

mārklin

Die ganze Welt der Modellbahnen
Juni | Juli 2025

magazin



Das sind die Neuen

So vielseitig sind die Sommer-Modelle von Spur Z bis 1

**TRIX** Schwäbische Erzzüge

Deutsches Krokodil zeigt Stärke als schwere Güterzuglok in Minitrix an der Geislinger Steige

Wenn Modellbahn bildet

Von der Lehrwerkstatt bis zur Hochschule sorgen Märklin Produkte für praktisches Lernvergnügen

Königsklasse im Detail

12 Seiten Spur-1-Beilage mit allen Neuheiten zum Rausnehmen und beeindruckende Märklin 1-Anlage



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

**EXKLUSIV
NUR BEI UNS**

Samms mit Max Bögl Nebenträger

H0 VI 189 €-3 Auflage 1000
märklin H0



Rahmen des Schwerlastwagens aus Metall. Dreiachsige Spezialdrehgestelle. Es liegen 12 Rungen und 2 Überfahrklappen unten bei. Vorbildgerechtes Betonfertigteil als Beladung.

~ 48749 / 11753175 **89,99**

Fiat 500 „Kleiner Feigling“

H0 Auflage 500
BÜSCH



Werbefahrzeug eines Spirituosenherstellers mit Aufsteller in Form einer Flasche mit beidseitigem Aufdruck.

48737 / 31388864 **29,99**

Schwerlastwagen Rlmmps 651 mit THW MAN

Erhältlich ab August 2025

H0 V 124 €-3 Auflage 1000
märklin H0



Rahmen des Schwerlastwagens aus Metall. MAN 3-Achser THW Kipper von Schuco aus Metall und Kunststoff. Haltekeile zur Befestigung liegen bei.

~ 48836 / 11759505 **94,99**

Rungenwagen Res Max Bögl mit Wandscheiben

Erhältlich ab Juli 2025

H0 VI 229 €-3 Auflage 1000
märklin H0



Viertes Modell aus der Serie Hallensystem Max Bögl.

~ 47167 / 11759491 **89,99**

Schwerlastwagen Kbs mit THW-LKW

H0 IV 157 €-3 Auflage 1000
märklin H0



Mit separat angesetzter Handbremsbühne. Beladen mit einem Mercedes-Benz NG 5t Pritschen-LKW des THW von der Firma Herpa. Einsteckbare Rungen und ein Ladegestell liegen separat bei.

~ 45059 / 11753159 **59,99**

Schiebeplanwagen GATX

Erhältlich ab Oktober 2025

H0 VI 136 €-3 Auflage 1000
märklin H0



Wagen mit geschlossener Plane und angesetzten Griffstangen. Drehgestelle der Bauart Y25.

~ 47231 / 11759858 **44,99**

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, MCTDS

IHR MC-FACHGESCHÄFT

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

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04286 91650

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

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

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

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

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

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

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

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

moha-tech e.K. - Der Modelleisenbahnläden
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326 7013171

Spiel + Freizeit Zinzhäfer
Solltudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141 925611

Spiel + Freizeit Korb-Rau
(Spielwaren Reimann GmbH)
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161 72577

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

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

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

Schreib- und Spielwaren Dutz
(Dutz 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.: 08954 479091

Die Spielzeugkiste
(Inh. Michael Golombek)
Ebersberger Str. 21, 85570 Markt Schwaben
Tel.: 08921 4290576

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

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

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

Spielwaren Härte
(Inh. Matthias Franz e. Kfz.)
An der Säge 3, 87640 Briesenhofen
Tel.: 08342 420990

Leo's Modellbahn-Store
Fürther Straße 16, 90587 Siegsdorf,
Tel.: 0911 753175

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

Spiel + Freizeit Nulstein
Regenburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471 701211

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

Harlaar Modellbahnen V.O.F.
Badhoevelaan 53,
NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: +31 20 6594944

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

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

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



Ihr schneller Klick zu uns!

gleich reinklicken

Einfach QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.



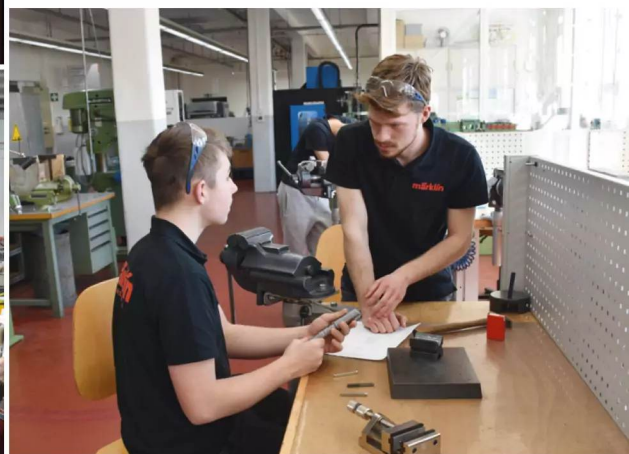
www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com



Alpenpanorama im Eisenbahnmuseum Schwarzwald: Eckard Jehles Anlage in Spur Z.



^ Ausbildung und Modellbahn passen gut zusammen, bei Märklin (Bild), an der Uni oder bei der Bahn.

< Besuchermagnet auf der Intermodellbau in Dortmund war die Enthüllung der Neuheiten.

Spaß kennt keine Größe

Liebe Freunde der Modelleisenbahn,

selten gab es an einem Messestand von Märklin ein derartiges Gedränge wie in diesem Jahr auf der Dortmunder Intermodellbau. Kein Wunder, schließlich wurden dort gleich zwei mit Spannung erwartete Neuheiten enthüllt. Da war zum einen der „AC/DC Rock N Roll Train“, der nicht nur die Hardrockfans in Verückung versetzte. Zum anderen sorgte der gut fünf Meter lange „Edelweiss“-Expresszug in Spur 1 für Staunen – wann bekommt man schon die große Modellbahnbaukunst in einer derartigen Perfektion zu sehen?

Alles über diesen beeindruckenden Zug im Maßstab 1:32, aber auch über weitere Top-Modelle in der Königsspur steht in der zwölfseitigen Beilage. Wie die Spur 1 in Szene gesetzt werden kann, zeigt Märklin Freund Günther Blach. Gleich mehrere Beiträge widmen sich zudem den Sommer-Neuheiten aller

Spurweiten. Märklin und Trix haben da echte Highlights, die mit ihrer detailgetreuen Umsetzung und vielen technischen Feinheiten eine Menge Spielvergnügen auf die Modellbahn bringen – egal wie klein oder groß.

Um Vergnügen ganz anderer Art geht es beim Thema Ausbildung. Von der Technischen Universität in Graz bis zum Schulungszentrum der Deutschen Bahn in Frankfurt werden Modellbahnen genutzt, um Lerninhalte verständlich zu machen. So macht Lernen viel mehr Spaß. Und Märklin, selbst ein engagierter Ausbildungsbetrieb mit eigener Lehrwerkstatt, unterstützt diese Projekte natürlich gern. Etwas lernen kann man auch von Eckard Jehle, dessen Spur-Z-Anlage im Eisenbahnmuseum Schwarzwald zu sehen ist. Sie zeigt ein ganzes Bündel schöner Gestaltungsideen, die auch für die Freunde anderer Spurweiten interessant sind.



Die Dampfloks der Serie 13 und der „Edelweiss“-Express zeigen ihre ganze Pracht in der 12-seitigen Spur-1-Beilage.

Viel Vergnügen beim Lesen!

Stefan Bolz *Carsten Rose*

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



12

^ Vielseitig sind die Neuheiten des Sommers in allen Spurweiten.
v OSGEMEOS verwandeln einen Wagen in ein Kunstwerk.



32



28

^ Der VT 18.16 kehrt wieder – im Original und als Modell.
v Märklin Freund Günther Blach genießt seine Spur-1-Anlage.



64

Wichtige Modelle in dieser Ausgabe

- 12 **H0:** Dampflokomotive 18 314, BR 101 „Elefantenexpress“, BR 194, Diesellokomotive BR 217, Dampflokomotive BR 92, Museumszug mit „Albatros“, BR 193 im Güterverkehr, Diesellokomotive Serie 59, Elektrolokomotive Serie Ce 6/8 I, AC/DC Rock N Roll Train
- N:** BUG „Vectron“, Tenderlokomotive 4773 Gattung R 3/3
- Z:** Kessel-Dampftriebwagen, Diesellokomotive V 80, RAe TEE II
- 1:** Edelweiss-Pullman-Express
- 22 **H0:** Elektrolokomotive Ae 6/8
- 26 **H0:** Zweikraftlokomotive BR 249
- 28 **H0:** Schnelltriebwagen VT 18.16 Bauart „Görlitz“
- 32 **H0/1:** Message Wagons OSGEMEOS
- 38 **N:** Elektrolokomotive E 9305
- 42 **H0:** Dampflokomotive BR 66

Aktuell

- 6 **Neues rund um die Modellbahn**
Vorschau auf die IMA, erfolgreiche Messetage, Märklin macht sich klimafit, Vorbild „Eurodual“, historische Dampflokomotive im neuen Look, Schüler entwickelt Prüfadapter.

Modell & Technik

- 12 **Die fehlen noch auf Ihrer Anlage**
Die Sommer-Neuheiten 2025 von Märklin und Trix zaubern Modellbahnfans ein Lächeln ins Gesicht.
- 18 **Märklin Digital – ein Spiel mit Karten**
Lokkarten bieten viele Vorteile: Mit ihnen können Lok-Einstellungsdaten gesichert werden – praktisch bei DCC-Systemen.
- 22 **Der große Wurf für den Löttschberg**
Die Elektrolokomotive Ae 6/8 zeigte ihre Muskeln auf der Löttschbergstrecke und punktete außerdem mit ihrem guten Aussehen.
- 26 **Unterwegs auf allen Gleisen**
Die Zweikraftlokomotiven der BR 249 sind vielseitig einsetzbar. In 1:87 kommen sie nun in einer interessanten Variante aufs H0-Gleis.

- 28 **Wiederkehr eines Schienenstars**
Eisenbahnfreunde machen derzeit einen VT 18.16 wieder fahrfähig. Den legendären Schnelltriebwagen gibt es bald auch in H0.
- 32 **OSGEMEOS bringt Kunst auf die Schiene**
Märklin hat das brasilianische Künstlerduo zur Gestaltung eines Wagens inspiriert.
- 38 **Minitrix: südwestdeutscher Eisenerzzug**
Elloks der BR 93 transportierten einst Erz aus Geislingen zu den Eisenhütten.
- 42 **Das zweite H0-Clubmodell 2025**
Exklusiv für Clubmitglieder gibt es die Dampflokomotive 66 002 und ein Wagen-Set.
- 44 **Neu im Fachhandel**
Auf geht es zum Fachhändler, dort gibt es aktuelle Modelle von Märklin und Trix.

Spezial

- 48 **60 Jahre Märklin Magazin**
Das Märklin Magazin begleitet seit sechs Jahrzehnten die technischen Fortschritte rund um die Märklin Modelle.
- 56 **Technik: Zinkkunstwerke**
In der Gießerei verwandelt sich Zinkschmelze in hochwertige Modellgehäuse.

48



- ^ Seit 60 Jahren begleitet das Märklin Magazin die technischen Innovationen.
 v Fünf Gestaltungsideen mit Witz und Verstand in Spur N.



- ^ Aktuelle Modelle, spannende Geschichten: das Spur-1-Special als Beilage.



- ^ Im Eisenbahnmuseum Schwarzwald lockt eine spektakuläre Gebirgsbahn in Spur Z.



- ^ Modellbahnen machen Ausbildung spannend.

- 60 Chronologie von Märklin: 1888–1890
 Die Brüder Eugen und Karl Märklin führten die elterliche Firma nach dem Tod ihres Stiefvaters erfolgreich weiter.

Anlagenbau

- 64 Begegnungen in der Königsspur
 Auf der überwältigenden Spur-1-Anlage von Günther Blach gehen Alt und Neu eine zauberhafte Verbindung ein.
- 72 Anlagenplanung für Aufsteiger, Teil 137
 Eine klassische Gleis-Acht kann für erstaunlich viel Abwechslung sorgen.
- 78 Rund ums Gleis: die Welt am Wasser
 Bäche und Seen sind bei Modellbahnern beliebte Landschaftselemente.
- 80 N-Gestaltung mit Witz und Verstand
 Einblicke: Diese Anlagenbauer haben besondere Gestaltungsideen umgesetzt.
- 90 Spur Z: Alpenidylle im Schwarzwald
 Die Anlage „Oberstdorf“ in Schramberg hat Gebirge und viel Fahrbetrieb zu bieten.
- 96 Anlage Märklineum, Abschnitt 21
 Gärten und Wiesen sind doch eh immer das Gleiche in Grün? Nicht im Märklineum.

Vorbild

- 102 Besser lernen mit der Modellbahn
 Ob bei Informatik-Studenten in Österreich oder angehenden Stellwerks-Mitarbeitern in Deutschland – Märklin hilft, komplexe Prozesse zu verstehen.

Community

- 112 Auf dem Weg zum Modellbahn-Profi
 Eine Ausbildung bei Märklin in Göppingen sorgt für einen optimalen Start in den Beruf, etwa als Industriemechaniker.
- 114 Kein Platz? Kein Problem!
 Mobiler Spielspaß: Unser Leser Michael Rieger hat eine kompakte Anlage gestaltet, die man schnell auf- und abbauen kann.

Service

- 11 Märklin Online
 47 Shops & Stores
 118 Veranstaltungen
 120 Bücher/Impressum
 122 Vorschau

Spur-1-Beilage: 12 Seiten zur Königsspur

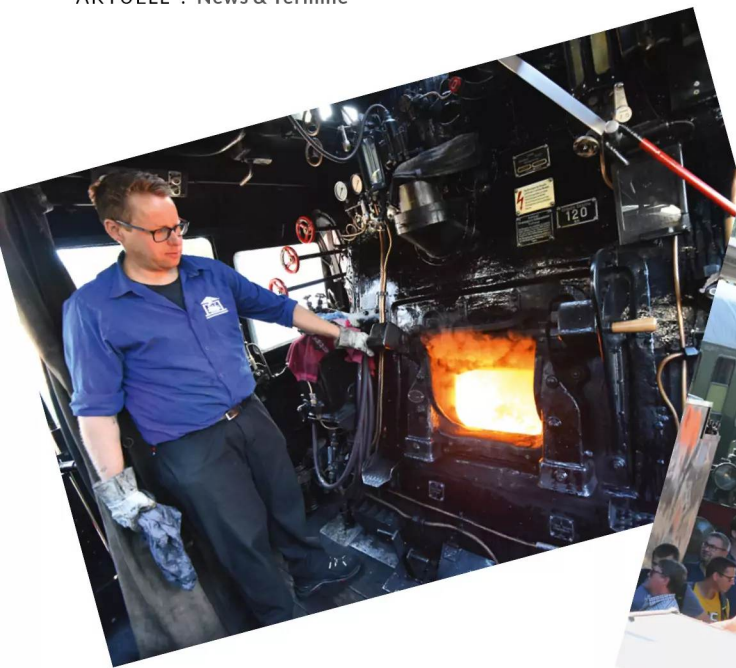
Zeichenerklärung

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

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



märklin Tage
INTERNATIONALE
MODELBahn
AUSSTELLUNG
19.-21. September 2025 in Göppingen



Drei Tage Bahn-Spektakel

Vom 19. bis 21. September ist es wieder so weit: In Göppingen dreht sich bei den 14. Märklin Tagen und der 40. Internationalen Modellbahn-Ausstellung (IMA) wieder alles um die kleine und die große Eisenbahn: Am Bahnhof kann man drei Tage lang Loklegenden aller Traktionen bestaunen (und teilweise mitfahren), während die weiteren Locations Märklin Stammwerk & Märklineum, EWS Arena, Stauferpark und Leonhard-Weiss-Areal der Modellbahn und der Gleis-

technik gewidmet sind. Einen Einblick in die Herstellung von Modellen bietet der Werksrundgang im Stammwerk (Freitag und Samstag), während im Märklineum einzigartige Exponate aus der 160-jährigen Firmengeschichte von Märklin zu sehen sind. Der Treffpunkt für Gartenbahner und Spur-G-Fans ist die EWS Arena. Im Stauferpark schlägt das Herz der Internationalen Modellbahn-Ausstellung. Auf über 9.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche dreht

sich alles um die kleine Eisenbahn (von Spur Z bis Spur 1), während im Außenbereich eine große Spielfläche mit Bewirtung für Abwechslung sorgt. Wer sich über die Gleistechnik informieren will, für den ist das Leonhard-Weiss-Areal sicherlich ein Hotspot. Imposante Schienenfahrzeuge – von der Universalstopfmaschine bis zur „Dual Mode“-Lok – sind zu sehen. Weitere Informationen rund um das Mega-Ereignis in Göppingen finden sich unter www.maerklin.de ➤

Text: MM; Fotos: Claus Dick, Kötze, MM



Märklin macht sich „KLIMAFit“

Modellbahnhersteller beteiligt sich an Projekt zum betrieblichen Klimaschutz.

Von der Photovoltaikanlage auf dem Dach bis zum LED-Panel im Büro: Märklin engagiert sich in seinen Werken schon seit Jahren mit großem Einsatz für den Umweltschutz. Das Traditionsunternehmen investiert viel in die energetische Optimierung von Firmengebäuden, in neue Maschinen und Anlagen. Und nimmt seit Kurzem auch an der Initiative „KLIMAFit“ teil: Bei diesem Projekt des Landkreises Göppingen werden Unternehmen von Experten der CMC Sustainability GmbH bei der Erstellung einer Treibhausgasbilanz unterstützt. Gemeinsam erarbeiten die Teilnehmer außerdem ein Maßnahmenpaket zur Reduzierung von Emissionen.

In den kommenden sechs Monaten treffen sich die Vertreter von fünf namhaften Unternehmen aus dem Landkreis Göppingen mit den Nachhaltigkeitsexperten der CMC in Workshops und bei

Vor-Ort-Terminen. Erstes Ziel ist es, in jedem Betrieb den Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen systematisch zu erfassen und eine Klimabilanz zu erstellen. Darauf aufbauend werden dann verbindliche Leitlinien für jeden Standort festgelegt, aus denen dann unternehmensspezifische Klimaziele abgeleitet und konkrete Maßnahmen beschlossen werden.

Ein wesentlicher Baustein ist außerdem die Schaffung einer Organisationsstruktur innerhalb der beteiligten Unternehmen. Dies schließt die Ernennung eines Klimaschutzbeauftragten genauso ein wie die Sensibilisierung aller Mitarbeiter.

In einem ersten Workshop in den Räumen der IHK Bezirkskammer Göppingen haben sich die Teilnehmer zur Auftaktveranstaltung getroffen. Christian Meichle, Geschäftsführer der CMC-Bera-

tungsgesellschaft, unterstrich die Bedeutung des Themas. Ein Unternehmen, das sich für den Klimaschutz engagiert, erfüllt zum einen die Berichtspflichten und wird zum anderen den wachsenden gesellschaftlichen Anforderungen gerecht. Auch der Erfahrungsaustausch und die Vernetzung über das eigene Unternehmen hinaus liefern wertvolle Impulse. Nach Abschluss erhalten die Unternehmen zudem eine Auszeichnung als zertifizierter „KLIMAFit-Betrieb.“

Märklin gehört zu den fünf Teilnehmern des Projekts.



Was ist KLIMAFit?

KLIMAFit ist ein Projekt des Landkreises Göppingen und wird vom Landesministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft gefördert. Mit der Teilnahme am Projekt möchten wir unseren Beitrag zum Klimaschutz leisten, unsere Emissionen senken und unsere Prozesse selbstständig hinterfragen.

Was wollen wir mit KLIMAFit erreichen?

Über einen Zeitraum von rund 9 Monaten hinweg nehmen wir gemeinsam mit weiteren Projektteilnehmern an der KLIMAFit Workshop-Reihe teil und werden durch die Expertise und Erfahrung der CMC Sustainability GmbH bei der Erstellung unserer Treibhausgasbilanz unterstützt. Gemeinsam werden wir zudem ein Maßnahmenpaket zur Reduzierung von Treibhausgasen ausarbeiten.

Was bedeutet KLIMAFit für unsere Mitarbeiter?

Mit der Teilnahme am KLIMAFit Projekt möchten wir alle Beschäftigten motivieren, sich ebenfalls mit dem Thema Klimaschutz zu beschäftigen. Wir wünschen und erfordern eine rege Beteiligung. Haben Sie Ideen oder Vorschläge? Gerne können Sie sich an die oben genannten Ansprechpartner wenden.

WWW.KLIMAFIT-BW.COM



Gernot Irgart von der IHK Bezirkskammer Göppingen begrüßt die Teilnehmer.

Text: MM; Foto: CMC Sustainability GmbH

Erfolgreiche Tage in Dortmund

Text und Fotos: sb

Die Intermodellbau in Dortmund war für das Haus Märklin einmal mehr ein voller Erfolg. An allen Messetagen war das Interesse an den mitgebrachten Modellneheiten sehr groß. Insbesondere die mit großer Spannung erwartete Präsentation des Rock N Roll Trains im AC/DC-Look sorgte für einen regelrechten Ansturm auf den Märklin Stand in Halle 4. Geschäftsführer Wolfrad Bächle stellte den außergewöhnlichen Zug persönlich vor und nahm sich anschließend viel Zeit für die Fragen der Messebesucher (Bild unten, siehe auch Seite 16).

Einen weiteren Grund für hochzufriedene Gesichter bescherte die Preisverleihung zum Goldenen Gleis am Abend des ersten Messetages: Bei der Leserwahl der nationalen Modellbahnzeitschriften konnten sich Märklin und Trix erneut über fünf erste Plätze freuen. Das Eisenbahn Magazin, die Miba und der Modelleisenbahner hatten ihre Leser nach ihren Lieblingsmodellen aus dem vergangenen Jahr gefragt. Die Resonanz war einmal mehr groß, schließlich hatte das Jahr 2024

einige hochinteressante Modelle sowie Zubehörteile hervorgebracht. Märklin konnte sich in der Kategorie „Elektrofahrzeuge in H0“ mit dem ET 85 durchsetzen (Art. 39853). Die detailreiche Neukonstruktion, bestehend aus Trieb- und Steuerwagen, gefiel den Lesern ebenso wie der Akkutrriebwagen ETA 150, der die Wahl in der Kategorie „Triebfahrzeuge Z“ gewann (Art. 88250).

Auch in der Königsspur führte kein Weg an Märklin vorbei. In der Kategorie „Triebfahrzeuge 1“ holte sich der beeindruckende Big Boy (Art. 55990) den obersten Platz auf dem Siegerpodest. Sein kleinerer Bruder, das Big Boy-Modell von Minitrix, gewann die Kategorie „Ausländische Triebfahrzeuge Spur N“ (Art. 16990). Mit dem ersten Preis in der Kategorie „Reisezugwagen in H0“ gelang Märklin zudem etwas Besonderes: Hier siegte die Zugpackung „Metropolitan Express Train“ (Art. 26931), die Märklin zusammen mit Piko entwickelt hat. Nicht nur das Modell, sondern auch die Zusammenarbeit der Unternehmen erntete bei der Gala viel Lob.

Im Auge des (An)Sturms: Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle präsentiert den Rock N Roll Train.



Preisübergabe an Leiter Marketing Jörg Iske (li.) ...



... Leiter des Auftragszentrums Hans-Dieter Kölle ...



... Leiter Produktmanagement Reinhard Reindl ...



... Vertriebsleiter Gunther Schneider (re.) ...



... und Benjamin Strobelt, Leiter Einkauf und Logistik.

Prüfadapter fürs Märklin Gleis

Modellbahner kennen diese Situation: Der Regler ist aufgedreht, aber die Lok fährt nicht. Als Erstes prüft man nun, ob an den Schienen überhaupt Spannung aufliegt. Die rustikale Methode mit dem Schraubenzieher ist hier nicht zu empfehlen. Und die Suche mit dem Multimeter ist ziemlich aufwendig. BOGY-Praktikant Julius hatte bei der wemonte AG eine



andere Idee: Der Schüler entwickelte während seines Praktikums bei dem Hersteller von Prüfgeräten für industrielle Fertigungsanwendungen einen Schienen-Prüfadapter für das Märklin Gleis. Vereinfacht gesagt, ist dies ein länglicher abgefederter Kontakt in der Mitte einer an die Schienen angepassten Maske, der den Mittelleiter kontaktiert. Ein in einer der Schienenvertiefungen liegender Kontakt bildet den Gegenpol. Durch die klug gewählte Form des zentralen Kontaktes ist es egal, an welcher Stelle der Prüfadapter auf die Schiene gehalten wird. Der Adapter kann sogar in hoher Geschwindigkeit über einen Verbund an Schienen



Text: MM; Foto: wemonte AG

gezogen werden und trotzdem eine Spannung sicher detektieren. Mit seiner Entwicklung hat Julius nicht nur Daniel De Monte, Vorstand der wemonte AG, überzeugt. Auch Märklin war begeistert und hat beide zu einem Besuch ins Märklineum eingeladen. Verbunden mit einer weiteren Einladung: Falls Julius später im Studium ein Praktikum benötigt, kann er sich gern bei Märklin Engineering bewerben (www.maerklin-engineering.com). ➤

Julius während seines Praktikums mit Ansprechpartner Daniel De Monte (rechts).

Flexibel unterwegs

Der europäische Güterverkehr ist im Wandel. Künftig sollen deutlich mehr Güter auf die Schiene. Gleichzeitig soll der Verkehrssektor möglichst rasch klimaneutral werden. All dies geht nur mit neuer Technik: Die Digitalisierung hilft, Abläufe zu optimieren. Und auch die Lokhersteller lassen sich etwas einfallen: Stadler zum Beispiel bietet mit der sechssachsigen „Eurodual“ eine vielseitige Lokomotive der neuesten Generation an. Mit bis

zu 500 kN Zugkraft kann sie längere und schwerere Züge mit nur einer Lok befördern. Ihre beiden leistungsstarken Antriebssysteme ermöglichen den Gütertransport sowohl unter Fahrdraht als auch auf nicht elektrifizierten Streckenteilen. Das innovative Antriebskonzept bietet eine Motorleistung von 6.000 Kilowatt im Wechselstrombetrieb. Alternativ steht ein Dieselaggregat mit 3.000 Kilowatt zur Verfügung. Dieses ist so ausge-

legt, dass es die Leistung der Lok auf Gleichstromstrecken verstärken kann. Die hochmodernen Motoren sind zudem für den Einsatz alternativer Kraftstoffe vorbereitet. Eine Energierückgewinnung beim Bremsen hilft, den Energieverbrauch zusätzlich zu senken.

Aufgrund ihrer modularen Bauweise kann die Lokomotive problemlos nachgerüstet werden, sollten sich Anforderungen ändern. Auch ist beispielsweise eine Ausrüstung mit digitalen automatischen Kupplungen (DAC) möglich. Der Schweizer Hersteller verspricht mit der „Eurodual“ eine optimale Lösung für den länderübergreifenden Güterverkehr – die mit ihrem markanten Aussehen bestimmt auch Modellbahnern gefällt. ➤



Text: MM; Foto: Stadler

Gebaut für den Güterverkehr der Zukunft: die „Eurodual“ von Stadler.



Modellbahn zum Anfassen: mit Märklin durch den Messefrühling

Das Frühjahr ist traditionell eine wichtige Zeit für Modellbahner, denn jetzt kann man auf diversen Messen die Neuheiten des Jahres live erleben. Auch Märklin nutzte die großen Events, um mit den Besuchern ins Gespräch zu kommen.

Auf der Faszination Modellbahn in Mannheim etwa waren Anfang März am Stand von Märklin, Trix und LGB zahlreiche Modelle erstmals zu sehen. Ebenfalls eine gern genutzte Gelegenheit, sich einem aufgeschlossenen Publikum zu

präsentieren, bot die Retro Classics Ende Februar in Stuttgart. Bei der größten Messe für Automobile mit Charakter zeigte Märklin eindrucksvoll, dass technikbegeisterten Autofans auch bei einer Modellbahn das Herz aufgeht. ➤

Interesse an Märklin bei der Faszination Modellbahn (links) und bei der Retro Classics.

Foto: Technoseum



„Eschenau“ im neuen Look

Im Mannheimer Technikmuseum TECHNOSEUM ist sie ein Star: Mehrmals täglich fährt die württembergische T3-Lokomotive „Eschenau“ über die 300 Meter lange Strecke zwischen Museum und Park. Ende 2022 bereitete allerdings ein defekter Kessel dem Dampfvergnügen ein jähes Ende. Nach zweijähriger Restaurierung ist die Lok von 1896 nun wieder einsatzbereit. Ein Team um den Restaurator für Schienenfahrzeuge Günther Theis hat der Veteranin einen neuen Kessel verpasst und die Zeit genutzt, um auch Details wie Wasserstandsanzeiger und Schmiergefäße wiederherzustellen. Außerdem habe sich die Fachleute die Lackierung der „Eschenau“ näher angesehen. Schon seit Längerem war klar, dass die bisherige grasgrüne Farbe historisch nicht korrekt war. Mit großer Akribie machte sich Günther Theis auf die Suche – und fand am Führerhaus als unterste von zehn Farbschichten die Originalfarbe von 1900. In diesem Graugrün mit schwarzer Rauchkammer, Schornstein und Dach geht die Dampflok nun wieder auf die Strecke. Fünf Mal am Tag rollt sie aus dem historischen Bahnhof des Museums, das Clubkooperationspartner von Märklin ist. Details unter www.technoseum.de ➤

Buntes Programm im Märklineum

märklineum



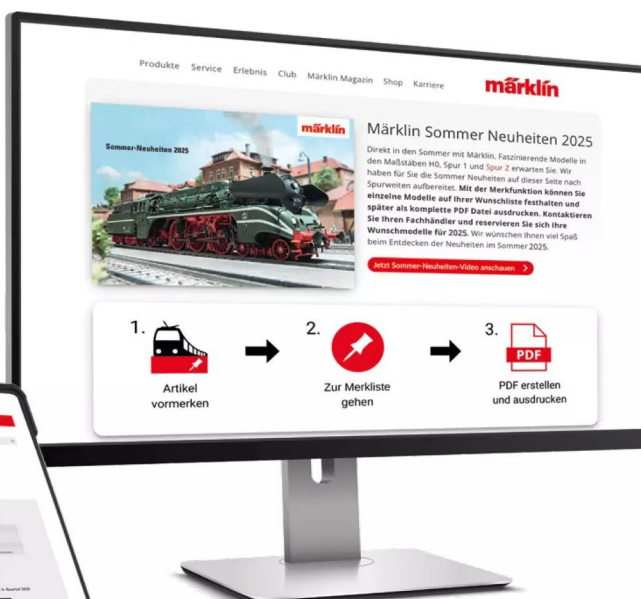
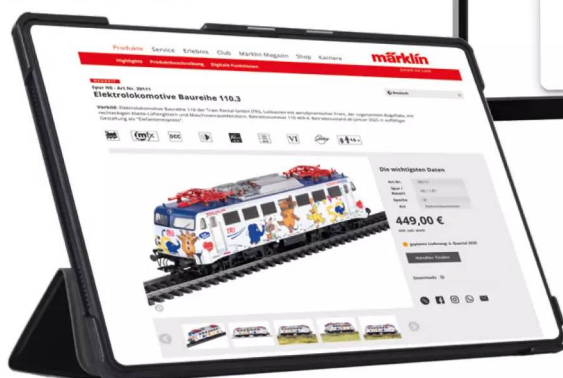
10.-15.06.2025 „Kids-Woche“ im Märklineum
Kinder und Jugendliche von 4-17 Jahren erhalten 50 Prozent Rabatt auf den Eintrittspreis.

20.06. Rabattaktion und Infotag
Zum vierjährigen Jubiläum des Märklineums gibt es 15 Prozent Jubiläumsrabatt auf zahlreiche Artikel im Store sowie einen Infotag zu Märklin Digital. Mit dabei ist die Firma Viessmann mit einem Infostand und einer Vorführanlage.

Regelmäßig bietet das Märklineum auch offene Kombi-Führungen durch das Museum und das Märklin Werk an. Infos und Anmeldung auf www.maerklineum.de unter „Besucherinfos“.

www.maerklineum.de/veranstaltungen

Auf den Internetseiten von Märklin und Trix finden Modellbahner übersichtlich alle aktuellen Infos zu den Sommer-Neuheiten.



Die neuen Lieblingsmodelle können einfach in einer Wunschliste gespeichert und ausgedruckt oder an den Händler weitergeleitet werden.

Alle Infos auf einen Blick

Bei Märklin und Trix kommen mit der warmen Jahreszeit traditionell auch die mit Spannung erwarteten Sommer-Neuheiten.

Wenn die Tage länger werden, klicken viele Modellbahner noch häufiger als sonst auf das Online-Angebot von Märklin und Trix. Die Vorfreude ist riesig, denn auf den Internetseiten www.maerklin.de/sommerneuheiten oder www.trix.de/sommerneuheiten gibt es nun die neuen Modelle des Sommers zu entdecken: Vom Dampflo-Klassiker über Diesel-Veteranen bis zu aktuellen Elektrolokomotiven ist für jeden Geschmack etwas dabei (eine Auswahl zeigen wir auf den folgenden Seiten).

Auf Märklin TV erscheint außerdem ein aufwendig produziertes Video, in dem sich in allen Spurweiten die Schönheiten des Sommers in bewegten Bildern präsentieren. Hat man sein Lieblingsmodell gefunden, kann man es ganz einfach mit der Merkfunktion auf einer Wunschliste festhalten. Diese muss man dann

nur noch als PDF ausdrucken oder man kann sie gleich an den Modellbahnhändler weiterleiten.

Wer regelmäßige Informationen zu neuen Modellen, aktuelle Entwicklungen und interessante Geschichten rund um die Modellbahn frei Haus bekommen möchte, findet auf den Seiten www.maerklin.de und www.trix.de auch die Möglichkeit, sich zu den jeweiligen Newslettern anzumelden. Einfach unter „Service“ auf „Newsletter“ klicken und Namen und E-Mail-Adresse eingeben. Schon

gibt es einen regelmäßigen Überblick über alles, was sich beim Modellbahnbauer aus Göppingen tut.

Wer noch tiefer in die Märklin Welt eintauchen will, findet online noch weitere exklusive Informationsangebote. Aktuell gibt es zum Beispiel für die Freunde des gepflegten Hardrocks einen besonderen Newsletter: Alles Wichtige zu dem von einem Bühnenbild der legendären australischen Rockband AC/DC inspirierten Rock N Roll-Train finden Fans auf www.maerklin.de/acdc ➤

Online-Adressen von Märklin und Trix

 www.maerklin.de
www.trix.de

 www.youtube.de/maerklin

 www.maerklinshop.de

 www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix
www.facebook.com/minitrix

 www.instagram.com/maerklin
www.instagram.com/trix.h0
www.instagram.com/trix_minitrix



H0 Art.
39029
H0 Trix Art.
25029

Die „Schorsch“ genannte Dampflokomotive 18 314 der Deutschen Reichsbahn (DR) der DDR steht im Auto- und Technikmuseum in Sinsheim – und bald auch als H0-Modell in der Epoche III-Variante um 1968 bei Ihnen?

Das fehlt noch auf Ihrer Anlage

Tolle Sommer-Neuheiten: von Elefanten bis Rockern, von Personen- bis Gütertransport, von Wagen bis Signalen. Ein Überblick.

Das Haus Märklin hat in diesem Jahr bereits viele neue Modelle vorgestellt, beispielsweise den Wismarer Schienenbus in H0, die Diesel-Rangierlokomotive V 60, den Dieseltriebwagen vom Typ Regio Shuttle RS1 oder die legendäre US-Getriebe-Dampflokomotive Shay (siehe Märklin Magazin 02/2025). Und noch immer gibt es Lokomotiven, die es so noch nie gab. Dazu zählt die auffällige Schleppender-Dampflokomotive im Stil

der Bühnenkulisse der AC/DC „Black Ice“-Tour mit beleuchteten Hörnern, die begleitet von passenden Wagen mit speziellem Ladegut neu ins Programm fährt (siehe Seite 16). Seit sechs Jahren sind Eisenbahn-Enthusiasten dabei, einen der legendären VT 18.16, auch bekannt als Schnelltriebwagen der Bauart Görlitz, als „Zug für Mitteldeutschland“ wieder fahrbereit zu machen. Das unterstützt Märklin natürlich gern und wird dieses

Prunkstück der Deutschen Reichsbahn der DDR vorbildgerecht im Maßstab 1:87 bringen – mehr darüber ab Seite 28.

Auch der „Elefantenexpress“ zum 50. Geburtstag des Elefanten aus der „Sendung mit der Maus“ mit seinen farbenfrohen Figuren ist ein Unikat, das gleich in drei Spurweiten angeboten wird. Ebenfalls in diesem Sommer auf deutschen Gleisen unterwegs ist eine Elektrolokomotive mit

H0 Art.
39479
H0 Trix Art.
25479
Z Art.
88688

Sondermodell „100 Jahre Baureihe 01“

Diese Schnellzuglokomotive der Baureihe 101 der Deutschen Bahn AG trägt fein bedruckt die Werbegestaltung „100 Jahre BR 01“, so wie sie in diesem Jahr auch im Original unterwegs sein wird. Ihre Seitenwände zeigen die mannshohen Antriebsräder der legendären Dampflokomotive-Baureihe 01. Das vorbildgerechte Modell mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin)



im aktuellen Betriebszustand gibt es in den Spurweiten H0 und Z von Märklin und H0 von Trix. Ep. VI.



HO Art.
70396,
70395,
70415,
70416

Anlässlich des Jubiläums „150 Jahre Signal-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“ gibt es vier neue Hauptsignale der Epochen II, III und IV: zwei DRG-Formsignale und zwei Hauptsignale mit Negativ-Flügeln.

Werbegestaltung anlässlich 100 Jahre Baureihe 01. Das passende Modell mit seitlichem Aufdruck der mannshohen Antriebsräder der legendären 01er-Dampflok gibt es in H0 und Spur Z. Wie fortschrittlich die Drucktechnik inzwischen ist, zeigt der bei Sammlern beliebte Märklin Katalogwagen. Der besondere 3D-Druck bildet den Katalogtitel von 1934 erhaben auf dem Kühlwagen ab.

Auch manche Loks sind etwas Besonderes. Das gilt vor allem für Lokomotiven, die aktuell in Museen zu bewundern sind. Sie werden gern als Modell nachgebildet. So wie etwa der berühmte „Schorsch“, der im Auto- und Technikmuseum Sinsheim zu bewundern ist. Die Epoche III-Variante wird von Märklin und Trix nun auch im Maßstab 1:87 mit Pufferspeicher angeboten. Als 1919 in Dienst gestellter badischer

„Edelrenner“ der Reihe „IV h“ übernahm ihn die DRG als 18 314. Später kam er als Versuchslok zur Deutschen Reichsbahn der DDR. Um schneller zu werden, wurde er 1960 mit Reko-Kessel, Teilverkleidung, neuem Führerhaus und Tender sowie einer grünen Lackierung versehen. 1967 folgte die Umrüstung auf Ölhauptfeuerung.

Am 1. April 1875, vor 150 Jahren, trat die erste „Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“ in Kraft. Seitdem wurde das Regelwerk immer wieder neuen Erkenntnissen angepasst. Um vorbildgerechte Signale der Epochen II, III und IV erweitert Märklin nun sein Angebot an Hauptsignalen mit Gittermast und einem Flügel beziehungsweise zwei ungekoppelten Flügeln. Natürlich sind die Signale mit mfx-Decoder ausgestattet. Kabel, Stecker sowie Halter für die Montage liegen bei. >>

Märklin Katalogwagen

HO Art.
45906

Privater Kühlwagen Iboqq mit eingesetzten Dachlüftern sowie angesetzten Aufstiegen an den Stirnseiten. Auf den Seiten erhaben gedrucktes Titelbild des Märklin Katalogs aus dem Jahre 1934.



„Deutsche Weinstraße“

HO Art.
43188

Dreiachsiges Umbauwagen-Paar WG3yge 835 als Gesellschaftswagen in beige/kobaltblauer Grundfarbgebung mit eingebauter LED-Innenbeleuchtung und stromführenden Kupplungen an den äußeren Enden.



HO Art.
43826



HO Art.
43827



„Elefantenexpress“



HO Art.
39111
HO Trix Art.
22611
Z Art.
88417
N Trix Art.
16260

Elektrolokomotive Baureihe 110 der Train Rental GmbH (TRI) mit aerodynamischer Front, der sogenannten Bügelfalte, sowie rechteckigen Klatte-Lüftergittern und Maschinenraumfenstern. Die Lok mit der Betriebsnummer 110469-4 fährt seit Januar 2025 als „Elefantenexpress“ in einer besonderen Gestaltung zum 50. Geburtstag des Elefanten aus der „Sendung mit der Maus“.

Passend dazu gibt es drei H0-Personenwagen in saphirblauer/verkehrsweißer Grundfarbgebung der TRI: einen Steuerwagen mit Karlsruher Kopf der Bauart Bnrzf 463.0, einen Personenwagen Bauart ABnrz 403.4, 1./2. Klasse und einen Personenwagen Bauart Bnrz 450.3, 2. Klasse. Zusätzlich wird noch ein Personenwagen der Bauart Bnrzf 451.9 der 2. Klasse angeboten. Alle Wagen mit separat angesetzten Griffstangen an den Wagenenden.

H0 Art.
39994,
48480
T

Das „Deutsche Krokodil“ der Baureihe 194 im leicht gealterten Betriebszustand um 1980 zieht das Druckgas-Kesselwagen-Set VTG und Eva.



H0 Art.
39274
H0 Trix Art.
22470

Diesellokomotive BR 217

Erstmalig bei Märklin im klassischen DB-Purpurrot der Epoche IV gibt es die Diesellok mit Pufferspeicher.



Zu den H0-Neuheiten des Sommers 2025 gehören Modelle, die eine besondere Lackierung bestimmter Epochen zeigen. Beispielsweise das „Deutsche Krokodil“ im Betriebszustand um 1980 in der Grundfarbgebung Ozeanblau/Elfenbein. Zudem leicht gealtert wie die passenden vierachsigen Druckgas-Kesselwagen der VTG mit Sonnenschutzdach und der Eva ohne Sonnenschutzdach. Im klassischen DB-Purpurrot zeigt sich erstmals die Lok-Ikone BR 217. Technisch ist das Modell auf dem neuesten Stand, mit mfx+-Decoder (Märklin) und Pufferspeicher zum überbrücken kurzer stromloser Abschnitte. Mit gleicher Technik, jedoch in der aktuellen verkehrsroten Farbgebung der Deutschen Bahn AG, rollt die Baureihe 193 aufs Modellbahngleis. Da Märklin

in Zügen denkt, gibt es passende sechsachsige Doppel-Taschenwagen mit Gelenk der Bauart Sdggmrss 738 (T3000e) und Schwerlastwagen der Bauart Samms 710. Individuelles Ladegut gibt dem Zug eine persönliche Note.

Der rote Märklin Schriftzug auf schwarzer Grundfarbgebung zielt die fiktiven Sondermodelle, die nur in Märklin Stores erhältlich sind (D: Göppingen, Mainz, Essen, Stuttgart, Neustadt/Donau, Mülheim/Main, München. NL: Utrecht. IT: Bergamo. JP: Osaka). Es handelt sich 2025 um eine BR 218 und Doppel-Taschenwagen, beladen mit zwei 40-Fuß-Boxcontainern. Ebenfalls schwarz und rot zeigt sich die 92739 der Dampflokomotive Meiningen, die es nun auch als Modell gibt.

H0 Art.
39924
H0 Trix Art.
22993

Dampflokomotive BR 92

Museumslokomotive der Dampflokomotive Erlebniswelt in Meiningen mit mfx-Decoder. Epoche VI.



In fiktiver Farbgebung: Diesellok der BR 218 sowie sechsachsige Doppel-Taschenwagen der Bauart Sdggmrss 738. Sondermodelle nicht überall erhältlich.

