

Das Wahrzeichen



Genau richtig: Das ist der erste Eindruck von der 44 1315, dem Wahrzeichen des Märklineums. Sie gehört hierher, das zeigt ihre besondere Geschichte. Jetzt kann sie auch fahren, denn Märklin bringt diese besondere Lok als Modell.





Vorbild verpackt wie ein Modell: Die 44er im Innenhof des Märklineums wurde erst umfangreich restauriert und frisch gestrichen, bevor sie als Witterungsschutz mit einer Modellbahnverpackung im Maßstab 87:1 umbaut wurde. So kann sie jederzeit besucht werden.

Vor dieser Lok ist man immer klein. Schon damals, als Kind, als sie schwarz und rußig vor einem aufragte und den Himmel verdeckte. Heute ist sie immer noch riesig. 30 Erwachsenenschritte sind es von der Rauchkammer bis zum Tender, fünf braucht es für die Kuppelstange, die Pufferteller sind so voluminös wie ein Gymnastikball, die Zahlen am Führerstand handtellergroß. Daneben führen vier Stufen nach oben, aus dem Halbdunkel schimmern Regler und Handräder. Alles glänzt und blitzt, unten rot die Räder und das Fahrwerk, darüber satt und schwarz der Kessel, die Leitungen, die Zylinder. Gleich muss der Dampf aus ihnen strömen, die mächtige Kuppelstange wird das Rad nach vorn zerren, während der Schornstein Rauch ausstößt, der durch die ganze Stadt zu sehen ist, und das alles unter dem Triumphgeheul schierer Kraft, zusammengesetzt aus Dampfstoßen, Pfeifen, Räderstampfen und Rumpeln der Wagen ...

Ein bisschen Sehnsucht ist immer dabei, wenn man das Wahrzeichen des Märklineums anschaut. Die Dampflokomotive 44 1315: mehr als 22 Meter lang, 169 Tonnen schwer, 4,5 Meter hoch, 2.100 PS stark. Die Maschine ist seit ihrer Aufstellung ein Blickfang und Besuchermagnet. Majestätisch kraftvoll, schön.

Dass man von den 13.500 Bundesbahn-Dampflokomotiven ausgerechnet sie als Denkmal für das Märklineum auswählte, hat ganz viel mit ihrer Geschichte zu tun: Die Liebe hat sie erhalten, gerettet und schließlich hierhergeführt.

Geschätzt und bewundert wurde sie immer. Schon vom Lokführer, der sie als Erster planmäßig in Bewegung setzte, im Sommer 1942 in Minden. Der mit ihr stolz durch Westfalen brauste, trotz der finsternen Zeiten. Die man ihr ansah, denn als Übergangskriegsbaureihe fehlten ihr die Windleitbleche und die vorderen Seitenfenster im Führerstand, die Laufräder waren einfache Scheiben – nicht so feine Speichen wie heute.

Über Treysa, eine Stadt, die es heute nur noch als Teilort und ohne Bw gibt, kam die 44 1315 nach Süden. In den kargen Zeiten des Wiederaufbaus buckelte sie in Franken Kohle, Getreide, Maschinen, Zement und vieles mehr. Wieder erstrahlten die Menschen bei ihrem Anblick, erst brachte die 44 1315 Nahrung und Wärme, dann sorgte sie für Arbeit, dann für die kleinen und großen Freuden des Lebens.

Die Güterzuglok, schon 1926 entworfen, war 35 Jahre später noch eine wichtige Säule des bundesdeutschen Wirtschaftswunders. Die Bundesbahn hatte anfangs weit mehr als 1.000 Exemplare der BR 44 im Bestand. Niemals hätte man eine 44er freiwillig verschrottet, aber den Aufstieg zur Ölfeuerung schafften auch nicht viele. Gerade 36 Stück waren es bei der DB. Die 44 1315 gehörte zu diesem exklusiven Kreis, dem es vorbehalten sein sollte, das große Finale der Dampflok-Ära zu bestreiten. Mehr Leistung, mehr Effizienz im Umlauf, so dürr klingen heute die Erklärungen für den Umbau. Aber es war eine Auszeichnung und ein Bekenntnis zur Zukunft. Und auch ein bisschen eine Liebeserklärung an die Baureihe, die so viel leistete.

Über die Ölfeuerung haben sich zuallererst die Heizer gefreut. Die arbeitsame 44 1315 langte am Kohlenbunker nämlich zu

Die Highlights der Lok

- Das restaurierte Original ist beim Märklineum zu besichtigen.
- Tender vorbildentsprechend mit Speichen- und Scheibenrädern.
- DVD über Geschichte, Transport zum Märklineum und Restaurierung der Lokomotive.
- Mit Spielwelt mfx+-Digital-Decoder und vielfältigen Betriebs- und Soundfunktionen.
- Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel.

Dampflokomotive Baureihe 44

Märklin Art. 39889 | Trix Art. 22989



Vorbild: Schwere Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 44, mit Öl-Tender der Einheitsbauart 2'2'T34 der Deutschen Bundesbahn (DB). Schwarz/rote Grundfarbgebung. Führerhaus mit zwei seitlichen Fenstern, mit Witte-Windleitblechen der Regelausführung, Vorlauf-Radsatz mit Speichenrädern, ohne Rauchkammer-Zentralverschluss, mit Indusi-Magneten beidseitig. Lok-Betriebsnummer 44 1315. Restaurierte Lokomotive beim Märklineum im historischen Betriebszustand um 1963/64.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 5 Achsen angetrieben. Haftreifen.

Lokomotive und Öl-Tender weitgehend aus Metall. Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Hinten am Tender und vorne an der Lok kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre, Bremsschläuche und Schraubenkupplungsimitationen liegen bei. Eine beiliegende DVD zeigt die Geschichte der Dampflokomotive sowie den Transport zum Märklineum und die Restaurierung. Länge über Puffer 26 cm. Epoche III, VI.



wie ein Holzfäller am Mittagstisch. Mit der Ölfeuerung war es mit dem Dauerschippen vorbei und ganz so dreckig war es auch nicht mehr. Ein feiner Dampfstrahl zerstäubte das aufgeheizte Öl, das man im kalten Zustand mit einem Spaten hätte stechen können. Das brachte auch die Lokführer zum strahlen. Ab dem Sommer 1960 gebot die Lok über 2.100 PS, die 44 1315 gehörte damit zu Deutschlands stärksten Dampfloks. Und 1967 folgte ihr Ritterschlag. Sie kam nach Osnabrück, Rheine und schließlich Emden. Vor dem „Langen Heinrich“ donnerte sie nun nach Süden, mit Erz aus Emden für die stets hungrigen Hochöfen des Ruhrgebiets. Diese Erzzüge waren

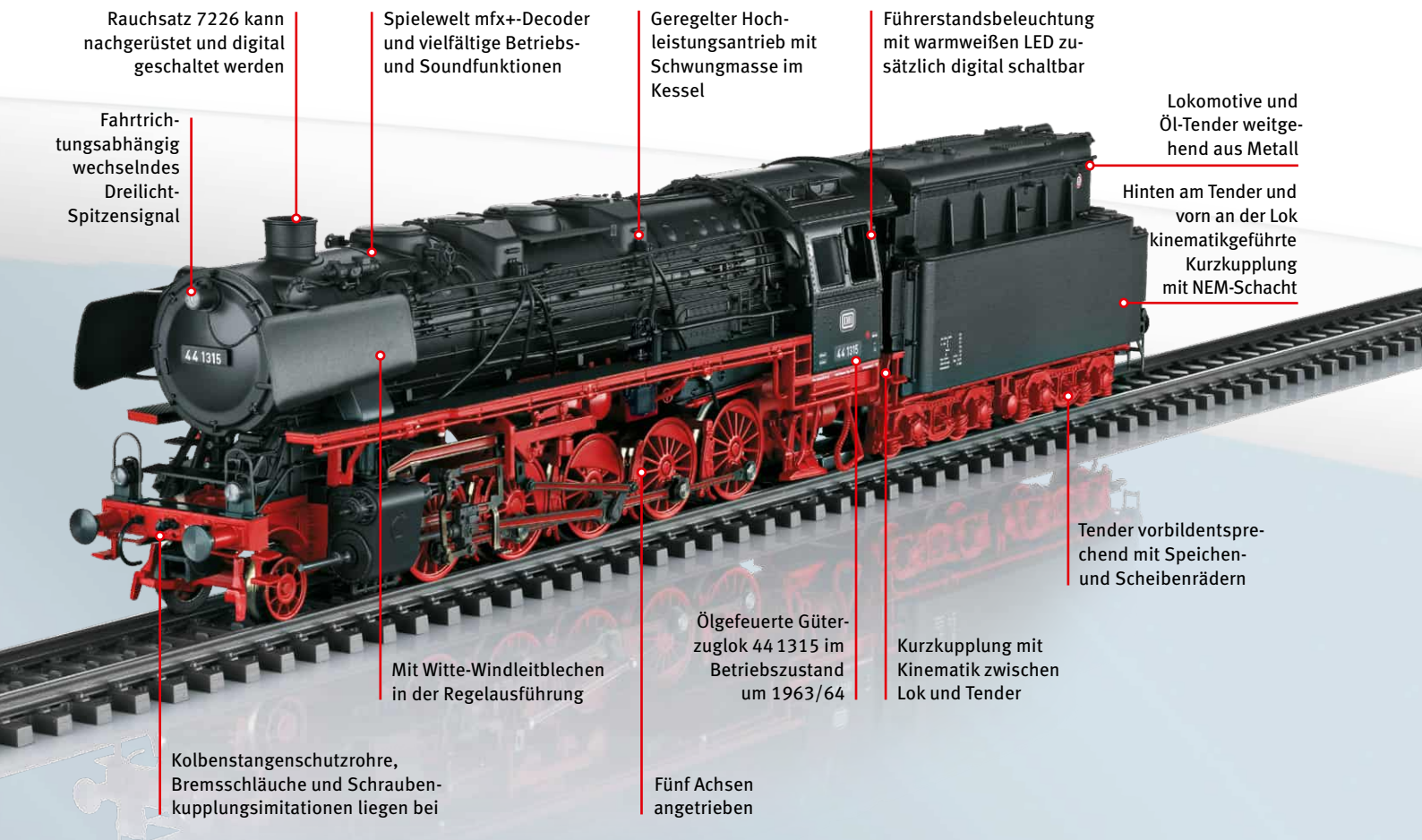
das letzte Refugium der Güterzug-Dampfloks, dort waren sie unschlagbar. Aber schon wuchsen links und rechts der Strecke die Masten für den Fahrdrabt. Wenn die Kinder jetzt zum Bahndamm gerannt kamen, dann weil die zur 043 315 umgezeichnete Lok schon zu den Exoten gehörte. Die Eisenbahnliebhaber suchten mit ihren Linsen fiebernd die letzten Dampffrösse und bannten meist ölgefeuerte Güterzugloks auf Film. Sie waren die letzten. Mancher Fotograf verdrückte eine Träne, trotz fleckiger Kessel, staubbedeckter Rahmen, trotz mancher Narbe blieben die 44er eine majestätische Erscheinung, geradezu →

