



Spitze: Clubmodelle 2014

H0: Das „Deutsche Krokodil“ E 93
Minitrix: Der „Rote Elch“ V 200 116

- Tipps: Rahmenbau in Spur N
- Clubgewinnspiel „Starlight Express“
- IMA: Das waren die Club-Highlights



Inhalt

Ausgabe 05/2013

Detail

- News: Messevorschau Modell Süd in Stuttgart und Euromodelbouw in Genk/Großes Clubgewinnspiel „Starlight Express“ 4
Die exklusiven Clubmodelle 2014 in H0: Das „Deutsche Krokodil“
Baureihe E93 als Clublok mit zwei Güterwagensets 6
Charismatische V200 116: Clubmodell 2014 in Spur N 11

Szene

- Impressionen IMA/Märklintage 2013: Das alles hatte der Club seinen Mitgliedern auf dem Bahnfest des Jahres zu bieten 12
Nachwuchsarbeit: N-Bahn Freunde München in der Offensive 17
Anlagenbau: Die Eisenbahnfreunde Schelklingen zimmern Rahmen und verlegen Gleise – Teil 2 des N-Anlagenprojekts 18



Prächtig: die E-Lok E 93 07 als H0-Clubmodell 2014.



Pfiffig: selbstbewusster Nachwuchs bei den Münchner N-Bahnern.

Service

- Überblick: Die Trix-Stammtische – vergnügliche Stunden mit Modellbahnthemen im vertrauten Kreis 22
Kooperationspartner: Unterwegs mit Schadé-Tours – Ermäßigungen für Clubmitglieder bei Eisenbahntouren in ganz Europa 23
Editorial/Impressum 3

Impressum

Herausgeber

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

Trix-Club

Silvia Römpf (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: T. Estler, D. Meyer, C. Dick

Alle Terminangaben ohne Gewähr.

D 198520 – 05 2013 © 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.

In der Clubaussendung 05/2013 finden Sie folgende Beilagen:
Trix-Clubnews 05/1013, Märklin Magazin 05/2013, Prospekt Herbstneuheiten 2013, Bestellcoupon Clubmodelle 2014.



Foto: R. Schüller



Clubpartner Schadé-Tours: Rabatte für Eisenbahntouristen.

Liebe Clubmitglieder,

die IMA und Märklintage in Göppingen haben auch 2013 das Versprechen eingelöst, ein stimmungsvolles Eisenbahnerfest mit höchstem Erlebniswert zu sein. Die Resonanz von Modellbahnprofis und Familienausflüglern war außerordentlich erfreulich. Die vorliegende Ausgabe lässt in einem Sonderteil das vergnügliche Jahreshauptereignis in allen seinen Facetten Revue passieren. Genauso aufregend wie die IMA sind die Trix-Clubmodelle 2014. In H0 wird das sagenhafte „Deutsche Krokodil“ in Produktion gehen. Für die E-Lok der Baureihe E 93 legt das Trix-Produkt-Management gleich noch zwei zeitgemäße exklusive Güterwagensets auf. Ebenso faszinierend ist das Minitrix-Clubmodell: die Wirtschaftswunderlok der Baureihe V 200.1. Ihren großen Auftritt hat die Minitrix-Lok auf der Modell Süd in Stuttgart. In der Ausgabe 06/2013 werden wir dann nochmals ausführlich über das Clubmodell in Spur N berichten. Unter der Rubrik Szene schildert der Verein N-Bahn Freunde München, wie gezielte Jugendarbeit den Nachwuchs zu Modulbau und Fahrbetrieb motiviert. Was beim Segmentaufbau und der Gleisverlegung einer N-Anlage zu beachten ist, verraten uns die Eisenbahnfreunde Schelklingen. Der Service-Teil schließlich liefert die aktuellen Kontaktdaten der Trix-Stammtische und präsentiert zwei neue Kooperationspartner in Sachen Vorbild und Modellbahn. Viel Vergnügen bei der Lektüre der Clubnews wünscht Ihnen

Ihr Trix-Clubteam

Ihre Service-Nummern

Kundenbetreuung

Clubhotline

Telefonisch Montag–Freitag
von 10.00–18.30 Uhr
Telefon: +49 (0) 71 61/6 08-2 13
Fax: +49 (0) 71 61/6 08-3 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, Mobiltarife 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!