H0 Art.
39279,
47478
T

Store-Lok & -Wagen 2025





HO Art.
26498

Das Set „Museumszug mit Albatros“ besteht aus einer Schnellzug-Dampflok der Baureihe 498.1 und vier unterschiedlichen UIC-Y-Personenwagen.

Ein weiterer Museumszug kommt im Set, bestehend aus einer Schnellzug-Dampflok mit Schleppender „Albatros“ und vier unterschiedlichen Personenwagen der UIC-Y-Bauart. Er zeigt die Ausführung als Museumslokomotive 498.104 der Železnice Slovenskej Republiky (ŽSR). Als Vorbild aus Belgien diente die Diesellokomotive Serie 59 der Belgischen Staatsbahnen (SNCB/NMBS). Die Lok mit der Betriebsnummer 5905 besitzt Rechteckpuffer, Metallgriffstangen und weitere angesetzte Details. Pufferspeicher, mfx+-Decoder (Märklin) sowie fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter sind präzise nachgebildet. Gleiches gilt auch für die Güterzug-Elektrolokomotive Serie Ce 6/8 I der Schweizerischen

Bundesbahnen (SBB), die wie ihr Vorbild nur ein weißes Schlusslicht (Schweizer Lichtwechsel) besitzt. Bei Solofahrt lässt sich auf ein rotes Schlusslicht umschalten. Separat digital schaltbar sind auch das Falschfahrtsignal und die Doppel-A-Lichtfunktion.

In Minitrix bietet der 16-seitige Prospekt ebenfalls viele Sommer-Neuheiten. Die Bandbreite reicht von Digital-Startpackungen mit Güter- oder Personenzügen über den „Elefantenexpress“ und einen FlixTrain bis zum Big Boy-Schwestermodell „Challenger“. Eine bayerische Tenderlokomotive 4773 präsentiert sich als kleinste Serieneindampflok mit Sound. Ein neu konstruierter Postwagen sowie ein gealterter Niederbordwagen gehören dazu. Neben Modellen >>

Diesellokomotive Serie 59

HO Art.
37279

Lok der Belgischen Staatsbahnen mit zwei Doppellampen und zusätzlichem Spitzenlicht oben. Ep. IV.



Elektrolok Serie Ce 6/8 I

HO Art.
39521

HO Trix Art.
22963

Güterzuglok „Köfflerli“ der SBB in tannengrüner Farbgebung mit grauem Fahrwerk der 1950er-Jahre.



Kühlwagen-Set „Migros“

Zweiachsige Kühlwagen der Bauart Tnoms 35 mit glatten Wänden aus Wagenbauplatten und der Bauart Ths 42 mit waagerechter Bretterverkleidung.

HO Art.
46173



BR 193 im Güterverkehr

HO Art.
39329

HO Art.
47470, 48740

Europaweit unterwegs ist der Vectron mit Doppel-Taschenwagen (Bild links) oder Schwerlastwagen. Ep. VI.

Hardrock auf Schienen

H0 Art. 39966
H0 Trix Art. 25492

Großes Gedränge und strahlende Gesichter bei der Enthüllung des Zuges durch Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle.



Eine überdimensionale Dampflokomotive war Blickfang auf der Bühne der „Black Ice Tour“, mit der die Rockband AC/DC von 2008 bis 2010 weltweit die Musikkonsumenten begeistert hat. Nun gibt es dieses markante Bühnenelement als Modell in H0 – mit vielen angesetzten Details, die dem Original nachempfunden sind, dazu drei Wagen mit Meilensteinen der Rockgeschichte wie der „Hells Bells“-Glocke, einer Statue des AC/DC-Gitarristen Angus Young sowie den Salut-Kanonen aus dem Song „For those about to rock“. Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle ließ es sich nicht nehmen, die Neuheit auf der Intermodellbau in Dortmund persönlich vorzustellen. Das Interesse war riesig, der Märklin Stand wurde regelrecht gestürmt. Jeder wollte Lok und Wagen sehen, die alle im selben Used-Look in Handarbeit gestaltet wurden. Was für ein toller Blickfang für die Modellbahnanlage. Der passende AC/DC-Song wäre: „Are you ready?“

H0 Art. 46930, 46270, 48837



N Trix Art. 16834

BUG Vectron

Zweikraftlokomotive BR 248 (Vectron Dual Mode) der BUG Verkehrsbau SE, Berlin mit Lokgehäuse aus Zinkdruckguss. Ep. VI.



Postwagen DBP

Minitrix Neukonstruktion des Postwagens der Bauart Post mr-a, in der Ausführung der Deutschen Bundespost (DBP) um 1990. Ep. IV.



N Trix Art. 18580

N Trix Art. 16332, 18962, 18963, 18964

Kleinste Seriendampflokomotive mit Sound

Tenderlokomotive 4773 Gattung R 3/3 der DRB GV Bayern mit Achsfolge C n2t im Betriebszustand um 1924 mit Digital-Decoder und Personenwagen.





Schwere Dampflokomotive der Serie 13 (241-A) als Ausführung für das Schnellzugwagen-Set „Edelweiss-Pullman-Express“ mit sieben Luxus-Wagen und einer Gesamtlänge von über fünf Metern wurde in Dortmund vorgestellt. Mehr Info in der Spur-1-Beilage.

Art. 55086, 58000, 58110

zählen auch Lokkarten (siehe Seite 18) zu den Neuheiten.

Mit einer Gesamtlänge von über fünf Metern ist der auf der Intermodellbau in Dortmund vorgestellte Spur-1-Zug „Edelweiss-Pullman-Express“ die imposanteste Märklin Neuheit. Allein die 83,9 Zentimeter lange Dampflokomotive der Serie 13 (241-A) aus Zinkdruckguss sowie vielen vorbildgerechten Ansetzteilen aus Messing wiegt rund 8,2 Kilogramm. Dazu gehören sechs Wagen: zwei Gepäckwagen Typ DD3, ein Pullman-Wagen mit Küche VPC Typ „Côte d'Azur“, ein Pullman-Wagen ohne Küche VP Typ „Côte d'Azur“, ein Pullman-Wagen mit Küche VPC Typ „Étoile du Nord“ und ein Pullman-Wagen ohne Küche VP Typ „Étoile du Nord“. Einen weiteren

Salonwagen Typ „Étoile du Nord“ gibt es mit Plexiglas-Schutzhaube, Präsentationssockel und eingebauten Metall-Figuren. Mehr steht im beiliegenden Spur-1-Special.

Für die Spur Z ist der FlixTrain mit BR 193 und fünf Wagen ebenfalls beeindruckend. Im Maßstab 1:220 sind alle Modelle fein bedruckt sowie mit Kurzkupplungshaken und Inneneinrichtung ausgerüstet. Auch der komplett neu konstruierte sechsteilige Schnelltriebwagenzug RAe TEE II der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) überzeugt. Zu den kleinsten Modellen gehört mit einer Länge von circa 51 Zentimetern der Ci dT Wü 05 der Bauart Kittel aus der Maschinenfabrik Esslingen. Nicht viel größer ist die Museums-Diesellok V 80 der DB in roter Grundfarbgebung.

Kittel-Dampftriebwagen

Art. 88147

Ci dT Wü 05 der Deutschen Reichsbahn (DRG) aus der Maschinenfabrik Esslingen. Betriebszustand Epoche II.



Museums-Diesellok V 80

Art. 88801

Modell der 2000 im DB-Museum Nürnberg ausgestellten V 80 002 in roter Grundfarbgebung mit Echtholzbox.



Schnelltriebwagenzug

Art. 88730

Sechsteiliger Schnelltriebwagenzug RAe TEE II der SBB mit Schweizer Lichtwechsel im Stil der Epoche IV.



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

FlixTrain in zwei Größen

E-Lok BR 193 Vectron und mehrere Schnellzugwagen-Sets in der grünen Farbgebung der FlixTrain GmbH in 1:160 (Minitrix) und 1:220 (Spur Z).

Art. 88239, 87403, 87404

Trix Art. 16835, 15462, 15797





Ein Spiel mit Karten

Bis zu 32 Digital-Funktionen kann eine Lokomotive mit modernem Decoder ausführen. Dabei lassen sich die Funktionen auch kombinieren und individuell programmieren. Als Sicherung für die Einstellungen dienen Lokkarten, die besonders für DCC-Systeme praktisch sind.

Mit der Einführung des mfx-Protokolls im Jahr 2004 wurde das Einrichten einer neuen Lok auf ein ganz neues Level gehoben. Durch die automatische Anmeldung einer mfx-Lok an einer mfx-Zentrale entfällt seitdem das Eintragen der Lokbezeichnung sowie aller Besonderheiten der im Modell vorhandenen Zusatzfunktionen. Wie wichtig Letzteres ist, wurde bereits damals offensichtlich. Schließlich

war der Trend zu immer mehr Digital-Funktionen in den Modellen bereits absehbar. Wer wollte oder konnte sich merken, welche dieser immer zahlreicher werdenden Funktionen über welche Bedientaste ausgelöst werden? Dank dem automatischen Einrichten der mfx-Loks war dies kein Problem mehr.

Aber es gibt auch MM- oder DCC-Loks, die man gerne in seinen Modellbahnbetrieb integrieren möch-

te. Für die Märklin H0-Serienloks mit MM-Decoder gibt es zwar eine in den Zentralen integrierte Datenbank, die zumindest die ab Werk eingestellte Adresse und die Zusatzfunktionen sowie das passende Loksymbol bereitstellt. Aber beispielsweise für Modelle mit nachgerüsteten Decodern ist dieser Weg nicht zielführend.

Mit der Einführung der zweiten Generation an mfx-Steuergeräten



Das Lokkarten-Set 60135 beinhaltet fünf wiederbeschreibbare Chipkarten. Hier können alle Einstellungen einer an einer MS2, CS2 oder CS3 angemeldeten Lok gespeichert werden.

in Form der CS2 und MS2 wurde eine neue Alternative eingeführt. Über eingebaute Kartenleser lassen sich mit einer Lokkarte die Lokdaten von einem Gerät zum anderen übertragen. Beispielsweise mit dem Lokkarten-Set Art. 60135 oder Trix Art. 66935.

Welchen Vorteil bringt die Nutzung von Lokkarten?

Auf einer solchen Lokkarte kann man von jedem Eintrag in der Lokliste einer Zentrale eine Datensicherung erstellen. Gespeichert werden dabei die relevanten Informationen wie das verwendete Datenformat, die Bezeichnung, die verwendete Adresse bei MM- oder DCC-Decodern, Informationen zu den verschiedenen Funktionen in der Lok sowie das verwendete Loksymbol. Eine Lokkarte nimmt immer nur die Informationen zu genau einer Lok auf. Sollen die Daten mehrerer Loks gesichert werden, ist auch die Nutzung einer entsprechenden Anzahl an Lokkarten notwendig.

Die Lokkarten sind nicht schreibgeschützt. Sind bereits Daten einer Lok auf der Karte gespeichert, werden diese beim Aufspielen der Daten einer anderen Lok überschrieben und damit unwiederbringlich gelöscht. Es empfiehlt sich daher, die Lokkarten immer entsprechend zu beschriften, um hier nicht die Übersicht zu verlieren.

Wer seine Loks in einer CS2 oder CS3 eingerichtet hat, kann deren Daten auch mit einer Zentralen-Sicherung auf einem USB-Stick bewahren. Dabei ist jedoch zu

beachten, dass alle Änderungen an Einträgen in der Lokliste, aber auch solche an Magnetartikeln, Ereignissen oder sonstigen Einstellungen, die nach der Sicherung vorgenommen wurden, nicht in dieser enthalten sein können. Sie gehen also verloren, wenn man die Sicherung einspielt, der Datenstand wird auf den früheren Zeitpunkt zurückgesetzt. Die Empfehlung lautet daher, Datensicherungen nach Änderungen am System zu aktualisieren.

Bei einer MS2 gibt es diese Möglichkeit der Datensicherung des kompletten Datenbestandes des Gerätes nicht. Nach einem Reset sind alle Einträge verloren.

Damit haben wir den ersten Kundenkreis bereits gefunden, für den diese Lokkarten eine Hilfe darstellen können. Sind zumindest die Daten von Loks auf Lokkarten >>

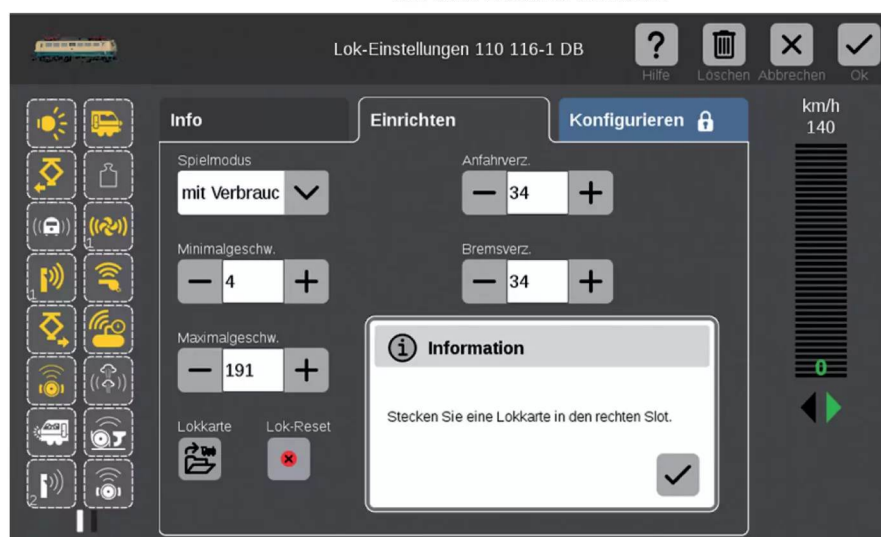


^ Die CS3 (Art. 60226, 60216) besitzt auf der Rückseite zwei Lokkartenleser (links und rechts).

✓ Einfach eine Lokkarte einstecken und schon stehen die Lok-Einstellungen auf der CS3 zur Verfügung.



✓ Auf der CS3 lassen sich in den Lok-Einstellungen die Daten auf einer Lokkarte speichern und auch wieder von einer Lokkarte auslesen.





Lok-Einstellungen lassen sich mit einer Lokkarte direkt auf der MS2 nutzen.

gesichert, die keine mfx-Anmeldung unterstützen und die nicht in der Datenbank zu finden sind, so ist ein Neueinrichten dieser Fahrzeuge nach einem Reset der MS2 oder beim Einrichten auf einer zweiten eigenständig agierenden MS2 eine deutlich leichtere Aktion.

Dies gilt natürlich auch für den Fall, dass nicht alle im Bestand befindlichen Fahrzeuge permanent in der Lokliste gespeichert sind. Wird eine Lok aus der Loksamm-

lung nur sporadisch auf der Anlage eingesetzt, ist es sinnvoll für diese Lok eine Lokkarte zu besitzen, um diese dann bei Bedarf schnell einrichten zu können. Sollte zum Beispiel dabei die Adresse der Lok oder ein Funktionssymbol beim Betrieb abgeändert werden, sollte man diese Änderung dann auch auf der Lokkarte abspeichern.

Aber auch wer seine Loks zum Beispiel zu einem Vereinstreffen mitnehmen möchte und diese dort dann an einer anderen mfx-Zentrale neu einrichten muss, wird den Komfort bei der Nutzung der Lokkarten schnell schätzen lernen. Dieser Vorgang kann dann sogar für mfx-Modelle sinnvoll sein. Denn für diese Loks werden auch die für das Lok-Icon verwendeten Bilddaten auf der Lokkarte abgespeichert. Fehlen diese Bilddaten auf der neuen Zentrale, werden diese dann über die Lokkarte zur Verfügung gestellt.

Auch im Falle einer Reparatur kann es nützlich sein, dem defekten Modell eine Lokkarte beizulegen. Die darauf befindlichen Informationen erleichtern gegebenenfalls dem Reparatur die Arbeit, was sich dann auch positiv auf die resultierenden Reparaturkosten auswirken kann.

Schauen Sie sich daher gerne Ihren Lokbestand unter diesem Aspekt einmal an. Eventuell finden auch Sie verschiedene Exponate, bei denen sich das Einrichten einer Lokkarte lohnt. ➔

Text: Frank Mayer, cr; Fotos: Märklin, Kötzie, Trix

Tipp:

Die Beschriftung einer Lokkarte nimmt man am besten so vor, dass man, auch wenn sie in den Lese-schlitz der Zentrale eingeschoben ist, erkennen kann, zu welcher Lok sie gehört.

Lokkarten in der Mobile Station 2

Eine Besonderheit bietet die Lokkarte bei der MS2. So hat man einen zusätzlichen Platz und damit 41 statt 40 Loks für Mitspieler. Wenn der Platz in der Lokliste gefüllt ist, kann man ihn erweitern. Die einfachste Möglichkeit ist die Lokkarte. Sie speichert die individuellen Einstellungen der Lok auf einem Chip. Genau wie beim Computer bietet die externe Speicherung Sicherheit, denn die einmal programmierten Daten bleiben so auf alle Fälle erhalten. Das gilt selbst dann, wenn man die MS2 neu starten muss oder auf Werkseinstellungen zurücksetzt. Die Lokkarten sind im Betrieb privilegiert: Steckt man sie in die Mobile Station ein, werden sie direkt aufgerufen und belegen automatisch einen reservierten Platz in der aktiven Lokliste.

Es ist dann aber tatsächlich eine „wilde“ Lok, auf die die Zentrale keinen Zugriff hat. Im Normalfall ist also davon abzuraten, denn die



Für Minitrix gibt es die Lokkarten in einem eigenen Design unter der Trix Artikelnummer 66935. Technisch besteht kein Unterschied.



Die MS2 (Art. 60657, Trix Art. 66955) besitzt einen Lokkartenleser, die MS WLAN (Art. 60667) jedoch nicht.

Lokliste ist mit vierzig Loks ausreichend dimensioniert und fahren kann man ohnehin nur eine. Besucht man mit einer eigenen Lok eine fremde Anlage, könnte man versucht sein, seine Lokkarte in eine MS2 einzustecken. Dies ist keine gute Idee, da die Kenntnisse um die lokalen Gegebenheiten fehlen und der Anlagenbetreiber keinen Durchgriff auf die „wilde“ Lok hat, Unfälle also kaum verhindern kann. Besser ist es, die mitgebrachte Lok über die Lokkarte an der Hauptzentrale CS2 oder CS3 anzumelden. Dann ist sie im ganzen System sichtbar und kann in die Abläufe integriert werden.

Fazit: Mit Lokkarten holt man sich nicht nur mehr Speicherplatz, die individuellen Einstellungen einer Lok lassen sich damit auch sichern und an jedem anderen Gerät aufrufen – ein klarer Vorteil etwa für den Betrieb privater Loks bei Freunden oder auf Clubanlagen.

Wissenstransfer

Märklin bietet Unterstützung rund um die Modellbahn – für Einsteiger und Profis.

Über die Jahre hat der Märklin Service eine Vielzahl häufig gestellter Fragen gesammelt und in übersichtlichen Informationsblättern zusammengestellt. Kostenlos verfügbar für alle Interessierten auf der Website www.maerklin.de unter dem Menüpunkt „Service“ > „Kundenservice“. Die teils bebilderten Technik-Tipps stehen als PDF-Dateien zum Öffnen, Herunterladen und Ausdrucken bereit und ermöglichen es, viele Probleme selbstständig zu lösen.

Ergänzend dazu bietet der Bereich „Erklärvideos“ eine große Auswahl an anschaulichen Filmen, ebenfalls

thematisch geordnet. Die Kombination aus Bewegtbild und erklärender Stimme unterstützt sowohl Einsteiger als auch erfahrene Modellbahner dabei, komplexe Inhalte leicht verständlich nachzuvollziehen und praktisch umzusetzen.

Unter „Informationstage“ gibt es Termine, an denen einige Fachhändler Digital-Info-Tage veranstalten, bei denen Mitarbeiter aus dem Hause Märklin vor Ort sind.

Für tiefergehende Themen gibt es darüber hinaus das Märklin Seminarprogramm. Unter dem Menüpunkt „Seminare“ können Sie sich für verschiedene Workshops anmelden. Die Veranstaltungen in Göppingen bieten spannende Einblicke in die Welt von Märklin und Trix und sind meist rasch ausgebucht. Denn der persönliche Austausch mit Experten und Gleichgesinnten schafft optimale Bedingungen, um auch komplexe Herausforderungen besser zu durchdringen und praxisnah zu lösen. Damit steigt die Modellbahnfreude. Clubmitglieder profitieren von ermäßigten Preisen. ➤

Die rote Freitreppe führt zu den Seminarräumen im Stammwerk in Göppingen.

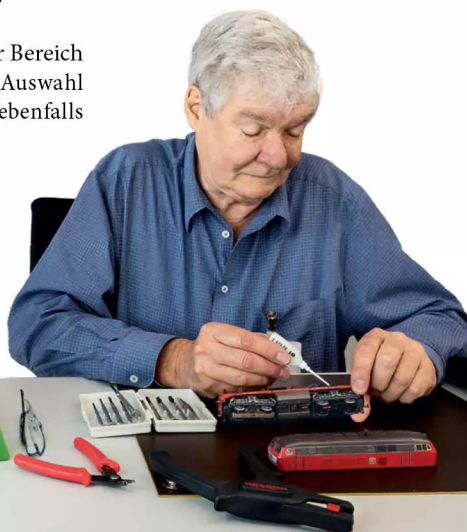


Alle Infos zu Seminaren gibt es unter www.maerklin.de/seminare



Text: MM; Fotos: Märklin, Kötzele

Gute Tipps und Ratschläge gibt es zu allen Facetten der vielseitigen Modellbahnwelt.





Zum Ende ihrer Dienstzeit beförderten die Ae 6/8 meist Nahgüterzüge. Das Bild zeigt die 207 im Juni 1990 in Kandersteg.

Der große Wurf für den Lötschberg

Die Besucher der Schweizer Landesausstellung 1939 in Zürich staunten, die Fachleute wunderten sich: Kann eine Lok stark, schnell und schön zugleich sein? Ja, die Ae 6/8 konnte.

Die Highlights der Elektrolok Ae 6/8

- Komplette Neukonstruktion.
- Lokomotive aus der 2. Bauserie mit der Lok-Nummer 207.
- Hochdetaillierte Metallausführung.
- Spielwelt mfx+-Digital-Decoder (Märklin) mit umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.
- Führerstands-, Führerpult- und Maschinenraumbeleuchtung digital schaltbar.
- Mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen.
- Pufferhöhe nach NEM.

Sie prägte die Schweizer Lokomotivgeschichte mehrfach und ließ die Lokführer wegen einer besonderen Innovation jubeln. Dabei standen am Anfang ihrer Entwicklung eher Stärke und Schnelligkeit im Mittelpunkt. Denn die Privatbahn Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) hatte in den frühen 1920er-Jahren ein Problem: Es gab immer mehr und immer längere Züge, daher waren die Lokomotiven vom Typ Be 5/7 bald zu schwach. Wurden sie in Doppeltraktion eingesetzt, zeigte sich ein anderes Manko: Für den gewachsenen Zugbetrieb hatte die BLS schlicht zu wenig Loks. Wollte die

BLS also die Leistungen über die Alpen nicht an die Konkurrenz am Gotthard verlieren, mussten neue Maschinen her. Und da war Klotzen und nicht Kleckern angesagt.

Die Loks sollten kräftig genug sein, um einen Zug allein über die 27-Promille-Rampe nach Kandersteg zu ziehen – und zwar mit Tempo 50. Das führte zu einer beeindruckenden Leistungsvorgabe, denn die Zughakenlast am Lötschberg lag bei 510 Tonnen. Rund 4.500 PS waren dafür nötig, hatten die Ingenieure errechnet. Das machte die geplante Maschine zur stärksten Lokomotive der Welt, rund

Das Braun steht ihr gut.
Es war stets die Farbe
der Ae 6/8 der BLS.



doppelt so stark wie das „Krokodil“ Ce 6/8 II der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und vor Güterzügen deutlich schneller als dieses. Zudem sollte die Höchstgeschwindigkeit bei 75 Kilometern pro Stunde liegen, damit man die Maschine vor Schnellzügen einsetzen konnte.

Die BLS hatte gute Gründe für das höchst anspruchsvolle Pflichtenheft – die Lötschberg-Strecke war nur eingleisig, die Züge mussten schnell die Bahnhöfe erreichen. Die geforderten sechs Triebachsen in zwei Drehgestellen orientierten sich an der Ce 6/8 II, ebenso die beiden Laufachsen, die auf den kurvenreichen Strecken für Laufruhe sorgen sollten. Bei Leistung und Tempo wäre der übliche Stangenantrieb an seine Grenzen gekommen, daher verlangte die BLS den neuartigen Einzelachsantrieb. Technisch war das auch für diese Leistungsparameter möglich.

Das Programm wurde nur von einem Bewerber restlos erfüllt, von der Société Anonyme des Ateliers de Sécheron (SAAS) aus Genf, die den mechanischen Teil an die Firma Ernesto Breda in Mailand übertrug und selbst den elektrischen baute. Ihr neu entwickelter Sécheron-Hohlwellenantrieb mit

Federkupplung ließ sich in Treibräder von 1.350 Millimetern Durchmesser einbauen, beim System Westinghouse hatten die Treibräder noch 1.600 Millimeter messen müssen. Die innovationsfreudige BLS, die einst dem Wechselstromsystem in der Schweiz den Weg gebahnt hatte, setzte hier einen weiteren technischen Markstein. Die zwei 4.500 PS starken Probeloks gingen 1926 mit der Bezeichnung Be 6/8 in Dienst, ab 1929 folgten zwei weitere. Als das Quartett der schnellen Starken nicht mehr ausreichte, bestellte die BLS 1939 nochmals vier Lokomotiven, die von SAAS und der Schweizerischen Lokomotivfabrik SLM in Winterthur gefertigt wurden.

Eleganz im Spiel

Und nun kommt die Schönheit ins Spiel. Die angestaunte Maschine auf der Landesausstellung 1939 war eine der vier. Sie erhielten einen neuen Kasten im Korbbogen-Design, der an die deutsche E 18 erinnerte. Das verlieh der Lok eine zeitlose Eleganz, der Vorbau über der Laufachse fügte optisch noch eine entschlossene Note hinzu. Der geräumige Führerstand bot dem Lokführer einen neuartigen Komfort: einen Stuhl am Führerpult. Die Ae 6/8 war die erste Schweizer >>



Hochdetailliert zeigen sich Dachausrüstung und ...



... der Vorbau mit Lampen, Läufen und Leitungen.

Elektrolokomotive Ae 6/8

H0 Art. 38680
H0 Trix Art. 25680

Vorbild: Elektrolokomotive Ae 6/8 der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS). Lokomotive aus der 2. Bauserie. Dunkelbraune Grundfarbgebung mit schwarzem Fahrwerk. Ausführung im ursprünglichen Zustand mit 2 Pantographen und Bremswiderständen im Maschinenraum. Mit stirnseitigen Übergangsblechen und Falschfahrtsignal. Signum-Integra-Magnet am Lokende II. Längsseitig jeweils mit vier Maschinenraum-Fenstern und Lamellen-Lüftergittern. Lok-Betriebsnummer 207. Betriebszustand Ende 1940er-/Anfang 1950er-Jahre.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Geräusch- und Lichtfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, zentral eingebaut. Jeweils beide äußeren Treibradsätze in jedem Treibgestell über Kardan angetrieben. Haftreifen.

Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzen-signal und 1 weißes Schlusslicht (Schweizer Lichtwechsel) konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung umschaltbar bei Solofahrt auf 1 rotes Schlusslicht. Falschfahrtsignal separat digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Doppel-A-Licht-Funktion. Zusätzliche Führerstandsbeleuchtung, Führerpultbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung jeweils separat digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Mit Pufferspeicher. Hochdetaillierte Metall-Ausführung mit vielen separat angesetzten Einzelheiten. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Bremsschläuche und Schraubenkupplungsimitationen liegen bei. Länge über Puffer 23,3 cm. In Gleichstromausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 25680 zu finden.



Lokomotive, in der der Lokführer saß. Die zweite Serie war mit 5.280 PS stärker als die ersten vier Loks, ihre Höchstgeschwindigkeit lag bei 90 Kilometern pro Stunde. Damit verdiente sie sich den Buchstaben „A“ in der Bezeichnung und hieß von Anfang an Ae 6/8. Die vier

Neuen erhielten die Nummern 205 bis 208 und gingen ab 1939 in den Dienst. Ihre Schwestern wurden ihnen später in Leistung und Aussehen angeglichen, so waren ab den 50er-Jahren alle stark, schnell und schön unterwegs.

Die Ae 6/8 waren bis in die 1960er-Jahre die Königinnen am Lötschberg. Sie beförderten anfangs vor allem Kohle- und andere Güterzüge, waren aber auch vor Reisezügen zu sehen. Aushilfsweise wurden sie sogar am Gotthard eingesetzt. Die BLS hielt ihre Star-Lokomotiven stets auf dem neuesten Stand. Nach dem Einbau neuer Transformatoren leisteten die Loks ab 1961 schließlich 6.000 PS und Tempo 100. Über die 27-Promille-Rampe zogen sie nun 610 Tonnen schwere Züge mit früher undenkba-

ren 75 Kilometern pro Stunde. Ab den 70er-Jahren waren im Reisezugdienst schnellere Maschinen gefragt, der Güterverkehr blieb die Domäne der Ae 6/8. Nach knapp 50 Jahren schied 1975 die erste aus dem Dienst, 1995 wurde die 207 als letzte ausgemustert – nach 54 Betriebsjahren und mehr als vier Millionen Dienstkilometern.

Opulentes Modell

Sie ist das Vorbild des H0-Modells von Märklin (Art. 38680) und Trix (Art. 25680). Es zeigt die hohe Zeit der Ae 6/8 ab den späten 1940er-Jahren. Damals hatten die Loks noch zwei Stromabnehmer und die Bremswiderstände lagen im Maschinenraum. Die Seitenwand zierte mittig die Aufschrift BLS. Das Modell ist eine komplette Neukonstruktion, das wie das Vorbild



Eine Lok der ersten Serie auf dem Baltschieder Viadukt.



Fünf zweiachsige Güterwagen unterschiedlicher Bauart im Set (Art. 46575).

Die Digital-Funktionen der Elektrolok Ae 6/8

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Spitzensignal	●	●	●	●	●
Schlusslicht	●	●	●	●	●
E-Lok-Fahrgeräusch	●	●	●	●	●
Lokpfeif	●	●	●	●	●
Lichtfunktion Falschfahrt Schweiz	●	●	●	●	●
Maschinenraum-beleuchtung		●	●	●	●
Führerstandsbeleuchtung		●	●	●	●
Rangierpfeif		●	●	●	●
Führerstandsbeleuchtung		●	●	●	●
Direktsteuerung			●	●	●
Bremsenquietschen aus			●	●	●
Lichtfunktion 1			●	●	●
Lichtfunktion 2			●	●	●
Lüfter			●	●	●

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Druckluft ablassen			●	●	●
Panto-Geräusch			●	●	●
Schienenstoß			○	○	●
Luftpresser			○	○	●
Spitzensignal Lokseite 2 aus			○	○	●
Spitzensignal Lokseite 1 aus			○	○	●
Türenschließen			○	○	●
Ankuppelgeräusch			○	○	●
Betriebsgeräusch 1			○	○	●
Puffer an Puffer			○	○	●
Schaffnerpfeif			○	○	●
Betriebsgeräusch 2			○	○	●
Rangiergang			○	○	●
Rangiergang + Rangierlicht			○	○	●

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

Eleganz, Kraft und Schnelligkeit verbindet. Es begeistert durch viele Details, etwa an Fahrwerk, Führerstand und in der Inneneinrichtung.

Im Inneren verfügt die kleine Ae 6/8 wie die große über das Beste vom Besten, in H0 heißt das mfx+-Decoder (Märklin), Hochleistungsantrieb und einen Pufferspeicher, der kleine stromlose Abschnitte überbrücken kann. Zu den zahlreichen Sound- und Lichtfunktionen zählen etwa beleuchtete Führerpulte, Führerstände und Maschinenraum sowie der Schweizer Lichtwechsel und das Doppel-A-Licht.

Am besten macht sich die Ae 6/8 natürlich vor einem Güterzug. Märklin bietet dafür ein Set mit fünf Wagen (Art. 46575) unter-

schiedlicher Gesellschaften, nämlich je einen gedeckten Güterwagen J2d der BLS, J3 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und G 10 „München“ der Deutschen Bundesbahn (DB). Dazu kommen ein Spitzdachwagen Typo F der italienischen FS und ein Kesselwagen der Eprag AG aus Basel.

Mit fünf Wagen ist die Ae 6/8 selbstverständlich nicht ausgelastet. Der Zug bietet aber mit rund 82 Zentimetern eine praktische Länge für die Anlage und man kann ja auch zwei Sets anhängen. Darüber hinaus finden sich im Märklin Sortiment noch andere Wagen für die Ae 6/8, die auch als Modell zeigt, was sie als Vorbild auszeichnete: Stärke, Schnelligkeit und Schönheit.

➤

Güterwagen-Set zur Ae 6/8

Vorbild: Fünf zweiachsige Güterwagen unterschiedlicher Bauarten. Ein gedeckter Güterwagen J2d mit Bremserhaus der BLS. Ein gedeckter Güterwagen J3 mit Bremserhaus der SBB. Ein gedeckter Güterwagen Typo F „Spitzdach“ der FS. Ein Kesselwagen als Privatwagen der Firma Eprag AG, Basel. Ein gedeckter Güterwagen G 10 „München“ der DB. Alle Wagen im Betriebszustand Ende der 1940er-/Anfang 1950er-Jahre.



Art. 46575

Modell: Gedeckte Güterwagen J2d, J3 und G10 mit Schiebetüren zum Öffnen. Kesselwagen mit separat angesetzter Bremserbühne und Aufstiegen. Alle Wagen einzeln verpackt und gekennzeichnet. Mit zusätzlicher Umverpackung. Gesamtlänge über Puffer 58,5 cm. Passende Güterwagen zur Neukonstruktion der Elektrolok Ae 6/8 in epochengerechter Wagenzusammenstellung. Gleichstromradsatz je Wagen E700580.



Die Ae 6/8 207 mit Güterwagen im Betriebszustand der 1940er-/1950er-Jahre.

Die Elektrolok Ae 6/8 207 mit den abgerundeten Führerständen der 2. Bauserie (Art. 38680, Trix Art. 25680).

Unterwegs auf allen Gleisen

Die „Vectron“-Zweikraftlokomotiven der BR 249 sind vielseitig einsetzbar. In H0 kommt die beliebte Lok nun in einer neuen Variante mit interessanten Features.

Ein Digital-Decoder mfx+ (Märklin) bietet umfangreiche Geräuschfunktionen.



Erstmals in der „Vectron“-Modellfamilie sind die Stromabnehmer digital heb- und senkbar.



Modell mit zahlreichen Lichtfunktionen, unter anderem sind Führerstandsbeleuchtung, Steuerpultbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung jeweils digital schaltbar.



Fahrgestell und Aufbau sind weitgehend aus Metall, mit zahlreichen angesetzten Details. Der geregelte Hochleistungsantrieb treibt vier Achsen an.

Ansteckbare Bremsschläuche und Rangierkupplungen liegen separat bei.



Neu bei einem „Vectron Dual Mode“-Modell sind die Telex-Kuppungen vorn und hinten. Außerdem beherrscht die Lok den „Kupplungswalzer“.



Weitere Modelle der Vectron-Familie:



Vectron Dual Mode light (Art. 39293, Trix Art. 25293).



Vectron Dual Mode (Art. 39295, Trix Art. 25295).



Vectron Dual Mode (Art. 39296, Trix Art. 25298).

Vorbild des Modells ist eine Zweikraftlokomotive der BR 249 („Vectron Dual Mode light“) der DB Cargo AG mit der Betriebsnummer 249 006 im Betriebszustand von 2024.

HO Art.
39297
HO Trix Art.
25299

Ein Pufferspeicher dient der Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen.



Passendes Wagen-Set mit drei 4-achsigen Schiebewandwagen Bauart Habbins 354 der DB Cargo mit Alterungsspuren (Art. 48067). Trix Fahrer nutzen den Gleichstromradsatz E700580.





Ein VT 18.16 überquert in Gmünd die österreichisch-tschechische Grenze.

Wiederkehr eines Schienenstars

Der Dieseltriebzug VT 18.16 war das Aushängeschild der DR. Nun kehrt das Prachtstück wieder – im Original wie im Modell.

Die Highlights des VT 18.16

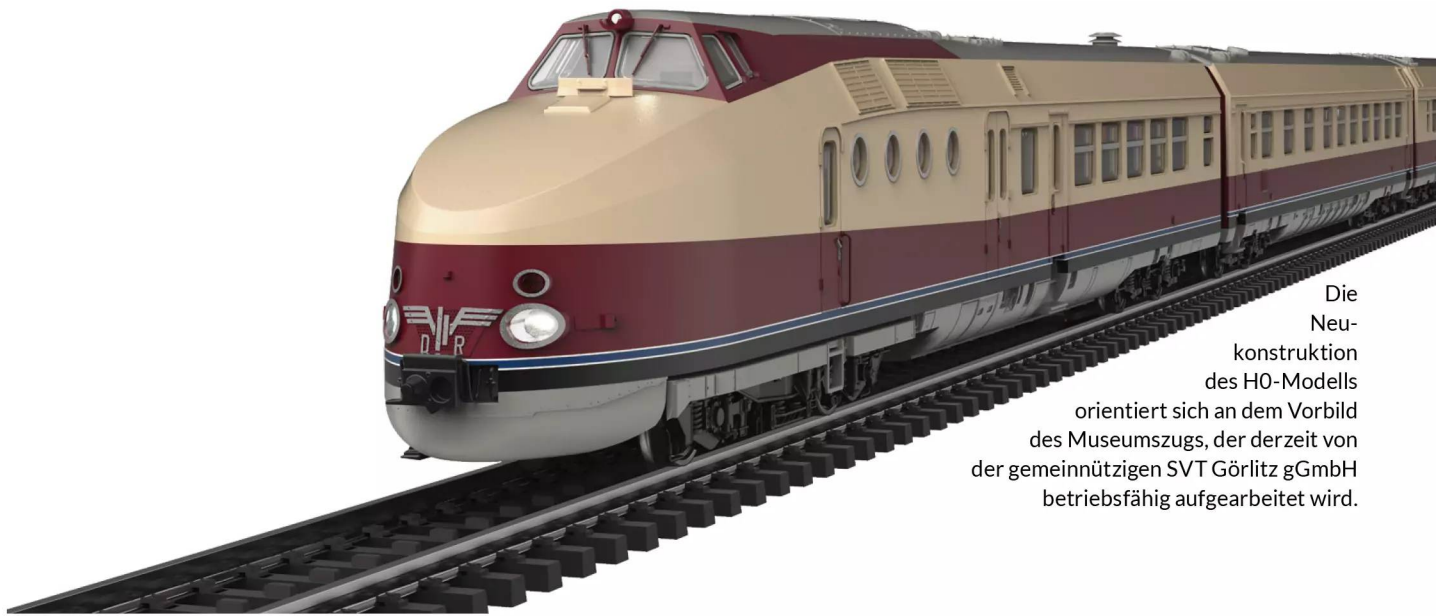
- Komplette Neukonstruktion.
- Maßstäbliche Wiedergabe 1:87.
- Nachbildung der wiederaufbereiteten 4-teiligen Museumsgarnitur.
- Hochdetaillierte und schwere Metallausführung.
- Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse in einem Triebkopf.
- Alle vier Achsen über Kardan in einem Triebkopf angetrieben.
- Serienmäßig mit Führerstands-, Fahrpult-, Maschinenraum- und Innenbeleuchtung.
- Spielwelt-mfx+-Decoder (Märklin) mit umfangreichen Betriebs-, Geräusch- und Lichtfunktionen.
- Mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen.

Formschön, elegant, komfortabel: Was die Deutsche Reichsbahn (DR) der DDR Anfang der 1960er-Jahre auf die Gleise setzte, hatte „Weltniveau“. Ihr neuer Diesel-Schnelltriebwagenzug der Baureihe VT 18.16 sah nicht nur gut aus, er bot Reisenden auch ein für ostdeutsche Verhältnisse geradezu luxuriöses Fahrerlebnis. Rasch wurde der markante Triebzug mit seiner elfenbeinfarbenen/roten Lackierung zum Prunkstück der DR und erfüllte nicht nur die Eisenbahner mit großem Stolz.

Rückblick: Mit dem Expresszug „Vindobona“ von Berlin über Prag nach Wien begann für die DDR im Jahr 1957 die Ära des internationalen Schnellverkehrs. Ab 1960 kam der „Neptun“ von Berlin nach Kopenhagen hinzu. Später folgte noch der „Berlinaren“ zwischen

Berlin und dem schwedischen Malmö. Diese Verbindungen brachten nicht nur wertvolle Devisen ins Land. Sie waren auch enorm prestigeträchtig.

Und genau das wurde sehr bald zum Problem: Der DR standen nur uralte Vorkriegs-Triebzüge der Bauart „Köln“ zur Verfügung. Diese genügten den Anforderungen längst nicht mehr. Da in den Nachbarländern bereits moderne Züge im Einsatz waren, wollte man nicht zurückstehen. Der VEB Waggonbau Görlitz bekam den Auftrag, rasch eine Lösung zu entwickeln. Die Ingenieure stützten sich auf das Grundkonzept eines Vorkriegs-Versuchstriebwagens, den Franz Kruckenberg, der Konstrukteur des legendären „Schienenzeppelins“, einst umgesetzt hatte. Was die DR dann 1963 auf der



Die Neu-konstruktion des HO-Modells orientiert sich an dem Vorbild des Museumszugs, der derzeit von der gemeinnützigen SVT Görlitz gGmbH betriebsfähig aufgearbeitet wird.

Leipziger Frühjahrsmesse der Öffentlichkeit präsentierte, brauchte keinen Vergleich zu scheuen. Vor den staunenden Messebesuchern stand ein eleganter vierteiliger Schnelltriebwagen. In den beiden Endwagen arbeitete je ein 900 PS starker Zwölfzylinder-Dieselmotor, der eine Höchstgeschwindigkeit

von 160 Kilometern pro Stunde erlaubte. Nach dem Nummernsystem der DR erhielt der Verbrennungstriebwagen mit 1.800 PS und 160 Kilometern Höchstgeschwindigkeit die Bezeichnung VT 18.16. Bekannt wurden die Fahrzeuge aber als Schnelltriebwagen der Bauart „SVT Görlitz“.

In der Serienfertigung fanden zwar zwei 1.000-PS-Motoren Verwendung, der Name wurde aber nicht mehr geändert. Gebaut wurden acht Triebzüge und zwei Reserve-Triebwagen, außerdem sechs zusätzliche Mittelwagen. Eine Fahrt mit diesen Triebzügen galt für Bürger der DDR als etwas >>

Die Digital-Funktionen des VT 18.16

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Spitzensignal	●	●	●	●	●
Innenbeleuchtung	●	●	●	●	●
Diesellok-Fahrgeräusch	●	●	●	●	●
Signalton	●	●	●	●	●
Direktsteuerung	●	●	●	●	●
Bremsenquietschen aus		●	●	●	●
Führerstandsbeleuchtung		●	●	●	●
Rangierpfeiff		●	●	●	●
Führerstandsbeleuchtung		●	●	●	●
Lüfter			●	●	●
Luftpresser			●	●	●
Druckluft ablassen			●	●	●
Fahrpultbeleuchtung			●	●	●
Fahrpultbeleuchtung			●	●	●

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Tischlampen			●	●	●
Maschinenraumbeleuchtung			●	●	●
Maschinenraumbeleuchtung			○	○	●
Besondere Lichtfunktion			○	○	●
Diesel nachfüllen			○	○	●
Sand nachfüllen			○	○	●
Sanden			○	○	●
Schaffnerpfeiff			○	○	●
Türenschießen			○	○	●
Bahnhofsansage			○	○	●
Zugdurchsage			○	○	●
Begrüßung			○	○	●
Rangiergang + Rangierlicht			○	○	●

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



- ^ Die CAD-Zeichnung gibt Einblicke in die aufwendige Konstruktion.
- < Die Aufarbeitung des „SVT Görlitz“ ist bereits weit fortgeschritten.

