

Erstklassig: Clubmodelle 2013
Spur N: Die elegante BR 18.6
Spur H0: Die kompakte BR 58



Clubmitglieder treffen Märklin-Management
Großer Bericht „Get-together“
Ziele und Strategien der nächsten Jahre





15

Clubkonferenz: In drei exklusiven „Get-together“ hat Märklin-Geschäftsführer Stefan Löbich die Marktstrategie des Unternehmens bis 2016 erläutert. Einhellige Meinung der geladenen Clubmitglieder: Die eingeleitete Mehrmarkenstrategie und die angekündigten Innovationen überzeugen.

Inhalt Ausgabe 06/2012

TRIX CLUB



Detail

- News: Messe-Highlights/Jahres-DVD – Teil 2/Goldiger ET 403 4
- Clubmodell 2013 in N: Die bildschöne Dampflok 18 612 wird mit dickem Begleitbuch und Museumsticket ausgeliefert 6 ▶
- Clubmodell 2013 in H0: BR 58 – auf Wunsch der Clubmitglieder 10
- Jahreswagen 2013 in H0: Cooler Kühlwagen der Bauart G 10 13



Szene

- Topevent: Marktpositionierung, Servicequalität und Innovationen – Zukunftsthemen bestimmten den Gedankenaustausch der Geschäftsführung des Hauses Märklin mit Clubmitgliedern 15
- Vom Urbild zum Modell: Ein lebendes Vorbild erleichtert die Konstruktion. Doch die Dokumentation recherchiert noch tiefer 18 ▶



Service

- Porträt: Modulbau, Ausstellungen und Jugendarbeit – die N-Bahn Freunde München sind ein Aktivposten der N-Bahnerszene 20 ▶
- Übersicht: Das Hobby Modelleisenbahn gemeinsam pflegen – der richtige Ort dafür sind die Trix-Stammtische 23
- Editorial/Impressum 3



In der Club-Aussendung 06/2012 finden Sie folgende Beilagen: Trix-Clubnews 06/2012, Märklin Magazin 06/2012, Bestellcoupon Clubmodelle und Jahreswagen 2013, Jahres-DVD (Teil 2).



6 **Imposant: Die Baureihe 18.6 erstaunt nicht nur mit manns-hohen Rädern – Vorfreude auf das Clubmodell 2013 in Spur N.**



20 **Einfallreich: In Spur N ist alles möglich – mit Humor motivieren die Module der N-Bahn Freunde München zum Mitmachen. Das bezwecken auch Workshops und Nachwuchsarbeit.**

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 **Inland**: 0 90 01/6 08-2 22 (49 Cent pro
Minute aus dem deutschen Festnetz, Mobil-
tarife abweichend)

Telefon **Ausland**: +49 (0) 71 61/6 08-2 22

Fax: +49 (0) 71 61/6 08-2 25

E-Mail: service@maerklin.de

Internet

www.trix.de

club.trix.de

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,

„Bitte fortsetzen“ – der intensive Gedankenaustausch der Clubmitglieder in gehobener Runde mit dem Führungsteam des Hauses Märklin hat von beiden Seiten großen Zuspruch erhalten. Wir berichten in der aktuellen Ausgabe ausführlich über das „Get-together“ am Tag der offenen Tür. Viel Raum nehmen ebenfalls die Clubmodelle 2013 ein – sie sind es wert. Das bislang schwerste Minitrix-Komplettpaket schnürt Trix-Produktmanager Claus Ballsieper – zur wohlproportionierten Umbaulok der Baureihe 18.6 gehören ein kiloschweres Standardwerk zur Baureihe und eine Eintrittskarte für einen Besuch bei einem Vorbild des N-Clubmodells. Für Trix H0 wird die Spitzenreiterin der Clubumfrage über H0-Wunschloks in Zink gegossen: Die Dampflok der BR 58 ist ein Meilenstein in der Entwicklung der Güterzuglok-Bauarten. Dazu wird gleich noch exklusiv ein typischer Ganzzug mit Kohleladung aufgleist. Natürlich erfahren Sie in dieser Ausgabe auch alles Wissenswerte über die Jahreswagen 2013. Abgerundet wird unsere Clubmodellparade durch einen Hintergrundbericht über die Tücken, denen die Dokumentation bei der Recherche eines Lokmodells begegnet. Eine besondere Freude ist es uns, den Verein N-Bahn Freunde München zu porträtieren. Viele werden die Modulanlage des NFM von Ausstellungen kennen – auf ihr verkehren meist Originalzüge der Ausstellungsregion. Abschließend bietet unser Serviceteil noch einen Überblick über die Trix-Stammtische. Viel Vergnügen bei der Lektüre der Clubnews wünscht

Ihr Trix-Clubteam

Impressum

Herausgeber

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

Trix-Club

Silvia Römpp (verantwortlich)

Redaktion

3G Media GmbH: Peter Waldleitner
(Chefredakteur), Lars Harnisch, Rochus
Rademacher, Stefanie Hirle

Gestaltung

Gerhard Baumann GmbH & Co. KG

Fotos

Soweit nicht anders angegeben: Trix-Club.
Titel: Slg C. Asmus, Kötzle

Alle Terminangaben ohne Gewähr.

D 188231 – 06 2012 © 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.



Schmuckstück: Wer das Clubmodell 2013 in Spur N bestellt, hat freien Eintritt zur 18 612 im Deutschen Dampflokomotiv-Museum.

Clubmodell 2013 in Spur N: Dampflokomotive 18 612 mit Buch und Ticket

Komplettpaket mit Meisterstück

Minitrix stößt mit dem exklusiven Clubmodell 2013 technisch in eine neue Dimension vor – und das mit einer bildschönen „Ess Dreisechstel“-Umbaulok der BR 18.6. Dazu gibt es ein spannendes Begleitbuch und die Eintrittskarte zur Museumslok.

Bestellhinweis

Jedes Trix-Mitglied kann mit dem beiliegenden Bestellschein über den MHI-Fachhändler je ein Exemplar des Clubmodells bestellen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass Bestellscheine nicht übertragbar sind. Das Modell wird im Jahr 2013 in einer einmaligen Serie exklusiv für Clubmitglieder gefertigt. Zum Jahresende 2013 wird den Bestellern der BR 18.6 ein personalisiertes Echtheitszertifikat für das Clubmodell direkt zugesendet.

Wichtig: Bitte beachten Sie den auf dem Bestellschein genannten Bestellschluss: **31. März 2013**. Voraussichtlicher Lieferbeginn ist das 4. Quartal 2013.

„Die Gattung S 3/6 der Bayerischen Staatsbahnen ist eine der formschönsten Lokomotivgattungen, sie ist zugleich wohl auch die populärste.“ Die Worte im Dampflokomotiv-Standardwerk von Horst Obermeyer sind in Stein gemeißelt – und gelten auch für die Letzten der Art, die DB-Umbauloks der Baureihe 18.6. Schlanker Kessel, filigranes Triebwerk, eine Länge von 22,86 Metern über Puffer – „einfach eine wundervolle Dampflokomotive“, verbeugt sich Claus Ballsieper vor der gelungenen Konstruktion. Dem Produktmanager Trix und Minitrix reicht aber Ästhetik nicht aus als Auswahlkriterium für ein Clubmodell: „Hinzu kommt ihre Singularität – die 18 612 ist die letzte Überlebende der BR 18.6. Außerdem

fehlte die Baureihe noch im Minitrix-Sortiment.“ Die außergewöhnliche Lok erreicht die Besteller als die vorerst gewichtigste Lieferung eines Spur-N-Clubmodells, wie Claus Ballsieper mit einem Lächeln ankündigt: „Beigelegt ist nämlich das ein Kilogramm schwere Buch ‚Die legendäre bayerische S 3/6‘, in dem die Autoren Helmut Tauber und Steffen Lüdecke ein Kapitel der 18 612 widmen.“ Zum Komplettpaket gehört auch noch eine Eintrittskarte in das Deutsche Dampflokomotiv-Museum: In Neuenmarkt-Wirsberg wird die Museumslok 18 612 gepflegt (Interview Seite 8). Einem möglichen Missverständnis tritt der Trix-Produktmanager gleich entgegen: „Natürlich haben wir den Zustand der Schnellzug-Schleppenderlok um 1960 umgesetzt, denn sie soll ja stimmig sein zur glanzvollen Epoche III.“

Im Stammbaum der 18 612 steht ganz oben die Pacific-Lok S 3/6. Die Maschinen der Baureihe übernimmt die Reichsbahn dann als



Dampflokomotive: Die 18 612 steht am Portalkran im Bw München Hbf – auf dem Nebengleis eine Lok der BR 78 am Wasserkran.