Die Digital-Funktionen

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Spitzensignal	●	●	●	●	●
Rauchsatzkontakt	●	●	●	●	●
Dampflok-Fahrgeräusch	●	●	●	●	●
Lokpfeif	●	●	●	●	●
Direktsteuerung	●	●	●	●	●
Bremsenquietschen aus		●	●	●	●
Führerstandsbeleuchtung		●	●	●	●
Rangierpfeif		●	●	●	●
Luftpumpe		●	●	●	●
Dampf ablassen			●	●	●
Öl einspritzen			●	●	●
Wasserpumpe			●	●	●

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Injektor			●	●	●
Öl nachfüllen			●	●	●
Wasser nachfüllen			●	●	●
Sand nachfüllen			○	○	●
Sanden			○	○	●
Rangier-Doppel-A-Licht			○	○	●
Rangiergang			○	○	●
Generatorgeräusch			○	○	●
Generatorgeräusch + Spitzensignal			○	○	●
Schienenstoß			○	○	●
Sicherheitsventil			○	○	●
Ankuppelgeräusch			○	○	●

● serienmäßig ○ bei MS2 ab Software-Update 3.55, bei CS2 ab Software-Update 4.2



→ urwüchsig im Vergleich zu den glattgesichtigen Diesel- und E-Loks. Noch am letzten Dampfzug der Bundesbahn zog die 043 315 einen Erzzug zum Rangierbahnhof Emden, umschwärmt von vielen Fotografen.

Rettung vor der Verschrottung

Dann wurde sie abgestellt. Und während viele, sehr viele Maschinen verschrottet wurden, fand sie jemand, der sie liebte und rettete und eine neue Aufgabe für sie hatte. Oder war es die alte? Die Faszination Eisenbahn weitergeben, das hatte sie ja eigentlich schon immer getan. Nur ein gutes Jahr nach der Außerdienststellung, im Dezember 1978, schlug der Bürgermeister der Stadt Kornwestheim in einer nicht öffentlichen Ausschusssitzung vor, eine Dampflokomotive zu kaufen. Kornwestheim war Eisenbahnerstadt und eine Dampflokomotive sollte das zeigen, warb der Bürgermeister. Das sahen auch Ausschuss und Gemeinderat so. Ein einmaliges technisches Denkmal, das einer Eisenbahnerstadt gut anstehe – so begründete dieser seine Zustimmung. Die Kosten für Kauf, Überführung und Aufarbeitung in Heilbronn summierten sich auf rund 110.000 D-Mark, da war schon viel Liebe, viel Traditionsbewusstsein im Spiel – in den späten 1970er-Jahren noch keine Selbstverständlichkeit.

Als die Lok dann am 6. Juli 1981 in Kornwestheim ankam, waren alle stolz und froh. Zwar kam sie nicht wie angedacht auf einen Kinderspielplatz, aber Kindern und Erwachsenen machte sie trotzdem Freude. Zuerst als Denkmal im Bahnhof Kornwestheim, dann im Gewerbegebiet Kreidler, ab 2005 im

Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn. Immer wieder wurde sie angestaunt und bewundert.

Aber ihre aktive Zeit blieb immer weiter zurück. Die Liebe zu den Dampfloks war indes ungebrochen, sie nahm sogar zu, gerade für die mächtigen, zu denen die 44 1315 gehörte. Das galt sowohl im Großen wie im Kleinen. Auf den Modellbahnanlagen hatten Dampflokomotiven stets Hochkonjunktur. Ein Modell der BR 44 brachte Märklin bereits 1950 unter der Bezeichnung G 800. Damals schien ein Ende des Dampfbetriebs kaum vorstellbar. Bei der Bundesbahn wurden um die 90 Prozent mit Dampf gefahren, den rund 13.500 Dampfloks standen 1949 nur knapp 1.000 andere Triebfahrzeuge gegenüber. Im Vorbild wandelte sich das, aber auf den Modellbahnanlagen blieb Dampf immer in Mode.

Liebevoll detailliert waren die Märklin Modelle von Anfang an, davon zeugt ja die Ausstellung im Märklineum, aber sie kamen auch immer näher ans Original heran. 1984, drei Jahre nach Aufstellung der 44 1315 in Kornwestheim, stellte Märklin das erste Digital-System vor. Heute erlaubt es den kleinen Modellbahnloks, zu fahren wie die Großen, Rangierpfeif, Abkuppeln und Aufblendeffekt inklusive. Auch der Dampf fehlt bei entsprechender Ausstattung nicht. Und vom großen Treibrad bis zur feinsten Anschrift entsprechen die kleinen Loks ihren Vorbildern, bewahren die Faszination und geben sie weiter.

Welche Faszination das ist, das soll jedermann im Märklineum sehen. Und was wäre geeignet, Herzen dort noch höher schlagen



Im September 2018 wurde die Lok vom Bahnhof in Göppingen auf einem Tieflader zum Märklin Stammwerk transportiert.



Auch wenn die letzte Fahrt der 44 1315 nicht aus eigener Kraft erfolgte, begleiteten unzählige Zuschauer die Dampflokomotive.



Grund zum Jubeln: Bei der Ankunft am Firmensitz wurde das neue Wahrzeichen des Märklineums gebührend empfangen.

zu lassen, wenn nicht das Nebeneinander von Vorbild und Modell? Dafür musste es eine Dampflokomotive sein. Nur an ihr kann man die feinen Leitungen, Hebel, Pumpen, Zylinder im Original sehen, den Zweck von Treibstange, Zylinder und Kurbel verstehen. Die 44 1315 ist wie dafür gemacht, auch wegen ihrer bemerkenswerten Geschichte.

So hat Märklin diese besondere Dampflokomotive als Wahrzeichen des Märklineums ausgewählt. Seit 2018 steht sie auf dem Hof des Stammwerks, als Leihgabe der Stadt Kornwestheim. Als die Lok in Göppingen einzog, kam das einer Prozession gleich; dem Einzug einer Reliquie in ihr Heiligtum. Tausende Menschen säumten die Straße und verfolgten den Weg der Lok bis in den Hof. Sie feierten eine Maschine, die nur noch wenige von ihnen hatten fahren sehen. Aber was machte das? Sie liebten sie. Die 44er ist ein Original, ein Symbol für die große Zeit der Eisenbahn und zugleich eine Verpflichtung zum Fortschritt. Nach der Aufarbeitung strahlt die Lok seit 2021 wie neu, nun sicher geborgen in einer Schachtel – wie die kleinen Nachbauten.

BR 44 als Modell in H0

Mit den Herbst-Neuheiten erscheint die Märklineums-Lok unter der Artikelnummer 39889 (Trix Art. 22989), im Zustand um 1964, also mit ursprünglicher Betriebsnummer und dem Öltender. Drin steckt modernste Technik mit viel Liebe zum Detail und zur Eisenbahn: Natürlich entspricht das Modell den neuesten Konstruktionsmaßstäben und bietet einen exzellenten Antrieb mit gewaltiger Zugkraft.

Ein geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel und fünf angetriebene Achsen sorgen dafür. Selbstverständlich verfügt sie über einen mfx+-Decoder (Märklin), der viele Digital- und Geräuschfunktionen zulässt. Neben Dampflokomotive-Fahrgeräusch, Luftpumpe oder Rangiergang gehören auch ein Rangier-Doppel-A-Licht, Generator und ein Ankuppelgeräusch dazu. Aber das ist noch nicht alles, mittlerweile ist die Technik so ausgefeilt, dass jeder Modellbahner zum Lokführer werden kann. Dank der Spielwelt-Funktionen lässt sich die Lok mit einer Central Station 3 wie in echt mit Führerstandsansicht fahren – Verbrauch von Öl, Wasser und Sand sowie Nachbunkern inklusive. Und darüber hinaus ist die BR 44 einfach ein schönes, stolzes Modell mit beeindruckender Detaillierung, gerade bei den Leitungen am Kessel, bei Pumpen, Zylindern, Rädern und Aufschriften. Als Draufgabe liegt eine DVD bei, die den triumphalen Einzug des großen Vorbilds ins Märklineum zeigt.

