05

märklín |

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

60 JAHRE | YEARS

märklín magazin

Die ganze Welt der Modellbahnen

Oktober | November 2025

Sachsens ganzer Stolz

Die BR 19.0 und innovative Herbst-Neuheiten stellen sich vor

05
4 194564 206506

TRIX So gelingt es

Wir zeigen drei einfache Wege zum Bau der eigenen Anlage: vom Bausatz bis zum Eigenbau

Unsere Jubiläumslok

Glanzstück: Das Märklin Magazin feiert seinen 60. Geburtstag mit einer Lok, die Geschichte zeigt

Rund um die Spur Z

16 Seiten Mini-Club: Modell-Strategie, Rübentransport, Zubehör und zwei tolle Anlagen von Vater & Sohn

4031111206315

Träume in ihrer schönsten Form.

Modelleisenbahn

Blechspielzeug

Automobile

HANS-PETER PORSCHE TRAUMWERK

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

60 Jahre Märklin Magazin: Zum Jubiläum gibt es eine Lok. Wir haben die Produktion begleitet und stellen das Prunkstück vor.

Rund um die Spur Z: Modell-Neuheiten, Adventstipps und Zubehör sowie ein Vater-Sohn-Duo mit Anlagen im Maßstab 1:220.

Innovative Herbst-Neuheiten: von der Euro9000 (Foto) über die BR 160 bis zum „Spalter Bockl“.

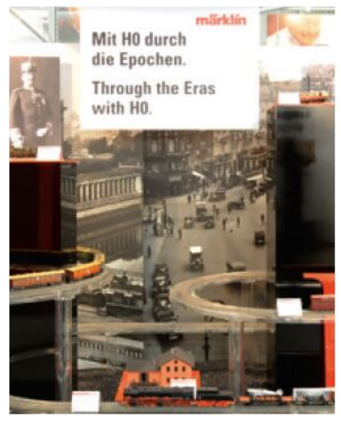
Begeisterung pur

Liebe Freunde der Modelleisenbahn,

das gab es noch nicht! Märklin und Trix warten in allen Spurweiten mit interessanten Herbst-Neuheiten auf. Darunter befinden sich auch technische Innovationen, die erstmals in H0-Modellen umgesetzt wurden. So besitzt die Stadler Eurodual neben Spitzensignal, Fernlicht sowie Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung auch eine Kupplungsraum-Beleuchtung. Die Stadler Euro9000 ist als Multiländerlok entwickelt und mit vier verschiedenen Stromabnehmern ausgestattet. Novum im Modellbahnmarkt ist, dass bei der Märklin und Trix Lok alle vier Stromabnehmer digital heb- und senkbar sowie vorbildgerecht mit unterschiedlichen Schleifstücken versehen sind. Ein Detail, das zeigt, wie nahe sich Modellbahn und Vorbild bei Märklin kommen.

Dank viel Handarbeit, Leidenschaft und Erfahrung ist die Mini-Club zur Perfektion gereift. In der kleinsten Märklin Spur gibt es immer wieder Modelle zu bewundern, die filigrane Größe mit hoher Vorbildtreue verbinden. In dieser Ausgabe dreht sich auf 16 Seiten alles um die Spur Z, von den aktuellen Modell-Neuheiten bis zum Zubehör. Auch unsere „Märklin Freunde“ Willy und Florian Sturm begeistert die kleine Spur und ihre großen Möglichkeiten und sie zeigen gern, warum.

Statt mit einem Pokal feiert das Märklin Magazin sein Jubiläum mit einer besonderen Lok, bei der Stromabnehmer und Kupplungsbügel mit 24-karätigem Gold veredelt sind. Zudem zieren das Modell verschiedene Motive aus 60 Jahren Märklin Magazin. Es ist bestens geeignet, um die jährlich erscheinenden Magazin-Wagen zu präsentieren. Auf unsere Jubiläumslok sind wir natürlich mächtig stolz. Ohne unsere treue Leserschaft wäre all das nicht möglich. Herzlichen Dank dafür!“



Rückblick: Die Geschichte von 90 Jahren Märklin H0 steht ab Seite 36.

Viel Vergnügen beim Lesen!

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

16

∧ Die BR 19.0 „Sachsenstolz“ kommt neu ins Programm.

∨ 60 Jahre Märklin Magazin: die Lok zum Jubiläum.

54

30

∧ Der Regio-Shuttle RS 1 zeigt sich in mehreren Versionen.

∨ Anlagen in Spur Z: Viel los auf kleiner Fläche.

80

Wichtige Modelle in dieser Ausgabe

07 **H0/Z:** Elektrolok BR 101

10 **H0:** BR 181.2, Zugpackung „Spalter Bockl“, BR 2019 und BR 2159, BB 22200, BR 186, E10.3, Triebzug „Giruno“
1: E-Lok BR 160
N: TEE „Rheinpfeil“
Z: E-Lok BR 112 „Snälltåget“

16 **H0:** Dampflok BR 19.0 „Sachsenstolz“, Schnellzugwagen-Set

24 **H0:** Formsignale

30 **H0:** Regio-Shuttle RS 1

42 **N:** Flixtrain mit E-Lok BR 193, Hybrid-Lok BR 249

46 **1:** Dampflok Serie 13/241-A „Edelweiss-Pullman-Express“

54 **H0:** Elektrolok BR 185 „60 Jahre Märklin Magazin“

71 **Z:** Flixtrain, Diesellok V 80, E-Lok E 60, BR 232, Schnelltriebwagen RAe TEE II, Zugpackung Rübentransport

Aktuell

6 Neues rund um die Modellbahn
Große Feier an der Steige, Auszeichnung „Klimafit“, Lok mit Sonderbedruckung, Märklin in Wacken, Spendenübergabe.

10 Herbst-Neuheiten
Im Herbst kommen bei Märklin und Trix tolle Neuheiten in allen Spurweiten ins Programm. Ein Überblick.

Modell & Technik

16 Sachsens ganzer Stolz
Die BR 19.0 war zu ihrer Zeit die stärkste Dampflok Europas. Als Neukonstruktion zeigt sie nun auch in H0, was sie kann.

24 Signaleinbau leicht gemacht
Ob Licht- oder Formsignale – moderne Signale lassen sich einfach einbauen und bringen Spielspaß auf die Anlage.

30 Regional bedeutend
Der komplett neu konstruierte Regio-Shuttle RS 1 bietet in H0 einen attraktiven Einstieg in das Modellbahnhobby.

36 Seit 90 Jahren Spaß in „Halb Null“
Märklin H0 feiert runden Geburtstag – ein Blick auf eine bewegte Geschichte.

42 Minitrix: Neue Modelle
Mit der Hybridlok der BR 249 ist die Vectron-Familie nun vollständig. Zum 150-Jahre-Jubiläum der Brauerei Häberlen gibt es einen Wagen.

46 Spur 1: eine „Mountain“ für das Flachland
Die Lokomotiven der französischen Serie 13 waren wahre Kraftpakete – und ideale Zuglokomotiven für den „Edelweiss-Pullman-Express“.

50 Neu im Fachhandel
Auf geht es zum Fachhändler: Dort gibt es jetzt die aktuellen Modellhighlights von Märklin und Trix.

Spezial

54 60 Jahre Märklin Magazin
Anlässlich des Jubiläums gibt es eine ganz besondere Lokomotive, begleitet von einer Gesamtschau der MM-Jahreswagen.

62 Technik: clever gesteuert
Eine neue Steuerung macht die Spritzautomaten in der Märklin Fertigung wieder fit für die Zukunft.

66 Chronologie von Märklin: 1892
Die Gründung der Firma Gebr. Märklin & Cie. mit neuem Teilhaber stellt die Weichen für den Erfolg der Spielzeug-Systembahn.

42

Die Hybridlok BR 249 komplettiert die Vectron-Plattform in N.

46

> Loks der Serie 13 waren perfekt für Luxuszüge wie den „Edelweiss-Pullman-Express“.

110

Auf den Hauptgüterstrecken der Bahn tut sich Interessantes.

120

Tolle Züge, authentische Landschaft: ein Besuch in der Modellbahnhalle Wallhausen.

Anlagenbau

71 Alles über die Spur Z
Neue Modelle, schönes Zubehör, interessante Geschichten: In unserem Special zeigen wir die schöne Welt der kleinen Spur.

80 Doppeltes Spielvergnügen in Z
Ein Hobby für die ganze Familie: Willy und Florian Sturm haben zwei herausragende Anlagen im Maßstab 1:220 geschaffen.

88 Anlagenplanung für Aufsteiger, Teil 139
Schön auf dem Boden bleiben: Dieser Entwurf zeigt, wie schnell und einfach eine Bodenbahn zum großen Vergnügen wird.

94 Drei Wege zur eigenen Anlage
Bei den Schreinerarbeiten für den Anlagenbau helfen Dienstleister. Wir stellen drei Möglichkeiten vor und geben Tipps.

102 Richtig von der Rolle
Hölzerne Wassertürme sorgen für US-Feeling auf der Anlage. Stefan Blümig zeigt in seinem Basteltipp, wie man einen solchen Turm ganz einfach selbst bauen kann.

104 Anlage Märklineum, Abschnitt 23
Im Eisenbahnmuseum und auf dem Schrottplatz liegen buntes Leben und morbider Charme ganz nah beieinander.

Vorbild

110 Rollbahnen für Frachten
In unserer Serie über den Güterverkehr auf Schienen stellen wir einige Hauptabfuhrstrecken vor und gehen auf bestimmte Wagentypen näher ein.

Community

120 Großes Hallen-Spiel
In der Modellbahnhalle Wallhausen zeigen sich spannend inszenierte Gleistrassen in authentisch nachgebildeten Landschaften. Ein Besuch im Hohenlohischen.

Service

13 Märklin Zahl
15 Märklin Online
53 Shops & Stores
126 Veranstaltungen
128 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

Schienen im Fokus: Die Geislinger Steige ist auch nach 175 Jahren eine der wichtigsten Verkehrsachsen Süddeutschlands – und für Bahnfans etwas ganz Besonderes. Entsprechend groß war der Andrang im und am Zug bei den historischen Jubiläumsfahrten.

Große Feier auf der Steige

Für eine solche Veranstaltung wurde die Bezeichnung „großer Bahnhof“ wohl erfunden: Am letzten Juniwochenende lockte die Jubiläumsfeier zum 175. Geburtstag der Geislinger Steige viele Tausend Besucher an den Fuß der Schwäbischen Alb. Die Gäste erwartete ein geradezu ausschweifendes Programm mit Stellwerksführungen, Ausstellungen, Oldtimertreffen, Unterhaltungsangeboten und natürlich zahlreichen historischen Bahnfahrten die Steige hinauf und hinunter.

Gezogen von zwei Dampflokomotiven, der 97 501 und der 58 311, und geschoben von der der E 94 088, einer der legendären Schiebeloks der Steige, ging es in historischen Wagen über die Rampe nach Amstetten. Nicht nur für die Fahrgäste im Zug, auch für viele „Trainspotter“ an den Gleisen, war dies ein Ereignis, das es auf zahllosen Fotos und Videos festzuhalten galt. Eine weitere gern genutzte Möglichkeit, sich dem Meisterwerk der Ingenieurskunst zu nähern, boten die Modellbauer:

Eine Ausstellung im Bahnhof Geislingen, an der auch Märklin beteiligt war, zeigte die Steige im kleinen Maßstab. Unter anderem hatten die Modellbahnfreunde Westerstetten ihre Modellanlage in Spur Z aufgebaut. Im Stadtmuseum im Alten Bau war das beeindruckende, 28 Meter lange Modell der Steige zu bewundern. Lange außer Betrieb, hatten Ehrenamtliche die Anlage eigens für das Fest restauriert, modernisiert und mit neuen Märklin Fahrzeugen ausgestattet. >|

Fotos: pw, Trainini

∧ Mit der 97 501 und der 58 311 als Zugloks ging es in historischen Waggons die Geislinger Steige hinauf.

> Eine Ausstellung im Geislinger Bahnhof zeigte die Steige im überschaubaren Maßstab 1:220.

< Extra für das Jubiläum wurde die Anlage im Alten Bau restauriert.

∨ Ein „Steige-Klassiker“ in Aktion: Die E 94 088 diente als Schublok.

Aus Rot wird Schwarz: Viele Arbeitsschritte waren nötig, bis die Drehstromlok 101 127-9 das Gewand der 01 066 trug.

Am 11. Juli 2025 zeigt sich die schön gestaltete Werbelok in ganzer Pracht vor den IC 2152 im Düsseldorfer Hauptbahnhof.

Sonderlok zum Jubiläum

Hommage an eine Legende: Hundert Jahre, nachdem mit der BR 01 die erste Einheitslok auf Deutschlands Gleise dampfte, zeigt nun eine Elektrolokomotive der BR 101 an ihren Seitenwänden das ikonische Fahrwerk ihrer berühmten Urahnin. Am 8. Juli erfuhr 101 127-9 im Dortmunder DB Regio-Werk die „wundersame Wandlung". Die Schnellfahrlok schlüpfte in das schwarze Kleid der 01 066 und erinnert nun für die Märklin-Händler-Initiative (MHI) an das Jubiläum der Baureihe 01.

Viele Stunden vergingen, bis das großrädrige Fahrwerk der Schnellzugdampflok auf den Seiten der modernen Drehstromlok erkennbar wurde. Der Prozess erinnerte an ein Puzzle, bei dem ja auch aus vielen Teilen erst ein zusammenhängendes Bild wachsen muss.

In den Morgenstunden des 9. Juli war es dann so weit: Der neue Star am Märklin Himmel rollte zum ersten Mal aus dem Lokschuppen, wurde unter staunenden Blicken über die Schiebebühne versetzt und präsentierte sich schließlich auf Freigleis 407 der Kamera zu einem ersten Porträt. Noch am gleichen Tag kehrte die „Diva" dann zum DB Fernverkehr zurück, um den Plandienst wieder aufzunehmen. Dieser wird sie in den kommenden Monaten als beliebtes Fotomotiv in alle Ecken der Republik führen. Natürlich kommt die elegante Lokomotive auch als ebenso aufwendig bedrucktes Märklin Modell in der Nenngröße H0 (Art. 39479, Trix Art. 25479) sowie in Spur Z (Art. 88668) in den Handel. >|

Fotos: Klaus Eckert, Trainini

Hilfe beim Wiederaufbau

Ein verheerender Brand hat im Juli 2023 das Mecklenburgische Eisenbahn- und Technikmuseum in Schwerin verwüstet. Für Märklin war klar: Hier muss geholfen werden. Als ideales Modell dafür bot sich die Dampfschneeschleuder Bauart Henschel an, deren Original auf dem Freigelände des Museums steht. Mit dem Kauf des H0-Modells (Art. 49970, Trix Art. 24137) unterstützten Kunden den Wiederaufbau. Märklin rundete die Summe großzügig auf. Insgesamt 10.000 Euro kamen so zusammen. Märklin Gebietsverkaufsleiter Volkmar Lorenz hat die Spende nun an die beiden Vorsitzenden des Museumsvereins Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin, Thomas Plötz und Klaus-Dieter Voss, überreicht. Auch wenn einiges noch immer an den Brand erinnert, ist der Wiederaufbau der Hallen bereits so gut wie abgeschlossen. Die wertvollen Ausstellungsstücke haben wieder ein Dach über dem Kopf. >|

Foto: Mecklenburgische Eisenbahnfreunde

Der Kauf einer Schneeschleuder unterstützte den Wiederaufbau.

Klaus-Dieter Voss und Thomas Plötz (li.) freuen sich mit Volkmar Lorenz (re.) über die Spende.

Urkundenübergabe im Landratsamt: Reiner Lohse von der WIF, Ministerialdirektor Michael Münter, Joachim Späth und Marcel Göhler von Märklin und der stellvertretende Göppinger Landrat Jochen Heinz (v. l.).

Ausgezeichnet auf Kurs

Märklin geht beim Thema Klimaschutz voran: Als eines von vier Unternehmen aus dem Landkreis Göppingen hat der Traditionshersteller Ende Juli im Landratsamt Göppingen die Auszeichnung „Klimafit BW Betrieb“ für sein Engagement im Bereich des betrieblichen Umwelt- und Klimaschutzes erhalten. Das Klimafit BW Projekt zählt zu den Klimaschutz-Initiativen des Landkreises und wird vom Land Baden-Württemberg gefördert. Im Rahmen des Projektes haben Experten der CMC Sustainability GmbH die beteiligten Unternehmen bei der Entwicklung von Maßnahmen unterstützt, mit denen sich die Emissionen von Treibhausgasen reduzieren lassen. Insbesondere die Bereiche Mobilität, Energie- und Ressourceneffizienz standen dabei im Blickpunkt. Über ein halbes Jahr wurden die Teilnehmer beraten, gemeinsame Workshops und die Möglichkeit zum Erfahrungsaustausch mit den anderen Betrieben sorgten für weitere Impulse. Mit der Teilnahme an dem Projekt tragen Betriebe nicht nur aktiv zum Klimaschutz bei, sie erhöhen auch ihre Wirtschaftlichkeit und damit ihre Zukunftsfähigkeit. Und sie schaffen die Grundlagen, um auch die Mitarbeiter zu sensibilisieren und das Thema nachhaltig in den betrieblichen Alltag zu integrieren. Schließlich sind die Ziele ambitioniert: Bis 2040, so Reiner Lohse von der Wirtschafts- und Innovationsförderungsgesellschaft für den Landkreis (WIF), soll der Kreis Göppingen klimaneutral werden. >|

Foto: Tilman Ehrke/Südwestpresse

Das gefällt den „Metalheads“: Der Märklin Stand auf dem Wacken-Open-Air war stets gut besucht.

Metaller unter sich

Harte Rhythmen, Sonne, Schlamm und beste Stimmung: Das größte Heavy-Metal-Festival der Welt in Wacken hat auch in diesem Jahr wieder alles gehalten, was man sich als echter „Metaller“ davon verspricht. Erstmals mit dabei war Märklin mit einem eigenen Stand in der „United Area“. Schnell war klar: Modellbahn und Heavy Metal passen perfekt zusammen. Der traditionsreiche Hersteller von hochdetaillierten Produkten aus Metall hatte nicht nur die rockige „Black Ice“-Lokomotive nach einem Bühnenmotiv von AC/DC mit nach Schleswig-Holstein gebracht. Sondern auch die dazugehörenden Wagen, T-Shirts mit dem begehrten „Rock N Roll Train“-Motiv sowie zwei weitere, speziell für Wacken designte Wagen. Nach lauten und intensiven Festival-Tagen fiel das Fazit begeistert aus. Das Motto „we are true metal“ kam bei den Besuchern bestens an, die Stimmung am Stand war äußerst freundlich, das Interesse an den Produkten groß. Eine Fortsetzung soll folgen. >|

Die Faszination Modellbau in Friedrichshafen garantiert wieder einen Blick auf die Herbst-Neuheiten in allen Spurweiten.

Beim Modell-Eisenbahn-Event im Unimog Museum zeigt Märklin aktuelle Trends und regionale Clubs stellen tolle Anlagen aus.

Fotos: Unimog-Museum, sb

Märklin vor Ort erleben

Wenn im Herbst die Tage kürzer werden, locken Branchenevents mit spannenden Einblicken. Auch Märklin ist vor Ort und bietet die Möglichkeit zum Austausch. Los geht es vom 31. Oktober bis zum 2. November mit der Messe „Faszination Modellbau“ in Friedrichshafen. Am großzügigen Märklin Stand haben Besucher die Gelegenheit, aktuelle Modelle sämtlicher Spurweiten zu bewundern.

Weiteres Highlight ist die Spielemesse in Stuttgart, die vom 20. bis zum 23. November stattfindet. Dort werden im Rahmen der European N-Scale Convention tolle Minitrix Module aus 14 Ländern zu einer Anlage zusammengesetzt. Zudem wird eine Vielzahl von Möglichkeiten des Modellbahnbaus gezeigt und es gibt auch Workshops für Kinder sowie viele Spielanlagen für Groß und Klein.

„Unimog meets Railroad“ heißt es am 22. und 23. November im Unimog Museum in Gaggenau. Bei dem Event für digitale Modelleisenbahnen zeigen führende Hersteller wie Märklin aktuelle Trends und es besteht die Möglichkeit der Teilnahme an Workshops. Auch tolle Modellanlagen regionaler Clubs und verschiedene Dioramen werden ausgestellt. >|

Foto: SVT Görlitz gGmbH

Aus eigener Kraft

Technische Probleme haben die geplante Wiederinbetriebnahme des VT 18.16 in diesem Sommer verzögert. Doch es gibt Lichtblicke: Im August konnten zwei Teile des „Zugs für Mitteldeutschland“, der VTa 18.16.10 sowie der VMc 18.16.07, auf dem Gelände der VIS GmbH in Halberstadt eine weitere Testfahrt aus eigener Kraft absolvieren. Dabei wurden wichtige Sicherheitseinrichtungen überprüft. Mit den gesammelten Daten und Erfahrungen sollen nun die nächsten beiden Fahrzeuge zügig zum Leben erweckt werden, damit der ganze Zug bald fahrbereit ist. >|

Antriebstechnik und Elektrik des VT 18.16 bergen einige Herausforderungen. Testfahrten helfen, diese zu meistern.

Buntes Programm im Märklineum

28.10–02.11. „Herbstferien im Märklineum“
Kinder und Jugendliche von 4–17 Jahren erhalten 50 Prozent Rabatt auf den Eintrittspreis.

05.–07.12. „Nikolaus-Wochenende im Märklineum“
Kinder und Jugendliche von 4–17 Jahren erhalten freien Eintritt, dazu gibt es eine Nikolausüberraschung.

13./14.12. und 20./21.12. Ausstellung „Die Blütezeit der Märklin Metallbaukästen“.

HO Art. 39587
HO Trix Art. 25186

Elektrolok Baureihe 181.2: Mit bekannter SEL-Retrolackierung in Orientrot präsentiert sich die 181 218-9 der Schlünß Eisenbahn Logistik (SEL) nach neuer Revision. Im September hat sie im Rahmen der IMA/Märklin Tage zusätzlich ihren Taufnamen „GÖPPINGEN“ erhalten.

Sensationeller Herbst

Märklin und Trix haben ein vielseitiges Neuheiten-Programm aufgelegt: vom Lokalbahnzug mit kleiner Dampflok bis zum grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeits-Triebzug.

Bevor es auf Weihnachten zugeht, stellen Märklin und Trix noch ein beeindruckendes Modell-Angebot vor. Das beginnt in der Königsklasse, der Spur 1, mit dem „Laubfrosch“ in Form der 18 314 und dem „Bügeleisen“, der Baureihe 160.

Technische Innovationen gibt es in der Spurweite H0: Die vorbildgerechten Stromabnehmer mit unterschiedlichen Schleifstücken sind bei der Stadler Euro9000 nun alle vier separat digital heb- und senkbar. Zudem lassen sich bei dem detailliert ausgeführten Dachaufbau auch die Lüfterräder mechanisch antreiben. Bei der Stadler Eurodual ermöglicht die vorbildgerechte Umsetzung der seitlichen Lüftungsgitter sogar einen tiefen Einblick in den Maschinenraum. Ein Novum ist die Kupplungsraum-Beleuchtung. Erst malig gibt es auch neue Einholmstromabnehmer, die jeweils auf drei Isolatoren stehen mit vorbildgerechter Holmlänge wie bei der französischen Elektrolok BB 22200. Mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen sind inzwischen die meisten Loks ausgerüstet, egal ob die Dampflok BR 98.3 „Glaskasten“, die optisch gealterte BR 151 in Epoche V oder die aktuelle BR 115 im typischen Farbkleid der Deutschen Bahn AG. Das gilt auch für die während der Märklin Tage auf „GÖPPINGEN“ getaufte BR 181.2.

In Minitrix ist nun die BR 112 mit Bügelfalte und passenden Wagen als TEE „Rheinpfeil“ erhältlich. Neu in Spur N ist auch der Postwagen „Deutsche Bundespost“ im Betriebszustand von 1963.

Was die kleine Spur Z zu bieten hat, steht auf Seite 72. Alle Herbst-Neuheiten und weitere Details zu den Modellen finden Sie auf www.maerklin.de und www.trix.de

Text: Carsten Rose; Fotos: Märklin, Trix

Zugpackung „Spalter Bockl“

Baureihe 98.3 „Glaskasten“ (ehem. bayerische PtL 2/2) mit Blindwelle, Dreilicht-Spitzensignal und Sound (s. Seite 13). An der trennbaren, stromführenden Kupplung hängen drei Lokalbahnwagen bayerischer Bauart der DB. Ein Gepäck- und Postwagen und zwei Personenwagen 3. Klasse mit mehrfarbiger Inneneinrichtung und eigenem Pufferspeicher in jedem Wagen.

HO Art. 26619
HO Trix Art. 21229

HO Art. 38901
HO Trix Art. 25901

Zweikraftlokomotive BR 2019

Stadler Euro9000 der European Loc Pool AG (ELP), vermietet an Rail Force One, bei der vier Stromabnehmer mit unterschiedlichen Schleifstücken bestückt und digital angetrieben sind.

Zweikraftlokomotive BR 2159

Eurodual-Lok von Stadler vermietet von ELP an die Deutsche Bahn AG in verkehrsroter Grundfarbgebung. Vorbildgerechte Lüftungsgitter ermöglichen einen Blick in den Maschinenraum.

HO Art. 38900
HO Trix Art. 25980

HO Art. 45907

Märklin Katalogwagen 1936

Privater Kühlwagen Ibopqs mit dem Titelbild des Märklin Katalogs aus dem Jahre 1936. Mit Radsatztausch auch für Trix und Trix Express.

Elektrolokomotive BB 22200

Neu konstruierte BB 22200 der Französischen Staatsbahnen (SNCF) in steingrauer Grundfarbgebung. Im Betriebszustand um 1985 mit neuen Einholmstromabnehmern.

HO Art. 39723
HO Trix Art. 25163

Elektrolok BR 186 mit Güter-Sets „Rollende Landstraße“

Elektrolokomotive Baureihe 186 der Akiem SAS, vermietet an die SBB Cargo International mit zwei unterschiedlich gestalteten Seitenflächen, Digital-Decoder und Pufferspeicher. Für den Transitverkehr der „Rollenden Landstraße“ gibt es verschiedene Niederflurtransportwagen sowie einen Begleit- bzw. Reisezugwagen Bauart Bcm der RAlpin AG.

HO Art. 38801 43613 47407 47408
HO Trix Art. 25801 24440

Elektrolokomotive Baureihe 160

Elektrische Rangierlokomotive mit Betriebsnummer 160 002-2 der Deutschen Bundesbahn (DB). In purpurroter Grundfarbgebung des Betriebszustandes um 1971. Fahrgestell mit Hauptrahmen und Lokaufbau aus Metall sowie Hochleistungsmotor mit Antrieb auf alle Achsen. Vorbildgerechter Scherenstromabnehmer Typ SBS 10 mit Schleifstück des DBS 54 motorisch heb- und senkbar. Mit mfx-Digital-Decoder und parametrisierbarem Stromspeicher.

1 Art. 55604

HO Art. 39127
HO Trix Art. 22789

Elektrolokomotive Baureihe 115

115 346-9 der Deutschen Bahn AG mit der sogenannten „Bügelfalte“ und durchgehendem Lüfterband im Zustand 2014. Stromabnehmer der Bauart DBS 54 digital heb- und senkbar.

Elektrolokomotive Baureihe E10.3

HO Art. 39128
HO Trix Art. 25128

Lok mit Betriebsnummer E10 384 und stahlblauem Aufbau mit steingrauem Rahmen im Betriebszustand um 1967. Mit 28 Licht- und Soundfunktionen sowie Pufferspeicher.

HO Art. 39812 43451 43452 43453

Hochgeschwindigkeits-Triebzug RABe 501 „Giruno“ als EC 151

Elektrischer Mehrsystem-Triebzug „Giruno“ der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mit Zugnummer RABe 501 022 für den grenzüberschreitenden Zuglauf als EC 151: Frankfurt/Main – Freiburg – Basel – Zürich – Milano Centrale. Neben der fünfteiligen Grundgarnitur sind passende Ergänzungswagen mit LED-Innenbeleuchtung erhältlich.

HO Art. 39136 46465
HO Trix Art. 25655

Elektrolokomotive Baureihe 151

Elektrolok der DB mit Betriebsnummer 151 025-4 in orientroter Grundfarbgebung. Ausgeblichen und gealtert wie die passenden fünf Chlorgaskesselwagen der VTG.

E-Lok BR 112 Epoche VI

N Trix Art. 16711

Neukonstruktion der aktuellen BR 112 mit Gehäuse und Träger aus Zinkdruckguss sowie Zugzielanzeige im Frontfenster, wie die Deutsche Bahn AG sie vor Personenzügen einsetzt.

N Trix Art. 16269 15368 15369

Elektrolokomotive Baureihe 112 mit Wagen-Sets TEE „Rheinpfeil“

Im Maßstab 1:160 wurde die Einheits-Elektrolok 112 310-8 der DB im Betriebszustand um 1971 mit einem Gehäuse aus Zinkdruckguss neu konstruiert. Die „Bügelfalte“ in Purpurrot/Elfenbein besitzt einen Digital-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen. Um den TEE „Rheinpfeil“ nachzubilden, sind auch zwei passende Wagen-Sets erhältlich.

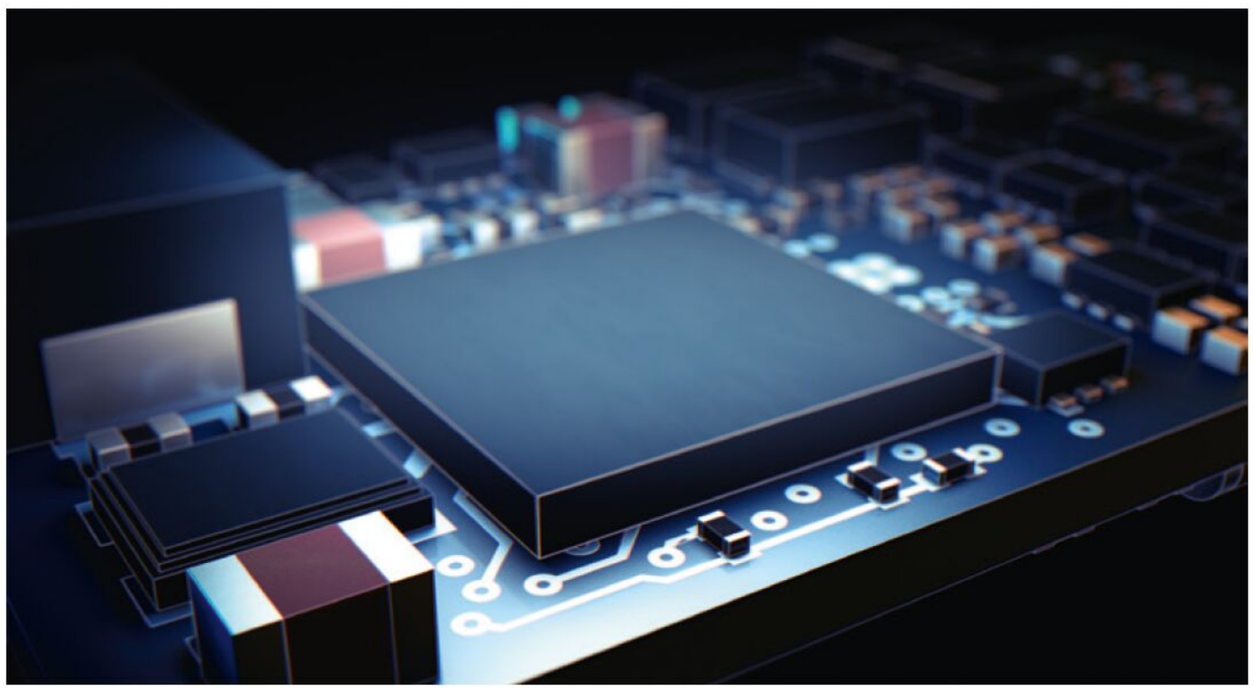
Z Art. 88238 87283

Elektrolok Baureihe 193 Vectron mit Wagen-Set „Snälltåget“

Beim schwedischen Verkehrsunternehmen Snälltåget verrichtet eine Elok der BR 193 Vectron von der ELL ihren Dienst. Wie die Lok sind auch bei den vier Abteilwagen Typ Bmpz (2. Klasse) beide Seiten unterschiedlich gestaltet. Die Wagen zeigen den „Berlin-Malmö-Express“ auf der einen Seite mit „Snälltåget“ und auf der anderen mit den angefahrenen Bahnhöfen.

mZahl

1.576 Die Märklin Zahl Hertz



Die Soundkurve zeigt exakt, welche Töne ein Modell von sich gibt. Durch die Analyse wird der optimale Sound auf dem Digital-Decoder gespeichert.

Das Thema Sound spielt bei Modellen aus dem Hause Märklin eine wichtige Rolle. Mit ausgefeilter Technik arbeitet das Märklin Sound-Team daran, den Klang von Lokomotiven und Triebwagen immer weiter zu verbessern. Wo immer es geht, werden dafür auch eigene Tonaufnahmen von Vorbildloks gemacht. Ein aufwendiges Unterfangen, das sich schon mal über Stunden hinziehen kann.

Was Motoren, Lüfter, Kompressoren oder Türen so von sich geben, wandert als Audio-Aufnahme ins Soundarchiv. Dort lagern Schätze, die jedem Eisenbahnfan ein Strahlen ins Gesicht zaubern würden. Die Tonleiter eines Taurus? Kein Problem. Das satte Dröhnen eines Rangierdiesels? In welcher Variante wäre es denn recht? Das sonore Klacken einer sich schließenden Führerhaustür? Alles da.

Aber auf welcher Frequenz liegt eigentlich der höchste Pfiff im Märklin Soundarchiv? Bei dieser Frage muss man hoch hinaus: Auf genau 1.576 Hertz schnellt die Messkurve nach oben, wenn der höchste Ton der Lokpfeife der BR 98.3 „Glaskasten“ ertönt. Die knuffigen Lokalbahnlokomotiven verdanken ihren Spitznamen ihrem übergroßen, ringsum verglasten Führerhaus, das dem Lokführer beste Rundumsicht bot. Die war auch nötig, denn die kleinen Maschinchen waren echte Landeier. Auf ihrer Fahrt kam ihnen schon mal eine Ziegenherde vor die Puffer. Ein besonders heller Lokpfiff war da kein Fehler. Und den hört man auch im Modell. >|

Der „Glaskasten“ (Baureihe 98.3, ehem. bayerische PtL 2/2) kann den höchsten Pfiff im Märklin Programm (Art. 26619).

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

märklin Händler-Initiative

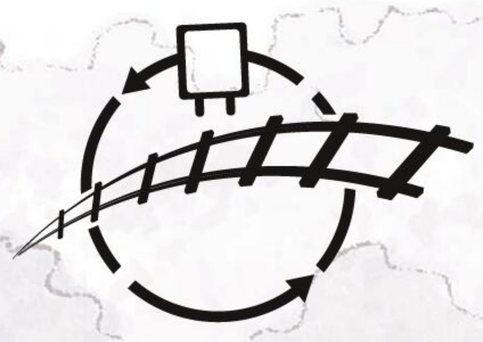
Auf einen Blick:

- Lok mit digital schaltbaren, stromführenden Kupplungen.
- Lok mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen.
- Erstmals mit Dreilicht-Spitzensignal.
- Mit großer, zentraler Glocke.
- Personenwagen mit serienmäßig eingebauter LED-Innenbeleuchtung und Pufferspeicher.
- Gehäuse der Lok aus metallgefülltem Kunststoff.
- Mit umfangreichen Geräuschfunktionen.
- Sitzwagen vorbildgerecht mit DB Keks.

„Spalter Bockl“

Sie waren einst in ganz Bayern unterwegs: Die urigen Bayerischen PtL 2/2, bekannt als Glaskasten oder wie dieser besondere Lokalbahnzug unter der DB in der Epoche III als Spalter Bockerl. Eine Fahrt über flacheres Land in der Holzklasse und der einzigartigen „Dampflogg“.

26619 Zugpackung „Spalter Bockl“ 529,- * €



Mit Pufferspeicher

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

Der neue Märklin Weihnachtsfilm verbindet die Vergangenheit mit der Gegenwart – und zeigt auf berührende Weise, wie eine Modellbahn Menschen über Generationen hinweg durch das Leben begleitet. Stimmen Sie sich mit dem Video auf die bevorstehenden Festtage ein, teilen Sie es mit Freunden und freuen Sie sich über einen attraktiven Gutschein für eine vergünstigte Startpackung.

„Schreib deine Geschichte …“

Mit einer rührenden Erzählung über die Liebe und einem tollen Angebot stimmt Märklin auf die Weihnachtszeit 2025 ein.

Das Haus ist bunt geschmückt, aus der Küche duftet es verführerisch: Das Weihnachtsfest steht vor der Tür. Beim Spielen stoßen die Enkelkinder auf einen alten Märklin Wagen. Eigentlich soll dieser ja nur Teil der Festdekoration sein. Doch die Großeltern verbinden mit ihm eine ganz besondere Geschichte. Und sein Anblick zaubert ihnen ein Lächeln aufs Gesicht …

Welche Rolle der Wagen im Leben der Großeltern spielt, wird an dieser Stelle natürlich nicht verraten. Nur so viel: Das große Geheimnis lüftet der achte Märklin Weihnachtsfilm, der am 22. Oktober auf www.maerklin.de/zeitreise sowie im Märklin Youtube-Kanal und über die Facebookseite freigeschaltet wird. Der Kurzfilm mit dem Titel „Zeitreise“ greift auf originelle Weise das Motto „Märklin verbindet Generationen“ auf und zeigt, dass eine Modellbahn viel mehr sein kann als „nur“ ein Spielzeug.

Der Film ist Teil der Märklin Weihnachtskampagne, die Neu- und Wiedereinsteiger für das schöne Hobby Modellbahn begeistern möchte. Wer sich auf der Internetseite www.maerklin.de/zeitreise registriert, bekommt ein umfangreiches Online-Infopaket mit Broschüre, Märklin Start up Katalog sowie Gutscheine für den vergünstigten Kauf einer von drei Digital-Startpackungen: „Baustelle“ (Art. 29188), „Güterzug mit BR 89.0“ (Art. 29890) sowie „Regional Express“ (Art. 29479).

Mit diesen Gutscheinen muss man dann nur noch zum nächsten MHI-Händler gehen (die Händlersuche findet sich ebenfalls auf der Homepage) und man bekommt eines der Starterpakete zu einem sehr attraktiven Preis. Auspacken und losspielen – schon ist man (wieder) Teil der Märklin Familie und kann seine eigene Geschichte mit der Märklin Bahn schreiben. ➤

Auf www.maerklin.de/zeitreise winken wertvolle Gutscheine für den vergünstigten Kauf einer Startpackung.

Online-Adressen von Märklin und Trix

www.maerklin.de
www.trix.de

www.youtube.de/maerklin

www.maerklinshop.de

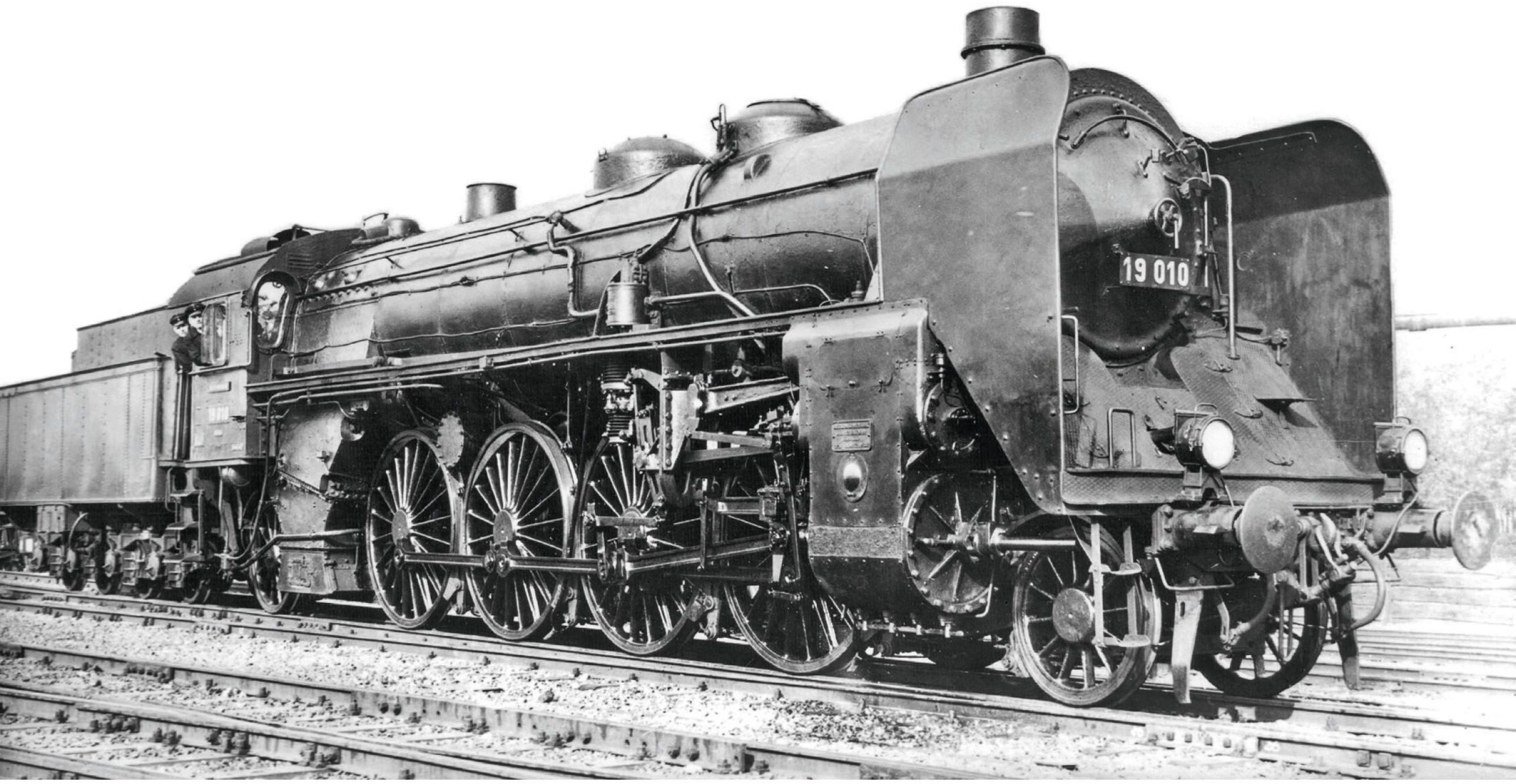
www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix
www.facebook.com/minitrix

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

Sachsens ganzer Stolz

Die „Sachsenstolz“-Dampflokomotive 19 016 mit einem passenden Schnellzugwagen-Set sowie einem Personenwagen.

Ihr Zuhause war das Sächsische Bergland: Die Lokomotiven der Baureihe 19.0 verbanden Schönheit mit Kraft. Dass sie in ihrer Zeit die leistungsfähigsten Dampfloks Europas waren, brachte ihnen den Beinamen „Sachsenstolz“ ein. Nun gibt es sie als komplette Neukonstruktion bei Märklin und Trix mit Schnellzugwagen.



Windleitbleche auf dem Umlauf, elektrische Beleuchtung: In ganzer Schönheit präsentiert sich die in Dresden-Altstadt beheimatete 19 010 auf dieser Porträtaufnahme im Juni 1935 im Bw Leipzig Hbf Nord.

Das Streckennetz der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen war vielfältig: Einerseits gab es schnelle Flachlandstrecken, zum Beispiel die von Dresden nach Berlin. Andererseits galt es etwa auf dem Weg von Leipzig nach Hof zahlreiche Kurven und Steigungen im Bergland zu bewältigen. Entsprechend groß war der Bedarf an schnellen und gleichzeitig zugstarken Loks für den Schnellzugdienst. Die Nachbarn aus Bayern standen vor ähnlichen Herausforderungen. Mit der S 3/6 hatten sie aber ab 1908 eine passende Lösung parat. Eine dieser schönen Lokomotiven liehen sich die Sachsen im Jahr 1915 für Versuche aus. Die Maschine wurde auf der Strecke Reichenbach – Dresden erfolgreich erprobt.

Die anschließenden Verhandlungen mit Maffei in München über einen Lizenzbau führten indes nicht zum Erfolg. So bekam die Sächsische Maschinenfabrik in Chemnitz im Jahre 1916 den Auftrag, eine Schnellzuglok mit der Baureihenbezeichnung XVIII H zu konstruieren. Um sich nicht dem Vorwurf auszusetzen, die S 3/6 einfach abzukupfern, entschied man sich für eine 2‘C1‘h3-Lokomotive mit drei Zylindern. Die spätere Baureihe 18 geriet prächtig und bewährte sich im Flachland. Mit den Steigungen im Bergland kam sie jedoch weniger gut zurecht. So fiel schon bald die Entscheidung, eine größere und schwerere Lok mit vier Zylindern und vier Treibradsätzen zu beschaffen. Die Verantwortlichen gingen davon aus, dass die größere Maschine dann sowohl im Flachland als auch in den Bergen den Anforderungen gerecht werden würde.

Zunächst wurden fünf Loks bestellt, weitere zehn kamen später hinzu. Die ersten fuhren im Jahr 1918 vor und fanden nicht nur in der deutschen, sondern auch in der internationalen Öffentlichkeit viel Beachtung. Immerhin rollte hier die damals größte europäische Schnellzuglok aufs Gleis. Zudem war es die einzige deutsche Maschine mit der „Mikado“-Achsfolge 1‘D1‘. Beinahe zwangsläufig bekam sie den Beinahmen „Sachsenstolz“. Bereits bei ihren ersten Versuchsfahrten zeigte die Lok, dass sie die in sie gesetzten Erwartungen mühelos erfüllen konnte: Bei einer Leistung von rund 1.800 PS entwickelte sie eine Zugkraft von etwas mehr als elf Tonnen. Mit einem Treibraddurchmesser von 1,905 Meter erreichte sie eine Höchstgeschwindigkeit von 120 Kilometern pro Stunde. Die Lokomotive war – wie auch die süddeutschen Schnellzugloks – mit einem Vierzylinder-Verbundtriebwerk ausgerüstet, dessen Hochdruckzylinder innen im Rahmen und dessen Niederdruckzylinder außen montiert waren.

Zu Beginn der Weimarer Republik bestellte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) zwei weitere Bauserien zu je vier Stück. Diese wurden in den Jahren 1922 und 1923 abgeliefert. Die ersten vier wurden im Bw Stuttgart-Rosenstein beheimatet, die anderen kamen nach Frankfurt. Doch lange dauerte dieses „Exil“ nicht. Bereits ab 1925 wurden alle 23 Loks – mittlerweile von der DRG als Baureihe 19.0 bezeichnet – in den Betriebswerken Dresden-Altstadt und Reichen-

Türen schließen, Vorsicht bei der Abfahrt: Die Lokomotiven der BR 19.0 waren vor schweren Schnellzügen in ihrem Element. Ihre Kraft konnten sie auf den Hauptstrecken im Sächsischen Bergland voll ausspielen.

bach/Vogtland zusammengefasst. Die „Sachsenstolz“-Loks erhielten Windleitbleche, die auf dem Umlauf befestigt waren, eine elektrische Beleuchtung sowie den üblichen schwarz/roten Anstrich.

Obwohl die Weiterbeschaffung bewährter Länderbahntypen bei der DRG durchaus diskutiert wurde und es auch entsprechende Messfahrten des LVA Grunewald gab, fiel die Entscheidung zugunsten von Zweizylinderloks mit einfacher Dampfdehnung. Dahinter steckte nicht zuletzt Richard Paul Wagner, der Bauartdezernent der DRG. So blieb es bei den 23 Loks der BR 19.0, die vor allem auf den Strecken von Dresden nach Hof, aber auch von Leipzig bis Regensburg und über die „Schiefe Ebene“ nach Bayreuth und Nürnberg eingesetzt wurden. Auf Flachlandstrecken kamen sie dagegen bald nicht mehr zum Zug; hier zeigten sie verglichen mit den Loks der BR 18 einen recht hohen Kohlenverbrauch.

Die Ursache für dieses Problem lag in konstruktiven Mängeln der Dampfmaschine. Weil es in Sachsen und in Preußen nur Drehscheiben mit einem Durchmesser von 20 Metern gab, waren der Achsabstand und damit auch die Länge der Lok begrenzt. Dies führte zu einer räumlichen Einengung der Zylindergruppe. Die Ausströmquerschnitte im Niederdruckteil waren dadurch ziemlich knapp bemessen, sodass die Abstimmung zwischen Hoch- und Niederdruckteil der Dampfmaschine ungünstig war. Verluste waren die Folge. Im Bergland, wo beim Talwärtsrollen die Dampfvorräte immer wieder aufgefüllt werden, machte das nichts aus. Im Flachland, wo kontinuierlich Dampf bereitgestellt werden muss, wurde diese Eigenart jedoch schnell teuer.

Während des Zweiten Weltkriegs wurde die 19 021 durch einen Bombentreffer zerstört. Die übrigen Loks blieben danach im Bestand der Deutschen Reichsbahn (DR), >>

Die Highlights der BR 19.0

- Komplette Neuentwicklung.
- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Eine Vielzahl angesetzter Details.
- Serienmäßig mit Raucheinsatz und geschwindigkeitsabhängigem, dynamischem Rauchausstoß.
- Führerstandbeleuchtung und Feuerbüchsenflackern digital schaltbar.
- Spielewelt-Decoder mfx+ (Märklin) mit umfangreichen Betriebs- und Soundfunktionen.
- Pufferhöhe an Lok und Tender nach NEM.
- Mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen.

wobei zwei weitere wegen starker Kriegsschäden nicht mehr in Betrieb genommen wurden. So wurden die verbliebenen 20 Exemplare bis in die 1960er-Jahre vor Schnellzügen auf den Strecken Dresden – Hof und Leipzig – Hof eingesetzt. Nach der Elektrifizierung ihrer Stammstrecken wurden sie bis 1967 ausgemustert. Die 19 017 blieb als leider nicht betriebsfähige Museumslok erhalten, in dem Zustand, wie sie bei der DR im Einsatz war.

Für zwei der stolzen Sachsen hielt das Eisenbahn-Schicksal noch eine besondere Wendung bereit, denn auch die DR benötigte Bremsloks, nicht zuletzt für Messfahrten mit neuen Diesellokomotiven. Der „Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft Halle“ (VES-M Halle) standen dafür nur Maschinen zur Verfügung, die den steigenden Anforderungen an die Bremsleistung nicht mehr entsprechen konnten.

Auch die drei 19er im Lokschuppen stießen an ihre Grenzen. So entschloss man sich, die 19 015 und 19 022 komplett umzubauen und zu modernisieren – oder wie man damals sagte: zu rekonstruieren. Die Konstruktionsarbeiten dazu wurden bei der VES-M Halle unter der Regie des Bahningenieurs Max Baumberg gemacht, der Umbau selbst erfolgte im Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Meiningen.

Zweite Karriere als Bremslok

Bei der Rekonstruktion wurde ein neuer Kessel eingebaut, wie er schon bei den Baureihen 03, 39 und 41 verwendet wurde. Dieser geschweißte Kessel war nach aktuellen Gesichtspunkten konstruiert und erhielt eine Verbrennungskammer für optimale Dampferzeugung. Für die Verwendung als Bremsloks wurde eine Riggenbach-Gegendruckbremse vorgesehen. Daher musste auch der Oberflächenvorwärmer beibehalten werden. Der sonst übliche Mischvorwärmer mit dem charakteristischen Kasten auf der Rauchkammer kommt bei einer Gegendruckbremse nicht in Frage. Die Reichsbahner bauten auch neue, geschweißte Zylinderblöcke ein und veränderten die Ein- und Ausströmrohre, was das alte Abstimmungsproblem löste und den Kohlenverbrauch senkte.

Um das alles unterzubringen, musste der Rahmen vorn und hinten verlängert werden. Außerdem wurde die Tenderkupplung so umgebaut, dass DRG-Einheitstender gekuppelt werden konnten. Während die Treibradsätze beibehalten wurden, kamen als Laufradsätze solche der DRG-Einheitsbauart hinzu. Neue Führerhäuser, Witte-Windleitbleche, kegelförmige Rauchkammertüren, eine Verkleidung von Dampfdom und Sandkästen auf dem Kessel sowie die Anordnung von Luft- und Wasserpumpe gaben den Loks ein recht modernes Aussehen.

