04

märklín magazin

Die ganze Welt der Modellbahnen

August | September 2025

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

# Maßstab trifft Vorbild:

## Bahnspaß verbindet Generationen

04

4 194564 206506

### 100 Jahre Null-Einser

Von der Reichsbahn zur Legende: Die majestätischen Schnellzugdampfloks der BR 01 feiern Jubiläum

### Deutungshoheit am Mast

Neue Serie über die Sprache der Schiene: Signale sorgen für einen reibungslosen Bahnverkehr

### TRIX Das klingt gut

Mit dem Dreikuppler 89 852 präsentiert Minitrix die kleinste Seriendampflok der Welt mit Sound ab Werk

4031111206278

EXKLUSIV MODELLBAHN

www.mc-vedes.com

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

EXKLUSIV
NUR BEI UNS

## Samms mit Max Bögl Nebenträger

H0 | VI NEM | 189 | Auflage 1000

märklin HQ

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

~ 48749 / 11753175 **89,99**

## THW MB Unimog U 5023 Doppelkabine „Hochwasserschutz“ Action-Set

H0 | Auflage 500

BUSCH

Einsatzfahrzeug des THW mit Figur. Inkl. Stapel mit weiteren Sandsäcken.

51083 / 31388309 **49,99**

## Action-Set „Hochwasserschutz“

H0 | Auflage 500

BUSCH

Drei THW-Einsatzkräfte beim Abnehmen, Tragen und Verlegen von Sandsäcken.

99633 / 14641777 **24,99**

## Koffer-Lkw (Opel Blitz) „Metten“

H0 | Auflage 1000

WIKING

Hochdetailliertes Sammlermodell. Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

835401 / 31371554 **29,99**

## Aktions-Set „Max Bögl Containerkran“

H0 | Auflage 500 | SET

FALLER

Bestehend aus Containerbrücke, 4 Containern sowie 7 Figuren. Container und Brücke digital bedruckt mit dem Logo des Bauunternehmens Max Bögl.

190405 / 14105395 **59,99**

## Schwerlastwagen Rlmmps 651 mit THW MAN

H0 | V NEM | 124 | Auflage 1000

märklin HQ

Erhältlich ab August 2025

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**

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. MCF5

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

## IHR MC-FACHGESCHÄFT

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

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

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

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

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

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

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

**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. Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371 6508013

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

vedes
www.vedes.com

SPIELZEUG-RING
www.spielzeug-ring.com

Ihre zwei Meter hohen Treibräder kennt jeder Dampflokfan: Die BR 01 fährt seit 100 Jahren.

Man trifft sich in Göppingen: Im September wird die Heimat von Märklin wieder drei Tage lang zum Nabel der Eisenbahnwelt.

# Bahnfest für alle

## Liebe Freunde der Modelleisenbahn,

bald ist es so weit: Vom 19. bis zum 21. September heißt es für Bahnfans wieder „Auf nach Göppingen“. Bei den 14. Märklin Tagen und der 40. Internationalen Modellbahn-Ausstellung (IMA) erwartet die Besucher ein einzigartiges Programm. Historische Lokomotiven live in Aktion, liebevoll gestaltete Modellanlagen, ein spannender Rundgang durch die Märklin Produktion, Streifzüge durch das Märklineum, dazu ein bunter Zubehörmarkt und außergewöhnliche Einblicke in die Gleisbautechnik bei Leonhard Weiss – drei Tage lang finden kleine und große Fans der (Modell-)Eisenbahn in Göppingen alles, was ihr Herz höherschlagen lässt. Die wichtigsten Informationen zu dem Mega-Ereignis in der Stauferstadt haben wir für Sie zusammengestellt. Weitere interessante Geschichten, wie das Porträt des Göppinger Bahnhofs, helfen, die Wartezeit zu verkürzen und beim Besuch wieder Neues zu entdecken.

Das Haus Märklin zeigt bei dem großen Bahntreffen natürlich auch die aktuellen Modellneuheiten wie zum Beispiel die Baureihe 01 in H0. Die „Königin der Schnellzuglokomotiven“ feiert in diesem Jahr ein besonderes Jubiläum: Vor genau 100 Jahren rollte die erste dieser majestätischen Dampfloks aus den Werkshallen. Sie eröffnete damit die für Modellbahner ungemein faszinierende Ära der deutschen Einheitslokomotiven. In diesem Heft zeichnen wir ihre fesselnde Geschichte nach und präsentieren die bestens gelungenen Modelle von Märklin und Trix.

Ohne Signale am Gleis gäbe es keinen geordneten Bahnverkehr. Auch an der Modellbahn sorgen sie für Ordnung. In einer neuen Serie betrachten wir die historische Entwicklung der Bahnsignale und geben Tipps, wie man sie sinnvoll auf der Anlage einbaut.

Viel Vergnügen beim Lesen!

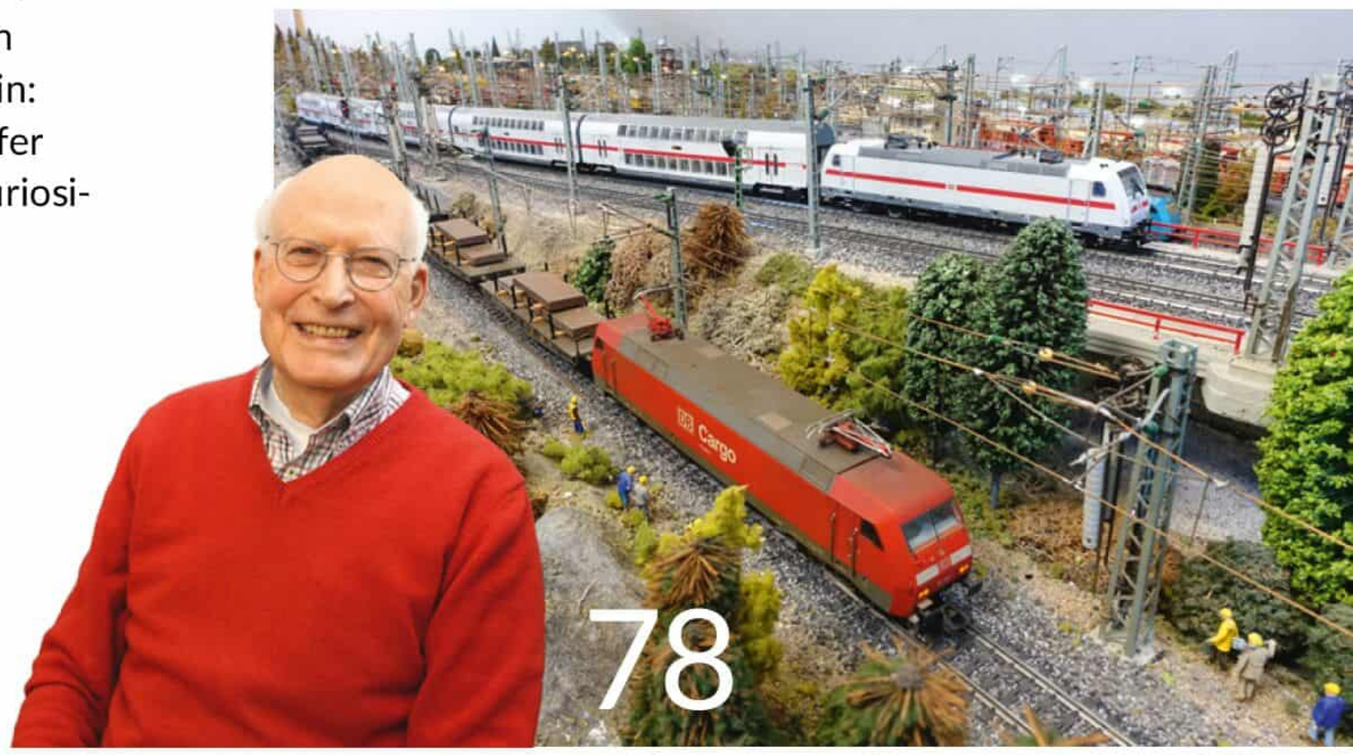
**Stefan Bolz und Carsten Rose, Chefredakteure Märklin Magazin,**
freuen sich über Feedback von Ihnen an: maerklin-magazin@3g-media.de

Alle Infos zur IMA und zu den Märklin Tagen.

60 Jahre Märklin Magazin: Vorläufer und Kuriositäten.

∧ 100 Jahre BR 01: Jubiläum der Einheitslok.

∨ Michael Burkhardt setzt auf Oberleitungen.




## Wichtige Modelle in dieser Ausgabe


7 **H0:** Märklin Sonderwagen Wacken-Festival

24 **1/H0/N/Z:** Märklin Museumswagen aus vier Jahrzehnten

30 **H0:** BR 01 in RBG-Ausführung, BR 01.5 in RB/DDR-Ausführung, BR 101 mit Sonderlackierung zum Jubiläum

38 **H0:** Lichtsignale

44 **H0:** Elektrolok BR 186 in drei Varianten

48 **N:** Tender-Dampflok 89 853 mit Sound, Güterzug mit Personenbeförderung

52 **1:** Salonwagen des „Edelweiss-Pullman-Express“


## Aktuell


6 Neues rund um die Modellbahn
Spende für VT 18.16, Messevorschau, Märklin in Wacken und im HP Porsche Traumwerk, Rail d’Or-Preis für LGB Lok.

10 Tradition, Qualität, Innovation
Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle spricht über die Bedeutung der Modellbahn und über die Vorfreude auf die IMA.

12 Das wird großartig
IMA und Märklin Tage in Göppingen: alle Informationen zum großen Highlight des Modellbahnsommers.

20 MIST7 auf der IMA: Erlebnis Karwendelbahn
Die Stuttgarter Märklin Insider präsentieren ihre H0-Nordalpen-Transversale.

24 Sammelstücke aus dem Museum
40 Jahre Märklin Museumswagen: Eine Ausstellung im Märklineum zeigt ihre Geschichte.


## Modell & Technik


30 BR 01: Die Vielfältige feiert Jubiläum
Die erste deutsche „Einheitslokomotive“ wird 100 Jahre alt – zu ihrem Geburtstag gibt es brandneue Modelle.

38 Neue Serie: Signale für alle
Signale gehören zum Bahnbetrieb. Auch auf der Modellbahn sorgen sie für viel Spielspaß. Ihr Einbau ist gar nicht schwer.

44 Elektrolok mit Grenzerfahrung
Die Mehrsystemloks der BR 186 sind im europäischen Güterverkehr daheim. Nun kommen sie in drei spannenden H0-Varianten.

48 Minitrix: Rekord bei der Miniaturisierung
Die Tenderlok 89 853 ist die kleinste Serienlok mit Sound ab Werk. Sie ergänzt ein Güterzug mit Personenbeförderung.

52 Spur 1: die höchste Form des Reisens
Überzeugen auch als Modell in der Königsspur: die luxuriösen Salonwagen des „Edelweiss-Pullman-Express“.

56 Neu im Fachhandel
Auf geht es zum Fachhändler, dort gibt es aktuelle Modelle von Märklin und Trix.


## Spezial


60 60 Jahre Märklin Magazin
Vorgeschichte, Blick auf die aktuelle Produktion einer Ausgabe und Kuriositäten aus 60 Jahren Märklin Magazin.

Reisen mit Stil im „Edelweiss-Pullman-Express“.

∧ Kleinste Lok mit Sound ab Werk: Die 89 853 hört sich gut an.

∨ Der Göppinger Bahnhof schaut auf eine bewegte Geschichte.

Der Z-Club Stammtisch Untereschbach feiert – und Märklin feiert mit.


## Vorbild

68 Technik: Die haben den Dreh raus
In der Dreherei von Märklin entstehen hochkomplexe Präzisionsdrehteile.

72 Chronologie von Märklin: 1891
Von der Verlegenheitslösung zur Spielzeug-Ikone: die erste Märklin Lokomotive.

## Anlagenbau

78 100 % elektrisierend
Ein Paradies für Elektroloks: Auf seiner Anlage setzt Michael Burkhardt auf minutiös verlegte Oberleitungen.

86 Anlagenplanung für Aufsteiger, Teil 138
Entwurf für eine Modellbahn mit sechs Quadratmetern: Diese Anlage zeigt Größe – und verspricht damit große Fahrfreude.

92 Ansichten aus der Niederlausitz
Inspirierend gestaltete Module in Baugröße N zeigen die Entwicklung des Senftenberger Braunkohlereviers.

100 Anlage Märklineum, Abschnitt 22
Grasende Kühe und Superhelden: Drucktasten, die Figuren in Bewegung versetzen, sind beliebte Attraktionen.

## Vorbild

106 Bahnknoten im Filstal
Der Göppinger Bahnhof hat eine wechselvolle Geschichte. Einst war die Station ein wichtiger Knotenpunkt im württembergischen Eisenbahnverkehr.

## Community

114 Der feine Unterschied
Die BR 01 wird 100 – Gunter und Benedikt Birkhold haben ihre Baugeschichte detailliert in Spur-1-Modellen nachgezeichnet.

120 Große Z-Party zum Jubiläum
Der Z-Club Stammtisch Untereschbach feiert sein 33-jähriges Bestehen mit einer Ausstellung im Kölner Straßenbahnmuseum.

## Service

9 Märklin Online
59 Shops & Stores
124 Veranstaltungen
126 Bücher/Impressum
130 Vorschau


## Zeichenerklärung

- HO — Spur Märklin H0, Maßstab 1:87
- HO — 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

Mitte Mai rollte in Halberstadt der erste Teil des restaurierten VT 18.16 aus eigener Kraft aufs Gleis. Märklin Gebietsverkaufsleiter Volkmar Lorenz (rechts) überreicht dabei einen Spendenscheck an Mario Lieb, Geschäftsführer der SVT Görlitz gGmbH.

# Unterstützung auf der Zielgeraden

Endlich ist es so weit: Nach mehrjähriger Restaurierungsarbeit hat die SVT Görlitz gGmbH Mitte Mai in Halberstadt die ersten vier Teile des frisch restaurierten VT 18.16 präsentiert. Bei dem „Tag der offenen Tür" der VIS Verkehrs Industrie Systeme GmbH war auch Märklin Gebietsverkaufsleiter Volkmar Lorenz mit dabei. Er hatte eine Überraschung im Gepäck: einen Spendenscheck von Märklin über 25.000 Euro, den er dem Geschäftsführer der SVT Görlitz, Mario Lieb, überreichte.

Mit der Spende unterstützt Märklin den Fortgang der Restaurierungsarbeiten an dem einstigen Flaggschiff der Reichsbahn der DDR. Noch ist einiges zu tun, damit auch die restlichen Teile der Garnitur wieder auf die Strecke gehen können. Außerdem bekommt der Triebzug in Radebeul eine neue Abstellhalle, da das bisherige Domizil nicht mehr genutzt werden kann. Derzeit werden weitere Teile des VT 18.16 bei der VIS aufgearbeitet. Dort erfolgte nun auch die erste Fahrt: Unter großem Jubel durchbrach die Nase des Triebzugs eine „Wand" aus Pappkartons. Möglichst bald sollen dann die ersten richtigen Fahrten folgen – die Personalsuche läuft bereits.

Fotos: SVT Görlitz gGmbH/Jessica Neumann

# Märklin live vor Ort erleben

Die IMA ist für Märklin Fans natürlich der Höhepunkt des Eisenbahnsommers. Doch auch danach haben Modellbahner reichlich Gelegenheit, auf Messen und Veranstaltungen direkt mit Mitarbeitern des Göppinger Branchenprimus ins Gespräch zu kommen und sich aktuelle Modelle und Schauanlagen anzusehen. So ist zum Beispiel im Oktober die **Hobbymesse Leipzig** wieder ein Ziel für das Märklin Messeteam. Von Freitag bis Sonntag, 3. bis 5. Oktober, sind alle Marken des Hauses in Halle 3 des Leipziger Messegeländes anzutreffen.

Wer am anderen Ende der Republik wohnt, ist bei der **Faszination Modellbau** in Friedrichshafen richtig. Von Freitag bis Sonntag, 31. Oktober bis 2. November, zeigt sich Märklin auf dem Messegelände der Zeppelinstadt von seiner besten Seite – interessant auch für Besucher aus Österreich und der Schweiz. In ganz anderem Zusammenhang steht eine Ausstellung, bei der sich Märklin mit allen Marken im **Regierungspräsidium Karlsruhe** präsentiert. Von Mittwoch, 12. November, bis Sonntag, 30. November, steht die besondere Modellbaukunst im Blickpunkt.

Im Herbst ist Märklin wieder auf Messen präsent.

# Metall trifft auf Metal

Jedes Jahr versetzt Anfang August das berühmte Wacken-Open-Air die weltweite Heavy-Metal-Szene in einen kollektiven Ausnahmezustand. Das sechstägige Festival auf dem „Holy Ground“ genannten Acker in Schleswig-Holstein ist für die Freunde donnernder Schlagzeuge und kerniger Gitarrenriffs ein Muss – und in diesem Sommer bekommen sie noch ein besonderes Schmankerl serviert: Erstmals ist auch Märklin beim Wacken-Open-Air live vor Ort.

Schon der Jahresauftakt war für den Göppinger Modellbahnhersteller überaus fulminant. Die rockige „Black Ice“-Lokomotive nach einem Bühnenmotiv von AC/DC nebst der dazu passenden Wagen wurde unter „Metalheads“ ein Renner. Nun zündet der Traditionshersteller mit seinem Besuch beim „W:O:A“ die nächste Stufe. Eigentlich ein logischer Schritt, denn was liegt näher, als dass ein Unternehmen, das für seine detailreichen Produkte aus Metall bekannt ist, sich inmitten der größten Heavy Metal Community der Welt präsentiert?

In der einzigartigen Atmosphäre des Festivals ist es für Märklin eine große Freude, mit alten und neuen Fans zu feiern und die Leidenschaft für Miniaturwelten mit der Energie des Metal zu verbinden.

Ein besonderes Highlight: Passend zum Wacken-Debüt hat Märklin in einer einmaligen Serie exklusive Wacken-Waggons aufgelegt, die direkt auf dem Festivalgelände im „Wacken United“-Bereich präsentiert werden. Zwei Motive stehen auf den 11,5 Zentimeter langen Kühlwagen zur Auswahl: Einer ist in Schwarz gehalten und zeigt das ikonische Logo des Festivals, den berühmten „Bullenschädel“ und das nicht weniger ikonische Märklin Logo. Der andere Wagen trägt auf einer Seite den Schriftzug „Faster : Harder : Louder“, auf der anderen sind das diesjährige Festivallogo und ebenfalls der Märklin Schriftzug zu sehen. Mit dem Gleichstromradsatz E700580 haben auch Trix Fahrer ihren Spaß.

Die Wacken United Area bietet einen entspannten Ort zum Austausch – als Branchentreff, Marktplatz, Klassentreffen, Musikmesse, Party-Metal-Zone, Chill-Area und Kontaktbörse. Für Märklin ein ganz neues Umfeld, auf das sich die Verantwortlichen schon lange ganz besonders freuen.

Art. 44292 (linke Seite): Auf einem Kühlwagen mit Relex-Kupplung gehen das Wacken-Open-Air und Märklin eine besondere Verbindung ein.

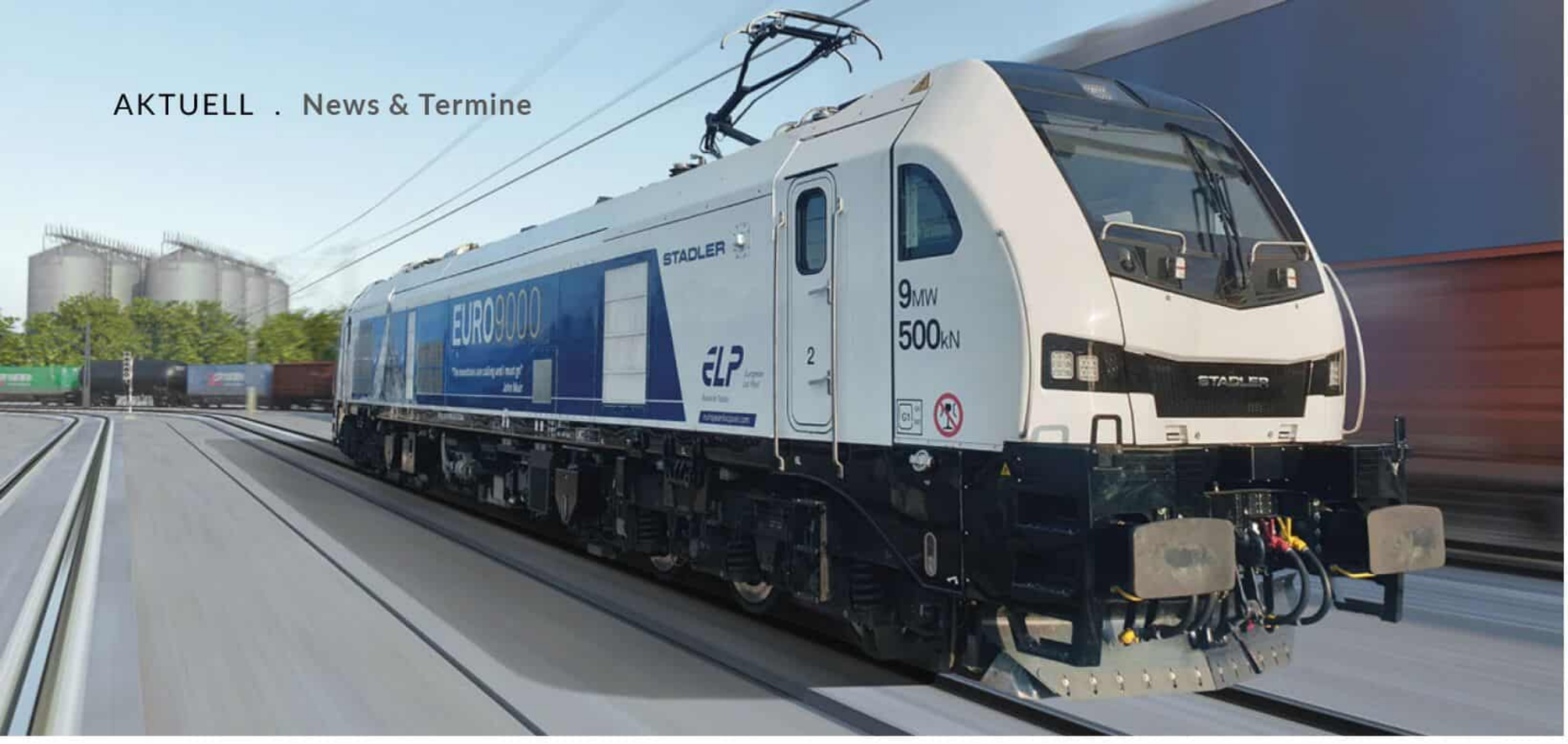
Art. 44292 (rechte Seite): Schneller, härter, lauter – für Musikfans ein Statement, zu dem man auch auf der Modellbahn stehen möchte.

Art. 44293: Metal und Metall auf einem Wagen vereint: Hier haben sich zwei Spezialisten auf ihrem jeweiligen Gebiet gefunden.

# Traumwerk feiert mit Märklin

Am Wochenende, 27. und 28. September 2025 feiert das Hans-Peter Porsche Traumwerk in Anger bei Salzburg sein zehnjähriges Bestehen mit zwei besonderen Veranstaltungen. Am Samstag verwandelt sich das Gelände zum Treffpunkt für Oldtimer- und Sportwagenfreunde, während am Sonntag Porsche-Modellautos und Automobilia im Mittelpunkt stehen. Eine gute Gelegenheit, auch die private Sammlung historischer Blechspielzeuge und die große H0-Modellbahnanlage mit aufwendiger Landschaftsgestaltung zu erkunden. Exklusiv und nur vom Traumwerk gibt es auch besondere Märklin Modelle wie die „Donnerbüchsen“ in Rubinrot beziehungsweise Rubinrot/Beige oder ein Krokodil Ce 6/8 I in champagnergelber Sonderlackierung mit Porsche 911 auf Transportwagen.

Seit zehn Jahren fasziniert das Hans-Peter Porsche Traumwerk die Besucher – Märklin feiert mit besonderen Modellen mit.




European Loc Pool hat 40 „Euro 9000“ erworben, um sie weiterzuvermieten.

# Unterwegs von Rotterdam bis Genua: die Hybridlok „Euro 9000“

Wer in Zentraleuropa schwere Güterzüge aufs Gleis schicken will, lässt immer häufiger eine „Euro 9000“ des Schweizer Herstellers Stadler vorfahren. Die mit bis zu 9.000 kW Leistung und 430 Kilonewton Dauerzugkraft derzeit stärkste Güterzuglokomotive auf dem Kontinent ist schließlich genau dafür gemacht. Mit Zulassungen für die Niederlande, Belgien, Deutschland, Österreich, die Schweiz und Italien fühlt sich das sechsachsige Kraftpaket im grenzüberschreitenden Güterverkehr zu Hause. Dabei hilft ihr auch ihr modularer Aufbau: Sie ist für vier Fahrleitungsspannungen ausgerüstet, kann mit verschiedenen Länderpaketen bestückt werden und ihre Kraft von einem Elektro-, Diesel- und/oder Batterieantrieb beziehen. Dabei schont der „schwere Brummer“ dank seiner neu entwickelten Drehgestelle mit hoher Adhäsion auch noch das Gleis.

Foto: Stadler

Die Leser von „Le Train“ haben die HGe 4/4 auf den ersten Platz gewählt.

## Auszeichnung für HGe 4/4 II von LGB

Alljährlich wählen die Leser des französischen Modellbahnmagazins „Le Train“ ihre Topmodelle und zeichnen sie mit dem „Rail d’Or“ aus. Für das Jahr 2025 konnte LGB mit der Elektrolokomotive HGe 4/4 (Art. 23101) den begehrten ersten Platz in der Kategorie Spur G belegen. Damit zeichneten die Leser ein Modell aus, das nicht nur im Original als Lok des Glacier Express eine besondere Rolle spielt. Die LGB Lok beherrscht – wie das Original – sowohl den Adhäsions- als auch den Zahnradantrieb, der erstmals als Differenzialantrieb ausgeführt ist. Darüber hinaus besticht die Neukonstruktion durch weitere technische Finessen wie motorisch angetriebene Pantographen und die Sonderlackierung passend zum Glacier Express.

## Während der IMA ins Märklineum

Für den Besuch des Märklineums (Museum) während der IMA/Märklin Tage gibt es keine Online-Tickets.

Vor dem Sondereingang ins Märklineum im 2. OG befindet sich eine Tageskasse (Eingang über Pforte).

Der eigentliche Eingang zum Museum (im EG Märklineum) dient während der Märklin Tage nur als Ausgang.

Rollstuhlfahrer können sich hier an das Sicherheitspersonal wenden und erhalten Zutritt.

Märklin Store und Sonderverkaufszelt im Hof stehen uneingeschränkt zur Verfügung.

**Infos zu den Ticketpreisen, Service und vielem mehr finden Sie unter www.maerklin.de/maerklineum-faq**

Auf der Märklin Homepage oder ganz bequem per Newsletter bekommen Modellbahner schnell einen Überblick über die aktuellen Auslieferungen.

Auf dem Märklin Youtube-Kanal führen Modellbahnprofis in die Feinheiten neuer Modelle ein – so macht Spielen noch mehr Spaß.

# Neue Modelle im Blick

## Auslieferungstermine, technische Details, Spieltipps: Wer sich online informiert, ist bei den Märklin Neuheiten stets im Bilde.

Märklin stellt jedes Jahr eine Fülle von neuen Modellen in allen Spurweiten vor. Vom filigranen Triebwagen in Spur Z bis zum imposanten Zug in der Königsspur ist für jeden Geschmack etwas dabei. Doch bei der üppigen Vielfalt ist es manchmal gar nicht so einfach den Überblick zu behalten. Bevor man aber die Auslieferung eines begehrten Modells verpasst, gibt es zwei ganz einfache Wege, immer auf dem Laufenden zu bleiben.

Da ist zum einen die Märklin Homepage www.maerklin.de. Unter der Rubrik „Service“ und der Unterrubrik „Kundenservice“ findet sich die Seite „Liefertermine und Preise“. Hier steht jeden Monat eine aktualisierte Liste mit den geplanten Lieferterminen neuer Modelle, dazu eine weitere Liste mit der jeweils unverbindlichen Preisempfehlung.

Noch einfacher haben es die Mitglieder des Märklin Insider Clubs und des Trix Clubs: Sie bekommen bequem per Newsletter einmal im Monat eine Liste der voraussichtlichen Erstauslieferungen. Über einen Download-Button lässt sich diese als PDF herunterladen.Weitere Links führen direkt in den Online Shop von Märklin oder zur Fachhändlersuche. So ist gesichert, dass man stets zu den Ersten gehört, die von einem neuen Modell erfahren. Clubmitglied zu sein, lohnt sich also auch hier.

Wer dann seinen neuen Liebling in den Händen hält und ganz schnell ganz viel Spielspaß damit haben möchte, ist auf dem Youtube-Kanal von Märklin richtig. Einfach unter „Videos“ auf „Neueste“ klicken, schon stößt man automatisch auf die jüngsten Beiträge und Tutorials. Und die haben es in sich: Die Profis aus dem Märklin Seminarwesen und dem Produktmanagement erklären hier, welche Feinheiten sich unter den hoch detaillierten Außenhüllen von Loks und Triebwagen verbergen.

Wie lässt sich zum Beispiel beim „Metropolitan“ unter DCC-Programmierung die Schleiferumkehr deaktivieren? Und auf welche interessante Eisenbahngeschichte blickt das Vorbild des Clubmodells E 95 zurück? Wer bei einem Modell tiefer in die Materie einsteigen möchte, findet auf dem Märklin Kanal jede Menge Tipps und Kniffe. So steht dem Spielvergnügen nichts im Weg – und die Modelle bereiten noch mehr Freude. >|

### 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

# Tradition, Qualität, Innovation

## Das Märklin Magazin im Gespräch mit Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle über den aktuellen Stellenwert der Modell-eisenbahn und die IMA 2025 in Göppingen.

Ein reibungsloser Ablauf, höchste Qualität und ständige Weiterentwicklung liegen Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle – hier im Gespräch mit Roland Kerner, Leiter Werkzeugbau – am Herzen.

**Wo liegt der Arbeitsschwerpunkt für die nächsten Jahre? Welchen Herausforderungen muss sich Märklin stellen?**
**Wolfrad Bächle:** Wir verfolgen unsere Kernbotschaft „Märklin verbindet Generationen“ konsequent. Das heißt, hier sehen wir den pädagogischen Ansatz unseres Angebotes in Verbindung mit einem gewissen Nachhaltigkeitsaspekt und der sozialen Komponente. Nach wie vor zeigt sich, dass die Modellbahn Großeltern und Enkelkinder sowie Eltern und Kinder zusammenbringt. Dabei profitieren alle Generationen voneinander: Die Jüngeren erlernen spielerisch den Umgang mit Technik und verbessern ihre haptischen Fähigkeiten durch den Modellbau. Im Gegenzug helfen sie der älteren Generation bei den Digital-Themen. Dieses Miteinander verbindet, schweißt zusammen und macht viel Spaß. Das führt am Ende auch dazu, dass die Modellbahn aufbewahrt, immer wieder reaktiviert und auch weitergegeben wird. Die Modellbahn ist also sowohl ein Spielzeug, das besonders langlebig und somit nachhaltig ist, als auch eines, das naturwissenschaftliche sowie soziale Kompetenzen stärkt. Das macht uns stolz und ist unser Antrieb.

Zu unseren Unternehmenswerten zählen Tradition, Qualität und Innovation. Wir fühlen uns unserer über 165-jährigen Firmengeschichte verpflichtet. Deshalb achten wir darauf, ein hohes Maß an Kompatibilität zu früheren Systemen beizubehalten, verlieren dabei aber nicht den Blick auf Innovationen. Unverzichtbar ist dabei eine hohe Qualitätskontrolle quer durch alle Produktionsstufen sowie auch in der Abschlusskontrolle. Natürlich liegt ein großer Arbeitsschwerpunkt auch in der Zukunft bei der Entwicklung neuer Artikel, die unsere Kunden begeistern können und auch den einen oder anderen dazu bewegen, in das Hobby Modelleisenbahn neu einzusteigen. Letzteres wird aufgrund der Altersstruktur unserer Kundschaft immer wichtiger für uns als Modellbahnhersteller, aber auch im Allgemeinen für die gesamte Branche.

**Die Vorbereitungen zur IMA und den Märklin Tagen im September laufen auf Hochtouren. Worauf freuen Sie sich ganz besonders an den drei Tagen?**
**Bächle:** Am meisten beeindruckt mich stets die sehr gute Stimmung. Sie können dort in strahlende Gesichter schauen und in den vielen Gesprächen, die meine Mitarbeiter und ich mit unseren Fans führen, kommt uns eine große Wertschätzung für die vielen Arbeitsstunden, die wir hier in-

Interview: Märklin Magazin; Foto: Kötzle

vestieren, entgegen. Als einer der wenigen Betriebe produzieren wir nach wie vor zu einem erheblichen Anteil in Deutschland als auch in unserem Werk in Ungarn und lassen uns dabei gern über die Schulter schauen. Das ist bei den diesjährigen Märklin Tagen wieder möglich. Imposant sind aber auch die großen Vorbilder unserer Fahrzeuge, die wir im Bahnhof empfangen dürfen. Hier bereiten wir gerade wieder ein spannendes Programm vor.

Die IMA – also die Internationale Modellbahn-Ausstellung – macht ihrem Namen auch in diesem Jahr wieder alle Ehre: Wir begrüßen als Messeveranstalter eine Menge an Mitbewerbern und Zubehörherstellern, sodass sich für die Besucher ein breites Bild über unser schönes Hobby bietet. Verpassen Sie das nicht – es lohnt sich. Auch freue ich mich jedes Jahr auf die Vielzahl an Menschen, die aus der ganzen Welt anreisen, sich vom Virus der Modellbahn anstecken haben lassen und ihn für ein paar Tage in Göppingen vollumfänglich ausleben werden. Die daraus resultierenden Gespräche mit den Eisenbahnbegeisterten sind immer wieder eine Bestätigung dafür, wie emotional dieses schönste Hobby der Welt gesehen wird. An diesem Wochenende ist Göppingen ein Traumland der (Modell-)Bahn, wo sich die große und die kleine Eisenbahn mit all den Fans ein Stelldichein gibt. Ein Ort, an dem für kurze Zeit die Alltagssorgen vergessen werden können.

Wer Clubmitglied ist, liest mehr: In den Clubnews 04/2025 spricht Wolfrad Bächle noch über die Clubmodelle, Märklins Innovationsgeist und mehr.

# Einzigartig und nur für Clubmitglieder

Als Clubmitglied eröffnet sich Ihnen eine exklusive Community mit zahlreichen Vorteilen. Sechs Mal im Jahr bekommen Sie dann das Märklin Magazin und die Insider beziehungsweise die Trix Clubnews direkt nach Hause in den Briefkasten geliefert. Sie lesen garantiert als Erste, was es Neues in der Märklin Modellbahnwelt gibt. Neben dem Gratis-Clubjahreswagen locken Geburtstagsgutscheine, Vergünstigungen bei Seminaren, Clubreisen und bei über 120 Kooperationspartnern. Alle zwei Monate informiert zudem der Clubnewsletter zwischen den Printausgaben über aktuelle Themen. Und das Beste: Exklusiv für Clubmitglieder produziert Märklin hochdetaillierte Clubmodelle. Den Auftakt 2025 machte die E 95 01 (Art. 38950 und Trix Art. 25950) in H0. Spur-Z-Fans konnten sich über den Dieseltriebwagen BR 628.2 mit Steuerwagen BR 928.2 freuen (Art. 88700), während N-Bahner mit der Schnellzuglok 01 058 bedacht wurden (Trix Art. 16630). Und ganz aktuell haben Sie nun die einmalige Chance, sich ein Modell der Dampflokomotive 66 002 (Art. 39665 und Trix Art. 25660) der deutschen Bundesbahn mit fünfteiligem Wagen-Set (Art. 41329 und Trix Art. 23508) zu sichern.

Text: sd; Foto: Märklin

**Bestellschluss: 15. August 2025**

## Mitglied werden – Clubmodell bestellen

Die H0-Lok 66 002 und das dazu passende fünfteilige Schnellzugwagen-Set werden 2025 in einmaliger Serie für die Clubmitglieder gefertigt. Wer jetzt noch rechtzeitig Clubmitglied wird, erhält einen Bestellschein oder kann mit seiner Clubkarte über seinen MHI-Fachhändler je ein Exemplar der Exklusivmodelle ordern. Die Bestellscheine sind nicht übertragbar. Der Bestellschluss ist der 15. August 2025.
Voraussichtlicher Auslieferungstermin für Lok und Wagen-Set: ab September 2025.

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 unter www.trix.de (siehe „Club“). Dort können Sie sich auch gleich online anmelden.

Mehr Info auf www.maerklin.de und www.trix.de unter „Club“

H0 Art. 39665
H0 Trix Art. 25660

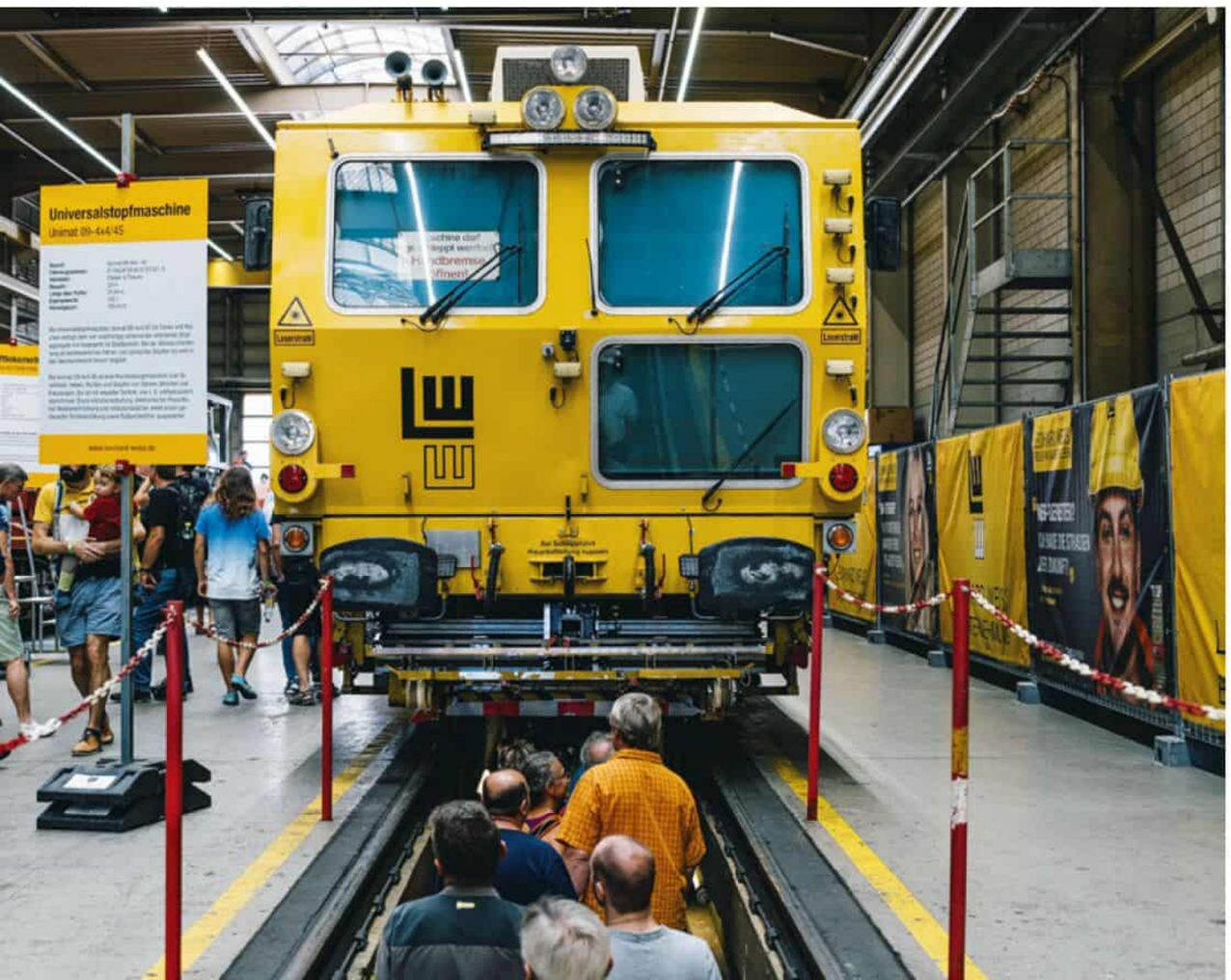
Die neu konstruierte 66 002 zeigt den Betriebszustand Mitte der 1960er-Jahre und fährt mit vier Reisezugwagen sowie einem Güterwagen Gmms 44 vor.

Die Kamera gezückt: Am Göppinger Bahnhof geben sich an den drei IMA-Tagen Lokomotiven aus verschiedenen Epochen ein Stelldichein. Bahnfreunde können so die Technik vergangener Tage hautnah erleben – und sich auf Überraschungen freuen.

∧ Inspirierende Modellbauwelten: Im Stauferpark bietet eine große Modellbaumesse Inspiration und Unterhaltung.

∧ In der EWS-Arena treffen sich die LGB Gartenbahner. Außerdem kommen die Spuren 1 und Z sowie Vereinsanlagen im Zelt hinzu.

∨ Gleisbau hautnah: Bei der Firma Leonhard Weiss können Fahrzeuge aus ungewöhnlicher Perspektive betrachtet werden.




∨ Freitag und Samstag: Ein Rundgang durch die Produktion von Märklin verspricht spannende Einblicke in die Modellfertigung.

# Das wird großartig

Traumhafte Lokomotiven, feinste Modellbahnwelten, eine Stadt im Eisenbahntrubel: Die IMA mit den Märklin Tagen bietet ein ganz besonderes Erlebnis für die ganze Familie. Der Besuch an den drei Tagen lohnt sich – garantiert!

Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren: Vom 19. bis 21. September sorgen in Göppingen die 40. Internationale Modellbahn Ausstellung (IMA) und die 14. Märklin Tage wieder für ein Eisenbahnfest der Superlative. Die zahlreichen Besucher aus aller Welt können sich auf ein sensationelles Programm freuen.

Am Bahnhof wird unter anderem die größte betriebsfähige Dampflok Europas, die 241-A-65, erwartet. Außerdem gilt es, gleich zwei Jubiläen zu feiern: 175 Jahre Geislinger Steige und 100 Jahre Baureihe 01. Standesgemäß kommt dazu ein Zug mit zwei verschiedenen 01ern in die Stauferstadt, der am Wochenende in Richtung Geislinger Steige und wieder zurück fährt. Bereits am Freitag, 19. September, ist um 14 Uhr an Gleis 5 eine Überraschung geplant. Bei Leonhard Weiss können Besucher imposante Gleisbaumaschinen aus der Nähe betrachten, für die Fahrt vom Bahnhof steht ein Schienenbus bereit. Das Zentrum der Modellbahnwelt befindet sich wieder im Stauferpark. Mehr als 100 Aussteller präsentieren sich auf der Modellbahnmesse. Tolle Anlagen und Aktivitäten für Kinder erfreuen Groß und Klein. Natürlich sind auch Märklin, Trix und LGB mit einem Stand dabei.

Die EWS Arena ist wieder die Heimat der Gartenbahner. Neu hinzu kommen die Spur-Z-Community und die Märklin Spur 1. Daneben präsentieren sich Vereine in einem eigenen Zelt. Wer sich in der Produktion von Märklin umsehen möchte, ist Freitag und Samstag im Stammwerk richtig. Gegen Gebühr besteht am Ende des Rundgangs die Möglichkeit, die Firmengeschichte im Märklineum anzusehen (Besucherzahl begrenzt). Im Innenhof lockt zudem der begehrte Sonderverkauf. Das Programm wird regelmäßig aktualisiert. Sie finden es auf der Seite www.maerklin.de/ima

Appetitanreger: Die Sonderbeilage mit Eindrücken von der IMA 2023 liegt als PDF auf www.maerklin-magazin.de unter „Downloads“.

## Bahnhof Göppingen

Historische und aktuelle Lokomotiven laden zu einer einzigartigen Reise durch die Eisenbahngeschichte ein. Viele der Schienenstars können auch von innen besichtigt oder bei Führerstandsmitfahrten buchstäblich erfahren werden.

**Zu erleben:**

- Lokparade mit Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven
- Führerstandsmitfahrten/Sonderfahrten/Pendelfahrten (Aufpreis)
- NEU: Foodtrucks vor dem Bahnhofsgebäude

## Leonhard-Weiss-Areal

Ein Gleisbauer öffnet seine Tore: Bei Leonhard Weiss erlebt man faszinierende Technik aus ungewöhnlicher Perspektive. Außerdem wird eine Lok der BR 185 im attraktiven Design präsentiert.

**Zu erleben:**

- Gleisbaumaschinen hautnah
- Lange begehbare Fahrzeuggruben
- Große Modellbahnanlage
- Schienenbus-Pendelfahrten zum Bahnhof

Die Schauplätze der ...

IMA

## Märklineum

Der Besuch des Museums ist nur nach dem Märklin Werksrundgang möglich und kostet einen Aufpreis. Der Zugang ist limitiert. Im Märklin Store und im Sonderverkaufszelt gibt es Sondermodelle und daneben befindet sich der Paketservice.

**Zu erleben:**

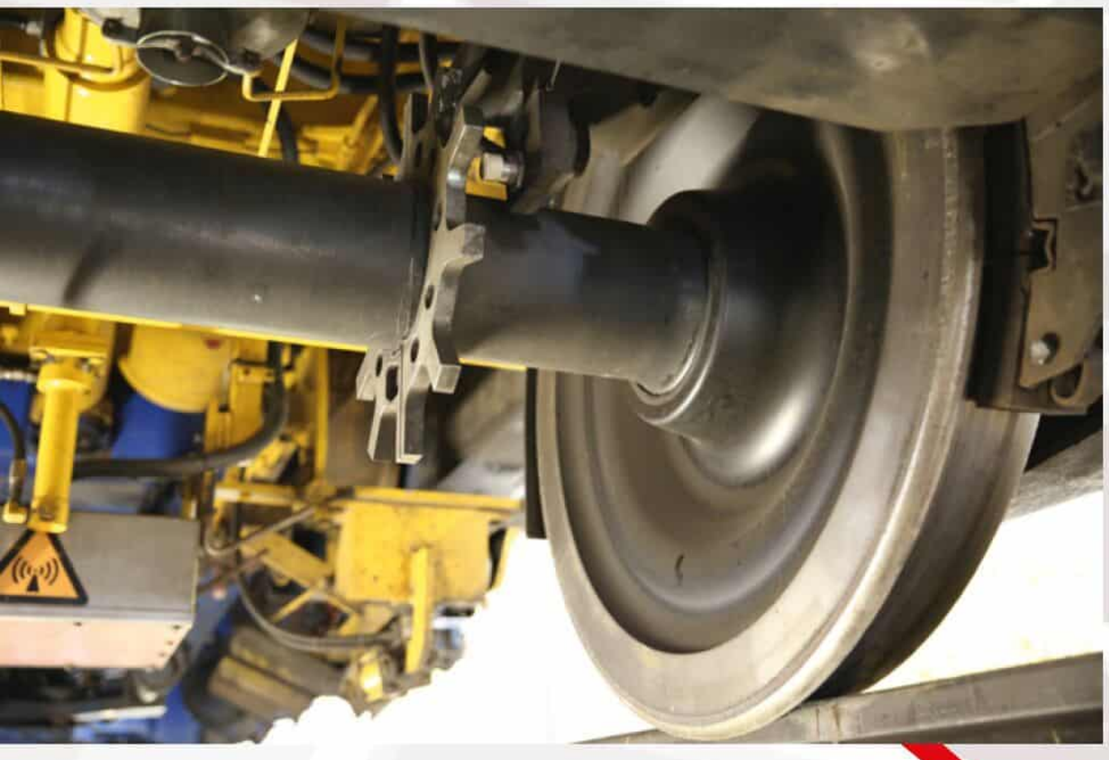
- Besichtigung des Museums (Aufpreis)
- Schauanlage und Museumslok im Hof
- Sonderverkauf/Paketservice

## Märklin Werk

Beim Rundgang durch die Produktion können Besucher live erleben, wie ein Modell entsteht. Die Märklin Mitarbeiter stehen Rede und Antwort und zeigen die Besonderheiten einzelner Etappen – vom Druckguss bis zur Lokmontage (Einlass Freitag und Samstag 9–15 Uhr).

**Zu erleben:**

- Rundgang durch verschiedene Produktionsabteilungen
- Zugang zum Märklineum (Aufpreis)



... in Göppingen

## Shuttle-Service

**8:30 bis 18:30 Uhr (Sonntag bis 17.30 Uhr)**
Von Station zu Station bringt Sie der Märklin Shuttle kostenlos zu allen Veranstaltungsorten. Der Einsatz von mehreren Bussen garantiert eine hohe Taktfrequenz mit möglichst geringen Wartezeiten.

märklin Tage
INTERNATIONALE MODELLBAHN AUSSTELLUNG
19.–21. September 2025 in Göppingen

## Stauferpark Göppingen

In der Werfthalle, im großen Zelt und auf der Freifläche präsentieren mehr als 100 Aussteller Modellbahn-Neuheiten und inspirierende Schauanlagen. Die Besucher erwartet außerdem ein buntes Programm für Kinder.

**Zu erleben:**
- Über 100 Zubehör-/Modellbahnhersteller
- Kinderfläche Märklin my world und Start up
- Fernsehsender Filstalwelle und Radio Fips (UKW 89.0)

## EWS Arena

Die EWS Arena ist die Heimat der kleinen und der großen Spurweiten. In der Halle gesellen sich zu den Gartenbahnern auch die Königsspur 1 und die kleine Spur Z. Im neuen Zelt neben der Halle zeigen Vereine ihre Modellbahnwelten.

**Zu erleben:**
- Große LGB Präsentation
- NEU: Sonderausstellung der Z-Freunde International
- NEU: Märklin Spur 1 und Vereinszelt

# Die wichtigsten Infos

## Anfahrt und Parken

**Parkleitsystem hilft – am besten per Bahn anreisen**

Wer mit dem Auto nach Göppingen kommt, kann entweder direkt am Stauferpark oder an der EWS Arena sein Fahrzeug abstellen – oder sich am Parkleitsystem der Stadt orientieren. Die Anzeiger am Straßenrand helfen, einen freien Platz in einem der Parkhäuser in der Innenstadt sowie in Bahnhofsnähe zu finden. Wer lieber mit der Bahn fahren möchte: In der Regel alle 45 Minuten halten Regionalbahnen aus Stuttgart und Ulm in Göppingen. Eine besonders stilvolle Form der Anreise bietet sich mit einem der Sonderzüge mit historischen Lokomotiven, die sich auf den Weg zur IMA machen werden.

## Shuttle-Service

**Bequem und kostenlos von Station zu Station**

Stressfrei und kostenlos bringt Sie der Märklin Shuttle bequem zu allen Veranstaltungsorten. Der Einsatz von rund zwei Dutzend Bussen hilft, Wartezeiten zu minimieren. Die Fahrtroute: „Stauferpark“–„EWS Arena“–„Märklin Stammwerk/Märklineum“–„Bahnhof“–„Leonhard-Weiss-Areal“–„Stauferpark“. Busse fahren Freitag und Samstag von 8:30 bis 18:30 Uhr und Sonntag von 8:30 bis 17:30 Uhr.

## Öffnungszeiten

**Öffnungszeiten: Fr/Sa: 9–18 Uhr, So: 9–17 Uhr**
**Tickets am besten vorab online bestellen unter www.maerklin.de/ima-tickets**

Wer sein Ticket vorab online bestellt, vermeidet mögliche Wartezeiten. Hinweis: Die Ausstellung im Märklineum kostet separat Eintritt. Es gibt nur eine Tageskasse, Reservierungen und Ticketkauf vorab sind nicht möglich. Club-Mitglieder erhalten Rabatt.

## Übernachtung

**Serviceangebot: ipunkt hilft bei der Hotelsuche**

Das abwechslungsreiche Programm der IMA/Märklin Tage bietet sich für einen Wochenendausflug geradezu an. Allerdings sind die Hotels vor Ort in der Regel schnell ausgebucht. Unterstützung bieten die Mitarbeiter des ipunkt Göppingen (Tel. 0 71 61/6 50 44 44), die Besuchern mit Rat und Tat zur Seite stehen und auch Unterkünfte im Umland kennen.

## Paketservice

**Einkäufe nach Hause liefern lassen**

Märklin Produkte einkaufen und nicht tragen müssen.
Der Märklin Service vor dem Märklineum machts möglich.
Sie shoppen in Ruhe – mit DHL liefern wir Ihre Einkäufe bequem zu Ihnen nach Hause.
Konditionen pro Paket: 5 Euro innerhalb Deutschlands, 13 Euro international.

## IMA Aktuell

**Alle Informationen im Netz www.maerklin.de/ima**

Auch wenn schon viele Highlights feststehen: Noch wird mit Hochdruck am Programm der 14. Märklin Tage und der 40. IMA gearbeitet. Damit Sie immer über den Stand der Dinge informiert sind, finden Sie auf der regelmäßig aktualisierten Internetseite www.maerklin.de/ima alle wichtigen Informationen rund um das Großereignis.

Tickets vorab kaufen und alle aktuellen Infos unter **www.maerklin.de/ima**

# Was bietet Märklin

## Märklin Werk

**Rundgang durch die Produktion:**

Blick hinter die Kulissen der Modellbahn-Herstellung (Einlass Fr + Sa, 9–15 Uhr).
Einblicke in die Endmontage.
Bewirtung mit Sitzmöglichkeiten im Hof.

## Stauferpark

**Bunte Modellbahnwelt:**

Märklin Stand mit Lokmontage und vielen Modellneuheiten. Clubstand für Clubmitglieder. Sonderwagen-Verkaufszelt. Stand von Märklin Engineering. Märklin-Händler-Initiative mit MHI Regio. Vielseitiges Kinderprogramm.

## Märklineum

**Mehr als 160 Jahre Märklin Geschichte:**

Museumsbesichtigung und H0-Schauanlage gegen Aufpreis. Kostenlos: Ausstellung „40 Jahre Museumswagen“, Märklin Store, Sonderverkaufszelt, Museumslok und LGB Schauanlage im Hof. Der Paketservice liefert Einkäufe nach Hause.

## Die Sonderwagen

### Märklin Tage/IMA-Sonderwagen

HO 1 N Z

Zum Event des Jahres bieten Märklin und Trix wieder besondere Modelle an: In den Spurweiten H0 und Z ist dies ein zweiachsiger Bierkühlwagen des Bayerischen Eisenbahnmuseums Nördlingen in historischer Gestaltung als Privatwagen der Pschorr-Bräu AG in München, wie er im Original während der IMA auch in Göppingen zu sehen ist. Mit Gleichstromradsatz auch für Trix H0 (Ep. VI). Minitrix Freunde erwartet ein Einheits-Abteilwagen der Bauart BA 563/Cd 21b der DB in Ozeanblau/Elfenbein (Ep. IV).

Art. 48225

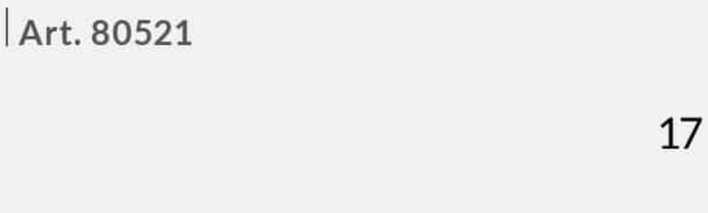
Art. 80924

Art. 18025

### Sonderwagen „Werksbesichtigung“

H0 1

Als Sonderwagen zur Märklin Werksbesichtigung gibt es einen zweiachsigen offenen Schüttgutwagen Bauart Fcs 081 in der Grundfarbgebung Weißalu, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB) im Betriebszustand um 1985. Bei dem Wagen lassen sich die seitlichen Klappen öffnen. Bühnengeländer und Aufstiegsleiter sind aus Metall. Das Modell kommt in einer Retro-Verpackung. Gleichstromradsatz E700600. Ep. V.



