03 | märklin

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

märklin magazin

Die ganze Welt der Modellbahnen

Juni | Juli 2026



Stütze des Güterverkehrs

BR 52 mit Steifrahmentender und Kesselwagen



TRIX Jumbo-Jubiläum

100 Jahre Dampfloks der Baureihe 44: Minitrix fertigt die „Hoflok“ des Hauses Märklin mit Öltender

Schon die Helden gefunden?

Sommer-Suchspiel: Auf der Schauanlage im Märklineum verstecken sich Comicfiguren, Filmstars und Exoten

Großes Spur-1-Angebot

Giganten und Varianten: Auf 12 Seiten alles rund um Anlagentipps und Modelle im Maßstab 1:32

03
4 194564 206506
4031111216710

Gebaut für den schweren Einsatz

mhi
märklin Händler-Initiative

37088 Dampflokomotive Baureihe 086 — 539,- €*

Neu! Lokführer und Heizer liegen dem Modell bei.





46563 Rungenwagen-Set 1 mit Stahlröhren-Beladung — 149,- €*



Güterzugbegleitwagen erstmals in Epoche IV.





Neu! Jeder Wagen mit 3 schweren Stahlröhren beladen.



46569 Rungenwagen-Set 2 mit Stahlröhren-Beladung — 149,- €*



Auf einen Blick:

- Filigrane Ausführung weitgehend aus Metall.
- Geschweißte Wasserkästen mit langem Ausschnitt.
- Dreilicht-Spitzensignal mit DB-Reflexglas-Lampen.
- Telex-Kupplung vorne und hinten jeweils separat digital schaltbar.
- Mit Sonderfunktion „Kupplungswalzer“.
- Serienmäßig eingebauter Raucheinsatz.
- Pufferspeicher.
- Lokführer und Heizer liegen separat bei.
- Wagen mit vorbildgerechter Stahlröhren-Beladung.
- Güterzugbegleitwagen Pwgs 41 erstmals in DB Ep. IV Ausführung.

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

Einmalige Serie für die Märklin-Händler-Initiative.

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

www.mhi.de



Modellbahnwelt in Quietschbunt: Bei Nico Scherer rollen Züge in der Königsspur und in Spur G zur Musik von DJs über die Gleise.



Wo schwingt Thor seinen Hammer? Das erfährt man beim Figuren-Such-spiel an der H0-Schauanlage im Märklineum!



Vor 100 Jahren wurden die Belgischen Staatsbahnen (NMBS/SNCB) gegründet. Märklin und Trix würdigen das Jubiläum mit interessanten Modellen in H0.

Große Bandbreite

Liebe Freunde der Modelleisenbahn,

mit einer Fülle von spannenden Sommer-Neuheiten in allen Spurweiten gehen Märklin und Trix in die warme Jahreszeit. In einer großen Übersicht stellen wir Ihnen die wichtigsten Modelle vor. Das Spur-1-Angebot zeigen wir in der zwölfseitigen Beilage. Unsere Titelgeschichte bringt Ihnen außerdem eine Güterzuglok der Baureihe 52 im H0-Maßstab 1:87 näher. Mit einem ungewöhnlichen Tendertyp und einem Set besonderer Kesselwagen bringt sie ein ganz eigenständiges Erscheinungsbild auf die Anlage.

Während der Internationalen Verkehrsausstellung 1965 in München gelang der Deutschen Bundesbahn mit den Vorserienloks der Baureihe E 03 ein Geschwindigkeitsrekord. Die E 03 002 wurde zu einer Ikone des Fortschritts. Märklin präsentiert sie nun in H0 als überzeugende Neukonstruktion exklusiv für Clubmitglieder.

Derweil feiert die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen (NMBS/SNCB) ihren 100. Geburtstag. Wir gratulieren mit einem ausführlichen Rückblick auf die Geschichte dieser Gesellschaft. Wer sich etwas davon auf seine Anlage holen möchte, findet dafür bei Märklin und Trix die passenden Modelle. Darunter die Schnellzugdampflok 1002, die als Gruß zum Jubiläum in der Spurweite H0 aus dem Lokschuppen rollt.

Einen besonderen Zugang zum Modellbahnhobby hat unser Märklin Freund Nico Scherer gefunden. Bei ihm teilen sich Spur-1-Gespanne und LGB Züge den Raum mit dem Sound zweier Radio-DJs. Das Ergebnis ist eine farbenfrohe Welt – ab Seite 60 lassen wir sie erstrahlen. Hinzu kommen weitere spannende Themen und unser großes Figuren-Suchspiel, mit dem wir Sie an die H0-Schauanlage im Märklineum einladen.



Aktuelle Modelle, Anlagentipps, Zubehör: Die Spur-1-Beilage gibt einen umfassenden Überblick.

Viel Vergnügen beim Lesen!

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



18



Spielspaß ab dem ersten Klick: Beim Märklin C-Gleis ist alles bis ins Detail durchdacht.

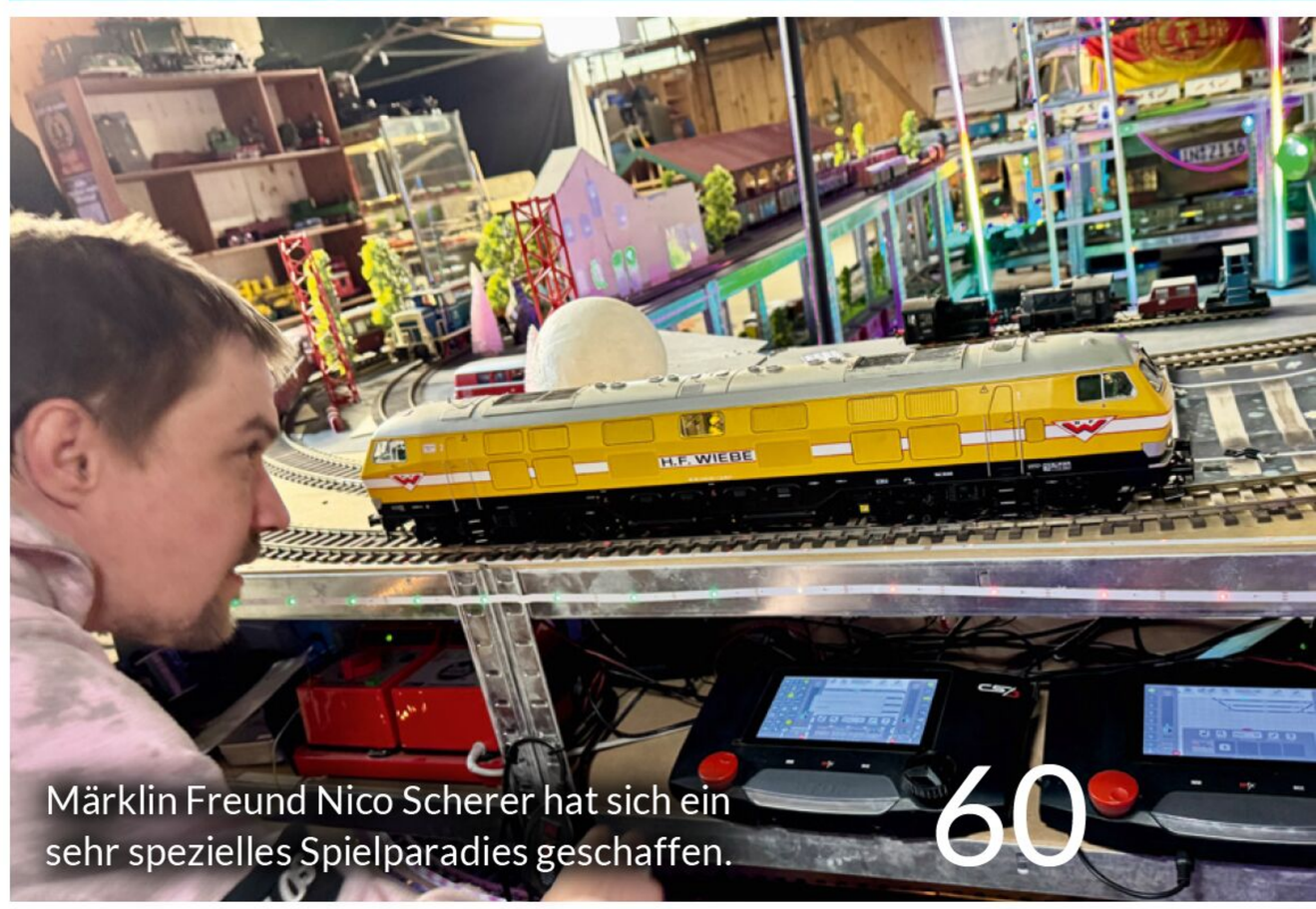
32

∧ Rollt mit besonderem Tender aufs Gleis: Modell der BR 52.

∨ Smarte Produktion: Wie aus Daten Modelle werden.



46



Märklin Freund Nico Scherer hat sich ein sehr spezielles Spielparadies geschaffen.

60

Wichtige Modelle in dieser Ausgabe

8 **H0/Z:** Elektrolokomotive Baureihe 101 W:O:A®

14 **H0:** Elektrolok EG 524, Dampflok BR 086, Elektrolok Ae 6/8, Dampflok BR 18, E-Lok Serie Be 4/6, Elektrolok Reihe 1189, Dampflok S 3/6, Diesellok Class 66, Regio Shuttle RS1
N: Diesellok BR 232, Diesellok 280 005-0, Startpackungen
Z: Güterzuglok Gt 2 x 4/4, Dieseltriebwagen BR 628.2 mit Steuerwagen 928.2, Dampftriebwagen Kittel CidT

18 **H0:** Dampflokomotive BR 52 mit Steifrahmentender, Kesselwagen-Set

26 **H0:** Dampflok 1002 NMBS/SNCB, Diesellok Serie 59, Elektrolokomotive BR 17

36 **N:** Dampflok BR 41 mit Altbaukessel, Dampflok BR 44 mit Öltender, Selbstentladewagen

Aktuell

6 Neues rund um die Modellbahn
Märklin auf Messen, Testfahrt VT 18.16, Besuch Held der Steine, Tag der offenen Tür

8 Leben retten mit dem Zug
Mit der Versteigerung des einzigartigen Wacken-Zuges unterstützt Märklin die DKMS im Kampf gegen Blutkrebs.

12 Ins Netz gegangen
Auf der Internetseite „Trains 4 me“ bietet die Märklin-Händler-Initiative (MHI) einen Modellbahn-Marktplatz an.

Modell & Technik

14 Neue Schienenstars
Dampfschönheiten, Dieselbrummer, moderne Triebwagen: Die Sommer-Neuheiten aller Spurweiten aus dem Hause Märklin lassen Modellbahnerherzen höherschlagen.

18 Heldin des Wiederaufbaus
Die BR 52 war in den 1950er-Jahren eine robuste Güterzuglok. Märklin und Trix nehmen sie nun in einer neuen Variante mit Steifrahmentender ins Programm.

26 Merci NMBS/SNCB: Ein Jahrhundert im Takt
Die belgische Staatsbahn wird 100. Zum Jubiläum präsentiert Märklin mit der Dampflok 1002 belgische Schienengeschichte.

32 C-Gleis: Gut angeschlossen
Das C-Gleis von Märklin und Trix ist bis ins Detail durchdacht. Wir zeigen die Elektrik des modernen Gleissystems.

36 Jumbo-Jubiläum: 100 Jahre BR 44
Die Loks der BR 44 waren ideal für Güterzüge. Eine steht auf dem Hof von Märklin – Minitrix bringt sie zum 100. Jubiläum der Baureihe.

41 Neu im Fachhandel
Auf geht es zum Fachhändler: Hier gibt es die aktuellen Modelle von Märklin und Trix und so manches Schmuckstück.

Spezial

46 Smarte Produktion bei Märklin
Teil 3: Die Formwerdung jedes Modells beginnt bei Märklin im Virtuellen, als hochdetailliertes 3D-Computermodell.

54 Chronologie von Märklin: 1897
Märklin baut sein Angebot elektrischer Eisenbahnen zu einem ganzen System aus und konzipiert einen besonderen Katalog .



∧ 100 Jahre BR 44: Minitrix setzt die Märklin Hoflok um.



Spur-1-Special:
Alles zur Königsspur
auf zwölf Seiten in
der Beilage.

∨ Lange Güterzüge prägen die Strecken entlang des Mains und Rheins.





∧ Schüler aus Schwäbisch Gmünd gestalten ein Modul für ihre H0-Anlage: Die Modellbahn AG an der Friedensschule macht´s möglich.

Anlagenbau

60 Märklin Freund: Die wollen nur spielen!
Nico Scherer verbindet in „The Hall“ den Fahrspaß seiner edlen Spur-1-Gespanne mit der DJ-Action seiner Mitstreiter.

68 Anlagenplanung für Aufsteiger, Teil 143
Eine dörfliche Idylle mit authentischen Details in der Landschaftsgestaltung bietet genügend Raum für eigene Ideen.

74 Rund ums Gleis: Wald und Wiese
Naturlandschaften bilden reizvolle Kontraste auf der Anlage. Richtig inszeniert, bieten sie viel Platz für originelle Szenen.

76 Fähren, Frachtgut, Strandurlauber
Prämierte Modulgruppe zeigt ihr fiktives Ostseehafen-Szenario in Spur N.

84 H0-Anlage im Märklineum: Suchspiel
Auf der Schauanlage im Märklineum verstecken sich kleine Szenen mit Superhelden und Filmstars. Wer findet sie alle?

89 Für Sternengucker
Wir stellen neue Zubehörschätze vor: eine Sternwarte, eine Drehscheibe fürs Märklin C-Gleis und einen besonderen Lkw.

Vorbild

92 Fließender Verkehr
Die beiden Linien am Rhein und die Strecke entlang des Mains zählen zu den wichtigsten Eisenbahnstrecken Deutschlands.

Community

100 An der Modellbahn fürs Leben lernen
In der Modellbau-AG der Friedensschule in Schwäbisch Gmünd lernen die Schüler nicht nur, wie Miniaturwelten entstehen.

106 Lebendige Geschichte
Die Eisenbahnfreunde Zollernbahn hauchen der Dampflok 78 246 wieder Leben ein.

112 Höhenluft für Züge
In einer Ferienunterkunft an der Gironde begeistern Märklin Züge die Gäste.

Service

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

Beilage: 12 Seiten über die Spur 1

Zeichenerklärung

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

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

Volles Haus am Stand: An allen vier Messetagen drängten sich auf der Intermodellbau die Modellbahnbegeisterten bei Märklin.

Große Begeisterung für die Modellbahn

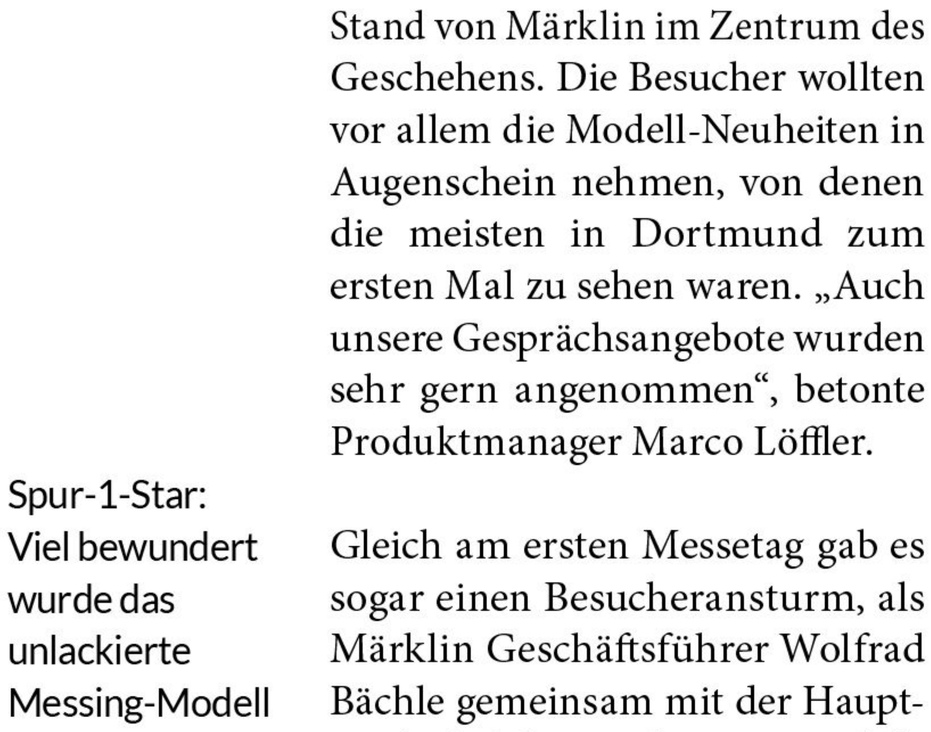
Buntes Messetreiben in Dortmund: Einmal mehr hat die Intermodellbau ihren Ruf als Schaufenster der Modellbahnbranche bestätigt. An allen vier Messetagen lag der große Stand von Märklin im Zentrum des Geschehens. Die Besucher wollten vor allem die Modell-Neuheiten in Augenschein nehmen, von denen die meisten in Dortmund zum ersten Mal zu sehen waren. „Auch unsere Gesprächsangebote wurden sehr gern angenommen“, betonte Produktmanager Marco Löffler.

Gleich am ersten Messetag gab es sogar einen Besucheransturm, als Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle gemeinsam mit der Hauptgeschäftsführerin der Intermodellbau Sabine Loos zwei besonders wichtige Neuheiten enthüllte: die Wacken-Lok 2026 (siehe Beitrag auf Seite 8) und die imposante Ae 8/14 Nr. 11851 in Spur 1, die unlackiert in die Ruhrmetropole gekommen war und die Modellbahner mit ihrer goldfarben glänzenden Messingoberfläche und den höchst präzise ausgearbeiteten Details zum Staunen brachte (mehr dazu in unserer großen Spur-1-Beilage). Über eine dritte Messe-Neuheit freute sich Sabine Loos ganz besonders: In einer Sonderedition präsentierte Märklin eine Class 66-Diesellok, die auf ihren Seitenwänden die Standorte der vier wichtigsten Modellbahnmessen in Deutschland vereint – zu denen auch Dortmund mit der Intermodellbau zählt.

Auch sonst gab es in den Messehallen viel zu sehen. 30 Schauanlagen in allen Spurweiten boten Inspiration für die Modellbahn daheim. In Workshops und Seminaren konnten sich Modellbahner mit aktuellen technischen Entwicklungen vertraut machen. Der Verein Historische Spielzeugeisenbahnen aus Edertal-Gellershausen zeigte Märklin Schauanlagen mit Geschichte. Zahlreiche Zubehör-Hersteller hatten ebenfalls ihre Jahres-Neuheiten mitgebracht. Zufriedene Mienen gab es auch bei Märklin: Bei der Preisverleihung zum Goldenen Gleis der nationalen Modellbahnzeitschriften erreichte das Clubmodell der E 95 DRG den ersten Platz in der Kategorie „Elektrotriebfahrzeuge H0“. Zum Schluss gingen die Daumen nach oben – das hat Spaß gemacht.

Weitere Termine: Vom 2. bis 4. Oktober 2026 lockt die Hobbymesse nach Leipzig. Und vom 30. Oktober bis zum 1. November 2026 wartet in Friedrichshafen die Faszination Modellbau mit der 41. Internationalen Modellbahn-Ausstellung IMA auf Besucher. Auf beiden Messen ist das Haus Märklin selbstverständlich mit dabei.

Spur-1-Star: Viel bewundert wurde das unlackierte Messing-Modell der Ae 8/14 mit seiner hohen Detailliertheit.





Art. 39071: Als exklusiven „Messeexpress“ präsentierte Märklin eine Diesellok Class 66 mit Motiven der vier wichtigsten Modellbahnmessen auf den Seiten.



Interessante Einblicke in die Fertigung von Märklin gibt es im September beim „Tag der offenen Tür“ im Göppinger Werk.

Märklin lädt ein

Wer einmal hinter die Kulissen von Märklin schauen möchte, sollte sich den 18. und 19. September 2026 im Kalender anstreichen. An diesen beiden Tagen lädt Märklin zum „Tag der offenen Tür“ in sein Göppinger Stammwerk ein. Beim Rundgang (Einlass 9 bis 15 Uhr) durch die Produktion können Besucher das Entstehen eines Modells vom Einzelteil bis zum Probelauf der fertigen Lok miterleben. Märklin Mitarbeiter erklären die wichtigsten Arbeitsschritte und zeigen, wie viel Handarbeit in einem Modell steckt. Außerdem wartet ein buntes Programm rund um die Modelleisenbahn auf die ganze Familie. Das Märklineum mit Museum, Store und Schauanlage hat ebenfalls geöffnet.

Ein Held schaut vorbei

Ungewöhnlicher Besuch: Thomas Panke, in der Youtube-Welt bekannt als „Der Held der Steine“, hat sich im Göppinger Märklin Werk umgesehen – mit eingeschalteter Kamera natürlich. Pankes Thema sind eigentlich Klemmbausteine. Doch beim Rundgang durch die Märklin Produktion und anschließend durch das Märklineum zeigte sich der quirlige Frankfurter auch von den hochwertigen Eisenbahnmodellen aus Göppingen begeistert. Mit Uwe Müller, dem Leiter des Märklineums, hatte er den richtigen Gesprächspartner. Das unterhaltsame Video zu dem Ausflug steht auf Pankes Youtube-Kanal „Der Held“. Anschauen lohnt sich!



Uwe Müller (li.) zeigt Thomas Panke beim Werksrundgang die hohe Detailliertheit der Märklin Produkte.

Erste Werkstattfahrt

Nach jahrelanger Aufarbeitung hat der „Zug für Mitteldeutschland“, der VT 18.16, vor Kurzem erfolgreich seine ersten Kilometer auf öffentlichen Gleisen zurückgelegt. Im Rahmen einer Werkstattfahrt machte sich der historische Triebzug und einstige Stolz der DDR-Reichsbahn bei Halberstadt auf die Strecke – begleitet von Werkstatt- und Betriebspersonal, das während der Tour Daten aufnahm. Dabei kamen noch einige Mängel zum Vorschein, die nun ausgewertet und behoben werden. Zur Überprüfung folgen dann weitere Werkstattfahrten. Der Ausflugsbetrieb soll dann noch in diesem Jahr beginnen.



Foto: SVT Görlitz

Fast wieder der Alte: Der VT 18.16 zeigt sich bei der Werkstattfahrt rund um Halberstadt von seiner schönsten Seite.

Jubiläumswoche im Märklineum



16.6. bis 21.6. Jubiläumswoche
Die Ausstellung im Märklineum wird fünf Jahre alt. Aus diesem Anlass erhalten Besucher im Store einen Jubiläumsrabatt von 15 Prozent.

19.6. Digitaler Infotag
Fragen zur Modellbahn und zu Märklin? Ein Seminarleiter ist im Store und gibt Antworten.

5.7. Familienfest im Mercedes-Museum
Das Märklineum lädt beim Mercedes-Familienfest im Mercedes-Benz Museum Stuttgart zum Spielen mit der Modellbahn ein.

Regelmäßig bietet das Märklineum auch Führungen durch das Museum und das Märklin Werk an (www.maerklineum.de unter „Besucherinfos“).

www.maerklineum.de/veranstaltungen

Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle freut sich mit Käufer Philipp Schlampp und Andrea Autenrieth von der DKMS (v. l.).

Leben retten mit dem Zug

Er hat Wind und Wetter getrotzt, wilde Partynächte erlebt und Heavy Metal auf dem Dach gehört: Der LGB Zug, den Märklin im vergangenen Jahr auf das Wacken Open Air mitgebracht hat, könnte eine Menge schöner Geschichten erzählen. Das Unikat mit den beiden leuchtenden Teufelshörnern und dem ikonischen Logo des W:O:A® auf den Seiten zeigte sich 2025 während des größten Heavy-Metal-Festivals der Welt auf dem Märklin Stand.

Eigentlich ein Handmuster eines RhB-Triebzugs ABe 4/16 „Capricorn“ mit zwei RhB-Mittelwagen, zog das Modell in Spur G wegen seiner auffälligen Gestaltung die Blicke auf sich. „Der Teufelszug zählte zu den meistfotografierten Motiven des Festivals. Viele Besucher kamen extra vorbei, um ein Bild zu machen“, erinnert sich Märklin Zielgruppenmanager Ulf Bovensmann.

Doch irgendwann endet jede Veranstaltung – und dem Team von Märklin war klar, dass dieser Star des Festivals mehr verdient hat, als einfach wieder in einer Schachtel zu verschwinden.

Da traf es sich gut, dass man in Wacken Bekanntschaft mit der DKMS gemacht hatte, die seit vielen Jahren auf dem Festival um Stammzellenspender wirbt. Die gemeinnützige Organisation erhöht so die Chance für Blutkrebspatienten auf eine lebensrettende Stammzellenspende. „Das machen wir mit viel ehrenamt-

DKMS
WIR BESIEGEN BLUTKREBS

Alles über die DKMS und den Kampf gegen Blutkrebs auf www.dkms.de



Das Original des „Teufelszuges“ von Wacken mit Echtheitszertifikat und aufwendig gestalteter Verpackung.

Märklin und Wacken? Das rockt!

Alles begann auf einer Wiese: 1989 beschlossen Thomas Jensen und Holger Hübner, in ihrem Heimatort Wacken ein Festival für Rock- und Metal-Fans zu organisieren. Ein Jahr später fand auf selbstgebauten Bühnen das erste W:O:A® statt – der Beginn einer der größten Erfolgsgeschichten der Musikwelt. Heute ist das Festival in der schleswig-holsteinischen Gemeinde mit rund 85.000 Besuchern das größte Heavy-Metal-Festival und eine begehrte Bühne für die großen Namen der Szene.

Metal und Metall? Wenn das mal keine treffliche Verbindung ist! Als Hersteller von hochdetaillierten Produkten aus Metall fühlt sich Märklin in Wacken goldrichtig. Bei der 34. Auflage des Rockfestivals im vergangenen Jahr war der traditionsreiche Modellbahnhersteller aus Göppingen erstmals mit einem Stand in der „United Area“ vertreten. Im Gepäck waren dabei die rockige „Black Ice“-Lokomotive nach einem Bühnenmotiv von AC/DC sowie dazugehörende Wagen und T-Shirts mit dem begehrten „Rock N Roll Train“-Motiv. Und noch ein Star machte seine Aufwartung: Auf dem Dach des Märklin Standes blinkte ein „teuflischer“ Wackenzug von LGB mit den Hörnern. Nach vier unvergleichlichen Tagen fiel das Fazit auf allen Seiten äußerst positiv aus. Märklin kommt gern wieder: Vom 29. Juli bis 1. August 2026 wird der Stand auf dem 35. Wacken Open Air wieder aufgebaut. Natürlich wird es auch diesmal wieder schöne Modelle speziell für die Freunde gepflegter Metal-Klänge geben. Außerdem plant Märklin noch eine ganz besondere Überraschung auf dem Festival. Details werden noch nicht verraten – aber die Vorfreude bei den Machern ist jetzt bereits riesig.



^ Entspannte Stimmung am Märklin Stand 2025.

v Vom Dach schaut fröhlich der LGB „Wackenzug“.



lichem Engagement, aber wir benötigen natürlich auch finanzielle Mittel“, erklärt Andrea Autenrieth, bei der DKMS Abteilungsleiterin Spenderneugewinnung.

Im Februar 2026 fanden LGB Zug und DKMS zusammen. Unter dem Motto „Rocke für das Leben“ kam das Modell auf dem internationalen Online-Marktplatz Catawiki unter den sprichwörtlichen Hammer. Die Auktion brachte einen Erlös von 12.000 Euro ein – die Märklin im Anschluss an die DKMS gespendet hat. Diese möchte damit neue Spender registrieren und Krebspatienten Hoffnung schenken.

Die Übergabe des Spendenschecks und des Teufelszuges stand Mitte April im Märklin Stammwerk in Göppingen auf dem Programm. Ersteigert hat das einzigartige Modell der 24-jährige Philipp Schlampp, seit früher Jugend Modellbahner und begeisterter LGB Fahrer. „Ich sammle seltene Modelle, von denen es auf der Welt maximal 50 Stück gibt. Als ich von dem Wackenzug gelesen habe, war mir klar: Den musst du haben. Auch wenn ich eigentlich kein Heavy-Metal-Fan bin“, erzählt der stolze neue Besitzer.

Besonderer Tag bei Märklin

Im Anschluss an einen Rundgang durch die Produktion im Göppinger Stammwerk ließ es sich Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle nicht nehmen, die Übergabe selbst in die Hand zu nehmen. „Es freut mich außerordentlich, dass wir mit unserem Zug so viel Gutes bewirken können“, bedankte sich Bächle bei seinem Team und bei Philipp Schlampp.

Der junge Modellbahner strahlte über das ganze Gesicht, als er nicht nur sein Modell, sondern auch ein Echtheitszertifikat sowie eine aufwendig gestaltete Verpackung für seinen „Schatz“ entgegennahm. Andrea Autenrieth tat es ihm gleich, denn auch für die DKMS ist die Aktion eine Besonderheit, mit Strahlkraft in die Modellbahnwelt genauso wie in die Heavy-Metal-Szene hinein.

Auf dem anschließenden Rundgang durch das Märklineum führte Ulf Bovensmann die Besucher durch >>

linke Seite



rechte Seite



Wacken 2026: Bei der 35. Ausgabe des legendären Festivals fährt eine E-Lok BR 101 mit zwei unterschiedlich gestalteten Seiten vor.



linke Seite rechte Seite

Der W:O:A®-Party-on-Wagen 2026 erinnert an den 35. Geburtstag des Wacken Open Airs in diesem Jahr.

HO Art. 39476
HO Trix Art. 25476
Z Art. 88666
HO Art. 44295

die Märklin Historie und warf zugleich einen Blick in die Zukunft. Der erfolgreiche Stand in Wacken im vergangenen Jahr habe Lust auf mehr gemacht. Längst sei die damals präsentierte „Black Ice“-Lokomotive nach einem Bühnenmotiv von AC/DC zu einem begehrten Sammlerstück geworden. Solcherart motiviert, will Märklin auch bei der 35. Ausgabe des Festivals im Sommer 2026 mit besonderen Modellen den „Holy Ground“ der Metal-Szene rocken.

In ihr Gepäck legen die Göppinger die „W:O:A®-Party-on-Lokomotive“, das Modell einer Elektrolok der BR 101 mit unterschiedlichen Bedruckungen auf den beiden Seiten. Sie zeigen das „Anniversary Design“ des Festivals mit dem Motto „Party on!“ in den Farben Rot und Schwarz. Natürlich ist die Lok mit modernster Märklin Technik ausgestattet, inklusive Licht- und passenden Heavy-Metal-Soundfunktionen. Das Modell erscheint in einer einmaligen Serie im H0-Maßstab 1:87 bei Märklin (Art. 39476) und bei Trix in einer Gleichstrom-Variante (Trix Art. 25476). In Spur Z kommt die kleine Schwester der Lok unter Art. 88666 ebenfalls als aufwendig gestaltetes Modell in einer einmaligen Serie angefahren.

Als passender Begleiter freut sich außerdem ein gedeckter Güterwagen im speziellen Wacken-Design auf die Metal-Fans (Art. 44295, mit entsprechenden Tauschradsätzen auch für Trix Fahrer geeignet). Seine Seitenwände zieren ebenfalls das „Party on!“-Motto sowie der Schriftzug „35 Episodes of Metal Madness“ in Anlehnung an den 35. Geburtstag des Festivals. Für diesen plant Märklin übrigens noch eine besondere Überraschung. Welche das ist, verrät Ulf Bovensmann natürlich noch nicht. Sie wird aber etwas mit dem Thema Eisenbahn zu tun haben. Und den Metal-Fans sicher großen Spaß machen.

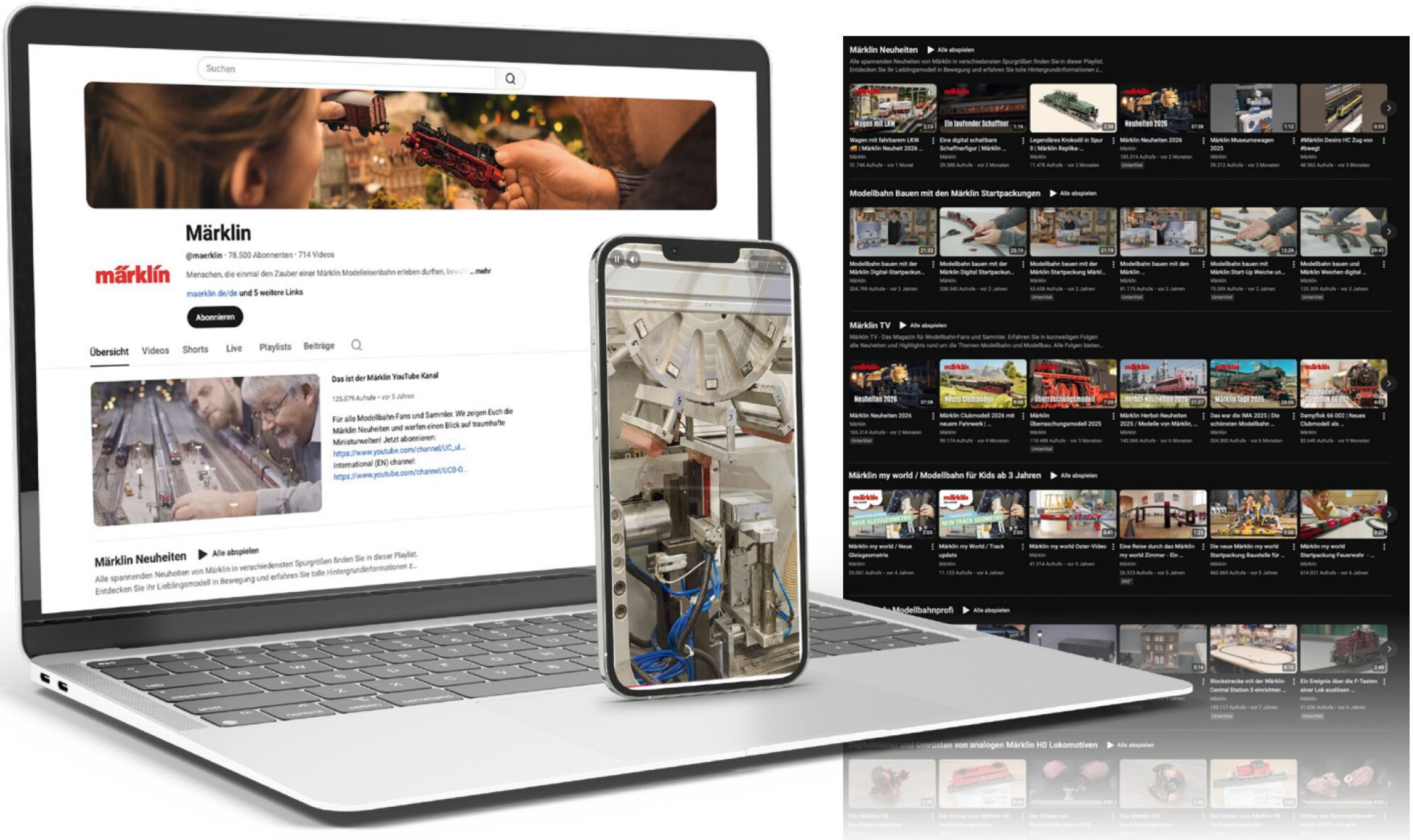
Text: sb; Fotos: sb; Märklin

Gartenbahn-Start-Set W:O:A®

Art. 70505

Nachdem sich im vergangenen Jahr der „Teufelszug“ auf dem Märklin Stand zu einem der Stars des Wacken Open Airs entwickelt hat, gibt es für Freunde der Spur G in diesem Jahr nicht nur einen Augenschmaus: Mit dem W:O:A®-Start-Set LGB zeigt sich erstmals ein Gartenbahn-Set im Wacken-Design. Lok und Wagen sind wie für Open Airs gemacht: Der robuste Zug steckt wie ein echter Metal-Fan auch mal Regen oder Kälte weg. Das Set umfasst eine Tender-Dampflok mit Licht, einen Kipploren-wagen und einen Klemmbausteinwagen in fiktiver Wacken-Ausführung. Außerdem stecken noch ein kompletter Gleiskreis, eine Stromversorgung für 230 Volt sowie ein Fahrregler in der Packung. Damit ist alles dabei, um den 70 Zentimeter langen Zug gleich startklar zu machen. Mit dem beigelegten Stickerbogen können Lok und Wagen nach Wunsch dekoriert werden. Der Muldenkippwagen kann be- und entladen und so beispielsweise für den Transport von Grillgut genutzt werden – schließlich ist er ja ein Festivalfan. Das Set wird im LGB Sortiment unter der Artikelnummer 70505 zu haben sein.





Bewegte Bilder

Neue Modelle, informative Erklärvideos, spannende Hintergründe: All das gibt es auf dem Märklin Youtube-Kanal.

Neuheiten-Check, Profi-Kniffe, exklusive Einblicke – wer die Welt der Modelleisenbahn liebt, kommt am Youtube-Kanal von Märklin nicht vorbei.

YouTube

Das vertraute Geräusch vorbeifahrender Züge, das Pfeifen einer Dampflok, die „Tonleiter“ mancher E-Loks – für Modellbahner ist das Musik in den Ohren. Doch die Leidenschaft endet längst nicht am Rand der eigenen Anlage. Unter www.youtube.com bündelt Märklin sein digitales Angebot an Filmen auf einem eigenen Kanal und bietet den Zuschauern einen direkten Draht zu aktuellen Entwicklungen und Fachwissen.

So erwachen zum Beispiel in den Produktvideos neue Lokomotiven und Wagen zum Leben. Die Kamera fängt alle Details ein: das filigrane Gestänge in voller Fahrt, das Erleben von Sound und Dampfausstoß, das feine Zusammenspiel moderner Technik. Ein Logenplatz also, um zu entscheiden, welches Schmuckstück als Nächstes auf der eigenen Anlage einziehen darf.

In Tutorials nehmen Märklin Experten die Modellbahnbegeisterten sprichwörtlich an die Hand. Ob es um die Feinheiten der Central Station, das Programmieren von Decodern oder die richtige Wartung der Modellbahnschätze geht – hier wird Fachwissen praxisnah und verständlich erklärt. Davon profitieren Neueinsteiger, die ihre erste Startpackung auspacken, genauso wie die „alten Hasen“, die vielleicht ihre Kenntnisse in der Digital-Technik erweitern möchten.

Der Kanal öffnet auch Türen, die normalerweise verschlossen sind. Einblicke in die Produktion bei Märklin, spannende Messeberichte, Interviews mit Produktmanagern und Entwicklern oder Besuche bei Modellbahnern mit beeindruckenden Anlagen schenken Inspiration und oft genug auch Gänsehautmomente. Der Märklin Youtube-Kanal wird laufend mit neuen Videos aktualisiert. Einfach mal reinschauen oder am besten gleich abonnieren. So bleibt man immer auf dem neuesten Stand und verpasst keine Neuheiten, Tipps und spannenden Geschichten aus der Welt der großen kleinen Bahn.

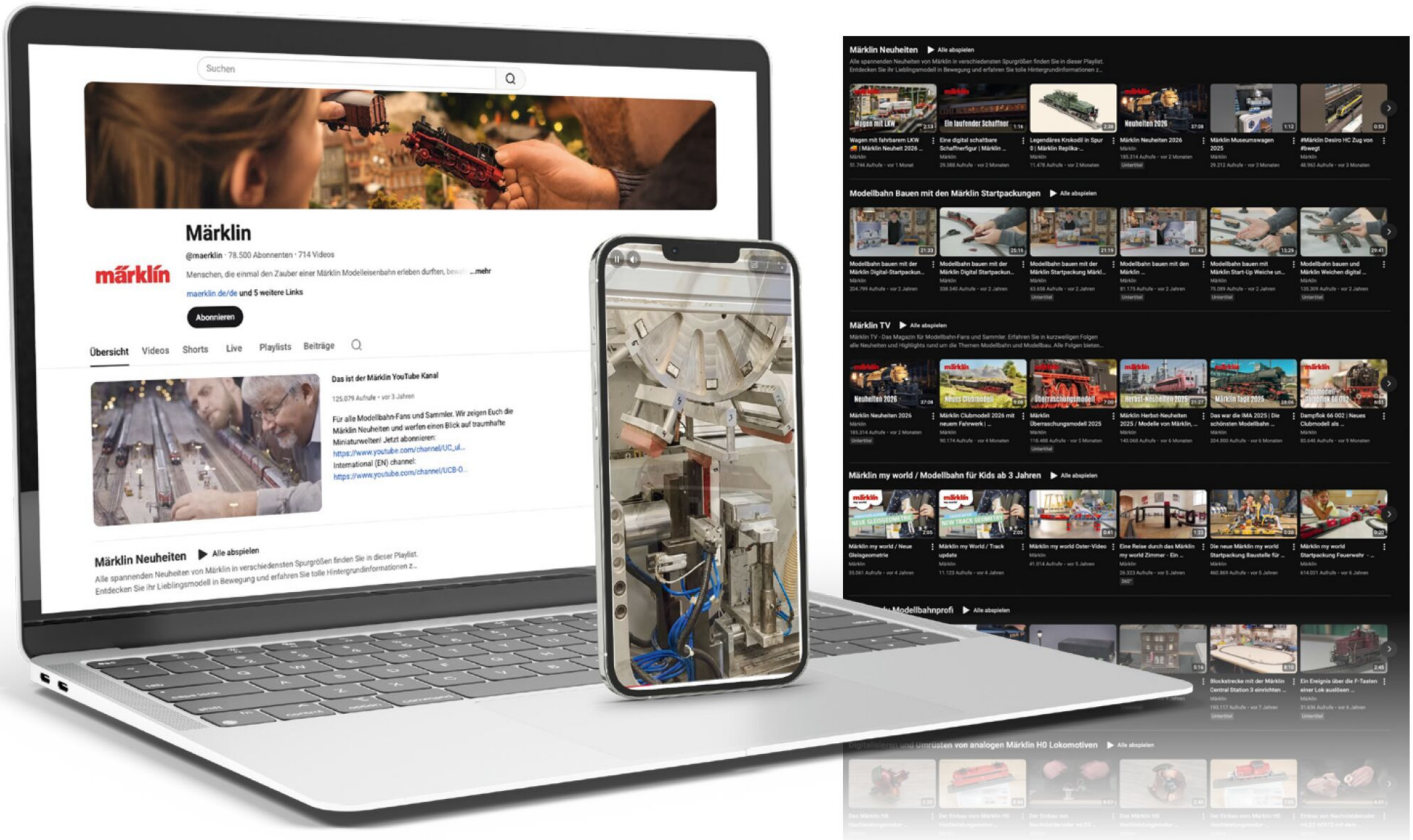
Online-Adressen von Märklin und Trix

www.maerklin.de
www.trix.de

www.youtube.de/maerklin

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



Bewegte Bilder

Neue Modelle, informative Erklärvideos, spannende Hintergründe: All das gibt es auf dem Märklin Youtube-Kanal.

Neuheiten-Check, Profi-Kniffe, exklusive Einblicke – wer die Welt der Modelleisenbahn liebt, kommt am Youtube-Kanal von Märklin nicht vorbei.

YouTube

Das vertraute Geräusch vorbeifahrender Züge, das Pfeifen einer Dampflok, die „Tonleiter“ mancher E-Loks – für Modellbahner ist das Musik in den Ohren. Doch die Leidenschaft endet längst nicht am Rand der eigenen Anlage. Unter www.youtube.com bündelt Märklin sein digitales Angebot an Filmen auf einem eigenen Kanal und bietet den Zuschauern einen direkten Draht zu aktuellen Entwicklungen und Fachwissen.

So erwachen zum Beispiel in den Produktvideos neue Lokomotiven und Wagen zum Leben. Die Kamera fängt alle Details ein: das filigrane Gestänge in voller Fahrt, das Erleben von Sound und Dampfausstoß, das feine Zusammenspiel moderner Technik. Ein Logenplatz also, um zu entscheiden, welches Schmuckstück als Nächstes auf der eigenen Anlage einziehen darf.

In Tutorials nehmen Märklin Experten die Modellbahnbegeisterten sprichwörtlich an die Hand. Ob es um die Feinheiten der Central Station, das Programmieren von Decodern oder die richtige Wartung der Modellbahnschätze geht – hier wird Fachwissen praxisnah und verständlich erklärt. Davon profitieren Neueinsteiger, die ihre erste Startpackung auspacken, genauso wie die „alten Hasen“, die vielleicht ihre Kenntnisse in der Digital-Technik erweitern möchten.

Der Kanal öffnet auch Türen, die normalerweise verschlossen sind. Einblicke in die Produktion bei Märklin, spannende Messeberichte, Interviews mit Produktmanagern und Entwicklern oder Besuche bei Modellbahnern mit beeindruckenden Anlagen schenken Inspiration und oft genug auch Gänsehautmomente. Der Märklin Youtube-Kanal wird laufend mit neuen Videos aktualisiert. Einfach mal reinschauen oder am besten gleich abonnieren. So bleibt man immer auf dem neuesten Stand und verpasst keine Neuheiten, Tipps und spannenden Geschichten aus der Welt der großen kleinen Bahn.

Online-Adressen von Märklin und Trix

www.maerklin.de
www.trix.de

www.youtube.de/maerklin

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

Ins Netz gegangen

Aktuelle Neuheiten, exklusive Raritäten, passendes Zubehör: Auf der Internetseite „TRAINS 4 ME“ bietet die Märklin-Händler-Initiative (MHI) in gewohnter Qualität einen kompetenten Online-Marktplatz für Modellbahner an.

Rund 600 Modellbahn-Fachhändler sind europaweit in der MHI zusammengeschlossen. Sie alle stehen für Qualität – bei den Produkten aus dem Hause Märklin sowieso, aber auch in Sachen Beratung, Service und Kundennähe. „Der Fachhandel ist die tragende Säule unseres Vertriebs. Märklin Produkte sind technisch auf höchstem Niveau. Dementsprechend sind uns auch eine ausführliche Beratung und maßgeschneiderte Serviceangebote wichtig“, betont Märklin Vertriebsleiter Gunther Schneider.

Neben dem persönlichen Kontakt zu den Kunden im Laden hat sich für die Modellbahn-Händler auch der Online-Bereich zu einem wichtigen Geschäftsfeld entwickelt. Seit 2021 bietet ihnen die MHI ein 360-Grad-Online-Konzept an. „Damit konnten wir die regionale Sichtbarkeit der Betriebe im Internet deutlich verbessern und ihnen außerdem mehrere einfach zu pflegende Tools an die Hand geben“, resümiert Janko Franke, zuständiger Projektmanager Sales & Marketing bei Märklin.

Hauptbestandteile des Angebotes sind eine Webseite, die sich gut individualisieren lässt, sowie die Möglichkeit, regelmäßige Newsletter zu verschicken. Damit sind Modellbahner bestens informiert und können sich zu Hause am eigenen PC umsehen, was ihr jeweiliger Lieblingshändler an Märklin Produkten zu bieten hat. „Der Online-Handel ergänzt unser Geschäft im Laden sehr gut und erweitert unseren Kundenkreis deutlich“, unterstreicht Karina Petry von der Modellbahnecke Germersheim die Bedeutung. In das Geschäft in der rheinland-pfälzischen Kreisstadt kämen inzwischen auch Käufer aus Hamburg, Berlin oder dem Ruhrgebiet, um Modelle zu kaufen, die es in ihrer näheren Umgebung nicht mehr gibt und die auch bei Märklin und Trix bereits ausverkauft sind.

Über die Jahre haben Märklin und die MHI die Händler-Online-Präsenz weiterentwickelt. Außerdem standen die Verantwortlichen



Auf der Intermodellbau präsentiert Janko Franke (Mitte) Herstellern und Modellbahnern die Vorzüge von TRAINS 4 ME.

im Vorstand der Märklin-Händler-Initiative mit den Mitgliedsunternehmen im regen Austausch, um Verbesserungsvorschläge aufzunehmen. Einer davon war der Wunsch nach einer Erweiterung des Konzeptes, um auch Produkte und Informationen anderer Marken über die gleiche Plattform anbieten zu können.

„Der Online-Handel ergänzt unser Geschäft sehr gut und erweitert unseren Kundenkreis.“

Karina Petry, Modellbahnhändlerin

Ein Team der MHI machte sich also an die Arbeit und präsentierte im Sommer vergangenen Jahres die Seite TRAINS 4 ME. Auf der IMA im September stieß der „Marktplatz für Modelleisenbahner“ sofort auf großes Interesse. Die Zahl der Händler, die über die neue Plattform Ware verkaufen, nimmt seitdem stetig zu. Janko Franke war auf einer „Roadshow“ quer durch Deutschland unterwegs, um Fragen von Fachhändlern zu beantworten und ihnen die Vorzüge des neuen Angebots zu erklären. Auf Modellbahnmessen wie unlängst in Dortmund auf der Intermodellbau gibt es zudem einen eigenen TRAINS 4 ME-Stand, der bei den Endkunden die Bekanntheit der Seite erhöht.

„TRAINS 4 ME macht an einer Stelle die Bestände vieler Händler sichtbar.“

Carsten Laag, MHI-Vorsitzender



Übersichtlich, vielfältig, kompetent: Über die Online-Seite TRAINS 4 ME können Modellbahner interessante Lieblingsstücke entdecken.

Auch inhaltlich tut sich viel: Sämtliche Produktdaten von Märklin bis zurück ins Jahr 2001 sind inzwischen eingepflegt. Die Zahl der Hersteller, deren Produkte auf der Seite zu finden sind, steigt. Auch einige Zubehörlieferanten nutzen die Seite bereits. In naher Zukunft sollen darüber hinaus auch noch Hersteller von rollendem Material hinzukommen. „Im Laden vor Ort stehen die Produkte ja auch nebeneinander. Und der Kunde sieht so auf einen Blick, was ein Händler anbieten kann“, argumentiert Janko Franke mit dem Servicegedanken. So werde die Seite zu einem echten Modellbahn-Marktplatz, der den Händlern zusätzliche Möglichkeiten an die Hand gibt.

Denn eines ist den Machern von der MHI besonders wichtig: „Wir wollen nicht das Modellbahngeschäft aus dem Laden ins Internet holen, sondern im Gegenteil den Handel stärken“, unterstreicht der MHI-Vorsitzende Carsten Laag. „TRAINS 4 ME macht an einer Stelle im Netz die Bestände vieler Händler sichtbar“, führt er weiter aus. Für Neukunden eine tolle Sache: Sie finden auf der Seite nicht nur Modell-Neuheiten, sondern auch gesuchte Raritäten, die bei einem Händler noch im Regal schlummern. Anders als bei Käufen von Privat, haben Sie es mit einem erfahrenen Fachhändler zu tun. Aus Qualitätsgründen wird über TRAINS 4 ME übrigens kein gebrauchtes Material angeboten, hier gibt es nur Neuware. Die Händlersuche führt dann direkt zum Geschäft, wo die gewohnte MHI-Qualität wartet. >|

Der Online-Marktplatz der MHI findet sich unter www.trains4me.de

Text: sb; Fotos: sb, MHI



Elektrolok EG 524: Mit ihr startet eine sechsteilige Sammelserie zur Geschichte der Elektrolokomotiven von Epoche I bis VI: die EG 524 Halle (spätere Baureihe E 71.1) der Deutschen Reichsbahn (DRB). Sie fährt in braungrüner Grundfarbgebung mit neuen Dachstromabnehmern im Betriebszustand von 1921 vor.

HO Art. 39772

HO Trix Art. 25772

Neue Schienenstars

Das bringt der Sommer: Von schweren Dampfloks bis zu modernen Triebzügen lassen die Neuheiten von Märklin und Trix die Modellbahnerherzen höherschlagen. Ein Überblick.

Das Neuheiten-Jahr hat bei Märklin und Trix bereits vielversprechend begonnen – und genauso geht es nun mit den Sommer-Neuheiten weiter. Die Elektrolokomotive EG 524 macht den Auftakt zu einer sechsteiligen Sammelserie „Geschichte der Elektroloks von Epoche I bis VI.“ Das Modell rollt in besonders filigraner Metallausführung und einer kompletten Neukonstruktion der Stromabnehmer auf die Schiene. Ein Booklet zur Geschichte der Lok gibt’s dazu. Spielspaß versprechen eine Heizer- und eine Lokführerfigur, die eine Dampflok der Baureihe 086 bereichern. Sie zieht im Betriebszustand von 1969/70 mit zwei Rungenwagen-Sets inklusive Stahlröhrenbeladung ins Sommerprogramm ein. Im Gegensatz zu diesem Arbeitstier dürfen sich Einsteiger auf die Startpackung „Europa-Park“ freuen. Angelehnt an den Alpenexpress, der sich im Freizeitpark in Rust in die Kurven legt, gibt es zur Tenderlok mit drei offenen Wagen Elemente für den Bau einer Hochbahn. So entsteht eine neuartige Gleisführung mit Steigung und Gefälle. Mit der mächtigen Ae 6/8 kommt eine Kultlok auf die H0-Anlage. Die Elektrolok der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) wird als Neukonstruktion nun im Betriebszustand von Ende der 1940er- bis Anfang der 1950er-Jahre ausgeliefert. Ein passendes Güterwagen-Set ergänzt das Modell. Neben dem diesjährigen Märklin Magazin-Jahreswagen gibt es noch viele weitere H0-Neuheiten, da lohnt sich der Weg zum Händler.

Erstmalig mit Sound- und LED-Funktion rollt die „Ludmilla“ ins Minitrix Sortiment. Die schwere Diesellokomotive Baureihe 232 verschönert als Modell in purpurroter Grundfarbgebung die heimische Anlage. Auch bei den Minitrix Neuheiten warten weitere spannende Modelle, wie die belgische Diesellok der Serie 204, auf die Modellbahner.

In Spur Z gibt es exklusive Modelle aus Bronze und eine große Bandbreite vom Schienenomnibus über Triebwagen bis zum Weihnachtswagen. Reinschauen lohnt sich.

Alle Neuheiten im Maßstab 1:32, wie die sechs Varianten der Ae 8/14, stehen in unserer zwölfseitigen Spur-1-Beilage. >

Alle Sommer-Neuheiten 2026 mit umfangreichen Produktinfos stehen auf www.maerklin.de

Text: eh; Fotos: Märklin, Trix



Dampflok Baureihe 086 mit Rungenwagen-Sets

HO Art. 37088
46569
46563

In filigraner Ausführung mit vier Kesselaufbauten bringt Märklin eine Dampflok der Baureihe 086 im Betriebszustand von 1969/70 auf die Schiene. Neben Telex-Kupplungen sorgen beiliegende Lokführer- und Heizerfiguren für zusätzlichen Spielspaß. Auch die Rungenwagen mit Stahlröhrenbeladung passen zur Epoche IV.





Elektrolokomotive Ae 6/8 mit Güterwagen-Set

HO Art. 38680
HO Trix Art. 25680
HO Art. 46575

In einer kompletten Neukonstruktion wird die Elektrolokomotive Ae 6/8 aus der zweiten Bauserie, der „Lötschberg-Koloss“, aufgelegt. Vorbildgerecht mit runden Führerständen und nur einer Indusi am Lokende 2, zudem zwei Pantographen im ursprünglichen Zustand und Bremswiderstände im Maschinenraum. Passend zur Lok der Epoche III gibt es ein epochengerechtes Güterwagen-Set mit fünf zweiachsigen Güterwagen unterschiedlicher Bauarten.



Dampflokomotive 18 323 mit Schnellzugwagen

HO Art. 38327
42500
42510
42520
42521
42530
42540

Schnellzug-Dampflok mit Kohlen-Schlepptender 2’2 T29,6 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ehemalige Badische IV h-Versuchslokomotive beim Bundesbahnversuchsamt Minden mit schwarz/roter Grundfarbgebung, von Hand gealtert. Mit Witte-Windleitblechen und Indusi auf der Lokführerseite. Schornstein mit Caledonian-Krempe. Betriebszustand um 1966. Passende epochengerechte Personenwagen finden Sie im Märklin H0-Sortiment. Ep. III.