Besonderes. Entsprechend groß war der Andrang. Weil auch die Fahrgäste aus anderen Ländern am liebsten mit den schicken Zügen reisten, reichten schon Ende der 1970er-Jahre die Kapazitäten nicht mehr aus. Die DR stellte auf lokbespannte Garnituren um.

Nach und nach kamen die eleganten Triebzüge auf das Abstellgleis. Von 1990 bis 2003 war nur noch einer als Museumszug unterwegs. Die anderen gammelten irgendwo vor sich hin oder wurden verschrottet.

Doch dann traten ehemalige Reichsbahner und VT 18.16-Fans auf den Plan. Sie gründeten 2019 eine gemeinnützige GmbH. Ihr Ziel: Ein kompletter Zug soll wieder in altem Glanz erstrahlen und auf Museums- und Sonderfahrten internationale Bahnfans erfreuen. Mit viel Herzblut und großem Sachverstand wird seitdem daran

gearbeitet, den „Zug für Mitteldeutschland“ wieder flottzumachen. Fest verbunden mit der Region, unterwegs als „Botschafter in Europa“, soll der schicke Renner an die große Zeit der internationalen Zugverbindungen erinnern.

Das über Spenden finanzierte Projekt macht große Fortschritte – das Märklin Magazin hat in den vergangenen beiden Jahren regelmäßig darüber berichtet. In die illustre Reihe der Spender reiht sich auch Märklin sehr gern ein und unterstützt den Wiederaufbau dieses legendären Triebzuges mit einer Spende von 25.000 Euro.

Diesel-Schnelltriebwagenzug VT 18.16

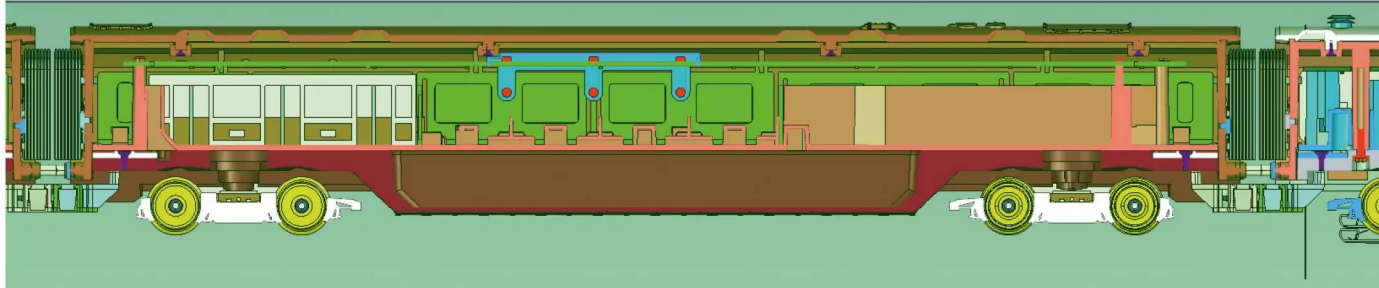
HO Art.
38175
HO Trix Art.
25175

Vorbild: Diesel-Schnelltriebwagenzug Baureihe VT 18.16 (Bauart „SVT Görlitz“), im Zustand der wiederaufbereiteten Museumsgarnitur durch die SVT Görlitz gGmbH. Angelehnt an die Ausführung der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR/DDR) aus den 1960er- und 1970er-Jahren, als Aushängeschild für den internationalen Schnellverkehr. Vierteilige Einheit. Ein Triebkopf VTa, ein Mittelwagen VMc mit Speiseraum und Küche, ein Mittelwagen VMd, ein

Triebkopf VTb. Aktueller Betriebszustand ab voraussichtlich 2025/26.

Modell: 4-teilige Einheit. Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Geräusch- und Lichtfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse in einem Triebkopf, alle vier Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Serienmäßig eingebaute LED-Innenbeleuchtung,



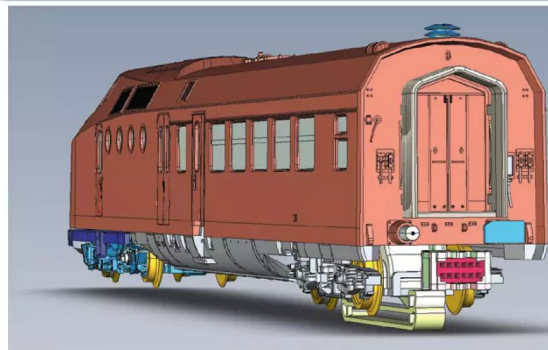


- ^ Auch das Innenleben der Modelle ist aufwendig gestaltet.
- > Bis ins Detail wird der Bauzustand des Museumszugs umgesetzt.

Der VT 18.16 im Modell

In einer kompletten Neukonstruktion bringen Märklin und Trix den „SVT Görlitz“ darüber hinaus als Modell in einer maßstäblichen Wiedergabe im H0-Maßstab 1:87. Vorbild ist die Museums garnitur der SVT Görlitz gGmbH, wie sie derzeit wieder aufgearbeitet wird. Die vierteilige Einheit besteht aus einem Triebkopf VTa, einem Mittelwagen VMc mit Speiseraum und Küche, einem Mittelwagen VMD sowie einem Triebkopf VTb. Ein geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse ist in einem Triebkopf installiert und treibt über Kardan alle vier Achsen an.

Das hochdetaillierte Modell in schwerer Metallausführung verfügt über Führerstands-, Fahrpult-, Maschinenraum- und Innenbeleuchtung. Außerdem bietet ein Spielwelt mfx+-Decoder (Märklin) umfangreiche Betriebs-, Geräusch- und Lichtfunktionen. Ein Pufferspeicher überbrückt kurze stromlose Stellen. Die mehrteilige Inneneinrichtung gibt das Vorbild detailreich wieder. Zwischen den Fahrzeugen verrichten kulissengeführte mehrpolige stromführende Spezialkupplungen ihren Dienst. An beiden Enden ist die automatische Kupplung ohne Funktion nachgebildet.



In dieser Form wird der VT 18.16 auch auf der Modellbahnanlage die Eisenbahnfans verzaubern, ganz so, wie es sein Vorbild ab Ende des Jahres tun soll. Als Erinnerung an eine Zeit, als von einem vorbeifahrenden „SVT Görlitz“ stets auch ein Hauch von Luxus ausging. ➤

Führerstandsbeleuchtung, Führerpultbeleuchtung, Maschinenraumbeleuchtung, Beleuchtung Küchenbereich und Wandlampen im Speiseraum jeweils digital schaltbar. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal, zwei rote Schlusslichter und Innenbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Gesamte Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Mehrteilige Inneneinrichtungen. Kulissengeführte

mehrpole stromführende Spezialkupplungen zwischen den Fahrzeugen. Schleiferumschaltung mit fahrtrichtungsabhängiger Stromversorgung über den jeweils vorderen Triebkopf. Mit Pufferspeicher. Viele angesetzte Details. An beiden Enden Nachbildung der automatischen Kupplung (ohne Funktion). Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Länge der 4-teiligen Garnitur ca. 113 cm. In Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter Trix Art. 25175.





OSGEMEOS bringen Kunst auf die Schiene

Märklin inspiriert das brasilianische
Künstlerduo zur fantasievollen
Gestaltung eines Wagens –
bei Vorbild und Modell.

Begeistert: Märklin Geschäftsführer
Florian Sieber zeigt Otavio und Gustavo
Pandolfo (v. r.) die Produktion.



Beim Besuch des Märklin Werks in Göppingen war das berühmte brasilianische Künstlerduo OSGEMEOS tief beeindruckt von der Präzision und Leidenschaft: „Die Art und Weise, wie sie die Züge herstellen, wie sie bauen, wie viel Liebe sie hier haben. Jeder Mensch hier drinnen, das kann man spüren, das kann man sehen.“ Aus dieser Faszination heraus entwarfen die Zwillinge spontan ein einzigartiges Motiv für einen Wagen – ein Kunstwerk, das Märklin als Message Wagon auf die Modellbahnschienen bringt. Doch nicht nur dorthin ...



Das Künstlerduo Otavio und Gustavo Pandolfo liebt Züge. Diese besondere Verbindung zur Eisenbahnwelt spiegelt sich auch in ihrer Kunst wider. Die Zwillinge sehen Züge nicht nur als Fortbewegungsmittel, sondern als

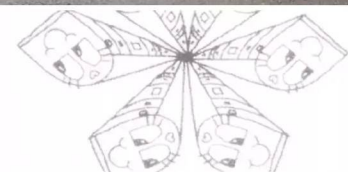
rollende Kunstgalerien, die ihre Botschaften durch Städte und Länder transportieren. Ihre bemalten Waggons erzählen Geschichten – oft mit ihren ikonischen gelbhäutigen Charakteren, die in farbenfrohe Muster eingebettet sind. Bei

einem Werksbesuch in Göppingen waren die Künstler begeistert von der Märklin Produktion und haben im Anschluss einen Eisenbahnwagen mit ihrem Design verziert. Das zu diesem Vorbild passende Modell folgte natürlich auf dem Fuß. ➤



Auch einen Vorbild-Wagen haben die Künstler aufwendig gestaltet. Natürlich wurde auf einer angebrachten Folie gesprüht und der Wagen danach wieder in seinen originalen Zustand zurückversetzt.





„Züge können die Menschen auf der ganzen Welt miteinander verbinden – auch Generationen, wie die alte Generation mit der jungen, sodass alle miteinander verbunden werden“, OSGEMEOS.





Stolz begutachten Otavio und Gustavo Pandolfo die Modelle im OSGEMEOS-Design. Bei der Vernissage in der Hood-Projects-Galerie in Düsseldorf wurden die Message Wagons mit Märklin Geschäftsführer Florian Sieber (Bild unten links, Mitte) vorgestellt.





Die Wagen haben zwei unterschiedliche Seiten und werden in einer kreativen Verpackung mit Gleisstück und Zaunelement geliefert.



Message Wagons

Eine Symbiose aus Modelleisenbahn und Kunst bietet Märklin als Message Wagons an. Jeder Wagen vermittelt nicht nur Eisenbahnromantik, sondern auch die kreative Handschrift der Künstler.

Das aktuelle Projekt ist in Zusammenarbeit mit OSGEMEOS entstanden und wurde in zwei unterschiedlichen Größen realisiert: H0 und Spur 1. Beide machen sowohl als dekoratives Art Toy eine gute Figur wie auch – voll funktionsfähig – auf einer Modellbahnanlage. Dabei sind Verpackung, Echtheitszertifikat, Künstlerbiografie sowie ein Präsentationsgleis Teil des Gesamtkunstwerks. Der Spur-1-Wagen ist zusätzlich mit einem durchnummerierten Echtheitszertifikat ausgestattet, persönlich von den Künstlern signiert.

Nach der Vorstellung der Produkte bei der Vernissage in der Hood-Projects-Galerie, Düsseldorf, konnte man sich in einem „Raffle“ für den Erwerb der Kunstwagen bewerben. Nach 14 Tagen wurden die glücklichen Käufer der limitierten Sonderserie benachrichtigt und besitzen nun ein rollendes Kunstwerk.

Weitere Informationen gibt es auf maerklin-messagewagons.com/de



Ein südwestdeutscher Eisenerzzug



Schwerstarbeit: Die sechssachsige Güterzuglokomotive E 93 95 wuchtet erzbeladene Selbstentladewagen Bauart OOt die Steigung hinauf. 1933 wird die Geislinger Steige elektrifiziert und die „Deutschen Krokodile“ waren am Albaufstieg im Güterzugdienst im Einsatz.

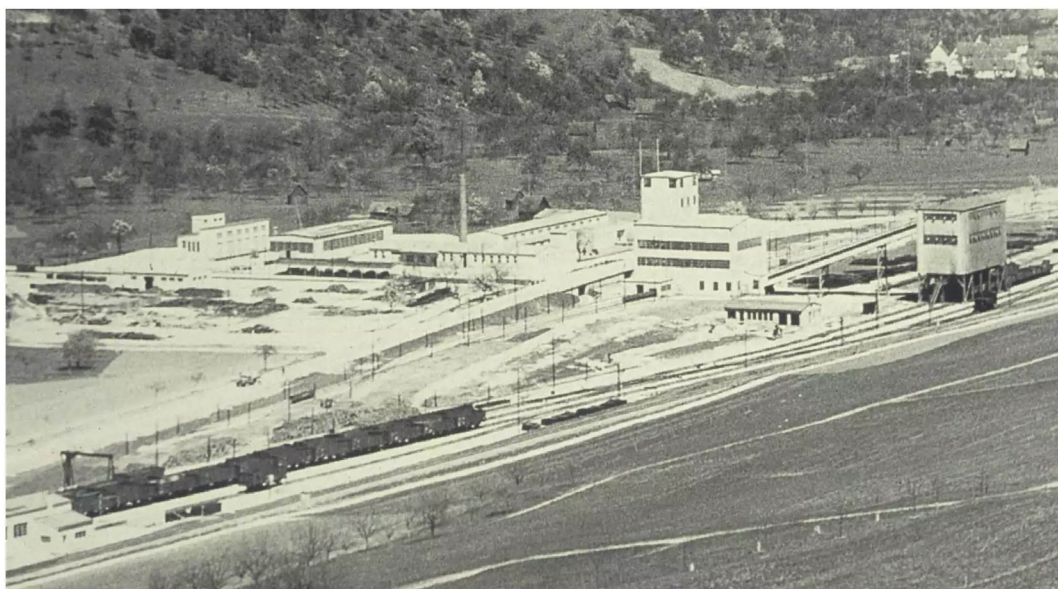
Über drei Jahrzehnte wurde das einzige Eisenerzvorkommen Württembergs bei Geislingen an der Steige ausgebeutet. Bespannt wurden die Erzzüge auch mit den schweren Güterzugloks der Baureihe E 93. Zum Jubiläum 175 Jahre Geislinger Steige stellt Minitrix eine passende Garnitur zusammen.

Die Bahntrasse der Ostbahn nähert sich Geislingen an der Steige, wo 1846 die Vorarbeiten zur Geislinger Steige begannen. Dabei wurde stadtnah ein Eisenerzlager entdeckt. Die Grube auf dem Gemeindegebiet Kuchen förderte jährlich 3.000 Tonnen Eisenerz. Das lohnte sich nicht, 1885 wurde das Bergwerk aufgelassen. „Der Abbau des Eisenerzflözes erwies sich nur in

Krisenzeiten als rentabel“, berichtet Dr. Philipp Lintner, Leiter des Stadtarchivs Geislingen/Steige, von einem Neubeginn Anfang der 1920er-Jahre. „Als das Ruhrgebiet 1923 bis 1925 besetzt war, wurde im Karlstollen kurzzeitig gefördert.“

Ein dritter Anlauf erfolgt in den 1930er-Jahren. Die Grube Karl wird um einen Stollen erweitert

und als Großanlage Staufenstollen betrieben. Hartmut Gruber schreibt in „Zeitpunkt der Stadtgeschichte“ (Publikation des Stadtarchivs Geislingen/Steige), „dass die Gutehoffnungshütte über ein Verhüttungsverfahren verfügte, bei dem auch saures Erz wie das Geislinger mit rund 20 Prozent Kieselsäuregehalt durch Zugabe von anderen kalkreichen Erzen verhüttet werden konnte“. Die Tagesförderung von



Verladebahnhof Staufenstollen: Das Foto der Grubenverladeanlage aus dem Nachlass Hans Noller zeigt rechts den Verladebunker. Zum Bunker hinauf führt ein Förderband von der Brech- und Siebanlage. Das Stollenmundloch des Erzbergwerks befindet sich außerhalb des Bildausschnitts links im Michelsberg.



Eine Güterzuglok BRE 93 mit Großraum-Sattelwagen wartet im Verladebahnhof auf die Abfahrt.



Eine württembergische T3 rangiert als Werkslok Güterwagen bei der Beladung mit Eisenerz.

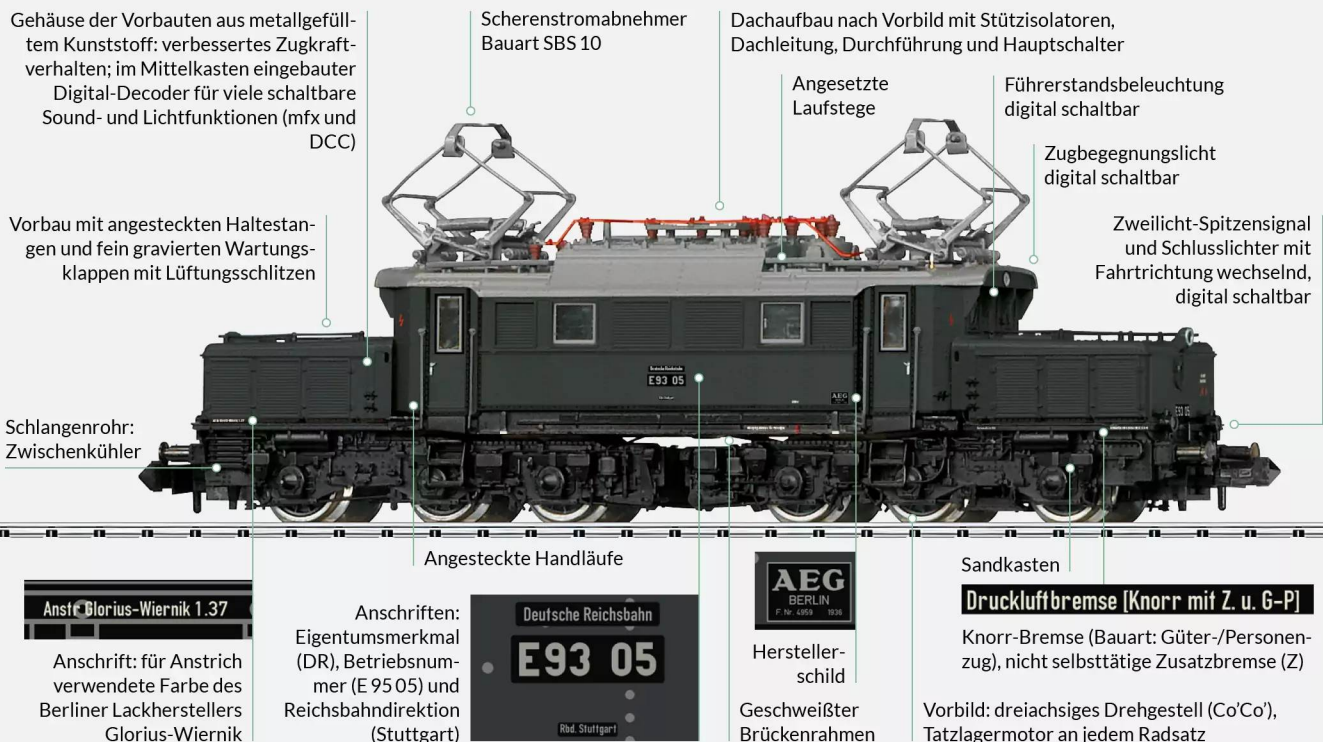
über 1.000 Tonnen sei in einem Zug von 18 bis 20 Erzwagen in das Ruhrgebiet zur Verhüttung transportiert worden.

„Die schweren Erzzüge wurden vom grubennahen Verladebahnhof zur Hauptstrecke abgefahren. Ende der 1930er-Jahre entstand jenseits der Hauptstrecke im Eybachtal sogar noch ein Kehrbahnhof für die Erzzüge“, skizziert Stadtarchivar Philipp Lintner die Eisenbahninfrastruktur im heutigen Stadtgebiet von Geislingen. „Aus dem Gleisdreieck der Hauptstrecke und der Tälesbahn wurde somit ein eher selten anzutreffendes Gleisviereck.“ Dass die „Grube Karl der Staufenstollen GmbH“ bis in die Wirtschaftswunderzeit hinein genutzt wurde, habe einerseits an der hohen Stahlnachfrage >>



Dr. Philipp Lintner, Stadtarchivar Geislingen an der Steige: „Kohlezüge für den Südwesten aus dem Ruhrgebiet nutzte die DB zurück für den Erztransport.“

Das „Deutsche Krokodil“ E 9305 in Epoche II



gelegen, andererseits an den niedrigen Transportgebühren der Deutschen Bahn. „Die DB transportierte aus dem Ruhrgebiet Kohle in den Südwesten. Um Leerfahrten zu vermeiden, wurden die Kohlezüge zum Transport des Eisenerzes verwendet.“ Januar 1963 war dann Schicht im Schacht.

Für die Beförderung der Erzzüge setzte die Deutsche Reichsbahn auch ihre Schwerstarbeiter für den Albaufstieg ein: die „Deutschen Krokodile“. „Mit der Elektrifizierung der Geislinger Steige 1933 lieferte AEG an die Deutsche Reichsbahn die ersten Loks der Baureihe E 93 aus“, berichtet Claus Ballsieper, Produktmanager Minitrix. „Die Güterzugloks sind dreiteilig aufgebaut, wobei die beiden niederen Vorbauten beweglich mit dem Kasten verbunden

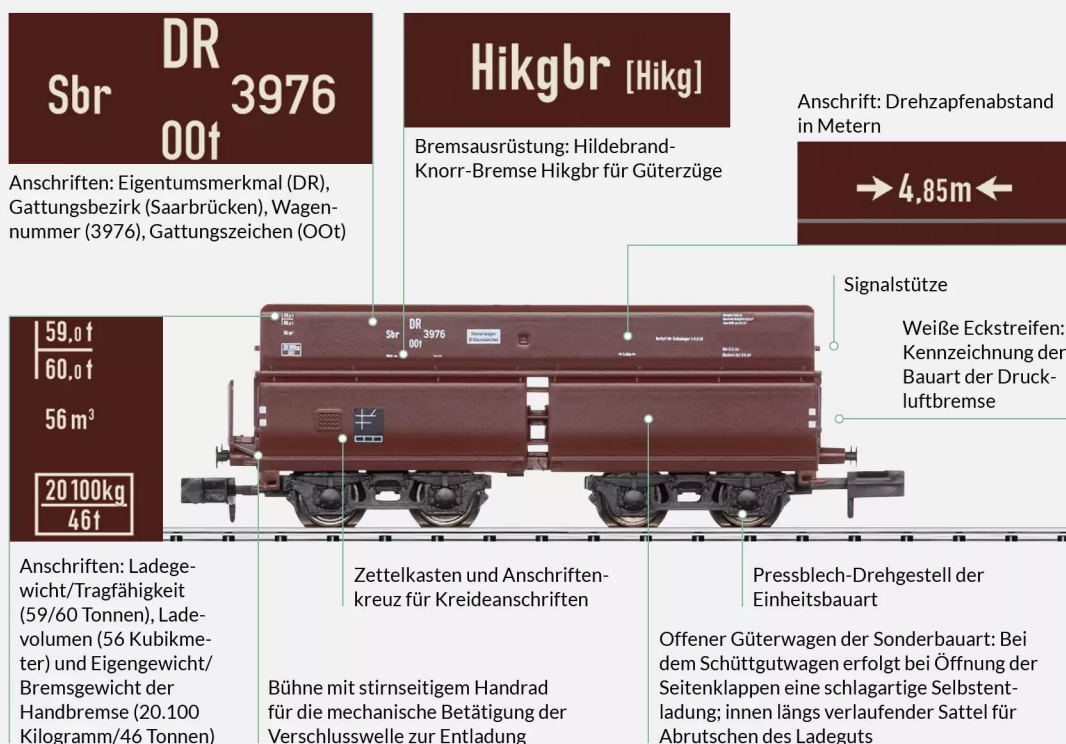
sind – eine ideale Konstruktion für die krümmungsreiche Geislinger Steige. Dazu waren die sechsschigen E-Loks mit einer Dauerleistung von 2.215 kW, also 3.010 PS, der enormen Rampensteigung von 22,5 Promille gewachsen.“

Bahnjubiläen finden stets Beachtung in der Eisenbahnerszene. „Deshalb fertigt Minitrix zum Jubiläum 175 Jahre Geislinger Steige die E 93 05 der Reichsbahn als Digital-Modell. Sie hat Vorbauten aus metallgefülltem Kunststoff für betriebssicheres Fahren und der Digital-Decoder gestaltet den Fahrbetrieb mit digital schaltbaren Sound- und Lichtfunktionen unterhaltsam.“ Die Umsetzung der Lok im Betriebszustand um 1937 offenbart sich auf den ersten Blick: Sie ist in Graublau lackiert, der Ursprungsfarbe der E 93. Minitrix

typisch akkurat sind Details wie Nietenreihen oder die Lüftungsschlitze der Wartungskappen nachgebildet. Das Erscheinungsbild verfeinern eine Vielzahl von Ansteckteilen wie Handläufe und Griffstangen oder die Komponenten des Dachaufbaus wie Trittbretter, Isolatoren oder die dünne Stromleitung aus Draht.

„Weil es zum regionalen Erztransport gut passt und diese urwüchsigen Güterzugloks tatsächlich Erz- und Kohlezüge bespannten, legen wir zum Jubiläum auch ein Display mit zehn Erz IId-Wagen der Bauart OOt Saarbrücken der Deutschen Reichsbahn auf“, schildert Claus Ballsieper die Komplettierung des Jubiläumzugs. „Der Oberkasten der Selbstentladewagen ist mittelhoch und die Wagen haben eine Bühne, von der aus die Entladung

Der Selbstentladewagen Bauart Erz IId mit echtem Eisenerz



durch das Bahnpersonal eingeleitet wurde – das dafür zu betätigende Speichenhandrad ist ebenfalls nachgebildet.“ Ladegut-Einsätze mit echtem Eisenerz in 1:160-Körnung signalisieren den Einsatzzweck der Güterwagen. Bei den Anschriften am Oberkasten wird für jeden Wagen eine eigene Betriebsnummer lupenrein im Tampon-Druckverfahren aufgebracht. Die Display-Wagen sind einzeln verpackt und beim Händler auch einzeln zu beziehen.

„Eine graublaue schwere Güterzuglok und eine lange Reihe brauner Erzwagen – das ist gewiss ein Ganzzug, der dem Jubiläum der Geislinger Steige angemessen ist“, meint Produktmanager Claus Ballsieper. „Und mit den Transporten ins Ruhrgebiet zur Erzverhüttung laufen die Wagen auch in ganz Deutschland.“



Mit den Erz IId-Wagen hat Minitrix nun auch wieder die Wagen mit mittelhohem Oberkasten im Angebot – passend zu Erz Id und Erz IIId.



Ausführliche Informationen zu den Minitrix Modellen finden Sie unter www.trix.de



Zehn Selbstentladewagen 00t Saarbrücken (Display Trix Art. 15013) |

E 93 05 (Trix Art. 16932)



Das Vorbild:
die 66 002 vor
dem EvZ 451
im Bahnhof
Marburg am
6. Juli 1963.

2. H0-Clubmodell: die Dampflokomotive 66 002

Exklusiv für Clubmitglieder wird 2025 eine Dampflokomotive der vorletzten Baureihe aus dem DB-Neubauprogramm als H0-Clubmodell umgesetzt. Passend dazu gibt es ein Wagen-Set.

Sie überzeugten mit Technik und Leistung: Die Prototypen der Baureihe 66 folgten baulich den neuen Grundsätzen der Deutschen Bundesbahn und waren daher unter anderem mit einem geschweißten Hochleistungskegel mit Verbrennungskammer sowie einer Mischvorwärmanlage ausgestattet. Das Führerhaus war wesentlich komfortabler gestaltet als noch bei den vorangegangenen Baureihen. Doch bei aller Euphorie über die durchweg überzeugenden Personenzug-Tenderlokomotiven musste man anerkennen, dass durch den Fortschritt der Diesel- und Elektrotraktion keine Wirtschaftlichkeit der Dampfloks mehr gegeben war. Es blieb

daher bei den Prototypen 66 001 und 66 002. Letztere wird für Märklin und Trix 2025 als exklusives Clubmodell im Maßstab 1:87 angefertigt. Die Lok zeigt den Betriebszustand Mitte der 1960er-Jahre kurz vor Außerdienststellung.

Die komplette Neukonstruktion wird weitgehend aus Metall mit filigranen Details hergestellt. Natürlich gehört der Digital-Decoder mfx+ zur Standardausrüstung. Damit wird ein authentisches Fahrerlebnis dank zahlreicher Licht- und Soundfunktionen geschaffen. Ein Pufferspeicher trägt außerdem dafür Sorge, dass kurze stromlose Stellen problemlos

überwunden werden. Die Länge über Puffer des Modells beträgt circa 17 Zentimeter. Ergänzend zum Lokmodell haben Märklin und Trix selbstverständlich auch ein passendes Wagen-Set in petto. Dieses umfasst vier Reisezugwagen unterschiedlicher Bauarten der Deutschen Bundesbahn sowie einen gedeckten Güterwagen der Bauart Gmms 44. Die Gesamtlänge über Puffer der Wagen beträgt circa 103 Zentimeter. Bis zum 15. August haben Clubmitglieder die Chance, sich diese besonderen Schmuckstücke zu sichern. Und wer noch nicht im Club ist, aber in den Genuss der Clubvorteile kommen möchte, kann sich ganz einfach und bequem online anmelden. ➤

Text: sd; Fotos: Märklin, Gerhard Moll/Eisenbahnstiftung



Komplette Neukonstruktion: die 66 002 der Deutschen Bundesbahn in filigraner Metallausführung. Das HO-Clubmodell bildet den Betriebszustand Mitte der 1960er-Jahre ab.

HO Art. 39665
HO Trix Art. 25660



Das fünfteilige Wagen-Set besteht aus vier Reisezugwagen und einem Güterwagen Gmms 44. Der Zuglauf lautet Frankfurt (M) – Gießen – Marburg – Biedenkopf – Siegen – Troisdorf – Köln.

HO Art. 41329
HO Trix Art. 23508



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“) – wo Sie sich auch gleich online anmelden können.

Es lohnt sich, Clubmitglied zu sein



- | | | |
|---|---|--|
|  6 x jährlich das Märklin Magazin |  Jahresfilm 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 | | |

Neu im Märklin Fachgeschäft

Der Sommer ist da und mit ihm viele Modellschönheiten in allen Spurweiten, für die sich jetzt ein Besuch beim Fachhändler lohnt. Vom Elektro-Renner über Diesel-Kraftpakete bis zum Dampflokom-Exoten ist für jeden Geschmack etwas dabei.

H0 Art.
38800



Elektrolokomotive Baureihe 186

Die komplette Neukonstruktion der BR 186 in verkehrsroter Grundfarbgebung der DB AG gefällt mit vielen angesetzten Details. Ein Highlight ist der Stromabnehmer mit unterschiedlichen Schleifstücken. Mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen. In Gleichstromausführung unter Trix Art. 25800. Ep. VI.

H0 Art.
38100

Diesellokomotive Baureihe 211

In Ozeanblau/Elfenbein rollt die Diesellok der BR 211 der DB über den Rangierbahnhof. Das Modell verfügt über einen Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreiche Geräuschkfunktionen. Bei Trix H0 unter Trix Art. 25101. Ep. IV.



Elektrolokomotive Reihe 1016

Diese Elektrolok der Reihe 1016 der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) in verkehrsroter Grundfarbgebung wartet mit einigen Besonderheiten auf, darunter die „Tonleiter“, die sie bei der Anfahrt spielt. Ep. VI.

H0 Art.
39870



H0 Art.
42851



Bahnpostwagen Bauart Post mr-a

Erstmals in der Farbgebung Ozeanblau/Elfenbein fährt der Bahnpostwagen Bauart Post mr-a der Deutschen Bundespost, eingestellt bei der DB, ins Märklin Sortiment. Mit Gleichstromradatz E700580 auch für Trix Fahrer. Ep. IV.



Märklin Katalogwagen 1935

Aus der beliebten Katalogwagen-Sammelserie: Die Seitenwand dieses privaten Kühlwagens Ibpqqs zielt das Titelbild des Märklin Katalogs aus dem Jahr 1935 mit einem „Krokodil“ als Blickfang. Geeignet für die Epochen II bis VI.

H0 Art.
45905



H0 Art.
43768

Personenwagen-Set „FD Königssee“

Exklusiv bei der Märklin-Händler-Initiative: Das Set enthält zwei Personenwagen unterschiedlicher Bauart des Fern-Express FD 1980 „Königssee“ der Deutschen Bundesbahn (DB): ein Abteilwagen Bauart Avmz 111.1, 1. Klasse und ein Großraumwagen Bauart Bpmz 291.2, 2. Klasse mit Kinderland-Abteil. Beide Wagen verfügen über mehrfarbige Inneneinrichtungen, die des Kinderland-Wagens wurde neu gestaltet. Die Modelle sind mit einer LED-Innenbeleuchtung mit Pufferkondensatoren ausgerüstet. Ep. IV.



Produkt-Highlight Märklin

Getriebe-Dampflok Bauart Shay



Diese Loks sind außergewöhnlich: Die Dampflokomotiven der Bauart Shay wurden entwickelt, um auf unebenem Gelände und in engen Radien Holz aus den Wäldern der USA zu transportieren. Mit ihren stehenden Zylindern und ihrem Antrieb über Kurbelwellen auf Gelenkwellen und über Kegelzahnräder auf die Drehgestelle kamen die Shay-Loks mit beinahe jedem Terrain zurecht.



H0 Art.
38700

Märklin hat die spektakuläre Getriebe-Dampflok nun in einer kompletten Neukonstruktion in H0 sehr detailliert umgesetzt – inklusive der optisch eindrucksvollen Antriebstechnik (kleines Bild). Das Modell verfügt über einen Spielwelt-Decoder mfx+ (Märklin) mit umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen. In Gleichstromausführung bei Trix unter Trix Art. 25700. Ep. II.

Dieselelektrische US-Lokomotive F7

Wiederauflage eines Märklin Klassikers: Diese A-Unit einer General Motors EMD F7 der US-Bahngesellschaft D & RGW „Rio Grande“ im Zustand der 1950er-Jahre passt zum „Boxcar-Set“ Art. 45712 und zur „Caboose“ Art. 45713. Zeitgemäße Technik mit Digital-Decoder. Verpackung angelehnt an historisches Vorbild. Ep. III.



H0 Art.
30601



Dampflokomotive Gattung P 8

Diese Dampflok der Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) kommt als besonders filigranes Metallmodell in einer Epoche I-Ausführung mit Zweilicht-Spitzensignal, Gaslaternen, zwei Kesselaufbauten, preussischem Führerhaus, ohne Windleitbleche und mit Kastentender ohne Aufsatz vorgefahren. Mit Digital-Decoder mfx+.

H0 Art.
39381

Doppel-Diesellokomotive Baureihe 288

In der Umbauversion mit Maybach-Motor ohne Dachaufsatz zeigt sich die Diesellok der Deutschen Bundesbahn (DB) in der purpurroten Farbgebung der Epoche IV. Beide Lokhälften werden mit allen Achsen angetrieben.



Z Art.
88151

Elektrolok BR E 10.12

Z Art.
88415

Diese schöne E 10.12 der Deutschen Bundesbahn (DB) zeigt stolz ihre „Bügelalten“-Front, dazu durchgehende Lüfterbänder und die runden Puffer der Epoche III-Ausführung.



Dampflok 038 mit Wannentender

Z Art.
88909

Das hochwertige Bronze-Modell dieser Dampflokomotive wurde in feiner Handarbeit gegossen und nachgearbeitet. Erstmalige Umsetzung einer BR 038 mit drei Kesselaufbauten. Ep. IV.



Produkt-Highlight Trix

H0 Trix Art. 25323

Dampflokomotive 18 323

Diese Tender-Dampflokomotive der Baureihe 86 der DR/DDR zeigt viele interessante Details, die sie von ihren Lok-Schwestern aus Westdeutschland unterscheiden, etwa die geschweißten Wasserkästen mit langen Ausschnitten über den Zylindern und gerundeter vorderer Kante (kleines Bild) oder die Rauchkammertür mit Zentralverschluss. Ihr Vorlaufgestell besteht aus einem Speichenradsatz, während das Nachlaufgestell einen Scheibenradsatz aufweist. Das Modell ist eine komplette Neukonstruktion der längeren Variante der BR 86, so wie sie um 1973 im Bw Zittau beheimatet war. Es verfügt über einen Digital-Decoder und umfangreiche Licht- und Geräuschfunktionen. Der geregelte Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel treibt vier Achsen an. In Wechselstromausführung bei Märklin H0 unter Art. 37087. Ep. IV.



H0 Trix Art. 25873

Elektrolokomotive Baureihe 193

Zum Jubiläum „175. Jahre Geislinger Steige“ gibt es eine schwere Güterzug-Elektrolok der BR 193 in Chromoxidgrün mit sechs Sandkästen, Anfahrllampe und Indusi, wie sie um 1976 in Kornwestheim beheimatet war. Ep. IV.



Triebwagenzug ICE 4

Fünfteilige Grundgarnitur des Hochgeschwindigkeitszugs ICE 4 als Baureihe 412/812 der Deutschen Bahn AG im Längenmaßstab 1:93,5. In Wechselstromausführung im Märklin 0-Sortiment unter Art. 39718. Ep. VI.



H0 Trix Art. 25978

N Trix Art. 16883

Elektrolokomotive Reihe Re 4/4 II

Die Elektrolok Re 4/4 II der SBB im Betriebszustand ab Ende 1974 war mit ihrer Grundfarbgebung in Blutorange/Kieselgrau das „Zugpferd“ des „Swiss Express“-Städtesschnellzugs. Alle vier Achsen der Lok sind angetrieben. Ep. IV.



Diesellokomotive Baureihe 291

„Amazing Amelie“ heißt diese schwere Dieselmotortrieblokomotive der Baureihe 291 der Railsystems RP GmbH, Gotha. Bei dem Modell fällt insbesondere die aufwendige Bedruckung mit attraktiven Motiven ins Auge. Ep. VI.



N Trix Art. 16299

märklin

Art.	Spurweite	Bezeichnung
26077	H0	Zugpackung „Kerosin-Transport“
29249	H0	Digital-Startpackung „Nahgüterzug mit BR 24“
39532	H0	Dampflokomotive Baureihe 52
42830	H0	Expressgut-Set
45600	H0	US-Flachwagen-Set
82092	Z	Carbid-Flaschenwagen-Set

TRIX

Trix Art.	Spurweite	Bezeichnung
15013	N	Display mit zehn Selbstentladewagen Erz II d
18551	N	Personenwagen Bauart Bduu 497.2
25090	H0	Elektrolokomotive Reihe 1189
25231	H0	Dampflokomotive Baureihe 023
25323	H0	Dampflokomotive 18 323
25830	H0	Dampflok mit Kabinentender Baureihe 051

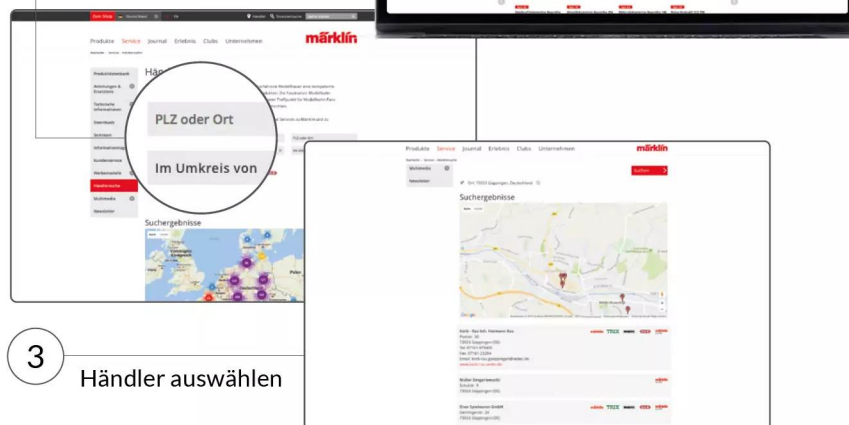
In drei Schritten zu Ihrem Händler



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

1
Startseite aufrufen
www.maerklin.de
Menüpunkt Händler
anklicken

2 PLZ oder Ort
eingeben



3 Händler auswählen

Digital-Infotage

Nutzen Sie die Chance, bei den Digital-Infotagen Ihr Modellbahnwissen aufzufrischen oder in die Digital-Welt neu einzutauchen, um alles aus Ihren Modellen und Ihrer Anlage herauszuholen.

- Treffpunkt bei Ihrem Fachhändler.
- Mitarbeiter des Hauses Märklin vor Ort treffen.
- Alles über den digitalen Fahrbetrieb.
- Tipps und Tricks: die leistungsfähigen Steuerkonsolen.
- H0-Sonderwagen exklusiv zu den Digital-Infotagen.



Alle Termine finden Sie online unter www.maerklin.de (siehe Service/Informationstage).



Märklin und Technik: 60 Jahre Fortschritt



Ob es um die Fertigung geht, um Elektronik oder um Modelle – die Technikfaszination im Märklin Kosmos reicht von der Werkbank bis zur Anlage. Das Märklin Magazin begleitet und erklärt seit sechs Jahrzehnten die Fortschritte.



Ab und zu, so versprach das Märklin Magazin in Ausgabe 01/1965, „werden wir einen Blick hinter die Kulissen werfen und unter anderem Maschinen, Sondereinrichtungen und Steue-

rungssysteme kennenlernen“. Bis heute ist dies ein Muss für die Redaktion, denn das Interesse an dem Werksverbund Göppingen-Győr ist überwältigend. Erlebbar wird diese Faszination wieder auf der IMA mit

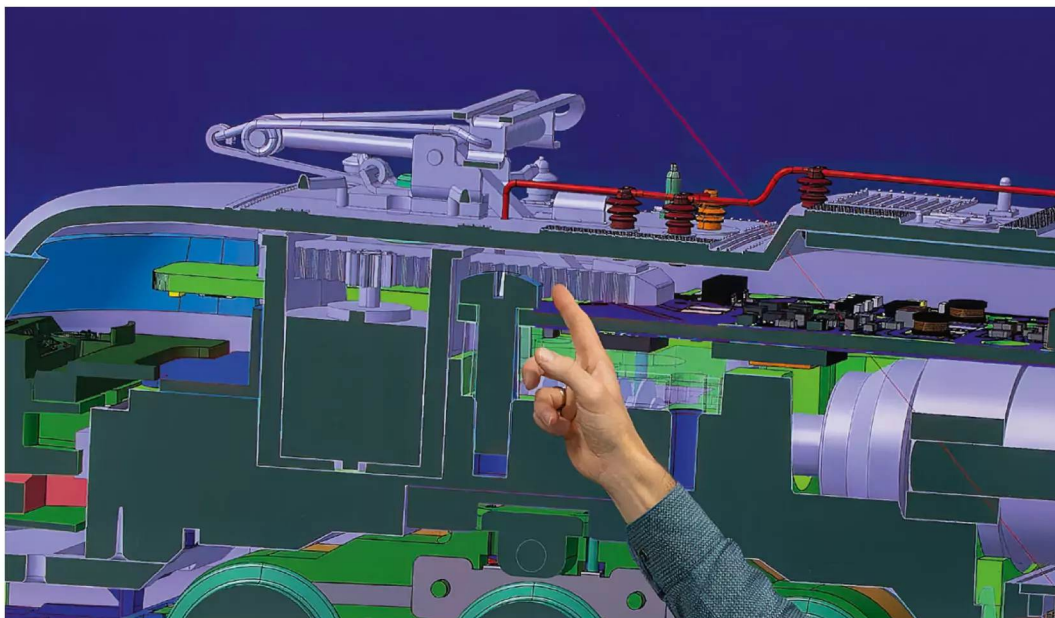
den Märklin Tagen vom 19. bis 21. September 2025: Bei einer Werksbesichtigung in Göppingen sorgt der Aufwand für die Fertigung der mechatronischen Modellwunderwerke für Staunen.