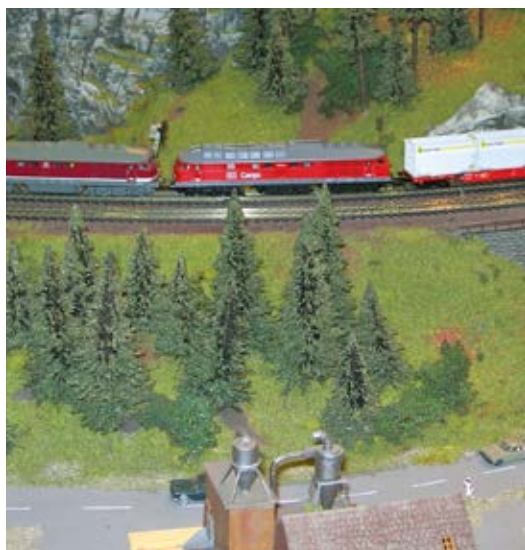
MODELL SÜD
21. – 24.11.2013
Messe Stuttgart

Europa-N-Event: Zur Modell Süd kommen N-Bahner aus ganz Europa – ein würdiger Rahmen für die Premiere des Minitrix-Clubmodells 2014 am Trix-Stand.



Bühne frei für das Clubmodell 2014

Die Messe Modell Süd lockt vom 21. bis 24. November 2013 mit ihrem breiten Ausstellungsspektrum Modellbahner samt Familien nach Stuttgart. Natürlich sind auch Minitrix und Märklin mit dem Spur-Z- und dem beliebten my world-Programm für den Nachwuchs vertreten. Mit Stand, Anlage und vielen Produktneuheiten erregt der Premiumpartner der N-Scale Convention Aufmerksamkeit: Minitrix. Und die Clubmitglieder werden von der V 200 116 ganz besonders angetan sein: Das Minitrix-Clubmodell 2014 wird erstmals als Modell zu sehen sein. Ein Erlebnis für N-Bahner ist auch die 8. Europäische N-Scale Convention, die der N-Club International (www.n-club-international.de) veranstaltet. Die Modell Süd ist täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet. Weitere Infos unter www.messe-stuttgart.de/modell



Spur-N-Fahrbetrieb: Anlass zum Staunen geben Minitrix-Modelle auf den Messen in Leipzig und Bern.

Trix vor Ort in Leipzig und Bern

Minitrix zieht immer

Auch dieses Jahr beweist die modell-hobby-spiel in Leipzig, dass sie zu Deutschlands besucherstärksten Publikumsmessen für Modelleisenbahn, Modellbau und Spiel gehört. Im Zentrum des Interesses bei Modellbahnern samt Nachwuchs: die aktuellen Modelle und die Schauanlagen der drei Marken Trix, Märklin und LGB. Im Fokus stehen dabei vor allem das Minitrix- und Trix-H0-Sortiment. Kein Wunder, hat Minitrix doch viele der Modelle aus dem Produktneuheitenportfolio mit nach Leipzig gebracht. Auch auf der Suisse Toy 2013 (www.suissetoy.ch) in Bern, dem größten Schweizer Spiel-Event, ist Trix mit einem starken Auftritt dabei. Im Mittelpunkt steht hier neben dem H0- und Spur-N-Sortiment auch das my world-Programm für die Kinder.



03.–06.10.2013



02.–06.10.2013

Club verlost Eintrittskarten
für das erfolgreichste Musical

Gewinnen mit dem Starlight Express

Das 25-jährige Jubiläum des Musicals Starlight Express begeht Trix mit einem Sondermodell in H0 (Art. 22197). Der Club feiert mit und verlost exklusiv unter den Clubmitgliedern zweimal zwei Tickets für das erfolgreichste Musical der Welt in Bochum. Wer bei der Auslosung sein Glück probieren möchte, muss nur eine Frage richtig beantworten:

**Zu welcher Baureihe gehört die
Werbelok „Starlight Express“ 2013?**

Unter club.trix.de können sich Mitglieder im Clubbereich einloggen und unter dem Menüpunkt „Gewinnspiel“ die Lösung für die Gewinnspielfrage eingeben. **Teilnahmeschluss ist der 31. Oktober 2013.** Die Gewinner werden von uns schriftlich oder per Mail benachrichtigt. Die Gewinnspielteilnahme ist nur online möglich. Der Rechtsweg und eine Barauszahlung der Gewinne sind ausgeschlossen.



