

1 CLUB
NEWS
2011

TRIX CLUB

Exklusive Spitzenmodelle 2011
BR 50.40 in H0, BR 50 Giesl in N
Erlesene Jahreswagen



Trends im Überblick
IMA Köln und Modellbau Süd
Anlagenbau der Spitzenklasse



6

Galaauftritt des Trix-Clubmodells in H0: Die Güterdampflok 50 4005 samt vorbildgerechtem Anhang – die fein gearbeiteten Güter- und Muldenkippwagen ergänzen ideal die eindrucksvolle Franco-Crosti-Lok zu einem stilvollen Ensemble der beliebten Epoche III.

Inhalt Ausgabe 01/2011

TRIX CLUB



Detail

- News: Besuchermagnet Trix – Spitzenmodelle und Schauanlagen** beeindruckten auf den Messen in Köln und Friedrichshafen 4 ▶
- Clubmodell H0: Edle BR 50.40, zierliche Muldenkippwagen – Topinfos über die exklusiven Trix-Clubmodelle 2011 6
- Spur N: Alles über die Dampflok BR 50 1503 Giesl als Clubmodell ... 12



Szene

- Porträt: Lichteffekte und Zugdynamik – die Module der N-Bahn-Freunde Worms reizen das Potenzial der Digital-Steuerung aus 14
- Messe: Trends auf der Modellbau Süd 17
- Jahreswagen 2011: Ein Güterwagen der Epoche I als Reminiszenz an die berühmte Tonwarenfabrik Schwandorf 18 ▶



Service

- Anagentipps: Vorbildgerechte Begrünung alpiner Landschaft rund um die Untere Meienreussbrücke 20 ▶
- Highlights: Die legendäre BR 216 „Lollo“ und die BR 42 24
- Editorial/Impressum 3



In der Clubaussendung 01/2011 finden Sie folgende Beilagen: Club-News 01/2011, Märklin Magazin 01/2011, Trix Neuheiten-Prospekt 2011, Bestellcoupon Clubmodelle (H0 + N) und Jahreswagen, DVD-Video-Neuheiten 2011.



5

Überblick Clubservices: Alle Dienstleistungen des Clubjahrs 2011 für Trix-Clubmitglieder auf einen Blick.



14

Hoch begabte Stellwerker: Dem realistischen Fahren von Zügen haben sich die Wormser N-Bahn-Freunde verschrieben – entsprechend ist Digitalisierung bei ihnen Standard.

Ihre Servicenummern

Kundenbetreuung

Clubhotline:

Telefonisch Montag–Freitag
von 10.00–18.30 Uhr
Telefon: +49(0)71 61/6 08-2 13 • Fax: -3 08
E-Mail: club@trix.de

Fragen zur Technik, zu Reparaturen und Ersatzteilen / Reklamationen:

Telefonisch Montag–Freitag
von 10.00–18.30 Uhr
Telefon: +49(0)71 61/6 08-2 22 • Fax: -2 25
E-Mail: service@maerklin.de

Internet

www.trix.de
www.maerklin.de/de/service/erlebnis/clubs

Ziehen Sie um?

Bitte teilen Sie uns rechtzeitig Ihre neue Anschrift mit, damit wir wissen, wo wir Sie erreichen. Ein reiner Nachsendeantrag bei der Post reicht leider nicht aus.

Vielen Dank für Ihr Verständnis!

Liebe Clubmitglieder,

die Internationale Modellbahn-Ausstellung in Köln war für Trix ein voller Erfolg. Besonders erfreulich: Unsere Clubmodelle 2011 sind mit Begeisterung aufgenommen worden. Vor allem die Trix-Clublok in H0 hat bei den Besuchern für Aufsehen gesorgt – und deshalb legen wir in dieser Ausgabe gleich nach: Der Konstrukteur der BR 50.40, Jochen Hoffmann, verrät die Raffinessen bei der Entwicklung der spektakulären Franco-Crosti-Lok. Im Scheinwerferlicht stehen natürlich auch die außergewöhnliche Dampflokomotive 50 1503 in Spur N und der exklusive Jahreswagen 2011. Ein weiteres Highlight der aktuellen Clubnews ist das Porträt der N-Bahn-Freunde Worms – die auf den digitalen Fahrbetrieb fixierten Modulbauer verdienen für ihre fantasievolle Arbeit allen Respekt. Als Service haben wir Ihnen die Modellbahntrends auf den vergangenen Messen eingefangen – und wir liefern Tipps für die harmonische Begrünung einer Anlage mit alpiner Landschaft. Eine vergnügliche Lektüre der Clubnews wünscht



Silvia Römpf,
Leiterin Kundenclubs

Silvia Römpf

Impressum

Herausgeber

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

Märklin-Kundenclubs

Silvia Römpf (verantwortlich)

Redaktion

3G Media GmbH: Peter Waldleitner (Chefredakteur),
Lars Harnisch, Rochus Rademacher, Lorelei Wiegand

Gestaltung

Gerhard Baumann GmbH & Co. KG

Fotos

Soweit nicht anders angegeben: Trix-Club.
Alle Terminangaben ohne Gewähr.

D 168277 – 01 2011 © by Gebr. Märklin

Die Clubnews sind ein exklusiver Bestandteil dieser Aussendung für Trix-Clubmitglieder. Änderungen und Liefermöglichkeiten aller erwähnten Produkte vorbehalten. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Einwilligung. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigungen auf CD-ROM. Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Illustrationen.



Trix und Märklin im Besucherfokus – auf der Kölnmesse (oben) und in Friedrichshafen



Qualität lockt: In dichten Trauben umlagern Modellbahnfans den Trix- und Märklin-Messestand auf der Kölner IMA (großes Bild) – auch der Nachwuchs ist begeistert.



Foto: Modellbahnfreunde Sulmtal e. V.

Events in Köln und Friedrichshafen Topprodukte trumpfen auf

Mit ihren zahlreichen Produktneuheiten und erlesenen Schauanlagen haben Trix und Märklin auf der Internationalen Modellbahn-Ausstellung (IMA) bei den Besuchern gepunktet. Der Messestand war nicht nur Anlaufstelle für Clubmitglieder – insgesamt zählte die veranstaltende Messe Sinsheim GmbH 65.000 Besucher an den vier Messetagen. Positiv auch

die Resonanz für Trix auf der Faszination Modellbau Friedrichshafen, die 45.000 Schaulustige anlockte – das Modellbahn-Hobby liegt im Trend. Ganz besonders freuen sich die Clubmitglieder auf das Highlight 2011: Das internationale Event IMA findet dieses Jahr gemeinsam mit den Märklintagen vom 16. bis 18. September in Göppingen statt.

Umfrage unter Mitgliedern

Bestnoten für den Club

Die Auswertung der großen Umfrage unter den Clubmitgliedern läuft auf Hochtouren. Klarer Trend: Geschätzt werden exklusives Wissen und Modelle.

Schon die überwältigende Zahl der Umfrageteilnehmer belegt die emotionale Wertschätzung von Märklin-Insider-, Trix- und LGB-Club: Rund 10.000 Mitglieder haben ihre Meinung kundgetan. Danach besitzen exklusive Infos und Produkte besonders hohe Priorität – im Ranking der beliebtesten Clubleistungen führen nämlich Märklin Magazin, Jahreswagen, Clubmodell und Clubnews. Die Umfrageergebnisse dienen der Optimierung der Clubleistungen. Als Dankeschön für das engagierte Mitmachen sind unter den Teilnehmern elf attraktive Preise verlost worden. Den ersten Preis hat Lars Schilling, Leiter Vertrieb und Marketing von Märklin, an Alexander Weber übergeben: eine schwere Gotthard-Güterzuglok Serie Ce 6/8 II der SBB in



Losglück: Der erste Preis unter 10.000 Umfrageteilnehmern geht an Alexander Weber (links). Lars Schilling, Leiter Vertrieb und Marketing von Märklin, überreicht die imposante Güterzuglok Serie Ce 6/8 II der SBB in Spur 1.