Die Montage im Werk. >>

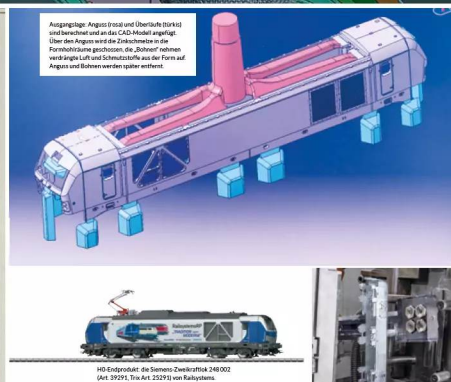


Verständlich erklärt: Die Konstrukteure des Hauses Märklin erläutern den Lesern per CAD-Bild die Modell-technik.



Oft mit detektivischer Kleinarbeit

größte europäische Lok bauen, ihr Erfolg hat hier heute den Maschinenwelt anzuheben



Abgänger: Angewandte und übersteuerte (links) und übersteuerte und in der CAD-Modell angelegt. Über den Angewandten wird die Zeichnung in die Fertigung übergeben. Die Zeichnung ist dann in der Fertigung in der Form auf Angewandte und übersteuerte (rechts) übergeben.

100-Endmontage der Siemens Zweifelslokomotive 2400002 (Art. 39291, Die Art. 39291) von Ralysystem

In den 1960er-Jahren zeigt die Redaktion die Märklin Ingenieure noch am Reißbrett (links). Das Zeichenbrett hat längst die CAD-Software „Catia“ ersetzt (ganz oben). Das Märklin Magazin informiert selbst über Besonderheiten im Entwicklungsprozess wie etwa Guss-Simulationen (rechts).

Werkzeugbau, Zinkdruckguss, Farbgebung: Das Märklin Magazin stellt seit sechs Jahrzehnten den Informationsreichtum der Modellbahnen.

Das Aufregende an der Märklin Produktion sind die Fertigungstiefe und die Prozesse – vom Zinkbarren bis zur Endmontage durchlaufen die Modelle in einem Wechsel von Manufaktur und Automation eine Vielzahl an Arbeitsschritten. Machbar ist diese Präzisionsarbeit des Hauses Märklin seit Anbeginn

durch die erfahrene Belegschaft und einen kontinuierlich modernisierten Maschinenpark. Florian Sieber, Geschäftsführender Gesellschafter von Märklin, hat Anfang 2025 eine Liste massiver Investitionen in die Werke Göppingen und Győr vorgelegt – sie reicht von der CNC-Drehmaschine für die

Zahnradherstellung und Farbgebungsmaschinen über die Standardsoftware SAP S4 Hana bis hin zu Nachhaltigkeitsinvestitionen in ein Blockheizkraftwerk und weitere Photovoltaikanlagen.

Wer die Berichte in den frühen Märklin Magazinen liest und so



Ab Werk: Dampfloks und Klimaschutz



Märklin Werkschau innen und außen: Die Redaktion berichtet über Photovoltaik für Nachhaltigkeit (links) und über Effizienzgewinne durch Maschineninvestitionen.

„den Blick hinter die Kulissen“ wirft, ist verblüfft: Die Arbeitsschritte sind gleich geblieben – nur die Technologien haben sich sprunghaft verändert. Die Konstrukteure arbeiten nicht mehr am Reißbrett, sondern mit der Konstruktionssoftware „Catia“. Bohr- und Fräsmaschinen sind teils durch CNC-gesteuerte Bearbeitungszentren ersetzt worden. Die fotomechanische Druckplattenherstellung mit Chemikalien ist der sauberen Lasergravur gewichen. Die Qualitätssicherung misst zwar oft noch Vorgaben am Werkstück mit der Schieblehre nach, doch sie unterstützt die Fachabteilungen auch mit einem Hightech-Multisensor-Messgerät: Es erfasst Abweichungen im Bereich von Tausendstel Millimetern.

Die Modelleisenbahn ist, davon künden 60 Jahre Märklin Magazin, ein technisches Spielzeug. Diese Begrifflichkeit kombiniert die Endpunkte eines weit gespannten Bogens von Gründen, sich mit der Modellbahn zu beschäftigen: den ingenieurmäßigen Blick auf die Feinmechanik und das rein emotionale Spielvergnügen. Beides – und alle Schattierungen dazwischen wie Vorbildenthusiasmus oder Sammelleidenschaft – fließen bei einem Werksrundgang zusammen. Der Technikbegeisterte fühlt sich

bestätigt durch die Wertigkeit, Genauigkeit und Qualität der Serienfertigung. Und der Fahrbegeisterte bekommt vor Augen geführt, welcher Aufwand betrieben wird, um seinem Spielzeug glatte Oberflächen, lupenreine Anschriften, hochfeine Ansteckteile und spannende schaltbare Digital-Funktionen zu verleihen.

Nicht nur Modellbahnfans sind fasziniert. Schreibt ein Redakteur des Märklin Magazins einmal für eine Industriefachzeitung, zeigt sich Märklins Strahlkraft. Auch Online-Beiträge bekommen enorme Zugriffszahlen. So geschehen beim Beitrag über die Einführungsstrategie der 3D-Drucktechnik bei Märklin und beim „Krokodil mit Formgedächtnis“. Bei dem clubexklusiven Rangier-„Krokodil“ (Art. 39567) nutzt die Telex-Kupplung die Eigenschaften einer speziellen Legierung zum Öffnen und Schließen.

Topmaschinen in der Märklin Produktion



Im Werkzeugbau werden im CNC-Bearbeitungszentrum Oberflächen und Konturen auf ein hundertstel Millimeter genau gefräst. Im Bild besprechen sich Märklin Geschäftsführer Wolfram Bächle (rechts) und Roland Kerner, Leiter Betriebsmittelkonstruktion und Werkzeugbau, vor einer Senkerodiermaschine.

Druck-Zentrum (Bild rechts): Einmal eingespannt, werden Anschriften und Flächen in bis zu acht verschiedenen Farben aufgebracht. Märklin reizt die Technologie aus und begleitet die Weiterentwicklung der Maschinen.



Multisensor-Messmaschine von Zeiss (Bild links): Durch die Verbindung von taktilen Messungen mit optischen Sensoren verkürzt sich eine Messung der Qualitätssicherung beträchtlich.



Lasergravur: Statt Anschriften über Filme auf die Druckplatte zu bringen, wird umweltschonend gelasert.



3D-Druck: Die Basis für die industrielle Fertigung von Feingussteilen bei Märklin.



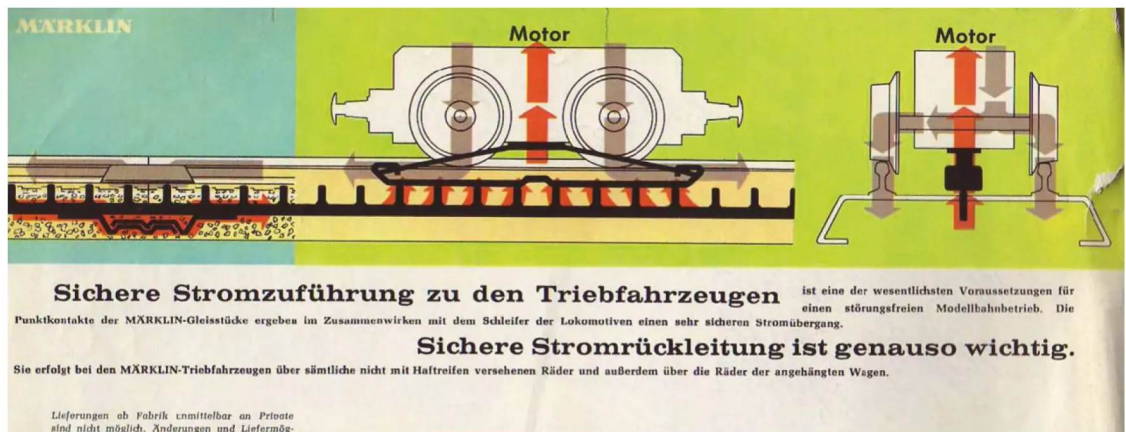
Automation: Hochbewegliche Roboterarme greifen die noch heißen Gehäuse aus der Zinkdruckguss-Maschine.

Eine Fachabteilung des Hauses Märklin hat über die Jahre eine exponierte Lage erlangt: Die Elektronikentwicklung bewegt sich mit dem fast vollzogenen Wechsel von der Analog- zur Digital-Technik in einem dominanten Trend. Dieser wird aufmerksam im Märklin Magazin begleitet, schließlich sind Anlagen-Steuerungstechnik und Decoder-Wissen rasch fortschreitende Kompetenzbereiche. >>



Platine für Digital-Funktionen.

Der Katalog 1965 erklärte die sichere Stromzuführung der Triebfahrzeuge.



Vor 60 Jahren wurden Lokomotiven nur analog gesteuert. Es galt: Je höher die Spannung war, umso schneller fuhren alle Modelle auf der Anlage. Eine glanzvolle Ära begann 1984 mit der Vorstellung der elektronischen Mehrzugsteuerung „Märklin digital“. Damit können Züge und Magnetartikel unabhängig voneinander auf einer Anlage gesteuert werden. Dafür benötigt jede Lok neben dem Elektromotor nun auch einen Decoder, der die Steuerbefehle übersetzt. Für das Märklin Magazin öffnete sich ein spannendes Themenfeld.

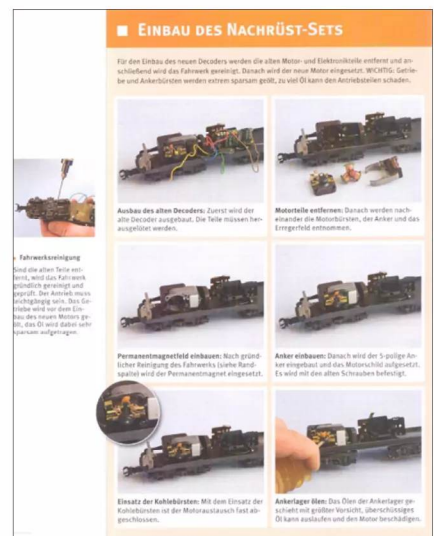
Die Modelle wurden jedoch nicht nur digital aufgerüstet, sondern erhielten dadurch auch eine Vielzahl an zusätzlichen Funktionen, von der Beleuchtung über digitale Kupplungen und Rauchgeneratoren bis zu umfangreichen Soundpaketen. Märklin war und ist der Tradition verbunden: Vorhandene Lokomotiven sollten nicht abgestellt, sondern nachgerüstet werden. Wie das geht, hat das Märklin Magazin immer wieder erklärt.

Noch umfangreicher als bei den Modellen war der Systemwechsel bei der Steuerung. Es begann mit der Central Unit 6020, dem Fahrgerät Control 80 (Art. 6035) und dem Magnetartikelstellpult-KeyBoard (Art. 6040). Es folgten Erweiterungsgeräte, wie ein Memory zur Fahrstraßensteuerung sowie das Interface, um einen Computer anzuschließen. Dieses sehr komplexe System wurde in vielen Praxisbeiträgen und Magazin-Sonderheften den Modellbahnern nähergebracht.

Auch im Anlagenbau änderte sich einiges, denn neben verschiedenen Decoder-Versionen für Lokomotiven gab es für die Magnetartikel den Decoder k83 und zum Schalten von Dauerströmen den Decoder k84. Damit konnten Weichen und Signale digital bewegt und somit auch automatisiert werden, beispielsweise in Pendelzugsteuerungen. Zudem gab es das Rückmeldesystem s88, das bereits beim Bau der Anlage zu berücksichtigen ist.



Hightech-Modell: Neben dem Antrieb bekommen Loks ein digitales Innenleben. Das Märklin Magazin erklärt die Nachrüstung (unten).



Spannende Entwicklung: Digital-System im Märklin Magazin



Ikone der alten Analogwelt: der blaue Trafo von Märklin.

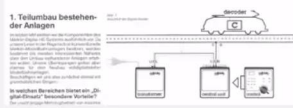


1984: Das digitale Zeitalter in der Modellbahn beginnt.

Lok-Hirn: Der erste Decoder c80 empfängt die digitalen Befehle des Steuergeräts in der Lokomotive.



MÄRKLIN DIGITAL HO in der Praxis

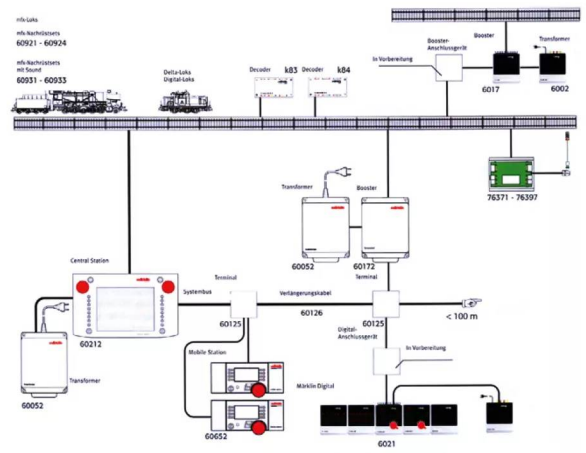


Ratgeber und Praxistipps: Die Digital-Komponenten eröffnen ganz neue Möglichkeiten und bieten mehr Fahrspaß, wie das Märklin Magazin vielfältig zeigt.





Bereits 1987 wurde eine digitale Spielpackung angeboten.



Zeitloses Bus-System: Kompatibilität ist Märklin wichtig.

Die „neue“ Digital-Welt hat sich bei den Modellbahnern ebenso schnell weiterentwickelt wie bei Fernseher, Telefon oder Computer. Daher führte Märklin 2004 ein neues Digital-Protokoll ein, mit dem die Komponenten untereinander kommunizieren. Mit dem mfx-Gleisprotokoll wurden nicht nur die Grenzen des bisherigen MM-Formats erweitert. Durch ein ausgeklügeltes Anmeldeverfahren richtet sich eine Lokomotive damit automatisch bei der jeweiligen mfx-Zentrale ein. Mit der passenden Zentrale (Central Station) und dem mobilen Steuergerät (Mobile Station) hat das Haus Märklin seine Digital-Welt komplettiert.

Die Steuergeräte in Form der Central Station – sie wird aktuell in der dritten Generation angeboten – organisieren nicht nur die klassische manuelle Be-

dienung der Lokmodelle und der Magnetartikel, sondern generieren auch teil- oder vollautomatische Abläufe. Das bedeutet einen vielschichtigeren und abwechslungsreicheren Fahrbetrieb. Seit der CS2, so berichtet das Märklin Magazin, existiert ein integriertes Gleisbild als alternative Bedienoberfläche für Modellbahner. Auch die Einbindung aller möglichen Geräte der heutigen Kommunikationstechnik, wie Computer, Tablets oder Smartphones ist kein Problem.

Wichtig ist für das Haus Märklin die Rückwärtskompatibilität, durch die auch ältere Produkte in das Digital-System eingebunden werden können. So lassen sich Steuergeräte von den Modellbahnern übergreifend nutzen und sie können ihre Anlagen schrittweise aufrüsten.



Virtueller Lokführer: Steuern wie beim Vorbild mit der Führerstandsansicht auf der CS3.



Gleissystem: 1996 wurde das C-Gleis eingeführt, was die Verkabelung deutlich erleichterte.



Aus erster Hand: Neue Generationen von Steuergeräten wurden im Märklin Magazin nicht nur vorgestellt, sondern die Bedienung wurde auch ausführlich erklärt – bis hin zur Produktion wie bei der MS WLAN (Art. 60667).



Großes Thema: Digitalisierung und Modelle.



Für Leser genau erklärt: Die Märklin 1-Lok 02 0314-1 (Art. 55129) beherrscht radsynchronen Dampfstoß und Zylinderdampf, dazu schießt Dampf aus Überdruckventil und Dampfpeife.



Die digitale Welt findet beim Fahrmaterial Ausdruck in hochfunktionalen Modellen. Doch jede Modellbahngeneration liebt nostalgisch die jeweilige Ausprägung ihrer Lieblingsstücke. Und alle fasziniert, wie sich der jeweilige Stand der Technik an den Modellgenerationen ablesen lässt – ohne Wertung, denn alles hat seine Zeit und seine Qualität.

Das Märklin Magazin beginnt die Modellberichterstattung mit Vorbildgeschichten und erweiterten Funktionsbeschreibungen. Gehen wir auf eine Zeitwanderung in

Zehn-Jahres-Schritten mit typischen Magazin-Inhalten. 1965 wird die dunkelblaue E 10 238 (Art. 3039) und die dunkelgrüne E 40 210 (Art. 3940) ausführlich präsentiert, dazu Wagenbausätze für Tieflade- und Kranwagen. Zehn Jahre später sind alle Neuheiten mit Kurztext aufgelistet, es gibt einen Basteltipp für eine umschaltbare Innenbeleuchtung für D-Zug-Speisewagen sowie die Anleitung, wie sich eine H0-Lok der Baureihe E 32 „unter Verwendung von Märklin Teilen“ zusammenbauen lässt. Das Märklin Magazin wird also immer nutzwertiger,

auch wenn sich Elemente aus heutiger Sicht überlebt haben: 1985 etwa wird noch die Explosionszeichnung mit den Einzelteilen der Mehrzweck-E-Lok der Baureihe 120 (Art. 3153) abgedruckt – heute auf der Märklin Homepage zu finden. Die Modelle werden auch anspruchsvoller. So hat die Luftschaube des Schienenzeppelins (Art. 3477) von 1995 einen eigenen Motor. Auf dem Titel des Märklin Magazins von 2005 wird die Central Station als Mehrprotokoll-Steuergerät präsentiert – die Neuzeit der Modellbahn ist angebrochen.



Die „Märklin Zahl“ beziffert Spektakuläres, Arbeitsaufwände aus der Produktion oder feinste Modelldetails.

Feine Auswahl: Modellinnovationen in 60 Jahren Märklin Magazin



Legendäres Z-Marketing: Mit der Mini-Club profiliert sich Märklin ab 1972 als Spezialist für Feinmechanik.



Die Königs-kasse: 1969 startet Märklin mit der 80031 (Art. 5720) einen Neuanfang bei der Spur 1.



Mehrfarbige Inneneinrichtung: Top-Atmosphäre in Personenwagen (Art. 43768).



„Discowagen“ (Art. 43868): Es gibt Lichtorgel, Stroboskop und per Micro-SD-Karte eigene Sounddateien.

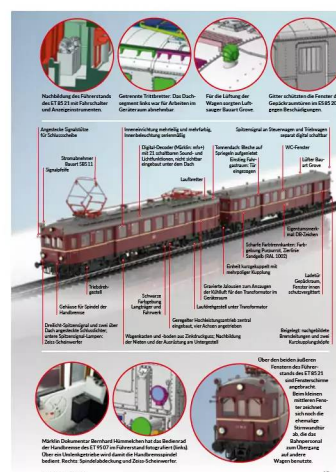
Detailliert im Märklin Magazin beschrieben: Die Displays des LINT 41 (Art. 39730) stellen im Digital-Betrieb die Türen dar oder spielen typische Ein- und Ausstiegszenen ab.



Text: Rochus Rademacher, Carsten Rose; Fotos: Kötzie, Märklin, rr, Trix

Heute spielt bei Modellvorstellungen das Vorbild nach wie vor eine wichtige Rolle, meist integriert in den Modellbericht. Was die Umsetzung betrifft, so verständigen sich Konstruktion, Produktmanagement und Marketing über die Alleinstellungsmerkmale des Modells – die Redaktion hört zu. Noch intensiver wird die Vorbereitung bei innovativen Modelleigenschaften für das Gesamtsortiment des Hauses Märklin, denen oft eine jahrelange systematische Entwicklungsarbeit unter Einbeziehung der Märklin Engineering GmbH zugrunde liegt.

Die Liste solcher Modellinnovationen ist lang. Aktuellere Beispiele sind mechanische und digital beeinflusste Entwicklungen wie der sich bewegende Lokführer, der sich absenkende Kohlevorrat im Tender oder der heb- und senkbare Stromabnehmer. Den Vorbildcharakter von Modellen stärken zudem Display-Türen, das Feuerbüchsenflackern oder der radsynchron geregelte Rauchgenerator bei Dampflok. Hinzu kommen Verfahrensinnovationen wie Feinguss und Gehäuse aus metallgefülltem Kunststoff. Für alles, was Modelle betrifft, ist und bleibt das Märklin Magazin die verständliche und verlässliche Quelle. »



Wichtig seit 60 Jahren: Modellkonstruktion und -umsetzung.

Metallgefüllter Kunststoff: ähnelt in Gewicht und Haptik Metall, wird aber in der Spritzgussform hergestellt.



LED-basiertes Feuerbüchsenflackern: bei der Schnellzug-Dampflokomotive 18 323 (Art. 38323) digital schaltbar.



Rotierende Lüfterräder: Beim HO-Clubmodell V 320001 (Art. 39320) lassen sich die beweglichen Lüfterräder paarweise schalten.

Feinguss in Serie für Schmuckstücke

Zweischalenmodelle aus Bronze guss unterziehen die Feinguss-Produktion. Die Feinguss-Produktion ist in 3D-Druck.



Feingussverfahren: Serienmodelle aus Bronze guss waren noch nie am Markt – die Z Feinguss Edition ist einmalig.

3D-Reliefdruck: Kühlwagen mit Katalogmotiv von 1930 (Art. 45901), als 3D-Element aufgedruckt.



Die Fertigung im Märklin Stammwerk können Sie auf der IMA/ Märklin Tage 2025 besichtigen (www.maerklin.de/ima).



Das Zinkdruckguss-Gehäuse des Dual-Mode-Vectrons (Art. 39291, Trix Art. 25291): Es zeigt glatte Oberflächen sowie feine Details wie Lüftungsgitter und Schrauben. Nun entfernt der Gießer den Anguss mit den vier Gießkanälen.

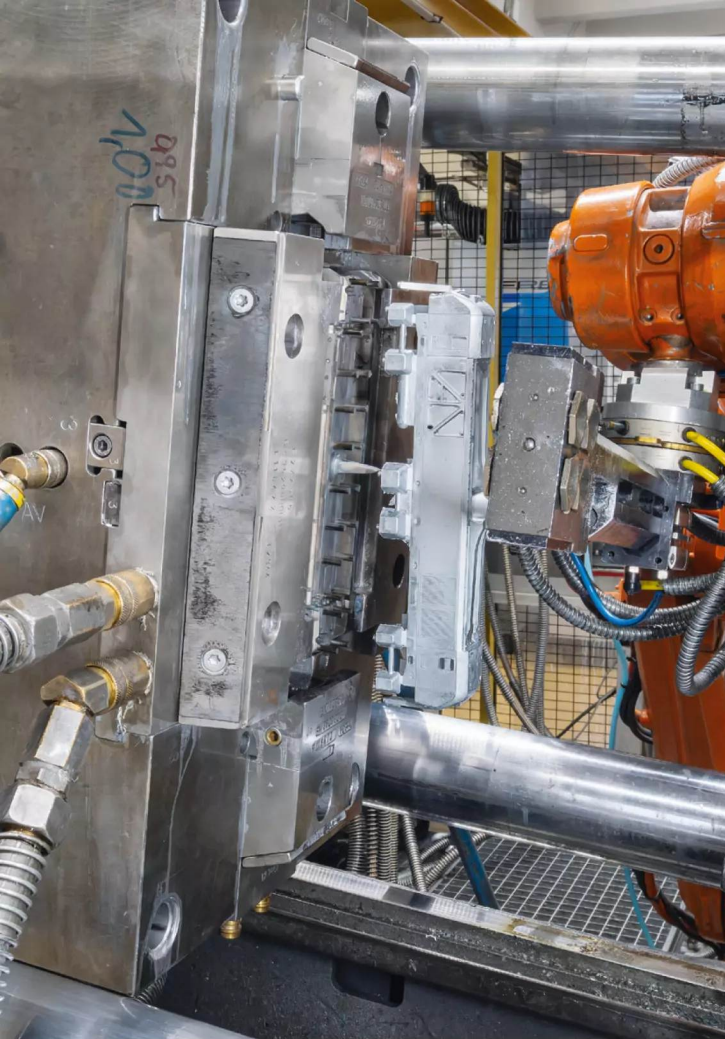
Zinkkunstwerke

Der wertige Zinkdruckguss zählt zum Markenkern von Märklin und Trix: Er verleiht Modellen griffige Haptik und sein Gewicht positive Fahreigenschaften. Wir schauen zu, wie die Gießerei auf Basis von 3D-Konstruktionsdaten Zinkschmelze in ein glänzendes Vectron-Gehäuse verwandelt.

Über der Zinkdruckguss-Maschine W 125 ZN-RC schwebt an der Kette des Deckenlaufkrans ein 365 Kilogramm schwerer Stahlblock. Es ist die Form – die Einrichter rüsten die Maschine, um das H0-Gehäuse des Dual-Mode-Vectrons 248002 (Art. 39291, Trix Art. 25291) zu gießen. „Die Ziffer 125 steht für die Zuhaltkraft der 5,6 Tonnen schwe-

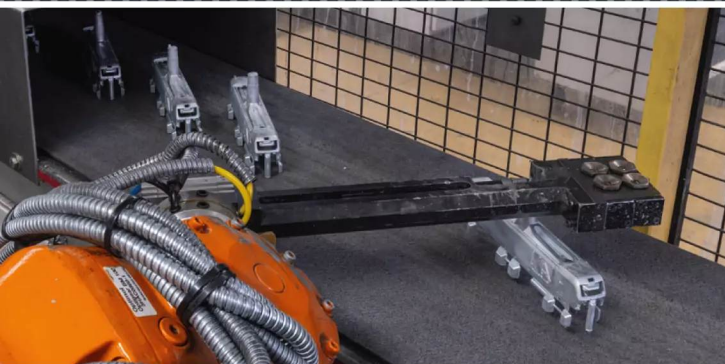
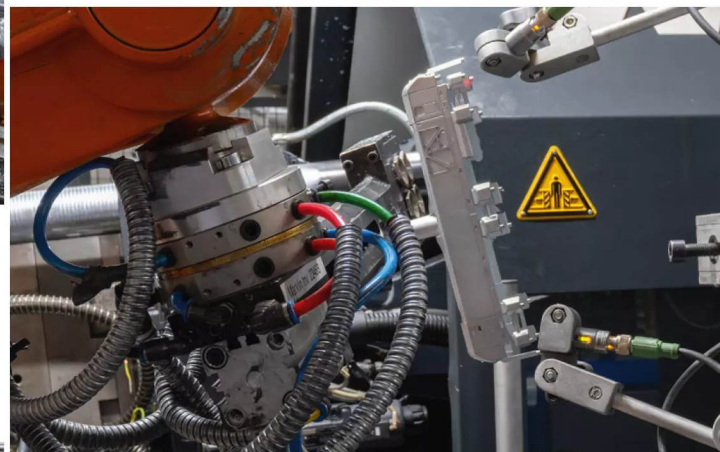
ren Maschine – 1.250 Kilonewton entsprechen 127,4 Tonnen“, erklärt Thorsten Butter, stellvertretender Abteilungsleiter der Märklin Druckgussabteilung. „Diese Zuhaltkraft ist erforderlich, damit die beiden Hälften der eingespannten Form den hohen Gießdruck aushalten.“ Für die Formfüllung mit heißer Zinkschmelze geben die Einrichter die per Softwaresimulation ermit-

telten Parameter für den Gießprozess über das Bedienpanel ein. „Wir schließen Schläuche zum Kühlen und Temperieren der Form an. Damit verhindern wir, dass der Gießstrahl in der Form an manchen Stellen weiterhin heiß bleibt oder, etwa an dünnen Wänden, zu früh abkühlt.“ So können Wandstärken von unter einem Millimeter gegossen werden. >>

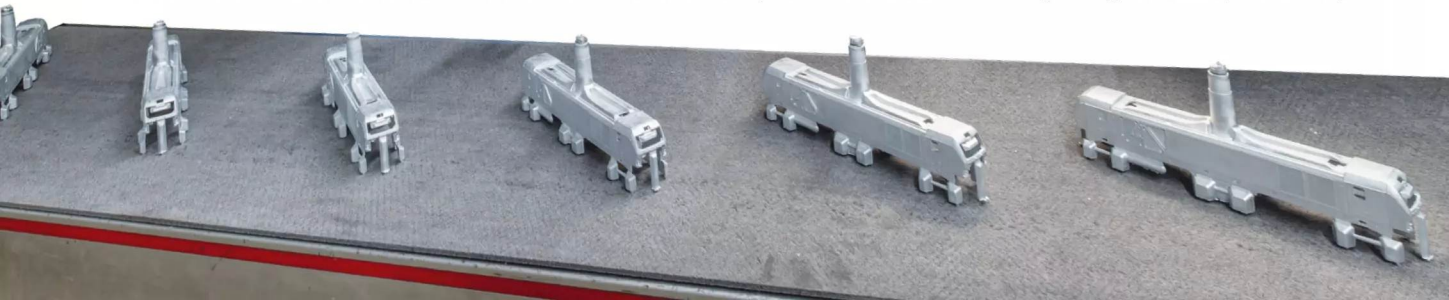


^ Zugriff: Der Roboterarm greift in die aufgezogene Form und entnimmt das Gussteil an der unempfindlichen Angussstange. Mittig links vom Gehäuse ist der Angussverteilerzapfen zu sehen. Die Auswerfer entformen das Teil. An der beweglichen Hälfte der Form sind die Schläuche für das Temperieren und Kühlen der Form zu sehen.

v Kontrolle: Der Roboter führt das Gehäuse an Fotozellen vorbei. Sie detektieren das Vorhandensein des Teils – ist es heruntergefallen oder hängen geblieben, könnte an der Form beim nächsten Gussvorgang schwerer Schaden entstehen.



Finale: Der Roboter legt das Gehäuse auf ein Förderband, das in einen luftgekühlten Tunnel läuft (oben links). Ausgangs des Kühlkanals nimmt ein Mitarbeiter die Gehäuse vom Band und bricht die Überläufe im Frontfensterbereich und am Häuserand ab, die gut bei den Werkstücken auf dem Band im Bild unten zu sehen sind. Nach optischer Kontrolle wird der Anguss abgeschnitten (oben rechts).



„Die Zuhaltkraft der Gussmaschine beträgt 1.250 Kilonewton. Das ist auch nötig: Wir gießen mit einem Druck von 300 bar.“

Thorsten Butter, stellvertretender Abteilungsleiter der Märklin Gießerei



Bevor die Serie anläuft, hat die Stahlform mit einem Testlauf die Formfreigabe absolviert. „Im Haus Märklin gelten überprüfbare Qualitätskriterien. Die Gießerei steht für glatte, saubere Oberflächen – wir produzieren schlieren- und blasenfrei. Die angeformten filigranen Imitationen des Werkstücks müssen voll abgebildet sein“, nennt

Thorsten Butter ein weiteres Topkriterium. „Und drittens fertigen wir Teile mit hoher Maßgenauigkeit. Wir fahren die Maschine im Freigabeprozess an und prüfen alle Maße nach dem Prüfplan der Qualitätssicherung ab.“ Das Feintuning des Gießprozesses obliegt dann der Expertise der Gießerei. So werden teure Nachbearbeitungen ausgeschlossen.

Dann geht es los. Im Ofen der Maschine wird die von der Firma Grillo in Form von Barren bezogene Feinzink-Legierung Zamak 410 eingeschmolzen. Die Gieß-

kammer füllt sich mit 425 Grad heißer Schmelze. „Nun senkt sich von oben der Gießkolben und verschließt die Kammer – das flüssige Metall wird an die Düse gedrückt. Löst die Maschine den Schuss aus, so beschleunigt der Gießkolben durch komprimiertes Gas auf 1,29 Meter pro Sekunde und schießt das wasserartig-flüssige Metall mit einem Druck von 300 Bar in den Formhohlraum. Nach 18,4 Millisekunden ist beim Vectron der Füllvorgang abgeschlossen.“ Die Metallgeschwindigkeit am Anschnitt kann bis zu 60 Meter pro Sekunde betragen.

In der Roboterzelle: Der stellvertretende Abteilungsleiter Thorsten Butter (links) und Schichtführer Jochen Marquart kontrollieren die Position des Roboterarms, in der das Vectron-Gehäuse den Fotozellen präsentiert wird.



Kleines Gieß-Einmaleins: Wie die Zinkschmelze in die Form geschossen wird, hängt von der Teilgeometrie ab. Beim Vectron (unten) befindet sich der Anguss mittig oben, beim H0-Clubmodell 2021, dem VT 92 501 (rechts), wurde der Zink über zwei Angusskanäle durch beide Seitenwände zugeführt. Und beim H0-Clubmodell 2025, der E 95 01 (oben; Art. 38950, Trix Art. 25950), über eine Seitenwand.



Die Form fährt auf, ein dornähnlicher Auswerfer löst das auf 250 Grad Celsius formstabil abgekühlte Werkstück. Ein Roboterarm greift sich den säulenförmigen Anguss und entnimmt das Gehäuse. „Anschließend sprüht der Roboter eine Trennflüssigkeit in die Form“, erklärt Thorsten Butter. „Diese ein bis fünf Tausendstel Millimeter dünne Trennschicht schon den Stahl und gewährleistet die Entformung des Gehäuses – wir minimieren den Verschleiß der wertvollen Form und können das Gussteil sauber entnehmen.“ Die Form fährt zu und der Roboter führt das Zinkgehäuse

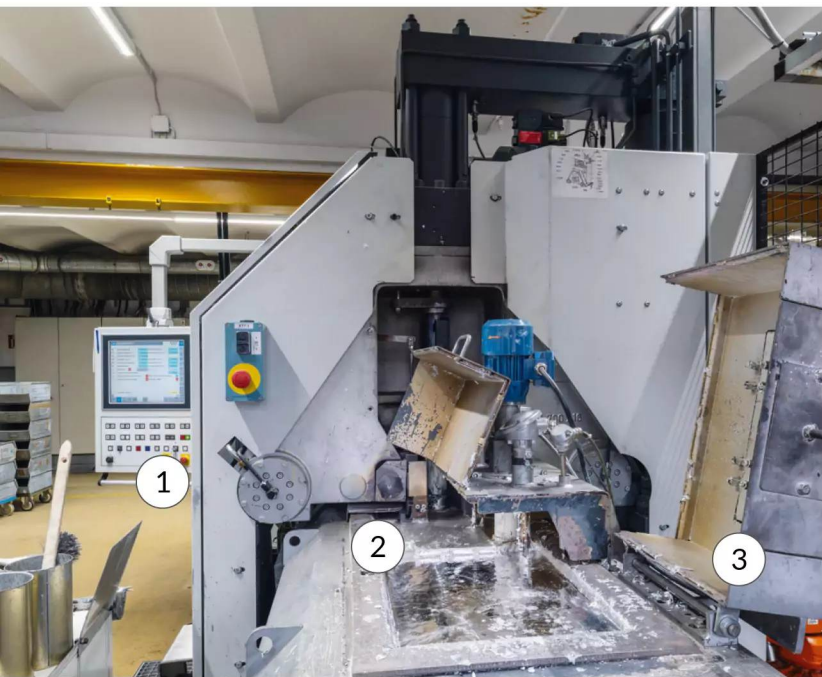
an Fotozellen vorbei, die abfragen, ob das Werkstück vorhanden ist. „Es könnte heruntergefallen oder hängen geblieben sein, was beim nächsten Gusszyklus Form und Maschine beschädigen würde.“ Das Gehäuse wird auf ein Förderband gelegt und durch einen per E-Motor gekühlten Tunnel transportiert. Jenseits der Kühlstrecke führt ein Mitarbeiter letzte Handgriffe und die abschließende Kontrolle aus.

Mit Handschuhen als Schutz vor scharfen Kanten schnappt sich der Mitarbeiter ein Gehäuse und entfernt zunächst die Überläufe

– in diesen sogenannten Bohnen sind Luft und Schmutz enthalten, die von der Zinkschmelze aus der Form gespült wurden. Besteht das Gehäuse die Qualitätssichtkontrolle unter dem Lichtmikroskop, entfernt der Märklin Mitarbeiter den Anguss mit einem Schneidewerkzeug. „Bohnen und Anguss werden erneut eingeschmolzen und fließen wieder in den Fertigungsprozess ein“, schließt Thorsten Butter den Arbeitszyklus ab. „Jedes Produkt ist sehr individuell, was die Arbeit spannend macht. So können wir unsere Erfahrung ausspielen und unsere Kompetenzen einbringen.“ ➤



Die Gießerei im Märklin Stammwerk können Sie auf der IMA/Märklin Tage 2025 besichtigen (www.maerklin.de/ima).

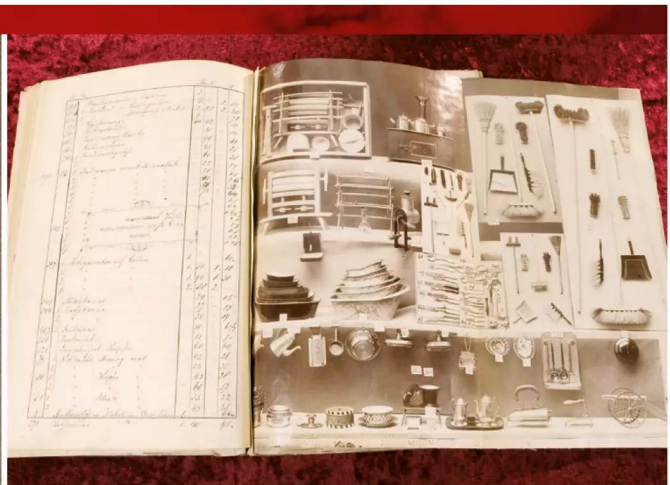
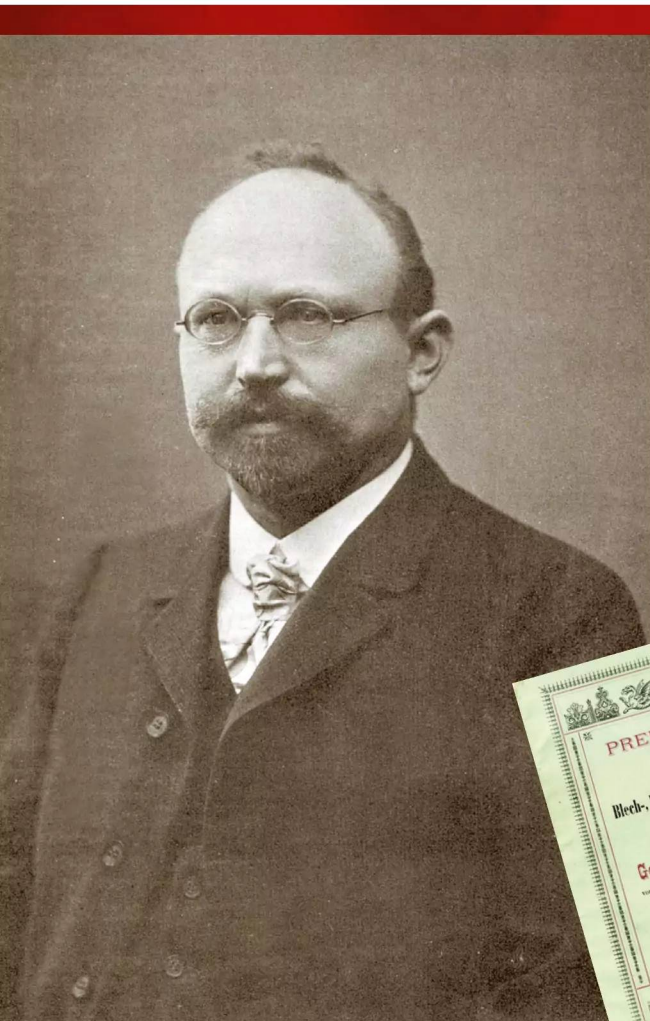


Rückseite der Gussmaschine: Die Zinkschmelze aus dem Ofen wird vom Gießkolben in die Formholräume gedrückt. An der Formöffnung kann die Geschwindigkeit des Metalls bis zu 60 Meter pro Sekunde betragen.

- 1 Bedienpanel für die Zinkdruckgussmaschine.
- 2 Ofen mit der Zinkschmelze (Gießtemperatur: 400 bis 425 Grad Celsius).
- 3 Geöffnete Abdeckung Zinkreservoir.



Nachschub: Werden etwa für Märklin 1-Lokgewichte große Mengen an Zinkschmelze benötigt, schmelzen die Gießer Zinkbarren in einem separaten Ofen (links) ein und befördern die Schmelze mit einer mobilen Transporteinrichtung zur Gussmaschine. Im Ofen werden auch die „Bohnen“ und die Angüsse wieder eingeschmolzen. Abgeschöpfte Schlacke recycelt das Hüttenwerk zu reinem Material.



^ Schon 1890/91 nutzte Eugen Märklin in seinem Handexemplar großformatige Fotografien mit Artikeln, die nicht bereits in den Katalogen abgebildet waren.



< Der eine verwies auf den anderen: „Ueber unsere Spielwaren und Kinderkochherde stehen besondere illustrierte Preislisten gerne zu Diensten.“ Diese Listen trugen ein kleines „B“ auf dem Titelblatt. Folgende Händler-Kataloge werden noch 30 Jahre später ebenfalls Buchstaben zur Unterscheidung tragen.

Fast sein ganzes Leben lang sollte er der Motor und das Herz der Firma sein: Eugen Märklin (1861–1947).

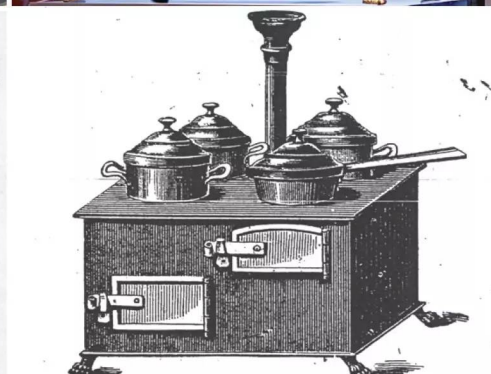
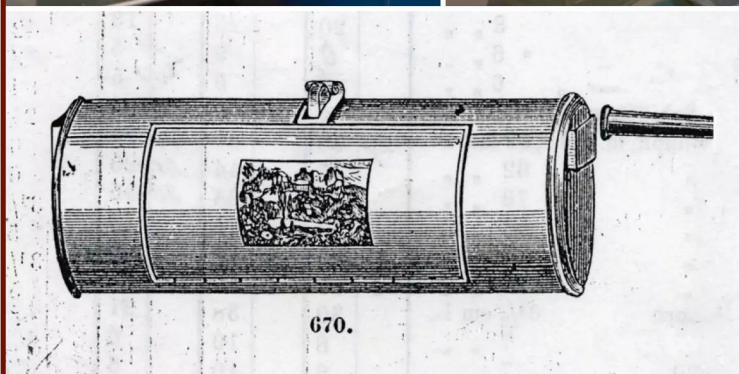
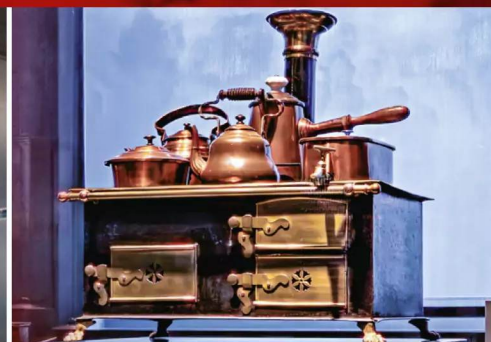
Gebrüder Märklin

Noch heute steht die Abkürzung „Gebr.“ im Namen der Firma Märklin. Sie steht für zwei Brüder: Der Kaufmann Eugen Märklin und der Metalldrücker Karl Märklin hatten verschiedene berufliche Richtungen gewählt und ergänzten sich vielleicht gerade deshalb so gut.

Eigentlich hatte Eugen Märklin im fernen Wien eine gute Stellung. Er lernte dort auch seine spätere Ehefrau kennen und war sogar schon heimlich verlobt. Dennoch entschlossen

sich er und sein jüngerer Bruder Karl Märklin, nach dem Tode des Stiefvaters nach Göppingen zu ihrer Mutter zurückzukehren und das elterliche Unternehmen weiterzuführen.