Die 44 1315 bereichert ab sofort das Märklin Sortiment. Denn sie steht für eine Liebe, die die Zeiten überdauert: die Liebe zur Eisenbahn. Und genau dafür steht ja auch Märklin.

Text: Hanne Günther; Fotos: Märklin, Kötzle



Mehr über die Lok finden Sie auf www.maerklin.de und www.trix.de. Details zum Besuch beim Vorbild und dem Märklineum gibt es auf www.maerklineum.de

EPOCHEN-SPECIAL, EPOCHE IIIb

Wirtschafts-



–Wunderzeit

Warum nur gilt die Epoche III vielen Modellbahnern als die Königsepoche? Weil Dampf, Diesel und Strom vereint an einem Strang zogen? Weil dort Legenden geboren wurden? Weil Eisenbahn für Luxus, Tempo und Fortschritt stand? Es war eine Mischung aus allem – obwohl König Dampf abdanken musste.



Eigentlich hätte man sich verbeugen müssen: Als Krupp die ersten beiden Baumuster der Neubau-Dampflok BR 10 auslieferte, schien die Thronfolgerin für die BR 01 gefunden. Majestätisch mit windschnittiger Teilverkleidung, spitzer Nase und eleganten Linien war die BR 10 technisch auf dem neuesten Stand, bot rund 2.900 PS, einen vollständig geschweißten Kessel, Doppelschornstein ... Eine neue Herrscherin für die Hauptstrecken der Deutschen Bundesbahn (DB) schien gefunden.

Doch nicht sie fuhr an der Spitze des Triumphzuges, als die Bundesbahner 1959 erstmals einem deutschen Fußballmeister aus ihrem Hauptsitz Frankfurt (Main) zujubeln durften – sondern eine Diesellok. Am 8. Juni hatte die Mannschaft der „Eintracht“ den Lokalrivalen Kickers Offenbach im Finalspiel mit 5:3 nach Verlängerung besiegt – direkt vom Flughafen ging es dann auf Triumphfahrt. Mit Diesel statt Dampf.

Warum? Die Baureihe 10 war zwar gut, aber die Zeit war schneller. Das Wirtschaftswunder kannte nur ein Ziel:



War dem „Trans Europ Express“ vorgespannt: Der elegante VT 11.5 wurde DAS Gesicht der Bundesbahn im internationalen Verkehr.



Aufbruch in eine neue Zeit: 1964 geht das Relaisstellwerk München in Betrieb.

Schmuck und adrett: So präsentierte sich das DB-Personal in den 1960er-Jahren.



In der Epoche IIIb waren alle drei Traktionsarten auf der Schiene unterwegs: neben Dampf natürlich auch Diesel und Strom.



1956

13. Juli: Als erste DB-Dampflok erhält die BR 01 1100 eine Ölfeuerung.

1962

27. Mai: Premierenfahrt des neuen „Rheingold“.

1957

28. März: Auslieferung der Schnellzug-Dampflok 10 001.

1964

11. Oktober: Relaisstellwerk München geht in Betrieb.



Bequem, viel Platz und jede Menge gute Laune: So warb die Deutsche Bahn in den 1960er-Jahren um Fahrgäste, die luxuriös und entspannt in den Urlaub fahren wollten.

Fortschritt. Und dem folgte es so stürmisch, wie es nur ungewöhnliche Zeiten erlauben. Schon als die beiden Vorexemplare der BR 10 geliefert waren, stand für die Verantwortlichen der Deutschen Bundesbahn fest: Es wird keine neue Schnellzug-Dampflokomotive mehr geben. Auf den elektrifizierten Strecken rasten längst E 10 durchs Wirtschaftswunderland. Auf den anderen fuhren die ersten V 200; eine Diesellokomotive, die der Baureihe 10 an Eleganz in nichts nachstand – und die zudem billiger und vielseitiger einsetzbar war.

Dampf war nicht mehr gefragt. Ohnehin waren von den geplanten fünf Neubaureihen nur drei bis zur Serie gebaut worden, und nur eine schaffte es über die 100er-Marke: die BR 23. Am 2. Dezember 1959 setzte ein Bahnbeamter seine Unterschrift unter das Abnahmeprotokoll der 23 105; sie war die letzte Dampflokomotive, die an die DB geliefert wurde. Ähnlich wie im Fußball waren nun andere an der Reihe. Aber: Die Frankfurter Eintracht wurde nach 1959 zwar nie wieder Meister, durfte aber zumindest weiter oben mitspielen. Und den Dampfloks erging es ebenso. →

Was die Epoche IIIb auszeichnet:

- Neue Signalordnung mit Dreilicht-Spitzensignal an Triebfahrzeugen
- Einführung des Trans Europ Express (TEE)
- Zunehmender Rückgang des Dampflokomotivbestandes
- Vermehrtes Aufkommen von Einheits-E-Loks und Dieselloks durch Serienbeschaffung
- Umfassende Modernisierung ausgewählter Dampfloks durch Ausstattung mit Neubaukessel und/oder Ölfeuerung
- Lackierung der Personenwagen in Chromoxidgrün
- Kennzeichnungstreifen für die erste Wagenklasse
- Abschaffung der 3. Wagenklasse
- Ausbau der modernen Sicherungstechnik

Wissen Sie schon ...

... dass man die Luxuszüge der Deutschen Bundesbahn, „Rheingold“ und „Rheinpfil“, anfangs sehr leicht erkennen konnte? Markenzeichen der Paradezüge waren nämlich die Aussichtswagen mit Glaskuppel, die „Dome-Cars“. Und am Anfang gab es dort einen gravierenden Unterschied: Die Aussichtswagen des zuerst beschafften „Rheingold“ hatten acht Fenster. Bei der folgenden Bestellung des „Rheinpfils“ wurden die Scheiben größer, sodass dessen „Dome-Cars“ nur vier Fenster hatten.



1965

6. April: Abschluss der Elektrifizierung der Nord-Süd-Verbindung von Hamburg nach München.



1965

1. September: Verabschiedung der 18622 und damit Ausmusterung der bayerischen S 3/6.



Schönes Gespann:
Die V100 und die
berühmten „Silberlin-
ge“ gibt es als Modelle
bei Märklin (Art. 37009,
43810/43800/43820).

→ Die gaben vielleicht den königlichen Titel ab, adelten sich aber über ihre Leistungen. Noch 1960 standen rund 7.200 Dampfloks im Einsatz – das waren mehr als drei Viertel der Lokomotiven der DB, nimmt man Triebzüge und Kleinloks aus. Vor allem im Güterverkehr rauchten die Schloten. BR 41, 44 und 50, teils mit Neubaukesseln und Ölfeuerung, mussten keine Diesellokomotiven fürchten. Aber der Trend war unverkennbar. Längst jagten die Kinder nicht mehr den Dampfzügen hinterher. Umschwärmt und auf Film gebannt wurden vielmehr Maschinen wie die V 200, V 160, E 10, E 40 und E 50. Gelegenheit dazu gab es mehr und mehr. Zwischen 1950 und 1960 stieg der Bestand der rund 450 E-Loks auf mehr als das Doppelte, und der Diesellokomotiven explodierte geradezu: Aus den 150 mittleren und Großdiesellokomotiven wurden 1.000. Und ihre Zahl wuchs und wuchs. Zu den 136 Exemplaren der V 200 gesellten sich die Universalloks V 100 und die Rangierloks V 60. Die Mittelklassemaschine V 160 avancierte zur meistgebauten Diesellok der DB. Allein ihre Urversion, die spätere BR 216, wurde 214 Mal in Serie gebaut. Mit ihren Untergattungen brachte es die Familie auf rund 800 Exemplare.

Und dann waren da noch die Triebzüge: Vielleicht schlüpfen sie am besten in die Rolle, die man der BR 10 zugeacht hatte. Der elegante VT 11.5 wurde DAS Gesicht der Bundesbahn im internationalen Verkehr. Der bekam 1957 mit dem „Trans Europ Express“ eine neue Dimension. Fünf Bahngesellschaften hatten dieses grenzübergreifende Netz mit jeweils eigenen Fahrzeugen eingeführt. Der deutsche Zug bot zweimal 1.100 PS, fuhr erst 140 Kilometer pro Stunde, später 160, und bot Komfort pur: nur Sitze der ersten Klasse, verschwenderisch viel Platz und einen



Das Original: Eine V100 im Winter, ebenfalls mit angehängten „Silberlingen“.

Speisewagen. Das Wirtschaftswunder in Europa verlangte aber nicht nur nach schnellen Fahrgelegenheiten zwischen Paris, Brüssel, Bonn und Rom für Geschäftsleute, sondern stillte auch ganz andere Sehnsüchte: neue Länder, Urlaub, Reisen als Erlebnis.

Während die ersten „Käfer“ über die Alpen krabbelten, arbeitete die DB an einem neuen Luxuszug, der alles Bisherige in den Schatten stellte: dem „Rheingold“. Bewusst griff sie den Namen wieder auf. Der Zuglauf von Basel nach Hoek van Holland war ebenso mit dem ersten „Rheingold“ identisch wie der Anspruch, der Beste vom Besten zu sein. Bei den eigens geschaffenen Wagen ragten die „Dome-Cars“ heraus. Ihre Glaskuppeln erlaubten

einen unverstellten Blick auf die Alpen, die Loreley und den Kölner Dom. Unter dessen Türmen feierte der 1. FC Köln gerade seine erste Meisterschaft, als der Zug 1962 auf die Strecke ging. Anfangs noch mit umgebauten Loks der Baureihe E 10, der man dafür neue Drehgestelle und ein windschnittiges Kleid mit „Bügefalte“ statt eines geraden Kastens verpasst hatte. Später gab es mit der E 10.12 eigene Maschinen für den Zug.

