prüfung. Dazu gibt es neben dem Ersatzteillager und den Arbeitsplätzen der Mechaniker eine Prüfstrecke. Hier liegen auf einer hellgrauen Platte Gleise in verschiedenen Spurweiten, in allen möglichen Radien, mit wilden Weichenkombinationen, Steigungen und Brücken. Die frisch reparierten Kundenloks können darauf ausgiebig zeigen, was sie wieder auf dem Kasten haben. Dazu werden sie durch alle möglichen Szenarien



Für den abschließenden Funktionstest stehen alle möglichen Fahrregler zur Verfügung, vom analogen Trafo bis zur CS3.

gejagt. Dass sie dabei durchaus an ihre Grenzen kommen, ist gewollt. Altersgerecht stehen dafür die unterschiedlichsten Fahrregler zur Verfügung, vom betagten Analog-Trafo bis zur modernen CS3. „Diese abschließende Prüfung ist bei uns Standard“, betont Jan Bühler. Dabei wird natürlich danach geschaut, ob der Fehler korrekt behoben wurde, den der Kunde beanstandet hat. Geprüft wird aber auch alles andere, was einer Lok das Leben schwer machen kann. Der Techniker behält dabei auch den Digital-Bereich und sogar Magnetartikel wie Signale und Weichen im Blick.



Ein seltener Fall: Bei einer Spur-1-Lok wird der Decoder getauscht. Im Anschluss werden alle Funktionen geprüft.



Der Prüfstand in der Reparaturabteilung. Hier werden alle eingesandten Modelle auf Herz und Nieren geprüft. Erst was auf allen Gleisrädern, Weichen und Steigungen einwandfrei funktioniert, wird dem Kunden zurückgeschickt.

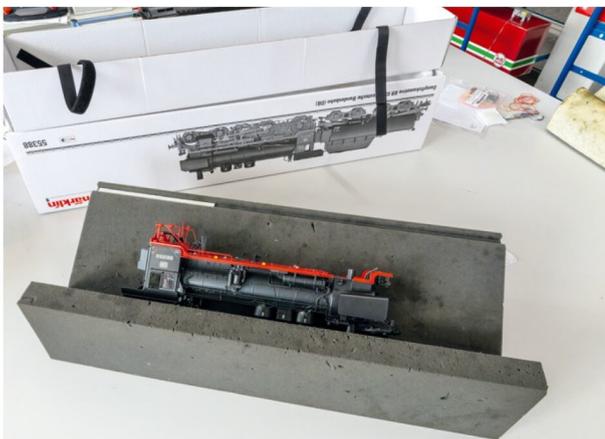
Erst wenn alles einwandfrei funktioniert, geht es für die eingesandte Lok zurück zu ihrem Besitzer. Damit ihr unterwegs nichts passiert, wird sie mit dem gleichen hohen Aufwand verpackt wie ein neues Modell. Selbst die Originalverpackung, in der betagte Modelle häufig eingeschickt werden, erhält eine besonders pflegliche Behandlung – schließlich ist so eine „alte Schachtel“ für Märklinisten genauso wichtig wie ihr Inhalt. Stoßfest umhüllt darf die Kundenware wieder nach Hause.

### Wichtige Daten für die Qualitätssicherung

Für die Sachbearbeiter in der Reparaturabteilung ist dann aber noch nicht Schluss. Sie dokumentieren den gesamten

Vorgang. Die Daten könnten schließlich noch einmal wichtig werden, falls wider Erwarten mit dem reparierten Modell noch einmal ein Problem auftauchen sollte. Auch die hausinterne Qualitätssicherung (siehe „Qualitätssicherung auf Top-Niveau“, Märklin Magazin 01/2023) kann bei Bedarf auf die Unterlagen zurückgreifen und daraus wichtige Schlüsse ziehen. Sollte zum Beispiel ein Problem mehrfach auftreten, müsste womöglich schon in der Produktion etwas geändert werden. Derartige Prozesse sind unabdingbar für ein lernendes Unternehmen wie Märklin, für das Qualitätssicherung ein fortlaufender Prozess ist. Schließlich ist der Reparaturservice zwar eine wichtige Abteilung. Er sollte nur nicht zu viel zu tun bekommen. //

Text: Stefan Bolz; Fotos: Kötzle, sb



Schonende Behandlung: In einer „Lokliege“ wartet eine demontierte Lok darauf, wieder zusammengebaut zu werden.



In unserer Serie Service, Pflege, Werterhaltung geben wir Einblicke in das weite Feld der Instandhaltung der wertigen Modelle von Märklin und Trix.

## Und so geht die Serie weiter

- // Teil 1: Qualitätssicherung
- // Teil 2: Verpackung
- // Teil 3: Reparaturservice
- // Teil 4: Kundenservice des Hauses Märklin
- // Teil 5: Serviceangebote des Fachhandels
- // Teil 6: Wie helfe ich mir selbst? Pflege und Wartung

# Dein Club- Moment.

*powered by:*

**30** JAHRE | YEARS **märklin**  
**INSIDER CLUB**

**TRIX**  
**CLUB**

LEIDENSCHAFT VERBINDET.



ALS CLUBMITGLIED HAST DU  
DIE EINMALIGE GEWINNCHANCE.

## WERDE DAS GESICHT UNSERER KAMPAGNE!

Zeige uns im großen Casting Deine  
emotionalsten Club-Momente. Mehr unter:  
[maerklin.de/casting](http://maerklin.de/casting)

### Du wirst große Augen machen.

Da staunst Du, wenn Du Dein neues Clubmodell betrachtest. Darüber hinaus erlebst Du als Märklin Insider- oder Trix Clubmitglied noch viele weitere Momente voller Emotionen: Der Gratis Club-Jahreswagen wird Dich überraschen. Lass Dich vom Märklin Magazin, der Jahres-Chronik oder im exklusiven Internet-Clubbereich beeindrucken. Freue Dich über die Clubgemeinschaft und viele Vergünstigungen mit der Clubkarte. Werde noch heute stolzes Clubmitglied unter [club.maerklin.de](http://club.maerklin.de)



Jetzt anmelden  
und Clubmodell  
sichern!



Das neue H0-Clubmodell exklusiv für Mitglieder: Elektrolokomotive BR 181.2 (Art. 39583/Trix Art. 25181)

# Der Berg ruft



Der Österreicher Julian Trieb schuf ein kleines, steil aufragendes Modellbahnreich auf sechs Ebenen – inklusive einer üppigen Paradestrecke rund ums Wohnzimmer. Ein Anlagenporträt mit Aussicht.



**G**roß und mächtig, schicksalsträchtig sei „der Berg“, so haben es Wolfgang Ambros und Manfred Tauchen einst im „Watzmann“ besungen. Die Liedzeile kennen in Österreich noch viele und manchmal kann sie auch für die Modellbahn gelten: Wir sind im Land der Gipfeltreffen, in der Steiermark, nahe der Landeshauptstadt Graz. Julian Trieb schuf hier eine besondere Art von Berg, ein Modellbahnreich, geschichtet auf sechs Ebenen. Dabei herrscht dort kein alpines Eldorado, sondern eine steile Trassenlegung, im unsichtbaren Hinter- und Untergrund terrassenförmig angelegt wie Reisfelder im Himalaya.

Manche Dinge mögen sich nicht so recht in „normale“ Maßstäbe einreihen, weil sie eher einen Sonderstatus innehaben. Die Anlage des Sicherheitsspezialisten zählt definitiv zu dieser Kategorie. Die Fakten: überschaubare zweieinhalb mal eineinhalb Meter Fläche im Rechteck des Kernbereichs. Darauf: sechs Ebenen. Dazu ellenlange Strecken auf dem Wohnzimmerboden, auf denen einige Dutzend meist neuere Loks und noch viel mehr Waggons verkehren, selbstverständlich digital dirigiert. Wir reden hier über 280 Meter Gleise, fünf Schattenbahnhöfe, 83 Weichen, vier Hauptstrecken, teils mit Oberleitungen, eine Nebenbahn, eine Verbindungsbahn, die alle Strecken verknüpft, eine zweigleisige Gleiswendel, ein Bw, ein Flugplatz, ein Kopfbahnhof, zwei Durchgangsbahnhöfe.

**Das Wohnzimmer wird zum Bahnzimmer**

Das wirft Fragen auf. Wie kam es dazu und wie funktioniert das alles? Recht gut, sagt der Erbauer. Wengleich ein gewisser, ungewöhnlicher Aufwand dafür notwendig war. „Auf der Grundplatte konnten anfangs nur vier Züge fahren. Ich habe dann eine zweigleisige Schweizer Strecke darunter verlegt. Dann ist alles vollgebaut worden, auch auf dem Boden und unter der Couch.“ An dieser Stelle muss man Julian Trieb



So ein Zirkus: Hinter den abgestellten „Krone“-Waggons müssen Arbeiter umgestürzte Äste von den Gleisen räumen.



Kleiner Halt: Im Souterrain der Bahn wartet eine charmante Bahnhofsanlage auf Züge und Fahrgäste.



Imposanter Kraftakt: Ein wuchtiges Diesel-Doppelgespann macht Halt vor Bauarbeitern in orangem Outfit – der linke Bereich der Modellbahnanlage ist einem Verladeterminale mit Kranvorrichtung vorbehalten.



**Aufgestockt:** Im unteren Bereich der Modellbahn leuchtet das Dreigestirn des Doppelstock-Regiozugs in der Dämmerung.

wörtlich nehmen: Das Wohnzimmer avancierte sozusagen zum Bahnzimmer. Die Gleise machen dabei kaum vor Einrichtungsgegenständen halt. „Ich will halt so viele Züge wie möglich fahren lassen, lange, kurze, Güterzüge“, erklärt der Sicherheitsexperte schmunzelnd. Unter der Couch befindet sich sogar eine zweigleisige Wendeschleife für vier Züge. Kürzere Garnituren können von Ebene sechs von ganz oben bis hinunter fahren.

Gerade mal knapp zwei Jahre baut der 27-Jährige bislang an seinem Modellbahntraum. Als wir ihn Ende des vergangenen Jahres besuchten, war der Bau bereits sehr weit fortgeschritten. Und für den Herbst dieses Jahres steuert er die Zielgerade für das Finish an.

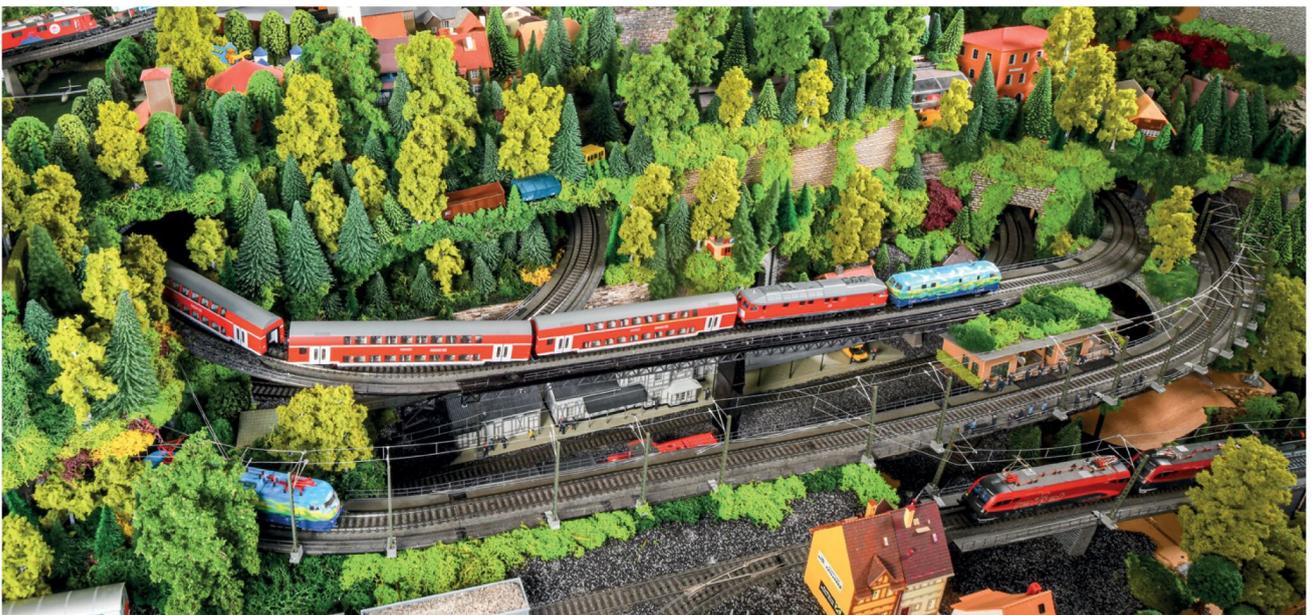
**Ein Zufall stand Pate**

Blenden wir zurück in die Vorzeit der aktuellen Anlage, an den Beginn des Millenniums. Damals stand eine prächtige Modellbahn im elterlichen Keller. Doch ein heftiger Wasserschaden ertränkte den noch jungen Traum des jugendlichen Modellbahners. Aber wie das Leben so spielt, ein Zufall sorgte für den Antrieb, eine neue Märklin Wunderwelt zu schaffen. Im Herbst 2020 ergatterte der Hobbymusiker bei einer Veranstaltung einen Gutschein und kaufte sich dafür eine Märklin Startpackung, die er flugs und intensiv ausbaute. Eine schlaue Entscheidung. Denn es dauerte nicht lange und selbst die Eltern fanden Gefallen an dem Plan. Der Papa steuert nun sogar regelmäßig neue Loks bei.

Und die müssen ran. Denn das rollende Material des Österreichers soll sein Dasein keinesfalls in Vitrinen fristen. „45 Züge will ich auf der Anlage haben. Es bringt mir nichts, wenn eine Lok nur herumsteht. Das wird’s bei mir nie geben. Entweder fährt man oder nicht, so ziehe ich das durch“, lautet das konsequente Credo. Und: „Ich bin keiner, der →



**Manege frei:** Neben Waggons des Zirkus Krone tummeln sich auch Exemplare der Konkurrenz von Knie auf der Modellbahn.



**Hoch hinaus:** Julian Trieb hat sein Modellbahnreich bewusst sehr grün angelegt; nach unserem Besuch im Herbst 2022 pflanzte der Österreicher nochmals viele Bäume und Sträucher in den Kernbereich der Anlage.

→ mit nur fünf Waggons durch die Gegend fährt. Bei mir sind Züge mit 25 oder 30 Wagen unterwegs.“ Gibt’s denn Lieblingsloks? „Nein, ich wüsste nicht welche. Es muss halt möglichst vorbildgerecht sein.“

Was die Zeiten angeht, hat Julian Trieb die Epochen V bis VI besonders im Blick. Trotzdem dürfen auch einige Museumsfahrzeuge ihre Runden drehen: Das Dieselunikat V 320 „Wiebe“ mit Mannschaftswagen ist genauso unterwegs wie der Isar-Rhône-Schnellzug, die dänische Dampflokomotive „Litra E“, die schwere Schnellzug-Dampflokomotive „Albatros“ aus der Tschechoslowakei, die V 80 mit Donnerbüchsen oder die Touristik 103 mit dem passenden Zehn-Wagen-Zug.

### Erzzug-Spektakel mit „Krokodil“

Ein Highlight sind die beiden „Krokodile“ der ÖBB in Doppeltraktion mit 39 (!) Erzwagen im Schlepptau. Ein sechs Meter langes, anmutiges Spektakel. Dazu gesellt sich die schwere Diesellok V 188 mit dem Wagen-Set des Zirkus Busch. Dann wäre da noch die Elektrolok 1020 der ÖBB nebst Zuggespann des Zirkus Krone. Zudem gibt’s einen zweiten Erzzug mit immerhin noch 13 Waggons („bis jetzt ...“) hinter einer weiteren ÖBB 1020. Leuchtend grau/rot glänzt der ÖBB-EC mit der zweiten 103 Touristik. Nach Julian Trieb’s Meinung eine gute Wahl: „Die Loks von Märklin sind robust und von der Qualität her sehr gut“, lobt er das rollende Material. Aber als Österreicher wünscht er sich natürlich noch mehr Modelle aus seiner Heimat.

Im Kernbereich der Anlage mit seinen sechs Ebenen verschmilzt der Gleisbau quasi mit der Landschaftsgestaltung. Tunnel, Brücken, karstige Felsen und hier und da dörfliches Leben, über 300 Figuren und sehr viele Bäume und Sträucher tummeln sich hier. „Ich hab’ viele Bäume gepflanzt, damit es vorbildgerecht aussieht, die Anlage soll sich schließlich

sehen lassen können.“ Dafür sorgen auch zwei Dörfer sowie ein paar Stadthäuser mit „a bissl Leben drin“. Als Basis für die Topografie dienen neben Krepp- und Schnittpapier auch Thermo-Formsysteme von Noch. Die Grundanlage besteht aus Holzplatten und Panzerkarton.

Der Gipfelstürmer steuert sein Loktreiben digital. In puncto Fahrbetrieb legt Julian Trieb Wert auf Handarbeit: „Ich will keine Automatik, das ist mir zu langweilig. Ich möchte jeden Zug steuern können und jeden wirklich auf den Zentimeter genau bewegen.“

### Lokführerin mit roter Handtasche

Den Arrangements auf den Gleisen liegen teils gewitzte Ideen zugrunde. Wie „Anitas Zug“, eine liebevolle Hommage an die Besitzerin des Modellbahn-Geschäfts K+K in Graz. Die Inhaber Anita und Thomas Klep sind für Julian Trieb die Anlaufstelle in puncto Märklin. So entstand die Idee, eine „Anita“ auch in die Modellbahn zu integrieren. „Zuerst war sie nur in den Doppelstockwagen von Märklin verewigt. Irgendwann saß sie dann in meinen beiden Märklin BR 24 drinnen, mit roter Handtasche als Lokführerin.“ Seitdem ist sie so mit 13 Donnerbüchsen im Schlepptau unterwegs. „Thomas Klep habe ich in meinen Taurus der BR 1116 hineingesetzt. Opa Werner fährt mit meinen Schweizer Loks und Anita’s Papa Bruno mit den beiden silber/blauen Loks der BR 380“, zählt Julian Trieb mit breitem Lächeln auf. Damit nicht genug des Familien-Happenings: „Thomas Schwester Michaela sitzt im Speisewagen in meinem ÖBB-EC 163 mit einer roten Coladose.“

Eine weitere nette Auffälligkeit zeigt sich im mittleren Bereich der Anlage. Dort tummeln sich auffällig viele Schaffner und Inspektoren gleichzeitig neben den Gleisen. Die Szene stellt einen geflügelten Witz über die ÖBB →



Flotter Käfer trifft E-Mobil: Zum rollenden Repertoire von Julian Trieb zählen auch diverse Elektro-Loks. Neben der 1020 der ÖBB oder der BR 103 in Touristikversion beeindruckt zum Beispiel auch die blau/silber leuchtende BR 380 optisch als fesches Schmankerl.



So viel Personal ist eigentlich nicht nötig auf so kleinem Raum – in Österreich jedoch eventuell schon, zumindest wenn es nach einem geflügelten Wort über die fleißigen Mitarbeiter der ÖBB geht. Die Pointe löst Julian Trieb am Schluss des Artikels auf.



Helle Freude: Fahrgäste können sich auch im Nachtbetrieb über eine gute Beleuchtung im Zugabteil freuen.



Grünes Meer: Eine dichte Bepflanzung des Modelbahn-Rechtecks war seinem Erbauer von Beginn an wichtig.



Julian Trieb freut sich über seine sehr speziell angelegte Modellbahnanlage, die steil in die Höhe führt und sich im „Tal“ rund ums Wohnzimmer ausbreitet.



Dampf gemacht: Seine schwarzen Klassiker inszeniert der Österreicher gerne authentisch mit rauchendem Schornstein.



Talfahrt: Auf dem Wohnzimmerboden können sich Dampf-, Diesel- und Elloks auf ausgedehnte Paradestrecken freuen.

## In steiler Höh'

Julian Trieb will mit seiner Modellbahnanlage hoch hinaus: Der Technische Leiter einer Sicherheitstechnikfirma liebt starke Steigungen und Gefälle – eine Herausforderung für das rollende Material.

Wenn Bergtrassen auf dem Plan stehen, sollte man sich über die Anforderungen im Klaren sein: Neben der eigentlichen Trassenführung gilt es, die Steigungen im Blick zu behalten sowie deren Möglichkeiten und Einschränkungen in puncto Fahrvergnügen.

Die Gleisführung des Modellbahn-Höhenflugs von Graz erfolgte eher intuitiv. „Das ist einfach so entstanden, als immer mehr Züge gekommen sind. Ich habe spontan gebaut und nicht wirklich etwas geplant“, so Julian Trieb. So gibt es durch die teils engen Radien im Kernbereich der Anlage einige Einschränkungen im Fahrverkehr bei langen Lokomotiven. Was indes kein Problem, sondern Antrieb ist. „Die überlangen Züge benötigen große Radien. Deshalb baue ich auf dem Boden eine zweigleisige Paradestrecke. Darauf können auch die großen Dampflok fahren.“ So geht umgesetzte Praxisnähe im Wohnzimmer der unbegrenzten Möglichkeiten.

Eine besondere Herausforderung stellen neben den engen Radien die steilen Wendeltrassen dar, die den Zügen schon mal bis zu fünf Prozent Steigung abverlangen. Das führt manches Modell an seine Grenzen: „Ein ICE kommt zum Beispiel locker rauf, andere haben Schwierigkeiten.“ Aber das kann Julian Trieb verschmerzen, schließlich nennt er rund 60 Loks sein Eigen, darunter viele schöne und seltene Exemplare, die den Weg hinauf und wieder hinunter trotz großer Steigungen locker schaffen.



**Freie Durchfahrt:** Das blau/gelb leuchtende Touristik-Gespann mit der BR 103 feigt knapp vorbei an den hart arbeitenden Bahnmitarbeitern der ÖBB.

→ nach, den der ehemalige Mitarbeiter Julian Trieb so erzählt: „Einer arbeitet, zehn schauen zu ...“. Dabei stimme das gar nicht. „Ich kenne das aus meiner Zeit dort: Es waren alle fleißig und haben keine Pausen eingelegt.“

Das glauben wir jetzt mal. Und bleiben weiter dran, was sich so tut im „Hochland“ von Bruck/Mur. 

*Text und Fotos: Claus Dick*



Gleispläne, Inspirationen für Anlagen und viele weitere Anregungen finden Sie unter [www.maerklin-magazin.de](http://www.maerklin-magazin.de)

**FALLER** 

IM KLEINEN GROSS



 HO 130158  
Luftrettungswache

Neuheit

# Rund um die Uhr einsatzbereit



**Der neue  
Prospekt  
NEUHEITEN**   
2023/Nº 1

-  [faller.de](http://faller.de)
-  [faller-create.de](mailto:faller-create.de)
-  [facebook.com/faller.de](https://facebook.com/faller.de)
-  [instagram.com/gebrfaller](https://instagram.com/gebrfaller)
-  [youtube.com/c/faller](https://youtube.com/c/faller)

# Eingleisige Hauptbahn durchs Ländle



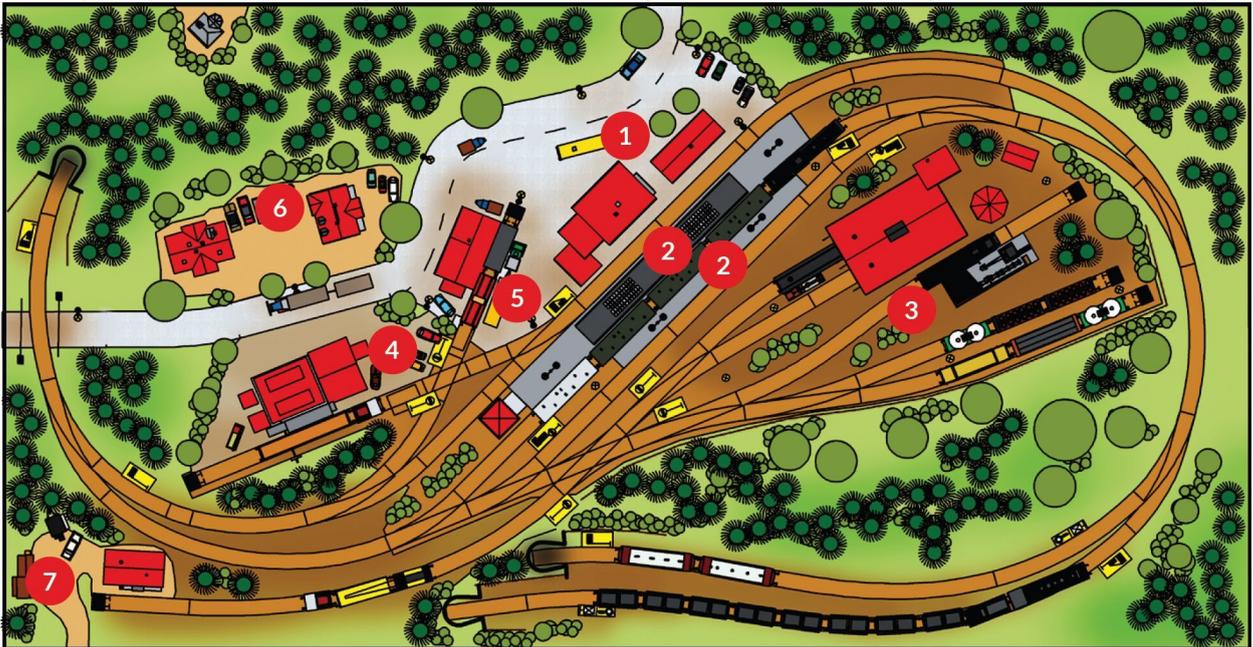
## Die Anlage im Überblick

- Eingleisige Hauptbahn.
- 3 Bahnhofsgleise für Durchgangsverkehr.
- Betriebswerk mit Lokschuppen.
- Abstellgleise für Zugzusammenstellung.
- Stumpfgleis für Fabrik.
- Stumpfgleis für Güterschuppen.
- Parodestrecke.

Eine Anlage mit viel Fahrbetrieb, die dennoch mit wenig Platz auskommt: Bei dieser kompakten Rechteckanlage genügen drei Quadratmeter Fläche. Was man auf 240 x 125 Zentimetern alles anfangen kann, zeigt uns diesmal der K-Gleis-Entwurf mit Bahnhof, Betriebswerk und einer kleinen Fabrik am besten.



## Endzustand Märklin K-Gleis



- |  |              |                |
|--|--------------|----------------|
| 1 Bahnhof  | 4 Fabrik     | 6 Wohnhäuser   |
| 2 Bahnsteig  | 5 Güterhalle | 7 Kleingewerbe |
| 3 Betriebswerk mit Lokschuppen,<br>Wasserturm, Bekohlung |              |                |

Die Anlage zeigt einen kleinen Durchgangsbahnhof an einer eingleisigen Hauptbahn, gelegen in leicht hügeliger Landschaft. Dem Bahnhof angegliedert ist ein Betriebswerk mit einem zweiständigen Lokschuppen, einem Wasserturm und einem Behandlungsgleis zum Kohle- und Wasserfassen – willkommen in der schönen Dampflokzeit. In diesem Bereich finden sich auch zwei Abstellgleise für die Zugzusammenstellung und ein Ausziehgleis zum Rangieren. Der Bahnhof liegt diagonal im 45-Grad-Winkel zur Anlagenkante, was längere Gleise und damit entsprechende Züge ermöglicht. Auch hinter dem Bahnhof befinden sich zwei Abstellgleise, die unter Einsatz der kleinen 45-Grad-Kreuzung platzsparend eingeplant wurden. An diesen finden wir einen Industriebetrieb und den Güterschuppen. Beide verfügen wie auch der Bahnhof über eine gute Straßenanbindung. An der Anlagenvorderseite konnte beim K-Gleis-Entwurf noch ein Abzweig vorgesehen werden, der es ermöglicht, vor der Bahnhofszufahrt einen Zug warten zu lassen.

### Planungsvariante Märklin K-Gleis

In einer hügeligen Landschaft mit viel Wald befindet sich der Bahnhof. Man sieht förmlich, wie sich der Zug zum Bahnhof über die kleine Steigung hinaufquält. Alles wurde so für den Betrachter angeordnet, dass der Anblick dieser relativ kleinen Anlage nicht langweilig wirkt. Die Zu- und Abfahrt verläuft über große Kurven mit Bogenweichen. Hier kann allerhand

Betrieb gemacht werden, ergänzt noch durch den geschickt konstruierten Schattenbahnhof zum Abstellen ganzer Zuggarnituren. Sämtliche Steigungen liegen unter 3,8 Prozent und sind somit tauglich für alle Märklin Modelle.

Im Bereich des Betriebswerkes haben wir schlanke Weichen verwendet. Dies ist zum einen der Eleganz geschuldet, ermöglicht aber auch ein zusätzliches Gleis ohne großen Platzbedarf. Durch die verwendeten Märklin Signale ist ein sicherer Betrieb gewährleistet. Insgesamt bietet diese relativ kleine Anlage ein Optimum an Spielqualität. Dies ist auf die in diesem Fall günstigere Geometrie des K-Gleis-Systems zurückzuführen.

Für den „Untergrund“ sind sogar zwei Varianten denkbar: Die eine bietet einen Schattenbahnhof im hinteren Bereich mit zwei Abstellgleisen je Richtung und im vorderen Bereich mit einem Abstellgleis je Richtung. Möglich ist aber auch eine Variante mit einem zusätzlichen Gleis, womit in jede Richtung ein Schattenbahnhof mit einmal zwei und einmal drei Gleisen zum Abstellen von Zuggarnituren vorhanden ist. Ein gutes Beispiel, wie man eine Anlage anpassen und optimieren kann, wenn man sich mit einer Gleisplanungssoftware auseinandersetzt.