Art. 45525

### MHI-Sonderwagen

H0 Z

Die Märklin-Händler-Initiative hat für die IMA-Besucher zwei Sondermodelle in H0 und Z am Stand. Es handelt sich um einen Schiebewandwagen Hbbillns 305 der DB AG in fiktiver Gestaltung mit der Aufschrift „Märklin – Technik erfahren“.

Art. 48911

Art. 86118

### Z-Convention

Z

Sammler der limitierten Sonderwagen der Z-Convention erwartet ein fiktiv gestalteter 2-a Kühlwagen mit Bremserhaus. Ep. III.

Art. 80521

# Wir freuen uns auf ein …

Auhagen

www.auhagen.de
Werfthalle, W2

BAHNREISEN SUTTER

www.bahnen.info
Zelt1, C30

BEMO

www.bemo-modellbahn.de
Werfthalle, W13

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

www.brawa.de
Werfthalle, W7

FALLER CREATE

www.faller-create.de
Werfthalle, W1

GeraMond

www.media.verlagshaus.de
Zelt1, B27

GK Glaskasten
Modellbahnvitrinen

www.glaskasten.de
Werfthalle, W19

intermodellbau

www.intermodellbau.de
Werfthalle, W5

LUX-Modellbau

www.lux-modellbau.de
Zelt1, B15

märklin

www.maerklin.de
Werfthalle, W20

mazero
Rollenprüfstände ohne Kugellager

www.mazero.de
Zelt1, B14

mhi
märklin Händler-Initiative

www.mhi.de
Werfthalle, W21

PIKO

www.piko.de
Zelt1, C34

POLA G

www.faller.de/pola-g/
Werfthalle, W1

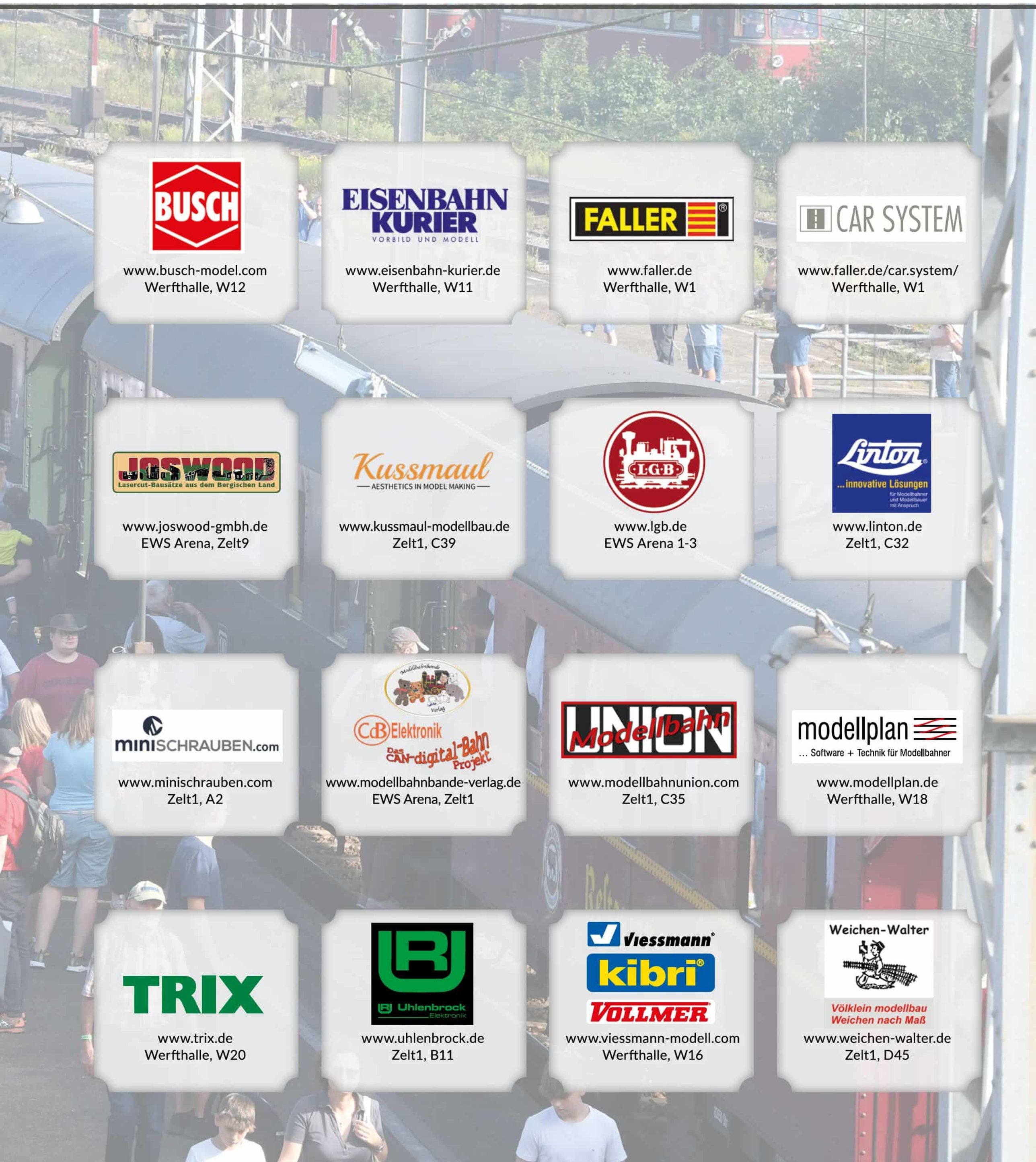
SOMMERFELDT
Oberleitungen + Stromabnehmer

www.sommerfeldt.de
Werfthalle, W17

Train Safe®
DIE MODELLBAHNVITRINE

www.train-safe.de
Zelt1, B12

# ... Wiedersehen in Göppingen



BUSCH
www.busch-model.com
Werfthalle, W12

EISENBAHN KURIER VORBILD UND MODELL
www.eisenbahn-kurier.de
Werfthalle, W11

FALLER
www.faller.de
Werfthalle, W1

CAR SYSTEM
www.faller.de/car.system/
Werfthalle, W1

JOSWOOD Lasercut-Bausätze aus dem Bergischen Land
www.joswood-gmbh.de
EWS Arena, Zelt9

Kussmaul AESTHETICS IN MODEL MAKING
www.kussmaul-modellbau.de
Zelt1, C39

LGB
www.lgb.de
EWS Arena 1-3

Linton ...innovative Lösungen für Modellbahner und Modellbauer mit Anspruch
www.linton.de
Zelt1, C32

MINISCHRAUBEN.com
www.minischrauben.com
Zelt1, A2

Modellbahnbande Verlag
CdB Elektronik Das CAN-digital-Bahn Projekt
www.modellbahnbande-verlag.de
EWS Arena, Zelt1

UNION Modellbahn
www.modellbahnunion.com
Zelt1, C35

modellplan ... Software + Technik für Modellbahner
www.modellplan.de
Werfthalle, W18

TRIX
www.trix.de
Werfthalle, W20

Uhlenbrock Elektronik
www.uhlenbrock.de
Zelt1, B11

Viessmann kibri VOLLMER
www.viessmann-modell.com
Werfthalle, W16

Weichen-Walter
Völklein modellbau
Weichen nach Maß
www.weichen-walter.de
Zelt1, D45

Atemberaubend: In elegantem Bogenfachwerk überspannt die Schlossbachgraben-Brücke die Klamm. Zu bestaunen bei der IMA/Märklin Tage 2025 auf dem Leonhard-Weiss-Areal in Göppingen.

märklin Tage
INTERNATIONALE MODELLBAHN AUSSTELLUNG
19.–21. September 2025 in Göppingen

# Erlebnis Karwendelbahn: Gebirgsmodule des MIST7

Vorbildgerechter Fahrbetrieb auf einer spektakulären Gebirgsbahn – die H0-Module der Stuttgarter Märklin Insider vom MIST7 faszinieren. Zu sehen ist die H0-Nordalpen-Transversale auf der IMA 2025 in Göppingen.

Fein gestaltetes Landschaftsbild: Eine Rotte fällt Bäume, die der Oberleitung zu nahe gekommen waren.

Schnell, aber langweilig führt die Hauptstrecke von München über Kufstein nach Innsbruck. „Landschaftlich reizvoller ist die 56 Kilometer lange Gebirgsbahn Garmisch-Partenkirchen – Innsbruck mit einer Maximalsteigung von 38 Promille. Die Karwendelbahn überwindet einen Höhenunterschied von gut 600 Metern“, begeistert sich Michael Kos für das Vorbild der über 40 Meter langen H0-Modulstrecke des Stuttgarter MIST7 (Märklin Insider-Stammtisch). Die Modulgruppe des von Michael Kos mitgegründeten Modellbahnertreffs arbeitet seit 2001 an der vorbildnahen Umsetzung. Der MIST7 feiert heuer sein 25-Jahre-Jubiläum und präsentiert seine Modulkette auf der IMA/Märklin Tage (19. bis 21. September 2025) in Göppingen auf dem Leonhard-Weiss-Areal.

„Für Ausstellungszwecke haben wir die Karwendelbahn im Höhenprofil nivelliert und in der Länge gestaucht“, erklärt Michael Kos. „Unsere Konzeption zielt ab auf charakteristische und spektakuläre Streckenbereiche, die einen hohen Wiedererkennungswert besitzen. So kommen alle auf ihre Kosten: Versierte Anlagenbauer können sich in die homogen und aufwendig nachgestaltete Landschaft vertiefen, Fahrbetriebbegeisterte begegnen den einschlägigen Lok- und Zuggattungen der Vorbildstrecke und das gesamte Publikum wird über dezente Infotafeln in die Geschichte, die einzelnen Hotspots und Sehenswürdigkeiten der ersten elektrischen Vollbahn der Nordalpen eingeführt.“

Zwei Wendemodule bilden die Endpunkte der mit Oberleitung ausgestatteten eingleisigen Gebirgsbahn. Eine Kehrschleife mit Gleisharfe als Schattenbahnhof steht für Innsbruck, ein von einem Gebirgsbach durchzogene Wende für Garmisch. Letzteres hat dem MIST7-Mitgründer Uwe Grass keine Ruhe gelassen: Über eine Abfahrt erreichen E- und Diesellokseinen Bw Garmisch. „An einen neunständigen Lokschuppen >>

Wende Innsbruck: Die MIST7-Sprecher Guido Wettemann (links) und Mark Kaipl steuern den Bahnhof.

Kehrschleife Garmisch: am Regler der MIST7-Mitgründer Uwe Grass (links) und Hanno Brünninghaus (MIST4).

Michael Kos: Der MIST7-Mitgründer übergibt per Telefon einen Zug.

Eingleisige Strecke: Ausweichen sichern den Verkehr in beide Richtungen.

Die Universal-E-Lok 1016 038-0 der ÖBB passiert den österreichischen Bahnhof Gießenbach. Er liegt in Grenznähe zu Bayern auf 1.050 Metern Höhe. Alle Gebäude auf den MIST7-Modulen sind Unikate.

Bahnhof Leithen: Auf der Karwendel- respektive Mittenwaldbahn verkehrte auch der „Gläserne Zug“ der DB.

TEE in Richtung Garmisch: der DB-Dieseltriebzug Bauart VT 11.5.

Regionalexpress bei Kaltenbrunn: die verkehrsrote 111 095-6 der DB AG mit Nahverkehrswagen.

Klassiker im schweren Güterzugdienst: das ÖBB-Krokodil 1020 024-4.

schließt sich ein hochgebautes Maschinenhaus an. Hier werden für die Instandhaltung Transformatoren und Motoren von E-Loks nach oben abgehoben“, erläutert Uwe Grass, der über der Drehscheibe eine kunstvolle Spinne mit Oberleitungsdrähten geflochten hat.

Im Streckenverlauf begegnen den Besuchern bekannte Namen wie Kaltenbrunn oder Leithen sowie spektakuläre Abschnitte wie die Ausweichen bei der Martinswand oder die Schlossbachgraben-Brücke. Die im Vorbild 66 Meter hohe Bogenfachwerk-Brücke ist die höchste Brücke der Karwendelbahn. Aber nicht nur Markantes gefällt dem Auge: Die „Unterwegs“-Module sind abwechslungsreich gestaltet mit Bahnhöfen, Haltepunkten, Tunneln, Brücken und Viadukten.

„Typischerweise bestehen Bahnhöfe aus drei Modulen à 1,20 Meter Länge“, geht MIST7-Sprecher Mark Kaipl ins Detail. „Die gesamte Strecke ist klassisch in Abschnitte unterteilt, für die jeweils ein Fahrdienstleiter die Verantwortung übernimmt. Die Züge werden per Telefon übergeben.“ Dies sei, so fügt MIST7-Co-Sprecher Guido Wettemann an, keine Reminiszenz an alte Zeiten: „Wir unterhalten ja gern interessierte Modellbahner, Landschaftsbauer und Familien

Text: rr; Fotos: Claus Dick, Kötzle, MIST7, rr

Endpunkt Bw Garmisch: Die Einfahrt zum neunständigen Lokschuppen von Uwe Grass führt über eine Drehscheibe mit Oberleitungs-Spinne. Links das erhöhte Maschinenhaus zur Instandhaltung von E-Loks.

mit Kindern, doch wir wollen auch unsere Freude am vorbildgerechten Zugbetrieb ausleben. An einer CS3 plus als Hauptgerät werden Triebfahrzeuge angemeldet, zudem sind mit dieser Zentrale sechs weitere CS3 plus sternförmig als Bedienstellen verbunden, wo der Fahrdienstleiter Züge, Weichen und Signale steuert."

Die Module seien überwiegend in Privatbesitz, berichtet Michael Kos. „Dazu gibt es Gemeinschaftswerke wie den Bahnhof Kaltenbrunn oder die Schlossbachgraben-Brücke." Die eingesetzten Loks wie die ÖBB-Serien 1020 und 1016 oder DB-Fahrzeuge wie der VT 11.5, der „Gläserne Zug" oder die 111er sind Privateigentum. „Jeder freut sich, wenn er seine Loks und Wagen auf die lange Karwendelbahn schickt."

## Die Fahrdienstleiter des MIST7

Ein Drittel der 35 MIST7-Mitglieder betreibt als Modulgruppe die Karwendelbahn in 1:87.

MIST7

Der Märklin Insider-Stammtisch 7 (MIST7) ist seit 2000 als Treffpunkt für Modellbahner im mittleren Neckarraum etabliert. Die Stuttgarter sind einer der ersten gegründeten Märklin Stammtische – die technikaffinen Modellbahner haben von Beginn an für die wachsende Community mit Handbuch, Modulnormen und Events (Long Train Event, MegaMIST) vorgedacht. Die drei Gründer Uwe Grass, Mark Kaipl und Michael Kos sind noch heute Aktivposten im Stammtisch mit seinen gut 35 Mitgliedern.

Einmal im Monat trifft sich der MIST7 in Stuttgart-Vaihingen, Besucher melden sich über das Kontaktformular auf der Homepage www.mist7.de an. Vorträge über Vorbild und Modell, Fahrbetrieb sowie gepflegte Modellbahner- und Landschaftsbauergespräche füllen den Abend. Der MIST7 steht in engem Kontakt mit anderen Stammtischen wie dem MIST1 Berlin oder dem Hanseatischen Märklinisten Stammtisch (Liste der Märklin Stammtische siehe www.maerklin.de unter „Club").

Die Öffentlichkeitsarbeit hat die Modulgruppe des MIST7 übernommen, die bei Ausstellungen von weiteren Mitgliedern unterstützt wird. Die „Moduleros" bauen an der anspruchsvollen H0-Anlage, die sich am realen Vorbild der Karwendelbahn orientiert. Die Auftritte bei Ausstellungen wecken das Modellbahn-Interesse – bei Erwachsenen ebenso wie bei Kindern und Jugendlichen.

„Stimmt, den gab es ja auch …“ – die Ausstellung „40 Jahre Märklin H0-Museumswagen“ nimmt die Besucher mit auf eine Zeitreise.

# Sammelstücke aus dem Museum

Vor 40 Jahren konnten Modellbahnfans zum ersten Mal einen eigens gestalteten Wagen exklusiv im Märklin Museum kaufen. Die besonderen Stücke erfreuen sich längst großer Beliebtheit.

Die Party des Jahres 1984 stieg in Göppingen: Märklin beging sein 125-jähriges Firmenjubiläum und präsentierte sich bei zahlreichen Events in Feierlaune. Zum Abschluss sollte noch ein Erinnerungsstück entstehen. Die Wahl fiel auf eine historische Werbegrafik von Märklin, die Anfang 1985 auf das H0-Modell eines gedeckten Güterwagens mit Bremserhaus der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen gedruckt wurde.

Um dem Ganzen eine besondere Note zu geben, verkaufte man das Souvenir exklusiv im Märklin Museum. Eigentlich sollte es bei diesem einmaligen Modell bleiben. Doch nach reiflicher Überlegung entschied sich die Geschäftsführung dafür, auch im Folgejahr einen Museumswagen anzubieten – aus heutiger Sicht ein echter Glücksfall.

Denn über die Jahre hinweg haben sich die Märklin Museumswagen zu beliebten Sammlerstücken für viele Modellbahnfreunde entwickelt. Jedes Jahr im Dezember wird mit Spannung erwartet, welcher Güterwagen mit welchem Aufdruck es diesmal sein wird. Das Erfolgsrezept war rasch gefunden: Beliebte Modelle aus dem Güterwagen-Sortiment zieren neben historischen Märklin Motiven meist Firmenlogos und Werbegrafiken bekannter Unternehmen aus der Region, mit denen sich Märklin verbunden fühlt. Und davon gibt es so einige: Weltunternehmen

Neben den Modellschönheiten in den Spurweiten Z und H0 sind auch die Fahrzeuge und Zugaben aus den Sets zu sehen.

wie Mercedes-Benz sind darunter – eine Abbildung der berühmten „Silberpfeil"-Rennwagen aus den 1930er-Jahren schmückte den Museumswagen von 1986. Auch der international tätige Pressenhersteller Schuler, der seine Heimat bei Märklin „um die Ecke" hat, präsentierte sich 2001 auf einem außergewöhnlichen Museumswagen. In anderen Jahren waren es die Sektkellerei Kessler, Porsche, Stihl, Carl Zeiss, WMF, Hengstenberg oder die Göppinger Firma Carl Gentner mit ihrer bekannten Schuhcrememarke Nigrin.

Die Liste liest sich wie ein „Who's who" der lokalen Wirtschaft. Insbesondere Göppinger Firmen wie die „Württembergische Samen-Zentrale Goeppingen" (2005), der Weinhändler August Pflüger (1991), Mink Bürsten (2012) oder die Göppinger Stadtwerke (2022) standen sehr gern Pate für einen Wagen. Aktuell ist es das ortsansässige Gleisbauunternehmen Leonhard Weiss, das bereits zum zweiten Mal (nach dem Jahr 2000) auf einem Museumswagen zu finden ist.

Vom wachsenden Erfolg beflügelt, gab Märklin seinen Modellen gern noch einen Begleiter mit auf den Weg. Da die meisten der Partnerunternehmen eigene Fahrzeuge mit passendem Werbeaufdruck in ihrem Fuhrpark hatten, bot sich diese Ergänzung quasi an. Und weil sich auch die Anhänger der kleinen Märklin Spurweite einen eigenen Museumswagen wünschten, kamen ab 1987 auch Museumswagen in Spur Z hinzu – meist gut verpackt in einer eigens gestalteten Blechdose. Spur 1 (1988) und Minitrix/Trix H0 (1997) folgten.

Im Jahr 2003 erfreute mit der BR 80 der DRG im Fotografieranstrich sogar eine eigene Museumslokomotive die Sammler. Und auch die Freunde der LGB Gartenbahn kamen in Sachen Museumswagen nicht zu kurz: Preßnitztalbahn, Öchsle-Museumsbahn, Pinzgauer Lokalbahn, Museumsbahn MTV – hier waren es zuletzt Bahnvereine, die für interessante Motive auf den Sonderwagen sorgten, die dann in ähnlicher Form auch im Original über die Gleise rollen. >>

märklin Tage
INTERNATIONALE MODELLBAHN AUSSTELLUNG
19.–21. September 2025 in Göppingen

## 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, Bistro) 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 unter www.maerklineum.de

Mehrmals täglich (Di. – Fr.) 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.

# Eine Auswahl der schönsten Museumswagen

Mit ihm fing 1985 alles an: Den Kühlwagen mit Bremserhaus ziert ein Märklin Werbeaufdruck.

Stoff, aus dem Modellträume sind: 1993 kam in Spur 1 ein Niederbordwagen mit echter Stoffplane vorgefahren.

Die Schlepptenderlok BR C „Schöne Württembergerin“ war auf dem Museumswagen von 1988 zu sehen.

Die Spedition Wackler war 1993 Namenspate. Zum H0-Modell gesellten sich Lkw und ein Z-Wagen.

Ein Traum in Rot: Auch der Museumswagen von 1989 ist ein Kühlwagen mit Bremserhaus und Märklin Aufdruck.

1990 war dann eine historische Märklin Reklame auf einem Güterwagen Ommk zu bewundern.

Hochglanz für Schuhe: Im Jahr 1995 warben Kesselwagen und Lkw für Nigrin-Paste.

Drei hölzerne Weinfässer der Ebersbacher Firma „Fr. Kauffmann“ fährt der Museumswagen von 1997 zum Weinhändler.

Für Kaffeegenuss machte 1998 der Colonialwarenhändler J. Gaiser auf einem Güterwagen der DRG Reklame.

Eine Friktionspresse auf einem Transportgestell zeigte 2001 das Können von Schuler.

Auch die Württembergische Landessparkasse hat eine Zweigstelle in Göppingen – beworben auf dem Wagen von 1999.

In Sektlaune zeigten sich Lkw und Bahnwagen der Kellerei Kessler 2002.

Im Jahr 2003 gab es mit der BR 80 im Fotografier-Anstrich sogar eine eigene Museumslok.

Auch in der kleinen Spur Z kam der Museumswagen 2004 recht spritzig daher.

Ein Schwerlastwagen mit „David" war 2007 das Motiv der Kunstgießerei Strassacker.

Material für die Montage von Oberleitungen brachte 2017 der Sommerfeldt-Wagen.

2009 sorgte natürlich das Märklin Firmenjubiläum für das passende Motiv.

Die Lederfabrik der Gebrüder Bader warb 2011 auf einem gedeckten Güterwagen.

Im Jahr 2018 gab es die „Wibele" der Confiserie Bosch gleich im Silowagen.

Auto trifft Modellbahn: Der Porsche 356 war 2019 der Star der Museumswagen.

Stihl Motorsägen präsentierten sich 2023 in vielfältiger Gestalt.

2024 waren es die optischen Geräte von Carl Zeiss aus Oberkochen.

Freunde der Spur 1 finden „ihre“ Schätze in einer eigenen Vitrine.

## Die aktuellen Museumswagen

HO Art. 48125

### Museumswagen Spur H0 2025

Der vierachsige Drehschieber-Seitenentladewagen Bauart Facns 133 der DB AG trägt am Aufbau eine Werbeaufschrift zum 125-jährigen Jubiläum der Firma Leonhard Weiss (Ep. VI).

### Museumswagen Trix H0 2025

HO Trix Art. 24725

Der zweiachsige Trix Museumswagen Bauart Fcs 092 und der vierachsige Märklin Museumswagen Facns 133 können zu einem Bauzug kombiniert werden (mit Tauschradsätzen).

Z Art. 80036

### Museumswagen Spur Z 2025

In Spur Z trägt ein zweiachsiger Drehschieber-Seitenentladewagen Bauart Fcs der DB AG am Oberkasten ebenfalls einen Werbeaufdruck zum Jubiläum von Leonhard Weiss (Ep. VI).

N Trix Art. 18225

### Museumswagen Minitrix 2025

Der Selbstentladewagen Bauart Fcs 092 als Privatwagen der Firma Leonhard Weiss kommt wie die anderen Museumswagen in einer sehr filigranen Ausführung mit vielen Ansetzteilen.

### Museumswagen Spur 1 2025

1 Art. 58003

Auch in Spur 1 ist das Vorbild des Museumswagens ein Drehschieber-Seitenentladewagen Fcs 092 mit schwarzem Fahrgestell und goldgelbem Aufbau im Betriebszustand von 2024.

### LGB Museumswagen 2025 „Preßnitztalbahn“

LGB Art. 41025

Der Buffetwagen mit Jubiläumsbeschriftung verkehrt 2025 auch im Original regelmäßig auf der Preßnitztalbahn und erinnert an „25 Jahre Jöhstadt – Steinbach“.

> Die Museumswagen werden stets in einem aufwendig gestalteten Schaubereich präsentiert.

v Kleiner Spaß in Dosen: Auch die Verpackung der Spur-Z-Wagen zieren passende Motive.

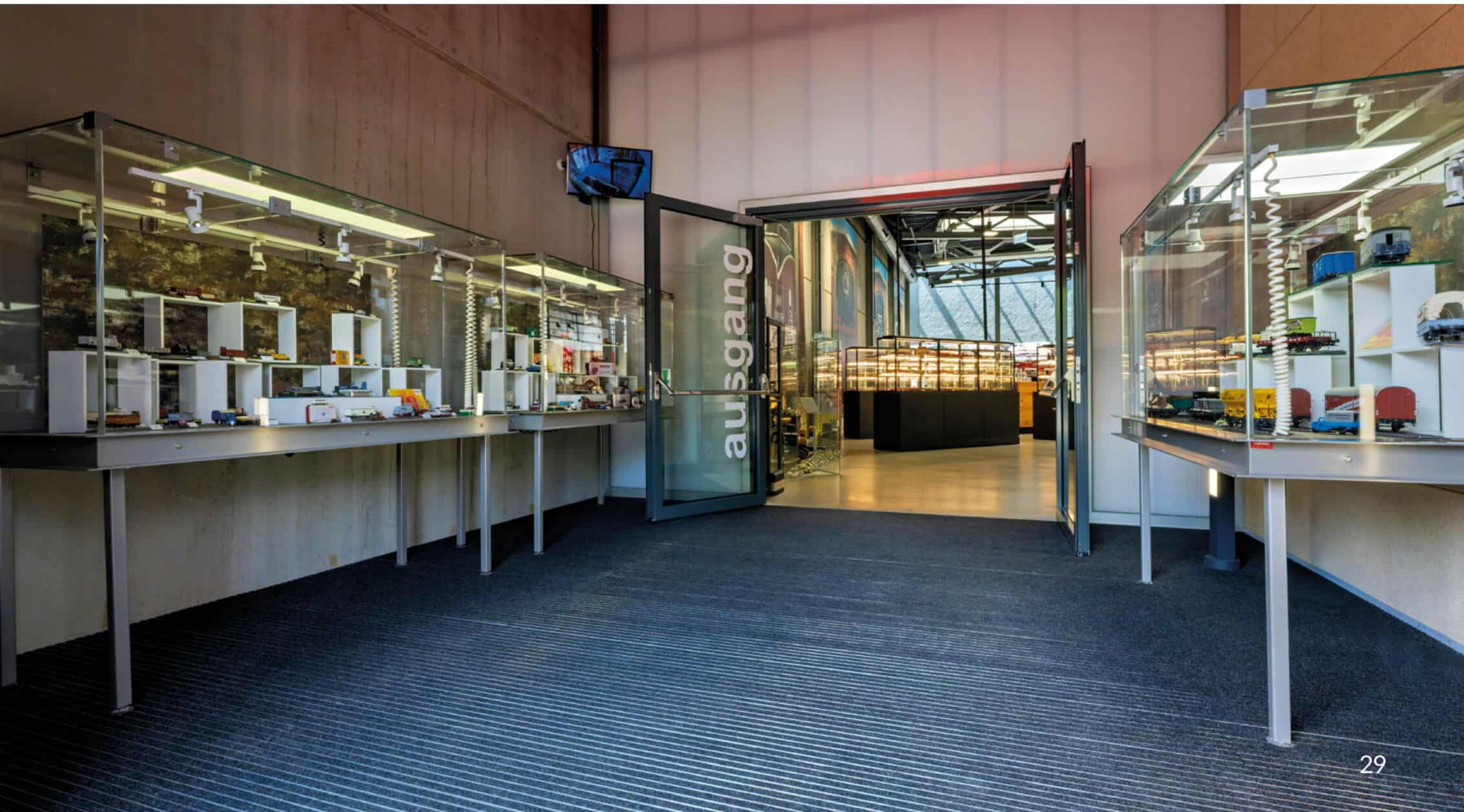
Die Präsentation der Museumswagen hat sich längst zu einem exklusiven Event gemausert. Jedes Jahr im Dezember lässt es sich Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle nicht nehmen, gemeinsam mit Vertretern der Partnerunternehmen das Geheimnis der „Neuen“ zu lüften. Auf der Gästeliste steht dabei manch bekannter Name. Schließlich sind auch erfolgreiche Unternehmer wie zum Beispiel Hans-Peter Stihl Mitglied der großen Märklin Familie.

Im Anschluss an die Veranstaltung werden die Museumswagen dann das ganze Jahr über in einem schön gestalteten Displaybereich neben dem Eingang präsentiert. Sammler kennen längst den Weg dorthin. Die Märklin Museumswagen haben eine große Fangemeinde.

Ihr 40. Geburtstag ist ein schöner Grund, sich die bunte Vielfalt dieser besonderen Modelle noch einmal vor Augen zu führen. Eine liebevoll gestaltete Ausstellung im Eingangsbereich des Märklineums zeigt derzeit die Wagen und ihre (meist automobile) Begleitung. So manche Besonderheit ist dabei, wie etwa der Museumswagen der Süßener Kunstgießerei Strassacker von 2007, den ein Bronze-Modell des „David“ von Michelangelo ziert. Genau hinschauen lohnt sich also. Da sich die Ausstellung im Durchgang zum Märklin Shop befindet, ist sie auch während der Märklin Tage und der IMA kostenlos zu sehen. ⇲

Text: sb; Fotos: Kötzle, Märklin

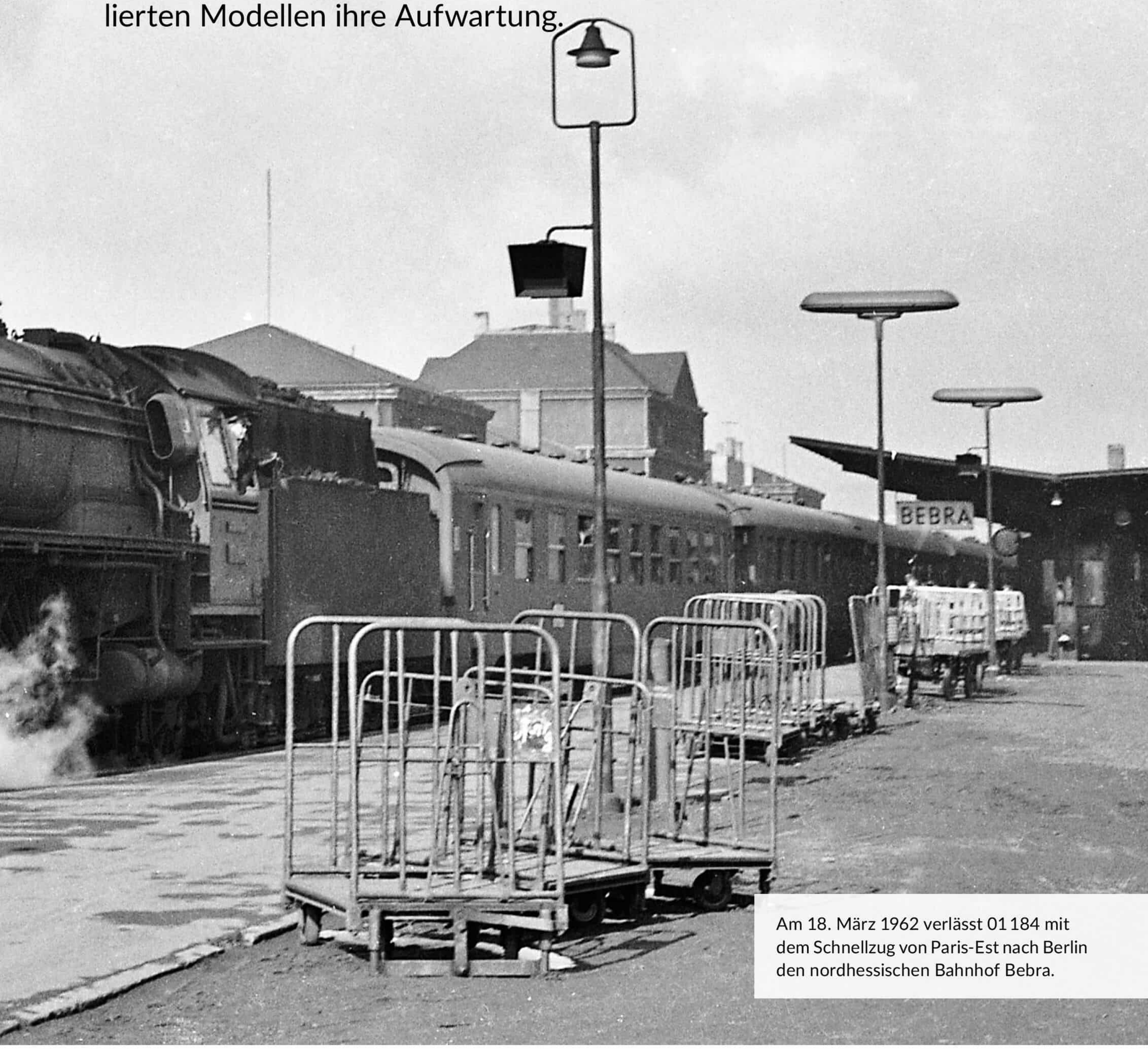
Die Ausstellung 40 Jahre Museumswagen ist im Eingangsbereich zum Märklin Store zu bewundern.



POST
01 184

# BR 01: Die Vielfältige feiert Jubiläum

Mit der Baureihe 01 rollte vor 100 Jahren die erste der berühmten „Einheitslokomotiven“ über deutsche Bahngleise. Zu ihrem runden Geburtstag machen ihr Märklin und Trix mit hochdetaillierten Modellen ihre Aufwartung.




Am 18. März 1962 verlässt 01 184 mit dem Schnellzug von Paris-Est nach Berlin den nordhessischen Bahnhof Bebra.

Am 27. April 2025 fährt 01 066 mit einem Pendelzug vom Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen nach Bochum Hauptbahnhof.

Das bewegte Leben der Baureihe 01 begann mit Streit. Nach dem Ersten Weltkrieg war den Eisenbahnern in Deutschland eigentlich nur eines klar: Der Typenwirrwarr der alten Länderbahnen musste ein Ende haben. Die neue Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) brauchte dringend Lokomotiven mit austauschbaren Bauteilen nach einheitlichen Konstruktionsnormen, um wirtschaftlicher arbeiten zu können. Doch wie genau sollten diese aussehen?

Die Auseinandersetzung darüber wurde insbesondere bei den geplanten Lokomotiven für den schweren Schnellzugdienst erbittert geführt. Die süddeutschen Länderbahnen hatten mit Vierzylinder-Verbundtriebwerken etwa in der badischen IV h oder der bayerischen S 3/6 gute Erfahrungen gemacht. In Preußen setzte man dagegen auf Zweizylinder-Triebwerke und hegte große Zweifel an der Wirtschaftlichkeit der anspruchsvollen und wartungsintensiven Vierzylinderloks.

In den Sitzungen des 1921 gegründeten „Engeren Auschusses für Lokomotiven zur Vereinheitlichung der Lokomotiven“ (kurz Lokausschuss) standen sich beide Seiten unversöhnlich gegenüber. Dabei ging es nicht nur um bloße Rechthaberei zwischen Bayern und Preußen, sondern auch um wirtschaftliche Interessen: Der Lokhersteller Maffei aus München hatte sich im Bau von Vierzylinderloks über Jahre hinweg große Expertise erworben, während Konkurrenten wie Borsig in Berlin mit anderen Antrieben punkten konnten.

Eine Personalentscheidung des Reichsverkehrsministeriums brachte Bewegung in die Sache. Der Berliner Richard Paul Wagner wurde im September 1923 als Bauart-Dezernent in den Lokausschuss berufen. Er lehnte das Vierzylinder-Verbundtriebwerk rundweg ab und machte dies auch sehr deutlich. Auf sein Drängen hin beschloss der Lokausschuss, Prototypen beider Antriebssysteme zu bauen und sie bei der Lokomotiv-Versuchsabteilung Grunewald (LVA) ausgiebig testen zu lassen. Die wirtschaftlichere Gattung sollte dann in Serie gehen.

Mit der Entwicklung wurde das Vereinheitlichungsbüro (VB) der Deutschen Lokomotivindustrie in Berlin beauftragt. Am VB waren alle Hersteller des Landes beteiligt, die nun ihre besten Leute nach Berlin schickten. Ihre Aufgabe war gewaltig: Die neuen Maschinen sollten eine der „Muttertypen“ für das geplante „Einheitslokprogramm“ werden, hieß es in den Vorgaben des Reichsverkehrsministeriums. Damit wurden die nun offiziell BR 01 (Zweizylinder-Triebwerk) und BR 02 (Vierzylinder-Triebwerk) genannten Entwürfe quasi zu den Urahnen der Einheitsloks. Und noch etwas war bei ihnen neu: Mit ihrer Entwicklung zusammen fiel der Grundsatzbeschluss, künftig alle Maschinen der DRG in Schwarz/Rot zu lackieren. Auch hier sollten sie also die Ersten sein.

Borsig und AEG lieferten 1925 und 1926 die ersten zehn Erprobungsmuster der Baureihe 01 aus. Von Henschel und Maffei kamen ihre ansonsten baugleichen Schwestern

## Die Highlights der 01 184

- Lokomotive zum Jubiläum „100 Jahre Einheits-Dampflokomotive Baureihe 01“.
- Detaillierte Ausführung weitgehend aus Metall.
- Feuerbüchsenflackern digital schaltbar.
- [redacted] und umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.
- Passende Dampflok zum Schnellzugwagen-Set mit neu konstruiertem Post- und Gepäckwagen PwPost4ü-28 (Art. 42490/Trix Art. 23650).

# Dampflokomotive Baureihe 01

**Vorbild:** Schnellzug-Dampflokomotive Baureihe 01 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG), mit Kohlen-Schlepptender 2'2'T34. Wagner-Windleitbleche und Rauchkammer mit Zentralverschluss. Lok-Betriebsnummer 01 184. Betriebszustand um 1936. Epoche II.

**Modell:** Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Licht- und Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Feuerbüchsenflackern digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Kolbenstangenschutzrohre und Bremsschläuche liegen bei. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Länge über Puffer 27,5 cm. Passendes Schnellzugwagen-Set im Märklin H0-Sortiment unter Art. 42490 (bei Trix unter Trix Art. 23650).

H0 Art. 39003
H0 Trix Art. 25001

mit dem Vierzylindertriebwerk der BR 02. Die Tests ergaben zunächst leichte Vorteile für die 02er bei der Leistungsfähigkeit. Doch die 01er brauchten weniger Kohle und waren in der Unterhaltung billiger. So beschloss die DRG, nur noch die Baureihe 01 zu beschaffen.

Bis 1938 wurde in fünf Serien 231 dieser imposanten Maschinen gebaut. Die 23.940 Millimeter über Puffer langen Schlepptender-Lokomotiven hatten die Achsfolge 2'C 1', einen stabilen Barrenrahmen, waren für eine Höchstgeschwindigkeit von zunächst 120 Kilometern pro Stunde zugelassen und boten eine Leistung von 2.240 PS. Nachdem man die Laufräder im vorderen Drehgestell von 80 auf 100 Zentimeter Durchmesser vergrößert und die Bremsen verbessert hatte, konnten die Maschinen sogar eine Höchstgeschwindigkeit von 130 Kilometern pro Stunde erreichen. Ihr Markenzeichen waren die mächtigen Kuppelräder mit ihrem Durchmesser von zwei Metern.

Unter den vielen Tausend Lokomotiven, die bei der DRG ihren Dienst verrichteten, waren die wenigen Maschinen der Baureihe 01 zahlenmäßig zwar unbedeutend. Dennoch wurden sie über viele Jahre hinweg zu so etwas wie dem Gesicht des schweren Schnellzugdienstes. Von den Bahnbetriebswerken Erfurt, Hamm, Hof, Hannover, Offenburg, Kassel und Frankfurt/Main aus verbanden sie die Metropolen. Ihre aufgeräumte Erscheinung stand für komfortables Reisen und technischen Fortschritt. Eine 01er unter Volldampf, mit einem langen Zug über eine majestätische Brücke ziehend, ist auf diversen Bahnbildern jener Zeit zu sehen.

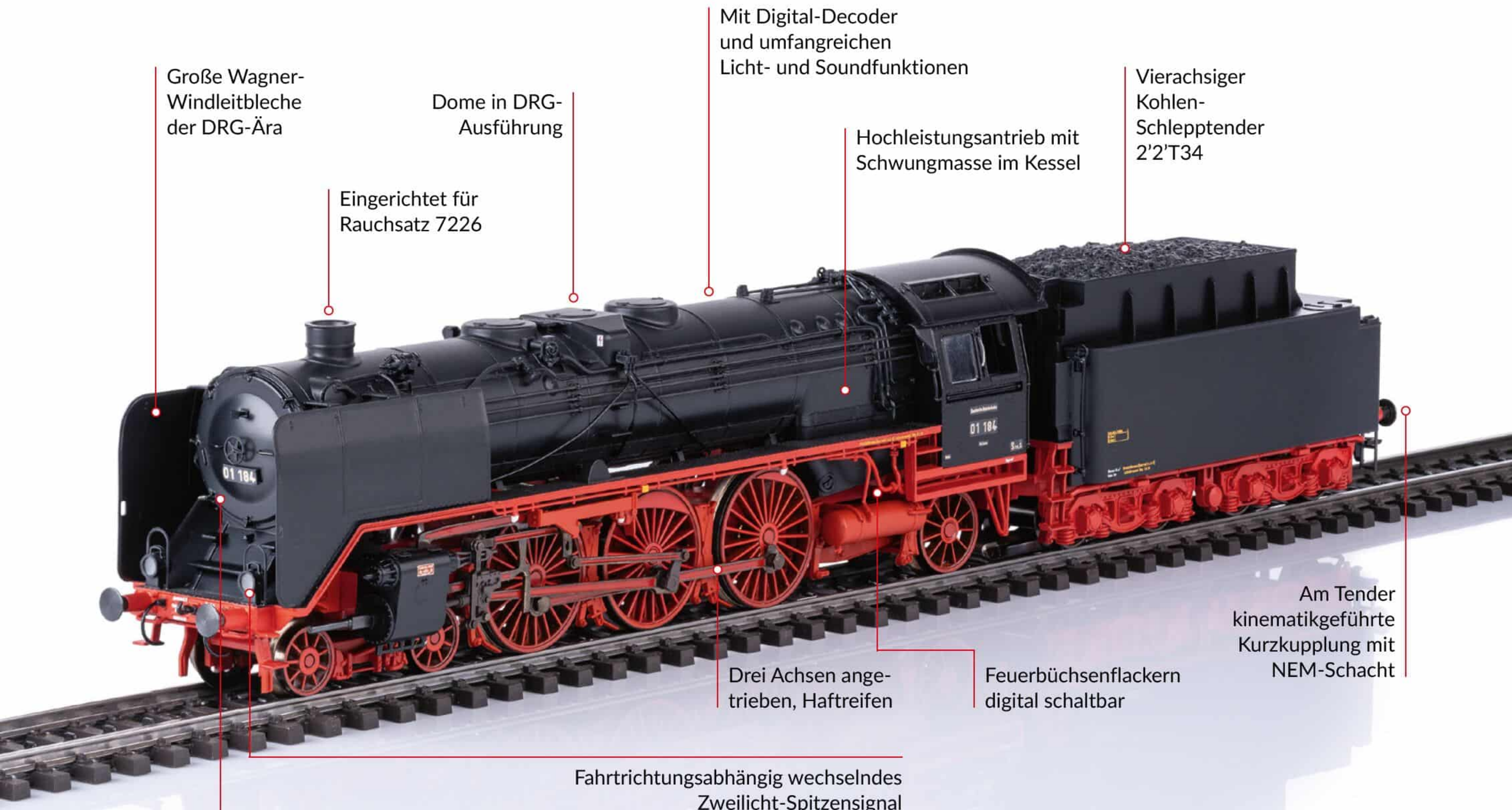
## Überzeugende Leistung

Zu Beginn mussten ihr die Ingenieure noch einige „Kinderkrankheiten" austreiben, etwa ein lästiges Schleudern beim Anfahren. Ein kleinerer Zylinderdurchmesser löste dieses Problem. Auch neigte die Lokomotive bei höheren Geschwindigkeiten zu Zuckungen, was später zum Bau der laufruhigen Dreizylinder-Schnellläufer der Bauart 01.10 führte. Doch Zugkraft und Leistung der BR 01 überzeugten und die Loks machten ihre Sache alles in allem sehr gut. So gut, dass die Reichsbahn ab 1937 auch die zehn Maschinen der BR 02 in Meiningen zu Zweizylinderloks umbaute.

Als die Katastrophe des Zweiten Weltkrieges zu Ende war, fanden sich noch 171 Loks der Baureihe in den westlichen Besatzungszonen, insgesamt 70 blieben in den Bahnhöfen der sowjetischen Zone. Die Deutsche Bundesbahn (DB) machte sich bald daran, ihren schon etwas in die Jahre gekommenen Bestand zu modernisieren. 1950/1951 bekamen einige 01er neue Kessel >>

Wo immer eine 01er auftaucht, genießt sie das Interesse von Groß und Klein.

Text: sb; Fotos: Claus Dick, Joachim Schmidt/Eisenbahnstiftung, Märklin, Karl Wyrsch/Slg. D. Ammann




und Henschel-Mischvorwärmer. Weitere 50 Maschinen erhielten ab 1957 geschweißte Hochleistungskessel. Außerdem wurde die alten „Wagner"-Windleitbleche durch die kleineren „Witte"-Bleche ersetzt. Bei vielen Loks wurden zudem die Frontschürzen verändert, Luft- und Speisepumpe wurden versetzt.

Von den Altbauloks unterschieden sich die Umbauten durch einen niederen Schornstein und den fehlenden Speisedom. Sie wirkten außerdem aufgrund verschiedener Umbauten am Rahmen und am Zylinderblock deutlich wuchtiger.

Auch bei der Reichsbahn der DDR bildete die Baureihe noch lange das Rückgrat im schweren Schnellzugdienst. Ihre Heimat-Dienststellen wurden Erfurt, Dresden, Magdeburg und Wittenberge. Von 1962 an bekam etwa die Hälfte des Bestandes im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Meiningen ein neues Gesicht. Das Werk, in dem vor dem Krieg auch schon die Baureihe 02 umgebaut worden war, gönnte den Loks neue Verbrennungskammerkessel mit durchgehender Domverkleidung und veränderte dadurch ihr Äußeres völlig. Die „Reko-Loks" bekamen die Bezeichnung BR 01.5.

Auf beiden Seiten des „Eisernen Vorhangs" bekamen die schnittigen Dampfer aber zunehmend Konkurrenz von Diesel- oder Elektroloks. Ihr Stern sank, so wie der aller Dampflokomotiven. Im Jahr 1961 waren bei der Bundesbahn nur noch 156 Loks der Baureihe vorhanden. Anfang der 1970er-Jahre dampften die letzten 01er vom Bw Hof aus auf die Strecke. Am 2. Juni 1973 war dann ganz Schluss, die letzte Maschine schied aus dem Dienst – nach beinahe 50 Jahren, begleitet von zahllosen Eisenbahnfans aus aller Welt, die mit ihren Fotoapparaten die Strecke säumten.

Klassiker: Eine Abbildung der 01 105 ziert auch einen der Märklin Trucks.

Bei der DR/DDR fuhren da noch 17 Exemplare herum. Hier schlug das letzte Stündchen der BR 01 im Plandienst im Herbst 1977. Als Sonderlok blieb die 01 204 noch bis 1982 aktiv. Dann war auch in Mitteldeutschland endgültig Schluss. Heute sind nur noch wenige Exemplare erhalten, die als Museumslokomotiven die Bahnfans begeistern oder wie etwa in Treuchtlingen als technisches Denkmal von der Ära großer Dampfloks erzählen. >>

## Die Digital-Funktionen der 01 184

| Digital-Funktionen | 6021 | MS1 | MS2 | CS2 | CS3 |
|---|---|---|---|---|---|
| Spitzensignal | ● | ● | ● | ● | ● |
| Rauchsatzkontakt | ● | ● | ● | ● | ● |
| Dampflok-Fahrgeräusch | ● | ● | ● | ● | ● |
| Lokpfiff | ● | ● | ● | ● | ● |
| Direktsteuerung | ● | ● | ● | ● | ● |
| Bremsenquietschen aus | | ● | ● | ● | ● |
| Kohle schaufeln & Feuerbüchse | | ● | ● | ● | ● |
| Feuerbüchsenflackern | | ● | ● | ● | ● |
| Luftpumpe | | ● | ● | ● | ● |
| Dampf ablassen | | | ● | ● | ● |
| Kohle schaufeln | | | ● | ● | ● |
| Kipprost | | | ● | ● | ● |
| Wasserpumpe | | | ● | ● | ● |
| Injektor | | | ● | ● | ● |

| Digital-Funktionen | 6021 | MS1 | MS2 | CS2 | CS3 |
|---|---|---|---|---|---|
| Rangierpfiff | | | ● | ● | ● |
| Kohle nachfüllen | | | ● | ● | ● |
| Wasser nachfüllen | | | ❍ | ❍ | ● |
| Sand nachfüllen | | | ❍ | ❍ | ● |
| Sanden | | | ❍ | ❍ | ● |
| Rangier-Doppel-A-Licht | | | ❍ | ❍ | ● |
| Rangiergang | | | ❍ | ❍ | ● |
| Generatorgeräusch | | | ❍ | ❍ | ● |
| Lichtfunktion | | | ❍ | ❍ | ● |
| Schienenstoß | | | ❍ | ❍ | ● |
| Sicherheitsventil | | | ❍ | ❍ | ● |
| Ankuppelgeräusch | | | ❍ | ❍ | ● |
| Abkuppelgeräusch | | | ❍ | ❍ | ● |
| Schaffnerpfiff | | | ❍ | ❍ | ● |

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

Weg von den mächtigen Wagner-Windleitblechen, hin zur eleganteren Ausführung „Witte“: Die 01 202 gibt am Göppinger Bahnhof die spätere Gestalt der BR 01 zu Bundesbahn-Zeiten wieder. Ihr 2’2’T34-Tender (kleines Bild) ist noch der gleiche.

## Schnellzugwagen-Set FD 226 zur Baureihe 01

HO Art. 42490
HO Trix Art. 23650

Der vierachsige Gepäck- und Postwagen PwPost4ü-28 der Einheitsbauart 1928 bis 1930 ist eine detaillierte Neukonstruktion.

Die Schnellzugwagen AB4ü-28 haben serienmäßig eine mehrfarbige Inneneinrichtung, LED-Innenbeleuchtung sowie Pufferkondensatoren.

Ein Schnellzugwagen mit Schleifer versorgt über stromführende Kurzkupplungsköpfe den ganzen Wagenverband mit Strom.

**Vorbild:** Zwei vierachsige Schnellzugwagen AB4ü-28, 1./2. Klasse der Einheitsbauart 1928 bis 1930 (Verwendungsgruppe 29), ein vierachsiger Gepäck- und Postwagen PwPost4ü-28 (dieser Wagen ist eine Neukonstruktion). Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Alle Wagen in braungrüner Grundfarbgebung. Fernschnellzug FD 226 mit Zuglauf Berlin – Hannover – Hamm – Wuppertal/Elberfeld – Köln. Betriebszustand Mitte der 1930er-Jahre.

**Modell:** Detaillierte Ausführung in vollem Längenmaßstab. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Drehgestelle der Bauart Görlitz II schwer. Stirnseitig separat angesetzte Aufstiegsleitern und angesetzte Griffstangen. Reisezugwagen mit mehrfarbiger Inneneinrichtung. Alle Wagen mit serienmäßig eingebauter LED-Innenbeleuchtung, mit warmweißen Leuchtdioden (LED) und Pufferkondensator. Ein Schnellzugwagen 1./2. Klasse mit Schleifer zur Stromaufnahme versorgt über die serienmäßig eingebauten stromführenden Kurzkupplungsköpfe den ganzen Wagenverband mit Strom. Dazu ist eine fest definierte Fahrzeugreihenfolge vorgegeben. An beiden Enden des Wagenverbandes sind die normalen neuen Kurzkupplungsköpfe für niedrigere Pufferhöhen eingesetzt. Pufferhöhe bei allen Wagen nach NEM. Gesamtlänge über Puffer ca. 76,2 cm. Epoche II.

Die legendäre Schnellzuglok spielt natürlich auch im Märklin Sortiment eine wichtige Rolle. Es gibt sie in den unterschiedlichsten Versionen, als Klassiker etwa in der Epoche III-DB-Version von 1965 (Art. 39004). Zum 100. Jubiläum der Baureihe kommt nun als Neuheit die Altbau-Version der DRG von 1936 vorgefahren, als hochdetailliertes Metallmodell mit Kohlen-Schlepptender 2'2'T34, den großen Wagner-Windleitblechen und einer Rauchkammer mit Zentralverschluss (Art. 39003, Trix Art. 25001). Dazu passt perfekt das Schnellzugwagen-Set FD 226, mit dem sich der Fernschnellzug FD 226 von Berlin über Wuppertal nach Köln im Maßstab 1:87 auf die Modellbahnanlage bringen lässt. Vor allem der neu konstruierte Postwagen PwPost4ü-28 fällt hier mit seinem hohen Post-Oberlichtdach ins Auge. Aber auch die beiden Schnellzugwagen AB4ü-28 geben die Feinheiten des Vorbilds wie etwa die schweren Drehgestelle perfekt wieder.

Weil die BR 01 aber so vielseitig ist und Märklin und Trix sie zu ihrem Geburtstag ganz besonders würdigen, gibt es in diesem Sommer noch eine zweite Neuheit: Diese Formvariante holt eine der „Reko-

## Dampflokomotive Baureihe 01.5

HO Art. 38205
HO Trix Art. 25905

**Vorbild:** Schnellzug-Dampflokomotive Baureihe 01.5, mit Kohlen-Schlepptender 2'2'T34. Reko-Ausführung der DR/DDR. Dunkelgrüne Grundfarbgebung mit weißen Zierstreifen. Mit Boxpok-Rädern, Witte-Windleitblechen in spezieller Bauform, durchgehender Domverkleidung und seitlicher Verkleidung der Umlaufbleche. Betriebsnummer 01 504. Betriebszustand um 1964.

**Modell:** Formvariante mit seitlicher Verkleidung der Umlaufbleche. Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Licht- und Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. Drei Achsen angetrieben. Modell weitgehend aus Metall. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Führerstandsbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar. Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Viele angesetzte Details. Länge über Puffer 28,2 cm. Epoche III.

Die mächtigen Treibräder der 01 stehen Modell für das Jubiläumsmotiv auf der BR 101.

Loks“ der DR/DDR im Betriebszustand um 1964 ins Rampenlicht (Art. 38205, Trix Art. 25905). Der Vergleich mit der Altbau-Variante zeigt besonders eindrücklich, welch tiefgreifende Veränderungen die Eisenbahner in Meiningen einst vorgenommen haben. Die Lok trägt eine dunkelgrüne Lackierung mit weißen Zierstreifen, hat Boxpok-Räder, speziell geformte Witte-Windleitbleche, eine seitliche Verkleidung der Umlaufbleche und die für diese Bauform klassische durchgehende Domverkleidung. Beide Modelle zusammen geben einen wunderbaren Eindruck von der Pracht und Vielfalt vergangener Dampflok-Tage.

An die übrigens auch die Deutsche Bahn AG gern erinnert: Zum 100. Geburtstag der BR 01 fährt in diesem Sommer eine besondere Lok durch das Land. Die Elektrolok der BR 101 trägt an ihren Seitenwänden eine aufwendige Beklebung, die das charakteristische Schnellzuglok-Laufwerk der BR 01 zeigt. Für Eisenbahn-Enthusiasten ein echter Hingucker – und für Märklin natürlich ein schöner Anlass, gemeinsam mit der MHI auch diese Lok als detailgetreues Modell vorzustellen (Art. 39479, Trix Art. 25479). Alles Gute zum Geburtstag, BR 01!