Spur 1. Lohn für die auf den Plätzen folgenden zehn Losgewinner ist der luxuriöse vierteilige Diesel-Triebwagen VT 08.5 der DB in H0.

Trix-Clubjahr 2011

Die Leistungen im Überblick

Märklin Magazin und Clubnews

Sechsmal im Jahr liegt das Märklin Magazin den Clubaussendungen bei – ebenso die Clubnews mit Berichten zu Modellen und Produktion sowie Community-Geschichten.



Exklusive Produkte

Jedes Mitglied erhält innerhalb der Jahres-Clubleistung einen **Jahreswagen** in H0 oder N über seinen Händler. Die Jahreswagen werden nur für Clubmitglieder gefertigt. Alle Mitglieder erhalten mit unseren Aussendungen auch Bestellformulare für die exklusiven **Clubmodelle**; pro



Mitglied und Angebot ist jeweils ein Stück bestellbar. Außerdem werden exklusiv **Sondermodelle** für Jubilare angeboten.

DVD-Chronik

Zweimal im Jahr erhält jedes Clubmitglied auf einer kostenlosen DVD eine Chronik der wichtigsten Ereignisse rund um Trix. Ob Tag der offenen Tür, neue Produkte oder Messeauftritte – Mitglieder sind bestens informiert. Aktuelle Infos liefert zudem Märklin TV.



Katalog

Mit der Aussendung im Juni erhalten Trix-Clubmitglieder einen Coupon, mit dem sie den fotografisch aufwendig gestalteten Trix-Katalog bei ihrem Händler abholen können.



„Fahrplan“ 2011*

Ausgabe	Erscheinungstermin	Beilagen
1	Anfang Februar	Bestellcoupon • Clubmodelle (H0 + N) • Club-Jahreswagen DVD-Video-Neuheiten 2011
2	Anfang April	
3	Anfang Juni	Bestellcoupons • Jubiläumsmodelle (5 und 10 Jahre) • aktueller Katalog DVD „Ein Jahr mit Trix“ I
4	Anfang August	
5	Anfang Oktober	
6	Anfang Dezember	DVD „Ein Jahr mit Trix“ II

*Änderungen bleiben vorbehalten. Bitte beachten Sie die genauen Terminangaben in der jeweils aktuellen Ausgabe.

Clubkarte

Die Trix-Clubkarte geht den Mitgliedern zusammen mit der Bestätigung für das neue Clubjahr zu. Das Passwort zum Einloggen in den Clubbereich der Märklin-Homepage ist für alle neuen Mitglieder auf dem Begleitschreiben aufgedruckt. Mitglieder aus den Vorjahren müssen ihr Passwort nicht ändern. Mit der Clubkarte erhalten Sie Vergünstigungen bei Veranstaltungen oder den zahlreichen Kooperationspartnern des Clubs – eine große Übersicht über die Vielzahl der Trix-Clubpartner erscheint in den Clubnews 02/2011.

Und so erhalten Sie die Leistungen:

Unsere „Clubnews-Post“ geht Ihnen regelmäßig jeweils zum Monatsanfang im Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember zu. Der Versand wird immer gleichzeitig an alle Mitglieder vorgenommen; dadurch wird niemand benachteiligt oder bevorzugt. Das genaue Versanddatum finden Sie im Clubbereich auf der Märklin-Homepage. Beachten Sie, dass die Post zwei bis fünf Arbeitstage ab Versanddatum braucht (innerhalb Deutschlands). Reklamationen wegen fehlender Ausgaben oder Inhaltsteile können nur bis zur Mitte des Folgemonats bearbeitet werden. Sollten Sie umziehen, teilen Sie uns das bitte rechtzeitig mit. Unsere Sendungen werden als Pressepost versandt – ein Nachsendeauftrag reicht daher nicht aus.

Inhalt der Postsendungen.

Wenn Ihnen unsere Sendungen vorliegen, prüfen Sie bitte als Erstes den Inhalt. Auf Seite 2 in den Clubnews finden Sie alle Beilagen aufgeführt, die enthalten sein müssten. Werfen Sie den Briefumschlag vorher nicht weg, da eventuell im Inneren Beilagen haften bleiben. Falls etwas fehlen sollte, melden Sie sich umgehend. Bei Reklamationen, die teilweise erst Monate später eingehen, sind sonst die meisten Bestandteile vergriffen oder wichtige Termine (Produkt-Bestellfristen etc.) verstrichen.

Wichtig: Wenn Sie ältere Märklin Magazine nachbestellen oder Stehsammler wollen, wenden Sie sich bitte direkt an:

Märklin Magazin
Press Up GmbH
Postfach 701311
22013 Hamburg
Deutschland

Telefon: +49 (0) 40/4 14 48-467

Fax: +49 (0) 40/4 14 48-499

E-Mail: maerklin-magazin@pressup.de



Phänomenal: Zwei Kessel, Seitenschornstein, Tender mit beweglichen Kohle-Abdeckklappen – als Trix-Clubmodell 2011 besticht die Franco-Crosti-Lok der Baureihe 50.40 mit ihrem unverwechselbaren Profil. Außerdem steht die stattliche Dampflokomotive der Epoche III für technische Raffinesse.

Foto: Hartmut Seehuber

BR 50.40: Highlights bei der Entwicklung des Clubmodells 2011 in Spur H0

Charaktervolle Neukonstruktion

Schlank und hochgebaut vermittelt die exklusiv für Clubmitglieder gefertigte Franco-Crosti-Lok 50 4005 den Eindruck eleganter Kraft. Das Trix-Clubmodell 2011 orientiert sich als vorbildgetreue Neukonstruktion an den Prinzipien Qualität und Wertigkeit.

Sensationeller Güterzug

Zur Clubmodell-Lok 2011 im Betriebszustand von 1962 passen perfekt die vollständig neu konstruierten Muldenkippwagen in den zwei Muldenkippwagen-Sets – ausschließlich aufgelegt für Clubmitglieder. Blickfang sind die filigranen Kippwagen mit durchbrochenem Rahmen und mit Schotter beladenen Mulden. Güterwagen unterschiedlicher Bauarten komplettieren die Ensembles. Güterzugfans, die beide Sets für einen – auf dem Vorbildfoto Seite 10 belegten – langen Zug ordern, werden mit einem exklusiven Gratiswagen belohnt: dem Güterzug-Gepäckwagen der Bauart Pwgs 41.

„Mich begeistert das markante Aussehen der BR 50.40 – die Güterzug-Dampflokomotive der Deutschen Bundesbahn fällt sofort auf durch die beiden Kessel, den seitlichen Kamin und den vorne aufgesetzten großen Mischvorwärmer“, zeigt sich Jochen Hoffmann, Konstrukteur des Clubmodells 2011, fasziniert. Ihre Unverwechselbarkeit verdanken die 31 Umbauloks der BR 50.40, in Dienst gestellt 1954 und ab 1958, dem Franco-Crosti-Prinzip (FC): Unter dem klassischen Kessel saß ein zweiter, in dem Rauchgase das Speisewasser aufheizten. Dieser sogenannte Abgasvorwärmer erhöhte massiv den Wirkungsgrad. „Vom Februar 1955 bis April 1956 leistete die 50 1412 – später als 50 4001

geführt – 129.557 Kilometer und verbrauchte dabei 1.757 Tonnen Kohle“, berichtet der FC-Experte Jürgen-Ulrich Ebel in dem Standardwerk „Franco-Crosti – Die Baureihen 42.90 und 50.40“. „Sie lag damit bis zu 20 Prozent unter den Verbrauchsdaten der Vergleichslok.“

Die optische Singularität der BR 50.40 hat die Modellentwickler angestachelt. Lok und der Tender sind komplette Neukonstruktionen – und sehr anspruchsvolle dazu, wie Hoffmann betont: „Gefordert haben uns die beweglichen Tenderklappen und auch der Hauptkessel aus hochwertigem Zinkdruckguss – er besitzt nämlich nicht durchgehend die Form eines Zylinders, sondern verläuft im mittleren Bereich konisch.“ Bemerkenswert seien natürlich auch die vielen fein und funktionsgerecht ausgeführten Leitungen des Modells.

