05

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

märklin magazin

Die ganze Welt der Modellbahnen
Oktober | November 2024

Dauerläufer unter Dampf

Trends in Spur Z

Neue Modelle, pfiffige Accessoires, beeindruckende Anlagen und mehr: Alles über die Märklin Mini-Club

Effektive Logistik

Blick hinter die Kulissen: Moderne Lösungen sorgen für optimale Warenströme bei der Modellproduktion

Glanzpunkt in Blau

Ein Star der Eisenbahnwelt vor 100 Jahren in Spur N: Die blaue S 3/6

TRIX

05
4 194564 206506
4031111195886

Herbstzeit ist Erntezeit

märklin Händler-Initiative

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

39900 Diesellokomotive Baureihe 294 — 399,- * €

Vorbild: Schwere Diesel-Rangierlokomotive Baureihe 294 der Deutschen Bahn AG. Verkehrsrote Grundfarbgebung. Betriebsnummer 294 863-6. Betriebszustand ab 2007.

Auf einen Blick:

- Sich in Fahrtrichtung drehender Lokführer.
- Telex-Kupplung vorne und hinten.
- Kupplungswalzer.
- Kuppelgeräusch automatische Kupplung und klassische Schraubenkupplung schaltbar.
- Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar.
- Digitaldecoder mfx+ mit umfangreichen Licht- und Soundfunktionen.
- Pufferhöhe nach NEM.

Damit die kraftvolle Rangierlokomotive auch Arbeit hat, finden Sie im MHI-Programm die passenden Güterwagen-Sets unter der Artikelnummer 46405 und 46407.

46405 Güterwagen-Set 1 Landwirtschaftliche Geräte — 129,- * €

46407 Güterwagen-Set 2 Landwirtschaftliche Geräte — 139,- * €

Attraktive Wiking® Beladung aus landwirtschaftlichen Geräten

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

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

www.mhi.de

Die bayerische S 3/6 in Seddin-Sonderlackierung (oben), die Welt der Märklin Logistik (unten) und das Special zur Spur Z (rechts) sind nur einige der vielen spannenden Geschichten in diesem Heft.

Bunter Modellherbst

Liebe Freunde der Modelleisenbahn,

was wäre der Herbst ohne die bemerkenswerten Modell-Neuheiten aus dem Hause Märklin? In allen Spurweiten gibt es interessante Neuzugänge, von denen wir Ihnen in diesem Heft die wichtigsten präsentieren. In H0 fährt bei Märklin und Trix die Neukonstruktion der Dampflokomotive 141.R.1244 vor. Was diese US-Lok in französischen Diensten so besonders macht, steht ab Seite 12. Auch die Neuauflage des legendären „Flying Scotsman“ überzeugt im Maßstab 1:87 mit besonderen Details. Und die spannende Historie der Tenderdampfloks der BR 86 in Ost und West bringen wir Ihnen ebenfalls näher.

Im Herbst 1924 zeigte die Eisenbahntechnische Ausstellung in Seddin bei Potsdam die Innovationsfreude des deutschen Eisenbahnbaus. Rund 120 Loks präsentierten sich – und hatten gegen die Ausstrahlung einer bayerischen Dampflok-Königin doch keine Chance. Die S 3/6 war in blauer Lackierung nach Preußen gefahren und wurde dort zum Star. Minitrix setzt diese außergewöhnliche Lokomotive nun in authentischer blauer Seddin-Sonderlackierung mit messingfarbenen Zierteilen um. Für einen wirkungsvollen Auftritt auf der Anlage sind noch drei Schnellzugwagen in fiktiver blauer Farbgebung verfügbar.

Schwerpunktthema in dieser Ausgabe ist die Spur Z. Auf 16 Seiten dreht sich alles um die Mini-Club, vom Anlagenbau über Modell-Neuheiten bis zum Zubehörmarkt. Auch der „Märklin Freund“ hat sein Herz an die kleinste Märklin Spur verloren: Heribert Tönnies baute ein großartiges Bahnbetriebswerk in 1:220. Eine Menge Lesestoff für „Zetties“ und Inspiration für alle. Egal welches Produkt das Haus Märklin anbietet, geliefert wird es aus dem Zentrallager in Sonneberg. Was für ein Aufwand dahintersteckt, haben wir uns angesehen. Die Logistik-Profis gaben uns interessante Einblicke, die wir Ihnen natürlich nicht vorenthalten wollen.

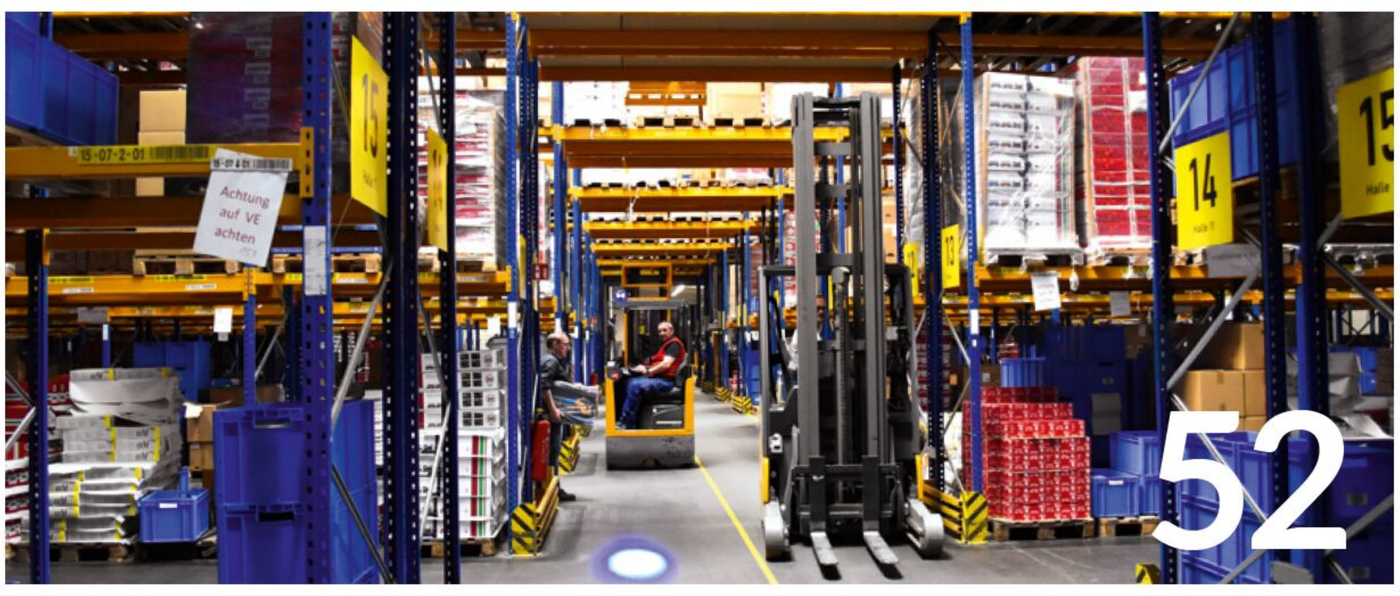
Viel Spaß beim Lesen wünschen Ihnen

Stefan Bolz und Carsten Rose, Chefredakteure Märklin Magazin
freuen sich über Feedback von Ihnen an: maerklin-magazin@3g-media.de

Die Loks der Serie 141.R waren im Frankreich der Nachkriegszeit gern gesehen. Auch als Modell in H0 zeigt die Dampflokomotive ihre ganze Schönheit.

Die BR 86 war das fleißige Lieschen auf deutschen Nebenbahnen. Die DB-Version und die 86er der DR aus DDR-Zeiten zeigen, wie vielfältig die Dampfloks waren.

Auf der Eisenbahnausstellung in Seddin stahl sie vor 100 Jahren allen anderen Lokomotiven die Schau: Die blaue S 3/6 3709 wurde zum Star auf Schienen.



Logistik ist bei Märklin ein komplexes, aber auch faszinierendes Thema. Ein Rundgang durch die Welt der Regale und Paletten in den Märklin Werken Göppingen und Györ sowie im Zentrallager im thüringischen Sonneberg (Foto).

Aktuell

6 **Neues rund um die Modellbahn**
Modellbahnzeit im Herbst, Termine und Ausstellungen im Märklineum, die Billardbahner, Top 10-Spielzeugpreis.

Modell & Technik

12 **Eine Amerikanerin in Frankreich**
Die Dampfloks der Serie 141.R wurden in den USA bestellt und prägten den Güterverkehr in Frankreich. Nun kommt diese besondere Lokomotive in H0.

20 **So beschleunigt und klingt meine Lok**
Bei Lokomotiven können viele Funktionen ganz nach Vorliebe eingestellt werden. Wir zeigen, wie es geht.

26 **Die Unverzichtbaren**
Die Arbeitsbienen der BR 86 waren lange unverzichtbar. Jetzt gibt es sie in zwei interessanten H0-Varianten.

32 **Schienenstar in Schwarz**
Märklin und Trix legen das Modell des Flying Scotsman neu auf – in einer Version mit außergewöhnlichen Details.

36 **Minitrix: doppeltes Jubiläum in Blau**
Die blau lackierte S 3/6 3709 war vor 100 Jahren der Glanzpunkt der Eisenbahnausstellung in Seddin. Minitrix stellt sie nun als Modell vor.

40 **Spur 1: unterwegs mit dem Zebra**
Die Güterzugloks der BR 151 machen in der Königsspur in sieben Varianten eine gute Figur. Wir haben eine getestet.

44 **Neu im Fachhandel**
Dafür lohnt der Besuch beim Fachhändler: die aktuellen Modelle von Märklin, Trix und Minitrix.

50 **Mythos Märklin, Teil 19**
Die Autorennbahn Märklin Sprint versetzte von 1967 bis 1983 kleine und große Motorsportfans in Verzückung.

Spezial

52 **Transportmeister**
Damit alle Produkte aus dem Haus Märklin wohlbehalten beim Kunden ankommen, legen sich die Logistikprofis mächtig ins Zeug.

60 **Badelandschaft für Oberflächen**
Die Galvaniker von Märklin schützen und verschönern Metalloberflächen mit hauchdünnen Schichten.

Hinweis auf die Titelthemen dieser Ausgabe

Anlagenbau

65 **Alles über die Spur Z**
Neue Modelle, interessantes Zubehör, Anlagentrends und vieles mehr: In unserem Special zeigen wir die schöne Welt der kleinsten Spur.

74 **Zwölf Fußballfelder zum Mitnehmen**
Märklin Freund Heribert Tönnies hat ein opulentes Bahnbetriebswerk in Szene gesetzt – all das in Spur Z.

82 **Anlagenplanung für Aufsteiger, Teil 133**
Startpackungen sind die perfekte Basis für den Einstieg in den Anlagenbau.

88 **Schrittweise zur Anlage, Teil 9**
Unsere Anlage wird grün: Mit Wiesen, Büschen und Bäumen sieht alles gleich viel natürlicher aus.

94 **Spur N: Minitrix Schauanlagen**
Nils Breitinger vom Märklin Anlagenbauteam erzählt, worauf es beim Bau einer Schauanlage wirklich ankommt.

102 **Anlage Märklineum, Abschnitt 17**
Brücken und Stege sind mehr als nur ein verbindendes Element. Auf ihnen spielen sich oft spannende Szenen ab.

Vorbild

106 **Paris ist eine (Bahn-)Reise wert**
Das Schienensystem der „Stadt der Liebe“ hält für Eisenbahnfans eine Menge toller Geschichten bereit.

Community

114 **Königlicher Herbstzauber**
Modellbahner Hansjörg Schwertz lässt den bayerischen König Ludwig II. durch das herbstliche Franken reisen.

120 **Exklusive Partner für tolle Erlebnisse**
Mitglieder im Märklin und Trix Club genießen Sonderkonditionen bei über 120 Kooperationspartnern, darunter TrainGamia in Kopenhagen.

Service

11 Märklin Online
35 Märklin Zahl
49 Shops & Stores
62 Clubkampagne
124 Veranstaltungen
126 Bücher/Impressum
130 Vorschau

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

74

Extra zum Spur-Z-Special: Märklin Freund Heribert Tönnies hat im Maßstab 1:220 ein riesiges Bahnbetriebswerk mit einer Fülle von Details gebaut.

106

Auf den Schienen in, um und unter Paris ist jede Menge los. Ein Besuch an der Seine bringt Erstaunliches zutage.

Wichtige Modelle in dieser Ausgabe

12 **H0:** Dampflok 141.R.1244
26 **H0:** BR 86 DB und DR/DDR
32 **H0:** Dampflokomotive Flying Scotsman in „Postwar Black“
36 **N:** Dampflokomotive S 3/6 3709 in Blau
40 **1:** Elektrolokomotive BR 151 in Zebra-Optik
65 **Z:** Bahndienstlok Di3 628, Elektrolok BR E 10.12 mit „Rheingold“-Wagen, Diesellok BR V 90, Schienenbus VT 88.9, Akkutriebwagen BR 515 mit Steuerwagen BR 815, Dampf-Schneeschleuder mit Kohlentender

120

Ermäßigung für Clubmitglieder: Modellbahner Dominik Krøll hat im dänischen Kopenhagen mit TrainGamia ein interaktives Modellbahnspiel eröffnet.

Zeichenerklärung

- **H0** Spur Märklin H0, Maßstab 1:87
- **N** Minitrix Spur N, Maßstab 1:160
- **1** Spur Märklin 1, Maßstab 1:32
- **H0** Spur Trix H0, Maßstab 1:87
- **Z** Mini-Club Spur Z, Maßstab 1:220
- für **Märklin H0** mit Wechselstromradsatz
- für **Trix H0** mit Gleichstromradsatz

Top 10 Spielzeugpreis

Die Märklin Start up Startpackung „Weihnachten“ enthält alles, was man zum fröhlichen Spielen unter dem Lichterbaum benötigt.

Immer im Herbst eines Jahres stellt der Deutsche Handelsverband Spielwaren (BVS) die Nominierungen für den Top 10-Spielzeugpreis vor. Zu den Kandidaten gehört erneut Märklin: Mit der Märklin Start up Startpackung „Weihnachten“ (Art. 29124) wollen sich die Göppinger einen Spitzenplatz im Wettbewerb sichern – und natürlich jede Menge Modellbahnspaß in die weihnachtlichen Kinderzimmer bringen. Die Liste der Nominierten liest sich wie ein „Who’s who“ der deutschen Spielzeughersteller. „Ob innovatives Trendprodukt oder neu aufgelegter Klassiker – mit den 47 ausgewählten Produkten kennt Spielspaß keine Grenzen“, sagt BVS-Geschäftsführer Steffen Kahnt. Die von der Handels-Jury gekürten zehn Gewinner werden auf der großen Jahrespressekonferenz der Spielwarenbranche im November 2024 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Kleine Welt zu Besuch

Der verstorbene Wolfgang Frey hat mit seinem Stuttgart-Modell eine Miniaturwelt von höchster Präzision geschaffen.

Die Miniaturwelten Stuttgart präsentieren das von dem Modellbauer Wolfgang Frey geschaffene größte Stadtmodell Europas. Ein Modul davon ist derzeit im Märklineum zu sehen. Es ist neben der großen H0-Anlage aufgebaut und zeigt die unglaublichen Fähigkeiten seines Erbauers. Wer ein Ticket der Miniaturwelten vorweist, erhält 50 Prozent Rabatt auf den Eintrittspreis im Märklineum – oder andersherum.

Das Bad Cannstatt-Modul der spektakulären Anlage ist derzeit in Göppingen im Märklineum zu bewundern.

Buntes Programm im Märklineum

Ein Besuch lohnt sich: Das Märklineum in Göppingen bietet ein abwechslungsreiches Programm für Groß und Klein.

29.10. Das Kinder-Theater Tredeschin zeigt ab 15 Uhr das Stück „Jim Knopf & Lukas der Lokomotivführer“.

30.10.–03.11. „Herbstaktion im Märklineum“, 50 Prozent Rabatt auf den Eintritt für alle Kinder und Jugendlichen (4–17 Jahre).

06.12. Nikolaustag: „Kinderträume mit Hagen von Ortloff“, Eisenbahngeschichten für Kinder und „große Kinder“ von 4–99 Jahren. Außerdem kommt der Nikolaus und bringt süße Überraschungen. Freier Eintritt für Kinder und Jugendliche (4–17 Jahre)

06.12. Digitaler Infotag

Regelmäßig bietet das Märklineum auch offene Führungen durch das Museum und das Märklin Werk an. Infos zu Terminen und Anmeldung auf www.maerklineum.de unter Besucherinfos.

www.maerklineum.de/veranstaltungen

Peter und Andreas Schulz und ihr gemeinsamer Freund Dirk Lütke Harmann haben eine Billardtisch-Modellbahn gebaut.

Die Billardbahner

Was macht man, wenn einem während der Corona-Zeit langweilig wird? Man erinnert sich an seine alte H0-Eisenbahn auf dem Speicher und fängt an zu bauen. Die Brüder Peter und Andreas Schulz haben das getan und eine vielfältige Modellbahnlandschaft gestaltet. Das wäre nun nichts Besonderes, wäre da nicht der ungewöhnliche Ort. Denn um Platz zu sparen, kam die Bahn unter den Billardtisch. So können die Betreiber von www.schrumpfmich.de, die nach Fotos ihrer Kunden Modellfiguren kreieren, weiter beiden Hobbys frönen. Das fand auch ihr gemeinsamer Freund Dirk Lütke Harmann gut, der das Projekt mit Posts auf den sozialen Medien begleitet hat. Wer sich die Details ansehen möchte, ist auf der Seite www.wir-modellbahner.de richtig.

Für eine neue Halle

Eigentlich sollte der „Zug für Mitteldeutschland“, der aufgearbeitete Schnelltriebwagenzug VT 18.16, noch in diesem Jahr wieder fahren. Doch daraus wird nichts – alle geplanten Termine wurden abgesagt. Grund ist ein unvorhergesehener Umzug: Bis zum Jahresende müssen die Triebköpfe und Wagen ihr bisheriges Domizil in Dresden verlassen, da der Mietvertrag für die Halle nicht verlängert wurde. Die Trägergesellschaft SVT Görlitz will nun eine Leichtbauhalle in Radebeul errichten, wo die Aufarbeitung dann abgeschlossen werden kann. Für dieses Projekt ist die SVT Görlitz auf Spenden angewiesen. Sowohl Geld- als auch Sachspenden (Schienen, Bahnschwellen) werden gern gesehen. Näheres über den QR-Code unten oder unter www.svt-goerlitz.de

Überraschendes Problem: Der VT 18.16 braucht ein neues Dach über dem Kopf, damit er fertigsaniert werden kann.

Kommende Modellbahnzeit

Tag der Modelleisenbahn
2. Dezember

Für Modellbahner beginnt mit dem Ende des Sommers stets eine aufregende Zeit. Gleich mehrere große Events und Messen locken mit interessanten Einblicken und spannenden Neuheiten – und Märklin ist natürlich mit dabei. Da wäre zunächst die Messe „Faszination Modellbau“ in Verbindung mit der IMA in Friedrichshafen, die in diesem Jahr von Freitag bis Sonntag, 1. bis 3. November, stattfindet. Großer Anlaufpunkt für alle Modellbahnfans ist hier wieder der Märklin Stand, an dem sich die Marken Märklin, Trix und LGB präsentieren. Hier gibt es auch die erste Gelegenheit, die Herbst-Neuheiten in allen Spurweiten erstmals in Augenschein zu nehmen (siehe auch die folgenden Seiten). Ebenfalls ein Highlight wird die Stuttgarter Spielemesse von Donnerstag bis Sonntag, 21. bis 24. November, auf der Märklin ebenfalls mit einem Stand vertreten sein wird. Hier lockt außerdem die European N-Scale Convention mit ihren inspirierenden Anlagenideen insbesondere die Fans von Minitrix. Zum „Internationalen Tag der Modelleisenbahn“ am Montag, 2. Dezember, ist europaweit eine Fülle von Veranstaltungen rund um das Thema Modellbahn geplant. Eine gute Übersicht verschafft die Seite www.tag-der-modelleisenbahn.de. Märklin bringt eigens zu diesem Anlass einen Sonderwagen heraus: Der Kühlwagen, als Privatwagen eingestellt, hat zwei unterschiedlich gestaltete Seiten und verfügt über Relex-Kupplungen. Über Puffer ist er 11,5 Zentimeter lang.

Seite 1

Seite 2

HO

44225: Sammler aufgepasst: Zum „Internationalen Tag der Modelleisenbahn“ bringt Märklin wieder einen Sonderwagen heraus. Beide Seitenwände sind mit unterschiedlichen Motiven bedruckt. Mit Gleichstromradsatz E700580 auch für Trix Fahrer.

39698: Einmalige Serie für die Märklin-Händler-Initiative (MHI): Der Salon-Triebwagen Baureihe VT 92.5 der Deutschen Bundesbahn rollt in fiktiver stahlblauer Grundfarbgebung und schwarzgrauem Fahrwerk aufs H0-Gleis. Mit Präsentationssockel. Ep. III.

2024 Herbst-Neuheiten

Am Ende des Sommers steigt bei Modellbahnern die Spannung: Welche Neuheiten werden Märklin und Trix wohl in diesem Herbst vorstellen? Wir präsentieren Ihnen eine Auswahl der Highlights quer durch alle Spurweiten. Die vollständige Übersicht über alle Herbst-Neuheiten finden Sie online auf den Seiten www.maerklin.de und unter www.trix.de.

In einer einmaligen Serie für die Märklin-Händler-Initiative (MHI) kommt der Salon-Triebwagen Baureihe VT 92.5 der Deutschen Bundesbahn aus dem Lokschuppen gerollt. Das weitgehend aus Metall bestehende Modell zeigt sich in fiktiver stahlblauer Grundfarbe. Ein Spielewelt-Digital-Decoder mfx+ ermöglicht zahlreiche Einzellichtfunktionen. Der Triebwagen ziert jede Anlage, kann aber dank mitgeliefertem Präsentationssockel nebst Gleisstück auch als Dekorationsmodell eine gute Figur machen.

Die Reihe der Märklin Katalogwagen erhält Zuwachs. Ein spezieller Reliefdruck sorgt hier dafür, dass der Aufdruck auf den Seitenwänden nicht nur sicht-, sondern auch fühlbar ist. Der private Kühlwagen Ibopqs zeigt diesmal das Katalogmotiv von 1933. Darauf war neben einem „Fliegenden Hamburger“ und einer BR 01 erstmals das spätere Wappentier von Märklin zu sehen, das „Krokodil“ Ce 6/8 II der SBB als Feinblechminiatur. Das beeindruckende Katalogmotiv wurde in zwei Hälften geteilt. Diese zieren nun die beiden Seitenwände des Wagens.

HO

Seite 1

Seite 2

45904: In der Serie der Märklin Katalogwagen mit erhabenem Aufdruck zieren Motive von 1933 die beiden Seiten.

HO

39870: Weitverbreitete E-Lok: Das Vorbild der ÖBB-Reihe 1016 „Taurus“ ist auch auf deutschen Gleisen im Einsatz. Ep. VI.

46152: Die Reihe der „Fernsehwagen“ mit Werbeaufdrucken bekannter Elektrogerätehersteller bekommt Zuwachs. Ep. IV.

39659: Die Tender-Dampflok BR 064 der DB kommt in der Ausführung mit geschweißten Wasserkästen. Ep. IV.

Auch bei den beliebten „Fernsehwagen“ gibt es einen Neuling. Den gedeckten Güterwagen Gbkl ziert die Werbeaufschrift „Stern-Radio Sonneberg“. Als perfekte Zuglok für die Wagen dieser Serie eignet sich der „Bubikopf“, die Tender-Dampflokomotive BR 064 der DB. Das Modell ist, wie auch die Schnellzug-Dampflok der Reihe S 2/6, hochdetailliert gearbeitet und mit zahlreichen Digital-Funktionen ausgestattet. Dass im Hause Märklin in Zügen gedacht wird, beweisen Herbst-Neuheiten wie die Diesel-Rangierlokomotive der BR 294 in Verkehrsrot, die gleich zwei neue Wagen-Sets mit landwirtschaftlichen Geräten an ihren Bestimmungsort ziehen kann. Zueinander gefunden haben auch die Diesellokomotive Class 66 der Rhein Cargo und ein Set mit sechs Kesselwagen der Bauart Zans, die gemeinsam einen Güterzug der Epoche VI bilden.

Von einem tschechischen Vectron in Spur Z bis zu den Boliden der BR 151, die in Spur 1 in den Handel kommen – dieser Herbst bringt eine Menge Spielspaß. Und man kann Gutes tun: Mit dem Kauf eines Modells der Dampf-Schneeschleuder Bauart Henschel unterstützt man den Wiederaufbau des Eisenbahnmuseums in Schwerin nach dem Brand 2023.

49970: Das Modell der Dampf-Schneeschleuder Bauart Henschel der DDR-Reichsbahn (bei Trix Art. 24137) verfügt über ein rotierendes Schleuderrad. Ep. IV.

38015: Die Schnellzug-Dampflok der Gattung S 2/6 (bei Trix Art. 25015) zeigt sich als Nürnberger Museumslok. Ep. I–VI.

82553: Das Güterwagen-Set „Sekttransport“ enthält zwei gedeckte Güterwagen mit Bremserhaus. Ep. II.

Seite 1

Seite 2

88235: Europaweit im Einsatz ist die Mehrsystem-Elektrolok Reihe 383 (Vectron) der ČD-Cargo. Ep.VI.

55251 | 55252 | 55253 | 55254 | 55255 | 55256 | 55257: In der majestätischen Spur 1 fahren die kräftigen Sechsachser der BR 151/162 gleich in sieben hochdetaillierten Ausführungen vor. Einen genaueren Blick auf die zahlreichen Besonderheiten dieses Modells wirft der Beitrag „Unterwegs mit dem Zebra“ auf den Seiten 40 bis 43 in diesem Heft. Epoche IV bis VI.

39900 | 46405 | 46407: Im landwirtschaftlichen Verkehr tummelt sich die Diesel-Rangierlokomotive BR 294 der DB AG (bei Trix unter Art. 25900). Am Haken hat sie den Inhalt zweier Güterwagen-Sets mit verschiedenen landwirtschaftlichen Geräten. Ep. VI.

HO HO

36354 | 46890: Die Elektrische Rangierlokomotive Serie Ee 3/3 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS) in feuerroter Grundfarbgebung (im Trix H0-Sortiment unter Art. 25330) ist mit einigen Hochbordwagen Fas unterwegs. Ep. III–VI.

HO HO

39072 | 47546: Die dieselelektrische Güterzuglok JT42CWR, auch bekannt als Class 66, zieht für die Rhein Cargo Kesselwagen der Bauart Zans. Bei Trix gibt es die Lok unter Art. 25301, das Wagen-Set enthält sechs Modelle mit verschiedenen Betriebsnummern. Ep. VI.

HO HO

HO HO

38446 | 38447: Für eine vorbildgerechte Mehrfachtraktion gibt es die US-Diesellokomotive Typ GE ES44AC der Burlington Northern Santa Fe in zwei Versionen mit unterschiedlichen Aufdrucken. Bei Trix H0 unter Art. 25446/25447. Ep. VI.

N

16407 | 18297: Elektrolokomotive BR 140 der DB AG mit „Klatte“-Lüftergitter und einteiligem Maschinenraumfenster, dazu ein Set bestehend aus drei vierachsigen Schiebewandwagen Habins 12 der Transwaggon GmbH. Lok und Wagen stark gealtert. Ep. VI.

19725: Der Märklin/Trix Wandkalender 2025 mit 24 außergewöhnlichen Eisenbahnmotiven zum An-die-Wand-Hängen.

16027: Elektrolokomotive Baureihe 120 der Schlünß-Eisenbahnlogistik (SEL) in Purpurrot/Elfenbein. Aktueller Betriebszustand. Ep. VI.

N

Der neue Märklin Weihnachtsfilm regt zum Schmunzeln an – und zeigt, wie schön Modellbahn und Fest zusammenpassen. Lassen Sie sich von dem Video begeistern und teilen Sie es auch gern mit Freunden. Für den (Wieder-)Einstieg in die Modellbahnwelt gibt es außerdem attraktive Gutscheine für eine vergünstigte Startpackung.

Überraschung zum Fest

Zur Weihnachtszeit 2024 verbindet Märklin die Generationen.

Endlich ist es so weit: Weihnachten steht vor der Tür. Der Tisch ist fein gedeckt, bald kommen die Gäste. In der Küche duftet das Festessen auf dem Herd. Geschäftige Betriebsamkeit erfüllt das Haus. Doch mittendrin tun die Kinder plötzlich sehr geheimnisvoll. Die haben doch was vor?

Welche schöne Überraschung sich die Kleinen ausgedacht haben, wird an dieser Stelle natürlich noch nicht verraten. Die Auflösung ist im insgesamt siebten Märklin Weihnachtsfilm zu sehen, der am 23. Oktober auf der Seite www.maerklin.de/ueberraschung sowie im Märklin Youtube-Kanal und über die Facebookseite freigeschaltet wird. Der witzige Spot mit dem Titel „Überraschung“ greift auf originelle Weise das Motto „Märklin verbindet Generationen“ auf. Er ist Teil der Märklin Weihnachtskampagne, die Neu- und Wiedereinsteiger für das wunderbare Hobby Modellbahn begeistern möchte.

Wer sich auf www.maerklin.de/ueberraschung registriert, bekommt ein tolles Online-Infopaket mit Broschüre, Märklin Start up Katalog und Gutscheinen für den vergünstigten Kauf von einer von gleich drei Digital-Startpackungen: „Güterzug Epoche III“ (Art. 29074), „ICE 3“ (Art. 29792) und „Baustelle“ (Art. 29188). Mit diesen Gutscheinen muss man dann nur zum nächsten MHI-Händler gehen (die Händlersuche findet sich ebenfalls auf der Homepage) und schon bekommt man zu einem sehr attraktiven Preis eines der Starterpakete. Auspacken und losspielen – und schon ist man (wieder) Teil der Märklin Familie.

Märklin und Trix: die wichtigsten Online-Adressen

www.maerklin.de
bietet Zugriff auf alle Produkt- und Serviceinfos rund um Märklin inklusive Märklin TV, Infos zum Märklin Magazin und dem Club.

www.trix.de
informiert über die Zweileiterprodukte in H0 und Minitrix (Spur N). Zusätzlich alles Wichtige in puncto Service, Events und Trix Club.

www.facebook.com/maerklin
ist der Social-Media-Kontakt zu Märklin. Mit Details zu neuen Produkten, Veranstaltungen, Messen und Gewinnspielen.

www.facebook.com/trix und /minitrix
sind die richtigen Seiten für alle Freunde der Gleichstrom-Modellbahnen. Mit vielen Infos rund um Trix und Minitrix und allen Neuheiten.

www.instagram.com/maerklin
Foto- und Videoplattform mit Bildern und Kurzvideos neuer Modelle, von Anlagen, neuen Produkten im Märklin Shop und vielem mehr.

www.instagram.com/trix.h0 und /trix_minitrix
An der bildgewaltigen Plattform haben auch die Gleichstrombahner ihren Anteil – mit neuen Modellen, Anlagenimpressionen und Videos.

www.youtube.de/maerklin
Videoplattform mit Folgen von Märklin TV, Modellneuheiten, ausführlichen Erklärfilmen und zahlreichen Clips für „Märklin Kids“ etc.

Ab dem 23. Oktober ist es so weit: Einfach auf www.maerklin.de/ueberraschung registrieren und schon winken wertvolle Gutscheine für den vergünstigten Kauf einer Startpackung.

Eine Amerikanerin in Frankreich

Am Ende des Zweiten Weltkriegs fehlten der französischen Staatsbahn SNCF massenhaft Lokomotiven. Die Verantwortlichen bestellten daher eine ganze Serie von Dampfloks in den USA. Unter der Bezeichnung 141.R wurden sie zu beliebten Dauerläufern. Märklin und Trix bringen diese außergewöhnliche Maschine nun als hochdetailliertes Modell aufs H0-Gleis.

Die Highlights der 141.R.1244

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Serie 141.R erstmals im Märklin Programm.**
- **Besonders filigrane Metallkonstruktion.**
- **Eine Vielzahl angesetzter Details.**
- **Serienmäßig mit Rauchgenerator.**
- **Führerstandsbeleuchtung, Fahrwerksbeleuchtung sowie Brennkammerflackern jeweils separat digital schaltbar.**
- **Spielewelt-Digital-Decoder mfx+ (Märklin) mit umfangreichen Licht- und Soundfunktionen.**
- **Pufferhöhe nach NEM.**

In der Schweiz ist die schön aufgearbeitete „Mikado“ 141.R.1244 ein gern gesehener Anblick auf Schienen. Hier zeigte sie sich anlässlich einer Rundfahrt im Rahmen einer grenzüberschreitenden Kulturnacht im Mai 2022 am Bahnhof Bad Zurzach.

Sie waren robust, einfach zu bedienen und universell einsetzbar: Die Loks der Serie 141.R trugen in den Jahren nach dem Krieg die Hauptlast des französischen Güterverkehrs und waren darüber hinaus vor schweren Expresszügen zu finden. Fast dreißig Jahre lang erwiesen sie sich auf den Gleisen der „Grande Nation“ als unverzichtbar. Dabei entsprachen die rüstigen Amerikanerinnen mit ihrer „Mikado“-Achsanordnung so gar nicht den Grundprinzipien französischer Lokomotivbaukunst. Sie blieben eine Ausnahmeerscheinung, die an eine Zeit großer Not erinnerte.

Als im Mai 1945 die Waffen in Europa schwiegen, stand die SNCF vor einem Scherbenhaufen. Von den etwas mehr als 13.000 Lokomotiven, die im August 1939 einsatzfähig waren, fuhren bei Kriegsende nur noch rund 5.800 Stück. Mehr als 4.000 Maschinen hatte die Deutsche Reichsbahn für sich beansprucht. Viele weitere waren bei Kampfhandlungen oder bei Sabotageakten der Résistance zerstört worden. In Folge der Invasion vom Juni 1944 kamen zwar fast 1.000 Stück der in England und Amerika gebauten Baureihen 140 W, 150 W und 140 U ins Land. Aber diese einfachen Loks waren für den Transport von Militärzügen vorgesehen und nicht für eine lange Lebensdauer konzipiert.

Um den Wiederaufbau des zerstörten Landes angehen zu können und die Bevölkerung zu versorgen, brauchte es schnell mehr Lokomotiven. Die französische Industrie war wegen der enormen Kriegsschäden nicht in der Lage, die entsprechende Stückzahl zu liefern. Also schauten die Verantwortlichen über den Atlantik. Schon Ende 1944 bereiteten sie einen entsprechenden Großauftrag an Lokfabriken in den USA vor. Für aufwendige Neukonstruktionen war keine Zeit. Man entschied sich für eine „Mikado“-Lok mit der Achsfolge 1’ D 1’, also je einer Vor- und Nachlaufachse und vier Treibachsen, die auf der bewährten „USRA Light Mikado“ basieren sollte. Dieser Loktyp war zwar schon während des Ersten Weltkrieges gebaut worden. Er galt aber als robustes, einfach zu wartendes Design, das seine Aufgaben klaglos erfüllte. All dies kam den Bedürfnissen der Franzosen sehr entgegen.

Um auf europäischen Gleisen fahren zu können, brauchte es natürlich einige Anpassungen. Eine eigens eingesetzte Kommission reiste in die USA und verhandelte mit den dortigen Lokbauern das Lastenheft. Die neue Lok sollte zugkräftig sein, unproblematisch im Unterhalt, einfach und schnell zu bauen, leicht zu bedienen und vor allem wenig kosten. Außerdem wünschten sich die Kunden aus Frankreich die Verwendung von Normteilen bei der Kesselausrüstung sowie die Schmierung mit Öl statt wie in den USA üblich mit Fett. Selbstverständlich musste auch auf das französische Lichtraumprofil Rücksicht genommen werden. Die Lok sollte Seitenpuffer und Schraubenkupplungen erhalten und auch die Bremsen mussten den in Frankreich geltenden Normen entsprechen. Und nicht zuletzt mussten die Bedien- und Anzeigeelemente für den Lokführer so positioniert werden, dass sie den fast überall in Frankreich üblichen Linksverkehr ermöglichten.

Alle diese Arbeiten geschahen unter der Leitung der Baldwin Locomotive Works in Philadelphia/Pennsylvania. Im Februar

Ohne Rauch gehts nicht: 141.R.1244 sorgt im März 1979 zusammen mit einer BT 9 für mächtig Qualm in St. Fieden.

1945 wurde eine erste Serie von 700 Stück bestellt. An der Lieferung war nicht nur Baldwin, sondern auch Alco (American Locomotive Company) in Schenectady/New York und Lima Locomotive Works in Lima/Ohio beteiligt. Ein ursprünglich geplanter Auslieferungstermin war nicht zu halten, da die Franzosen auf dem metrischen System bestanden. Die US-Lokbauer mussten also zuerst entsprechende Werkzeuge besorgen, was in Nordamerika gar nicht so einfach war. Mit ihren hochmodernen Produktionsstätten und der industriellen Wucht der amerikanischen Kriegsproduktion schafften sie es dennoch, den Auftrag in Rekordzeit abzuarbeiten. Die erste Lok wurde bereits Ende Juli 1945 fertiggestellt, im November 1945 erreichten die ersten Exemplare Frankreich und schon im April 1946 waren die 700 Stück komplett geliefert.

Was da in Frankreichs Häfen vom Transportschiff gehoben wurde, gefiel auf Anhieb. Also wurde bald eine zweite Serie von 640 weiteren Loks bestellt. An deren Bau waren nun auch die kanadischen Hersteller Montreal Locomotive Works aus Montreal/Quebec und Canadian Locomotive Company aus Kingston/Ontario beteiligt. Schon im Juli 1947 war auch die Fertigung der zweiten Serie abgeschlossen. Im September 1947 waren alle Loks in Frankreich eingetroffen – das heißt fast alle. Im April 1947 waren 17 Maschinen an Bord des norwegischen Schwergutfrachters Belpamela in einen schweren Sturm geraten und vor Neufundland untergegangen.

Insgesamt gelangten also 1.323 Stück zur SNCF, wo sie als Baureihe 141.R bezeichnet wurden. Die 141 geben die erwähnte →

Digital-Funktionen der 141.R.1244

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Spitzensignal	●	●	●	●	●
Raucheinsatz	●	●	●	●	●
Dampflok-Fahrgeräusch	●	●	●	●	●
Lokpfiff	●	●	●	●	●
Direktsteuerung	●	●	●	●	●
Bremsenquietschen aus		●	●	●	●
Führerstands-beleuchtung		●	●	●	●
Schlusslicht		●	●	●	●
Fahrwerksbeleuchtung		●	●	●	●
Luftpumpe			●	●	●
Dampf ablassen			●	●	●
Wasserpumpe			●	●	●
Betriebsgeräusch			●	●	●
Besondere Lichtfunktion			●	●	●
Rangierpfiff			●	●	●
Injektor			❍	❍	●
Sanden			❍	❍	●
Rangier-Doppel-A-Licht			❍	❍	●
Rangiergang			❍	❍	●
Generatorgeräusch			❍	❍	●
Spitzensignal			❍	❍	●
Sicherheitsventil			❍	❍	●
Ankuppelgeräusch			❍	❍	●
Abkuppelgeräusch			❍	❍	●
Betriebsstoff nachfüllen			❍	❍	●
Betriebsstoff nachfüllen			❍	❍	●
Betriebsstoff nachfüllen			❍	❍	●
Lokpfiff			❍	❍	●

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

Die Museumslok 141.R.1244 im aktuellen Zustand (Ep. VI) war Vorbild für das Modell von Märklin und Trix. Hier zieht sie im August 2021 von Baden kommend kurz vor Turgi im Schweizer Kanton Aargau einen Sonderzug voller fröhlicher Dampflokfans.

Achsfolge wieder, das R steht für den Zeitpunkt der ersten Übergabe. Bei einer Länge von etwas über 24 Metern und einem Gewicht mit Tender von rund 190 Tonnen entwickelten die Loks eine Leistung von 3.300 PS. Mit einem Treibraddurchmesser von 1.650 Millimetern waren sie für eine Höchstgeschwindigkeit von 90 Kilometern pro Stunde, ab 1948 dann für 100 Kilometer pro Stunde zugelassen. Die leistungsfähigen Amerikanerinnen wiesen einige Besonderheiten auf. Typisch „Made in USA“ war zum Beispiel die Bauweise mit gegossenem Stahlrahmen, wobei es auch einige Ausführungen mit Barrenrahmen gegeben hat. Viele Loks hatten außerdem die typisch amerikanischen „Boxpok“-Räder mit ihren ovalen seitlichen Aussparungen – ein ungewöhnlicher Anblick auf europäischen Schienen.

Doch die Lokomotiven wurden allen Anforderungen gerecht und gewannen mit ihren ruhigen Laufeigenschaften bald das Herz der französischen Eisenbahner. Dafür sorgte auch der große Kessel, der nach modernsten Gesichtspunkten gebaut war.

Ideale Ergänzung: ein Wagen-Set (Art. 43230) bestehend aus drei Schürzenwagen, umgesetzt mit lupenreiner Bedruckung.

Jetzt im Fachhandel!

Dampflokomotive 141.R.1244

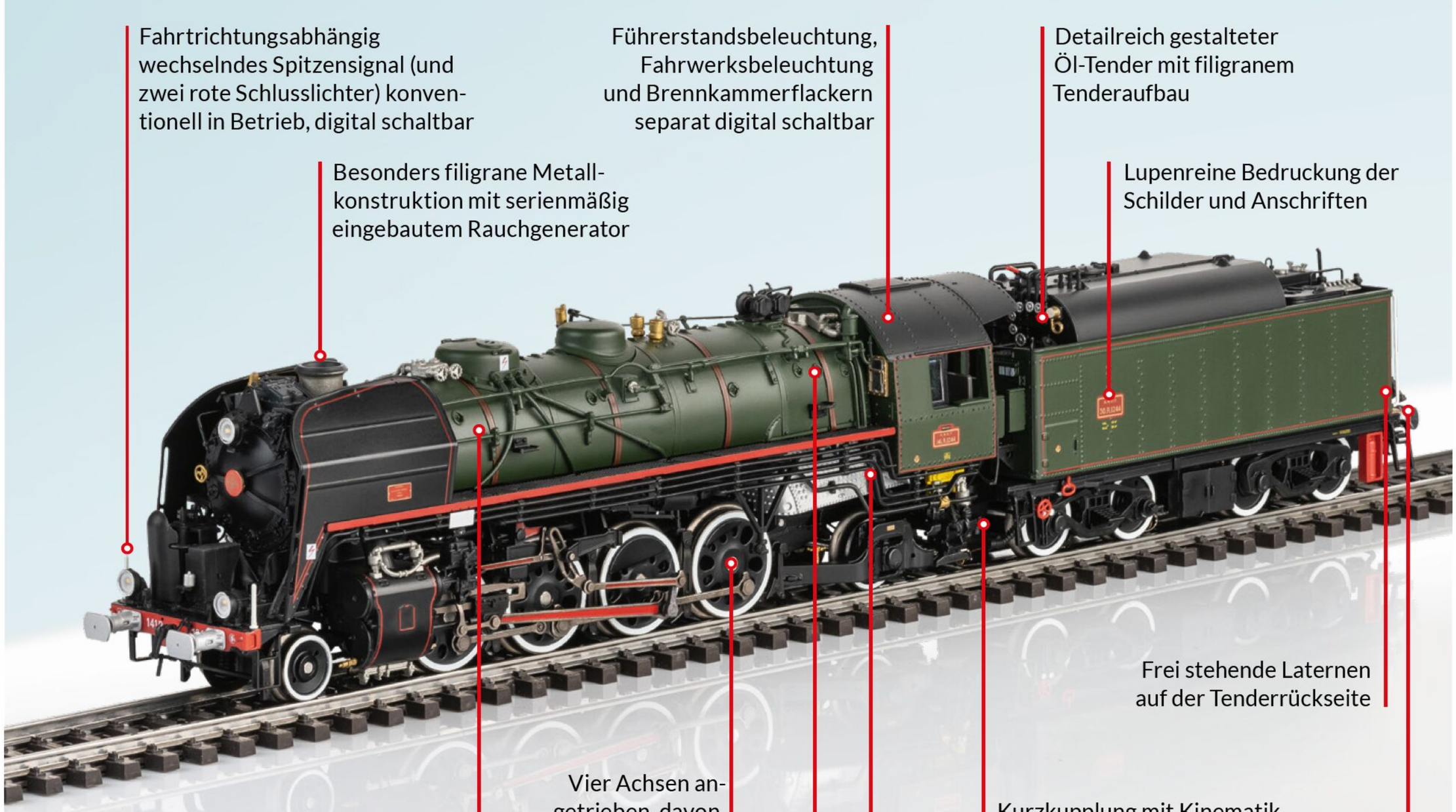
Märklin Art. 38141 | Trix Art. 25141

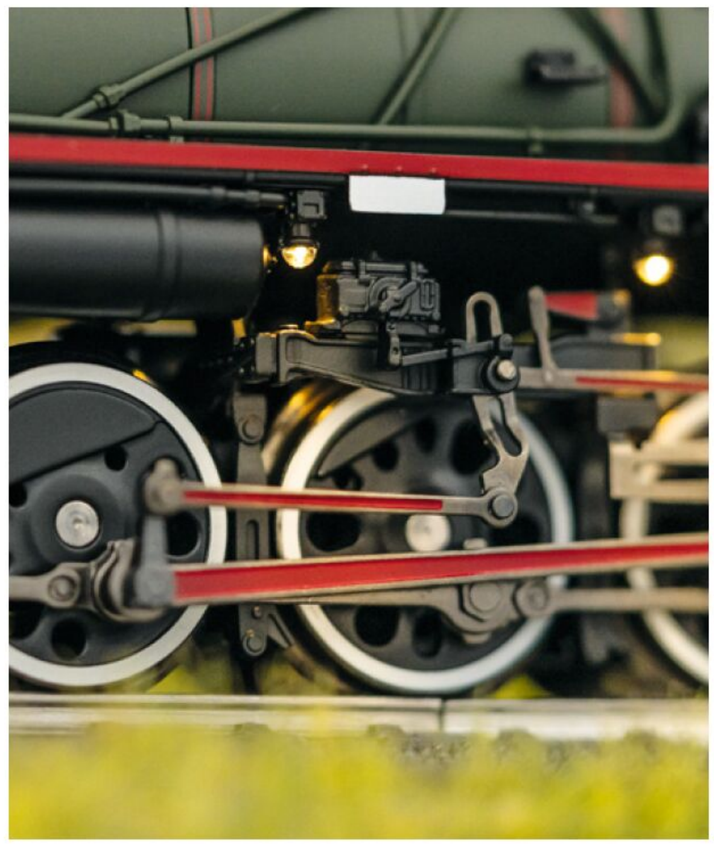
HO HO

Vorbild: Dampflokomotive mit Öl-Tender 141.R.1244 für gemischten Betrieb, im optischen Zustand der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Aktueller Betriebszustand, so wie die Lokomotive derzeit betriebsfähig beim Verein Mikado 1244 in Brugg in der Schweiz beheimatet ist.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. Vier Achsen angetrieben, davon drei Achsen über Kuppelstangen. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Serienmäßig eingebauter Rauchgenerator. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Umschalten auf ein rotes Schlusslicht. Führerstandbeleuchtung, Fahrwerkbeleuchtung und Brennkammerflackern jeweils separat digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Pufferhöhe an Lok und Tender nach NEM. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre und Bremsschläuche liegen bei. Länge über Puffer ca. 27,9 cm.

Ein passendes Wagen-Set mit drei vierachsigen Reisezugwagen, sogenannten Schürzenwagen, gibt es im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 43230. Mit Gleichstromradsatz E700580 auch für Trix Fahrer geeignet.





Bei dem Modell lassen sich zahlreiche Licht- und Soundfunktionen aktivieren. Ein Rauchgenerator ist serienmäßig eingebaut.

→ Er hatte eine Verbrennungskammer und sogenannte „Thermosyphons“, sodass er unter allen Bedingungen genug Dampf liefern konnte. Um dem Heizer die Arbeit zu erleichtern, wurden die kohlebefeuerten Loks mit einem Stoker ausgerüstet, damals ein Standard in den USA. Auch erhielten sie eine amerikanische Saugzuganlage, genannt „Self-cleaning Front End“. Mit dieser wurde ein großer Teil der Asche, die sich normalerweise in der Rauchkammer sammelt, durch den Schornstein nach draußen befördert – heute undenkbar.

Obwohl die Loks dank ihres Stokers mit so ziemlich jeder Kohle gefahren werden konnten, wurden von der zweiten Bauserie 584 Loks mit einer Ölfeuerung abgeliefert. Diese erhielten eine „Kylchap“-Saugzuganlage, zu erkennen am doppelten Auspuff. Mit dieser konnte die Leistung um fast zehn Prozent auf rund 3.600 PS gesteigert werden. Zum Vergleich: Die rund 20 Tonnen schwerere Baureihe 45 der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG) hatte eine Leistung von 2.800 PS.

Ausgerüstet waren die Loks mit vierachsigen Tendern der Baureihe 30.R, das heißt sie konnten 30 Kubikmeter Wasser und elf Tonnen Kohle fassen. Die beiden Drehgestelle entsprachen amerikanischen Bauarten. Auch das war auf den ersten Blick erkennbar. Bei den Loks mit Ölfeuerung gab es verschiedene Ausführungen, einige hatten genietete, andere geschweißte Wasserkästen, manche hatten einen Öltank mit 9,5 Kubikmetern Fassungsvermögen, es gab aber auch solche mit 13,25 Kubikmetern. Bei der Ablieferung waren die Nummern der Tender identisch mit denen der Loks, im Laufe der Zeit wurden jedoch Tender getauscht, ohne dass deren Betriebsnummern geändert wurden.

Eingesetzt wurden die Loks hauptsächlich im Güterzug- und Schnellgüterzugdienst, aber auch Schnellzüge wurden mit ihr gefahren. Selbst der berühmte Fernzug „Mistral“ wurde auf der damals noch nicht elektrifizierten Strecke von Marseille nach Ventimiglia von dieser Baureihe befördert – in diesem Einsatz trugen sie ein Schild mit dem Namen des Zuges. Ende der 1960er-Jahre begann ihr Stern schließlich zu sinken – zum einen durch die voranschreitende Elektrifizierung der Strecken, zum anderen durch das verstärkte Aufkommen von Dieselloks. Im Frühjahr 1974 war es dann vorbei. Die letzte 141.R wurde ausgemustert. Der Großteil der Loks wurde verschrottet. Einige wenige konnten aber dem Schneidbrenner entkommen. Sie dienen heute entweder als Ausstellungsstück im Museum oder sind betriebsfähig, wie etwa die 141.R.1244 des Vereins „Mikado 1244“ in der Schweiz. Sie wird gern für Sonderfahrten eingesetzt. So kann man auch heute noch eine Lok erleben, die so gar nicht dem französischen Lokomotivbau entsprach – und dennoch ein wichtiges Kapitel der französischen Eisenbahngeschichte geschrieben hat.

Der Tender ist vorbildgerecht mit vielen aufwendig angesetzten Details ausgestattet, wie Handrädern und Aufstiegen, freistehende Laternen auf der Tenderrückseite sowie mit lupenrein bedruckten Schildern und Anschriften.

Die 141.R als Herbst-Überraschungsmodell

Das Modell der 241.A der SNCF war für Märklin und Trix ein voller Erfolg. Rasch kam der Wunsch nach einer weiteren französischen Dampflok auf. Was lag da näher, als auch die 141.R in H0 zu konstruieren? Nun ist es so weit: In diesem Herbst rollt die Französin mit den amerikanischen Wurzeln als Überraschungsmodell aus dem Lokschuppen, und zwar die Lok mit der Nummer 1244, wie sie heute noch fährt.

Von der Bauart her entspricht sie den anderen großen Schlepptenderloks aus dem Haus Märklin und ist weitgehend aus Metall. Angetrieben wird sie von einem Hochleistungsmotor im Kessel, der seine Kraft über Zahnräder und Kuppelstangen auf alle vier Treibradsätze überträgt. Zwischen Lok und Tender ist eine kulissengeführte Kurzkupplung eingebaut, ebenso ist eine solche an der Rückseite des Tenders vorhanden. Selbstverständlich ist ein mfx+-Decoder (Märklin) eingebaut, mit dem viele Licht- und Soundfunktionen im Digital-Betrieb abgerufen werden können. So verfügt die Lok neben dem mit der Fahrtrichtung wechselnden Spitzensignal mit Leuchtdioden auch über eine Führerstandsbeleuchtung. Am Brennkammerkasten ist auch das Flackern der Ölfeuerung zu sehen. Weitere Highlights sind der ab Werk eingebaute Rauchgenerator und die ebenfalls digital schaltbare Triebwerksbeleuchtung.

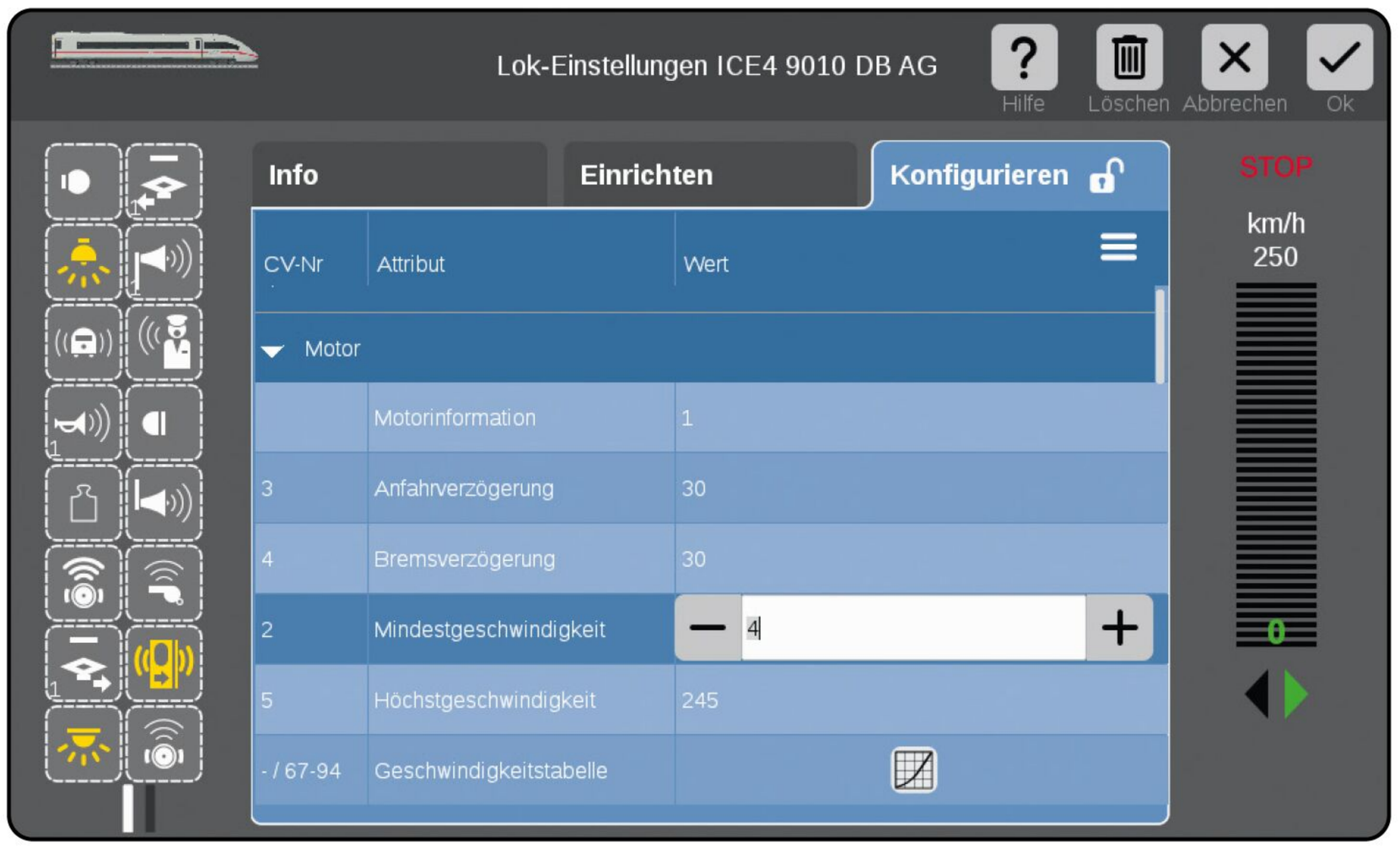
Geliefert wird das Modell in der schwarz/grünen Farbgebung mit roten Zierlinien, die auch die aktuelle Museumslok aufweist. Die Treibräder haben vorbildgerecht Boxpok-Räder, zudem haben sie niedrigere Spurkränze als ältere Loks. Auch die Pufferhöhe entspricht der NEM. Mit dem Digital-Decoder kann das Modell auf der CS2 oder CS3 auch in der Führerstandansicht gesteuert werden. Unter Artikelnummer 38141 ist es im Fachhandel erhältlich. Freunde des Zweileitersystems finden es bei Trix unter Art. 25141. Als ideale Ergänzung dient das Personenwagen-Set SNCF, bestehend aus drei vierachsigen „Schürzenwagen“ in der flaschengrünen Farbgebung der Epoche IV mit besonders aufwendiger und präziser Bedruckung (Art. 43230). Vielleicht trifft die neue „Mikado“-Lok ja auf der Modellbahn auf ihre französische Schwester 241.A.65, die vor einigen Jahren von Märklin ausgeliefert wurde. Schließlich sind beide Loks auch im Original betriebsfähig und könnten gemeinsam fahren. Das wäre ein herrlicher Anblick, im Original wie auf der H0-Anlage.

Text: Andreas Schumann;
Fotos: CHme82, Martin Gobeli, Märklin, Sammlung Brutzer

Weitere Informationen zu den Modellen finden Sie auf www.maerklin.de, bei www.trix.de oder bei einem Fachhändler in Ihrer Nähe (www.maerklin.de/haendler).

So beschleunigt und klingt meine Lok

Im Werkszustand sind Lokomotiven bereits optimal eingestellt. Für den Fahreinsatz auf der eigenen Anlage lassen sich Anfahr- und Bremsverzögerung individuell anpassen. Auch die Lautstärke kann nach den persönlichen Vorlieben geändert werden. Wir zeigen, wie.