## Elektrolokomotive Baureihe 101

**Vorbild:** Schnellzuglokomotive Baureihe 101 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Attraktive Werbegestaltung „100 Jahre BR 01“. Betriebszustand 2025. Demnächst auch im Original unterwegs. Epoche VI.

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

H0 Art. 39479
H0 Trix Art. 25479

# Sicherheit am Gleis

Die einen haben sie, die anderen brauchen sie: Signale erhöhen den Spielspaß und sorgen für verblüffende Effekte – und das mit geringem Aufwand. Wir erklären die Geschichte und zeigen die Möglichkeiten im Modell.

Ein Formsignal in „Halt“-Stellung. Das Vorsignal kündigt die Stellung des Signals dahinter an – ebenfalls „Halt“ .

Was bekommt man mit Signalen? Zuerst eine Anlage, die dem Vorbild nahekommt. Es gibt kaum eine Bahnstrecke ohne. Dann sind sie natürlich Hingucker, ganz gleich ob man sich für die filigranen Lichtsignale mit ihrem Wechsel von Rot auf Grün oder Grün/Gelb entscheidet oder für die Formsignale mit wippenden Flügeln.

Und bei der entsprechenden Programmierung wird es richtig toll: Der Zug bremst am „Halt“ zeigenden Signal und fährt erst los, wenn es auf „Fahrt“ gezogen wird. Bei neueren Modellen tuckert der Motor derweil im Leerlauf und das Licht in den Wagen brennt weiter. In der nächsten Stufe werden erst die Weichen gestellt, anschließend schaltet das Signal, dann fährt der Zug – ganz wie bei der großen Eisenbahn. Das gibt also doppelt und dreifach Spielspaß; die Möglichkeiten der Digital-Technik scheinen grenzenlos.

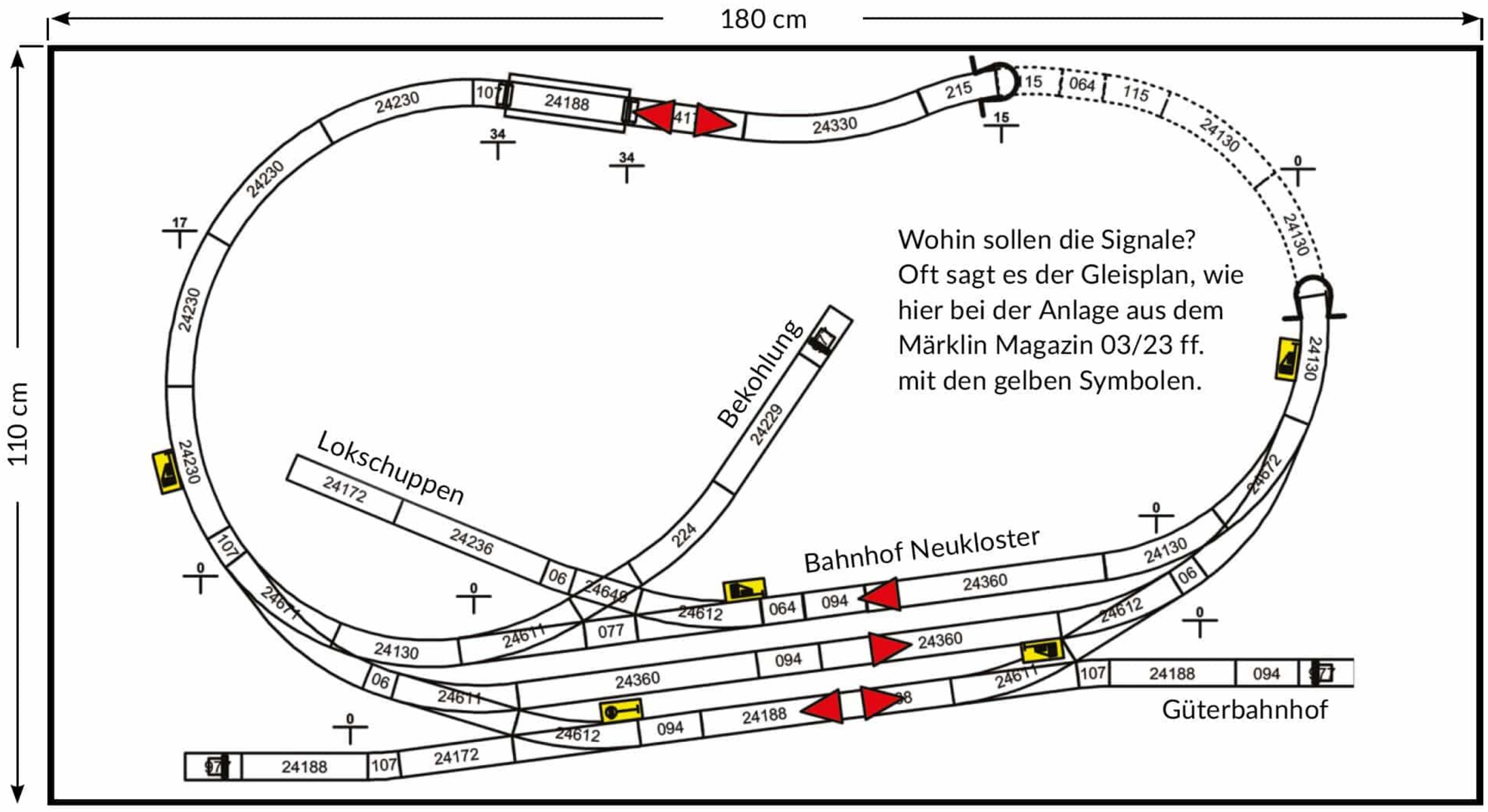
Für den Einbau sollte man über die Eigenheiten und die Geschichte des Signalwesens Bescheid wissen. Grundsätzlich sind Signale dazu da, um einen Verkehr ohne Unfälle zu gewährleisten. Das erreicht man, indem sich auf jeder Strecke beziehungsweise in jedem Abschnitt höchstens ein Zug befindet. In der Anfangszeit der Eisenbahn bedurfte es noch keiner Signale: Die Strecke von Nürnberg nach Fürth galt als belegt, sobald ein Zug in einem der Endbahnhöfe losfuhr. Kam er im Zielbahnhof an, war sie frei. Mit nur einem Zug und einer nur neunminütigen Fahrt war der Betrieb sehr übersichtlich. Das lässt sich leicht auf die Modellbahn übertragen, denn wenn auf einem Oval nur ein Zug fährt, kann gar nichts passieren. Signale haben da nur Zierfunktion.

## Effektiver fahren

Die erste Fernbahn von Leipzig nach Dresden führte über 116 Kilometer, eine Fahrt dauerte fast vier Stunden. Natürlich wollte man da die teure Strecke mit mehreren Zügen ausnutzen. Und auch Modellbahner mit Großanlagen wollen nicht warten, bis ein Zug einmal durchgefahren ist, bevor der nächste starten darf.

Im Vorbild schickte man die Züge zuerst nach Ablauf einer bestimmten Zeit auf die Strecke. Dieses „Fahren nach Zeitabstand“ hatte jedoch einen Nachteil: Blieb ein Zug liegen, etwa wegen einer defekten Lok, fuhr der nachfolgende Zug auf. Also ging man zum Fahren im Raumabstand über, bis heute das wichtigste Sicherungssystem bei der Eisenbahn. Es besagt, dass sich auf jedem genau festgelegten Streckenabschnitt nur ein Zug befinden darf. Anfangs waren die >>

Lichtsignale sind leichter erkennbar und einfacher zu warten. Sie sind heute Standard.



Ohne Signal fehlte etwas. Die Bahnidylle mit BR 24 wäre nicht vollständig und auch nicht sicher – das Signal verhindert Unfälle.

Bahnhöfe die Anfangs- und Endpunkte der Streckenabschnitte.

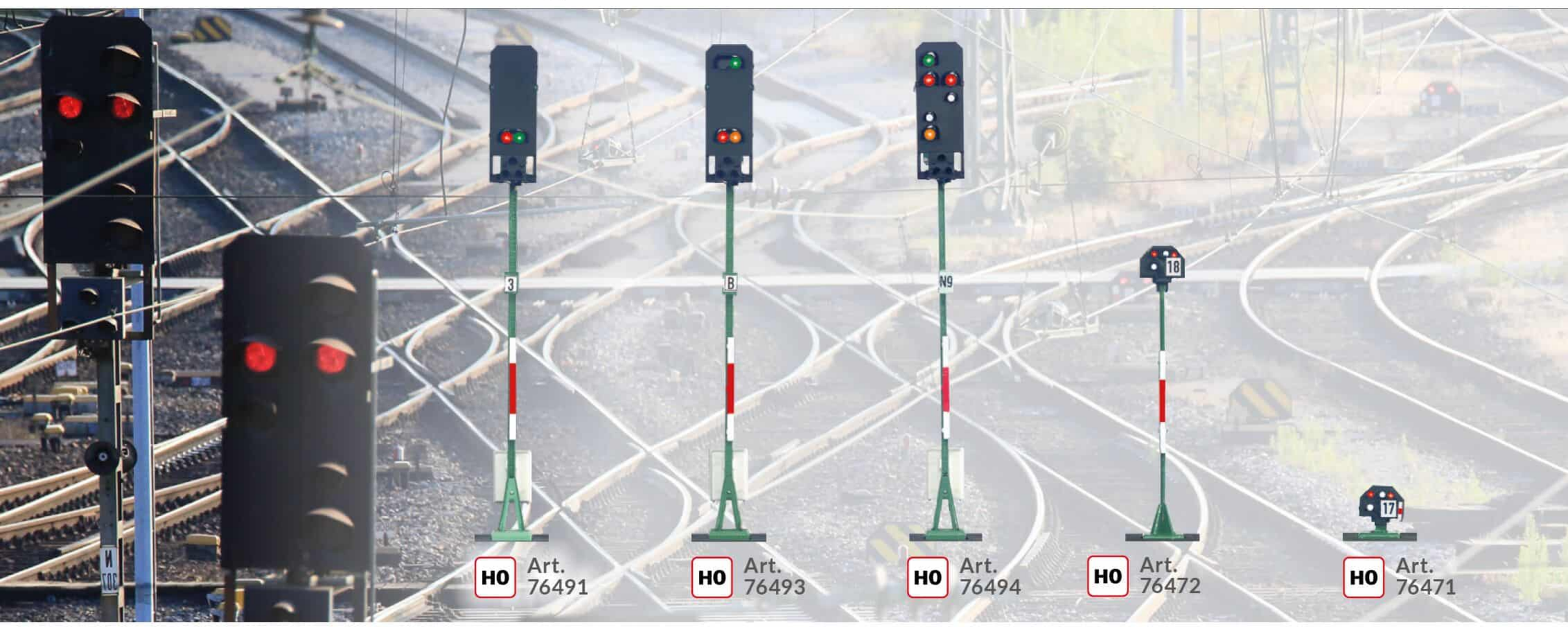
Die Stationen mussten sich über die Ankunft der Züge verständigen können. Aber wie? Noch hatte sich der Telegraf nicht durchgesetzt und das Telefon kam erst 1876. Also richtete man Wärterposten ein, die über Lampen und Fahnen den Streckenzustand meldeten. Ein Ausfahrsignal aus einem Abschnitt wurde gegeben, sobald die Strecke frei war. Das geschah am Anfang auch durch akustische Signale – das erste war übrigens der Kanonenschuss bei der Premierenfahrt des „Adlers".

## Blocksystem einrichten

Das Fahren von Bahnhof zu Bahnhof kam rasch an seine Grenzen, als immer mehr und immer schnellere Züge unterwegs waren. Daher teilte man die freien Strecken in sogenannte Blöcke ein. Das Wort kommt vom englischen Verb „to block", das heißt sperren.

In jedem Block durfte und darf sich nur ein Zug befinden. Nun musste der Lokführer noch wissen, ob der Block frei war. Auf die Wärter mit ihren Flaggen folgten besser sichtbare Signale. Die ersten Versuche mit „Semaphoren" gab es 1832 in den USA. Meist waren es Körbe oder Bälle, die man an einem Mast aufzog oder niederließ. Anfangs

## Übersicht über die Märklin Lichtsignale



hatte jede Bahngesellschaft ihre eigenen Signale. Mit dem Zusammenwachsen der Netze und der Verstaatlichung der privaten Bahnen wurden sie vereinheitlicht. In Deutschland geschah das 1875.

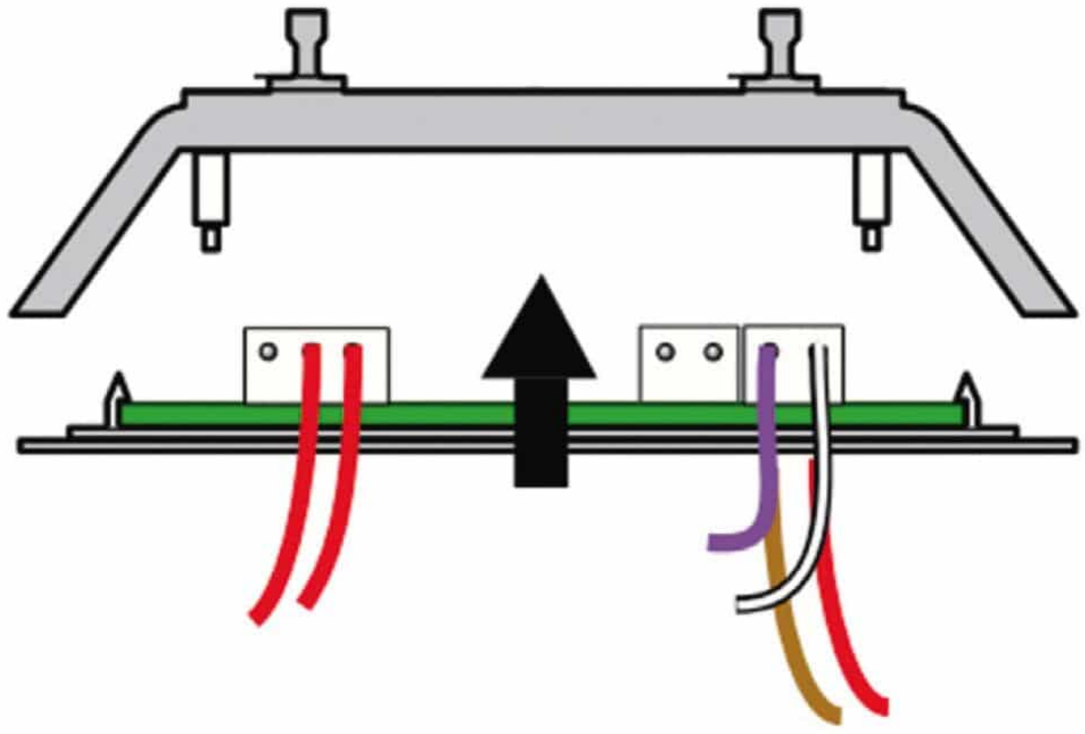
Die Geschwindigkeit der Züge wuchs weiter. Wenn die Lokführer das Halte-Signal sahen und bremsten, kamen sie bald nicht mehr rechtzeitig zum Stehen. So kam das Vorsignal hinzu: Es steht weit vor dem eigentlichen Signal und zeigt an, wie dieses steht. Damit gewann der Lokführer den nötigen Bremsweg. Vorsignale gibt es heute auf allen Haupt- und den meisten Nebenstrecken. Als Modellbahner kann man mit Einfahrsignal, Ausfahrsignal und Blocksignal bereits seine Strecke sichern.

## Form- oder Lichtsignale?

Bevor es mit dem Aufstellen losgeht, muss man aber eine Grundsatzentscheidung treffen: Form- oder Lichtsignale? Das hängt von der geplanten Epoche ab, in der die Anlage spielt. Lichtsignale wurden nach dem Zweiten Weltkrieg als Standard eingeführt, die Bahn fährt bis heute damit. Formsignale wurden allmählich ausgetauscht, erst auf Haupt-, dann auf Nebenstrecken. Es gibt sie aber immer noch.

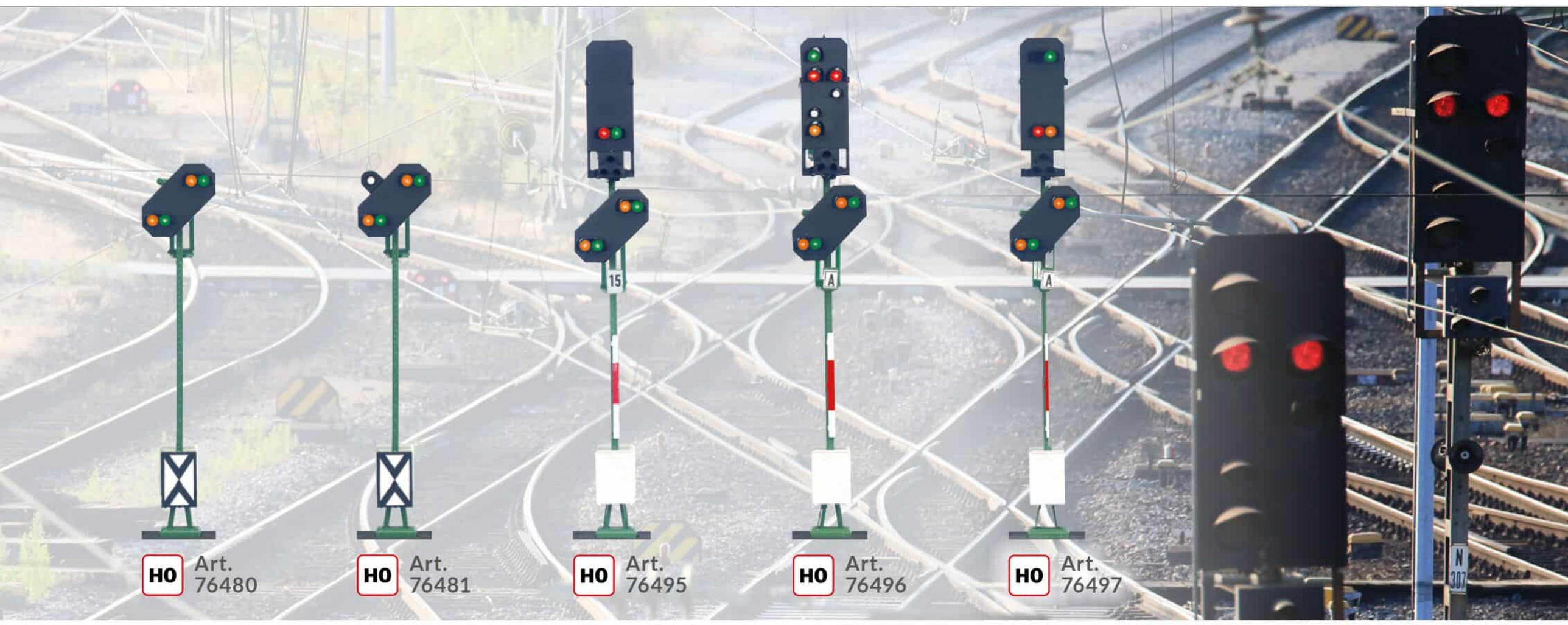
Ist diese Entscheidung gefallen, gehen wir an den Gleisplan und zeichnen dort die Signale ein. Als Beispiel nehmen wir die H0-Anlage, die wir ab Heft 03/2023 vorgestellt haben. Wir beginnen vor dem Bahnhof und sichern ihn mit einem Einfahrsignal. Es steht am Ende der freien Strecke noch vor der ersten Weiche und – da in Deutschland Rechtsverkehr herrscht – in Fahrtrichtung rechts neben dem Gleis. Dann kommt an jeden Bahnsteig ein Ausfahrsignal. Damit ist die Strecke bereits in einer Richtung abgesichert, wobei wir wie zu Anfang der Eisenbahngeschichte zwei Teile haben, den Bahnhof und die freie Strecke.

Für ein kleines Oval wie in unserem Beispiel genügt das bereits. Ist die Anlage größer und fahren mehr Züge, kann man die freie Strecke zusätzlich in Blöcke >>



Technik für alle: Der Decoder lässt sich in die Bettung des C-Gleises setzen, das ist ideal auch für Teppichbahner.

Ganz nah am Vorbild: die Märklin Lichtsignale.



## Wussten Sie schon ...

... dass es seit genau 150 Jahren einheitliche Signalbegriffe für deutsche Eisenbahnen gibt? Am 4. Januar 1875 wurde die „Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“ veröffentlicht. Sie schrieb für alle deutschen Eisenbahnen einheitliche Signalbilder vor, darunter das bis heute gültige für „Halt“ mit waagerecht gestelltem Arm des „Telegrafenmastes“ und rotem Licht bei Nacht. Die Signalordnung wurde mit Blick auf eine einheitliche Reichseisenbahn geschaffen, die dann aber erst nach dem Ersten Weltkrieg kam.

unterteilen und vor jedem Block ein Signal aufstellen.

Das Gleiche machen wir für die Gegenrichtung, es ist zunächst unerheblich, ob es sich um eine ein- oder zweigleisige Strecke handelt. Wird ein Bahnsteig in beide Richtungen befahren, kommt an jedes Ende ein Ausfahrsignal. Wer möchte, kann die Hauptsignale mit Vorsignalen versehen, das hängt von der Geschwindigkeit der Züge und dem verfügbaren Platz ab. Damit haben wir schon eine ganze Menge zusammen. Für unsere Redaktionsanlage haben wir noch die Gleissperrsignale zum Rangieren im Bahnhof ergänzt.

Die sind im Vorbild üblich und nötig. Aber sie müssten auf der Anlage nicht unbedingt sein, denn hier gilt, was immer für die Modellbahn gilt: Jeder entscheidet selbst, wie nahe er dem Vorbild kommen will.

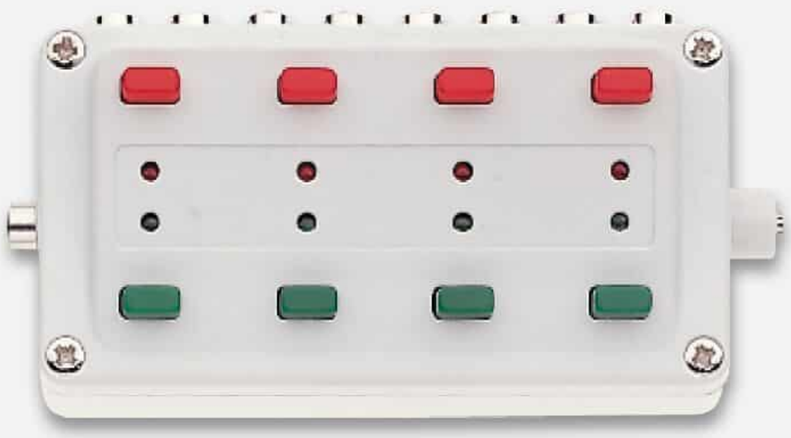
Früher ließ man bei der Modellbahn wegen des Aufwands bestimmte Signale einfach weg. Überhaupt waren Signale lange die Ausnahme, obwohl man schon Ende des 19. Jahrhunderts die ersten kaufen konnte. Den meisten Kindern waren aber Loks und Wagen lieber und nur, wer alles haben konnte, hatte in der Frühzeit der Spielzeugeisenbahn bereits Signale.

Nach dem Zweiten Weltkrieg, als die Modellbahn erschwinglicher wurde, waren Signale häufiger auf Anlagen zu sehen. Und sofort begannen die Tüftler, sie vorbildgerecht einzusetzen. Manchen Modellbahnern genügte das händische Schalten und Anhalten nicht mehr. Am liebsten sollte ein „Halt“-Signal zum automatischem Stopp des Zuges führen. Das Märklin Magazin ging noch weiter und berichtete schon 1968, wie man einen Zug vor einem Signal langsam abbremsen kann. Allerdings brauchte es dafür einiges an Aufwand mit Stellpult und Universalfernschalter. So wurden vorbildnah schaltende und wirkende Signale wieder zum Statussymbol, dieses Mal zu dem der Techniker.

### Einfacher steuern

Der Aufwand für die Verkabelung eines Signals war hoch. Unter einer komplett verkabelten Modellbahnanlage sah es zuweilen aus wie hinter der Wandverkleidung einer Raumstation. Ohne Schaltplan und Verkabelungstabellen war eine Fehlersuche schwierig bis unmöglich. Auch das Digital-System ab 1984 änderte nichts hieran. Es brauchte drei Kabel für den Signalantrieb, zwei für den Anschluss an den Decoder, der selbst wiederum angesteuert werden musste.

## Steuerung und Programmierung



Drücken und gut: Das klassische Stellpult Art. 72710 stellt die Signale auf „Fahrt“ oder „Halt“.

∧ Mit der Central Station 3 (Art. 60216, 60226) ist das Steuern und sogar das Programmieren der Signale am bequemsten.

< Die Mobile Station (Art. 60657) ermöglicht ein Schalten und Programmieren der Signale für kleine bis mittlere Anlagen.

Einfach und schnell: Die Signale werden ans C-Gleis geklipst.

Logisch, dass man da nicht jedes Vorbildsignal umsetzte und gerade Neulinge den Aufwand scheuten. Aber diese Hürden haben die aktuellen Signale abgeräumt. Denn Einbau, Programmierung und Steuerung sind einfach wie nie. Steht der Plan und man weiß, wo die Signale stehen, lassen sie sich recht einfach einbauen – selbst nachträglich.

Ein Signal der aktuellen Generation besteht aus dem Signal selbst, Einbaumaterial und einem Decoder. Halterungen und Keile sorgen dafür, dass das Signal sicher am Gleis steht. Wer mit dem C-Gleis fährt, hat es am einfachsten, das Signal wird dort mit einer speziellen Vorrichtung ans Gleis geklipst und steht. So können auch Teppich- und Parkettbahner ihre nur zeitweise aufgebauten Bahnen sehr einfach mit Signalen versehen.

Gesteuert werden die Signale von einem Decoder, der sich in der Bettung des C-Gleises versenken lässt. Man kann die Elektronik ebenso unter der Anlage platzieren, dafür gibt es eine Einbauplatte, die sie schützt. Die Verbindung zum Signal wird mit dem lila/weißen Kabel hergestellt, das Kabel mit den Flachsteckern wird am C-Gleis angeschlossen. Hierüber erhält der Decoder Strom und Schaltbefehle. Damit ein Zug bei „Halt“ zeigendem Signal auch tatsächlich anhält, müssen stromlose Abschnitte geschaffen werden. Auch das lässt sich mit den beiliegenden Isolierhütchen sehr einfach bewältigen. Die K-Gleis-Fahrer haben zwar keine Bettung, aber ebenfalls die Wahl, ob sie den Decoder auf oder unter der Anlage montieren. Einbaustelle und Kabelloch lassen sich leicht mit Landschaftsbaumaterial kaschieren.

## Bequem bedienen

Geschaltet wird mit einem Steuergerät. Das kann ein Stellpult (72710) oder eine Mobile Station 2 (60567) beziehungsweise deren drahtloses Pendant MS WLAN (60667) sein. Am bequemsten klappt es mit der Central Station 3 (Art. 60216, 60226). Die Signale melden sich per mfx selbst an und lassen sich individuell einrichten. Das reicht von der Leuchtintensität bei Lichtsignalen bis hin zum Nachwippen der Flügel bei Formsignalen.

Wie man Einbau, Programmierung und Betrieb von Signalen am besten gestaltet, das wollen wir in dieser Serie zeigen. Sie soll dazu beitragen, dass Signale auf jeder Anlage selbstverständlich sind, ob Klein- oder Großanlage, ob Teppich- oder Dauerbahn, ob Neubau oder Erweiterung. Kurz: Signale für alle.

Text: Hanne Günter; Fotos: DB AG, M. T. Nickl, Märklin

## Serie: Signale für alle

**Folge 2** – Einbau in die Anlage

In der nächsten Folge geben wir einen Überblick über die Formsignale. Dazu zeigen wir in der Praxis, wie man die Signale einfach einbaut – entweder auf oder unter der Anlage. Und wir richten einen stromlosen Abschnitt vor dem Signal ein, damit der Zug bei Rot anhält.

# Elektrolok mit Grenzerfahrung

Die Loks der Baureihe 186 sind im internationalen Güterverkehr zu Hause. Die flexibel konfigurierbare Lokplattform aus der Traxx-Familie ermöglicht dem jeweiligen Bedarf angepasste Länderpakete, was zu einer weiten Verbreitung geführt hat.

**Die Mehrsystemlok F140MS2E ist ein beliebtes Zugpferd für den europäischen Güterverkehr. Bei der Deutschen Bahn AG als Baureihe 186 registriert, erscheinen die Vierachser nun in drei spannenden Varianten als hochdetailliertes Modell in H0.**

Die beiden „x“ im Namen sind ihr Markenzeichen: Mit der Traxx-Plattform ist dem Hersteller Adtranz (später Bombardier und heute Alstom) ein echter Glücksgriff gelungen. Lokomotiven aus dieser Familie, zu der auch die BR 186 gehört, sind bei zahlreichen europäischen Bahngesellschaften im Einsatz. Die Bezeichnung steht für „**T**rans-national **R**ailway **A**pplications with e**x**treme Fle**x**ibility“, auf Deutsch also etwa „Grenzüberschreitende

Eine 186er-Elektrolok in ihrem Element: Die 186 323-2 fährt mit einem gemischten Güterzug am Haken bei der Staustufe Harrbach durch das Maintal.

Bahnanwendungen mit extremer Flexibilität“. Der Name ist Programm: Es gibt Traxx-Loks mit elektrischem und dieselelektrischem Antrieb, sie fahren unter Gleich- oder Wechselstrom, manche sind mehrsystemfähig, andere haben einen Dieselhilfsmotor für die letzte Meile.

Begonnen hat diese beachtliche Entwicklung Anfang der 1990er-Jahre. Die Fern- und Güterzugloks aus dem bundesdeutschen Einheitslokomotivprogramm waren damals schon ältere Damen geworden. Um den Bestand zu modernisieren, schrieb die Deutsche Bundesbahn entsprechende Aufträge aus. Für den mittelschweren Güterzugdienst machte die Baureihe 145 das Rennen. In dieser steckten die Erfahrungen, die die Ingenieure der AEG Henningsdorf mit dem Prototypen 12x gemacht hatten. Deren Wissen war nach mehreren Firmenfusionen im Adtranz-Konzern gelandet, der die neue Lok schließlich präsentierte. Sie hatte Drehstrom-Asynchronmotoren und einen Tatzlagerantrieb, der eine Höchstgeschwindigkeit von 140 Kilometern pro Stunde erlaubte. Mit einer Dauerleistung von 4.200 kW waren die 145er für die Aufgaben im Güterzugdienst gut gerüstet. Insgesamt 103 dieser Lokomotiven wurden gebaut. Bahnfans erkennen sie an ihrem glatten Dach mit zwei Pantographen. Alle Dachleitungen sind innerhalb des Wagenkastens verlegt.

## Kein Halt an der Grenze

Die 145er bewährten sich in Deutschland bestens. Doch um die Jahrtausendwende wuchsen die internationalen Aktivitäten der DB Cargo kräftig. Zweisystemloks waren gefragt, die auch in Frankreich, Luxemburg und Dänemark zum Einsatz kommen konnten. Zu Beginn des Jahres 2000 stellte Adtranz daher eine Weiterentwicklung vor, die nun offiziell auch die Bezeichnung Traxx trug.

Sichtbarstes Zeichen dieser neuen BR 185 war das Dach. Es kam nicht mehr so glatt daher wie beim Vorgängermodell. Stattdessen war es im Bereich der Stromabnehmer und über den Führerständen abgesenkt. Zwischen den so entstandenen charakteristischen Dachleisten war Platz für zwei zusätzliche Pantographen. Auch Dachleitungen sind auf der BR 185 offen zu sehen.

2001 ging Adtranz an Bombardier Transportation, sodass die weitere Erfolgsgeschichte unter diesem Firmenlogo geschrieben wurde. Die 200 Lokomotiven der BR 185, die die Deutsche Bahn AG gekauft hatte, erwiesen sich als überaus verlässlich. Die Loks mit der >>

### Die Highlights der BR 186

- Komplette Neukonstruktion in hochdetaillierter Metallausführung.
- Viele separat angesetzte Details.
- Fernlicht, Führerstands- und Führerpultbeleuchtung digital schaltbar.
- Neu konstruierte Stromabnehmer mit unterschiedlichen Schleifstücken.
- Schaltbare Rangier- und Sonderzeichen für Belgien und Frankreich.
- Digital-Decoder mfx+ (Märklin) mit umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.
- Pufferhöhe nach NEM.
- Mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen.

## Elektrolokomotive Baureihe 186

**Vorbild:** Elektrolokomotive Baureihe 186 der Deutschen Bahn AG. Verkehrsrote Grundfarbgebung. Betriebsnummer 186 339-8. Betriebszustand ab 2019.

**Modell:** Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, zentral eingebaut. Alle vier Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Fernlicht schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils digital separat abschaltbar. Doppel-A-Licht-Funktion. Führerstands- und Führerpultbeleuchtung jeweils separat digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Mit Pufferspeicher. Viele separat angesetzte Teile wie Griffstangen, Sandkästen, UIC-Steckdosen und Dachleitungen. Detailliert ausgeführte Dachaufbauten mit vier neu konstruierten Stromabnehmern mit unterschiedlichen Schleifstücken für den Einsatz in Deutschland, Frankreich und Belgien. Pufferhöhe nach NEM. Bremsleitungen, Schraubenkupplungen, Steckdosen und geschlossene Schienenräumer liegen als separat ansteckbare Teile bei. Länge über Puffer 21,7 cm. Epoche VI.

H0 Art. 38800
H0 Trix Art. 25800

Vorbildgerechte Lichtbilder: umschaltbar auf Fernlicht (li.), belgisches Rangiersignal (mi.) und blinkendes Warnsignal (re).

Achsfolge Bo'Bo' waren modular aufgebaut und konnten flexibel mit Länderpaketen ausgestattet werden.

Das machte sie auch für Bahngesellschaften etwa in der Schweiz oder in Luxemburg interessant. Um mit der Entwicklung auf dem Lokomotivmarkt Schritt halten zu können, wurde die Baureihe kontinuierlich weiterentwickelt. Unter anderem bekam die Lok an den Fronten ein anderes Design, das geänderten Vorgaben zur Crashfestigkeit entsprach. All dies mündete ab 2005 in einer neuen Lokgeneration. Zur besseren Unterscheidung bekamen sie in Deutschland die Bezeichnung BR 185.2, ihre älteren Schwestern wurden zur BR 185.1.

Von den neuen Traxx-2 wurden weitere 205 Lokomotiven beschafft. Doch die Entwicklung schritt voran. Der Lokkasten wurde erneut umgestaltet, damit er den Aggregaten der elektrischen und dieselelektrischen Varianten gleichermaßen Platz bot. So konnte bei der nun Traxx-2E(volution) genannten Lok in der Mitte des Maschinenraums wahlweise ein Dieselmotor oder eine Stromrichteranlage installiert werden. Die Seitenwand des Lokkastens bestand aus drei Teilen. Die Öffnung für die Luftansaugung des Dieselmotors ist bei den elektrischen Versionen mit einer eingeschraubten Platte abgedeckt. Eine Besonderheit: Die Öffnung für den Füllstutzen des Kraftstofftanks ist auch bei den elektrischen Lokomotiven nicht verschlossen.

Zu der Traxx-2E-Generation gehört auch die Mehrsystemvariante

## Die Digital-Funktionen

| Digital-Funktionen | 6021 | MS1 | MS2 | CS2 | CS3 |
|---|---|---|---|---|---|
| Spitzensignal | ● | ● | ● | ● | ● |
| Führerstandsbeleuchtung | ● | ● | ● | ● | ● |
| E-Lok-Fahrgeräusch | ● | ● | ● | ● | ● |
| Signalhorn tief | ● | ● | ● | ● | ● |
| Fernlicht | ● | ● | ● | ● | ● |
| Direktsteuerung | | ● | ● | ● | ● |
| Bremsenquietschen aus | | ● | ● | ● | ● |
| Lichtfunktion | | ● | ● | ● | ● |
| Signalhorn hoch | | ● | ● | ● | ● |
| Spitzensignal Lokseite 2 aus | | | ● | ● | ● |
| Rangierpfiff | | | ● | ● | ● |
| Rangiergang + Rangierlicht | | | ● | ● | ● |
| Spitzensignal Lokseite 1 aus | | | ● | ● | ● |
| Lichtfunktion | | | ● | ● | ● |

| Digital-Funktionen | 6021 | MS1 | MS2 | CS2 | CS3 |
|---|---|---|---|---|---|
| Lichtfunktion | | | ● | ● | ● |
| Lüfter | | | ● | ● | ● |
| Luftpresser | | | ❍ | ❍ | ● |
| Druckluft ablassen | | | ❍ | ❍ | ● |
| Sanden | | | ❍ | ❍ | ● |
| Führerstandstür öffnen | | | ❍ | ❍ | ● |
| Führerstandsseitenfenster öffnen | | | ❍ | ❍ | ● |
| Kuppelgeräusch | | | ❍ | ❍ | ● |
| Warnmeldung Zugbeeinflussung | | | ❍ | ❍ | ● |
| Zugfunk | | | ❍ | ❍ | ● |
| Bahnhofsansage | | | ❍ | ❍ | ● |
| Panto-Geräusch | | | ❍ | ❍ | ● |
| Dialog | | | ❍ | ❍ | ● |
| Zugfunk | | | ❍ | ❍ | ● |

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

F140MS2E, die bei der DB AG unter der Bezeichnung BR 186 geführt wird. Diese Maschinen sind weitverbreitet, zahlreiche europäische Bahngesellschaften haben sie in ihrem Bestand. Bei einer Länge von 18,9 Metern und einem Dienstgewicht von 86 Tonnen entwickeln die Loks bis zu 5.600 kW Leistung bei 15/25 Kilovolt, was für ihre Standardaufgaben mehr als ausreicht. Als Spross aus der Traxx-Familie sind viele Bauteile mit anderen (auch älteren) Lokomotiven identisch, was die Versorgung mit Ersatzteilen deutlich erleichtert.

Im Detail unterscheiden sich die 186er aber voneinander. Speziell die Vielfalt europäischer Zugsicherungssysteme macht eine Lösung für alle Länder unmöglich. Stattdessen gibt es unterschiedliche Länderkonfigurationen, zum Beispiel für den DACH-Raum plus Italien oder für Deutschland plus Österreich, Belgien und die Niederlande. Dem entsprechend sind auch die Stromabnehmer unterschiedlich, je nach den Notwendigkeiten der jeweiligen Länder und ihrer Bahnstromsysteme.

Wegen ihres flexiblen Aufbaus ist die BR 186 vor allem für Leasinggesellschaften interessant. Man sieht sie daher auch auf deutschen Gleisen nicht nur in den Farben der DB AG. Diesem Umstand trägt auch Märklin mit seiner kompletten Neukonstruktion Rechnung.

## Die BR 186 im Modell

Bisher war die Baureihe 186 im Märklin Programm nur als Start up Modell zu finden. Diese Lücke wird nun mit einem hochdetaillierten Modell aus Metall geschlossen. Dabei entspricht die Ausstattung sowohl unter der Lokomotive als auch die auf ihrem Dach genau dem Vorbild. Überaus fein ausgeführt sind beispielsweise die je nach Länderversion unterschiedlichen Stromabnehmer.

Auch die Seitenwände des Lokkastens geben die Feinheiten des Vorbilds wieder: Die oben erwähnte dreiteilige Gliederung ist auch hier zu sehen, ebenso die Öffnung, in der bei der Dieselvariante der Einfüllstutzen für den Kraftstofftank sitzen würde. Ähnlich genau hingeschaut haben die Märklin Produktentwickler bei den vielen hochwertigen Ansetzteilen wie etwa Dachleitungen, Griffstangen oder Scheibenwischer.

Technisch ist das Modell ohnehin auf der Höhe der Zeit. Zu den originalen Geräuschfunktionen gesellen sich bei den einzelnen Modellvarianten dem jeweiligen Vorbild angepasste Lichtfunktionen, mit denen die Lichtbilder der Einsatzländer wie Warn- oder Rangiersignale dargestellt werden können.

Die komplett neu konstruierte 186er gibt es in drei Versionen: Die 186 339-8 trägt das Verkehrsrot der DB AG mit weißem Lätzchen an den Fronten im Betriebszustand ab 2019. Die 186 181-4 im Betriebszustand von 2018 zeigt die attraktive Werbegestaltung „HSL – wir verbinden Europa“. Und die 186 310-9 kommt in der lichtgrauen Farbgebung der Euro Cargo Rail im Betriebszustand um 2018 vorgefahren. Alle drei Modelle gibt es auch in einer Gleichstromausführung im Trix Sortiment. So lässt sich auf jeder Modellbahnanlage der moderne grenzüberschreitende Güterverkehr abwechslungsreich nacherzählen.

Ein Blick auf die detailliert ausgeführten Dachaufbauten zeigt die Vorbildtreue der Modelle.

Die 186 von HSL: Auch sie hat die neu konstruierten Stromabnehmer mit unterschiedlichen Schleifstücken.

HO Art. 38803

HO Trix Art. 25803

HO Art. 38804

HO Trix Art. 25804

Text: sb; Fotos: Marco Löffler, Märklin

Die Verschublok 89 853 (Trix Art. 16890) zieht auf der Nebenbahn einen DB-Güterzug mit Personenbeförderung (Set „GmP“, Trix Art. 15002). Die Tenderlok mit Digital-Decoder für viele Soundfunktionen ist im Betriebszustand um 1959 umgesetzt.

# Minitrix Rekord bei der Miniaturisierung

## Kleinste Seriendampflok der Welt mit Sound ab Werk – dieser Titel gebührt der Minitrix Tenderlok 89 853. Den Dreikuppler für Nebengleise ergänzt ein vierteiliger Güterzug mit Personenbeförderung. Akustisch und optisch höchst ansprechend.

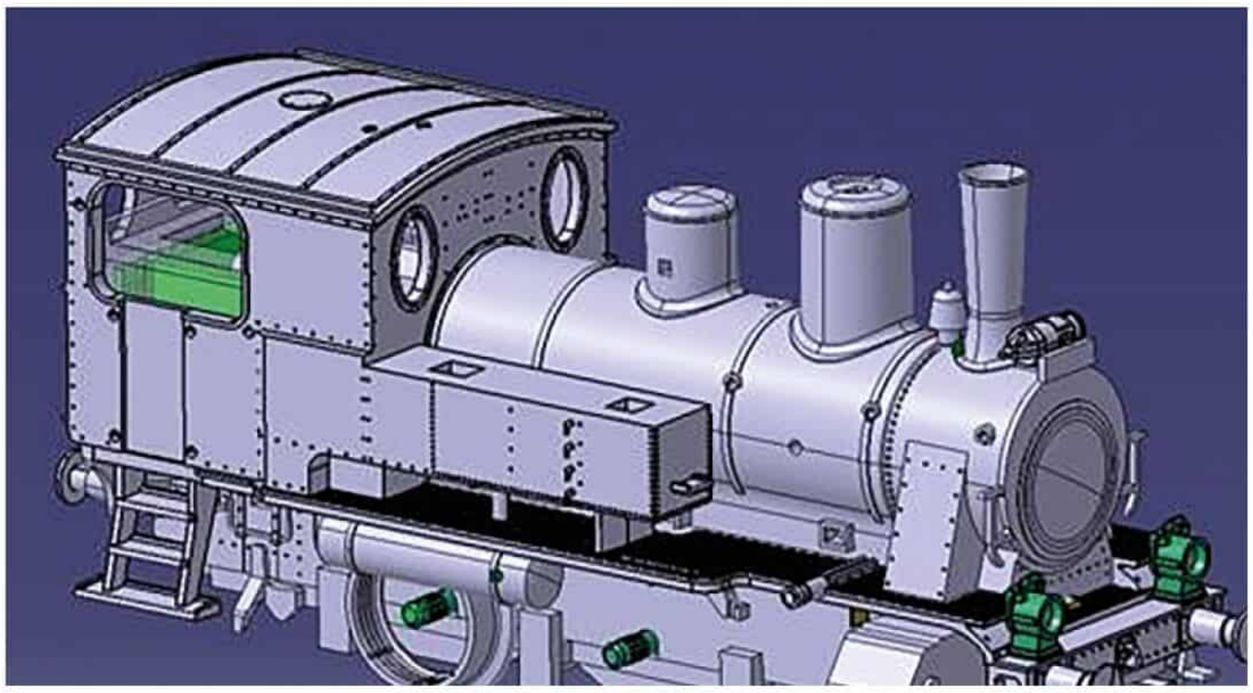
Als die DB 1964 ihre beiden verbliebenen Tenderloks der Baureihe 89.8 ausmusterte, reagierte das älteste Eisenbahnmuseum der Welt sofort: Das DB Museum nahm die 89 801 in ihren Bestand auf. Warum? Die ehemalige Bayerische R 3/3 verkörpert den Idealtypus einer Verschublok: Die ab 1921 von der Deutschen Reichsbahn nachbeschafften Dreikuppler besaßen keine Laufachsen und brachten ihr gesamtes Dienstgewicht von 47,6 Tonnen als Reibungslast ein. Die Zweizylinderloks nutzten somit ihre indizierte Leistung von 430 PS direkt für den Verschub. Zudem entsprach die Achslast der 9.974 Millimeter langen Loks mit 15,9 Tonnen der Vorgabe für Nebengleise.

Zu Länderbahnzeiten waren Tenderloks der Bauart C n2 allgegenwärtig,

die Reichsbahn subsummierte sie als Unterbaureihen der BR 89. Weil die ehemaligen Bayerischen-R3/3-Loks leistungsfähig und solide ihren Dienst verrichteten, wurden weitere 90 bei Krauss bestellt. Der Nummernplan von 1925 führt sie mit den Bezeichnungen 89 801 bis 890.

Bei der jungen DB waren die 100 verbliebenen 89.8er bis Anfang der 1960er-Jahre durchaus willkommen, ebenso die drei Loks, die zur ÖBB abgewandert waren. Doch 1955 steigt der Stern der V 60-Dieselloks. 1957 merkt Kurt Friedrich, Abteilungsleiter im Bundesbahnzentralamt München an, dass Diesellokomotiven im Rangierdienst wegen Einmannbetrieb und weniger Wartung wirtschaftlicher seien: „In Sonderheit was die Ersparnisse bei den Brennstoffkosten und bei den Aufwendungen für das Bedienungspersonal betrifft."

Bis zum Ende arbeiteten die Tenderloks als Rangier- und Werkoks, vor Arbeitszügen oder im Nahverkehr. >>

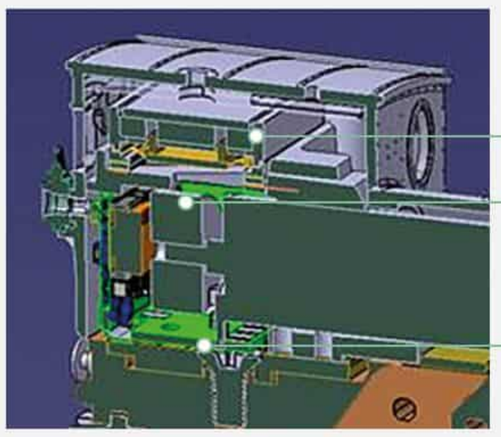


Sound für die 89 853: Im CAD-Konstruktionsbild ist der im Führerstand eingesetzte Lautsprecher des Digital-Modells grün markiert.

Großer Durst: auf freier Strecke „Jetzt ein gutes Siecher Bier". Die Ladetüren des Bierwagens (Set Trix Art. 15002) lassen sich öffnen.

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

# Innenleben und Außenhaut der Minitrix Tenderlok 89 853 (Trix Art. 16890)



Lautsprecher

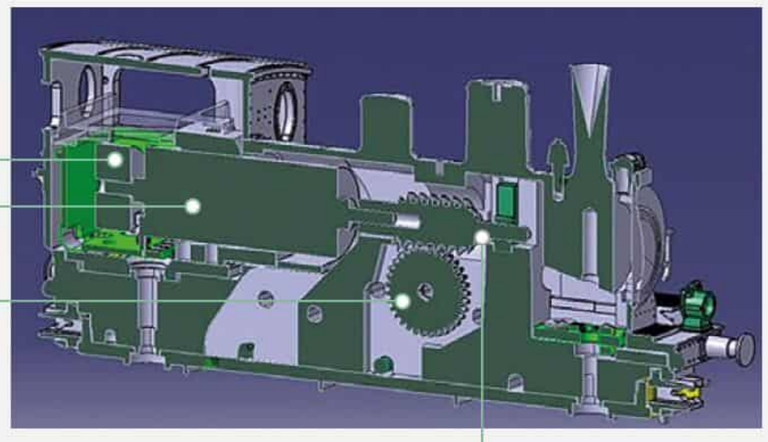
Abdeckung Motorgehäuse

Digital-Decoder

Schwungmasse

Motor

Schneckenrad



Getriebeschnecke

Eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator für viele digital schaltbare Funktionen (mfx/DCC) wie Licht, Sound- und Betriebsgeräusche

Dampfdom mit Speiseventil

Sanddom mit je Lokseite zwei Sandfallrohren und Blitz (Warnung vor elektrischer Fahrleitung)

Dampfpfeife

Kohlekasten auf Heizerseite

Konusförmiger Schornstein

Betriebsnummer über Rauchkammertür

Lüftungsaufsatz

Gehäuse und Träger des Modells sind aus Zinkdruckguss

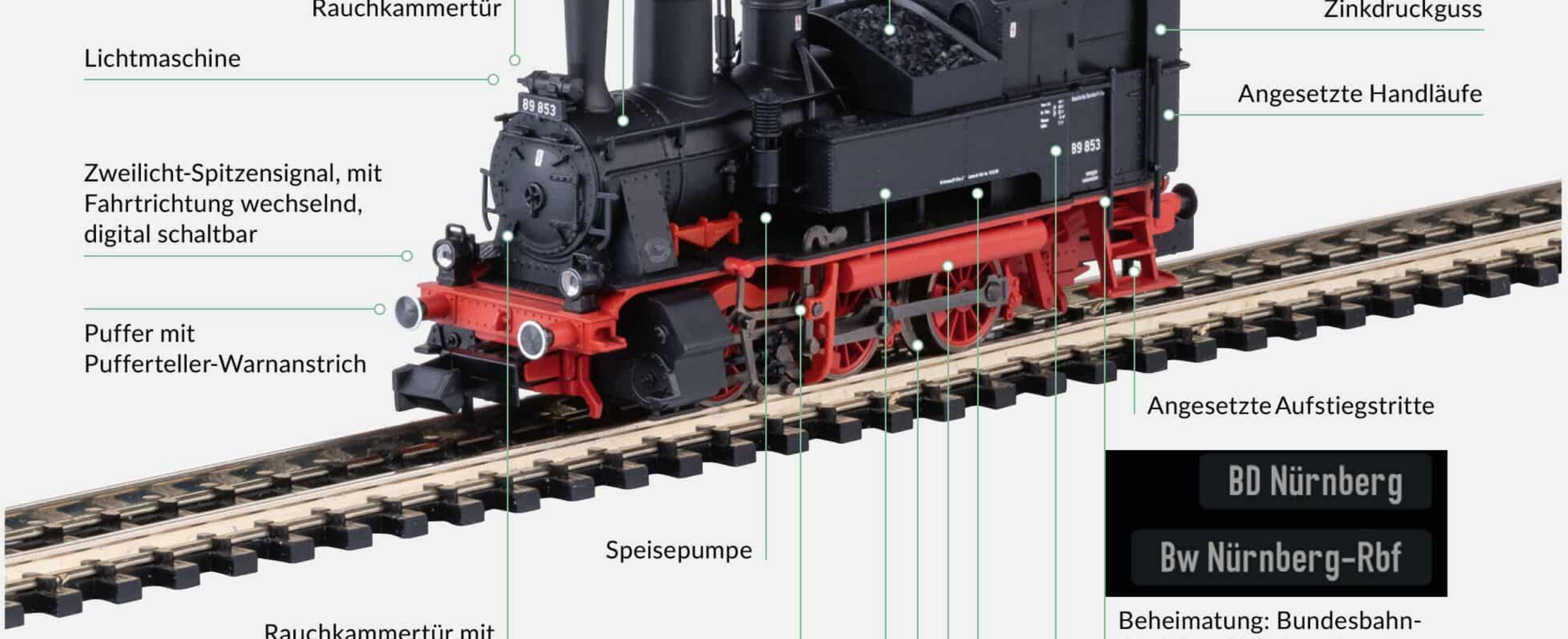
Lichtmaschine

Angesetzte Handläufe

Zweilicht-Spitzensignal, mit Fahrtrichtung wechselnd, digital schaltbar

Puffer mit Pufferteller-Warnanstrich

Angesetzte Aufstiegstritte




Speisepumpe




Beheimatung: Bundesbahn-direktion (Nürnberg) und Heimat-Bw (Rangierbahnhof Nürnberg)

Steuerung

Rauchkammertür mit Vorreibern und Handrad für den Zentralverschluss

Genieteter Wasserkasten an jeder Kesselseite

Laufwerk: drei Kuppelradsätze, Modell: alle Achsen angetrieben

Bahntechnische Anschriften: Eigentumsmerkmal (Deutsche Bundesbahn), Betriebsnummer (89 853), Gewicht der Lok (46 Tonnen), Bremsgewichte und Betriebsstoffe

Hauptluftbehälter

Bremsanschrift: Bauart (W-Bremse: einlösige Westinghouse-Bremse), Bremsstellungen (schnell/langsam: P-G) mit Zusatzbremse (m.Z.), Bremsuntersuchung und Gestängebauart

Abbildungen: Modell Handmuster, CAD-Ausschnitte, DTP-Druckvorlage

Gedeckter Güterwagen
Bauart Gmhs 53
(Trix Set Art. 15002)

Bauart Bayern
Bild 260
(Trix Set Art. 15002)

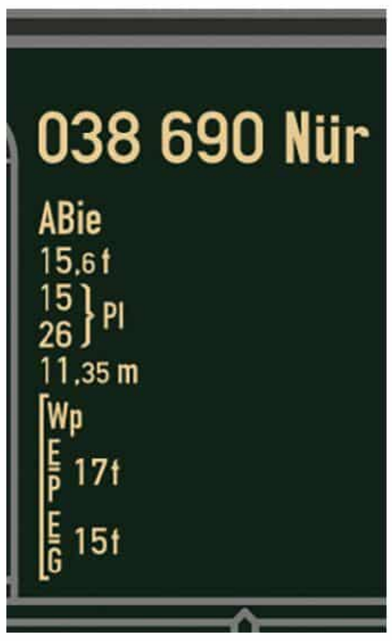
Personenwagen
Bauart Bie
(Trix Set Art. 15002)

Personenwagen
Bauart ABie
(Trix Set Art. 15002)

Tenderlokomotive
89 853
(Trix Art. 16890)

EUROP: Der Gmhs ist in Frankreich und Deutschland freizügig einsetzbar.

Privatwagen: Der Bierwagen der Brauhaus Nürnberg J. G. Reif AG ist bei der DB eingestellt. P-Wagen 521 000 bis 999 gehören zur DB Nürnberg.




Personenwagen bayerischer Länderbauart: Der Bie 2. Klasse (links) ist ein ehemaliger Ci Bay 10, der ABie 1./2. Klasse ein BCi Bay 10.

89 837: Sie gehört zum Bestand des Clubkooperationspartners Bayerisches Eisenbahnmuseum in Nördlingen.

< 89 801: Die Tenderlok in Länderbahnlackierung ist ausgestellt im DB Museum Koblenz, einem weiteren Kooperationspartner der Kundenclubs von Märklin und Trix.

Bei zwei Clubkooperationspartnern sind Überlebende zu bewundern: im DB Museum Koblenz (dbmuseum.de/koblenz) die 89 801 in grün/schwarzer Länderbahn-Lackierung und die aus Österreich zurückgekehrte 89 837 im Bayerischen Eisenbahnmuseum (www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de).