BR 18.4-5 – mit jedem Bauelement wird die Konstruktion optimiert durch veränderte Kuppelräder, höheren Kesseldruck oder größere

16186 Schnellzug-Schleppenderlok



Bestellschluss:
31. März 2013

Modell-Highlights 16186

- Neukonstruktion.
- Geschwindigkeitsabhängiger Dampferzeuger.
- Prozessorgesteuertes Feuerbüchsenflackern.
- Führerstandsbeleuchtung.
- Digital-Sound mit vielen Funktionen.

Vorbild: 18 612, Bauart 2'C 1'h4v mit Tender bay 2'2 T 31,7 der Deutschen Bundesbahn, im Zustand um 1960.

Modell: Lok und Tender aus Metalldruckguss. Glockenankermotor mit Schwungmasse im Kessel. Eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator mit den Formaten DCC, Selectrix und Selectrix 2. Lok und Tender kurzgekuppelt. 3 Achsen über Kuppelstangen angetrieben, Haftreifen. Eingebauter, geschwindigkeitsabhängiger Rauchgenerator, zu befüllen über abnehm-

baren Schlot. Feuerbüchsenflackern mittels prozessorgesteuerten Leuchtdioden (rot-orange). 3-Licht-Spitzensignal und Führerstandsbeleuchtung aus warmweißen LED. Beiliegend ein Buch über die S 3/6 mit eigenem Kapitel über die 18 612 und eine Eintrittskarte für das DDM in Neuenmarkt-Wirsberg. Länge über Puffer 144 mm.



Abfahrt: Die Schnellzug-Schleppenderlok 18 612 im September 1962 im Hauptbahnhof Lindau – das filigrane Triebwerk ist eine Augenweide.

Ausflugsziel: Das Deutsche Dampflokotiv-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg beherbergt die Museumslok 18 612.



Interview: DDM-Leiter Volker Dietel über die Museumslok 18 612

„Die Allerletzte ihrer Art“

Das Clubmodell 2013 zeigt die 18 612 im Zustand um 1960. Als aufgearbeitete Museumslok ist sie im Deutschen Dampflokotiv-Museum (DDM) in Neuenmarkt-Wirsberg zu besichtigen – die Eintrittskarte ist Teil der Modelllieferung. Leiter Volker Dietel freut sich schon auf die Clubmitglieder.

Clubnews: Zu den Exponaten des DDM gehören außer-gewöhnliche Loks. Was macht die Schnellzug-Schlepp-tenderlokomotive 18 612 einzigartig?

Dietel: Ganz einfach – sie stellt die letzterhaltene Lok der Baureihe 18.6 in ihrem Zustand mit Neubaukessel dar.

Clubnews: Und wie kam das DDM zu dem eleganten Prachtstück?

Dietel: Die Lok war zuletzt als Heizlok in Kempten und kam im Mai 1973 auf Initiative von Eisenbahnfreunden nach München. Dort wurde sie optisch im Bahnbe-triebswerk München-Ost aufgearbeitet und als Lok ohne Tender in das gerade entstehende DDM überführt.

Clubnews: Wo hat das DDM denn einen baureihen-konformen Tender gefunden?

Dietel: Ein passender Tender konnte im November 1975 aus dem Torso der 18 610 ins DDM gebracht werden. Aus beiden Loks entstand so das heutige Ex-ponat 18 612. Von der Schwesterlok stellen wir Rad-satz und Rauchkammer aus sowie Zylinderblock und einen Stehkesselausschnitt.

Clubnews: Die 18 612 ist eine Umbaulok der DB. Kennen Sie ihre Biografie?

Dietel: Der Umbau erfolgte im Ausbesserungswerk Ingolstadt aus der 18 520 und wurde im Dezember 1954 abgeschlossen – ich zitiere hier aus der Publikation von Steffen Lüdecke über unsere Museumsdampflo-komotive 18 612.

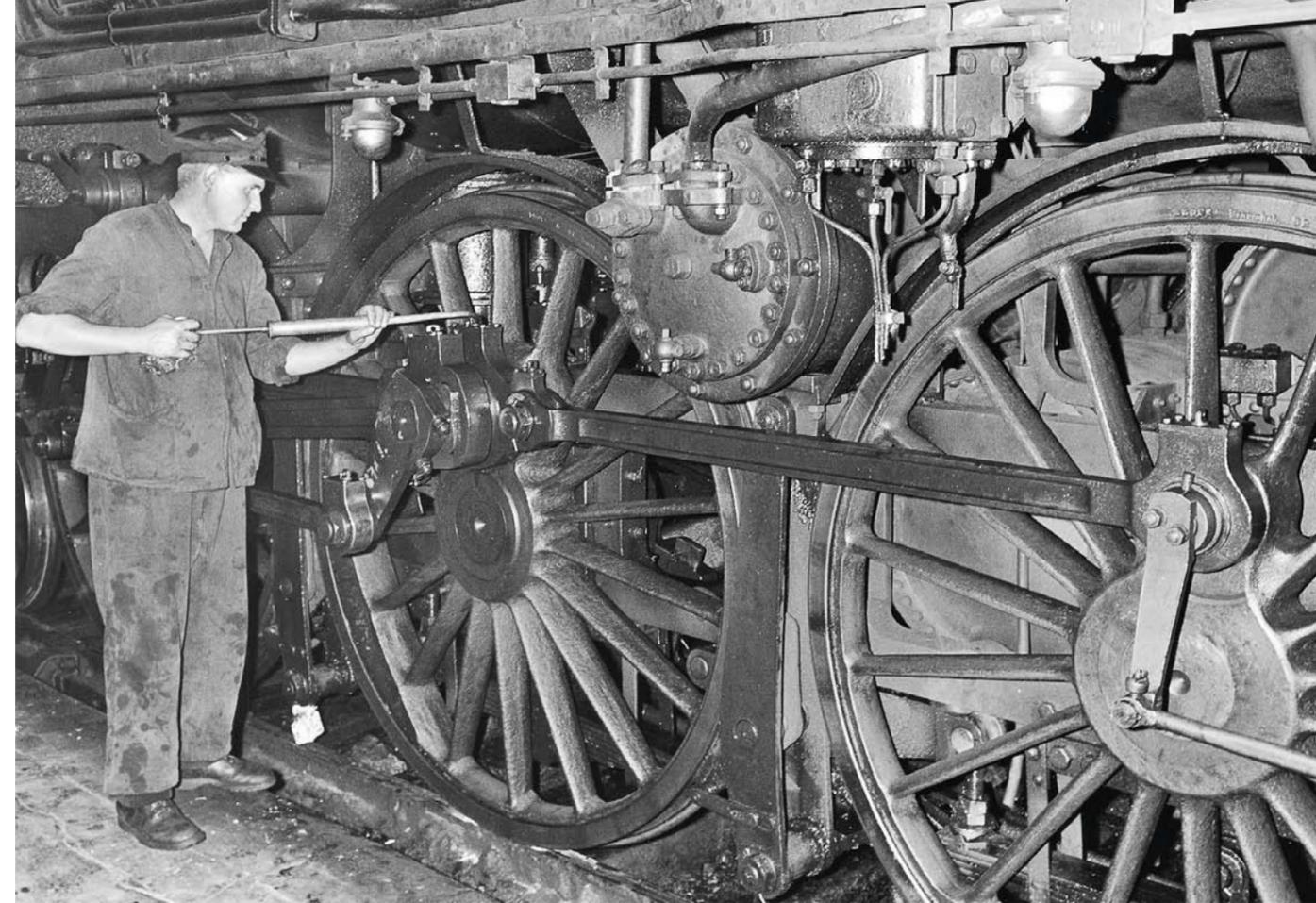
Clubnews: Wo war denn die 18 612 ursprünglich beheimatet?

Dietel: Die Einsätze der 18 612 erfolgten bis Mai 1955 vom Bw Hof aus, dann bis Februar 1958 von Nürnberg Hbf und schließlich bis Juli 1964 von Lindau aus. Von Hof wurde nach Bamberg, Nürnberg und Regensburg gefahren. Von Nürnberg aus ging es nach Hof, Neuenmarkt-Wirsberg, Regensburg/Passau und gegebenen-falls auch in Richtung Ansbach. Von 1958 bis in die 1960er-Jahre hinein bespannte die 18 612 vom Haupt-bahnhof Lindau aus Züge nach München, Augsburg und nach Ulm.