Er blieb nicht das einzige Mittel der DB gegen das Fernweh: Für die Reisen nach Dänemark eröffnete sie am 14. Mai 1963 die „Vogelfluglinie“. Deren Markenzeichen war eine kühne Brücke über den Fehmarnsund. Die anschließende Fährverbindung über Puttgarden brachte die Reisenden rasch in nördliche Gefilde. Fortschritt, Luxus und Tempo: Dank ihrer Innovationskraft erwies sich die DB als die Königin des Verkehrs. Aber das hatte seinen Preis. Gewinne machte die Bundesbahn schon seit Anfang der 1950er-Jahre nicht mehr, 1965 überschritt das Defizit erstmals die Milliarden Grenze. Bahnexperten machen dafür eine falsche Weichenstellung seitens der Politik verantwortlich. Zwar trieb diese die Modernisierung der Bahn samt Elektrifizierung der Nord-Süd-Verbindung voran, zwar versuchte sie, die DB wie ein Unternehmen zu führen – aber die Preisgestaltung nahm man ihr aus der Hand. So musste die Bahn einen Großteil ihrer Fahrgäste →

Der „Rheingold“ stellte alles Bisherige in den Schatten.



Kam einfach zu spät: Als die elegante BR10 gebaut wurde, war das Ende der Dampflokomotiven bereits beschlossene Sache.

Das sind die neuesten Loks der Epoche IIIb

Vielseitig und auch innovativ war sie, die Epoche IIIb. Auf den Schienen waren Dampflokomotiven, Dieselloks und E-Loks unterwegs, und jede erfüllte ihren Zweck. Diese Vielfalt greift auch Märklin im Programm 2014 auf.



37956 Schnellzug-Dampflokomotive BR 03



Dampflokomotive BR 03 mit Schlepp tender. Altbauausführung der DB. Mit Witte-Windleitblechen. Betriebsnummer 03 244. Ausgestattet mit dem neuen Digitaldecoder mfx+. Besonders filigrane Metallkonstruktion. Betriebszustand um 1965.



37766 Diesellokomotive V 160



Mehrzwecklokomotive in Vorserienausführung als Baureihe V 160 „Lollo“ der DB. Farbgebung in Prototypenlackierung. Betriebsnummer V 160 005. Mit Digitaldecoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen. Betriebszustand um 1962.



37852 Güterzuglokomotive E 50



Schwere Elektrolokomotive der Baureihe E 50 der DB. Größte Bauart der Einheits-E-Loks aus dem Neubauprogramm der 1950er-Jahre. Mit Doppellampen, Mehrfachdüsenlüfter und umlaufender Regenrinne. Betriebszustand Anfang der 1960er-Jahre.



Finden Sie einen Händler in Ihrer Nähe ganz bequem und direkt auf: www.maerklin.de/de/haendler



Prachtvoller Luxuszug: Mit dem „Rheingold“ brach die Bundesbahn in eine neue Dimension des Reisens auf.

Die aktuell verfügbaren Epoche IIIb-Modelle:

37918 Dampflokomotive BR03.10

HO

Schnellzug-Dampflokomotive BR03.10 der DB. Unverkleidete Umbauversion. Mit mfx.

37906 Diesellokomotive V90

HO

Schwere Rangierlokomotive V90 der DB. Purpurrote Grundfarbgebung.

43810 Wagen „Silberling“

HO

Nahverkehrswagen „Silberling“ 1./2. Klasse (AB4nb-59) der DB.

88734 Dieseltriebzug BR 601

Z

BR 601 „Mediolanum“ der DB. Vorbildgerechte siebenteilige Einheit.

37600 Rangierlokomotive V60

HO

Diesellokomotive V60 der DB. Mit Digitaldecoder mfx. Einmalige Serie.



55012 Elektrolokomotive E 10.1

1

Schnellfahrlokomotive E 10.1 der DB mit eckigem Lokkasten. Im Digitalbetrieb motorisch heb- und senkbare Scherenstromabnehmer. Einmalige Serie.

12491 Elektrolokomotive E 50

N

Schwere Güterzuglokomotive Baureihe E 50 der DB. Komplette Neukonstruktion.

37548 Güterzugdampflokomotive BR 55

HO

Dampflokomotive BR 55 mit Schlepptender der DB. Mit vielen angesetzten Details.

22375 Güterzug-Dampflokomotive BR 41

HO

TRIX

Dampflokomotive BR 41 mit Schlepptender. Altbauausführung der DB.



Hier stellen wir Ihnen nur eine Auswahl der verfügbaren Artikel der Epoche IIIb vor. Weitere Modelle finden Sie im Internet auf www.maerklin.de unter Service/Produktsuche und auf www.trix.de unter Produkte/Produktdatenbank.

→ ermäßigt befördern. Neue Strecken als Einnahmequellen gab es kaum: Außer der Vogelfluglinie 1963 gab es nur wenige unbedeutende Neubauten. Dagegen investierte die Bundesrepublik kräftig in ihr Straßennetz – allein die 2.119 Kilometer Autobahn wuchsen von 1950 bis 1963 auf 2.980 Kilometer an.

Bei der Aufgabe, wirtschaftlich zu arbeiten, zeigte sich wieder der Erfindergeist der Bundesbahner: Mit dem Autoreisezug feierten zwei Verkehrsträger Hochzeit. Verreisen mit der Bahn ohne Verzicht aufs Auto – das ist eine Idee der Epoche IIIb, die bis heute besteht. Eigens dafür entstanden die Autotransportwagen. Die „Silberlinge“, neue Nahverkehrswagen, brachten frischen Wind ins Brot- und Buttergeschäft und auch beim Güterverkehr legte die DB zu: Die ersten Mehrsystemloks der Baureihen E 310 und E 410 erlaubten grenzüberschreitende Transporte ohne aufwendige Lokwechsel. Mit der Eröffnung des Gleisbildstellwerks München modernisierte die Bahn ihre Sicherheitstechnik und senkte die Kosten: 58 statt 155 Mitarbeiter wiesen nun den Zügen auf einem der verkehrsreichsten Bahnhöfe der Bundesrepublik den Weg. München blühte: Nicht nur als Eisenbahnstadt, sondern auch im Fußball. Die „Löwen“ des TSV 1860 holten just im Eröffnungsjahr des neuen Stellwerks den Pokal und sie starteten parallel zur DB 1965 ein viel beachtetes Großprojekt. Meistertitel 1966 hieß das bei den Löwen; Tempo 200 bei der Bundesbahn. Beides klappte. Die neue E 03 machte schon 1965 Schnellfahrten von München nach Augsburg, bei denen das erste Mal ein fahrplanmäßiger, mit Reisenden besetzter Zug Tempo 200 erreichte. Als die vier Prototypen der E 03 erprobt worden waren, begann 1970 ihr Serienbau. Die große Stunde der E-Lok schlug in der folgenden Epoche als 103, sie trat die Thronfolge der Schnellzug-Dampflok BR 01 an. 

Text: Hanne Günter; Fotos: Slg. Asmus, Märklin, Nicola Lazi, Henry Mühlfordt (Wikipedia), Hartmut Seehuber



Arbeitstier: Die Einheitselektrolok Baureihe E 40 wurde für die DB erstmals 1957 gebaut und kam im Güterverkehr zum Einsatz.

MEINE KLEINE WELT

Alle Neuheiten 2014 lieferbar!

MODELLBAHNZUBEHÖR H0 • TT • N

Auhagen



80 109 Dampfhammer und Zubehör



41 708 Feldbahnlokschuppen



14 475 Fabrikgebäude

Fordern Sie unseren kostenlosen
Neuheitenprospekt 2014 an!
Den aktuellen Katalog Nr. 13 mit
276 Seiten erhalten Sie im Fachhandel
bzw. gegen 7 EUR (Deutschland) inkl.
Porto bei:

Auhagen GmbH
OT Hüttengrund 25
D-09496 Marienberg
Tel.: +49 (0) 37 35. 668466

Echtes Bahnerlebnis

Licht, Motor, Bahnhaltsansage: Digital lassen sich heute viele Funktionen abrufen. Wir sagen Ihnen in einer neuen Serie, wie Sie Funktionen vorbildgerecht einsetzen und mit der CS3 in die Rolle des Lokführers schlüpfen.

Vorbildgerecht die zahlreichen Funktionen eines Modells einsetzen? Wer könnte das besser veranschaulichen als ein echter Lokführer. Tagtäglich hat er mit den Lokomotiven zu tun und entsprechend den vorgeschriebenen Abläufen geht er seinen Arbeitsplan durch. Diese einzelnen Schritte übertragen wir nun auf das Modell. Der Einfachheit beginnen wir die Serie mit dem Dieselmotrieb, in den späteren Beiträgen folgen Ellok und Dampflokomotive.

