05

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

märklin magazin

Die ganze Welt der Modellbahnen

Oktober | November 2026



Die Königin der ÖBB

Dampflok 12.11: eine Rekordlok schreibt Geschichte

TRIX Betonifiziert

Moderne Zeiten: Spur-N-Schauanlage bekommt neue Betonschwellengleise

Frisch aufs Gleis

Märklin legt nach: Herbst-Neuheiten von der Zirkus-Lok bis zum Wacken-Wagen

Special Mini-Club

Die ganze Welt der Spur Z auf zwölf Seiten: Modelle, Anlagentipps und Zubehör

05
4 194564 206506
4 031111 216796

Faszination Modellbau

ECHTDAMPF HALLENTREFFEN

INTERNATIONALE MODELLBAHN AUSSTELLUNG

Internationale Leitmesse für Modellbahnen und Modellbau



30. OKT. – 1. NOV. 2026

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Öffnungszeiten:

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

WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE

faszination.modellbau faszination.modellbau FaszinationModellbau

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



Bühne frei: Mit vielfältigen Angeboten laden Eisenbahnmuseen dazu ein, in die faszinierende Atmosphäre vergangener Epochen einzutauchen.



Großer Bahnhof: Auf zwölf Seiten dreht sich im Spur-Z-Special alles um die Mini-Club.



Rekord: Die BR 12 ist die größte jemals in Österreich gebaute Dampflok.

Magische Momente

Liebe Freunde der Modelleisenbahn,

was wäre der Herbst ohne spannende Neuheiten aus dem Hause Märklin? Da kommt zum Beispiel eine herrlich bunt gestaltete Elektrolok der Baureihe 185.1 vorgefahren, deren kunstvolle Beklebung auf das 50-Jahr-Jubiläum des Zirkus Roncalli aufmerksam macht. Die außergewöhnliche „Raw Metal Edition“ einer Elektrolokomotive BR 101 bringt das erhaben gedruckte Logo des Wacken-Open-Airs (W:O:A®) auf die Anlage. Und mit der 12.11 rollt eine österreichische Rekordlokomotive in der Spurweite H0 auf die Modellbahngleise. Diese und noch viele spannende Neuheiten stellen wir in der aktuellen Ausgabe vor.

Auf zwölf Seiten dreht sich außerdem alles um die große Freude am kleinen Z-Maßstab 1:220. Von einer schweren Güterzuglok der Baureihe 52 mit Wannentender bis zum winzigen Vomag-Schienen-Lkw: Das Programm des Jahres 2026 für die Märklin Mini-Club ist so facettenreich wie selten. Auch Liebhaber besonderer Werkstoffe kommen auf ihre Kosten. Gleich drei Modelle in Bronze überzeugen mit der edlen Eleganz dieser besonderen Legierung. Ein Anlagenporträt und Zubehörtipps runden das Themen-Special ab.

Der Besuch eines Eisenbahnmuseums ist für Modellbahnliebhaber ein besonderes Erlebnis. Hier kann man historische Schienenschönheiten hautnah erleben und in Alltag und Technik verschiedener Eisenbahnepochen eintauchen. Viele Museen laden außerdem zu Sonderfahrten ein und bieten kreative Aktionen rund um das Thema Eisenbahn. Wir stellen Ihnen eine Auswahl sehenswerter Museen vor.

Viel Vergnügen beim Lesen!



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



Rekordlokomotive aus Österreich: Die Reihe 12 war ein dampfender Kraftprotz für den schnellen Reiseverkehr.

18



28

Spur 1: Patinierungskünstler Michiel Stolp bei der Arbeit am Modell der Lok 18 314.



Großes Special: Auf zwölf Seiten alles zur Spur Z.

53



66

Fabian Wöhrle verbindet Musik und Modellbahn miteinander.

Wichtige Modelle in dieser Ausgabe

06 **H0**: E-Lok BR 185.1 „Zippo“

07 **H0**: E-Lok BR 101 „Raw Metal Edition“, diverse Wagen

10 **H0**: Werkslok M28.1001

14 **H0**: US-Dampflokomotive Klasse 3900 „Challenger“, Diesellok BR 272 (G 2000), Elektrolokomotive Serie 1100
1: Elektrolokomotive BR E 60, Selbstentladewagen Fcs 090
N: Diesellok Reihe MY 1100
Z: Diesellokomotive V 36 Nr. 3 „Post“ und Wagen

18 **H0**: Dampflok 12.11 und Reisezugwagen-Set

26 **H0**: Schnellzugwagen mit beweglichem Schaffner

28 **1**: Dampflok 18 314 patiniert

32 **N**: Elektrolokomotive BR 193, verschiedene Wagen-Sets

53 **Z**: BR 491, Schienen-Lkw Vomag, Tenderlok Gt 2 x 4/4, Dampflok BR 01 mit Wagen-Set „Blauer Enzian“

Aktuell

6 **Neues rund um die Modellbahn**
Mit „Zippo“ auf Jubiläumstour, Elektrolok „Raw Metal Edition“, Vorschau Messeherbst, erste Plätze bei „Rail d´Or“.

10 **Eine Lok kehrt heim**
Märklin Werksmitarbeiter in Györ haben die Lok M28.1001 liebevoll restauriert.

Modell & Technik

14 **Neue Schienenstars**
Die Herbst-Neuheiten bringen internationale Eisenbahngeschichte und modernen Bahnbetrieb auf die Anlage.

18 **Die Königin der Westbahn**
Die BR 12 waren die größten Dampfloks, die je in Österreich gebaut wurden. Nun kommt sie bei Märklin und Trix in einer kompletten Neukonstruktion in H0.

26 **Modell mit Innenleben**
Feine Technik: Im 1. Klasse-Wagen Apümh 121 verrichtet ein beweglicher Schaffner seinen Dienst.

28 **Ganz schön patiniert**
Spur 1: Märklin bietet das Modell der Dampflok 18 314 in einer Kleinserie als von Hand gealterte Einzelstücke an.

32 **Schwere Güterzüge**
Auf der Spur-N-Anlage bilden schwere Güterzüge einen interessanten Kontrast zum Reisezugverkehr.

36 **Neu im Fachhandel**
Ob Startpackung oder Fernschnellzug: Beim Modellbahnhändler gibt es von Märklin und Trix viel zu entdecken.

Spezial

40 **Smarte Produktion bei Märklin, Teil 5**
Die Spritzgussspezialisten und Gießer bei Märklin verwandeln Konstruktionsdaten in Modelle. Ihre Fachkenntnis steht für hohe Qualitätsstandards.

48 **Chronologie von Märklin: 1899**
Neben den Lokomotiven setzt Märklin einen Schwerpunkt auf Wagen und anderes Zubehör. So wird die Stellung am Markt weiter ausgebaut.

53 **Alles über die Spur Z**
Neue Modelle, Anlagenbau, interessantes Zubehör: In unserem zwölfseitigen Mini-Club Special dreht sich alles um die große Welt der kleinen Spur.



Containerwagen von Minitrix im Einsatz für den Güterverkehr.



Produktion: In Gießerei und Spritzerei werden bei Märklin Qualitätsmaßstäbe gesetzt.



Besucher von Eisenbahnmuseen können Dampfloks hautnah erleben.



Zeitloses Vergnügen: Rangierspiele wie der „Timesaver“ bieten eine andere Art die Modelleisenbahn zu nutzen.

Anlagenbau

66 Fahren mit Taktgefühl
Märklin Freund und Musiker Fabian Wöhrle komponiert auf seiner digitalen Anlage automatisierte Zug-Sessions.

74 Anlagenplanung für Aufsteiger, Teil 145
Passendes Zuhause für große Loks: Unser Entwurf hat mit Bahnhof, Rangierareal und Betriebswerk einiges zu bieten.

82 Messeanlage mit Betonschwellengleis
Die Anlagenbauer von Märklin bauen eine bestehende Minitrix Anlage auf das neue Gleissystem um. Baubericht, Teil 1.

90 Rund ums Gleis: von Ankunft und Abfahrt
Geschäftiges Treiben, Abschiede, kleine Dramen: Ein Bahnsteig ist der ideale Ort, um emotionale Szenen zu gestalten.

92 Stein-Reich
Auf der H0-Schauanlage im Märklineum gehört der riesige Steinbruch zu den herausragenden Landschaftselementen.

Vorbild

98 Im Museum auf Zeitreise
In Eisenbahnmuseen halten engagierte Schienenfreunde auf kreative Weise Geschichte lebendig.

Community

106 Großer Spaß am Hin und Her
Ob Gleisoval mit Murmelbahn oder raffiniertes Rangierspiel: Auch auf kleiner Fläche lässt sich der Spieltrieb ausleben.

112 Und weiter geht's
Neuer Schattenbahnhof, andere Steuerungssoftware: In der Modellbahnhalle Wallhausen hat sich einiges getan.

116 Nächster Halt: Kindergarten!
Seit vielen Jahren begeistert Susanne Bauer aus Plauen Kinder für das faszinierende Hobby Modelleisenbahn.

Service

13 Märklin Online

39 Shops & Stores

118 Decoderwissen, Teil 2
Wir erklären, was bei der Einstellung von Decoderadressen zu beachten ist.

120 C-Gleis: Reinigung und Pflege
Mit einigen Tricks und Hilfsmitteln geht die Gleispflege leicht von der Hand.

126 Veranstaltungen

128 Bücher/Impressum

130 Vorschau

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



Art. 36659, Trix Art. 22469: die BR 185.1 im „Zippo"-Design des Circus Roncalli im Vorbild und im H0-Modell.

Mit „Zippo" auf Jubiläumstour

Der Zirkus kommt! Seit Jahrhunderten verheißt dieser Ruf außergewöhnliche Stunden in einer magischen Welt. Zu den bekanntesten Namen zählt dabei der Circus Roncalli – und dies bereits seit 50 Jahren. 1976 erneuerten der Gründer Bernhard Paul und seine bunte Truppe mit viel Fantasie die Zirkuswelt. Dieses Jubiläum wird nun mit einer großen Tournee gefeiert. Und weil Roncalli als einziges Zirkusunternehmen weltweit noch ganz traditionell alles, was die rund 100 Künstler und Angestellten unterwegs benötigen, mit der Eisenbahn transportiert, gibt es dafür auch eine besondere Lokomotive.

Am Kölner Hauptbahnhof zeigte sich die Elektrolok Baureihe 185.1 der Rail Bavaria GmbH zum ersten Mal in ihrer bunten Zirkusbeklebung. Der Star darauf ist natürlich Clown „Zippo", in dessen Rolle Bernhard Paul über viele Jahre lang die Menschen zum Lachen gebracht hat. Blumenmotive und die Aufschrift „50 Jahre Jubiläumstournee Roncalli" zeigen sofort, welches Vergnügen diese Lok mit sich bringt. Zu ihrer feierlichen Taufe kamen Bernhard Paul, seine Ehefrau Eliana und die stellvertretende Ministerpräsidentin des Landes Nordrhein-Westfalen, Mona Neubaur, nach Köln.

Die Lok zieht künftig die Wagen mit den rund 80 liebevoll gepflegten Zirkuswagen. Und auch ein Modell der Lok im Maßstab 1:87 ist mit dabei, das Märklin und Trix anlässlich der Loktaufe präsentiert haben. Technisch bringt das Modell alles mit, was Modellbahner von Märklin und Trix gewohnt sind, zum Beispiel Digital-Decoder, Spezialmotor, umfangreiche Geräuschfunktionen, eine aufwendige Bedruckung. Für Bernhard Paul geht mit dem Modell aber auch ein Kindheitstraum in Erfüllung. Eine eigene Märklin Lok – das ist schließlich auch für einen Zirkusdirektor eine große Sache. ■



Bernhard Paul, Ministerin Mona Neubaur und Eliana Laribe-Paul genießen bei der Loktaufe die Aussicht auf den Dom.



Abladen in Kornwestheim: Roncalli geht als einziger Zirkus noch traditionell mit rund 80 bunten Zirkuswagen auf Reisen.

Text: SB; Fotos: Patric Fouad, Märklin, MM



Art. 39475, Trix Art. 25475: Die Elektrolok BR 101 im metallischen Look der „Raw Metal Edition“ ziert das erhaben gedruckte Logo des Wacken Open Airs.

So geht Heavy Metal

Ein Festival bei besten Bedingungen: Die 35. Auflage des legendären Wacken Open Air stand in diesem Sommer unter einem besonders guten Stern. Das freute auch die Märklin Mitarbeiter, die das größte Heavy-Metal-Festivals der Welt live am Märklin Stand miterlebten. Feine Metallmodelle auf einem Open Air mit feiner Metal-Musik – diese Kombination kam erneut hervorragend an. Zahlreiche Musikfans besuchten den Stand und zückten sofort ihre Handykameras, schließlich gab es dort viel zu entdecken.

So zeigte sich zum Beispiel das Modell einer Elektrolokomotive BR 101 in der „Party on“-Sondergestaltung des W:O:A® gleich in zwei Spurweiten, H0 (Art. 39476, Trix Art. 25476) und Z (Art. 88666). Als besonderer Blickfang präsentierte sich die H0-Version der BR 101 in der „Raw Metal Edition“, bei der der metallische Look der Rohmaterialien unter einer transparenten Schutzlackierung besonders gut zur Geltung kommt (Art. 39475, Trix Art. 25475). Begleitet wurden die Lokomotiven vom H0-Modell eines Partywagens des „Metal-Train/W:O:A® in Sonderbeklebung, der im Original Besucher zum Festival gebracht hat (Art. 43945). Ebenfalls mit dabei war ein Containerwagen in klassischer Wacken-Gestaltung (Art. 44296). Und den Kühlwagen in der „Party-On“-Sondergestaltung (Art. 44295) gab es sogar nur auf dem Festivalgelände zu kaufen – als gern genommene Erinnerung an den „heiligen Acker“ von Wacken, auf dem nicht nur die Musik überzeugt hat. ■



Vier Tage beste Stimmung auf dem Wacken Open Air – und mittendrin Märklin mit einem großzügigen Stand voller „Metal“-Modelle.

Text: SB; Fotos: Märklin



Seite 1

Art. 39476, Trix Art. 25476: Die E-Lok BR 101 fährt in attraktiver Sondergestaltung ins H0-Sortiment ...



Seite 2

... das Modell verfügt über einen Spielewelt mfx+-Decoder (Märklin) mit umfangreichen Funktionen.



Seite 1

Art. 44296: Der Containerwagen W:O:A® zeigt sich im klassischen Design zum Wacken Open Air ...



Seite 2

... mit unterschiedlich bedruckten Seitenwänden. Trix Fahrer nutzen den Gleichstromradsatz E700580.



Seite 1

Art. 43945: In einer Sonderbeklebung brachte der Partywagen des Metal-Train Besucher zum Festival ...



Seite 2

... in H0 rollt er nun auf die Anlage. Die Geräuschdateien gibt es zum Download auf der Märklin Homepage.



Seite 1

Art. 44295: Das Festival-Motto „Party on!“ zur 35. Auflage des Open Airs ziert auch einen Kühlwagen ...



Seite 2

... den es nur über den Wacken Merchandise Onlineshop www.metalmerch.com zu kaufen gibt.



Auf der Hobbymesse Leipzig können Modellbahnfreunde wieder tief in das aktuelle Angebot von Märklin eintauchen.

Text: SB; Fotos: MM



Auf der Faszination Modellbau in Friedrichshafen warten wieder spannende Modellbahn-Inspirationen.



Die European N-Scale Convention findet in diesem Jahr zum 20. Mal auf der Spielemesse Stuttgart statt.

Auf in den Messeherbst

Die Hitze des Sommers weicht kühleren Tagen, die Abende werden länger: Der Herbst ist eine beliebte Zeit, um sich wieder der Modellbahn zuzuwenden. Vielleicht liegen ja große Pläne in der Schublade, die noch der Umsetzung harren. Oder man ist auf der Suche nach frischen Ideen für die bunte Miniaturwelt. Was immer man nun an Anregungen und Informationen benötigt, findet man auf den großen Modellbahnmessen im Herbst, auf denen natürlich auch Märklin mit dabei ist.

Los geht es mit der Hobbymesse Leipzig, die vom 2. bis zum 4. Oktober 2026 auf dem Leipziger Messegelände stattfindet. Zu den fünf großen Erlebnisbereichen zählt die „Modellwelt“ in Halle 3: Märklin gibt hier nicht nur Einblicke in sein aktuelles Sortiment, in dem sich wieder einige spannende Neuheiten verbergen. Am Stand finden Modellbahner auch große Schauanlagen, jede Menge Inspirationen sowie Gesprächspartner für ihre Fragen rund um das Hobby.

Erstmals ist Märklin auf den Modellbautagen in Tulln vertreten. Vom 16. bis zum 18. Oktober bietet Österreichs größte Modellbaumesse ein buntes Programm, das von Workshops und Vorträgen bis zu einer riesigen Modulanlage reicht.

Vom 30. Oktober bis zum 1. November 2026 öffnet dann die Faszination Modellbau in Friedrichshafen ihre Tore – in diesem Jahr verbunden mit der 41. Internationalen Modellbahn-Ausstellung (IMA) und dem 28. Echtdampf-Hallentreffen. Die Messe glänzt mit zahlreichen Mitmachaktionen, zauberhaften Modellbahnanlagen und einem vielfältigen Vortragsangebot. Auch hier zeigt sich Märklin von seiner besten Seite und lockt die Besucher mit aktuellen Modell-Neuheiten, die zum Teil erstmals „in natura“ zu sehen sind.

Was wäre die Spielemesse Stuttgart, die dieses Mal vom 19. bis zum 22. November 2026 in der Landesmesse am Flughafen stattfindet, ohne die European N-Scale Convention? Zum 20. Mal treffen sich N-Bahner aus ganz Europa in Stuttgart. Der N-Club International feiert dies mit einer großen Modulanlage, die sich über rund 2.000 Quadratmeter Fläche erstrecken soll. Ein toller Rekord im Maßstab 1:160 – an dem sich auch Märklin mit mehreren Minitrix Modulen beteiligt. ■

Zweimal auf das Siegertreppchen

Im Sommer blicken die Modellbahn- und Zubehörhersteller Europas gespannt nach Frankreich. Dann stimmen die Leser des Eisenbahnmagazins Le Train über das „Rail d'Or“ ab. In diesem Jahr gab es für das Haus Märklin gleich doppelt Grund zur Freude: Sowohl das H0-Überraschungsmodell 2025, die spektakuläre Getriebe-Dampflok Bauart Shay, als auch das Güterwagen-Set „Bauzug“ von Minitrix landeten nach der Auszählung aller Stimmen ganz oben auf dem Siegerpodest. Die französischen Modellbahnfreunde honorierten vor allem die große Vorbildnähe der Modelle. Die Dampflok Bauart Shay gefiel mit ihrer optisch eindrucksvollen Antriebstechnik, bei der die Zylinder senkrecht stehen – über eine außerhalb der Drehgestelle liegende Kardanwelle und Kegelzahnräder wirkt die Kraft auf alle Radsätze. Ein sehr spezieller Antrieb, den das H0-Modell perfekt umsetzt. Seine hochdetaillierte Ausstattung sowie die reichhaltigen Digital-Funktionen fanden ebenfalls die Zustimmung der Leser. Das Minitrix Güterwagen-Set „Bauzug“ setzt zwei vierachsige Flachwagen mit Rungen der Bauart Uas in Szene, wie sie bei den französischen Staatsbahnen SNCF um 2012 in Gebrauch waren. Ein bemerkenswertes Detail: Auf einem Vorbildfoto sind an einem der Wagen zwei unterschiedliche Drehgestelle zu sehen. In Spur N ist diese Besonderheit entsprechend ausgeführt. So wie zahlreiche weitere Details an den Wagen, die den Le Train-Lesern gefallen haben. ■



Art. 38700, Trix Art. 25700: Die Dampflok Bauart Shay kam bei der Leserwahl zum „Rail d'Or“ auf den ersten Platz.



Trix Art. 18290: In der Kategorie Wagen in Spur N lag das Güterwagen-Set „Bauzug“ in der Gunst der Leser ganz vorn.

Faller und Noch feiern Firmenjubiläum

Die Zubehörhersteller Faller und Noch sind aus der Modellbahnwelt nicht mehr wegzudenken. Seit 80 Jahren (Faller) beziehungsweise seit 115 Jahren (Noch) bieten die beiden Traditionsunternehmen aus dem Schwarzwald und dem Allgäu so ziemlich alles, was außer Gleisen und Zügen das Modellbahnhobby so vielfältig macht, vom Gebäudebausatz bis zum Beflockungsmaterial. Entsprechend groß haben beide in diesem Sommer gefeiert, mit Firmenrundgängen, Spielangeboten für Kinder, Modellbahnausstellungen und vielem mehr. Zu den mehrtägigen Veranstaltungen kamen jeweils Tausende Modellbahnbegeisterte. Märklin gratuliert den langjährigen Weggefährten und wünscht weiterhin gutes Gelingen! ■



Foto: Noch

Da freut sich der Modellbau-Nachwuchs: Beim Jubiläumsfest von Noch lädt der „Bastelgarten“ zum Spielen ein.

Exklusiv im Märklineum



Seit fünf Jahren bietet das Märklineum in Göppingen mit seiner einmaligen Kombination aus Museum, Märklin Store, H0-Schauanlage und Bistro ein abwechslungsreiches Modellbahnvergnügen für die ganze Familie. Zu den beliebtesten Angeboten zählen die offenen Kombiführungen: Bei einem Streifzug durch das Märklin Werk erhalten Besucher zunächst exklusive Einblicke in die Produktion der Lieblingsmodelle. Im Anschluss geht es durch das benachbarte Märklineum, wo es aus der 167-jährigen Geschichte des Unternehmens Märklin manch spannendes Detail zu entdecken gibt. Für die Kombiführungen ist eine Anmeldung erforderlich. Werksführungen dienstags bis freitags an den Vormittagen, Mindestalter 14 Jahre.

www.maerklineum.de/besucherinformationen



Märklins Werkslok ist eine echte Györer Maschine: Die M28.1001 stammt aus der Produktion der ungarischen Firma Rába. Nach einem langen Arbeitsleben steht die von Märklin Mitarbeitern restaurierte Lok nun vor dem Werk in Györ.

Eine Lok kehrt heim

Viele Gleiskilometer hat die M28.1001 im Arbeitsdienst zurückgelegt, bis sie abgestellt wurde. Um sie in ihre Heimatstadt Györ zurückzuholen, war Überzeugungsarbeit nötig. Märklin Mitarbeiter haben sie nun mit viel Liebe restauriert.

Mit der Werkslok M28.1001 hat sich Märklin eine echte Györer Legende geschnappt. Als erste Lok ihrer Baureihe von rund 100 Exemplaren wurde sie ab 1955 von der traditionsreichen Firma Rába mit Sitz in Györ hergestellt. Angetrieben von einem Sechszylinder-Dieselmotor mit 100 Kilowatt lag die Höchstgeschwindigkeit bei 30 Kilometern pro Stunde, optimal für den Verschub- und Rangierdienst. Daher haben nicht nur die Staatsbahn, sondern auch Privat- und Werksbahnen die M28 eingesetzt.



Restaurierte Plakette: ehemalige Dieselrangierlokomotive Baureihe M28 der Ungarischen Staatsbahn „Magyar Államvasutak" (MÁV).

Die Stadt Györ hat eine sehr lange Eisenbahntradition. Bereits im Jahr 1855 gab es die erste durchgängige Bahnverbindung von der Kaiserstadt Wien in die südlich der Donau gelegene Textil- und Maschinenbaustadt. Diese Strecke war bis zum Ende des 19. Jahrhunderts im Eigentum der k.k. privilegierte Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (StEG), bevor Teile dieser Gesellschaft in der neu gegründeten ungarischen Staatsbahn MÁV aufgingen. Über viele Jahre war die M28 auf den Industriegleisen rund um ihre

Heimatstadt Györ im Einsatz und beförderte die unterschiedlichsten Güterwagen zuverlässig zu ihrem Ziel. Gezeichnet von vielen Jahren harter Arbeit landete die kleine zweiachsige Diesellokomotive schließlich im Eisenbahnmuseum in Budapest. Doch das sollte noch nicht ihr Ende sein.

Im Jahre 1993 begann Märklin mit der Herstellung eines Teils seiner Produkte im ungarischen Györ. Seitdem ergänzt das Werk die Produktion am Firmenhauptsitz in Göppingen. Inspiriert vom Stammwerk bemühte man sich auch in Györ um ein angemessenes Aushängeschild: eine eigene Werkslok. Während die 44 1315 im Innenhof des Märklineums thront, sollte die M28.1001 auf dem ungarischen Werksgelände ihr neues Zuhause finden. Doch bis es so weit war, mussten viel Überzeugungsarbeit geleistet und reichlich Arbeitsstunden investiert werden.

Im vergangenen Jahr wurde die M28.1001 dann per Tieflader nach Györ ins Märklin Werk überführt. Doch der abgestellte Eisenklotz war so noch keine Zierde für das Werksgelände. Die Märklin Mitarbeiter legten selbst Hand an: Aufwendig zerlegten sie die Lok, um sie aufarbeiten und restaurieren zu können. Damit sie wieder im Epoche-IV-Farbkleid der 1970er-Jahre strahlen konnte, wurde sie in Chromoxidgrün (RAL 6020) lackiert. Nun steht die M28.1001 direkt am Haupteingang des Werks und verweist auf die hier produzierten Modelleisenbahn-Produkte.

Märklin Werkslok im Modell

Selbstverständlich hat Märklin die kleine Diesellok nun auch als H0-Modell neu konstruiert – im aktuellen, optisch aufgearbeiteten Zustand und mit moderner Modellbahntechnik. So treibt ein geregelter Hochleistungsantrieb beide Achsen an, davon eine Achse über die Kuppelstange. Ausgestattet mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) stehen umfangreiche Geräuschfunktionen zur Wahl. Neben dem fahrtrichtungsabhängig wechselnden Dreilicht-Spitzensignal sind auch die Führerstands- und Fahrwerkbeleuchtung digital schaltbar. Flackern an kurzen stromlosen Abschnitten ist durch den eingebauten Pufferspeicher ausgeschlossen.

Für viel Spielspaß ist die Rangierlok vorn und hinten sogar mit digital schaltbaren Telex-Kupplungen ausgerüstet. Zudem besitzt sie die Digital-Funktion Kupplungswalzer, bei der eine Ablaufsteuerung angehängte Wagen automatisch abkuppelt. Für vorbildgerechte Detailtreue im Maßstab 1:87 sind die Griffstangen und viele weitere Details separat angesetzt. Im Führerstand steht eine Lokführerfigur. >>







Mit großer Leidenschaft haben die Märklin Werksmitarbeiter die M28 aufwendig zerlegt, jedes einzelne Teil sorgfältig aufgearbeitet und in seinen ursprünglichen Glanz zurückversetzt.

Die Märklin Werkslok Györ M28.1001

Vorbild: Dieselrangierlokomotive Baureihe M28 als Werkslokomotive des Märklin Werks in Györ, Ungarn. Ehemalige Rangierlokomotive der Ungarischen Staatsbahn (MÁV). Chromoxidgrüne Grundfarbgebung. Betriebsnummer M28.1001. Aktueller optisch aufgearbeiteter Zustand im Aussehen der Epoche IV.



Highlights des H0-Modells

- Komplette Neukonstruktion.
- Hochdetaillierte Metallausführung.
- Digital-Decoder (Märklin: Spielewelt mfx+) mit umfangreichen Licht- und Geräuschfunktionen (Trix Art. 25729 mit 21 poliger-Schnittstelle).
- Beidseitig mit Telex-Kupplungen ausgerüstet und Digital-Funktion Kupplungswalzer.
- Führerstands- und Fahrwerkbeleuchtung digital schaltbar.
- Mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen.
- Viele separat angesetzte Details.
- Mit Lokführerfigur im Führerstand stehend.

Nur für Clubmitglieder

H0 Art. 38280

H0 Trix Art. 25728

H0 Trix Art. 25729 (21 MTC)

Güterwagen-Sets mit je zwei Wagen der MÁV

Vorbild: Sets mit jeweils zwei Güterwagen der Ungarischen Staatsbahn (MÁV). Ein zweiachsiger Drehrungenwagen Bauart Ks im Märklin Set mit einem zweiachsigen gedeckten Güterwagen Bauart Gbgs und im Trix Set ein Drehrungenwagen mit einem zweiachsigen offenen Hochbordwagen Bauart Es. Oxidrote Grundfarbgebung. Betriebszustand Ende der 1970er-Jahre. Ep. IV.

Modell: Drehrungenwagen mit separat angesetztem Sprengwerk, langen Stirnrungen und drehbaren Rungen. Ladefläche in Holzbohlenoptik. Stirnseitige Aufnahmen zum Einstecken von beiliegenden Rungen. Runde Pufferteller. Gedeckter Güterwagen und offener Hochbordwagen jeweils mit Sprengwerk. Beide Wagen der Sets einzeln verpackt in zusätzlicher Umverpackung.

Nur für Clubmitglieder

HO Art. 47327





HO Trix Art. 24191

Exklusiv wird das digitale H0-Modell der Werkslok aus Györ nur für Märklin und Trix Clubmitglieder gefertigt. Eine Ausführung mit Digital-Schnittstelle ist im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 25729 verfügbar.

Ein passendes Güterwagen-Set – ebenfalls clubexklusiv – findet sich bei Märklin unter der Artikelnummer 47327 sowie mit anderen Wagentypen im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 24191 mit dem Hinweis auf die jeweils benötigten Tauschradsätze.

Auch das LGB Modell der M28.1001 ist eine komplette Neukonstruktion und verfügt über zwei angetriebene Achsen mit einem leistungsstarken, kugelgelagerten Motor. Die feindetailierte Spur-G-Variante verfügt über einen mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.

Passend zur Werkslok gibt es im LGB Sortiment einen Kesselwagen mit Metallradsätzen der Ungarischen Staatsbahn MÁV mit Farbgebung und Beschriftung der Epoche IV. ■



Während das Original in Györ steht, gibt es Modellvarianten der M28.1001 in Spur H0 und Spur G.

Text: MM; Fotos: Märklin

Für die Gartenbahn

Eine komplette Neukonstruktion der Märklin Werkslok ist auch im Maßstab 1:22,5 der Spur G erhältlich. Stolze 27,5 Zentimeter lang ist die LGB Variante der M28.1001, die von einem leistungsstarken Motor angetrieben wird. Zu den zahlreichen Licht- und Geräuschfunktionen gehören die Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung sowie Fahrgeräusche und das Horn. Ein passender Kesselwagen mit 48 Zentimetern Länge über Puffer lässt sich befüllen und entleeren.

LGB Art. 21120 46836



Wahrzeichen mit 27,5 Zentimetern Länge: Das LGB Modell besitzt zwei angetriebene Achsen mit Fahrwerksbeleuchtung sowie einen mfx-Decoder mit vielen Geräuschen.



| 46836 | 46836 | 21120

Spur-G-Einsatz: Passend zur Werkslok gibt es einen Kesselwagen der Ungarischen Staatsbahn (MÁV), der sich befüllen lässt.





Der neue Märklin Weihnachtsfilm stimmt mit einer berührenden Vater-Sohn-Geschichte auf die Festtage ein – und begeistert Neu- und Wiedereinsteiger für das Modellbahnhobby.

Märklin verbindet

Ein Film über ein besonderes Erbe und ein attraktives Angebot markieren die ersten Meilensteine der Weihnachtszeit 2026.

Ein Abend, irgendwann in der Vorweihnachtszeit. In einem großen, holzgetäfelten Zimmer sitzt ein Vater seinem Sohn gegenüber. Mit gerührtem Blick und warmer Stimme erzählt er von seinem eigenen Vater, davon, welche Meilensteine dieser erreicht und der nächsten Generation hinterlassen hat. Um welches Erbe es geht und wie zauberhaft der Sohn reagiert, zeigt der neunte Märklin Weihnachtsfilm.

Das Video mit dem Titel „Meilensteine“ wird am 22. Oktober auf www.maerklin.de/meilensteine sowie auf dem Märklin Youtube-Kanal und der Facebook-Seite freigeschaltet. Der Kurzfilm ist Teil der Märklin Weihnachtskampagne, die Neu- und Wiedereinsteiger für das schöne Modellbahnhobby begeistern möchte.

Wer sich auf der Internetseite www.maerklin.de/meilensteine registriert, erhält ein Online-Infopaket mit Broschüre, Märklin Start up Katalog sowie einem Gutschein für den vergünstigten Kauf einer von drei Digital-Startpackungen: „Baustelle“ (Art. 29188), „Güterzug mit BR 89.0“ (Art. 29890) sowie „Regional Express“ (Art. 29479). Mit dem Gutschein muss man dann nur noch zum nächsten MHI-Händler gehen. Die Händlersuche findet sich ebenfalls auf der Märklin Homepage. Vielleicht liegt dann zu Weihnachten nicht nur ein besonderes Geschenk auf dem Gabentisch, sondern auch der Beginn einer neuen Geschichte, die über Generationen hinweg weitergeschrieben wird. ■

Hier geht es zum Weihnachtsvideo von Märklin



Geschenkideen für künftige Modellbahner: Unter www.maerklin.de/meilensteine gibt es wertvolle Gutscheine für den vergünstigten Kauf einer dieser drei Startpackungen.

Online-Adressen von Märklin und Trix

www.youtube.de/maerklin

www.maerklinshop.de

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

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







US-Dampflok Klasse 3900 „Challenger“ mit vierteiligem US-Heavyweight-Personenwagen-Set: Die Lok beeindruckt mit ihrer mächtigen Frontpartie und den markanten Windleitblechen. Am Ende der Garnitur setzt das Observation-Car mit Business-Lounge und beleuchteter Aussichtsplattform einen stimmungsvollen Schlusspunkt.

Products bearing „Union Pacific“ are made under trademark license from the Union Pacific Railroad Company.

HO Art. 39913 43629

HO Trix Art. 25913 23729

Neues Rollmaterial

Von der mächtigen US-Dampflok bis zur kompakten Postlok: Internationale Eisenbahngeschichte und epochenübergreifenden Bahnbetrieb bringen die Herbst-Neuheiten auf die Anlage.

Kurz vor Jahresende bringen Märklin und Trix noch neue Modelle auf den Markt, die das vielseitige Angebot ergänzen. Wir stellen einige Highlights vor: Die schwere Union-Pacific-Dampflok „Challenger“ setzt in H0 einen besonders imposanten Akzent. Als Museumslokomotive 3977 ist sie mit dynamischem Rauchausstoß sowie umfangreichen Licht- und Soundfunktionen ausgestattet. Sie wird in einer einmaligen Serie mit durchnummeriertem Echtheitszertifikat ausgeliefert und ist für Märklin auf 2.000 und für Trix auf 500 Stück limitiert. Mit dem vierteiligen Heavyweight-Personenwagen-Set entsteht ein stimmiger amerikanischer Reisezug der Epoche III.

Die elegante stahlblaue Schnellzug-Dampflok der Baureihe 01.10 mit Altbaukessel und Kohlen-Schlepptender erscheint als einmaliges MHI-Sondermodell. Im Gegensatz dazu gibt es eine ausgeblichene und gealterte Köf III mit Wagen, bei denen sich die Teleskophauben verschieben lassen, um das Ladegut zu bewundern. Wie frisch aus dem Werk fährt die auffällige Diesellok der Baureihe 272 mit dem symmetrischen Führerhaus der AIXrail GmbH vor. Sie ist eigentlich im Einsatz vor Güter- und Bauzügen, doch vielleicht trifft sie nicht nur im Vorbild auf einen modernen Personenzug: den Flixtrain-„Taurus“ der Baureihe 182 mit fünf passenden, beleuchteten Schnellzugwagen.

Den europäischen Museumsbetrieb bringt Loknummer 1125 des Eisenbahnmuseums in Utrecht aufs Modellbahngleis und der Dampf-Museumszug mit der französischen 141.R und Schweizer Einheitswagen I.

In Spur 1 überzeugt die E 60 10 des DB Museums mit umfangreichen Funktionen und es gibt neue Güterwagen.

Minitrix bringt mit der V 90 und der dänischen NOHAB-Mehrzweckmaschine MY 1100 zwei Diesellokomotiven auf die Anlage.

In Spur Z runden die V 36 der Deutschen Bundespost und passende Postwagen das Programm ab. ■

Die Herbst-Neuheiten 2026 mit allen Produktinformationen finden Sie auf www.maerklin.de

Schnellzug-Dampflok Baureihe 01.10 Altbau

Auf dem Präsentationssockel mit Gleis gibt es das Sondermodell zur 18. MHI-Mitgliederversammlung 2026: die Dampflokomotive 01 1075 mit Altbaukessel und Kohlen-Schlepptender 2'3T38 der Deutschen Bundesbahn (DB) in eleganter stahlblaue Farbgebung und mit silbernen Kesselringen. Das Sondermodell verbindet die außergewöhnliche Farbgebung mit einer besonders filigranen Metallkonstruktion und vielen angesetzten Details sowie umfangreichen Digital-Funktionen. Ep. III.





H0 Art. 39761

Zug-Set Museumszug mit 141.R

H0 Art. 26141

Dampfzug vom Eisenbahnmuseum Brugg in der Schweiz: Die französische Dampflok mit Öltender 141.R.1244 führt drei Reisezugwagen in Museumsausführung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Die erstmals im Märklin Sortiment erhältlichen vorbildgerechten Einheitswagen I wurden Mitte der 1950er-Jahre als Nachfolge der Leichtstahlwagen entwickelt und für eine höhere Geschwindigkeit zugelassen. Ep. VI.



Flixtrain: Elektrolokomotive Baureihe 182 und Schnellzugwagen-Sets

H0 Art. 39872
42957
42958

Moderner Personenvervehr in markantem Grün: Die E-Lok Baureihe 182 „Taurus" der Firma Hector Rail ist im Einsatz für Flixtrain umgesetzt und passt zu zwei Schnellzugwagen-Sets mit insgesamt fünf Wagen. Die schwere Metalllok verfügt über eine Lokführerfigur und spielt eine Tonleiter bei der Anfahrt. Beim Wagenverband wird die mehrfarbige Inneneinrichtung durch stromführende Kupplungen mit LED beleuchtet.



Diesellok Baureihe 335 mit Rangierpersonal und Teleskophaubenwagen-Set

H0 Art. 36348
46876
H0 Trix Art. 22077

Die ausgeblichene und gealterte Köf III der Deutschen Bahn AG (DB AG) mit Aufbau und Fahrwerk aus Metall besitzt vorn und hinten Telex-Kupplungen für vorbildgerechten Rangierbetrieb. Zwei Sets mit zwei authentisch gealterten Teleskophaubenwagen Bauart Shimmns 708 sind eine ideale Ergänzung. Im Wageninneren befinden sich fünf Lademulden mit beweglichen Haltearmen. Jeweils drei „Stahlcoils" liegen als Beladung bei. Ep. V.







| Trix Art. 22077 | Art. 46876 | Art. 36348

HO Art. 37213
HO Trix Art. 22942



Diesellokomotive Baureihe 272 (G 2000)

Die Vossloh G 2000 erscheint in tiefschwarzer Sondergestaltung der AIXrail GmbH. Die schwere Güterzuglok 272 406-0 besitzt einen zentral eingebauten Hochleistungsantrieb, metallene Geländer am Rahmen und detaillierte Pufferbohlen. Rangier- und Sonderzeichen für Belgien, digital schaltbare Führerstandsbeleuchtung und weitere Licht- und Soundfunktionen bieten viele Möglichkeiten, den modernen Güterverkehr auf der Anlage nachzustellen. Ep. VI.

HO Art. 38111
HO Trix Art. 25111



Elektrolokomotive Serie 1100

Im aktuellen Zustand der Museumslokomotive des Eisenbahnmuseums in Utrecht präsentiert sich Loknummer 1125 mit türkisfarbenem Aufbau und achatgrauem Fahrwerk wie bei ihrer Indienststellung in den 1950er-Jahren. Märklin und Trix bilden mit dieser Neukonstruktion die erste Bauserie ohne Frontverstärkung mit vielen vorbildgerechten Detailänderungen nach. Die filigrane Metallausführung, neu konstruierte Scherenstromabnehmer, der beleuchtete Maschinenraum und die separat schaltbare Führerstandsbeleuchtung machen sie zu einem besonderen Modell der niederländischen Eisenbahngeschichte. Ep. VI.

HO Art. 38448
HO Trix Art. 25448

HO Art. 38449
HO Trix Art. 25549



Diesellok Typ GE ES44AC in zwei Varianten

Die US-Lokomotiven 8127 und 8136 der Norfolk Southern (NS) eignen sich zur Nachbildung vorbildgerechter Doppeltraktionen vor schweren und langen Güterzügen. Beide Metallmodelle verfügen über dynamischen Rauchausstoß, beleuchtete Betriebsnummerntafeln, Fernlicht und weitere Lichtfunktionen. Die Lokomotiven besitzen einen Mittelmotor, der vier Achsen über Kardan antreibt. Ihr Betrieb ist sowohl mit Klauen- als auch mit normalen Kurzkupplungen möglich. Ep. VI.

Die große Märklin 1

Die E 60 10 der Deutschen Bahn Stiftung ist heute im Museum Koblenz-Lützel abgestellt. Im Maßstab 1:32 wird sie zur funktionsstarken Rangierlokomotive. Das überarbeitete Metallmodell bietet einen mfx-Decoder mit 31 Funktionen, Stromspeicher und fernbedienbare Telex-Kupplungen an beiden Enden. Weiteres Highlight ist der motorisch heb- und senkbare Scherenstromabnehmer. Ebenfalls neu im Spur-1-Angebot sind ein Seitenentladewagen Fcs 090 und ein Seitenentladewagen Otmm 70 (Art. 58299), beide Deutschen Bahn (DB), die beispielsweise als Schotterwagen eingesetzt werden können.



58300: Der Selbstentladewagen Fcs 090 besitzt eine Entladeöffnung mit beweglichen Drehschiebern sowie eine Bremserbühne mit beweglicher Handbremskurbel.



55606: Die 35 Zentimeter lange Elektrolokomotive der Baureihe E 60 besticht unter anderem durch ihre aufwendig gestaltete Inneneinrichtung und die fernbedienbaren Telex-Kupplungen.

HO Art. 45910

Märklin Katalogwagen 1939

Den privaten Kühlwagen Ibopqs ziert das Titelbild des Märklin Katalogs aus dem Jahre 1939. Das Modell mit eingesetztem Dachlüfter führt die Serie durch die Geschichte der Märklin Katalogtitel vergangener Tage weiter. Das Motiv wird erhaben auf die Wagen gedruckt.



Gedeckter Güterwagen Gl 22

HO Art. 46593

Vorbild ist der gedeckte Güterwagen Gl 22 der früheren Austauschbauart Gl „Dresden“ der Deutschen Bundesbahn (DB). Dieses letzte Modell der dreiteiligen Serie zu historischen Lokomotivfabriken trägt die Aufschrift der Lokfabrik L. Schwartzkopff. Ep. III.



Großraum-Schiebewandwagen als Doppeleinheit Hirrs-tt 325

HO Art. 48230

Ideale Wagen zur Bildung von Ganzzügen: Die Großraum-Schiebewandwagen kommen als feste Doppeleinheit der Deutschen Bahn AG (DB AG), Güterverkehrssparte DB Cargo, in verkehrsroter Grundfarbgebung. Detaillierte Ausführung mit vielen angesetzten Einzelheiten. Ep. V.



Selbstentladewagen-Set Tanoos

HO Art. 48193

Vorbild sind drei vierachsige Selbstentladewagen mit Schwenkdach der Bauart Tanoos als Privatwagen der VTG Niederlassung Schweiz, registriert in den Niederlanden. Die Modelle punkten mit vielen angesetzten Einzelheiten, separat angesetzten Bühnen und Schwenkdächern zum Öffnen. Alle Wagen haben unterschiedliche Betriebsnummern. Ep. VI.



Dieselkraft in Spur N

MINITRIX

Zwei Dieselloks bereichern das Minitrix Programm: die NOHAB-Mehrzwecklokomotive der DSB für schwere Reise- und Güterzüge und die Technikvariante der schweren Rangierlok V 90. Beide Epoche III-Modelle besitzen Digital-Decoder mit umfangreichen Licht-, Betriebs- und Geräuschfunktionen.



16960: Bei der neu konstruierten Diesellok Reihe MY 1100 in weinroter Grundfarbgebung der Dänischen Staatsbahnen (DSB) sind Lokgehäuse und -träger aus Zinkdruckguss.



16312: Diesellok Baureihe V 90: Die schwere Rangierlok der Deutschen Bundesbahn (DB) ist als Technikvariante ausgeführt mit schaltbaren Telex-Kupplungen vorn und hinten.

Mini-Club zeigt Vielfalt

Im Maßstab 1:220 ist das Angebot der Herbst-Neuheiten 2026 sehr abwechslungsreich und reicht von einem Zug der Deutschen Bundespost im Zustand von 1954 über die Diesellok Nr. 30 (Ex-V 320 001) bis zum aktuellen Gleisbauzug der DB Bahnbau Gruppe. Die Highlights des Spur-Z-Programms in diesem Jahr zeigen wir ab Seite 53.

Z



88773 und 86006: Ein typischer Postzug der 1950er-Jahre lässt sich zusammenstellen mit der Diesellokomotive der Baureihe V 36 „Post“ und der Wagenpackung Deutsche Bundespost (DBP). Feine und vorbildgerechte Beschriftung.

Österreichs Rekordlok



Die Highlights der 12.11

- Komplette Neukonstruktion
- In dieser Form erstmals im Märklin Programm
- Besonders filigrane Metallkonstruktion
- Serienmäßig mit Rauchgenerator
- Geschwindigkeitsabhängiger, dynamischer Rauchausstoß
- Fahrwerks- und Führerstandsbeleuchtung sowie Feuerbüchsenflackern digital schaltbar
- Mit Spieleweltdecoder mfx+ (Märklin)

Sie sind die größten Dampfloks, die je in der Alpenrepublik gebaut wurden: Die Reihe 12 verbindet unbändige Kraft mit Tempo. Märklin und Trix ehren diese wuchtige Schnellzug-lokomotive mit einer kompletten Neukonstruktion in H0.





Habe die Ehre: Die Rh 12 kann sich Mitte der 1930er-Jahre kurzzeitig mit dem Titel „stärkste Schnellzug-Dampflok Europas" schmücken. Unter ihrem mächtigen Kessel bringt ein Zweizylinder-Heißdampf-Triebwerk fast 3.000 PS auf die Schiene.

Ein Bahnhof in Niederösterreich, zu Beginn der 1930er-Jahre: Kaum kündigt der Stationsvorsteher die Durchfahrt des Fernschnellzuges von Wien nach Salzburg an, recken die Menschen auf dem Bahnsteig neugierig die Hälse. Gleich bekommen sie eine Berühmtheit zu sehen. Die Dampflokomotiven der Reihe 214, die spätere Reihe 12, sind zu jener Zeit das Aushängeschild des österreichischen Lokomotivbaus. Sie sind die größten, schwersten und schnellsten, die je im Land gebaut wurden. Mit ihren riesigen Kesseln, vier fast zwei Meter hohen Treibradsätzen und mächtigen Treibstangen, mit 4.250 Millimetern bis heute die längsten einer Dampflok weltweit, zeigen sie jedem, dass sie den Begriff „Schnellzug" sehr ernst nehmen. Bereits die nackten Zahlen beeindrucken: Die Lok mit der für den schweren Schnellzugdienst optimalen Achsfolge 1'D2'h2 (eine Vorlauf-, vier Treib- und zwei Nachlaufachsen) bringt eine Leistung von fast 3.000 PS (2.162 kW) auf die Schiene. Ihr Zweizylinder-Heißdampf-Triebwerk erreicht bei Testfahrten eine Geschwindigkeit von 155 Kilometer pro Stunde – damit spielt die Lok aus der Alpenrepublik in der obersten europäischen Liga.

Dampflokomotive 12.11

HO Art. 38012

HO Trix Art. 25012

Vorbild: Schnellzug-Schlepptenderdampflok 12.11 der ÖBB. Ausführung mit Zweilicht-Spitzensignal, kleinen DRG-Laternen, großen Windleitblechen, langer Domverkleidung, geschlossenem Vorbau und Umbautender Reihe 9184 im Betriebszustand von 1952. Ep. III.

Modell: Das Modell verfügt über einen Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreiche Geräuschfunktionen. Ein geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel treibt eine Achse direkt an, drei Achsen werden über Kuppelstangen angetrieben. Lok und Tender sind weitgehend aus Metall. Ein serienmäßig eingebauter Rauchgenerator ermöglicht geschwindigkeitsabhängigen, dynamischen Rauchausstoß. Ein Pufferspeicher überbrückt kurze, stromlose Stellen. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Länge über Puffer ca. 25,4 cm.





Beeindruckend: Die 12.11 im Dezember 1952 am Wiener Südbahnhof. Schön zu sehen ist die Treibstange am Fahrwerk, die die Kraft des Antriebs auf die Kuppelräder überträgt. Mit 4.250 Millimetern ist es die längste je bei einer Dampflok verbaute.

Wichtigster Geburtshelfer dieser Rekordlok ist ein bizarrer Streit. Wie überall in Europa stehen auch die Verantwortlichen der staatlichen österreichischen Bahngesellschaft BBÖ in den 1920er-Jahren vor der Frage, wie sie den Fahrbetrieb der Zukunft gestalten wollen. Weiter mit personalintensiven Dampflokomotiven, deren Brennstoff man auch noch importieren muss? Oder doch lieber mit Elektroantrieb, der zwar langfristig einen günstigeren Betrieb verspricht, zuerst aber hohe Investitionen erfordert und zudem Arbeitsplätze gefährdet?

Eigentlich hat sich das Land im Herzen Europas in den 1920er-Jahren längst für Hauptstrecken unter Fahrdraht entschieden. Dann sinken aber Mitte des Jahrzehnts die Kohlepreise. Prompt meldet sich die Dampflok-Lobby zu Wort, unter ihnen der Direktor der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf, Arno Demmer. Er behauptet, mit der bewährten Dampftechnik die Metropolen des Landes zu den gleichen Kosten wie mit Elektroloks verbinden zu können. Nach intensiv geführten Diskussionen beschließt der Vorstand der BBÖ 1927 die zeitweilige Einstellung der Elektrifizierung. Gleichzeitig bekommen die Wiener Neustädter Lokomotivfabrik und die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf den Auftrag, eine Dampflok zu entwickeln, die Wien und Salzburg genauso schnell verbinden kann wie die Elektro-Konkurrenz.