So einfach lassen sich Lok-Parameter mit der Central Station 3 anpassen: Unter „Lok bearbeiten“ öffnet sich das Fenster der Lok-Einstellungen mit dem Reiter „Konfigurieren“, in dem CV-Werte geändert werden können – hier der CV2 „Mindestgeschwindigkeit“.

Damit eine neue Lokomotive die persönliche Note für den eigenen Fuhrpark bekommt, haben wir in den Märklin Magazinen 02 und 03/2024 das Aufgleisen und erste Anpassungen beschrieben. Unsere neue Lok ist nun in der Lokliste angelegt, wir haben ihr den gewünschten Namen gegeben und auch die Höchstgeschwindigkeit entspricht jetzt unseren individuellen Vorstellungen. Aber was ist mit der Mindestgeschwindigkeit? Dies haben wir für die Höchstgeschwindigkeit im Märklin Magazin 03/2024 ausführlich vorgestellt.

Anfahren auf kleinster Stufe

Diese sollte eigentlich bei einer Serienlok optimal auf die Gegebenheiten bei der jeweiligen Konstruktion abgestimmt sein. Wer nämlich glaubt, dass man doch einfach nur den niedrigsten möglichen Wert in CV2 (Configurations-Variable Nummer 2) einstellen muss, um eine möglichst niedrige Minimalgeschwindigkeit bei einem Modell zu erreichen, der wird damit häufig scheitern. Denn wir wollen, dass in der Fahrstufe 1 die Lok langsam, aber doch geschmeidig die Fahrt aufnimmt.

Mit CV2 stellen wir die Spannung ein, die bei Fahrstufe 1 vom Decoder an den Motor abgegeben wird. Die richtige Einstellung ist daher individuell von dem in der Lok eingebauten Motor abhängig. Ist die durch die Einstellung dieses Registers resultierende Fahrspannung zu niedrig gewählt, wird die Lok eventuell nur ruckhaft oder gar erst bei höheren Fahrstufen losfahren. Natürlich dürfen Sie jederzeit die Grenzen dieser Einstellung für das jeweilige Modell untersuchen. Aber Sie werden häufig merken, dass die Konstrukteure und Elektroniker von Märklin hier bereits den besten Wert festgelegt haben.

Das resultierende Tempo bei der Mindestgeschwindigkeit können wir genauso wie die Höchstgeschwindigkeit in Metern pro Sekunde mit einer Stoppuhr ermitteln und in die resultierende Vorbildgeschwindigkeit umrechnen.

Beschleunigen und Anhalten der Masse

Ein weiterer interessanter Parameter sind die Anfahr- und Bremsverzögerung. Diese Einstellung bieten Märklin Hochleistungsantriebe seit über 30 Jahren mit der Einführung des Decoders c90 in H0 und c95 in Spur 1. Anfangs wurde dieses Verhalten simultan an einem Dreh-Potentiometer auf der Elektronik verändert. Seit Einführung der mfx-Decoder erfolgt diese Einstellung aber getrennt in den Variablen CV3 für die Anfahrverzögerung und CV4 für die Bremsverzögerung. Bei den programmierbaren fx-Decodern werden diese beiden Einstellungen parallel über CV3 vorgenommen. Der Nachrüstdecoder 60760 ist ein Beispiel für diese Variante.

Simuliert wird mit diesen Einstellungen nicht nur die Masseträgheit eines Zuges beim Anfahren und Anhalten. Parallel wird dadurch auch eine große mechanische Belastung des Getriebes verringert und die Gefahr von Entgleisungen durch zu hohe Geschwindigkeitsänderungen bei den angehängten Wagen vermieden.

Die passenden Einstellungen für die Anfahr- und die Bremsverzögerung variieren von Modellbahner zu Modellbahner stark. Primär spielen dabei die Gegebenheiten auf der eigenen Anlage natürlich eine große Rolle. Ein schneller Personenzug oder ICE besitzt zum Beispiel im Vorbild aus hohen Geschwindigkeiten einen Anhalteweg von zwei bis drei Kilometern. Auf die Spurweite H0 maßstäblich umgesetzt, müssten wir somit eine Anhaltestrecke von rund 20 bis 30 Metern auf der Anlage vorsehen. Aus Platzgründen ist dies eine eher illusorische Vorgabe.

Wichtiger Hinweis

Das Ändern der Configurations-Variablen (CV) in Decodern ist nur für Experten gedacht. In den CV-Werten sind alle Informationen bezüglich des Verhaltens des Modells abgelegt. Die Bedeutung der Register ist zum Teil genormt und zum Teil herstellerspezifisch. Änderungen mittels Märklin Steuergeräten werden direkt in die CVs des Decoders geschrieben. Man sollte Änderungen nur vornehmen, wenn man weiß, was man tut, denn es ist möglich, die Werte bis zur Funktionsaufgabe des Decoders zu verdrehen.

Modellen eine persönliche Note geben: Eine Serienlok ist auf die Gegebenheiten der jeweiligen Konstruktion abgestimmt. Je nach den Gegebenheiten auf der Anlage kann man das Fahrverhalten noch besser an die eigenen Vorstellungen anpassen.

Wer vor einem Signal in einem Bremsabschnitt einen erlebbaren Anhalteeffekt erhalten möchte, sollte diesen Bereich nach Möglichkeit entsprechend lang gestalten. Unter 60 Zentimetern ergibt eine solche Bremsstrecke weniger Sinn. Ab ungefähr einem Meter aufwärts wird der Anhalteweg der Modelle zunehmend glaubhaft. Diese 100 Zentimeter sollte man unbedingt versuchen, umzusetzen.

Als ein guter Kompromiss auf kleineren Anlagen hat sich eine Anfahr- und Bremsverzögerung von mindestens drei bis vier Sekunden herausgestellt. Häufig ist dies daher ein Wert, der auch bei Serienmodellen ab Werk in dieser Größenordnung gewählt wird. Dies entspricht in der Praxis einer Einstellung von Werten zwischen 30 und 40 bei CV3 und CV4. Die Anfahr- und Bremsverzögerung ist dann bereits sehr gut wahrnehmbar bei noch akzeptablem Streckenbedarf. Glücklich darf sich derjenige schätzen, dessen Anlage hier auch höhere Einstellwerte zulässt.

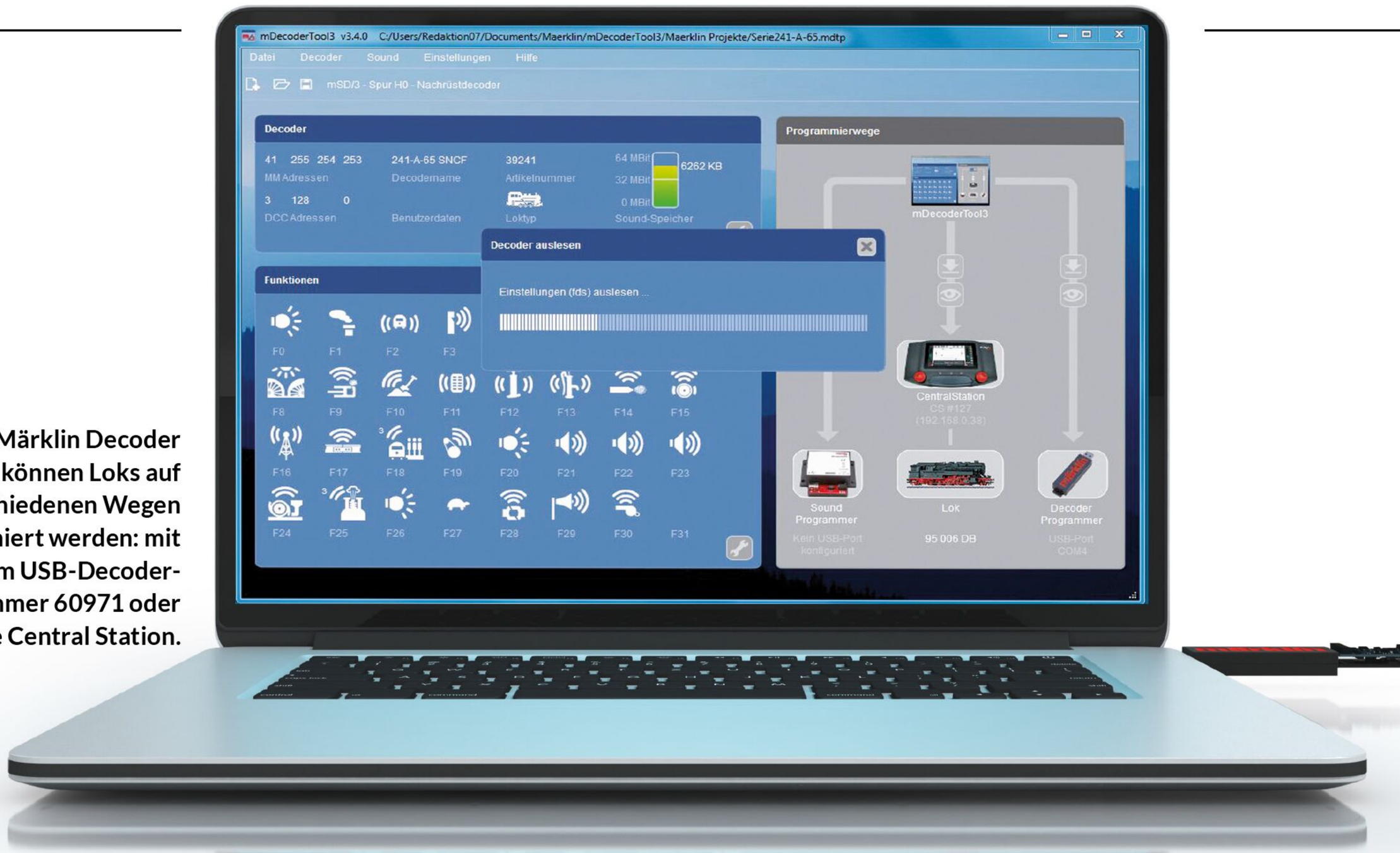
Wer das Verhalten seiner Loks bezüglich des Anfahr- und Bremsverhaltens genau studieren möchte, nutzt am besten ein Testoval. Damit sind dann auch höhere Wert ohne Gefahr eines Unfalls überprüfbar. Bitte beachten Sie auch, dass Einstellungen auf einem Rollenprüfstand und das resultierende Verhalten auf der Anlage unterschiedlich ausgeprägt sind. Auf dem Rollenprüfstand sind für die Lok spürbar geringere Widerstände zu überwinden.

So laut oder leise wie gewünscht

Ein weiterer Themenkomplex, der eine nicht unerhebliche Rolle spielt, ist die Einstellung der Lautstärke. Immerhin wird die überwiegende Mehrheit der neuen Modelle ab Werk mit Sound ausgestattet.

Bei den Decodern der aktuellen mfx-Generation kann sowohl die Gesamtlautstärke als auch die Lautstärke der einzelnen Sounds verändert werden. Der Einstellbereich für die →

Auch mit der Mobile Station 2 oder MS WLAN können CV-Werte geändert werden. Dazu muss bei der ausgewählten Lokomotive der Bearbeitungsmodus aktiviert werden. Dies ist nur möglich, wenn die Mobile Station das Hauptgerät ist. Eine Mobile Station an einer CS2 oder CS3 kann diese Anpassung nicht vornehmen.

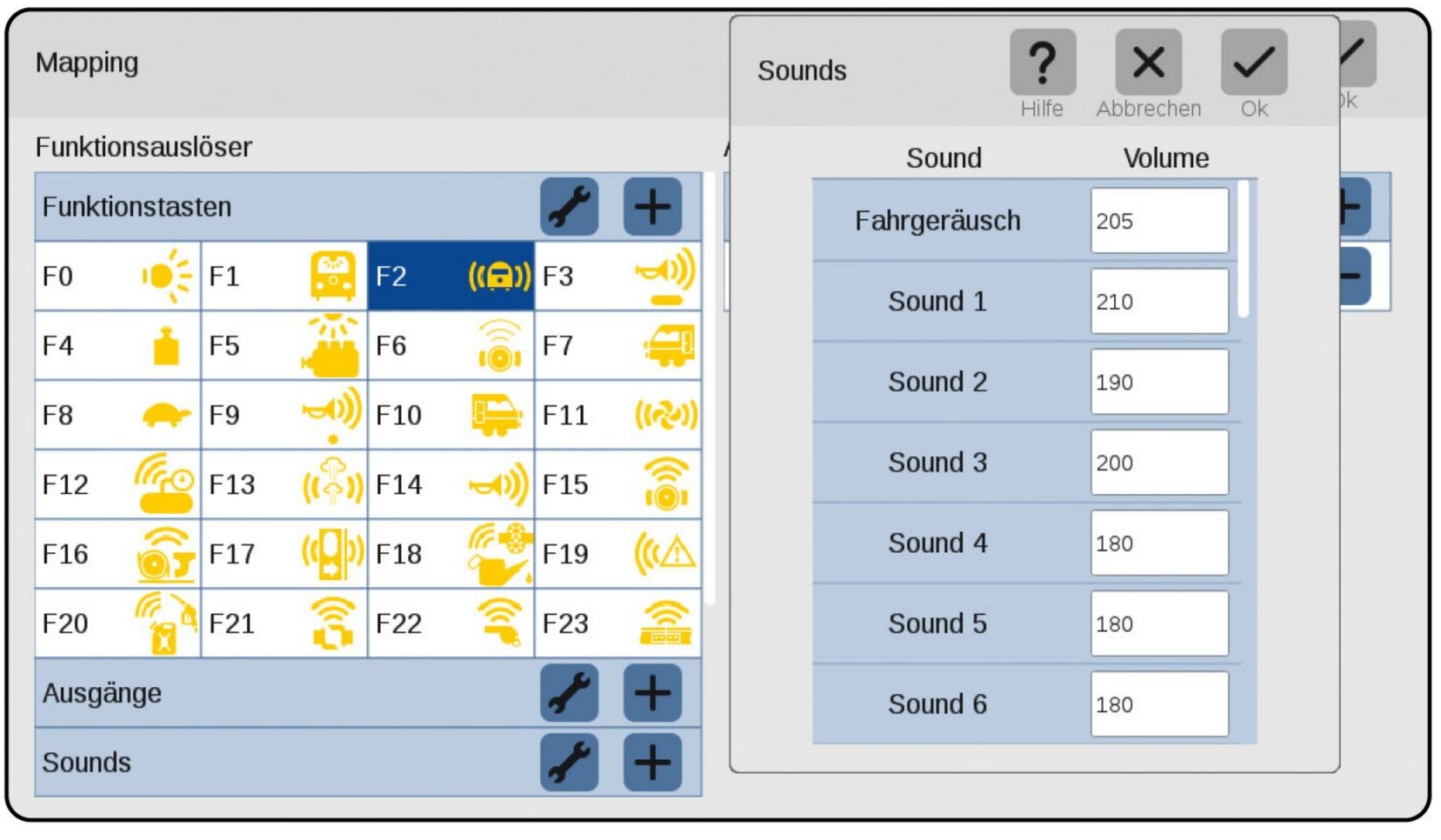


Mit dem Märklin Decoder Tool 3 können Loks auf verschiedenen Wegen programmiert werden: mit einem USB-Decoder-Programmer 60971 oder über eine Central Station.

→ Gesamtlautstärke liegt bei den heutigen Decodern zwischen 0 und 255, wobei 255 die maximale Lautstärke markiert. Wie laut ein Modell sein muss, ist sehr stark abhängig von den Umgebungsbedingungen. Loks, die in der Öffentlichkeit zum Beispiel auf einer Messe unterwegs sind, müssen meist lauter eingestellt sein, damit der Sound dort von den Messebesuchern auch wahrgenommen wird. Mit Rücksicht auf Mitbewohner ist bei einer Anlage in den eigenen vier Wänden häufig eine Verringerung des Soundpegels sinnvoll.

Diese Anpassung der Gesamtlautstärke ist auch im Betrieb meist schnell und unkompliziert möglich. Etwas mehr Aufwand ist zu betreiben, wenn man gezielt ein bestimmtes Geräusch lauter oder leiser haben möchte. Eine Änderung dieser Lautstärke ist im Konfigurationsmenü einer CS2 oder CS3 gut möglich.

Zuerst muss man natürlich wissen, welches Geräusch man verändern will. Hier hilft die für jedermann auf www.maerklin.de kostenlos erhältliche Software mDT3 (Märklin Decoder Tool 3). Damit können wir in der Funktionsübersicht zuerst ermitteln, welche Sounddatei durch die jeweilige Funktion ausgelöst wird. Neben dem Fahrsound für das Betriebsgeräusch gibt es bis zu 28 weitere mögliche Sounddateien, die mit den Namen Sound 1 bis Sound 28 gekennzeichnet sind. In dieser Software können Sie auch sehr gut prüfen, welcher Wert für die Lautstärke bei den einzelnen Soundfunktionen in der Serienversion der Lok eingestellt ist. Sie sehen somit, wie viel Spielraum Sie noch nach oben oder unten besitzen.



Mit der Central Station 3 lässt sich auch die Lautstärke der einzelnen Geräusche individuell anpassen, damit es zu den persönlichen Vorlieben passt.

Übrigens: Die einzelnen Sounddateien können mit dem Märklin Decoder Tool 3 auch angehört werden. Daher ist diese Software nicht nur für Umbauer interessant, sondern für jeden interessierten Modellbahner, der mehr über das Verhalten seines Modells erfahren will.

Zum individuellen Verändern der Lautstärke bei der Wiedergabe dieser Sounddateien empfehlen wir die Nutzung einer CS2 oder CS3. Wechseln Sie jeweils in das Menü zum Funktionsmapping. Rufen Sie dort die Funktion auf, bei der sie die Lautstärke verändern wollen. Wenn Ihr Decoder eine individuelle Veränderung der Lautstärke zulässt, wird jetzt hier auch ein entsprechendes Feld zum Verändern dieses Parameters angezeigt werden. Heutige Märklin Decoder bieten hier einen Einstellbereich bis zum Maximalwert 255 wie bei der Veränderung der Gesamtlautstärke an.

Hinweis: Sie wollen die Lautstärke erhöhen, aber es ist bereits der Maximalwert eingetragen? Dann helfen nur noch die Erhöhung der Gesamtlautstärke (CV63) bei diesem Fahrzeug und die Verringerung der Lautstärke bei allen anderen Soundfunktionen weiter.

Ist ein Sound sowohl Teil des Betriebsgeräuschs als auch einzeln per Funktion aufrufbar, bewirkt eine Veränderung der Lautstärke dieses Sounds, dass er an beiden Stellen mit der veränderten Lautstärke abgespielt wird.

Heutige Decoder besitzen über diese Einstellmöglichkeiten hinaus noch sehr viele weitere Parameter, die aber in der Praxis nur von wenigen Individualisten verändert werden. Meist sind es auch tiefer in der Materie agierende Umbauer, die ihr erworbenes Wissen gerne bei den Serienmodellen überprüfen. Wichtig ist immer, dass man sich zuerst klar darüber wird, was für einen Decodertyp man besitzt. Denn von Decodergeneration zu Decodergeneration gibt es deutliche Unterschiede in der Belegung und Wirkung der unterschiedlichen Parameter. Wer eine CS2 oder CS3 besitzt, wird dabei schnell die übersichtliche Programmieroberfläche dieser Geräte für die mfx-Decoder zu schätzen lernen. Bitte haben Sie auch immer im Hinterkopf, dass es Decoder gibt, die keinen Decoder-Reset kennen. Unbedarfte Änderungen können daher auch dazu führen, dass ein Decoder dauerhaft verstellt bleibt und nur durch einen Austausch wieder korrigiert werden kann.

Der letzte Schritt kann ein wichtiger Schritt für die Zukunft sein. Dokumentieren Sie die vorgenommenen Modifikationen, damit Sie später noch nachvollziehen können, welche Änderungen bei jedem Modell vorgenommen wurden. Sonst darf man nach einem Decoder-Reset die ursprünglichen Anpassungen immer wieder mühsam rekonstruieren. Wir wünschen viel Spaß beim Einrichten Ihrer Loks auf Ihre individuellen Wünsche.

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

Informationen zu den Loks und die Bedienungsanleitungen finden Sie bei den jeweiligen Produkten auf maerklin.de
Mehr Hinweise finden Sie auf www.maerklin.de/de/service

Praktische Tipps

Es gibt auf der Anlage auch Situationen, in denen die Anfahr- und Bremsverzögerungen kontraproduktiv sind. Das bekannteste Beispiel ist das Rangieren einer Lok an einen Wagenverband. Hier wollen wir die Lok immer im direkten Zugriff haben, damit sie ständig genau das umsetzt, was wir aktuell wünschen. Durch die Anfahr- und Bremsverzögerung reagiert die Lok auf neue Befehle aber nur zeitversetzt, was in dieser Situation unerwünscht ist. Da hilft dann entweder die Funktion zum Minimieren der eingestellten Anfahr- und Bremsverzögerung oder je nach Modell das Einschalten des Rangierganges. Diese zweite Funktion unterscheidet sich zur ersten nur in der zusätzlichen Verringerung der Höchstgeschwindigkeit. Natürlich reicht es für diese Funktion nicht aus, nur das angezeigte Symbol auszutauschen. Diese Funktion muss im Decoder entsprechend hinterlegt sein, damit sie auch so funktionieren kann.

MINITRIX

In älteren digitalen Spur-N-Modellen mit Sound ist die Soundelektronik separat ausgeführt. Bei diesen Modellen wird die Gesamtlautstärke nicht über CV63 sondern über CV902 verändert. Wird bei diesen Modellen CV63 verändert, ist häufig kein Sound mehr zu hören. Erst durch Neuprogrammieren von CV902 ist dieser Soundbaustein wieder hörbar zu machen.

Für Smartphones gibt es viele kostenlose Apps, mit denen die Lautstärke in einem Raum gemessen werden kann. Wer Rücksicht auf Mitbewohner, aber auch auf seine eigene Gesundheit nehmen will, sollte diese Hilfsmittel gerne nutzen.

Persönliche Anpassungen eines Modells sind einfach vorzunehmen, sollten jedoch dokumentiert werden.

Wenn Sie Veränderungen an den Einstellungen bei den Lokomotiven vornehmen, sollten Sie dies am besten genau dokumentieren. Ob dies in einer Lok-Kladde oder elektronisch im PC erfolgt, muss jeder für sich selbst entscheiden. Aber nur so haben Sie später die Möglichkeit, alle vorgenommenen Änderungen auch nach Monaten oder Jahren zu rekapitulieren. Denn spätestens nach einem Decoder-Reset oder bei einem Decoderwechsel sind alle Änderungen weg. Ohne Dokumentation werden sich nur die wenigsten an alle vorgenommenen Änderungen lückenlos erinnern können.

Die Unverzichtbare

Eine Lok, die gleich zweimal eine Blütezeit erlebt, muss schon etwas Besonderes sein. Die fleißigen Arbeitsbienen der BR 86 haben dieses Kunststück geschafft. In den Jahren vor und nach dem Zweiten Weltkrieg waren die kräftigen Tenderlokomotiven die Stars der Nebenbahnen. Märklin und Trix haben sie nun in zwei Varianten als fein detailliertes Hightech-Modell neu im Programm.

Die Highlights der BR 86

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Filigrane Ausführung weitgehend aus Metall.**
- **Vorbild-Auswahl ist längere Variante der Baureihe 86.**
- **Geschweißte Wasserkästen.**
- **Langer Ausschnitt an den Wasserkästen.**
- **Dreilicht-Spitzensignal.**
- **Führerstandsbeleuchtung separat digital schaltbar.**
- **Rote Schlusslichter separat digital schaltbar.**
- **Eingerichtet für Rauchsatz 72270.**
- **Spielewelt Digital-Decoder mfx+ (Märklin) mit vielfältigen Licht- und Geräuschfunktionen.**
- **Pufferhöhe nach NEM.**

Mit einem Museumszug der Interessengemeinschaft Dreiseenbahn ist die 86 333 im August 2015 direkt am Ufer des Schluchsees zwischen Titisee und Seebrugg unterwegs.

Ungewöhnliche Begegnung: Die 86 507 aus Dieringhausen trifft auf der H0-Schauanlage im Märklineum ihre sächsische Schwester 86 1360-6 aus Zittau. Noch sind beide Loks Handmuster aus der Modellkonstruktion. Doch schon der erste Eindruck überzeugt.

Als 1920 die Deutsche Reichsbahn gegründet wurde, standen die Verantwortlichen vor einem Dilemma. Auf den Nebenstrecken im Deutschen Reich kurvte eine Vielzahl von unterschiedlichen Loktypen herum. Rund 50 Nebenbahn-Baureihen hatten die alten Länderbahnen hinterlassen. Hinzu kam noch ein Sammelsurium betagter Hauptbahn-Loks, die sich hier ihr Gnadenbrot verdienten.

Ein wirtschaftlicher Betrieb war so nicht zu machen. Gefragt war eine universell einsetzbare Lok, stark genug für Güterzüge und trotzdem schnell genug für die Personenbeförderung. Im Jahr 1925 war es endlich so weit: Die Reichsbahn machte sich daran, einheitliche Baureihen zu konstruieren. Für die Nebenbahnen entwickelten die Ingenieure eine agile, kräftige Tenderlok, die ihr Gewicht von über 84 Tonnen auf vier Antriebsachsen und je eine Vor- und Nachlaufachse verteilte. Die über 1.000 PS leistende Loktype bekam die Baureihenbezeichnung 86. Neben den Baureihen 64 und 24 sollte sie auf den Nebenbahnen eine neue Ära einläuten.

Bis 1929 lieferten die Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe und die Linke-Hoffmann-Werke in Breslau die ersten 16 Vorserienloks aus. Die Maschinen bewährten sich auf Anhieb. Mit ihrer hohen Zugkraft, einer Achslast von 15 Tonnen und einer Höchstgeschwindigkeit von 70, später 80 Kilometern pro Stunde machten sie nicht nur auf dem „platten Land“ eine gute Figur. Sie eigneten sich auch für Personen- und Nahgüterzüge auf den Hauptbahnen. Binnen weniger Jahre wurden die 86er zum „Mädchen für alles“ bei der Reichsbahn. Zwar genossen Schnelltriebwagen wie der „Fliegende Hamburger“ oder der einzigartige „Schienenzeppelin“ den Ruhm jener Zeit. Aber wenn es um das Tagesgeschäft irgendwo auf dem 68.728 Kilometer langen Gleisnetz der Reichsbahn ging, kamen Arbeitsbienen wie die BR 86 zum Zug.

So ist es auch kein Wunder, dass bis 1943 stolze 774 Exemplare dieser Baureihe ausgeliefert wurden. Nahezu alle großen Lokomotivbauer in Deutschland wirkten an der Erfolgsgeschichte mit. In den Kriegsjahren lieferten auch Hersteller aus Wien und den von den Deutschen besetzten Gebieten zahlreiche Loks. Die BR 86 gehört damit zu den meistgebauten Einheitslokomotiven.

Im Verlauf der langen Produktionszeit gab es zahlreiche konstruktive Änderungen. So waren die ersten Maschinen noch mit Bissel-Laufachsen ausgerüstet. Später bekamen sie dann Kraus-Helmholtz-Lenkgestelle, die für eine Verbesserung der Kurvenlaufeigenschaften sorgten. Die Höchstgeschwindigkeit konnte dadurch von 70 auf 80 Kilometer pro Stunde heraufgesetzt werden. Die Gesamtlänge der Loks wuchs von 13.820 Millimetern auf 13.920 Millimeter. Markant war auch der 1941 eingeführte Wasserkasten mit einer im vorderen Teil verlängerten unteren Aussparung. Dadurch konnten bei Reparatur und Wartung wichtige Teile besser erreicht werden.

Als die Eisenbahner in Deutschland nach dem Krieg ihr verbliebenes Rollmaterial wieder zusammenkratzten, fanden sich im Westen des Landes noch 365 Maschinen der BR 86, die in den Bestand der neuen Deutschen Bundesbahn (DB) übergingen. Zu ihnen gesellten sich 1957 weitere 14 Exemplare der Saarbahnen. Im Osten nahm die Reichsbahn der DDR 164 Stück in ihre Bestände auf. Hüben wie drüben war der Bedarf enorm und die 86er erwiesen sich einmal mehr als unverzichtbar. In den 1950er- und frühen 1960er-Jahren sah man sie in der Bundesrepublik vor Personenzügen auf Hauptbahnen genauso wie vor Güterzügen irgendwo in der Provinz. Sie fuhren Eilzüge und leisteten Rangierdienste auf Güterbahnhöfen. Vor allem im Fränkischen und im Bayerischen dominierten die flinken Tenderloks den Verkehr auf den Nebenbahnen. Erst ab 1965 begann ihr Stern zu sinken. Die ziemlich betagten Dampfrösser fuhren eines nach dem anderen aufs Abstellgleis. Im Jahr 1974 quittierten die letzten drei 86er der Bundesbahn ihren Dienst.

Auch im östlichen Teil Deutschlands leisteten die Lokomotiven noch lange Jahre ganze Arbeit. Vor allem in Sachsen galten sie bis in die 1970er-Jahre als „Brot-und-Butter-Loks“. Auf den zum Teil schwierigen Mittelgebirgsstrecken konnten sie ihre Fähigkeiten unter Beweis stellen. Ab 1968 wurde das Bw Zittau die Heimat von 16 86ern. Ihr größter Star war die 86 1360-6, die durch ihren perfekten Pflegezustand glänzte. Bis 1976 kurvten diese sehr beliebten Lokomotiven wahlweise mit alten Länderbahnwagen, aber auch mit den damals hochmodernen Rekowaggons durch die Gegend. Dann endete auch in Sachsen ihre Zeit.

Heute können noch zehn dieser schönen Maschinen bewundert werden. Zwei, die 86 333 und die 86 744 der Preßnitztalbahn, sind sogar betriebsfähig und bundesweit bei Museumsfahrten unterwegs. Unter Dampf erinnern sie an eine der erfolgreichsten Loktypen auf deutschen Schienen. →

Die restaurierte 86 457 lässt sich im September 2019 im Eisenbahnmuseum Heilbronn die Sonne auf die Nase scheinen.

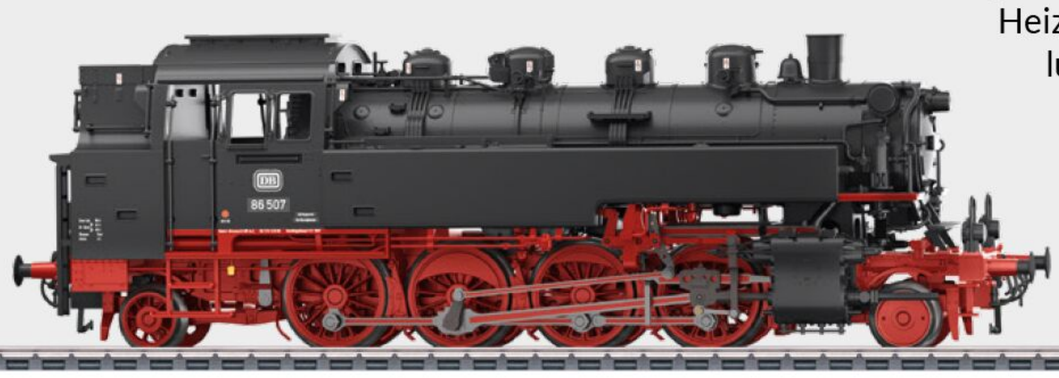
Dampflokomotive 86 507

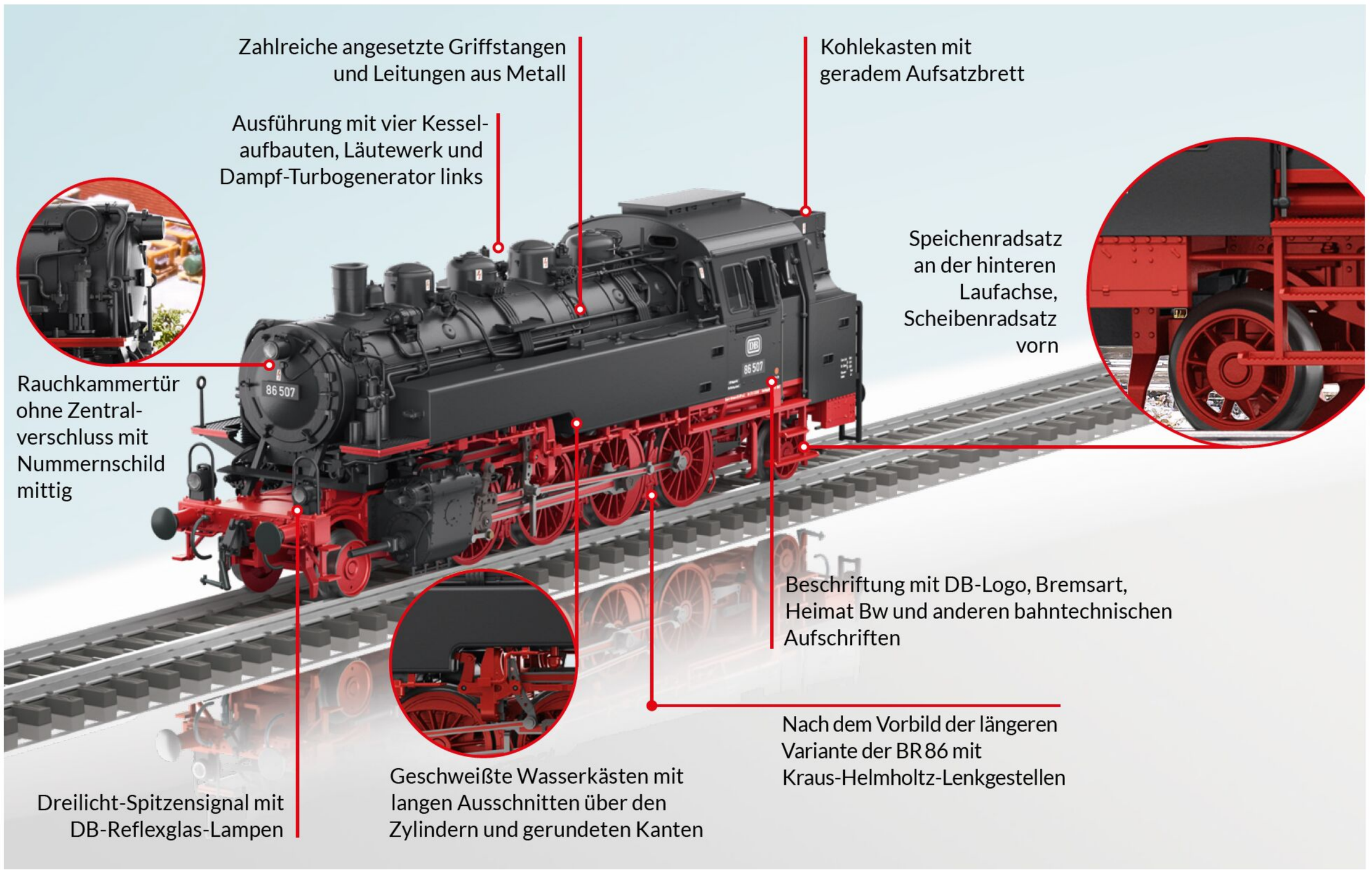
Märklin Art. 37086 | Trix Art. 25086

HO HO

Vorbild: Tender-Dampflokomotive Baureihe 86.0-8 der Deutschen Bundesbahn (DB). Grundfarbgebung schwarz mit rotem Fahrwerk. Ausführung mit vier Kesselaufbauten. Geschweißte Wasserkästen mit langen Ausschnitten über den Zylindern und gerundeter Kante. Dreilicht-Spitzensignal mit DB-Reflexglas-Lampen. Läutewerk, Turbodynamo links, Rauchkammertür ohne Zentralverschluss mit Nummernschild mittig, ohne Indusi, Kohlekasten mit geradem Aufsatzbrett. Betriebsnummer 86 507. Beheimatung BD Wuppertal, Bw Dieringhausen. Betriebszustand um 1964. Ep. III.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Licht- und Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. Vier Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive weitgehend aus Metall. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre, Bremsschläuche, Heizleitungen und Schraubenkupplungsimitationen liegen separat bei. Länge über Puffer 16,0 cm. Dieses Modell finden Sie in Gleichstromausführung im Trix H0-Sortiment unter Art. 25086.





Digital-Funktionen der Dampflokomotiven BR 86

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

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

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

Herbst-Neuheit

Dampflokomotive 86 1360-6

Märklin Art. 37087 | Trix Art. 25087

H0 H0

Als aktuelle Herbst-Neuheit kommt die BR 86 in einer weiteren Variante in den Handel. Dieses Modell hat eine 86er der DDR-Reichsbahn zum Vorbild, die sich in vielen interessanten Details von ihrer Schwestervariante unterscheidet.

Vorbild: Tender-Dampflokomotive Baureihe 86 der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR/DDR). Grundfarbgebung schwarz mit rotem Fahrwerk. Ausführung mit vier Kesselaufbauten. Geschweißte Wasserkästen mit langen Ausschnitten über den Zylindern und gerundeter vorderer Kante. Dreilicht-Spitzensignal. Läutewerk, Turbodynamo links, Rauchkammertür mit Zentralverschluss, Nummernschild unterhalb der Mitte auf der Rauchkammertür. Ohne Indusi. Kohlekasten mit Aufsatz. Vorlauf-Gestell mit Speichenradsatz. Nachlauf-Gestell mit Scheibenradsatz. Betriebsnummer 86 1360-6. Beheimatung RBD Cottbus, Bw Zittau. Betriebszustand um 1973. Ep. IV.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Licht- und Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. Vier Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive weitgehend aus Metall. Eingerichtet für Rauchsatz 72270. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Zwei rote Schlusslichter separat digital zuschaltbar. Zusätzlich ist die Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar. Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen und Leitungen aus Metall. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Länge über Puffer 16,0 cm.

Die BR 86 als Modelle

In diesen Genuss kommen nun auch wieder die Modellbahner. Märklin und Trix haben die beliebte Baureihe 86 komplett neu konstruiert und in zwei schön detaillierten Varianten ins Programm genommen. Vorbild für die DB-Version ist die 86 507. Das filigrane Modell ist weitgehend aus Metall und verfügt über einen mfx+-Spielewelt-Digital-Decoder (Märklin) mit zahlreichen Licht- und Soundfunktionen. So sind beispielsweise die Führerstandsbeleuchtung und die roten Schlusslichter separat digital schaltbar. Ein wichtiges Detail ist der Wasserkasten, der bei der Originallok geschweißt war und lange Ausschnitte über den Zylindern sowie längsseitig an der Oberseite abgerundete Kanten aufwies. Das Modell zeigt den Betriebszustand um das Jahr 1964, als die 86 507 im Bw Dieringhausen beheimatet war. Mit seinem Dreilicht-Spitzensignal mit DB-Reflexglas-Lampen, dem Läutewerk, der Lichtmaschine links, einer Rauchkammertür ohne Zentralverschluss, mittigem Nummernschild und weiteren Details gibt es sich als Zeitgenosse des westdeutschen Wirtschaftswunders zu erkennen.

So unterscheidet sich die 86 507 auch von ihrer mitteldeutschen Lokschwester, die bei Märklin und Trix aktuell in den Herbst-Neuheiten vorfährt: Diese Variante hat die Zittauer Lok mit der Nummer 86 1360-6 zum Vorbild, wie sie um 1973 unterwegs war. Das ebenfalls neu konstruierte Modell besitzt eine Rauchkammertür mit Zentralverschluss, unter dem das Nummernschild mittig angebracht ist. Eine weitere Besonderheit sind die unterschiedlichen Vor- und Nachlaufgestelle: In der Reichsbahn-Version findet sich hier ein Speichenradsatz vorn und ein Scheibenradsatz hinten. Bei der Bundesbahn-Variante ist es genau andersherum. Verschieden ist auch der Wasserkasten: Er hat bei dieser Ausführung oben eine eckige, dafür vorn eine abgerundete Kante. Beide Modelle werden über einen geregelten Hochleistungsantrieb über vier Achsen angetrieben. Sie sind eingerichtet für den Rauchsatz 72270.

Die DB-Variante kommt unter Art. 37086 in den Handel. Gleichstromfahrer finden das Modell im Trix Sortiment unter Art. 25086. Die sächsische Version bereichert unter Art. 37087 die Märklin Herbst-Neuheiten. Die Gleichstromausführung ist bei Trix unter Art. 25087 zu finden. Ein passendes Güterwagen-Set gibt es ebenfalls im Trix Programm unter Art. 24140, mit Angabe der benötigten Wechselstromradsätze. Passende Personenwagen stehen ebenfalls zur Verfügung, beispielsweise die „Donnerbüchsen“ aus dem Märklin H0-Programm. So lässt sich auch auf der Modellbahn ein wichtiges Kapitel Eisenbahngeschichte der Epochen III und IV zum Leben erwecken.

Text: sb; Fotos: Christian Bremer, Märklin, Philipp Sucher

Weitere Informationen zu den Lokomotiven und Wagen finden Sie auf www.maerklin.de sowie auf www.trix.de oder bei einem Fachhändler in Ihrer Nähe.

Trix Art. 24140

Art. 37086

Schienenstar in Schwarz

Eisenbahnfans weltweit denken bei der britischen Class A3-Lokomotive mit der Nummer 60103 sofort an den „Flying Scotsman“. Zu ihrem 100. Geburtstag im vergangenen Jahr haben Märklin und Trix dieser berühmten Dampflok mit einem fein gearbeiteten Modell ihre Aufwartung gemacht. Nun folgt eine weitere interessante Variante, die den fliegenden Schotten in Schwarz und mit ungewöhnlichen Details zeigt.

Das neue Modell des Flying Scotsman zeichnet eine wichtige Phase im Leben der Lok detailreich nach.

Er ist elegant und gilt als eine Ikone des britischen Dampflokbaus: Der Flying Scotsman ist eine der bekanntesten Dampflokomotiven der Welt. Unzählige Fotos, Filmberichte und Kalenderblätter haben diese mehr als 100 Jahre alte Lok mit ihrer schwarzen Front und der ansonsten grünen Lackierung in eine Berühmtheit verwandelt.

Während seines langen Lebens hat der Flying Scotsman eine ganze Reihe von Anstrichen getragen, beginnend mit dem LNER-Grün seiner frühen Jahre als A1-Lok bis zum heutigen British-Railways-Grün als A3-Lok. Während und nach dem Zweiten Weltkrieg waren in Großbritannien jedoch viele Lokomotiven schwarz gestrichen. Und so entschied man sich gegen Ende der jüngsten umfassenden Restaurierung, die 2006 begonnen hatte, die Lokomotive für die abschließende Montage und Testphase schwarz zu streichen. Außerdem ersetzte man für diese Zeit das Schild „The Flying Scotsman“ an der Lokfront durch eines mit der Aufschrift „National Railway Museum York“.

Eine weitere Besonderheit war, dass die Lokomotive gleichzeitig drei der Nummern trug, mit denen sie im aktiven Dienst unterwegs war. Die beiden Nummern 103 und 502 an den Seiten des Führerhauses stammten aus der Mitte der 1940er-Jahre. Und an der Rauchkammertür zeigte sie die British-Railways-Nummer 60103, die sie ab 1948 trug. Bis Februar 2016 war die Lok in ihrem schwarzen Farbschema zu bewundern. Danach bekam sie wieder ihren dunkelgrünen BR-Anstrich, in dem sie bis heute zu sehen ist.

Gebaut wurde der schicke Renner vor etwas mehr als 100 Jahren für die East Coast Main Line zwischen London und Edinburgh. Für diese Strecke war das Beste gerade gut genug: Ein Team von Ingenieuren um den erfahrenen Designer Sir Nigel Gresley kreierte die Class A1, eine elegante Schnellzuglok mit der Achsfolge 2’ C 1’ (4-6-2), die damals in Großbritannien eher unüblich war. Der Entwurf verfügte über ein Dreizylindertriebwerk, das rund 2.250 PS leisten konnte. Diese bewegten mächtige Treibräder mit einem Durchmesser von 2.032 Millimetern (80 Inches). Elf Jahre nach seiner Indienststellung wurde der Flying Scotsman die erste Lokomotive, die eine bestätigte Geschwindigkeit von 100 Meilen pro Stunde (160 Kilometer pro Stunde) erreichte.

Auf einer Testfahrt im Januar 2016 fuhr der Flying Scotsman in mattem „Postwar Black“-Anstrich und mit drei Nummern.

Im Jahr 1923 rollte ein brandneues Mitglied der Class A1 mit der Nummer 1472 aus der Lokfabrik. Im Februar 1924 wurde diese Lok „Flying Scotsman“ genannt und bekam die Nummer 4472. Sie war eine von fünf Lokomotiven, die den Schnellzug gleichen Namens zog. Im Jahr 1928 war die Lok die erste, die die 632 Kilometer (393 Meilen) lange Strecke der East Coast Main Line zwischen London und Edinburgh nonstop zurücklegte. Um diese Leistung vollbringen zu können, bekam sie einen neuartigen Tender mit auf die Reise, der 9,1 Tonnen Kohle fasste. Der Tender war einzigartig, denn er hatte einen schmalen Korridor, der durch den Wassertank führte. So konnte die Lokmannschaft während der langen Fahrt abgelöst werden.

Im Jahr 1928 wurde eine verbesserte Version der A1 unter der Bezeichnung Class A3 ausgeliefert. Ihr Erfolg führte dazu, dass auch die A1-Lokomotiven nach und nach umgebaut wurden. Für den Flying Scotsman war es 1947 so weit. Unter anderem bekam er einen neuen Kessel und wurde in LNER-Grün gestrichen. In dieser Zeit trug er die Nummer 103. Als 1948 die British Railways gegründet wurden, bekam er die Nummer 60103, die er bis heute trägt. Die majestätische Dampflokomotive wurde 1954 auf Links-Betrieb umgerüstet und blieb bis 1960 im Dienst. Um ihre Leistung noch weiter zu steigern, erhielt sie einen Doppelschornstein mit zwei „Kylchap“-Saugzuganlagen. 1960 bekam sie außerdem Windleitbleche, die an die deutschen Witte-Windleitbleche erinnerten. In den 1960er-Jahren machten Diesellokomotiven und die Elektrifizierung der Strecken Dampflokomotiven überflüssig.

Die Highlights der Class A3

- **Besonders filigrane Metallkonstruktion.**
- **Viele angesetzte Details.**
- **Serienmäßiger Raucheinsatz mit geschwindigkeitsabhängigem, dynamischem Rauchausstoß.**
- **Führerstands- und Tender-Durchgangs-Beleuchtung digital schaltbar.**
- **Vorbildgerecht mit drei Betriebsnummern beschriftet.**
- **Mit Spielewelt-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Licht- und Soundfunktionen.**
- **Pufferhöhe an Lok und Tender nach NEM.**

Anfang 1963 fuhr der Fliegende Schotte zum letzten Mal nach Plan. Der Unternehmer Alan Pegler rettete die Lok vor dem Schrottplatz. Er kaufte sie und ließ sie aufwendig so aufarbeiten, wie sie unter der Nummer 4472 gefahren war. Es folgte eine wechselvolle Geschichte mit verschiedenen Eigentümern. Der Scotsman repräsentierte Englands Handel Anfang der 1970er-Jahre in den USA. Nach Alan Peglers Bankrott wurde er von Sir William McAlpine gerettet und kam in der Folge 1988 nach Australien, wo er eine große Attraktion wurde und mit rund 640 Kilometern (425 Meilen) ohne Halt einen Distanz-Weltrekord für Dampflokomotiven aufstellte. →

Dampflokomotive Class A3 Flying Scotsman

Märklin Art. 39969 | Trix Art. 22885

HO HO

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive der Klasse A3 mit Schlepptender. Ausführung als Museumslokomotive in Postwar Black mit unterschiedlichen angeschriebenen Betriebsnummern 502 und 103 aus der Zeit um 1946 sowie die aktuelle Betriebsnummer 60103 auf der Rauchkammertür. Betriebsfähiger Museumszustand Anfang 2015 mit Korridor-Tender und Windleitblechen. Lokomotive des National Railway Museum in York.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Licht- und Soundfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. Drei Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Serienmäßig eingebauter Raucheinsatz, mit geschwindigkeitsabhängigem, dynamischem Rauchausstoß, digital schaltbar. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal an der Lok und eine Lampe an der Tenderrückseite konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Lampe an der Tenderrückseite kann auf rotes Licht umgeschaltet werden. Drittes Spitzenlicht an der Lokfront als elektrische Lampe separat zu- und auf rote Beleuchtung umschaltbar. Führerstandsbeleuchtung und Feuerbüchsenflackern digital schaltbar. Beleuchtung des Tender-Durchgangs digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Verstellbare Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Pufferhöhe an Lok und Tender nach NEM. Bremsschläuche, Schraubenkupplungsimitationen und geschlossene Zylinderdeckel liegen bei. Länge über Puffer ca. 24,5 cm. In Gleichstromausführung im Trix Sortiment unter Trix Art. 22885.

Zwei Seiten der gleichen Lok: Während seiner Aufarbeitung war der Flying Scotsman in mattem Schwarz gestrichen, um das Schwarz der Nachkriegszeit zu repräsentieren. Auf einer Seite trug er die Nummer 502 ...

... auf der anderen die Nummer 103. Seine Rauchkammertür zierte die Betriebsnummer 60103. Hier war auch das Frontschild mit der Aufschrift „National Railway Museum York“ zu finden.

Licensed by SCMG Enterprises Ltd. Flying Scotsman® and designs ©SCMG. Flying Scotsman is a National Railway Museum locomotive. Every purchase supports the museum. www.railwaymuseum.org.uk Die lokspezifischen Sounds wurden Märklin mit freundlicher Unterstützung von Dovetail Games, Kent, zur Verfügung gestellt.

→ Zurück in England wurde der Popmusik-Produzent Pete Waterman Miteigentümer, bevor die Lok 1996 an Dr. Tony Marchington verkauft wurde. Im Jahr 2004 wurde der Flying Scotsman erneut zum Verkauf angeboten. Eine Sammelaktion ermöglichte es, ihn der britischen Nation als Teil der Sammlung des National Railway Museum zu erhalten. An den Abschluss der dann folgenden Restaurierung erinnert nun das Modell von Märklin und Trix.

Der Flying Scotsman im Modell

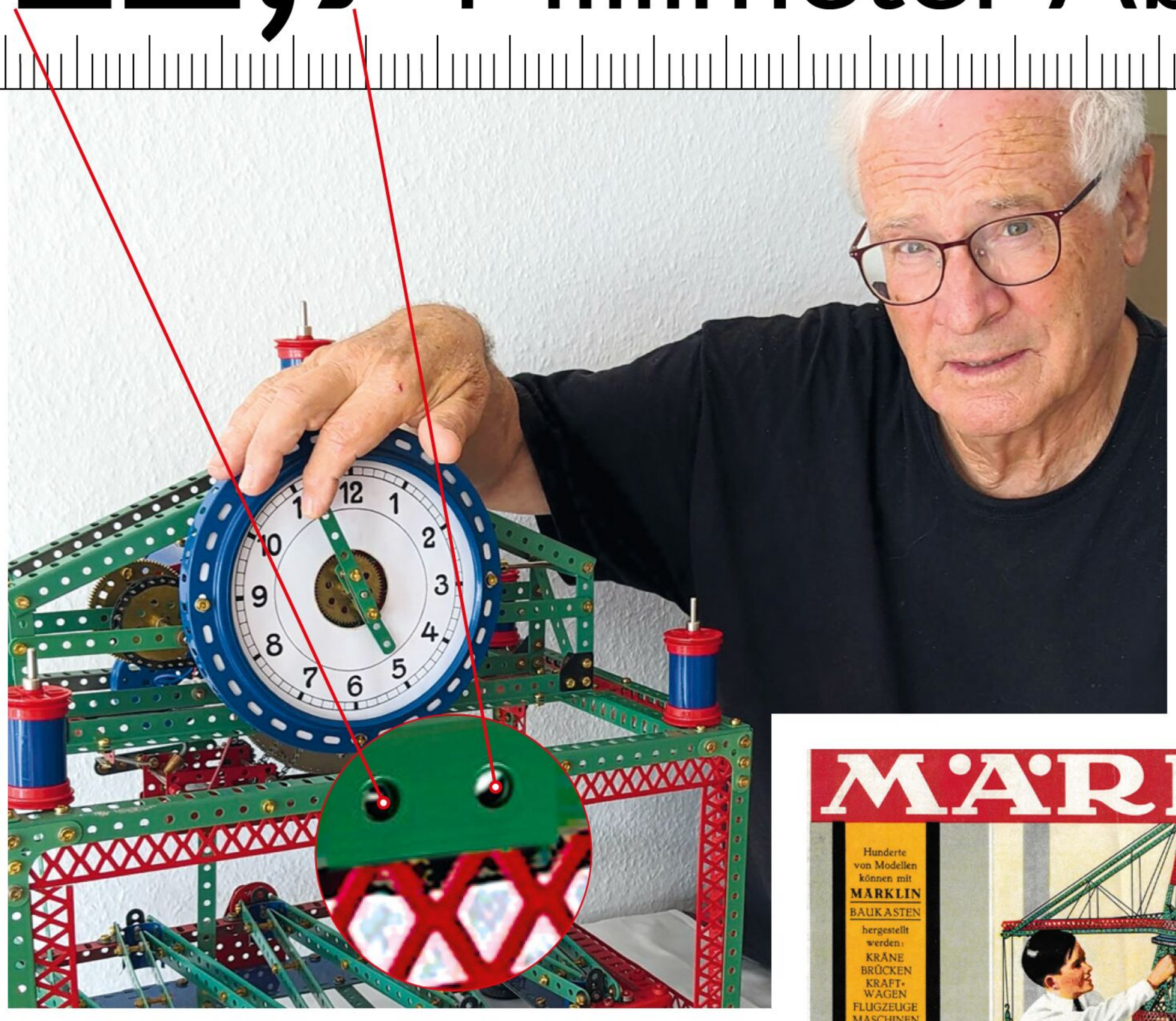
Weitgehend aus Metall gefertigt, wird das Modell von einem geregelten Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel angetrieben. Ein Digital-Decoder mfx+ (Märklin) ermöglicht umfangreiche Licht- und Soundfunktionen. Ein serienmäßig eingebauter Raucheinsatz mit geschwindigkeitsabhängigem, dynamischem Rauchausstoß ist digital schaltbar. Dies gilt ebenfalls für die zahlreichen Lichtfunktionen wie etwa die Führerstandsbeleuchtung, das Feuerbüchsenflackern oder die Beleuchtung des Tender-Durchgangs. Viele angesetzte Details und äußerst filigrane Bedruckungen werden auch dieses Modell des Flying Scotsman zu einer Attraktion auf der Modellbahn machen. Es kommt bei Märklin unter der Artikelnummer 39969 in den Fachhandel. In der Gleichstromausführung wird es im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22885 erhältlich sein.

Text: MM; Fotos: Märklin, David Dixon

Weitere Informationen zu den Modellen finden Sie auf www.maerklin.de sowie auf www.trix.de oder bei einem Fachhändler in Ihrer Nähe.

Die Märklin Zahl

12,7 Millimeter Abstand



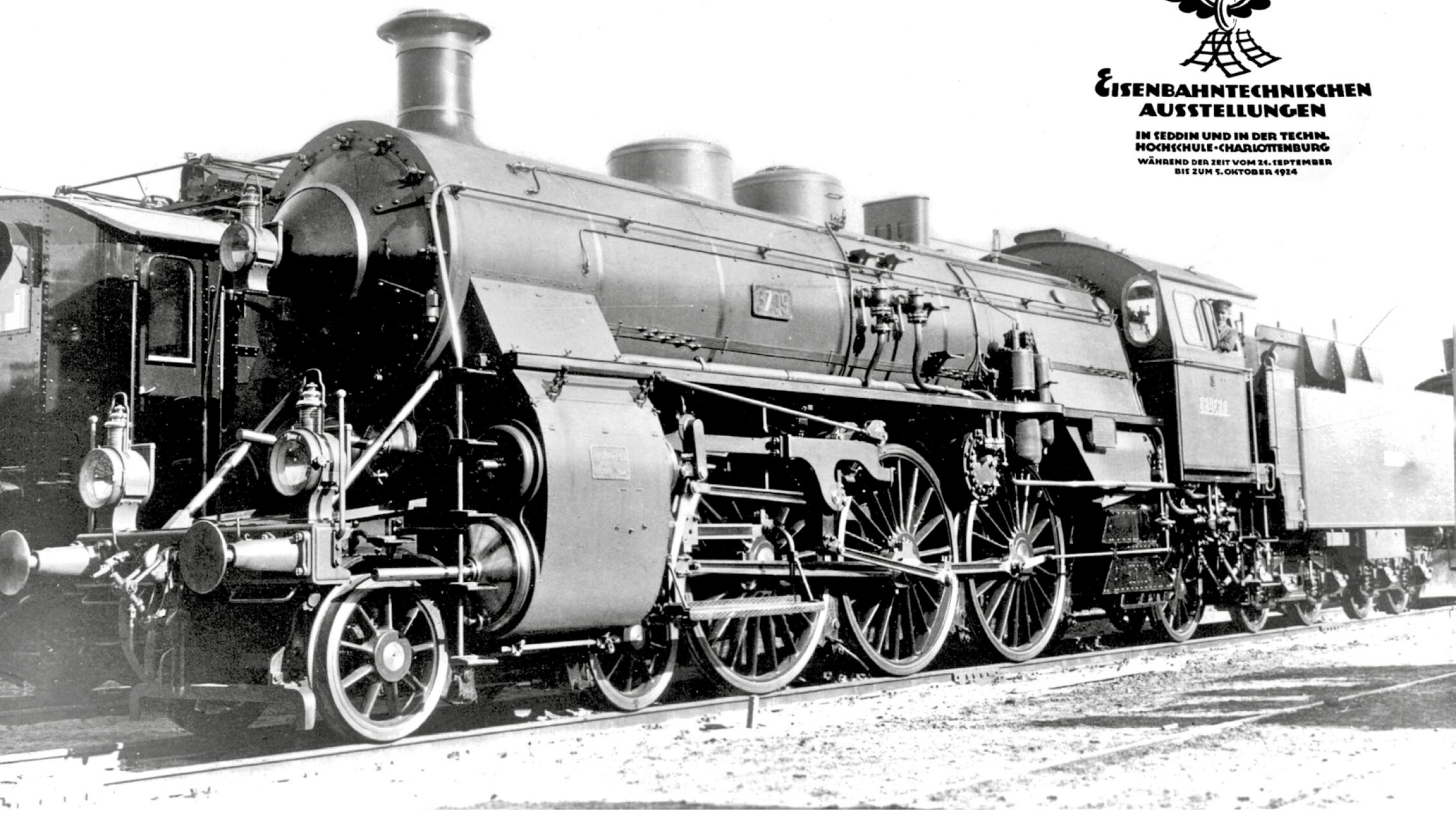
Wilfried von Tresckow entführt im Märklineum regelmäßig in die faszinierende Welt der Märklin Metallbaukästen. Weil diese auf eine Idee aus England zurückgehen, haben alle Teile „krumme Maße“. Daher beträgt der Lochabstand an den Metallstreben 12,7 Millimeter.