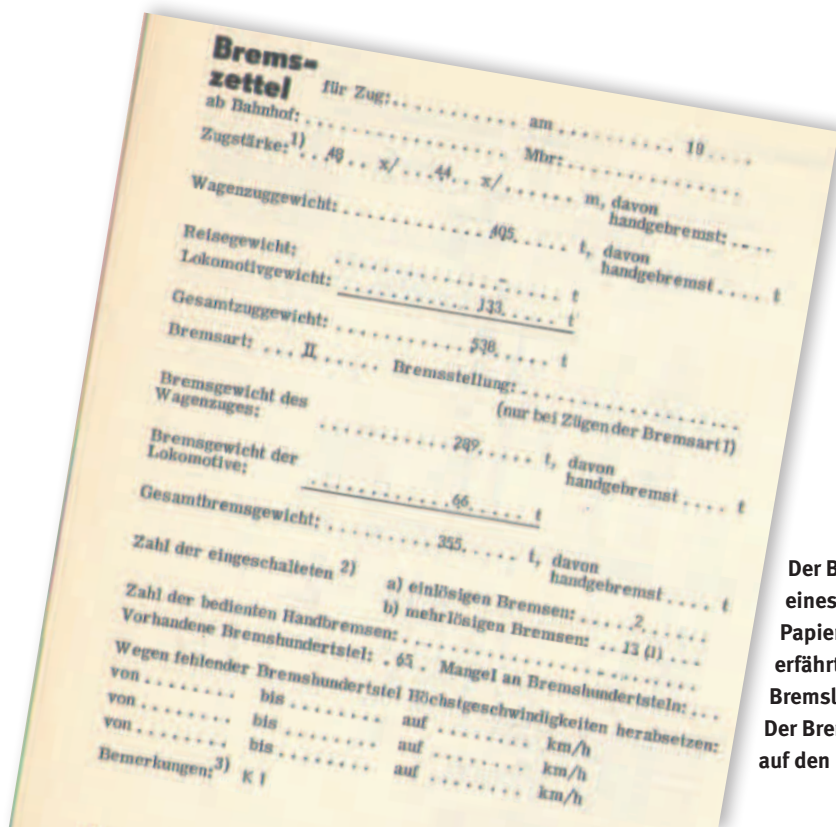
Unser Lokomotivführer heißt Frank und erhält den Auftrag, auf der Anlage mit dem VT 98.9 (Art. 39978) die Strecke von Staufen nach Oberweiler zu fahren. Der Zug steht noch stumm und dunkel im Bw – so ist es auch im Vorbild üblich. „Ich erhalte meinen Dienstauftrag mit dem Zug und melde mich bei der Lokleitung“, erzählt unser Lokführer. „Die weist mir



Der Buchfahrplan ist bei heutigen Fahrzeugen elektronisch und kann leicht aktualisiert werden.

Digitalen Funktionen der VT 98.9 (Art. 39978)

Spitzensignal / Schlusslicht rot und Innenbeleuchtung		Geräusch: Diesel nachfüllen	
Geräusch: Glocke		Spitzensignal Lokseite 1 aus	
Betriebsgeräusch (mit Zufallsgeräuschen)		Geräusch: Türen öffnen/schließen	
Geräusch: Signalhorn		Geräusch: Schienenstöße	
ABV, aus		Geräusch: Pressluft ablassen	
Geräusch: Bremsenquietschen aus		Geräusch: Bahnhoftsansage	
Spitzensignal Lokseite 2 aus		Geräusch: WC-Spülung und Hände waschen	
Geräusch: Schaffnerpiff		Geräusch: Sanden	
		Geräusch: Bremsenquietschen an	



Der Bremszettel ist eines der wichtigsten Papiere. Durch ihn erfährt der Lokführer u.a. Bremslast und Zuglänge. Der Bremsenzettel gehört auf den Führerstand.

dann die Lok oder den Triebwagen zu.“ Bw Gleis 4 ist es, Frank „läuft“ ins Bw. Er dreht eine Runde um den Zug und schaut, ob alles in Ordnung ist oder ob vielleicht noch daran gearbeitet wird. Heutzutage hängt meist ein Fremdstromkabel an den Triebfahrzeugen, das wird abgekoppelt.

Dann öffnet er die Tür. Zuerst kommt der Blick ins Übergabebuch, Störungen hätte der Kollege eingetragen. Danach wird der Hauptschalter eingeschaltet und das Licht im Führerstand angeknipst. „Normalerweise kontrolliert man dann die Betriebsstoffe.“ Sie lassen sich leicht merken, mit dem Akronym WOLKE für Wasser, Öl, Luft, Kraftstoff, Elektrizität. So werden dann die Anzeigen kontrolliert, eventuell müssen je nach Lok noch besondere Klappen geöffnet werden. Doch mit der Central Station 3 ist es einfach – „Da ist ja bloß der Tacho“, meint Frank. →



- ① Zu Beginn öffnen wir die Tür, und machen den Hauptschalter an. Dann knipsen wir das Licht im Führerstand an und starten den Motor. Er versorgt im Vorbild auch den Generator und den Kompressor für die Bremsluft.
- ② Läuft der Motor, werden die Bremsleitungen mit Druckluft gefüllt, der Kompressor schaltet selbst ab, sobald der Betriebsdruck erreicht ist. Wir können probeweise Pressluft ablassen.
- ③ Rollprobe: Dabei wird das Fahrzeug langsam bewegt und probeweise gebremst. Vorher wissen wir nur, dass das Bremsventil funktioniert. Bei der Rollprobe geben wir wenig Gas und drehen dann wieder auf „0“. Mit Bremsenquietschen wirkt es noch besser.





Halt am Bahnsteig: Vor der Abfahrt wird bei Zügen eine Bremsprobe gemacht, die zeigt, ob die Bremsen aller Wagen anlegen und lösen.

→ Also Motor an . Im Vorbild muss die Ladekontrolle anspringen, als Zeichen, dass der Generator funktioniert. Dann folgt der Luftverdichter, er füllt die Bremsleitung mit Druckluft und schaltet ab, sobald der Betriebsdruck erreicht ist . Dann folgt der bremsentechnische Vorbereitungsdienst, also die Bremsprobe. Sie erfolgt bei der Zusatzbremse, das ist die der Lok, und dann bei der indirekten Bremse für den gesamten Zug. Im Vorbild testet man die Sicherheitseinrichtungen wie Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) und SiFa-Taste. Zuletzt wird gehupt und kurz das Läutewerk geprüft , beides ist ähnlich der Hupe beim Auto ein Warnsignal. Das Gleiche macht der Lokführer für Führerstand 2.

Dann geht's aber endlich los? „Noch nicht ganz“, lacht Frank. Jetzt wird Handbremse gelöst. Sie ist gewöhnlich im Führerstand 1 angezogen, dort liegt auch das so genannte Besteck aus Richtungs- und Bremsschlüssel. Dann folgt eine Rollprobe. „Dabei sieht man, ob das Fahrzeug störungsfrei rollt und ob die Bremsen tatsächlich anlegen.“ Bei der CS3 reicht ein leichtes Drehen am Regler, unser VT rollt los, wir drehen auf „0“, es quietscht. Alles in Ordnung.

Dann rollt der Zug zur Bw-Ausfahrt.
Wie die meisten Bw hat auch unsere

Anlage ein Signal, davor steht eine Meldesäule. „Dort meldet man sich beim Fahrdienstleiter an.“ Der stellt dann die Weichen zum Abfahrgleis. Bei unserem kleinen Bahnhof geht es einmal nach vorn und einmal zurück, um

zum Bahnsteig zu gelangen. Dies wird auch „auswechseln“ genannt. Müssen die Lokführer bei größeren Bahnhöfen mehrmals hin- und herfahren, um das Zielgleis zu erreichen, heißt das „Sägen“.

[illegible]

Klassischer Buchfahrplan: Spalte 1 zeigt die Kilometer, 2 die Geschwindigkeit, 3 die Betriebsstellen, 4 die Abfahrtszeiten.

Jetzt steht unser VT am Bahnsteig. Bei einer Lok hieße es jetzt Motor aus , damit der Rangierer die Wagen samt Zugsammelschiene für deren Energieversorgung ankuppeln kann. Wir machen das jetzt auch beim VT, der hängt heute noch einen Güterwagen an. So gehen wir hier den Ablauf wie bei lokbespannten Zügen durch: Wenn alles angekuppelt ist, erfolgt eine weitere Bremsprobe. „Kein Zug fährt ohne Bremsprobe“, unterstreicht Frank. Nun läuft der Wagenmeister am Zug entlang und schaut, ob die Bremsen an jedem Wagen anlegen und wieder lösen.

Der Lokführer erhält einen Bremszettel, auf dem die Brems Hundertstel stehen, ein theoretischer Wert, der den Lokführer über die Bremswirkung informiert. Zusätzlich sind dort die Last und Zuglänge hinterlegt. Der Bremszettel wird auf das Brett am Führerstand geklemmt, wir legen ihn neben die CS3. Daneben kommt

der Buchfahrplan. Darin stehen die Streckenabschnitte mit den zulässigen Geschwindigkeiten, die Fahrzeiten und die Halte. Auf der echten Strecke stehen alle 200 Meter Kilometersteine oder -tafeln, der Lokführer weiß so immer, wo er ist. Auf der Anlage ist es einfach, die kann man ja überblicken.

Nun geht es aber los. Die Bahnhofsansage kommt , der Schaffner pfeift  und schließt die Türen . Das Ausfahrtsignal ist grün und los geht's. Das Gas geben ist bei den Dieselloks unterschiedlich, oft ist es ein Handrad, manchmal auch ein Hebel. Beim Schienenbus muss man sogar noch schalten. Aber die CS3 macht sie alle gleich. Frank dreht den Drehregler hoch, auf unserer Nebenstrecke liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 80 km/h. „Halten muss ich jetzt nur am Bahnhof und bei Signalen auf ‚Halt‘“. Wir fahren, der

Motor brummt , die Schienenstöße klackern . Schon kündigt sich der erste Halt an. Im Vorbild setzt die Bahn auf Hauptstrecken eine Bremsstrecke von 1000 Metern an, das reicht selbst für schwere Güterzüge. Deshalb stehen auch die Vorsignale in diesem Abstand. Auf Nebenstrecken sind es weniger. Noch 800 Modellbahnmeter. Frank nimmt das Gas mit dem CS3-Drehregler weg, zugleich ertönt das Bremsgeräusch. Am „H“ des Haltepunkts kommt der Zug zum Stehen und öffnet die Türen . Blick auf den Buchfahrplan – Abfahrt in 1 Minute. Es folgen Schaffnerpfeiff , Türenschließen  und Abfahrt , Bahnhofsansagen gibt es an Haltepunkten nicht.