HO Art. 39513
HO Trix Art. 25513



Elektrolokomotive Serie Be 4/6

Sie tat viele Jahre lang am Gotthard ihren Dienst: Die Elektrolok der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mit der Lok-Betriebsnummer 12323 rollt in der Umbauversion bis zur ihrer Außerdienststellung aufs Gleis. Ep. IV.

Elektrolokomotive Reihe 1189

HO Art. 39092
HO Trix Art. 25092

Die Gebirgs-Schnellzuglok 1189.08 der ÖBB, auch „Österreichisches Krokodil“ genannt, kommt in tannengrüner Grundfarbgebung angerollt. Neben umfangreichen Licht- und Soundfunktionen besitzt sie viele angesetzte Einzelheiten und eine detaillierte Dachausrüstung. Ep. IV.



HO Art. 39435
HO Trix Art. 25435

Dampflokomotive Gattung S 3/6 „Hochhaxige“

Schnellzug-Dampflok der bayerischen Gattung S 3/6 mit Kohlen-Schlepptender 2’2 T32,5 der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (K.Bay.Sts.B.). Unterbaureihe „Hochhaxige“ mit 2.000 mm Treibraddurchmesser. Filigranes Fahrwerk aus Metall mit durchbrochenem Barrenrahmen. Rauchsatz serienmäßig eingebaut. Ep. I.



HO Art. 39076
HO Trix Art. 25265

Diesellok Class 66

Dieselelektrische Güterzuglokomotive JT42CWR, besser bekannt als Class 66, der DB Cargo im Betriebszustand 2025. Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und dynamischem Rauchausstoß. Der geregelte Hochleistungsantrieb mit zentral eingebauter Schwungmasse treibt vier Achsen über Kardan an. Ep. VI.



HO Art. 37094
HO Trix Art. 22824

Diesellokomotive Baureihe 272 (G 2000)

Schwere Diesellokomotive Baureihe 272 (Vossloh G 2000 BB) mit symmetrischem Führerhaus der Cargo Logistik Rail Service GmbH, Barleben (CLR). Purpurrote Grundfarbgebung. Betriebsnummer 272 204-9. Betriebszustand ab 2024. Mit umfangreichen Geräusch- und Lichtfunktionen. Ep. VI.



HO Art. 36968
HO Trix Art. 25968
HO Art. 36971
HO Trix Art. 25971

Regio Shuttle RS1 in zwei Varianten

Den Dieseltriebwagen vom Typ Regio Shuttle RS1 als Baureihe 650 gibt es in zwei weiteren Ausführungen. Einmal in grauer Grundfarbgebung der agilis Eisenbahngesellschaft und zum zweiten im Retro-Look der WEG zum Jubiläum der „Tälesbahn“-Strecke zwischen Nürtingen und Neuffen. Ep. VI.



Alpenexpress

märklin START UP
Art. 29030

Startpackung „Europa-Park“

Hier kann man gleich loslegen: Die Startpackung „Europa-Park“ enthält eine robuste, zugkräftige Tenderlok mit eingebautem Digital-Decoder mfx und drei offene Güterwagen in optischer Anlehnung an den Alpenexpress des Europa-Parks in Rust. Zudem punktet das Set mit neuartiger Gleisführung als Hochbahn in Form einer Acht. Durch beiliegende Bausteine lassen sich Steigung und Gefälle nachbilden und die transparenten Gleise stützen. Steuergerät und Netzteil sind auch enthalten.



Minitrix zeigt Vielfalt

Diesellok Baureihe 232

N Trix Art. 16235



Erstmalig mit Sound- und LED-Funktion rollt die „Ludmilla“ ins Minitrix Sortiment. Die schwere Diesellokomotive der Baureihe 232, die ab 1974 für die DB in der UdSSR fuhr, verschönert als Modell in purpurroter Grundfarbgebung und im Betriebszustand der 1990er-Jahre die heimische Anlage. Epoche V.

N Trix Art. 16962



Diesellokomotive Serie 204

Neuentwickelte Diesellok der Belgischen Staatsbahnen (NMBS/SNCB) mit Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss in grüner Farbgebung der Epoche III.



Diesellokomotive 280 005-0 und Wagen

N Trix Art. 16802 15465

Diesellok der Deutschen Bundesbahn im Betriebszustand um 1976 mit Digital-Decoder und Geräuschgenerator. Passend dazu: „Dienstgüterschotterwagen“.

Startset mit Diesellokomotive BR 218

Digital-Startpackung „Freizeitexpress“ mit Mehrzwecklok 218 425-7 der Deutschen Bahn AG und zwei Nahverkehrswagen sowie Mobile Station 2 und Netzteil.



N Trix Art. 11170



Startpackung „Güterzug“

N Trix Art. 11171

Neben Zweikraftlokomotive 248 024-2 (Vectron Dual Mode) der BUG Verkehrsbau SE und Flachwagen Res 687 der DB AG auch mit Holzschwellen-Gleis und MS2.

Mini-Club ist farbenfroh

Z

Mit einem Gehäuse aus gegossener Bronze wird die schwere Güterzuglok Gt 2 x 4/4 mit braunbeigem Fotoanstrich angeboten und ein zweiachsiger Personenwagen mit Echtbronze-Aufbau (rechts). Der Dieseltriebwagen Baureihe 628.2 mit Steuerwagen 928.2 der DB imponiert in minttürkis/lichtgrauer Farbgebung (unten). Außerdem neu: Dampftriebwagen Kittel CidT mit Metall-Fahrwerk und vielen Ansetzteilen (rechts unten).



Z Art. 88295 87519

Z Art. 88701



Z Art. 88149



Heldin des Wiederaufbaus

In den 1940er-Jahren konstruiert, erwies sich die Baureihe 52 während des „Wirtschaftswunders“ als robuste Güterzuglok und wurde zum Rückgrat des Wiederaufbaus. Märklin bringt sie in einer außergewöhnlichen Variante mit „Wiener Steifrahmentender“ im Betriebszustand von 1951 auf die Schiene. Dazu passt ein Set mit ebenfalls neu konstruierten Kesselwagen.

In den 1950er-Jahren ein durchaus häufiges Bild: Eine Dampflok der BR 52 zieht eine lange Reihe Kesselwagen.



Die 52 5758 (hier mit Wannentender) hat im Jahr 1974 im Bahnhof Hohenwulsch einen gemischten Güterzug am Haken.

Die Geschichte der Baureihe 52 begann auf dem Reißbrett mit einem klaren Ziel: eine Maschine zu schaffen, die mit einem Minimum an Ressourcen ein Maximum an Leistung erbringt. Das Ergebnis war eine Vereinfachung und Modifizierung der bewährten Baureihe 50. Insbesondere Buntmetalle waren kostbar, also sparte man, wo es ging. Das Resultat war keine neue Lok im klassischen Sinn, sondern eine radikale Optimierung durch Weglassen. Von 6.000 Bauteilen konnten die Ingenieure über 1.000 einsparen, vereinfachen oder durch kostengünstigere Alternativen ersetzen. Statt teurer Buntmetalle kam vermehrt Stahl zum Einsatz, vieles wurde vereinfacht konstruiert.

Das Ergebnis: Die 52er wog drei Tonnen weniger als ihre Vorgängerin, leistete aber nahezu dasselbe. Mit rund 1.800 PS erreichte die Lok bei einer Dienstmasse mit Tender von 142,7 Tonnen eine Höchstgeschwindigkeit von 80 Kilometern pro Stunde. Eine Veränderung machte man indes gleich wieder rückgängig: Die Lokbauer hatten zunächst geglaubt, auf die großen Windleitbleche verzichten zu können. In der Praxis zeigte sich aber schnell, dass dies keine gute Idee war – die Lokführer konnten vor lauter Qualm kaum etwas sehen. Um Material einzusparen,

Dampflokomotive Baureihe 52 mit Steifrahmentender

HO Art. 39535
HO Trix Art. 25535

Vorbild: Schwere Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 52, mit Wiener Steifrahmentender K4 T30 der Deutschen Bundesbahn (DB). Schwarz/rote Grundfarbgebung. Witte-Windleitbleche. Vorlauf-Radsatz mit Vollrädern. Lok-Betriebsnummer 52 6884. Betriebszustand um 1951.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. Fünf Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Wiener Steifrahmentender weitgehend aus Metall. Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Führerstandsbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Mit Pufferspeicher. Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Hinten am Tender und vorne an der Lok kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Pufferhöhe nach NEM. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre, Bremsschläuche und Schraubenkupplungsimitationen liegen bei. Länge über Puffer 26,4 cm. Epoche IIIa.



griff man auf die Lösung des Ingenieurs Friedrich Witte zurück: Seine kleineren, hoch angesetzten „Witte-Windleitbleche“ hielten die Sichtachse des Lokführers auch mit geringerem Materialeinsatz frei.

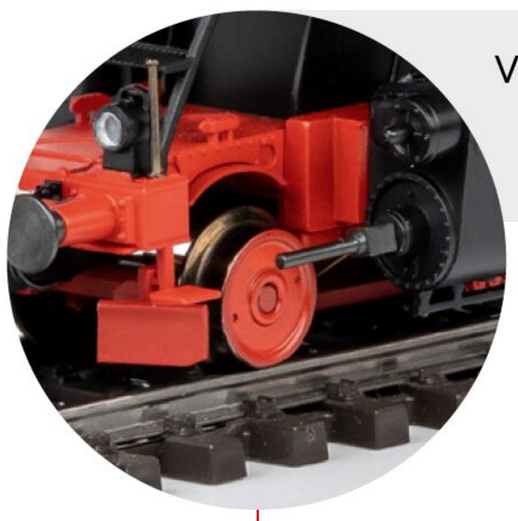
Was ursprünglich als Notlösung für extreme Verhältnisse und für eine einfache Wartung gedacht war, erwies sich später als überaus stabiler Entwurf: Die Baureihe 52 war robust, wartungsfreundlich und konnte die schwierigen Betriebsbedingungen im Nachkriegs-Europa gut meistern. So wurde sie nicht nur in Deutschland zu einer wichtigen Stütze des Güterverkehrs.

Lok für den Wiederaufbau

Im Jahr 1951 war die junge Deutsche Bundesbahn noch stark vom Fahrzeugpark der 1930er- und 1940er-Jahre geprägt. Die Baureihe 52 stellte dabei einen Großteil der einsatzfähigen Güterzugloks. Immerhin hatten die deutschen Lokfabriken rund 7.000 Stück davon gebaut – ursprünglich sollten es sogar 15.000 Exemplare werden, was sie zur meistgebauten Dampflok der Welt gemacht hätte.

Wer eine 52er im Betriebszustand von 1951 betrachtet, erkennt die Spuren ihrer ursprünglichen Bestimmung. Geschlossene Führerhäuser, Rückwände mit Übergangseinrichtung zum Tender, vereinfachte Armaturen oder deutlich sichtbare Schweißnähte sind einige Beispiele.

Es gab jedoch auch schon Veränderungen: Waren zunächst noch viele Loks mit einem Faltenbalg zwischen Führerhaus und Tender unterwegs gewesen, der das Personal vor Frost und Fahrtwind schützte, so war dieser markante Frostschutz in den frühen 1950er-Jahren häufig bereits entfernt. Im Alltag hatte er die Sicht des Lokführers beim Rangieren zu sehr behindert. Die festen Rückwände jedoch blieben meist erhalten. Optisch wirken die Lokomotiven der BR 52 sachlich, >>



Vorlauf-Radsatz mit auffälligen Vollrädern

Digital-Decoder mfx+ (Märklin) mit umfangreichen Geräuschfunktionen

Vorbildgrechte Neukonstruktion des Wiener Steifrahmentenders K4 T30 mit seitenverschiebbar gelagerten Radsätzen

Lokomotive und Steifrahmentender weitgehend aus Metall

Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel

Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender

Filigranes Fahrwerk mit weitgehend freier Sicht zwischen Fahrwerk und Kessel

Fünf Achsen angetrieben

Pufferhöhe bei Lok und Tender nach NEM

H0 H0

Mit „Wiener Steifrahmentender“ und epochegerechten Kesselwagen wird die BR 52 zum Blickfang.

beinahe nüchtern. Im Vergleich zu so mancher Vorkriegslokomotive wirkt alles sehr aufgeräumt.

Eigentlich war die Baureihe 52 nur für eine kurze Lebensdauer ausgelegt. Umso erstaunlicher, dass sie noch bis in die 1980er-Jahre im Plandienst eingesetzt war, beispielsweise bei der Reichsbahn der DDR oder in der Türkei. Das spricht für ihre Robustheit und ihre trotz vieler Materialeinsparungen solide Konstruktion, die die Lokomotive lange unverzichtbar machte.

Steifrahmentender aus Wien

Die Konstruktion des sogenannten Wiener Steifrahmentenders K4 T30 ist eine bauliche Besonderheit, die ebenfalls dem ursprünglichen Einsatzzweck geschuldet ist. Im Gegensatz zu herkömmlichen Tendern hat er keine Drehgestelle. Die Radsätze sind stattdessen fest im Rahmen gelagert. Damit ließ sich Material sparen und dem Mangel an Drehgestellen begegnen. Außerdem brachte der Tender die für Fahrten auf schlechten, unebenen Strecken nötige Robustheit mit. Nachteilig war dagegen der im Vergleich zu Drehgestellen unruhigere Kurvenlauf, bei dem auch Schienen und Gleisunterbau höheren Belastungen ausgesetzt waren. Dennoch wurden über 1.000 Exemplare des K4 T30 gebaut, überwiegend von der Wiener Lokomotivenfabrik Floridsdorf (WLF), die viel Erfahrung mit dem Bau von Steifrahmentendern hatte, später aber auch von von den Raxwerken in Wiener Neustadt und den Eisenwerken Kaiserslautern.

Die markanten Tender waren mit Lokomotiven der Baureihen 52 >>

Die Highlights der BR 52

- Vorbildgerechte Neukonstruktion des Steifrahmentenders K4 T30 ohne Drehgestelle, mit seitenverschiebbar gelagerten Radsätzen.
- Mit Spielewelt mfx+-Digital-Decoder (Märklin) und vielfältigen Betriebs- und Soundfunktionen.
- Filigranes Fahrwerk aus Metall mit weitgehend freier Sicht zwischen Fahrwerk und Kessel.
- Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel.
- Mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen.
- Pufferhöhe bei Lok und Tender nach NEM.



Ebenfalls noch im Handel erhältlich ist das Modell der BR 52 mit Wannentender 2’2’T30, eine Neukonstruktion aus dem Jahr 2022 (Art. 39530).

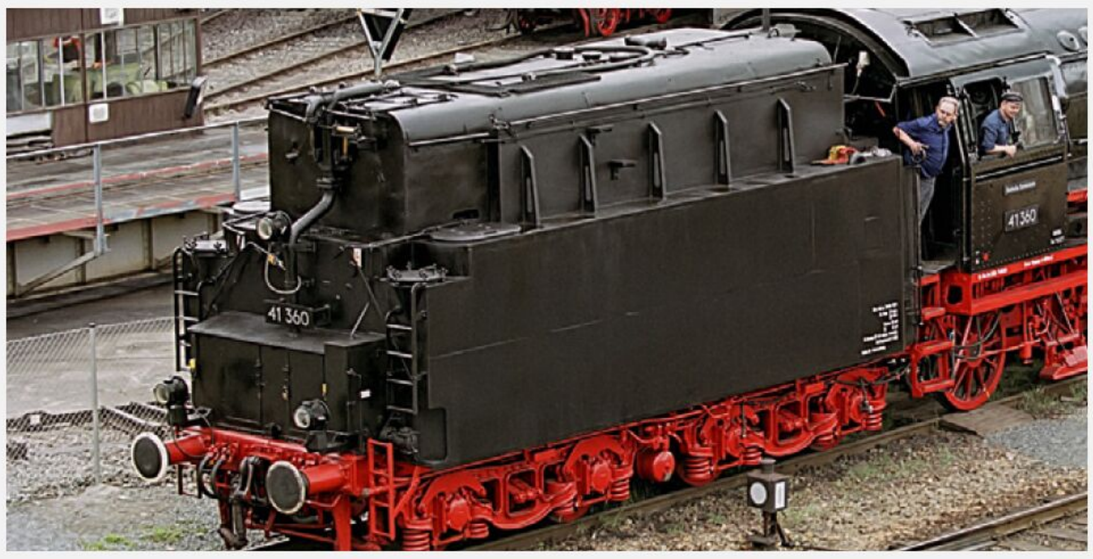
Technik im Blick: Die verschiedenen Tenderarten

Ein Tender ist ein Versorgungsfahrzeug für die Dampflok, ein Anhänger für Betriebsstoffe. Da Tender trotz ihrer geringen Länge ein hohes Gewicht mit sich führen (in Deutschland zwischen fünf und 38 Kubikmeter Wasser sowie zwischen vier und 18 Tonnen Brennstoff), haben sie zur Reduktion der Achslasten kurz hintereinander angeordnete Radsätze, meistens in zwei Drehgestellen. Tender werden (außer bei Tenderloks) unmittelbar an die Lok gekuppelt und von ihr „geschleppt“, daher die Bezeichnung „Schlepptender“.

Kohletender, der Klassiker

Bei Dampfloks war die Kohlefeuerung lange Standard. Die Bauformen der entsprechenden Tender variierten. Zunächst waren Tender mit Untergestell üblich. Diese wurden später durch selbsttragende Tender ersetzt, bei denen die Behälter für Kohle und Wasser direkt auf dem Laufwerk lagerten. In Deutschland galten die teils austauschbaren Einheitstender als Inbegriff des Tenderbaus. Mit zwei Drehgestellen bot etwa der 2’2’ T34 Laufruhe und Zuverlässigkeit für die großen Baureihen wie die 01 oder die 44. Bei Wannentendern trug eine Wanne aus gebogenem Blech den Wasserkasten. Der Steifrahmentender ohne Drehgestelle war eine österreichische Spezialität. Sonderformen waren Kabinentender und Korridortender.





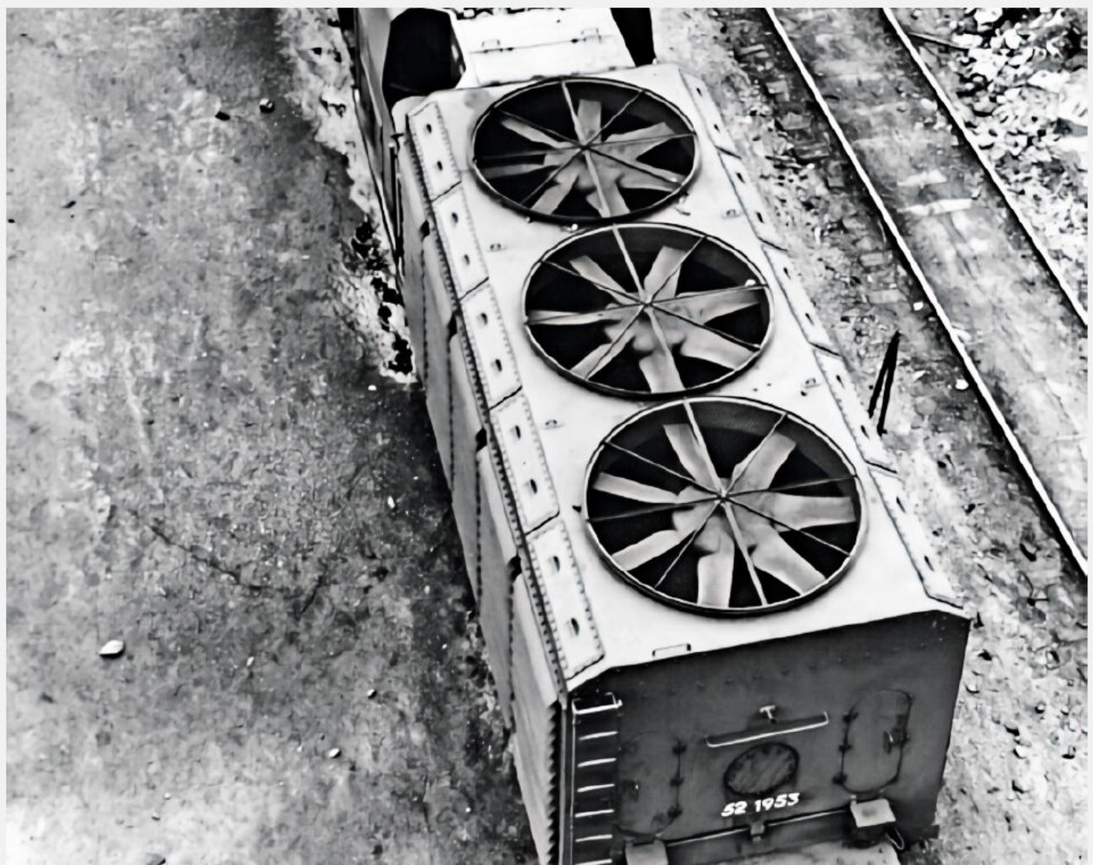
Öltender, der Effiziente

Mit der teilweisen Umstellung auf Schwerölfeuerung, in Deutschland ab den 1960er-Jahren, änderte sich das Erscheinungsbild der Tender. Statt des Kohlekastens dominiert hier ein geschlossener Öltank den Aufbau. Grund für diese Form war die Technik: Das Öl wurde durch Heizschlangen auf circa 80 Grad Celsius erwärmt, weshalb diese Tender oft zusätzliche Leitungen und Armaturen aufweisen. Der Öltender versorgt die Feuerbüchse der Lokomotive über Leitungen mit Öl, das dort zunächst zerstäubt und dann in Brennern verbrannt wird. Vor allem in Zeiten niedriger Ölpreise wurde viele Dampfloks umgebaut.

Kohlestaubtender, die Exoten

Schon die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, dann besonders die Deutsche Reichsbahn der DDR experimentierte intensiv mit Kohlestaubtendern, um auch minderwertige Braunkohle nutzen zu können. Tender für die Kohlestaubfeuerung sind an den großen, meist zylindrischen Staubbehältern erkennbar, die den Platz des Kohlekastens einnehmen. Da der Staub unter Luftabschluss befördert werden musste, wirken diese Tender fast wie moderne Silowagen. In ihnen wird fein gemahlener Kohlenstaub über eine Förderschnecke oder mittels Drucklufttechnik aus dem Tender direkt in die Feuerbüchse der Lok geblasen. Ein Heizer, der Kohle schaufelt, ist so nicht nötig. Ein Nachteil war allerdings die Explosionsgefahr des Staubs bei falscher Handhabung, ein weiterer hoher Wartungsaufwand.





Kondensationstender, für wasserarme Strecken

Der aufwendigste Tender-Typ wurde für Regionen mit wenig Wasser entwickelt. Der Abdampf der Lok wird hier nicht durch den Schornstein ausgestoßen, sondern zurück in den Tender geleitet. Dort wälzen riesige Ventilatoren die Kühlluft um, bis der Dampf zu Wasser kondensiert, das wiederverwendet werden kann. Kondensationstender sind lang und fallen durch die Lamellengitter an den Seiten und die markanten Lüfterräder auf dem Dach auf. Die bekannteste Anwendung in Deutschland war die Lokomotive der Baureihe 52 K (Kondensationslokomotive). Sie war für den Einsatz in Regionen entwickelt worden, in denen es lange Strecken ohne Betankungsmöglichkeit gab. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die meisten Kondensationsloks aufgrund des hohen Unterhaltsaufwands wieder auf Schornsteinabdampf umgebaut.



Die verschiedenen Kesselwagen bilden hinter der Güterzuglok einen interessanten Kontrast.

und 42 gekuppelt. Die Konstrukteure in Floridsdorf griffen auf bewährte Konzepte aus den 1920er-Jahren zurück, als Steifrahmentender an österreichischen Schnellzuglokomotiven üblich waren. Das Ziel war herausfordernd: Material und Arbeitszeit sparen, ohne Zuverlässigkeit zu opfern. Im Vergleich zum deutschen Einheitstender 2'2' T26 konnte man die Anzahl der Bauteile um beinahe die Hälfte reduzieren: von über 8.000 Teilen auf rund 5.100 Teile. Auch das Gewicht sank drastisch von 36,6 auf 28,9 Tonnen. Durch einen patentierten Querausgleich und eine spezielle Federung der verschiebbaren Radsätze meistert der Tender Kurvenfahrten erstaunlich gut. Weil seine Achsen fest im Rahmen saßen, statt in Drehgestellen zu laufen, hatte er eine auffällige, kompakte Silhouette.

Umsetzung im Modell

Eine 52er mit diesem außergewöhnlichen Tendertyp bringen Märklin und Trix nun in der Spurweite H0 auf das Modellbahngleis. Die 52 6884 mit Wiener Steifrahmentender im Betriebszustand von 1950/1951 ergänzt im Sortiment sinnvoll das Modell der BR 52 mit Wannentender, das Märklin 2022 als Neukonstruktion vorgestellt hat. „Im Unterschied zu dem mit Drehgestellen ausgestatteten Wannentender sind beim Steifrahmentender die Räder fest gelagert, was für die Modellumsetzung mit den engen Radien dadurch gelöst wurde, dass Radsätze teilweise leicht seitenverschiebbar sind", erläutert Märklin Produktmanager Karl-Heinz Gräßle die Umsetzung. Die Baureihe 52 habe mit dem neu konstruierten Tender ein ganz neues und eigenständiges Erscheinungsbild erhalten, so Gräßle weiter: „Mit über 1.000 Stück war doch eine erhebliche Menge der BR 52 mit diesem Tender ausgestattet", unterstreicht er die Bedeutung.

Wagen mit drei Behältern

Eine Lok der BR 52 im Westdeutschland der frühen Wirtschaftswunderzeit wäre nicht vollständig ohne passende Wagen. Das neue Kesselwagen-Set mit zwei Radsätzen und je drei Behältern der Benzin- und Petroleumgesellschaft Hamburg (BP) zeigt Wagen, die im Vorbild dem Transport von Benzin und Öl in unterschiedlicher Qualität dienten.

Während große, durchgehende Kesselwagen für die Beförderung von beispielsweise Heizöl konzipiert waren, ging es bei diesen speziellen Wagen darum, unterschiedliche Produkte in getrennten Kammern zu befördern. Dies erklärt das markanteste Merkmal dieses Wagentyps, die drei einzelnen Kessel auf einem gemeinsamen Fahrgestell. Mit ihnen konnte ein Wagen in einem Behälter hochwertiges Benzin, im zweiten Petroleum und im dritten Schmieröl zum Kunden bringen. Für kleinere Tankstellen oder Industriebetriebe,

„Auf einer typischen Anlage in der frühen Epoche III wirkt die BR 52 mit dem Steifrahmentender auffallend anders."

Karl-Heinz Gräßle, Märklin Produktmanager

Kesselwagen-Set mit drei Behältern

H0 Art. 46491



Vorbild: Drei Kesselwagen mit zwei Radsätzen und mit je drei Behältern der Benzin- und Petroleumgesellschaft Hamburg, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand Ende der 1950er-Jahre.

Modell: Drei Kesselwagen mit zwei Radsätzen und mit je drei Behältern in detaillierter Ausführung mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Zwei Wagen mit Handbremse und Bremserbühne ohne Bremserhaus und ein Wagen mit Handbremse und Bremserbühne mit Bremserhaus. Detailliertes Fahrgestell mit durchbrochenem Rahmen. Detailliert nachgebildete und separat angesetzte Handbremskurbel, Bremsanlage und Entleerungsrohre. Angesetzte Arbeitsbühne mit Aufstieg. Angesetzte Bremserbühne, ohne und mit angesetztem Bremserhaus. Mit kulissengeführten Kurzkupplungen. Jeder Wagen in gekennzeichnetem Karton einzeln verpackt. Länge über Puffer je Wagen ca. 10,1 cm. Mit Gleichstromradsatz E700580 auch für Trix H0-Fahrer geeignet.



die keinen ganzen Kesselwagen voll Benzin abnehmen konnten, waren diese „Drei-Behälter-Wagen“ die idealen Versorger.

Jeder der drei Behälter verfügt über ein eigenes System aus Ventilen und Entleerungsrohren an der Unterseite. Im Vorbild mussten diese streng getrennt bedient werden, um die Reinheit der Kraftstoffe zu garantieren. Auf den Domen der Kessel befinden sich die Sicherheitsarmaturen. Da Benzin und Petroleum leicht flüchtig sind, waren präzise arbeitende Ventile lebenswichtig, um bei Temperaturschwankungen einen gefährlichen Überdruck im Kessel zu verhindern. Um das Gewicht der drei gefüllten Kessel sicher zu tragen, ruhen sie auf einem robusten, durchbrochenen Rahmen.



Hinter einer schweren Güterzuglok wie der BR 52 bildeten sie einen reizvollen Kontrast: Die wuchtige Lokomotive und dahinter die filigranen, fast elegant wirkenden Kesselwagen der Hamburger Petroleumgesellschaft – ein authentisches Bild für die Aufbruchstimmung dieser Ära.

Schöne Zugkompositionen

Im Set kommen die Wagen in zwei ausdrucksstarken Varianten vorgefahren, einmal mit klassischem Bremserhaus und einmal ohne, nur mit Handbremse und Bremserbühne. „Die zweiachsigen Kesselwagen mit den neu konstruierten Behältern sind eine schöne Ergänzung des Wagen-Sortiments“, findet Produktmanager Karl-Heinz Gräßle: „Natürlich sind aber auch die zweiachsigen Kesselwagen aus dem Display 00719 (siehe Kasten rechts) als detailreiche Neukonstruktion aus dem Jahr 2025 ideal für eine wirklich schöne Zugkomposition aus der Zeit der frühen Epoche III.“ Weitere passende und zeitgemäße Güterwagen findet man selbstverständlich ebenfalls im aktuellen Märklin Sortiment. ⏭

Text: Eva Heer; Fotos: Märklin, Karsten Risch/Eisenbahnstiftung, Carl Bellingrodt/Eisenbahnstiftung

Zeitgemäße Ergänzung: Display Kesselwagen mit zwei Radsätzen

Vorbild: Zwölf unterschiedliche Kesselwagen: Zwei BP Kesselwagen, zwei DEA Kesselwagen, ein HOBUM Kesselwagen, zwei EVA Kesselwagen, zwei THÖRL Kesselwagen, zwei BOLTE Kesselwagen und ein Dienstgut-Kesselwagen der DB. Betriebszustand 1950 bis 1959. Epoche III.

Modell: Kesselwagen mit zwei Radsätzen in detaillierter Ausführung mit unterschiedlichen Betriebsnummern, Beheimatungen und Eigentümern. Acht Wagen mit Handbremse und Bremserbühne ohne Bremserhaus und vier Wagen mit Handbremse und Bremserbühne mit Bremserhaus. Detailliertes Fahrgestell mit durchbrochenem Rahmen. Detaillierte, separat angesetzte Handbremskurbel, Bremsanlage und Entleerungsrohre.

H0 Art. 00719
H0 Trix Art. 24170

Die Kesselwagen machen sich gut im Industrieumfeld.





„Le voyage continue“, die Reise geht weiter: Mit dieser Botschaft und einem großen „Merci“ an ihre Fahrgäste feiert die Belgische Staatsbahn NMBS/SNCB ein bewegtes Jahrhundert Mobilität auf Schienen.

Merci NMBS/SNCB: Ein Jahrhundert im Takt

Die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen (NMBS/SNCB) wird 100 Jahre alt. Unter dem Motto „Danke“ ist sie in ihr Jubiläumsjahr gestartet. Märklin bringt passend dazu mit der Schnellzugdampflok 1002 ein Stück belgische Schienengeschichte auf die Anlage. Die Lok mit dem wuchtigen Erscheinungsbild steht auch für den Stolz der Belgier auf die Leistungen ihrer Bahngesellschaft.



Jubiläumsdesign: Das markante „B“ als Logo gibt es schon seit 100 Jahren. Die Jahreszahlen verbinden Gründungsjahr und Gegenwart.

Ein großes „Merci“ prangt auf dem Doppelstockwagen der belgischen Bahn. Mit diesem weithin sichtbaren Dankeschön an ihre Fahrgäste feiert die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen (NMBS/SNCB) ihren runden Geburtstag. Ihr Credo: „100 Jahre Präsenz im Herzen der belgischen Mobilität“. Die Abkürzung SNCB (Société nationale des Chemins de fer Belges) ist hierbei die französische Variante, die im wallonischen Süden und in Brüssel üblich ist, NMBS (Nationale Maatschappij Belgische Spoorwegen) die niederländische, die im flämischen Norden verwendet wird.

Belgiens Eisenbahngeschichte ist jedoch weit älter als ein Jahrhundert: Als am 5. Mai 1835 zwischen Brüssel und Mechelen die erste Eisenbahnlinie des europäischen Festlands eröffnet wurde, schrieb das kleine Land Technikgeschichte. Brüssel wurde zur ersten Hauptstadt der Welt, die an ein dampfbetriebenes Netz angeschlossen war. Schon wenige Jahrzehnte später durchzog ein engmaschiges Schienennetz das Land: Fast 3.400 Kilometer Gleise entstanden in gerade einmal 40 Jahren. Die belgische Industrie avancierte in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu einem weltweiten Lokomotivbauer. Über 16.000 Dampflokomotiven verließen bis 1939 die heimischen Werkshallen, zwei Drittel davon für den Export in alle Welt. Der Erste Weltkrieg bedeutete jedoch einen tiefen Einschnitt. Ein Viertel des Netzes lag danach in Trümmern, Hunderte Bahnhöfe waren zerstört. Der Wiederaufbau glich einer Mammutaufgabe, die den Ruf nach einer zentralen Organisation laut werden ließ.

Ikonisches Markenzeichen

Mit der Gründung der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen NMBS/SNCB 1926 (der operative Betrieb startete 1928) begann eine intensive Modernisierung. Die 1930er-Jahre brachten Lichtsignale, erste elektrifizierte Strecken – und ein bis heute unverwechselbares Symbol: das ovale B-Logo, entworfen von Jean De Roy aus dem Umfeld des Designers Henry van de Velde. Es machte die belgische Bahn zu einer der ersten Eisenbahngesellschaften mit einem eigenen Markenzeichen.

Wenn Eisenbahnfans an Belgien denken, erscheinen meist in Lizenz gebaute bullige „Nohab“-Dieselloks, genannt „Kartoffelkäfer“, oder moderne Mehrsystem-Elektroloks vor ihrem geistigen Auge. Doch ein weiteres Prachtstück belgischer Schienengeschichte ist aus Stahl und dampft: die Schnellzugdampflok der Baureihe 1. Märklin bringt die Lok zum Jubiläum der belgischen Staatsbahn als Museumslok auf die H0-Anlage, in eleganter grün-rot-schwarzer Farbgebung, mit authentischem Sound und vorbildgerechtem Dampfgenerator. Ein lebendiges Stück Erinnerung und ein schöner Kontrast zu den heutigen modernen Schienenstars.

Das Vorbild wurde ab 1935 von namhaften Herstellern wie Tubize, Cockerill, La Meuse oder Haine-Saint-Pierre als klassische Pazifiklok gebaut, also mit der Achsfolge 2’C1’, wie sie vor allem in Europa im hochwertigen Schnellverkehr unterwegs waren. Charakteristisch war der >>

Meilensteine

1926: Das Gesetz zur Gründung der Belgischen Staatsbahn (damals NMBSW/SNCFB) wird am 23. Juli 1926 verabschiedet.

1938: Die Gesellschaft benennt sich in NMBS/SNCB um. Das ikonische „B“-Logo des Designers Jean De Roy wird ihr Markenzeichen.

1950er- bis 1980er-Jahre: Stetige Modernisierung und Elektrifizierung. 1984 führt die Staatsbahn einen effizienten Verkehrsplan ein: den IC-IR-Plan.

1990er-Jahre: Ein neuer Zehnjahres-Investitionsplan macht 1995 die NMBS/SNCB zum größten Investor Belgiens.

2000 bis 2015: Die NMBS/SNCB setzt die Modernisierung mit Desiro-Triebzügen und einer Erstbestellung über Doppelstockwagen der Baureihe M7 fort.

2023 bis 2025: Die NMBS/SNCB befindet sich in einer neuen Phase, die durch einen öffentlichen Dienstleistungsvertrag bis 2032 geprägt ist und ein starkes politisches Engagement widerspiegelt: den Zugang zur Schiene als öffentliche Dienstleistung und Eckpfeiler nachhaltiger Mobilität.



Eine der grünen Kraftmaschinen ist noch als Museumslok erhalten.

Außenrahmen des Nachlaufgestells, der wegen des großen Rostes erforderlich war und an die bulligen amerikanischen Loks erinnerte.

Die Reihe 1 war mit 3.400 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 120 Kilometern in der Stunde eine der leistungsfähigsten Schnellzugloks in Europa. Um diese Kraft zu generieren, setzten die Konstrukteure auf ein Vier-Zylinder-Triebwerk. Die Vorteile: hohes Drehmoment, gute Beschleunigung, große Laufruhe. Der Preis für ihre Kraft war allerdings ein enormer Hunger nach Kohle. Bei Volllast mussten zeitweise zwei Heizer gleichzeitig schippen, um die Lok bei Laune zu halten.

Optisch war die Baureihe 1 eine Erscheinung. Die stromlinienförmige Front, die markanten Windleitbleche und das geschlossene Führerhaus verliehen ihr ein fast schon futuristisches Aussehen. Eine Besonderheit: Als Erbe früher britischer Einflüsse steuerten die Belgier ihre Maschinen von der linken Seite des Führerstands aus. Gekuppelt wurde die Reihe 1 mit einem großen Tender auf zwei zweiachsigen Drehgestellen.

Nach den materiellen Zerreißproben des Zweiten Weltkriegs standen die Nachkriegsjahrzehnte für die belgische Bahn im Zeichen der Erneuerung. Ein Meilenstein war 1952 die Eröffnung der prestigeträchtigen Nord-Süd- >>

Dampflokomotive 1002

HO Art. 39481
HO Trix Art. 25481

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive Typ 1 der Belgischen Staatsbahn (NMBS/SNCB). Betriebsnummer 1002. Musealer Betriebszustand.

Modell: Digital-Decoder mfx+ (Märklin) mit Licht- und Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. Eine Achse angetrieben, zwei Achsen über Kuppelstange angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Serienmäßig eingebauter Rauchgenerator, mit geschwindigkeitsabhängigem, dynamischem Rauchausstoß. Stirnseitiges Zweilicht-Spitzensignal digital schaltbar. Zusätzlich sind die Führerstandsbeleuchtung und das Feuerflackern in der Feuerbüchse separat digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Mit Pufferspeicher. Verstellbare Kupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Uneingeschränkte Kurvengängigkeit der Lok im Radius 437,5 mm (Radius 2). Bremsschläuche, Schraubenkupplungsimitation und Signalhalter liegen bei. Länge über Puffer ca. 28,4 cm, Ep. VI



Die markante Speisepumpe am Kessel ist detailreich umgesetzt



Führerstandbeleuchtung und Feuerflackern in der Feuerbüchse sind separat digital schaltbar

Vorbildgerecht gestalteter Kohletender mit zwei Wassereinlassöffnungen

Serienmäßig mit Rauchgenerator und geschwindigkeitsabhängigem, dynamischem Rauchausstoß



Filigrane Details wie Aufstiege an der Rückseite mit Tritten und Handläufen und Laufsteg

Das stirnseitige Zweilicht-Spitzensignal ist digital schaltbar

Eine Achse wird direkt, zwei weitere Achsen über die Kuppelstangen angetrieben

Diesellokomotive Serie 59

Vorbild: Diesellokomotive Serie 59 der Belgischen Staatsbahnen (NMBS/SNCB). Ausführung mit zwei Doppellampen unten und einem zusätzlichen Spitzenlicht oben sowie Scheibenrädern. Rechteckpuffer. Lok-Betriebsnummern 5905. Betriebszustand 1989.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. zwei Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden (LED). Mit Pufferspeicher. Metallgriffstangen und weitere Details angesetzt. Kupplungen gegen Frontschürzen austauschbar. Beiliegende Bremsschläuche an der Pufferbohle ansteckbar. Länge über Puffer ca. 18,6 cm. Ep IV.

H0 Art. 37279





Die Elektrolokomotiven der Baureihe 17 der SNCB sind moderne Mehrsystemlokomotiven aus der Alstom-Traxx-Familie für den grenzüberschreitenden Einsatz in Belgien, Deutschland, den Niederlanden und Luxemburg.

Verbindung in Brüssel. Dieser Eisenbahntunnel verbindet die Bahnhöfe Brüssel-Nord und Brüssel-Süd über den zentralen Hauptbahnhof und gehört bis heute zu einer der meistbefahrenen Strecken der Welt. Mit der fortschreitenden Elektrifizierung – die Strecke Oostende–Lüttich war bereits 1955 vollständig unter Strom – schlug für die Dampf-Ära die Abschiedsstunde. Bis 1962 wurden alle 35 Exemplare der Reihe 1 ausgemustert. Nur die Lokomotive 1002 hat man 1985 zum 150. Jubiläum der belgischen Eisenbahn noch einmal fahrtüchtig hergerichtet. Heute erinnert sie im Museum in Treignes an die stolze Ära des belgischen Dampflokbaus.

Trotz knapper Mittel gelang der NMBS/SNCB in den 1970er- und 1980er-Jahren eine umfassende Modernisierung: Der IC-IR-Plan von 1984 führte ein Taktfahrplansystem ein, das die 70 wichtigsten Städte Belgiens mit schnellen Intercity- und regionalen Interregio-Zügen verband. In den 1990er-Jahren folgte der Durchbruch zum modernen Dienstleister.

Mit umfassenden Investitionsplänen wurde die NMBS/SNCB zum größten Investor des Landes. Hochge-

Elektrolokomotive BR 17

HO Art. 36646

Vorbild: Elektrolokomotive Baureihe 17 der NMBS/SNCB. Lichtgraue Grundfarbgebung. Betriebsnummer 1703. Betriebszustand ab 2026.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. 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. Doppel-A-Licht-Funktion. Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Vier mechanisch funktionsfähige Dachstromabnehmer mit unterschiedlichen Schleifstücken. Länge über Puffer ca. 21,7 cm.





Elektrolok und Doppelstockwagen von Märklin bilden einen authentischen Zug der NMBS/SNCB.



Modern und bequem: Die M6-Wagen werden vorrangig im belgischen Intercitynetz eingesetzt, wo sie mit Geschwindigkeiten bis zu 200 Kilometern in der Stunde unterwegs sind.

schwindigkeitsstrecken und moderne Zuggenerationen verliehen dem Netz neue Dynamik. Für Belgien, Transitland zwischen Deutschland, Frankreich und den Niederlanden, bekam die Mehrsystemfähigkeit herausragende Bedeutung. Die Baureihe 17, als H0-Modell im Märklin Sortiment erhältlich (Art. 36646, siehe gegenüberliegende Seite), ist ausgelegt auf unterschiedliche Stromsysteme und Sicherungstechniken und stellt die Antwort auf diese Herausforderung dar.

Wer heute in Brüssel in einen modernen Doppelstockzug der Bauart M6 oder M7 einsteigt, erlebt europäischen Schienenverkehr auf höchstem Niveau. Gezogen von Mehrsystem-Elektrolokomotiven, gleiten die Fahrgäste mit bis zu 200 Kilometern pro Stunde durch das Land. Klimatisierte Wagen, Panoramafenster und barrierearme Einstiege inklusive. Von der dampfenden Pazifiklok der Reihe 1 bis zum modernen Hochgeschwindigkeitsverkehr spannt sich ein Jahrhundert voller Umbrüche. Ein Jahrhundert, in dem die SNCB sich nach wie vor als das Herz der belgischen Mobilität empfindet, wie ihr Slogan zum 100-jährigen Geburtstag und das große „Merci“ und „Bedankt“ an ihre Fahrgäste eindrucksvoll unterstreichen. >|

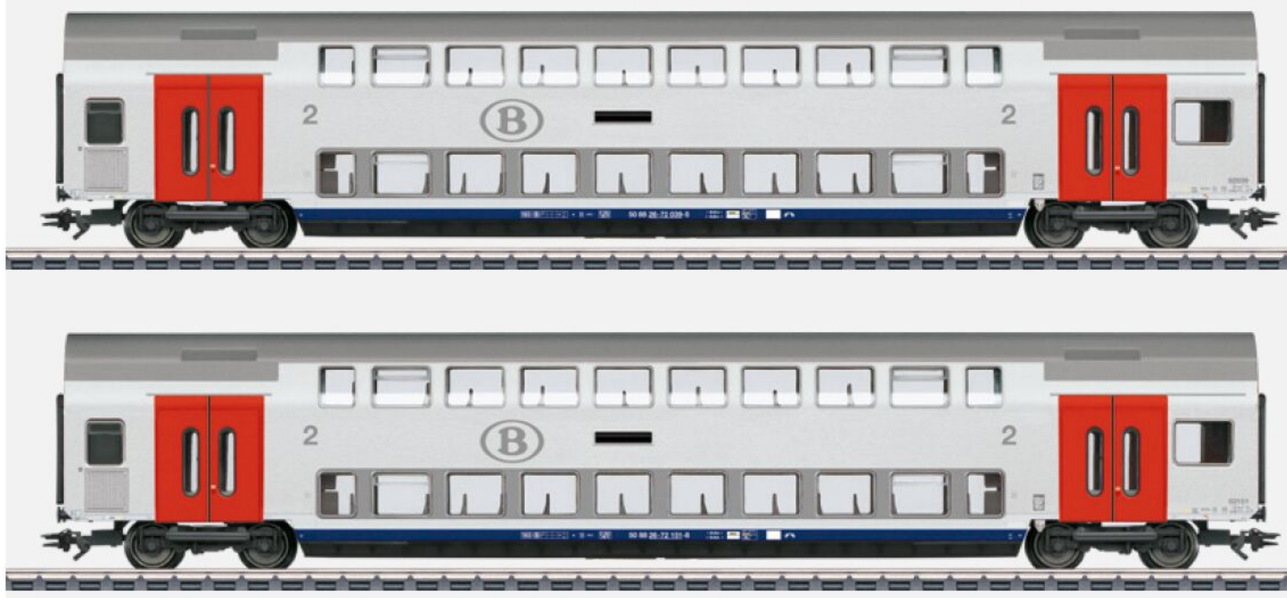
Text: Eva Heer; Fotos: NMBS/SNCB, Märklin

Doppelstockwagen-Set

Vorbild: Zwei Doppelstockwagen Bauart M6, 2. Klasse, der NMBS/SNCB. Lichtgraue Grundfarbgebung. Betriebszustand ab 2023.

Modell: Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Vorbereitet für den Einbau der Innenbeleuchtung 73141 sowie stromführender Kurzkupplungen 72020/72021. Länge über Puffer ca. 53,6 cm. Ep. VI.

H0 Art. 43566







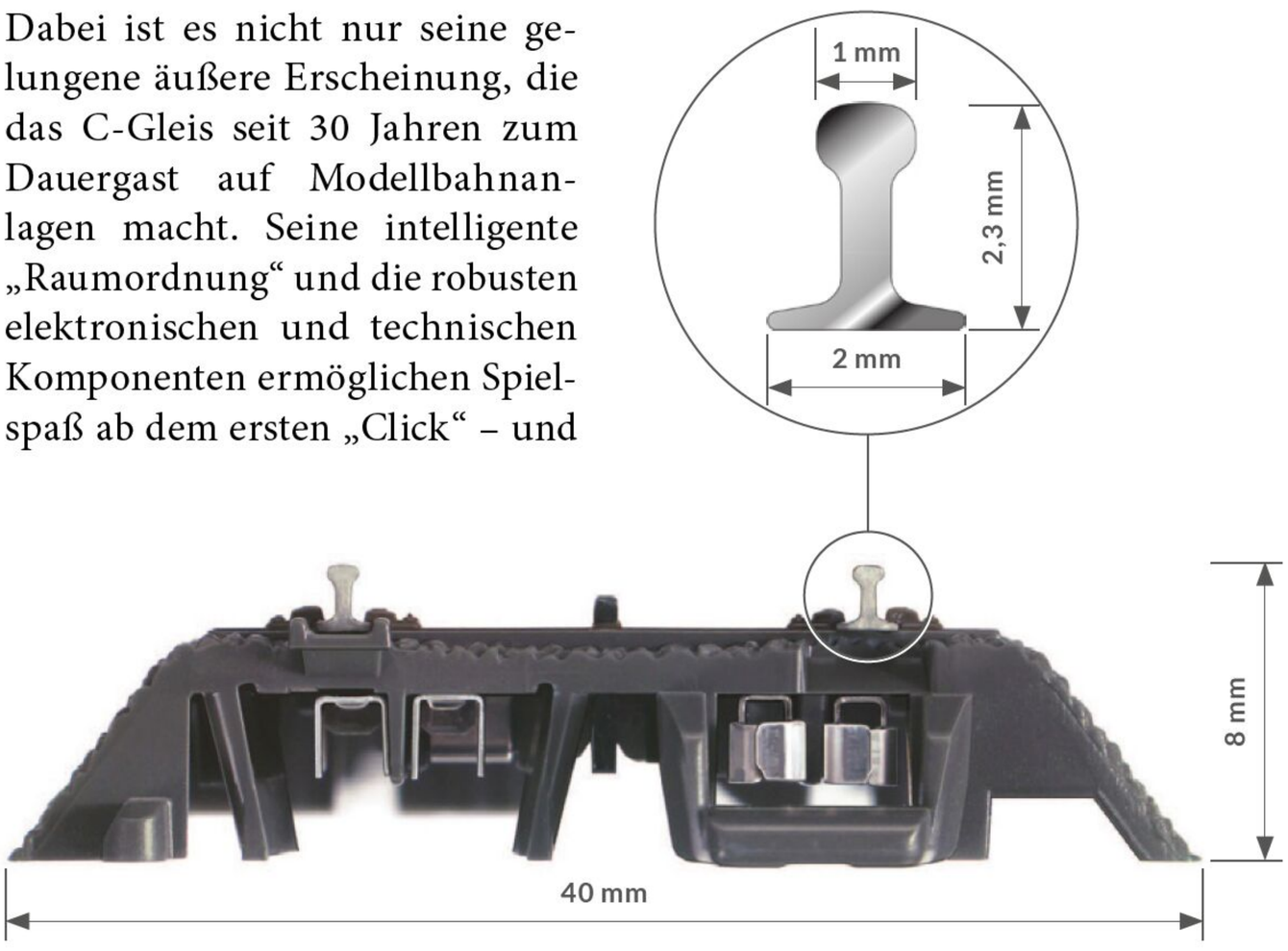
Alles funktioniert zuverlässig und keine Kabel zu entdecken: Auch gealtert macht das C-Gleis auf der Anlage eine Menge her.

Gut angeschlossen

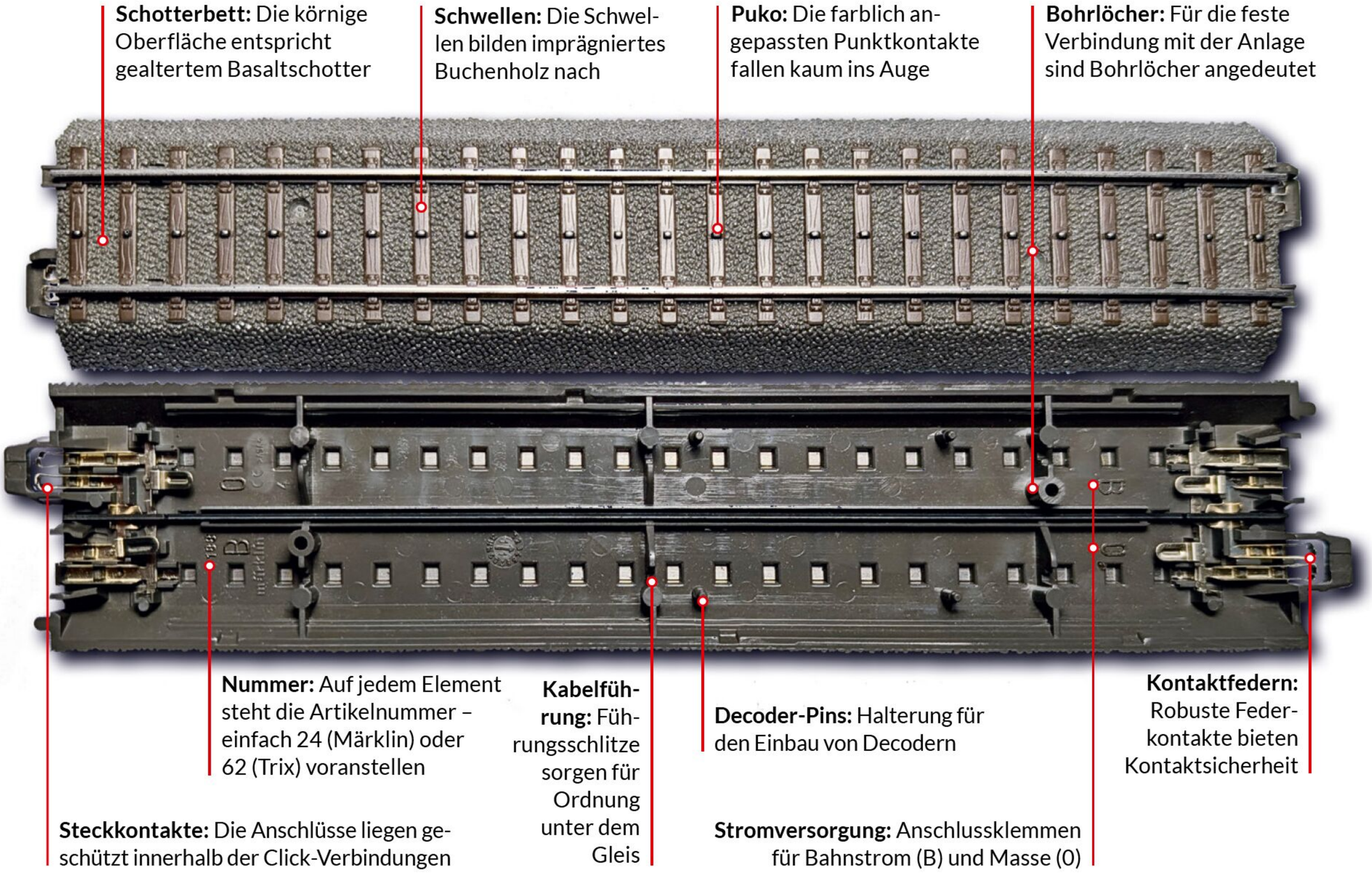
Das C-Gleis von Märklin und Trix ist viel mehr als „nur“ eine Schiene für die Modellbahn. Bis ins Detail durchdacht, ist jedes Gleiselement ein (elektro)technisches Meisterwerk.

Bereits der erste Anblick überzeugt. Auf wettergegerbten Buchenholzschwellen ruhen stabile Schienen aus rostfreiem Stahl. Eine in der Mitte abgesenkte Böschung aus verwittertem Basaltschotter verleiht Stabilität. Kleineisenteile und Schwellenplatten entsprechen exakt dem Vorbild. Von der Seite geht der Blick frei unter den Schienenfüßen hindurch. Dieses Gleis könnte so auch auf einem Bahndamm liegen – wäre es nicht aus Metall und Kunststoff und im Maßstab 1:87.

Dabei ist es nicht nur seine gelungene äußere Erscheinung, die das C-Gleis seit 30 Jahren zum Dauergast auf Modellbahnanlagen macht. Seine intelligente „Raumordnung“ und die robusten elektronischen und technischen Komponenten ermöglichen Spielspaß ab dem ersten „Click“ – und



Die Märklin Schienenprofile aus rostfreiem Stahl sind 2,3 Millimeter hoch.