Am 1. März 1888 wurde die offene Handelsgesellschaft „Gebrüder Märklin, Spiel- und Metallwaren = Geschäft mit Fabrikation in Göppingen“ gegründet und am 8. März in das Handelsregister



Dosen und Kinderkochherde

Im Märklineum gibt es eine eigene Abteilung für die Kinderkochherde, die Märklin im Katalog „B“ von 1890 zu Recht als „Specialität“ bezeichnete und die samt dem überaus vielfältigen Zubehör damals den weitaus größten Teil des Angebotes ausmachten (siehe Märklin Magazin 06/2021). Kinderkochherde waren 90 Jahre lang ein fester Bestandteil des Programms.

Dosen aus Blech wie Botanisierbüchsen, Brotdosen und Spardosen usw. gehörten wie die Kinderkochherde zu den ersten

Märklin Spielzeugen überhaupt. Schon der Firmengründer fertigte sie. Von 1890 bis 1927 fand man diese Behältnisse in den verschiedensten Formen und Dekoren in den Märklin Katalogen.

Dosen gibt es auch im Märklineum zu entdecken. In dieser Form kamen sie nicht mehr in das Märklin Programm, es blieb bei den bis heute bewahrten Musterstücken. Bekannt ist auch noch eine mittlere Größe mit einem ähnlichen Motiv.

eingetragen. Als gelernter Kaufmann vertrat Eugen Märklin allein die Firma nach außen.

Karl Märklin (er schrieb seinen Vornamen nun mit „K“ statt „C“) war für die Technik und die Produktion zuständig und trieb die Mechanisierung der Werkstatt voran. Viele der neuen Metallbearbeitungsmaschinen wurden jetzt über Transmissionen von einem Gasmotor angetrieben. Ein Stromnetz gab es damals in Göppingen nämlich noch nicht.

Das Spielwaren-Programm war bis 1890 auf rund 600 verschiedene Artikel angewachsen und für das nächste Jahr plante man die

Aufnahme von 100 weiteren. Das war schon eine beeindruckende Auswahl. Während die Mutter die Waren im Ladengeschäft und auf Handlungsreisen noch selbst vertrieb, schlugen die Brüder einen neuen Weg ein.

Dem Handel wurden gedruckte Kataloge zur Verfügung gestellt, die die ganze Breite des Angebotes zeigten und natürlich auch zu Nachbestellungen anregen sollten. Noch gab es zwei Sortimente in jeweils eigenen Katalogen, die „Blech-, Metall- & Lackwaren“ und die „feinen Kinder – Spielwaren“. Aber es zeichnete sich bereits eine Spezialisierung ab. Nur die „Preisliste und Zeichnungen“

mit den Spielwaren enthielt Abbildungen der Artikel und nur in dieser deuteten Preise in drei Währungen schon auf einen Export nach Frankreich und Österreich-Ungarn hin.

Einer Tradition blieb man aber treu. Zu Weihnachten 1890 luden die Gebrüder Märklin im Göppinger Wochenblatt zum Besuch der Weihnachtsausstellung in die Grabenstraße 56 ein. Erstmals zierte eine Abbildung aus dem neuen Katalog die Anzeige.

Märklin war bereits eine Größe in der Spielwarenwelt, bevor die Eisenbahnen in das Programm kamen.

Der nächste Teil der Märklin Chronologie beschreibt Märklins Sternstunde im Jahre 1891 und das Erscheinen der ersten Märklin Eisenbahnen.



Märklin Insider-Clubmitglied André O. freut sich auf die neuen Clubmodelle

Clubmitglieder können den Moment kaum erwarten, die exklusiven neuen HO-Clubmodelle in den Händen zu halten: zum Beispiel die Dampflokomotive Baureihe 66 mit passendem Wagenset. Erlebe Deinen persönlichen Woooow-Moment durch viele weitere Clubleistungen wie das Willkommenspräsent, Rabatte bei Kooperationspartnern, sechs umfangreiche Clubaussendungen per Post oder den Online Clubbereich.



Jetzt Clubmitglied werden und
Clubmodelle sichern: club.maerklin.de

ooooww!



Deine Clubmodelle warten auf Dich:

die neukonstruierte Dampflokomotive 66 002 (Märklin Art. 39665, Trix Art. 25660)
samt Personenzug mit Güterwagen (Märklin Art. 41329, Trix Art. 23508)

powered by

märklin
INSIDER CLUB
TRIX
CLUB

Begegnungen in der Königsspur



Seit seiner Kindheit ist Günther Blach aus Ansbach begeisterter Märklin Freund. Auf seiner überwältigenden Spur-1-Anlage gehen Alt und Neu eine zauberhafte Verbindung ein. Modellschönheiten aus rund hundert Jahren finden hier eine perfekte Bühne.



Günther Blach spielt und sammelt leidenschaftlich die Erzeugnisse der Göppinger Traumfabrik.



Eine „Stangen-HS“ 64/13021 tragt mit einem Schnellzug unter einer Signalbrücke hindurch und passiert zeitgenössisches Zubehör.

Leise schnurrend schiebt sich eine HS 64/13021 mit ihrem gütigen Glühbirnengesicht zwischen Bahngebäuden aus Weißblech hervor. Ein Stück weiter wartet eine S 3/6 in ihrer gediegenen blau/schwarzen Lackierung auf ihr Signal zum Losfahren. Vorher rollt aber noch ein strahlend grün lackiertes „Krokodil“ aus der Tin-Plate-Ära an der schönen Bayerin vorbei. Doch was ist das? Zieht da drüben nicht ein „Big Boy“ seine Kreise? Das Top-Modell, das erst im vergangenen Jahr ins

Märklin Spur-1-Sortiment gefahren ist? Was macht das denn hier?

Günther Blach kann bei solchen Fragen nur schmunzeln. Auf seiner Spur-1-Anlage ist alles unterwegs, was Freude bereitet – Lokmodelle aus den 1930er-Jahren mit ihrem historischen Blechspielzeug-Charme genauso wie die hochdetaillierten digitalisierten Märklin Modelle unserer Tage. Das Thema Spur 1 ist für ihn ein zusammenhängendes Faszinosum, das ihn seit vielen Jahren begleitet.

Einzige Einschränkung: „Die Modelle sollten nicht zu schräg kombiniert werden, ich orientiere mich an den Epochen I bis III.“ Was in dieses Bild passt, darf auch seine Runden drehen, ob es nun eines der Tin-Plate-Modelle ist, die bis 1939 in Göppingen hergestellt worden sind, oder die technisch ausgefeilten Fahrzeuge, die Märklin seit 1969 wieder im Portfolio führt. „Spur 1 hatte bei Märklin nur eine 30-jährige Pause“, sagt Günther Blach da nur.

Für seinen Fuhrpark hat der Unternehmer aus Franken ein zauberhaftes Reich geschaffen. In einem großzügigen Raum, geschmückt mit allerlei Bahnutensilien und großformatigen Abbildungen an den Wänden, erstreckt sich auf 12 x 6 Metern ein mehrgleisiges Oval mit Nebengleisen, Hauptbahnhof, einer langen Galerie und zahlreichen Möglichkeiten, Züge schön in Szene zu setzen. Das Zubehör ist meist aus Vorkriegsproduktion. Es finden sich aber auch einige „selbst gebaute Laubsägearbeiten“ darunter. Figuren, Gebäude oder Signale sind Ausdruck einer jahrelangen Sammelleidenschaft, die ihre Wurzel bereits in früher Kindheit hat.



Im Güterbahnhof warten eine RS 65/13021 (links) und eine HS 66/13021 auf die Ausfahrt.

1965, im zarten Alter von vier Jahren, kam Günther Blach erstmals



Dampflokparade der „Tin Plate“-Stars TK (vorn) und HR – von Länderbahn- bis Einheitslok ist alles vertreten.

mit der Modelleisenbahn in Berührung. Zu Weihnachten kaufte der Vater eine Modellbahn, die platzbedingt auf dem Küchentisch aufgebaut wurde. Es war eine Märklin H0. Die Packung beinhaltete die dreiachsige Tenderdampflok 3029 nebst zwei Donnerbüchsen. Die originale Schachtel und ihr Inhalt haben leider nicht überlebt. Aber natürlich wurde dieser Zündfunke einer lebenslangen Leidenschaft später wieder beschafft und unter der Rubrik „frühkindliche Prägung/modellbahnerischer Meteoriteneinschlag“ in die Sammlung eingereiht.

Zuerst spielte der Vater fleißig mit, aber irgendwann wurde Günther Blach der Alleinherrscher über die Märklin. Die Großeltern schenkten immer mal wieder ein neues Fahrzeug, sodass der kleine Günther bald fünf Loks und zwei Dutzend Wagen besaß. Wie so viele Kinder brannte er (und brennt noch heute) leidenschaftlich für das Hobby Modell- und Eisenbahn. Abends schlief er mit dem Märklin Katalog ein, wachte morgens mit ihm auf und jedes Wunschmodell wurde penibel angekreuzt.

Eine 2 x 1 Meter große Tischlerplatte beherbergte seine Anlage mit drei Gleiskreisen. Nach der Schule wurde der Ranzen „in die

Ecke gepfeffert“ und der Leidenschaft Märklin gebrönt. Eines Tages ging das Potenziometer, der Trafo, kaputt, was bedeutete, dass zwei Kreise am Lichtstrom angeschlossen werden mussten. Die Züge auf diesen Kreisen fuhren daraufhin wie auf der Carrera-Bahn ununterbrochen mit Vollgas und entgleiten entsprechend oft, bis der Stecker bei Spielende gezogen wurde.

Weil man auch als junger Märklinist bisweilen ein rechter „Lausbub“ sein kann, brachte die zweite

Klasse ein einschneidendes Erlebnis. Nach einigen Streichen in der Schule verhängten die Eltern als „erzieherische Maßnahme“ ein neunmonatiges Eisenbahnverbot. Loks und Trafos wurden in den Waffenschrank des Vaters gesperrt – was jedoch die Sehnsucht danach noch weiter verstärkte. „Wenn heute Kritik an meinem Tun mit der Modellbahn aufkommt, dann sage ich nur, dass ich nichts dafür kann. Es war ein leichtsinniger Erziehungsfehler meiner Eltern und sie hatten in keinsten Weise >>



Das Vorbild der blauen S 3/6 Nr. 3673 wurde einst von Günther Blachs Firma lackiert.

Zwei Gleissysteme auf einer Anlage



Dreileitersgleis bei der Bahnhofseinfahrt (oben), modernes Spur-1-Gleis entlang der Galerie (unten).

Zu Beginn führten die beiden Arten der Königsspur, also Vorkrieg und Nachkrieg, bei Günther Blach ein „Doppelleben“ auf zwei getrennten Anlagen. Während die „neue 1“ auf dem Boden aufgebaut wurde, mit allen zeitgenössischen, technischen Features aufwartete und dank Telex-Kupplung auch sehr realitätsnah im Rangierbetrieb bespielt wurde, kam die „historische Spur 1“ sofort auf den Tisch, um die Faszination der „Antiquitäten“ erleb- und erfahrbar zu machen.

Irgendwann war es Günther Blach aber leid, auf dem Boden die „neue 1“ zu bespielen und nur für die „historische 1“ eine Tischlösung zu haben. Gleichzeitig ergab sich vor zehn Jahren die Möglichkeit, einen eigenen Raum für die Modelleisenbahn zu nutzen. Günther Blach integrierte die neue in die historische Spur-1-Welt, getreu dem Motto „Der beste Plan

übersteht den ersten Angriff nicht“. Damit im Bahnhofsbereich der Bleicheisenbahn, die auf Dreileitersgleis (so genanntem „Progresssgleis“) fährt, das feine, detaillierte neue Zweileitersgleis nicht stört, verwendet er hier für die „neue 1“ das Gleis der „historischen 1“. Dafür musste nur die Außenschiene mittels Papplasche abisoliert werden.

So entstanden isolierte Gleise in Anlehnung an das damals im Märklin Sortiment der Spur 1 vorhandenen Kontaktgleis mit der Artikelnummer 13627/1.

Auf diesem speziellen Schienenmaterial können nun auch die Fahrzeuge der „neuen 1“ fahren. Mal fasziniert Günther Blach diese Spielart mehr, dann ist es wieder die historische. „Man muss ja nicht alles rational begründen. Auf der Modellbahn schafft sich eben jeder seine individuelle Traumwelt“, sagt er. Und hat vollkommen Recht damit.



bedacht, welches Ausmaß durch den seinerzeitigen Entzug entstehen würde“, erklärt Günther Blach lächelnd.

Nach einer Weile durfte der Bub dann wieder seinem Hobby frönen. Mit 13 Jahren, also 1974, kamen Vater und Sohn bei Besorgungen in der „Metro“ an einer Auslage des seinerzeitigen Märklin Kaufhausprogramms „Primex“ vorbei. Dort gab es auch eine Grundpackung mit einer Dampflok der BR 23 und drei Schnellzugwagen sowie einem Gleiskreis, die für den Schüler „der große Traum“ war. Der jugendliche Günther traute seinen Augen nicht, als sein Vater kurzerhand eine Packung nahm und sie in den Einkaufswagen legte. Was für eine Freude, als es dann auch tatsächlich in Richtung Kasse ging. Dachte er doch, der Vater würde die Packung jeden Moment wieder aus dem Wagen legen, mit der Begründung, sie hätten zu wenig Geld dabei oder die Mutter würde schimpfen, wenn die beiden damit daheim anlanden würden.

Zuhause wurde die Packung im Wohnzimmer aufgebaut und auch die Eltern und der jüngere Bruder hatten ihre Freude an der Begeisterung des Sohnes. Wegen dieser tiefen Emotionen ist diese Zugpackung für Günther Blach bis heute das wertvollste Exponat seiner Sammlung.

Eisenbahnen der Vorkriegszeit

Vom Dachboden des Nachbarn kam kurz darauf eine lupen- und sortenreine Märklin Spur-00-(H0-)Anlage des Herstellungsjahres 1939 hinzu, die eigentlich auf den Sperrmüll sollte. Günther Blach war zur richtigen Zeit am richtigen Ort und hat heute noch große Freude an der Anlage. Das Lok-Highlight war unumstritten die Stromlinienlok SK800, die die große DRG-Stromlinienlok der BR 06 zum Vorbild hatte. Fehlende Teile wurden nach und nach ergänzt, wobei darauf geachtet wurde, dass alle Neuerwerbungen ebenfalls von 1939 stammten. So kam der junge Modellbahner in Kontakt zur alten Märklin Eisenbahn der Vorkriegszeit. >>



^ Das „Krokodil“ CCS 66/12921, einst das Märklin Flaggschiff, wartet auf Ausfahrt.

v Zubehör mit Bezug zur Region in einer liebevoll arrangierten Bahnhofsszene.



^ Ein Stellwerk aus der Vorkriegszeit erfüllt die Funktion seines großen Vorbilds.

v Historische Dampfmaschinen zieren als zeitgenössisches Zubehör die Anlage.





Der Big Boy der UP-Reihe 4000 auf Leistungsdemonstrationsfahrt durch Franken anlässlich der 1:32-Weltausstellung.

Ziemlich zeitgleich begann das Thema „Spur 1“. Ein befreundeter Händler aus Feuchtwangen bot dem Ansbacher eine Startpackung der Königsspur an. Fahrzeugtechnisch enthalten waren neben einer Dampflok der BR 80 noch zwei Güterwägelchen. Sofort nach dem Aufbau dieser Startpackung machte sich der Unterschied zur

senbahngröße handelt, die nicht in jedes Kinderzimmer passt. Ein Augenblick, der sich für immer in sein Gedächtnis einbrannte.

Die nächstgrößere Lok in Spur 1 – damals sogar schon mit Geräuschelektronik – war 1992 die sehr detaillierte BR 55 (ehem. preuß. G 8.1). Eines ihrer technischen Highlights war die Auslösung des Läutewerks und der Pfeife über in den Gleisen eingelegte Magnetbausteine. Auch das Sammeln der jährlichen Museumswagen begann in jener Zeit. Neben dem Einstieg in die Welt der „neuen Märklin 1“, wurde – angeheizt durch die Faszination der Vorkriegs-00-Anlage von 1939 – auch der Grundstein der Sammelleidenschaft für Fahrzeuge und Material der Spur 1 der Vorkriegszeit gelegt. Die aus

verzinntem Weißblech hergestellten Modelleisenbahnstücke faszinieren den Ansbacher nicht nur wegen ihres Äußeren oder ihres Alters. Was haben die Kinder wohl empfunden, für die diese Spielzeugeisenbahnen einst gemacht wurden? War es ähnlich wie bei mir? Oder doch ganz anders? Durch die Modellbahnschätze jener Tage angeregt, vergewaltigte Günther Blach sich das Leben in dieser Zeit, in der diese Spielsachen oft „das Maximum an Bubenwünschen“ darstellten. Da wird man dann schnell zum Blechspielzeugeisenbahnphilosophen.

Im realen Leben lernte Günther Blach Maler und Lackierer, übernahm den väterlichen Betrieb und ist heute Geschäftsführer einer Firmengruppe. Zu deren Spezia-

„Auf der Modellbahn schafft sich jeder seine individuelle Traumwelt, die nicht zwingend immer etwas mit der Realität zu tun haben muss.“

H0 bemerkbar: Die Kupplungen und Puffer federn wie beim großen Vorbild nach und auch das Rollgeräusch über die Schienenstöße wirkte deutlich authentischer. Günther Blach wusste sofort, dass es sich um eine erwachsene Ei-



„Krokodile“ der 1930er-Jahre: ein weißes Exemplar der New York Central Lines und sein grünes Pendant aus der Schweiz.



Die Rheinuferbahn RHU 64/13021 bahnt sich ihren Weg durch die Weichenstraßen des Hauptbahnhofes.

litäten gehört die konservierende Lackierung. Mit seiner Firma hat er auf Wunsch von Märklin unter anderem die bayerische S 3/6 Nr. 3673 (DRG/DB 18 478) im Jahre 2000 in bayerischem Blau und einige Zeit später in Rheingold-Farben lackiert. Auch die dunkelgrüne Lackierung im Stil der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, die diese Lok-Ikone seit 2003 schmückt, wurde von seiner Firma ausgeführt. Ihre Spur-1-Modelle sowie die H0-Pendants in Blau und Rheingoldfarben befinden sich selbstverständlich auch in seiner Sammlung. Seine Lieblingsdampflokbaureihe aber ist die BR 41, die „Ochsenlok“. Diese gibt es nicht als Tin-Plate-Interpretation der Vor-

kriegszeit, sondern als hochdetaillierte und zum „Modell des Jahres 2017“ gewählte Spur-1-Ausführung. Und der Big Boy UP 4014? Er ist das neueste Lieblingsstück von Günther Blach. Im Neuheiten-Prospekt 2024, der für ihn ein Emotionsunterstützer ist, hatte ihn die Neukonstruktion noch gar nicht so sehr angesprochen. Doch als er auf der Spielwarenmesse im nahen Nürnberg das funktionsfähige Handmuster auf der Testanlage erlebte, wurde er in Big Boys Bann gezogen.

Nun musste noch eine realitätsnahe Geschichte gestrickt werden, die einen Einsatz des Big Boys neben europäischen Loks möglich werden

ließ. Heraus kam ein zweifacher Anachronismus, denn der Big Boy ist nun als Paradepony der amerikanischen Leistungsschau auf der Weltausstellung in Deutschland zu Besuch. „Modelrailroading is fun!“ oder „Erlaubt ist, was gefällt!“.

So bespielt der Märklin Freund seinen Big Boy intensiv und hat „ein sagenhaftes Gefühl“ dabei. Er lässt ihn drei Runden auf seiner Anlage fahren, genießt das Spiel der Triebwerke sowie die Geräusch- und Dampffunktionen. Danach wird die US-Lok wieder auf ihrem angestammten Gleis abgestellt, ihr Besitzer schaltet die Anlage ab und „geht als der glücklichste Mensch der Welt“ heim. ➤

Text: Luis Heinrich; Fotos: Claus Dick

KAUFMANN MODELLBAHNEN
www.kaufmann-modellbahnen.ch
 Modellanlagen





Acht mit Abwechslung

Wenig Platz und möglichst viel Eisenbahn? Da kommt man an der Gleis-Acht nicht vorbei. Die klassische Form lässt sich immer auf die Höhe der Zeit bringen und ist erstaunlich wandelbar. Das zeigen unsere Entwürfe.

Es klingt wie ein Wunschtraum: viel Eisenbahn, viel Landschaft und viel Abwechslung, etwa durch eine kleine Stadt, eine Burgruine oder eine Industrieanlage – und das alles auf nicht einmal dreieinhalb Quadratmetern Platz. Mit etwas Geschick lässt sich so etwas machen. Dabei liegt ein besonderer Reiz darin, einer klassischen Form wie der „Acht“ neuen Schwung zu verleihen.

Das Ziel: Die Eisenbahn soll im Vordergrund stehen, die Anlage nicht überladen wirken.

Mit etwas Abwechslung vermeiden wir diesen Eindruck. Wir haben Rangiermöglichkeiten, Zugwechsel- und Abstellgleise, dazu etwas Industrie, ergänzt um ein Umfeld mit Häusern, Straßen und Grün. Als Ausgangslage dient die liegende Acht. Links vom Bahnhof fährt die Bahn abwärts einen großen Kreis in Richtung Tunnel. Auf der rechten Seite fährt sie ebenfalls in

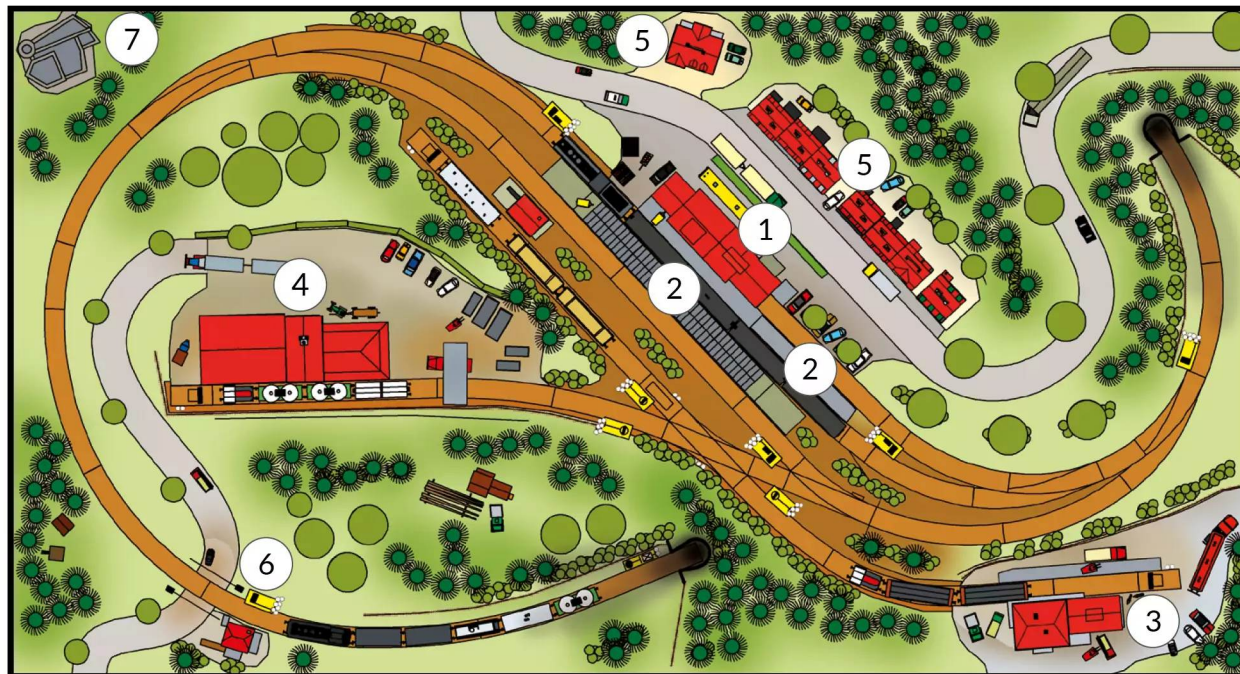
einem Bogen bis zum zweiten Tunnel, hinter dem sich gleichzeitig die Einfahrt in den Schattenbahnhof verbirgt. Diagonal über die Anlage erstreckt sich der Bahnhof, sodass die Bahnhofsgleise relativ lang ausfallen. Auf diese Weise wirkt ein Zug, etwa aus einer BR 38 und vier Donnerbüchsen, nicht übermäßig lang. Auch tritt man dem Eindruck der Überfrachtung entgegen.

Märklin und Trix C-Gleis

Bei der C-Gleis-Variante haben wir auf eine ländliche Gestaltung gesetzt und sie eher zurückhaltend >>



Endzustand Märklin C-Gleis



Legende

- 1 Bahnhof
Dettingen
- 2 Bahnsteig &
Stellwerk
- 3 Maschinen-
fabrik
- 4 WLZ-Lager-
haus
- 5 Wohn- und
Geschäfts-
häuser
- 6 BÜ mit Block-
stelle
- 7 Burgruine

mit Gleisanlagen ausgestattet. „Weniger ist mehr“ war hier die Devise. Mehr ist möglich, jeder kann selbst entscheiden, wie viel Gleisanlage er auf der Anlage haben will. Doch Vorsicht, bei zu vielen Gleisen geht schnell die optische Ausgewogenheit verloren und auch der Fahrbetrieb lässt sich nicht immer logisch begründen. Ich habe es durchgespielt und

wieder verworfen. Es blieb letztlich bei vier Gleisen: Gleis 1 und 2 sind ein Durchfahrtsgleis je Richtung für den Zugbetrieb; Gleis 3 dient der Zugzusammenstellung und dem Rangierbetrieb und führt als Stumpfgleis zur Fabrik; Gleis 4 ist das Anschlussgleis für das Lagerhaus. Die schlanken Bogenweichen in den Bahnhofszufahrten lassen den C-Gleis-Entwurf elegant

aussehen, er wirkt großzügig und ländlich. Das WLZ-Lagerhaus passt perfekt, weil der Platz vorhanden ist und es als typische Landeinrichtung den Charakter unterstreicht. Diese Lagerhäuser traf man vielerorts bis weit in die 1970er-Jahre an. Heute werden sie kaum noch genutzt, viele sind mehr oder weniger Ruinen. Die Gleisgestaltung ist für einen Automatikbetrieb mit Zugwechsell



Der ländliche Eindruck entsteht durch sparsamen Einsatz von Gleisen und Gebäuden sowie viel Grün.

im Schattenbahnhof optimal. Rangieren und Lokbehandlung sind dagegen nicht so ausgeprägt. Wer das wünscht, kann ein weiteres Gleis für mehr Rangierbewegungen einplanen.

Märklin K-Gleis

Im K-Gleis-Entwurf haben wir den Bahnhofsbereich deutlich üppiger ausgeführt. Im Vergleich zur C-Gleis-Variante verändert sich dadurch der Charakter. Wir haben nun sieben Bahnhofsgleise: Gleis 1 und 2 sind ein Durchfahrtsgleis je Richtung für den Zugbetrieb; Gleis 3 dient ebenfalls der Zugzusammenstellung und dem Rangierbetrieb und führt als Stumpfgleis zur Fabrik; die Gleise 4 bis 7 sind Behandlungs- und Lokschuppengleise im Betriebswerk.

Der großzügig-ländliche Eindruck schwindet, denn das Betriebswerk verschlingt viel Platz. Es besteht aus einem zweistöckigen Lokschuppen, einer Bekohlung und zwei Wasserkranen. Nicht zu vergessen das äußerste Stumpfgleis mit einer Dieseltankstelle, denn wir befinden uns zeitlich in der Epoche III, in der man ab 1956 etwa die V 200 live erleben konnte. Die Anlagen für die Dampflok blieben nach dem Ende des Dampfzeitalters noch bestehen, sodass sich der Entwurf auch in die Epoche IV versetzen ließe.

Durch das Betriebswerk lässt der Rangierbetrieb in diesem Entwurf kaum Wünsche offen.

Mit einer Central Station 3 (Art. 60216/60226) und Lokomotiven mit Sound gibt es hier Spielspaß „bis zum Abwinken“. Im Schattenbahnhof konnten wir zudem ein weiteres Ausweichgleis unterbringen, das gibt auch im Fahrbetrieb noch einmal Abwechslung. Die Steuerung soll hier ebenfalls im Automatikbetrieb abgewickelt werden.

Steuerung

Wie bereits erwähnt, kann die Central Station 3 (CS3) von Märklin weit mehr, als nur mehrere Lokomotiven zugleich zu steuern. Als zweite Domäne werden Magnetartikel wie Weichen und Signale mit ihr angesteuert. Auch dafür benötigen wir lediglich eine zweiadrige Ringleitung (rot/braun), die um die gesamte Anlage führt und immer wieder Strom sowie Fahr- und Schaltbefehle ins Gleis einspeist.

Doch mit der CS3 lässt sich eine Anlage auch komplett automatisieren, sodass die Züge selbstständig wechseln, halten, abfahren. Hierzu braucht man dann nur Rückmeldemodule wie das s88 (Art. 60881 bzw. 60882). Damit kann man einen Zugwechsel mit Weichenstellen und Stoppstellen als Ereignis programmieren. Der Märklin Ratgeber „Modellbahn steuern mit der Central Station 3“ (Art. 03084) zeigt eindrucksvoll, welche Möglichkeiten dieses Gerät bietet. >>



Wer das ganze Potenzial der Central Station 3 (Art. 60216/60226) entdecken will, findet im aktuellen Ratgeber (Art. 03084) die besten Tipps.

Gleisstückliste Märklin C-Gleis

Anzahl	Art.-Nr.	Bezeichnung
4	24188	Gleis gerade, 188,3 mm
7	24172	Gleis gerade, 171,7 mm
15	24360	Gleis gerade, 360 mm
1	24094	Gleis gerade, 94,2 mm
4	24077	Gleis gerade, 77,5 mm
2	24236	Gleis gerade, 236,1 mm
4	24064	Gleis gerade, 64,3 mm
3	24978	Prellbock mit Beleuchtung, Gleislänge 77,5 mm
3	24530	Gleis gebogen, R5 = 643,6 mm/30°
2	24430	Gleis gebogen, R4 = 579,3 mm/30°
5	24330	Gleis gebogen, R3 = 515 mm/30°
5	24315	Gleis gebogen, R3 = 515 mm/15°
7	24230	Gleis gebogen, R2 = 437,5 mm/30°
2	24215	Gleis gebogen, R2 = 437,5 mm/15°
3	24207	Gleis gebogen, R2 = 437,5 mm/7,5°
2	24224	Gleis gebogen, R2 = 437,5 mm/24,3°
11	24130	Gleis gebogen, R1 = 360 mm/30°
1	24115	Gleis gebogen, R1 = 360 mm/15°
7	24912	Gleis gebogen, R1 = 114,6 mm/12,1° (Gegenbogen für schlanke Weichen)
1	24611	Weiche links, R2 = 437,5 mm/24,3°
2	24612	Weiche rechts, R2 = 437,5 mm/24,3°
4	24672	Bogenweiche rechts, R1/R2
1	24772	Bogenweiche rechts, R3
1	24624	Doppel-Kreuzungsweiche, R2
1	24997	Entkupplungsgleis, 94,2 mm
Signale	2	70392 Form-Hauptsignal mit Gittermast
	3	70412 Form-Hauptsignal mit Gittermast (2-flüg.)
	3	70421 Form-Sperrsignal
	1	70361 Form-Vorsignal

Aufsicht K-Gleis-Version



Volles Haus:
Gedrängter
und eher städ-
tisch wirkt der
K-Gleis-Ent-
wurf mit
Betriebswerk.

Bei dieser Anlage ist weder Platten- noch offene Rahmenbauweise zu empfehlen. Ein Spantenunterbau ist stabiler und auch einfacher, da das Gleisplanungsprogramm Märklin 2D/3D (Art. 60524/60525) bei einer Höhenplanung die Spantenzeichnungen ausgibt. Sind die Spanten zugeschnitten, lässt sich der Unterbau mit etwas Geschick und entsprechendem Werkzeug in ein bis zwei Tagen herstellen. Als Material eignen sich Platten aus

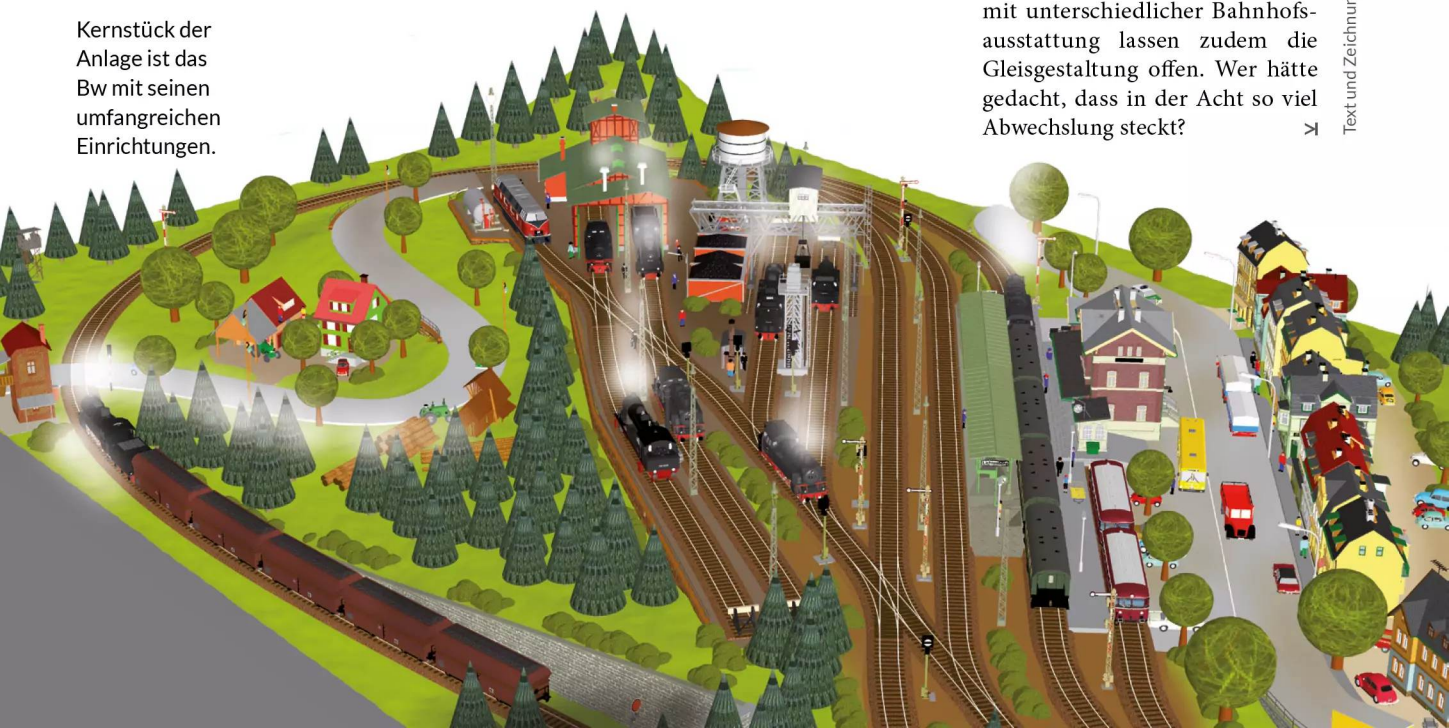
Sperrholz oder Multiplex. Eine gute Alternative sind Leimholzplatten. Sie genügen den Ansprüchen, da man sie später ohnehin nicht mehr sieht. Zum Bau braucht man Meterstab, Winkel, Bleistift zum Anzeichnen und eine elektrische Stichsäge, vorzugsweise mit Akkubetrieb, dann kann man auch draußen schneiden. Alle Verbindungen mit Holzleim bestreichen und mit Schnellbauschrauben zusammenfügen. Dabei auf rechte

Winkel achten, die man am besten über Ecksteifen oder Füßen aus Kanthölzern sichert. In alle Richtungen drehende Rollen an den Füßen erlauben es, die Anlage während des Baus und später bei Wartungsarbeiten zu bewegen.

Fazit

Leicht aufzubauen, platzsparend und trotzdem mit reichlich Spielspaß ausgestattet: Wir haben hier eine gute Lösung gefunden, die all dies vereint. Die Entwürfe mit unterschiedlicher Bahnhofsausstattung lassen zudem die Gleisgestaltung offen. Wer hätte gedacht, dass in der Acht so viel Abwechslung steckt? ➤

Kernstück der Anlage ist das Bw mit seinen umfangreichen Einrichtungen.



Die Welt am Wasser

Bäche und Seen sind für Modellbahner beliebte Landschaftselemente. An ihren Gestaden lassen sich vielfältige Gestaltungsideen umsetzen. Beispiele aus unserer Serie Märklin Freunde zeigen, was rund um das kühle Nass alles passieren kann.



Und es hat plumps gemacht: Der rote Lieferwagen war wohl zu schnell unterwegs und ist kopfüber in die Tiefe gestürzt – spannend inszeniert von Märklin Freund Hartwig Pape (03/2021).



Freudige Begegnung: Winnetou grüßt vom Ufer die Trapper in ihren Kanus – eine schöne Szene auf der Anlage von Hans Wöhr und Wolfgang Kanter (04/2022).



Badespaß am Strand: Echter Sand, eine Holzplattform und rot-weiße Absperrbojen lassen die Szene bei Märklin Freund Heinz Schweiker (06/2024) authentisch wirken.



Dramatische Szene: Tief unter einer Eisenbahnbrücke rostet bei Märklin Freund Ingolf Kuch (02/2024) das Wrack einer Unglückslok im tosenden Wildwasser.



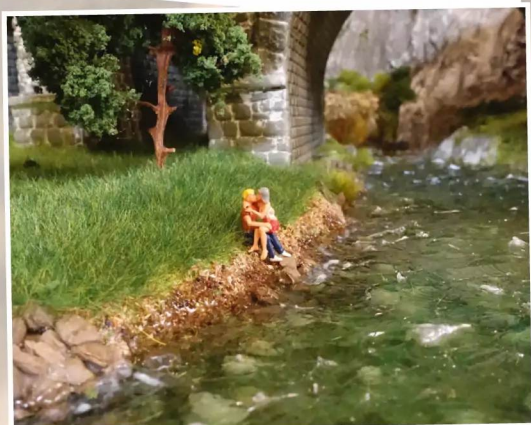
Seemann, lass das Träumen: Vornehm herausgeputzt steht ein Möchtegern-Seebär vor seinem „Schiff“ – heiter in Szene gesetzt von Märklin Freund Marc Gerber (03/2019).



Idylle pur: Märklin Freund Peter Kontner (03/2018) setzte seinen Angler auf einen Fluss mit klarem Wasser, in dem sogar Pflanzen und Steine auf dem Grund zu sehen sind.



Happy Hippos: Hartwig Pape hat auf seiner Anlage auch eine alltägliche Anglerszene mit badenden Nilpferden unter einer Brücke gewitzt aufgewertet.



Zarte Bande in rauer Natur: Das Liebespaar am rauschenden Bach küsst sich auf der Anlage von Märklin Freund Martin Sieche (04/2024).



Klein, aber fein: Eine sandige Anlegestelle am sonst mit Steinen begradigten Fluss genügt bei Rudolf Schneider (05/2023) für eine fröhliche Bootspartie.

N-Gestaltung mit Witz und Verstand

Ob für sich selbst oder andere: Besondere Gestaltungsideen strahlen Freude am Kunsthandwerk aus. Wir haben fünf N-Anlagenbauern über die Schulter geschaut, die gekonnt Aufmerksamkeit wecken – mit Zirkus, Sport und Kultur.



So hält sich im Sommer die Erinnerung an den Winter: Die KüsteNbahner haben bei der Inselbrauerei einen innen beleuchteten Kühlschrank aufgestellt, in dem der Schneemann des vergangenen Winters ausgestellt ist.

1. Der Zirkus ist da

Der Zirkus Krone hat den KüsteNbahnern (kuestenbahn.wordpress.com) bei der European N-Scale Convention 2024 den ersten Preis in der Zuschauerwertung eingetragen. „Und beim internen Aussteller-Ranking der ENSC haben wir Platz fünf erreicht“, berichtet Harald Käfferlein, Sprecher des KüsteNbahner-Teams, von breiter Zustimmung – und gibt das Lob weiter: „Tatsächlich ist uns der Zirkus als lebenslange Dauerleihgabe übereignet worden. Wir haben ihn als Wechselplatte in zwei Module integriert. Da das Motiv nicht stimmig in unsere Nordseeküsten-Modulkette gepasst hätte, flanschen wir es als Festplatz an unseren Abstellbahnhof an. Eines der fünf Gleise ist ein Verladegleis für das Equipment des Zirkus.“ So passen die mit vielen Zirkuswagen, Gehegen, Tier- und Menschenfiguren aufwendig bestückten Module harmonisch in das KüsteNbahner-Gesamtbild. „Auf dem europäischen N-Bahner-Treffen in Stuttgart haben auch viele den großen Kühlschrank entdeckt“, lenkt Harald Käfferlein den Blick auf ein Brauerei-Modul. „Mir kam der Einfall zu der Geschichte, dass Kinder auf unserer fiktiven Nordseeinsel aus dem ersten Schnee einen großen Schneemann gebaut hatten. Und den hat die Brauerei in einem Kühlschrank ausgestellt.“ ➤



Auf der Parkplatzseite des Zirkuszelt ist die Feuerwehr im Einsatz – Wasser kommt von einem Hydranten.



Festplatz mit Gleisanschluss: Der Zirkus ist mit der Bahn angereist. Hinten haben die KüsteNbahner Verlade- und Abstellgleise angelegt.



Tierisch was los: Um das große Zirkuszelt auf dem Modul der KüsteNbahner wuseln Mensch und Tier.

2. Erlebnis-Kletterparcours mit Feuerstellen und Schwimmbad

Selina Stucki kombiniert in einem Modul gleich zwei Hobbys: Klettersport und Modellbau. Unterstützt wurde die Schülerin bei der Umsetzung von ihrer ganzen Familie. Ausgestellt wird mit dem renommierten Spur-N-Modellbahnverein spur-N-schweiz.

Wie kamen Sie auf die Idee für den Hochseilgarten?

Selina Stucki: Ich gehe jedes Jahr mit meinem Götti – das ist Schwyzerdütsch und bedeutet Pate – zum Klettern, oft in einen Seilpark. Das hat mich inspiriert und so habe ich beschlossen, einen Seilpark in Spur N nachzubauen. Das Schwimmbad ist in Anlehnung an den Seilpark in Kloten/Zürich entstanden. Dort endet nämlich eine Route des Seilparks gleich neben einem Freibad.

Es gibt ja bei den Parcours vielerlei Hindernisse mit Seilen, Seilbrücken, Seilrutschen oder Holzstegen. Das gibt es auch in der Realität?

Stucki: Ja, viele der Hindernisse kommen in den verschiedenen Seilparks vor. Aber nicht alle am gleichen Ort. Um die klettertechnischen Herausforderungen nachzubauen, habe ich verschiedene Seilparks besucht und für den Nachbau Fotos von den Hindernissen erstellt.

Wie haben Sie die Kletterrouten geplant?

Stucki: Ich habe zuerst auf einem Papier die Bäume und danach mögliche Routen eingezeichnet – quasi ein Gleisplan der drei Parcours. Anschließend habe ich die Bäume provisorisch im Modul in Bohrlöcher eingesetzt und dann

mit Fäden die Kletterrouten nachgebaut. So konnte ich auch sicherstellen, dass es beim effektiven Bauen keine Kollisionen der verschiedenen Routen gab. Mit meinem Vater habe ich dann einen Baum nach dem anderen gesetzt – und nach und nach die verschiedenen Routen eingebaut. Beim Einbau der Hindernisse haben auch meine Mutter und mein jüngerer Bruder mitgeholfen. Das Ganze war eine ziemlich anspruchsvolle Sache und ich war froh um die familiäre Unterstützung.

Was war denn der erste Schritt bei der Gestaltung?

Stucki: Angefangen habe ich mit



Die Modulgruppe von Selina Stucki: Zentral ist der Seilkletterpark positioniert, links der Empfangsbereich, jenseits der Paradestrecke ein Pflück- und ein Getreidefeld. Rechts schließt sich ein Freibad an (siehe rechte Seite, Bild unten).