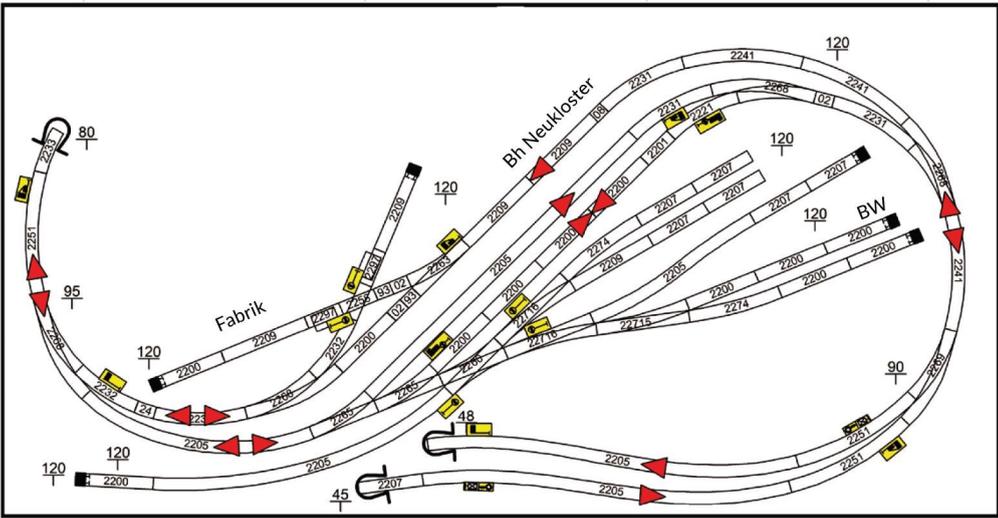
### Planungsvarianten Märklin und Trix C-Gleis

Im Ansatz gleichen sich K- und C-Gleis-Entwurf. Im Detail erkennt man aber, dass hier nur zwei Durchgangsgleise im →

Die hier nicht abgebildeten C-Gleis-Pläne sowie alle übrigen Gleispläne zu dieser Anlage finden Sie unter [www.maerklin-magazin.de](http://www.maerklin-magazin.de)

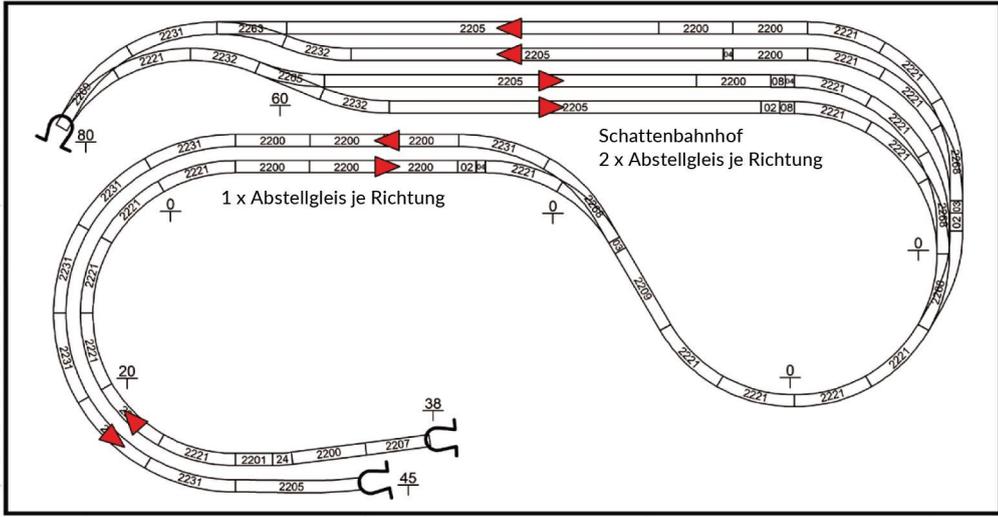
# Gleispläne Märklin K-Gleis

## Sichtbare Gleistrassen



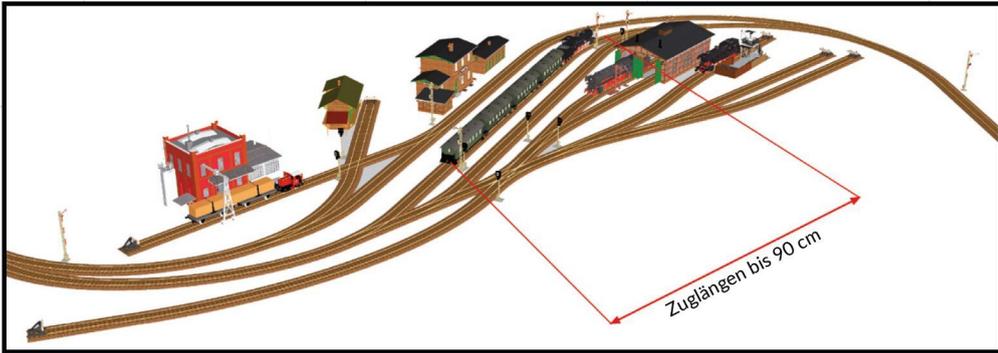
Der Bahnhof liegt im 45-Grad-Winkel zur Anlagenkante, was längere Gleise ermöglicht. Das Betriebswerk (rechts) ergänzt ihn optimal.

## Verdeckte Gleistrassen



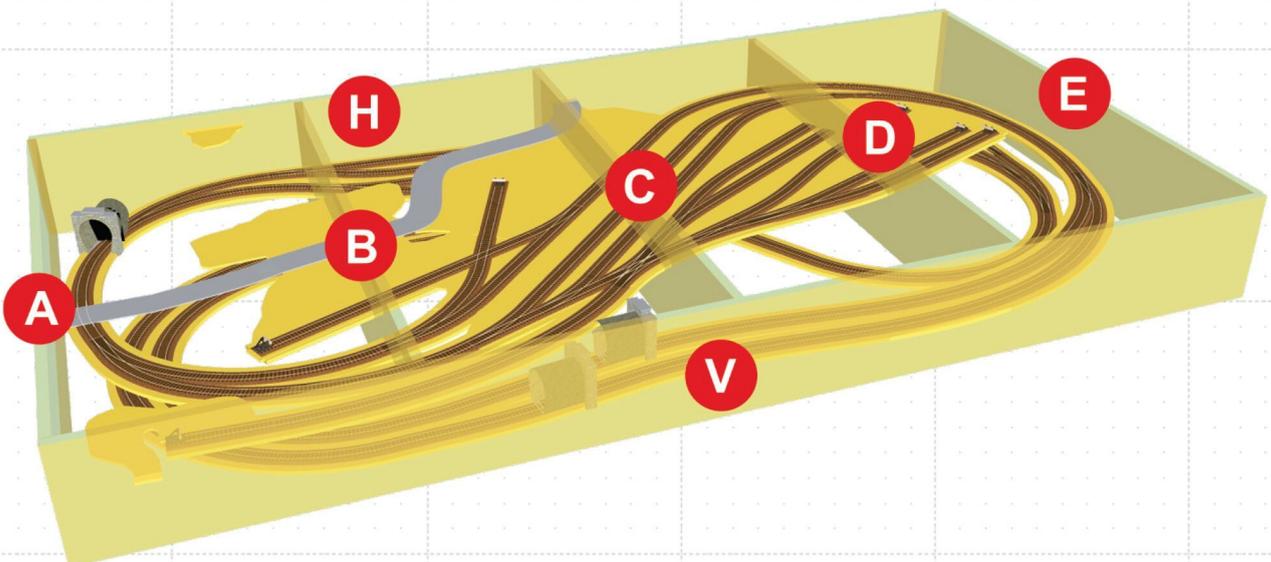
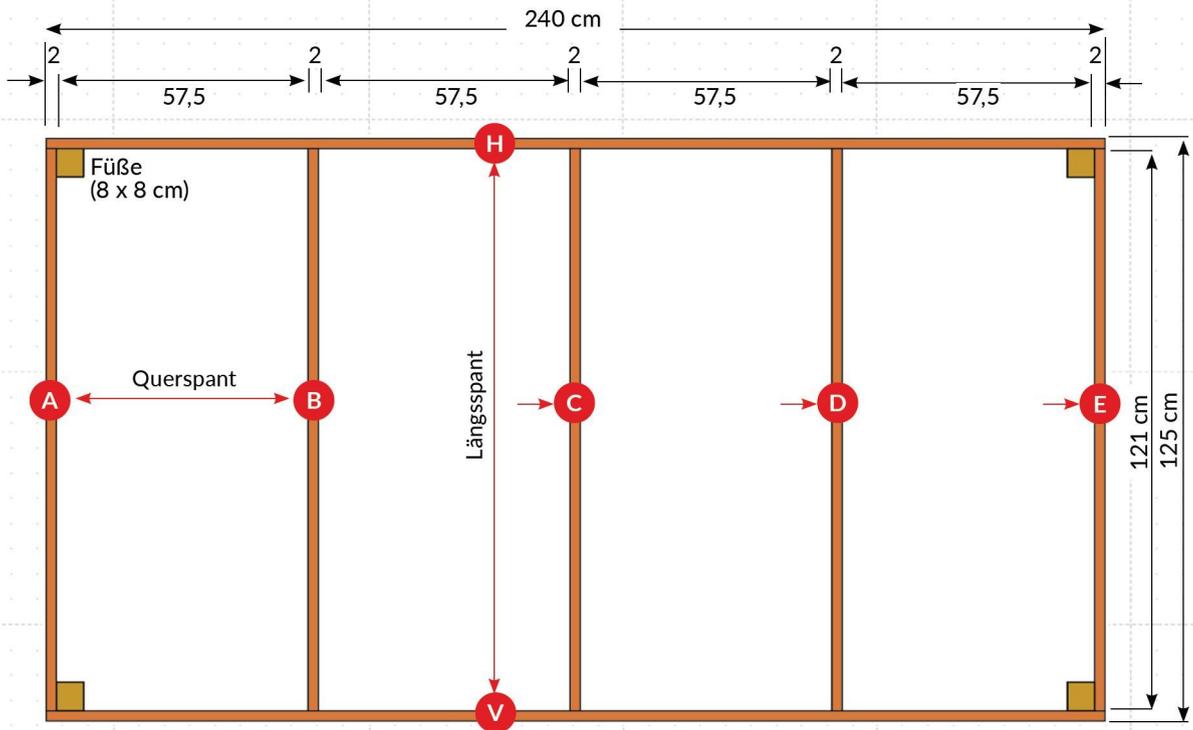
Der Schattenbahnhof ist in zwei Varianten denkbar – hier die mit zwei Abstellgleisen je Richtung oben und einem je Richtung in der Mitte.

## Die Zuglängen



Schlanke Weichen, kleine Kreuzungen, große Kurven: Rund um den Bahnhof und das Betriebswerk kann allerhand Betrieb gemacht werden.

## Der Unterbau



→ Bahnhof vorhanden sind. Die Fabrik ist mit drei Stumpfgleisen vorn am Bahnhof angegliedert und dahinter gibt es mit der platzsparenden kleinen Kreuzung zwei Abstellgleise für Lagerhaus und Verladung mit Kran. Wenn man hier mehr reinpackt, wirkt die Anlage überladen. Der Trix C-Gleis-Entwurf ist bis auf den Wegfall einer Weiche an der kleinen Kreuzung identisch mit dem des Märklin C-Gleis-Entwurfes.

### Unterbau

Die Längs- und Querspannen der Unterbaukonstruktion sollten aus Stäbchenplatten mit einer Dicke von 16 bis 18 Millimetern oder aus Sperrholzplatten gefertigt werden. Sehr gut eignen sich auch Leimholzplatten in günstiger Qualität, die in der Regel eine sehr gute Stabilität aufweisen. Alle Holzmaterialien lassen sich mit einer elektrischen Stichsäge zuschneiden. Unsere mit

## Gleisstückliste Märklin K-Gleis

Anzahl	Art.-Nr.	Bezeichnung
23	2200	Gleis gerade, 1/1 Länge 180 mm
5	2205	Flexgleis gerade, Länge 900 mm
6	2209	Gleis gerade, Länge 217,9 mm
8	2207	Gleis gerade, Länge 156 mm
2	2201	Gleis gerade, 1/2 Länge 90 mm
6	2202	Gleis gerade, 1/4 Länge 45 mm
2	2293	Gleis gerade, Länge 41,3 mm
3	2208	Gleis gerade, Länge 35,1 mm
2	2203	Gleis gerade, 1/6 Länge 30 mm
3	2204	Gleis gerade, 1/8 Länge 22,5 mm
6	7391	Prellbock
3	2251	Gleis gebogen, 1/1 Radius 618,5 mm, Großkreis II
3	2241	Gleis gebogen, 1/1 Radius 553,9 mm, Großkreis I
12	2231	Gleis gebogen, 1/1 Radius 424,6 mm, Normalkreis II
5	2232	Gleis gebogen, Radius 424,6 mm, Gegenbogen
1	2233	Gleis gebogen, 1/2 Radius 424,6 mm, Normalkreis II

Anzahl	Art.-Nr.	Bezeichnung	
21	2221	Gleis gebogen, 1/1 Radius 360 mm, Normalkreis I	
2	2224	Gleis gebogen, 1/4 Radius 360 mm, Normalkreis I	
2	2274	Gleis gebogen, Radius 902,4 mm, Gegenbogen	
2	2263	Weiche rechts, Radius 424,6 mm	
3	2265	Weiche links, Radius 424,6 mm	
1	22715	Weiche links, Radius 902,4 mm schlank	
2	22716	Weiche rechts, Radius 902,4 mm schlank	
8	2268	Kurvenweiche links, Normalkreis I	
2	2269	Kurvenweiche rechts, Normalkreis I	
1	2260	Doppelte Kreuzungsweiche, Normalkreis II	
1	2258	Kreuzung Winkel 45°	
2	2297	Entkupplungsgleis, Länge 90 mm	
Signale	2	70381	Vorsignal mit Zusatzflügel
	2	70392	Formsignal, einflügelig
	6	70412	Formsignal, 2 ungekoppelte Flügel
	7	70421	Form-Gleisperrsignal hoch

Wintrack generierten Spanten haben wir als DXF-Dateien ausgegeben, in ein CAD-Programm übertragen und mit Ausschnitten, Höhen und Maßen verfeinert. So sind die Ausschnitte für die nicht sichtbaren Gleistrassen genau angezeichnet und zentimetergenau bemaßt. Wer hier bei der Sache bleibt, hat in gut einem Nachmittag alle Spanten angezeichnet und zurechtgesägt. Ist der Unterbau zusammengebaut, werden noch vier Füße eingesetzt und mit den Spanten verschraubt. An ihnen sollten in alle Richtungen drehbare Rollen angebracht werden. So kann die Anlage in jeden Winkel des Aufstellortes bewegt werden. Ein unschätzbare Vorteil beim Aufbau und beim späteren Betrieb.

### Steuerung

Wer mit dem Modelleisenbahnhobby neu anfängt, sollte sich unbedingt für die digitale Variante entscheiden. Zum einen gibt es neue Lokomotiven ohnehin nur noch in der digitalen Ausführung mit Lokdecoder. Zum anderen erfordert die Schalttechnik für Weichen oder Signale im analogen Betrieb einiges an Wissen über Strom und Elektrik. In der digitalen Welt werden derartige Magnetartikel so wie die Gleise an die rot/braune Ringleitung angeschlossen und fertig. Diese liefert den nötigen Strom und durch die Central Station 3 werden über sie auch die Steuerbefehle etwa für die Weichen weitergegeben. Selbst der Lichtstrom für die Weichenlaternen wird über den Weichendecoder gespeist.

### Stattliche Zuglängen

Bei dieser Anlage sind Zuglängen von 90 Zentimetern möglich. Auf der Abbildung auf Seite 65 sehen wir eine Lok der Baureihe 055 mit vier angehängten Donnerbüchsen. Das ist schon ein stattlicher Zug, der in der Dampflokzeit aber absolut üblich war.

### Fazit: Spaß schon bei der Planung

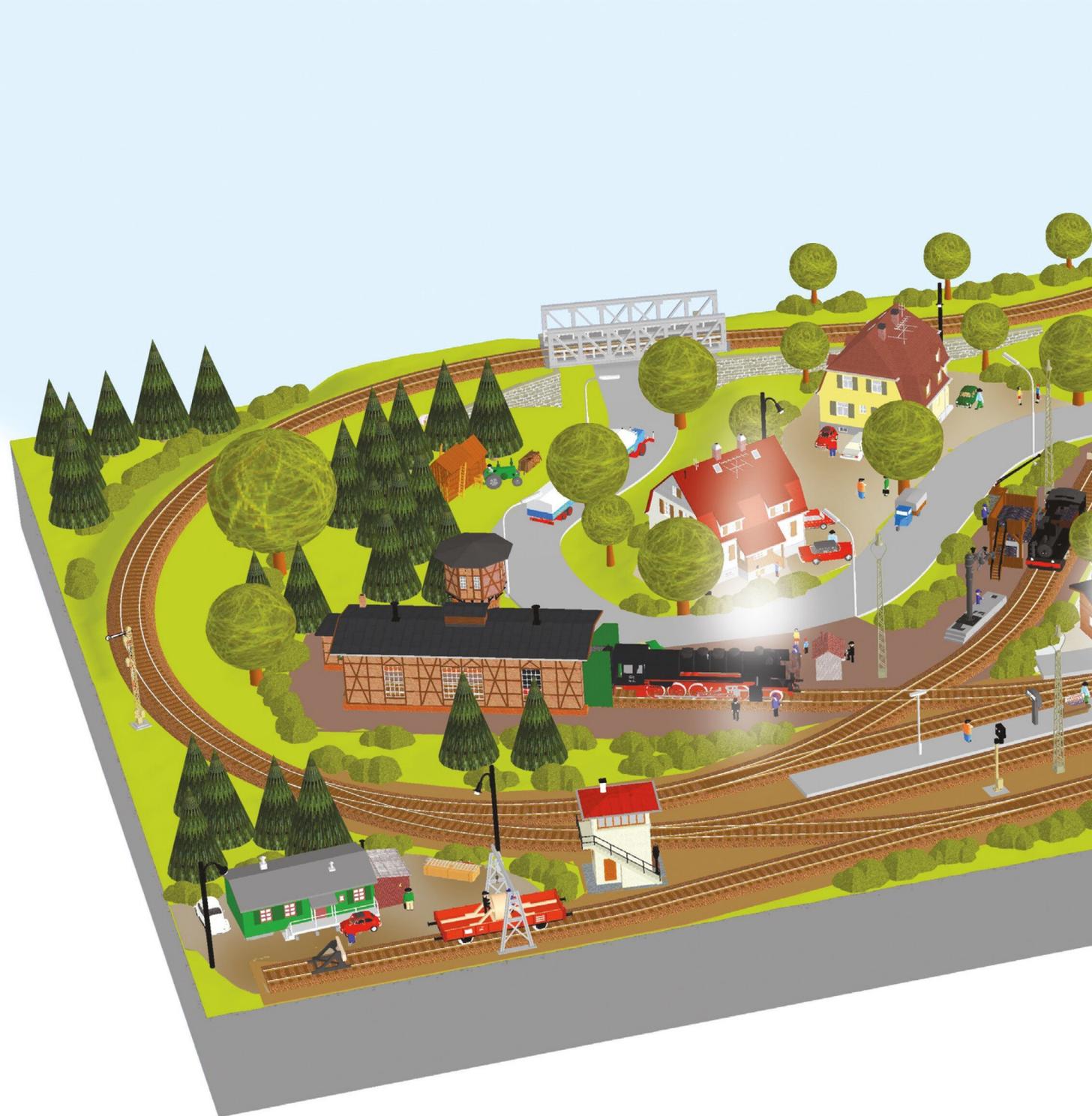
Trotz ihrer geringen Abmessungen bietet diese Anlage ein großes Maß an Spielvergnügen. Sie lässt sich zwar nur auf einem Unterbau aus Längs- und Querspanten umsetzen, denn die Höhenverwindungen und genaue Berechnungen von Steigungen könnten mit einer Plattenanlage kaum realisiert werden. Ohnehin lassen sich solche „verwundener“ Anlagen nur mit einem entsprechenden Computerprogramm wie Wintrack oder 2D/3D von Märklin verwirklichen. Dennoch: Schon bei der Planung hat man bereits seinen Spaß, wenn diese schöne und detailreiche Anlage langsam Gestalt annimmt. 

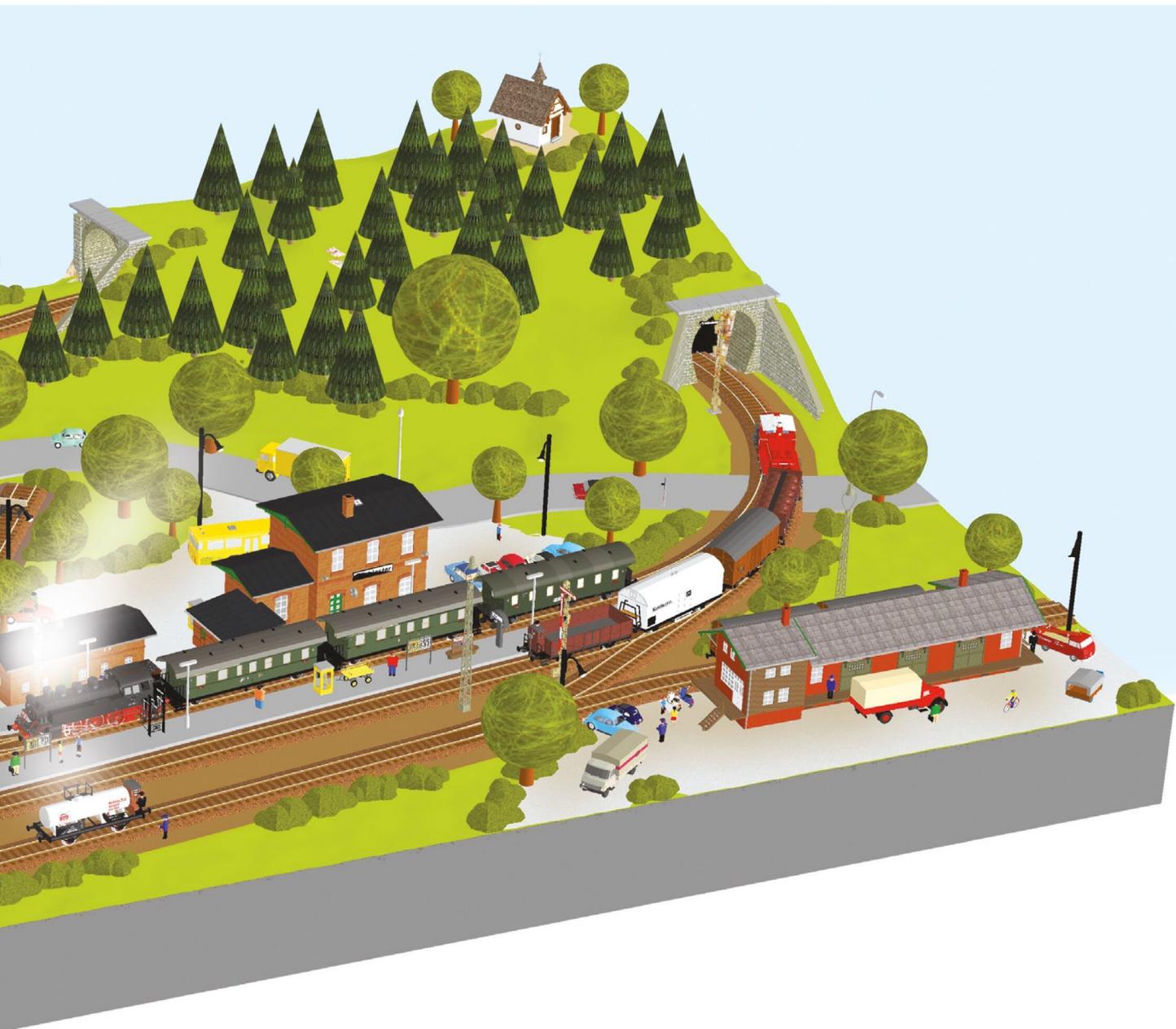
*Text und Abbildungen: M. T. Nickl*



Die Gleispläne sowie weitere Planungsunterlagen für das K-Gleis sowie das Märklin und Trix C-Gleis finden Sie unter [www.maerklin-magazin.de](http://www.maerklin-magazin.de) im Bereich „Downloads“.

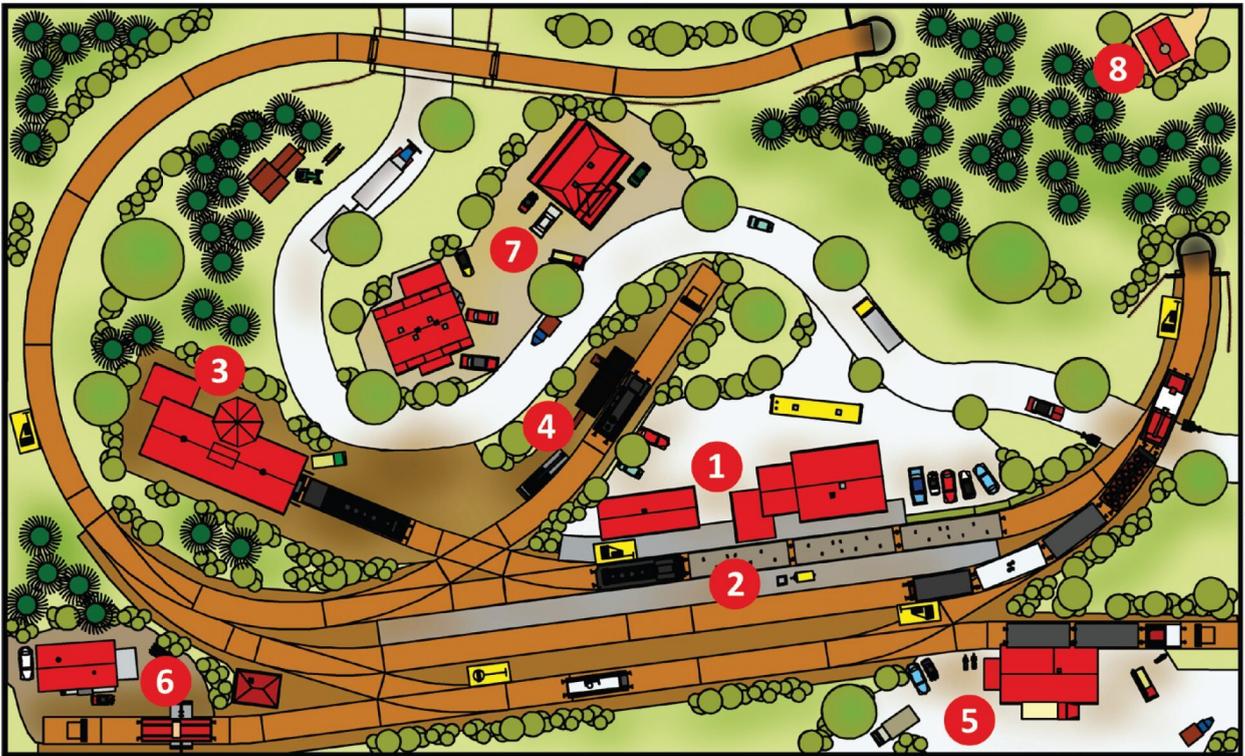
# Ein guter Plan





Eine eigene Anlage ist der Traum vieler Modellbahner. Oft beginnt es mit einer Startpackung, die alles für den Fahrbetrieb beinhaltet. Das ermöglicht schon jede Menge Spielspaß ohne viel Aufwand. Zur richtigen Anlage ist es dann weniger kompliziert, als man glaubt. In den kommenden Ausgaben zeigen wir Ihnen Schritt für Schritt, wie es geht. Wir beginnen mit der Planung.

## Endzustand Märklin C-Gleis



1 Bahnhof Neukloster mit Nebengebäude

2 Bahnsteig

3 Lokschuppen mit Wasserturm und Nebengebäude

4 Lokbehandlung (Kohle, Wasser)

5 Güterschuppen

6 Kleiner Gewerbebetrieb

7 Siedlung

8 Bergkapelle

**B**esonders Neu- und Wiedereinsteigern, die noch keine Modellbahnanlage selbst gestaltet haben, erklärt unsere neue Bauprojektserie schrittweise, wie einfach es geht. Ziel ist eine kompakte H0-Anlage auf einer Platte, die sehr einfach aufzubauen ist und trotzdem viele Spielmöglichkeiten bietet. Bei ihrem Bau können sogar Kinder mit unterstützen, sofern sie bereits mit dem einen oder anderen Werkzeug umgehen können.

Damit später beim Bau keine unliebsamen Überraschungen auftauchen, brauchen wir einen genauen Plan. Wir verwenden dafür die Planungssoftware Märklin „Gleisplanung 2D/3D“ (Art. 60521), die auf Wintrack basiert. In den Umgang mit einer Software muss man sich zwar schon ein wenig „hineinfuchsen“. Doch dabei lernt man auch eine Menge über Proportionen, Maße, Kurvenradien, Steigungen und Ähnliches. Mögliche Fehlplanungen sind mit ein paar Mausklicks wieder korrigiert und erst wenn alles passt, wird das benötigte Material beschafft.

Das ist in der Summe günstiger und sorgt dafür, dass der Spaß am Spiel nicht durch unnötige Fehlkäufe getrübt wird.

In unserem Fall haben wir uns bewusst für eine kompakte Anlagengröße von 180 x 110 Zentimetern entschieden. So ist das Ganze später schön handlich und leicht transportabel. Alle Gleisteile, die in den Startpackungen das einfache Gleisoval bilden, finden Verwendung. Insgesamt halten sich so auch die Kosten im Rahmen, da man vom Gleismaterial über die Gebäude bis hin zu Figuren, Autos oder Grünzeug bei einer kleinen Anlage einfach weniger braucht. Ein weiterer Vorteil, gerade für Anfänger: Beim Bau geht es zügiger voran und man sieht schneller ein Ergebnis.

### Die Planung

Grundsätzlich handelt es sich bei dieser Anlage um einen ovalen Rundkurs mit drei Bahnhofsgleisen, einem Bahnbetriebswerk für Dampflokomotiven, einem Güterbahnhof und →

## Das Märklin C-Gleis

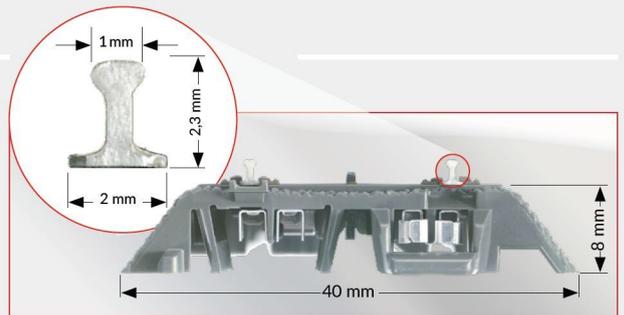
### Schotterbett und Schwellen

Das Bett des C-Gleises erinnert mit seiner körnigen Oberfläche an natürlich gealterten Schotter aus Basalt und ist in der Mitte vorbildgerecht abgesenkt. Der praxiserprobte, 40 Millimeter breite Fuß des Gleiskörpers ermöglicht alle Gleiskombinationen, ohne weitere Füllteile zu benötigen oder Böschungen beschneiden zu müssen. Auch die Schwellen sind vorbildgerecht gestaltet. Sie erinnern in Farbe und Maserung an imprägniertes Buchenholz. Nachträgliches Anpassen oder Einschottern der Gleise ist natürlich möglich.



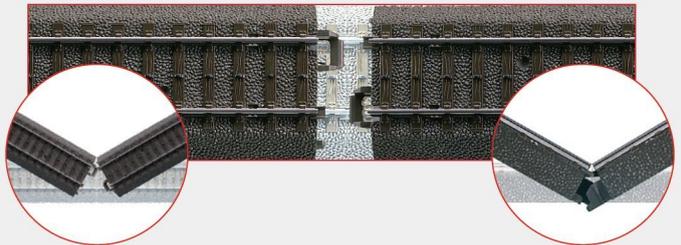
### Profil-Studie

Die Schienenprofile des C-Gleises bestehen aus rostfreiem Stahl, der sehr verschleißfest ist. Sie sind 2,3 Millimeter hoch. Damit lassen sich Modellfahrzeuge ab Mitte der 1950er-Jahre problemlos betreiben. Außerdem sind die Schienen vorbildgemäß gelagert, wobei deren Schwellenplatten und das komplette Kleisen exakt nachgebildet wurden. Dies gewährleistet den freien Durchblick unter den Schienenfüßen.