Musterbeispiel für Detaillierung und Vorbildnähe ist der Umlauf: Sofort fällt die feine Riffelung ins Auge – beim zweiten Hinschauen zudem die angeformten Leitungen sowie die Tatsache, dass das Bauteil auch den Führerhausboden mitbildet. Der Rahmen ist aus hochwertigem Zinkdruckguss. „Und er ist kein Knickrahmen, sondern aus einem Gussteil gefertigt“, betont Hoffmann. „So erreichen wir eine höhere Seitenverschiebbarkeit der Räder und die Lokomotive fährt auch durch einen sehr engen Radius von 360 Millimeter.“ Für diesen Konstruktionserfolg sei das neu eingeführte CAD-Konstruktionssystem Catia enorm hilfreich gewesen: „Eine Seitenverschiebung beeinträchtigt ja sofort das Gestänge. Ein simulierter Bogenlauf in Catia verriet, wie weit man mit den Rädern ausschwenken darf.“ Wegen der beiden getrennt ausgeführten Kessel war die optimale Platzsuche für den Hochleistungsmotor und das Getriebe extrem wichtig. „Durch die Simulation konnte ich das Getriebe perfekt in den Bauraum einpassen“, erläutert Hoffmann. Im Schleppender sitzen der mfx-Decoder und die Geräuschelektronik samt Lautsprecher. Eine Platine in der Lok sei für Rauchsatz und Beleuchtung zuständig.

Kunstkniff verbirgt Verkabelung für die Beleuchtung

„Die Beleuchtung haben wir durch einen Kunstkniff ohne von außen sichtbare Kabel realisiert“, lenkt der Konstrukteur den Blick auf Raffinessen. „Die Beleuchtung sitzt am Umlauf, in den eine Leiterplatte integriert wurde – ein spezielles Material sichert ab, dass der Umlauf nicht mit der Lampe zusammen leuchtet.“ Natürlich werde der Umlauf auch schwarz vorlackiert, wobei die Farbgebung nicht trivial ist, denn die Farbschablone berücksichtigt, dass der Umlauf oben schwarz und unten rot ist. „Wir bedrucken übrigens auch vorbildgerecht die Achsen der Räder und den Rand bis zum Spurkranz – sonst würde der Spurkranz optisch zu hoch wirken.“ Nachdem alle Bauteile konstruiert waren, entstand aus den Daten lasergestützt im Stereolithografieverfahren ein physikalisches 3-D-Modell, mit dem die Konstruktion fahrtechnische Details abklärt. „Das von der technischen Qualitätssicherung auf Herz und Nieren überprüfte Fahrmuster muss schließlich auch über alle Weichen oder stromlose Gleisstellen hinwegkommen“, spricht Hoffmann

Foto: Dietmar Kötze



Konstrukteur Jochen Hoffmann: „Gefordert hat uns der Hauptkessel aus hochwertigem Zinkdruckguss – er besitzt nicht durchgehend die Form eines Zylinders, sondern verläuft im mittleren Bereich konisch.“

die sorgfältigen Kontrollen des Trix-Clubmodells 2011 an, bevor dieses seinen Fahrbetrieb aufnehmen darf.

Für die Clubmitglieder steht so eine Ausnahmerecheinung der Epoche III unter Dampf – gilt für das Modell mit der Betriebsnummer 50 4005 doch auch die Einschätzung des Vorbilds durch den FC-Experten Ebel: „Der schlanke, hochliegende Kessel mit Caledonian-Schornstein, der glatte Tender mit den Kohle-Abdeckklappen und der Abgasvorwärmer machten die Lok zur möglicherweise bestaussehenden Neubaukessel-Lok der DB.“

Text: Rochus Rademacher

Foto: Rainer Schnell



Effizienz-Highlight: Durch den Rauchgasvorwärmer unter dem Hauptkessel sparte die BR 50.40 bis zu 20 Prozent der in der Nachkriegszeit sehr teuren Kohle.

Die Trix-Clubmodelle 2011

22051 Güterzug-Dampflokomotive mit Schlepptender



**Bestellschluss:
31. März 2011**

H0



Vorbild: Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 50.40 der Deutschen Bundesbahn (DB). Umbauversion mit Neubau-Hochleistungskessel und Franco-Crosti-Rauchgasvorwärmer, Witte-Windleitbleche, DB-Reflexglaslampen, auf dem Umlauf stehend angeordnete Sandkästen, seitlich angesetzter Schornstein und umgebauter Schlepptender 2'2'T 26 mit Kohlenkasten-Abdeckklappen. Betriebsnummer 50 4005. Betriebszustand um 1962.

Modell: Mit DCC-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Glockenanker und Schwungmasse im Kessel. 5 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Eingerichtet für Rauchsatz 7226 am normalen Schornstein. Bei Fahrten kann der Schornstein mit einem Deckel verschlossen werden. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. An der Lokvorderseite und an der Tenderrückseite kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Kohlenkasten-Abdeckklappen sind mechanisch zu öffnen und zu schließen. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre liegen bei. Länge über Puffer 26,4 cm.

■ Modell-Highlights 22051

- **Komplette Neuentwicklung.**
- **Besonders filigrane Metallkonstruktion.**
- **Hochleistungsantrieb mit Glockenanker im Kessel.**
- **Mit Franco-Crosti-Vorwärmerkessel unter dem normalen Langkessel.**
- **Vielfältige Betriebs- und Soundfunktionen digital schaltbar.**
- **Tender in Umbauversion mit Kohlenkasten-Abdeckklappen.**
- **Passende Güterwagen-Ergänzungen mit den Artikeln 24091, 24094 und 24095.**

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal		●
Raucheinsatz		●
Dampflok-Fahrgeräusch		●
Lokpfeif		●
Direktsteuerung		●
Bremsenquietschen aus		●
Luftpumpe		●
Rangierpfeif		●
Dampf ablassen		●
Kohle schaufeln		●
Schüttelrost		●

H0



Die Trix-Clubmodelle 2011

24091 Muldenkippwagen-Set 1



Vorbild: 6 Güterwagen unterschiedlicher Bauarten der Deutschen Bundesbahn (DB). 2 Muldenkippwagen F-v-51 (später Ommi 51) mit Handbremse und Bremserstand. 2 Muldenkippwagen F-z-51 (später Ommi 51) ohne Handbremse und ohne Bremserstand. 1 gedeckter Güterwagen Gms 30, geschweißte Bauart (ehemals Gs „Oppeln“), mit kurzem Fahrgestell, ohne Handbremse und ohne Bremserbühne. 1 Säuretopfwagen mit Handbremse und Bremserbühne. Privatwagen der VTG, Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg. Betriebszustand um 1962.

Modell: Muldenkippwagen in detaillierter Ausführung mit durchbrochenem Rahmen, separat angesetzten Gleiszangen und separat aufgesetzten Kippmulden. Jeweils Wagen mit aufgesetztem Bremserstand und ohne Bremserstand. Alle Muldenkippwagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Mulden mit echtem Schotter beladen in maßstäblicher Körnung. Gedeckter Güterwagen Bauart „Oppeln“ mit kurzem Fahrgestell. Säuretopfwagen mit filigranen Fachwerkverstrebrungen. Gesamtlänge über Puffer 63,5 cm. Wechselstromradsatz je Güterwagen 2 x 700150.