Minitrix hat die Baureihe als R 3/3 der DRG Gruppenverwaltung Bayern seit 1991 im Sortiment (Trix Art. 11011; D II Trix Art. 11013: 1989). „Aus Gründen der Modell- und Sortimentspflege haben wir nun das Modell als 89 853 der DB im Betriebszustand von 1959 überarbeitet“, berichtet Minitrix Produktmanager Claus Ballsieper. „Zum Minitrix Markenkern gehört der hohe Spielwert durch Digital-Funktionen. Einen Decoder hatte die Länderbahnlok bereits, nun mussten wir in das kompakte Modell mit Gehäuse aus Zinkdruckguss einen aktuellen Digital-Decoder für Sound- und Betriebsfunktionen einbauen – und vor allem einen Lautsprecher.“

Das Kunststück ist gelungen. „Der Lautsprecher sitzt im Führerstand auf der Abdeckung der Motorbaugruppe“, erklärt Claus Ballsieper. „Damit ist unsere 89 853 nun für die Spur N die erste dreifach gekuppelte Tenderlok mit Sound und die kleinste Seriendampflok der Welt mit Sound ab Werk.“

Passend zu dem über Puffer 60 Millimeter langen Modell (Trix Art. 16980) kombiniert Minitrix im Set „GmP“ Güterzug mit Personenbeförderung (Trix Art. 15002) bayerische Wagen: zwei Nebenbahnwagen der Einheitsbauart 1./2. und 2. Klasse sowie einen Bierwagen und einen gedeckten Güterwagen Bauart Gmhs 53. Der Bierwagen ist ein bei der DB eingestellter Privatwagen der Brauerei J. G. Reif in Nürnberg, deren Edelbier Siechen als Marke sogar im „Bierpalast“ Brauhaus Siechen in Berlin höchste Anerkennung fand.

Text: RR; Fotos: Tamás Kovácsik, MCMC/CC2.5, Torsten Maue/CC2.0, Minitrix, Renáta Németh, Urmelbeauftragter/CC1.2

Erinnert an eine goldene Zeit: der „Edelweiss-Pullman-Express“.

# Die höchste Form des Reisens

**Der „Edelweiss-Pullman-Express“ versprach einst puren Luxus. Diesen eleganten Zug lässt Märklin in Spur 1 wieder aufleben – mit einer Dampflok der Serie 13 und hochdetaillierten Wagen.**

Die nächtliche Zugfahrt von Buffalo nach Westfield/New York muss für George Mortimer Pullman ein schreckliches Erlebnis gewesen sein. Denn der findige Unternehmer machte sich sogleich an die Konstruktion

eines Schlafwagens, der diesen Namen auch verdient. Seine Entwicklung wurde ein großer Erfolg – und führte 1862 zur Gründung der „Pullman Palace Car Company“. In den folgenden Jahren belieferte der Hersteller von opulent ausgestatte-

ten Schlaf- und Salonwagen über Tochterunternehmen auch Bahngesellschaften in Europa.

Von diesem Geschäft wollten auch andere ihren Teil abhaben. Der Belgier Georges Nagelmackers etwa gründete 1876 in Brüssel die „Compagnie Internationale des Wagons-Lits“, kurz CIWL. Er hatte dabei eine zahlungskräftige gehobene Kundschaft im Blick. Adeligen und Industriellen sollte es auf ihren Reisen zwischen den europäischen Metropolen an nichts fehlen.

Zunächst bestückte die CIWL Nachtzüge mit feudalen Schlafwagen. Zu diesen gesellten sich Mitte der 1920er-Jahre als Angebot für den Tageszugdienst sogenannte „Pullman-Wagen“. Der Name war eine Hommage an den amerikanischen Erfinder – und gewiss auch eine geschickte Methode, von seinem klangvollen Namen zu profitieren. Von den älteren Salonwagen unterschieden sie sich vor allem durch ihre weitgehend einheitliche Konstruktion, die eine Serienfertigung möglich machte. Die Ganzstahlwagen mit Drehgestellen des neuen Typs Pennsylvania erlaubten ruhiges Dahingleiten. Es gab sie in vier Grundtypen, die sich von den berühmten Luxuszügen ableiteten, für die sie entworfen wurden: „Sud Express“, „Flèche d’Or“, „Étoile du Nord und „Côte d’Azur“.

In den stählernen Hüllen der blau/beigen Wagen verbarg sich feinste Handwerkskunst. Zartgliedrige Intarsien aus Holz, florale Glasmotive des berühmten Glaskünstlers René Lalique, verspielte Schmiedearbeiten, edle Polster und Stoffe – für die CIWL arbeiteten nur absolute >>

Das angesetzte goldene CIWL-Logo ist ein Messingätzteil.

Alle Unterböden sind höchst detailliert ausgeführt.

1 Art. 58110

Art. 58110: Den Salonwagen vom Typ „Étoile du Nord“ ohne Küche kann man auch einzeln erwerben. Das Modell steht auf einem Aluminium-Präsentationssockel mit Plexiglas-Schutzhaube. Außerdem sind Fahrgäste an Bord.

Spitzenkönner ihres Fachs. So wurden aus eigentlich nüchternen Verkehrsmitteln rollende Luxusherbergen, die dem verwöhnten Publikum alles bieten konnten, was es von den Grand Hotels der Zielorte ebenfalls gewohnt war.

Dies galt auch für das kulinarische Angebot: Die vier Wagentypen der Pullman-Wagen gab es jeweils mit und ohne Küche. Bestand ein Zug nur aus Pullman-Wagen, wurden immer ein Wagen mit und einer ohne Küche zu einer „Couplage“ zusammengekuppelt. Die Küche war dann stets in der Mitte, sodass den Fahrgästen ihr Essen in beide Richtungen bequem an ihrem Platz serviert werden konnte. Dies ersparte ihnen das Warten auf einen freien Tisch im Speisewagen, wie es in normalen Zügen häufig vorkam – für den Hochadel ohnehin eine schockierende Vorstellung.

Die Bedeutung höfischer Kreise ließ in den 1930er-Jahren jedoch nach. Ein wohlhabendes bürgerliches Publikum bestimmte nun das Geschehen. Schrittweise wurde auch im Pullman-Dienst eine zweite Wagenklasse eingeführt – immer noch luxuriös, aber nicht mehr ganz so opulent. Auf wichtigen Verbindungen sah man nun oft eine Couplage 1. Klasse, gefolgt von einer Couplage 2. Klasse. Die Gepäckwagen waren meist zwischen Lok und Personenwagen sowie am Zugende angeordnet. So konnten sie bei etwaigen Unfällen als „Schutzwagen“ dienen.

Einen solchen Zug hat sich nun auch Märklin zum Vorbild für eine beeindruckende Zusammenstellung im Maßstab 1:32 genommen. Der „Edelweiss-Pullman-Express“ verband ab 1928 Amsterdam über Brüssel und Luxemburg mit Basel. Er war die Antwort der CIWL auf den „Rheingold“, den die Konkurrenz der Deutschen Reichs-

## Pullman-Wagen-Set „Edelweiss“

1 Art. 58000

Komplette Neukonstruktion: sechs unterschiedliche Pullman-Wagen der CIWL im Betriebszustand um 1937.

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.
Alle Wagen mit Decoder und diversen Innenbeleuchtungen.

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 (auch einzeln als Art. 58110 erhältlich).

Gepäckwagen 1 Typ DD3, wie alle „Edelweiss“-Wagen
hochfein aus Metall gefertigt.

Gepäckwagen 2 Typ DD3, wie alle „Edelweiss“-Wagen
mit vorbildgerechter Inneneinrichtung.

Die Wagen sind hochfein in Hybridbauweise gefertigt, dabei ist der Wagenkasten aus Messing, das Fahrwerk aus Alu-Druckguss (hinten). Sie tragen die blau/gold/beige Lackierung der CIWL (vorn) und wurden von Hand nach dem jeweiligen Vorbild gestaltet.

bahn-Gesellschaft (DRG) kurz zuvor eingeführt hatte. Der „Edelweiss“ punktete mit Ausstattung und Geschwindigkeit. Vor allem auf der Flachlandstrecke zwischen Luxemburg und Basel war ein Tempo von 130 Kilometern pro Stunde gut machbar – vorausgesetzt, es standen zugkräftige Lokomotiven wie die neu entwickelte Serie 13 beziehungsweise 241-A der französischen „Compagnie des chemins de fer de l’Est“ bereit. Das Spur-1-Modell dieser interessanten Lokomotive stellen wir in unserer nächsten Ausgabe näher vor.

In dem von Märklin betrachteten Zeitraum um 1937 bestand der „Edelweiss-Pullman-Express“ meist aus sechs Wagen, nämlich jeweils eine „Couplage“ 1. und 2. Klasse sowie zwei Gepäckwagen in der beschriebenen Reihung. Die 1. Klasse-Wagen waren Exemplare des Typs „Côte d’Azur“, einer mit Küche und 20 Sitzplätzen und einer ohne Küche mit 28 Sitzplätzen. Sie zählen zu den luxuriösesten Reisezugwagen der Eisenbahngeschichte. Etwas schlichter, aber immer noch äußerst bequem präsentierten sie die 2. Klasse-Wagen des Typs „Étoile du Nord“. Hier bot der Wagen mit Küche 38 Reisenden einen Sitzplatz, im Wagen ohne Küche standen 51 Sitzplätze zur Verfügung.

Diesen außergewöhnlichen Zug holt Märklin nun in seiner ganzen Pracht auf das Spur-1-Gleis. Erstmals sind die sechs Wagen in hybrider Metallbauweise mit Alu-Druckguss-Trägern und Messingaufbauten gefertigt. Jeder Wagen ist dadurch ein in Handarbeit gefertigtes Unikat. Um Gewicht zu sparen, ist die Inneneinrichtung zwar aus Kunststoff, aber vorbild- und epochengerecht gestaltet und in korrekter Farbgebung.

Die einzelnen Räume der Wagen lassen sich unabhängig voneinander beleuchten. Die Wagen mit Küche verfügen über eine entsprechende Soundausstattung. Alle Modelle sind mit Decodern ausgestattet und zeigen eine Fülle an Details. Sogar das Zugbegleiterabteil in den Gepäckwagen ist möbliert.

Die sechs Wagen gibt es im Set. Zusammen mit der Dampflok der Serie 13 bilden sie einen Spur-1-Zug von über fünf Metern Länge – ein beeindruckendes Zeugnis feinster Modellbaukunst, das den Luxus von einst im Maßstab 1:32 erlebbar macht. Den Salonwagen ohne Küche des „Étoile du Nord“-Typs gibt es zudem unter Art. 58110 als Präsentationsmodell mit Plexiglas-Schutzhaube und Aluminium-Präsentationssockel sowie eingebauten Metallfiguren.

Modellbaukunst in Vollendung an den Stirnseiten.

Die Inneneinrichtung ist in korrekter Farbgebung.

Auch die Dachaufbauten entsprechen dem Vorbild.

Text: sb; Fotos: Märklin

# Neu im Märklin Fachgeschäft

Vom Dampflok-Klassiker bis zum hochmodernen Triebzug: Die Märklin Fachhändler halten wieder jede Menge spannende Modelle bereit. So ist ein Sommer voller Spielspaß mit der Modellbahn garantiert – vorbeischauen lohnt sich immmer!

HO Art. 26498

## Zug-Set „Museumszug mit Albatros“

Die Schnellzug-Dampflokomotive mit Schlepptender der Serie 498.1 war einst der Stolz der tschechoslowakischen Staatsbahn. Heute fährt der „Albatros“ als Museumslok mit tschechischen Personenwagen in der Slowakei. Diese interessante Kombination im Betriebszustand um 2018 gibt es nun auch als Set in 1:87. Die Personenwagen entstanden in Kooperation mit der Firma Piko. Ep. VI.

HO Art. 39337

## Elektrolokomotive Baureihe 193

Die Elektrolokomotive der BR 193 (Vectron) zeigt das neue Design der SBB Cargo AG im Betriebszustand von 2024. Lokgehäuse und Träger des Modells sind aus Zinkdruckguss. Im Trix H0-Sortiment unter Trix Art. 25210. Ep. VI.

## Dampflokomotive BR 051

Der außergewöhnliche Kabinentender machte die auch sonst überaus gelungenen Güterzug-Dampfloks der BR 051 zu etwas Besonderem. Modell in hochdetaillierter Ausführung. Bei Trix H0 unter Trix Art. 25830. Ep. IV.

HO Art. 37814

HO Art. 47549

## Kesselwagen Zacns

Der vierachsige Kesselwagen Bauart Zacns kommt in einer Formvariante mit separat angesetzten Armaturenverkleidungen als Privatwagen der Ermewa S.A.S., Schweden, im Betriebszustand ab 2013 vorgefahren. Ep. VI.

## Märklin Magazin Wagen 2025

Diesmal ist der Märklin Magazin Jahreswagen ein zweiachsiger Kühlwagen Bauart Ibdlps 383 (ex Tnfs 38) ohne stirnseitige Eisluken und Bedienungsbühnen. Mit Gleichstromradsatz E700580 auch für Trix Fahrer geeignet. Ep. IV.

HO Art. 48525

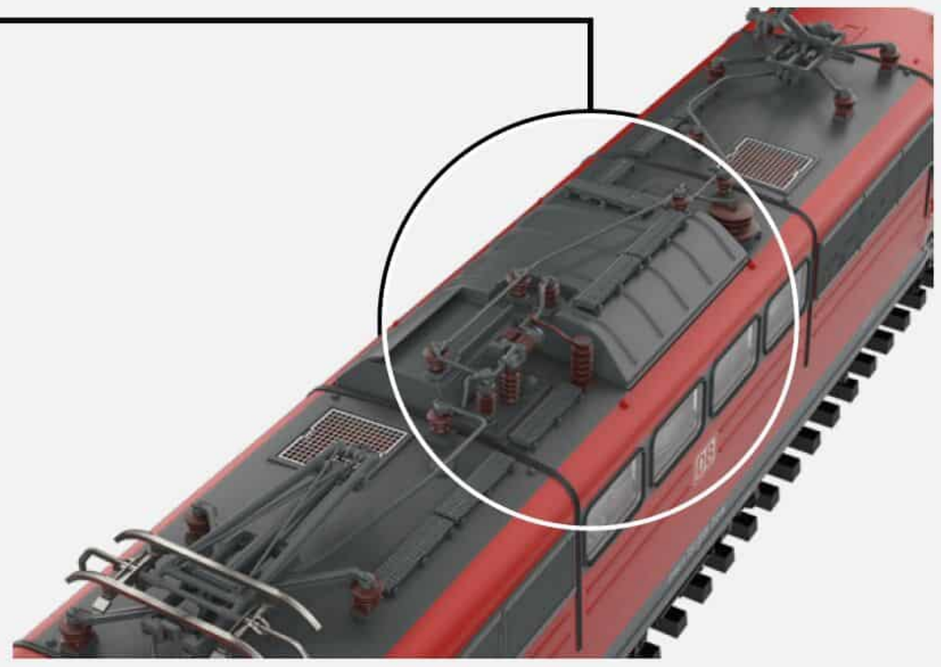
HO Art. 43466

## Ergänzungswagen-Set 1 zum RABe 501 „Giruno“

Das Set enthält zwei fest gekuppelte Ergänzungswagen für den Hochgeschwindigkeits-Triebzug RABe501 „Giruno“ der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB): einen Mittelwagen B (B11), 2. Klasse, mit Pantograph und einen Mittelwagen C (B10), 2. Klasse. Zusammen mit dem ebenfalls erhältlichen Set Art. 43467 ergänzt es die Grundgarnitur Art. 39811 zu einer vorbildgerechten elfteiligen Einheit. Mit serienmäßig eingebauter Innenbeleuchtung. Ep. VI.

## Elektrolok BR 151

HO Art. 39133



In den späten 1960er-Jahren genügten die Einheitsloks der BR 140 und der BR 150 nicht mehr den Anforderungen. Eine neue Lok musste her: die BR 151. Der sehr gelungene Entwurf prägte mit 170 Exemplaren für viele Jahre den schweren Güterzugdienst. Bis zu ihrem Ausscheiden 2024 fuhr die Lok in verkehrsroter Lackierung mit Einholm- statt der früheren Scherenstromabnehmer. Diese Epoche VI-Variante stellt das Modell vorbildgerecht mit seinen neu konstruierten Stromabnehmern dar. Diese sind digital heb- und senkbar. Das Modell geizt auch nicht mit separat angesetzten Details unter anderem bei den Dachaufbauten (Foto). Ein Digital-Decoder mfx+ (Märklin) ermöglicht umfangreiche Betriebs- und Geräuschfunktionen. In Gleichstromausführung unter Trix Art. 25652. Passende Güterwagen gibt es unter Art. 46670. Ep. VI.

## US-Güterwagen-Set „Tin Plate“

HO Art. 45712 45713

US-Güterzüge aus den 1950er-/1960er-Jahren lassen sich mit diesem Set aus vier Güterwagen unterschiedlicher amerikanischer Bahngesellschaften auf das H0-Gleis bringen. Dazu gibt es den Güterzug-Begleitwagen „Caboose“ (Art. 45713), passend zur US-Diesellok F7 (Art. 30601). Alle Wagen einzeln im Stil der Zeit verpackt. Ep. III.

## Dampflokomotive 92 739

HO Art. 39924

In der Dampflok-Erlebniswelt Meiningen steht diese kleine Lok der BR 92 als Ausstellungslokomotive. Beschriftet als 92 739 im Aussehen der DB rollt sie nun bei Märklin und Trix auf die Modellbahnanlage – in Gleichstromausführung unter Trix Art. 22993. Ein beigelegtes Booklet informiert über die Geschichte der Lok. Ep. VI.

## Nahverkehrszug mit Elektrolok BR 194

Z Art. 81221

Eine sechsachsige Güterzuglok der BR 194 mit einem einzelnen „Silberling“? Diese ulkige Kombination war tatsächlich 1987 auf der Geislinger Steige unterwegs. Diese Modellneuheit gratuliert der „Steige“ zum Jubiläum. Ep. IV.

## Plattformwagen in Echtbronze

Z Art. 87003

Aus der Märklin Z Manufakturmodelle
Feinguss Edition kommt erstmals ein Personenwagen in Echtbronze. Wagenaufbau und -boden sind in Handarbeit gegossen und transparent schutzlackiert.

## Elektrolokomotive Reihe 1020

Z Art. 88229

Bei der DB war es die Baureihe E 94, bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) die Reihe 1020. Das Modell im Zustand der Epoche IV trägt stolz seine blutorangefarbene Lackierung. Modell mit Glockenankermotor.

# Produkt-Highlight Trix

HO Trix Art. 25811

## Triebzug RABe 501 „Giruno“

Dieser Hochgeschwindigkeits-Triebzug der Schweizerischen Bundesbahnen SBB verbindet die Nordschweiz mit Italien und zeigt vor allem auf der Gotthard-Strecke, was in ihm steckt. Die siebenteilige Grundgarnitur kann mit zwei Ergänzungs-Sets zu einer vorbildgerechten elfteiligen Garnitur erweitert werden. Als Präsentationszug war der RABe 501 004 in den Jahren 2018/2019 mit einer auffälligen Schweiz/Italien-Gestaltung an den Endwagen unterwegs (Fotos). Das Modell hat einen RailCom-fähigen DCC/mfx-Decoder und umfangreiche Licht- und Soundfunktionen. Die Einholm-Stromabnehmer auf den Mittelwagen D, F und H sind digital heb- und senkbar. Im Märklin H0-Sortiment mit mfx+-Decoder unter Art. 39811. Ep. VI.

HO Trix Art. 25853

## Triebwagen ET 85

Die komplette Neukonstruktion des elektrischen Triebwagens ET 85 mit Steuerwagen ES 85 der DB zeigt detailliert die Ausführung um 1958 mit oben angebrachten Zugschlusssignal-Laternen in purpurroter Farbgebung. Ep. III.

## Dampflokomotive BR 59

Eine Hommage an das Jubiläum „175 Jahre Geislinger Steige“ ist das Modell der schweren Güterzug-Dampflokomotive BR 59 (ehemalige Württ. K) mit Kohlen-Schlepptender 2‘2‘T20 der DB. Bei Märklin H0 unter Art. 38059. Ep. III.

HO Trix Art. 25059

N Trix Art. 16388

## Dampflokomotive BR 038

Die Personenzuglok 038 357-0 (Baureihe 38.10-40) erblickte als preußische P 8 das Licht der Bahnwelt. Hier fährt sie mit Witte-Windleitblechen mit dem Wannentender 2‘2‘T30. Das Modell verfügt über Digital-Sound. Ep. IV.

## Dampflokomotive BR 18.5

Die herrliche „Seddin-Lok“ darf auf keiner Anlage fehlen: Die elegante BR 18.5, Mitglied der S 3/6-Familie, rollte 1924 in einer blauen Sonderlackierung von Bayern zur Eisenbahntechnischen Ausstellung in Seddin bei Berlin. Ep. II.

N Trix Art. 16189

märklin

| Art. | Spurweite | Bezeichnung |
|---|---|---|
| 00740 | H0 | Märklin Start up Wagen-Display „Themenwelten“ |
| 29347 | H0 | Märklin my world Startpackung „Autotransport“ |
| 38803/04 | H0 | Elektrolokomotive BR 186 (zwei Versionen) |
| 46915 | H0 | Güterwagen-Set DB AG |
| 58230 | 1 | Gedeckter Güterwagen GL 11 |
| 88801 | Z | Diesellok V 80 Museum |

TRIX

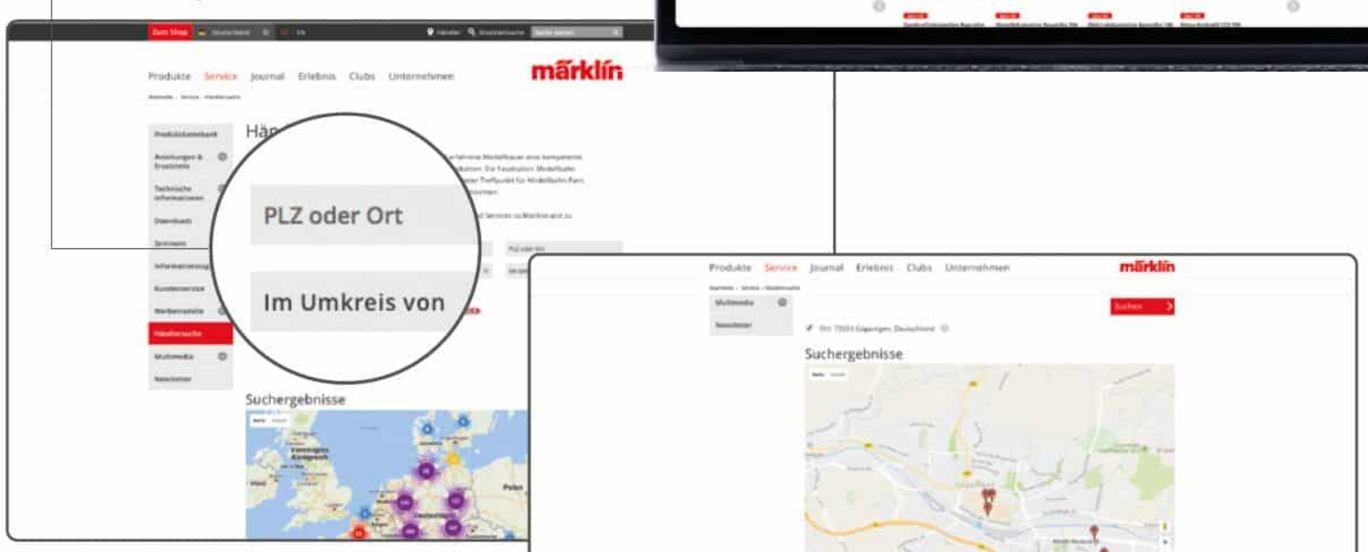
| Trix Art. | Spurweite | Bezeichnung |
|---|---|---|
| 16007 | N | Elektrolokomotive Serie 1600 |
| 16826 | N | Diesellokomotive Baureihe 218 |
| 16890 | N | Dampflokomotive Baureihe 89.8 |
| 23127 | H0 | Reisezugwagen ABylb 411 |
| 24473 | H0 | Doppel-Taschenwagen Sdggmrss |
| 24987 | H0 | Güterzug-Gepäckwagen Pwg Pr 14 |

# In drei Schritten zu Ihrem Händler

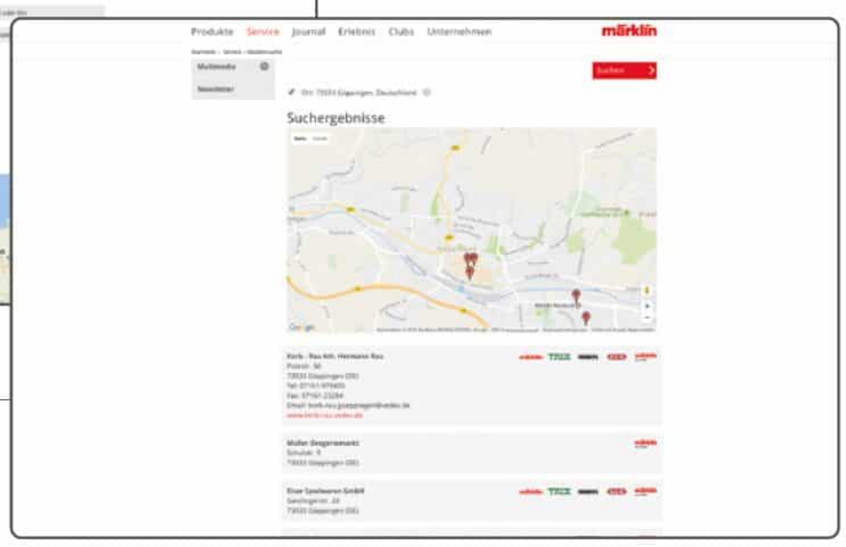
## Mit der komfortablen Onlinesuche finden Sie das Fachgeschäft ganz in Ihrer Nähe. Ganz ohne Umwege. Einfach und schnell. So geht's:

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).

# Der lange Weg von der Idee zum Leser

Das Märklin Magazin steckt voller Geschichte(n). Seine Wurzeln reichen bis in die 1940er-Jahre zurück. In alten Ausgaben finden sich zahlreiche interessante Anekdoten. Für die heutige Redaktion ein Ansporn, es den Vorgängern gleichzutun.

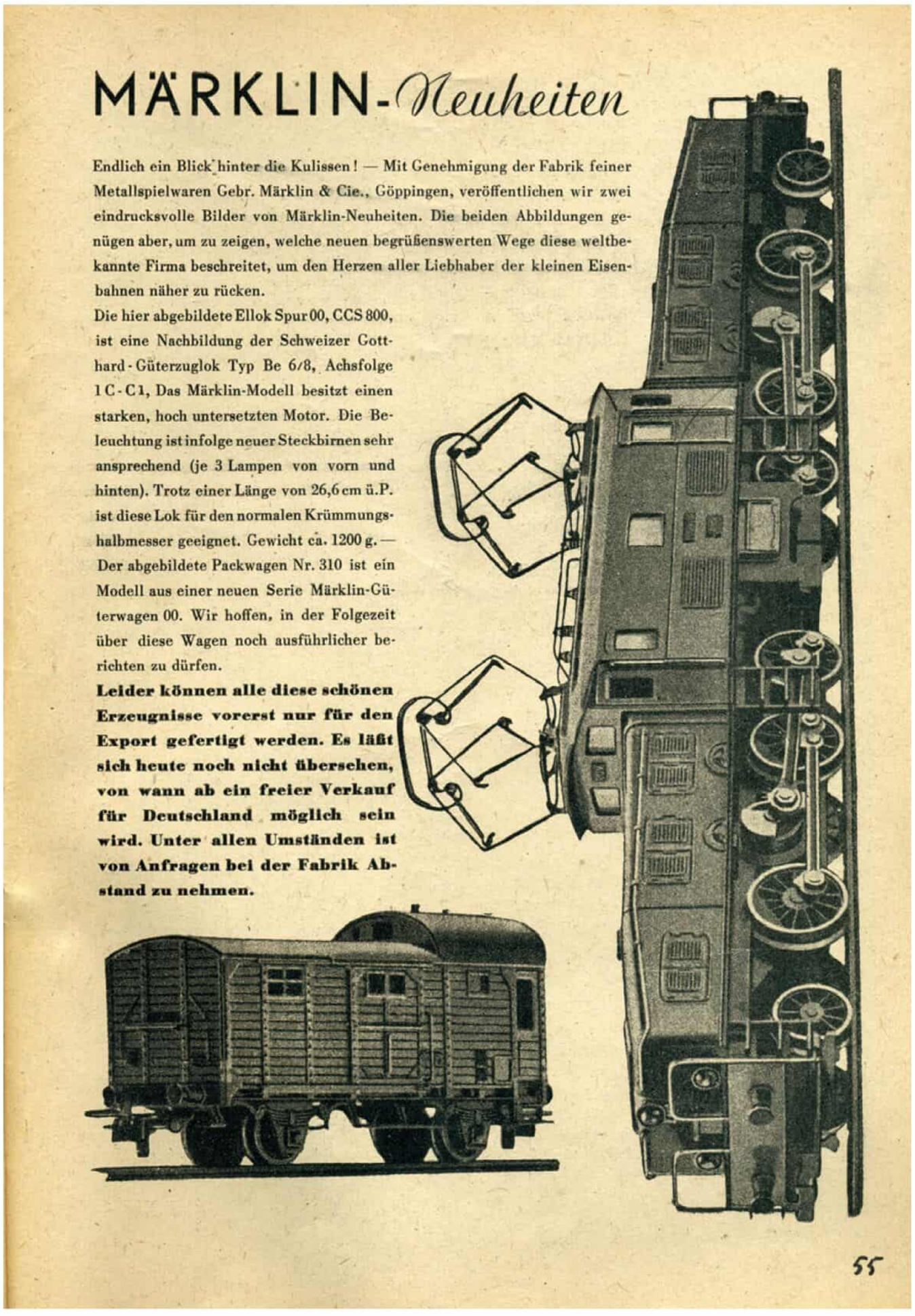
# Die Vorgeschichte

„Modellbahnen-Welt“ hieß über viele Jahrzehnte der Verlag des Märklin Magazins. Was hat es eigentlich damit auf sich? Wie viele Geschichten hat auch das 1965 eingeführte Märklin Magazin eine Vorgeschichte. Und die reicht rund weitere 25 Jahre zurück.

1965 war in „Böttcher´s Eisenbahn-Berichte BEB“ IV/2 zu lesen: „‚Modellbahnen-Welt‘, die älteste durch unseren Verlag gegründete Modelll.-Zeitschrift, hat ihr Erscheinen eingestellt. Das letzte Heft kam im Dez. 1964.“ Unter der Überschrift „Das Schicksal einer Zeitschrift: das neue Märklin-Magazin“ fasste Werner Böttcher die Geschichte in seinen eigenen Worten kurz zusammen: „1940 gründete ich die erste deutsche Modellbahn-Zeitschrift unter dem Titel ‚Fern-Unterricht für Modelleisenbahner‘. Sie erschien regelmäßig während des Krieges bis 1944, erst vervielfältigt, ab 1942 im Buchdruck.“ Nach dem Krieg kamen die Hefte bereits ab 1946 wieder heraus. Mehrfach wechselte der Titel. Ab der Ausgabe 55 erschienen sie auch unter „Modellbahnen-Welt“. Weiter schrieb Werner Böttcher rückblickend: „Dann verkaufte ich sie an Fa. Offenstein nach München, der sie wiederum an die zu gründende Modellbahnen-Welt Verlags-GmbH (Wittwer), München verkaufte. Nunmehr hat Fa. Märklin den Verlag erworben und bringt die Zeitschrift jetzt unter dem Titel ‚Märklin-Magazin‘, beginnend mit Nr. 1, heraus. ‚Märklin-Magazin‘ Nr. 1 liegt bereits vor, Preis 1,30 DM.“ Der Vollständigkeit halber muss erwähnt werden, dass es in Deutschland durchaus auch schon vor dem Krieg ein paar meist kurzlebige Modellbahn-Zeitschriften gab.

Von den Märklin Neuheiten des Jahres 1947 erfuhr man damals als Erstes aus der Modellbahnen-Welt.

Werner Böttcher, der Ingenieur Hans Thorey und einige weitere Autoren starteten ihren Fern-Unterricht für Modelleisenbahner in einer für das Hobby denkbar ungünstigen Zeit. Einige der Themen waren damals wie heute aktuell: Die Anlagenplanung und der Anlagenbau, Berichte über Ausstellungen und das Vereinsleben, Vorbildinformationen, technische Grundlagen, Bauanleitungen usw. gehörten von Anfang an dazu. Nach Kriegsende berichtete Werner Böttcher



MÄRKLIN-*Neuheiten*

Endlich ein Blick hinter die Kulissen! — Mit Genehmigung der Fabrik feiner Metallspielwaren Gebr. Märklin & Cie., Göppingen, veröffentlichen wir zwei eindrucksvolle Bilder von Märklin-Neuheiten. Die beiden Abbildungen genügen aber, um zu zeigen, welche neuen begrüßenswerten Wege diese weltbekannte Firma beschreitet, um den Herzen aller Liebhaber der kleinen Eisenbahnen näher zu rücken.

Die hier abgebildete Ellok Spur 00, CCS 800, ist eine Nachbildung der Schweizer Gotthard-Güterzuglok Typ Be 6/8, Achsfolge 1 C-C 1, Das Märklin-Modell besitzt einen starken, hoch untersetzten Motor. Die Beleuchtung ist infolge neuer Steckbirnen sehr ansprechend (je 3 Lampen von vorn und hinten). Trotz einer Länge von 26,6 cm ü.P. ist diese Lok für den normalen Krümmungshalbmesser geeignet. Gewicht ca. 1200 g. — Der abgebildete Packwagen Nr. 310 ist ein Modell aus einer neuen Serie Märklin-Güterwagen 00. Wir hoffen, in der Folgezeit über diese Wagen noch ausführlicher berichten zu dürfen.

**Leider können alle diese schönen Erzeugnisse vorerst nur für den Export gefertigt werden. Es läßt sich heute noch nicht übersehen, von wann ab ein freier Verkauf für Deutschland möglich sein wird. Unter allen Umständen ist von Anfragen bei der Fabrik Abstand zu nehmen.**

55

Vor der Währungsreform 1948 hielt sich Märklin im Inland zu den mit Spannung erwarteten Neuentwicklungen ganz bewusst bedeckt. (57/1948)

„Für unsere Freunde in der Ostzone!“ Eine Anzeige kann ein Stück Zeitgeschichte sein. (55/1948)




Auch unter der Leitung von Ing. Rudolf Wittwer blieb das DIN-A5-Format. Erst das Märklin Magazin erschien in DIN A4.

SCHON WIEDER MÄRKLIN ÜBERRASCHUNGEN

Neuheiten in Spur 00: Tenderlok-Modell der Reihe 80 DR - schwere amerikanische Diesellok in 2 Einheiten - jetzt auch größerer Radius für Parallelgleis in Kurven - neue Figuren - Zeichenschablone u. a.

Sie kennen als gewiegter Modellbahner doch die T 800? Ganz gewiß kennen Sie diese tüchtige zweiachsige Tenderlok. Aber kennen Sie schon die T 790? Nun, sie ist nichts Aufregendes, sondern stellt die T 800 vereinfacht dar. Die T 790 besitzt nämlich nicht die 800er Fernschaltung, sondern nur Handumschaltung für Vor- und Rückwärtsfahrt, ist daher also im Preis sehr billig. Dennoch besitzt sie dasselbe Aussehen und auch sonst alle die fabelhaften Eigenschaften, die der T 800 eigen sind und diese tüchtige Maschine so beliebt machte.

Viel, viel aufregender ist die neue TM 800, eine C-gekuppelte Tenderlok mit niedrigen Rädern, ein Nachbild der tüchtigen Rangierlok-Reihe 80 bzw. 89 der DR. Ihr kurzes gedrungenes Aussehen (Länge über Puffer 130 mm) und ihr höherer Schornstein erinnern außerdem an die typischen Maschinen auf Nebenbahnen oder Kleinbahnstrecken. Wir sind sicher: die TM 800 wird in Zukunft das „Mädchen für alles“ auf unserer Nebenbahn oder Kleinbahn werden, während sie auf den Großanlagen mit D-Zugbetrieb die typische Rangierlok auf den Verschiebebahnhöfen abgibt. Wirklich — dieses Modell ist der Modellbahn-Industrie Märklin mal wieder vortrefflich gelungen. Da das Triebwerk der TM 800 vereinfacht ist (ohne Heusinger-Steuerung), liegt der Preis nicht hoch. Auch fehlen bei ihr, um den Preis auf 27,50 DM zu halten, die beiden Stirnlampen am hinteren Kohlenbunker (entgegen der TP 800), aber das tut ihrem sonstigen vortrefflichen Aussehen keinen Abbruch. Hoffentlich ist sie bald da — aber wer weiß — Märklin verrät darüber nichts. Ihr Gewicht beträgt 400 g (TP 800 500 g). Diesel-Lokomotiven in ihren Riesenausmaßen, wie sie in USA gebräuchlich sind, sind unsern Lesern jetzt,



Text: Bodo Schenck; Fotos: Märklin, Modellbahnen-Welt

regelmäßig über die langsam wieder verfügbar werdenden Erzeugnisse der Modellbahn-Industrie. Dabei berücksichtigte er die kleinen und großen der Branche, sowohl aus der West- als auch aus der Ostzone des geteilten Deutschlands sowie des Auslands. Von den Märklin Neuheiten des Jahres 1947 erfuhr man damals als Erstes aus der Modellbahnen-Welt. Noch lange gab es Lieferschwierigkeiten. Längst nicht alle Wünsche konnten erfüllt werden. Böttcher berichtete, wenn bei Trix Gleise vergriffen oder wenn vor Weihnachten 1954 aus dem ganzen Märklin H0-Katalogprogramm gerade einmal noch zwei Lokomotiven ab Werk verfügbar waren. Böttcher war dabei, als die Vertreter der Firma Märklin auf einer Veranstaltung am Rande der Leipziger Frühjahrsmesse 1948 bekannt gaben, dass man die Spurweite I „kompromisslos“ aufgegeben hätte. Er schilderte auch seine Eindrücke zum bevorstehenden Auslaufen der Spurweite 0 auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1955. Damit wurde Werner Böttcher zu einem Chronisten seiner Zeit.

Stets am Ball: Ob neue Lokomotive oder neue Gleise, alles wurde beschrieben und kommentiert. (70/1949)

Die direkten Vorläufer-Zeitschriften des Märklin Magazins brachten es bis 1964 auf beachtliche 172 Ausgaben. Werner Böttcher und seine Mitstreiter leisteten mit ihren Publikationen Pionierarbeit. ⇥

Die Modellbahnen-Welt erschien damals monatlich und brachte die Welt der Modellbahnen ins Haus. (75/1949)

# So entsteht das Märklin Magazin

Alle zwei Monate warten Modellbahnfans gespannt auf das neue Märklin Magazin. Bis die neue Ausgabe im Briefkasten oder am Zeitungskiosk liegt, sind viele Arbeitsschritte notwendig. In der Bildergeschichte zeigen wir Ihnen beispielhaft, wie ein Heft entsteht.

**Vor Ort:** Bei wichtigen Terminen ist die Redaktion dabei – hier schaut Rochus Rademacher (links) Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle über die Schulter.

**Nah dran:** Auch zu den Märklinisten bestehen enge Kontakte – Peter Waldleitner (rechts) schreibt hier mit, was die Clubs und Stammtische beschäftigt.

**Recherche:** In der Redaktion steht ein umfangreiches Archiv zur Verfügung – Lars Harnisch liest sich in ein neues Thema ein.

**Fotografie:** Ein Magazin ohne Bilder? Unvorstellbar! Claus Dick gehört zu den Fotografen und Autoren, die unermüdlich für Nachschub sorgen.

**Zusammenfassen:** Liegen alle Informationen vor, wird daraus eine Geschichte zusammengestellt, so wie hier von Carsten Rose.

**Schreiben:** Meistens hat man viel mehr Material, als es der Platz auf der Seite zulässt. Das merkt auch Autor Stefan Bolz regelmäßig.

**Gestalten:** Bilder, Texte und Info-Elemente müssen sich harmonisch auf die Seiten fügen – der Job der Grafikabteilung um Ralf Schweitzer.

**Drucken:** Der Druck ist rasch erledigt. Viel Zeit benötigen dagegen Trocknen, Sortieren, Verpacken und der Versand.

**Finale Kontrolle:** Zum Schluss werden alle Seiten korrigiert, ausgedruckt und an der „Wand“ noch einmal auf Fehler hin überprüft.

**Zum Leser:** Abonnenten und Clubmitglieder bekommen das Heft nach Hause geliefert. Die aktuelle Ausgabe gibt es auch im Zeitschriftenhandel.

# Märklin weltweit

## Modellbahn kreativ eingesetzt, und das grenzenlos.

Vier Güterzüge bedienen im „Bavarian Railway Restaurant“.

Blickfang Modellbahn: In New York sah das MM 1977 diese Anlage im Schaufenster der Fluggesellschaft Swissair.

Beispiele findet man jederzeit und überall, ob Amerika, Europa oder Down Under. Oft und gern wird die Modellbahn als Blickfang genutzt. Auf der Fifth Avenue in New York warb 1977 die Fluggesellschaft Swissair mit einer Märklin Bahn für Reisen in die Schweiz, und das mit einer großen Anlage – schließlich sollen die Leute beeindruckt werden. Das gilt auch für viele Anlagen, die in Schaufenstern stehen und standen. Ein anderer Gedanke trieb den Märklin Freund Erhard Eberwein in Puerto Rico. Er wollte Hobby und Beruf verbinden und tat das mit beachtlichem Geschick. In seinem „Bavarian Railway Restaurant“ servierten schon 1971 Züge der damals noch recht neuen Spur 1 die Schnitzel, gesteuert von einem zentralen Stellpult aus. 10.000 Mal fuhren Züge in einem halben Jahr an die Tische. Ähnliches gibt es mittlerweile auch in Europa. Das zeigt: Grenzenlose Leidenschaft, das gilt nicht nur geografisch, sondern auch technisch. >|

Texte: hg; Fotos: Märklin, Messe Stuttgart

++ Die MM-Schatztruhe ++ Perlen aus 60 Jahren ++

# Technik

## Ganz nah am Vorbild ist die Märklin Bahn – und das MM ist mittendrin.

Acht Stunden laufen die Wärter durch die dunkle Röhre.

Keine weiteren Fragen: Giesl erzählt alles über seinen Ejektor.

Und kroch dabei sogar ins nicht ganz unkomplizierte Leitungssystem des Giesl-Flachejektors. Dafür hatte sich das MM dann einen besonderen Autor geholt, den österreichischen Entwickler Adolph Giesl-Gieslingen höchstselbst, der dafür einen der damals längsten MM-Beiträge verfasste. Ob eine Serie über die Eisenbahnbremse oder Berichte über Luftkissen- und Einschienenbahn: Das MM war und ist stets in vielfältiger Art am Vorbild dran. Neben aktueller Technik, die es damals wie heute meist in Modellbeiträgen gibt, rückte das MM auch unbekannte Details in den Fokus.

So erfuhr der staunende MM-Leser 1971, dass es im Gotthardtunnel Streckenwärter gab, die sich in Nischen drückten, sobald ein Zug kam.

Zumindest um den Müll mussten sie sich nicht kümmern, blinde Nager fraßen, was damals noch aus dem Zug fiel (aber nicht sollte). Und der Beitrag über den Systemwechsel an europäischen Grenzbahnhöfen zeigt längst Historisches – für die Anlagenbauer aber bleibt er aktuell. >|

# Rekorde

## Märklin setzt Maßstäbe und definiert die Modellbahn.

Das ging früh los – mit Märklins genormter Systembahn 1891. Die Entwicklung wurde seither stets weitergetrieben mit immer neuen Rekorden, über die das MM berichtete. Wer hätte schon gedacht, dass 200 Modellloks reichen, um einen echten Großraumwagen von rund 48 Tonnen zu ziehen? Märklin fand es 2007 für die ARD heraus. Auch der Rekord im Dauerfahren gehört Märklin, ebenso die Lok mit den meisten Kilometern, umkreiste doch eine BR 89 auf der Raumstation Discovery die Erde und legte so 5,9 Millionen Kilometer zurück. 1993 berichtete dass MM über den längsten Modellzug der Welt, damals aus zehn Lokomotiven und 2.108 Wagen. Dazu kommen die kleinste Serien-systemeisenbahn der Welt (Spur Z) und diverse Schnellfahrrekorde mit Rennloks der Baugröße 1. Es werden nicht die letzten sein. ⏭

35,14 Meter weit fuhr 1993 der längste Modellzug in Stuttgart.

Überraschung 2007: 200 Kleine bewegen einen Großen.

Dauerläufer Märklin: Der Rekord von 1977 war noch nicht der letzte.

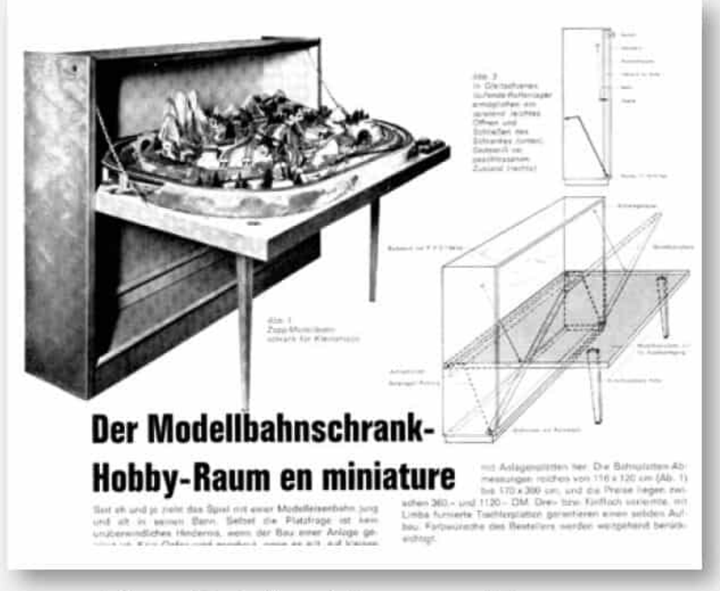
# + ++ Kurioses, Hochkarätiges und Spektakuläres ++

# Praxis-Ratgeber

## Anlagenbau und Gestaltungstipps – ja, natürlich. Aber es gab noch viel mehr.

Dabei ging es gerade in der Enge der 1960er-Jahre darum, die Modellbahn unterzubringen. Dafür gab es Schränke direkt vom Hersteller oder im Selbstbau. Ein Märklinist brachte die Modellbahn unter der Zimmerdecke unter, ein anderer schaffte es, die Modellbahn mit in eine Hausbar zu kombinieren: Das mehr als fünf Meter lange Möbel ließ sich in zehn Minuten zu einer eindrucksvollen Eisenbahn wandeln. Andere kamen auf die Idee, bei einem Wecker das Zahnrad so auszusägen, dass die Zeit schneller lief und so auf der Anlage die korrekte Modellzeit anzeigte. Hartschaum für den Landschaftsbau entdeckte das MM schon 1973 und bereits 1968 beriet es die Leser für einen sanften, vorbildgerechten Halt am Signal. Heute hat die Digital-Technik neue Dimensionen eröffnet, aber noch immer hilft das MM, die fantastische Welt der Modellbahn zu entdecken, zu gestalten und zu erweitern – ob beim Steuern, Fahren oder Bauen. ⏭

Weltumspannend: 1967 kam der erste japanische Katalog.




Zum Spielen klappen: Dann klappt es auch im kleinen Heim.

Zeit nach Maß? Säg´ am Wecker und es passt.

# Die haben den Dreh raus

Rohmaterial für Schwungmassen und Zahnräder: Die Messingstangen lagern vor dem Stangenlader, der eine Stange in die CNC-Drehmaschine befördert. Dort produzieren Zerspanungswerkzeuge das Bauteil.

Zu den wertigen Modellen des Hauses Märklin steuert die Dreherei teils hochkomplexe Präzisionsdrehteile in Serienfertigung bei. Märklin investiert konstant in den Maschinenpark. Die neueste CNC-Universaldrehmaschine stellt unter anderem auch schräg verzahnte Zahnräder für Antriebe her.

Die neue CNC-Präzisionsdrehmaschine im Märklin Werk Göppingen beherrscht mehrachsige Bearbeitungsvorgänge und fräst auch Schrägverzahnungen.

Was eine CNC-Drehmaschine ist? „Eine hochautomatisierte Drehbank“, erklärt Werner Seng, Leiter der Dreherei und Gießerei des Hauses Märklin. „Das Werkstück rotiert mit hohen Drehzahlen um sich selbst und die Bewegungen der eingreifenden Werkzeuge im Dreh- und Fräszentrum sind numerisch mit Programmen gesteuert. Damit erreichen wir höchste Präzision, Schnelligkeit und Wiederholgenauigkeit. Zudem können wir auch komplexe Geometrien in einem Arbeitsdurchgang effizient erzeugen – etwa eine Antriebswelle mit Zahnrad und Schnecke.“

Die Hightech ist dem Neuling im Maschinenpark nicht anzusehen. Aus dem 4,5 Meter langen Material-Stangenlader wird eine drei Meter lange Messingstange der CNC-Drehmaschine zugeführt, aus der am anderen Ende über ein kleines Fließband das Endprodukt abgeführt wird: in diesem Fall Schwungmassen für H0-Hochleistungsmotoren. Trivial wirkt die CNC-Drehmaschine nur, weil die Schutzhauben geschlossen sind. Werner Seng öffnet zunächst den Stangenlader (Foto Seite 68 oben). „Wir legen die für den Auftrag erforderliche Anzahl an Stangen in das Magazin. Nach Abarbeitung einer Stange entnimmt der Material-Stangenlader selbstständig aus dem Magazin eine neue Stange und führt sie der Drehmaschine zu.“

Der gelernte Zerspanungstechniker deutet auf ein Display: „Hier sehen wir Kerndaten wie etwa die Drehzahl, Vorschub, Länge des künftigen Teils – in diesem Fall 15 Millimeter –, den Durchmesser und die verbleibende Stangenlänge.“ Programmiert hat die Ladeeinrichtung einer der Märklin Dreherei-Experten. Die Stange gleitet über den Führungskanal des Stangenladers millimetergenau mit definiertem Vorschub in die CNC-Drehmaschine ein.

An der Schutzhaube der Drehmaschine hängt, gut für alle sichtbar, eine Teilezeichnung der Schwungmasse aus, die alle Maßangaben enthält. „Das geplante Werkstück wird mit der CAD-Software Catia >>

Am Steuerungspanel der CNC-Drehmaschine Weco HS 207: Werner Seng, Leiter der Dreherei und der Gießerei des Hauses Märklin.

Blick in den Stangenlader: Links von den beiden Messingstangen im Magazin befindet sich der Zuführungsschacht. Die hier eingespannte Stange rotiert und schiebt sich präzise gesteuert in die CNC-Drehmaschine.

computergestützt konstruiert. Aus diesen Daten des Bauteils wird anschließend ein CNC-Code generiert“, spricht der Abteilungsleiter die Vorarbeit an. „Auf Basis dieser Daten erfolgt die Maschineneinstellung. Haben wir einmal ein bauteilspezifisches Programm für die Zerspanungswerkzeuge erarbeitet, können wir später den Datensatz bei Bedarf erneut über das Bedienpult abrufen.“

*„Dank der CNC-Technik erreichen wir in der Dreherei bei Werkstücken Genauigkeiten von einem Tausendstel Millimeter.“*

Werner Seng, Abteilungsleiter
Märklin Dreherei und Gießerei

Bei der hohen Fertigungstiefe des Hauses Märklin kommt ein gewaltiger Teileprogramm-Pool für das Ringdrehen, Verzahnen und Langdrehen zusammen. „Das Spektrum reicht von Gestängenieten und Dampflokglocken über Schrauben und Zahnräder bis hin zu komplexen Antriebswellen. Dazu kommen Nacharbeiten etwa bei Zinkdruckguss-Rädern, bei denen wir die Achsbohrung und die Lauffläche bearbeiten.“ Erreicht werden durch die CNC-Technik Genauigkeiten von einem Tausendstel Millimeter. Begleitet wird die Fertigung von der Qualitätssicherung.

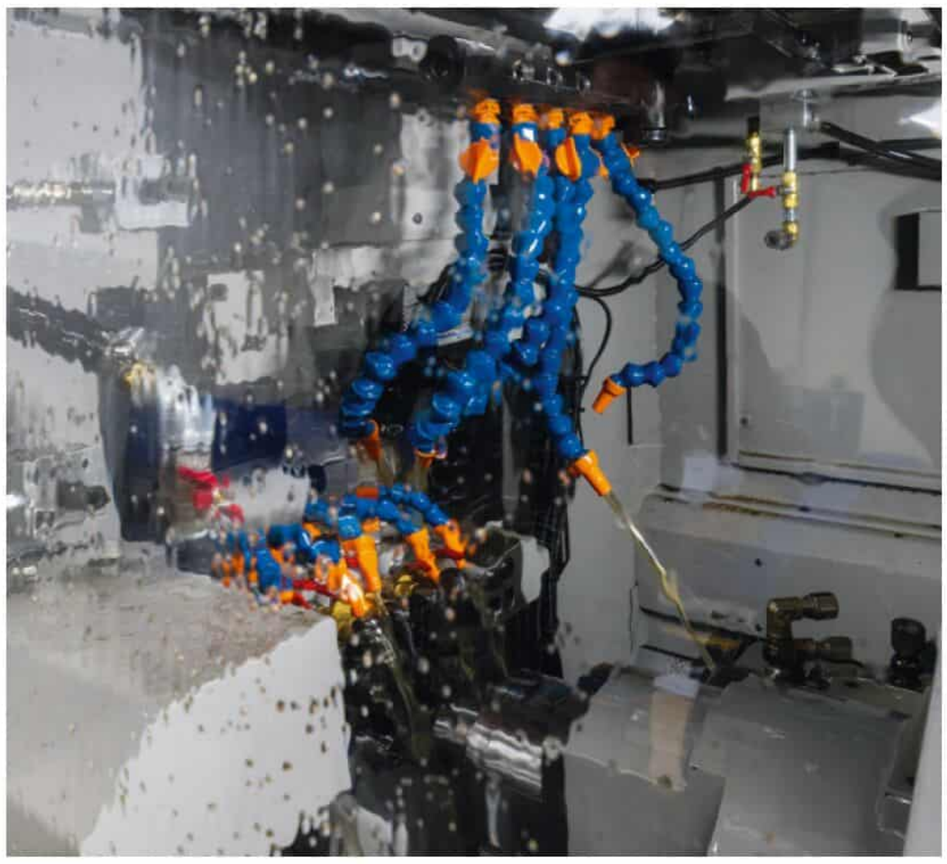
Inzwischen hat Werner Seng die CNC-Drehmaschine Weco HS 207 angehalten. Im Arbeitsraum tropft aus Schläuchen noch das Schneid-Öl, mit dem von den Werkzeugen

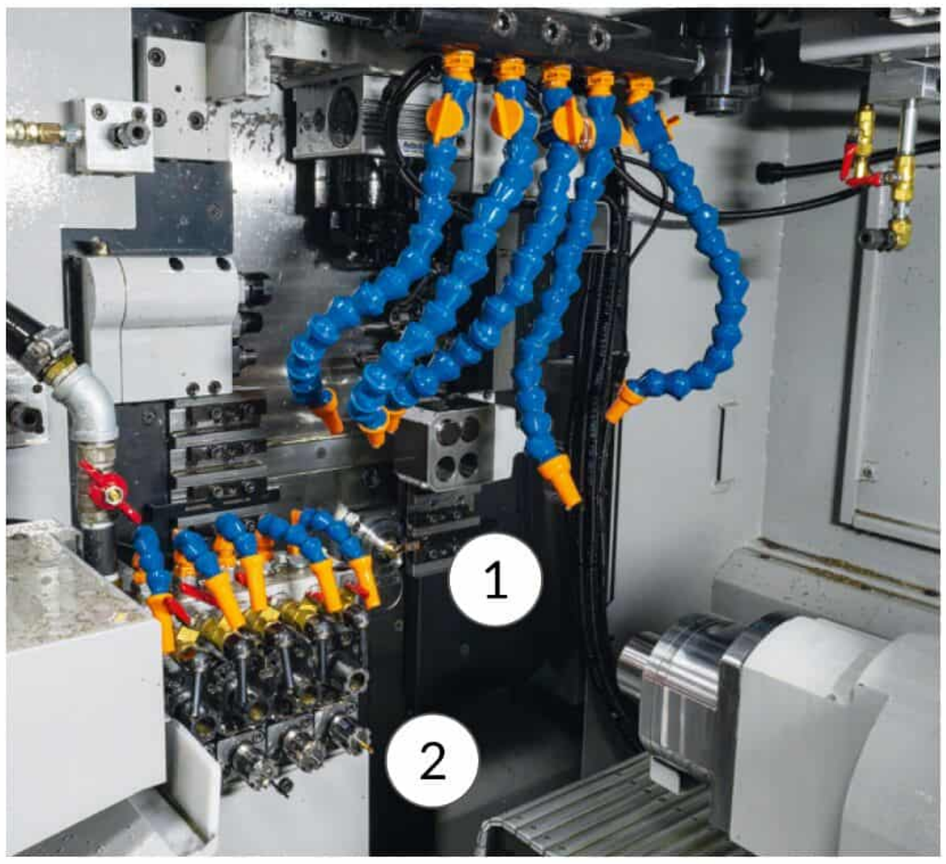
Endprodukt: Die Schwungmassen werden nun ausgewaschen.