Foto: M. Röer

Riesenspaß: Die Starlight-Express-Hauptdarsteller waren bei der Werbelok- und Modellpräsentation dabei. Wer beim Clubgewinnspiel Glück hat, sieht die drei live in Bochum.



Modellschau: Auf der Euromodelbouw wird auf über 20 Anlagen Fahrbetrieb gemacht.

14. Euromodelbouw in Genk Auf nach Belgien

Reiselustige Modellbahner streichen sich im Kalender den 12. und 13. Oktober dick an: Da findet in den Limburghallen im belgischen Genk die 14. Euromodelbouw statt. Auch die Marke Trix wird mit ihrem Sortiment präsent sein. Die beliebte Modellbahnschau des Hoeseltse Treinclub beansprucht dieses Jahr über 12.000 Quadratmeter Platz. Öffnungszeiten: täglich 9.30 bis 18 Uhr (www.euromodelbouw.be). Die Euromodelbouw gilt als die größte Modellbauveranstaltung in den Beneluxstaaten. Angekündigt ist vom Veranstalter der Betrieb von „mehreren Dutzend Modelleisenbahnen“. Genk liegt 55 Kilometer westlich von Aachen.



Schmuckstück des schweren Güterzugdienstes: die Museumslok E9307 in Nürnberg 1985. Die flaschengrüne Lok wird ein würdiges H0-Clubmodell 2014.

Trix-Clubmodell 2014 in H0: E 93 mit zwei Güterwagen-Sets

Das „Krokodil“ an sich

Sie gilt als Urahnin einer ganzen Generation von E-Loks für den schweren Güterdienst: die Baureihe E93. Trix setzt nun das „Deutsche Krokodil“ als Clubmodell 2014 in H0 exklusiv für die Mitglieder um. Ebenfalls in einmaliger Serie werden für den Club zwei mehrteilige Güterwagen-Sets passend zur E9307 produziert.

Ein stilles und arbeitsames Dasein im Schwabenland führten lange Jahre die 18 Maschinen der Baureihe E93. Dabei wird leicht übersehen, dass die E93 eine bahnbrechende Neuentwicklung war, die speziell auf die Anforderungen der ab 1. Juni 1933 elektrisch betriebenen württembergischen Hauptbahn Stuttgart–Ulm ausgelegt war. Besonders die Bewältigung der Geislinger Steige mit ent-

sprechenden Anhängelasten mussten ihre Konstrukteure berücksichtigen. Die Baureihe E93 stand meistens im Schatten ihrer größeren Schwester, der E94, die später im ganzen süddeutschen Raum zu finden war. Zu Unrecht, denn die E93 war das erste „Deutsche Krokodil“ und die Urahnin einer ganzen Generation von sechsachsigen, laufachslosen Elektroloks für den schweren Güterzug-



dienst. Eine 50-jährige Einsatzzeit trotz ihrer eher mäßigen Höchstgeschwindigkeit spricht für ihre robuste Konstruktion und ihre einfache Handhabung. Die meisten ihrer modernen Schwestern können kaum auf ein so langes Lokomotivleben zurückblicken.

Bei der Beschaffung schwerer Güterzugloks durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) lag es nahe, die Konstruktionsprinzipien der Baureihe E44 auch an einer sechsachsigen Güterzugloks zu erproben – speziell die laufradsatzlosen, kurzgekuppelten Drehgestelle, den Brückenrahmen und den Tatzlagerantrieb.

Bei der Konstruktion der E93 wurde großer Wert auf eine Kostenreduzierung gelegt.