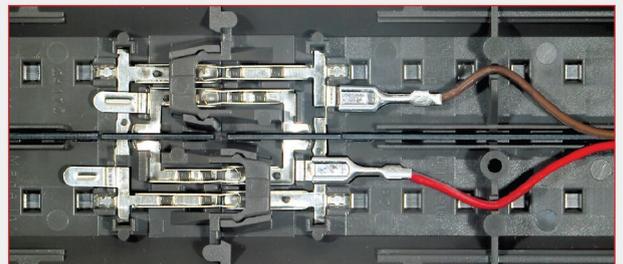
### Auf- und Abbau mit Click

Durch das patentierte Click-System lassen sich die einzelnen Stücke des C-Gleises einfach zusammenstecken und voneinander trennen. Beim Aufbau müssen zwei Enden eines Gleisstückes lediglich gerade mit leichtem Druck zusammengeschoben werden, bis sie mit einem Click einrasten und verbunden sind. Um sie wieder voneinander zu trennen, biegt man die Gleisstücke horizontal seitlich und zieht sie schräg aus der Click-Verbindung. Oder man biegt die Gleisstücke vertikal an ihrer Verbindung nach unten und zieht sie leicht auseinander.



### Steckanschlüsse

An den Enden der C-Gleis-Stücke sind beidseitig Steckanschlüsse integriert. Deren ermüdungsarme Federkontakte gewährleisten optimale Kontaktsicherheit mit äußerst geringem Übergangswiderstand. Die Kontaktfedern liegen gut geschützt innerhalb der robusten Click-Verbindungen. Somit lässt sich Fahrstrom an jeder beliebigen Gleisverbindung einspeisen und es wird kein zusätzliches Anschlussgleis benötigt. Entsprechend besteht das vielseitig einsetzbare Anschluss-Set 74042 lediglich aus einem Kabelsatz mit genormten Flachsteckschuhen. Dank dieser Vorteile reduziert sich der Zeitaufwand für Gleisverkabelungen auf ein Mindestmaß.



### 24 steht für Märklin C-Gleis

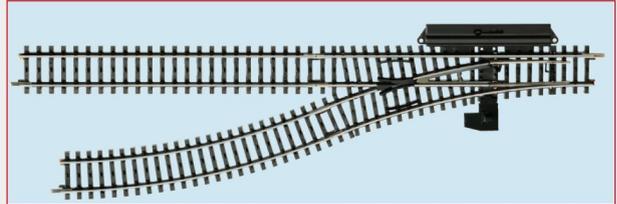
Die Vorteile des C-Gleises betreffen auch die Bezifferung der verschiedenen Gleise. Deren Artikelnummern sind nicht willkürlich, sondern definieren bereits das Gleiselement in seiner Form und Zugehörigkeit. So beginnt die fünfstellige Artikelnummer beim Märklin C-Gleis stets mit der Zahl 24 (62 bei Trix). Beispielsweise rechts im Bild das Gleis 229 mit einer Länge von 229,3 Millimetern hat die Artikelnummer 24229.



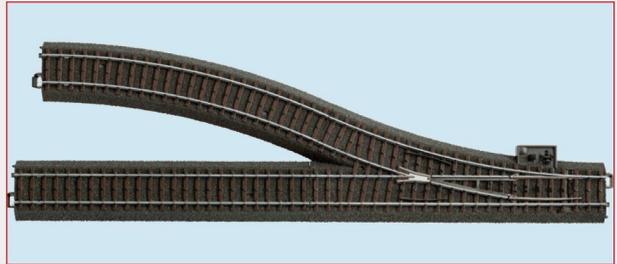
## Für jeden das passende Gleis



Für die Freunde der Zweileitertechnik ist das vom Märklin C-Gleis abgeleitete Trix C-Gleis das Mittel der Wahl.



Das Märklin K-Gleis kommt ohne Schotterung. Erfahrene Anlagenbauer können damit Strecken individuell gestalten.



Das Märklin C-Gleis ist robust und trittfest und lässt sich dank der namensgebenden Click-Verbindung leicht verlegen.

Natürlich stehen bei einer Modellbahn meist die schönen und technisch beeindruckenden Lokomotiven im Rampenlicht. Doch ohne ein robustes, vorbildgerechtes Gleissystem, das außerdem einfach aufzubauen ist, bleibt den Stars der Schiene die große Inszenierung verwehrt. Seit 1996 setzt das C-Gleis von Märklin hier Maßstäbe (siehe Kasten auf Seite 71). Mit seiner revolutionären Click-Verbindung lässt es sich einfach aufbauen und ist perfekt für Anfänger. Ein weiterer Vorteil: In seiner Schotterbettung lassen sich Weichenantriebe oder Digital-Decoder unsichtbar montieren. Wichtig ist

auch, dass es neben den über 40 Gleisstücken des Systems auch Übergangsgleise zu K- und älteren M-Gleisen gibt. Wer also noch andere Schienen daheim hat, kann diese weiter nutzen. Das Trix C-Gleis für die Zweileitertechnik lehnt sich an diese bewährte Produktpalette an. Eher etwas für Fortgeschrittene ist das Märklin K-Gleis-System ohne Schotterung. Es bietet sehr individuelle Möglichkeiten zur Streckengestaltung, bedarf aber eines gewissen Könnens, da man selbst schottern und auch Kabel und Decoder selbst im Untergrund verschwinden lassen muss.

→ einem kleinen Gewerbebetrieb mit Bahnanschluss. Zwei Bahnhofsgleise dienen jeweils als Richtungsgleis für einen einbeziehungsweise ausfahrenden Zug. Das dritte Gleis ermöglicht Rangiertätigkeiten oder dient der Zugzusammenstellung. Die beiden Gleise zum Betriebswerk wurden mit zwei Weichen und einer kleinen Kreuzung platzsparend ausgeführt. Ein kleiner Gleisabschnitt wurde bewusst als Tunnelstrecke geplant. So können wir zeigen, wie der Geländebau bei einer Erhebung vor sich geht. Eine Brücke, die die Straße überquert, ist ebenfalls vorgesehen. Die Straße führt durch die gesamte Anlage mit einem Höhenunterschied zur Anlagenrückseite. Keine Bange: Mit dem richtigen „Gewusst-wie“ lässt sich dies auch bei einer Plattenanlage relativ einfach aufbauen.

geht es um die Begrünung und um die Detailausgestaltung mit Figuren und Autos, ehe dann der Fahrbetrieb im Mittelpunkt steht. Der Fahr- und Schaltbetrieb wird selbstverständlich zeitgemäß digital mit einer Central Station 3 gezeigt.

### Alle Gleise führen zum Ziel

Bevor es losgeht, steht eine grundsätzliche Überlegung an: Auf welchen Gleisen sollen die Züge fahren? Unser H0-Baubericht hier im Heft verwendet das moderne und praktische Märklin C-Gleis-System. Für den Zweileiterbetrieb gibt es einen fast identischen Gleisplan auch für das Trix C-Gleis. Der Plan für das Märklin K-Gleis weicht in den Details etwas ab, ist aber etwas aufwendiger. Egal für welches Gleissystem Sie sich entscheiden, bis auf die Verkabelung ähneln sie sich. Daher zeigen wir hier im Heft die Pläne und Skizzen für den Bau mit dem Märklin C-Gleis, die nicht abgedruckten Pläne, auch für das Trix C- und Märklin K-Gleis, halten wir im Downloadbereich auf unserer Internetseite [www.maerklin-magazin.de](http://www.maerklin-magazin.de) für Sie bereit.

### Alternative Planung mit Trix C-Gleis

Für unsere Zweileiterfahrer haben wir die Planung auch mit dem Trix C-Gleis überarbeitet. Der Gleisverlauf zum Märklin →

In unserer Serie werden wir alle nötigen Tricks und Kniffe verraten und jeden Schritt mit Bildern, Zeichnungen und Texten genau erklären. Dabei können Sie unsere Unterlagen exakt übernehmen, was die Vorbereitungen reduziert, oder als Inspiration nutzen und mit eigenen Vorstellungen und Ideen abwandeln. Auf die Planung folgen beim nächsten Mal der Unterbau und die Gleisverlegung. Weitere Themen sind der Zusammenbau der Häuser, die Geländegestaltung, Kunstbauten wie Brücken und Mauern oder die Felsgestaltung. Zum Schluss

## Gleisstückliste für C-Gleis Märklin

## Zubehörempfehlungen

Anzahl	Art.-Nr.	Bezeichnung
5	24188	Gleis gerade, 188,3 mm
3	24172	Gleis gerade, 171,7 mm
3	24360	Gleis gerade, 360 mm
4	24094	Gleis gerade, 94,2 mm
1	24077	Gleis gerade, 77,5 mm
1	24236	Gleis gerade, 236,1 mm
1	24229	Gleis gerade, 229,3 mm
2	24064	Gleis gerade, 64,3 mm
3	24977	Prellbock Gleislänge, 77,5 mm
1	24330	Gleis gebogen, R3 = 515 mm/30°
4	24230	Gleis gebogen, R2 = 437,5 mm/30°
1	24215	Gleis gebogen, R2 = 437,5 mm/15°
1	24224	Gegenbogen für Weichen, R2 = 437,5 mm
3	24206	Ergänzungstück für Gegenbogen
5	24130	Gleis gebogen, R1 = 360 mm/30°
2	24115	Gleis gebogen, R1 = 360 mm/15°
4	24107	Gleis gebogen, R1 = 360 mm/7,5°
3	24611	Weiche links, R2 = 437,5 mm
3	24612	Weiche rechts, R2 = 437,5 mm
1	24671	Bogenweiche links, R1/R2
1	24672	Bogenweiche rechts, R1/R2
1	24649	Kreuzung 48,6°

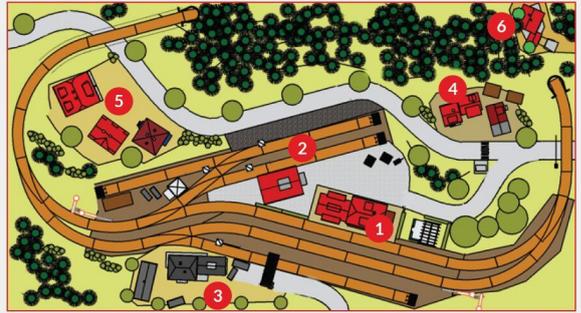
Anzahl	Art.-Nr.	Bezeichnung	
Formsignale	4	70412	Formsignal/Zweiflügelig/Gittermast
	1	70421	Formsignal/Gleissperrsignal hoch/Gittermast
Leuchten	6	72800	Peitschenleuchte einfach
	2	72801	Peitschenleuchte doppelt
	4	72804	Parkleuchte einfach
	5	72810	Bahnsteigleuchte doppelt
	7	72814	Gittermastleuchte
	5	4110	Holzmastleuchte/Bahnhofsleuchte (Busch)
	2	5903	Warnblinkanlage mit elektr. Blinkschaltung (Busch)
	1	74620	Gitterbrücke, L = 180 mm
	1	15103	Bahnhofset Neukloster EG ohne Kellerabgang mit Nebengebäude (Auhagen)
	1	11400	Lokschuppen mit Wasserturm (Auhagen)
Gebäude und Zubehör	1	11356	Kleinbekohlungsanlage (Auhagen)
	1	42654	Wellblechhütte + Verladekran aus Schatzkiste (Auhagen)
	1	12344	Gebäude Reparaturwerkstatt (Auhagen)
	1	120246	Güterbahnhof (Faller)
	1	130947	Baracke (Faller)
	1	130235	Kapelle (Faller)
	1	130294	Lattenscheune (Faller)
	1	130524	Schopf mit Zubehör (Faller)
	1	39328	Wasserkran zum Wasserturm (Kibri)
	1	38162	Wohnhaus mit Erker (Viessmann)
	1	38168	Wohnhaus mit Anbau (Kibri)
1	1494	Kiosk (Busch)	

## Gleisplan lesen leicht gemacht

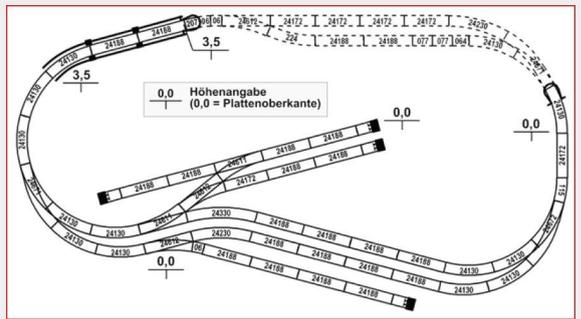
In der **Übersichtszeichnung** erklärt sich fast alles von selbst: Gebäude sind rot, Bahnstrecken braun oder schwarz, die Landschaft ist grün, Wasser blau. Eine Legende erläutert zusätzlich die Gebäude.



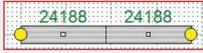
- 1 Bahnhof
- 2 Güterschuppen mit Verladung
- 3 Fabrik mit Gleisanschluss
- 4 Bauernhof
- 5 Dorf
- 6 Schlösschen



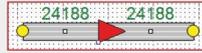
Im reinen **Gleisplan** finden wir die Gleisstücke und Weichen mit Artikelnummer. Das Ende eines Gleises wird mit dem Prellbocksymbol abgeschlossen, ein Bogen steht für die Tunnelröhre. Gleise im Tunnel werden oft gestrichelt dargestellt. Hat der Gleisplan mehrere Ebenen, endet das Gleis am Tunnelleingang und wird auf dem Plan der Folgebene fortgesetzt. Die dazugehörigen Signale sind meist direkt am Gleis eingezeichnet. Rote liegende Dreiecke zeigen die Bewegungsrichtung des Zuges an. Zwar lässt sich fast jedes Gleis in jede Richtung befahren, aber die angezeigte Richtung ist ideal für (automatisierte) Betriebsabläufe. Zahlenangaben auf einem „T“ stehen für die Höhenlage des Gleises über oder unter der Platte. Im oder am Gleis stehen die Artikelnummern, manchmal auch in der verkürzten Darstellung ohne „24“ am Anfang (der Artikelgruppe für das C-Gleis). Mehr zu den Elementen im Gleisplan:



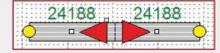
Gleis gerade mit voller Artikelnummer



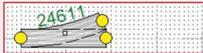
Gleis gerade mit Fahrtrichtungspfeil



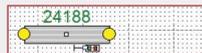
Gleis mit doppeltem Fahrtrichtungspfeil



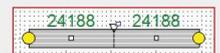
Weiche



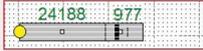
Gleis mit Lichtsignal



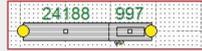
Trennstelle



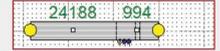
Gleis mit Prellbock (verkürzte Art.)



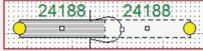
Entkopplungsgleis (verkürzte Art.)



Schaltgleis (verkürzte Art.)



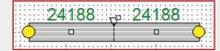
Tunnelportal mit Tunnelstrecke



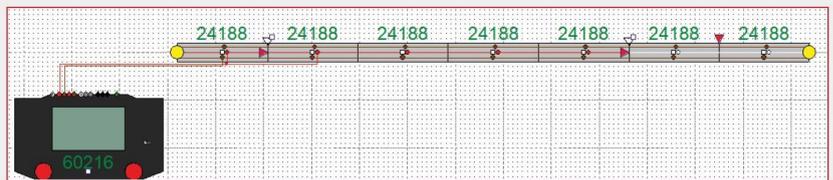
Brücke



Kontaktgleis Märklin



Strecke mit Mittleiterisolierung (Dreieck mit Spitze nach rechts) und separatem Bahnstromanschluss (rotes Kabel), am Ende der isolierten Strecke folgt das Symbol für die Trennstelle (weißes Dreieck), dahinter ein Gleis mit isolierter Schiene oben (Masse isoliert; entspricht Kontaktgleis mit rotem Dreieck mit Spitze am Gleis).



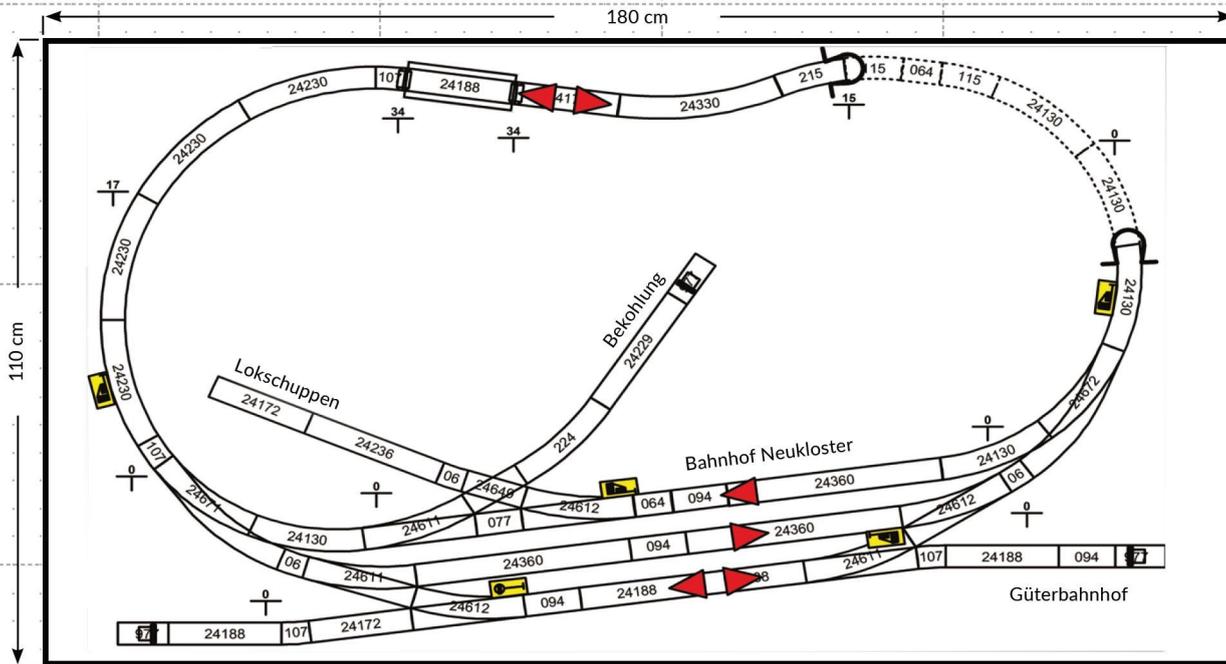
→ C-Gleis ist weitgehend identisch. Da im Trix C-Gleisortiment die kleine 45-Grad-Kreuzung fehlt, wurde der Betriebswerkanschluss mit zwei Weichen ausgeführt. Lokschuppen und Gleisbehandlung liegen daher nebeneinander.

### Alternative Planung mit Märklin K-Gleis

Hier sieht die Planung kein Dampftriebswerk vor. Es hat bereits die Ära der Elektrolokomotiven Einzug gehalten. Der Gleisplan ist zu einem großen Teil wie beim Märklin C-Gleis.

Einziger Unterschied: Statt des Bw wurde ein Stumpfgleis für ein Lagerhaus und das andere als Pendelgleis am Bahnhof vorgesehen. Auch für die Märklin Oberleitung haben wir einen entsprechenden Plan gefertigt. Im Bahnhof wurden hierfür drei Quertragwerke angeordnet, der Rest wurde mit Einzelmasten ausgestattet. Auf der 3D-Darstellung sieht die Anlage mit Oberleitung und einem anderen Bahnhof gegenüber den Ausführungen mit C-Gleis deutlich anders aus.

# Gleisplan Märklin C-Gleis



### Zum guten Schluss

In der ersten Folge unseres Bauprojektes haben wir nun drei Entwürfe mit Märklin und Trix C-Gleis sowie Märklin K-Gleis erstellt. Damit haben wir bereits die Weichen hinsichtlich des Platzbedarfs, des Aufstellorts, der Planungsidee, der Auswahl des Gleissystems und der späteren Gestaltung festgelegt. In der nächsten Folge unserer Serie geht es aufbauend auf der vorliegenden Märklin C-Gleis-Planung mit dem Thema Unterbau weiter. Hierzu haben wir mit der eben vorgestellten

Planungsgrundlage auch schon CAD-Pläne für die Unterkonstruktion angefertigt, auf der dann die eigentliche Anlage entstehen wird.

*Text und Abbildungen: M. T. Nickl*



Die Gleispläne sowie weitere Planungsunterlagen für das Märklin und Trix C-Gleis sowie das K-Gleis finden Sie unter [www.maerklin-magazin.de](http://www.maerklin-magazin.de) im Bereich „Downloads“.



**Entdecken Sie „Die Vitrine“ für Modelleisenbahnen!**

**Besuchen Sie direkt unseren Onlineshop [www.train-safe.de](http://www.train-safe.de)**



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

# Münchner Erlebnisse und Geschichten

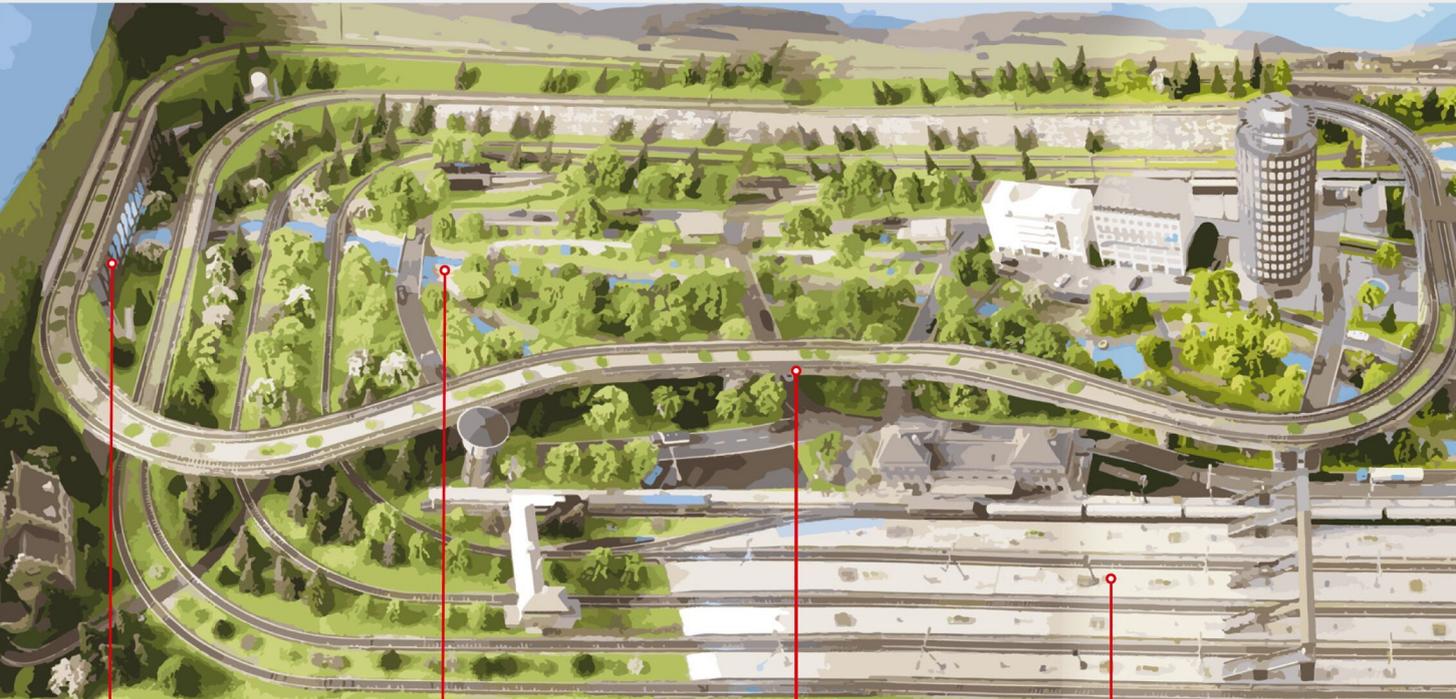


Die Märklin Mini-Club Anlage von Alois Forstner ist zwar nur 2,7 Quadratmeter groß, enthält aber viele nette Szenen aus München und Umgebung. Zudem bietet sie einen vielfältigen Fahrbetrieb inklusive eines großen Bahnhofs, an dem auch lange Züge ihre Aufwartung machen können.



Alois Forstner hat auf seiner Anlage ein schönes Potpourri aus Landmarken der Isar-Metropole zusammengestellt. Die Entfernungen sind dabei natürlich nicht korrekt, trotzdem entsteht ein stimmiges Bild. Von der Stadtmitte bis zum Stadion ist es hier nur ein Katzensprung.

## Eine Illustration als Gleisübersicht



Ähnlich wie in Großhesselohe führt eine Hochbrücke über die Isar

Eine lustige Floßfahrt ist nicht nur bei Touristen beliebt

Über eine Steinbrücke führt die Trasse wieder auf Bahnhohebene

Der fünfgleisige Durchgangsbahnhof bietet Platz für lange Züge

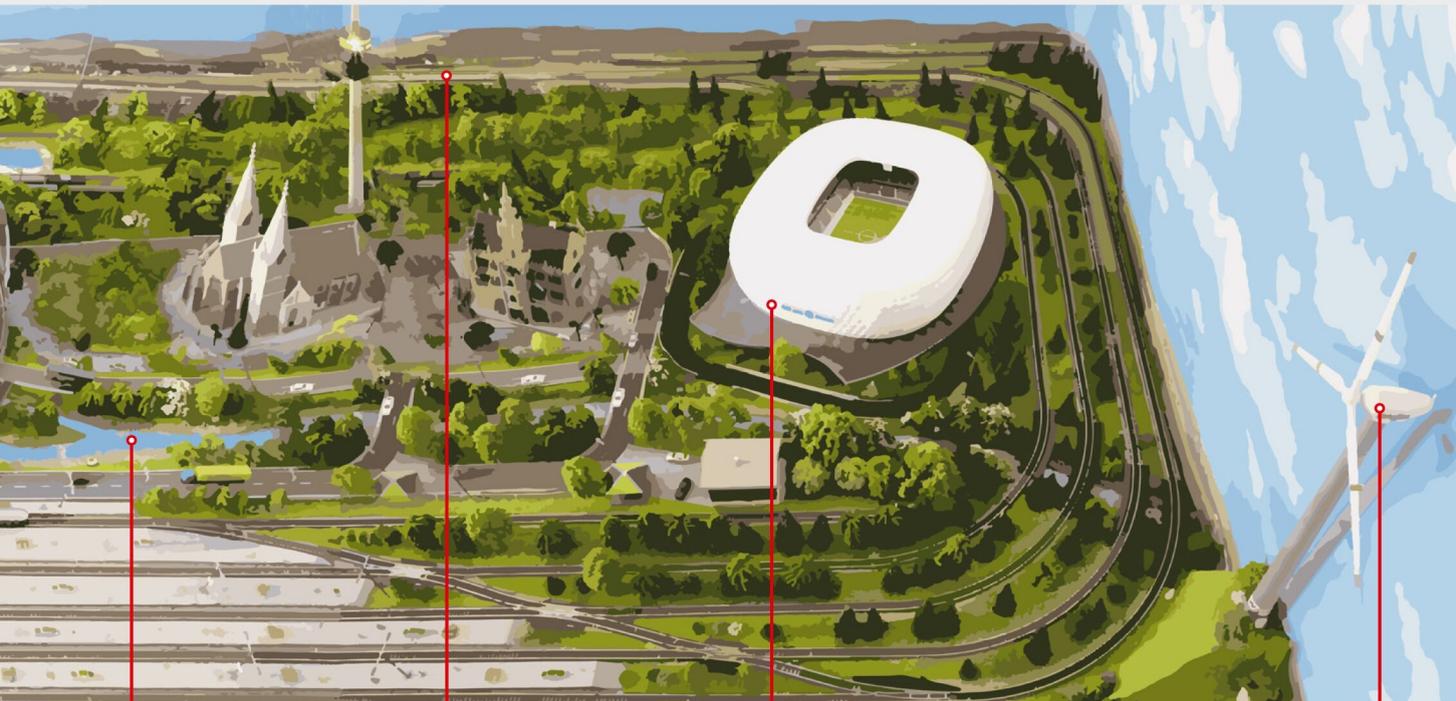
**A**lois Forstner kommt mit seinem großen Kieslastwagen in ganz München herum. Dabei hat er frei nach dem Motto der 1970er-Jahre-TV-Fernsehserie „Münchener Geschichten“ von Regisseur Helmut Dietl so manches Erlebnis: „Wenn ich vom Kieswerk in Taufkirchen zu einer Baustelle muss, sehe ich Graffiti, stehe im Stau, komme an der Isar vorbei und fahre auch mal weiter in den Norden der Großstadt zur Allianz Arena des FC Bayern. Dabei kann es in den Straßen recht eng werden und Autofahrer reagieren mitunter panisch auf meinen großen 40-Tonnen-Sattelzug.“ Dank geregelter Arbeitszeiten ist Forstner am Abend wieder zu Hause und freut sich dann erst mal auf etwas Entspannung: „Nach einem Arbeitstag mit dem großen Lastwagen macht mir eine Rundfahrt mit meinen kleinen Mini-Club Zügen richtig Spaß und hilft mir beim Runterkommen. Manchmal versuche ich auch gleich Tageseindrücke oder Erlebnisse auf meiner München-Anlage einzubauen.“ Die so entstandene kleine Modellbahnwelt ist deshalb sehr vielfältig geworden und spiegelt unterschiedlichste Facetten des Großstadtlebens wider. Natürlich muss dem Betrachter dieser Anlage klar sein, dass sie nicht vorbildgerecht sein kann. Der dargestellte Bereich von München-Süd bis zum Fußballstadion im Norden misst rund 16,5 Kilometer. Das wäre auch in Spur Z eine Länge von 75 Metern.

### Zwei doppelgleisige Strecken

Mit einer Fläche von 270 mal 100 Zentimetern bietet die Anlage von Alois Forstner dennoch reichlich Platz und auch

Spielmöglichkeiten für einen ordentlichen Fahrbetrieb. Prinzipiell besteht die Anlage aus zwei zweigleisigen Bahnstrecken mit einem großen fünfgleisigen Durchgangsbahnhof und insgesamt sechs Abstellgleisen. Der größte Bahnsteig hat eine Länge von 145 Zentimetern – er reicht also für zwei lange Züge mit bis zu elf Schnellzugwagen. Parallel zum innersten der vier Durchgangsgleise gibt es ein Ausweichgleis, auf dem immerhin noch ein 70 Zentimeter langer Zug zwischen den beiden Weichen Platz hat. Vor und hinter diesem Ausweichgleis befinden sich links ein 30 Zentimeter kurzes beziehungsweise rechts ein 70 Zentimeter langes Abstellgleis. Diese Abstellmöglichkeiten können ebenso einzeln stromlos geschaltet werden wie die fünf Bahnsteiggleise.