Abgeliefert wurden beide Loks 1964/65. Im Jahr 1967 erhielten beide eine Ölhauptfeuerung. Vorrangig wurden sie im Versuchsbetrieb eingesetzt, gelegentlich aber auch im regulären Schnellzug- und Personenzugdienst. Bei der Einführung des EDV-Nummernsystems bei der DR im Jahr 1970 bekamen die Loks

Hoher Detaillierungsgrad: Das Flackern der Feuerbüchse ist zu sehen und digital schaltbar. Selbst die Vorhänge zwischen Führerstand und Tender sind präzise nachgebildet. Der Blick von oben offenbart die Genauigkeit der Kesselaufbauten.

die Betriebsnummern 04 0015 und 04 0022. Zwei Jahre später erhielten beide Loks im Raw Meiningen noch eine Hauptuntersuchung, wurden danach aber kaum noch eingesetzt. So wurde die 04 0022 im Jahr 1975 ausgemustert und in Meiningen zerlegt, die 04 0015 wurde 1976 ausgemustert und fiel im darauffolgenden Jahr dem Schneidbrenner zum Opfer. Lediglich ein Treibradsatz dieser Lok ist in Halle erhalten geblieben. Schade eigentlich, dass von diesen beiden formschönen Loks, die man durchaus als den Höhepunkt der Dampflok mit Vierzylinder-Verbundtriebwerk bezeichnen kann, keine die Zeit überdauert hat.

Die Baureihe 19.0 als Modell

Neben den DRG-Einheitsloks sind die früheren Länderbahn-Dampfloks bei Modellbahnern sehr beliebt, denken wir nur an die bayerische S 3/6, die badische IV h oder die Württemberger C. Nun können sich auch die Fans der „Sachsenstolz“ freuen, denn eine Lok der Baureihe 19.0 ist das Überraschungsmodell im Herbst 2025. Genauer gesagt handelt es sich um die 19 016, die in den 1920er-Jahren eine gewisse Bekanntheit erlangt hatte, weil sie 1923 während ihrer kurzen Stuttgarter Zeit in einen Eisenbahnunfall bei Boxberg-Wölchingen verwickelt war.

Die Bauart dieses interessanten Modells entspricht den anderen großen Schlepptenderloks aus dem Hause Märklin, die ebenfalls weitgehend aus Metall bestehen. Angetrieben wird die Lok von einem Hochleistungsmotor im Kessel, der seine Kraft über Zahnräder und Kuppelstangen auf alle vier Treibradsätze überträgt. Zwischen Lok und Tender ist eine kulissengeführte Kurzkupplung eingebaut, zudem ist eine solche an der Rückseite des Tenders vorhanden. Selbstverständlich bietet ein mfx+-Decoder (Märklin) seine Dienste an, mit dem viele Licht- und Soundfunktionen im Digital-Betrieb abgerufen werden können. So verfügt die Lok neben dem mit der Fahrtrichtung wechselnden Spitzensignal mit Leuchtdioden auch über eine Führerstandsbeleuchtung, ebenso ist das Flackern des Feuers in der Feuerbüchse zu sehen. Ab Werk ist auch ein Rauchgenerator mit geschwindigkeitsabhängigem Rauchausstoß eingebaut.

Geliefert wird das Modell in der schwarz/roten Farbgebung, wie sie in der Epoche III bei der DR üblich war. Die Lok ist mit großen Windleitblechen und Nachbildungen der elektrischen Beleuchtung ausgerüstet. Charakteristisch sind die feinen Speichenräder mit den niedrigeren Spurkränzen. Auch die Pufferhöhe entspricht den NEM, sodass das „Gesicht“ der Lok dem Vorbild entspricht. Mit dem mfx+-Decoder (Märklin) kann von der CS2 oder CS3 aus das Modell auch direkt mit einem Führerstand gesteuert werden.

Unter der Artikelnummer 38190 wird dieses schöne Modell im Fachhandel erhältlich sein. Für die Freunde des Zweileitersystems wird es als Trix H0-Modell unter der Trix Art. 25019 angeboten. Ein faszinierender Zeuge der Lokomotivbaukunst der Länderbahnzeit, der nicht nur die Sachsen mit Stolz erfüllen dürfte. >>

Text: Andreas Schumann; Fotos: Eisenbahnstiftung/DLA Darmstadt (Hubert), Märklin

Dampflokomotive Baureihe 19.0 „Sachsenstolz“

HO Art. 38190
HO Trix Art. 25019

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive 19016 der Baureihe 19.0 „Sachsenstolz“ (sächsische Gattung XX HV), mit sächsischem Kohlen-Schlepptender 2´2´T31. Deutsche Reichsbahn der DDR (DR/DDR). Mit großen Windleitblechen. Lok-Betriebsnummer 19016. Betriebszustand Anfang der 1950er-Jahre. Epoche IIIa.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Serienmäßig eingebauter Raucheinsatz, mit geschwindigkeitsabhängigem, dynamischem Rauchausstoß. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Führerstandsbeleuchtung und Feuerbüchsenflackern jeweils separat digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Mit Pufferspeicher. Schwenkbare Führerstandstüren und Imitation der Vorhänge zwischen Führerstand und Tender. Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Pufferhöhe an Lok und Tender nach NEM. Befahrbarer Mindestradius R2 437,5 mm. Kolbenstangenschutzrohre und Bremsschläuche liegen bei. Länge über Puffer 26,0 cm.

Schnellzugwagen-Set zur Dampflok BR 19.0 „Sachsenstolz“

HO Art. 42514

Vorbild: Vier Schnellzugwagen der Einheitsbauart 1928-30 und 1923 „Hecht“ der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR/DDR). Ein Schnellzug-Gepäckwagen Pw4ü-29. Ein Schnellzugwagen C4ü-28, 3. Klasse, Ordnungsnummer 1. Ein Schnellzugwagen C4ü-23 „Hecht“ 3. Klasse, Ordnungsnummer 2. Ein Schnellzugwagen ABC4ü-29, 1./2./3. Klasse, Ordnungsnummer 4. Zuglauf für den Schnellzug D 11: Dresden – Warnemünde, mit Kurswagen Praha – Kobenhavn (Wagen mit Ordnungsnummer 4). Alle Wagen in flaschengrüner Grundfarbgebung. Betriebszustand Anfang der 1950er-Jahre. Ep. IIIa.

Modell: Detaillierte Ausführung im vollen Längenmaßstab. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Drehgestelle der Bauart Görlitz II schwer für die Wagen der Einheitsbauart 1928-30 sowie Schwanenhals-Drehgestelle für den Wagen der Bauart 1923 „Hecht“. Aufstiegsleitern und angesetzte Griffstangen. Teilweise mehrfarbige Inneneinrichtungen. Aufgedruckte Wagenlaufschilder und Ordnungsnummern. Kurze Faltenbälge liegen zum Tausch bei. Wagen der Bauart 1928-30 vorbereitet für den Einbau stromführender Kurzkupplungen 72024, LED-Innenbeleuchtung 73410/73411 und Schleifer 73406. Wagen der Bauart 1923 „Hecht“ vorbereitet für den Einbau der stromführenden Kurzkupplungen 72022, LED-Innenbeleuchtung 73410/73411 und Schleifer 73404. Gesamtlänge über Puffer ca. 97 cm. Mit Gleichstromradsatz E700600 für die Wagen der Bauart 1928-30 sowie E700580 für den Wagen der Bauart 1923 „Hecht“ auch für Trix Fahrer geeignet.

Schnellzug-Gepäckwagen Pw4ü-29

Schnellzugwagen C4ü-28, 3. Klasse

Schnellzugwagen C4ü-23 „Hecht“

Schnellzugwagen ABC4ü-29, 1./2./3. Klasse

Schnellzugwagen zur Dampflok BR 19.0 „Sachsenstolz“

Vorbild: Schnellzugwagen C4ü (C4ü-28), 3. Klasse, Einheitsbauart 1928-30 der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR/DDR). Ordnungsnummer 3. Zuglauf für den Schnellzug D 11: Dresden – Warnemünde. Flaschengrüne Grundfarbgebung. Betriebszustand Epoche IIIa, Anfang der 1950er-Jahre.

Modell: Detaillierte Ausführung im vollen Längenmaßstab. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Drehgestelle der Bauart Görlitz II schwer. Aufstiegsleitern und angesetzte Griffstangen. Mehrfarbige Inneneinrichtung. Aufgedruckte Wagenlaufschilder und Ordnungsnummern. Kurzer Faltenbalg liegt zum Tausch bei. Vorbereitet für den Einbau stromführender Kurzkupplungen 72024, LED-Innenbeleuchtung 73410/73411 und Schleifer 73406. Länge über Puffer 25 cm. Für Trix H0 mit Gleichstromradsatz E700600.

H0 Art. 42522

Schnellzugwagen C4ü-28, 3. Klasse

Zu einem vorbildgerechten Zug wird diese schöne Lokomotive mit dem passenden Schnellzugwagen-Set, das um einen weiteren Wagen ähnlicher Bauart ergänzt werden kann. Das Ensemble entführt den Modellbahnfreund in die hohe Zeit der Dampflokomotiven zu Beginn der 1950er-Jahre. Damals waren die stolzen Sächsinnen mit dem Schnellzug D 11 quer durch die DDR unterwegs. Auf ihrem Weg von Dresden nach Warnemünde an der Ostsee beförderten sie auch internationale Kurswagen aus Prag mit dem Ziel Kopenhagen.

Bei den Schnellzugwagen lohnt sich ein Blick auf die Details: Zu dem Set gehört zunächst ein etwas älterer Wagen aus einer Bauserie von 1923, die im Eisenbahner-Jargon wegen ihrer Kopfform den Beinamen „Hechtwagen“ bekommen hat. Die Wagenkästen dieser „Hechte“ waren zu den Enden hin abgeschrägt, was an die Kopfform des Raubfisches erinnert. Die schmalere Form erlaubte es speziell in engen Bögen, die Fahrzeugbegrenzungslinie besser auszunutzen. Nach kurzer Zeit zeigte sich aber auch ihr Nachteil: Die schrägen Flächen bekamen Dampf, Rauch und Regen voll ab und verschmutzten schnell.

„Hechte“ und Einheitsbauart

Bereits ab 1928 baute die DRG dann wieder Schnellzugwagen mit geraden Enden, die Einheitsbauart 1928-1930. Drei der Wagen im Set stammen aus dieser Bauperiode: Ein Schnellzug-Gepäckwagen Pw4ü-29, ein Schnellzugwagen C4ü-28, 3. Klasse mit der Ordnungsnummer 1 sowie ein gemischter Schnellzugwagen ABC4ü-29, in dem sich Abteile der 1., 2. und 3. Klasse befanden. Alle drei sind in flaschengrüner Grundfarbgebung gehalten und geben den Betriebszustand der Epoche IIIa zu Beginn der 1950er-Jahre wieder. Schaut man sich ihre Drehgestelle näher an, fällt ein weiterer Unterschied zum „Hecht“ auf: Während der Senior im Team noch auf älteren Schwanenhals-Drehgestellen durch die Lande fuhr, haben die Jüngeren bereits Drehgestelle der Bauart „Görlitz II schwer“, die mit ihrem größeren Achsstand eine nochmals verbesserte Laufruhe boten. Ergänzt man dieses Set nun um einen weiteren Einheitswagen C4ü (C4ü-28) 3. Klasse, kann man einen vorbildgerechten D 11-Schnellzug auf die Reise schicken – und so den „Sachsenstolz“ wieder in seinem ureigensten Element beobachten.

Wagen und Lok bilden zusammen einen vorbildgerechten Zug.

Ganz gleich, welche Epoche, ganz gleich, welche Strecke: Formsignale bieten immer Bahnromantik pur.

Signaleinbau leicht gemacht

Ob Licht- oder Formsignal: Auf die Anlage sind die modernen Signale schnell gestellt. Wahlweise sogar ohne Bohren. Ist alles richtig verkabelt, stoppt der Zug bei „Halt“. Ganz von selbst.

Technisch sind die aktuellen Märklin Signale einander ebenbürtig. Allein der Modellbahner entscheidet, ob er lieber Licht- oder Formsignale aufstellt. Diese Entscheidung hängt im Wesentlichen von der Zeit ab, in der die Anlage spielt. Formsignale sind eher den frühen Epochen bis in die 1960er-Jahre zuzuordnen, gerade auf Nebenstrecken gibt es sie aber bis heute. Die Lichtsignale setzten sich nach dem Zweiten Weltkrieg auf breiter Front durch. Sie sind heute Standard bei der Deutschen Bahn.

Für jede Vorliebe

Auch persönliche Vorlieben können den Ausschlag für die eine oder die andere Signalvariante geben. Märklin hat in jedem Fall das Richtige und zwar vorbildgerecht in feinster Qualität: Die Formsignale begeistern mit ihren filigranen Masten, bei den Lichtsignalen ist am Mast keinerlei Verkabelung zu sehen. Natürlich verfügen sie technisch über das Modernste, was die Digital-Technik hergibt, beispielsweise einen mfx-Decoder.

Alle Signale sind digital ansteuerbar und haben eine sogenannte Zugbeeinflussung, sie können also den Fahrstrom im Haltebereich ein- oder ausschalten. Auf analogen Anlagen kann man die Digital-Signale problemlos einsetzen – mit dem Stellpult (Art. 72760). Ist die Grundsatzentscheidung gefallen, braucht es einen Plan für die Aufstellung. Dann können wir die ersten Signale beschaffen. Sie lassen sich in allen aktuellen H0-Gleissystemen nutzen: Märklin C-Gleis, K-Gleis und Trix C-Gleis.

Öffnen wir die Packung mit einem Formsignal, so finden wir darin das Signal mit Elektronik, Halterungen für den Einbau und Kabel sowie Isolierhütchen für den Anschluss. Für das C-Gleis ist der Einbau am >>

Auf alles eingerichtet: Das Zubehör erlaubt jede Art des Einbaus.

Vorsignal, Hauptsignal, Sperrsignal (ohne Abbildung) – das Programm von Märklin enthält alle wichtigen Licht- und Formsignale. Mittels Digital-Technik lassen sie sich bis ins Detail individuell programmieren.

Wussten Sie schon …

… dass sich Märklin Signale auf zwei Arten adressieren lassen? Mit den DIP-Schaltern auf der Unterseite wird neben den Protokollen auch die Adresse eingestellt. Im MM- und DCC-Betrieb ist diese damit fest vergeben, was die Übersicht verbessern kann. Im mfx-Modus, beispielsweise an einer Central Station 3 (Art. 60216, 60226) sollte man die Zentrale beim Einlesen unbedingt anweisen, die eingestellte Adresse zu behalten. Allerdings kann auf einer CS3 bei einem mfx-Artikel die Adresse jederzeit in den Einstellungen geändert werden.

Die DIP-Schalter dienen der Protokollauswahl und Adresseingabe. Sie dürfen nur stromlos verstellt werden.

einfachsten. Die lange Zunge der Halterung wird unter den Gleiskörper geklipst und das Signal in die Halterung neben das Gleis gesteckt. Fertig. Das ist ideal für alle Bodenbahner, die ihre Anlage nur zu bestimmten Zeiten aufbauen und dann wieder in den Urlaub schicken.

Einbau unterflur

Für stationäre Anlagen und die Nutzer des K-Gleises empfiehlt sich eine Montage unterflur, also unter der Anlage. Je nach Unterbauart ist das die Platte oder ein Trassenbrett. Diese sind üblicherweise zehn Millimeter stark. Märklin hat das berücksichtigt, sodass bei Unterflureinbau die Signale genau die vorbildgerechte Höhe erreichen, die den acht Metern beim Vorbild entspricht. Beim Aufstellen muss man darauf achten, dass die Signalfüße und Haltebügel nicht zu weit in darunterliegende Strecken hineinragen und so etwa Zufahrten zum Schattenbahnhof behindern. Im Zweifel einen anderen Aufstellort wählen.

Den Formsignalen liegt eine Bohrschablone bei, die einfach aufgelegt wird. Darauf markiert sind vier Löcher für die Schrauben der Bügel, die das Signal halten. Für die Mastdurchführung ist ein 16 Millimeter großer Topfbohrer zu empfehlen, damit das Loch nicht ausfranst. Die Einbaustelle lässt sich später leicht kaschieren, da zwei Riffelbleche beiliegen, die das Signalloch abdecken. Wenn die Stromversorgung direkt vom Gleis erfolgen soll, wird unter diesem noch ein Loch von etwa sechs Millimetern für die Kabeldurchführung benötigt.

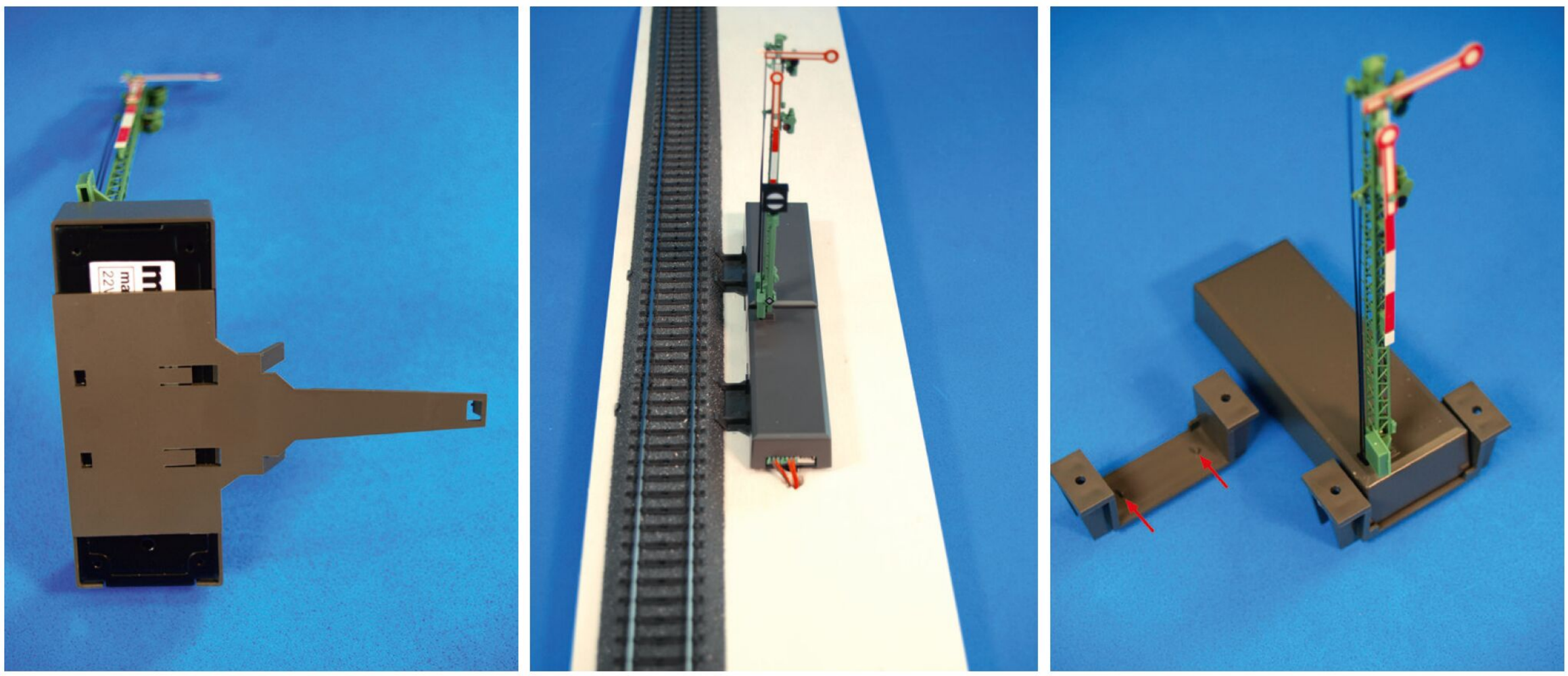
Adresse festlegen

Vor dem Einsatz muss am „Mäuseklavier“ der Signalelektronik das gewünschte Digital-Protokoll eingestellt werden, wie es in der Anleitung beschrieben ist. Zudem sollte mit den DIP-Schaltern eine eindeutige Digital-Adresse vergeben werden. Über diese wird das Formsignal vom Steuergerät angesprochen. Ausnahme ist das mfx-Protokoll. Bevor die mfx-Suche startet, fragt die Zentrale, ob der gefundene Artikel eine neue Adresse bekommen oder die bisherige behalten soll. Bei Einstellung der DIP-Schalter am Signal ist dort ein „Adresse behalten“ am sinnvollsten, andernfalls „neue Adresse“ vergeben. Die mfx-Adresse eines Artikels lässt sich per Software einfach ändern und wird als CV-Wert im Signaldecoder gespeichert.

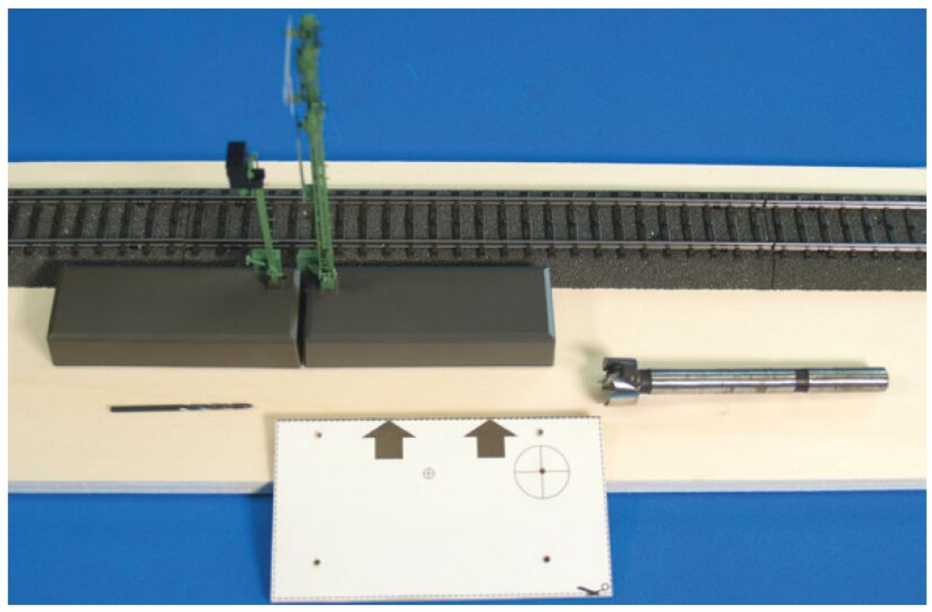
Bei Nutzung der DIP-Schalter sollte man eine Wartungsöffnung aussägen, sodass man die Schalter später noch von unten verstellen kann, ohne das Signal ausbauen zu müssen. Am DIP-Schalter wird auch das System – MM oder DCC – eingestellt. Wer sich die Option zum Wechseln offen halten möchte, muss die DIP-Schalter ebenfalls zugänglich halten. Für Märklin Fahrer ist es problemlos möglich, Magnetartikel mit DCC zu schalten.

Jedes Signal braucht zuerst eine Stromversorgung für die Elektronik. Dafür wird das rot/braune Kabel ans Signal angesteckt. Die

Der Einbau am C-Gleis ist einfach. Die beiliegende Halterung wird an den Signalkasten geklipst (li.). Die lange Zunge kommt unter das Gleis (Mi.). Wer die Kästen verstecken will, montiert das Signal mit zwei Bügeln (re.) unter der Platte oder dem Trassenbrett.

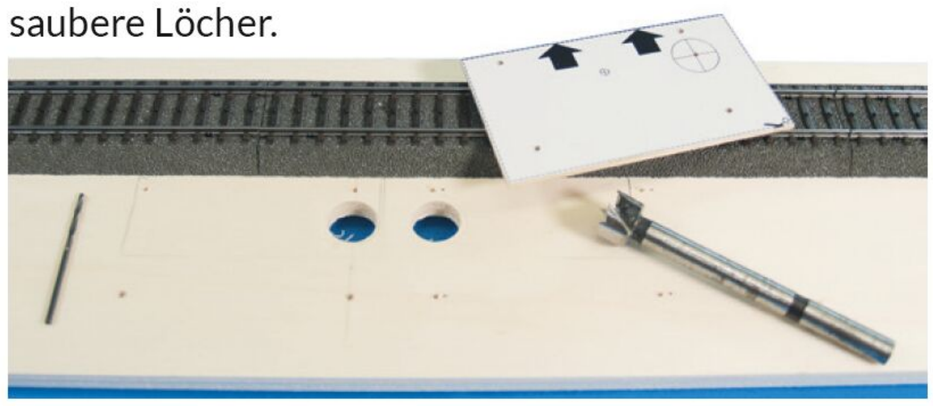


Und so sieht es dann mit versenkten Kästen aus. Zum Lieferumfang gehören die „Bleche“, die die Einbaulöcher geschickt verdecken.



Eine Bohrschablone liegt bei. Das große Loch ist später der Signalstandort.

Mit einem 16-Millimeter-Topfbohrer erhält man saubere Löcher.

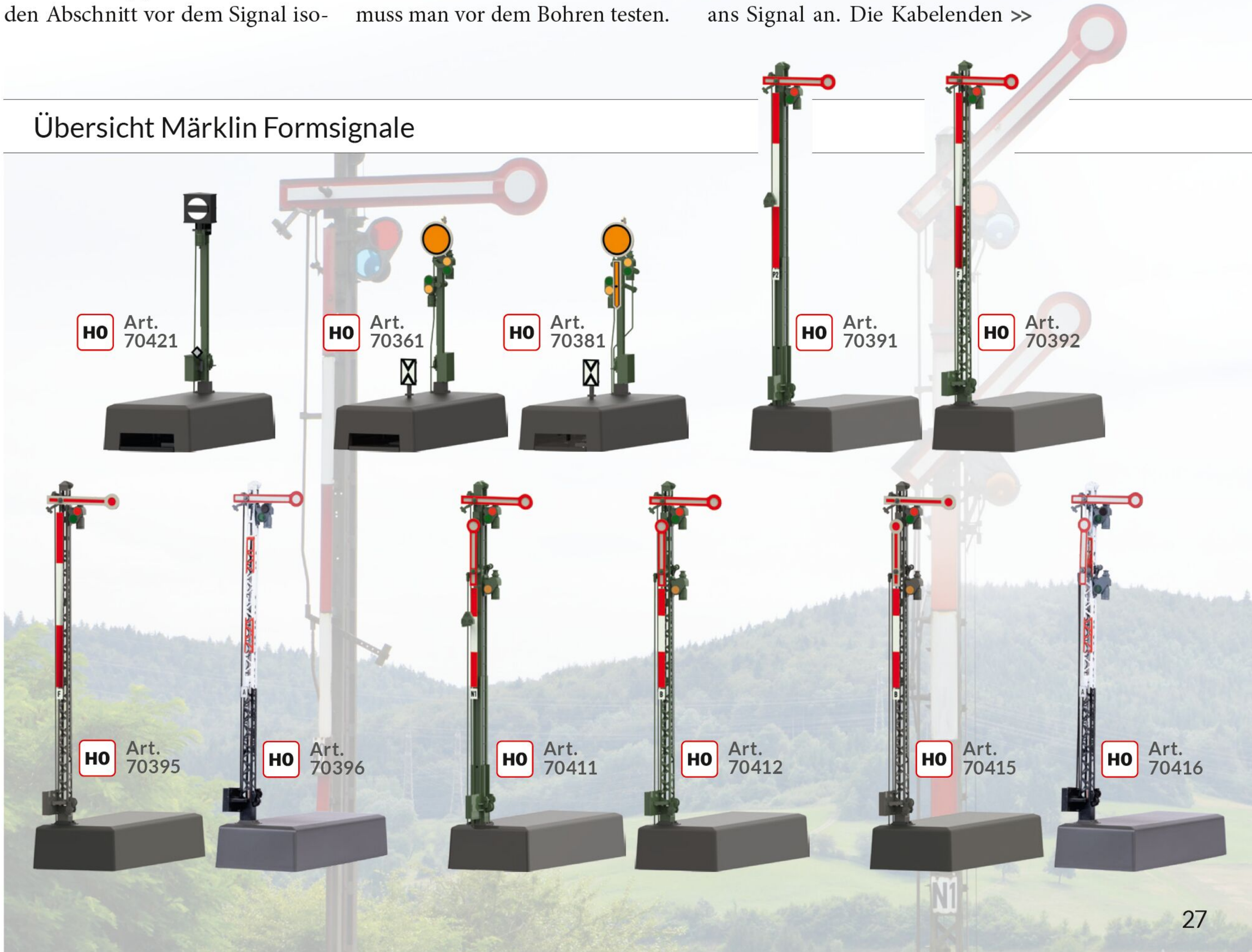


Text: M. T. Nickl; Fotos: DB AG, Märklin, M. T. Nickl, Schermuuser, Welk

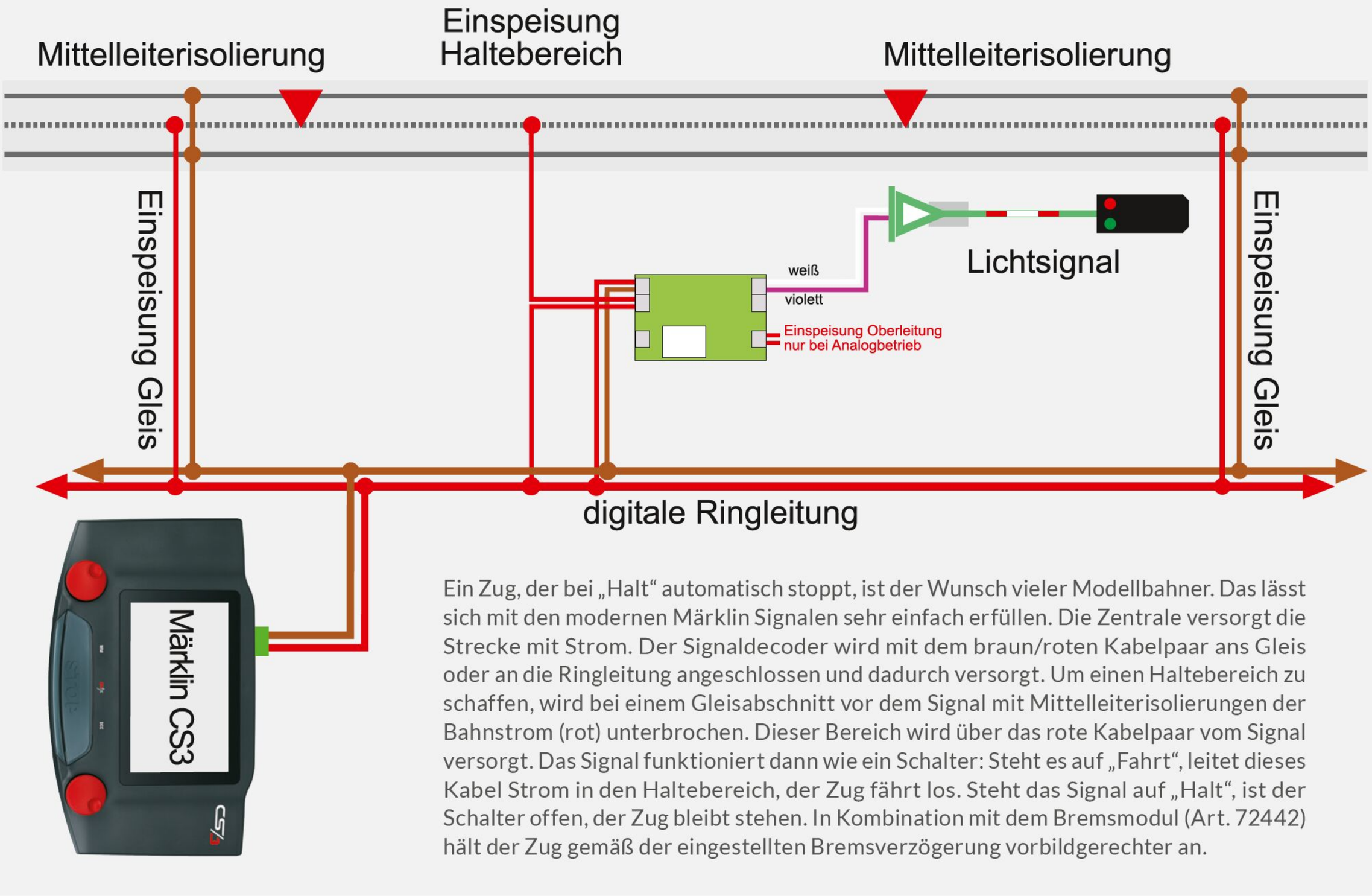
beiden Kabelschuhe kommen an die Anschlusszungen des C-Gleises. Jedes Gleis besitzt zwei Paar, an die Zunge „B“ wie Bahnstrom kommt dabei das rote Kabel. Für das K-Gleis liegt ein Mittelleiteranschluss bei, dazu braucht man noch einen Masseanschluss (Art. 7500). Nun kann das Signal schon auf „Halt“ und „Fahrt“ schalten. Der Zug würde aber durchfahren, egal, wie das Signal steht. Damit er bei „Halt“ stoppt, müssen wir noch den Abschnitt vor dem Signal isolieren. Beim C-Gleis werden die roten Isolierhütchen aufgesteckt, und zwar auf die Kontakte für den Bahnstrom, also „B“. Beim K-Gleis wird der Mittelleiter getrennt. Der stromlose Bereich sollte etwa anderthalb bis zwei Loklängen umfassen. Er muss so groß sein, dass jedes Triebfahrzeug hineinpasst, bei schneller Fahrt nicht am Signal vorbeifährt und nicht zu weit vor dem Signal hält. Das Signal lässt sich am Gleis verschieben, bei Unterflureinbau muss man vor dem Bohren testen.

In den stromlosen Bereich muss wieder Strom eingespeist werden, sonst kommt der Zug nicht mehr vom Fleck. Dafür nehmen wir das beiliegende rote Kabelpaar und schließen es mit dem Viereckstecker ans Signal an. Die Kabelenden >>

Übersicht Märklin Formsignale



Haltebereich vor einem Signal



Ein Zug, der bei „Halt“ automatisch stoppt, ist der Wunsch vieler Modellbahner. Das lässt sich mit den modernen Märklin Signalen sehr einfach erfüllen. Die Zentrale versorgt die Strecke mit Strom. Der Signaldecoder wird mit dem braun/roten Kabelpaar ans Gleis oder an die Ringleitung angeschlossen und dadurch versorgt. Um einen Haltebereich zu schaffen, wird bei einem Gleisabschnitt vor dem Signal mit Mittelleiterisolierungen der Bahnstrom (rot) unterbrochen. Dieser Bereich wird über das rote Kabelpaar vom Signal versorgt. Das Signal funktioniert dann wie ein Schalter: Steht es auf „Fahrt“, leitet dieses Kabel Strom in den Haltebereich, der Zug fährt los. Steht das Signal auf „Halt“, ist der Schalter offen, der Zug bleibt stehen. In Kombination mit dem Bremsmodul (Art. 72442) hält der Zug gemäß der eingestellten Bremsverzögerung vorbildgerechter an.

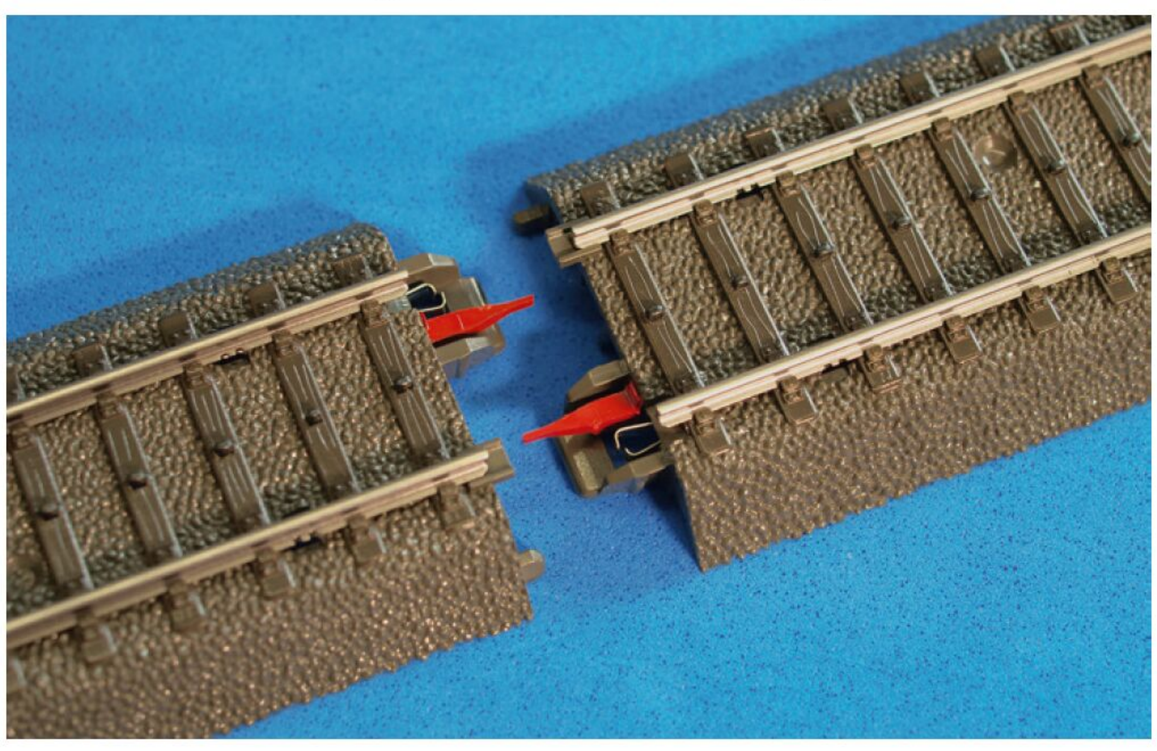
kommen einmal in den isolierten Bereich und einmal in den stromführenden. Dieses Kabelpaar sorgt dann dafür, dass der stromlose Abschnitt Strom erhält, und zwar nur, wenn das Signal „Fahrt“ zeigt. Das war es dann schon. Wer Vorsignale einsetzen will, kann deren Kabel in den letzten freien Anschluss der Signalelektronik einstecken, sie erhalten dann Strom und Schaltimpuls vom Hauptsignal.

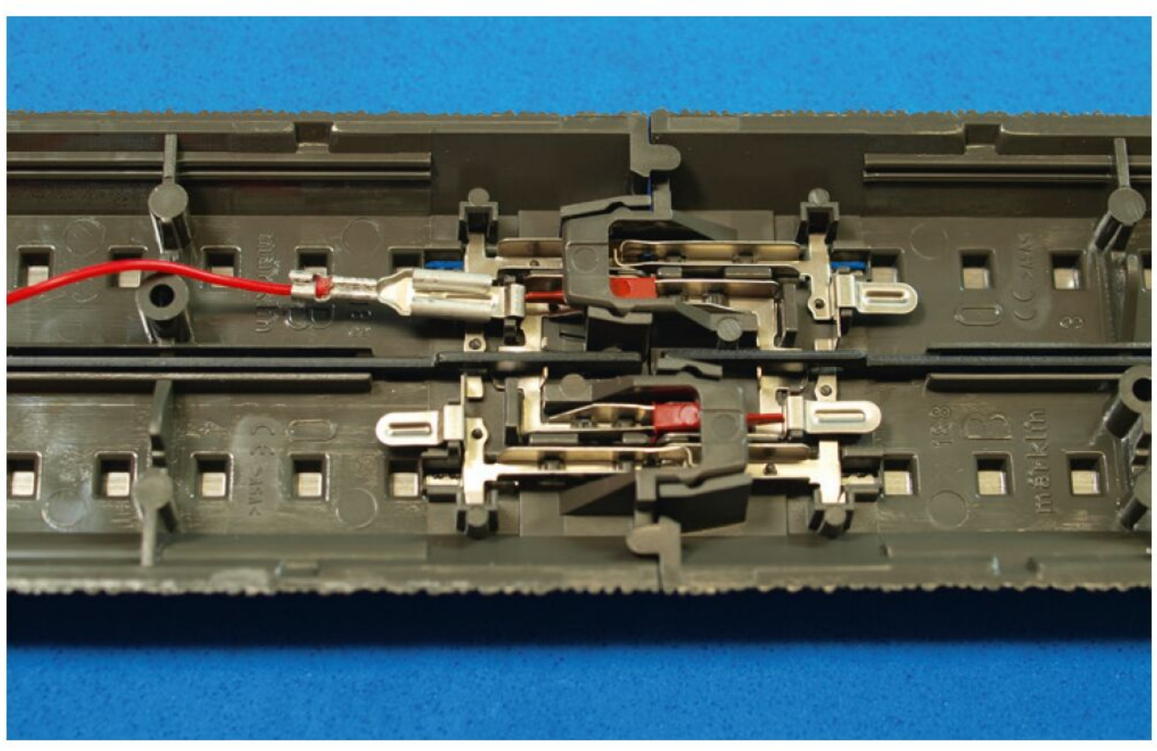
Lichtsignale anschließen

Bei den Lichtsignalen ist es das gleiche Spiel: Wer seine Anlage nicht dauerhaft aufbaut, sollte die Lichtsignale einfach an den Gleiskörper der C-Gleise anklipsen. Mit Keilen lassen sie sich auch an Steigungen unterbringen. Die Lichtsignale haben keinen Signalfuß wie die Formsignale, da sie keinen Motor brauchen, der die Flügel bewegt. Ihre flache Steuerelektronik kann ins Gleisbett des C-Gleises geklipst werden. Alternativ kann man den Decoder unter dem Trassenbrett einbauen. So kommt man später an ihn heran, ohne das Gleis auszubauen. Für den Unter-

Für den stromlosen Abschnitt werden Isolierhütchen auf die Kontakte mit dem „B“ (steht für Bahnstrom) gesteckt.

Das rote Kabel kommt auf einen „B“-Kontakt im isolierten Abschnitt. Er erhält nur Strom, wenn das Signal auf „Fahrt“ steht.





Doppelte Aufwertung für jede Anlage: Signale sehen gut aus und geben zusätzlich Spielspaß.

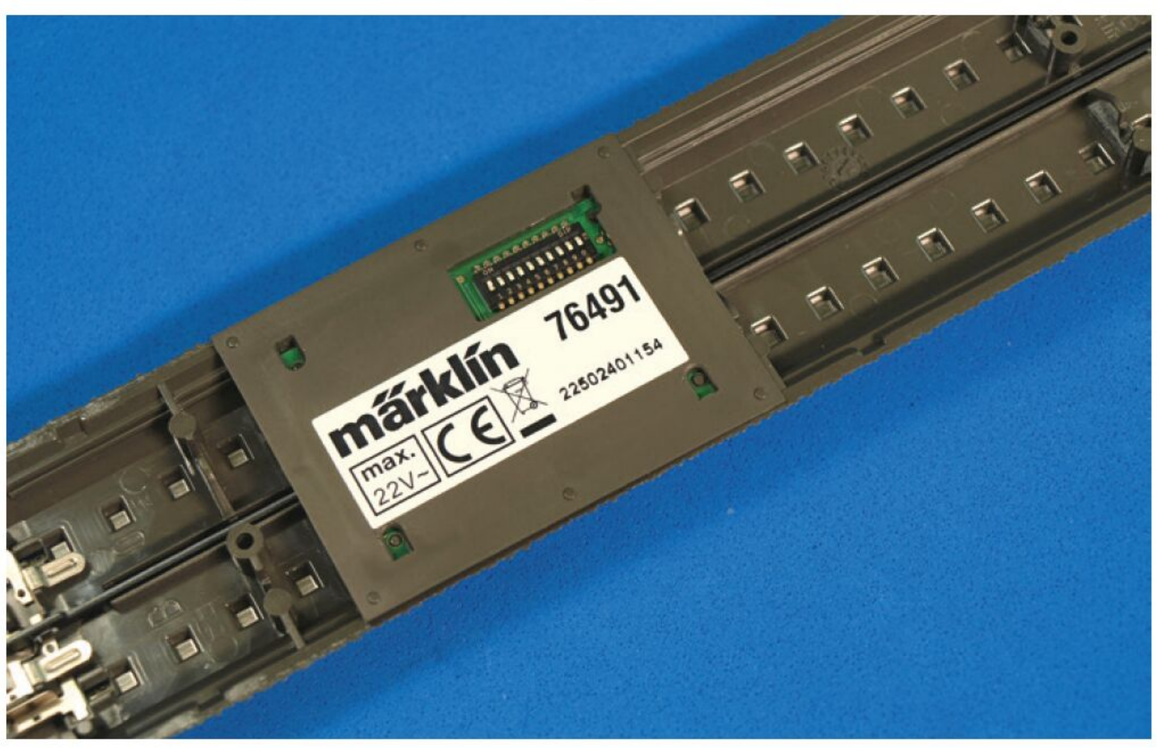
flureinbau bohrt man ein Loch von etwa sechs Millimetern und führt das Kabel hindurch. Es liegt eine Abdeckplatte bei, die den Decoder unter der Anlage schützt.

Auch hier ist die Adresseingabe per DIP-Schalter für den MM- und DCC-Betrieb nötig und für Nutzer der Central Station möglich, das funktioniert genau wie bei den Formsignalen. Hinsichtlich des Anschlusses ist es ähnlich: Rotes und braunes Kabel führen vom Gleis zur Elektronik, weiß/lila von der Elektronik zum Signal, rot/rot versorgt den isolierten Bereich. Für einen Test kann man einfach ein paar C-Gleis-Stücke zusammenstecken, isolieren, Signal anstecken und fahren. Es ist also so einfach wie nie, Signale einzubauen. Und sind sie erst mal da, möchte man sie nicht mehr missen.

Denn die Steuerung und Programmierung erlauben ungeahnte und sehr individuelle Effekte. Aber das zeigen wir in den nächsten Folgen.

Die Lichtsignale brauchen keine Stellmotoren, ihre Signalelektronik ist kompakt. So passt sie sogar in den Körper des C-Gleises.

Die Elektronik kann alternativ unter der Anlage eingebaut werden. Die beiliegende Abdeckung schützt sie dann.



RB Radolfzell
650 018
DB
bwegt

H0 H0

Regional bedeutend

Ihr Markenzeichen sind die trapezförmigen Fensterbänder: Die Regio-Shuttle RS 1 gehören zu den beliebtesten Triebwagen im ländlichen Raum. Als Neukonstruktion bieten sie nun bei Märklin und Trix einen attraktiven Einstieg in das Modellbahnhobby.

Foto: Joachim Bügel

Nahverkehr am Bodensee: Vor der Kulisse der Basilika Birnau kommt im September 2019 eine Dreier-Einheit 650 (vorn 650 018) auf dem Weg von Friedrichshafen-Stadt nach Radolfzell in Uhldingen-Mühlhofen vorbei.

Der Regio-Shuttle RS 1 ist ein sehr wandelbares Schienenfahrzeug: Bei der DB Regio verrichtet er als BR 650 in verkehrsroter Farbgebung mit Schraubenkupplung und oben liegender Zugzielanzeige seinen Dienst. Das Modell zeigt den Betriebszustand ab 2015.

Sie schaukeln über Nebengleise in Württemberg, verbinden Mecklenburg mit Vorpommern und halten den Schienennahverkehr in Süd-Thüringen am Laufen: Quer durch Deutschland sorgen Dieseltriebwagen des Typs RS 1 dafür, dass Menschen bequem an ihr Ziel kommen. Insgesamt rund 500 dieser beliebten Fahrzeuge sind bei zahlreichen Eisenbahnverkehrsgesellschaften im Einsatz. Bei der Deutschen Bahn AG fahren sie als Baureihe 650 in Verkehrsrot. Man kann sie aber auch in allen möglichen bunten Lackierungen privater Verkehrsanbieter beobachten.

Die Highlights der BR 650

- Komplette Neukonstruktion des Regio-Shuttle RS 1.
- Attraktiver Einstieg in das Modellbahnhobby.
- Viele separat angesetzte Details.
- Serienmäßig eingebaute LED-Innenbeleuchtung.
- Möglichkeit zum Kuppeln mehrerer Fahrzeuge durch beiliegende Kuppelstange.
- Lokomotive mit mfx/DCC-Decoder und vielfältigen Soundfunktionen.
- Pufferhöhe nach NEM.

Bereits ihre Geburtsstunde war ungewöhnlich: Im Jahr 1994 gaben ABB Henschel und AEG bei dem erst zwei Jahre zuvor gegründeten „Forschungsinstitut für Schienenfahrzeuge“ (VÚKV a.s) in Prag die Entwicklung eines Dieseltriebwagens für den Nah- und Regionalverkehr in Auftrag. Die tschechischen Ingenieure entwarfen ein modern anmutendes Fahrzeug mit der Achsformel B‘B‘ und einer Länge über Puffer von 25.500 Millimetern. In ihm geben zwei dieselmechanische Antriebseinheiten ihre Kraft an zwei Triebdrehgestelle ab. Dabei werden alle Radsätze angetrieben. Je nach Motorentyp steht eine Leistung zwischen zweimal 228 kW und zweimal 265 kW zur Verfügung.

Zum Erkennungsmerkmal des „Regio-Shuttle“ RS 1, wie er später hieß, wurde sein trapezförmiges Fensterband. Um Gewicht zu sparen und trotzdem Sicherheit und Stabilität zu bieten, bauten die Prager Spezialisten den Fahrzeugkasten aus verschweißten Vierkant-Hohlprofilen und Blechformteilen aus Stahl. Dabei nahmen sie sich das Bauprinzip der Fachwerk-Stahlbrücken zum Vorbild, was schräge Fensterstege zur Folge hatte. Den Fahrgastraum gestalteten sie überwiegend niederflurig, in zwei Ausführungen, um die in Deutschland verbreiteten Bahnsteighöhen von 550 und 760 Millimetern bedienen zu können. Lediglich die Bereiche über den beiden Drehgestellen sind nur über Stufen erreichbar.

Die relativ geringe Fahrgastkapazität von 71 bis 101 Sitzplätzen und 83 bis 98 Stehplätzen zeigt bereits, wo die Triebwagen zu Hause sind: Das Schaulaufen auf den großen Hauptstrecken ist ihre Sache nicht. Sie sollen einfach Schüler zur Schule bringen, Menschen zur Arbeit und (Rad-)Ausflügler ans Ziel. All dies möglichst wirtschaftlich und wartungsarm, damit sich der Bahnverkehr auch auf wenig frequentierten Nebenstrecken lohnt.

Nach der Fusion von ABB Henschel und AEG zu Adtranz lieferte der neue Hersteller 1996 die ersten vier einteiligen RS 1 an die Schönbuchbahn aus, die in Württemberg Böblingen mit Dettenhausen verbindet. Eigentlich waren auch zweiteilige und dreiteilige Varianten geplant, die RS 2 und RS 3 heißen sollten. Doch die wurden nie gebaut. Stattdessen kuppelte man bei Bedarf einfach mehrere einteilige Fahrzeuge aneinander. Bei der ersten Bauserie waren dies maximal fünf. Die Vielfachsteuerung

Text: sb; Fotos: Eisenbahnstiftung/Joachim Bügel, Petr S., Andreas Hackenjos, Märklin

H0 H0

Dieseltriebwagen Regio-Shuttle RS 1

Vorbild: Dieseltriebwagen vom Typ Regio-Shuttle RS 1 als Baureihe 650 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Ausführung mit Schraubenkupplung, Puffern und oben liegender Zugzielanzeige. Verkehrsrote Grundfarbgebung. Betriebsnummer 650 020-0. Betriebszustand ab 2015.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, zwei Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Doppel-A-Lichtfunktion. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Viele separat angesetzte Details. An beiden Enden mit separat angesetzten Bremsschläuchen, Schraubenkupplungen und Steuerleitungen. Pufferhöhe nach NEM. Für einen Doppeltraktionsbetrieb liegen geöffnete Blenden, kürzere Steuerleitungen und eine Kuppelstange bei. Befahrbarer Mindestradius 360 mm ohne Beachtung des Lichtraumprofils. Länge über Puffer 29,3 cm. Weitere Varianten des Regio-Shuttle mit unterschiedlichen Ausführungen der Fronten finden Sie unter Artikelnummer 36966 (Trix Art. 25966) und 36967 (Trix Art. 25967).

H0 Art. 36965
H0 Trix Art. 25965

der letzten Bauserie ermöglicht bis zu sechs Einheiten, sodass um die 850 Fahrgäste befördert werden konnten.

Die ersten Regio-Shuttle machten ihre Sache gut, sodass immer mehr private Eisenbahnverkehrsunternehmen Interesse an der Baureihe 650 zeigten. Als Adtranz im Jahr 2001 von Bombardier Transportation übernommen wurde, hoben die deutschen Kartellwächter mahnend den Finger. Die Schweizer Stadler Rail übernahm daraufhin den Bau der Regio-Shuttle und freute sich in den Folgejahren über gut gefüllte Auftragsbücher. Im Stadler-Werk Berlin-Pankow rollten die RS 1 bis 2014 aus den Werkshallen zu Käufern in ganz Deutschland. Dann war nach insgesamt 497 Einheiten Schluss.