Das Modell zeigt eine Lok aus der zweiten Bauserie mit großen Windleitblechen, langer Domverkleidung und geschlossener Schürze.

Die Konstrukteure machen sich an die Arbeit. 1928 und 1929 präsentieren sie jeweils einen Prototypen. Während die Wien-Neustädter auf ein aufwendiges Dreizylinder-Triebwerk setzen, bauen die Floridsdorfer ein kraftvolles Zweizylinder-Heißdampf-Aggregat. Dieses überzeugt bei den Tests: Die Lok mit einer Dienstmasse von 123,5 Tonnen, Heusinger-Steuerung, Druckluftbremse und stabilen Rahmenverstrebungen aus Stahlgussteilen erweist sich >>



als hervorragend geeignet für den angedachten Einsatzzweck. Während die Lokomotivbauer aus Floridsdorf triumphieren, gerät der als 114.01 bezeichnete Prototyp der Wien-Neustädter zum letzten eigenständigen Entwurf dieser traditionsreichen Lokschmiede. Wenig später fusionieren die zwei Unternehmen.

Der Prototyp 214.01 aus Floridsdorf bekommt derweil den Segen der BBÖ-Obrigkeit. Sechs Maschinen werden 1931 bestellt. 1936 folgen weitere sechs mit einigen technischen Modifikationen. Eine Zeitlang sind sie die stärksten Schnellzug-Dampfloks Europas, was bei den Eisenbahningenieuren in Deutschland, Frankreich oder der Schweiz durchaus für neidische Blicke sorgt. Die 214er, wie sie nun heißen, machen sich bestimmungsgemäß auf der Westbahn-Strecke von Wien nach Salzburg an die Arbeit. Im Planbetrieb bewähren sie sich selbst bei langen Durchläufen bestens. Was auch daran liegt, dass sie mit ihren Tendern der Baureihe 9084 und später dem Umbautender 9184 einen angemessenen Vorrat an Kohle (acht Tonnen) und Wasser (29,5 beziehungsweise 28,5 Kubikmeter) mit sich führen.

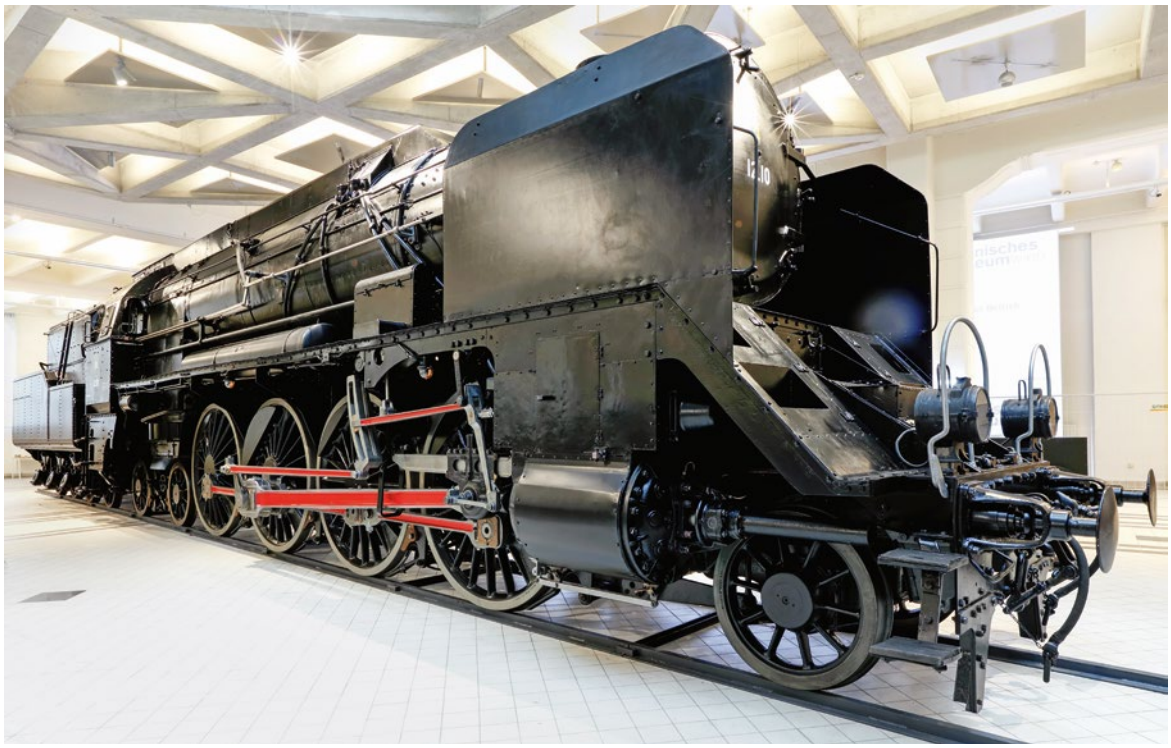
Lizenzbau in Rumänien

Die beeindruckenden Kraftpakete sorgen auch bei den Verantwortlichen der rumänischen Staatsbahn CFR für reges Interesse. Sie handeln in Wien-Floridsdorf einen Lizenzvertrag aus. Bei der Lokfabrik in Reşiţa und bei Malaxa in Bukarest rollen von 1937 bis 1940 insgesamt 79 Nachbauten von den Bändern, als CFR 142 mit einigen technischen Modifikationen wie etwa einer Öl-Zusatzfeuerung.

In Österreich erwartet die insgesamt 13 Loks bald ein neues Typenschild. In Folge des Anschlusses Österreichs an Deutschland und der Eingliederung der BBÖ in die Deutsche Reichsbahn 1938 werden sie in Baureihe 12 umgetauft. Nach der wiedererlangten Unabhängigkeit des Landes 1945 behalten die neu gegründeten Österreichischen Staatsbahnen ÖBB die „12“ bei und ändern nur einen Punkt – so wird beispielsweise aus der Lok 12 011 die 12.11.

Doch die Ära der Dampflokomotiven neigt sich bereits dem Ende zu. Längst haben die Verantwortlichen der Bahn die Zeichen der



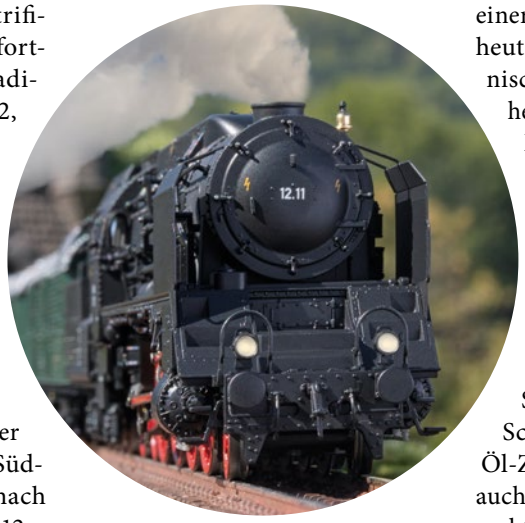


Die Letzte ihrer Art: Von der Baureihe 12 ist nur die 12.10 erhalten geblieben – sie steht im Technischen Museum Wien.

Zeit erkannt und die Elektrifizierung der Hauptstrecken fortgesetzt. Die Westbahn, traditionelle Heimat der Reihe 12, bekommt in mehreren Etappen eine Oberleitung. Am 19. Dezember 1952 wird mit dem Abschnitt Amstetten – Wien-Westbahnhof das letzte Teilstück fertig. Die großen Dampfloks werden nicht mehr gebraucht.

Einige von ihnen dürfen auf der noch nicht elektrifizierten Südbahn von Wien bis weiter nach Villach Dienst tun. Doch die 12er sind Flachland-Renner. Mit den engeren Bogenradien und größeren Steigungen insbesondere auf der Semmeringbahn kommen sie nicht zurecht. Ihre Antriebsteile verschleißen schnell, der Reparatur- und Wartungsaufwand steigt. Schon 1956 fahren sie zum letzten Mal im Plandienst vor einem Schnellzug.

Zu diesem Zeitpunkt ist der einstige Stolz des österreichischen Lokomotivbaus gerade einmal 20 Jahre alt. Die ÖBB möchte die rüstigen



Zeitgemäßes Detail: Die 12.11 führt als Zweilicht-Spitzensignal die kleinen Laternen der DRG.

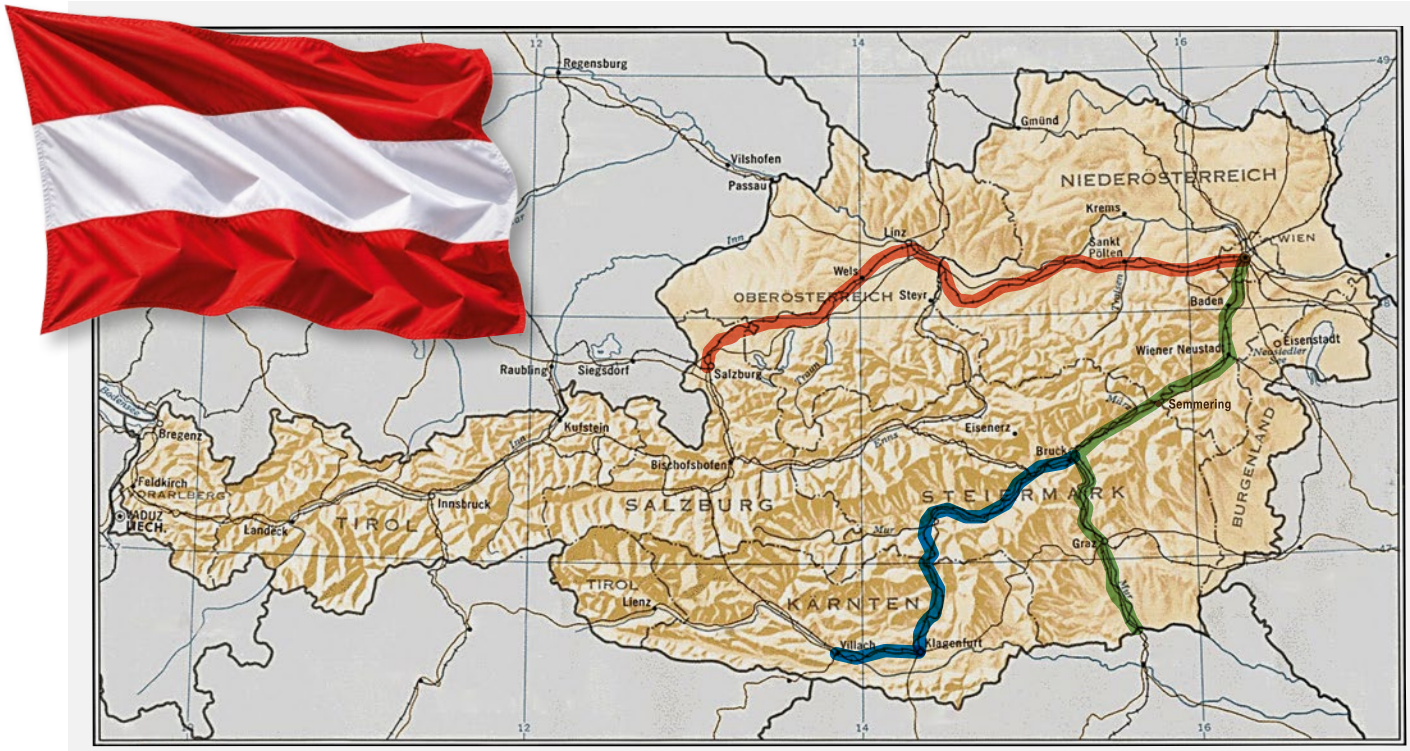
Maschinen gern verkaufen und stellt sie sauber „eingemottet“ in verschiedenen Depots rund um Wien ab. Jahre vergehen. Niemand ruft an. Überall in Europa werden Strecken elektrifiziert. Dieselloks schließen die Lücken ohne Fahrdraht. Das Einlagern der 12er wird zu teuer. 1961 und 1962 werden sie verschrottet. Nur die 12.10 überlebt als technisches Denkmal einer vergangenen Zeit. Sie kündet heute in der Westhalle des Technischen Museums Wien vom hohen Niveau der österreichischen Bahningenieurskunst.

Eine Fußnote hält die Geschichte aber noch bereit: Die rumänischen Nachbauten der Reihe CFR 142 bewähren sich nämlich ebenso gut wie ihre österreichischen Schwestern im schweren Schnellzugdienst. Dank ihrer Öl-Zusatzfeuerung kommen sie auch mit bergigem Terrain gut zurecht. Und weil es im weiten Karpatenbogen eine ganze Reihe nicht elektrifizierter Bahnstrecken gibt, haben die Lokomotiven hier bis Ende 1973 ordentlich zu tun – 16 Jahre länger als die Rh 12.

Eine davon schafft es sogar in die Alpenrepublik. 1985 kauft die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte ÖGEG die 142 063, restauriert die Lok und bringt sie mit der fiktiven Nummer 12.14 wieder auf die Schiene. Nach Fristablauf ist sie heute teilzerlegt in Ampflwang zu sehen. >>



Die Dampflok 12.11, der Gepäckwagen Pw4üh, der Reisezugwagen C4üh, der Abteilwagen C4ü Bauart 1923 und der Reisezugwagen ABC4üh (von rechts) bilden einen ÖBB-Zug der 1950er-Jahre.



Historische Magistralen Österreichs: die Westbahn (rot), die Südbahn (grün) und Teile der Kronprinz Rudolf-Bahn (blau).

Herausforderndes Bahnland Österreich

Alpenrepublik – bereits der Beiname Österreichs verrät, was den Eisenbahningenieuren regelmäßig Schweißperlen auf die Stirn treibt. Wie in der benachbarten Schweiz auch, halten Landschaft, Geologie und Klima auf engstem Raum zahllose Herausforderungen bereit. Dennoch ist Österreich ein Eisenbahn-Pionierland, in dem die Grenze des jeweils Machbaren immer wieder neu ausgelotet wird.

Unter den bedeutenden Bahnstrecken des Landes nimmt die Westbahn von Wien über St. Pölten und Linz nach Salzburg eine Sonderstellung ein. Sie führt nicht durchs Gebirge, sondern bleibt im relativ flachen Teil von Nieder- und Oberösterreich. Zwar gibt es im Wienerwald einige kurvenreiche Streckenteile, die auch einer Gebirgsbahn alle Ehre machen würden. Der Rest aber ist für österreichische Verhältnisse eine echte Rennstrecke, geschaffen für schnelle Lokomotiven. Entsprechend gut ist sie ausgebaut: Zu der zweigleisigen „alten Westbahn“ von 1860 gesellen sich bis 2012 zahlreiche Abschnitte der „neuen Westbahn“, die die Strecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr nutzbar macht. Betrug die Fahrzeit von Wien nach Salzburg 1860 noch rund neun Stunden, legen moderne Züge die Strecke heute in weniger als zweieinhalb Stunden zurück. So ist die Westbahn auch im europäischen Maßstab eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen.

Anders die Südbahn: Auch sie zählt (wie die etwas weiter westlich verlaufende Kronprinz-Rudolf-Bahn) zu den bedeutenden Eisenbahn-Magistralen Österreichs. Die heutige Strecke von Wien nach Spielfeld an der slowenischen Grenze ist dabei nur ein Teilstück der historischen Route, die ursprünglich bis zum Adriahafen Triest führt. Geblieben ist der berühmteste Teil der Strecke, der es als erste Eisenbahnverbindung sogar bis in die Liste der UNESCO-Welterbestätten geschafft hat: die 41,8 Kilometer lange Semmeringbahn. In den Jahren 1848 bis 1854 unter der Leitung von Carl Ritter von Ghega gebaut, ist sie die erste Hochgebirgsbahn der Welt und Vorbild für zahlreiche weitere Alpenüberquerungen. Von Gloggnitz in Niederösterreich bis Mürzzuschlag in der Steiermark folgt die Trasse wohldurchdacht dem Terrain und nutzt auch die Seitentäler geschickt aus. Wo nötig, helfen 15 Tunnel, 16 teils zweistöckige Viadukte und mehr als 100 Brücken, an Höhe zu gewinnen. Der Scheiteltunnel auf dem Semmering ist mit 898 Metern über Meereshöhe lange der höchste Punkt, den eine öffentliche Eisenbahn erreicht. So entsteht nicht nur eine mit den Lokomotiven der Zeit befahrbare Verbindung. Sondern auch eine Strecke, die sich harmonisch in die Landschaft einfügt. Sie gilt zu Recht als eine der schönsten Gebirgsbahnen der Welt. Ob Brennerbahn, Tauernbahn, Arlbergbahn oder die Pyhrnstrecke – Österreich kann mit zahlreichen imposanten Bahnverbindungen aufwarten. Die schwierige Topografie der Alpen ist hier Herausforderung und Ansporn zugleich.



Schwieriges Terrain: das Viadukt an der Krauselklause (im Bild um 1900) zeigt die Ingenieurskunst der Erbauer der Semmeringbahn.

Reisezugwagen-Set zur Dampflokomotive 12.11

Vorbild: Vier Reisezugwagen unterschiedlicher Bauart der ÖBB im Betriebszustand von 1954.

Modell: Detaillierte Ausführung in vollem Längenmaßstab. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Schnellzugwagen der Einheitsbauart mit stirnseitig separat angesetzten Aufstiegsleitern, angesetzten Griffstangen und mehrfarbiger Inneneinrichtung. „Hechtwagen“ mit separat angesetzten Leitern am Boden und zusätzlichen Aufstiegsleitern an den Stirnseiten. Wagen der Bauart 1928 – 30 vorbereitet für den Einbau stromführender Kurzkupplungen 72024, LED-Innenbeleuchtung 73410/73411 und Schleifer 73406. Wagen der Bauart 1923 vorbereitet für den Einbau stromführender Kurzkupplungen 72022, LED-Innenbeleuchtung 73410/73411 und Schleifer 73404. Gesamtlänge über Puffer ca. 97 cm.

H0 Art. 42525



Reisezugwagen C4üh



Gepäckwagen Pw4üh



Reisezugwagen ABC4üh



Abteilwagen C4ü „Hechtwagen“

Als komplette Neukonstruktion fährt die Schnellzug-Dampflok 12.11 nun mit einem Umbautender der Reihe 9184 erstmals in das H0-Programm von Märklin und Trix. Die besonders filigrane Metallkonstruktion gefällt mit einer hochwertigen technischen Ausstattung und einer Vielzahl angesetzter Details. Das Modell zeigt den Betriebszustand von 1952, als das Vorbild in Diensten der ÖBB seine letzten Umläufe auf der Westbahn absolvierte, bevor es an die Südbahn ging. Ein geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel, ein serienmäßig eingebauter Rauchgenerator, ein Spielewelt-Digital-Decoder mfx+ (Märklin) mit umfangreichen Licht- und Soundfunktionen sowie ein Pufferspeicher zur Überbrückung kurzer stromloser Stellen sind nur einige der hochwertigen Ausstattungsmerkmale dieser besonderen Lokomotive.

Reisezugwagen im Set

Sie wird begleitet von einem passenden Reisezugwagen-Set, das aus vier vorbildgerechten Wagen unterschiedlicher Bauart der ÖBB im Betriebszustand von 1954 besteht: Drei Schnellzugwagen der Einheitsbauart 1928 bis 1930 werden darin ergänzt von einem etwas älteren „Hechtwagen“ der Bauart 1923. Korrekterweise haben die Schnellzugwagen der Einheitsbauart Drehgestelle der Bauart Görlitz II schwer. Der „Hechtwagen“ fährt auf Schwanenhals-Drehgestellen. Die Faltenbälge für die hochdetaillierten Wagen liegen bei. Mit Gleichstromradsatz E376819 können die Wagen der Einheitsbauart auch auf Trix Gleise rollen, für den „Hechtwagen“ braucht es den Gleichstromradsatz E700580.

Egal welches Stromsystem: Mit der 12.11 und den Wagen bereichert ein außergewöhnlicher Zug die Modellbahnwelt. Wenn er vorbeifährt, lohnt es sich, auch im Maßstab 1:87 den Hals zu recken – auch wenn man kein Österreicher ist. ■



Die Loks der Rh 12 sind für lange Umläufe gebaut. Damit sie die Strecke Wien – Salzburg bewältigen können, haben ihr die Konstrukteure Kraft und einen großen Tender mitgegeben. Die Reisenden genießen die Fahrt in bequemen Schnellzugwagen.

Autor: Stefan Bolz; Fotos: F. Kraus/Eisenbahnstiftung, Märklin, Technisches Museum Wien



Modell mit Innenleben

Ein beweglicher Schaffner in seinem Inneren macht dieses Modell zu einem echten Blickfang: Märklin bringt den eleganten 1. Klasse-Wagen Apümh 121 in H0 mit einem raffinierten Technik-Feature auf die Anlage.

H0 Art. 43886

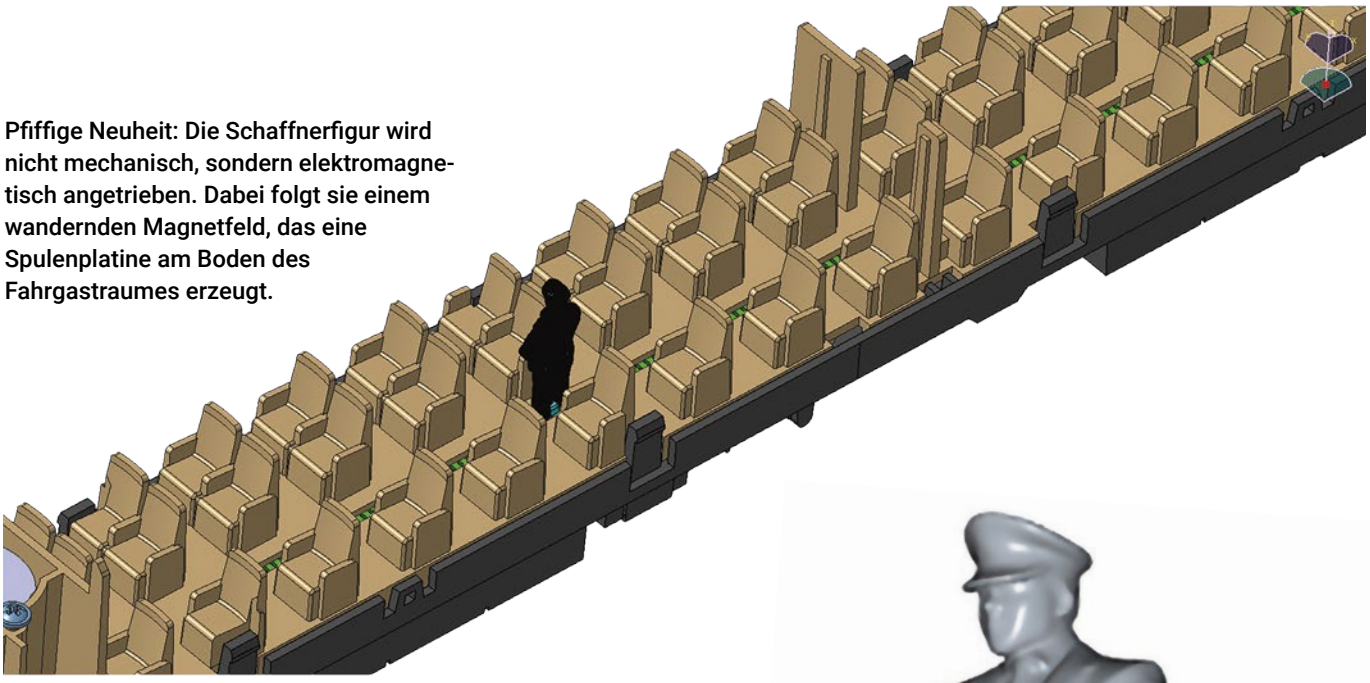
Wer den hochwertigen Fernverkehr der Deutschen Bundesbahn in den 1970er-Jahren authentisch nachbilden möchte, kommt am Schnellzug-Großraumwagen Bauart Apümh 121 kaum vorbei. Dieser elegante 1. Klasse-Wagen galt über Jahrzehnte hinweg als ein Sinnbild für komfortables Reisen. Das auch unter Modellbahnern überaus beliebte Schienenfahrzeug stellt Märklin nun in einer neuen Version im Maßstab 1:87 auf die Gleise. Ein außergewöhnliches Detail fällt bei dem Modell ins Auge: eine sich durch sein Inneres bewegende Schaffnerfigur. Während der Wagen als Teil eines edlen Personenzuges über die Anlage rollt, schreitet der Schaffner aufmerksam den Mittelgang entlang und schaut nach den Reisenden. Am Ende des Wagens angekommen, setzt die Figur ihren Kontrollgang in die entgegengesetzte Richtung fort.

Um diese besondere Funktion möglich zu machen, haben die Konstrukteure von Märklin tief in ihre Trickkiste gegriffen. Vorbei die Zeit, in der ein einfacher Seilzug oder eine Zahnradstange im Unterboden Schaffnerfiguren auf den Weg gebracht haben. Bei dieser Modell-Neuheit wird die Bewegung durch vier kleine Magnete ermöglicht, die im Standfuß des Schaffners verborgen sind. Das Geheimnis der Bewegung liegt unter dem Boden des Fahrgastraums: Dort ist eine in drei Phasen unterteilte Spulenplatine eingebaut. Die einzelnen Phasen sind als filigrane Leiterbahnen auf der Platine verlegt und werden in einer exakt abgestimmten Abfolge digital angesteuert.

Durch das nacheinander entstehende Magnetfeld wird der Schaffner berührungslos über die Leiterbahn gezogen. Damit



Bewegend: Im Inneren des Wagens läuft der Schaffner durch die Sitzreihen.



Pfiffige Neuheit: Die Schaffnerfigur wird nicht mechanisch, sondern elektromagnetisch angetrieben. Dabei folgt sie einem wandernden Magnetfeld, das eine Spulenplatine am Boden des Fahrgastraumes erzeugt.

die Figur dabei stets in der Spur bleibt und einen definierten Weg beschreibt, wird sie über eine unauffällige Führungsschiene geleitet, die geschickt in die Inneneinrichtung integriert ist. So wird der Apümh 121 zum technischen Highlight und Blickfang in jedem Zugverband. Die Inneneinrichtung mit bereits platzierten Fahrgastfiguren sowie die serienmäßig eingebaute, digital schaltbare LED-Innenbeleuchtung verstärken das realistische Erscheinungsbild und beeindrucken besonders bei Nachtfahrten.

Der Apümh 121 wurde in den 1960er-Jahren als moderner Schnellzugwagen entwickelt. Er gehörte zu den sogenannten UIC-X-Wagen, die einen bis dahin unerreichten Komfort boten. Als reiner 1. Klasse-Wagen konzipiert, war sein Innenraum noch einmal deutlich großzügiger ausgelegt als die Wagen der 2. Klasse. Vor allem Geschäftsreisende nahmen gern in seinen bequemen Polstersitzen Platz.

Mit einer Länge von 26,4 Metern und einer Zulassung für Geschwindigkeiten bis zu 200 Kilometern pro Stunde zählte der Apümh 121 zu den schnellsten und leistungsfähigsten Reisezugwagen seiner Epoche. Ursprünglich gebaut für den „Rheingold“, übernahm er später auch Einsätze in TEE-Zügen wie dem „Bavaria“ oder dem „Helvetia“. Später waren die Wagen fester Bestandteil der Intercity-Züge, die Deutschland im Stundentakt vernetzten.

Märklin setzt diesen Wagen nun im Betriebszustand von 1975 in purpurrot/beiger Grundfarbgebung um. Zusammen mit einem Schnellzugwagen Avmz 111 (Art. 43852), einem Schnellzugwagen Apmz 121 (Art. 43861), einem Speisewagen Wrmh 132 (Art. 43872) und der Schnellfahrlokomotive BR 103 (Art. 39151) bildet er einen Zug, der das Reisegefühl der 1970er-Jahre auf die Modellbahnanlage bringt – und der in seinem Inneren mit einem besonderen Hingucker aufwartet. ■



Anziehend: Vier Magnete sind im Sockel der Schaffnerfigur verborgen.

Text: EH; Fotos: Märklin



In den feinen Leiterbahnen steckt die gesamte Technik: Elektrisch erzeugte Magnetfelder bewegen die Schaffnerfigur. Das Zusammenspiel aus Magneten, Spulenplatine und Führungsschiene sorgt für einen gleichmäßigen Bewegungsablauf.



Ganz schön patiniert

Bereits das Original der Dampflok 18 314 ist ein außergewöhnliches Unikat. Nun ist sie es auch als Modell in der Königsspur: Märklin bietet die legendäre Versuchslok in einer Kleinserie als von Hand gealterte Einzelstücke an.

Michiel Stolp macht aus Modellen der Nenngrößen 0 und 1 echte Kunstwerke. Seit gut einem Jahrzehnt verleiht der Inhaber von Becasse Weathering vor allem Dampflokomotiven, aber auch Diesel- und Elektroloks jene Alterungsspuren, mit denen sich ihre Vorbilder einst in die Herzen der Eisenbahnfans eingebrannt haben. Aus dieser langen Reihe von Patinierungsarbeiten ragt sein jüngstes Projekt noch einmal heraus: Im Auftrag von Märklin hat sich der Niederländer das Spur-1-Modell der berühmten Reichsbahn-Versuchslok 18 314 vorgenommen. Jedes einzelne Exemplar dieser exklusiven Kleinserie hat er individuell gealtert, natürlich von Hand und mit all der Hingabe und Präzision, für die Becasse Weathering in der Modellbahnwelt bekannt ist.

Eine solche Arbeit beginnt der studierte Kunstmaler stets am Schreibtisch. „In Bildbänden suche ich nach Fotos, die die gesuchte Baureihe im oft rauen Arbeitsalltag zeigen“, erklärt Michiel Stolp. Während heute bei Museumseisenbahnen die dampfenden Schmuckstücke liebevoll gepflegt werden, hatten die Personale in den 1950er- oder 1960er-Jahren schlicht keine Zeit, die Maschinen ständig auf



Die gealterte 18 314 auf dem Rollenprüfstand: In Bewegung kommen die Highlights des Modells wie Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß, mehrstufiger Zylinderdampf oder Triebwerksbeleuchtung besonders gut zur Geltung.



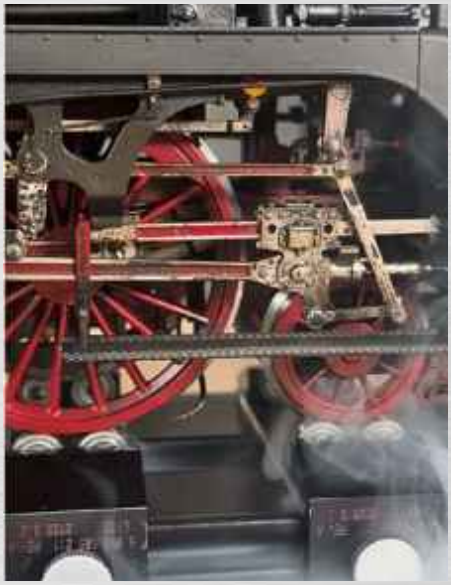


Patinierungskünstler Michiel Stolp bei der Arbeit: Zunächst wälzt er die Fachliteratur, um sich ein genaues Bild vom originalen Zustand des Vorbilds zu machen. Diesen bildet er dann hochdetailliert auf dem Modell ab.

Hochglanz zu polieren. Eine Lok musste rechtzeitig für den Plandienst bereitstehen – verschmierte Pufferteller, Ölrückstände am Gestänge, Kalkflecken oder Rußablagerungen waren da nicht so wichtig. In diesem Zustand fuhren die Lokomotiven einst durchs Land. So haben sie die Eisenbahnfreunde in Erinnerung. Und so möchte sie Michiel Stolp auch im Modell wieder zum Leben erwecken.

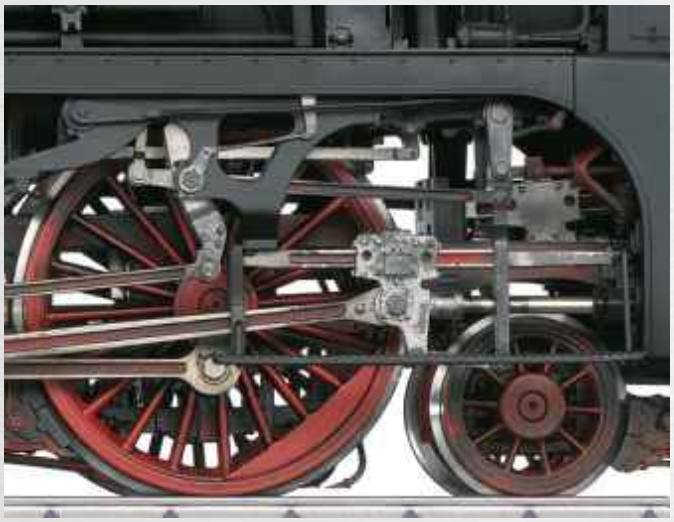
Auch bei der 18 314 machte sich der Alterungskünstler zunächst buchstäblich ein Bild. Als klar war, wo genau der Versuchslok-Renner der DDR in den 1960er-Jahren seine typischen Verschmutzungen hatte, ging es an den Werktisch. Michiel Stolp arbeitet in einem vierstufigen Verfahren, erzählt er. In einem ersten Schritt trägt er mit der Airbrush-Pistole die Farbbasis auf. „Darauf tupfe ich dann mit dem Pinsel weitere Farbschichten. So entsteht eine sturkturierte Oberfläche, die eine schöne Plastizität bietet“, gibt Stolp Einblick in sein Schaffen. Im dritten Schritt folgt eine Trockenbemalung nach dem „Drybrush“-Prinzip, mit dem er weitere Details herausarbeitet. So bekommen zum Beispiel Ölablagerungen auf den Schmierpumpen jene dreidimensionale Wirkung, die sie auch im Original hatten. Mit dieser Technik lassen sich auch größere Schmutzansammlungen darstellen. Zum Schluss wird alles mit einer schützenden Klarlackschicht versiegelt. So kann ihr späterer Besitzer das Unikat auch anfassen – wobei dennoch äußerste Vorsicht geboten ist, damit die Patinierung nicht über die Zeit abgegriffen wird und so erhalten bleibt wie am ersten Tag. Ein edles Spur-1-Modell sollte man aber ohnehin lieber mit den weißen Handschuhen anfassen, die der Packung beiliegen.

Nach diesem Verfahren hat der Niederländer eine Reihe von 18 314ern von Märklin bearbeitet. Herausgekommen sind außer- >>






In einem mehrstufigen Verfahren entstehen von Hand jene Patinierungsspuren, die als Verschmutzung bei echten Lokomotiven zu sehen waren. So verwandelt der Künstler jedes Modell in ein echtes Unikat – ein Zertifikat bestätigt die Einzigartigkeit.



Alterungsspuren: An vielen Schmierstellen haben sich Ölrückstände angesammelt, Schmiere klebt an den Speichen.



Die Drehgestelle des Tenders sind von Kohlenstaub dunkel gefärbt, der auch die Aufschriften an den Wänden bedeckt.



An den Leitungen zeigen sich erste Flugrostspuren, die Trittbretter sind abgewetzt, Räder und Hebel abgegriffen.



Überall in Ritzen und Spalten sammelt sich der Schmutz von unterwegs – Zeichen des rauen Arbeitsalltags der Dampflok.

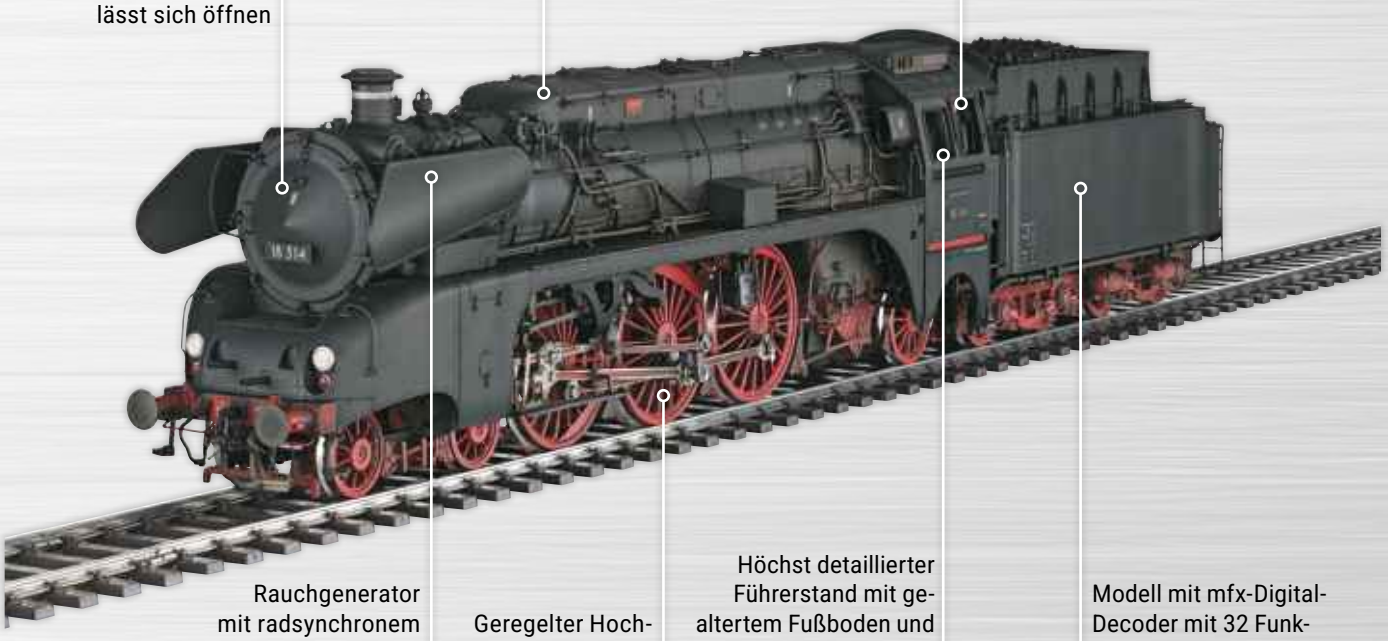
gewöhnliche Einzelstücke, die in einem reizvollen Kontrast zu den von Märklin gelieferten blitzsauberen Ursprungsmodellen der berühmten Lokomotive stehen.

Diese blickt auf einen ungewöhnlichen Lebensweg zurück. Im Jahr 1919 von Maffei in München als eine von 20 badischen IV h gebaut, verbrachte sie ihre ersten Lebensjahre zunächst auf der badischen Rheintalstrecke. Später sammelte die Pacific-Lok im norddeutschen Tiefland Kilometer. Als Angehörige der als Splittergattung eingestuften Baureihe 18.3 stand sie ab 1948 in der jungen Bundesrepublik schon auf dem Abstellgleis.

Doch die DDR brauchte dringend eine schnelle Versuchslok. Und im Westen hatte man ein Auge auf eine bayerische S 3/6 geworfen, die hinter dem „eisernen Vorhang“ geblieben war. Wie gut, dass sich die beiden Verantwortlichen in Ost und West, Max Baumberg und Theodor Düring, gut kannten. Sie schafften es trotz aller politischen Spannungen, die beiden Lokomotiven zu tauschen.

Umbau zur Versuchslok

Die 18 314 kam zur Fahrzeug- und Versuchs-Anstalt (später Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft VES-M) in Halle, zunächst in ihrem klassischen Aussehen einer Lok der BR 18.3 (ehemals badische IV h). Im Jahr 1960 bauten sie die Spezialisten im Reichsbahn-Ausbesserungswerk „7. Oktober“ in Zwickau grundlegend um: Die Lok erhielt einen 2‘2‘ T 34-Einheitstender, einen neuen Verbrennungskammerkessel, eine Gegendruckbremse, eine elegante Teilverkleidung und eigens für sie angefertigte schlanke Windleitbleche. Ihr Schornstein bekam eine „bayerische Krone“, die Caledonian-Krempe, was der Lok wohl den Spitznamen „Schorsch“ einbrachte. Als sie im Dezember 1960 aus den Werkshallen rollte, hatte sich die schon etwas angejahrte Badenerin in eine pfeilschnelle Versuchslok verwandelt. Mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 150 Kilometern pro Stunde fuhr sie nicht nur bei Testfahrten für Schnellzugwagen mit, sondern war auch im Plandienst unterwegs. Ihr Anblick war ein Fest für jeden, der rund um Halle am Bahndamm stand.



Den Lebensweg dieser Berühmtheit zeichnet Märklin in seinem Spur-1-Programm höchst detailreich nach. Die Lok hat darin bereits in ihrem aktuellen Zustand ihre Aufwartung gemacht, so, wie sie heute im Technikmuseum Sinsheim zu sehen ist (Art. 55129). Eine andere Modellvariante zeigt sie im Zustand von 1970/1971 mit Ölhauptfeuerung und Öltender (Art. 55127), eine weitere in dem grünen Anstrich, den sie 1968 unmittelbar nach dem Umbau auf Ölfeuerung trug (Art. 55126). Im hellgrünen Anstrich und mit Kohlefeuerung ist die 18 314 ebenfalls auf Spur-1-Gleisen unterwegs (Art. 55128), außerdem im klassischen Schwarz/Rot von 1960, als sie gerade frisch umgebaut worden war (Art. 55125).

Letztere Modellvariante diente nun Michiel Stolp als Basis für sein Patinierungsprojekt (Art. 55178). In seiner Version trägt die Lok bereits ihre Einsatzspuren: Unterhalb des Wasserkastendeckels haben sich Kalkspuren auf die Außenwand des Tenders gelegt. Dem Boden im Führerhaus sieht man die harte Arbeit von Lokführer und Heizer an. Auf den Pufferbohlen haben Kupplungsvorgänge ihre Spuren hinterlassen. Von Schmierstellen tröpfelt Öl auf Metall. All dies verleiht dem Modell ein einzigartig realistisches Gepräge. Jedes ist ein handgefertigtes Einzelstück mit Echtheitszertifikat des Künstlers. Und bringt ein Stück Eisenbahngeschichte auf das Modellbahngleis. ■

Text: SB; Fotos: Märklin



Ausgangsversion:
1 Art. 55125



Patinierte Variante:
1 Art. 55178

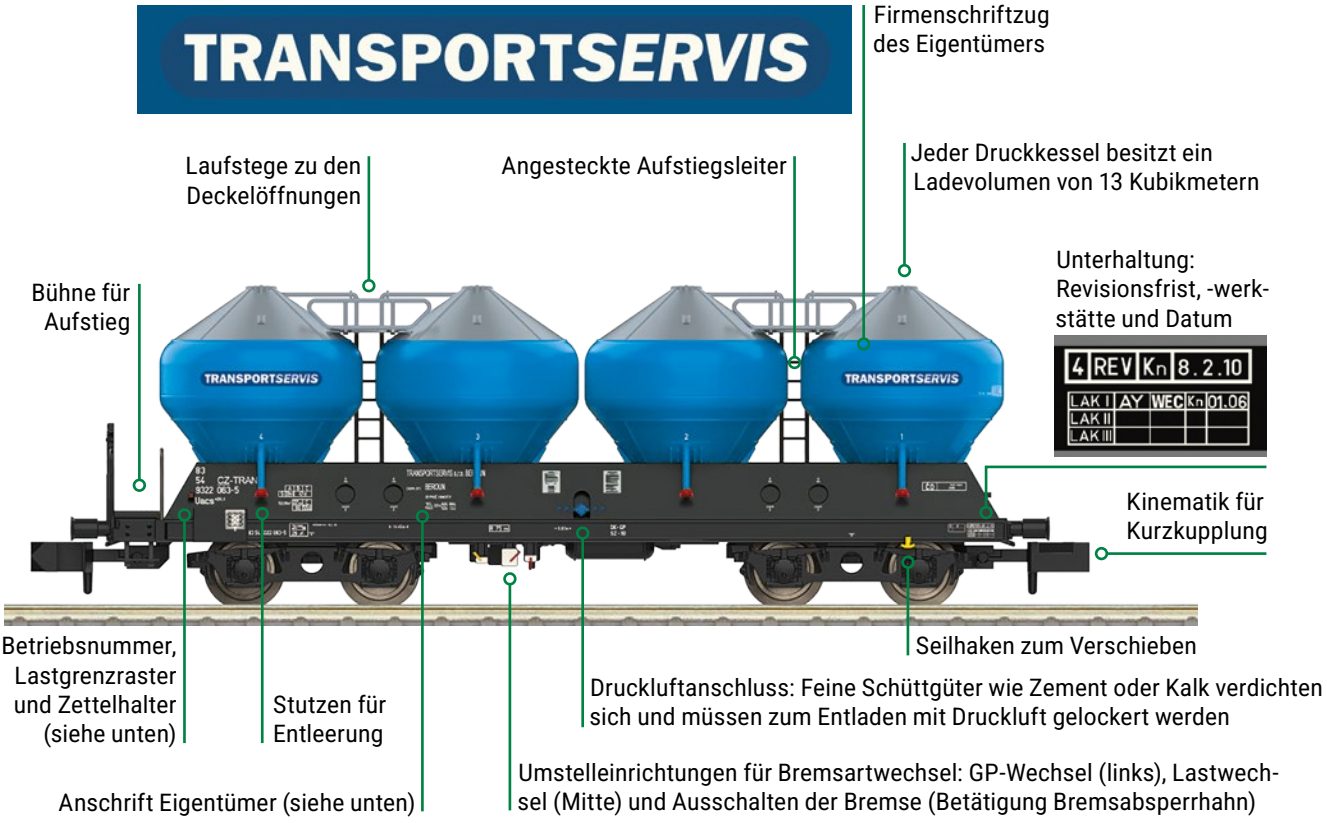
Schwere Güterzüge

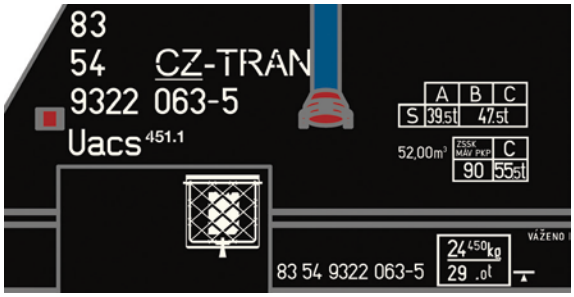
Ob Einzelwagen-, Ganzzug- oder kombinierter Verkehr – auf der Anlage bilden schwere Güterzüge einen unterhaltsamen Kontrast zum Reisezugverkehr: Sie sind optisch meist abwechslungsreicher und ellenlang. Zwei beliebte Gattungen dabei sind Silo- und Containertragwagen.



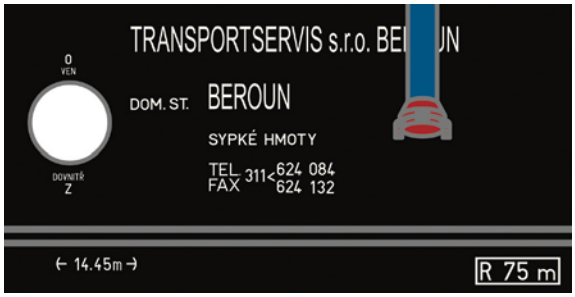
Starkes Stück: Der Vectron 193 304-3 arbeitet bei der DB AG im Güterverkehrsbereich DB Cargo. Minitrix hat die E-Lok als Digital-Modell (Trix Art. 16831) umgesetzt – und dazu viele passende moderne Güterwagen.







Gattung Uacs: Sonderwagen (U) mit vier Radsätzen (a) und Druckentladung (c), zugelassen für Züge mit einer Geschwindigkeit von bis zu 100 km/h (s).



Eigentümeranschrift mit Adresse – darunter Wagenlänge über Puffer (14,45 Meter) und kleinster zulässiger Bogenhalbmesser (R 75 Meter).

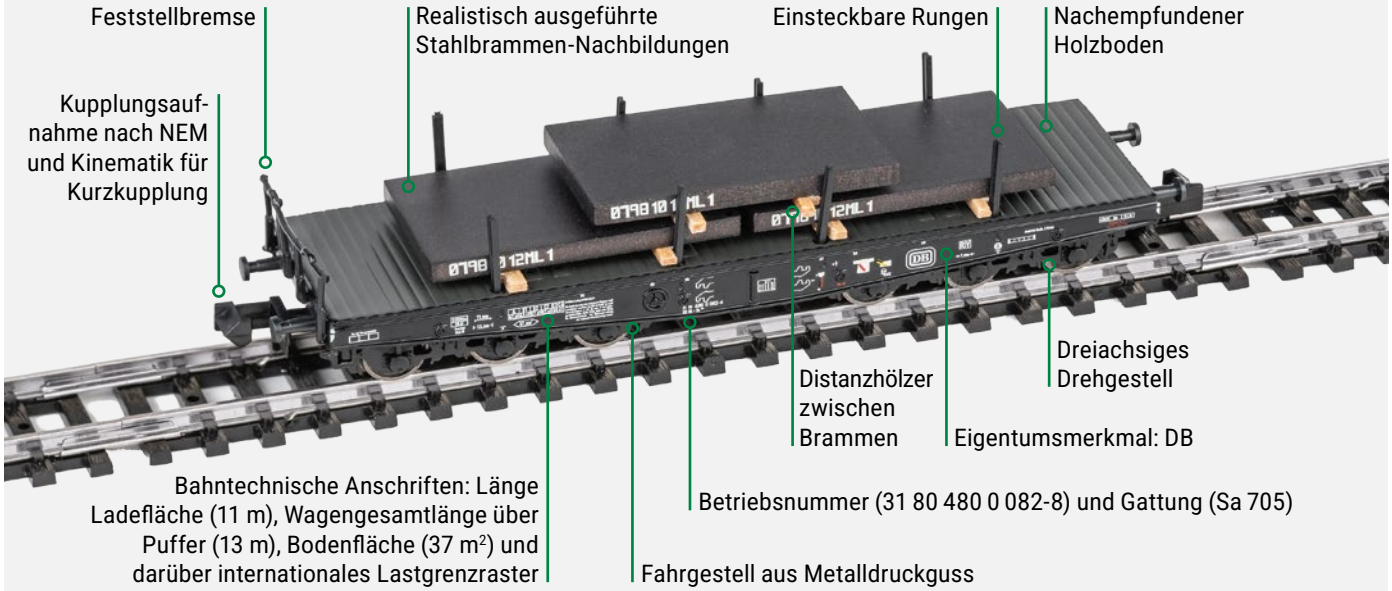
Die Firma Transportservis aus Prag/Beroun vermietet Bahnwaggons. Eine auffällige Gattung sind Silowagen der Bauart Uacs. Beschreibung: „Es handelt sich um vierachsige Waggons mit Druckkesseln für den Transport von Zement, Kalk und Schüttgut.“ Jeweils vier Druckkessel mit einem Gesamtladevolumen von 52 Tonnen sitzen auf Langträgern, die bei einigen Fahrzeugen mit Schürzen verkleidet sind. Befüllt werden die Kessel über dachseitige Einfülldeckel, die das Bahnpersonal über eine Bühne und dann über Aufstiegsleiter und Laufstege erreicht. Warum Druckkessel? Feinkörniges Ladegut verdichtet sich durch die Erschütterungen während der Fahrt. Für die Entladung wird von unten Druckluft in den Kessel geblasen, das Ladegut wird aufgelockert und die Druckluft presst alles durch den rüsselartigen Entladestutzen.