Metallbaukästen von Märklin waren für ganze Kindergenerationen ein beliebter Einstieg in die Welt der Technik. Mit ihnen konnten kleine Ingenieure vom Kran bis zum Riesenrad alles Mögliche zusammenbauen und sich ganz nebenbei mit den Gesetzen der Physik beschäftigen. Die gelochten Metallteile in den Kästen wiesen dabei eine Besonderheit auf: Weil das System ursprünglich auf ein Patent des Engländers Frank Hornby zurückging, hatten alle Einzelteile „krumme Maße“. So betrug beispielsweise der Lochabstand an den Blechstreben 12,7 Millimeter. Die Ritzel und Zahnräder hatten immer das Modul 38 dpi (Dents per Inch) und die Schrauben und Muttern stets das Gewinde 5/32 BSW. In den gut 80 Jahren, in denen Märklin diese Konstruktionsbaukästen herstellte, blieben diese Maße trotz des hierzulande üblichen metrischen Systems gleich – wozu sollte man auch etwas ändern, was so erfolgreich war?

Diese und viele andere interessante Geschichten rund um die Märklin Metallbaukästen erzählt in der Vorweihnachtszeit wieder Wilfried von Tresckow im Märklineum in Göppingen. An den Advents-Wochenenden 7. und 8. Dezember sowie 14. und 15. Dezember lässt das Mitglied des Freundeskreises Metallbaukästen die Blütezeit der Kästen wieder aufleben und zeigt, welche Schätze in seinem Modellpark lagern. Dabei sind neue, bisher noch nicht gezeigte Exponate genauso zu sehen wie die „Klassiker“ Bällchenbahn und Lorenzug. Außerdem zeigt Wilfried von Tresckow in diesem Jahr zwei richtig gehende Uhren auf der Basis dieser ausgeklügelten Technik. Gern steht der engagierte Aussteller für Gespräche bereit und erklärt Kindern und Erwachsenen seine selbst gebauten Modelle.

Text: sb; Fotos: Märklin, von Tresckow

Details zu den Ausstellungen, Veranstaltungen und zu den Schauanlagen im Märklineum sowie zu Anreise und Tickets finden Sie auf www.maerklineum.de



Die S 3/6 3709 stahl bei den „Eisenbahntechnischen Ausstellungen“ 1924 in Seddin den anderen etwa 120 Loks die Schau: Galt die Formgebung der S 3/6er schon immer als Musterbeispiel für Bahnästhetik, so trumpfte die Nummer 3709 nun in Blau mit glänzenden Messingapplikationen auf. 100 Jahre später fertigt Minitrix ein Digital-Modell des Prachtstücks mit Sound.

Doppeltes Jubiläum mit der blauen S 3/6 3709

Sie war der Glanzpunkt der Eisenbahnausstellung in Seddin vor 100 Jahren: die blau lackierte S 3/6 3709. Minitrix fertigt das Modell der Schnellzug-Dampflok erstmals als Digital-Maschine mit Sound – und begeht mit der eleganten Bayerin gleich noch ein zweites denkwürdiges Ereignis: Vor 175 Jahren wurde das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs München eröffnet.

Schnellzugwagen Bauart CCü, 3. Klasse (Minitrix Art. 15325), ursprünglich K.Bay.Sts.B.

Schnellzugwagen Bauart ABBü, 1./2. Klasse (Minitrix Art. 15324), ursprünglich K.Bay.Sts.B.

Bauart CCü, 3. Kl. (wie Zugschluss: Minitrix Art. 15325)

Die „Seddin“-S 3/6 3709 mit Schnellzugwagen: Minitrix stattet das aufwendig technisch modernisierte Modell (Trix Art. 16189) mit einem Digital-Decoder aus, über den zahlreiche Sound- und Betriebsfunktionen schaltbar sind. Dazu gehören das Zweilicht-Spitzensignal und das Zugbegegnungslicht mittig auf der konisch zulaufenden Rauchkammertür der Lok der BR 18.5.

Exotische Loks mit Dieselmotor, ein genieteter „Benzoltriebwagen“, die nigelnagelneue preußische Schnellzug-E-Lok der späteren Baureihe E 06 mit Stangenantrieb, die gigantische fünffach gekuppelte Tenderdampflok der späteren Baureihe 95.0 für Rampen – auf der Eisenbahntechnischen Ausstellung in Seddin bei Potsdam im Herbst 1924 kam das Publikum für eine Reichsmark Eintritt auf seine Kosten. Circa 120 Loks buhlten um Aufmerksamkeit, doch gegen die Grandezza der amtierenden Dampflok-Königin hatten die Prätendenten keine Chance: Der Star der Ausstellung war die Schnellzug-Dampflok S 3/6 mit Nummer 3709, in blauer Lackierung mit goldenen Applikationen – Messingglanz bis hinauf zur Schornsteinkrone. Kein Wunder, dass die dynamisch gestaltete Maffei-Schnellzuglok auch die Ausstellungsplakate zierte. 1926 wurde die Lok der Bauserie k bei der Deutschen Reichsbahn als 18 508 der Baureihe 18.4-5 zugeordnet.

Die Pacific-Loks (Achsfolge 2’C1) der Gattung S 3/6 entstanden bei Maffei unter Leitung von Anton Hammel und Heinrich Leppla, passten leistungsseitig in den Geschwindigkeitsrausch der Zeit, sie waren technisch topmodern und galten als formschön. Design als Qualitätskriterium oder wie es der Eisenbahningenieur Kurt Ewald 1927 formulierte: „Jede Unschönheit in der Formgebung weist auf eine technische Unzweckmäßigkeit hin.“ Was genau machte die bayerische S 3/6, 16 Jahre nachdem die Auslieferung der ersten Bauserie 1908 begann, zum Aushängeschild der Eisenbahn?

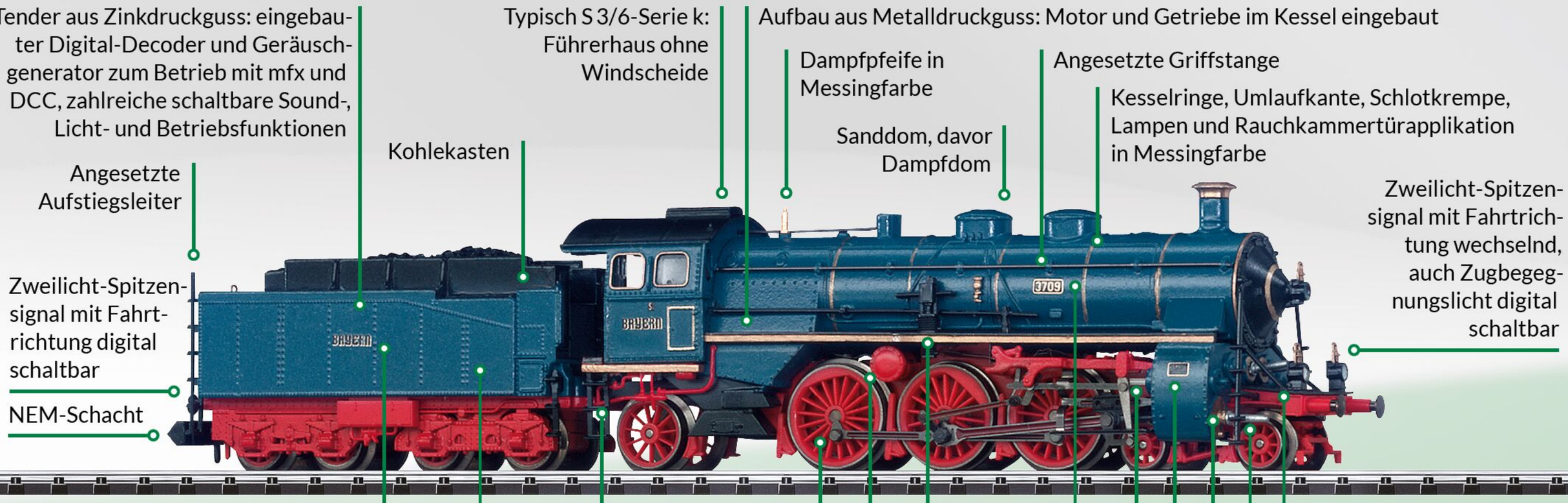
- **Geschwindigkeit: Das Vierzylinder-Verbund-Heißdampf-Triebwerk mit einer Leistung von 1.830 PSi beschleunigte die über Puffer 21.317 Millimeter langen Loks auf eine Höchstgeschwindigkeit von 120 Kilometern pro Stunde. Die Kuppelräder besitzen einen Durchmesser von 1.870 Millimetern. Weil die Konstrukteure die Massenverteilung brillant austarierten, bescheinigten die Lokführer den Maschinen eine hohe Laufruhe.**
- **Konstruktion: Die Maffei-Konstruktion brach mit dem Lehrsatz, ein tiefer Lokschwerpunkt verhindere eine Entgleisung. Die S 3/6-Maschinen besaßen einen leichten wie stabilen Barrenrahmen, der durch den hochgelagerten Kessel guten Zugang zu den Innentriebwerken erlaubte – Wartungsfreundlichkeit und Eleganz finden bei den „Hochhaxigen“ zusammen.** →

Epoche II-Zug mit S 3/6 3709 (Farbgebung Wagen fiktiv).

| Vierachsiger Schnellzug-Gepäckwagen Bauart PPü (Minitrix Art. 15323), ursprünglich K.Bay.Sts.B.

| Schnellzug-Dampflok S 3/6 Nummer 3709 (Minitrix Art. 16189) der Deutschen Reichsbahn (Gruppenverwaltung Bayern)

Minitrix Modellumsetzung der Seddin-Lokomotive S 3/6 Nummer 3709



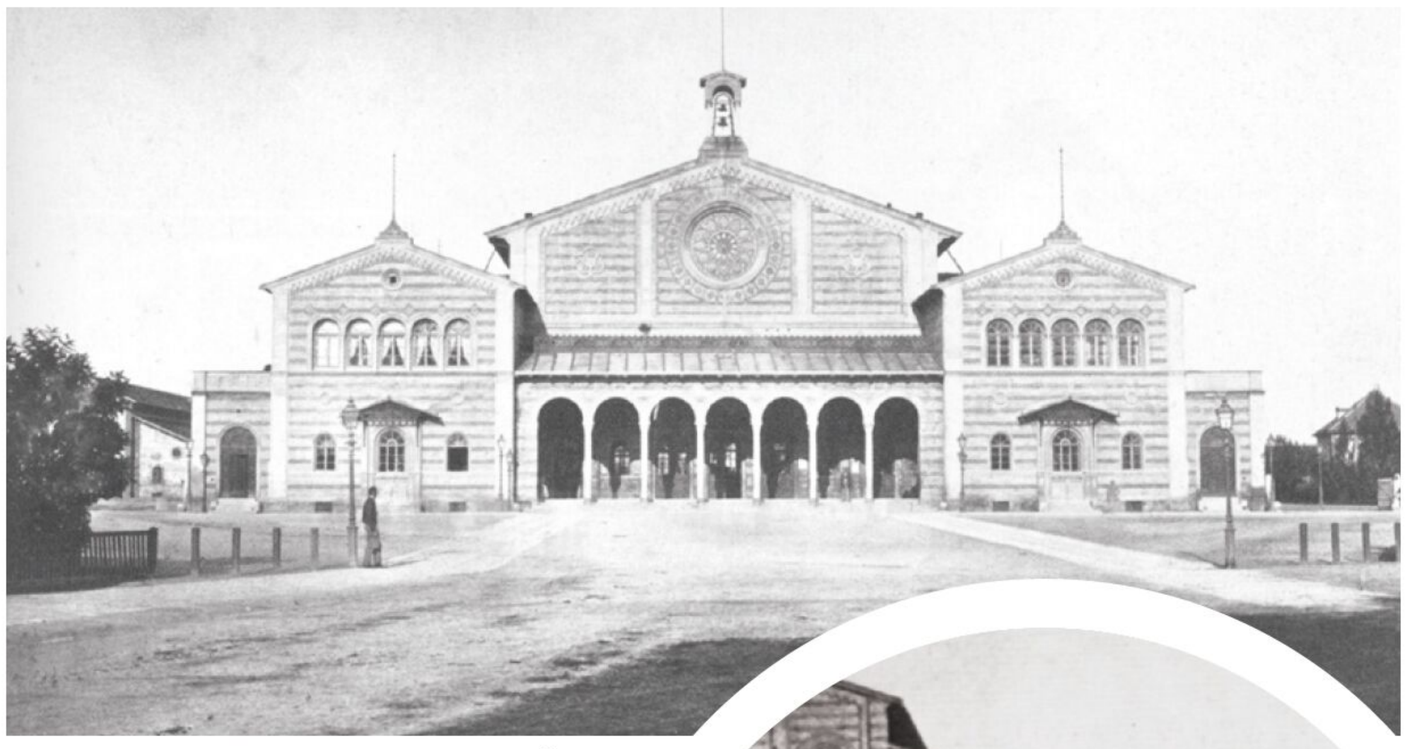
Der blaue Schnellzug

Um den Auftritt der Seddin-S 3/6 auf der Anlage wirkungsvoll zu gestalten, fertigt Minitrix drei vierachsige Schnellzugwagentypen der Gruppenverwaltung Bayern in einer fiktiven blauen Farbgebung im Betriebszustand um 1924 (siehe Seiten 36/37 unten). Direkt hinter der Dampflok läuft ein Schnellzug-Gepäckwagen Bauart PPü (Minitrix Art. 15323), dann folgt ein Schnellzugwagen der Bauart CCü der 3. Klasse (Minitrix Art. 15324) und ein Schnellzugwagen der Bauart ABBü für Reisende der 1./2. Klasse (Minitrix Art. 15325). Um den Zug zeittypisch zusammenzustellen, lässt sich nochmals ein 3. Klasse-Schnellzugwagen Bauart CCü als Zugschluss anhängen. Die Wagen sind fein detailliert – angefangen beim Dach mit den Entlüftungshauben der Gaslampen über die Fensterbänder bis hin zu den Untergestellen mit Sprengwerk und den Drehgestellen bayerischer Bauart. Beim Gepäckwagen mit Kanzel ist die auch innenliegende Vergitterung der Fenster nachgebildet.

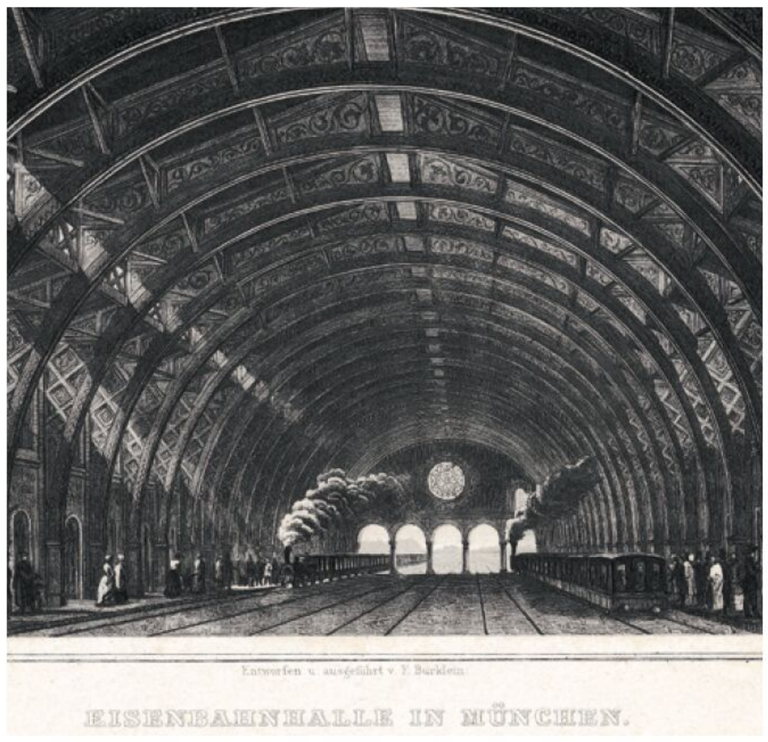
Harmonische Formgebung: Dr. Rainer Mertens vom DB Museum Nürnberg führt in „Design & Bahn“ für die Ästhetik nicht nur den „hoch liegenden Langkessel mit der glatten Oberfläche ohne das sonst übliche Geflecht von Leitungen“ an: „Die kaum über den Kessel ragenden Körper von Schlot, Dampfdom und Sandkasten, das Triebwerk mit den großen Speichenrädern sowie die konisch zulaufende Rauchkammer an der Spitze der Lokomotive lassen das Fahrzeug elegant und dynamisch wie einen Torpedo auf Schienen aussehen.“

Dass die Loks der Gattung nicht nur schlau konstruiert und leistungsstark waren, beweist die erfolgreiche Baugeschichte: Von den Schnellzugloks mit der geringen Achslast von 17,6 Tonnen wurden zwischen 1908 und 1931 in 14 Serien 159 Maschinen im Auftrag der Bayerischen Staatsbahn und der Deutschen Reichsbahn hergestellt.

„Auf der Ausstellung in Seddin und der zugehörigen internationalen Fachtagung in Berlin wurde vor 100 Jahren die Moderne der Eisenbahn diskutiert – die drei Traktionen Dampf, Diesel und Elektrik sortieren sich“, blickt Minitrix Produktmanager Claus Ballsieper zurück. „Das 100-Jahre-Jubiläum dieser wegweisenden Technikdemonstration ist für Minitrix Anlass, die S 3/6 3709 der DRG Gruppenverwaltung Bayern in der authentischen blauen Seddin-Sonderlackierung mit messingfarbenen Applikationen von der Schlotkrempe bis zu den Zylinderdeckeln aufzulegen – als Überarbeitung unseres Clubmodells von 2007, nun mit einem funktionsstarken Digital-Decoder und somit erstmals auch mit Sound.“ Dazu wird ein passendes



Vorplatz des „Centralbahnhofs“ München um 1854: Der Architekt Friedrich Bürklein baute eine Einfahrtshalle im Stil des Historismus für fünf Gleise. Am 1. Oktober 1849 wurde die „Basilika des Verkehrs“ offiziell eröffnet – vor nun 175 Jahren.



Die Eisenbahnhalle in München um 1850: Der Stich zeigt die von gebogenen Bohlenbindern überspannte Halle des Kopfbahnhofs. Sie war 111 Meter lang, 29 Meter breit und 20 Meter hoch. Rundbögen und Rosette erinnern an Italiens romanische Kirchenbauten.

Seddin-Vorbild 18 508 im Museum (locorama.ch): Die Schnellzuglok in Privatbesitz wird bisweilen aus der Lokremise der Eisenbahn-Erlebniswelt Romanshorn gezogen. Das Locorama hütet auch Loks wie den „Elephant“ C 5/6, „Tigerli“ E 3/3 oder auch die Ec 3/5 Nr. 3 der einstigen Mittel-Thurgau-Bahn.

Wagen-Set angeboten (siehe Kasten links). „Lokaufbau und Tender bestehen aus Zinkdruckguss, der Motor sitzt im Kessel, Decoder und Geräuschgenerator sind im Tender untergebracht: Hier ist ausreichend Bauraum für die Schallkapsel vorhanden, damit die zahlreichen Geräuschfunktionen zur Geltung kommen. Außerdem sind viele Lichtfunktionen digital schaltbar – vom Zweilicht-Spitzensignal und dem Zugbegegnungslicht über die Führerstandsbeleuchtung bis hin zum Feuerbüchsenflackern.“

Mit der prachtvollen S 3/6 3709 in Seddin-Lackierung hat Produktmanager Claus Ballsieper noch ein zweites, bayerisch angehauchtes Jubiläum im Sinn: „Vor 175 Jahren wurde der Centralbahnhof München vom Stararchitekten Friedrich Bürklein eröffnet. Er ist der Ursprung eines Großbahnhofs, der heute nach offizieller Statistik jeden Tag von etwa 450.000 Personen genutzt wird.“ Bürklein errichtete den Kopfbahnhof 1847 bis 1849 im Stil des Historismus – „die romanisch anmutenden Rundbogenarkaden und die Rosette an der Front haben dem Gebäude den Ruf einer sakralen Basilika eingetragen“. Die Perronhalle mit den Bohlenbindern selbst ist topmodern – eine atemberaubende Ingenieursleistung. Im Ministerialschreiben von 1849 an König Maximilian wird denn Bürklein auch gelobt: „Der Münchner Bahnhof steht jedenfalls keinem anderen in Deutschland nach, er zeichnet sich durch Eleganz und Zweckmäßigkeit weit vor allen übrigen selben Bauten an der bayerischen Bahn aus.“ Dann folgt ein Satz, der heute beim Projekt „Stuttgart 21“ sicherlich ungläubiges Staunen hervorruft: „Soviel bis jetzt bekannt, fand keine Kostenüberschreitung statt, es wurde vielmehr mit verhältnismäßig geringen Mitteln Außerordentliches geleistet.“

Text: Rochus Rademacher; Fotos: Josef Albert/CC, Rudolf Gottgetreu/CC, Franz Hanfstaengel/CC, Werner Hubert/Slg. Eisenbahnstiftung, Minitrix, Eisenbahn-Erlebniswelt Romanshorn

Ausführliche Informationen zu den Minitrix Modellen Art. 16189, 15323, 15324 und 15325 finden Sie unter unter www.trix.de und im Minitrix Herbst-Katalog 2024.

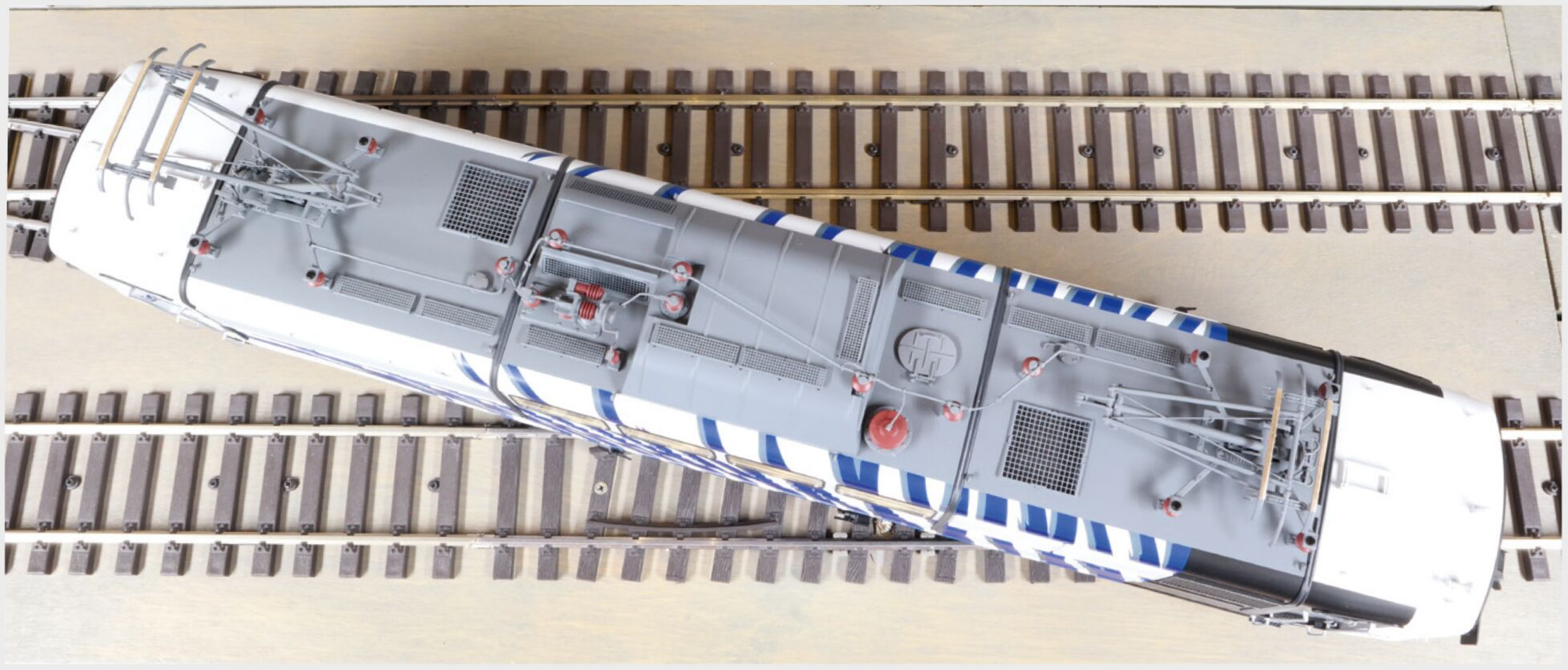
Die Führerstandstüren sind gefedert und lassen sich nach innen öffnen. Über zwei Funktionstasten werden unabhängig voneinander der jeweils in Fahrtrichtung vordere Führerstand und/oder das Display des elektronischen Buchfahrplans sowie die Bordinstrumente und eine Kontrollleuchte beleuchtet.

Hier geht's zum Video

Unterwegs mit dem Zebra

Ein Modell, das beeindruckt: Knapp 61 Zentimeter lang und sieben Kilogramm schwer ist die Baureihe 151 der Modelbahn-Königsklasse im Maßstab 1:32. Wir konnten die Güterzuglok (Art. 55257) in einer der drei Epoche VI-Varianten einem ersten Praxistest unterziehen – im beliebten Zebra-Farbkleid von Lokomotion.

Im Maschinenraum sind viele Details nachgebildet und über jedem der acht Fenster befindet sich eine kräftig leuchtende LED.



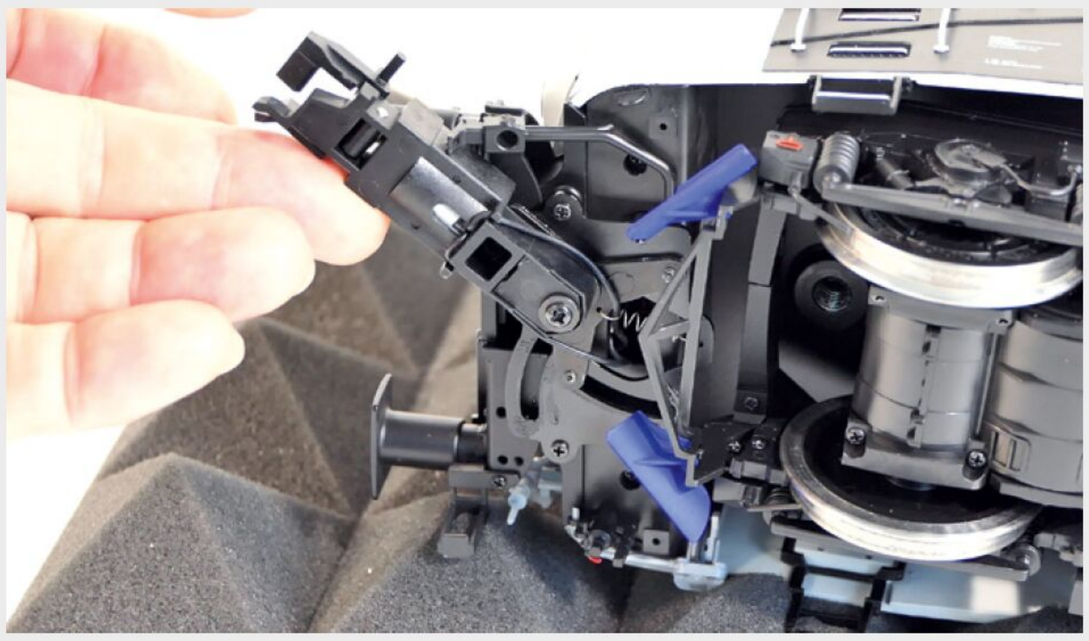
Obwohl die Lok samt Federpuffer vorbildgerecht 609 Millimeter lang ist und die Drehgestelle inklusive daran angebrachter Schienenräumer jeweils 23 Zentimeter messen, bewältigt sie problemlos Gegenweichen mit 1.020 Millimetern Abzweigradius.

Bereits das Vorbild zeigte sich in bunter Vielfalt. Nun bringt Märklin für Spur-1-Fans gleich sieben Varianten der E-Lok-Baureihe 151 aus den Epochen IV bis VI auf das Modellbahngleis. Die 151 034-6 (Art. 55251) zeigt sich in der chromoxidgrünen Anfangslackierung der ab November 1972 gebauten Lokomotive. Die 151 111-2 (Art. 55252) hat Märklin in Ozeanblau/Elfenbein in Szene gesetzt – so wie damals alle Loks ab der 151 076. Die zwei roten Modelle der Epoche V haben wie ihre Vorgängerinnen Scherenstromabnehmer (Art. 55254 und 55255), während die 151 035-3 (Art. 55256) bereits mit Einholmstromabnehmern gemäß Bauart DBS 54 nachgebildet wurde. Auch die 162.007 von Hectorrail (Art. 55253) sowie die hier vorgestellte 151 060-1 (Art. 55257) von Lokomotion stehen als moderne Loks auf den Spur-1-Gleisen.

Gefertigt wurden sie größtenteils mittels Zinkdruckguss. Messingfeingussteile sowie teilweise Teile aus Kunststoffspritzguss verfeinern sie. Obwohl sie 609 Millimeter lang sind, absolvieren sie nicht nur enge Gleisbögen mit 1.020 Millimetern Radius, sondern sogar entsprechende Gegenweichen. In Fahrstufe 1 schnurrte das Modell gemächlich und laufruhig mit umgerechnet 2,9 Kilometern pro Stunde dahin. Bei aktiviertem Rangiergang brauchte es 42 Sekunden für einen Meter und die Maximalgeschwindigkeit reduzierte sich für ein feinfühliges Fahrvergnügen deutlich von umgerechnet weit über 100 auf unter 40 Kilometer pro Stunde.

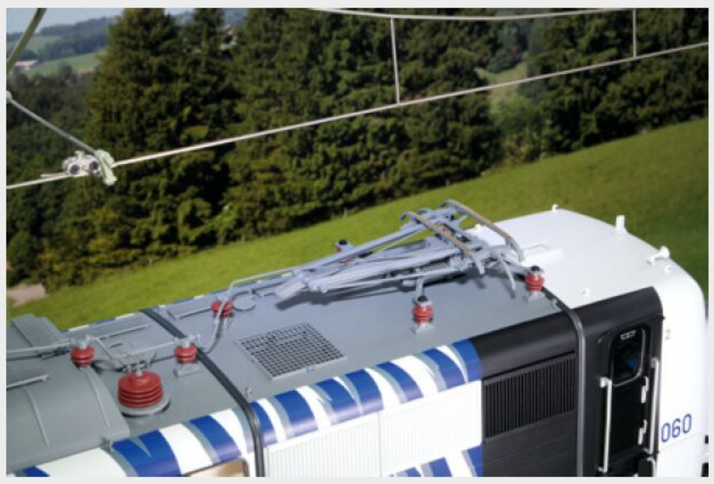
Im 80 Zentimeter langen Schmuckkarton mit Gesamtgewicht von 10,7 Kilogramm ist das Modell auf einem schicken Alu-Präsentationsblech mit zwei Sicherungsbolzen für den Transport fixiert.

Für reichlich Kraft sorgen zwei Motoren, die der Länge nach über den Drehgestellen montiert sind und die innere Achse bei der Lokmitte antreiben. Zu den anderen Achsen führen hintereinander zwei Kardanwellen. Die Kugellager der Achsen sind in den Drehgestellen nach oben abgefedert. Für eine zuverlässige Stromaufnahme befinden sich zusätzlich an den vorderen und hinteren Radsätzen Achsschleifer. Zwischen beiden Drehgestellen sitzt unter der abschraubbaren Nachbildung des Batteriekastens der mit 31 Funktionen programmierte Multiprotokoll-Digital-Decoder.



Am Lokende ist eine weit auslenkbare Telex-Klauenkupplung montiert. Für die Lokfront befindet sich eine im Karton.

Auch die nachgebildete Achsfederung, die Bremsanlage und viele weitere Kleinteile der Drehgestelle sind sehr detailliert.



Die Einholm-Stromabnehmer werden einzeln per Funktionstaste angehoben.

Beim „Nachwippen“ werden sie zweimal ein paar Millimeter zurückgezogen.

Der Vorgang dauert drei Sekunden. Der maximale Hub beträgt 55 Millimeter.

Während die Stromabnehmer motorisiert gehoben oder gesenkt werden, ertönt ein entsprechendes Geräusch. Bei Aktivierung des Betriebssounds hört man zwölf Sekunden lang einen Aufrüstvorgang und bei Deaktivierung einen Abrüstvorgang. Beim Standgeräusch ertönt alle 40 bis 50 Sekunden entweder der Lüfter oder der Kompressor. Während der Fahrt gibt es gelegentlich auch einen Sifa-Warnton. Er ist ebenso per Funktionstaste auslösbar wie die Sounds von Druckluft, Handkurbel, Kompressor, Lüfter, Pfeife, Rangierpfiff, Sanden und Scheibenwischer. Auch die typischen Geräusche der Bahnhofsumgebung sowie des An- und Abkuppelns sind zu hören. Ein Kabinenfunk-Dialog und diverse Bahnhofsansagen sind ebenfalls abspielbar. Hierzu ist hinter jedem Führerstand eine Schallkapsel mit einem kräftig nach unten abstrahlenden Lautsprecher eingebaut.

Außerdem hat die Lok wieder einen leistungsfähigen Energiepuffer. Er überbrückte selbst bei totalem Stromausfall in mittlerer Fahrstufe bei umgerechnet rund 48 Kilometern pro Stunde viereinhalb Sekunden oder 90 Zentimeter. Dabei lief sogar der Fahrsound weiter und lediglich die Helligkeit der LEDs reduzierte sich ein wenig. Optisch wartet die 151 nicht nur mit einer lupenreinen Beschriftung auf, sondern mit vielen liebevoll konstruierten, filigranen Details. So befindet sich etwa unter der jeweils rechten Führerstandstüre die Nachbildung einer Anfahrleuchte samt entsprechender Glas-Schutzabdeckung. Die jeweils in Fahrtrichtung vordere kann per Funktionstaste aktiviert werden.

Text und Fotos: Peter Pernsteiner

Wer die 151 060-1 im Redaktions-Testeinsatz erleben möchte, findet ein Video unseres Autors auf der Videoplattform Youtube (siehe QR-Code auf Seite 40).

Ein kleines, aber feines Detail ist die Anfahrleuchte (oben). An der Lokfront sind zahlreiche Zurüstteile montiert.

Neu im Märklin Fachgeschäft

Wir zeigen eine Auswahl der Modelle, die jetzt oder in Kürze erhältlich sind. Diese können bereits ab Werk ausverkauft sein, also schauen Sie beim Händler rein (*www.maerklin.de/haendler*).

Darüber hinaus kann man bei Märklin im Internet weitere Serienmodelle entdecken, von denen manche noch erhältlich sind: Unter *www.maerklin.de/emotion* **präsentiert sich unter anderem dieser dänische Nahverkehrs-Dieseltriebwagen Baureihe 648.2.**

H0 Märklin

45903 Märklin Katalogwagen 1932

Die Sammelserie der Märklin Katalogwagen erweitert ein privater Kühlwagen Ibopqs mit dem Motiv des Märklin Katalogs von 1932. Es zeigt eine österreichische Dampflok der Reihe 12 in voller Fahrt. Das Bild ist für ein besonders wertiges Erscheinungsbild als Relief aufgedruckt. Mit Gleichstromradsatz E32376004 auch für Trix Fahrer.

36817 Diesel-Rangierlok Köf II

Über viele Jahre unentbehrlich im Bahnbetrieb waren die Diesel-Rangierlokomotiven Köf II. Das Modell zeigt die Ausführung mit offenem Führerhaus in den Farben der Luxemburgischen Staatsbahnen (CFL) im Betriebszustand der 1950er-Jahre. Ein passendes Muldenkippwagen-Set gibt es unter Art. 46358 im Märklin H0-Sortiment. Ep. III.

43767 Halbspeisewagen FD „Königssee“

Ein wichtiger Teil des FD 1980 „Königssee“ war der Halbspeisewagen der Bauart ARmz 211.0. Die Teil-Neukonstruktion des Modells verfügt über eine detailreiche mehrfarbige Inneneinrichtung sowie zahlreiche Lichtfunktionen, die jeweils separat digital schaltbar sind. Ep. IV.

Produkt-Highlight Märklin

H0

46231 Selbstentladewagen-Set

Für den Transport von Kalkstein wurde dieser vierachsige, offene Selbstentladewagen der Bauart Fad (ehemals OOtz 43 DRB) der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) eingesetzt. Das Set mit drei Wagen hat die Ausführung mit mittelhohem Oberkasten und Bremserbühne als Vorbild, das über Pressblech-Drehgestelle der Einheitsbauart ohne eingeschweißten Unterzug als Verstärkung verfügte. Es ist eine Wiederauflage mit neuen Betriebsnummern und attraktiver Beladung in maßstabgerechter Körnung. Alle Wagen haben eine Bremserbühne und ein stirnseitiges Stellrad. Ein Selbstentladewagen-Set mit weiteren drei Betriebsnummern findet sich im Trix Sortiment unter Art. 24121 mit Angabe der benötigten Tauschradsätze. Zusammen bilden sie einen Ganzzug, der idealerweise von einer Elektrolokomotive der Reihe 1189 (Art. 39089 und 39090 im Märklin H0-Sortiment) gezogen wird. Ep. IV.

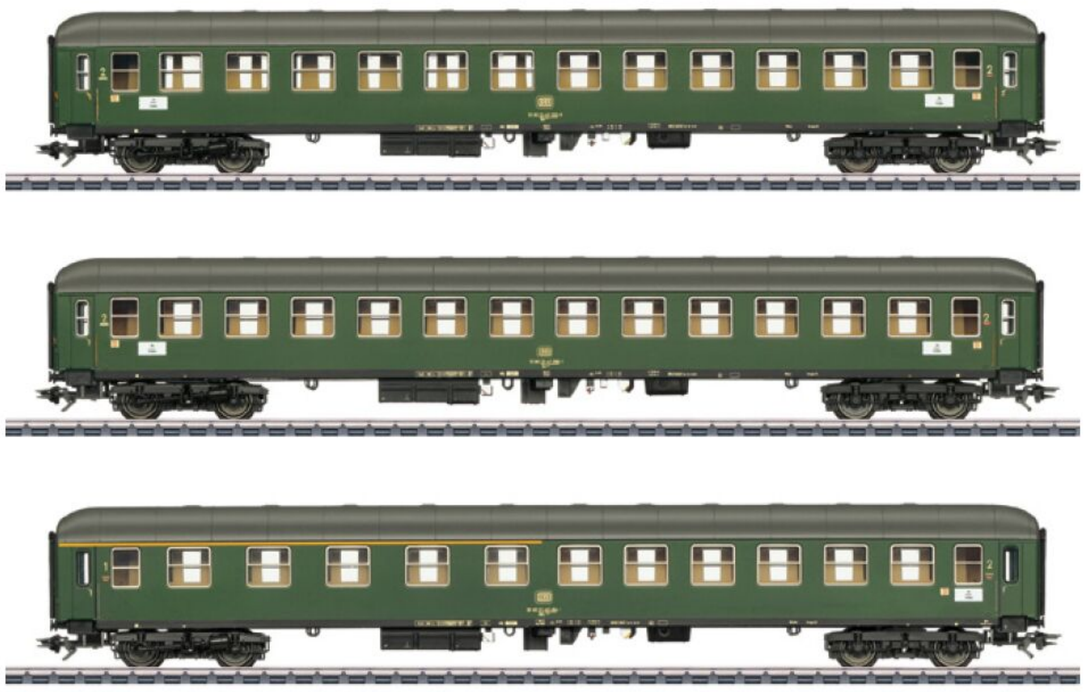
47165 Märklin Storewagen

Für Sammler: Diese Modelle gibt es exklusiv nur in den Märklin Stores in Göppingen, Mainz, Essen, Stuttgart, Neustadt/Donau, Mühlheim/Main, München, Hamburg, Utrecht (NL), Bergamo (IT) und Osaka (JP). Die Märklin Storelok 2024 ist eine Zweikraftlokomotive BR 249 (Vectron Dual Mode light) in fiktiver schwarzer Grundfarbgebung.

39299 Märklin Storelok

Das Modell wird mit Sammlervitrine und Echtheitszertifikat geliefert. Es wird begleitet von einem Container-Tragwagen Bauart Sgns 691, ebenfalls im schwarzen „Märklin Store“-Design. Der Wagen ist beladen mit drei abnehmbaren 20-Fuß-Tank-Containern. Mit Gleichstromradsatz E700580 ist dieser auch für Trix Freunde geeignet. Ep. VI.

43936 Schnellzugwagen-Set



Dieses Set besteht aus drei Schnellzugwagen Bauart UIC-X (m-Wagen) der Deutschen Bundesbahn (DB). Die beiden Abteilwagen Bm 234 2. Klasse und der Abteilwagen ABm 225 1./2. Klasse sind in chromoxidgrüner Grundfarbgebung unterwegs. Sie sind vorbereitet für stromführende Kupplung oder Kurzkupplung, Innenbeleuchtung, Schleifer und Zugschlussbeleuchtung. Betriebszustand um 1978. Ep. IV.

47624 Start up Jahreswagen

märklin START UP

Mitglieder des Märklin Start up Clubs und des Märklin Insider-Clubs aufgepasst: Exklusiv für sie liegt der Märklin Start up Club-Jahreswagen 2024 bereit. Der zweiachsige Kühlwagen trägt an den Seitenwänden eine coole Graffiti-Gestaltung. Für ein haptisches Erlebnis wird die Bretterstruktur des Aufbaus per 3D-Digital-Drucktechnik erhaben aufgedruckt. Zudem verfügt der Wagen über Relex-Kupplungen für schnelles und einfaches Kuppeln. Für Freunde der Gleichstromtechnik ist der Gleichstromradsatz E700580 separat erhältlich.

Produkt-Highlight Trix

H0

25090 Elektrolokomotive Baureihe 1189

Auch die österreichischen Bundesbahnen wollten auf „Krokodile“ nicht verzichten. Für ihre steilen Gebirgsstrecken entwickelten sie nach Schweizer Vorbild bereits in den 1920er-Jahren Schnellzug-lokomotiven, zunächst der Baureihe 1100, später dann der ver-besserten Baureihe 1189. Das Modell dieser lange sehr erfolgrei-chen Konstruktion zeigt sich im Betriebszustand Mitte/Ende der 1970er-Jahre in der Grundfarbe Blutorange. Es trägt die Betriebs-nummer 1189.02 und wartet mit vielen separat angesetzten Details auf. Sein geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse ist zentral eingebaut und treibt jeweils zwei Räder in den beiden Treib-gestellen über Kardan an. Zudem hat das Modell ein kurvengängiges Gelenkfahrwerk. Es findet sich in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39090. Ep. IV.

H0 Trix

25748 Elektrolokomotive Baureihe E 70.2

Die Märklin und Trix Messelokomotive 2024 ist eine Elektrolok Bau-reihe E 70.2 der Deutschen Bundesbahn (DB) in fiktiver schwarzer Lackierung im Betriebszustand um 1950. Fahrwerk und Aufbau der Lokomotive sind weitgehend aus Metall. Es gibt sie in Wechselstrom-ausführung im Märklin H0-Sortiment unter Art. 37480. Ep. III.

22774 Elektrolokomotive Baureihe 110

„Bügelfalte“ in Kobaltblau: Diese Elektrolokomotive Baureihe 110 der DB präsentiert sich mit aerodynamischer Front, durchgehendem Lüf-terband, umlaufender Regenrinne und mit stirnseitigen Griffstangen im Betriebszustand ab 1978. Das Modell trägt auf dem Dach den neu konstruierten Stromabnehmer der Bauart DBS 54. Epoche IV.

23144 Personenwagen FD „Königssee“

Auch dieser Großraumwagen Bauart Bpmz 291.2, 2. Klasse der DB in Ozeanblau/Elfenbein gehörte im Original zum Zuglauf des FD 1980 „Königssee“ von Berchtesgaden nach Hamburg. Das Modell verfügt über eine mehrfarbige Inneneinrichtung, eine LED-Innenbeleuchtung mit Pufferkondensator sowie über trennbare, stromführende Kurzkupplungen. In Wechselstrom-ausführung im Märklin H0-Sortiment unter Art. 43769. Ep. IV.

24470 Doppeltaschenwagen Sdggmrss 738

Als komplette Neukonstruktion bereichert dieser Doppeltaschenwa-gen Sdggmrss 738 (T3000e) der Deutschen Bahn AG das Sortiment. Der verkehrsrot lackierte Tragwagen im Betriebszustand um 2013 ist für den kombinierten Ladungsverkehr gedacht. Das Modell zeigt die Ausführung mit zwei seitlichen Klappriegeln und ist beladen mit zwei Gardinenplanen-Sattelaufliegern der Spedition Lkw Walter. Epoche VI.

Produkt-Highlight Minitrix

N

16017 Dampflokomotive Baureihe 001

Vor 50 Jahren, im Herbst 1974, endete im fränkischen Hof die Ära der legendären Baureihe 01 bei der Deutschen Bundesbahn. Seit 1928 hatten die mächtigen Schnellzugloks den Bahnverkehr in Deutschland mit geprägt. Der 01 111, die ihren Altbaukessel und die Frontschürze behalten hatte, blieb der Schrottplatz erspart. Sie steht heute in Neuenmarkt-Wirsberg im Museum. Das Modell dieser berühmten Lokomotive gibt ihren Betriebszustand um 1972 mit Witte-Windleitblechen wieder. Es verfügt über interessante Funktionen wie das Feuerbüchsenflackern, das mittels prozessorgesteuerten Leuchtdioden in Rot und Orange nachgestellt wird. Epoche IV.

N Minitrix

16832 Elektrolokomotive Vectron BR 193

BR 193 zum Ersten: Diese moderne Elektrolok der aktuellen BR 193 aus der Vectron-Familie ist vermietet an die SBB Cargo International. Die Mehrsystemlokomotive mit der Betriebsnummer 193 524-6 im Zustand um 2020 trägt vier Dachstromabnehmer. Das Modell ist eine Neukonstruktion und besteht überwiegend aus Metall. Ep. VI.

16931 Elektrolokomotive Baureihe 193

BR 193 zum Zweiten: Auch die historische Baureihe 193 mit der Achsfolge Co'Co' gibt es als Modellneuheit. Die schwere Güterzuglokomotive 193 008-0 der DB, auch bekannt als „Deutsches Krokodil", wurde zwar in den 1930er-Jahren gebaut, war aber um 1980 in chromoxidgrüner Lackierung noch fleißig unterwegs. Epoche IV.

18262 Wagen-Set „Blaulinge"

Die Gesellschaft für Fahrzeugtechnik (GfF) in Crailsheim hilft Bahnunternehmen, Auftragsspitzen abzufangen und zusätzliche Angebote zu machen. Zu ihrem Fuhrpark gehören auch ein Nahverkehrswagen 1./2. Klasse ABnrz und ein Nahverkehrssteuerwagen Bauart Bnrbdzf 480.1. Das Modell gibt den aktuellen Betriebszustand wieder. Der Steuerwagen hat ein Dreilicht-Spitzensignal auf der Führerstandsseite mit Lichtwechsel dreimal weiß und zweimal rot. Beide Wagen sind vorbereitet für den Einbau einer Innenbeleuchtung. Ep. VI.

18296 Personenwagen-Set Teil 2

Dieses Set gehört zu der Dampflokomotive BR 001 (Art. 16017) und umfasst einen Gepäckwagen der Bauart D2ie (Pwi-23), einen gedeckten Güterwagen der Bauart Gs 210 und einen Gepäckwagen der Bauart MDyg 986 im Zustand um 1973 als „N 2846 Bamberg – Hof" der Deutschen Bundesbahn. Alle Wagen sind mit Kinematik für Kurzkupplung ausgestattet. Der Gepäckwagen hat zusätzlich eine digitale Schnittstelle und ist mit einer eingebauten LED-Innenbeleuchtung und einem LED-Zugschlusssignal versehen. Ep. IV.

55253 Elektrolokomotive BR 162

Das hochdetaillierte Profimodell der schweren Güterzuglokomotive Baureihe 162 der Hectorrail mit der Betriebsnummer 162.007 ist eine komplette Neukonstruktion. Das Fahrgestell mit Hauptrahmen und der Lokaufbau sind aus Zinkdruckguss. Viele angesetzte Messing-Schleudergussteile runden den vorbildgerechten Gesamteindruck ab. Der eingebaute Digital-Decoder mfx bietet bis zu 32 Funktionen, ein eingebauter Pufferkondensator überbrückt kurze stromlose Stellen. Eine äußerst umfangreiche Soundausstattung machen den Betrieb zu einem besonderen Erlebnis.
Im Digital-Betrieb sind die Dachstromabnehmer motorisch heb- und senkbar. Die Führerstandstüren können geöffnet werden und geben den Blick frei auf die detailreiche Inneneinrichtung, die Fahrpultbeleuchtung und die Lokführerfigur. Der befahrbare Mindestradius beträgt 1.020 Millimeter. Epoche VI.

Z Märklin

88211 Diesellok BR V 125

Diese dieselhydraulische Lokomotive der V 125 (Ex-V 100) gehört der Württembergischen Eisenbahn Gesellschaft (WEG). Die Lok mit der Achsfolge Bo'Bo' ist im Betriebszustand der Epoche V unterwegs. Das Modell ist vorbildgerecht angepasst und zeigt den angesetzten Lüfter auf der langen Haube sowie die vergrößerten Pufferteller.

88487 Elektrolok BR 186

Die Elektrolokomotive Baureihe 186 aus der TRAXX-Familie hat Railpool an Lineas vermietet. Das Modell mit seiner aufwendigen Farbgebung zeigt den aktuellen Betriebszustand. Sein Glockenankermotor treibt alle Achsen an. Die inneren Dachstromabnehmer sind elektrisch funktionsfähig. Ep. VI.

88808 Diesellok BR 218

In einer einmaligen Sonderserie kommt die dieselhydraulische Lokomotive 218 446-3 der DB AG im aktuellen Betriebszustand mit vergrößerten Puffertellern in den Fachhandel. Die Radkränze des Modells sind dunkel vernickelt. Die aufwendige Farbgebung in Ozeanblau/Elfenbein passt sowohl zur Epoche IV als auch zur Epoche VI.

88976 Dampflok 044-389-5

Ihr Vorbild steht in Altenbeken: Die schwere Güterzuglokomotive Baureihe 044 der Deutschen Bundesbahn in der Ausführung mit Kohlefeuerung (Tender 2'2'T34) und Witte-Windleitblechen war mit Güterzügen auch in Ostwestfalen unterwegs. Das Modell zeigt den Zustand um 2022 und hat ein funktionsfähiges Gestänge. Ep. VI.

87061 Umbauwagen-Set im Display

Dieses Set umfasst sechs Umbauwagen-Paare der DB: ein Umbauwagen-Paar 1./2. Klasse AB3yge 756 und 2. Klasse B3yge 761, ein Umbauwagen-Paar 2. Klasse B3yge 761 und ein Umbauwagen-Paar 2. Klasse B3yge 761 und 2. Klasse mit Gepäckraum BD3yge 766. Die Paare sind je zweimal mit verschiedenen Betriebsnummern enthalten. Ep. IV.

86684 Rungenwagen-Set ÖBB

Holztransport und mehr: Dieses Set enthält drei vierachsige Rungenwagen Res 3936 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) im Zustand der Epoche IV. Die Wagen gefallen mit feiner vorbildgerechter Farbgebung und Beschriftung. Die Fahrzeugböden sind aus Metall. Die Modelle sind einzeln nicht erhältlich. Im Lieferumfang ist als Ladegut Stammholz enthalten. Die Gesamtlänge beträgt 276 Millimeter.

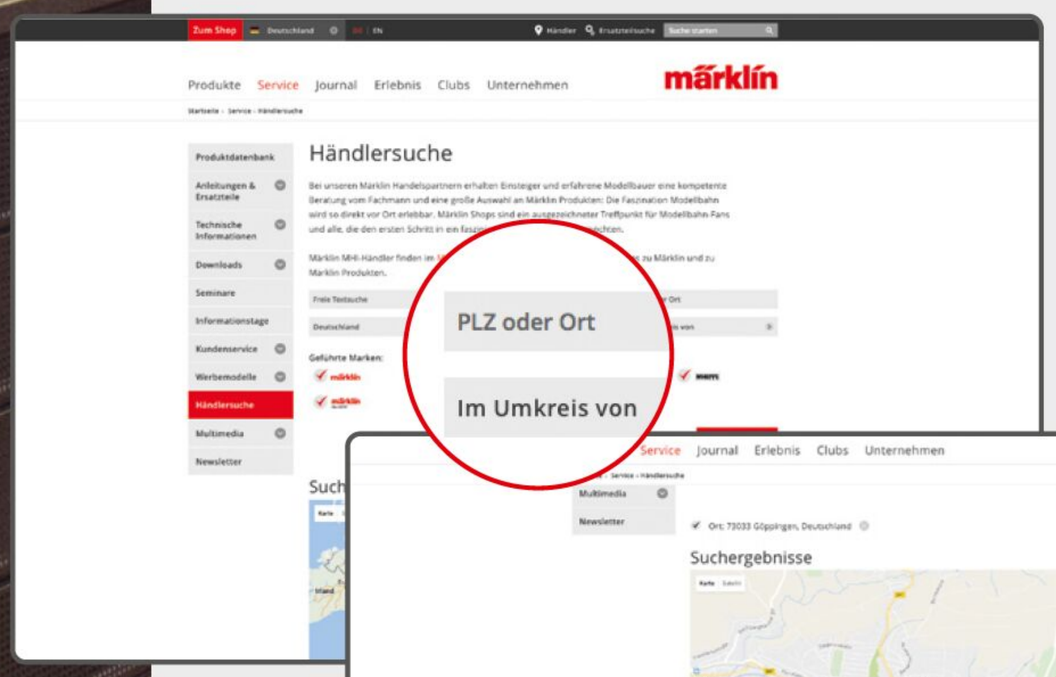
In drei Schritten zu Ihrem Händler

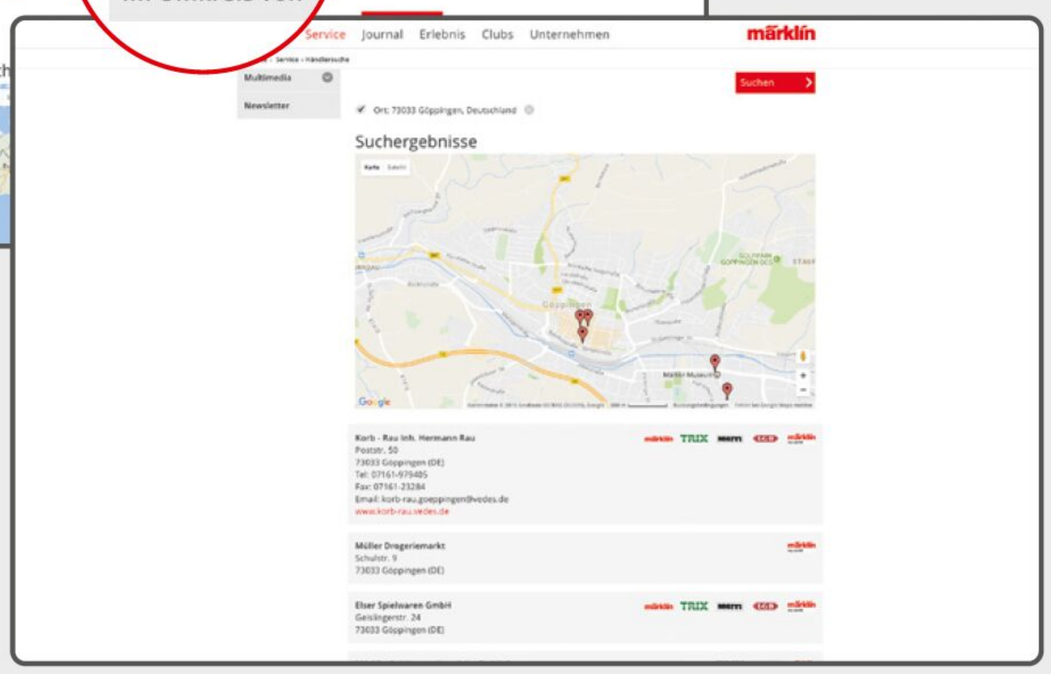
Unterstützen Sie Ihren Fachhändler!

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
Menüpunkt Händler anklicken

2 PLZ oder Ort eingeben





3 Händler auswählen

Märklin Sprint: Renner für Kenner

Viel Spielspaß: Die Märklin Sprint Rennbahn überzeugte durch die sichere Stromaufnahme und die Lenkung durch die bewegliche Vorderachse. Ab 1972 sorgte die Polizei für Ordnung auf der Rennstrecke.

1967 bis 1983 geht Märklin Sprint im Maßstab 1:32 ins Rennen mit zwei bis sechs Spuren, Steilkurven, Schikanen und vielen vorbildgetreuen Slotcar-Modellen – von Ferrari bis Porsche.

Schon der Start war ein echter Sprint. Märklin stellte die Sprint Autorennbahn auf der internationalen Nürnberger Spielwarenmesse 1967 vor. Dabei zeigte man neben den spielfertig aufgebauten Grundpackungen auch ein großes Schaustück, das die vielfältigen Kombinationsmöglichkeiten der verschiedenen Straßenelemente in beeindruckender Weise demonstrierte. Verbaut waren bereits Steilkurven, die im Startprogramm noch gar nicht vorgesehen waren. Märklin entschloss sich kurzfristig,

diese Neuheit vorzuziehen, ebenso einen Rundenzähler und das Heft mit Streckenvorschlägen. Darüber informierte ein eigens herausgebrachter „Nachtrag zur Neuheiten-Preisliste 1967“. In aller Ausführlichkeit stellte man die Autorennbahn dann den Märklin Freunden im Märklin Magazin 01/1967 vor.