So vielfältig wie die Kundschaft sind auch die Varianten des Triebwagens: Es gibt ihn mit Motoren von MAN oder Iveco, mit elektrisch ausfahrbaren Trittstufen und ohne. Manche sind als Radwanderfahrzeuge ausgebaut, andere haben für den Nahverkehr mehr Sitzplätze und dafür keine Toilette. In den Führerständen ist die Zugzielanzeige mal oben unter dem Spitzenlicht, mal unten über dem Armaturenbrett angebracht. Auch die Kupplungen sind unterschiedlich. Viele Fahrzeuge haben eine Mittelpufferkupplung, es gibt sie aber auch mit Schraubenkupplung und Seitenpuffern. >>

Die Digital-Funktionen der BR 650

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Spitzensignal	●	●	●	●	●
Fahrgastraumbeleuchtung ein/aus	●	●	●	●	●
Diesellok-Fahrgeräusch	●	●	●	●	●
Signalhorn	●	●	●	●	●
Direktsteuerung	●	●	●	●	●
Bremsenquietschen aus		●	●	●	●
Spitzensignal hinten aus		●	●	●	●
Rangiergang + Rangierlicht		●	●	●	●
Rangierpfiff		●	●	●	●

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Spitzensignal vorn aus			●	●	●
Kuppelgeräusch			●	●	●
Lüfter			●	●	●
Kompressor			●	●	●
Druckluft ablassen			●	●	●
Diesel nachfüllen			●	●	●
Sanden			●	●	●
Zugdurchsage			❍	❍	●
Türenschließen			❍	❍	●

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

Die Südwestdeutsche Landesverkehrs GmbH hat zahlreiche RS 1 in ihrem Bestand. Im typischen weiß/gelben Design von „bwegt“ zeigt das Modell die Variante mit Scharfenberg-Kupplung und tief liegender Zugzielanzeige, wie sie seit 2024 unterwegs ist.

HO Art. 36966
HO Trix Art. 25966

Zu den größten Kunden gehörte die DB AG, die ab 1999 insgesamt 79 Triebwagen der Baureihe 650 in Dienst stellte. Diese waren zum Teil von den Ländern Baden-Württemberg und Bayern finanziert worden. Ihr Einsatzgebiet lag daher meist in der Gegend um Friedrichshafen, Ulm und Tübingen sowie rund um Kempten oder Traunstein. Weitere wichtige Kunde sind Agilis, das den RS 1 im Dieselnetz Oberfranken einsetzt, die Südwestdeutsche Landesverkehrs GmbH sowie die Länderbahn GmbH, die in Bayern, Sachsen und im deutsch/polnisch/tschechischen Grenzgebiet mehrere Regionalbahngesellschaften betreibt.

In Tschechien sind weitere 49 „Regio-Shuttle“ unterwegs, im klassischen blau/weißen Anstrich der Tschechischen Staatsbahn (ČD), die die Dieseltriebwagen als Reihe 840 in ihrem Bestand führt. Auch hier ist der fast 30 Jahre alte RS 1 noch immer fleißig unterwegs.

Und geht es nach Stadler Rail, soll der „Regio-Shuttle“ noch eine glänzende Zukunft vor sich haben: Auf der Berliner Fachmesse Innotrans stellt der Hersteller 2024 den „RS-Zero“ vor, der wahlweise mit Batterie- oder Wasserstoffantrieb fahren kann. Aufbauend auf der bewährten Technologie des RS 1, soll diese Fahrzeugplattform zukünftig klimaschonenden Schienenverkehr auch auf wenig frequentierten und nicht elektrifizierten Nebenstrecken möglich machen.

Notizen aus der Provinz: Zwei Regio-Shuttle der SWEG bei ihrer typischen Beschäftigung: Auf der Strecke des „Ringzugs“ in Oberschwaben passieren sie im Juni 2025 während ihrer Fahrt von Rottweil nach Blumberg-Zollhaus den Bahnhof Neufra.

Die Modelle kommen als Neukonstruktion in den Handel und verfügen unter anderem über eine serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung sowie über fahrtrichtungsabhängig wechselnde Dreilicht-Spitzensignale und zwei rote Schlusslichter.

Im H0-Sortiment von Märklin und Trix präsentiert sich dieser überaus beliebte Triebwagen nun als komplette Neukonstruktion in drei interessanten Varianten. Da ist zum einen der RS 1 als Baureihe 650 der Deutschen Bahn AG in der Ausführung mit Schraubenkupplung, Puffern und oben liegender Zugzielanzeige. Das Fahrzeug mit verkehrsroter Grundfarbgebung trägt die Betriebsnummer 650 020-0 und gibt den Betriebszustand um 2015 wieder. Schön detailliert ausgestattet, ermöglicht es einen attraktiven Einstieg in das Modellbahnhobby. Unter anderem bringt es umfangreiche Geräusch- und Lichtfunktionen, eine serienmäßig eingebaute LED-Innenbeleuchtung sowie einen geregelten Hochleistungsantrieb auf das H0-Gleis. Wie beim Vorbild auch können zwei Fahrzeuge auch für einen Doppeltraktionsbetrieb zusammengekuppelt werden, die beiliegende Kuppelstange macht es möglich. In den Süden Deutschlands bringt einen die zweite Modellvariante: Sie kommt im weiß/gelben „bwegt“-Farbenkleid der Südwestdeutschen Landesverkehrs GmbH (SWEG) vorgefahren und verfügt über eine zentrale Scharfenberg-Kupplung sowie eine tief liegende Zugzielanzeige. Das Modell trägt die Betriebsnummer 238 und zeigt den Zustand von 2024.

Die dritte Version des Modells ist im tschechisch/deutsch/polnischen Grenzland daheim: Es rollt als Baureihe 840 der tschechischen Staatsbahn ČD in lichtgrau/himmelblauer Lackierung in den Handel, in der Ausführung mit Schraubenkupplung, Puffern und tief liegender Zugzielanzeige – so wie sein großes Vorbild 840 006-1 seit 2020 unterwegs ist. Wie seine beiden deutschen Geschwister ist das Modell über Puffer 29,3 Zentimeter lang – und gern bereit, eine Menge zeitgemäßen Spielspaß auf die Modellbahnanlage zu zaubern. ➤

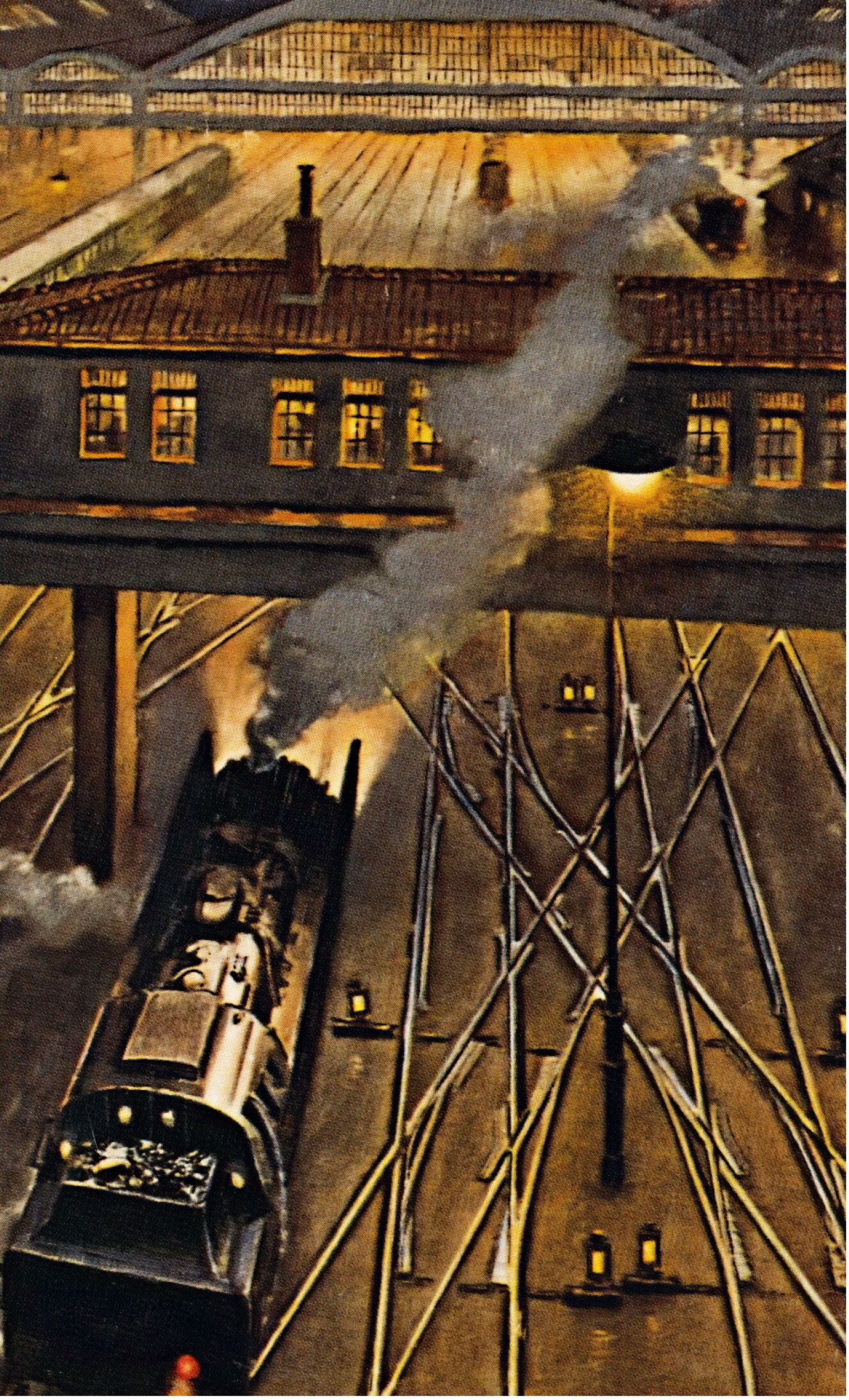
H0 Art. 36967
H0 Trix Art. 25967

Bei der Tschechischen Staatsbahn ČD ist der RS 1 als Baureihe 840 eingestellt – hier bei einem Halt in Tannwald.

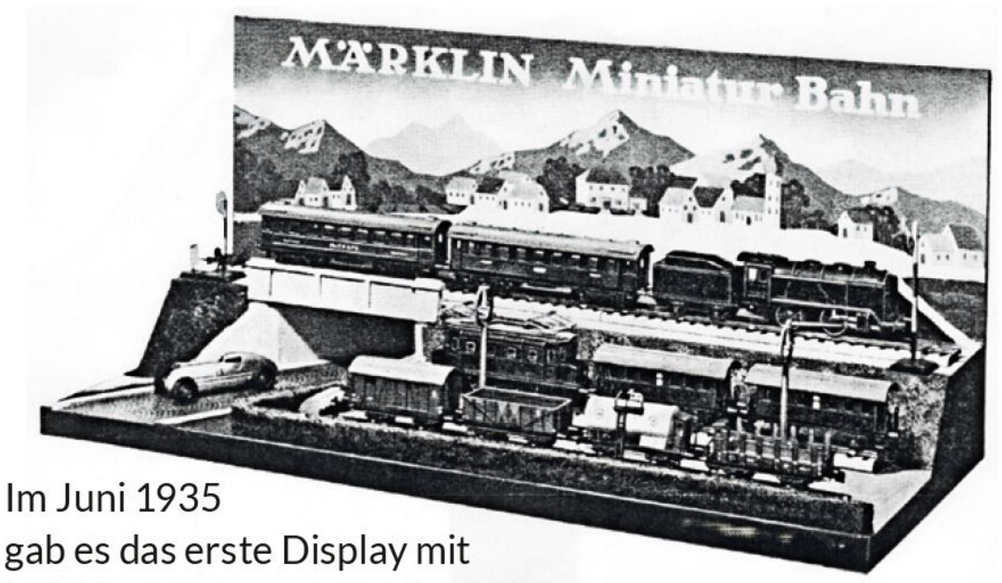
Die Modellvariante zeigt Puffer und tief liegende Zugzielanzeige.

Seit 90 Jahren Spaß in „Halb Null“

Märklin H0 – diese Bezeichnung steht für millionenfaches Spielvergnügen. Vor 90 Jahren kam die handliche Spurweite auf den Markt. Ihre Einführung war ein Krimi. Ihr Erfolg das Ergebnis konsequenter technischer Weiterentwicklung.

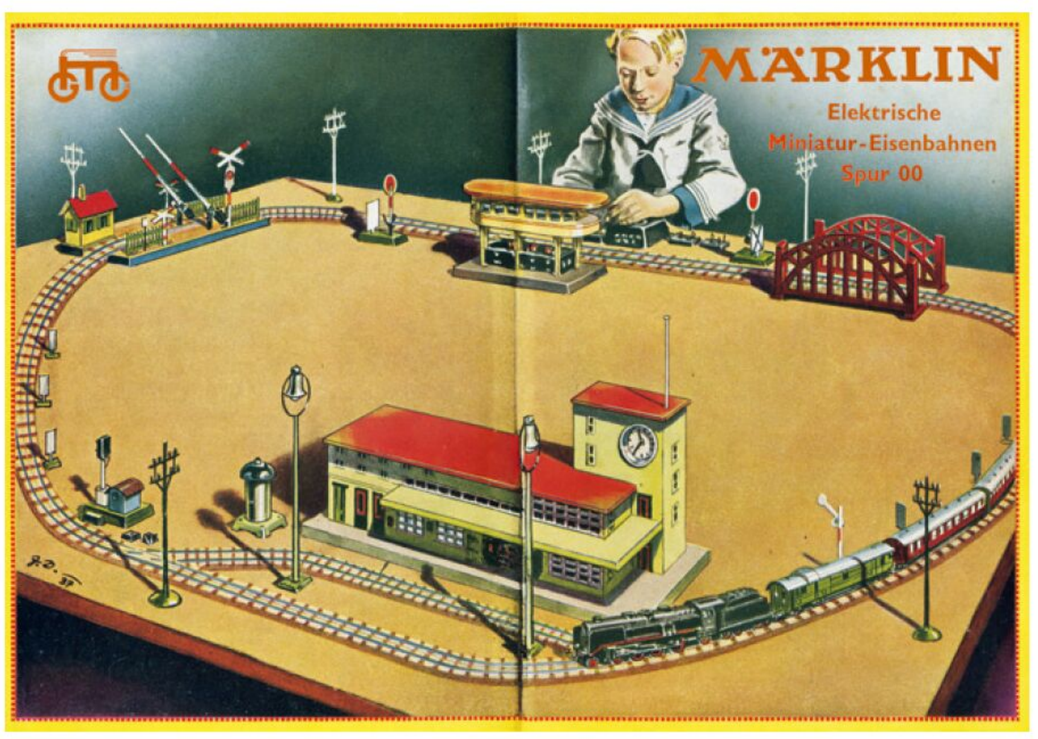


Das Märklin Katalogbild von 1939/1940 – nur wenige Jahre nach der Einführung fand sich darin ein weit gefächertes 00-(H0-)Programm.



> Im Juni 1935 gab es das erste Display mit H0-Modellen von Märklin zu sehen.

v Noch hieß die Spur 00 – komplette Geschenkpackungen waren aber von Anfang an gefragt.

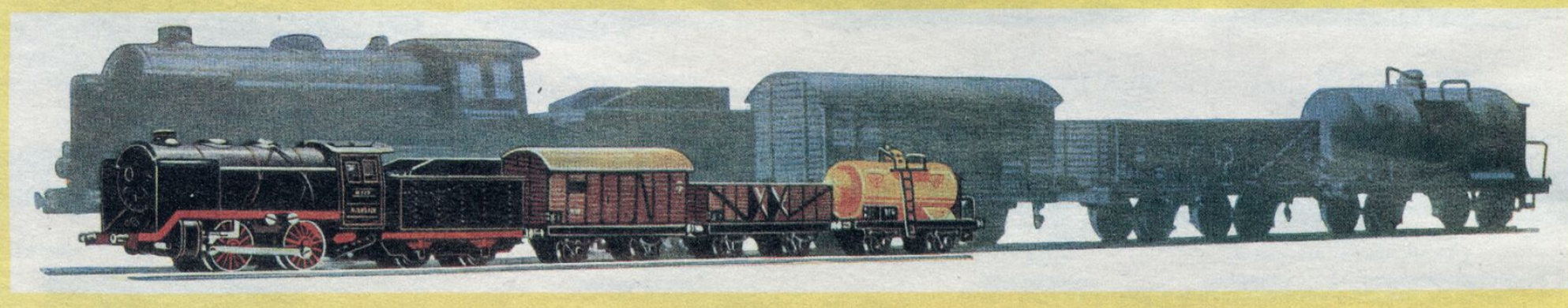


Eine Spielbahn, die auf einen Tisch passt – schon 1937 war dies ein überzeugendes Argument für die 00 (H0).

Frühjahrsmesse 1935 in Leipzig: Eigentlich hatte Märklin zu Beginn dieses Jahres gar nicht vor, eine neue Tischbahn einzuführen. Doch dann kam Trix. Die Vereinigten Spielwarenfabriken in Nürnberg, denen die Marke Trix damals gehörte, hatten bereits im November 1934 ein Patent für ein neuartiges „Elektrisches Eisenbahnspiel“ erhalten. Es folgten weitere Patente, zum Beispiel für ein Entkuppelgleis. Im Lauf des Jahres 1935 wurde das Warenzeichen „Trix-Express“ eingetragen. Entsprechend selbstbewusst warb Trix auf der Frühjahrsmesse mit seiner neuen elektrischen Tischbahn, „die ein Weihnachtsschlager ersten Ranges zu werden verspricht“.

In Göppingen schrillten sämtliche Alarmglocken. Dieses Feld wollte man auf gar keinen Fall der Konkurrenz aus Franken überlassen. Selbst hatte man auf der Messe nur ein erstes Muster einer kleinformatigen Tischbahn im Zweischienen-Zweileitersystem dabei. Im Anschluss krempelte man aber die Ärmel hoch. Drei Wochen später ging bereits ein Rundschreiben an die Händler: Man beschäftige sich schon seit Jahren „mit dem Problem des Herausbringens einer elektr. Miniatur-Tischbahn“, hieß es darin. Die Schwierigkeit habe darin bestanden, „Motoren zu schaffen, die bei den kleinen Raumverhältnissen genügend Zugkraft entwickeln und auch von der Ferne sicher umgeschaltet werden können“. Dank einer neuen, patentierten Fernschaltung sei diese Aufgabe nunmehr restlos gelöst. >>

MÄRKLIN



Elektrische Miniatur-Tischbahn Spur 00

Nach langen Vorbereitungen und Versuchen sind die vielen im Laufe der letzten Jahre an uns ergangenen Wünsche, eine elektrische Miniatur-Eisenbahn zu schaffen, nunmehr in Erfüllung gegangen: **Die Elektrische Miniatur-Tischbahn Märklin Spur 00 ist da!** Und es ist eine richtige Märklin-Bahn geworden: völlig ungefährlich und betriebssicher wie unsere übrigen Bahnen und dabei trotz der kleinen Abmessungen genau so schön und naturgetreu wie diese. Wie klein die Tischbahn ausgefallen ist, das zeigt obenstehende Abbildung: vorne steht ein Güterzug in Spur 00, dahinter zum Vergleich derselbe Zug in Spur 0; der eine ist in Wirklichkeit 48, der andere aber 92 cm lang.

Für die Ausführung dieser neuen Tischbahn ist die Spurweite 00 von 16,5 mm gewählt worden. Der Schienenkreis besteht aus 12 runden Schienen und hat einen Durchmesser von 75 cm; damit ist auch bei sehr begrenztem Raum die Möglichkeit zum Aufbau einer ausgedehnten Eisenbahn-Anlage gegeben. Die Schienen und Weichen mit ihrer neuartigen Verriegelung haben einen geprägten und naturgetreu lackierten Unterbau; die Schienenstränge sind aus massivem Profil-Material hergestellt und einwandfrei isoliert. Lokomotiven, Wagen und das Zubehör sind, soweit als dies technisch überhaupt möglich war, den Vorbildern der großen Wirklichkeit nachgebaut und von derselben Güte und dauerhaften Ausführung, welche von einem Märklin-Erzeugnis verlangt werden. Lokomotiven und Wagen sind außerdem mit einer neuen Kupplung versehen, welche automatisch kuppelt; das Entkuppeln allerdings muß von Hand geschehen, ist aber außerordentlich einfach und bequem. Lokomotiven und Wagen sind ferner ohne Ausnahme mit massiven und vernickelten Puffern, Achsen und Rädern ausgestattet.

Der elektrische Betrieb erfolgt nach dem bewährten Märklin-System für 20-Volt-Betrieb, d. h. durch Anschluß an die Lichtleitung unter Zwischenschaltung eines Transformators bei Wechselstrom oder eines Umformers bei Gleichstrom, welche die Spannung der Lichtleitung auf 20 Volt umwandeln. Nähere Angaben über diese Anschluß-Geräte auf der nächsten Seite und im Märklin-Katalog D 12 Seite 22/23.

Für den Betrieb der Miniatur-Tischbahn ist also erforderlich

bei Wechselstrom: Transformator 13474 X, welcher für den Zugbetrieb und etwas Beleuchtung ausreicht. Mit Hilfe von 2 Zwischensteckern 491 ist auf einfachste Weise die Verbindung zwischen den normalen Buchsen unserer Transformatoren und der Tischbahn-Anlage herzustellen (siehe Abbildung auf der folgenden Seite). Wer schon einen größeren Transformator besitzt, kann auch diesen unter Zwischenschaltung von Geschwindigkeitsregler 13472 und Kabel 13532/13 verwenden.

bei Gleichstrom: Umformer-Garnitur 13477 BG. Wird die Geschwindigkeit der Bahn zu groß, so ist außer von dem beigegebenen Geschwindigkeitsregler 13472 auch noch von der Reguliermöglichkeit, welche die Anschluß-Schiene 3600 AR bietet, Gebrauch zu machen.

Obige Angaben gelten für die Lokomotiven mit Handschaltung. Bei den Lokomotiven mit Fern-Umschaltung ist außerdem noch erforderlich bei Wechselstrom: ein Fernumschalter 494, bei Gleichstrom: ein Fernumschalter 496. Diese Lokomotiven sind mit der neuen idealen Fernschaltung 70/... ausgerüstet, deren Vorzüge auf Seite 9 des Märklin-Katalogs D 12 beschrieben sind.

Die auf den folgenden Seiten aufgeführten Artikel für die Miniatur-Eisenbahnen Spur 00 sollen nur den Grundstock für Anlagen dieser Spurweite bilden; der weitere Ausbau wird im Laufe der Jahre erfolgen.

O 835.

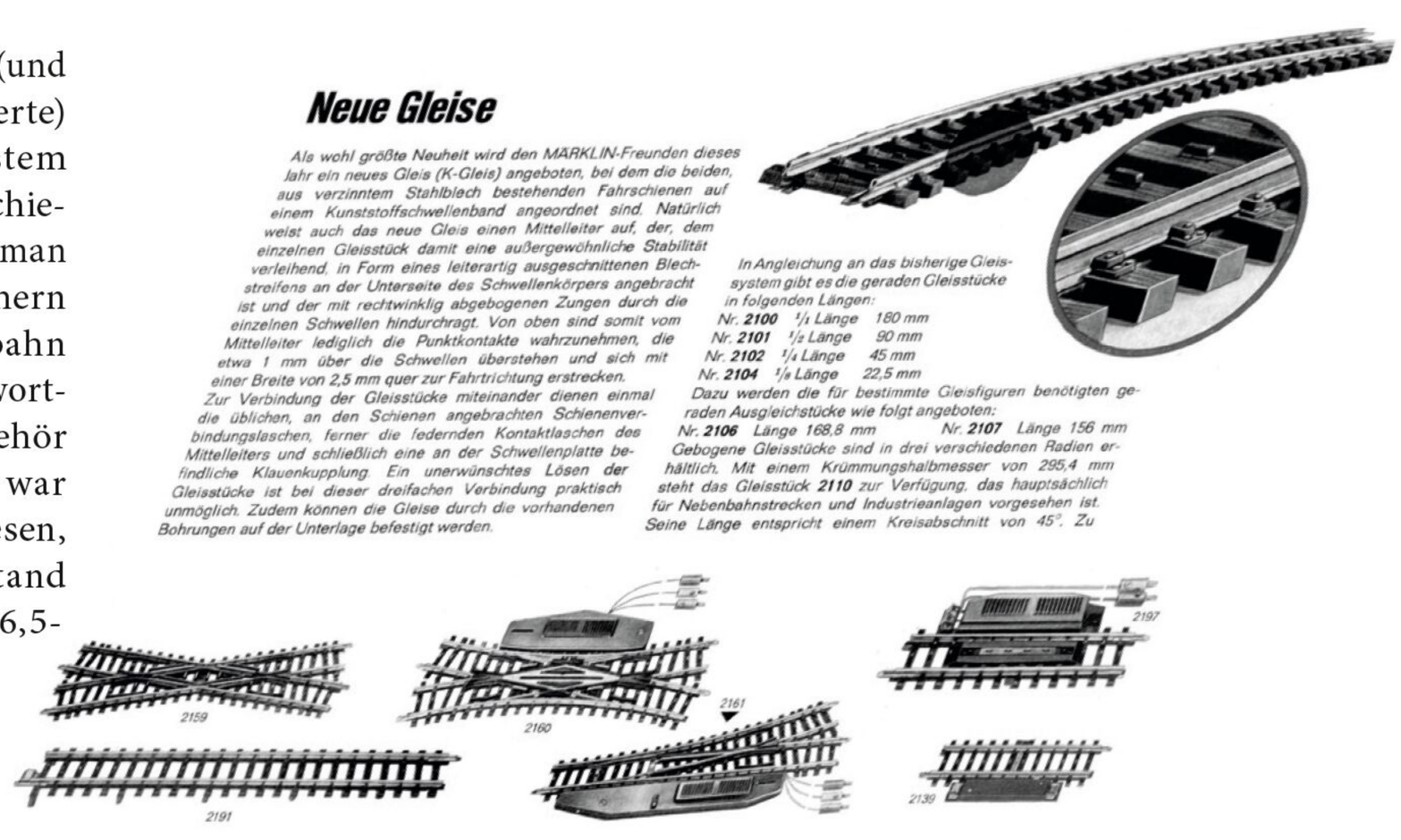
Werbung von einst: Bei der Einführung der Tischbahn in Spur 00 gab es noch viel zu lesen.

Märklin bezieht sich hier wohl auf ein Patent der Firma AEG, das mit einem Dreischienen-Zweileitersystem arbeitet und dessen Umsetzung man sich nun sicherte. Ja, Trix hatte auf der Frühjahrsmesse die Nase vorn gehabt. Doch es spricht für den Göppinger Hersteller, mit welchem Elan man sich ans Werk machte, um die Scharte bis zur Leipziger Herbstmesse wieder auszuwetzen.

Schon im Juni 1935 kam dann der erste Faltprospekt für die Miniatur-Tischbahn heraus, ganz unscheinbar in Schwarz/Weiß. Im weiten Kosmos des Spielwarenherstellers aus dem Filstal, der vom Kinderkochherd bis zum funktionstüchtigen Unterseeboot so gut wie jeden Kindertraum erfüllen konnte, war die neue Bahn dann doch nur ein Nischenprodukt.

Das sollte sich bald ändern. Denn Märklin brachte nicht nur robuste Metallgleise auf den Markt, die auch noch bei erweiterten Anlagen mit Kreuzungen und Weichen betriebssicher funktionierten. Auch das rollende Material überzeugte: So waren zum

Das ursprünglich angedachte (und auf der Messe noch präsentierte) Zweischienen-Zweileitersystem wich dem System mit Mittelschiene. Bereits im April 1935 legte man sich intern auf Artikelnummern für die neue Märklin Tischbahn fest. Dabei warfen die Verantwortlichen ihre Stärke beim Zubehör in die Waagschale – Trix war hier auf Zulieferer angewiesen, Märklin nicht. Ende Mai stand das Startsortiment in der 16,5-Millimeter-Spurweite 00 und es war bereits umfangreicher als das der Nürnberger Mitbewerber.



Im Jahr 1969 kommt das neue Märklin K-Gleis in den Handel.

Beispiel die Lokomotiven elektrisch beleuchtet, während sie bei Trix noch ohne Licht über die Schienen rollten. Nach dem etwas verstolperten Start gab man sich nun selbstbewusst. Die Herbstkataloge wurden dem Handel „in Prachtausführung“ überreicht. Auf den ersten Seiten prangte stolz die Tischbahn.

Was folgte, war ein Siegeszug. Das Herbstgeschäft 1935 lief für beide Hersteller hervorragend. Vor Weihnachten warnte Märklin den Handel bereits in einem Rundschreiben, dass man sich angesichts der umfangreichen Bestellungen bald nicht mehr in der Lage sehe, noch vor dem Fest liefern zu können. Man müsse die Kunden auf nach den Feiertagen vertrösten. Kein schlechtes Ergebnis für ein Produkt, das man zu Jahresbeginn noch gar nicht auf dem Schirm hatte.

Die kleinen Züge auf ihren Mittelleiter-Wechselstromgleisen wurden zur beliebtesten Modelleisenbahn der Welt. Sie verkauften sich millionenfach. Das hatte zum einen mit der kompakten Größe zu tun, die das Spielen im Wohn- oder Kinderzimmer möglich machte. Zum anderen stellte Märklin aber auch die Weichen für den Erfolg, indem das Unternehmen die Entwicklung immer weiter vorantrieb.

Nach nur zwei Jahren merkten die Verkaufsstrategen im Haus, dass ihnen mit der Miniatur-Tischbahn nicht nur ein schönes Kinderspielzeug geglückt war. Die Bahn zog in dieser eisenbahnverrückten Zeit auch Erwachsene in ihren Bann, die bei Lokomotiven und Wagen jedoch deutlich mehr Vorbildnähe erwarteten. Und technische Extras: Mit der Einführung der „Oberleitungsbahn“ 1938 ermöglichte es Märklin entsprechend ausgestatteten Elektroloks, ihren Strom über den Fahrdraht zu beziehen. Der zusätzliche Stromkreis bot die Möglichkeit eines unabhängigen Zweizugbetriebs.

Im Jahr 1939 begann Märklin, eine automatische Kupplung zur Fernentkupplung von Wagen und Lokomotiven anzubieten. Nach der Zwangspause durch den Zweiten Weltkrieg setzte sich dieses System durch und machte sie zur europäischen Standardkupplung für die 00-Spur nach den „Normen Europäischer Modellbahnen“ (NEM).

Das Gleis mit dem Punktkontakt

Auch die Gleise veränderten ihr Aussehen: Im Jahr 1953 verschwand die nicht vorbildgerechte Mittelschiene. Märklin hatte bereits seit einigen Jahren über eine neue Lösung nachgedacht und 1949 die Rechte für ein Böschungsgleissystem der französischen Firma VB gekauft. Bei diesem Gleis waren die Schwellen separat in den Böschungskörper eingesetzt. Das Schienenprofil wurde dann isoliert darauf befestigt.

Im gleichen Jahr stellte ein englischer Club eine Modellbahnanlage vor, die statt eines Mittelleiters Nägel als Punktkontakte aufwies. Diese waren unter der Anlage mit einem durchgehenden Kabelstrang verlötet, der den Strom ans Gleis brachte. Die Lokomotiven und Triebfahrzeuge nahmen ihn über einen speziell geformten Schleifer auf, der immer mindestens zwei Punktkontakte berührte. So war eine unterbrechungsfreie Stromversorgung garantiert.

Das Gleissystem mit den isolierten Schienen von VB und die Idee mit den Punktkontakten brachte Märklin in langjähriger Entwicklungsarbeit unter einen Hut. 1953 kam das neue Gleis auf den Markt. Es wurde sofort ein großer Erfolg. Die dunkel eingefärbten Punktkontakte waren mittig in die schwarzen Kunststoffschwellen integriert und kaum zu sehen. Dennoch boten sie die Betriebssicherheit, die man von Märklin gewohnt war. >>

1996 setzte das Märklin C-Gleis das nächste Ausrufezeichen im H0-Sortiment.

Die Märklin H0-Gleissysteme erlebten von 1935 bis heute zahlreiche Veränderungen.

1 M-Gleis (1947) 2 Modellgleis (1954) 3 M-Gleis (1956) 4 Primex M-Gleis (1969) 5 K-Gleis (1969) 6 Gleis 2000 Alpha (1988) 7 C-Gleis (1996)

Eisenbahnträume in H0: Vor solchen Anlagen drückten sich ganze Kindergenerationen (und ihre Eltern) die Nase platt: Die wiederhergestellte Schaufenster-Anlage Nr. 0402, die heute im Museum „Spielzeugeisenbahnen im Schaufenster“ zu sehen ist.

Kleine Welten zu erschaffen, macht für viele Modellbahner den Reiz an der H0-Spur aus.

Anfang 1950 wechselte die Bezeichnung 00 für die Spurweite in das heute international übliche H0 (für „Halb Null“). Als Maßstab setzte sich 1:87 durch. Bei Märklin rückte das einstige Nischenprodukt immer mehr in den Fokus: Die Steuerungstechnik bei Lokomotiven, Weichen und Signalen wurde immer besser, neue Fertigungsverfahren erlaubten eine rationelle Produktion. Mit der fortschreitenden Technik sahen die Modelle ihren Vorbildern zunehmend ähnlicher. Speziell die beliebten Loktypen wurden regelmäßig überarbeitet. In ihrem Inneren verbarg sich feinste Modellbahntechnik. So konnte Märklin in den 1960er- und 1970er-Jahren seine führende Rolle im Modellbahnbereich ausbauen und festigen.

Im Jahr 1969 kam als weitere Neuheit das K-Gleis mit Fahrschienen aus verzinntem Stahlblech auf einem Kunststoffschwellenband. Die Hohlschienen wurden später auf das heutige Vollprofil umgestellt. Der Mittelleiter ist unsichtbar auf der Unterseite des Schwellenkörpers angebracht, nur die Punktkontakte sind sichtbar. Die Gleisstücke ließen sich stabil miteinander verbinden und machten Käufern und Hersteller viel Freude. Typisch Märklin: Mit dem K-Gleis stellte man nicht nur Schienenmaterial vor. Zeitgleich fand sich auch ein den neuen Verhältnissen angepasstes Zubehörsortiment mit neuen Lichtsignalen im Katalog.

^ Schöne Erinnerung: AIs Replika-Modell rollte der TWE 700 in diesem Frühjahr in die Herzen der Modellbahner.

> Zu den ersten H0-Modellen von Märklin gehörte der Schnelltriebwagen TWE 700, der ab 1936 gefertigt wurde.

Text: Bolz, Schenck; Fotos: Jabs, Märklin, Vesper

Ein weiteres Schwerpunktthema war die Steuerung. Jahrzehntelang hatte der blaue Märklin Trafo seinen Platz in nahezu jedem Modellbahner-Haushalt. In den 1970er-Jahren machte man sich dann in Göppingen Gedanken über elektronische Steuerungsvorgänge. Und zum 125-jährigen Bestehen des Unternehmens im Jahr 1984 begann bei Märklin die Digital-Ära. Nun war es möglich, durch die digitale Datenübertragung über das Gleis bis zu 80 Triebfahrzeuge unabhängig voneinander zu steuern. Für Märklin ein Meilenstein – und der Beginn einer Entwicklung, die bis heute anhält.

Nach 90 Jahren präsentiert sich die Welt im Maßstab 1:87 noch immer äußerst innovativ. Die überwiegend im Zinkdruckguss-Verfahren hergestellten und mit vielen Ansetzteilen versehenen Lokmodelle aus dem Hause Märklin setzen dabei Maßstäbe. Wartungsfreie Motoren, Kurzkupplungskinematik, mehrfarbige Inneneinrichtungen, LED-Beleuchtung, digital heb- und senkbare Stromabnehmer, eine opulente Soundausstattung – würden die Erfinder von 1935 sehen, was aus ihrer Idee geworden ist, kämen sie wohl aus dem Staunen nicht heraus. Und mit der Entwicklung ist noch lange nicht Schluss. Märklin hat noch eine Menge Entwicklungen in der Pipeline, die das Spiel mit der Modellbahn noch spannender machen sollen. In diesem Sinne: Happy Birthday, liebe H0! >|

Drei Generationen der V 200: Immer wieder hat Märklin seine Modelle dem aktuellen Stand der Technik angepasst.

Sommmer-Neuheit Flixtrain: Die 193 862-0 ist eine klassische Vectron-E-Lok. Neu konstruiert hat Minitrix 2025 den verkehrsroten Vectron Dual Mode light 249 002-7 (Trix Art. 16249) mit Rangierkupplung Rk 900.

Minitrix komplettiert Vectron-Plattform

Technisch skalierbare Basisloks machen den Erfolg der Siemens-Vectron-Plattform aus. Auch Minitrix denkt in Plattformen: Das Gehäuse wird an die Vorbilder im DC-, AC- und Mehrsystem-, Hybrid- und Dieseleinsatz angepasst. Mit der Hybridlok der BR 249 ist nun der Formensatz vollständig.

Die vierachsigen Drehgestell-Streckenloks der Vectron-Plattform sind überall unterwegs: vom schnellen Reise- bis zum interoperablen Güterverkehr. Im Februar 2025 meldete Siemens Mobility stolz, dass über 2.600 Lokomotiven der Vectron-Familie an 103 Kunden in 16 Ländern verkauft sind. Die Flotte habe „bisher eine Gesamtlaufleistung von über einer Milliarde Kilometern absolviert“. Die Vectrons haben zwei Endführerstände und die Radsatzanordnung Bo’Bo’. Siemens verwendet viele Gleichteile, dazu gibt es Länderpakete und die Lokomotiven sind auch noch nachträglich für neue Einsatzgebiete umrüstbar.

Nachdem Vectron-E-Lokomotiven variantenreich die Anforderungen für die stark ausgelasteten, elektrifizierten Hauptstrecken erfüllten, ersetzte Siemens Mobility eine reine Dieselvariante durch den Vectron Dual Mode: eine Zweikraftlok mit E- und Dieselantrieb für nicht elektrifizierte Strecken abseits der Hauptkorridore und auf Anschlussgleisen. Die Hybridlok entwickelte Siemens ohne Auftrag, denn das Potenzial ist groß: Allein in Deutschland sind rund 40 Prozent des Streckennetzes noch nicht elektrifiziert.

Die DB Cargo führt die Maschinen als Baureihe 248. Wegen des Einsparpotenzials bestellte sie gleich noch eine schwächer motorisierte

Bmmz 264.4F (Set Trix Art. 15462) | Bmmz 264.4 (Set Trix Art. 15462) | Bmmdz 268.7F (Trix Art. 18797) | Bmmz 264.4F (Set Trix Art. 15462) | E-Lok 193 862-0 (Trix Art. 16835)

Version: den 2022 vorgestellten Vectron Dual Mode light mit einer Dieselmotorleistung von 1.120 kW statt 2.000 kW. Die Light-Version ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 (BR 248: 160) Kilometern pro Stunde zugelassen.

„Minitrix hat die Vectron-Plattform – bis auf die dieselelektrische Maschine – schnell mit Modellen aufgegriffen. Zuerst mit der DB-Cargo-Baureihe 193, also E-Lok-Varianten“, skizziert Minitrix Produktmanager Claus Ballsieper die Modellentwicklung. „Dann folgte der Dual Mode in der Leonhard-Weiss-Gestaltung – und nun der Vectron Dual Mode light als Neukonstruktion.“ Damit habe Minitrix nun quasi alle „Gleichteile“ formtechnisch zusammen, um länderspezifische Ausprägungen und neue Gestaltungen durch Bahngesellschaften zu fertigen. So gibt es als Sommer-Neuheiten die Hybridlok 248 024-2 (Trix Art. 16834) der Berliner BUG und die E-Lok 193 862-0 (Trix Art. 16835) von ELL Germany im Einsatz bei Flixtrain.

„Umgesetzt wird die Vectron-Zweikraftlok 249 002-7 der DB Cargo AG im Werkszustand Mai 2022, also zur Zeit der Vorstellung des Vectron Dual Mode light auf der InnoTrans 2022 in Berlin durch Siemens“, geht Claus Ballsieper ins Detail. „Es ist eine Neukonstruktion, denn die BR 249 unterscheidet sich von der leistungsstärkeren BR 248 – etwa durch die vorgelagerte Rangierbühne und hochklappbare Rangierkupplungen. Die Modelle der BR 193 sind über Puffer 119 Millimeter lang, die 248er messen 125,7 und die 249er 127,7 Millimeter.“

Minitrix typisch sind Lokgehäuse und Träger aus Zinkdruckguss. Per Digital-Decoder sind zahlreiche Licht-, Betriebs- und Geräuschfunktionen schaltbar. „Zum Spielwert gehört auch, dass die 249 002-7 nicht nur als Streckenlok im Güter- und Reisezugdienst eingesetzt werden kann, sondern auch im Rangierdienst. Sogar die Lichtfunktion Rangier-Sonderzeichen ist digital schaltbar.

Text: Rochus Rademacher; Fotos: Minitrix, Armin Schwarz

Baureihe 193: Modelllänge über Puffer 119 Millimeter

Neukonstruktion 193 304-3 (Trix Art. 16831): Mehrsystemlok der DB Cargo mit vier Stromabnehmern.

Neukonstruktion 193 524-6 (Trix Art. 16832): Mehrsystemlok mit vier Stromabnehmern der SBB Cargo.

Neues SBB Cargo-Design: 193 051-0 (Trix Art. 16837): Wechselstrom-Vectron im Betriebszustand 2024.

Neukonstruktion 193 806-7 (Trix Art. 16833): AC-Vectron von Railpool für den Franken-Thüringen-Express.

Baureihe 248: Modelllänge über Puffer 124,7 Millimeter

Zweikraftlok 248 040 (Trix Art. 16240): Vectron Dual Mode der Alpha Trains Luxembourg, vermietet an die Leonhard Weiss GmbH.

Neukonstruktion 248 002-8 (Trix Art. 16248): Vectron Dual Mode mit E- und Dieselantrieb der Railsystems RP.

248 024-1 der BUG Verkehrsbau SE (Trix Art. 16834): Digital-Modell wie alle Minitrix Vectrons.

Baureihe 249: Modelllänge über Puffer 127,7 Millimeter

Neukonstruktion 249 002-7 (Trix Art. 16249): Vectron Dual Mode light der DB Cargo AG mit Rangierkupplung.

Spezialwagen für Bier und Eis: Der gedeckte Minitrix Güterwagen in Gestaltung „Brauerei Häberlen Gaildorf“ besitzt ein hochstehendes gekürztes Bremserhaus. Rechts das Modell, oben die DTP-Druckvorlage.

150-Jahre-Jubiläum Brauerei Häberlen

In Gaildorf bei Schwäbisch Hall braut die Brauerei Eugen Häberlen neben Dunkel, Zwickel und Edelpils das seltene Spezial-Bier. Die Lokalbrauerei existiert seit 1875, feiert also heuer 150 Jahre Bestehen. Minitrix gestaltet zu diesem Anlass einen typischen Wärmeschutzwagen der Epoche I.

Frage an den Geschäftsführer der Brauerei Häberlen: Wie hat sich das Brauwesen über die 150 Jahre verändert?

Steffen Manske: Früher wurde nur im Winter Bier gebraut, weil man Natureis zum Kühlen verwenden konnte. Mit dem Aufkommen der Kältemaschinen wurde dann ganzjährig gebraut. Anfangs lieferte Häberlen das Bier mit Pferdekarren in Fässern in die Wirtschaften, Haushalte holten sich Krüge. Mit der Bügelflasche begann die Belieferung der Haushalte.

Hat sich der Brauprozess grundlegend geändert?

Manske: Nein, Häberlen braut seit 150 Jahren unverändert und klassisch nach dem Deutschen Reinheitsgebot. Wir arbeiten heute sehr hygienisch, brauen mit biologisch einwandfreien Zutaten und halten den Sauerstoff für eine hohe Geschmacksstabilität etwa beim Füllprozess fern. Wir setzen elektropolierten Edelstahl ein, sodass wir Laugen und Säuren zum Reinigen verwenden können.

Häberlen ist hierzulande eine der wenigen Spezialbier-Brauereien. Was hat es damit auf sich?

Manske: Die Biersorte Spezial wird nur noch von 23 Brauereien in Nordwürttemberg und Bayern gebraut. Spezial ist stärker als Exportbier – durch ein spezielles

Gaildorfer Spezial: Rarität im Brauereiwesen.

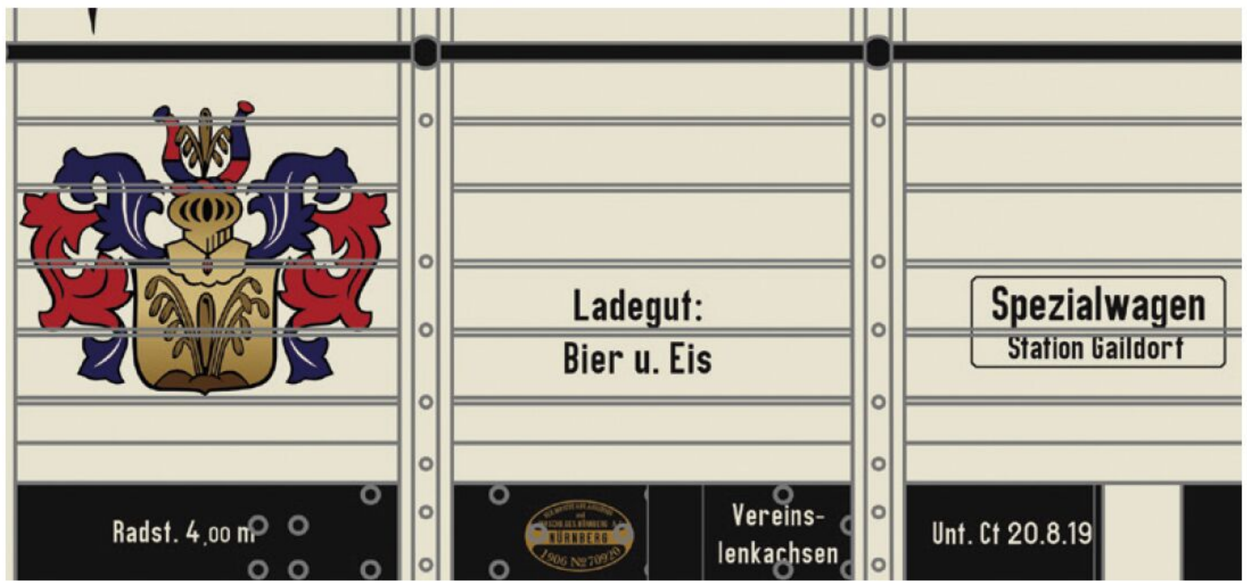
Qualität zählt: Für ihre Biere mischt die Brauerei Häberlen verschiedene Hopfensorten (links). In den Stahltanks im Gärkeller finden die gleichen Gärprozesse wie bei den früheren klassischen offenen Bottichen statt.

Maischverfahren besitzt es einen kräftigen Körper, ist nicht überhopft und nicht so bitter wie Pils.

Was macht denn überhaupt ein gutes Bier aus?
Manske: Seit 1516 wird aus Malz, Hopfen, Hefe und Wasser reines Bier gebraut. Die Kunst ist, eine einzigartige Auswahl dieser Zutaten zu treffen. Wir verwenden etwa Gerstenmalz aus dem Nördlinger Ries und der Region Heidelberg, um saisonale Schwankungen abzufedern. Der Klimawandel kann mit trockenen oder nassen Perioden dem Malz zusetzen – stimmt die Qualität nicht, kann die Hefe im Gärprozess beleidigt sein. Hopfen beziehen wir überwiegend aus drei Regionen: Bitterhopfen aus der Hallertau südlich von Ingolstadt, feinster Aromahopfen aus Tettnang und aus Spalt bei Ansbach. Die Hopfensorten werden dann spezifisch gemischt – im Pils sieben Hopfensorten, im Spezial sechs.

Kommen heute Sensor- und Digitaltechnik zum Einsatz?
Manske: Beim Brauen im kleinen Maßstab wird Technik überschätzt. Unser modernes Sudhaus arbeitet grundgenau auf ein Zehntelgrad – sommerliche Wärme im Gerstenkorn etwa lässt sich also fein austarieren. Das Sudhaus arbeitet automatisiert und warnt nur bei Problemen. Uns ist wichtig, klassisch zu brauen. Im Gärkeller haben wir liegende Tanks und durch die lange Gärung setzen sich Schwebstoffe von selbst ab – wir müssen nicht zentrifugieren. Da wir auch nicht pasteurisieren, hat unser Bier ein natürliches Aroma und eine Haltbarkeit von 100 Tagen. Energetisch achten wir auf Nachhaltigkeit etwa durch Wärmerückgewinnung. Wegen unserer Photovoltaik dürfen wir einen bestimmten Anteil unseres Biers als „Solarbier“ vermarkten.

Was hat es denn mit dem Wappen der Brauerei auf sich? Sind das Ähren im Schild?
Manske: Es hatte zunächst nichts mit der Brauerei zu tun. Der Ur-Ur-Großvater hat das Familienwappen aus dem 15. Jahrhundert als Markensignet für die Brauerei eingeführt. Zu sehen sind im Schild keine Ähren, sondern es sind vermutlich Maiglöckchen. Wenn ich einmal in Rente gehe, habe ich Zeit, das genauer zu recherchieren.



Der Wärmeschutzwagen für den Biertransport (Trix Art. 18994) ist ein Privatwagen der Brauerei Häberlen in Gaildorf, eingestellt bei der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn (K.W.St.E.). Den gedeckten Güterwagen mit Vereinslenkachsen ziert das Brauereiwappen.

Ausführliche Informationen zu dem Minitrix Modell finden Sie unter www.trix.de, zur Brauerei unter www.brauerei-haeberlen.de

Text: Rochus Rademacher; Fotos: Brauerei Häberlen, LucT. / CC2.0, Minitrix

Eine „Mountain“ für die Flachlandstrecke

Die Lokomotiven der Serie 13 waren bei ihrer Indienststellung die leistungsfähigsten Dampfloks Europas. Die stolze Französin gibt auch als Modell in Spur 1 ein beeindruckendes Bild ab.

Wie um alles in der Welt bewegt man einen Zug, dessen Wagen nicht mehr aus Holz, sondern aus schwerem Stahl gebaut sind? Und wie soll man damit auch noch höhere Geschwindigkeiten erreichen? Diese beiden Fragen beschäftigten zu Beginn der 1920er-Jahre Eisenbahningenieure in ganz Europa. Um sie zu lösen, mussten sie vielfach technisches Neuland betreten. In Frankreich gab die damalige Ostbahn (Chemins de Fer de l’Est) 1922 bei ihrer Werkstatt in Épernay eine entsprechende Studie in Auftrag. Heraus kam 1925 ein Prototyp, der die bis dato vorhandenen „Pacific“-Loks der Bahngesellschaft alt aussehen ließ: Die neue Est 41-001 holte aus einem Vierzylinder-Heißdampf-

∧ Das Modell der EST 241-004 zeigt viele aufwendig angesetzte Details wie Ventilgruppen und Speisewasserleitungen.

∨ Wie beim Vorbild: Die Rauchkammertür lässt sich öffnen, damit auch die Eisenbahner im Maßstab 1:32 ihre Arbeit machen können.

∧ Schwarze Grundfarbe, messingfarbene Kesselringe, mächtige Kuppelräder: Diese Lokomotive ist schon optisch ein Genuss.