Highlights Clubmodelle 2014 in H0 – Bestellhinweis Seite 9

E 93: Das Modell der schweren Güterzug-Elektrolokomotive Baureihe E93 der DB setzt die E9307 im Betriebszustand um 1960 um. Je zwei Achsen in jedem Treibgestell werden per Kardan angetrieben. Die Digital-Lok besticht durch viele Betriebs- und Geräuschfunktionen.

Güterwagen-Set 1: Sechs verschiedene DB-Güterwagen wie Kessel-, Muldenkippl- oder Schiebewandwagen. Länge über Puffer: ca. 67,6 cm.

Güterwagen-Set 2: Sechs verschiedene DB-Güterwagen wie Rungen-, Gaskessel- oder gedeckter Güterwagen. Länge über Puffer: ca. 93,8 cm.



Schnappschuss in Kornwestheim 1986: das dominante Clubmodellvorbild E9307 – neben dem „Gläsernen Zug“ das Nachfolge-„Krokodil“ der BR194.

**Bestellschluss:
31. März 2014**

22870 Güterzug-Elektrolokomotive



H0



Stand der Entwicklung: Aus 3-D-Konstruktionsdaten der E9307 hat die Entwicklung zu Demozwecken ein virtuelles Volumenmodell erstellt. In Ausgabe 06/2013 ist dann die E-Lok als Modell zu sehen.

Vorbild: Schwere Güterzug-Elektrolokomotive Baureihe E93 der Deutschen Bundesbahn (DB). Flaschengrüne Grundfarbgebung. Betriebsnummer E9307. Betriebszustand um 1960.

Modell: Mit DCC/mfx-Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, zentral eingebaut. Jeweils 2 Achsen in jedem Treibgestell über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils digital separat abschaltbar. Wenn Spitzensignal an beiden Lokseiten abgeschaltet ist, dann beidseitige Funktion des Doppel-A-Lichtes. Zusätzlich kann die Führerstandsbeleuchtung digital geschaltet werden. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen. Führerstände und Maschinenraum mit Relief-Inneneinrichtung. Ansteckbare Bremsschläuche und Kupplungshaken liegen separat bei. Länge über Puffer 20,3 cm.

Digital-Funktionen	SX	DCC
Spitzensignal		●
Führerstandsbeleuchtung		●
E-Lok-Fahrgeräusch		●
Lokpfeif		●
Direktsteuerung		●
Bremsenquietschen aus		●
Spitzensignal Lokseite 2		●
Rangierpfeif		●
Spitzensignal Lokseite 1		●
Sanden		●
Lüfter		●
Ankuppelgeräusch		●
Bahnhofsansage		●

■ Modell-Highlights

- **Komplette Neuentwicklung.**
- **Besonders filigrane Metallkonstruktion.**
- **Mit DCC/mfx-Decoder und umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.**
- **Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar.**
- **Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden (LED).**

Gegenüber den Vorgängern konnte die elektrische Ausrüstung vereinfacht werden und beim mechanischen Teil kam weitgehend Schweißtechnik zur Anwendung.

Mit ihren halbhoheren Vorbauten nach dem Vorbild von Schweizer E-Loks bürgerte sich für die E93 der Beiname „Deutsches Krokodil“ ein. Um einen guten Bogenlauf zu gewährleisten, mussten die dreiachsigen Drehgestelle sorgfältig ausgebildet werden. Die Spurränze der mittleren Antriebsradsätze wurden um zehn Millimeter geschwächt, um den Verschleiß an Schienen zu mindern. Ferner sollten Ausgleichshebel in Verbindung mit der Kurzkupplung zwischen den Drehgestellen die Entlastung der hinteren Radsätze beim Anfahren unterdrücken.

1933 lieferte AEG die zwei ersten Exemplare als E9301 und 02 an das Bw Kornwestheim. Sie erfüllten voll und ganz das vorgesehene Betriebsprogramm, das unter anderem die Beförderung von 1.600-Tonnen-Zügen auf fünf Promille Steigung mit einer Geschwindigkeit von 60 Kilometern pro Stunde vorsah. Über die Geislinger Steige konnten mit Schubloks noch 1.200 Tonnen befördert werden. Erst 1935 folgten zwei weitere Maschinen (E9303 und 04). Mit auf 70 Kilometer pro Stunde heraufgesetzter Höchstgeschwindigkeit erschienen 1937/39 die E9305 bis 18, dann trat die stärkere E94 ihre Nachfolge an. Alle 18 Maschinen überstanden, zum Teil beschädigt, den Krieg und wurden anschließend wieder aufgearbeitet.