Für einen attraktiven Ganzzug hat Minitrix in einem Set (Trix Art. 18301) sechs der Transportservis-Silowagen zusammengestellt. „Es sind vier Silowagen mit blauen und zwei mit grün lackierten Behältern im Betriebszustand um 2011, wobei drei der Fahrzeuge eine Unterbauverkleidung besitzen. Bei den drei anderen sind die Langträger sichtbar“, weist Minitrix Produktmanager Claus Ballsieper auf Unterscheidungsmerkmale hin. In den Betriebsnummern der Sonderwagen steht als Ländercode 54, also Tschechien, in beistehenden Buchstaben als CZ vermerkt – plus Eigentümerkürzel (TRAN). >>



Minitrix Ganzzug: Die 193 304-3 (Trix Art. 16831) bespannt sechs Silowagen (Set Trix Art. 18301).

Schwerlastwagen mit Brammen und vier Mulden der DB AG für Abraum



Halbzeug als Vormaterial für Bänder und Bleche: Mit drei Brammen ist der Epoche IV-Schwerlastwagen Sa 705 der Deutschen Bundesbahn (Trix Art. 15453) beladen. Er kann auch schwere Fahrzeuge huckepack nehmen.





1. Stirnwand mit Eckbeschlägen oben/unten
2. Rückwand als Pendelklappe ausgelegt
3. Klapptritte (links) und Warnschild Blitz (rechts)
4. Zettelhalter (links) und Dokumentenbox für Frachtpapiere
5. Staplertaschen: bei Vorbild drei Überstapelungen möglich
6. A-Schild: Warntafel zur Kennzeichnung für Abfalltransporte
7. Anschriften/Zeichen: Eignercode gemäß UIC-Kodex, Dreieck: Kennzeichen Großcontainer, Herstellerlogo (Schmitz Cargobull), Kennzeichnung Stapelbarkeit

Vierteiliges Zubehör-Set „Mulden“ (Trix Art. 66581): Der Wechselbehälter mit Eckbeschlägen ist ein 20-Fuß-Container für Schüttgut. Die Stahl-Rund-Mulde hat eine Nutzlast von 27.000 Kilogramm. Die Epoche VI-Mulden passen auf den vierachsigen Containertragwagen Bauart Sgns (Trix Art. 18601, Abbildung rechte Seite).



Beispiel: Auf den Tragwagen Sgns lassen sich die hier „schwebenden“ Zubehör-Container beliebig aufsetzen.



Für individuelle Epoche VI-Containerzüge hat Minitrix mehrere Container auf zwei Zubehör-Sets verteilt. Es handelt sich um vier 40-Fuß-Standard-Boxcontainer (Set Trix Art. 66588, links) und sechs 40-Fuß-Container (Set Trix Art. 66589).



Tragwagen mit vier Radsätzen: Der Containertragwagen Bauart Sgns (Trix Art. 18601) der DB AG rollt auf Drehgestellen der Bauart Typ 25. Er befördert Abraummulden der DB (siehe linke Seite) sowie die oben abgebildeten 40- und 20-Fuß-Boxcontainer durch die Epoche VI.

„Der moderne Güterverkehr ist stark vom Containerhandel geprägt, den wir für die Modelleisenbahn unter anderem mit einem Tragwagen Bauart Sgns sowie vielen Containern und anderen Wechselgutbehältern bedienen“, verweist der Minitrix Produktmanager auf mehrere Sets mit individuell kombinierbaren Ladegütern.

Basis für den Transport ist ein moderner Tragwagen Bauart Sgns (Trix Art. 18601) der Deutschen Bahn AG, ein europaweit viel genutzter Allround-Typ. Der Gattungsname charakterisiert den Güterwagen: Es ist ein Drehgestell-Flachwagen in Sonderbauart (S) für den Transport von Containern mit einer Gesamtlänge bis 60 Fuß (g), wobei die Lastgrenze mit vier Radsätzen bei 60 Tonnen (n) und die Höchstgeschwindigkeit bei 100 Kilometern pro Stunde (s) liegt. Der Minitrix Flachwagen hat ein Fahrgestell aus schwergewichtigem Metalldruckguss und zwei Drehgestellen vom Typ Y 25.

Auf den Außenträgern der Ladebühne befinden sich – beim Vorbild klappbare – Aufsetzzapfen zum Festlegen der Ladeeinheiten, sodass sich für die 40- und 20-Fuß-Container verschiedene Ladepositionen ergeben. Mit den gelben Seilhaken seitlich an den jeweiligen Wagenenden können die Wagen mit Seilrangieranlagen verschoben werden. Um den Containertragwagen sicher abzustellen, bedient das Bahnpersonal eine Feststellbremse – ein gelb lackiertes Handrad an der Längsträgerseite.

Als Ladegut bieten sich vier 40-Fuß-Standard-Boxcontainer (Set Trix Art. 66589) und sechs 20-Fuß-Standard-Boxcontainer (Set Trix Art. 66588) im aktuellen Betriebszustand der Epoche VI an. Die Frachtbehälter lassen sich unterschiedlichen Container-Reedereien zuordnen aus Ländern wie Belgien (Safmarine), Singapur (Ocean Network Express ONE), Taiwan (Yang Ming) oder China (China Shipping).

In Anbetracht der aktuellen Generalsanierungsmaßnahmen der DB AG im deutschen Streckennetz lassen sich zudem vorbildgerecht Abraummulden auf dem Containertragwagen Sgns aufstecken. Mit den vier Mulden aus dem Zubehör-Set „Mulden“ (Trix Art. 66581) werden zwei Tragwagen beladen.

Wer einen gemischten Güterzug zusammenstellen möchte, findet im Minitrix Sortiment weitere attraktive Fahrzeuge – etwa den Schwerlastwagen Sa 705 (Trix Art. 15453), den Minitrix mit drei Stahlbrammen beladen hat. ■

N Trix Art.
16831
18301
18601
15453
66581
66588
66589

Text: RR; Fotos: Joachim Bügel/Eisenbahnstiftung, Minitrix

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



Zugmaschine: Den Güterzug führt das Digital-Modell 193 304-3 (Trix Art. 16831) der DB Cargo.

Neu im Märklin Fachgeschäft

Modellbahn-Herbst bei Märklin und Trix! Beim Fachhändler gibt es jetzt jede Menge zu entdecken: von der Startpackung für Einsteiger bis zum Sammlerstück mit Vitrine.

H0 Art. 39852
H0 Trix Art. 25852

Triebwagen elT mit Steuerwagen elS

In einer einmaligen Serie kommt der elektrische Triebwagen elT mit Steuerwagen elS der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) in den Handel. Das Modell zeigt die Ausführung mit stirnseitigen Übergangsblechen. Es verfügt über einen Digital-Decoder mfx+ (Märklin) mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Trieb- und Steuerwagen sind in unterschiedlicher, sehr detaillierter Ausführung und Lackierung gehalten. Die mehrteilige Inneneinrichtung ist zudem mehrfarbig gestaltet. Ep. II.



H0 Art. 39067

Diesellokomotive Class 66

Märklin setzt die JT42CWR, besser bekannt als Class 66, im Erscheinungsbild der Heavy Haul Power International GmbH (HHPI) im Betriebszustand von 2020 um. Die Lok rollt mit umfangreichen Geräusch- und Lichtfunktionen sowie Rauchgenerator auf die Anlage. Ep. VI.



Elektrolokomotive Reihe 1189

H0 Art. 39092
H0 Trix Art. 25092

Das „Österreichische Krokodil" der Reihe 1189 zeigt sich in tannengrüner Farbgebung und im Betriebszustand der 1970er-Jahre. Das hochdetaillierte Metallmodell überzeugt mit seinem kurvengängigen Gelenkfahrwerk und vielen separat angesetzten Teilen. Ep. IV.



H0 Art. 46720

Kranwagen-Set

Der Kranwagen mit Kranschutzwagen und einem Gerätewagen präsentiert sich in fiktiver Gestaltung der Deutsche Bahn Gleisbau GmbH (DBG) an. Das Führerhaus ist per Knopfdruck drehbar. Kranausleger und -haken können per Fernbedienung bewegt werden. Ep. VI.



Diesellok Baureihe 367

H0 Art. 36702

Zum Kranwagen-Set passt die Diesel-Rangierlokomotive der fiktiven Baureihe 367, ebenfalls in der Gestaltung der Deutsche Bahn Gleisbau GmbH. Das preiswerte Einsteigermodell ist mit eingebautem Digital-Decoder und Spezialmotor sowie Geräuschelektronik ausgestattet. Ep. VI.



H0 Art. 47432

Diesellokomotive BR 232 mit Flachwagen-Paar Laads 800B

H0 Art. 36438

Das Lokmodell, das in einer einmaligen Serie mit Sammlervitrine und Echtheitszertifikat ausgeliefert wird, zeigt die Diesellokomotive Baureihe 232 in einer fiktiven Gestaltung mit Märklin Schriftzug im Betriebszustand von 2026. Fahrgestell und Aufbau der Lokomotive sind aus Metall. Passend dazu gibt es ein Flachwagen-Paar Bauart Laads 800B der Transwaggon GmbH aus Hamburg ebenfalls in einer einmaligen Serie. Beladen sind die Wagen mit vier VW Crafter des Märklin Werksverkehrs (Modelle der Firma Schuco). Die Sondermodelle sind exklusiv nur in ausgewählten Märklin Stores erhältlich. Ep. VI.



Produkthighlight Märklin

Dampflok Baureihe 01.10 mit Schnellzugwagen-Sets

In einer weitgehenden Neukonstruktion stellt Märklin eine der legendärsten deutschen Dampflokomotiven als besonders filigranes Metallmodell in H0 vor. Die Schnellzug-Dampflokomotive der Baureihe 01.10 fährt ohne Stromlinienverkleidung vor, dafür mit Neubau-Hochleistungskessel und Kohle-Schlepptender 2'3 T38. Viele vorbildgerechte Details wie etwa die silbernen Kesselringe, die Witte-Windleitbleche oder das Zweilicht-Spitzensignal unterstreichen die hochdetaillierte Gestaltung. Zusammen mit den Wagen aus den Sets Art. 42491 und Art. 42533 sowie dem Einzelwagen Art. 42526 bildet die Lok den Schnellzug D 74 „Hamburg Altona — Basel SBB", wie er für die Deutsche Bundesbahn auf dem Streckenabschnitt Frankfurt – Basel unterwegs war. Ep. III.

H0 Art.
39105
42491
42526
42533



H0 Trix Art.
22740
23651
23626
23623

Z Art. 81359

Zugpackung Deutsche Bundespost

Vorbild ist ein Güterzug der Deutschen Bundespost mit der Diesellokomotive Nr. 4 (Ex-BR 261) und drei gedeckte Güterwagen Gbs 245. Die Wagen sind vorbildgerecht bedruckt und haben unterschiedliche Betriebsnummern. Die Lok hat einen Glockenankermotor. Einmalige Serie. Ep. IV.



Dampflok Baureihe 55

Z Art. 88987

Das Modell dieser Lok der BR 55 der Reichsbahn der DDR führt einen Kohle-Schlepptender 3T 16,5 mit sich. Es besitzt ein feines, voll funktionsfähiges Gestänge. Alle Treibachsen sind angetrieben. Mit Bremsimitation. Ep. IV.





Märklin Start up – Startpackung „Europa-Park"

H0 Art. 29030

märklin START UP

Das optische Vorbild für diesen Zug, bestehend aus einer Tenderlokomotive und drei offenen Güterwagen, ist der „Alpenexpress" im Europa-Park Rust. Die robuste, zugkräftige Lokomotive ist mit einem mfx-Digital-Decoder ausgestattet. Neuartig ist die Gleisführung als Hochbahn mit Steigung und Gefälle. Dafür liegen der Startpackung Bausteine bei, mit denen Pfeiler in unterschiedlichen Höhen gebaut werden können. Adaptersteine stützen dabei das Gleismaterial, das aus aufbaufreundlichen transparenten C-Gleisen besteht.

---

märklin

Art.	Spurweite	Bezeichnung
39203	H0	Diesellok BR 120 „Taigatrommel"
39333	H0	Elektrolokomotive Reihe 383 (Vectron)
46853	H0	Güterzug-Begleitwagen „Sputnik"
88295	Z	Dampflokomotive Gt 2 x 4/4
88802	Z	Dieselhydraulische Mehrzwecklok V 80
88825	Z	Schienenomnibus VT 135

TRIX

Trix Art.	Spurweite	Bezeichnung
11170	N	Digital-Startpackung „Freizeitexpress"
15496	N	Container-Tragwagen Sgns „coop"®
16249	N	Zweikraftlokomotive Baureihe 249 (Vectron)
18580	N	Postwagen „Deutsche Bundespost"
24431	H0	Niederbordwagen-Set Res-x
25163	H0	Elektrolokomotive BB 22200

Produkthighlight Minitrix

Dampflokomotive Baureihe 41

N Trix Art. 16631

Das Spur-N-Modell der Dampflokomotive 41 308 wird begleitet von einer Neukonstruktion des Kurztenders Bauart 2'2 T30 der Deutschen Bundesbahn (DB). Die Lokomotive zeigt sich im Betriebszustand um 1956 mit Altbaukessel, geschlossener Frontschürze und Windleitblechen der Bauart „Witte". Auffällig ist auch der Kurztender, mit dem die BR 41 im Original auch auf 20-Meter-Drehscheiben gewendet werden konnte. Das Fahrwerk von Lok und Tender sowie der Tenderaufbau sind aus Metalldruckguss. Weitere Details: eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator, Dreilicht-Spitzensignal, Feuerbüchsenflackern mittels Leuchtdioden in Rot/Orange. Führerstand und Fahrwerk sind beleuchtet, die Rauchkammertür lässt sich öffnen. Ep. III.



N Trix Art. 16727

Elektrolok Baureihe 111

Die Mehrzweck-Elektrolokomotive 111 074-1, genannt „Hilde", war für die Deutsche Bahn AG in Touristik-Farbgebung unterwegs. Gehäuse und Träger des Modells sind aus Zinkdruckguss. Mit eingebautem Digital-Decoder. Ep. VI.



Dampflokomotive Baureihe 52

HO Trix Art. 25535

HO Art. 39535

Diese Güterzug-Dampflokomotive der BR 52 der Deutschen Bundesbahn (DB) kommt mit einem neu konstruierten Steifrahmen-Tender K4 T30, der vorbildgerecht seitenverschiebbare Radsätze statt Drehgestellen aufweist. Ep. III.



Termine der nächsten Infotage bei Märklin Händlern

Termin	Uhrzeit	Händler	PLZ/Ort	Adresse	Land
14.10.2026	10:00 –18:00 Uhr	Modellbahn Rössler	56068 Koblenz	Löhrrondell 6	Deutschland
15.10.2026	10:00 – 18:00 Uhr	Modellbahn Apitz GmbH	42289 Wuppertal	Heckinghauser Str. 218	Deutschland
16.10.2026	10:00 –18:00 Uhr	Modelleisenbahn-Center Lindenberg	50676 Köln	Blaubach 26–28	Deutschland
20.10.2026	10:00 –18:00 Uhr	Modellbahn Schuhmann	69214 Eppelheim	Schützenstraße 22	Deutschland
21.10.2026	10:00 –18:00 Uhr	Schreib- + Spielwaren Herrmann	55430 Oberwesel	Liebfrauenstr. 29b–31	Deutschland
22.10.2026	10:00 –18:00 Uhr	Märklin Store Stuttgart	70597 Stuttgart	Löffelstr. 22	Deutschland
23.10.2026	10:00 –18:00 Uhr	Werst Modellbahn und Bau	67071 Ludwigshafen	Schillerstraße 3	Deutschland
04.11.2026	10:00 –18:00 Uhr	Modellbahnen Walter Licht GmbH	48153 Münster	Hammerstr. 157	Deutschland
04.11.2026	10:00 –18:00 Uhr	Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich	06108 Halle	Kleine Ulrichstr. 19	Deutschland
05.11.2026	10:00 –18:00 Uhr	Modellbahn Schiffer	32425 Minden	Stiftsallee 75	Deutschland
05.11.2026	10:00 –18:00 Uhr	Modellbahnshop elriwa	01454 Wachau/Feldschl.	Radeberger Str. 32	Deutschland
06.11.2026	10:00 –18:00 Uhr	Bastler Zentrale Lonthoff	35390 Gießen	Galerie Neustädt. Tor	Deutschland
07.11.2026	10:00 –18:00 Uhr	Modellbahn-Center am Markt	52062 Aachen	Markt 11–15	Deutschland
11.11.2026	10:00 –18:00 Uhr	Märklin Store Mainz	55130 Mainz	Wormser Str. 59	Deutschland
12.11.2026	10:00 –18:00 Uhr	Modell Pelzer	58095 Hagen	Potthofstraße 2–4	Deutschland
12.11.2026	10:00 –18:00 Uhr	Heinrich Grimm	69469 Weinheim	Grabengasse 7	Deutschland
13.11.2026	10:00 –18:00 Uhr	Märklin Shop Baden Baden	76532 Baden-Baden	Ooser Hauptstr. 12	Deutschland
13.11.2026	10:00 –18:00 Uhr	Menzels Lokschuppen & Töff-Töff GmbH	40217 Düsseldorf	Friedrichstr. 6	Deutschland
18.11.2026	10:00 –18:00 Uhr	Anke Haar GmbH & Co. KG	28865 Lilienthal	Hauptstraße 96	Deutschland
19.11.2026	10:00 –18:00 Uhr	Imlau 2play Spielwaren + Modellbau	24941 Flensburg	Langberger Weg 4	Deutschland
20.11.2026	10:00 –18:00 Uhr	Kruse Spiel & Fun Christian Schlie	24768 Rendsburg	Neue Str. 28	Deutschland
26.11.2026	10:00 –18:00 Uhr	Moba Uwe Schulz	84503 Altötting	Chiemgaustr. 25	Deutschland
27.11.2026	10:00 –18:00 Uhr	Märklineum	73033 Göppingen	Reuschstr. 6	Deutschland
01.12.2026	10:00 –18:00 Uhr	Werken Spielen Schenken GmbH + Co. KG	12163 Berlin	Schloßstr. 110b	Deutschland
02.12.2026	10:00 –18:00 Uhr	Breyer Modellbahn GmbH	14057 Berlin	Kaiserdamm 99	Deutschland
03.12.2026	10:00 –18:00 Uhr	Modellbahn Turberg	10789 Berlin	Lietzenburger Str. 51	Deutschland

Eine regelmäßig aktualisierte Liste mit Terminen finden Sie auf www.maerklin.de unter Service/Kundenservice/Events und Seminare

In drei Schritten zu Ihrem Händler



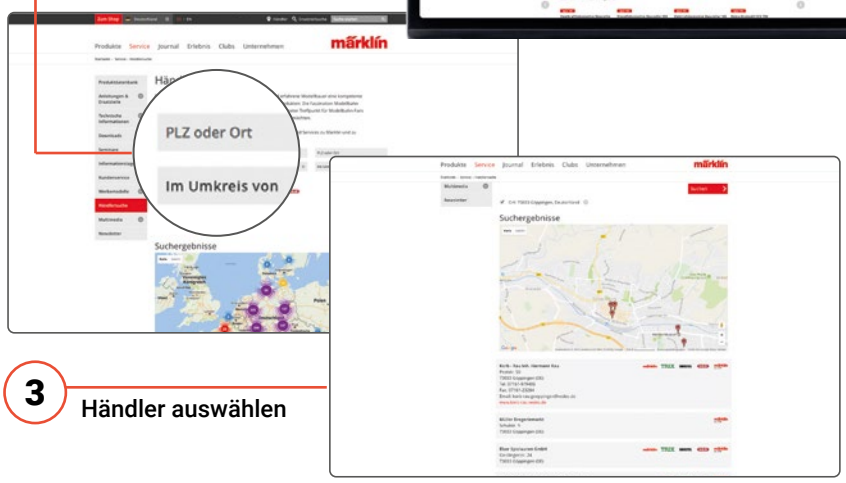
Mit der komfortablen Onlinesuche finden Sie das Fachgeschäft ganz in Ihrer Nähe. Ganz ohne Umwege. Einfach und schnell. So geht's:

1

Startseite aufrufen
www.maerklin.de
Menüpunkt Händler
anklicken



2 **PLZ oder Ort eingeben**



3 **Händler auswählen**

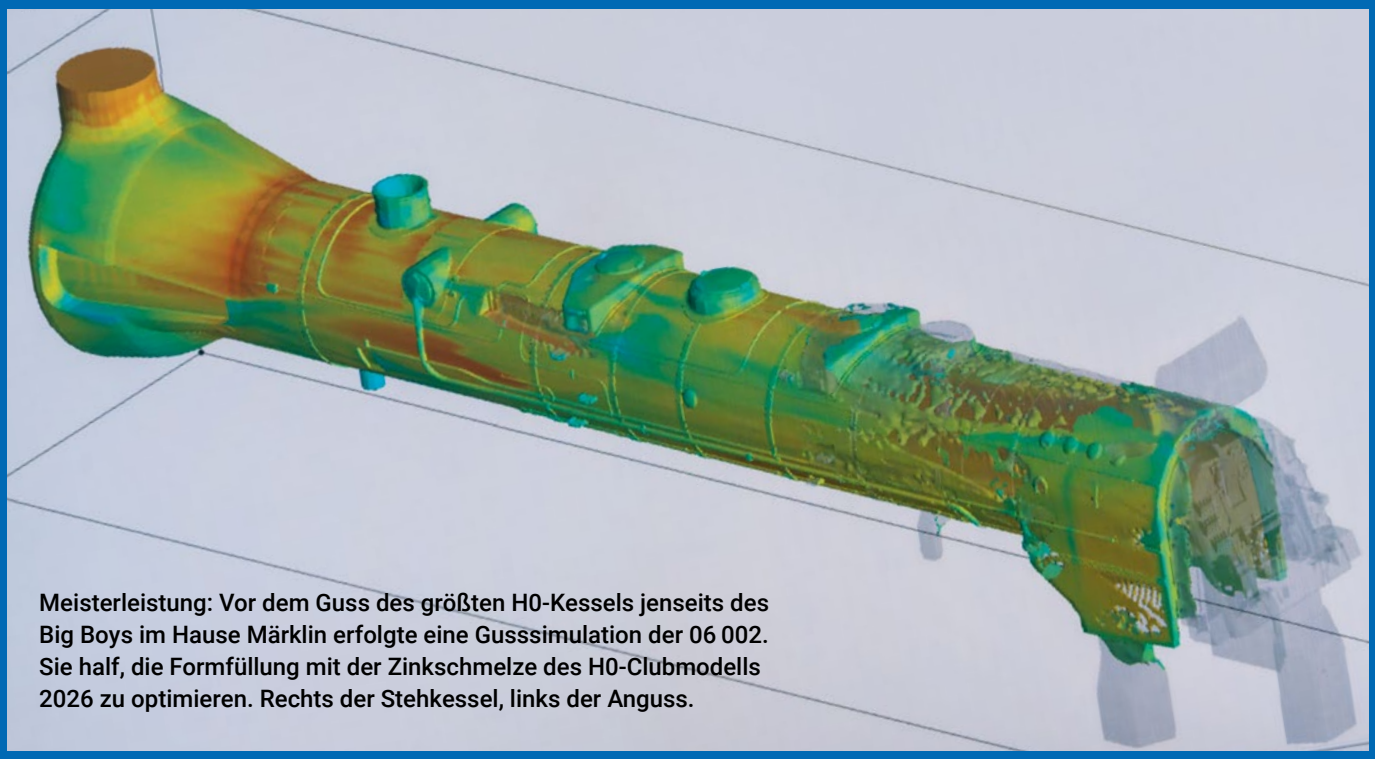
Digital-Infotage

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.

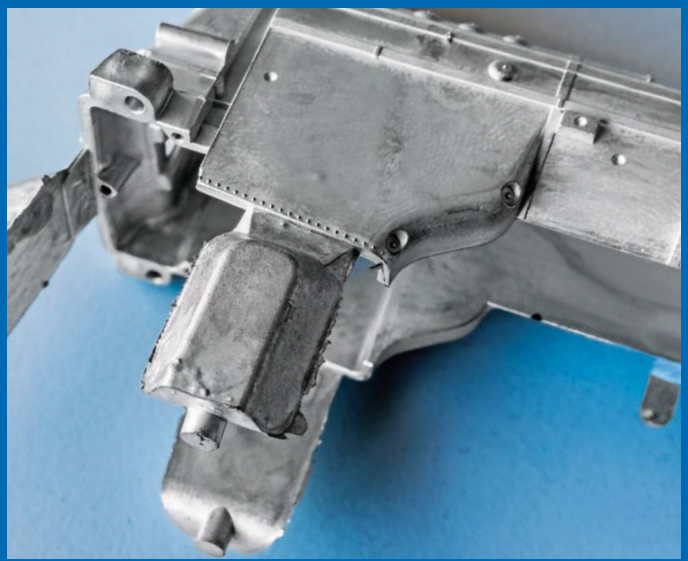


Alle Termine finden Sie online unter www.maerklin.de (siehe Service/Informationstage).

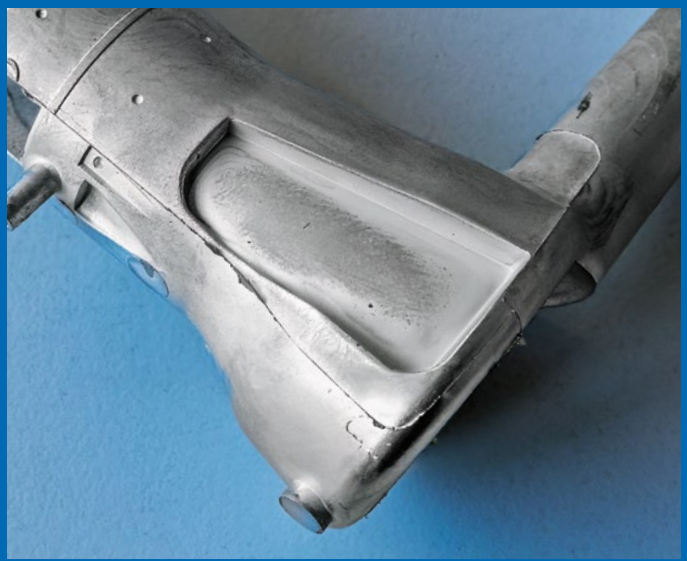


Meisterleistung: Vor dem Guss des größten H0-Kessels jenseits des Big Boys im Hause Märklin erfolgte eine Gusssimulation der 06 002. Sie half, die Formfüllung mit der Zinkschmelze des H0-Clubmodells 2026 zu optimieren. Rechts der Stehkessel, links der Anguss.





Gussteilgüte: Am Stehkessel hängen die „Bohnen“. Schießt der 420 Grad heiße Zink in die Form, fließen in die Bohnen Rückstände wie Trennmittelreste und Luft. Sie werden abgebrochen.



Optimierung: Dem langen Kessel der 06 002 fehlte beim Gießen im Stehkesselbereich Material. Durch die „Delle“ (Bild Mitte) beim Anguss konnte die Formfüllung perfektioniert werden.

Metalle und Kunststoff aus einem Guss

Konstruktionsdaten verwandeln sich in Werkstücke aus Bronze, Kunststoff oder Zink – die Spritzgussspezialisten und Gießer des Hauses Märklin verleihen Modellen mit ihrer Präzisionsarbeit Form. Die Arbeit übernehmen moderne Maschinen, maßgeblich ist aber die Fachkenntnis und die Erfahrung der Mitarbeiter.



Expertenkonferenz: Gießerei-Abteilungsleiter Werner Seng (rechts) kontrolliert mit Thorsten Butter, Stellvertretender Abteilungsleiter, am Bediendisplay die Parameter für die Zinkdruckguss-Maschine. Märklin betreibt Gussmaschinen mit Zuhaltekräften von 20, 50, 80 und 125 Tonnen. So halten die eingespannten Formen der errechneten Sprengkraft des Gießdrucks stand.

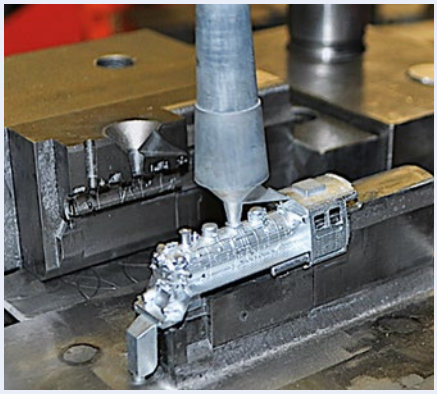
Problem: Bei dem sehr langen Kessel der Schnellzug-Dampflok 06 002 fehlt beim Zinkdruck-Gießvorgang oberhalb des Stehkessels Material – die Form füllt sich nicht gleichmäßig mit der Zinkschmelze. Das Gute: Die enorm teure Gussform existiert noch nicht physisch, sondern erst als CAD-Datenmodell. Wären die Daten bereits in Stahl übersetzt worden, die Reparaturkosten wären durch die Decke gegangen.

Helmut Gülch, Mitarbeiter der Märklin Betriebsmittelkonstruktion, hat die Formfüllung in der Zinkdruckguss-Maschine mit der Software Novaflow simuliert. „Die Zinkschmelze darf erst nach beendeter Formfüllung abkühlen. Wir streben eine ideale Fließgeschwindigkeit an und eine komplette Formfüllung, wobei wir Lufteinschlüsse und Ausspülungen vermeiden." Was also nun tun? Ein Expertenteam aus Konstrukteur, Werkzeugmacher, Gießer und Betriebsmittelkonstrukteur diskutiert die Filmsequenz – und findet die Lösung. „Im Anguss, also dort, wo die Zinkschmelze in die Form geschossen wird, haben wir eine Verwirbelung entdeckt. Die wurde mit einer Angussverengung beseitigt. Zudem wurde die Fließgeschwindigkeit etwas reduziert und wir lenken die Fließmasse nach oben – der Effekt der gewünschten Formfüllung ist eingetreten."

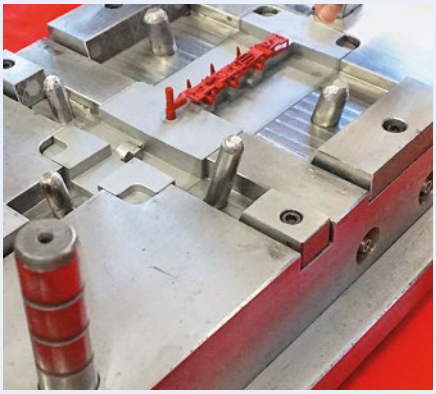
Die vom Werkzeugbau gefertigte Gussform wird für die Formprobe vom Einrichter in der Gießerei in die Gussmaschine eingespannt. „Wir geben die Gießparameter über das Panel der Gussmaschine ein", erklärt Thorsten Butter, Stellvertretender Leiter der Druckgussabteilung Märklin, die intern kurz „Druga" genannt wird. „Der Gießling muss Qualitätskriterien wie glatten Oberflächen, voll ausgebildeten Imitationen und der Maßgenauigkeit entsprechen."

Die Technische Qualitätssicherung (QS) bemisst den Gießling – zeigt der Daumen nach oben, startet die Serienproduktion. Im Ofen der Gussmaschine wird geschmolzene Feinzinklegierung Zamak 410 vorgehalten. Die Gießkammer füllt sich mit 400 bis 425 Grad Celsius heißer Schmelze. „Von oben senkt sich der Gießkolben und verschließt die Kammer – das flüssige Metall wird an die Düse gedrückt", skizziert Thorsten Butter den Vorgang. „Löst die Maschine den Schuss aus, so beschleunigt der Gießkolben etwa

Maschinen und Verfahren für den Guss von Bronze, Kunststoff und Zink



Zinkdruckguss: Detailstarke Gehäuse aus Zink sind ein Markenzeichen des Hauses Märklin – für alle Spurweiten.



Kunststoff-Spritzguss: Ob LGB Gehäuse oder Wagenboden (Bild) – Märklin treibt das Verfahren in Grenzbereiche.



Bronzeguss (Ofen): Jeder Gießling hat einen 3D-gedruckten Kunststoffvorläufer und ist mustergültig im Detail.



Schmelze: Zinkbarren werden in einem Ofen geschmolzen, der Gabelstapler fährt die Schmelze zur Gießmaschine.



Robotik: Ein Roboterarm nimmt den heißen Gießling aus der Form und setzt ihn auf ein Fließband des Kühlkanals.



Presse: An der Hydraulikpresse trennt Hoang Lan-Anh den Anguss ab, an dem der Roboter das Teil festhielt.



Metallgefüllter Kunststoff: Das 103er-Gehäuse von Minitrix aus der Kunststoff-Spritzgussmaschine hat ein hohes Gewicht.



Spritzgießautomat: Alexander Beigel (links) und Abteilungsleiter Stefan Eckert besprechen die Maschinenrüstung für das Spritzen eines Drehgestells.



Offenes Spritzguss-Werkzeug in der Kunststoff-Spritzgussmaschine (Zuhaltekraft: 125 Tonnen): Einsteller Marcel Reiter (links) und Stefan Eckert prüfen die Maßgenauigkeit des Spritzlings.

beim Vectron-H0-Gehäuse durch komprimiertes Gas auf 1,29 Meter pro Sekunde und schießt das wasserartig-flüssige Metall mit einem spezifischen Druck von bis zu 420 Bar in den Formhohlraum. Der Füllvorgang ist nach nur 18,4 Millisekunden abgeschlossen." Die Metall-Fließgeschwindigkeit am Anschnitt kann zwischen 30 und 60 Meter pro Sekunde betragen.

Nun wird die Form aufgefahren. „Ein Roboterarm greift und entnimmt das auf 250 Grad Celsius formstabil abgekühlte Werkstück an dem unempfindlichen säulenförmigen Anguss", beschreibt Werner Seng, Leiter Zinkdruckguss, Gussnachbearbeitung und Dreherei, den automatisierten Arbeitsgang. „Ein Werkstück, etwa ein Gehäuse, wird auf ein Förderband gelegt und durchläuft einen luftgekühlten Tunnel. Dann bricht ein Mitarbeiter manuell die Überläufe ab. Er führt eine Sichtkontrolle unter dem Lichtmikroskop durch und trennt den Anguss mit einem Schneidewerkzeug an der Presse mit einer Nennkraft von 72 Kilonewton ab." Eben hat Märklin in zwei neue hydropneumatische Pressen von Schmidt Technology investiert – höhere Effizienz und Arbeitssicherheit zahlen sich aus.

In der Spritzgussabteilung – intern „Spriga" genannt – entstehen ebenfalls in Stahlformen Kunststoffteile wie Lokgehäuse, glasklare Modellfenster, Führerstände, Dacheinsätze, komplexe Drehgestellrahmen oder feinste Bauteile wie Lichtkörper oder winzige Handräder. Manche Werkstücke sind so filigran, dass die Spritzerei in Grenzbereiche des Verfahrens vorstößt.

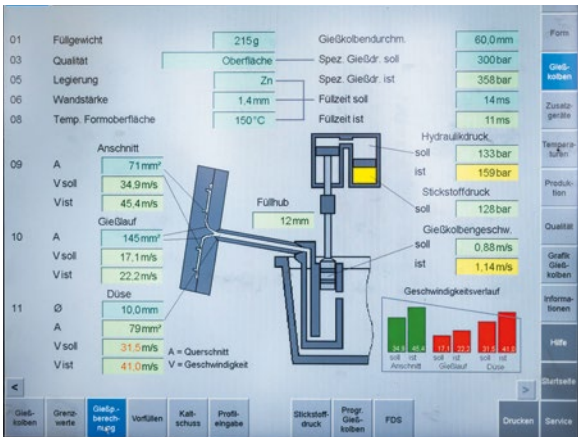
„Wir verarbeiten Granulate wie Polycarbonat, Polyamid oder Polystyrol bei Materialtemperaturen zwischen 200 und 320 Grad Celsius", erklärt Stefan Eckert, Leiter der Abteilungen Spritzguss, Stanzerei, Vorrichtungsbau und Farbgebung. „Das je nach Auftrag mit Farbpigmenten versetzte Granulat wird zunächst mehrere Stunden lang bei 80 Grad Celsius vorgetrocknet. Eine Restfeuchtigkeit im Material würde bei der nun folgenden starken Erhitzung Verarbeitungsprobleme aufwerfen. Wir müssen aber Qualitätseinbußen wie etwa Oberflächenschlieren ausschließen." Aus dem Trockenofen wird das Material in einen Trichter über der Spritzgussmaschine gefüllt. Von dort gelangt es in die sogenannte Schnecke, wo es erhitzt, verflüssigt und hydraulisch zu einem Zylinder bewegt wird. „Dann wird die für das Werkstück aufdosierte Materialmenge mit einem Druck von bis zu 1.200 Bar in die Kavität gespritzt." Um Temperaturschwankungen zu >>



Aufgezogene Gussform: Ein Roberterarm entnimmt den noch heißen Gießling. Thorsten Butter (rechts), Stellvertretender Abteilungsleiter Druckguss, und Schichtführer Jochen Marquardt justieren die Robotersteuerung.



Gussmaschine: rechts das Zinkreservoir mit Schmelze, dann (abgedeckt) der Gießkolben, der Zink in die Formhohlräume drückt. Links die offene Form.



Panel zur Maschineneinstellung und Überwachung der Prozessparameter: Im Bild zu sehen ist die Gießparameterberechnung für den Gießkolben.

vermeiden, ist die Form auf 100 bis 120 Grad Celsius temperiert.

Die präzise Materialmenge hatten die Spritzer im Vorfeld aufgrund ihrer Erfahrung und durch Testläufe festgelegt – ohne Vorgaben oder digitale Unterstützung. „Zur Formprobe werden die Werkzeuge behutsam mit geringer Spritzgeschwindigkeit angefahren – funktioniert die feinjustierte Form und ist das hergestellte Teil zeichnungsgerecht, gratfrei und leicht zu entformen, so bemisst anschließend die Qualitätssicherung noch den Spritzling“, erläutert Stefan Eckert den Prozess. „Passt alles, wird die Gussform im Werk Göppingen oder im Werk Györ eingelagert, je nachdem, wo der Auftrag abgearbeitet wird.“

Durch das gute Fließverhalten des Materials werden feinste Imitationen an Gehäusen, Führerständen oder Drehgestellen wie feine Lüftungsgitterlamellen oder Leitungen, Lichtkörper oder Handräder in der Gussform optimal ausgefüllt. „Wir verarbeiten auch glasfaserverstärkte Kunststoffe, die eine höhere Steifigkeit aufweisen, oder metallgefüllten Kunststoff mit Wolframanteilen, was ein Bauteil um den Faktor fünf schwerer macht wie ein reines Kunststoff-Werkstück“, skizziert Stefan Eckert die Bandbreite der verarbeiteten Materialien.

Wie Erfahrung im Umgang mit Ausgangsmaterialien aufgebaut wird, zeigt sich bei der Innovation des metallgefüllten Kunststoffs. „Wir haben eineinhalb Jahre gebraucht, um eine hohe Prozesssicherheit zu erreichen“, erinnert sich der Abteilungsleiter. „Es waren viele Experimente erforderlich, bei denen wir die Parameter beim Einstellen der Maschine immer wieder anpassen mussten. Aber es hat sich gelohnt, denn es gibt viele Kunststoff-Spritzgussformen, für die wir den metallgefüllten Kunststoff verwenden können.“

Gegenüber dem Metalldruckguss besitzt das Spritzgussverfahren einen kostentechnischen Vorteil: In der Spriga entfällt weitgehend die Nacharbeit – die Werkstücke können direkt in die Farbgebung. „Ein Metallgussrohling aus der Druga wird dagegen aufwendig nachbearbeitet“, erklärt Werner >>

In Spritzerei und Gießerei sind Maßhaltigkeit und Optik oberste Kriterien

Ob Kunststoffspritz- oder Metalldruckguss – für die Endprodukte gelten annähernd dieselben Qualitätskriterien. Welchen Herausforderungen sich die beiden Fertigungsabteilungen des Hauses Märklin dabei stellen, davon berichten Werner Seng, Leiter der Metallgießerei, Gussnachbearbeitung und Dreherei, sowie Stefan Eckert, der den Kunststoff-Spritzguss verantwortet sowie zusätzlich die Märklin Abteilungen Farbgebung, Stanzerei und Vorrichtungsbau.

Herr Eckert, welche Gütekriterien stellen Sie an ein Werkstück aus der Spritzerei?
Stefan Eckert: Bei der visuellen Kontrolle etwa eines E-Lok-Gehäuses erwarte ich glatte oder – für die spätere Farbaufnahme – definiert raue Oberflächen, ohne Schlieren, Grate, Einfallstellen oder Kratzer. Komplex strukturierte Werkstücke wie eine Drehgestellblende verlangen sauber ausgeprägte Imitationen. Optisch kontrolliert wird auch die Farbkorrektheit. Über Konstruktionszeichnungen und den Erstmuster-Prüfbericht der Technischen Qualitätssicherung beurteilen wir die Maßhaltigkeit und Fehlerfreiheit unserer Spritzgussteile.

Und wie erreicht Ihr Team diese Qualitätskriterien?
Stefan Eckert: Voraussetzung sind die mikrometergenau gearbeiteten Formwerkzeuge. Unsere Materialien sind durch Funktions- und Belastungstests im Vorfeld qualifiziert. Zudem überprüfen wir die Kunststoffgranulate auf Feuchtigkeit, Verunreinigungen oder Chargenunterschiede. Und schließlich muss das Team die Maschine für das verwendete Material und Werkstück optimal einstellen – also Prozessparameter wie Temperatur, Druck, Kühlung oder Einspritzgeschwindigkeit. Wir überwachen diese Fertigungsparameter kontinuierlich.

Oberflächen und Imitationen sind auch Qualitätskriterien beim Zinkdruckguss, richtig?
Werner Seng: Die Gießerei konzentriert sich auf die drei Schlüsselbereiche Oberflächengüte, Porosität und Maßtoleranz. Konkret bedeutet das bei der visuellen Qualität keine Schlieren oder Blasen, zudem müssen die angeformten filigranen Imitationen des Gusswerkstücks korrekt abgebildet sein. Durch den Einschluss von Luft oder Gas können im Gießling innere Hohlräume entstehen – solche kritischen Defekte würden unter Umständen schon in der Gussnachbearbeitung wie etwa beim Bürsten zutage treten, ohne dass eine Nacharbeit möglich ist. Und schließlich wird die Maßgenauigkeit geprüft. Märklin hat ein ausgeklügeltes Qualitätsmanagement: Die genannten Kriterien werden, wie beim Kunststoff-Spritzguss, strukturiert bei der Erstmusterprüfung analysiert. Dafür ist dann in der Serienfertigung der Ausschuss zu vernachlässigen – die Werkstücke entsprechen den funktionalen und ästhetischen Anforderungen.

In Gießerei und Spritzerei stehen jeweils mehrere Gussmaschinen. Warum das?
Werner Seng: Zum einen wird parallel produziert. Zum anderen variieren je nach Gießling im Zinkdruckguss die Zuhaltekräfte – die unterschiedlich großen eingespannten Formen müssen einem enormen Gießdruck standhalten. Unsere W 125 Zn beispielsweise hat eine Zuhaltekraft von 1.250 Kilonewton, also 127 Tonnen.
Stefan Eckert: Gleiches gilt für den Kunststoff-Spritzguss. Je größer das Teil, desto größer die Gießeinheit – bei einem größeren Gehäuse muss viel Material eingeschossen werden, was wiederum eine hohe Zuhaltekraft erfordert. Schließlich drücken wir das 300 Grad Celsius heiße flüssige Material mit 500 bis zu 2.500 Bar in das Werkzeug. Nur so können wir feine Strukturen wie gravierte Lüftungsgitter, angeformte Details oder dünne Gehäusewände zuverlässig füllen. Die Serie muss fehlerfrei laufen: Die Maschinenzeit ist ein betriebswirtschaftlicher Kostenfaktor und wird intern verrechnet.



„Im Zinkdruckguss zählen Oberflächengüte und Maßgenauigkeit der Werkstücke."

Werner Seng (mit Kessel des 06er-Clubmodells im Musterarchiv): Leiter der Abteilungen Zindruckguss, Gussnachbearbeitung und Dreherei



„Beim Spritzgießen bewegt sich Märklin in den Grenzbereichen des Verfahrens."

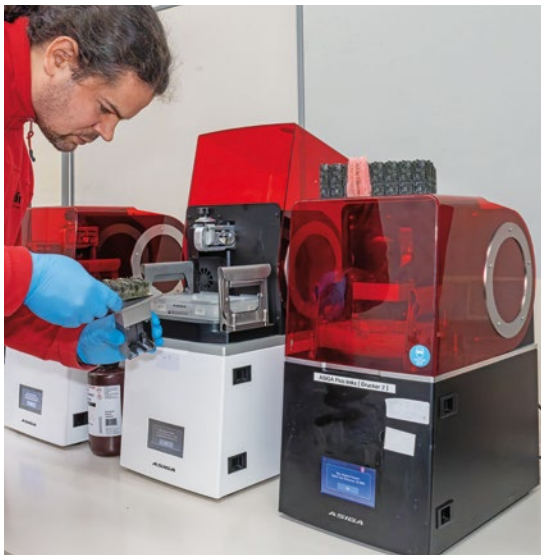
Stefan Eckert (bei der Prüfung des Kunststoffgranulats im Trockner): Leiter der Abteilungen Spritzguss, Farbgebung, Stanzerei und Vorrichtungsbau



Manuelle Nachbearbeitung Bronzeguss: Eine Märklin Mitarbeiterin entfernt beim Z-„Schienenzeppelin“ (Art. 88762) Grate am Gehäuse.

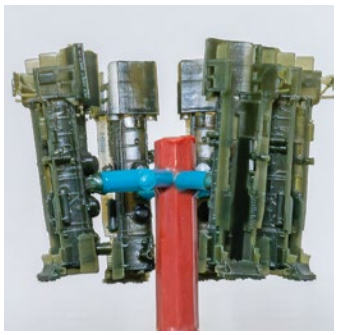


Merlin Voß, Spezialist für das Feingussverfahren bei Märklin, entnimmt dem 3D-Drucker gedruckte Z-Dampflokaufbauten. Diese drapiert er zu einem Baum (siehe unten).



Seng, der die Abteilung Gussnachbearbeitung leitet. „Es werden der An- und Überguss entfernt. Der Gießling wird oft per Hand mit Schabern, Feilen und Schmirgelholz von Graten befreit. Beim folgenden maschinellem Sandstrahlen und Oberflächenbürsten dürfen keine Imitationen wie Nietenreihen oder E-Lok-Führerstandstüren beschädigt werden.“ Einmalig eingespannt in einem der CNC-Bearbeitungszentren erfolgen Fräsarbeitsgänge und das Einbringen von Bohrungen, etwa die Aufnahmen für Ansteckteile. Die Programmierung der CNC-Maschinen übernehmen die Einrichter auf Basis der Modellkonstruktionsdaten.

Die Produkt-Pipeline des Hauses Märklin mit den Marken Märklin H0, Spur 1 und Z sowie Trix H0, Minitrix und LGB ist stets gut gefüllt. Deshalb verteilen sich die Guss- und Spritzereiaufträge im Werkverbund Göppingen-Györ. In Györ befinden sich auch die Formwerkzeuge für die C-Gleise



Die feindetaillierten Kunststoffaufbauten eines Modells aus dem 3D-Drucker werden von Hand zu einem Baum gebündelt. Basis für den 3D-Druck sind die Modell-Konstruktionsdaten aus dem grafischen Designprogramm Catia.



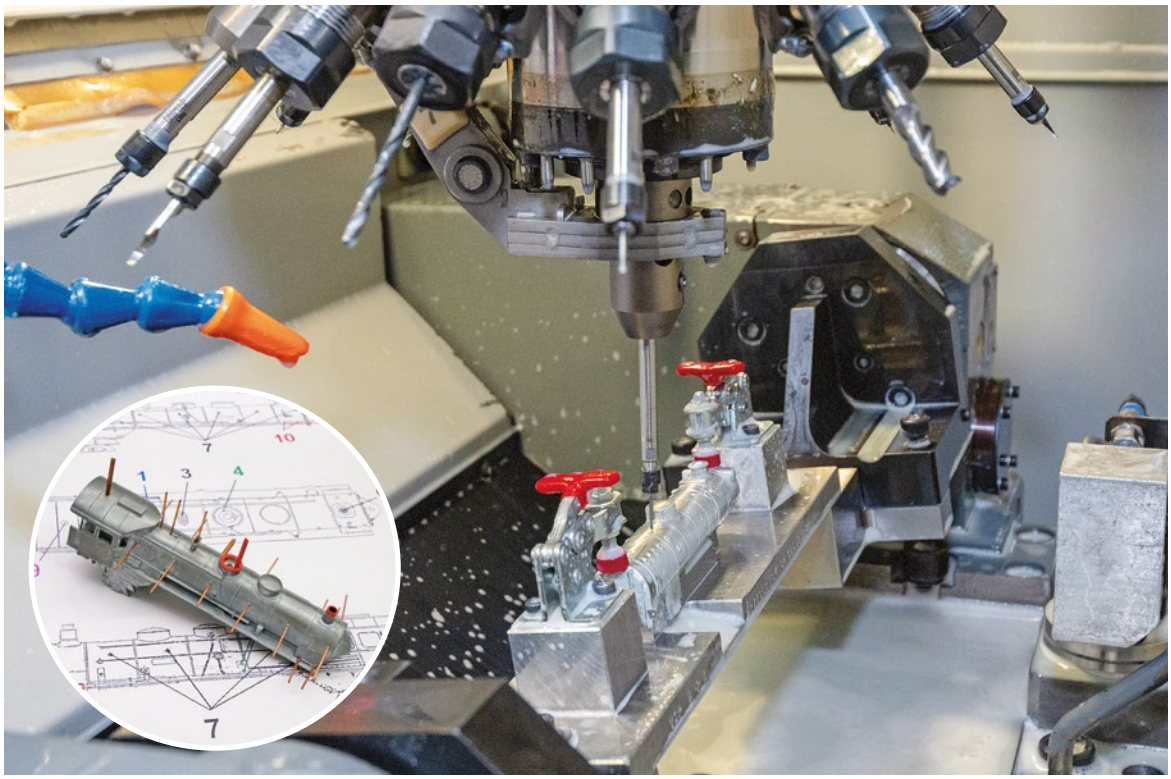
Der Baum mit den 3D-gedruckten Dampflokaufbauten wird in einen Gussformbehälter eingesetzt. Diese sogenannten Küvetten mit Löchern bestehen aus Edelstahl. Dieser läuft über die Zeit im Produktionsprozess schwarz an.