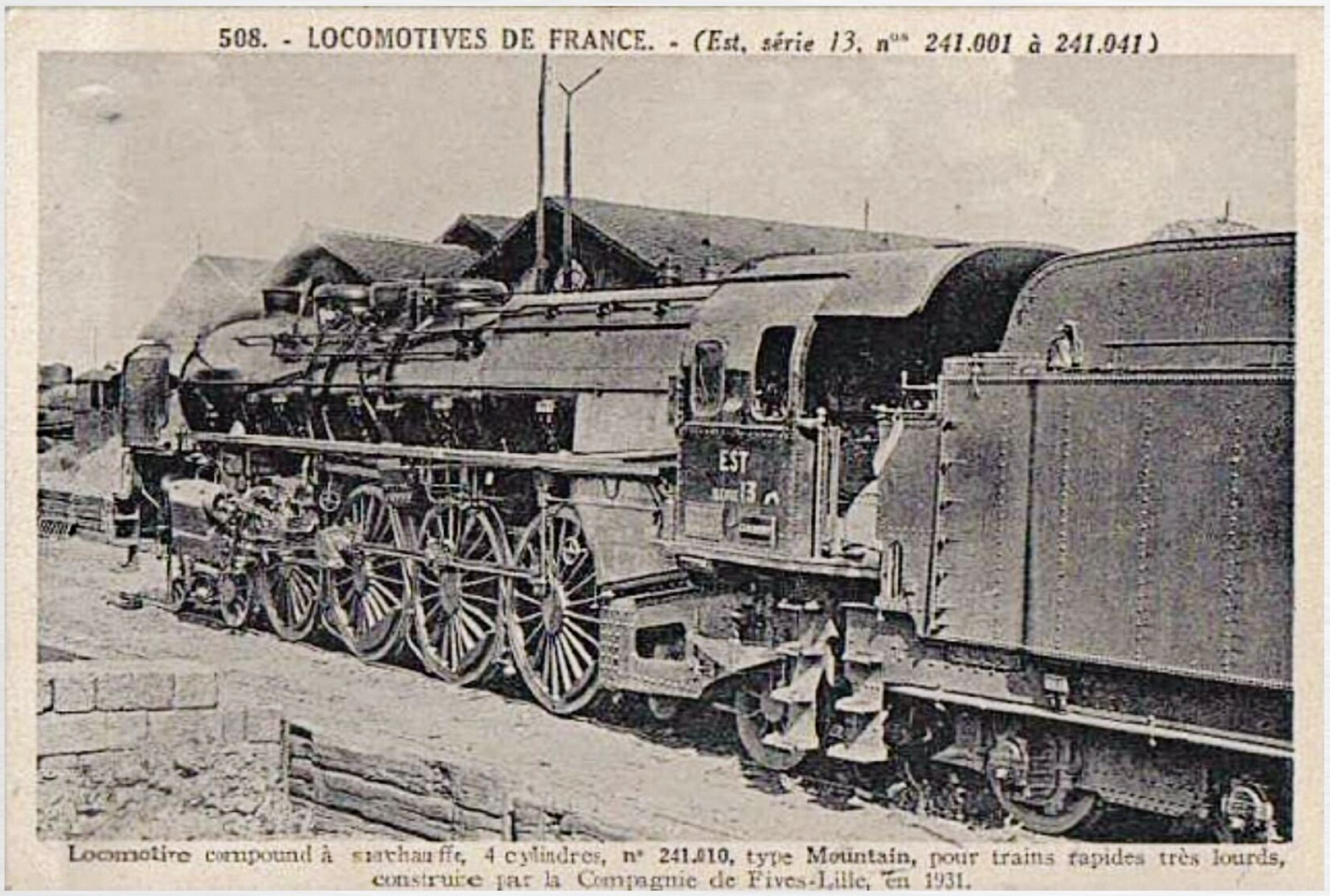
∨ Auf dem Führerstand wird Französisch gesprochen, außerdem sind Beleuchtung und Feuerbüchsenflackern digital schaltbar.

Verbundtriebwerk eine Leistung von rund 3.500 PS und erreichte bei einem Gewicht von rund 200 Tonnen mit Tender eine Höchstgeschwindigkeit von 120 Kilometern pro Stunde. Sie war die erste europäische Dampflok mit der „Mountain"-Achsfolge 2'D1' und gab mit ihren vier 1.950 Millimeter großen Kuppelradsätzen und ihrer Länge über Puffer von 26,3 Metern ein beeindruckendes Bild ab.

Nach ausgiebigen Erprobungsfahrten und einigen technischen Änderungen wurden von 1930 bis 1934 insgesamt 89 dieser Giganten ausgeliefert. Bei ihrer Indienststellung waren sie die leistungsfähigsten Dampflokomotiven Europas, ein Umstand, auf den die Franzosen ganz besonders stolz waren. Bei der Ostbahn waren sie als Serie 13 unterwegs. Später, nach Gründung der französischen Staatsbahn SNCF im Jahr 1938, wurden alle Maschinen als Baureihe 241-A mit den Nummern 241-A 1 bis 241-A 89 übernommen.

Ihre Domäne war der schwere Schnellzugdienst. Vor allem auf flachen Strecken wie Paris – Strasbourg und Paris – Mulhouse konnten die mächtigen Maschinen ihre Stärken voll ausspielen. Daran änderten auch einige Unglücksfälle nichts, die zu einer zeitweiligen Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit führten. Die 241 A waren bald die beliebtesten Schnellzugloks der „Grande Nation".

Dies rückte sie auch in den Fokus, als die berühmte Compagnie Internationale des Wagon-Lits (CIWL) für den durch Frankreich führenden Streckenabschnitt ihres neuen „Edelweiss-Express" eine Lok benötigte. Die Ostbahn stellte für diesen wunderschönen, aber auch schweren Luxuszug gern ihr Schmuckstück zur Verfügung. Mit ihrer schwarzen >>



Kraftvoll und schön: Die Vierkuppler der Serie 13 (später 241-A) waren Ende der 1920er-Jahre die leistungsstärksten Dampfloks Europas und zeigten die ganze Innovationskraft der französischen Lokomotivbaukunst.

Grundfarbgebung, den messingfarbenen Kesselringen und roten Zierlinien wirkte die Maschine optisch genauso stilvoll wie der Wagenpark, den sie auf dem französischen Teil der Relation des „Edelweiss“ bespannte.

Dem Vorbild entsprechend hat Märklin nun den „Edelweiss-Pullman-Express“ als herausragendes Modell in Spur 1 umgesetzt. Die Wagen in ihrer überwältigenden Pracht haben wir Ihnen in Heft 04/2025 bereits näher vorgestellt. Doch auch das hochdetaillierte Metallmodell der Lokomotive zieht die Blicke der Eisenbahnfreunde magisch an. Da ist zum einen ihr edles Äußeres: Unter anderem sind Fahrwerk, Aufbauten und Kessel aus hochwertigem Zinkdruckguss, viele der fein herausgearbeiteten Ansetzteile bestehen aus schimmerndem Messing. Auch die Technik des Modells wird dem berühmten Vorbild mehr als gerecht, etwa das Vierzylinder-Verbundinnentriebwerk der Bauart „de Glehn“, das funktionsfähig ausgeführt ist. Selbstverständlich genügt die Detaillierung des Modells höchsten Ansprüchen. Separat angesetzt sind etwa die Sicherheitsventile der Bauart „Coale“. Das innere und das äußere Steuerungsgestänge sind mitsamt der beidseitig vorhandenen goldfarbenen Schmierhandräder vorbildgerecht ausgeführt. Das Modell gibt die EST 241-004, die 1930 in Lille gebaut wurde, im Zustand von 1931 wieder. Dieser blieb bis zur Integration der EST in die SNCF 1938 unverändert, was die Maschine zur perfekten

Bewegende Details en masse: Die Türen zum Führerstand sind gefedert und lassen sich vorbildgerecht nach innen öffnen ...

... auch die filigranen Sanddomdeckel können angehoben werden und geben den Blick frei auf Sand in maßstabsgerechter Körnung.

Das Modell der Lok setzt die technische Meisterleistung bis ins Detail genau um. Das schließt natürlich den Tender mit ein: So lässt sich beispielsweise die Wasserkastenklappe oberhalb der Aufstiegsleiter öffnen.

Lokomotive für den „Edelweiss“ macht. Die Nummer findet sich an der vorderen roten Pufferbohle und an den beiden kleinen Windleitblechen. Dem Betriebszustand entspricht auch die Beleuchtung mit zwei diagonal angeordneten Lampen – deren warmweiße LEDs selbstverständlich die Lichtfärbung jener Zeit aufgreifen, als Züge noch mit Petroleumlampen fuhren.

In der 241-004 verrichtet eine neu entwickelte Decodergeneration mit Strompuffer zur Überbrückung kurzer stromloser Stellen zuverlässig ihren Dienst. Ein dreikanaliger Dampfgenerator ermöglicht radsynchronen Dampfausstoß, Zylinderdampf vorn und hinten sowie das stilgerechte Zischen der Dampfpfeife. Auch akustisch steht die Lokomotive an der Spitze der Bewegung, mit ihrem lastgesteuerten radsynchronen Fahrgeräusch und den vielen liebevoll ausgestalteten Soundfunktionen, zu denen beispielsweise die Gespräche auf dem Führerstand in französischer Sprache gehören.

Ganz ein Spitzenmodell der Märklin Königsspur, kann die Lokomotive mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und DCC betrieben werden. Ein leistungsstarker Motor bringt genug Kraft zum Ziehen der Pullman-Wagen auf das Spur-1-Gleis. Weitere Details wie etwa die Sanddomdeckel oder die Rauchkammertür, die sich allesamt öffnen lassen, geben interessante Einblicke und sorgen für noch mehr Freude an einem Modell, das im Maßstab 1:32 Maßstäbe setzt. >|

Text: sb; Fotos: Didier Duforest, Kötzle, Märklin

Klein, aber oho: Die zierlichen Vorreiber an der Rauchkammertür kommen auch im Modell ihrer Funktion nach.

Sind sie geöffnet, schwingt auch die Rauchkammertür selbst auf und ermöglicht tiefe Einblicke in den Dampfsammelkasten.

Neu im Märklin Fachgeschäft

Ob Retro-Modell oder moderner Dieseltriebwagen, ob Start-packung oder Reisezugwagen, ob Märklin oder Trix: In allen Spurweiten hat der Fachhandel neue Ware bekommen.

HO Art. 36965

Dieseltriebwagen Regio-Shuttle RS 1

Dieseltriebwagen der BR 650 der Deutschen Bahn AG mit Schraubenkupplung, Puffern und oben liegender Zugzielanzeige in verkehrsroter Grundfarbgebung. Komplette Neukonstruktion mit Digital-Decoder, eingebauter LED-Innenbeleuchtung und Soundfunktionen als attraktiver Einstieg in das Modellbahnhobby. Ep. VI.

HO Art. 38205

Dampflokomotive Baureihe 01.5

Schnellzug-Dampflok mit Kohlen-Schlepptender 2'2' T34. Reko-Ausführung der Deutschen Reichsbahn der DDR. Ep. III. (Trix Art. 25905).

Elektrolokomotive Rc 6

E-Lok der Schwedischen Staatsbahnen (SJ) mit Scherenstromabnehmern. Ep. V. Passende Schnellzugwagen unter Art. 43789.

HO Art. 39282

HO Art. 47473

Doppel-Taschenwagen Sdggmrss

Tragwagen für den Kombinierten Ladungsverkehr der CFL Cargo. Beladen mit zwei Gardinenplanen-Sattelaufliegern der Spedition Mars.

Schiebeplanenwagen Shimmns

Vierachsiger Schiebeplanenwagen der Wascosa AG im Betriebszustand 2022 mit Y25-Drehgestellen mit Doppelbremsklötzen. Ep. VI.

HO Art. 47229

HO Art. 43127

HO Art. 43167

HO Art. 43337

Reisezugwagen und Reisezug-Steuerwagen

Für einen Reisezug der Deutschen Bundesbahn (DB) mit sogenannten leichten Schnellzügen (LS) gibt es drei „Mitteleinstiegswagen", wie sie umgangssprachlich heißen. Das sind ein Reisezugwagen 1./2. Klasse der Bauart ABylb 411 und Bylb 421 als Reisezugwagen der 2. Klasse. Zum Abschluss noch ein Steuerwagen (Bauart BDylf 457) der 2. Klasse mit Gepäckraum ohne Seitengang. Ausführung mit stirnseitig kleinen Schlussleuchten und einteiligen Fenstern an den Einstiegen am Wagenende. Farbgebung in Ozeanblau/Elfenbein. Die LED-Innenbeleuchtung ist über den Steuerwagen schaltbar. Ep. IV. Bei Trix gibt es Bylb 421 und BDylf 457 unter Trix Art. 23167 bzw. 23177.

Produkt-Highlight Märklin

Im Jahr 1936 hat Märklin den TWE 700 angeboten (Bild rechts). Jetzt folgt die Wiederauflage als Replika-Triebwagen in Retro-Verpackung.

Replika-Triebwagen TWE 700

HO Art. 18050

Zu den besonderen Modellen der Märklin Historie gehört sicher der TWE 700 aus dem Jahre 1936 (siehe Seite 41). In stilechter Retro-Optik, aber mit zeitgemäßer Technik ausgestattet, wird nun eine Neuauflage mit Gehäuse aus Zinkdruckguss aufgelegt. Mit Digital-Decoder mfx lässt sich das Zweilicht-Spitzensignal (auf einer Seite weiß, auf der anderen Seite rot) schalten. Ep. II/III.

Diesellok BR V 61

HO Art. 36505

Diesel-Rangierlokomotive von Henschel der fiktiven Baureihe V 61 der DB. Preiswertes Einsteigermodell mit eingebautem Digital-Decoder der Epoche III. Passendes Güterwagen-Set Fd-z-72 Ommv unter Art. 44311.

Märklin my world – Startpackung „Containerlogistik“

märklin my world Art. 29349

Alles drin zum Spielen ab drei Jahren: Güterzug bestehend aus einer Elektrolok, einem Containertragwagen beladen mit zwei 20-Fuß-Containern und einem Kranwagen. Inklusive 26 Gleisen und zwei Weichen. Kinderleichte Bedienung dank Märklin Power Control Stick und schnelles Aufladen durch Akku und USB-Ladekabel.

Schnellzug-Dampflokomotive 01 2118-6

Z Art. 88013

Erstmalige Umsetzung einer „großohrigen“ Altbau-01 mit Wagner-Windleitblechen. Ausgerüstet mit Glockenankermotor, feindetailliertem Gestänge, Bremsimitationen und Schienenräumern. Tender mit Speichenrädern. Ep. IV.

Elektrolokomotive Reihe 1018

Z Art. 88089

Reihe 1018 der ÖBB in der tannengrün/resedagrünen Farbgebung der Epoche III. Modell mit Glockenankermotor und elektrischer Oberleitungsfunktion. Passendes ÖBB-Schürzenwagen-Set unter Art. 87107.

Kittel-Dampftriebwagen

Z Art. 88147

Ci dT Wü 05 der Deutschen Reichsbahn (DRG) aus der Maschinenfabrik Esslingen. Hochdetaillierter Dampftriebwagen Bauart Kittel mit Metallfahrwerk, Glockenankermotor und LED-Spitzensignal. Ep. II.

Produkt-Highlight Trix

HO Trix Art. 25800 25803 25804

Elektrolokomotive Baureihe 186

Komplette Neukonstruktion in hochdetaillierter Metallausführung mit Stromabnehmern mit unterschiedlichen Schleifstücken. Eingebauter Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen und schaltbare Rangier- und Sonderzeichen für verschiedene Länder.
In der Variante der Deutschen Bahn AG mit verkehrsroter Grundfarbgebung im Betriebszustand ab 2019. Oder als Baureihe 186 der Railpool GmbH, vermietet an die HSL mit attraktiver Werbegestaltung „HSL – Wir verbinden Europa“. Oder in lichtgrauer Grundfarbgebung der Euro Cargo Rail (ECR) mit Betriebsnummer 186 310-9. Ep. VI.

HO Trix Art. 25443

US-Diesellok Typ GE ES44AC

Heritage-Lokomotive mit Echtheitszertifikat: Schwere dieselelektrische Güterzuglok der Norfolk Southern in Farbgebung Grau/Schwarz/Blau der ehemaligen Central of Georgia Railway. Bei Märklin unter Art. 38443. Ep. VI.

Elektrolokomotive Baureihe E 95

Nur für Clubmitglieder: Güterzuglok E 95 01 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für den Einsatz vor schweren Kohleganzzügen (Wagen unter Trix Art. 24266, Märklin Art. 46226, 46987). Lok unter Märklin Art. 38950. Ep. II.

HO Trix Art. 25950

N Trix Art. 16488

Dampflokomotive Challenger

Schwere US-Güterzug-Dampflokomotive Klasse 3900 Challenger der Union Pacific Railroad (UP) mit Kohlen-Schlepptender. LED-Beleuchtung, Nummerntafeln und Rauchgenerator digital schaltbar. Ep. III.

Elektrolokomotive Baureihe E 93

Das „Deutsche Krokodil“: Schwere Güterzuglokomotive E 93 05 der Deutschen Reichsbahn um 1937. Gehäuse der Vorbauten aus metallgefülltem Kunststoff. Eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator. Ep. II.

N Trix Art. 16932

märklin

Art.	Spurweite	Bezeichnung
44347	H0	Märklin my world – Verladung: Kranwagen
47371	H0	Güterwagen-Set zur Baureihe 193
47470	H0	Doppel-Taschenwagen Sdggmrss 738
48425	H0	H0-Weihnachtswagen 2025
80635	Z	Weihnachtswagen 2025
80835	Z	Märklin Magazin Jahreswagen 2025
88235	Z	Elektrolok Reihe 383 (Vectron)
88241	Z	Elektrolokomotive Reihe Re 620

TRIX

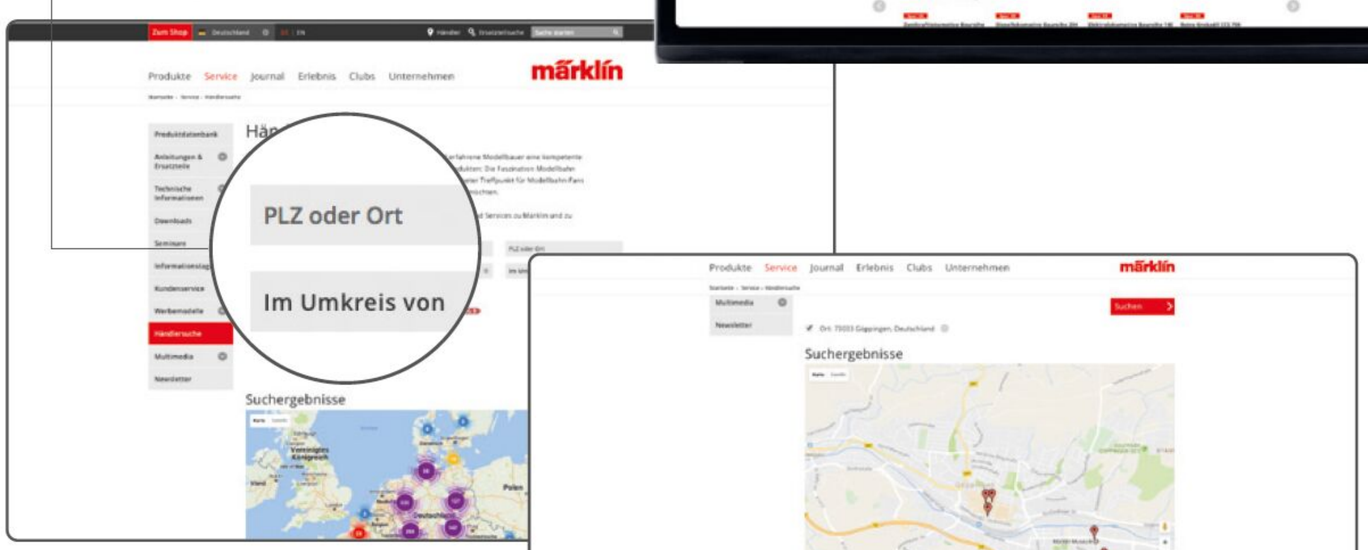
Trix Art.	Spurweite	Bezeichnung
15002	N	Wagen-Set „GmP“
16831	N	Elektrolokomotive Baureihe 193
16884	N	Elektrolokomotive Reihe Re 420
18292	N	Silowagen-Set Bauart Uacs
18955	N	Selbstentladewagen Bauart Tal 963
23284 23285	H0	Ergänzungswagen-Sets 1 & 2 für RABe 501 „Giruno“
25141	H0	Dampflokomotive 141.R.1244
25301	H0	Diesellok Class 66

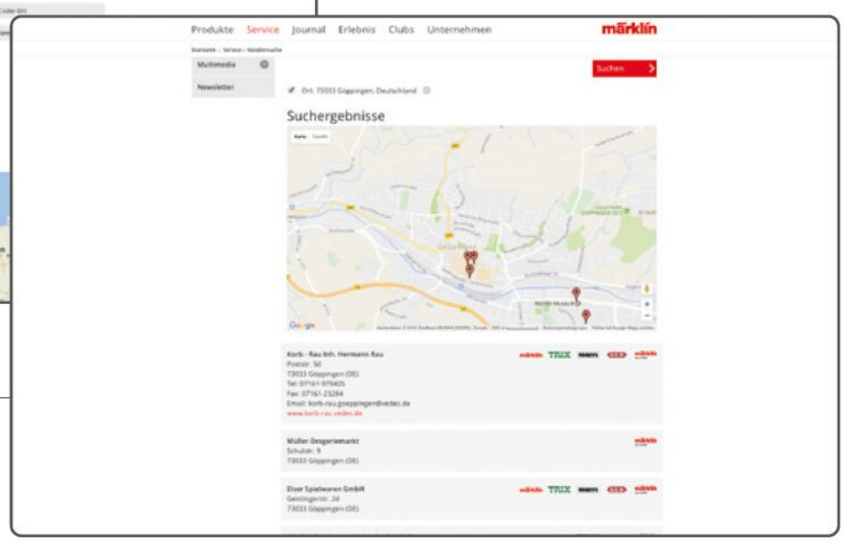
In drei Schritten zu Ihrem Händler

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).

Das schönste Geschenk zum Geburtstag

Das Märklin Magazin feiert Jubiläum und alle Modellbahner können mitfeiern: Zu unserem 60. fertigt Märklin eine E-Lok im attraktiven Sonderdesign. Ihre Stromabnehmer sind vergoldet – wenn das kein Augenschmaus ist.

Glatte Oberflächen: Unmittelbar nach dem Guss werden die Lokgehäuse gesäubert und entgratet.

Thorsten Butter, stellvertretender Abteilungsleiter Druckguss in Göppingen, prüft die Maßgenauigkeit des Dacheinsatzes des Lokgehäuses.

Wie könnte man den 60. Geburtstag des führenden deutschen Modellbahnmagazins schöner begehen als mit einem eigenen Modell in H0? Für Märklin war das keine Frage: Anlässlich des Jubiläums „60 Jahre Märklin Magazin“ rollt in einer einmaligen Serie eine Elektrolokomotive der Baureihe 185.2 im attraktiven Sonderdesign aus der Produktion. In einer fiktiven Ausführung zeigt die kobaltblaue Lok an ihren Seitenwänden spannende Motive aus sechs Jahrzehnten Magazingeschichte. Und statt des goldenen Pokals, den man zu vergleichbaren Anlässen sonst bekommt, sind bei dieser Lok ganz stilecht die Stromabnehmer und die Kupplungsbügel hochwertig mit 24-karätigem Gold verziert.

Als Grundmodell wurde die Baureihe 185.2 aus der Traxx-Familie von Bombardier/Alstom ausgewählt. Das war kein Zufall: Die kräftigen Dual-System-Lokomotiven mit der Achsfolge Bo’Bo’ bringen mit 5.600 kW Leistung und einer Dauerzugkraft von 270 kN ordentlich Power mit. Ausgestattet mit unterschiedlichen Länderpaketen, sind sie überwiegend für Leasinggesellschaften aktiv und werden im Personen- und im Güterverkehr eingesetzt. Eine Universallokomotive also, wie geschaffen, um auch im Maßstab 1:87 die lange Reihe von Märklin Magazin-Jahreswagen zu ziehen, die seit 1990 das Herz vieler Sammler erfreuen (siehe Seite 60/61). >>

Perfekte Lokgehäuse: Pia Plemmenos von der Gussnachbearbeitung und Chefgießer Thorsten Butter sind hochzufrieden.

Magazingeschichte(n) auf zwei unterschiedlich bedruckten Lokseiten

60 Jahre Märklin Magazin sind auch sechs Jahrzehnte Geschichte von Märklin. Ein beeindruckendes Modell – nicht nur in Spur 1 – ist der legendäre „Big Boy“. Digital gesteuert mit der CS3 lässt er sich richtig in Szene setzen.

Die ersten Titelblätter des Märklin Magazins waren noch überwiegend in Schwarz/Weiß gehalten. Das änderte sich bald, die Titel wurden bunter. Ein wichtiges Modell über alle Jahre und Spurweiten ist der Schienenbus.

Mehrfach änderte sich das Design des Hefts, stets den aktuellen Entwicklungen auf dem Zeitschriftenmarkt folgend. Der RAm TEE war eines der Clubmodelle, die darin vorgestellt wurden.

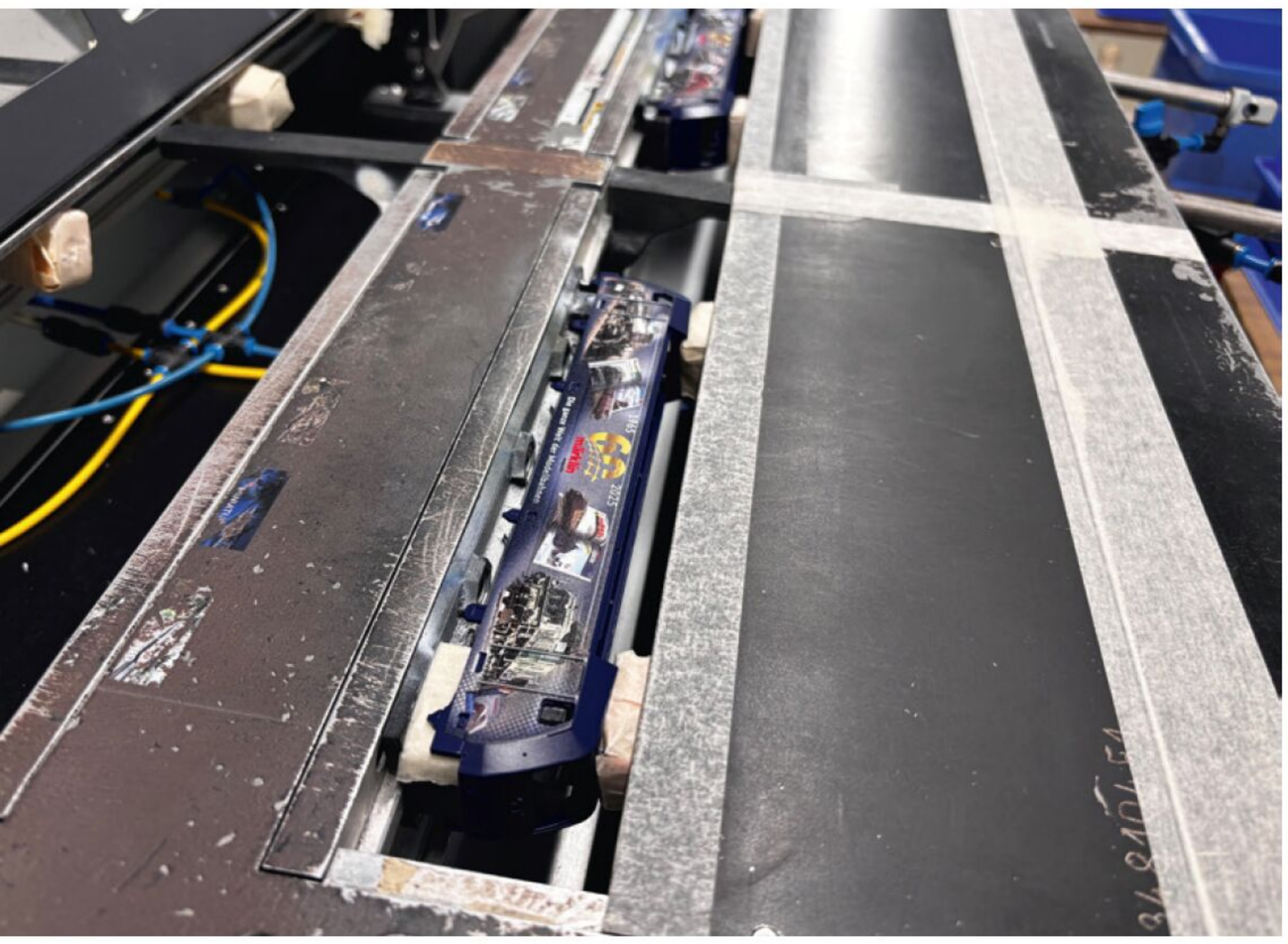
Zwei Ikonen dürfen natürlich nicht fehlen: Das legendäre „Krokodil“ ist das Wappentier von Märklin, und der blaue Trafo trug den Namen des Unternehmens millionenfach in die Modellbahn-Welt.

Auf der zweiten Seite der Lok zeigt der ICE 4, wie moderner Bahnverkehr aussieht. Modern ist auch die CS3, die das Spielen mit der Modellbahn auf ein neues, digitales Level gehoben hat.

Sammler erkennen die verschiedenen Jahrgänge des Märklin Magazins an ihrer äußeren Gestaltung. „Krokodile“ waren darin immer wieder ein Thema – unter anderem die deutsche E 94er.

Modern, aufgeräumt, informativ, dabei stets auch unterhaltend: Das Märklin Magazin bietet von der BR 103 im TEE-Design bis zur BR 50 mit Kabinentender alles, was Modellbahnfreunde interessiert.

Lok-Ikone, zweiter Teil: Vor 60 Jahren waren natürlich auch die kraftvoll-ästhetischen V 200-Dieselloks in aller Munde und fuhren dank blauem Trafo auch bei Märklin über die Modellbahngleise.



Im Digitaldruck-Verfahren wird das komplexe Druckbild minutiös auf die Seitenwände aufgebracht.

Auch an den Lokfronten ermöglicht der Digitaldruck eine hochfeine Bedruckung. Unter UV-Licht härtet die Farbe im Nu aus.

Bis das Modell der BR 185.2 im Märklin Magazin-Design erstrahlen kann, ist eine Vielzahl an Arbeitsschritten notwendig. Insbesondere Zinkdruckguss und Farbgebung gehören zu den Kernkompetenzen von Märklin. In der Gießerei im Göppinger Stammwerk entstehen zunächst die Metallteile der Lok. Bei 425 Grad Celsius wird eine Zinklegierung erst verflüssigt und dann unter hohem Druck in eine Form gegossen. Das so entstandene Bauteil, etwa das Lokgehäuse, wird nun von einem Roboterarm gegriffen und auf eine Kühlstrecke gelegt. Von Hand entfernen Mitarbeiter alle Überläufe. Auch der Angusszapfen wird abgetrennt. Besteht das Modell die visuelle Qualitätsprüfung, wandert es weiter in die Gussnachbearbeitung und dann in die Galvanik. Hier wartet eine ganze Reihe von Tauchbädern auf das Gussteil, es wird im Ultraschallbad gründlich gereinigt, mehrfach gespült und mit einer schützenden Phosphatschicht überzogen. Diese dient auch als perfekter Haftgrund für die spätere Lackierung.

Im Fall der Märklin Magazin-Lok übernehmen diese Aufgabe die Kollegen im ungarischen Györ. Die Spezialisten für die Farbgebung wissen dank DTP-Druckvorlagen genau, welches Motiv auf der Lok wo hinkommt. Zunächst tragen sie im Kettenspritzautomat die Grundfarbe auf. Im CNC-Druckzentrum folgen dann feine Anschriften und im Digital-Drucker die aufwendigen Motive auf den Lokseiten und den Stirnseiten. Selbstverständlich zeigen beide Seitenwände unterschiedliche Abbildungen; die Kastenform der BR 185.2 mit ihren glatten Flächen bietet sich geradezu an, um faszinierende Szenen darauf darzustellen.

Sobald der aufgetragene Klarlack getrocknet ist, geht es in die Montage. Hier kommt die Elektronik an

Das bedruckte Gehäuse muss zur Druckbildvereinheitlichung noch mit Klarlack überzogen werden.

Im Anschluss folgt die Montage: Hier wurden bereits die mit 24-karätigem Gold beschichteten Stromabnehmer angebracht.

Elektrolokomotive Baureihe 185.2

Vorbild: Elektrolokomotive Baureihe 185.2 in fiktiver Ausführung anlässlich des 60-jährigen Jubiläums des Märklin Magazins.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Spezialmotor, zentral eingebaut. Alle vier Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Wenn Spitzensignal an beiden Lokseiten abgeschaltet ist, dann beidseitige Funktion des Doppel-A-Lichtes. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Griffstangen an den Lokfronten separat angesetzt. Zwei mechanisch funktionsfähige Dachstromabnehmer und zwei Kupplungsbügel mit 24-karätigem Gold vergoldet. Länge über Puffer ca. 21,7 cm. Dieses Modell wird 2025 in einer einmaligen Serie aufgelegt.

H0 Art. 36060

ihren Platz. Räder, Ansetzteile und als besonderer Hingucker die vergoldeten Stromabnehmer und Kupplungsbügel werden angebaut. Nach der abschließenden Fahr- und Funktionskomplettprüfung darf das Modell in seine aufwendige Verpackung – und macht sich auf die Reise zu seinem glücklichen Besitzer, der es auf seine Anlage oder in die Vitrine stellt. Vielleicht hat er ja auch einige der Märklin Magazin-Jahreswagen in seiner Sammlung, die es offiziell seit 1990 gibt – nach einem ersten Vorläufer von 1986, der sich allerdings noch in Schwarz/Weiß und nicht im typischen Kobaltblau (RAL 5013) für die Magazin-Wagen zeigte. Deren jüngster Vertreter wurde in den Sommer-Neuheiten 2025 vorgestellt und freut sich schon darauf, hinter einer thematisch passenden Lok seine Runden zu drehen.

Märklinisten wissen natürlich, dass es bereits zweimal eine Märklin Magazin-Lok gegeben hat. Zum 50-Jahre-Jubiläum kam 2015 eine Elektrolokomotive der Baureihe E 03 in fiktiver kobaltblauer Farbgebung in den Handel. Deren Original war 1965 in Dienst gestellt worden. Ihr lag die Titelseite des ersten Märklin Magazins aus dem gleichen Jahr als Schiebebildsatz bei. Bereits zur Jahrtausendwende begab sich eine Tenderlokomotive der BR 80 ebenfalls in Kobaltblau mit der Beschriftung „Märklin Magazin 2000“ sowie „MM“ (die römischen Ziffern für 2000) auf die Strecke. In dieser schönen Tradition steht nun auch ihre Nachfolgerin, die in Sachen Detailliertheit und Technik genauso zu beeindrucken weiß. Ein Prachtstück, im Anlagenplandienst wie in der Sammlung. ⏭

Text: sb; Fotos: Kötzle, Märklin

Die Highlights

- Attraktives Design anlässlich des 60-Jahre-Jubiläums des Märklin Magazins.
- Stromabnehmer und Kupplungsbügel hochwertig mit 24-karätigem Gold beschichtet.
- Lokgehäuse aus Metall.
- Thematisch die passende Lok zu den seither erschienenen Märklin Magazin-Jahreswagen.
- Separat angesetzte Griffstangen an den Lokfronten.
- mfx-Decoder mit umfangreichen Licht- und Soundfunktionen.

Märklin Magazin-Jahreswagen H0 2025

Vorbild: Zweiachsiger Kühlwagen Bauart Ibdlps 383 (ex Tnfs 38). Privatwagen des Märklin Magazins Göppingen, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). Ohne stirnseitige Eisluken und Bedienungsbühnen. Betriebszustand um 1990.

Modell: Länge über Puffer 13,9 cm. Mit Gleichstromradsatz E700580 auch für Trix-Fahrer geeignet.

H0 Art. 48525

Alle auf einen Blick: Unsere Jahreswagen

1993

Art. 84694

1994

Art. 84633

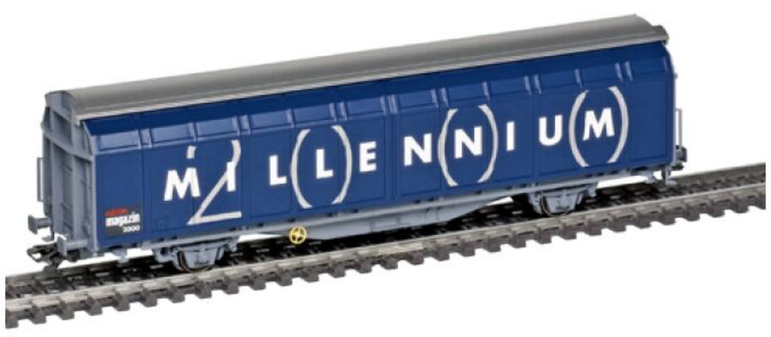
1995

Art. 84235

1999

Art. 46913

2000



Art. 48011

2001

Art. 47201

2005

2006

2007

2008

Art. 48505

Art. 48506

Art. 48507

Art. 48508

2012

2013

2014

2015

Art. 48512

Art. 48513

Art. 48514

Art. 48515

2020

2021

2022

2023

Art. 48520

Art. 48521

Art. 48522

Art. 48523

1990

Art. 84670

1991

Art. 84627

1992

Art. 84693

1996

Art. 47672

1997

Art. 48752

1998

Art. 46902

2002

Art. 48251

2003

Art. 47447

2004

Art. 48504

2009

2010

2011

Art. 48509

Art. 48510

Art. 48511

2016

2017

2018

2019

Art. 48516

Art. 48517

Art. 48518

Art. 48519

2024

2025

Art. 48524

Art. 48525

Art. 36060

Michael Ludwig, Leiter der Märklin Oberflächenveredelung, demonstriert am Touchscreen die moderne Steuerung des Farbspritzautomaten. Im Hintergrund ein Türfenster zu einem der Spritzräume der Anlage.

Spritzautomat wird cleverer gesteuert

Mechanisch tipptopp, steuerungstechnisch überaltert – nach 30 Jahren wurden die Farbspritzautomaten des Hauses Märklin zum Risikofaktor: Ein Ausfall hätte die Grundfarbgebung beeinträchtigt. Märklin hat investiert und die Maschinen mit einer Siemens-Steuerung zukunftssicher gemacht.

Spritzraum: Die Spindeln mit den aufgesteckten Zylinderblöcken rotieren im Lacksprühnebel. Die Sprühapparate bewegen sich dabei in der Vertikalen.

Einen Zylinderblock nach dem anderen befestigt die Bedienerin auf der Annahme der Spindel. Im festen Takt des kettenbasierten Fördersystems verschwinden die Werkstücke in einer Öffnung des gut acht Meter breiten grünen Farbspritzautomaten. In dessen Mitte gewähren die Fenster zweier Türen Einblick in die beiden Spritzräume. Hier rotieren die Spindeln kontrolliert und die Zylinderblöcke werden von Spritzapparaten in vertikaler Bewegung besprüht. Dann verschwinden die Werkstücke zur Trocknung aus dem Blick.

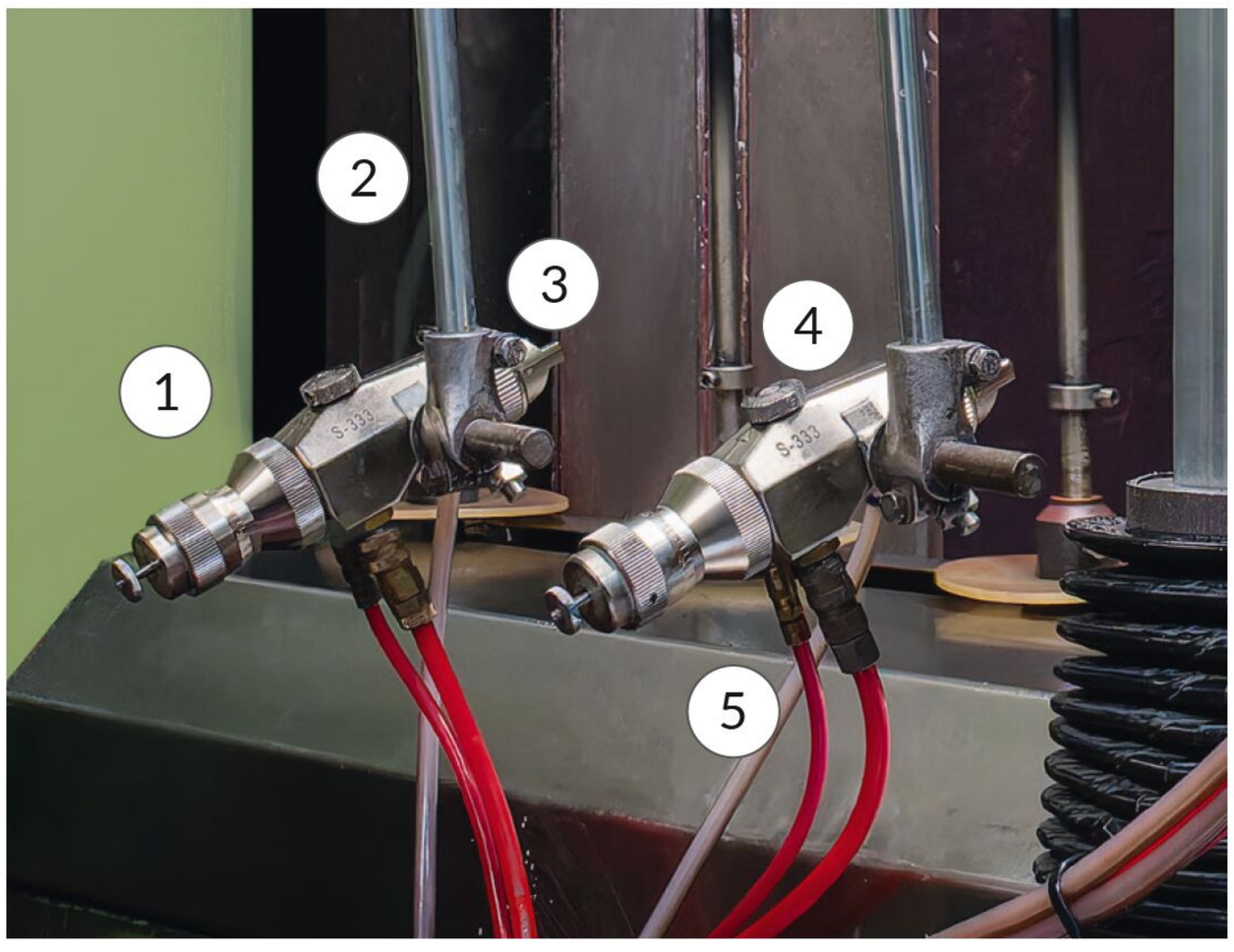
„In diesen Kettenspritzautomaten erhalten unsere Kunststoff- und Zinkdruckguss-Teile die Grundfarbe – das ist meist die Grundierung, also der Primer, und der definierte Farbauftrag des Werkstücks“, kommentiert Michael Ludwig, Leiter Farbgebung und Galvanik des Hauses Märklin, das Geschehen. „Im Fall des Zylinderblocks der aktuellen Dampflok der Baureihe 59 (Art. 38059) wird auf den schwarzen Kunststoff im ersten Spritzraum per Sprühnebel Schwarz RAL 9005 aufgetragen, nach Durchlaufen einer kurzen Trockenzone folgt im zweiten Spritzraum der Auftrag des Klarlacks.“

Am Ende des Arbeitsprozesses wird der zehn bis 15 Tausendstelmillimeter dünne Farbauftrag der Zylinderblöcke in den Schleifen einer langen Trockenzone bei 60 Grad Celsius grifffest. Sie können nun von den >>

Mit Zylinderblöcken: die 59 032 (Art. 38059).

Vorbereitung für den Automaten: Der Zylinderblock wird händisch an der Aufnahme angebracht.

Farbe für den Automaten: An der Anlagenrückseite wird der Lack aus Kübeln dem Spritzautomaten zugeführt. Märklin mischt die wasserverdünnbaren Farben selbst.



1 Maschinenspritzapparat

2 Befestigung an einer sich vertikal bewegenden Stange

3 Düsenkopf mit Spritzdüse und Düsennadel

4 Breitstrahlanschluss für größere Werkstücke

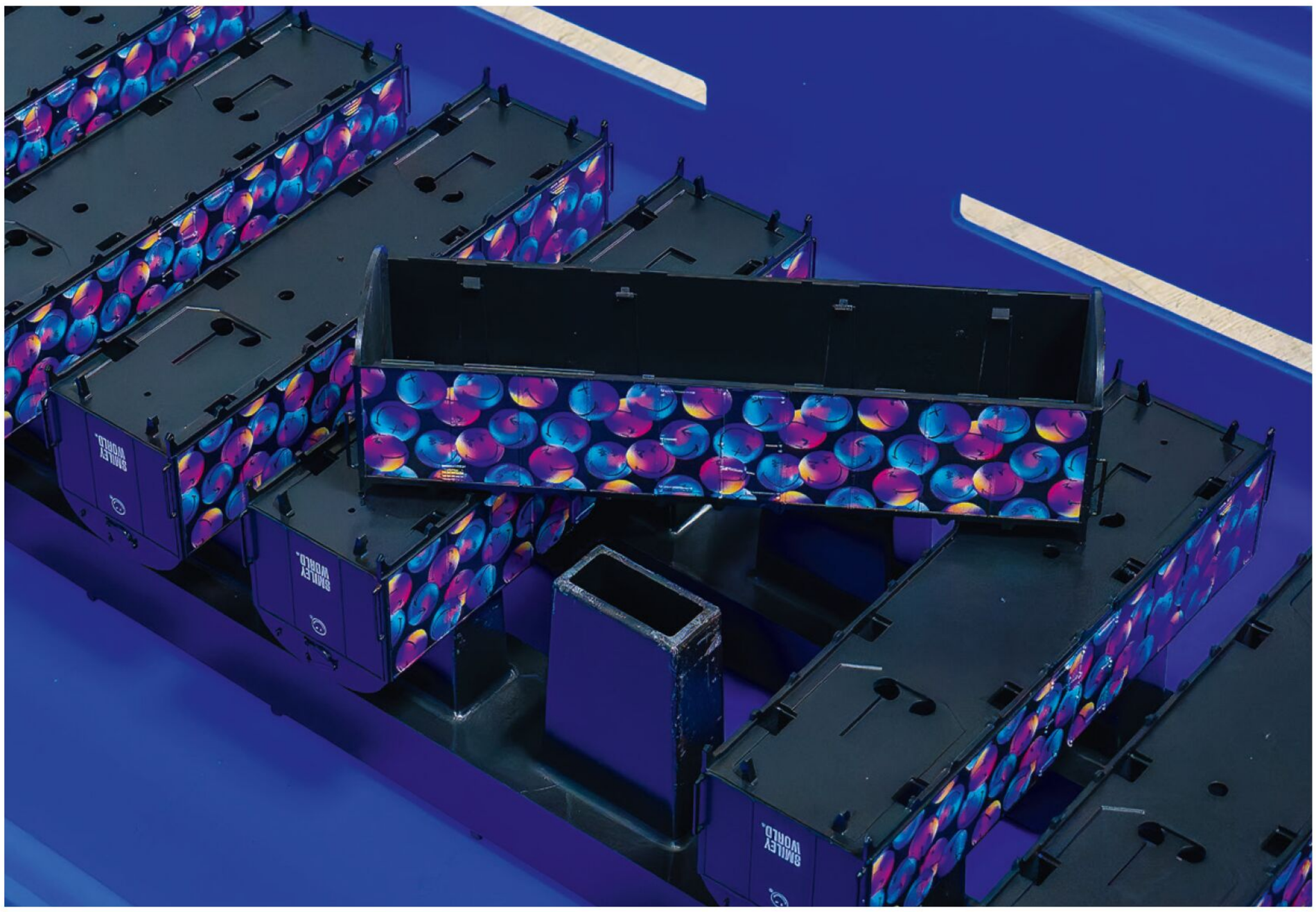
5 Farbanschlüsse

Spindeln abgesteckt werden. „Dann erfolgt die Sichtkontrolle, wofür die Konstruktionszeichnung und ein Freigabemuster bereitliegen."

Die Farbspritzanlagen arbeiten umwelttechnisch unbedenklich. „Wir verwenden einen wasserverdünnbaren Lack, der im Automaten gegen eine wasserberieselte Wand gesprüht wird – der Sprühnebel scheidet sich im Wasser ab, Farbrückstände werden fachgerecht entsorgt. Zudem saugen wir die Luft ab und reinigen sie über Filtertechnik", erklärt Michael Ludwig. „Wir produzieren also umweltverträglich."

Zwei weitere Chargen warten schon auf ihre Farbgebung – das Zinkdruckguss-Gehäuse einer schwarz lackierten Dampflok und der Kasten des SmileyWorld® Wagens mit Digital-Druck-Motiv. Alle Produkte des Hauses erhalten eine Klarlackschicht, so der Abteilungsleiter. „Der Klarlack bildet eine Schutzschicht und er passt die unterschiedlichen Glanzgrade der eingesetzten Farbtechnologien an. Manche Gehäuse bekommen nach der Grundfarbe im Spritzautomaten eine partielle Farbgebung etwa am Dach mit der Sprühpistole, Zierlinien und Anschriften im Tampon-Druckverfahren, ein komplexes Bildmotiv mit dem Digital-Drucker und noch eine Handbemalung. Der Klarlack harmonisiert das Erscheinungsbild."

Damit ist klar: Die beiden baugleichen Spindel-Lackieranlagen sind in hohem Maße systemrelevant. „Sie wurden bei uns 1994 von der SPMA Spezialmaschinen GmbH aus Bissingen eingerichtet. So solide die Anlagen auch ihre Funktion



Schutzschicht für SmileyWorld® Wagen: Klarlack harmonisiert die Glanzgrade der Farbtechnologien wie Digital- und Tampon-Druck.

TM & © 1971 - 2025 The Smiley Company

erfüllen, unter dem Blickwinkel des Risikomanagements wurden sie problematisch“, blickt Michael Ludwig zurück. „Steuerungs- und Sensortechnik sind in 30 Jahren weit fortgeschritten, die Ersatzteilversorgung erwies sich als kritisch.“

Nach zweijähriger Planung haben die Anlagen nun eine neue moderne Steuerung mit Bedienelementen auf Touchscreen-Basis erhalten. „Mit dem Quasi-Industriestandard Siemens Simatic S7 sind wir wieder auf dem Stand der Technik. Die Anlagen selbst arbeiten robust, weshalb ein Komplettaustausch verworfen wurde. Märklin investiert generell in einen modernen Maschinenpark, um in Europa effizient zu produzieren. Doch wir sehen uns auch der Nachhaltigkeit verpflichtet – was funktioniert, bleibt im Betrieb.“

Die Implementierung der neuen Steuerung war durchaus anspruchsvoll. „Wir mussten die einzelnen praxiserprobten Programmschritte in die neue Steuerung überführen und zudem darauf achten, dass keine kostspielige und aufwendige technische Neubewertung erforderlich wird“, führt der Leiter Oberflächenveredelung aus. „Wir hatten nicht den Farbgebungsablauf jedes einzelnen Teils programmiert, sondern haben Grundeinstellungen für Programmgruppen wie Lokgehäuse oder Kleinteile definiert – die Feinjustage für das spezifische Teil führt der Einrichter durch.“

Wartet auf Klarlack: Zinkdruckguss-Gehäuse einer Dampflok der Baureihe 44.

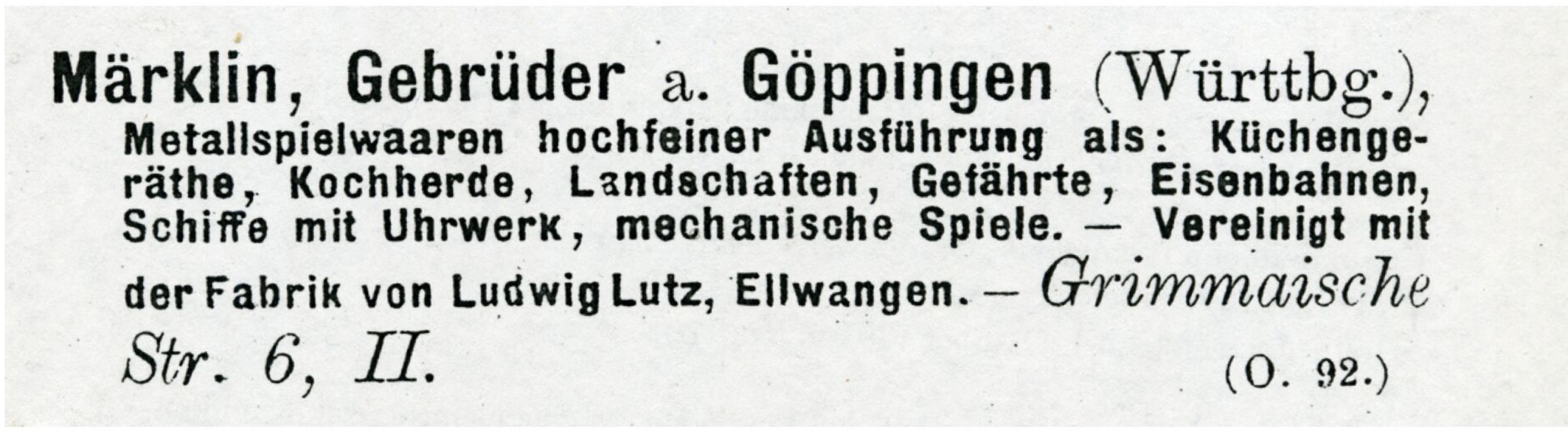
Die Adaption des Quellcodes der Programmschritte von der Alt- zur Neusteuerung übernahm SPMA. „Der Hersteller hatte die Dokumentation der ursprünglichen Steuerung aufbewahrt. Wie der Zufall so spielt, war der zuständige Mitarbeiter vor 30 Jahren als Azubi beim Aufstellen der Automaten im Märklin Stammwerk mit dabei.“

Mit der Steuerungsmodernisierung hat Märklin an technischer Perspektive gewonnen – und an Effizienz zugelegt. „Dem Einrichter obliegt die Farbtonprüfung. Er musste den Spritzautomaten bisher über Steuerräder regulieren. Jetzt stellt er Spritzdruck, Farbmenge oder Spritzhöhe so einfach wie elegant über das Touch-Display ein“, skizziert Michael Ludwig den Vorteil des strafferen Einrichtvorgangs. „Zudem werden Störungen und Fehlermeldungen der Anlagen automatisch dokumentiert. Durch die Auswertung der Daten erhöhen wir unsere Betriebssicherheit.“

Text: Rochus Rademacher; Fotos: Kötzle

Weichenstellungen und Cie.