Elektrische Autorennbahnen waren kein neues Feld für Märklin. Schon 1904 und 1905 gehörte man zu den Pionieren auf diesem Gebiet. Das letztlich erfolgreiche Grundprinzip der elektrischen Autorennbahnen mit einem Schlitz in der Fahrbahn zur Führung der Fahrzeuge hatte Märklin bereits 1937 zur Serienreife entwickelt (Märklin Magazin 05/2023). Aber erst in den 1960er-Jahren ermöglichten neue Materialien eine wirtschaftliche Großserienfertigung. Kaum auf dem Markt, dachte man in Göppingen 1969 einen Schritt weiter in der Entwicklung der Autorennbahnen und stellte ein System ohne Führungsschlitz in der Fahrbahn vor, bei dem die Fahrzeuge sich erstmals mit elektronischer Hilfe frei lenken ließen. Damit wären Überholmanöver möglich gewesen, für die damalige Zeit eine Sensation. Leider blieb es bei der Ankündigung (Märklin Magazin 01/1969).

Im Gegensatz zu manch einem Wettbewerber entwickelte und baute man in Göppingen auch die Antriebe der Rennwagen selbst. Dabei setzte man auf Elektromotoren mit einem Trommelkollektor gegenüber den bis dahin von Märklin bevorzugt verwendeten Scheibenkollektor-Motoren. Die Sprint Technik hielt in den 1970er Jahren in angepasster Form auch Einzug in ganz andere Produktgruppen, wie den Märklin Plus Baukastenmotor, den H0-Schienenzeppelin und die H0-Schiebebühne. Das Konstruktionsprinzip bewährte sich. Ab 1972 wurden Trommelkollektor-Motoren in Lokomotiven der Spur Z eingesetzt, ab 1973 auch in Spur H0.

Die Automodelle im Maßstab 1:32 passten sehr gut zu der Spur-1-Eisenbahn. 1980 erschien der Niederbordwagen 5876, beladen mit zwei aus dem Sprint Sortiment bekannten Autos. Märklin folgte damit einer alten Tradition (Märklin Magazin 02/2024). Die Neuheiten-Preisliste 1980 verrät, dass zwei neue Rennwagen geplant waren, jedoch im folgenden Neuheiten-Katalog fehlten. Ein letzter Sprint Katalog wurde im Juni 1982 gedruckt. Nach vielen erfolgreichen Jahren legte man aber keine Vollbremsung hin. Viele Artikel waren noch 1983 unverändert in den Preislisten zu finden. Erst Mitte Februar 1983 kündigte Märklin in einem Schreiben gegenüber dem Fachhandel an, „die Produktlinie Sprint 1984 einzustellen“. Doch man versprach, „alle wesentlichen Teile des Sprint Angebots unverändert in unserem Lieferprogramm zu behalten“. So konnte man eine Startpackung noch viele Jahre ausbauen. Auch das macht einen Markenhersteller aus.

Rund 80 Jahre lang hat Märklin dem Renngeschehen im Kinderzimmer ganz wesentliche Impulse verliehen und war dabei nicht selten der Zeit voraus.

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

1301 Ferrari 555 „Supersqualo“

1308 Jaguar E-Type
1311 Mercedes C111

1315 Chaparral 2E
1323 BMW 2002 turbo

1325 Porsche 935

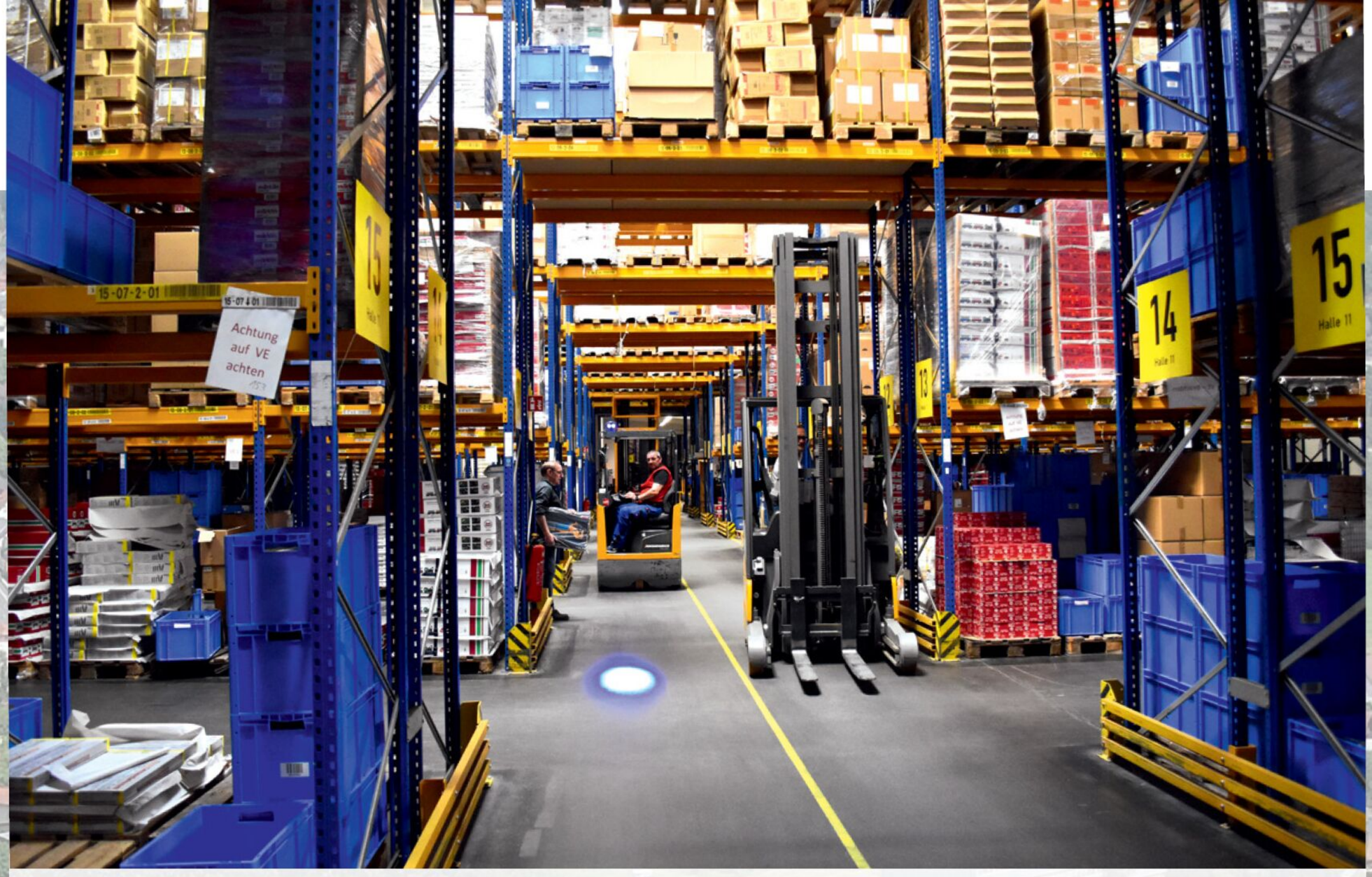
Märklin zeigt 1969 mit der Sprint electronic schon frei lenkbare Fahrzeuge, die leider nicht in Serie gingen.

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

Transportmeister: ein eingespieltes Team

Märklin Produkte passen mal in ein Tütchen, mal füllen sie eine ganze Palette. Doch egal ob es ein winziges Ersatzteil ist oder das mächtige Spur-1-Modell des Big Boy: Die Logistik-Experten von Märklin sorgen dafür, dass in den Werken alles nach Plan läuft und anschließend jede Sendung in einwandfreiem Zustand beim Kunden ankommt.

Göppingen: Einer der beiden Sattelschlepper im Märklin Design steht im Stammwerk Göppingen an der Rampe. Der reibungslose Transport zwischen den Standorten liegt seit vielen Jahren in den Händen eines bewährten Speditionspartners.



Sonneberg (Luftbild im Hintergrund): Modernste Lagertechnik sorgt im Zentrallager von Märklin für einen optimalen Warenstrom. Bestellungen werden nach Möglichkeit binnen einer halben Stunde abgearbeitet.

Györ: Ein wichtiges Rädchen im Logistik-Getriebe ist die Bereitstellung von Bauteilen. Im Wareneingang des Märklin Werkes Györ warten Zahnräder aus der Göppinger Produktion auf ihren Einsatz in der Fertigung.

Lager Sonneberg

Platz da: 27 Meter hoch und über 100 Meter lang ist das Hochregallager in Sonneberg. Hier warten neben zahlreichen anderen Spielsachen auch Produkte von Märklin, Trix und LGB, die in Göppingen und Györ gefertigt wurden, auf ihre Käufer.

Das wichtigste Drehkreuz der Modellbahnwelt liegt gleich hinter der Grenze. Wo Franken aufhört und Thüringen anfängt, am Ortsrand von Sonneberg, steht das Zentrallager von Märklin. Genauer betrachtet ist es das Logistikzentrum der Simba Dickie Group, jener Unternehmensgruppe, deren Eigentümerfamilie im Jahr 2013 auch Märklin übernommen hat. Mehr als 20 bekannte Marken sind hier versammelt, vom „Bobby-Car“ bis zu Puppen, Spielen oder Modellautos ist alles vertreten.

Das sorgt für gewaltige Dimensionen: Allein die Lagerhallen und Bürogebäude haben eine Gesamtfläche von 55.000 Quadratmetern. Rund 150 Mitarbeiter machen hier fast zwei Millionen Auslieferungspositionen pro Jahr versandfertig. In diesem Riesenreich nimmt Märklin eine Sonderstellung ein. „Was die Maße angeht, ist so ein Lokmodell natürlich nicht mit einem Spielhaus für den Garten vergleichbar“, erklärt Norbert Pillmann, der Leiter des Lagers. Doch als kleines Kunstwerk der Mechatronik möchte es angemessen behandelt werden. Und weil von Sonneberg aus auch jedes noch so kleine Teil verschickt wird, das ein Kunde oder Händler online bei Märklin, Trix oder LGB bestellt, nimmt das Thema Modellbahn bei den Thüringern breiten Raum ein. Ein Beispiel: Der Zentralcomputer des Lagers kennt rund 19.000 Artikelnummern. Etwa die Hälfte davon entfällt auf Märklin. Von kleinsten Ersatzteilen über Spur-Z-Wagen bis zu LGB Gartenbahn-Startpackungen – alle haben ihre Eigenarten und können sich beim Verpacken der besonderen Aufmerksamkeit der Mitarbeiter sicher sein.

Marco Meusel, Leiter der Lagerlogistik in Sonneberg, gibt beim Rundgang spannende Einblicke.

Schon bei der Warenannahme wird jede Sendung auf Transportschäden hin untersucht. Ein Teil wird für eine umfassende Prüfung auf die Seite gelegt. Sobald die eingegangene Sendung im Computer registriert ist, geht es in die Weiten der Lagerhallen. Was nicht gleich gebraucht wird, kommt auf Rollenbahnen in das automatische Hochregallager. Der 27 Meter hohe und 102 Meter lange Bau bietet Platz für 13.200 Paletten. Nur einen Steinwurf entfernt füllt das automatische Kleinteilelager (AKL) ebenfalls eine ganze Halle. In 31.920 blauen Behältern lagern hier kleine Kostbarkeiten, darunter unzählige Modellbahnartikel. Was hier nicht hineinpasst, wartet in einer der angrenzenden Hallen auf seinen Einsatz. So ist alles rasch parat, wenn es gebraucht wird. →

Links die Warenannahme, rechts das Hochregallager:
In Sonneberg steht die Drehscheibe für Märklin Produkte.

Erster Schritt: In der Warenannahme werden eingehende Sendungen geprüft und für ihre Zeit im Lager digitalisiert.

Ein paar Klicks genügen: Über Rollenbahnen gelangen größere Einheiten automatisch an die optimale Stelle im Hochregal.

Das Lager Sonneberg:

- 160.000 m² Grundstücksfläche.
- 55.000 m² Hallenfläche.
- 25.800 Palettenstellplätze.
- 13.200 Stellplätze im automatischen Hochregallager.
- 31.920 Behälter im automatischen Kleinteilelager.
- 3.500 Paletten pro Jahr als Service-dienstleister für Märklin verschickt.
- ca. 120.000 Packstücke im Jahr für Kunden von Märklin.

Kleinere Einheiten werden ebenfalls automatisch in Behältern von agilen Transportschlitten im Kleinteilelager verstaut.

Norbert Pillmann, Leiter des Lagers in Sonneberg, erklärt an einem der Kommissionierplätze die Abläufe im Versand.

Stammwerk Göppingen

Benjamin Strobelt hält mit seinem Team die Logistik bei Märklin am Laufen.

Immer wieder gern gesehen: Ein Sattelschlepper in unverkennbarer Märklin Optik setzt rückwärts an die Rampe im Göppinger Stammwerk.

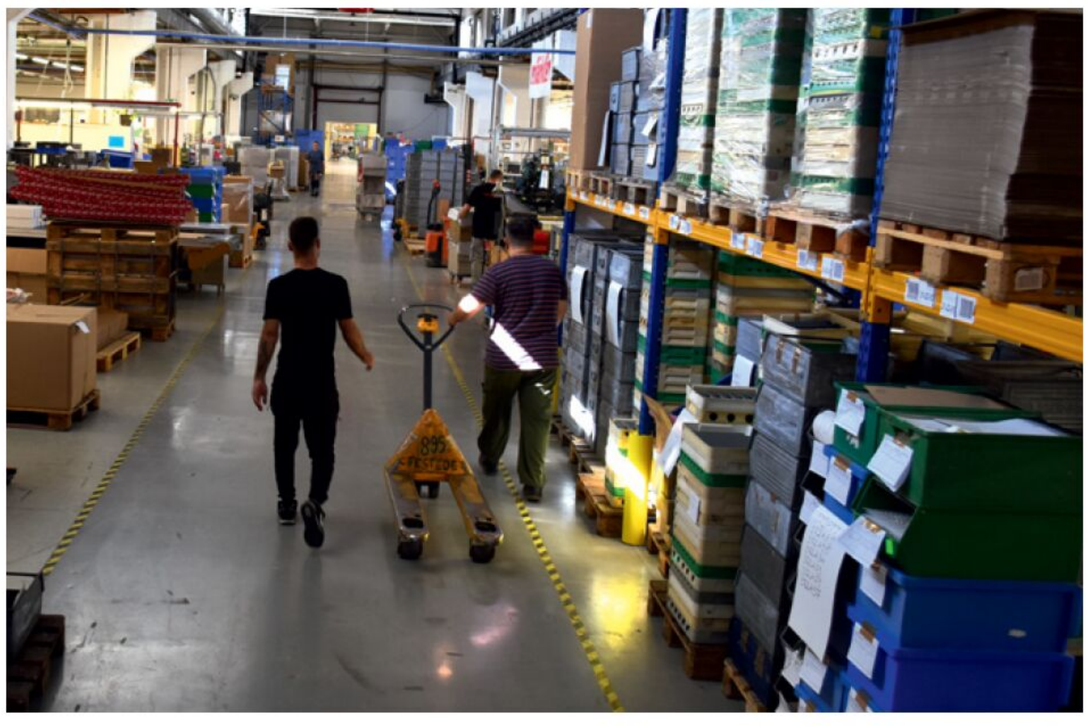
→ Ortswechsel: Im Märklin Stammwerk in Göppingen fährt einer der beiden Märklin Lkw, die aussehen wie eine übergroße Lokschachtel, rückwärts an die Verladerampe. Er bringt heute Halbfertigwaren für die Produktion, es könnten aber auch Prüfmuster und Lagerware aus Sonneberg sein. Später wird er mit anderen Teilen wie etwa Lokgehäusen aus der Zinkdruckguss-Fertigung beladen, die für das Märklin Werk im ungarischen Györ bestimmt sind. „Wir haben eine werksübergreifende Produktionsplanung, die sehr gut funktioniert. Beide Standorte haben eine hohe Fertigungstiefe“, betont Benjamin Strobelt, Leiter Einkauf und Logistik bei Märklin. Für das Transport-Dreieck zwischen Göppingen, Györ und Sonneberg verlässt sich Märklin seit Jahrzehnten auf eine ungarische Spedition. Deren Mitarbeiter kennen die Bedürfnisse des Herstellers genau und können je nach Bedarf auch Auftragsspitzen abfangen. In der Regel dreht so ein Sattelzug einmal pro Woche eine Runde zwischen den Standorten. Zu befördern gibt es immer etwas, Leerfahrten kommen so gut wie nie vor. Auch sonst herrscht an den Laderampen der beiden Produktionsstandorte von Märklin rege Betriebsamkeit.

Halbfertige Lokteile werden für den Transport nach Györ bereitgestellt. Dort erfolgt dann die Endmontage des Modells.

Die blauen Kisten für das Sonneberger AKL warten in Göppingen auf die Befüllung mit Modellbahnkostbarkeiten.

Werk in Györ

Hof-Lieferant in Györ: Aus Göppingen werden beispielsweise Metallrohlinge aus dem Druckguss und Teile für die Produktion angeliefert und andere Fertigungsteile zurück nach Göppingen geschickt. Fertige Produkte reisen direkt nach Sonneberg.



Die optimale Bereitstellung von Bauteilen für die Produktion ist in den Märklin Werken (hier in Györ) ein zentrales Thema.

In einer eigenen Abteilung werden in Ungarn digitale Startpackungen zusammengestellt und gleich verpackt.

Vom simplen Zinkbarren bis zu Leiterplatten und Prozessoren werden etwa in Göppingen all die Vorprodukte geliefert, die Märklin für den Bau seiner hochwertigen Modelle benötigt. „Unsere Lieferanten und Partner kommen überwiegend aus Deutschland. Da wir sehr spezifische Bauteile benötigen, arbeiten wir sehr eng zusammen, um reibungslose Abläufe gewährleisten zu können“, unterstreicht Benjamin Strobelt. Sobald eine Lieferung eintrifft, kümmern sich insgesamt 14 Mitarbeiter darum, dass im Werk alles zur richtigen Zeit am richtigen Ort bereitsteht. Sie nehmen die entsprechenden Buchungen im EDV-System vor, prüfen die eingehenden Waren, wissen, was an welchen Montageplatz muss – bei der Vielzahl von Teilen kein einfaches Unterfangen.

Sobald die Kollegen in der Fertigung ihren Job erledigt haben, kümmern sich die Logistiker darum, dass alles, was für Györ bestimmt ist, ordentlich verpackt wird. Ein wichtiger Bereich ist außerdem der Märklin Reparaturservice: Eingesandte Kundenware wird in der Fachabteilung repariert und muss dann natürlich wieder entsprechend verpackt werden, damit Lokomotiven und Wagen unbeschadet bei ihrem Besitzer landen.

Auch im Györer Werk ist die interne Logistik stets ein wichtiges Thema. Bei der Vielfalt der Produkte, die Märklin, Trix und LGB im Programm haben, ist es enorm wichtig, dass alle benötigten Teile rechtzeitig geliefert, gelagert und bereitgestellt werden. Entsprechend groß sind auch hier die Kapazitäten, die gleich zwei große Hallen benötigen. Eine zusätzliche Spezialität der ungarischen Märklin Kollegen sind die Startpackungen. Da viele der Modelle und Einzelteile, die darin enthalten sind, ohnehin hier aus der Fertigung kommen, hat es Sinn, sie gleich zu einem Set zusammenzuführen. →

An den Kommissionierplätzen werden zunächst alle Teile einer Bestellung zusammengeführt.

Dann geht es ans Verpacken: Märklin Produkte genießen in Sonneberg eine besonders aufwendige Behandlung. Das ist zwar nicht gerade billig, schützt die Ware aber bestmöglich.

Besonders geschulte Mitarbeiterinnen wissen, worauf es bei Märklin ankommt. Alle Sendungen werden von Hand gepackt und auf die Weiterreise zum Händler oder Kunden geschickt.

→ Die Startpackungen und auch alles andere, was aus der Fertigung kommt, wird dann wieder nach Sonneberg gebracht und wartet dort darauf, von einem Märklin Händler oder einem Kunden bestellt zu werden. Geht ein Online Shop-Auftrag ein, packt die Versandprofis der Ehrgeiz: „Unser Ziel ist, dass eine Sendung eine halbe Stunde nach der Bestellung versandfertig ist“, unterstreicht Marco Meusel, der Leiter der Lagerlogistik. Dafür bekommen die Mitarbeiter über ein „Pick-by-Voice“-Sprachsystem genaue Anweisungen, wo sie das gewünschte Produkt finden. Ähnlich exakt arbeitet die Automatik im Kleinteilelager, die in den schier endlosen Reihen von Behältern die richtigen findet und die gewünschte Anzahl von Teilen entnimmt. Geleitet von den Angaben auf einem Bildschirm, entnimmt dann ein Mitarbeiter in der Kommissionierung die einzelnen Produkte aus den blauen Kisten und legt sie in bereitstehende graue Behälter. Haben alle Teile einer Bestellung zueinander gefunden, geht es in die Verpackung. „Unsere Mitarbeiter wissen, dass zum Beispiel die Schachtel einer Lok bei Märklin ein Sammlerobjekt ist. Entsprechend aufwendig wird alles gepolstert und von Hand eingepackt“, betont Marco Meusel. Fertige Pakete bringt dann ein Transportband zur Rampe, wo sie ein Postdienstleister abholt und zum Kunden oder Händler fährt. Wenn der dann glücklich sein neues Lieblingsmodell auspackt, freut das auch die Logistikprofis.

Der Big Boy in Spur 1 ist so groß, dass eine Packung eine eigene Palette füllt. Sicherheitshinweise und ein Pappaufsteller sorgen dafür, dass niemand etwas daraufstellt.

Text: Stefan Bolz;
Fotos: MM

In unserer Serie „Märklin intern“ werfen wir einen Blick hinter die Kulissen und geben spannende Einblicke. In der nächsten Folge besuchen wir das Märklineum.

EXKLUSIV MC MODELLBAHN

www.mc-vedes.com

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

EXKLUSIV
NUR BEI UNS

Koffer-Lkw (Opel Blitz) „Metten“

H0 | Auflage 1000

WIKING
835401 / 31371554

Hochdetailliertes Sammlermodell. Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

29,99

Schwerlastwagen Bauart Samms 709 beladen mit Max Bögl Satteldachträger

H0 | VI NEM | 380 | Auflage 1000

märklin HO
~ 48849 / 11729959

Modell 1 der Serie „Hallensystem Max Bögl“, beladen mit einem Satteldachträger. Schwerlastwagen mit dem der Transport typischer Bauteile zur Errichtung von Fertigteilhallen im Maßstab 1:87 nachgestellt werden kann.

179,99

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

H0 | Auflage 1000

WIKING
084910 / 31359422

Hochdetailliertes Sammlermodell. Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

39,99

Flachwagen Rs mit TT-Platten

H0 | VI NEM | 230 | Auflage 1000

märklin HO
~ 47156 / 11738141

Modell 2 der Serie „Hallensystem Max Bögl“. Drehgestelle Bauart Y 25, rechteckige Puffer, Rungen beweglich. Spezifische Ausführung des Unterbodens. Viele angesetzte Einzelheiten. Beladen mit der Nachbildung von TT-Platten und der Nachbildung einer Werkzeugkiste.

119,99

Diesellok V100, SETG

H0 | VI NEM | 141 | digital | Auflage 350

TRIX HO
= T22795 / 11730353

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

369,99

KLV-Tragwagen mit 2 Silo-Containern Max Bögl

H0 | VI NEM | 228 | Auflage 1000

märklin HO
~ 47166 / 11753167

Drehgestelle Typ Y 25 geschweißt. Vorbildgerecht durchbrochener Tragwagen-Boden aus Metall, mit markanten fischbauchartigen Außenlangträgern. Beladen mit zwei Max Bögl 30-Fuß-Silos der Firma Herpa.

109,99

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. MCH4

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

IHR MC-FACHGESCHÄFT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Glück's Spielzeugkiste
(Inh. Alexandra Glück)
Rosenstraße 9-11, 63450 Hanau
Tel.: 06187 9070123

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

vedes
www.vedes.com

SPIELZEUG-RING
www.spielzeug-ring.com

Prozesssicherheit: Michael Ludwig (Bild links), Leiter der Galvanik, ruft am Bedienpanel der Galvanikanlage über eine Teilenummer ein Programm auf. Dieses lenkt den Fahrweg des Umsetzers, der die Werkstücke in festgelegter Reihenfolge in die Reinigungs-, Spül- und Prozessbäder taucht. Jede der beiden Prozesslinien besteht aus 24 Becken.

Badelandschaft für die Oberflächenveredelung

Die Galvanotechniker von Märklin schützen und verschönern Modellmetallteile aller Art mit hauchdünnen Schichten. Michael Ludwig, Leiter Galvanik und Farbgebung, erklärt, was in den vielen Reinigungs-, Spül- und Elektrolytbädern geschieht.

Die chemische und elektrolytische Oberflächenbehandlung von Metallteilen zielt auf Funktion und Ästhetik ab. Wie sieht das konkret beim „Northlander“ aus?
Michael Ludwig: Das Zinkdruckguss-Gehäuse wird in Bädern gereinigt, entfettet und dann phosphatiert. Die zwei Mikrometer dünne Zinkphosphatschicht bildet einen Korrosionsschutz, gleichzeitig ist die schwammartige Oberfläche idealer Haftgrund für die narzissengelbe Grundfarbgebung. Generell bringen wir auch dekorative Schichten auf. So werden etwa bestimmte Speichenräder aus Metall mit Tensiden, Ultraschall oder per Elektrolyse gereinigt, dann mit einer Kupfer-, einer Nickel und schließlich einer Schwarznickelschicht überzogen. So erreichen wir Haftvermittlung, Oberflächenhärte, Abriebschutz und Ästhetik.

Welche Anlagen stehen den Galvaniseuren zur Verfügung?
Ludwig: Das Gros der Metallwerkstücke durchläuft, aufgesteckt auf Rahmen, eine der beiden vollautomatischen Galvanikanlagen mit jeweils bis zu 24 Becken. Unempfindliche Massenware wie Räder oder Achsen beschichten wir in größeren Stückzahlen in Trommeln oder Sammelgittern in einer weiteren automatischen Anlage. Werkstücke, die nicht übereinanderfallen dürfen, durchlaufen eine Handanlage. Um einen Stromabnehmer zu vergolden, steckt der Galvaniseur die Teile auf einen Rahmen und taucht ihn zeitlich definiert in die entsprechenden Bäder.

Woher wissen die Anlagen, was sie zu tun haben?
Ludwig: Über ein Bedienpanel programmieren wir den

sogenannten Umsetzer, damit er weiß, welche Art Bauteile er in welche Becken für wie lange setzen muss. Wir definieren also den teilespezifischen Fahrweg des Umsetzers durch die Reinigungs-, Spül- und Prozessbäder.

Wovon hängt die Qualität einer Beschichtung ab?
Ludwig: Um den Prozess in einem elektrolytischen Bad aufrechtzuerhalten, müssen wir relativ eng tolerierte Arbeitsparameter einhalten. Es ist eine Kombination aus Elektrolytzusammensetzung, Temperatur, Bewegung und angelegter Stromstärke – über die Verweildauer eines Werkstücks im Bad definiert sich die Schichtstärke. Die Bäder werden regelmäßig überwacht, intern über unser kleines Labor oder extern über den Elektolythersteller. Nach dem Galvanisierprozess führt das Bedienpersonal die optische Kontrolle durch. Die Schichtstärke ist über Maßhaltigkeit definiert – bei einem vernickelten Rad etwa wird geprüft, ob die Achsbohrung den Maßen der Konstruktionszeichnung entspricht.

Nachdem die Werkstücke der elektrolytischen Badelandschaft entsteigen, werden sie getrocknet. Warum das?
Ludwig: Sie wollen ja auf ihrem Geschirr auch keine Wasserflecken. Im letzten Spülschritt arbeiten wir mit deionisiertem Wasser, das bei strukturierten Teilen in die mikrometerkleinen Kapillare und Löcher eingedrungen ist – für die folgende Farbgebung ein absolutes No-Go. Also entfernen wir diese Feuchtigkeit durch eine definierte Trocknung, indem das Gestell mit den Werkstücken in einen Ofen mit Gebläse eingehängt wird. Für die besonders porösen Oberflächen der phosphatierten Teile hat Märklin, ganz der Nachhaltigkeit verpflichtet, in eine frequenzgesteuerte Trocknertechnik investiert. Das Antrocknen geschieht sehr schnell nach kurzer Aufheizzeit durch einen starken Luftstrom, dann fährt die Anlage langsam herunter. Zudem wird die Wärme nicht mehr ungenutzt in den Raum abgegeben. Auch beim Spülwasser sind wir ressourcenschonend.

Märklin reduziert den Verbrauch?
Ludwig: Wasser ist ein kostbares Gut, also fahren wir das Spülwasser im Kreislauf. Dazu wird es chemisch filtriert. Ein Ionenaustauscher fischt Schadstoffe und Schwermetalle aus dem Spülwasser, sodass wir es mehrfach verwenden können.

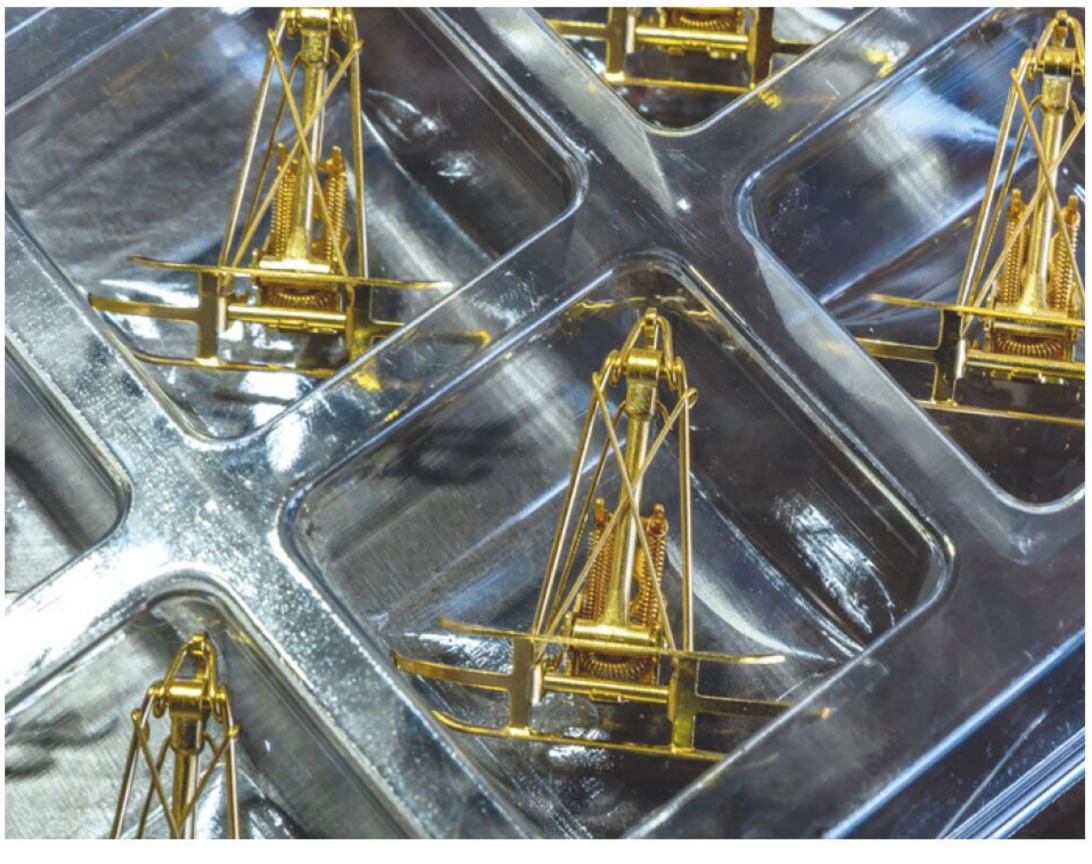
Text: rr; Fotos: Kötzle

Gebürstet und mit Bohrungen für die Ansteckteile versehen, liefert die Gussnachbearbeitung das Gehäuse des „Northlander"- Steuerwagens für die Oberflächenveredelung an die Galvanik.

Als Korrosionsschutz und Haftgrundlage für die spätere Lackierung erhält das Gehäuse eine dunkle Phosphatschicht.

Die Galvanotechnik überzieht Werkstücke mit verschiedensten Oberflächen – es wird vernickelt oder brüniert, es wird Kupfer aufgebracht oder vergoldet. Standard für alle Farbgebungsteile ist die Phosphatierung.

Sondereditionen: Silber-, Gold- und Platinoberflächen bringt die Galvanik in der Handanlage auf. Hier hat Galvaniseur Thomas Unterlöhner einen Einholm-Stromabnehmer mit einer dünnen Feingoldschicht überzogen.



Dein Club-Moment.

powered by:

märklin
INSIDER CLUB

TRIX
CLUB

LEIDENSCHAFT VERBINDET.

Jonas W., tief beeindrucktes Insider-Clubmitglied seit 2019

Bewundernswert von A bis Z.

Hier hast Du sechsmal im Jahr etwas zum Staunen:
Das Clubpaket mit den Clubnews, dem Märklin Magazin sowie den Neuheitenprospekten informiert Dich als erstes und begeistert immer wieder aufs Neue.
Lass Dich darüber hinaus von Clubmodellen und dem Gratis Club-Jahreswagen überraschen, sei gespannt auf den Clubnewsletter und den Online-Clubbereich.
Freue Dich über Deine Geburtstags-Gutscheine, die Clubcommunity und auf Vergünstigungen mit der Clubkarte – werde noch heute stolzes Clubmitglied unter **club.maerklin.de**

Jetzt anmelden und Clubvorteile sichern!

6x jährlich: die Clubaussendung mit dem Märklin Magazin, Clubnews, Angeboten und Prospekten

Man muss nur wollen

„Das könnte was für mich sein“, dachte sich Jonas Wahrheit. Prompt wurde der H0-Bahner zum Fotoshooting für die Club-Kampagne 2024 von Märklin eingeladen.

Generationenteam: Das Fotoshooting zur Club-Kampagne 2024 war für Clubmitglied Jonas Wahrheit (links) nur ein Punkt auf der Tagesordnung – neben Werksbesichtigung, Märklineum sowie Foto mit der 44 1315 und seinem Opa, auch ein Märklin Fan.

Wer bei Youtube oder Instagram „Modellbahn43“ eingibt, erfährt sofort, wie Jonas Wahrheit sein Bahnvergnügen auslebt. „Wenn ich Zeit habe, publiziere ich Videos und Fotos meines Fahrbetriebs mit Loks und Zügen auf meiner Anlage oder auf der Parkettbahn“, berichtet der H0-Fahrer, dessen Fuhrpark Elektro-, Diesel- und Dampftraktion umfasst. „Schuld an meiner Modellbahnleidenschaft ist mein Opa. Kaum war ich fünf Jahre alt, hat er seine Anlage vom Dachboden geholt, zu Weihnachten gab es die erste Startpackung, dann ging es zu den Märklin Tagen, am Geburtstag lagen neue Loks oder Triebwagen auf dem Gabentisch – und plötzlich lässt einen die Faszination nicht mehr los.“ Opa und Enkel brüteten sogar gemeinsam über uralten Gleisplänen. Der Bau einer eigenen Anlage hat den Fähigkeiten und der Kreativität des Gymnasiasten dann einen Schub verliehen: „Man fuchst sich in den Umgang mit Material und Werkzeug bei der Landschaftsgestaltung sowie mit Elektrik und Elektronik bei der Bahninfrastruktur – dazu kommt noch die steuernde Digital-Technik.“ Sein schulisches Berufspraktikum absolvierte das Clubmitglied bei den Werkzeugmachern von Märklin.

Emotion auf Zuruf: Insider Jonas Wahrheit beim Fotoshooting mit der Fotografin Hannah Bichay.

„Ich lese schon lange das Märklin Magazin und folge Märklin auf sozialen Medien“, berichtet Jonas Wahrheit. „Als ich den Aufruf zum Fotoshooting für die Clubkampagne 2024 sah, schoss mir duch den Kopf: Das könnte was für mich sein.“ Mit dieser Meinung war er nicht allein: Er durchlief souverän die Bewerberrunden und stand dann im Märklineum neben der Schauanlage vor der Kamera. „Das war definitiv eine neue Erfahrung für mich. Doch die Anspannung ist durch die nette Betreuung der Märklin Mitarbeiter und die lockere Professionalität des fotoverantwortlichen Agenturteams von hey David schnell verflogen. Das Ganze war ein Megaspaß.“ Mit dem Fotoshooting verbunden waren noch exklusive Führungen durch das Göppinger Märklin Stammwerk und das Märklineum – für den Anlagenbauer und Profi-Bahner eine willkommene Abrundung seines Märklin Besuchs. „Selbstverständlich hat mich mein Opa begleitet, Märklin ist doch unser Ding.“ Bei der Fotoauswahl für diesen Beitrag hat Jonas Wahrheit sofort eine Aufnahme des Generationengespanns vor der 44 1315 im Innenhof des Märklin Stammwerks favorisiert: „Das wird für uns immer eine schöne Erinnerung bleiben.“

Text: rr, Fotos: L. Löffler, rr

märklin INSIDER CLUB TRIX CLUB

Leidenschaft für die Modellbahn mit anderen teilen: Die große Clubgemeinschaft ergänzt Ihr Hobby ideal – werden Sie Clubmitglied und profitieren Sie von den Vorteilen einer Mitgliedschaft. Informationen unter www.maerklin.de und www.trix.de (siehe „Club“).

Special | 2024

märklin

Spur Z magazin

Preußische P 8 mit Abteilwagen-Set

Kleine Modelle machen großen Eindruck

Herbst-Neuheit „Rheingold“-Zug

Neu bei den Märklin Z Manufaktur-modellen ist die dieselpneumatische Drucklokomotive V 3201 (Art. 88099).

In der beliebten Reihe der Märklin Magazin Jahres-wagen rollt diesmal ein vierachsiger Carbid-Flaschen-wagen der DB (Art. 80834) aufs Modellbahngleis.

Die Mehrzweck-Diesellok V 90 029 (Art. 88510) gehört zu den wichtigsten Neukonstruktionen des Jahres.

88362: Das Modell der norwegischen Bahndienstlok Di3 628 verfügt über einen angesetzten Schneeräumer aus Metall – rechts beim ersten Test an einer ähnlichen NOHAB-Lok, ganz rechts das Original aus dem Musterbau.

Kreative Ideen in Z

Jürgen Faulhaber
Produktmanager Spur Z, Märklin

„Wir entwickeln kontinuierlich Neukonstruktionen, um innovative Produkte anbieten zu können, die Qualität und Kreativität vereinen. ... Dabei berücksichtigen wir Vorlieben für Epochen und Länder ebenso wie das unterschiedliche Spielverhalten“.
(mehr lesen Sie in den Clubnews)

Besondere Modelle bereichern die Märklin Mini-Club in diesem Jahr: Das Angebot an Neuheiten in 1:220 gefällt mit aufwendigen Neukonstruktionen und feinen Sammlerstücken. Ein Überblick über die Highlights.

Vor allem auf vorbildgerechte Zugkompositionen können sich die Freunde der kleinsten Märklin Spur freuen. Da wäre zum einen die Zugpackung EC 64 „Mozart“ mit der E-Lok der Baureihe 103.1 (Art. 81282). Das Komplettpaket dieses modernen Reisezuges überzeugt insbesondere durch seine fein ausgearbeitete Farbgebung und Beschriftung. Exklusiv für die Märklin-Händler-Initiative (MHI) findet sich unter den Herbst-Neuheiten ein Modell der E 10 1266 „Bügelfalte“ (Art. 88415) sowie zwei Schnellzugwagen-Sets (Art. 87266 und 87284), die zusammen den berühmten „Rheingold“-Luxusreisezug bilden. Bei dem fallen speziell der Panorama-Aussichtswagen AD4üm-62 und der Buckelspeisewagen WR4üm-62 mit ihrer aufwendigen Gestaltung ins Auge. Ebenfalls in einer einmaligen Serie für die MHI kommt eine Dampflok der preußischen Gattung P 8 vorgefahren

„Rheingold“-Schnellzug-Abteilwagen Av4üm-62 aus Set 87266. Ep. III.

„Rheingold“-Schnellzug-Abteilwagen Av4üm-62 aus Set 87266. Ep. III.

„Rheingold“ Aussichtswagen AD4üm-62 aus Set 87266. Ep. III.

88510 | 86235: Einen Autotransportzug der Epoche III bilden die Mehrzweck-Diesellokomotive BR V 90 in Purpurrot und das Autotransportwagen-Set Off 52, das aus zwei jeweils fest gekuppelten Wagenpaaren besteht. Beides sind Neukonstruktionen.

(Art. 88995). Zusammen mit einem Wagen-Set (Art. 87568), bestehend aus drei vierachsigen Abteilwagen, bildet sie einen preußischen Reisezug – perfekt für Fans der Epoche I.

Auf internationalem Parkett rollt eine Besonderheit heran: Die norwegische Bahndienstlokomotive Di3 628 mit angesetztem Schneeräumer im Zustand der Epoche V (Art. 88362). Der Schneeräumer aus Metall, vorbildgerechte Drehgestellblenden und funktionsfähige Warnlampen auf dem Dach sind nur einige der Besonderheiten dieser Modellvariante, die mit ihren neuen Bronzeteilen mächtig Eindruck macht.

Mit dieser Eigenschaft ist die Skandinavierin indes nicht allein. So können sich Mitglieder des Märklin Insider Clubs auf das exklusive Clubmodell des „Schweineschnäuzchens“ freuen (Art. 88820). Wichtigste Lok-Neukonstruktion des Jahres ist die dieselhydraulische Mehrzweck-Lokomotive V 90 029. Nimmt sie die Wagen aus dem Autotransportwagen-Set Off 52 (Art. 86235) an den Haken, entsteht ein echtes Schmankerl für Freunde der Epoche III. Weitere Höhepunkte sind die „Heulboje“, bestehend aus dem Akkutriebwagen BR 515 mit Steuerwagen BR 815 (Art. 88251) oder die Dampf-Schneeschleuder der DDR-Reichsbahn im Zustand der Epoche IV (Art. 87360). Und natürlich freut sich auch wieder ein dekorativer Weihnachtswagen schon ungeduldig auf das große Fest (Art. 80634).

Text: sb; Bilder: Märklin

Weitere Infos zu allen Neuheiten stehen unter www.maerklin.de – Produkte – Spur Z.

88820: Den Schienenbus VT 88.9 „Schweineschnäuzchen“ gibt es exklusiv für Insider-Clubmitglieder. Ep. III.

80834: Vierachsiger Carbid-Flaschenwagen der DB, gestaltet als Märklin Magazin Jahreswagen 2024.

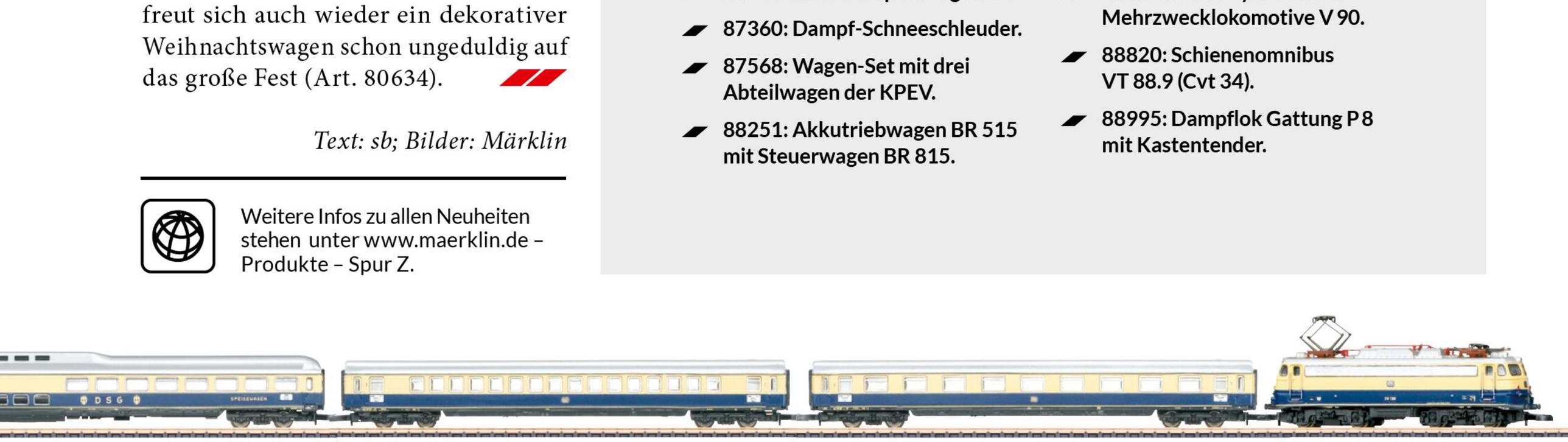
87360: Dampf-Schneeschleuder mit Kohletender der DR Ost mit angetriebenem Schleuderrad. Ep. IV.

80634: Einmalige Serie: Wagen der Bauart CI WÜ 04/05 in dekorativer weihnachtlicher Gestaltung.

88251: Hochdetailliertes Modell der „Heulboje“ der DB, bestehend aus dem Akkutriebwagen BR 515 und dem Steuerwagen BR 815. Ep. IV.

Spur Z: Modell-Highlights im 2. Halbjahr (Auswahl)

- 80634: Weihnachtswagen 2024.
- 80834: Märklin Magazin Jahreswagen.
- 86235: Autotransportwagen-Set.
- 87360: Dampf-Schneeschleuder.
- 87568: Wagen-Set mit drei Abteilwagen der KPEV.
- 88251: Akkutriebwagen BR 515 mit Steuerwagen BR 815.
- 88362: Norwegische Bahndienstlokomotive Di3 628.
- 88415: Elektrolok BR E 10.12.
- 88510: Dieselhydraulische Mehrzwecklokomotive V 90.
- 88820: Schienenomnibus VT 88.9 (Cvt 34).
- 88995: Dampflok Gattung P 8 mit Kastentender.



„Rheingold“-Buckelspeisewagen WR4üm-62 aus Set 87284. Ep. III.

„Rheingold“-Großraumwagen Ap4üm-62 aus Set 87284. Ep. III.

„Rheingold“-Schnellzug-Abteilwagen Av4üm-62 aus Set 87284. Ep. III.

Elektrolok BR E 10.12 Art. 88415. Ep. III.

Da sitzt jeder Knoten: Auch im Maßstab 1:220 beherrschen die Seeleute ihr Handwerk.

Hoher Besuch: Auf dem Staatsdampfer wartet der bayerische Prinzregent Luitpold auf die Überfahrt.

Ein Sommer zu Kaisers Zeiten

Mit viel Mühe erschuf Kai Wüstermann ein dreidimensionales Geschichts- und Geschichtenbuch, das den geleisteten Aufwand quasi im Namen trägt: Willkommen in Müsum 1896.

Seit dem Ende des Deutsch-Dänischen Kriegs 1864 gehört Schleswig zum Deutschen Kaiserreich und wird zunächst als preußische Provinz verwaltet. Und genau in diesem Landesteil hoch im Norden befinden wir uns gerade. Wir schreiben das Jahr 1896 und sind in Müsum angelandet. Wer diesen Ort, egal wie bekannt er auch klingen mag, auf der Karte sucht, wird nicht fündig werden.

Müsum ist eine Kleinstadt an der nordfriesischen Küste, in der einst reger Handel herrschte, wovon noch ein großes Speichergebäude zeugt. Auch heute noch werden hier Kohle und Vieh umgeschlagen. Und doch ist der Ortsname fiktiv: Kai Wüstermann hat ihn aus der freien Vorlage Husum und dem Begriff „Mühe“ zusammengesetzt.

Und davon steckt eine ganze Menge in diesem nur 75 x 50 Zentimeter messenden Betriebsdiorama im Maßstab 1:220. Das wird sehr schnell deutlich werden, wenn wir gleich auf den seemännischen Teil des Gezeigten verweisen. Da wurden nicht irgendwelche Knoten in die vielen Fäden gemacht, die – teilweise gerade mal zehn Zentimeter lang – Taue, Leinen und Tampen nachbilden. Wie es sich bei Seebären gehört, sind hier Pfähle und Poller mit einem Webleinstek belegt, feste Schlingen werden durch einen Palstek gebildet. Ein „Nordlicht“ nimmt es da sehr genau und die Besucher, wie zuletzt auf der Intermodellbau in Dortmund, genießen es. „Die Seemannschaft, also alle Fähigkeiten, die ein Seemann zur Handhabung eines Wasserfahrzeugs beherrschen muss, liegt mir einfach sehr am Herzen. Selbst die losen Enden sind ordentlich aufgeschossen“, bekräftigt Kai, dessen Fachsprache belegt, wie nah er hier am Thema ist.

Bei vielen anderen Dingen musste er mehr Recherche treiben. Das betraf auch die Gebäude, die nach historischen Vorlagen oder zumindest glaubhaft wiedergegeben werden sollten. Und wie war ein Kleinstadt-Hafen im 19. Jahrhundert überhaupt angelegt? Schließlich mussten passende Arbeitstechniken definiert und getestet werden. Das Ergebnis bestätigt den Erfolg, denn als Betrachter werden wir unweigerlich von einem Sog erfasst und stranden zu Kaisers Zeiten an der Nordsee.

Heute ist Markttag und auf der Freifläche zwischen Gebäuden und Hafenanlage deshalb besonders viel los. 160 Figuren, davon wurden 140 von Trafofuchs nach individuellen Wünschen geschaffen, erzählen hier Geschichte und eben auch Geschichten. Mitten auf dem Platz steht das überlebensgroße Denkmal Theodor Thomsens, des lokalen Helden des Orts. Der Riemen

Gelebte Tradition: Schiffsbau ist ein wichtiges Handwerk in der Stadt: Auf der Werft werden gerade zwei Holzschiffe gebaut.

Heiße Ware: Der Kohlenhändler von Müsum nutzt den Gleisanschluss – und hat auch der Bahn Brennstoff zu bieten.

Lebendiges Städtchen: In Müsum herrscht reger Handel. Noch immer werden in dem kleinen Hafen Kohle und Vieh umgeschlagen und die Marktleute warten auf Käufer.

Anschluss: Schleswig wurde 1896 von Preußen verwaltet. Eine preußische Dampflok der Reihe P 8 und ein Abteilwagen passen also perfekt in die Szenerie.

Kai Wüstermann

Modellbauer und „Nordlicht“

„Eher zufällig Z-Bahner habe ich in der überschaubaren Z-Szene einige Freunde gefunden. Beim Basteln liebe ich die Möglichkeit, auch im Eigenheim realistische Bahnanlagen darstellen zu können. Das übersichtliche Angebot an Fertigmodellen ist Herausforderung, aber auch Motivation, etwas Individuelles zu schaffen.“

in seiner rechten Hand erinnert an die Legende, nach der er allein und todesmutig in die wütende See gerudert ist, um die Schiffbrüchigen der gekenterten „Aphrodite“ zu retten. Neben vier Seeleuten soll das die Jungfrau Dörthe gewesen sein, die ihm mit dem Denkmal unsterblichen Ruhm bescherte.

Kai Wüstermann hat sich viele solcher Geschichten ausgedacht und auf seinem Werk erzählt. Deshalb kennt er quasi jeden der Einwohner beim Namen. Es macht Spaß, ihm zuzuhören und dabei seine „Theaterbühne“ zu erkunden. Und so erklärt er auch die Anwesenheit von Prinzregent Luitpold von Bayern im Preußenland. Auf dem Staatsdampfer wartet der königliche Gast am Anleger, um zusammen mit seinem Staatsminister auf die Insel Sooge gebracht zu werden. Draußen im Wattenmeer will er die Sommerfrische genießen.

Derweil herrscht geschäftiges Treiben in der Werft und auf dem Markt: Da werden zwei Holzschiffe neu gebaut, obwohl Stahl als Baumaterial längst auf dem Vormarsch ist und die Existenz der Arbeiter gefährdet. Auf dem Wochenmarkt wechseln Blumen und Rinder den Besitzer, während sich am Gemüsestand ein Drama anbahnt: Der Koch eines kaiserlichen Schiffes kauft für die hungrige Besatzung ein, doch die beiden Matrosen, die als Lastenträger abkommandiert waren, wurden abgelenkt und sind schon woanders stehen geblieben – das gibt Mecker! Authentisch wirkt all das auch, weil die insgesamt 18 Gebäude eine perfekte historische Kulisse zeichnen. Nur fünf von ihnen entstanden aus veränderten Bausätzen, der Rest ist vollständiger Eigenbau aus Polystyrol-Platten. Weiter vorn sorgt die Eisenbahn für die erforderliche Bewegung: Wagen werden an den Kai rangiert, eine preußische P 8 schiebt einen geräumigen Abteilwagen auf den besonders stabil gebauten Steg. Die „hohen Herren“ sollen schließlich kurze Wege haben.

Am Speicher auf der linken Seite verschwinden die Fahrzeuge von der Bühne und können in einem Fahrzeugpuffer hinter der Kulisse durchgetauscht werden. So wechseln sich ein Pendelzugbetrieb (bei Flut) und unvermeidbare Rangierbewegungen ab. Es wird nie langweilig in Müsum – überzeugen Sie sich bitte selbst. Einsteigen und festhalten: Wir gehen auf Zeitreise!

Text: Holger Späing;
Bilder: Trainini

Linktipp: Eine ausführliche Beschreibung der Kleinanlage „Müsum“ findet sich im Internet unter www.jordbergkirche.de/muesum

ARCHISTORIES

Ein Haus – vier Möglichkeiten: Je nach bevorzugtem Baustil lässt sich das Wohngebäude mit Gasthof passend in Szene setzen.

Abwechslungsreiche Gestaltung: Dieses Wohnhaus mit Satteldach birgt im Erdgeschoss eine Gaststätte und ein kleines Geschäft und eignet sich damit perfekt als lebendiger Mittelpunkt eines Dorfes. Der Clou: Archistories bietet es über den 1:220-Shop in vier Varianten an, in Klinkerbauweise (Art. 103231), in Ziegelbauweise mit Sandsteinelementen (Art. 104231), in schlichtem Vollputz (Art. 105231) oder mit Putz- und Ziegelflächen (Art. 106231). **www.archistories.com**

AVANTGARDE MODELLBAU

Wie in der Natur: Im Finescale- und im Meister-Programm von Avantgarde Modellbau warten im Maßstab 1:220 zahlreiche Bäume und Pflanzen auf den großen Auftritt auf der Modellbahn. Von heimischen Buchen bis zu japanischen Nadelhölzern oder Virginia-Eichen aus den USA werden alle Vegetationsmodelle in Handarbeit in Deutschland hergestellt. Strukturiertes Laubimitat lässt die einzelnen Blatttypen echt aussehen. Auch Sonderanfertigungen sind auf Wunsch möglich. **www.avantgarde-modellbau.de**

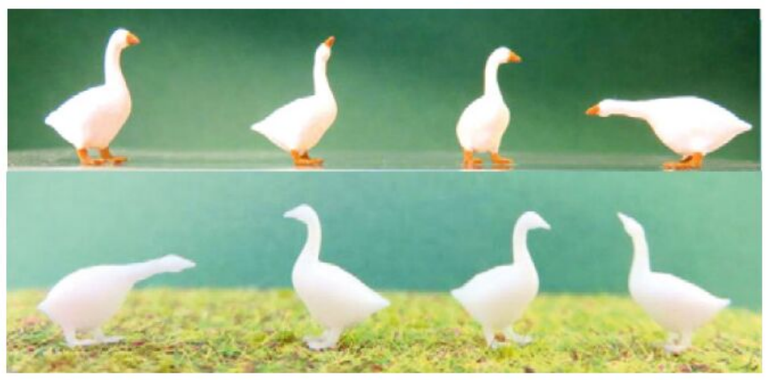
Ob Eiche oder Linde – jeder Baum zeigt individuelle Details und bietet eine täuschend echte Optik.

FALLER

Schweizer Bergidylle: Zwischen Chur und Arosa liegt das kleine Bergdorf Langwies, in das Faller die Spur-Z-Freunde in diesem Jahr entführt. Denn im Neuheitenprogramm für 2024 findet sich bei dem Zubehörhersteller aus dem Schwarzwald passend zum bekannten Bausatz des Bahnhofs Langwies (Art. 282702) neu das imposante vierstöckige Alpenhaus Langwies (Art. 282772) in traditioneller Holzbauweise mit frei stehender Holztreppe. Der Bausatz wurde nach dem Vorbild eines echten Hauses gestaltet. Das Lasercut-Modell enthält 126 Einzelteile in sechs Farben, dazu eine Gardinenmaske. Mit diesem schönen Gebäude, das zeitlich der Epoche II entspricht, setzen Modellbahner einen selbstbewussten Akzent in einer Berglandschaft. **www.faller.de**

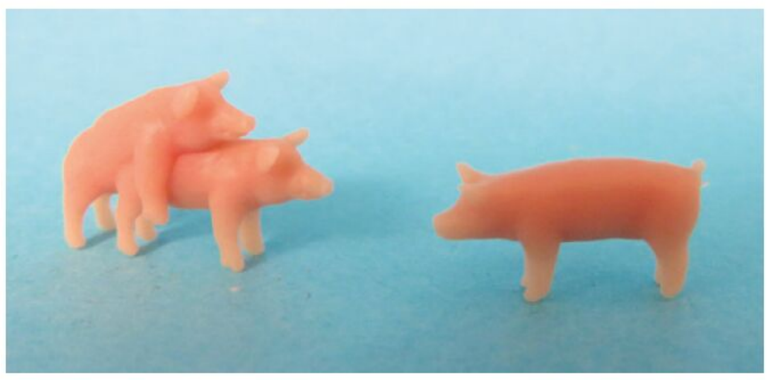
Das Alpenhaus Langwies thront stolz in einer Berglandschaft.

KLINGENHÖFER



Vier unbemalte Gänse in verschiedenen Haltungen, oben das Bemalungsbeispiel.

Die beiden Braunbären in diesem Set kommen ebenfalls unbemalt.



Das Set „Schweinerei“ zeigt zwei Schweinchen beim Liebesspiel und einen Zuschauer.