Text: RR/Foto: Deutsches Dampflokotiv-Museum

Das Buch zum Clubmodell 2013 in N

Als besonderes Schmankerl für die N-Anhänger unter den Clubmitglie-dern liegt dem Clubmodell 2013 (16186) ein bildstarkes Standardwerk bei: „Die legendäre bayerische S 3/6“ (EK-Verlag) der Autoren Helmut Tauber und Steffen Lüdecke feiert „die überaus beliebte Schnellzuglok“ in Bild und Schrift – natürlich auch die BR 18.6. Das Schmökervergnügen wiegt schwer: satte 1.005 Gramm.



Vorbildstudie: Wartung am Triebwerk einer Dampflok der BR 18.6 im Juli 1962 in Lindau – stattlich der Durch-messer der Räder.

Zylinder. Die DB modernisiert schließlich 30 Maschinen (18 503 bis 18 548) mit neuen Ver-brennungskammerkesseln und neuen Führer-häusern – die BR 18.6 ist geboren. Eine klare Bewertung geben Klaus-Jürgen Kühne und Jan Reiners („100 legendäre Dampflok“) ab: „Die BR 18.6 gehörte mit einem Gesamtwir-kungsgrad von zehn Prozent zu den besten deutschen Dampflok.“

Dieses bahnhistorische Schmuckstück setzt Minitrix nun mit technischen Highlights als Clubmodell um. Produktmanager Claus Ballsieper hält sich nicht lange auf bei dem lan-gen Tender 2'2 T 31,7 der Deutschen Bundes-bahn, bei Geräusch- und Digital_Decoder, wertiger Metallausführung oder lauffähigem Glockenankermotor – er spricht die Top-funktionen an: „Mit einer geschwindigkeits-abhängigen Dampfheizung betonen wir den vorbildnahen Charakter des Modells, wei-ter unterstützt durch ein realistisches Feuer-büchsenflackern – zwei LED in unterschiedli-chen Farben werden dazu vom Prozessor unregelmäßig angesteuert. Extravagant ist neben dem Dreilicht-Spitzensignal auch die Führerstandsbeleuchtung.“

Das Lichterspiel animiert den Minitrix-Produkt-manager zu seiner Garniturempfehlung: „Ich werde die vier Minitrix-Schnellzugwagen mit

der fortlaufenden Artikelnummer 15524 bis 15527 der DB aufgleisen – sie besitzen Innen-beleuchtung.“ Das Baujahr der Vorbilder liege zwischen 1929 und 1936, doch umgesetzt sei ihr Zustand in Epoche III – das zeige die Lackierung. „Aber grundsätzlich ist kein Wagen der Epoche III auszunehmen – auch ‚Silberlinge‘ sehen hinter der 18 612 gut aus.“

Text: RR/Fotos: Slg. Asmus, C. Dick, R. Hahmann, Kötzle, Landratsamt Kulmbach



Trix-Produktmanager Claus Ballsieper: sorgt für technische Highlights wie geschwindigkeitsabhängige Dampfheizung.



Clubmodell in H0: Die BR 58 stellte die leistungsstärksten Güterzugloks der Länderbahnzeit – sie hielten auch mit den Einheitsloks mit.

Clubmodell 2013 in H0: Dampflok 58 1836 mit exklusivem Kohlewagenzug

Die stärkste Güterzuglok ihrer Zeit

Die Dampflok-Baureihe 58 steht in Clubumfragen auf Platz eins der Wunschlokliste – nun setzt Trix die epochale Güterzuglok als Clubmodell 2013 in H0 exklusiv für die Mitglieder um. Passend zum bulligen Kraftprotz: ein mehrteiliges Güterwagenset mit erstmals modellierten Wagen der Bauart Om 21.

Highlights

Modell: Die Güterzuglok 58 1836 der DB ist das Clubmodell 2013 in Spur H0. Das Modell der Dampflok der frühen Epoche III (ca. 1951/52) ist eine Neukonstruktion.

Markante Merkmale: Belpaire-Stehkessel, Oberflächenvorwärmer, 3-achsiger Tender.

Güterwagenset: Ergänzend zur BR 58 wird exklusiv ein 7-teiliges Set aus Hochbordwagen mit Kohleladung aufgelegt.

„Bahnhistorisch gesehen markiert die BR 58 eine Zeitenwende“, betont Dr. Andreas Rantzsch, Dokumentar im Hause Märklin, den ideellen Stellenwert des Clubmodells. „Die Lok ist die stärkste und wichtigste Güterzug-Dampflok ihrer Zeit – sie entsteht als preußische G 12 kurz vor Ende der Länderbahnzeit und stellt hier den Höhepunkt dar in der technischen Entwicklung der Güterzuglokbauarten.“ Mit ihrer Zugehörigkeit zur Epoche III und dem hohen Verbreitungsgrad passt die BR 58 genau in das Schema der exklusiven Clubmodelle. „Vor allem ist die wichtige Reihe 58 nach unseren Umfragen eine absolute Wunschlok der Clubmitglieder und sie fehlt uns auch noch im Sortiment“, erläutert H0-Produktmanager Karl-Heinz Gräßle die Auswahl des H0-Clubmodells. „Die ge-

drungen wirkende Dampflok ist zwar keine mächtige Güterzuglok wie die BR 45 oder BR 50, doch sie ist optisch sehr ansprechend – einfach eine schöne Lok.“ Karl-Heinz Gräßle hat auch ein passendes Wagenset in H0 aufgelegt. „Von den sieben offenen Hochbordwagen sind vier Güterwagen der Bauart Om 21 ‚Königsberg‘. Diesen Wagentyp bieten wir erstmals an – exklusiv für die Clubmitglieder im Wagenset.“ Alle Wagen sind mit echter Kohle beladen – ein typischer Ganzzug für die BR 58. Umgesetzt ist die Lok mit der Betriebsnummer 58 1836 im Zustand um 1951/52. Die Güterzuglok war in dieser Zeit dem Bw Villingen zugeordnet und hatte auch Reisezüge hinter sich.

Text: RR/Fotos: A. Ulmer, Slg C. Asmus, Märklin

Trix-Clubmodell 2013 in H0

22958 Güterzug-Dampflokomotive

Bestellschluss:
31. März 2013



H0



Vorbild: Güterzug-Dampflok Baureihe 58.10-21 (ehemalige preußische G 12) der Deutschen Bundesbahn (DB). Mit Reichsbahn-Laternen und preußischem Tender pr. 3T 20. Betriebsnummer 58 1836. Betriebszustand um 1952.

Modell: Mit Digital-Decoder DCC und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 5 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Raucheinsatz 7226 liegt serienmäßig bei. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Feste Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Vorne an der Lok kulissengeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Hinten am Tender NEM-Kupplungsaufnahme mit Kinematik und TELEX-Kupplung. Viele separat angesetzte Details wie Leitungen und Sandfallrohre. Kolbenstangenschutzrohre und Bremsschläuche liegen bei. Länge über Puffer 21,2 cm.

Modell-Highlights 22958

- **Komplette Neuentwicklung.**
- **Besonders filigrane Metallkonstruktion.**
- **Durchbrochener Barrenrahmen.**
- **Mit DCC-Decoder und umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.**
- **Beleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden (LED).**
- **Serienmäßig mit Rauchsatz.**

Digital-Funktionen	SX	DCC
Spitzensignal		●
Raucheinsatz		●
Dampflok-Fahrgeräusch		●
Lokpfeif		●
Direktsteuerung		●
Bremsenquietschen aus		●
Führerstandsbeleuchtung		●
Rangierpfeif		●
Telex-Kupplung hinten		●
Dampf ablassen		●
Kohle schaufeln		●
Schüttelrost		●
Luftpumpe		●
Wasserpumpe		●
Generatorgeräusch		●
Injektor		●