Späne und Temperatur abgeführt werden. Der Dreherei-Chef zeigt auf den anstehenden Stumpf der Messingstange in der Führungsbuchse. „Wir können zugeführtes Material mit einem maximalen Durchmesser von 20 Millimetern und mit einer Spindeldrehzahl von bis zu 10.000 Umdrehungen pro Minute rotieren lassen. Die Werkzeugstationen der fünf-Achsen-gesteuerten CNC-Präzisionsdrehmaschine sind mit bis zu 34 Werkzeugen wie Drehstähle, Bohrern, Fräsen und Sonderwerkzeugen bestückt.“

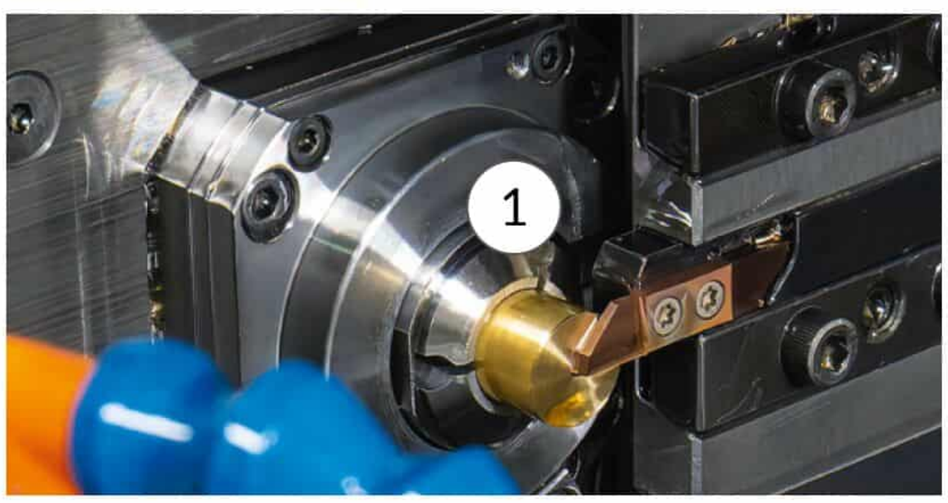
Zur Illustration schlägt Werner Seng den Einstellplan für die Schwungmassenfertigung auf. „Hier ist die Chronologie der Werkzeugbelegung aufgelistet. Vorgegeben sind die Einstelldaten für die einzelnen Arbeitsschritte wie Drehen, Zentrieren, Bohren, Reiben und Abstechen mit gleichzeitigem Abgreifen mit der Gegenspindel für weitere Arbeitsschritte bei der Rückbearbeitung der Teile.

Die Werkzeug-Arbeitsschritte in der Maschine sind unter Effizienzaspekten festgelegt: Das Werkstück






Bohr- und Fräszentrum: Im Betrieb (ganz links) kühlt Schneid-Öl die Werkzeuge und führt Späne ab. Sensoren verhindern unbeabsichtigtes Öffnen des Arbeitsraums im Betrieb.



Die Messingstange ragt exakt bemessen in den Arbeitsraum (1). Werkzeugbänke (2) halten die für das Werkstück festgelegten Werkzeuge vor. Der Ablauf der Bearbeitung ist in einem Programm hinterlegt.

kann an mehreren Stellen gleichzeitig bearbeitet werden – die Maschine fräst etwa vorn bei der Hauptspindel einen Sechskant und dreht hinten bei der Gegenspindel eine Innenkontur. Wissen die Zerspaner genau, wie lange einzelne Arbeitsschritte dauern, können sie das Orchester der Werkzeuge steuerungstechnisch nach Haupt- und Nebenzeiten optimal dirigieren.

Insgesamt sieben Langdrehautomaten stehen in der Dreherei in Reihe, im Aufbau fast baugleich, aber nicht identisch. So variieren sie nach Maschinengröße, verschiedenen Stangenlade-Magazinen und auch Steuerungen. Dazu kommen noch weitere Automaten wie Ringdreher und Verzahner. „Ein Vorteil der neuen CNC-Drehmaschine ist, dass sie sowohl gerade verzahnte als auch schräg verzahnte Zahnräder mit unterschiedlichen Neigungswinkeln herstellen kann“, erklärt Werner Seng. „Die Maschine vergrößert also in der Arbeitsplanung unsere Flexibilität – etwa, wenn es um Schneckenräder und -wellen geht, die nun in einem Arbeitsschritt entstehen.“ Die fertigen Teile werden ausgewaschen und ins Lager oder in die Galvanik weitergeschickt.

Zahnräder werden für die Getriebe der Modelle hergestellt.

Spurräder mit einem Durchmesser von neun Millimetern.

Eines der kleinsten Drehteile von Märklin: 1,6 Millimeter lang ist der Ansatzbolzen, der bei Z-Dampfloks Gestänge mit Kuppelrädern verbindet. Dauer der Bearbeitungszeit in der Dreherei: 7,8 Sekunden. Im Bild der vernickelte Ansatzbolzen.

Exakt gedreht/gefräst: Sechskantschrauben für LGB Produkte.

Eine Antriebswelle mit Zahnrad und Rändel für Trix H0-Modelle.

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

Text: Rochus Rademacher; Fotos: Kötzle

Preis-Courant

der

Blech-Spielwaaren-Fabrik

von

Ludwig Lutz

Silberne Medaille. Amsterdam.

in

ELLWANGEN

(Württemberg).

Zur Messe in Leipzig, Hohmann's Hof, Peters-Strasse Nr. 15.

1891/92 verwendete Eugen Märklin die Preisliste der Firma Lutz und gliederte die meisten Artikel in das eigene Sortiment ein. Das Titelblatt bekam einen Stempelaufdruck: „Gebrüder Märklin Göppingen“.

Neben unserer

Weihnachtsausstellung

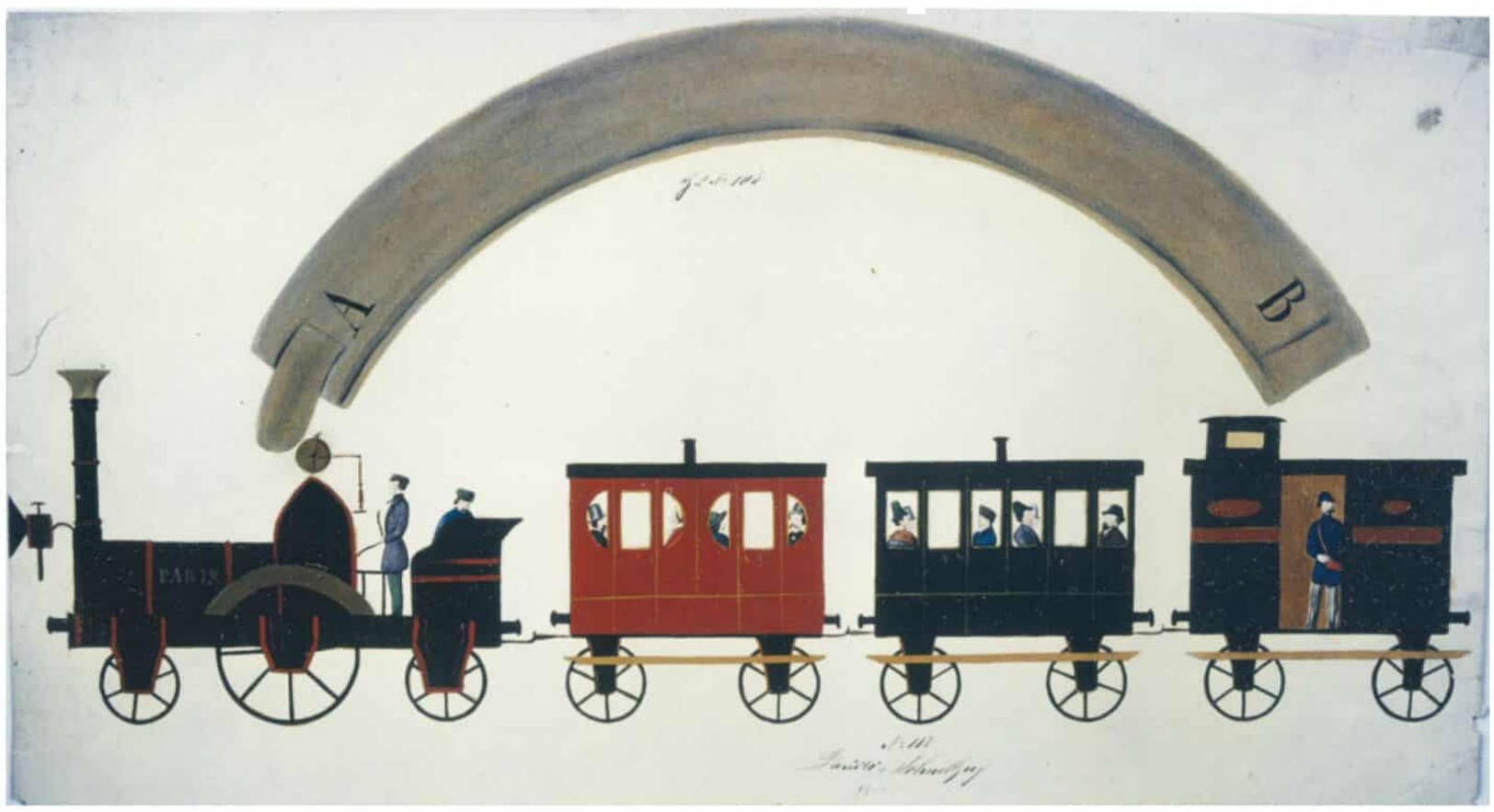
wie in früheren Jahren in unserem eigenen Hause Grabenstr. 56 haben wir im Seitenladen des Herrn W. Rist

hochfeine Metallspielwaren

als: Festungen, Landschaften, Gefährte, Spiele, Eisenbahnen, Schiffe mit Uhrwerk, Kochherde etc. in reicher Auswahl ausgestellt und laden zu recht zahlreichem Besuche ergebenst ein.

Gebrüder Märklin.

Hinweis auf das erweiterte Angebot hochfeiner Metallspielwaren der Gebrüder Märklin in der Zeitung „Der Hohenstaufen“ vom 06.12.1891. Ungewöhnlich viele Anzeigen ließ Märklin damals in den beiden Göppinger Zeitungen in der Vorweihnachtszeit veröffentlichen. Eisenbahnen wurden nur in den ersten drei erwähnt, sie scheinen sich wohl gut verkauft zu haben.

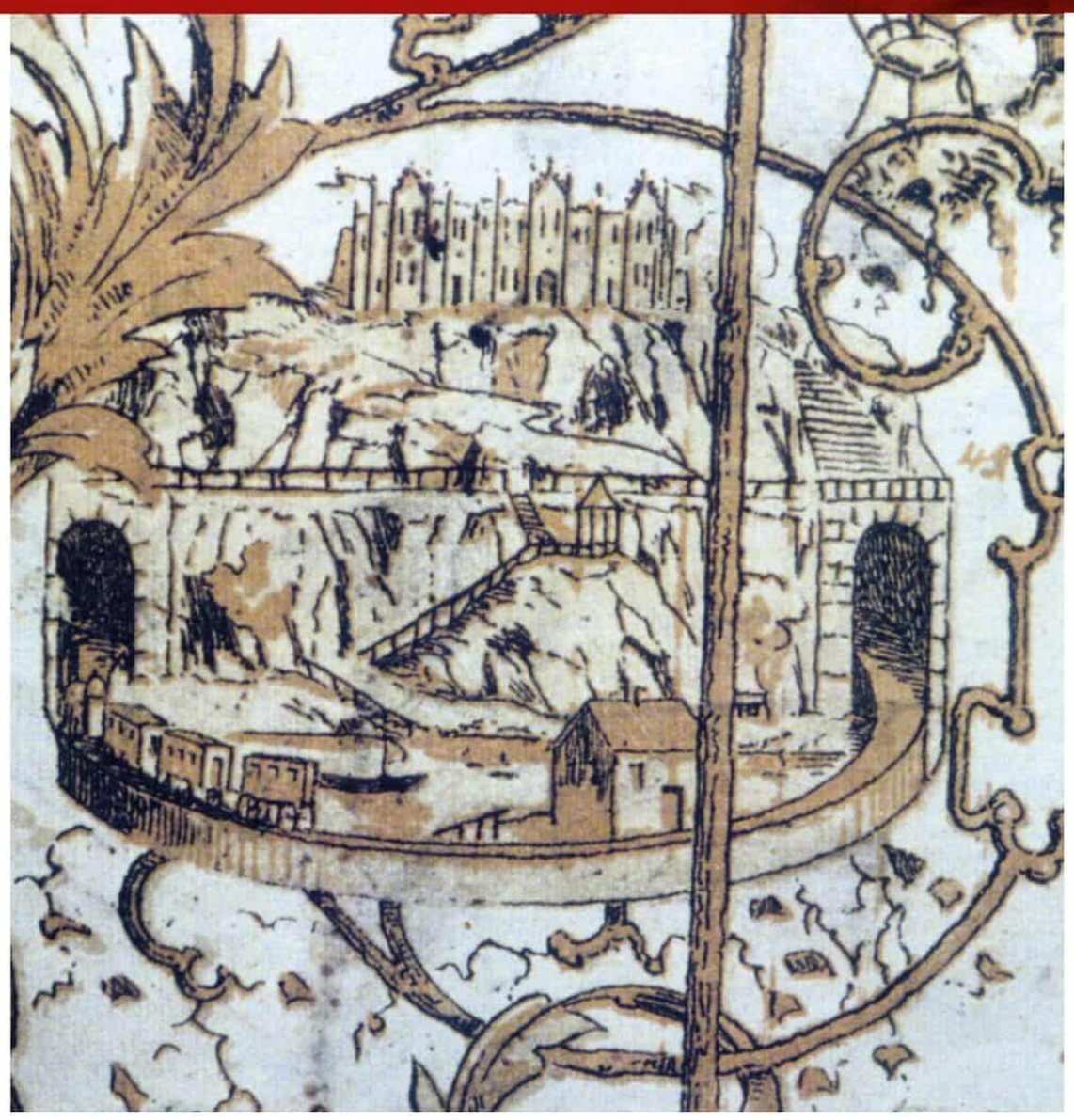



Lutz nannte sie „flache Schienen“, hier in einer Abbildung aus den 1870er-Jahren. Man kann sie heute als Zwischenschritt zwischen den frühen Landschaften und den späteren „erhabenen Schienen“ der 1880er-Jahre betrachten, die Märklin 1891/92 entscheidend zu einem eigenen System weiterentwickelte.

# Märklins Sternstunde

„Das meiner Ansicht nach wichtigste Ereignis für die Entwicklung der Blechspielzeuge geschah 1891“, schrieb der bekannte britische Sammler und Fachbuchautor David Pressland 1995. Denn eine Firmenfusion erweiterte das Sortiment und prägte für Jahrzehnte den erfolgreichen „Märklin Stil“.

Während bei den Gebrüdern Märklin die allgemeinen Haushaltsartikel langsam auszulaufen begannen, bauten sie ihr Angebot im Bereich der Kinderspielwaren weiter stark aus. Daher erschien 1891 ein Nachtrags-Katalog zu dem weiterhin gültigen Hauptkatalog „B“. Bei der Inventur zum 1. April 1891 listete man bereits rund 700 verschiedene Spielwarenartikel auf. Aber das An-



Die Landschaft 221 der damaligen Firma Engler und Lutz (hier in einem Sortimentsblatt aus den 1860er-Jahren) erwies sich als Dauerbrenner. Noch 30 Jahre später hatte Märklin sie unter der Nummer 1221 im Katalogprogramm, allerdings mit Gleisen der Spurweite 0.

Rechnungs-Briefkopf der Firma Ludwig Lutz aus dem Jahr 1859.

August Lutz (1853–1899) brachte sein Unternehmen ein und wusste es bei Märklin in guten Händen. Der bekannte Name verschwand nicht sofort. Noch bis Anfang 1893 war die Firma Ludwig Lutz in den Adressbüchern der Leipziger Messe zu finden, nun aber mit dem Verweis auf den Stand der Firma Märklin.

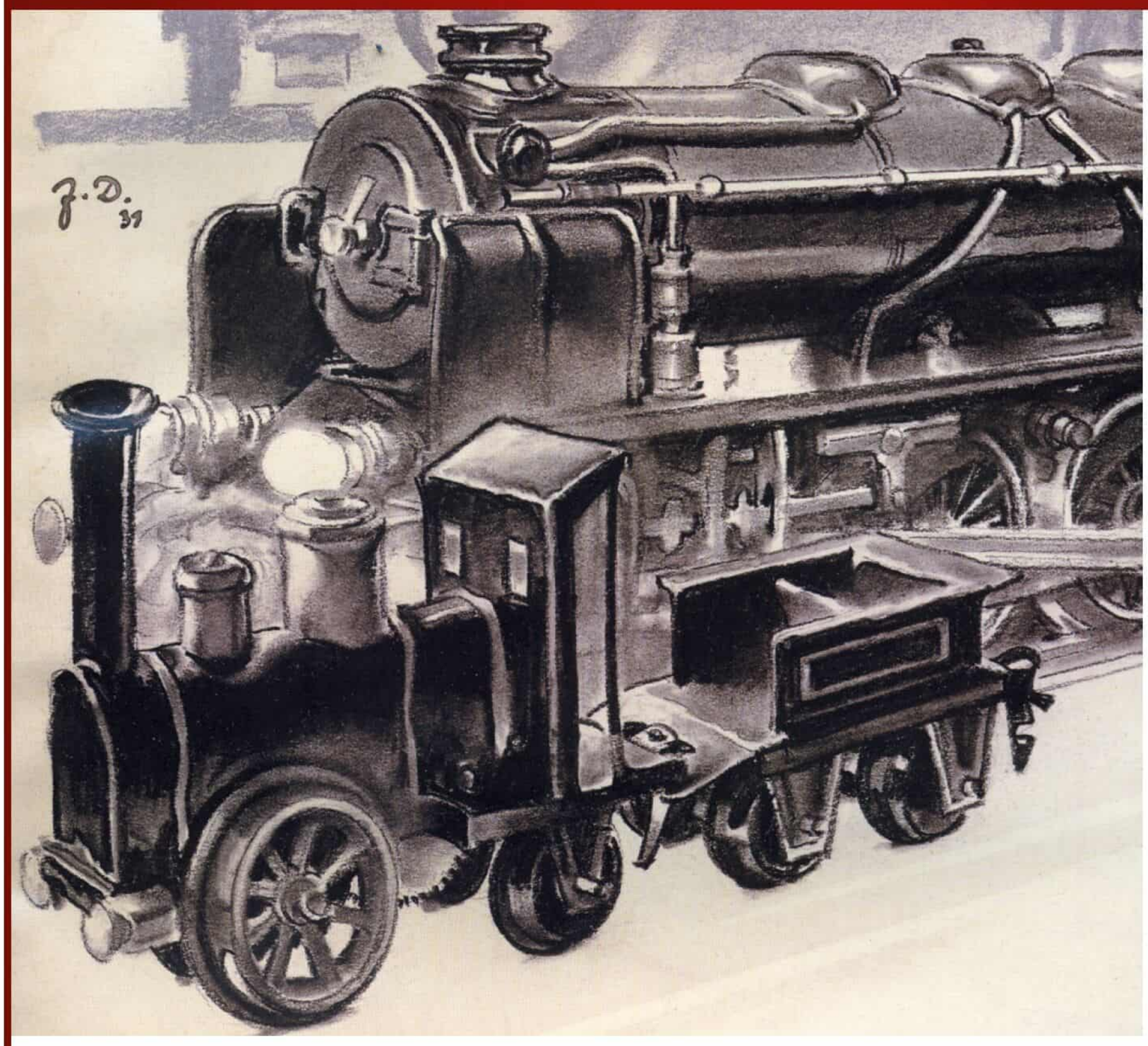
gebot hatte nur eine Zielgruppe. Es sprach damals eigentlich vorwiegend Mädchen an.

Eine Position in der Inventur lässt aufhorchen: Die Firma Ludwig Lutz aus Ellwangen hat bei Märklin noch eine Rechnung offen. Leider hat sich nicht überliefert, was Lutz damals von Märklin bezogen hatte. Möglicherweise waren es Schienenprofile und geprägte Achslager aus Blech. Anders als die Göppinger, die ihren Maschinenpark zur Blechverarbeitung stark ausgebaut hatten, scheute Lutz genau diesen Schritt.

Der aus Schelklingen stammende Ludwig Lutz (1820–1889) hatte sich nach der Erteilung des Bürgerrechtes im Januar 1845 in Ellwangen als Flaschner selbstständig gemacht. Noch im Gründungsjahr ließ er am 3. Dezember 1845 eine Anzeige erscheinen, in der er auf „Eine ziemliche Auswahl blecherner Kin= derspielwaaren“ aufmerksam machte. In den folgenden Jahrzehnten entwickelte sich Lutz zu einem erfolgreichen Hersteller von Blechspielwaren in bester handwerklicher Qualität. Die Spielzeuge aus Ellwangen wie Kutschen, Schiffe, Burgen, Springbrunnen usw. wurden in zahlreiche Länder exportiert. Lutz nahm an internationalen Ausstellungen teil.

1862 zeigte man in London runde Landschaften aus Blech, auf denen spurgeführte Eisenbahnzüge fuhren. Als Antrieb dienten Uhrwerke. In den 1870er-Jahren wurde der Fahrweg zerlegbar. Gleise aus >>

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




Gern wird die Uhrwerk-Maschine im Vergleich zu aktuellen Modellen in Szene gesetzt. Bei dieser Arbeit von 1931 nahm sich Josef Danilowatz die künstlerische Freiheit, am Tender eine Märklin Fixkupplung darzustellen. Diese wurde erst 1909 eingeführt. Bei dem Exponat im Märklineum befindet sich dort eine Kupplung aus dem 19. Jahrhundert (Bauart 1898).

# Von einer Verlegenheitslösung zur Ikone – die erste Märklin Lokomotive

Zu den Stars unter den Exponaten im Märklineum zählt die erste Märklin Lokomotive. 1891 ahnte wohl noch niemand, welche firmengeschichtliche, ja spielzeuggeschichtliche Bedeutung ein solches Stück einmal erlangen würde. Die Eisenbahn war ein Spielzeug unter vielen, das 1891 in der Werbung noch nicht einmal besonders herausgestellt wurde. Das Interesse an dem Aussehen der ersten Lokomotiven wurde erst Jahrzehnte später geweckt, als „Märklin Eisenbahnen“ längst zu einem Begriff geworden waren. So leitete der britische Märklin Vertreter W. Seelig in den 1920er-Jahren seine Kataloge auf der ersten Seite mit einem Text über die erste Modelleisenbahn ein, die auf Gleisen fuhr („The first model railway to run on rails“). Dabei nannte er das Jahr 1891 und legt die Präsentation auf der Leipziger Messe richtigerweise in das Jahr 1892. Anfang 1929 erschien dann ein mehrseitiger Beitrag in dem Branchenblatt Deutsche Spielwaren-Zeitung unter dem Titel „Aus der Kinderstube der Spielzeug-Eisenbahnen“. So wuchs zu dieser Zeit der Wunsch in Göppingen, eine solche Lokomotive zeigen zu können. Leider hatte man fast 40 Jahre und zwei Umzüge später kein vollständiges Exemplar mehr im Bestand. Es fand sich aber ein bespieltes Fragment ohne Räder und ohne einen Tender. Die fehlenden Blechschienen auf Schwellen kamen in den 1880er-Jahren auf, jetzt fuhren die Züge auf Schienen und nicht mehr in Rinnen. 1883 wurde Lutz auf der Weltausstellung in Amsterdam für seine Spielwaren ausgezeichnet. Der gelernte Kaufmann August Lutz übernahm im Februar 1884 das elterliche Unternehmen unter Beibehaltung des Firmennamens „Ludwig Lutz“. Anders als bei Märklin bildeten Kinderkochherde bei Lutz nie einen Schwerpunkt. Die Spielwaren aus Ellwangen sprachen damals vorwiegend Jungen an.

## Durch Synergie gewachsen

Die Angebote der beiden Firmen ergänzten sich also, ebenso die jeweiligen Stärken aufseiten der Fertigung. Bei Märklin war es die Technik auf dem Stand der Zeit, bei Lutz die gekonnte Gestaltung und die geschmackvolle Bemalung, teils auf kunsthandwerklichem Niveau.

1891 übernahm Eugen Märklin den Verkauf der Lutz-Spielwaren. Dann ging es Schlag auf Schlag. Im August hatte man die Räumlichkeiten in der Göppinger Grabenstraße durch den Erwerb von Teilen des Nachbargrundstückes erweitern können, nahm einige Umbauten vor und stellte neue Mitarbeiter ein.

Vor dem Einsatz als Ausstellungsobjekt diente die Maschine ihrer eigentlichen Bestimmung als Spielzeug für Kinder. Die teils ausgebesserten Blessuren sind Spuren der Geschichte. Gut zu erkennen sind die einzeln angelöteten und zur Verstärkung geprägten trapezförmigen Achslager der Laufachse und des Tenders. Sie gelten als Merkmal für späte Lutz und frühe Märklin Fahrzeuge.

lenden Teile wurden mit dem, was man hatte, ergänzt. Die Radsätze für den Tender entnahm man einfach aus der laufenden Fertigung. So entstand ein substanziell originales, vorzeigbares Exponat, das einen guten Eindruck einer ganz frühen Maschine vermittelte. Das erste „Porträt“ dieser Lokomotive, wie wir sie noch heute kennen, schuf der Maler Josef Danilowatz im Jahre 1931. Die Maschine ist auf der Unterseite übrigens groß mit der Jahreszahl „1890“ versehen. Auch andere Exponate aus der Frühzeit tragen auf der Unterseite Jahresangaben, die nur auf die Dekade genau sind. Das genügte in den 1930er-Jahren für die nicht öffentlich zugängliche Ausstellung historischer Modelle im Musterzimmer. Heute wird bei dieser Lokomotive die Datierung „1891/92“ genannt. Ob sie nämlich aus dem Herbst 1891 oder ein paar Monate später aus dem Frühjahr 1892 stammt, lässt sich nicht mehr mit Bestimmtheit sagen. Unbestritten verkaufte Märklin 1891 Eisenbahnen. Ein Gleissystem in der Spurweite I lässt sich aber erst ab 1892 nachweisen. Die zuvor schon von Lutz angebotenen Bahnen fuhren auf Gleisen, die in etwa den späteren Märklin Spurweiten II und III entsprachen. Ganz genau genommen ist die Artikelnummer „1021“ gar nicht die Nummer der Lokomotive, sondern die Grundnummer der kompletten Zusammenstellung. Märklin bot anfangs keine einzelnen Lokomotiven und Wagen an, sondern „Eisenbahnen“. Die Ausbaufähigkeit dieses Spielzeugs wurde in den folgenden beiden Jahren zunehmend als Stärke erkannt und herausgestellt. Heute ist diese Maschine in ihrer Schlichtheit und mit dem markanten Profil längst selbst zu einem Teil der Geschichte geworden.

Im September suchte man per Anzeige weitere Metalldrücker. Die Familien Märklin und Lutz trafen eine unternehmerische Entscheidung, die sich als äußerst glücklich erweisen sollte. Beide Firmen wurden im Herbst 1891 zu einer vereint.

Lutz schob das Vorhaben mit einer finanziellen Einlage zur Ausnutzung der Saison an. Zwischen Mitte September und Ende Oktober 1891 traten dann wichtige Mitarbeiter der Firma Lutz in die Firma Märklin ein, erfahrene Flaschnergesellen und Lackiererinnen. Der Flaschnermeister von Lutz wurde bei Märklin Werkführer, Karl Märklin rückte zum Oberwerkführer auf. Das Können dieser Mitarbeiter kam ganzen Generationen späterer Angestellter zugute und prägte den erfolgreichen „Märklin Stil“ auf Jahrzehnte hinaus.

Noch einmal luden die Gebrüder Märklin 1891 zu ihrer Weihnachtsausstellung im eigenen Hause ein. Eine weitere Ausstellung gab es im Seitenladen der Firma Wilhelm Rist in der Poststraße. Diese traditionelle Vertriebsform stieß ganz offensichtlich an ihre Grenzen. 1891 war man in Göppingen auf dem richtigen Wege. Jetzt musste es die Welt nur noch erfahren. ➤

Der nächste Teil der Märklin Chronologie beschreibt die Gründung der Firma „Gebr. Märklin & Cie.“ und den Durchbruch der Spielzeug-Systemeisenbahn.

60 JAHRE | YEARS

märklín magazin

Europas auflagenstärkstes Modellbahn-Magazin feiert 60. Geburtstag und das feiern auch alle Clubmitglieder. Denn sie erhalten mit dem Märklin Magazin 6-mal im Jahr pralle Information und Unterhaltung über das schönste Hobby der Welt – und das im Clubbeitrag inbegriffen. Ebenso begeistern Clubleistungen wie Rabatte bei Kooperationspartnern, exklusive Clubmodelle und Gratis Jahreswagen, Insider-Informationen und viele weitere Vorteile.

**Jetzt Clubmitglied werden und Clubvorteile sichern: club.maerklin.de**

# ippee!

**Das Märklin Magazin von 1965 bis heute:** gefüllt mit Berichten über Fertigung, Modelle, Technik, Anlagenbau und Steuerung. Im Clubmitgliedsbeitrag ist der Abopreis enthalten.

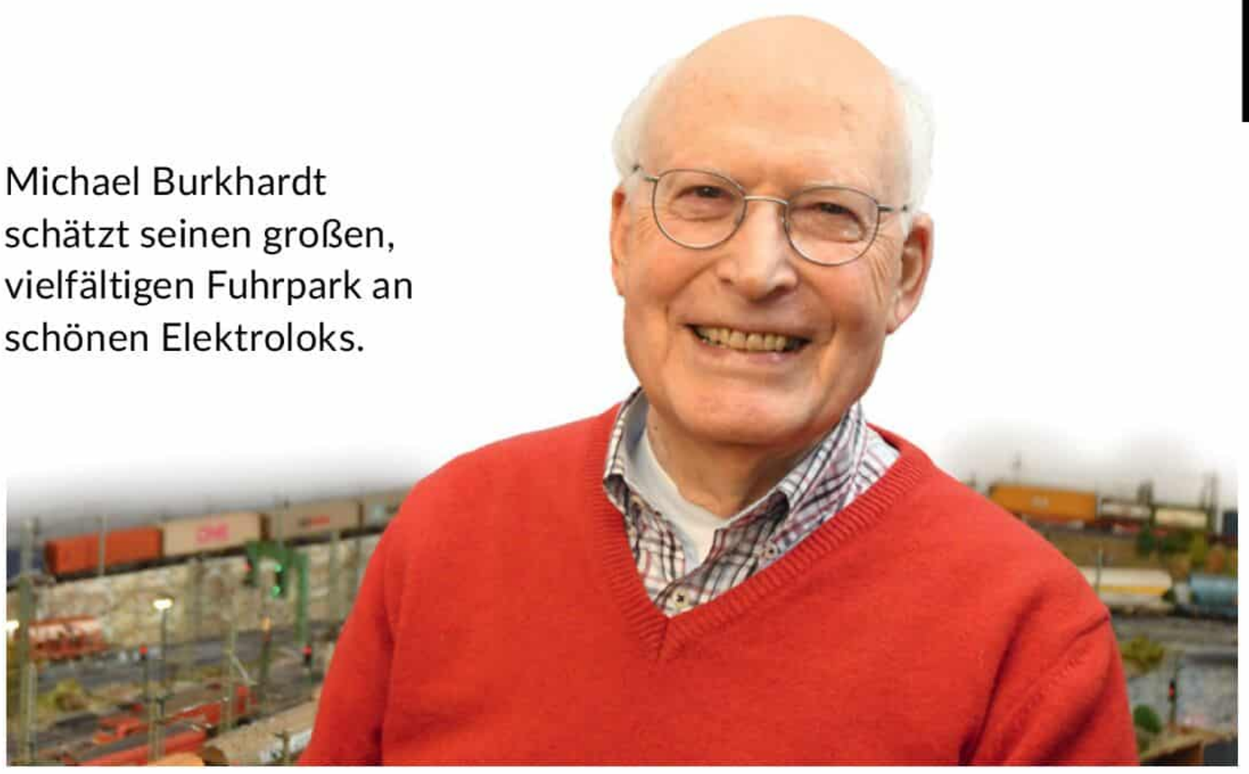
powered by

märklín INSIDER CLUB

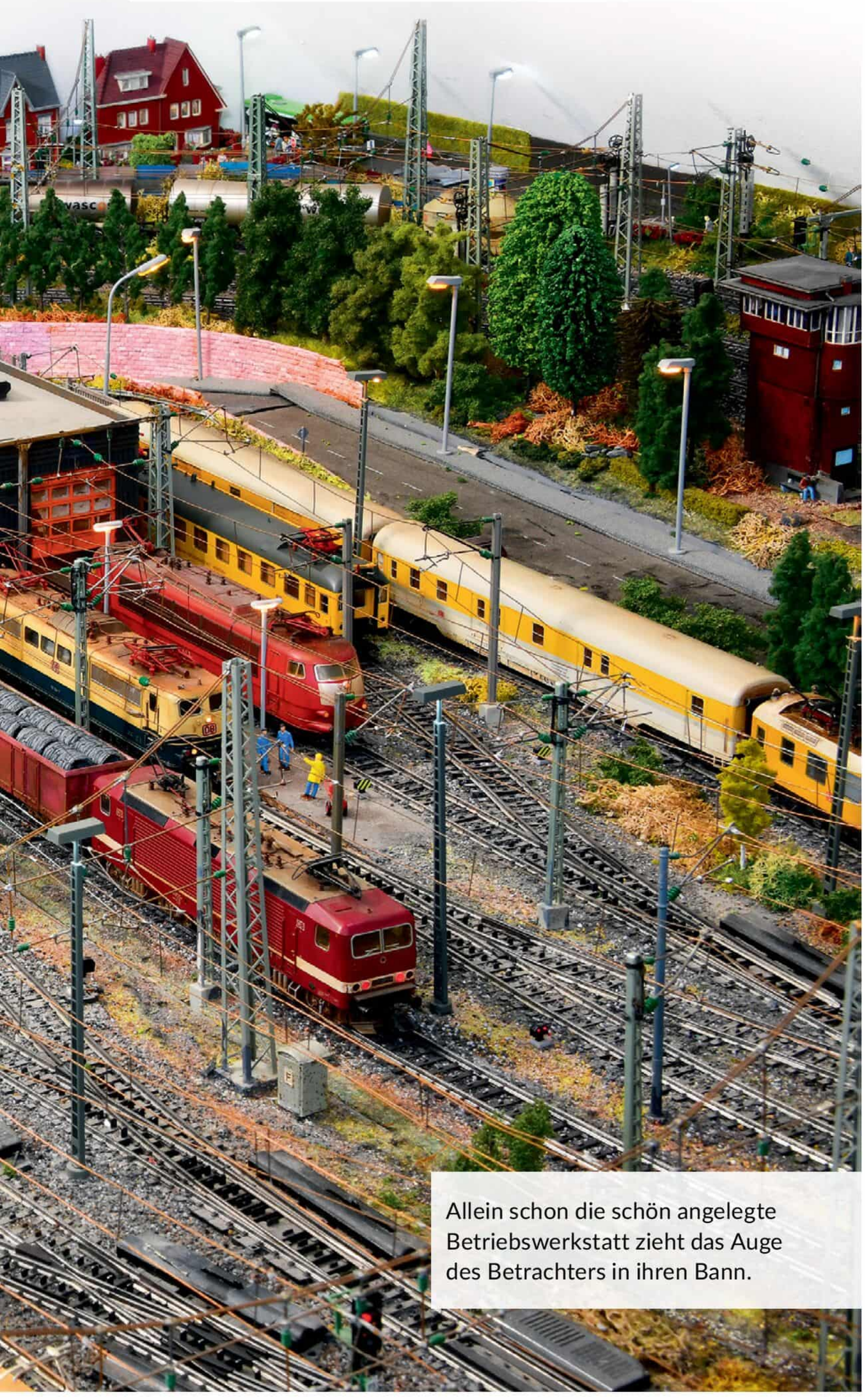
TRIX CLUB

# 100 % elektrisierend

Das verspricht Spannung: Auf seiner Anlage setzt Michael Burkhardt bei der Stromführung durchgängig auf minutiös verlegte Oberleitungen. So durchfahren seine E-Loks authentisch die Gleisparcours.



Michael Burkhardt schätzt seinen großen, vielfältigen Fuhrpark an schönen Elektroloks.



Allein schon die schön angelegte Betriebswerkstatt zieht das Auge des Betrachters in ihren Bann.

Ein Kreis mit Dreileiter-Schienen, „das war ganz simpel auf Pappe verlegt“. Michael Burkhardt erinnert sich noch genau an seine erste Modellbahn, damals in der ehemaligen DDR. Seine frühe Kindheit verbrachte er in Magdeburg, ehe seine Eltern 1956 mit ihm und seinem Geschwisterchen in die Bundesrepublik flüchteten. Ein Schritt mit Folgen: „Als wir im Westen waren, fiel die Modellbahn erst einmal flach“, erzählt der pensionierte Offizier, der bei Hannover eine neue Heimat gefunden hat. Bis etwa Mitte der 1980er-Jahre sollte die Abstinenz dauern. Der Neubeginn war eine kleine, aus etlichen Gleissegmenten bestehende Anlage, die schnell auf dem Fußboden des Kinderzimmers auf- und abzubauen war. Auf dieser ließ sein Sohn Ingmar etliche Jahre die Züge rollen. Nach und nach fand Michael Burkhardt wieder Gefallen an dem Hobby. „Und richtig los ging es dann 1992, als wir unser jetziges Haus bezogen.“

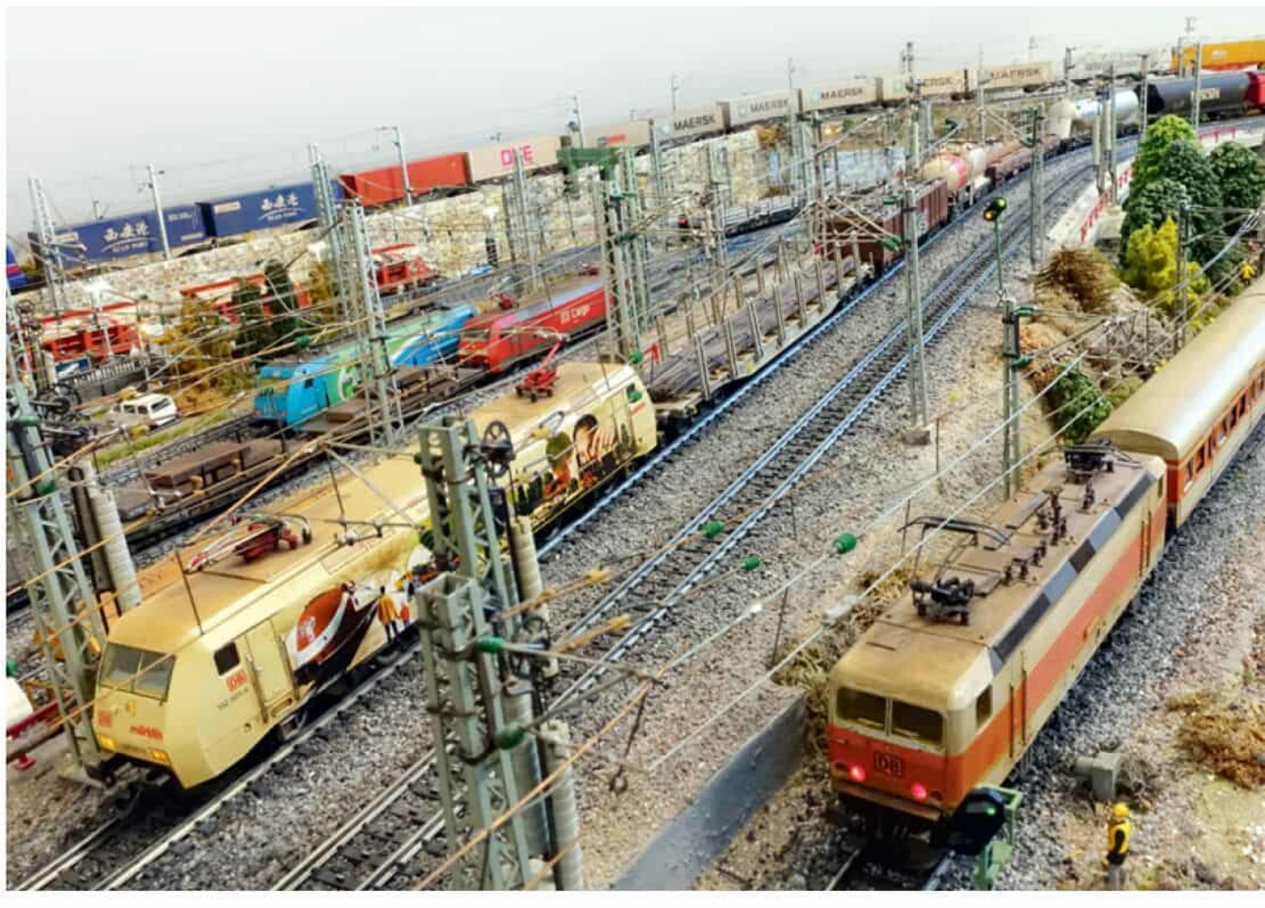
## Faszination Elektrolok

Da gab es bereits konkrete Vorstellungen: „Ich wollte von Anfang an eine moderne Bahn mit Oberleitung und E-Loks haben“, unterstreicht der Modellbahner. Warum? „Als ich Anfang der 1980er-Jahre von Diepholz nach Köln gependelt bin, haben mich E-Loks wie die BR 103 fasziniert.“ Als dann die Idee einer eigenen Modellbahn aufkam, war schnell klar, dass diese wie beim Vorbild ihren Strom aus der Oberleitung bekommen sollte. „Märklin machte es damals möglich, dass Loks mit Schleifern und Stromabnehmern fahren konnten – das war gut, so konnte ich die Oberleitung von Anfang an funktionsfähig konzipieren.“

Und Diesel- und Dampfloks? „Diesel braucht keine Oberleitung und Dampfloks haben mich in jungen Jahren schon begeistert, aber später noch mehr die E-Loks. Ich gehe nicht in die nostalgische Richtung, das hat mir nie so richtig gefallen.“ Im eigenen Haus kam der alte Spieltrieb wieder raus, sagt der Niedersachse. Eine Anlage in U-Form sollte seine Vision wahr >>

Gut unterwegs: In Michael Burkhardts Modellbahnwelt ziehen imposante Gespanne ihre Bahnen.

∧ Umschlagplatz: An den Seiten breiten sich Abstellgleise und Verladebereiche für den kombinierten Güterverkehr aus.




∧ Entgegenkommend: Die Gleistrassen sind so konzipiert, dass sich Züge auch vis-à-vis begegnen können.

∨ Eilige Terminsache: Wer spät dran ist, nutzt den Nebeneingang des Bahnhofs, der direkt zu den Bahnsteigen führt.

∨ Pendlerlos: Frühmorgens und am späten Nachmittag wird es am Zugang zum Bahnhofstunnel schon mal eng.

Misch-Betrieb: Auf der Anlage begegnen sich wie in der realen Welt Güter- und Personenverkehr.

werden lassen, und zwar so, „dass Züge von einer Fahrtrichtung in die andere kreuzungsfrei in die Gegenrichtung des Parallelkreises wechseln können“.

Am Anfang standen Zeichnungen, auch mit Schablonen von Märklin. Dies habe maßstabsgerecht sehr gut funktioniert, denn Michael Burkhardt wollte große Bögen mit über einem Meter Durchmesser. Probleme habe es nicht gegeben. „Ich habe mir alles lange Zeit durch den Kopf gehen lassen und mich auf mein räumliches Vorstellungsvermögen verlassen“, sagt er. Die Anlage ist in Segmente unterteilt, damit sie bei Bedarf auch transportabel ist. Bei den Übergängen war Vorsicht geboten, denn der Aufbau ist klassisch in Plattenbauweise. „Es war dabei wichtig, die Kontaktstellen so zu trennen, dass es keinen Sprung zwischen den Gleisen gab.“ Das „U“ misst im linken Bereich 4,6 Meter, im rechten 5,2 Meter mit jeweils 135 Zentimetern Tiefe. Gerade so viel, dass man mit einem Arm noch eingreifen kann, falls es mal nötig ist. 120 Meter Gleise sind verbaut, davon sind über 90 Prozent mit Oberleitungen der Firma Sommerfeldt überspannt.

Inspiration fand Michael Burkhardt weniger bei anderen Anlagen, sein Modellbahnreich ist eher aus eigenen Überlegungen heraus gewachsen, die sich auch an der Realität der Bahn orientieren. An einigen freien Stellen hieß es, auch mal Mut zur Lücke zu haben. „Dort habe ich meist mit kleinen Teilen die bestehenden Elemente verbunden, sodass es harmoniert.“

Einen Schattenbahnhof gibt es nicht auf der Anlage. Als Alternative dazu liegt ein Güterbereich offen im Randbereich einer U-Flanke. Hier können Züge auf Abruf stehen bleiben.

Viele Signale und Weichen bedeuten viele Kabel unter der Anlage. Dort sitzen auch die zahlreichen Relais, die natürlich Platz benötigen. Sechs Stromkreise sorgen für Kraft und Sicherheit, hinzu gesellt sich einer für die Beleuchtung. Vier Trafos teilen sich die Arbeit für den linken und rechten Bereich nebst Beleuchtung und Signalbedienung. „Ich wollte genügend Power haben“, so die Erklärung. Regie führt Michael Burkhardt mit der Control Unit 80f und Stellpulten zur Steuerung von Weichen und Signalen, mit denen er sehr zufrieden ist.

Den Feinschliff erhielt die Anlage in der Zeit nach der Pensionierung. „Vorher hatte ich ältere Loks nach und nach auf fünfpolige Motoren umrüsten lassen. So kann ich drei Züge gleichzeitig steuern, Licht anmachen, Adressen eingeben …“, erzählt Michael Burkhardt. Der erwähnte „alte Spieltrieb“ ist ungebrochen. „Ich lasse gerne Züge fahren. Rangieren ist nicht so meine Sache, obwohl ich auch mal einen Kohlenzug zusammenstelle und ihn dann eine Weile laufen lasse.“ Doch dann wird der Zug „komplett abgeräumt“, um einer anderen Garnitur zu weichen. Einem Containerzug zum Beispiel, einem Zug mit Kesselwagen oder einem mit Getreide-Waggons. „Denn das gefällt mir: Güterwagentausch und auch das Altern von Waggons, zum Beispiel mit Patinazubehör von Vollmer.“

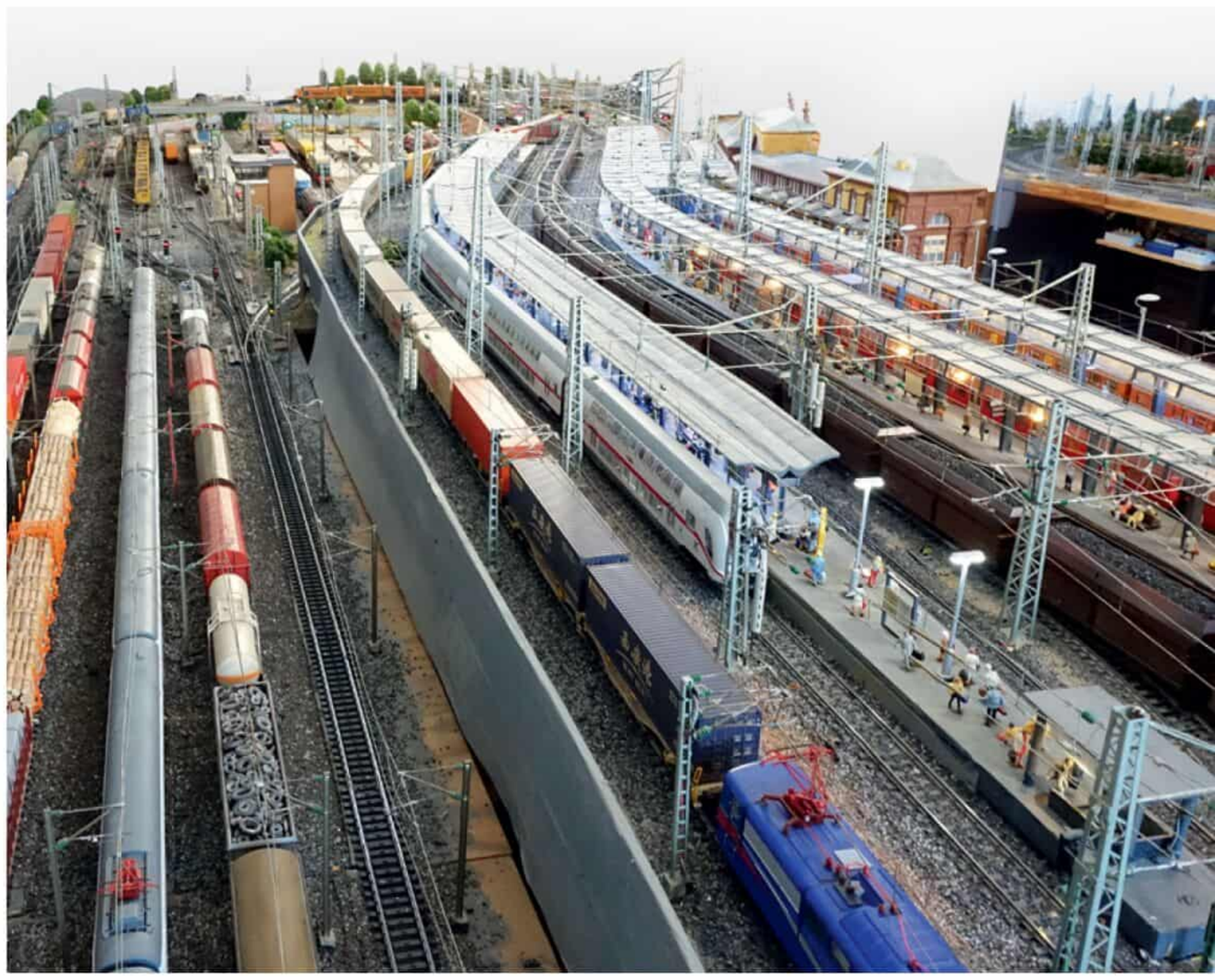
*„Ich gehe nicht in die nostalgische Richtung, das hat mir nie so richtig gefallen.“*

Michael Burkhardt

Gelegentlich findet Güter-Fan Michael Burkhardt auch Gefallen an Personenzügen. Dies zeigen >>

Durchfahrt erlaubt: Die großzügig angelegte Bahnhofsanlage gewährt Güter- wie Personenzügen zügiges Fortkommen.

Hochspannung en miniature: Die aufwendig verbauten Oberleitungen stammen vom Zulieferspezialisten Sommerfeldt.



Schwungvoll: Aus einer anderen Perspektive besticht der Bahnhof mit seiner eleganten, lang gestreckten Linienführung.

verschiedene ICE-Serien, ICs sowie Nahverkehrszüge. „Ich habe neben dem Standard-Triebkopf des ICE 1 auch den, dem die DB den Namen ‚Elisabeth' gegeben hat. Außerdem gehört zu dem Wagenpark der ICE S Mess- und Referenzzug". Und mit dem kam richtig Speed auf: „Mit dem Messwagen (Art. 49960), der die Geschwindigkeit 1:87 umwandelt, fegte der ICE S dann im Oberleitungsbetrieb mit umgerechnet 280 Sachen über die lange Gerade. Das habe ich aber nur kurz ausgefahren ...", lächelt er.

Geht es um E-Loks, gerät der ehemalige Soldat rasch ins Schwärmen. Bei der BR 103 gefällt ihm vor allem die ästhetische Form. Auch die langen Züge von früher in beiger, blauer und bordeauxroter Lackierung wirken in seinen Augen sehr elegant. Von den Güterzug-Loks gefallen ihm besonders die BR 150/151 wegen ihrer Bulligkeit und Stärke. Die früheren Reichsbahn-Exemplare der BR 142 und 143 findet Michael Burkhardt ebenfalls ausgesprochen gut gelungen. Die BR 111 sei zwar genauso sympathisch, jedoch auch ein bisschen simpel – Arbeitstiere eben. Und auch das aktuelle Modell der BR 193 Vectron sei schön gemacht, wie auch die BR 182 nebst ihrer österreichischen Schwester.

Sein rollendes Material schätzt Michael Burkhardt. „Das Mittelleiter-Gleissystem ist sicher im Fahrbetrieb, zudem sind die Loks von Märklin robust und stabil." Bei der Wahl der Wagen favorisiert er eindeutig den Güterbereich. „Daran hatte ich von Anfang an ein großes Interesse wegen der Vielfalt. Von Märklin gibt es hier sehr viele interessante Wagen, das macht die Anlage bunt."

Diese Vorliebe ruft nach langen Garnituren. Bei elf Container-Doppeltragwagen im Gespann plus Lok kommt man schnell auf eine Gesamtlänge von über drei Metern. Da ist dann Stärke gefragt, „etwa die schwere BR 152 oder die BR 101, manchmal auch die BR 182 und neuerdings die BR 193 Vectron obwohl die ein bisschen leichter ist". Zu tun gibt es genug, denn auf der Anlage lauern durchaus Steigungen von über drei Prozent auf die Frachtzüge.

Bei all dem elektrifizierten Verkehr kam der Landschaftsbau nicht zu kurz, obwohl sich Michael Burkhardt anfangs „bewusst gegen Landschaft entschieden" hat. Warum eigentlich? „Das verbot sich einerseits durch die Dachschräge, zum anderen wollte ich ja einen möglichst umfangreichen Bahnbetrieb. Außerdem hatte ich wegen der vielen Kabel und Relais unter der Anlage auf einen Schattenbahnhof verzichtet, habe also nur eingeschränkte Abstellmöglichkeiten."