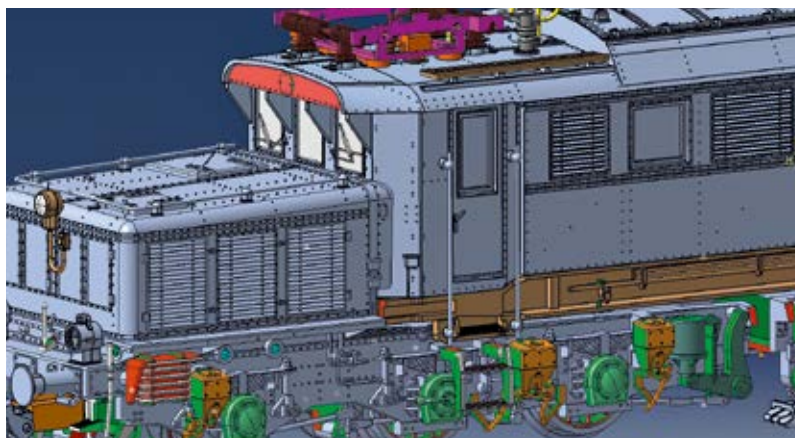
In den ersten Nachkriegsjahren beheimatete das Bw Ulm die meisten E93 für Langläufe zwischen Kornwestheim und München. Sie erreichten in den Folgejahren die höchsten Laufleistungen ihrer Karriere und spulten zum Teil über 13.000 Kilometer im Monat ab. Einen Rekord von stolzen 14.570 Kilometern konnte im August 1950 die E93 10 für sich verbuchen. Diese Langläufe endeten jedoch im Frühjahr 1951 und wurden von den E94 übernommen. Bis Mai 1951 landeten fast alle E93 wieder beim Bw Kornwestheim. Neben dem Schubdienst auf der Geislinger Steige erledigten die E93 – und ab 1968 die 193 – vor allem Güterzugleistungen rund um Stuttgart. Als Erste musste im Januar 1977 die 193 010 den Dienst quittieren. Mit der Ausmusterung der 193 004 und 006 im Januar 1985 war das Kapitel abgeschlossen. Neben der DB-Museumslok 193 007 blieben die 193 008 (KKW Neckarwestheim) und 012 (privat Ettlingen) erhalten.

Über 50 Jahre wurden die E 93 beim Bw Kornwestheim eingesetzt und so war die Gründung der „Interessengemeinschaft E 93 07“ durch zahlreiche Kornwestheimer Eisenbahner am 10. März 1985 eigentlich die logische Konsequenz. Zuvor war bereits abgeklärt worden, dass die E 93 07 als Pfliegelok nach Kornwestheim kommen durfte. Die E 93 07 hatte nach einer Fahrleistung von 3.604.000 Kilometern am 15. Februar 1977 wegen Fristablaufs den Dienst quittieren müssen. Nach schon begonnener Teilerlegung wurde sie dann doch noch als Museumslok auserkoren und Anfang Juli 1985 nach Kornwestheim überführt.

Die Interessengemeinschaft E 93 07 stand nun vor der großen Aufgabe, die E 93 bis zum Oktober 1985 für die große Fahrzeugschau in Bochum-Dahlhausen ausstellungsreif herzurichten. In einigen Hundert freiwilligen Arbeitsstunden brachten die Kornwestheimer die E 93 07 nicht nur optisch auf Vordermann, sondern arbeiteten sie auch technisch so weit wie möglich wieder auf. Um die E 93 wieder in den Zustand der frühen 1960er-Jahre zurückzusetzen, verlegte man das dritte Spitzenlicht vom Vorbau auf die Stirnseite des Dachs zurück. Zwei Tage vor dem ersten Wochenende