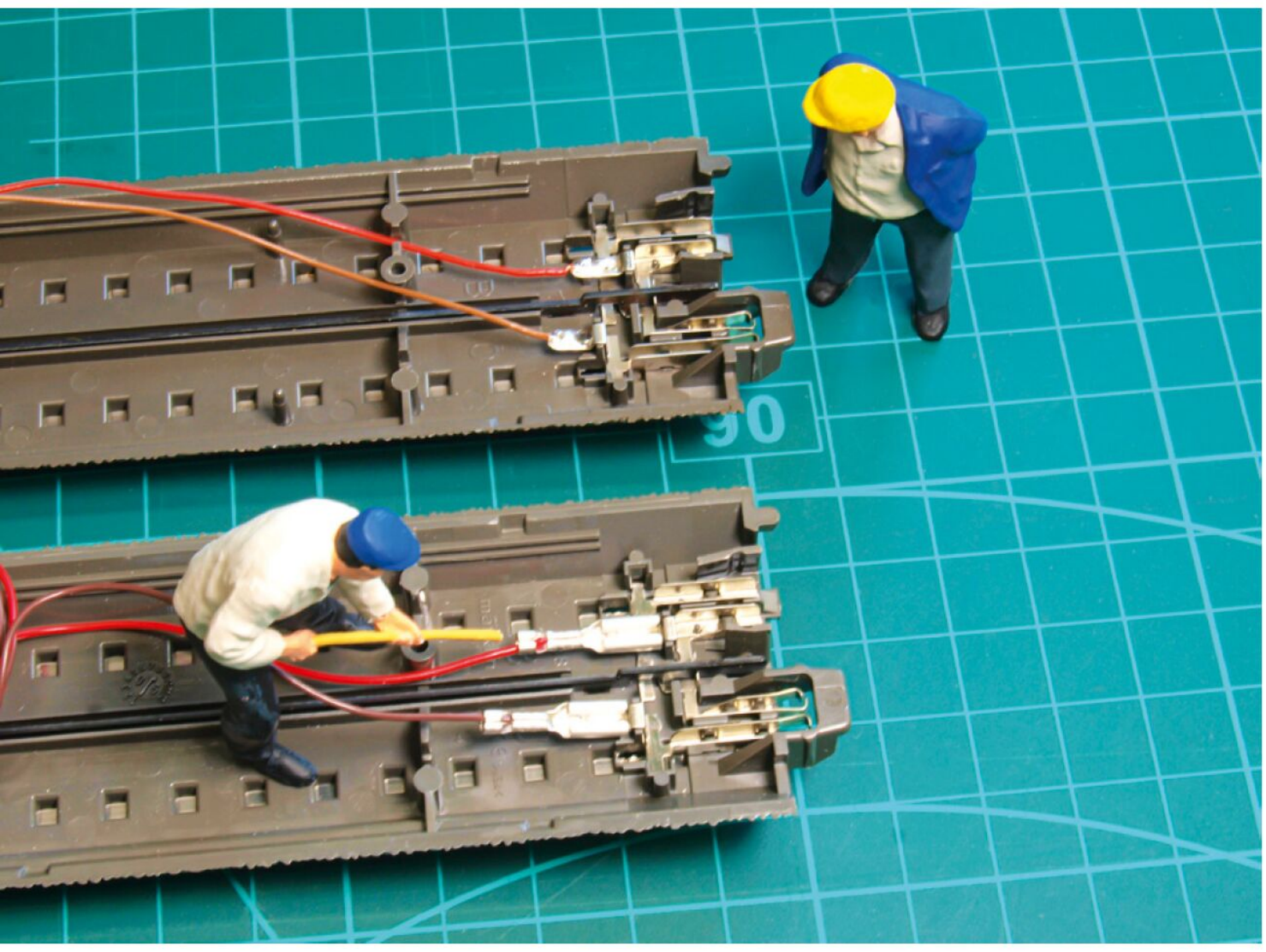


Text: MM; Fotos: Kötzle, Märklin, M. T. Nickl

das viele Jahre lang. Da sind zum Beispiel die Steckanschlüsse, die an beiden Seiten jedes Gleisstücks in die Kunststoffbettung integriert sind. In ihnen sind besonders ermüdungsarme Federkontakte verbaut, die bei einem äußerst geringen Übergangswiderstand sicheren Stromkontakt zum Nachbargleis gewährleisten. Die Kontaktfedern liegen innerhalb der robusten Click-Verbindungen, sodass ihnen auch einmal der unbedachte Tritt eines Kinderfußes wenig anhaben kann.

Da die Steckanschlüsse für die Stromversorgung an jedem Gleiselement beidseitig integriert sind, lässt sich der Bahnstrom auch an jedem Gleiselement einspeisen. Dies kann man wahlweise mit genormten Flachsteckschuhen tun, wie sie der Kabelsatz aus dem vielseitig einsetzbaren Anschluss-Set (Art. 74042) bietet. Die Steckschuhe werden einfach auf die Federkontakte gesteckt – fertig. Manche Anlagenbauer sichern die Verbindung zusätzlich mit einem Lötpunkt, oder sie verwenden nur Lötpunkte, denn auch dafür eignet sich das C-Gleis perfekt.

Unter dem Gleisbett verbirgt sich außerdem eine Fülle weiterer wichtiger Details: Vorgefertigte Kunststoffhülsen bieten Platz für Schrauben, mit denen das Gleisstück auf dem Anlagenunterbau sicher befestigt werden kann. Kabelkanäle nehmen alle Kabel sauber auf. Decoder-Pins machen den Einbau von Weichen- oder Signaldecodern zum Kinderspiel. Mit der Bezeichnung „B“ und „0“ werden an allen Teilen Bahnstrom- und Masseanschlüsse klar gekennzeichnet, sodass es zu keinen Verwechslungen kommen kann. Auch die Artikelnummer steht auf jedem Element. Einfach die 24 (Märklin) oder die 62 (Trix) vor die dreistellige Nummer stellen. So bietet das C-Gleis Anfängern wie Modellbahnprofis gleichermaßen Spaß.



Lötpunkt oder Steckverbindung? Beim C-Gleis geht beides.

Signale: Sie sichern den Fahr- und Rangierbetrieb

Im realen Bahnbetrieb sorgen Signale für Sicherheit und Ordnung. Auch in der Modellbahnwelt sind sie beliebte Elemente: Signale sind Hingucker, gestalten den Fahrbetrieb interessant und sichern den Fahr- und Rangierbetrieb. Moderne digitale Steuerungen machen den Einbau für Einsteiger leicht. Wer sich mit Signalen beschäftigt, gewinnt außerdem schnell ein tieferes Verständnis für seine Modellbahnanlage. Bei der Planung geht man am besten vom Bahnhof aus. Aus jeder Richtung, in die man in den Bahnhof einfahren kann, benötigt man ein Einfahrsignal. Ausfahrsignale werden nur an den Gleisen vorgesehen, an denen ein Zug auch tatsächlich den Bahnhof verlässt. Signale sollen aus einem fahrenden Zug heraus sofort zu erkennen sein und bei jedem Wetter eine eindeutige Botschaft vermitteln. Diese Hingucker des Bahnbetriebs hat Märklin perfekt umgesetzt: Wie bei den Vorbildern lassen sich alle wichtigen Fahrsituationen abbilden. Selbst das Nachwippen der Flügel kann nachempfunden werden. Lichtsignale heben jede Anlage auf den ersten Blick auf ein höheres Level. Früher war ihre Verdrahtung nicht ganz einfach. Mit den aktuellen Digital-Signalen von Märklin gehört das der Vergangenheit an. Die Montage ist heute denkbar einfach, die Packungen enthalten alle Teile, die zur Installation nötig sind. >|



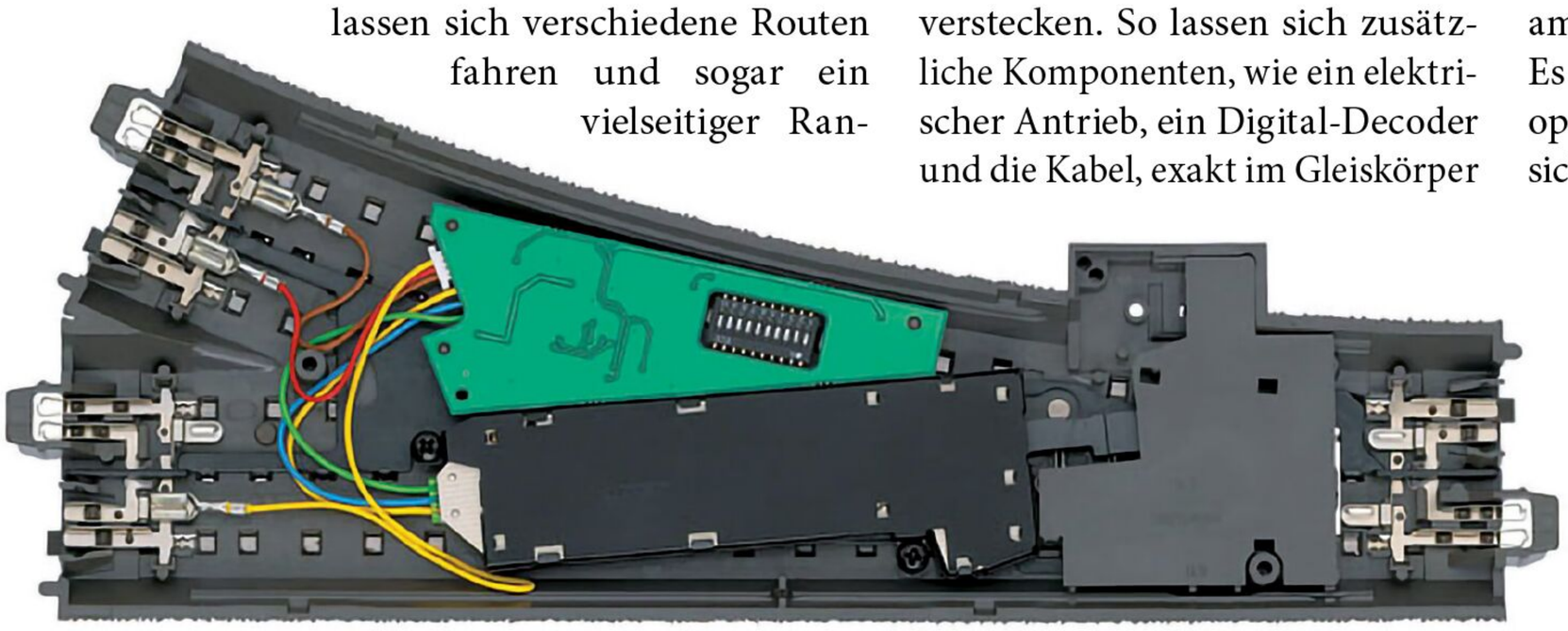
Wie im echten Betrieb regeln Signale auch auf der Anlage den Bahnverkehr.



Versteckter Signaleinbau: Das Signal wird am C-Gleis befestigt und daneben der Signaldecoder eingesetzt. Die Stromversorgung erfolgt direkt vom Gleis.

Weichen: Sorgen für Abwechslung und die Technik versteckt sich unterm Gleis

Die Weiche ist ein Bauteil zur Änderung der Fahrstrecke und bietet damit dem Rollmaterial die Möglichkeit, einen anderen Streckenverlauf zu nehmen. Dadurch lassen sich verschiedene Routen fahren und sogar ein vielseitiger Rangierbetrieb realisieren. Märklin C-Gleis-Weichen zeichnen sich durch ihre einfache Handhabung und die Möglichkeit aus, Technik unsichtbar unter dem Gleisbett zu verstecken. So lassen sich zusätzliche Komponenten, wie ein elektrischer Antrieb, ein Digital-Decoder und die Kabel, exakt im Gleiskörper unterbringen. Davon ist von außen nichts an den Weichen zu sehen. Außerdem lassen sich der Weichenantrieb und der Einbau-Decoder dadurch direkt mit dem Fahrstrom am Gleis verbinden. Das bedeutet: Es gibt keinen Kabelsalat. Auch die optionalen Weichenlaternen lassen sich perfekt integrieren. >|



Elektrischer Weichenantrieb und Decoder inklusive Kabel finden im Böschungskörper Platz.

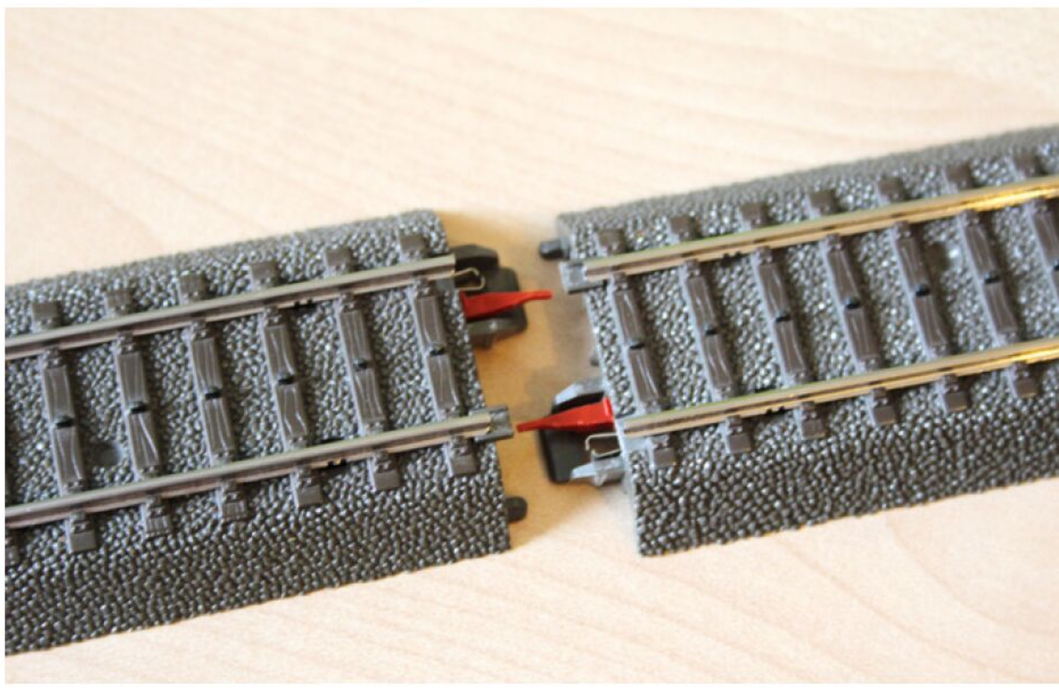
Gleis isolieren: Märklins elegante Lösung

Stromunterbrechungen bei Gleisen sind eine Methode, um die Modellbahnanlage zu automatisieren und den Betrieb sicherer zu machen, beispielsweise für Brems- und Halteabschnitte oder individuelle Signalsteuerungen.

Beim Märklin C-Gleis ist das besonders elegant gelöst, da die Gleisverbindungen bereits darauf vorbereitet sind. Daher werden nur Mittelleiter-Isolierungen (Art. 74030) benötigt, die einfach und passgenau auf die Gleiskontakte aufgesteckt werden. Der Mittelleiter wird über die beiden inneren Kontaktbahnen verbunden. Daher muss auf beiden Gleisseiten jeweils eine der Isolierungen aufgesteckt werden. So lässt sich der Mittelleiter unterbrechen und ein beliebiger Gleisabschnitt isolieren.

Beim Mehrzugbetrieb kann zwar jede Lok mit einem entsprechenden Fahrbefehl abgestellt werden. In der Praxis ist es manchmal jedoch von Vorteil, wenn Fahrzeuge auch stromlos abgestellt werden. Beleuchtete Wagen können so zum Beispiel im Abstellbereich abgeschaltet werden. Oder empfindliche Zusatzfunktionen wie zum Beispiel Rauchgeneratoren, die ohne eingefülltes Rauchöl leicht durchbrennen können, werden mit dieser Schaltung gegen unbeabsichtigten Betrieb gesichert. Außerdem können stromlos abgestellte Loks garantiert nicht unbeabsichtigt in Betrieb genommen werden.

Mit einem Mehrfachdecoder m84 (Art. 60842) lässt sich die Versorgung des stromlosen Abschnitts einfach schalten, was in Kombination mit der Steuerzentrale CS3 vielfältige Automatisierungen ermöglicht. >|



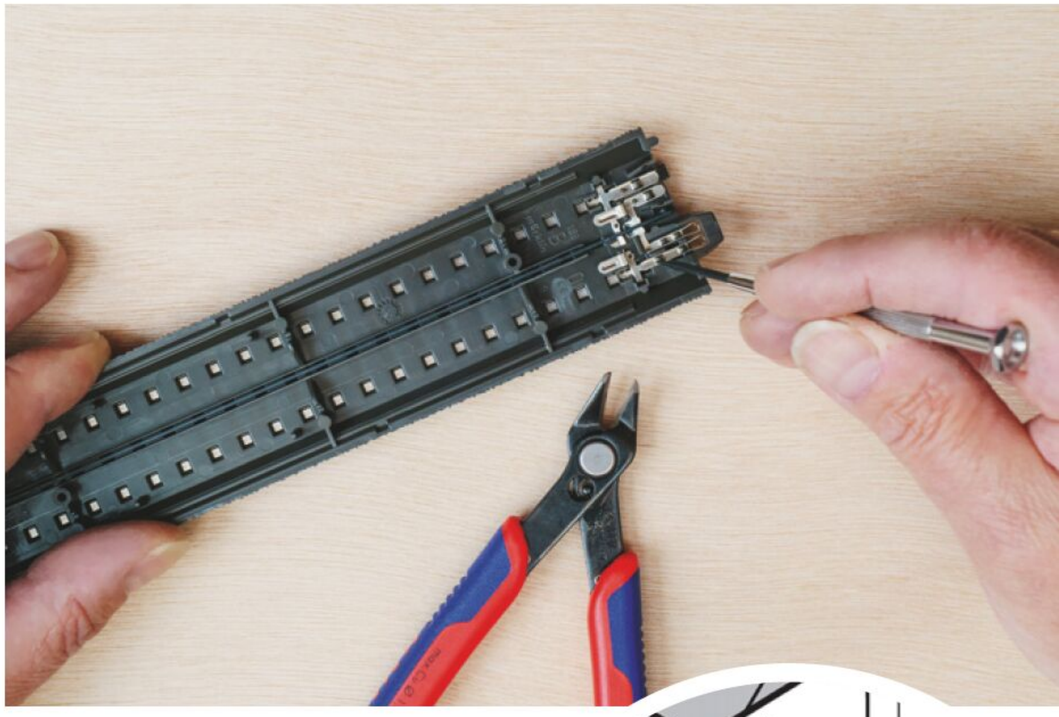
Die roten Kappen (Art. 74030) isolieren die Verbindungen an den Gleisenden.

Kontaktgleis: Radsätze werden zu Meldern

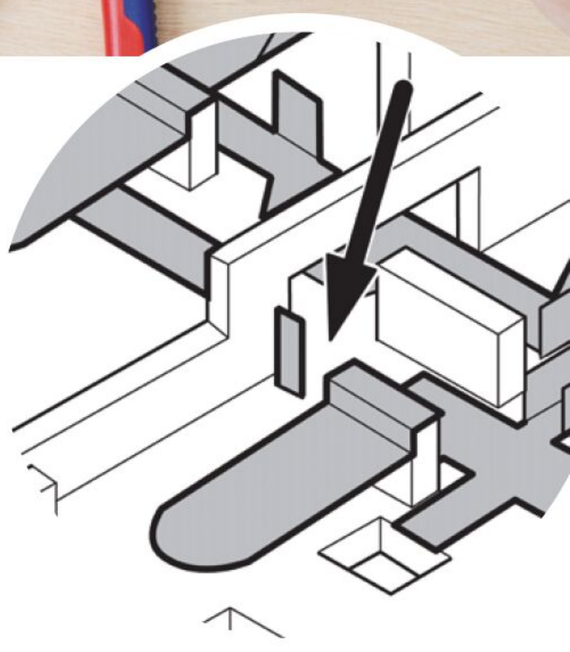
Ein Kontaktgleis ist ein speziell präpariertes Gleisstück, das zur automatischen Rückmeldung und damit auch zur Steuerung dienen kann. Die beiden Außenschienen sind beim Märklin C-Gleis normalerweise elektrisch miteinander verbunden, weshalb es auch kein Problem ist, wenn eine Seite stellenweise stromlos ist. Bei einem Kontaktgleis wird eine der beiden Außenschienen über eine bestimmte Länge von der anderen Außenschiene isoliert. Solange sich kein Rollmaterial auf diesem Abschnitt befindet, ist diese isolierte Schiene stromlos. Sobald jedoch ein Zug in diesen Abschnitt einfährt, passiert Folgendes: Die beim Märklin Mittelleitersystem nicht isolierten Radsätze der Loks oder Waggons verbinden automatisch die beiden Schienenseiten miteinander. Die Achse leitet so den Strom auf die isolierte Schienenseite weiter. Dieses Prinzip lässt sich auf verschiedene Arten nutzen: Am einfachsten ist der Anschluss einer Lampe am isolierten Abschnitt, die als Belegtmelder leuchtet, wenn die Außenschienen verbunden sind. Statt einer Lampe können auch Schranken geschlossen werden wie beim vollautomatischen Bahnübergang (Art. 74924).

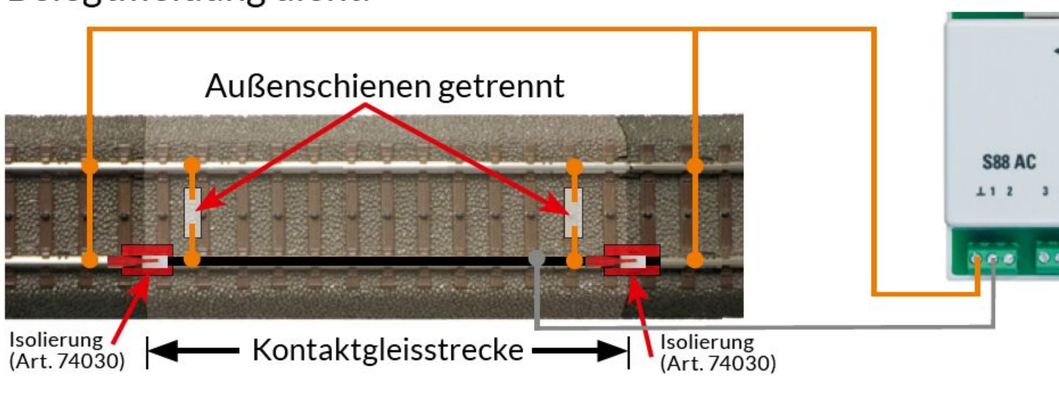
Zudem kann der Stromfluss auch von einem Rückmeldemodul (s88) erkannt werden und melden: Das Gleis ist besetzt! Dieses digitale Signal ermöglicht mit einer entsprechenden Steuerzentrale wie der CS3 das automatisierte Ausführen von Ereignissen, beispielsweise Fahrstraßen schalten mit Weichen und Signalen.

Märklin bietet einen Kontaktgleis-Satz (Art. 24995) an. Allerdings lässt sich jedes C-Gleis-Element einfach zu einem Kontaktgleis umfunktionieren wie rechts beschrieben. >|



Bei allen Gleisstücken innerhalb des gewünschten Kontaktgleisabschnitts werden an beiden Gleisenden die Massebrücken unterbrochen. Sobald ein Zugverband in diesen Abschnitt einfährt, schaffen die leitenden Radsätze eine Masseverbindung zwischen den Schienen, die als Belegtmeldung dient.





„Jumbo“-Jubiläum: 100 Jahre BR 44



Schwerer Güterzugdienst: Zwei 043er – im Vorspann die umnummerte 44 1315 – befördern am 18. August 1976 den 4.000-Tonnen-Erzzug Gag 52918 auf der Emslandstrecke in Richtung Rheine.

Stahl gewordene Funktionalität – die fünffach gekuppelten Dampfloks der Baureihe 44 waren idealtypische Güterzugloks. Für richtig schwere Güterzüge. Vor 100 Jahren verließen die ersten Dreizylinderloks die Fabriken. Minitrix fertigt zum Jubiläum die „Hoflok“ des Hauses Märklin.

So, genau so muss eine schwere Güterzug-Dampflok aussehen. Die 44 1315 mit Öltender, hochpopulär geworden als Museumslok auf dem Hof des Märklin Stammwerks vor dem Märklineum, ist ein Musterbeispiel für eine Maschine, die Güterzüge bis 1.200 Tonnen über Mittelgebirge und 600-Tonnen-Züge über Steilrampen befördert. Einen 1.040 Tonnen schweren Lastzug schleppte die kohlegefeuerte 44er eine Steigung von 14 Promille mit einer Geschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde hinauf – sie bekam den Spitznamen „Jumbo“. Dabei liegt die Transportleistung des Güterzugs durch geringe Reibungsverluste bei 1,8 PS pro Tonne – ein Pkw würde sich bei der Leistung kaum bewegen.

In das kollektive Gedächtnis haben sich die 44er jedoch ab den 1960er-Jahren in der Ebene als Vorspannloks des „Langen Heinrich“ eingegraben: Zwei Maschinen zogen auf der Emslandstrecke Emden – Rheine 4.000 Tonnen schwere Erz-Ganzzüge mit 200 Achsen ab Emden zu den Hütten des Ruhrgebiets – das Wirtschaftswunder blühte auf. Die am Bahnübergang auf das Passieren der 50 Wagen und zwei Dampfloks wartenden Industrierevier-Bewohner nannten die bis zu 600 Meter langen Züge treffend „Braune Wand“. Eine dieser unter Volllast dampfenden Maschinen war die 44 1315, die ab 1968 in den Bws

N Trix Art.
16445
18269



Der „Lange Heinrich“ transportierte Erz und auch Kohle – hier der Minitrix Kokstransport mit der 44 1315.

Baureihe	Baujahr (ab)	Anzahl gebaute Loks	Leistung (PSi) *Ölfeuerung
41	1936	366	1.900/*1.975
42	1943	1.061	1.800
43	1927	35	1.880
44	1926	1.989	1.910/*2.100
45	1936	28	2.800/*3.020
50	1939	3.164	1.625
52	1942	über 7.000	1.620

Quelle: Horst Obermayer/Thomas Estler

Übersicht Güterzug-Einheitsloks: Die 44er mit Ölfeuerung waren die zweitstärksten Loks. „Langer Heinrich“ in Abbildung unten.



Die „Hoflok“: Heute präsentiert sich die 44 1315 mit Öltender auf dem Platz vor dem Märklineum in Göppingen. Laut Anschrift 169 Tonnen schwer, über Puffer 22.620 Millimeter lang. Ein Koloss.

Rheine und Emden beheimatet war – 1968 nach dem neuen DB-Nummernschema als ölgefeuerte 44er umgezeichnet in 043 315-1. Die kohlegefeuerten 44er wurden in 044 umnummeriert.

Alles fing in den 1920er-Jahren an. Die Deutsche Reichsbahn und die Lokindustrie bündeln Kompetenzen und legen das Großprojekt Einheitslok auf: Schluss mit den über 350 Dampflok-Bauarten, hin zu wenigen betriebszweckdefinierten Typen, Baugrundsätzen mit Normungen und Austauschbau – so hatte etwa die BR 44 viele gemeinsame Bauteile mit den Schnellzugloks BR 01. Der Eisenbahnautor J. Michael Mehltretter nennt fünf Kriterien, die der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ab 1924 für die Wirtschaftlichkeit einer Lok wichtig waren: „Robustheit, leichte Wartung, absolute Betriebssicherheit und niedrige Kosten im Unterhalt.“

Von der BR 44 lässt sich die Type einer Güterzuglok ableiten. Triebfahrzeuge von Güterzügen benötigen eine hohe Anfahrzugkraft bei geringerer Höchstgeschwindigkeit. Letztere lag bei der 44er bei immerhin 80 Kilometern pro Stunde und entsprach der definierten Geschwindigkeit von Güterzügen. Wichtig sind zwei Auslegungen:

● **Motor**: Die 44er zeichnet sich durch eine hohe Kesselleistung mit entsprechend hoher Dampfleistung aus. Zudem erzeugt die 44er Heißdampf: Der Wärmeinhalt des Dampfs ist also hoch. Anders als die parallel entwickelte Zweizylinder-Güterzuglok der BR 43 bekommen die 44er zudem ein Drillingstriebwerk: Drei Zylinder sichern die gleichmäßige Verteilung der Antriebskräfte auf das Fahrwerk ab.

● **Getriebe**: Durch ein hohes Gewicht ist die Reibung hoch, so kann ein Zug von der Stelle gebracht werden. Bei einer 44er mit fünf Kuppelradsätzen (Achsformel: 1’E) beträgt die Achslast pro Treibradsatz 19,3 Tonnen – fast ihr ganzes Gewicht entspricht der Reibungslast. Bei der Schnellzug-Dampflok BR 01 (Bauart: 2’C 1’) ist es gerade einmal die Hälfte. Für eine hohe Zugkraft bei niedriger Geschwindigkeit braucht es zudem Treibräder mit einem kleinen Durchmesser. Die Kuppelräder der 44er haben einen Durchmesser von 1.400 Millimetern – gegenüber 2.000 Millimetern bei einer 01er-Schnellzuglok, die ausreichend Zugkraft bei hohen Geschwindigkeiten benötigt. >>

Ausführliche Informationen zu den Minitrix Lokomotiven und Wagen-Displays finden Sie unter www.trix.de



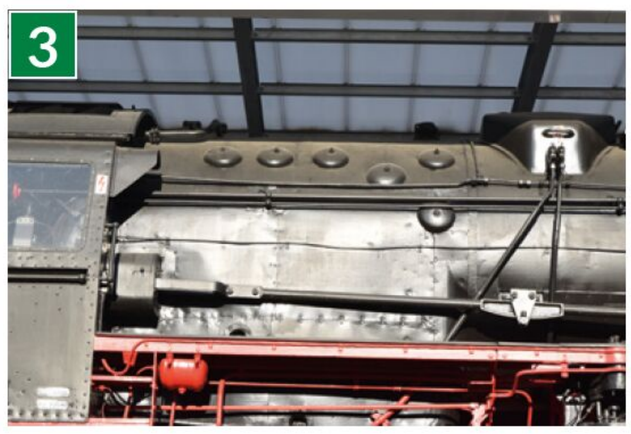
Kokstransport Teil 3 (Set Trix Art. 18269) | 44 1315 (Trix Art. 16445)



1 Vorbildanschrift am Tender: Beim Modell lupenrein im Tampon-Druckverfahren aufgebracht.

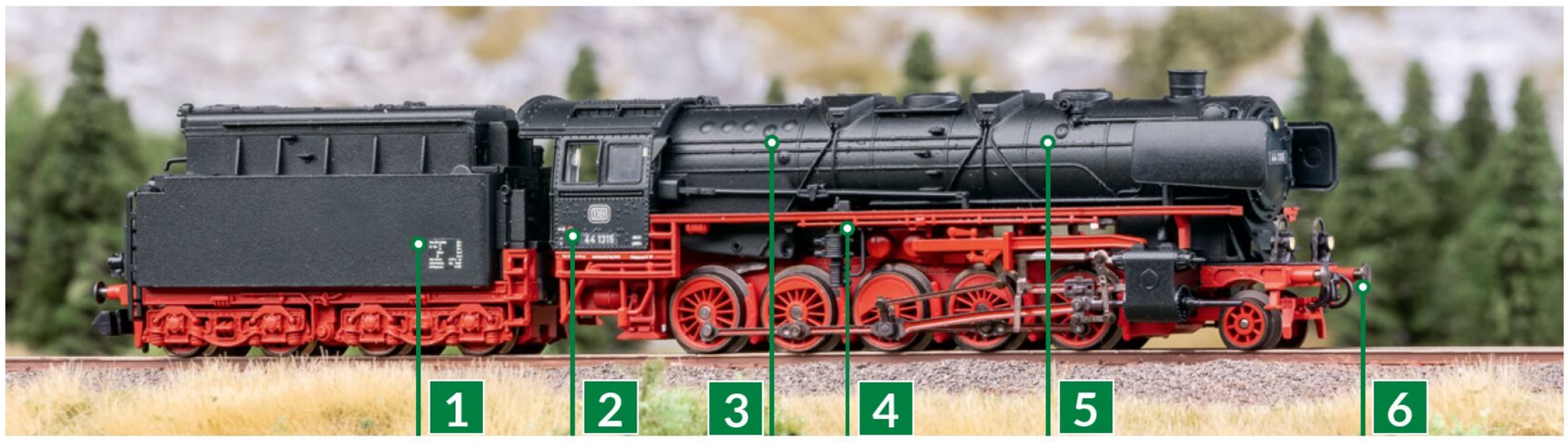


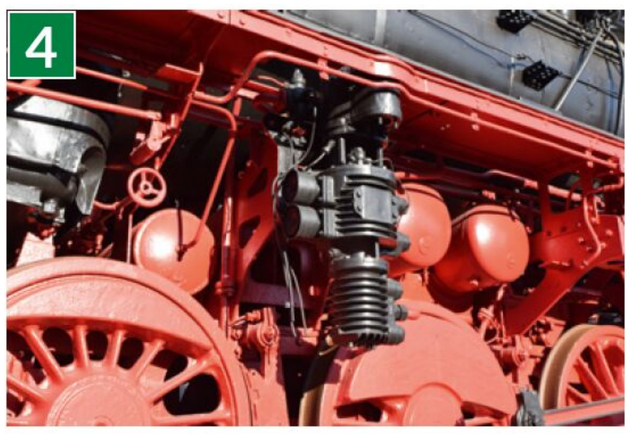
2 Vorlage für das Modell: Eigentumsmerkmal, Beheimatung und Betriebsnummer.



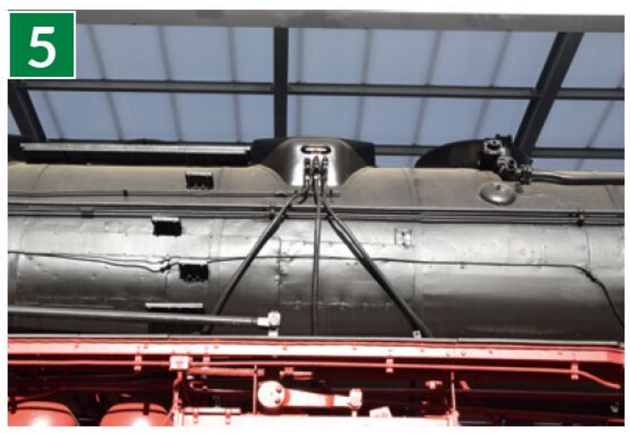
3 Waschluken für die Kesselreinigung: Die Anordnung ist am Modell präzise nachempfunden.

Minitrix Digital-Modell der 44 1315 (Trix Art. 16445) in Metallausführung: Details im Vergleich mit der Vorbildlok in Göppingen.





4 Luftpumpe und Hauptluftbehälter: So bekommt die Bremseinrichtung die nötige Druckluft.



5 Sanddom/Fallrohre: Sand erhöht die Reibung der Räder. Die Trittstufen gibt es auch am Modell.



6 Schräg versetzt der dritte Zylinder unter der Rauchkammertür. Die Tür öffnet sich beim Modell.

Basisinfos zum Modell 44 1315

Zum Jubiläum „100 Jahre Baureihe 44“ fertigt Minitrix die schwere Güterzuglok 44 1315 (Trix Art. 16445) der DB mit dem Öl-Tender der Einheitsbauart 2’2 T34 wie bei der restaurierten Vorbildlok am Märklineum. Sie entspricht dem historischen Betriebszustand um 1963/64, als sie im Bw Bebra beheimatet war. Also mit Witte-Windleitblechen, Vorlauf mit Speichenrädern und beidseitigen Indusi-Magneten. Lok und Tender bestehen aus schwerem Metalldruckguss, was die Betriebssicherheit auf Schienen erhöht. Über den mfx/DCC-Digital-Decoder sind viele Sound- und Lichtfunktionen digital schaltbar wie etwa das Spitzenlicht, die Triebwerks- oder die Führerstandsbeleuchtung. Der Öl-Tender läuft nach Vorbild auf Speichen- und Scheibenrädern. Die lupenreine Bremsanschrift an der Tenderseite informiert über den Brennstoffvorrat: zwölf Kubikmeter Öl. Und was wird angehängt? Im Minitrix Sortiment findet sich für den „Langen Heinrich“, der auch Kohle transportierte, das Güterwagen-Set „Kokstransport“ Teil 3 (Trix Art. 18269) mit drei Selbstentladewagen der Bauart Fad-50 OOtz im Betriebszustand der 1960er-Jahre. Dieses Set wird mehrfach angehängt.

Nach zehn Vorausloks werden bis 1945 circa 2.000 Maschinen gebaut: Steigende Zuglasten und die hochgesetzte Zuggeschwindigkeit heizen den Bedarf an. Über 1.000 der kraftstrotzenden 44er übernimmt die Bundesbahn. Ab 1955 stellt die DB 32 der Loks auf Ölhauptfeuerung um und kuppelt den Öl-Tender Einheitsbauart 2’2 T34 an. „Das spart teure Kohlen, ermöglicht anhaltende Ausnutzung der Kesselleistung ohne Überforderung des Heizers, Langläufe ohne Lokwechsel und geringere Unterhaltskosten“, notiert die 40-Jahre-Chronik der DB. Umnummeriert in Baureihe 043 drehen die 44er Öl nochmals den Regler für die Erzversorgung des Industriereviers auf. Ende Oktober 1977 fährt die Deutsche Bundesbahn auf der Emslandstrecke letztmals planmäßig Erzzüge mit Dampfloks – die im Bw Emden beheimatete 043 315-1 ist dabei, dokumentiert und bejubelt von vielen Schaulustigen. Und dieses Interesse bleibt: Nach der Ausmusterung wird sie unter anderem zum Industriedenkmal in Kornwestheim und Museumslok im Eisenbahnmuseum Heilbronn. Schließlich der gefeierte Umzug an den Firmensitz von Märklin als Wahrzeichen des Märklineums – ein Schauspiel für die Medien und Spektakel für Tausende.

„Die 44 1315 ist ein Sinnbild für die Ära der Dampfzeit, sie verkörpert Maschinenbaukunst und hat einen in der Wirtschaftswunderzeit gewonnenen Kultstatus“, würdigt Minitrix Produktmanager Claus Ballsieper die Märklin Hoflok. „Deshalb setzen wir sie zum Jubiläum 100 Jahre Baureihe 44 als Minitrix Digital-Modell um, hochdetailliert und voller Einsatzfreude für die Beförderung langer Ganzzüge.“

Text: Rochus Rademacher; Fotos: Eisenbahnstiftung/Peter Schiffer, Kötzle, Minitrix, pw

Technik im Blick: So geht Ölfeuerung

Wie kommt das Öl aus dem Tender in die Lok 41 018? Das weiß Bernd Gruber, Lokmitbesitzer und Lokführer.

Ende der 1950er-Jahre wurde in Deutschland Kohle knapp und teuer – die Bundesbahn rüstete konsequent einige ihrer schweren Güterzug- und Schnellzugloks auf Ölfeuerung um, darunter Loks der Dampflokbaureihen 41 und 44. „Unsere 41 018 erhielt 1961 im AW Braunschweig einen Neubaukessel mit Verbrennungskammer und gleichzeitig – als vorletzte Maschine ihrer Reihe – eine Ölfeuerung. Von diesem Umbau bis zur Umzeichnung 1968 in 042 018-2 fuhr die Schlepptender-Lokomotive auch mit Ölfeuerung unter der Nummer 41 018“, berichtet Bernd Gruber, 1. Vorsitzender der Dampflok-Gesellschaft München e. V. (DGM).

„Im September 1976 übernahm dann der Verein IG 41 018 – aus ihm ging die DGM hervor – die Lok von der DB.“ Seitdem war die Lok für Tagesfahrten in Österreich und im süddeutschen Raum im Einsatz. Die DGM-Mitglieder sind alle Mitbesitzer der im Bahnpark Augsburg beheimateten 41er Öl.

„Für die Ölhauptfeuerung wurde ein Öltank in den bisherigen Kohlekasten eingebracht“, erklärt Vereinschef Bernd Gruber. „Da schweres Heizöl sehr dickflüssig ist, muss es im Tender durch dampfbeheizte Rohrschlangen auf etwa 80 Grad Celsius erwärmt werden.“ Die Öltemperatur wird im Führerstand kontrolliert. „Die Ölleitung zweigt an der tiefsten Stelle des Ölbunkers ab, wird im Vorwärmer auf etwa 100 Grad Celsius erhitzt und erreicht dann die beiden Ölbrenner an der Feuerbüchsenvorderwand.



Bernd Gruber, Vereinschef der Dampflok-Gesellschaft München.

Zugeführter Heißdampf bläst das in feinste Tröpfchen zerstäubte Öl in die Feuerbüchse“, skizziert der Lokführer das Prinzip. Hier wird Verbrennungsluft zugeführt und es entstehen Temperaturen von bis zu 1.600 Grad Celsius für die Dampferzeugung im Kessel.

„Die Ölfeuerung hat gegenüber der Kohlefeuerung fünf Vorteile“, blickt Bernd Gruber auf den Nutzen. „Die Leistung steigt, bei einer 41er von 1.900 auf 1.975 indizierte PS. Zweitens sind längere Durchläufe möglich – der Brennwert des Öls ist höher als der von Kohle. Drittens braucht die Lok in Pausen kein Ruhefeuer. Viertens reduziert sich die Behandlungszeit. Und fünftens, ganz wichtig, erspart sich der Heizer die Schwerstarbeit des Kohleschaufelns.“



Unikat auf Sonderfahrt: Die Dampflok-Gesellschaft München e. V. pflegt die 41 018, die älteste noch erhaltene Maschine der Baureihe 41. Sie ist ölgefeuert, wurde also 1968 in 042 018-2 umgezeichnet.

Informationen zum 41 018-DGM-Team finden Sie unter www.dgm-41018.de

Text: rr; Fotos: Dampflok-Gesellschaft München

HO Art. 39130

HO Trix Art. 25030

Die Vorserien-lokomotive E 03 002 in TEE-Lackierung.



HO Art. 43778, 43779

HO Trix Art. 23112, 23113

Mit den Schnellzugwagen-Sets wird der Rekordzug der Internationalen Verkehrsausstellung 1965 zusammengestellt.

Clubexklusives

Ein historischer Rekord der deutschen Eisenbahngeschichte: Während der Internationalen Verkehrsausstellung 1965 in München demonstrierte die Deutsche Bundesbahn (DB) mit den neuen Vorserienloks der Baureihe E 03 Schnellfahrten mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 200 Kilometern pro Stunde. Die bis dato schnellsten Personenzüge der DB erfreuten sich großer Beliebtheit. Nun kann die Komposition aus Lok und Wagen auch im Modell aufgegleist werden. Märklin produziert die E 03 002 mit zwei Schnellzugwagen-Sets 2026 exklusiv nur für Clubmitglieder. Als maßstäbliche Neukonstruktion verfügt die E-Lok über eine Lokführerfigur, einen detailliert gestalteten Dachaufbau und neue Drehgestellblenden sowie einen Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und Pufferspeicher. Die Wagen sind mit einer LED-Innenbeleuchtung, Pufferkondensatoren, stromführenden Kupplungen sowie einer mehrfarbigen Inneneinrichtung ausgestattet. Der Bestellschluss der exklusiven H0-Modelle ist am 15. August 2026.

Text: sd; Fotos: Eisenbahnstiftung/Theodor Horn, Märklin

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

Clubmitglieder werben Clubmitglieder

Freunde für den Club begeistern, Clubmomente teilen und das gemeinsame Modellbahnhobby genießen. Als Dankeschön erwarten Sie drei attraktive Prämien zur Auswahl. Der neue H0-Sonderwagen (siehe Abbildung rechts) ist in Anlehnung an ein Ölgemälde von Eisenbahnfreund und Hobbymaler Karl-Heinz Räntzsch gestaltet und zeigt den Schienenbus VT 98 „Klepperle-Josefle“. Als zweite Prämie präsentiert sich ein Z-Sonderwagen mit historischem Motiv. Oder entscheiden Sie sich für einen 30-Euro-Gutschein bei Ihrem MHI-Fachhändler. Bitte beachten: Das geworbene Neumitglied meldet sich einfach online unter club.maerklin.de beziehungsweise club.trix.de (Mitglied werden) an. Hier werden auch die Mitgliedsnummer und der Prämienwunsch des Werbers abgefragt. Alle Infos hierzu finden Sie im Online-Clubbereich (siehe „Mitglieder werben“).



Neu im Märklin Fachgeschäft

Die Märklin und Trix Fachhändler haben neue Ware in ihren Lagern. Von Dampflok-Klassikern bis zum Schienenbus versprechen spannende Modelle einen Sommer voller Spielspaß.

Elektrolokomotive Baureihe E 94

H0 Art. 39993

Die schwere Elektrolokomotive Baureihe E 94 ist die klassische Ausführung des „Deutschen Krokodils“. Sie rollt in chromoxidgrüner Grundfarbgebung mit vielen angesetzten Details und vorbildgerechten Formänderungen im Bereich des Daches und der Vorbauten aufs H0-Gleis. Die Anfahrlampen sind digital schaltbar. Auch für Trix Fahrer geeignet (Trix Art. 25993). Epoche III.



Elektrolok Baureihe 101

H0 Art. 39478

Die Zuglokomotive der ehemaligen Metropolitan-Reisezugwagen (MET) setzt Märklin im Betriebszustand von 2015 um. Sie ist Teil einer vorbildgerechten achtteiligen Zugeinheit, zu der ausschließlich das ICE-Schnellzugwagen-Set (Art. 42930) vorgesehen ist.



Diesellokomotive Typ GE ES44AC

H0 Art. 38444

Das limitierte Sondermodell kommt mit einem durchnummerierten Echtheitszertifikat in den Handel. Die schwere dieselelektrische Güterzuglok der Norfolk Southern (NS) zeigt sich als Heritage-Lokomotive im aktuellen Betriebszustand. In Gleichstromausführung unter Trix Art. 25544.



Schienenbus mit Steuerwagen

H0 Art. 38980

Mit der Schienenbus-Garnitur zieht in ursprünglichem Purpur ein Neuzugang ins Märklin Klassiker-Programm ein. Der Beiwagen BR 798 zum Steuerwagen BR 998 ist unter Art. 41981 erhältlich. Epoche IV.



Containerwagen „Moneytalks“

H0 Art. 44832

Rock-Fans aufgepasst: Hier kommt eine originelle Ergänzung zur Lok (Art. 39966) und den anderen Märklin AC/DC-Modellen. Dem Containerwagen in der Banknoten-Gestaltung zur Single „Moneytalks“ aus dem Jahr 1990 liegt ein Nachdruck der Moneytalks-Banknote bei.



©2026 Leidseplein Presse B.V. Under License to Perryscope Productions LLC

Hochgeschwindigkeits-Triebzug RABe 501 „Giruno“

H0 Art. 39812 43451 43452 43453

Den Hochgeschwindigkeits-Triebzug EC 250 als RABe 501 „Giruno“ der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bildet Märklin mit grenzüberschreitendem Zuglauf von Frankfurt/Main bis Mailand ab. Bei dieser 5-teiligen Grundgarnitur sind der Restaurantwagen und die beiden links und rechts angeordneten Mittelwagen über die Jakobs-Drehgestelle fest miteinander gekuppelt. Die Garnitur kann mit den Wagen-Sets 43451, 43452 und 43453 zu einem vorbildgerechten 11-teiligen Triebzug erweitert werden. Führerstand- und Fahrpult-Beleuchtung sind digital schaltbar. Ep. VI.



Produkt-Highlight Märklin

HO Art. 37983

Dampflok 2-8-4 Berkshire

Super-Power-Dampflok: Modell mit Achsfolge 2-8-4 und dem markanten Coffin-Vorwärmer der Southern Pacific. Epoche III-Ausführung mit dynamischem Rauchausstoß. Bei Trix unter Art. 25983 erhältlich. Dazu gibt es passende Wagen.



Güterwagen-Set Southern Pacific

HO Art. 45667 45707

Das Set besteht aus fünf US-Güterwagen unterschiedlicher Bauarten. Weitere sind im Set von Trix 24915 verfügbar mit Radsatztausch. Einen passenden Begleitwagen „Caboose“ gibt es unter Art. 45707 (für Trix mit Radsatztausch).



HO Art. 39128

Elektrolokomotive BR E 10.3

Es gibt kaum eine deutsche Loktype, die die Blütezeit der Bundesbahn ab den 1960er-Jahren so geprägt hat wie die E 10.3, genannt „Bügelfalte“. Modell mit markanter „Falte“ am Lokkasten der aerodynamischen Front und mit detaillierten digital heb- und senkbaren Stromabnehmern der Bauart DBS 54. Auch für Trix Fahrer geeignet (Trix Art. 25128). Epoche III.



HO Art. 30391

Rheingold-Elektrolok BR E 10.12

Die Retro-Ausführung der Baureihe E 10.12 „Bügelfalte“ setzt Märklin erstmals mit Metall-Gehäuse um. Elegante kobaltblau/beige Rheingold-Farbgebung, passend zu den TEE-Rheingoldwagen mit Artikelnummer 40852. Ep. III.



1 Art. 55267

Roter Pfeil für die Königsspur

Das Vorbild ist heute ein Museumswagen für Extrafahrten. Das Modell glänzt als Neukonstruktion in Purpurrot.

Triebwagen Roter Pfeil

Rechtzeitig zum 125-jährigen Jubiläum der Eröffnung der Oensingen-Balsthal-Bahn 2019 wurde der ursprünglich 1938 bei der SBB in Dienst gestellte und 1974 von der SBB an die OeBB verkaufte Schnelltriebwagen RCe 2/4 607 „Roter Pfeil“ wieder betriebsfähig aufgearbeitet. Märklin setzt den schmucken Museumswagen als Spur-1-Modell in einer kompletten Neukonstruktion in Metall um. Das Modell besitzt einen eingebauten Strompuffer, viele Licht- und Soundfunktionen sowie einen motorisch betätigten Stromabnehmer. Der Innenraum ist detailliert nachgebildet.
Epoche VI.



Doppelstock-Steuer- und -Mittelwagen „Touristik“

Z Art. 87307

Die Doppelstock-Steuer- und -Mittelwagen (DBpza 753.5 und DBpbzfa 765.6) rollen in aufwendiger, feiner „Touristik“-Farbgebung der DB AG auf die heimische Anlage. Alle Räder der Wagen sind schwarz vernickelt. Passend dazu: Lok BR 111 „Touristik“ (Art. 88423) sowie weitere Doppelstockwagen unter Artikelnummer 87306. Epoche VI.



Wagen-Set Fernschnellzug „Blauer Enzian“

Z Art. 87615

Das Set umfasst fünf Schnellzugwagen unterschiedlicher Bauarten der Deutschen Bundesbahn (DB) mit Zuglauf Hamburg – München. Der hintere Endwagen besitzt eine rote Schlussbeleuchtung mit wartungsfreien roten Leuchtdioden im Wechsel der Fahrtrichtung. Passende Zuglok zum Set: Art. 88015. Betriebszustand in Epoche III.



Schnellzug-Dampflok BR 01

Z Art. 88015

Erstmalig setzt Märklin eine Altbau-01 mit Wagner-Windleitblechen als DB-Modell um. Vorbild ist die Schnellzug-Dampflok BR 01 mit Kohlen-Schlepptender 2’2’ T34. Das Modell ist mit Glockenankermotor und fein detailliertem Gestänge ausgestattet. Epoche III.



Gedeckter Güterwagen Gbkl 236

Z Art. 82269

Der gedeckte Güterwagen der Verbandsbauart Gbkl 236 der Deutschen Bundesbahn (DB) kommt im Betriebszustand der Epoche IVa auf die Schiene. Wagenaufbau und -boden sind aus Kunststoff, fein detailliert, bedruckt und vorbildgerecht beschriftet, die Räder schwarz vernickelt.



Schnellzugwagen-Set der Einheitsbauart 1928 bis 1930

Z Art. 87620

Hier kommen fünf Schnellzugwagen der Einheitsbauart 1928 bis 1930 in der Ausführung der DB im Betriebszustand von 1951 angerollt. Märklin bringt die Wagenfamilie der sogenannten Ba 28 Wagen in einer kompletten Neukonstruktion heraus. Das Set punktet mit feiner Farbgebung, detaillierter Beschriftung und Nachbildung der Inneneinrichtung.



Termine der nächsten Digital-Infotage

Termin	Uhrzeit	Händler	PLZ/Ort	Adresse	Land
19.06.26	10:00–18:00 Uhr	Märklineum	73033 Göppingen	Reuschstr. 6	Deutschland
24.06.26	10:00–18:00 Uhr	WIEMO Modellbahntreff Münster e.K. Evelyn Wienker	48145 Münster	Warendorfer Str. 21	Deutschland
25.06.26	10:00–18:00 Uhr	Kieskemper	48231 Warendorf	Everswinkeler Str. 8	Deutschland
02.07.26	10:00–18:00 Uhr	Jahn & Heinrich Inh. Gerhard Lipp	87435 Kempten	Ellharter Str. 6	Deutschland
03.07.26	10:00–18:00 Uhr	Modelbahnen Michael Höpfer	88085 Langenargen	Oberdorfer Str. 5	Deutschland
10.07.26	10:00–18:00 Uhr	Modellbahn-Depot Aschaffenburg GmbH	63739 Aschaffenburg	Karlstr. 10	Deutschland
16.07.26	10:00–18:00 Uhr	Brigitte Maier Modelleisenbahnen	83352 Altenmarkt an der Alz	Hauptstr. 27	Deutschland
17.07.26	10:00–18:00 Uhr	modellbahn-neustadt märklin store	93333 Neustadt a. d. Donau	Herzog-Ludwig-Str. 27	Deutschland

Hinweis: Die Märklin Seminare für die zweite Jahreshälfte sind bereits freigeschaltet und eine Anmeldung ist ab sofort online möglich.

Produkt-Highlight Minitrix

N Trix Art. 11132

Startpackung „Personenzug“

Die Startpackung enthält die Einheits-Elektrolokomotive Baureihe 141 der Deutschen Bundesbahn (DB) in der Farbgebung Ozeanblau-Elfenbein sowie: Mobile Station, Gleisanschluss-Box, Schaltnetzteil, Gleisoval. Erweiterbar mit dem Minitrix Betonschwellen-Gleisprogramm. Ep. IV.





N Trix Art. 18979

Kesselwagen „Millet“

Vorbild ist der 4-achsige Chemie-Kesselwagen der Firma Millet. Das Modell besitzt ein detailliertes Fahrgestell mit durchbrochenem Rahmen und eine angesetzte Arbeitsbühne. Ep. VI.



Elektrolok BR 120

N Trix Art. 16024

Sie war für Reise- und Güterzüge im Einsatz: die Elektrolok Baureihe 120 der DB AG. Das Modell punktet mit digitaler Schnittstelle und 5-poligem Motor mit Schwungmasse. Ep. VI.



N Trix Art. 16260

Elektrolokomotive BR 110.3

Hier kommt die Maus: Die Elektrolok Baureihe 110 der Train Rental GmbH (TRI) in auffälliger Gestaltung als „Elefantenexpress“ rollt als Neukonstruktion ins Minitrix Sortiment. Ep. VI.



Dampflokomotive Reihe 3700

N Trix Art. 16489

Die schwere US-Güterzug-Lok „Challenger“ kommt in der Umbau-Version mit Öl-Tender der Union Pacific Railroad (UP) aufs Gleis. Mit umfangreichen Soundfunktionen. Ep. III.



H0 Trix Art. 25110

Elektrolokomotive Serie 1100

Einmalig zum Jubiläum „75 Jahre Elektrolokomotive Serie 1100“ zieht die Lok der Niederländischen Eisenbahnen (NS) als Neukonstruktion ins Trix Sortiment ein. Ep IV.