Bestellschluss:
31. März 2011

■ Modell-Highlights 24091

- **Komplette Neukonstruktion der Muldenkippwagen.**
- **Sehr filigrane Ausführung.**
- **Mit separat angesetzten Gleiszangen am Fahrgestell.**
- **Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern.**
- **Ideale Wagen zur Güterzug-Dampflokomotive BR 50.40 (Trix-Clubmodell 2011).**
- **Passend ergänzbar mit dem Muldenkippwagen-Set 2 mit der Artikelnummer 24094.**



Foto: Hartmut Seehuber

Grandioses Ensemble: Die Clubmodelle 2011 harmonieren als vorbildgerechter Zug und illustrieren die wirtschaftliche Aufbruchsstimmung der Epoche III.

Bestellhinweis

Jedes Clubmitglied kann mit dem beiliegenden Bestellschein über den MHI-Händler je ein Exemplar der Trix-Clubmodelle bestellen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass die Bestellscheine nicht übertragbar sind. Die Modelle werden im Jahr 2011 in einer einmaligen Serie exklusiv für Trix-Clubmitglieder gefertigt. Dem Lokmodell liegt ein Zertifikat bei.

Wichtig: Bitte beachten Sie den auf dem Bestellschein genannten Bestellschluss: **31. März 2011**. Voraussichtlicher Lieferbeginn ist das **4. Quartal 2011**.





Prachtstücke für Clubmitglieder: Eine Dampflokomotive der BR 50.40 zieht einen Zug mit Muldenkippwagen und weiteren Güterwagen durch den Bahnhof Hamm. Die an dieses Zugensemble angelehnten Modelle sind ausschließlich Clubmitgliedern vorbehalten.



„Spektakuläre Dampflokomotive nur für Clubmitglieder“

„Mit der Güterzug-Dampflokomotive BR 50.40 als Trix-Clubmodell 2011 bieten wir unseren Premiumkunden genau das, was sie erwarten: etwas ganz Besonderes jenseits der Standardbaureihen“, erklärt Karl-Heinz Gräßle, Produktmanager H0 im Hause Märklin. 2010 glänzte Trix mit der Schnellzuglokomotive BR 03.10 mit Hochleistungskessel und beweglichen Kohlekasten-Abdeckklappen. „2011 bekommen die Clubmitglieder exklusiv eine spektakuläre deutsche Dampflokomotive nach Franco-Crosti-Bauart, von der die DB 31 Exemplare in Betrieb nahm“, beschreibt Gräßle die einmalige Serie als Rarität aus der beliebten Epoche III. Ein Glücksgriff bescherte gleich noch die passenden Wagen: Den Machern fiel ein Vorbildfoto einer Franco-Crosti-Lokomotive mit Muldenkippwagen in die



Foto: Dietmar Kötzle

Märklin-H0-Produktmanager Karl-Heinz Gräßle über die BR 50.40: „Eine Maschine in Highend-Ausführung.“

Hände (siehe oben). Die Clublokomotive 2011 erfüllt für Gräßle den Qualitätsanspruch der Wertigkeit: „Es ist eine Maschine in Highend-Ausführung, die mit einer Detaillierung auf sehr hohem Niveau besticht.“ Der Produktmanager führt nicht nur den durchbrochenen Barrenrahmen, den zweiten Kessel als Vorwärmer und den seitlichen Kamin ins Feld, sondern auch die vielen vorbildgerechten Ansetzteile. „Gefertigt ist die BR 50.40 natürlich in Metall und der Antrieb sitzt, wie bei uns typisch, im Kessel der Lok – nicht nach Art des Wettbewerbs im Tender. Wir bauen nämlich keine Schiebeloks“, pointiert

Gräßle. „Dafür findet im Tender die Elektronik Platz für die ganze Vielfalt an Soundfunktionen.“



Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung Jürgen-Ulrich Ebel

24094 Muldenkippwagen-Set 2



Bestellschluss:
31. März 2011

Vorbild: 6 Güterwagen unterschiedlicher Bauarten der Deutschen Bundesbahn (DB). 2 Muldenkippwagen F-v-51 (später Omni 51) mit Handbremse und Bremsenstand. 2 Muldenkippwagen F-z-51 (später Omni 51) ohne Handbremse und ohne Bremsenstand. 1 gedeckter Güterwagen G 10, mit abgebautem Bremsenhaus. 1 Kesselwagen mit Bremsenbühne. Privatwagen der VTG, Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg. Betriebszustand um 1962.



24095 Güterzug-Gepäckwagen



Vorbild: Bauart Pwgs 41 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung ohne Dachaufsatz. Betriebszustand um 1962.

Modell: Unterboden mit angesetztem Bremsgestänge. Länge über Puffer 11,9 cm. Wechselstromradsatz 2 x 700150.

Bestellschluss:
31. März 2011

Nur beim Kauf der beiden Muldenkippwagen-Sets 24091 und 24094 ist der Güterzug-Gepäckwagen 24095 gratis dazu erhältlich.

Modell: Muldenkippwagen in detaillierter Ausführung mit durchbrochenem Rahmen, separat angesetzten Gleiszangen und separat aufgesetzten Kippmulden. Jeweils Wagen mit aufgesetztem Bremsenstand und ohne Bremsenstand. Alle Muldenkippwagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Mulden mit echtem Schotter beladen in maßstäblicher Körnung. Gedeckter Güterwagen G 10 mit Schiebetüren zum Öffnen. Kesselwagen mit angesetzter Bremsenbühne und Aufstiegsleiter mit Füllplattform. Nachbildung des durchbrochenen Wagenbodens. Gesamtlänge über Puffer 63 cm. Wechselstromradsatz Muldenkippwagen je 2 x 700150, gedeckter Güterwagen 2 x 700200, Kesselwagen 2 x 36667900.

■ Modell-Highlights 24094

- **Komplette Neukonstruktion der Muldenkippwagen.**
- **Sehr filigrane Ausführung.**
- **Mit separat angesetzten Gleiszangen am Fahrgestell.**
- **Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern.**
- **Ideale Wagen zur Güterzug-Dampflokomotive BR 50.40 (Trix-Clubmodell 2011).**
- **Passend ergänzbar mit dem Muldenkippwagen-Set 1 (24091).**

Clubmodell Spur N: Die Güterzuglokomotive 50 1503 mit Flachejektor

Denkmal für Innovationsgeist

Drei Jahre lang zierte ein ungewöhnlicher FlachschorNSTein die Dampflok 50 1503: Die DB experimentiert mit dem kohlesparenden Giesl-Saugzug. Ausschließlich für Clubmitglieder fängt Trix die historische Momentaufnahme mit dem Clubmodell 2011 in Spur N ein.



Extravagante Clublok in Spur N: Für dreieinhalb Monate erhält die Güterzuglok 50 1503 als einzige Lok der DB ein besonderes Strahlgebläse eingebaut – erkennbar am flachen Schornstein.

In den 1950er-Jahren klettern und schwanken die Preise für Ruhrkohle – die Deutsche Bundesbahn bezahlt 70 bis 140 Deutsche Mark pro Tonne frei Tender und kauft sogar aus den USA Brennstoff billiger zu. Kein Wunder, dass die Ingenieure jeder Idee akribisch nachgehen, die eine Senkung der Betriebskosten durch effizientere Ausnutzung

des Brennstoffs verspricht. Im Juni 1955 wird deshalb die patentierte Saugzuganlage von Dr. Adolph Giesl-Gieslingen getestet, dem Konstruktionschef der renommierten Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf.

Als einzige Lok der DB wird eine Güterzuglokomotive der Baureihe 50, die 1941 bei Henschel gebaute 50 1503, mit dem Giesl-Ejektor umgerüstet. Dabei erhöhen sieben, wie ein Fächer in Fahrtrichtung aufgereichte Blasrohrdüsen den Kaminsaugeffekt, was die Energieausnutzung steigert: Verstärkt zugeführter Luftsauerstoff regt die Verbrennung an. Sichtbares Zeichen des außergewöhnlichen Mehrfachstrahl-Flachejektors: der typische FlachschorNSTein.