Jede der Bahnstrecken wird über einen eigenen Regeltrafo mit Strom versorgt und besteht aus zwei einzeln abschaltbaren Bereichen – dem Bahnsteig und dem Fahrbereich (siehe Abbildung oben). Die beiden äußeren Gleise mit dem großen Bahnsteig sind als 12,5 Meter lange Paradestrecke mit gewaltigem oberirdischem Brückenbauwerk konzipiert. Bei einer Fahrt entgegen dem Uhrzeigersinn beginnt ein Viertelkreis nach dem Bahnhof ein ganz gemächlicher 3,2 Meter langer Anstieg mit 2,8 Prozent Steigung an der Wand entlang bis auf eine Gleishöhe von neun Zentimetern über dem Bahnhohebene. Dann geht es zu einer Stahlbrücke, die sich an die Großhesseloher Brücke bei Pullach oder an die Isarbrücke beim Münchner Tierpark anlehnt. Es folgt ein lang gezogenes



Die Isar ist ein zentrales Thema, das sich durch die gesamte Anlage zieht

Ein langer, langsamer Anstieg führt hinauf zur Hochbrücke

In der Allianz Arena spielt gerade der FC Bayern gegen den TSV 1860 München

Das Windrad kann mit einem Motor angetrieben werden

Steinbrückenbauwerk mit leichtem Gefälle, das Alois Forstner dem Eisenbahn-Südring-Bereich von München nachempfunden hat. Schließlich kommt ein 2,40 Meter langer Rampenbereich mit rund 2,5 Prozent Gefälle, bevor es über den letzten Viertelkreis wieder zum Bahnhof geht.

Die zweite zweigleisige Bahnstrecke ist in Ovalform konzipiert. Ihr äußeres Gleis hat eine Länge von rund sechs Metern.

Vom inneren Oval aus gibt es im hinteren Anlagenbereich in Anlehnung an das Fabriken-Werkviertel beim Münchner Ostbahnhof eine Abzweigweiche zu vier Rangier- und Abstellgleisen, die über eine Doppel-Kreuzungweiche und eine Abzweigweiche angeschlossen sind. Die beiden längeren sind 90 Zentimeter lang, die zwei kurzen mit je 20 Zentimetern sind für Loks gedacht. Alle fünf Gleise des Durchgangsbahnhofs nebst rechtem →



Im Durchgangsbahnhof mit seinen fünf Gleisen können sich lange Zuggarnituren schön präsentieren.



Am fantasievoll gestalteten Bahnhof Flaucher Au geben sich die Lieblingslokomotiven von Alois Forstner ein Stelldichein.



Gut versteckt, fährt im Doppelstockzug eine Kamera mit.

Unter dem Reiterstellwerk im Bahnhofsvorfeld zeigen sich die verschiedenen Traktionen von ihrer schönsten Seite.



Über die Hochbrücke rollen die Züge auf den äußeren Gleisen, die als Paradedrecke konzipiert sind.

→ langem Abstellgleis sind auf der rechten Seite der Anlage über zwei Abzweigweichen und drei Doppel-Kreuzungweichen miteinander verbunden. Auf der linken Seite gibt es nur für die inneren beiden Gleise zwei gegenläufige Weichen und das bereits erwähnte kurze Abstellgleis. Alle Weichen lassen sich elektrisch schalten. Alois Forstner hat hierzu entsprechende Gleisbild-Schalter auf ein Holzbrett mit den vier Regeltrafos montiert. Aus Platzgründen in dem doch recht kleinen Zimmer konnte er aber das Gleisbild nicht wirklich nachempfinden, sondern die Weichenschalter nebst Stromkreis-Unterbrechern nur ganz grob anordnen.

### Knapp zwei Jahre Bauzeit

Der Baubeginn für die Anlage war im September 2020. Hierzu realisierte Forstner zunächst einen soliden Holzrahmen und verschraubte darauf Spanplatten mit zehn Millimetern Dicke. Zur Erhöhung der Steifigkeit und um ein Durchhängen zu verhindern, wurde der Holzrahmen mit nicht weniger als 15 Füßen verschraubt, die aus 50 x 30 Millimeter dicken und 80 Zentimeter langen Fichtenholz-Latten bestehen. Unter den Füßen sind kleine Möbelrollen, damit die ganze Anlage auch mal von der Wand weggerollt werden kann, wenn am hinteren Rand Umbauten durchgeführt werden oder Wartungsarbeiten erforderlich sind. Die Spiel-Gleishöhe am Bahnhof liegt bei 87,5 Zentimetern. Beim Sitzen vor der Anlage sind also die Zuschauerköpfe sehr nah am Geschehen.

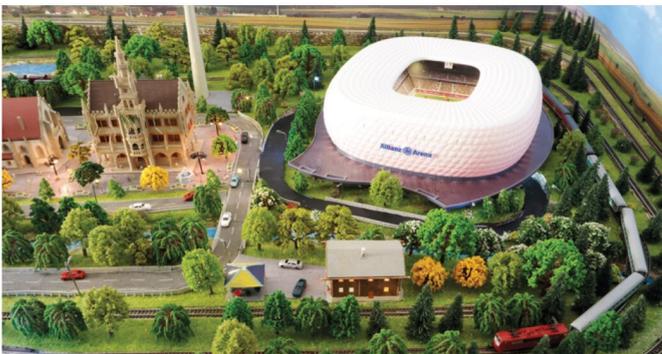


In weitem Bogen geht es von der Hochbrücke wieder hinunter zwischen die Häuser und Grünanlagen der Stadt.

Die Anlagengestaltung basiert auf verschiedensten Gebäuden – meist in 1:220 und zum Teil auch in 1:160. Außerdem mussten



Alois Forstner kann über den Bildschirm eine Fahrt auf seiner Anlage auch aus der Führerstands Perspektive verfolgen.



Ein vorbildgerechtes und maßstabsgetreues München-Diorama ist die Anlage nicht – schön ist sie trotzdem.



## Alois Forstner: Von H0 über N zu Z

Der begeisterte Z-Modellbahner Alois Forstner (58) ist im oberbayerischen Raisting geboren und aufgewachsen. Ihm ist es mit der Modelleisenbahn so ergangen, wie vielen anderen auch. Er ist mit der H0-Anlage seines Vaters groß geworden. Dann ist es in seiner Jugend wegen anderer Interessen ganz ruhig um dieses Thema geworden. Es folgte wie so oft der Berufsalltag mit mehreren Umzügen, wenig Freizeit und zu kleinen Wohnungen für eine H0-Eisenbahn. Für so ein Hobby braucht es zudem in einer Ehe ein entsprechend großes Verständnis durch die Partnerin.

**Von der H0-Anlage des Vaters zur eigenen Z-Anlage: Alois Forstner ist für seine Modellbahn-Leidenschaft einen weiten Weg gegangen.**

2002 verschlug es den Berufskraftfahrer nach München. Bald darauf begann, wie es so schön heißt, „ein neues familiäres Glück“. 2006 fragte ihn seine neue Lebensgefährtin, ob er denn kein Hobby hat. Er kann sich noch heute gut an seine Antwort erinnern: „Prinzipiell eine H0-Eisenbahn, aber seit ich erwachsen bin, blieb das ein Traum und in unserer jetzigen Wohnung ist auch nicht viel Platz dafür.“

zwei Gebäude deutlich kleiner nachgebildet werden – die Allianz Arena des FC-Bayern und der Münchner Fernsehturm. Auf den 2,7 Quadratmetern befinden sind etwa 600 bis 700 Figuren, rund 800 Bäume, mehr als 100 LEDs zur Beleuchtung von Straßen, Häusern und den Bahnsteigen sowie rund 60 Autos und Lastwagen. „Genau kann ich diese Zahlen leider nicht nennen, weil ich nie darüber Buch geführt habe“, erklärt Forstner, „und

einen exakten Gleisplan habe ich leider auch nicht, weil ich meine Z-Gleise ganz einfach intuitiv im Vorfeld der Bauphase auf dem Anlagenbrett zusammengesteckt habe.“

### Fantasiewelt mit Münchner Flair

Ihm war auch von Anfang an klar, dass er kein vorbildgerechtes Diorama bauen will, weil er sich dann auf einen ganz kleinen →



# EPS Schäume für den Eisenbahnmodellbau

Direkt zum Shop und zur Homepage:



<https://nafab-modellbaushop.de>

## EPS Modellschäume in höchster Güte für Ihren Eisenbahnmodellbau

- Bestens geeignet für den Bau von Landschaftselementen z.B. Tunnel, Viadukten, Gebäuden und Bergwelten
- EPS Schäume direkt vom Hersteller in höchster Qualität
- Rabattaktion von 5% für Mitglieder des Märklinclubs



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

[www.nafab-foams.de](http://www.nafab-foams.de) | [info@nafab-foams.de](mailto:info@nafab-foams.de)





Mehr als 100 LEDs sorgen auf der Anlage dafür, dass die „Lichter der Großstadt“ auch im Kleinen leuchten.



Fußballfans aufgepasst: Vor der Allianz Arena fährt gerade der Mannschaftsbus des FC Bayern München vor.



Naturidyll auf dem Bahnhofsdach: Unter dem weiß-blauen Himmel der Bayern fühlt sich auch Familie Storch recht wohl.

→ Ausschnitt von München beschränken müsste. Maßstäblich umgerechnet entsprechen nämlich 2,7 Meter lediglich einem Vorbildbereich von knapp 600 Metern. Stattdessen wollte er das Flair seiner „liebenswürdigen bayerischen Landeshauptstadt“ mit möglichst vielen unterschiedlichen Aspekten zeigen, die er auch im Alltag mit seinem Kieslastwagen erlebt.

Dabei ist der Fluss Isar ein zentrales Thema, das durch die ganze Anlage reicht. Im linken Bereich hat Forstner unmittelbar nach vier Eisenbahnbrücken und einer Straßenbrücke beispielsweise eine ganz besondere Touristen-Event-Attraktion nachgestellt – die Floßfahrt auf der Isar. Dann folgt ein Campingplatz in Anlehnung an das Vorbild im Stadtteil Thalkirchen. Auch ein paar weitere Isar-Inseln durften nicht fehlen, wenngleich natürlich auf der „Museumsinsel“ kein Platz für das große Deutsche Museum ist. Am rechten Ende der Anlage folgen schließlich die Fußball-Arena und eines der beiden Münchner Windräder. Das Windrad mit 26,5 Zentimetern Nabenhöhe steht auf einem 10,5 Zentimeter hohen Hügel zur Symbolisierung der „Müllberge“ im Münchner Norden, wo sich auch das Vorbild befindet. Es ist ein Spur-N-Bausatz von Faller und ein zuschaltbarer Unterflurmotor sorgt über eine lange Kardanstange nebst Umlenkgetriebe für ein gemächliches Drehen des Rotors mit 22 Zentimetern Durchmesser. Fortsetzung in der nächsten Ausgabe. 

Text und Fotos: Peter Pernsteiner



Der Autor hat auch ein Video über diese Anlage veröffentlicht, zu finden unter [www.youtube.com/@PeterPernsteiner](https://www.youtube.com/@PeterPernsteiner), Suchbegriff „Spur Z Münchner Erlebnisse“

# märklin

START UP



## Batmans rollende Basis

### 29828 Startpackung Batman

Jetzt kommt die geballte Power von Batman auf deine Modelleisenbahn! Batman jagt Superschurken mit seinem eigenen Zug durch dein Kinderzimmer. Die kraftvolle Diesellokomotive DHG 500 im Superhelden-Look zieht nicht nur das Batmobil auf dem speziellen Niederbordwagen, sondern auch den Gefängniswagen für böse Superschurken wie den Joker.

Mit diesem Zug ist Batman unschlagbar!

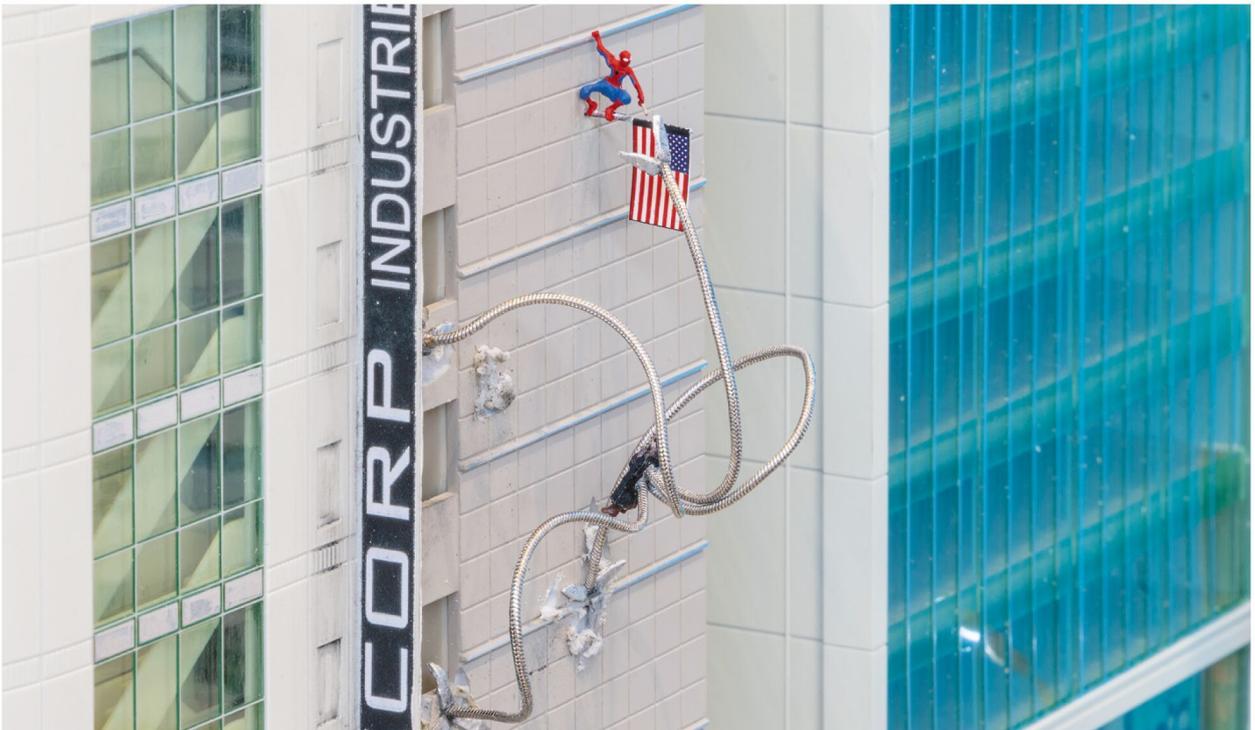
[www.maerklin.de/startup](http://www.maerklin.de/startup)



BATMAN and all related characters and elements  
© & ™ DC, WB SHIELD, © & ™ WBEL (s22)

# Spaziergang durch Cinema City

In das kollektive Kulturgedächtnis hat sich eine Reihe von Filmklassikern fest eingebrannt. N-Bahner Markus Schiavo hat seine Modulgruppe auf Basis der Ntrak-Norm geschickt mit den Protagonisten bevölkert. Eine Entdeckungstour.



Modulbauer Markus Schiavo lässt Spiderman gegen Oktopus antreten (oben). Mit Bohrer und Spitzzange sind die Bruchspuren in die Hochhauswand eingearbeitet. Die Arme des Oktopus bestehen aus einer Glieder schmuckkette von Schiavos Ehefrau. Indes überwacht Batman (links) mit wehendem Umhang vom Dach eines fein gealterten Hochhauses das Treiben in Cinema City.

**A**uf den ersten Blick eine typische US-amerikanische Großstadt – Downtown mit Skyline. Und auf den zweiten Blick? Da klebt Spidermann an einer Fassade, dort sind Batman und Superman. Sie sind alle da. „Es ist wie bei jeder Anlage: Je genauer man hinsieht, desto mehr sieht man“, befindet Markus Schiavo, Mitglied bei den nordamerikanischen Modellbahnfreunden GermaNtrak ([www.germantrak.de](http://www.germantrak.de)), deren Gleisnorm er mit der dreigleisigen Strecke übernommen hat. „Zuerst gab es eine Cola-Fabrik, dann begann ich 2017 die Idee der ‚Cinema City‘ in N umzusetzen, in der sich überall und unerwartet Filmszenen aus Blockbustern finden.“ Zu den vier Modulen sind inzwischen zwei 180-Grad-Wenden hinzugekommen. Eine davon mit einem Übergang: „So kann ich Cinema City als Wendeschleife für eine Modulkette verwenden.“ Weil es inzwischen über 60 Film-Sets geworden sind, teilt Markus Schiavo auf Ausstellungen „Lagepläne“ aus.

„Von den 85 Gebäuden der Stadt sind 13 Eigenbauten, 45 Umbauten und 27 fertige Hausmodelle“, beziffert der Stadtgründer den Arbeitsaufwand. „Der Avengers Tower etwa besteht aus zwei Papprollen, Wellpappe und Kunststoffteilen.“

Den runden schwarzen Tower habe ich aus Käseschachteln gebaut, abwechselnd geschichtet mit Bierdeckeln – die selbstklebenden Scheiben des ‚Käsehochhauses‘ stammen aus dem Bastelladen.“ Handarbeit ist überall zu finden: gealterte Hochhäuser, zierliche Girlanden aus winzigen Papierdreiecken bei Zurück in die Zukunft – oder die Gehwege im Freiluftpark „Cinewood Museum“. Die Platten sind einzeln aus Elefantentapete ausgeschnitten und mit drei Pulverfarben mit den Fingerspitzen betupft worden. Von den knapp 300 Autos sind über 40 Filmautos, von denen einige selbst hergestellt sind wie etwa das Auto der Familie Feuerstein – Designteile aus Pappe, Kunststoffprofile und ein Papierdach. Weil bei den Leinwandhelden eine hohe Wiedererkennung erforderlich ist, hat Vereinskollege Rainer Blechinger Figuren wie Spiderman, Iron Man, Captain America oder Thor angefertigt. Der Großteil des Spur-N-Staraufgebots wurde von Trafofuchs speziell angefertigt. „Ich plane gerade den Bau des Geldspeichers von Dagobert Duck, die entsprechenden Figuren sind bereits geliefert worden.“

Vorgesehen ist zudem der Abriss der alten Cola-Fabrik: „Ich möchte nämlich den Freizeitpark ‚Cinewood Museum‘ im Süden erweitern. Hier sind auf engem Raum bereits 20 Szenen aus berühmten Filmen zu einem harmonischen Ganzen zusammengeführt – es ist quasi ein 1:160-Spaziergang durch einen der Themenparks der Universal Studios. Cinewood kommt bei den Ausstellungsbesuchern sehr gut an und deshalb ist eine Expansion naheliegend.“ Trafofuchs kann sich also auf weitere Bestellungen freuen. 

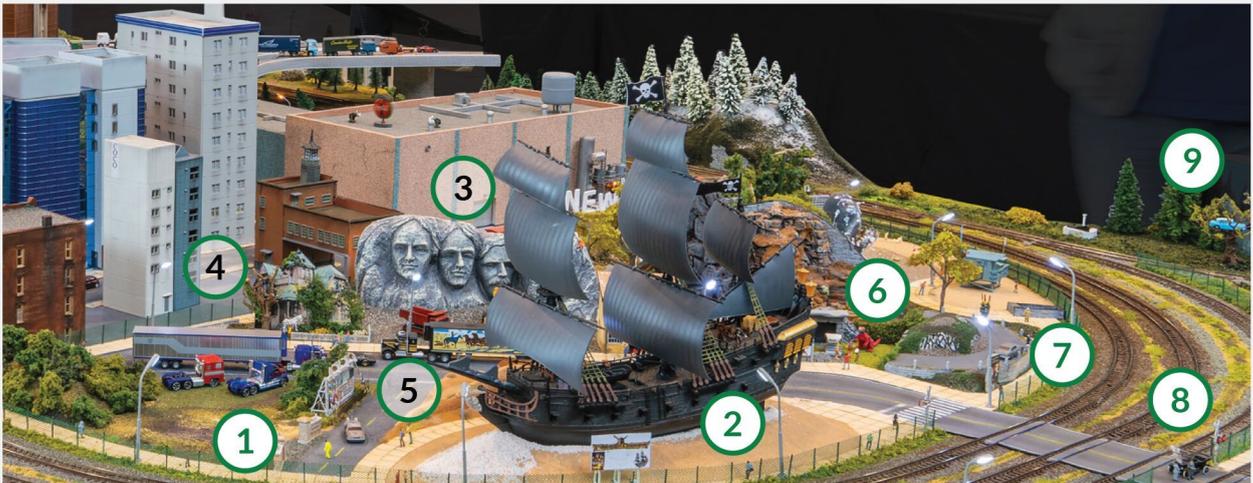
*Text: Rochus Rademacher; Fotos: Kötzle*



**Die riesige N-Modulgruppe würdigt die großen Blockbuster-Filme. So steht etwa auf dem rostbraunen Hochhaus mit dem Cola-Schriftzug King Kong (unten links), auf der Brücke macht The Hulk (unten rechts) gehörigen Rabatz. Das Lkw-Führerhaus wurde mit dem Teppichmesser zerlegt.**



## Der Süden von Cinema City: Cinewood Museum



Ursprünglich bestand Cinema City aus vier Modulen, die immer noch den Kern der Anlage darstellen. Mit der dreigleisigen Parade- strecke passen sie in die Modulkette des GermaNtrak. Neueren Datums hingegen sind die beiden 180-Grad-Wenden, die aus den vier Modulen eine eigenständige Anlage machen. Hier abgebildet ist die südliche Wende mit dem Freiluftgelände „Cinewood Museum“. Hinten rechts beim fliegenden Auto aus „Harry Potter und die Kammer des Schreckens“ gibt es zudem ein Überfahrgeleis zu anderen N-Modulen.

Zurück in die Zukunft I: Marty McFly ist in der Science-Fiction- Komödie mit seiner Zeitmaschine, einem DeLorean, in Hill Valley gelandet – die Wohnsiedlung mit seinem Elternhaus ist noch gar nicht erschlossen. Das originale Filmplakat (links unten) ist auf N-Größe verkleinert, die Papiergirlande um das Immobilienplakat hat Markus Schiavo aus winzigen Papier- dreiecken gestaltet, die an einen Faden geklebt sind.



Fluch der Karibik: Jack Sparrow hängt mit der Black Pearl in der Salzwüste fest, Steinkrebse werden ihm helfen, sein dunkelbraunes Schiff ins Wasser zu transportieren. Die Figur des Captains auf dem Heckkastell der Galeone hat Trafofuchs ([www.trafofuchs.de](http://www.trafofuchs.de)) als Sonderanfertigung hergestellt. Die Black Pearl mit der Piratenflagge ist ein Modellbausatz von Revell Modellbau ([www.revell.de](http://www.revell.de)).



3 Der Unsichtbare Dritte: In dem Hitchcock-Thriller hängen Thornhill (Cary Grant) und Kendall (Eva Marie Saint) am Mount Rushmore.

4 Pippi Langstrumpf: Pippilotta stemmt ihr Pferd Kleiner Onkel. Die Villa ist eine hinter Bäumen montierte Fotografie.

5 Ein ausgekochtes Schlitzohr: Die Action- Komödie mit Burt Reynolds wird durch Trucks von Train Worx ([www.train-worx.com](http://www.train-worx.com)) und einen 3D-gedruckten Pontiac Trans Am (Jetway) repräsentiert. Hinter dem Lkw rechts werfelt Bob der Baumeister.

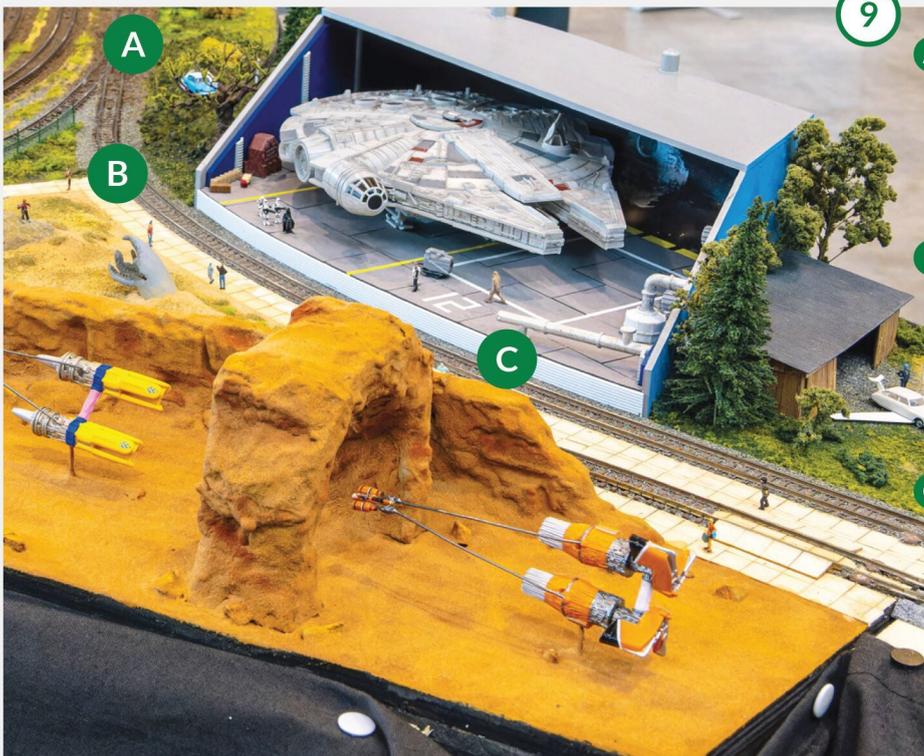
6 Familie Feuerstein: Die Szene aus der Zeichentrickserie „The Flintstones“ aus den 1960er-Jahren versammelt Fred, Barney und den Hausdino beim fußbetriebenen Auto. In der Eingangstür zum Steinzeit-haus Marke Eigenbau steht weißberockt Wilma mit ihrer Freundin Betty. Die Figuren sind Spezialanfertigungen von Trafo-fuchs, das Steinauto ist Eigenbau aus Pappe und Kunststoff-profilen. Der Gehweg für die Erlebnisparkbesucher besteht aus einzeln aus Elefantekarton gefertigten Quadraten, die individuell gefärbt sind.



7 James Bond: In der Szene aus Teil III der Filmreihe (Goldfinger) steht 007 neben seinem Aston Martin. Die legendäre Verfilmung des Ian-Flemming-Romans mit Sean Connery und Gerd Fröbe hatte bereits drei Wochen nach seinem Kinostart ihre Produktionskosten wieder eingespielt.



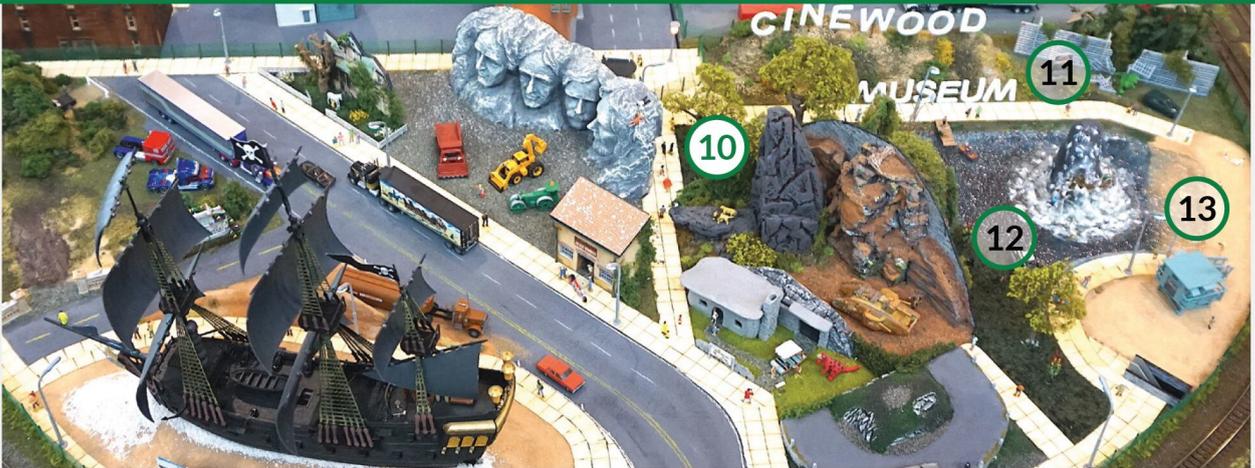
8 Laurel & Hardy: Wenn bei Stan und Ollie etwas schiefeht, dann richtig. Ihr Auto ist stehen geblieben – auf dem Bahnübergang. Vermutlich ist Stan an allem schuld. Das verdampfende Kühlerwasser ist angeklebte Watte.



9 A Harry Potter: Der fliegende hellblaue Ford Anglia der Familie Weasley ist mit den Jungzaubern Harry und Ron in der Peitschenden Weide gelandet. Gleich wird sie die drei abschütteln.

B Tremors – Im Land der Raketenwürmer: In dem Tierhorrorfilm von 1990 greifen blinde Riesenwürmer Menschen in Nevada an. Das hier auftauchende Exemplar hat Markus Schiavo aus Fimo-Modelliermasse geformt.

C Star Wars: Im Hangar steht der Millennium Falke von Han Solo – ein Revell-Modell. Im Vordergrund schießen zwei Podracer vorbei. Die Rennmaschinen sind US-amerikanische Micro Machines von Galoop/Hasbro, die zur Befestigung in Cinewood mit Draht dezent umgebaut wurden.



20 Filmszenen sind in dem Südmodul „Cinewood Museum“ von Cinema City versammelt – die Buchstaben im „Hollywood“-Stil aus Schaumstoff sind aus dem Bastelladen. Ein mit drei verschiedenen Farbpulvern gefärbter Plattenweg leitet die N-Besucher zu den Attraktionen.

**10** König der Löwen: Der Film der Walt-Disney-Studios von 1994 gilt als einer der kommerziell erfolgreichsten Zeichentrickfilme. Gerade stellt der Mandrill Rafiki auf dem Königsfelsen den neugeborenen Löwenjungen Simba dem Tiervolk als künftigen Herrscher vor. Dahinter beobachten die Löweneltern König Musafa und Simba-Mutter Sarabi die Zeremonie.



**11** Jurassic Park: Der Tyrannosaurus Rex nützt im Abenteuerfilm von 1993 den Spannungsabfall des elektrischen Zauns, um sich nach Snacks umzusehen. Darüber kreisen Pterodactyloiden.

**12** Moby Dick: Von Schaum und Gischt von Noch ([www.noch.de](http://www.noch.de)) umsprüht, schnell Melvilles Roman-Pottwal Moby Dick aus dem Wasser und zerlegt ein Walfangschiff. Der Roman wurde erstmals 1956 verfilmt. Die 3D-Szene folgt einer Abbildung von 1892.

**13** Bay Watch: In 243 Folgen bewahren die Rettungsschwimmer um Mitch (David Hasselhoff) Menschen aus brenzligen Situationen am Meerestegestade – in Malibu, später auf Hawaii. Hier ist der Lifeguard Tower an einem kleinen Strand aufgebaut.