Bestellhinweis für die Clubmodelle 2014

Die H0-Güterzuglok der Baureihe E 93 (Art. 22870) und die dazu passenden Güterwagen-Sets (Art. 24243 und Art. 24244) sowie die V 200 166, das Clubmodell in Spur N, werden 2014 in einer einmaligen Serie exklusiv für Clubmitglieder gefertigt. Jedes Clubmitglied kann mit dem beiliegenden Bestellschein über seinen Händler je ein Exemplar der Exklusivmodelle bestellen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass Clubbestellscheine nicht übertragbar sind. Bestellschluss ist der 31. März 2014. Geplanter Lieferbeginn der H0-Clublok 2014 (Art. 22870) und der beiden Wagen-Sets 24243 und 24244: 2. Quartal 2014. Geplanter Lieferbeginn der N-Clublok 2014 (Art. 16201) ist das 4. Quartal 2014. Voraussichtlich zum Jahresende 2014 wird den Bestellern der Lokmodelle ein personalisiertes Echtheitszertifikat direkt zugesandt.



Eindrucksvoll: Die Konstruktionsdaten der E 93 07 lassen schon die Detaillierung erkennen.

Bestellschluss:
31. März 2014

24243 Güterwagen-Set



H0

Vorbild: 6 Güterwagen unterschiedlicher Ausführung der Deutschen Bundesbahn (DB). 2 Schiebewand-/dachwagen Kmmgks 58. 1 Muldenkippwagen Ommi 51. 1 Schiebedachwagen Kmmks 51. 1 gedeckter Selbstentladewagen Ktmmsvs 69. 1 Kesselwagen der VTG. Betriebszustand Anfang der 60er-Jahre.

Modell: Schiebewand-/dachwagen mit und ohne Bremserbühne. Muldenkippwagen mit Bremserstand und mit Schotter in maßstäblicher Körnung beladen. Schiebedachwagen mit Bremserbühne und ohne Bremserhaus. Gedeckter Selbstentladewagen. Kesselwagen der VTG. Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Gesamtlänge über Puffer ca. 67,6 cm.



Bestellschluss:
31. März 2014

24244 Güterwagen-Set



H0

Vorbild: 6 unterschiedliche Güterwagen der Deutschen Bundesbahn (DB). 4 Güterwagen GI(t)mm(eh)s mit und ohne Stirntüren und mit und ohne Heizkupplung. 1 Gaskesselwagen der VTG. 1 Rungenwagen Rr 20.

Modell: 1 gedeckter Güterwagen mit Stirnwandtüren und Heizkupplung. 1 gedeckter Güterwagen ohne Stirnwandtüren und ohne Heizkupplung. 1 Gaskesselwagen ohne Sonnenschutzdach der VTG. 1 gedeckter Güterwagen ohne Stirnwandtüren und mit Heizkupplung. 1 Rungenwagen mit Metallrungen und Holzbeladung. 1 gedeckter Güterwagen mit Stirntüren und ohne Heizkupplung. Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Gesamtlänge über Puffer ca. 93,8 cm.

Einer für alle: Um den Clubmitgliedern einen Eindruck eines Wagens aus dem Wagen-Set 46199 zu vermitteln, hat die Entwicklungsabteilung aus den 3-D-Grafikdaten ein Volumenmodell errechnet. In Ausgabe 06/2013 sind dann alle Wagen der Güterwagen-Sets als Modell zu sehen.



**Karl-Heinz Gräßle, Produktmanager Spur H0:
Fünf Argumente, weshalb die Baureihe E 93 ein
ideales Clubmodell abgibt.**

Premiere der Baureihe E 93

„Zu allererst weckt die Urform des ‚Deutschen Krokodils‘ natürlich Emotionen – die Krokodilschnauze gehört zu den sicherlich bekanntesten Profilen der Bahngeschichte. Wir haben also einen hohen Wiedererkennungswert. Zweitens wurden vom Vorbild der kraftvollen Schublok der Baureihe E 93 nur 18 Exemplare gebaut – eine bahnhistorische Exklusivität, die Clubmitglieder zu schätzen wissen. Drittens hatte Trix im aktuellen H0-Programm keine E-Lok der Baureihe E 93, sodass die Clubmitglieder also in den Genuss einer außergewöhnlichen Premiere kommen. Viertens passt die sehr detailreiche E 93 07 als Epoche III-Modell in die Wunschzeitstellung der Clubmitglieder. Und fünftens ist das ‚Deutsche Krokodil‘ eine schwere Güterzuglok, was sie hervorragend als Zugmaschine für schöne Güterzüge qualifiziert. In den vergangenen Jahren haben wir den Clubmitgliedern ja stets ein passendes Wagenset angeboten – 2014 sind es gleich zwei exklusive Güterwagen-Sets, die sich natürlich auch kombinieren lassen.“