Trix-Clubmodell 2013 in H0

24258 GüterwagenseT

H0



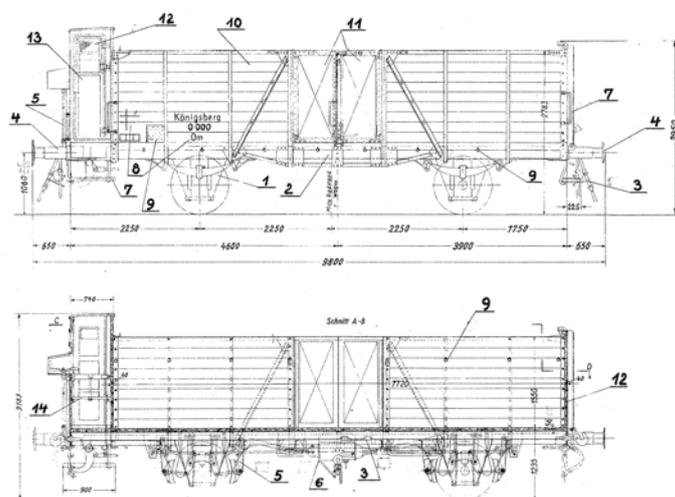
Vorbild: 7 offene Hochbordwagen unterschiedlicher Bauarten der Deutschen Bundesbahn (DB). Davon 2 offene Güterwagen der Austauschbauart Om 21 (Om Königsberg), mit Bremserhaus. 1 offener Güterwagen der Austauschbauart Om 21 (Om Königsberg), mit Bremserbühne. 1 offener Güterwagen der Austauschbauart Om 21 (Om Königsberg), mit kurzem Fahrgestell, ohne Bremserhaus und Bremserbühne. 1 offener Güterwagen Om 12 (Om Breslau), 1 offener Güterwagen Omm 37 (Duisburg) und 1 offener Güterwagen O 11 (O Nürnberg), jeweils mit kurzem Fahrgestell, ohne Bremserhaus und Bremserbühne. Betriebszustand um 1952.

Modell: Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Alle Wagen mit Ladegut-Einsätzen und echter Kohle in maßstäblicher Körnung beladen. Die Wagen sind mit authentischen Alterungsspuren versehen. Gesamtlänge über Puffer 75,8 cm. Wechselstromradsatz je Güterwagen 2 x 700150.

**Bestellschluss:
31. März 2013**

■ Modell-Highlights 24258

- Neukonstruktion des offenen Güterwagens der Austauschbauart Om 21 „Om Königsberg“.
- Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern.
- Alle Wagen mit echter Kohlen-Beladung und authentischen Alterungsspuren.
- Ideale Wagen zur Güterzug-Dampflokomotive BR 58 (Trix Club-Modell 2013).

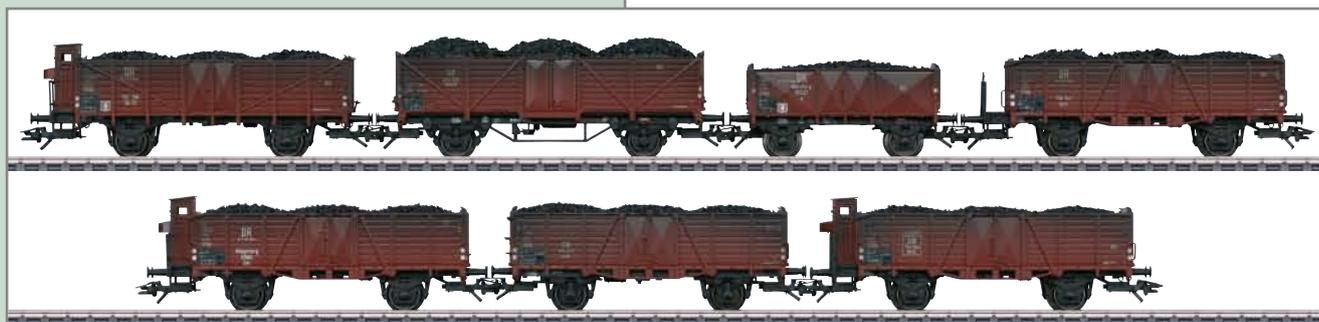


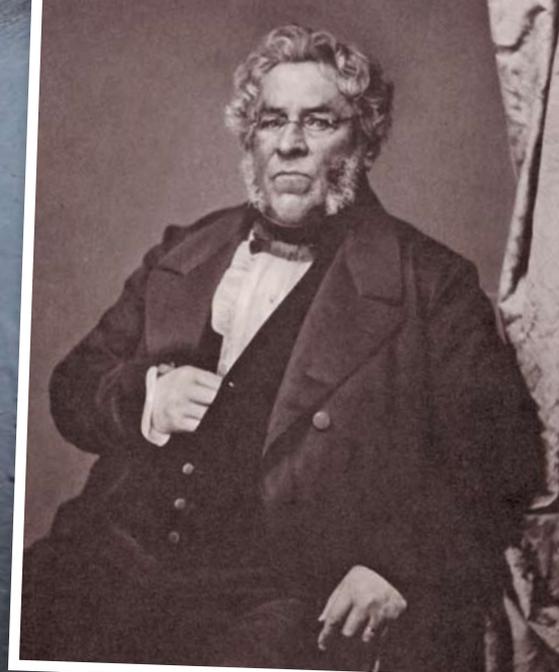
Programmneuheit: Vier der sieben Wagen des exklusiven Clubsets gehören zur Bauart Om 21 „Königsberg“ und sind Erstlinge im Sortiment.

Bestellhinweis

Jedes Trix-Clubmitglied kann mit dem beiliegenden Bestellschein über den MHI-Fachhändler je ein Exemplar der Clubmodelle bestellen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass Bestellscheine nicht übertragbar sind. Die Modelle werden im Jahr 2013 in einer einmaligen Serie exklusiv für Trix-Clubmitglieder gefertigt. Zum Jahresende 2013 wird den Bestellern der BR 58 ein personalisiertes Echtheitszertifikat für das Clubmodell direkt zugesendet.

Wichtig: Bitte beachten Sie den auf dem Bestellschein genannten **Bestellschluss: 31. Monat 2013**. Die voraussichtliche Auslieferung ist für das 4. Quartal 2013 geplant.





Joseph Anton von Maffei (oben) gründet 1838 das Eisenwerk Hirschau, um den Import englischer Loks zu umgehen. 175 Jahre Lokfabrik Maffei – das feiert der Club-Jahreswagen 2013. Erst 1931 fusionieren dann Krauss und Maffei.



Jahreswagen 2013: Exklusiver Stückgutwagen für Trix-Clubmitglieder

Ein Lastesel für die Lokfabrik

Sein kleines Eisenwerk Hirschau baut der Münchner Geschäftsmann Joseph Anton von Maffei zur mächtigen Maschinenfabrik J. A. Maffei aus. An die Gründung der berühmten Lokschmiede vor 175 Jahren erinnert der exklusive Jahreswagen 2013 für die Trix-Clubmitglieder.

Typisches Grün der Königlich Bayerischen Staatsbahn, zierliches Bremserhaus, 3-achsiges Fahrgestell – der Trix-Jahreswagen der Bauart Nml ist ein würdiger Vertreter der Epoche I. „Die drei Achsen hat der Güterwagen nicht für ein höheres Ladegewicht, sondern für eine höhere Laufstabilität bei engen Radien“, erklärt Trix-Produktmanager Claus Ballsieper, der den Wagen aus mehreren Gründen ausgesucht hat: Es ist der erste 3-achsige Güterwagen als Jahreswagen und seine Anschrift trägt Bedeutung. „Im Jahr 1838 ist der Grundstein für die Lokomotivfabrik Maffei gelegt worden“, erläutert Claus Ballsieper. „Und dieses denkwürdige Jubiläum ehren wir mit dem Trix-Jahreswagen 2013.“ Außerdem schließt er den Kreis zum Minitrix-Clubmodell 2013: „Die Dampflok BR 18612 ist nämlich eine Umbaulok der schönen S 3/6 – ein Produkt der Maschinenfabrik Maffei.“

1838 kauft sich der Münchner Politiker und Geschäftsmann von Maffei für 57.000 Gulden ein kleines Hammer-

werk in der Hirschau, „eine Poststunde von München entfernt, am Ende des Englischen Garten“, wie das Kunst- und Gewerbeblatt 1852 schreibt. Maffei verfolgt ein konkretes Ziel: Er treibt mit aller Macht den Bau der Eisenbahnstrecke München–Augsburg voran und ärgert sich, dass die teuren Loks aus England vor Ort von englischen Experten zusammengebaut werden. Kurzerhand wirbt der Landtagsabgeordnete den Ingenieur Joseph Hall ab – er wird Direktor des Eisenwerks Hirschau.