Unser VT zuckelt weiter über die Anlage. Was passiert, wenn jetzt ein Problem aufträte? „Üblicherweise versucht man bis zum Bahnhof zu kommen. →



- ④ Nach der Bahnhofsansage schließen wir die Türen, der Schaffner pfeift – das Zeichen für die Abfahrt. Bei der Bahn wird seit ca. 20 Jahren auch tagsüber immer mit Licht gefahren, in Epoche III war das noch nicht vorgeschrieben.
- ⑤ Auf der Strecke können wir richtig Gas geben, Tempo 70 reicht, um den Fahrplan einzuhalten. Der Motor brummt, die Schienenstöße klackern. Nebenbahnromantik pur.
- ⑥ Vor unserem Zielbahnhof müssen wir mehrere Bahnübergänge befahren. Die Läutetafel verlangt ein Warnsignal. Mit ständig bimmelnder Glocke fahren wir mit verminderter Geschwindigkeit über die Gefahrenstellen zum Bahnhof und kommen dort zum Stehen.



**Gemütlich brum-
mend unterwegs:
Schienenbus mit
Bei- und Steuerwa-
gen auf der Anlage.
Im Vorbild wurden
auch Güterwagen
angehängt.**



→ Wenn es nicht geht, muss der Zug anhalten und ich fordere eine Hilfslok an, die mich zum nächsten Bahnhof schleppt.“

Das hängt immer ein bisschen von der Einschätzung des Lokführers ab. Ebenso wie der Gebrauch des Sandstreuers. Dieser wird beim Anfahren benutzt, bei hohen Lasten oder wenn der Zug frühmorgens als erster über die feuchten Gleise fährt und die Räder deshalb durchdrehen. Der Sand erhöht den Reibwert, die Räder greifen wieder besser.

Mittlerweile ist der zweite Haltpunkt erreicht. Türen auf, Schaffnerpfeiff, Türen zu, losfahren. Und weiter geht's in Richtung Endbahnhof. Davor muss der Zug am Stadtrand noch einige kleine Bahnübergänge befahren. Hier steht neben der Pfeif- auch eine Läutetafel, ein mittlerweile seltenes Zeichen. Nach kurzem Hupen können wir die Glocke bis hinter den letzten Bahnübergang läuten. Dann erreicht der Zug den Endbahnhof und hält. Auf der kleinen Sta-

tion kann Frank leicht umrangieren, der Güterwagen kommt zum Beladen an die Rampe. Spielerisch wandern die Finger über das Display der CS3. Mit einem Wischen zieht er die Spielwelt auf. „Hey, da ist ja der Führerstand“, staunt er. Mit der Spielwelt rücken wir nun bei der Rückfahrt ganz nah ans Vorbild. Links vor uns liegt das Klemmbrett mit Bremszettel und Buchfahrplan. Der Hebel darunter ist der Hauptschalter. Darunter ist die Taste für die Sicherheitsfahrerschaltung SiFa.

Führerstandansicht Schienenbus

Klemmbrett: Hier sind Unterlagen wie Buchfahrplan und Bremszettel für den Lokführer hinterlegt

Hauptschalter: Er ermöglicht auch den Richtungswechsel und kann nur bei stehendem Fahrzeug geschaltet werden

Sicherheitsfahrerschaltung SiFa: Über Drücken weist der Lokführer nach, dass er bei der Sache ist. Der Schalter leuchtet rot, wenn er gedrückt werden muss

Im Modell so etwas wie der Gashebel, im Vorbild der Gangwalschalter. Er wird direkt über den Touchscreen oder Drehregler der Central Station 3 bedient

Tacho: Er zeigt die aktuelle Geschwindigkeit. Die Anzeigen daneben informieren über Diesel- und Sandvorrat

Bremshebel: Auch im Vorbild wird mit der rechten Hand die Bremse bedient. Zieht man den Hebel nach unten, springt der Fahrtschalter auf „0“. Mit angezogener Bremse fährt der Zug nicht los

Auch diese Tasten lassen sich mit unterschiedlichen Funktionen bestücken. Die CS3 legt etwa die Bahnhofoansage ganz nach links. Die insgesamt 22 Funktionstasten lassen sich individuell belegen

Die 16 Funktionen sind nun auf unterschiedliche Schalter verteilt. Häufig benötigte Funktionen wie das Türenschließen liegen auf den großen Knöpfen

Auf den Tasten liegen unterschiedliche Funktionen, wie wir sie gerade noch auf den Funktionstasten hatten, etwa für Fahrgeräusch 🗣️, Licht 💡, Glocke 🔔. In der Mitte ist der Hebel, mit dem die Fahrstufen eingestellt werden. Tacho, Kraftstoffvorrat und Sandfüllung stehen als Rundinstrumente rechts oben, darunter sind weitere Schalter und vier Knöpfe. Der Hebel rechts oben ist die Bremse, und die brauchen wir jetzt.

Vor der Abfahrt prüfen wir noch einmal die Bremse und ziehen am Hebel. Dann öffnet Frank die Türen 🚪. Der Motor startet 🚗. Zur Abfahrtszeit drücken wir Bahnhofsansage 🗣️, Schaffnerpfeif 📢, Türen schließen 🚪 und fahren los. Frank dreht jetzt auf dem Touch-Screen am Fahrstufenschalter, er könnte auch den linken Drehknopf der CS3 nutzen. Aber als Lokführer nimmt er natürlich den „echten“ Fahrshalter. Die Bremse muss natürlich gelöst sein, sonst kommt der Zug nicht vom Fleck. Der SiFa-Knopf beginnt zu leuchten, im Fenster kommt der Hinweis „SiFa“. Fast automatisch drückt Frank den Knopf. Sonst würde auch das Modell stehen bleiben – wie im Vorbild.

Unser erster Halt steht an. Frank nimmt die Fahrstufe zurück und zieht am Bremshebel, der Fahrhebel springt automatisch auf „0“. „Ui, zu heftig“, meint er. Der VT bleibt fast stehen und rollt jetzt langsam zum Bahnsteig. Zum Anfahren wird gesendet 📶, dann geht es weiter. Da, eine Schafherde an der Strecke. Sicherheitshalber hupt 📢 Frank. Der Endbahnhof kommt in Sicht. Anhalten, Türen auf 🚪.

Zum Abstellen melden sich die Lokführer wieder bei der Lokleitung. Von ihr erhält Frank jetzt den Standort zum Abstellen des Triebwagens. Davor wird noch getankt 🛢️, aber unsere Tanks sind noch fast voll. Dann wird der Triebwagen abgestellt, alle Funktionen werden ausgeschaltet, zum Schluss wird der Hauptschalter ausgemacht und abgezogen. „Feierabend“, zwinkert Frank. Die Fahrt ist zu Ende. Wer hätte gedacht, dass so viel Bahn im Modell steckt, viel mehr als erwartet. 

*Text: Hanne Günter;
Fotos: Claus Dick, Märklin*



Details zu den Führerständen finden Sie auf www.maerklin.de unter Service – Spielewelt Anleitungen.



Wie beim Vorbild: Die Türen schalten wir mit dem zweiten Knopf unter dem Tacho, die Bahnhofsansage mit dem Hebel rechts daneben. Die Bremse rechts oben ist noch angezogen.



Während der Fahrt muss spätestens wenn die SiFa-Anzeige in der Frontscheibe erscheint, der leuchtenden SiFa-Knopf oder ein Drehregler gedrückt werden, sonst bleibt die Lok stehen.



In der Spielewelt leeren sich Betriebsmittel beim Fahren. Zum Nachtanken muss man anhalten, dann auf die Vorratsanzeige tippen und anschließend auf das Tanksymbol im Fenster.



■ TRIEBWAGEN VT 08.5

Zug im Goldrausch

Der VT 08.5 wurde für die Fußballweltmeister von 1954 zur Bühne des Triumphs. Vor 20 Jahren schied der Zug aus dem Dienst.

Wohl noch nie haben so viele Menschen so sehnsüchtig auf einen Zug gewartet. Als er sich endlich in den Singener Bahnhof schiebt, gibt es an diesem 5. Juli 1954 für die weit über 25.000 Wartenden kein Halten mehr. Grenzenloser Jubel ergießt sich über die Reisenden. Fritz Walter, Helmut Rahn, Hans Schäfer und ihre Mannschaftskameraden sind am Tag zuvor in Bern sensationell Fußballweltmeister geworden. Das steht auch in dicken Lettern auf dem Zug. Der ist dem Ereignis angemessen. Denn für die Sie-

ger von Bern hat die Deutsche Bundesbahn ihrerseits einen Star geschickt. Sein Name: VT 08.5.