Tierisches Vergnügen: Neben Menschen sind auf der Modellbahnanlage auch Tiere wichtig, um einen authentischen Eindruck zu erzeugen. Klingenhöfer Miniaturen hat sie: In diesem Jahr bevölkern schnatternde Gänse (Art. Z-TG02-1), Braunbären (Art. Z-TB08) und Schweine, die mit Ferkeleien beschäftigt sind (Art. Z-TS23), das Neuheitenangebot. **www.klingenhoefer.com**

MODELLBAU LAFFONT

Einständiger Lokschuppen in Fachwerkausführung

Das Marktor von Essingen im Altmühltal.

Eine Drehscheibe als Modellbühne – in diesem Fall für eine BR 78 von Märklin.

Uriges Fachwerk: Im lieblichen Altmühltal hat Stefan Laffont am Essinger Markttor Maß genommen und bringt das historische Gebäude mit dem holzverkleideten Aufgang nun als Modell in 1:220 (Art. Z9501). Es gefällt unter anderem durch seine feinst gravierten Dachziegel. Für ein typisches Nebenbahn-Betriebswerk eignet sich der einständige Lokschuppen in Fachwerkausführung (Art. Z9301). Der Schuppen ist von Epoche II bis VI vielfältig einsetzbar. Die neue Drehscheibe (Art. Z9101) ist zwar nicht angetrieben und nur von Hand zu bewegen – eine tolle Bühne für Märklin Modelle ist sie aber allemal. Sie hat fünf vorgesehene Gleisabgänge, weitere können bei Bedarf herausgeschnitten werden. Alle Bausätze sind aus durchgefärbtem Architektur-Hartkarton. **www.modellbau-laffont.de**

NoBa

Ländlicher Zugverkehr: Im ländlichen Niedersachsen steht der hübsche kleine Bahnhof von Freden. Dieses Gebäude hat NoBa neu konstruiert und mit einem 3D-Drucker erstellt (Art. 4135). Die Abbildung zeigt es in bemaltem Zustand, ausgeliefert wird der Resin-Bausatz aber in Grau. Das Modell ist einfach aufzubauen und kann mit allen gängigen Farben bemalt werden. Neben Gebäuden hat NoBa auch verschiedene Auto- und Lkw-Modelle sowie Kleinteile aus dem 3D-Drucker in Programm. **www.noba-modelle.de**

Ganz schön ländlich, aber mit vielen Details, präsentiert sich der kleine Bahnhof Freden (Abbildung bemalt).

NOCH

Nah am Vorbild: Die Noch-3D-Master-Figuren werden in Farbe gedruckt und bieten einen außergewöhnlich hohen Detaillierungsgrad. Zu den diesjährigen Neuheiten zählt das Set „Fahrradfahrer“ (Art. 44532), das gerade zu einem Radausflug in den Garten aufgebrochen ist. Vom karierten Hemd über den Strohhut bis zum Täschchen – alle Einzelheiten sind klar zu erkennen. Zum Set gehören auch zwei Fahrräder, die als Dekoration an einem Haus oder einem Laden angebracht werden können. Auch bei den Tierfiguren spielt die vollfarbige 3D-Technologie ihre Stärken aus, wie die Pferde auf der Koppel mit ihren lebendigen Gesichtsausdrücken und echt wirkenden Fellfarben zeigen (Art. 44542). **www.noch.de**

Auf eine Anlage gestellt, zeigen die farbigen 3D-Pferde von Noch, wie authentisch sie gestaltet sind.

Die Radler sind gerade zu einem Ausflug aufgebrochen.

NORDMODELL

Ungewöhlicher Blickfang: ein Fachwerkhaus, das gerade saniert wird.

Haus im Umbau: Nordmodell stellt im hochwertigen Lasercut-Verfahren feine Modellbausätze und Zubehör in Spur Z her. Zu den Neuheiten in diesem Jahr zählt das außergewöhnliche Modell eines kleinen Fachwerk-Bauernhauses, das gerade saniert wird (Art. LC-220-332). Es ist aus Karton, Fotokarton und Holz lasergeschnitten und graviert. Zudem verfügt es über Innenwände mit Türen und Geschossdecken, um bei Bedarf eine Inneneinrichtung einzubauen und eine raumweise Beleuchtung zu ermöglichen. Für die Fachwerkfüllungen gibt es zwei Varianten, damit sich jeder Bastler sein individuelles Modell zusammenbauen kann. **www.modellbausatz-nord.de**

2024 Gedeckter Güterwagen Bauart Glmhs (Art. 86004).

2024: Dieselpneumatische Druck-lokomotive V 3201 (Art. 88099).

2019: Gedeckter Güterwagen Bauart GI Dresden (Art. 82170).

2020: E-Lok Serie Ce 6/8 III „Krokodil“ (Art. 88565).

2023: Elektrolokomotive Baureihe RE 4/4 II (Art. 88597).

2020: Kühlwagen der italienischen FS (Art. 82389).

2023: Säuretopfwagen (Art. 82310).

2022: Offener Güterwagen der Bauart Omm 52 (Art. 86236).

2021: Diesellokomotive Baureihe V 200 (Art. 88207).

2021: Gedeckter Güterwagen Bauart VH 14 (Art. 86606).

2022: E-Lok Serie Ce 6/8 III „Krokodil“ mit Platinbeschich-tung (Art. 88569).

2021: Dampflokomotive Baureihe 85 (Art. 88932).

Kleine Pretiosen auf höchstem Niveau: Seit 2019 lässt die Märklin Z Manufakturmodelle Feinguss Edition die Sammlerherzen höherschlagen. Bisher umfasst die Reihe zwölf Modelle, das Jubiläumsmodell von 2022 kam sogar mit einer Platinbeschichtung.

Edle Sammlerstücke

Bei der Märklin Z Bronze Feinguss Edition vereinen sich Handwerks-kunst und Feinmechanik zu erlesenen Manufakturmodellen.

Das Verfahren stammt eigentlich aus der Schmuckherstellung: Ein Rohling aus dem 3D-Drucker wird zunächst mit Silikon und dann mit Gips übergossen. Ist dieser hart, wird das Innenleben ausgeschmolzen. In die Hohlform füllt der Gießer unter Vakuum Metall. Anschließend wird die Gipsform zerschlagen – man spricht bei dem Verfahren daher auch von der „verlorenen Form“ – und die darin entstandenen Metallmodelle werden weiter bearbeitet. Um diese Methode für den Bau von Eisenbahnmodellen anwenden zu können, mussten die Feinguss-Spezialisten bei Märklin die Technik weiter verfeinern. Ein großer Aufwand – der sich gelohnt hat. Schließlich lassen sich auf diesem Weg auch Kleinserien auf höchstem handwerklichem Niveau herstellen. Das Clubmodell 2016, die Tenderlok 80032 (Art. 81352) , war das erste bei Märklin in Feingusstechnik hergestellte Serienmodell. Im Jahr 2019 ging dann die Bronze Feinguss Edition an den Start. Hier kommen höchste Präzision beim Guss, aufwendige Oberflächenbearbeitung und präzise Feinmechanik zusammen und bringen so kleine Kostbarkeiten auf den Weg. Die Modelle, die ihr Kleid aus Echtbronze stolz unter einer Klarlackschicht herzeigen, haben sich von Beginn an zu begehrten Sammlerstücken in der Spur-Z-Gemeinschaft entwickelt. Wobei sie auch einfach auf der Anlage fahren können, denn sie sind nicht nur ein Augenschmaus, sondern auch voll funktionsfähig.

Faszination Modellbau

ECHTDAMPF HALLENTREFFEN

INTERNATIONALE MODELLBAHN AUSSTELLUNG

1. – 3. NOVEMBER 2024

Willkommen zu Europas beliebtestem Modellbau-Event! • Das Highlight der Branche aller Modellbausparten • Namhafte Hersteller • spezialisierte Kleinserienhersteller • ausgewählte Fachhändler • Indoor- und Outdoor-Flugschau • FPV Drone Championship • German Open RC-Car Masters • spektakuläre Truck-Parcours • Schiffsmodellbau mit großem Wasserbecken • Modellbahn-Anlagen aller Spurweiten • Know-how im Modellbau- und Modellbahn-Forum • u.v.m.

Internationale Leitmesse für Modellbahnen und Modellbau

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Öffnungszeiten:
Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00 – 17.00 Uhr

WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE

faszination.modellbau faszination.modellbau FaszinationModellbau

VERANSTALTER: Messe Sinsheim GmbH . Gustav-Werner-Straße 6 . D-72636 Frickenhausen . T +49 (0)7025 9206-100 . F +49 (0)7025 9206-88100 . modellbau@messe-sinsheim.de . www.messe-sinsheim.de

12 Fußballfelder zum Mitnehmen

Heribert Tönnies hat wahrlich Großes geschaffen: Der Kölner Architekt baute ein opulentes Bw mit vielen Facetten und Bahnbetrieb auf sechs Ebenen – all das im Z-Maßstab 1:220.

D'r Zoch kütt – und wie: Der Kölner Heribert Tönnies inmitten seiner kleinen, extrem feinen Modellbahnwelt.

Klein, aber oho. So hat sich die erste Modellbahn in der Erinnerung von Heribert Tönnies verankert. Als er sechs Jahre alt war, fuhr der Inhalt eines Märklin H0-Start-Sets unter dem Christbaum. Das Interesse war geweckt: Während und nach seiner Schul- und Studienzeit sollten gleich mehrere H0-Anlagen folgen, darunter auch eine große Modellbahnwelt in U-Form.

Klein, aber oho – dieses Prinzip faszinierte den Architekten aber auch an Modellen von Schiffen oder Motorrädern. Und wie das Leben so spielt, sollte auch bei der Modellbahn der entsprechende Funke überspringen, und zwar an einem ungewöhnlichen Ort. Es geschah in Kanada im Jahr 2003 während eines Urlaubs mit dem Wohnmobil: Für den jüngsten Sohn kaufte der Familienvater als Zeitvertreib ein Mini-Club Start-Set. „Das habe ich auf dem Campingtisch aufgebaut und war fasziniert. Ich hatte doch schon immer ein Faible für kleine Züge", sagt Heribert Tönnies heute. Und so dachte er insgeheim, „wenn es für den Kleinen nichts ist, dann ist es was für mich". Ergebnis dieser Betrachtungen war eine rechteckige Z-Anlage mit einer Fläche von rund 180 mal 70 Zentimetern. Schön und gut. Doch er wollte „noch mal etwas anderes machen". Im Sinn hatte er ein opulentes, vorbildgerechtes Werk, das einem bestimmten Thema gewidmet ist. „Ein Groß-Bw als Kopf-Bw im Traktionswandel mit Ellok-Bw, jedoch präsentiert in der Neuzeit als Museumsfest zum Volldampftag", lautet die offizielle Formulierung im Lastenheft.

Recherche mit zahlreichen Fotos

Dazu sichtete der freundliche Kölner „Hunderte, wenn nicht Tausende alter Fotos von Bws. Ich wollte wissen, wie sich der Auf- oder Abrüstungsverlauf gestaltet, wie die Dienstgebäude oder die Schlafplätze der Lokführer aussehen, welche Details →

es zu beachten gibt“, fasst Heribert Tönnies zusammen. Das Internet erwies sich dabei als patentes Recherche-Tool. Und weil so ein großes Bw eine ziemlich umfangreiche Anlage ist, spielte der Maßstab Z bei dem Vorhaben eine große Rolle. „Ein Riesenvorteil ist, dass man auf relativ kleiner Fläche Landschaften vorbildgetreu nachbilden kann und Züge nicht verkürzen muss“, sagt der Märklin Fan.

Wie bei Architekten üblich, verfasste Heribert Tönnies im Vorfeld einen minutiös ausgearbeiteten Leistungskatalog mit den Punkten Präambel, Aufgabenstellung, Entwurfskonzept (auf ideeller historisierter Grundlage), Konstruktion, Layout, Gestaltung, Bahnbetrieb, Eckdaten sowie einem Fazit. In dem Heft werden einige Punkte aufgezählt, die auch für Einsteiger in die Z-Modellbahnwelt interessant sind. Der Kölner spricht von einer „möglichst einfach zu realisierenden Bauweise mit leicht zu beschaffenden

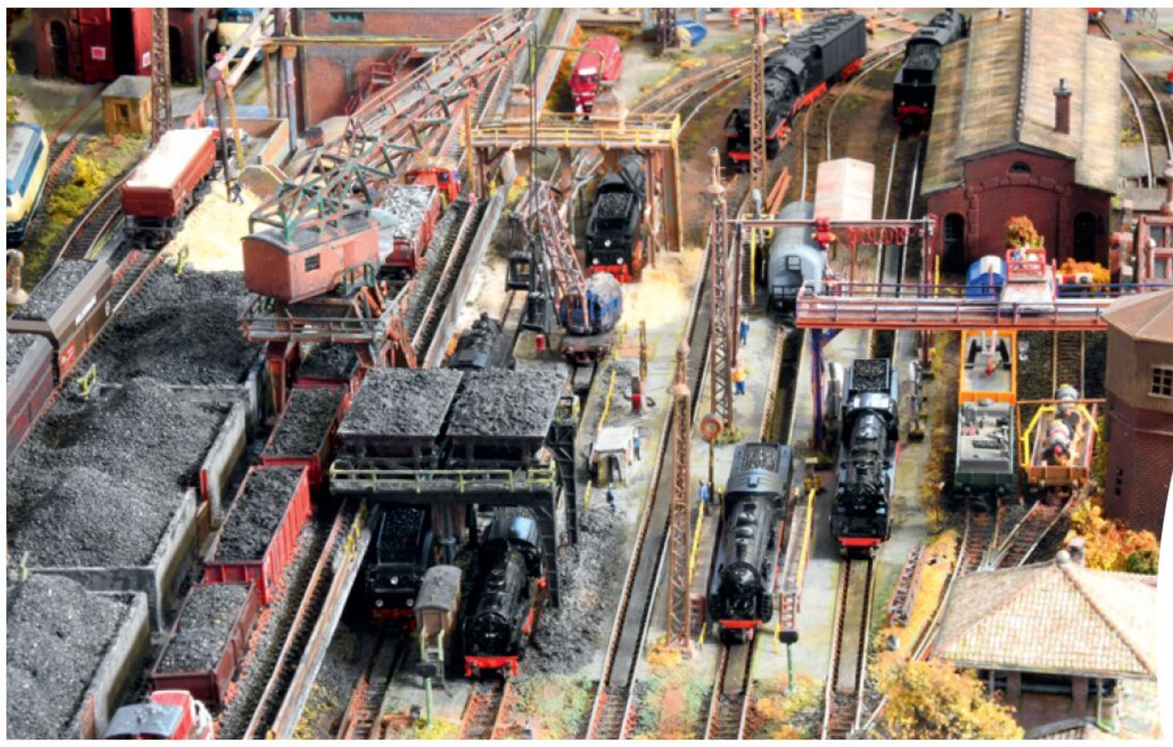
Nostalgie auf Rädern: Hinter einem Bahnhofsschuppen zeigen Käfer-Cabrio-Freunde und ein Trabi-Fan stolz ihre Schätzchen.

Heikle Arbeit: Ein Mauerabschnitt muss renoviert werden – allein das Gerüst sicher anzubringen, ist ein mutiges Unterfangen.

Elektrisierend: Der gläserne E-Lok-Schuppen hebt sich ästhetisch vor dem mächtigen Bw für Dampflokomotiven ab.

Materialien, in der Regel aus dem Normsortiment der Modellbahnhersteller“. Zudem verweist er auf wenige Holzzuschnitte aus dem Baumarkt und „keine Spezialwerkzeuge“. Meist würden Cuttermesser und haushaltsübliche Helferlein wie Zangen, Schraubendreher oder Handbohrer reichen. Nur in einigen wenigen Fällen müsse man auf die Angebote von Kleinserienherstellern oder einen 3D-Drucker zurückgreifen. Immer gelte aber: „Man braucht Feinmotorik und ein gutes Auge!“

Die Aufgabenstellung, ein Groß-Bw aus der späten Dampflok-Ära mit einem Ellok-Bw zu verbinden und beides im Hier und Heute als Kulisse für ein Museumsfest zu präsentieren, ist schlau gewählt. So können „sowohl gemischte Präsentations- und Ausflugszüge als auch moderne Zugzusammenstellungen gezeigt werden“, sagt Heribert Tönnies. Und alles sehe trotzdem stimmig aus. →



Kohle her: Klar, dass auf einem so opulenten Bw-Parcours auch ein stattliches Bekohlungs-Areal nicht fehlen darf.

Detail-Reich: Selbst das Innere von Gebäuden hat Heribert Tönnies durchdacht und liebevoll eingerichtet.

Dämmerstunde: Der Tag im Bw endet nicht bei Sonnenuntergang – es gibt auch danach noch wichtige Arbeiten zu erledigen.

Eine zwölf Fußballfelder große Welt im Maßstab 1:220

Auf der Anlage sollen mehrere Ganzzüge über alle Epochen hinweg im automatisierten Dreifach-Begegnungsverkehr fahren, eingebunden in eine schlüssige Straßeninfrastruktur. Das vorbildähnliche Layout wiederum stellt zum Teil originale Bauwerke des ehemaligen Bws Köln-Gremberg im Modell dar. Die Abmessungen: 191 mal 89 Zentimeter. „Das entspricht in der Realität einer bebauten Fläche von rund 85.000 Quadratmetern, also annähernd zwölf Fußballfeldern!“ Potzblitz.

Die Basis bildet eine fünflagige, neun Millimeter dicke Pappelsperrholzplatte. Zur Aussteifung schraubte der Modellbahn-Chef „unterseitig Alu-U-Profile“ an. Für die oben im Gelände liegenden Spanten hat er Balsaholz in verschiedenen Stärken verwendet. „Die dazwischen liegenden Hohlräume sind vollflächig in einer Stärke von bis zu acht Zentimetern mit Styroporplatten ausgelegt – das ist leichter als Styrodur – und mit Holzleim verklebt.“ Gips ist wegen des Gewichts verpönt, sämtliche Felsformationen, Hügel, Rampen oder das Überwerfungsbauwerk sind aus sehr leichtem Balsaholz gebaut. Der Vorteil: So lassen sich Strukturen mit kleinsten Schichtdicken in einfacher Bautechnik realisieren.

Die Loks und Züge bewegen sich auf sechs Ebenen, zuzüglich einer Tiefebene für den Schattenbahnhof mit sechs Speichergleisen. Ein Rechenexempel zeigt die Dimensionen auf: Allein der reale Höhenunterschied zwischen Hauptgleistrasse und Kohlebühne beträgt 7,5 Zentimeter im Maßstab Z – im realen Leben sind das 16,5 Meter. „Die vielfach gestaffelte Höhensituation war eine besondere Herausforderung, damit die Rampen nicht zu steil werden“, erinnert sich Heribert Tönnies.

Der Bau begann mit der im Hintergrund liegenden, selbst konstruierten langen Kohlebühne sowie mit der Lokbehandlung des ehemaligen Bws Köln-Gremberg. Um den Gesamteindruck zu steigern, reicherte Heribert Tönnies die nackten Gleise um Installationen an wie „Behandlungsanlagen mit Wartungsgruben,

Authentizität pur: Den Bereich für Wartungsarbeiten entwarf Architekt Tönnies überaus realitätsnah – beeindruckend, wie Erde, Kabel, Geräte sowie Arbeiter wirken. Angenehm ist ihr Arbeitsplatz vielleicht nicht. Aber wenigstens gut ausgeleuchtet.

Großer Entwurf: Die Übersicht zeigt die ganze Pracht des beeindruckenden Mini-Club Modells.

Ölkran und so weiter“. Klasse: Durch die Anlagenmitte schneidet ein Tiefgleis, „das betont die räumliche Abgeschlossenheit des ursprünglichen Dampflok-Bws und schafft eine szenenteilende Dynamik, ohne die Anlage optisch zu trennen“.

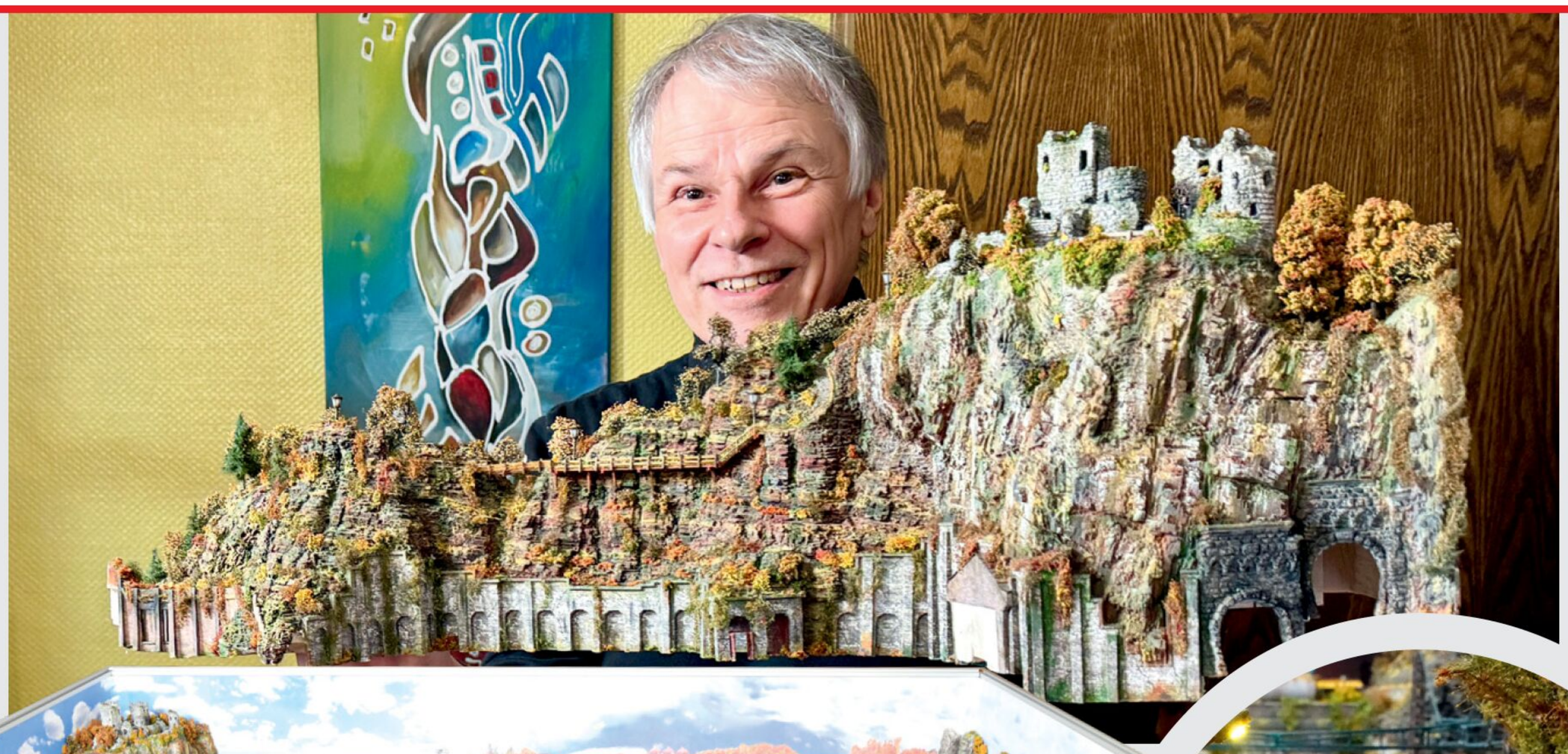
Viele Handskizzen und fünf Jahre Bauzeit

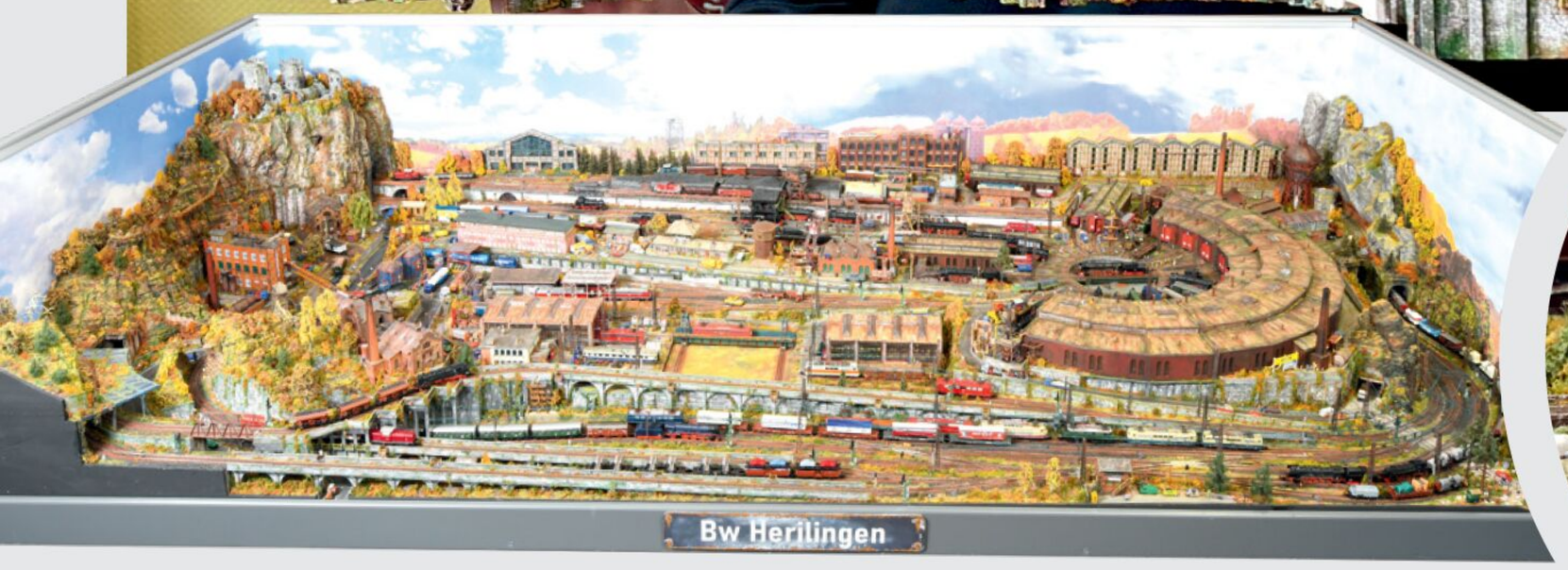
Die Landschaftsgestaltung punktet obendrein mit neun Tunnelportalen, fein detaillierten Felsblöcken in Buntschiefer- und Basaltfelsoptik und einer mittelalterlichen Burgruine. Bergsteiger seilen sich dort zum rötlich flackernden Höhleneingang ab – „was mag sich da nur verbergen …?“, fragt sein Erbauer schelmisch. Die Kulissenfassaden hat Heribert Tönnies selbst entworfen und gebaut, teils mit gefrästen und gedruckten Kunststoff-Stahlfachwerkträgern. Auf der Straße ist einiges los. Da ist die Autopanne eines alten Opels mit geöffneter Motorhaube. Unweit davon steigt gerade ein Käfer-Cabrio-Treffen am Lagerschuppen. Dahinter baut sich „die Relief-Werkhalle mit enormer 3D-Tiefenwirkung auf, bei nur eineinhalb Zentimeter Innenraumtiefe“, so der Modellbauer stolz. Damit alles harmonisch zusammenpasst, ließ er sämtliche Bauwerke und Anlagen stark altern, was auch das Anlagenthema „Zerfall“ unterstreicht.

Wie er das Großprojekt angegangen ist? „Mein beruflicher Background hat mich hier geprägt“, erklärt er. So habe er viele Handskizzen angefertigt. Unterstützend griff er zum leider nicht mehr neu erhältlichen Gleisplanspiel von Märklin. „Das ist eine ideale Gleisplantüftelei mit haptischem 3D-Erlebnis“, findet Heribert Tönnies. Nach einer längeren Grundlagen- und Planungsphase folgte mit einigen Unterbrechungen eine fünfjährige Bauzeit.

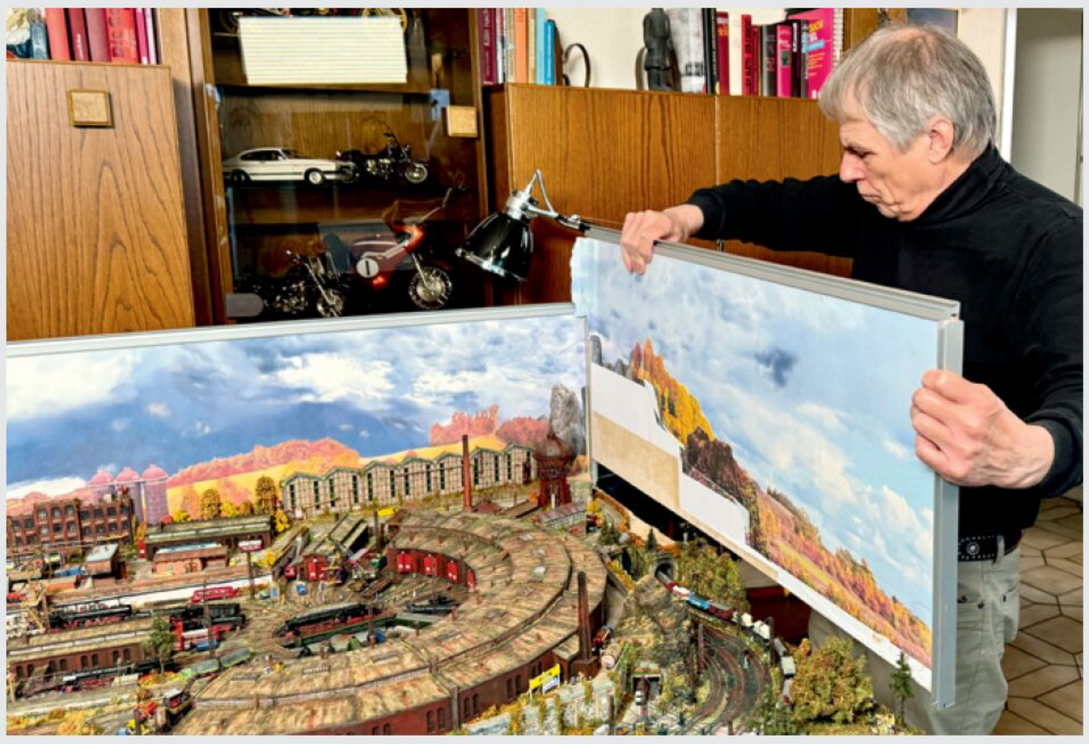
Mächtig was los: Auf den sechs Ebenen transportieren Züge verschiedenste Güter und natürlich auch Fahrgäste.

Dampf-Rundling: Der Ringlokschuppen mit gealtertem Dach thront imposant auf der rechten Seite der Modellbahnanlage.





Die massive Felswand ist so massiv nun auch wieder nicht, sie lässt sich abnehmen. Mitten im herben Industriecharme des Groß-Bws ist auch Platz für ländliche Szenen.



Kompakte Anlagenwelt: 191 mal 89 Zentimeter und 45 Zentimeter hoch mit abnehmbaren Seitenteilen.

Mächtig unter Dampf

Willkommen beim „Volldampftag auf dem Museumsfest“: Damit das Groß-Bw von Heribert Tönnies entsprechend wirkt, sollte seine Anlage dioramenähnlichen Charakter haben. Einige versteckte Kunstgriffe machen sie obendrein transportabel.

Dafür besteht die Grundplatte aus einem Stück und die Anlage ist stringent auf Gewichtseinsparung ausgelegt. Gebaut ist sie als „Groß-Guckkasten“: Alu-Profile sowie die eingesteckten Kastenwände und -deckel plus Plexiglasscheiben lassen sich einzeln demontieren und am Aufstellort schnell wieder zusammensetzen. Die Mini-Club Gemeinde in Altenbeken konnte sich in diesem Jahr davon überzeugen, denn dort hat Heribert Tönnies sein Bw beim „Spur-Z-Weekend“ gezeigt.

Die kleine Welt wirkt spektakulär großartig und zeigt eine immense authentische Vielfalt: Zu sehen ist eine komplette Lokbehandlungsanlage, eine Drehscheibe, ein zwölfständiger Ringlokschuppen, eine große Kohlebühne, ein Ellok-/Diesel-Bw mit Schiebebühne, Schuppen, Werkstatt, ein Gewerbegebiet. Dazu eine Handdrehscheibe nebst Lokschuppen, „eingebettet in naturidentischer, für das Bw angepasster Hanglandschaft mit Abgrabungen und Aufschüttungen“. Das Thema Bw dominiert, ein Bahnhof hat hier nichts zu suchen.

Hinzu gesellen sich noch viele liebevoll installierte, sachlich richtige Protagonisten, darunter Wassertürme, Auswasch- und Ausblasstand, Sandtrocknungsanlage, Ölkran mit Öllanze, Lokgerüste, Untersuchungsgruben sowie eine Grubenrandbeleuchtung, „beidseitig der Wartungsgrube auf einem der Lokaufrüstungsgleise, wie es sie seinerzeit im Bw Karlsruhe gegeben hat“ (siehe Foto auf Seite 78). Auch eine Schmiede fehlt nicht, dazu das rekonstruierte und „anlagenangepasste Kölner Stellwerk“ sowie ein Lokleitungsgebäude, toll mit Rissen in den Wänden gestaltet, mit Aufenthalts-, Schlafräumen, Kantine und Verwaltung. Damit nicht genug, auch ein großes Überwerfungsbauwerk mit angebundener Stahlbrücke fehlen nicht. Einige Fertigteile bilden die Basis für Weiterentwicklungen, wie die E-Lokschuppen von Märklin, die er „auf alt getrimmt“ und mit Pfeilern und neuen Dächern versehen hat.

→ Das Thema Licht wirkt erhellend: In verschiedenen Funktionsbereichen hat der Architekt Lichtsteuerungen mit Zeitschaltuhren installiert. Damit erstrahlen Straßenlaternen, Relieffassaden und Betriebsgebäude, Wartungshallen, die Burgruine oder die Easy Rider am beschrankten Bahnübergang im festgelegten Rhythmus. Entsprechend beleuchtet glänzt auch das Öl, das bei einem Unfall nebst Rettungseinsatz ausgelaufen ist.

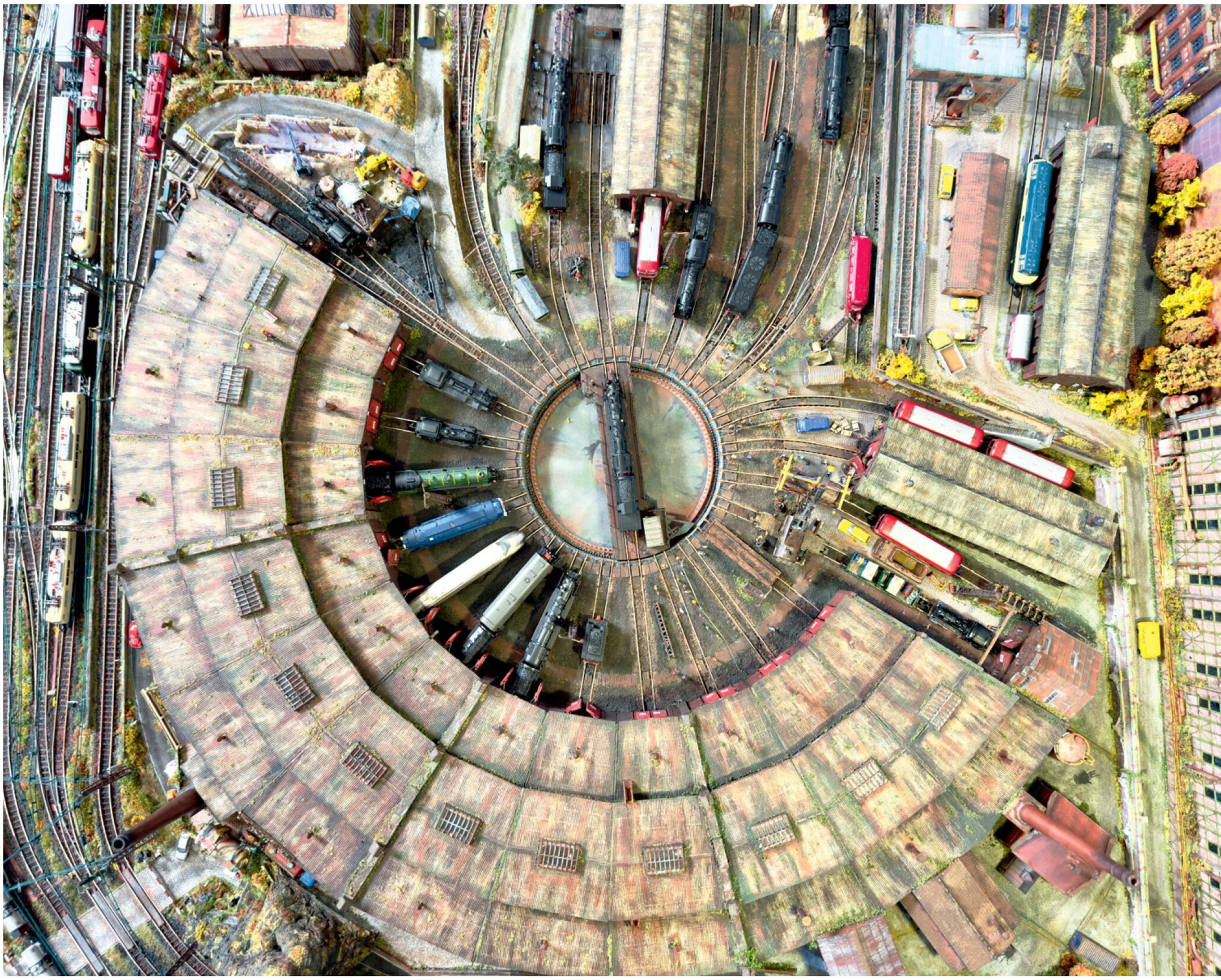
Das rollende Material bewegt sich auf Gleisen in Holzschwellenoptik von Märklin Mini-Club, angelegt als teilweise sichtbares Oval. Heribert Tönnies passte das Gleisbild „dem Kopf-Bw (Dampf, Diesel, Ellok) an“. 46 Meter Gleise hat der Kölner verlegt, bestückt mit 46 Weichen, vernetzt mit über 400 Metern Kabel. Gefahren wird komplett analog, wobei er im Schattenbahnhof einen vollautomatischen Zugwechsel mit FS24 und Schaltgleisen nebst Reed-Kontakten installiert hat. Manuelle Regie ist ebenfalls möglich über ein andockbares Steuerpult, erklärt der Modellbahner. „So kann eine Lok zum Beispiel von der Schlackegrube vorgezogen werden, ohne dass die dahinter unter dem Wiegebunker stehenden Loks mitfahren.“

Auch der Lok-Fuhrpark bietet maximale Wirkung auf kleinem Raum. Sieben Loks mit rund 50 Waggons fahren automatisiert, weitere 45 nebst 30 Wagen tummeln sich im Bw und auf den Gleisen zur Lokbehandlung, etwa als Hilfszug oder zur Kohle-, Sand- und Betriebsstoffverladung.

Also alles gut im Bw-Land oder was kommt da noch …? „Die Qualität wird noch ein bisschen hochgelupft“, erklärt Heribert Tönnies mit strahlender Miene. Zum Beispiel mit weiteren Figuren, „die werde ich noch hier und da etwas verbessern und dadurch noch mehr Leben reinbringen“. Zudem steht die Ausleuchtung der Drehscheiben auf dem Plan. Aber: „Irgendwann muss man auch mal fertig werden.“

Text und Fotos: Claus Dick

Lokomotiven, Wagen, Zubehör und vieles mehr finden Freunde der kleinsten Märklin Spurweite auf der Seite www.maerklin.de unter dem Stichwort „Produkte“.



Prachtbau: Imposant, wie der aufwendig gealterte und schön gestaltete Ringlokschuppen aus der Vogelperspektive wie ein Magnet für Gleise und Lokomotiven wirkt – und wie drumherum zusätzlich reges Leben auf den Trassen herrscht.

Mit der Startpackung ins Anlagenvergnügen

Fast jeder Modellbahner beginnt mit einer Startpackung. Sie ist genau das Richtige zum direkten Losfahren und -spielen. Von der „echten“ Anlage scheint sie weit entfernt, doch eine Startpackung ist auch ein ideales Sprungbrett in den Anlagenbau. Unsere Entwürfe zeigen, wie schnell das geht.

Dabei nutzen wir das Vorhandene geschickt aus, und das ist bei einer Startpackung schon ziemlich viel. Jede enthält mindestens einen Zug, Gleise und ein Steuergerät. Die Packung ist günstiger als der Einzelkauf und grundsätzlich für den digitalen Betrieb ausgestattet. Der bietet nicht nur eine Vielzahl von Funktionen, sondern erleichtert auch den Aufbau der Gleisfigur und später der Anlage: Die Verkabelung ist deutlich leichter und besteht manchmal nur aus dem Anschluss von rotem und braunem Kabel ans Gleis.

Mit diesem Material ist ein großer Teil dessen, was wir für eine kleine Anlage brauchen, bereits vorhanden. Beispielhaft zeigen wir in diesem Beitrag zwei Möglichkeiten, die sich mit einer Startpackung von Märklin oder Trix und einigen →

Anlage „Neukloster“

Bahnhof, Firmenanschluss, Lokschuppen – schon ist Spannung im Spiel.

HO HO

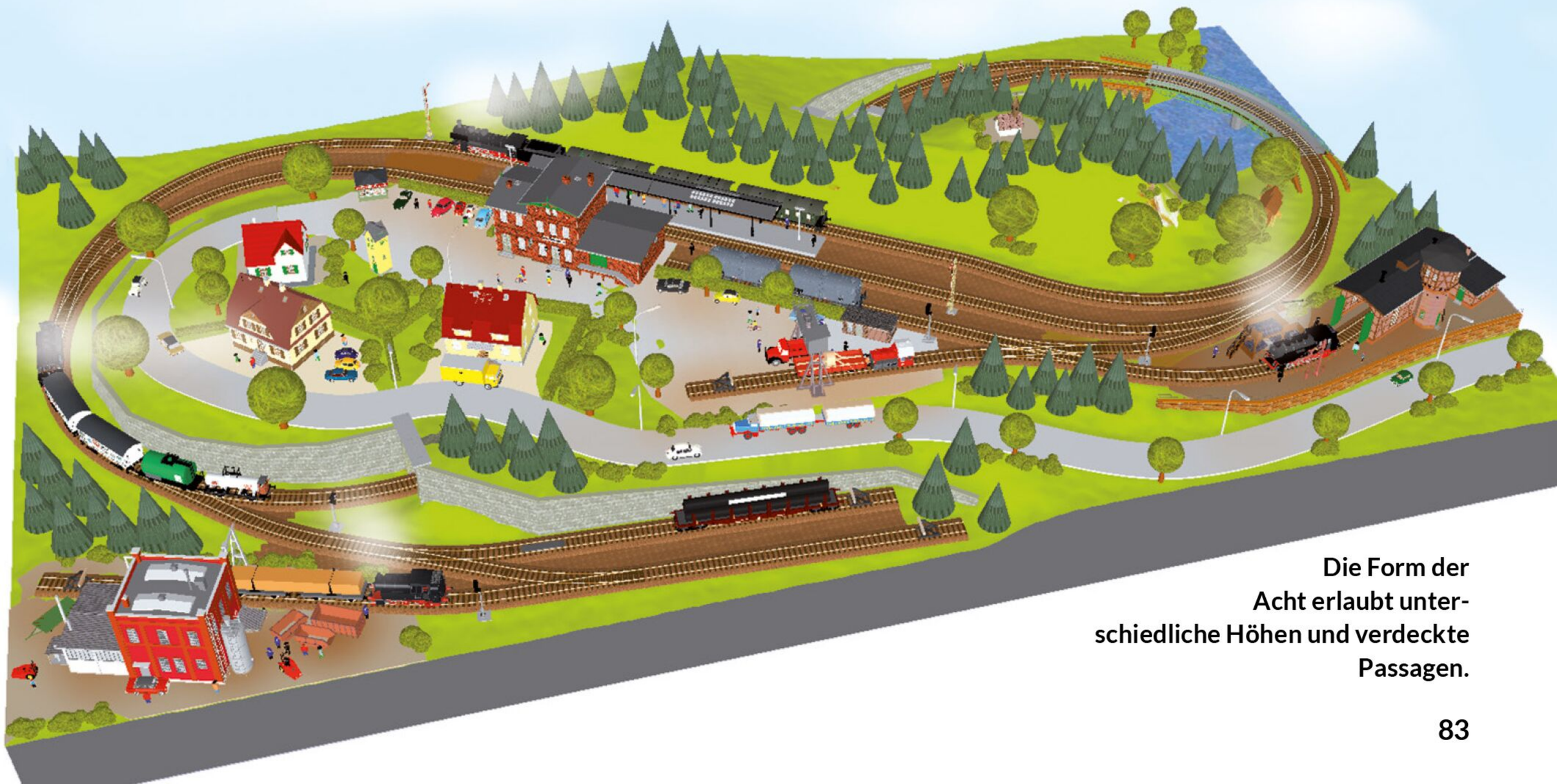
Startpackung Märklin Art. 29244

- Dampflokomotive BR 024 inklusive drei Wagen
- Mobile Station
- Gleisanschlussbox
- Schaltnetzteil
- 12 gebogene Gleise Art. 24130
- 2 gerade Gleise Art. 24172
- 2 gerade Gleise Art. 24188

Startpackung Trix Art. 21531

- Dampflokomotive BR 074 mit drei Güterwagen
- Mobile Station
- Gleisanschlussbox
- Schaltnetzteil
- 12 gebogene Gleise Art. 62130
- 2 gerade Gleise Art. 62172
- 2 gerade Gleise Art. 62188

Anlage „Brunnenthal“



Die Form der Acht erlaubt unterschiedliche Höhen und verdeckte Passagen.

Gleisstückliste Anlage „Neukloster“ Märklin C-Gleis

Anzahl	Art.-Nr.	Bezeichnung
8	24188	Gleis gerade, 188,3 mm
10	24172	Gleis gerade, 171,7 mm
1	24094	Gleis gerade, 94,2 mm
2	24077	Gleis gerade, 77,5 mm
1	24071	Gleis gerade, 70,8 mm, Böschung abnehmbar
1	24236	Gleis gerade, 236,1 mm
1	24229	Gleis gerade, 229,3 mm
3	24064	Gleis gerade, 64,3 mm
4	24977	Prellbock, Gleislänge 77,5 mm
2	24315	Gleis gebogen, R3 = 515 mm/15°
1	24230	Gleis gebogen, R2 = 437,5 mm/30°

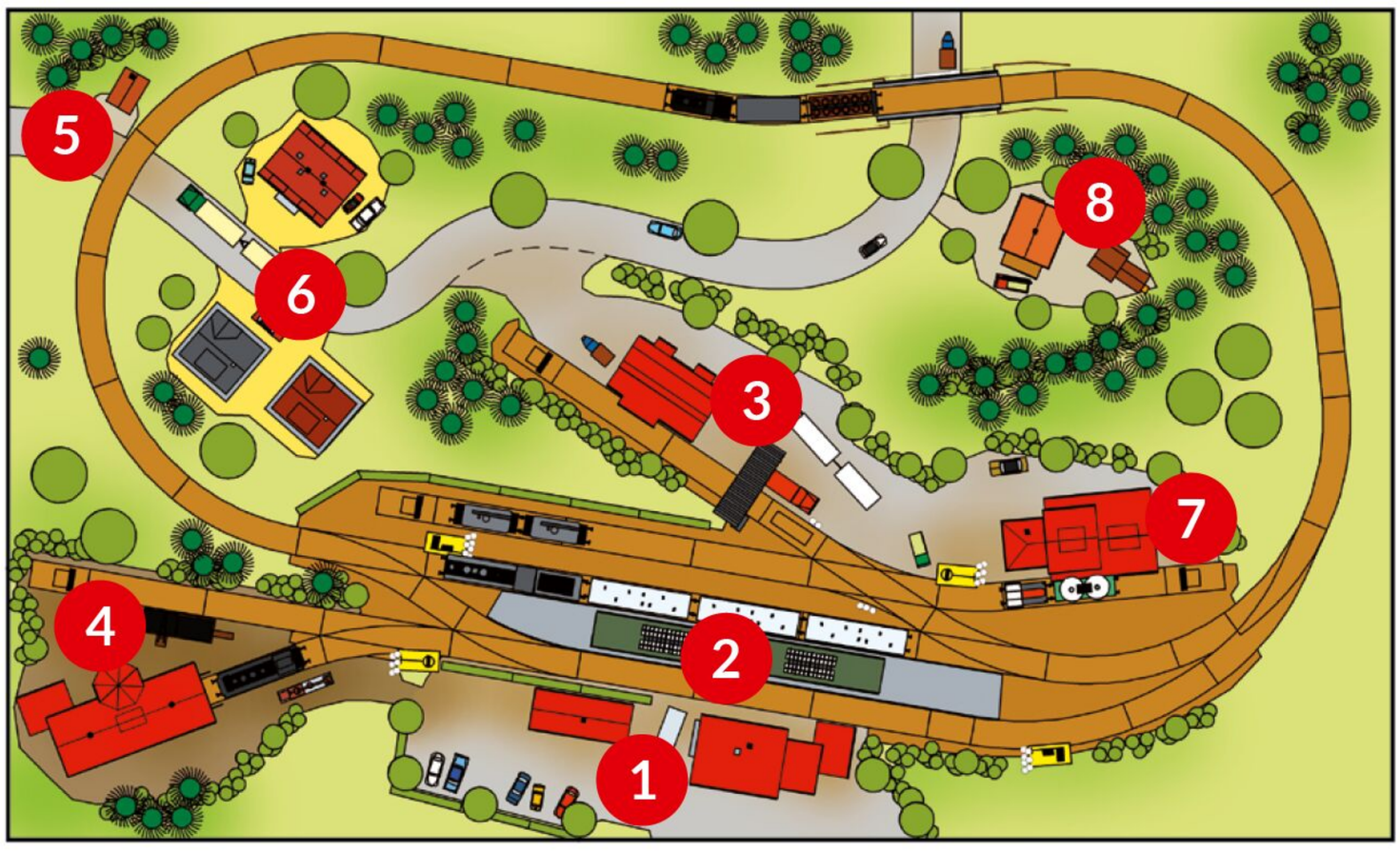
Anzahl	Art.-Nr.	Bezeichnung
1	24206	Ergänzungsstück für Gegenbogen
11	24130	Gleis gebogen, R1 = 360 mm/30°
2	24115	Gleis gebogen, R1 = 360 mm/15°
1	24611	Weiche links, R2 = 437,5 mm
3	24612	Weiche rechts, R2 = 437,5 mm
1	24672	Bogenweiche rechts, R1/R2
1	24624	Doppelte Kreuzungsweiche R2
1	24997	Entkupplungsgleis, Länge 94,2 mm
Signale 2	70412	Form-Hauptsignal mit Gittermast (2-flügelig)
2	70421	Form-Sperrsignal

→ hinzugefügten Teilen gut umsetzen lassen. Die Standardfigur für Kleinanlagen sind das einfache Oval oder die Acht. Bei unseren Entwürfen wurde darauf geachtet, dass das Gleismaterial aus den dargestellten Anfangspackungen möglichst komplett verwendet werden kann. Zusätzliche Gleise erhält man am günstigsten über C-Gleis-Ergänzungspackungen. Zu unserer Anlage „Neukloster“ passten zum Beispiel die Packungen Art. 24902 von Märklin beziehungsweise Art. 62902 von Trix.

Fahren in der Ebene

Bei diesem Entwurf handelt es sich um eine Anlage fast ohne Höhenunterschiede, denn im Prinzip spielt sich alles auf einer Ebene ab. Zwar nicht ganz, denn die Brücke über die Straße muss angehoben werden. Aber dafür brauchen wir keine komplizierten Ausschnitte in der Basisplatte, sondern ständern die Gefälle- beziehungsweise Steigungsstrecke einfach auf. Damit ist der Entwurf sehr leicht zu bauen, da man praktisch kaum Höhenunterschiede beachten muss.

So einfach der Entwurf auch aussieht, für ausreichend Betrieb sorgt er allemal. Denn neben der Hauptstrecke auf dem Oval befinden sich im Vordergrund die beiden Bahnhofsgleise, dazu kommen Rangier- und Stumpfgleise für das kleine Betriebswerk, ein Güterschuppen und ein Lagerhaus. Auch der Straßenanschluss für Güterschuppen und

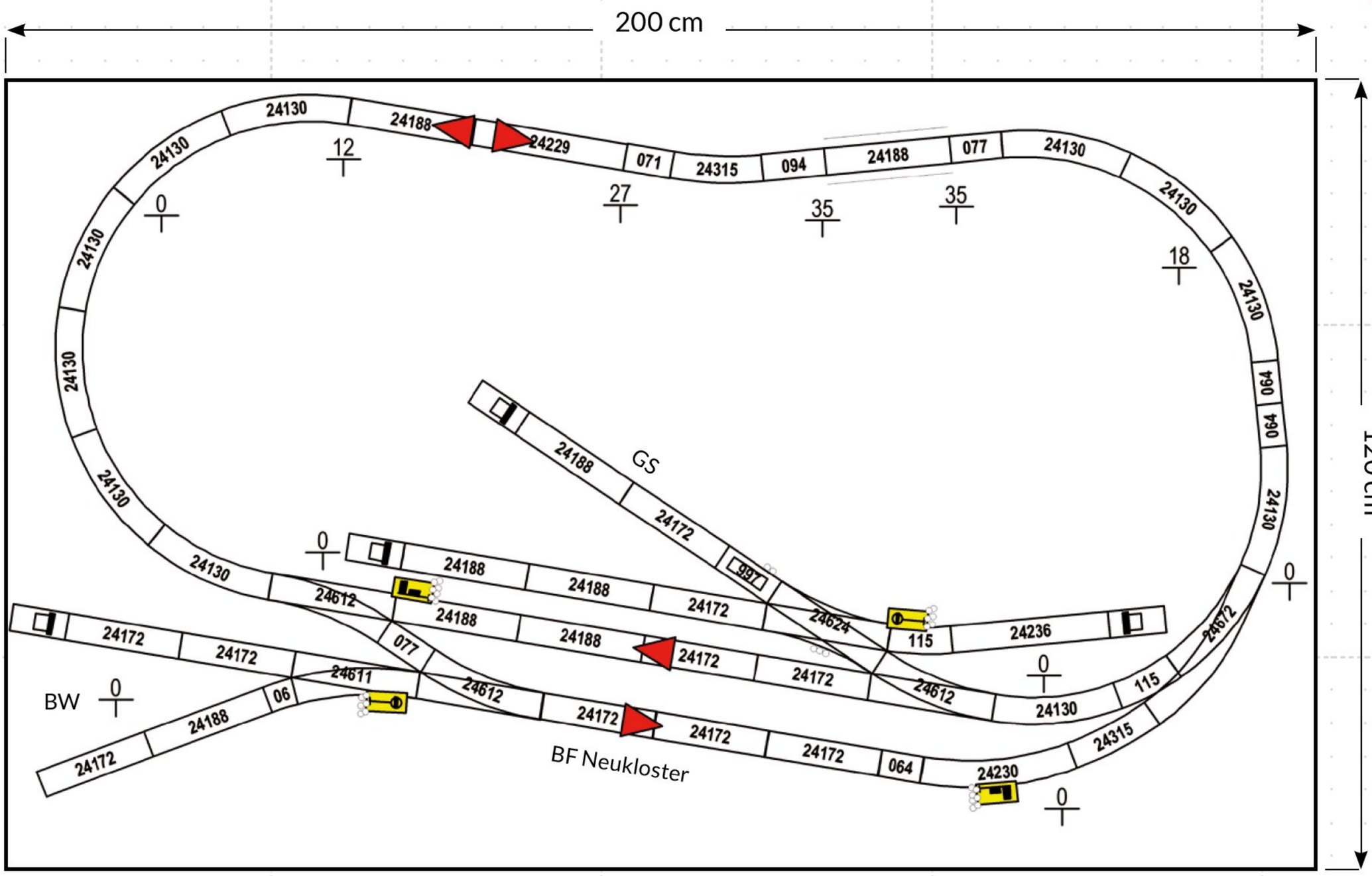


„Neukloster“

1. Bahnhof Neukloster mit Nebengebäude
2. Bahnsteig
3. Güterschuppen mit Verladung
4. Betriebswerk (Lokschuppen, Wasserkran, Bekohlungsanlage)
5. Bahnübergang
6. Siedlung mit Wohnhäusern und Geschäften
7. Lagerhaus
8. Försterhaus mit Holzscheune

Gleisplan Anlage „Neukloster“ Märklin C-Gleis

Die Pläne und Zeichnungen für den Bau dieser Anlage mit Trix C-Gleisen finden Sie unter www.maerklin-magazin.de



Die Grundfigur ist erkennbar und doch durch Abzweigungen aufgewertet. Man braucht nur wenige Zusatzgleise.

Lagerhaus wurde vorgesehen. Damit noch mehr Bewegung auf die Anlage kommt, wird der Bahnübergang mit einer Schranke und Automatikbetrieb ausgeführt. Dafür gibt es sogar noch Soundmodule, die zum Einsatz kommen, wenn die Schranke sich schließt und öffnet.

Der Entwurf für das Trix C-Gleis ist identisch. Auch hier wurde das Gleismaterial aus der Startpackung nahezu vollständig verwendet und über eine Ergänzungspackung vervollständigt. Wer diese Packungen besitzt, kann die dort enthaltenen Gleise von der Gleisstückliste abziehen.

Steuerung und Unterbau

Durch die Ausstattung mit einer Mobile Station wird digital gefahren und geschaltet, daher hält sich der Verdrahtungsaufwand in Grenzen. Weichen und Signale werden im Digital-Betrieb einfach ans Gleis angeschlossen und erhalten Strom und Befehle von dort. Daher müssen bloß ein rotes und ein braunes Kabel von der Mobile Station ans Gleis angeschlossen werden.

Als Unterbau haben wir Rahmenelemente von „Modellplan“ verwendet, sie sind auch im Gleisplanungsprogramm Märklin 2D/3D (Art. 60525 + 60524) hinterlegt. Mit ihnen lässt sich der Unterbau auf einfache Weise planen und bauen, sofern die Außenabmessungen zum System passen. Rahmenteile und Füße sind sehr sauber gefertigt. Wer handwerklich geschickt ist und die entsprechenden Werkzeuge hat, kann die Platte mit Füßen auch selbst herrichten.