Diesellokomotive Baureihe 217

H0 Trix Art. 22470

Das Modell punktet mit Fahrgestell und Aufbau aus Metall, digital schaltbarer Maschinenraum- und Führerstandsbeleuchtung sowie einem Pufferspeicher. Bei Märklin unter Art. 39274. Ep. IV.



märklin

Art.	Spurweite	Bezeichnung
26498	H0	Zugset Museumszug mit Albatros
39127	H0	Elektrolokomotive Baureihe 115 der DB AG
39295	H0	Zweikraftlokomotive Baureihe 248 der BUG
18452	1	Dreirad Tempo Hanseat mit Pritsche
86009	Z	Smiley®-Wagen
88238	Z	Elektrolokomotive Baureihe 193 „Snälltåget“

TRIX

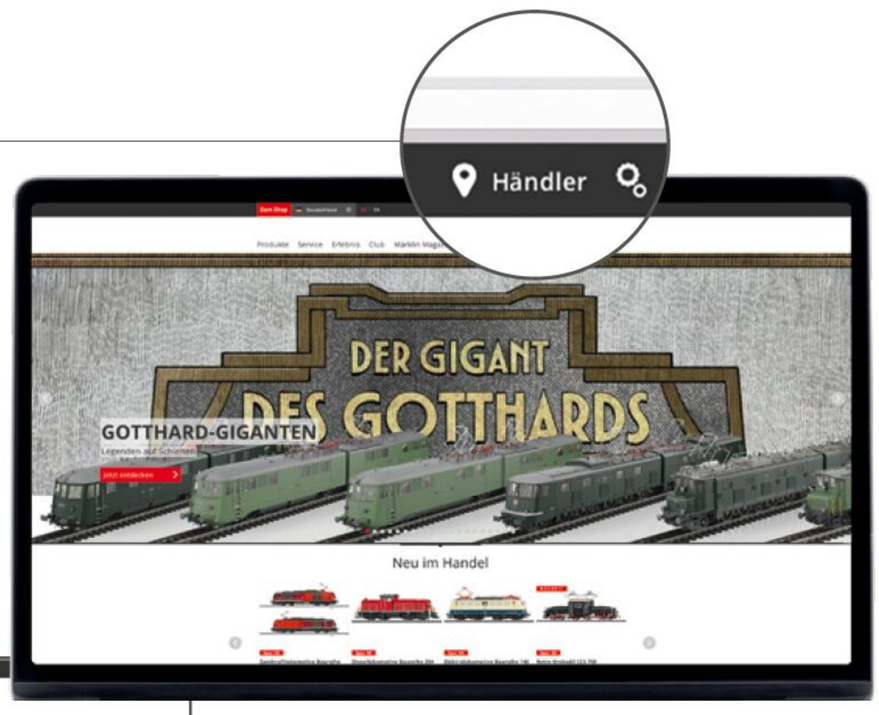
Trix Art.	Spurweite	Bezeichnung
16157	N	Elektrolokomotive Baureihe 150 der DB
16269	N	Elektrolokomotive Baureihe 112 der DB
18551	N	Personenwagen Bauart Bduu 497.2 (SVG)
21229	H0	Zugpackung „Spalter Bockl“
22789	H0	Elektrolokomotive Baureihe 115
25800	H0	Elektrolokomotive Baureihe 186 der DB AG

In drei Schritten zu Ihrem Händler

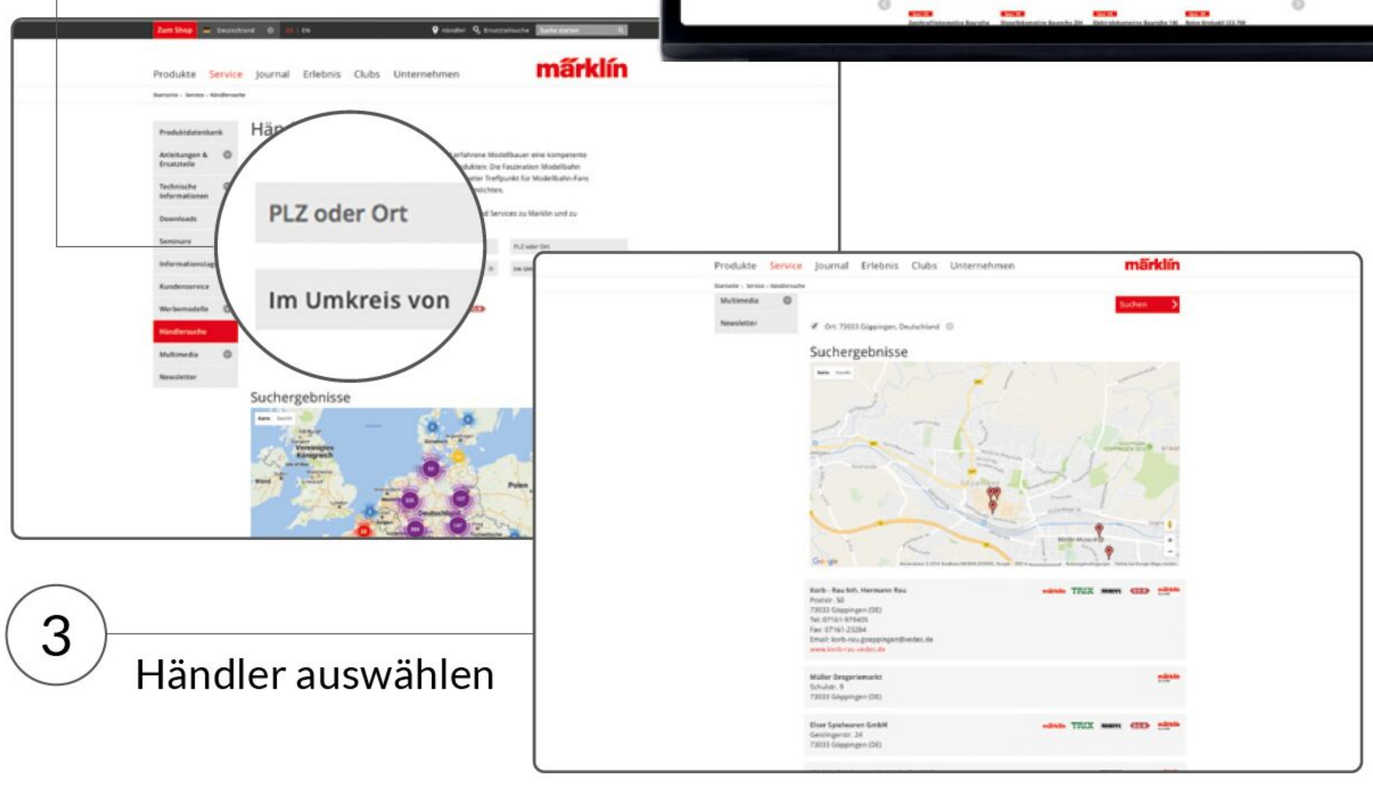


Mit der komfortablen Onlinesuche finden Sie das Fachgeschäft ganz in Ihrer Nähe. Ganz ohne Umwege. Einfach und schnell. So geht's:

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.

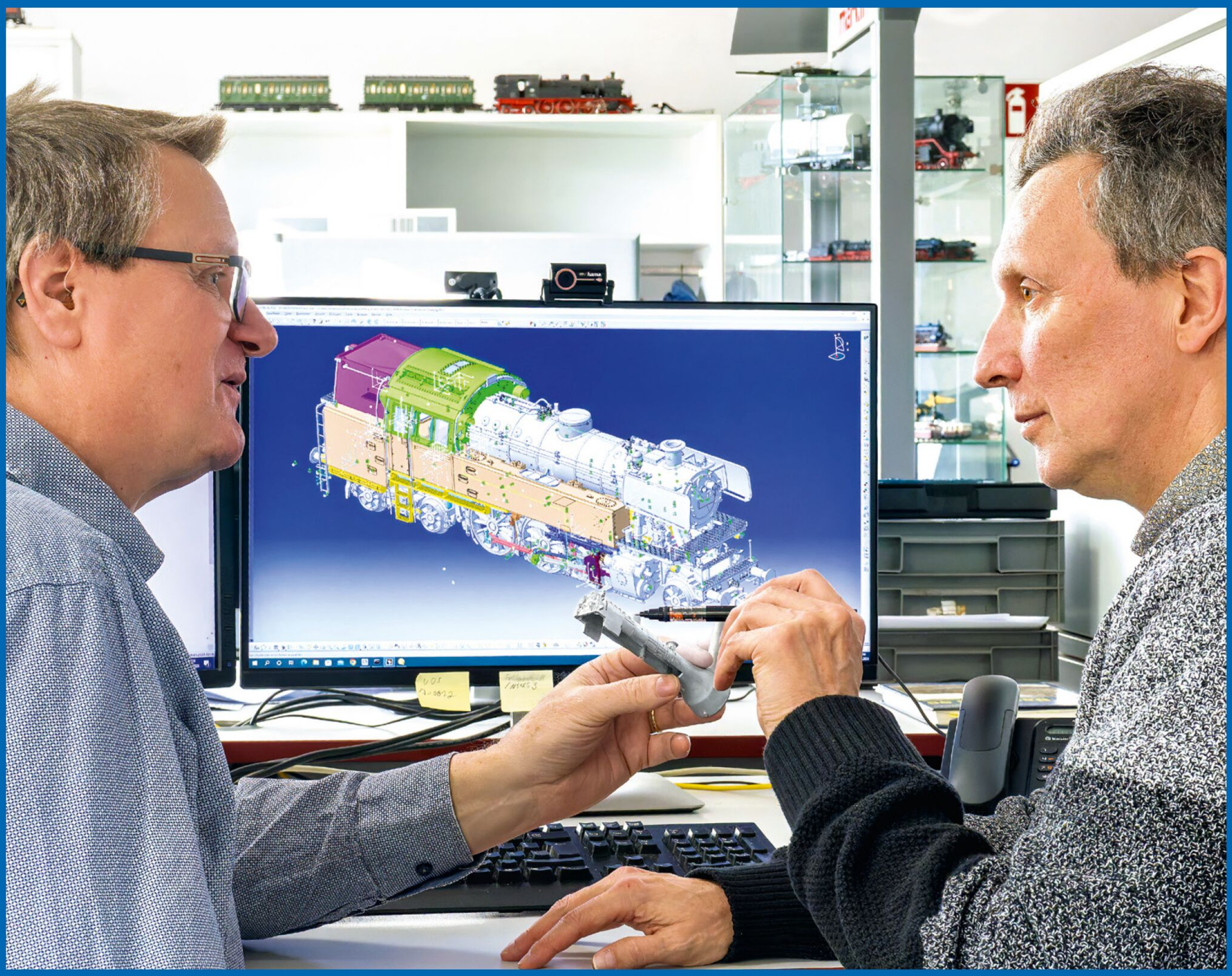
- Treffpunkt bei Ihrem Fachhändler.
- Mitarbeiter des Hauses Märklin vor Ort treffen.
- Alles über den digitalen Fahrbetrieb.
- Tipps und Tricks: die leistungsfähigen Steuerkonsolen.
- H0-Sonderwagen exklusiv zu den Digital-Infotagen.

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

Innere und äußere Werte: Die Neubau-Dampflok 66 002 – das H0-Clubmodell 2025 (Art. 39665, Trix Art. 25660) – hat der Produktkonstruktion alles abverlangt. Die Außengeometrie ist ästhetisch herausragend, der Innenraum auf den Millimeter genau ausgenutzt.

Von der Modellidee zum Datenmodell

Die Formwerdung jedes Modells des Hauses Märklin beginnt im Virtuellen: Auf Basis von Vorbilddokumenten erarbeiten Produktkonstrukteure in Teamarbeit maßstabsgerecht ein hochdetailliertes 3D-Computermodell. Früh sind die Fertigung und die zuständigen Fachabteilungen in die Entwicklungsarbeit einbezogen.



Gemacht wie gedacht: Produktkonstrukteur Jochen Hoffmann (rechts) und Abteilungsleiter Thomas Mann vergleichen Feinheiten des Zinkdruckguss-Kessels der 66 002 mit den Konstruktionsdaten am Bildschirm. Solche Besprechungen und der Austausch sind Alltag.

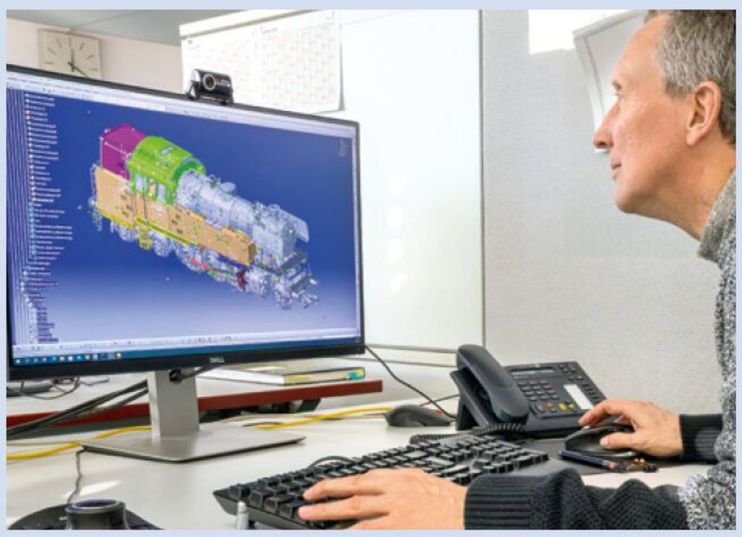
Ein lichtdurchflutetes Großraumbüro, der Blick partiell durch Stellwände begrenzt. Konzentriert arbeiten die Konstrukteure des Hauses Märklin in Göppingen an ihren meist zwei großen Bildschirmen. Der Besucher denkt sofort an das Klischee des stillen Tüftlers. Bei Jochen Hoffmann füllt die transparente Ansicht der Tenderlok 66 002 den Monitor. „Der Bauraum des H0-Clubmodells wurde bis zum letzten Millimeter ausgereizt. Es war eine Herausforderung, Elektronik, Motor, Getriebe, Stromzwischenspeicher, Rauchgenerator, Digital-Decoder, Soundgenerator und Resonator samt Kabeln für die Lichtfunktionen unterzubringen – und noch ausreichend Gewicht zu generieren, dass die Lok betriebssicher und zugstark läuft“, erklärt der Produktkonstrukteur. Und zwar mit kaum gesenkter Stimme. Stört das die Kollegen nicht? Jochen Hoffmann lächelt: „Das sind wir hier gewöhnt. Konstruktion ist Teamarbeit und kommunikativ.“

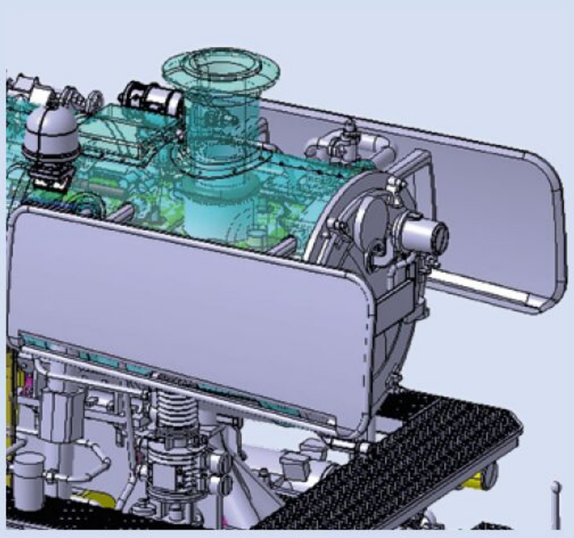
Das Klischee zerbröckelt. An einer neu zu konstruierenden Lok arbeiten bis zu drei Konstrukteure, einer federführend, er ist der Projektkoordinator. Für alternative Lösungswege sind alle Kollegen ansprechbar – jeder hat schon ein vergleichbares Modell erarbeitet.

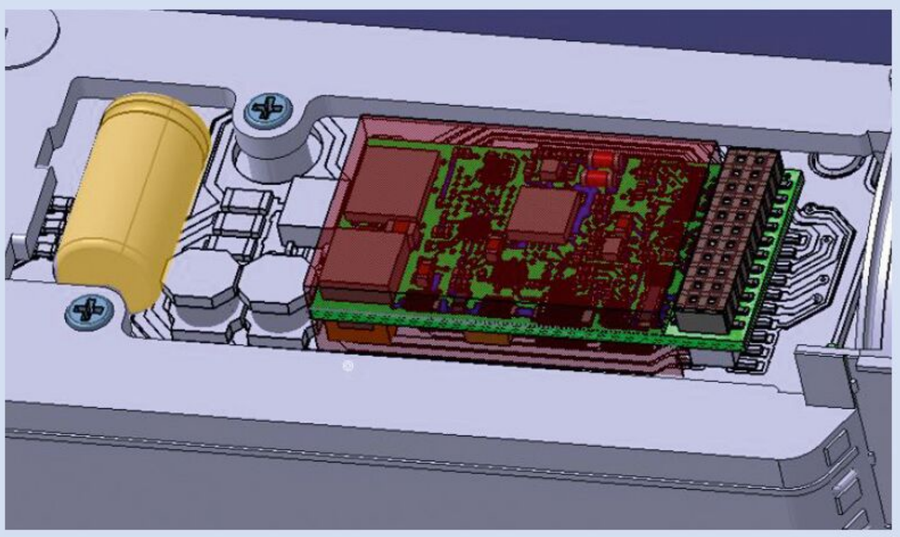
Dem Koordinator stellt sich ein interdisziplinäres Kernteam zur Unterstützung zur Seite. „Dieses Team wird das Projekt durch Entwicklung und Fertigung bis zur Ablieferung schleusen“, erklärt Thomas

Wie Konstruktionssoftware den gesamten Produktionsprozess unterstützt

Die Produktkonstruktion ist für die geometrische Modellierung und Berechnung eines 3D-Modells verantwortlich. Diese informationstechnischen Daten werden der Fertigung und weiteren Fachabteilungen zur Verfügung gestellt.

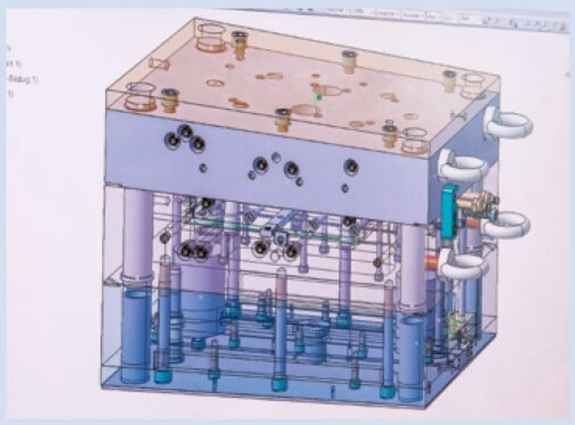






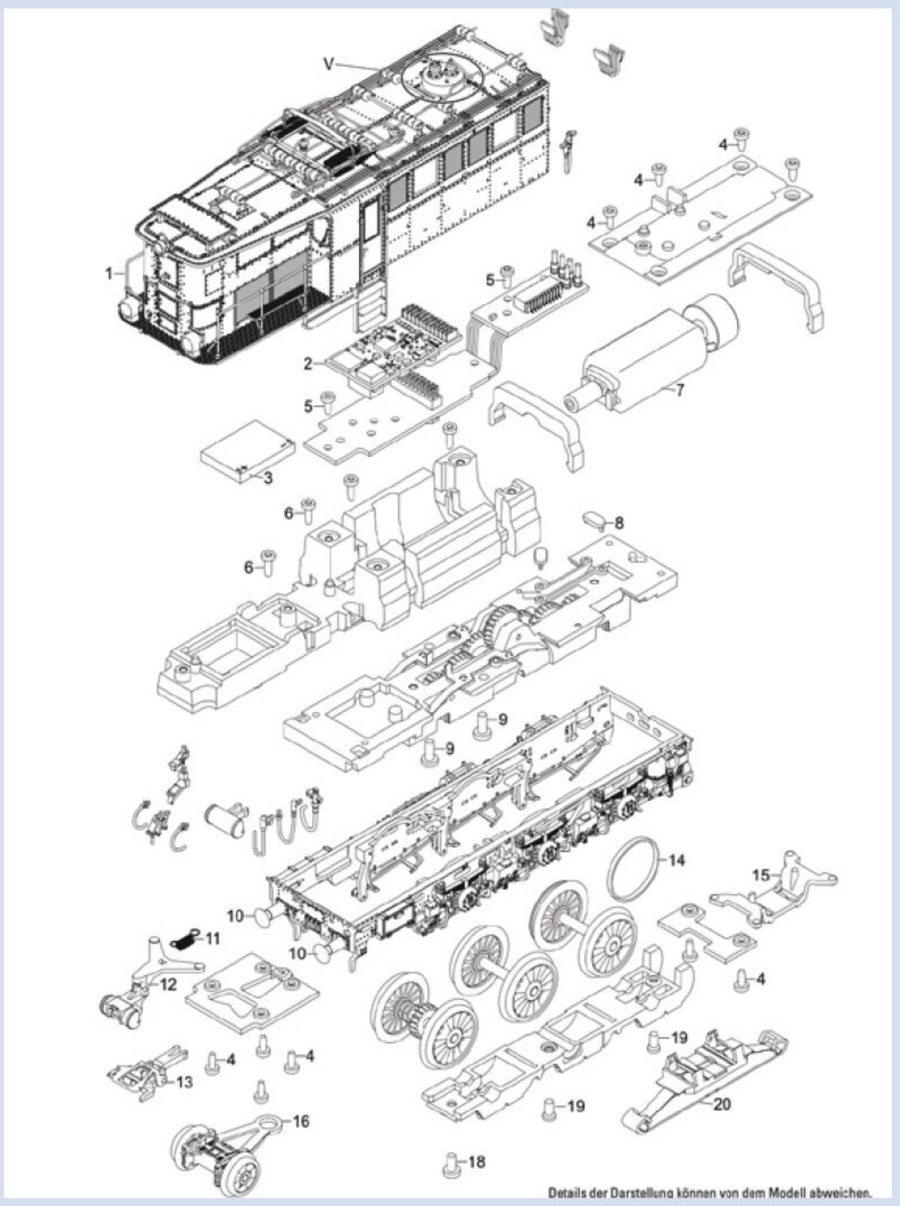
Eine H0-Lok wie das Clubmodell 66 002 (Art. 39665; Trix Art. 25660) besteht aus Hunderten von Einzelteilen. Die Produktkonstruktion erarbeitet die Geometrien mit der CAD-Konstruktionssoftware Catia, einem Industriestandard. CAD steht für Computer-Aided Design, also rechnergestütztes Zeichnen.

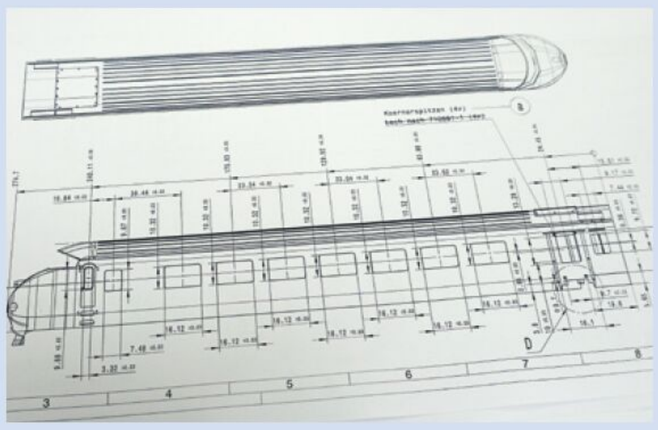
Mitdefiniert werden Toleranzen und Passungen – etwa für die Decoderplatine (Clubmodell 06 002, Art. 39661, Trix Art. 25061) oder den Pufferkondensator (Stromzwischenspeicher, gelb im Bild).





Datenübernahme: Die Betriebsmittelkonstruktion fertigt aus dem Modell-3D-Datensatz die Druckgussform (links) und programmiert die Werkzeugmaschinen für die Herstellung der Stahlteile. Bevor diese im Werkzeugbau gefertigt werden, wird die optimale Formfüllung simuliert (rechts).





Nützlich: Ausgedruckte Konstruktionszeichnungen werden überall in der Fertigung verwendet – sei es in der Stanzerei oder in der Farbgebung.



Rendering: Aus 3D-Daten wird ein fotorealistisches Modell mit feinsten Konstruktionsdetails berechnet, um die Anmutung zu zeigen.

Automatisierte Erstellung: Digitale Entwurfsdaten dienen als Basis für Explosionszeichnungen.





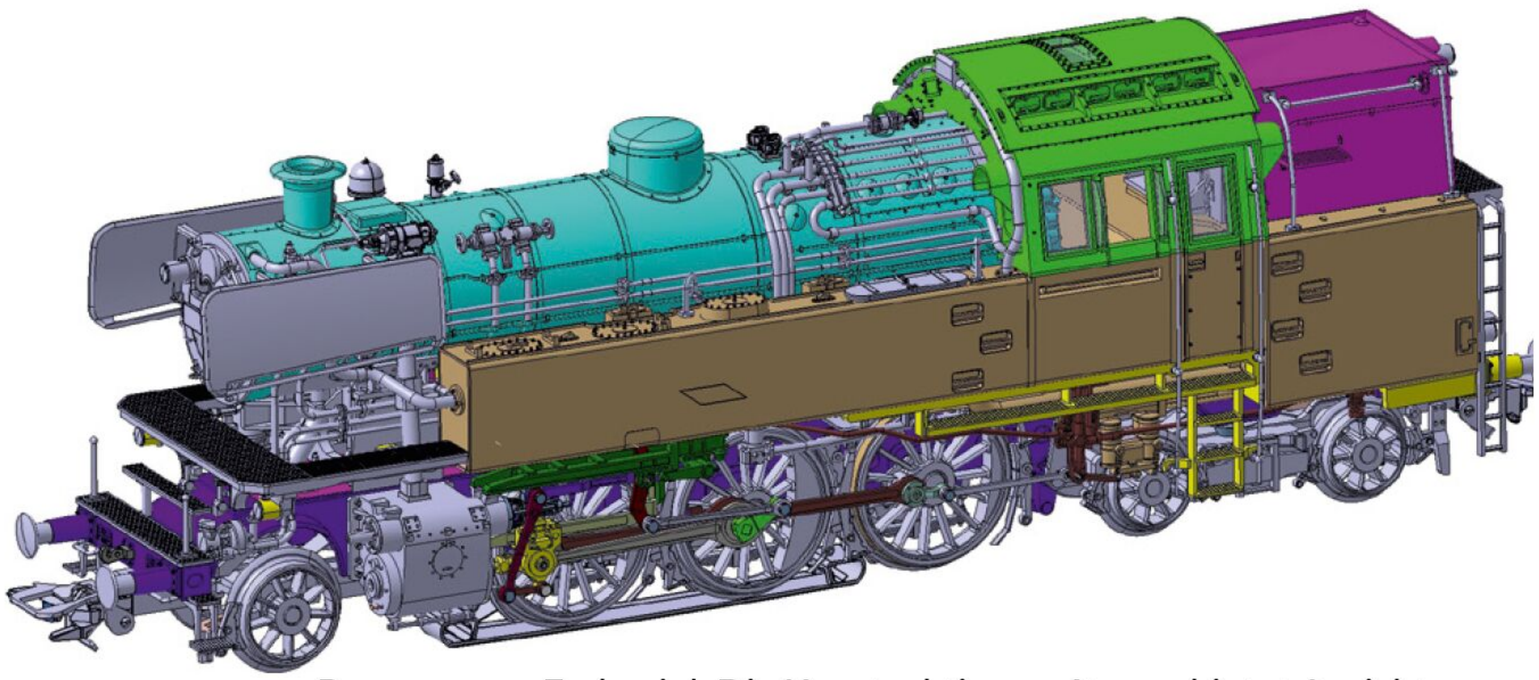
Entwicklungswerkstatt: Hier werden die Handmuster gefertigt. Erstmals verwandeln sich die 3D-Konstruktionsdaten in ein physisches Modell. Mechatronikerin Angelika Matijevic setzt bei einem Lokmuster die Radsätze in einem Rahmen ein. Zusammenbau und Handmuster sind der Lackmustest für die Konstruktion.

Mann, Leiter der Produktkonstruktion (siehe Seite 51). „Die Aufgabe wäre für eine Einzelperson zu umfang- und zu facettenreich.“ Aber wieso beschäftigt Märklin für jede der jährlich bis zu 500 Modell-Neuheiten gleich mehrere Mitarbeiter? „Jedes Projekt fordert uns heraus. Wenn alle frühzeitig eingebunden sind, reduzieren sich Aufwand und Kosten. Würden wir stattdessen Ideen direkt in Stahl ausformen, wären später Korrekturen an der Gussform erforderlich, die Abertausende verschlingen. Lieber vorher reden.“

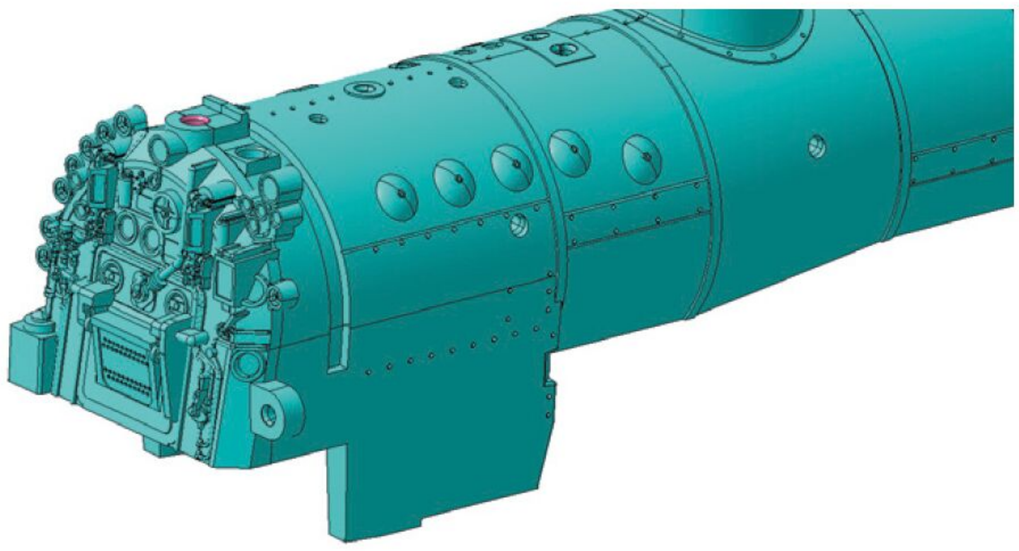
Und selbstverständlich vorher denken. Die Konstruktion einer Lokomotive beginnt völlig unspektakulär. „Wir beschäftigen uns zunächst in der Theorie mit dem Bogenlauf, der Position des Motors und der Getriebeauslegung – die Übersetzung ist ja auschlaggebend, dass die Lok vorbildgerecht läuft. Früh festgelegt wird auch die Position des Schleifers, damit die Lok sicher über Weichen fährt“, skizziert Jochen Hoffmann einige Grundüberlegungen. Er spricht von „wir“. Bei einer Schlepptender-Dampflok zum Beispiel kümmert sich der Projektkoordinator um den Lokaufbau, ein Kollege erarbeitet den Unterbau, ein dritter den Tender. „Besteht beim Grundaufbau Einigkeit, formulieren wir die Schnittstellen unserer Zusammenarbeit. Und am Ende passt dann alles nahtlos zusammen.“

Alle Infos werden gebündelt

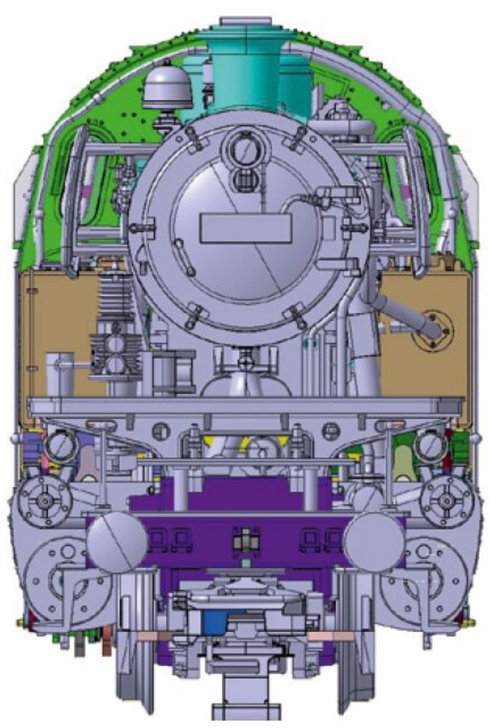
Im Entwicklungsauftrag definiert der Produktmanager, was die Lok können muss. Beigelegt ist die Informationsmappe der Dokumentation mit Vorbildzeichnungen, Vorbildfotos, manchmal Originalplänen oder – bei modernen Loks – sogar 3D-Daten. „Auf dieser Basis entsteht eine Stückliste für Neuteile. Basieren Vorbilder auf einheitlichen Baugrundsätzen, lassen sich Teile wie etwa Räder ohne Konstruktionsaufwand wiederverwenden. Das spart Geld und Zeit“, berichtet der Produktkonstrukteur. „Wir ermitteln die Herstellungskosten. Der Werkzeugbau etwa kann aufgrund seines Erfahrungsschatzes und mithilfe von Vergleichsteilen Angaben machen, was eine entsprechende Form für den Zinkdruckguss kosten wird. Und die Endmontage signalisiert, welcher Aufwand beim Zusammenbau entsteht.“ Weil bei solchen Anfragen genau spezifiziert ist, >>



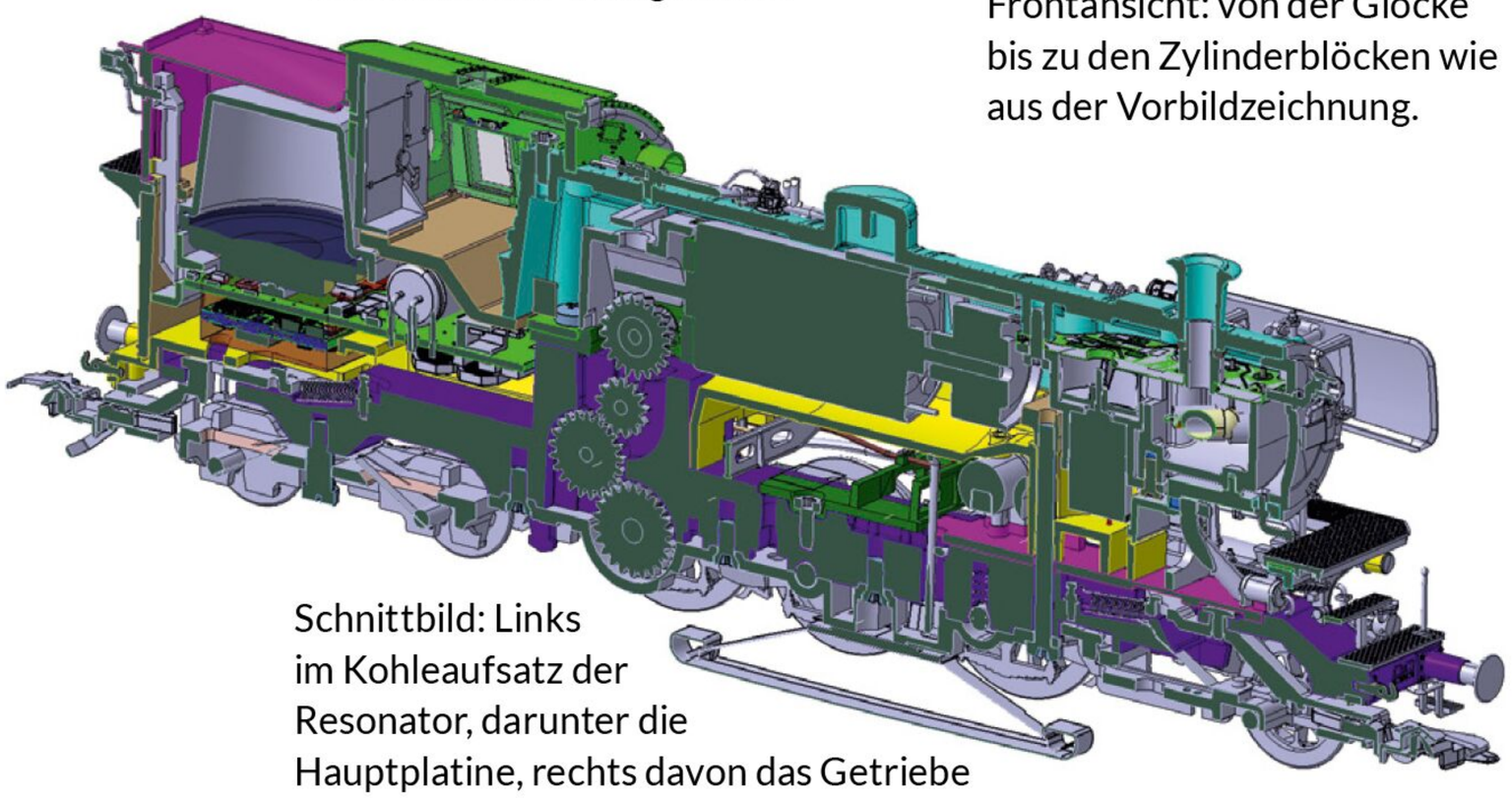
Baugruppen-Farbspiel: Die Konstruktionssoftware bietet Ansichten vom gesamten Volumenmodell bis zum einzelnen Standardschräubchen.



Kessel der 66er: An der Stehkesselrückwand sind fein ziseliert Bedienelemente für den Lokomotivführer und den Heizer nachgebildet.



Frontansicht: von der Glocke bis zu den Zylinderblöcken wie aus der Vorbildzeichnung.



Schnittbild: Links im Kohleaufsatz der Resonator, darunter die Hauptplatine, rechts davon das Getriebe und im Kessel der Antrieb mit Schwungmasse.



Lässt das vollgestopfte Innenleben vergessen: das ausgezeichnet handhabbare Modell der Tenderlok 66 002 in Märklin typischer Anmutung.

was gebraucht wird, sind die zurückfließenden Informationen verlässlich: Es sind „Schätzungen auf Basis ähnlicher Teile“, womit später Überraschungen ausbleiben.

Sind alle Kosten zusammengetragen, setzt die Leitung der Produktkonstruktion den Terminplan auf. Der Produktmanager nennt den Termin für die Erstablieferung, dann wird im Zeitstrahl zurückgerechnet – mit Zwischenterminen für Produkt- und Betriebsmittelkonstruktion, Formenbau, Elektronik und Montage, Produktfreigabe oder Qualitätssicherung, eben für alle Beteiligte. Der abgestimmte Projektauftrag wird dann in den regelmäßigen Statussitzungen des Hauses Märklin präsentiert. Sind Kosten- und Terminrahmen stimmig, hebt die Geschäftsleitung ihren Daumen. Die Umsetzung kann beginnen. In den Abteilungen werden Arbeitspläne geschrieben.

Das Konstruktionsteam hat seine Aufgaben verteilt und überträgt die im Vorfeld ausgedachte Theorie in virtuelle Realität: Am Bildschirm wird der für die Modellbahner so wichtige Bogenlauf erarbeitet – die Verschiebbarkeit der Achsen wird wichtig für die Ausbildung des Rahmens. Der Leitgedanke: Wie auch immer das Modell später aussieht, es muss sicher fahren.

Zuerst Funktion, dann Details

„Dann definieren wir auf Basis der Vorbildinformationen die Achs- und Drehzapfenabstände“, nennt Jochen Hoffmann den nächsten Schritt. Für die Außengeometrie werden Maße von Plänen und Zeichnungen abgenommen. Fotos illustrieren nur, ihre perspektivische Ungenauigkeit disqualifiziert sie als Lieferant von Messdaten. „Es sei denn, sie wurden mit einer 3D-Kamera aufgenommen.“

Mit der konkreten Umsetzung der Außenhaut in ein Datenmodell in der Konstruktionssoftware Catia (siehe Seite 48) werden die Wandstärken festgelegt, die auch das Gewicht beeinflussen. „Eine Lok benötigt Reibungsgewicht für die Unterstützung ihrer Zugkraft“, >>

„Alle denken mit, jeder will die beste Lösung“

Jeder Konstrukteur an den Märklin Standorten Göppingen und Györ betreut parallel zwei bis drei Modellprojekte in unterschiedlichen Entwicklungsstadien. „Wir müssen ja einen Zeitplan einhalten“, erklärt Thomas Mann, Leiter der Abteilung Produktkonstruktion, „schließlich bewegen wir uns in einem wirtschaftlichen Rahmen.“ Wie gut, dass bei Märklin abteilungsübergreifend kooperiert wird.

Ein Produktkonstrukteur des Hauses Märklin entwickelt ein komplettes Produkt. Macht das am Ende stolz?
Thomas Mann: Für jeden Konstrukteur ist es befriedigend, ein anspruchsvolles Produkt zu entwickeln. Wobei wir Neukonstruktionen aus Zeitgründen in einem Team erarbeiten. Unsere Maßstäbe: Kunden und Fertigung. Erstens muss die Konstruktion die markentypische Anmutung besitzen, als Neukonstruktion einen Mehrwert bieten und wir halten die Balance zwischen vorbildnaher Detailstärke und der sicheren Handhabbarkeit im Fahrbetrieb. Zweitens beschäftigt die Teams, wie sich die Teile in den Fachabteilungen herstellen und schließlich montieren lassen. Ein Produkt muss also früh völlig durchdacht sein.

Sie haben den Überblick?
Mann: Ich plane zunächst einen Artikel ein. Stehen Zeitschiene und Kostenkalkulation, organisiere ich Kapazitäten. Das geschieht im Verbund mit dem Standort Györ in Kooperation mit meiner dortigen Kollegin Renáta Németh. Es wird ein Projektkoordinator bestimmt und die Teamarbeit am Modell konkret festgelegt. Zudem formieren wir ein eng kooperierendes Kernteam aus Controlling, Elektronik, Einkauf und Fertigung, das ein Modellprojekt von der Entwicklung bis zur Auslieferung begleitet – das kann nämlich ein Projektkoordinator als Einzelkämpfer nicht bewältigen. Ich begleite die Projekte auch in vielen Besprechungen, etwa an den beiden direkten Schnittstellen zu der Elektronikabteilung und Betriebsmittelkonstruktion/Werkzeugbau. Zudem gebe ich in den Statussitzungen das Feedback an die Geschäftsführung.

Und Sie kontrollieren?
Mann: Steuerung ist der richtige Begriff. Ich bin in alltägliche Abläufe und Projekte eingebunden. Nebenbei: eine Form von Wissensmanagement. Faszinierend ist, dass interne Abstimmungen immer vom Miteinander getragen werden – alle denken mit, jeder will die beste Lösung. Das zieht sich durch das ganze Unternehmen. Gute Zusammenarbeit beinhaltet Kontrolle im besten Sinn.

Warum sind Elektronik und Formenbau so wichtig?
Mann: Unsere Modelle sind durch Elektronik enorm funktionsstark geworden. Die Kehrseite: Uns minimieren die Bauelemente den Bauraum. Nehmen wir die 66 002: Wo findet der Stromzwischenspeicher noch Platz? Brauchen wir mehrere kleine Leiterplatten? Eine zwei- oder sogar mehrlagige Platine? Ist das alles samt Kabelverlegung in Serie montierbar? Die Elektronik fordert uns im Inneren heraus. Und die Betriebsmittelkonstruktion beim Äußeren: Lässt sich ein gestaltetes Bauteil sinnvoll aus dem Gusswerkzeug herausnehmen? Welche Formschrägen sind noch akzeptabel? Braucht die Gussform einen besonderen Einsatz, einen Schieber? Oder drei? Teilen wir das Werkstück dann nicht gleich besser auf und machen zwei daraus? Da geht es um Strategisches, um Machbarkeit und Kosten. Da sind die Experten im Austausch.

Hört sich spannend an. Oder ist das anstrengend?
Mann: Beides. Unsere Aufgabe ist primär ein herstellbares Produkt. Und doch wollen wir Grenzen überschreiten, denn Märklin will immer besser werden. Ein Produktkonstrukteur fragt sich deshalb: Was kann ich einer Neukonstruktion im Kostenrahmen Gutes tun? Diese Kreativität mündet in konstruktive Diskussionen mit Produktmanagement, Betriebsmittelkonstruktion, Elektronik und Gießereifachleuten. Offen für Neues sind hier alle.



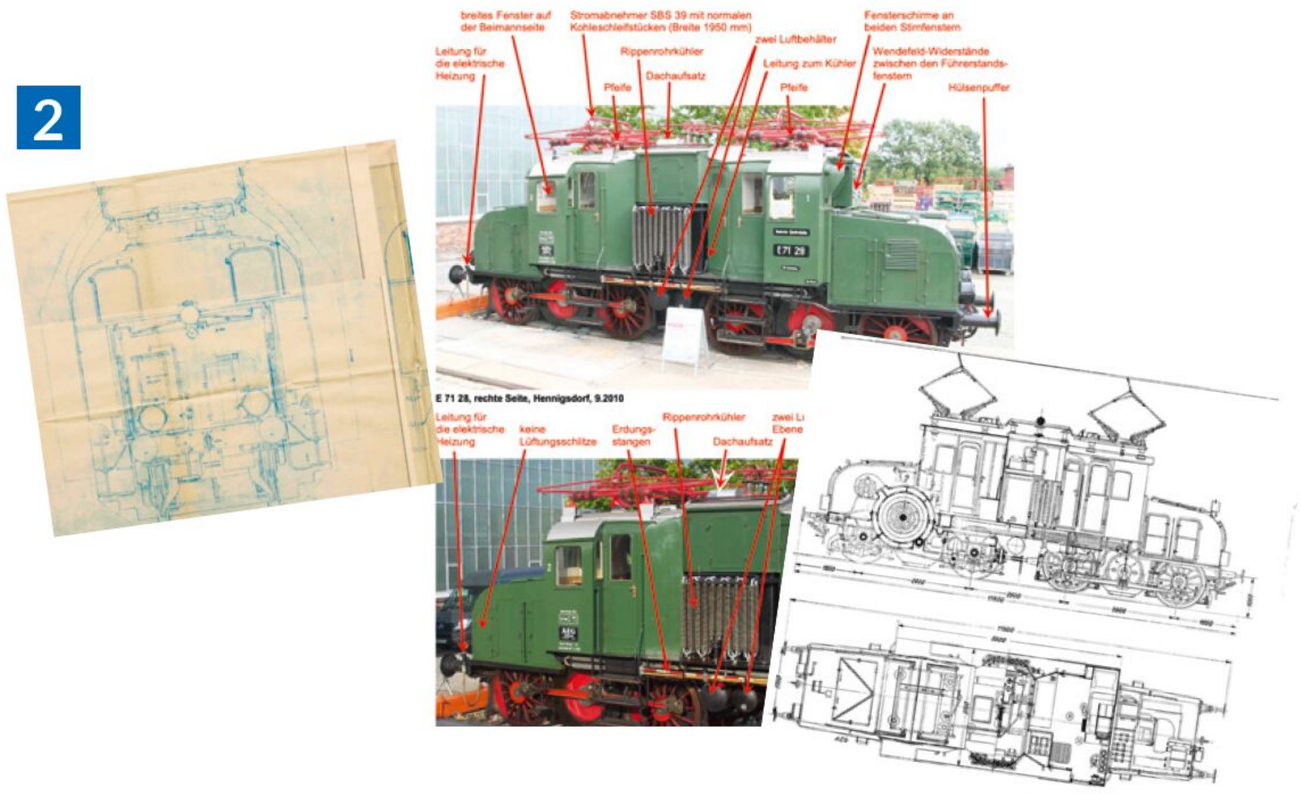
„Wir halten die Balance zwischen vorbildnaher Detailstärke und der sicheren Handhabbarkeit im Fahrbetrieb.“

Thomas Mann,
Leiter Produktkonstruktion

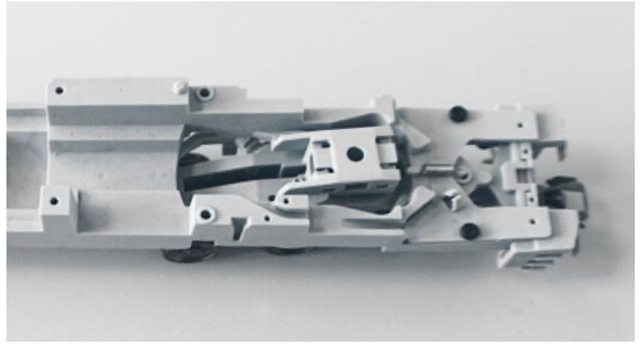
1



2



Der Entstehungsprozess: Der Produktmanager schlägt die E 71 26 als Clubmodell (2022, Art. 39771, Trix Art. 25771) vor – inspiriert von einem Foto [1]. Die E71er passt zu Wünschen der Clubmitglieder und dient der Sortimentspflege. Die Dokumentation bündelt Zeichnungen, Fotos und Pläne der Baureihe und des konkreten Modells [2]. Auf Basis dieser Vorbildvorlagen erarbeitet der Produktkonstrukteur das Modell als 3D-Datensatz [3]. Er begleitet die Umsetzung als Projektkoordinator in Fertigung und Fachabteilungen. Die Abteilung Werkzeugbau/Betriebsmittelkonstruktion konstruiert auf Basis der 3D-Daten des Modells die Gussformen [4, Lager]. Aus den Daten programmieren die Werkzeugbauer Programme: Sie steuern den modernen Maschinenpark, mit dem der Formenbau die Stahlformen etwa für Gehäuse oder Räder fertigt. Auf die Konstruktionsdaten und die Maßzeichnungen der Produktkonstruktion wird im gesamten Fertigungsprozess zurückgegriffen. Ob Gussnachbearbeitung, Galvanik, Farbgebung oder Qualitätssicherung – alle verwenden die mikrometergenauen Maße. Am Ende steht das perfekte Modell [5].



Anschauung: Um sicherzugehen, dass Drehgestelle und Kulissen des Euro9000-Modells (H0 Art. 38901, Trix Art. 25901) „sauber“ und unauffällig laufen, ist ein Prototyp 3D-gedruckt worden.

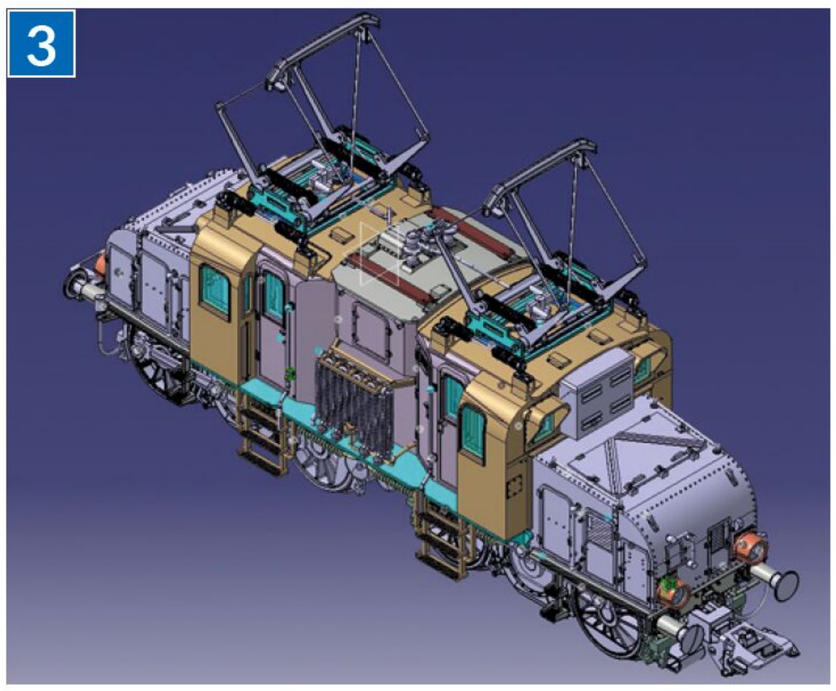


Die „Begutachter“ (v. l.): Produktkonstrukteur Jochen Hoffmann, Thomas Mann als Leiter Produktkonstruktion und Roland Kerner, Leiter Betriebsmittelkonstruktion und Werkzeugbau.



„Das Drehgestell einer E-Lok besteht im Original sicherlich aus über 200 Einzelteilen – unsere hochdetallierte Drehgestellblende besteht aus einem Teil. Diese Verdichtung macht die Daten komplex und erfordert eine CAD-Software wie Catia, die mit solchen Datensätzen auch umgehen kann“, erklärt Thomas Mann.

181 218-9 mit Taufnamen „GÖPPINGEN“ (Art. 39587)







erläutert der Produktkonstrukteur. „Das CAD-System kennt die Dichte des Zinkdruckgusses und gibt genau an, wie viel das Gehäuse respektive die Gesamtlok wiegt."

Ist der Bauraum festgelegt, werden die „Innereien" strukturiert. Positioniert werden Motor und Getriebe, Elektronik, Lautsprecher und Schallkapsel. Bei E-Loks ist etwa der Stromabnehmerantrieb zu bedenken, bei der Zweikraftlokomotive Stadler Eurodual zusätzlich Antriebe für Lüfterräder. Bald durchziehen Kabel das 3D-Volumenmodell – in der Software einfach als Rohre definiert – und es sind die Bohrungen für Ansteckteile vorgesehen. „Am Ende folgt die äußere Detaillierung, denn sie ist nur Optik, die nicht zur Funktionsfähigkeit beiträgt."

Stets sind auch übergeordnete Themen zu bedenken. Eine angeformte Leitung ist preiswerter als eine angesteckte. Können später farbgleiche Teile in der Vormontage zusammengelegt werden, sind sie mit einmaligem Aufspannen im Spritzautomaten lackierbar. Oder das Thema Varianten: Lässt sich ein Werkzeug so konstruieren, dass sich spätere Modellvarianten mit geringen Änderungen produzieren lassen? „Deshalb stehen wir vor, während und nach der Konstruktion stets in engem Kontakt mit Fertigung und Fachabteilungen", betont Jochen Hoffmann die Wichtigkeit des Informationsflusses, „nach Freigabe der Konstruktionsdaten ist das Projekt also nicht beendet – wir beraten die Kollegen in der Fertigung und unterstützen bei Anpassungen."

Das erste Muster entsteht

Spannend wird es, wenn die Entwicklungswerkstatt das Muster zusammensetzt. „Wir montieren ein Modell aus den ersten Fertigteilen und erzeugen noch fehlende Teile aus den Konstruktionsdaten mit vollem Werkzeugmaschineneinsatz – seien es Fräs-, Bohr- oder Erodiermaschine", erklärt die Mechatronikerin Angelika Matijevic aus der Musterwerkstatt. „Jetzt zeigt sich, ob konstruktive Details funktionieren. Passen die Radsätze präzise in das Laufwerk? Läuft die Deichsel sauber? Und wir können auch Anhaltspunkte für eine sinnvolle Reihenfolge der Montage geben, für die dann Baugruppen umgestellt werden."

Mit den Handmustern wird nun die Vorserie vorbereitet. Die Qualitätssicherung testet das Modell auf Maße, elektrische und digitale Funktionsfähigkeit sowie Fahrbetriebstauglichkeit. Der aufregendste Moment für alle ist die offizielle Produktfreigabe: Die Vorserie läuft an. Nochmals werden die wenigen Werkstücke aufmerksam analysiert. Bis die Serienfreigabe erfolgt.

„Jede Neukonstruktion ist eine abwechslungsreiche Aufgabe mit ganz eigenen Herausforderungen", zieht Jochen Hoffmann ein Fazit. „Das Feine ist, dass man immer ein Team hat, mit dem sich Themen besprechen lassen. So findet sich stets eine gescheite Lösung."

Text: Rochus Rademacher; Fotos: Kötzle, Märklin

Serie Smarte Produktion

In Teil 4 unserer Serie schauen wir zu, wie aus Modelldaten Gussformen werden: Wir besuchen die Abteilung Betriebsmittelkonstruktion und Werkzeugbau.



Spielzeugträume zwischen Ordnerdeckeln: Einen Märklin Katalog bekam damals nur der Handel.

Elektrische Bahnen und ein neues Katalogkonzept

Märklin baute 1897 zügig das Angebot elektrischer Eisenbahnen zu einem ganzen System aus und präsentierte dieses in einem mitwachsenden Katalog.