Im Einbettmischer wird eine speziell definierte Einbettungsmasse erzeugt. Ein Bediener stellt die Küvette mit unserem Baum aus 3D-Kunststoffaufbauten ein. Automatisch wird die Küvette mit dem Gips gefüllt. Damit ist der Baum mit Einbettungsmasse umgossen.



Im Temperaturofen (rechts) wird die Küvette „gebacken“ – der Kunststoff entweicht. In der Gussmaschine (links) wird der Hohlraum nun mit Bronze ausgegossen. Schließlich wird die Küvette mit dem Bronzegussbaum der Gussmaschine entnommen.



Nachbearbeitung Zinkdruckguss: In den Modellkonstruktionsdaten sind die Aufnahmeöffnungen für Ansteckteile definiert – in einem CNC-Bearbeitungszentrum wird gebohrt und gefräst.





Handarbeit: Manuell werden am frisch gegossenen Lokgehäuse Grate, scharfe Kanten und feine Materialüberstände beseitigt. Schonend im Automat gebürstet, entstehen homogene, glatte Oberflächen.

und mit der größten Spritzgussmaschine des Unternehmens – Zuhaltekraft: 600 Tonnen – fertigt Märklin Ungarn die Gehäuse großer LGB und Spur-1-Fahrzeuge.

Bei kleineren Modellserien amortisieren sich teure Druckgussformen kaum. Um sie dennoch kosteneffizient zu fertigen, hat Märklin das Verfahren der verlorenen Form aus der Schmuckindustrie adaptiert – und gleich eine neue Sammler-Linie konzipiert: die Märklin Z Feinguss Edition. Gegossen wird Bronze und passend zum edlen Werkstück ist das Verfahren mit einem hohen Anteil Handarbeit verbunden. Der Clou: Ein 3D-Drucker produziert direkt aus Modellkonstruktionsdaten hochdetaillierte Modelle aus Kunstharz – auch Resin genannt. Ein Mitarbeiter bündelt die „Ausdrucke" und umschließt sie in einem Behälter mit gipsgebundener Einbettmasse. Im Brennofen verflüchtigt sich der Kunststoff und die Hohlräume werden mit Bronze ausgegossen. Abgeschreckt in Wasser zerplatzt die heiße Gipsform, die Form ist verloren. Übrig bleibt ein Bündel Bronzemodelle – in gleichem Maße hochfiligran wie das Resin-Modell. Die Details sind so fein, dass nur wenige Ansteckteile montiert werden müssen.

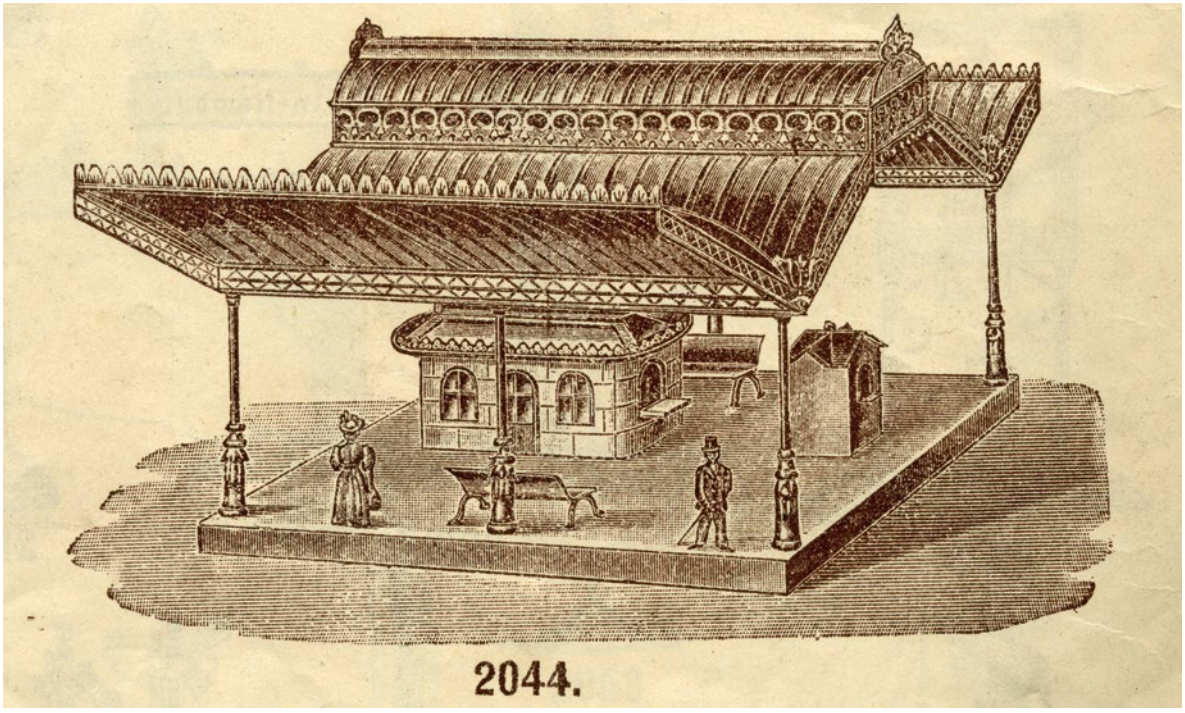
In der Gussnachbearbeitung werden die gebündelten Gehäuse vereinzelt, die Mitarbeiter brechen die Gusszuleitungen ab und entfernen feine Grate. Abschließend werden die Bronzegussteile mit feinem Edelkorund gestrahlt, dann gibt die Abteilung sie für eine transparente oder Vorbildlackierung an die Farbgebung ab. ■

Serie Smarte Produktion

Der Teil 6 unserer Serie öffnet die Türen in die Galvanik des Hauses Märklin. Hier werden Oberflächen chemisch und elektrolytisch veredelt und für die Farbgebung vorbereitet.



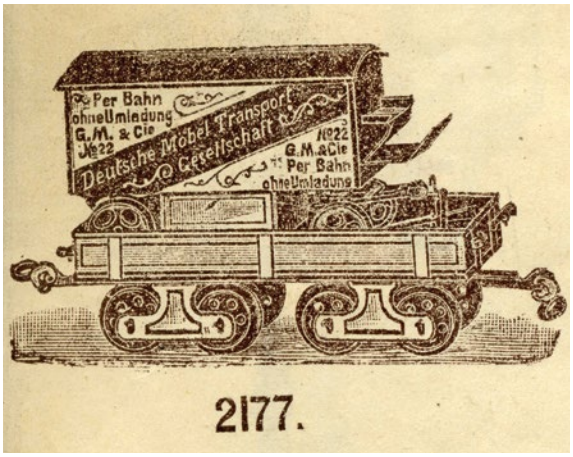
Text: Rochus Rademacher; Fotos: Kötzle



Die „Doppel-Vorhalle“ ist nur eines der vielen kleinen Kunstwerke aus Blech, die Märklin 1899 im Zubehörbereich schuf.

Anderer Schwerpunkt: Wagen und Zubehör

1899 lösten sie sich aus dem Schatten der Lokomotiven: Ab jetzt nahmen Wagen den ihnen zustehenden Platz ein. Eine Nebensache war das Zubehör für Märklin nie. Hier konnte man seine Stellung im oberen Qualitätssegment noch einmal ausbauen.



Mehr als nur ein weiterer Anhänger für den Zug: Die neuen Wagen boten selbst viele Spielmöglichkeiten. Märklin fertigte die Möbelwagen in vielen Varianten, auch für die verschiedenen Exportmärkte.

Am Ende des 19. Jahrhunderts waren Eisenbahnen in den Anzeigen der Firma Märklin längst an die erste Stelle gerückt. 1899 konnte man zwischen „Uhrwerk-, Dampf- und Elektrizitäts-Betrieb“ wählen, und das in vier unterschiedlichen Spurweiten. Mittlerweile standen zugkräftige Lokomotiven zur Verfügung, wodurch auch das Bilden längerer Züge möglich war. Daher gewannen Wagen im Angebot an Bedeutung. Erst im Vorjahr war Märklin dazu übergegangen, ihnen Artikelnummern zu geben. Nach der rasanten Entwicklung der vergangenen Jahre auf dem Gebiet der Antriebe kam 1899 keine neue Lokomotive in das Katalogprogramm. Dafür bemühte sich Märklin um den Ausbau des Wagenparks. Dabei fällt auf, dass viele der neuen Modelle nicht nur wie bisher einen vorhandenen Zug ergänzten, sondern selbst einen hohen Spielwert hatten. Nun konnten die Kranwagen auch Lasten bewegen. Die flachen Güterwagen hatten herunterklappbare Seitenwände. Dazu gab es attraktive Ladegüter wie Möbeltransportwagen mit beweglichen Türen. Selbst an ein Extrafach für zerbrechliche Güter wie Spiegel und Bilder war gedacht worden. „Sehr hübsch aus-

Im Stil der Zeit

Stolze 42 Zentimeter hoch ist die „Normaluhr“ mit der Artikelnummer 1900 im Märklineum. Sie ist eine Vertreterin gleich einer ganzen Reihe nicht minder beeindruckender Neuheiten, die Märklin 1899 im Bereich der Eisenbahnzubehöre herausbrachte und die die damalige Epoche im Kleinen widerspiegelten. Die Zeiger eines der Zifferblätter wurden von einer echten „gutgehenden Uhr“ bewegt.

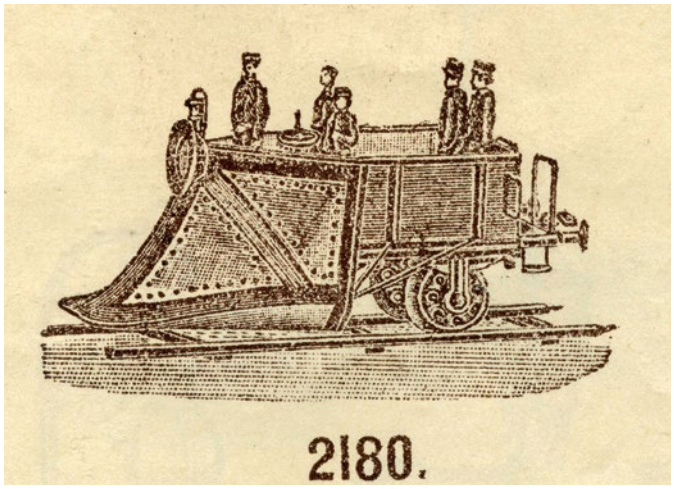




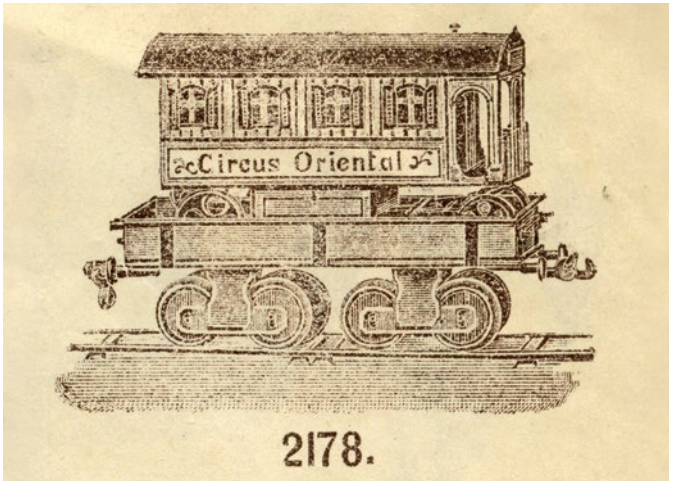
1900 → 2191 → 2591 **Normaluhr-Säule mit 4 Zifferblättern**
Standard clock column with 4 faces

geführt“ waren auch die „Künstlerwagen mit Wohnräumen“ des „Circus Oriental“. Aber es blieb nicht bei den Wagen allein. Die Kunden konnten diese in ganze Spielwelten einbinden.

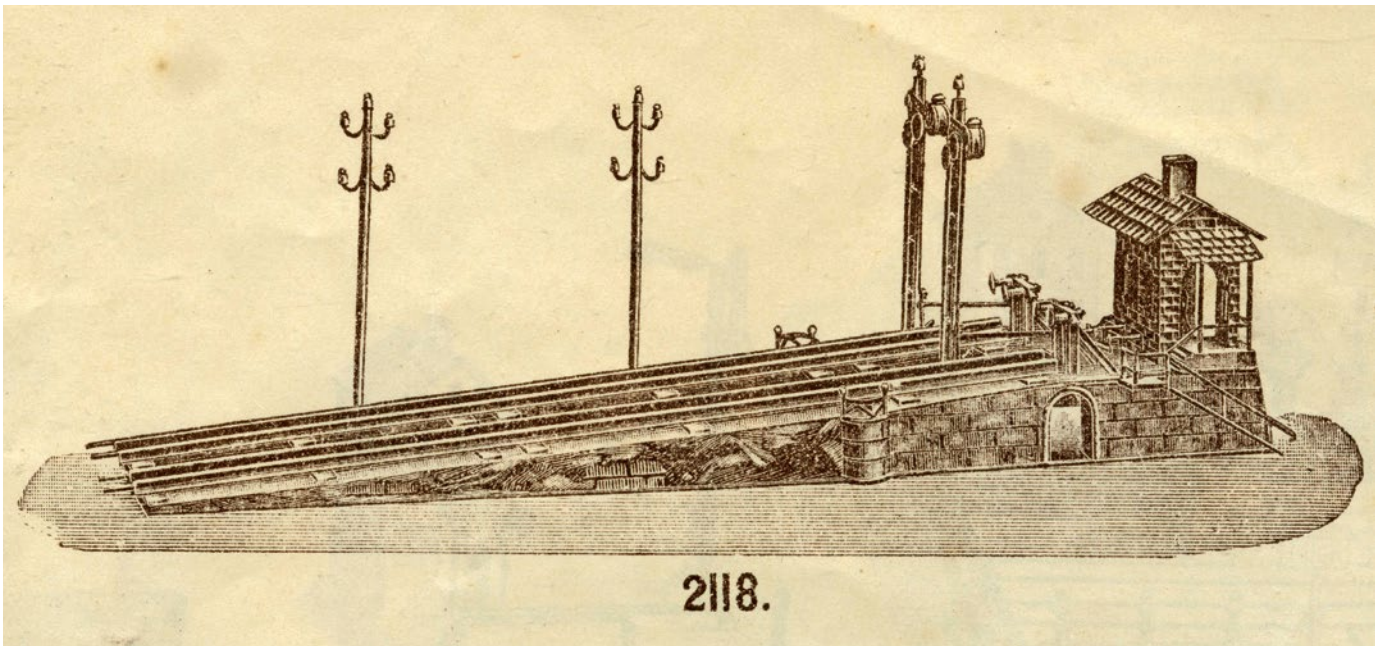
Ein besonderes Augenmerk legte man in diesem Jahr auf den Bereich des Eisenbahnzubehörs, einer der Spezialitäten des Hauses Märklin. Güterwagen brauchten ja auch Laderampen. Mithilfe von Rangierdämmen konnten Züge zusammengestellt werden. Lokschuppen für Lokomotiven waren schon länger im Programm, nun erschienen auch „Wagenremisen“. Neu waren unter anderem Zoll- >>



Viele Loks hatten nun auch vorn eine Kupplung. Das war wichtig, um im Winter einen Schneepflug vorzuspannen.



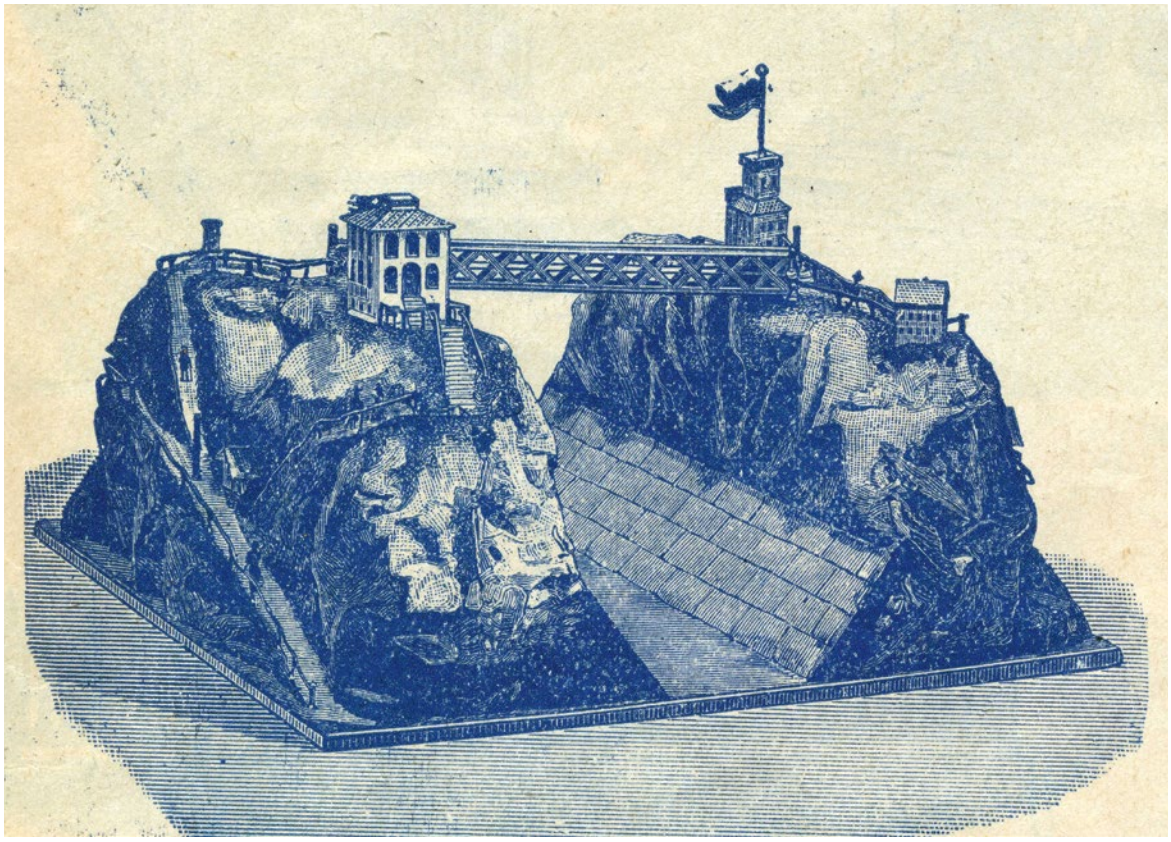
Der Zirkus reiste per Zug zum nächsten Gastspiel. Zu haben waren diese Wagen in allen Spurweiten.



Ein interessantes Zubehör war der Rangierdamm. Nach dem Lösen einer Sperre rollten einzelne Wagen die Rampe herunter. Hier ist eine Ausführung in Spur 0 dargestellt, es gab diese Einrichtung entsprechend größer aber auch in Spur I und II.

gebäude sowie Richtungs- und Verspätungsanzeiger. Alle diese Artikel entstanden in aufwendiger Handarbeit mit viel Liebe zum Detail. Die „Bahnsteig-Restauration" 2109 war beispielsweise nicht nur mit Flaschen, Gläsern und Speisetellern „garniert", der Wurstkessel war wirklich „zum Heizen" eingerichtet. Signale bekamen jetzt durch die Kombination mit Bremsgleisen bei Uhrwerkbahnen die Möglichkeit, die Züge zu beeinflussen. Zur Gestaltung einer Landschaft brachte man ganze mehrteilige Felspartien aus Blech heraus. Es erschien eine Serie von Bergeinschnitten, die von Bahnstrecken durchquert werden konnten. Märklin Eisenbahnen fuhren nun entlang von Bergen, zwischen Berghängen und in Tunneln durch Berge. Über Berge fuhren sie dann im darauffolgendem Jahr.

Für die Firma stand 1899 auch eine lang ersehnte und sehr entscheidende Veränderung bevor. Im November wurde eine Baugenehmigung erteilt. ■



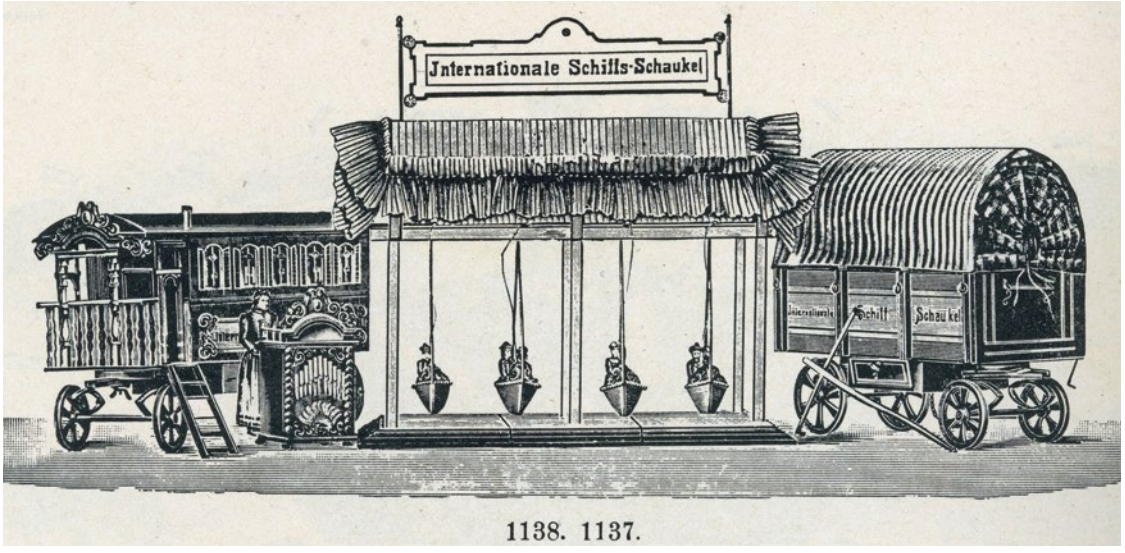
Als Alternative für Tunnel brachte man Bergeinschnitte „zum Einlegen versch. Schienen" heraus.

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



Buntes Treiben im Kinderzimmer

Auch in anderen Abteilungen des großen Angebotes wusste Märklin zu überzeugen. Die Katalog-Sammelmappe „F" hatte sich zur Präsentation der Artikel der „Abteilung Eisenbahnwesen" gut bewährt. Ab 1899 wurde auch die „Abteilung Kinder-Küchengeräte, Kochherde, extra solide Metall- und hochfein lackierte Spielwaren" aufgenommen, für die bis dahin noch die Kataloge „D" und „E" als Referenz galten. Für diesen Gesamtkatalog erschien eine neue Preisliste. Rund ein Dutzend verschiedener Fahrgeschäfte stand 1899 in der Rubrik „Schaukeln und Carroussels" zur Wahl, vom einfachen Modell bis zum doppelstöckigen Karussell mit Löwen und Elefanten.



Pfiffige Konstruktion: Für den Transport konnte die Schiffsschaukel wie ihr Vorbild zerlegt werden.

Im nächsten Teil der Chronologie geht es um eine neue Fabrik, neue Ideen und kleine Katastrophen.

Die „Challenger“ der Union Pacific

mhi
märklin Händler-Initiative

Weltweit limitiert auf 2.000 Stück!



39913 US-Dampflokomotive Klasse 3900 „Challenger“ 949,- €*

43629 US-Heavyweight Personenwagen-Set 449,- €*



Alle Wagen mit serienmäßig eingebauter LED-Innenbeleuchtung und Pufferkondensator.



Zusätzlich mit beleuchteter Aussichtsplattform.



Erstmals US-Heavyweight Personenwagen im Märklin-Programm.

Auf einen Blick:

- **Weltweit limitiert auf 2.000 Stück.**
- **Durchnummeriertes Echtheitszertifikat liegt bei.**
- **Geschwindigkeitsabhängiger, dynamischer Rauchausstoß serienmäßig eingebaut.**
- **Schwere Metall-Ausführung mit vielen angesetzten Details.**
- **Lokführer und Heizer im Führerstand.**
- **Markante Windleitbleche.**
- **Spielewelt Digital-Decoder mfx+ mit vielfältigen Betriebs- und Soundfunktionen.**
- **Mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen.**

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

Ihnen fehlt noch ein Modell?
Hier QR-Code scannen!
www.mhi.de



Verschiedene Lichtfunktionen digital schaltbar.

Mit mfx-Decoder im Gepäckabteil des kombinierten Gepäck- und Sitzwagens.





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.

2026
Special
märklin
Spur Z magazin



Aussichtstriebwagen
BR 491 „Gläserner Zug“

Große Freude am kleinen Maßstab



Schienen-Lkw Vomag im Betriebszustand der Epoche III



Die Güterzuglokomotive Gt 2 x 4/4 mit Bronzegehäuse verfügt über ein kurvengängiges Gelenkfahrwerk



Die Elektrolok 143 352-3 (einmalige Serie der Märklin-Händler-Initiative) macht sich im Bahnbau nützlich



Der Dampftriebwagen Kittel CidT rollt mit einem Hochleistungsmotor neuester Generation über das Spur-Z-Gleis



88295: Im Zustand der Epoche I zeigt sich die Güterzuglokomotive Gt 2 x 4/4 in edler Ausführung.



88022: Klein, aber sehr fein macht sich der Schienen-Lkw von Vomag auf den Weg.



88323: Bei der Hersfelder Kreisbahn war die V 320 001 als Lok Nr. 30 unterwegs.



88149: In purpurroter Farbgebung fährt der Dampftriebwagen Kittel CidT der DB vor.



88356: Bei der Ellok BR E 41 gefallen die abgerundeten Lüfter und senkrechten Lamellen.

Faszination im Modell



Jürgen Faulhaber

Produktmanager Spur Z, Märklin

„In unserem aktuellen Programm vereinen sich zwei attraktive Ansätze: Einerseits ergänzen wir das Sortiment um eine ganze Reihe außergewöhnlicher Eisenbahnfahrzeuge, wie etwa den Vomag-Schienen-Lkw oder den ‚Gläsernen Zug'. Andererseits entwickeln wir beliebte Themen weiter und erweitern sie um neue Modellvarianten, zum Beispiel bei der V 60."

Schöne lange Züge, beliebte Loks in neuen Varianten, ungewöhnliche Fahrzeuge: Das Neuheiten-Angebot für die Märklin Mini-Club zeigt sich in diesem Jahr besonders vielfältig. Ein Überblick.

Was darf es denn sein? Eine schwere Güterzuglok der Baureihe 52 mit Wannentender, die eine schier endlose Reihe von Selbstentladewagen hinter sich herzieht? Oder doch lieber einen zierlichen Dampftriebwagen Kittel CidT, der einen fröhlichen Farbtupfer auf die Anlage setzt? Steht vielleicht ein Klassiker wie der „Gläserne Zug" auf der Wunschliste? Oder sollen es bekannte Fahrzeuge wie der TEE-Domecar und die Elektrolokomotive BR 103 sein, die es im aktuellen Z-Sortiment in neuen Farben zu entdecken gibt? So facettenreich wie selten präsentiert sich 2026 das Neuheiten-Programm der Märklin Mini-Club. „Wir möchten, dass sich jeder Kunde mit dem Spur-Z-Sortiment identifizieren kann", sagt Z-Produktmanager Luis Heinrich. Dabei sei die Kunst, sich nicht zu verzetteln, sondern Bestehendes klug zu ergänzen und an den richtigen Stellen Neues zu wagen.

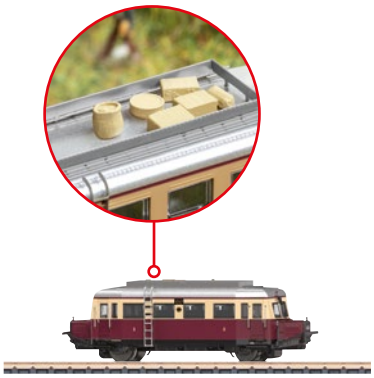


| 87615 Wagen-Set Fernschnellzug „Blauer Enzian"



88651, 81359, 88652: Die Rangierlokomotiven der BR V 60 werden liebevoll „Dreiräder“ genannt. Märklin bietet die Diesellok gleich in drei Varianten an, als purpurrote Arbeitsbiene im Rangierbetrieb der Epoche III, als Teil der Zugpackung „Deutsche Bundespost“ als Diesellok Nr. 4 in Ozeanblau/Elfenbein, passend zur Epoche IV, und in einer späteren Ausführung als verkehrsrote BR 360 der Epoche V.

Die aktuelle Modellpalette zeigt, dass dieses Vorhaben hervorragend gelungen ist. Bereits das Clubmodell 2026, das Mitglieder des Märklin Insider Clubs zu Jahresbeginn exklusiv bestellen konnten, hat sich als Volltreffer erwiesen: Die Dampflokomotive 65 012 fand als komplette Neukonstruktion mit feindetailliertem und funktionsfähigem Gestänge sofort ihre Liebhaber. Zum ersten Mal hielt damit eine Lok der Baureihe 65 Einzug in das Z-Sortiment.



88825: Der Schienenomnibus VT 135 bietet mit Gepäckstücken auf dem Dach ein schönes Detail.

Ein Blick auf die Jahres-, Sommer- und Herbst-Neuheiten macht einige grundlegende Überlegungen deutlich. Da sind einerseits Modelle, die das Herz jedes Eisenbahnfans höherschlagen lassen. Erstmals setzt Märklin eine Altbau-01er mit Wagner-Windleitblechen als DB-Modell für die Spur Z um. Passend dazu fährt das Wagen-Set Fernschnellzug „Blauer Enzian“ mit fünf Schnellzugwagen unterschiedlicher Bauarten vor. Zusammen ergeben Lok und Wagen einen der beliebtesten Schnellzüge der Deutschen Bundesbahn. Auch die Dieselloks der Baureihe V 80 genießen unter Modellbahnern beinahe schon kultische Verehrung – Zeit für eine Neuauflage in einer Epoche III-Ausführung mit Schalldämpfer auf dem Dach. Gleiches gilt für die agilen Rangierdieselloks der BR V 60: Das beliebte „Dreibein“ gibt es gleich in drei Varianten, passend zu ihrem langen, überaus erfolgreichen Arbeitsleben.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt bei bekannten Vorbildlokomotiven, die in interessanten Varianten vorgestellt werden. So ist die gewaltige V 320 001, immerhin die größte und stärkste Diesellok der Bundesbahn-Ära, aus ihrer Zeit bei der Gleisbaufirma Wiebe durchaus bekannt. In Spur Z gibt es sie jetzt aber im hellorangen Anstrich der Hersfelder Kreisbahn, wo der Dieselgigant ab dem Jahr 1976 als >>



| 88015 Schnellzug-Dampflok BR 01



82442, 82441, 88323: Als Lok Nr. 30 der Hersfelder Kreisbahn zog die einstige V 320 001 um 1977 herum schwere Kalizüge. Im Modell hat sie vier Selbstentladewagen mit Schwenkdach Bauart Tds 925 und einen gedeckten Güterwagen Gbs 245 der DB am Haken. Ep. IV.



82429, 88439: In einer einmaligen Serie für die Märklin-Händler-Initiative (MHI) ergänzen die Elektrolokomotive 143 352-3 im gelben Anstrich der DB AG Bahnbau Gruppe und das Wagen-Set „DB Bahnbau“ mit drei Wagen Bauart Fc 089 das Spur-Z-Sortiment. Ep. VI.



82710, 88837: Eine lange Reihe von neu konstruierten Selbstentladewagen OOtz 44 zieht die in vielen Punkten überarbeitete schwere Güterzuglok BR 52 mit Wannentender. Ihr feines Gestänge ist voll funktionsfähig. Jeweils vier Wagen bilden ein Set. Ep. III.



81283: „Juwel auf Schienen“ nennen die Betreiber den privat mietbaren Sonderzug „Luxon“. Die Ellok 103 222-6 und der Aussichtswagen Bauart SRmz sind dies auch im Maßstab 1:220. Ep. VI.



88701: Der Dieseltriebwagen mit Steuerwagen der Baureihe 628.2/928.2 begeistert mit angedeuteter Inneneinrichtung, Passagierraumbeleuchtung und Pufferkondensator. Ep. IV.



88802: Mit Schalldämpfer auf dem Dach macht sich die Mehrzweck-Diesellok V 80 an neue Aufgaben. Ep. III.



88356: Die Elektrolok BR E 41 bringt in chromoxidgrüner Farbgebung den Betriebszustand von 1962 auf die Anlage.



83240: Überaus feindetaillierte Dachaufbauten zieren die E-Lok BR 193 aus der Vectron-Familie. Ep. VI.



87514: Erstmals in Z gibt es den Güterzug-Gepäckwagen Pwghs auf Basis einer „Donnerbüchse“ BCi-29. Ep. III.



87515: Sammlerstück trifft Kultobjekt – der Märklin Magazin-Jahreswagen ist 2026 eine „Donnerbüchse“ ABi-29.

Lok Nr. 30 schwere Kalizüge an den Haken nahm. Auch Modelle aus der Siemens Vectron-Familie gab es bereits – und doch zieht die hochfeine Konstruktion der Ellok BR 193 der European Locomotive Leasing (ELL), vermietet an die Niederländische Staatsbahn (NS), mit ihren detaillierten Stromabnehmern die Blicke auf sich.

„Als spannende Ergänzungen stellen wir einige außergewöhnliche Eisenbahnfahrzeuge vor, die alle das Zeug zum Lieblingsmodell haben“, sagt Z-Produktmanager Jürgen Faulhaber. Da wäre zum Beispiel der Schienen-Lkw von Vomag in dunklem Rot, wie er um 1960 in Hamburg unterwegs war. Oder der weltberühmte „Schienenzeppelin“ des Konstrukteurs Franz Kruckenberg, der nun in Echtbronze und damit noch laufruhiger als frühere Modelle des Propellertriebwagens über das Z-Gleis fliegt. Auch der Aussichtstriebwagen BR 491, bekannt unter dem Namen „Gläserner Zug“, die bayerische Mallet-Lok Gt 2 x 4/4 oder der Dampftriebwagen Kittel CidT, den es in Flaschengrün und Purpurrot gibt, sind echte Hingucker, die wie ihre Modellgeschwister auf jeder Z-Anlage ein perfektes Bild abgeben. ■

Weitere Informationen zu den Modellen und allen Neuheiten in Spur Z erhalten Sie unter www.maerklin.de



88295: Die Mallet-Dampflokomotive Gt 2 x 4/4 rollt in einer Epoche I-Variante vorbildgerecht lackiert und bedruckt aus dem Lokschuppen.

Feine Stücke, in Bronze gegossen

Modelle aus Bronze setzen im Spur-Z-Programm von Märklin ein besonderes Ausrufezeichen. Aktuell warten gleich drei Neuheiten mit der edlen Eleganz dieser besonderen Legierung auf. Da ist zum einen die bayerische Dampflokomotive Gt 2 x 4/4: Die Gelenklok Bauart Mallet mit ihrem Verbundtriebwerk ist Liebhabern der Spur Z nicht unbekannt. Bisher fuhr sie nach einem Vorbild aus der zweiten Bauserie als schwere Güterzuglokomotive der BR 96 über das Modellbahngleis. Zu dieser bayerischen Lokschönheit der Epoche III gesellt sich nun eine Variante aus dem ersten Baulos von 1913. Sie zeigt den Betriebszustand der Epoche I – und hat es buchstäblich in sich: Das Gehäuse dieser Neukonstruktion ist in Handarbeit aus Bronze gegossen. Anders als die Modelle aus der Märklin Z Feinguss Edition, die transparent schutzlackiert die noble Färbung des Werkstoffs herausstellen, ist dieses Modell vorbildgerecht lackiert und bedruckt. Seine braunbeige Farbgebung zeigt die Lok im Fotoanstrich bei ihrer Auslieferung 1913. Die Lok verfügt über ein kurvengängiges Gelenkfahrwerk mit hochdetailliertem Gestänge. Alle Treib- und Kuppelachsen sind angetrieben. So ist sie nicht nur optisch, sondern auch technisch ein Hochgenuss.



88762: Der Propellertriebwagen „Schienenzeppelin“ war ein Star der Schiene – und ist es als Märklin Z-Modell in Bronze nun wieder.



87519: Eine „Donnerbüchse“ in Echtbronze bereichert die Märklin Z Feinguss Edition.

In Handarbeit aus Bronze gegossen ist auch der Aufbau eines zweiachsigen Personenwagens Ci, besser bekannt als „Donnerbüchse“. Als Neuheit der Manufakturmodelle Feinguss Edition zeigt er sich in einer einmaligen Serie in transparenter Schutzlackierung. Hochwertige Details: Wagenboden und Bühnengeländer sind schwarz abgesetzt, die Scheibenradsätze schwarz vernickelt. Auch der Dritte im Bunde, der berühmte Propellertriebwagen „Schienenzeppelin“, genießt seinen Auftritt in der Märklin Z Feinguss Edition als technisch überarbeitetes Modell in Bronze mit transparenter Lackierung. Eine aufwendige Holzverpackung und ein Echtheitszertifikat unterstreichen die Wertigkeit dieses Sammlerstücks. ■



88280: Bereits das erste unlackierte Handmuster zeigt die Vorbildnähe des Modells.

Ausflüge unter der Glaskuppel

Ein Ausflug mit ihm war ein Höhepunkt für jeden Eisenbahnfan. Der elektrische Aussichtstriebwagen Baureihe 491, im Volksmund einfach der „Gläserne Zug“ genannt, zählte rund 60 Jahre lang zu den herausragenden Fahrzeugen im Bestand von Reichs- und Bundesbahn. Gebaut 1935 von der Heidelberger Waggonfabrik Fuchs in Zusammenarbeit mit der AEG, zeigte er seinen Einsatzzweck gleich auf den ersten Blick. Sein filigraner Aluminiumaufbau diente eigentlich nur als Fensterrahmen für eine Rundumverglasung, durch die Reisende von allen Sitzen aus einen perfekten Panoramablick genießen konnten. Damit dieser auch in jede Fahrtrichtung gewährleistet blieb, ließen sich die Sitze umstellen. Vor allem in den bayerischen und österreichischen Alpen war der Triebwagen mit seiner auffälligen weißaluminium/olympiablauen Farbgebung unterwegs. Von den zwei gebauten Exemplaren kam eines in den Fuhrpark der Deutschen Bundesbahn, wo es ab 1968 als BR 491 geführt wurde. Bis zu einem folgenschweren Rangierunfall 1995 in Garmisch-Partenkirchen bereitete es jedem eine Freude, der das Glück hatte, eine Fahrkarte dafür zu ergattern. Heute steht das zwar restaurierte, aber nicht mehr fahrbereite Einzelstück im Bahnpark Augsburg.

Dieses geschichtsträchtige Eisenbahnfahrzeug präsentiert Märklin nun als komplette Neukonstruktion im Maßstab 1:220. Schon das erste, noch unlackierte Handmuster (Foto oben) lässt den hohen Detaillierungsgrad erkennen. So filigran wie beim Vorbild erhebt sich die luftige Glaskuppel über den Innenraum. Alle Fenster gewähren freien Durchblick, keine Einbauteile stören das Bild. Zwei unterschiedliche Stromabnehmer – ein Scheren- und ein Einholmstromabnehmer – sowie grazile Aufbauten zieren vorbildgerecht das Dach. Beim fertigen Modell ergänzen diesen gelungenen ersten Eindruck noch die Nachbildungen von Innenraum und Führerständen. Außerdem unterstreicht die aufwendige Farbgebung und Beschriftung den hohen Detaillierungsgrad. So rollt der „Gläserne Zug“ wieder auf die Schiene, diesmal, um die Freunde der Märklin Mini-Club zu begeistern. ■

Aussichtstriebwagen BR 491

Z Art. 88280

Vorbild: Elektrischer Aussichtstriebwagen Baureihe 491 „Gläserner Zug“ der Deutschen Bundesbahn (DB). Mit Doppellampen an der Stirnseite, Makrophonen und Zugfunkantenne sowie Scheren- und Einholm-Stromabnehmern. Farbgebung weißaluminium/olympiablau. Betriebszustand um 1977.

Modell: Fahrwerk und Aufbau dieser kompletten Neuentwicklung sind aus einer Metall-Kunststoff-Kombination. Angetrieben wird das Modell durch einen Glockenankermotor, der seine Kraft auf eines der Drehgestelle überträgt. Die Technik ist so integriert, dass die freie Sicht durch die Fenster erhalten bleibt. Im Innern sind die Inneneinrichtung und der Führerstand nachgebildet. Das Spitzensignal (dreimal warmweiß/zweimal rot, mit wartungsfreien LEDs) wechselt fahrtrichtungsabhängig. Das Modell bietet eine aufwendige Farbgebung und Beschriftung. Der befahrbare Mindestradius beträgt 195 Millimeter, die Länge über Puffer ca. 93,8 Millimeter.





Zum Dienst mit dem „Langschnauzer“

88022: Pufferbohlen, schwarze Spurkränze: Das Modell überzeugt mit seinen Details.

Hamburg, im Spätsommer 1960: Über ein Nebengleis der Hansestadt brummt ein Gefährt, das völlig fehl am Platz zu sein scheint. Wer rechnet auf Schienen schon mit einem altertümlichen Lastwagen, mit ellenlanger Kühlerhaube, kantigem Führerhaus und hoher Ladefläche, der gerade zu einer Gleisbaustelle unterwegs ist? Das ungewöhnliche Vehikel stammte aus dem Katalog der Vogtländischen Maschinenfabrik AG, kurz Vomag. Bei diesem Hersteller hatte die Deutsche Reichsbahn in den 1930er-Jahren einige Exemplare des damals gängigen Fünftonners bestellt, die auf Schienenrädern statt mit Gummibereifung unterwegs waren. Diese „Langschnauzer“ kamen im Baudienst und bei leichten Rangieraufgaben zum Einsatz. Ein paar davon schafften es dreißig Jahre später noch in den aktiven Dienst bei der Bundesbahndirektion Hamburg, mit dunkelroter Lackierung und der Aufschrift „Deutsche Bundesbahn“ an den Seiten. In dieser Gestaltung rollt der Schienen-Lkw nun als komplette Neukonstruktion in das Spur-Z-Sortiment von Märklin. Mit 50 Millimetern Länge ist er kein Riese – und hat doch das Zeug, ein echter Hingucker auf der Anlage zu werden. Vor allem, wenn er sein Können mit einem Güterwagen am Haken unter Beweis stellt. Ein Glockenankermotor, der beide Achsen antreibt, liefert die nötige Zugkraft. Der Aufbau aus metallgefülltem Kunststoff und eine Plane aus Bronzeguss sorgen für das richtige Gewicht. Solcherart gestärkt, meldet sich der Vomag doch gern wieder zum Dienst. ■



Unermüdlicher Helfer im Baudienst: der Schienen-Lkw in seiner Hamburger Zeit.

Schienen-Lkw Vomag

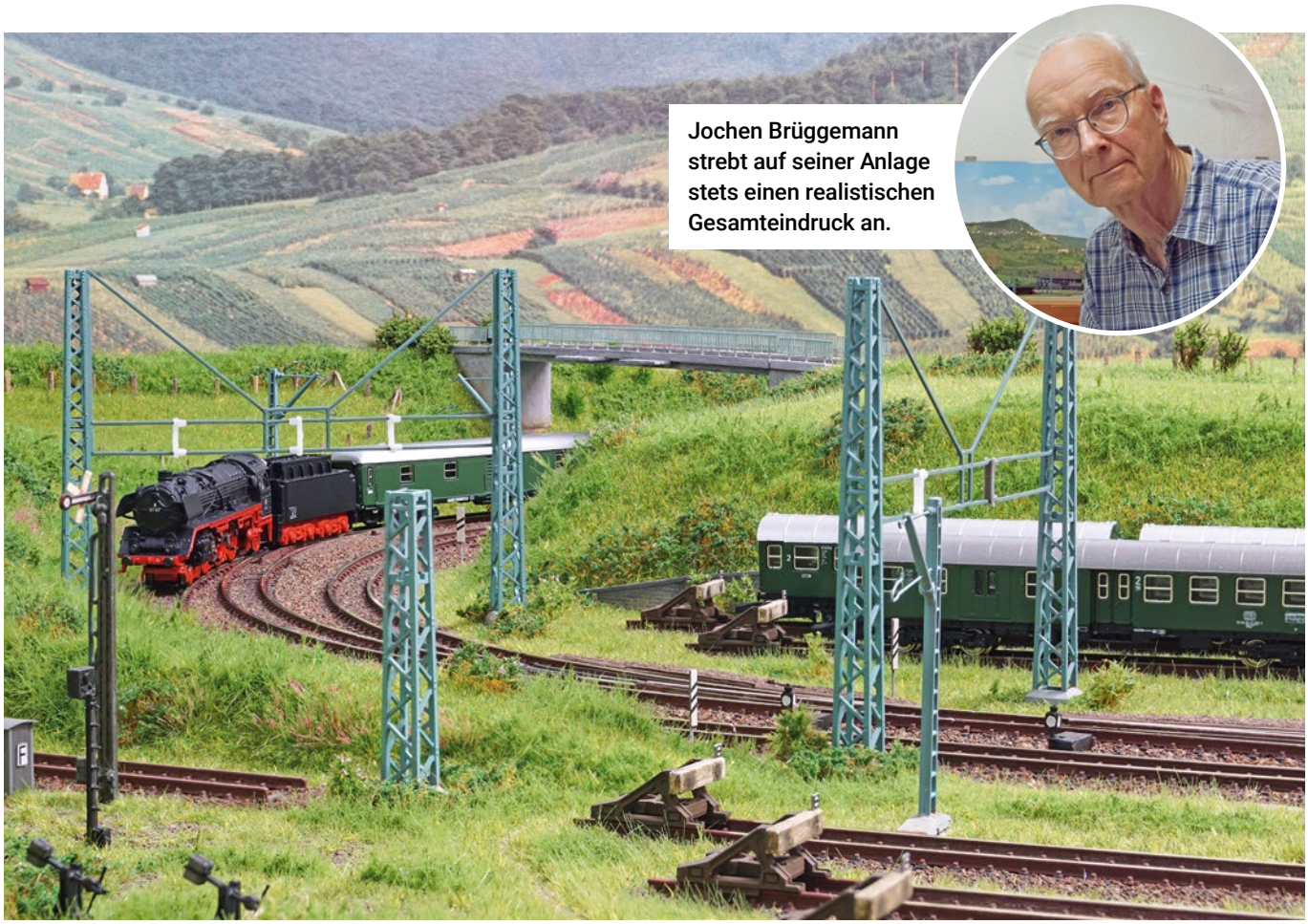
Vorbild: Schienen-Lkw 5 Tonnen der Vomag (Vogtländische Maschinenfabrik AG) der Deutschen Bundesbahn in roter Lackierung als Fahrzeug im Baudienst der Bundesbahndirektion Hamburg. Zustand Ep. III.

Modell: Für gute Laufeigenschaften ist der Aufbau dieser kompletten Neukonstruktion aus metallgefülltem Kunststoff. Die Plane über der Ladefläche wurde aufwendig im Bronzeguss-Verfahren gefertigt. Ein Glockenankermotor treibt beide Achsen an. Die Lkw-typische Zweilicht-Spitzenbeleuchtung erfolgt mit warmweißen LEDs. Wichtig für den Gesamteindruck: Die Räder sind mit dunkel vernickelten Laufkränzen nachgebildet. Auch die Sandkästen und Sandfallrohre sowie die Pufferbohlen sind detailliert ausgeführt. Das Modell kann für leichte Rangieraufgaben eingesetzt werden. Länge über Puffer ca. 50 Millimeter.

Z Art. 88022



Text: SB; Fotos: Märklin



Jochen Brüggemann strebt auf seiner Anlage stets einen realistischen Gesamteindruck an.

Ein Leben für die Spur Z

Eine Modellbahn macht vor allem großen Spaß. Doch bei Bau und Betrieb einer Anlage entwickelt mancher durchaus professionelle Ansprüche – so wie Mini-Club Freund Jochen Brüggemann aus Essen.

Bereits Ende der 1980er-Jahre stellte der Modellbahner aus dem Ruhrgebiet seine damalige Anlage im Märklin Magazin vor. Das Oval mit den zu dieser Zeit verbreiteten Kibri- und Vollmer-Häusern fand bei den Lesern großen Anklang. Denn die Gebäude waren farblich behandelt und stießen auf eine passende Umgebung: patinierte Schienenflanken, ausgeklügelte Eigenlösungen, wo es nichts zu kaufen gab, und drumherum eine Landschaftsgestaltung, die ihresgleichen suchte.

Schon damals wusste sich der Tüftler aber auch zu vernetzen. Auf Stammtischen tauschte er mit anderen Modellbahn-Enthusiasten Wissen aus, begann später auch mit dem Bau von Modulen. ZMRR nannte sich die Gruppe mit Schwerpunkt um Solingen, was für Z-Modulteam Rhein-Ruhr stand.

Landschaft als Schwerpunkt

Jochen Brüggemanns Schwerpunkt war immer die Landschaft. Schließlich brauchen schöne Märklin-Fahrzeuge auch eine ebenso ansprechende Kulisse. Wiesen, Felder und Wälder, durch die sich in sanftem Bogen die Bahntrasse windet, wurden zu seiner persönlichen Handschrift. Mit den Jahren brachte er es in diesem Bereich zu wachsender Perfektion. Dabei erachtet der Gestalter kleiner Welten im Maßstab 1:220 ausgiebige Versuche für besonders wichtig. Neue Techniken werden zuerst an kleinen Kulissenteilen oder einem Diorama geübt, weiterentwickelt und perfektioniert. Erst wenn alles zur Zufriedenheit ausfällt, geht es auf eine Anlage oder ein Modul.