Die Idee vom Lokomotivbau in Bayern zündet. Am 9. September 1841 kann Maffei König Ludwig I. die Patenschaft für die erste Lok antragen. Der Wittelsbacher akzeptiert: „Mit vielem Vergnügen erfuhr ich des Dampfagens Erbauung aus München und dem ausgesprochenen Wunsch gemäß, dass ich ihm einen Namen geben möchte, soll er der ‚Münchner‘ heißen.“ Es ist der Auftakt für eine Erfolgsgeschichte: 1851 wird die Maffei-Dampflok „Bavaria“ für die Überwindung der enormen Steigung über den

15953 Trix-Clubwagen 2013 Minitrix



Vorbild: Bauart Nml auf dreiachsigem Fahrgestell, eingestellt bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). Privatwagen des Maffei'schen Eisenwerkes in Hirschau bei München. Einsatz: Stückgut und Wagenladungen.

Modell: Epoche I, bewegliche Schiebetüren, mit Kinematik für Kurzkupplung, mit Speichenrädern. Länge über Puffer 72 mm.

24813 Trix-Clubwagen 2013 H0



Vorbild: Bauart Nml auf dreiachsigem Fahrgestell, eingestellt bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). Privatwagen des Maffei'schen Eisenwerkes in Hirschau bei München. Einsatz: Stückgut und Wagenladungen.

Modell: Epoche I, bewegliche Schiebetüren, mit Kinematik für Kurzkupplung, mit Speichenrädern. Länge über Puffer 133 mm.

33913 Trix Express-Clubwagen 2013 H0



Vorbild: Bauart Nml auf dreiachsigem Fahrgestell, eingestellt bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). Privatwagen des Maffei'schen Eisenwerkes in Hirschau bei München. Einsatz: Stückgut und Wagenladungen.

Modell: Epoche I, bewegliche Schiebetüren, mit Kinematik für Kurzkupplung, mit Speichenrädern. Länge über Puffer 133 mm.



Jubelstimmung: Die Produktion der 500. Maffei-Lok 1864 wird im Eisenwerk Hirschau mit der gesamten Belegschaft groß gefeiert.

Semmering auserkoren – ein unbezahlbarer Imagegewinn. Bis 1931 werden nach dem Historischen Lexikon Bayerns 5.459 Lokomotiven im Münchner Werk von J. A. Maffei hergestellt – zudem Eisenbahnbrücken, Dampfmaschinen und Dampfschiffe. Für die Auslieferung der Maschinen und für den Bezug von Stahl, Blech, Kohle und Torf aus ganz Europa nutzt das „Fabrik-Etablissement“ natürlich die Bahn – etwa den gedeckten Güterwagen der Bauart Nml. Diesen gedeckten Güterwagen erhalten die Clubmitglieder als Jahreswagen 2013 – hergestellt in einmaliger Serie exklusiv für die Minitrix-, Trix-H0- und Trix-Express-Anhänger.

Text: RR/Fotos: J. Albert, C. Dick, F. Hanfstaengl, zeno.org

Bestellhinweis

Dieser Ausgabe der Trix-Clubnews liegt der Bestellcoupon für Ihren Club-Jahreswagen 2013 bei. **Bitte beachten Sie, dass die Bestellung des Gratismodells zusammen mit den zum Kauf angebotenen exklusiven Clubmodellen erfolgt und daher auf demselben Bestellcoupon zu finden ist.**

Auf dem Gutschein ist die von Ihnen gewählte Spurweite, Minitrix, H0 oder Trix-Express, mit entsprechender Artikelnummer vermerkt. Sollte diese nicht stimmen oder sich geändert haben, bitten wir Sie, die abgedruckten Daten durchzustreichen und die jeweilig andere Spurweite zu notieren.

Die Exklusivität dieser Wagen lässt eine Lieferung von mehr als einem Stück oder in einer zusätzlichen Spurweite, auch gegen entsprechende Mehrzahlung, nicht zu. Der Bestellcoupon kann bis zum **31. März 2013** beim Trix-MHI-Fachhändler abgegeben werden. Die voraussichtliche Auslieferung ist für das **4. Quartal 2013** geplant.



Großes Thema in allen drei exklusiven Treffen mit Märklin-Geschäftsführer Stefan Löbich (Reihe links, blaues Hemd): die neue Mehrmarkenstrategie.

„Get-together“: Märklin-Führungsteam diskutiert mit Clubmitgliedern Strategien

„Wir haben große Ziele“

Energisch treibt das Führungsteam des Hauses Märklin die eigenständige Profilierung der Marken Trix/ Minitrix, Märklin und LGB voran. Welche Vorteile aus der Mehrmarkenstrategie erwachsen, das kam bei drei exklusiven Gesprächsrunden mit Clubmitgliedern zur Sprache. Weitere Themen der „Get-together“ am Tag der offenen Tür: Innovationen, Servicequalität und Produkte für den Nachwuchs.

„Mir war wichtig zu erfahren, wie sich das Unternehmen in den nächsten Jahren aufstellt – und genau das ist in offener Atmosphäre geschehen“, bewertet Clubmitglied Rainer Ubl den Gesprächskreis mit den Clubmitgliedern, die zum Gedankenaustausch in die Führungsetage eingeladen waren. „Wir haben für den Zeitraum bis 2016 große Ziele – wir wollen den Umsatz im Vergleich zum Jahr 2012 um 25 Prozent steigern“, erläuterte Märklin-Geschäftsführer Stefan Löbich seinen Premiumkunden. Die Ausgangs-

lage sei ausgezeichnet: „Wir decken alle wichtigen Spurenbreiten und alle Stromsysteme ab. Und wir wachsen überproportional in den Sortimenten Spur 1 sowie Z. Bei Minitrix und LGB sehen die Auftragsbestände prima aus und selbst Nischenmärkte wie Trix Express dürfen sich nächstes Jahr überraschen lassen.“

Vielleicht, so der Geschäftsführer, sei diese erfreuliche Großwetterlage schon ein Resultat der eingeleiteten Reorganisation. Nach Sitzungen des Beirats und der Geschäftsleitung



Für Innovationen zuständig: Martin Lingens (li.) ist Geschäftsführer der hochschulnahen Märklin Engineering GmbH und analysiert neue Trends in Technik und Produktion.



Geschäftsführer Stefan Löbich: „Stand heute wollen wir den Umsatz bis 2016 um 25 Prozent steigern.“



H0-Produktmanager Karl-Heinz Gräßle (li.): Ob Farbgebung oder Modellpolitik – der Spezialist für H0 ist viel gefragter Gesprächspartner.



LGB-Produktmanager Jürgen Faulhaber (li.): betreut zusätzlich die Spur Z.



„Mr. Trix“: Produktmanager Claus Ballsieper (re.).



Eine Stunde reicht nicht: Jede Gesprächsrunde wurde im Stehen fortgesetzt.



Zustimmung: Viele Komplimente an das Führungsteam für das Kinder- und Jugendsortiment gab es am zweiten Tag. „Märklin my world“ und LGB toytrain werden ausgebaut – für noch mehr Spielspaß.

wurde im Frühjahr eine Abkehr von der Dachmarkenstrategie beschlossen: „Viele Marken unter einem Dach führen zwar schnell zu Synergien im Einkauf und Vertrieb – leider gehen dabei leicht Submarken verloren. Zur Erreichung unserer Ziele brauchen wir aber alle drei Marken: Trix, Märklin und LGB.“ Klare Verantwortlichkeiten verleihen Trix – mit dem künftigen Zugpferd Minitrix – und LGB neben dem Hauptumsatzträger Märklin mehr Gewicht: „Jede Marke ist einer Geschäftseinheit zugewiesen und ihr Sortiment hat ein Produktmanager im Fokus.“ Die Marken werden so der jeweiligen Modellbahnkultur gerecht und können gezielt ihr Potenzial in Märkten wie den USA oder Arabischen Emiraten ausreizen. Wie gut eine Mehrmarkenstrategie funktionieren könne, zeige der VW-Konzern: „Premiummarken wie Porsche oder Audi haben ihre Eigenheiten und den Markenkern behalten.“ Weil das Unternehmen keinem Investor verpflichtet ist, wird erwirtschaftetes Geld zukunftsichernd reinvestiert: Es fließt weiterhin in neue Technologien und hält auch den Maschinenpark auf dem neuesten Stand der Technik. Zudem greift die hochschulnahe Märklin Engineering GmbH innovative Themen und Trends jenseits des operativen Geschäfts auf.



Begeistert über den Gedankenaustausch: Clubmitglied Erich Kufner (3. v. li.) freut sich, dass „ein produktübergreifendes Meinungsbild“ entstanden ist. Dem 18-jährigen Steffen Kosak (2. v. li.) liegen vor allem „die Themen Digital-Steuerung und Sound“ am Herzen.