Seilgarten aus der Vogelperspektive: Das Spannen der Drähte musste gut austariert sein, damit sich die Bäume nicht verbiegen.





Kletterspaß: Balancieren auf einem Holzsteg, darunter gleitet die Seilrutsche hindurch – es ist etwas geboten in luftiger Höhe.

dem Schwimmbad. Doch das dauerte seine Zeit, denn die ersten zwei Versuche gingen glatt daneben. Mein Vater musste das Schwimmbad schlussendlich zweimal aussägen und neu einbauen. Jeder weiß, dass Wasser beim Modellbau etwas vom Schwierigsten ist. Warum nur, frage ich mich im Nachhinein, warum nur haben wir damit begonnen? Aber im Team haben wir es dann hinbekommen.

dürfen sich nicht verbiegen, ob- schon die „Seile“ gespannt sind. Ebenso war die Erstellung der Hindernisse ziemlich vertrackt. Da ist es gut, wenn es Unterstützung gibt, in dem Fall von meiner Mutter. Ein Geduldspiel war das Pflanzen der zig Sonnenblumen. Bis die alle zusammengeleimt und montiert waren, vergingen viele Stunden. Aber es waren Stunden, die wir alle zusammen investiert haben. ➤



Wagemutiger Kletterer im Netz: Das kennt man sonst nur von Spinnen.

Dann kamen die Felder und der Klettergarten an die Reihe?

Stucki: Ja, das Kornfeld, der Selbstpflück-Garten, die Wiesen und darauf der Wald mit Seilpark. Anschließend haben wir noch kleine Details hinzugefügt. Mein Bruder etwa hatte viel Freude daran, die Dachbegrünungen zu gestalten. Die flackernden Feuerstellen hat mein Vater verdrahtet und angeschlossen. Und alle zusammen haben wir die Figuren angeleimt.

Was war besonders knifflig?

Stucki: Zweifellos das Spannen der Drähte im Seilpark. Das war sehr anspruchsvoll, denn die Bäume



Badeferien: Gekonnt sind die Schwimmer im Becken eingegossen. Es brauchte aber auch drei Anläufe, bis die Perfektion erreicht war.



Informationen über den Schweizer N-Modellbahnverein sNs finden Sie unter www.spur-n-schweiz.ch



Ländliches Spanien: Nahe der kleinen Verladestelle sind Köhlenmeiler errichtet. In einer Arena findet ein Stierkampf statt.

3. Arbeit und Vergnügen: Köhlerei und Stierkampf

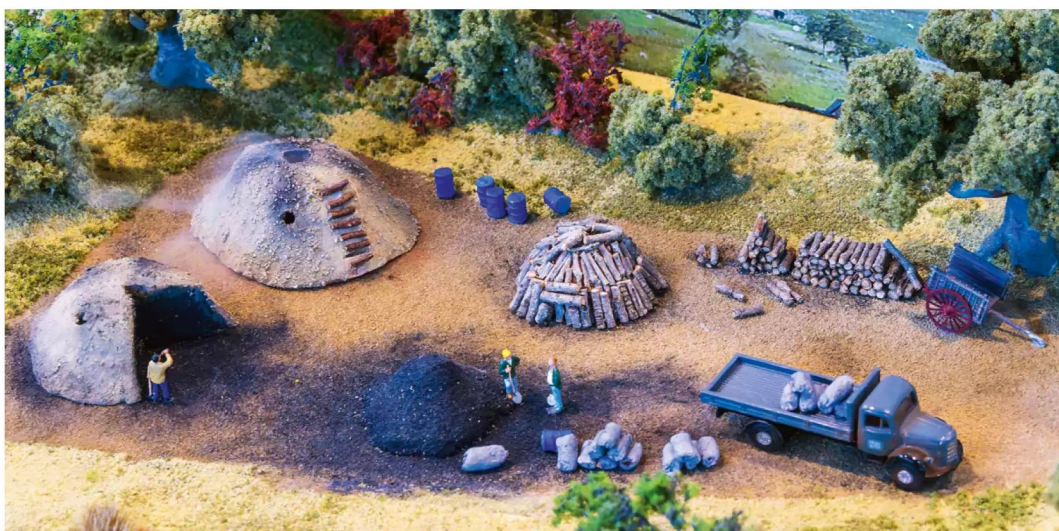
Eine Kulturskizze der Region Kastilien-León zeichnet Jose Cervera Madrazo mit seinem Modul „Köhlerei und Stierkampf“. Der Anlagenbauer des Club N de España von der Agrupación Salamanca lässt auf der linken Modulseite Köhler ihrem Handwerk nachgehen. Auf der rechten Modulseite findet ein unblutiges Kräftemessen mit einem Stier statt. Als Arena dient eine Wagenburg aus zweirädrigen Karren. Die Schaulustigen haben sich auf den Karren verteilt – in der Arena führen zwei Matadore mit der Capote den Jungstier an sich vorbei.

Genau angesehen hat sich Jose Cervera Madrazo das Köhlerhandwerk. Die großen, per Karren herbeigeschafften Holzscheite werden zu einem Rundkegel aufgeschichtet. Nachdem alles mit der Lehmschicht verkleidet ist, beginnt die Holzverkohlung: Ein Feuer im Meiler wird über Luftlöcher reguliert, damit das Holz nicht brennt, sondern flüchtige und flüssige Holzbestandteile als Rauch abgibt. An der Farbe des aus dem Abzug des Meilers austretenden Rauchs erkennt der Köhler, ob er die optimale Verkohlungstemperatur hält. Ist die Holzkohle fertig, wird

das Feuer erstickt und der Meiler aufgebrochen. Die abgekühlte Holzkohle wird abgepackt und die Köhler verladen die Säcke auf einen Lastkraftwagen.

Der Weitertransport der Holzkohle geschieht auf Schienen. Im Vordergrund verläuft die eingleisige Strecke, zu der kleinen Verladestelle zweigt ein Stumpfgleis ab. Auf dem Dach der Güterverladung ist ein Horst, ein einsamer Eselskarren parkt davor. Im Brachland dahinter steht das graue Auto der beiden Elektriker, die die Stromleitung reparieren. ➤

Anleitung zur Köhlerei: Jose Cervera Madrazo hat die Stadien vom geschichteten Holzmeiler bis zur Holzkohleverladung dargestellt.





Stierkampf ohne Blutvergießen: Die beiden Matadore in der Wagenburg versuchen, den Hörnern des Jungstiers zu entgehen.

4. Beschränkter Bahnübergang in einem flämischen Dorf



Das Mauerwerk der Steingebäude des Bauernhofs auf dem Modul des N Club Belge ist verwittert. Dafür ist der Traktor blitzblank.

Da nimmt ein Bauer mit seinem Traktorgespänn gnadenlos einem Bus die Vorfahrt – doch der müsste sowieso gleich halten: Modellbahner vom N Club Belge haben die Schranken am Bahnübergang heruntergelassen. Auf der Gegenseite warten schon zwei Fahrmischer. Die Szene spielt sich ab im ländlichen Raum in Flandern: einem kleinen Dörfchen an der zweigleisigen Hauptstrecke. ➤



Anfang und Ende: Vor der Kirche wartet der Pfarrer der englischen Kirche auf das Hochzeitspaar, rechts wird beerdigt.



5. Unterwegs in England

Wer die Modulgruppe „New Millfields“ von Pauline McKenna entlangschlendert, der spaziert durch ein Stück ländliches England. Die Anlagenbauerin vom Bradford Model Railway Club (www.bradfordmrc.org) aus Queensbury bei Bradford hat die viergleisige Hauptstrecke mit unaufgeregten Motiven ausgestaltet: Wiesen, Felder, Pferdekoppeln und Weiden werden unterbrochen von trägen Flüssen und befahrenen Autostraßen, dazwischen liegen Farmen, Gewerbebetriebe und Windmühlen – plus eine Kirche, wo gleich eine Hochzeit stattfindet, und ein Friedhof. Zu sehen war die Mittelenglandszenerie auf The International N Gauge Show Leamington Spa, auf der auch Thomas Kating vom N-Club International (www.n-club-international.de) seinen Nachbau des Stonehenge-Monuments als Wendemodul präsentiert hat. Bei dem Besucherzentrum des steinzeitlichen Megalith-Bauwerks ist eine Gruppe von Gebäuden errichtet worden – Vorlage bot die Ausgrabung neolithischer Gebäude von Durrington Walls bei Stonehenge, datiert auf 2.500 vor Christus. Auch die sind in Spur-N-Größe zu sehen. ➔



Klassiker: Ein AEC Routemaster überquert eine viergleisige Hauptbahn. Die Doppeldeckerbusse wurden auch im Regionalverkehr eingesetzt.



Beschaulich: Das kleine Motorboot unterquert eine Fachwerk-Eisenbahnbrücke. Der Fluss hat sich sein Bett in Kreidefelsen gegraben.

Text: Rochus Rademacher, Fotos: Rachelle Haun/CC2.0, Kötzie, rr



Stonehenge:
Thomas Kating
vom N-Club
International
hat das Mo-
nument mit
einem Bausatz so
nachgebaut, dass
es den heutigen
Zustand wieder-
gibt.



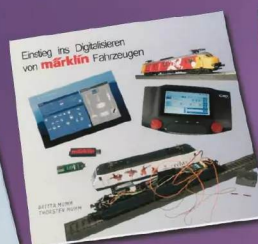
Bei dem Sto-
nehenge-Be-
sucherzentrum
vermitteln
nachgebaute
Steinzeithäuser
das Leben vor
2.500 Jahren.
Sie sind auch
auf dem Modul
umgesetzt.



www.modellbahnbande-verlag.de



Von der Inbetriebnahme
bis zum PC-Anschluss



Wartung und Umbau leicht gemacht

Jedes Buch 20,-€

Auch erhältlich im
Buch-, Spielzeug- und Modellbahnhandel

Aktuelle Kataloge

NEU!



Märklin Sommer-Neuheiten Prospekt 2025

märklin

Gesamtkatalog 2024/2025



Märklin Gesamtkatalog 2024/2025

NEU!



TRIX H0 Sommer-Neuheiten Prospekt 2025

TRIX
H0

Hauptkatalog 2024/2025



TRIX H0 Hauptkatalog 2024/2025

NEU!



MINITRIX Sommer-Neuheiten Prospekt 2025

MINITRIX

Hauptkatalog 2024/2025

Minitrix: Die Faszination des Originals.



MINITRIX Hauptkatalog 2024/2025

NEU!



LGB Sommer-Neuheiten Prospekt 2025

NEU!



LGB Katalog 2025

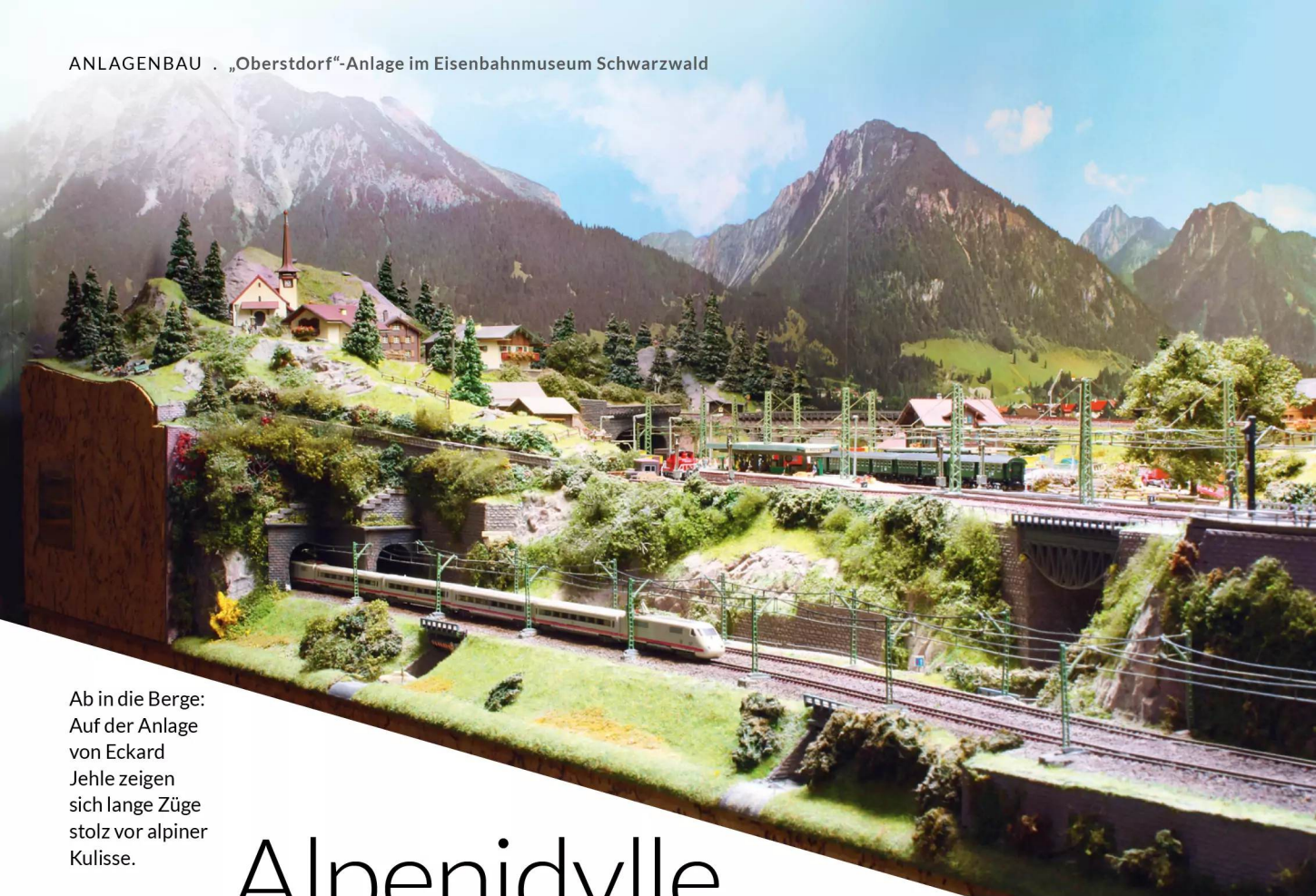


Märklin Start up/Märklin my world Katalog 2025

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.



Ab in die Berge:
Auf der Anlage
von Eckard
Jehle zeigen
sich lange Züge
stolz vor alpiner
Kulisse.

Alpenidylle im Schwarzwald

Die Spur-Z-Anlage „Oberstdorf“ im Eisenbahnmuseum Schwarzwald in Schramberg besticht mit beeindruckenden Gebirgsmassiven und viel Fahrbetrieb. Zugleich ist sie auch ein Stück Mini-Club Geschichte.

Bauherr Eckard Jehle ist seit früher Jugend vom Thema Modellbahn fasziniert. Schon als kleiner Bub beobachtete er fast jeden Tag die großen Züge, die nahe seinem Elternhaus durch den Mittleren Schwarzwald fuhren. Eines Tages ging zu Weihnachten auch sein großer Wunsch nach einer Märklin H0-Modellbahn in Erfüllung. Für neue Loks und Wagen opferte der kleine Eckard schon bald einen guten Teil seines Taschengelds. Und begann mit den ersten Versuchen, eine eigene Anlage zu bauen.

Dabei kam ihm die Schreinerwerkstatt seines Großvaters zugute. Hier profitierte er nicht nur von den Werkzeugen und Maschinen des Seniors, sondern auch von dessen Erfahrung. So konnte sich der junge Modellbahner viel Wissen aneignen, das ihm in seinem späteren Modellbahnerleben sehr nützlich war. Bis dahin dauerte es aber noch ein wenig: Andere Interessen rückten zunächst in den Vordergrund. Die Märklin H0-Bestände bekam der Neffe und das Hobby versank in einen vorübergehenden Dornröschenschlaf.

Doch wen das „Modellbahn-Virus“ einmal erwischt hat, der wird es kaum wieder los. Eckard Jehle wurde auf die Spurweite Z aufmerksam, die Märklin 1972 als Mini-Club vorgestellt hatte. Ihr geringer Platzbedarf war genau das, was ihm entgegenkam. Zudem traf die Option, lange und leicht geschwungene Paradestrecken durch eine großzügige Landschaft zu führen, genau seinen Nerv.

Schnell war die Entscheidung gefallen, zurückzukehren zum schönsten Hobby der Welt und



Ganz
hoch hinaus:
Nur im Maßstab 1:220
lassen sich Felslandschaften und
hohe Berge vorbildgerecht gestalten.

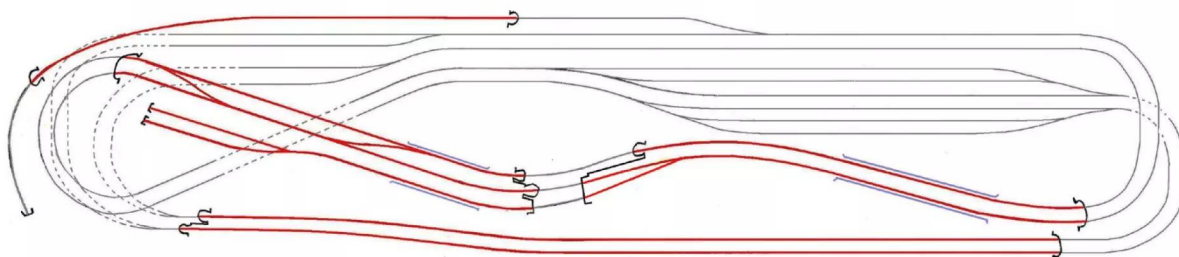
dem Maßstab 1:220 eine Chance zu geben. Sogleich ging es ans Planen, was rund ein Jahr in Anspruch nahm. Großen Einfluss auf sein Schaffen nahmen die Fachbücher des populären Anlagenbauers Bernhard Stein. Zu jener Zeit war es wegweisend, wie realistisch Stein mit dem zur Verfügung stehenden Angebot an Gestaltungsmaterial bauen konnte. Für Eckard Jehle stand am Ende seiner Vorbereitungszeit ein großzügiges Anlagenformat von 3,70 x 0,75 Metern. Die Wahl fiel auf eine Gebirgsbahn. Berge und Tunnel erlaubten es, kleinere Radien, die sich nicht vermeiden ließen, vor den Augen der Betrachter zu verstecken.

Die Schaffensphase

In der erwähnten Planungsphase rund um das Jahr 1990 war das Zubehörprogramm für die Spur Z noch recht überschaubar. Das zwang teilweise zu eigenen Lösungen. Da auf die elektrische Funktion verzichtet werden konnte, sollte die originale Märklin Fahrleitung nicht zum Einsatz kommen. Eckard Jehle griff auf den Sommerfeld-Fahrdraht der Baugröße N zurück, passte ihn an, verlötete die Drähte passend und kombinierte sie mit Märklin Masten. Auch die Halbschranken von Märklin bekamen einen neuen elektromagnetischen Antrieb, damit sich die Schrankenbäume langsam heben

und senken konnten. Über Stelldrähte und Stellhebel wurden sie mit zwei H0-Weichenmotoren von Lemaco verbunden, die auf der Anlagenunterseite platziert sind. Ausgelöst wird der Schließvorgang über Gleisschaltkontakte.

Mit dem Tüfteln, Planen, Vorbereiten und Bauen ging die Zeit ins Land. 1997 war das Werk dann fertig und erfreut seinen Erbauer bis heute. Betitelt wurde die Anlage mit dem Namen „Oberstdorf“, der Bahnhof für den Touristenverkehr hört aber auf den Namen „Rodach“. Von dort geht es über die Straße weiter ins hochalpine Terrain. Die selbst modellierte >>



Der Gleisplan der Z-Modellbahnanlage „Oberstdorf“ (370 x 75 cm).



^ Für die Ausgestaltung der Landschaft haben die Bücher des Anlagenbauers Bernhard Stein einiges an Inspiration hergegeben.

▼ Tunnel und Galerien gehören zu einer Alpen-Anlage.

▼ Am Touristen-Bahnhof Rodach ist immer eine Menge los.



Landschaft ist ein Fantasieprodukt, Ähnlichkeiten mit dem namensgebenden Ort gibt es kaum.

Wie in den 1990er-Jahren üblich, ist die Spantenstruktur noch mit Aluminium-Drahtgitter und Modellgips belegt. Um Herr über das Gewicht zu bleiben, sind schwere Geländeteile abnehmbar kon-

zipiert worden. So geben sie für Wartungs- oder Reinigungszwecke den Zugriff frei oder lassen sich getrennt transportieren. Gedacht ist auch an einen wirksamen Schutz vor Verschmutzungen. Ein Kantholzgestell hält die Plexiglasscheiben, die zwar eine Sicht aufs Geschehen ermöglichen, den Staub aber fernhalten.

Schauen wir auf die für Spur-Z-Ausmaße beachtliche Länge von 3,70 Metern, wird klar, dass es hier nicht mit einem einzigen Fahrregler getan ist. Damit hier immer etwas los ist und mehrere Züge zeitgleich verkehren können, ist die Anlage in fünf Stromkreise aufgeteilt. Zwei Schattenbahnhöfe speichern die Züge für die

zweigleisige Hauptstrecke mit Bahnhof und abzweigender Nebenbahn. Diese eingleisige Strecke wird im Pendelverkehr bedient.

19 Weichen und 15 Signale sichern den regen Zugbetrieb. Zwei Gleisbildstellwerke aus 65 Heki-Modulen sorgen für den Überblick des Betreibers, der entweder vollständig manuell agieren oder aus zwei verschiedenen Automatikabläufen wählen kann. Ein Busch-Geräuschmodul sorgt auch in diesem Analogbetrieb für akustische Untermalung. Es ist manuell bedienbar oder wird von den Zügen angesprochen. 22 Triebfahrzeuge sowie 65 Personen- und Güterwagen kommen dafür infrage.

Kreative Lösungen gefragt

Wie es schon angeklungen ist, war das beschränkte Angebot an Zubehör eine große Hürde. Einige Gebäude hat Eckard Jehle deshalb selbst in ihren Proportionen anpassen müssen. Die Basismodelle stammten meistens von der Nenngröße N. Bei den Automodellen genügt in aller Regel ein farbloches Nachbehandeln, während die Figuren überwiegend von Hand bemalt wurden. Etwa 50 Straßenfahrzeuge und rund 300 liebevoll gestaltete Menschen- und Tierfiguren von Preiser sind auf diesem Wege auf der Anlage eingezogen.

Eine ebenso wichtige Rolle spielen die Nadelbäume, die wir auch hier bis zur Baumgrenze finden. In der alpinen Landschaft spielen sie >>

▼ Ein umfangreicher Fuhrpark erlaubt regen Fahrbetrieb.



▲ Die kleine Hochzeitsgesellschaft lässt sich vom Zugverkehr nicht stören.

▼ Auch rund 50 Fahrzeuge und 300 Figuren haben ihre Heimat auf der Anlage.





Auch wenn dafür einige Umbauten nötig waren: Eckard Jehle wollte unbedingt eine Seilbahn.

eine wichtige Rolle. Es ist kaum zu glauben, wie viele Exemplare auf einer Anlage dieser Größe Platz finden können – hier waren es etwa 1.850 Exemplare!

Der Einbau einer Seilbahn stellte Eckard Jehle vor eine besondere Herausforderung. Er wünschte sich das Modell „Kanzelwand-

bahn“ von Brawa – das besaß er aber nur im Maßstab H0. Den Seilabstand konnte Eckard Jehle durch Einsetzen von Masten der Spur-N-Variante reduzieren, wofür die Seilführung im unsichtbaren Bereich der Anlage passend umgelenkt werden musste. Als Bergstation kam ein flaches Wohngebäude im Maßstab 1:160 zum Einsatz, das

ebenfalls noch verkleinert wurde. Antrieb und Umlenkung der Seilbahn verschwanden im Berg.

Auch die Talstation wurde verändert. Das ursprüngliche Gebäude büßte sein Untergeschoss ein, weshalb auch hier die Seilbahneinfahrt tiefer gelegt werden musste. Kniffliger war das Umlenken der

Die geschickt in die Landschaft eingefügte Streckenführung bietet Raum auch für Schnellzüge mit ungekürzten Reisezugwagen.





Seile, weil dafür nah am Gebäude kein Platz zur Verfügung stand. Zuletzt wurden auch die Gondeln durch solche der Spur N ersetzt, die nun aber nicht mehr im Umlaufbetrieb verkehren, sondern ihre Fahrtrichtung nach Erreichen einer Station ändern. Die Anlage mit ihren einmaligen Motiven und ihrer herrlich ausgestalteten Land-

schaft war lange nur dem privaten Umfeld zugänglich. Dies änderte sich im Jubiläumsjahr der Spurweite Z: Erstmals wurde „Oberstdorf“ im Jahr 2022 im Eisenbahnmuseum Schwarzwald im Rahmen der Sonderausstellung „Klein trifft groß“ gezeigt. Der Erfolg war groß. Und so blieb es nicht bei der bis Ende 2024 verlängerten Sonder-

ausstellung. Die Anlage bekam in dem Museum in den ehemaligen Gebäuden des Uhrenherstellers Junghans einen eigenen Raum, wo sie nun dauerhaft zu sehen ist. An Wochenenden wird sie regelmäßig auch im Betrieb vorgeführt. Ein Ausflug in die Alpen kann seitdem auch schon im Schwarzwald enden – tolle Fotomotive inklusive. ➤

Wald bis zur Baumgrenze, darüber nackter Fels: Die alpine Landschaft wirkt sehr realistisch.

Das Eisenbahnmuseum Schwarzwald

- Adresse: Eisenbahnmuseum Schwarzwald, Gewerbepark H.A.U. 22, 78713 Schramberg.
- Eintrittskarten sind im gegenüberliegenden Auto- und Uhrenmuseum „ErfinderZeiten“ erhältlich. Dort gibt es auch Parkplätze.
- Öffnungszeiten: 5. März bis 31. Oktober: Dienstag bis Sonntag 10.00-18.00 Uhr
01. November bis 14. März: Dienstag bis Sonntag 10.00-17.00 Uhr (letzter Einlass 1 Stunde vor Schließung).
- Weltweit größte Sammlung von Spur-II-Modellen, diverse Schauanlagen und Sonderausstellungen.
- eisenbahnmuseum-schwarzwald.de



Die „Oberstdorf“-Anlage im Eisenbahnmuseum Schwarzwald.



Nackte
Tatsachen:
Am Schafstall
wechselt Wolle
bündelweise
den Besitzer.

Über Felder und Auen

Grünzeug sieht doch immer gleich aus? Nicht im Märklineum!
Auf der H0-Schauanlage zeigt sich auch abseits der großen
Attraktionen das bunte Leben – Schmutdelecken inklusive.

Dieses Schaf hat keinen Bock. Vor ein paar Minuten war es noch gemütlich kauend auf seiner Weide gestanden. Dann kam auf einmal so ein Grobian mit einer Schere des Weges. Und nun soll es seine Wolle hergeben. Einfach so! Wo es doch nachts noch lausig kalt ist! Mit lautem Blöken windet sich das Schaf unter dem harten Griff des Knechtes. Aber alles Zappeln hilft nichts. Ruckzuck ist das Wollkleid unten. Und das Schaf gesellt sich zu seinen Artgenossen, die die Prozedur ebenfalls hinter sich haben.

Der Schafstall, vor dem das wandelnde Wollknäuel seine wärmenden Hüllen ablegen muss, steht am Rand des Winzerdorfes zwischen Badeseer und Bahndamm auf der rechten hinteren Anlagenseite. Eigentlich ist es nur eine kleine Szene. Doch ist es eben eine von vielen, mit denen die Anlagenbauer des Märklineums geschickt auch solche Bereiche mit Leben füllen, die nicht sofort ins Auge fallen.

Eine Restfläche neben Bahngleisen, die Randbezirke von Städten und Dörfern, ein verwilderter Winkel

zwischen Häusern – sie alle sind viel zu schade, um sie nur mit ein paar Grasflocken zu bestreuen. „Auch in der realen Welt ist ja nicht alles bebaut. Gerade im ländlichen Raum gibt es auch Flächen, die auf den ersten Blick eintönig wirken. Aber dort können spannende Sachen passieren, die sich auf einer Modellbahn gut darstellen lassen“, findet Eric-Michael Peschel, Leiter des Eventmarketings und der Abteilung Anlagenbau bei Märklin.

Da sind zum Beispiel Wiesen und Felder. Zu ihrer Ausgestaltung gibt


2

△ Ohne Fleiß kein Preis: Das Getreide ist reif, das Landvolk macht sich an die Ernte. Auf dem Feld wird dabei jede Hand gebraucht.
 ▼ Auf Abwegen: Die Kuh reist lieber zu Fuß als mit der Bahn. ▼ Wohnen im Grünen: Die Ziegen mögen ihr Zuhause.


3

4

es im Zubehörhandel eine Fülle von Material und Figuren. Auch im Märklineum wird das Weizenfeld am Ende des Mittelgangs nicht einfach sich selbst überlassen: Fleißige Knechte schwingen die Sensen. Eine Magd schützt sich mit einem pinkfarbenen Kopftuch vor der Sonne, während sie mit dem Rechen goldene Ähren zu Garben aufschichtet. Drüben auf dem Feldweg rumpelt der Bauer mit seinem Pferdefuhrwerk heran. Gleich wird aufgeladen. Dann geht es heim ins Dorf, wo sich die Mechaniker aus der Stadt, die mit-

tags mit dem Zug gekommen sind, schon um die altertümliche Dreschmaschine kümmern. Die muss heute noch laufen, sonst kommt das Korn nicht vor dem nächsten Gewitter auf den Speicher.

Das liebe Vieh stört sich nur wenig an dem Betrieb der Menschen. Ziegen, Pferde, Kühe, sie alle genießen die Freiheit auf großzügigen Koppeln voller schmackhafter Gräser. Gut, ab und zu knattert jemand mit einem Traktor vorbei, dann lärmt es und stinkt. Aber irgendetwas muss an die-

sem neumodischen Kram ja dran sein, sonst würden die Menschen nicht dauernd darauf herumsitzen. Und nach ein, zwei Minuten ist ja auch meist wieder Ruhe und man kann sich wieder den leckeren Blumen und Knospen widmen. Für eine Herde Kühe am Bahnhof von Durlesbach, gleich vorn am Eingang zur Schauanlage, ist es mit der Gemütlichkeit jedoch vorbei. Auf sie wartet eine Dampflokomotive mit Viehanhängern, in denen sie die Fahrt in die nahe Stadt antreten sollen. Eines der schwarz-weiß gescheckten Rindviecher traut dem >>

Praxistipps: Feld und Garten gestalten



Die Natur ist der beste Ideengeber: Wer beim Spazierengehen, Wandern oder beim Sport die Augen offen hält, findet massenhaft Vorbilder für die Modellbahn. Einfach fotografieren und die Bilder sammeln, dann hat man bei Bedarf einen guten Fundus an Ideen. Wichtig: Gerade Gärten, verwilderte Ecken oder Felder sollten nicht überladen werden. Eine einzelne gut gestaltete Szene oder auch nur ein Stillleben mit wenigen Objekten genügt – ein Beispiel ist der „wilde Müll“, wie er in diesem Beitrag auf Seite 100 zu sehen ist. Für die Ausgestaltung bieten Zubehörhersteller passende Teile wie etwa das Kohlbeet als fertige Sets an. Diese muss man dann nur noch auf die Anlage kleben (oben links). Damit nicht alles zu „geradlinig“ aussieht, muss man mit farblich passendem Streumaterial an den Rändern Übergänge in das sonstige Gelände schaffen. Das erfordert etwas Geduld und Fingerspitzengefühl.

Auch bei Gerätschaften sowie Figuren lohnt sich das Nacharbeiten: Ein „nackter“ Heuwagen wirkt ohne Gebrauchsspuren und Strohrefte künstlich. Einige mit dem Pinsel aufgetragene Alterungsspuren und aufgeklebte Schnittreste einer Landschaftsmatte machen den Wagen stimmig (oben rechts). Figuren sollte man so platzieren, dass sich aus der Perspektive des Betrachters ein passendes Bild ergibt (unten links). Die Bäume im Vordergrund, der kniende Landwirt in der Mitte, Beet und Gleise im Hintergrund – schon hat man eine Szene mit Tiefenwirkung. Fertigmatte geben dem Modellbauer die Möglichkeit, größere Flächen wie Wiesen und Felder rasch zu begrünen. Allerdings sollten auch hier die Übergänge vorsichtig ausgezupft und nachbearbeitet werden (unten rechts). Wer es noch bunter haben will, nimmt nach Möglichkeit Farben des gleichen Herstellers wie die Matte und tupft sie mit einem Pinsel vorsichtig auf.

Braten aber nicht. Es beschließt, lieber stiften zu gehen, als sich auf die Reise mit ungewissem Ausgang einzulassen. Munter muhend marschiert die Kuh am Bahndamm entlang, dicht gefolgt von einem Landmann, der sie wieder zu ihrer Herde zurücktreiben will – ob die Kuh noch rechtzeitig ins Dunkel des Waldes entkommen kann?

Auch auf der linken Seite des Mittelganges spielt sich am Bahndamm ein kleines Drama ab. War es ein Sturm, der hier ein paar

Bäume entwurzelt hat? Oder haben hungrige Käfer an ihnen genagt? Jedenfalls hat es ein Trupp Waldarbeiter ziemlich eilig, das windschiefe Gehölz klein zu machen und zu entsorgen. Mit kräftigen Motorsägen machen sich die Männer an den Stämmen zu schaffen. Was gar nicht so einfach ist, wenn alle naselang eine Dampflok der BR 01 vorbeischnauft oder ein ellenlanger Autozug die zweigleisige Hauptstrecke entlangrattert. Das brauchbare Holz kommt auf einen Anhänger und wird zum

Brennstoffhändler gebracht, damit es im Winter noch irgendwo eine Stube heizen kann. Der Rest kommt gehäckselt wieder an den Bahndamm, wo sicher bald wieder junge Bäume wachsen werden.

Vor dem weiten Gleisfeld des Hauptbahnhofes auf dem hinteren Anlagenteil schmiegen sich einige landwirtschaftliche Gebäude in die Landschaft. Der Blick des Betrachters geht hier eher in Richtung Paradestrecke, auf der sich Lokomotiven und Wagen in ihrer ganzen



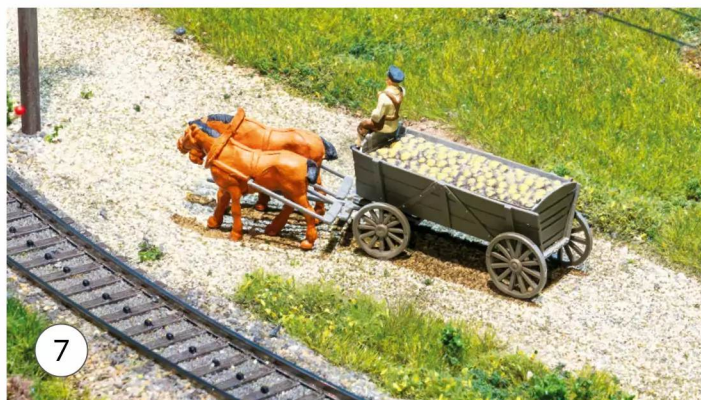
5

Grüngut: Beim Gemüsebauer wächst der Kohl in Reih' und Glied.



6

Schnittgut: Am Bahndamm sind Baumfällarbeiten im Gange.



7

Erntegut: Mit dem Pferdewagen wird die Feldfrucht ins Dorf gebracht.



8

Alles gut: Am Wasser lässt sich am besten über das Leben sinnieren.

Schönheit präsentieren. Liebevoll ausgestaltet ist die Anlage aber auch hier: Wo der Platz für weite Felder und Koppeln nicht reicht, hat ein Gemüsebauer seine Parzellen bepflanzt. Knackig und frisch ragen Kohlköpfe aus der Erde, auch Mohrrüben und Salatkräuter gedeihen gut. Über Wiesen voller Blumen summen Bienen, deren Stöcke ein Imker hierher gestellt hat. Ab und zu rumpelt ein Pferdewagen auf der nahen Straße vorbei, dann müssen die wenigen Spaziergänger kurz zur Seite treten. Ländliche Idylle eben, wie sie gut zu der in diesem Bereich dargestellten Eisenbahnepoche II passt.

Da fühlt sich auch ein Wanderer wohl, der an diesem herrlichen Tag aus der Stadt herübergekommen ist. Nach flottem Lauf ist es nun Zeit für eine kleine Rast. Über Feuchtwiesen und durch Schilf führt sein Weg zu einem großen Stein am Bach. Hier kann man sitzen und auf das Wasser starren, ohne die Angler zu stören. Ab und zu quakt ein Frosch, Insekten brummen, Schwalben zischen im Tiefflug vorbei: Wo könnte man angenehmer über das Leben nachdenken als in so einer Umgebung? >>



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

Mögliches Zubehör

Details	Hersteller	Artikelnummer
Action-Set Koppelzaun	Busch	79853
Jauchewagen	Faller	180392
Weißkohl	Noch	13217
Figuren-Set Gartenarbeit	Preiser	10810
Jägerzaun	Joswood	70014
Deko-Set Bauernhof	Viessmann	43699
Bauernwagen	Artitec	387.65



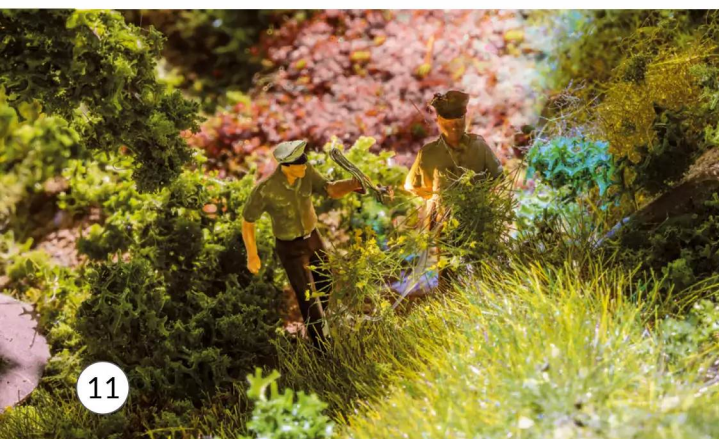
9

Gepflegte Blütenpracht: Gemeinsam mit seinen Kollegen sorgt der Gärtner dafür, dass es im Zoo nicht nur Tiere zu sehen gibt.



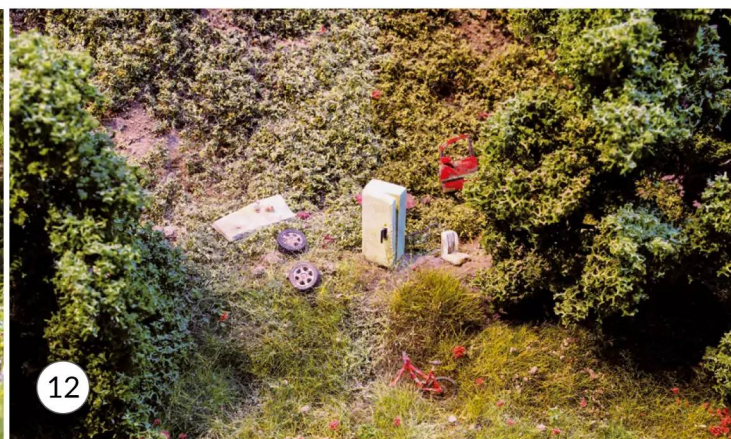
10

Hier wird gern herumgeeiert: Auf dem Dorf ist ein Hühnerstall im Garten kein ungewöhnlicher Anblick.



11

Spurensuche im Unterholz: Im Schein der Lampe sehen die Polizisten nach, welches Geheimnis sich im Gestrüch verbirgt.



12

Schmuddelecke: Auch im Märklineum haben Unbekannte ihren Sperrmüll heimlich am Bahndamm entsorgt.

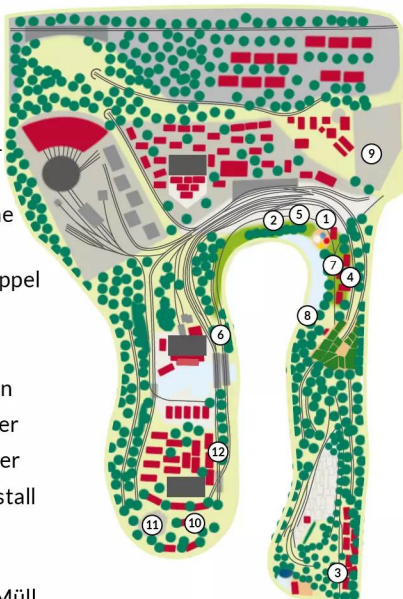
Wo sich die gezeigten Szenen auf der Anlage befinden:

Ganz im Hier und Jetzt versunken ist auch ein Gärtner, der im Zoo Thalheim eine Grünfläche pflegt.

In aller Ruhe zupft er verblühte Stauden und störrisches Moos und lässt sich von den vielen Besuchern des Tierparks nicht stören. Einen „Tierpark“ hat auch eine Familie drüben im Dorf neben der Burg: Hier reicht ein kleiner Garten, um Hühner zu halten. Während das Federvieh die Körner aufpicks, die ihm eine junge Frau zuwirft, begeben sich die beiden Alten auf Eiersuche. Gleich um die Ecke im Unterholz suchen zur selben Zeit zwei Polizisten mit einer Taschenlampe den Boden ab. Zwischen Brombeerranken und Gestrüpp hoffen sie, Spuren eines Verbrechens zu finden. Oder war es vielleicht ein Umweltfrevel?

Denn auch das passiert an Stellen, wo nicht gleich jeder hinschaut: Rücksichtslose Zeitgenossen nutzen die Abgeschiedenheit, um Kühlschränke, alte Reifen und Sperrmüll in die Natur zu kippen. Auch hier ist die Modellbahn ein Abbild der realen Welt – mit einer Szene, die bestenfalls auch zum Nachdenken anregt.

- 1 Schafstall
- 2 Getreidernte
- 3 Entlaufene Kuh
- 4 Ziegenkoppel
- 5 Kohlbeet
- 6 Rodung
- 7 Heuwagen
- 8 Am Wasser
- 9 Zoogärtner
- 10 Hühnerstall
- 11 Polizeieinsatz
- 12 Wilder Müll



Zum Schluss wieder eine neue Folge unseres Ratespiels mit Blick auf das nächste Heft: Wer errät, wo dieser kräftige Herr mit wuchtigen Axthieben sein Brennholz spaltet?



Besuchen Sie die größte HO Modellbahnschau Süddeutschlands und weltgrößte Miniaturkirmes mit 1.150 qm Anlagenfläche, 13.000 Meter Gleis, 1.350 Weichen und über 500 Zügen! Zentral gelegen inmitten des Rhein-Main-Neckar-Raumes, ½ Autostunde von Mannheim / Heidelberg entfernt. Auch mit dem Zug erreichbar, kostenlose Parkplätze, E-Ladesäule!



64658 Fürth, Krumbacher Str. 37

ganzjährig geöffnet



Cafe/Bistro vorhanden!