Auch die Harmonie der Farben darf nicht dem Zufall überlassen werden. „Eine Rostfarbe für die Schienenflanken sollte man zum Beispiel mit einem passenden Schotter kombinieren, damit sie richtig zur Geltung kommt“, weiß der erfahrene Modellbauer. An den kleinen Schaustücken lässt sich das Ergebnis perfekt bewerten. Notfalls wird auch mal etwas verworfen und von vorn begonnen.



Erste Erfahrungen: Schon beim Z-Modulteam Rhein-Ruhr war der Landschaftsbau ein wichtiger Teil der Arbeit.



Eine Mehrzweck-Diesellok der BR 290 zieht Carbid-Flaschenwagen über einen Bahndamm mit vorbildgerechter Begrünung.

Der typischen Vegetation am Bahndamm schenkt Jochen Brüggemann ebenfalls große Beachtung. Schließlich erkennen Betrachter einen Brombeerbusch oder auch die langen Halme des gelb blühenden Ginsters auch im Maßstab 1:220 wieder. Einfach nur Foilage aufzustreuen, reicht da nicht.

Für einen realistischen Eindruck bedarf es vieler praktischer Anregungen und geschulter Augen. In Zeiten der Digital-Fotografie ist es kein Problem mehr, eine Naturszene genau zu dokumentieren. Jochen Brüggemann kommt aber auch zugute, dass er ein ausgesprochener Naturfreund ist und als Hobby-Ornithologe oft im Freien unterwegs ist, um zwischen Sträuchern, Büschen und Bäumen Vögel zu beobachten. Das schult das Auge für die Eigenheiten der Flora gleich mit.

Ideen für die Anlage

Ab 1992 begannen die Überlegungen für eine zehn Jahre später angefangene und immer noch im Bau befindliche neue Anlage. Thema sollte ein Durchgangsbahnhof an einer zweigleisigen Strecke sein. Der Gleisplan basierte auf einem damals im Märklin Magazin vorgestellten Entwurf, den Jochen Brüggemann aber gestreckt und in einigen Teilen verändert hat. Wie die Gleise belegt werden, welche Züge zum Einsatz kommen und was der Betrachter im Betriebswerk zu sehen bekommt, bezog er ebenso in die Planungen ein. Dafür war es erforderlich, eine Legende zu schreiben, die man heute wohl als „Storyboard“ bezeichnen würde. Diese beschreibt etwa das Abzweigen einer ebenfalls zweigleisigen Hauptstrecke außerhalb des Anlagengeschehens oder das Ausschleifen einer Nebenbahn, die hinter dem Tunnel an der Anlagenrückseite ein Flusstal umfährt.

All dies ist keinesfalls nebensächlich, sondern dient einem stimmigen Gesamtkonzept. Hier die Landschaft mit ihrer Weite und besonderen Blickfängen, dort der finessenreiche Bahnbetrieb – alles fügt sich zu einer Anlage, die den Betrachter nicht nur kurzfristig in ihren Bann zieht. Jochen Brüggemann ordnet sein Werk in einen Zeitraum von den 1960er-Jahren bis Mitte der 1980er-Jahre ein. Darin wird jeweils stilrein nach dem in der Legende definierten Verkehrszweck gefahren.

Heute sind es Dampflokomotiven, morgen dominiert vielleicht die Elektrotraktion, aufgelockert dann nur von den Dieseltriebzügen und -lokomotiven zum Bedienen der Nebenbahn. Auch im Betriebswerk finden wir genau die Maschinen, die hier gefragt sind: schwere Güterzuglokomotiven oder die Baureihe 41 für die schnelle Fracht. Zeitlich anzupassen sind dann jeweils auch die Autos.

Von der früheren Anlage umgezogen sind einige Gebäude, darunter auch Eigenbauten. Sie wurden in Teilen modifiziert. Dächer von Häusern aus Bausätzen erhielten >>



Üppige Vegetation, dazu imposante Strecken unter Fahrdraht und eine bis ins Detail ausgearbeitete Landschaft bilden die perfekte Kulisse für die Modelle von Märklin.





Die Lichtsperrsignale auf der Anlage (rechts) sind ein Eigenbau und verdienen den Namen „Zwergsignale“.





Derzeit entstehen neue Bäume: Zuerst wird die Grundform aus Draht gewickelt und gebogen ...



... anschließend gestaltet der Modellbauer den Wuchs der Pflanze und trägt das richtige Grün auf.

eine Patina und sehen nun älter aus. Selbst konstruierte und gebaute Gebäude basieren auf im Handel erhältlichen Bauplatten. Jochen Brüggemann nutzt außerdem ungewöhnliche Zutaten wie Filmstreifen für verglaste Fenstersprossen. Auch Hartkarton ist wegen seines vorbildnahen Aussehens und seines matten Erscheinungsbilds nicht mehr wegzudenken.

Der Modellbauer verbindet virtuos Teile aus Bausätzen mit selbst gebauten Ergänzungen. Was oft etwas respektlos als „Kitbashing“ bezeichnet wird, ist für ihn Ausdruck seiner Kreativität. Vorlagen finden sich überall. Fallweise wird ein Gebäude einfach spiegelbildlich nachgebaut, damit es sich besser in die Szenerie einfügt.

Ein Blick auf die Anlage: Wasserturm und Lokleitungsgebäude fanden ihre Vorlagen in Ottbergen. Da sie in der Eisenbahnfachliteratur gut dokumentiert sind, konnte der Spur-Z-Fan maßstäbliche Skizzen erstellen. Auch der Ringlokschuppen hinter der Märklin Drehscheibe gehört ins Weserbergland, hat aber einige Modifikationen erhalten. Stellwerke mit rechteckigem Grundriss und sogenannten abgeschwächten Kanten, die ein Achteck formen, waren häufig in Niedersachsen anzutreffen. Auch an dieser Stelle hielten persönliche Erinnerungen Einzug. Licht und eine Inneneinrichtung samt Fahrdienstleiter machen das Stellwerk auch bei Dunkelheit zum Hingucker. Das gilt auch für die Lokleitung, bei der durch ein Fenster der Disponent zu sehen ist, dessen Schreibtisch eine Pultlampe anstrahlt.

Kleine Modifikationen

Dem Rollmaterial von Märklin ist Jochen Brüggemann seit Jahrzehnten treu. Was nicht bedeutet, dass es nicht auch hier gelegentlich Modifikationen gibt: Da wechselt eine Dampflok die Betriebsnummer, um von einer Schwesterlok unterscheidbar zu werden. Ein anderes Mal sorgen einige Pinselstriche für mehr Patina und persönliches Wohlgefallen. Oder die vorderen Pufferbohlen bekommen individuelle Details.

Auch vor den Weichenantrieben machte er nicht Halt. Zwar schalten sie zuverlässig, aber der sichtbare Kasten störte. Nach vielen Versuchen fand der Modellbauer einen Weg, wie die Antriebe im Schotterbett verschwinden können, ohne dass die Betriebssicherheit gefährdet wird.



Die Elektrifizierung der Hauptstrecken ist noch nicht abgeschlossen.

Ein altes Sprichwort sagt, dass ein Garten und eine Modellbahn nie wirklich fertig werden. Das gilt auch für die Anlage im Hause Brüggemann: Bislang stehen Gittermasten, an denen Quertraversen eingehängt sind. Wie einst beim Vorbild läuft derzeit noch die Elektrifizierung der Strecke. Ziel ist es dabei, dass der künftige Fahrdraht die Sicht auf Loks und Wagen nicht erschwert.

Eine Besonderheit sind die Lichtsperrsignale. Auch hier hat Jochen Brüggemann ein eigenes Projekt gestartet, um die Signale noch filigraner hinzubekommen. Das Ergebnis sollte funktionstüchtig sein und sich harmonisch ins Bild einfügen. Seine Entwicklung erfolgte in zwei Stufen und brachte wahre Winzlinge hervor, die den Namen „Zwergsignale“ verdienen.

Ein Händchen für Bäume

Aber eigentlich ist ja die Landschaft sein Steckenpferd. Und so widmet sich Jochen Brüggemann seit vielen Monaten dem Bau von Bäumen. Deren Grundform wird zuerst aus Draht gewickelt und gebogen. Anschließend werden Farbe und Struktur der Rinde gewissenhaft aufgetragen. Für das richtige Grün ist dann Zeit erforderlich. Die Struktur muss stimmen, die den Eindruck von Blättern vermittelt. Dazu braucht es eine zur Jahreszeit und dem übrigen Grün auf der Anlage passende Farbe. Und natürlich muss auch der Wuchs passen, damit der Betrachter die Art des Gewächses sofort erkennt.

So verwandelt sich die Modellbahnanlage nach und nach in ein richtiges Kunstwerk. Ein Leben ohne die Märklin Mini-Club? Für Jochen Brüggemann schlicht nicht vorstellbar. In seinem Kopf hat er noch viele Ideen, die er umsetzen möchte. Denn dies ist für ihn die Quintessenz seines Hobbys: Mit der Modellbahn kann man sofort Spaß haben. Man kann aber auch mit ihr wachsen. ■

Text: Holger Späing; Fotos: Jochen Brüggemann, Trainini



Fleißig: In der Lokleitung des Betriebswerkes erkennt man durch das Fenster den Disponenten an seinem Schreibtisch.



Das Stellwerk nach niedersächsischem Vorbild machen die Inneneinrichtung samt Fahrdienstleiter zum Blickfang.

Álvaro Cortes/Trafofuchs

Hervorragende Automodelle aus Resin von Álvaro Cortes aus Portugal sind seit vielen Jahren ein Begriff für die Freunde der Spur Z. Neueste Innovation sind Fahrzeuge mit Innenraum sowie offenen Türen und Klappen wie der VW T2 Camper (Foto) oder das Taxi Mercedes-Benz 200 D/8 (alvaro_mcortes@hotmail.com). Passende Figuren in ebenso hoher Qualität gibt es bei Trafofuchs – Birgit Foken-Brock fertigt sie „von der Stange“ oder individuell angepasst, wie in diesem Fall der sitzende Mann mit Hund, der es sich im Camper gemütlich macht. Alle Figuren sind eine Eigenkonstruktion und stammen aus dem 3D-Drucker. **www.trafofuchs.de**



Mit Fahrzeugen von Álvaro Cortes und Figuren von Trafofuchs lassen sich realistische Szenen gestalten.



Die drei Fahrradfahrer von Artitec trotzen mit Schirm und Regenkleidung der nasskalten Witterung.

Artitec

In den Niederlanden wären sie ein häufiger Anblick: Die drei Fahrradfahrer von Artitec (Art. 5220011) sind im strömenden Regen unterwegs. Für echte „Fietser“ gibt es eben kein schlechtes Wetter, nur falsche Kleidung. Im Neuheiten-Sortiment des Zubehörherstellers aus den Niederlanden finden sich Radler auch an einer Ampel wartend (Art. 5220012), hinzu kommen viele andere Figurengruppen und kleine Gebäude wie eine Wurstbude (Art. 322.052). Artitec betont, dass alle Figuren in realistischen Farbtönen handbemalt werden. Die Figuren-Sets seien außerdem mit feinen Ätzteilen kombiniert, die für zusätzliche Details sorgten. **www.artitecshop.com**

Faller

Im Schwarzwald ist der Zubehörhersteller Faller zu Hause. Zu seinem 80. Geburtstag rückt er seine Heimat mit Jubiläumsmodellen ins rechte Licht, etwa mit dem Bausatz „Schwarzwaldhof“ (Art. 282784). Das Gebäude erscheint in warmer Holzoptik mit Fachwerkelementen und einem Steinfundament. Sein tief herabgesenktes Dach und die umlaufenden Balkone sind unverkennbar aus dieser Region. Dazu passt das Sägewerk mit Wassermühle (Art. 282756). Dieser detailreiche Laser-Cut-Bausatz versetzt die früher im Schwarzwald verbreitete Holzwirtschaft in den Maßstab 1:220. **www.faller.de**



Jubiläumsmodell: Mit dem Schwarzwaldhof würdigt Faller seine Heimat.



Filmreifes Accessoire: die berühmte Gendarmerie in St. Tropez.

Modellbau Laffont

Das Gebäude der Gendarmerie in St. Tropez bringt Modellbau Laffont mit Fensterläden, Fenstergittern im Erdgeschoss und feinen Dachziegelgravuren heraus (Art. Z12801). Diese schmücken auch eine weitere Neuheit: das Modell des Bahnhofs Heppenheim, das es in zwei Varianten mit Putz- und Ziegelfassade gibt (Art. Z13401/Z13501). **www.modellbau-laffont.de**

Den Bahnhof Heppenheim gibt es unter anderem mit Putzfassade und angebautem Güterschuppen.



Noch

Der Zubehörhersteller aus dem Allgäu punktet mit frischen Neuheiten aus seinem 3D-Master-Fahrzeuge-Programm. Die beiden Porsche 911 (Art. 44606) bringen hier sportlichen Stil und legendäres Design in die Modellwelt. Auch im Maßstab Z erkennt man gut die detailreiche Gestaltung der Miniaturmodelle. Das Set enthält einen weißen und einen orangefarbenen Porsche 911. Nettes Detail: Im weißen Auto lehnt der Fahrer lässig den Ellbogen aus dem Seitenfenster. Farbe bringen auch drei Figuren auf bunten Motorrollern in Rosa, Grün und Blau (Art. 44835) auf die Straßen von Anlage oder Diorama. **www.noch.de**



Zwei Porsche 911, dazu Motorroller sowie weitere Zweiräder – Noch sorgt für Mobilität auf der Anlage.

Aktuelle Kataloge



Märklin & Trix H0 Herbst-Neuheiten Prospekt 2026



Märklin Gesamtkatalog 2025/2026



Trix H0 Hauptkatalog 2025/2026



Minitrix Herbst-Neuheiten Prospekt 2026



Minitrix Hauptkatalog 2025/2026



LGB Herbst-Neuheiten Prospekt 2026



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.



Planmäßig: Märklinist Fabian Wöhrle dirigiert den Zugverlauf seiner Anlage am liebsten automatisiert.

Fahren mit Taktgefühl

Großer Modellbahnspaß nach einem Gestaltungsvorschlag aus dem Märklin Magazin: Hobbymusiker Fabian Wöhrle komponiert auf seiner digitalen Anlage virtuos automatisierte Zug-Sessions.


märklin
digital



Heiteres Potpourri: Im Bahnhof und daneben auf dem Gütergleis herrscht meist reges Treiben.

Was verbindet den Schlagzeuger einer Post-Punk-Band mit einer Modellbahn? Mehr als man im ersten Augenblick denkt. Nehmen wir Fabian Wöhrle: Der 33-jährige Hobbymusiker sorgt in seiner Band mit den Drumsticks für den richtigen Rhythmus und gibt seit zehn Jahren auch auf seiner digitalisierten Anlage den Fahr-Takt vor. Nanu, eine kreative Querverbindung zwischen dem Schreiben von Songs und dem Programmieren eines Modellbahnbetriebs? Na klar, da kommt einiges zusammen.

Da wäre zum einen die frühkindliche Musikerziehung mit Glockenspiel. „Im gleichen Zeitraum habe ich die Modelleisenbahn bekommen“, erinnert sich Fabian Wöhrle. Die beiden Hobbys ergänzten sich bestens. „Ich versuche immer, dass man zuerst sachlich plant und dann abstimmt und immer mehr verfeinert. Das ist in einer Band, aber auch bei der Modellbahn wichtig.“ Und noch ein wichtiger Aspekt treibt den Rhythmus: Der Geschäftsführer eines mittelständischen Betriebs ist gelernter Industriemechaniker und Maschinenbautechniker. „Deshalb interessiert mich alles, was technisch oder historisch bedeutend ist“, sagt der Schwabe. Zahlreiche Belege für sein Faible zieren die Wandschräge gegenüber der Modellbahn – darunter Urkunden mit dem Märklin Logo. „Ich bin seit 28 Jahren Märklinist.“

Als kleiner Junge hatte Fabian Wöhrle inständig gehofft, „dass aus einem Katalog vom Otto-Versand oder von Neckermann mal eine Modelleisenbahn bestellt würde“, erzählt er. Doch das gewünschte Paket kam nie. Stattdessen trat die erlösende Überraschung in Gestalt des Großvaters auf den Plan. Dieser spielte heimlich Christkind, während die Familie in der Kirche war. Unter dem Weihnachtsbaum baute er eine Märklin Startpackung auf. Das Staunen und die Freude beim Junior waren groß. Der Grundstein für ein Modellbahnleben war gelegt, das von kleineren analogen



Schön anzusehen: Herrlich, wie Personen- und Güterzüge auf den sanft gebogenen Paradestrecken zur Geltung kommen.

Anlagen zur jetzigen, digitalisierten Welt führte.

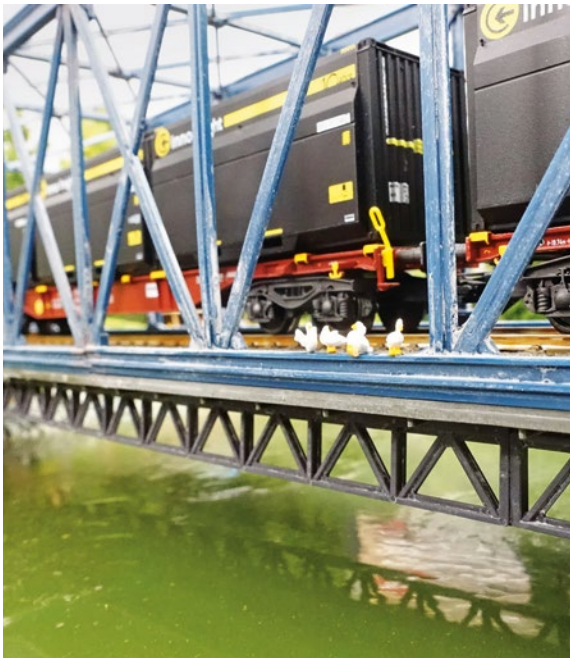
An der aktuellen Anlage ist Fabian Wöhrles Mutter „schuld“. Vor rund zehn Jahren sagte Sie: „Fabi, es ist doch schade, wenn deine Modellbahn in Kartons liegt. Bau' sie doch wieder auf!“ Gesagt, getan – und so steht sie nun vor dem Betrachter und lenkt den Blick auf eine lebendig ausgestaltete Vielfalt. Beeindruckend, was sich auf gut fünf Quadratmetern alles arrangieren lässt: eine facettenreiche Landschaft mit Stadt, Land, Seen, dazu Hügel, Weinbaugebiete, Wälder, Wiesen sowie viele authentisch wirkende Szenen. Dazu ein erstaunlich abwechslungsreiches Fahrvergnügen auf knapp dreieinhalb mal eineinhalb Metern im Rechteck. Knapp neun Jahre hat Fabian Wöhrle an seinem kleinen, feinen Reich gearbeitet. Der momentane Bauzustand gibt seine Zielvorstellung „zu 90 Prozent“ wieder. Im Lastenheft stehen lediglich noch überschaubare Maßnahmen wie die Perfektionierung der Oberleitung und Begrünung oder „Lückenschlüsse auf Brücken“.

Idee aus dem Märklin Magazin

Die Züge rollen sanft auf sauber eingeschotterten Märklin C-Gleisen. Eine eingleisige Hauptstrecke in Form einer Acht steht im Fokus, dazu gibt es einige Nebengleise sowie ein Industriegelände. Ganz in der Nähe drehen dank Faller-Car-System verschiedene Zulieferer, teils mit Miet-Lkw von Hertz, fleißig ihre Runden. Sogar ein brandeiliger Feuerwehreinsatz ist in vollem Gange. Er gehört zu den Ausgestaltungsideen, die Fabian Wöhrle selbst entwickelt hat. Die Basis seiner Anlage stammt aber aus der Ausgabe 05/2012 des Märklin Magazins, in der sie als „Anlagenplanung für Aufsteiger, Folge 61“ vorgestellt wurde.

Auch die beiden Schattenbahnhöfe im Untergrund sind etwas größer ausgefallen als in der Blaupause. Sie bieten den Zügen, die gerade nicht im Einsatz sind, einen komfortablen Wartebereich mit zwölf Speicherplätzen. Zudem gönnt Fabian Wöhrle den zwei Ebenen „mehr Luft“, will heißen, „die Gleiswendeln haben zwei Helixe mehr“. Der Vorteil: Die Erreichbarkeit von Zügen und das Installieren von Kabeln und Modulen wird einfacher. Fabian Wöhrle empfiehlt zudem, Elektronik und Verkabelung dezentral anzuordnen, „wie in der Industrie, gut erreichbar in einem Schaltschrank“.

Bis zu 13 Zuggarnituren zeigen ihre Präsenz auf den zwei Gleisebenen zwischen dem Durchgangsbahnhof und dem ländlichen Bereich mit vier Brücken und vier Tunneln. Im Bahnhof warten vier Gleise auf Züge mit einer maximalen Länge von 1,35 Metern. Zum Beispiel den beeindruckenden Abraum-Güterzug, bei dem eine E-Lok BR 152 der DB Cargo die schwarz/gelben Wagen aus dem Containertragwagen-Set „Innofreight“ zu neuen Aufgaben zieht. Der Haltepunkt ist modern und sehr sauber angelegt – durchaus ein Vorbild für die echte Deutsche Bahn. >>



Entenhausen am Gleis: Freches Federvieh trotzt dem Donnergrollen eines vorbeifahrenden Güterzugs.



Spaß im Nass: Die Sommerhitze lockt am See die Badegäste vom gepflegten Sandstrand in die Fluten.



Zug-Kraft im Duett: Güterzüge unter Strom und Diesel durchlaufen parallel und elegant authentisch angelegte Brücken.



Gelungene Komposition: Eine klug entworfene Gleisführung erlaubt fahrerische Vielfalt.



Präzises Arrangement: Dank Beschilderung finden Wandersleut' die Burgruine leicht.



Sportsfreund mit Solo: Die Seenlandschaft erlaubt auch modernes Stand-up-Paddling.

Die Regieanweisungen des Modellbahnchefs führt eine Central Station 3 im Verbund mit einer PC-Steuerung aus. „Es gefällt mir, wenn ich eine Idee programmiere und der Ablauf dann genau so funktioniert", beschreibt Fabian Wöhrle sein Faible für automatisiertes Fahren. Von den Schattenbahnhöfen aus starten die meist nach Vorbild zusammengestellten Garnituren ihre Reise. Den Fahrplan hat er anspruchsvoll programmiert. Manchmal ist es für ihn selbst überraschend, welcher Zug von wo ins Blickfeld kommt.

Fahren im Aquarium-Modus

Vor allem nach einem langen Arbeitstag wirke das entspannend und wie Balsam für die Seele. „Es ist schön, sich hinzusetzen und wie im Aquarium-Modus einfach zu beobachten, was passiert". Dreh- und Angelpunkt für dieses Vergnügen ist die digitale Steuerung. „Die Vielfalt der digitalen Welt finde ich extrem reizvoll. Ich liebe es, Abläufe, Szenen und Sounds einzubauen und nach eigenen Vorstellungen umzusetzen", beschreibt der 33-Jährige seine Motivation.

Aber nicht nur der durchdachte Fahrbetrieb gibt auf der Anlage den Ton an, auch die Landschafts-



gestaltung erzeugt beachtliche Resonanz, dank feinfühliger Inszenierung. Bei der Untergrundgestaltung hat er klassisch mit Gips und Fliegengitter gearbeitet. Darauf entstand im Maßstab 1:87 eine von der hellen Jahreszeit des Frühsommers mit ihren kräftigen Farben geprägte Welt. Ihr Erbauer hat darin viele kleine Details und Szenen aus dem Alltag integriert. Da wären zum Beispiel die beiden Seen, in denen Boote fahren und Schwimmer verblüffend echt ihre Bahnen ziehen, wobei sie kleine Bugwellen erzeugen. Beim Bau

„Die Vielfalt der digitalen Welt finde ich extrem reizvoll. Ich liebe es, Abläufe, Szenen und Sounds einzubauen und nach eigenen Vorstellungen umzusetzen."

Fabian Wöhrle, Märklin Freund

habe sich Material von Woodland Scenics gut bewährt, sagt Wöhrle. Das Wasser hielt er bewusst grünlich-trüb. „Blaue Gewässer gibt es ja eher im alpinen Bereich oder in der Karibik." >>



Finessenreiche Session: Dampf und Wind beflügeln Begegnungen unterschiedlicher Art.

Aus dem Takt geraten: Der VW Passat muss in seinen alten Jahren noch einen Platten erfahren.



Liebliche Suite: Bacchus freut's – auch der Rebensaft gedeiht auf der Anlage prächtig.



Schwarz auf weiß: Fabian Wöhrle blickt stolz auf seine Auszeichnungen.



Hütchenspiel: Das Pylonen-Quartett entsprang einem 3D-Drucker.



Drucksache: Auch die Mulden hat sich Fabian Wöhrle selbst gemacht.

Bei (wechselndem) Licht betrachtet

Feinarbeit: Die Modellbahn von Fabian Wöhrle lebt von einem stabilen Unterbau, gefühlvoll gestalteten Szenen sowie Elementen aus dem 3D-Drucker.

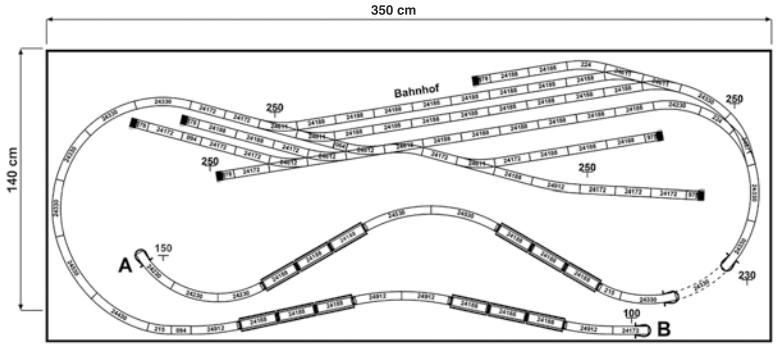
Hier wackelt nichts: So filigran die Modellbahnanlage von Fabian Wöhrle auch wirkt, sie ruht auf einem stabilen Rahmenunterbau. Dieser hatte ursprünglich allseitig drehbare Rollen, die der Geschäftsführer jedoch abmontiert hat, als die Anlage ihre endgültige Parkposition im Elternhaus erreicht hatte. Die Einteilung der Spanten formt die Landschaft vor, deshalb hat er sie eins zu eins vom ursprünglichen Plan aus dem Märklin Magazin übernommen.

Fünf Geländespanten tragen die Landschaft auf dreieinhalb Metern Länge. Jedes Element ist für eine Fläche von 67,6 mal 140 Zentimetern gemacht. Der einen Meter hohe Rahmenunterbau ist aus gehobelten Latten und Füßen aus Kanthölzern gefertigt. Auf diesem präzise ausgearbeiteten Unterbau erstreckt sich eine Landschaft, die überwiegend aus Fliegengitter und Gips besteht. Bei deren Gestaltung kamen zahlreiche Modelle aus dem Zubehörhandel zum Einsatz, fein aufeinander abgestimmt und auf die Wirkung im Ensemble bedacht. Wo ein passendes Modell nicht verfügbar war, griff Fabian Wöhrle kurzerhand selbst zum 3D-Drucker. Beim „Carwash“ neben dem Güterbahnhof etwa trennen kleine Plastikpylone die Reihe der wartenden Autos von den Schaulustigen. Die rot/weißen Hüte ebenso wie die einen Steinwurf entfernt stehenden Kippmulden stammen von einer frei verfügbaren Datenbank. So lassen sich Landschaften und urbane Räume smart bestücken.

Zudem hat sich Fabian Wöhrle ein optisches Schmankerl einfallen lassen: Er lässt einen kompletten 24-Stunden-Tag komprimiert in 24 Minuten ablaufen, von zartem Morgenlicht über gleißende Mittagssonne bis hin zu Abenddämmerung und milder Mondscheinnacht. In dieser erstrahlen dann die Innenbeleuchtungen vorbeifahrender Züge sowie die Bahnsteig- und Bahnhofsbeleuchtungen weiter oben. Möglich macht das eine programmierte Zeitschaltung im Verbund mit LED-Leuchten, die er an der Decke installiert hat. So bekommt auch eine Anlage mit überschaubaren Ausmaßen eine Menge zusätzlichen Reiz und kann den Betrachter mit immer neuen Eindrücken überraschen.



Kraft von oben: Im Bahnhof sind die Oberleitungen bereits fertig.



Solide Basis: Der Gleisplan der Anlage stammt aus dem Märklin Magazin.

Unter einem Baum schauen Adam und Eva etwas ratlos auf einen Apfel. Pferde grasen ganz in der Nähe auf einer Koppel. Zu einer beleuchteten Burgruine stiefeln Wanderer, und zwar so, „dass es Sinn ergibt und sie ihren Weg dank der Beschilderung gut finden. Auch die Wälder oder die Bahnsteiginseln finde ich schön, da würde ich mich persönlich auch sehr wohlfühlen, wenn ich eine kleine Figur wäre“, sagt Fabian Wöhrle.

Züge der Epochen V und VI

Als Märklin Modell kann man sich im Hause Wöhrle ebenfalls wie zu Hause fühlen. Zu den Lieblingen im Fuhrpark zählen beispielsweise der schicke Elektrotriebzug „Desiro HC“ im gelb/weißen „bwegt“-Design sowie das Modell des kleineren Dieseltriebwagens Regio Shuttle RS1. Fabian Wöhrles Züge bewegen sich weitgehend in Epoche V und VI. Eine Dampflok mit Silberlingen sowie eine V 200 mit Kalkwagen rollen dazu als Museumszüge über die Gleise, auch das passt ins Bild.

Die Zuggespanne belässt Fabian Wöhrle meist im authentischen Verbund. Der Schwabe wirkt mit all dem sehr zufrieden. „Märklin bietet ein Vollsystem aus einem Haus, mit Steuerung und Decoder und allem, was dazu gehört. Dazu ist es einfach zu verstehen – eben ein Rundum-sorglos-Paket.“

Seine Modellbahn möchte er deshalb bis auf die bereits erwähnten kleineren Ergänzungen genau so weiterbetreiben. Vielleicht liefern ja bald noch eine Open-Air-Bühne oder zumindest ein paar Straßenmusikanten den Soundtrack zum Zug-Takt. Wobei – für Musik kann der 33-Jährige auch selbst sorgen. Sind nach dem Spielen mit der Modellbahn die Akkus wieder aufgetankt, dürfen die Züge zurück in den Schattenbahnhof und eine Ruhepause einlegen. Ihr Besitzer setzt dann die frisch gewonnene Energie an seinem Schlagzeug in neue Song-Ideen und kräftig-treibende Beats um. Was für eine erfrischende Kombination. ■

Weitere Pläne und Ansichten zu dieser Anlagenvorlage aus dem Märklin Magazin 05/2012 auf www.maerklin-magazin.de unter Downloads

Text und Fotos: Claus Dick



130011 HO

Jubiläumsmodell: Weltgrößte Kuckucksuhr mit Figur

POLA G
CAR SYSTEM
CAR SYSTEM DIGITAL
FALLER CREATE

faller.de

Steckbrief

- Zweigleisige Hauptbahn mit großem Bahnhof
- Vier Durchgangsgleise im Bahnhof (zwei je Richtung)
- Zwei große Schattenbahnhöfe mit je fünf Abstellgleisen
- Rangiergleise für die Zugzusammenstellung
- Großes Dampfbetriebswerk mit Drehscheibe, Ringlokschuppen und Behandlungsgleisen
- Güterschuppen mit Straßenzufahrt
- Großes Lagerhaus mit Straßenanschluss
- Heizkraftwerk

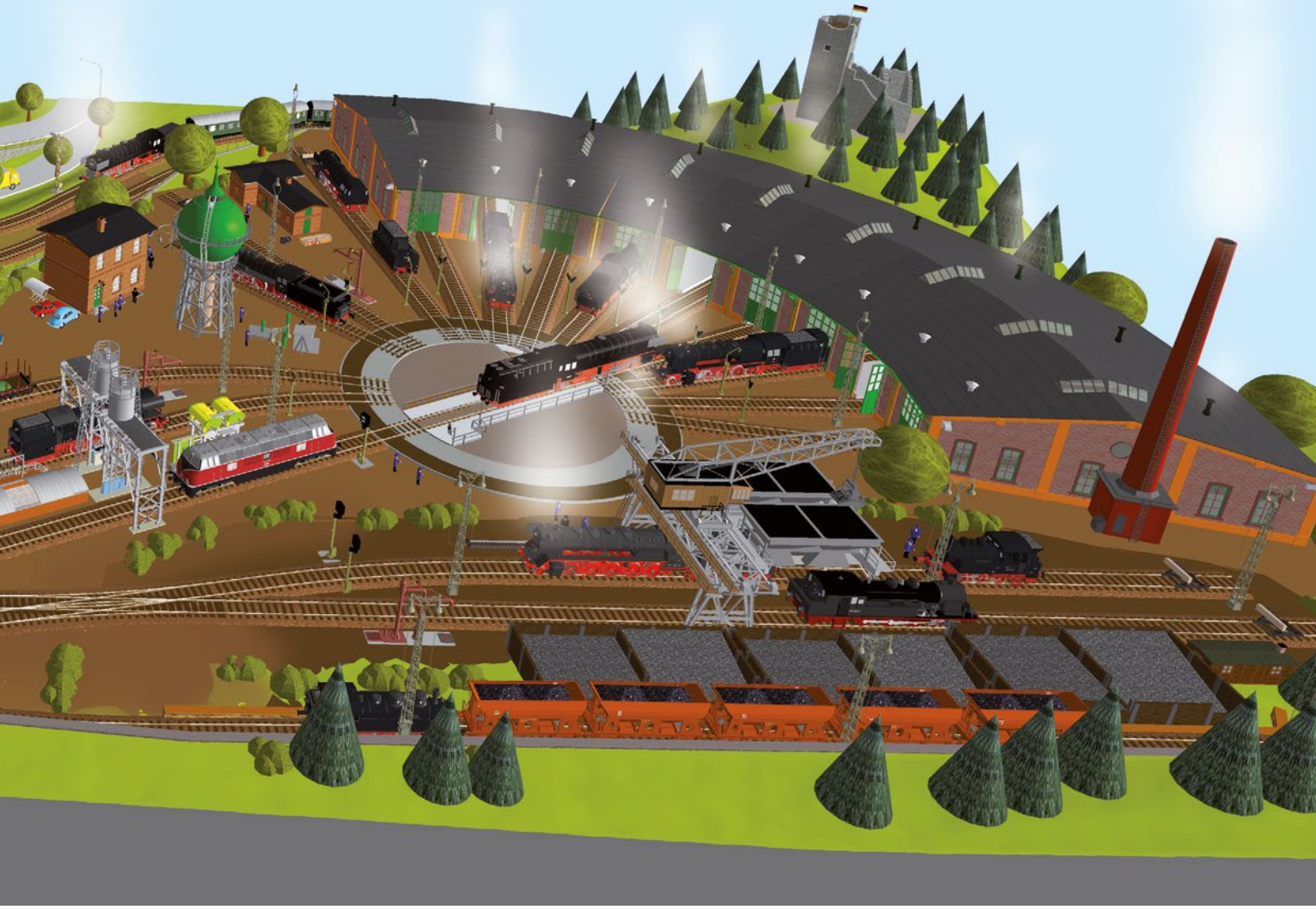


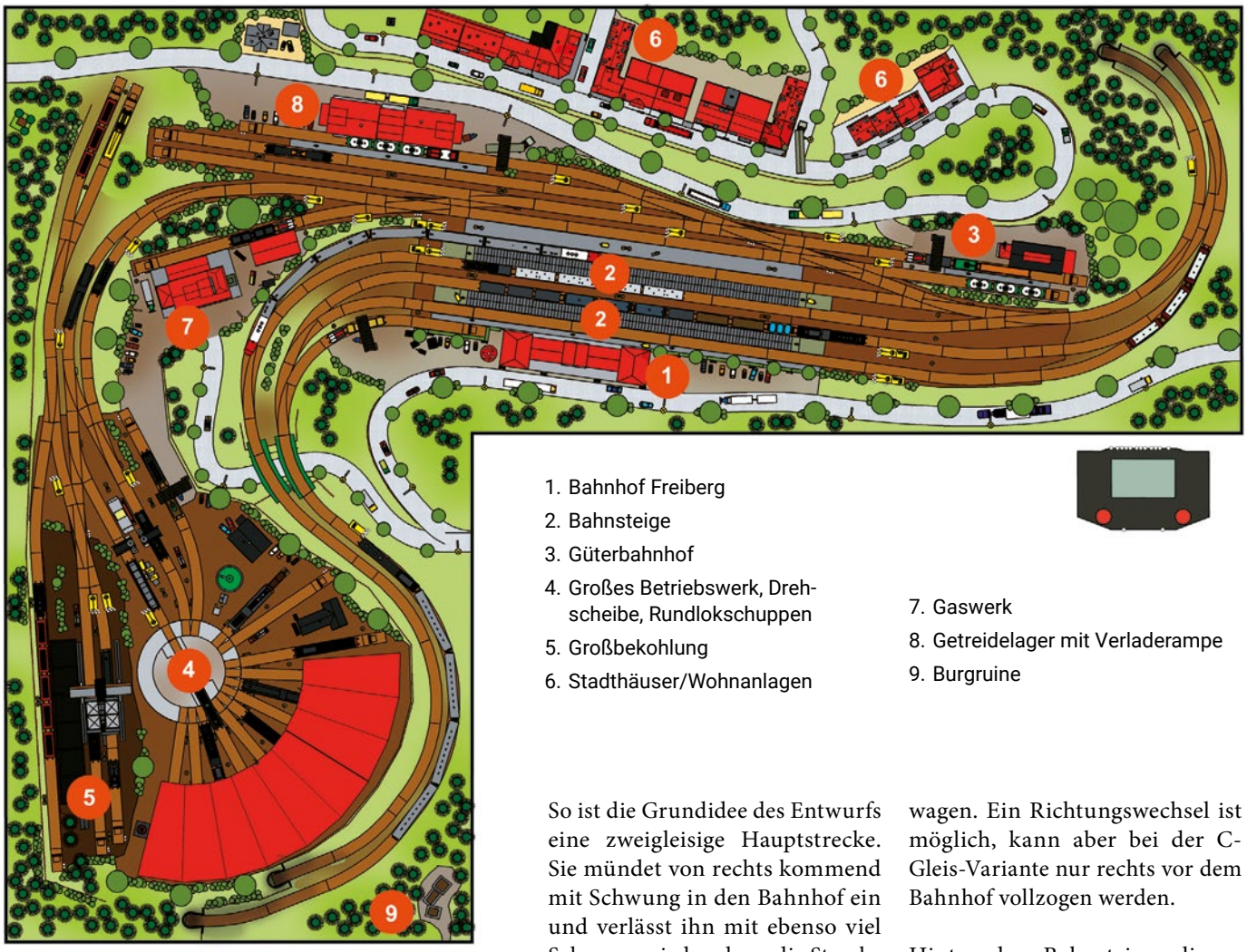
Unsere Anlage bietet ein schönes Zuhause für die Großen der Schiene, dazu eine ansehnliche Stadt.

Heimat für die Großen

Wer eine stolze Märklin Dampflok der Baureihen 01, 03 oder 44 besitzt, möchte ein passendes Zuhause dafür. Dieser Entwurf hat mit Bahnhof, Rangierareal und Betriebswerk einiges zu bieten.

Sie waren in ihrer Zeit die Königinnen des Fortschritts: Riesige Dampflokomotiven, liebevoll umsorgt von emsigen Bahnmitarbeitern, damit sie jederzeit ihrer Arbeit nachgehen konnten. Für diese Stars der Schiene war natürlich nur ein Großbetriebswerk ein angemessenes Heim. Schließlich gehört einiges dazu, um die Kolosse bei Laune zu halten. Im Regelfall fuhr die Lok ins Betriebswerk ein und bunkerte zunächst frische Kohle. Dann hielt sie auf der Löschegrube, um Schlacke, Asche und den Schlamm aus dem Wassertank zu entsorgen. Waren keine Reparaturen nötig, ging es anschließend zum Wasserkran, um die Wasservorräte aufzufüllen. Es folgte ein Abstecher zur Besandung, ehe die Lokomotive mit einem Ruhefeuer abgestellt wurde. Das alles brauchte Platz, gerade für die großen Maschinen – eine BR 01 ist immerhin rund 24 Meter lang. Auch im Modell ist ein solches Betriebswerk nicht auf kleiner Fläche zu haben. Unser L-förmiger Entwurf erstreckt sich über 4,5 x 3,4 Meter. Das Bw nimmt dabei einen ganzen Schenkel ein, es erfüllt mit Ringlokschuppen, Großbekohlung und Wasserturm dafür fast alle Träume der Modellbahner. Auf dem anderen Schenkel liegt der Bahnhof, ebenfalls von beachtlicher Dimension, denn ein Groß-Bw gab es nur an Hauptstrecken. >>





1. Bahnhof Freiberg
2. Bahnsteige
3. Güterbahnhof
4. Großes Betriebswerk, Drehscheibe, Rundlokschuppen
5. Großbekohlung
6. Stadthäuser/Wohnanlagen
7. Gaswerk
8. Getreidelager mit Verladerampe
9. Burgruine

Alles stimmig: Das Bw braucht einen großen Bahnhof, ein Bahnhof braucht eine Stadt und selbst für eine Burgruine ist noch Platz.

So ist die Grundidee des Entwurfs eine zweigleisige Hauptstrecke. Sie mündet von rechts kommend mit Schwung in den Bahnhof ein und verlässt ihn mit ebenso viel Schwung wieder, denn die Strecke umarmt das Groß-Bw, bevor sie im Untergrund verschwindet. Der Bahnhof hat vier Durchgangsgleise und einen Hausbahnsteig, sodass etwa ein Güterzug warten kann, wenn ein Schnellzug überholt. Die Zuglängen sind der Größe angemessen. Züge bis 160 Zentimeter finden bequem Platz, das wären eine BR 01 mit fünf Schnellzugwagen, ein siebenteiliger VT 11.5 aus der Dieselfraktion oder eine BR 044 mit zehn Selbstentladewagen. Ein Richtungswechsel ist möglich, kann aber bei der C-Gleis-Variante nur rechts vor dem Bahnhof vollzogen werden.

Hinter den Bahnsteigen liegen rechts die Güterverladung und links das imposante Getreidelager Billinger mit eigenem Gleis. Das große Modell wurde bewusst im Hintergrund platziert, so fällt es auf, ohne dominant zu wirken. Davor befinden sich der Rangierbahnhof und die Zufahrt zum Bw, das Hauptthema unseres Entwurfs.

Großes Betriebswerk

Bws gab es in fast allen Größen und Formen, dennoch faszinieren



Hier zeigt sich die Dimension des Bws: Der Zug mit der BR 01 an der Spitze wirkt klein, hat aber mit 160 Zentimetern eine beachtliche Länge.

die großen Dampf-Bws am meisten. Sie erreichten den Gipfel ihrer Entwicklung in der Reichsbahnzeit, als die Einheitsdampfloks die deutschen Strecken beherrschten. Die Elemente waren dabei stets ähnlich: Der Lokschuppen war in der Regel ringförmig ausgeführt, das war optimal für die Drehscheibe, die bei jedem Dampf-Bw vorhanden war. Auf der wurden die Lokomotiven gedreht, da Tenderlokomotiven nur vorwärts ihre volle Geschwindigkeit ausfahren können. Die Drehscheibe musste alle Bws. Dazu erlauben sie eine Menge Kleinszenen. Bei Werkstätten ist immer etwas zu tun, da schwatzen Schlosser und Heizer, dort wird geschweißt, hier wird geschmiert. Und überall liegt etwas herum, aussortierte Teile und Fahrzeuge können so als dekorativer Schrotthaufen oder Ersatzteilspender noch zu neuen Ehren kommen.

Detailreiche Ausgestaltung

Damit sind wir mitten in der Ausgestaltung, denn erst authentische Details machen eine Anlage lebendig. Der Bahnhof „Freiberg“ wurde an der Anlagenvorderkante platziert. Dort lassen sich viele kleine Szenen mit Autos und Figuren nachstellen, etwa Taxis, die auf Kundschaft warten, ein Liebespaar, das sich verabschiedet, ein genervter Bahnbediensteter, der sich vor der Kundschaft verdrückt. Eine Straße erschließt den Bahnhof. Von ihr zweigt am linken Schenkel der Anlage die Zufahrt zu Heizkraftwerk und Bw ab. Sie unterquert die Bahnstrecke, sodass dort zwei Bogenbrücken als Blickfang eingesetzt werden konnten.



Reisende hasten, Rentner schwatzen, Bahner schimpfen: Die Details schaffen Leben, wie etwa hier am Bahnhof der K-Gleis-Version.

so lang sein wie die längste Lok im Bw, das gilt auch im Modell. Nicht alle hatten Platz für die ab 1928 eingeführten 23-Meter-Drehscheiben oder gar ihre seltenen Schwestern mit 26 Metern Durchmesser. Und nur auf solchen Scheiben konnte man die langen Baureihen drehen. Passend dazu fallen auch die Bekohlung und der Wasserturm üppig aus, denn die majestätischen Schienenschönheiten gaben sich nicht mit drei Schaufeln Kohle und einem Eimer Wasser zufrieden. In diesen Bws war alles groß dimensioniert, und das wirkt bei der Umsetzung ins Modell äußerst imposant.

Für die Modellbahn bedeutet das natürlich jede Menge Spielmöglichkeiten, sowohl im Betrieb als auch beim Bau. Gestalterisch kann man sich da so richtig auslassen. Es gibt zahlreiche Gebäude, bei denen eine farbliche Ausarbeitung und Alterung nahezu Pflicht ist, denn rußig und staubig waren

Im Hintergrund wurde eine lange Zufahrtsstraße zum Wohnviertel eingeplant. Sie führt in einer Schleife nach oben, denn dieser Stadtteil liegt etwas höher. Das ist Absicht, denn wir brauchen den Höhenunterschied für die Abfahrt zum Schattenbahnhof an der rechten Anlagenseite. In der Stadt >>

Stückliste Märklin C-Gleis

Anzahl	Art.-Nr.	Bezeichnung
22	24188	Gleis gerade, 188,3 mm
8	24172	Gleis gerade, 171,7 mm
123	24360	Gleis gerade, 360 mm
15	24094	Gleis gerade, 94,2 mm
3	24077	Gleis gerade, 77,5 mm
32	24071	Gleis gerade, 70,8 mm, Böschung abnehmbar
9	24236	Gleis gerade, 236,1 mm
3	24229	Gleis gerade, 229,3 mm
16	24064	Gleis gerade, 64,3 mm
2	24977	Prellbock, Gleislänge 77,5 mm
13	24978	Prellbock mit Beleuchtung, Gleislänge 77,5 mm
22	24530	Gleis gebogen, R5 = 643,6 mm/30°
23	24430	Gleis gebogen, R4 = 579,3 mm/30°
11	24330	Gleis gebogen, R3 = 515 mm/30°
18	24315	Gleis gebogen, R3 = 515 mm/15°
19	24230	Gleis gebogen, R2 = 437,5 mm/30°
2	24215	Gleis gebogen, R2 = 437,5 mm/15°
2	24207	Gleis gebogen, R2 = 437,5 mm/7,5°
9	24224	Gegenbogen für Weichen, R2 = 437,5 mm/24,3°
2	24206	Ergänzungsstück für Gegenbogen, R2 = 437,5 mm/5,7°
1	24130	Gleis gebogen, R1 = 360 mm/30°
3	24115	Gleis gebogen, R1 = 360 mm/15°
1	24107	Gleis gebogen, R1 = 360 mm/7,5°
10	24912	Gegenbogen für schlanke Weichen Radius 1.114,6 mm/12,1°
9	24611	Weiche links, R2 = 437,5 mm/24,3°
9	24612	Weiche rechts, R2 = 437,5 mm/24,3°
2	24711	Schlanke Bogenweiche links, Radius 1.114,6 mm/12,1°
5	24712	Schlanke Bogenweiche rechts, Radius 1.114,6 mm/12,1°
2	24672	Bogenweiche rechts, R1/R2
2	24771	Schlanke Bogenweiche links, R3 = 515 mm/30°
3	24772	Schlanke Bogenweiche rechts, R3 = 515 mm/30°
4	24720	Schlanke Doppel-Kreuzungsweiche, 12,1°
3	74871	Erweiterung zur C-Gleis-Drehscheibe (je drei Gleisanschlüsse)
1	74862	C-Gleis-Drehscheibe, 263 mm (inklusive sechs Gleisanschlüssen)

Märklin Signale		
2	70361	Form-Vorsignal
4	70392	Form-Hauptsignal mit Gittermast
4	70412	Form-Hauptsignal mit Gittermast (2-flügelig)
18	70421	Form-Sperrsignal



Bei der K-Gleis-Variante ändert sich der Bahnhof, der Charakter der Anlage bleibt erhalten.

lassen sich ebenfalls viele Kleinszenen schaffen, außerdem gibt sie einige Möglichkeiten effektvoller Beleuchtung her.

Die Variante mit dem K-Gleis ist ähnlich aufgebaut, teils mit anderen Gebäuden wie dem schönen bayerischen Bahnhof Feldafing. Soweit es ging, wurden schlanke Weichen eingesetzt, das macht sich vor allem im Bahnhof bei der Durchfahrt eines langen Zuges optisch sehr gut. Ein Zugwechsel auf der Hauptstrecke kann bei der K-Gleis-Version an beiden Ausfahrten im Bahnhof erfolgen.

Zwei Schattenbahnhöfe

Beide Entwürfe besitzen zwei Schattenbahnhöfe mit je fünf Gleisen, wobei sich problemlos noch mehr einplanen ließen. Direkt hinter dem Bw liegt die Einfahrt in den linken Schattenbahnhof. Den Abstieg von fast 15 Zentimetern auf Höhe 0,0 erreichen wir dort über eine Gleiswendel mit R4- und R5-Gleisstücken. Der andere Schattenbahnhof sollte bei dieser Anlagengröße mindestens zwölf Zentimeter darüber liegen. So kann man an jeder Stelle des Schattenbahnhofs noch einen entgleisten Zug greifen.