Auch mit Innovationen wird das Haus Märklin seine Führungsposition im Modellbahnmarkt weiter ausbauen. Und die Betonung der markenprägenden Eigenheiten der drei Hausmarken soll zudem die Chancen in Märkten mit Potenzial erhöhen wie den USA oder den Arabischen Emiraten.

„Ich fand es sehr gut, dass nach der straffen Strategievorstellung die Diskussion eröffnet wurde“, lobt Clubmitglied Günther Styblo. „Der Austausch in gehobener Runde mit Geschäftsführung und Produktmanagern über Markt und Marken ist für alle ein Gewinn – die Clubmitglieder erfahren die Beweggründe für Managemententscheidungen, das Unternehmen hört, was der Markt denkt.“ So erörterte der Expertenkreis Perspektiven der Digital-Steuerung, der Servicequalität, des Ersatzteilwesens und der Produktqualität.

Ein „Kompliment“ erntete das Führungsteam von den Clubmitgliedern für die konsequent adressierte Jugendspielkultur. „Tatsächlich ist uns mit dem ‚Märklin my world‘-Konzept der Einstieg in die Kinderzimmer gut gelungen, auch LGB toytrain ist für uns elementar wichtig“, versichert Geschäftsführer Stefan Löbich: „Wir wissen ja alle: Kinder sind die Modellbahner von morgen.“ Nach der erfolgreichen Marköffnung wird nun sukzessive die Modellvielfalt erhöht, damit Kinder flexibel kombinieren können. „Und für 2013 sind bereits weitere sensationelle Produkte in der Pipeline.“

Das „Get-together“ wertet Clubmitglied Robin Sanwald als vollen Erfolg: „Weil für alle Spurweiten, Stromarten und Marken Vertreter da waren, blieb keine Frage aus dem Club offen – diese Kommunikation mit Kunden ist mehr als positiv.“ Und Clubmitglied Erich Kufner aus Tirol zielt mit seinem Fazit auf die gelungene Vermittlung ab: „Diese Runde war deshalb so interessant, weil ein produktübergreifendes Meinungsbild entstanden ist – aus dieser Vielfalt heraus zeigt sich, wie es weiter vorwärts geht.“ Die vertrauensvolle Einbeziehung des Clubs ist für Geschäftsführer Stefan Löbich selbstverständlich: „Die ‚Get-together‘ sind ein Zeichen der hohen Wertschätzung, die wir den Clubmitgliedern entgegenbringen – als Kunden und als Experten der Modellbahnwelt.“ Entsprechend werde die Tradition des Gedankenaustauschs fortgesetzt: „Für uns sind die Gespräche sehr hilfreich – wir können uns noch besser an den Wünschen des Marktes ausrichten.“

Text: RR/Fotos: Kötze, R. Rademacher



Zufriedenheit mit der Produktqualität: Die markenübergreifende Reklamationsquote liegt bei sehr guten zwei Prozent. Wo Defizite spürbar werden, will das Unternehmen schnell reagieren.



Mitglied Günther Styblo: „Der Austausch in gehobener Runde ist für alle ein Gewinn – so erfährt der Club die Beweggründe für Managemententscheidungen.“



Clubmitglied Rainer Ubl: „Wir hätten alle Lust und Themen gehabt, noch zwei Stunden weiterzudiskutieren – uns ist einfach die Zeit weggelaufen.“



Clubmitglied Wolfgang Maier: „Hinter guten Produkten stehen engagierte Mitarbeiter – das Lob auszusprechen, war mir ein Anliegen.“



Bequemes Vorbild: Bei der wiederaufgebauten Dampflok 01 150 machte sich die Modellkonstruktion auch im Dampflokwerk Meiningen ein genaues Bild – die Dokumentation recherchierte Lokaufbau, Anschriften und Farbgebung passend zum zeitlich festgelegten Zustand.



Vorbildliches Modell: Das „Krokodil“ kennt jeder – die Dokumentation liefert der Konstruktion die maßgeblichen Detailinformationen.



Tücken des Vorbilds Teil 2: Rechercheaufwand für Loks

Konstruktive Beweise

Mit Hingabe begutachten Modellbahner jede Lok von Trix. Die konstruktionsrelevanten Merkmale der Vorbilder hat die Dokumentation recherchiert – mit detektivischem Spürsinn für Details: Als Ergebnis wird eine eindeutige Ausführung festgelegt.



Modell festgelegt: Baureihe 294, Ordnungsnummer 680 – die Kontrollziffer 4 errechnet sich aus den ersten sechs Zahlen.

Eine Einheits-Güterzuglok säte Ende der 1990er-Jahre Zwietracht. Kaum war der Klassiker BR 50 mit vier Kesselaufbauten als Modell umgesetzt worden, belegte ein Modellbahner mit Foto, dass der Kessel dieser Lok nur drei Aufbauten besaß. „Alle hatten recht – es ist nur eine Frage der umgesetzten Zeit“, löst Thomas Landwehr, Dokumentar im Hause Märklin, die Unstimmigkeit auf. Bei einer Hauptuntersuchung war der Kessel ausgetauscht worden. „Die Nummer einer Dampflok richtet sich nach der Nummer des Rahmens – diese blieb das ganze Lokleben erhalten, auch wenn Konstruktionselemente wie Führerhaus oder Kessel ausgetauscht wurden.“ Gezielt ersetzt wurde bei den Durchläufen im Ausbesserungswerk auch der Tender – abhängig etwa von den Drehscheiben oder den

zu befahrenden Strecken. Bei einer neuen Serie wurden technische Verbesserungen übernommen und Fehler aus dem laufenden Betrieb beseitigt. Als Beispiel führt Bahnhistoriker Thomas Landwehr die Schnellzug-Dampfloks der Gattung S 3/6 der Königlich Bayerischen Staatsbahn an. „Bei den Loks der Serien a bis c hatte das Treibrad einen Durchmesser von 1.870 Millimetern – sie waren im Flach- und Hügelland im Einsatz. Bei schnellen Langläufen wären die Räder hohen Drehzahlen ausgesetzt gewesen, deshalb besaßen die S 3/6-Serien d und e einen Kuppelraddurchmesser von 2.000 Millimetern – und gleich noch einen größeren Tender.“ Die Dokumentation entwirrt den Variantenreichtum mit Expertise und Recherche – auch die Anschriften der Vorbilder werden verifi-

ziert. Stets in Griffweite: der Nummernplan der Deutschen Reichsbahn von 1925. „Die Reichsbahn übernahm den Fahrzeugbestand der Länderbahnen, deren Systematiken aber nicht deckungsgleich waren. Die Reichsbahn dachte sich das Nummernsystem von 01 bis 99 aus – ein Geniestreich, denn es funktioniert noch heute“, würdigt Dokumentar Thomas Landwehr die Abstraktionsleistung des Eisenbahnunternehmens. Mit dem Baureihenschema bekam jede Lok eine eigenständige, eindeutige und unverwechselbare Betriebsnummer aus zweistelliger Stammnummer und drei- bis vierstelliger Ordnungsnummer. Die Stammnummer gibt Auskunft über den Verwendungszweck. Die Modellbahngemeinde nimmt die neuen Modelle stets unter die Lupe – was bisweilen aber kuriose Stilblüten treibt. „So brach etwa bei unserem Modell der Rangierlok BR 290 der Deutschen Bundesbahn eine Diskussion los, das Vorbild hätte nur einen Lüfter auf dem Vorbau besessen“, erinnert sich Dokumentar Bernhard M. Hümmelchen. Umgesetzt worden war aber lediglich eine weniger bekannte Vorbildvariante: „Das Modell entstand in bewährter Weise nach den originalen Fabrikzeichnungen.“ Klare Angaben erwartet neben der Konstruktion auch die Farbgebung. Lackierten die Lokomotivfabriken zunächst nach von den Bahnen vorgegebenen Farbmustertafeln, so liegt ab 1927 mit den RAL-Farbtönen eine Skala normierter Farbtöne vor – um 1940 ist dann eine RAL-Farbe mit einer vierstelligen Nummer und seit den 1960er-Jahren zusätzlich mit einer Hilfsbezeichnung festgelegt. Aber selbst bei solchen Standardangaben der Bahngesellschaften ist die Dokumentation auf der Hut. „Die Farbe RAL 7018 von den E-Loks, die während der 1940er-Jahre eine Lackierung erhielten, wurde inoffiziell ‚Blaugrau‘ genannt – doch sie ist nicht identisch mit der Farbe ‚RAL 7031 blaugrau‘ nach dem neuen Farbreigister“, nennt Thomas Landwehr ein Beispiel für Verwechslungsgefahr – prompt wurden in Deutschland zwei elektrische Museumsloks im falschen Grauton lackiert. Bei Modellen von Diesel- und E-Loks wird akribisch die Farbgebung zur gewählten Zeitstellung erarbeitet. „Wenn für Fahrzeuge einer Baureihe eine neue Farbgebungsvorschrift erlassen wurde, bedeutet das ja nicht, dass diese zeitgleich umgesetzt wurde“, merkt Dokumentar Landwehr an. Oft wurden Untersuchungs-