Als sich Sepp Herberger, Ottmar Walther und Toni Turek in die weichen Polster fallen ließen, hatte die große Zeit dieser eleganten Diesellokomotiven bereits begonnen. Und im Gegensatz zu den Helden von Bern, die fast aus dem Nichts zu Weltmeisterehren kamen, hatte die Deutsche Bundesbahn bei der Planung des VT 08.5 nichts dem Zufall überlassen. Überlegungen für einen Nachfolger der



Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn gab es bereits zu Beginn der DB-Ära. 1950 – die Fußballwelt traf sich zur ersten Weltmeisterschaft nach dem Krieg in Brasilien – wurden die ersten Fahrzeuge in Auftrag gegeben. Der VT 08.5 stand dabei ganz in der Traditionslinie des „Fliegenden Hamburgers“: Der stromlinienförmige Zug bestach durch ein elegantes Erscheinungsbild, die Höchstgeschwindigkeit von anfangs 120 Kilometern pro Stunde und eine komfortable Ausstattung. Die Maschinenwagen führten eine Küche mit Speiseabteil, die Mittelwagen verfügten ausschließlich über Plätze der zweiten (nach Umzeichnung: der ersten) Klasse. Im Steuerwagen waren zudem Konferenz- und Schreibabteile untergebracht. Vor allem Geschäftsreisende wussten die Einrichtung zu schätzen. 108 Sitzplätze bot anfangs eine dreiteilige Garnitur. Später liefen die VT 08.5 aber als vier-, teils auch als fünfteilige Einheiten mit meist zwei Maschinenwagen.

Für die DB wurde der Triebwagen zum großen Wurf. 1952 begann die Auslieferung der ersten Einheiten, bereits ein Jahr später

liefen die Dieselschnelltriebwagen auf allen wichtigen Fernverkehrsstrecken. In diesem Jahr erschien mit dem VT 12.5 auch eine Variante für den Städtesschnellverkehr. Er besaß lediglich eine andere Raumaufteilung, zusätzliche Türen und führte Plätze der zweiten und dritten Wagenklasse.

Wie die späteren Weltmeister eroberte der VT 08.5 die Herzen im Sturm, auch wenn ▶



Berühmte VT-08.5-Passagiere: Fritz Walter mit der „Goldenen Göttin“, dem Cup Jules Rimet.

■ Weltmeisterzug

Auf seiner spektakulärsten Fahrt jubelten dem VT 08.5 rund eine Million Menschen zu: Mit einem solchen Triebwagen fuhren die Fußballweltmeister von 1954 durch Süddeutschland.



■ Museumszug VT 12.5

Ein VT 12.5 ist als „Stuttgarter Rössle“ in der baden-württembergischen Landeshauptstadt stationiert. Ein Salontriebwagen VT 08.8 der US Army wurde privat erhalten.

ihn der Volksmund heute unter der despektierlichen Bezeichnung „Eierkopf“ kennt. Der Triebwagen fuhr zwischen Dortmund und Basel sowie München, durchquerte zwischen Bremen und Basel das ganze Land und kam von Dortmund bis nach Ostende und Paris.

Einsatzhöhepunkt

Die spektakulärste Fahrt startete jedoch am 5. Juli 1954 in Spiez bei Bern, Quartier der Weltmeisterelf. Der Triumphzug durch Süddeutschland zum Empfang nach München zählt unbestritten zu den Einsatzhöhepunkten des VT 08.5. Vier Jahre später, die Weltmeister wurden beim Turnier 1958 in Schweden nur Vierter, deutete sich im Schnellverkehrsnetz ein Wechsel an.

Die ersten VT 11.5 machten sich als Trans-Europa-Express auf den einstigen Paradenstrecken des VT 08.5 breit. Die neuen TEE-Züge waren mit 160 Stundenkilometern schneller als die „Eierköpfe“, die nur maximal 140 Stundenkilometer schafften. Etwa ab 1962 vollzog sich die Wachablösung. Die komfortablen Fernzüge verloren ihre

Speisewagen und ihren Namen: Die DB passte bis 1971 alle VT 08.5 an den Eilzugstandard an. Sie erhielten auch Abteile der zweiten Klasse und firmierten künftig als VT 12.6.

Strecke um Strecke wurde der VT in niedrigere Dienste gedrängt. Die Fußball-WM 1966 in England erlebte der einstige Weltmeisterzug gerade noch im Fernverkehr,



Da staunen die Zuschauer am Bahnhof und im Kino: So bequeme Abteile hat ein VT 08.5.



dann war Schluss. Das Jahr 1969 sah zwischen Paris und Frankfurt am Main den letzten VT 08.5 auf einer Fernstrecke.

Als die deutschen Fußballer um Berti Vogts und Uwe Seeler 1970 im WM-Halbfinale von Mexiko eines der spektakulärsten Spiele der Fußballgeschichte ablieferten, war der Schienenstar nur noch in der Regional- beziehungsweise Bezirksliga zu finden.



Starparade: Auch ein VT 08.5 war bei der Film- premiere von „Das Wunder von Bern“ mit dabei.

Emden, Wilhelmshaven oder Kiel hießen nun seine Stationen. Dort erlebte er auch die „Heim-WM“ von 1974. Die nunmehrigen 612 (früher VT 12.5) und 613 (früher VT 12.6) waren nur noch in Braunschweig, später Auslauf-Bw, und Hamburg stationiert. Durch die Elektrifizierung verblieben ihnen vermehrt Nahverkehrsdienste. Spätestens als die deutsche Nationalmannschaft 1982 beim WM-Turnier in Spanien Vizeweltmeister wurde, begann der Abgesang. Die achte Fußballweltmeisterschaft, die der Weltmeisterzug im Dienst erlebte, war seine letzte. Am 30. März 1985 galt es, Abschied zu nehmen.

Im Jahr 2003 spielte der VT 08.5 noch einmal die Rolle seines Lebens. Für den Film „Das Wunder von Bern“ erhielt er wieder die dicken Lettern „FUSSBALL WELTMEISTER 1954“, wurde umjubelt und sah wieder Stars in seinen Abteilen. Der Film und sein Erfolg zeigen, dass der Sieg von Bern trotz der Weltmeistertitel von 1974 und 1990 etwas Einmaliges geblieben ist. So wie der Zug, der für die Helden von Bern zur Bühne des Triumphs wurde. Denn nach 1954 hat es nie wieder einen Weltmeisterzug gegeben. ■

■ Museumszug VT 08.5

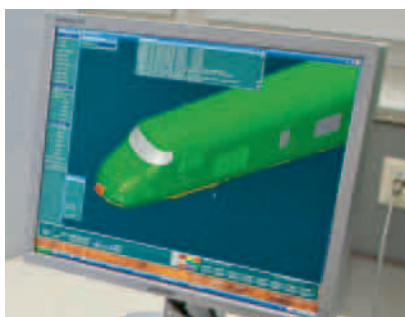
Ein VT 08.5 steht als Museumszug der DB AG in Braunschweig und wird von einer Gruppe des Bahnsozialwerks betreut. Der Speisewagen (Bild) sah in den 50er-Jahren noch anders aus. Weitere Informationen im Internet: www.vto8.de.

1.000 MAL BERÜHRT

... wird ein Märklin-Modell während der Produktion. Montiert von schlanken Händen, gepackt von peniblen Maschinen und gestreichelt von feinen Pinseln entstehen wahre Modellbahnerträume.







Modernes Reißbrett: Am Computer entstehen die Modelle von heute. Die Konstrukteure planen, verwerfen und verbessern so lange, bis alles perfekt ist.

Im Traum gibt es jede erdenkliche Märklin-Lokomotive bereits. Denn mit dem Traum der Modellbahner von einer Bundesbahn-Dampflok, historischen Personenzügen oder einem modernen Triebzug fängt jede Märklin-Produktion an. Aber nur unter bestimmten Bedingungen nimmt der Traum Gestalt an. Erst der technische Fortschritt ermöglichte Modelle wie die Württemberger K mit ihren sechs Treibachsen, die GG-1 oder den Triebzug Senator. Kleine Motoren und leistungsfähige Decoder machten das Unmögliche möglich. So wird ein Traum zur Konstruktionszeichnung, zum Muster und schließlich zum Modell.

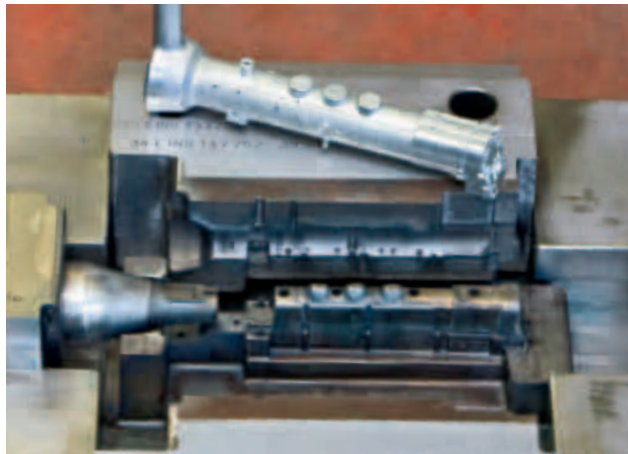
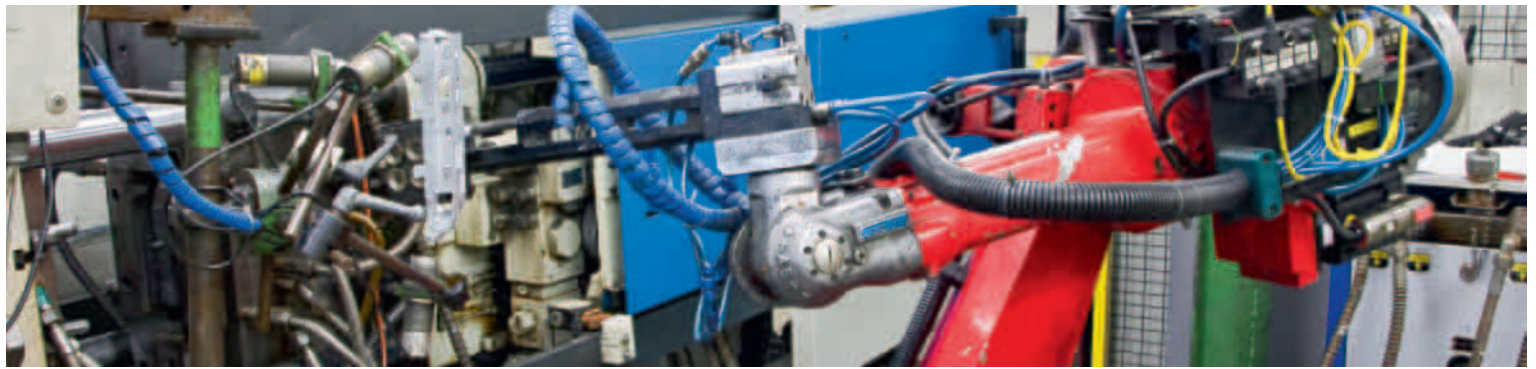
Im Verlauf dieses Prozesses machen sich viele Hände um die kleine Lok verdient. Die ersten vermessen Lokomotiven, blättern in Akten, stöbern in Archiven. Jedes Einzelteil, jede Marotte, jeder Standort – alles, was über eine Maschine in Erfahrung zu bringen ist, beschafft die Dokumentation und legt es den Konstrukteuren auf den Tisch. Die machen aus der großen Lok eine kleine. Sie zeichnen, verwerfen und