Digitale Steuerung

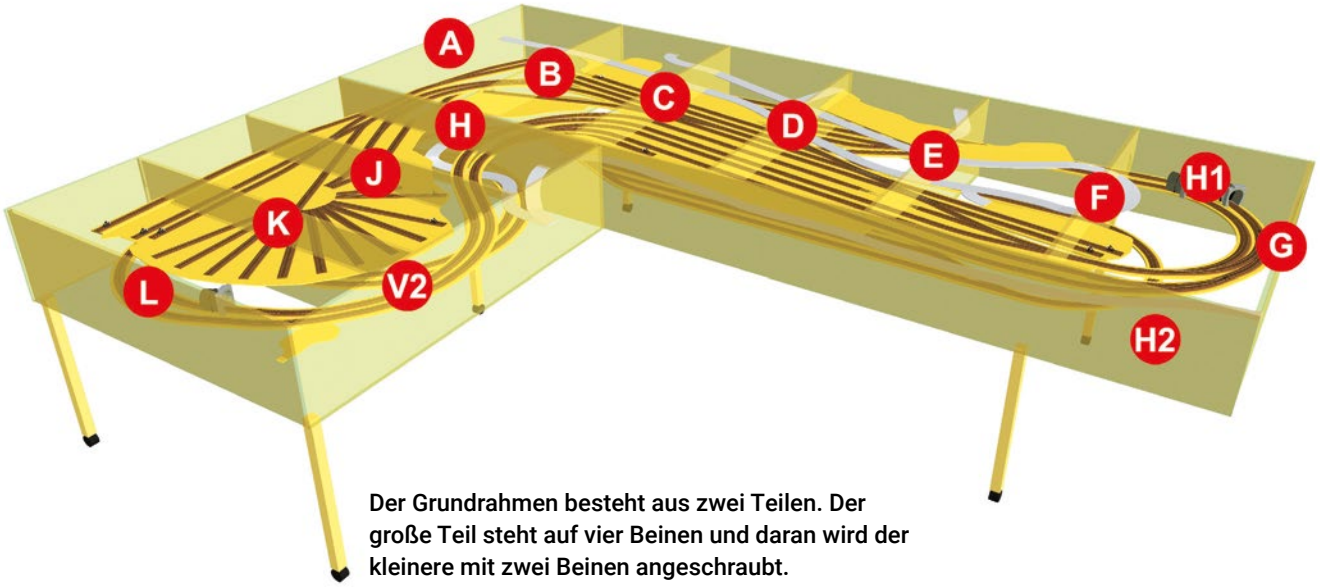
Schon allein das Bw bietet hier massenhaft Spielmöglichkeiten für einen Modellbahner. Die Strecke kann dann ein zweiter bedienen – oder man überlässt das der Automatik. So oder so empfiehlt sich eine digitale Steuerung, am besten mit der Central Station 3 (Art. 60216, 60226). Die Vorteile liegen auf der Hand: Die CS3 steuert Lokomotiven und erlaubt eine individuelle Programmierung. Über die Funktion „Ereignisse“ bietet sie die Möglichkeit einer umfassenden Automatisierung von Abläufen. Die Verkabelung ist wesentlich einfacher als bei der analogen Variante und das macht bei dieser Großanlage schon einiges aus.

Auch für das Fundament gibt es nur eine Empfehlung: Spantenunterbau. Er besteht aus zwei Tischen, die miteinander verschraubt werden. Das Vorgehen ist dabei analog zu kleineren Anlagen: Zuerst wird der Grundrahmen aus 20 Millimeter starkem Leimholz gebaut. Die Spanten werden nach Zeichnung zugesägt und am Rahmen befestigt. Dann werden die Trassen zugeschnitten und eingebaut. Man kann am kleineren Tisch auch vier statt zwei Füßen montieren, das erleichtert den Zusammenbau.

Fazit

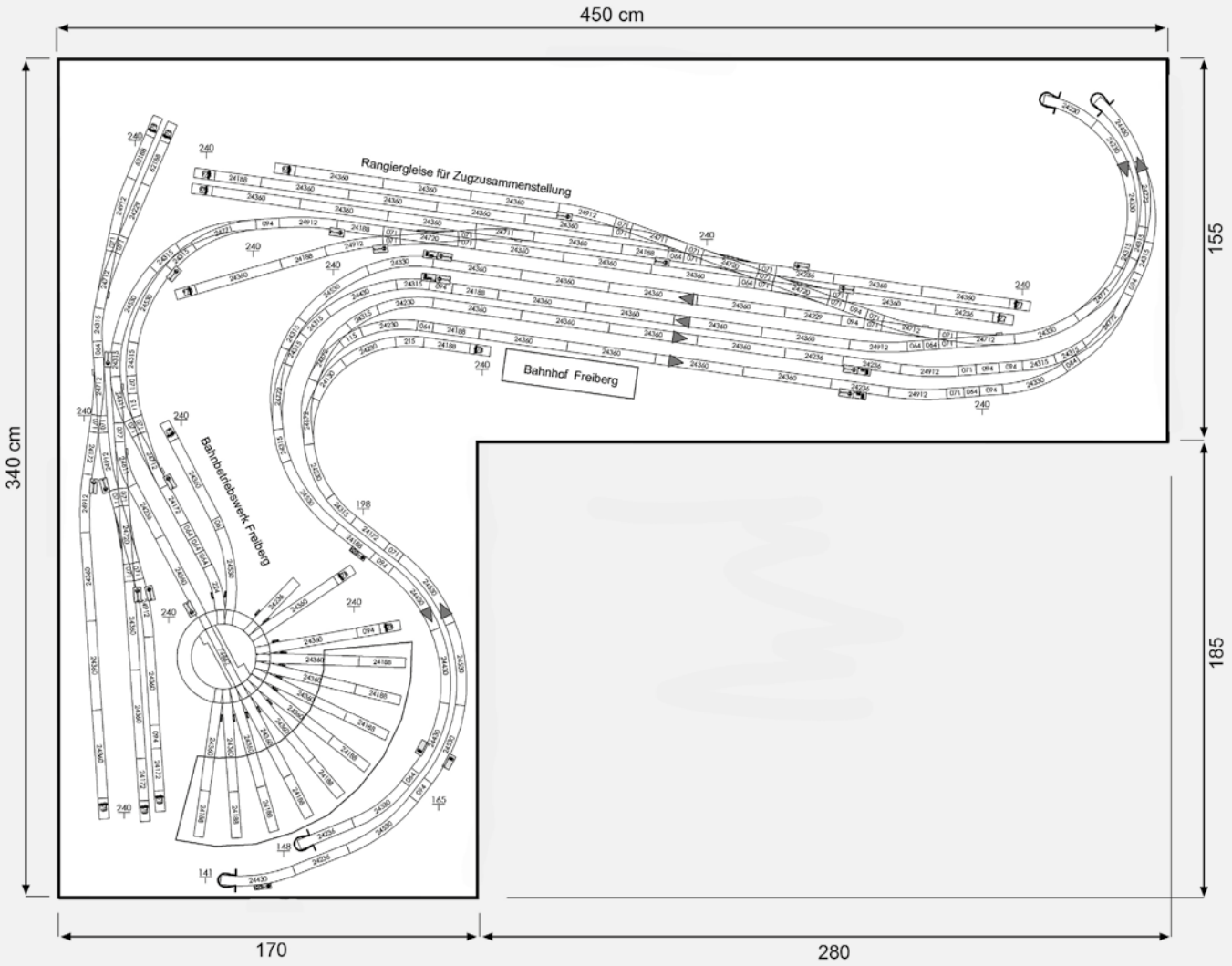
Das ist eine ausgewachsene Anlage, für die man neben Zeit und Platz auch Erfahrung in Bau und Betrieb mitbringen sollte. Den Aufwand ist sie aber wert. Mit einem solchen Bw hat man nicht nur ein angemessenes Zuhause für die H0-Lieblinge, sondern auch einen Blickfang par excellence und nicht zuletzt nahezu unbegrenzte Spielmöglichkeiten – allein oder zu zweit. ■

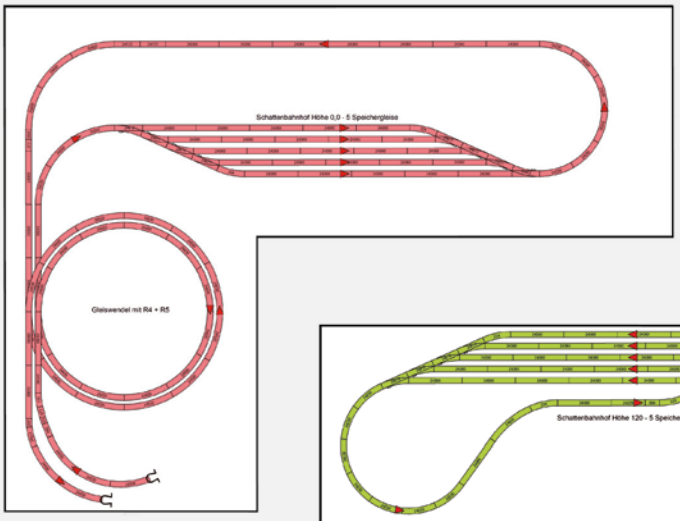
Text und Ansichten/Pläne: M.T. Nickl



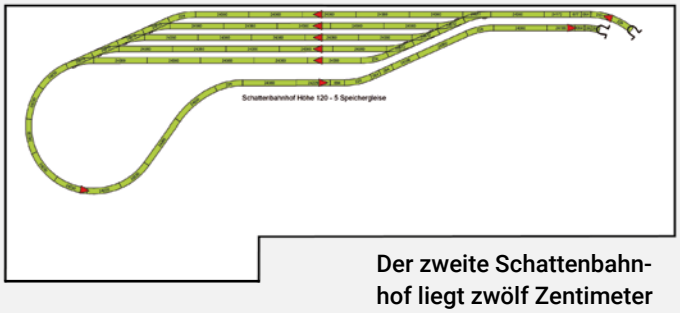
Der Grundrahmen besteht aus zwei Teilen. Der große Teil steht auf vier Beinen und daran wird der kleinere mit zwei Beinen angeschraubt.

Gleispläne Märklin C-Gleis





Der Zugang zum unteren Schattenbahnhof erfolgt über eine Gleiswendel. Nur so lässt sich der Abstieg auf Höhe 0,0 realisieren.



Der zweite Schattenbahnhof liegt zwölf Zentimeter höher. Seine Zufahrt liegt unterhalb der Stadt auf der rechten Anlagenseite.

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



Emotionen.

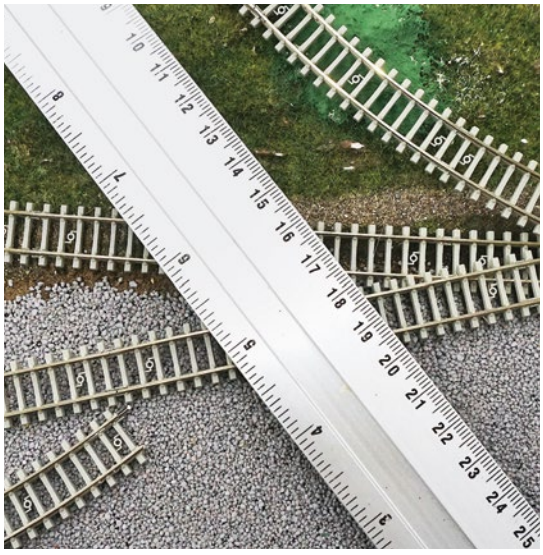
Für Clubmitglieder – Inspiration, exklusive Vorteile und das Märklin Magazin. Sechsmal im Jahr.

Immer wieder pure Emotion: Mit Clubnews, Märklin Magazin und Neuheitenprospekten bist Du ganz nah dran. Entdecke exklusive Clubmodelle, den Gratis Club-Jahreswagen sowie Newsletter und Online-Clubbereich. Geburtstags-Gutscheine und weitere attraktive Clubvorteile inklusive. Jetzt Mitglied werden unter club.maerklin.de

KI generiert


märklin
INSIDER CLUB
TRIX
CLUB
NÄHER DRAN.
märklin magazin
Die ganze Welt der Modellbahnen
Top-Modelle in allen Spurweiten
Das sind unsere Neuen
Neuheiten 2025
Jetzt Clubmitglied
werden und Clubvorteile sichern:
club.maerklin.de

Schauanlage mit Minitrix Betonschwellengleisen



Feine Sache: Das neue Minitrix Betonschwellen-Gleissystem mit dem Gleisprofil Code 60 nach NEM unterstreicht den Vorbildcharakter von Anlagen der Moderne ab Epoche IV.



„Eine Schauanlage soll durch Fahrbetrieb und Ausgestaltung faszinieren. Wir haben auf Messen stets Gleispläne unserer Anlagen dabei, denn die werden oft nachgefragt."

Nils Breitinger, Anlagenbauer im Hause Märklin

Im Anlagenfundus des Hauses Märklin lagern Schätze: Schauanlagen mit fantasievollen Gleisplänen. In dieser Schatzkammer haben sich die Anlagenbauer für eine digitale Minitrix Anlage mit den neuen Betonschwellengleisen bedient. Baubericht Teil 1: gnadenloser Abriss und Rohbau.

Jetzt kommt Nils Breitinger doch ins Schleudern. „Also, die eine Pendelstrecke führt von dem Bikepark oben nach – Moment, aus welchem Tunnel kommt sie unten wieder heraus?" Der Anlagenbauer des Hauses Märklin schaut auf den Gleisplan, dann ist alles klar. Die kurze Irritation ist zum einen der Tatsache geschuldet, dass das Bauherrenteam Tabula rasa gemacht und die ursprüngliche analoge Anlage umgepflügt hat. Und zweitens ist die Gleisführung auf der 2,50 x 1,50 Meter großen digitalen Rechteckanlage einfallsreich. „Wir haben hinten eine Anhöhe und in der Fläche im Vordergrund ein großes Bahnhofsareal. Hier können die Betrachter also die Minitrix Modelle beim Halt in aller Ruhe ansehen. Die zweigleisige Hauptstrecke bildet ein Oval, dessen eine Längsseite unter der Anhöhe verläuft. Zwei der insgesamt vier Pendelstrecken führen ebenfalls zu Teilen im Gebirge – das hat den unterhaltsamen Effekt, dass überall Züge in Tunnel einfahren und überraschend aus irgendwelchen Portalen auftauchen."

Das Grundgerüst der Anlage ist für die Auffrischung erhalten geblieben. „Viele unserer Schauanlagen im Fundus sind, vom Gleisplan her gesehen, sehr gut. Sie animieren die Betrachter, sich Modelle und Landschaft anzuschauen. Leider sind einige altersbedingt vergilbt", spricht Nils Breitinger die für eine Schauanlage inakzeptable Patina an. „Die neue Minitrix Anlage wird zudem digital mit der CS3 >>



Grundlagenarbeit: Zbigniew Moskalik schleift die Gipsfläche für einen Bikepark. Ursprünglich gipfelte der Berg in einem Kieswerk.



Abenteuer: Auf Geländemotorrad-Fans wartet ein großer Bikepark. Die „Erde“ besteht aus gemahlener Baumrinde, Leim und Farbe.



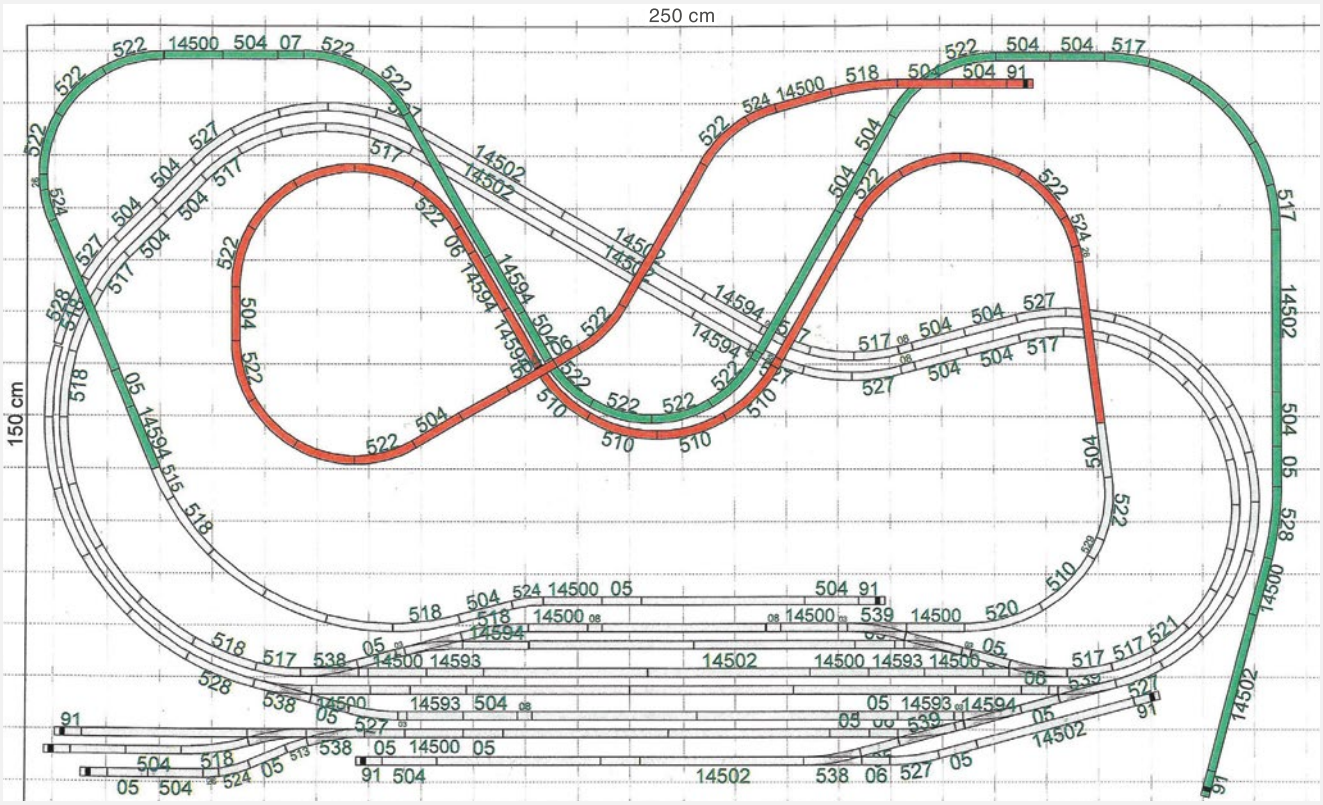
3D-Druck: Wo der Zubehörhandel spezielle Figuren oder Fahrzeuge nicht liefert, wirft Nils Breitinger seinen 3D-Drucker an.

gesteuert werden – wir mussten die gesamte Analogtechnik entfernen.“

Was sich moderat anhört, gleicht einer Berserkertat: „Wir haben alle Kabel unter der Anlage demontiert bis auf die Stromversorgung für die Gleise.“ Der Unterbau mit den Spanten ist intakt geblieben. Die Abrissarbeiten erfolgten jedoch erst nach der kreativen Planungsphase. Vier Anlagenbauer arbeiten im Team an dem Projekt, das oft unterbrochen wird durch die Betreuung von Messeanlagen und der Großanlage im Märklineum, Instandhaltungsarbeiten und andere priorisierte Verpflichtungen.

„Als Erstes überlegen wir, wie unser künftiger Gleisplan auf Basis des Bestehenden aussehen soll“, erklärt Zbigniew Moskalik. „Dann tragen wir Ideen zusammen, mit welchen Gestaltungen wir die Welt um die Gleise herum interessant machen können. Wir stimmen uns ab, koordinieren die Arbeitsteilung und legen los.“ Weil Anlagen auf Messen tagelang störungsfrei laufen sollen, minimieren die Profibauer Fehlerquellen. „Es gibt also wenig Weichen, nicht zu viele Zugwechsel und keinen Schat- >>

Das ist der Plan: die Streckenübersicht der aufgearbeiteten Minitrix Schauanlage



Übersicht: Die zweigleisige Hauptstrecke führt durch den Bahnhof im Vordergrund, die rot gefärbte Pendelstrecke erreicht das Plateau mit dem Bikepark und die grüne Nebenbahn pendelt zum Kloster rechter Hand. Der Plan ist vorläufig, die Artikelnummern der Gleise sind noch nicht korrekt. Im Teil 2 der Anlagenpräsentation folgen Gleisplan und Stückliste.

„Das neue Gleissystem mit Betonschwellenoptik muss sich sehen lassen – so überzeugt man Modellbahner am besten“, begründet Claus Ballsieper, Produktmanager Minitrix, den Bau einer digital gesteuerten Schauanlage. „Einsteiger sind durch Startpackungen mit modernem Fahrmaterial gleich im neuen Gleissystem angekommen. Wenige rüsten wohl ihre komplette bestehende N-Anlage von Holz- auf Betonschwellen um – aber einige werden schon die Paradestrecke in eine Hochgeschwindigkeitstrasse verwandeln. Das ist durchaus vorbildgerecht, denn auch bei der großen Bahn ist noch in Bahnhöfen oder auf Nebenbahnen älteres Gleismaterial verlegt.“

Das Betonschwellen-Gleissystem mit dem Gleisprofil Code 60 nach NEM bedient sieben Radien – nur Radius 1 ist ausgespart (siehe auch Märklin Magazin 04/2026, Seite 32). „Im Minitrix Sortiment finden sich viele moderne Modelle ab Epoche IV mit feiner Detaillierung sowie vorbildgerechte Wagengarnituren. Die wollen wir präsentiert wissen – und Radius 1 bricht die Illusion durch nicht vorbildgerecht enge Kurven auf.“ Das Betonschwellen-Gleissystem stößt in der N-Community auf enormes Interesse – und weckt Begehrlichkeiten: Inzwischen fragen immer mehr Modellbahner nach, wann denn Minitrix auch das bestehende Holzschwellen-Gleissystem modernisiert.



Radikal: Mit der Handsäge wird der Berg beschnitten, um mehr Platz für den Gleisradius zu machen.



Stabil: Der Untergrund für einen Brückenkopf wird festgeschraubt. Aufgehübscht wird später.



Pragmatisch: Der helle Schotter wird auf die nur schwer ablösbare alte Schotterung aufgeklebt.



Erkundung: die 110 246-6 auf einem Gleis der zweigleisigen Hauptbahn.



Vorbereitet: Das Bachbett wartet auf das Modellwasser.



Einfach zuspachteln: Verschönern geht immer.



Plateau: Auf der inzwischen verbrämten Schaumunterlage thront der Modellflugzeug-Platz. Der Hangar ist aus Überbleibseln von nur teils verarbeiteten Bausätzen entstanden.



Foto-Hotspot: Wanderer queren die neue Fußgängerbrücke. Sie führt parallel zur Eisenbahnbrücke über die Klamm.



Bitte aussteigen: Eines der Nebenbahn-Pendel erreicht als Endstation die Hochebene mit dem sich zum Betrachter hin ausbreitenden Bikepark.

tenbahnhof – zumal wir ja Modelle zeigen und nicht verstecken wollen. Außerdem verlagern wir das Geschehen in die Anlage hinein, denn die größte Fehlerquelle sind Besucher, die in die Anlage hineingreifen, etwas ablegen oder etwa mit dem Rucksack ungewollt Demontage betreiben."

Zentrales Anliegen der Minitrix Schauanlage ist die Präsentation des neuen Gleissystems mit Betonschwellenoptik. Da aus Gründen der vorbildgerechten Modellpräsentation in der Streckengeometrie kein Radius 1 vorgesehen ist (siehe Kasten Seite 85), wurde die Trassenführung an einigen Stellen überarbeitet. „Wir legen als Erstes die Gleise aus und sehen, ob die Planung aufgeht", erklärt Nils Breitinger das Vorgehen. „Zwei Tunnelportale, das war uns klar, mussten wir verbreitern. Derartige Eingriffe in eine Anlage sollten aber niemanden verprellen, schließlich lassen sich solche – oft dramatisch aussehende – Baustellen auf einer Anlage schnell und elegant wieder schließen."

Die Säge blieb auch für die Landschaftsgestaltung im Einsatz, denn das Team möchte das von dem Gleismaterial grob vorgegebene Thema – Modernität – in einem harmonischen Ganzen umsetzen. „Wir wollten vom Klassiker Gebirge/Flachland mit Bahnhof/Bach/See/Ortschaft weg. Ich habe also im linken Teil den Berg abgesägt", berichtet Nils Breitinger.



Demontage: Um den Radius an den Portalen aufzuziehen, hat das Anlagenbauteam Öffnungen erweitert. Hier werden eingleisige Nebenbahnen parallel über eine Brücke geführt.



Reparatur: Die neue Wand neben dem Portal besteht aus Styrodur und Gips.



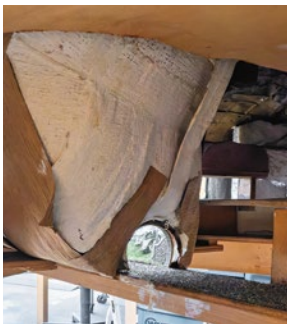
Brückenkopf: Zwei Nebenbahnen teilen sich die Brücke.

„Das schafft Platz für einen Modellflugzeug-Platz.“ Auf der rechten Seite wurde ebenfalls Gebirge abgetragen: Statt des vormaligen Kießwerks entsteht ein Bikepark.

Als Unterbau für die Landschaftsmodellierung meiden die Bauherren generell schweres Holz. Sie verwenden die leichte und flexible Landschaftsbau-Folie von Heki. Diese Verbundfolie aus Textil- und Aluminiumgewebe lässt sich knittern, formen und – etwa bei Felsformationen – lasieren. Eine Gipsschicht überzieht das Gelände für Flugplatz und Bikepark. So erhöht sich die Stabilität und die Oberfläche lässt sich bearbeiten.



Hauptbahn: An der Hochgeschwindigkeitsstrecke werden als Tunneleingänge die typischen glatten Betonportale eingesetzt.



Lichtblick: ein Tunnelportal aus der Innenperspektive.

Mittig wächst ein ausgedehntes Bahnhofsareal mit Durchgangs- und Ausweichgleisen. Hier münden die Nebenbahnen und zweigen Rangiergleise ab – etwa zum Busdepot links im Vordergrund, zu dem ein Pendel eingerichtet wird, ebenso zum Güterschuppen. Rechts wird es malerisch: Wo die Paradestrecke in einer Anhöhe verschwindet, breiten sich Blumenbeete und eine Klosteranlage aus. Dass auch hier das Portal aufgesägt wurde, erklärt Zbigniew Moskalik mit der Streckenmodernisierung: „Wir setzen die typischen glatten Betonportale von ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecken ein.“

Die Verkehrsinfrastruktur wird nur überarbeitet. „Unebenheiten von Straßen schleifen wir ab und frischen die Trasse mit Asphalt- >>



Wirkungsprobe: Die Kirche steht auf dem mauergestützten Plateau, die vorbereiteten Beete warten auf ihre pflanzliche Einbettung.



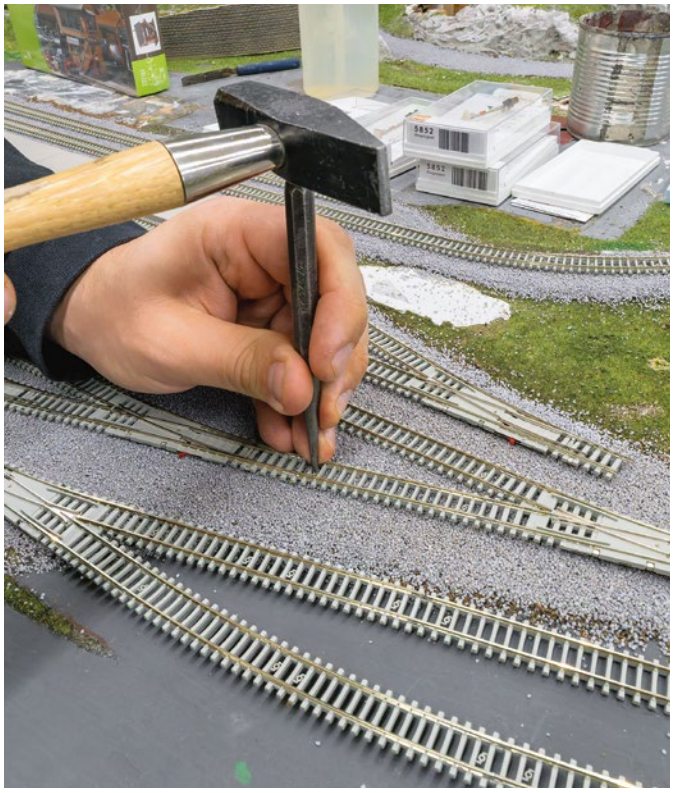
Erster Halt: die 110 246-6 am Bahnsteig mit Treppenaufgängen.



Gleisfeld: Vor dem Bahnhof halten die Züge der Nebenbahnen. Mittig hat sich die Hauptstrecke in Durchgangs- und Abstellgleise aufgeteilt. Der Gleismitteabstand beträgt 33,6 Millimeter.



Stellprobe: Verladerampe und Güterschuppen passen zum Gleisabstand.



Fixierung: Mit einem Ein-Millimeter-Bohrer durch den Schotter vorbohren, dann die Gleise an der Öse festnageln.

farbe auf. Weil sich die alte, dunkle Schotterung kaum mehr ablösen ließ, haben wir für die Betonschwellengleise eine helle Schotterschicht von Faller aufgebracht“, lässt Nils Breitinger zeitsparenden Pragmatismus anklingen. „Für das Überarbeiten einer Anlage haben wir im Schnitt maximal vier Wochen Zeit. Schließlich ist der Termin festgelegt, zu dem die Anlage auf einer Messe aufgebaut wird.“

Noch hat die Anlage Baustellencharakter. „Das ändert sich nach dem Festnageln der Gleise, Positionieren von Weichen und Signalen, der Verkabelung und dem Rohbauabschluss schnell“, ist sich der Anlagenbauer sicher. „Gras auffrischen, Bäume und Büsche pflanzen, Gewässer mit Modellwasser ausgießen, Ufer gestalten, Gebäude einsetzen, Figuren und Straßenfahrzeuge aufstellen – dieses kreative Feintuning geht uns leicht von der Hand.“ ■

Text: Rochus Rademacher; Fotos: Kötzle, rr

Und so geht es weiter

Nach dem Teilabriss der ursprünglichen Spur-N-Anlage und der Umgestaltung der Landschaft haben die Anlagenbauer begonnen, die Minitrix Betonschwellengleise zu verlegen. In einer Folgeausgabe können wir dann schon die Ausgestaltung zeigen. Auch werden im Teil 2 der Minitrix Messeanlagenvorstellung der Gleisplan der Anlage und Gleisstücklisten zum Nachbau publiziert.



Busdepot: Die linke Anlagenecke widmet sich dem öffentlichen Nahverkehr. Hier ist auch die Endstation der Pendelstrecke vom Bahnhof.



20 Jahre European N-Scale Convention

Europas N-Bahner feiern im November 2026 das Jubiläum ihres größten fahrbetonten Modultreffs und Schau-Events.

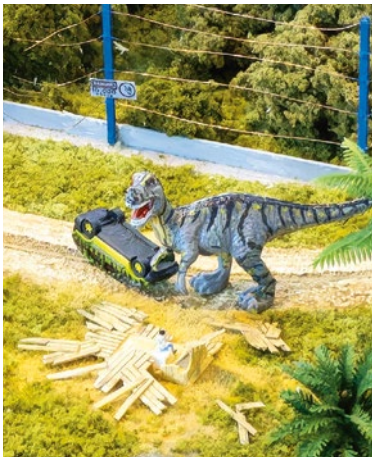
Der Wunsch der fast 300 Aussteller der European N-Scale Convention (ENSC) aus ganz Europa war nachdrücklich. „Alle wollen 2026 wie beim 10-Jahre-Jubiläum wieder einen Zusammenschluss aller N-Module in Kette zu einer riesigen Anlage“, berichtet Stefan Wörner, Veranstaltungsorganisator vom N-Club International (NCI). „Gemeinsam für die Spur N – ein starkes Zeichen. Wir fahren analog und werden die Strecke in Trafobereiche aufteilen, wie beim Streckenblock der großen Bahn. Geplant ist auch eine Abzweigung in eine digitale Kette – über ein Brückenmodul elektrisch entkoppelt.“

Die ENSC – im Rahmen der Stuttgarter Spielemesse vom 19. bis 22. November 2026 – hat sich als Schauereignis erster Güte etabliert: Neben dem Fahrerlebnis mit Zügen aus aller Herren und Frauen Länder steht eine Vielfalt an Landschafts- und Motivgestaltungen, die durch ihre Kreativität faszinieren. Dazu werden Bastel-Workshops für Klein und Groß angeboten. Das Haus Märklin wird mit Minitrix auch 2026 auf der ENSC vertreten sein.

„Vor 25 Jahren verband sich eine Handvoll europäischer N-Clubs zum I-N-G-A.net. 2006 veranstaltete dann der NCI eine kleine internationale Ausstellung“, blickt Stefan Wörner zurück. „Inzwischen hat sich eine starke europäische Community gebildet, die sich austauscht und als Partner auf regionalen Ausstellungen unterstützt. Besucher der ENSC spüren diese Vertrautheit und Freude an der gemeinsamen Sache.“ ■

Infos zur ENSC beim Veranstalter unter www.n-club-international.de und I-N-G-A.net





Infos zum Veranstaltungsort der ENSC: www.messe-stuttgart.de/spielemesse

ENSC 2026: Fahrvergnügen, Landschaftsgestaltung und Kreatives auf Aberhunderten von N-Modulen.

Von Ankunft und Abfahrt

Geschäftiges Treiben, Abschiede, kleine Dramen: Der Bahnsteig ist ein idealer Platz, um auf einer Anlage emotionale Szenen zu schaffen. Dem Einfallsreichtum sind dabei keine Grenzen gesetzt, wie unter anderem Märklin Freunde immer wieder zeigen.



Die Bahnhofshalle dieser imposanten Modellbahnanlage in Florenz (Heft 01/2015) weiß mit ihrer Laser-Cut-Präzision zu beeindrucken. Da gehört buntes Leben auf den Bahnsteigen einfach dazu.



Auch das Zugpersonal braucht mal eine kleine Pause: Märklin Freund Heinz Schweiker (Heft 06/2024) setzt den Schaffner auf seinem Bahnsteig charmant in Szene.



Einen Sommertag auf der Schwäbischen Alb im Jahr 1969 hat Peter Kontner gestaltet (Heft 03/2018). Am Bahnsteig Gussenstadt spürt man die Bahnkultur dieser Epoche.



In dieser Szene hat Wilfried Raulf (05/2018) allerlei Geschichten vereint: Reisende klammern sich außen am Waggon fest, Sanitäter tragen einen Verletzten davon.



Wild wild West: Bei Ingolf Kuch (02/2024) erzählt der Bahnsteig selbst eine Story: links hat schon die neue (Asphalt-)Zeit begonnen, rechts stolpern die Fahrgäste noch durch den Kies.



Der „Kini“ Ludwig II. kommt: Beim Fotoshooting in historischen Kostümen wird der Bahnsteig von Hartwig Pape (03/2021) zur Kulisse für eine filmreife Szene.



Wirtschaftswunderzeit am Bahnsteig von Heinz Weber (Heft 04/2014): Viele nutzten für die Reise zu fernen Urlaubszielen den Zug, beispielsweise einen TEE.



Filigraner Modellbau: Das Fachwerk-Bahnhofsgebäude von Hassel behütet in der Modellbahnhalle Wallhausen (05/2025) den Dorfbahnsteig.

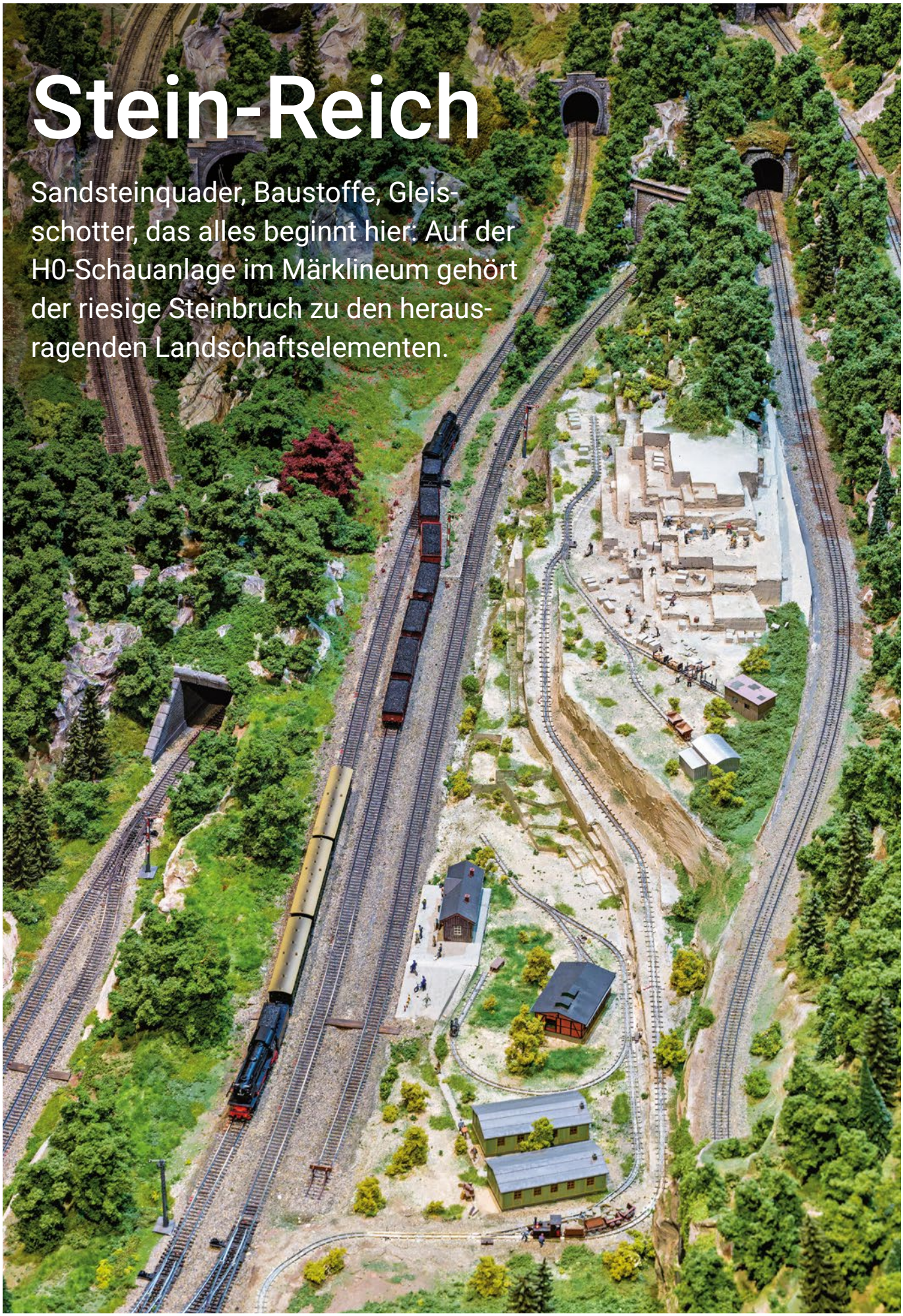


Hier muss man zweimal hinschauen: Sind das wirklich Kühe, die auf dem Bahnsteig von Modellbahner Marc Gerber (03/2019) auf den Zug warten?

Fotos: Claus Dick

Stein-Reich

Sandsteinquader, Baustoffe, Gleisschotter, das alles beginnt hier: Auf der H0-Schauanlage im Märklineum gehört der riesige Steinbruch zu den herausragenden Landschaftselementen.





Hier oben auf dem Plateau glüht die Sonne wie ein Feuerball am Himmel. Alles strahlt Wärme ab, der Fels, die herausgeschnittenen Steinblöcke, die knirschenden Kieswege. Trotzdem haut ein Trupp Arbeiter unentwegt mit seinen Spitzhacken auf den Boden. Einige vertiefen einen Spalt im Stein, andere bereiten das Loch für eine Sprengung vor. An die sommerlichen Temperaturen haben sich die Männer längst gewöhnt. Einer hat sogar Zeit für einen Scherz: Er nimmt einen der herumliegenden Riesenquader locker auf die Schulter und trägt ihn fröhlich grinsend zu Tal. Zwei vorbeikommende Eisenbahner an der Lorenbahn staunen mit offenem Mund. Was sie nicht wissen: Der „tonnenschwere“ Würfel ist gar kein Stein, sondern ein Stück Styropor. Die Steinbrucharbeiter haben sich das Ding zurechtgesägt, um Besucher zu beeindrucken. Wie man sieht, gelingt das gut.

Überhaupt ist das riesige Areal, das sich rechts vom Mittelgang der Schauanlage erstreckt, alles andere als eine bloße Steinwüste. Hier herrscht buntes Leben. Das frisch gehauene Material muss bewegt und abtransportiert werden. Dazu rumpeln Feldbahnen mit Loren über verwinkelte Gleise. Spezialisten sortieren das Material nach Größe und arbeiten ihre Aufträge ab. Mechaniker halten Maschinen und Kleinloks am Laufen. Und wo der Mensch nichts mehr findet, was ihn interessiert, holt sich die Natur die kahlen Flächen langsam wieder zurück.

Den Anlagenbauern im Märklineum ist mit dem Steinbruch durchaus ein Kunststück gelungen. „Die Grundgestaltung folgt den einzelnen Bahnepochen, beginnend mit Epoche I rechts vorn“, erklärt Eric-Michael Peschel, Leiter des Eventmarketings und >>

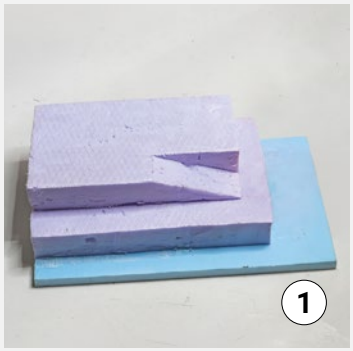
Aufstieg: Im Steinbruch wird hart gearbeitet – ein Kollege gönnt sich einen „kleinen“ Scherz.



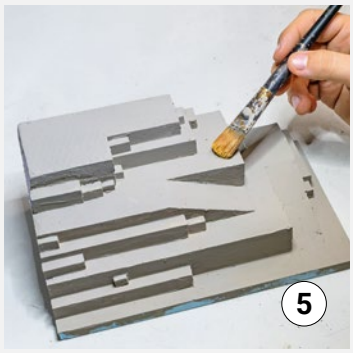
Ausstieg: Wer zum Steinbruch möchte, kommt hier an: Der kleine Haltepunkt verbindet das Gelände mit der Außenwelt.



Einstieg: Den kleinen Besuchern macht der alte Feldbahn-Motorwagen Lust, noch mehr zu entdecken.





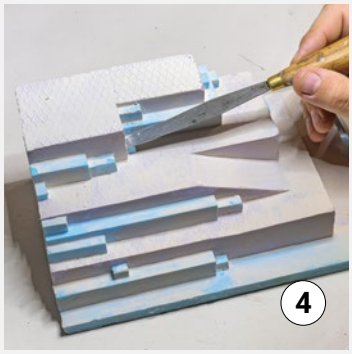


Praxistipp: Steinbruch gestalten

Ein Steinbruch mit seinen geometrischen Strukturen ist eine schöne Möglichkeit, zwischen den natürlichen Geländeformen auf der Anlage einen interessanten Kontrapunkt zu setzen. Aus Styrodurplatten ist ein solches Landschaftselement nicht schwer zu bauen. Material gibt es im Bastelladen. Es lohnt sich aber auch, auf Baustellen nachzufragen. Hier finden sich gut brauchbare Stücke, die sonst im Müll landen würden.

Zunächst misst man die zur Verfügung stehende Fläche genau aus. Die einzelnen Stücke mit dem Cuttermesser passend zuschneiden und aufeinanderlegen (Bild 1). Zum Verkleben (Bild 2) eignet sich Holzleim sehr gut, da er lösungsmittelfrei ist. Lösungsmittelhaltige Kleber können die Oberfläche angreifen. Auf die so entstandene Grundform kleinere Styrodurstücke und -streifen kleben (Bild 3), um das Gelände weiter auszugestalten. In Steinbrüchen warten zum Beispiel oft halbfertige Steinquader auf den Abtransport. Solche Stücke wirken dann auch im Modell authentisch. Sobald der Holzleim getrocknet ist, Oberflächen und vor allem die Klebekanten mit dem Spachtel und einer elastischen Spachtelmasse glätten. Wo gewünscht, können bei diesem Arbeitsschritt auch zum Gelände passende Unebenheiten hinzugefügt werden. (Bild 4). Die Spachtelmasse macht die Oberflächen außerdem unempfindlicher und schützt sie. Dann die Flächen mit Farbe grundieren (Bild 5). Hierzu nimmt man am besten Acrylfarbe, beispielsweise ein helles Grau, dem man etwas Ocker beimischt. Zum Schluss geht es an die Ausgestaltung (Bild 6). Viel braucht es nicht: Etwas Moos und Flechten in den Ecken, dazu Sand, Staub und einige überlegt gesetzte Figuren und Werkzeuge – schon erwacht der Steinbruch zum Leben.







der Abteilung Anlagenbau bei Märklin. Speziell in der frühen Eisenbahnzeit war der ländliche Raum noch dünn besiedelt und stark bewaldet. Im Märklineum entführt ein langer, baumreicher Höhenzug in diese Zeit. Dieser birgt zwar allerlei schöne Szenen wie etwa die Köhlerhütte gleich am Anfang. Doch ein so großer Bereich braucht auch einen passenden Blickfang, damit er nicht langweilig wirkt. Der Steinbruch bietet hier die perfekte Lösung. Er gliedert die Landschaft glaubhaft und erlaubt eine abwechslungsreiche Gestaltung.

Das Areal liegt günstig an einer der Hauptstrecken der Eisenbahn. Für die Arbeiter wurde sogar ein Haltepunkt eingerichtet, ungewöhnlich, so weit weg von jeder Besiedlung. Wer in den Steinbruch will, kommt hier an. Meistens sind die Beschäftigten unter sich, aber manchmal mischen sich auch Besucher unter sie. So wie die Schulkinder, die eben einen betagten Dampf-Motorwagen bewundert haben. Nun lenkt ein vorbeiratternder Zug auf der Hauptstrecke ihre Aufmerksamkeit auf sich. Ein Stück weiter gibt ein Signal die Einfahrt von einem Nebengleis frei. Bereits seit einiger Zeit wartet dort ein Güterzug darauf, seine Ladung Steine in Richtung Stadt und Hafen zu befördern. Der Lokführer löst die Bremse und öffnet den Regler. Mit einem Fauchen setzt sich seine Dampflok der BR 95 mit ihren Güterwagen in Bewegung.

Im Reich der Feldbahn

Eine Etage über dem Haltepunkt stehen die Bürohütte der Verwaltung und zwei Baracken, die den Beschäftigten als Aufenthalts- und Schlafgelegenheit dienen. Hier beginnt auch die Feldbahn, die den Haltepunkt mit dem eigentlichen Steinbruch verbindet. Ihre zierlichen Gleise tragen die gesamte Last des Betriebes. Sie bringt mit einfachen Personenwagen das Personal zur Schicht. Auf Rungenwagen trägt sie große Steine zur Verladerampe, oder sie fährt in Kipploren Bruchsteine zum Sammelplatz. Dort wird das Material sortiert und zerkleinert und schließlich als grober Gleisschotter auf die Wagen der „großen Bahn“ verfrachtet. Die dabei verwendete Schüttvorrichtung ist übrigens eine Eigenkreation der Anlagenbauer von Märklin, die von den Besuchern oft bewundert wird.

Bei so viel Betrieb geht natürlich ständig etwas kaputt. In einem Gleisbogen hinter den Mannschaftsbaracken hat sich gerade eine Feldbahnlok verabschiedet. Aus ihrem Kessel glüht es rot, ein Mechaniker versucht, ihr verklemmtes Gestänge wieder gang-



Unbeirrt rauschen die Züge der Bahn auf der Hauptstrecke vorbei.



Verflixt! Auf der Feldbahn hat sich eine Lok samt Wagen verabschiedet.



Die Verladung der Steine auf die Wagen ist echte Handarbeit.



Verbeulte Kipploren warten am Schuppen auf ihren nächsten Einsatz.

bar zu machen. Zu allem Überfluss sind auch noch die angehängten Loren umgekippt. Ein Kollege klaubt gerade eine massive Steinplatte von den Schienen, ein anderer schaut ein bisschen ratlos auf das Durcheinander.

Die Herren am anderen Ende des Gleises haben es da etwas einfacher. Sie sortieren mit simplen Mitteln große Steine auf drei Wagen. Das ist zwar körperlich anstrengend, aber immerhin funktioniert hier alles. Sogar die dicken Lederbänder, mit denen die Ladung fixiert wird, haben ihren Widerstand aufgegeben und lassen sich klaglos um die Brocken wickeln. Nun fehlt eigentlich nur noch eine Lok, die die Wagen holt. Wo die wohl bleibt?

Im Land der rechten Winkel

Die Männer arbeiten in einer Welt von eigentümlicher Geometrie. An den einst grünen Hängen des Hügels haben sie und ihre Vorfahren Stück für Stück die Landschaft verändert. Zwischen den organischen Formen der Natur hinterließ jeder präzise gehauene Stein einen rechten Winkel. Wie mit dem Lineal gezogen liegen die einzelnen Ebenen da. Sie werden verbunden durch steile Rampen, die ebenfalls genau vorgegebenen Winkeln folgen. Kaum ein Grashalm krallt sich an diese Ödnis. Die kahlen, glatten Oberflächen tun ein Übriges, um den Steinbruch aus der Umgebung hervorzuheben. Ein bewusster Effekt: Das Areal gibt der Hügellandschaft optisch einen neuen, überaus interessanten Rhythmus. >>

Mögliches Zubehör

Name	Hersteller	Artikelnummer
Arbeiter mit Hacke (bewegl.)	Viessmann	1527
Feldbahn-Set Steinbruch	Busch	12017
Feldbahn-Motorwagen	Busch	12250
Haltepunkt Holzmühle	Auhagen	11357
Baracke	Faller	120252
Arbeiter	Preiser	10461
Waldtiere	Noch	15745



Einfache Baracken dienen den Arbeitern als Aufenthaltsraum.



Sogar der Bruchstein wird noch als Gleisschotter verladen.