der großen Nürnberger Fahrzeugparaden zum 150-jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen kam überraschend ein Anruf, dass die E 93 07 nun auch aktiv an den Paraden teilnehmen sollte, denn es stand keine repräsentativ hergerichtete E 94 zur Verfügung. Um die E 93 kurzfristig fahrfähig herzurichten, wurde sie am 7. September 1985 in einer Blitzaktion dem AW München-Freimann zugeführt und aufgearbeitet. Danach erhielt die E 93 07 für die beiden letzten Paradowochenenden eine befristete Betriebszulassung. Bis zum Ende des Jubiläumsjahrs zeigte sie sich noch auf der großen Jubiläumsschau in Bochum-Dahlhausen sowie einigen Ausstellungen und Bahnhofsfesten. Dann wurde es recht still um die Maschine, denn die Kosten für eine erforderliche Hauptuntersuchung wurden nicht genehmigt. Nach langen Jahren der Abstellung erfolgte am 28. Juli 2009 ihre Überführung von Kornwestheim ins Museums-Bw Koblenz-Lützel. Dort wurde die E 93 07 bis Oktober 2010 wieder optisch aufgearbeitet.

Text: Thomas Estler

Fotos: T. Estler, Kötzle, Märklin



Gewaltige Laufleistung: Die Loks E 93 spulten zum Teil über 13.000 Kilometer im Monat und zogen lange Güterzüge.



Clubmodell 2014 in Spur N: Großdiesellok V 200 116

Wirtschaftswunderschön: Das Vorbild des N-Clubmodells 2014 gehört dem Verein Dampfloktadt Oberhausen und fährt für das DB-Museum Nürnberg.

„Roter Elch“ auf Spur N

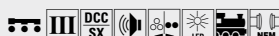
Mit der V 200 116 hat Minitrix eine charismatische Großdiesellok zum Clubmodell 2014 auserkoren: Die Baureihe V 200.1 zählt zu den Ikonen des Wirtschaftswunders. Das Modell in Spur N wird 2014 in einmaliger Serie exklusiv für Trix-Clubmitglieder gefertigt.

Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 Kilometern pro Stunde beherrscht in den 1950er-Jahren die Großdiesellok V 200 den schweren Streckendienst. Dann steigen die Zuglasten. 1960 bestellt die DB 50 Maschinen der Baureihe V 200.1 bei Kraus-Maffei. Die Baureihenvariante besticht durch leistungsstärkere Motoren, optisch unterscheidet sie sich von der V 200 durch eine steilere Stirnpartie sowie eine veränderte Fenster- und Lüfteranordnung. Die beiden mächtigen, jeweils 1.350 PS starken Motoren röhren bis zum Schalldämpfereinbau gewaltig, weshalb die Lok als „Roter Elch“ tituliert wurde.

Von 1962 bis 1988 sind die gewaltigen Loks im schnellen und schweren Personenzugdienst in Süddeutschland zu finden, aber auch auf der Vogelfluglinie und im Ruhrgebiet vor schweren Güterzügen auf Haupt- und Nebenstrecken. 2014 kann sie alle Bahnstrecken der Spur-N-Anhänger des Trix-Clubs befahren, denn die charismatische V 200 116 in Altrot kommt als Clubmodell 2014. Erstmals ist das Modell auf der Stuttgarter Messe Modell Süd (21. bis 24. November 2013) am Trix-Stand zu sehen. Ein Bestellcoupon liegt dieser Ausgabe bei.