## Der Norden von Cinema City



In den Straßenschluchten der Nordseite von Cinema City sind Reminiszenzen an neun unsterbliche Filme versteckt. Ein weißes Spur-N-Hochhaus des japanischen Herstellers Tomytec hat Markus Schiavo in Zweiergruppen angeordnet, links hinten ist ein Ensemble aus drei Gebäuden entstanden. Das GermaNtrak-Modul ist im Anlagenverbund neben dem Cinewood Museum die zweite 180-Grad-Schleife.

**1** Marilyn Monroe: Die Filmikone ist als Fotomodell verewigt. Sie wurde 1954 im weißen Plisseekleid von Designer Travilla auf einem Abluftgitter der New York Subway fotografiert.



**2** Crocodile Dundee: Der australische Hinterwäldler Mick besucht im Film von 1986 die Großstadt. Er ist leicht zu erkennen am zähnebestückten Coolabah-Hut.



**3** Easy Rider: 1969 tuckern Wyatt (Peter Fonda) und Billy (Dennis Hopper) mit ihren Scrambler-Motorrädern durch die USA und leben ihre individuelle Freiheit aus. Am Ende mündet in dem Kultfilm die Flucht aus der Gesellschaft – ob durch Biker oder Hippies – im Scheitern von Lebensentwürfen.



**4** Ghostbusters II: In der Science-Fiction-Komödie von 1989 sind die Geisterjäger in der siebenstrahligen Krone der Statue of Liberty unterwegs durch New York, um das Böse zu besiegen. Markus Schiavo hat dazu die Freiheitsstatue aus einem Ravensburger 3D-Puzzle zweckentfremdet.

## Der Mittelteil von Cinema City



Die City der Schiavo-Modulgruppe kennen Trix Clubmitglieder bereits – sie wurde in der Clubnews-Ausgabe 02/2020 vorgestellt. Die hier angesiedelte Cola-Abfüllstation war auch schon im Märklin Magazin (Ausgabe 01/2020, Seite 86) zu sehen. Der Westteil der Anlage versammelt die Superhelden wie Superman, Batman, Spiderman und die Avengers. Viele der Filmfiguren und Modellautos sind Sonderanfertigungen oder geschickte Anpassungen.



**1** Avengers Tower: Auf der Plattform der Avengers-Zentrale haben sich Thor, Captain America, Black Widow, Hawkeye und Loki versammelt. Iron Man startet gerade vom oberen Teil des Hochhauses. Die Figuren haben unter anderem Markus Schiavos Vereinskollege Rainer Blechinger und Trafofuchs hergestellt. Der Tower ist Eigenbau. Er besteht aus Papprollen, Wellpappe und Kunststoffteilen.



**2** Superman: Clark Kent im Superman-Outfit durchbricht mit wehendem roten Cape fulminant die Hochhausfassade. Wobei Markus Schiavo dem Kryptonier beim wirkungsvollen Ausbruch geholfen hat: Er hat die Hauswand mit einem Teppichmesser aufgeschlitzt, Teile mit einer Zange herausgebogen und andere, wie das stilisierte Metallgerüst, aufgeklebt.



**3** Magnum: Roter Ferrari 308, zwei Dobermänner, ein Mann mit Schnurrbart im Hawaii-Shirt – klar, da sind Privatdetektiv Thomas Magnum und Higgins mit den beiden Dobermännern Zeus und Apollo unterwegs. Tom Selleck verkörperte den Private Investigator und Sicherheitschef auf einem Anwesen auf Hawaii ab 1980 in 162 TV-Folgen.



**4** Blues Brothers: Jake Blues und sein Bruder Elwood parken salopp ihr „Bluesmobil“, einen 1974er Dodge Monaco der Mount Prospect Police. Die Filmkomödie von 1980 wurde nicht nur wegen des authentischen Soundtracks und der Hauptdarsteller Belushi/Aykroyd berühmt. Es wirken auch Prominente wie Steven Spielberg, Aretha Franklin, John Lee Hooker oder James Brown und Ray Charles mit.

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

## Mit auffälligem Kurtender



Aus der BR38 mit dem klassischen Kastentender wurde mit einem eigens entwickelten Kurtender die legendäre BR78.10. Der kleine Tender in Verbindung mit dem Führerhausumbau sollte die Wendezugfähigkeit verbessern, also die Tender voraus fahrbare Geschwindigkeit erhöhen. So galt die Lok nun als Tenderlok. Durch die nicht mehr gebrauchten Lokomotiven der BR52 waren aber dann genügend Wannentender frei, sodass diese Tender an die BR38 mit dem umgebauten Führerhaus gekuppelt werden konnten, die Loks somit einfacher wendezugfähig wurden und auch eine größere Reichweite bekamen.

### Auf einen Blick:

- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Viele angesetzte Details.
- Führerstandbeleuchtung und Feuerbüchsenflacker digital schaltbar.
- Lokführer- und Heizerfigur liegen serienmäßig bei.
- Pufferhöhe nach NEM.

### 39782 Dampflokomotive Baureihe 78.10

499,- \* €



Die passenden Reisezugwagen sind unter der Artikelnummer 43353 erhältlich. Alle Wagen sind erstmalig mit einer flackerfreien und dimmbaren LED-Innenbeleuchtung ausgestattet. Der gesamte Wagenverbund verfügt über stromführende Kupplungen. Der Schlusswagen ist zusätzlich mit einer Zugschlussbeleuchtung ausgestattet.



### 43353 Reisezugwagen-Set

349,- \* €



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



# Alles im Griff

Sicherheit geht vor: Für den Fall der Fälle ist es ratsam, an wichtigen Stellen der Modellbahnanlage einen Zugang oder eine Eingriffsmöglichkeit einzubauen. In unserem Praxistipp stellen wir patente Lösungen von Märklin Freunden vor.



Die Deckenkonstruktion über der Anlage von Bäckermeister Fritz Stolz erlaubt Eingriffe von oben quasi auf der gesamten Fläche. Für die Geschichte in Ausgabe 1/2014 des Märklin Magazins machte sich auch unser Fotograf darauf auf Motivsuche.

**D**as pfeilschnelle ICE-Gespänn gleitet souverän über die Gleise, bis es an der Paradenstrecke im hinteren Bereich der Anlage plötzlich stockt. Stille. Der Grund: Ein Bäumchen ist auf die Trasse gestürzt und behindert die Lokomotive. Doch wie kommt man, relativ weit entfernt, vom Steuerpult an die Unfallstelle, um das rollende Material wieder gang- und fahrbar zu machen?

Wohl dem, der den Grundsatz des Modellbahnbaus befolgt, dass alle Bereiche einer Anlage im Notfall zugänglich sein müssen. So wie viele Märklin Freunde, zum Beispiel Marc Gerber (Märklin Magazin 3/2019): Der Schwabe ließ beim Bau seiner großzügig angelegten Modellbahn einfach ausreichend Platz rund um die Konstruktion. Zugegeben, nicht jeder hat

so viel Raum zur Verfügung. Oft muss man dem Modellbahnzimmer jeden Quadratdezimeter abringen, um Landschaftsbau und Fahrspaß Vorfahrt zu geben. Doch beim Planen sollte dies eine reife Überlegung wert sein. Auch Erich Wetzel aus Nordhessen setzt deshalb auf diese Herangehensweise (Märklin Magazin 2/2022): „Dann sind keine Wartungsklappen notwendig.“

Aber selbst wenn ausreichend begehbare Räume an den Flanken eingeräumt sind, bleibt ja noch der Innenbereich. Hinzu kommen Tunnel- und Schattenbahnhöfe. Allesamt Areale, auf die man im Fall der Fälle nicht immer einfach Zugriff hat. Es gilt: Nichts schönreden nach dem Motto „da passiert nichts“. Denn nicht nur wegen eines möglichen Unfalls empfehlen sich

Zugriffsmöglichkeiten. Es lassen sich Bereiche leichter nachbessern, aufwerten oder auch mal ein Lämpchen austauschen und die Technik checken.

Bäckermeister Fritz Stolz erdachte eine fabelhafte selbst konstruierte Deckenkonstruktion, die Eingriffe aus der Vogelperspektive möglich macht (Märklin Magazin 1/2014). Die mit extrem starken Dübeln und stabiler mechanischer Konstruktion geschaffene Liegefläche lässt sich mit Seilen quer über die Modellbahn ziehen. So hat man von oben über die gesamte Anlagenfläche freien Zugriff auf die meisten Stellen. Doch Vorsicht: Solch eine Konstruktion will handwerklich gekonnt und statisch professionell ausgeführt sein!

Anders verschafften sich die Freunde Wolfgang Kanter und Hans Wöhr Zugang zu einigen Stellen ihrer Gebirgsanlage (Märklin Magazin 3 und 4/2022). Großzügig eingelassene Klappen mit Scharnieren erlauben smarte Zugriffe auf rückseitige Bereiche der Anlage – die zudem außen gut begehbar ist. Die Kleinstadt Blausee-Mitholz mit ihrem viergleisigen Kreuzungsbahnhof thront beispielsweise komplett auf einer Platte und kann als Wartungsluke herausgenommen werden.

Der Dortmunder Rudolf Schneider baute in seine riesige Anlage (siehe Märklin Magazin 5/2022 und 2/2023) ebenfalls Servicestellen ein. An neuralgischen Stellen kann er so von unten ansteuern, Landschaftsteile herausheben und dann wie ein Riese mitten im Modellbahnreich stehend für Ordnung sorgen.

Dieses Prinzip machte sich ebenso Peter Thomas aus Südbayern zunutze (Märklin Magazin 3/2013). Auf seiner rund um das Berliner Reichstagsgebäude angelegten Modellbahn ließ er Landschaftsteile als Luken ein, um sich mitten ins Geschehen der deutschen Hauptstadt zu begeben. Hartwig Pape aus Nordhessen setzt auf Anlagenteile, die sich leicht anheben oder entfernen lassen, zum Beispiel mit einer schlaun angebrachten Schlaufe, siehe Foto (Märklin Magazin 3 und 4/2021).

Am einfachsten eignen sich Bereiche, die nicht allzu komplex mit Elektronik oder Gleistrassen belegt sind. So können zum Beispiel ein Weinberg, eine Burg oder wie erwähnt ein Städtchen den Einstieg in die Anlage und damit den Zugriff in einem guten Radius ermöglichen. Zudem sollte man darauf achten, dass die Stellen unter oder neben der Anlage ohne Verrenkungen erreichbar sind.

Hartwig Pape setzt grundsätzlich auf eine modulare Bauweise. Zudem hat er „viel Zeit in den Bau des Berges im hinteren Bereich investiert, der mit einer Seilkonstruktion herausnehmbar ist“. Auch eine kluge Herangehensweise. Auf das Modulprinzip setzen deshalb auch andere Märklin Freunde. Dazu und wie man Schattenbahnhöfe als schlaue Alternative ans Licht bringt, gibt es mehr in einer der nächsten Ausgaben. 

*Text und Fotos: Claus Dick*



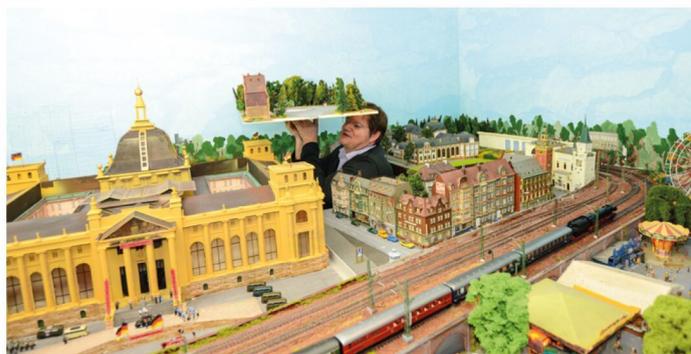
Weitere nützliche Praxistipps und interessante Hintergründe zum Thema Anlagenbau gibt es in unserer Rubrik „Rund ums Gleis“ in den nächsten Ausgaben.



**Märklin Freund Marc Gerber ließ beim Bau seiner großzügig angelegten Modellbahnanlage ringsum genügend Platz.**



**Auf der Anlage von Wolfgang Kanter und Hans Wöhr ermöglichen clever eingebaute Klappen mit Scharnieren den Zugriff.**

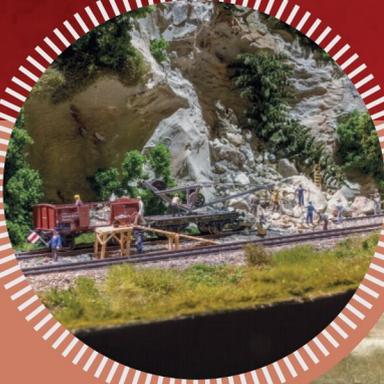


**Peter Thomas kann durch Luken, die sich unter Landschaftsteilen verbergen, mühelos ins Herz seiner Anlage vordringen.**

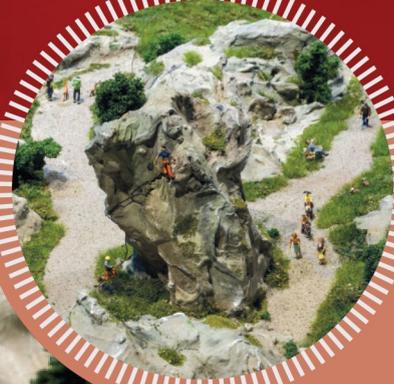


**Hartwig Pape hebt Teile seiner Modellbahnanlage einfach an. Klug versteckte Schlaufen erleichtern dabei den Zugriff.**

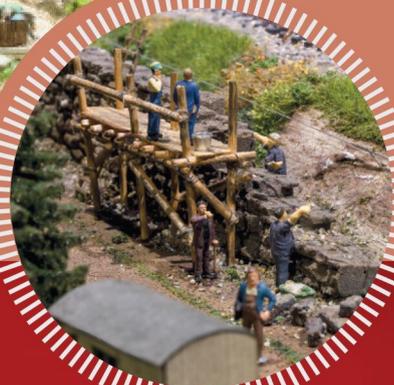
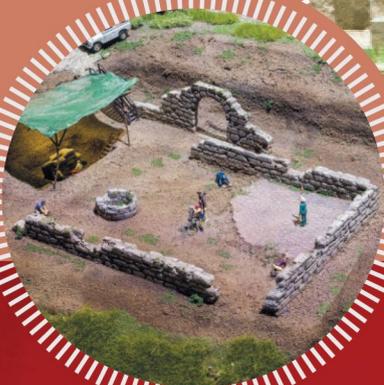
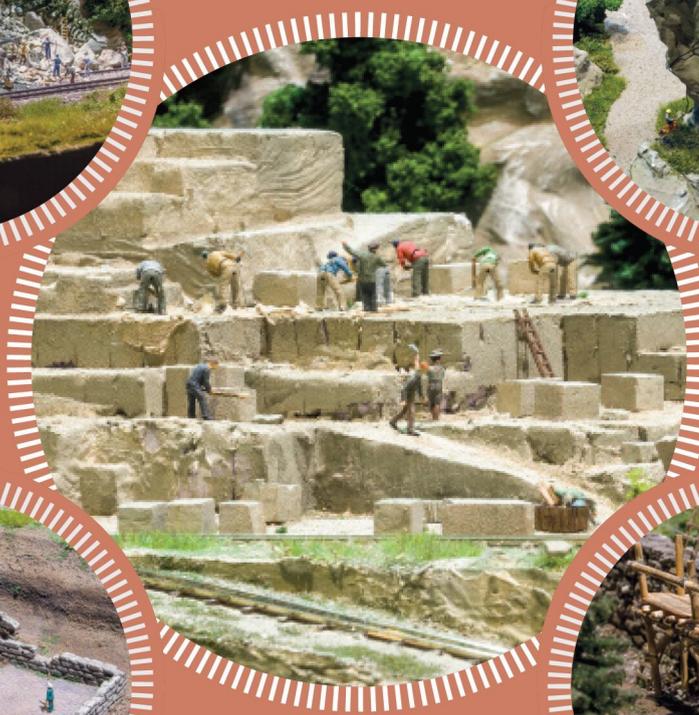
# In Stein gehauen



Ein Felssturz macht den Gleisarbeitern zu schaffen. Schwer geschafft wird auch im Steinbruch – und bei den Archäologen, die sich über jeden Stein freuen.



Stein hat viele Gesichter: Die einen erfreuen sich in ihrer Freizeit daran, die anderen sehen darin vor allem den Rohstoff für eine schöne Mauer.

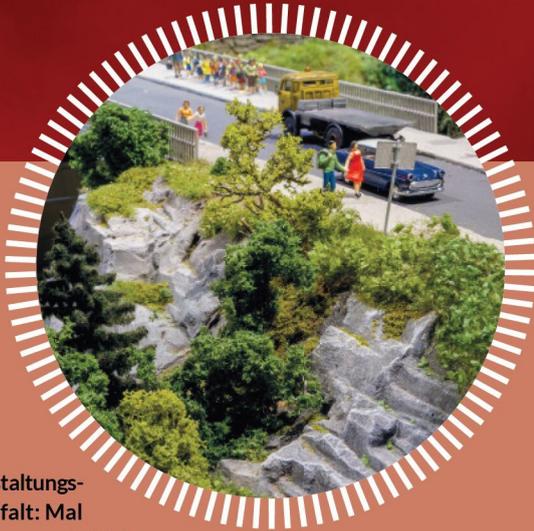


**B**etritt man die große Schauanlage im Untergeschoss des Märklineums, fällt sie sofort ins Auge: die steile Felswand an der hinteren Stirnseite, die der Stadt, dem Bahnhof und den davor vorbeifahrenden Zügen einen würdigen Rahmen gibt. An ihr ziehen sich Gleise entlang, an ihre Hänge schmiegen sich Häuser, hier haben die Göppinger Modellbahnbauer eine Welt für sich geschaffen. Möchte man die vielen Details an und auf dieser Bergflanke erfassen, muss man auch als Erwachsener nach oben schauen, so riesig sind ihre Ausmaße. Und den Blick zu heben, lohnt sich. Denn vom romantisch gelegenen Berggasthof über kunstvolle Lawinenschutzbauten bis zur ICE-Brücke, die sich kühn über einen steilen Taleinschnitt spannt, gibt es hier oben viel zu sehen.

Neben Grünzeug in allen Formen und Wasser sind Fels und Stein die prägenden Elemente auf der Anlage. Sie bilden sanfte Hügel und steile Klippen, dienen als Baumaterial und Untersuchungsgegenstand, sorgen für Freizeitvergnügen und treiben mancher kleinen Figur auch Sorgenfalten ins Gesicht. Denn mit Stein lässt sich nicht nur eine Landschaft gestalten. Mit ihm lassen sich auch tolle Anekdoten erzählen.

So wie die vom Felssturz auf dem Bahngleis, unser Rätselbild aus der letzten Ausgabe: Geht man in der Anlage in den schmalen Gang ganz rechts an der Wand, ist er eines der Motive, bei denen die meisten Besucher die Handykamera zücken. Irgendwann in der Nacht muss es ein gewaltiges Getöse gegeben haben. Kurz

Vom kleinen Steinchen bis zur blanken Felswand – auf der Schauanlage im Märklineum prägt Stein in allen Formen die Landschaft und sorgt für eine Fülle interessanter Details.



**Gestaltungsvielfalt:** Mal ist es nur ein kleiner Abhang, mal ragt eine Felswand mit verankerten Lawenschutzbauten vor den Besuchern auf.



Was für eine tolle Aussicht: Ganz oben thront der Berggasthof über dem Fels.



### Mögliches Zubehör

Details	Hersteller	Artikelnummer
Fels-Knitterfolie	Faller	171801, 171802
Felsen-Spachtelmasse	Busch	7590
Grundfarbe (Beispiel Granit)	Heki	7102
Kranwagen (Zugpackung)	Märklin	26603*
Feldbahn-Set (Attrappe)	Auhagen	41700
Feldsteinmauern	Noch	33171
Sportkletterer	Preiser	10606

\* Werkseitig ausverkauft -> Lagerbestand bei Fachhändlern erfragen

danach ging beim Fahrdienstleiter die Meldung ein: „Strecke blockiert!“ Schnell wurde ein Arbeitstrup losgeschickt. Im fahlen Licht des Morgens sehen die Männer die Bescherung. Eine große Felsnadel hat sich gelöst und ist mitten auf das Gleis einer Hauptstrecke gefallen. Schnell werden Wagen und schweres Gerät an die Unglücksstelle beordert. Fleißige Hände machen sich daran, mit einem Kran die Strecke wieder frei zu bekommen – unterstützt sogar von mutigen Kletterern, die sich von oben abseilen, um loses Gestein aus der Wand zu schlagen.

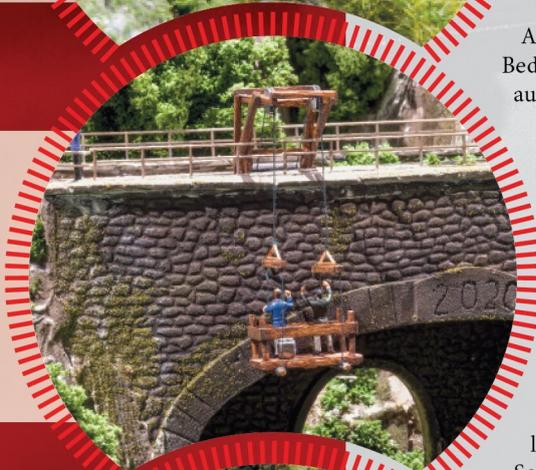
In Wirklichkeit war alles natürlich viel profaner. Eigentlich sollte der Felssturz nur zeitweise eine Stelle verdecken, an der eine kleine Reparatur an der Elektronik anstand. Doch das Ergebnis gefiel

so gut, dass die Szene blieb und ausgestaltet wurde. Heute ist sie einer der vielen „Hingucker“ auf der Anlage. „Fels und Stein sind einfach sehr vielfältig einsetzbar, weil sie ja auch in der Natur in allen möglichen Formen vorkommen“, sagt Eric-Michael Peschel, Leiter des Eventmarketings und der Abteilung Anlagenbau bei Märklin. Dabei könnten die Göppinger natürlich auf moderne Knitterfelsenfolien zurückgreifen, die es in sehr guter Qualität von verschiedenen Zubehöranbietern gibt. Aber das würde bei einer derartig großen Anlage wie der im Märklineum irgendwann zu gleichförmig aussehen. Darum modellieren sich die Modellbahner hier ihren Fels aus Alu-Trägerfolie und Spachtelmasse selbst. Dabei haben sie die Ausgestaltung der feinen Details quasi zur Kunstform erhoben. →

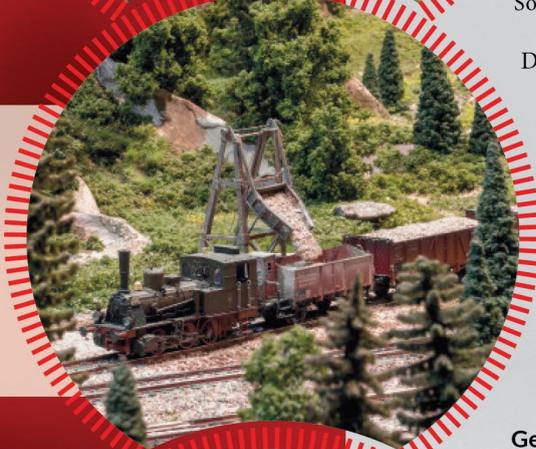
**Ausflug in die Sagenwelt: Der mythische König Artus zieht sein Schwert aus dem Fels.**



**Steine sind ein vielfältiges Bauprodukt. Auch bei Reparaturarbeiten kommen sie gelegen.**



**Im Steinbruch fällt als Nebenprodukt Gleisschotter an. Die Bahn sorgt selbst für den Abtransport.**



**Der Wein freut sich: Blanke Felsen und Steinmauern speichern die Energie des Sonnenlichts.**



→ So wie bei dem großen Steinbruch, der auf der rechten Seite des Mittelgangs das Bild dominiert. Er bildet den Übergang von dem Bereich um den Bahnhof Durlesbach, der die Epoche I darstellt, zu dem Bauerndorf, wo auf der Anlage die Epoche II beginnt. Hier werden die Blöcke geschlagen, die in der nahen Stadt den Bauleuten als Rohstoff dienen. Ein bestens eingespielter Arbeitstrupp treibt dazu zunächst Bohrungen in den harten Fels. Mit Meißeln und Hämmern werden dann tonnenschwere, rechteckige Quader herausgehauen. Eine Feldbahn bringt diese hinunter zum Haltepunkt an der Hauptstrecke. Bei all dem fällt natürlich allerlei Bruch an. Und so gibt es neben Lokschuppen und Baracken für die Arbeiter ein kleines Schotterwerk nebst Bahnverladung. Der Bedarf der Eisenbahn an gutem Gleisschotter ist schließlich auch im Märklineum gigantisch.

Der Steinbruch mit seinen streng geometrischen Formen, die an eine Landschaftsskulptur erinnern, ist eine Option, sich beim Modellbahnbau dem Thema „Fels“ anzunähern. Dabei stellt sich die spannende Aufgabe, das Künstliche der von Werkzeugen behauenen Oberflächen so hinzubekommen, dass das Ergebnis eben nicht zu künstlich aussieht. Eine andere Möglichkeit ist es, den Stein in seinen vielfältigen natürlichen Daseinsformen auf der Anlage zu platzieren. Im Märklineum durchzieht er als dominierendes Landschaftsmerkmal die lang gestreckten Höhenzüge, aber er dient auch Tieren als Sonnenbank und Menschen als Freizeitspaß.

Drüben auf der ganz linken Seite etwa, gleich neben dem Hafenaerial, haben Sportler einige Felsbuckel als Klettergarten für sich entdeckt. An winzigen Griffen geht es entweder auf die Spitze oder aber es werden unterschiedlich schwierige Routen an der Wand entlang gemeistert. Familien und Spaziergänger schauen dabei interessiert zu. Auf den Nachbarfelsen sind vier Männer ohne Hilfsmittel hinaufgeklettert. Oben angekommen, heben sie die Arme und ersonnen gemeinsam einen Schrei ab. Yoga-Übung? Urschrei-Therapie? Eine verlorene Wette? Die Besucher des Märklineums dürfen sich ihren eigenen Reim darauf machen.

### Geheimnisvolle Mauerreste in der Tiefe

Wesentlich klarer sind da schon die Absichten des Archäologenteams, das ganz in der Nähe ein paar antike Ruinen ausgräbt. Unter ihren vorsichtig kratzenden Spachteln kommen die Mauerreste einer römischen Villa und ein uralter Steinboden zum Vorschein. Professionell werden kleinste Splitter ausgesiebt, die genaue Lage jedes Details wird präzise vermessen. Geschützt von einer Plane, geht es daneben sogar noch tiefer in den Untergrund. Auch hier haben die Wissenschaftler Mauerreste gefunden. Die Quader sind gröber und wuchtiger als die der Villa darüber. Aus welcher Epoche sie wohl stammen mögen?

Mit ähnlicher Präzision gehen die Maurer zu Werke, die an verschiedenen Stellen der Anlage Natursteinmauern reparieren oder sich um die Pflege von Verkehrsbauwerken

## Praxistipps Felsenfest

Auf einer kleinen Modellbahn-anlage leisten Knitterfelsen gute Dienste. Auf einer großen Anlage wie der im Märkliseum wird dagegen eher mit Trägerfolie und Spachtelmasse gearbeitet. Dabei ist es nicht schwer, zu einem guten Ergebnis zu kommen.

Generell gilt: Man kann an überschaubar großen Stellen im unteren Bereich einer Anlage auch mal Spachtelmasse massiv auftragen und diese dann nach der Trocknung mit dem Stechbeitel in Form bringen. Auf größeren Flächen bekommt man damit aber schnell ein Gewichtsproblem. Besser ist die Herangehensweise, die Gernot Jordan und Tobias Blessing vom Modellbau-Team des Märkliseum vorschlagen. Dabei wird zunächst Aluminium-Gewebefolie grob zerknüllt und in Form gebracht. Diese wird dann auf dem Untergrundmaterial (Drahtgewebe, Kartonstreifen) befestigt. Dazu kann man den Tacker oder die Heißklebepistole nehmen.

Auf diese Basis trägt man dann vorsichtig die Spachtelmasse auf. Die Schicht sollte so dünn ausgearbeitet werden, dass man die Oberfläche gut modellieren kann. Wasser, mit dem Pinsel aufgetragen, hilft, die Masse geschmeidig zu halten. Bei diesem Arbeitsgang erhält der künftige Fels sein Gesicht. Dann zunächst mit grauer Farbe bemalen und darauf dann mit Ocker und grünen Tupfern arbeiten. Ein Tipp: Ganz wenig weiße Farbe an den Felskanten sorgt für ein lebendiges Bild.



Die Aluminium-Gewebefolie wird zunächst grob geknüllt (oben) und dann vorsichtig auf dem Untergrund befestigt (unten).



Auf die Folie kommt eine dünne Schicht Spachtelmasse (oben), die dann nach Wunsch modelliert (unten) und später bemalt wird.



kümmern. An einer Brücke hängen zwei wagemutige Handwerker an einem Holzgestell über den Gleisen und sorgen dafür, dass sich aus dem brüchigen Mauerwerk kein Stein lösen kann. Ein Stück oberhalb des Steinbruchs ist ein Bautrupp damit beschäftigt, eine lange Stützmauer wieder aufzurichten. Der Zahn der Zeit nagt eben auch im Märkliseum an den Bahnanlagen. Während die einen Arbeiter auf einem Gerüst stehend schwere Steinbrocken wuchten, gönnen sich ihre Kollegen schon mal ein Bier – es geht eben zu wie auf einer richtigen Baustelle.

### Der „nackte Fels“ als wertvoller Lebensraum

Im Weinberg finden schließlich natürlicher Fels und gemauerter Stein zu einer idealen Verbindung zusammen. Hier speichert das Gestein vor allem Wärme. Tagsüber, wenn die Sonne scheint, tummeln sich hier auch kleine Echsen und Schlangen, sogar Schmetterlinge sonnen sich im milden Licht. Die ersten Moose und Flechten geben dem Fels hie und da einen sanften grünen Schimmer. Vögel kreisen über den warmen Flächen. Am Abend dann bieten die Mauerspaltan und Felsritzen den Tieren einen willkommenen Unterschlupf. Vor der Witterung geschützt verbringen sie die Nacht. Wenn nur das gelegentliche Wummern

unter ihnen nicht wäre. Denn der Mensch treibt auch unter der Erde sein Unwesen, erkundet Höhlen, baut Bahntunnel, treibt Bergwerke in den Fels. Der Eingang zu einem solchen findet sich wieder ganz hinten, an der Rückwand der Anlage, links hinter dem Bahnbetriebswerk. Er ist eines der vielen Geheimnisse im Fels, die es zu erkunden gibt.