Über 350 qm neue Anlagenfläche Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, jetzt mit Schwarzwald und Rheintal

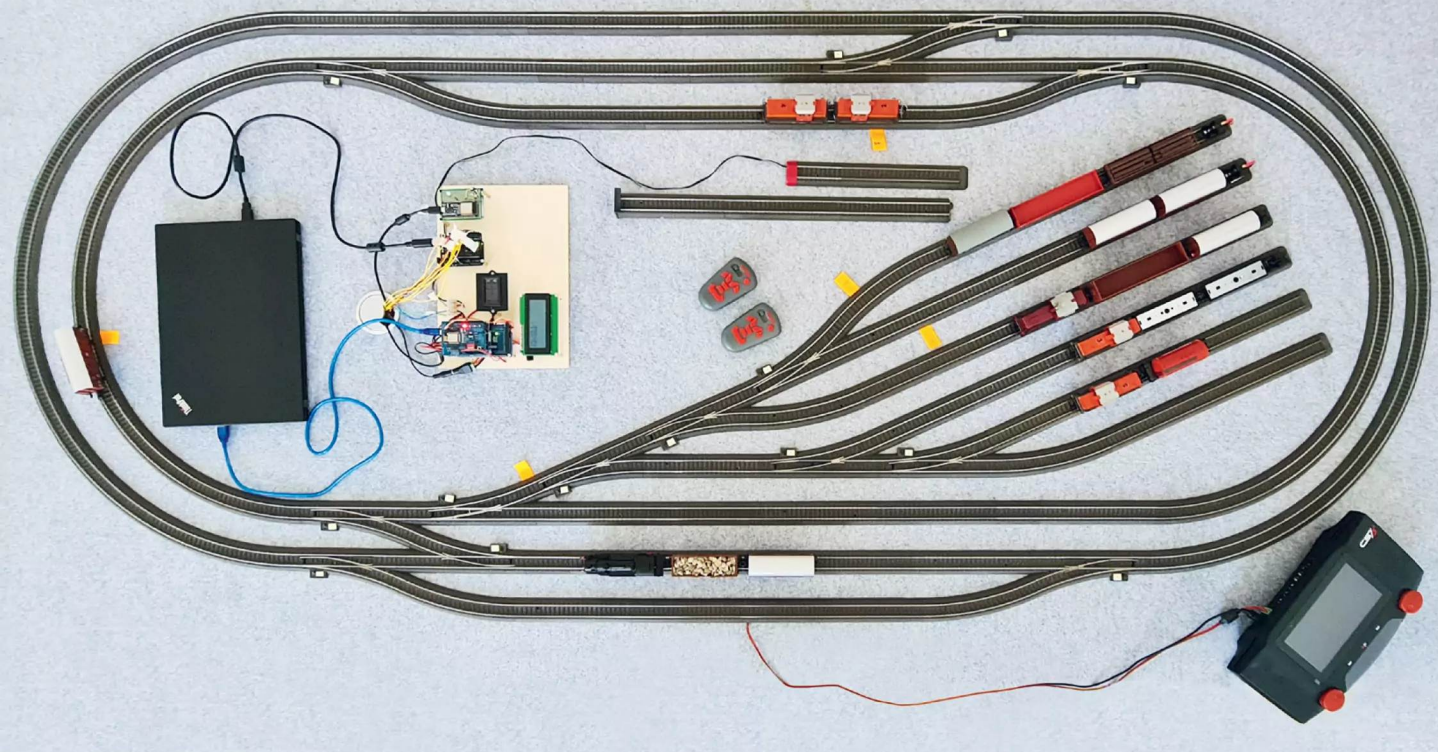




Besser lernen mit der Modellbahn

Das Spiel mit der Modelleisenbahn bereitet viel Freude. Es kann aber auch der Ausbildung dienen, als perfekte Möglichkeit, komplexe Vorgänge anschaulich zu machen. Ein Beispiel aus Österreich, von der TU Graz.





Das „Digital Rail Lab“ bietet eine Fülle von Möglichkeiten, um sich mit Zukunftsfragen aus der Bahnwelt zu beschäftigen.

Ein Seminarraum der Technischen Universität Graz: Auf einem Tisch liegt ein zweispuriger Rundkurs aus Märklin C-Gleisen. In seiner Mitte fächert sich eine Gleisharfe auf, einige Nebengleise ergänzen das Bild. Figuren, Gebäude und Landschaften sucht man vergebens. Nur Elektronikbauteile sind zu sehen, die gerade von Studierenden zusammengesteckt und in Betrieb genommen werden. Was Liebhabern bunter Miniaturwelten eher ein Stirnrunzeln entlockt, sorgt bei Dr. Siegfried Vössner für ein zufriedenes Lächeln. Denn die puristische

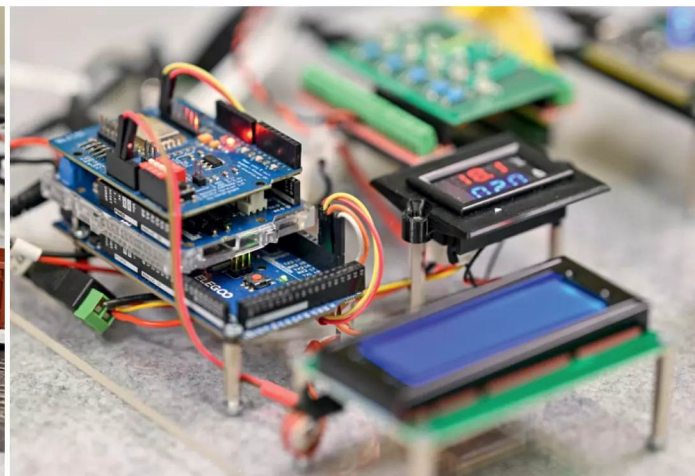
Modellbahnanlage ist das „Digital Rail Lab“ der Hochschule. Hier können angehende Maschinenbauer, Elektrotechniker oder Informatiker Dinge in der realen Funktion ausprobieren, die sie sonst nur auf den Bildschirmen ihrer Computer zu Gesicht bekommen. „Unsere Modellbahn ist so etwas wie der ‚analoge Zwilling‘ unserer digitalen Lehrinhalte“, erklärt Siegfried Vössner, seines Zeichens Professor am Institut für Maschinenbau und Betriebsinformatik. Bei den jungen Leuten ist die Bahnwelt im Maßstab 1:87 äußerst beliebt. Hier werden auch komplizierte

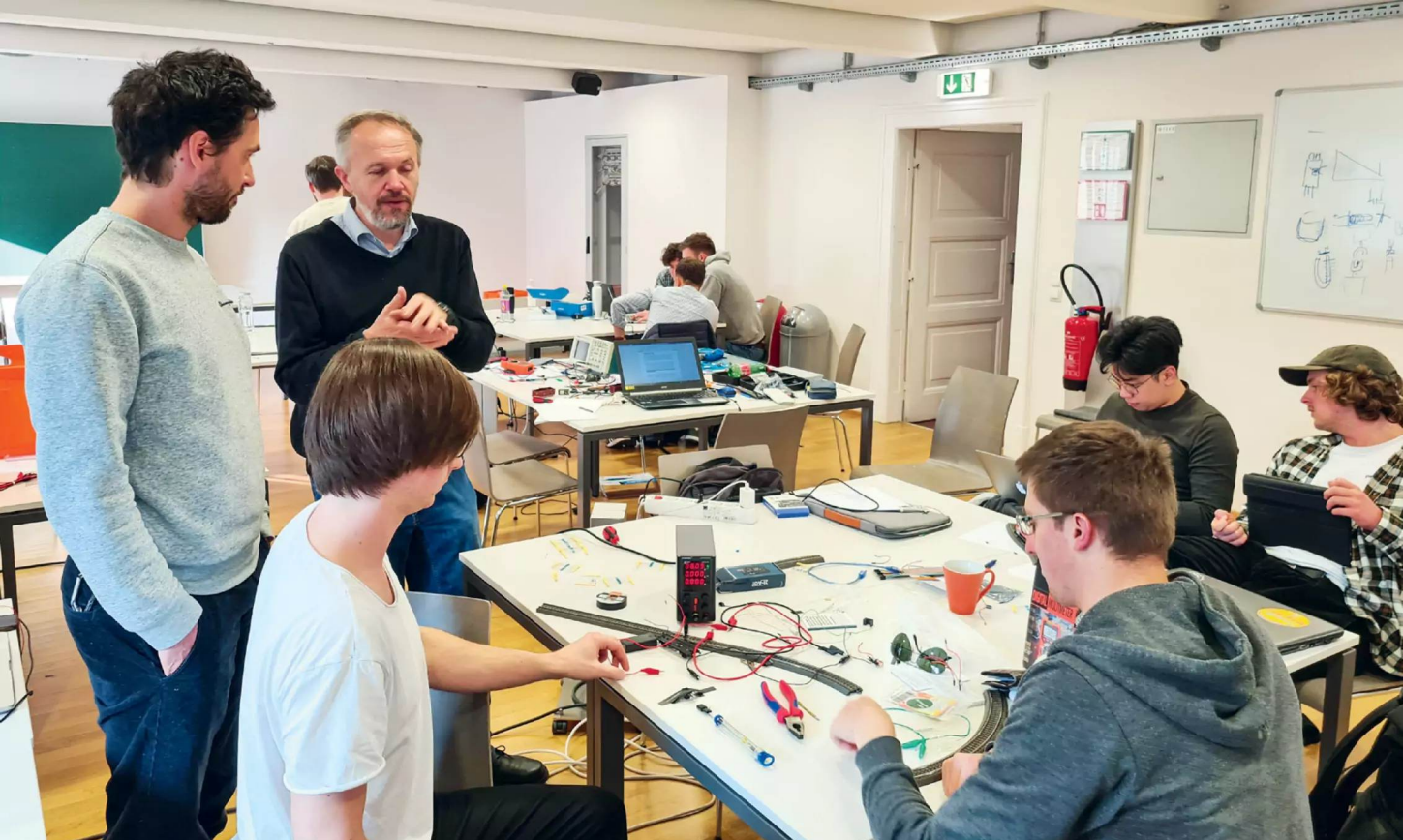
Abläufe einfach verständlich, können Prototypen von Bauteilen mühelos eingebaut und getestet werden. Und wenn mal etwas schiefgeht, wird gelacht und alles zurück aufs Gleis gestellt.

Genau diese Verbindung von Studium und Spieltrieb wollen Siegfried Vössner und sein Team fördern. Studieren soll nicht nur eine ernste Angelegenheit sein, sondern vor allem Spaß machen. Nur so kann Kreativität entstehen, ist der Professor überzeugt. Und die braucht es, um gute Lösungen für die Bahn der Zukunft zu entwickeln.

Von der Waage bis zum Achszähler – was im Kleinen funktioniert, verbessert vielleicht schon bald auch den Bahnbetrieb im Großen.

Komplexe Bauteile können an der Modellbahn sehr einfach auf ihre Funktion hin geprüft werden.





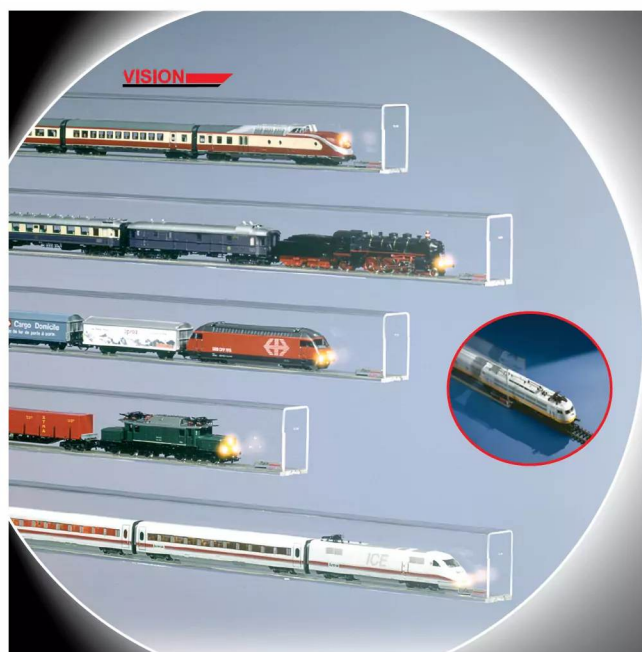
In den Seminaren von Professor Siegfried Vössner (2. v. l.) ist der spielerische Umgang mit der Modellbahn beliebt.

Vor zwei Jahren haben sich die Hochschule aus der Steiermark und der Modellbahnbauer aus Göppingen näher kennengelernt. Schnell war klar, dass man ähnlich tickt: „Wir waren sehr beeindruckt von der Professionalität, mit der bei Märklin gearbeitet wird“, lobt Siegfried Vössner. Insbesondere die hauseigene Entwicklungsabteilung hat es dem Maschinenbauer angetan. Schließlich kommt auch

dort bei aller Ernsthaftigkeit der Spieltrieb nicht zu kurz. Märklin wiederum sah in einer Zusammenarbeit mit den Grazern eine tolle Möglichkeit, sich zu spezifischen Entwicklungsthemen auszutauschen. Und spendete gern Material für das Digital Rail Lab.

Die Modellbahn hat längst ihren Platz im Universitätsalltag gefunden. Hier werden den Studierenden

aufbauend auf ihren Vorlesungen mechatronische Systeme demonstriert, hier können Angehörige unterschiedlicher Fakultäten zusammenarbeiten. Die Nähe zur Bahn ist dabei kein Zufall. Die Technische Universität Graz zählt zu den renommiertesten Hochschulen in Österreich. Rund 17.000 junge Menschen studieren hier. Unter anderem bekommen künftige Eisenbahnexperten in Graz ihr >>



Train
Safe®

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

**Besuchen Sie direkt unseren
Onlineshop www.train-safe.de**

**HLS
BERG**
GmbH & Co. KG

HLS Berg GmbH & Co. KG

Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg

Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40

Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41

Vertretungen: Holland - info@train-safe.nl

Schweiz - info@train-safe.ch

info@train-safe.de, www.train-safe.de



Die Modellbahn weckt bei Ingenieuren und Technikern jeden Alters den Spieltrieb – und das ist vollste Absicht.

fachliches Rüstzeug, etwa am Institut für Eisenbahn-Infrastrukturdesign oder im Studiengang Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft. „Die Bahn als klimafreundliches Transportmittel ist auch bei jungen Leuten hochaktuell. Gerade im Zusammenhang mit der Digitalisierung ergeben sich spannende Aufgaben“, erklärt Siegfried Vössner. An der TU Graz wird beispielsweise an neuen Vershubkonzepten für die Güterbahn gearbeitet. Auch Steuerungsabläufe und Zugbeeinflussungssysteme zählen zu den Themen, über die sich die Studierenden in Graz

Gedanken machen. Dafür probieren sie dann auf ihrer Modellbahn batteriebetriebene Beschleunigungssensoren aus, sie bauen einen Achszähler oder eine Wiegeeinrichtung ein. „Einen automatisierten Vershubbetrieb kann man zum Beispiel hervorragend im Rail Lab testen“, berichtet Siegfried Vössner aus der Praxis. Von den Erkenntnissen profitiert dann unter anderem die ÖBB, mit der die TU Graz seit Jahren gemeinsame Projekte durchführt.

Noch ein Aspekt ist dem Professor wichtig: Die Modellbahn sei ein

wunderbares Vehikel, um junge Leute für technische Fächer wie Maschinenbau zu begeistern. Wer gern etwas programmiert und sich für technische Zusammenhänge interessiert, findet hier jede Menge Anknüpfungspunkte. Nicht umsonst war das „Digital Rail Lab“ einer der Stars beim diesjährigen „Ball der Technik“ Ende Januar. Mit einer eigens programmierten App konnten die Besucher mit dem Handy Züge steuern, was sie sehr gern taten. Eine Modelleisenbahn als hochmodernes Lernmittel – in Graz zeigt sich, was alles in einer Märklin stecken kann. ➤

Text: Stefan Bolz; Fotos: Reichmann/TU Graz

Großer Auftritt: Beim Grazer „Ball der Technik“ im Januar war das „Digital Rail Lab“ einer der Publikumsmagneten.

Großer Spaß: Über eine eigens programmierte App konnten die Besucher des Balls kleine Züge steuern.



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

mhi
märklin Händler-Initiative



Auf einen Blick:

- Besonders filigrane Metallausführung.
- Vorbildgerechte Formänderungen im Bereich des Daches, des Mittelkastens und der Vorbauten.
- Anfahrampen digital schaltbar.
- Führerstandbeleuchtungen digital schaltbar.
- Lokführerfigur im Führerstand 1.
- Leicht gealterter Betriebszustand.
- Mit Postkarte der Lok aus ihrer Betriebszeit.
- Spielwelt Digital-Decoder mfx+ mit vielfältigen Licht- und Soundfunktionen.

Das Unikat in ozeanblau/elfenbein

Als einzige Lok ihrer Baureihe mit dieser Lackierung bekam sie schnell den Spitznamen „Blaue Mauritius“.

39994 Elektrolokomotive 194 178-0

529,- * €

5 Wagen im Set,
3 davon gealtert



48480 Druckgas-Kesselwagen-Set VTG und Eva

259,-



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





Theorie und Praxis verbinden

Die Deutsche Bahn geht bei der Qualifizierung von Stellwerkspersonalen neue Wege. Das „Eisenbahnerkundungsfeld“ hilft, Betriebsabläufe richtig zu verstehen.

Der Bahnbetrieb ist eine komplexe und potenziell durchaus gefährliche Angelegenheit. Geht etwas schief, sind die Folgen schnell gravierend. Damit ihre künftigen Mitarbeiter sämtliche Herausforderungen des Bahnalltags professionell meistern und auch das aktive Personal stets auf dem neuesten Stand bleibt, legt die Deutsche Bahn AG großen Wert auf eine fundierte Aus- und Weiterbildung. Dabei kommen auch neue Technologien und innovative Methoden zum Einsatz.

Modellbahnen etwa finden sich schon länger im Werkzeugkasten der Ausbilder. Doch neuerdings wird die kleine Bahnwelt in H0 verbunden mit modernen Lernmitteln wie einem „Whiteboard“, mit „Augmented Reality“ oder mit eigens entwickelten Klemmbausteinen,

die an Lego erinnern. Heraus kommt das „Eisenbahnerkundungsfeld“, das hilft, Theorie und Praxis miteinander zu verbinden.

Felix Beißert, Leiter Experttrainer Bahnbetrieb, Fachliche Qualifizierung Betrieb und Ressort bei der DB InfraGO AG in Frankfurt am Main, erklärt die Idee dahinter: „Das Eisenbahnerkundungsfeld ist ein vielseitiges und erweiterbares Lernmedium. Es verbindet verschiedene Ansätze, um ein interaktives Lernumfeld zu schaffen.“

Modellbahn als Grundlage

Als Basis dient eine Modellbahn, zu der Märklin C-Gleise und einige robuste Fahrzeuge aus dem Märklin my world Programm beige-steuert hat. Damit kann man ein Eisenbahnnetz haptisch darstellen. Die Gleise liegen jedoch nicht auf einer

normalen Platte, sondern auf einem „Whiteboard“. Dessen Oberfläche ist mit speziellen Stiften beschreibbar und magnetisch. Ähnlich wie an einer Tafel in der Schule kann diese Oberfläche immer wieder neu überschrieben werden. Außerdem lassen sich kleine Magnettäfelchen mit Symbolen darauf anbringen. Die Ausbilder können so auch komplexe Ideen und Konzepte darstellen, immer wieder verändern und besprechen.

Besonders spannend sind die „Augmented Reality“-Funktionen (AR). Dreidimensional mit speziellen AR-Brillen oder auf dem Bildschirm eines Tablets werden der echten Modellbahnwelt auf dem Tisch digitale Informationen und interaktive Elemente hinzugefügt. So lässt sich beispielsweise eine Bahnhofssituation nachbilden, mit

all ihren auf den ersten Blick verwirrenden Details. Die angehende Stellwerkspersonalen können so etwa den Fahrweg eines Zuges durch das Gleisfeld überprüfen oder unterschiedliche Weichen- und Signalstellungen simulieren.

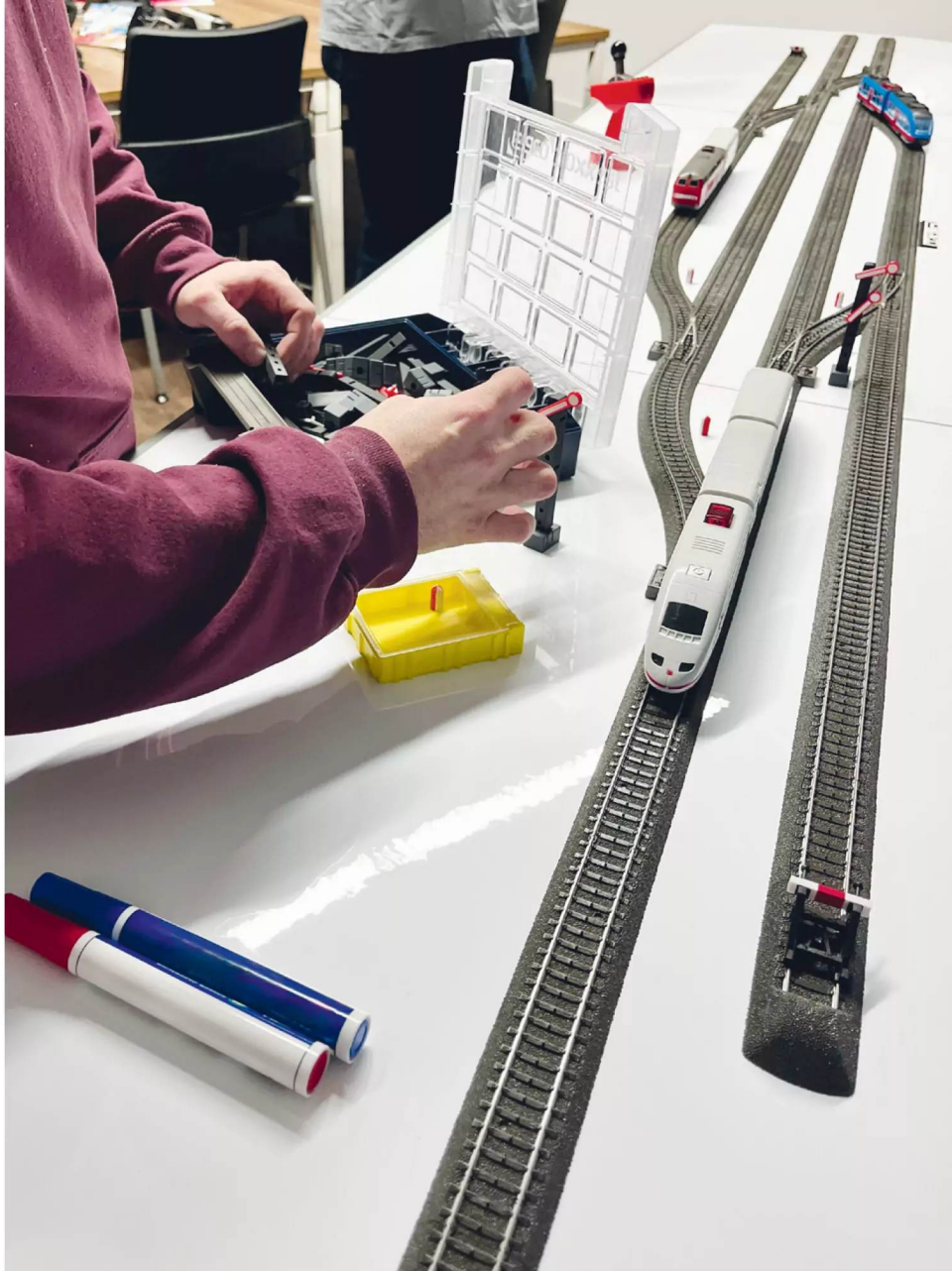
Damit sie diese an die richtige Stelle setzen, gehört zum Eisenbahnerkundungsfeld auch ein Kofferchen mit kleinen Klemmbausteinen, die an die Lego-Kiste der Kinderzeit erinnern. Diese robusten Kunststoffteile sind zwar nur grobe Nachbildungen

„Das Eisenbahnerkundungsfeld ist ein vielseitiges Lernmedium, das verschiedene Ansätze verbindet.“

eines echten Signalmasten, genügen den Anforderungen der Ausbildung aber völlig. „Wir müssen die Masten sehr oft in die Hand nehmen und hin und her schieben. Da wären etwa die Märklin Signale dann doch zu empfindlich“, erklärt Felix Beißert. Gleiches gilt für das rollende Material. Ein hochwertiges Digital-Modell mit all seinen filigranen Bauteilen ist für diesen Zweck nicht nötig, die für spielende Kinderhände gedachten Märklin my world Modelle genügen.

Das Eisenbahnerkundungsfeld ist eine Entwicklung der DB InfraGO AG und wird durch die DB Kommunikationstechnik GmbH produziert. Das erste Exemplar steht in Frankfurt am Main. Es soll aber schon bald den Lehrbetrieb an den über 50 Standorten der bahnbetrieblichen Qualifizierung der DB InfraGO AG bereichern. „Die Zielgruppe ist breit. Das Medium könnte zukünftig auch in anderen Aus- und Fortbildungsformaten und bei anderen Berufsgruppen eingesetzt werden“, kündigt Felix Beißert an.

Bei alldem trägt die Bahn auch der Tatsache Rechnung, dass der klassische Frontalunterricht für viele Menschen nicht optimal ist. Stattdessen heißt das Schlagwort „Gamification“: Wer spielerisch lernt, versteht besser und kann sich die Ergebnisse leichter merken, lautet eine Erkenntnis der modernen >>



▲ Märklin Gleise und Fahrzeuge, dazu Prellböcke und Signale aus Klemmbausteinen – auf der „Whiteboard“-Oberfläche ist die Modellbahn schnell aufgebaut.

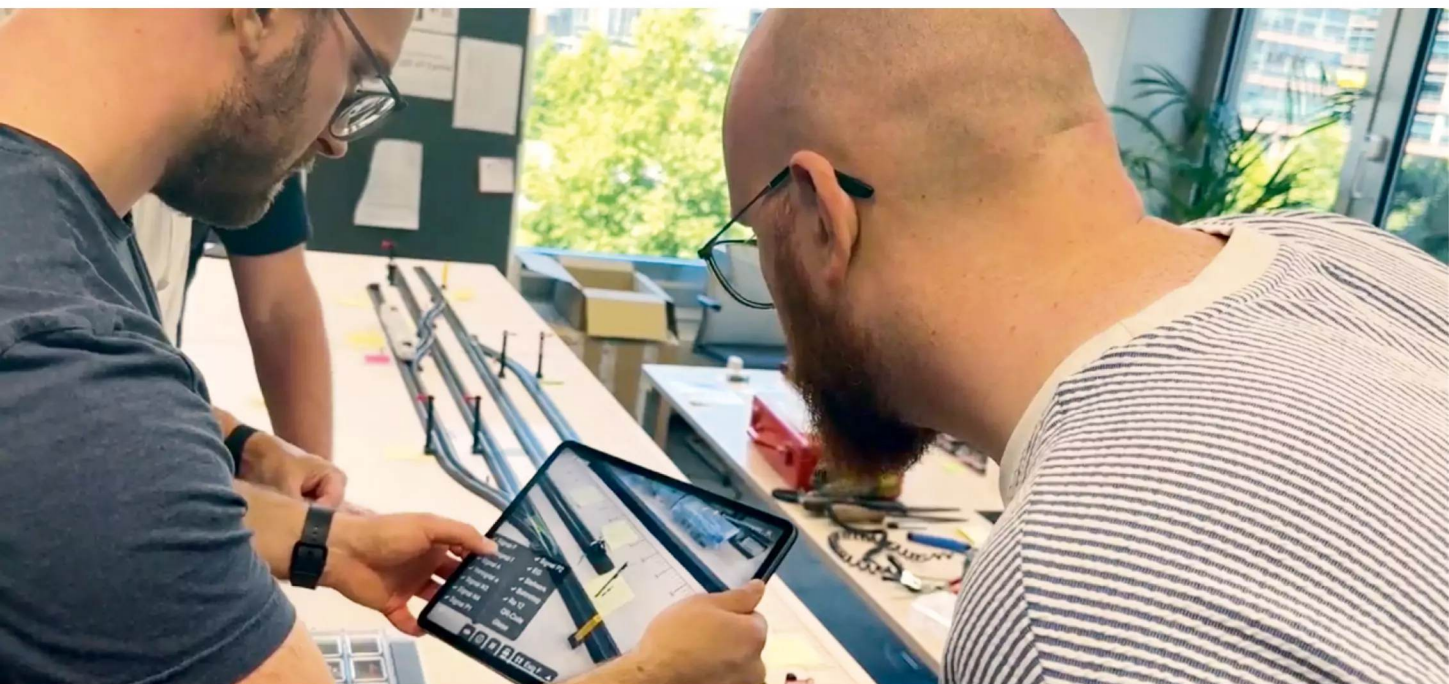
▼ Die Märklin my world Fahrzeuge und die Klemmbausteine sind robust genug, um während der Simulationen immer wieder verschoben und umgesteckt zu werden.





^ Die reale Modellbahn wird mittels „Augmented Reality“ durch digitale Inhalte auf dem Tablet ergänzt. Felix Beißert und sein Team testen beim Prototypen des Eisenbahnerkundungsfeldes die Funktionen.

✓ Der Bahnbetrieb kann mit interaktiven Elementen in verschiedene Einzelaufgaben unterteilt werden, die alle Kursteilnehmer dann nach eigenem Ermessen und eher spielerisch lösen. So lernt es sich besser.



Pädagogik. Insbesondere durch die AR-Technologie können Lerninhalte in spielartige Herausforderungen verwandelt werden. „Das steigert die Motivation und das Engagement der Lernenden“, ist Felix Beißert überzeugt. Schließlich sitzen bei der DB vom „alten Hasen“, der eine Weiterbildung besucht, bis zum Quereinsteiger, der sich beruflich neu orientiert, ganz unterschiedliche Lerntypen in den Kursen. Das Eisenbahnerkundungsfeld erreicht sie alle, ob sie nun „visuelle Lerner“ sind, ob sie eine Aufgabe lieber haptisch durch Ausprobieren lösen, ob sie sich Inhalte eher lesend oder

eher durch Zuhören erschließen. Gewünschter Nebeneffekt: Das gemeinsame Erlebnis fördert auch die Zusammenarbeit im Team.

Innovative Konzepte

Die DB InfraGO AG setzt bereits seit Längerem auf innovative Lernmedien. Die auf dem Eisenbahnerkundungsfeld verbaute Infrastruktur etwa ist die Stellwerksimulation „VRSTW“, die verschiedene Arten von Stellwerken nachbilden kann. Diese bietet neben einer zweidimensionalen Darstellung auch die Möglichkeit, das Stellwerk sowie Außenanlagen virtuell

(mittels Virtual Reality) zu betreten oder einen Bahnübergang aus Sicht eines Bahnübergangsposten (BÜP) zu sichern.

Kombiniert mit anderen Simulationsprogrammen wie etwa einer GSM-R-Simulation (digitaler Zugfunk) können so unterschiedliche Betriebssituationen realitätsnah trainiert werden – dies hat positive Effekte auf die Handlungssicherheit der Stellwerkspersonale und somit auf die Sicherheit im Bahnbetrieb. Eine hochmoderne Lösung also, bei der Märklin gern eine wichtige Rolle spielt. ➤

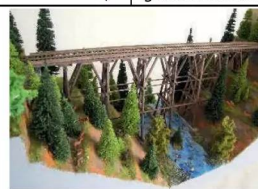


Um diese Zugabe zu erhalten, bitte bei Ihrer Bestellung den Code MM3-25 in das Feld „Ihre Nachricht an uns“ eintragen oder rufen Sie uns an. Aktion läuft bis 31.8.25



Fertigmodelle aus Weißblech, Holz oder als Karton-Bausatz

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



H0 Brücken ein- oder zweigleisig von 15 cm bis 160 cm Länge. Nahezu alle Metallbrücken sind freitragend.

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

Seit über 30 Jahren

Innovative Reinigungstechnik für die Modelleisenbahnen

Made in Germany



Das professionelle Reinigungssystem

für die Nenngröße N, TT, H0, H0m, H0e, O, I und II
Gleisstaubsaugerwagen, Schienen- und Oberleitungsschleifwagen
MLR-1 Mittelleiterreiniger, Radreinigungsanlagen, Weichenantriebe ...

LUX-Modellbau



Innovative Modellbahntechnik · Gleisreinigungstechnik

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

Neuheiten 2025



Art.-Nr. 8720

Lux-Staubhexe 2.17



Art.-Nr. 8710

H0-Entstaubungsanlage



Art.-Nr. 9580

H0-Staubsaugerwagen für das Car-System

www.lux-modellbau.de



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



Die Lehrwerkstatt bietet einen durchdachten Mix an modernen und bewährten Maschinen.

Ausbildungsleiter Timo Schmid (re.) steht den Azubis mit Rat und Tat zur Seite.

Von der Zeichnung zum Modell: Das erste eigene Projekt ist natürlich eine Lok aus Metall.

Zusammenarbeit wird großgeschrieben: Bei Märklin sind die Azubis keine „Einzelkämpfer“.

Ob Feilen von Hand oder Fräsen mit der Maschine: Auf Präzision kommt es an.

Auf dem Weg zum Modellbahn-Profi

Märklin investiert nicht nur in Maschinen und Anlagen, sondern auch in Menschen. Eine Ausbildung im Göppinger Werk sorgt für einen optimalen Start in den Beruf – etwa als Industriemechaniker.



Angenehme Umgebung: Bevor es in die Fachabteilungen geht, lernen die angehenden Industrie- und Werkzeugmechaniker in der geräumigen, klimatisierten Lehrwerkstatt die Grundlagen ihres Berufes kennen.

Von der betrieblichen Ausbildung haben sich viele mittelständische Unternehmen längst verabschiedet. Bei Märklin steht sie dagegen weiterhin hoch im Kurs. Der Aufwand ist zwar erheblich. Doch er lohnt sich, findet Timo Schmid, Leiter der Ausbildungswerkstatt im Göppinger Werk. „Unsere Produkte sind auf einem sehr hohen technischen Niveau. Um sie herzustellen, brauchen wir motivierte Mitarbeiter, die ihr Geschäft beherrschen.“

Junge Leute finden bei Märklin denn auch eine große Bandbreite an Möglichkeiten. Wer Industrie-mechaniker lernen möchte, ist hier genau richtig. Auch Werkzeug-mechaniker und Industriekaufleute werden regelmäßig gesucht. Nach Bedarf kommen auch Fachinformatiker, Mediengestalter, Oberflächenbeschichter oder Fachkräfte für Lagerlogistik hinzu. Sie alle erwartet ein Betrieb, der seine Azubis auf ihrem Weg zum Abschluss bestmöglich unterstützt.

Da sind zum Beispiel die Industrie-mechaniker: Ihre dreieinhalbjährige Ausbildung beginnt mit den klassischen Grundlagen der Metallbearbeitung. Ein Werkstück von Hand feilen, bohren, fräsen, drehen – all das strengt zwar an, „aber wer nicht weiß, wo er herkommt, weiß nicht,

wo er hinwill“, ist Timo Schmid überzeugt. Die Handarbeit vermittele zudem ein gutes Gespür für die Eigenschaften des Materials. Auf dieser Grundlage lässt sich später aufbauen.

Das erste eigene Projekt ist dann eine Lok aus Metall. Noch ist vieles Handarbeit, aber nun kommen auch die ersten Maschinen zum Einsatz. Das Führerhaus zum Beispiel wird mit einer Presse aus einem Stück umgeformt, die Kühlerschlitze werden gefräst und die Puffer gedreht. Nach dem ersten Lehrjahr kennen sich die angehenden Industrie-mechaniker bereits gut mit ihren Maschinen aus. In ihrer Lehrwerkstatt steht ihnen dabei ein durchdachter Mix aus modernen und bewährten, aber bestens gepflegten Maschinen zur Verfügung.

Mit im Boot bei der dualen Ausbildung ist die Göppinger Berufsschule. Diese ist nur wenige hundert Meter entfernt und verfügt über zeitgemäße Möglichkeiten für den Theorie-, Labor- und Werkstattunterricht. Die Wege sind kurz, die Kontakte gut – das hilft, gerade auch dann, wenn mal etwas nicht ganz so rund läuft. Wer dann den ersten Teil seiner IHK-Abschlussprüfung bewältigt, macht als Nächstes den Schritt in die Fachabteilungen des Hauses Märklin – dort

hin, wo später auch der Arbeitsplatz sein kann: „Unsere Azubis lernen nun Mitarbeiter und Abläufe kennen. Das geschieht zunächst auf breiter Basis. Wenn sich aber Interessenschwerpunkte ergeben, kann man die Ausbildung schon so steuern, dass in der entsprechenden Abteilung auch vertiefende Einblicke möglich sind“, fasst Timo Schmid zusammen.

Mit der Zeit werden die Aufgaben komplexer. Am Ende des zweiten Lehrjahres gehört beispielsweise das Programmieren eines CNC-Bearbeitungszentrums dazu. In den Fachabteilungen werden nun eigene Projekte, die später auch Prüfungsthema werden können, übernommen. Stets mit einer Betreuungsperson an der Seite, die hilft, wenn es klemmt. Nach drei Lehrjahren naht dann der zweite Teil der Abschlussprüfung. Mit dem Abschluss in der Tasche haben die jungen Fachkräfte beste Chancen, übernommen zu werden und ihren Traum von der Modellbahn zu leben.

Im September 2026 beginnt das nächste Ausbildungsjahr. Bewerben können sich alle Jugendlichen, die sich für die Metallbearbeitung interessieren, unabhängig von den Zeugnisnoten. Ein Praktikum sei ohnehin aussagekräftiger, findet Timo Schmid.

Weitere Informationen über die Ausbildungs- und Karrierechancen bei Märklin finden Sie im Internet auf der Seite www.maerklin.de unter dem Stichwort „Karriere“.





Die Anlage ist für den einfachen Auf- und Abbau optimiert, kann aber auch fest montiert und dann weiter ausgestaltet werden.

Kein Platz? Kein Problem!

Eine opulent ausgestattete Anlage ist der Traum jedes Modellbahners – der aber meist an den zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten scheitert. Unser Leser Michael Rieger aus Mühlacker hat eine mobile Anlage gebaut, die leicht auf- und abzubauen ist und dennoch jede Menge Spielspaß bietet. Sein Konzept verrät er hier.

Für viele Modellbahnfreunde ist Platz ein wichtiges Thema. Und so ging es auch mir, als ich 2021 begann, eine neue Modellbahnidee zu entwickeln und umzusetzen. Im Jahr davor hatte ich eine kleine H0-Anlage in offener Rahmenbauweise fertiggestellt. Da sie gut gelungen war, wollte ich sie behalten. Darum habe ich mir als neues Projekt eine etwas größere mobile Anlage überlegt, die leicht aufgestellt und auch schnell wieder verstaut ist. Sie kann also im gleichen Raum aufgebaut werden wie die zuvor fertiggestellte Anlage.

Wichtige Anregungen für den Gleisplan erhielt ich durch die Artikel-Serie „Anlagenplanung leicht gemacht“ im Märklin Magazin von 2019. Vor allem die Empfehlung, auf üppige Gleisanlagen zu verzichten, hat mich überzeugt. Ich habe mich dann auch an den vom Autor Robert Rüschkamp vorgestellten Gleisplan für den Bahnhofsbereich angelehnt, der sich unter anderem durch den Einsatz von schlanken C-Gleis-Weichen auszeichnet.

Die Länge der Anlage musste ich im Interesse eines guten Handlings beim Auf- und Abbau deutlich re-

duzieren. Während die Anlage aus der Artikel-Serie eine Länge von 402 Zentimetern hatte, sind bei mir nur 220 Zentimeter übriggeblieben. Das bedeutet vor allem eine deutliche Reduzierung der nutzbaren Bahnsteiglänge auf Gleis 2. Für eine Personenzuglok mit zwei angehängten vierachsigen Umbauwagen reicht es aber allemal. Außerdem ist der Einsatz der schlanken Weichen optisch eine tolle Sache.

Das Konzept

Die Gleisanlage verteilt sich auf drei unterschiedlich große recht-



Die kleine Stadt gefällt mit ihren Details. Gesteuert werden die Haltebereiche analog, Weichen und Züge digital über die MS2.

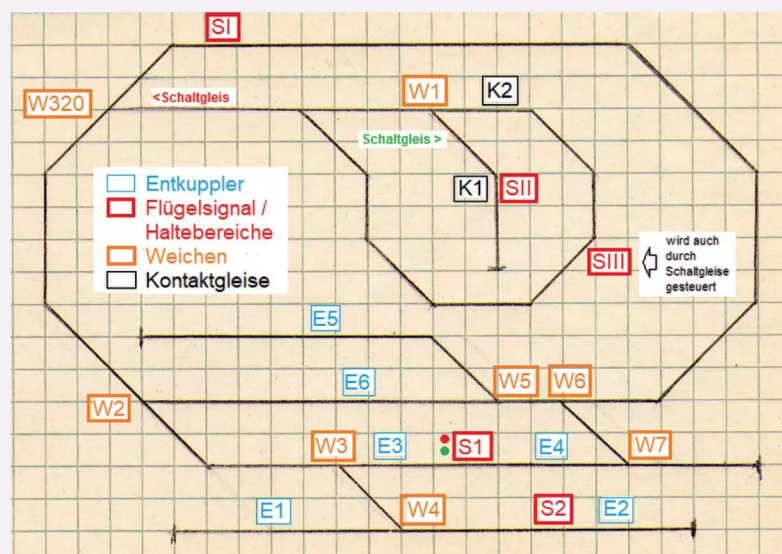
eckige Elemente. Zusammenge stellt auf drei Klapptischen, ergibt sich eine Anlagengröße von 220 x 106 Zentimetern mit Bahnhofsbe reich, angeschlossenem Gleisoval sowie einer zentral angeordne ten Kehrschleife mit integriertem Stumpfgleis. Kehrschleife und Stumpfgleis werden durch das Auf setzen des weiter unten beschrie benen Altstadtmoduls nahezu vollständig verdeckt und bekom men dadurch die Funktion eines Schattenbahnhofs. Der eigentliche Bahnhof wird zum Endbahnhof, an dem die Züge aus dem Schatten bahnhof vorzugsweise an Gleis 1 und Gleis 2 enden, während Züge, die auf dem Gleisoval unterwegs sind, den Bahnhof auf Gleis 3 ohne Halt durchfahren können. Alle Züge können zudem am Bahnhof in spannende Rangierbewegungen einbezogen werden.

Jedes der drei rechteckigen An lagenelemente hat einen Rahmen aus 1,9 Zentimeter breiten und 2,8 Zentimeter hohen Kanthöl zern. Darüber sind 0,8 Zentimeter dicke Sperrholzplatten montiert und darauf die Gleise. Im Über gangsbereich zwischen den Ele menten sind die Gleise nicht fest

verschraubt, um beim Aufbau der Anlage das Verbinden zu erleich tern. Die wesentliche Verkabelung und Steuerungstechnik befindet sich auf und unter dem Bahnhofs element. Die elektrische Verbind ung zum Kehrschleifenelement erfolgt über Steckerleisten. Für die Kehrschleife habe ich das K-Gleis

mit dem Radius 295,4 Millimeter (Industriekreis) verwendet. Der Übergang zum C-Gleis erfolgt über das Übergangsgleis (Art. 24922). Im praktischen Betrieb er geben sich durch den engen Radius des Industriekreises keine Proble me. Alle eingesetzten Loks und Wagen kommen damit zurecht. >>

Der Gleisplan



Gleisplan in schematischer Darstellung und mit den schaltbaren bzw. aktivierten Funktionen.



Das klassisch ausgestaltete Altstadtmodul ist der Mittelpunkt der Anlage und bietet dem Betrachter allerlei hübsche Szenen.

Die Anlagensteuerung erfolgt für die Entkuppler und Haltebereiche analog über Stellpulte und für die mit Einbaudecodern ausgestatteten Weichen digital über die MS2, die auch die Züge steuert. Für eine spätere Steuerung durch eine CS3 habe ich insgesamt elf Kontaktgleisabschnitte vorbereitet und unter der Anlage auch schon die Plätze für diverse Mehrfachdecoder reserviert.

Die Gestaltung

Optischer Mittelpunkt der Anlage ist das liebevoll gestaltete Altstadtmodul, das sich maßgeschneidert über der Kehrschleife befindet und jederzeit von der Anlage entfernt werden kann. Seine Außenseite besteht aus miteinander verklebten Mauerplatten. Als Tragfläche für die Gebäude und Freiflächen der Stadt wurde passend ein stabiler Karton eingefügt, der von unten mit einer Holzstrebe verstärkt ist.

Für die Stabilität des Altstadtmoduls ist dies völlig ausreichend. Unter der Tragfläche für Gebäude und Freiflächen befindet sich der Hohlraum für den Schattenbahnhof.