Die Gründung der Firma „Gebr. Märklin & Cie.“ mit neuem Teilhaber und klarer Rollenverteilung stellte die Weichen für den Durchbruch der Spielzeug-Systemeisenbahn.

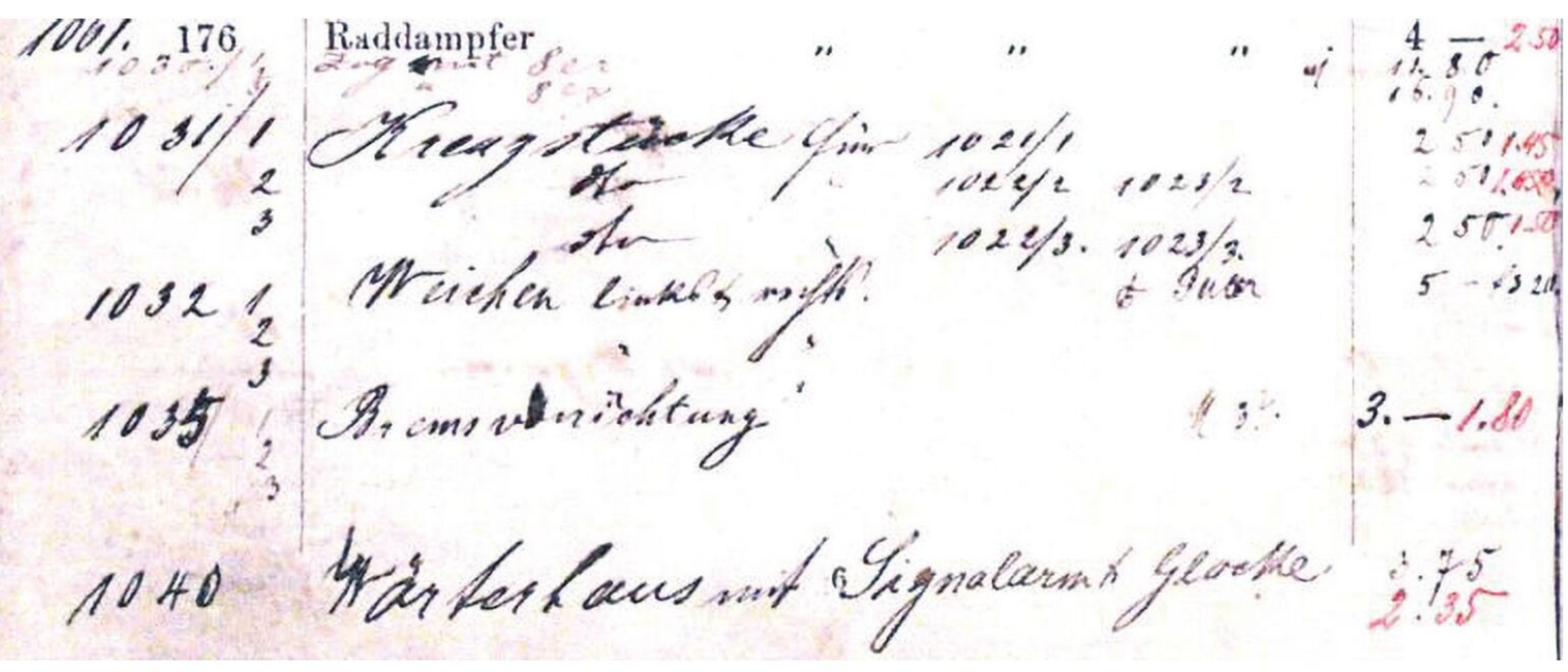


Märklin, Gebrüder a. **Göppingen** (Württbg.),
Metallspielwaaren hochfeiner Ausführung als: Küchengeräthe, Kochherde, Landschaften, Gefährte, Eisenbahnen, Schiffe mit Uhrwerk, mechanische Spiele. — Vereinigt mit der Fabrik von Ludwig Lutz, Ellwangen. — *Grimmaische Str. 6, II.* (O. 92.)

Die Leipziger Messe war das Schaufenster und die Drehscheibe für die gesamte Spielwarenbranche. Märklin stellte hier seit der Ostermesse 1892 aus. Noch musste man sich in den 2. Stock bemühen, schon bald fand man die Firma aber in der Beletage.

Das Jahr 1892 begann mit einer Veränderung an der Spitze der mittlerweile auf 25 Personen angewachsenen Belegschaft. „Die Firma laute mit ausdrücklicher Einwilligung des ausgeschiedenen Theilhabers Karl Märklin nunmehr Gebrüder Märklin u. Cie.“ vermerkte das Protokoll des königlichen Amtsgerichtes Göppingen vom 5. Januar 1892.

Karl Märklin war keineswegs aus der Firma Märklin ausgeschieden. Es blieb bei der schon bewährten Rollenverteilung zwischen den Brüdern. Karl Märklin bekleidete die Position des Oberwerkführers zeitlebens, verantwortlich für die Technik und die Produktion. Der neue Zusatz „u. Cie.“ verrät, dass Eugen Märklin nicht mehr wie bisher die alleinige Verantwortung im kaufmännischen Bereich zu tragen hatte. Als neuer Teilhaber brachte Emil Friz beste Voraussetzungen mit: Erfahrung und Kapital. Den Beruf des Kaufmanns hatte er bereits in jungen Jahren im



Große und entscheidende Entwicklungen können sich manchmal hinter kleinen Notizen verbergen. Hier fand Eugen Märklin im Frühjahr 1892 in der Preisliste der Firma Ludwig Lutz zwischen einem Raddampfer und Landschaften mit Pavillon noch Platz, um Kreuzungen, Weichen und Bremsvorrichtungen nachzutragen. Diese Artikel waren in den Spurweiten I, II und III zu haben.

Eisenhandelsgeschäft seines Großvaters in Plochingen erlernt. Emil Friz verschaffte Märklin weit mehr als den benötigten finanziellen Freiraum. Er ging voll und ganz in der Firma auf, die er zusammen mit den beiden Brüdern zu seinem Lebenswerk machte und zu ungeahnter Bedeutung führte.

Auf der Leipziger Ostermesse 1892 stellte die Firma Märklin erstmals vor einem internationalen Publikum aus. Bemerkenswert ist der Hinweis „Vereinigt mit der Fabrik von Ludwig Lutz, Ellwangen“. Man findet ihn noch bis in das Jahr 1894 in den Einträgen der Firma Märklin in den Adressbüchern der Messe. Im Angebot standen die Eisenbahnen noch gar nicht an erster Stelle. Eine wichtige Vertriebsform für technische Spielwaren waren damals die Lehrmittelanstalten, die auch schon Versandhandel betrieben. Hier stießen die soliden Uhrwerk-Eisenbahnen aus >>

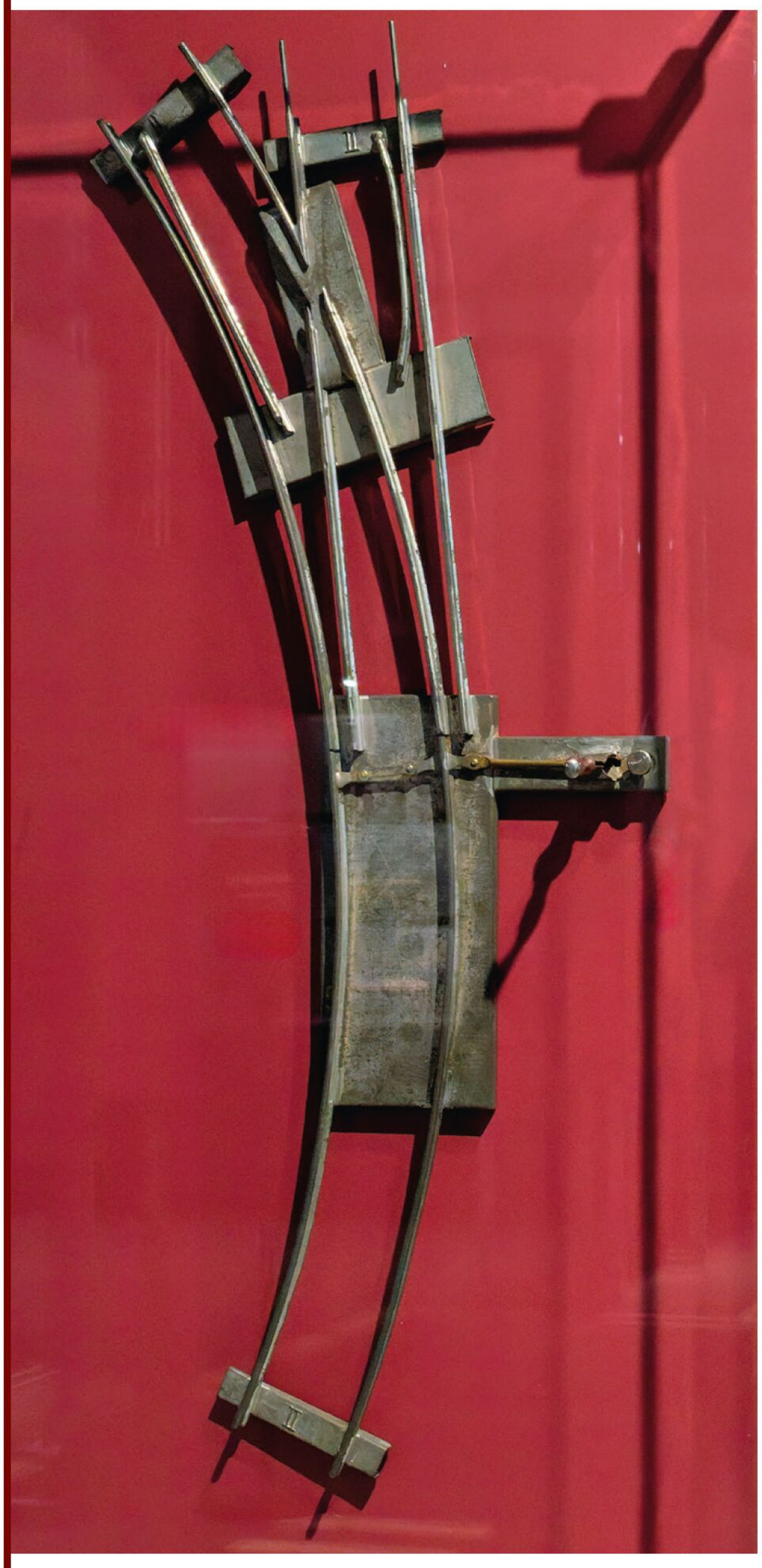
Emil Friz (1858 – 1922) in einer Aufnahme um 1908. Anerkennend schrieb Eugen Märklin über seinen langjähren Geschäftspartner, er „hatte den Ehrgeiz, die erste und grösste Spielwarenfabrik der Welt zu sein“. Dies aber nicht um jeden Preis. Großen Wert legte Emil Friz auf Qualität, ästhetische Gestaltung und eine kindgerechte Nachbildung der Wirklichkeit.

Eine Plakette mit einem Durchmesser von 15 Millimetern befindet sich hier zwischen den Schienen des Artikels, der auf ihr dargestellt ist. Bei späteren Modellen verwendete man nur noch ein schlichtes rechteckiges Schild mit dem Wort „GEBRAUCHS MUSTER“.

Auf der Erfolgsschiene

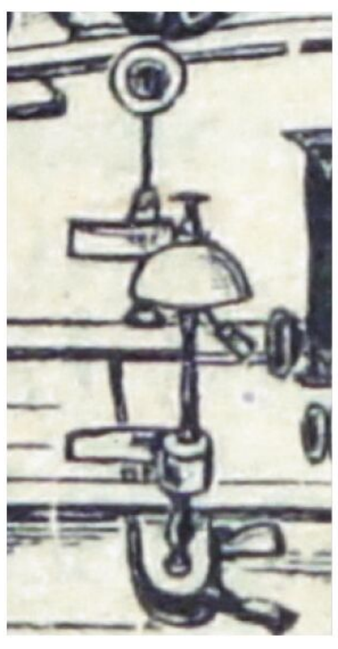
Die Darstellung des Landtransportes in all seinen Formen ist ein uraltes Spielzeug-Thema. Und dies war es auch für die Firma Ludwig Lutz, die sich hier einen Namen machte. Über Jahrzehnte hatte dann Märklin ein hochwertiges Angebot an Wagen, Kutschen und Schlitten. Die letzten, einst von Lutz entwickelten Modelle waren noch 1916 in den Preislisten zu finden (siehe Märklin Magazin 06/2022). Die neuen Eisenbahnen darf man als folgerichtige Entwicklung in der großen Tradition dieses Themas sehen.

August Lutz bot seine „erhabenen Schienen“ noch „per meter“ an, „letztere werden in geraden und Courven-Schienen geliefert, so dass alle möglichen Lienen gebaut werden können“, ergänzte hierzu die Preisliste. Was es von der Ellwanger Firma aber noch nicht gab, waren die Elemente, die die Schienen zu einem Netz werden ließen. 1892 stellte Märklin Weichen, Kreuzungen und Bremsanlagen vor. Die Gleise wurden zu einem System. Bei den ersten Weichen wählte man eine Konstruktion ohne Weichenzungen. Die Schienen des Stammgleises waren nur am Anfang einer rechteckigen Grundplatte befestigt. Nach dem Lösen einer Verriegelung durch den Druck auf einen Schaltknopf wurden die Schienen dann über einen langen Schalthebel mit entsprechender Hebelwirkung zu der gewünschten Abzweigung am anderen Ende der Grundplatte geführt (bzw. gebogen), wo das Schienenpaar dann sicher einrastete. Der Aufbau einer Gleisanlage war allerdings erklärungsbedürftig, denn die Weichen waren als Bogenweichen ausgeführt. Den Bahnen wurden daher Faltblätter mit Gleisplänen beigegeben. Diese Notwendigkeit erwies sich als äußerst positiv, denn der Kunde bekam gleich von Anfang an Anregungen ins Haus, was man mit ein paar weiteren Gleisen so alles bauen könnte. „Neueste belehrende u. unterhaltende Zusammenstellung von Schienenanlagen nach Vorlagen.“, versprach Märklin im Herbst 1892.

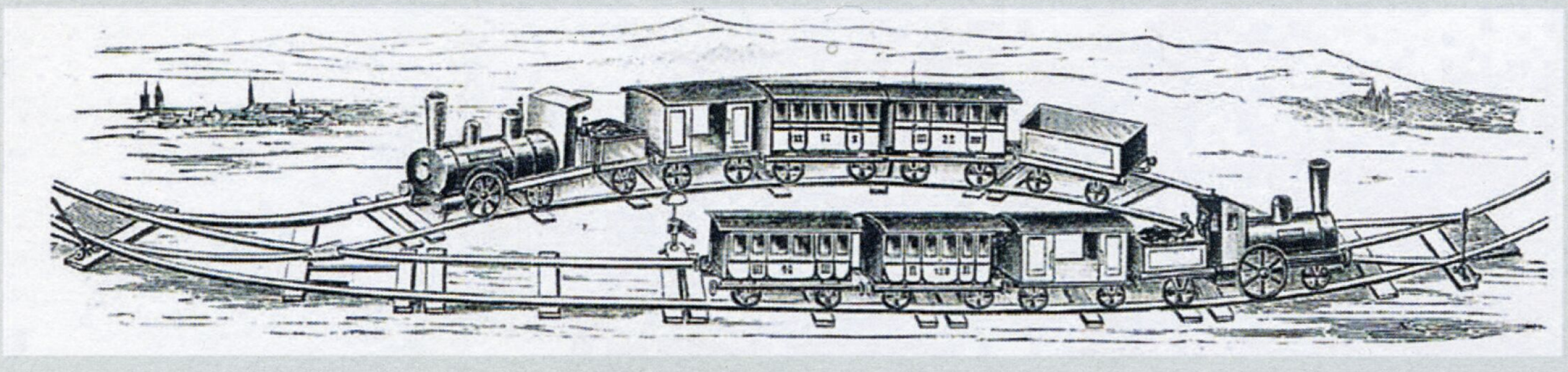


Aus heutiger Sicht noch eigenwilliger als die ersten Weichen waren die erwähnten Bremsanlagen. Ein Zug musste ja im Spiel auch zum Stehen kommen können. Noch hatten die Uhrwerk-Lokomotiven aber keine Bremsen. Märklin fand eine Lösung für das Problem. Zwischen zwei Gleisen konnten durch die langen Schienen-Verbindungsstifte an beliebiger Stelle schmale stationäre Bremsanlagen eingefügt werden, bei denen an drehbaren Masten Federelemente in den Fahrweg des Zuges gebracht wurden. Die äußerst aufwendig konstruierten und hochglänzend vernickelten Teile machten noch im Jahre 1892 einige Entwicklungsstufen durch, wie man anhand der erhaltenen originalen Fragmente und der wohl handschriftlich geänderten Artikelnummer in der Preisliste erkennen kann. Belohnt wurde die Mühe mit dem ersten der Firma erteilten Gebrauchsmusterschutz. Der brauchte allerdings nicht verlängert zu werden. Schon 1893 bekamen die Lokomotiven eigene Bremsen.

Auf den ersten Blick vielleicht unscheinbar, aber doch von größter Bedeutung: Eine der ersten Weichen aus den Jahren 1892–1893 wird im Märklineum gezeigt. Mit ihnen wurde das Spielzeug zum System, der entscheidende Schritt zum Erfolg. Noch war die Konstruktion etwas unhandlich. In Spur III erreichte so ein einzelnes Element eine Gesamtlänge von 77,5 Zentimetern.



Bei dieser Vergrößerung einer Abbildung der Bremsvorrichtung 1035 erkennt man vorn einen Stellhebel und die Federelemente an den massiven drehbaren Masten des Signals und des handbetätigten Läutewerks.



Viel Eisenbahn-Stimmung verbreitete diese Darstellung aus dem Katalog der Deutschen Lehrmittelanstalt Frankfurt am Main aus dem Jahre 1892. Das Druckklischee wurde mehrfach geändert. Dies aber nicht, wie man meinen sollte, bei den Zügen, sondern im Bereich der Bremsanlage. Märklin selbst verwendete das Klischee von 1893 bis 1901 noch als dekoratives Motiv für Anzeigen.

Göppingen auf ein besonderes Interesse. Anfangs wohl nur zur Abrundung des Lehrmittel-Programms, wurden sie schnell zu einem wichtigen Bestandteil des Angebotes.

„In Eisenbahnen unstreitig das Beste!“, hieß es dann im Herbst 1892 in einer Serie von Anzeigen im Branchenblatt „Wegweiser“. Märklin Eisenbahnen hatten ihren Durchbruch. Ganz entscheidend dazu beigetragen haben die neuen Weichen und Kreuzungen. Der immer wieder neue Aufbau des Spielzeugs war zu einem Teil des Spiels geworden. Neben den Weichen und Kreuzungen wurde in den Anzeigen im selben Atemzug noch ein weiteres Funktionselement für die neuen Eisenbahnen hervorgehoben, das heute weitgehend unbekannt sein dürfte. Es war eine Bremsvorrichtung.

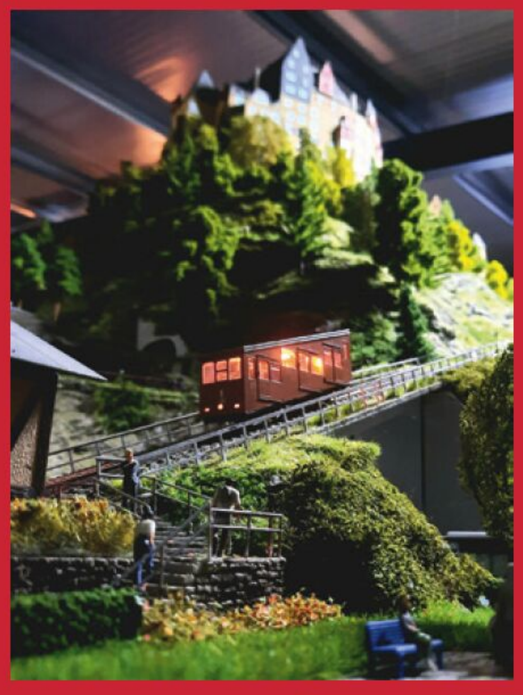
Seit Ende 1891 bestand die Möglichkeit, Entwicklungen durch die Beantragung eines Gebrauchsmusters schützen zu lassen. Am 28. April 1892 wurde der Firma Märklin ein solcher Schutz für eine „Brems=Signal und Abläute=vorrichtung für Kinderspielzeug = Eisen=bahnen“ erteilt. Dies war das erste Gebrauchsmuster der Firma Märklin, dem bis heute unzählige weitere Patente, Gebrauchs- und Geschmacksmuster folgen sollten. Wohl nicht ohne Stolz prägte man damals eine Plakette, die neben dem Hinweis „GEBR.-MUSTER“ eine Darstellung eben dieser geschützten Bremsanlage zeigte. 1892 begann Märklin nach und nach, seine Artikel zu kennzeichnen. Die Buchstaben „G. M. & CIE.“ auf der Plakette stehen für „Gebrüder Märklin & Cie.“. Neue Entwicklungen gab es aber nicht nur bei den Eisenbahnen. 1892 führte Märklin eine Serie von Kinderwagen für Puppen ein (siehe Märklin Magazin 03/2023). Am selben Tag wie die Bremsanlage wurde auch ein zerlegbarer Kinderkochherd geschützt. Jetzt sollten auch noch Dampfmaschinen aufgenommen werden. Das Angebot wuchs und wurde unübersichtlich. 1892 zeichnete sich ab, dass bald ein neuer Hauptkatalog erforderlich werden würde. ⏭

In der nächsten Folge der Märklin Chronologie geht es um die Jahre 1893 und 1894, einen rätselhaften Katalog und eine neue Spurweite.

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

Noch bestand das Angebot aus deutlich mehr Pferdewagen und Kutschen als aus Eisenbahnen, und das sollte auch noch einige Jahre so bleiben. Märklin pflegte hier ein breit angelegtes Programm in durchweg überzeugender Qualität.

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



64658 Fürth, Krumbacher Str. 37

miniaturwelten
Fürth/Odw
www.fuerther-miniaturwelten.de

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

www.fuerther-miniaturwelten.de

Special | 2025

märklin

Spur Z magazin

Schnelltriebwagenzug RAe TEE II

Modellbahnträume perfekt umgesetzt

Herbst-Neuheit
Zugpackung Deutsche Bundespost

Die Diesellok V 80 002 in der Epoche V-Variante als Museumslok bringt eine neue Motorengeneration an den Start

Der „Edelrenner vom Bw Hagen-Eckesey“, eine BR 03.10, passt ideal vor die neu konstruierten Schnellzugwagen der Einheitsbauart

Die Elektrolok E 60 mit dem Spitznamen „Bügeleisen“ kommt feindetailliert mit Rangierbühnen und vielen Ansetzteilen angerollt

88700: Exklusiv – Insider-Clubmitglieder können sich auf eine komplette Neukonstruktion des Dieseltriebwagens BR 628.2 mit Steuerwagen BR 928.2 freuen. Ep. V.

88147: Klein und trotzdem hochdetailliert: der Kittel-Dampftriebwagen Ci d T Wü 05. Ep. II.

88652: Die Rangierlok der BR 360 zeigt eine detaillierte Dachausrüstung. Ep. V.

82000: Schotterwagen als feinste Modellbaukunst in Echtbronze.

88801: Das Modell der Streckendiesellok V 80 002 in der Ausführung als Epoche III-Museumslok bietet einen neuartigen Motor.

Großartige Neuigkeiten

Vom kleinen Dampftriebwagen bis zum ellenlangen InterCityExperimental: Das Angebot an Neuheiten für die Märklin Mini-Club hält in diesem Jahr so manchen Leckerbissen bereit. Ein Überblick.

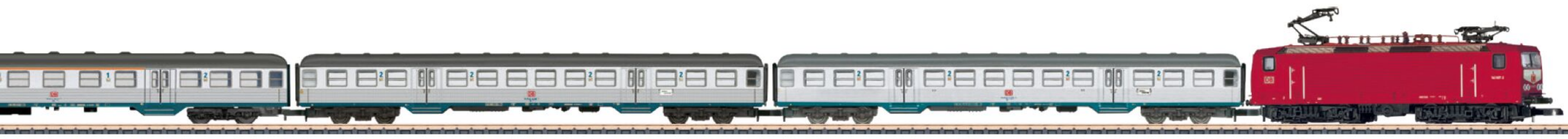
Jürgen Faulhaber

Produktmanager Spur Z, Märklin

„Im diesjährigen Modellprogramm in Spur Z vereinen wir zwei spannende Ansätze: Zum einen ergänzen wir das Sortiment um faszinierende neue Modelle wie den Flixtrain mit der BR 193. Zum anderen greifen wir bewährte Themen wieder auf und erweitern sie um zusätzliche interessante Aspekte."

Besonders die Freunde vorbildgerechter Zugkompositionen kommen in der kleinsten Märklin Spur auf ihre Kosten. Da ist zum Beispiel die Dampflokomotive der BR 03.10 mit Hochleistungs-Neubaukessel der DB (Art. 88858). Der berühmte „Edelrenner", der zum Ende seiner aktiven Zeit im Bw Hagen-Eckesey eine Heimat fand, zieht ein komplett neu konstruiertes Schnellzugwagen-Set der Einheitsbauart 1928 bis 1930 (Art. 87620). 40 Jahre nach dem „Rollout" des InterCityExperimental rollt der schnellste deutsche Zug in einer einmaligen Serie für die MHI auch im Maßstab 1:220 aufs Modellbahngleis – natürlich in einer vorbildgerechten fünfteiligen Einheit mit LED-Beleuchtung (Art. 88716).

87403/87404: Zwei Schnellzugwagen-Sets Flixtrain, eines mit drei, eines mit zwei fein bedruckten Wagen.



88434/87163/87183: Erstmals setzt Märklin die klassischen „Silberlinge“ in einer Epoche V-Variante um. Gezogen werden sie von einer echten „Lady“, einer E-Lok der BR 143. Den Abschluss des Wendezuges markiert ein Steuerwagen mit „Karlsruher Kopf“.

Den schönen Namen „Hilde“ trägt eine Elektrolok der BR 111 der DB AG in bunter „Touristik“-Farbgebung (Art. 88423). Zusammen mit zwei passenden Wagen-Sets (Art. 87306/-07) bildet sie einen Zug, der die Bezeichnung „Hingucker“ definitiv verdient.

Unter den Neuheiten finden sich indes noch viele weitere Pretiosen: Der Ci dT Wü 05, besser bekannt als „Kittel-Dampftriebwagen“, misst nur zierliche 5,1 Zentimeter und gefällt doch mit seinen schön ausgearbeiteten Details (Art. 88147). Nur wenig größer ist die Strecken-Diesellok V 80 nach dem Vorbild der 2005 in Nürnberg zerstörten Museumslok V 80 002 (Art. 88801). Auch die neu konstruierte Elektrolokomotive E 60 überzeugt mit feindetailliertem Fahrwerk und zahlreichen Ansetzteilen (Art. 88070).

Neues Märklin Z Manufakturmodell der Feinguss Edition ist ein Schotterwagen. Der Talbot-Selbstentladewagen für den Dienstgebrauch der DB ist aufwendig in Echtbronze gegossen und transparent schutzlackiert (Art. 88200). Mit seinem Ruhm mithalten kann sicherlich die BR 232, die größte und stärkste Diesellok der DB (Art. 88546). Das Modell in fiktiver TEE-Farbgebung wurde zeitgemäß aufwendig überarbeitet. So wie viele andere Modelle, die es in diesem Herbst in Spur Z zu entdecken gibt. ⏭

Text: s.b; Fotos: Märklin

Weitere Informationen zu den Modellen und alle Neuheiten erwarten Sie unter www.maerklin.de

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

- **88730:** Schnelltriebwagenzug RAe TEE II der SBB
- **88151:** Doppel-Diesellok BR 288
- **81359:** Zugpackung Deutsche Bundespost mit Diesellok und drei Güterwagen
- **81528:** Zugpackung „DB Netz“ mit E-Lok BR 120
- **87003:** Württembergischer Plattformwagen in Bronzeguss
- **81195:** Zugpackung Züricher S-Bahn
- **87107:** Schürzenwagen-Set ÖBB
- **88238:** Elektrolok BR 193 „Snälltaget“
- **87283:** Wagen-Set „Snälltaget“
- **88089:** Elektrolokomotive Reihe 1018
- **88212:** Diesellokomotive V 100.57
- **88716:** InterCityExperimental
- **88511/87762:** Diesellok BR 290 mit Wagen-Set „Bauzug DB“

81221: Zum Jubiläum „175 Jahre Geislinger Steige“ zieht in einer einmaligen Serie eine Elektrolok BR 194 vorbildgerecht einen Nahverkehrswagen Bnb 720. Ep. IV.

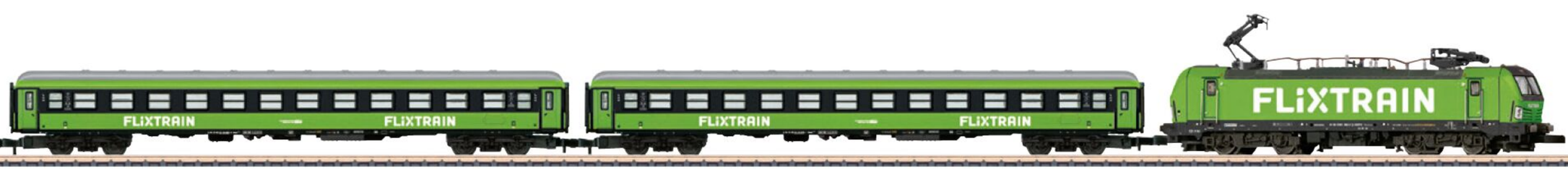
88070: Neukonstruktion der Elektrolok E 60 „Bügeleisen“ mit Rangierbühnen der DB in roter Farbgebung. Ep. IIIb.

88322: Messelok: Pure Kraft bringt die Diesellok der BR 232 in fiktiver TEE-Farbgebung auf die Mini-Club Gleise. Ep. IV.

88013: Die Einheits-Dampflok BR 01 wird 100 – erstmals gibt es sie als „großohriges“ Modell mit Wagner-Windleitblechen. Ep. IV.

88546: Zum ersten Mal mit Lokaufbau in metallgefülltem Kunststoff zeigt sich die Elektrolok 103 113-7 des DB-Museums. Ep. VI.

88746: feindetailliertes Modell der Dampflok BR 64, in einer einmaligen Serie für die MHI, erstmals im hellen „Fotoanstrich“. Ep. II.



88239: Elektrolokomotive BR 193 Vectron der ELL Germany, vermietet an die Flixtrain GmbH, Ep. VI.

Ein typisches Bild von einer „Rübenkampagne“ in den 1980er-Jahren: Die Diesellok V 36 008 im damaligen Anstrich der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (VGH) rumpelt am 10. Oktober 1986 mit einem Rübenzug durch den Bahnhof Uenzen.

Wenn harte Arbeit zuckersüß wird

Die Ernte von Zuckerrüben ist ein mühsames Geschäft. In der norddeutschen Grafschaft Hoya halfen dabei Dieselloks der Baureihe V 36. Nun kommen sie wieder – als Modell in Spur Z.

Zucker macht das Essen süß. Der begehrte Rohstoff musste bis zum Ende des 18. Jahrhunderts aus fernen Ländern importiert werden. Erst seit findige Züchter der „weißen schlesischen Rübe“ zu Beginn des 19. Jahrhunderts einen Zuckergehalt von bis zu 20 Prozent angewöhnten, wird der leckere Stoff auch in Deutschland in großem Maßstab hergestellt. Das südliche Niedersachsen, die Magdeburger Börde, die Kölner Bucht und Gebiete an Main und Donau sind wichtige Anbaugebiete für die Zuckerrübe. Sie wächst aber auch etwas weiter nördlich, zum Beispiel in der norddeutschen Grafschaft Hoya. Die Kleinstadt an der Weser, südlich von Bremen gelegen, liegt während der „Rübenkampagne“ von Mitte September bis Mitte Dezember im Zentrum einer geschäftigen Ernteregion. Speziell der Transport der verderblichen Feldfrucht ist dabei gar nicht so einfach: Was die Landwirte mit Traktor und Wagen zum Umschlagplatz karren, ist zunächst nur ein sehr großer Rübenhaufen. Dieser muss möglichst zügig und auf einmal zur Zuckerfabrik befördert werden. Herbstregen, verschlammte Wege, die Abgeschiedenheit vieler Anbaugebiete und der Zeitdruck machen das Verladen zu einer echten Herausforderung. Dieser begegneten die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (VGH) noch in den 1980er-Jahren mit Diesellokomotiven der Baureihe V 36. Die einst für die Deutsche

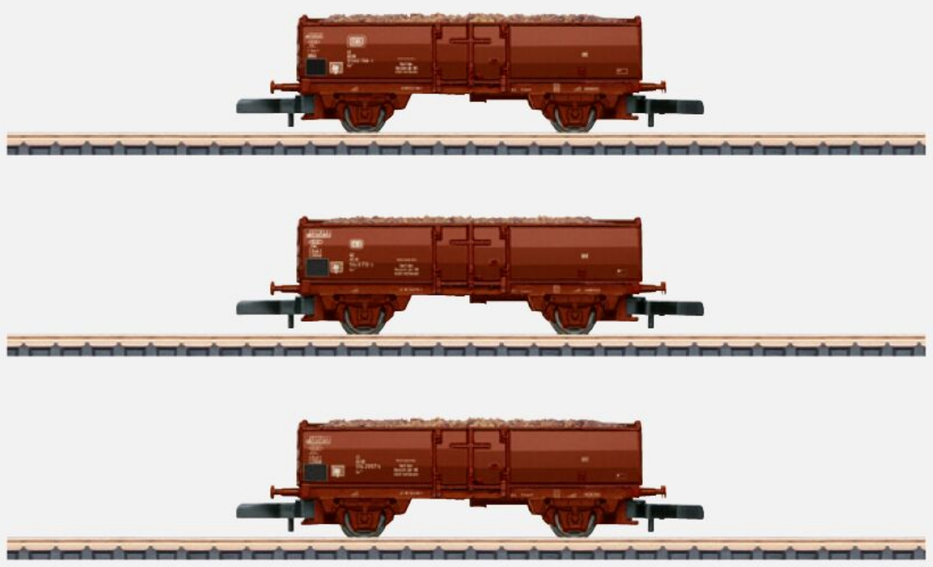
Zugpackung Rübentransport mit V 36

Z Art. 81773

Vorbild: Güterzug zur herbstlichen Rübenkampagne auf der Strecke der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (VGH) von Syke über Bruchhausen-Vilsen und Hoya nach Eystrup, bespannt mit V 36 005 (ex. DB 236 237-4), Betriebszustand wie in den 1980er-Jahren. Der Wagenpark besteht aus drei offenen Güterwagen des Typs Eo 17.

Modell: Lokomotive mit Glockenankermotor, vorwiegend aus Metall. Spitzensignal mit warmweißen/roten LED im Wechsel der Fahrtrichtung. Alle Wagen vorbildgerecht bedruckt und unterschiedlich nummeriert, beladen mit dem Ladegut Rüben. Fahrzeuge in Sonderausführung einzeln nicht erhältlich. Länge über Puffer ca. 174 mm. Im Lieferumfang enthalten ist ein Bausatz „Rübenverladung“, aufwendig gelasert aus Architekturkarton. Maße Fertigmodell L 42 mm x B 32 mm x H 45 mm.

Die Zugpackung kann durch das ebenfalls neue Güterwagen-Set Art. 82396 verlängert werden. Dieses enthält weitere zwei offene Güterwagen Eo 17 ohne Handbremse zum Rübentransport mit Rüben als Ladegut. Gesamtlänge über Puffer ca. 94 mm. Ep. IV.

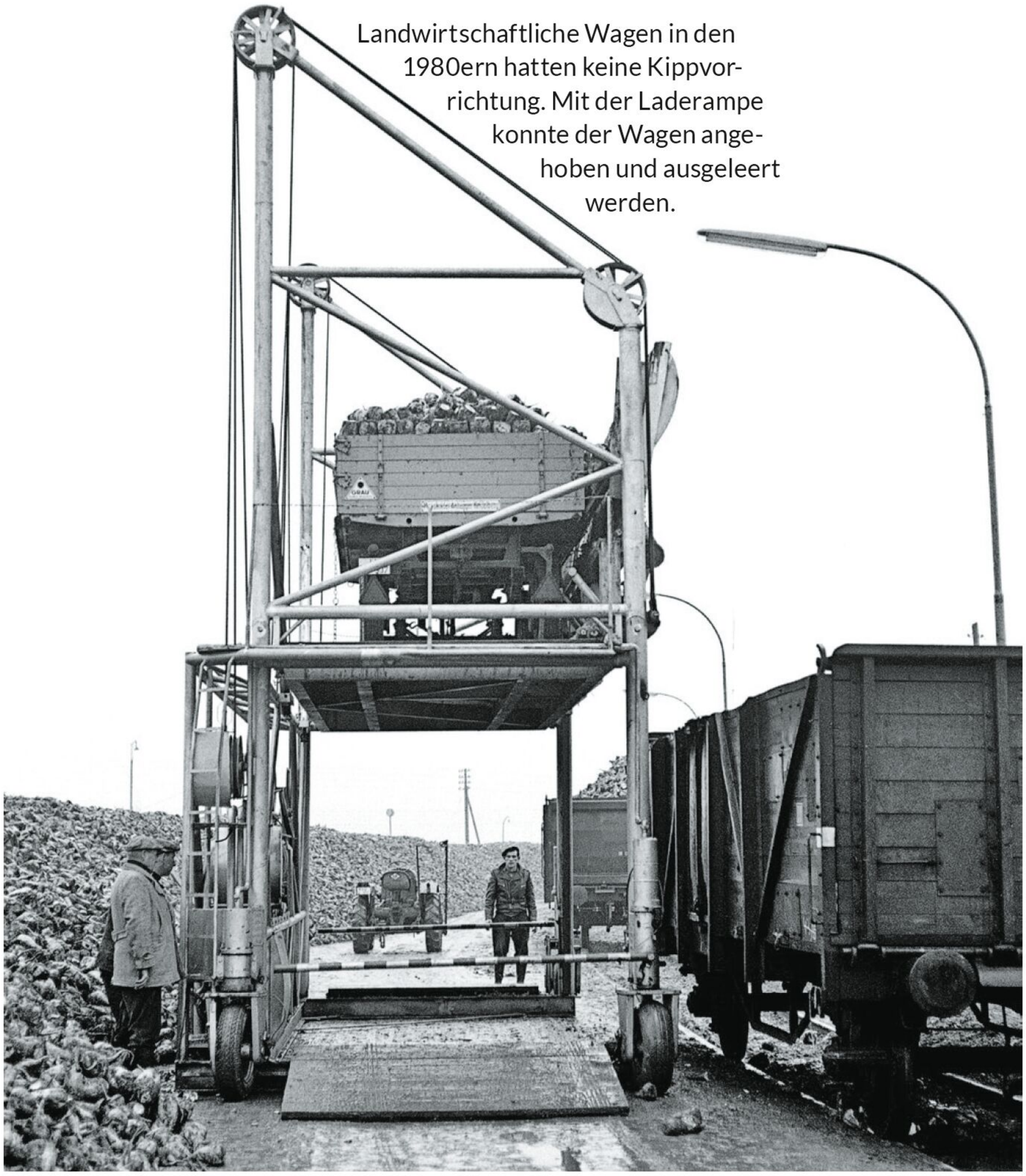


Im Set: Eine Diesellok V 36, drei Güterwagen des Typs Eo 17, ein Bausatz „Rübenverladung“.

Wehrmacht entwickelten Maschinen waren kräftig genug, um die Rübenzüge zu ziehen. Außerdem kamen sie mit den engen Radien und den manchmal ziemlich ramponierten Nebenbahngleisen bestens zurecht. Über viele Jahre hinweg gehörte das Rattern einer V 36, an der eine lange Reihe offener Güterwagen hängt, zur Herbststimmung in der Gegend zwischen Syke, Bruchhausen-Vilsen und Eystrup.

Um den Beladevorgang zu erleichtern, kam während der Rübenkampagne eine mobile Laderampe zum Einsatz. Mit dieser konnte man einen ganzen Wagen voller Zuckerrüben anheben und seinen Inhalt direkt in die Bahnwaggons kippen. Bilder wie diese gehören längst der Vergangenheit an. Immerhin: Eine der betagten Lokomotiven, die V 36 005, ist seit 1998 im Besitz des Deutschen-Eisenbahn-Vereins in Bruchhausen-Vilsen. Man kann sie gelegentlich auf Sonderfahrten sehen. Und so ein authentisches Stück Eisenbahngeschichte nachempfinden. Oder man holt sich das Ganze auf die Spur-Z-Anlage: Mit einer wunderbar detaillierten Zugpackung, der sogar die mobile Laderampe als Bausatz beiliegt. ⏭

Landwirtschaftliche Wagen in den 1980ern hatten keine Kippvorrichtung. Mit der Laderampe konnte der Wagen angehoben und ausgeleert werden.



Text: sb; Fotos: Harald Kindermann, BD Mainz, Slg. W. Löckel, Eisenbahnstiftung

Bilder einer Ausstellung: Liebevoll ausgestaltet und mit vielen stimmigen Details umgesetzt, präsentiert sich diese Bahnhofsszene aus einer Kofferanlage von Michael Boost – ein passender Rahmen, um Spur-Z-Modelle von Märklin gut zur Geltung zu bringen.

Adventstreffen in Z

Begegnungen mit der kleinen Spur: Alle zwei Jahre wird aus Zell an der Mosel für ein Wochenende Zett an der Mosel.

Die Freunde der kleinsten Märklin Spur sind ein familiäres Völkchen. Neben vielfältigen Stammtischen und lokalen Aktivitäten sind auch die überregionalen Treffen stets gut besucht. Die nächste Gelegenheit dafür bietet sich am zweiten Adventswochenende in Zell an der Mosel. Bereits seit 2004 treffen sich Spur-Z-Begeisterte aus ganz Deutschland und den angrenzenden Ländern in dem beschaulichen Moselstädtchen zum Schauen, Spielen und natürlich gemeinsam Fachsimpeln. Ursprünglich als „Modellbahnausstellung“ am Ort plakatiert, hat sich das Adventstreffen längst zu einem festen Termin im Kalender der Gemeinschaft gemausert. Einen weiteren, offiziellen Anlass liefert seit einigen Jahren der Internationale Tag der Modelleisenbahn, der einen würdigen Rahmen bietet und auch Gäste anlockt, die einen Familienausflug machen wollen und noch nicht Teil der Z-Familie sind.

Initiator und erster Organisator des zunächst jährlichen Treffens war Jörg Neidhöfer. Da der Verein der Z-Freunde International seine Wurzeln zu großen Teilen ebenfalls an der Mosel hat und Zell deshalb auch zum offiziellen Vereinssitz kürte, übernahmen die Z-Freunde die Trägerschaft vom lokalen Gewerbeverein und stellten das Treffen auf einen zweijährlichen Rhythmus um – stets abwechselnd mit dem Spur-Z-Wochenende in Altenbeken. Ein erfolgreiches Konzept: In diesem Jahr geht die Veranstaltung bereits in ihre 16. Runde.

Für Besucher besonders spannend ist dabei der Sonntag: Hier zeigen die Teilnehmer ihre Anlagen, Dioramen und Modelle der Öffentlichkeit. Besonders willkommen sind Familien mit Kindern, schließlich sollen auch die Jüngsten auf ihre Kosten kommen. Bei vielen Anlagen sind sie explizit dazu eingeladen, selbst einmal den Regler zu bedienen und die kleinen Züge auf große Fahrt zu schicken. Dazu finden sich wechselnde Angebot mit Bastelmöglichkeiten oder Rangieraufgaben nach dem Motto „Mittendrin statt nur dabei“.

∧ Mitmachen ausdrücklich erwünscht: Bei Ulrich Günther können die Besucher am Rangierspiel teilnehmen.

∨ Die Koffer-Klappanlage „Klapplingen“ von Thomas Heß zeigt, wie viel in Spur Z auf kleinem Raum passieren kann.

∧ Das sieht man gern: Vorweihnachtliche Stimmung verbreitet der Adventskranz mit Mini-Club Anlage von Michael Boost.

∨ Inspirierende Details und hohe Modellbauschule machen die Anlage „Wakenfeld“ von Jörg Erkel zu einem Augenschmaus.

In der Zeller Stadthalle, die auch unter dem schönen Namen „Schwarze-Katz-Halle“ bekannt ist, erwartet die Besucher die bunte Vielfalt der kleinsten Märklin Spur. Der Maßstab 1:220 macht möglich, was bei den größeren Spurweiten rasch zu Platzproblemen führt: Großartige Landschaften, vielfältige Detailszenen, akribisch umgesetzte Vorbilder – im Kleinen kann auf engstem Raum eine Menge geschehen. Viele Teilnehmer sind dem Treffen schon seit Jahren treu und zeigen hier bekannte, aber auch neue Arbeiten. Und auch wenn Märklin selbst nicht mit einem eigenen Stand vor Ort ist – wer eine Anlage plant, findet hier Z-Enthusiasten, die in Sachen Aufbau und Ausgestaltung viele Tipps auf Lager haben. Und wer einfach nur kleine Züge bestaunen möchte, kann in zauberhafte Fantasiewelten eintauchen.

Für die meisten Teilnehmer beginnt das Treffen bereits am Freitagabend im Warteraum des Zeller Bahnhofs. Das historische Gebäude dient heute als Gaststätte und bietet sich als perfekter Ort für die Zusammenkunft der Z-Szene an. Naheliegend war es da, die einstige privat geführte Moselbahn (MB) zum Sinnbild des Treffens zu machen: Gerhard Maurer baute das Empfangsgebäude akribisch genau nach, der Krefelder Modellbahner Harald Ruppelt schuf auf Basis eines Märklin Modells die zugehörige Tenderlok „151 MB“ vom Typ ELNA 2. Gemeinsam zieren sie das Veranstaltungsplakat. Zu einem weiteren Wahrzeichen wurde übrigens die Doppelstockbrücke im benachbarten Bullay, der Rainer Tielke ein Denkmal im Maßstab 1:220 gesetzt hat. Auch sie verdeutlicht, wie eng die „Zetties“ mit dem beschaulichen Ort verbunden sind.

Text: Holger Späing; Bilder: Trainini

Gerhard Maurer baute das Empfangsgebäude des Bahnhofs Zell akribisch genau nach. Davor die Tenderlok „151 MB“ vom Typ ELNA 2.

Veranstaltung

- 16. Modellbahnausstellung in Zell an der Mosel
- Samstag und Sonntag, 6. und 7. Dezember 2025 (Samstag nur für Vereinsmitglieder und geladene Gäste, Sonntag von 11 bis 17 Uhr Publikums- und Familientag)
- Zeller-Schwarze-Katz-Halle
  Schloßstraße 14
  56856 Zell an der Mosel
- www.z-freunde-international.de

Faller

Die Stadthäuser bilden den passenden Rahmen für vielfältige Szenen.

Der Bahnübergang mit Glocke bringt authentischen Sound auf die Modellbahn.

Urbanes Leben: Die Stadthäuserzeile (Art. 282783) besteht aus einem Eckgebäude mit Erker sowie einem etwas schlichter gehaltenen Nebenhaus, ein Stilmix, wie er in deutschen Innenstadtvierteln üblich ist. Die Laser-Cut-Modelle passen gut in die Zeit ab Epoche II und bieten den perfekten Hintergrund für das geschäftige Treiben der Miniaturbewohner. Ebenfalls im Neuheitenprogramm für 2025 ist der Mini-Sound-Effekt „Bahnübergang mit Glocke“. Hier kündigt ein Glockenklang den einfahrenden Zug an, der sich dann mit charakteristischem Klappern über die Gleise bewegt. **www.faller.de** >|

JMC Scale Models

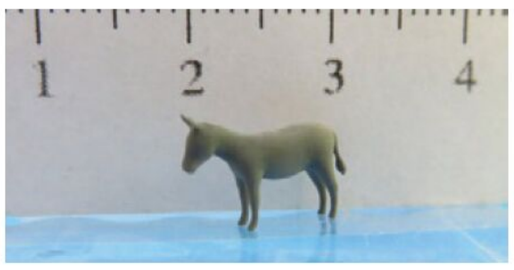
Klassiker auf vier Rädern: Automodelle sind für Mini-Club Freunde stets ein begehrtes Gut. JMC Scale Models aus Portugal erweitert die Fahrzeugflotte nun um einen schönen Lieferwagen VW LT mit Hochdach in Grün und Gelb. **jmc-scalemodels.blogspot.com** >|

Der LT war in den 1980ern ein äußerst beliebter Lieferwagen.

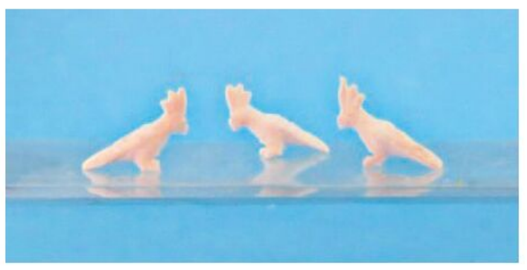
Klingenhöfer

Zwei- und Vierbeiner: Wie Menschen gehören Tierfiguren auf jede Modellbahnanlage. Klingenhöfer Miniaturen bietet einige Neuheiten in Z an, dazu gehören drei Alpakas (Art. Z-TA02), zwei Esel zum Selbstbemalen (Art. Z-TE18-e) und ein Set mit weißen Kakadus (Art. Z-TV02).**www.klingenhoefer.com** >|

Mit erhobenem Haupt schauen diese drei Alpakas ins Land. Es gibt sie aber auch beim Futtern mit gesenktem Kopf.



Esel sind vielleicht störrisch – sie machen aber auch in 1:220 eine gute Figur. Set mit zwei Tieren zum Selbstbemalen.



Diese drei Kakadus aus Resin flattern in Weiß zum Kunden und freuen sich über eine farbenfrohe Bemalung.

Modellbau Laffont

Der zweiständige Lokschuppen Eslarn hat vier bewegliche Tore und eignet sich für Modelle aus den Epochen II-VI.

Fein graviert: Modellbau Laffont wartet auch 2025 mit interessanten Neuheiten in Spur Z auf, darunter der zweiständige Lokschuppen Eslarn (Z9401) sowie zwei Hinterhof-Stadthäuser im Halbrelief mit feinsten Backsteingravuren (Art. Z8901). Alle Modelle aus durchgefärbtem Architektur-Hartkarton. **www.modellbau-laffont.de** >|

Zwei Hinterhof-Stadhäuser im Halbrelief ermöglichen die authentische Darstellung einer städtischen Szene.

Noch

Modellbahn zum Mitnehmen: Der Koffer „Bozen“ macht Spielspaß beweglich.