Die hungrigen Wildschweine lassen sich nicht stören.



An den Rändern holt sich die Natur das Gelände zurück.

Und bei genauer Betrachtung ist es mit der Ödnis nicht weit her. Gewiss, dort wo gehauen wird, glänzt nackter Stein. Aber schon ein paar Meter weiter schieben sich die ersten kleinen Sträucher auf die Hochfläche. Wo Spitzhacken und Steinsägen der Vergangenheit angehören, erobert sich die Natur das verlorene Terrain zurück. Auf die Pionierpflanzen folgen kleine Büsche, hie und da findet ein Bäumchen Halt. Zwischen dem jungen Grün führt eine Wildschweinmutter ihre Frischlinge zu verborgenen Futterplätzen. An einer Kante hat ein Vogel sein Nest unter einen Vorsprung gebaut. Die Tiere lassen sich auch durch einen mürrischen Mann mit Schubkarre nicht beirren, der eine Fuhre Abraum in die Gegend kippt. Sie wissen, dass ihnen die Menschen nichts tun.

Aus der Ferne ist immer noch das gleichmäßige Geräusch der Spitzhacken zu vernehmen. Das ist sogar beinahe wörtlich zu verstehen, denn die Arbeiter im Steinbruch gehören zu den beweglichen Figuren, die im Märklineum auf Knopfdruck in Aktion treten (siehe auch Märklin Magazin Heft 04/2025). Regelmäßig schwingt die ganze Truppe die Hacken – auch das ist eine schöne Möglichkeit, um ein Anlagenareal zu beleben.

Im Wandel der Zeit

Der Rest sind kunstvolle Stillleben. Ein uralter Holzschuppen dient Kipploren und Rungenwagen als Unterstand. Natürlich hat das Gebäude schon so einiges erlebt. Seine löchrigen Bretterwände und die Flicken auf dem Blechdach könnten allerlei Geschichte erzählen. An einer anderen Stelle sind Steine aus der Felswand gebrochen und neben einem Gleis eingeschlagen. Welches Drama sich hier wohl ereignet hat? Im Tal rauscht derweil die Eisenbahn vorbei. So mancher Reisender lässt aus seinem Abteilfenster den Blick über den Steinbruch schweifen. Am Himmel strahlt die Sonne. In ihrem Licht sieht die schwere Arbeit fast leicht aus. ■

Text: SB; Fotos: Kötzle



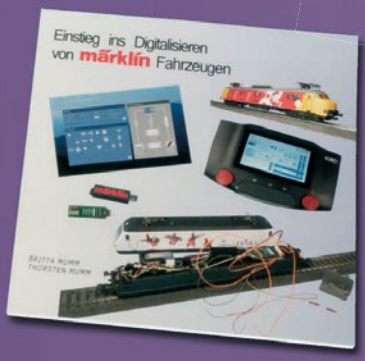
Zum Schluss wieder unser Ratespiel mit Blick auf das nächste Heft: Was hat es wohl mit der Dunkelheit auf diesem Bild auf sich?

modellbahnbande-verlag.de

Jedes Buch 20,-€









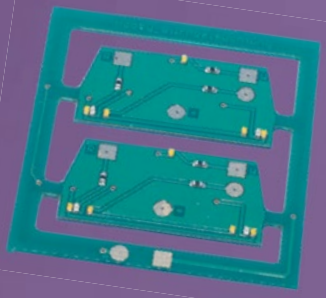
Von der Inbetriebnahme
bis zum PC-Anschluss

Wartung und Umbau leicht gemacht

auch erhältlich im
Buch-, Spielzeug- und Modellbahnhandel

Die kleinen Helferlein

**Hobby-Stirnbeleuchtung
rot/wei und Fernlichtfunktion
15,-€**





**mehr Infos unter:
can-delight.de**



**leuchtender Weihnachtswagen
Santa roxx ab 49,-€**

Gitarren als Ausschmückung für die Anlage

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







Gitarren ab 29,- €

Im Museum auf Zeitreise

Eisenbahnmuseen sind viel mehr als Hallen voller alter Züge. In ihnen halten engagierte Schienenfreunde auf kreative Weise Geschichte lebendig, bewahren Technik und altes Handwerk. Einige ganz unterschiedliche Beispiele zeigen, wie vielfältig das sein kann.



Berühmte Loks gib es im Bahnpark Augsburg zu bestaunen.



„Bahnhofszeiten“ im DB Museum in Nürnberg.



Das Spoorwegmuseum im niederländischen Utrecht verbindet die Generationen.



Schienenzeppelin von Märklin im Verkehrsmuseum Dresden.



Die Märklin World Titisee zeigt Modelle ab 1859.



Die Schnellzulok der BR 01 gehört dem Bayerischen Eisenbahnmuseum.



Gegensätze in der Cité du Train in Mulhouse.



Eine virtuelle Bahnreise in die Zeit um 1900 gibt es im Deutschen Technikmuseum in Berlin.



Eingang zum Museum „Spielzeugeisenbahnen im Schaufenster“.



Die Museumslok „Eschenau“ ist im Technoseum Mannheim zu sehen.



Ehrenamtliche halten im Eisenbahnmuseum Bochum eine Lok in Schuss.



Kleiner Lokführer im Eisenbahnmuseum Odense.



Kinderspaß im Museum Selfkantbahn in Gillrath.



Die Dampflok Erlebniswelt Meiningen bietet spannende Einblicke.



Dampfkran der DB im Technikmuseum in Sinsheim.



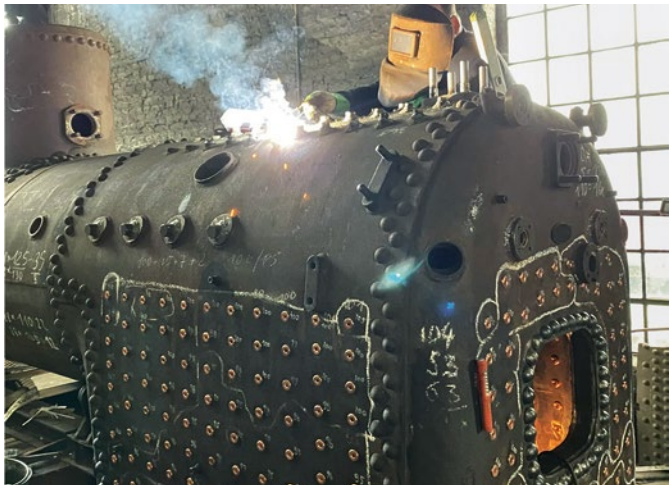
Die 103 101-2 der Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein fährt in die Dämmerung.



An Veranstaltungstagen erleben die Besucher der Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein die historischen Fahrzeuge hautnah.



Auch die kleinsten Museumsbesucher sind an den Ausstellungsstücken in der Bahnwelt interessiert.



Die 98 727 wird seit 2006 aufwendig restauriert, dabei wird auch die Feuerbüchse mit Niettechnik neu aufgebaut.



Ausfahrten mit den historischen Maschinen gehören zum Jahresprogramm der Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein.



Bei der Veranstaltung wird das Museumsgelände zur Kulisse für stimmungsvolle Fotoaufnahmen im Abendlicht.

Wer eine Dampflok in Bewegung erlebt, erfährt Geschichte ganz unmittelbar. Dampf steigt auf, es zischt und brodelt. Der Geruch von Kohle und Schmieröl liegt in der Luft. Hitze und Feuchtigkeit streifen die Haut. Seit einem halben Jahrhundert ermöglicht die Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein ihren Besuchern genau diese Erfahrung. Auf dem denkmalgeschützten, 3,5 Hektar großen Gelände eines ehemaligen Bahnbetriebswerks werden historische Fahrzeuge nicht nur ausgestellt, sondern liebevoll gewartet, restauriert und in Bewegung gesetzt.

Am 29. Mai 1976 hat das Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein eröffnet. Vorausgegangen war die Initiative einiger Eisenbahnenthusiasten, die versuchten, eine betagte Dampflokomotive mit Oldtimerzügen auf der Odenwaldbahn einzusetzen. 1970 wurde der Trägerverein Museumsbahn e. V. gegründet, bis heute die Basis des Museumsbetriebs. Zu der Anlage gehören das einstige Betriebswerk und Teile des angeschlossenen Rangierbahnhofs. Errichtet wurde das Betriebswerk bereits 1898, als der alte Darmstädter Bahnhof am Steubenplatz dem zunehmenden Güterverkehr nicht mehr gewachsen war. Ringlokschuppen, Drehscheibe, Werkstätten und Gleisanlagen sind alles Originalschauplätze. Hier hat man Lokomotiven für ihren Einsatz vorbereitet. In den Werkstätten des Museums werden bis heute „ausgestorbene" Techniken wie etwa Niettechnik oder Reparaturen kupferner Lokfeuerbüchsen betrieben und an kommende Generationen weitergegeben. Wer durch die Bahnwelt geht, bewegt sich also durch ein Stück Industriegeschichte. Auch wer die Eisenbahnatmosphäre der 1960er- und 1970er-Jahre schnuppern möchte, sei in der Bahnwelt genau richtig, sagt Stephan Heldmann, der zweite Vorsitzende des Trägervereins. Seit über 50 Jahren ist er Vereinsmitglied.

„Mein Vater war sehr an Eisenbahnen interessiert und hat mich immer irgendwo in einen Zug gesteckt."

Stephan Heldmann

„Wir firmieren als ‚Museum in Betrieb'", betont Heldmann und stellt damit das Selbstverständnis des Museums und dessen Konzept heraus: „Überall ist Bewegung, überall wird etwas vorgeführt, kann man mitmachen oder mitfahren." Veranstaltungen wie das Dampflokfest oder die „Blaue Stunde", bei der Lokomotiven im stimmungsvollen Abendlicht fotografiert werden können, locken jedes Jahr zahlreiche Besucher an. Beim Dampflokfest stehen die betriebsfähigen Lokomotiven im Mittelpunkt, ergänzt durch Gastfahrzeuge.

Blick hinter den Bahnbetrieb

Mehr als 200 historische Schienenfahrzeuge aus unterschiedlichen Epochen gehören zur Sammlung der Bahnwelt. Während der Sonderfahrten werden aus Loks und Wagen wieder das, wofür sie einst gebaut wurden: Verkehrsmittel. Sie verlassen das Museum und machen die Vergangenheit erlebbar. Die Dauerausstellungen öffnen dagegen den Blick für die Abläufe hinter dem Bahnbetrieb, beispielsweise die Uniformsammlung oder das Lehrstellwerk. Letzteres vermittelt, wie Bahnmitarbeiter den Schienenverkehr lange vor der Digitalisierung organisiert und gesichert haben. Zwei originale mechanische Stellwerke arbeiten hier zusammen, wie einst benachbarte Bahnhöfe: Bevor eine Fahrstraße eingestellt wird, muss sie telefonisch abgestimmt, Hebel müssen bewegt und Signale gestellt werden. Eine angeschlossene Modellbahn übersetzt den komplexen Vorgang für die Besucher in einen nachvollziehbaren.

Über die Anfangszeit

Ein weiterer Hingucker: das detailreiche Modell des Darmstädter Main-Neckar-Bahnhofs von 1846. Es erzählt von der Anfangszeit des Eisenbahnzeitalters und zeigt Darmstadt in einer Phase des Aufbruchs, als der Anschluss an das Schienennetz Mobilität und Handel grundlegend veränderte. Weitere Ausstellungen zu Fahrkarten, Gleisbau und Oberbau ergänzen den Gesamteindruck.

Den Herausforderungen stellen

Historische Fahrzeuge weiter aufs Gleis zu schicken, werde zunehmend anspruchsvoller, erzählt Stephan Heldmann von einer der Herausforderung, denen sich Eisenbahnmuseen heute stellen müssen. Betrieb, Wartung, Hauptuntersuchungen und Infrastruktur kosteten viel Geld. Außerdem gäbe es hohe technische und rechtliche Anforderungen. Deshalb setzen die Darmstädter seit einigen Jahren verstärkt auf Kooperationen. So war die Dampflokomotive 23 042 im vergangenen Jahr an zehn Wochenenden auf der Dreiseenbahn im Schwarzwald im Einsatz. Enge Verbindungen bestehen zudem mit der Museumseisenbahn Hanau, dem Kuckucksbähnel in Neustadt an der Weinstraße und der Nassauischen Touristikbahn in Wiesbaden. Partnerschaften seien wichtig, der Erhalt von Eisenbahnmuseen gelänge heute selten im Alleingang, betont Stephan Heldmann.

Ehrenamt trägt den Betrieb

Hinter all dem Aufwand stehen vielfach Ehrenamtliche, die technische Kenntnisse, Zeit und Arbeit in den Erhalt und die Restaurierung der Fahrzeuge investieren. Nachwuchs zu gewinnen, bleibt deswegen eine entscheidende Aufgabe. „Es gibt junge Leute, die sind ganz wild aufs Lokomotive fahren", erzählt Stephan Heldmann: „Und die haben dann auch Interesse daran, den Betrieb mitzugestalten." Mindestens fünf neue Mitglie- >>

„Wir haben einen eigenen Kesselschmied. Das ist auch ein Alleinstellungsmerkmal, was unseren Betrieb betrifft."

Stephan Heldmann



Uniformierte Museumsbahner im Jahr 2016 in Darmstadt-Kranichstein. Die Uniformen sind in einer Dauerausstellung zu sehen.

der aus allen Altersstufen kämen jedes Jahr neu dazu, schätzt der Vereinsvorsitzende. Es dürften aber auch gern mehr sein.

Mit dem Darmstädter Straßenbahnmuseum deckt die Bahnwelt auch die Geschichte des städtischen Nahverkehrs mit ab. Historische Triebwagen und Exponate erzählen aus 130 Jahren Darmstädter Verkehrsgeschichte. Über viele Jahre war der „Feurige Elias“ ein Publikumsmagnet: eine Dampflok auf Straßenbahngleisen. Derzeit wartet die Lokomotive Nr. 7 auf eine längere umfangreiche Instandsetzung.

Die Zukunft der Bahnwelt werde auch von der modernen Eisenbahn geprägt, erzählt Heldmann: Unmittelbar neben dem historischen Areal plant die Deutsche Bahn AG eine Abstellanlage. Im Zuge der Bauarbeiten sollen auf dem Museumsgelände zusätzliche Gleise und ein neuer Bahnsteig entstehen. Für die Bahnwelt ergäbe sich daraus eine Chance: „Der Betrieb unserer Fahrzeuge ist dann innerhalb unseres Gleisanschlusses auf knapp zwei Kilometern Länge möglich – und die alte und neue Eisenbahn sind dann unmittelbar nebeneinander sichtbar.“ Das sei ein weiteres Plus für die Besucher.

Faszination im Schaufenster

Wie unterschiedlich die Aufgaben eines Eisenbahnmuseums sein können, zeigt das kleine Museum „Spielzeugeisenbahnen im Schaufenster“ im nordhessischen Edertal-Gellershausen. Statt schwerer Loks gibt es hier Schaufensteranlagen aus den 1950er- und 60er-Jahren, außerdem Schaustücke und Spielzeugeisenbahnen samt Zubehör aus dem goldenen Zeitalter der Spielzeugeisenbahn von 1900 bis in die 1980er-Jahre, viele davon aus dem Hause Märklin.

Im Juli 2024 eröffnete der Trägerverein Historische Spielzeug-



Die historischen Loks der Bahnwelt lassen die Herzen von Eisenbahnliebhabern höherschlagen.



Licht und Schatten verwandeln das Museumsgelände bei untergehender Sonne in eine interessante Fotolocation.



Die in Sammlerkreisen bekannte Hafenanlage von Märklin, ein Einzelstück, ist im Museum in Edertal-Gellershausen zu sehen.

eisenbahnen e. V. sein Museum mit einer über 200 Quadratmeter großen Ausstellungsfläche auf zwei Etagen. Gezeigt werden neben den Original-Schaufensteranlagen auch Märklin Werkzeug, Werbebanner, Leuchtreklamen und ein Spielwarenladen im Stil der 1960er-Jahre.

Auch in Edertal-Gellershausen endet die Arbeit nicht beim Sammeln und Bewahren. Der Verein will Wissen weitergeben und den Austausch zwischen den Modelleisenbahnern, Sammlern und Besuchern fördern. Während der Führungen fahren die Züge, die Initiatoren erklären die Besonderheiten. „Das Vorführen der Anlagen macht uns großen Spaß“, bestätigt Jens Vesper, der Vorsitzende des Vereins: „Die Gäste fühlen sich in ihre Kindheit zurückversetzt, wo sie beim heimischen Spielwarenhändler sehnsüchtig vor dem Schaufenster standen und die Welt der Modelleisenbahn bestaunten.“

Viele Eisenbahnmuseen haben besondere museumspädagogische Konzepte und Attraktionen. Das Spoorwegmuseum im niederländischen Utrecht etwa punktet mit einer virtuellen Achterbahnfahrt, mit der das Museum seine Gäste Vergangenheit, Gegenwart und mögliche Zukunft der Eisenbahn erleben lässt. Hier können die Besucher durch einen Zeittunnel gehen und die Anfänge des Dampfzeitalters in einem britischen Bergwerk erleben. Das DB Museum in Nürnberg zeigt derzeit eine Sonderausstellung zum Thema „Tunnel“. Für Kinder gibt es dort eine eigene Erzählspur: Mit drei Zwergen gehen sie auf eine Rallye und lernen spielerisch, wie eine Tunnelbohrmaschine funktioniert. Die „Cité du Train“ in Mulhouse bietet eine interaktive Zeitreise mit Ton- und Lichtschau an.

Auch das Deutsche Dampflokomotiv Museum im fränkischen Neuenmarkt hat Mitmachstationen im Angebot. Und mit der „Werkstatt der Entdeckungen“ soll im Bahnpark Augsburg eine attraktive Mischung aus Science Center und Kindererlebniswelt entstehen. Wer eines der zahlreichen Eisenbahnmuseen besucht, erlebt also immer mehr als nur „alte Technik“. Auf den nächsten beiden Seiten stellen wir Museen aus unterschiedlichen Regionen vor – vielleicht beginnt die nächste Zeitreise in die Welt auf Schienen ganz in der Nähe. ■



Drehscheibe und Lokschuppen des Bahnparks Augsburg aus der Vogelperspektive.



Die Beleuchtung setzt den Ringlokschuppen im Deutschen Dampflokomotiv Museum schön ins Szene.

Text: Eva Heer; Fotos: siehe Kasten am Ende des Beitrags

Ausflugsziele für Eisenbahnfans

Hier wird Bahngeschichte erlebbar: In vielen Städten erhalten Museen unterschiedlicher Größe Lokomotiven, Wagen, Lokschuppen, Stellwerke, Bahnhofsgebäude und auch Modelleisenbahnen. Meist kümmern sich Ehrenamtliche mit viel Fachwissen und Engagement um die Exponate – und lassen kleine und große Besucher eintauchen in Technik und Alltag vergangener Eisenbahnepochen. Unsere Auswahl gibt einen Überblick:

Deutschland

Eisenbahnmuseum Schwarzenberg
www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

Historischer Lokschuppen Wittenberge
www.dampflok-wittenberge.de

Eisenbahnmuseum Gramzow
www.eisenbahnmuseumgramzow.de

Eisenbahnmuseum Kötzschau
www.eisenbahnfreunde-koetzschau.com

Lokschuppen Staßfurt
www.lokschuppen-stassfurt.de

Historisches Bahnbetriebswerk Gera
www.historisches-bahnbetriebswerk-gera.de

Eisenbahnmuseum Weimar
www.eisenbahnmuseum-weimar.de

Sächsisches Eisenbahnmuseum
www.sem-chemnitz.de

Eisenbahnmuseum Falkenberg/Elster
www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de

Deutsches Technikmuseum Berlin
www.technikmuseum.berlin

Berliner U-Bahn-Museum
www.ag-berliner-u-bahn.de

Niedersächsisches Kleinbahn-Museum
www.museumseisenbahn.de

Eisenbahnmuseum Vienenburg
www.eisenbahnmuseum-vienenburg.de

Lokschuppen Hochdahl
www.lokschuppen-hochdahl.de

Museumseisenbahn Hamm
www.museumseisenbahn-hamm.de

Stellwerk Köln-Dünnwald
www.stellwerk-duennwald.de

Eisenbahnmuseum Naumburg
www.eisenbahnmuseum-naumburg.de

Erlebnisbahnhof Westerwald
www.erlebnisbahnhof-westerwald.de

Dampflokmuseum Hermeskeil
www.dampflokmuseum-hermeskeil.de

Verkehrsmuseum Frankfurt/Main
www.hsf-ffm.com

Aartalbahnmuseum Wiesbaden-Dotzheim
www.aartalbahn.de

Bahnpost-Eisenbahnmuseum Losheim am See
www.bahnpostmuseum.eu

Verkehrsmuseum Karlsruhe
www.verkehrsmuseum-karlsruhe.de

Eisenbahnmuseum Schwarzwald
eisenbahnmuseum-schwarzwald.de

Blumberger Eisenbahnmuseum
www.sauschwaenzlebahn.de

München Verkehrszentrum, Außenstelle des Deutschen Museums
www.deutsches-museum.de

Localbahnmuseum Bayerisch Eisenstein
www.blv-online.eu

Eisenbahnmuseum Würzburg
www.bw-wuerzburg.de



Das Glanzstück der Fahrzeugsammlung im Museum IG BW Dieringhausen ist die Dampflok„Waldbröl“.

International

Stoomtrein Katwijk, Leiden (NL)
www.stoomtreinkatwijkleiden.nl

Nederlands Spoorwegmuseum, Utrecht (NL)
www.spoorwegmuseum.nl

Eisenbahnmuseum Groß Schwechat (AT)
www.eisenbahnmuseum.at

Lokpark Ampflwang (AT)
www.oegeg.at

Localbahnmuseum der Tiroler Museumsbahnen, Innsbruck (AT)
www.tmb.at

Schweizer Verkehrshaus, Luzern (CH)
www.verkehrshaus.ch/de

Bahnmuseum Albula, Bergün/Bravuogn (CH)
www.bahnmuseum-albula.ch

Sernftalbahn, Elm (CH)
www.sernftalbahn.ch

Cité du Train, Mulhouse (F)
www.citedutrain.com

National Railway Museum, York (GB)
www.railwaymuseum.org.uk

Dänisches Eisenbahnmuseum, Odense (DK)
www.jernbanemuseet.dk/de

Trainworld, Brüssel (BE)
www.trainworld.be



Auf die Besucher der Cité du Train im elsässischen Mulhouse warten über 100 historische Lokomotiven und Wagen.

Museums-Highlights: Die Märklin Clubkooperationspartner

- **Verkehrsmuseum Dresden**, Augustusstr. 1, 01067 Dresden, www.verkehrsmuseum-dresden.de
- **Eisenbahnmuseum Bw Dresden-Altstadt**, Zwickauer Str. 86, 01187 Dresden-Plauen, www.igbwdresdenaltstadt.de
- **Feldbahnmuseum Herrenleite**, Herrenleithe 10, 01847 Lohmen, www.feldbahnmuseum-herrenleite.de
- **DB Museum Halle**, Volkmannstraße 39, 06112 Halle/Saale, www.dbmuseum.de
- **Mitteldeutsches Eisenbahn- & Spielzeugmuseum**, Blasiistr. 22, 06484 Quedlinburg, www.eisenbahn-spielzeug-museum.de
- **Schauplatz Eisenbahn**, Frankenberger Straße 172, 09131 Chemnitz-Hilbersdorf, www.schauplatz-eisenbahn.de
- **Oldtimer Museum Rügen**, Proraer Allee 119, 18609 Binz-Prora, www.oldtimer-museum-ruegen.de
- **Museums-Eisenbahn Minden**, Stiftsallee 2, 32427 Minden, www.museumseisenbahn-minden.de
- **Museum „Spielzeugeisenbahnen im Schaufenster“**, Violinenstraße 7, 34549 Edertal-Gellershausen, www.historische-spielzeugeisenbahnen.de
- **Eisenbahnmuseum Bochum**, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, www.eisenbahnmuseum-bochum.de
- **Museum Industriekultur Osnabrück**, Fürstenauer Weg 171, 49090 Osnabrück, www.mik-osnabrueck.de
- **Eisenbahnmuseum Dieringhausen**, Hohler Str. 2, 51645 Gummersbach, www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de
- **Kleinbahnmuseum Selfkantbahn**, Bahnhof Schierwaldenrath, Am Bahnhof 13 a, 52538 Gangelt, www.selfkantbahn.de
- **DB Museum Koblenz**, Schönbornslusterstraße 14, 56070 Koblenz, www.dbmuseum.de
- **Mueumseisenbahn Hanau**, Heideäcker 1, 63457 Hanau, www.museumseisenbahn-hanau.de
- **Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein**, Steinstr. 7, 64291 Darmstadt, www.bahnwelt.de
- **Technik Museum Speyer**, Am Technik Museum 1, 67346 Speyer, www.museumspeyer.de
- **TECHNOSEUM** (Landesmuseum für Technik und Arbeit), Museumsstr. 1, 68165 Mannheim, www.technoseum.de
- **Auto & Technik Museum Sinsheim**, Museumsplatz, 74889 Sinsheim, www.museum-sinsheim.de
- **Märklin-World-Titisee**, Seestr. 21/1, 79822 Tittisee-Neustadt, www.maerklin-world-titisee.de
- **Lokwelt Freilassing**, Westendstr. 5, 83395 Freilassing, www.lokwelt.freilassing.de
- **Hans-Peter Porsche Traumwerk**, Zum Traumwerk 1, 83454 Anger, www.traumwerk.de
- **Bahnpark Augsburg**, Firnhaberstr. 22 c, 86159 Augsburg, www.bahnpark-augsburg.eu
- **Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen**, Am Hohen Weg 6 a, 86720 Nördlingen, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- **DB Museum im Verkehrsmuseum Nürnberg**, Lessingstr. 6, 90443 Nürnberg, www.db-museum.de
- **Deutsches Dampflokomotiv Museum**, Birkenstr. 5, 95339 Neuenmarkt, www.dampflokmuseum.de
- Italien (Südtirol): **Eisenbahnwelt Rabland**, Geroldplatz 3, 39020 Partschins/Rabland, www.eisenbahnwelt.it
- Niederlande: **Het Nationaal Modelspoor Museum**, Alexanderstraat 4, 8606 VP Sneek, modelspoormuseum.nl
- Österreich: **Eisenbahnmuseum Strasshof**, Sillerstr. 123, 2231 Strasshof, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

Fotos: Archiv Selfkantbahn, Bayerisches Eisenbahnmuseum (Holger Graf), Cité du Train – Patrimoine SNCF, Danmarks Jernbanemuseum Odense, DB Museum (Uwe Niklas), Dampflok Erlebniswelt Meiningen (Peter Steinwachs), Bahnpark Augsburg (Markus Hehl, Christian Strohmeyer), Deutsches Dampflokmuseum (Michael Jungblut), IG Bw Dieringhausen, Museumsbahn e. V., SDTB/ Foto: C. Kirchner, Spoorwegmuseum Utrecht, Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum, Technik Museen Sinsheim Speyer, TECHNOSEUM (Klaus Luginsland), Verein Historische Spielzeugeisenbahnen, Verkehrsmuseum Dresden (Manuel Halbauer)





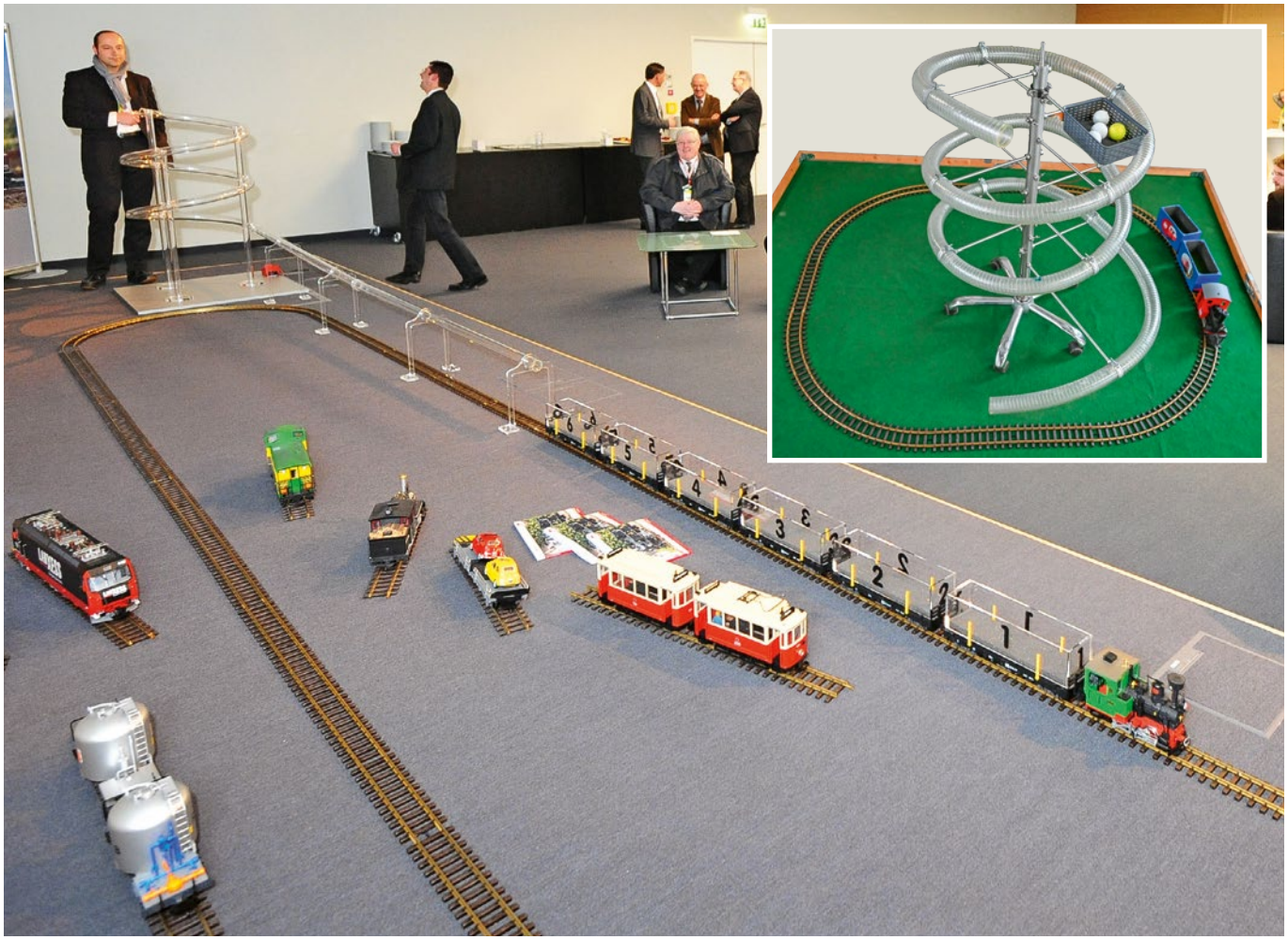
Umkehrschluss: Auf dem „Wendestern" von Matthias Vogel können Loks besonders platzsparend umdrehen – präsentiert auf der IMA.

Großer Spaß am Hin und Her

Für Spielvergnügen mit der Modellbahn braucht es eine große Anlage? Von wegen! Ob Gleisoval mit Murmelbahn oder raffiniertes Rangierspiel – auch auf begrenzter Fläche sind dem Spieltrieb keine Grenzen gesetzt.

Von einer bunten Miniaturlandschaft mit herrlichen Paradestrecken für lange Züge träumt wohl jeder Modellbahner einmal. Doch die Wirklichkeit sieht oft anders aus: In der Wohnung ist zu wenig Platz für eine Anlage, die Zeit für das Hobby ist begrenzt, Partner und Familie wollen sich nicht dauernd an der Modellbahn vorbeiquetschen. Deswegen muss man aber nicht gleich aufgeben und die geliebten Modellschätze in die Schachtel verbannen. Mit minimalem Aufwand lassen sich Modellbahnspiele aufbauen, die für richtig viel Unterhaltung sorgen – und bei Bedarf schnell wieder verstaut sind.

Zu den einfachsten Spielmöglichkeiten gehören kleine Geschicklichkeitsspiele. Im Prinzip genügen ein Bürostuhl, ein etwas dickerer Schlauch, ein Bällchen, etwas Fixierband und eine Startpackung von Märklin, schon kann es losgehen. Einfach ein Gleisoval aufbauen, auf dem ein Zug seine Runden dreht. Den Bürostuhl in die Mitte stellen und den Schlauch so um den Stuhl wickeln, dass er genau über dem Gleis endet. Nun gilt es, abzuschätzen, wie lange das Bällchen braucht, um durch den Schlauch zu rollen. Ziel ist, dass es exakt dann herausfällt, wenn darunter ein Güterwagen vorbeifährt. Jeder Treffer gibt einen Punkt. Wer



Zusammentreffen: Geschicklichkeitsspiele, bei denen man mit Bällchen auf einen Güterwagen zielt, sind schnell aufgebaut und machen richtig Laune. Der MEC Chemnitz verwendet dazu einen Schlauch (kleines Foto), es geht aber auch größer.

am Schluss die meisten Punkte hat, gewinnt. Vor allem für Kinder ist so ein Spiel ein großes Vergnügen.

Diese Anordnung lässt sich natürlich variieren. Feste Plexiglasröhren und ein paar Gleismeter mehr machen daraus eine schöne Abwechslung etwa für Veranstaltungen. Eine LGB Bahn eignet sich wegen ihrer Größe am besten: Bei dieser Version des Spiels hängen an einer Lok gleich mehrere Wagen, die mit Zahlen markiert sind. Die ersten Wagen hinter der Lok sind recht einfach zu treffen, hier gibt es aber auch die wenigsten Punkte. Wer das Ende des Zuges anvisiert, bekommt zwar mehr. Die Chance, vorbeizuzielen, steigt jedoch ebenfalls. Noch eine Steigerung gefällig? Könner ziehen vorab eine vierstellige Nummer und versuchen dann, der Reihe nach die entsprechenden Wagen zu treffen.

Neben solchen Geschicklichkeitsübungen sind Rangierspiele eine interessante Möglichkeit, auf kleinstem Raum abwechslungsreichen Modellbahnspaß zu bekommen. Märklin Fan Matthias Vogel hat sich hier seine eigene Variante gebaut – und dafür am großen Vorbild Maß genommen. „Während eines Urlaubs in Südtirol habe ich im Vinschgau den ‚Malser Wendestern' entdeckt", erzählt der Göppinger. Dabei handelt es sich um ein Gleisfünfeck. Die Eisenbahner aus Südtirol haben es in den Talgrund gezwängt, weil es bei den vorgegebenen Gleisradien für das Wenden einer Lok noch platzsparender als ein Gleisdreieck ist.

Matthias Vogel hat diese ungewöhnliche Anlage in Spur Z nachgebaut: „Der Wendestern bietet eine Menge an Spielmöglichkeiten. Ich kann natürlich eine Dampflok drehen, sie zur Bekohlung fahren, sie abstellen, eine andere Lok aus dem Lokschuppen holen, Güterwagen an drei Ladestellen hin- oder wegrangieren, Loks tauschen, durch die Gleisharfe ganze Züge austauschen", zählt der langjährige Märklinist auf. All dies ist ein durchaus freudvoller Zeitvertreib. Davon konnten sich die Besucher der IMA in Göppingen im vergangenen Jahr überzeugen, wo er seinen Wendestern präsentiert hat.

„Mein ‚Wendestern' bietet eine Menge an Spielmöglichkeiten. Ich kann eine Dampflok drehen, Güterwagen hin- oder wegrangieren, Loks tauschen." **Matthias Vogel, Märklinist**

Noch weiter geht Professor Peter Lehmann von der Hochschule der Medien in Stuttgart. Er benutzt eine Gleisharfe, eine CS3 und drei verschiedenfarbige Lokomotiven, um den Studierenden eine Sprachsteuerung für die Modellbahn näherzubringen. Das Grundprinzip ist das eines Rangierspiels: Die Loks stehen in einer Ausgangs- >>



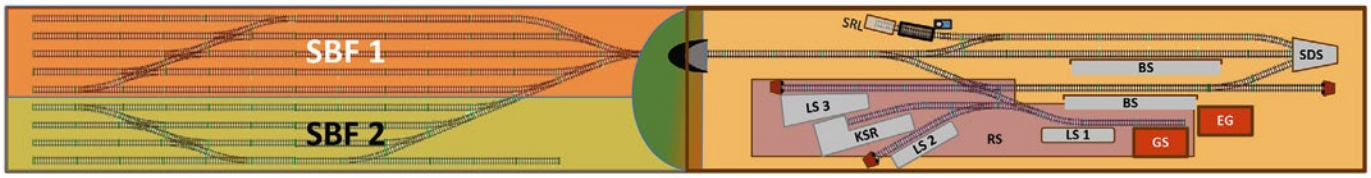
An der Medienhochschule in Stuttgart wird mit Spracherkennung rangiert.

stellung und sollen umsortiert werden, mal nach Farbe, mal nach Größe. Die angehenden Wirtschaftsinformatiker nutzen dafür das Programm „Elli“, bei dem eine Spracherkennung das gesprochene Wort in Befehle umsetzt, die dann mit einem „Wörterbuch“ abgeglichen werden. Ist der Befehl hier hinterlegt, weiß das Programm, was es tun soll, und bewegt die Lok. „Wir haben uns nach einer Möglichkeit umgesehen, wie man unsere doch recht komplexen Themen anschaulich darstellen kann. Und da es bei uns im Studiengang einige Märklin Fans gibt, lag es nahe, das mit der Modellbahn zu versuchen“, erklärt Professor Lehmann. Die Erfahrung mit den Studenten ist äußerst positiv: Das Spiel mit den kleinen Loks macht auch jenen Spaß, die bisher keine Berührungspunkte damit hatten.

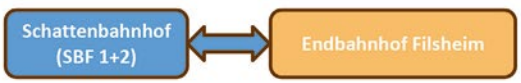
Das „Biertisch-Duo“ nutzt eine ungewöhnliche Unterlage für vielfältigen Modellbahnspaß.

Spielen mit dem „Biertisch-Duo“

Märklinist Phil Lopatta hat sich für seinen Rangierspaß eine ungewöhnliche Unterlage ausgesucht: Er sorgt auf zwei Biertischen für jede Menge Eisenbahnbetrieb. Sein „Biertisch-Duo“ besteht aus einem als Bahnhof ausgestalteten Rangierspiel auf dem einen Tisch und aus einem teilbaren Schattenbahnhof auf dem anderen. Beide sind über ein einzelnes Gleis miteinander verbunden. Das erleichtert den Abbau. Drei Betriebskonzepte sind möglich: Der Bahnhof kann als Endbahnhof dienen – ein Zug fährt aus dem Schattenbahnhof ein, setzt über die Segmentdrehscheibe um und koppelt am anderen Ende seines Zuges wieder an. Teilt man den Schattenbahnhof in zwei Bereiche, wird aus dem bisherigen End- ein Durchgangsbahnhof in Spitzkehrenform. Und schließlich lässt sich auf der Fläche auch ein Rangierspiel >>



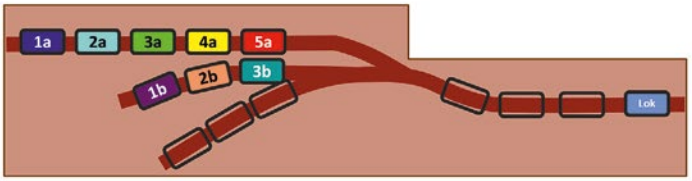
Betriebskonzept 1: Endbahnhof



Betriebskonzept 2: Spitzkehrenbahnhof



Betriebskonzept 3: Rangierspiel



Legende

EG: Empfangsgebäude	GS: Güterschuppen	SDS: Segmentdrehscheibe
BS: Bahnsteig	SRL: Schuppen für die Rangierlok	LS: Ladestraßen
KSR: Kopf-Seitenrampe	RS: Rangierspiel	SBF: Schattenbahnhof



Rangieren mit dem „Timesaver“

Kein Rangierspiel fasziniert Modellbahner so sehr wie der „Timesaver“. Im Jahr 1966 von dem US-Amerikaner John Whitby Allen entwickelt und 1972 in einer Modellbahnzeitschrift präsentiert, zeichnet sich das Spiel vor allem durch seine Vielfalt aus. Im Prinzip braucht es nur zwei Stumpfgleise links, zwei rechts, dazu Kreuzungen und eine Umsetzmöglichkeit für die Lok. Ziel des Spiels ist es, Wagen, die auf den Abstellgleisen stehen, in eine vorgegebene neue Ordnung zu bringen. Wer diese mit den wenigstens Rangierbewegungen oder in der kürzesten Zeit erreicht, ist Sieger.

Bei einem Wagen pro Abstellgleis finden sich auch Anfänger schnell zurecht. Doch je mehr Wagen zu bewegen sind, desto komplizierter wird die Sache. Den zur Verfügung stehenden Platz reizen Könner bis auf den letzten Millimeter aus. Andere lassen eine Stoppuhr mitlaufen. Denn nicht nur der Spieler mit den wenigsten Rangierbewegungen kann zum Sieger gekürt werden, sondern auch derjenige, der die gestellten Aufgaben in der geringsten Zeit meistert. Beim letzten „Tag der offenen Tür“ bei Märklin war eine H0-Rangierspiel-Anlage von René Helbig nach der „Timesaver“-Idee (Foto oben) stets dicht umlagert.

Um das Prinzip zu verdeutlichen, ist unten ein ganz ähnliches Spiel mit Startbild und Endzustand abgebildet.

Der „Timesaver“ funktioniert in jeder Nenngröße, egal ob Spur Z, Spur N, H0 oder Spur 1. Für ein ungestörtes Spielvergnügen gilt es, ein paar Dinge zu beachten: So sollten die Wagen möglichst alle die gleiche Fahrzeuglänge haben. Hierzu kann man lauter gleiche Modelle nehmen und sie mit Nummern markieren. Oder man nimmt verschiedenfarbige Wagen der gleichen Bauart. Da die Kupplungen bei dem Spiel einer gewissen Belastung ausgesetzt sind, sollten sie entsprechend robust sein. Und nicht zuletzt sollte die Lok über gute Langsamlaufeigenschaften verfügen.

John Allens Grundkonzept lässt sich natürlich variieren. Mit einer Abzweigung kann ein zweiter „Timesaver“ für den direkten Wettkampfmodus angeschlossen werden. Oder man integriert das Spiel leicht abgeändert zum Beispiel als Güterbahnhof in eine große Anlage. Egal wofür man sich entscheidet: Auch über 50 Jahre nach seiner Präsentation begeistert das Spiel kleine und große Modellbahner weltweit.



Spielstart



Spielende



Ein Video unseres Autors Peter Pernsteiner über den „Timesaver“ von René Helbig.



Die Kinder-Spielanlage in der Modellbahnhalle Wallhausen führt kleine Bahnfans spielerisch an das Thema Modellbahn heran.



Im Eisenbahnbetriebsfeld Darmstadt dient eine riesige Modellbahn angehenden Bahnmitarbeitern als realistische Übungsgrundlage.

realisieren, bei dem Eisenbahnwagen auf den Gleisen „umsortiert“ werden müssen.

Als Vorbild für solche Gleiskonfigurationen dient meist das berühmteste Rangierspiel überhaupt, der „Timesaver“ von John Allen (siehe Kasten Seite 109). René Helbig hat einen im H0-Maßstab 1:87 entworfen, aus Märklin C-Gleis, sechs Weichen und einer Doppelkreuzungsweiche (Bild oben). „Mein Gedanke war, wie bekomme ich auf möglichst wenig Platz viel Spielspaß hin“, fasst der Modellbahner zusammen. Seine Anlage misst nur gut einen Quadratmeter, ermöglicht aber ganz unterschiedliche Spielsituationen. „Je nach Schwierigkeitsgrad dauert eine Runde schon mal 90 Minuten“, beschreibt René Helbig den Reiz seines Entwurfs.

Spielen auf der Gleisharfe

Neben den „Timesavern“ haben es auch „Inglenook-Puzzles“ zu einiger Bekanntheit gebracht: Eine Gleisharfe dient als Abstellgruppe, hinzu kommt ein Stumpfgleis für die Lok. Hier besteht der Reiz darin, aus bereitstehenden Wagen möglichst schnell einen Zug zusammenzustellen, bei dem die Wagen in einer vorgegebenen Reihenfolge sortiert sind. Nach diesem Prinzip funktioniert auch das oben beschriebene Spiel an der Hochschule für Medien in Stuttgart.



Modellbahnspiele können aber auch ganz anders aussehen. Das beginnt bei der Optik, wie etwa bei der Baustein-Anlage von Bernhard Schipper. Der Märklin Fan hat nach dem „Timesaver“-Vorbild einen 200 x 60 Zentimeter großen Entwurf umgesetzt, bei dem sowohl die Gebäude als auch das Rollmaterial aus Klemmbausteinen bestehen – ein ungewöhnlicher Anblick, der nicht nur Modellbahner fasziniert.

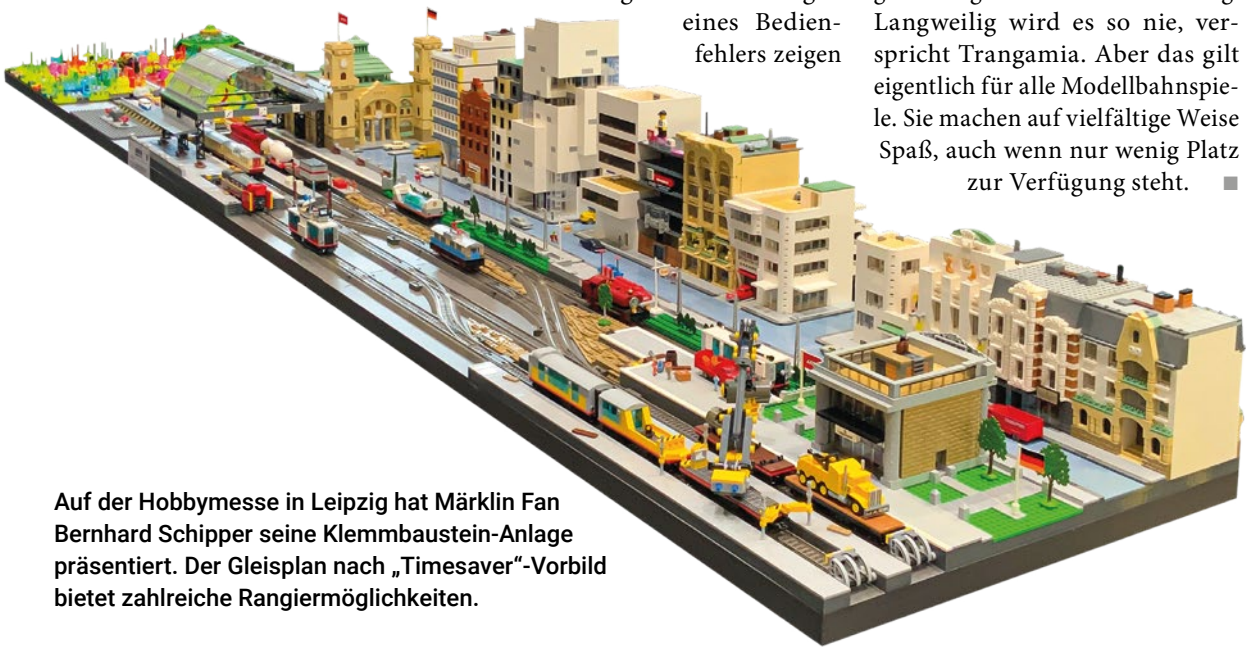
In der Modellbahnhalle Wallhausen (siehe Seite 112) unterhält eine Kinder-Spielanlage die kleinen Besucher. Mit robusten Metallgleisen bestückt, lädt die Anlage angehende Modellbahnfreunde zum Ausprobieren und Entdecken ein. So werden sie spielerisch mit der Modellbahn vertraut gemacht.

Spielerisch herangeführt werden auch die Seminarteilnehmer im Eisenbahnbetriebsfeld Darmstadt – allerdings an ihre Aufgaben bei der großen Bahn. Hier lernen zukünftige Disponenten, Eisenbahner im Betriebsdienst und Führungskräfte den Bahnbetrieb im Modell kennen. Die Technische Universität Darmstadt nutzt die Anlage für die Forschung, etwa zu den Themen Leit- und Sicherungstechnik sowie digitale Planung. An der Anlage, die mehrere Räume füllt, werden realistische Betriebsabläufe nachgestellt. Die Folgen eines Bedienfehlers zeigen sich hier sofort auf der Anlage – ein Lerneffekt, der nur mit Simulatoren nicht zu erreichen wäre.

Ein besonderes Modellbahnspiel hat Traingamia in Kopenhagen kreiert. Bei dem Club-Kooperationspartner von Märklin und Trix läuft auf der Modelleisenbahn ein computergesteuerter Wettbewerb, bei dem es darum geht, der beste Lokführer zu werden. Punkte bekommt, wer beispielsweise den Fahrplan genau einhält, rechtzeitig bremst oder die Türen richtig öffnet. Die Spieler haben von ihrem Schaltpult aus das Geschehen auf der 21 Quadratmeter großen Märklin C-Gleis-Anlage voll im Blick. Zahlreiche Schwierigkeitsgrade sorgen für viel Abwechslung. Langweilig wird es so nie, verspricht Trangamia. Aber das gilt eigentlich für alle Modellbahnspiele. Sie machen auf vielfältige Weise Spaß, auch wenn nur wenig Platz zur Verfügung steht. ■

Wie Traingamia genau funktioniert, zeigt ein Video auf der Homepage.

Text: sb; Fotos: Claus Dick, MM, Traingamia



Auf der Hobbymesse in Leipzig hat Märklin Fan Bernhard Schipper seine Klemmbaustein-Anlage präsentiert. Der Gleisplan nach „Timesaver“-Vorbild bietet zahlreiche Rangiermöglichkeiten.

Sie spielen auch ein Rangierspiel? Schicken Sie uns ein Foto! anlagenbau@3g-media.de

Und weiter geht's

Eine andere Steuerungssoftware, ein neuer Schattenbahnhof – in der Modellbahnhalle Wallhausen hat sich über den Sommer einiges getan. Und noch immer sind ihre Erbauer Marc Müller und Wilhelm Muschka schwer beschäftigt. Schließlich soll in der imposanten Modellwelt alles bereit sein, wenn ab November wieder Besuchstage anstehen.