In der kleinen Stadt, die im aufgebauten Zustand burgartig über der flachen Umgebung steht, bilden sorgfältig ausgewählte Gebäude ein in sich stimmiges Ensemble. Dieses wird belebt mit vielen kleinen Szenen wie einem Marktstand, Holz aufstapelnden Hausbewohnern, Hausfrauen, die Wäsche aufhängen, oder einer Hochzeit. Ansonsten gibt es auf der Anlage nur noch im Bahnhofsbereich Gebäude (Bahnhof und Raiffeisenmarkt) und die gesamte Landschaftsgestaltung erfolgte – anders als beim Altstadtmodul – nicht mit den klassischen Streumaterialien beziehungsweise Büschen und Bäumen, sondern ausschließlich in „freier“ Maltechnik mit Acrylfarbe. Dies

soll verhindern, dass beim Wegstellen der rechteckigen Elemente, die nach jedem Abbau der Anlage senkrecht aufbewahrt werden, Material herunterrieselt oder es allzu leicht zu Beschädigungen kommt.

Dennoch harmonisiert die klassisch durchgestaltete Altstadt recht gut mit der Landschaftsillusion, die sie umgibt. Ihre Glaubwürdigkeit als ebene Fläche erhält die aufgemalte Landschaft durch die ausgedehnten landwirtschaftlichen Flächen rechts des Altstadtmoduls und den links davon angelegten See.

Selbstverständlich könnte die mobile Anlage jederzeit zu einer fest aufgebauten Anlage ausgebaut werden, auf der dann die bislang nur gemalte Landschaft vollständig ausgestaltet wird. Die mobile Anlage ist also eine „Anlage mit Perspektive“, die mir jetzt schon viel Freude bereitet. ➤

Text und Fotos: Michael Rieger

Die zentrale Kehrschleife ohne das sonst darauf aufgesetzte Altstadtmodul. Die Felder im großen Gleisbogen sind aufgemalt.





Bündner Güterbahn

Belastet weder Budget noch Bergluft

www.buendner-gueterbahn.ch



**Ihre Spezialistin für Transport
und Logistik in Graubünden**

Die Transportbahn in Graubünden

Ökologisch sinnvolle Transporte auf der Schiene mit 100 Prozent Wasserkraft schonen die Umwelt – moderne Umschlagsanlagen und eine effiziente Transportlogistik sparen Zeit und Geld! Unsere Spezialistinnen und Spezialisten im kombinierten Verkehr beraten Sie gerne.

Rhätische Bahn AG

Bündner Güterbahn
RhB-Strasse 1
CH-7302 Landquart
Tel +41 81 288 66 88
buendner-gueterbahn@rhb.ch

Eisenbahnfans in Feierlaune

Im Frühsommer zieht es die Freunde der Eisenbahn hinaus ins Freie. Zahlreiche Betreiber von Museumsbahnen bieten jetzt wieder ihre Fahrten an. Vereine und Museen feiern Sommerfeste und zeigen ihre

Schätze auf Schienen. Eine Terminauswahl haben wir Ihnen auf dieser Seite zusammengestellt. Weitere Anregungen finden Sie bei den Club-Kooperationspartnern (www.maerklin.de, Bereich Club).

Jubiläum des Localbahn Vereins

84030 Landshut; Wochenende: 5. und 6. Juli 2025
Details: www.blv-online.eu

Der Bayerische Localbahn Verein hat seit 1975 eine beachtliche Sammlung von historischen Bahnfahrzeugen zusammengetragen. Anlässlich seines 50-jährigen Bestehens feiert der Verein im Bw Landshut ein buntes Fest mit Tag der offenen Tür, Fahrzeug- und Modellbahnausstellung sowie Rahmenprogramm. Für die Anreise werden aus verschiedenen Städten Sonderzugfahrten angeboten.



Foto: BLV

Die Steige feiert Geburtstag

73312 Geislingen/Steige; Wochenende: 28. und 29. Juni 2025
Details: www.geislingen.de

Am 29. Juni 1850 fuhr der erste Zug die Geislinger Steige hinauf. Zum 175. Geburtstag dieses bahntechnischen Jahrhundertbauwerks steigt ein großes Fest mit historischen Bahnfahrten,



Modellbahnausstellungen, Lokbesichtigungen, Oldtimertreffen, Gartenbahnfahrten für Kinder und einem breit gefächerten Unterhaltungsprogramm für Groß und Klein. Einer der Höhepunkte: Im Stadtmuseum kann man das berühmte Modell der Steige in Aktion erleben.

Sommerdampf in Wittenberge

19322 Wittenberge; Wochenende: 5. und 6. Juli 2025
Details: www.dampflok-salzwedel.de

Im Historischen Lokschuppen Wittenberge laden die Dampflokkfreunde Salzwedel im Juli wieder zum Sommerdampf-Fest ein. Zu sehen gibt es verschiedene Dampf- und Diesellokomotiven. Geplant sind außerdem Führerstandsmittfahrten auf der Dampflokomotive „Emma“ sowie Besichtigungen des Museumsstellwerkes oder der Werkstätten.

50 Jahre Museumszüge

45242 Essen; Samstag und Sonntag, 28. und 29. Juni 2025
Details: www.hespertalbahn.de

Seit 50 Jahren hält der Hespertalbahn e. V. die Erinnerung an die Bahngeschichte zwischen Zeche und Stahlhütte rund um den Essener Baldeneysee lebendig. Grund genug für ein großes Jubiläumsfest mit vielen Attraktionen für die ganze Familie am Bahnhof Kupferdreh.

Weitere interessante Empfehlungen

	Veranstalter	Details
01219	Dresdner Parkeisenbahn	www.dresdner-parkeisenbahn.de
01847	Feldbahnmuseum Herrenleite	feldbahnmuseum-herrenleite.de
17099	Verein Mecklenburg-Pommersche-Schmalspurbahn Freunde e. V.	www.mpsb-online.de
23948	Stiftung Deutsche Kleinbahnen	www.stiftung-deutsche-kleinbahnen.de
27305	Deutscher Eisenbahn-Verein	www.museumseisenbahn.de
38855	Miniaturenpark „Kleiner Harz“	www.miniaturenpark-wernigerode.de
44879	Eisenbahnmuseum Bochum	www.eisenbahnmuseum-bochum.de
52538	Kleinbahnmuseum Selfkantbahn	www.selfkantbahn.de
68165	Technoseum Mannheim	www.technoseum.de
70806	Roter Flitzer	www.roter-flitzer.de
83395	Lokwelt Freilassing	www.lokwelt-freilassing.de
88416	Öchsle-Bahn-Betriebsgesellschaft	www.oechsle-bahn.de

	Veranstalter	Details
CH-8212	Smilestones	www.smilestones.ch
CH-8610	Eisenbahn Sammlung Uster	www.eisenbahnsammlung.ch

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

**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



info @ moda-safe.de



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



www.moda-safe.de

Ausschneiden und abschicken!



Ja, senden Sie mir kostenlose Informationen zur
modasafe Lichtschachtabdeckung!

Name

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

Lichtschachtbreite (cm) Lichtschachtlänge (cm)

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



Herausgeber:

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

Redaktion:

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

Redaktionsanschrift:

3G Media GmbH, Rotebühlstr. 51 A,
70178 Stuttgart, Tel.: +49 (0) 71 14/04 08 00-64
E-Mail: maerklin-magazin@3g-media.de

Autoren:

Klaus Eckert, Luis Heinrich, Christian Jabs,
Frank Mayer, M. T. Nickl, Peter Pernsteiner,
Hanne Günther, Michael Rieger, 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

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 sechs-
mal 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 urheber-
rechtlich 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 vorge-
stellten 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 resul-
tierende 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

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

Udo Kandler: Aufbruch in eine neue Zeit. Auf dem Weg zur Bundesbahn

Im Verlauf der deutschen Eisenbahngeschichte war das Jahr-
zehnt zwischen 1945 und 1955 eine außergewöhnliche Zeit.
Neben dem Wiederaufbau der durch den Krieg völlig
zerstörten Bahninfrastruktur wurde zeitgleich mit dem
Ausbau der modernen Diesel- und Elektrotraktion der
Strukturwandel vorangetrieben. Mit einmaligen Zeit-
und Fotodokumenten aus dem Bildarchiv der Eisenbahn-
stiftung und aus weiteren Sammlungen von Berufs- und
Eisenbahnfotografen beschreibt Udo Kandler eindrucks-
voll diesen Kraftakt des Aufbruchs und der Neustruktur-
rierung, der bis heute seinesgleichen sucht.

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



192 Seiten, ca. 200 Abb.,
Format 27,0 x 29,0 cm, 49,99 EUR
ISBN 978-3-98702-100-8

Karl-W. Koch: Norwegen. Bahnreisen durchs Land der Fjorde

Lange Küsten, schroffe Felslandschaften, imposante Wasserfälle, malerische Orte und mitten-
drin ein Zug, der sich durch die traumhafte Landschaft schlängelt – diese Motive haben Autor
und Eisenbahnkenner Karl-Wilhelm Koch immer wieder auf ausgiebige Reisen durch Norwegen
gelockt. Eingefangen hat er dabei viele spektakuläre Eisenbahnaugenblicke, die er
nun zu einem Buch verknüpfte. Es enthält neben vielen Bildern zahlreiche Berichte
und Tipps rund um das 4.200 km lange Schienennetz und macht große Lust auf eine
oder gleich mehrere Bahnfahrten nebst Fototrips in
den hohen Norden.

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



176 Seiten, ca. 200 Abb.,
Format 24,2 x 21,03 cm, 29,90 EUR
ISBN 978-3-613-71701-5

Andreas Knipping: Die Baureihe 86. Das Arbeitstier für Nebenstrecken

Die Baureihe 86 war eine Einheits-Güterzuglokomotive der Deutschen
Reichsbahn. Mit 776 Exemplaren übertraf die mittelschwere Tenderlokomotive
fast alle anderen Einheitslokomotiven. Über viele Jahre hinweg war sie
auf Nebenstrecken im Mittelgebirge und vor Güterzügen
im Einsatz. Für die Neuauflage seines Buches hat Fachau-
tor Andreas Knipping die Inhalte der Erstauflage von
1987 und die der Auflage von 2008 anhand aktueller
Forschungsergebnisse nochmals komplett überarbeitet.
Auch ein Großteil der Bilder wurde ausgetauscht und Bild-
texte wurden ausführlicher und genauer gefasst, sodass
sich auch für Besitzer der Altauflage eine Neuanschaffung
lohnt.

**Bezugsquelle: über den Buchhandel oder den EK-Verlag –
ein Verlag der VMM Verlag + Medien Management
Gruppe GmbH –, Munzinger Str. 5 a, 79111 Freiburg,
www.eisenbahn-kurier.de**



400 Seiten, ca. 550 Abb.,
Format 20,7 x 29,08 cm, 59,90 EUR
ISBN 978-3-8446-6070-8



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

H0 Start-Set



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

Urlaub bei Freunden



Dorfstrasse 20
5733 Bramberg - Österreich
++43 6566 7248

Mit Volldampf durch den Pinzgau Erholen im Landhotel Kaserer

Unser Angebot für Eisenbahnfreunde:

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

8 Tage/7 Nächte: **Euro 532,-**

4 Tage/3 Nächte: **Euro 231,-**

pro Person (im DZ und EZ)
gültig 17.05. bis 28.09.2025

pinzgauerbahn.at



WIR ERFÜLLEN MODELLBAHNTRÄUME



Since 1993

brima Modellanlagenbau GmbH

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

Telefon +49 (0) 67 25 - 308 211 • brima@brilmayer.de • www.brima-shop.de



Sommerzeit - Urlaubszeit

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

www.modellanlagenbau.de



Die Datenbank für Modellbahner COLLECTION NEXT GENERATION 2025 Die Datenbank für Modellbahner



modellplan
... Software + Technik für Modellbahner

Vorschau

Modell & Technik

Baureihe 01: Sie verband Schönheit mit Kraft und war von Beginn an etwas Besonderes. Mit der Baureihe 01 schickte die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft 1925 ihre erste Einheitsdampflokomotive mit der „Pacific“-Achsfolge 2'C1' auf die Strecke. Den 100. Geburtstag dieser erfolgreichen Schnellzuglokomotive feiern Märklin und Trix mit einem ebenso brillanten Modell in H0. Wir haben es uns angesehen.



Aktuell

IMA-Vorschau: Der absolute Höhepunkt des Modellbahnsommers ist zweifellos die Internationale Modellbahn-Ausstellung (IMA), verbunden mit den 14. Märklin Tagen vom 19. bis zum 21. September in Göppingen. Alle Infos zum großen Event gibt es im nächsten Heft.



Spezial

Dreherei: Märklin investiert konstant in seinen Maschinenpark. In der Dreherei ermöglicht eine neue, mehrachsige CNC-Universaldrehmaschine die Herstellung von hochkomplexen Präzisionsdrehteilen. Die nächste Ausgabe bietet exklusive Einblicke in eine moderne Produktion.



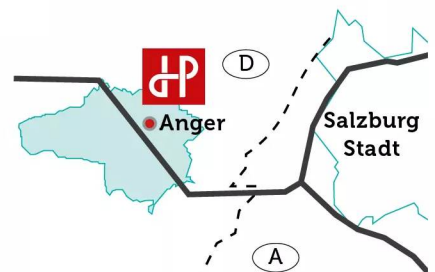
Anlagenbau

Spur N: Das Braunkohlerevier in der Niederlausitz prägte Landschaft und Menschen. Sein Ende war ein tiefer Einschnitt – den N-Bahner Wulf Prein in einer Modulkette durchaus zuversichtlich darstellt. Sie zeigt die Entwicklung einer Landschaft von der Industrie- zur Tourismusregion in wunderbar ausgearbeiteten Szenen, die auch die Freunde anderer Spurweiten inspirieren können.

Hinweis: Aus Gründen der Aktualität kann es bei einzelnen Themen zu Verschiebungen kommen.

Träume in ihrer schönsten Form.

Modelleisenbahn
Blechspielzeug
Automobile



Zug-Set Porsche 911 mit Krokodil, limitiert auf 911 Stück, Art.-Nr. 26911



Zug-Sets Donnerbüchsen limitiert auf je 911 Stück, Art.-Nr. 94565 (weiß) bzw. Art.-Nr. 94564 (rot)

GP HANS-PETER PORSCHE
TRAUMWERK

Zum Traumwerk 1
83454 Anger-Aufham
www.traumwerk.de

Da freut sich die Biene...



EUROTRAIN®
... fährt für idee+spiel



INSTAGRAM



FACEBOOK

Abbildung zeigt Vorratmuster

EUROTRAIN®
EXKLUSIV **märklin**

Verfügbar ab Juni 2025

Limitierte Sonderauflage – Solange der Vorrat reicht.

H0 Container-Tragwagen

- Bauart Lgs 580
- Verkehrsrote Grundfarbgebung der DB AG
- Vorbildorientierte Umsetzung mit vielen Details
- Beladen mit einem 40-ft. Boxcontainer

H0	VI	DB AG	~	161 mm
----	----	----------	---	-----------

Art.-Nr. 47585

67,99

www.ideeundspiel.com

idee+spiel ist ein Spielwaren- und Modellhobby-Fachhändler-Verbund mit über 600 kompetenten Geschäften.

Info-Telefon: 0 51 21/ 51 11 11 Montag – Freitag: 9.00 – 17.00 Uhr

Preis-, Farb- und Modellabweichungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer. Angebot der Idee+Spiel, Betriebs-GmbH, Unterlüpping, 31153 Hildesheim. zu finden unter: www.ideeundspiel.com/de/rachgeschaeft/Verbung-konzern-idee+spiel-Betriebs-GmbH-Unterlupping-31153-Hildesheim

2025

Special

märklin

AUSGABE 2025

magazin

1



Modellvielfalt
für die Königsspur



Eine Dampflok der französischen Serie 13 und sechs Pullman-Wagen der CIWL bilden einst den luxuriösen „Edelweiss“-Expresszug ...

Purer Luxus unter Dampf

Der „Edelweiss-Pullman-Express“ war einst der Inbegriff des stilvollen Reisens. Märklin bringt diesen eleganten Expresszug nun in einer faszinierenden Umsetzung in der Königsspur.

Die „Compagnie Internationale des Wagons-Lits“ (CIWL) stand im ausgehenden 19. Jahrhundert für unerhörten Luxus auf Schienen. Nur Mitglieder des Adels und bestens betuchte Großbürger konnten sich eine Fahrt in ihren äußerst bequemen Schlafwagen leisten. Dafür umwehte die Fahrgäste hier auch eine gehörige Portion Glamour,

denn wer mit der CIWL reiste, der war jemand. Der Erfolg war entsprechend: Hatte das Unternehmen anfangs nur einzelne Wagen auf die Reise geschickt, waren es um die Jahrhundertwende bereits eigenständige und mit allem Komfort ausgestattete Schlafwagenzüge, die die Metropolen miteinander und mit beliebten Urlaubszielen am Mittelmeer verbanden. Sie alle

trugen klangvolle Namen, wie der „Orient-Express“ von Paris nach Konstantinopel oder der „Riviera-Express“ von Berlin an die französisch-italienische Riviera.

Im Jahr 1925 führte die CIWL dann nach britischem Vorbild zusätzliche Tagesluxuszüge ein, die als „Pullman-Express“ bezeichnet wurden. Für die neuen Zugläufe



... der die Niederlande über Frankreich mit der Schweiz verband.



^ Bauartdifferenzierung bis ins kleinste Detail.



^ Vorbildgerechte Umsetzung auch bei den Wagen.

lieferten namhafte Reisezugwagenhersteller opulent ausgestattete Großraumwagen. Dafür wurden einheitliche Untergestelle mit stabilen Ganzstahl-Aufbauten bestückt, die dann unterschiedliche Ausstattungen bekamen. Die neuen Wagen, die Bezeichnungen wie „Flèche d'Or“, „Côte d'Azur“, „Sud-Express“ und Étoile du Nord“ bekamen, waren mit sogenannten „Pennsylvania“-Drehgestellen ausgestattet. Diese erlaubten eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 130 Kilometern pro Stunde.

Als 1928 die rivalisierende Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) mit dem Luxuszug „Rheingold“ von Hoek van Holland über die rechte Rheinseite nach Basel einen großen Erfolg landete, zögerte

die CIWL nicht lange. Sie schickte den Expresszug „Edelweiss“ auf die Reise, der Amsterdam über Brüssel und Luxemburg mit Basel verband. Insbesondere die Flachlandstrecke zwischen Luxemburg und Basel ermöglichte dabei hohe Geschwindigkeiten. Um diese mit den schweren Ganzstahlwagen aber auch fahren zu können, mussten die traktionsstellenden Bahnverwaltungen schon ihre besten Rennpferde aus dem Betriebswerk holen.

Eine der eingesetzten Schnellzuglokomotiven war die neu entwickelte französische Dampflokomotive der Serie 13 beziehungsweise 241-A der „Compagnie des chemins de fer de l'Est“ (Ostbahn). Bei ihrer Indienststellung waren dies die größten und leistungsfähigsten

Dampflokomotiven Europas. Die vierfach gekuppelten Loks hatten mit fast 200 Tonnen Gewicht und rund 3.500 PS Leistung aus einem Vierzylinder-Verbundtriebwerk genug Kraft und Reibungsmasse für die schweren Expresszüge.

Nachdem anfängliche Mängel rasch abgestellt werden konnten, wurden zwischen 1930 und 1934 insgesamt 89 Stück dieser Giganten ausgeliefert. Bei der Ostbahn führten sie als Gattung „Serie 13“, nach Gründung der französischen nationalen Eisenbahngesellschaft SNCF im Jahr 1938 wurden die Loks als Reihe 241-A mit den Nummern 241-A-1 bis 241-A-89 übernommen. Sie dienten bis in die 1960er-Jahre hinein überwiegend im schweren Schnellzugdienst. >>



Die Lok zeigt feine Ansetzteile aus Messing.



Beispiel der detailreichen Inneneinrichtung.



Auch die Bedruckungen sind überaus präzise.

^ Die Dampfloks der Serie 13 waren bei ihrer Indienststellung die größten Europas.

Das Märklin Spur-1-Modell gibt die EST-241-004 der Serie 13 im Zustand von 1937 wieder. Sie wurde 1930 bei der Lokomotivfabrik Fives in Lille unter der Fabriknummer 4611 gefertigt und in Paris-La Villette stationiert. Im typischen Design der Ostbahn – schwarz mit messingfarbenen Kesselringen – zeigt sie die Betriebsnummer EST_241-004 an der vorderen Pufferbohle und seitlich an den kleinen Windleitblechen. Das Metallmodell verfügt über einen leistungsstarken Motor und einen neu entwickelten Decoder mit Strompuffer. Seine zahllosen aufwendig gearbeiteten Details und Ansetzteile übertragen die ästhetische Schönheit des Vorbilds perfekt in den Maßstab 1:32.

Sechs Wagen in Handarbeit

Dies gilt auch für die sechs Reisezugwagen, die den Expresszug „Edelweiss“ bildeten: In der von Märklin betrachteten Betriebszeit um 1937 führte der Zug eine sogenannte „Couplage“ aus zwei Pullman-Wagen 1. Klasse sowie eine „Couplage“ aus zwei Pullman-Wagen 2. Klasse mit, jeweils bestehend aus einem Wagen mit und einem Wagen ohne Küche. Zwei Gepäckwagen an beiden Zugenden komplettieren das Ensemble. Diese dienten beim Original nicht nur dem Transport von Gepäck und Post, sondern auch als „Schutzwagen“ für die Passagiere bei etwaigen Frontalzusammenstößen oder Auffahrunfällen.

Die beiden 1. Klasse-Wagen sind Exemplare des Typs „Côte d'Azur“, einer mit Küche und 20 Sitzplätzen und einer ohne Küche mit 28 Sitzplätzen. Diese Fahrzeuge gelten bei vielen Kennern als die luxuriösesten Reisezugwagen der Eisenbahngeschichte. Das Äußere von gediegener Pracht, das Innere voller geschmackvoller Glasdekors, unter anderem des Glaskünstlers René Lalique, edler Hölzer, ausladender Wanddekorationen und feiner Stoffe – wer hier einstieg, befand sich in einer Traumwelt. Und auf der Höhe der Zeit: Die Lehnen der Sessel zum Beispiel ließen sich verstellen, je nachdem, ob man eine Mahlzeit einzunehmen oder zu ruhen wünschte.

Nicht ganz so herrlich, aber immer noch luxuriös, präsentierten sich die beiden 2. Klasse-Wagen des Typs „Étoile du Nord“. Hier bot der Wagen mit Küche noch 38 Reisenden einen Sitzplatz, im Wagen ohne Küche standen 51 Sitzplätze zur Verfügung. Die Sitzplatzanordnung unterschied sich von anderen Pullman-Wagen. Der Mittelgang führte zwischen Vierer-Sitzgruppen auf der einen und Zweier-Sitzgruppen auf der anderen Seite hindurch. Der Innenraum bestand ebenfalls aus edlen Hölzern und weichem Plüsch und erlaubte auch den Reisenden der 2. Klasse eine angenehme Reise.

Die ganze Pracht dieses außergewöhnlichen Zuges holt Märklin

Die Highlights der Dampflokomotive Serie 13

- Hochdetaillierte Vollmetallbauweise, vorbildgerechte Nachbildung.
- Fahrwerk, Aufbauten, Kessel etc. aus Zinkdruckguss, Ansetzteile aus Messing.
- Neu entwickelte Decodergeneration mit Strompuffer und vielen Funktionen.
- Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß, Zylinderdampf vorn/hinten und Dampfpfiffe.
- Lastgesteuertes radsynchrones Fahrgeräusch.
- Rauchkammertür und Domdeckel zum Öffnen mit vielen Originaldetails.
- Spitzenbeleuchtung mit epochengerechter Lichtfärbung und warmweißen LEDs.
- Rotes Rücklicht schaltbar.
- Führerstandsbeleuchtung.
- mfx-Decoder für Betrieb mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und DCC.
- Steuerungsumschaltung (vor-, rückwärts, Dauerbetrieb) in 3 Stufen mit Servomotor.
- Hinten Telex-Kupplung, vorn Schraubenkupplung (zum Tausch für hinten noch 1 x zusätzlich im Lieferumfang).

Art.
55086

nun auf das Spur-1-Gleis. Erstmals bei Märklin sind die sechs Wagen in hybrider Metallbauweise mit Alu-Druckguss-Trägern und Messingaufbauten gefertigt. Jeder Wagen ist dadurch ein in echter Handarbeit gefertigtes Unikat. Zur Gewichtsoptimierung ist die Inneneinrichtung aus Kunststoff. Sie ist jedoch vorbild- und epochengerecht gestaltet und in korrekter Farbgebung gehalten. So gibt ein Blick durch die Fenster den Blick frei auf je nach Vorbildwagen farblich unterschiedliche beflockte Sitzgruppen.

Die einzelnen Räume der Wagen lassen sich unabhängig voneinander beleuchten. Die Wagen mit Küche verfügen über eine Soundausstattung, alle Wagen sind mit Decodern ausgestattet. Wie bei der Lokomotive zeigt sich auch bei den Wagen von außen eine Fülle an Details. So sind die Pennsylvania-Drehgestelle mit Sicherheitsketten ausgerüstet, die verschiedenen Unterböden sind bis ins Detail ausgestattet. Selbstverständlich lassen sich die Türen öffnen. Sogar das Zugbegleiterabteil in den Gepäckwagen ist möbliert.

Die sechs Wagen gibt es im Set. Einen weiteren Salonwagen ohne Küche des „Étoile du Nord“-Typs gibt es unter Art. 58110 einzeln als Präsentations-Handarbeitsmodell mit Plexiglas-Schutzhaube und Aluminium-Präsentationssockel mit eingebauten Metallfiguren. Bereits bei seiner Vorstellung auf der Messe Intermodellbau 2025 in Dortmund war dieser herrliche Zug stets dicht umlagert und wurde unablässig fotografiert. Er war im Original etwas ganz Besonderes – und ist es als Modell in der Königsspur nun wieder. ➤

Text: sb; Fotos: Märklin

Pullmanwagen-Set „Edelweiss“

Komplette Neukonstruktion: Sechs unterschiedliche Pullman-Wagen der CIWL im Betriebszustand um 1937.

Art.
58000



Pullman-Salonwagen 1. Klasse der CIWL, Typ „Côte d'Azur“, VPC mit Küche, alle Wagen Ep. II.



Salonwagen 1. Klasse, Typ „Côte d'Azur“, VP ohne Küche. Wie alle Wagen mit Innenbeleuchtung.



Pullman-Salonwagen 2. Klasse der CIWL, Typ „Étoile du Nord“, VPC mit Küche.



Pullman-Salonwagen 2. Klasse der CIWL, Typ „Étoile du Nord“, VP ohne Küche.



Gepäckwagen 1 Typ DD3, wie alle „Edelweiss“-Wagen hochfein aus Metall gefertigt.



Gepäckwagen 2 Typ DD3, wie alle „Edelweiss“-Wagen mit vorbildgerechter Inneneinrichtung.



Begeisterung pur

Selten haben Schienenfahrzeuge eine solche Euphorie ausgelöst wie die Schnelltriebwagen der Serie RCe 2/4. Die „Roten Pfeile“ faszinieren Bahnfans weltweit – jetzt tun sie es auch in Spur 1.

Legenden müssen nicht riesig sein: Der Leicht-Schnelltriebwagen RCe 2/4, den die SBB im Mai 1935 vorstellte, eroberte die Herzen der Schweizer im Sturm. Die eleganten Schienenfahrzeuge, die es in einer Diesel- und in einer Elektrovariante gab, waren so ganz anders als die gewohnten dampfgeführten Reisezüge. Leicht, komfortabel, schnell, dazu ausgesprochen ästhetisch – eine Fahrt mit diesen hochmodernen Zügen war ein Erlebnis. Was die „Roten Pfeile“, wie man sie liebevoll nannte, rasch an ihre Grenzen brachte. Denn eigentlich waren sie nur für „Fahrplanlücken zu Zeiten mäßigen Verkehrs“ entworfen worden. Stattdessen wurden sie regelrecht gestürmt

und fuhren ständig völlig überfüllt durch die Lande. Nach nur vier Jahren machte die SBB dem Spuk ein Ende und setzte wieder „normale“

Züge ein. Seitdem sind die „Roten Pfeile“ lediglich auf Sonderfahrten anzutreffen. Drei von ihnen fahren noch. Einer davon gehört der



Ein „Roter Pfeil“ und sein blau lackierter Artgenosse 1982 in Balsthal.



Die „Roten Pfeile“ standen für schnelles, komfortables Reisen – mit diesen modernen Triebwagen wollte jeder mal fahren.

Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB). Der RCe 2/4 207 kam im Rot der SBB in ihren Besitz, dann war er einige Jahre in OeBB-Blau unterwegs. Im Zuge einer Revision wurde er später wieder nach SBB-Normalien rot lackiert. So ist er heute als Museumsfahrzeug zwischen Oensingen und Balsthal unterwegs. Märklin widmet dem Fahrzeug in diesem Zustand sein aktuelles Spur-1-Modell. Die komplette Neukonstruktion bildet es bis ins Detail präzise ab, vom nachempfundenen Innenraum bis zur vorbildgerechten Nachbildung

des Hauptschalters auf dem Dach. Auch die technische Ausstattung des überwiegend aus Metall bestehenden Modells ist wegweisend. Digital-Decoder mfx mit bis zu 32 Funktionen, parametrisierbarer Strompuffer, Hochleistungsantrieb, umfangreiche Geräusch- und Lichtfunktionen, im Digital-Betrieb motorisch heb- und senkbare Scherenstromabnehmer, eingebaute Triebwagenführerfigur – mit diesen und vielen anderen Finessen dürfte das Modell eine ebenso große Begeisterung auslösen wie einst sein Vorbild. ➤

Die Highlights des RCe 2/4

- Komplette Neukonstruktion in Metall.
- Umsetzung des betriebsfähigen Museumsfahrzeugs der OeBB.
- Eingebauter Strompuffer.
- Viele Licht- und Soundfunktionen.
- Motorisch betätigter Stromabnehmer.
- Detailliert nachgebildeter Innenraum.
- Einmalige Serie.
- Vorbildgerecht umgesetzter Fahrzeugboden.

Text: sb; Fotos: Märklin, Walter Ruetsch

Illustre Reisegesellschaft



Der Rote Pfeil ist bereits ein echtes Top-Modell in Spur 1. Noch perfekter wird er mit der passenden „Besatzung“: Märklin bietet dafür als Neuheit einen Figurensatz, bestehend aus zehn sitzenden Reisenden, mit denen sich das Innere dieses wie auch anderer Triebwagen – etwa des „Wismarer Schienenbusses“ – optimal bevölkern lässt (Art. 56409). Kleidungsstil, Haarpracht, Körperhaltung, hier ergänzt jedes Detail der Reisegesellschaft den

Gesamteindruck des Modells. Auch die „inneren Werte“ der Figuren sind herausragend. Sie wurden aus Metall gefertigt und alle zehn unterschiedlich und vorbildgerecht gestaltet. Dabei sind die Designer so geschickt vorgegangen, dass die Figuren epochenübergreifend ihre Wirkung entfalten können – ob als Pendler der 1970er-Jahre oder als Gäste einer Museumsbahnfahrt heutiger Tage. Die Figuren gibt es nur als Set, einzeln sind sie nicht erhältlich.



Die zehn Figuren sind hochwertig aus Metall hergestellt.



Sie passen auch gut zu anderen Wagenmodellen.



Der Triebwagen T5 der Wittlager Kreisbahn in seinem Nachtquartier bei der Milchverladestation.

Zauberhafte Landpartie

„Himmel, ist das süß!“ Wohl kaum ein Schienenfahrzeug dürfte diesen Ausruf so oft gehört haben wie das „Schweineschnäuzchen“. Kein Wunder, es sieht ja auch zum Dahinschmelzen aus.

In den 1920er-Jahren herrschte bei den Kleinbahnen im heutigen Bundesland Niedersachsen Ernüchterung. Vorbei die Zeit, in der sich auf dem platten Land noch gutes Geld verdienen ließ. Zu günstig, zu flexibel traten die damals neuen Autobusse als Kon-

kurrenten in Erscheinung. Um die defizitären Kleinbahnstrecken zu retten, lobte das Landeskleinbahnamt (LKA) in Hannover Anfang der 1930er-Jahre einen Wettbewerb aus. Ein günstiger, robuster und wartungsarmer Triebwagen wurde gesucht, der den Kleinbahnbetrieb wieder rentabel machen konnte.

ein Motor von Ford samt Getriebe Platz fand. Serienteile aus dem Automobilbau machten die Fahrzeuge günstig in der Anschaffung. Und bei Bedarf konnte jede Ford-Werkstatt dabei helfen, den Schienenflitzer wieder flottzubekommen.

Die janusköpfigen „Wismarer“, deren Formensprache unverkennbar an das Bauhaus erinnerte, waren außerdem flexibel in der Herstellung. Ganz nach Bedarf wurden sie in Regel- und in Schmalspur sowie mit verschiedenen Grundrissen gebaut. Zur Unterscheidung wurde daher der Typenbezeichnung „Hannover“ noch ein Buchstabe von A bis E angehängt. Nicht nur in Niedersachsen erfreuten sie sich schon bald größter Beliebtheit. Auch in anderen Regionen brummt die „Schweineschnäuzchen“ über Land und verbanden entlegene Gegenden mit der nächsten Kleinstadt.

Der Entwurf der Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar gefiel den Verantwortlichen des LKA auf Anhieb. Die Spezialisten von der Ostsee präsentierten den Schienenbus Typ „Hannover“, der jedoch schon bald einfach „Wismarer Schienenbus“ genannt wurde. Seine knifflige Erscheinung brachte ihm außerdem so schöne Spitznamen wie „Schweineschnäuzchen“, „Igel“ oder „Ameisenbär“ ein. Das Grundkonzept war simpel: Der zweiachsige Triebwagen verfügte an beiden Frontseiten über leicht zu öffnende Vorbauten, in denen

Die Highlights des „Wismarer Schienenbusses“

- Komplette Neuentwicklung aus Metall mit angesetzten Messingteilen.
- Hochdetailliertes Profimodell.
- Antrieb mit 2 Motoren auf beide Achsen.
- Türen servomotorisch zum Öffnen.
- Vollsound-Ausstattung.
- Instrumentenbeleuchtung schaltbar.
- Innenraumbelichtung.
- Pufferkondensator eingebaut.

Art.
55134

Das „Schweineschnäuzchen“ in Topform: Im Jahr 1951 kamen drei der ehemals für die Saarbahnen gebauten Triebwagen zur Wittlager Kreisbahn, wo sie viele Jahre lang auf der Kleinbahnstrecke Personen beförderten.

Art.
55135

Zu Beginn der 1970er-Jahre war dann noch ein Exemplar übrig, das als Schulbus auf Schienen diente. Ein Vergleich mit dem Modell oben zeigt die Genauigkeit, mit der Märklin die einzelnen Varianten umgesetzt hat.

Das Vorbild, nach dem Märklin sein überaus gelungenes Modell in der Königsklasse gestaltet hat, ist ein „Wismarer Schienenbus“ vom Typ „A“ mit vier Seitenfenstern. Er gehört zu vier Fahrzeugen, die 1932 an die Saarbahn des damals vom Völkerbund verwalteten Saarlandes geliefert wurden und dort die Gattungsbezeichnung Cvt-34 bekamen. Diese wiesen einige Besonderheiten auf. So waren sie statt mit Benzinmotoren von Ford mit Dieselmotoren von Deutz ausgerüstet. Außerdem verfügten sie über ein Mylius-Wendegetriebe, mit dem beide Radsätze gleichzeitig angetrieben werden konnten.

Der außergewöhnliche Triebwagen hatte ein spannendes Leben vor sich, vom Saarland über die Reichsbahn und die junge Deutsche Bundesbahn bis zur Wittlager Kreisbahn (WKB). Diese übernahm im Jahr 1951 drei der vier ehemaligen Saarländer und verpasste ihnen kräftigere Motoren sowie breitere Motorhauben. Die „Igel“, wie sie nun auch hießen, blieben bis zum Ende des Personenverkehrs bei der WKB 1966 im Einsatz. Die Triebwagen T4 und T6 holte sich dann der Schrotthändler. T5 beförderte noch eine ganze Weile lang Schüler und verbrachte seine Nächte unter dem Dach einer alten Milchver-

ladestation in Bohmte. Von dort gelangte der einsame Schienenbus dann 1978 nach Belgien zur Museumsbahn Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées in Mariembourg.

Im November 2014 trat er dann wieder die Rückreise an. Die Sektion Preußisch Oldendorfer Kleinbahnmuseum e. V. der Museumsbahn Minden (MEM), eines Club-Kooperationspartners von Märklin, holte den T5 wieder zurück. Derzeit wird er wieder betriebsfähig aufgearbeitet. Er soll wieder als Museumstriebwagen fahren – auf seiner alten Stammstrecke, wo die MEM gelegentlich mit Museumszügen unterwegs ist.

Märklin zeichnet den interessanten Lebensweg dieses „Schweineschnäuzchen“ in sechs Varianten detailreich nach. Es hat eine Weile gedauert, aber nun sind alle Ausführungen lieferbar, von der Ursprungsversion aus dem Saarland (Art. 55131) über die der Reichsbahn (Art. 55132), der Bundesbahn (Art. 55133), der Wittlager Kreisbahn in früher Form (Art. 55134) und in später Form (Art. 55135) sowie in der Farbgebung aus Belgien (Art. 55136). Sie alle sind ein schönes Stück Eisenbahngeschichte. Und gewiss auch einen Ausruf des Entzückens wert.



Als VT 88.9 war der „Wismarer Schienenbus“ bei der noch jungen Bundesbahn im Einsatz.



Beide Motoren dienen als Antrieb auf zwei Achsen.



Wichtige Teile der Ausstellung im Märklineum: die „neue Spur 1“ mit der DHG 500 ...

Die Schönheit der Königsspur

Traumhafte Modelle, echte Raritäten, spannende Geschichte(n)
– für die Freunde der Spur 1 ist die Ausstellung im Göppinger
Märklineum mehr als nur eine Reise wert.

Wer auf der zweiten Ausstellungsebene des Märklineums die Welt der Modellbahnen betritt, hat sie direkt vor sich: beeindruckende Lokomotiven, imposante Triebfahrzeuge und prachtvolle Wagen in Spur 1. In gleich mehreren der „Kojen“ genannten Ausstellungsbereiche zeigen sich die Modelle der großen Spur in voller

Pracht. Ihre Größe und ihr Detailreichtum ziehen sofort die Blicke auf sich. „Unser Anspruch ist es, den Besuchern einen umfassenden Überblick über die Entwicklung dieser spannenden Spurweite zu geben, von den ersten Anfängen aus Blech über die Kunststoffära bis zu den hochpräzisen Metallmodellen heutiger Zeit“, erklärt Uwe Müller, der Leiter des

Märklineums. Dabei habe man sich bei der Planung der Ausstellung dafür entschieden, die mehr als 100-jährige Historie nicht einfach chronologisch, sondern nach Themen gegliedert zu präsentieren. So lassen sich interessante Geschichten über die Spur 1 erzählen – oft anhand von echten Raritäten, bei deren Anblick Modellbahnfans ins Schwärmen geraten.



... und die „alte Spur 1“ mit der Schnellzugpazifik der BR01 von 1933.

So verfügt das Märklineum beispielsweise über einen der längsten „Rocket“-Züge der Welt. Lok, Tender und vier Wagen – was nach einem Nahverkehrszug klingt, ist bei einem so seltenen Modellzug ein modellbahnerisches Highlight. Klar, dass dafür dann eine eigene Vitrine zur Verfügung steht, die dem Betrachter auch das Original von 1829 näherbringen.

Wohl das älteste Lokmodell, das im Märklineum seine Aufwartung macht, ist ein „Storchenbein“ von 1892. Wenig jünger sind eine Dampflok vom Typ „B“ nebst einiger Viehwagen oder eine Reihe bunter Blechwagen, die ebenfalls bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch von Hand gefertigt wurden. Mit ihnen beginnt eine Reise durch viele Jahrzehnte der Produktentwicklung. Modellschönheiten der „Tin Plate“-Ära zeigen ihren ganz eigenen Charme, spätere Modelle gefallen bereits mit erhöhter Vorbildtreue und einem

gesteigerten Spielwert dank zusätzlicher Funktionen.

Nach einer „schöpferischen Pause“ von rund 30 Jahren ging es dann im Jahr 1969 mit einer Tenderlok der Baureihe 80 und einer Diesel-Rangierlok DHG 500 wieder los. In jener Zeit waren Kunststoffgehäuse en vogue. Das Aussehen der Spur-1-Modelle hatte sich aber schon deutlich hin zu einem noch höheren Detaillierungsgrad hin entwickelt. Dieser steigerte sich noch einmal enorm, als der Metalldruckguss das Heft in die Hand nahm. Märklin Spur-1-Modelle wurden zum Maß aller Dinge, in der Detaillierung, in der Ausstattung, aber auch bei den Spielwert gebenden technischen Funktionen, die Trends setzten. Für all dies finden Modellbahn-Enthusiasten im Märklineum tolle Beispiele aus fast 120 Jahren Produktionsgeschichte. Und wer nach so viel Historie Lust auf die ganz aktuellen Modelle bekommen hat, findet diese im Store im Erdgeschoss. ➤

Anreise und Öffnungszeiten

Adresse (für Navigationssysteme):

Märklineum
Reuschstraße 6
73033 Göppingen

Bushaltestelle „Märklineum“

In nur 3 Minuten ab Göppingen-Bahnhof
laufend mit den Linien 911, 914, 915 und 932

Das Märklineum (Ausstellung, Modellbahn, Store) ist Dienstag bis Sonntag von 10–18 Uhr geöffnet. Sonntags ist der Store ab 11 Uhr geöffnet. Montag ist Ruhetag. An einzelnen Feiertagen gelten Sonderschließzeiten. Bitte informieren Sie sich vorab unter www.maerklineum.de

Mehrmals täglich können Besucher neben der Ausstellung und der faszinierenden Modellbahnanlage auch die gläserne Montage „Märklin live“ erkunden und miterleben, wie die detaillierten Märklin Modelle montiert werden.



Nur für Clubmitglieder

Auch 2025 wartet auf alle Spur-1-Bahner, die Mitglied im Märklin Insider-Club sind, ein attraktives Clubgeschenk: Diesmal sind es zwei exklusive Figuren aus Metall.

Sogar die äußerst detaillierten Spur-1-Modelle von Märklin gewinnen noch einmal an Vorbildtreue, wenn aus ihren Fenstern Bahnreisende hinaus in die Modellbahnlandschaft schauen. Um aktuelle Neuheiten wie den „Roten Pfeil“ oder den „Wismarer Schienenbus“ mit Fahrgästen

bevölkern zu können, finden Spur-1-Freunde im Märklin Zubehör-Sortiment ein neues Set von sitzenden Bahnreisenden (siehe Seite 7). Mitglieder des Märklin Insider-Clubs haben hier die Nase vorn: Als Clubgeschenk bekommen sie in diesem Jahr zwei hochdetaillierte Figuren in wertiger

Metallausführung, die es so nur für Clubmitglieder gibt. Die beiden sitzenden Herren tragen gepflegte, zeitlose Kleidung, mit der sie in Fahrzeugen unterschiedlicher Epochen eine gute Figur machen. Mitglieder des Märklin Insider-Clubs erhalten die Figuren exklusiv nach Hause gesendet. ➤



Sie wollen stolzes Mitglied im Märklin Insider-Club werden und tolle Clubvorteile genießen? Melden Sie sich noch heute ganz bequem an unter club.maerklin.de



Text: MM; Foto: Märklin

Impressum

märklin
 magazin

Herausgeber:

 Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Stuttgarter Str. 55–57,
 73033 Göppingen, www.maerklin.de

Redaktion Märklin Magazin: 3G Media GmbH

 Konzept und Art Direktion, Prepress/Produktion:
 Publishing Group GmbH

 Sie finden uns im Internet unter: www.maerklin.de

Titelfoto: Märklin



Händlerstempel