Alles drin: Modellbahnvergnügen immer und überall verspricht der Modellbahnkoffer „Bozen“ von Noch (Art. 88320). Die fahrfertig montierte Modellbahn ruht sicher in einem Alu-Koffer mit den Außenmaßen 80 x 55 x 18,5 cm. Dank zweier Bahnstromkreise können zwei Züge unabhängig voneinander gesteuert werden. Für die Freunde einer Winteranlage gibt es das Layout auch in Schnee-Optik als Modellbahnkoffer „Wolkenstein“ (Art. 88325). **www.noch.de** >|

15. – 16. NOVEMBER 2025

INTERNATIONALES SPUR-1 TREFFEN

Modellbahnanlagen,
Fahrbetrieb und Verkauf

Technik Museum
Speyer

www.technik-museum.de

Von der Inbetriebnahme
bis zum PC-Anschluss

Wartung und Umbau leicht gemacht

modellbahnbande-verlag.de

Jedes Buch 20,-€

NEU: *leuchtende Containerwagen*

Weihnachten 2025

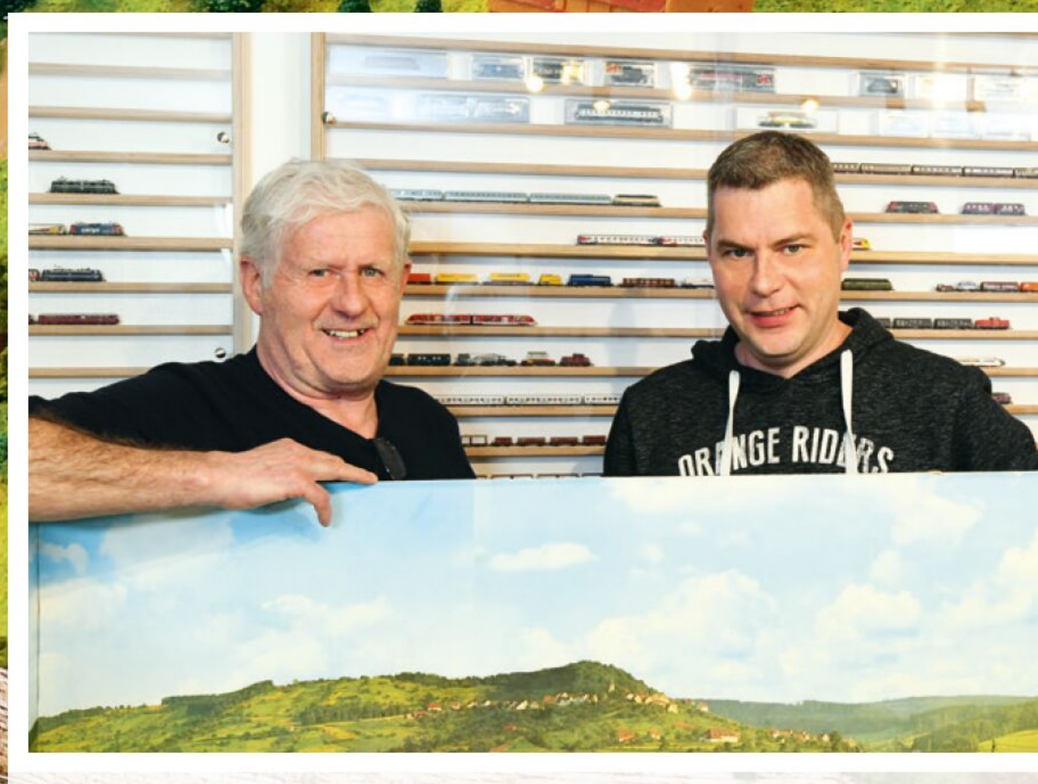
STARS ON TOUR

ab 39,-

mehr Infos unter: can-delight.de

Doppeltes Spiel-vergnügen in Z

Wenn der Vater mit dem Sohne: Willy und Florian Sturm schufen im Familien-Duo zwei herausragend patente Anlagen im Maßstab 1:220. Gleisführung und Landschaft gehen hier eine harmonische Liaison ein.



Willy und Florian Sturm zeigen, wie sich Welten in Spur Z beeindruckend in Szene setzen lassen (im großen Bild die Anlage von Willy Sturm).

Auch die Anlage von Florian Sturm nimmt den Betrachter mit auf eine wunderbare Bahnreise im Mini-Club Format.

∧ Der große Bahnhof bildet den Mittelpunkt.

< Kleine Szenen und Details beeindrucken auch im Maßstab 1:220.

∧ Märklin verbindet Generationen: Vater Willy und Sohn Florian Sturm bilden ein harmonisches Modellbahner-Team.

∨ Florian Sturm steuert seine Anlage in Form eines „verschlungenen Hundeknochens“ digital per Central Station.

Zwei kleine Welten im Überblick

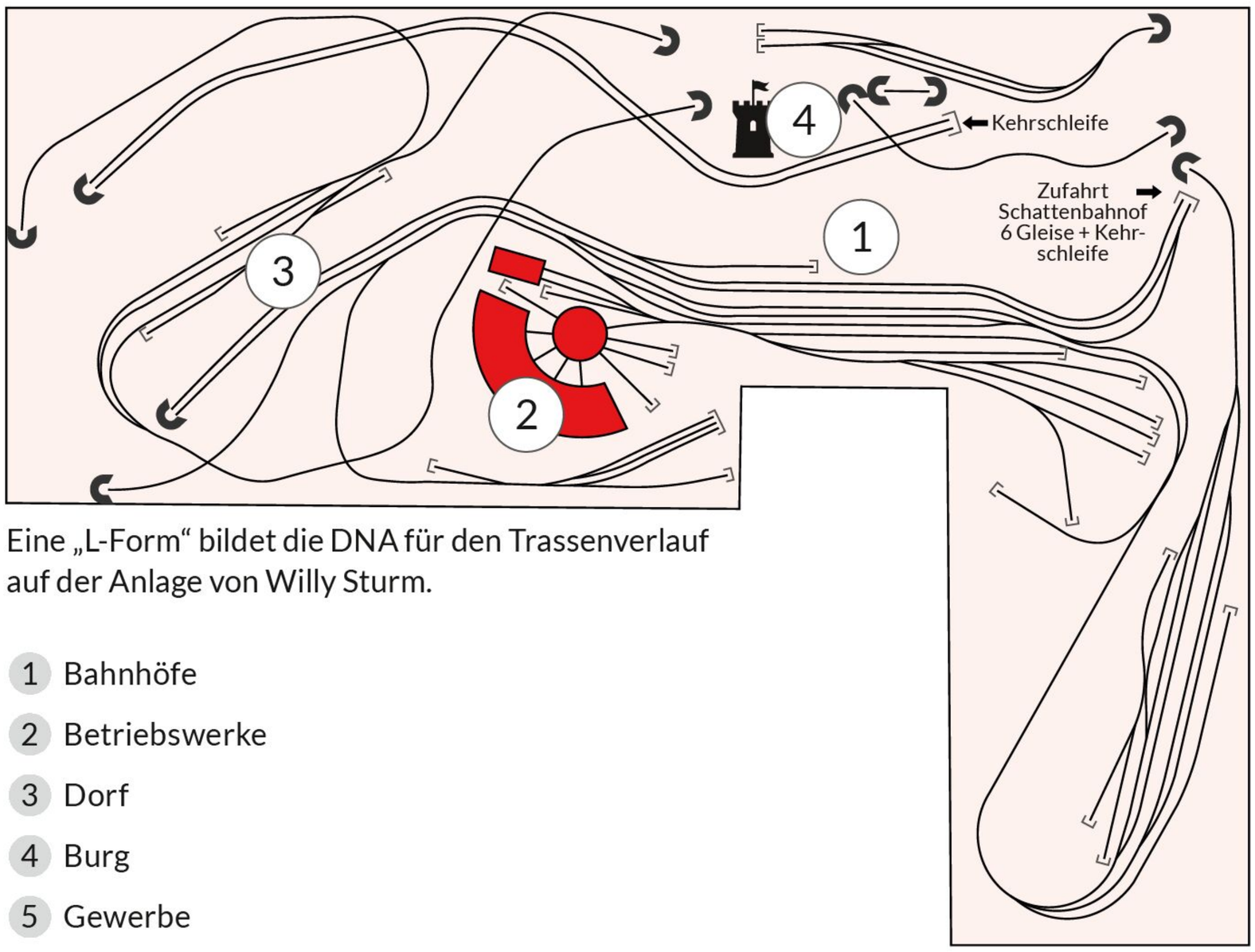
Fantastisch, was das Auge bei einer Gleis-Spurweite von nur 6,5 Millimetern erblickt, wenn Anlagen so liebevoll und clever umgesetzt werden wie die von Willy und Florian Sturm:

Es passt viel rein, in die Z-Welt von Willy Sturm. Sie kommt in L-Form auf 3,8 mal 1,5 Metern daher, inklusive eines langen Schenkels von 2,8 Metern in Form eines „verschlungenen Hundeknochens“ an der Hauptstrecke sowie einer eingleisigen Nebenbahn. Darin wartet auf die Züge ein Kopfbahnhof, ansonsten dominieren drei Durchgangsbahnhöfe und ein siebengleisiger Schattenbahnhof die Anlage mit analogem Fahrbetrieb. Die Frage nach der vorherrschenden Epoche beantwortet der 67-Jährige souverän mit „Ich fahre alles, was gefällt“. In puncto Landschaftsbau zeigen sich Mittelgebirge und sanfte Hügel. Davor tummeln sich ein Bw mit Lokschuppen, eine Drehscheibe, ein Industriegebiet, ein Freizeitpark, fünf Brücken sowie vier Tunnels. Willy Sturm startete Mitte der 1960er-Jahre mit H0 und widmet sich seit Ende der 1980er-Jahre auch der Spur Z.

Florian Sturm schuf sein Reich zunächst in der Dimension von zwei auf einem Meter. Seit über 13 Jahren ist der Franke im Maßstab 1:220 unterwegs. Dabei erweiterte er seine Anlage Zug um Zug auf drei mal 1,4 Meter – wie bei seinem Vater in L-Form und ebenfalls als „verschlungener Hundeknochen“. Beim Schalten und Walten wählt Florian Sturm im „Fahrbetrieb der Loks digital, die Weichen steuere ich analog“. Zwei Durchgangsbahnhöfe bieten Haltepunkte im lebendigen Fahrbetrieb auf zwei Ebenen. Ein Schattenbahnhof soll noch folgen. Ein Bw mit Lokschuppen, eine Drehscheibe, eine Großbekohlung, drei Brücken und zwei Tunnels schmücken seine Modellbahn. Auch Florian Sturm hat wie der Vater keinen Epochen-Schwerpunkt. Und in Sachen Vorbild orientiert sich seine Landschaft „an einem kleinen Städtchen irgendwo in Franken – beim nächsten Anbau geht es dann aber in die Alpen“, sagt er fest entschlossen. Die nächste Erweiterung sei schon in Planung. Und auch in Sachen 3D-Druck hat Florian Sturm noch einiges vor.

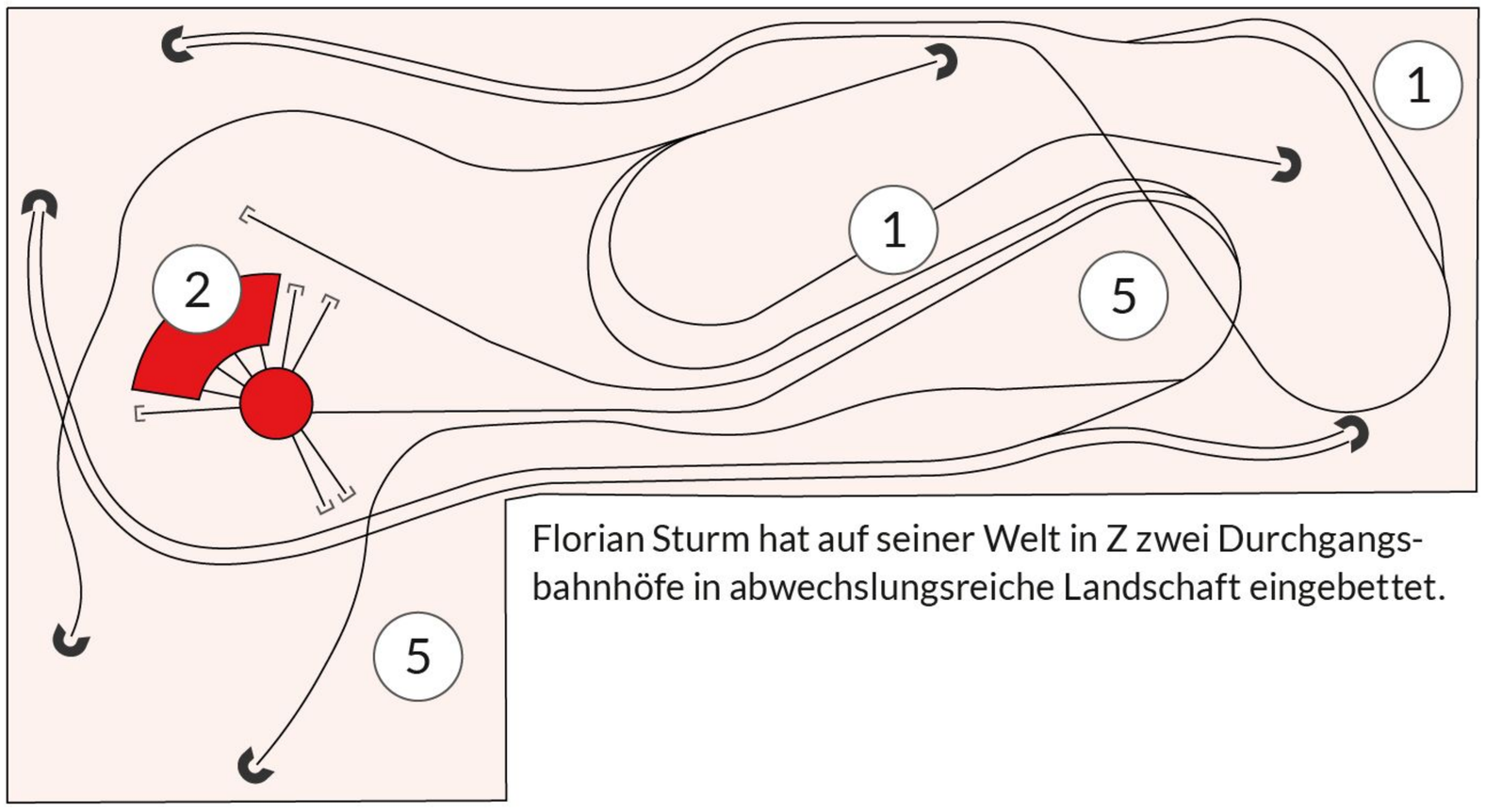
Ein mächtig langer Kohlenzug überquert majestätisch die Brücke neben dem Betriebswerk mit seiner Bekohlungsanlage. Im Hintergrund zieht ein Regionalexpress eine Garnitur Doppelstockwagen über einen Viadukt. Die Landschaft darunter: sattgrüne Gräser, ein Rapsfeld im leuchtend gelben Kleid. Vor hügeliger Kulisse scheint die Sonne auf eine Siedlung mit Reihenhäusern, daneben reckt eine Fabrik ihre Schornsteine gen Himmel. Auf einem blau schillernden Badesee tummeln sich munter Schlauch- und Segelboote. Am nahen Ausflugscafé treffen sich VW-Bus-Fahrer vor der Terrasse, um über ihre Bulli-Leidenschaft zu plaudern.

Wie echt. So ist der spontane Eindruck des Betrachters angesichts der liebevoll und klug gestalteten Modellbahnwelt in Spur Z von Willy Sturm. Wir besuchen den 67-Jährigen und seinen Sohn Florian in Mittelfranken. Die beiden gehen dort einer gemeinsamen Leidenschaft nach: in einer harmonischen Liaison finessenreiche Gleisführung und anmutige Landschaft zu verbinden, um damit großes Fahr- und Spielvergnügen zu ermöglichen. Und das gleich doppelt, denn all das, was des Vaters Anlage ausmacht, hat auch der Sohn zu bieten. Im Haus gleich um die Ecke nennt Florian Sturm eine im Charakter ebenso anziehende Z-Anlage sein Eigen. >>



Eine „L-Form“ bildet die DNA für den Trassenverlauf auf der Anlage von Willy Sturm.

1 Bahnhöfe
2 Betriebswerke
3 Dorf
4 Burg
5 Gewerbe



Florian Sturm hat auf seiner Welt in Z zwei Durchgangsbahnhöfe in abwechslungsreiche Landschaft eingebettet.

Anlage Willy Sturm

Die Trassenführung hat Willy Sturm harmonisch umgesetzt. Die Gleise verbinden auf der Anlage ländliche Umgebung und Industrie-Flair.

„Ich habe als Kind schon immer auf der Anlage meines Vaters mitgespielt. Da hat man gelernt, dass man nur mit den Augen schaut und nicht einfach reinlangen oder Loks herunterheben darf“, erinnert sich Florian Sturm. Natürlich habe er gemerkt, dass die Züge kleiner sind als bei dem einen oder anderen Freund, der mit einer H0-Anlage spielte. Aber: „Unsere Anlage war ja eigentlich viel größer, weil darauf deutlich mehr los war. Dort, wo die anderen nur einen Kreis hatten, war unsere Modellbahn schon mit einem Schattenbahnhof bestückt.“ Und außerdem mit spannenderen Gleisverläufen und viel mehr liebevoll gestalteten Details.

Der Startschuss für diese Anlage fiel 1988, erzählt Willy Sturm. Seine eigenen Modellbahn-Anfänge liegen indes noch viel weiter zurück: In den 1960er-Jahren bekam er im Alter von sechs Jahren eine Märklin H0-Anlage mit M-Gleisen geschenkt. Auf dieser drehten eine dreiachsige Dampflok und zwei Personenwagen ihre Runden. Der Maßstab 1:87 begleitete Willy Sturm durch seine Jugend. Als er aber später in einer Mietwohnung lebte und eine Anlage bauen wollte, reichte der Platz nicht aus. So fiel seine Wahl auf die Mini-Club: Der gelernte Schlosser baute „eine Art Hundeknochen mit Fertiggelände von Noch“, die perfekt in das neue Domizil passte.

Als er später in sein eigenes Haus zog, hätte zwar locker eine ansehnliche Anlage in H0 Platz gefunden. Doch der Maßstab 1:220 war ihm inzwischen ans Herz gewachsen. Und so baute Willy Sturm auch seine jetzige große Anlage in Z. Hauptziel dabei: ein geräumiger Schattenbahnhof. „Mir war wichtig, dass viele Züge fahren können“, so der 67-Jährige. Ebenso sollten zahlreiche Fahrstrecken und Wendemöglichkeiten für seine Züge entstehen.

Von einem Berg nahe des Schattenreichs und von dem mittleren Hauptteil aus fing er an zu gestalten. Hilfe kam aus „Zeitschriften und Katalogen und was ich bei Märklin gesehen habe“. Auch eine entspre-

Oh, là, là! Der zierliche Bergbahnhof verrät mit dem Namen „Château-d’Oex“ seine Lage in der französischen Schweiz.

Im stattlichen Bw von Willy Sturm fühlen sich ganz unterschiedliche Dampf- und Diesellokomotiven zu Hause.

chende Gleisschablone leistete gute Dienste. Eine Nebenstrecke hinauf zum Berg, im linken Teil Hügel, zwei elegant aufeinander zulaufende Viadukte und viele fein gestaltete Szenen waren das Ergebnis der ersten Phase. „Die Brücken von Faller haben sich so ergeben, nach Planungsversuchen mit den Schablonen“, erinnert sich der Modellbahner. Dann kam die Drehscheibe hinzu sowie eine Verbreiterung für das Steuerpult.

Das Grundgerüst der Anlage besteht aus einem Rahmen inklusive Spanten, wie man ihn auch in H0 bauen würde. Die Gebäude stammen von Faller, Vollmer, Kibri und Luetke, weitgehend modifiziert und bemalt mit Farben von Revell und Faller. Einige Unterschiede gibt es aber doch zum Bauen in H0: „Da die Spur Z kleiner ist, muss man sauberer arbeiten. Die Trasse muss 100-prozentig exakt verlegt sein“, weiß auch Florian Sturm. Hilfsmittel dabei waren ein „Metall-Lineal für die Geraden und viele Probefahrten vor dem Einschottern und Fixieren.“ Die eine oder andere Herausforderung ergab sich auch. „Kontaktbleche in Weichen stellen sich gerne auf, da helfen dann ein Tröpfchen Sekundenkleber und ein Zahnstocher zum Fixieren“, sagt der Sohn.

„Die Lokomotiven von Märklin sind sehr zuverlässig. Selbst Exemplare, die 40 Jahre alt sind, laufen heute noch ganz solide.“

Willy Sturm

Willy Sturm steuert seine Z-Welt analog, Florian die seine digital. „Bei der Technik habe ich etwas experimentiert, da haben mir auch der Austausch mit Kollegen und Bücher des Modellbau-Experten Bernhard Stein geholfen. Auch Schaltpläne im Märklin Magazin waren immer für Ideen gut“, sagt der Vater. Im Wohnort der Sturms gibt es sogar seit zwei Jahren einen Modellbahn-Club. „Wir sind aber die einzigen Z-ler“, sagen die beiden schmunzelnd.

Zu Willy Sturms Lieblings-Lokomotiven zählen „Helden der 1970er-Jahre wie die Dieselloks der BR V 320 oder der V 200. Aber auch Dampfloks oder die alten E-Loks wie beispielsweise die BR 103.“ Insgesamt können auf der Hauptstrecke bis zu neun Züge im Wechsel fahren, dank Blockstellen und Schaltgleisen von Märklin.

Ein Blick in die Zukunft der Anlage zeigt ungebrochene Tatkraft. „Man wird ja nie fertig. Im rechten Anlagenteil steht der weitere Ausbau an. Als Nächstes heißt es weitere Gleise einschottern, dann die Oberleitungen im Rangierbahnhof verlegen und die Landschaft noch lebendiger begrünen“, beschreibt Willy Sturm die anstehenden Aufgaben. Dabei wird ihm Sohn >>

∧ Die schwere Güterzuglok der BR 53 mit außergewöhnlichem Kondenstender auf großer Fahrt.

∨ Strahlende Beleuchtung sorgt dafür, dass im Bw auch bei Nacht gearbeitet werden kann.

Aussicht auf Freizeitvergnügen: Die Fahrgäste im Regionalexpress blicken während der Brückenüberquerung auf die Bade- und Segelfreuden am blau glitzernden See. Auch Ausflugsrestaurant und Minigolfanlage zeigen sich von ihrer besten Seite.

Anlage Florian Sturm

Paradestrecke, Bahnhof, Betriebswerk, dazu ländliches Leben: Die Modellbahnwelt von Florian Sturm beeindruckt mit vielfältiger Landschaftsgestaltung. Die digitale Steuerung per Central Station ermöglicht abwechslungsreiche Spielfreude.

^ Auch die Nebenbereiche des Bw hat Florian Sturm mit arbeitsreichen Szenen gefüllt.

v Pause für den Weltmeisterzug von 1954. Bis zum nächsten (An)Pfiff ruht der Klassiker.

Florian bestimmt zur Hand gehen, obwohl dieser sein eigenes Z-Modellbahnreich regiert, das er vor rund dreizehn Jahren begonnen hat. „Vom Konfirmationsgeld habe ich meine erste Lok gekauft, das österreichische Krokodil. Dann ist das langsam gewachsen“, schaut er zurück. Ab und an habe er sich etwas dazugeholt. Mit Mitte 20 machte er sich dann an den Bau, zunächst auf zwei mal einem Meter, später wuchs das Ganze auf drei mal 1,4 Meter. „Ich wollte lange Züge fahren lassen. Mindestens sieben IC-Waggons sollten in den Hauptbahnhof passen oder ein Containerzug mit eineinhalb Metern Länge.“ Für eine imposante Präsentation verlegte der heute 40-Jährige die „vordere Doppel-Gleistrasse kerzengerade von links nach rechts“. Selbst eine Oberleitung fand Platz, zumindest optisch angedeutet, „weil so die Masten filigraner wirken“.

Den Aufbau fertigte er klassisch mit Fliegengitter, Hohlräume wurden aus Styropor zurechtgeschnitten, „dann kam Gips drüber“. Sein Vater half beim Bau, denn das gemeinsame Hobby verbindet. Zahlreiche wertvolle Informationen fand Florian Sturm auch im Forum der Z-Freunde International. Er steuert seine Anlage digital: „Es macht Spaß, große Loks mit Sound zu beobachten, oder zu sehen, wie an einem Signal das Licht an bleibt. Und auf einem Stromkreis lassen sich verschiedene Züge in unterschiedlichen Geschwindigkeiten fahren“, nennt er die Vorteile.

Dabei findet Florian Sturm einen möglichen Automatikbetrieb gar nicht so spannend. „Ich fahre lieber alles per Hand, bis zu drei Züge, da behält man den Überblick“, findet er. Ganz nach Lust und Laune kommen so beispielsweise nur lange Züge aufs Gleis. „Manchmal rangiere ich auch beim Öllager oder dem Landhandel oder ich stelle einen Güterzug zusammen.“ Auch ein Lokwechsel mit Sound von der Drehscheibe sei ein beliebtes Thema.

Beim Fuhrpark setzt er keine Schwerpunkte. Florian Sturm fährt alles, was ihm gefällt, „das kann eine ältere Diesellok sein oder etwas Modernes“. Bislang sind 75 digitalisierte Z-Loks bei ihm unterwegs. Zu seinen Lieblingen zählen die österreichische Reihe 1020 mit Container-Waggons. „Auch der Weltmeisterzug von 1954 ist schön.“ Das rollende Material von Märklin mag er. „Ich bin mit Z aufgewachsen, auf kleiner Größe bekommt man da

Spätschichten sind im Betriebsbereich der Modellbahn von Florian Sturm keine Seltenheit – wichtige Güter müssen schließlich auch bei Nacht und Nebel verladen und auf die Reise geschickt werden.

etwas Anständiges.“ Und der Vater ergänzt: „Die Loks sind zuverlässig, selbst die, die 40 Jahre alt sind, laufen heute noch solide.“

Hat sich eigentlich in den rund 25 Jahren, die zwischen dem Baubeginn der ersten und der zweiten Anlage liegen, an der Herangehensweise etwas geändert? Eigentlich gar nicht so viel, findet Florian Sturm. Vieles habe er vom Vater „mitgenommen“, der auch beim Verlegen der Gleise und beim Bau geholfen hat. Die Landschaftsgestaltung übernahm der Junior dann allein. „Wo es der Platz zugelassen hat, habe ich kleine Radien vermieden oder in einem Tunnel versteckt.“ Und bei den Weichen „habe ich ja gelernt, dass die wirklich sauber verlegt werden müssen“. Die Gebäude stammen meist von Faller oder Kibri. Zwei Spezialitäten auf Florian Sturms Anlage machen die Themen Laser-Cut und 3D-Druck aus. „Kleinere Stadthäuser in Bahnhofsnähe oder das Rathaus sind Faller-Laser-Cut-Modelle. Das Kino und der Lokschuppen sowie der Landhandel stammen von Märklin.“ Wo es kein fertiges Zubehör zu kaufen gab, wie etwa den gewünschten Traktor oder den Maishäcksler, kam der 3D-Drucker zum Einsatz. Wie bei Vater Willy hört bei Florian Sturm der Spaß am Bauen noch lange nicht auf. Den fehlenden Schattenbahnhof möchte er in den nächsten Jahren noch ergänzen. Ebenso wie „einen größeren Abstellbahnhof, in den Züge mit 1,6 Metern Länge reinpassen“. Sobald die Züge laufen, will er sich dann auch noch einmal mit dem Thema Landschaftsbau beschäftigen. Ideen gibt es genug, nur eilig hat er es damit nicht: „Ich mache mir keinen Stress und arbeite nach Zeit und Lust.“

„Es macht Spaß, große Loks mit Sounds zu beobachten. Und auf einem Stromkreis lassen sich verschiedene Züge in unterschiedlichen Geschwindigkeiten fahren.“

Florian Sturm

Text und Fotos: Claus Dick

Wer bewegte Bilder von den Anlagen der Sturms sehen möchte, wird auf dem Instagram- bzw. Youtube-Kanal von Florian Sturm (Bahn Flo) fündig.

∧ Als Diesel-Duett in rot wirken Schienenbus und Weltmeisterzug beinahe wie Geschwister.

∨ Blaues Wunder: die Diesellok der BR 218 in der Variante der Pressnitztalbahn GmbH (PRESS).

Auf dem Teppich bleiben

Kein Platz und wenig Zeit, aber richtig Lust auf Eisenbahn? Da kann eine Teppich- oder Parkettbahn die Lösung sein. Einmal aufgebaut, bietet sie Gelegenheit, die Spielfreude rauszulassen. Das geht auch groß.

Nicht jeder hat ein eigenes Zimmer für eine große Modelleisenbahn. Wer möchte, findet indes immer eine Möglichkeit, zum Beispiel einzelne Module oder eine kleinere Anlage, die über dem Schrank aufbewahrt wird. Doch auch dafür wird dauerhaft Platz gebraucht. Und den haben viele Modellbahnfreunde einfach nicht: Speziell in Familien gibt es verständlicherweise auch andere Interessen, die berücksichtigt werden müssen. Aber ab und zu den Spaß an den kleinen Zügen genießen zu dürfen, sollte doch möglich sein. Vielen Modellbahnern reicht es, wenn sie einige Tage im Jahr richtig spielen könnten.

Eine Anlage nur für eine bestimmte Zeit aufzubauen und danach wieder zu verstauen, ist dabei die klassische Methode. Als ich in den 1960er-Jahren meine erste Märklin Bahn bekommen habe, musste ich sie jährlich neu aufbauen, meist um Weihnachten herum. In der Regel auf dem Boden, denn ein passender Tisch war nicht verfügbar.

Wer also nur gelegentlich fahren will, ist mit der saisonalen „Tep-

pich- oder Parkettbahn“ bestens bedient: Die Bahn lässt sich überall aufbauen, wenn man ein bisschen umräumt. Und technisch ist es heute so einfach und vielseitig wie nie.

Märklin hatte die Realität vieler Modellbahner – wenig Platz, große Leidenschaft – immer im Blick: Mit den M-Gleisen war das Fahren auf dem Teppich schon in den 1950er-Jahren gut möglich. Das nachgebildete Schotterbett brachte Abstand zu den Fasern des Teppichs und schützte so die Lokomotiven vor Fremdkörpern.

Die Vorteile des C-Gleises

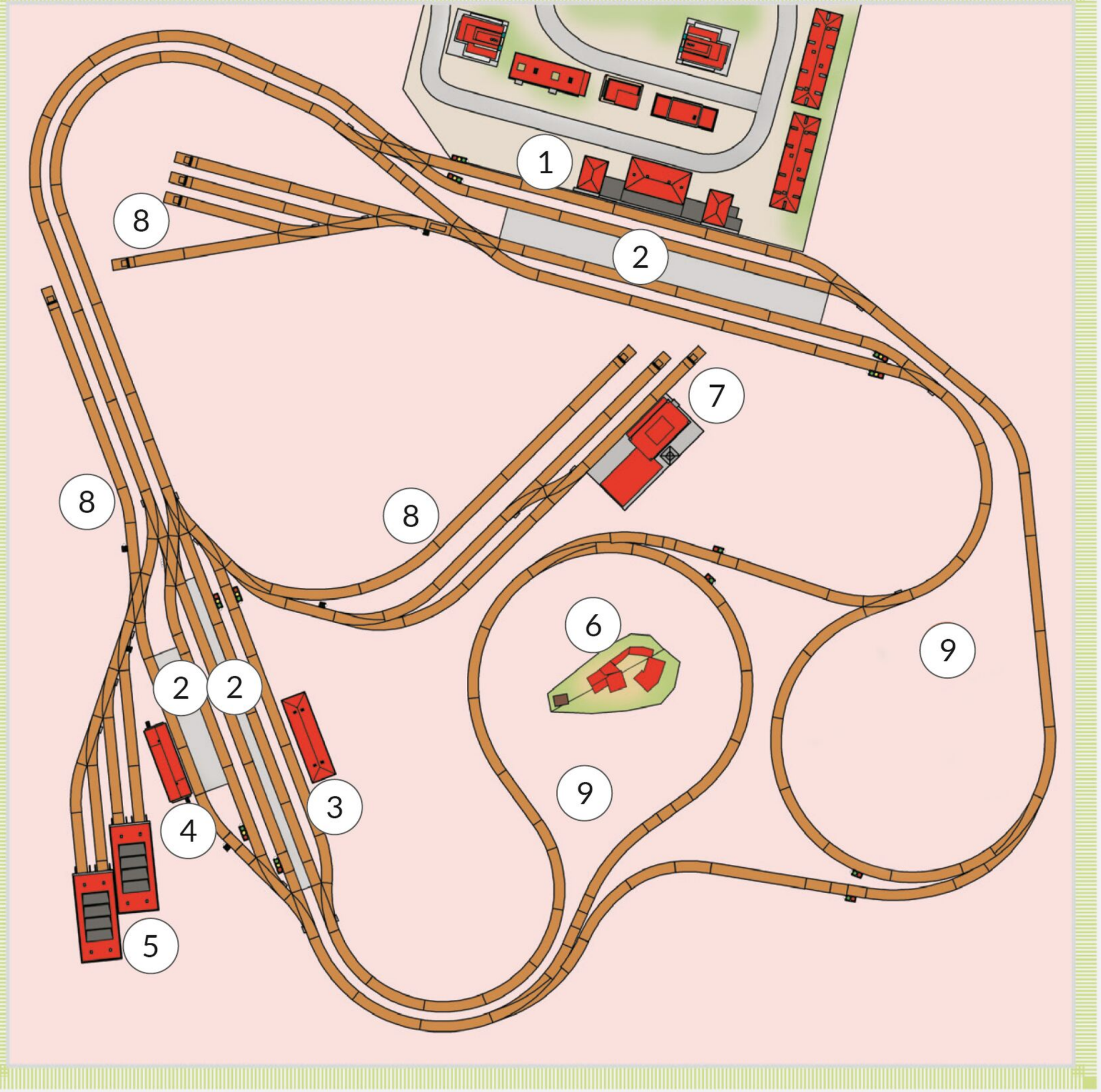
Nach dem M-Gleis kam das C-Gleis. Dieses Bettungsgleis ist für Anlagenbauer optimiert, für Teppichbahner ist es aber geradezu ideal. Es ist durch die Bettung erhöht, verträgt auch einen versehentlichen Tritt und lässt sich immer wieder zusammenstecken, >>

Steckbrief

- Aufbaufläche: 4 x 4 Meter
- Zweigleisige Hauptbahn
- 4 Durchgangsgleise in zwei Bahnhöfen
- Abstellgleise für Zugzusammenstellung
- Betriebswerk mit Langlokschuppen
- 2 Wendeschleifen mit Überbrückung (wie Gleisdreieck)

Variante Märklin C-Gleis

1 Bahnhof Feldafing, Central Station 3
2 Bahnsteig
3 Bahnhof Neukirchen
4 Güterbahnhof Neukirchen
5 Lokschuppen (4 Stände)
6 Burg auf Hügel
7 Industriekomplex
8 Rangiergleise
9 Wendeschleifen mit Überbrückung



ohne dass etwas ausleiert. Seine Stromübertragung ist hervorragend und eröffnet alle Möglichkeiten für einen umfangreichen digitalen Betrieb. Es ist ein echtes Spielgleis.

Sein größter Vorteil liegt dabei in den integrierbaren Weichenantrieben und Digital-Decodern. Sie werden ohne zusätzliche Kabel im Gleiskörper eingesetzt und durch die Schiene mitversorgt. Auch Signale können so eingebaut werden. Für die Steuerung einer kompletten Anlage reicht eine normale Stromversorgung mit den zwei Kabeln rot und braun – einfacher geht es nicht. Der Strom muss nur unter Umständen mehrfach eingespeist werden, das hängt von Größe und Form der Gleisfigur ab. Eine Planung ist ab einer bestimmten Größe daher für eine Teppich- oder Parkettbahn unerlässlich.

Einige Voraussetzungen

Für die muss man ein paar Dinge beachten. Eine Bodenbahn funktioniert am besten in einem Wohnraum, in dem die Temperaturschwankungen nicht allzu groß sind. Ein Teppichboden ist besser als Parkett oder Kork, weil er den Staub festhält. Das Gleis ist trittfest, die Modelle sind es aber nicht. Daher sollte man für diese einen geschützten Platz vorsehen, denn manchmal geht man auch im Dunkeln durchs Zimmer. Einige Dinge lassen sich auf dem Teppich nur mit immensem Aufwand realisieren: Brücken sind schwer einzubauen, da der Teppich oft nicht gerade liegt und Pfeiler montiert werden müssten. Das wäre dann eine wackelige Angelegenheit, die man besser lassen sollte. Eine echte Landschaft lässt sich ebenfalls kaum gestalten. Man kann Fertigtunnel aufstellen oder unter einem Schrank hindurchfahren. Ansonsten deuten Bäume, Autos und Häuser die Umgebung lediglich an.

Beim Aufbau kann man die Gleise direkt auslegen oder vorher einen Plan machen. Dabei ist auf die

Landschaft und Umgebung werden mit Bauten angedeutet, das Fahren ist die Hauptsache.

So geht's los: Eine Startpackung ist die Basis für Hobby und Anlage.

Die erste Ausbaustufe erfolgt mit einer vorteilhaften Gleispackung.

Zusätzliche Weichen erhöhen den Spielspaß noch weiter.

Einspeisung von Strom zu achten. Experten empfehlen sie etwa alle zwei Meter. Dafür legt man eine Ringleitung: Von der Central Station als Steuergerät oder dem Booster führen wir eine rot-braune Leitung das Gleis entlang. Für die einzelnen Einspeisungspunkte wird eine Lüsterklemme angebracht, von dort eine kurze Leitung zu den Gleisen geführt. Am deren Ende befestigen wir zwei Kabelschuhe und stecken sie an, das geht beim C-Gleis an jedem Gleisstück.

Signale: einfach wie nie

Signale waren zu analogen Zeiten bei einer Teppichbahn sehr aufwendig einzubauen. Mit dem Märklin C-Gleis im digitalen Betrieb sieht die Lage schon besser aus. Die Kabel lassen sich gut versteckt unterm Gleis führen. Ob man sich für Licht- oder Formsignale entscheidet, ist egal. Der Anschluss ist prinzipiell gleich. Ob eine Beleuchtung für Häuser sinnvoll ist, muss jeder für sich entscheiden. Dafür braucht man einen Extra-Trafo und zusätzliche Kabel. Der Aufwand spricht auch hier dagegen. Funktionsmodelle wie etwa ein Kran sind bei digitaler Steuerung kein Problem, weil der Anschluss via Gleis stattfinden kann.

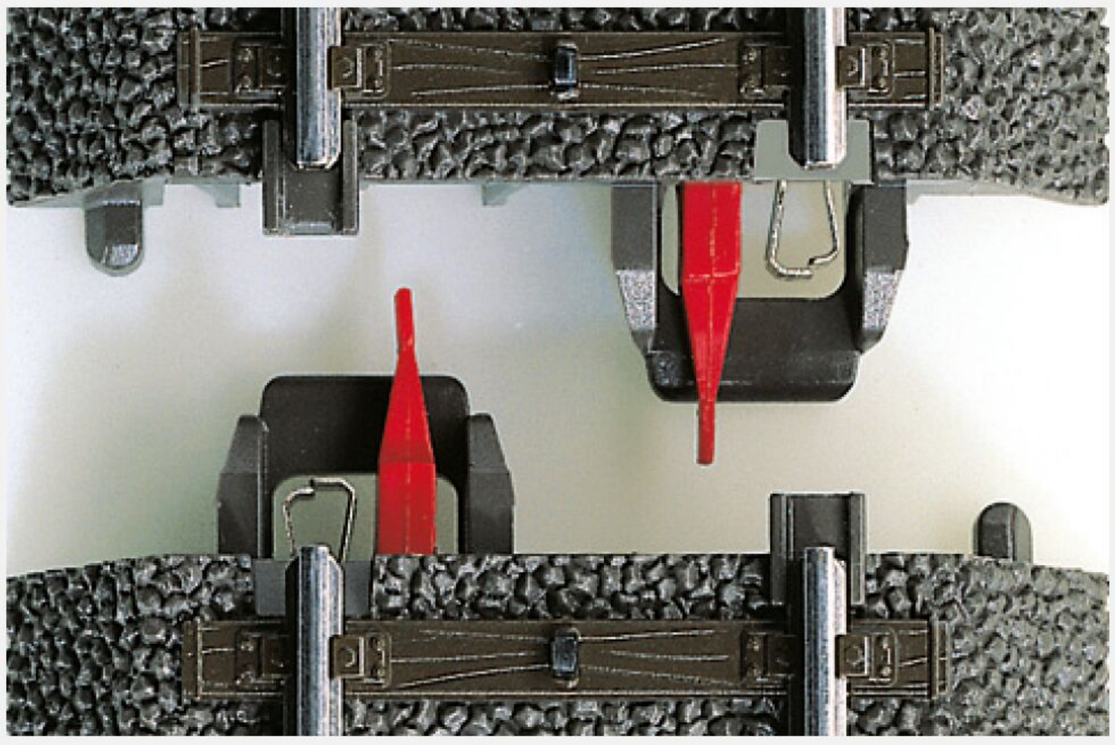
Eine Märklin Startpackung mit Gleisen, Lokomotive, Wagen und digitalem Steuerungsgerät – damit fing und fängt es bei den meisten an. Mit den Jahren kommen dann ein paar Gleispackungen und Fahrzeuge dazu, dann Bahnhof, Signale und schon ist ein kleines Zimmer gefüllt mit Eisenbahn. Wenn Platz und Zeit für die stationäre Anlage fehlen, lässt sich alles auch auf dem Boden aufbauen. Und das kann ganz schön groß werden, wie unser Entwurf zeigt.

Ausgehend von einer großen Startpackung und dem Zuwachs über Jahre haben wir aus dem gängigsten Material einen Entwurf gezaubert. Wir haben zwei großzügig dimensionierte Bahnhöfe und einen Industrieanschluss eingeplant. Auf einer zweigleisigen Strecke ist da schon richtig viel Betrieb möglich. Als Abwechslung gibt es mit der Burgruine noch ein Ziel, um das die Bahn kreisen kann. In der zweiten Wendeschleife lässt sich etwa ein Bauernhof platzieren. Die höhenentwicklung kann beim Entwurf komplett außen vorbleiben, weil sich alles auf Höhe null abspielt.

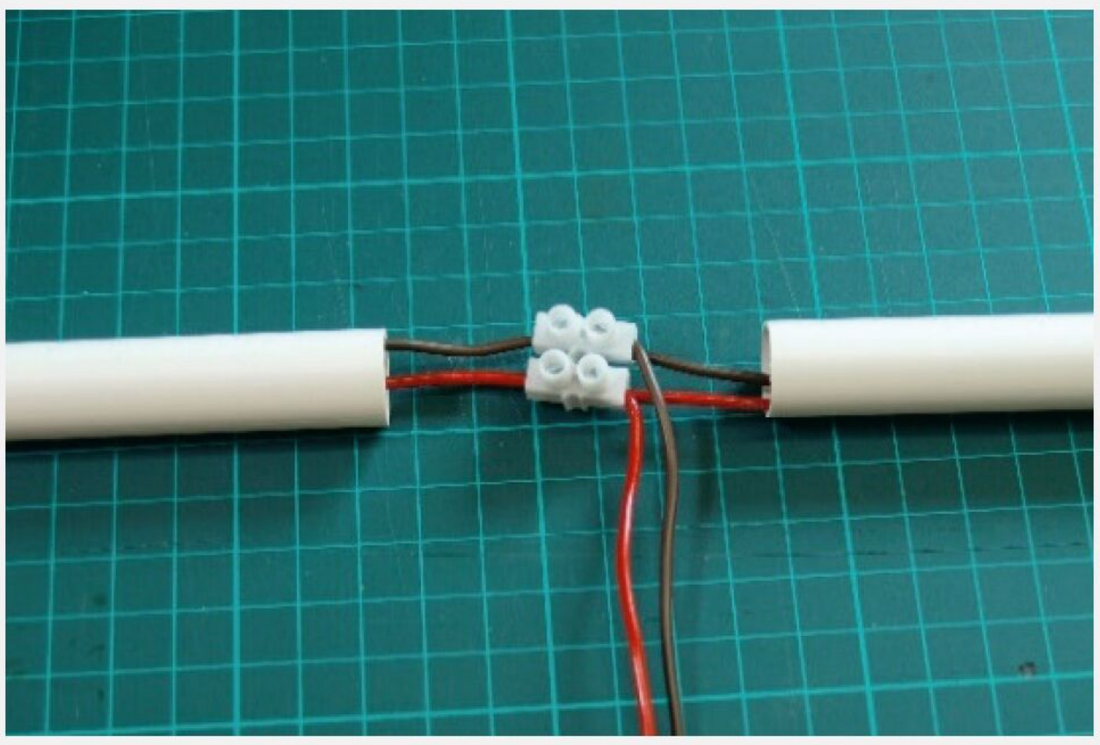
Rundkurs auf Trix

Beim Trix Entwurf entfallen durchs Zweileitersystem die beiden Wendeschleifen. Wir haben einen Rundkurs mit einem Verschubbahnhof anstatt des Lokschuppens. Dafür ist der Bahnhof Moritzburg um ein Gleis verlängert. >>

Stromversorgung

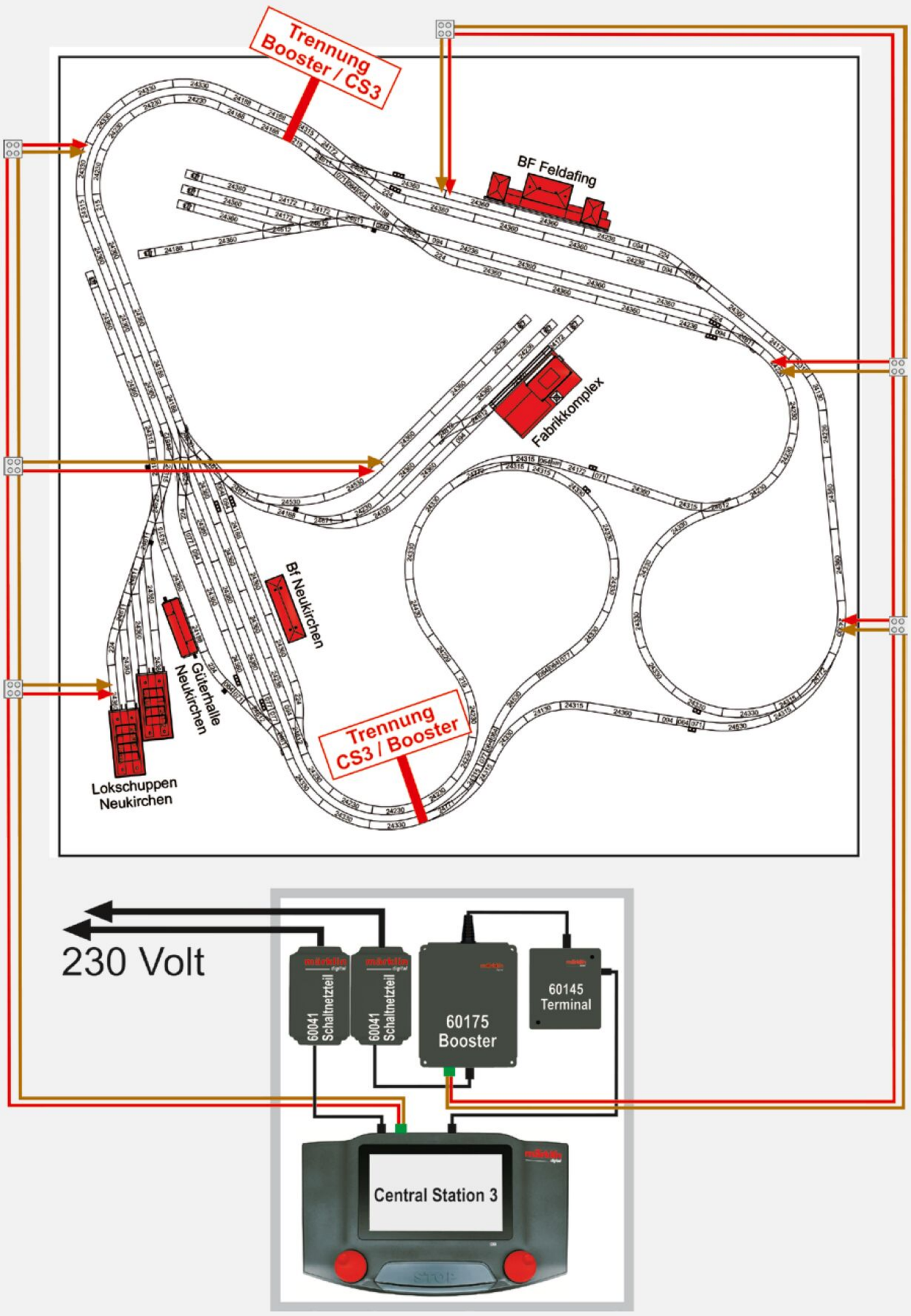


Halt am Signal: Isolierhütchen schaffen eine stromlose Strecke. Wenn das Signal auf „Fahrt“ schaltet, erhält sie Strom.



So geht die Ringleitung: Alle zwei Meter nimmt eine Lüsterklemme Strom ab, die beiden Kabel kommen ans C-Gleis.

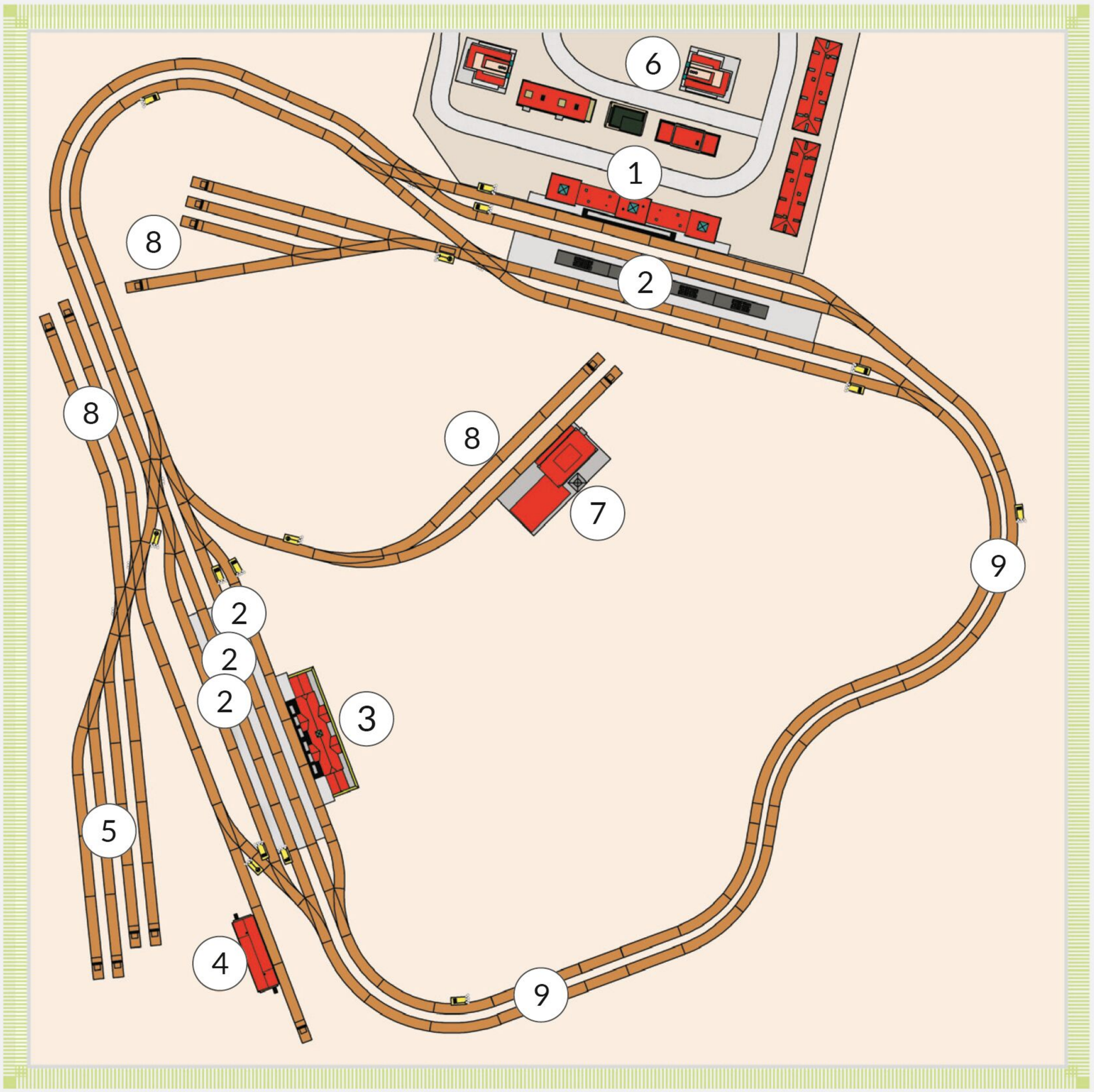
Anschlussmöglichkeit Märklin C-Gleis



Die Teppichanlage in ihrer ganzen Pracht. Der Fahrbetrieb lässt kaum Wünsche offen, ob lange Züge auf Paradefahrt oder Rangiermöglichkeiten. Die Stromversorgung haben wir hier doppelt abgesichert, damit viele Züge gleichzeitig fahren können. Zwei Trennstellen mit Isolierhütchen teilen die Anlage in zwei Hälften. Die linke erhält den Strom über die Central Station 3 (Art. 60216/20226), die rechte über einen Booster (Art. 60175), praktisch ein Leistungsverstärker.