Im Realitätscheck wirkt die Landschaftsgestaltung zwar reduziert, doch keineswegs dürftig. So gibt es

*„Das Mittelleiter-Gleissystem ist sicher im Fahrbetrieb, zudem sind die Loks von Märklin robust und stabil."*

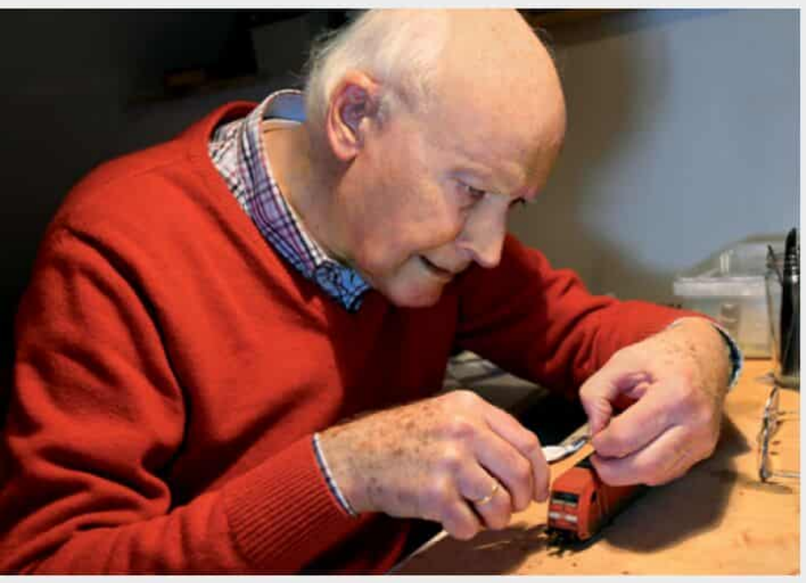
Michael Burkhardt

einen Felsvorsprung mit einer Aussichtsplattform für Wanderer mit Blick auf den Zugverkehr. Auch der mächtige Durchgangsbahnhof „Bonn" von Kibri mit seinen zwei Bahnsteigen, drei Durchfahrtsgleisen und einer Länge von 2,3 Metern birgt vielerlei Szenen und lebendiges Treiben. Einen Steinwurf entfernt tummeln sich eine Verladerampe, eine Tankstelle und ein Container-Terminal. Die linke U-Flanke durchzieht eine elegant geschwungene Hochtrasse. Und auch auf freier Strecke gibt es viel zu sehen, zum Beispiel eine Gruppe von Bahnbediensteten, umrahmt von Buschwerk und Bäumen, die unter den penibel gesetzten und >>

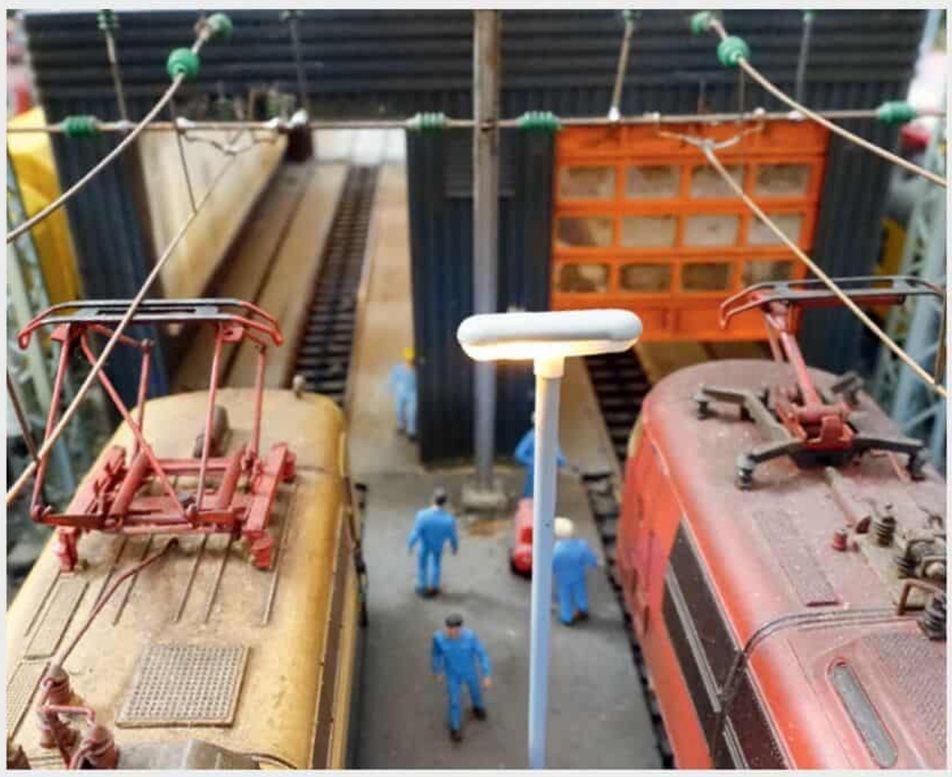
Text und Fotos: Claus Dick

Da kommt Fernweh auf: Sobald sich die Dunkelheit über den Bahnhof legt, erhellen zahlreiche LED-Leuchten das geschäftige Treiben auf den Bahnsteigen. Auch die vorbeifahrenden Züge sind erleuchtet.

# Die Oberleitung bietet Spannung pur



Besuch in der Werkstatt: Gleich neben seiner Modellbahn hat Michael Burkhardt Platz zum Arbeiten.



Schlafplatz für E-Loks: In ihrer Halle können sich die Schienenschönheiten auch mal ausruhen.

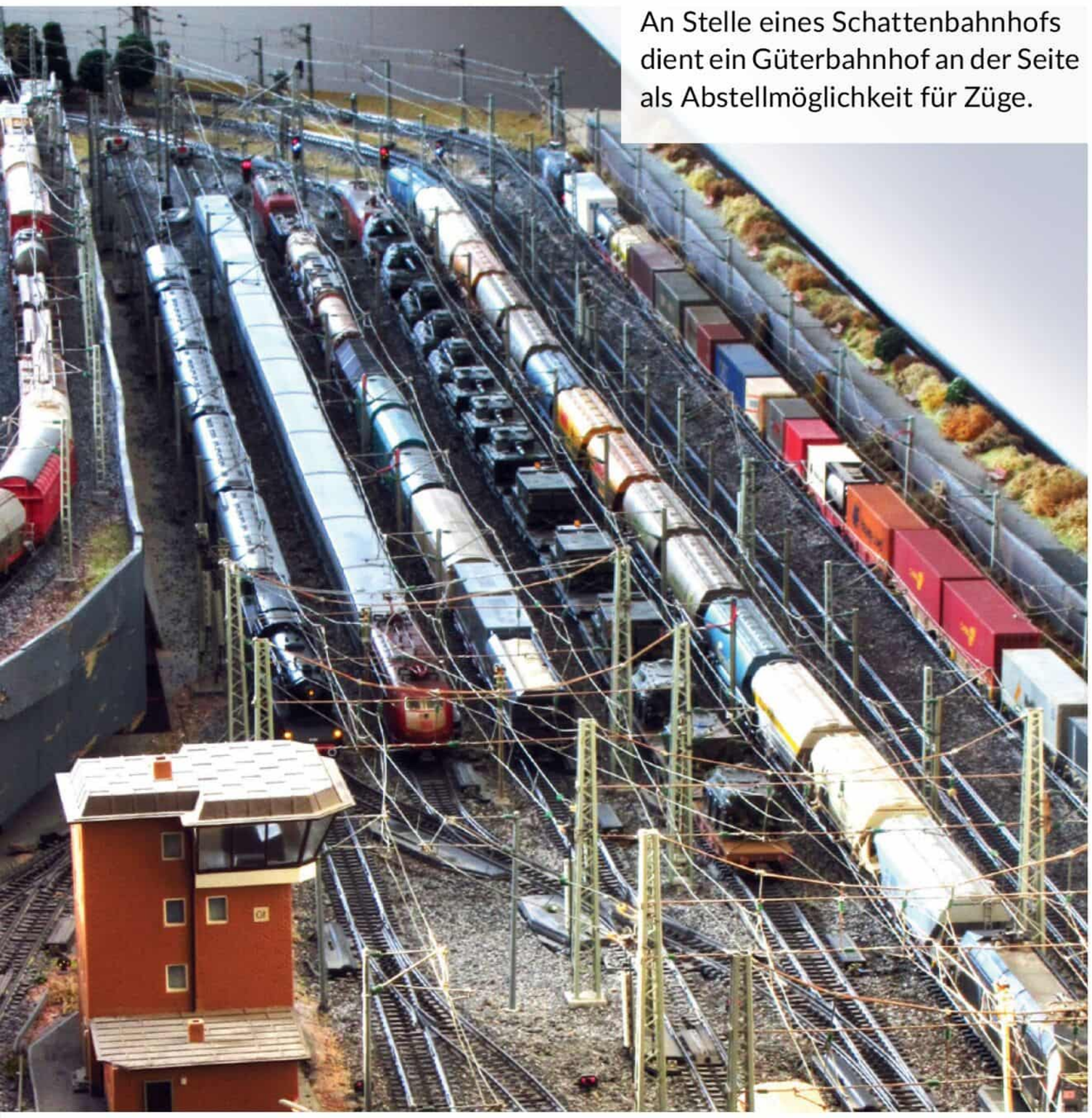
Welt unter Fahrdraht: Die Perspektive zeigt die konsequente Verlegung der Oberleitungen.

Michael Burkhardt hat die Elektrifizierung auf seiner Modellbahn von Anfang an konsequent umgesetzt. Dabei nutzt er die Oberleitungen ebenso durchgängig im alltäglichen Einsatz seiner teils sehr langen Züge, am liebsten im umfangreichen Güterbetrieb. „Das Oberleitungsnetz ist nach und nach mit dem Gleisnetz entstanden“, so der Erbauer der Anlage. Bei jedem Schritt gab es die Überlegung „wie mache ich das – nehme ich ein quer liegendes Tragwerk oder besser Einzelmasten“.

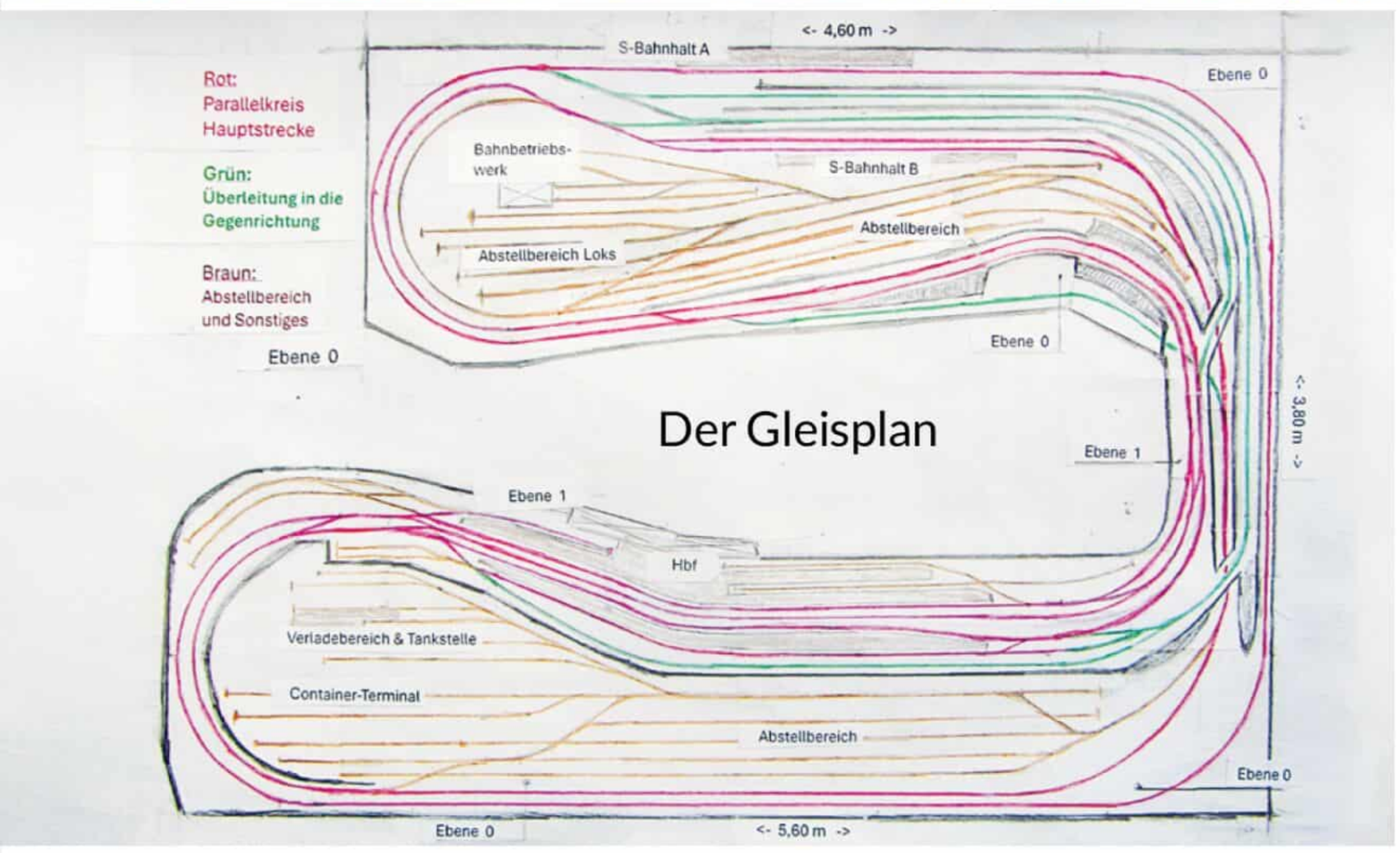
Die Armada an Strombringern stammt von Sommerfeldt. Beim Hauptbahnhof „habe ich mich bewusst für Tragwerk entschieden, beim Güterbahnhof hätte dies beispielsweise nicht so gut funktioniert“. Auch der Materialeinsatz wollte gut überlegt sein. „Anfangs wusste ich nicht genau, wie viele Teile ich brauchte. Beim Tragwerk bedeutet das, dass man Drähte für die Ausleger benötigt, hinzu kommen kleine Schellen verschiedener Art sowie Halter, mit denen die Tragseile angebracht werden und, und, und, …“.

Viele von den Kleinteilen wie die winzigen Ausleger mussten immer wieder nachgekauft werden. Das hört sich aufwendig an. Aber: „Auf geraden Strecken benötigt man ja nur Streckenmasten mit einem Ausleger.“ In Kurven heißt es hingegen aufgepasst: „Beim Übergang von einem Fahrdraht zum anderen gibt es Doppelausleger, die müssen stets einzeln angebracht werden.“ Sommerfeldt habe dazu wie auch bei den Weichen Zeichnungen geliefert, wie man das gut hinbekommt, dass „der Kontakt zwischen Stromabnehmer und Leitung durchgängig ist und kein Verhaken entsteht“. Denn: „In Kurven sind die Masten recht kurz, wegen der engen Radien. Hier muss man die Masten eng hintereinander aufstellen.“

Damit Stromabnehmer nicht „rausrutschen“, behalf er sich auch mal mit einem Trick, den er – übrigens erst später – bei der Deutschen Bahn entdeckte: „Ganz enge Winkel habe ich mit einem Draht überbrückt, solch einen Zusatzdraht für die Betriebssicherheit habe ich bei der Ausfahrt eines ICE in Hamburg Richtung Elbbrücken selbst gesehen.“ Bei aller Liebe habe die Stromführung im Hochbetrieb in dieser Konsequenz seinen Preis. „Die Oberleitung war fast teurer als das, was darunter ist“, schätzt Michael Burkhardt.



An Stelle eines Schattenbahnhofs dient ein Güterbahnhof an der Seite als Abstellmöglichkeit für Züge.




gespannten Oberleitungen arbeiten. Die Basis für das Modellreich bilden Kanthölzer. Darauf hat Michael Burkhardt die einzelnen Platten festgeschraubt und schließlich die Gleisbetten mit Kork unterfüttert. Die mit LED-Licht ausgestatteten Gebäude und das Grün der Anlage stammen von Zulieferfirmen wie Vollmer oder Faller. Ein mächtiges Element bildet natürlich das Bw für die Elektro-Loks. Zum Bahnbetrieb gehören ebenfalls ein Messzug, Werkstattwagen, ein Tunnel-Rettungszug sowie für den Gleisbau Wagen mit Schotter, Schwellen und Schienen beladen. Diese setzt er abwechselnd auf der Anlage ein. „Doch der Schwerpunkt sind für mich Containerzüge, Ganzzüge und Güterzüge, die unter anderem Kies oder Stahlbrammen transportieren“, fasst Michael Burkhardt zusammen. Viel los also auf der Anlage. Es ist spannend. >|

FALLER

IM KLEINEN GROSS

# 191830 HO

# Aussichtsturm »Rust«

POLA

CAR SYSTEM

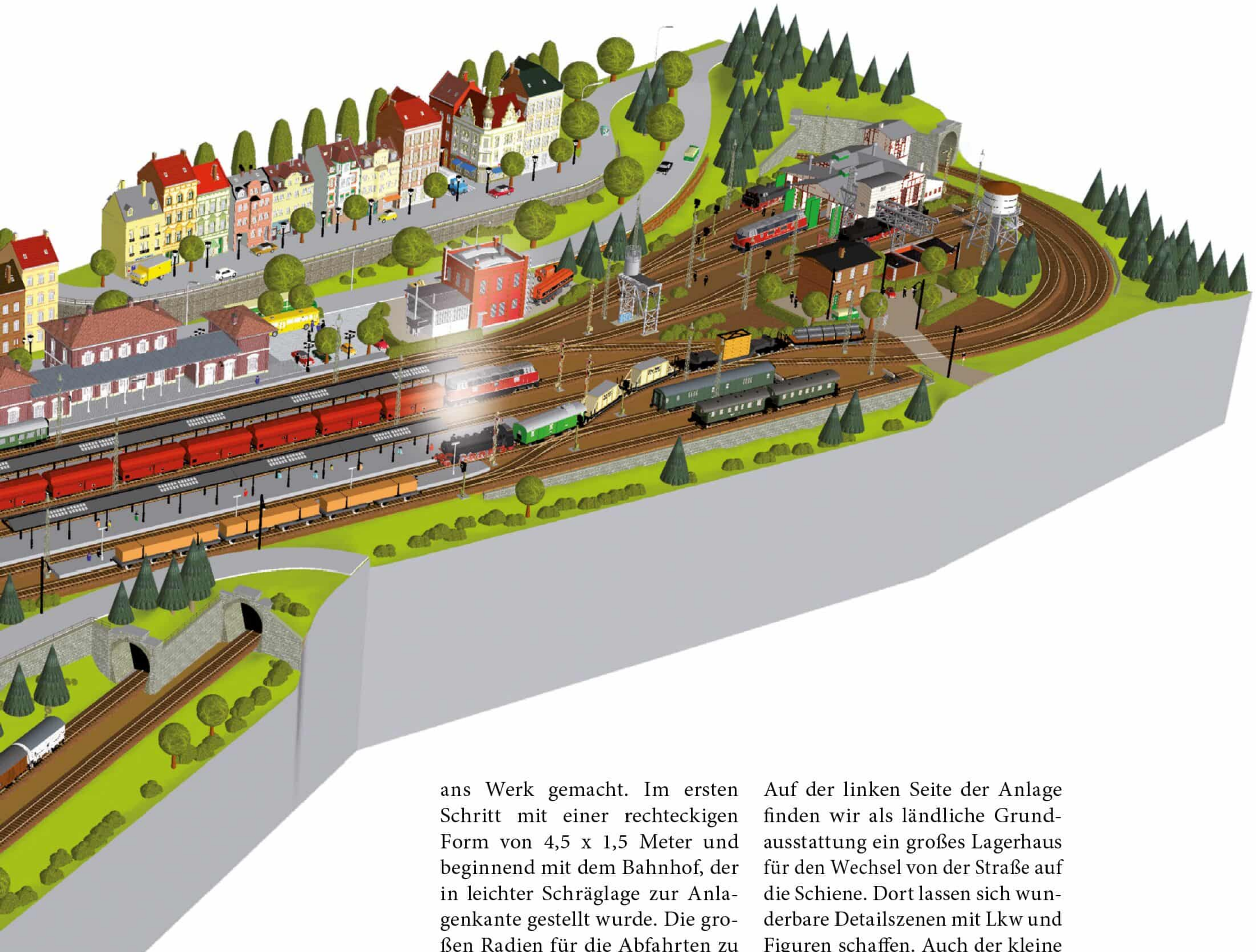
CAR SYSTEM DIGITAL

FALLER CREATE

faller.de

# Die große Fahrfreude

Dieses Mal wird die Anlage größer. Den Platz wollen wir aber nicht nur zum Fahren nutzen. Auch Betriebsanlagen, Güterumschlag und Zugspeicher sollen der Strecke angemessen sein. Keine einfache Aufgabe, selbst bei mehr als sechs Quadratmetern. Aber das Resultat kann sich sehen lassen.



Mit 4,5 x 1,5 Metern zählt der Entwurf schon zu den mittelgroßen Anlagen, auf der lange Züge in großzügigen Bögen fahren können. Dazu passend brauchen wir einen Bahnhof, der diese Zugkapazität bewältigt, und ein Betriebswerk, das mehrere Dampflokomotiven versorgen kann. Nicht zuletzt müssen auch die unterirdischen Abstellmöglichkeiten passen und entsprechend viel Platz bieten.

Mit diesen Vorgaben haben wir uns mit der Gleisplanungssoftware Märklin 2D/3D (Art. 60524/60525) ans Werk gemacht. Im ersten Schritt mit einer rechteckigen Form von 4,5 x 1,5 Meter und beginnend mit dem Bahnhof, der in leichter Schräglage zur Anlagenkante gestellt wurde. Die großen Radien für die Abfahrten zu den Schattenbahnhöfen wurden in dieser Phase bereits mit eingeplant und so lange gedreht, bis der Gesamteindruck stimmte. Für ein besseres Handling wurde der Unterbau der Anlage dann in zwei Teile geteilt und an der vorderen Kante etwas nach innen gerückt.

### Für lange Züge

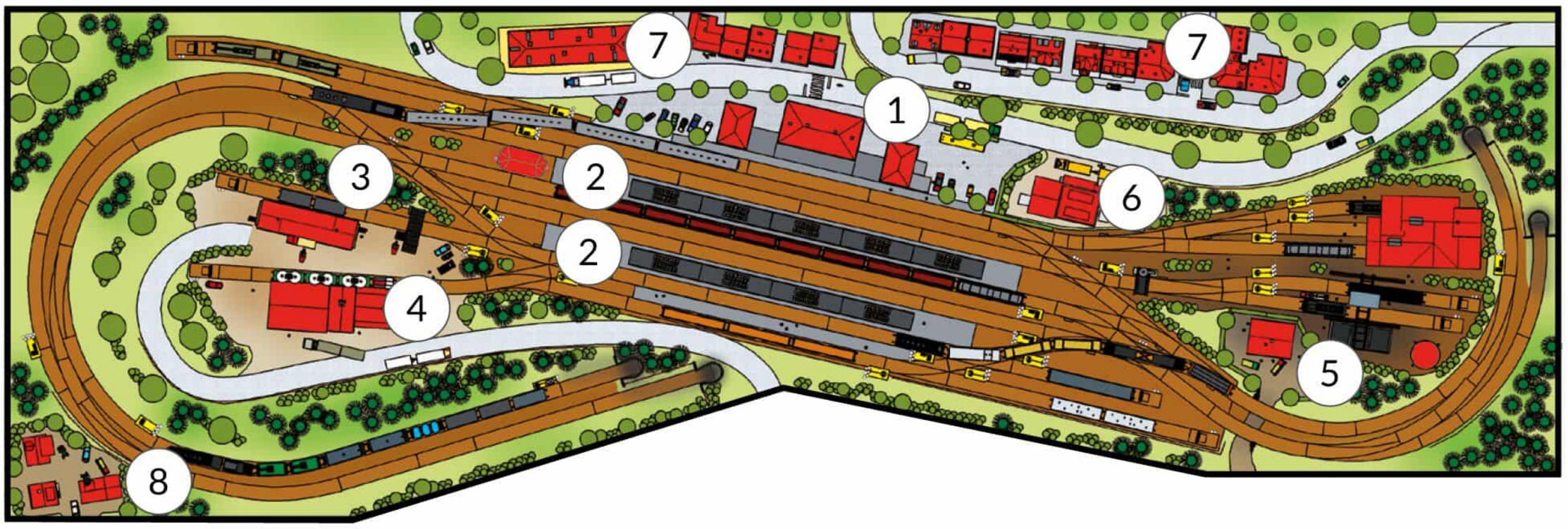
Beim C-Gleis passt die schlanke Bogenweiche perfekt zu den großen Radien, sie ist ideal für die Gleiswechsel. So erreichen wir Zuglängen von bis zu 120 Zentimetern, das wäre eine V 200 mit acht Klappdeckelwagen. Auf den Bahnhofsgleisen 2 und 3 sind sogar 150 Zentimeter möglich, da passt dann etwa eine Schnellzuglok BR 03 mit fünf Schürzenwagen hin.

Auf der linken Seite der Anlage finden wir als ländliche Grundausstattung ein großes Lagerhaus für den Wechsel von der Straße auf die Schiene. Dort lassen sich wunderbare Detailszenen mit Lkw und Figuren schaffen. Auch der kleine Güterbahnhof ist dort platziert. >>

## Steckbrief

- Zweigleisige Hauptbahn in leicht hügeliger Landschaft
- Vier Durchgangsgleise im Bahnhof
- Rangiergleise für Zugzusammenstellung
- Betriebswerk mit dreiständigem Lokschuppen, Wasserturm, Bekohlung und einer Lokleitung mit Verwaltung
- Lange Häuserzeilen entlang des Bahnhofs
- Anschluss für Güterbahnhof und Lagerhaus
- Zwei Schattenbahnhöfe mit drei oder vier sowie fünf Speichergleisen

# Endzustand Märklin C-Gleis




**Legende**

**1** Bahnhof
**2** Bahnsteig + Stellwerk
**3** Güterbahnhof
**4** Lagerhaus
**5** Dampf-Bw
**6** Fabrik
**7** Wohn- und Geschäftshäuser
**8** Bauernhof

Er darf bei einer Anlage dieser Größe und Epoche nicht fehlen. In der Dampfzeit wurden die Güter meist auf der Schiene transportiert, Güterumschlag gab es daher überall in unterschiedlichen Dimensionen. Der Güterbahnhof passt von der Größe her gut zu Strecke und Umfeld. Mit einem direkten Gleisanschluss zum Bahnhof können dort Rangiermanöver und Ladeszenen nachgestellt werden.

Der Bahnhof „Feldafing“ von Kibri bildet mit dem entsprechenden Umfeld das Kernstück dieser Anlage. Er ist relativ groß, ohne aufdringlich zu wirken. Dahinter befindet sich die Bahnhofsstraße, die zum rechten Anlagenrand hin in die Höhe geht. Das ist nötig, weil darunter die Gleistrassen zum Schattenbahnhof verlaufen. Die Züge brauchen mindestens acht Zentimeter Luft für die Durchfahrt. Damit wir hier Häuser für den Abschluss der Anlage nach hinten platzieren konnten, wurden Straße und Bebauung höhergesetzt. Das passt und es sieht toll aus, wenn Straßen in unterschiedlichen Höhen mit einer Stützmauer abgefangen werden.

## Imposantes Bw

Die Häuserzeilen bilden einen guten Abschluss der Anlage nach hinten, eine passende Hintergrundkulisse macht das Ganze perfekt. Die Bauernhofszene an der vorderen linken Anlagenecke belebt mit wenigen Elementen diesen Bereich und setzt dazu einen ländlichen Akzent in die eher städtisch geprägte Anlage.

Auf der rechten Seite finden wir ein mittelgroßes Betriebswerk für Dampflokomotiven. Der dreiständige Lokschuppen „Duderstadt“ von Faller bildet dort mit seiner imposanten Dachkonstruktion einen echten Blickfang. Er ist natürlich auch ein betrieblicher Schwerpunkt der Anlage. Für die Bekohlung wurden ein Kohlekran mit Laufkatze sowie entsprechende

Jede Menge Action: vorn das üppige Bw, dahinter der Bahnhof und oben der Anschluss zum Lagerhaus.

Bansen eingeplant. Ein klassischer Wasserturm und eine Lokleitung runden die Szenerie ab. Der K-Gleis-Entwurf ist abgesehen von den ausgewählten Häusern oder Bahnbauten nahezu identisch mit dem C-Gleis-Entwurf. So haben wir auch hier den Bahnhof „Feldafing“ eingeplant, statt der Fabrik haben wir aber ein Postamt danebengesetzt. Die Flexgleise machen einige Abschnitte geringfügig eleganter. Der Schattenbahnhof 2 hat mit vier Speichergleisen eins mehr.

### Digitale Steuerung

Ganz klar: Bei dieser Anlagengröße wird digital gefahren und geschaltet. Die Central Station 3 (Art. 60216/60226) ist hier das Mittel der Wahl. Sie schickt nicht nur die Fahrbefehle an die Lokomotiven, sondern übernimmt auch die komplette Steuerung aller Magnetartikel wie Weichen, Entkupplungsgleise oder Signale. Darüber hinaus erlaubt sie über „Ereignisse“ die volle Automatisierung ganzer Betriebsabläufe mit dem Stellen von Weichen, dem Schalten von Signalen, mit Zughalten, Zugwechseln und vielem mehr. Je größer die Anlage, desto größer wird der Spielspaß.

Alle Entwürfe – Märklin C-Gleis, Märklin K-Gleis und Trix C-Gleis – haben jeweils zwei Schattenbahnhöfe. Der große Schattenbahnhof endet auf Ebene 0,0 Millimeter und bietet fünf Speichergleise. Dort stehen also in der Regel vier Zuggarnituren und warten auf Ablöse. Ein Zug muss hierbei 22 Zentimeter überwinden, bis er unten angekommen ist. Für diesen extremen Höhenunterschied wird das Gefälle zweigleisig über nahezu die gesamte Anlagenlänge geführt, damit nutzen wir auch in dieser Hinsicht die Abmessungen aus. Der zweite Schattenbahnhof liegt auf der Ebene 110 Millimeter und ist kürzer. Er bietet bei den C-Gleis-Varianten drei und beim K-Gleis vier Speichergleise.

### Unterbau

Der Unterbau für diese Anlage sollte in der Bauweise mit Längs- und Querspanten ausgeführt >>

## Gleisstückliste Märklin C-Gleis

| Anzahl | Art.-Nr. | Bezeichnung |
|---|---|---|
| 15 | 24188 | Gleis gerade, 188,3 mm |
| 12 | 24172 | Gleis gerade, 171,7 mm |
| 87 | 24360 | Gleis gerade, 360 mm |
| 8 | 24094 | Gleis gerade, 94,2 mm |
| 3 | 24077 | Gleis gerade, 77,5 mm |
| 7 | 24071 | Gleis gerade, 70,8 mm, Böschung abnehmbar |
| 10 | 24236 | Gleis gerade, 236,1 mm |
| 4 | 24229 | Gleis gerade, 229,3 mm |
| 5 | 24064 | Gleis gerade, 64,3 mm |
| 7 | 24978 | Prellbock mit Beleuchtung, Gleislänge 77,5 mm |
| 5 | 24530 | Gleis gebogen, R5 = 643,6 mm/30° |
| 10 | 24430 | Gleis gebogen, R4 = 579,3 mm/30° |
| 13 | 24330 | Gleis gebogen, R3 = 515 mm/30° |
| 16 | 24315 | Gleis gebogen, R3 = 515 mm/15° |
| 19 | 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° |

| Anzahl | Art.-Nr. | Bezeichnung |
|---|---|---|
| 5 | 24224 | Gegenbogen für Weichen, R2 = 437,5 mm |
| 3 | 24206 | Ergänzungsstück für Gegenbogen |
| 10 | 24130 | Gleis gebogen, R1 = 360 mm/30° |
| 1 | 24115 | Gleis gebogen, R1 = 360 mm/15° |
| 3 | 24912 | Gegenbogen für schlanke Weichen |
| 17 | 24611 | Weiche links, R2 = 437,5 mm |
| 8 | 24612 | Weiche rechts, R2 = 437,5 mm |
| 2 | 24711 | Schlanke Weiche links, Radius 1.114,6 mm |
| 1 | 24712 | Schlanke Weiche rechts, Radius 1.114,6 mm |
| 2 | 24771 | Bogenweiche links, R3 |
| 2 | 24772 | Bogenweiche rechts, R3 |
| 4 | 24624 | Doppelte Kreuzungsweiche, R2 |
| **Signale** | | |
| 1 | 70361 | Form-Vorsignal |
| 1 | 70392 | Form-Hauptsignal mit Gittermast |
| 9 | 70412 | Form-Hauptsignal mit Gittermast (2-flügelig) |
| 11 | 70421 | Form-Sperrsignal |

## Central Station 3

Das große Potenzial der Central Station 3 offenbart sich erst im Anlagenbetrieb. Märklins aktueller Ratgeber zur CS3 (Art. 03094) gibt manche Hilfestellung bei der Bedienung und sogar bei der Planung einer Modellbahnanlage. Mit der sogenannten Web-Oberfläche kann die Bedienung sogar auf andere Geräte verlagert werden. Denn die CS3 ist mit einem LAN-Anschluss für einen WLAN-Router ausgestattet. Über diesen lassen sich Computer, Notebook, Handy oder Tablet mit der CS3 verbinden, sodass mehrere Steuergeräte eingesetzt werden können. Ein weiterer Vorteil: Die drahtlose Verbindung lässt ein Arbeiten über die gesamte Anlage oben und auch im Untergrund zu – perfekt beim Aufbau.

Die Variante fürs K-Gleis ist fast identisch, dennoch setzen andere Gebäude einige neue optische Akzente. Dazu zählen  etwa ein Postamt und auch dieser Wasserturm im Bw.

werden. Der Spantenunterbau ist leicht, stabil und günstig, allerdings nicht einfach zu bauen, gerade bei dieser Form der Anlage mit unterschiedlicher Breite und einer eingezogenen Seite.

Wir haben uns entschieden, zwei Anlagenhälften zu konstruieren, die dann miteinander verbunden werden. Die Gleisplanungssoftware hilft da sehr, weil sie die Spanten als Zeichnungen ausgibt. Wer die Möglichkeit hat, kann die Datei noch über ein Auto-CAD-Programm weiterbearbeiten.

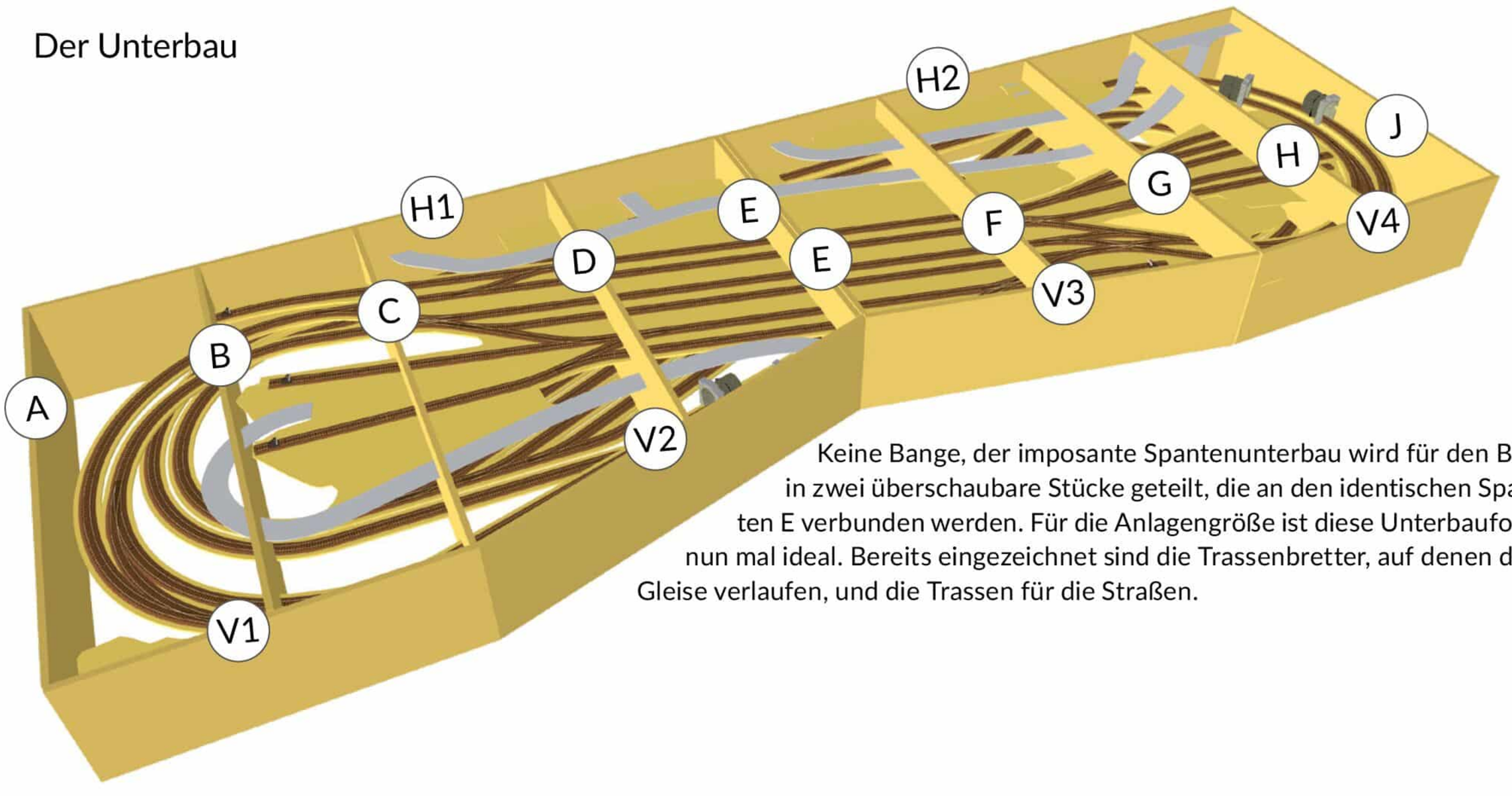
Die 3D-Darstellung zeigt, dass es nicht ganz so schwierig wird, wie es aussieht. Acht Spanten pro Unterbauteil sind machbar, handwerkliches Geschick bei der Holzbearbeitung und eine entsprechende Werkzeugausstattung vorausgesetzt. Oder man hat einen guten Freund im Modelleisenbahnverein, der helfen kann. Die Längs- und Querspanten kann man mit 18 Millimeter starken Leimholzplatten in Baumarktqualität ausführen. Sehr gut eignen sich auch Dreischichtplatten oder Sperrholz in entsprechender Stärke. Der Zuschnitt erfolgt mit einer elektrischen Stich- oder Bandsäge. Zuletzt werden die beiden Unterbauteile zusammengesetzt, verschraubt und verleimt. Vor der „Hochzeit“ sollten noch Füße mit allseitig drehbaren Rollen installiert werden.

## Fazit

Für die meisten Modellbahner wird weniger der Bau als vielmehr der Platzbedarf eine Hürde sein. Tatsächlich braucht man für die Anlage einen eigenen Raum, etwa einen noch ungenutzten Dachboden. Dann aber lohnt es sich, denn es wartet nahezu unbegrenzte Spielfreude. Das beginnt schon beim Bau. An vielen Stellen, etwa am Bw, am Bahnhof oder am Lagerhaus, lassen sich einzigartige Szenen schaffen. Und auch im Betrieb, beim (automatischen) Wechsel mit langen Zügen, den vielen Rangiermöglichkeiten und der Lokbehandlung im Betriebswerk bleiben kaum Wünsche offen. K

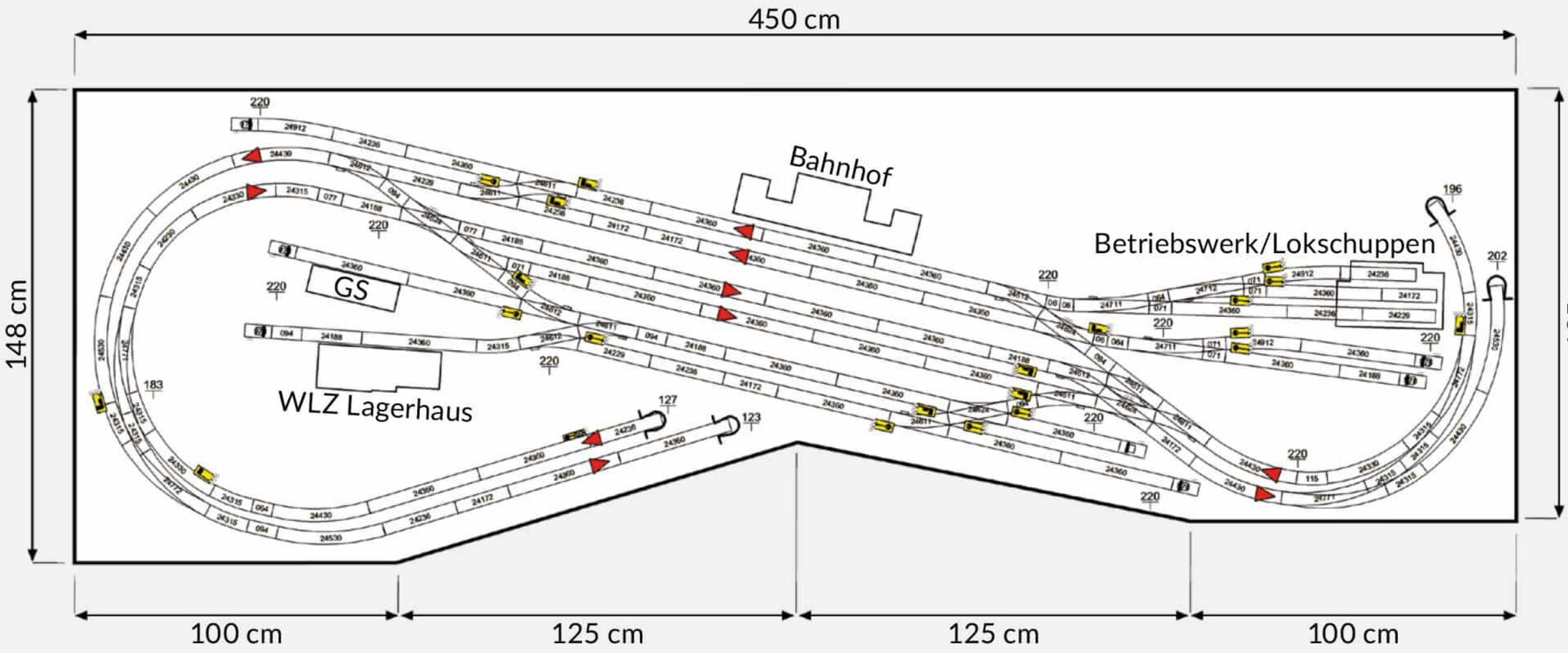
Text und Abbildungen: Markus T. Nickl

## Der Unterbau

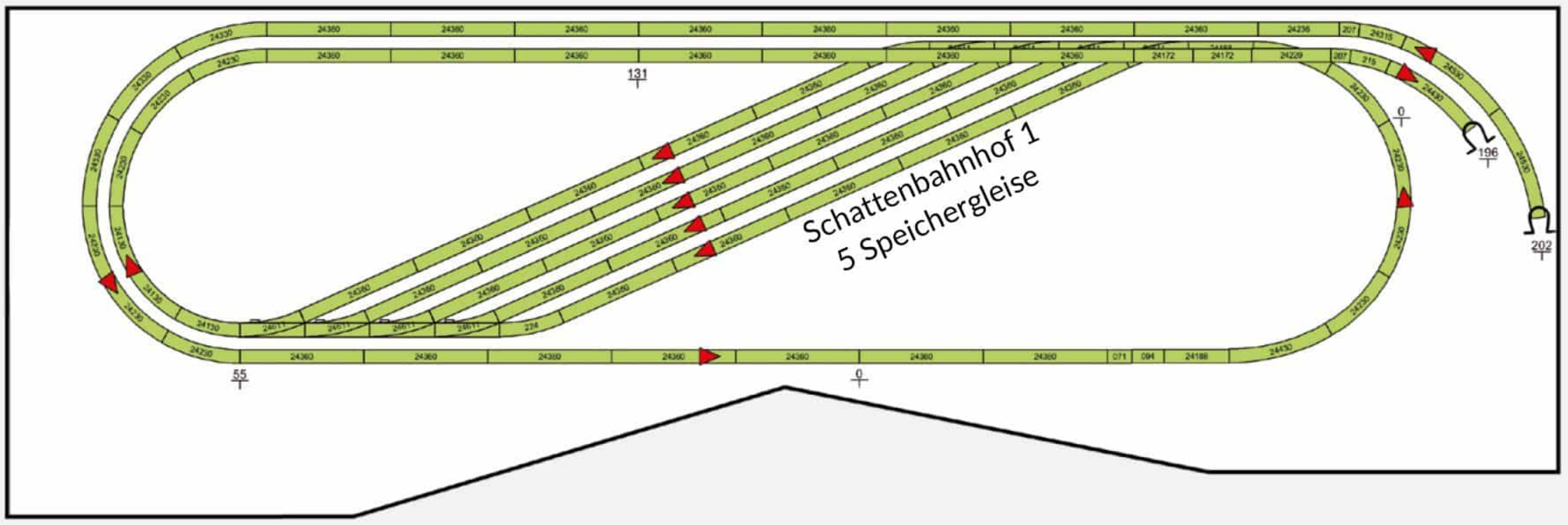



Keine Bange, der imposante Spantenunterbau wird für den Bau in zwei überschaubare Stücke geteilt, die an den identischen Spanten E verbunden werden. Für die Anlagengröße ist diese Unterbauform nun mal ideal. Bereits eingezeichnet sind die Trassenbretter, auf denen die Gleise verlaufen, und die Trassen für die Straßen.

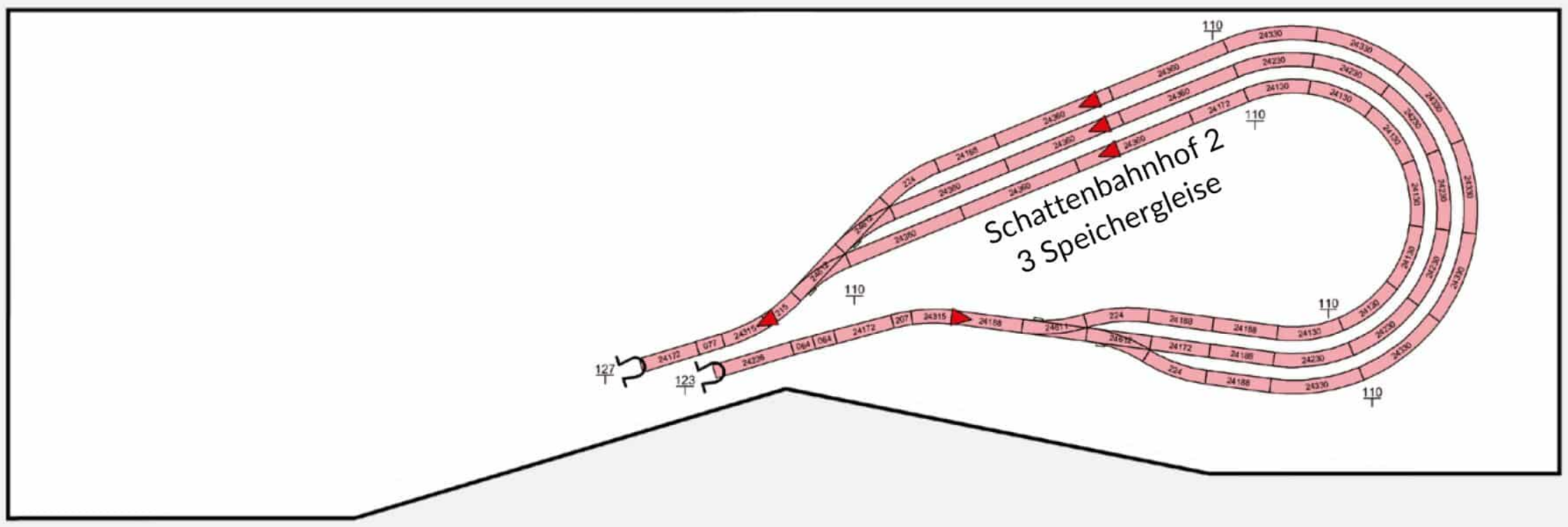
## Gleisplan Märklin C-Gleis, sichtbare Gleistrassen




## Gleispläne Märklin C-Gleis, verdeckte Gleistrassen




Der große Schattenbahnhof bietet fünf Speichergleise und liegt auf Ebene 0. Der lange Abstieg führt über die gesamte Anlage, so bleibt die Steigung im Rahmen und ist auch von allen Zügen zu schaffen.




Der zweite Schattenbahnhof liegt gut elf Zentimeter darüber und kommt mit einer deutlich kürzeren Anfahrt aus. Hier können  noch zwei Züge auf den Tausch warten, ein weiteres Plus für einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb.

Die Brikettfabrik „Alte Louise“ als Denkmal: In der Kraftwerkshalle lässt Wulf Prein Discolicht blinken. Durch den Rohkohlebunker pendelt eine Nm-Kohlebahn über die wohl erste Spannbetonbogenbrücke Deutschlands von Ende der 1920er-Jahre.

# Ansichten aus der Niederlausitz

Das Ende des Senftenberger Braunkohlenreviers war wirtschaftlich tragisch. Wulf Prein aber erzählt diese Geschichte anhand seiner Modulkette mit Zuversicht: Sie veranschaulicht, wie lebendig sich die Region entwickelt hat. Vor allem aber ist die vorbildgerechte Modulgestaltung inspirierend.

## Die Brikettfabrik „Alte Louise“

Im heutigen technischen Denkmal Brikettfabrik Louise in Domsdorf wurde gesiebter Braunkohlestaub unter hohem Druck in Brikettform gepresst. Die Fabrik in Südbrandenburg ist die älteste Brikettfabrik Europas. Vorhanden sind noch sieben dampfbetriebene Pressen. Getrocknet wurde in der Fabrik mit dem Tellertrockner- und Röhrentrocknerverfahren. Im Kesselhaus befinden sich noch Flammrohrkessel. Louise liegt direkt am Fürst-Pückler-Radweg und ist ein beliebtes Ausflugsziel auch für weniger Technikbegeisterte.

1 Kraftwerkshalle
2 Nassdienst
3 Rohkohlebunker
4 Kesselhaus
5 Trockendienst
6 Pressenhaus
7 Kühlhaus
8 Mechanische Werkstatt

Ausführliche Infos über das Industriedenkmal unter www.brikettfabrik-louise.de und www.museen-brandenburg.de (siehe Museen/Technikmuseen).

Bei Europas ältester Brikettfabrik „Louise“ wird gewendet: Dem Industriedenkmal für Braunkohleverarbeitung hat Wulf Prein den Ehrenplatz im Wendekreis seiner Modulkette eingeräumt. „Der aktive Bergbau in der Niederlausitz hat zum Jahresende 1999 Abschied genommen“, berichtet Wulf Prein, Mitglied im Lausitzer Modelleisenbahnverein (www.lmev-sfb.de). „Rund um Senftenberg ist durch Renaturierung das Lausitzer Seenland entstanden. Die Restlöcher ehemaliger Braunkohletagebaue wurden geflutet und in Seen umgewandelt. So ist eine touristisch hochattraktive Landschaft entstanden.“

Immer wieder tauchen Seen und Bergbaureminiszenzen wie Kohlebahnen oder Schächte auf >>

Heute technisches Denkmal: Bis 1991 wurden in der Fabrik aus gemahlener und getrockneter Rohbraunkohle täglich bis zu 600 Tonnen Briketts hergestellt.

Abbau von Ton und Glassand: typische Begleitrohstoffe des Braunkohletagebaus. Kipper und Bagger sind motorisch bewegt.

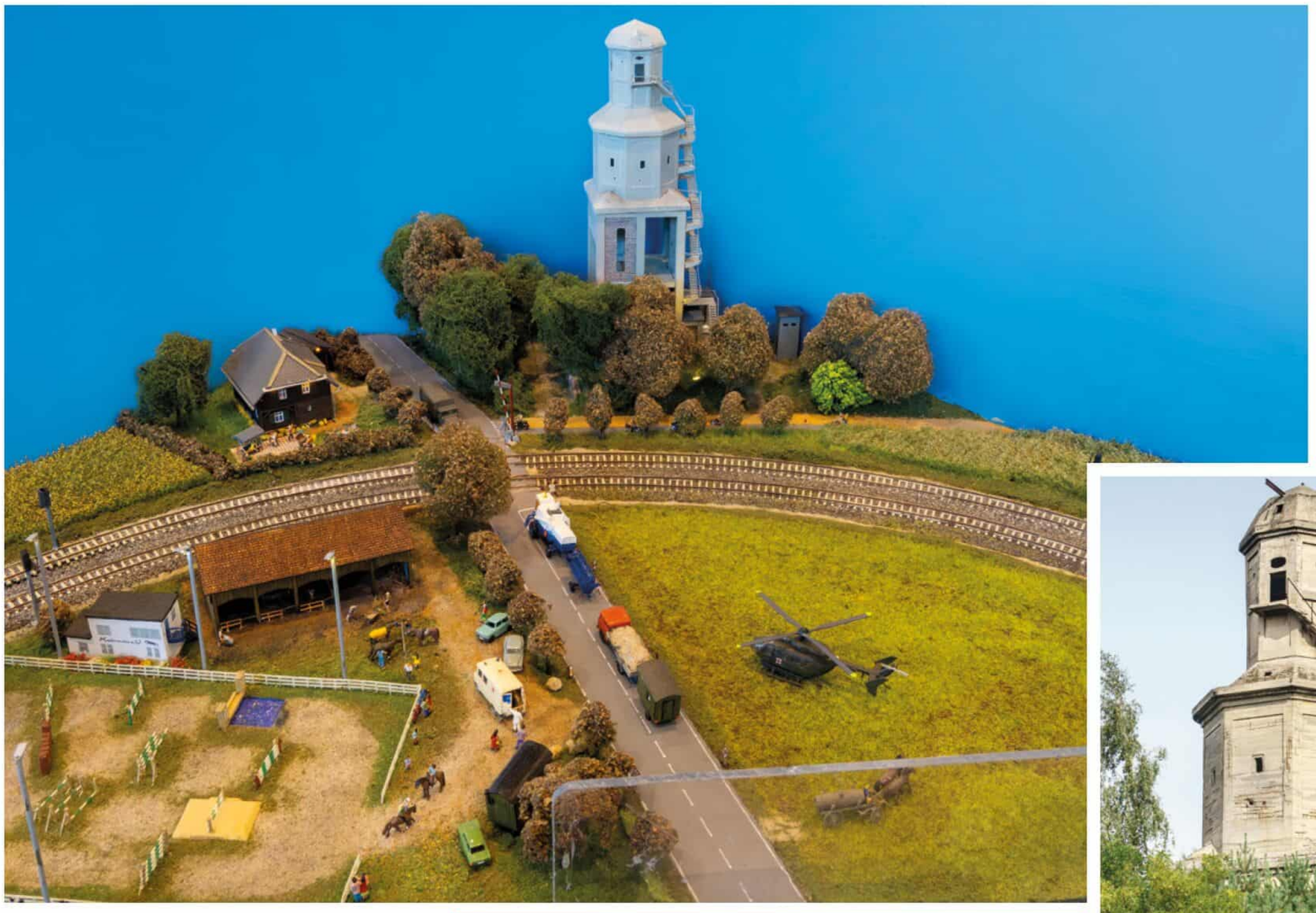
der N-Modulkette „Ansichten aus der Niederlausitz“ auf. Die Module mit Grundtenor Epoche IV bis VI verweben geschickt Vergangenheit und Heute zu einem selbstgewissen Landschaftsbild.

„Die zweigleisige Hauptbahn orientiert sich frei an der DR-Kursbuchstrecke Senftenberg – Lübbenau im Bereich Senftenberg – Altdöbern, auf der heute Züge zwischen Senftenberg und Berlin verkehren“, geht Wulf Prein auf das Layout ein. „Von den insgesamt 19 Modulen können wahlweise 14 auf einer Ausstellung präsentiert werden, was eine Gesamtlänge von rund 44 Metern ergibt. Dabei lassen sich die Module zwischen den beiden Ecksegmenten variabel konfigurieren – als Ring, in U-Form oder als Kette, als sechs Meter lange fünfteilige Minimalvariante oder gestreckt auf 12,7 Metern Länge.“

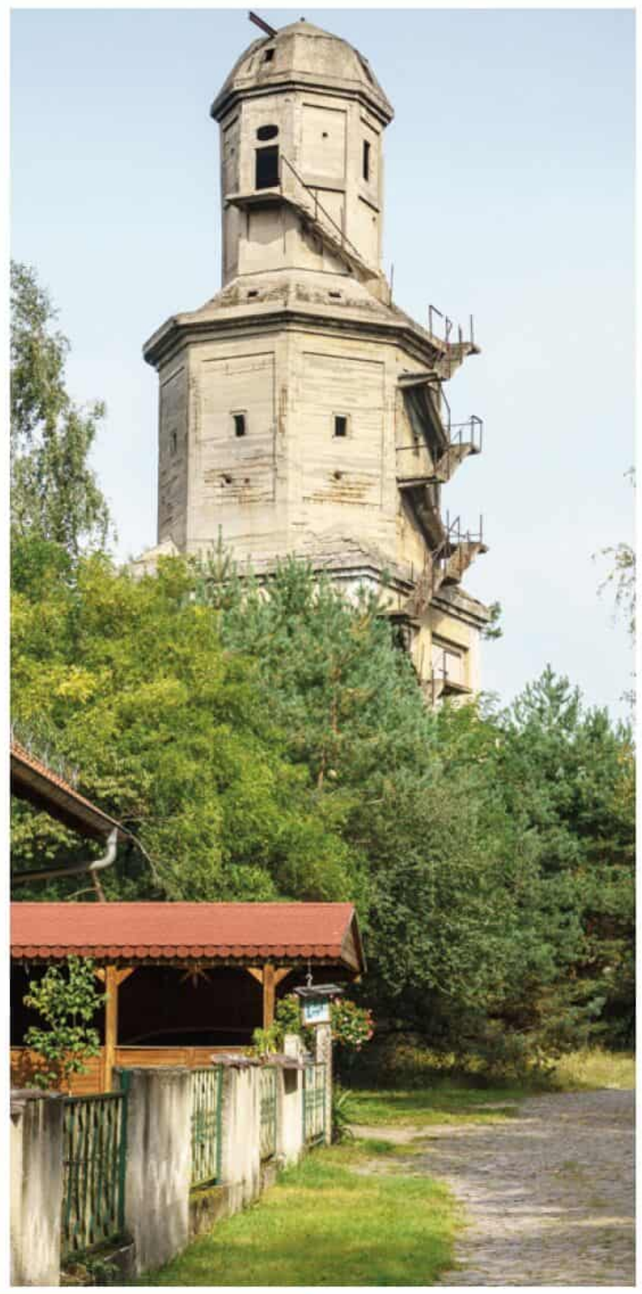
Gefahren wird analog. „Der Betrieb der Hauptbahn erfolgt von Hand oder im automatischen Blockbetrieb“, erläutert der Bauherr. „Maximal kann ich bis zu acht Züge gleichzeitig auf die Strecken schicken.“ Auch sind mehrere Zugpendel eingerichtet, eines ist ein Nm-Kohlezug beim Rohkohlebunker der Brikettfabrik. Typisch für eine ausgereifte Ausstellungs-



Bahnanbindung: Das barockgelbe Gebäude bei der Fabrik ist der Haltepunkt Sedlitz-West.