Der einmalige Test dieser Innovation erhält nun mit dem Trix-Clubmodell 2011 in Spur N ein sehenswertes und auffälliges Denkmal auf der Anlage. Die komplette Neukonstruktion der Güterzuglokomotive 50 1503 der DB durch Trix besticht durch Qualität in Material und Ausführung: Sowohl Lokomotive als auch Kastentender sind aus haptisch hochwertigem und stabilem Metalldruckguss. In feiner Ausführung ziehen sich die vorbildgemäß konstruierten Leitungen über den Kessel, der von zwei mächtigen Wagner-

Dampflok 50 1503 nach dem Rückbau: Die Quetschesse hat dem Rundkamin Platz gemacht, die Wagner- den kleineren Witte-Windleitblechen. Wie das Bild belegt, bespannte die Güterzuglok auch Personenzüge.



Windleitblechen flankiert wird – überragt von der Quetschesse, wie der Flachschorstein respektlos im Eisenbahnerjargon betitelt wurde. Als weiteres Qualitätsmerkmal sitzen der Hochleistungsmotor und das Getriebe im Kessel der 50 1503 Giesl, die einst schwere Güterzüge bespannte. Eine Kurzkupplung verbindet die Lok mit dem Tender, in dem die Entwickler die digitale Schnittstelle untergebracht haben. Zierlich ausgearbeitete Kupplungsstangen treiben die fünf Achsen des Clubmodells an, das mit einer Länge von knapp 144 Millimetern über Puffer ein herausragendes Stück Innovationsgeschichte der Epoche III verkörpert. Das Vorbild war ohne Tender 86,9 Tonnen schwer und besaß eine Höchstgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern – und zwar vor- und rückwärts.

Weltweite Karriere des Giesl-Ejektors

Der Erfinder Giesl-Gieslingen bezifferte die Brennstoffeinsparung auf sechs bis zwölf Prozent – entsprechend setzten weltweit Umbauaktivitäten ein, sei es bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), der Deutschen Reichsbahn (DR) oder bei Bahnverwaltungen in Japan und China. Der Test bei der DB währt aber nur kurz, wie Dr. Andreas Rantzsch, Mitarbeiter der Dokumentation bei Märklin, berichtet: „In der Vita der 50 1503 ist für den 25. Juli 1955 der Einbau des Flachejektors in der Nebenwerkstatt Minden notiert – am 15. November wird das außergewöhnliche Strahlgebläse wieder ausgebaut.“ Wenige Jahre später wurde auch der Flachschorstein durch einen runden ersetzt. Die Kosten für die Lizenz des Giesl-Ejektors und den Umbau amortisierten sich nicht durch die Kohleeinsparung. Die 50 1503 quittierte erst 18 Jahre später ihren Dienst als Arbeitstier. Da hatte sich auch bei der ÖBB und der DR der Giesl-Saugzug überlebt. Die DR hatte mit der Quetschesse bei einem Versuch mit einer über 40 Jahre alten preußischen P8 gute Leistungssteigerungen erzielt – 1966 wurde eine Umrüstaktion angestoßen, die weit über 500 Lokomotiven von vier Baureihen betraf. Doch drei Jahre später brach das Programm ab: Die DR wollte ihre kostbaren Devisen nicht mehr für die Lizenzgebühren verpulvern.

Text: Rochus Rademacher/Fotos: Helmut Dahlhaus

12350 Güterzug-Schleppertenderlokomotive mit Kohletender



N

Vorbild: Güterzuglokomotive Baureihe 50 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit Kastentender, Wagner-Windleitblechen und Giesl-Ejektor. Einsatz: schwere Güterzüge.



Modell: Lokomotive und Tender aus Metalldruckguss. Hochleistungsmotor (Glockenankermotor) mit Schwungmasse. Motor und Getriebe im Kessel. Digitale Schnittstelle im Tender. Kurzkupplung zwischen Lokomotive und Tender. Mit Kinematik für Kurzkupplung am Tender. 5 Achsen über Kuppelstangen angetrieben, Haftreifen. Länge über Puffer 144 mm.

■ Modell-Highlights 12350

- Neukonstruktion.
- Warmweiße LED.
- Metallgehäuse.
- Glockenankermotor im Kessel.
- Mit Giesl-Ejektor-typischen Bauartänderungen.

**Bestellschluss:
31. März 2011**

Bestellhinweis

Die Güterzug-Schleppertenderlokomotive 50 1503 mit Kohletender wird 2011 in einer einmaligen Serie exklusiv für die Mitglieder des Trix-Clubs gefertigt. Jedes Clubmitglied kann mit dem beiliegenden Bestellschein über den autorisierten Fachhändler ein Exemplar des Clubmodells 2011 in Spur N bestellen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass Club-Bestellscheine nicht übertragbar sind. Jedem Modell liegt ein Zertifikat bei.

Bitte beachten Sie den auf dem Bestellschein genannten Bestellschluss: **31. März 2011**. Voraussichtlicher Lieferbeginn ist das **4. Quartal 2011**.



Hauptsache Action: Die Module der N-Bahn-Freunde Worms sind voll gepackt mit Licht- und Soundeffekten. Das Feuerwerk auf dem traditionellen Wormser Backfischfest etwa ist ein wirkungsvoller Publikumsmagnet auf Ausstellungen, versichert Vereinschef Benno Sahre (Foto oben links).

Porträt: N-Bahn-Freunde Worms

Licht lockt Leute

Mit bunten, ausgefallenen und beleuchteten Modulen wollen die N-Bahn-Freunde Worms (NBFW) beeindrucken. Eine der gelungensten Kreationen der Digital-Fahrer ist das traditionelle Wormser Backfischfest mit Riesenrad, Fahrgeschäften und Buden – Feuerwerk über der Kirmes und Soundeffekte locken den Nachwuchs an.

„Als wir uns 2003 das erste Mal trafen, da hätte keiner von uns gedacht, dass unsere Initiative solche Ausmaße annimmt, so erfolgreich sein wird und so viel Spaß macht“, sinniert der 1. Vorsitzende des NBFW e.V., Benno Sahre. Vereinsmitgründer Thomas Enders nickt: „In der Realität hätte unsere Modulanlage heute eine Länge von 23 Kilometern – für Messeauftritte laden wir einen 7,5-Tonner voll.“ Mit dabei ist dann auch das Rack mit den fünf Computern, die das Anlagengeschehen steuern.

Der Anfang war bescheiden. „Mit sechs Jahren bekam ich eine Märklin-Eisenbahn in H0 geschenkt – die habe ich immer noch“, berichtet Sahre vom Beginn seiner Sammelleidenschaft. Jahrzehnte später – der Computerfachmann zieht aus Belgien zurück nach

Deutschland – steigt Sahre aus Platzgründen mit einer Startpackung in die N-Welt ein. Schnell steht für ihn fest: Es muss digital sein. Mit seiner Leidenschaft bleibt Sahre nicht lange allein. Zuerst treffen sich vier N-Fans im Keller von Enders, um über Loks und Module zu philosophieren. Doch bald bietet der Untergrund nicht mehr ausreichend Platz – sie kommen ans Licht: 2006 gründen sie den Verein N-Bahn Freunde Worms, der mittlerweile 23 Mitglieder zählt im Alter zwischen 14 Jahren und 60 plus. Das Allesverbindende ist die Leidenschaft für den Maßstab 1:160. Und die von Anfang an verfolgte Idee, eine Modulanlage zu bauen, die einen Fahrbetrieb wie in der Realität zulässt – quasi gesteuert vom Stellwerk. „Spur N entspricht für uns dem Idealmaß, um lange Fahrtstrecken und



Realität im Blick: Hirsch trifft Reiter – die N-Bahner legen Wert auf das Geschichtenerzählen.