**Zum Schluss wieder die nächste Folge unseres kleinen Ratespiels mit Blick auf das nächste Heft: Wer errät, wo sich diese mutigen Sportsfreunde in ihrer Freizeit tummeln?** 

Text: Stefan Bolz; Fotos: Kötzle



Weitere Informationen zum Märkliseum und dem aktuellen Stand seiner Anlage, ebenso Besucherinformationen zu Anreise und Tickets finden Sie auf [www.maerklineum.de](http://www.maerklineum.de)

# Pioniere des Leichtbaus

Mit der Baureihe VT 10.5 erprobte die Deutsche Bundesbahn vor 70 Jahren neue Konzepte für Personenzüge. Die beiden Versuchszüge „Senator“ und „Komet“ fuhren zwar nur kurz im Plandienst. Die gesammelten Erfahrungen flossen aber in die Entwicklung aller weiteren Triebzüge bis zum ICE ein.



Einsatz zum Sommerfahrplan: Im Mai 1954 nahm der VT 10 501 als Tagesverbindung Ft 41/42 „Senator“ zwischen Hamburg und Frankfurt den fahrplanmäßigen Betrieb bei der Deutschen Bundesbahn auf. Hier bei der Einfahrt in den Hamburger Hauptbahnhof.





Als Technik-Ikone und als Präsentationsfahrzeug der jungen Deutschen Bundesbahn im Einsatz: Der VT 10501 „Senator“ überquert im Mai 1954 den Nord-Ostsee-Kanal bei Rendsburg bei einer Sonderfahrt für die Presse.

Zwei verlorene Jahrzehnte aufzuholen, das gelingt auch einer großen Staatsbahn nicht auf Anhieb. Die Nazi-diktatur ab 1933, die in den Zweiten Weltkrieg und die entbehrensreiche Nachkriegszeit mündete, hatte die Deutsche Reichsbahn und ihre Nachfolger weit zurückgeworfen. Mit dem Konzept der „Fliegenden Züge“, die international Furore machten, war der Reichsbahn zwar Anfang der 1930er-Jahre der große Wurf gelungen. Als aber in den Westzonen der Wiederaufbau lief, standen 15 bis 20 Jahre technischer Entwicklung zwischen ihnen und zeitgemäßen Dieseltriebfahrzeugen. Also tat die inzwischen Deutsche Bundesbahn genannte westdeutsche Staatsbahn etwas rundum Eisenbahntypisches: Sie schaute auf das große Ganze.

Neben neuen Dieseltriebwagen benötigte sie auch streckentaugliche Diesellokomotiven. Mit dem Einzelstück der V 140 001 und den Doppellokomotiven der Baureihe V 188 hatte die Reichsbahn bewiesen, dass dem Selbstzünder auf nicht elektrifizierten Strecken die Zukunft gehörte. Zum Bau größerer Serien kam es aber nicht; das Regime brauchte schnell neue Lokomotiven für die Kriegsführung und ließ daher Dampflokomotiven in riesigen Stückzahlen fertigen. Die Verdieselung der Nebenstrecken und einiger Hauptbahnen begann somit erst in den 1950er-Jahren mit der Baureihe V 80 – diese war als Versuchslok gedacht und wies in wenigen gebauten Exemplaren den Weg zur V 100 und V 200. Sie alle verfügten über eine hydraulische Kraftübertragung nach dem Grundprinzip,

das Hermann Föttinger geschaffen hatte. Darauf wollte die Bundesbahn auch bei den Dieseltriebwagen setzen.

Für den Fernverkehr standen zwei Konzepte zur Diskussion. Der im Jahr 1952 verwirklichte klassische Triebwagen der Baureihe VT 08.5 schrieb die technische Entwicklung fort. Ein Motorwagen besorgte den Antrieb, je ein Mittel- und Steuerwagen ergänzten die Grundeinheit. Technisch war es möglich, eine Zuggarnitur auch mit zwei Motorwagen zu bilden. Dies nutzte die Bundesbahn, als sie vierteilige Züge mit zwei Trieb- und zwei Mittelwagen zusammenstellte. Eingesetzt im F-Zugverkehr, erlebte der VT 08.5 seine größten Stunden, als er 1957 den TEE-Verkehr in Deutschland eröffnete und zunächst im Alleingang bediente. Für den Trans Europ Express hatte die Bundesbahn zwar neue Triebzüge geordert, den zur Legende aufgestiegenen VT 11.5, doch standen die Fahrzeuge erst mit ein wenig Verzögerung zur Verfügung. So konnte sich der VT 08.5 mit dem TEE-Signet schmücken. Nicht so sehr der VT 11.5, sondern die Elektrifizierung führte zu einem raschen Abstieg des VT 08.5. Auf den elektrifizierten Hauptbahnen fuhren bald lokbespannte Züge, die Bundesbahn musste eine neue Verwendung für die noch recht junge Konstruktion finden. Wie gut, dass sie vom VT 08.5 einen Triebzug für den Nahverkehr abgeleitet hatte, den 1953 präsentierten VT 12.5. Nach kleineren Umbauten leisteten auch die VT 08.5, nunmehr VT 12.6 genannt, Dienst im wegen des häufigen Beschleunigens und Bremsens durchaus anspruchsvollen Nahverkehr. 1985 endete

der Einsatz der ersten serienmäßig hergestellten Dieseltriebwagen-Bauart der Bundesbahn.

### Hohe Aufmerksamkeit gleich beim Start

Im wichtigen Jahr 1953 rollten zwei weitere Züge aus den Fabrikhallen, mit denen die Bundesbahn ein neuartiges Konzept erproben wollte. Die als Baureihe VT 10.5 eingestuft Fahrzeuge gehörten zu den Gliedertriebzügen und sollten im Betrieb fest miteinander gekuppelt sein, also nur im Werk getrennt werden. Der für den Tagverkehr konzipierte VT 10 501 entstand bei Linke-Hofmann-Busch (LHB) in Salzgitter und gelangte in den Bestand der Bundesbahn; der von Wegmann in Kassel gefertigte VT 10 551 diente der Bundesbahn-Tochter Deutsche Schlafwagen- und Speisewagenesellschaft (DSG), also der Nachfolgerin der Mitropa, im Nachtverkehr. Da die Triebköpfe technisch fast identisch waren, kann man es als korrekt einstufen, dass die Bundesbahn beide Züge in eine gemeinsame Baureihe einordnete. Die Konstruktion der Mittelwagen wies dagegen einige Unterschiede auf.

Erstmals wurden die Züge bei der Deutschen Verkehrsausstellung 1953 in München der Öffentlichkeit vorgestellt, die vom 20. Juni bis 11. Oktober 1953 dauerte. Im Umfeld der Ausstellung unternahm die Deutsche Bundesbahn auch verschiedene Präsentationsfahrten, obwohl die Züge betrieblich noch gar nicht zugelassen waren. So erfolgte am 25. Juni eine erste Pressefahrt und am 9. beziehungsweise 11. Juli unternahm der Verkehrsminister der Länder beziehungsweise der Verwaltungsrat der Bahn eine Probefahrt. Einen ganz besonderen Sondereinsatz vollzog der VT 10 551 am 20. September 1953. Von München aus startete er zu einer Versuchs- und Werbefahrt nach Griechenland. Die international sehr beachtete Fahrt war so erfolgreich, dass im Jahr 1954 eine weitere Fahrt mit dem damaligen Bundeswirtschaftsminister Ludwig Erhard und 1956 ein Staatsbesuch von Bundespräsident Theodor Heuss ebenfalls mit dem VT 10 551 organisiert wurden.

### Drei Motoren je Triebkopf

Anfangs waren beide Züge siebenteilig und bestanden aus zwei Triebköpfen und fünf Mittelwagen. Später beschaffte die DSG für ihren Zug einen weiteren Mittelwagen – die Leistungen der Triebköpfe ließen die Aufstockung auf sechs Mittelwagen zu. Für die Traktion entschieden die Verantwortlichen, für Omnibusse gedachte MAN-Motoren zu installieren. Der



Das futuristische Design garantierte eine hohe Aufmerksamkeit: Der VT 10 501 wartet im Hamburger Hauptbahnhof auf die Abfahrt nach Frankfurt.

Gedanke dahinter ist naheliegend: Omnibusmotoren entstehen in nennenswerten Stückzahlen und sind folglich kostengünstiger als rein für den Bahnbetrieb entwickelte Aggregate. Auch erleichtert es die Ersatzteilbeschaffung, in großer Serie produzierte Motoren zu verwenden – die zeitgleich konzipierten Schienenbusse der Baureihen VT 95.9 und VT 98.9 erhielten ebenso Omnibusmotoren, allerdings angepasste, da die gefertigten Stückzahlen dies zuließen. 118 Kilowatt leistete jeder Motor des Typs D 1548 G. Da in beiden Triebköpfen zwei Traktionsmotoren arbeiteten, beträgt die Gesamtleistung rechnerisch 472 Kilowatt. An die hydraulische Kraftübertragung war ein mechanisches Vierganggetriebe angeflanscht. →

## Technische Daten

- Bauarten: VT 10 501 (B'1'1'1'1'1'1'B').
- VT 10 551 (B'2'2'2'2'2'2'B').
- Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h, später 160 km/h.
- Dieselmotorleistung je Triebkopf: 2 x 118 kW, später 154 kW.
- Länge über Puffer: 17.600 mm (Triebköpfe), 12.200 mm (Mittelwagen), 96.700 mm (VT 10 501 und VT 10 551 mit fünf Mittelwagen), 108.900 mm (VT 10 551 mit sechs Mittelwagen).
- Achsstand: 12.200 mm (VT 10 551).
- Achsstand im Drehgestell: 2.200 mm (Triebdrehgestell), 2.000 mm (Jakobs-Drehgestelle im VT 10 551).
- Raddurchmesser: 900 mm.
- Dienstgewicht: 104 t (VT 10 501), 120 t (VT 10 551).
- maximaler Achsdruck: 13 t.
- Sitzplätze: 135 (VT 10 501).
- Schlafplätze VT 10 551 8/24 Betten 1./2. Klasse und 12 Liegesitze oder 40 Betten 2. Klasse und 12 Liegesitze.



Der VT 10501 „Senator“ in H0 war als Clubmodell die Produktneuheit des Jahres 2008. Mit dem vierteiligen Basisset (Art. 39100/Trix Art. 22797) und dem dreiteiligen Set der Mittelwagen (Art. 41100/Trix Art. 24797) kann der Gliedertriebzug vorbildgerecht seine Runden auch auf Anlagen ziehen.

➔ Für die Höchstgeschwindigkeit von 120 Kilometern pro Stunde, anno 1952 das übliche Tempo im Schnellzugdienst, genügte dies vollauf. Später gelang es der Bundesbahn, die Motorleistung auf 154 Kilowatt und die Geschwindigkeit auf 160 Kilometer je Stunde zu erhöhen.

Zwei Motoren je Triebkopf genügten aber nicht für den Zugbetrieb. Die Wagen mussten ja auch mit Strom versorgt werden, unter anderem für die erstmals in Reisezugwagen eingebauten Klimaanlage. Dafür reichte die Leistung der Traktionsdiesel nicht aus, weshalb sich zu ihnen ein dritter Motor mit 92 Kilowatt Leistung gesellte. Vergleicht man die Leistungen des VT 10.5 oder anderer Entwicklungen jener Zeit mit denen einmotoriger Lokomotiven, beispielsweise der Baureihe 218, muss man immer berücksichtigen, dass die Traktionsdiesel Letzterer auch den Zug versorgten. Das belegt anschaulich, welche Entwicklung der Dieselmotorbau genommen hat. Statt mit einem Omnibusmotor experimentierte die Bundesbahn für die Stromversorgung mit einem Lastwagenmotor.

#### Einzelachsfahrwerke versus Jakobs-Drehgestelle

Beide Triebköpfe waren strömungsgünstig gestaltet, man erkennt deutlich das Schaffen Franz Kruckenberg's. Ihre Länge entsprach in etwa den Maßen der Baureihe V 200. Das unterschied sie erheblich von den Mittelwagen, die mit 12,20 Metern deutlich kürzer ausfielen als damals übliche Reisezugwagen. Ohne das Lichtraumprofil zu verletzen, konnten sie somit 20 Zentimeter breiter gebaut werden als andere Reisezugwagen – mit diesem Konzept hatte in den 1930er-Jahren der spanische Hersteller Talgo Furore gemacht. Die größere Breite

erhöhte den Komfort für die Reisenden, das Konzept wurde im Grundsatz später für den VT 11.5 übernommen. An den Übergängen montierten die Hersteller außenbündige Gummielemente, die den Zügen ein geschlossenes Aussehen verliehen. Dahinter verbargen sich die üblichen Faltenbälge. Damit endeten dann die Gemeinsamkeiten beider Züge.

Die Wagen des VT 10501 rollten nämlich auf Einzelachsfahrgestellen, die Wagen des VT 10551 dagegen auf zweiachsigen Jakobs-Drehgestellen. Dabei gingen die Ingenieure so weit, die Laufwerke nicht nur zwischen den antriebslosen Mittelwagen zu installieren. Auch Triebkopf und erster Mittelwagen waren mit dem Einzelachsfahrgestell beziehungsweise dem Jakobs-Drehgestell miteinander verbunden – im nicht angetriebenen Laufwerk unterschieden sich die Triebköpfe beider Züge technisch. Das Einzelachsfahrgestell hatte Kruckenberg entwickelt und die Elemente so gestaltet, dass der Radsatz stets exakt mittig im Gleis lief. In der Erprobung unter einem umgerüsteten Reisezugwagen zeigte es hervorragende Messergebnisse, die die theoretischen Berechnungen zu bestätigen schienen. Der harte Bahnalltag zeigte dann aber schnell die Grenzen auf. Das Bahnbetriebswerk Frankfurt-Griesheim, in dem der VT 10501 stationiert war, bekam ebenso einiges zu tun wie der Hersteller LHB. Auch die Reisenden zeigten sich von der neuen Technik wenig angetan, denn die Laufkultur ließ zu wünschen übrig. Der VT 11.5 lief dann wieder durchgehend auf konventionellen Drehgestellen, also auch nicht auf Jakobs-Drehgestellen, die technisch weniger Probleme bereiteten. Ihr Nachteil lag eher im Werkstattalltag. Eine einfache Zugtrennung war auch im Bahnbetriebswerk nur schwer möglich, da stets auf einer Seite ein Aushilfsfahrgestell ➔

# ARTIMA®

Versicherung für Modellbahnen.

- Bruch und Beschädigung der Lok und des Zubehörs
- Ihre Anlage steht im Garten? ARTIMA versichert!
- Attraktive Angebote auch für Modellbahnvereine und größere Sammlungen
- Sonderkonditionen für Märklin Clubmitglieder



**Mannheimer Versicherung AG**  
**Generalagentur Ingo Hoffmann**  
 Hagelkreuzstraße 1a · 40721 Hilden  
 Tel. 0 21 03. 2 13 55 · Fax 0 21 03. 2 35 15  
 ingo.hoffmann@mannheimer.de

Die Mannheimer Versicherung AG ist Märklin Kooperationspartner.

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



## Die Datenbank für Modellbahner COLLECTION NEXT GENERATION 2023 Die Datenbank für Modellbahner COLLECTION

**COLLECTION NEXT GENERATION 2023**

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

71023 COLLECTION Märklin Spur Z von 1972 bis 2023 \* € 99,-  
 72022 COLLECTION Märklin Spur 1 von 1969 bis 2022 € 99,-  
 73023 COLLECTION Märklin 00/H0 von 1935 bis 2023 \* € 160,-  
 Mehr Infos unter [www.modellplan.de](http://www.modellplan.de)

ab August auch als MAC-Version erhältlich

**modellplan**  
 ... Software + Technik für Modellbahner

## WIR ERFÜLLEN MODELLBAHNTRÄUME



Since 1993



**brima Modellanlagenbau GmbH**

Albert-Einstein-Str. 7 · 55435 Gau-Algesheim

Telefon +49 (0) 67 25 - 308 211 · Telefax +49 (0) 67 25 - 308 212 · [brima@brilmayer.de](mailto:brima@brilmayer.de) · [www.brima-shop.de](http://www.brima-shop.de)

**Sommerzeit - Urlaubszeit**

Sie sind auf der Durchreise?

Schauen Sie bei uns in unserem Fachgeschäft vorbei

[www.modellanlagenbau.de](http://www.modellanlagenbau.de)





Die beiden VT 10.5-Züge wurden konsequent in Leichtbauweise hergestellt. Die Wagenkästen wurden in geschweißter Schalenbauweise aus Aluminiumlegierungen erstellt. Pro Sitzplatz ergab sich dadurch ein niedriges Gewicht von 920 Kilogramm.

→ untergeschoben werden musste. Beide Züge warteten mit für die Zeit sehr niedrigen Fußbodenhöhen auf. 900 Millimeter beim VT 10 501 standen 950 Millimeter beim VT 10 551 gegenüber.

Der auf Jakobs-Drehgestellen laufende VT 10 551 zeigte sich wagenbautechnisch zwar zeitgemäß, aber auch recht konventionell. Die Wagenkästen entstanden in kombinierter Schalen- und Spantenbauweise mit genieteten Verbindungen. Da konnte man nicht viel falsch machen. Die moderne Schweißtechnik zeigte im VT 10 501, dass ihr zu Recht die Zukunft gehörte. In Spantenbauweise entstanden die Wagenkästen aus Aluminiumlegierungen. Der konsequente Leichtbau verschaffte dem Zug eine seinerzeit einmalig niedrige Masse von nur 920 Kilogramm pro Sitzplatz. Beim VT 11.5 ging die Bundesbahn dann aber dennoch wieder konventionellere Wege. Die Grenzen des Leichtbaus liegen nämlich zum einen in den Kräften, die auf Einzelfahrzeuge beim Beschleunigen und Bremsen regulär einwirken, zum anderen in der Sicherheit. Zu leichte Aufbauten leisten bei Zusammenstößen oder Flankenfahrten keinen ausreichenden Widerstand, schützen also Reisende und Personal nur unzureichend.

Die Reisenden genossen in beiden Zügen jedweden Komfort der alten 1. und 2. Klasse. Der VT 10 501 verfügte über Großraumabteile 2. Klasse, in denen das Essen am Platz serviert wurde. Im VT 10 551 konnten die Reisenden zwischen Schlafabteilen 1. und 2. Klasse wählen. In Letzterer ruhten sie in Zweierabteilen mit übereinander angeordneten Betten oder in Einzelabteilen, die dies- und jenseits eines Mittelganges eingebaut waren. Alternativ konnten →



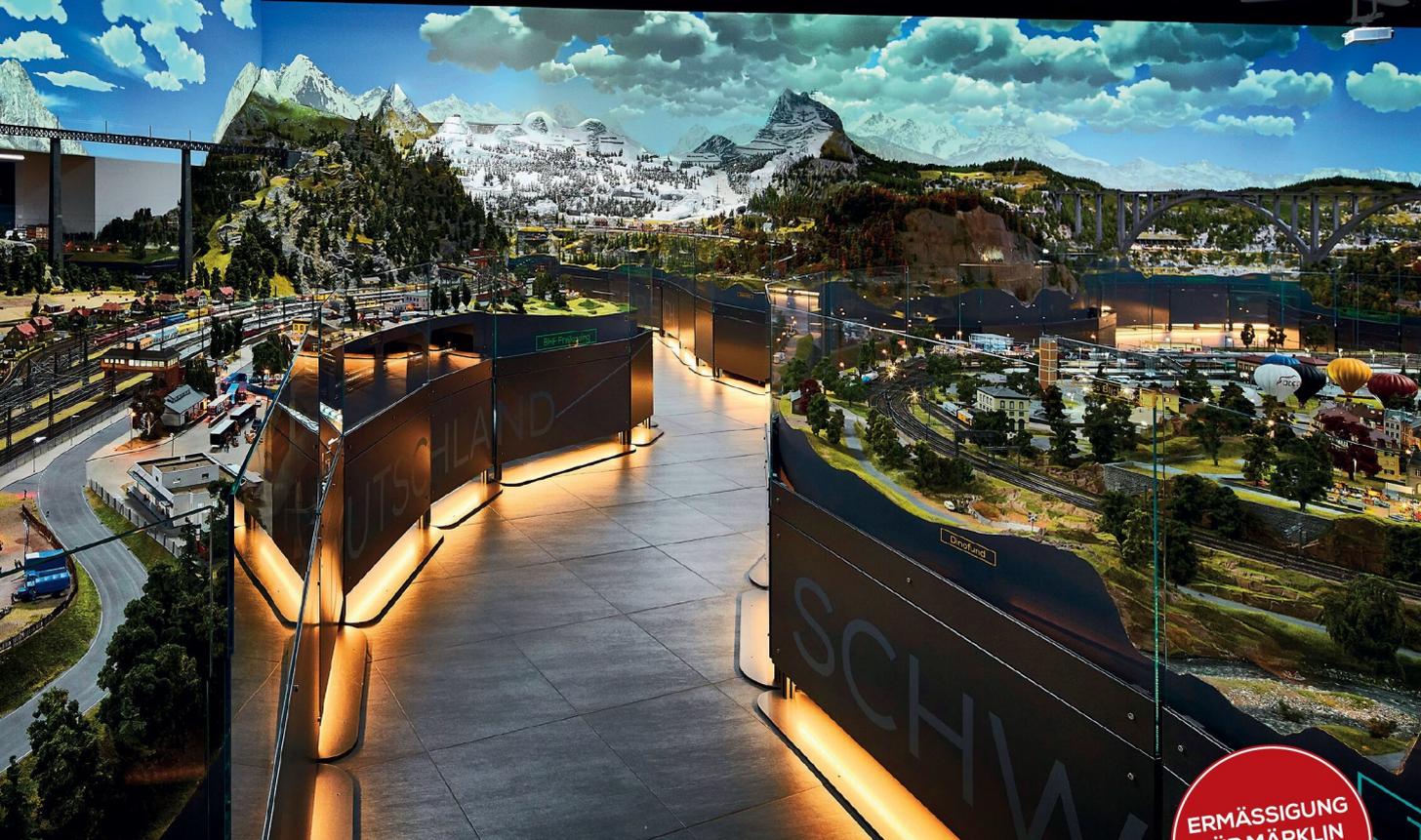
Komfortable Ausstattung: Der VT 10 501 verfügte über Großraumabteile mit bequemen Sitzplätzen, darunter 34 Liegesitzen.



Elegant ging es auch im Speisewagen zu. Der breite Gang erlaubte einen freien Durchblick auch ins benachbarte Wagenpaar.



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 m<sup>2</sup> 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](http://www.traumwerk.de) · Di – So 9:00 – 17:30 Uhr



Wartet im Rahmen der Deutschen Verkehrsausstellung 1953 auf Abfahrt im Münchner Hauptbahnhof: der VT 10501. Im September 1953 starteten Hersteller und Deutsche Bundesbahn von München aus sogar eine mehrwöchige Werbefahrt nach Athen.



War an der Entwicklung der VT 10.5 beteiligt: Ingenieur Franz Kruckenberg, der mit dem Schienenzeppelin Geschichte schrieb.

→ sie Schlafsessel in einem der Triebköpfe buchen. Erstklassig Reisende reservierten das große Schlafabteil in Einzelbelegung. Nachträglich bestellte die Bundesbahn für den VT 10 551 einen Salonwagen, den Bundespräsident Theodor Heuss einmal, Bundeskanzler Konrad Adenauer zweimal nutzte. Heuss reiste nach Griechenland, Adenauer besuchte Paris und Saarbrücken – Letzteres am 1. Januar 1957 zur Wiedervereinigung des nach dem Zweiten Weltkrieg abgetrennten Saarlandes mit der Bundesrepublik Deutschland. Im Zugverband fuhr der Salonwagen anstelle eines anderen Mittelwagens. Ausgestattet war er mit einem Salon, einem Schlafabteil, einem Bad und einer Garderobe.

Zum Sommerfahrplan 1954 nahmen beide Züge den Planbetrieb auf. Der VT 10501 pendelte unter dem Namen „Senator“ in einem

## Versuchszug für Bahnpost

Ursprünglich sollte ein dritter Versuchszug entstehen. Ihn wollten aber nicht die Bundesbahn oder die DSG in Dienst stellen. Vielmehr stand in den Plänen, dass auch die Deutsche Bundespost einen Gliedertriebzug erhalten sollte.

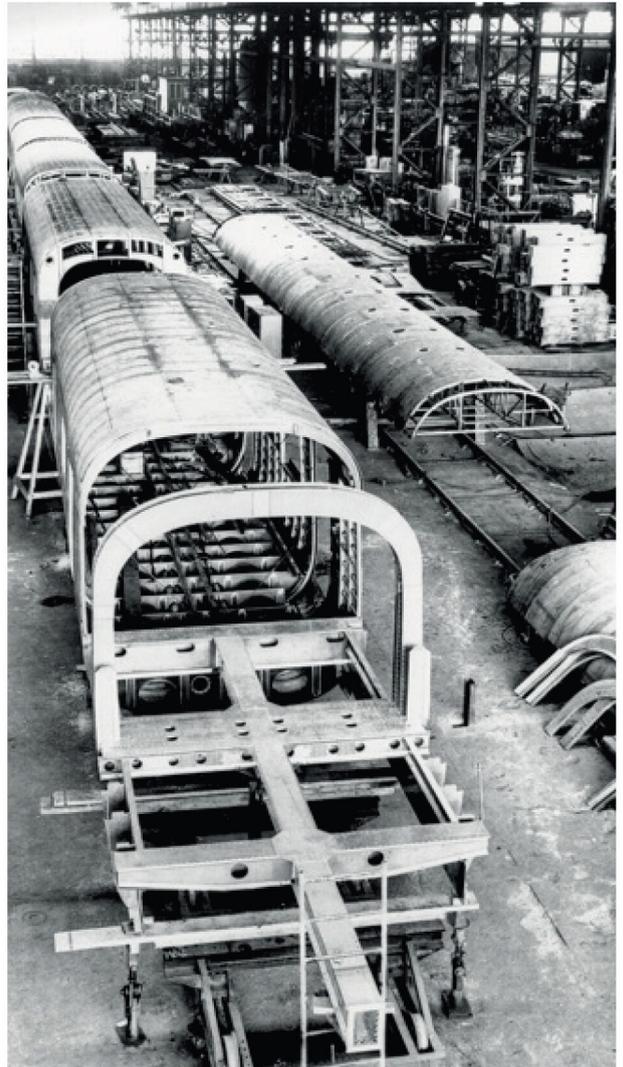
Damals gab es noch die Bahnpost, einen Betriebszweig der Bundespost. Das heißt, Briefe und Postkarten wurden in den Zügen nicht nur transportiert, sondern auch bearbeitet, vor allem gestempelt und sortiert. „Umarbeitung“, hieß dies im Postdeutsch. Mit dem Versuchszug wollte man ausprobieren, ob sich das im VT 10.5 verwirklichte Konzept auch für den Postalltag eignet. Letztendlich wurde er nicht gebaut, stattdessen entstanden weiterhin Bahnpostwagen, die flexibler einsetzbar waren.

Eintagesplan zwischen Frankfurt am Main und Hamburg. Von Hamburg nach Basel, ab 1955 nach Zürich, fuhr der VT 10 551 unter dem Namen „Komet“. Diese Strecke ließ sich pro Nacht natürlich nur in einer Richtung bewältigen. Erst am Folgetag konnte die Einzelgarnitur zum Ausgangsort zurückkehren. Somit verkehrte der „Komet“ nur jeden zweiten Tag in die jeweilige Richtung. Um die Reisenden vor Zugausfällen zu bewahren, hielt die Bundesbahn für beide Garnituren lokbespannte Ersatzzüge bereit. Das war auch gut so, denn vor allem der VT 10 501 zeigte sich recht störanfällig. Schon nach zweimonatigem Einsatz verschwand er für fünf Monate im Bahnbetriebswerk. Der VT 10 551 lief gefälliger.

Trotzdem rollte er als Erster auf das Abstellgleis. Der Zweigtagesrhythmus stieß nicht unbedingt auf das größte Verständnis der Reisenden. Zum Sommerfahrplan 1958 sollte der Einsatz daher enden. Als sich aber im Herbst 1957 Risse in der Außenhaut der Triebköpfe zeigten, stellte die Bundesbahn den Zug vorzeitig am 20. Oktober 1957 ab. Der VT 10 501 folgte anderthalb Jahre später am 12. Juni 1959. Nach der Ausmusterung 1960 gelangten beide Züge leider in die Schrottpresse. Bemühungen, sie zu verkaufen, waren gescheitert. Nur der wenig genutzte Salonwagen des VT 10551 überdauerte als Vereinsheim der Nürnberger Eisenbahnfreunde. Für eine Erhaltung wenigstens eines Zuges oder eines Triebkopfes reichte das historische Bewusstsein der Bundesbahn-Führung nicht.

Somit erinnern Fotografien und Modelle an die Versuchszüge der frühen 1950er-Jahre. Im VT 115 fanden beide einen würdigen Nachfolger. Die zwei verlorenen Jahrzehnte waren aufgeholt.

*Text: Torsten Berndt; Fotos: Heinz Hangarter, Walter Hollnagel, Werkfotos (Slg. Eisenbahnstiftung), Slg. Dr. Löttgers, Slg. Asmus, Märklin*



Wegweisend: der Leichtbau beim VT 10501. Blick auf den Kopfwagen mit dem Mittellangträgerende und die Fahrgastzelle.



Weitere Informationen zu den verschiedenen Modellen rund um die Baureihen VT08.5, VT 10.5, VT 11.5 und VT 12.5 finden Sie unter [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de) und [www.trix.de](http://www.trix.de)

## Revolutionäre Technik Motorisierte Straßenfahrzeuge von Viessmann



**HO 8050**

Feuerwehr MB ACTROS 3-achs mit Abrollcontainer und Rundumleuchten, Basis, Funktionsmodell  
L 9,4 x B 3,5 x H 3,7 cm  
UVP: 192,95 €



**HO 8070**

THW MB ACTROS 3-achs mit Abrollcontainer und Rundumleuchten, Basis, Funktionsmodell  
L 9,4 x B 3,5 x H 4,2 cm  
UVP: 192,95 €



**Viessmann®**  
Viessmann Modelltechnik GmbH  
Tel.: +49 6452 93400  
[www.viessmann-modell.de](http://www.viessmann-modell.de)



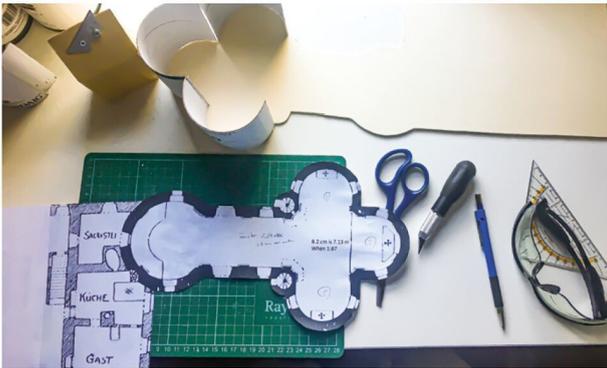
# Sommerresidenz

Sein zweites König-Ludwig-Diorama führt Modellbahner Hansjörg Schwertz ins Berchtesgadener Land. Eingebettet in sommerliche Kulisse macht der königliche Prunkzug Halt an der Wallfahrtskirche St. Bartholomä.