rechnen: Passt der Motor? Wohin kommt der Decoder? Wie baut man Fahrwerk und Gehäuse mit bestmöglichen Fahreigenschaften? Ideen und technisches Knowhow sind gefragt, bis die Entwürfe stehen.

Zeichnen und formen

Dabei steckt der Teufel meist im Detail, und Details finden sich nicht nur an den filigranen Märklin-Modellen. Auch die einzelnen Produktionsschritte müssen perfekt aufeinander abgestimmt und möglichst rationell ablaufen. Daher gibt es noch andere Fragen, die die Konstrukteure beantworten müssen: Wie läuft die Produktion ab? Welche Teile müssen neu gefertigt werden? Welche Werkzeuge brauchen wir?

Für den Triebzug Senator fertigte die Konstruktion rund 100 Zeichnungen, etwa 50 Werkzeuge und Formen entwickelte der Werkzeugbau für das Top-Modell. Doch noch immer sind Teile, Werkzeugeinsatz und Fertigungsabläufe graue Theorie. Erst ein Testlauf – die sogenannte Vorserie – zeigt, ob die Vorstellungen auch in der Praxis funktionieren. Bis dahin ist das Modell

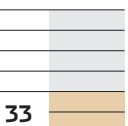


Echt Märklin: Die typische Märklin-Lok besitzt ein schweres Druckgussgehäuse. Die Gussformen werden eigens für jede Modellreihe entworfen, angefertigt und in der Vorserie getestet. Ist alles bestens, können die Druckgussmaschinen warm laufen.



nicht viel mehr als ein Blatt Papier. Aber wenn Konstruktion, Fertigung, Produktmanagement und Qualitätssicherung der Vorserie ihren Segen gegeben haben, geht es richtig los, dann wird ein echtes Modell draus.

Wer einmal eine Märklin-Lok in den Händen hielt, wird das beruhigende Gefühl der Schwere nicht vergessen. Man hat eben richtig etwas in der Hand, und der Grund dafür ist das Gehäuse. Es besteht bei den meisten Märklin-Modellen aus Zinkdruckguss. 425 Grad Celsius heiß ist die Legierung, deren Zusammensetzung ein ähnliches Geheimnis ist wie das genaue Rezept von Coca-Cola. In der ▶





Farbgebung: Aus dem Gehäuse macht die Lackiererei mit Spritzpistole, Druckmaschine und manchmal auch mit dem Pinsel ein perfektes Modellkleid.

Druckgussabteilung wird das flüssige Metallgemisch in die vorbereiteten Formen gepresst. Ein silbrig glänzendes Gehäuseteil bleibt zurück und lässt die spätere Gestalt des Modells bereits erahnen.

Perfekte Lackierung

Nur die perfekten Gehäuse schaffen es in die Lackiererei, wo sie das traditionelle Schwarz der Dampfloks, das Ozeanblau der 70er-Jahre oder das Rot der heutigen Bahn erhalten. Schon diese exakte Lackierung ist eine Kunst. Doch wenn ein Modell wie das Vorbild aussehen soll, müssen auch die Aufschriften an den Lokomotiven, ihre Zierstreifen und Logos genau nachgebildet werden. Der zweieinhalb Zentimeter große Buchstabe einer Vorbildlokomotive schrumpft in H0 auf gerade mal 0,3 Millimeter – und ist bei Märklin-Modellen immer noch lesbar. Dank Innovation und Kreativität bestimmt Märklin seit Jahren die Weltspitze in der Farbgebung.

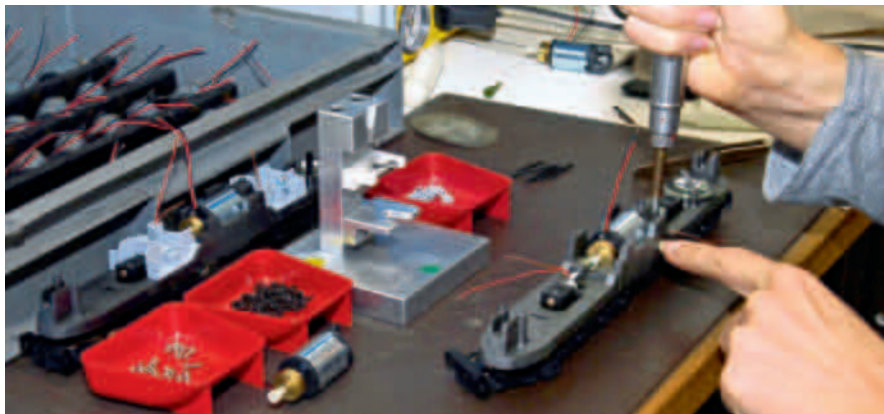
Das Gehäuse und das Fahrwerk finden in der Montage zusammen. Die läuft so ähnlich ab wie in einer Autofabrik. Aus Rädern, Gestell

und Schleifer wird ein Radsatz, am nächsten Platz erhält er ein Getriebe, daneben wird er ins Chassis eingesetzt. Motor, Lautsprecher und Decoder folgen – am Ende steht da ein kompletter Unterbau, sorgfältig geölt, gefettet und kontrolliert. Gegenüber liegt das gleichfalls komplette Gehäuse mit Fenstern und Leuchten. In der Endmontage werden beide Elemente zusammengefügt, dann ist das Modell fertig.

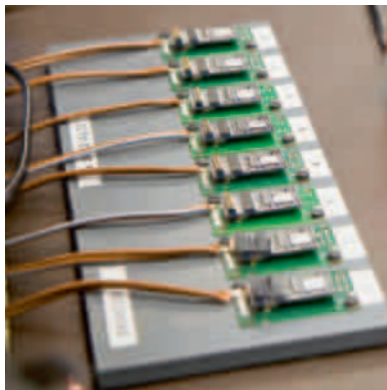
Aber ein Traummodell muss reibungslos funktionieren, deshalb folgen nun härteste Tests. Das Modell wird mit schweren Lasten über komplizierte Weichen, enge Radien und durch schmale Tunnelportale gejagt, gleichzeitig prüft der Computer sämtliche Funktionen durch. Der Rechner vergisst nichts und er duldet keine Abweichungen. Wer den Test besteht, darf in die Auslieferung. Dort greifen die Märklin-Mitarbeiter zum letzten Mal nach dem Modell. Eingehüllt in Styropor macht es sich auf den Weg zu den Modellbahnern, die zuvor von diesem Modell nur geträumt haben.

TEXT: LARS HARNISCH

FOTOS: DIETMAR KÖTZLE ■



Aus den Zahnrädern werden Antriebe, dann kommt der Motor hinzu, Lautsprecher und Decoder folgen. Stück für Stück entsteht der Unterbau des Modells mit dem Antriebsstrang (oben und rechts). Später wird er mit dem Gehäuse vereint – das Modell ist fertig.



Vor die Auslieferung hat Märklin den Abschlusstest gesetzt: Sämtliche Funktionen eines Modells werden vom Computer geprüft und dann wartet noch die Testanlage. Es sind die härtesten Tests, aber nicht die einzigen. Schon während der Produktion wird laufend kontrolliert.

PROMINENTE ÜBER MÄRKLIN

Professor Artur Fischer, Fischerwerke GmbH & Co. KG

„Ich war zehn Jahre alt. Die Erfüllung meines großen Traums und meiner kindlichen Liebe für alles, was Technik heißt, war ein Märklin-Metallbaukasten. Das war in unserem kleinen Bauerndorf etwas ganz Besonderes. Leider hielt meine Mutter den Preis von 4,90 Reichsmark für unerschwinglich, er war für ihre Vorstellung viel zu hoch. Es waren deshalb lange unge-



wisse Wochen vor Weihnachten, aber die Hoffnung stirbt bekanntlich zuletzt. Unter dem Weihnachtsbaum lag ein Märklin-Baukasten Nr. 0. Ich denke, dass dieses Erlebnis im Jahr 1964 zu einem Baukasten ohne Schraubverbindungen geführt hat: zum erfolgreichen fischertechnik-Baukasten.“

//