Märklins Anstrengungen der vergangenen Jahre hatten sich gelohnt. 1896 verlief für die Göppinger Firma überaus erfolgreich, sodass bereits ab Mitte November keine neuen Bestellungen mehr angenommen wurden. Und für das neue Jahr hatte man sich wieder so einiges vorgenommen. So gab es bei Uhrwerklokomotiven jetzt auch Ausführungen, bei denen man zwischen zwei Geschwindigkeiten wählen konnte. Im Februar 1897 verkündete Märklin die Einführung elektrischer Bahnen offiziell: „Eisenbahnen mit Uhrwerk, Dampf und Elektricität Getreue Wiedergabe des Eisenbahnwesens durch ein bewährtes Schienensystem und alle wesentlichen Bestandtheile wie Bahnhöfe, Tunnels, Signalapparate etc.“. Das Gleissystem wurde um „Kreuzungsweichen rund auf rund“ ergänzt. Mit ihnen ließen sich einfache Kreuzungen in der Anlage durch zwei am Stammgleis zusammengefügte Y-Weichen ersetzen.

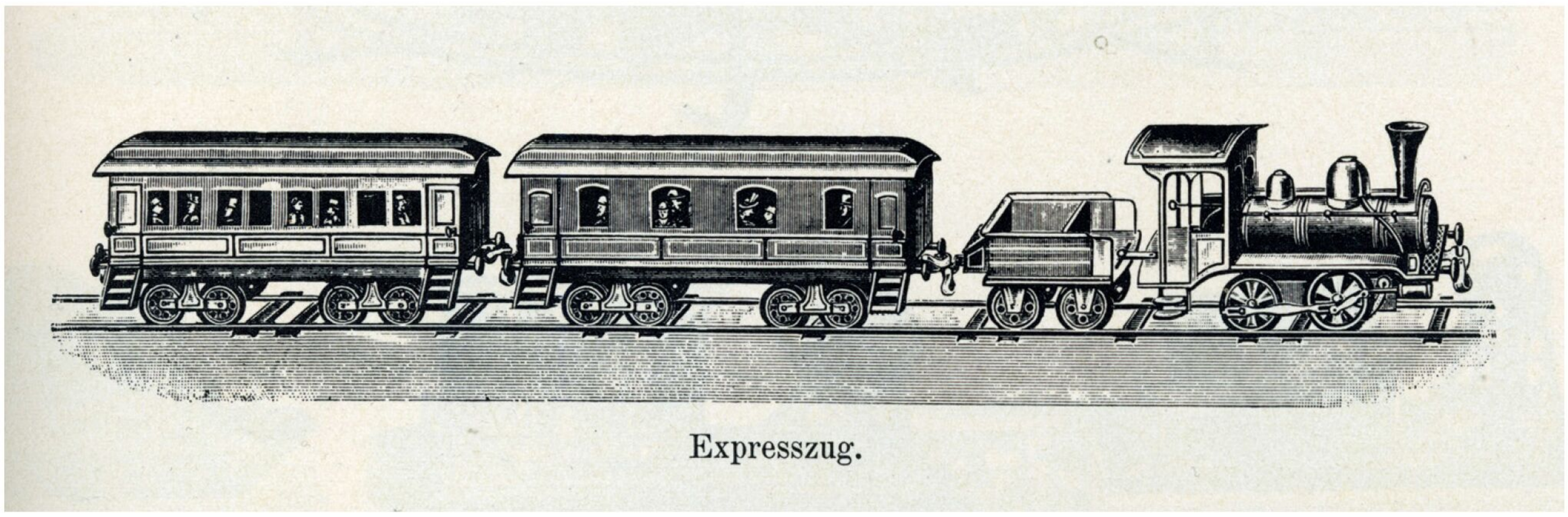
Erstmals führte Märklin auch Weichen mit einer Fernbetätigung ein. Diese war noch rein mechanisch und funktionierte mit drehbaren Spiraldrähten, die mit Ösen entlang der Strecke geführt werden konnten. Originell war ein Wagen mit funktionstüchtiger Bremse. Ein Mechanismus blockierte einen der Radsätze und wurde mit Anschlägen rechts und links des Gleises ausgelöst, ähnlich wie die Fahrtrichtungsumschaltung bei der ersten elektrischen Lokomotive im Jahr zuvor. Alle Neuheiten dieser Auswahl konnte sich Märklin mit Gebrauchsmustern schützen lassen. Den damaligen Mitbewerbern in Nürnberg und Biberach war der Erfolg der Göppinger Firma nicht verborgen geblieben. „Es sind andere Fabrikate fast ausschliesslich weniger gute Copien mit teilweise Umgehung der durch D. R. G. M. geschützten Vorrichtungen etc.“.

Wie präsentierte man dem Handel im ausgehenden 19. Jahrhundert ein stetig wachsendes Angebot? Märklin hatte dazu eine Idee. Der neue Katalog „F“ erschien in Form eines Ordners: „Notiz! Diese Mappe wird überreicht, um allen Nachträgen, Abbildungen, Preislisten u. s. w. zur geordneten Sammlung zu dienen. Allseitiges Verlangen ist es, dass Neuheiten zur Belebung des Geschäftes in jedem Jahre erscheinen, und diesem Umstande Rechnung tragend, wird die Mappe fortwährend entsprechende Bereicherung erfahren, denn die einzelnen Abteilungen werden zeitgemäß ergänzt.“ Ursprünglich war die Sammelmappe „F“ nur für die Abteilung Eisenbahn vorgesehen. Für die anderen Abteilungen blieben die Kataloge „D“ und „E“ grundsätzlich noch bis 1898 gültig. Märklin hatte jetzt einen Katalog, der jedes Jahr um weitere „Tafeln“ ergänzt werden konnte. Es bestand auch die Möglichkeit, einzelne Seiten im Bedarfsfall durch neue ersetzen zu können. Der Katalog war so stets auf dem aktuellen Stand. Erst im Jahre 1903 stieß der Ordner an seine Grenzen, er war trotz großzügiger Auslegung schlichtweg voll geworden.

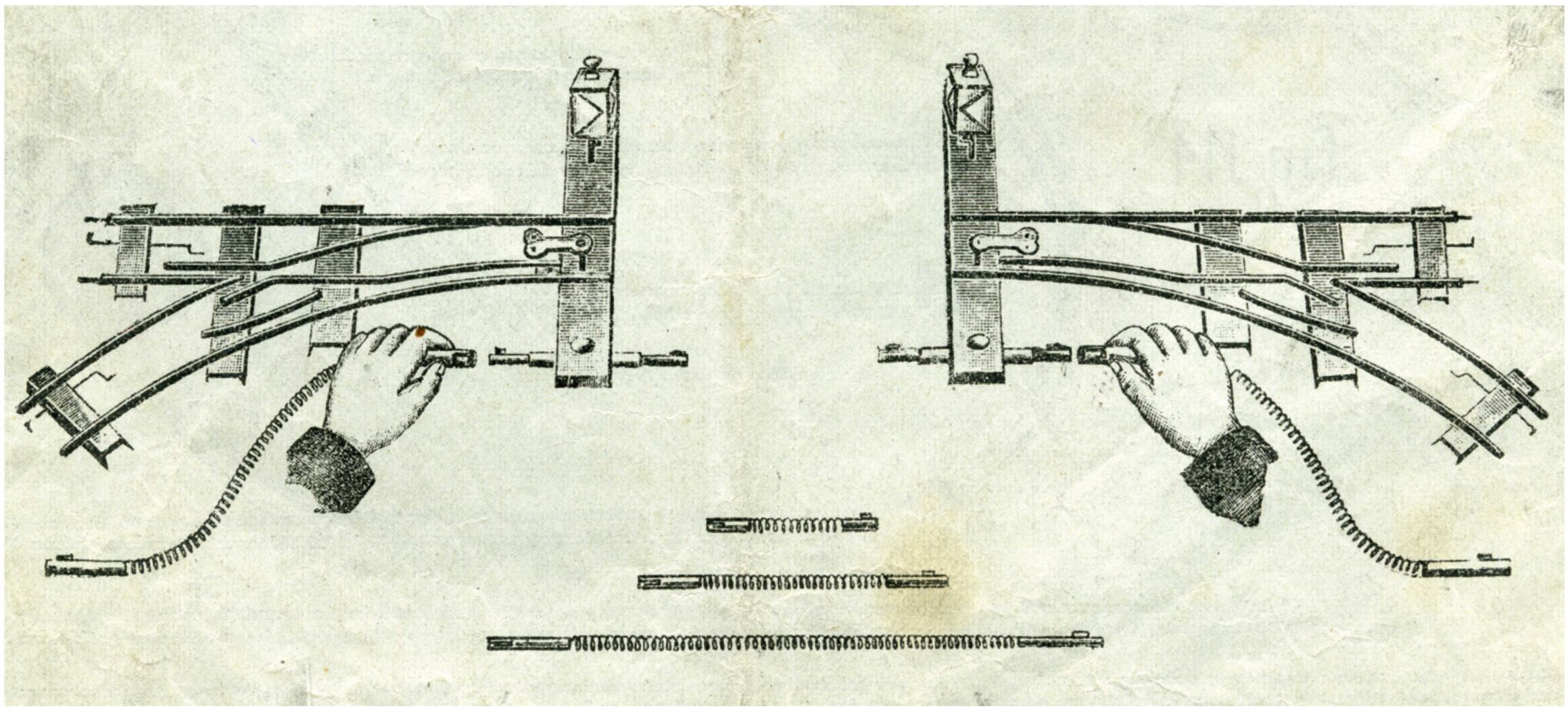
Am Rande bemerkt: Viele Jahrzehnte später erschloss sich der Aufbau dieses Dokumentes Fachbuch-Autoren nicht mehr. Die Seiten der ersten Jahre trugen keine >>



Innovationen und Neuheiten gab es in allen Abteilungen. 1897 ließ Märklin beispielsweise die neuen lenkbaren Puppenfahrräder durch ein Gebrauchsmuster schützen.



Ein Symbolbild im mehrfachen Sinne ist die Darstellung der elektrischen Züge. Der fehlende Mittelleiter verrät es: Märklin verwendete hier einfach das Druckklischee eines annähernd baugleichen, aber ebenfalls neuen Uhrwerkzuges „für langsamen und schnellen Gang“. Die elektrischen Bahnen in Spur 0, I und II wurden 1897 in Zusammenstellungen mit je einem Personen- und Speisewagen und verschiedenen Gleisanlagen angeboten.

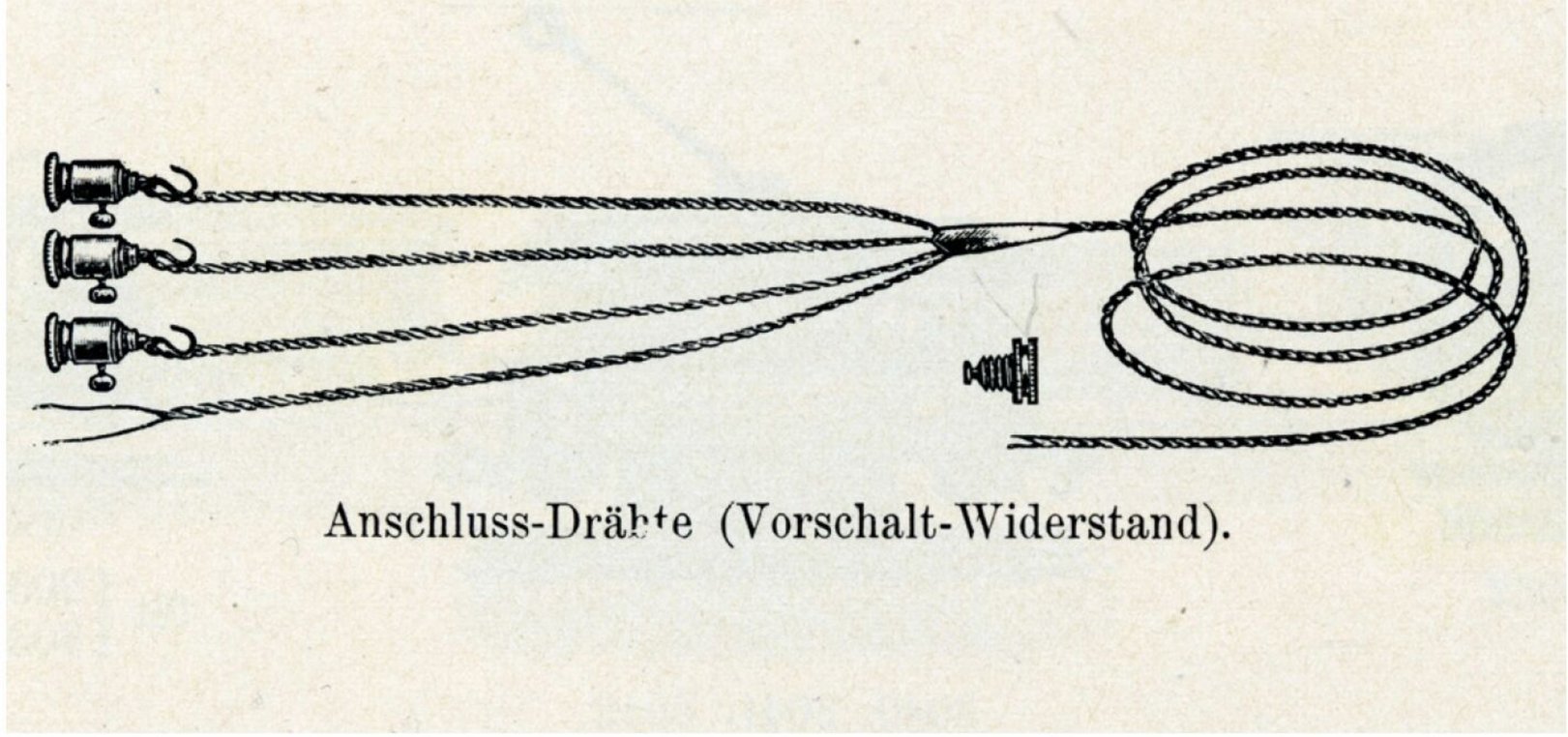


„Zentralweichen“ ließen sich mittels Drahtspiralen aus der Ferne von einem Stellwerk aus betätigen. Durch weitere Verkopplung war damals schon das Schalten ganzer Weichenstraßen in Spur 0, I, II und sogar III möglich. Im Programm blieb dieses System bis 1903.

Jahresangaben und die Abfolge war zwischenzeitlich in Vergessenheit geraten. Von den Autoren sehr vereinfacht als „Hauptkatalog 1900 – 1902“ bezeichnet, führte dies zu Datierungen wie „um 1900“. Ganz falsch ist dies natürlich nicht. Im Märklineum und im Märklin Magazin findet man dagegen weitestgehend die genauen Angaben der Jahre 1897 bis 1903.

„Vom Guten das Beste!“ lautete das Motto, das Märklin im Vorwort des neuen Kataloges ausgab. Noch genügte eine einzige Seite für die Darstellung des gesamten Sortimentes an elektrischen Bahnen. Auf der Rückseite wurde der Anschluss erklärt: „NB. Die Stromstärke der Lichtleitung wird, wie sie auch sei, ob mit 60, 80 oder 100 Volt Spannung, abgeschwächt für die Motoren durch Glühlampen, die in der betreffenden Leitung vorhanden sind, wo die Bahn in Betrieb gesetzt werden soll. Es dienen für wenig Belastung und langsamen Gang 1 Lampe, für stärkere Belastung und flotten Gang 2-3 Lampen von 16-32 Kerzenstärken. Das Licht der für die Bahn glühenden Lampen dient nebenher zu Illumination der Bahngebäude etc. Jede Bahn ist ausgestattet mit den erforderlichen Leitungsdrähten samt der Edison-Fassungen.“ Die aus heutiger Sicht abenteuerlichen Lampen-Widerstände hatten zwei Vorteile. Sie waren sehr preisgünstig und Hersteller und Handel mussten kein Sortiment von Anschlussgeräten für die verschiedensten Netzspannungen vorhalten.

Angeboten wurden zunächst nur komplette Zusammenstellungen in den Spurweiten 0, I und II. Noch im Erscheinungsjahr 1897 wurde das Angebot elektrischer Bahnen zu einem kompletten System ausgebaut. In der ersten Preisliste für den Katalog sind alle Gleiselemente auch einzeln aufgeführt, darunter die neuen „Kreuzungsweichen“ in der Ausführung mit Mittelleiter. Es gab jetzt auch Teilstücke, wichtig für den freizügigen Ausbau einer Anlage. Wenn schon Strom



Anschluss-Drähte (Vorschalt-Widerstand).

Das erste Anschlussgerät: An Haken konnte man die Fassungen samt Glühlampen zur Beleuchtung in Bahngebäude hängen. Die durch die Lampen vorgegebene Geschwindigkeit der Bahn ließ sich während der Fahrt nicht beeinflussen, vorgesehen war 1897 lediglich ein Ausschalter. Laut dem Vorwort des Kataloges eigneten sich „derartige Anlagen auch vorzüglich für Schaufensterdekorationen“. Hier sah man anfangs wohl auch die Hauptaufgabe der elektrischen Eisenbahn.

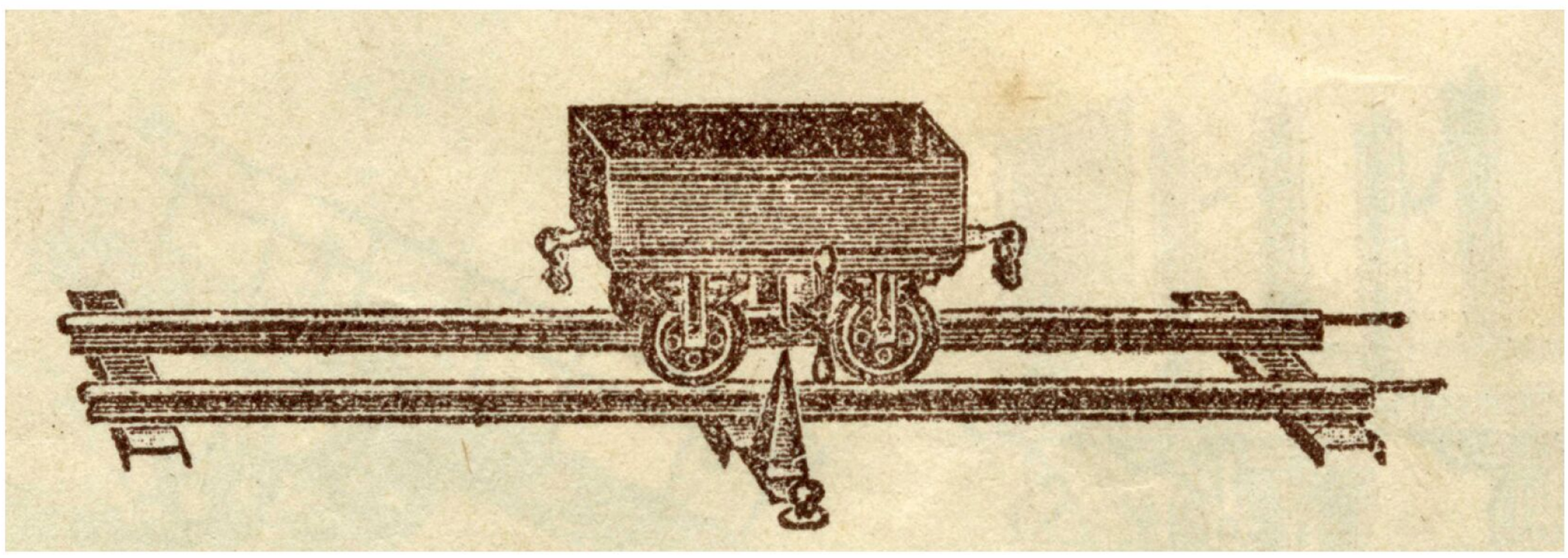


„Rollendes Ergänzungs-Material für Eisenbahnen mit und ohne Uhrwerk“ musste 1897 wortreich bestellt werden, denn noch trugen Wagen keine Artikelnummern. So wurde bei den neuen „Packwagen mit Schiebethüren“ in Spur II gefragt, ob dieser Radsätze mit oder ohne Spurkränze (für Bodenläuferzüge) haben soll. Eine dritte Ausführung für die neuen elektrischen Bahnen war dank des Mittelleiters nicht vonnöten, wodurch „das ganze Wagenmaterial der Uhrwerksbahnen ohne Aenderung gebraucht werden“ konnte.

vorhanden war, dann durften natürlich elektrische Bogenlampen nicht fehlen. Eine weitere, ebenfalls noch zum Jahresende 1897 nachgeschobene Neuheit waren die ersten wirklich elektrischen Straßenbahnen von Märklin.

Neue mit Echtdampf betriebene Bahnen suchte man im Katalog aber vergeblich. Dass man auch hier nicht untätig war, lässt ein weiteres der Firma erteiltes Gebrauchsmuster erahnen. Gleichzeitig ist dies ein Beleg dafür, dass Märklin auch auf diesem Gebiet jetzt verstärkt eigene Entwicklungen vorantrieb. In der Preisliste hatte man 1897 schon vorsorglich einen Platz für „Dampf-Eisenbahnen“ freigehalten.

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



Das Thema Bremsen ließ Märklin nicht los. Immer wieder einmal aufgelegt, verzeichneten die Preislisten die Bremswagen in Spur 0, I und II noch bis in das Jahr 1904.

Stichflammen und Doppelspulen – der nächste Teil der Chronologie stellt die Neuheiten des Jahres 1898 vor.

Faszination.

Werde Teil des Clubs.
Das exklusive Clubmodell wartet schon auf Dich!

1965 sorgt ein Zug für Aufsehen: Die legendäre E 03 002 erreicht erstmals 200 km/h und wird zur Ikone des Schnellverkehrs. Märklin bringt diese Geschichte zurück auf die Schiene – als exklusives H0-Clubmodell mit sieben passenden IVA-Schnellzugwagen. Detailgetreu, hochwertig und nur für Clubmitglieder. Erlebe Technik, Geschichte und Faszination im Maßstab 1:87. Jetzt Mitglied werden unter club.maerklin.de

märklin
INSIDER CLUB

TRIX
CLUB

NÄHER DRAN.

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

Die wollen nur spielen!



Märklin Freund Nico Scherer verbindet den Fahrspaß seiner edlen Spur-1-Gespanne und Material von LGB mit der DJ-Action seiner Mitstreiter, die live ins Internet streamen. Ein kreatives Zusammentreffen in „The Hall“, einem außergewöhnlichen Treffpunkt nahe Ingolstadt.



Sonnendeck und Souterrain: Die Königsklasse Spur 1 thront im oberen Bereich, das rollende Material von LGB fährt eine Etage tiefer.

Am Firmament des großen Raumes leuchtet und blinkt eine illustre Schar von Himmelstrabanten: gelb, rot, farbenfroh gemischt, groß wie Jupiter oder klein wie der Mond. Die bunt leuchtenden LED-Gestirne erinnern spontan an das Lied „Ich seh' den Sternenhimmel" von Hubert Kah, der mit seinem Hit 1982 die Neue Deutsche Welle aufleuchten ließ. Die Assoziation passt zum Ambiente in dem großzügig dimensionierten Geviert: Unter dem Sternenzelt fällt der beeindruckte Blick im Eingangsbereich gleich auf ein Relikt des ehemaligen Arbeiter- und Bauernstaats, einen Trabi, über dessen Dach eine Überschall-Concorde neben einem Güterzug „Wangerooge" von LGB schwebt. Gleich dahinter tut sich ein großes, zweistöckiges Gleisgelände auf. Das obere, lichte Sonnendeck ist bestückt mit edlen Loks und Gespannen in Spur 1, das Souterrain mit rollendem Material von LGB. Daneben thront der Regiestuhl von Nico Scherer auf einem Teppich mit Gleisbettdesign und Blick auf zwei CS3, die Befehle für die Spur-1- und LGB Trassen entgegennehmen. Vis-à-vis blinkt das quietschbunte Universum zweier Online-DJs mit allerlei Elektronik und Bildschirmen nebst witzigem Technik-Schnickschnack. Eine „Boombox" pulsiert Songs im Takt einer Lichtorgel.

Dampf und Donner: Die DJ-Action begleiten Nebelmaschine und Sound aus der Boombox.

Auch eine Catering-Area inklusive Ruhesofa fehlt nicht. Über diesem strahlt ein LED-Logo in Helltürkis: „The Hall“. Das klingt mutig und mächtig, etwa nach der Londoner Royal Albert Hall.

Kreativität trifft auf Action

Willkommen an einem sehr außergewöhnlichen Treffpunkt nahe Ingolstadt. Märklin Freund Nico Scherer teilt sich das 130 Quadratmeter große Geviert brüderlich halbe-halbe mit seinen beiden Kumpels Michael Alasey alias DJ Käpt'n Balu und Florian Söhngen alias DJ Flotec sowie dem Modellbahn-Gefährten Niklas Ziegler.

„Ich habe dann mit Spur 1 weitergemacht. Aber mit nur einer Lok bist du ja nicht zufrieden!“

Nico Scherer

In seiner Hallenhälfte lässt Nico Scherer seine LGB Schätze und Pretiosen in Spur 1 fahren. Von beiden hat der Rangierer so einige in petto. Loks und Wagen ziehen ihre Runden auf einem stabilen Metallgerüst in Ovalform, das von Fuß- bis Hüfthöhe reicht. Auffällig: Beide Gattungen hätten eigentlich die gleiche Gleisbreite, bleiben hier jedoch streng voneinander getrennt.

Die fantastischen Vier aus „The Hall“ sind im Arbeitsleben unterschiedlich verortet, im Gesundheitswesen, im Sicherheitsdienst und im Automotive-Bereich sowie Nico Scherer bei der Deutschen Bahn. Ihr gemeinsames Interesse am Außergewöhnlichen führt sie zusammen. Man sieht und spürt schnell: Hier gehen Kreativität, Engagement und Action eine äußerst kreative Beziehung ein.

Opa fördert Modellbahnglück

Blenden wir zunächst 30 Jahre zurück, als der Großvater dem damals kleinen Nico eine Märklin H0-Startpackung zu Weihnachten schenkte: „Mit der standardisierten 3.000er Lok“, erinnert sich dieser. Der Opa hatte bereits einiges Material gesammelt „und mit mir weitergemacht“, sagt Scherer. Die Ur-Anlage hatte bei den Großeltern im Nachbardorf ihren festen Platz. Der Enkel konnte hier seine Fantasie ausleben: „Ich hab' auch immer mal ein neues Gleisbild gemacht“, erzählt er. Landschaft gab es dabei – früher wie heute – „keene“, erwidert der Bayer keck auf Berlinerisch, „das ist mir auch heute noch nicht wichtig, ich hatte immer nur Teppichbahnen.“

Der erste „große“ Maßstab kam während eines Urlaubs ins Spiel. Bei einer Modellbahnausstellung in Sonthofen kaufte ihm seine Mutter eine Draisine. Damit nahm >>



∧ Diesellok trifft Kunstparcours: Auf der Anlage gilt das Motto „Erlaubt ist, was gefällt“.

∨ Lichter machen Laune: Ein Krokodil imponiert unter dem bunten Himmel mit eigener Ausstrahlung.





Spielparadies: Nico Scherer kann seinen imposanten Zügen auf einem großen Gleisoval freien Lauf lassen.

Oh, là, là, wie charmant: Die französische Schnellzuglokomotive 241-A-65 auf ihrer imaginären Fahrt nach Cherbourg.



^ Knurriger Wächter: Das Männeken in Weiss wirft einen strengen Blick auf den LGB Bereich.

v Stille und Leben: Ein kleiner Friedhof markiert ein ungewöhnliches Detail direkt neben den Gleisen.



das Thema LGB rasant an Fahrt auf. Es wurde, wie der Bayer sagt, ein „Fassl“ aufgemacht. „Sie sagt deshalb heut’ noch lachend ‚zefix, hätt’ ich die lieber nicht gekauft‘“, sagt Nico Scherer schmunzelnd. Als Stammkunde des Modellbahngeschäfts Dengler in Pappenheim kamen Schienen dazu. Wer aber glaubt, dass der Fahrspaß draußen stattfand, irrt: Wie bei H0 spielte sich weiterhin alles in der Wohnung auf dem Boden ab.

Das Signal für die Spur 1 schaltete dann 2015 auf Grün. Nico Scherer, mittlerweile Mitglied im Verein der Eisenbahn- und Modellbahnfreunde (EMF) Ingolstadt, kaufte einem Kollegen günstig eine Köf3 ab. „Das war doppelt praktisch. Denn die fuhr ja auch auf „den LGB Gleisen – das war für mich damals zu Hause ein großes Glück“, sagt Scherer.

Immer wieder hat der Opa Weihnachten, Ostern und den Geburtstag zum Anlass genommen und dem Enkel „ein bisschen was eingekauft“. Und ja, auch die Spur-1-Züge fuhren auf dem Teppichboden im Kreis – trotz Platzmangel mit viel Spaß. „Ich hab’ immer das rausgeholt, worauf ich Lust hatte.“ Damit ist Nico Scherer nicht allein: Auch das prominente Brüderpaar Frederik und Gerrit Braun, Macher des Hamburger Miniatur-Wunderlandes, bezeichnen sich selbst als ehemalige „Teppichbahner“. Die Digitalisierung schritt bei Scherer ebenfalls voran, eine Märklin CS2 löste die Mobile Station 1 ab. Und parallel ging der 33-Jährige auf Suche nach weiterem Material in Spur 1, denn: „Mit nur einer Lok bist du ja nicht zufrieden.“

Sein letzter kostbarer Neuzugang, die edle 241-A-65 – eine schwere französische Schnellzuglokomotive der SNCF –, rollt gerade mit ihren hell gerandeten, wuchtigen Räderpaaren unter dem bunten Sternenzelt anmutig einem rangierenden „Krokodil“ entgegen. Angehängt reihen sich Schlepptender und dunkelgrüne Personenwagen, offenbar ist sie gerade ganz vorbildgerecht auf der Fahrt von Paris zum Atlantikhafen Cherbourg. Das sieht très chic aus, Nico Scherer nennt die Lok auch charmant „die Französin“.

Gegönnt hat er sie sich Ende 2025 und dabei den ganzen Silvestertag überlegt, „soll ich, soll ich nicht, soll ich …“. Die Freude an dem Modell siegte. Nun bewegt sie sich elegant auf den 45-Millimeter-Gleisen. In



Paralleluniversum: Auf den beiden Etagen herrscht je nach Spiellaune auch schon mal großer Bahnhof.

ihrem richtigen Leben zählte sie Anfang der 1930er-Jahre mit rund 3.500 PS Leistung zu den Top-Boliden Europas.

Natürlich tummeln sich in „The Hall“ noch andere bildschöne Lokomotiven, wie der gelbe Diesel-Bolide V 320 001 im Design der Gleisbaufirma Wiebe oder eine schwere Tenderlok der Bayerischen Staatsbahnen in leuchtendem Königsblau mit messingfarbenen Kesselringen. Dieses begeisternde Spiel ohne Grenzen in Spur 1 und LGB gefiel auch Kumpel Niklas Ziegler, der als Co-Modellbahner einstieg und im Team die Weichen auf den Gleisovalen stellt.

Vom Teppich aufs Sonnendeck

Der Sprung von der Teppichbahn in das radikal erweiterte Raumgefüge war immens. Seit rund eineinhalb Jahren können Nico Scherers Loks und Garnituren in angemessenem Ambiente ihre Runden drehen. Doch aller Anfang ist schwer: „Zuerst war ich mit dem Platz überfordert“, erinnert sich der 33-Jährige. „Ich stand im Raum und dachte, was hab’ ich mir da angetan?“ Die Zweifel verschwanden aber schnell. Peu à peu verlegte er Gleise, vorwiegend gebrauchte Spur-1-Exemplare. Dann lösten eine CS3 und eine CS3+ die CS2 ab. Die kannte der Modellbahnchef bereits aus seinem Verein in Ingolstadt. Auch der Touchscreen beeindruckte ihn. Und: „Man kann ja beide parallel steuern.“

Zu dieser Zeit empfand Scherer seine Anlage zudem noch als „ein bisschen zu dunkel“ – vor allem im Vergleich zum bunten DJ-Streamingbereich gegenüber. Also entwarf er seinen eigenen leuchtenden Lichthimmel über der Anlage. Was im doppelten Sinne wichtig war, denn schließlich wollten die beiden DJs ja seine fahrenden Züge filmen und sie ins rechte Licht gerückt im Internet zeigen.

Künftig möchten die Vier die Liaison der Modellbahn mit dem Online-Streaming noch konsequenter ausbauen. Die Idee: Züge sollen bei Aktionen live und laut mit Sounds losfahren und User, respektive Zuhörer und Zuschauer, beglücken.

Nico Scherer treibt noch weitere Ideen um, etwa einen realen Fischweiher in seine Modellbahnwelt einzubeziehen. Der Teich gehört zum Gelände und bildet einen Steinwurf von der Halle entfernt ein stattliches Biotop. Der Rangierer plant, um ihn herum >>

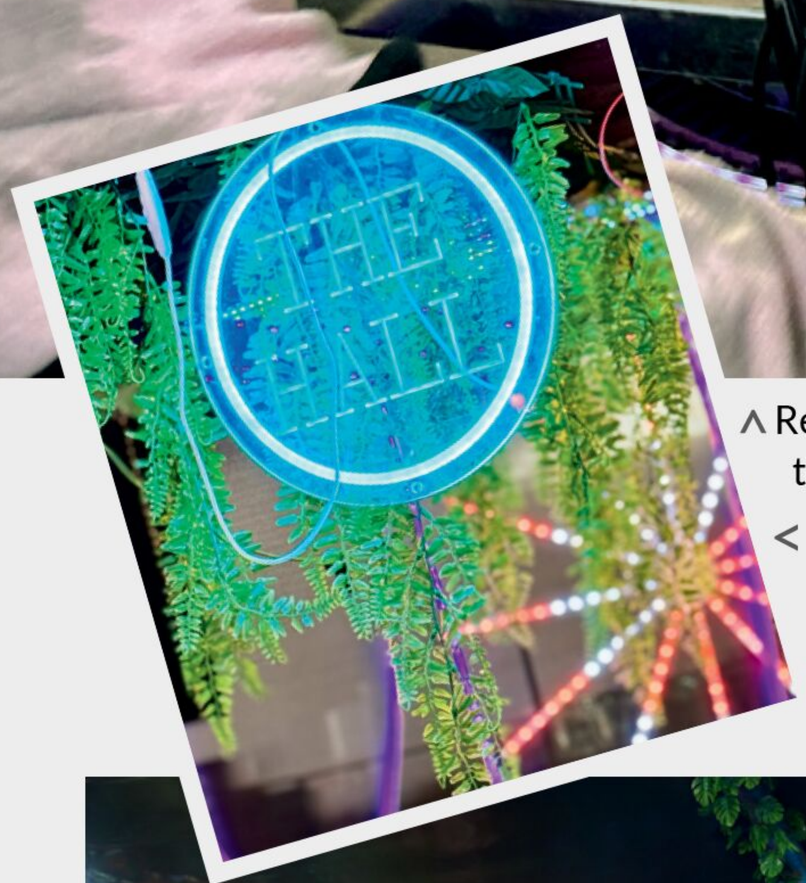


∧ Licht und Sicht: DJs und Musik gehen mit der Modellbahnwelt eine interessante Verbindung ein.

∨ Gestern und heute: Die Spur 1 hat auch schön designte Wagen mit Vintage-Touch im Programm.







∧ Regiepult: Nico Scherer arbeitet mit zwei Central Station 3.

< Leuchtfeuer: das bunte LED-Logo von „The Hall“.



∧ Die Fanta Vier von „The Hall“: DJ Cäpt‘n Balu, Nico Scherer, DJ Flotec und Niklas Ziegler (von links).

∨ Alles Logo: Im Disconebel lassen sich diverse Grafiken projizieren, zum Beispiel auch die Marken-Typografie von Märklin.



Uuuund Action ...!

Was liegt näher, als sich in einem großen Raum zusammenzutun – wenn die Chemie stimmt und gemeinsame kreative Ideen Themenwelten verschmelzen lassen. Wie in „The Hall“: Hier finden Modellbahn und DJ-Live-Streaming zueinander. Das wirkt auf den ersten Blick kurios. Ist es aber nicht, wenn man einen schlauen Plan hat. Und der klingt so: Die beiden DJs Cäpt’n Balu und Flotec animieren das jüngere Internetpublikum der Streamingsender bei laut.fm und Twitch.tv mit Action-Live-Schalten. Darin können auch Animationen mit Modellbahnzügen stattfinden, im Team mit Nico Scherer, der das bereits praktiziert hat. Er hat mit Soundloks gleich mal Gas gegeben und gesagt: „Tobt euch aus – wenn ihr streamt und ich soll die Eisenbahn fahren lassen, dann mach’ ich das!“

Das hat ganz gut geklappt. Doch das Kreativteam will das Thema weiter vorantreiben. Zumindest ist das so angedacht. Und so könnte es funktionieren: Eine LGB oder Märklin Spur-1-Lok schiebt vor ihrer Nase einen Flachwagen mit einer Filmkamera vor sich her, die das Geschehen auf der Bahn in Fahrtrichtung filmt. Vorbei an Lichtern, Metallstützen oder anderen geparkten Zuggespannen. Oder neu erdachten Gimmicks. Die Kamera schickt die bewegten Bilder und den Ton dann per Funk direkt an das Equipment des Live-Streaming-Studios vis-à-vis. Startet dann eine Animations-Sequenz, heißt es „Action!“: Nico Scherer macht Dampf und entlockt als LGB oder Spur-1-DJ der Lok Sounds, zum Beispiel markante Signalhorntöne. Zu den Exemplaren mit den besten Sounds zählt er die französische 241-A, das „Krokodil“ oder auch die VII K 99 731 sowie eine V 51 von LGB.

Parallel dazu wird während der Gleisaktion das Märklin oder LGB Logo eingespielt. „Wenn einer LGB oder Märklin sehen will, wird das riesengroß aufgeblendet“, so die Vision. Das ist schlau. Eine Win-win-Sache. So zumindest der Plan, in der sich zwei kreative Ideen und Hobbys verbinden sollen. Der Probelauf beim Besuch in „The Hall“ hat schon mal funktioniert.



^ Nostalgie mit Fantasie: Im vorderen Bereich von „The Hall“ trifft ein echter „Trabi“ auf Modelle von Spur 1 und LGB.

v Fahren mit Taktgefühl: Die Gleisskizze des Spur-1-Decks bildet wie auch die echte Modellbahn den Rahmen für Musik und Spaß.



Schienen zu verlegen, auf denen LGB Züge endlich auch im Freien die oberbayerische Natur erfahren. Zum einen sind die robusten Loks und Wagen ja schließlich dafür gebaut. Zum anderen zieht es Gartenbahner in der hellen Jahreszeit sowieso hinaus an Luft und Licht. Und schließlich hat Co-Bahner Niklas Ziegler für den Transport der LGB Loks schon mal extra einen funkferngesteuerten Tieflader-Lkw modifiziert. Der Clou: „Die Loks können dann elektrisch auffahren und am Teich wieder auf die Gleise herunterfahren.“

„Es dauert aber noch a bissl – es soll ja Spaß machen und nicht in Arbeit ausarten“, schmunzelt Scherer. Dem pflichten wir bei und werden gern wieder berichten. Denn vielleicht machen die Vier dann auch draußen gemeinsame Sache. Zum Beispiel mit Streaming-Open-Air-Sessions unter einem bayerntypischen weißblauen Himmel. Ein Sternenzelt haben sie ja bereits. >|

Text und Fotos: Claus Dick

www.twitch.tv/thehallnmf
www.emf-ingolstadt.de
www.modellbahn-hirschfelde.de

Impressionen von thehall2024 auf Instagram.



Viel Grün und viel Betrieb bietet der Entwurf. Zeitlich liegt er in der Epoche III, lässt sich aber leicht auch an spätere Zeiten anpassen.

Dörfliche Idylle

Dieser Anlagenentwurf ist für Trix Fahrer konzipiert, bietet aber auch Freunden des Märklin C-Gleises eine Menge Inspiration: Ausgerichtet auf das Thema „Dorf“, wirkt die Anlage in allen Details wunderbar authentisch.

Steckbrief

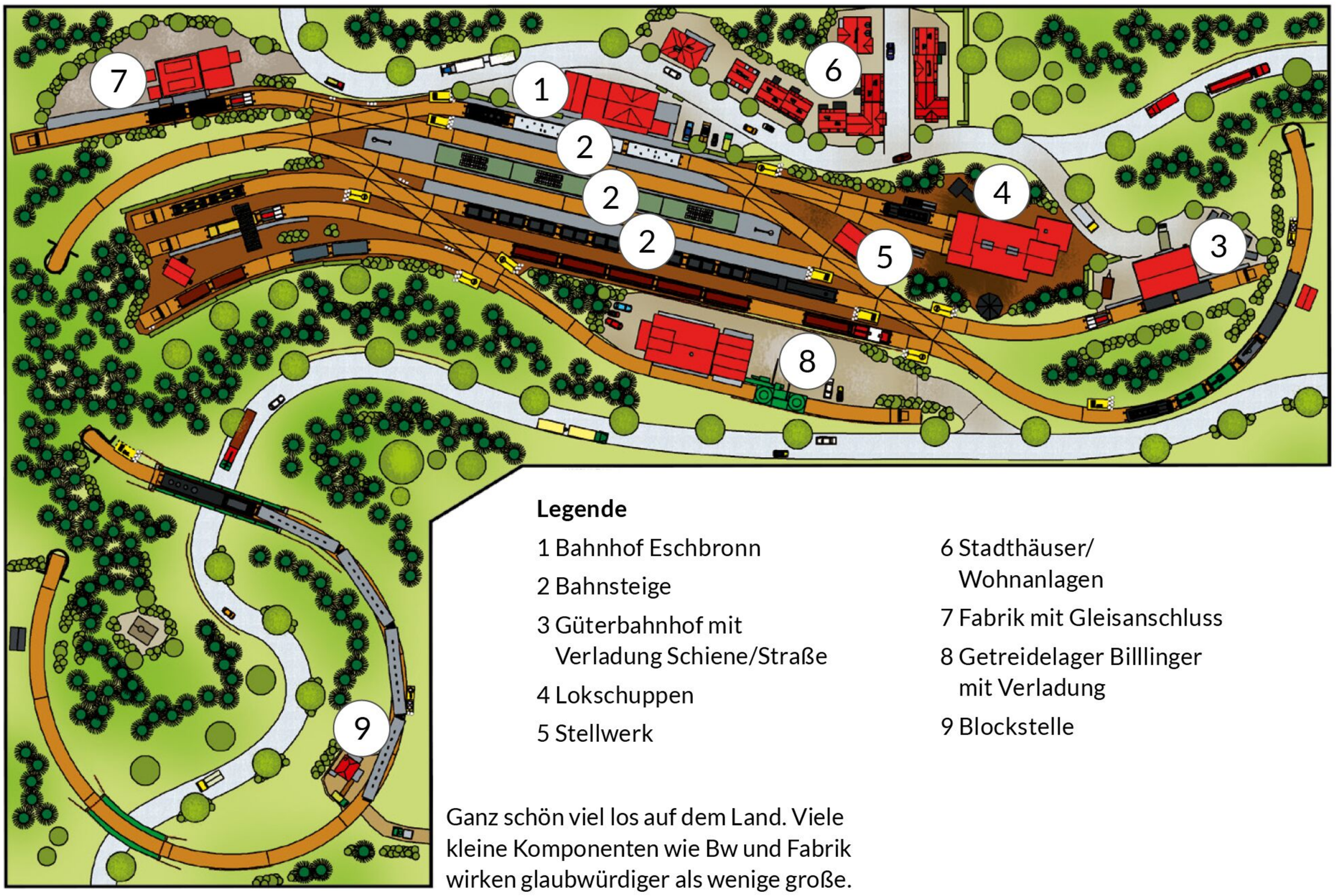
- Großer Durchgangsbahnhof mit vier Wartegleisen
- Lange Bahnsteige
- Fabrik mit Gleisanschluss
- Getreideverladung mit Gleisanschluss
- Güterschuppen mit eigenem Gleis- und Straßenanschluss

Anlagen faszinieren, wenn sie möglichst nah an der Wirklichkeit sind. Um dieses Ziel zu erreichen, stellt man nicht nur Gleisführung und Landschaft, sondern alles, vom Blümchen über den Tretroller bis zum Empfangsgebäude, unter ein gemeinsames Motto. Dabei gilt es, das Thema, die Zeit und sogar die Jahreszeit genau zu treffen. Mit unserer Dorfidylle wollen wir zeigen, wie man das machen kann.

Kehrschleifenmodule

Mit 3,6 x 2,4 Metern Größe zählt diese L-Anlage bereits zu den mittelgroßen Entwürfen. Das gibt uns Raum für elegante Strecken, auch unter Berücksichtigung der Eigenheiten des Zweileitersystems. Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass die Steigungen bei höchstens drei Prozent liegen – für Zweileiterlokomotiven der empfohlene Wert. Um eine optimale Kapazität an Abstellmöglichkeiten bieten zu können, haben wir bei den Schattenbahnhöfen Kehrschleifen mit entsprechenden Kehrschleifenmodulen (Trix Art. 66846) eingeplant. Diese verhindern einen Kurzschluss, da sonst am Ende einer Kehrschleife Minus- und Pluspol aufeinandertreffen würden. >>

Übersicht Trix C-Gleis



Legende

1 Bahnhof Eschbronn
2 Bahnsteige
3 Güterbahnhof mit Verladung Schiene/Straße
4 Lokschuppen
5 Stellwerk
6 Stadthäuser/ Wohnanlagen
7 Fabrik mit Gleisanschluss
8 Getreidelager Billlinger mit Verladung
9 Blockstelle

Ganz schön viel los auf dem Land. Viele kleine Komponenten wie Bw und Fabrik wirken glaubwürdiger als wenige große.

Der Bahnhof verfügt über zwei Durchgangsgleise, das ist auch für ein Dorf noch angemessen. Seine beachtliche Größe begründet sich in den zwei Anschlüssen, die zu Fabrik und Getreidelager führen. Für die Güterwagen wiederum braucht man Abstellgleise und eine Rangierlok, die natürlich am Lokschuppen auch betankt oder bekohlt werden muss. So wächst das Bahngelände und mit ihm die Spielmöglichkeiten.

Dorfcharakter unterstreichen

Der dörfliche Charakter bleibt trotz der Bahnhofsgröße erhalten, die Geländegestaltung unterstreicht ihn noch. Sieht man von der kleinen Siedlung hinter dem Bahnhof ab, gibt es auf der Anlage fast nur Wald und Wiese, erschlossen über lange Straßen. Die Blockstelle auf dem kurzen Anlagenschenkel und die Kapelle sind ins üppige Grün eingestreut, sie wirken einsam und abgelegen – ganz so, wie sich viele das „flache Land“ vorstellen.

Die Siedlung hinter dem Bahnhof besteht zwar aus Stadthäusern. Die Auswahl von eher kleinen Gebäuden – Wohnhäusern und Geschäften – sowie deren Charakter lassen jedoch auch hier das Dorf durchscheinen. Der Ort liegt im bäuerlich-kleinstädtischen Milieu, weitab von moderner Hektik. Wie bekommen wir in diese ländliche Ruhe nun einen lebendigen, aber authentischen Betrieb? Das geschieht über den Durchgangsverkehr mit Halt im Bahnhof. Angesichts zweier Schattenbahnhöfe mit je vier Speichergleisen sind da zahlreiche Zugwechsel möglich. Nicht jeder Zug muss halten, das ermöglicht den Einsatz selbst großer Schnellzüge, allein die Länge der Schattenbahnhofsgleise setzt hier Grenzen.

Die zweite Komponente ist der Rangierbetrieb. Am großen Lagerhaus werden immer wieder Wagen beladen, das Gleiche gilt für die Fabrik. Im Bahnhof werden sie zu Zügen zusammengestellt oder angehängt. Wir haben den Entwurf in die Epoche III gelegt, da brauchte die Bahn noch umfangreiche Betriebseinrichtungen. So kommen ein kleines Betriebswerk mit Lokschuppen, Wasserkran und Kohlebansen als glaubwürdige Accessoires hinzu.

Szenen gestalten

Die Geschäftigkeit des Landlebens drückt sich in vielen kleinen Szenen aus, die sich gut an der Fabrik, im Dorf oder am Getreidelagerhaus gestalten lassen. Männer in Arbeitskleidung beim Verladen, dazu Kisten, Säcke, Traktoren mit Anhänger und Lkw, hingegen kaum Kinder und Touristen – schon mit wenigen Details ist der Schwerpunkt aufs Arbeitsleben gesetzt.

Genauso gut ließe er sich über Fahrradfahrer, spielende Kinder, Wanderer und Cabrios auf Freizeit und Tourismus umgestalten. Ein oft unterschätztes Detail sind die Jahreszeiten: Getreide wird im

Text und Zeichnungen: M. T. Nickl

Sommer geerntet und übers Jahr aus den Lagerhäusern abgefahren. Wer also die Bauern das gedroschene Getreide anliefern lassen will, muss bei der Begrünung der Gesamtanlage auf eine sommerliche Note achten. Das Gleiche gilt für eine Anlage mit Urlaubsschwerpunkt: Badende findet man nur im Frühling und Sommer, dick eingemummelte Wanderer eher im Herbst. Da die Begrünung immer weit vor der Detailgestaltung erfolgt, sollte man sich hier schon bei der Planung Gedanken machen.

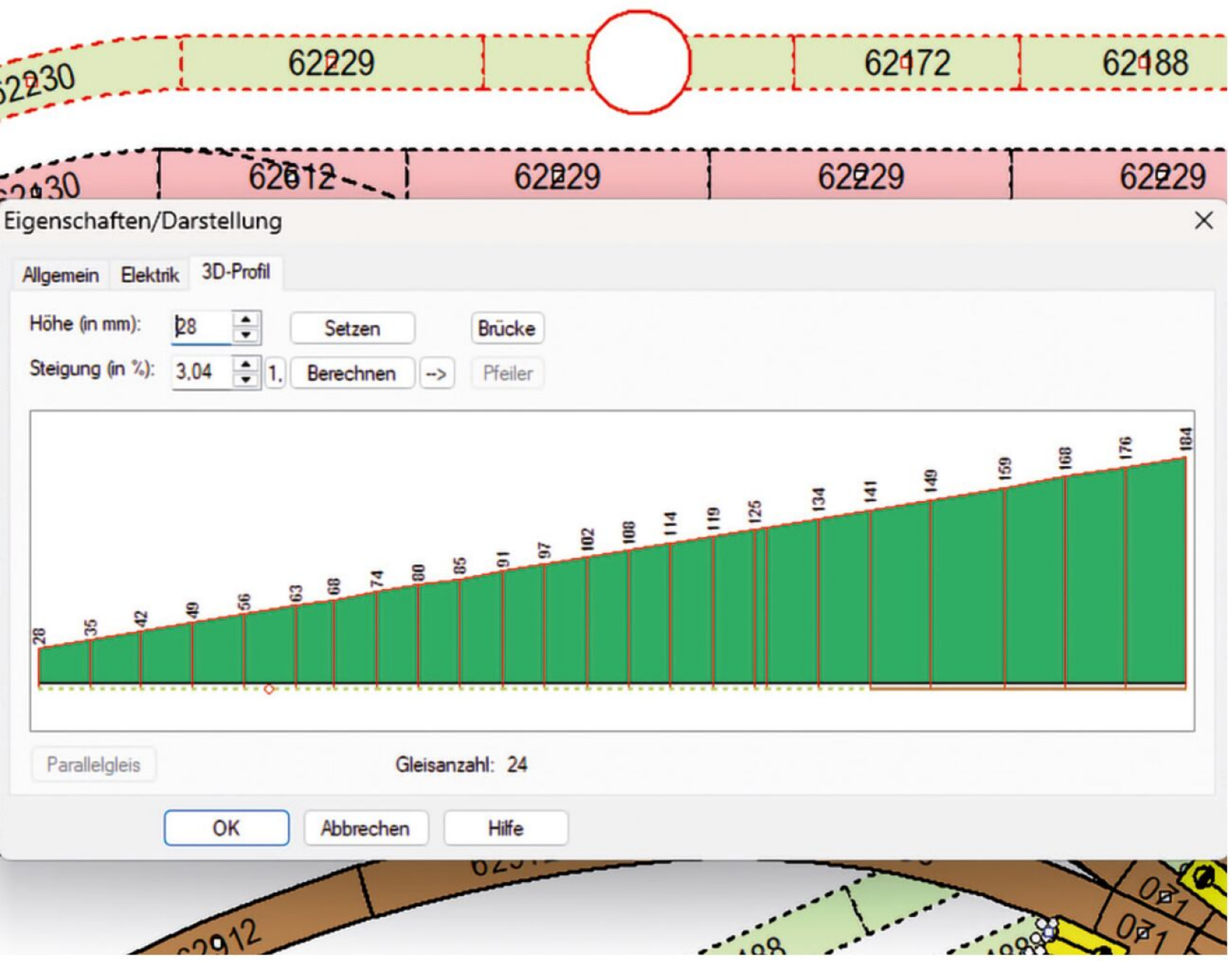
Bei Anlagen mit mehreren Ebenen, mit Steigungs- beziehungsweise Gefällstrecken, ist ein Plattenunterbau nicht mehr möglich. Da muss es ein offener Rahmen- oder noch besser ein Unterbau mit Spanten sein. Er erlaubt mehrere Ebenen und benötigt deutlich weniger Material, was die Anlage leichter macht.

Das Programm Gleisplanung 2D/3D (Art. 60524, 60525) hilft uns hierbei ungemein, denn die Einplanung der Spanten ist im Programm bereits vorgesehen. Bei der Höhenberechnung werden sie in der 3D-Ansicht direkt angezeigt. Die dreidimensionale Darstellung des Unterbaus auf der folgenden Seite zeigt, wie komplex er ist. Wenn man beim Bau Schritt für Schritt vorgeht und etwas handwerkliches Geschick besitzt, ist das aber kein Problem.

Unterbau

Nach dem Erstellen des Spanten-Unterbaus folgt der Einbau der Fahrtrassen, und zwar von unten nach oben. Also erst einmal der untere Schattenbahnhof mit der Grundplatte, zum Beispiel aus Sperrholz. Dann folgen dort Gleise, Weichenantriebe, Stromeinspeisungen, Decoder und die Verkabelung zur Steuerzentrale Central Station 3 (Art. 60216, 60226). Bevor der Bau weitergeht, muss in diesem Schattenbahnhof alles für den Fahrbetrieb getestet werden. Erst dann kommt der zweite Schattenbahnhof mit der gleichen Prozedur dran und zuletzt folgen die Fahrtrassen im sichtbaren Bereich.

Ist der Unterbau sauber vorgearbeitet, kann man in ein bis zwei >>



Höchstens drei Prozent: Das Programm Gleisplanung 2D/3D prüft die Steigungen. Dafür markiert man den Gleisbereich. Über „Extras“ und „Steigung berechnen“ oder „Steigungen prüfen“ wird er analysiert.