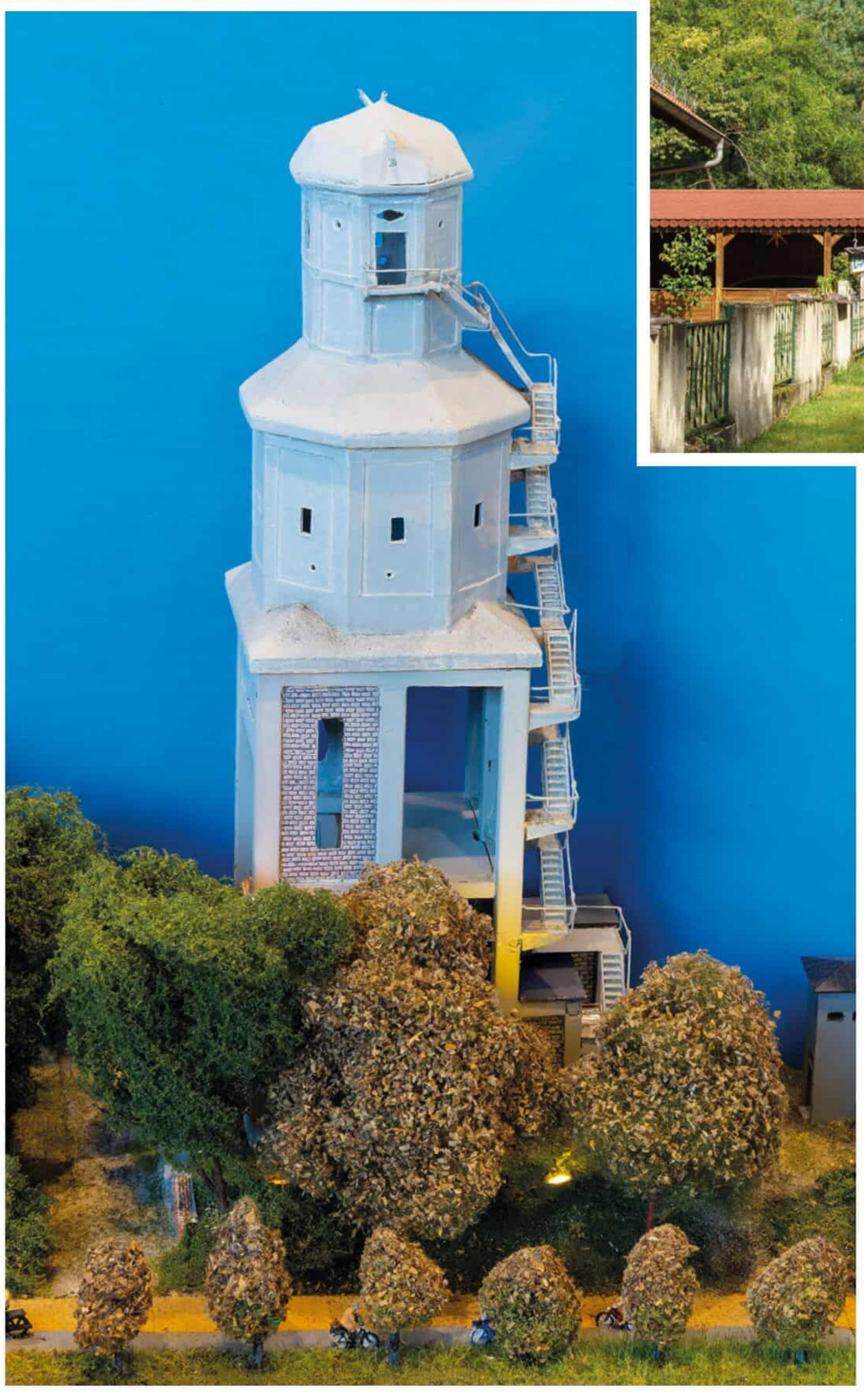
Investitionsruine: Der Bretzit-Turm sollte zum Kohletrocknen verwendet werden – das Verfahren kam aber nie zum Einsatz. Heute steht er unter Denkmalschutz.



anlage sind die vielen Besucheraktivitäten, die per Knopfdruck ausgelöst werden können.

Die in Eigenbau entstandene Brikettfabrik Louise orientiert sich eng am Vorbild. Das Modell ist jedoch bereits technisches Denkmal: In der Kraftwerkshalle flimmert eine Discobeleuchtung. Für Aufmerksamkeit sorgen auch zwei weitere Lichteffekte. So blinken das Warnlicht an dem Schornstein und die beiden Busse der ungarischen Marke Ikarus. Vor dem Industriedenkmal hat der Bauherr noch eine Kiesgrube angelegt: „Über der Kohle stehen Tone und Glassand an. Diese Begleitrohstoffe nutzten alle Bergbauunternehmen im Senftenberger Revier. Entsprechend waren im Umfeld Ziegeleien und Glashütten zu finden."

Ein weiteres Kapitel der Braunkohlevergangenheit schlägt Wulf Prein mit dem Nachbau des Bertzit-Turms der ehemaligen Tiefbau-Braunkohlengrube „Ada" auf. „Mit dem Bertzitverfahren ließ sich unter Hitzeeinwirkung lignithaltige Kohle aufkohlen, die danach zu Briketts verarbeitet werden konnte. Mit diesem innovativen Verfahren wollte die Grubenleitung vor 1920 die minderwertige Kohle trocknen." >>



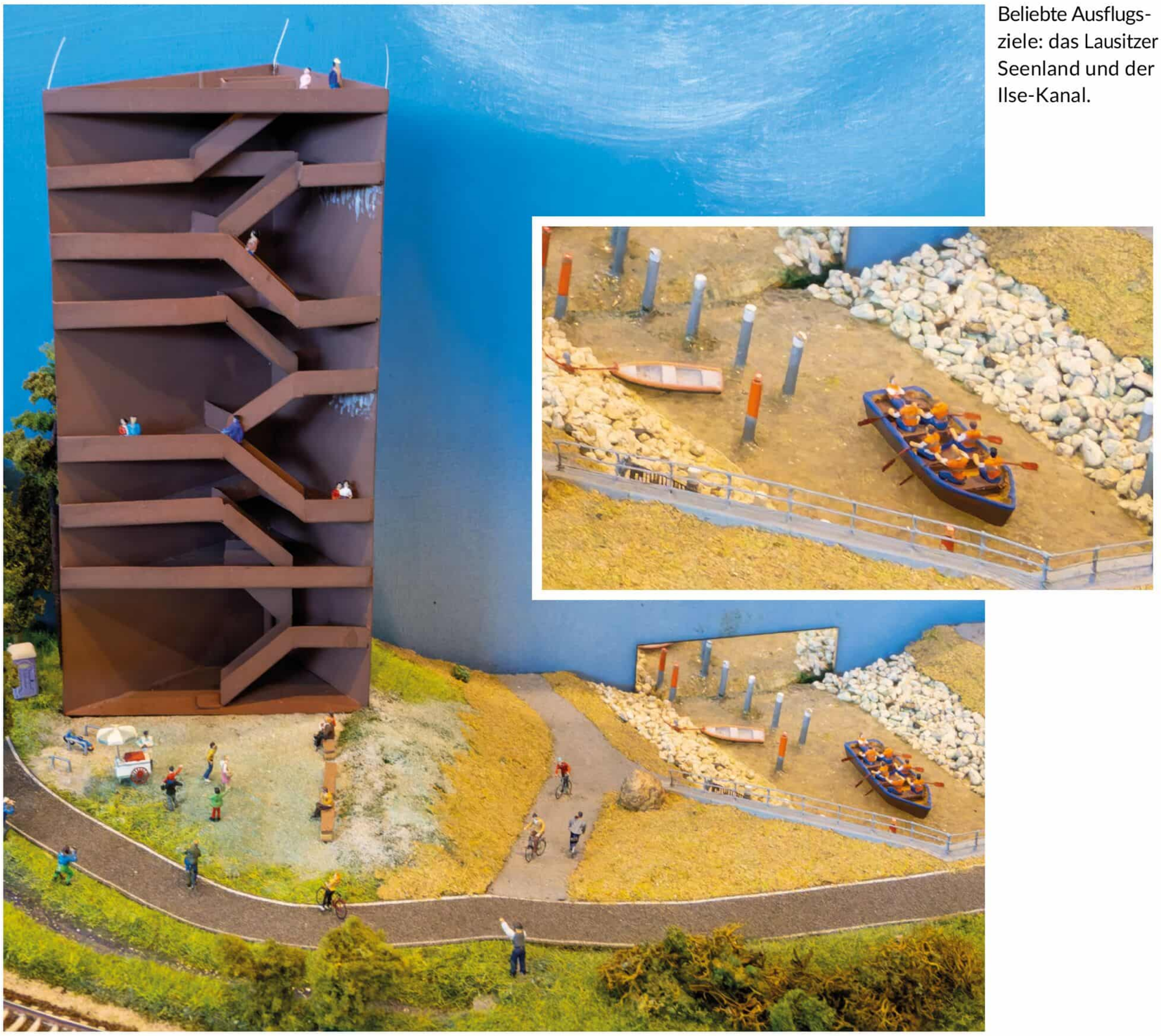
Ausführliche Informationen über die Module von Wulf Prein finden Sie auf seiner Homepage www.ansichtensache.de

# Die Turmholländer-Windmühle von Dörrwalde

Windmühle Dörrwalde: Die denkmalgeschützte Mühle ist eines der Wahrzeichen des Lausitzer Seenlands.

„Die Windmühle von Dörrwalde ist bereits seit 1410 aktenkundig und wird nach einem Brand 1844 als sogenannte Turmholländer-Windmühle mit massivem Turm und drehbarem Kopf aufgebaut“, nennt Wulf Prein die historischen Eckdaten seines N-Modul-Vorbilds. Ab 1910 wird die Mühle bei Windstille mit einer Dampfmaschine betrieben, später komplett auf Elektrobetrieb umgestellt. Erst Mitte der 1990er-Jahre wird die Mühle wieder instandgesetzt. „Seit 2013 befindet sich in den Wohngebäuden eine Erlebnisgastronomie, eine Führung macht den Mühlenturm und seine Einrichtung Besuchern zugängig.“ Wulf Prein hat die Mühle aus 0,2-Millimeter-Messingblech gefertigt. Basis ist ein Kegelstumpf, ein Ring unten und eine Deckplatte oben sind verlötet. „Der Kopf ist auch aus Messingblech gefertigt. Die Flügel sind aus Messingprofilen zusammengesetzt und mit Furnierstückchen in den Flügeln zum Windeinfangen ausgestattet. Der Antrieb erfolgt durch einen Getriebemotor mit Untersetzung 1:700.“ Der Modellturm ist mit Mauerwerkssegmenten beklebt, die aus einem Foto des Originals gewonnen wurden. „Auf Knpofdruck kann ein Betrachter die Windmühlenflügel in Gang setzen und einen Backofen anheizen – er ist beleuchtet.“

Führung: Der Müllermeister empfängt vor dem mächtigen Turm die Touristen.

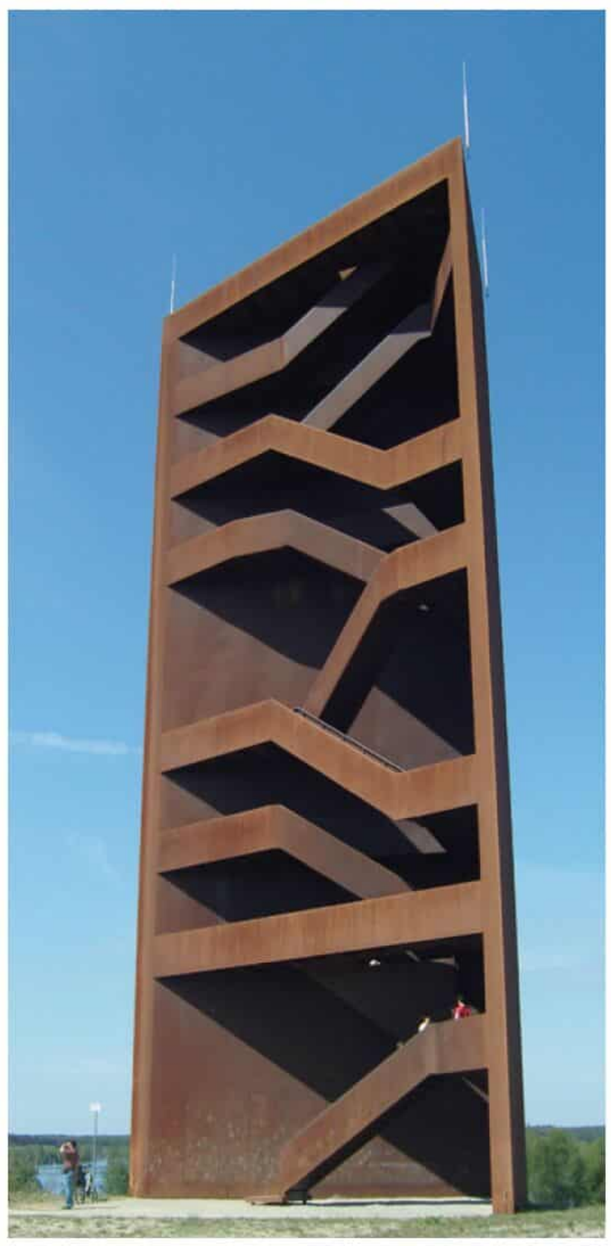


Beliebte Ausflugsziele: das Lausitzer Seenland und der Ilse-Kanal.

Der Bau dieser Fabrik wurde wegen des Kriegs eingestellt und wegen technologisch einfacherer Verfahren nicht wiederaufgenommen: „Der Bertzit-Turm war und ist eine typische Investitionsruine und steht heute unter Denkmalschutz. Die Grube Ada wurde dann auch 1930 geschlossen.“ Neben dem Turm steht das Modell eines Umgebindehauses von Busch, davor breitet sich ein Reitplatz mit Stallgebäude sowie einem Parcours mit klassischen zehn Hindernissen aus. Stall und Reitplatz sind von Luedtke-Modellbau.

## Landmarke „Rostiger Nagel“

Zwei im Vorbild geografisch nicht benachbarte Sehenswürdigkeiten zieht das Modul „Ilse-Kanaltunnel und Landmarke“ zusammen. „Der Ilse-Kanal verbindet den Großräschener mit dem Sedlitzer See und soll 2026 freigegeben werden. Dabei führt er auch durch einen 186 Meter langen Tunnel unter Gleisen und der Bundesstraße hindurch. Ich habe den Tunnelsteg über dem Gewässer im Tunnel, der für den Rad- und Fußverkehr errichtet wurde, mit eingebaut.“ Um freien Platz auf dem Modul zu nutzen, hat Wulf Prein noch den Besuchermagnet „Rostiger Nagel“ errichtet. „Die Landmarke Lausitzer Seenland aus Cortenstahl steht an einem Kanal, der vom Sedlitzer zum Geyerswalder See führt.“ Entstanden ist der Aussichtsturm 2008 zum Themenjahr „Seensucht Lausitz“ der Internationalen Bauausstellung Fürst-Pückler-Land. „Der Modellturm besteht aus >>



Aussichtsturm: Der 30 Meter hohe Turm aus Cortenstahl wird im Volksmund „Rostiger Nagel“ genannt.

Ende der Modulkette: ein Fest im Park des Schlosses Sallgast mit anmimierten Schaubuden und Tanzboden.

0,3-Millimeter-Messingblech. Dieses Material ist stabil und bei glatten Flächen gut handelbar. Die Etagen und Einbauten sind verlötet. Im Original nisten mittlerweile Schwalben."

### Abstellgleis beim Schloss

Das Pendant zum Endmodul Brikettfabrik bildet das Schloss Sallgast. „Hier verbirgt sich hinter der Kulisse das Aufstellgleis, das Durchfahrgleis Gl.3, das mit Gleis 1 und 2 auch in einen Wechsel geschaltet werden kann. Oder: Die Gleise 4 und 5 lassen sich in einen zweigleisigen Wechsel schalten."

Schloss Sallgast war einmal ein Raubritternest, wurde von den Schweden belagert und in der Neuzeit mehrfach umgebaut. Hier befindet sich heute das Gemeindetrauzimmer, aber keine Gastronomie mehr. Das Schloss hat nur knapp überlebt: Als der Tagebau mit Baggern näherrückte, protestierte die Bevölkerung – 1989 wurde der Tagbau beendet und das Kulturgut war gerettet.

Das Modell von Wulf Prein zeigt die Parkansicht des Renaissance-Schlosses mit vorgelagert Terrasse. Zierrat sind spätgotisches Giebelblendwerk und bei den massigen runden Ecktürmen die geschweiften Hauben, die von Laternen bekrönt sind.

„Um quirliges Leben in das Schloss und den Park zu bringen, habe ich eine Hochzeit und ein Parkfest organisiert", verweist Wulf Prein auf Details. „Vor der Schlossterrasse wird ein Hochzeitspaar

Das Schlosspark-Hotel nebenan ist heute beliebt für Hochzeiten. Und so wird vor der Schlosstera-sse gerade das Hochzeitspaar mit LED-Blitz-licht fotografiert.

Text: Rochus Rademacher; Fotos: Kötzle, rr

per LED-Blitz fotografiert und aus dem Schlosshof erscheint bei Bedarf der Besucher ein Gespenst. Beim Fest leuchtet Discolicht am Schaustellerwagen, ein Wagemutiger klettert auf den Maibaum. Auf dem Tanzboden drehen sich Paare und auf dem Schlossteich kreist ein Kanu.“ Eine schlaue Dramaturgie für die unterhaltsame Modulkette: Der Rundgang durch die Niederlausitz endet würdig mit einem fröhlichen Fest.

Die nächste European N-Scale Convention findet vom 20. bis 23. November 2025 statt (siehe www.messe-stuttgart.de/spielemesse). Organisator: NCI (www.n-club-international.de).

Über dem Eisenbahnviadukt spielen sich interessante Szenen ab. Welche das sind? Im Märklineum ist die Antwort einen Tastendruck entfernt.

# Lasst euch drücken

Bewegliche Figuren bringen Leben auf die Modellbahnanlage. Auch auf der H0-Schauanlage im Märklineum können die Besucher für reichlich Aktion sorgen – ein Knopfdruck genügt.

Über die Schauanlage im Märklineum senkt sich langsam der Abend. In der Stadt gehen die ersten Lichter an. Ein langer Personenzug strebt noch seinem Zielbahnhof entgegen. Weit oben, am großen Eisenbahnviadukt hinten links auf der Anlage, schwebt noch ein Heißluftballon gen Himmel. Auf einmal gewinnt das Luftgefährt an Höhe. Wie das? Haben die Ballonfahrer gerade ihren Brenner angeschaltet? Blasen sie noch mehr heiße Luft in die Hülle? Und warum geht es nun wieder in den Sinkflug über? All das erscheint natürlich nur so. Ein Besucher hat einfach auf einen Knopf an einem kleinen schwarzen Kästchen gedrückt, das an einem der Handläufe montiert ist. Damit löst er das Auf und Ab des Ballons aus – und erregt so das Interesse der anderen Besucher.

Kleine Überraschungen wie diese gehören schon lange zum Konzept der Anlagenbauer im Märklineum. Wer an den Seiten der lang gestreckten Landschaftszungen entlanggeht, stößt immer wieder auf schwarze Kästchen, auf denen ein Bild und darüber ein Druckknopf mit einem hellblau beleuchteten Rand zu sehen ist. Tippt man mit dem Finger darauf, setzt sich irgendwo auf der Anlage eine Figur in Bewegung. Das Bild hilft, die richtige Stelle zu finden. Schließlich sieht man sich im Untergeschoss des Märklineums einer überwältigenden Fülle von herrlich gestalteten Landschaftsszenen gegenüber. So kommt zusätzliche Würze in die an sich schon zauberhafte H0-Welt: „Bei großen Schauanlagen wie etwa im Miniatur-Wunderland in Hamburg >>

∧ Im Steinbruch wird ordentlich reingehauen – auf Knopfdruck legen sich die fleißigen Arbeiter mächtig ins Zeug.

∨ Druckvoll spaltet der Landmann sein Holz für den Winter.

∨ Auch die Straßenbauer drücken aufs Tempo.

∧ „Baum fällt“ heißt es gleich. Der Forstarbeiter wirft die Säge an .

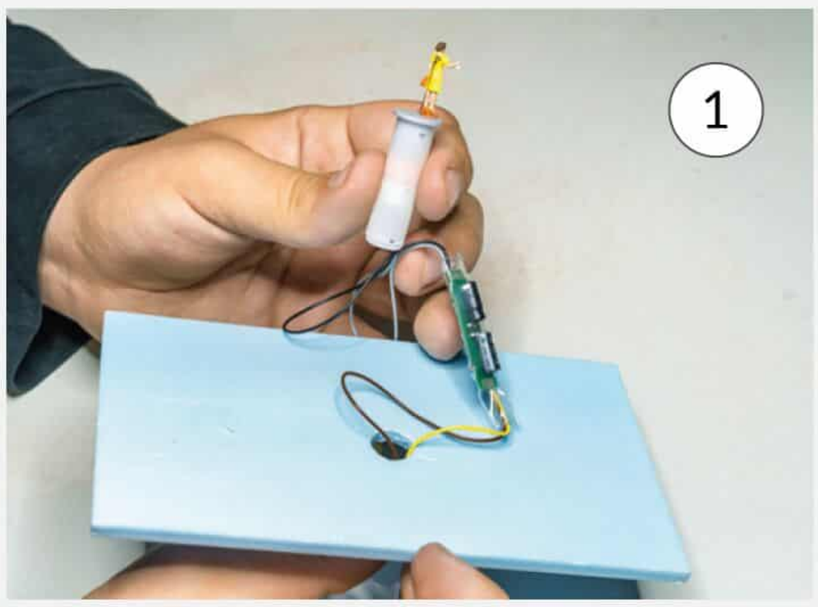
∨ Reiterspiele: Auf dem Pferdehof wird an der Longe trainiert.

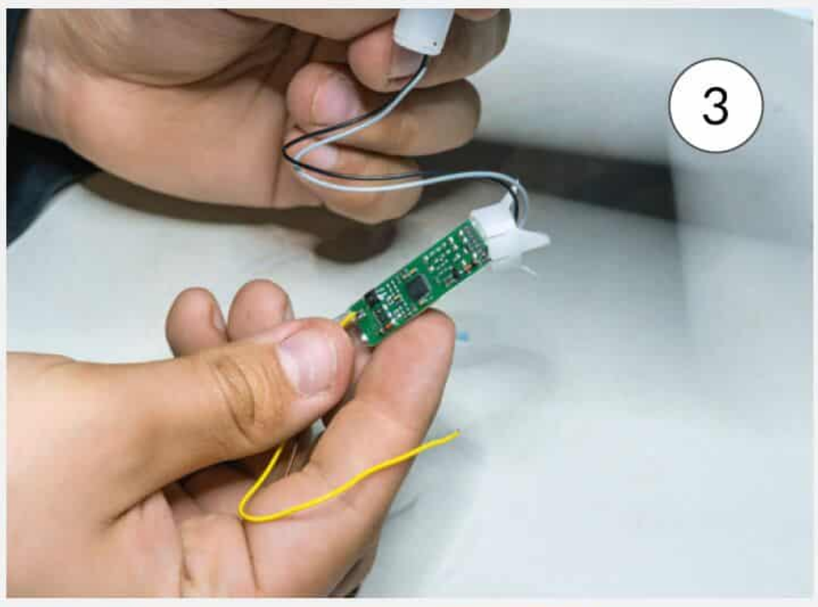
Weitere Informationen zum Märklineum und dem aktuellen Stand seiner Anlage, ebenso Besucherinformationen zu Anreise und Tickets finden Sie auf www.maerklineum.de

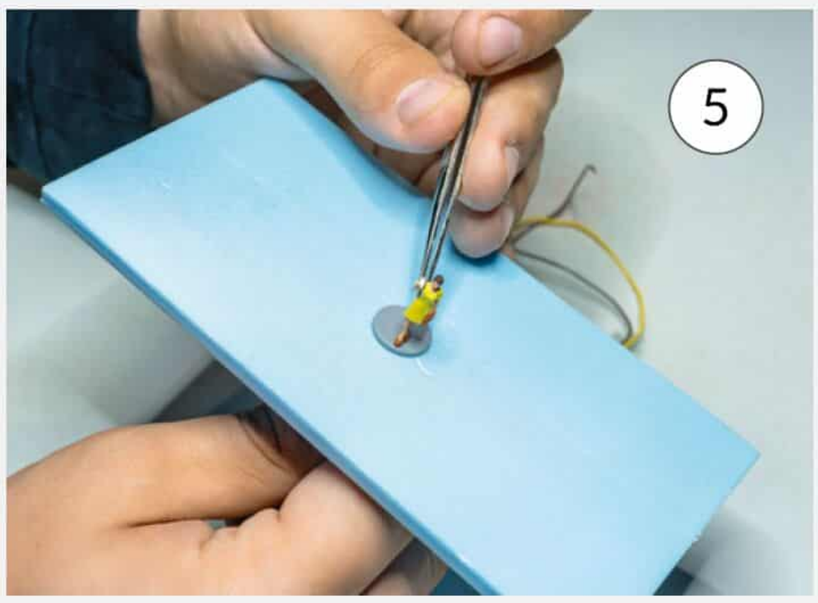
## Mögliches Zubehör

| Details | Hersteller | Artikelnummer |
|---|---|---|
| Beweglicher Hirsch | Viessmann | 1580 |
| Holzhacker | Viessmann | 1515 |
| Naturbrunnen | Viessmann | 1317 |
| Fallender Baum | Noch | 21775 |
| Micro-Motion Reitplatz | Noch | 66717 |
| Bahnwärterbude mit beweglicher Figur | Faller | 330878 |
| Maulwürfe in Bewegung | Busch | 5483 |

## Praxistipps: Bewegliche Figuren einbauen



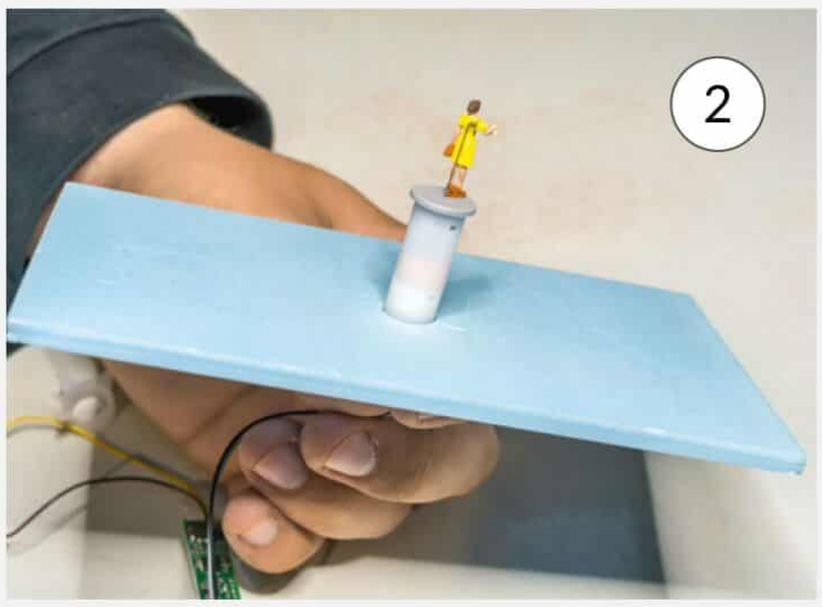



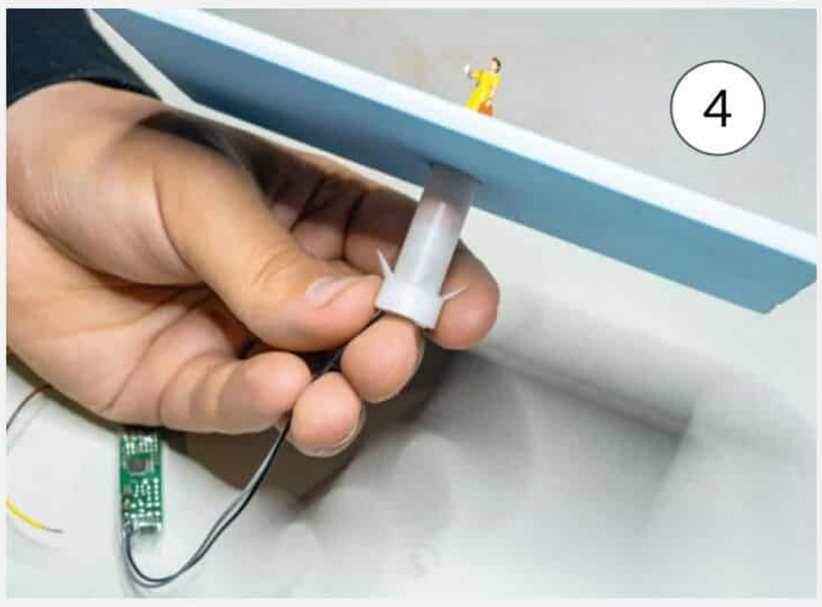




Bewegliche Figuren geben einer Modellbahnanlage zusätzlichen Pfiff. Sie einzubauen ist nicht schwierig – einige grundlegende Kenntnisse von Modellbau und Elektronik genügen. Einfach den Gebrauchsanleitungen der Hersteller (in diesem Fall Viessmann) folgen und im Zweifel jemand fragen, der sich damit auskennt. Dann steht dem Spaß an der Bewegung nichts mehr im Weg.

In unserem Beispiel haben wir zur Veranschaulichung eine blaue Styrodurplatte als Oberfläche gewählt. Mit einem Zwölf-Millimeter-Bohrer wird zunächst an der gewünschten Stelle ein Loch gebohrt. Dann muss man das Anschlusskabel mit der grünen Steuerungsplatine von oben durch das Loch führen (1). Danach den Zylinder mit der Antriebseinheit in die Öffnung stecken (2).

Der weiße Haltering muss anschließend mit den Zapfen nach oben über die Platine gefädelt (3) und unten auf das Fußteil gesteckt werden (4). Nach oben schieben, bis die Figur fest ansitzt. Um ihn zu arretieren, den Haltering um 90 Grad drehen. Im Anschluss die Figur auf der Anlage so ausrichten, wie sie später stehen soll (5). Dann die Figur an einen passenden Modellbahntransformator anschließen. Schon kommt Bewegung in die winkende Frau (6). Und die Anlage ist um eine Attraktion reicher.



oder hier bei uns im Märklineum gehören per Druckknopf aktivierte Figuren stets zu den Publikumslieblingen. Vor allem für Kinder ist es ein Heidenspaß, die verschiedenen Stationen auszuprobieren und zu schauen, was da passiert“, erklärt Eric-Michael Peschel, Leiter es Eventmarketings und der Abteilung Anlagenbau bei Märklin.

In den vergangenen Wochen sind an der Schauanlage in Göppingen zahlreiche neue Stationen hinzugekommen. Beflügelt vom bisherigen Erfolg, haben die Anlagenbauer neue Kästchen montiert, die dazu gehörenden Kabel gezogen und Figuren sinnvoll in die verschiedenen Landschaftsteile integriert. Schließlich soll sich nicht nur einfach irgendetwas bewegen. Gefragt sind stimmige Szenen, die auch eine Geschichte zu erzählen haben. Das Angebot der Zubehörhersteller ist hier durchaus reichhaltig und hält für viele Themenfelder passende Figuren oder architektonische Bauteile wie etwa Brunnen bereit.

### Nette kleine Illusionen

Ein solcher plätschert auch im Märklineum munter vor sich hin. Zumindest vermittelt er diesen Eindruck, denn in das Becken des schlanken Zierbrunnens läuft kein Wasser, sondern ein sich drehendes Acrylglas-Element simuliert täuschend echt den Wasserstrahl. Der dazugehörende Unterflur-Antrieb sorgt dafür, dass keine störenden elektronischen Bauteile zu sehen sind. Überhaupt ist der Einbau der beweglichen Figuren gar nicht so schwer. Eigentlich kann mit ihnen jeder halbwegs geschickte Modellbahner seiner Anlage daheim neuen Schwung verleihen.

Den Möglichkeiten sind dabei kaum Grenzen gesetzt. Im Märklineum setzt sich per Tastendruck zum Beispiel das Mühlrad an der alten Sägemühle in Bewegung. Das imposante Gebäude auf dem rechten Anlagenteil, kurz vor dem Eingang zum Bauern-

Text: Stefan Bolz; Fotos: Kötzle

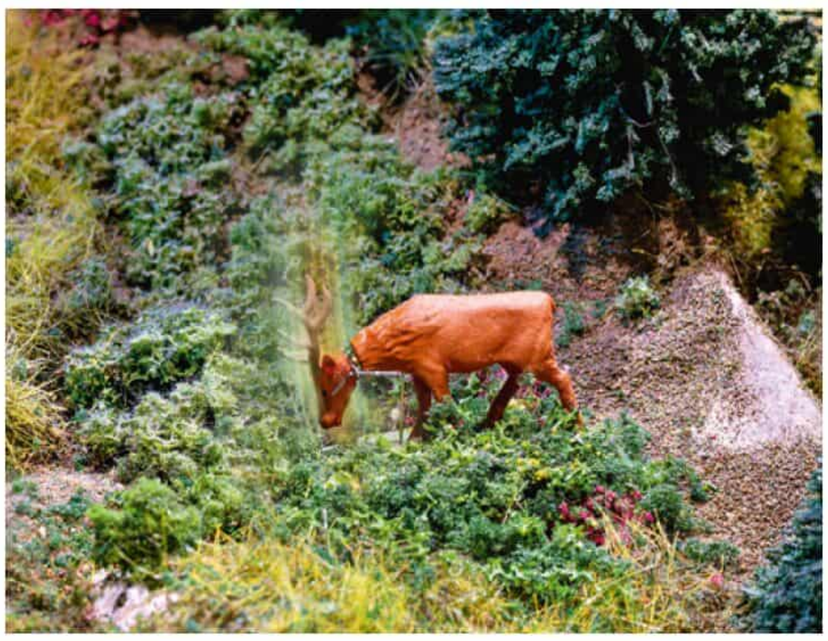
Optische Täuschung: Das Brünnlein scheint nur zu plätschern.

Das ist der Hammer: In der Schmiede wird schwer geschafft.

dorf, ist ohnehin eine markante Landmarke. Doch wenn sich das moosbewachsene Mühlrad dreht, schauen große und kleine Besucher gebannt zu. Dann meint man, das Wasser durch die lange Holzrinne auf das Rad fallen zu hören. Knarrend dreht sich sein triefendes Holz, im Innern des stolzen Fachwerkbaus ächzen die Transmissionsriemen. Eine Gattersäge nimmt die Kraft des Wassers auf und gräbt ihre Zähne in dicke Holzstämme. Im geduldigen Auf und Ab ihrer Mechanik verwandelt sie starke Fichten in lange Bretter für den Zimmermann. So mancher Besucher summt beim Anblick dieser Szene die Melodie von „Es klappert die Mühle am rauschenden Bach“ vor sich hin.

## Realistisch wirkende Szenen

Nur einen Steinwurf entfernt, in der historischen Schmiede, lässt ein Schmied auf Knopfdruck seinen schweren Hammer auf den Amboss fallen. Nicht einmal die schnaubenden Pferde vor den Kutschen des vorbeiziehenden Festzugs können ihn von seiner Arbeit abhalten. Wobei – von dem hoch aufragenden Brauereiwagen dürfte ruhig mal so ein Fässchen Bier herunterfallen. Irgendwann hat man doch auch Feierabend, und nach der schweißtreibenden Pflicht käme so ein kühler Trunk gewiss ganz gelegen. >>



< Die Unruhe der Menschen ist dem Hirsch egal. Er lässt es sich auf der Lichtung schmecken.

v „Es klappert die Mühle“ ... – das drehende Mühlrad lässt das Sägewerk noch realistischer wirken.

Beleuchtung und Bewegung: Figuren und Effekte lassen auch bekannte Szenen in neuem Licht erstrahlen, etwa die Feuerwehr und die Molkerei im Gewerbegebiet rechts oberhalb der Stadt.

∧ Endlich ist es gelungen, die Milka-Kuh in ihrem natürlichen Lebensraum zu beobachten.

∨ Blitz und Donner: Der Kino-Superheld Thor lässt es auch im Märklineum ordentlich krachen.

Der Hammer fällt auch an anderer Stelle: Auf dem Höhenzug ganz rechts hat sich der Kinoheld Thor im Märklineum häuslich eingerichtet. Und wie das eben so ist, wenn man mit Superkräften und einem Hammer ausgestattet ist, blitzt und donnert es dabei fürchterlich. Der gute Thor zeigt dabei die zweite Möglichkeit, wie man mit Druckknopf und beweglichen Figuren Leben auf eine Modellbahn bekommt: Ging es bisher um eine möglichst epochengerechte Darstellung von alltäglichen Szenen, kann man es als Anlagenbauer auch einfach mal übertreiben.

## Superhelden gehen immer

Ob kühner Superheld oder lila/weiße Milka-Kuh, bekannte Gestalten aus Werbung, Film und Fernsehen gehen immer. Sie lassen sich überall platzieren und sorgen für einen interessanten Blickfang. Vor allem Kinder lieben es, sich auf die Suche zu machen und solche Szenen zu finden. Eine gute Gelegenheit dafür bietet sich während der IMA im September. Dann hat natürlich auch das Märklineum seine Tore geöffnet. Modellbahnfans jeden Alters können sich die Schauanlage im Untergeschoss näher ansehen. Dann werden auch die kleinen schwarzen Kästchen mit den Druckknöpfen bereitstehen und für so manches „Schau mal ...“ sorgen. Vielleicht machen Familien dann auch ein kleines Suchspiel?

Die fleißigen Arbeiter im großen Steinbruch sind dabei leicht zu entdecken. Der grasende Hirsch verbirgt sich schon eher. Und auch die Waldarbeiter, die einen Baum fällen, oder der Holz hackende Landmann wollen gefunden werden. Das Gute daran: Regelmäßig kommen neue Attraktionen hinzu. Wer also schon eine Weile nicht mehr im Märklineum war, kann sich immer wieder neu auf Entdeckungstour begeben.

**Zum Schluss wieder eine neue Folge unseres Ratespiels mit Blick auf das nächste Heft: Wer errät, wo sich diese beiden Herren an einem alten Dampfkessel zu schaffen machen?**

mhi
märklin Händler-Initiative

## Seit Juli im Einsatz

# 100 Jahre BR 01

Foto: Dieter Kempf

**Unsere Werbelok:**

**Zum 100-jährigen Jubiläum der legendären Dampflok BR 01 bringen wir ihre mächtigen Räder wieder auf die Schiene. Abfotografiert von der Original 01 066 und auf die Flanken einer BR 101 platziert, ein Hingucker zum unvergessenen Jubiläum.**

**88668 Elektrolokomotive Baureihe 101 „100 Jahre BR 01“ 259,- * €**

Das H0 Modell
mit umfangreichen
Soundfunktionen.

**Die wohl letzte Märklin DB Werbe BR101 - Im Einsatz vor den letzten klassischen ICs.**

**39479 Elektrolokomotive Baureihe 101 „100 Jahre BR 01“ 459,- * €**

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

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

Gut 100 Jahre bahntechnische Entwicklung auf einen Blick: Während der IMA 2023 begrüßen sich im Göppinger Bahnhof ein durchfahrender ICE auf dem Weg nach Stuttgart und die bayerische S 3/6 des Nördlinger Eisenbahnmuseums.

# Bahnknoten im Filstal

Er brachte Wohlstand, wurde zur Verkehrsdrehscheibe, dient als Veranstaltungsort: Rund um den Bahnhof Göppingen ranken sich viele interessante Geschichten. Ein Blick auf die Bahnanlagen im Filstal lohnt sich – nicht nur zu den Märklin Tagen.

märklin Tage
INTERNATIONALE MODELLBAHN AUSSTELLUNG
19.–21. September 2025 in Göppingen

So kennen ihn die Besucher der IMA: der Göppinger Bahnhof als Lok-Laufsteg.

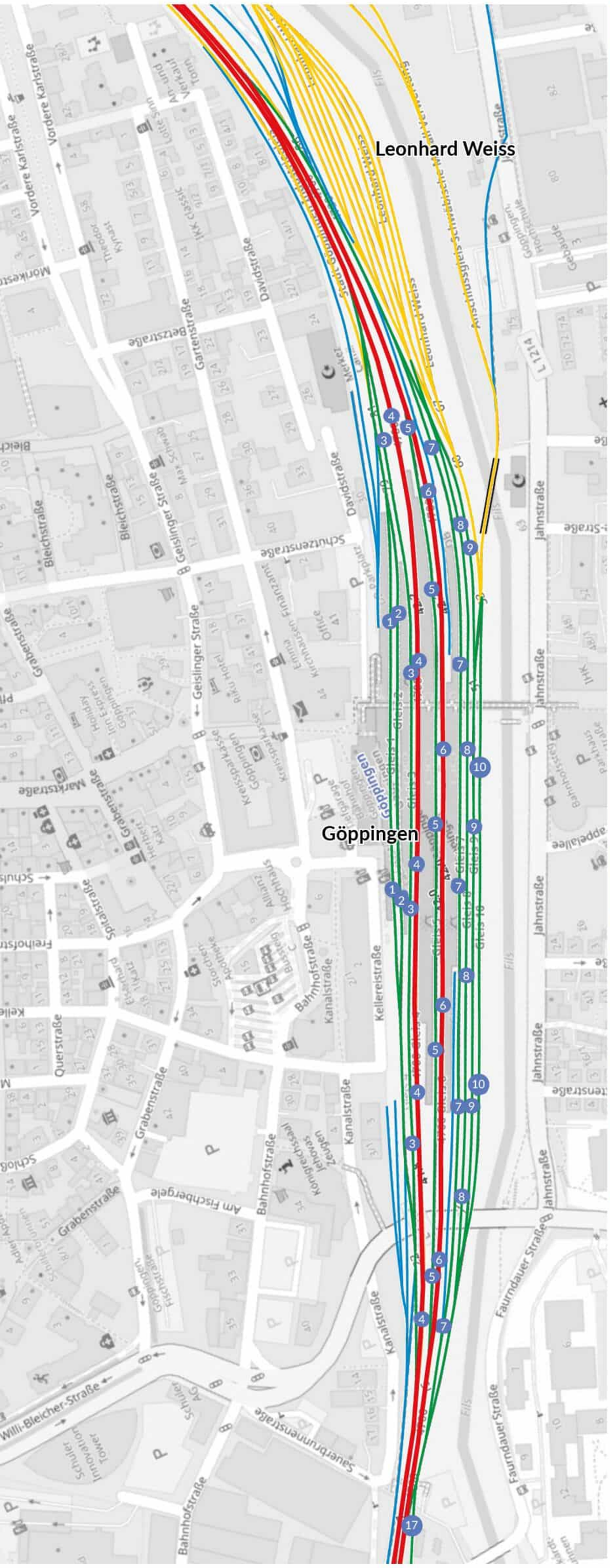
Alle zwei Jahre bietet der Bahnhof Göppingen die perfekte Bühne für das Schaulaufen historischer Schienenschönheiten. Wenn an den Ufern der Fils IMA und Märklin Tage aufeinandertreffen, drängen sich die Besucher zu Tausenden auf den Bahnsteigen. Die meisten haben nur Augen für die herrlichen Loks und Wagen. Von ihrer wettergegerbten Eisenbahnumgebung nehmen nur die wenigsten Notiz.

Das war nicht immer so. Als im Jahr 1847 das Provinzstädtchen Göppingen an die Württembergische Zentralbahn angeschlossen wurde, erreichten die Feierlichkeiten in der Stadt durchaus IMA-Ausmaße: Die Einfahrt des ersten Zuges begleiteten Böllerschüsse, rund um den Bahnhof herrschte Gedränge, die Kapelle der königlichen Garde spielte auf. Geld wurde auch verdient, denn die Festgäste rissen sich um die mit Kronen und Lokomotiven bestickten „Eisenbahn-Kappen“. Deren Verkauf half, den Weiterbau der Bahnlinie bis hinauf nach Ulm zu finanzieren.

Die Strecke heißt heute schlicht Filstalbahn. Seit 1850 ist sie durchgehend befahrbar. Ihr 175. Geburtstag wird in diesem Sommer an der benachbarten Geislinger Steige ausgiebig gefeiert. Göppingen durchziehen die Gleise von Westen aus Richtung Stuttgart kommend nach Osten in Richtung Geislingen. Für die Stadt war der Schienenstrang einst das große Los. Eben noch verschlafene Provinz, wurde Göppingen zum Zentrum einer blühenden Industrieregion. Betriebe aus den unterschiedlichsten Branchen siedelten sich an. Auch der Blechspielzeughersteller Märklin nutzte gern die Möglichkeiten der neuen Bahn, um seine Spielwaren hinaus in die Welt zu schicken.

Schnell wurde deshalb auch der Bahnhof zu klein. Im Jahr 1894 wurde er erweitert. Von 1914 bis >>

Der markante Fußgängersteg führt seit 2003 barrierefrei über die Gleise.




**Das Gleisfeld des Bahnhofs Göppingen**

- Auf zwei Durchfahrtsgleisen können Züge Göppingen ohne Halt passieren.
- Sieben Bahnsteiggleise stehen dem täglichen Zugverkehr zur Verfügung.
- Das Gleisfeld des ehemaligen Rangierbahnhofs dient heute als Abstellfläche.
- Zahlreiche ehemalige Industriegleise wurden inzwischen abgebaut.

∧ Trainspotter haben im Göppinger Bahnhof viel zu schauen: Mal legt ein Intercity auf dem Weg nach Ulm einen planmäßigen Halt ein ...

∨ ... mal zeigt sich ein ICE 4 in Gegenrichtung, hier auf Höhe der Firma Leonhard Weiss. Im Vordergrund das Gleis der Voralbbahn.

1917 folgte der nächste Umbau. Durch ihn sollte die 1912 eröffnete Hohenstaufenbahn nach Schwäbisch Gmünd besser angebunden werden. Auch galt es, Platz zu schaffen für die angedachte Verbindung nach Bad Boll über die Voralbbahn, die 1926 hinzukam. Als Teil des Stuttgarter Vorortverkehrs wurde die Filstalstrecke bereits 1933 elektrifiziert. Einige der ursprünglichen Reichsbahnmasten sind auch heute noch zu sehen.

Betrachtet man sich den Bahnhof genauer, fallen die sieben Bahnsteiggleise auf, zu denen sich noch Durch- und Umfahrgleise gesellen. An einigen Stellen kann man weitere Gleise erahnen, die inzwischen abgebaut wurden. Eine durchaus üppige Ausstattung, bedenkt man, dass Göppingen bei ihrem Bau eher eine Kleinstadt war. Sie alle zeugen von der Bedeutung, die die Stadt bis in die 1990er-Jahre hinein als Bahnverkehrsknoten hatte. Gleich vom Hausbahnsteig fuhren die Züge der Hohenstaufenbahn auf dem nördlich der Hauptstrecke gelegenen Gleis nach Schwäbisch Gmünd. An der Eisenbahnunterführung unter der Stuttgarter Straße verließ die Strecke die Filstalbahn nordwärts und fuhr nun durch viele Kurven rund 120 Höhenmeter hinauf auf die Schwäbische Alb, vorbei an Hohenstaufen und Rechberg und

Sonnenaufgang auf Schienen: Am frühen Morgen macht sich der Bahnhof bereit für einen weiteren turbulenten Tag. Seine sieben Bahnsteiggleise zeugen heute noch von seiner früheren Bedeutung als Bahnknoten.

wieder hinunter nach Gmünd. Mit Steigungen von 2,5 Prozent und Kurvenradien von 200 Metern bot sie nahezu modellbahnmäßigen Fahrspaß, unter anderem mit dem legendären Schienenbus VT 98 oder auch kurzen Personen- und Güterzügen, die von einer V 100 gezogen wurden.

Die Ära dieser Nebenbahn endete 1984. Die Strecke wurde in einen Fahrradweg umgewandelt, er beginnt in Göppingen-Faurndau an der Lehlestraße. Etwas besser erging es der zweiten abzweigenden Strecke. Die 12,4 Kilometer lange Voralbbahn führte ab 1926 ostwärts südlich der Hauptstrecke nach Bad Boll. Die Strecke wurde 1994 stillgelegt, jedoch im Gegensatz zur Hohenstaufenbahn nicht abgebaut. Die ersten 1,6 Kilometer der auch „Boller Bähnle“ genannten Bahn werden bis heute als Anschlussgleis der bekannten Göppinger Gleisbaufirma Leonhard Weiss genutzt. Auch gibt es Planungen für eine Reaktivierung der Strecke. Die Züge hielten damals auf Gleis 7 sowie >>

Die Ausfahrt nach Osten. Im Hintergrund Fahrzeuge von Leonhard Weiss.

Das 1964 eröffnete Bahnhofsgebäude soll bis 2030 modernisiert werden.

auf dem 2014 abgebauten Gleis 13, das zwischen Gleis 6 und Gleis 7 lag. Das Gleisbett ist auch heute noch zu sehen. Am östlichen Ende des Bahnsteigs ist der Abstand zwischen dem Gleis 6 sowie dem Bahnsteig auffällig groß.

Von den Bahnsteigen aus fällt der Blick auch auf den ehemaligen Rangierbahnhof. Bis in die 1960er-Jahre hinein verfügten die Göppinger Betriebe über mehrere Industriegleise, die einen erheblichen Platzbedarf zum Abstellen und Rangieren von Güterwagen mit sich brachten. Diese Gleise sind längst abgebaut und auch der Rangierbahnhof wurde deutlich verkleinert. Das Gelände dient heute als Abstellung für die verschiedenen Schienenfahrzeuge von Leonhard Weiss. Auf dem Bahnhofsvorplatz erinnert eine optisch hergerichtete Werkbahn-Diesellok der Bauart B-dm des Herstellers Gmeinder von 1940, die der Spedition L. Wackler gehört, an diese geschäftige Zeit.

Blickt man nach Süden, so entdeckt man eine Brücke, über die ein Gleis von den Umfahrgleisen abzweigt und über die neben dem Bahnhof fließende Fils aus der Sicht des Betrachters verschwindet. Die Ernst-Bosch-Brücke würde – natürlich maßstäblich verkleinert – auch auf jeder Modellbahn eine gute Figur machen. Schon ihr Name gibt einen Hinweis auf das Ziel des Gleisstrangs. Er mündet heute auf dem Gelände der Schwäbischen Metallverwertung. Diese ging aus der >>

Der Bahnhof von seiner Gleisseite her betrachtet.

# Mal Verkehrsknoten, mal „Schandfleck“: der Göppinger Bahnhof und seine Geschichte

Vor dem 1847 erbauten und 1894 erweiterten alten Bahnhof lag ein belebter Platz mit viel Grün.

Mitte des 19. Jahrhunderts war der Anschluss an die noch junge Eisenbahn das ganz große Los für eine Stadt. Über die Gleise kamen Rohstoffe, ließen sich Menschen zu Fabriken bringen, konnten Güter zu Märkten transportiert werden. In Göppingen war es offiziell am 11. Oktober 1847 so weit. Die ersten Züge hielten an der neu gebauten Bahnstation. Im Schatten ihrer Dampfwolken begann sich die Stadt zu wandeln. Aus einer ländlichen Kleinstadt wurde das lebhafte Mittelzentrum einer der stärksten Wirtschaftsregionen des Landes.

Damit musste auch der Bahnhof Schritt halten. Mehrfach wurde er erweitert und umgebaut. Auch eine Güterabfertigung und ein Rangierbahnhof entstanden. Letzterer war sogar einer der größten in Württemberg. Mit dem Anschluss der Hohenstaufenbahn und der Voralbbahn entwickelte sich Göppingen im 20. Jahrhundert zu einem lokalen Bahnknotenpunkt. Dem entsprechend musste auch der Bahnhofsvorplatz „nach etwas aussehen“. Alte Bilder zeigen ihn liebevoll bepflanzt und voller Menschen. Das sollte sich ändern. Zwar überlebte das Bahnhofsgebäude den Zweiten Weltkrieg, aber die Bausubstanz begann zu bröckeln. Auch das Umfeld verwahrloste. Von 1961 bis 1964 wurde deshalb nach Plänen von Hellmut Kasel im Stil der Zeit ein neues Bahnhofsgebäude gebaut. Auch die Bahnanlagen wurden immer wieder umgestaltet und dem sich wechselnden Bedarf einer Industriestadt angepasst.

Sogar einen veritablen „Bahnunfall“ gab es: Im Jahr 1938 schickte Märklin eine Spur 0-Lok aus Blech sauber verpackt in einem Güterwaggon auf die Reise. Sie kam nur wenige Kilometer weit. Zwischen Göppingen und Faurndau fiel das Paket vom Wagen und die kleine Lok machte Bekanntschaft mit ihrer großen Schwester, der Lokomotive des entgegenkommenden Zuges. Aus dieser Begegnung „David gegen Goliath“ ging die tapfere Blechlok erwartungsgemäß nicht als Sieger hervor. Sie kam „funktionsunfähig verformt“ zurück zu Märklin. Und kann bis heute erzählen, das rund um den Bahnhof Göppingen so einiges los ist.

Geschäftiger Ausblick: das Gleisvorfeld des Göppinger Bahnhofs in den 1920er-Jahren.

Ungewöhnlicher Anblick: Die 1938 von einer richtigen Lokomotive überrollte Spur-0-Lok.

Ein Bahnhof steht Modell: Der belgische Märklin Insider-Club um Hans Van Den Berge hat 2020 den alten Bahnhof Göppingen in H0 detailreich nachgebaut. Dafür haben die Märklinisten in den Archiven die Originalpläne ausgegraben und genau studiert.

Schrott- und Metallgroßhandlung Carl Wachter zu Göppingen hervor, die 1978 von der Schrott-Bosch GmbH übernommen wurde. Deren Gründer war der namensgebende Ernst Bosch. Von 1970 bis Mitte der 1990er-Jahre war hier sogar ein damals hochmoderner Containerbahnhof.