Pure Unterhaltung: Die Idee für das Popkonzert-Modul entstand als Reminiszenz an Michael Jackson.

Miniatur-Leinwand: Im Autokino laufen richtige Film-Trailer.



Worms en miniature: Die Altstadt besitzt einen Tag- und Nachtrhythmus, der mit unterschiedlichen Beleuchtungsstärken simuliert wird – bei Gewitter blitzt es sogar.



Neueste Kreation: Für den Entwurf einer Industrieanlage hat sich Vorstandsmitglied Hasso Pfeiffelmann beim Metallschrott bedient – Design mit Recyclingeffekt.

vorbildgerechte Module zu bauen“, erklärt Vorstandsmitglied Hasso Pfeiffelmann. „Wir lassen Ensembles aus 20 bis 30 Fahrzeugen auf unserer Anlage fahren, und wenn sich so ein langer Zug durch die Landschaft schlängelt, sieht das schon genial aus.“

Die Modellbahner kommen alle 14 Tage zusammen, um über ihre neuesten Errungenschaften und Ideen zu plaudern, aber auch um die anstehenden Ausstellungen und Messebesuche zu planen. So stellt der Verein etwa einmal pro Jahr seine Module im öffentlichen Fahrbetrieb vor Ort aus. „Besonders unser Backfischfest-Modul ist bei den Besuchern der Renner“, weiß Sahre. Das alljährlich in Worms stattfindende Volks- und Weinfest endet mit einem Feuerwerk – und selbst das haben die Spur-N-Experten mit Glasfaserkabeln und Leuchtdioden nachgebaut. „Licht lockt Leute. Grundsätzlich achten wir aber schon drauf, dass wir einen Mix zwischen actionreichen und ruhigen Modulen haben“, skizziert Sahre das Konzept, zu dem auch gehört, dass die Schauanlage Geschichten erzählt. Die mittlerweile 43 Module des Clubs decken ein breites Themenspektrum ab. Ob Popkonzert, Autokino oder Altstadt – der Kreativität sind keine Grenzen gesetzt.

Betrieben wird die Anlage komplett digital. „Die Züge fahren langsam an, wir können Fahrgeräusche und Rauch wie bei den Vorbildern erzeugen und das Licht lässt sich während der Fahrt ein- und ausschalten“, argumentiert Sahre. Generell habe die Vereinsmaxime des Digitalbetriebs mit den Ausschlag dafür gegeben, dass in dem Verein relativ viele jüngere Mitglieder aktiv sind.



Spur-N-Experten unter sich:
Alle zwei Wochen trifft sich
der Stammtisch in Worms
 – zum lässigen Austausch,
 zur Projektplanung und um
 neue Modellbahnschätze
 auf Gleise zu setzen.

Und die Analog-Anhänger fremdelten auch nicht lange: Sie digitalisieren ihre Loks – und die Bedienung der Software ist kein Hexenwerk. Inzwischen plant der NBFW, über Lehrkörper in der Region Jugendliche in Schulen gezielt anzusprechen und für die praxisnahe Programmierung zu begeistern.

Um sich Anregungen für die Module zu holen, reist der Verein viel – sei es zur Stellwerkbesichtigung bei der Deutschen Bahn, zu Ausstellungen oder Werkführungen. „Bei uns im Club wird viel mit Trix-Modellen gefahren“, berichtet Sahre, sodass auch die Tour zum Tag der offenen Tür im Hause Märklin in Göppingen auf der Agenda stand: „Hautnah die Entstehung einer Modelleisenbahn mitzuerleben, das hat uns schon beeindruckt.“

Text: Lorelei Wiegand/Fotos: LW, NBFW, RR



Steckbrief: Spur N lokal

Organisation

Wer den Stammtisch der N-Bahn Freunde Worms (NBFW) besuchen möchte, muss kein Vereinsmitglied sein. Er sollte es aber werden, wenn er beim Modulbauen, bei Ausflügen oder den Basteltagen dabei sein will. Zweimal im Jahr veranstalten die N-Bahner eine Ausstellung ihrer Anlage. Die Mitglieder treffen sich alle 14 Tage immer montags im Bistro „Black&White“, um Vereinsaktivitäten zu planen und ihr Rollmaterial zu begutachten.

Geschichte

2003 trafen sich vier Modellbahnbegeisterte, um ihrer Leidenschaft zur Spur N zu frönen. Schnell stand fest, gemeinsam Module zu bauen, um eine rein digitale Modellbahnanlage zu schaffen. Mittlerweile sind im Verein 23 Mitglieder in der Altersgruppe zwischen 14 und 60 Jahren aktiv. Präsentiert wurde die NBFW-Anlage schon auf über zehn Großveranstaltungen.

Anlagenkonzept

Der Modulkatalog des NBFW besteht aus Standardstrecken-, Bahnhof-, Kehrschleifen- und Kurvenmodulen im Maßstab 1:160. Die vereinseigene Modulnorm berücksichtigt unter anderem Modulgestaltung, Elektrik und Elektronik sowie Digitaltechnik. Auf der Homepage www.nbf-worms.de gibt es auch Tipps und Tricks zum Modulbau sowie Bilder und Videos von Veranstaltungen und Messen zu sehen.



Liebe zum Detail: Vereinschef Sahre bekam von seiner Frau die eigenen vier Wände geschenkt – selbst gebaut in 1:160.



Modellbau Süd 2010

Fahrspaß mit Freunden

Tolle Landschaften, bunte Fantasiestädte und internationale Bahnhöfe: Die Besucher der Modellbau Süd kamen in Stuttgart auf ihre Kosten. 260 Modellbahner aus ganz Europa stellten ihre Module aus. Das gab Fahrspaß auf 1.800 Quadratmetern in Spur N.

Beim fünften internationalen Treffen der Spur-N-Freunde wurden Anlagen aus ganz Europa vorgestellt. Moderne Wolkenkratzer aus Italien, traditionelle Fachwerkhäuser aus Deutschland, ein riesiger Gletscher samt Tunnel aus der Schweiz, grüne Wiesen und Brücken aus Österreich – die Modellbahner konnten auf insgesamt 350 Modulen ihrer Leidenschaft frönen. „Wir freuen uns jedes Mal, wieder hier zu sein. Es macht so viel

Über die Brücke in Amsterdam fahren an den Messetagen Züge aus ganz Europa.



Moderne Wolkenkratzer lockern das traditionelle Stadtbild auf und sind echte Hingucker auf den Anlagen.



Spaß, Freunde aus ganz Europa zu treffen, sich auszutauschen und zu schauen, was andere gebaut haben“, erklärte Wolfgang Krakora, Vorsitzender des ANC Wien. So war es möglich, dass ein amerikanischer Güterzug sich durch die Schweizer Berglandschaft schlängelte, während auf dem Nebengleis ein paar Meter weiter ÖBB-Züge Mailand passierten. Besonders Derek Atfields Anlage kam gerade beim kleinen Publikum gut an. Die Züge des Briten transportierten nämlich Kekse. Als Hingucker hatte Atfield zusätzlich zu seinem Bahnhof den Londoner Untergrund samt U-Bahn-Station nachgebaut.

Aufwendig im Detail: Das Riesenrad auf der Kirmes bezauberte große und kleine Besucher.

Text und Fotos: Lorelei Wiegand



Wirtschaftsfaktor Bahn: Die renommierte Tonwarenfabrik Schwandorf profitierte vom Gleisanschluss nicht nur durch erleichterte Anlieferungen – Produkte wie Ziegel und Keramik erreichten über die Schienen Kunden in ganz Europa.