Gleisstückliste Trix C-Gleis

Anzahl	Art.-Nr.	Bezeichnung
75	62188	Gleis gerade, 188,3 mm
15	62172	Gleis gerade, 171,7 mm
2	62094	Gleis gerade, 94,2 mm
2	62077	Gleis gerade, 77,5 mm
8	62236	Gleis gerade, 236,1 mm
35	62229	Gleis gerade, 229,3 mm
5	62064	Gleis gerade, 64,3 mm
6	62977	Prellbock, 77,5 mm
6	62530	Gleis gebogen, Radius R5 = 643,6 mm
3	62430	Gleis gebogen, Radius R4 = 579,3 mm
9	62330	Gleis gebogen, 1/1 Radius 515 mm Parallelkreis
2	62315	Gleis gebogen, 1/2 Radius 515 mm Parallelkreis
23	62230	Gleis gebogen, 1/1 Radius 437,5 mm Parallelkreis
1	62215	Gleis gebogen, 1/2 Radius 437,5 mm Parallelkreis
1	62207	Gleis gebogen, 1/4 Radius 437,5 mm Parallelkreis
11	62224	Gleis gebogen, Gegenbogen für Weichen
3	62206	Gleis gebogen, Ergänzungsstück
9	62130	Gleis gebogen, 1/1 Radius 360 mm Normalkreis
2	62115	Gleis gebogen, 1/2 Radius 360 mm Normalkreis
4	62912	Gegenbogen für schlanke Weichen
11	62611	Weiche links, Radius 437,5 mm Parallelkreis
7	62612	Weiche rechts, Radius 437,5 mm Parallelkreis
1	62711	Schlanke Weiche links, Radius 1.114,6 mm
1	62712	Schlanke Weiche rechts, Radius 1.114,6 mm
6	62071	Länge 70,8 mm, Böschung abnehmbar
1	62671	Bogenweiche links
1	62672	Bogenweiche rechts
4	62624	Doppelte Kreuzungsweiche, 188,3 mm
1	62997	Entkupplungsgleis, Länge 94,2 mm
2	66846	Kehrschleifenmodul
Signale		
2	70381	Form-Vorsignal (mit Zusatzflügel)
3	70392	Form-Hauptsignal mit Gittermast
2	70412	Form-Hauptsignal mit Gittermast (2-flüg.)
7	70421	Form-Sperrsignal



So geht Dorf: Der linke Anlagenteil ist grün und besitzt nur sehr vereinzelt Gebäude. Lange Straßen und für die Landwirtschaft typische Einrichtungen wie das markante Getreidelager formen den Charakter weiter aus.

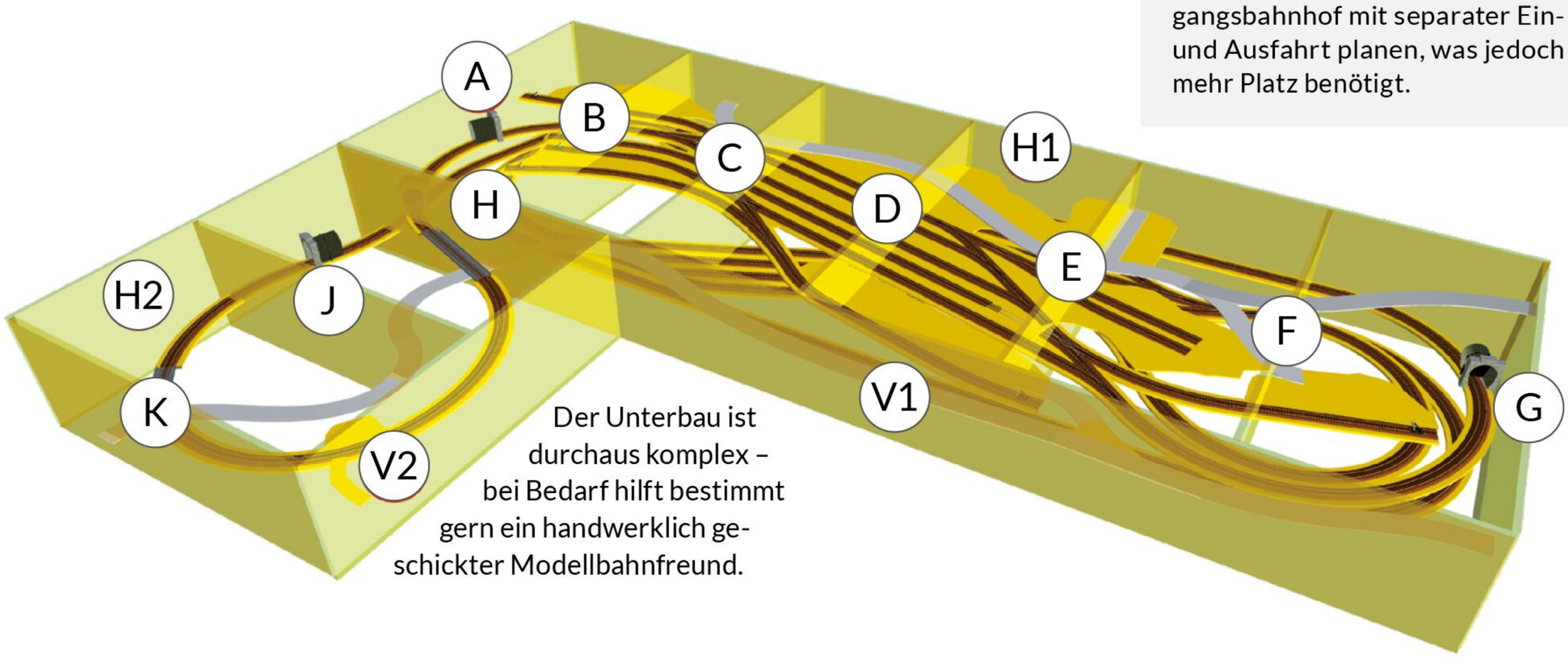
Tagen mit der Montage fertig sein. Dann müssen noch Füße dran – unter diese sollte man unbedingt allseitig drehbare Rollen montieren. Ist die Anlage beweglich, kommt man bei den Aufbauarbeiten bequemer an alle Stellen heran. Bei den elektrischen Einbauten gilt das Gleiche. Für die Arbeiten von unten habe ich mir ein Rollbrett für Automechaniker geleistet, das macht es einfacher. Wenn einmal die Geländehaut oben geschlossen ist, wird es unter der Anlage dunkel. Da hilft dann entweder eine feste LED-Beleuchtung oder eine Stirnlampe.

Digitale Steuerung

Bei Anlagen in dieser Größenordnung sollte man schon im Hinblick auf die Verdrahtung die digitale Variante bevorzugen. Sie ist übersichtlicher, man braucht weniger Kabel und hat im Betrieb eine Menge Vorteile. So ist etwa die Gleisbesetztmeldung über s88 DC (Trix Art. 60882) leicht in die Central Station 3 einzubinden, ebenso alle anderen Magnetartikel wie Weichen und Signale. Beim Fahren punkten die Loks mit mfx-Decoder mit vielen Einstellmöglichkeiten vom Sound bis zum Bremsverhalten. So lässt sich jede Lok ganz individuell programmieren.

Fazit

Ein einfacher und klarer Anlagenentwurf, der nicht nur bei Fortgeschrittenen Gefallen finden dürfte. Warum? Klare Linien ohne Schnörkel für einen wahrhaft großen Fahrbetrieb. Die Landschaftsgestaltung lässt viel Raum für eigene Ideen, Detailszenen können leicht den gewünschten Schwerpunkt setzen. Da kommt sowohl beim Aufbau als auch im Betrieb viel Freude auf. >|

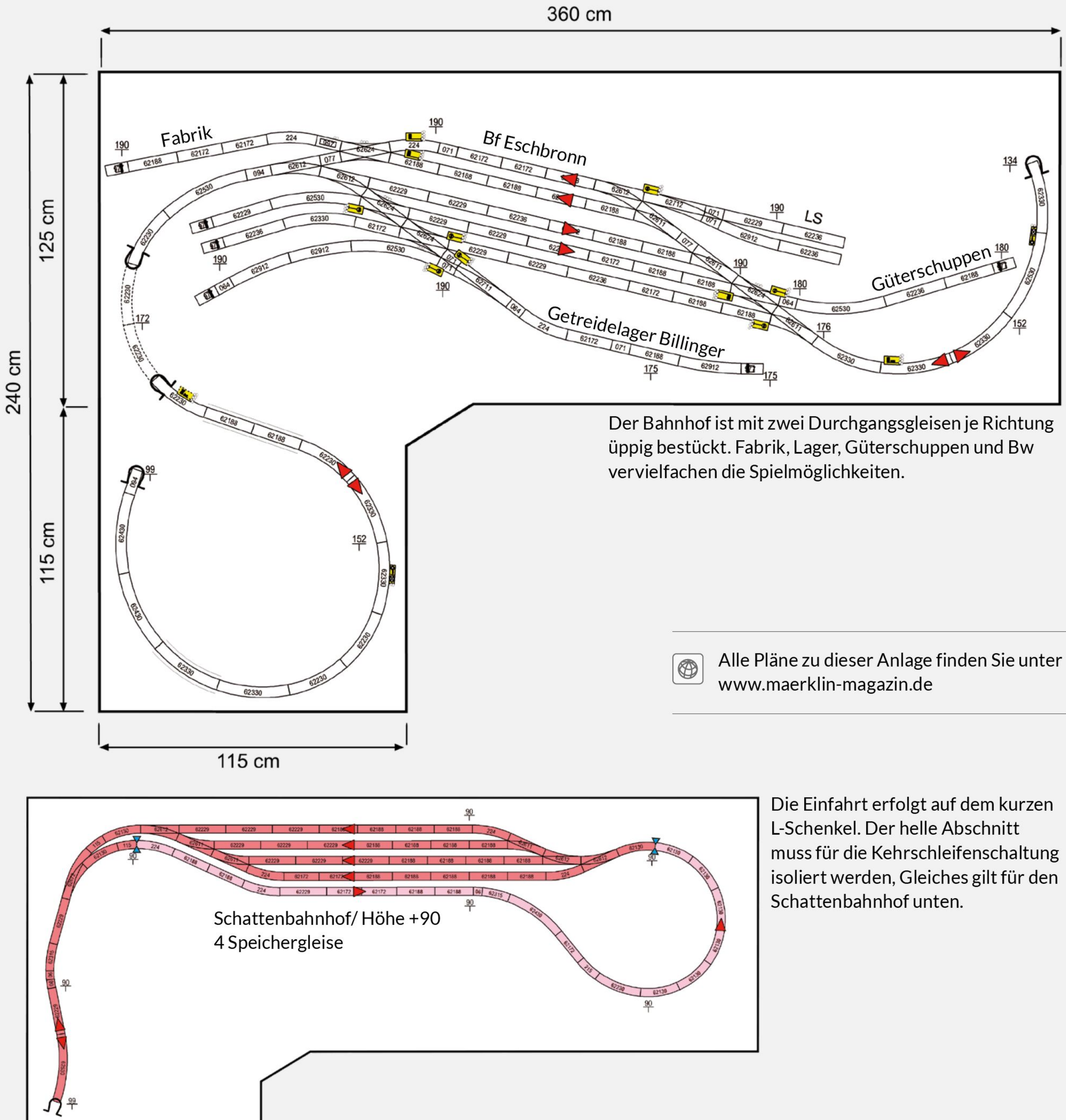


Der Unterbau ist durchaus komplex – bei Bedarf hilft bestimmt gern ein handwerklich geschickter Modellbahnfreund.

Kehrschleife

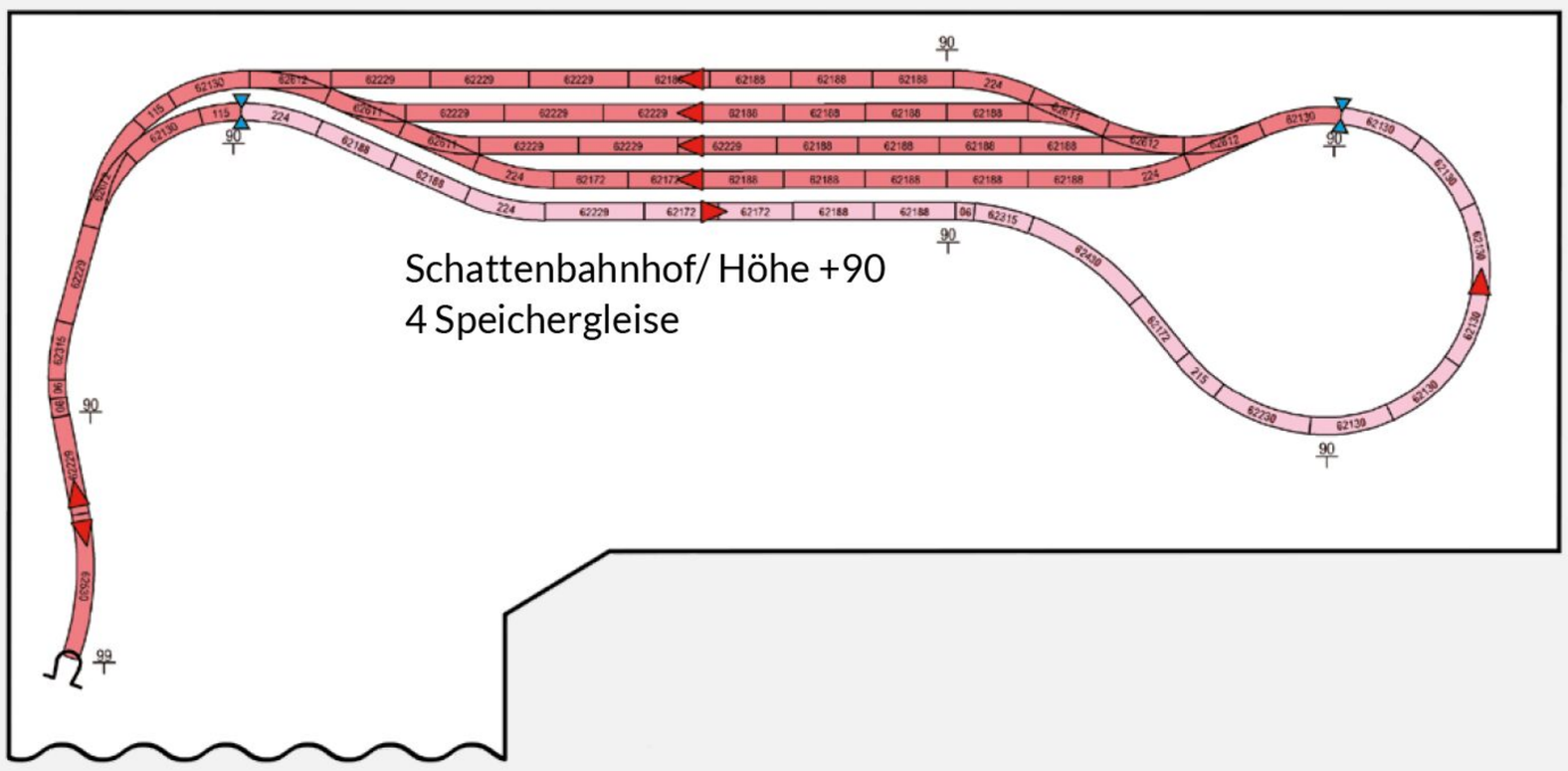
Beim Zweileitersystem dient jeweils eine Schiene als Plus-, die andere als Minuspol. Baut man nun einen Wendekreis, trifft am Ende der Schleife die linke Schiene auf die rechte, was zu einem Kurzschluss führt. Daher wird der Strom über ein Kehrschleifenmodul (Trix Art. 66846) umgeschaltet. Dafür wird ein Abschnitt von etwas mehr als der Länge des längsten Zuges isoliert und das Kehrschleifenmodul dort angeschlossen. Alternativ kann man den Schattenbahnhof als Durchgangsbahnhof mit separater Ein- und Ausfahrt planen, was jedoch mehr Platz benötigt.

Gleispläne Trix C-Gleis

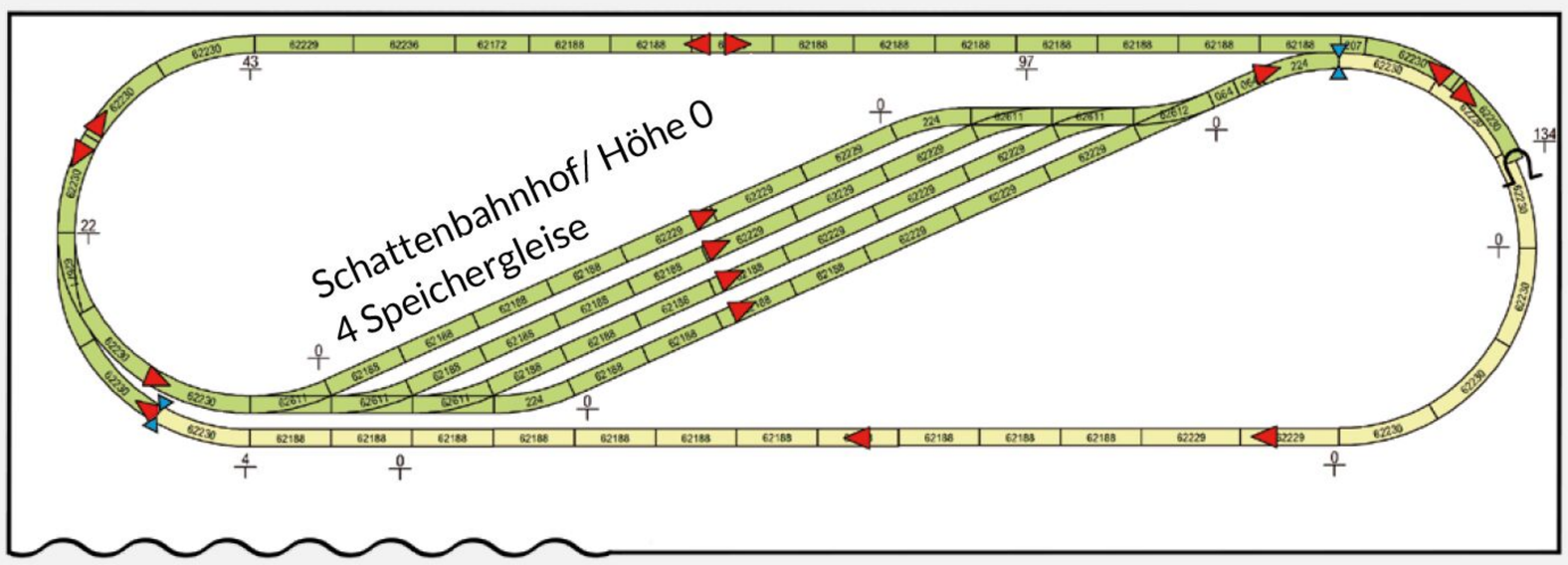


Der Bahnhof ist mit zwei Durchgangsgleisen je Richtung üppig bestückt. Fabrik, Lager, Güterschuppen und Bw vervielfachen die Spielmöglichkeiten.

Alle Pläne zu dieser Anlage finden Sie unter www.maerklin-magazin.de



Die Einfahrt erfolgt auf dem kurzen L-Schenkel. Der helle Abschnitt muss für die Kehrschleifenschaltung isoliert werden, Gleiches gilt für den Schattenbahnhof unten.



Der zweite Schattenbahnhof hat die Einfahrt am hinteren rechten Rand. Es können immer drei Züge parken, das vierte Gleis ist für den einfahrenden Zug gedacht.

Leben im Grünen

Natur und Schienen bilden einen reizvollen Kontrast auf der Anlage. Als Gestaltungselemente für freie Flächen bieten sich Wald- und Wiesenlandschaften an, denn sie schenken Raum für originelle Szenen. Wir haben uns bei Märklin Freunden und anderen Modellbahnern umgesehen.



Harmonisch gestaltet: Die Wiesenlandschaft am Flussufer zieht auf der weitläufigen Anlage in der Modellbauhalle in Wallhausen (05/2025) mit liebevollen Details die Blicke der Betrachter auf sich.



Stolzer und aufmerksamer Beobachter: Heimisches Wild, so wie die Hirschkuh auf der Anlage von Marc Gerber (03/2019), macht eine Waldlandschaft erst stimmig.



Hier mutet das Bäumefällen ganz schön gefährlich an: Die Modellbahn-Landschaft von Märklin Freund Ingolf Kuch (02/2024) zeigt uns eine imposante Wildwest-Kulisse.



Hier kommt der leckere Waldhonig her: Märklin Freund Bernd Deinlein setzt auf seiner Sommeranlage (01/2023) gekonnt Imker und Bienenstöcke in Szene.



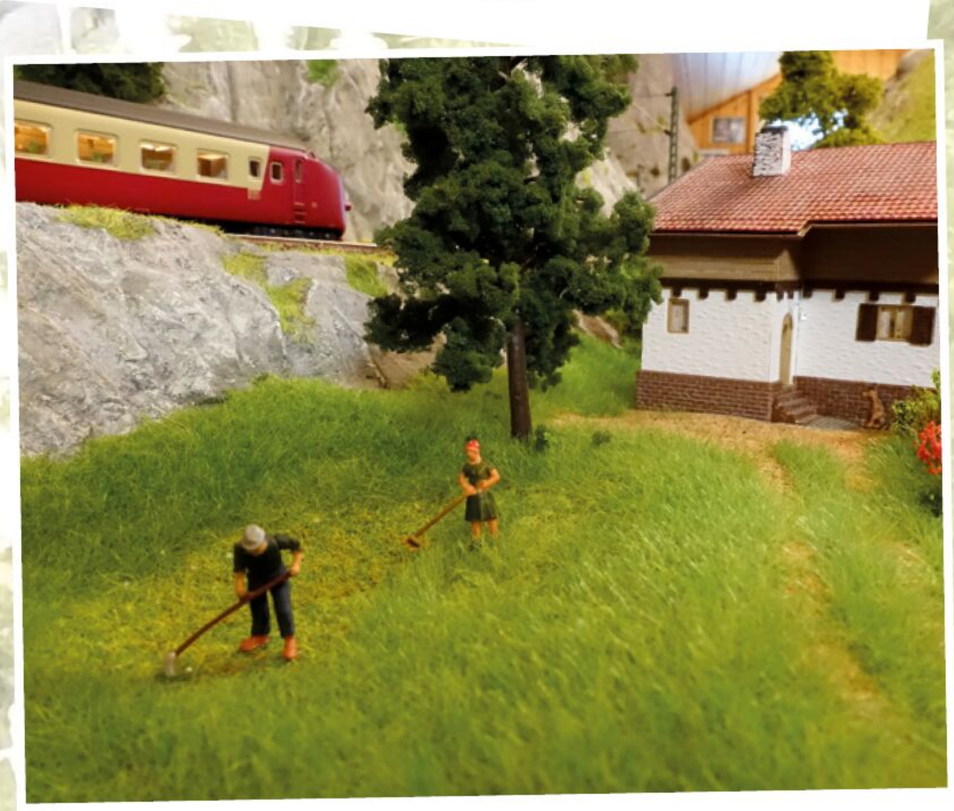
Fließende Übergänge, konsequente Gestaltung, Tiefe: Karl Albrecht zeigt auf seiner Spur-Z-Anlage, wie sich eine ausgedehnte Wiesenlandschaft harmonisch ins Gesamtbild einfügt.



Mitten im Wald wird schwer gearbeitet: Fleißige Holzfäller verwandeln auf der Anlage von Manfred Mück (06/2023) dicke Stämme in stapelbares Brennholz.



Im großen Modellbahnreich von Rudolf Schneider (05/2022) tummeln sich Camper und Naturliebhaber an einem idyllischen Badesee im Grünen.



Es geht auch ohne Rasenmäher: Martin Sieche (04/2024) setzt solche kleinen Szenen auf seiner raumfüllenden Anlage finessenreich um.



Hochsitz, Dackel und Gewehr: Die Jagdszene auf der Spur-N-Anlage von Peter Fischer (05/2017) punktet mit vielen Details und einer gelungenen Umsetzung.

Fotos: Claus Dick



Kreativ: Die Eisenbahnfähre legt heckseitig an – Lorenz Kästner hat den Papierbausatz mit Holzelementen für funktionsfähige N-Gleise verstärkt. Kreidefelsen plus Fähre – das könnte die Ostseeinsel Rügen sein.

Fähren, Frachtgut, Strandurlauber

Ursprünglich wollte Lemiso aus Radebeul seine Gipszubehörartikel auf kleinen Modulen präsentieren. Dann wuchs das fiktive Ostseehafen-Szenario einfach immer weiter. Gut so, denn die Modulgruppe geizt nicht mit Gestaltungsanregungen.



Der letzte Schrei: Herren tragen Badeanzüge, am besten modisch geringelt. Die Anlagengestaltung orientiert sich an den Jahren 1910 bis 1930 – Rügen wird zu einem der beliebtesten Reiseziele der Deutschen.

Die Messebesucher der European N-Scale Convention (ENSC) auf der Spielemesse Stuttgart 2025 fällten ein klares Urteil: Der Sassnitz-Hafen von Lorenz Kästner, Sektionsleiter Schienenfahrzeuge bei Lemiso-Werke, ist die attraktivste Modulgruppe. „Tatsächlich entstanden die Module ab den 2010er-Jahren, als wir noch Gipsartikel wie Tunnelportale, Felsen, Stützmauern oder Bahnsteige anboten“, berichtet Stephan Lehmann, Generaldirektor der Lemiso-Werke (www.lemiso.de). „Die Module wollen keine Realität abbilden: Es werden typische Motive aufgegriffen, sodass jeder die Ostseeküste mit den Kreidefelsen von Rügen und dem Fährhafen Sassnitz assoziiert.“

Die Modulanlage ist nicht nur in die Länge gewachsen. Die Gestaltung begann mit der Zeitstellung 1930er-Jahre und verschob sich dann um 20 Jahre nach hinten. 1910 wurde die ebenfalls nachgebaute Meiningenbrücke gebaut. „Sie verbindet die Küste bei Barth mit der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst über den Bodden“, erklärt Lorenz Kästner. „Weil man nur eine Brücke bauen wollte, verkehren hier wahlweise Züge oder Autos. Die Brücke lässt sich – auch im Modell – drehen, damit Schiffe passieren können.“

Die Modelleisenbahn kommt nicht zu kurz. Die Eisenbahnfähre „Starke“ legt mit einem Schnelltriebzug an Deck an, der von den Gleisen der Fähre an „Land“ fährt und hinter der Küstenlinie pendelt (siehe Bild Seite 78 unten rechts). Rangiert wird mit Güterwagen im Frachthafen bei der großen Lagerhalle und dem Silo, wo Waren aller Art vom Schiff auf die Schiene umgeschlagen werden. >|

Text: Rochus Rademacher; Fotos: Kötzle

Aufgehübscht: Die Viermastbark „Pamir“ bekommt einen Anstrich. Das Klipperschiff von 1905 beruht auf einem Revell-Bausatz und wurde zusätzlich gesupert. Die Takelage dürfte eine Geduldsprobe gewesen sein.



Umschlagplatz: Am Kai drängeln sich die Güterwagen, um die Schiffsladung aufzunehmen.



Betriebsgelände: Am Hafenrand stehen bahntechnische Anlagen wie etwa ein Lokschuppen.



Präsentabel: Um der Modulgruppe zusätzlich Tiefe zu verleihen, hat Lorenz Kästner den Hintergrund malerisch gestaltet. Die Häuserfront besteht teils aus Gebäuden im Halbrelief, Bäume gehen dezent in 2D über.





Belle Époque: gute Erholung in mondäner Umgebung in Strandnähe. Strandläufer bestaunen das Kreidefelsen-Schuttkar unter dem Leuchtturm (links). Das Stadtbild prägen auch elegante Jugendstilgebäude.



Meiningenbrücke: Die Drehbrücke überwindet das Boddengewässer an der Küste Vorpommerns hin zu einer vorgelagerten Halbinsel. Die Brücke ist wahlweise für den Bahn- oder Autoverkehr freigegeben.

Neue Filmstars in der N-Kinostadt

Seine fiktive Großstadt „Cinema City“ hat Markus Schiavo mit Szenen aus Film- und Fernsehen gespickt – ein Suchspiel mit Entdeckungsfreuden. Wir haben die letzten Zugänge entdeckt: Die Anlage wird im Juni 2026 letztmals ausgestellt.

Sieben Module, zwei 180-Grad-Wenden und ein Abzweigmodul – das ist die Fläche von Cinema City, die von einer dreigleisigen Paradestrecke umrundet wird. „Ich habe über 90 Szenen aus Filmen und Fernsehsendungen über die 5,4 Quadratmeter der Anlage verteilt“, berichtet Markus Schiavo. „Sie sind in Spur N nicht sofort zu entdecken. Kinder werden aber durch den Avengers Towver alarmiert – und dann geht die Suche los. Bei den Erwachsenen schauen meist Frauen genauer hin: Bis dann alle gemeinsam die Straßenzüge nach ihren Filmheldinnen und -helden durchstreifen.“

Fällt dem Bauherrn eine zu inszenierende Filmszene ein, liefert er entsprechende Fotos der Figuren an Trafofuchs (www.trafofuchs.de). „Für sieben bis neun Euro liefert der Dienstleister dann etwa einen Käpt’n Blaubär in Spur N – der Rest ist Inszenierung.“ Markus Schiavo hat die meisten Gebäude selbst gebaut – einige sind durch das Zusammenwerfen von bis zu sechs Bausätzen („Kitbashing“) entstanden. So ist er zum Spezialisten im Umgang mit Kunststoffprofilen, Pappe und Spiegelfolien sowie Innenbeleuchtung geworden. Dazu kommt Einfallsreichtum: Das Einkaufszentrum „Sunrise“ etwa – ein Kitbashing aus sechs Bausätzen – hat eine Front aus getöntem Glas. In dem Gebäude steht eine LED-Lichteffektmaschine, die vielfarbige Lichtfiguren auf die Fassade zaubert.

Vom 5. bis 7. Juni 2026 werden die Module letztmalig von Markus Schiavo auf der Sommer-„Jamboree“ des GermaNtrak in Essen aufgestellt. „Nach über zehn Jahren wird es Zeit, die Gestaltungsidee weiterzugeben“, erklärt der Bauherr, der die Cinema City verkaufen möchte. Die Modulgruppe kann auch als eigenständige Anlage betrieben werden.

Text: rr; Fotos: Kötzle



Sie haben den Überblick: Markus und Karin Schiavo wissen genau, wo die 550 Figuren auf der Modulanlage welche Filmszenen nachstellen.



1 Voll im Einsatz: Die vier „Teenage Mutant Ninja Turtles“ sind mit dem „Party Van Car“ – ein Modell von Jada Toys – vorgefahren.

Infos zu Cinema City gibt es unter www.spur-n.com/cinemacity.html (siehe auch Trix Clubnews 02/2020 und Märklin Magazin 03/2023)





2

Mr. Bean: Er transportiert einen Sessel für die Wohnungsrenovierung auf dem Dach seines Minis.

3

Spiderman: Im Kampf mit Dr. Octopus hat die Betonfassade des Hochhauses schon ordentlich gelitten.





4 Rick & Morty: Das Duo aus dem Wissenschaftler Rick Sanchez und seinem Enkel Morty Smith erlebt in der gleichnamigen Kult-Animationsserie Fantastisches. Hier hat es auf der Reise durch die Dimensionen eine Bruchlandung gegeben.



5 Szene aus „Es“ von Steven King: Im TV-Zweiteiler von 1990 lauert das mordende „Es“ in der Kanalisation.



Entenhausen: Die ganze Sippe hat sich vor Dagoberts Geldspeicher versammelt. An der Gebäudeecke lauern die Panzerknacker.



Käpt'n Blaubär und Hein Blöd: Die Seemannsgarn-Geschichten gingen ab 1991 mit der „Sendung mit der Maus" des WDR in Serie.



^ „Jo, wir schaffen das": Bob der Baumeister mit drei seiner sprechenden Baumaschinen stellt sich entschlossen der nächsten Herausforderung.



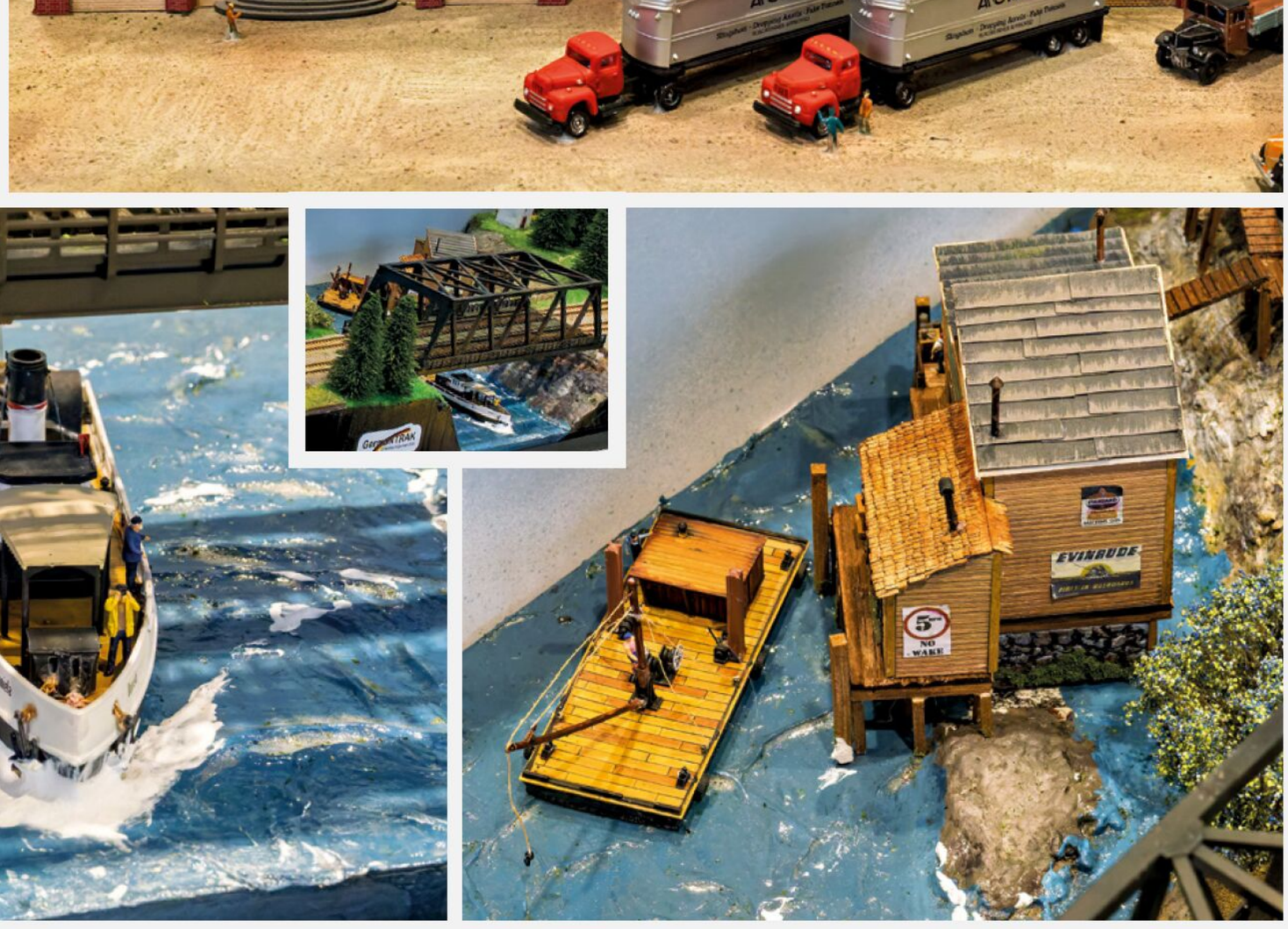
^ „Auf dem Highway ist die Hölle los": Die Actionkomödie um das Cannonball-Rennen glänzte 1981 mit einem absoluten Schauspieler-Staraufgebot.



Der „Shockwave Jet Truck" mit 36.000 PS passiert den ikonischen Pop-Schriftzug „LOVE" von Robert Indiana.

Was der GermaNtrak sonst noch zu bieten hat

Die Mitglieder des überregionalen Modellbahnvereins GermaNtrak (https://germantrak.de) pflegen seit dem Jahr 2000 den Ntrak-Modulstandard. Festgelegt sind die Position und die Abstände der drei Hauptgleise auf den ersten knapp 20 Zentimetern vom Modulende rechts und links. Ebenso definiert sind die Höhe über dem Boden und die Elektrik. Der Standard kommt aus Nordamerika und es werden überwiegend nordamerikanische Themen dargestellt. Die Community trifft sich für den Aufbau einer größeren Modulanlage mehrfach im Jahr auf Messen. Die Sommer-„Jamboree“ findet vom 5. bis 7. Juni 2026 in Essen statt.



Fabrikgebäude ACME: Nils Pikert hat das Art-Deco-Gebäude in die Landschaft gesetzt – inklusive Inneneinrichtung und -beleuchtung. Auch das Flussmodul (unten) stammt von ihm.

Starkstrom: Eine Eisenbahn-Fachwerkbrücke überspannt einen reißenden Fluss (Mitte oben) – das Schiff Daniela kämpft gegen die Strömung (links), vor dem Schiffszubehörladen ankert ein Pontonboot.



Grillfest: Die Atmosphäre einer kleinen Motorhome-Siedlung hat Adrian Ritt eingefangen, Präsident des GermaNtrak.



Ja wo sind sie denn? Bei unserem Suchspiel muss man schon genauer hinschauen – um zum Beispiel die Hexen zu finden.

Superhelden und Filmstars: Großes Figuren-Suchspiel

Von der Sagengestalt bis zur Comicfigur: Auf der großen H0-Schauanlage im Märklineum verstecken sich zahlreiche Berühmtheiten. Machen Sie sich doch mal auf die Suche nach ihnen – es lohnt sich auf jeden Fall!

Wenn Spieleprogrammierer kleine Geheimnisse oder lustige Bilder in ihren Spielen verstecken, spricht man von „Easter Eggs“ – Ostereiern. Das können wir auch, dachten sich die Anlagenbauer von Märklin und platzierten auf der Schauanlage im Untergeschoss des Märklineums eine ganze Schar von Sagenfiguren, Filmzitaten und Anleihen an die Welt der Popkultur. In dieser Folge unserer Serie über die Anlage haben wir sie zu einem Suchspiel zusammengestellt. Besuchen Sie einfach das Märklineum und begeben Sie sich auf Entdeckungstour. Wie viele von den 18 Figuren-Beispielen finden Sie? Ein toller Spaß für alle Modellbahner, gerade zur Ferienzeit!

Text: MM; Fotos: Kötzle



Das bunte, hölzerne Lama ist ein ikonisches Maskottchen aus dem Computerspiel „Fortnite“. Dort dient es als seltene, glückbringende Schatzkiste voller wichtiger Baumaterialien.



Die berühmte „lila Kuh“ erscheint normalerweise in der Fernsehwerbung eines Milchschokoladenherstellers. Im Märklineum taucht sie zwischen anderen Kühen auf.



Mit diesem Gefährt reisen Marty McFly und Doc Brown durch die Zeit. Wir suchen den genauen Landeplatz des legendären DeLorean aus dem Film „Zurück in die Zukunft“.



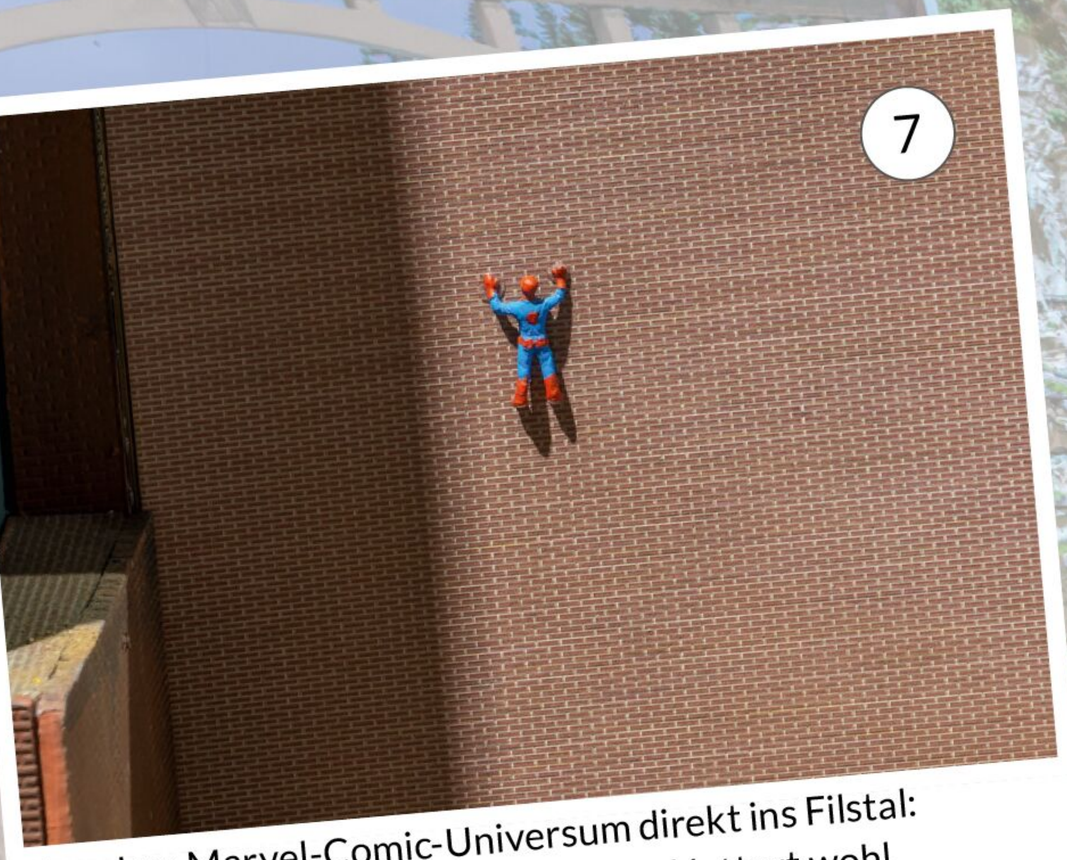
Hier bricht eine Urzeitechse durchs Gehölz. Forscher vermuten, dass es sich um einen Tyrannosaurus Rex handeln könnte. Wo auf der Anlage lässt dieser den Waldboden erzittern?



Nachts im Märklineum: Hier spukt es gewaltig! Das gesuchte Schlossgespenst mit dem leuchtenden Kopf treibt gern bei Mondschein in den Gemäuern einer Burg sein Unwesen.



Normalerweise findet man ihn und seine Kameraden auf der Osterinsel. Dieser „Moai“ genannte steinerne Koloss hat sich allerdings nach Göppingen verirrt.



Aus dem Marvel-Comic-Universum direkt ins Filstal: An welchem Gebäude auf der Anlage klettert wohl der großartige Spiderman die Wand hinauf?



Freundlich sieht dieser geflügelte Geselle mit dem glühenden Maul nicht gerade aus. Wo befindet sich die Höhle, aus der dieser Drache die Besucher anfunkelt?



Von Lucky Luke bis Karl May – Cowboys sind die Helden unzähliger Bücher, Filme und Comics. Auch im Märklineum galoppiert einer durch das hohe Gras. Nur wo?



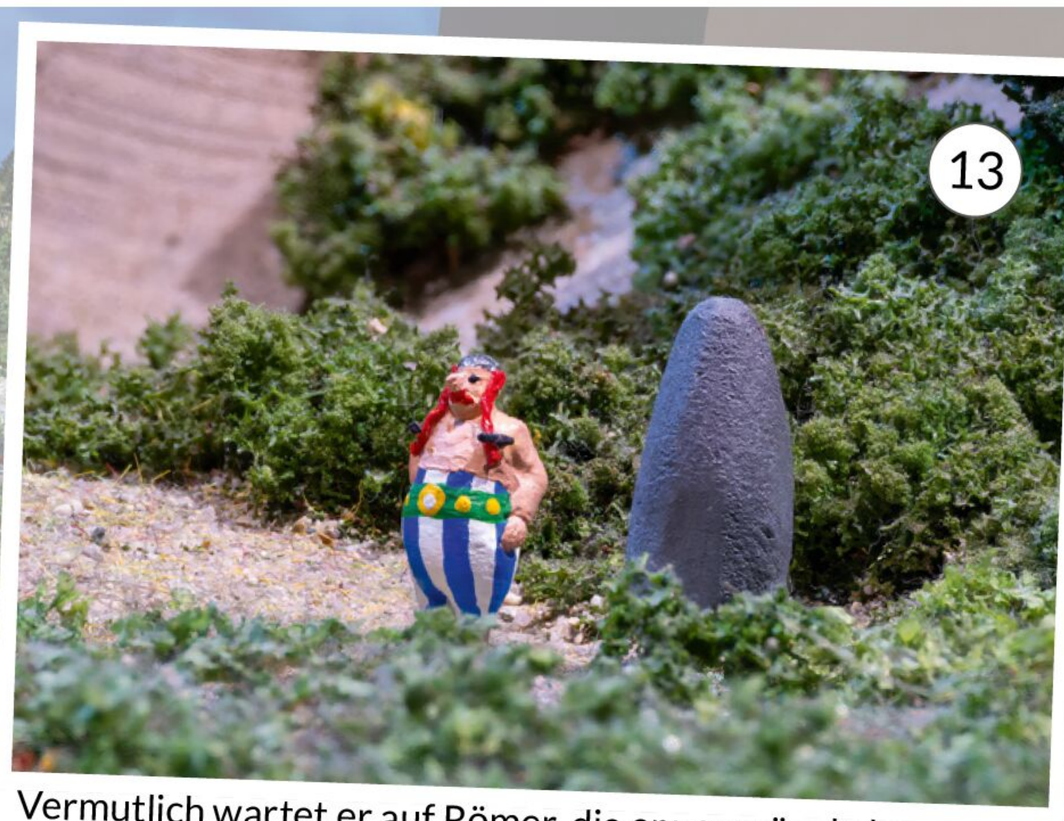
Gandalf der Graue reist in einem Karren durchs Auenland zu Bilbo Beutlins 111. Geburtstag. Auch auf der Anlage im Märklineum ist die Szene aus „Herr der Ringe“ zu finden.



„Fuchs, du hast die Gans gestohlen“, heißt es in einem bekannten Kinderlied. Meister Reineke schleicht auch irgendwo auf der Märklineums-Anlage durchs Unterholz.



Schafft Artus es, das Schwert Excalibur aus dem Stein zu ziehen? Das ist hier nicht die Frage. Sie lautet stattdessen: Wo können wir diese Szene aus der Artus-Sage bewundern?



Vermutlich wartet er auf Römer, die er verprügeln kann: Obelix hat den Weg aus seinem unbeugsamen gallischen Dorf nach Göppingen gefunden — natürlich mit Hinkelstein.



Nicht nur in der Walpurgisnacht sind hier die Hexen los. Gesucht wird der Ort, an dem die Ladys mit den grauen Haaren sich auf ihren Besen zum Zaubern treffen.



Die Katze auf dem heißen Blechdach: Diese Szene ist an den Titel eines Theaterstücks des amerikanischen Autors Tennessee Williams angelehnt, das auch als Film bekannt wurde.



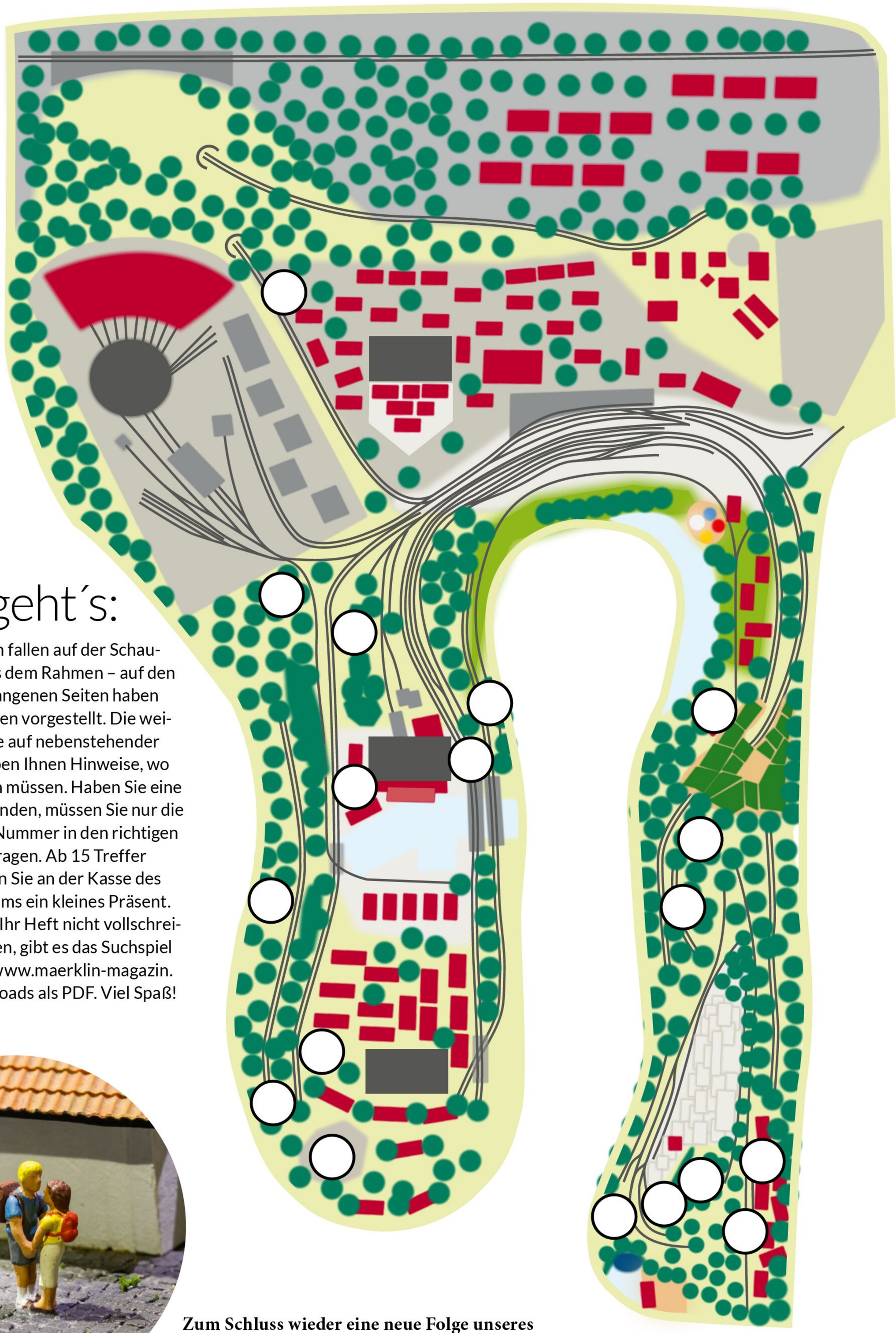
Der germanische Gott Thor hat es mit seinem Hammer ins Marvel-Universum geschafft. Wo er draufhaut, fliegen die Funken – im Märklineum sogar auf Knopfdruck. Wo genau?



In seiner bekannten Fernsehshow „The Joy of Painting" brachte der US-Amerikaner Bob Ross einem Millionenpublikum das Malen bei. Wo finden wir Künstler und Staffelei?



Es ist scheu und lebt allein im tiefen Wald. Vielleicht ist es sogar das Letzte seiner Art. Gesucht wird das mystische Einhorn in seinem Versteck.



So geht´s:

18 Figuren fallen auf der Schauanlage aus dem Rahmen – auf den vorangegangenen Seiten haben wir sie Ihnen vorgestellt. Die weißen Kreise auf nebenstehender Skizze geben Ihnen Hinweise, wo Sie suchen müssen. Haben Sie eine Figur gefunden, müssen Sie nur die jeweilige Nummer in den richtigen Kreis eintragen. Ab 15 Treffer bekommen Sie an der Kasse des Märklineums ein kleines Präsent. Damit Sie Ihr Heft nicht vollschreiben müssen, gibt es das Suchspiel auch auf www.maerklin-magazin.de/Downloads als PDF. Viel Spaß!

Zum Schluss wieder eine neue Folge unseres Ratespiels mit Blick auf die nächste Ausgabe: Im Mittelpunkt stehen der Charme der kleinen Dinge und liebevolle Szenen. Haben Sie welche entdeckt?

Für Sternengucker

Wir stellen neue Zubehörschätze vor: eine Sternwarte, eine Drehscheibe fürs Märklin C-Gleis und einen besonderen Lkw.

Noch

H0 H0

Eine Sternwarte mit Mondprojektor, bei der sich mittels „micro-motion“-Antrieb die Kuppel und das Teleskop langsam drehen – mit dieser Neuentwicklung bringt Noch einen außergewöhnlichen Akzent auf die Modellbahnanlage. Der auf 1.000 Stück limitierte Bausatz ist detailreich gestaltet. Enthalten sind sechs Figuren berühmter Astronomen sowie als humorvolle Anspielung auf ein Gedanken-Experiment des Physikers Erwin Schrödinger eine „lebende“ und eine „tote“ Katze. Für eine optimale Mond-Projektion sollte der Abstand zur Decke etwa 120 bis 180 Zentimeter betragen. Die Sternwarte lässt sich gut als Blickfang einsetzen: in urbaner Umgebung, auf Anhöhen, in Wissenschafts- und Parkanlagen oder als besonderes Detail auf der Modelleisenbahn. Auch als dekoratives Objekt in Dioramen entfaltet sie ihre Wirkung. So entsteht eine Szene, die Technik und Faszination vereint und auf jeder Anlage ein besonderer Blickfang ist.

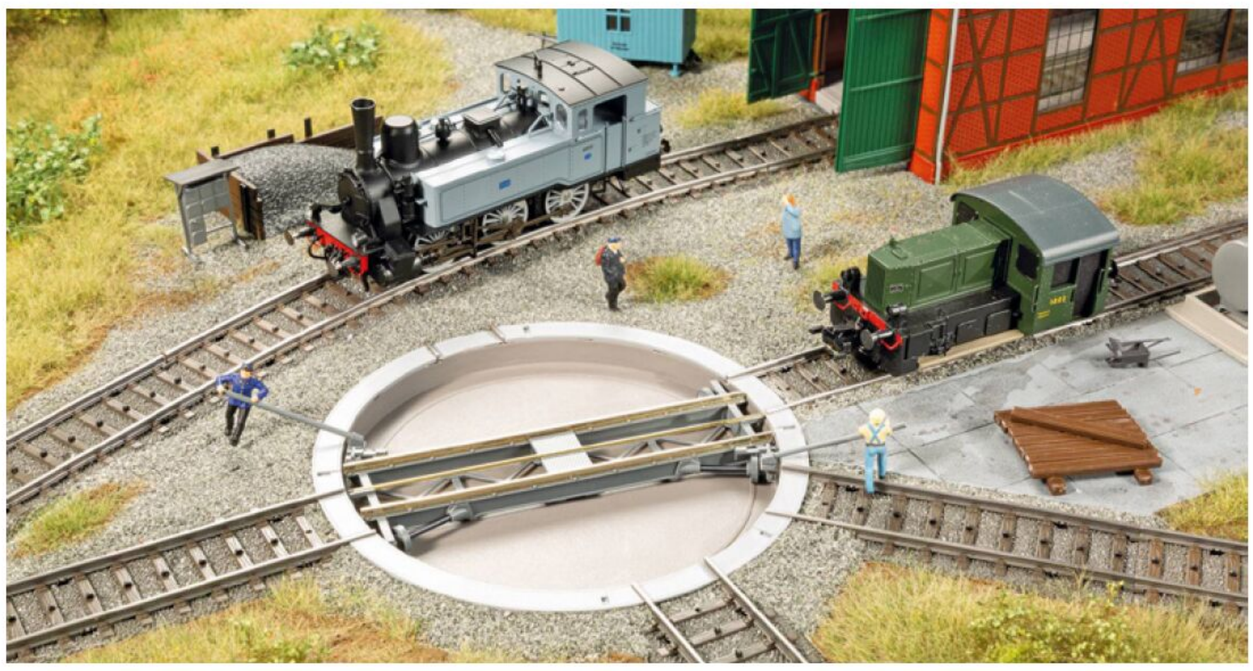




Bei Tag und Nacht ein Blickfang: Sternwarte von Noch (Art. 66837).

Auhagen

H0



Hier wird rangiert: Diese kompakte Drehscheibe von Auhagen ist für das Märklin Dreischienen-Zweileiter-System ausgelegt und bringt Leben in industrielle Gleisbereiche sowie in Bahnbetriebswerke. Die Bühne ist 95 Millimeter lang, ihr Gesamtdurchmesser beträgt 111 Millimeter. Vier Adaptergleisstücke für den Anbau an das Märklin C-Gleis sowie Antriebsmotor und Anschlusseinheit sind enthalten. Ein Ergänzungs-Set (Art. 41697) bietet zusätzliche Anschlussmöglichkeiten.