Eine mächtige Fußgängerbrücke überspannt seit 2003 die Bahnsteige und sorgt für einen barrierefreien Zugang mittels Rampen und Aufzügen. Beim Abgang über der Fils ist noch der Zugang zum ehemaligen Fußgängertunnel zu erkennen, der seitdem verschlossen ist. Bereits 2012 abgerissen wurde die Stückgutverladehalle neben dem Empfangsgebäude, dort steht heute ein modernes Bürogebäude. Auch wenn gerade keine IMA ist, stehen im Bahnhof Göppingen häufig Güter- und Bauzüge. Dem täglichen Personenverkehr dienen hauptsächlich die Gleise 4 (Richtung Stuttgart) und 6 (Richtung Ulm). Bei anstehenden Überholungen werden auch die Gleise 1 und 7 genutzt. Insgesamt halten bis zu 120 Züge pro Tag in Göppingen. Der Fernverkehr umfährt die Stadt seit der Eröffnung der Schnellfahrstrecke Wendlingen – Ulm. Lediglich bei Sperrung dieser Strecke durchfahren auch ICE und TGV nach wie vor das Filstal. Einen Halt hingegen legt der IC 2012/2013 „Allgäu“ von Dortmund nach Oberstdorf in Göppingen ein, üblicherweise gezogen von einer Doppeleinheit der BR 218. Doch auch internationalen Verkehr gibt es: Mehrmals täglich durchfahren die österreichischen IC mit ihren zwei „Taurus“-Zugpferden die Stadt. Abends wird es noch internationaler auf Gleis 5, dann hält der Nachtzug aus Stuttgart mit Kurswagen unter anderem nach Zagreb und Budapest. Letzterer hält übrigens auch in Györ, der Stadt in Ungarn, in der das zweite große Märklin Werk steht.

Gab es auch als Bausatz in Spur Z: Bahnhofsgebäude (Art. 8960) und Stellwerk (Art. 8965) aus Göppingen.

Gesteuert wird all dies von einem örtlichen Fahrdienstleiter über ein Stellwerk der Bauform Sp Dr L30, das im Jahr 1969 in Betrieb genommen wurde. Eigentlich gehört der

Von der Güterverladung steht nur noch diese Güterhalle. Hier residierte bis 2024 der Zoll, nun soll ein Kulturzentrum folgen.

Im Stellwerk von 1969 sorgt ein Fahrdienstleiter dafür, dass im Bahnhof Göppingen der Bahnverkehr funktioniert.

Vom geschäftigen Treiben auf dem Güter- und Rangierbahnhof ist nur noch die geräumige Fläche übrig. Die zahlreichen Industriegleise wurden abgebaut. Auf dem verbliebenen Rest stellt die Gleisbaufirma Leonhard Weiss ihre Fahrzeuge ab.

Text: Christian Jabs/sb; Fotos: Christian Jabs, Harald Nikolisin, Stadtarchiv Göppingen

Bahnhof Göppingen zum Bereich des „Digitalen Knotens Stuttgart“, die entsprechende technische Ausrüstung lässt derzeit aber noch auf sich warten. Dafür werden andere Umbaupläne konkreter: Die Bahnsteige 1, 4/5 und 6/7 sollen auf eine Länge von 280 Metern ausgebaut werden, der Bahnsteig 2/3 auf eine Länge von 210 Metern, was einem Langzug der Stuttgarter S-Bahn entsprechen würde.

Auch für das inzwischen etwas in die Jahre gekommene Bahnhofsgebäude gibt es Aus- und Umbaupläne. In den Planungsprozess bringt sich Märklin mit eigenen Gestaltungsideen ein. Schließlich ist der Bahnhof Göppingen so etwas wie „Heimspielstätte“ des Modellbahnherstellers. Und die soll auch in den kommenden Jahrzehnten noch schöne Geschichten erzählen.

Die Ernst-Bosch-Brücke, benannt nach einem Schrotthändler, führte einst zu einem hochmodernen Containerbahnhof. Heute verbindet sie einen Metallverwerter mit dem Bahnhof.

Gute Nacht, Freunde: Im Schlafwagen kann man von Göppingen aus bequem nach Zagreb oder Budapest reisen. Der Nachtzug in die ungarische Hauptstadt hält auch in Györ, wo Märklin seinen zweiten Produktionsstandort betreibt.

märklin Tage
INTERNATIONALE MODELLBAHN AUSSTELLUNG
19.–21. September 2025 in Göppingen

# Der feine Unterschied

Die Lokomotiven der BR01 haben es Benedikt und Gunter Birkhold besonders angetan.

Die BR01 hat während ihrer langen Dienstzeit zahlreiche Modernisierungen erlebt. Gunter Birkhold und sein Sohn Benedikt erzählen diese Geschichte nach – anhand von detailliert umgebauten Spur-1-Modellen, die sie auch bei der IMA in Göppingen zeigen wollen.

Den Titel „Königin der Schnellzugloks“ trägt die BR 01 nach Ansicht vieler Bahnfans völlig zu Recht. Vor genau 100 Jahren auf die Schiene gesetzt, blieb die erste Baureihe der berühmten „Einheitsloks“ rund 50 Jahre im aktiven Dienst. In dieser Zeit erlebte sie zahlreiche Umbauten und Modernisierungen (siehe auch den Beitrag ab Seite 30).

Zu ihrem Jubiläum wird ihr nun auch in der Märklin Königsspur eine besondere Ehre zuteil: Auf der IMA in Göppingen ist die Baureihe in einer Modellparade in Spur 1 zu sehen. Der beliebte Dampflok-Klassiker erwartet die Besucher in verschiedenen interessanten Varianten, vom Modell der ersten Ausführung aus dem Jahr 1925 bis zu einer Lok, wie sie in den 1970er-Jahren im Dienste der Reichsbahn der DDR unterwegs war.

Schwergewichte: Inklusive Schlepptender brachte es die BR 01 auf rund 170 Tonnen.

Hinter der spannenden historischen Schau stehen Gunter Birkhold und sein Sohn Benedikt aus dem württembergisch-bayerischen Grenzgebiet. Der 66-jährige Vater ist quasi gleich doppelt vom Fach: Gunter Birkhold blickt auf eine lange Berufserfahrung als Lokomotivführer zurück. Sogar noch länger ist er begeisterter Modellbahner mit Sinn fürs Technische.

Seine Leidenschaft begann wie bei vielen Jungen in den 1960er-Jahren mit Modellen in H0. Erst seit gut 20 Jahren ist er in der größeren und noch detailreicheren Königsklasse des Maßstabes 1:32 unterwegs. Ein Geschenk seiner Tante hatte von Kindheit an eine besonderen Beziehung zur Baureihe 01 zur Folge. Sie schenkte dem damals Dreijährigen ein Märklin Modell der mächtigen Dampflok im Maßstab H0. Kurze Zeit später konnte er sie dann leibhaftig sehen, bei einer Begegnung in einem Bahnhof in der Pfalz. „Da ist die 01 067 für einen kurzen Halt eingefahren – als kleiner Junge stand ich da vor diesen zwei Meter hohen Rädern …“, erinnert sich Gunter Birkhold und seine Augen leuchten noch immer.

Es sollte nicht die letzte begeisternde Begegnung bleiben. Der Großvater war Bahnhofsvorstand im schwäbischen Winnenden. „Da kam um 15 Uhr regelmäßig eine 01er an“, so der Lokführer im

Paradeplatz: Insgesamt 13 Spur-1-Modelle der BR 01 aus fünf Dekaden präsentieren sich im Bw.

Schauobjekt: Auch die Kesselaufbauten und Dächer waren bei der BR 01 verschieden.

Ruhestand. Ein absolutes Highlight folgte, als der bayerische Schwabe dann in den 1990er-Jahren bei einer Museumsbahn die BR 01 als Lokführer und Heizer hautnah kennenlernen durfte. „Da habe ich gemerkt, dass diese Lokomotive den Menschen auch an Grenzen führen kann. Zum Beispiel wenn die Kuppel-/Treibstangen oben stehen.“ Das „Schmieren auf Augenhöhe“ sei nur für groß Gewachsene gerade noch so machbar gewesen. „Die 01 ist einfach gigantisch und lässt sich auch noch gut fahren.“ Und obwohl Gunter Birkhold auch andere Maschinen interessieren, die BR 23 zum Beispiel oder die Neubau-Lokomotiven, die die Deutsche Bundesbahn nach dem Krieg in Auftrag gegeben hat – bei einer Null-Einser schlägt sein Herz einfach höher.

Was auch für Exemplare im Maßstab 1:32 gilt. Denn als sie Märklin im Jahr 2004 als Modell in Spur 1 herausgebracht hatte, „war klar, dass ich die haben muss“, sagt Gunter Birkhold lächelnd. Für ihn sei es ein ganz entscheidender Punkt, dass das Original im Modell möglichst genau umgesetzt wurde – eine Domäne, mit der die Märklin Spur-1-Modelle traditionell punkten können. Hier könne man beispielsweise Details bis hin zu kleinen Schmierschrauben am Gestänge gut sehen. Auch der authentische Sound begeistert den ehemaligen Lokführer.

Sohn Benedikt pflichtet bei: „Das hat Märklin gut umgesetzt.“ Der 31-Jährige ist als Fahrdienstleiter ebenfalls mit dem Bahnalltag vertraut und bewegt sich im Modellbahnbereich im H0- sowie im Spur-1-Universum mit diversen Modellen im Dampf-, Diesel- und E-Betrieb. Dort gesellt sich zum Team Vater und Sohn noch ein „Freundeskreis“ an Mitstreitern. Zusammen haben sie bereits einige öffentliche Veranstaltungen ins Leben gerufen. Regional, aber auch auf der IMA.

Und hier schließt sich der Kreis mit der großen Parade der BR 01. Vater und Sohn Birkhold wollen in diesem Jahr ihr opulentes Bw präsentieren, das mit über einem Dutzend Pretiosen dieser Baureihe in Spur 1 bestückt ist. Dabei gleicht kein Modell genau dem anderen. Denn >>

Eleganz und Kraft: In jeder Variante besitzt die BR 01 vor allem eines – Ausstrahlung.

# Zug um Zug

In ihren knapp 50 Dienstjahren hat die Baureihe 01 zahlreiche Umbauvarianten erlebt. Die auffälligsten Unterschiede zeigen sich wohl bei den Windleitblechen und den Frontpartien.

Jetzt schlägt's 13: So viele Exemplare der Baureihe 01 lassen Gunter Birkhold und sein Sohn Benedikt in ihrem Spur-1-Bw auffahren. Die beiden Experten in Sachen BR 01 haben sich intensiv mit den zahlreichen Umbauten an ihrer Lieblingslok beschäftigt, die immerhin von 1925 bis 1977 im Einsatz war. Natürlich weiß Gunter Birkhold alles zu den verschiedenen Vorbildern. Einen kleinen Einblick zu seinen Lieblingsmodellen gibt er hier – den Rest verrät er gern den Besuchern auf der IMA:

**001 008-2:** Gebaut 1925, angeliefert an die DRG am 10. Januar 1926. Die Lok trägt die Borsig-Fabriknummer 12000. Im November 1925 wurde sie als erste 01 fertiggestellt. Sie absolvierte einige Pressetermine im Fotografieranstrich, wurde in Dunkelgrün ausgeliefert, dann aber in Schwarz/Rot umlackiert. Sie zeigt die Vorserienausführung mit größerem Führerhaus. Am 15. Dezember 1973 in Hof ausgemustert, steht sie heute als Museumslok in Bochum-Dahlhausen.

**001 234-4:** Ursprünglich eine der Vierzylinderloks der BR 02, wurde sie 1925 als 02 003 bei Henschel gebaut. Sie war die erstgebaute Einheitslok der DRG. Im Regelbetrieb fuhr sie ab dem 30. Juni 1926. Im September 1938 folgte der Umbau zur 01 234 im RAW Meiningen. Ihre erste Heimat war dann Erfurt, ausgemustert wurde sie aber in Hof, am 8. November 1972.

**01 075:** Geliefert wurde die Lok am 10. Oktober 1928 von AEG. Das Modell dieser Maschine zeigt die typische Ausführung als Einheitslok mit großen Wagner-Windleitblechen und vorn liegenden Luft- und Speisepumpen. Zuletzt war sie im Bw Treuchtlingen daheim, ausgemustert wurde sie am 28. Mai 1963.

**01 2118-6:** Die Lok wurde am 18. Dezember 1934 ausgeliefert und gehörte in der Ausführung DRo im Bw Dresden 1977 zu den letzten aktiven 01ern. Bis zum 4. August 2019 war sie für die Historische Eisenbahn Frankfurt (HEF) im Einsatz. Dann ging es unter Dampf in das Privatmuseum von Dr. Martin Viessmann nach Nordhessen. Dort ist sie seitdem der Öffentlichkeit unzugänglich abgestellt.

Zwei Witte-Windleitbleche in verschiedenen Formen ...

... und unterschiedliche Lok-Fronten aus drei Jahrzehnten.

Bei Licht besehen: Die Modelle zeigen kleine, aber wichtige Unterschiede.

(Um-)Bau-Reihe: Die Loks zeigen sich auf der IMA.

die Birkholds zeichnen mit ihnen den langen Weg nach, den die Baureihe während ihrer rund 50-jährigen Dienstzeit gegangen ist. Auffälligste Veränderung waren die Windleitbleche. Im Jahr 1925 gingen die 01er mit den damals üblichen großen Wagner-Leitblechen an den Start. In Nischen dahinter waren Luft- und Speisepumpen angeordnet, was die Sicht für den Lokführer beeinträchtigte. Diese Pumpen wurden nach einiger Zeit so in die Fahrzeugmitte verlegt, dass die freie Sicht auf die Strecke wieder gewährleistet war.

Nach dem Krieg baute die Deutsche Bundesbahn die wesentlich kleineren Witte-Windleitbleche an. Außerdem erhielten einige Lokomotiven Kessel mit Verbrennungskammern sowie einen Mischvorwärmer von Henschel nebst Turbospeisepumpe verpasst. Diese Variante ist leicht an der ungewöhnlichen Form ihrer Rauchkammertür zu erkennen. Bei einigen Maschinen, wie auch bei einigen Altbauloks, wurden außerdem die Frontschürzen gekürzt oder gleich ganz entfernt.

Auch bei der Reichsbahn der DDR bauten die Bahningenieure munter an den 01ern herum. Auch hier wurden neue Windleitbleche verbaut. „Diese ähneln zwar den Witte-Blechen der DB, im Detail sind sie aber doch etwas anders geformt“, weiß Gunter Birkhold. Ein weiteres Markenzeichen der „Reko-Loks“ aus DDR-Zeiten sind die voll verkleideten Dome.

Das Bw von Gunter und Benedikt Birkhold ist vom 19. bis zum 21. September auf der IMA in der Göppinger EWS-Arena zu sehen.

Diese, und noch viele andere Feinheiten, haben Vater und Sohn Birkhold bei ihren Modellen nachempfunden. So entstand eine Sammlung überaus präziser Spur-1-Schönheiten, bei denen man vielleicht ein wenig genauer hinschauen muss, um die Unterschiede zu entdecken – was sich aber in jedem Fall lohnt. ⏭

Text und Fotos: Claus Dick

Das Straßenbahnmuseum in Köln-Thielenbruch bot einen stimmigen Rahmen für die Ausstellung.

# Große Z-Party zum Jubiläum

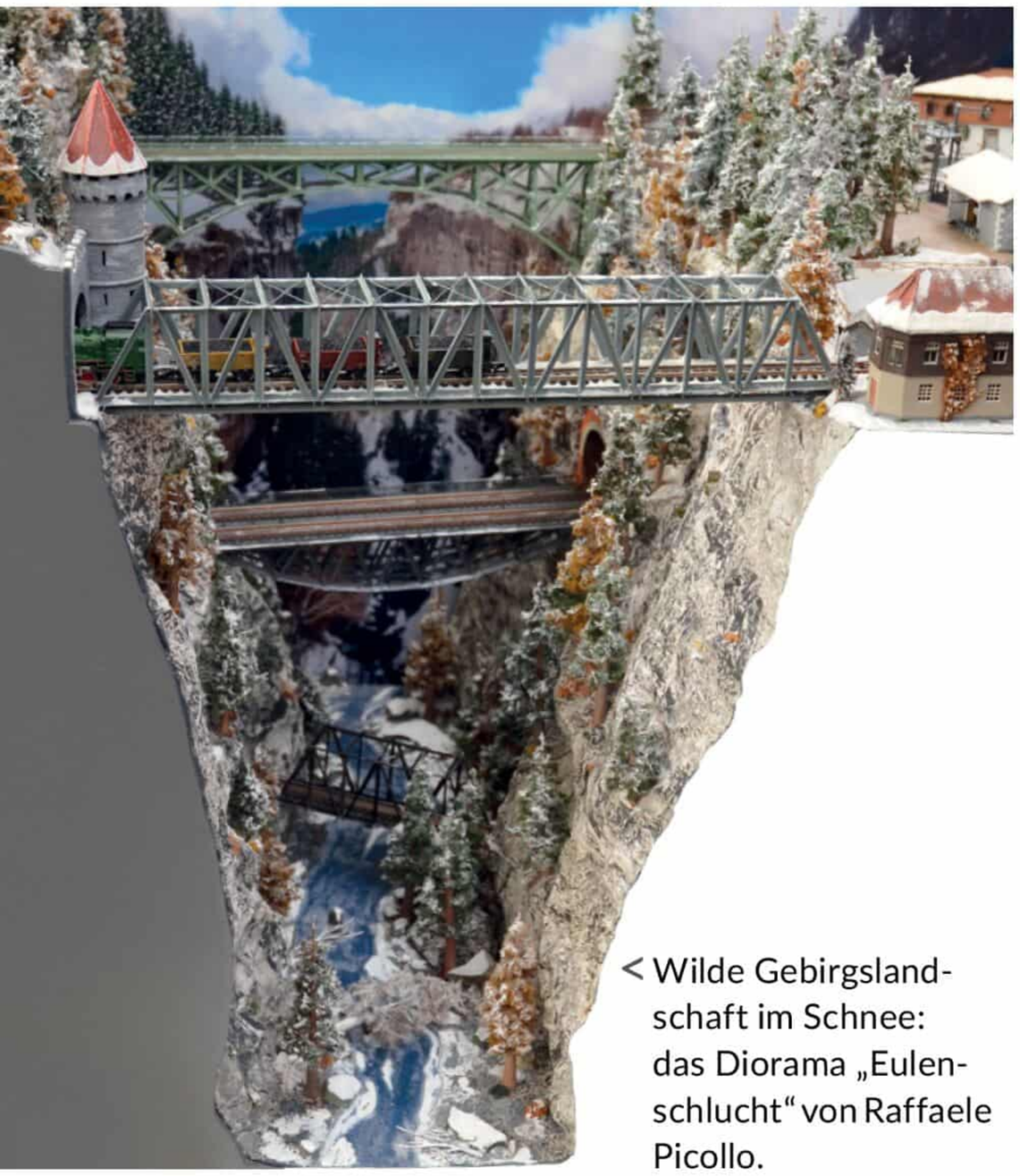
**Seit 33 Jahren gibt es den Z-Club Stammtisch Untereschbach. Im Rheinland ist das ein Grund zu feiern – standesgemäß mit einer bunten Ausstellung im Kölner Straßenbahnmuseum.**

Eigentlich dürfen sich ja nur gerade Jahreszahlen „Jubiläum“ nennen. Doch im karnevalsverrückten Rheinland ticken die Uhren anders: Hier feiert man lieber die Jahre mit einer „Schnapszahl“. Und das gilt selbstverständlich auch für den Z-Club Stammtisch Untereschbach: Seit 33 Jahren treffen sich die Freunde der kleinen Märklin Spur aus dem Kölner Umland, um gemeinsam ihrem Hobby zu frönen.

In dieser Zeit haben sie es auf eine beachtliche Sammlung von Stammtischabenden und gemeinsamen Unternehmungen gebracht. Zu der Mitte Mai noch eine ganz besondere Veranstaltung hinzukam. Um die 33 Jahre angemessen zu begehen, hatten die Untereschbacher zum großen Spur-Z-Treffen in die historischen Hallen des Straßenbahnmuseums Köln-Thielenbruch eingeladen. Sie mussten nicht allein feiern: Von Hamburg bis Norditalien packten „Zetties“ ihre Module, Dioramen und Anlagen ein und machten sich auf den Weg. So geriet das Wochenende in Köln nicht nur zu einem familiären Treffen der Mini-Club Gemeinde, sondern bot gleich auch eine sehr sehenswerte Ausstellung ihres aktuellen modellbahnerischen Schaffens.

Bei so einer Gelegenheit war natürlich auch Märklin vor Ort. Spur-Z-Produktmanager Jürgen Faulhaber und sein Team ließen sich die Gelegenheit zum entspannten Austausch mit den Z-Freunden nicht entgehen. Am Märklin Stand gab es zudem aktuelle Modellneuheiten wie etwa die markanten „Touristik“-Doppelstockwagen der DB AG, die „Elefanten“-Lok mit Motiven aus der Sendung mit der Maus oder die Zugpackung „Rübentransport mit V 36“ live zu sehen.

Einen Blick wert war auch der Veranstaltungsort. Das Kölner



< Wilde Gebirgslandschaft im Schnee: das Diorama „Eulenschlucht“ von Raffaele Picollo.

Bekannte Zubehörhersteller wie die Kölner Manufaktur Klingenhöfer Miniaturen zeigten ihre Neuheiten 2025.

Straßenbahnmuseum befindet sich in einer 1926 erbauten Wagenhalle des ehemaligen Betriebsbahnhofes Thielenbruch. Dieses Industriedenkmal hat – in Köln eine Seltenheit – den Zweiten Weltkrieg unbeschadet überstanden. Bis 1994 diente das schöne Gebäude mit seinen geklinkerten Wänden und der eisernen Dachkonstruktion dem Unterhalt von Fahrzeugen der Kölner Verkehrsbetriebe KVB. Seit 1997 beherbergt es als Museum historische Fahrzeuge und andere Zeugnisse der Kölner Nahverkehrsgeschichte. Ein überaus passendes Ambiente also für eine Ausstellung von Eisenbahnfans. Zwischen betagten Straßenbahnwagen und Überbleibseln der Kölner Bahngeschichte begaben sich die Besucher auf Entdeckungsreise. Zu sehen gab es viel, etwa den imposanten Schaufelradbagger 289 aus dem Braunkohletagebau Hambach, den Friedrich Scholta maßstabsgerecht in 1:220 nachgebaut und in eine passende Bergbaulandschaft gestellt hatte. Schräg gegenüber zeigte Raffaele Picollo aus Italien seine „Eulenschlucht“, eine winterliche Gebirgsklamm, durch die sich ein rauschender Bergbach zwängt – auch dieses Diorama zeichnet sich durch seine präzise Landschaftsgestaltung aus. Heribert Tönnies, mit seinem Bahnbetriebswerk im Märklin Magazin 5/24 zu bewundern, hatte einen Adventskranz mit Fahrbetrieb und die „Old Bow River Sawmill“ mitgebracht. Beide machten die Stärken des kleinen Maßstabes deutlich: Auf wenig Raum lassen sich zahllose Details unterbringen. Szenen, die im H0-Maßstab 1:87 riesig wären, passen bequem auf einen Tisch. >>

Spannende Begegnung: hinten historische Straßenbahnwagen, vorn Neuheiten aus der Spur-Z-Welt.

Direkter Kontakt zum Märklin Team, dazu aktuelle Modelle: Der Märklin Stand war ein beliebter Treffpunkt.

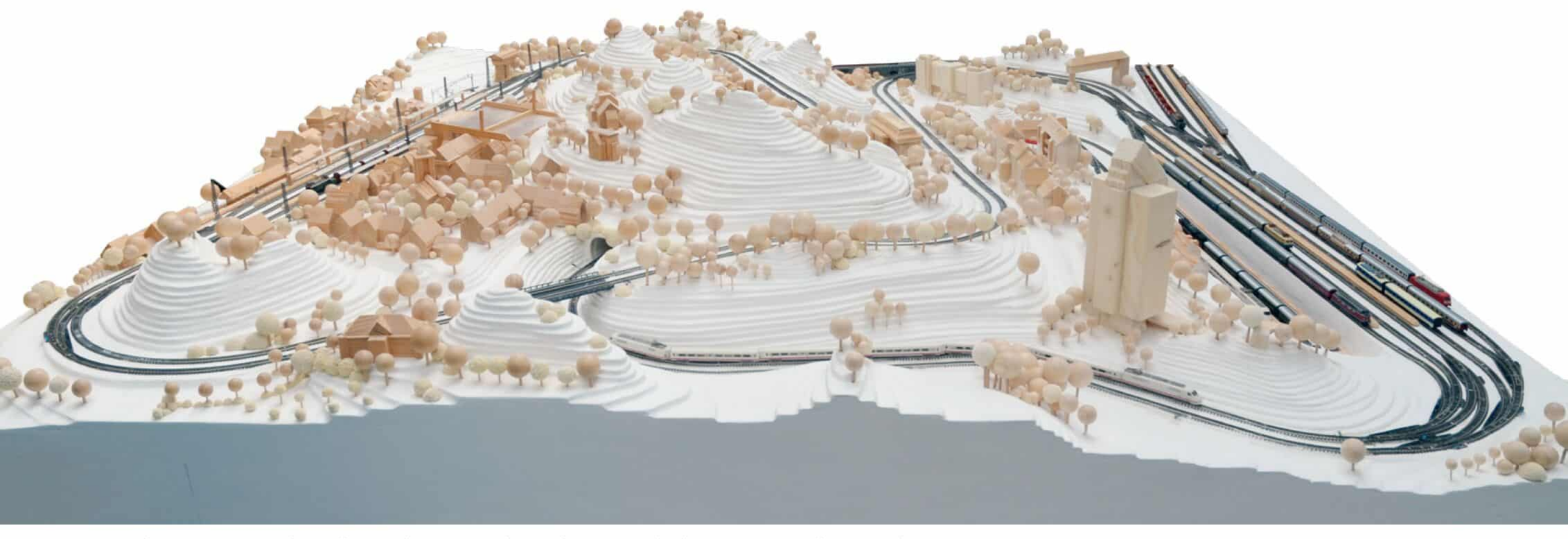
Eine besondere Welt aus Schienen, Holzklötzchen und Styrodur zeigt die Anlage von Dirk Bertelmann.

Einen anderen Weg geht Dirk Bertelmann mit seiner abstrakt gehaltenen Anlage in Weiß und Holzfarben. „Ursprünglich war das eine Märklin Schauanlage von 1984“, erzählt er. Das ungewöhnliche Stück stand hochkant in einer Garage, ehe es Dirk Bertelmann aus seinem Dornröschenschlaf weckte. Das Gleislayout merkwürdig, die Landschaft ramponiert, die ganze Anlage in mäßigem Zustand – man brauchte schon Fantasie, um das Potenzial zu erkennen.

Dirk Bertelmann hatte sie und machte sich an die Arbeit. „Zunächst habe ich alles abgeräumt, dann Gleise und Weichen hinzugefügt, einen neuen Streckenverlauf gestaltet und Gebäude und Pflanzen ergänzt“, zählt er auf. Auf Schichten von weißem Styrodur stehen nun Häuser aus Bauklötzen und Bäume aus aufgeschäumtem Gummi und Holzkugeln. Alles ist bewusst grob gehalten. Denn ihrem Erbauer geht es um das Fahren: Auf fast zehn Metern Gleis rollen bis zu 14 Züge, neu eingebaute Weichen ermöglichen abwechslungsreichen Spielspaß. Auch die Gestaltung der Anlage ist vielseitig: „Ich habe auf der einen Seite den Bahnhof, auf der anderen den Abstellbereich, dazwischen Hügel, die immer neue Perspektiven ermöglichen. Je nachdem, wo man sitzt, hat man eine andere Anlage vor sich“, sagt Dirk Bertelmann.

Das Interesse daran war während der Ausstellung entsprechend groß. Wie auch das an der großen Modulanlage des Freundeskreises der Spur Z aus Hamburg, den Tischbrettchen des Z-Stammtisches Wien oder den vielen anderen Modellen, die an den zwei Tagen zu sehen waren. Auch das Rahmenprogramm mit Bastelaktionen für Kinder oder Papierschöpfen im Zelt vor der Halle kam bestens an. Entsprechend positiv fiel das Fazit der Veranstalter aus: „Es hat Spaß gemacht, all die bekannten Gesichter wieder zu sehen. Und ich glaube, auch die Besucher hatten ihre Freude“, fasst Dietmar Stäbler vom Z-Club Stammtisch Untereschbach zusammen.

Text und Fotos: Stefan Bolz



Gestaltung: Die technische Anlage mit abstrakter Landschaft zeigt viele Gesichter.

- Anzeige -

# REISETRÄUME FÜR ALLE EISENBAHNLIEBHABER.

## «SCHWEIZER BERGBAHNEN»

**Die weltweit steilste Standseilbahn von Schwyz nach Stoos, der legendäre Glacier Express mit seinen roten Panoramawagen, die Schatzalp-Bahn sowie der berühmte Bernina Express – die Schweizer Bahnen sind so faszinierend wie vielfältig.** Tauchen Sie ein in herrliche Landschaften und lernen Sie vier der spektakulärsten Schweizer Bergbahnen kennen. Entdecken Sie charmante Ortschaften und lassen Sie sich vom traumhaften Lago Maggiore mit seinem mediterranen Klima verzaubern.

**Reiseleistungen:** Flug von Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover oder München nach Zürich und zurück von Mailand · alle Fahrten/Transfers während der Reise · 5 Übernachtungen mit Halbpension in 3- bis 4-Sterne-Hotels im Raum Vierwaldstättersee/Starnersee, Davos/Klosters sowie am Lago Maggiore · Ausflug «Die steilste Standseilbahn der Welt», inklusive Fahrt mit der Standseilbahn Schwyz-Stoos von Schwyz nach Stoos und zurück · Fahrt im Panoramawagen des Glacier Express von Andermatt nach Chur, reservierter Sitzplatz (2. Klasse) · Fahrt im Panoramawagen des Bernina Express von Tiefencastel nach Tirano, reservierter Sitzplatz (2. Klasse) · qualifizierte, deutschsprechende Reiseleitung · ausführliche Reiseunterlagen

Clubmitglieder-Vorteil:
**5% Ermässigung**
auf den Grundreisepreis

**Reisetermine 2025:**
21. bis 26. September · 28. Sept. bis 03. Oktober · 05. bis 10. Oktober

**Reisepreis pro Person im DZ:** 1.595,- €

**Zusätzlich buchbar:**

| | |
|---|---|
| Einzelzimmerzuschlag | 200,- € |
| Ausflug «Davos und Schatzalp» | 55,- € |
| Ausflug «Borromäische Inseln» | 90,- € |

## «SILVESTER IN LUGANO» – eine unvergessliche Reise zwischen den Jahren

**Die Schweiz ist ebenso wunderschön wie vielseitig – von der beeindruckenden Bergwelt bis hin zu den Palmen am Lago Maggiore und dem Luganersee. Mit seiner milden Wintersonne und der, auch in der kalten Jahreszeit spürbaren, typischen Lebensfreude ist der Kanton Tessin an der Grenze zu Italien der ideale Standort für eine unvergessliche Silvesterreise.** Erleben Sie den Jahreswechsel 2025/2026 in der herrlichen Schweiz – erkunden Sie bei einer spektakulären Fahrt mit dem Glacier Express die verschneiten Berge und lassen Sie sich vom mediterranen Flair des Tessins in den Bann ziehen. Genießen Sie den Silvesterabend in Lugano und freuen Sie sich auf das Neujahrsfeuerwerk in Ascona.

**Reiseleistungen:** Flug von Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover oder München nach Mailand und zurück · Transfer Flughafen – Hotel – Flughafen · 4 Übernachtungen mit Frühstücksbuffet im 4-Sterne-Hotel «De la Paix» oder «Admiral» in Lugano · 2 Abendessen im Hotel · Stilvolle Silvesterfeier im Hotel mit musikalischer Unterhaltung, inklusive Mehrgangmenü · 1 Imbiss mit Tessiner Spezialitäten im ausgewählten Restaurant · Ausflug «Ascona und das Farbenspiel des traditionellen Neujahrsfeuerwerks über dem Lago Maggiore» · Ausflug «Durch die zauberhafte Winterlandschaft der Alpen im Panoramawagen des Glacier Express», inkl. Fahrt von Andermatt nach Chur oder von Chur nach Andermatt (Panoramawagen, 2. Klasse) · qualifizierte, deutschsprechende Reiseleitung · ausführliche Reiseunterlagen

**Reisetermin:** 30. Dez. 2025 bis 03. Januar 2026

**Reisepreis pro Person im DZ:** 1.595,- €

**Zusätzlich buchbar:**

| | |
|---|---|
| Einzelzimmerzuschlag | 200,- € |
| Ausflug «Luganersee und Monte San Salvatore» | 80,- € |
| Aufpreis für 1. Klasse im Glacier Express (nur auf Anfrage buchbar) | 50,- € |

## INTERESSE?

**Fordern Sie gleich die Programme an:**
Mondial Tours GmbH, Im Lehrer Feld 44
89081 Ulm, Telefon 0731/966 96-0
info@mondial-tours.com

Veranstalter: Mondial Tours MT SA, Locarno, Schweiz; Mindestteiln.: 20 Personen; Mindestteiln. fak. Ausflüge: 15 Personen; Programm-, Flugzeiten-/Airlineänderungen und Druckfehler vorbehalten. Bilder: © Rhaetische Bahn/swiss-image.ch (x2); © Stoosbahn AG; AdobeStock © saiko3p, michelangeloop; fotolia.com © robertobinetti70, Cristian Santinon, Netzer Johannes.

Mondial Tours *Gemeinsam Ziele stecken …*

# Erlebnisse rund um die Bahn

Die Märklin Tage und die IMA sind unbestritten der Veranstaltungshöhepunkt dieses Sommers. Doch in der warmen Jahreszeit gibt es noch viele weitere Events, die für Eisenbahnfreunde interessant sind. Eine kleine Auswahl davon haben wir auf dieser Seite zusammengestellt. Weitere Anregungen finden Sie bei den Club-Kooperationspartnern auf der Seite www.maerklin.de im Bereich Club.

## Bundesweiter Tag der Schiene

**10117 Berlin; Freitag bis Sonntag, 19. bis 21. September 2025**
**Details: www.tag-der-schiene.de**

„Drei Tage voller Bahnerlebnisse“ erwarten im September Bahnfans im ganzen Land. Der Verein „Allianz pro Schiene“ koordiniert beim „Tag der Schiene“ die Angebote einer Vielzahl von Veranstaltern. Von der Modellbahnausstellung bis zur „Trainspotting-Tour“ am Bahnhof gibt es eine breite Auswahl. Alle Veranstaltungen werden auf der Seite www.tag-der-schiene.de gesammelt, die laufend aktualisiert wird.

## 125 Jahre Kreisbahn

**52538 Gangelt; Wochenende 13. und 14. September 2025**
**Details: www.selfkantbahn.de**

„Gleise verbinden uns – seit 125 Jahren“ heißt es im September entlang der Strecke der Geilenkirchener Kreisbahn. Zum Jubiläum gibt es Sonderfahrten, Abendveranstaltungen, ein Streetfood-Festival, einen historischen Jahrmarkt, eine Ausstellung zur Geschichte der Kreisbahn und eine ganz besondere Dampflok zu bewundern. Die Züge der Selfkantbahn verbinden die drei Veranstaltungsorte, ein historischer Schienenersatzverkehr erlaubt die Anreise per ÖPNV.

Foto: Selfkantbahn/Markus Kaiser

## Jubiläum des Museumsbahnbetriebs

**09477 Jöhstadt; Wochenende 16. und 17. August 2025**
**Details: www.pressnitztalbahn.de**

Seit 25 Jahren verkehrt die Preßnitztalbahn zwischen Jöhstadt und Steinbach im Museumsbetrieb. Grund genug für ein Themenwochenende im August mit Einzugbetrieb auf der Ausflugslinie Preßnitztal sowie Busverkehr zwischen Wolkenstein und Steinbach.

## Tag des offenen Denkmals

**46485 Wesel; Sonntag, 14. September 2025**
**Details: www.hsw-wesel.de, www.tag-des-offenen-Denkmals.de**

Am bundesweiten „Tag des offenen Denkmals“ beteiligen sich auch Aussteller aus der Bahnwelt. Ein Beispiel: Der Verein „Historischer Schienenverkehr Wesel“ veranstaltet auf seinem Vereinsgelände einen Tag der offenen Tür mit Führungen und Besichtigungen. Dazu verkehrt der historische Zug des Vereins.

## Weitere interessante Empfehlungen

| | Veranstalter | Details |
|---|---|---|
| 01219 | Dresdner Parkeisenbahn | www.dresdner-parkeisenbahn.de |
| 02943 | Waldeisenbahn Muskau | www.waldeisenbahn.de |
| 09456 | SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft | www.sdg-bahn.de |
| 18609 | Oldtimer Museum Rügen | www.oldtimer-museum-ruegen.de |
| 23948 | Stiftung Deutsche Kleinbahnen | www.stiftung-deutsche-kleinbahnen.de |
| 32427 | Museums-Eisenbahn Minden | www.museumseisenbahn-minden.de |
| 48531 | Modellbahnfreunde Nordhorn | www.modellbahn-nordhorn.de |
| 60314 | Historische Eisenbahn Frankfurt | www.historische-eisenbahn-frankfurt.de |
| 70806 | Förderverein Schienenbus | www.roter-flitzer.de |
| 73450 | Härtsfeld Museumsbahn | www.hmb-ev.de |
| 78176 | Sauschwänzlebahn | www.sauschwaenzlebahn.de |
| 83395 | Lokwelt Freilassing | www.lokwelt.freilassing.de |

| | Veranstalter | Details |
|---|---|---|
| DK-2300 | TrainGamia Kopenhagen | www.traingamia.dk |
| NL-7332 | Stoomtrein Katwijk Leiden | www.stoomtreinkatwijkleiden.nl |

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

Seit über 30 Jahren

**Innovative Reinigungstechnik für die Modelleisenbahnen**

*Made in Germany*

**Das professionelle Reinigungssystem**

für die Nenngröße N, TT, H0, H0m, H0e, 0, I und IIm

**Gleisstaubsaugerwagen, Schienen- und Oberleitungsschleifwagen**
**MLR-1 Mittelleiterreiniger, Radreinigungsanlagen, Weichenantriebe …**

**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**

Lux-Staubhexe 2.17

H0-Entstaubungsanlage

H0-Staubsaugerwagen für das Car-System

www.lux-modellbau.de

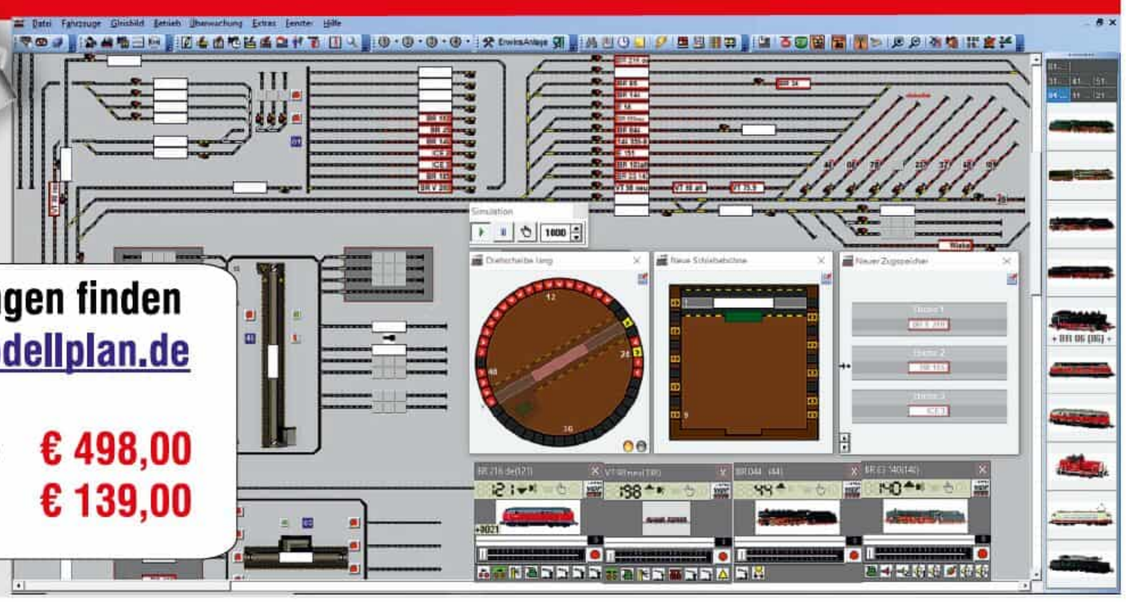
Das Steuerungsprogramm **WIN-DIGIPET**

Premium Edition 2025
Small Edition 2025

Das Steuerungsprogramm **WIN-DIGIPET**

Instagram

Besuchen Sie uns auch auf Facebook!



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

**67025 WIN-DIGIPET Premium Edition 2025 € 498,00**
**68025 WIN-DIGIPET Small Edition 2025 € 139,00**

modellplan
… Software + Technik für Modellbahner

**WIR ERFÜLLEN MODELLBAHNTRÄUME**

100% QUALITÄT · 100% SERVICE · 100% KOMPETENZ
32 Jahre
brima

*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

**Seminare im Oktober**
15 verschiedene Seminarthemen
Es sind nur noch wenige Plätze frei.
www.modellanlagenbau.de

märklin magazin

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

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

Redaktionsanschrift:
3G Media GmbH, Rotebühlstr. 51 A,
70178 Stuttgart, Tel.: +49 (0)7 11/44 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 sechsmal im Jahr. Mitglieder der Märklin Clubs erhalten das Magazin im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Das Abonnement außerhalb der Mitgliedschaft kann bei Press Up (siehe Hinweis oben) bestellt werden und kostet 36 Euro im Jahr.

Für unverlangte Einsendungen haftet die Gebr. Märklin & Cie. GmbH nicht. Namentlich gezeichnete Beiträge geben die Meinung des Verfassers wieder und sind keine Stellungnahme der Redaktion.

Das Märklin Magazin ist in allen Teilen urheberrechtlich geschützt und jede Verwertung außerhalb des Urhebergesetzes ist unzulässig. Jede (auch auszugsweise) anderweitige Verwertung bedarf der ausdrücklichen schriftlichen Zustimmung der Gebr. Märklin & Cie. GmbH. Dies gilt sowohl für Vervielfältigungen, Mikroverfilmungen und Übersetzungen als auch für die Einspeicherung in elektronische Systeme und die Weiterverarbeitung mit solchen. Eine gewerbliche Nutzung von vorgestellten Entwürfen und Arbeiten bedarf in jedem Einzelfall der schriftlichen Zustimmung der Gebr. Märklin & Cie. GmbH.

Die im Heft enthaltenen Bauanleitungen und Ratschläge wurden von der Redaktion sorgfältig geprüft. Für eventuelle Abweichungen bzw. Fehler in den Angaben sowie gegebenenfalls daraus resultierende Vermögens-, Sach- und Personenschäden können Autoren und Herausgeber jedoch keine Haftung übernehmen. Der Haftungsausschluss gilt auch für Termin- und Preisangaben.
Mitglied der MOROP.

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

# Bücher & mehr

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

## Heinrich Petersen: Die Bügelfalte

Die Anfänge der Baureihe E 10 liegen in den frühen 1950er-Jahren. Sie war Ausgangspunkt für eine ganze Fahrzeugfamilie, die langfristig den Dampfbetrieb ablöste. Der senkrechte Knick in der Mitte des Führerstands bei den späteren Modellen brachte den Loks den Spitznamen „Bügelfalte“ ein. Heinrich Petersen beleuchtet Geschichte, Technik und Einsatz von den Prototypen bis zu den Maschinen, die heute noch in Betrieb sind. Eine ausführliche Dokumentation über eine Baureihe, die wie kaum eine andere den Betriebsalltag der Deutschen Bundesbahn geprägt hat.

**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. 250 Abb., Format 21,0 x 24,5 cm, 34,90 EUR; ISBN: 978-3-613-71723-7**

## Jörg Hajt (Hrsg.): Legendäre Eisenbahnen. Die erfolgreichsten und bekanntesten Triebfahrzeuge aus Deutschland und aller Welt

Ob Dampflok, Elektrolok, Diesellok oder Triebwagen – jede Epoche in der Geschichte der Eisenbahn brachte besondere Fahrzeuge auf die Gleise. Entweder stachen sie durch technische Innovationen hervor oder durch ihre interessante Optik. Dieser neu erschienene Bildband gibt einen kompakten Überblick über die bekanntesten Lokomotiven und Triebwagen aus Deutschland und aller Welt. Die verschiedenen Baureihen werden detailliert beschrieben und mit den wichtigsten technischen Daten und Einsatzgebieten vorgestellt. Eine spannende Entdeckungsreise durch die Welt der Eisenbahn.

**Bezugsquelle: über den Buchhandel oder über die Heel Verlag GmbH, Pottscheid 1, 53639 Königswinter; www.heel-verlag.de**

**191 Seiten, ca. 224 Abb., Format 21,9 x 27,6 cm, 14,99 EUR; ISBN: 978-3-96664-781-6**

## Jean-Baptiste Bonaventure: Mit dem Zug durch die Welt. 80 unvergessliche Reisen auf allen Kontinenten

„Wer die Wahl hat, hat die Qual“ ist das passende Sprichwort für den knapp zwei Kilo wiegenden, neuen Bildband von Jean-Baptiste Bonaventure. 80 Zugreisen, eine schöner als die andere und durch 57 Länder dieser Welt führend, stellt der Autor seinen Lesern vor. Dabei macht er deutlich, wie viele traumhafte Flecken dieser Erde es mit dem Zug zu entdecken gibt. Ein schönes Geschenk für alle, die gerne mit dem Zug reisen, eine tolle Inspiration für den nächsten Urlaub oder einfach nur ein Buch zum Schwelgen.

**Bezugsquelle: über den Buchhandel oder über die Dorling Kindersley Verlag GmbH, Arnulfstraße 124, 80636 München; www.dorlingkindersley.de**

**368 Seiten, ca. 550 Abb., Format 20,1 x 26,6 cm, 39,95 EUR; ISBN: 978-3-7342-0818-8**

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

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

Die SOMMERFELDT Aufbauanleitung

Instagram

www.SOMMERFELDT.de

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

JOSWOOD
Lasercut-Bausätze aus dem Bergischen Land

Der Spezialist im Bereich Industriebauten und Zubehör

Erhältlich im guten Fachhandel oder direkt bei:
joswood GmbH – LaserCut-Bausätze
Steinbeck 54 im Hinterhaus
42119 Wuppertal
www.lasercut-shop.de
jos@joswood-gmbh.de
02 02 - 496 479 0

Urlaub bei Freunden

Kaserer Landhotel ★★★

Dorfstrasse 20
5733 Bramberg - Österreich
++43 6566 7248

Mit Volldampf durch den Pinzgau
Erholen im Landhotel Kaserer

Unser Angebot für Eisenbahnfreunde:
- Übernachtung mit Halbpension
- 1x Dampfzugsfahrt-Zell am See bis 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

www.kaserer.at



MODELLBAHN
GREIFER MIT FEDERZUG

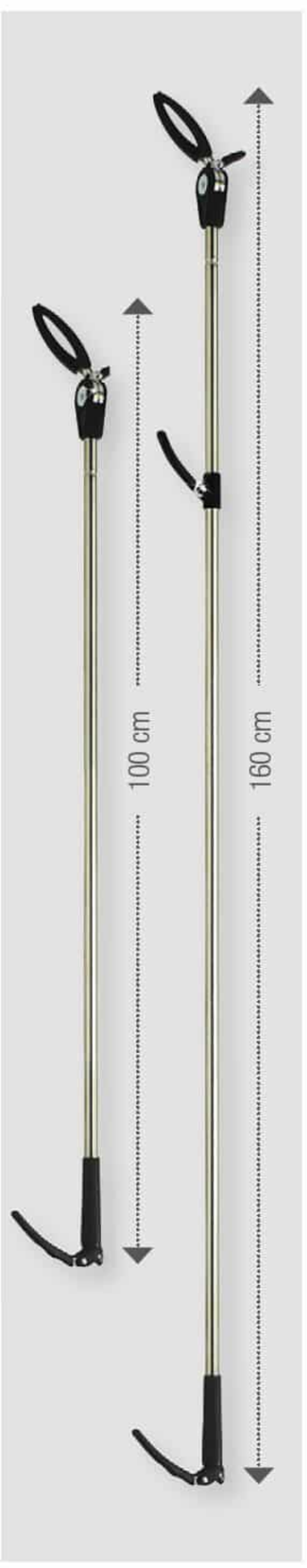
FÜR:
SPUR 1 | 0
S | H0 | TT
N UND Z

2 LÄNGEN:
100 CM
160 CM

RAS
Rennbahnzubehör

IMA 2025:
ZELT 1
D44

www.ras-racing.de



# Aktuelle Kataloge

Märklin Sommer-Neuheiten Prospekt 2025

Märklin Gesamtkatalog 2024/2025

TRIX H0 Sommer-Neuheiten Prospekt 2025

TRIX H0 Hauptkatalog 2024/2025

MINITRIX Sommer-Neuheiten Prospekt 2025

MINITRIX Hauptkatalog 2024/2025

LGB Sommer-Neuheiten Prospekt 2025

LGB Katalog 2025

Märklin Start up/Märklin my world Katalog 2025

Die jeweiligen Händlerverzeichnisse finden Sie auf folgenden Internet-seiten 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.

# Vorschau

Die **Ausgabe 05/2025** des
Märklin Magazins erscheint im
**Oktober 2025!**

## Drei Wege zur eigenen Anlage

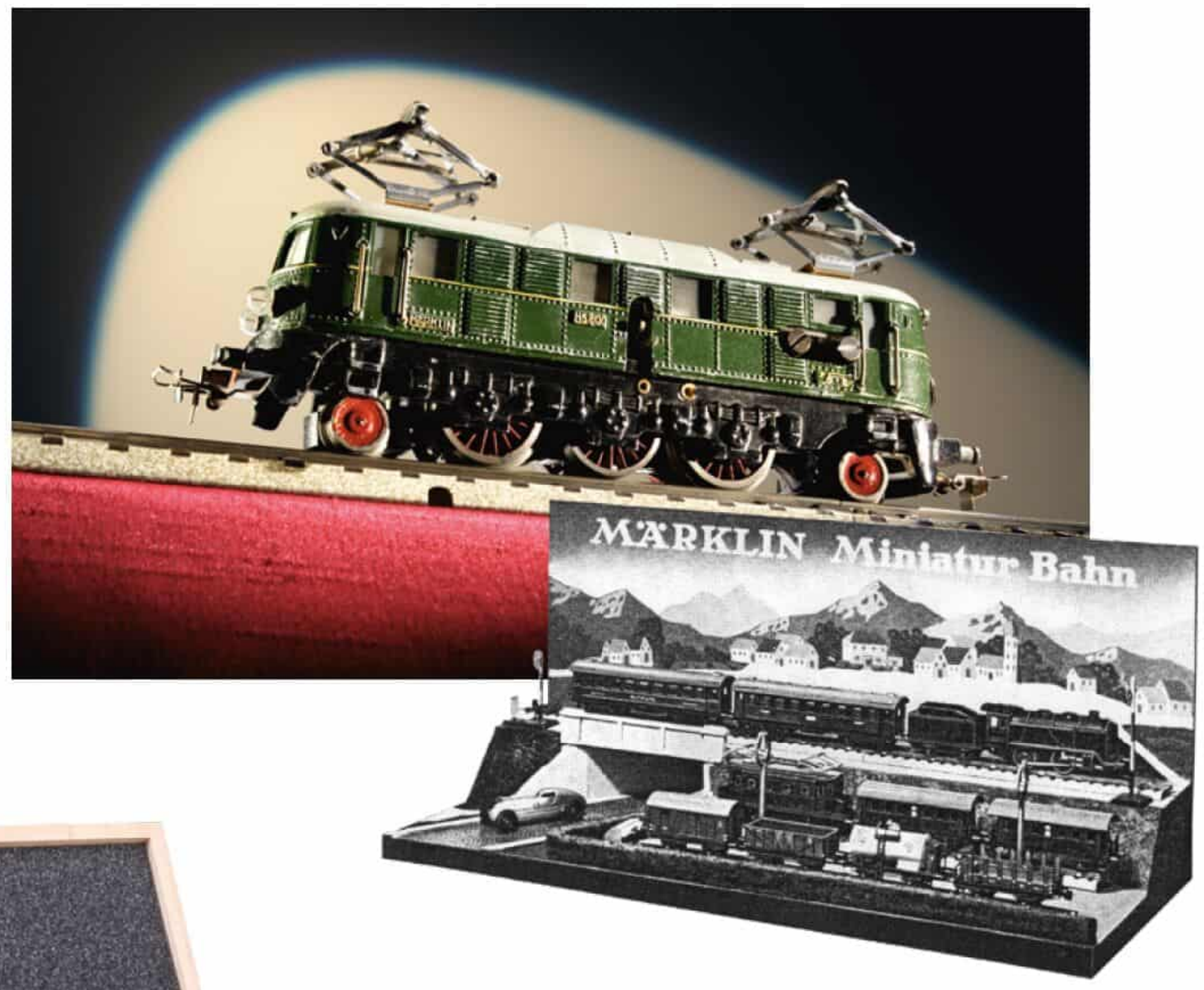
Bei der Schreinerarbeit für den Anlagenbau helfen Dienstleister: Wir stellen eine vorgefertigte N-Modul-Lösung von Konzept-Bahnen und einen Trassenbausatz von Noch vor. Zudem gibt ein Modellbahner Tipps für Alles-selbst-Macher.

## Modell & Technik

Der Regio Shuttle RS 1 ist ein moderner Dieseltriebwagen für den Regionalverkehr – bekannt für seine markante Fensteranordnung, barrierefreien Einstieg und flexible Einsetzbarkeit. Märklin bietet verschiedene H0-Modelle mit hoher Detailtreue und vielen Digital-Funktionen an.

## 90 Jahre Märklin H0

Im Jahr 1935 begann mit der elektrischen Märklin Miniaturtischbahn eine Erfolgsgeschichte, die damals wohl keiner der Initiatoren für möglich gehalten hätte. Wir blicken zurück und zeigen die Meilensteine der H0-Geschichte von Märklin.



## Rund um die Spur Z

Die „Kleinen“ sind großartig: Auf 16 Seiten informieren wir in der nächsten Ausgabe über die Trends und aktuellen Neuheiten in der Spur Z. Im Maßstab 1:220 bringt Märklin seit 53 Jahren tolle Modelle heraus, die sich in Sachen Vorbildtreue und Detailliertheit immer weiterentwickeln. Auch der Zubehörmarkt hat viel Kreatives im Angebot. Besonders beeindruckend sind die Anlagen der Mini-Club Community, die auch als Inspiration für andere Spurweiten dienen.

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

**Die Lichtschacht-abdeckung schützt vor Starkregen und Hochwasser!**

# modasafe

Die Lichtschachtabdeckung,
die schützt.

## WASSER-, SCHMUTZ- UND EINBRUCHSCHUTZ

### Vorteile durch modasafe Lichtschachtabdeckungen!

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

Modahum GmbH
Weihermühle 2
82544 Egling

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

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

info @ moda-safe.de

www.moda-safe.de

Ausschneiden und abschicken!

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

Name

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

Lichtschachtbreite (cm) Lichtschachtlänge (cm)

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

## Überzeugen Sie sich persönlich von den Vorteilen der modasafe Lichtschachtabdeckung:

**Baumesse Heidelberg**

Fr 12. – So 14. September 2025
10:00 – 18:00 Uhr
Messplatz
Kirchheimer Weg 69
69124 Heidelberg
**Halle 1 Stand 1.120**

**Baumesse Hofheim**

Fr 19. – So 21. September 2025
10:00 – 18:00 Uhr
Messecenter Rhein-Main
Robert-Bosch-Str. 5-7
65719 Hofheim-Wallau
**Halle 1 Stand 1.730**

**Bau- und Wohnmesse**

Fr 26. – So 28. September 2025
10:00 – 17:00 Uhr
Annakirmesplatz
52349 Düren
**Halle 2 Stand 2.025**

EUROTRAIN®
... fährt für idee+spiel

# POWERFUL loc-o-motion!

INSTAGRAM

FACEBOOK

Abbildung zeigt Vorserienmuster

EUROTRAIN EXKLUSIV

märklin

H0 | VI | WRS | ~ | mfx+ | 221 mm

Art.-Nr. 37520

€ 439,99

=

TRIX®

mfx/ DCC

Art.-Nr. 22743

€ 439,99

## H0 Elektrolokomotive Baureihe 120.1

- Betriebsnummer 120 145-8 der Widmer Rail Services
- Geregelter Hochleistungsantrieb mit zentral eingebauter Schwungmasse
- Alle 4 Achsen angetrieben
- Verschiedene Licht- und Soundfunktionen
- Stromabnehmer digital heb- und senkbar
- Pufferhöhe nach NEM

**Verfügbar ab August 2025** Limitierte Sonderauflage – Solange der Vorrat reicht.

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

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