intervalle abgewartet – umgekehrt diente ein Werkstattaufenthalt vielleicht nur einer Farbaufbesserung. In jedem Fall erspart die Dokumentation der Abteilung Farbgebung die Feinheiten der Diskussion. „Wir bilden einen Filter gegen die Reizüberflutung – wir geben in der Regel genaue Definitionen ab“, stellt Thomas Landwehr klar. Beim ET 403 etwa war in den Farbgebungszeichnungen keine reine RAL-Farbe vermerkt, sodass die Dokumentation für den „Donald Duck“ sogar aufwendige Farbexperimente durchführte (Trix-Clubnews 01/2012). Was die Arbeit generell erleichtert: Aus ästhetischen Gründen muss die Dokumentation keine Rücksicht auf zeit- und einsatzbedingte Abnutzungserscheinungen nehmen – Alterungen sind bei Lokmodellen die Ausnahme. Das gilt auch für die klassischen schwarzen Dampfloks mit ihrem roten Fahrgestell: Die Dokumentation stellt sich – zur Freude der Trix-Anhänger – die Fahrzeuge in einem gedachten fabrikneuen oder gewaschenen Zustand vor.

Text: RR/Fotos: Archiv,
K. Eckert, Kötzle, K.-H. Gräßle, H. Seehuber



Recherchetiefe zahlt sich aus

Bei der Bewertung von Modellen fallen natürlich sofort angeblich fehlende Details auf. So wurde beispielsweise für das Clubmodell 2011, die BR 50.40 mit der Betriebsnummer 50 4005, eine Glocke angemahnt. „Erst 1966/67 haben die Dampfloks der Baureihe 50.40 des Bw Kirchweyhe, Einsatzstelle Rahden, aufgrund ihrer neuen Einsatzstrecke Lütetwerke erhalten – diese mussten provisorisch auf dem Umlauf angebaut werden“, erklärt Dr. Andreas Rantzsch, Dokumentar im Hause Märklin. Das Clubmodell sei aber im Zeitraum um 1963 angesiedelt – im Lokbestand des Bw Osnabrück Rbf. „Weder zu dieser Zeit – und schon gar nicht an diesem Ort – hatten die Lokomotiven der Baureihe 50.40 ein Lütetwerk, da sie nie und nimmer im Nebenbahndienst eingesetzt worden sind“, führt der Bahnhistoriker aus. „Das Revisionsdatum der Franco-Crosti-Lok BR 50 4005 lautet erkennbar: 13.7.63.“



Sagenhaft: Die Modulanlage des NFM begeistert Jung und Alt mit humorigen Einfällen, Modellbahnkunst und Fahrbetrieb. Hinschauen lohnt sich: Das zeigen der Bungee-Springer (oben links), das Familienauto der Weasleys (oben rechts) und die Aliens (Bild rechts).

Porträt: N-Bahn Freunde München

Kreativer Elan



Auf Besuch: Der Trix-Verantwortliche Holger Brinkschulte (Mitte) tauscht sich mit dem NFM-Vorstand aus.

Der N-Bahn Freunde München e. V. (NFM) ist bekannt wie ein bunter Hund – ein Resultat vieler Ausstellungsauftritte. Zeigen, was in N geht, anstoßen zum Mitmachen, das treibt den Traditionsverein an. Und das Lob, das die Modulgruppe stets kassiert.

Die Module des NFM lösen Emotionen aus. Faszinierend ist der über zwei Meter lange Hauptbahnhof mit Tausenden von Reisenden oder das erntereife Erdbeerfeld, witzig die UFO-Landung und das im Baum gelandete Auto – dieses Harry-Potter-Motiv entschlüsseln Muggel-Zuschauer sofort. Nahe-

zu umwerfend ist der Fahrbetrieb auf der Hauptstrecke, der die abwechslungsreichen Voralpenlandschaft-Module verbindet. „Wir fahren gerne mit möglichst langen Original-

zügen mit Bezug zur jeweiligen Region“, nennt Manfred Baaske einen weiteren Grund für die Begeisterung der Ausstellungsbesucher. Der erste Vorsitzende des NFM ist als Fahrdienstleiter Spezialist für die große Bahn – davon zeugen etwa seine gealterten Lokmodelle oder die exzellent gestaltete Ladung eines Güterzugs aus 28 Minitrix-Wagen.

„Die Modulgruppe ist quasi das Aushängeschild des NFM – wir stellen unsere rund 80 Module im Schnitt jährlich auf drei Ausstellungen und Messen aus“, definiert Manfred Baaske die Landschaftsbauer als Speerspitze des Vereins. Und das zu Recht: Auf Veranstal-



Wahrzeichen: Das Emblem des NFM zielt die zeitlos schöne E 18 – die Schnellzuglok steht für München und ist dazu auch noch in Weißblau gekleidet.

tungen wie der Intermodellbau, der Rieder Messe oder der European N-Scale Convention fallen die ebenso disziplinierten wie vernünftigen Modulbauer aus Bayern auf. Und das beschert dann dem NFM Zulauf, der zu den zehn größten Spur-N-Vereinen in Deutschland gehört. Regelmäßig veranstaltet der NFM auch ein Heimspiel: die „bayerische N-Convention“ in der Flugwerft Oberschleißheim des Deutschen Museums. Antrieb des NFM sind Gestaltungswille und Missionsgeist. „Wir zeigen stolz unsere Arbeit, gleichzeitig geben wir Anregungen, was mit der Spur N Tolles zu machen ist“, erklärt der zweite NFM-Vorsitzende Olaf Radtke. Anmierend wirken auf Ausstellungen auch die NFM-Workshops mit Landschaftsbau, Umbau oder Alterung. Die Resonanz ist groß, denn Selbermachen schenkt Selbstvertrauen. Auch in den Fahrbetrieb fließt, so Olaf Radtke, Fortbildung ein: „Wir schicken für jede Epoche einen typischen Güterzug auf die Strecke und

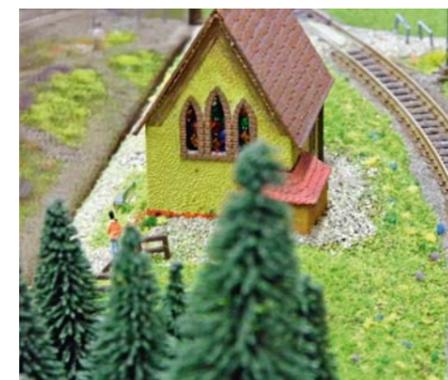
kommentieren ihn.“ Ein- und Wiedereinsteiger motivieren, N-Bahner „aus dem stillen Kämmerlein holen“ – das ist das Anliegen.

Das Geheimnis des NFM-Erfolgs ist simpel: Teamarbeit. „Wir verfügen über die ganze Bandbreite handwerklicher Fähigkeiten und stets ist einer für den anderen da“, erklärt Hugo Goller, der im Verein respektvoll „LI“ genannt wird – wie der Leitende Ingenieur im Film „Das Boot“. Grund: „Als gelernter Elektroingenieur muss ich oft unter die Anlage tauchen.“ Ein Organigramm verzeichnet Aufgaben und Fähigkeiten der Mitglieder.

Eine Idee für ein Modul wird zunächst vorgestellt, dann baut der Urheber, wie er will und kann. Auf Wunsch mit Unterstützung. Definiert sind zwei Ausschlüsse (Wüste und



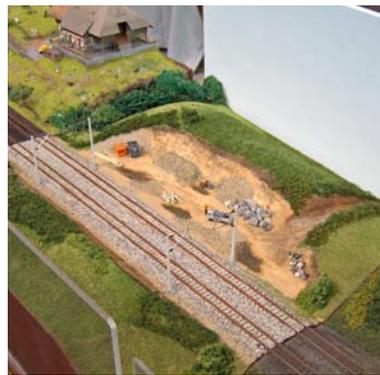
Kenntnisreich: Die NFM-Module orientieren sich präzise an der Realwelt – sei es bei einem Bahnübergang (links), der Holzverladung (Mitte) oder beim Schüttgutwerk (rechts). Die Fenster der Kapelle (unten links) sind farbig verglast.