Schönes Zubehör für industrielle Gleisbereiche: Drehscheibe von Auhagen (Art. 11480).

Viessmann

H0 H0

Neu im CarMotion-Programm von Viessmann: Der dreiachsige Lastwagen Magirus-Deutz 200 D 16 S mit Rundumleuchte war in den 1960er-Jahren in Diensten des Malteser Hilfsdienstes unterwegs. Wie bei den Modellen der CarMotion-Serie üblich, verfügt auch dieses H0-Modell über einen Lade- und Programmieranschluss, bietet kurze Ladezeiten durch moderne Lithium-Polymer-Akkus und ermöglicht realistische Brems- und Beschleunigungsvorgänge.



Das Vorbild war für den Malteser Hilfsdienst unterwegs: Lkw Magirus-Deutz (Art. 8060).

Aktuelle Kataloge



NEU!

Märklin Sommer-Neuheiten Prospekt 2026

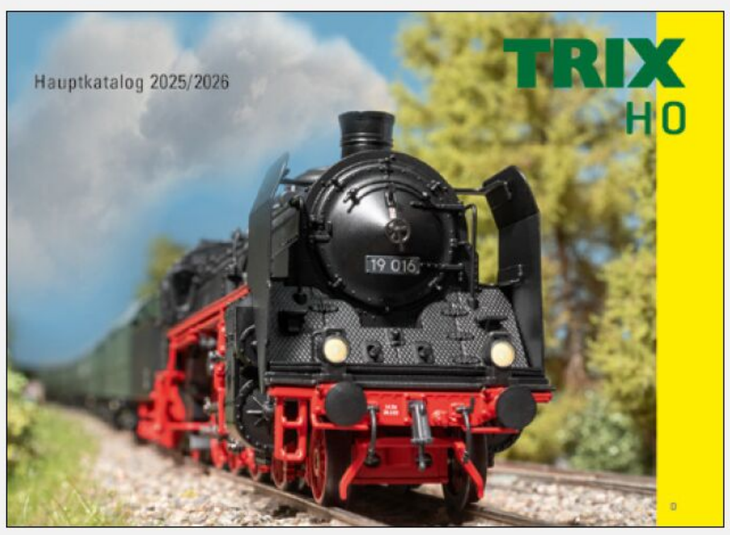


Märklin Gesamtkatalog 2025/2026



NEU!

TRIX H0 Sommer-Neuheiten Prospekt 2026



TRIX H0 Hauptkatalog 2025/2026



NEU!

Minitrix Sommer-Neuheiten Prospekt 2026

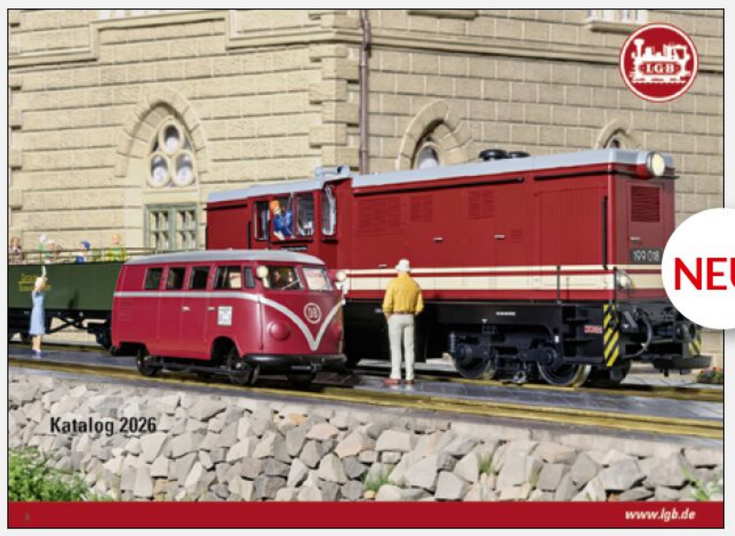


Minitrix Hauptkatalog 2025/2026



NEU!

LGB Sommer-Neuheiten Prospekt 2026



NEU!

LGB Katalog 2026



Märklin Start up/ Märklin my world Katalog 2026

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.

Der Sachsenstolz

Ein Glanzstück für jede Anlage

märklin
TRIX

38190 | 25019 Dampflokomotive Baureihe 19.0

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive 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 19 016. Betriebszustand Epoche IIIa, Anfang der 1950er Jahre.



Highlights:

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

Entdecken Sie den Sachsenstolz in unserem Shop unter:
www.maerklinshop.de

Weitere tolle Modelle unter:
www.maerklin.de

Erlebnis pur

für die ganze Familie.

märklineum



Märklineum
Reuschstraße 6
73033 Göppingen

Öffnungszeiten:
Di – So: 10 – 18 Uhr

Mehr Informationen unter:
www.maerklineum.com

Gefördert durch ...
Kreissparkasse Göppingen

Fließender Verkehr

Zu den wichtigsten Eisenbahnstrecken in Deutschland, vor allem in Bezug auf die vielen internationalen Frachtzüge von und nach Italien, zählen die beiden Linien am Rhein und die Strecke entlang des Mains.

Vor etlichen Jahren hat sich DB Cargo von der bewährten Baureihe 151 verabschiedet. Zur Baumblüte 2008 waren die Maschinen noch tapfer im Einsatz. Oben grüßt die Burg Maus, ein markantes Beispiel für die Wehrarchitektur am Mittelrhein.



Nur noch bei privaten EVU ist die Baureihe 155 heute anzutreffen. Anfang der 2000er-Jahre führte sie alle Arten von Frachtzügen am Rhein, hier die 155 057 mit einem leeren Kohlenzug aus dem Ruhrgebiet.

Zweifelsohne gehört die wunderbare Region des Mittelrheintals zu den schönsten Ecken in Deutschland. Vor allem der Abschnitt zwischen Koblenz und Bingen auf der linken Rheinseite und das rechtsrheinische Rüdesheim begeistern – aus vielerlei Gründen. In dem breiten Flusstal windet sich Vater Rhein in etlichen Schleifen. Den Strom flankieren sanfte Höhenzüge, die vornehmlich dem Weinanbau dienen. Die Erzeugnisse mühevoller Arbeit sind ein feiner Genuss. Gut 30 Burgen und Ruinen prägen das Tal in malerischer Weise. Schön ist es hier zu allen Jahreszeiten. Persönlich finde ich den Frühling am eindrucksvollsten, wenn unzählige Kirschbäume in voller Blüte den Fotografen erfreuen. Zudem sind die pittoresken Kleinstädte im Flusstal noch nicht vom Tourismus überlaufen, was auch für die sehenswerte Drosselgasse in Rüdesheim gilt. So nimmt es nicht Wunder, dass die UNESCO das Mittelrheintal 2002 zum Weltkulturerbe erklärt hat.

Für Eisenbahnfreunde sind natürlich die beiden zweigleisigen Bahnstrecken von höchstem Interesse. Neben Regional- und Fernverkehrszügen prägen die langen und bunten Schlangen der Güterzüge das Bild. Die Anzahl der gemischten Frachten des Einzelwagenverkehrs hat sich in den letzten Jahren mehr und mehr zugunsten der Züge des Kombinierten Verkehrs (KV) und der Ganzzüge verändert. Letztere dienen vor allem dem Montanbereich, wobei Kohle stark rückläufig ist. Mit den gemischten Zügen werden die Erzeugnisse der Industrieregionen rund um Köln und Leverkusen abgefahren. So starten sie vom großen Rangierbahnhof Gremberg bei Köln und gehen nach Mannheim, Nürnberg oder Basel. Selbst Ziele in Österreich werden angefahren. Die lan-

St. Goarshausen hatte einst einen Hafen. Links im Bild erkennt man die Burg Katz. Den aus Köln-Eifeltor kommenden Zug des KV führt eine 193 der SBB an. Passende Modelle gibt es bei Märklin und Trix. Bald wird der Zug in den Loreleytunnel einfahren.

gen und bunten Schlangen der KV-Züge wiederum haben häufig sehr lange Laufwege zu meistern. Viele starten in Köln-Eifeltor, einem bedeutenden Straße/Schiene-Umschlagbahnhof und fahren über die beiden Rheinstrecken zu ihren Zielen in Italien, Österreich oder Osteuropa. Im Transit rollen zudem Züge aus Belgien und den Niederlanden, etwa vom Rotterdamer Hafen aus. Viele dem Chemieverkehr dienende Züge sind mit der Region Ludwigshafen verbunden.

Auffällg ist, dass hier mehr und mehr Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zum Zuge kommen. Der Anteil von DB Cargo dürfte mittlerweile auf unter 30 Prozent gesunken sein, Tendenz fallend. Aber genau das macht eben den Reiz der beiden Linien aus. Vor Eröffnung der Schnellfahrstrecke von Köln nach Frankfurt am Main war die linke Rheinstrecke vornehmlich dem flinken Fernverkehr >>



Rüdesheim mit dem hoch oben thronenden Niederwalddenkmal liegt malerisch am Strom. Die 152 077 führt einen Güterzug auf der Fahrt von Gremberg nach Mannheim an.

Ein Güterzug, wie er schöner nicht sein könnte. Die 189 022 schleppte im Juni 2013 ihre lange Leine zwischen Gemünden und Karlstadt in Richtung Würzburg. Die mit Holz beladenen Wagen der Gattungen Snps und Roos stechen hervor.

An Nachmittagen lassen sich von der anderen Flussseite aus feine Bilder machen, vorausgesetzt, es ist nicht sehr windig und kein Schiff versetzt den ruhig dahinfließenden Main in Unruhe. Mit einem Zug vom Terminal Verona Quadrante Europa ist eine 151 von DB Cargo gleich zweimal zu sehen.



Ab und an sind Gäste am Main zu sehen. Wegen Bauarbeiten auf der Stammstrecke via Gotthard musste dieser Zug einen großen Umweg via Maintal zu seinem Ziel Köln auf sich nehmen. Es zieht die 193 454 von SBB Cargo International (April 2022).

vorbehalten und rechts rollten die Güterzüge im Blockabstand. Heute verteilen sich diese Fahrten auf beide Strecken. So kann man auch Lokomotiven von SBB Cargo International sehen, meist sind es Fahrzeuge der Traxx- und der Vectron-Familie. Sie prägen das Bild der Züge, denn fast alle EVU führen diese bewährten und oft bunten Maschinen in ihren Beständen.

So mancher wird sich noch der Zeit entsinnen, als die Maschinen der DB-Baureihen 140, 151, 152 oder die gleich nach der Wende in Mannheim heimisch gewordenen 155 der Deutschen Reichsbahn das Bild der Strecken bestimmten. Heute ist nur mehr die 152 anzutreffen. Wer selbst die Kamera in die Hände nehmen mag, wird eine Fülle an herrlichen Motiven entdecken, bei denen sich je nach Gusto entweder der Zug dominant oder die Landschaft in ihrer opulenten Pracht einfangen lässt. Subjektiv gesehen ist der Blick unterhalb der mächtigen Burganlage Rheinfels ab dem frühen Nachmittag bestens im Licht. Von hier aus kann man beide Strecken beobachten, den Schiffen zusehen, die zahlreich den Strom befahren, und sich auf Züge aus Richtung Süden freuen. Und sobald das fröhliche Gebimmel einer Bahnschranke ertönt, kann man vom schattigen Fotopunkt inmitten eines Rebhanges aus die anrollenden Züge ins Visier nehmen. Das große Bild auf den Seiten 92/93 zeigt diese Situation mit der vorbeikommenden 152 142, die einen bunten Zug des KV in Basel übernommen hat, um ihn nach Köln-Eifeltor zu bringen. Apopos KV: Dieser ist perfekt geeignet, um Energie zu sparen, denn dieses Produkt benötigt bis zu 70 Prozent weniger Energie pro Tonnenkilometer als der Straßengüterverkehr. Gleichzeitig kann ein solcher Zug gut und gern 50 Lkw ersetzen und so nicht nur den Energieverbrauch mindern, sondern auch die Umwelt deutlich entlasten.

Ehe wir nun das grandiose Mittelrheintal in Richtung Main verlassen, blicken wir noch ein wenig ins Geschichtsbuch. Im Jahr 1859 wurde zunächst die linke Rheinstrecke eröffnet, ehe drei Jahre später auch die Linie auf der anderen Stromseite folgte. Unter Fahrdraht kam Letztere erst in den 1960er-Jahren, was das Tal vom Rauch und Qualm der Lokomotiven befreite.

Vom Rhein aus rollen viele Frachtenzüge via Freiburg und Basel weiter in Richtung Schweiz und >>

In einer mehrteiligen Artikelserie über die Güterbahn zeigen wir nicht nur Strecken, auf denen die Frachtenzüge rollen, wir nehmen auch einige Wagentypen in den Fokus.

Viele Modellbahner freuen sich auf die ab 2027 bei Märklin und Trix erhältlichen Kraftprotze aus dem Hause Stadler. Mit einer langen Kesselwagenleine ist die 2159 240 vor der malerischen Stadtkulisse von Gemünden am Main auf dem Weg in den Norden.

Holz, Drahtrollen und Stahlträger als Ladegut

Bei vielen Bahnverwaltungen findet sich die 19,9-m-Familie im Fuhrpark. Und dies aus gutem Grunde, sind die betreffenden Wagen doch für viele Transportaufgaben geeignet. Hier einige Fotos dazu. Ladungen kann man im Fachhandel erwerben oder selbst fertigen, was zwar einige Zeit in Anspruch nimmt, aber viel Spaß bereitet. Zudem hat man dann individuelle Wagen im Bestand. Wer mag, sollte die Lastenträger altern, damit sie realistischer ausschauen.



Der Snps, hier die SBB-Variante, ist ein Ladegenie, kann er doch neben Holz auch Stahlprodukte jeglicher Art transportieren. Dahinter ein Res. Beide Ladungen entstanden im Eigenbau.



Flachwagen der Gattungen Re und Res lassen sich wunderbar mit den Erzeugnissen der Stahlindustrie beladen. Hier sind es Stabstahl und Drahtringe, die die Rangierlok zu schleppen hat.



Ein kleiner Holzladeplatz bereichert jede Anlage. Während der Wagen rechts bereits beladen ist und die Stämme mit Zierlinienband gesichert sind, ist der andere Snps noch leer.

Auch wenn bei DB Cargo die Baureihe 151 ausgedient hat, Modellbahner setzen sie sehr gerne ein. So darf hier die 151 035 ihre Fracht bewegen. Gleich hinter dem Sechsachser rollt der neue Autotransporter Laads, gefolgt von einem Roos 639.

Italien. Eine beachtliche Anzahl nimmt die Route über Aschaffenburg auf der Main-Spessart-Bahn nach Gemünden, wo die Nord-Süd-Strecke einmündet, und weiter in Richtung Würzburg. Aus diesem Grund ist die Zugdichte hier zu manchen Stunden beachtlich hoch, es wird im Blockabstand gefahren. Da macht es natürlich Freude, den Zügen zuzuschauen, auch um Anregungen für das Nachspielen auf der heimischen Anlage zu bekommen.

Wie bei den Rheinstrecken haben auch am Main die Züge des KV deutlich die Oberhand. Daher erfreuen Fotos aus der Zeit rund um das Jahr 2000 heute mehr denn je, denn damals gab es noch deutlich mehr Wagenladungsverkehr. Außerdem spielte die dümmliche Unsitte, Eisenbahnwagen mit Farbe zu besprühen, noch keine Rolle. Je nach Sonnenstand und Jahreszeit beginnt der Lichtbildner am Main sein Tagewerk mal früher, mal später. Die schönsten Fotopunkte finden sich zwischen Wernfeld und Retzbach-Zellingen. Aber auch die Ausfahrt aus Gemünden, mit dem malerischen Stadtbild als Kulisse, ist ein beliebtes Motiv.

An windarmen Tagen sollte man den Versuch starten, Spiegelbilder am Mainufer einzufangen, was etwas Geduld erfordert, denn bereits eine schwache Windböe vereitelt das Vorhaben. Zudem sorgt der Schiffsverkehr – der zwar im Vergleich zum Rhein hier deutlich schwächer ist – dafür, dass man eben kein Spiegelbild auf den Chip bekommt. Es dauert dann immer eine Weile, ehe sich der durch Schleusen aufgestaute Fluss wieder beruhigt.

In einer der nächsten Ausgaben werden wir die Frachtzüge, die von München in Richtung Alpen rollen, näher betrachten.



Mit einer im Eigenbau gebastelten Stammholzladung wartet ein Roos 639 auf die Abholung.



Eine käuflich erworbene Bretterladung schmückt diesen Snps. Die Niederbindung sollte schon sein.

Text und Fotos: Klaus Eckert



Bevor Züge rollen, muss das Modul gestaltet werden: Luca, Paul, Liam und Moritz (von links) sind mit Begeisterung dabei.

An der Modellbahn fürs Leben lernen

Zusammenarbeit, Verantwortung, digitale und handwerkliche Fähigkeiten: In der Modellbau-AG der Friedensschule in Schwäbisch Gmünd lernen die Schüler nicht nur, wie Miniaturwelten entstehen. Sie entwickeln sich auch persönlich weiter.





^ Ufo-Alarm im sonst so friedlichen Friedingen: Was die grünen Gestalten wohl wollen?

v Am Bahnhof herrscht reger Zugverkehr. Gleich neben dem Bahnsteig wartet ein Biergarten.



Die Idylle trügt: Während der Güterzug gemächlich den Bahnhof der kleinen Stadt „Friedingen“ verlässt, Bauarbeiter an der Strecke ihrer Arbeit nachgehen und ein Stückchen weiter ein ICE über die Gleise prescht, herrscht auf der Straße hinter einem Hügel großer Aufruhr. Notarzt und Feuerwehr stehen schon bereit, die Fahrbahn ist abgesperrt.

Der Grund der Aufregung ist nicht zu übersehen: Ein tellerförmiges, blinkendes Ufo hat sich zwischen zwei Felsen verkeilt, und wenn man genau hinsieht, lassen sich auch zwei merkwürdige grüne Gestalten erkennen.

Schüler der Friedensschule Schwäbisch Gmünd haben sich diese fantasievolle Szene ausgedacht und auf der Anlage im Keller gestaltet. Ihre Modellbahn-AG gehört zu den Gewinnern des Wettbewerbs „Werkstatt Modelleisenbahn“, den die Initiative „Spielen macht Schule“ jährlich ausschreibt. Dabei haben 60 Schulen die Chance, eine Modellbahn-Ausstattung für ihre Werkstatt zu gewinnen. Eine schöne Aktion, die Märklin gern unterstützt. Auch Unternehmen wie Auhagen, Busch, Faller, Noch und Viessmann sind mit dabei.

Mit der technischen Umsetzung auf der Anlage, aber auch mit ihren kreativen, detaillierten Landschaftsszenen und Spezialeffekten haben die jungen Schwäbisch Gmünder Modellbahner die Organisatoren der Initiative überzeugt.

Doch die Kinder und Jugendlichen lernen in der AG weit mehr als technisches Know-how. Schulleiter Joachim Göser, der die AG leitet, erzählt begeistert, warum er eine Modellbahn mit der dazugehörenden Landschaft aus pädagogischen Gründen für ein sinnvolles Lernmedium hält: Die Schüler arbeiten im Team, übernehmen Verantwortung, entwickeln sich persönlich weiter und stärken ihre handwerkliche und digitale Kompetenz: >>



Der Bauhof ist gut ausgerüstet. Da sollte sich doch auch etwas finden, mit dem man ein Pannen-Ufo wieder flottbekommt.



Liebe zum Detail: Eine ältere Dame sucht am Bahnsteig nach einer Zugverbindung. Im Hintergrund spielt eine Kapelle.

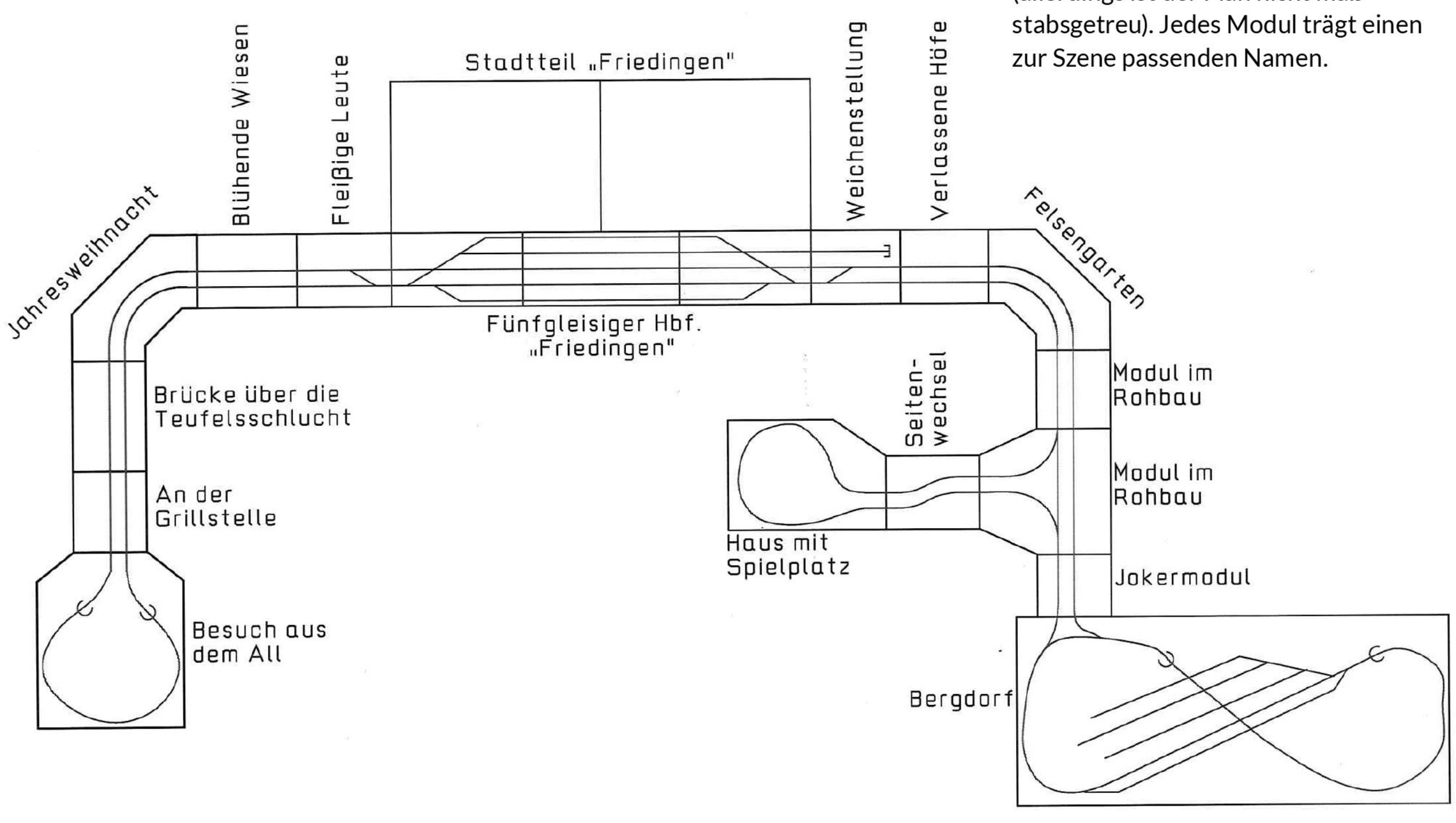
„Es geht natürlich auch darum, technische Fertigkeiten zu entwickeln, aber ebenso um das Spielen in der Gemeinschaft“, sagt er. „Die Schüler bringen eigene Ideen ein, entwickeln kreative Lösungen und zeigen, dass Lernen auch mit Herz und Hand geschehen kann.“ Die Kinder ließen das Handy liegen, beobachtet Göser stolz, wenn sie konzentriert an einer Sache arbeiteten und miteinander spielten. Sie würden insgesamt ruhiger, entwickelten ein positives soziales Miteinander und sie beschäftigten sich intensiv mit dem Thema Bahn, ergänzt der Pädagoge.

Dazu erzählt Joachim Göser ein besonders eindrucksvolles Beispiel: Einer der Jugendlichen, der sich schulisch schon aufgegeben hatte, habe durch das Spielen mit der Modelleisenbahn so viel neues Selbstvertrauen, Motivation und Wissen zum Thema Bahn gewonnen, dass er sich nach seinem Hauptschulabschluss zum Lokführer ausbilden ließ. Heute fährt er ICE durch Deutschland.

Schon 2016, an seiner vorigen Schule in Bettringen, hat Joachim Göser mit einem Modellbahn-Projekt begonnen. Die Modulanlage nahm er dann 2023 mit an seine neue Schule in Schwäbisch Gmünd. Gut 90 Schüler haben in dieser Zeit an der Anlage

Der Gleisplan

So ist die Anlage derzeit in Betrieb (allerdings ist der Plan nicht maßstabsgetreu). Jedes Modul trägt einen zur Szene passenden Namen.



Glückliche Gesichter: Paul, Moritz, Liam, Luca, Christof und Schulleiter Joachim Göser freuen sich über ihren Gewinn aus dem Wettbewerb „Werkstatt Modelleisenbahn“ – neues Gleis- und Baumaterial für ihre Schulanlage.

mitgearbeitet. Viele blieben über Jahre dabei. Gleise, Lokomotiven und Zubehör stammen zum Teil aus Startpackungen, die sie bei Wettbewerben gewonnen haben. Andere Teile sind Spenden von begeisterten Besuchern. Und auch ein kleines Jahresbudget steht der AG zur Verfügung.

Joachim Göser erläutert die Vorteile der Modulbauweise: „Wir bekommen verschiedenes Material und machen dann etwas Eigenes daraus“, sagt er. Die Schüler arbeiten immer ein halbes Jahr lang an einem Modul. Die Gleisabstände und das Profil des Geländes an den Anschlussstellen sind nach einer schuleigenen Norm fest definiert. So lassen sich neu entstandene Module problemlos in die Gesamtanlage einfügen.

Mittlerweile haben die Nachwuchsmodellbahner insgesamt 22 Module gebaut. Zusammen ergibt das über 60 Meter Gleislänge – eine stolze Leistung. Aufgrund der modularen Bauweise können sie die Anlage einfach zerlegen und transportieren. Und ein Modul zu gestalten, ist für eine Gruppe innerhalb eines halben Jahres ein gut erreichbares Ziel.

Vier weitere Teilstücke sind aktuell in Arbeit. Damit die Motivation erhalten bleibt, wird viel Wert auf den Spielspaß gelegt. Die Modellbahn bleibt ständig aufgebaut, die Kinder können sich jederzeit mit ihr beschäftigen. „Die Züge werden auf hohem technischem Niveau digital über eine Central Station, Tablets und eigenes WLAN gesteuert“, erläutert der Schulleiter. Der Fahrbetrieb sei sogar mit dem Smartphone möglich. Zentral haben die AG-Teilnehmer über einen Laptop und einen größeren Bildschirm alle Züge im Blick. So können sie im Notfall direkt eingreifen. >>



Ein halbes Jahr dauert der Bau eines Moduls (im Bild der Lokschuppen mit Drehscheibe).



Volle Konzentration: Jeyanth (links) und Asterios haben über ihre Tablets den Fahrbetrieb auf der Anlage unter Kontrolle. Spielerisch lernen sie so Elektronik und Digital-Technik kennen. Teamwork und Kommunikation sind ebenfalls gefragt.

Der spielerische Umgang mit dem Ausgangsmaterial zeigt sich nicht nur in einzelnen Szenen auf der Anlage. Auch mit dem Material selbst gehen die jungen Modelleisenbahner kreativ um: So haben sie eine Brücke aus einem Bausatz mit Steinen und Styropor zu einer imposanten Steinbogenbrücke ausgebaut, bearbeitet und anschließend bemalt – und damit ein ganz eigenes Bauwerk auf der Anlage geschaffen.

„H0 ist eine schöne Baugröße. Selbst die ungeübten Hände der Kinder sind in der Lage, im Maßstab 1:87 vorbildgetreue Szenen zu erschaffen.“

Joachim Göser, Schulleiter und Initiator der Modellbahn-AG

Ein Zukunftsprojekt hat Joachim Göser schon auf der Agenda: „Wir möchten einen Rangierbahnhof bauen – darauf sparen wir gerade“, erzählt er. Für das Projekt brauche es einiges an Weichen, Decodern und anderen Bauteilen. Das alles sollte möglichst neu sein, mit gebrauchten Teilen habe er hier keine guten Erfahrungen gemacht. Langfristig sollen alle Weichen und Kreuzungen auf der Strecke digitalisiert werden. Den Bahnhofsbereich möchte er aber analog lassen: „Das hat den Vorteil, dass die Schülerinnen und Schüler den Unterschied zwischen analog und digital kennenlernen“, erläutert der AG-Leiter.

Derzeit befindet sich die Kleinstadt „Friedingen“ mit dem fünfgleisigen Hauptbahnhof im Aufbau. Deren Name leitet sich von der Friedensschule ab. Die Einzelteile bauen die jungen Modellbahner selbst. Joachim Göser bereitet dazu Sperrholzplatten in der Werkstatt so vor, dass die Schüler anschließend den Modulkasten eigenständig zusammenleimen und verschrauben können. Hier ist Maßarbeit gefragt, denn die Teile sollen ja später an jeder Stelle in die Gesamtanlage eingefügt werden können. So lassen sich bei jeder Ausstellung ein anderes Landschaftsbild und ein neuer Streckenverlauf realisieren.



Marke Eigenbau: Die imposante Steinbogenbrücke haben die jungen Modellbahner selbst gestaltet und mit viel Liebe zum Detail bemalt.

„In puncto Genauigkeit müssen wir zwar manchmal Abstriche machen“, erzählt Göser: Aber er findet es „durchaus vertretbar“, dass an der Dachrinne eines Modellhauses auch mal ein Tropfen Kleber hänge oder dass ein bestimmtes Szenario offensichtlich der Fantasie eines Kindes entsprungen sei. Viel wichtiger ist dem Schulleiter, dass seine Modellbauer im Verlauf ihrer Arbeit zunehmend sicherer und selbstbewusster werden.

Außerdem legt er Wert darauf, die Ideen der Kinder nicht zu sehr auszubremsen und immer wieder Neues entstehen zu lassen. Wie etwa eine Grillstelle, die auf Knopfdruck zu rauchen beginnt, oder ein Martinshorn, das plötzlich laut aufheult. So entstehe Abwechslung auf der Anlage.

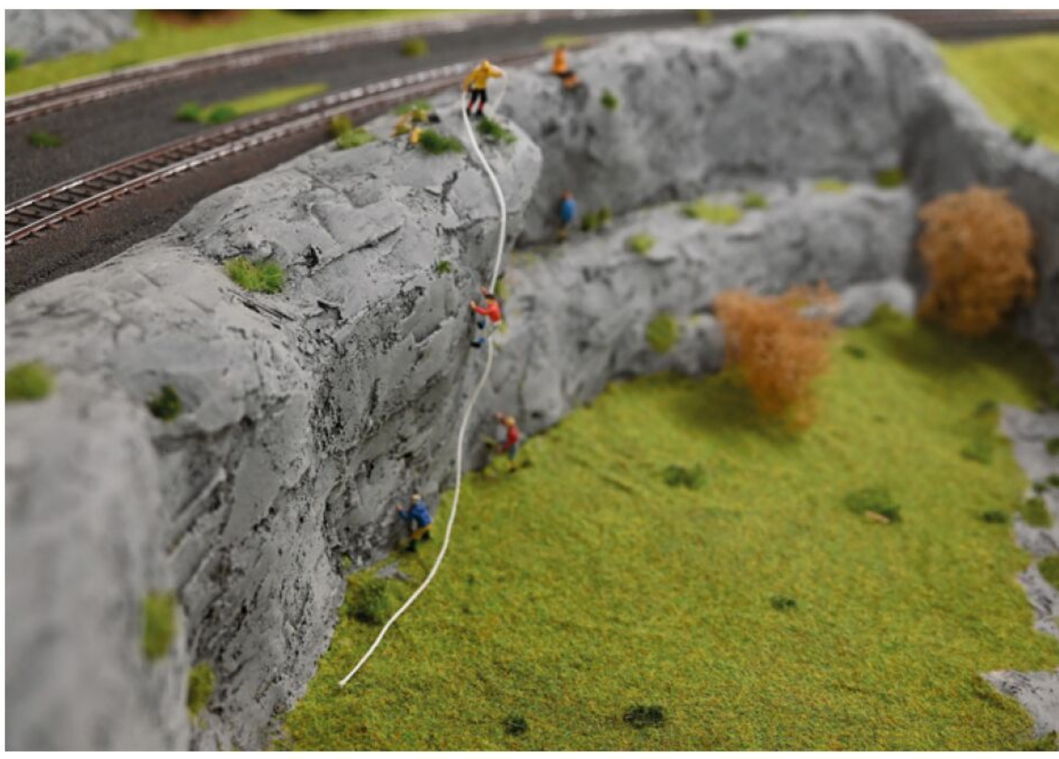
Spenden bilden das Rückgrat des Fuhrparks. Immer wieder nehmen private Modellbahner mit dem Schulleiter Kontakt auf, die das Projekt mit Lokomotiven, Wagen und Baumaterial fördern. „Wir sind für jegliche Unterstützung sehr dankbar. Mit unseren begrenzten finanziellen Mitteln könnten wir das alles überhaupt nicht stemmen“, freut sich Göser über das Engagement. So hat sich der Märklin Fuhrpark rund um „Friedingen“ in den vergangenen Jahren stetig erweitert. Neben einem sechsteiligen ICE 2 fahren zum Beispiel eine BR 216, eine BR 218, eine BR 24 sowie mehrere Rangierlokomotiven über die Gleise. Zusätzlich bereichern einige Lokomotiven, die die Schüler von zu Hause mitgebracht haben, die Anlage. Eine kleine Sammlung aus Passagier- und Güterwagen sorgt für weiteren Spielspaß und stammt größtenteils aus Spenden.

„Ich bin sehr glücklich darüber, dass ich das Projekt an der Schule umsetzen kann“, sagt Joachim Göser stolz. Das Interesse der Kinder sei groß. „Die Modellbahn-AG wird an der Friedensschule weiterhin ein fester Bestandteil sein“, ist er sich sicher.

An der Stelle, an der das Ufo in Friedingen gelandet ist, gibt es für Polizei und Feuerwehr noch viel zu tun. Ob sie das Raumschiff wohl je wieder flott bekommen werden? Darauf haben die Nachwuchs-Modellbahner der Friedensschule bestimmt eine Antwort. ⏭



Beim Wochenmarkt direkt an den Bahngleisen kaufen die Friedinger ihr Obst und Gemüse ein.



Sport für Mutige: Am Kletterfelsen zeigen sich die Bewohner der Anlage von ihrer wagemutigen Seite.

Text: Eva Heer; Fotos: Joachim Göser





Auf dem Weg ins Dampflokwerk: Vorsichtig hebt ein Kran den Rahmen (oben) und die Radsätze (unteres Bild) auf Niederbordwagen. Nach aufwendiger Sicherung der Ladung kann die Reise beginnen – die restlichen Teile der Dampflok sollen folgen.

Lebendige Geschichte

Mit großem Elan treiben die Eisenbahnfreunde Zollernbahn die Restaurierung der Dampflok 78 246 voran. Auch für deren Heimat, das Bahnbetriebswerk Rottweil, gibt es gute Nachrichten.

Spannende Zeiten für die Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ): Der Verein mit Sitz in Rottweil arbeitet seit Jahren daran, die Tenderlokomotive 78 246 wieder auf die Schiene zu bekommen. Nach vielen Arbeitsstunden in der heimischen Lokwerkstatt sind die ersten Teile der „Preußin“ nun zur weiteren Aufarbeitung im Dampflokwerk Meiningen angekommen. Das Ziel, die betagte Lokschönheit wieder unter Dampf zu sehen, ist damit ein gutes Stück näher gerückt.

Im Februar 1922 ist die Lokomotive bei der Stettiner Maschinenbau AG Vulcan aus der Produktionshalle gerollt. Sie gehört zu den legendären preußischen T18ern, die später bei der Deutschen Bundesbahn als Baureihe 78 den Vorortverkehr geprägt haben. Insgesamt 534 der wegen ihrer ruhigen Fahreigenschaften sehr geschätz-





Die 78 246 im Zustand von 2022. Seitdem ist in der Rottweiler Lokwerkstatt viel passiert: Wo immer möglich, haben Ehrenamtliche, wo immer nötig, Profis Hand angelegt, um die betagte Preußin wieder flott zu bekommen.

ten Lokomotiven wurden gebaut. Die letzten ihrer Art fanden in den 1970er-Jahren im schwäbischen Rottweil ihr Auskommen.

Dort schied Ende 1974 auch die 78 246 aus dem Plandienst aus. Im darauffolgenden Jahr schaffte sie es noch aus eigener Kraft ins Deutsche Dampflokomotivmuseum im fränkischen Neuenmarkt. Hier machte sie als Ausstellungsstück gut 40 Jahre lang Eisenbahngeschichte erlebbar. Bis 2018 die Eisenbahnfreunde Zollernbahn auf den Plan traten. Nach langen Verhandlungen holten sie ihre alte „Preußin“ zurück nach Rottweil – mit der Absicht, die Tenderlok wieder auf die Schiene zu stellen.

Dem ursprünglichen Zeitplan machte die Coronazeit einen Strich durch die Rechnung. Außerdem war an der Lok doch mehr zu tun, als es zunächst den Anschein hatte. Nun hat der Verein ein neues Datum vor Augen: Wenn im Frühjahr 2028 die Landesgartenschau in Rottweil ihre Tore öffnet, soll auch die 78 246 fahrbereit sein. >>



Neue Nieten verbinden Rauchkammer und Kessel. Sie zeigen, wie viel Arbeit bereits in der 78 246 steckt.



Auch im Inneren zeigt sich der Kessel in gutem Zustand. Bald bekommt er auch seine Verrohrung zurück.



Das historische Eisenbahnbetriebswerk Rottweil datiert zurück bis in die 1870er-Jahre. Einst arbeiteten hier bis zu 400 Menschen. Ringlokschuppen und Drehscheibe sind zwar verschwunden, doch die Hauptgebäude können noch viel Bahngeschichte erzählen.

Bis dahin ist noch einiges zu tun. „Die Arbeiten, die wir hier machen konnten, sind weit gediehen“, sagt EFZ-Mitglied Andreas Kaupp. Vieles hätten Vereinsmitglieder in ehrenamtlichen Einsätzen erledigt. Wo nötig, kamen Spezialfirmen zum Einsatz. Etwa beim Austausch von rund 1.000 Stehbolzen, die den Kessel zusammenhalten. Doch an Rahmen und Rädern müssen nun die Profis im Dampflokwerk Meiningen Hand anlegen. Dafür haben die Aktiven die Teile im Februar auf Eisenbahnwagen verladen und nach Thüringen geschickt. Im Lauf des Jahres sollen dann die weiteren Baugruppen wie der Kessel oder das Führerhaus folgen. Nach und nach wird so aus einem Sammelsurium von Einzelteilen wieder eine richtige Lok. „Ein solches Projekt ist natürlich enorm aufwendig. Ohne Spenden könnten wir das niemals schaffen“, betont Andreas Kaupp. Diesen Ruf hat auch Märklin gehört und für das Projekt gespendet. Zudem tauchen Lokomotiven aus Rottweil immer wieder als Modell im Märklin Sortiment auf – Zeichen einer guten und für beide Seiten fruchtbaren Zusammenarbeit. So fährt beispielsweise die Diesellok 218 105 bei Märklin unter Art. 39211 durch das H0-Programm.

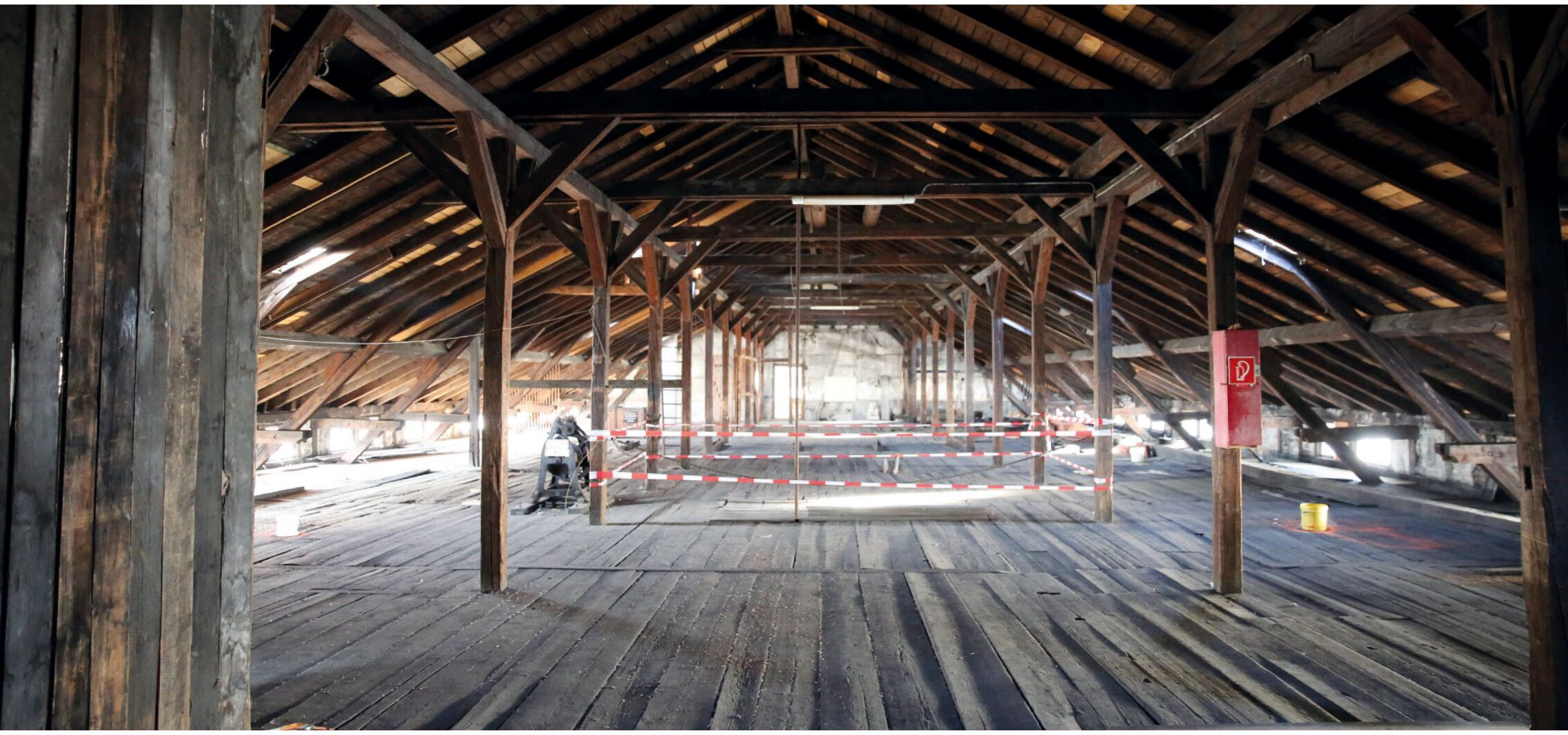
Die 78 246 ist derweil nicht das einzige Herzensprojekt der schwäbischen Eisenbahner. Im Jahr 1998 gründeten Mitglieder der EFZ die Eisenbahn-Betriebsgesellschaft



In der Werkstatt halten NeSA-Mitarbeiter die Fahrzeugflotte in Schuss, zu der neben Personen- und Güterwagen eine Rangierlok, fünf Dieselloks und drei Elektrolokomotiven zählen.



Neckar-Schwarzwald Alb mbH (NeSA), die sich mit Baustellenlogistik, Güterverkehren, Überführungsfahrten sowie im Charter- und Nostalgieverkehr einen Namen gemacht hat. Die Gesellschaft mit ihren rund 50 Mitarbeitern hat seit 2007 ihren Sitz im historischen Bahnbetriebswerk Rottweil. Der prächtige Fachwerkbau gegenüber dem Bahnhof erinnert an die Geschichte der Stadt als bedeutender Eisenbahnstandort im deutschen Südwesten.



Hier hat man Platz: Der riesige Dachboden des Betriebswerkes gibt einen Eindruck von den Dimensionen des Gebäudes. Etwa die Hälfte benötigt die NeSA für ihren Betrieb. Der Rest steht für ein Museum, Veranstaltungen und weitere Ideen zur Verfügung.



Die Räume im Turm des Betriebswerks scheinen sich bereits auf ihre neue Nutzung als Eventlocation zu freuen.



Auf dem Freigelände zeigt sich der historische Fuhrpark der Eisenbahnfreunde Zollernbahn den vorbeifahrenden Reisenden.

Vor Kurzem hat die NeSA das imposante Gebäude der DB AG abgekauft. Mit insgesamt 8.100 Quadratmetern Fläche, davon rund 4.000 Quadratmeter Nutzfläche in Gebäuden, bietet das denkmalgeschützte Betriebswerk dem Unternehmen jede Menge Entwicklungsmöglichkeiten. Die von EFZ und NeSA eigens gegründete „Historisches Bahnbetriebswerk Rottweil gGmbH“, deren Geschäftsführer Andreas Kaupp und Michael Stumm sind, möchte das weitläufige Areal bis Mitte der 2030er-Jahre sanieren und als Kulturgut erhalten. „Wir liegen direkt am Neckartalradweg. Da bietet sich ein Museum regelrecht an“, betont Andreas Kaupp. Außerdem soll es eine „gläserne Werkstatt“ in einem der beiden Türme geben. Eine große Modellbahn ist in Planung, auch für Kulturveranstaltungen, Seminare und Geschäftsevents wäre Platz. Und nicht zuletzt ist die NeSA ein dynamisch wachsendes Unternehmen, das in Zukunft mehr Platz für Büros und Werkstatt benötigen wird.

Das Bahnbetriebswerk als offener Ort für Begegnung, Technik und Kultur – das gefällt auch den Organisatoren der Landesgartenschau, die mit der NeSA und den Eisenbahnfreunden gern zusammenarbeiten. Über die Unterstützung freut sich Andreas Kaupp sehr: „Auch dieses Riesenprojekt könnten wir allein so nicht stemmen“, macht er deutlich. Für das nächste Kapitel der Rottweiler Eisenbahngeschichte rechnet er mit einer Millioneninvestition. Es bleiben also spannende Zeiten. >|

Text: sb; Fotos: Stefan Bolz, Tobias Grabscheit

Das ist ja der Bahnsinn.

Das Abo für Modellbahn-Liebhaber.



Sichern Sie sich jetzt das Märklin Magazin im Jahres-Abo (6 Ausgaben) zum Vorteilspreis von nur 36 €. Auch als Geschenk-Abo möglich.

6 Ausgaben für nur 36 €

Das Jahres-Abo

Vorteile

- Sie sparen 8 % gegenüber dem Einzelkauf
- Lieferung portofrei an die Lieferadresse
- Pünktlich in Ihrem Briefkasten
- Bequem per SEPA-Lastschrift oder Rechnung bezahlen

Als Dankeschön erhalten Sie ein Willkommensgeschenk Ihrer Wahl.

Geschenk 1



Märklin Notizbuch DIN A5

Ihr praktischer Begleiter für unterwegs.

Geschenk 2



Märklin Trinkflasche mit Motiv V 200

Superleichte Alu-Trinkflasche mit 750 ml Füllmenge.

Geschenk 3



Märklin Meterstab (2 m)

Das Höchstmaß an Maßstab immer schnell zur Hand.

Geschenk 4



Märklin USB-Stick 8 GB

Überzeugt durch seine Handlichkeit.

Mehr Infos zum Abo erhalten Sie auch hier:
Märklin Magazin-Leserservice, PressUp GmbH
Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg
Telefon: +49 (0) 40/38 66 66-3 13
Telefax: +49 (0) 40/38 66 66-2 99
E-Mail: maerklin-magazin@pressup.de

Bestellen Sie Ihr Abo einfach und bequem online unter: www.maerklin.de/mmabo

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:

22. Haus & Garten Mittelrhein
Sa 23. - Mo 25. Mai 2026
10-18 Uhr
Rheinpromenade
Konrad-Adenauer-Allee 1
56626 Andernach

Baumesse Heidelberg
Fr 11. - So 13. September 2026
10-18 Uhr
Messplatz
Kirchheimer Weg 69
68124 Heidelberg
Halle 2, Stand 2.080

Baumesse Tübingen
Fr 09. - So 11. Oktober 2026
10-18 Uhr
Festplatz Tübingen
Europastr. 59, 72072 Tübingen
Halle 2, Stand 2.110

Baumesse Offenbach
Fr 15. - So 17. Januar 2027
10-18 Uhr, Messezentrum
Kaiserstr. 108-112
63065 Offenbach
Halle 2, Stand 2.565



Nicht nur der Stuck an der Decke ist einen Blick wert: Coen ter Kuile hat im Frühstücksraum hoch oben eine Märklin Bahn installiert. Abwechselnd können vier Züge über die Strecke rollen. Die Gäste sind fasziniert von der technischen Raffinesse.

Höhenluft für Züge

Mit einer außergewöhnlichen Installation wartet eine Ferienunterkunft an der Gironde auf: Im Frühstücksraum drehen Märklin Züge ihre Runden und begeistern die Besucher.

Die Gäste kommen aus dem Staunen nicht heraus: Hoch oben im Frühstücksraum der Ferienunterkunft „Domaine de Meunier“, die knapp hundert Kilometer nördlich von Bordeaux in Mortagne-sur-Gironde liegt, ziehen Märklin Züge auf kühn verlegten Gleisen ihre Bahnen. Und es ist jedes Mal wieder eine Überraschung, wenn die Zuggarnituren im Wechsel aus dem Schattenbahnhof herausfahren und entlang der Decke ihre Runden drehen. Die Fahrten bringen Bewegung in den Tag und beruhigen gleichzeitig mit ihrem gleichmäßigen Klang.

Weitere Informationen zur Domaine unter www.domaine-dumeunier.com

DOMAINE DU MEUNIER

Das Hotel war einmal angesagter Sitz einer großen Müller-Familie.

Die Idee für diese einmalige Installation hatte Coen ter Kuile, der zusammen mit seiner Frau Ariane van Tuyll die „Domaine“ betreibt. In der Corona-Pandemie, als auch in Frankreich durch den Lockdown das öffentliche Leben erlahmte, nutzte der Niederländer die Zeit für den Aufbau. In vier Wochen hatte er die Anlage an der Decke installiert. Basis der Trasse ist ein Kabelkanal, den er halbierte. Gefahren wird auf Märklin Metallgleisen. Der Modellbahn ist der Niederländer seit seiner Kindheit verbunden. Als Achtjähriger bekam er die erste Märklin Bahn von seinem Vater

geschenkt. Regelmäßig hat er die Bahn, die heute die Basis für die „Höhenbahn“ bildet, aufgebaut. Selbst als er später an unterschiedlichen Orten in Europa Station machte, nahm er sie – in Kisten verpackt – immer wieder mit. Als Coen ter Kuile und seine Frau im Jahr 2004 in dem Hafenstädtchen an der Gironde die Domaine übernahmen und erst grundlegend für den Hotelbetrieb sanieren mussten, befand sich auch die Bahnkiste unter den Umzugskartons. Sie wurde wieder ausgepackt, zumal die Kinder nun auch genügend Platz hatten, um mit ihr zu spielen.

Als die Kinder aus dem Haus waren, wurde die Modelleisenbahn frei für eine neuerliche Verwendung. „Bei mir wird analog gefahren wie zu meiner Kindheit, und das soll auch so bleiben“, versichert Coen ter Kuile. So findet man im Schattenbahnhof hoch oben im Vorraum auch noch den legendären blauen Märklin Trafo. Bis zu vier Zuggarnituren wechseln sich bei den Fahrten ab. Mehr Abstellgleise gibt der Schattenbahnhof, der sicherlich zu den höchstgelegenen Bahnhöfen in der Modellbahnwelt zählt, nicht her. Und außer der Märklin Bahn hat der Technikfan für die Gäste noch weitere Besonderheiten zu bieten: Neben ausgefallenen Sammlerobjekten auch eine einzigartige Kollektion an Flipperautomaten der 1960er- und 1970er-Jahre. Und hier dürfen die Gäste sogar selbst Hand anlegen. ⏭

Text und Fotos: Peter Waldleitner



∧ Knapp unter der Decke drehen die Märklin Züge ihre Runden im Frühstücksraum.

∨ Warten: Im Schattenbahnhof hoch oben im Vorraum warten weitere Züge auf Abfahrt.



Nostalgie: Gefahren wird ausschließlich analog, der blaue Märklin Trafo ist im Einsatz.



1893 erbaut, bietet das Hotel mit seinem großen Garten einen Blick auf den Hafen von Mortagne-sur-Gironde.

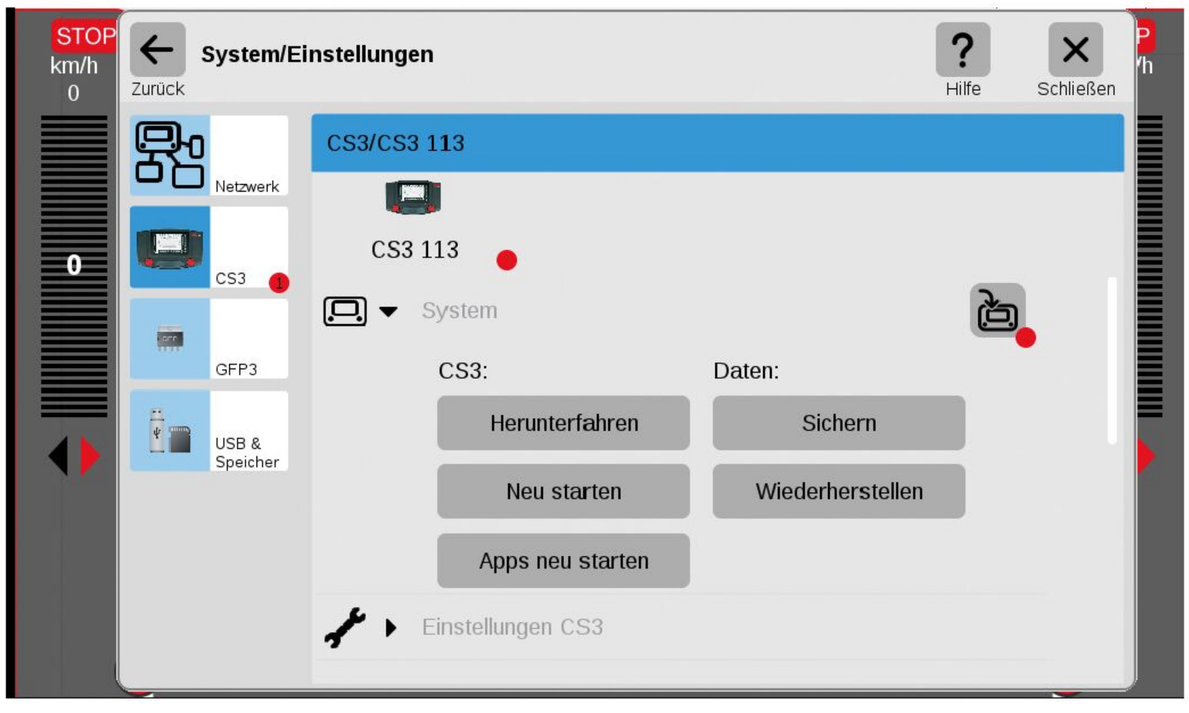


Weitere Besonderheit: Im Nebengebäude kann man eine Sammlung an Flipperautomaten der 1960er-/1970er-Jahre Jahre bestaunen.