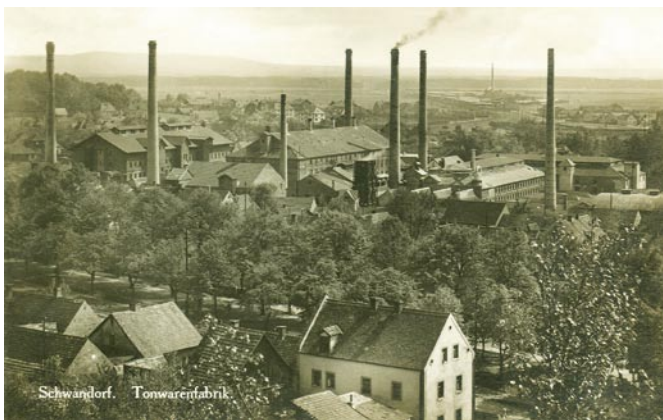
Exklusiver Jahreswagen für Trix-Clubmitglieder

Edle Keramik aus der Tongrube

Aus dem Nichts entsteht Mitte des 19. Jahrhunderts innerhalb weniger Jahre die berühmte Tonfabrik Schwandorf. Das Treibmittel: Der Ort liegt plötzlich an einer Bahnstrecke. Die Einbindung in das Streckennetz erleichtert die weiträumige Auslieferung von „Ziegel- und Thonwaren“.

Der Flecken Schwandorf im Oberpfälzischen mit gerade 2.000 Einwohnern baut 1859 frohgemut einen Bahnhof – drei Jahre zuvor hatte König Maximilian II. von Bayern der Gründung der „Königlich privilegierten Actiengesellschaft

der bayerischen Ostbahnen“ zugestimmt und damit das Signal zum Gleisinfrastruktur-Aufbau gegeben. Bahnlinien gelten als wirtschaftsbefördernde Förderungsmaßnahme – und in Schwandorf pulsieren schlagartig die stählernen Adern der Ökonomie. Der bislang eher bäuerlich ausgerichtete Ort macht sein Glück mit Dreck: In der Gemarkung liegt eine reiche Tongrube. Ein Maurermeister, ein Kaufmann und ein Eisenhändler erhalten 1863 als „Josepf Loell et Companie“ die Konzession zur Tonwarenproduktion. Den Zusammenhang von Bahn und Ökonomie illustriert die „Chronik und Topographie von Schwandorf“ 1866: „Die günstigen Verkehrs-Verhältnisse von Schwandorf veranlassten die Anlage einer großartigen Ziegel- und Thonwaren-Fabrik. (...) Der Betrieb geschieht durch eine Dampfmaschine mit achtfacher Pferdekraft.“ Sechs mit Kohle befeuerte Brennöfen sorgen in der Fabrik für eine Tagesproduktion von 6.000 Ziegelsteinen, dazu kommen noch „Fabrikate zu Bau-Ornamenten, Ofengut sowie Figuren und Draine-Röhren“. Und die Dampfkraft treibt das Geschäft weiter an: Die



Rauchende Schloten: Das Werk Schwandorf war auf Kohle angewiesen.

Tonfabrik profitiert durch den eigenen Gleisanschluss von der praktischen Zulieferung von Kohle und Produktionsmitteln per Bahn, die Dampfloks halten die Verbindung zu den bald vier weiteren Werken in Schwarzenfeld, Pirkensee, Wiesau und Amberg – und dienen der Vertriebsunterstützung: Die hohe Qualität der Bau-, Fein- und Grobkeramik – darunter auch Ziegel und Klinker – findet europaweit Anklang. Von Regensburg aus gehen sogar Schiffsladungen mit Steinzeugwaren nach Wien ab. Die Verkehrsanbindung ist brillant: Schwandorf bildet ab 1877 den Knotenpunkt der Nord-Süd- und Ost-West-Bahnlinien der Bayerischen Staatsbahnen.

Diesem Musterbeispiel der Wirkungsgeschichte von Eisenbahntechnik ist der Jahreswagen 2011 von Trix gewidmet, der exklusiv für die Trix-Clubmitglieder gefertigt wird und im Jahresbeitrag der Clubmitgliedschaft enthalten ist. „Es handelt sich um einen zweiachsigen offenen Güterwagen Omk bayerischer Bauart mit der Betriebsnummer 61738, eingestellt bei den Königlich Bayerischen Staatsbahnen“, erklärt Thomas Landwehr, Mitarbeiter Dokumentation bei Märklin. Bei der Gattungsbezeichnung Omk stehe das Hauptgattungszeichen O für offener Güterwagen, das Nebengattungszeichen m für mindestens 15 Tonnen Ladegewicht – und das k greife den Begriff Kopfwand auf: Dieses Nebengattungszeichen bedeute „mit Kopfwänden, die um einen oberen Zapfen drehbar sind und ein Abstürzen der Ladung auf Kippvorrichtungen gestatten“. Ein früher Ansatz der Entladungstechnik, erläutert Bahnhistoriker Landwehr: „Bei dem Wagen waren die Stirnwände klappbar – wurde das Fahrzeug auf eine Waggon-Kippvorrichtung gestellt, konnte das Ladegut herausrutschen.“

Den Trix-Jahreswagen 2011 zierte der Schriftzug „Tonwarenfabrik Schwandorf“ und zweifach das Signet: der Schwan im Kreis. Schnell schwang sich die Tonwarenfabrik mit Qualität zur Marke auf: Auf internationalen Ausstellungen zwischen 1882 bis 1920 wurden vier Goldmedaillen gewonnen, das Steingutgeschirr bleibt bis in die 1950er-Jahre als Aussteuer geschätzt. Doch die Weltkriege setzen den Werken zu mit Arbeitskräfte- und Kohlemangel sowie Nachfrageeinbrüchen und Bombenangriffen. 1956 wird die Fabrik übernommen, 1994 schließlich endet die Keramikproduktion an dem einstigen Bahn-Verkehrsknotenpunkt.

Text: Rochus Rademacher

Fotos: Stadtarchiv Schwandorf/Josef Fischer

Bestellhinweis

Trix-Clubmitglieder erhalten einen Jahreswagen – wahlweise in H0, Minitrix oder Trix Express –, der im Mitgliedsbeitrag enthalten ist. Bitte geben Sie den beiliegenden Bestellcoupon dafür bis spätestens 31. März 2011 bei Ihrem Trix-MHI-Händler ab.

Die Trix-Club-Jahreswagen 2011

Bestellschluss:
31. März 2011

15365 Trix-Clubwagen 2011 Minitrix



Vorbild: Güterwagen der Gattung Omk der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Ausführung als offener Güterwagen der „Tonwarenfabrik Schwandorf“. Epoche I um 1910.

Modell: Wagen mit Speichenrädern und Kinematik für Kurzkupplung.
Länge über Puffer 54 mm.



24092 Trix-Clubwagen 2011 H0



Vorbild: Güterwagen der Gattung Omk der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Ausführung als offener Güterwagen der „Tonwarenfabrik Schwandorf“. Epoche I um 1910.

Modell: Filigrane Ausführung des Fahrwerks und des Aufbaus. Speichenräder. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung.
Länge über Puffer 10 cm.



33963 Trix Express-Clubwagen 2011 H0



Vorbild: Güterwagen der Gattung Omk der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Ausführung als offener Güterwagen der „Tonwarenfabrik Schwandorf“. Epoche I um 1910.

Modell: Filigrane Ausführung des Fahrwerks und des Aufbaus. Speichenräder. Kupplungsaufnahme NEM und Trix-Express-Kupplungen. Trix-Express-Radsätze.
Länge über Puffer 10 cm.



Imposantes Bauwerk: Fährt der Zug in der herbstlichen Landschaft über die Meienreussbrücke, so wird die Dimension des Dioramas deutlich.

H0-Nachbau Untere Meienreussbrücke/Folge 5

Farbenfrohe Herbstlandschaft

Schon zum aktuellen Konstruktionsstand beeindruckt das selbst gebaute H0-Modell der Unteren Meienreussbrücke, dessen Vorbild an der Gotthard-Nordrampe steht: Es ist koloriert, die alpine Landschaft modelliert und Gleise, Fahrleitungen sowie Trassenbretter sind montiert. Nun folgt die Begrünung mit Gras, Moos und Bodendeckern.