Auf www.maerklin-magazin.de gibt es unter „Downloads“ viele weitere inspirierende Gleispläne.

Variante Trix C-Gleis



1 Bahnhof Baden-Baden
2 Bahnsteig
3 Bahnhof Moritz-burg
4 Güterbahn-hof Moritzburg
5 Verschub-bahnhof
6 Burg auf Hügel
7 Industrie-komplex
8 Ladegleise
9 Strecke

Text und Bilder: M. T. Nickl

Steuerung der Anlage

Hier kommt nur Märklin beziehungsweise Trix Digital infrage, es geht einfach und bietet Spielspaß satt. Der Anschluss ist praktisch nur eine Ringleitung mit mehreren Einspeisepunkten. Ein Bremsmodul ermöglicht zwar das vorbildgerechte langsame Abbremsen vor dem Signal, aber davon würde ich bei einer Teppichbahn aufgrund des Verdrahtungsaufwandes abraten. Dafür Trennstellen einplanen: Damit der Zug bei Rot am Signal anhält, wird der Signalabschnitt vom übrigen Stromkreis getrennt. Für die Trennung werden einfach Isolierhütchen auf den Mittelleiter geschoben. Der Abschnitt erhält nur dann Strom, wenn ein Schalter betätigt wird, etwa weil das Signal auf „Fahrt“ schaltet. Somit haben wir schnell einen vorbildgerechten Halt am Signal. Über die Central Station 3 (Art. 60216, 60226) lassen sich Fahrzeuge und Magnetartikel bequem programmieren, ähnlich komfortabel steuern wir damit Lokomotiven, Weichen und Signale. Für kleinere Anlagen genügt dafür die Mobile Station 2 (Art. 60657), die vielen Startpackungen beiliegt.

Eine Gleisstückliste haben wir bewusst nicht dazugelegt. Der Gleisplan soll eher Anregung und Einladung sein, aus vorhandenem Material etwas zu entwerfen, vielleicht unter Zukauf einiger neuer Gleise. Die Kombinationsmöglichkeiten des C-Gleises erschöpfen sich schließlich nicht in einer einzigen Anlage.

„Einmal im Jahr“ heißt die Devise. Unser Entwurf versteht sich als Einladung an alle, die alten Schätze zu heben und die Freude an der Modellbahn wieder zu erleben. ⏭

Selbstverwirklichung in der Perfektion: Bis ein Anlagenthema wie hier bei dem Modul der KüsteNbahner stimmig im Detail ausgestaltet werden kann, braucht es einen soliden Untergrund. Wer damit kämpft, kann sich Unterstützung holen.

Drei Wege führen 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.

Die Grundregel bei einer Anlage ist: Sie muss dem Erbauer gefallen, es ist sein Modellbahntraum. Wer gern rangiert, braucht keine fein gestalteten Berghänge – ein komplexes Gleisvorfeld genügt. Wem die realitätsnahe Kulissenwelt für Züge wichtiger ist, fährt gemütlich im Kreis. Die beiden Pole mögen genügen – jeder soll nach seiner Fasson selig werden. Um schnell zum Ziel zu kommen, bietet der Zubehörhandel breite Unterstützung, mit der sich die Phase des Rohbaus abkürzt. So machen Fertiganlagen, Trassen- und Anlagenbausätze das Leben leichter. Wir greifen zwei Ansätze heraus, können es aber doch nicht lassen: Das letzte Wort hat ein Anlagenbauer, der seine N-Module mit großem Engagement von der Grundplatte an aufwärts in Eigenregie fertigt. >|

Weg Nummer 1: eine aus lasergeschnittenem Buchensperrholz von Konzept-Bahnen vorgefertigte N-Anlage mit komplexem Gleisplan.

Weg Nummer 2: Die N-Anlage „Mittelberg“ von Noch basiert auf dem Easy-Track-System – vorgefertigte Trassen und Stützen bilden den Grundstock für das Fahrerlebnis. Ein Abfahrgleis in der rechten vorderen Ecke lädt zum Anbauen ein.

Weg Nummer 3: Den klassischen Anlagenbau skizziert Peter Holzner vom Verein spur-N-schweiz. Er baut ein Modul von Grund auf.

Bauen mit Konzept

Die Bausätze von Konzept-Bahnen sind praxisinspiriert. Wenig Platz, Winkelform, viele Ebenen? Das Sortiment kennt die Antworten in N und H0. Als ein Beispiel für den Einfallsreichtum stellen wir die N-Einschub-Modul-Anlage vor.

Schreinerarbeit? Nicht jedermanns Sache. Genau da setzt Konzept-Bahnen aus Frasdorf mit seinen in Deutschland gefertigten Bausätzen an. „Ob H0 oder N – wir bauen aus lasergeschnittenem Buchensperrholz den Grundstock für Anlagen mit spannenden Gleisplänen, sodass der Modellbahner gleich mit der Gestaltung beginnen kann“, skizziert Firmeninhaber Klaus Binder das Geschäftsmodell. „Wir haben Anlagen in allen erdenklichen Formen von rechteckig über winklig bis rund, in verschiedenen Größen und Ausprägungen wie Stadtgebiete, Flach- und Bergland.“

Viele dieser Anlagen sind auf Anregungen von Modellbahnern hin entstanden. „Wir wissen, wie Ideen in Bausätze mit spannenden Gleisplänen umgesetzt werden. Und die Stücklisten für die Gleise liefern wir auch.“

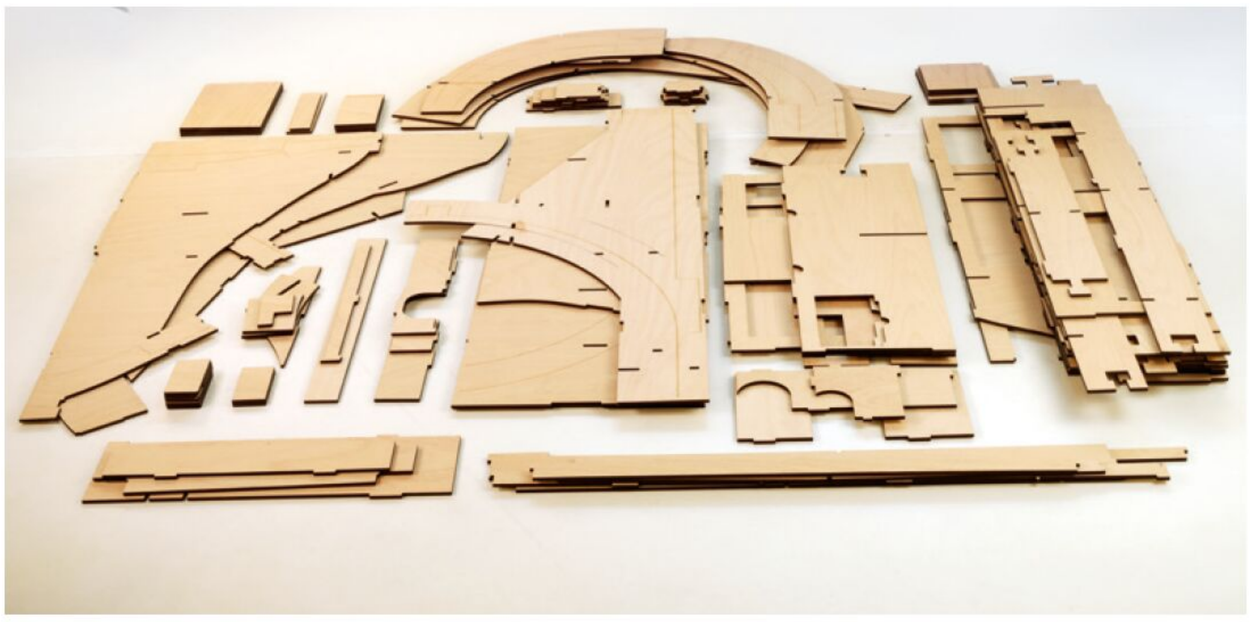
Ein Beispiel für das von der Praxis inspirierte Sortiment war die Idee, zusammen mit Daniel Mechling von Spur-N-Teile.de eine günstige Variante einiger kleinerer Bausätze unter der Marke „Anlagen Architekt“ auf den Markt zu bringen. „Die Unterschiede zu Konzept-Bahnen sind Materialstärke, Materialart und Preis“, erläutert Binder. „Die N-Anlage ‚Gipfelkurven‘ etwa wird aus Vier-Millimeter-Holz gefertigt. Mit einer Größe

Vorderseite: Der Modulkasten lässt sich in verschiedenen Höhen in das Oval der Gleise einsetzen. Rückseitig (unten) der Schattenbahnhof.

von 130 mal 50 Zentimetern bei einer Höhe von 25 Zentimetern passt sie in ein Regal.“

Für die vielen begeisterten Modulbauer hat Konzept-Bahnen eine N-Idee des Modellbahnkünstlers Wolfgang Besenhart („Die Welt der kleinen Bahnen“) aufgegriffen. „Der Modellbahner baut sich ein Diorama in einer Größe von 76 mal 30 mal 32 Zentimetern, das in ein Regal eines skandinavischen Möbelherstellers passt – hat er Lust auf Fahren, so setzt er dieses Einschubmodul in ein Gleisoval ein“, skizziert Klaus Binder das Konzept. „Der feine Nebeneffekt ist, dass man seine Dioramen nicht in Abstellkammer oder Keller verräumt – sie bereichern als Schaustücke den Wohnraum.“ Da die Dioramen in verschiedenen Höhen einsetzbar sind, können auch vertikal versetzte Szenen wie Täler gestaltet werden.

Der Zusammenbau ist selbst für Einsteiger einfach, maximal zwei Stunden sind zu veranschlagen. „Die Verbindungsstellen werden verleimt und mit einer Schraube fixiert“, erklärt Klaus Binder. „Für die Verkabelung sind Durchbrüche vorgesehen.“



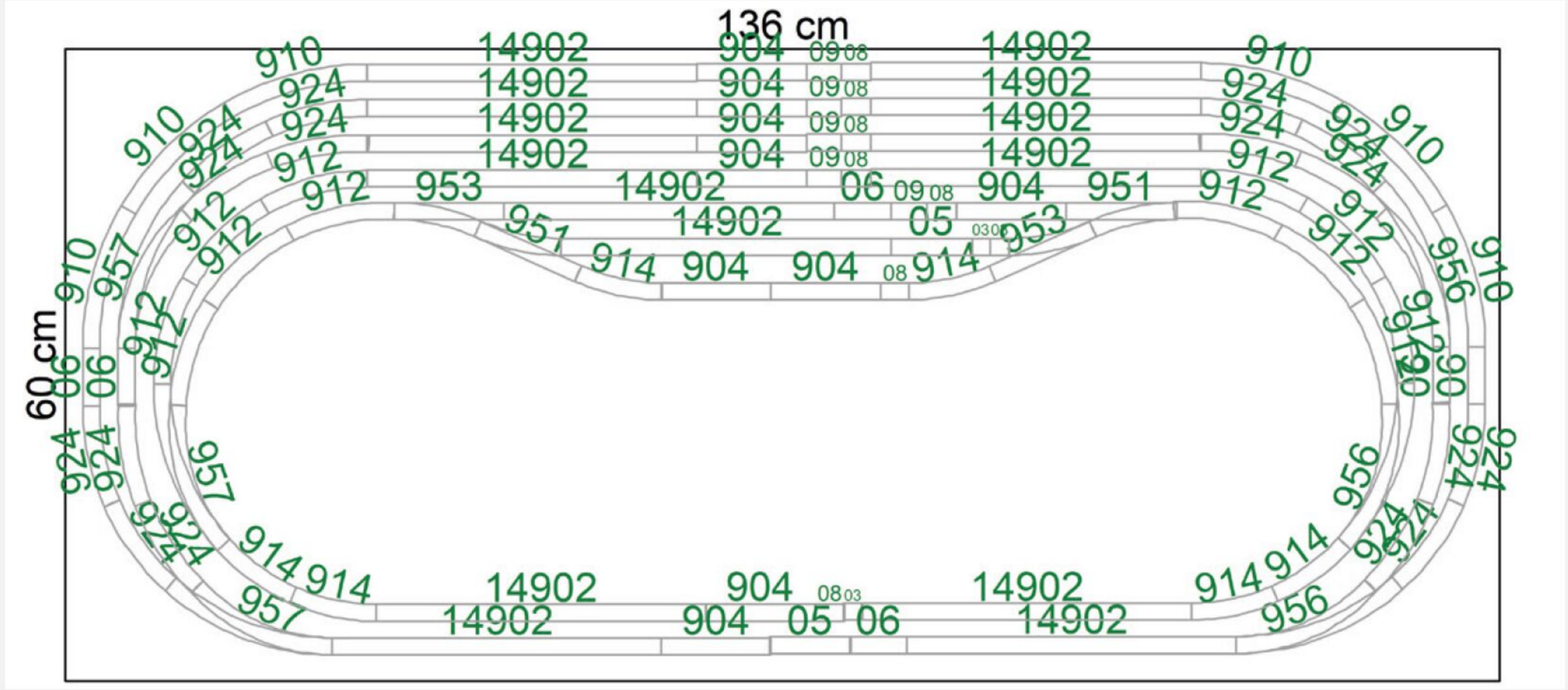
Ausgepackt: So sieht ein sortierter Bausatz aus, bevor es mit dem Zusammenbau losgeht. Die Teile sind präzise lasergeschnitten.

Handarbeit: Die Spanten werden nach Bauplan zusammengesteckt. Auf der Rückseite sichern Leim und ein Verbindungsstück die Konstruktion ab.

Absicherung: Damit die verleimten Stellen in präziser Position aushärten, werden ein paar wenige Schrauben gesetzt.

Gleisbau mit Minitrix Holzschwellen- und Betonschwellengleisen

Für das Einschubmodul hat Konzept-Bahnen einen Gleisplan mit maximaler Streckenkonfiguration erarbeitet (siehe unten). Die Gleisstückliste ist für das Minitrix Holzschwellen-Sortiment ausformuliert. Es kann jedoch auch das Betonschwellengleis mit NEM-konformem Gleisprofil Code 60 verlegt werden. Allerdings gibt es keine Betonschwellengleise in Radius 1, keine 24-Grad-Weichen und keine Bogenweiche R1/R2.

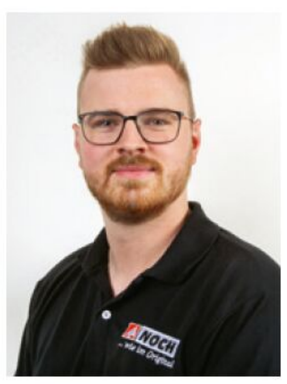


Minitrix Gleisplan: Geometrien und Gleisstücke der Holzschwellengleise gehen überwiegend konform mit dem neuen Betonschwellen-Gleissystem.

Individuelle Ausgestaltung: Der N-Trassenbausatz „Mittelberg“ nimmt die Schreinerarbeit ab – das Anlagenthema ist dann Sache des Modellbahners.

Standard mit Freiheit in der Ausgestaltung

Knapp zwei Stunden braucht es, den Easy-Track-Trassenbausatz „Mittelberg“ von Noch aufzubauen. Der Noch-Anlagenbauer Florian Giwanski geht mit uns die Arbeitsschritte durch und gibt auch Tipps für die Landschaftsgestaltung.



Florian Giwanski, Produktentwicklung und Anlagenbau Noch GmbH

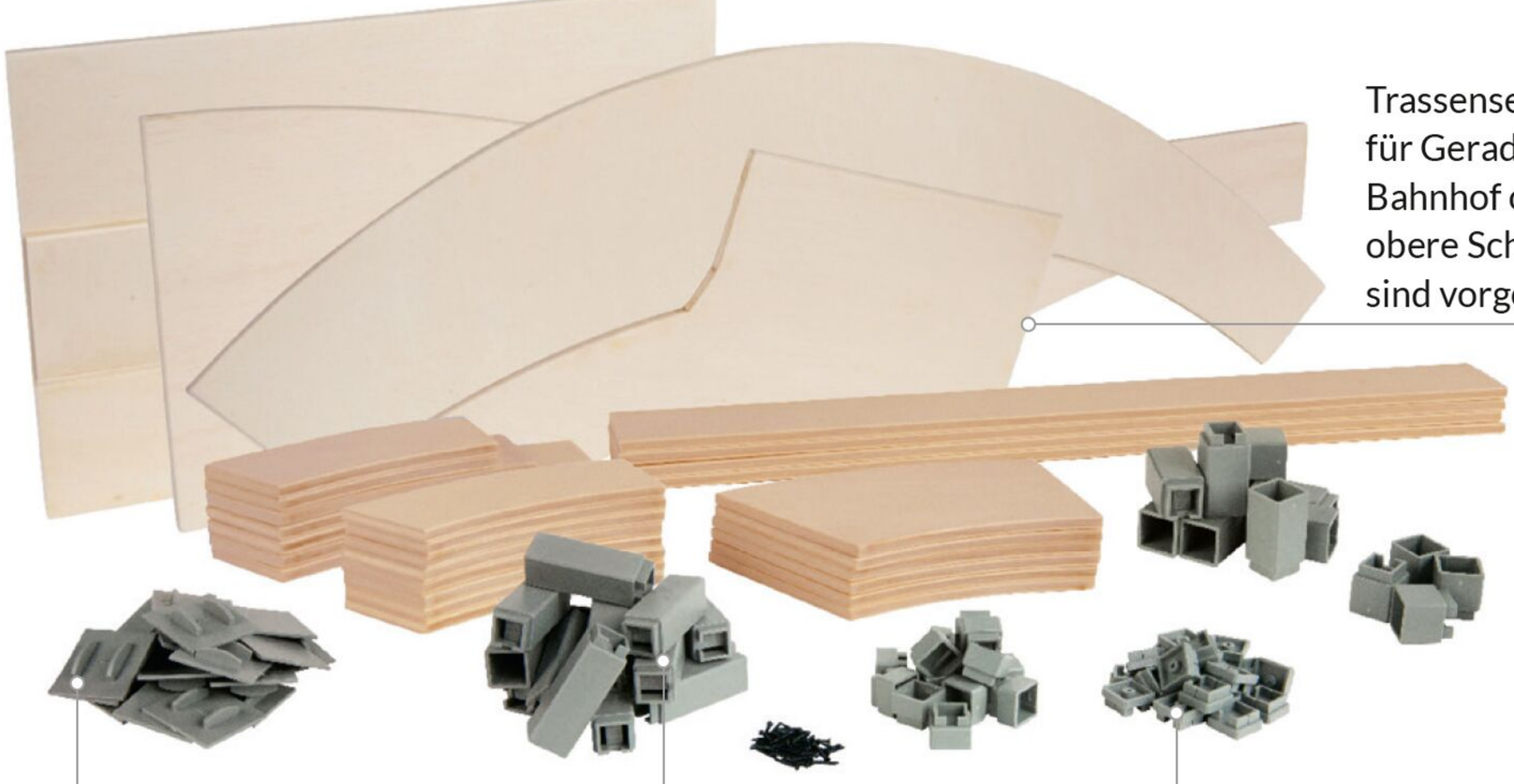
Der Bausatz ist ausgepackt und sortiert. Was nun?
Florian Giwanski: Das Bogenmuster, also ein 1:1-Plott der Trassenführung, wird auf die Grundplatte gelegt. Bei Mittelberg ist es ein einziger großer Plott, bei H0-Anlagen können es bis zu sechs Bögen sein.

Die Grundplatte ist nicht im Bausatz enthalten. Warum nicht und was empfehlen Sie?
Giwanski: Eine Anlage belegt beim Modellbahner einen vorgegebenen Raum. Eine mitgelieferte Grundplatte wäre also eine Einschränkung. Wir geben ein Mindestmaß vor. Ich persönlich bevorzuge einen Spantenbaurahmen aus Multiplex oder Tischlerplatte, auf den eine zehn Millimeter starke Pappel-Sperrholzplatte gesetzt wird. Es gibt auch Modellbahner, die sich einfach bei einem schwedischen Möbelhaus eine Tischplatte besorgt haben.

Und darauf wird nun der Plott fixiert?
Giwanski: Genau. Der Schnittbogen wird auf der Platte ausgerichtet. Sie sehen nun die Positionen, an denen die jeweiligen Pfeiler festgeschraubt werden müssen. In der Ständerelementliste sind übersichtlich in Tabellenform die einzelnen Pfeiler definiert: Sie setzen sich ja höhenabhängig aus mehreren Elementen zusammen. Unten der Fuß, dann die Säule und oben die Wippe, mit der die Steigung ausgerichtet wird.

Beim Fixieren des Pfeilerfußes kann ich mich nicht vertun?
Giwanski: Das Maß ist aufgezeichnet und es gibt ein x für den Mittelpunkt – hier rate ich zum Vorboh-

Montage erledigt: Der Trassenbausatz bildet einen abwechslungsreichen Gleisplan ab, auf dem sich Züge begegnen können.

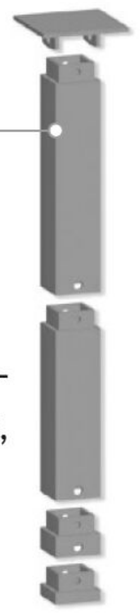


Trassensegmente: Alle Elemente für Geraden, Kurven, Weichen, den Bahnhof oder die Abzweigung für die obere Schleife und das Stumpfgleis sind vorgefertigt.

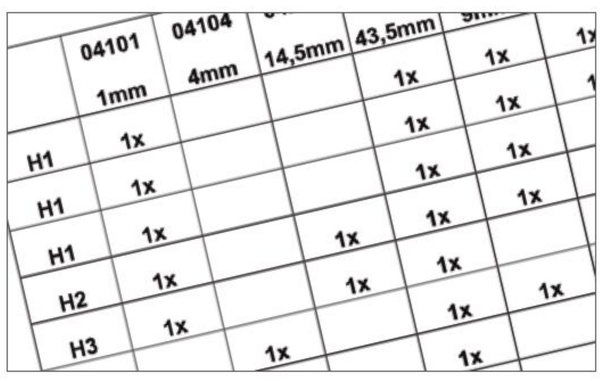
Wippe: Sie gleicht als oberer Pfeilerabschluss die Steigung aus. Die Holztrasse wird mit Heißkleber aufgeklebt.

Pfeilerelemente: Zwischen 14,5 und 27 Millimetern lang sind die Segmente für die Pfeiler.

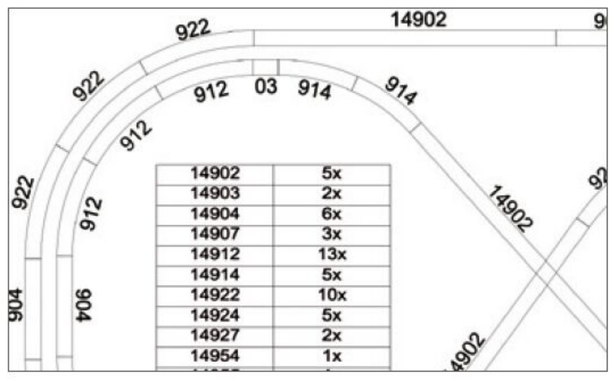
Fuß: Das Element wird auf der Grundplatte festgeschraubt.



Pfeiler: Auf den Fuß werden verschiedene Säulenelemente aufgesteckt, oben sitzt die Platte zur Gleistrasse.



	04101 1mm	04104 4mm	14,5mm	43,5mm	
H1	1x			1x	1x
H1	1x			1x	1x
H1	1x			1x	1x
H2	1x		1x	1x	1x
H3	1x		1x	1x	1x



14902	5x
14903	2x
14904	6x
14907	3x
14912	13x
14914	5x
14922	10x
14924	5x
14927	2x
14954	1x

Eine Liste definiert die Elemente jeders einzelnen Pfeilers (links). Sie werden zusammengesetzt und zunächst der Fuß auf dem 1:1-Plott angeschraubt (Mitte) – die Position ist vorgegeben. Beigelegt sind auch Gleispläne wie hier für Minitrix Gleise.

ren. Dann werden die beiliegenden Schrauben eingedreht.

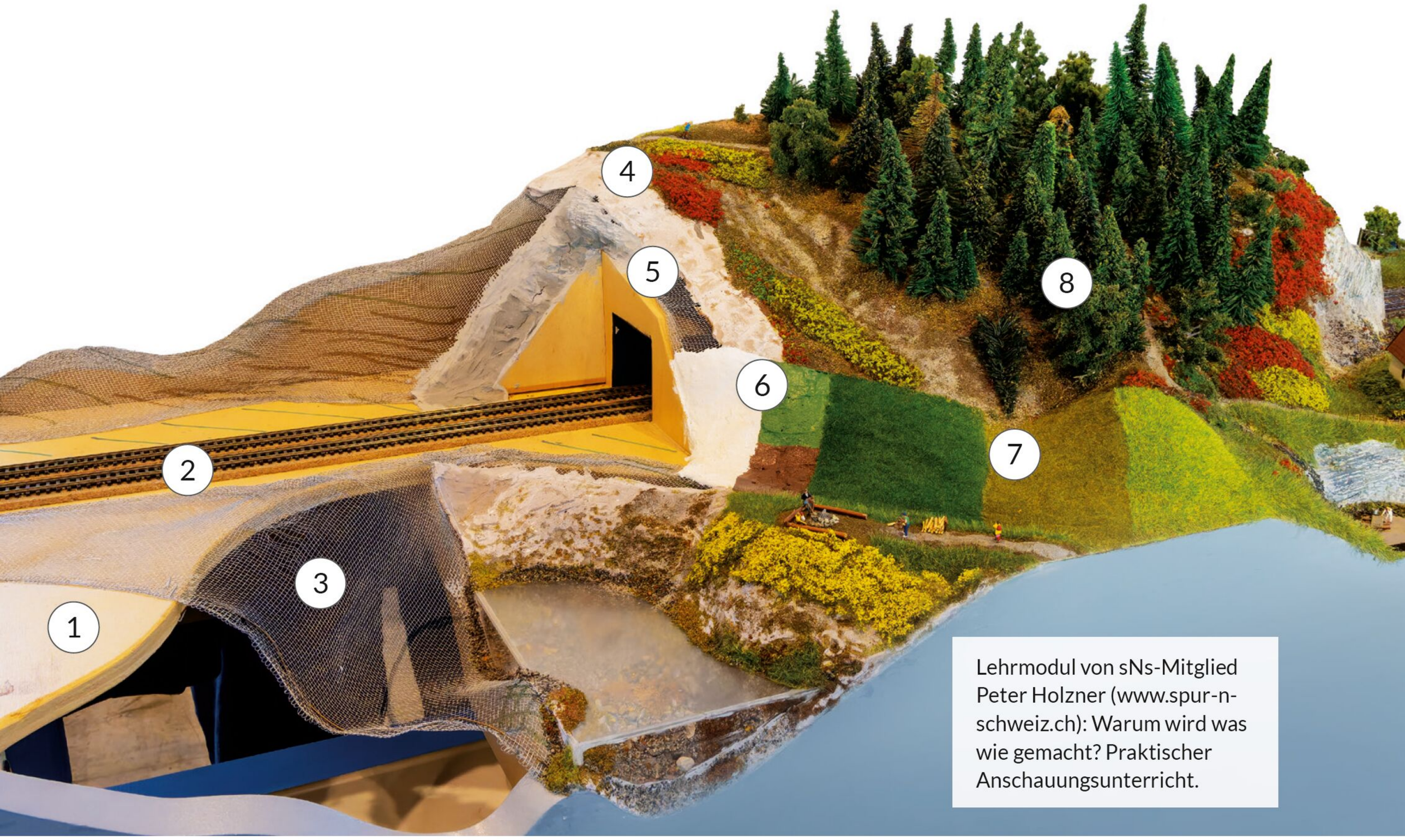
Wird die Wippe oben mit der Fahrtrasse auch verschraubt?
Giwanski: Die Auflagefläche wird am besten verklebt – mit Heiß- oder Kontraktkleber. Damit ist der Bausatz fertig zusammengebaut. Im Vordergrund der Anlage ist noch ein Abstellgleis – hier ließe sich die Anlage erweitern.

Wie verlege ich sicher Gleise?
Giwanski: Ich benutze gern eine Kork-Gleisbettung. Sie ist stabil, geräuschdämmend und verschafft dem Gleis eine realistische Höhe.

Was verwende ich für eine schnelle Landschaftsgestaltung?
Giwanski: Wer nicht viel sägen und bohren will, kann mit unserem Terra-Form-System elegant das Gerüst für die Anlagenoberfläche errichten. Es wächst quasi wie ein Baum aus Rundhölzern und Kunststoffverbindern mit zwei bis vier Verzweigungen. Die Hölzer legt man auf den Tisch und ritzt sie mit dem Messer rundherum an, dann lassen sie sich brechen. Auf der Platte werden Füße fixiert und dann das Gerüst aufgebaut. Es gibt auch Verbinder mit einer Lasche, die ich an einer Trasse befestigen kann. So entsteht eine solide tragende Basis für die Landschaft.

Und wie bekomme ich ein Fundament für eine Ortschaft?
Giwanski: Man konstruiert mit Rundholzstreben eine Basis, auf die ein ausgesägtes Holzstück gesetzt wird. Alternativ empfehlen wir Panzerkarton: Der ist leicht, stabil und lässt sich mit Messer oder Schere scheiden. ⏭

Auf der Seite www.noch.de gibt es beim N-Bausatz „Mittelberg“ (Art.-Nr. 53700) Basteltipps und ein Erklärvideo.



Lehrmodul von sNs-Mitglied Peter Holzner (www.spur-n-schweiz.ch): Warum wird was wie gemacht? Praktischer Anschauungsunterricht.

Alles selbst gemacht

Der Verein spur-N-schweiz (sNs) pflegt eine fundierte Modulbauexpertise. Mitglied Peter Holzner hat für Ausstellungen ein Modul gebaut, das Unterirdisches erklärt. Uns erläutert der Appenzeller, was da genau zu sehen ist.

1

Für die Trassenplatte verwende ich Acht-Millimeter-Pappelsperrholz: Es ist stabil, weich und gut mit Säge sowie Feile zu bearbeiten – manuell wie maschinell. Auf der Pappelsperrholz-Platte lassen sich dann die Gleise einfach mit Nägeln befestigen. Wobei eine Dämmung angeraten ist.

2

Als Unterlage für die Gleise wird Kork auf die Trasse geklebt. Dies dient der Lärmdämmung und wir heben das Niveau der Gleise, wie es für ein vorbildnahes Gleisbett nötig ist. Der handelsübliche Schotter wird mit verdünntem Akrylkleber aufgebracht.

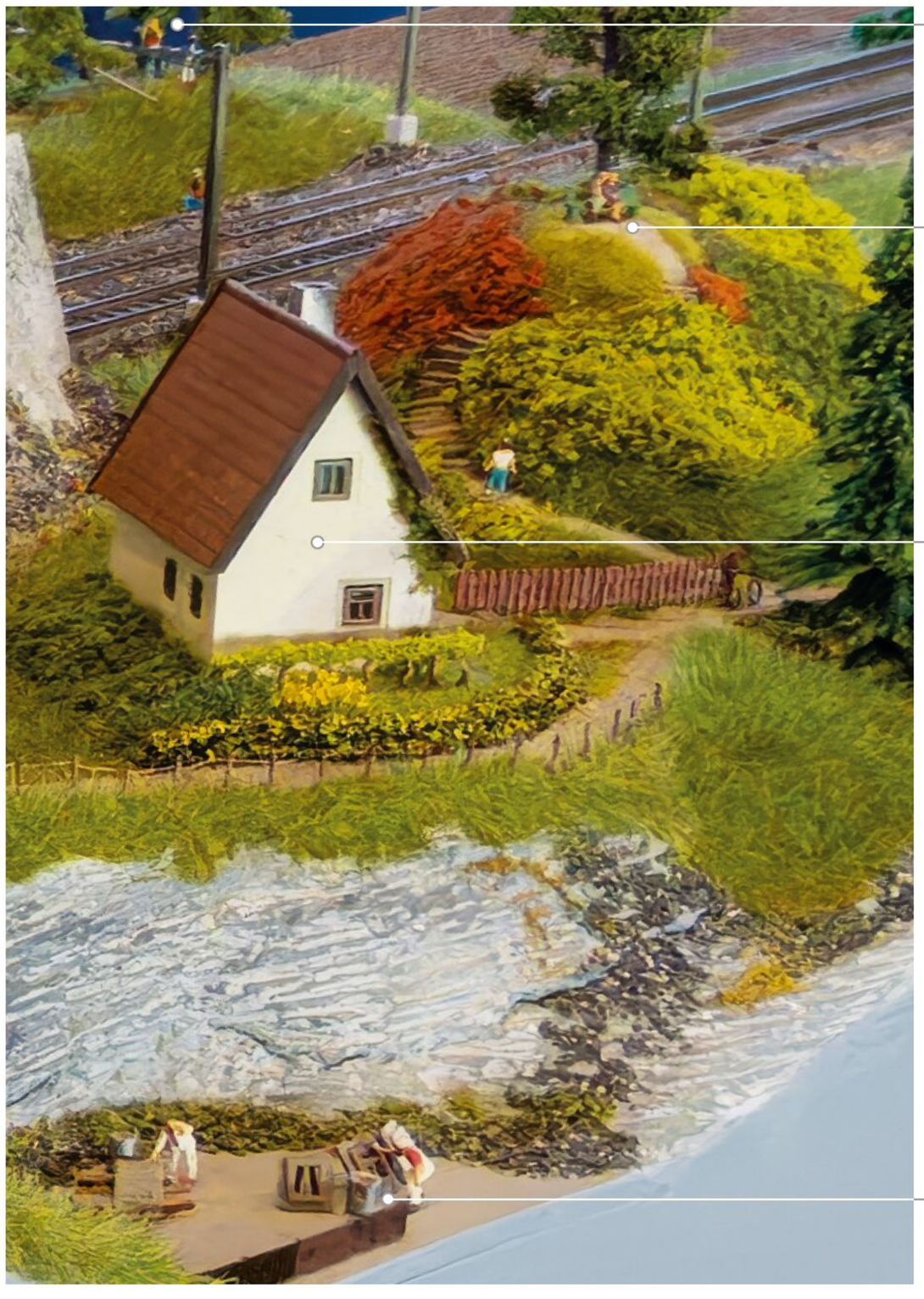
3

Für die Landschaftsform verwende ich als Basis Aluminiumfliegengitter: Das Material lässt sich leicht biegen und in Form schneiden. Zudem kann ich in der Grundform schon Flächen für spätere Straßen oder Gehwege vorbiegen. Damit ist für die Ausgestaltung weniger Modelliermasse und Nacharbeit erforderlich. Eisenfliegengitter ist zweite Wahl, weil es theoretisch mit dem Wasser im aufzutragenden Gips reagieren kann. Aus der Praxis kenne ich aber diesbezüglich keinen Fall.

sNs-Sonderweg: Wir sNs-Mitglieder fahren auf unseren Modulen mit einem magnetgesteuerten Blocksystem. Der Magnet im Zug wird vom Block erkannt und je nach Signalzeichen wird gebremst oder durchgefahren. Sind Gleise genagelt, so reagiert der Magnet und der Zug ruckelt etwas. Deshalb kleben wir die Gleise auf eine Korkschicht und schrauben sie an den Modulenden an den Schwellen fest.

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

An der steilen Böschung ist Grün die Grundfarbe für die Wiese: Im Flachen sieht der Betrachter braunen Boden.



Fotograf mit Blitzlicht: Ein Infrarot-Reflexmelder erkennt die Spitze des Zugs. Es löst sich ein Blitz aus.

Ruheständler auf Bank: Peter und Anna Holzner schauen der Enkelin auf dem Fußweg zu.

„Hexenhäuschen“: zur Hälfte gealtert, um natürliche Ausstrahlung zu dokumentieren.

Malerarbeiten: Der graubraune Originalfensterrahmen (ganz links) wird von den N-Alterungsexperten mit wenig Farbe gealtert und wirkt so vorbildnäher.

4

Auf die Fliegengitterunterlage trage ich klassisch Gips mit einer langen Topfzeit auf. Er stabilisiert das Gittergerüst und ist einfach zu bearbeiten: Aus dem trockenen Gips arbeite ich mit dem Stechbeitel Felsstrukturen heraus. Je nach Trockenheitsgrad ergeben sich unterschiedliche Oberflächenstrukturen. Selbstverständlich kann man auch Hartschaumstoffe für die Landschaftsgestaltung einsetzen, doch auch die erhalten am Ende eine Gipsschicht für die Oberflächengestaltung. Müssen große Flächen gegipst werden, werden während des Gipsens temporär Stützen aus Restholz verwendet, um ein Verbiegen zu verhindern.

5

Gips sollte 48 Stunden austrocknen, um Risse zu vermeiden. Dem Gips wird beim Anmischen graue oder schwarze Farbe beigegeben. Bricht man den Gips dann auf, so erhält man unterschiedliche Grautöne. Mit Farbe werden nun Felskanten hervorgehoben und Vertiefungen eingedunkelt.

6

Soll die weiße Gipsunterlage bepflanzt werden, streiche ich üblicherweise natürlich braune Acrylfarbe deckend auf. Aus der Sicht des Betrachters sieht man die Erde durchschimmern – wie in der Realität. Werden später die Grasfasern eingeschossen, lässt sich also eine sehr natürliche optische Wirkung erzielen.

7

Als Unterlage für die Begrünung wird nun der Originalklebstoff von Noch oder RTS Greenkeeper aufgetragen: Besser keinen Weißleim verwenden, denn der kann sich bei Feuchtigkeit lösen. Für die Wiesen verwende ich drei Elektrostaten mit einer Spannung von bis zu 45 Kilovolt. Damit wird eine Mischung aus unterschiedlich langen Grasfasern in die Klebstoffschicht geschossen. Keine Wiese sollte – siehe Natur – einer anderen ähneln.

8

Den Wald lege ich unregelmäßig dicht an und nie mit identischen Wuchshöhen. Ich kürze also Stämme mit dem Seitenschneider und schiebe Äste von Bäumen ineinander. Für Durchgänge wird das Profil ausgeschnitten. Den Waldrand bildet kleinwüchsiges Gehölz. Es darf auch mal ein Baum umfallen, wie etwa die Tanne, die in einer steilen Rinne den Halt verloren hat. Wichtig: nicht zu sparsam Bäume pflanzen, am besten blickdicht.

Text: Rochus Rademacher; Fotos: Deutscher Verband der Spielwarenindustrie e. V., Kötzle, Noch, Konzept-Bahnen, rr

Wasser marsch im US-Style: Hier holt sich eine beeindruckende Shay-Lok eine frische Ladung Wasser für die Weiterfahrt ab.

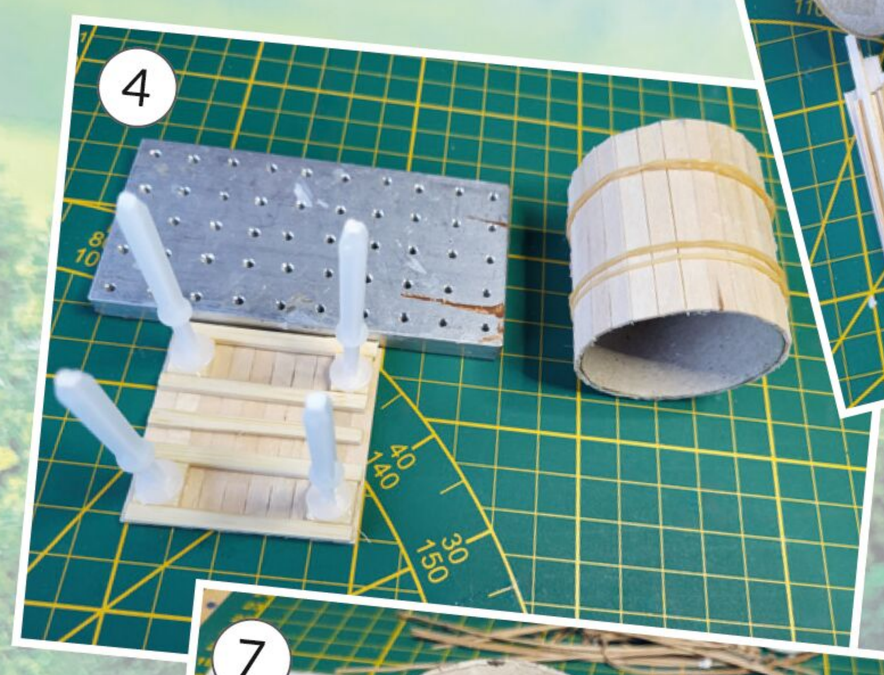
Richtig von der Rolle

Man kennt sie aus dem Western: klobige Wassertürme, die an den Bahnstrecken der USA Lokomotiven mit wertvollem Nass versorgen. Stefan Blümig zeigt, wie man sich so ein schönes Unikat recht einfach auch für die Modellbahn basteln kann.

Ganz langsam rumpelt die altertümliche Dampflok in die Bahnstation. Mit einem Zischen kommt sie vor einem Wasserturm aus Holz zum Stehen. Sofort brandet hinter ihr eilige Geschäftigkeit auf: Kisten und Fässer werden von Wagen gehievt, grimmig dreinblickende Westernhelden springen aus Reiseabteilen und stolzieren in Richtung Saloon davon. Derweil zerrt ein Eisenbahner in staubiger Uniform an einer schweren Kette und schwenkt routiniert das Wasserrohr des Turms über den Einfüllstutzen der Lok. Die Zeit drängt, denn der Weg des Zuges ist noch lang und der Aufenthalt in dieser windschiefen Prärieстadt währt nur kurz ...

Eine solche Szene aus einem Westernfilm hat Stefan Blümig aus St. Georgen im Schwarzwald zu einem Bastelprojekt inspiriert: „Aus Resten von Bausätzen, Holzspießchen, Kunststoffteilen und Pappe kann man Einzelstücke wie den Wasserturm gut selbst machen“, findet der passionierte Modellbahnbauer. Ohne viel Aufwand kommt so eine authentische US-Note auf die Modellbahnanlage – unabhängig von der Spurweite. In der nebenstehenden Schritt-für- Schritt-Bastelanleitung haben wir uns für den Maßstab 1:87 entschieden. N-Bahner und „Zetties“ greifen einfach auf entsprechend kleineres Rohmaterial zurück. Heimlicher „Star“ des Projekts ist eine Toilettenpapierrolle, die dem Wasserturm seine Grundform gibt. Zusammen mit hölzernen Kaffeespateln und einigen anderen Utensilien ist sie nun bereit für ein neues Leben auf der Modellbahn. Wer zum Bau des Turms noch Fragen hat: Stefan Blümig beantwortet sie gern unter miraso.info@web.de

Text: sb; Fotos: Stefan Blümig



Die Arbeitsschritte

1 Klopapierrolle, Holzspatel und Bambus-Spieße auf je 4,8 cm Länge kürzen. Aus den dicken Enden der Bambus-Spieße Quadrate schneiden. Von Spritzlingsresten der Bausätze die Teile für Wasserkran und Halterung ausschneiden.

2 Die Rolle mit Weißleim bestreichen und die zugeschnittenen Holzbrettchen aufkleben. Falls es nicht genau aufgeht, ein Holzteil mit einem Cuttermesser passend zuschneiden. Zum Trocknen mit Gummibändern fixieren.

3 Die restlichen Holzbrettchen auf 4,8 x 4,8 cm auslegen und die Bambus-Spieße mit Holzleim aufkleben. Das dicke Ende der Bambus-Spieße als Auflagefläche für die Standfüße verwenden.

4 Nun die vier Kunststoffkolben der kleinen Einwegspritzen auf die Bodenplatte kleben.

5 Den Wasserbehälter auf beiden Seiten plan schleifen. Schwarze und braune Farbe mischen und die Holzteile lasieren (kann auch mit Wasserfarben gemacht werden). Nach dem Trocknen im „Dry-Brush“-Verfahren (Trockenbürsten) mit weißer Farbe altern.

6 Die Teile der Wasserkranhalterung zusammenkleben. Bohrt man ein horizontales Loch durch die aufgeklebten Streben und das Wasserkranende, kann mit einem Draht(-stift) der Wasserkran vertikal beweglich montiert werden. Eine Drahtöse auf dem Wasserkran dient als Aufnahme für die Kette.

7 Kunststoffkolben der großen Einwegspritzen auf 4,2 cm kürzen und beide Enden im Winkel von 45 Grad zurechtschneiden. Mit Alleskleber in die Zwischenräume der Standfüße kleben.

8 Wasserbehälter mit Alleskleber auf die Bodenplatte kleben.

9 Den Wasserkran mit schwarz glänzender Emaillefarbe bemalen.

10 Aus Pappe runden Teller schneiden (Durchmesser 5,6 cm). Diesen bis zur Mitte einschneiden und daraus das Dach formen und verkleben. Später grau bemalen und altern.

11 Wasserkranteile mit Alleskleber an den Wasserturm kleben. Nach Bedarf kann man nun die Wasserkran-Halterung mit Holz verkleiden. Mit Blumenbindedraht die Spannringe um den Wasserturm gestalten.

Materialliste

- Klopapierrolle, leer
- Bambus-Spieße, viereckig (3 Stück)
- Kaffee-Holzspatel (25 Stück)
- Bastel-Pappkarton
- Spritzlingsreste von Kunststoff-Bausätzen
- Basteldraht, 0,8 mm
- Blumenbindedraht, dünn
- Modeschmuckkette
- Kunststoffkolben von Einwegspritzen (4 Stück klein, 4 Stück groß)

Verwendete Hilfsmittel

- Alleskleber
- Holzleim
- Kunststoffkleber
- Acrylfarben Weiß, Braun, Schwarz
- Emaillefarbe, schwarz glänzend

Hier lockt die Lok: Rund um das kleine Eisenbahnmuseum ist den ganzen Tag lang eine Menge los.

Der Charme des Alten

Auf der H0-Schauanlage im Märklineum zieht gleich neben dem Betriebswerk ein Eisenbahnmuseum kleine und große Besucher an. Auch das Umfeld gefällt mit wunderbar gestalteten Szenen.

Uuuiiiii, das sind aber große Räder! Staunend steht das Mädchen vor dem Kuppelradsatz einer Dampflok und schaut fasziniert auf die rot gestrichenen Ungetüme. Ihre Freundin hat derweil eine schwarze Rauchkammertür entdeckt. Wie ein übergroßer Diskus steht diese auf ihrem Podest. Ein Schild erklärt, welche Funktion die Griffe und Hebel daran haben. Dem Mädchen ist all das trotzdem nicht geheuer. Statt herumzuhüpfen, bleibt es lieber ganz nah bei seiner Mama.

Die anderen Kinder auf dem Kieshof vor dem Eisenbahnmuseum sehen das weniger kritisch. Hier ist den ganzen Tag lang etwas geboten, mal lacht es hier, mal schreit es da. Sollen die Erwachsenen doch andächtig vor der alten Lokomotive und den anderen historischen Ausstellungsstücken herumstehen und Geschichten aus dem Dampfzeitalter erzählen – für den Nachwuchs ist das Bahnmuseum mit seinen Winkeln und Ecken nichts anderes als ein großer Spielplatz, den es zu erkunden gilt.

Die Eisenbahner, die gleich nebenan in dem altertümlichen Stellwerk ihren Dienst verrichten, haben sich an das Kichern und Jauchzen zu ihren Füßen längst gewöhnt. Sie bedienen Tag und Nacht konzentriert ihre Hebel und Schalter und behalten den Zulauf zum nahen Hauptbahnhof im Auge. Außerdem verlangt das Lok-Gewimmel im nahen Betriebswerk ihre ganze Aufmerksamkeit. Von hier oben haben sie stets einen wachen Blick auf den Betrieb zwischen Drehscheibe und Diesel-Tankstelle.

Im Stellwerk neben dem Museum lassen sich die Bahnmitarbeiter durch den Trubel nicht aus der Ruhe bringen.

Deutlich entspannter lässt es da die örtliche Freizeit-Truppe der Bahn angehen. Die Damen und Herren in den blauen Latzhosen können auch nach Feierabend nicht von den Schönheiten auf Schienen lassen – was gewiss auch mit dem einen oder anderen gemütlichen Beisammensein zu tun hat. Ihr Domizil ist ein hölzerner Lokschuppen, der sich an das Museumsgebäude anschließt. Darin schrauben sie in jeder freien Minute an einer historischen Dampflok herum. Das gute Stück war schon auf dem Weg zum Schneidbrenner, als es ein paar Kollegen erspäht haben. Nach zähen Verhandlungen mit ihrem Arbeitgeber durften sie die Lok schließlich mitnehmen. Der Weg vom Schrottplatz in den Schuppen war kurz. Der Weg zu einer fahrbereiten Lokomotive wird ungleich länger werden.

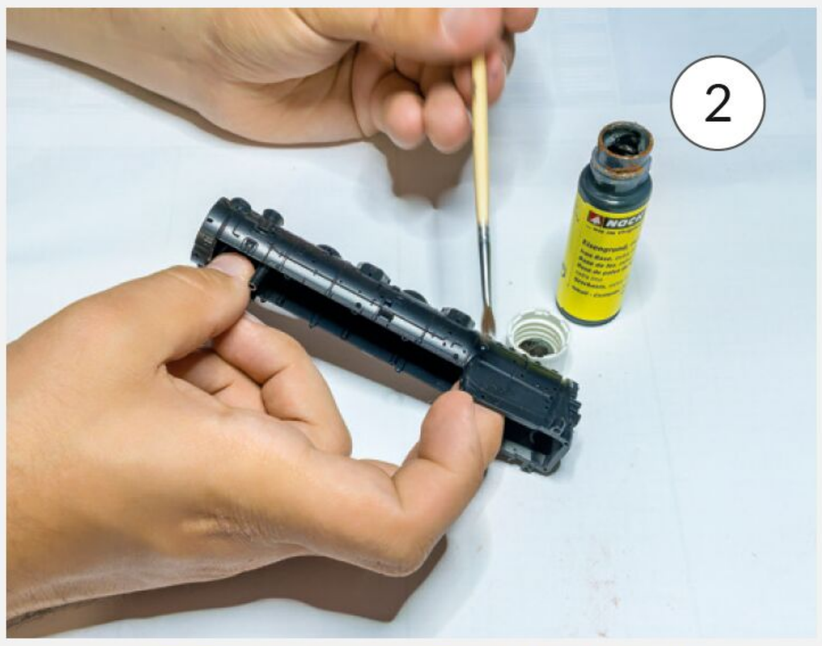
Da trifft es sich gut, dass bei dem ganzen Hin und Her auch noch ein ramponierter Güterwagen übrig war. Auch der steht jetzt auf einem Gleisstummel mit Prellbock neben dem Lokschuppen und sollte deutlich schneller wieder in einen ansprechenden Zustand versetzt werden können. Die Feierabendbastler haben ihn dafür mit einem Gerüst umgeben. Munter hämmern sie an seinem verbogenen Blechdach herum. Außerdem müssen neue Seitenbretter eingebaut und frisch bepinselt werden. Auch am rostigen Unterboden ist noch so manches zu machen. Da sollte man aber zuerst drunterschauen und sich einen Überblick verschaffen. Das alles sieht zwar nach harter Arbeit aus – Wären da nicht die Bierbänke neben dem Gerüst, die schon für den nächsten fröhlichen Umtrunk bereitstehen.