Landleben: Natürlich wissen die NFM-Bayern genau, wie ein Bauernhof (oben) aussieht oder wie zur Feldarbeit angespannt wird (rechts). Von der Erdbeerernte (links) lenkt höchstens eine tolle Zuggarnitur ab.



Perfekt: Bahnmitarbeiter Manfred Baaske belädt und altert Wagen perfekt.



Vernetzt: Mit Übergangsmodulen findet der NFM immer Anschluss – hier zum NCI.

Steckbrief N-Bahn Freunde München e. V.



Der harte NFM-Kern – stellvertretend genannt O. Radtke (3. v. re.: 2. Vorsitzender), J. Lantermann (6. v. re.: Webmaster) und M. Baaske (4. v. li.: 1. Vorsitzender).

Der Verein: 1988 ist das Geburtsjahr des NFM e. V. – 2013 feiern die 65 Mitglieder das 25-jährige Bestehen. Einzugsgebiet ist der Großraum München von Augsburg bis ins Allgäu. „Wir treffen uns jeden dritten Donnerstag im Monat zum Ratschen und Essen bei dem Stammtisch“, berichtet der Vereinsvorsitzende Manfred Baaske. Die knapp 40 Modulbauer versammeln sich jeden zweiten Samstag noch in ihren eigenen Räumen – „Schlüsselpersonen“ garantieren den Zutritt bei Bedarf. Ein Fahr- und Basteltreff findet alle 14 Tage freitags statt. Vernetzt ist der NFM u. a. mit der Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft Kaarst, dem N-Club International, den N-Bahn-Freunden Karlsruhe) und mit „Die 160er“ aus Gablitz. Kontakt zum NFM über Manfred Baaske (Tel.: +49 (0) 89/8 12 85 11, E-Mail: manfred.baaske@n-f-m.eu) oder über die Homepage www.n-f-m.eu



Jugendarbeiter: Holger Fischer (links) und Michael Brambach.

Die Jugendarbeit: 2012 hat der Jugendbeauftragte Holger Fischer (holger.fischer@n-f-m.eu) angefangen, Kinder und Jugendliche für die Modelleisenbahn zu begeistern: „Filme, Modulbau, Fahrbetrieb, Ausflüge und Spannendes rund um die Bahn sollen unser Hobby attraktiv machen – ganz abgesehen von der Bestätigung durch die Gruppe.“ Gezielt geht der NFM an Schulen der Region.

Schnee) und ein Muss: Jeder hat sich in der NFM-Norm zu bewegen. Diese genießt in der N-Gemeinde hohe Wertschätzung und wird auf der Webpräsenz www.n-f-m.eu häufig studiert. In 2,5 Jahren haben 250.000 Modulfans den virtuellen NFM besucht.

Webmaster Jürgen Lantermann ist seit drei Jahren Mitglied im NFM. „Der Verein ist ein riesiges Forum für den Erfahrungsaustausch, das mit einer Fülle von wertvollen Anregungen aufwartet.“ Das Spektrum reicht von Kopfplatten, die eine Schreinerei für alle herstellt, über konkrete Hilfestellungen wie den Umbau von Schlusslichtlaternen bis hin zu den Feinheiten der Blocksteuerung. „Der Austausch sorgt auch für Transparenz in dem ebenso großen wie unübersichtlichen Segment der Kleinserienhersteller – so erfährt man, wer etwa Außenspiegel für Fahrzeuge in N produziert.“ Diese Details kommen bei Ausstellungsbesuchern gut an, weshalb NFM-Leiter Manfred Baaske diesen Trend forciert: „Bei Modulneubauten betten wir verstärkt Funktionsmodelle in N-Landschaften ein – das betrifft das Faller Car System ebenso wie die bewegten Fingerhakler im Biergarten.“ Auf der Agenda steht zudem die Jugendarbeit, um die sich Holger Fischer als Beauftragter (siehe Kasten links) kümmert: „Wir gehen an Schulen und versuchen, die Jugend an die Modellbahn heranzuführen.“ An Ideen fehlt es nicht, und wenn der Verein 2013 sein 25-jähriges Bestehen feiert, soll es heißen: „Jetzt kommt die Jugend.“ Zum Jubiläum plant der Traditionsverein – na logisch – auf jeden Fall eine Ausstellung. Wann und wo, ist noch unklar. „Vorfahrt haben jetzt die Ausstellungen in der Weihnachtszeit“, setzt Manfred Baaske Prioritäten. „Aber gefeiert wird das stolze Jubiläum auf jeden Fall – mehr dazu bald auf unserer Homepage.“

Text: RR

Fotos: J. Lantermann, W. Rauffer, R. Rademacher



Fortbildung: Workshops auf Messen mit erfahrenen Modulbauern wie Walter Rauffer werden begeistert angenommen.



Fotos: Kötzle

Trix-Stammtische

Das schönste Hobby der Welt wird in Gemeinschaft noch schöner: Bei den Trix-Stammtischen treffen sich Gleichgesinnte, um sich über Anlagen, Modelle und die große Bahn auszutauschen.

Minitrix- und Trix-H0-Bahner unterhalten sich gerne über Anlagenbau, Neues aus der Trix-Welt oder Erfahrungen mit Modellen. Deshalb bieten wir auf dieser Seite eine Plattform für alle, die ihr Hobby gemeinsam erleben möchten: Wir veröffentlichen Adressen von „Trix-Club-Stammtischen“. Berücksichtigt werden nur Daten für private Treffen von Mitgliedern des Trix-Clubs – gewerbliche Angebote und Angebote von Modellbahnvereinen veröffentlichen wir nicht. Für die Richtigkeit der Angaben, das Zustandekommen und den Fortbestand der Stammtische übernehmen wir keine Gewähr. Die Stammtische sind vollkommen frei in der Gestaltung. Bei den veröffentlichten Adressen handelt es sich um bestehende Stammtische oder Personen, die an einer Gründung interessiert sind – wir unterscheiden hier nicht. Wir bitten darum, alles Weitere mit den Ansprechpartnern abzustimmen. Bitte haben Sie Verständnis, dass von uns aus keine Adressenvermittlung am Telefon, per Fax oder E-Mail möglich ist.

Kontaktdaten der Trix-Stammtische:

- **44388** Dortmund, Bövinghauser Str. 23, Markus Dyba, m.dyba@cityweb.de
- **48076** Münster, Postfach 470243, Christian Schmidt, mist.ms@t-online.de
- **55129** Mainz, Ringstr. 11, Stefan Claus, Tel.: +49 (0) 61 31/6 17 65 90, stefan.claus@online.de, und Stephan Türk, tuerk@mpip-mainz.mpg.de, Internet: www.mist55.de
- **78647** Trossingen, Schulstr. 24, Gerhard Kresser, Tel.: +49 (0) 74 25/32 66 66 und +49 (0) 175/161 52 93, gerhard.kresser@web.de
- **86706** Weichering, Krautgarten 16, Peter Tümmel, Tel.: +49 (0) 84 50/90 12 04, trixexpress@tuemmel.eu, Internet: <http://www.nerfue.de>
- **E-29640** Fuengirola/Malaga – Spanien, Postfach 370, Bjørn Beining, Tel.: +34 (0) 661/09 39 72, bjorn@beining.com
- **Niederösterreich / Wien**, Michael Mrazek, Tel.: +43 (0) 676/3 60 23 37, n-spur.at@gmx.at, Internet: www.n-spur.at

NEU



So hilft Trix beim Stammtisch-Start

- 1) **Sie schreiben** per E-Mail oder postalisch an Trix, wenn Sie einen Stammtisch gegründet haben oder gerne einen gründen würden und Mitglieder suchen. Bitte schicken Sie uns Ihre kompletten Kontaktdaten inklusive Postadresse zu.
- 2) **Wir veröffentlichen** dann Ihre kompletten Kontaktdaten in den nächsten Trix-Clubnews, sodass andere Mitglieder, die gern an Ihrem Stammtisch teilnehmen würden, sich mit Ihnen in Verbindung setzen können. Trix tritt hierbei lediglich als Vermittler auf und bietet Stammtischen eine Plattform.

Ob Schauplatz Großflughafen oder idyllischer Dorfbahnhof an der Nebenstrecke – bei den Trix-Stammtischen lässt sich oft diskutieren, wie schicke Anlagenszenarien umsetzbar sind.



**Das Trix-Clubteam wünscht
allen Clubmitgliedern schöne Feiertage
und ein gutes neues Jahr!**