Ab in die Berge

Etwas aufwendiger, aber ebenfalls einer Startpackung entsprungen, ist unser zweiter Entwurf „Brunnenthal“. Er zeigt, wie eine Modellanlage mit Höhengestaltung an Attraktivität gewinnt. Bahntrassen und Straßenverlauf sind individuell angepasst an verschiedene Höhenlagen. Eine kurze Tunnelpassage mit Abstellraum für einen Zug erhöht den Spielspaß ungemein, da nun verdeckte Zugwechsel möglich sind, ein nicht zu unterschätzender Effekt im Fahrbetrieb.

Bei solchen Anlagen kann man dann beim Planen mehr Register ziehen, wie etwa Hügellagen oder einen kleinen See, den die Bahn über eine Brücke passiert. Die Akzente der Anlage sind allesamt auf verschiedenen Höhen platziert. Vorn links unten liegt eine Fabrik mit Bahnanschluss. Die Höhe der Gleislage wird mit einer Stützmauer, beginnend beim Tunnel, abgefangen. Auch beim Betriebswerk an der rechten Seite war eine Stützmauer notwendig, um der Straße mehr Raum zu geben. Die Stützmauern machen den Bau etwas anspruchsvoller, sie sind aber ein optisches Highlight und ihr Bau ist eine reizvolle Aufgabe.

Unterbau aus Spanten

Wir haben uns bei dieser Anlage für einen Spantenunterbau entschieden. Die Spanten formen das Gelände vor und bilden die Auflagen für die Gleistrassen. So bekommen wir schon im Unterbau einen realistischen Höhenverlauf von Gleisen und Straßen sowie eine bessere Geländestruktur, etwa mit Hügeln. →

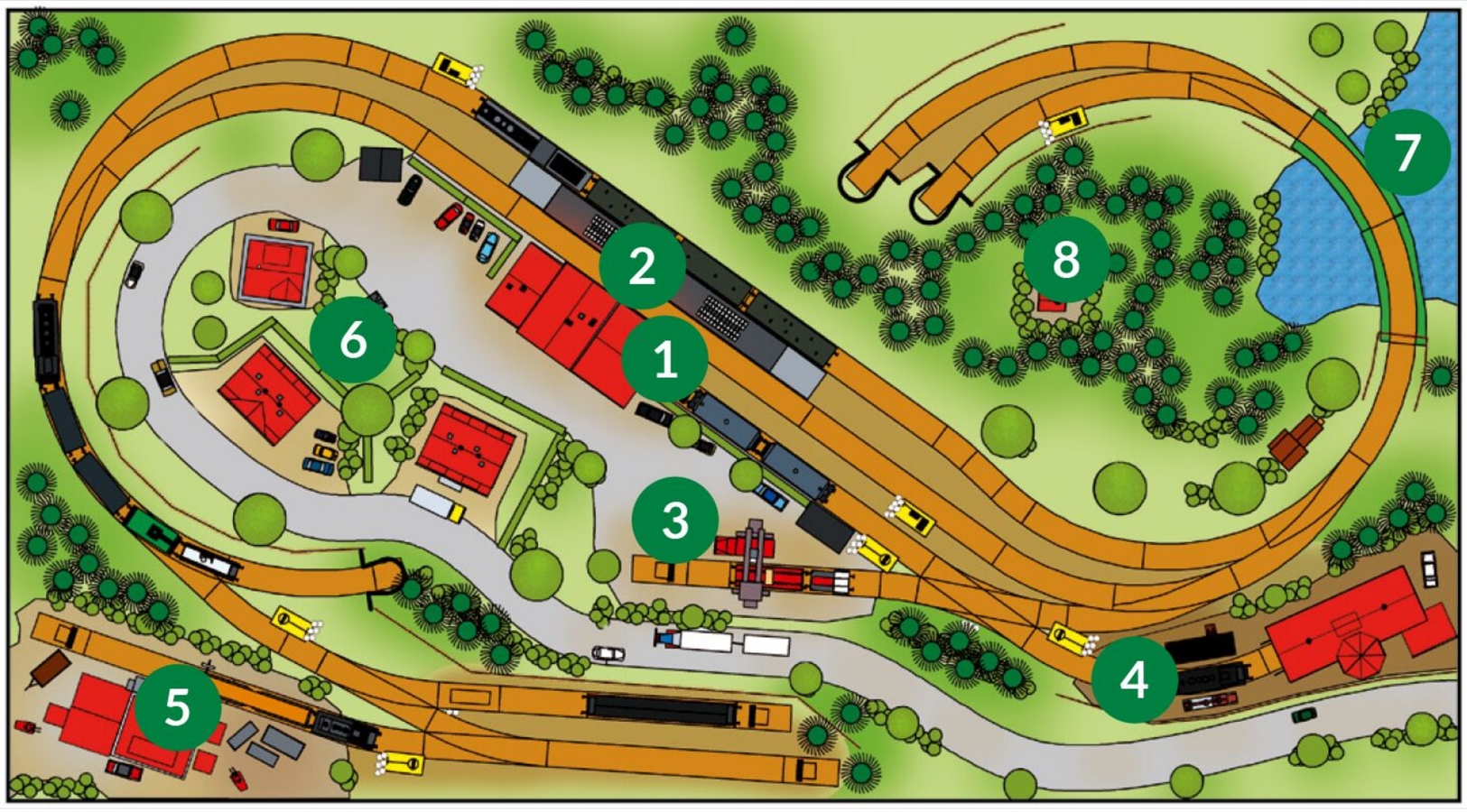
Gleisstückliste Anlage „Brunnenthal“ Trix C-Gleis

Anzahl	Art.-Nr.	Bezeichnung
12	62188	Gleis gerade, 188,3 mm
10	62172	Gleis gerade, Länge 171,7 mm
2	62077	Gleis gerade, Länge 77,5 mm
2	62236	Gleis gerade, Länge 236,1 mm
3	62229	Gleis gerade, Länge 229,3 mm
6	62064	Gleis gerade, Länge 64,3 mm
5	62977	Prellbock, Länge 77,5 mm
1	62330	Gleis gebogen, 1/1 Radius 515 mm, Parallelkreis
2	62315	Gleis gebogen, 1/2 Radius 515 mm, Parallelkreis
2	62230	Gleis gebogen, 1/1 Radius 437,5 mm, Parallelkreis
2	62215	Gleis gebogen, 1/2 Radius 437,5 mm, Parallelkreis
5	62207	Gleis gebogen, 1/4 Radius 437,5 mm, Parallelkreis
1	62224	Gleis gebogen, Gegenbogen für Weichen

	Anzahl	Art.-Nr.	Bezeichnung
	2	62206	Gleis gebogen, Ergänzungsstück
	14	62130	Gleis gebogen, 1/1 Radius 360 mm, Normalkreis
	2	62115	Gleis gebogen, 1/2 Radius 360 mm, Normalkreis
	2	62107	Gleis gebogen, 1/4 Radius 360 mm, Normalkreis
	3	62611	Weiche links, Radius 437,5 mm, Parallelkreis
	1	62612	Weiche rechts, Radius 437,5 mm, Parallelkreis
	1	62671	Bogenweiche links
	3	62672	Bogenweiche rechts
	1	62624	Doppelte Kreuzungsweiche, 188,3 mm
	1	62997	Entkupplungsgleis, Länge 94,2 mm
Signale	3	70412	Form-Hauptsignal mit Gittermast (2-flügelig)
Signale	4	70422	Form-Sperrsignal, grau

→ Natürlich ist der Aufbau einer Spantenanlage aufwendiger als der einer Plattenanlage. Das beginnt bereits bei der Planung, denn ohne saubere Höhenberechnung ist das nicht zu machen.Als Faustregel gilt eine Maximalsteigung von drei Prozent bei Märklin, das heißt, auf einen Meter Strecke erhält man drei Zentimeter Höhe. Das Planungsprogramm Märklin 2D/3D (Art. 60525 + 60524) lässt in der 2D-Ansicht den Eintrag von Höhen zu und ermittelt daraus eine 3D-Ansicht, die Planungsfehler sofort offenbart.

Bei dieser Unterbaugröße empfehle ich Leimholzplatten mit 18 Millimetern Stärke in Baumarktqualität. Die Platten sind stabil genug für diese Aufgabe. Die Spanten werden mit Bleistift genau nach den Vorgaben angezeichnet und anschließend mit einer elektrischen Stichsäge ausgeschnitten und sauber verschliffen. Die Querspanten werden mit den Längsspanten verschraubt, davor ein wenig Holzleim auf die Verbindungsstelle und man hat ein sehr stabiles Konstrukt. Die Füße aus Kanthölzern werden in die Außenecken eingesetzt und von

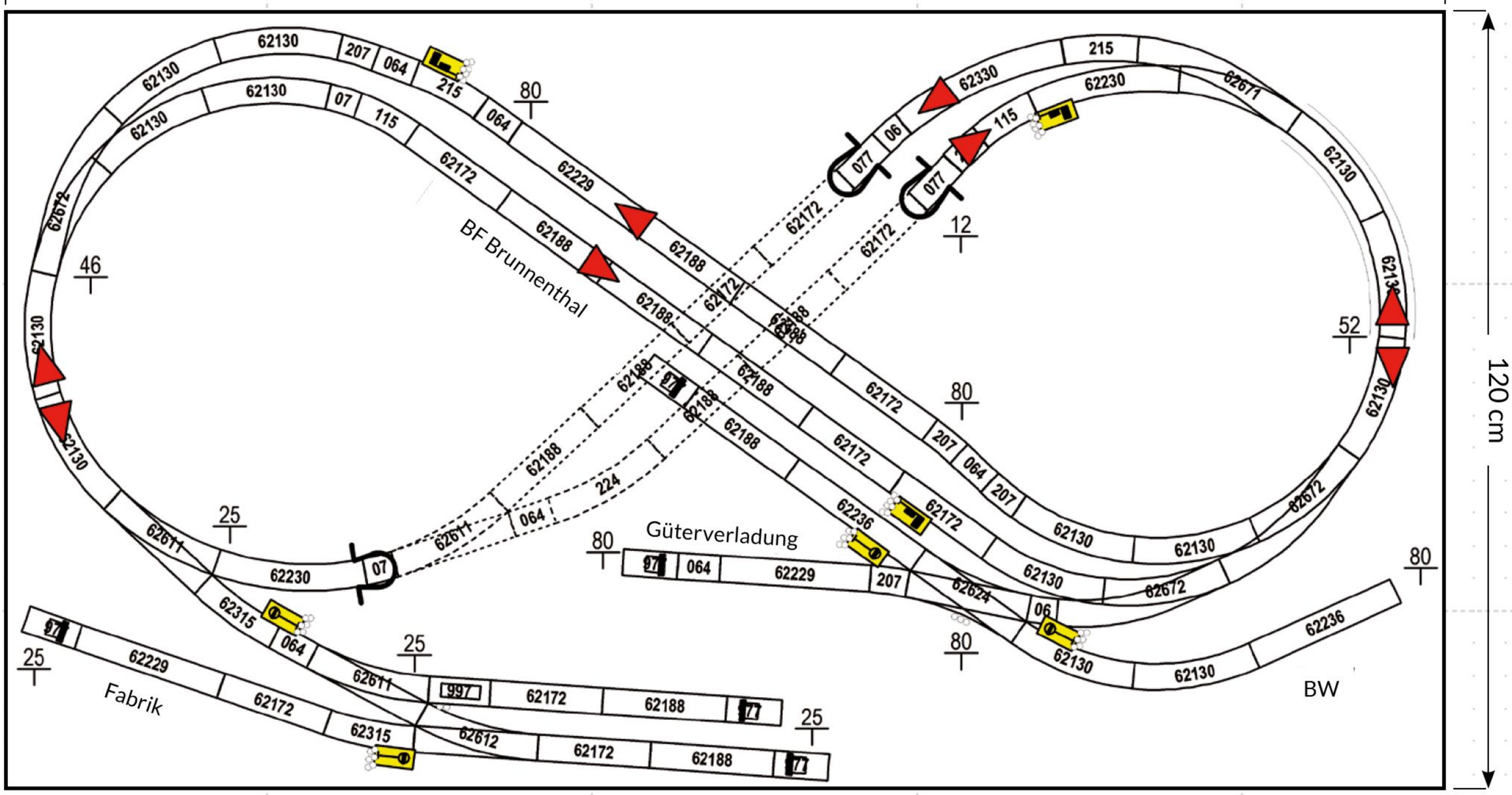


„Brunnenthal“

1. Bahnhof Brunnenthal
2. Bahnsteige
3. Verladung
4. Betriebswerk (Lokschuppen, Wasserkran, Bekohlungsanlage)
5. Fabrik
6. Siedlung mit Wohnhäusern und Geschäften
7. See
8. Kapelle

Die Pläne und Zeichnungen für den Bau dieser Anlage mit Märklin C-Gleisen finden Sie unter www.maerklin-magazin.de

Gleisplan Anlage „Brunnenthal“ Trix C-Gleis



Die klassische Acht erlaubt unterschiedliche Höhen und bietet damit doppelt Spannung – in Landschaft und Fahrbetrieb.

außen mit dem Unterbau verschraubt und verleimt. Sie sichern dann auch den rechten Winkel, dann können wir bei dieser kleinen Anlage auf Ecksteifen verzichten.

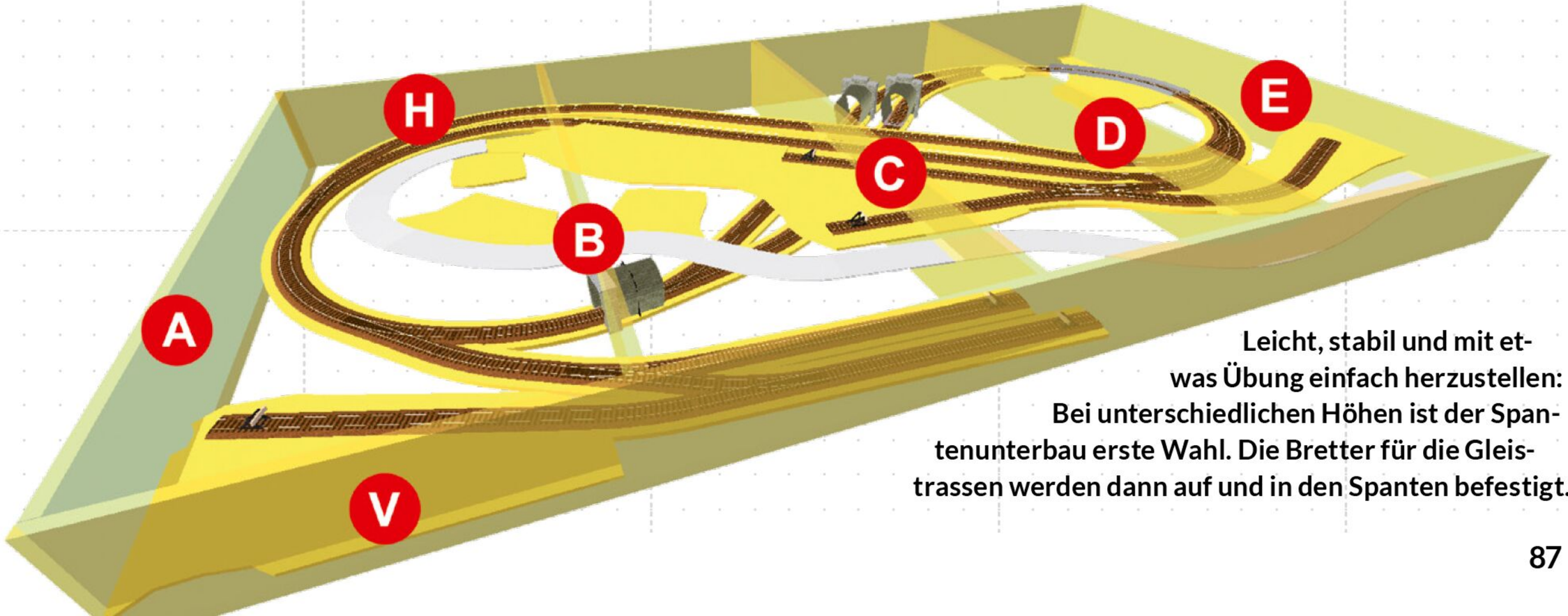
Ein Wort zum Schluss

Klein, aber fein – so sind beide Anlagen. Sie sind leicht zu bauen und man sieht schnell den Fortschritt. Und der erste Schritt ist ja auch schon gemacht – die Startpackung haben ja die meisten schon mehrfach aufgebaut. Die Entwürfe sind eine Einladung, nun den nächsten Schritt zu machen und sich den zweiten, sehr reizvollen Teil des Hobbys zu erschließen: den Anlagenbau. Also hinein ins Vergnügen!

Text und Zeichnungen: M. T. Nickl

Startpackungen mit Märklin K-Gleis gibt es keine. Weitere Planungsunterlagen für das C-Gleis finden Sie unter www.maerklin-magazin.de im Bereich „Downloads“.

Der Unterbau



Leicht, stabil und mit etwas Übung einfach herzustellen: Bei unterschiedlichen Höhen ist der Spantenunterbau erste Wahl. Die Bretter für die Gleistrassen werden dann auf und in den Spanten befestigt.

Wir hatten die Flächen bereits mit Farbe grundiert, grün für die Wiesen, braun für den Schotter und ocker für die Straßenränder. Nun folgt das Gras. Grünflächen kann man mit fertigen Grasmatten belegen, aber sie passen sich nicht so gut an das Gelände an. Deutlich besser ist das heute übliche elektrostatische Begrasen. Dafür werden Grasfasern mit einem Begrasungsgerät, zum Beispiel Heki-Flockstar oder Faller Gras-Fix, auf eine feuchte Leimfläche aufgestreut. Gerät und Leimfläche sind mit einem Kabel verbunden. Durch die elektrostatische Aufladung richten sich die Fasern auf und stehen dann wie echtes Gras.

Für die anstehenden Grünflächen nehmen wir Modellgräser von 2,5 Millimetern Länge für eine gemähte Wiese, dazu sechs und zehn Millimeter lange Fasern für Wildgräser, und Flächen, die nicht oder nur selten gemäht werden. Wir richten uns die Grasfasern in verschiedenen Farben und Längen griffbereit her, denn die Begrasung muss erfolgen, solange der Leim feucht ist. Ich verwende hierfür Kunststoffbecher mit Deckel, dann kann ich schnell nachfüllen. Für jede Wiesenart und Jahreszeit gibt es fertige Mischungen, man kann auch diese noch variieren und zudem in mehreren Gängen streuen. Es gibt immer eine Grundfaser, darüber streut man auf Wunsch dann weitere dazu. Natürliche Grünflächen haben immer helle, dunkle und kahle Stellen. All diese Fasern müssen bereitliegen, wenn es losgeht.

Der Beflockungsleim wird mit einem Flachpinsel auf die zu begrasende Fläche gestrichen. Diese sollte maximal 40 mal 40 Zentimeter betragen. Wenn der Leim trocknet und eine Haut bildet, halten die Fasern nicht mehr. Und man streicht nur einmal ein, streut aber unter Umständen mehrmals.

Grasfasern richtig streuen

Die Fasern werden nun in den Begrasungsbecher des Geräts eingefüllt. Man streut zuerst die kurzen Fasern, dann folgen die langen. Ein Pol des Geräts wird mit der Krokodilklemme in die nasse Leimfläche eingelegt, am besten über einen Nagel oder eine große Unterlegscheibe, dann bleibt die Klemme sauber. Am anderen Pol hängt der Begrasungsbecher für das Streugut. Dann das Gerät einschalten und in 5 bis 15 Zentimetern Höhe schüttelnd über die Fläche führen.

Die großen Flächen würden aber eher monoton wirken, daher fügen wir auch hier noch abwechslungsreiche Details hinzu, etwa Büsche, Hecken und Bäume. Wo die am besten stehen, zeigt die Natur, da muss der Modelleisenbahner mit offenen Augen durch die Welt gehen. Grünpflanzen sind überall. Erde, Licht und Wasser, dann wachsen sie an den unmöglichsten Stellen.

Zum Gras gesellen sich zuerst Bodendecker, dafür nehmen wir Flor oder Mikroflor von Heki. Das gibt's in Hell-, Mittel- und Dunkelgrün und es vermittelt ein erstaunlich realistisches Aussehen für die Wucherungen, Ranken, Büsche oder sonstige Gewächse. Es lässt sich einfach mit den Händen formen. Befestigt wird es auf den größeren Flächen mit Sprühkleber, sonst mit Alleskleber.

Mit Büschen sieht zwar alles schon nett grün aus, aber es fehlt noch etwas: die Bäume. Ich habe neben Neuanschaffungen etliche Bäume aus meinem Fundus genutzt. Man kann sie relativ →

Gras, Büsche und Hecken machen die Grünflächen abwechslungsreich. Unser Vorbild ist die Natur.

Entlang der Gleise wuchert es. Mit Heki-Flor stellen wir Wildwuchs nach. Es wird zurechtgeformt und aufgeklebt.

Grünes Kleid für die Anlage

Beim Bau unserer Anlage schließen wir die letzten Lücken und lassen Gras, Büsche und Bäume wachsen. Die Begrünung ist für viele der schönste Schritt im Anlagenbau. Und ein wichtiger, er prägt das Aussehen. Mit ein paar Tricks macht das richtig Eindruck.

TIPP

Jeder Anfänger sollte das Begrasen unbedingt auf einem Teststück probieren. So lernt man, wie das Gerät funktioniert, wie schnell der Leim trocknet und welche Effekte die verschiedenen Gräser in einer Fläche haben.

Begrasung von heute: Die Grasfasern unterschiedlicher Länge liegen bereit. Die Fläche wird mit Leim eingestrichen, die Klemme des Begrasungsgeräts in den feuchten Leim gesteckt. Dann führt man das Gerät leicht schüttelnd über die Fläche.

Büsche und Hecken werden mit Heki-Flor gesetzt. Man reißt passende Stücke davon ab und klebt sie mit Sprühkleber an.

Für Tannen und Fichten bohren wir ein 1,5 Millimeter großes Loch und kleben sie mit einem Tropfen Heißkleber ein.

→ einfach renovieren: Dafür sprüht man sie mit wenig Klebstoff ein, zerreibt etwas Heki Realistik Laub zwischen den Fingern und lässt es in die Baumkrone fallen. Das Laub gibt es in mehreren Farben, etwa in Hell- oder Maigrün. Danach den Stamm mit Farbe auffrischen und schon ist der Baum wie neu.

Die Bäume pflanzt man wie im Vorbild, wobei die Premium-Modelle einzeln oder im Vordergrund gesetzt werden, wo man sie sehen kann. Im Hintergrund können auch Standardbäume aus Großpackungen stehen. An den Landstraßen findet man in der Regel mittelgroße Laubbäume, die meist in gleichen Abständen voneinander gepflanzt wurden. Nadelgehölze stehen meist in Grüppchen unterschiedlicher Größen in unregelmäßigen Abständen zueinander. Jeden Baum stellt man zuerst probeweise auf, prüft die Wirkung aus der späteren Modellbahnerperspektive – leicht von oben schauend – und markiert den Standort. Bei Laubbäumen tragen wir Heißkleber satt auf die Baumunterseite auf und kleben ihn an. Für Fichten und Tannen benötigen wir eine etwa 1,5-Millimeter-Bohrung in der Sperrholzplatte. Die darf nicht über einer Stromversorgungsleitung liegen. Auf den Baum kommt ein Tropfen Heißkleber, einstecken, kurz halten – fertig. Unter Nadelbäumen findet man oft alte Nadeln, das kann man mit Belaubungsflocken von Heki nachstellen.

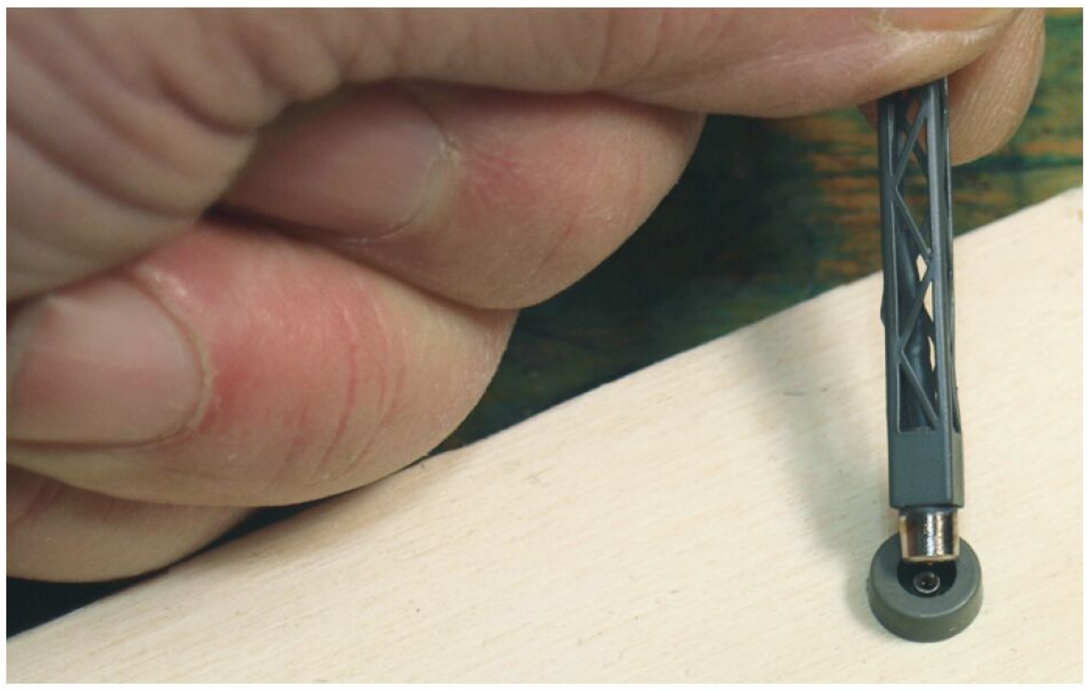
Bäume stellen wir erst zur Probe auf. Stimmt die Wirkung? Dann werden die Laubbäume mit Heißkleber festgeklebt.

Perfektionierung: Unter Nadelbäumen liegen stets abgefallene Nadeln. Feine Flocken bringen sie auf die Anlage.

Straßen- und Bahnhofs-beleuchtung

Nun folgen die Außenbeleuchtungen entlang der Straße, der Plätze sowie des Umfelds von Bahnhof und Betriebswerk. Ein Hingucker ist der Bahnübergang an der rechten Anlagenseite mit Warnblinkanlage, ausgelöst durch den Zug.

Wir verwenden Leuchten von Märklin und Busch. Für den Leuchtensockel der Märklin Leuchten bohren wir ein Loch von sechs Millimetern, führen die Kabel durch und stecken dann den Sockel ein. Er sollte fest sitzen; ansonsten eine andere Bohrgröße wählen. Die filigranen Leuchten von Busch werden angeklebt. Zuvor führen wir ihre Anschlussdrähte durch eine →



Die Märklin Leuchten besitzen einen Steckfuß. Dafür bohren wir ein Loch von sechs Millimetern in die Platte.

Lichttupfer im Grün: Die Verteilung unserer Lampen auf Straße, Bahnsteig und Bw wirkt harmonisch und realistisch.

Erhältlich auch im Buch-, Spielzeug- und Modellbahnhandel.

Modellbahnbande Verlag

Von der Inbetriebnahme bis zum PC-Anschluss.

Jedes Buch 20,-€

Wartung und Umbau leicht gemacht.

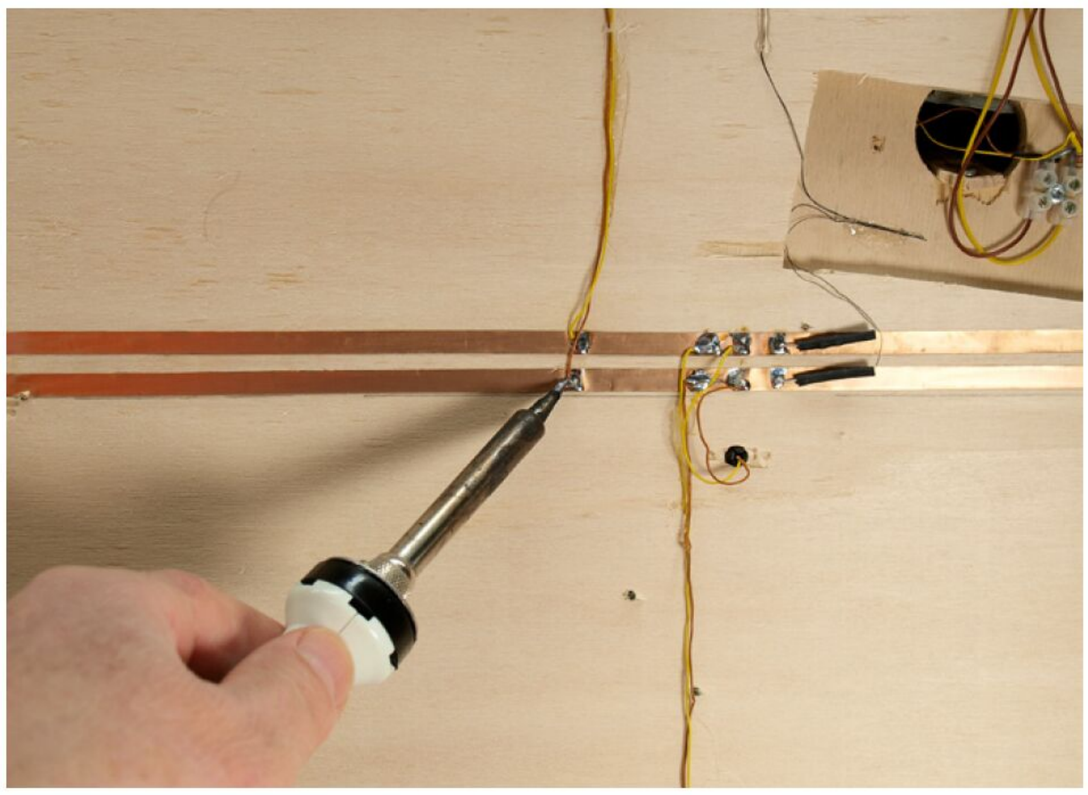
Neu: Lesehappen als Downloads

An der Küste

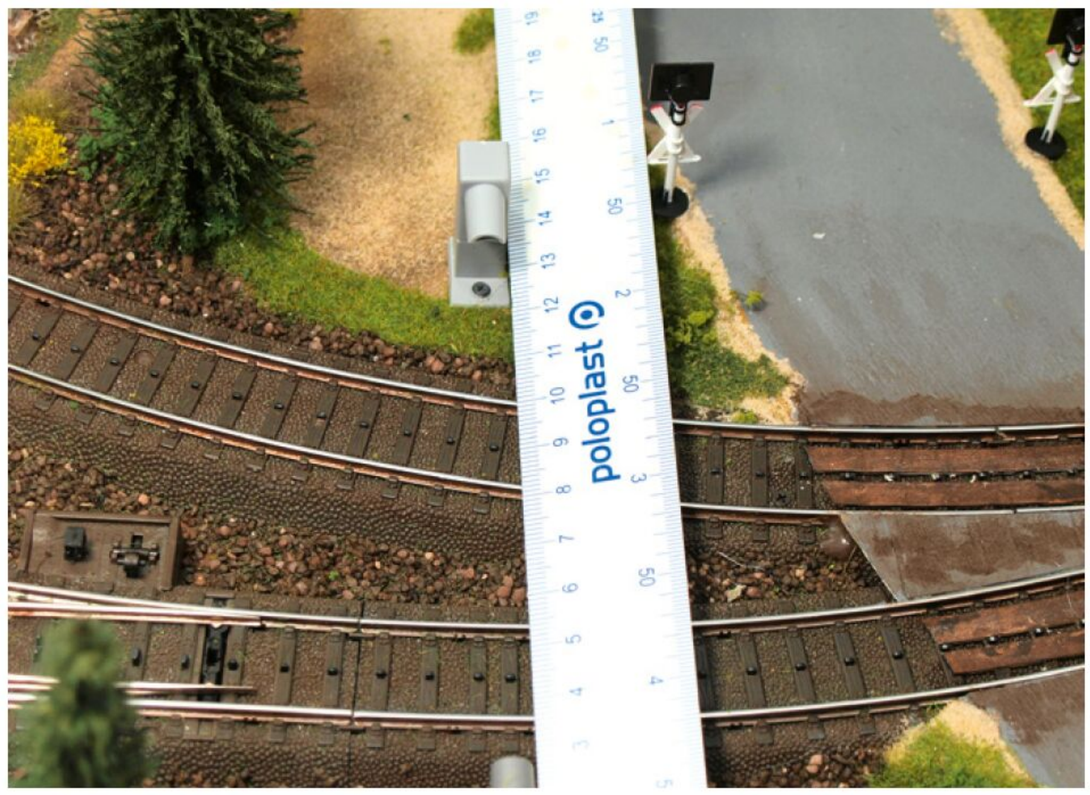
Basteleien und Neuheiten

SNCF Dampf

www.modellbahnbande-verlag.de



Zwei selbstklebende Kupferbänder kommen auf die Anlagenunterseite. Dort löten wir jeweils gelbe und braune Kabel an.

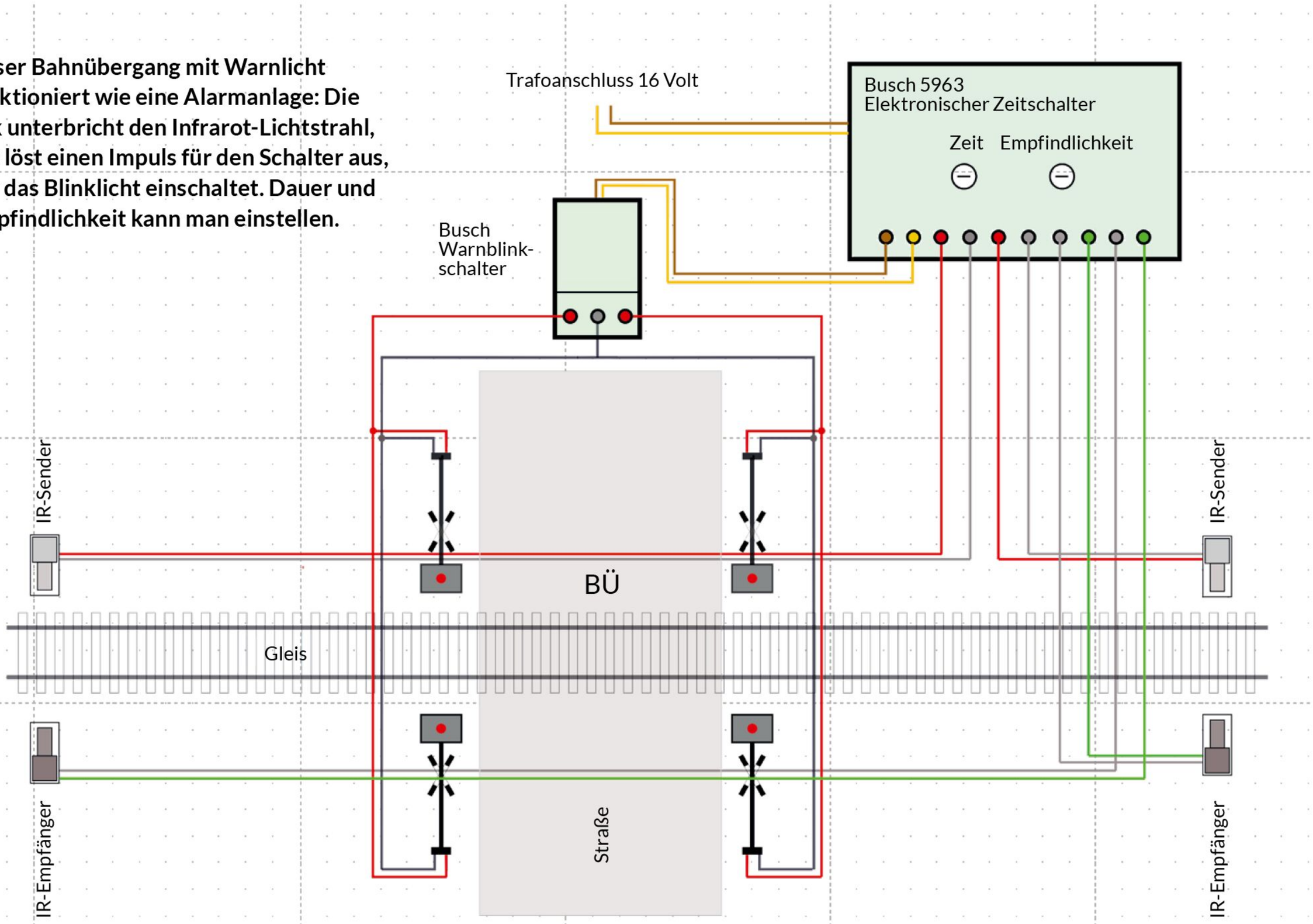


Die Infrarot-Module werden exakt aufeinander ausgerichtet. Der Zug unterbricht den Lichtstrahl und löst das Blinklicht aus.

→ Drei-Millimeter-Bohrung an die Anlagenunterseite. Zur Platzierung: Straßenleuchten an Landstraßen haben auf der H0-Anlage üblicherweise Abstände von 35 bis 40 Zentimetern. Wegen der Bäume gibt es hier aber keine regelmäßigen Abstände. In den 1960er-Jahren hatten die Lampen zudem eine geringere Lichtausbeute.

Haben alle Leuchten ihren Platz gefunden, stellen wir die Anlage hochkant auf die Werkbank und machen sie für die Verdrahtungsarbeiten mit einer Zwinge fest. Busch bietet ein selbstklebendes Kupferband an. Wir ermitteln an der Anlagenunterseite die Stelle, zu der alle Kabel von den Lampensockeln hinreichen, und kleben dort zwei Bahnen Kupferband. Dann reiben wir sie mit einem Stück Falzbein nochmals fest an die Platte. Nun führen wir die Beleuchtungskabel zum Kupferband und löten jeweils die gelbe und die braune Leitung an. Diese offene Art der Verdrahtung ist übersichtlich und unempfindlich. Das Kupferband wird dann an den

Unser Bahnübergang mit Warnlicht funktioniert wie eine Alarmanlage: Die Lok unterbricht den Infrarot-Lichtstrahl, das löst einen Impuls für den Schalter aus, der das Blinklicht einschaltet. Dauer und Empfindlichkeit kann man einstellen.



In solchen Schuppen sind die Infrarot-Module versteckt. Da wir in Bahnhofsnähe langsam fahren, reicht der Abstand aus. Die Autos an der Schranke sind die Vorboten der nächsten Folge. Dann vollenden wir mit der Detaillierung unsere Anlage.

Lichtstrom angelötet. Für die Sicherung des Bahnübergangs nehmen wir eine Blinklichtanlage von Busch. Die Ansteuerung geht teils über mehrere Gleise, daher ist eine Infrarot-Lichtschranke ideal. Sie löst das Blinklicht aus, egal wie groß oder klein der Zug ist. Die Dauer der Blinkphase wird über einen Zeitschalter eingestellt, ebenso die Empfindlichkeit zwischen den Infrarot-Bausteinen.

Bahnübergang mit Lichtschranke

Durch die Platzverhältnisse sind die Abstände zwischen Lichtschranke und Bahnübergang recht kurz. Das ist vertretbar, da wir vom und zum Bahnhof relativ langsam fahren. Das Rotlicht beginnt früh genug zu blinken. Für den Aufbau setzen wir Blinklampen circa fünf Zentimeter vom Gleis entfernt. Sie müssen auf der gleichen Straßenhöhe stehen. Dann bohren wir ein Drei-Millimeter-Loch und führen das Kabel durch. Die Blinklampe kleben wir mit Heißkleber oder Zwei-Komponenten-Kleber fest. Nun setzen wir die Lichtschranken. Die müssen sich genau gegenüberstehen, damit der Lichtstrahl beim Empfänger-Modul ankommt. Durch das Schotterbett des C-Gleises müssen sie erhöht platziert werden, dafür nutzen wir den beigelegten Sockel. Zur Tarnung haben wir bei Faller zwei Schuppen gefunden. Die passen von der Größe ideal und bekamen für den Lichtaustritt ein Loch. Nun schließen wir die Lichtschranke laut Plan an und stellen Blinkdauer und Empfindlichkeit der Infrarot-Module ein. Ein Test zeigt, ob alles zur Zufriedenheit läuft. Zwei Autos setzen wir an die Haltelinien und damit sind wir schon bei der endgültigen Ausgestaltung. In der nächsten Folge widmen wir uns den Details wie Autos, Figuren und Krimskrams rund ums Haus.

Text, Fotos und Zeichnung: M. T. Nickl

Alle Pläne und weitere Informationen, die Sie für den Nachbau unserer Anlage benötigen, finden Sie unter www.maerklin-magazin.de/downloads

Modernisierung: Für die aktuelle Minitrix Messe-Schauanlage hat Nils Breitinger vom Anlagenbauteam des Hauses Märklin die vormalige Oberfläche abgetragen und neu gestaltet. Die attraktive Streckenführung blieb unangetastet.

N

Minitrix Schauanlage lässt Modelle gut aussehen

Seit der IMA 2023 in Göppingen präsentiert Minitrix auf Messen Modelle auf einer renovierten Schauanlage. Viele N-Bahner haben sich schon nach dem Gleisplan erkundigt. Für uns ein guter Grund, die Anlage vorzustellen. Bauherr Nils Breitinger skizziert im Gespräch die Gestaltungsprinzipien.

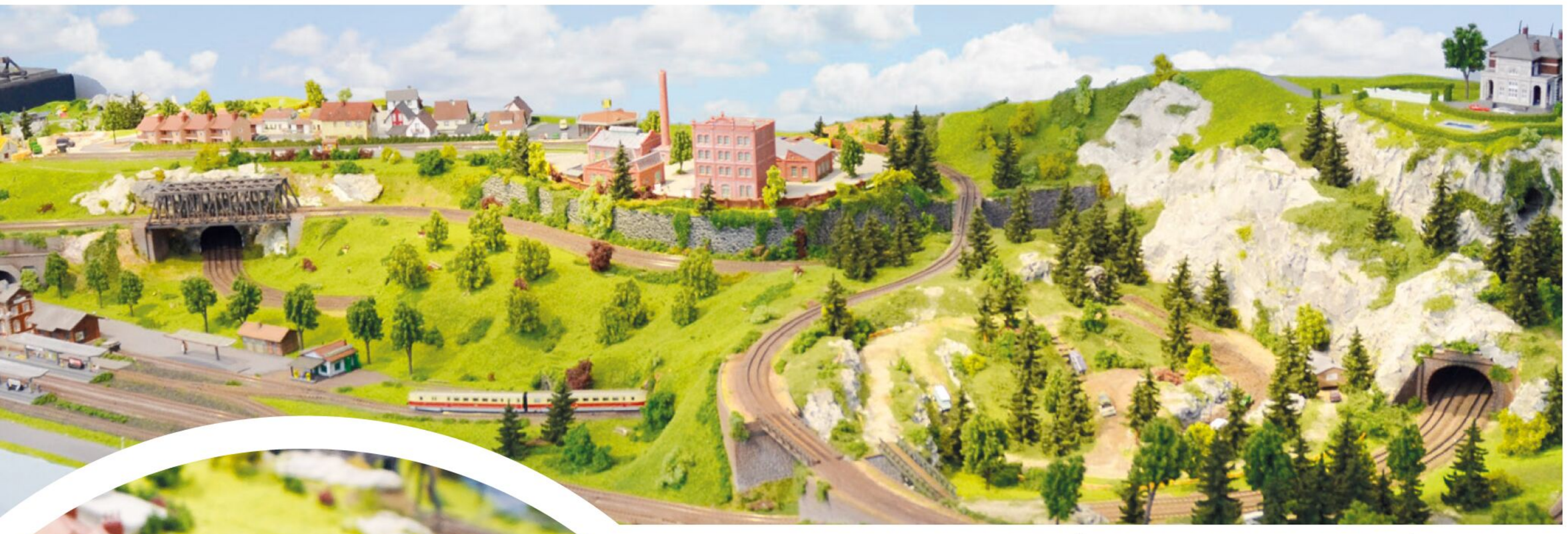
Was zeichnet eine Schauanlage aus?
Nils Breitinger: Wie der Begriff schon nahelegt, soll etwas zu sehen sein – da unterscheidet sich eine Schauanlage nicht von der Heimanlage. Nun liegt der Fokus des Hauses Märklin auf Modellen, Gleis- und Bahntechnik. Das bedeutet, dass wir Präsentationserlebnissen eine hohe Priorität einräumen. Und wir erhöhen mit der Anlagengestaltung die Verweildauer des Betrachters.

Was bedeutet das konkret?
Breitinger: Auf der Minitrix Schauanlage weist die zweigleisige Paradestrecke mehrfach lang gestreckte Passagen auf – hier kommen lange Güterzüge mit vielen Wagen, die mehrteiligen Diesel- und Elektrotriebzüge oder auch lokbespannte Schnellzugwagen sehr gut zur Geltung. So zeigen sich Modelle wie etwa das Minitrix Clubmodell 2023, der elegante silberfarbene Metropolitan, oder die schwere Güterzuglok 193 008-0, das aktuelle Minitrix Clubmodell, mit einem gemischten Güterzug von ihrer besten Seite. Wichtig ist auch der mittig positionierte Bahnhof mit den vier Durchfahrtsgleisen, wo Züge direkt vor den Betrachtenden zum Stehen kommen und im Detail zu sehen sind. Einen Showeffekt erzielen wir zudem mit der Hangstrecke über dem Bahnhof, die über eine Fachwerkbrücke führt. Im Bahnhof beginnt eine eingleisige Nebenbahn als Pendelstrecke hinauf zu der Neubausiedlung, sodass hier auch Nahverkehrszüge im Fokus stehen. Kurz gesagt: Eine Messe-Schauanlage erfüllt den Zweck eines Laufstegs, meist für Produktneuheiten. Die Verweildauer erhöhen wir mit anregenden Ausgestaltungen und wir inszenieren Suchspiele – wir verstecken quasi Ostereier. So gibt es am Felshang unterhalb der Villa auf dem Berg eine Höhle, in der das Batmobil parkt, und in einem beleuchteten Kasten das Bat-Suit, also das Kostüm des Superheros, das auf den nächsten Einsatz wartet.

Die Minitrix Schauanlage ist nicht von Grund auf neu entstanden. Wie wurde sie überarbeitet?
Breitinger: Die 320 mal 136 Zentimeter große Anlage hat eine attraktive Streckenführung, doch der Aufbau war nicht →

Nils Breitinger
Anlagenbauer im Hause Märklin

„Unsere Schauanlagen sind quasi Laufstege für Modellneuheiten – wir brauchen also lange Paradestrecken für lange Züge und einen Bahnhof im Vordergrund, in dem die Modelle bei einem Halt gut zu sehen sind und bequem fotografiert werden können."



Besiedlung: Von der Neubausiedlung (links, siehe auch rundes Bild) zieht sich die Anlagenbebauung über die Fabrik bis hinauf zur Villa (rechts). Unterhalb dieser durchpflügen Geländewagen einen Offroad-Park.

→ mehr vorzeigbar. Also ist sie über zwei Wochen radikal renoviert worden. Der Untergrund aus klassischem Spantenbau trägt eine Platte, auf der die Anlage aufbaut. Weil eine Messeanlage leicht sein muss, haben wir als Erstes den großen Gebirgsstock aus Gips heruntergeschlagen und durch eine Bauschaumkonstruktion ersetzt. Das hat das Gewicht der Gesamtanlage locker halbiert. Die Oberfläche ist mit Felsfolie gestaltet, wie sie Noch oder Heki anbieten. Wir haben Form'it von Heki verwendet, eine unbedruckte Landschaftsbaufolie aus Textil- und Alugewebe. Sie wird geknittert, auf das Gelände aufgebracht und anschließend mit einer dünnen Gipsschicht überzogen.

Warum verblenden Sie die Folie?
Breitinger: Der Gips lässt sich mit einem Spachtel oder einem Stechbeitel nacharbeiten, wodurch Felsstrukturen noch

Einfahrt eines Salontriebzugs: Der Diesel-Schnelltriebwagen 183 252-6 (Trix Art. 16371) in Beige/Rubinrot hält auf einer Sonderfahrt am Nebenbahn-Haltepunkt der Neubausiedlung.

Fabrikgelände: Das ummauerte Firmengelände – die Gebäude sind von Auhagen – verbindet eine kurze Pendelstrecke mit der Neubausiedlung (siehe Gleispan Seite 99).

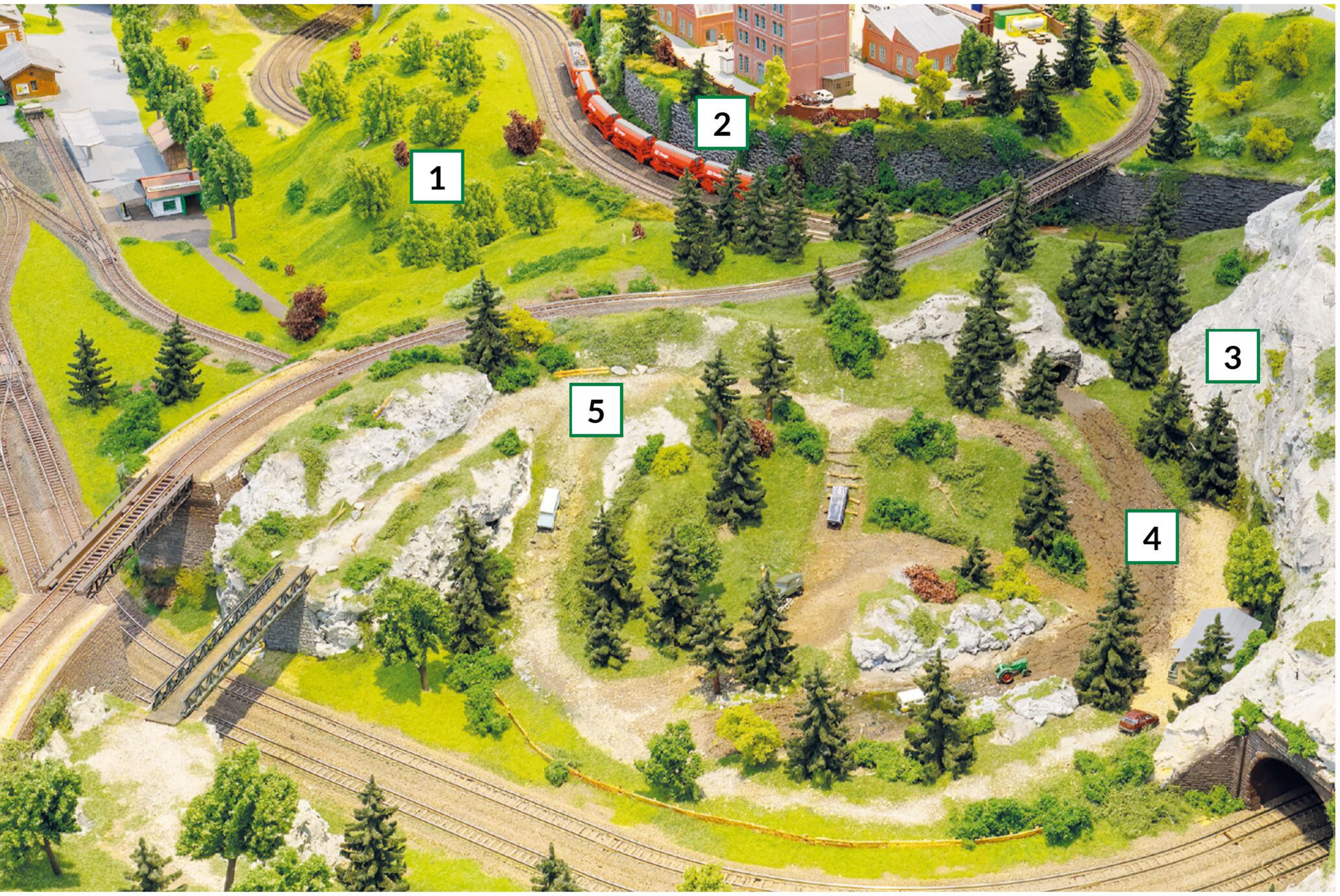
Savoir-vivre: Die Villenbewohner lassen es sich scheinbar nur gut gehen. Doch im Berg unter der Villa ist die Batman-Höhle zu entdecken: Das Bat-Mobil parkt vor dem Glaskasten mit dem Superhelden-Outfit – alles steht bereit, um eventuelle Verbechen in der nahen Neubausiedlung zu bekämpfen.

plastischer modellierbar sind. Um den Übergang von der Felsfolie zum planen Boden zu kaschieren, wird der Gips mit dem Pinsel aufgetragen. Wir haben gute Erfahrungen mit der Haltbarkeit dieses Leichtbaus gemacht und falls man sich eines Tages zu einer Neugestaltung entschließt, lässt sich die Folie leicht zurückbauen.

Apropos – Sie haben ja neu gestaltet. Was haben Sie jenseits des Gipsgebirges noch beseitigt?
Breitinger: Wir haben nicht völlig Tabula rasa gemacht – es existiert sogar noch eine Gipsstruktur. Links auf der Anlage findet sich ein See mit Bootshaus. Das Felsenufer hinauf zu der Siedlung ist in klassischer Bauweise entstanden: Ein drapiertes Vogelschutzgitter ist mit Gips überzogen. Ob Gips oder Felsfolie, beides sieht gut aus. Für uns ist, →

Die Wassergestaltung fängt auf dem Seegrund an

Wasser ist heikel – eine unnatürliche Gestaltung fällt sofort auf. „Wenn die Wölbung des Sees angelegt ist, wird der Grund mit Farben bemalt – je tiefer das Gewässer, desto grüner“, erklärt Nils Breitinger, Anlagenbauer im Hause Märklin. „Wichtig ist eine sorgsame Dekorierung des Seegrunds mit Kies und Sand, der aufgeleimt wird. In nährstoffreichen Seen und Weihern gedeihen auch im Uferbereich und unter Wasser Pflanzenarten, deshalb sollte auch begrünt werden.“ Wenn der Untergrund optisch passt und alles getrocknet ist, wird geflutet. „Ich habe bei dem kleinen See auf der Anlage Modellwasser von Faller verwendet“, berichtet der Bauherr. „Mit einem Trick hat das Wasser diese besondere, leicht bräunliche Farbnuance erhalten. Wir verwenden selbst gemachte Erde aus fein gehäckselter Platanenrinde – wird diese Schicht mit Seifenwasser besprüht, lösen sich minimal Pigmente. Wird dann das Modellwasser eingegossen, so schwemmt es diese Pigmente dezent in das Kunstwasser.“ Die Felsflanke an der einen Seeseite ist noch ein Rudiment der ursprünglichen Anlagengestaltung: Sie besteht aus Gips, der farblich aufgearbeitet und frisch begrünt worden ist.



1 Flora: Die verstaubten Grünflächen der Altanlage wurden erneuert. Der Leim des Grases wurde mit Wasser gelöst und die Oberfläche mit Spachtel sowie Stechbeitel freigelegt. Dann folgten die Begrasung und Beflockung sowie das Anpflanzen von Buschwerk und Bäumen.

2 Stützmauern: Verkleidet wurde die Hangpartie mit handelsüblichen Hartschaumwänden, die gut zu verarbeiten sind. Um den sterilen Charakter der Wände aufzulockern, sind Hängepflanzen befestigt und am Fuß der Mauer Büsche eingesetzt worden.

3 Gebirgsstock: Der ursprüngliche Gipsberg wurde abgetragen und das neue Bauschaumgebirge mit geknitterter Landschaftsfolie bedeckt. Eine dünne Gipsschicht erlaubt eine plastische Nachgestaltung der Felsen, die anschließend bemalt und begrünt wurden.

4 Boden: Verwendet wurde „Erde“ aus dem Zubehörhandel sowie selbst gemachter Untergrund aus zerkleinerter Platanenrinde und Trockenlaub.

5 Geröll: Neben Material aus dem Zubehörhandel wurden auch Kies und Sand aus dem Baumarkt verarbeitet.

Offroad-Park: Bodenbeschaffenheiten und Hindernisse mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden für Geländewagen.