Das Berchtesgadener Land gehört wohl zu den beliebtesten Urlaubsregionen in Deutschland. Beliebtes Ausflugsziel ist da auch die Wallfahrtskirche St. Bartholomä, die mit ihren drei halbrunden Konchen im Grundriss die Form eines Kleeblatts zeigt. Eigentlich schon zum Abriss vorgesehen, ließ König Ludwig II. die Stätte einst renovieren. Später traf sich hier Prinzregent Luitpold von Bayern mit seinen Gästen zur Jagd. Mit Gebirgs-panorama im Hintergrund ein würdiges Motiv zum Nachbauen als König-Ludwig-Diorama.



Alles gut durchgeplant: Die Skalierung auf 1:87 war gar nicht so leicht. Der Grundriss der Kirche stammt aus dem Internet.



Aus alten Kaffeebecherdeckeln sind die halbrunden Konchenkuppeln gebaut. Die Idee dazu hatte Schwertz' Ehefrau.



Stellprobe im Garten: Der Rohbau des Gebäudekomplexes steht, die Fensterverzierungen sind auch schon angebracht ...



... diese wurden per Linoleumdruck aufgestempelt. Das sparte nicht nur Zeit, sondern erinnerte auch zurück an die Schulzeit.

**D**amals noch als Kronprinz feierte Ludwig II. hier seinen 17. Geburtstag mit seiner Familie“, erklärt Hansjörg Schwertz, „1867 dann, mittlerweile König, verhinderte er den Abriss der heiligen Stätte und ließ sie restaurieren.“ Die Rede ist von der Wallfahrtskirche St. Bartholomä auf der Halbinsel Hirschau am Königssee. Für Modellbahner Schwertz, nach seinem gelungenen Winter-Diorama (MM 06/22), ein geeignetes Motiv für sein nächstes Projekt. Dieses Mal dem Sommer gewidmet, spielt Schwertz wieder gekonnt mit der Nähe zum Vorbild und einer passenden Portion künstlerischer Freiheit.

Die markante Kirche mit angrenzendem Jagdschloss hat er zwar maßstäblich und authentisch umgesetzt, die umgebende Landschaft mit Eisenbahntrasse entsprang hingegen seiner Fantasie. Die Gleisanlage, so hat er sich die Geschichte überlegt, ist nur provisorisch im Einsatz, um dem König den Besuch der Kirche nach vollendeter Renovierung im standesgemäßen Zug zu ermöglichen. „Daher wurden die Gleise und Schwellen mit Sand und dicken Brettern abgedeckt, was immer noch dem Auge des Königs schmeicheln sollte“, erklärt der Modellbahner. Damit auch der Königssee überwunden werden kann, kam noch ein Trajektschiff, also eine Eisenbahnfähre, hinzu.

„Etwas über so ein großes Bauwerk, das es tatsächlich gibt, nachzuforschen und sich mit dem Gebäude und seiner Architektur zu beschäftigen, das macht schon Spaß. Das ist ja Teil des Salzes in der Suppe des Modellbahners“, meint Schwertz. Den Grundriss der Kirche mit Drei-Konchen-Anlage in Form eines Kleeblatts fand er im Internet. Die Skalierung auf den richtigen H0-Maßstab von 1:87 musste er jedoch selbst vornehmen. Gar nicht so einfach: „Ich habe Bilder studiert, auf denen Menschen zu sehen waren. Damit als Größenanhaltspunkt konnte ich die einzelnen Elemente der Kirche ausmessen. Anschließend habe ich das gesamte Gebäudeensemble auf H0 heruntergerechnet.“ Ausgeschnitten aus vier Millimeter dicker Finnplatte bildet der Grundriss das Gebäudefundament.

Schon bei seinem Winter-Diorama fiel auf: Der Modellbahner setzt gerne auf alltägliche Gegenstände und Naturmaterialien, um seine Bauten zu verwirklichen. Hin und wieder ist er dann trotzdem selbst überrascht, wie gut sich manches einsetzen lässt, das vielleicht sonst schon längst im Müll gelandet wäre. Zur Darstellung der Konchen kamen beispielsweise gleich mehrere Getränkeverpackungen zum Einsatz. Die Seitenwände wurden etwa aus einer Umverpackung schottischen Whiskeys, die Dachkuppeln aus den Deckeln von Frappuccino-Bechern einer beliebten Kaffee-Kette gebastelt. „Da bin ich meiner Frau sehr dankbar, die Idee mit den Kaffeebecherdeckeln kam von ihr. Das hat super funktioniert.“ Denn wie es der Zufall so wollte, passten die Maße genau. Im nächsten Schritt wurden die Fenster und Seitenwände des Hauptschiffs vermessen und ausgeschnitten. Beim Bau der kleinen Kirchtürme wurde es wieder gleichermaßen kurios und kreativ: „Toilettenpapierrollen sind nicht nur während Corona-Zeiten nützlich“, scherzt Schwertz. „Aber die Krönung ist für mich der Tischtennisball zur Herstellung der Zwiebelhaube – eines meiner Highlights.“ Die Türme sind wie im Original mit einem Kreuz und einer Wetterfahne ausgestattet, die er aus Bronzedraht und Teilen eines alten Bavariazauns gebastelt hat. Und auch die Konchen tragen je eine kleine Turmspitze.

**Stein und Mörtel bauen ein Haus,  
Geist und Liebe schmücken es aus**

So manche Überraschung birgt das Innere der Kirche. Neben einem Dielenboden aus Kaffeeührstäbchen und einigen Sitzbänken nach katholischem Vorbild zum Hinknien hat sich der Modellbahner auch der Umsetzung der Altäre, Empore und Kanzeln gewidmet. Als Fotos ausgedruckt verleihen sie der Inneneinrichtung Tiefe und Charakter. „In der südlichen Konche ist der Altar der St. Katharine von 1670 zu sehen, in der nördlichen Konche ist eine Darstellung des Heiligen Jakobus“, erläutert Schwertz. Mit seiner detaillierten Ausgestaltung hat er sich dann auch glatt selbst überrascht. „Eigentlich ist es viel zu schade, das Innere am Ende nicht mehr sehen zu können.“ Also wurde das Kirchendach kurzerhand zum Abheben konstruiert.

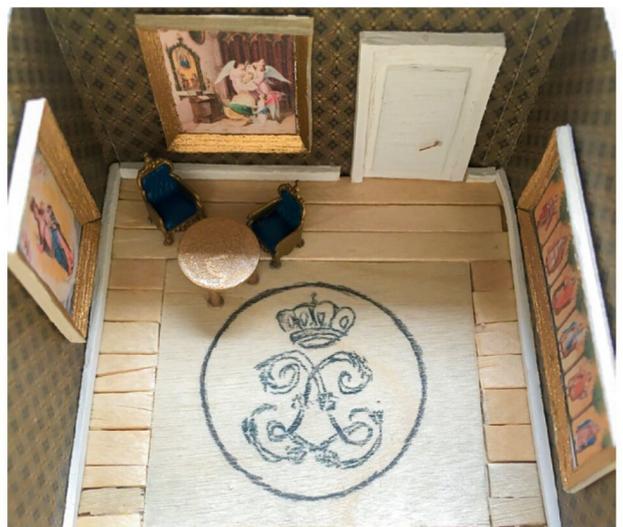
Auch das angrenzende Jagdhaus strotzt nur so vor Detailverliebtheit. Im Inneren sind gleich mehrere Räume liebevoll eingerichtet. Bei der Zimmeraufteilung hat sich der Modellbahner grob am Vorbild orientiert. „Ich habe aber nur zwei Zimmer je Stockwerk eingerichtet, sonst wäre es ein Jahrzehntprojekt geworden“, ist er sich sicher. Durch seine Kinder inspiriert formte er aus Fimo-Modelliermasse Einrichtungsgegenstände wie Betten, Öfen, Tische, Schränke, eine Truhe und ein Kruzifix für den Herrgottswinkel. Den Fußboden schmückt das kunstvoll eingelassene Monogramm des Königs. Verschiedene Gemälde an den Wänden zeigen unter anderem die Geburt des Königs sowie die Patrona Bavariae (Verehrung Marias als Schutzheilige Bayerns). In der Küche sind Herd, Spülbecken, Tisch und Arbeitsfläche, ja sogar Teller und Kochutensilien nachgebildet. Kleine LEDs sorgen für eine angenehme Beleuchtung. „Den Großteil der Inneneinrichtung sieht man zwar von außen nicht, aber das Bauen ist so entspannend“, findet Schwertz. Vom Beruf Arzt, ist das Modellbahnhobby ein willkommener Ausgleich zum stressigen Alltag. „Die Modellbahn ist wie Therapie für mich. Nach einem anstrengenden Tag oder einer vollen Woche etwas mit den Händen zu bauen, ist ideal zum Abschalten.“ Sich zusätzlich mit dem Thema König Ludwig II. zu befassen, erweitert zudem seinen Horizont außerhalb der Arbeit. Und natürlich bringt das Hobby auch die Familie →



Hier war Ausdauer gefragt: Aus kleinen Holzschnipseln wurden Jagdschloss- und Kirchendach sowie die Gleis- trasse in feiner Handarbeit eingedeckt.



Nicht nur beliebt bei Kindern: Aus Fimo-Modelliermasse hat Hansjörg Schwertz die Inneneinrichtung geformt ...



... auf der Ziertapete schmücken Kunstwerke die Wände, das Monogramm des Königs ziert den Holzdielenboden.



Sand und Erde dienen als Untergrund für die Wege und spätere Grünfläche. Am Königsseeufer legt das Trajektschiff an.

→ zusammen: „Meine Frau ist voll der Unterstützung, schaut an und kommentiert. Und natürlich sind meine Töchter sehr kritische und hilfreiche Betrachter, insbesondere in Detailfragen.“

### Ans Eingemachte

Der schwierigste Teil des ganzen Vorhabens war die Dachgestaltung von Jagdschloss und Kirche. „Die war wirklich extrem aufwendig.“ Stolz berichtet der Modellbahner: „Die hat mir zwar sehr viel Geduld aberverlangt, aber alle Anstrengungen haben zu einem schönen Ergebnis geführt.“ Aus einem stark verwitterten Holzstück aus der High Uintas Wilderness, einem nationalen Waldgebiet in Utah, hat er die unendlich vielen 2 x 2 Millimeter kleinen Dachschildeln teils einzeln zurechtgeschnitten und aufgeklebt, teilweise in ganzen Streifen. Bei letzterer Variante hat er die einzelnen Schindeln mit all ihren Unregelmäßigkeiten für ein authentisches Gesamtbild mit einem Skalpell fein herausgearbeitet. „Das war echt eine Sauarbeit, aber sehr meditativ.“ Er schätzt, dass es am Ende wohl insgesamt 20.000 Schindeln für Kirche und Jagdschloss geworden sind. Nicht ohne Grund zeigt sich die Modellbahngemeinde im Stummiforum regelmäßig voller Lob, Begeisterung und Respekt. Und immer wieder entgegnet der gebürtige Schwabe ganz bescheiden, dass es doch einfach nur um den Spaß an der Sache ginge.

Für das Krüppelwalmdach des Jagdschlusses hat er sowohl eine Firststütze als auch weitere Dachverstrebungen zur Stabilisierung konstruiert. Gesammelte Flechten in Grau- und Grüntönen im Mörser zu einem Pulver gemahlen, bilden punktuell Verwitterungszustände ab. Natürlich durften auch die nach außen liegenden Fensterbänke, mit Russ verzierte Schornsteine und ein



## DB Museum Nürnberg: Salon- und Terrassenwagen von König Ludwig II.

Erleben Sie den Prunkzug des Märchenkönigs beim Märklin Clubkooperationspartner im DB Museum Nürnberg hautnah. In der Ausstellung können Sie den Salon- und Terrassenwagen des prachtvollen Zuges im Stil des französischen Barocks genau unter die Lupe nehmen. Die beiden Wagen sind die einzigen bis heute noch erhaltenen Eisenbahnwagen des einstigen Zugensembles. Nach einem Bombeneinschlag und Plünderungen im Museum gegen Ende des Zweiten Weltkrieges wurden sie aufwendig restauriert.

Clubmitglieder erhalten einen Euro Rabatt auf den Eintrittspreis eines Erwachsenen. Weitere Infos und aktuelle Öffnungszeiten finden Sie unter [www.dbmuseum.de](http://www.dbmuseum.de)





Wie im Original strahlt das Kirchendach auch im Modell mit rotem Acrylanstrich. Die Kuppeln und Zwiebeltürme sind mit feinen Turmspitzen ausgestattet. Das Kirchenschiff schmücken ein heller Holzdielenboden, Sitzbänke, Liedertafeln, Altäre und viele weitere kunstvolle Details.

steinerner Türstock im Modell nicht fehlen. Letzterer entsprang jedoch seiner Fantasie: „Eigentlich grenzt hier ein weiteres Gebäude an, aus Platzmangel musste ich es jedoch weglassen. Das ganze Projekt ist ja so schon riesig.“ An der Giebelseite hat er sogar einen Hirschkopf angebracht, der extra aus Deutschland eingeflogen wurde: „In Covid-Zeiten einen Preiser-Hirsch zu finden, war eine echte Herausforderung. Meine Eltern wurden dann in Stuttgart fündig und schickten mir ein Paket in die USA.“ Ebenfalls zu seinen persönlichen Highlights zählt die

funktionstüchtige Sonnenuhr am Jagdschloss. „Das ist auch eines der Details, das mir besonders viel Spaß gemacht hat. Wenn dann das Diorama in der Sonne steht, richtig ausgerichtet ist und man die Uhrzeit auf der Sonnenuhr ablesen kann, ist das schon ein schönes Gefühl.“

Rund um die Kirche und das Jagdschloss herum schließt sich eine feine Grünfläche mit Geröllsteinen vom Watzmannmassiv an. Seitlich verläuft die Gleisstrasse zum beginnenden Königssee mit →



Prachtvolles Vorbild: König Ludwig II. bewahrte die Wallfahrtskirche mit Dreikonchenanlage am Königssee vor dem Abriss: Stattdessen wurde die heilige Stätte vor dem Watzmannmassiv im Berchtesgadener Land aufwendig restauriert.

Ein Sommernachts-  
traum: Romantisch  
zwischen Seeufer und  
Bergkulisse eingebettet  
thront die Wallfahrts-  
kirche St. Bartholomä.  
Tannen und Fichten  
gehen am Brettende  
harmonisch und  
nahezu unauffällig in die  
Hintergrundkulisse des  
Watzmannmassivs über.  
Raffiniert kaschiert ist  
am Ende der Gleistrasse  
der Übergang zum Früh-  
lingsbrett, der manuell  
abgenommen werden  
kann und sich mit Felsen  
und Pflanzenbewuchs  
perfekt in die Land-  
schaft einfügt.



→ dem Bug des angeschnittenen Trajektschiffs. Bei Letzterem stellte Schwertz sich vor die Herausforderung, das Gleis vom Schotterbett zu trennen. Etwas mulmig war ihm zwar dabei, aufhalten ließ er sich davon aber dennoch nicht. Was tut man nicht alles für ein authentisches Gesamtbild. Und der Zuspruch, die Tipps und Anregungen aus dem Stummiforum haben ihn bestärkt. So wurde das Schiff auch auf Hinweis eines Forum-Kollegen um einen Stopp- und Haltemechanismus für Waggon erweitert. „Die Arme sind aus Balsaholz geschnitzt, kleine Nagelköpfe dienen als Puffer und die Scharniere habe ich mit Sägemehl und Holzleim verfüllt und in Form gebracht.“ Eine Laterne spendet Licht und Orientierung. Golden angemalt und mit verziertem Geländer passt sich das Schiff in das prunkvolle Design des Königs ein. Für die Landschaftsgestaltung hat der Modellbahner wie zuvor schon bei seinem Winter-Diorama verschiedene Baumarten wie Pappeln, Fichten und eine Weide selbst kreierte. Zur Anwendung kamen Holzleim-Sägespan-Gemische für die Stämme, Naturäste aus den Bergen um Bozeman, Montana, Spachtelmasse zur Darstellung der Rinde wie auch sehr sparsam verwendete Stopfwole für die besonders feinen Äste. Ergänzt wurden die Bäume durch Laub von Silhouette. Verschiedenes Grasstreu, Wiesen, Sand und Grasbüschel sowie Kleinpflanzen lassen Grasböden und Seeufer realistisch anmuten. Mit Noch

Waterdrops wurde schließlich der Königssee befüllt. „Gar nicht so einfach, mit den Fingern habe ich noch ganz leichte Wellen reingeformt. Es soll ja ein schöner Sommertag gezeigt werden.“ Nachbessern musste er dann trotzdem noch einmal. „Über die Zeit habe ich gemerkt, dass das Wasser ohne seitliche Begrenzungen am Diorama im heißen Sommer eine gewisse Flusseigenschaft behält. So musste ich diesen Winter etwas Wasser abschleifen und eine Umrandung aus Holz anbringen. Man lernt halt nie aus.“

Mit seinem Ergebnis ist er mehr als zufrieden und hofft, dass es auch in der Modellbahn-Community gut ankommt: „Auch dieses Brett hat mich wieder tief in die Recherche in alte und auch neue Bücher über König Ludwig II. geführt. Ich habe wieder sehr viel über seine Zeit gelernt und ich hoffe, ein kleines Denkmal für ihn ist hier entstanden.“

Text: sd; Fotos: Günter Hentschel/CC BY-ND 2.0,  
Hansjörg Schwertz, rr, DB Museum/Uwe Niklas



Basteln auch Sie an einem Diorama oder einer Anlage? Dann schicken Sie uns doch ein paar Eindrücke per E-Mail an [maerklin-magazin@3g-media.de](mailto:maerklin-magazin@3g-media.de)



Feinste Details hat der Modellbahner auch am sandigen Ufer mit Pflanzenbewuchs und Steinen gesetzt.



Mit dem Trajektorschiff setzt König Ludwig II. samt seinem Zug zur Kirche St. Bartholomä über.



Die Gleisstrasse ist für den königlichen Besuch provisorisch entlang des Jagdschlusses und der Kirche verlegt.



Pünktlich kann der König so die Renovierungsarbeiten kontrollieren. Die Sonnenuhr an der Hauswand funktioniert auch im Modell.



# Internationales Spur-1-Treffen

Modellbahnanlagen, Fahrbetrieb & Verkauf  
24. - 25. Juni 2023



Technik Museum  
Speyer

# Veranstungskalender

Für Eisenbahnfreunde ist der Sommer eine wunderbare Zeit. Bahnmuseen, Museumsbahnen und viele weitere Veranstalter bieten in der warmen Jahreszeit eine Fülle von Events rund um die Eisenbahn an.

Einige Veranstaltungstipps haben wir Ihnen hier zusammengestellt. Schon jetzt vormerken: Im September locken wieder die Märklin Tage und die Internationale Modellbahn-Ausstellung IMA nach Göppingen.



## „VIVAT VIADUKT“ IN ALTENBEKEN

**33184 Altenbeken, 30. Juni bis 2. Juli 2023**  
 Details: [www.vivat-viadukt.de](http://www.vivat-viadukt.de)

Mit 482 Metern Länge und 35 Metern Höhe ist der Bekeviadukt in Altenbeken die größte Kalksandsteinbrücke Europas. Ende Juni/Anfang Juli steht er wieder im Mittelpunkt von „Vivat Viadukt“. Bei dem dreitägigen Fest kommen nicht nur Bahnfans auf ihre Kosten – das bunte Eisenbahn- und Kulturprogramm hält von der historischen Lok bis zum Konzert für jeden etwas bereit.

## BAHNFEST ZUM VEREINSGEBURTSTAG

**94032 Passau, Wochenende, 10. und 11. Juni 2023**  
 Details: [www.passauer-eisenbahn.de](http://www.passauer-eisenbahn.de)

Die Passauer Eisenbahnfreunde feiern ihren 45. Vereinsgeburtstag mit einem großen Fest. Geplant sind Pendelfahrten, eine Ausstellung historischer Schienenfahrzeuge, Führerstandsmitfahrten, eine Modellbahnausstellung und vieles mehr. Zu dem Event werden mehrere interessante Sonderzüge erwartet.

## ZWEIZUGBETRIEB MIT AUSFLUGSLINIE

**09477 Jöhstadt, Sonnabend, 22. Juli 2023**  
 Details: [www.pressnitztalbahn.de](http://www.pressnitztalbahn.de)

Eine Fahrt durchs Preßnitz- und Schwarzwassertal ist ein Erlebnis. Die Preßnitztalbahn bietet am 22. Juli einen besonderen Dampffahrbetrieb mit zwei Zügen zwischen Jöhstadt und Steinbach sowie mit Bussen auf der Ausflugslinie Steinbach – Wolkenstein an.



Foto: Reinhard Feldtrapp

## JUBILÄUMSAUSSTELLUNG: 175 JAHRE „SCHIEFE EBENE“

**95339 Neuenmarkt, ab 1. Juli 2023**  
 Details: [www.dampflok-museum.de](http://www.dampflok-museum.de)

Vor 175 Jahren wurde die Bahnverbindung von Oberfranken nach Thüringen eröffnet. Wegen ihrer steilen Anstiege wurde sie bald als „schiefe Ebene“ berühmt. Das Deutsche Dampflokomotiv Museum in Neuenmarkt feiert dieses Jubiläum ausgiebig mit einer Ausstellung, die am 1. Juli eröffnet wird, mit interessanten Vorträgen und vielen Jubiläumsveranstaltungen.

## Weitere interessante Empfehlungen:

	Veranstalter	Details
01187	Eisenbahnmuseum Dresden	<a href="http://www.igbwddresdenaltstadt.de">www.igbwddresdenaltstadt.de</a>
03046	Lausitzer Dampfloklub	<a href="http://www.lausitzerdampfloklub.de">www.lausitzerdampfloklub.de</a>
18225	Mecklenburgische Bäderbahn „Molli“	<a href="http://www.molli-bahn.de">www.molli-bahn.de</a>
26492	IG Schienenverkehr Ostfriesland	<a href="http://www.igso-online.com">www.igso-online.com</a>
44139	Landeseisenbahn Lippe	<a href="http://www.landeseisenbahn-lippe.de">www.landeseisenbahn-lippe.de</a>
44879	Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum	<a href="http://www.eisenbahnmuseum-bochum.de">www.eisenbahnmuseum-bochum.de</a>
45242	Hespertalbahn	<a href="http://www.hespertalbahn.de">www.hespertalbahn.de</a>
51645	Eisenbahnmuseum Gummersbach-Dieringhausen	<a href="http://www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de">www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de</a>
52538	Kleinbahnmuseum Selfkantbahn	<a href="http://www.selfkantbahn.de">www.selfkantbahn.de</a>
71384	Modellbahn-Gemeinschaft Endersbach	<a href="http://www.mbg-e.de">www.mbg-e.de</a>
78176	Sauschwänzlebahn	<a href="http://www.sauschwanzlebahn.de">www.sauschwanzlebahn.de</a>
90443	DB Museum Nürnberg	<a href="http://www.dbmuseum.de">www.dbmuseum.de</a>

	Veranstalter	Details
CH-1337	Eisen- und Eisenbahn-Museum	<a href="http://www.museedufer.ch">www.museedufer.ch</a>
CH-8610	Eisenbahn Sammlung Uster	<a href="http://www.eisenbahnsammlung.ch">www.eisenbahnsammlung.ch</a>

Kurzfristig können sich Änderungen ergeben. Bitte informieren Sie sich vorab direkt beim Veranstalter, ob die Events wie geplant stattfinden.

Besuchen Sie unseren Online-Shop - [www.sommerfeldt.de](http://www.sommerfeldt.de)



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



Abbildungen in H0

**10% Rabatt**  
für Neukunden  
über Gutscheincode  
in Online-Shop

Besuchen Sie uns  
auch auf Facebook!



[www.sommerfeldt.de](http://www.sommerfeldt.de)



Urlaub bei Freunden



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 Dampffahrt-Zell am See bis Niedersill (Tage siehe Fahrplan)
- ☛ täglich freie Fahrt mit der Pinzgauerbahn
- ☛ viele Urlaubsvorteile mit der beliebten Nationalpark-Sommercard Mobil

8 Tage/7 Nächte: **Euro 483,-**

4 Tage/3 Nächte: **Euro 210,-**

pro Person (im DZ und EZ)  
gültig 18.05. bis 28.09.2023



[pinzgauerbahn.at](http://pinzgauerbahn.at)



[www.kaserer.at](http://www.kaserer.at)



[www.glaskasten.de](http://www.glaskasten.de)



Jetzt auch  
für Spur 1  
erhältlich!

## Glaskasten: Hochwertige Vitrinen für alle Maßstäbe von Spur Z bis Spur 1

**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!

### Glaskasten-Modellbahn-Vitrinen:

- ✓ Hochwertige Materialien
- ✓ Integrierte LED-Beleuchtung
- ✓ Rahmenlose Glastüren
- ✓ Spur H0 (1:87) Vitrinen ab 475 €
- ✓ Vitrinen von Spur Z bis Spur 1
- ✓ Modulares System
- ✓ Kein Zug ist zu lang
- ✓ Keine Sammlung ist zu groß



### Glaskasten

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

Weil Ihre  
Sammlung  
es wert ist



# AKTUELLE KATALOGE

NEU!



Märklin Sommer-Neuheiten Prospekt 2023

märklin



Märklin Gesamtkatalog 2022/2023

NEU!



TRIX H0 Sommer-Neuheiten Prospekt 2023

TRIX H0



TRIX H0 Hauptkatalog 2022/2023

NEU!



MINITRIX Sommer-Neuheiten Prospekt 2023

MINITRIX



MINITRIX Hauptkatalog 2022/2023

Hauptkatalog 2022/2023  
Minitrix. Die Faszination des Originals.

MINITRIX

**NEU!**

Sommer-Neuheiten 2023



LGB Sommer-Neuheiten Prospekt 2023



LGB Katalog 2022

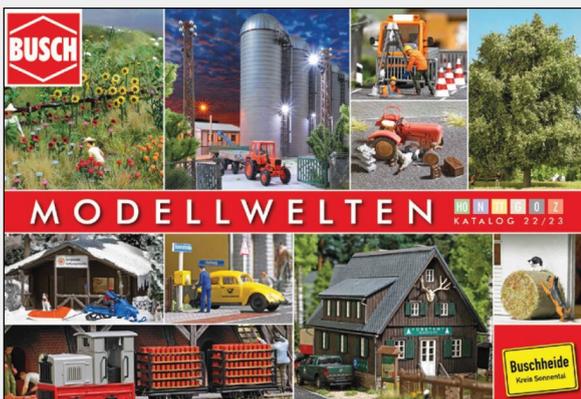


Märklin Start up/Märklin my world Katalog 2023

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

- [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de)
- [www.trix.de](http://www.trix.de)
- [www.lgb.de](http://www.lgb.de)

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

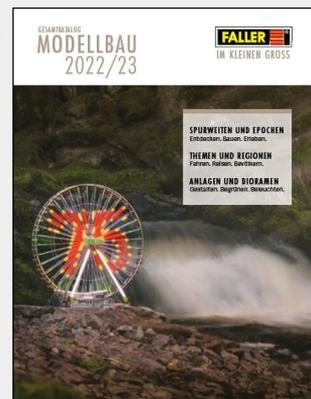


Gebr. FALLER GmbH

FALLER Gesamtkatalog  
»Modellbau 2022/23«  
im Fachhandel erhältlich.  
Kreuzstr. 9, 78148 Gütenbach  
E-Mail: [info@faller.de](mailto:info@faller.de)  
Internet: [www.faller.de](http://www.faller.de)

BUSCH GmbH & Co. KG

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



## Herausgeber:

Gebr. Märklin & Cie. GmbH  
Stuttgarter Str. 55-57, 73033 Göppingen

## Redaktion:

3G Media GmbH: Peter Waldleitner V.i.S.d.P.  
(Chefredakteur), Stefan Bolz, Sarah Dannehl,  
Mechthild Fendel, Christof Hammer, Lars Harnisch,  
Rochus Rademacher, Carsten Rose, Mario Spalj

## Redaktionsanschrift:

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

## Autoren:

Torsten Berndt, Claus Dick, Frank Mayer, M. T. Nickl,  
Bodo Schenck, Joachim Seyferth

## Konzept und Art Direktion, Prepress/Produktion:

Publishing Group GmbH  
Tel.: +49 (0) 89/45 71 05 00  
www.publishing-group.de

## Fotografie:

Slg. Asmus, Bahnpark Augsburg, Claus Ballsieper,  
Carl Bellingrodt/Eisenbahnstiftung, Dieter Th. Bohlmann,  
W. Brutzer, Dr. Rolf Brüning, Wolfgang Bügel/Eisenbahn-  
stiftung, Claus Dick, Sammlung EK Verlag, T. Estler,  
Reinhard Feldrapp, Heinz Hangarter, Walter Hollnagel,  
H. O. Kindermann, Kötzle Design, Sören Lauritsen,  
Slg. Dr. Löttgers, Märklin, Minitrix, Miniatur Wunder-  
land Hamburg, Thomas Naas Photography, M. T. Nickl,  
Uwe Niklas, Per Olufsen, Peter Pernsteiner,  
TMSNH/SP, Trix, Bodo Schenck, Hansjörg Schwertz,  
J. Seyferth-Verlag, Sammlung Harald Uhle, Werkfotos  
(Slg. Eisenbahnstiftung), Gerd Wolff, Klaus Zurawski

## 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:

### Jaroslav Rudiš: Gebrauchsanweisung fürs Zugreisen

Zug fahren, ohne Zug zu fahren. Das gelingt hervorragend mit der Lektüre der „Gebrauchsanweisung fürs Zugreisen“ von Jaroslav Rudiš. Der Autor, dessen großer Kindheitstraum es war, Lokführer zu werden, nimmt den Leser mit auf eine lebendige Zugfahrt quer durch Europa. Von Finnland über Schweden, Dänemark und Deutschland bis Sizilien und Spanien führen seine Reisen. Seine liebevollen Erzählungen sind gespickt mit persönlichen Gedanken, herrlichen Anekdoten und detailreichem Wissen rund um das Thema Eisenbahn. Eine literarische Zugfahrt, die wirklich Spaß macht und ansteckt.

Bezugsquelle: über den Buchhandel oder die Piper Verlag GmbH, Georgenstraße 4, 80799 München; www.piper.de



252 Seiten, Format 19,5 x 13,0 cm, 15,00 EUR, ISBN: 978-3-492-27749-5

272 Seiten,  
410 Abb.,  
Format 21,0  
x 29,7 cm,  
45,00 EUR,  
ISBN: 978-3-  
8446-6036-4



### Hans-Jürgen Wenzel: Die Baureihe 57.10-35, Band 1, Entstehung, Technik, Einsätze bis 1945

Der neue Band der Lokomotivbaureihe des EK-Verlags widmet sich ganz der preußischen G 10, einer „Alltagslokomotive“ für den Güterzugdienst, die mit fast 3.500 Exemplaren in halb Europa unterwegs war. In beiden Weltkriegen spielten die Maschinen insbesondere für die Militärtransporte eine wichtige Rolle, waren die Lokomotiven doch aufgrund ihrer geringen Achslast, ihrer robusten Bauweise und ihrer Leistungsstärke vielseitig einsetzbar. Auf 270 Seiten mit rund 400 Abbildungen beschreibt Hans-Jürgen Wenzel in gewohnter EK-Qualität ausführlich Entstehungsgeschichte, Technik und die Einsätze dieses Loktyps ab der Indienststellung 1910 bis zum Ende der alten Reichsbahn 1945. Mit aufgeführt werden dabei auch die Einsätze in Belgien und Österreich.