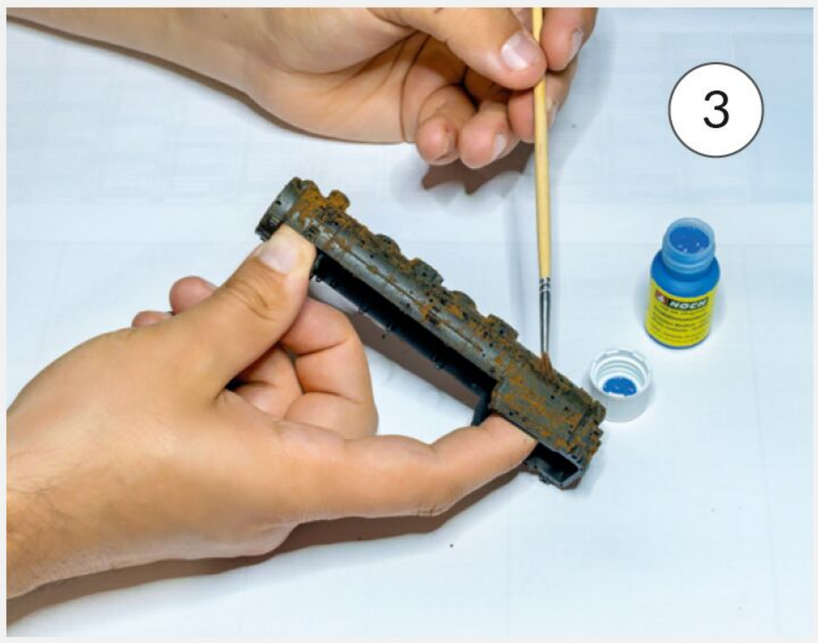
Informationen zum Märklineum und zum aktuellen Stand seiner Anlage, ebenso Besucherinformationen zu Anreise und Tickets finden Sie auf www.maerklineum.de

Wuselige Ecken wie diese sind für Modellbahner eine prima Gelegenheit, sich auszutoben. Schließlich bieten gerade die etwas abseitigen Bereiche einer Modellbahnanlage zahlreiche Möglichkeiten: „Auch bei sorgfältiger Planung gibt es >>

Die alte Dame ist zwar etwas angestaubt, aber dennoch ein Star. Sie wollen (es) Wagen: Beim Lokschuppen wird fleißig restauriert.

Praxistipps: Lokomotiven rosten und patinieren





Eine abgestellte Dampflok bietet nach kurzer Zeit ein Bild des Jammers: Regen und Schmutz setzen dem Lack zu. Rost frisst sich gnadenlos in Kessel und Aufbauten. Die einst mächtige Maschine zerfällt. In der realen Welt geschieht dies von selbst. Im kleinen Maßstab muss der Modellbauer ein wenig nachhelfen. Damit eine Lok authentisch altern kann, bietet der Fachhandel entsprechende Produkte. Wir haben uns für Material von Noch und Ammo entschieden, es gibt aber auch andere Hersteller.

Im ersten Schritt müssen alle Oberflächen entstaubt und entfettet werden (Bild 1). Anschließend wird auf alle zu rostenden Flächen Eisengrund aufgetragen, der dann etwa acht Stunden trocknen muss (Bild 2). Danach streicht man mit dem Pinsel das Oxidationsmedium auf (Bild 3). Auch dieses Mittel sollte mindestens acht Stunden trocknen. Ein Tipp: Für die Schritte zwei und drei wird das Tragen von Handschuhen dringend empfohlen, die Mittel können die Haut schädigen. Sobald alles trocken ist, kommt als Patina Rostpigment auf die Oberfläche (Bild 4) – die Menge variiert je nach gewünschtem Effekt. Soll die Rostschicht dicker werden, mehrere Arbeitsgänge einplanen (Bild 5). Ist das gewünschte Bild erreicht, helfen Haar- oder Fixierspray, das Pulver zu festigen. Dann die Lok auf der Anlage in Szene setzen (Bild 6). Wuchernde Pflanzen und herumliegender Abfall lassen alles noch authentischer aussehen.

immer Areale, die sich nicht so leicht mit dem Rest verbinden lassen“, weiß Eric-Michael Peschel, Leiter des Eventmarketings und der Abteilung Anlagenbau bei Märklin. Mal trennt sie ein Gleisbogen vom Rest der Landschaft, mal sind Hindernisse wie die Stützsäulen im Märklineum im Weg.

Mit etwas Fantasie lassen sich solche Bereiche aber wunderbar ausgestalten. Schrebergärten sind eine gern genutzte Lösung, um Farbe und Leben ins Spiel zu bringen. Die vielen kleinen Welten, die sich auch beim großen Vorbild in der Nähe von Bahnanlagen befinden, gehören ebenfalls dazu: Wertstoffhöfe, Gewerbebetriebe mit Gleisanschluss, Sportplätze, eine Wiese voller Schafe, geheimnisvolle „Lost Places“, zu denen sich schon seit Jahren kein Mensch mehr verirrt hat. Oder eben ein Bahnmuseum, das in eine bunte Freizeitanlage eingebettet ist.

Wer genau hinsieht, findet hier neben der Museumslok noch zwei weitere „Lokomotiven“. Eine steht auf dem Spielplatz und wurde von der Freizeitbahner-Truppe einst liebevoll auseinandergebaut und als Spielgerät hergerichtet. An das Führerhaus lehnt sich nun eine Rutsche, statt der Rauchkammertür lädt ein geknotetes Netz zum Klettern und Turnen ein. Ein besonders vorwitziger Junge hat sich sogar durch den Dampfdom gequetscht und winkt fröhlich von oben herunter – seine Kleider dürften nach diesem Ausflug wohl ein Fall für die Waschmaschine sein.

Drüben am Eingang steht neben dem Fahrradständer das plattgedrückte Abbild einer Lok. Zwei ovale Öffnungen in Höhe des Führerhauses weisen darauf hin, wozu dieses Ding gut sein soll. Wer nach seinem Besuch im Museum

Text: Stefan Bolz; Fotos: Kötzle

∧ Eine Lok als Spielplatz – wer sagt, dass das nicht geht?

∨ Im Tal haben sich die Hexen zum Zaubern verabredet.

∧ Foto oder nicht? Dieses Paar wirkt noch unentschlossen.

∨ Die Landschaft fasziniert Wanderer und Maler gleichermaßen.

noch ein Souvenir mit nach Hause nehmen möchte, steckt hier seinen Kopf durch und lässt seine Begleitung ein Foto machen. Weil dies aber immer auch ein bisschen albern aussieht, sind sich der Herr und die Dame, die gerade davorstehen, noch nicht ganz einig, ob das jetzt sein muss.

Auf der anderen Seite des Museums, hinter dem Lokschuppen, erstreckt sich ein ausgedehnter Picknickplatz. An der Grillstelle hat eine Familie schon ein Feuer gemacht. Lange Stöcke liegen bereit. An deren Spitze werden sich bald die Würstchen über der heißen Glut drehen. Rund um die von einer niedrigen Mauer eingefasste Sitzgruppe schauen ein paar Wanderer hinaus ins Land. Auch ein bekannter Fernsehmaler hat hier seine Staffelei aufgestellt und malt mit Hingabe eine Landschaftsszene. Von hier oben hat man einen herrlichen Ausblick. Durch ein schmales Tal schlängelt sich ein Bach, wild wuchert das Grün, auf der Anhöhe gegenüber ziehen Züge rumpelnd vorbei. Im Talgrund versteckt sich Erstaunliches: Neben einem verfallenen Schuppen voller Unrat haben sich die Mitglieder der örtlichen Hexengilde versammelt, um zu einem geheimnisvollen >>

Mögliches Zubehör

Details	Hersteller	Artikelnummer
Stellwerk „Fellbach“	Vollmer	45734
Spielende Kinder	Preiser	10530
Abenteuerspielplatz	Faller	180577
Micro-Motion Kinderkarussell	Noch	13403
Lokschuppen	Auhagen	11403
Verfallener Schuppen	Busch	1664
Mercedes-Kipper	Brekina	81154

∧ Gewachsen: Die Natur holt sich verlorenes Terrain zurück.

∧ Gesammelt: Was noch zu gebrauchen ist, wird abgefahren.

∨ Geschäftig: Arbeiter nehmen ein Führerhaus auseinander.

∨ Geschichte: Rost hat viel Zeit und gewinnt am Ende immer.

Ritual auf dem Besen zu reiten. Drüben, hinter der Zufahrt zum Bahnbetriebswerk, liegt im milden Abendlicht jener Schrottplatz, von dem die rührige Eisenbahnertruppe einst ihre Lok zur Restauration geholt hat. Hier rosten riesige Kessel vor sich hin und träumen von der Zeit, in der sie noch Teil eines stolzen Dampfrosses waren. Ein verbeulter Mercedes-Rundhauber karrt eine Ladung Schrott zur nächsten Verwertungsstelle. Der Platzchef fuchtelt herum und versucht, den Überblick zu behalten. Efeu überwuchert Lokomotiven. In Kesselaufbauten nisten Vögel. Ein paar Arbeiter machen sich an einem alten Führerhaus zu schaffen – unser Ratebild aus der letzten Ausgabe. Zwischen hohem Gras und Brombeerranken bieten Radsätze und Kesselteile kleinen Tieren ein Zuhause. Ein Hauch von Melancholie liegt in der Luft. Er will so gar nicht zu dem munteren Treiben vor dem Museum passen. Und ergänzt es doch auf wundervolle Weise. >|

Zum Schluss wieder eine neue Folge unseres Ratespiels mit Blick auf das nächste Heft: Wer errät, wo sich diese herrliche Dampflok gerade frisch gestärkt auf die Reise begibt?

Gegensätze, die sich anziehen: Schrottplatz (li.) und Museum.

EXKLUSIV MODELLBAHN

www.mc-vedes.com

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

EXKLUSIV
NUR BEI UNS

Fiat 500 „Kleiner Feigling“

H0 | Auflage 500 | BUSCH

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

48737 / 31388864 **29,99**

Ford Ranger „Zentis Aachner Pflümli“

Erhältlich ab November 2025

H0 | Auflage 500 | BUSCH

Werbefahrzeug eines Konfitürenherstellers mit Aufsteller in Form eines Marmeladenglases mit beidseitigem Aufdruck.

52856 / 31388872 **28,99**

VW T2 Kastenwagen „Erdinger Brauhaus“

H0 | Auflage 1000 | WIKING

Hochdetailliertes Sammlermodell. Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

030006 / 31386551 **24,99**

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

H0 | Auflage 1000 | WIKING

Hochdetailliertes Sammlermodell. Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

084910 / 31359422 **39,99**

Schwerlastwagen Kbs mit THW-LKW

H0 | IV NEM | 157 | Auflage 1000 | märklin HO

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

~ 45059 / 11753159 **59,99**

Koffer-LKW (MB LP 1317) „Collection Stil“

H0 | Auflage 750 | WIKING

WIKING-Freunde kennen den großen kubischen Bruder, der Ende der 1960er-Jahre gerne als Kofferaufliegerzug in die Sammlung rollte.

843601 / 31388708 **29,99**

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. MCH5

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

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

D + R Modellbahn
(Inh. Walter Rauch)
Schacherstraße 21, 88255 Baienfurt
Tel: 0751 44813

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

Rollbahnen für Frachten

In einer weiteren Folge zum spannenden Thema Güterverkehr stellen wir einige Hauptabfuhrstrecken vor. Zudem wird auf bestimmte Wagentypen näher eingegangen – im Vorbild, aber auch im Modell.

Mit dem 1.398 Tonnen schweren TEC 42144 ist ein DB-Vectron unterwegs von Verona nach Rostock. Eben wird Solnhofen mit dem aus T 3000 gebildeten und ausschließlich mit Trailern beladenen Zug passiert. Der Vectron ist auf dem gesamten Laufweg am Zug.

Ein Taurus von Hectorrail in Diensten von DB Cargo bespannt einen Durchgangsgüterzug von Nürnberg Rbf nach München-Nord. Die Wagenzusammenstellung erfolgte in Gruppen gemäß den in Nürnberg eingehenden Frachten.

Es gibt Tageszeiten, an denen rollen die Güterzüge im Blockabstand über die Gleise. Freilich nicht auf dem ganzen deutschen Schienennetz. Aber es gibt sie, diese Rollbahnen für Frachten. Wir wollen sie nach und nach vorstellen. Los geht es mit der Altmühltalbahn, die heute, abgesehen vom Regionalverkehr, nur noch dem Gütertransport dient. Der hochwertige Reisezugverkehr läuft seit Dezember 2006 über die Neubaustrecke Ingolstadt – Nürnberg. Die Linie durch das romantische Altmühltal verläuft zwischen Ingolstadt und Treuchtlingen. Von hier aus geht es dann weiter in Richtung Würzburg und durch das Maintal nach Gemünden auf die als Nord-Süd-Strecke bezeichnete Magistrale. Wir bleiben zunächst aber im lieblichen Altmühltal, in der Nähe von Solnhofen. Oberhalb der Stadt, vom Panoramaweg aus, lassen sich die Züge wunderbar beobachten. Wenn durch Bauarbeiten andere Linien gesperrt sind, was auch 2026 der Fall sein wird, wegen der Generalsanierung des Korridors Nürnberg – Regensburg – Passau, dann ist das nette Gebimmel der Solnhofener Bahnschranke fast schon ein Dauerton. Für Automobilisten mag dies ein Graus sein, bei Eisenbahn- und Modellbahnfreunden hingegen herrscht Feierlaune, wenn die Strecke zur Rollbahn wird. Neben den gemischten Zügen – deren Wagengruppen lassen sich von der erhöhten Warte aus gut ausmachen – sind es vor allem Kesselwagenzüge von und nach den bayerischen Raffinerien und Züge für das Autowerk in Ingolstadt. Aber auch viele internationale Wagenschlangen sind hier auszumachen. Dazu zählen etliche Verbindungen im Kombinierten Ladungsverkehr mit so fotogenen Leistungen wie dem „LKW-Walter“ oder dem „Schenker“. Ist die Strecke über die Geislinger Steige nicht befahrbar, kann selbst der

Auch die deutsche Güterbahn hat sich die Dienste der exzellenten Baureihe 159 gesichert. Die angemieteten Kraftpakete sind im Altmühltal mit Kesselwagenzügen zu sehen. Dieser hier fährt in Richtung München, von dort geht es ins Chemiedreieck Burghausen.

dann umzuleitende „Mars“ hier erblickt werden.

Blättern wir zum Thema Altmühltalbahn ein wenig in den Geschichtsbüchern. Am 5. Oktober 1863 verabschiedete der bayerische Landtag ein Gesetz, das den Bau der Strecke München – Ingolstadt – Treuchtlingen – Nürnberg regelte und finanzierte. Die Planer waren angehalten, zu sparen und insbesondere im Abschnitt Ingolstadt – Treuchtlingen eine optimale Trasse zu finden. Es galt, die Jura-Hügellandschaft und die Altmühl zu überwinden. 1867 konnte die anspruchslose Etappe München – Ingolstadt eröffnet werden, die Weiterführung der Strecke durch das Altmühltal bis Treuchtlingen wurde im April 1870 dem Verkehr übergeben. Dieser entwickelte sich prächtig, sodass 1892 ein zweigleisiger Ausbau notwendig wurde. Seit Mai 1962 hängt ein Fahrdraht über der Strecke. >>

Hier fällt der Blick auf die leeren Wagen der Typen Eaos und Eanos und somit auf die während vieler Jahre im Schrottverkehr eingesetzten Fahrzeuge mit ihren typischen Verschmutzungen.

In großen Rangierbahnhöfen, wie in Maschen bei Hamburg, „brummt“ es besonders nachts. Dasselbe gilt für das Terminal in Wuppertal (links), wo auch die Trailer der Spedition Winner auf die Schiene umgeschlagen werden.

Wichtige Zugbildungsanlagen

Von entscheidender Bedeutung für die Güterströme sind die großen Rangierbahnhöfe, auf denen die Züge gebildet werden. Dies gilt besonders für die nächste Rollbahn, die hier vorgestellt werden soll, die Nord-Süd-Strecke. Sie führt von Hamburg und Maschen über Hannover und den Rangierbahnhof Selze via Bebra bis nach Gemünden, wo sie in die Strecke aus Richtung Aschaffenburg mündet, auf der die umfangreichen Verkehre aus den Beneluxstaaten und dem Rhein-Ruhr-Gebiet laufen.

Nach siebenjähriger Bauzeit ging am 7. Juli 1977 der Rangierbahnhof Maschen in Betrieb. Er ersetzte sieben ältere Anlagen im Großraum Hamburg. Dank seiner Dimensionen ist er der größte Rangierbahnhof Europas. Seine Bedeutung als Drehscheibe in Richtung Skandinavien und zu Zielen in Deutschland und Österreich hat er den Häfen zu verdanken, denn der Umschlag von Containern hat in den letzten Dekaden stark zugenommen. Der Wagenladungsverkehr hingegen nimmt leider stetig ab. Denn der Aufwand, Wagen aus der Fläche zu sammeln, sie zu neuen Zügen an den Ablaufbergen und Richtungsgleisen zu bilden, ist enorm und somit auch kostenintensiv. Zurzeit werden täglich etwa 4.000 Güterwagen abgefertigt. Das sind deutlich weniger als die einst geplanten 11.000 Wagen, was nicht nur am Verkehrsrückgang liegt, sondern auch an den Wagen der neuen Generation mit ihrem größeren Ladevolumen. Die braunen gedeckten zweiachsigen Vehikel sind genauso verschwunden wie die klassischen E-Wagen. Wer das Betriebsgeschehen in Maschen beobachten will, kann dies auf der knapp 750 Meter langen Decatur-Brücke tun, die über die Gleisanlagen führt – ein Unikum. Seit Januar 2025 werden die schienengebundenen Rangierleistungen nicht mehr von DB Cargo durchgeführt, sondern von der BBL Logistik GmbH. Der Vertrag läuft zunächst bis zum Dezember 2026. >>

Mit einem gemischten Güterzug ist eine Lok der Baureihe E 186 im Haunetal, auf der klassischen Nord-Süd-Strecke, in Richtung Bebra unterwegs. Ein vorzügliches H0-Modell dieser Maschine findet sich unter den Neuheiten des Jahres 2025 bei Märklin und Trix und ist im Fachhandel erhältlich.

Auf der sehr sehenswerten H0-Anlage im Göppinger Märklineum ist eine E 93 mit Güterlast unterwegs. Unsere Aufmerksamkeit gilt hier aber nicht nur der wunderbar gealterten Lokomotive, sondern auch dem mit Schrott beladenen E-Wagen. Ihm folgen einige Ommi 51.

Rüben, Holz, Schrott und Kohle im O-Wagen

Die ältesten Wagengattungen sind die als O- und später als E-Wagen geführten Typen. Einst wurde alles in die offenen Laderäume verladen. Im Wagenpark aus Göppingen fanden und finden sich verschiedene Typen aus vielen Epochen, so auch der klassische, einst zu Tausenden eingesetzte O 11. Heute bestimmen Eaos und Eanos das Bild der offenen Wagen bei vielen europäischen Bahnverwaltungen. Ihr Erscheinungsbild ist vom harten Einsatz geprägt.

In langen Kohlenzügen waren einst die O 11 zu sehen. Diese Modelle wurden nachträglich gealtert und auch ordentlich verbeult.

Die SBB verfügen über zahlreiche Eaos 106 und Eanos 052. Hier unbeladen, mit Schrott gefüllt und mit Plane als Nässeschutz.

Klassisches Ladegut im Herbst sind Zuckerrüben, hier aus Vogelfutter nachgebildet. Nicht mehr im Dienst: die klassischen Eo20 der DB.

Zur Erntezeit gehörten solche Züge auf vielen Nebenbahnen zum Alltag: ein „Bubikopf“ vor offenen Güterwagen mit Zuckerrüben. Dabei wurden alle verfügbaren Lokbaureihen eingesetzt, auf elektrifizierten Strecken kam selbst die mächtige 194 in die Dienstpläne.

Offen für alles

Für den Gütertransport mit der Eisenbahn standen in den Anfangsjahren ausschließlich offene Wagen zur Verfügung. Handelte es sich um witterungsempfindliche Waren, diente eine einfache Plane zu deren Schutz. Verladen wurde einfach alles. So schickte man Torf, Schrott, Holz und selbst Großvieh auf die Reise. Dabei waren die Seitenborde der Wagen verschieden hoch und meist aus Holz. Erst später erhielten sie eiserne Wagenkästen. 1881 gründeten mehrere deutsche Staatsbahnen einen Wagenverband. Dies hatte zur Folge, dass die Wagen gemeinsam genutzt wurden, und führte zu Normalien für künftige Konstruktionen neuer Fahrzeuge. Die offenen Wagen erhielten das Gattungszeichen „O“, meist in Verbindung mit einem Städtenamen, wie beim „O Nürnberg“, dem späteren „O 11“, der sogar noch in den Bestand der jungen Deutschen Bundesbahn kam. Später wurden offene Güterwagen mit dem Hauptgattungszeichen „E“ gekennzeichnet, so wurde etwa aus dem Omm 55 der Eo 020.

Dieser Wagentyp wurde auch zum Transport von Zuckerrüben herangezogen und hierfür speziell beschriftet. Somit durfte er den Bereich der Deutschen Bahn nicht verlassen. Die herbstlichen Zuckerrüben-Kampagnen waren für die Bahn eine logistische Herausforderung, die stets mit Bravour gemeistert wurde. Doch mit dem Ende vieler Nebenbahnen kam 1993 das Aus für die Rübentransporte der deutschen Güterbahn. Dennoch sind im Herbst auch heute noch Züge mit den süßen Knollen zu sehen. Private Bahnen und unsere Nachbarn in der Schweiz und in Österreich setzen auf die Schiene. Der Modellbahner sollte es ihnen unbedingt gleichtun! ≥|

Schrottverkehre beanspruchen das Rollmaterial stark. Ausbesserungen, wie an diesen Eaos, sind die Folge.

In der nächsten Folge werden Rungenwagen, wie der Snps und die Familie der 19,9-m-Wagen, vorgestellt.

Text und Fotos: Klaus Eckert

Clubmitglieder erinnern sich gerne an gemeinsame Erlebnisse ihrer Clubcommunity. Ob bei Stammtischen, Seminaren oder Veranstaltungen, Messen oder Reisen – man trifft sich gerne und regelmäßig. Genieße Deinen persönlichen Club-Moment durch viele weitere Clubleistungen wie die wertvollen Exklusivmodelle und regelmäßige Clubaussendungen, den spannenden Online Clubbereich und die attraktiven Rabatte bei Kooperationspartnern.

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

eegal

Im Club steht der Spaß am gemeinsamen Hobby im Vordergrund.
Die Clubcommunity ist eine starke und lebendige Gemeinschaft, in der man sich austauscht und viel unternimmt.

powered by

märklín INSIDER CLUB

TRIX CLUB

Großes Hallen-Spiel

Herzlich willkommen in der Modellbahnhalle Wallhausen“ leuchtet es dem Besucher auf dem Bildschirm im Eingangsbereich entgegen. Bereits von dort aus fällt der Blick auf eine weitläufige, vielfältige Landschaft, die von zig Gleistrassen durchzogen wird, bis hin zu einem Hochsitz am Ende des luftigen Gebäudes. Von dort oben dirigiert Marc Müller sein Miniatur-Reich, auf dem 80 Loks und mehrere Hundert Wagen in unterschiedlichen Kombinationen epochentreue Gefilde von III bis V durchfahren können – auf 600 Metern Gleis über 250 Weichen und an 200 Signalen vorbei.

Marc Müller ist Initiator und Macher dieser großen Welt im Maßstab 1:87, die er angelehnt an seinen Heimatort Wallhausen und die Familienhistorie – der Opa war dort Bahnhofsvorsteher – geschaffen und um kluge Ideen ergänzt hat. „Vieles auf der Anlage ist auch freie Erfindung, aber dem Stil angepasst“, erklärt der Elektrotechniker-Meister. Ein Kernthema bilden „die beiden Realnachbauten der Bahnanlagen von Wallhausen und Blaufelden zur Zeit der 1950er-/1960er-Jahre“. Für die minutiöse Umsetzung hat Marc Müller alte Baupläne gesichtet. Die Wände der Halle zieren über 700

Elegantes Terrain: Ein ICE bahnt sich seinen Weg schwungvoll durch die reizvolle Landschaft.

In Hohenlohe lockt ein imposantes Anlagen-Wunderland zum Staunen – ein Besuch in der Modellbahnhalle Wallhausen mit spannend inszenierten Gleistrassen in authentisch nachgebildeten Landschaften.

Volldampf voraus: Wilhelm Muschka, Sonja Jäger und Bahn-Chef Marc Müller vor der Anlage.

historische Fotos der Tauberbahn und der Bahnhöfe entlang der 100 Kilometer langen Strecke von Crailsheim nach Wertheim.

Während der Corona-Zeit kam ein zweiter Aktiver hinzu. Wilhelm Muschka, seines Zeichens „glücklicher Märklinist“, unterstützt Marc Müller bei den vielfältigen Tätigkeiten rund um eine so große Modellbahn. Oft kommt auch seine Partnerin Sonja dazu, zum Beispiel wenn es bei Tagen der offenen Tür mit ein paar Hundert Besuchern hoch hergeht. Denn Marc Müller hat die Anlage ja nicht nur zum Privatvergnügen gebaut, sondern möchte die Faszination mit anderen Modellbahn-Interessierten teilen. Die nächsten Ausstellungs-Termine stehen rechts. An den Besuchertagen ist für das leibliche Wohl gesorgt: Die Modellbahnhalle verfügt über einen Bewirtungsbereich, in dem sich die Gäste stärken können. Wilhelm Muschka bringt auch überregionale Verbindungen mit. „Wie Marc auch betreibe ich das Hobby seit ich vier Jahre alt bin und habe langjährige Freunde bei der ‚großen‘ Eisenbahn, wie etwa beim ÖBB Trainingszentrum für Lokführer in Wien Meidling“, so der 58-Jährige. Das gemeinsame Teamwork schätzen beide sehr. Auch wegen der kurzen Abstimmungswege, die sich in einem Verein nicht so einfach gestalten würden. Doch auch wenn sich da in Wallhausen zwei gefunden haben – ihre Fahrphilosophie unterscheidet sich: „Marc steuert gerne aus der Perspektive des Fahrdienstleiters, ich bevorzuge die des Lokführers wie auf meiner Anlage zu Hause“, so Wilhelm Muschka.

Die Wallhausener Anlage erlaubt nahezu grenzenlose Freiheit für das rollende Material. „Ich kann Züge von A nach B fahren lassen, von wo aus ich will, nach wohin ich will“, so Marc Müller. Das großzügig angelegte Bahngelände hat der 49-Jährige mit präzise gelegten Trassen durchzogen. Diese werden über lange Strecken von minutiös gepflanzten Telegrafenleitungen flankiert und sind unterfüttert mit zahlreichen Signalanzeigern, -tafeln und Orientierungszeichen aus der Bahnwelt. Dort, wo Elektroloks ihre Runden drehen, hat er in >>

Die nächsten Ausstellungstermine

- Samstag, 1. November 2025 (Allerheiligen)
- Sonntag, 14. Dezember 2025 (3. Advent)
- Sonntag, 4. Januar 2026
- Sonntag, 1. Februar 2026
- Sonntag, 3. März 2026
- Öffnungszeiten: jeweils von 10 bis 18 Uhr
- Modellbahnhalle Wallhausen,
  Crailsheimer Straße 13, 74599 Wallhausen

  www.modellbahnhalle-wallhausen.de

Vielfalt pur: Die Anlage basiert auf den Epochen III bis V und erlaubt so abwechslungsreichen Fahrbetrieb.

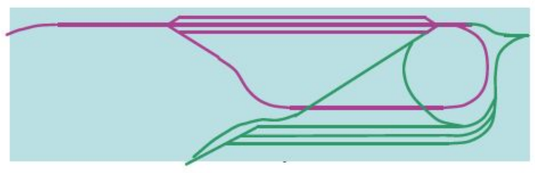
aufwendigem Selbstbau Oberleitungen gefertigt und verlegt. 13 End-, Kopf-, Durchgangs- und Anschlussbahnhöfe sowie eine Haltestelle und zwei Haltepunkte wie „Hintertupfingen“ bilden dabei ein weit gespanntes Netzwerk für die Züge im Personen- und Güterverkehr. Letzterer ordnet sich im gemischten Fahrbetrieb den Personenzügen unter und beeindruckt unter anderem mit einer automatischen Befüllung von Waggons im voll funktionsfähigen Schotterwerk inklusive selbst entworfener und gebauter Förderbänder und Silos.

Die Züge setzen sich in Bewegung, der Blick schweift von verschiedenen Punkten der begehbaren Anlage auf liebevoll gestaltete Szenen „schwerpunktmäßig im ländlichen Raum“. Da tun sich mehrere Highlights auf: Ein großer Echtwasserlauf schlängelt sich durch die Landschaft und füllt auch einen abzweigenden Mühlbach, der per Stauwehr geflutet werden kann. So sprudelt das klare Wasser über die authentisch gestalteten Bächlein, die an einer Stelle eine Hammerschmiede hörbar mit Schlägen antreibt. „Das ist einfach genial gemacht“, schwärmt Wilhelm Muschka. Der Zugverkehr bildet natürlich den Kern des Mammutprojekts. „Wir fahren nach einem Taktfahrplan, dieser ist die Grundlage und war die erste Idee“, so Marc Müller. In puncto Streckenführungen hat er „großen Wert auf Anschlussverbindungen in den Bahnhöfen“ gelegt. Das funktioniert in dieser Dimension mit spezieller Software, die er gerade frisch installiert und die auch die Märklin Anlage im Hans-Peter Porsche Traumwerk im Chiemgau steuert. So möchte der Wallhausener den

Regiepult: Marc Müller auf seinem Hochsitz vor den Steuerungs-Monitoren für die 600 Meter langen Gleistrassen.

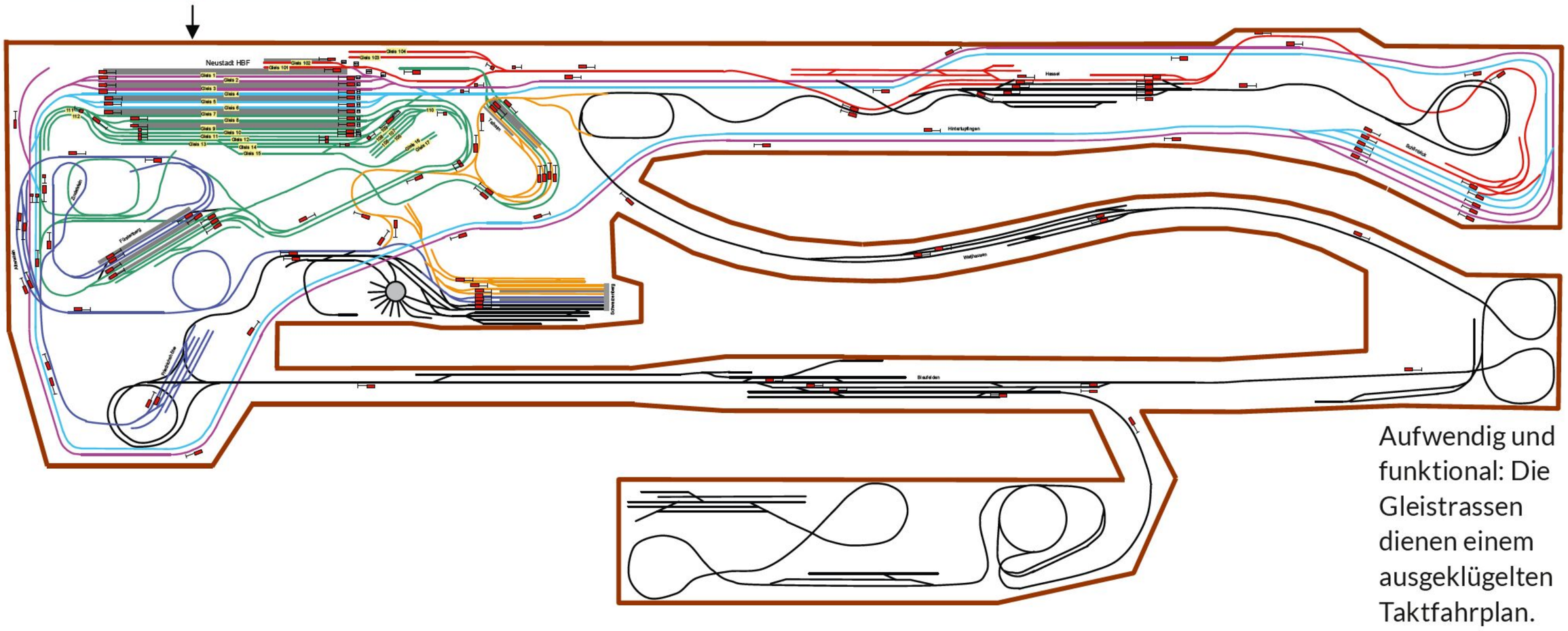
Dreh- und Angelpunkt: Der Bahnhof Wallhausen verkörpert einen Teil der Geschichte der Modellbahnanlage.

Gleisplan Modellbahnhalle Wallhausen



Darunterliegender Schattenbahnhof

Maßstab: 1 m



Aufwendig und funktional: Die Gleistrassen dienen einem ausgeklügelten Taktfahrplan.

Besuchern über den Bahnbetrieb die Region authentisch näherbringen. „Die Gesamtausstellung bringt Modell und Realität in Verbindung und schlägt die Brücke von früher zu heute und zukünftig“, erklärt er. All dies ist eine Herzensangelegenheit für den 49-Jährigen, der sich seit Jahren für den Erhalt von Regionalstrecken in der Nähe einsetzt, etwa die Rettung der Tauberbahn oder die Reaktivierung der Nebenbahn Blaufelden – Gerabronn – Langenburg.

Einen großen Erfolg konnte er bereits 2013 nach energiereichem Einsatz erzielen: In Wallhausen halten seitdem wieder Züge, zum Wohle von Jung und Alt im Ort. Klar, dass das bedeutungsvolle Bahnhofsgebäude einen Mittelpunkt der Anlage bildet – als Eigenbau, eines von 25 komplett selbst gefertigten Gebäuden im Reigen von insgesamt 255.

Es gibt noch viel zu zeigen und zu erzählen über die Modellbahnhalle Wallhausen. Mehr lesen Sie in einer der nächsten Ausgaben des Märklin Magazins.

Text & Fotos: Claus Dick

Kreisverkehr: Wilhelm Muschka freut sich über die begehbaren Gleiswendel der Anlage.

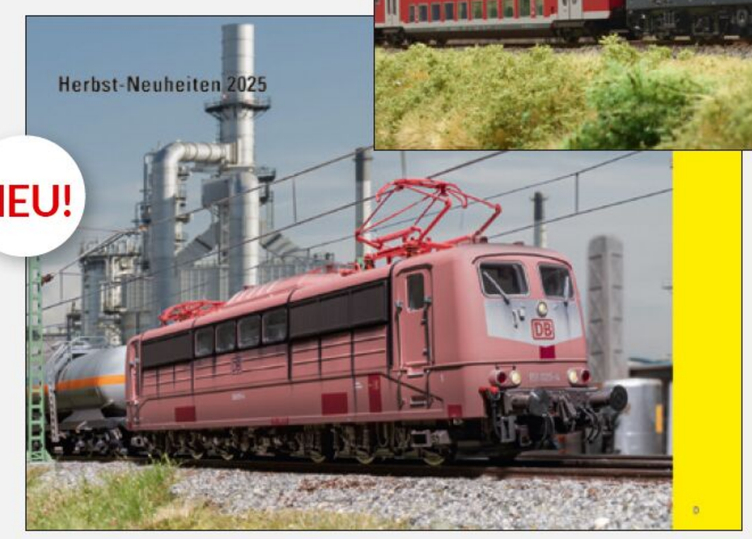
Aktuelle Kataloge

Märklin
Herbst-Neuheiten
Prospekt 2025

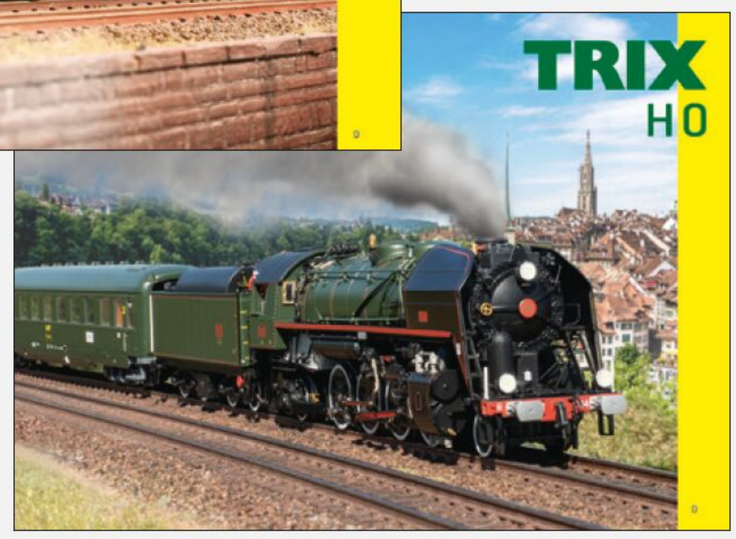
Märklin
Gesamtkatalog
2024/2025

Minitrix
Herbst-Neuheiten
Prospekt 2025

Minitrix
Hauptkatalog
2024/2025



TRIX H0
Herbst-Neuheiten
Prospekt 2025



TRIX H0
Hauptkatalog
2024/2025

LGB
Herbst-Neuheiten
Prospekt 2025

LGB
Katalog 2025

Märklin Start up/
Märklin my world
Katalog 2025

Einen Händler in Ihrer Nähe finden Sie auf unseren Internetseiten ganz bequem in der Händlersuche unter:

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

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

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:

Immobilientage Erding – kaufen, bauen, modernisieren
Sa 25. – So 26. Oktober 2025
11:00 – 17:00 Uhr
Alois-Schießl-Platz 1
85435 Erding
Stand K5

Bauen-Wohnen-Renovieren & Ambiente Meerbusch
Sa 08. – So 09. November 2025
10:00 – 17:00 Uhr
Areal Böhler, Hansaallee 321
40549 Meerbusch/Düsseldorf
Kaltstahlhalle Stand 1.030

Heim+Handwerk
Mi 12. – So 16. November 2025
09:30 – 18:00 Uhr
Messegelände
81823 München
Halle A5. Stand A5.221

Veranstaltungstipps

Weitere Anregungen stehen in der Liste der Club-Kooperationspartner unter „Clubs“ auf www.maerklin.de oder auf www.trix.de

Digitaler Fahrspaß im Hessenpark

61267 Neu-Anspach, Wochenenden ab 29. November 2025, www.hessenpark.de

Foto: MIST 61

Im Freilichtmuseum Hessenpark sind an den vier Adventswochenenden jeweils von 10 bis 17 Uhr Modelleisenbahnmodule des Märklin Insider Stammtischs MIST 61 zu sehen. Von Samstag, 29. November an zeigen die Mitglieder des Stammtischs im Fruchtspeicher aus Trendelburg 41 Module mit einer Gesamtfläche von 24,2 x 7,4 Metern. Die Modellbahnschau bietet auch eine gute Gelegenheit, mit den Aktiven des MIST 61 ins Gespräch zu kommen. Kontakt: Stefan Zimmermann, 61267 Neu Anspach, Telefon: 0 60 81/96 18 82, E-Mail: MIST-61@web.de

Tag der Modelleisenbahn

Bundesweit, Dienstag, 2. Dezember 2025, www.tag-der-modelleisenbahn.de

Am 2. Dezember ist wieder der offizielle „Tag der Modelleisenbahn“. Märklin hat aus diesem Anlass einen besonderen Wagen ins H0-Programm aufgenommen: Der Kühlwagen ist auf beiden Seiten unterschiedlich gestaltet und misst über Puffer 11,5 Zentimeter. Mit Gleichstromradsatz E700580 kann er auch auf der Trix H0-Anlage seine Runden drehen.

Seite 1 Seite 2

Ausstellung zum Jubiläum

61352 Bad Homburg – Gonzenheim, Wochenende 22. und 23. November 2025, www.ige-hg.de

Die Interessengemeinschaft Eisenbahn e. V. Bad Homburg feiert in diesem Jahr ihr 40-jähriges Bestehen, unter anderem mit einer Eisenbahn-Ausstellung im Vereinshaus Gonzenheim, Am Kitzenhof 4. Zu sehen sind eine große Spur-0-Anlage mit Paradestrecke und Betriebswerk, eine alte Spur-1-Anlage aus den 1930er-Jahren, weitere Anlagen in verschiedenen Spurweiten sowie ein Modell und viele Fotos zum Thema „125 Jahre Straßenbahn zur Saalburg“.

Foto: G. Ament

Fahrtage für die große Spur

85247 Schwabhausen-Rumeltshausen, zwei Wochenenden im November 2025

Das Spur-1-Team Rumeltshausen zeigt seine modulare Spur-1-Anlage am Wochenende, 8. und 9. November, sowie am Wochenende, 22. und 23. November, jeweils ab 13 Uhr bis gegen 18 Uhr im Gasthaus/Hotel Göttler in der Dorfstraße 31 im Schwabhausener Teilort Rumeltshausen. Für die Kinder ist eine Spur-1-Spielbahn vorhanden.

Foto: Peter Pernsteiner

Herbstfest im Eisenbahnmuseum

44879 Bochum, Samstag, 12. Oktober 2025, www.eisenbahnmuseum-bochum.de

Historische Lokomotiven vor dem Lokschuppen, Führerstandsmitfahrten auf einer alten preußischen Dampflok, kostenlose Führungen, eine Drehscheibe in Betrieb (Foto), Modellbahnen, eine Feldbahn und Dampfmaschinen in Bewegung – beim Herbstfest im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen ist für Groß und Klein ein abwechslungsreiches Programm geboten. Für die stilechte Anreise empfiehlt sich eine Fahrt mit dem Museumszug oder dem Wismarer Schienenbus von 1936, die zwischen S-Bahnhof und Museum pendeln.

Alte Spielbahnen in Betrieb

70563 Stuttgart, Wochenende 29. und 30. November 2025, www.alte-spieleisenbahnen.de

Foto: Dirk Wilhelmy

Selten gezeigte Lokmodelle und Züge, Bahnhöfe und Bahnübergänge sind am ersten Adventswochenende im Bürgerzentrum neben der Schwabengalerie in Stuttgart-Vaihingen zu sehen. Die Modelle sind aus den Jahren 1885 bis 1955 und in den Spurweiten 1, 0, H0, S, N und Z. Geöffnet Samstag von 12 bis 18 Uhr, Sonntag von 11 bis 16:30 Uhr.

WIR ERFÜLLEN MODELLBAHNTRÄUME

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

Since 1993

brima Modellanlagenbau GmbH

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

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

Herzliche Einladung

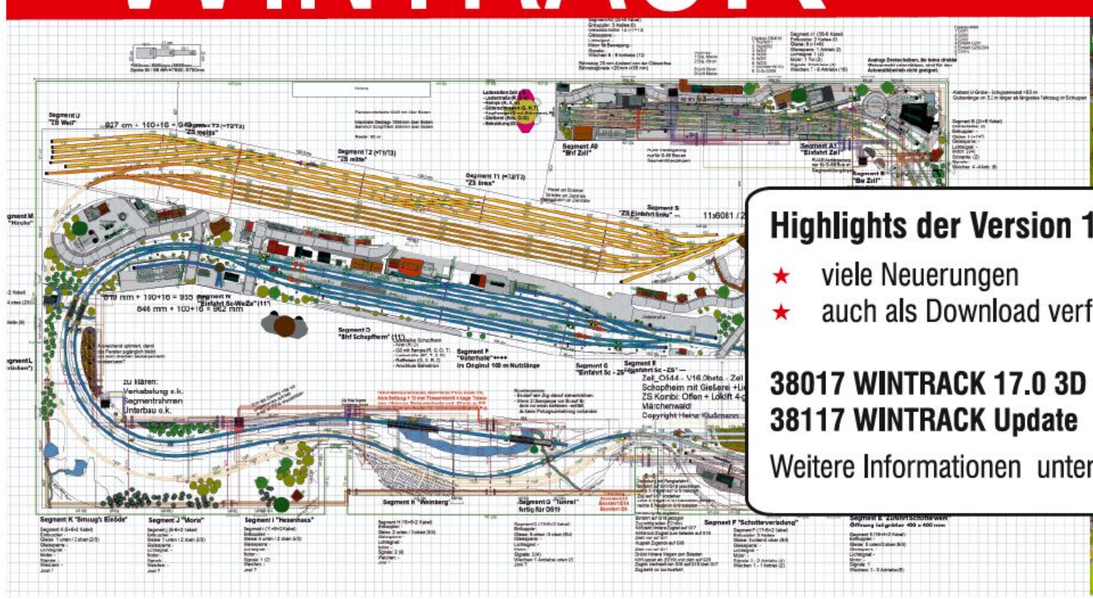
zum 20. Winter -

Tag der offenen Tür

am 22. November 2025

Das Planungsprogramm

WINTRACK Version 17.0 3D



Highlights der Version 17.0 3D

- ★ viele Neuerungen
- ★ auch als Download verfügbar!

38017 WINTRACK 17.0 3D	**€ 99,50**
38117 WINTRACK Update	**€ 49,50**

Weitere Informationen unter **www.modellplan.de**

modellplan

... Software + Technik für Modellbahner

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

JOSWOOD

Lasercut-Bausätze aus dem Bergischen Land

Der Spezialist im Bereich LaserCut-Gebäude & Zubehör

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:
Stefan Blümig, Klaus Eckert, Luis Heinrich, Christian Jabs, Frank Mayer, M. T. Nickl, Peter Pernsteiner, Hanne Günther, 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:

Stefan Carstens, Matthias Hempel, Paul Scheller: Güterwagen, Band 10 – Tieflade- und Tragschnabelwagen

Die Gestalt von Tieflade- und Tragschnabelwagen ist eng mit ihrem jeweiligen Transportgut verbunden. In Band 10 der Güterwagen-Reihe stellen Stefan Carstens, Matthias Hempel und Paul Scheller anhand zahlreicher Fotos, Zeichnungen und Faksimiles gewohnt kompetent deren Geschichte und technische Entwicklung vor. Die Spanne reicht dabei von Wagen aus dem 19. Jahrhundert bis zu den neuesten Tragschnabelwagen der Spedition Kübler. Eine interessante Zeitreise durch faszinierende Transporttechnik auf Gleisen.

Bezugsquelle: über den Buchhandel oder über die Modellbahn Union, Gutenbergstr. 3 a, 59174 Kamen; www.modellbahnunion.com

256 Seiten, ca. 745 Abb., Format 21,8 x 29,7 cm, 59,95 EUR; ISBN 978-3-9823-2223-0

DK Verlag (Hrsg.), Malcolm McKay, Ashwani Lohani, David Wilcock, Keith Langston, Peter Herring, Jonathan Randle Falconer, Gary Boyd-Hope, Julian Holland, Keith Fender: Das Eisenbahnbuch. Die visuelle Chronik der Schienenfahrzeuge

Eisenbahngeschichte vom Feinsten auf 320 Seiten: Der wunderschön gestaltete Bildband zeigt mehr als 400 Lokomotiven und Triebfahrzeuge aus aller Welt, von der Dampflok bis zum Transrapid in Shanghai. Dazu gibt es Einblicke in die Historie, Porträts namhafter Bahnpioniere, spektakuläre Fotos berühmter Strecken und ein Special zu ganz besonderen Zügen. Der Band aus dem Dorling Kindersley Verlag ist ein perfektes Nachschlagewerk sowohl für Einsteiger als auch für eingefleischte Eisenbahnfans.

Bezugsquelle: über den Buchhandel oder über die Dorling Kindersley Verlag GmbH, Arnulfstraße 12, 80636 München; www.dorlingkindersley.de

320 Seiten, ca. 1.600 Abb., Format 24,4 x 28,9 cm, 34,95 EUR; ISBN 978-3-8310-4877-9

Rudi Hallmann: Der Lokheizer

Dampflokfahrten bei Privat-, Touristik- oder Museumsbahnen erfreuen sich großer Beliebtheit. Aber das Wissen rund um das richtige Heizen des Kessels einer Dampflok gerät zunehmend in Vergessenheit. Wertvolles Know-how rund um das Thema Feuerung bietet der aktuelle Reprint des erstmalig 1955 als Ausbildungslektüre erschienenen Taschenbuchs „Der Lokheizer bei der Reichsbahn“ aus dem Transpress Verlag. Ein aufschlussreicher Klassiker aus der Eisenbahnfachliteratur und ein wichtiger Ratgeber für alle aktiven Dampflokführer und Lokheizer oder die, die es noch werden wollen.

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

128 Seiten, ca. 83 Abb., Format 14,0 x 20,5 cm, 29,90 EUR, ISBN 978-3-613-71750-3

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

Stromabnehmer

made in Germany

10% Rabatt
für Neukunden
über Gutscheincode
in Online-Shop

Oberleitung

made in Germany

Instagram

Besuchen Sie uns auch auf Facebook!

www.SOMMERFELDT.de

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

GEAR - FLON
Hochleistungsschmierstoffe

GEAR-FLON
Neue Generation Hochleistungsschmierstoffe

Reinigen

Red Track Fluid MCP Schienenreiniger. Entfernt

Schmutz, Staub- sowie Ölreste und schützt vor Rost. Für Schienenreinigung, Getriebe, Zahnräder und alle anderen Metallkomponenten.

Schmieren

Hochleistungsöl und -fett mit PTFE-Partikeln. Glätten im Mikrobereich feinste Unebenheiten. Weniger Reibung, weniger Verschleiß. Trockenschmierung. Langzeitkonservierung. Harz- und säurefrei.

Konservieren

Praktisches Pflege-Set im Kunststoffkoffer:

Öl, Fett & Schienenreiniger

Drei Reinigungsbürsten (Stahl, Messing, Kunststoff)

Vierteiliges Kunststoffwerkzeug zur gründlichen Reinigung.

https://www.shotflon.store/c/modellbau-eisenbahn
GEAR-FLON UG, Hauptstr. 61, 67829 Callbach
Homepage: GEAR-FLON.DE

ARTIMA®

Versicherung für Modellbahnen.

- Keine Lust auf Ärger im Schadenfall?
- Ohne Wenn und Aber: ARTIMA Allgefahren-Deckung
- Für Märklin-Clubmitglieder schon ab 150 Euro im Jahr

artima.de/maerklin

ARTIMA®
Kooperationspartner
märklin

artima.de/modellbahnen | artima@mannheimer.de | Telefon 06 21. 4 57 43 66

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

Mannheimer

Abbildung mit Genehmigung der Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Vorschau

Die **Ausgabe 06/2025** des
Märklin Magazins erscheint im

Dezember 2025!

Modell & Technik

Weihnachtszeit ist Märklin Zeit: Im nächsten Heft zeigen wir die schönsten Geschenkideen und geben einen Überblick, was Märklin, Trix und LGB in den verschiedenen Spurweiten passend zum Fest im Angebot haben. Ob Weihnachtslok, Startpackung oder nette Kleinigkeit zum Verschenken – hier kommt Feierstimmung auf!

Möge das Spiel beginnen: Für Kinder bieten Märklin my world (ab drei Jahre) und Märklin Start up (ab sechs Jahre) den perfekten Einstieg in die Modellbahnwelt. Wir haben uns einige tolle Neuheiten aus den beiden Programmen näher angesehen und stellen sie ausführlich vor.

Vorbild

Im Herbst 1825 begann auf der Stockton and Darlington Railway das Eisenbahnzeitalter in Europa. Zum ersten Mal beförderte eine Maschine auf einer öffentlich zugänglichen Strecke Menschen und Güter. Zum 200-Jahr-Jubiläum der Eisenbahn in Europa reisen wir zu den Anfängen und betrachten die Entwicklung.

Anlagenbau

So wärmt Kälte das Herz: Zum Jahresende holen viele Modellbahner ihre Winteranlagen hervor und lassen ihre Lieblingsmodelle eine Runde durch den (künstlichen) Schnee drehen. Wir zeigen inspirierende Beispiele, wie man eisige Landschaften schön gestaltet und mit pfiffigen Szenen buntes Leben ins glitzernde Weiß zaubert.

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

Faszination Modellbau

ECHTDAMPF HALLENTREFFEN

LEGO® FAN-AUSSTELLUNG

31. OKT. – 2. NOV. 2025

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

Internationale Leitmesse für Modellbahnen und Modellbau

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

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

WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE

faszination.modellbau faszination.modellbau FaszinationModellbau

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

NEU:ANSTRICH

EUROTRAIN®
... fährt für idee+spiel

INSTAGRAM

FACEBOOK

Abbildung zeigt Vorserienmuster

EUROTRAIN EXKLUSIV märklin

Verfügbar ab Oktober 2025

Limitierte Sonderauflage – Solange der Vorrat reicht.

H0 BP Schweröl-Kesselwagen

- Neues Modell zur Serie 47913, 47914 und 47916
- Vierachsig mit Bremserbühne
- Kupplungsaufnahme nach NEM
- Kinematik für Kurzkupplung

H0 | III | DB | ~ | 131 mm

Art.-Nr. 47919

€ 49,99

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.