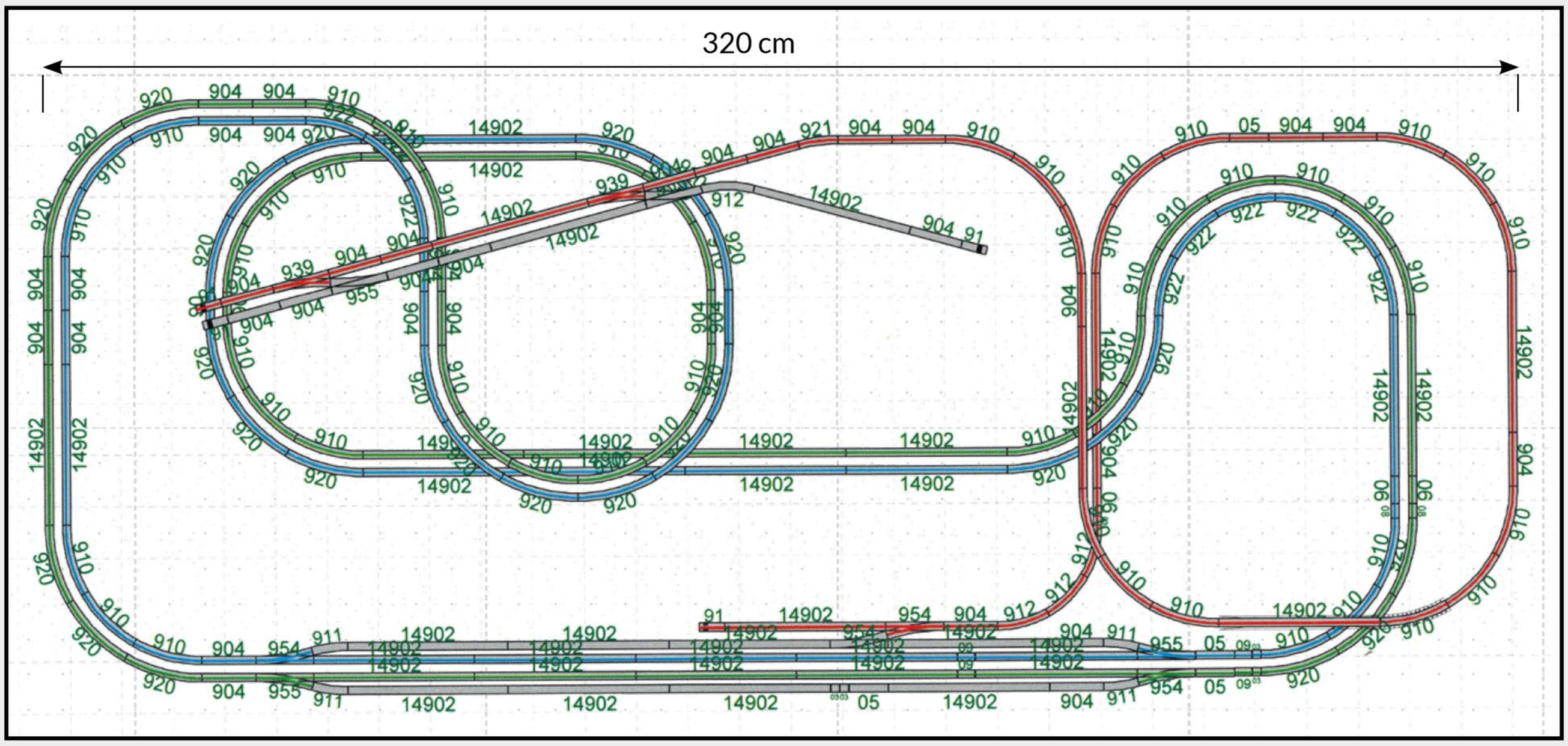
→ wie schon angemerkt, aus Gewichts- und Verarbeitungsgründen die Landschaftsfolie erste Wahl. So sind auch die Felspartien auf der großen H0-Schauanlage im Märklineum entstanden. Aber zu Ihrer Frage. Auf der Anlage war die ausgestaltete Landschaft marode geworden. Gras, Büsche, Bäume – alles war vergilbt und verstaubt. Um das Gras zu entfernen, wird es angefeuchtet, damit sich der Leim löst. Dann lässt sich das Gras mit dem Spachtel abkratzen, letzte Reste entfernt das Schleifpapier. Wir haben dann erneut Leim aufgetragen, die Flächen begrast, beflockt und neue Büsche sowie Bäume gepflanzt. Die vorhandenen Felsen waren ebenfalls ausgeblichen, die Strukturen waren nur verschwommen wahrnehmbar. Da haben wir dann mit Lasurfarbe in verschiedenen Farbnuancen sowie sanfter Begrünung wieder eine naturnahe Wirkung hergestellt. →

Steckbrief Minitrix Schauanlage

MINITRIX

- **Zweigleisige Hauptbahn in hügeliger Landschaft.**
- **Vier Durchgangsgleise im Bahnhof.**
- **Abzweig Nebenbahn im Bahnhof mit Stumpfgleis.**
- **Eingleisige Nebenbahn (rot eingezeichnet) vom Bahnhof zu der Neubau-Höhensiedlung als Pendelstrecke.**
- **Zweite mögliche Pendelstrecke von der Neubausiedlung zum Fabrikanschluss.**

Für die hier vorgestellte Minitrix Schauanlage wurde das bisherige **Minitrix Holzschwellen-Gleissystem** verwendet. Dieses Jahr werden die Grundgeometrien für das neue **Minitrix Betonschwellen-Gleissystem** ausgeliefert (siehe www.trix.de unter Produkte/Minitrix/Gleismaterial). Es zeichnet sich aus durch das branchenweit einmalige und NEM-konforme Code-60-Profil. Minitrix hat darauf geachtet, dass sich die Geometrien der Gleissysteme entsprechen: Unser Gleisplan lässt sich also auch mit Betonschwellen-Gleisen umsetzen. Hier wird aber kein Radius 1 angeboten, der Gleisplan ist also minimal zu modifizieren. 2025/26 soll dann das Code-60-Profil auch für Gleise in Holzschwellenoptik umgesetzt sein.



Gleisstückliste Minitrix Holzschwellen-Gleis

Anzahl	Art.-Nr.	Bezeichnung
39	14904	Gleis gerade, 104,2 mm
40	14902	Gleis gerade, 312,6 mm
5	14906	Gleis gerade, 54,2 mm
4	14905	Gleis gerade, 76,3 mm
2	14908	Gleis gerade, 27,9 mm
4	14909	Gleis gerade, 33,6 mm
5	14903	Gleis gerade, 17,2 mm
4	14991	Prellbockgleis
4	14912	Gleis gebogen, R1 = 194,6 mm/30°

Anzahl	Art.-Nr.	Bezeichnung
9	14922	Gleis gebogen, R2 = 228,2 mm/30°
51	14910	Gleis gebogen, R2a = 261,8 mm/30°
4	14911	Gleis gebogen, R2a = 261,8 mm/15°
27	14920	Gleis gebogen, R2b = 295,4 mm/30°
1	14921	Gleis gebogen, R2b = 295,4 mm/15°
4	14954	Bogenweiche links R4/15°
4	14955	Bogenweiche rechts R4/15°
2	14939	Bogenweiche rechts R4/15°

Kleinstadtbahnhof: Vor dem Empfangsgebäude mit Güterschuppen in Backsteinbauweise von Kibri können vier Züge halten. Der Ex-SVT 137-Triebwagen wartet am Nebenbahngleis.

Durchgangsbahnhof als Bahnknoten: Rechts unten im Bild zweigt die eingleisige Nebenbahnstrecke von der zweigleisigen Paradestrecke ab.

Sie haben nicht nur die Flora erneuert – die Anlage ist modern angelegt. Keine Lust auf Altstadt?
Breitinger: Nichts gegen ein Städtchen mit pittoresken Fachwerkhäusern. Aber das kennen die Leute ja zur Genüge. Zudem sind viele Spur-N-Bahner im Fahrbetrieb über die Epoche III hinausgewachsen. Also haben wir eine sehr ruhige, weitläufige Gestaltung vorgenommen und eine Neubausiedlung angelegt, die noch wächst – zu erkennen an den zwei Häusern im Bau. Das sind Modelle von Faller. Modernen Zuschnitt besitzen beispielsweise auch die Bahnsteige. Die Fabrik von Auhagen ist wieder eine Reminiszenz an die Ziegelbauweise früherer Epochen. Ein Dekogleis zum repräsentativen Abstellen von Modellen verbindet die Fabrik mit der Siedlung.

Der Offroad-Park gehört zweifellos in die Neuzeit. Da haben Sie mit verschiedenen Erdfarben gespielt, richtig?
Breitinger: Wie die meisten Anlagenbauer bedienen wir uns im Zubehörhandel, doch wir verwenden auch natürliche Materialien. In der Natur gibt es Kies und Sand. Und um Erde herzustellen, wird Platanenrinde in der Küchenmaschine zu Staub verhäckselt. Getrocknetes Laub verwandelt sich in der Kaffeemühle zu einem ansehnlichen Feldwegboden. Wer Zeit und Spaß daran hat, kann also der Natur vielerlei Baumaterialien abgewinnen. Um deren Haltbarkeit muss man sich keine Gedanken machen, denn sie werden nur durch Feuchtigkeit in Mitleidenschaft gezogen – und jeder achtet ja darauf, dass seine Modellbahn nicht modert.

Die Anlage ist nicht gerade mit Menschen und Tieren überfüllt. Hat das einen Grund?
Breitinger: Das Anlagenbauteam des Hauses Märklin ist intensiv in den Messebau involviert – Zeit ist knapp. Die Anlagenüberarbeitung musste schnell gehen und in der Pandemiephase konnten die Figurenhersteller nur eingeschränkt liefern. Wir haben beispielsweise vor drei Jahren Lampen bestellt, die erst jetzt geliefert wurden. Kommen wir mit einer Anlage von einer Messe zurück, wird sie kontrolliert. Öffnet sich da ein Zeitfenster, bessern wir nach.

Text: Rochus Rademacher; Fotos: Kötzle, cr, rr, sd

Veranstaltungstermine mit Teilnahme von Minitrix und Trix finden Sie auf der Homepage www.trix.de (siehe Erlebnis/Veranstaltungen).

Highlights Spielemesse Stuttgart 2024: Minitrix und die European N-Scale Convention

MINITRIX

SPIELE messe

21.–24.11.2024
Messe Stuttgart

Auf der Spielemesse in Stuttgart vom 21. bis 24. November 2024 sind Märklin und Minitrix als Aussteller vertreten. Die spektakuläre European N-Scale Convention mit den Modulen von N-Bahnern aus zahlreichen europäischen Ländern wird vom N-Club International organisiert. Die Mitglieder der Kundenclubs von Märklin, Trix und LGB können für einen einmaligen Preisnachlass exklusiv einen Promotionscode einlösen (siehe Clubnews 05/2024 unter News&Facts).

Informationen zur Spielemesse 2024 in Stuttgart unter www.messe-stuttgart.de/spielemesse – Infos zur European N-Scale Convention beim Organisator unter www.n-club-international.de

Fotos: Kötzle, Landesmesse Stuttgart GmbH, rr

Train Safe®

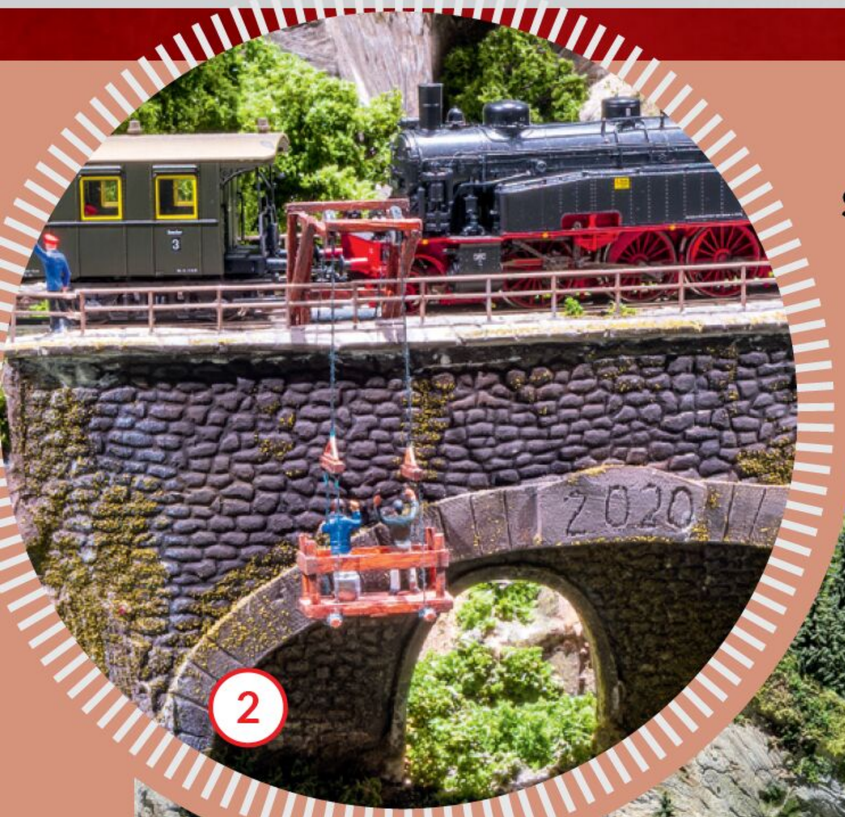
Den TrainSafe neu erfunden haben wir nicht…

…aber ab sofort ist unsere neue Einkaufswelt für dich online!

Melde dich direkt zu unserem neuen Newsletter an und erhalte einen 10 € Gutschein!

www.mein-train-safe.de

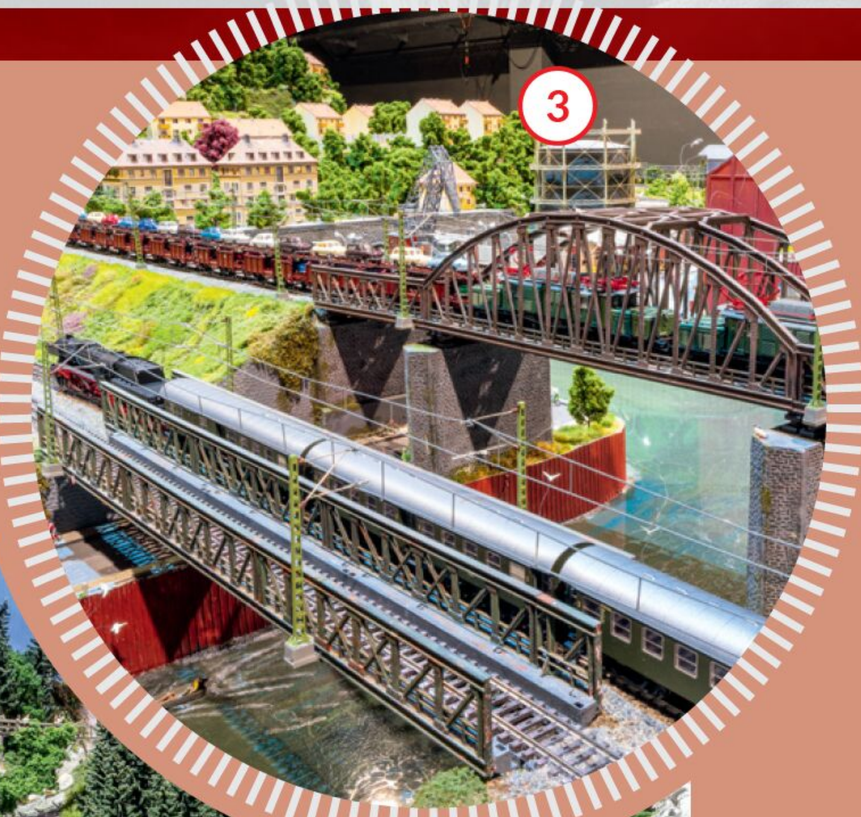
HLS Berg GmbH & Co. KG | Alte Eisenstraße 41, 57258 Freudenberg | info@train-safe.de | 0 27 34 - 47 99 94 0



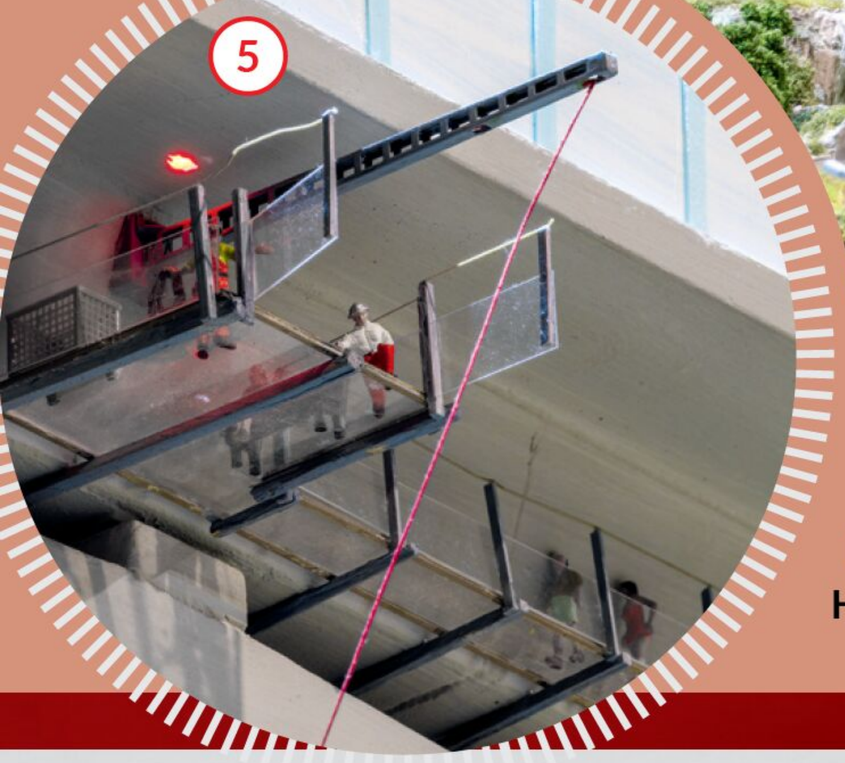
2

So mancher hat einen Arbeitsplatz in schwindelnder Höh' – das gilt auf Brücken für Bahnarbeiter und Lokführer gleichermaßen.

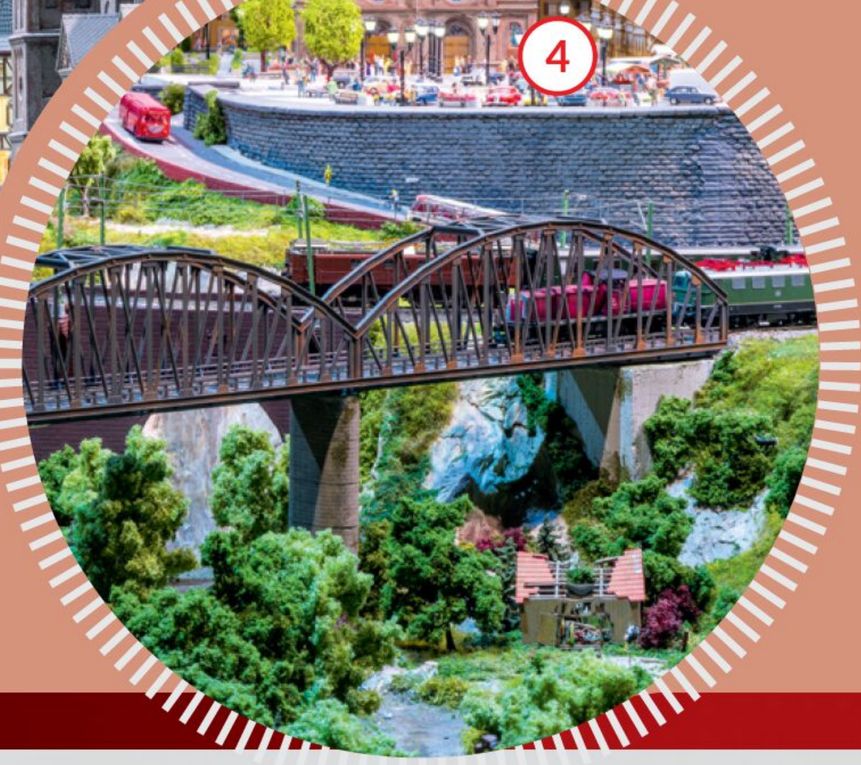
1



3



5



4

Ob Heimat einer Bungee-Station oder Laufsteg für Züge: Brücken sind in mancherlei Hinsicht besondere Orte.

Nachrichten vom Rande des Abgrunds

Brücken spielen auf der großen H0-Schauanlage im Märklineum eine herausragende Rolle – und das buchstäblich. Sie verbinden Welten und geben Raum für Erstaunliches.

Schöner Zeitvertreib: Schon ganz kleine Eisenbahnfans haben ihren Spaß, wenn unter dem Fußgängersteg imposante Lokomotiven vorbeidonnern.

Freie Bahn übers Wasser: Wo es keine Bausätze gibt, entwerfen die Modellbauer kurzerhand selbst etwas Passendes.

Mächtige Konstruktion: Der (ebenfalls selbst gebaute) ICE-Viadukt überspannt in kühnem Schwung das Tal.

die Höhenangst zu nehmen. Der Erfolg ist mäßig. Die meisten stehen dann doch eher schlotternd auf der schmalen Planke. Eine Etage über ihnen schaut sich ein älterer Herr die Szene an. „Für mich wäre das ja nichts“, scheint er zu denken, während hinter ihm gerade ein ICE vorbeidonnert. Wobei – irgendwie witzig könnte das mit der Springerei ja schon sein, wenn man das Schreien und Jauchzen so hört. Vielleicht wäre das ja doch mal eine Idee. Ob die da eine Altersgrenze haben?

Der imposante Betonviadukt ganz hinten links auf der H0-Schauanlage im Märklineum ist nicht der einzige Ort, an dem eine Brücke zur Bühne wird. Quer über die Anlage hinweg überspannen sie Flusstäler und Hafenbecken, Bahngleise und Straßen. Sie stehen als filigrane Metallkonstruktion stolz in der Landschaft. Sie fügen sich als nüchterner Zweckbau zwischen Industriehallen ein. Sie erschließen mit ihren steinernen Bögen Landschaften, in die ohne den kühnen Brückenschlag weder Zug noch Wagen gelangen könnten. Sie öffnen Wege, etwa bei dem kleinen Wehr, das auf der rechten Anlagenseite einen Wasserlauf quert. Und sie erinnern an alte Zeiten, so wie die Zugbrücke, die im Dorf gleich links vorn das Betreten der Burg ermöglicht.

Vor allem aber sind Brücken interessante Elemente auf einer Modellbahnanlage, an denen kleine Details und pfiffige Szenen für zusätzliche Würze sorgen können. „Brücken gibt es bei Märklin und anderen Herstellern als schön detaillierte Bausätze. Wir haben aber auch einige selbst gebaut, um das gewünschte Landschaftsbild exakt zu treffen“, erklärt Eric-Michael Peschel, Leiter des Eventmarketings und der Abteilung Anlagenbau bei Märklin. Wo dies sinnvoll möglich war, nutzten die Profis die Bauwerke, um zusätzliche Geschichten zu erzählen. Eine geschwungene Steinbrücke etwa, die in der Mitte des rechten Anlagenteils in Richtung Steinbruch führt, wäre allein wohl nur ein relativ unbedeutendes Detail. Doch an ihr hängt in schwindelnder Höhe eine hölzerne Arbeitsplattform. Unter sich einen tosenden Wildbach, stehen in dieser zwei Arbeiter. Sie kratzen Moos und Dreck aus den steinernen Ritzen der Brücke und untersuchen sie →

Mögliches Zubehör

Details	Hersteller	Artikelnummer
Bogenbrücke	Märklin	7263
Bietschtalbrücke	Faller	120535
Hochbogenbrücke	Hack-Brücken	HK 60-2
Fachwerkbrücke	Auhagen	11365
Eisenbahnfans	Preiser	10531
Arkaden	Brawa	ZBR 2881
Modellbau-Hartschaum	Busch	7208

Himmel, ist das hoch! Eben noch hatte der junge Kerl festen Boden unter den Füßen. Nun tippelt er mit zusammengepressten Lippen die Gangway unter dem ICE-Viadukt entlang, der irgendein Scherzkeks von Architekt auch noch einen gläsernen Boden verpasst hat. Nur noch wenige Meter, dann öffnet sich der schmale Weg zu einer zugigen Plattform. Darunter tut sich ein gähnender Abgrund auf. Wie winzig von hier oben die Autos auf dem Parkplatz aussehen. Wie klein die Welt ist. Und da soll man gleich runterspringen? Mit nichts als einem Gummiseil an den Knöcheln? Ja spinnen die denn?

Während der vorhin noch so vorlaute Bursche ernste Zweifel hegt, ob das mit dem Bungee-Sprung so eine gute Idee war, haben die Mitarbeiter des Veranstalters einen Heidenspaß. Mit flotten Sprüchen versuchen sie, dem jeweils nächsten Sprungkandidaten

→ dabei gleich auf Schäden. Schließlich ist der Stein in dieser rauen Berglandschaft den Unbilden der Witterung ausgesetzt. Da geht die Bahngesellschaft lieber kein Risiko ein. Während die beiden schwindelfreien Männer in ihrer Gondel buchstäblich am seidenen Faden hängen, rumpelt über ihnen eine Tenderdampflokomotive der BR 75 vorbei. Von dem schnaufenden Ungetüm nehmen die Arbeiter kaum Notiz. Sie wollen fertig werden und vorbeifahrende Züge sind hier nichts Besonderes.

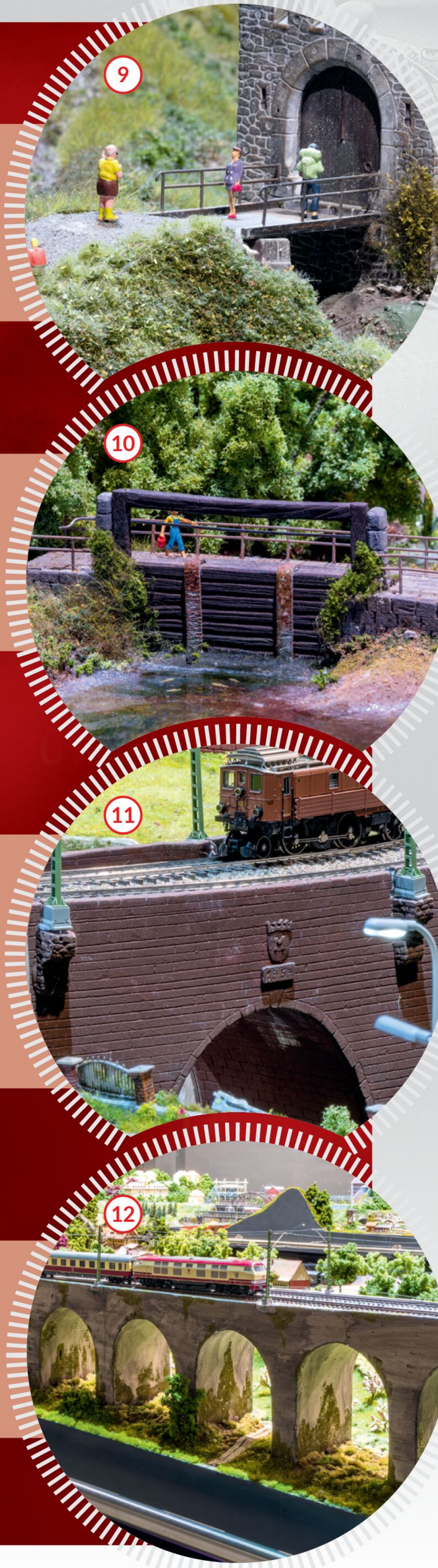
Das sieht auf einer Brücke gleich gegenüber ganz anders aus. Hier, links vom Mittelgang, überspannen gleich mehrere Straßenbrücken und Stege die zweigleisige Hauptbahn. Auf einer davon hat sich ein Vater mit seinen beiden Kindern platziert. Die drei sind eigentlich auf dem Weg zum Spielplatz. Aber für einen kurzen Zwischenstopp auf der Brücke haben sie immer Zeit, denn alle drei sind vom Bahnfieber befallen. Meist dauert es nur ein paar Augenblicke, bis auf der viel befahrenen Trasse der nächste Zug heranrollt. Und dann heißt es wie wild winken, egal ob da eine Re 620 der SBB Cargo vorbeikommt, eine deutsche BR 01 oder eines der anderen Kraftpakete auf Schienen, die im Märklineum so ihre Runden drehen. Die Lokführer kennen das Trio von der Brücke schon und lassen gelegentlich einen Pfiff ertönen. Dann freuen sich die beiden Kinder und der Vater grinst zufrieden.

Zelten im Schatten der Doppelbrücke

Drüben neben den Hafenbecken haben sich die Camper auf dem kleinen Zeltplatz längst an die vorbeifahrenden Züge gewöhnt. Sie schauen nur ab und zu nach oben, wenn wieder ein besonders langer Autozug über die markante Doppelbrücke rattert oder wenn sich mit wildem Schnaufen eine Dampflok nähert. Ansonsten bietet das filigrane Gitterwerk über ihren Köpfen im Sommer angenehm Schatten und die massiven Brückenpfeiler trennen die kleine Zeltplatzwelt vom geschäftigen Hafen. Das genügt bereits, um es sich hier gemütlich zu machen. Und vom Ruderboot aus sieht so ein Wunderwerk der Ingenieurskunst schon fast wie Kunst aus.

Nicht alle Brücken müssen derlei Ansprüchen gerecht werden. Einige von ihnen sind ganz schlicht: Oft ein bisschen versteckt, überspannen kleine Brücklein Wasserläufe und Gräben und sorgen für kurze Wege. So gibt es entlang des Flusslaufs rechts vom Mittelgang immer wieder Stege, die den kleinen Anlagenbewohnern einen einfachen Übergang ans andere Ufer ermöglichen. Und auch die steinalte Zugbrücke an der Burg erspart es Wanderern, über glitschige Mauern klettern zu müssen. Ganz entspannt geht es hier durchs Haupttor – zumindest, wenn die Burg gerade für Besucher geöffnet ist und sich der Schlossgeist in sein Versteck verzogen hat. Wenn das Tor zu ist, bleibt immerhin Gelegenheit für ein hübsches Foto mit mittelalterlichem Hintergrund. Ein älterer Herr mit stramm hochgezogenen Kniestrümpfen in Ledersandalen lässt sich da nicht zweimal bitten und knipst munter drauflos.

Viel stiller geht es da an dem lang gezogenen Bahnviadukt neben dem Zoo zu. Hier sind die Vergnügungen der Menschen weit weg, nur gelegentlich schaut mal ein Landwirt im nahen Obstgarten nach dem Rechten. In den Gewölben zwischen den Betonpfeilern holt sich die Natur verlorenes Terrain zurück. An glatten Wänden wuchert Efeu empor. Brombeerranken und



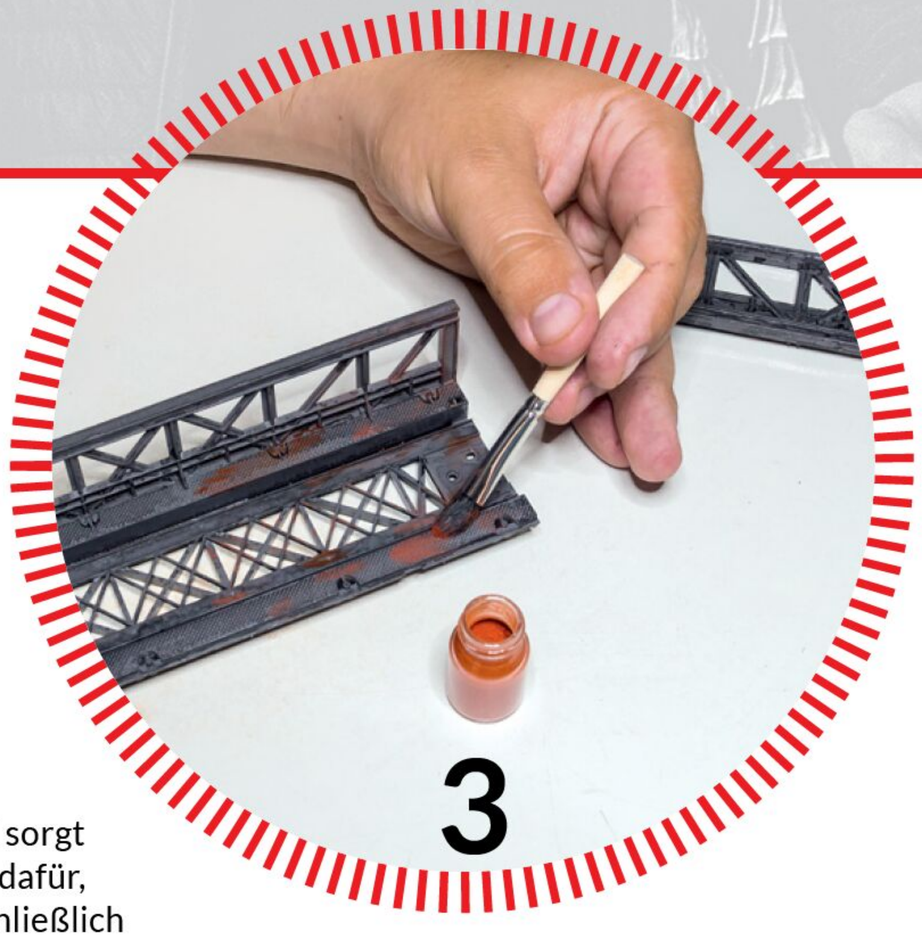
Praxistipps: Brücken bauen

Brücken gibt es als Bausätze in vielen Variationen. In aller Regel weisen diese Modelle bereits einen hohen Detaillierungsgrad auf. Doch nichts ist so gut, als dass man es nicht noch besser machen könnte: In unserem Beispiel haben wir die Gitterbrücke von Märklin (Art. 7262) genommen. Sie wird wie in der Anleitung beschrieben zusammengebaut. Anschließend sorgt ein dünner Anstrich mit schwarzer Wasserfarbe dafür, dass die Brücke nicht mehr ganz so neu aussieht. Schließlich hinterlassen auch im Vorbild Ruß und Staub entsprechende Spuren. Auch vor Rost ist ein solches Bauwerk nie gefeit. Für einen entsprechenden Effekt sorgen spezielle Farben wie etwa „Weathering Rost-Struktur“ von Vallejo, die man sparsam und nur an ausgesuchten Stellen vorsichtig aufträgt. Hier hilft ein Blick auf echte Bauwerke, um genau zu wissen, wo Roststellen „natürlich“ auftreten. Erst wenn alles getrocknet ist, werden sonstige Teile wie Oberleitungsmasten angeklipst und die Brücke an Ort und Stelle befestigt.

Eine weitere Methode, an authentische Brücken zu kommen, ist der Eigenbau. Mit etwas Übung lassen sich zum Beispiel aus Styrodur vorbildgerechte Strukturen bauen. Ein Tipp: Wenn man das Material vorsichtig mit dem Fön erwärmt, wird es formbar. Dann kann man es über ein Rundholz, eine kleine Flasche oder sonst ein geeignetes rundes Objekt biegen. So erhält man gleichbleibende Bögen, auf die dann die eigentliche Brücke geklebt wird.

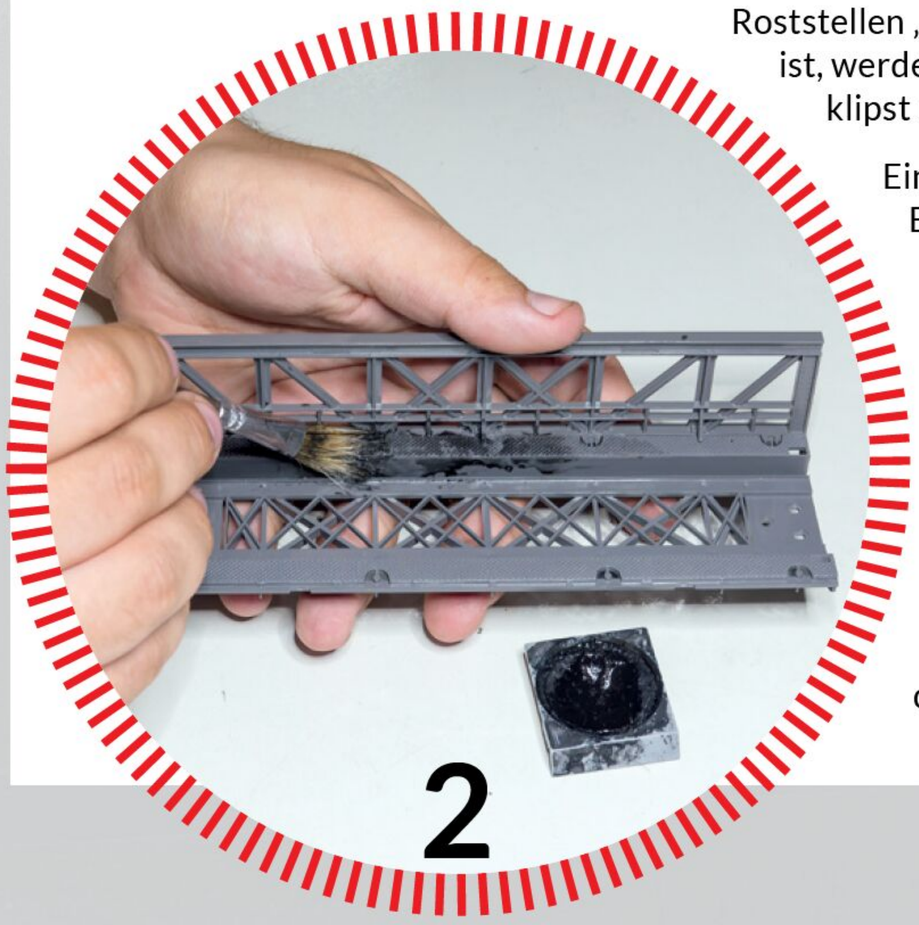
1

Zuerst den Brückenbausatz nach Anleitung zusammenbauen. Dann die Teile dünn mit schwarzer Farbe bestreichen.

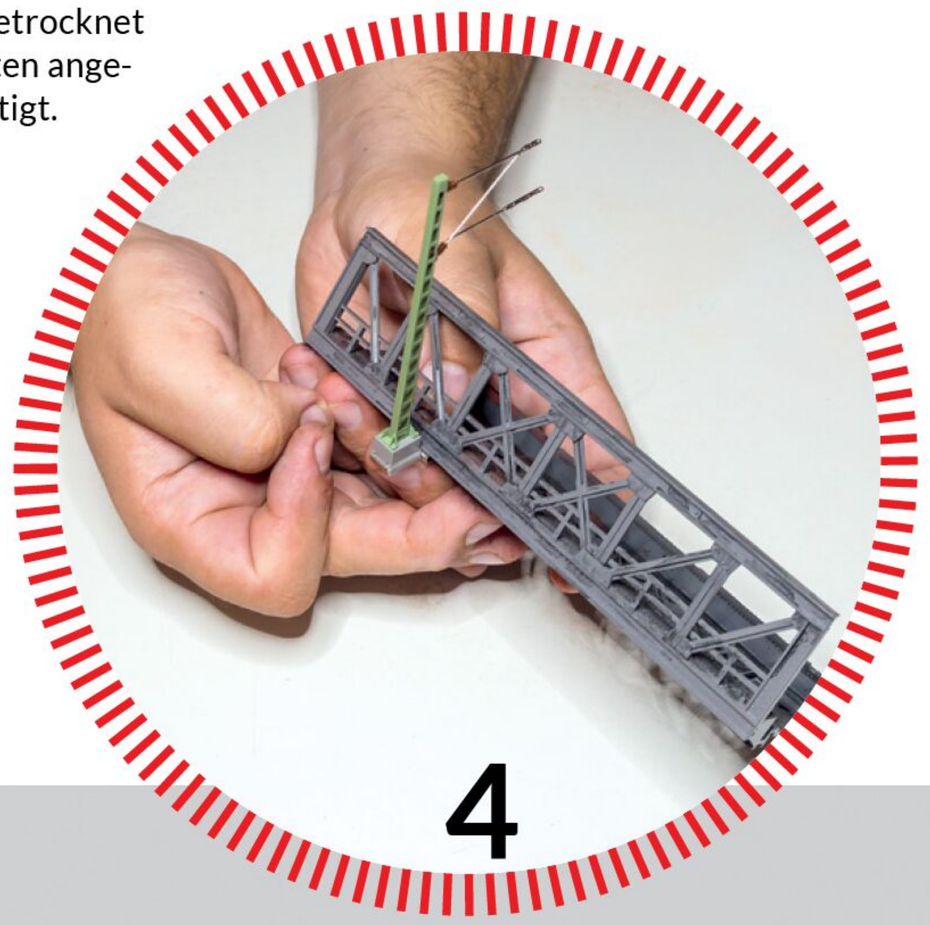


3

An wenigen Stellen mit Rostfarbe Akzente setzen. Erst wenn alles fertig getrocknet ist, Zusatzteile wie Masten oder Geländer befestigen.



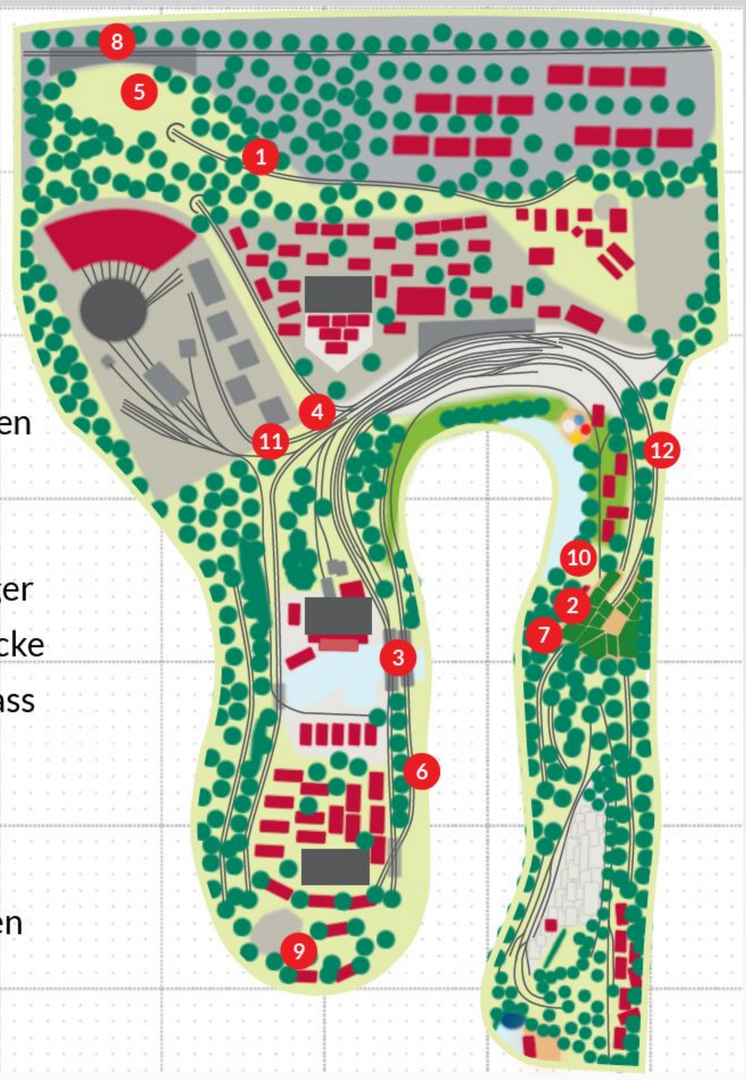
2



4

Wo sich die gezeigten Brücken auf der Anlage befinden:

1. Talbrücke
2. Brückenarbeiten
3. Hafenbrücken
4. Bogenbrücke
5. Bungee-Springer
6. Fußgängerbrücke
7. Wasserdurchlass
8. ICE-Viadukt
9. Zugbrücke
10. Steg am Wehr
11. Brückenwappen
12. Viadukt



Gestrüpp bedecken den Boden. Flechten überziehen die dicken Pfeiler mit zarten grünen Stellen. Jauchzende Bungee-Springer? Hier unten ist das kein Thema. Und doch ist auch diese Brücke eine Welt für sich – so wie der ICE-Viadukt auf der anderen Anlagenseite, wo sich gerade der nächste mutige Springer am Gummiseil in die Tiefe stürzt.

Zum Schluss noch die nächste Folge unseres Ratespiels mit Blick auf das kommende Heft: Wer errät, wo Familie Steinbock mit stolz erhobenem Haupt über die Felsen klettert?

Text: Stefan Bolz; Bilder: Kötzle

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

Mit Gummireifen auf Schienen durch die „Stadt der Liebe“

Paris liegt auf einer Insel, die keine ist: „Île de France“ (Insel Frankreichs) nennen die Franzosen die Metropolregion ihrer Hauptstadt. Sie ist Heimat von mehr als zehn Millionen Menschen und Reiseziel von über 18 Millionen Touristen im Jahr. Um sie zu bewegen, braucht es ein ausgefeiltes Verkehrssystem auf Schienen.

Wer mit dem Auto nach Paris fährt, ist selbst schuld. Kluge Reisende wählen für einen Besuch der französischen Hauptstadt die Bahn. Gäste aus Deutschland steigen meist entweder im Gare de l’Est (Ostbahnhof) oder im benachbarten Gare du Nord (Nordbahnhof) aus dem Zug. Sämtliche Strecken in die „Stadt der Liebe“ enden an einem der sechs Kopfbahnhöfe. Als im Jahr 1938 die französischen Bahngesellschaften zur Staatsbahn SNCF zusammengeschlossen wurden, hatten sie alle ihre eigenen Fahrzeuge, Strecken und natürlich Bahnhöfe. Wegen der engen Bebauung der Stadt war eine Verbindung nicht mehr möglich. Erst die S-Bahn RER verknüpft seit 1977 die Fernbahnhöfe durch einen Tunnel.

Eine weitere Besonderheit der französischen Eisenbahn sind die beiden unterschiedlichen Stromsysteme der Oberleitung. Deren Grenze verläuft genau durch Paris. So verfügen die nördlichen Bahnhöfe Gare du Nord, Gare de l’Est und Gare Saint Lazare über eine 25-Kilovolt-Wechselstrom-Oberleitung, während die südlich der Seine gelegenen Bahnhöfe Gare Montparnasse, Gare d’Austerlitz und Gare de Lyon über die in Südfrankreich vorherrschende 1,5-Kilovolt-Gleichstrom-Fahrleitung verfügen. Und weil das noch nicht kompliziert genug war, werden in jüngerer Zeit auch die TGV-Hochgeschwindigkeitsstrecken im Süden sowie weitere Neubaustrecken aus 25-Kilovolt-Oberleitungen versorgt. Die diversen Ausführungen der TGV-Triebköpfe sind deshalb stets mehrsystemfähig, ebenso die aktuellen Loks der SNCF. Auch die neueren Triebwagen der Nahverkehrszüge (RER), die in Tunneln unter der Stadt unterwegs sind, können auf beiden Seiten der Seine fahren – nachdem sie früher aufwendig gewechselt werden mussten. →

Eine „Kathedrale des Bahnverkehrs“ ist der Gare du Nord (oben), wie der Eiffelturm (ganz links) und der Arc de Triomphe (rechts) ein bekanntes Wahrzeichen von Paris.

Parade der Hochgeschwindigkeitszüge: Im Gare du Nord wartet ein Eurostar auf seine Fahrt nach London (oben), am Gare de Montparnasse geben sich derweil verschiedene TGV-Baureihen ein Stelldichein vor ihrer Reise nach Südfrankreich.

Eine weitere Besonderheit fährt im Gare du Nord vor. Hier enden beziehungsweise beginnen die „Eurostar“-Züge nach London, die durch den Eurotunnel unter dem Kanal fahren. Für diese Züge gibt es einen eigenen Abfertigungsbereich, dessen Sicherheitskontrollen an einen Flughafen erinnern. Im Bahnhof sind die Gleise 3 bis 6 durch Zäune und Glaswände abgetrennt.

Neben den Fernzügen verkehren im Nordbahnhof auch die mit deutschen Regionalbahnen vergleichbaren Vorortzüge „Transilien“. Diese sind als Triebwagenzüge oder Wendezüge unterwegs, erschließen die Pariser Vororte und enden jeweils an einem der sechs Kopfbahnhöfe. Die von der SNCF betriebenen Linien befördern täglich rund drei Millionen Fahrgäste. Das sind zwei Drittel aller Beförderungsfahrten im gesamten französischen Regionalverkehr. Ebenfalls fast drei Millionen Fahrgäste täglich transportiert das S-Bahn-System „Réseau Express Régional“ (Regionales Expressnetz, RER). Die Züge der fünf Linien fahren auf dem knapp 600 Kilometer langen Streckennetz unter anderem zu den Pariser Flughäfen und sie unterfahren, wie bereits erwähnt, die Stadt und die Seine durch Tunnel. Sie haben deshalb in den Kopfbahnhöfen eigene, unterirdische Stationen, teilweise auf mehreren Ebenen. Auf einigen Linien, etwa

Durch Paris verläuft die Grenze zweier Bahnstromsysteme. Neuere Züge sind daher mehrsystemfähig, ob flotter Renner wie der Thalys oder Regionalzuglok wie die 22243-6RC. Auch die „Transilien“-Vorortzüge (kleines Bild) können überall fahren.

Zweite Heimat der Pendler: Die Züge des S-Bahn-Systems RER befördern auf einem Streckennetz von rund 600 Kilometern fast drei Millionen Fahrgäste am Tag. Die Pariser Innenstadt und die Seine unterqueren die Bahnen in eigenen Tunneln.

Hinaus in die Provinz: Von den großen Bahnhöfen wie hier dem Gare du Nord fahren Züge der SNCF in alle Landesteile.

Der Güterverkehr macht um die Innenstadt einen Bogen und steuert lieber Vorort-Güterbahnhöfe wie den in Le Bourget an.

auf der Linie B zum Flughafen Charles-de-Gaulle, verkehren auch Expresszüge, die nur wenige Haltestellen bedienen.

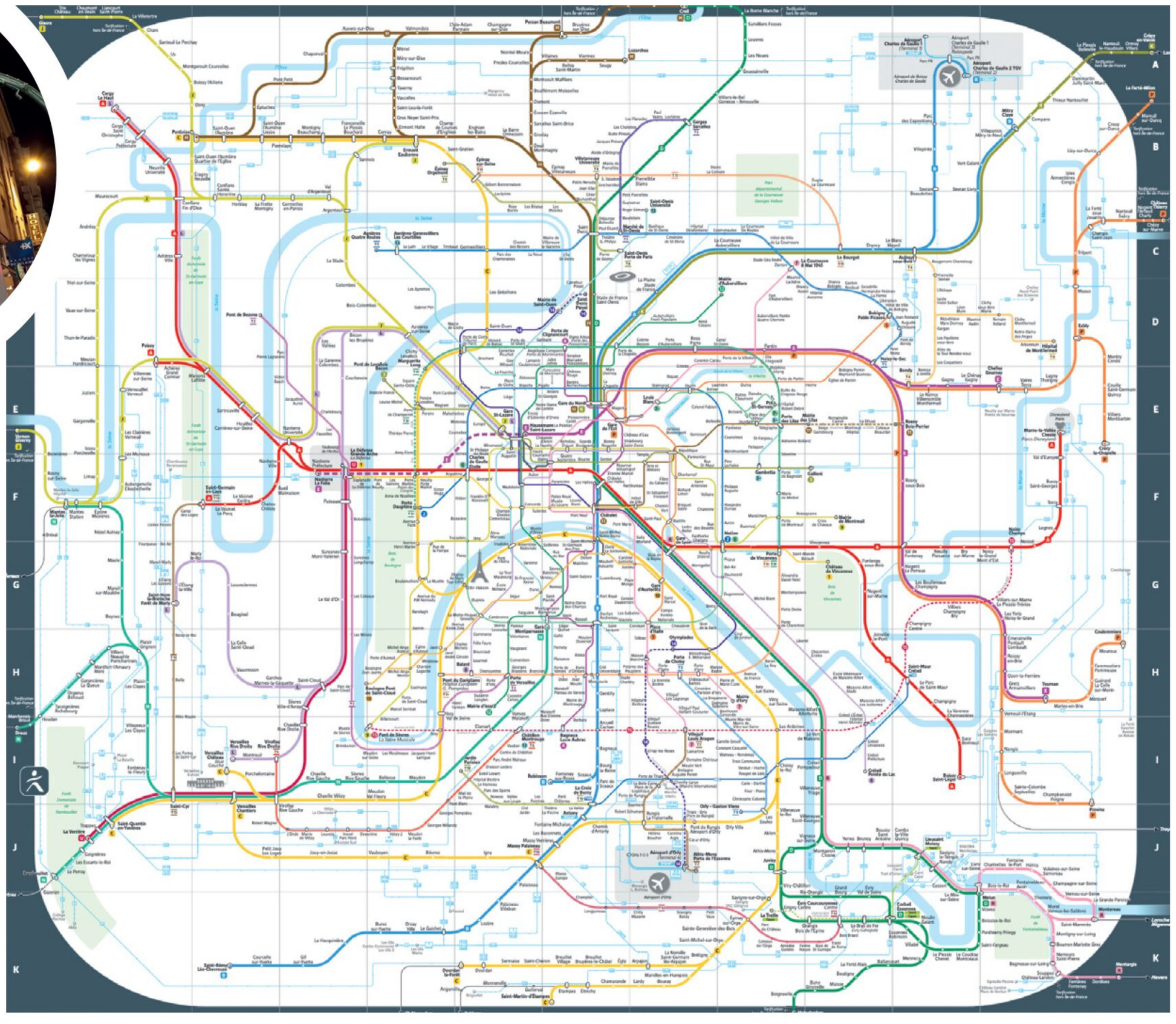
Auf der „Großen Ringbahn“ rollen die Güter

Güterzüge sieht man an den Pariser Fernbahnhöfen nicht. Diese steuern große Rangierbahnhöfe an, wie zum Beispiel den in Le Bourget. Für den Weg um die Stadt herum gibt es die Mitte der 1880er-Jahre vollendete „Ligne de la Grande Ceinture“ (Große Ringbahn), die in einer Entfernung von rund 15 Kilometern zur Stadtmitte ringförmig die auf Paris zulaufenden Strecken miteinander verbindet. Seinen Namen verdankt der Eisenbahnring seinem Vorgänger, den er entlasten sollte. Die „Petite Ceinture“ (Kleine Ringbahn) wurde bereits 1852 eröffnet und verband die Kopfbahnhöfe über Gleisdreiecke direkt entlang der Stadtbefestigungsanlagen. Die Strecke wurde auch für den innerstädtischen Personennahverkehr genutzt. Der kleine Ring ist zwar nicht komplett abgebaut. Viele Streckenabschnitte wurden zwischenzeitlich aber zu Parkwanderwegen („Coulées vertes“) umgestaltet. Auch Gemeinschaftsgärten wurden angelegt. All dies ist jedoch reversibel, denn immer wieder gibt es Pläne, den Bahnbetrieb wieder aufzunehmen.

Die größten Planungen umfassen allerdings die bekannte Pariser U-Bahn, die Métro. Eigentlich heißt sie „Chemin de fer Métropolitain“ (Metropoleisenbahn). Auf den berühmten Zugangsschildern zu den Stationen steht aber noch ihr ursprünglicher Name „Métropolitain“. Anlässlich der Pariser Weltausstellung im Jahr 1900 wurde die erste Strecke eröffnet. Hatte die Métro anfangs eine Streckenlänge von 10,3 Kilometern, wuchs sie rasch auf die heute im Betrieb befindlichen rund 230 Kilometer Streckenlänge mit über 320 Stationen an. Geplant und auch teilweise bereits im Bau sind Erweiterungen mit dem Namen „Grand Paris Express“ auf bis zu 500 Kilometern Streckenlänge. Dazu werden bestehende Linien erweitert, aber auch vier Linien komplett neu gebaut. Zu ihnen zählt die geplante Ringlinie 15, →

Das Netz der Pariser Métro ist mit einer Streckenlänge von 230 Kilometern eines der größten und dichtesten U-Bahn-Netze der Welt. Derzeit fahren die Züge auf 14 Linien und zwei kurzen Ergänzungslinien, der weitere Ausbau hat bereits begonnen.

→ die das Stadtgebiet unterirdisch auf einer Länge von 75 Kilometern umfahren wird. Das Métro-Netz gilt schon heute als eines der dichtesten U-Bahn-Netze weltweit. Es gibt gefühlt kaum eine Straßenecke in Paris ohne Métro-Eingang. Die Métro wartet mit einigen Besonderheiten auf: Derzeit fahren die Züge auf 14 Linien, dazu gibt es zwei kurze Ergänzungslinien. Die Trassen werden nicht von mehreren Linien genutzt. Halten an einer Station verschiedene Linien, verkehren diese parallel auf eigenen Gleisen. Darum gibt es im Pariser Untergrund auch zwei Systeme, die „Métro sur pneumatiques“ (U-Bahn mit luftgefüllten Gummireifen) und die U-Bahnen mit normalen Metallradsätzen. Anfang der 1950er-Jahre wurden nach umfangreichen Tests einige Linien auf die aus Brandschutzgründen mit Stickstoff gefüllten Reifen-Züge umgestellt. Man versprach sich eine Leistungssteigerung beim An- und Abfahren, außerdem einen höheren Fahrkomfort. Für das System wurden die vorhandenen Strecken mit seitlichen Holzlaufwegen für die Reifen ausgestattet. Die „normalen“ Gleise blieben bestehen. Heute sind die Laufflächen aus →



Paris ist mit einer Fläche von 105,4 Quadratkilometern relativ klein. Die Region bringt es allerdings auf 2.845 Quadratkilometer. Schienen bilden die Hauptschlagadern der Megacity.

Obwohl in weiten Teilen eine Untergrundbahn, verkehrt die Métro auch oberirdisch. Mehrere Brücken verbinden dabei die Stadtteile nördlich und südlich der Seine. Hier rollt ein Zug der Linie 6 auf die Pont de Bir Hakeim in der Nähe des Eiffelturms.

Besondere Gleistrassen: Zwei gummibereifte Züge der Baureihe MP 73 begegnen sich auf der Zufahrt zur Station Bir Hakeim. Neben den „normalen“ Schienen liegen die Laufflächen für die Gummiräder, hinzu kommt die Stromschiene.

→ Doppel-T-Trägern, im Brems- und Anfahrbereich der Bahnsteige liegen Betontrassen. Fünf Linien werden mit den Reifen-Métros bedient, die außerdem in Lyon und Marseille, aber auch in Ländern wie Mexiko, Chile, Kanada, Japan oder Südkorea ihren Dienst tun.

Die übrigen Linien verkehren auf „normalen“ Gleisen. Um die enormen Fahrgastzahlen mit den recht kurzen Zügen der Altstrecken zu bewältigen, fahren die Züge teilweise im 90-Sekunden-Takt. Um dies zu erreichen, haben alle Züge bereits seit den 1970er-Jahren die „Pilotage automatique“, eine Halbautomatik, verbaut. Der Fahrer muss lediglich die Türen schließen und die Abfahrt einstellen, der Zug fährt dann vollautomatisch bis zum nächsten Halt und öffnet die Türen. Es gibt aber auch vollautomatische, fahrerlose Linien. Diese verfügen jeweils über Trennwände an den Bahnsteigen zu den Gleisen, die Türen öffnen sich erst nach der Ankunft des Zuges. Die fehlenden Führerstände wurden durch ein aufgemaltes Pult ersetzt, was nicht nur Kinder zum U-Bahn-Fahren animiert.

Als Fahrgast gibt es in der Métro aber noch viel mehr zu entdecken. Das gewachsene System zeigt viele Umbauten sowie andere Herausforderungen, die beim Bau gemeistert werden mussten. So gibt es in Paris zehn sogenannte Geisterbahnhöfe, die entweder durch neue Linienführungen umfahren werden oder nach dem Zweiten Weltkrieg nicht wieder eröffnet wurden. Einige Stationen wurden nur wenige Meter entfernt neu gebaut, andere wegen zu enger Radien verlegt. Manche dieser Geisterbahnhöfe werden für Werbeaktionen und Kunstinstallationen genutzt. Oder es finden dort Dreharbeiten statt, für die sie sogar explizit ausgestattet sind. Die Wendezeiten der Métro waren schon immer ein Thema. Hier muss es einfach schnell gehen. Daher haben viele Linien die von der Modelleisenbahn bekannten Kehrschleifen an ihren Endbahnhöfen, sodass die Züge eigentlich wie beim „Hundeknochenprinzip“ im Kreis fahren. In den Wendeschleifen sind dazu noch Abstellgleise installiert. Auch unterwegs gibt es auf einigen Linien diese Wendemöglichkeit, um Linienwege in der Rushhour zu verkürzen.