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

### Bernd Keidel: Deutsche Dieselloks seit 1929

Dieselloks sind von deutschen Gleisen schon lange nicht mehr wegzudenken. Heute gibt es eine große Vielzahl von ihnen, die im Bauzugdienst, vor langen Güterzügen und im Nahgüterverkehr im Einsatz sind. Im ersten Teil seines neuen Buches beschreibt Eisenbahnkenner Bernd Keidel ausführlich Technik, Geschichte und Werdegang der Lokomotiven. Im zweiten Teil, nach Erscheinungsjahr geordnet, porträtiert er die wichtigsten Diesellokomotiven von den ersten Anfängen bis heute. Dabei konzentriert er sich nicht nur auf Fahrzeuge deutscher Hersteller, sondern nimmt auch Importloks aus dem Ausland mit auf. Ein informatives und gut strukturiertes Nachschlagewerk und Bestimmungsbuch für alle Eisenbahnfans.

144 Seiten,  
ca. 150 Abb., Format  
24,0 x 17,0 cm,  
24,90 EUR, ISBN:  
978-3-613-71660-5



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



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

# Sonderreisen für Sie als Leser vom MÄRKLIN MAGAZIN



200€  
Ermäßigung  
bei Eigenreise  
pro Person

1.495€  
pro Person im DZ

## BAHNERLEBNIS FURKA-DAMPFBahn & CENTOVALLI-Bahn

Die Schweiz begeistert durch ihre herrliche Landschaft von der markanten Bergwelt über liebliche Täler bis hin zum mediterranen Lago Maggiore sowie ihre faszinierenden, zum Teil über einhundert Jahre alten Bahnen.

### REISETERMINE 2023

21.07. - 26.07. | 08.09. - 13.09.

### REISELEISTUNGEN

- » Flug von Berlin, Düsseldorf, Hamburg, Hannover, München oder Frankfurt nach Zürich und zurück von Mailand (Umsteigeverbindung möglich)
- » Luftverkehrssteuer, Flughafen- und Sicherheitsgebühren
- » Alle Fahrten und Transfers während der Reise
- » 3 Übernachtungen mit Halbpension im 3-Sterne-Hotel in Täsch bei Zermatt
- » 2 Übernachtungen mit Halbpension im guten Mittelklassehotel im Raum Baveno/Stresa am Lago Maggiore
- » Ausflug «Die historische Furka-Dampfbahn von Oberwald nach Realp», inkl. Fahrt mit der Furka-Dampfbahn (2. Klasse) sowie Mittagsimbiss und kurzer Führung im historischen Depot
- » Ausflug «Zermatt am Matterhorn», inkl. Zugfahrt von Täsch nach Zermatt und zurück
- » Ausflug «Mit der Centovalli-Bahn an den wunderschönen Lago Maggiore», inkl. Fahrt mit der Centovalli-Bahn (2. Klasse) von Domodossola durch die «Hundert Täler» nach Locarno
- » Qualifizierte Reiseleitung

### ZUSÄTZLICH BUCHBAR

- |   |         |
|---|---------|
| » Einzelzimmerzuschlag  | € 220,- |
| » Ausflug «Die Gornergrat Bahn und die Bergwelt» – inkl. Fahrt mit der Gornergrat Bahn                        | € 110,- |
| » Ausflug «Traumhaft schöne Borromäische Inseln», inkl. Schifffahrten, Eintritt und Mittagessen im Restaurant | € 95,-  |
| » 1. Klasse in der Furka-Dampfbahn (Aufpreis)   | € 65,-  |



200€  
Ermäßigung  
bei Eigenreise  
pro Person

1.395€  
pro Person im DZ

## SCHWEIZER BERGBAHNEN

Entdecken Sie die wundervolle Schweiz. Fahren Sie mit der weltweit steilsten Standseilbahn in Stoons, dem Glacier Express als «langsamster Schnellzug der Welt», dem berühmten Bernina Express und der Standseilbahn Schatzalp, das sind vier der spektakulärsten Schweizer Bergbahnen.

### REISETERMINE 2023

09.06. - 14.06. | 02.07. - 07.07. | 17.09. - 22.09. | 24.09. - 29.09.

### REISELEISTUNGEN

- » Flug von Berlin, Düsseldorf, Hamburg, Hannover, München oder Frankfurt nach Zürich und zurück von Mailand (Umsteigeverbindung möglich)
- » Luftverkehrssteuer, Flughafen- und Sicherheitsgebühren
- » Alle Fahrten und Transfers während der Reise
- » 1 Übernachtung im Raum Stoons, 2 Übernachtungen in Davos, 2 Übernachtungen am Lago Maggiore (3- bis 4-Sterne-Hotels)
- » Täglich Frühstücksbuffet (vom 2. bis 6. Tag)
- » 5 Abendessen im Hotel (vom 1. bis 5. Tag)
- » «Die steilste Standseilbahn der Welt», inkl. Fahrt mit der Standseilbahn Stoons
- » «Der legendäre Glacier Express», inkl. Fahrt mit dem Glacier Express von Andermatt nach Chur auf reserviertem Sitzplatz im Panoramawagen (2. Klasse)
- » «Der Bernina Express und das UNESCO-Weltkulturerbe», inkl. Fahrt mit dem Bernina Express von Filisur nach Tirano auf reserviertem Sitzplatz im Panoramawagen (2. Klasse)
- » Qualifizierte Reiseleitung

### ZUSÄTZLICH BUCHBAR

- |  |         |
|--|---------|
| » Einzelzimmerzuschlag   | € 180,- |
| » «Kurort Davos und Panoramafahrt zur Schatzalp», inkl. Fahrt mit der Standseilbahn und Imbiss                 | € 50,-  |
| » «Traumhaft schöner Lago Maggiore», inkl. Schifffahrten, Eintritt und Mittagessen auf der Isola dei Pescatori | € 80,-  |

**Mondial Tours**

**INTERESSE?  
FORDERN SIE GLEICH UNSER  
AUSFÜHRLICHES PROGRAMM AN.**

### BUCHUNG UND BERATUNG

Mondial Tours GmbH  
Im Lehrer Feld 44, 89081 Ulm  
Tel. 0731 / 966 96-0  
info@mondial-tours.com

Veranstalter: Mondial Tours MT SA, Locarno, Schweiz; Mindestteilnehmerzahl: 20 Pers., Mindestteilnehmerzahl fak. Ausflüge: 15 Pers.  
Programm-, Flugzeiten-/Airlineänderungen und Druckfehler vorbehalten. Es gelten die AGB des Veranstalters.  
Bilder: © Rhaetische Bahn, © DFB, © Glacier Express, © FART SA (M. Pedrazzini).

Die Ausgabe  
04/2023 des Märklin  
Magazins erscheint  
im August 2023!

# Vorschau

## MODELL & TECHNIK

### Purer Luxus auf Schienen

Die „Compagnie Internationale des Wagons-Lits“ war bekannt für mondäne Nachtzüge. Nach dem Ersten Weltkrieg brachte sie aber auch Luxuszüge aufs Gleis, die tagsüber verkehrten. Einer davon war der „Edelweiss Pullman Express“. Im nächsten Heft werfen wir einen Blick auf diesen besonderen Zug mit seinen komfortablen Wagen.



## MYTHOS MÄRKLIN

### Tolle Autos aus dem Baukasten

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts brachte Märklin Kinder Augen nicht nur mit Loks und Wagen, sondern mit vielen anderen aufwendig gearbeiteten Modellen zum Strahlen. Zu den Raritäten, die im Märklineum zu sehen sind, zählen auch Auto-Baukästen. Mit diesen ging einst in so manchem Kinderzimmer der Traum vom eigenen Wagen in Erfüllung. Wir sehen uns die Modelle genauer an.



## ANLAGENBAU

### Schritt für Schritt zur neuen Anlage

Und los geht's: Unser Autor Markus Nickl hat eine kompakte H0-Anlage entworfen, die sich besonders gut für Anfänger und Wiedereinsteiger eignet. Wer noch nicht so viel Erfahrung im Anlagenbau hat, bekommt in den kommenden Ausgaben jeden einzelnen Arbeitsschritt übersichtlich und mit vielen Tricks und Kniffen erklärt. Am Anfang steht der hölzerne Unterbau im Fokus.

## SPECIAL KUNDENSERVICE

### Teil 4: Clubhotline und technische Beratung

Produkte von Märklin oder Trix stehen für beste Qualität und ein langes Modellbahnleben – in dem jedoch auch viel passieren kann. Ob technische Neuerungen, digitale Updates oder ungewöhnliche Ausbaumwünsche: Mit einer Vielzahl von Serviceangeboten sorgt Märklin dafür, dass Kunden auch nach dem Kauf eines Produkts kompetente Ansprechpartner für ihre Fragen und Wünsche finden.

### Hinweis

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



Die Lichtschacht-  
abdeckung schützt  
vor Starkregen und  
Hochwasser!

**modasafe**   
Die Lichtschachtabdeckung,  
die schützt.

## WASSER-, SCHMUTZ- UND EINBRUCHSCHUTZ



ALT RAUS!



NEU REIN!

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

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.



# STRAHMERS

30 Jahre  
EUROTRAIN®

Preis-, Farb- und Modellabweichungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer.  
Angebot bei allen teilnehmenden idee+spiel-Handlern. Zu finden unter [www.idealundspiel.de/fachgeschaeft/](http://www.idealundspiel.de/fachgeschaeft/)  
Werbung konzipiert von: idee+spiel, betriebs-gmbh, Daimlerring 4, 31135 Hildesheim.



Abbildung zeigt Vorserienmuster

EXKLUSIV

märklin

Verfügbar ab Juli 2023

limitierte Sonderauftrage - Solange der Vorrat reicht.

H0 VI RP ~ mfx+ 164 mm

## H0 Diesellokomotive Baureihe 295 der Railsystems RP GmbH

- Tiefschwarze Grundfarbgebung mit attraktiven Bildmotiven
- Geregener Hochleistungsantrieb mit Schwungradmasse, zentral eingebaut
- 4 Achsen über Kardanwellen angetrieben
- Neue Telex-Kupplung
- Kupplungswalzer
- Verschiedene Licht- und Soundfunktionen
- Fahrtrichtungsabhängiges Dreilicht-Spitzenignal

Art.-Nr. 39901

€ 349,99

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.idealundspiel.com](http://www.idealundspiel.com)

2023

Special

# märklin

AUSGABE 2023

1



# NEUE ZUGPFERDE FÜR DIE KÖNIGSKLASSE



Die Baureihe 151 war über viele Jahre hinweg ein unverzichtbarer Dienstbote der Bundesbahn. Märklin würdigt die Sechssachser nun mit einer Serie von sieben fein herausgearbeiteten Modellen in der Königsspur.

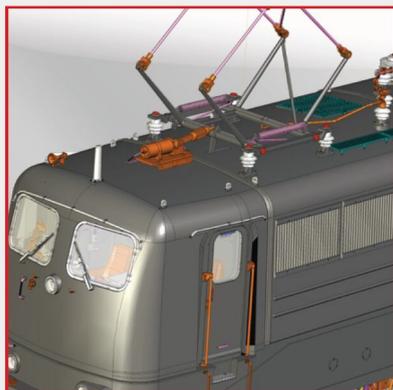
# Rückgrat des Güterzugdienstes



Seit mehr als 50 Jahren sind die Lokomotiven der Baureihe 151 verlässliche Partner, wenn es um das Ziehen schwerer Güterzüge geht. Noch heute sind sie auf vielen Bahnstrecken anzutreffen. Dabei reichen ihre Wurzeln zurück bis in die ausgehende Dampflokzeit: In den späten 1960er-Jahren hatte die Deutsche Bundesbahn einen wachsenden Bedarf an leistungsfähigen elektrischen Güterzuglokomotiven. Damals wanderten die betagten Dampfzöcher aufs Abstellgleis, die Elektrifizierung des Streckennetzes war weit fortgeschritten. Gleichzeitig stiegen die Anforderungen im Gütertransport. Unter anderem erhöhte die Bahn die

Geschwindigkeit im schnellen Güterverkehr von 100 auf 120 Kilometer pro Stunde. Die vorhandene Baureihe 150 kam da nicht mehr mit. Im Jahr 1972 präsentierten Krupp und AEG darum die Baureihe 151. Diese brachte bei einem niedrigeren Gesamtgewicht rund 2.000 Kilowatt mehr Leistung auf die Schiene als die 150er. Ihre Konstrukteure konnten auf eine ganze Reihe von Komponenten aus dem Einheitslokomotivbauprogramm zurückgreifen. So war der Aufbau an die Baureihe 103 angelehnt, die Fahrmotoren stammten aus den Baureihen 110/140. Um das Betriebsprogramm erfüllen zu können, mussten diese nur besser isoliert werden. Unter dem

Zahlreiche ange-setzte Messing-Schleudergussteile prägen die hoch-detaillierte Neu-entwicklung der Modellserie.



Der Maschinenraum ist originalgetreu aufgebaut. Die Fenster gewähren Durchsicht und spannende Einblicke.

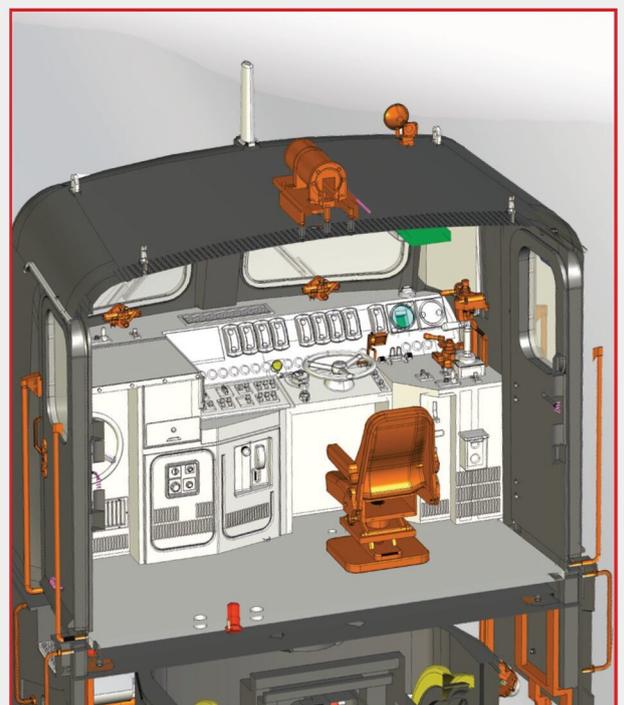


damals chromoxidgrünen Blechkleid der neuen Lok tat außerdem ein leistungsfähigerer Haupttransformator seinen Dienst an. Mit dieser Kombination aus bewährter Technik und neuen Materialien bewältigte die 151er ihre Aufgaben im Güter-, aber auch im Personenzugdienst mit Bravour.

Insgesamt 170 der neuen Maschinen wurden zwischen 1972 und 1977 ausgeliefert. Sie bildeten lange das Rückgrat des DB-Güterzugdienstes und zogen vom Autozug bis zum schweren Erzzug (dann in Doppeltraktion) so ziemlich alles durch die Bundesrepublik und Österreich. Immer wieder wurden sie →



Sauber umgesetzt präsentieren sich die Aufbauten auf dem Dach. Die Stromabnehmer sind digital heb- und senkbar.



Das Rendering des Führerstands zeigt den außergewöhnlichen Detailreichtum und die Vorbildtreue der Modelle.



→ nach den jeweiligen Farbvorgaben umlackiert, mal waren sie ozeanblau/elfenbeinfarben, dann orientrot oder verkehrsrot. Erst nach vielen Dienstjahren bekamen die Sechssacher jüngere Konkurrenz, etwa mit den Baureihen 152, 189 oder 182.

Damit war jedoch noch nicht Schluss. Denn die DB AG ging in den 2000er-Jahren dazu über, Loks an andere Eisenbahnunternehmen zu verkaufen. So rollen die 151er noch immer durchs Land, nun im bunten Farbenkleid von Anbietern wie Hectorrail oder Lokomotion. Märklin setzt dieser legendären Lokomotive jetzt mit einer Serie von sieben hochdetaillierten Modellvarianten ein würdiges Denkmal. Die komplette Neuentwicklung schlägt den Bogen von den ersten Veteranen in Chromoxidgrün bis zum aktuellen Hectorrail-Design. Dabei ist selbstverständlich, dass auch kleinste Variantenunterschiede jeweils sehr präzise ausgearbeitet wurden. 

*Text: MM; Fotos: W. Brutzer, W. Bügel, J. Bügel/Eisenbahn Stiftung, T. Estler, Märklin, Thomas Naas Photography*

## Die E-Lok-Modelle der BR 151

### 55251 BR 151 in Chromoxidgrün, DB

Schwere Güterzuglokomotive der Deutschen Bundesbahn (DB), Betriebsnummer 151 034-6. Betriebszustand um 1975, Ep. IV.



### 55252 BR 151 in Ozeanblau/Elfenbein, DB

Wie alle Modelle der Serie hat das hochdetaillierte Profimodell der 151 111-2 der DB eine umfangreiche Soudausstattung, Zustand um 1978, Ep. IV.



### 55253 BR 162 der Hectorrail

Als 162.007 ist die frühere 151 134-4 für den skandinavischen Bahndienstleister Hectorrail unterwegs. Betriebszustand um 2019, Ep. VI.



### 55254 BR 151 in Orientrot; DB AG

Die BR 151 im Kleid der Deutschen Bahn AG mit der Betriebsnummer 151 028-8 ist wie alle Loks der Serie eine komplette Neuentwicklung. Zustand um 1994, Ep. V.



### 55255 BR 151 in Verkehrsrot, DB Cargo

Die 151 070-0 verfügt im Modell über abgesetzte Lüftungsgitter, vorbildgerechte Leitungsführung, Trennschalter und einen langen Tritt an der Front. Zustand um 1998, Ep. V.



### 55256 BR 151 in Verkehrsrot, DB Cargo

Das Modell der 151 035-3 präsentiert sich wie alle Modelle der Serie mit vorbildgerechter Nachbildung des Motorraumes und freier Durchsicht. Betriebszustand um 2014, Ep. VI.



### 55257 BR 151 der Lokomotion

Für die Lokomotion GmbH ist die 151 060-1 in ihrer charakteristischen blau/schwarz/weißen „Zebra“-Farbgebung unterwegs. Aktueller Betriebszustand, Ep. VI.



# Sommer-Neuheiten 2023

**B**ei den Freunden der Spur 1 macht in diesem Sommer der „Schorsch“ in zwei hochdetaillierten Ausführungen seine Aufwartung. Im vergangenen Jahr hat Märklin die Schienenschönheit mit der bewegten Geschichte in der Version als Versuchslokomotive der Deutschen Reichsbahn (DR/DDR) im Betriebszustand um 1970/71 mit der Betriebsnummer 020314-1 vorgestellt (Art. 55127). Nun ergänzen zwei neue, ebenso hochdetaillierte Modelle das Sortiment: In Schwarz fährt die Lok mit ihrer ursprünglichen Betriebsnummer 18 314 mit Kohle-Hauptfeuerung und Einheits-Kohlentender 2'2'T34 im Betriebszustand von 1960 vor (Art. 55125). In Grün zeigt sie sich dagegen mit jener Öl-Hauptfeuerung samt Öltender, die sie 1967 bei ihrem letzten Umbau in der DDR bekommen hat und wie man sie heute wieder mit der alten Betriebsnummer im Auto- und Technikmuseum in Sinsheim bewundern kann (Art. 55129).

Beide Modelle sind Neuentwicklungen in hochdetaillierter Vollmetallbauweise mit vielen technischen Feinheiten. Unter anderem betätigt der bewegliche Lokführer im aufwendig nachempfundenen Führerstand den Regler. Die Modelle aus Zinkdruckguss komplettieren viele Ansetzteile aus Messing. Mit dieser Lokfamilie lässt sich nun der Lebensweg einer außergewöhnlichen Dampflokomotive nachzeichnen: 1919 als badische „IV h“ in Dienst gestellt, übernahm die Reichsbahn sie kurze Zeit später als 18 314. Nach dem Zweiten Weltkrieg landete die Lok in der Sowjetzone und wurde Versuchslok. Um sie noch schneller zu machen, bekam sie 1960 einen Reko-Kessel, eine Teilverkleidung sowie ein neues Führerhaus und Tender. Außerdem erhielt die schwarze Lok eine grüne Lackierung. 1967 folgte die Umrüstung auf Öl-Hauptfeuerung. Bereits Ende 1971 wurde sie abgestellt und 1984 wieder in die Bundesrepublik verkauft. Dort steht sie seit 1986 im Auto- und Technikmuseum Sinsheim.

Ebenfalls als Sommer-Neuheit kommt das „Reptil des Gottards“, die Elektrolokomotive Ce 6/8 III der Schweizer SBB CFF FFS in dunkelbrauner Farbgebung (Ep. II) auf das



**55125:** Die 18 314 in Schwarz, im Betriebszustand um 1960 mit Kohle-Hauptfeuerung und Kohlentender. Ep. IV.



**55129:** Die 18 314 in Grün, im Betriebszustand um 2021 als Museumslok mit Öl-Hauptfeuerung und Öltender. Ep. VI.

Spur-1-Modellbahngleis. Auch dieses komplett neu entwickelte Profimodell besticht durch seine aufwendige Ausgestaltung und viele technische Highlights, etwa die neueste Decodergeneration mit Strompuffer und bis zu 32 Funktionen. An Haupttrahmen und Lokaufbau aus Zinkdruckguss sind viele Messing-Schleudergussteile angesetzt.

*Text: MM; Fotos: Märklin*



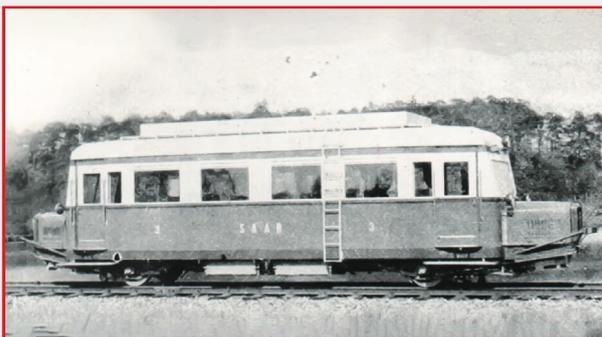
**55683:** Die dunkelbraune Elektrolokomotive Ce 6/8 III mit geregeltm Hochleistungsantrieb und umfangreichen Geräuschkfunktionen, im Digital-Betrieb motorisch heb- und senkbaren Stromabnehmern und fernbedienbarer Telex-Kupplung. Ep. II.



# Das legendäre „Schweineschnäuzchen“

Für die Kleinbahnen im heutigen Bundesland Niedersachsen begann in den späten 1920er-Jahren eine schwierige Zeit. Überall machten ihnen die damals neuen Busunternehmen Konkurrenz. Um die schwach ausgelasteten Strecken zu retten, rief das Landeskleinbahnamt (LKA) in Hannover Anfang der 1930er-Jahre einen Wettbewerb aus. Gesucht war ein robustes und günstig zu unterhaltendes Gefährt, das es mit den Omnibussen aufnehmen konnte. Das Rennen machte die Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar. Die Ingenieure von der Ostsee stellten den Schienenbus Typ „Hannover“ aufs Gleis. Wegen seines originellen Äußeren erhielt das Gefährt jedoch schon bald den Spitznamen „Schweineschnäuzchen“ oder einfach „Wismarer Schienenbus“. Das Konzept war ebenso simpel wie genial: An einen zweiachsigen Triebwagen montierten die Konstrukteure an

beiden Seiten einen leicht zu öffnenden Vorbau, der einem Ford-Benzinmotor samt Getriebe Platz bot. Die Teile aus dem Fahrzeugbau machten den Triebwagen äußerst günstig in der Anschaffung. Und war mal etwas kaputt, konnte jeder Kfz-Mechaniker Hand anlegen. Diese Vorbauten gaben dem „Schweineschnäuzchen“ ein januskopffartiges Äußeres. Auch wenn es überwiegend in den 1930er- und 1940er-Jahren unterwegs war, trug es doch unverkennbar die Formsprache des Bauhauses. Die Schienenbusse wurden in Regel- und Schmalspur sowie in unterschiedlichen Grundrissen gebaut, weshalb sich zur Unterscheidung an die Typenbezeichnung „Hannover“ noch ein Buchstabe von A bis E anschloss. Die Fahrzeuge wurden bald nicht nur in Niedersachsen als „Retter der Kleinbahn“ gefeiert. Mit nur sechs zahlenden Fahrgästen waren sie wirtschaftlich zu betreiben – das machte sie auch



55131: Erstmals fuhren die Schienenbusse 1934 im Saarland mit der Aufschrift „SAAR“ auf den Seiten.



55132: 1935 übernahm die Deutsche Reichsbahn die „Schweineschnäuzchen“ und überstrich die Seitenanschrift.



55135: Der letzte seiner Art: Triebwagen T5 der Wittlager Kreisbahn im Jahr 1966 in Preußisch Oldendorf.

für andere Bahnunternehmen interessant. Das Vorbild für das Modell der Königsklasse von Märklin ist ein Wismarer Schienenbus Cvt-34 vom Typ „A“ mit vier Seitenfenstern. Vier dieser Fahrzeuge wurden 1932 von der Eisenbahndirektion (ED) Saarbrücken im damals vom Völkerbund verwalteten Saarland bestellt. Sie wiesen einige Besonderheiten auf. So waren sie statt mit Benzin- mit Deutz-Dieselmotoren ausgerüstet. Außerdem verfügten sie über ein Mylius-Wendegetriebe, mit dem beide Radsätze gleichzeitig angetrieben werden konnten. Die ungewöhnlichen Triebwagen wurden 1934 als SAAR Nr. 73 bis 76 in den Bestand eingereiht. So fuhren sie allerdings nur etwa ein Jahr lang. Als das Saarland 1935 wieder an Deutschland angegliedert wurde, kamen sie in den Bestand der Reichsbahn, das „SAAR“ auf ihren Seiten wurde überstrichen. Die Schienenbusse überlebten den zweiten Weltkrieg und gelangten als Baureihe VT 88.9 zur jungen Bundesbahn. Bald fielen sie allerdings einer Typenbereinigung zum Opfer. 1951 übernahm die Wittlager Kreisbahn (WKB) drei der vier noch vorhandenen ehemaligen Saar-Schienenbusse. Sie erhielten neue, kräftigere Motoren, etwas breitere



Motorhauben und ein höheres Dach, was ihnen auch den Spitznamen „Igel“ einbrachte. Bis zum Ende des Personenverkehrs bei der WKB 1966 blieben sie unermüdlich im Einsatz. Die Triebwagen T4 und T6 wanderten anschließend auf den Schrott. Als Letztes durfte T5 noch Schüler befördern. Der Einfachheit halber verbrachte er seine Nächte unter dem Dach einer alten Milchverladestation in Bohmte. Dann wurde er verkauft und gelangte 1978 zur belgischen Museumsbahn Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées in Mariembourg. Im November 2014 holte ihn dann die Museumseisenbahn Minden (MEM) – Sektion Preußisch Oldendorfer Kleinbahnmuseum e. V. wieder zurück in seine zweite Heimat. Hier

befindet sich der T5 in Aufarbeitung. Märklin zeichnet den Weg dieser besonderen Schienenfahrzeuge nun vom Saarland bis nach Belgien detailreich nach. In sechs Varianten bereichert das „Schweineschnäuzchen“ künftig in einer kompletten Neukonstruktion das Spur-1-Programm. 

*Text: MM; Fotos: Dieter Th. Bohlmann, H. O. Kindermann, Sammlung EK Verlag, Sammlung Harald Uhle, Gerd Wolff*



55133, 55134: Nach einem Intermezzo bei der DB (links oben) gingen die Fahrzeuge an die Wittlager Kreisbahn.



55136: In der Farbgebung Purpurrot/Reinweiß stand der letzte überlebende Cvt-34 bis 2014 in Belgien.

# Schwelgen in der Königspur



60.000 Besucher zählt die Märklin World Titisee jährlich. Und sie staunen vor den Vitrinen mit Märklin-1-Highlights. Eigentümer ist Hans-Jörg Franz, der auch immer noch staunt.

**Die Märklin World Titisee im Hochschwarzwald bildet mit exquisiten Exponaten die Geschichte des Hauses Märklin nach. Wie kam es zu dieser Touristenattraktion?**

**Hans-Jörg Franz:** Ich habe Modelle immer als Vitrinenausstellungsstücke besessen – bis zum Jahr 2010. Da habe ich mich dazu entschieden, meine umfangreiche Spur-1- und H0-Sammlung in ein Märklin Museum umzuwandeln.

**Warum sammeln Sie denn Märklin 1?**

**Franz:** Die Spur 1 strahlt allein durch ihre Größe eine besondere Faszination aus. Detailtreue, Haptik, Optik, Gewicht – das alles bildet zusammen mit der Geschichte der Modelleisenbahn etwas ganz Besonderes. Das „Storchenbein“ in Spur 1 von 1891, das als Replika auch zu unserer Museumssammlung gehört,

war die erste Modellbahn auf genormten Schienen und legte den Grundstein für die Modelleisenbahn-Geschichte der Firma Märklin. Es ist höchst interessant, anhand der Modelle der verschiedenen Jahrzehnte die Entwicklung im Modellbau zu sehen. Ich lege Wert auf unrestaurierten Originalzustand – jedes Modell erzählt seine eigene Geschichte. Die neue Spur 1 seit 1969 mit ihren Erweiterungen 1978 und 1984 – Stichwort: „Krokodil“ – lässt die Geschichte wieder auferstehen. Selbst die einfacheren Spur-1-Maxi-Modelle ab 1994 haben noch eine ungewöhnliche Faszination. Die wunderschönen Modelle der 2000er-Jahre beeindruckten mich immer wieder mit ihrer Qualität, Verarbeitung und Detailtreue. 

*Text: rr; Fotos: Märklin, 3G Media*



In der Märklin World Titisee sind sowohl einzelne Modelle als auch vorbildgerecht zusammengestellte Züge zu sehen.



**Fasziniert vom Metall-Kunsthandwerk: Hans-Jörg Franz, Gründer und Eigentümer der Märklin World Titisee.**



Infos zur Märklin World Titisee finden Sie unter [maerklin-world.de](http://maerklin-world.de) – Clubmitglieder erhalten gegen Vorlage des Clubausweises einen Rabatt auf den Eintrittspreis.



## Impressum

391027

Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Stuttgarter Str. 55–57,  
73033 Göppingen, [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de)

Sie finden uns im Internet unter: [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de)

Titelfoto: Märklin



Händlerstempel