Bereits die nackten Zahlen beeindrucken: Rund 650 Meter Gleise in 400 Gleismeldeabschnitten, 272 Weichen, 230 Signale, 13 Bahnhöfe. Auf rund 200 Quadratmetern Fläche bietet die Modellbahnhalle Wallhausen eine Eisenbahnwelt im Maßstab 1:87. Mitten im ländlichen Hohenlohe bei Crailsheim hat sich Elektrotechnik-Meister Marc Müller unter tatkräftiger Mithilfe seines Mitstreiters Wilhelm Muschka und dessen Partnerin Sonja Jäger einen Kindheitstraum erfüllt.

Schon bei unserem ersten Besuch im Sommer 2025 waren wir schwer beeindruckt – nachzulesen im Beitrag „Großes Hallen-Spiel“ in Heft 05/2025. Die beiden langjährigen Märklinisten Müller und Muschka haben ein imposantes Anlagen-Wunderland voller großartiger Landschaften und spannender Szenen geschaffen, frei nach dem Motto „kommen wertvolle Einzelaspekte zusammen, ergibt ihre Summe ein größeres Ganzes“.

Besucher von weit her

Davon haben sich während der Öffnungstage bis Frühjahr 2026 auch zahlreiche Besucher überzeugt. Da standen schon mal bis zu 500 Gäste am Tag vor der Tür. „Mehr Leute gehen nicht rein“, sagt Marc Müller. Einige Gäste hatten sich von weit her auf den Weg gemacht, aus Frankfurt oder aus dem Schwarzwald, erinnert sich der Märklin Liebhaber. Und Wilhelm Muschka ergänzt: „Es kamen alle möglichen Leute, altersmäßig bunt gemischt von fünf bis 88, darunter natürlich viele Modellbahner.“

Die Besucher durften bleiben, solange sie wollten, sich im Cateringbereich bei Sonja Jäger stärken und sich von den beiden Gastgebern das eine oder andere unterhaltsam erklären lassen. „Wir machen kleine Vorführungen zwischendrin“, so Marc Müller. Zum Beispiel am automatisierten Schotterwerk mit seinen authentisch nachgebildeten Accessoires wie die rotierenden Förderbänder, beladen mit Mahlwerk. Genauso spannend, weil begeisternd „echt“: der Mühlbach mit Stauwehr, der klar sprudelndes Wasser führt.

Lang geplantes Großprojekt

Als nach dem letzten Öffnungstag wieder Stille einzog, machte sich Marc Müller an ein lang geplantes Großprojekt: Um den aufwendigen Modellbahnbetrieb künftig noch zuverlässiger und vielfältiger zu gestalten, soll Steuertechnik zum Einsatz kommen, die auch im Hans-Peter Porsche Traumwerk im Chiemgau die Züge vom Start- zum Zielbahnhof leitet. „Diese Software soll bei den Funktionen wesentlich weiter ins Detail gehen“, so der Elektrotechniker. Zu den individuellen Kernbedürfnissen zählt ein ausgeklügelter, vollautomatischer Taktfahrplan.

In den vergangenen Monaten überführte er die Regie der Anlage in die neue Software. „Eine harte Nuss“, so Marc Müller über die Programmier- und Installationsarbeiten. Denn wie üblich bei solchen Umstellungen, funktionierte nicht alles sofort nach Plan. Und die Suche nach der Ursache erwies sich bisweilen als etwas nervenaufreibend. Inzwischen ist der Modellbahner aber zuversichtlich, dass alles laufen wird, wenn ab November die nächste Besuchszeit ansteht. Dann können von einem neuen Stellwerk auf der Empore aus alle Abläufe gesteu- >>

Bewunderung: Bis zu 500 Gäste lockt die Modellbahnhalle an einem Besuchstag an.



Heimlicher Star: Marc Müller schwärmt für den Schienenbus, den er aus seiner Kindheit kennt.



Aufbau: Die Steuerung der Zuggarnituren soll eine neue Software übernehmen.

ert und überwacht werden. Sechs Monitore verschaffen den „Fahrdienstleitern“ einen vollständigen Überblick. Zur Sicherheit des Fahrbetriebs hält Marc Müller noch die alte Software parat, „so kann ich dann entweder die eine oder die andere aufschalten“.

„Unser doppelstöckiger Schattenbahnhof bildet nun das Herz der Anlage.“
Marc Müller, Anlagenbauer

Eine weitere Neuerung ist der doppelstöckige Schattenbahnhof, „der nun das Herz der Anlage bildet“, so Marc Müller. „So kann man jeden Bahnhof ansteuern, die Züge umdrehen und parken, anders als bei den Gespannen, die vorher oberirdisch im Hauptbahnhof gestanden sind.“ Unter den vielen Zügen haben beide Modellbahner ihre eigenen Vorlieben. Wilhelm Muschka outet sich gern als Fan deutscher Elektrolokomotiven. „Ich gucke mich nach jeder 103 um“, schmunzelt er. Marc Müller schwelgt gern in Erinnerungen: „Mir gefällt der Schienenbus, der schon in meiner Kindheit durch Wallhausen gefahren ist“, erzählt er. Doch auch Dieselloks wie die BR 218 sorgen bei ihm für leuchtende Augen. Die Bahnliebe wurde ihm in die Wiege gelegt. Sein Großvater war Bahnhofsvorsteher im Heimatort Wallhausen. Kein Wunder, dass sich der 50-Jährige seit Jahren auch für den Erhalt und die Reaktivierung von Regionalstrecken in der Umgebung einsetzt.

Diese führen durch eine Landschaft, die vom Weinbau geprägt



Hier rauscht der Bach: Das Mühlrad dreht sich in echtem Wasser.



Hier rauscht der Verkehr: Die Züge fahren nach einem ausgeklügelten Taktfahrplan.



Unterbau: Der neue Schattenbahnhof bietet viel Platz, um Züge parken zu können.

ist. Auch in der Modellbahnhalle sind die Weinberge nach dem Vorbild des Taubertals echte Hingucker. „Das sind Unikate, jeder Rebstock ist handgemacht“, erklärt Marc Müller. Und Wilhelm Muschka berichtet von begeisterten Besucherinnen, die wissen wollten, wie diese Kleinode hergestellt werden. Sagenhafte 2.500 Exemplare sind es. Grob gesagt formt man sie aus dünnem, grünem Blumendraht, den man um einen Schraubenzieher wickelt, woraus eine Art Feder entsteht. „Unten lässt man circa zwei Zentimeter gerade gestreckt stehen. Dann wird der Draht in Holzleim getaucht und zum Trocknen auf eine Styroporplatte gesteckt“, beschreibt Marc Müller den Prozess. Von dort wird er in die Landschaft „gepflanzt“, die wiederum vorher präpariert sein will – mit Erdtönen und kleinen Holzpfosten, zwischen denen sich hauchdünner Lackdraht spannt, an dem die Weinreben eingesetzt werden.

Ein anderes Highlight nennt Wilhelm Muschka: „Unsere Modellbahn für Kinder ist der Burner!“ An der kleinen Anlage können Kinder Dinge selbst ausprobieren. So werden sie spielerisch an das Thema Modellbahn herangeführt. Bei den Besuchern kommt dieses Angebot bestens an. Warum Marc Müller bei der Konzeption der Modellbahnhalle so groß gedacht hat? Die Entscheidung habe lange gebraucht, gibt der 50-Jährige zu. Doch es könne ja nicht sein, „dass man viel Geld ausgibt und Unmengen an Zeit aufwendet, nur damit die schönen Sachen in Kisten verpackt herumliegen“. Wir finden: Da hat er recht. ■

Text und Fotos: Claus Dick



Weinbau: Die Landschaft auf der Anlage ist geprägt von der Umgebung. Hier rollt die Eisenbahn durch sanfte grüne Hügel und Weinberge.

Die nächsten Ausstellungstermine

- Sonntag, 1. November 2026 (Allerheiligen)
- Sonntag, 13. Dezember 2026 (3. Advent)
- Mittwoch, 6. Januar 2027 (Heilige drei Könige)
- Sonntag, 21. Februar 2027
- Sonntag, 14. März 2027
- Vorführungen für Besuchergruppen auf Anfrage auch an anderen Terminen möglich.
- Öffnungszeiten: jeweils von 10 bis 18 Uhr
- Modellbahnhalle Wallhausen, Crailsheimer Straße 13, 74599 Wallhausen
- www.modellbahnhalle-wallhausen.de



Was ist da wohl drin? Susanne Bauer mit den gespannten „Friesenzwergen“ aus Plauen.

Nächster Halt: Kindergarten!

Schon die Jüngsten begeistern sich für die Faszination Modelleisenbahn. Seit vielen Jahren bringt Susanne Bauer aus Plauen Kindern das Hobby näher. Unterstützt wird sie vom Haus Märklin, das Startpackungen und Zubehör beisteuert.



Eineinhalb Stunden später rollt der erste Zug: Die Kinder haben das Gleisoval aufgebaut und die Strecke mit Holzbausteinen dekoriert.

Die Spannung ist groß: Vier unterschiedlich große, in buntes Papier eingewickelte Pakete sind im Kindergarten Friesenzwerge in Plauen angekommen. Zum Vorschein kommen zwei Märklin my world Startpackungen, einmal zum Thema Autotransport, einmal mit einem ICE3 und passendem Zubehör. Die Kinder legen sofort los, nehmen Loks und Wagen aus den Schachteln und fangen an, Gleise zu verlegen. „Die Kinder sind hier sehr schnell im Lernprozess“, sagt Susanne Bauer, die Initiatorin der Aktion. Bis der erste Zug fahre, dauere es etwa eineinhalb Stunden: „Wir unterstützen ein bisschen feinmotorisch, aber das klappt alles schnell sehr gut“, versichert die Inhaberin eines Modellbahn-Fachmarktes in Plauen. Meistens wird die kleine Anlage auch sofort mit Holz- oder Klemmbausteinen dekoriert und ausgebaut.

Märklin unterstützt diese Aktion schon seit mehreren Jahren. Eine schöne Initiative, die gut angenommen wird, wie die glücklichen Kindergesichter zeigen. Susanne Bauer möchte so schon den Kleinsten das Modellbahnhobby näherbringen. Los ging es vor 17 Jahren, als sie die Kindergartengruppe ihres Sohnes Florian in ihr Geschäft eingeladen hat. Dort ist im Keller eine Anlage aufgebaut, Streckenlänge 521 Meter, die dem Vogtland nachempfunden ist. Aus diesem Besuch entwickelte sich eine bis heute währende Tradition: Von Januar bis Ostern lädt sie Kindergarten- und Hortgruppen ein. Nach der Besichtigung der Anlage fährt die hauseigene Zahnrad-Gartenbahn vom Erdgeschoss in die erste Etage des Ladens. „Dabei müssen die Kinder mithelfen, damit die Lok den schweren Aufstieg schafft“, erzählt Susanne Bauer, die das Geschäft von ihrem Vater Günther Feuereißen übernommen hat und es nun gemeinsam mit ihrem inzwischen erwachsenen Sohn führt. Aus ihren guten Kontakten zu den Kindergärten entwickelte sie dann auch die Kooperation mit dem Haus Märklin, das gerne dabei unterstützt, den Modellbahnnachwuchs zu begeistern. ■



Kleine Entdecker: Jedes Teil aus den Startpackungen von Märklin my world wird genau untersucht.



Nach dem Auspacken geht es ans Aufbauen. Wie gut das geklappt hat, zeigt unser Bild ganz oben.

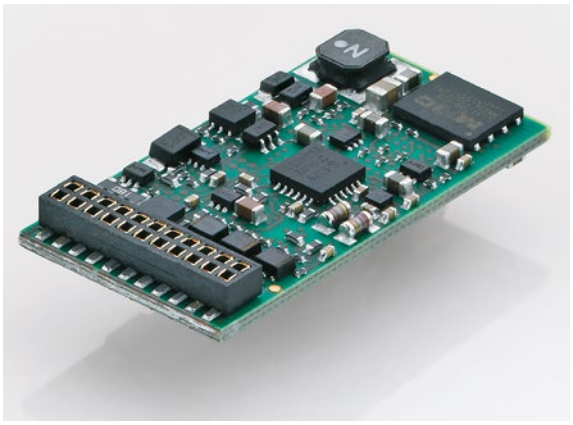
Text: Eva Heer; Fotos: Florian Bauer



Die Adresse der Lok

Digitale Steuerbefehle werden nur von Lokomotiven mit der korrekten Decoderadresse ausgeführt. Diese hängt vom verwendeten Protokoll ab. Wir erklären, was bei der Adresseinstellung zu beachten ist.

Bei digitalen Modellbahnanlagen werden über das Gleis Datenpakete übertragen, die jeder Decoder in dem System empfängt. Dabei gibt es verschiedene Datenformate/Protokolle (mfx, MM, DCC), wie in der ersten Folge dieser Serie erklärt.



Mehrere Kontaktmöglichkeiten: Ein Multiprotokolldecoder hat für jedes Format eigenständige Adressen.

Allerdings hat jedes Format eine eigene Adresse. Decoder können daher auch mehrere besitzen – in jedem Protokoll eine eigene. Nur wenn die im Datenpaket enthaltene Adresse im richtigen Format übereinstimmt, wird der Befehl auch von dem Decoder ausgeführt.

mfx/mfx+:
In dieser Betriebsart legt das Steuergerät die Adresse fest und der Decoder merkt sie sich von der letzten Mobile Station oder Central Station, bei der er angemeldet war. Der Bediener bekommt von der Adresse nichts mit, da sich ein Fahrzeug in den mfx-Protokollen durch den Loknamen identifiziert und nicht durch die Adresse. Wer partout nicht auf eine solche verzichten möchte, darf natürlich gerne auch im Loknamen Zahlen verwenden.

MM/MM2:
Dieses System benutzt eine eigene Adresse, die unabhängig von irgendeinem anderen Digital-Format ist. Genutzt werden können bei der CS3 Werte zwischen 1 und 255. Zu beachten ist, dass die Control Unit 6021 und das Vorgängersystem mit der Central Unit 6020 nur Adressen von 1 bis 80 ansprechen können. Wenn das Modell auch mit dem IR-Handregler eingesetzt werden soll, der zum Beispiel in Start up Startpackungen enthalten ist, muss die MM-Adresse 78, 72, 60 oder 24 sein.

Tipp: Es gibt eigentlich keinen Grund, bei einer MS2 oder CS3 eine Lok mit einem Märklin Nachrüstdecoder über die MM-Adresse zu steuern, außer wenn ein Fahrzeug zeitweise auch mit einem älteren System genutzt wird.

DCC:
Beim DCC-Protokoll können verschiedene Formen an Adressen in den Decodern voreingestellt werden:

- **Hauptadresse (CV 1): Wertebereich 1 bis 127**
- **Lange Adresse (CV 17 und 18): Wertebereich 1 bis 10239**
- **Traktionsadresse (CV 19): Wertebereich 0 bis 255**

Hinweis: Nicht alle DCC-Steuerungssysteme unterstützen alle



Die CS3 beherrscht die Digital-Formate mfx, MM2 und DCC. Nicht benötigte Protokolle sollten in den Einstellungen deaktiviert werden.

Varianten. Soll keine Traktion genutzt werden, dann wird die Traktionsadresse auf den Wert 0 gestellt. Bitte beachten Sie bei der Betriebsart DCC, dass zusätzlich durch Einstellung des Bits 5 beim CV 29 festgelegt wird, ob die Hauptadresse oder die lange Adresse aktiv ist. Wer die Werte für die lange Adresse komfortabel ermitteln will, findet einen Umrechner auf www.maerklin.de unter Service – Technische Infos – DCC-Rechner. ■

Beim Einrichten der Modelle gibt es vier Wege:

- Automatische Anmeldung per mfx: Der Bediener muss nur das Modell aufgleisen und prüfen, ob auch der Fahrstrom am Gleis anliegt. Dann muss man nur kurz warten, bis alle Daten aus dem Decoder im Steuergerät eingelesen sind.
- Einrichten über die MM-Datenbank: In dieser Datenbank der MS2 oder CS3 sind fast alle Digital-Loks von Märklin mit fx-Decoder gespeichert. Übernommen wird die Adresse, die ab Werk bei dem Modell eingestellt war. Daher muss hier nur geprüft werden, ob diese eventuell verändert wurde.
- Manuelles Anlegen: Dies funktioniert nur für MM- oder DCC-Decoder. Eingestellt werden müssen mindestens der Decodertyp und die Adresse. Der Name oder der Loktyp werden zwar abgefragt, können aber auch später immer wieder angepasst werden. Dies gilt auch für andere Optionen wie zum Beispiel die Festlegung der Funktionsicons.
- Lok erkennen: Diese Funktion der Steuergeräte ist sehr beliebt, obwohl sie prinzipbedingt nicht immer funktionieren kann. Bei Modellen ohne schaltbare Lichtfunktion, wie zum Beispiel bei den früheren DELTA-Modellen, läuft diese Funktion ins Leere. Grundsätzlich sollte die Lokerkennung auf einem Programmiergleis aufgerufen werden und liefert letztendlich auch nur die gerade aktive Adresse. Alle anderen Informationen müssen danach trotzdem manuell eingestellt werden.

  Wer sich daher abseits der mfx-Technologie bewegt, muss sich etwas genauer mit den Eigenheiten des jeweiligen Decoders auseinandersetzen. Nur dann lässt sich der Decoder optimal nutzen. Mfx-Decoder nehmen diese Arbeit dem Bediener ab. Das ist mit der Grund, warum diese Technik selbst in den Startpackungen mit Mobile Station empfohlen wird. Sie bedeutet eben Komfort von Anfang an.

In der nächsten Folge geben wir weitere Hinweise, welche Einstellungen im Lokdecoder möglich sind.



Text: Frank Mayer, cr; Fotos: Märklin





Eine saubere Sache

Das C-Gleis-System von Märklin ist robust und langlebig. Damit es viele Betriebsjahre lang einwandfrei funktioniert, braucht es nur hin und wieder ein paar Streicheleinheiten. Mit einigen Tricks und den richtigen Hilfsmitteln geht die Gleispflege leicht von der Hand.

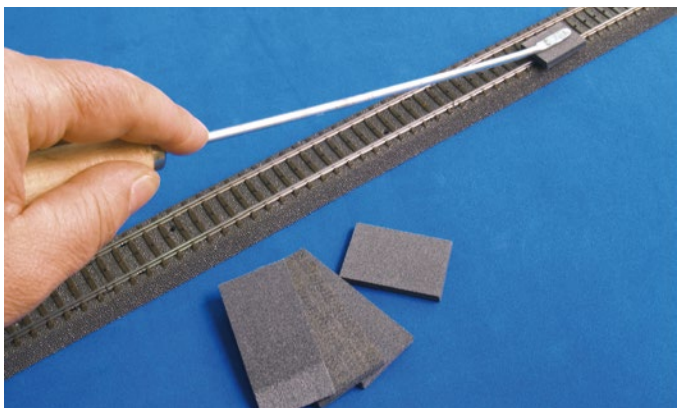


Grober Staub lässt sich mit einem Pinsel und einem „bestrumpften" Staubsauger entfernen.

Für das perfekte Modellbahnglück braucht es manchmal nur einen Nylonstrumpf und einen Kosmetikpinsel. Diese beiden Utensilien eignen sich nämlich hervorragend zur Gleispflege. Sie helfen, wenn Züge ruckeln oder im Wagen das Licht ausgeht – und sind zudem günstig zu haben.

In Sachen Pflegebedarf ist das Märklin C-Gleis recht genügsam. Aber auch auf diesem Gleissystem lagern sich Tröpfchen von Schmierstoffen und Dampfdestillaten ab. Zusammen mit Staub bilden sie einen klebrigen Film. Irgendwann leidet die elektrische Leitfähigkeit von Schienenköpfen und Punktkontakten darunter. Spätestens jetzt wird es Zeit für den Großputz – und Pinsel sowie Strumpfhose kommen zum Einsatz. Mit Ersterem lassen sich Staubkörnchen und andere Rückstände ganz einfach aus Ecken und Ritzen streichen. Ein Staubsauger nimmt den losen Schmutz dann auf. Doch Vorsicht! Eine unachtsame Bewegung genügt, und der Saugrüssel holt sich auch Figuren und Kleinteile. Hier hilft das feine Nylongewebe: Ein Stück Strumpf vor die Staubsaugerdüse gespannt, und schon können die kleinen Schätze nicht mehr im Staubsack verschwinden.

Ist der grobe Staub entfernt, folgt die gründliche Reinigung der Schienenköpfe. Ein Woll- oder ein Mikrofasertuch genügen in der Regel, um ihre Oberseite zu säubern. Gegen hartnäckigen Schmutz helfen ein Dampf- und Reinigungsdestillat (Art. 02422 oder 02423), ein mildes Lösungsmittel oder Isopropanolalkohol. Bevor man mit Flüssigkeiten hantiert, die Anlage stromlos schalten! Auf keinen Fall sollte man die Oberfläche der Schienen abschleifen. Das führt zu winzigen Längsrillen, in denen sich feiner Schmutz noch besser absetzen kann. Immer kürzere Reinigungsintervalle sind die Folge.



Mit einem Stab und kleinen Filzen (im Bild der Haltestab von System-Jörger) kommt man auch gut unter Oberleitungen.



Das Dampf- und Reinigungsdestillat von Märklin und Trix eignet sich ideal als Reinigungsmittel für Gleise und Loks.



Was bei der Reinigungsprozedur gern vernachlässigt wird, sind die Punktkontakte. Diese sollten mit der gleichen Sorgfalt gesäubert werden wie die Schienen. Der regelmäßige Kontakt mit den Schleifern der Fahrzeuge lässt hier zwar weniger Schmutz haften. Dennoch kann sich mit der Zeit ein hartnäckiger Belag bilden oder die Oberfläche oxidiert. Etwas Reinigungsdestillat oder Alkohol auf einem Wattestäbchen leistet bei der Putzarbeit gute Dienste. Bei stärkeren Verschmutzungen lohnt sich der Einsatz eines Mittelleiter-Reinigungswagens, wie ihn zum Beispiel die Firma Lux anbietet.

Wem so ein Wagen zu aufwendig ist, der kann es auch mit einem dünnen Pappstreifen versuchen. Dafür wird ein Stück Karton von etwa 0,5 Millimetern Stärke unter den Schleifer eines Wagens geklebt. Mit diesem dann langsam über die zu reinigende Stelle fahren.

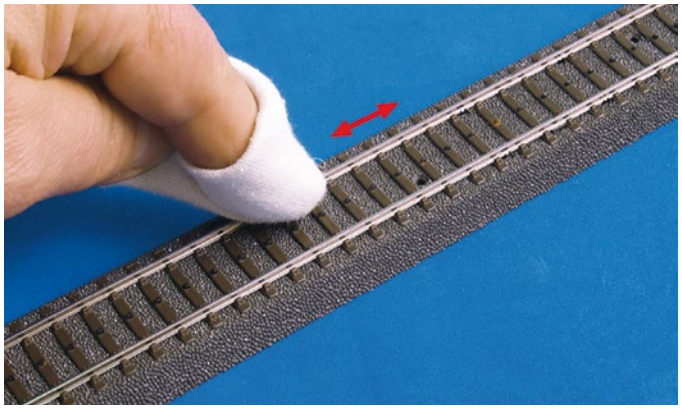
Besondere Vorsicht ist bei Gleisabschnitten mit einer Oberleitung geboten. Um an Schienen unter Fahrdraht zu kommen, bietet sich ein etwas längerer Stab wie etwa der Haltestab für Universal-Reinigungsfilze System-Jörger an. An dessen Spitze werden kleine Reinigungsfilze gesteckt. Wer größere Filze besitzt, kann sie problemlos zurechtschneiden. Gebrauchte Filze einfach waschen und trocknen, schon sind sie wieder einsatzbereit.

Mit einem solchen Stab kommt man auch an etwas unzugänglichere Stellen auf der Modellbahn. Der Vorteil: Arme und Hände sind weit weg von der Gefahrenzone, auch ist die Sicht auf das Geschehen besser. So leben Grünzeug und Figuren entlang der Strecke weniger gefährlich. Der Reinigungsstab eignet sich als nützliche Ergänzung zu einem Schienenreinigungswagen. Diesen bietet Märklin in zwei Ausführungen an, einmal >>

Wo keine Kleinteile oder Bewuchs stören, eignet sich auch ein Staubsauger-Bürstenaufsatz.



Spezialwagen sind beliebte Hilfsmittel bei der Schienenreinigung – hier der Mittelleiter-Reinigungswagen der Firma Lux.



Mit einem fusselfreien Tuch die Schienenköpfe abreiben – bei hartnäckigem Schmutz etwas Reinigungsflüssigkeit auftragen.



Mit einem Schienenreinigungswagen über die gesamte Anlage zu fahren, lohnt sich. Damit kommt man auch in versteckte Bereiche wie Tunnel und Schattenbahnhöfe. Seine optimale Wirkung entfaltet der Wagen direkt hinter der Lok.

als Bahndienstwagen der Deutschen Bundesbahn in Ozeanblau (Märklin) oder als Dienstwagen der Deutschen Bundesbahn in brauner Farbgebung mit Bremserhaus (Trix). Mit Tauschradsätzen können beide Modelle auch auf dem jeweils anderen Gleissystem zum Einsatz gelangen. Während der Fahrt ziehen sie einen vertikal beweglichen Metallblock mit Reinigungsfilzen über die Schienen. Wer sie in regelmäßigen Abständen auf die Rundreise schickt, hat bereits viel für eine saubere Gleisoberfläche getan. Mit ihnen lassen sich auch schwer erreichbare Stellen etwa in Tunneln einfach sauber halten. Ein Tipp: Bevor man nach längerer Standzeit eine Anlage wieder mit Fahrstrom versorgt, eine batteriebetriebene My world Lok einen Reinigungswagen über jedes Gleis schieben lassen.

Auf jeder Anlage sind Weichen besonders empfindliche Bauteile. Sie sollten deshalb auch bei der Reinigung sehr vorsichtig behandelt werden, um bewegliche Teile nicht zu verbiegen. Bei Kontaktproblemen von Herzstücken und Weichenantrieben freuen sich vor allem die Kontaktbleche über eine vorsichtige Putzaktion. Anschließend einen Tropfen „Kontakt 61“-Schutzöl auftragen, und die einwandfreie Funktion sollte wieder hergestellt sein.

Überhaupt sind eine dünne Schicht Schutzöl oder Kontaktpflegespray nach der Gleisreinigung empfeh-

Schienenreinigungswagen

Vorbild Märklin: Schienenreinigungswagen 926. Klappdeckelwagen K 15 mit Bremserbühne, als Bahndienstwagen der Deutschen Bundesbahn (DB). Ozeanblaue Grundfarbgebung. Betriebszustand um 1979.

Vorbild Trix: Klappdeckelwagen K 15 als Dienstwagen der Deutschen Bundesbahn in brauner Grundfarbgebung. Frühere Gattung „Wuppertal“ mit Bremserhaus.

Modell: Die Wagen haben eine eingebaute Reinigungseinrichtung. Darin verrichtet ein vertikal beweglicher Metallblock mit zwei parallelen, wasch- und wechselbaren Polierfilzen seine Arbeit. Die Klappdeckel lassen sich öffnen. Die Wagen eignen sich für alle H0-Gleissysteme – der Trix Wagen mit Wechselstromradsatz E700150 auch für Märklin Fahrer, der Märklin Wagen mit Gleichstromradsatz 700580 für Trix Fahrer. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 8,2 cm. Passende Ersatz-Filze gibt es im Zehnerpack unter der Ersatzteil-Bestellnummer E106291.

H0 Art. 46049

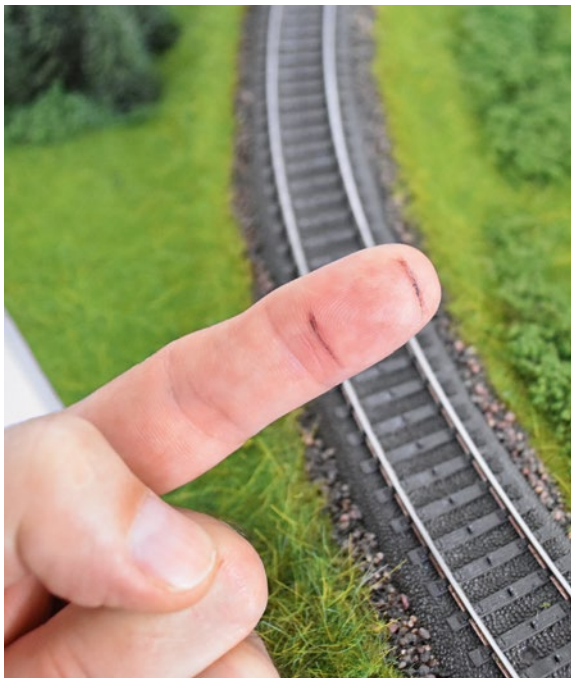
H0 Trix Art. 24050



Reinigungswagen Märklin



Reinigungswagen Trix



Fingerprobe: Auf einem Modellbahngleis sammelt sich ziemlich schnell einiges an Schmutz an.

Vorsicht

- Schleifpapier hat auf Schienen nichts verloren, denn es beschädigt ihre Oberfläche. Der Reinigungseffekt mag zwar kurzfristig gut sein. Langfristig drohen aber Korrosion und der Verlust der Leitfähigkeit.
- Auf C-Gleisen keine aggressiven Reinigungsmittel oder Benzin verwenden. Diese können die Kunststoffschwellen oder die Bettung des Gleiskörpers angreifen. Der Kunststoff wird schnell spröde und bricht schlimmstenfalls.
- Reinigungsspray oder -öl stets sparsam verwenden. Zu viel davon zieht Staub eher an und vermindert die Leitfähigkeit der Gleise.
- Bei Einsatz von Isopropanolalkohol zur Gleisreinigung immer auf eine gute Belüftung achten! Es können sich gesundheitsgefährdende und leicht brennbare Dämpfe bilden.
- Eigentlich eine Selbstverständlichkeit: Vor der Nassreinigung sichergehen, dass die Modellbahn nicht mehr unter Strom steht.

lenswert. Beides schützt die Schienenköpfe vor Oxidation und dient der Leitfähigkeit des Materials. Die Schicht sollte indes nicht zu dick ausfallen, da überschüssiges Öl wie ein Staubmagnet wirkt. Ziel ist eine optimale Leitfähigkeit, die noch aus einem anderen Grund wichtig ist: Bei digitalen Anlagen werden über die Schienen nicht nur die Betriebsspannung, sondern auch die digitalen Kommandos für die Fahrzeuge übertragen. Ein sauberes Gleis ist also auch Voraussetzung für einen störungsfreien Digital-Betrieb.

Regelmäßige Reinigung

Wer nun noch einige allgemeine Grundsätze beachtet, hat an seinem C-Gleis lange Freude. Das beginnt bei der Wahl des Standortes. Große Temperaturschwankungen, hohe Luftfeuchtigkeit oder Stäube in der Luft (etwa von einer nahen Werkstatt) sind keine guten Begleiter für den Modellbahnspaß. Saubere, gut gepflegte Fahrzeuge sollten ebenfalls selbstverständlich sein. Gleiches gilt für eine saubere Anlage. Wenn im Geäst der Bäume oder auf Gebäuden bereits eine dicke Staubschicht liegt, haben auch die Gleise schlechte Karten. Deshalb die Anlage bei längeren Betriebspausen möglichst abdecken. Und mit der Reinigung nicht warten, bis Probleme auftreten – regelmäßige Putzaktionen alle paar Monate (bei häufigem Betrieb auch öfter) sind gut investierte Zeit in das Modellbahnhobby. ■



Weichen sind auch bei der Schienenreinigung besonders empfindliche Bauteile. Bei allen manuellen Arbeiten ist hier Vorsicht geboten. Ein Tropfen Schutzöl nach der Reinigung hilft, Zungen und Weichenantriebe beweglich zu halten.

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

Veranstaltungstipps

Weitere Anregungen bieten die Club-Kooperationspartner von Märklin und Trix (siehe „Club“ auf www.maerklin.de und www.trix.de)



Foto: Markus Hehl

Nacht der Giganten

86159 Augsburg, 6. und 7. November 2026
www.bahnpark-augsburg.de

Nachts im Bahnpark — das verspricht ein echtes Abenteuer! Ausgestattet mit einer Taschenlampe, kann man am Freitag, 6. November und am Samstag, 7. November jeweils von 18 bis 21.30 Uhr im Bahnpark Augsburg eine „Nacht der Giganten“ erleben. Es gilt, die geheimnisvollen Lokomotiven auf dem nächtlichen Gelände zu entdecken. Geplant ist außerdem der Betrieb auf der Mini-Bahn. Licht und Dunkelheit spielen an beiden Abenden eine tragende Rolle: So soll es eine Vorführung der Dampfmaschine mit spezieller Beleuchtung geben und das Rundhaus mit seinen Lokomotiven wird geheimnisvoll illuminiert.

Alte Spieleisenbahnen in Betrieb

70563 Stuttgart, Wochenende 28. und 29. November 2026
www.alte-spieleisenbahnen.de

Selten gezeigte Lokmodelle und Züge, Bahnhöfe und Bahnübergänge sind am ersten Adventswochenende im Bürgerforum neben der Schwabengalerie in Stuttgart-Vaihingen zu bestaunen. Die Veranstalter präsentieren auf zwei Stockwerken Eisenbahnzüge und Blechambiente aus den Jahren 1895 bis 1964 der Spurweiten 1, 0, H0, N und Z. Auf 800 Metern Gleis werden 130 historische Loks und 70 Personen- und Güterzüge fahren. Geöffnet ist am Samstag von 12 bis 18 Uhr, am Sonntag von 11 bis 16:30 Uhr.



Foto: Dirk Wilhelmy

Modellbahnen in Bad Homburg

61352 Bad Homburg, Wochenende 21. und 22. November 2026
www.ige-hg.de



Foto: MEC Pfullendorf

Die Interessengemeinschaft Eisenbahn Bad Homburg lädt am Samstag, 21. November von 13 bis 18 Uhr und am Sonntag, 22. November von 10 bis 17 Uhr zu einer Modellbahn-Ausstellung in ihr Vereinsheim in Gonzenheim ein. Gezeigt werden Anlagen in unterschiedlichen Spurweiten. Zu den Gästen zählt unter anderem der Modelleisenbahnclub Pfullendorf mit seiner H0-Modulanlage, die über ein funktionierendes Freilichtkino verfügt.

Ausstellung und Jubiläum

71336 Waiblingen, Wochenende 17. und 18. Oktober 2026
www.mbg-e.de

Der Verein Neustädter Erinnerungen e.V. veranstaltet am 17. und 18. Oktober, jeweils ab 11 Uhr, eine Ausstellung anlässlich des 150. Geburtstags des Viadukts Neustadt und der Murrtalbahn in der Gemeindehalle Waiblingen-Neustadt. Die Modellbahngruppe Endersbach e. V. zeigt dort ihre große H0-Modulanlage (Foto) in neu zusammengesetztem Aufbau. Weiterer Termin der Modellbahngruppe Endersbach: Sie feiert am 5. und 6.Dezember jeweils von 13 bis 18 Uhr ihr 25-jähriges Bestehen im Gemeindezentrum der Missionsgemeinde Weinstadt in Endersbach.



Foto: Modellbahngruppe Endersbach e.V.

Schaurige Fahrt zu Halloween

06308 Benndorf, 30. Oktober 2026
www.wipperliese.de

Am 30. Oktober, Halloween, entführt ein „Gruselzug“ auf der Bahnstrecke „Wipperliese“ von Wippra bis Klostermansfeld die Fahrgäste in eine Welt voller Gespenster, Skelette, Zauberer und unheimlicher Gestalten. Auf der Fahrt durch das Tal der Wipper werden Nebelschwaden und gespenstische Lichter den Rammelburger Tunnel in eine mystische Atmosphäre tauchen. Auf dieser Fahrt des Grauens dürfen sich die Mitreisenden in gespenstische oder angsteinflößende Kostüme hüllen.



Foto: Magarita Andres

Sonderfahrt mit dem „Fugger-Express“

80935 München, 24. Oktober 2026
www.localbahnverein.de



Foto: Bayerischer Localbahn Verein

Zu einer Fahrt mit der 1913 gebauten Dampflok 70 083 gemeinsam mit der E69 05 aus dem Jahr 1930 und historischen Wagen lädt am 24. Oktober der Bayerische Localbahn Verein e.V. ein. Die Loks sind unter anderem bespannt mit grünen Plattformwagen aus den 1920er-Jahren und einem Nahverkehrswagen aus den 1960er-Jahren. Die Fahrt geht von München nach Augsburg Dort können die Fahrgäste durch die historischen Fuggerstadt bummeln und die Fuggerei oder das Museum der Augsburger Puppenkiste besichtigen. Auch das Eisenbahnmuseum Augsburger Bahnpark lädt zum Besuch. Abfahrt ist voraussichtlich um 9.30 Uhr in München Ost. Zurück geht es von Augsburg um 17.20 Uhr. Wer mitfahren möchte, sollte sich über die Website des Vereins anmelden.

Der Nikolaus fährt mit

04207 Leipzig, 29. November 2026
www.dampfbahnmuseum.de

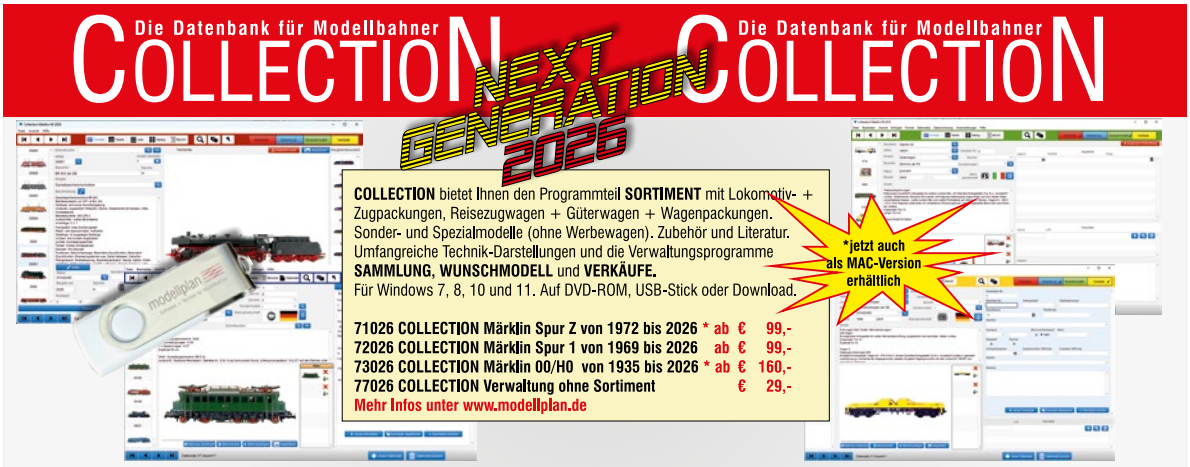
In Leipzig-Plagwitz startet am 29. November, dem ersten Adventssonntag, voraussichtlich ab 9.30 Uhr eine vormittägliche Nikolausfahrt nach Zeitz. Der Zug für diese kinderfreundliche Sonderfahrt wird von der Dampflok 52 8154 des Eisenbahnmuseums Leipzig gezogen. Der Nikolaus ist während der traditionellen Pendelfahrt an Bord und verteilt kleine Überraschungen an die Kinder. Das Bistro-Team bietet Speisen, Glühwein und Kinder-



Foto: Marco Franke

punsch an. Die Fahrt eignet sich besonders für Familien, die einen vorweihnachtlichen Ausflug erleben möchten. Aber auch Eisenbahnfreunde sollten bei der historischen Dampflokfahrt auf ihre Kosten kommen. Die Plätze für den beliebten Klassiker sind begrenzt, deswegen wird empfohlen, die Fahrt frühzeitig über die Website des Dampfbahnmuseums zu buchen. Hin- und Rückfahrt sind im Preis enthalten. Eine weitere Nikolausfahrt gibt es am selben Tag nachmittags, voraussichtliche Abfahrt ist um 14.30 Uhr.





märklin magazin

www.maerklin-magazin.de ISSN: 0024-9688

Herausgeber
Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Stuttgarter Straße 55–57,
73033 Göppingen, Deutschland

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

Redaktionsanschrift
3G Media GmbH, Rotebühlstraße 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

Grafik und Produktion
Dolde Werbeagentur GmbH
Postwiesenstraße 5 A, 70327 Stuttgart
Tel.: +49 (0)7 11/1 34 66-0
www.dolde.de

Anzeigen
E-Mail: mm-anzeigen@3g-media.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.

Das Märklin Magazin ist in allen Teilen urheberrechtlich geschützt. Jede (auch auszugsweise) Verwertung bedarf der ausdrücklichen schriftlichen Zustimmung der Gebr. Märklin & Cie. GmbH. Dies gilt sowohl für Nachdruck, Vervielfältigungen und digitale Verwendung jeder Art. Eine gewerbliche Nutzung von vorgestellten Inhalten bedarf in jedem Einzelfall der schriftlichen Zustimmung der Gebr. Märklin & Cie. GmbH.

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. 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 860, 73008 Göppingen, Deutschland

Bücher & mehr

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



Legendäre Zugreisen

Dieser über ein Kilo schwere, reich bebilderte und illustrierte Band aus der Reihe **Lonely Planet** nimmt die Leser mit auf 50 spektakuläre Bahntrips rund um die Welt. Mit der La Trochita durch Patagonien oder dem Ghan von Adelaide bis Darwin quer durch Australien? Vom Highspeed-Bahnerlebnis mit dem japanischen Shinkansen bis zur Schmalspurbahn in den Ausläufern des Himalajas, von einer Fahrt im Caledonian Sleeper in die schottischen Highlands bis zu Tagestouren in den USA macht der Band Lust auf Abenteuerfahrten mit der Bahn. Ein charmanter Mix aus großformatigen Fotos und lesenswerten Reiseberichten.

Verlag MairDumont,
320 Seiten, 325 Abb., 50 Karten, Format 21 x 27 x 2,8 cm
32,95 Euro, ISBN 978-3-575-01274-6



Unterwegs mit Museumsbahnen

Mehr als 100 Museums-, Touristik-, Liliput- und Parkbahnen in Deutschland, Österreich und der Schweiz versammeln **Kristiane Müller-Urban und Eberhard Urban** in ihrem handlichen, 190 Seiten starken, reich bebilderten Buch. Ob mit Dampf-, Diesel- oder Elektroloks: Die Museums- und Traditionseisenbahnen werden von Norden nach Süden und nach den einzelnen Bundesländern mit ihren Besonderheiten und Angeboten porträtiert. Von spannenden Mitfahrten über Führerstandsfahrten bis zu Veranstaltungen wie Kindergeburtstagen finden die Leser Tipps und Informationen für Ausflüge. Einen eigenen Abschnitt widmen die beiden Autoren den Parkeisenbahnen, den früheren Pioniereisenbahnen der DDR.

Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG,
192 Seiten, 200 Abb., Format 20,5 x 14 x 1,5 cm,
19,95 Euro, ISBN 978-3-613-71785-5

KARTEN-SPIEL



Eisenbahn-Quiz

Welche Lokomotive fuhr als erste mit Dampfkraft? Wie lang ist die längste Eisenbahnstrecke der Welt? In welcher Stadt fährt der berühmte Orient-Express? Nicht nur eingefleischte Eisenbahnliebhaber gewinnen in **Jonas Lambergs** Eisenbahn-Quiz-Kartenspiel. Auch wer Harry Potter gelesen hat, wer James-Bond-Filme mag oder den Film „In 80 Tagen um die Welt" gesehen hat, kann punkten. Als Kind hat der Wolfsburger Autor fasziniert mit seiner Modelleisenbahn gespielt, nach einem Studium des Verkehrswesens bereist er nun mit der Eisenbahn die Welt. In seinem Quiz dreht sich alles um Dampfloks, Hochgeschwindigkeitszüge, Cabrio-Bahnen, Schienenzeppeline, Bahnhöfe und Tunnel. Die Karten sind in einer handlichen, quadratischen Schachtel verpackt.

Grupello Verlag,
103 Karten, Format 8,7 x 8,5 x 3,7 cm,
13,30 Euro, ISBN 978-3-89978-491-6

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

Die Lichtschacht-abdeckung schützt vor Starkregen und Hochwasser!

modasafe

Die Lichtschachtabdeckung, die schützt.

WASSER-, SCHMUTZ- UND EINBRUCHSCHUTZ





Vorteile durch modasafe Lichtschachtabdeckungen!

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



Modahum GmbH
Weihermühle 2
82544 Egling

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

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

info @ moda-safe.de

www.moda-safe.de

Ausschneiden und abschicken!

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

Name

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

Lichtschachtbreite (cm) Lichtschachtlänge (cm)

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

Überzeugen Sie sich persönlich von den Vorteilen der modasafe Lichtschachtabdeckung:

Baumesse
Fr 09. – So 11. Oktober 2026
Festplatz Tübingen
Europastr. 59
72072 Tübingen
Halle 2, Stand 2.110

Wohn.Bau.Trend Hückelhoven
Fr 23. – So 25. Oktober 2026
Zum Alten Schacht „Messegelände"
41836 Hückelhoven
Halle 1, Stand 1.120

Wohn.Bau.Trend Düsseldorf
Sa 07. – So 08. November 2026
Messehalle „Kaltstahlhalle"
Hansaallee 321
40549 Düsseldorf
Kaltstahlhalle, Stand 1-301

Baumesse Bad Kreuznach
Fr 16. – Do 18. Oktober 2026
Pfingswiese
55545 Bad Kreuznach
Halle 2, Stand 2.060

Baumesse Bad Dürkheim
Fr 06. – So 08. November 2026
Wurstmarktplatz
Große Allee 504
67098 Bad Dürkheim
Halle 3, Stand 3.085

Heim + Handwerk München
Mi 25. – So 29. November 2026
Am Messeturm 4
81829 München
Halle B5, Stand B5.129

Rückschau

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

Ins beste Licht gerückt

Dieses Thema ist bis heute aktuell: Wie setze ich meine Anlage auf Film und Fotos optimal in Szene? Das Märklin Magazin gibt vor 60 Jahren Tipps zu Beleuchtung, Blickwinkel, Bildaufbau und zeigt, wie der Fotograf optisch Spannung aufbauen kann. Was heute so gut wie jede Kamera in einem Mobiltelefon hinbekommt, braucht 1966 noch ausführliche technische Erläuterungen. Kreative Tipps gibt es dazu: Eine Anleitung, wie man aus Besenstilen, Glühbirnen mit Innenverspiegelung und selbst gebastelten Halterungen aus Messingblech ein Lampenstativ baut, liefert das Heft gleich mit.

Unterschätzte „Ungeheuer“

Der Winter rückt in der vierten Ausgabe des Märklin Magazins von 1966 ins Rampenlicht. Die Bahn habe in den Jahren zuvor mehr als 2.800 ihrer Weichen mit Heizeinrichtungen versehen, heißt es in einem mehrseitigen Artikel. Die Wärme bringe den Schnee an den empfindlichen Stellen der Weichen zum Tauen, bevor er sich festsetzen und bewegliche Teile blockieren kann. Das wichtigste Rüstzeug gegen Schnee und Eis blieben aber Schneepflüge. „Die Bedeutung jener Ungeheuer wird meist unterschätzt“, schreibt das Märklin Magazin. Schließlich sei es unvorstellbar, dass eine Lokomotive ausgerechnet der „weißen Pracht“ nicht gewachsen sein soll. Zu den Giganten unter den Schneeräumern gehören damals elf gewaltige Schneeschleudern. Mit denen rückte die Bahn sogar meterhohen Schneeverwehungen im Bayerischen Wald oder im Schwarzwald zu Leibe – und garantierte so Sicherheit und Pünktlichkeit.



Vorschau

Ausgabe 06/2026 des Märklin Magazins erscheint im Dezember 2026

Vorfreude auf das große Fest

Geschenkideen: Wir schauen uns weihnachtliche Neuheiten von Märklin, Trix und LGB in unterschiedlichen Spurweiten an und zeigen Startpackungen, Wagen und festliches Zubehör.



Modellbahnspaß bei Tag und Nacht

Technik: Alle 15 Minuten zieht ein Gewitter über die Multimediawand der H0-Schauanlage im Märklineum. Wir geben Einblicke in die ausgefeilte Technik hinter solchen Licht- und Klangeffekten.



Zünftige Bahnkultur

Märklin Freund: Das Modellbahnreich von Bernd-Jost Bolle setzt auf bayerische Akzente. Ein Gleisplan aus einem Märklin Magazin inspirierte ihn zur Idee für einen ungewöhnlichen Bahnhof.



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

BR 94 trifft auf 70 Jahre Porsche-Diesel



Themenpackung Porsche-Diesel

Mit VW Bulli T1 des Porsche-Diesel-Kundendienstes, Demag Verladekran und Porsche-Diesel-Schild.

Limitiert auf 911 Stück.

911. Mehr werden es nicht.

Jetzt eines der exklusiven Sets sichern: im Shop des Hans-Peter Porsche Traumwerk in Anger oder von überall aus im Online-Shop: shop.traumwerk.de

Die Sets verfügen unter anderem über einen Digital-Decoder mfx+, umfangreiche Betriebs- und Geräuschfunktionen, Telex-Kupplungen, Kupplungswalzer und einen werkseitig eingebauten Rauchsatz.

Jedes Exemplar wird mit einem durchnummerierten Echtheitszertifikat ausgeliefert.

Exklusiv im Traumwerk Shop













HANS-PETER PORSCHE TRAUMWERK

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

EUROTRAIN

Lökchen



INSTAGRAM

FACEBOOK

Abbildung zeigt Vorserienmuster

EUROTRAIN EXKLUSIV märklin

H0 Diesellokomotive Baureihe 333 Köf III der Lokomotion GmbH

H0 | VI | Loko motion | ~ | mfx+/ DCC | 90 mm

- Geregelter Hochleistungsantrieb - Beide Achsen angetrieben
- Beidseitig mit Telex-Kupplungen
- Mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen
- Umfangreiche Betriebs- und Geräuschfunktionen

Verfügbar ab Dezember 2026

Limitierte Sonderauflage – Solange der Vorrat reicht.

Art.-Nr. 36349

€ 399,99

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 erhältlich bei teilnehmenden EUROTRAIN-Fachhändlern. Werbung konzipiert für duo schreib & spiel Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vertriebs KG, Berlin. Stand: August 2026 AI MODIFIED