Ein Teil der Métro-Züge fährt vollautomatisch. Das Fahrerpult ist nur aufgemalt und dient als beliebter Tummelplatz für Kinder.

Die französische Hauptstadt bietet dem Bahnfreund eine Vielfalt interessanter technischer Details. So fährt die Métro anders als andere Bahnen im Rechtsverkehr mit 750-Volt-Gleichstrom aus der seitlichen Stromschiene (im Bild der Stromabnehmer).

Im Pariser Untergrund sind den Gleisbauern immer wieder alte Fundamente im Weg. In der Haltestelle Mirabeau war darum kein Platz für einen Bahnsteig in Richtung Westen, die Züge fahren auf einer ungewöhnlich hohen Rampe einfach durch.

Ein weiteres Problem der Pariser U-Bahn-Bauer waren Fundamente von Gebäuden. Eine der „Leidtragenden“ ist die Linie 10. An der Haltestelle Mirabeau konnte für sie kein Bahnsteig in Richtung Westen gebaut werden, weil das Fundament einer Kirche im Weg stand. Stattdessen steigt die Strecke in Richtung Westen schon vor der Haltestelle an und durchfährt den Bahnhof auf einer Rampe. Die Züge halten nur in der Gegenrichtung vom ebenfalls eingleisigen Bahnhof Chardon-Lagache kommend.

In Paris gibt es außerdem einige oberirdische, schienengebundene Nahverkehrsmittel. Ähnlich der Standseilbahnen in Dresden und Stuttgart fährt der „Funiculaire“, ursprünglich eine Standseilbahn, seit 1991 eher ein Schrägaufzug, den Montmartre-Hügel zur weltbekannten Basilika Sacré-Cœur hinauf. Bewegt man sich ausschließlich in der Innenstadt, wird man das neueste Nahverkehrssystem wohl gar nicht wahrnehmen, die Straßenbahn. Eine solche gab es zwar schon ab 1853 als Pferdebahn und ab 1881 mit Elektroantrieb. Doch ihre Ära war kurz, schon 1938 im Stadtgebiet und 1957 in den Vororten wurde der Straßenbahnbetrieb wieder eingestellt. Doch genau dort erlebt sie jetzt wieder ihre Renaissance. Derzeit werden elf Linien neu gebaut, die allerdings untereinander nicht alle verbunden und kompatibel sind. Ihre Liniennummern beginnen mit T. Die Linien T3a und T3b sind dabei die einzigen, die das Pariser Stadtgebiet berühren. Eine Fahrt lohnt sich – wie überhaupt die verschiedenen Fern- und Nahverkehrssysteme der französischen Hauptstadt viel zu bieten haben. Nicht nur im Olympiajahr empfiehlt sich ein Besuch. Bon voyage!

Text und Fotos: Christian Jabs

Bahnfahren auf leisen Sohlen: U-Bahnen auf Gummireifen sorgen rund um den Eiffelturm für Fahrkomfort und fanden auch in den Netzen anderer Großstädte Verwendung.

Einen guten Überblick über die öffentlichen Verkehrsmittel in Paris gibt Reisenden die Seite www.parisjetaime.com unter „Paris ganz praktisch/Verkehrsmittel Paris“.

Königlicher Herbstzauber

Mit Spannung wird er erwartet: Die Freude ist groß, als der junge Märchenkönig Ludwig II. Station beim Weinguts-Schlösschen macht, um die schöne Herbststimmung zu genießen.

Von der Bevölkerung bejubelt reiste König Ludwig II. 1866 durch Franken. Modellbahner Schwertz hat ihm in Herbstfarben gehüllt eine passende Kulisse im Maßstab 1:87 gebaut. Das vierte seiner Jahreszeiten-Module lädt zur Weinlese mit feiner Verkostung ein.

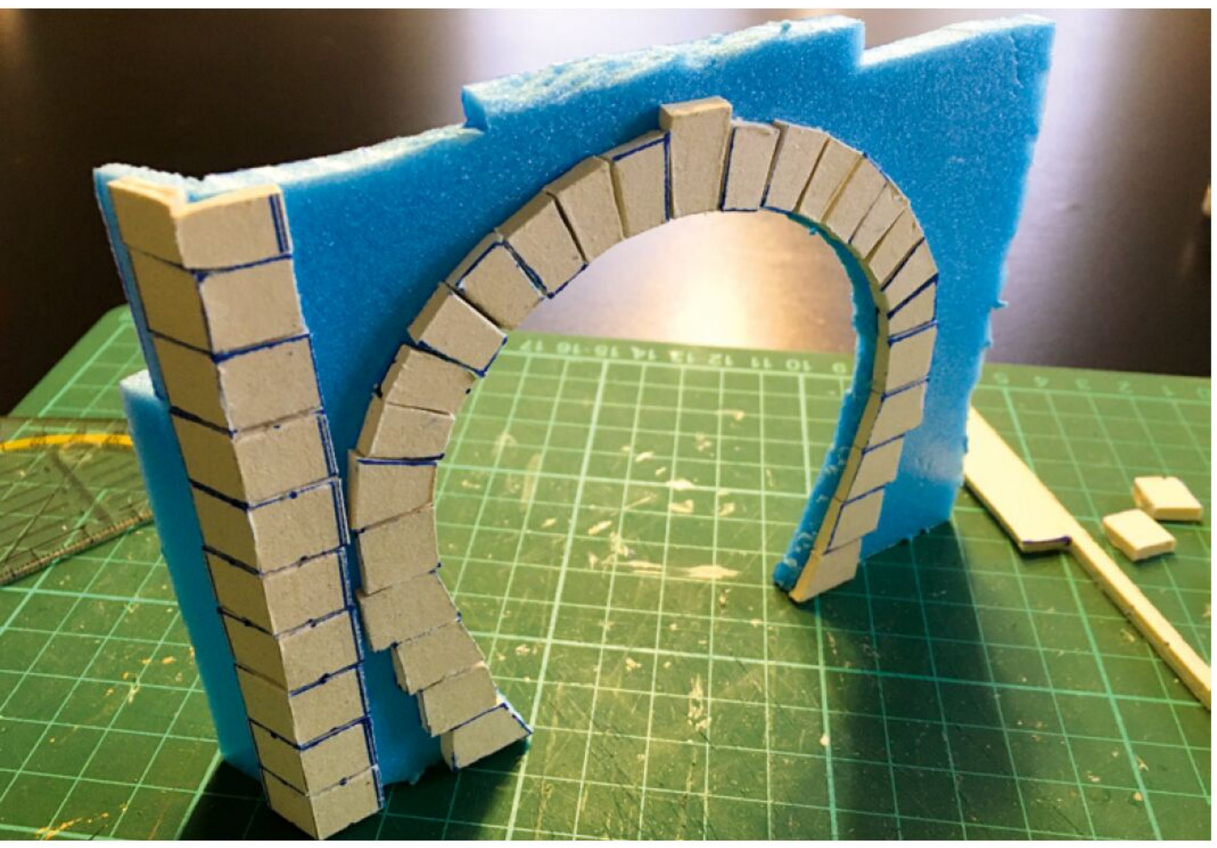
Wärmende Sonnenstrahlen durchbrechen die Wolken und hüllen das Weingut-Schlösschen im Frankenland in einen milden Herbsttag. Die tüchtigen Erntehelfer freuen sich über eine leichte Brise. Sorgsam schreiten sie durch die Reben und verlesen die kostbaren Trauben. Frisch gepresst und gereift wird der fein-fruchtige Silvaner in die typisch fränkischen Bocksbeutelflaschen abgefüllt. Auf der Wiese vor dem Schlösschen wartet auch schon ein ganz besonderer Gast: Märchenkönig Ludwig II.

Auf seiner vierwöchigen Reise durch sein Reich macht der junge König 1866 auch in Franken Station. Die für die Region typischen Weinberge inspirierten Hansjörg Schwertz zur finalen Kulisse seiner Dioramen-Kollektion zum Thema König Ludwig II. „Zeitlich habe ich mir ein bisschen künstlerische Freiheit gelassen. Denn eigentlich bereiste der König im November die Region. Schon fast zu spät für die Weinlese“, erklärt der leidenschaftliche Modellbahner.

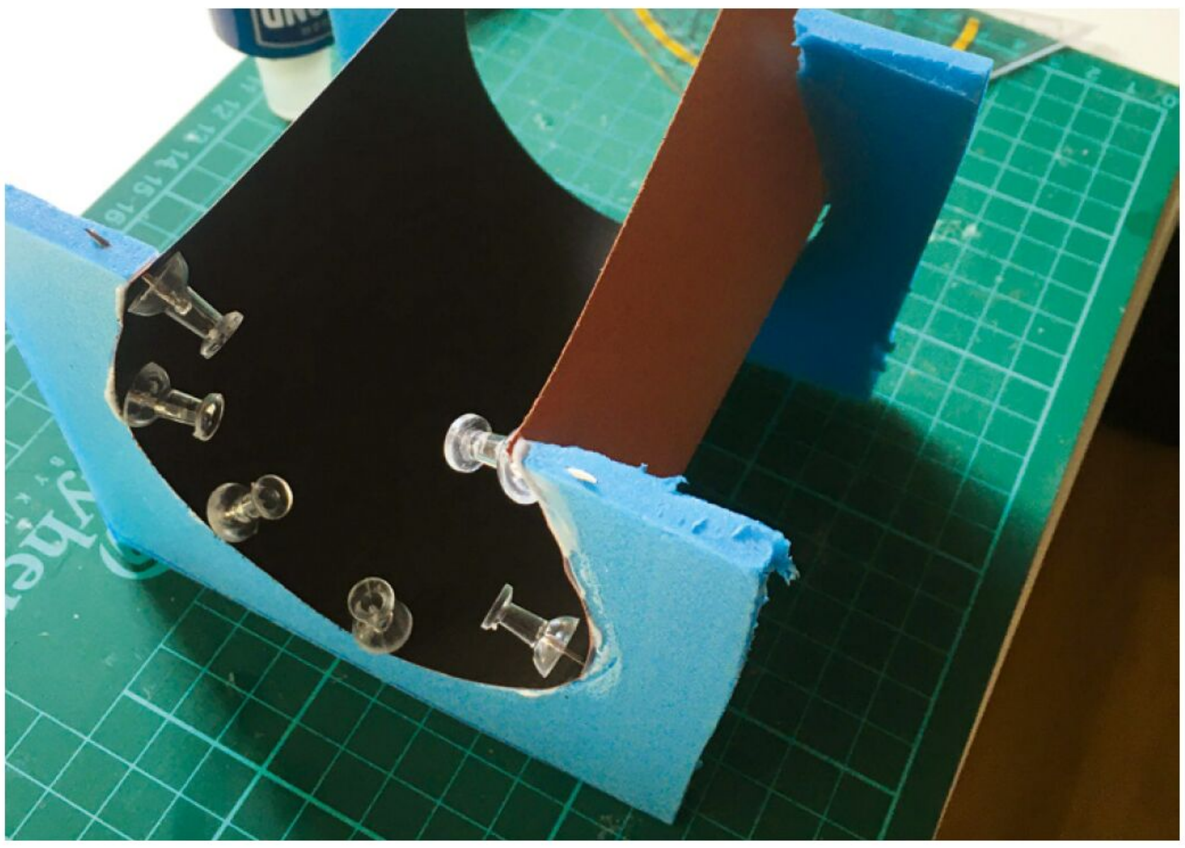
Ein Schloss am Weinberg, untertunnelt von der Eisenbahnstrecke, und ein kleines Flüsschen mit Bootsanleger sollten es also diesmal sein. Als grobe Basis erfolgte zunächst ein Grundriss des Weinbergs aus Schaumstoffplatten. Zur Fortführung der Gleisstrecke der vorigen Dioramen implementierte Schwertz ein Tunnelportal unter dem Weinberg. „Aus einer alten Lachs-Verpackung habe ich den Bogen und die seitlichen Stützmauern angefertigt.“ Aufgrund des kurvigen Streckenverlaufs der Gleistrassen, erwies sich der Tunnelbau als etwas herausfordernd. Unterteilt in einzelne Segmente, fügte er schließlich die selbst gebastelten Tunnelröhren aneinander. „Nur so konnte ich das Lichtraumprofil aufrechterhalten.“

Aus zwei Millimeter dicker Finnpappe gestaltete Hansjörg Schwertz die Mauersteine des Tunnelportals. „Die restlichen Teile der Mauer habe ich in einer dünneren Stärke verkleidet.“ Das Ziel: eine authentische Sandsteinoptik. „Dafür habe ich auf einem Pappteller verschiedene Mischverhältnisse aus Grau, Braun, Gelb und Weiß getestet. Anschließend kamen sie für unterschiedliche Schattierungen zum Einsatz.“ Zusätzlich baute er aus echten Sandsteinstücken Stützwände für den Weinberg, um einen reellen Eindruck zu kreieren.

Planung ist alles: Aus Pappresten und Schaumstoffplatten bringt sich der Weinberg in Form. Hindurch führt ein Tunnel für die Eisenbahnstrecke.



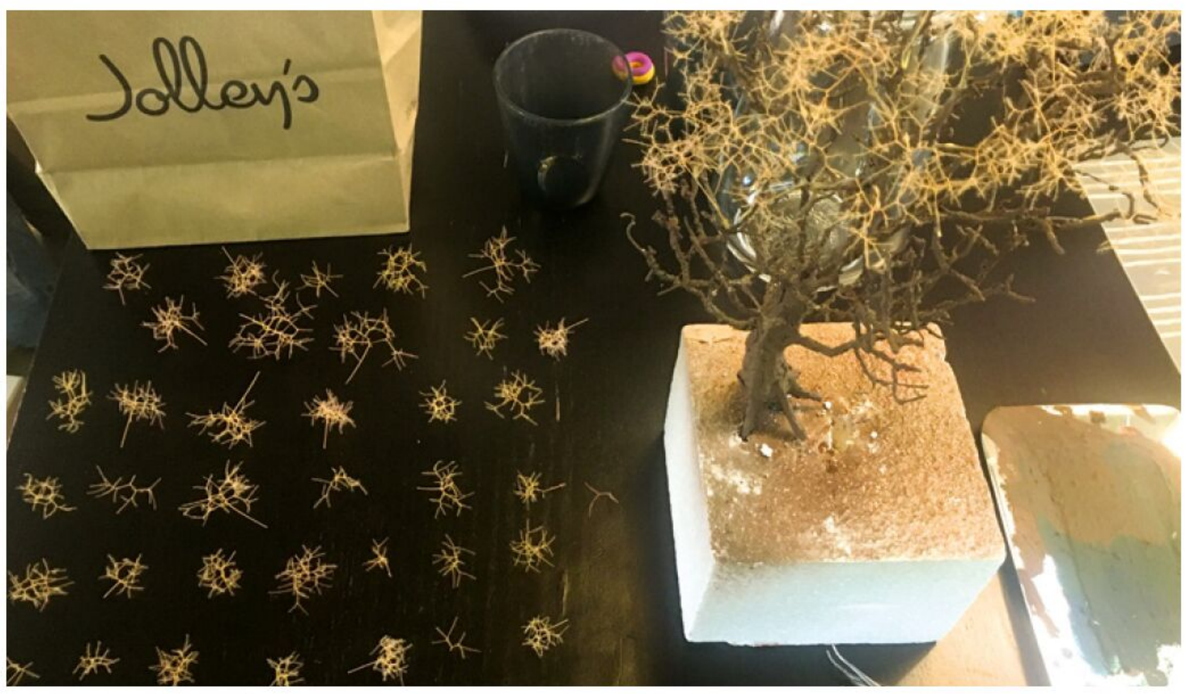
Stück für Stück zum Tunnelportal: Aus zwei Millimeter dünner Finnpappe schneidet Hansjörg Schwertz die Steine zurecht.



In die Form der Tunnelfront wird das erste Tunnelröhrenstück aus Tonpapier geklebt. Pinnnadeln helfen beim Fixieren.

Um der kurvigen Gleisführung folgen zu können, hat Modellbahner Schwertz den Tunnel in mehrere Segmente unterteilt.

In Sandsteinoptik: das Tunnelportal und die Stützmauern. Kleine Statuetten sind in den runden Rahmen eingefasst.



Feinste Ästchen werden mit Leim und Pinzette sorgfältig an den Silberdraht-Baumrohling geklebt.

Echtes Laub, im Zauberstabmixer gehäckselt, dient als authentischer Bewuchs von Bäumen und Weinreben.

Mit echten Sandsteinstücken, Naturbewuchs und filigraner Ornamentik veredelt: Eine Eule (rechts) und ein Falke (links) schmücken die Tunnelportalfront.

Trotzen dem kalten Herbstwind: Im Schlosspark geht der alte Graf mit Gattin und Enkel spazieren.

→ Bereits bei seinen drei anderen Jahreszeiten-Dioramen bewies Hansjörg Schwertz ein Gespür für feine Details. Keine Frage also, dass es auch dieses Mal besondere Akzente zu erschaffen galt. Das Tunnelportal erhielt daher nicht nur Alterungsspuren, die auf die Durchfahrten von Dampflokomotiven hinweisen. „Die Schwarzfärbung durch die Abgase habe ich aus zerriebenen abgebrannten Streichhölzern mit einem Pinsel vorsichtig aufgetragen." Passend zum romantischen Stil des Märchenkönigs überlegte sich der Modellbahner auch noch eine kleine Ornamentik: Als Statuette wacht rechts eine Eule, links thront ein Falke und schaut auf die Eisenbahntrasse herab. Die Figuren sind jeweils in einem runden Rahmen arrangiert, wie sich Schwertz erinnert, es beim ganz alten Rosensteintunnel in seiner Heimat Stuttgart gesehen zu haben.

Anders als zuvor handelt es sich bei dem Gebäude dieses Mal um ein fiktives Weingut-Schlösschen statt um ein Vorbild mit direktem Bezug zu Ludwig II. Als Basis nutzte Hansjörg Schwertz einen Faller-Bausatz, den seine Frau ihm schenkte. Ein paar kreative Modifizierungen später erstrahlt das Weingut in königlicher Eleganz und präsentiert sich mit eigenem Prunkzimmer. Durch die Fenster schaut man in den beleuchteten märchenhaft gestalteten Raum. Insgesamt hat der Modellbahner sieben LEDs zur →

Als Grundlage für das Weingut-Schloss diente ein alter Faller-Bausatz. Für das Herbst-Diorama folgten Modifizierungen wie Fensterläden sowie Dachrinnen. Außerdem wird es von innen wie außen mit LEDs beleuchtet.

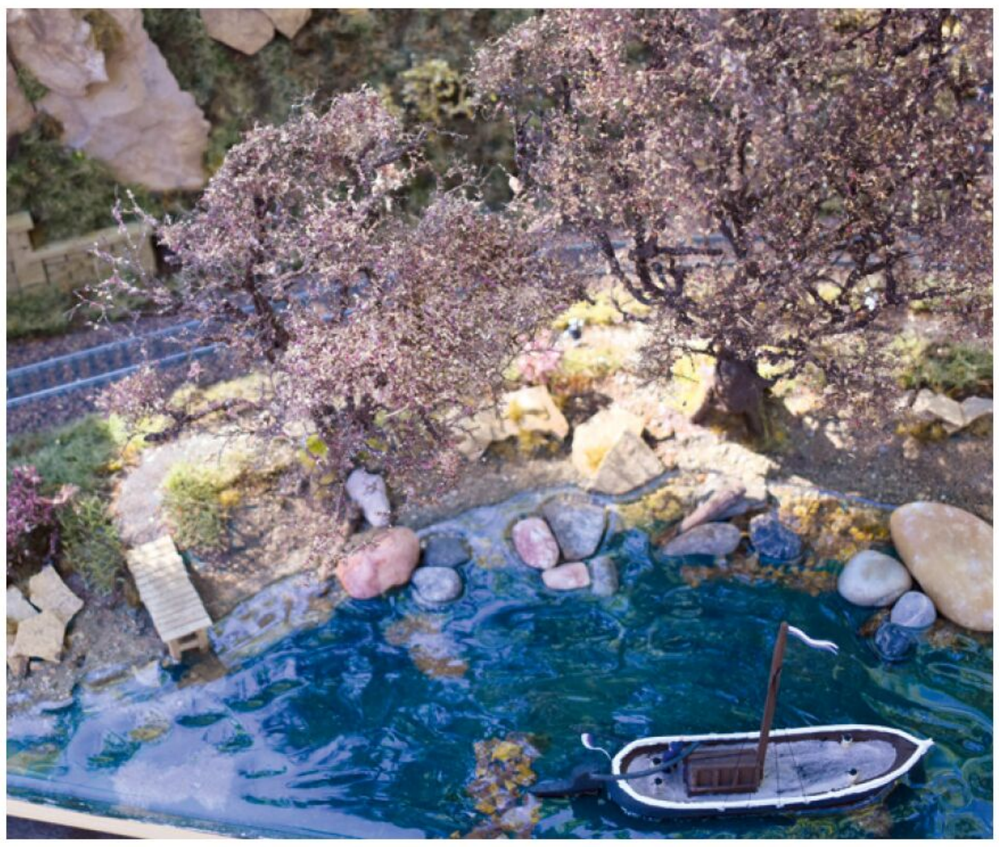
Königlich: Im Weingut-Schlösschen hat Hansjörg Schwertz extra einen Prunkraum im Stil von König Ludwig II. eingerichtet.

→ Innen- und Außenbeleuchtung des Gebäudes verwendet. „Zwei im Turm, zwei als Eingangsleuchten, eine im Prunksaal und jeweils eine für jeden Gebäudeflügel." So werden auch Abend- und Nachtszenen stimmungsvoll in Szene gesetzt. Fensterläden und Dachrinnen sind in Handarbeit selbst erstanden und ergänzen den idyllischen Fachwerkstil des Schlösschens.

Immer wieder betont Schwertz, wie sehr ihm der Dioramenbau zum Thema Ludwig II. am Herzen liegt. „Es ist einfach so herrlich entspannend zu bauen, zu basteln und zu recherchieren." Inmitten der Corona-Pandemie war der Bau aber vor allem auch eine willkommene Ablenkung, erklärt der in den USA lebende Arzt: „Es macht Spaß, entspannt und brachte die Gedanken weg vom Virus und der nächsten Schicht in der Klinik."

Jedes einzelne Diorama besticht durch eindrucksvolle Elemente der Marke Eigenbau. Dazu gehören neben einigen Gebäuden auch Pflanzen und Bäume. Für das Herbst-Diorama bastelte der Modellbahner zum Beispiel eine Silberweide, eine Flatterulme und eine Schwarzerle sowie über 60 Weinreben. Die Grundstruktur besteht dabei jeweils aus gedrehtem Blumendraht. Diese Rohlinge wurden anschließend mit Sägemehl bestreut. Um die Baumrindenstruktur zu präparieren, nutzte Schwertz Spachtelmasse. „Wie ja schon bei den anderen Brettern zu sehen war, arbeite ich gerne mit Naturmaterialien. Die feinen Äste, die ich zum Bau der Bäume nutzte, kommen von einem Busch im Garten meines Nachbars. Das, was von den Blüten übrig bleibt trocknet als kleine modellbahntaugliche Ästchen, die ich immer im Herbst ernte." Diese feinen Stücke wurden also an die dickeren aus Draht angebracht. „Sie sind zwar sehr fragil, aber ich finde das Aussehen unschlagbar", freut sich Schwertz über seine Eigenkreationen. Damit die feinen Ästchen auch direkt gut haften, nutzte der Märklin Freund Holzleim, den er zunächst auf einem Pappteller etwas dicker werden ließ. „Mit Pinzette und Stirnlampe ausgerüstet, habe ich dann jeden Ast einzeln angebracht." Da sind Sorgfalt, Geduld und Ausdauer gefragt. „Mit Stopfwatte habe ich zusätzlich an ein paar Stellen für ein bisschen mehr Dichte gesorgt. Die Bäume sollen ja nicht zu uniform wirken." Nach erfolgtem Farbanstrich folgte dann noch das besondere Etwas: feinste bunte Laubblätter. „Mit dem Zauberstabmixer meiner Frau habe ich echte Laubblätter zerhäckselt und anschließend auf eine Größe unter einem

Weinlese: Schnell werden noch die letzten Trauben geerntet, ehe die Kälte des Winters eintrifft.



Vom kleinen Steg abgelegt: Auf dem Fluss schippert ein kleines Flusssegelboot.

Prächtiges Gesamtergebnis: Das Weingut-Schlösschen thront stolz auf dem reich bewachsenen Weinberg mit Aussicht auf den idyllischen Fluss.

Millimeter gesiebt.“ Als Streugut geben sie Bäumen, Reben und als Bodenlaub am Weinberg ein herbstliches Finish. „Schließlich ist die Erntezeit schon fast vorbei.“ Witzig als auch außergewöhnlich: „Der Verspanndraht zwischen den Weinreben ist aus Chirurgieseide. Reißfest und dauerhaft stabil“, erklärt der Mediziner.

Auch wenn die Gestaltung der Natur immer wieder sehr viel Zeit in Anspruch nimmt, möchte Hansjörg Schwertz nicht darauf verzichten. „An den Bäumen habe ich wirklich einen Narren gefressen“, betont er. „Ich verbringe einen Batzen Zeit mit der Recherche, wie so ein Baum aussehe, ob er überhaupt an der Stelle wachsen kann, wo ich ihn vorsehe, und so weiter. Man lernt sehr viel dabei.“ Das zeigt auch wieder, wie vielschichtig das Hobby Modelleisenbahn ist.

Zu guter Letzt sollte das Herbst-Diorama noch mit einer Flusslandschaft ausgestattet werden. Die Basis gestaltete der Modellbahner zunächst aus Gips. „Meine Tochter half mir dann beim farblichen Grundieren des Flussgrundes. Es ist schön, mit ihr die Freude an dem Hobby des Gestaltens zu teilen.“ Für die authentische Wasseroptik kamen Waterdrops von Noch zum Einsatz. Neben einem kleinen Steg, Unterholz, Gestein und Findlingen im Flussbett platzierte Schwertz hier auch die selbst gebaute Flatterulme sowie die Schwarzerle. Ein Ausflug zu Wasser wurde schließlich noch mit einem kleinen Lastenflusssegelboot anno 1860 realisiert.

Nach Abschluss seines vierteiligen Projekts und bei aller Liebe zum Vorbild ist dem Modellbahner eines ganz wichtig: „Die vier Dioramen darf man nur zu einem gewissen Maße ernst oder sagen wir historisch verbürgt nehmen. Der Spaß, die Auseinandersetzung mit der Geschichte, das Gestalten und Passendmachen für die Modellbahn stehen bei mir immer im Vordergrund.“

Text: Sarah Dannehl; Fotos: Hansjörg Schwertz

Die ersten drei Jahreszeiten-Dioramen zum Thema König Ludwig II. wurden in den Ausgaben 06/2022, 03/2023 und 02/2024 vorgestellt.

Willkommen bei TrainGamia: Modellbahner Dominik Krøll hat im dänischen Kopenhagen ein interaktives Modellbahnspiel eröffnet. Auf der sieben mal drei Meter großen Anlage erwarten die Spieler zahlreiche Missionen. Clubmitglieder erhalten ermäßigten Eintritt.

Exklusive Partner für tolle Eisenbahnerlebnisse

Mitglieder im Märklin und Trix Club genießen Sonderkonditionen bei über 120 Kooperationspartnern. Auch TrainGamia in Kopenhagen gehört dazu. Dort erwartet sie Modellbahnspaß vom Feinsten.

Wer ist der beste Lokführer und steuert seine Züge sowohl pünktlich als auch nach Vorschrift in den Zielbahnhof? Beim Clubkooperationspartner TrainGamia in Kopenhagen treten Modellbahner und Neulinge in einem computergesteuerten Wettbewerb gegeneinander an. Initiator Dominik Krøll hat mit der Unterstützung seiner Frau und einiger Freunde seinen Traum in die Tat umgesetzt und bietet seinen Besuchern ein unvergessliches Erlebnis.

Dabei ist es egal, ob man bereits leidenschaftlicher Modellbahner ist oder frisch in die Materie einsteigt. Denn bevor es richtig los geht, wird eine kleine Einführung absolviert. „In kurzen Videos wird erklärt, wie man spielt, was die Signale bedeuten und wie man mehr Punkte erhält“, erklärt Dominik Krøll. Nach etwa fünf Minuten geht es dann selbst ans Werk. Wer möchte, kann am Steuerpult zu Beginn zusätzlich noch ein Lernprogramm starten. „Über Kopfhörer werden Anweisungen durchgegeben, die die wichtigsten Bedienelemente noch einmal erklären.“ Das System teilt zunächst jedem Spieler einen von zwölf Zügen zu, danach kann bei jedem Halt in einem Bahnhof ein neuer Zug ausgewählt werden. „Alle paar Monate tauschen wir das Rollmaterial aus, damit es immer wieder etwas Neues zum Fahren gibt.“ Gespielt wird auf drei Strecken: eine für den Personenverkehr, eine für Güterzüge und eine Nebenbahn.

In verschiedenen Missionen mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden stellen die Spieler nun ihr Können unter Beweis. Zum Beispiel: „Fahren Sie den Schienenbus vom Hauptbahnhof zum Bergbahnhof.“ Nach erfolgreicher Durchführung folgt die Punktewertung – etwa für das Einhalten des Fahrplans, rechtzeitiges Hupen sowie Licht auf- oder abblenden. Darüber hinaus gibt es bei jeder Fahrt auch Erfahrungspunkte. „Hat man eine bestimmte Menge hiervon gesammelt, steigt man in ein neues Level auf. Zum Teil können dann noch Prüfungen abgelegt werden. Am Ende winkt der Titel des ‚Lokführers‘“, erklärt Modellbahner Krøll. Besonders erfahrene Spieler haben zudem die Option, sich an ein fortgeschrittenes Bedienungspult zu setzen. „Hier gibt es keinen Autopiloten mehr. Man muss selbst die Motorkraft sowie die Bremskraft der Lok- und Zugbremse

Koordinieren parallel den Zugverkehr: Eine Damengruppe zeigt sich auf dem Youtube-Kanal von TrainGamia begeistert, selbst die Züge steuern zu dürfen. Und so funktioniert's: Per Knopfdruck lassen sich die Türen verschließen. Wenn das Signal auf „Fahrt“ springt, wird mit dem Hebel die Geschwindigkeit eingestellt. Der Bildschirm an den Bedienungspulten zeigt mit einem blauen Punkt am Tachometer die Wunschgeschwindigkeit.

einstellen. Bei Steigungen muss eigenständig abgebremst oder mehr Gas gegeben werden.“

Das Konzept kommt super an. Über 95 Prozent der Kunden seien begeistert vom Spielerlebnis. Besonders gefreut hat sich Dominik Krøll über eine Familie, die eigens für TrainGamia aus England angereist war. „Nachdem sie bereits zu viert zwei Stunden hier waren, erhielt ich im Anschluss direkt eine neue Buchung für den Folgetag.“ Und auch auf Google geben sie kund: „Wir hatten eine hervorragende Zeit bei TrainGamia! Die ganze Idee ist sehr gut umgesetzt worden (...).“ Und weiter: „Wir würden es jedem empfehlen, der sich für Züge interessiert, denn TrainGamia bringt Modelleisenbahnen auf das nächste Level.“ Meistens zeigten die Gäste schon während des Spiels ihre Freude, sagt Krøll. Als ein Vater mit seiner Tochter an den Steuerkonsolen Platz nahmen, wunderte er sich jedoch über die lange Stille. Ob alles in Ordnung sei und sie Fragen hätten. Kopfschütteln. Nach zwei Stunden die Überraschung: „Ich habe jetzt nur eine Frage: Wo darf ich mein Bett aufstellen, denn ich möchte hier gerne einziehen.“ Die Freude über das tolle Feedback war enorm. „Das werde ich nie vergessen“, freut sich Krøll über seinen mittlerweile treuen Stammkunden.

Mit dem Start von TrainGamia sei er außerordentlich zufrieden. „Natürlich mussten wir im Laufe der Entwicklungs- und Aufbauphase Kompromisse eingehen, aber es war erst mal wichtig, →

Pinguin auf der Flucht: Auch abseits der Gleistrassen erfreut die Modellbahnanlage mit unterhaltsamen Geschichten.

Alle unter einem Dach: Nebenbahn, Personen- und Güterverkehr werden von den Spielern bei TrainGamia gesteuert.

Urig beleuchtet: Kurz vor Dienstschluss werden am Abend auch noch die letzten Züge sicher ans Ziel manövriert.

→ zu eröffnen." Für die Zukunft habe er noch viele neue Ideen in der Schublade, die auf ihre Umsetzung warten.

Wer nun schon seine Reise nach Kopenhagen plant, sollte wissen: Für Clubmitglieder locken bei den Clubkooperationspartnern exklusive Rabatte. TrainGamia (www.traingamia.dk) gewährt 15 Prozent Nachlass auf den Eintrittspreis sowie auf den Fahrpreis (Bedienen des Steuerpults). Es lohnt sich aber auch, einen Blick auf die Liste der über 120 weiteren Partner zu werfen. Unter www.maerklin.de (siehe Club/Kooperationspartner) finden Sie eine ausführliche Aufstellung mit den aktuellen Sonderkonditionen. Im Kasten unten erfahren Sie, welche weiteren Vorzüge eine Clubmitgliedschaft mit sich bringt. Also schnell registrieren, entdecken und genießen.

Text: Sarah Dannehl; Fotos: TrainGamia

Informationen zur Clubmitgliedschaft erhalten Sie per E-Mail (club@maerklin.com), bei der Clubhotline unter der Telefonnummer +49 (0) 71 61/6 08-2 13 und im Internet unter www.maerklin.de sowie www.trix.de (siehe „Club").

Es lohnt sich, Clubmitglied zu sein

märklin INSIDER CLUB

TRIX CLUB

- 6 x jährlich das Märklin Magazin
- Jahresfilme als Download
- Willkommensgeschenk
- 6 x jährlich die Clubnews
- Clubnewsletter
- Geburtstagsgutscheine
- Exklusive Clubmodelle
- Gratis Katalog und Neuheiten-Prospekte
- Kostenloser Versand im Online-Shop innerhalb Deutschlands
- Gratis Clubjahreswagen
- Vergünstigungen bei Seminaren
- Vergünstigungen bei Clubreisen (nach Verfügbarkeit)
- Clubkarte
- Über 120 Clubkooperationspartner gewähren Clubmitgliedern Rabatte
- Viele Messeveranstalter gewähren Clubmitgliedern vergünstigte Eintrittspreise

Suche

Modellbahn-Elektriker / PC-Fachmann

für meine elektrische, digitale Anlageninstallation mit PC-Einbindung. Gleisbildstellwerk am PC einrichten, Decoder für Weichen und Signale anschließen und einbinden u.s.w.
Anlagengröße 3,85 m x 1,40 m, ca. 40 Signale, 50 Weichen, 1 Drehscheibe, 1 Schiebebühne, 1 Schattenbahnhof.
Einmalige Aufgabe gegen Bezahlung in 44579 Castrop-Rauxel. Sind Sie der Richtige, haben Sie die Zeit? Gerne können Sie mir auch einen Bekannten empfehlen.
Bitte melden bei: K.-H. Kreuzberg, Tel.: 0151-50829331, Mail: k.h.kreuzberg@web.de

WIR ERFÜLLEN MODELLBAHNTRÄUME

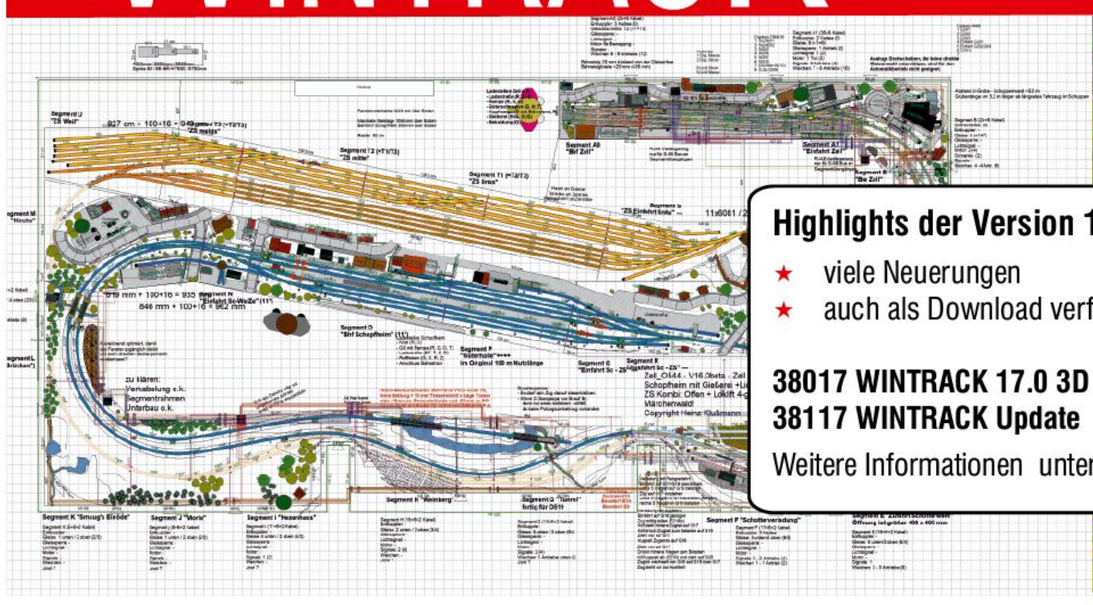
29 Jahre brima 100% QUALITÄT 100% SERVICE 100% KOMPETENZ

Since 1993

brima Modellanlagenbau GmbH
Albert-Einstein-Str. 7 • 55435 Gau-Algesheim
Telefon +49 (0) 67 25 - 308 211 • Telefax +49 (0) 67 25 - 308 212 • brima@brilmayer.de • www.modellanlagenbau.de

29 Jahre Know how
Über 890 Anlagen geplant und 450 Anlagen gebaut.
Delivery and Service Worldwide.

Das Planungsprogramm WINTRACK NEU! Version 17.0 3D



Highlights der Version 17.0 3D
- viele Neuerungen
- auch als Download verfügbar!

38017 WINTRACK 17.0 3D € 99,50
38117 WINTRACK Update € 49,50
Weitere Informationen unter www.modellplan.de

modellplan
... Software + Technik für Modellbahner

Veranstaltungskalender

Im Herbst geht in vielen Eisenbahnmuseen und auf den Strecken der Museumsbahnen die Saison zu Ende. Zuvor zeigen sich kleine und große Lokomotiven aber noch einmal von ihrer schönsten Seite.

Einige Beispiele haben wir auf dieser Seite zusammengestellt. Weitere Anregungen finden Sie auch in der Liste der Clubkooperationspartner unter www.maerklin.de (Bereich Club/Kooperationspartner).

EISENBAHNFEST ZUM ZWIEBELMARKT

99423 Weimar, Samstag und Sonntag, 12. und 13. Oktober 2024
Details: www.eisenbahnmuseum-weimar.de/Termine

Als Event zum Weimarer Zwiebelmarkt veranstaltet der Thüringer Eisenbahnverein TEV im Eisenbahnmuseum Weimar ein Eisenbahnfest. Geplant sind eine Lokausstellung nebst -parade vor dem Lokschuppen, der Besuch von Gastlokomotiven, Führerstandsmitfahrten, eine Modellbahnbörse, eine Kinderbahn und vieles mehr. Geöffnet ist jeweils von 9 bis 17 Uhr, für Fotofreunde bereits ab 8 Uhr.

ALS DIE EISENBAHN MODERN WURDE

70563 Stuttgart, 30. November und 1. Dezember 2024
Details: www.alte-spieleisenbahnen.de

Im Bürgerzentrum bei der Schwabengalerie in Stuttgart-Vaihingen sind am ersten Adventswochenende Lokmodelle in Betrieb zu bewundern, die den rasanten technischen Fortschritt bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vor 100 Jahren widerspiegeln. Die Ausstellung ist geöffnet am Samstag von 12 bis 18 Uhr und am Sonntag von 11 bis 16:30 Uhr.

MODELLBAHNAUSSTELLUNGEN IM HERBST

90427 Nürnberg, zwei Wochenenden im November 2024
Details: www.erster-maerklin-club.de

Der 1. märklin-club Nürnberg lädt zu zwei Modellbahnausstellungen in seine Clubräume in Nürnberg-Buch ein: Am Wochenende 9. und 10. November ist „Tag der offenen Tür“, am Wochenende 23. und 24. November ist „Tag der Modelleisenbahn“. Zu sehen sind eine Modulanlage in H0, eine Spur-1-Anlage, eine H0-Segmentanlage im Bau, eine Spur-Z- und eine Nostalgieanlage. Geöffnet an allen Tagen von 10 bis 17 Uhr.

LOKTOBERFEST UND SAISONABSCHLUSS

85159 Augsburg, Sonntag, 27. Oktober 2024
Details: www.bahnpark-augsburg.de/events

Am letzten Sonntag im Oktober zeigt der Bahnpark Augsburg, was er alles zu bieten hat: Beim „Loktoberfest“ für die ganze Familie pendeln Dampflok-Sonderzüge zwischen Bahnpark und Hauptbahnhof, es gibt von der Modellbahn bis zur echten Dampflok viel zu sehen, die Drehscheibe ist in Betrieb und auch die Mini-Bahn fährt. Geöffnet von 10 bis 16 Uhr.

Weitere Empfehlungen zu Ausflugszielen und Bahnreisen:

	Veranstalter	Details
02763	SOEG mbH, Verlag SSB Medien	www.ssb-medien.de
06112	DB Museum Halle	www.dbmuseum.de
09131	Schauplatz Eisenbahn Chemnitz	www.schauplatz-eisenbahn.de
20457	Hamburg Dungeon	www.thedungeons.com
25840	Modellbahn-Zauber	www.modellbahn-zauber.de
36041	Deutsches-Feuerwehr-Museum	www.dfm-fulda.de
54290	Trierer Spielzeugmuseum	www.spielzeugmuseum-trier.de
64291	Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein	www.bahnwelt.de
72336	Modellbahntreff Zollernalb	www.modellbahntreff-zollernalb.de/modellbahnschau
74889	Technik Museum Sinsheim	www.museum-sinsheim.de
86720	Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen	www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
89537	Steiff Museum	www.steiff.com

	Veranstalter	Details
NL-3013	Miniworld Rotterdam	www.miniworldrotterdam.com
CH-8212	Smilestones AG	www.smilestones.ch

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

NOCH
... wie im Original

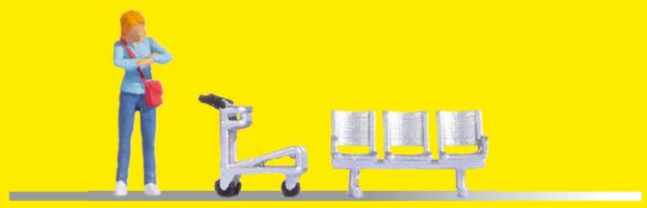
Tiny-Scenes

NOCH Saison-Promotion 2024

Liebenswerte kleine Szenen, die jede Modell-Landschaft mit Leben erfüllen: die Tiny-Scenes von NOCH!

Trotz aufwendiger Handbemalung sind die Tiny-Scenes preislich sehr attraktiv. Verfügbar ab Oktober bei allen Händlern, die an der NOCH Saison-Promotion 2024 teilnehmen.

Entdecken Sie alle 32 exklusiven Tiny-Scenes und teilnehmenden Händler auf ***www.noch.de****!*



HO **16528** Tiny-Scenes „Auf dem Bahnsteig“

HO **16521** Tiny-Scenes „Straßenbau“

HO **16506** Tiny-Scenes „Kaffeestand“

HO **16526** Tiny-Scenes „Lagerarbeit“

HO **16519** Tiny-Scenes „Polizeieinsatz“

HO **16512** Tiny-Scenes „Restaurant“

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

www.noch.de • www.noch.com • ***www.noch.de/facebook***

www.noch.de/youtube

KAUFMANN MODELLBAHNEN
www.kaufmann-modellbahnen.ch
Modellanlagen

ARTIMA®

Versicherung für Modellbahnen.

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

hoffmann.mannheimer.de

Mannheimer

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

Die Mannheimer Versicherung AG ist Märklin Kooperationspartner.

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

märklin magazin

Herausgeber:
Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Stuttgarter Str. 55–57, 73033 Göppingen

Redaktion:
3G Media GmbH: Stefan Bolz, Carsten Rose V.i.S.d.P. (Chefredakteure); Sarah Dannehl, Claus Dick, Mechthild Fendel, Christof Hammer, Lars Harnisch, Rochus Rademacher, Peter Waldleitner

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:
Klaus Eckert, Hanne Günther, Christian Jabs, Frank Mayer, M. T. Nickl, Peter Pernsteiner, Bodo Schenck, Andreas Schumann, Holger Späing

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

Fotografie:
Josef Albert/CC, Christian Bremer, CHme82, Claus Dick, David Dixon/ CC BY-SA 2.0, Eisenbahn-Erlebniswelt Romanshorn, Martin Gobeli, Rudolf Gottgetreu/CC, Franz Hanfstaengel/CC, Werner Hubert/Slg. Eisenbahnstiftung, Christian Jabs, Kötzle Design, L. Löffler, Märklin, Minitrix, Markus Nickl, Peter Pernsteiner, Sammlung Brutzer, Bodo Schenck, Hansjörg Schwertz, Philipp Sucher, SVT Görlitz gGmbH, TrainGamia, Trainini, Wilfried von Tresckow, Trix, Wir Modellbahner

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.

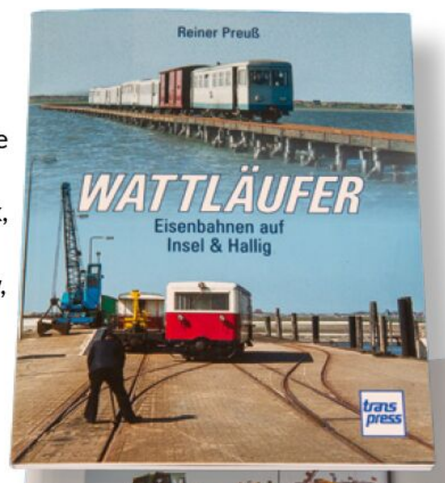
(c) Copyright by Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Postfach 8 60, 73008 Göppingen

Bücher & mehr

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

Reiner Preuß: Wattläufer, Eisenbahnen auf Insel & Hallig

Klein, aber oho! Eine ganz spezielle Form der Eisenbahnromantik bieten die Insel- und Halligbahnen an der deutschen Nordseeküste. Von Borkum bis Sylt sind viele der urigen Fahrzeuge immer noch im Einsatz. Sie gewähren Inselbesuchern nicht nur eine hilfreiche Verbindung zwischen Fähranleger und Inseldorf, sondern auch ein Reiseerlebnis der besonderen Art. Das Büchlein von Reiner Preuß ist 2012 erstmalig erschienen. Für die nun vorliegende Neuauflage wurde es komplett überarbeitet und aktualisiert und gehört unbedingt in das Bücherregal eines jeden Inselbahnfans.



128 Seiten,
ca. 100 Abb.,
Format 21,0 x 17,0 cm,
16,95 EUR
ISBN:
978-3-613-71706-0

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

Heiko Focken (Hrsg.): Eisenbahnen in Deutschland heute. Strecken, Züge, Landschaften

Die Eisenbahnlandschaft in Deutschland verändert sich stetig. Die Vielfalt an Fahrzeugen ist heute größer denn je. Gemeinsam mit 25 namhaften Fotografen hat Heiko Focken hierzu einen besonderen Bildband zusammengestellt. Rund 170 Aufnahmen, meist im Großformat und aus ungewöhnlicher Perspektive, präsentieren die schönsten Seiten der bunten und abwechslungsreichen Schienenwelt Deutschlands. Die Bilder zeigen Szenen von Sylt bis zu den Alpen, vom Ruhrgebiet bis zur Oder, von der Schmalspurbahn im Dampfbetrieb bis zum neuesten ICE. Eine wahre Augenweide für jeden Eisenbahnliebhaber!

192 Seiten,
ca. 170 Abb.,
Format 26,8 x 28,9 cm,
45,00 EUR
ISBN: 978-3-964-53646-4

Bezugsquelle:
über den Buchhandel oder über die GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11 a, 80797 München; www.geramond.de

Edward Broekhuizen: Dampf in der DDR

Am 29. Oktober 1988 fuhr die Lok 50 3559 ihren letzten Zug von Thale nach Halberstadt. Damit endete der planmäßige Einsatz von Dampflokomotiven in der DDR, die bis dahin zu den letzten Dampflok-Eldorados in Europa zählte. Von 1979 bis 1988 dokumentierte der Niederländer Edward Broekhuizen mit zahlreichen Schwarz-Weiß-Aufnahmen das letzte Jahrzehnt dieser zu Ende gehenden Ära. In seinem Buch nimmt er den Betrachter mit auf eine spannende Dampfreise durch Mitteldeutschland in den 1980er-Jahren.

276 Seiten,
ca. 200 Abb.,
Format 28,5 x 22,0 cm,
29,90 EUR
ISBN:
978-3-613-71707-7

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 Online Shop unter www.maerklinshop.de (Bereich „FanShop“) auf Sie. Reinschauen lohnt sich.

JOSWOOD
Lasercut-Bausätze aus dem Bergischen Land
Der Spezialist im Bereich
Industriebauten und Zubehör
Erhältlich im guten
Fachhandel oder direkt bei:
joswood GmbH – LaserCut-Bausätze
Steinbeck 54 im Hinterhaus
42119 Wuppertal
www.lasercut-shop.de
jos@joswood-gmbh.de
02 02 - 496 479 0
www.joswood-gmbh.de
Tabakwaren . Eis . Getränke
Erinnerungen an den Sommer
Nibbensieler Krabbenbrötchen

www.sommerfeldt.de
Stromabnehmer
made in Germany
10% Rabatt
für Neukunden
über Gutscheincode
in Online-Shop
Instagram
Oberleitung
made in Germany
Besuchen Sie unseren Online-Shop - www.sommerfeldt.de
Sommerfeldt Oberleitungen + Stromabnehmer GmbH
Friedhofstr. 42 ▪ 73110 Hattenhofen ▪ Tel: +49 (0) 7164/3195 ▪ Fax: +49 (0) 7161/5786 ▪ info@sommerfeldt.de
Besuchen Sie uns auch auf Facebook!
www. SOMMERFELDT .de

16. INTERNATIONALE
MODELLBAU MESSE
MESSE RIED
19.-20. OKTOBER 2024
MODELL EISENBAHN
RC MODELL BAU
LEGO®
Erlebe Modellbau
PLASTIK- & KARTON
PLAYMOBIL®
TICKET & INFOS
SCAN MICH
ORF OÖ
Weil wir OÖ lieben
seit 1867 MESSE RIED
OÖNachrichten

AKTUELLE KATALOGE

NEU!

Märklin Herbst-Neuheiten Prospekt 2024

Märklin Gesamtkatalog 2023/2024

NEU!

TRIX H0 Herbst-Neuheiten Prospekt 2024

TRIX H0 Hauptkatalog 2023/2024

NEU!

MINITRIX Herbst-Neuheiten Prospekt 2024

MINITRIX Hauptkatalog 2023/2024

NEU!

LGB Herbst-Neuheiten Prospekt 2024

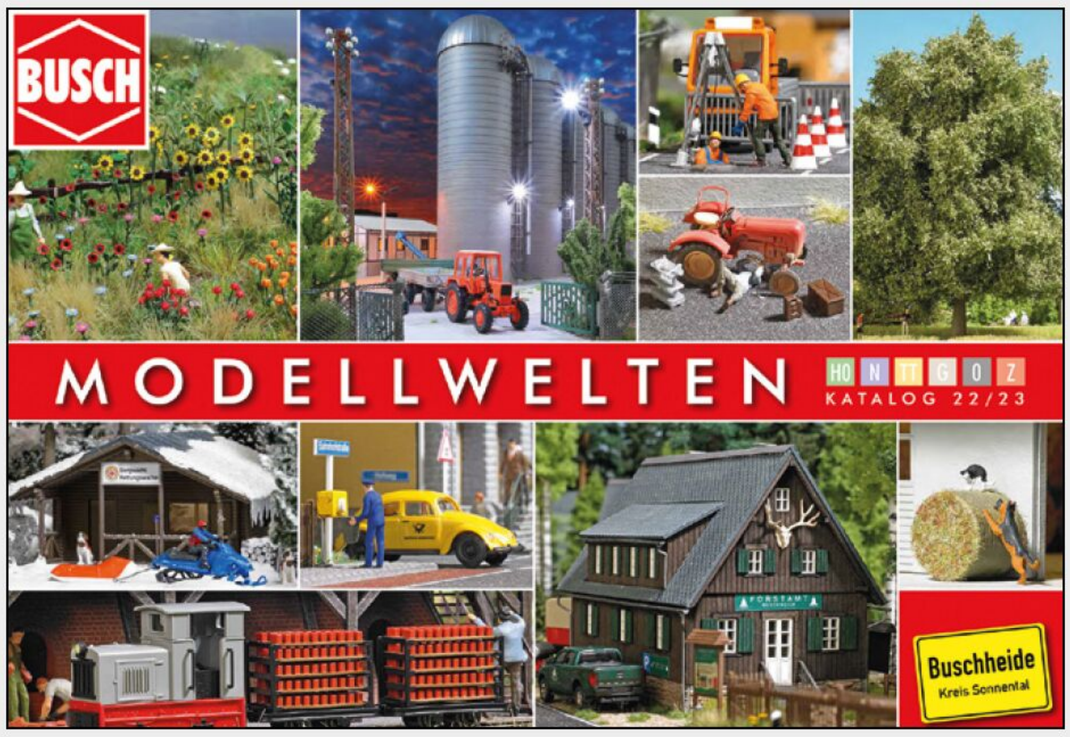
LGB Katalog 2024

Märklin Start up/Märklin my world Katalog 2024

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

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

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



BUSCH GmbH & Co. KG

Katalog Modellwelten 2022/23
Mit Neuheitenprospekt NEWS 2024
Postfach 1260, 68502 Viernheim,
8,– Euro (Scheck o. Bfm.)
E-Mail: info@busch-model.com,
Internet: **www.busch-model.com**

Vorschau

Die Ausgabe 06/2024 des Märklin Magazins erscheint im Dezember 2024!

MODELL & TECHNIK

Weihnachtszeit ist Märklin Zeit
Vorbereitung auf das große Fest: An Weihnachten hat die Modellbahn in vielen Familien ihren festen Platz unter dem Lichterbaum. Damit die Augen noch mehr strahlen können, halten Märklin, Trix und LGB auch in diesem Herbst wieder einen bunten Strauß von tollen Angeboten bereit. Wir stellen die Highlights für die festliche Zeit vor und schauen uns die Weihnachts-Startpackungen näher an.

40 JAHRE MÄRKLIN DIGITAL

Weltpremiere 1984: erstes digitales Steuersystem für die Modellbahn
Keine andere Entwicklung hat die Modellbahn so stark verändert wie die Digital-Technik. Vorbei die Zeit, in der es nur mit Aufwand möglich war, ganze Anlagen und Fahrabläufe zu steuern. Märklin war und ist der Pionier der Digital-Technik. Mit der Einführung der Central Station und neuen, noch leistungsfähigeren Decodern (mfx, mfx+) steht heute eine umfangreiche Spiele- und Erlebniswelt zur Verfügung.

ANLAGENBAU

Auf der Anlage wird es lebendig
Unsere Schritt-für-Schritt-Bauanleitung für eine Modellbahnanlage biegt auf die Zielgerade ein. In den bisherigen Folgen haben wir gezeigt, wie Sie vom Unterbau bis zu den Feinheiten der Landschaftsgestaltung eine schöne Anlage mit vielen Spielmöglichkeiten bauen können. Doch noch wirkt das alles ein wenig kahl. Mit Figuren, Autos und Details im Maßstab 1:87 kehrt jetzt Leben ein.

VORBILD

Das Phänomen vom Gotthard
Die Faszination, die von den Schweizer „Krokodilen“ ausgeht, ist seit ihrem ersten Erscheinen auf der Gotthardstrecke im Jahr 1919 ungebrochen. Was die Gelenkloks aus dem Hochgebirge so besonders macht, welche Varianten noch bestaunt werden können und wie die Märklin Modelle der Ce 6/8 die Popularität der Vorbilder zusätzlich befeuern, ergründen wir in der nächsten Ausgabe.

Die Lichtschacht-abdeckung schützt vor Starkregen und Hochwasser!

modasafe

Die Lichtschachtabdeckung,
die schützt.

WASSER-, SCHMUTZ- UND EINBRUCHSCHUTZ

Vorteile durch modasafe Lichtschachtabdeckungen!

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

Modahum GmbH
Weihermühle 2
82544 Egling

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

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

info @ moda-safe.de

www.moda-safe.de

Ausschneiden und abschicken!

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

Name

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

Lichtschachtbreite (cm) Lichtschachtlänge (cm)

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

Überzeugen Sie sich persönlich von den Vorteilen der modasafe Lichtschachtabdeckung:

Baumesse Bad Dürkheim

Fr 08. – So 10. Nov. 2024
10:00 – 18:00 Uhr
Wurstmarktplatz
(Grosse Allee)
67098 Bad Dürkheim
Halle 2, Stand 2.440

Heim + Handwerk München

Mi 27. Nov. –
So 01. Dez. 2024
9:30 – 18:00 Uhr
Am Messesee
81829 München
Halle B5, Stand B5.408

Keine graue Maus!

EUROTRAIN®
... fährt für idee+spiel

Folge uns auf
Instagram

Abbildung zeigt Vorserienmuster

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

EUROTRAIN® EXKLUSIV märklin

Verfügbar ab Oktober 2024

Limitierte Sonderauflage – Solange der Vorrat reicht.

H0 4-achsiger Schiebeplanenwagen

- Bauart Rilns
- Privatwagen der AAE Cargo, ehemals Green Cargo
- Spezifische Ausführung des Unterbodens
- Pufferhöhe nach NEM
- Viele angesetzte Details
- Drehgestelle Typ Y25

H0 | VI | AAE | ~ | 229 mm

Art.-Nr. 47163

€ 49,99