CS3-Software-Update

Wesentliche Neuerungen: Optimiertes Traktionsmanagement, neue Gleisbild-Übergänge, sicherheitsrelevante Einstellungen zur Strombegrenzung, Tipps beim Systemstart, QR-Codes für den schnellen Zugriff und weitere Verbesserungen der Version 2.6 stellen wir hier vor.

Märklin entwickelt die Software der Central Station 3 und CS3 plus (Art. 60216, 60226) ständig weiter. Inzwischen gibt es die Softwareversion 2.6 kostenlos zum Download auf www.maerklin.de im Bereich Service unter CS3-Updates. Dort stehen auch weitere Hinweise zum Aktualisieren und Bedienen der Steuerzentrale. Zudem werden Updates bei aktiver Internetverbindung direkt auf der CS3 mit einem roten Punkt an den entsprechenden Symbolen angezeigt – jetzt auch am Update-Button. Es gilt das Prinzip „Folge dem roten Punkt“.

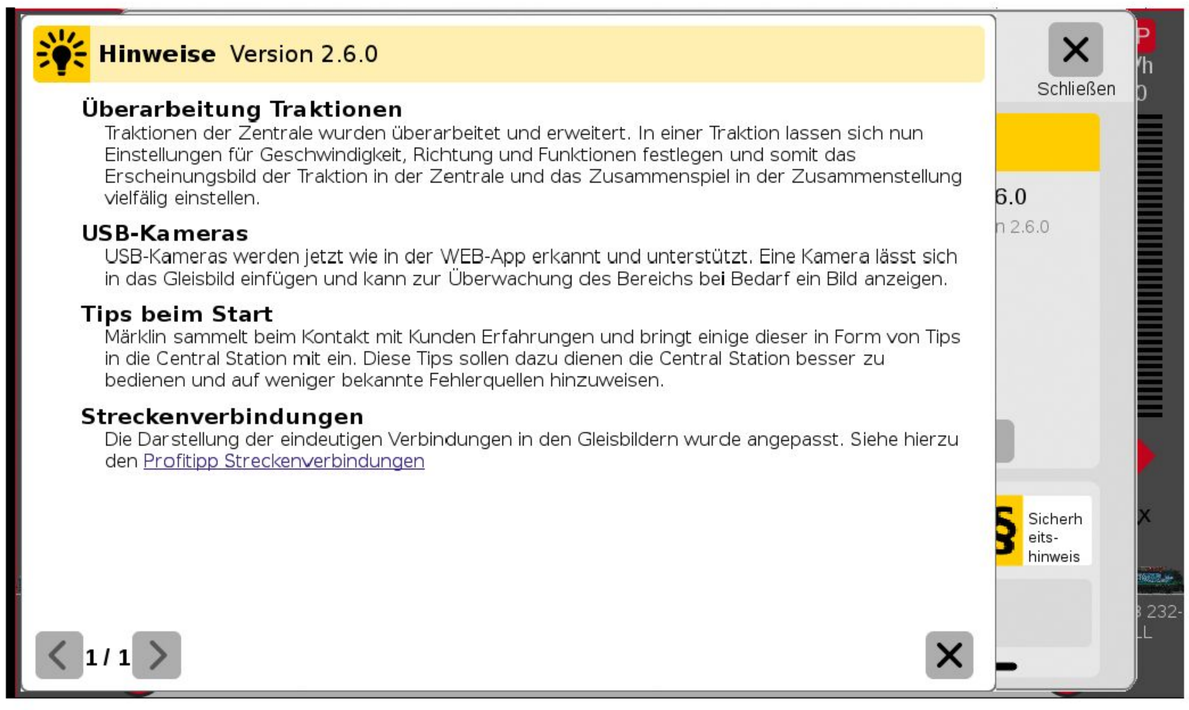


Wenn ein Update ansteht, gilt die Regel: Folge dem roten Punkt! Nun wird auch der Update-Button mit einem roten Punkt gekennzeichnet.

Verbesserung der Bedienung

Überarbeitet wurde das Verhalten der CS3 direkt nach einem Update: Jetzt werden Informtionen zu den installierten Neuerungen dieser Version angezeigt. Schließt der Nutzer diese Hinweise mit „X“, werden sie beim nächsten Gerätestart erneut angezeigt. Durch Bestätigung ihrer Kenntnisnahme erfolgt keine weitere Anzeige beim Start. Die Hinweise können jedoch im gelben Hilfebereich jederzeit nachgelesen werden.

Ähnlich funktionieren die neuen Tipp-Assistenten, die beim Systemstart ein zufällig gewähltes Thema präsentieren. Direkt nach dem Update auf Version 2.6 sind die Systemstart-Tipps aktiv. Man kann den gezeigten Tipp mit „X“ schließen. Der Button „Nächster Hinweis“ tut genau, was seine Beschriftung sagt: Er ruft den nächsten Hinweis auf. Wird „Tipps beim Start“ abgewählt, werden keine Tipps mehr angezeigt. In den Systemeinstellungen der CS3 lassen sich die Starttipps reaktivieren. Alternativ können die Tipps im gelben Hilfebereich gezielt ausgewählt werden, sie sind durch ein Glühlampensymbol gekennzeichnet. Hinweis: Tipps werden nur am Hauptgerät angezeigt.



Hinweise: Infos zum Inhalt werden nach dem Update angezeigt und können wie die Expertentipps auf den Hilfeseiten aufgerufen werden.

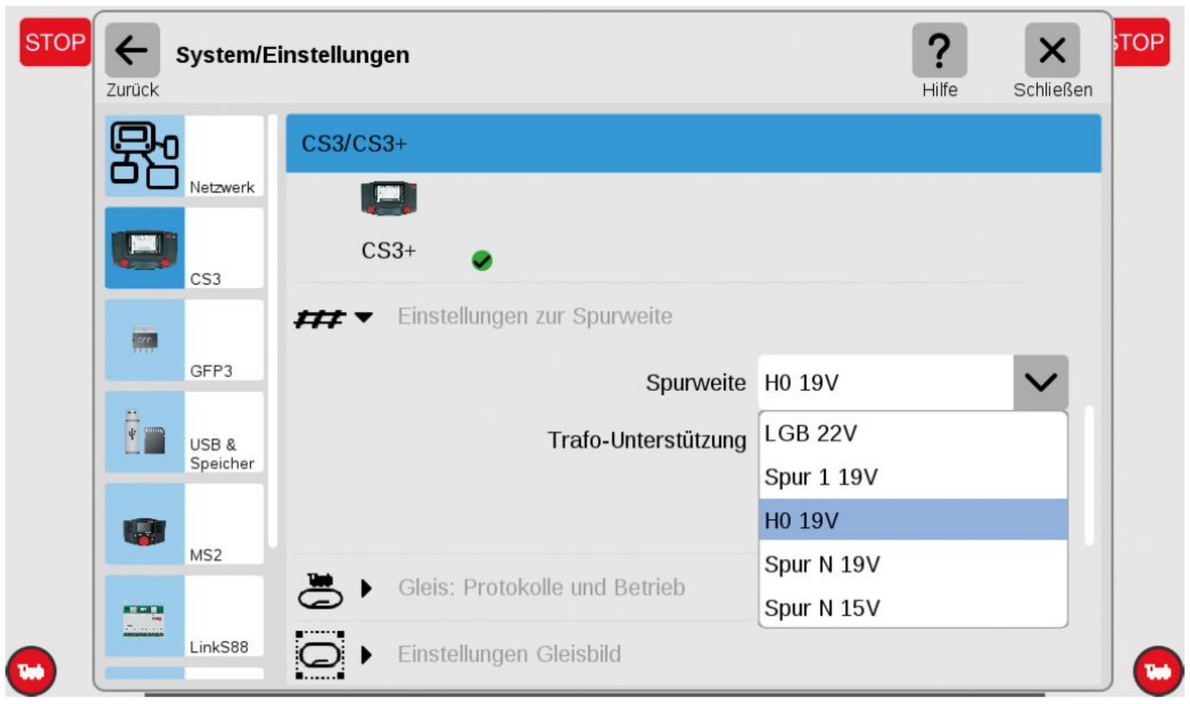
Neu sind auch die QR-Codes, mit denen die jeweils korrekte URL der wichtigsten vom CS3-Webserver ausgelieferten Seiten unkompliziert an ein Handy oder Tablet übertragen werden kann. Man findet sie im neuen Punkt „Browser-Zugang“ bei den System-Einstellungen.



In mehreren Fenstern befinden sich QR-Codes mit direktem Zugang für verschiedene vom CS3-Webserver ausgelieferte Seiten.

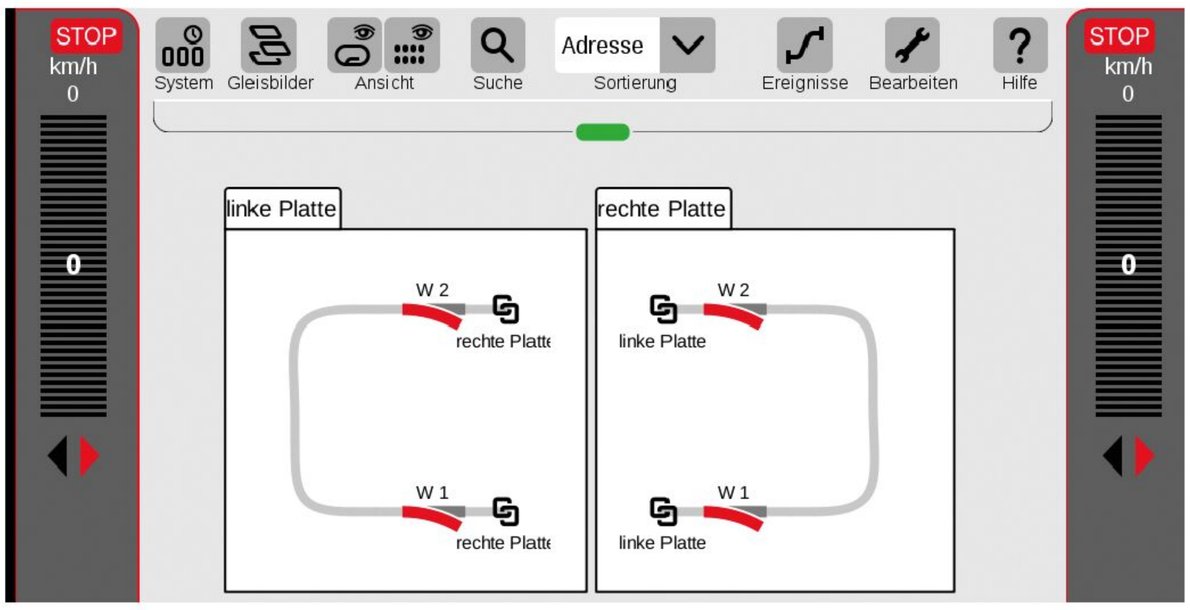
Sicherheitsfunktionen

Das wichtigste Feature des Updates 2.6 sind neue Sicherheitsfunktionen. Direkt nach dem Update wird man aufgefordert, eine Auswahl zur eigenen Spurweite zu treffen. Später kann man die Einstellung jederzeit im Systemmenü anpassen. Hintergrund: Die CS3 sorgt nun bei Geräten mit Gleisausgang für eine aktive Strombegrenzung und Spannungskontrolle entsprechend den Märklin Sicherheitsvorgaben. Das bedeutet, kleine Spurweiten werden mit dem zulässigen Gleisstrom bis zu 3 Ampere versorgt, höhere Stromanforderungen riegelt die CS3 für Spur N und Spur H0 ab. Die für diese Spurweiten vorgesehenen 60-VA-Netzteile können so optimal ausgeschöpft werden. Die Option „Trafo-Unterstützung“ muss eingeschaltet werden, wenn im Gesamtaufbau Booster mit einer Versorgung durch einen Trafo 60052 vertreten sind. Nun akzeptiert die CS3 für die ausgewählten Geräte den gegenüber einem Schaltnetzteil anderen Spannungsverlauf eines Trafos und meldet keinen Fehler. Betreibt man Modelle der Spur 1 oder LGB, erlaubt die CS3 einen Gleisstrom von 5 Ampere, wenn die Versorgung mit einem 100/110-VA-Netzteil erfolgt. Auch nach dem Einspielen einer Sicherung („Wiederherstellen“) weist die CS3 nun auf die Spurweiten-Einstellung hin und öffnet den entsprechenden Punkt in den System-Einstellungen.



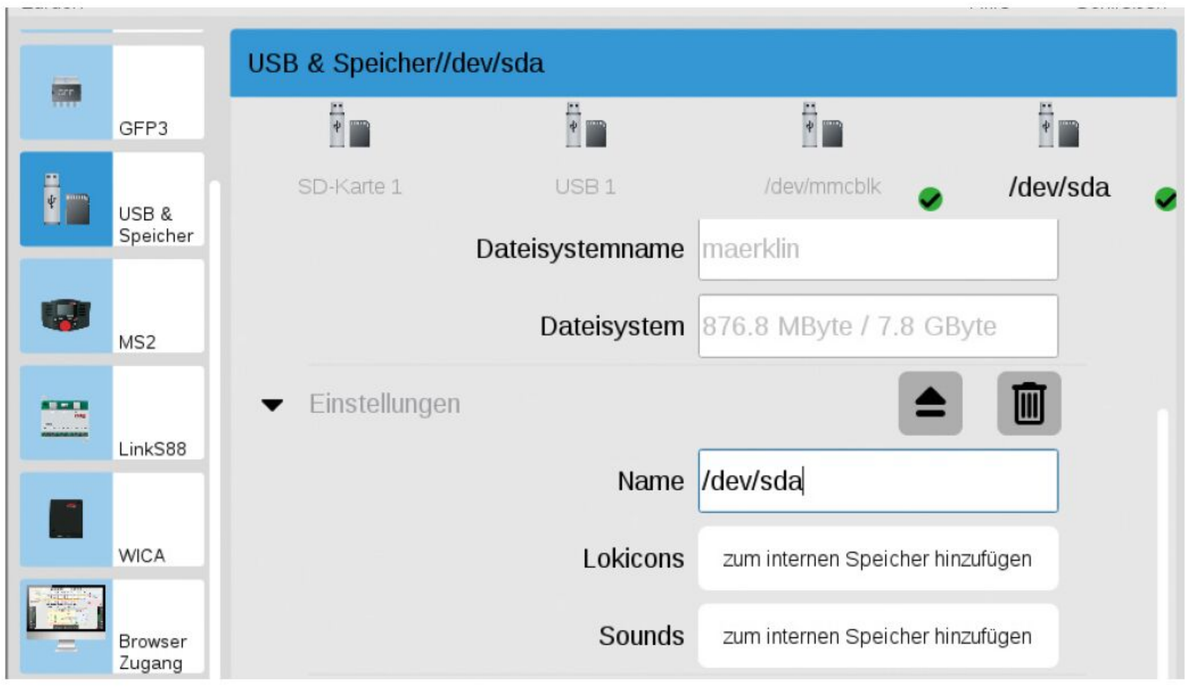
Sicherheitsfeature: In den System-Einstellungen wird die verwendete Spurweite der angeschlossenen Anlage ausgewählt.

Neu gestaltet wurde die Darstellung von Gleisverbindungen über Plattengrenzen hinweg. Statt der früheren Nummern in Kreisen steht nun ein direkter Link zur referenzierten Platte, die mit einem Klick an der richtigen Stelle in den Vordergrund geholt wird.



Neue Symbole für Gleisverbindungen über Plattengrenzen hinweg zeigen den Namen der Zielplatte und sind ein klickbarer Link zu dieser.

Ebenfalls überarbeitet wurde das Management von USB-Speichersticks, USB-WLAN-Sticks und USB-Kameras. USB-Geräte im CS3-Verbund werden nun einheitlich verwaltet. Ein USB-Stick, der an einem Erweiterungsgerät erstmalig angesteckt wird, erscheint nun auch auf allen weiteren Geräten im Verbund. An dem Gerät, an dem ein Stick eingesteckt ist, können Dateien vom Stick, dem internen Speicher oder einer SD-Karte hinzugefügt werden.



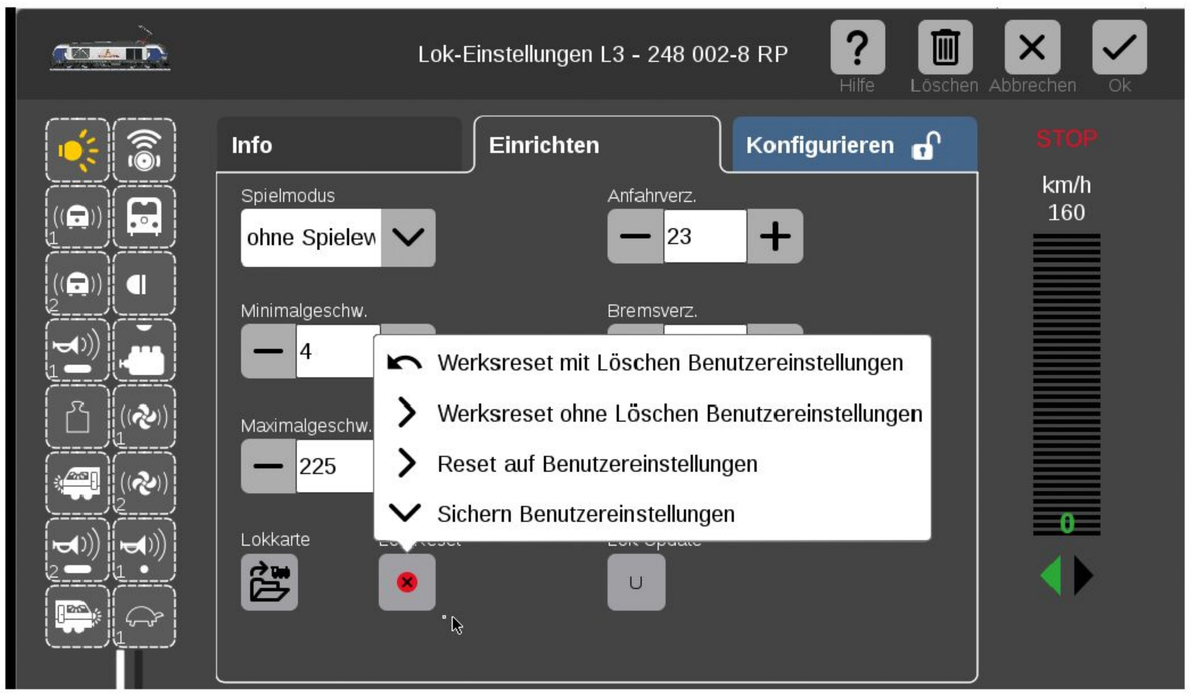
Zur Verwaltung von USB-Geräten gibt es nun einen Eintrag unter System-Einstellungen, wo auch die Daten übernommen werden können.

Erweiterter Decoder-Reset

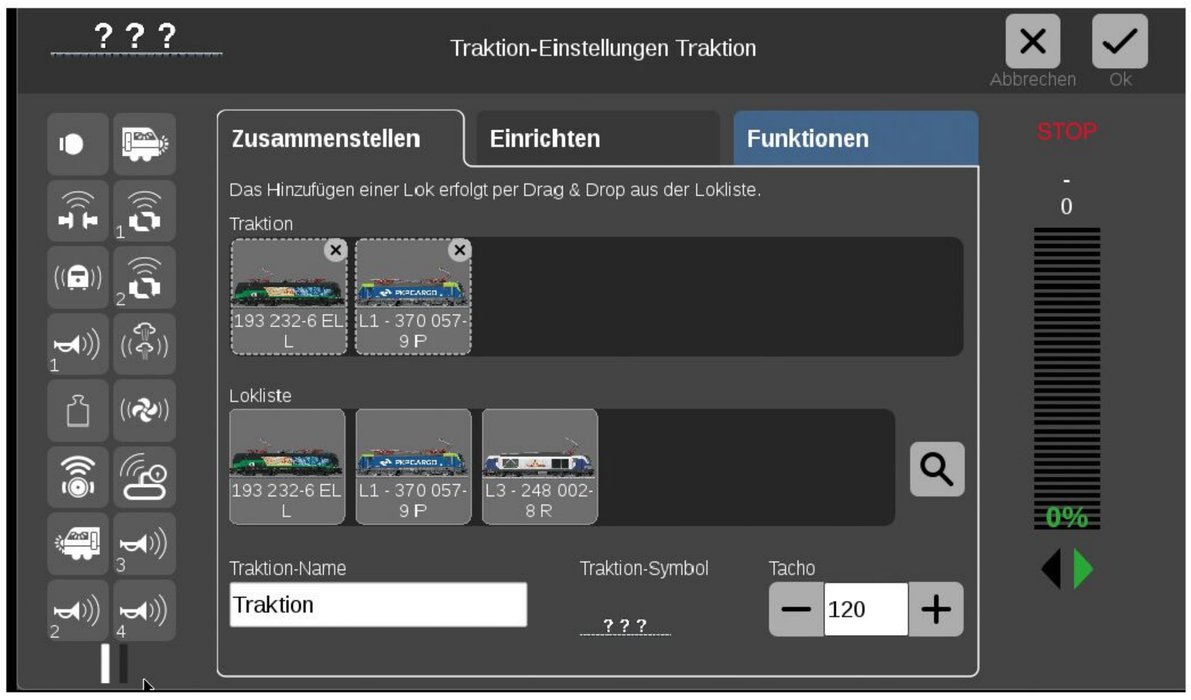
Märklin Decoder bieten die Möglichkeit, vom Benutzer vorgenommene Einstellungen so zu speichern, dass sie bei einem normalen Zurücksetzen des Decoders nicht verloren gehen. Diese bisher nur über eine CV-Programmierung erreichbare Möglichkeit steht nun im mfx-Fahrzeugeinstellungsdialog bereit. Zur Auswahl stehen vier Optionen:

- Reset auf Werkseinstellungen mit Löschen der im Decoder gespeicherten Benutzereinstellungen. Dieses Verhalten entspricht dem bisherigen Werksreset.
- Reset auf Werkseinstellungen ohne Löschen der Benutzereinstellungen. Diese bleiben für eine spätere Reaktivierung im Decoder erhalten.
- Reset auf Benutzereinstellungen beziehungsweise Reaktivierung der im Decoder gespeicherten Werte.
- Speichern aller aktuellen Decoderwerte als „Benutzereinstellungen“ für eine spätere Reaktivierung durch den vorhergehenden Auswahlpunkt.

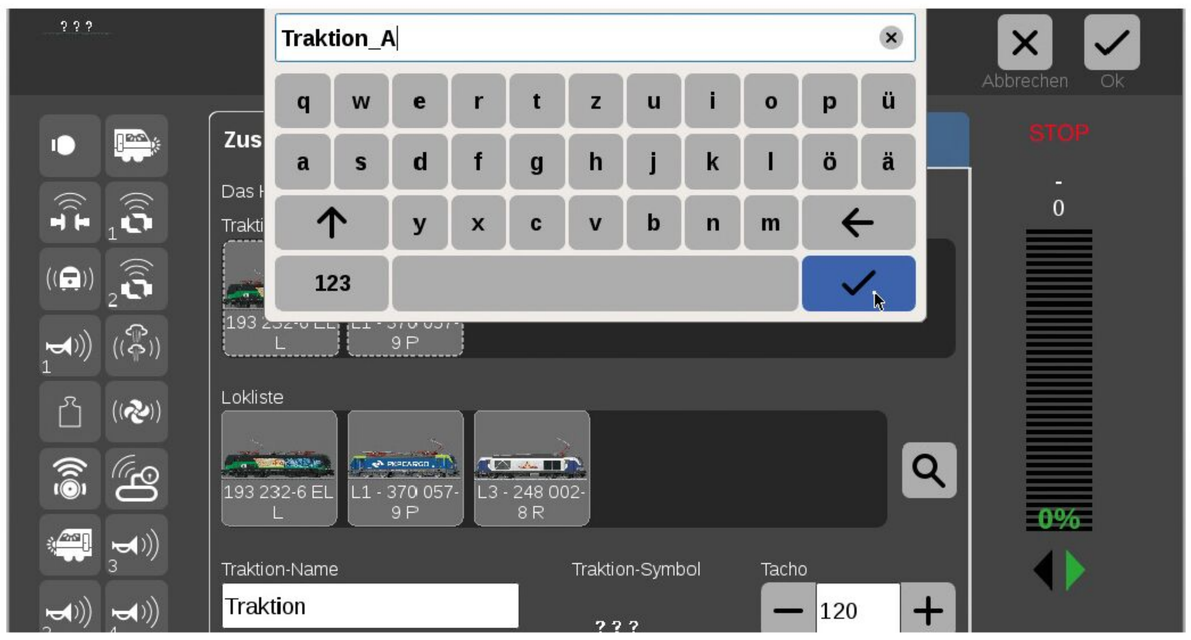
Nach der Auswahl folgt eine Sicherheitsabfrage mit Erklärung. Anschließend wird die gewählte Aktion ausgeführt. Das Modell meldet sich danach neu per mfx an. >>



Decoder-Einstellungen lassen sich nun mit verschiedenen Kriterien zurücksetzen, um Benutzereinstellungen zu behalten.



Traktionen bieten nun vielfältige Einstellungen. Beteiligte Fahrzeuge werden aus der Lokliste per Drag-and-Drop in die Traktionsliste gezogen.



Es ist möglich, einer Traktion einen Namen zu geben und ihr ein eigenes Icon beziehungsweise Fahrzeugbild zuzuweisen.



Wichtig für das Funktionieren einer Mehrfachtraktion ist, dass die Fahrzeuge gleich schnell in gleicher Richtung fahren.



Für jede der 32 möglichen Funktionen der Traktionsfahrzeuge kann festgelegt werden, welche davon jedes Fahrzeug ausführt.

Neugestaltung von Mehrfachtraktionen

Mit dem Update 2.6 wird die Funktionalität von Mehrfachtraktionen, kurz „Traktion“, umfangreich erweitert. Das Ziel einer Traktion ist es, Triebfahrzeuge zu einer Mehrfachtraktion zusammenzustellen (beim Vorbild zur Steigerung der Zug- beziehungsweise Schubkraft) und Lokomotiven mit Wagen zu Zugverbänden zusammenzufassen mit dem Ziel, zum Beispiel Lichter und Anzeigen der Fahrtrichtung gemeinsam schalten zu können.

Es ist nun bei einer Mehrfachtraktion möglich, die Geschwindigkeiten und die Fahrtrichtungen der beteiligten Fahrzeuge einzustellen, ein eigenes Lok-Icon für die Traktion zu vergeben, ein Mapping der Traktionsfunktionen zu den Funktionen der beteiligten Fahrzeuge vorzunehmen und dabei den Funktionen eigene Icons zu geben.

Eine Traktion wird wie bisher durch Aufruf des Menüpunktes „Traktion erstellen“ erstellt oder im Bearbeitungsmodus der Lokliste editiert. Die Grundeinstellungen erfolgen im Reiter „Zusammenstellen“. Hier werden die Teilnehmer per Drag-and-Drop in die Traktionsliste aufgenommen, hier kann der Name der Traktion geändert und ein Lok-Icon hinzugefügt werden.

Im Reiter „Einrichten“ erfolgt die Anpassung der Geschwindigkeit. In der Traktion sollen alle Triebfahrzeuge gleich schnell fahren können. Hierzu passt die CS3 die dem jeweiligen Fahrzeug übermittelte Fahrgeschwindigkeit individuell an. Für jedes Fahrzeug kann ein Geschwindigkeitsfaktor eingegeben werden. Sind bei einer Traktion Wagen ohne eigenen Antrieb beteiligt, ist es wenig sinnvoll, diesen Geschwindigkeitsbefehle zu senden. Für Wagen sollte daher der Haken bei „Senden“ entfernt werden. Je nach Aufgleisrichtungen der Teilnehmer stimmen die Fahrtrichtungen nicht überein. Nun kann fahrzeugindividuell eine Fahrtrichtung festgelegt und später editiert werden. Dies ist etwa für Steuerwagen am Zugende wichtig, deren Spitzensignal so auf die Zug- beziehungsweise Schublok abgestimmt werden kann.

Im dritten Reiter „Funktionen“ wird festgelegt, welche Funktionen eine Traktion haben soll. Hierzu wird den gewünschten Funktionstasten beziehungsweise Funktionssymbolen mindestens eine Funktion von einem der beteiligten Fahrzeuge zugewiesen. Beim Neuanlegen einer Traktion wird eine 1:1-Zusammenstellung vorgeschlagen. Das heißt, wählt man F0 (Licht) bei der Traktion, erhalten die beteiligten Triebfahrzeuge den Funktionsbefehl F0 weitergereicht, bei F1 wird F1 weitergereicht etc. Hierbei ist es unerheblich, welche Funktion sich tatsächlich hinter einer Funktionsnummer verbirgt. Soll also zum Beispiel F1 für alle Fahrzeuge das Fahrgeräusch schalten, muss hier eine Zuordnung vorgenommen werden. Eine Kurzerklärung wird direkt im CS3-Bildschirm angezeigt. Hier ist es auch möglich, Funktionen nicht zuzuweisen. Wenn also nur beim führenden Triebfahrzeug der Motorensound zu hören sein soll, wird beim zweiten Fahrzeug eine Funktionszuordnung gezielt gelöscht, sodass hier im Betrieb kein Aufruf erfolgt.

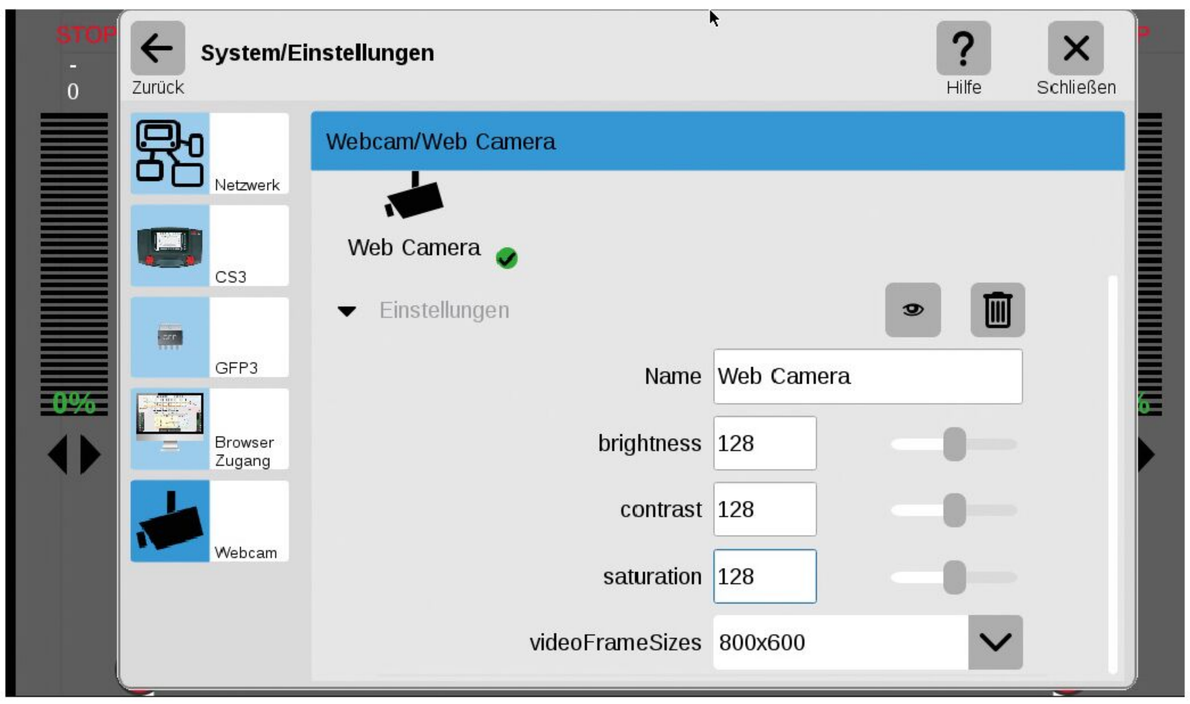
Webcam einrichten

In das Gerätemanagement sind auch USB-Kameras aufgenommen worden. Kameras können sowohl am Gerät selbst wie auch an entfernten Geräten eingestellt werden. Die Einstellungen, die eine USB-Kamera anbietet sowie die Bezeichnungen dazu werden aus der USB-Kamera ausgelesen. Das heißt, die CS3 zeigt die Benennung der Kameraparameter in der Sprache an, die die Kamera liefert. In den meisten Fällen ist dies Englisch.

Eine Kamera kann in ein Gleisbild eingefügt werden. Durch Aufruf der Kamera im Bedienmodus wird ein Livebild der Kamera angezeigt.

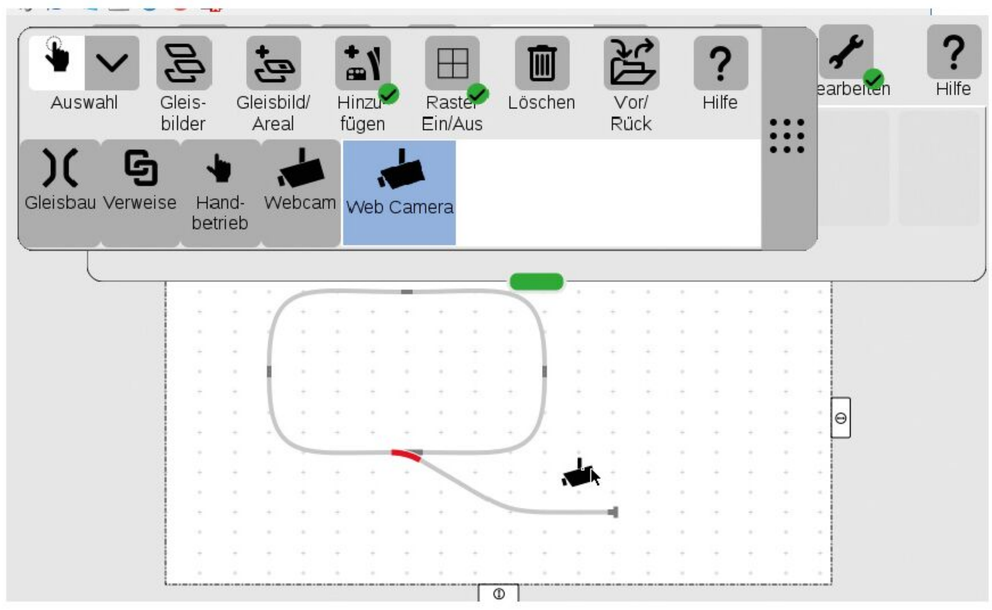
Tipp: Für Einsteiger und Profis zeigt der Märklin Ratgeber „Modellbahn steuern mit der Central Station 3“ (Art. 03084) eindrucksvoll, welche Möglichkeiten dieses Gerät bietet. ⏭

Text und Fotos: Tobias Pütz

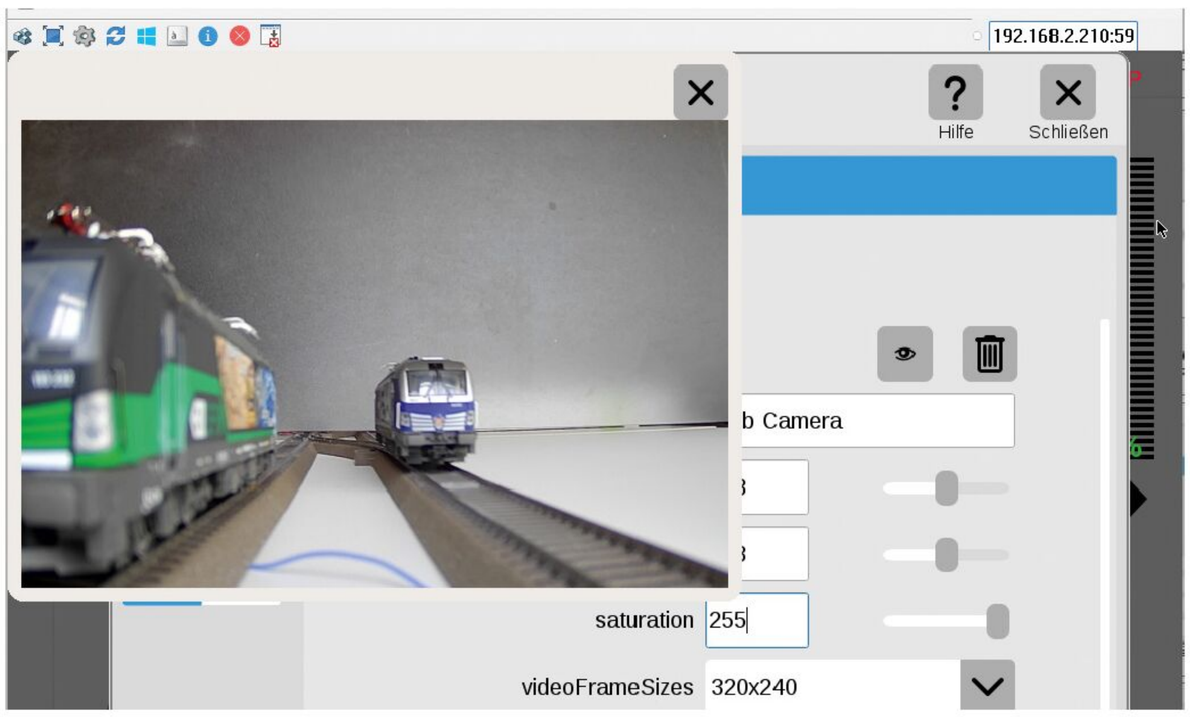


∧ Webcams haben nun einen eigenen Unterpunkt in den Systemeinstellungen, wo man auch jeder Kamera einen Namen geben kann.

∨ Mit der Bildvorschau kann man die Positionierung einer Webcam kontrollieren und den Betrieb überwachen.



Man kann an den Beobachtungspunkten im Gleisplan Webcam-Symbole setzen, an denen eine Kamera ist.



Weitere Informationen zur CS3 auf www.maerklin.de in der Rubrik Service unter CS3-Updates



Veranstaltungstipps

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

Großer Bahnhof zum Jubiläum

89547 Gerstetten, 4. und 5. Juli 2026
www.lokalbahn-lag.de

Die Bahnstrecke von Amstetten nach Gerstetten feiert ihren 120. Geburtstag. Aus diesem Anlass lädt der Verein UEF Lokalbahn Amstetten-Gerstetten am ersten Juliwochenende zu einem Jubiläumsfest auf dem Bahnhofsgelände von Gerstetten bei Ulm ein. Zu bestaunen sind historische Fahrzeuge und Gastlokomotiven, es gibt Dampf- und Dieselzugfahrten sowie die Gelegenheit, auf dem Führerstand mitzufahren. Abfahrt der Züge ist an beiden Tagen jeweils um 9:30 Uhr, um 12:30 Uhr und um 15:30 Uhr. Eine Modellbahn-Börse, Spielstationen für Kinder und Mitmachaktionen runden das Programm ab. Dass es die Bahn noch gibt, ist dem Engagement des Vereins zu verdanken. Dieser hatte nach der Stilllegung 1996 gemeinsam mit den Anliegergemeinden die Strecke gekauft und betreibt die Bahn nun ehrenamtlich.



Foto: UEF Lokalbahn Amstetten – Gerstetten

Für Nachtschwärmer und Bahnliebhaber

Mehrere Standorte in Sachsen, Juni und Juli 2026
www.dampfbahn-route.de

Eine Nachtzugfahrt kann man am 13. Juni in Jöhstadt erleben. Die Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn lädt ab 20 Uhr zu einer Fahrt mit musikalischer Untermalung ein. Die Veranstaltung reiht sich ein in ein vielfältiges Programm, mit dem die Museums- und Schmalspurbahnen in Sachsen in den Sommer gehen. Ob Kinderfest im Bw Dresden-Altstadt (6. Juni), Sommernachtsfahrten in Schönheide (20. Juni), Tag des Rangierbahnhofs in Chemnitz (21. Juni) oder Fahrtage der Brückenberg-Kohlenbahn Zwickau (25./26. Juli) – bei den Mitgliedern der „Dampfbahn-Route Sachsen“ ist für jeden etwas geboten.



Foto: Armin-Peter Heinze

Internationale Modellbahnausstellung

2775-588 Carcavelos/Portugal, 10. und 11. Oktober 2026
www.fermodel.pt/en

Für einen Kurzurlaub im Herbst schlägt der portugiesische Modellbahnverein Fermodel ein besonderes Reiseziel vor: Am zweiten Wochenende im Oktober veranstaltet der Märklinisten-Verein die größte Modellbahnausstellung des Landes. Im Sportpavillon Lombos in Carcavelos, 15 Kilometer von der Hauptstadt Lissabon entfernt, zeigen Modellbahner aus Portugal und den Nachbarländern ihre neuesten Anlagenideen. Besucher können ihren eigenen Zug steuern, auf Kinder warten unterhaltsame Überraschungen.



Festwoche mit Fototag und Fahrzeugparade

27305 Bruchhausen-Vilsen, 24. Juli bis 2. August 2026
www.museumseisenbahn.de



Foto: Wilhelm Leder

Zum 60. Geburtstag der Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf veranstaltet der Deutsche Eisenbahn-Verein eine Festwoche mit zahlreichen Veranstaltungen. Los geht es am 24. Juli mit einem Festakt inklusive Lasershow am neuen Lokschuppen in Bruchhausen-Vilsen. Unter anderem folgen dann am 27. Juli ein Fototag mit Schienen- und Straßenfahrzeugen sowie am 31. Juli eine Triebfahrzeugparade. An den Wochenenden verkehren nahezu alle betriebsfähigen Loks und Wagen des Vereins sowie Gastfahrzeuge.

Die faszinierende Welt der dunklen Röhren

90443 Nürnberg, ab Juli 2026
www.dbmuseum.de

Anfang Juli eröffnet mit „Tunnel“ eine interaktive Ausstellung im DB Museum in Nürnberg ihre Tore. Auf 500 Quadratmetern geben zu den Öffnungszeiten des Museums rund 70 Objekte und 100 Fotos Einblick in die Unterwelt der Eisenbahn. Tunnel sind für den Bahnverkehr unverzichtbar. Doch während Brücken sichtbar Landschaften prägen, eröffnen Tunnel nur im Verborgenen neue Wege. Die Schau zeigt die rasante Entwicklung des Tunnelbaus und wirft einen Blick auf Mega-Projekte.



Foto: DB AG/Arnim Kilgus

modellbahnbande-verlag.de

Jedes Buch 20,-€



Von der Inbetriebnahme
bis zum PC-Anschluss







Wartung und Umbau leicht gemacht

Aus den Büchern
Fahrwerksbeleuchtung zum Ankleben
beliebig kürzbar



ab 15,-€







Gitarren als Ausschmückung für die Anlage

Größe etwa 47 x 16 mm
beleuchtet mit ca. 90 LEDs







Gitarren ab 29,- €



mehr Infos unter: can-delight.de

märklin magazin

Herausgeber:
Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Stuttgarter Straße 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, Eva Heer, Rochus Rademacher, Peter Waldleitner

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

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

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

Anzeigen:
Publishing Group GmbH
E-Mail: eg@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 Urheberrechtsgesetzes 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:

Anton von Hornstein: Stromlinien-Dampfloks



In den 1930er-Jahren wurde die „Stromlinie“ zum Symbol des Fortschritts: windschnittige Formen, die Schnelligkeit, Kraft und Eleganz ausstrahlten. Ob Dampflok, Flugzeug, Auto oder Bus – die aerodynamische Silhouette prägte eine ganze Epoche. Ebenso außergewöhnlich ist Anton von Hornsteins Lebenswerk: In fast 30 Jahren schuf er eine Enzyklopädie aller je gebauten stromlinienverkleideten Dampflokomotiven und beschreibt fachkundig mehr als 120 Loktypen aus aller Welt in Wort und Bild inklusive der wichtigsten technischen Daten.

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

384 Seiten, ca. 500 Abb., Format 21,0 x 24,2 cm, 39,90 Euro, ISBN 978-3-613-71763-3

Peter Melcher: Baureihe 41 (zwei Bände)



Band 1: Geschichte, Technik, Umbauten, Einsätze I: Berlin bis Hamburg

336 Seiten, ca. 434 Abb., Format 21,0 x 29,7 cm, 54 Euro, ISBN 978-3-84466-044-9

Band 2: Einsätze II (Direktionen von Hannover bis Wuppertal), Ausland, erhaltene Lokomotiven

364 Seiten, ca. 480 Abb., Format 21,0 x 29,7 cm, 54 Euro, ISBN 978-3-84466-045-6

Die Baureihe 41 mit 366 gebauten Exemplaren kam als Güterzuglokomotive zur Deutschen Reichsbahn, erwies sich aber trotz mancher Probleme mit den Kesseln als verlässliche Universallokomotive. Sie war fast fünf Jahrzehnte im Einsatz. Damit zählt sie zu den langlebigsten deutschen Dampflokbaureihen. In zwei Bänden bietet Peter Melcher einen fundierten Überblick über die Entwicklung der Lok, ihre Baugeschichte, ihren Einsatz in verschiedenen norddeutschen Bahndirektionen sowie über erhaltene Fahrzeuge. Der zweite Band schließt die im ersten Band begonnene Darstellung der Betriebseinsätze mit weiteren Bahndirektionen ab. Weitere Kapitel widmen sich dem Einsatz der Baureihe im Ausland und bei heute noch erhaltenen Museumsbahnen.

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

Bernhard Hoch: Dampfloktechnik. Konstruktion, Bauteile und Funktionsweise, Betrieb



Obwohl Dampflokomotiven längst nicht mehr zum Alltag der Eisenbahn gehören, üben sie bis heute eine ungebrochene Faszination aus. Doch wie ist eine Dampflok eigentlich konstruiert und wie funktioniert sie im Detail? Bernhard Hoch, Eisenbahnliebhaber seit früher Jugend und Verfasser zahlreicher Bücher und Fachartikel zum Thema, beleuchtet die beeindruckende Technik der Dampflokomotive und erklärt auch für den Laien anschaulich und verständlich Aufbau, Komponenten und Funktionsweise dieser legendären Maschinen.

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

192 Seiten, ca. 320 Abb., Format 22,8 x 29,6 cm, 44,99 Euro, ISBN 978-3-98702-146-6

Tolle Fanartikel rund um das Thema Eisenbahn – wie Märklin Stehsammler, Kleidung und Geschenkideen für Groß und Klein – gibt es im Online Shop auf www.maerklinshop.de (Bereich „Fan-Shop“). Reinschauen lohnt sich.

WIR ERFÜLLEN MODELLBAHNTRÄUME



100% QUALITÄT · 100% SERVICE · 100% KOMPETENZ
33 Jahre
brima
Since 1993

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

Sommerzeit - Urlaubszeit
Sie sind auf der Durchreise?
Schauen Sie bei uns in unserem Fachgeschäft vorbei
www.modellanlagenbau.de



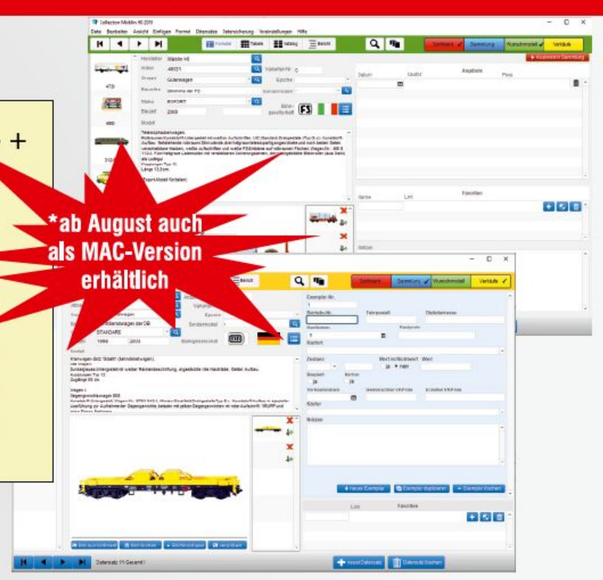
Die Datenbank für Modellbahner
COLLECTION
NEXT GENERATION 2026
Die Datenbank für Modellbahner
COLLECTION



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

71026 COLLECTION Märklin Spur Z von 1972 bis 2026 * ab € 99,-
72026 COLLECTION Märklin Spur 1 von 1969 bis 2026 ab € 99,-
73026 COLLECTION Märklin 00/H0 von 1935 bis 2026 * ab € 160,-
Mehr Infos unter www.modellplan.de

*ab August auch als MAC-Version erhältlich



... Software + Technik für Modellbahner

SEUTHE®
by SOMMERFELDT



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

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

Instagram
Besuchen Sie uns auch auf Facebook!

Dampfgeneratoren &
Dampf-Rauch-Destillate

www.SOMMERFELDT.de

Rückschau

Das bewegte Modellbahner vor 60 Jahren: Ein Blick in das Märklin Magazin Jahrgang 1966.

Ausbildung im Simulator

Vor 60 Jahren eröffneten sich neue Möglichkeiten der Ausbildung, wie das Märklin Magazin in seiner zweiten Ausgabe 1966 berichtet: „Für die Bundesbahnschule in München wurde ein elektronischer Lokomotivsimulator entwickelt, der das Verhalten der Lok und des Zuges in allen Bewegungsphasen äußerst präzise nachahmen kann“, staunt der Autor. Der Fahrschüler würde an einem Originalfahrzeugstand mit sämtlichen Instrumenten vertraut gemacht, bevor er überhaupt eine Lokomotive besteige. Damals höchst innovativ, ist das Üben am Simulator heute normaler Teil der Lokführerausbildung.

Im Schrank versteckt

Gibt man heute das Wort „Modellbauschrank“ in eine Internet-Suchmaschine ein, landet man vor allem bei Sammlervitrinen. Vor 60 Jahren verstand man darunter noch etwas völlig anderes: In seiner dritten Ausgabe im Jahr 1966 zeigt das Märklin Magazin, wie eine ganze Anlage in einem Möbel verschwinden kann. Findige Möbelbauer hatten aus der weitverbreiteten Raumnot der Modellbahner eine Tugend gemacht und boten Modellbauschränke mit integrierter Anlageplatte an. Diese ließ sich einklappen, sodass der Schrank im Alltag wie ein normales Möbelstück wirkte. Die angebotenen Bahnplatten reichen von 116 x 120 bis zu 170 x 300 Zentimetern Fläche. Die Preise waren stattlich: Zwischen 360 und 1.120 D-Mark musste man ausgeben, um in den Besitz eines solchen Schrankes zu gelangen. Dafür bot er immerhin „ein gefälliges Aussehen“.



Vorschau

Die **Ausgabe 04/2026** des Märklin Magazins erscheint im

August 2026!

Eisenbahn und Schwerindustrie

Modell & Technik: Tenderloks der Baureihe 80 waren in den 1950er-Jahren beliebte Werkslokomotiven. Unter dem Titel „Vom Erz zum Stahl“ stellen wir im nächsten Heft das neue H0-Modell samt dazugehörender Güterwagen vor – eine ideale Kombination für Modellbahnen mit Industrieanlagen. Dazu passt perfekt der Bausatz „Hochofen mit Gießhalle“, den Faller anlässlich seines Firmenjubiläums vorstellt.



Modellbahnreich unterm Dach

Anlagenbau: Fahrbetrieb nach Vorbild – auf den Anlagen und Modulen in Spur N von Steffen Bischoff verbinden sich die minimalistische Strenge des klassischen Bahnbetriebs mit einer Ausgestaltung nah am Vorbild. Auf seiner neuen Schnellfahrstrecke genießen lange Züge ihren Auslauf. Wir haben sie uns genauer angesehen.



Das C-Gleis feiert Geburtstag

Modell & Technik: Seit 30 Jahren gibt es das Märklin C-Gleis. In dieser Zeit hat sich das facettenreiche Gleissystem zum beliebtesten Untergrund für H0-Modellbahnen entwickelt. Ein Blick auf die Entwicklungsgeschichte verrät interessante Details. Beim Rundgang durch die Produktion bei Märklin zeigen wir, wie die einzelnen Elemente des robusten Modellbahngleises entstehen.

Hinweis: Themen können aus aktuellem Anlass geändert werden.

EXKLUSIV MODELLBAHN

www.mc-vedes.com

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

EXKLUSIV
NUR BEI UNS

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

H0 | Auflage 500 | BUSCH



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

51083 / 31388309

49,99

Action-Set „Hochwasserschutz“

H0 | Auflage 500 | BUSCH



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

99633 / 14641777

24,99

Kastenwagen (MB L 319) „Vielhaber“

H0 | Auflage 750 | WIKING



Mercedes-Benz stellte 1955 seinen ersten „leichten“ Transporter vor.

826504 / 31388694

28,99

Rungenwagen Snps 719 Max Bögl beladen mit Stütze

H0 | VI NEM | 239 | Auflage 1000 | märklin HQ



Fünftes Modell aus der Serie Hallensystem Max Bögl. Fein detaillierte, feststehende Doppelrungen mit Spannhebeln. Farblich abgesetzte Ladefläche. Beladen mit einer Stütze der Fa. Max Bögl. Gleichstromradsatz E700580 separat erhältlich.

~ 47720 / 11771319

69,99

Schiebeplanwagen Set GATX

Erhältlich ab September 2026

H0 | VI NEM | 136 | Auflage 1000 | SET | märklin HQ



Wagen mit geschlossener Plane und separat angesetzten Griffstangen. Neu konstruierte Drehgestelle der Bauart Y25Lsi-C. Beide Wagen einzeln verpackt in zusätzlicher Umverpackung. Gleichstromradsatz E700580 separat erhältlich.

~ 47232 / 11771301

89,99

Bierkühlwagen G10 Schwanenbräu Ebermannstadt

Erhältlich ab August 2026

H0 | V NEM | 110 | Auflage 1000 | märklin HQ



Viele separat angesetzte Details. Hochstehendes Bremserhaus. Schiebetüren zum Öffnen. Tritte am Untergestell unter den Schiebetüren. Vorbildgerecht mit Zuglaufschild auf einer Wagenseite bedruckt. Gleichstromradsatz E700270 separat erhältlich.

~ 48828 / 11771327

44,99

Manche Artikel stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung, es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Artikel bereits nach kurzer Zeit vergriffen sind. Sofern bei Lieferanten verfügbar, können diese Artikel kurzfristig beschafft werden. Abgabe nur in haushaltsüblichen Mengen. Gedruckte Farben können vom Farbton des Originalproduktes abweichen. Druckfehler, Preisänderungen, Irrtümer und Zwischenverkäufe vorbehalten. Die abgebildeten Preise verstehen sich in Euro. MCD6

Jetzt unseren aktuellen Katalog entdecken!
Einfach QR-Code mit Ihrem Handy scannen und stöbern.

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

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)
Göggінger 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

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

EUROTRAIN

Yee-haw!



INSTAGRAM

FACEBOOK

Abbildung zeigt Vorserienmuster

EUROTRAIN EXKLUSIV **märklin**

Verfügbar vsl. ab September 2026

Limitierte Sonderauflage – Solange der Vorrat reicht.

H0 Schiebeplanenwagen ERR/Captrain

- Kurzer, vierachsiger Schiebeplanenwagen
- Bauart Shimmns 6
- Neu konstruierte Drehgestelle der Bauart Y25Lsi-C
- Separat angesetzte Griffstangen
- Attraktive Gestaltung

H0 | VI | ERR/Captrain | ~ | 136 mm

Art.-Nr. 47233

€ 49,99

Ausschließlich in den EUROTRAIN-Fachgeschäften erhältlich.

EUROTRAIN® vereint Fachhändler, die sich auf Modelleisenbahnen spezialisiert haben, unter einer gemeinsamen Marke. Rechtlich ist sie Teil der Fachhandelskooperation duo schreib & spiel, Berlin.

www.duo.de

Preis-, Farb-, und Modellabweichungen möglich. Preise inkl. Mehrwertsteuer. Angebot enthältlich bei teilnehmenden EUROTRAIN-Fachhändlern.
Werbung. Konzipiert für duo schreib & spiel Verwaltungsgesellschaft mbH & Co Vertriebs KG, Berlin. Stand: Dez. 2025