Für die Begrünung einer Modellbahnanlage oder eines Dioramas stehen dem Modellbauer heutzutage mehrere Möglichkeiten zur Verfügung. Die Angebotspalette der Hersteller reicht von Grasfasern in vielen Farben bis hin zur einbaufertig gestalteten Geländebaumatte mit Gras, Moos und Bodendeckern.

Für die Verarbeitung der Fasern benötigt man ein meist recht teures Begrasungsgerät, die Geländematten erfordern ebenfalls einen hohen finanziellen Aufwand, wenn es um größere Flächen geht. Eine gute Alterna-

tive zur Begrünung stellt Turf-Streu aus dem Noch-/Woodland-Sortiment dar. Dieses Flockenmaterial ist in zwei Stärken und vielen Farben zu bekommen. Für die gewünschte herbstliche Stimmung kommen vor allem gedeckte Farben wie Oliv, Braun und Beige zum Einsatz. Zuerst erhalten die zu begrünenden Bereiche jedoch eine Grundierung, damit der helle Untergrund später nicht irgendwo durchschimmert. Für diesen Grundanstrich ist die Abtönfarbe Umbra/Grün-Braun aus dem Baumarkt bestens geeignet.



◀ Grüne Landschaftsteile erhalten zunächst eine Grundierung mit umbraunbrauner Abtönfarbe aus dem Baumarkt. Danach folgt eine Schicht aus eingefärbtem Weißleim.

Der aufgebraute Weißleim ▶ dient als Kleber für die nachfolgende Begrünung. Vorher wird noch etwas grobkörniger Sand aufgestreut.



◀ Turf-Streu aus dem Noch-Sortiment ist eine Alternative zu Grasfasern. Zuerst kommt Turf-Bodenflock „fein/Herbst“ zum Einsatz.

Mit mehreren Turf-Farben ▶ wie Unkraut, Oliv und Braun bekommen die Flächen ein abwechslungsreiches, herbstliches Aussehen. Ein Teesieb erleichtert den Auftrag.



◀ Für die weitere Gestaltung muss zusätzlicher Klebstoff aufgetragen werden. Ein aufgespritztes Netzmittel sorgt dafür, dass die Flächen den Kleber annehmen.

Stark verdünnter Weißleim ▶ wird mit einer Pipette an einzelnen Stellen aufgeträufelt. Hier kann man zusätzliches Begrünungsmaterial oder feines Geröll einstreuen.



◀ Für die Darstellung der Bodendecker wie Moose, Flechten und Kräuter eignet sich Turf-Bodenflock grob in den Farben Braun, Mittel- und Dunkelgrün.

Mit verdünnten Ölfarben ▶ kann man felsige Bereiche farblich gestalten, am besten nach Vorbildfotos aus der dargestellten Region. Zuvor wird Tiefgrund aufgetragen.





◀ Nach der Behandlung der Gipsfelsen mit unterschiedlichen Farben bestreicht man die Kanten mit fast trockenem Pinsel und heller Farbe. Das betont die Felsstrukturen.

► Zur Befestigung von Büschen, Bäumen und Sträuchern steckt man diese in kleine Löcher. Die Gipschicht lässt sich mit einer Metallnadel durchbohren.

9



10



◀ Die hier verwendeten, herbstlich gefärbten Filigranbüsche entstammen dem Sortiment der Firma Mini-Natur. Das Material wird gezupft und mit Weißleim eingesetzt.

► Auch die Nadelbäume sind Produkte von Mini-Natur. Sie sind als Bausätze oder Fertigmodelle in verschiedenen Ausführungen erhältlich.

11



12



13

An exponierten Stellen kommt noch etwas Geröll zum Einsatz. Dieses zusätzliche Material lässt sich gut mit verdünntem, aufgeträufeltem Weißleim befestigen.

Tipps zur Anlagengestaltung

Bei Alpenbahnen finden sich oberhalb von Tunnelportalen oftmals Steinschlagschutzbauten aus Eisenprofilen. Die H0-Nachbildung entsteht aus Kunststoffprofilen. Sie wird rostbraun eingefärbt und mit Drahtstücken an der Felswand fixiert (Bohrungen und Klebstoff).



Aufgestreuter Bewuchs

Nach dem Trocknen der Farbe steht das Aufstreuen der ersten Turf-Schicht an. Als Kleber dient leicht verdünnter Weißleim, den man ebenfalls mit etwas Abtönfarbe abdunkeln kann. In die aufgepinselte Leimschicht wird die Sorte „Turf fein/Herbst“ als Basisfarbe gestreut. Die praktischen Streudosen gibt es leider nicht mehr von Noch, deshalb behilft man sich am besten mit Küchenutensilien wie verschiedenen Sieben, um eine gleichmäßige Turf-Schicht zu erhalten. Für etwas Auflockerung sorgt stellenweise aufgestreuter Sand. An unterschiedlichen Stellen kommen dann die weiteren Turf-Farben ins Spiel. Für einen festen Halt der Streumaterialien sorgt abschließend stark verdünnter Weißleim, den man nach dem Aufsprühen eines Netzmittels auf die Flächen träufelt. Zur Darstellung der Bodendecker streut man noch Flocken der Sorte „Turf grob“ in den frischen Leim. Einen entscheidenden Anteil am Aussehen der Landschaft hat auch die farbliche Gestaltung der Felspartien.

Hierfür haben sich verdünnte Ölfarben bewährt. Preisgünstige Sets mit den gebräuchlichsten Farben hat fast jeder Baumarkt vorrätig. Zuerst werden die Gipsflächen mit handelsüblichem Tiefgrund versiegelt. Zur Farbgebung des Gesteins sollte man wieder Vorbildfotos als Vorlage nehmen. Man beginnt mit der dunkelsten Färbung und arbeitet sich mit dem Auftragen der helleren Farben langsam an das gewünschte Aussehen heran. Den Abschluss der Landschaftsgestaltung bildet das Aufstellen der Stauden, Büsche und Bäume. Hier findet sich im Fachhandel ein breites Angebot an Fertigprodukten und Bausätzen. Besonders schön wirken die Produkte von Mini-Natur, die in den Farben der vier Jahreszeiten erhältlich sind. Wir haben uns für den bunten Herbst entschieden, der sich auch auf der gemalten Hintergrundkulisse fortsetzt. Harmonisch fügt sich die gewaltige Brücke schließlich in die Landschaft ein. Sobald sich ein stattlicher Zug auf ihr zeigt, wirken ihre Dimensionen besonders faszinierend.

Text und Fotos: Michael Siemens

Aufmacherfoto: Klaus Eckert



Harmonie pur: Die bunte Herbstlandschaft erstrahlt in voller Farbenpracht und setzt sich auch auf der gemalten Hintergrundkulisse fort.



Starke Schnelle trifft schöne Rote

Mit zwei ganz besonderen Modellen startet Trix in das Jahr 2011: mit der Güterzug-Dampflokomotive BR 042 und der Diesellok „Lollo“ BR 216 (V 160). Die neue BR 042 (Art. 22374) gibt die Ausführung mit Neubauhochleistungskessel und Ölfeuerung wieder. Fahrwerk, Kessel und Tenderkasten des Modells sind aus Druckguss. Die universal einsetzbare Lok ist zudem mit einem

Hochleistungsantrieb, Digital-Decoder und vollem Sound ausgestattet. Die kultige Vorserienlok der BR 216 gibt es als Modell in maßstabsgerechter Ausführung mit Ganzmetallgehäuse. Die elegante Diesellok (Art. 22174) verfügt über einen Hochleistungsantrieb und einen Sounddecoder. Das Spitzenlicht wechselt mit der Fahrtrichtung. Die Beleuchtung erfolgt mit weißen und roten Leuchtdioden.