Text: RR / Fotos: B. Keller, M. Morkowsky

16201 Diesellokomotive



N

Vorbild: Schwere Mehrzwecklokomotive Baureihe V 200.1 der Deutschen Bundesbahn (DB). Baujahr ab 1962. Dieselhydraulischer Antrieb mit 2 V12-Motoren. Einsatz: mittlere und schwere Reise- und Güterzüge. Ursprungsausführung der späteren Baureihe 221.

■ Modell-Highlights

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Beleuchtung mit warmweißen LED.**
- **Führerstandsbeleuchtung.**
- **Digital-Sound mit vielen Funktionen.**

Modell: Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. Eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2. Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Stirnbeleuchtung und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd, mit warmweißen Leuchtdioden, Führerstandsbeleuchtung, digital schaltbar. Kinematik für Kurzkupplung. Angesetzte Griffstangen. Länge über Puffer 115 mm.



Bestellschluss:
31. März 2014
Bestellhinweis Seite 9



Prominenz im Club: Die exklusive Autogrammstunde von „Eisenbahn-Romantik“-Moderator Hagen von Ortloff (unten) im VIP-Zelt am Stauferpark genossen viele Clubmitglieder. Ebenso die Führungen durch das Stammwerk (ganz unten).





Club-Highlights auf der IMA Göppingen 2013

Das war der reine Bahnsinn

Abertausende von Clubmitgliedern haben das Topereignis IMA & Märklintage 2013 aus ganzem Herzen genossen. Bestens Anklang gefunden hat dabei auch das Club-Exklusivprogramm mit seiner Vortragsserie im VIP-Zelt des Clubs, den Werkführungen und den Workshops in Sachen Anlagenbau.

Ehrfurcht gebietend: Stauen lösten am Bahnhof Vorbilder wie die Diesellok V 200 RTS (Bild oben) aus. Bei den exklusiven Werkführungen des Clubs (Bild links) faszinierte die Präzision in der Fertigung.



Club exklusiv im VIP-Zelt: Das Clubteam (links) begrüßte die Mitglieder mit einem Präsent (unten), Experten vertieften mit einer Serie von Fachvorträgen (oben und rechts) das Modellbahnwissen, für das leibliche Wohl der Clubmitglieder wurde ebenfalls gesorgt.



Wenn über 60.000 Modelleisenbahner ihr gemeinsames Hobby feiern, ist ein Stimmungshoch garantiert: Die 30. IMA und 9. Märklin-tage erweisen sich durch die Verbindung von Modellen, Anlagenbaukunst und Vorbildern als Bahnertreff der Spitzenklasse. Der Club hat das Vergnügen der Mitglieder um eine Dimension erweitert: durch Sonderveranstaltungen wie exklusive Werkführungen, die Fachvorträge in der VIP-Lounge des Clubs oder auch die Workshops mit dem Dioramen-

bauer Klaus Zurawski. Schnell hat sich das 800 Quadratmeter große Club-VIP-Zelt vor der Werfthalle am Staufferpark als zentraler Treffpunkt für die Clubmitglieder aus allen Weltregionen etabliert: Das Zücken der Clubkarte wurde mit einem Willkommenspräsent vom Clubteam belohnt, ein kleiner Imbiss hielt Leib und Seele beisammen, hier trafen sich Modellbahnfreunde und -freundinnen wieder oder erstmals – selbst Prominenz wie der beliebte „Eisenbahn-Romantik“-Moderator



Clubgespräche: Stets ein offenes Ohr für den Club haben Trix-Produktmanager Claus Ballsieper (unten, links), im VIP-Zelt gaben sich die Märklin-Geschäftsführer Florian Sieber (ganz unten, Mitte), Wolfrad Bächle (rechts) und der renommierte SWR-Moderator Hagen von Orloff die Ehre.



Mehr erfahren: Besichtigung für alle, Werkführungen nur für den Club. Mitglieder verfolgten gespannt die Erläuterungen zur Wegstrecke der Modelle vom Zinkdruckguss bis zur Qualitätsprüfung. Nach dem exklusiven Heki-Workshop (unten rechts) für Clubmitglieder prämierte Märklin-Marketing-Leiterin Babette Torno (2. v. rechts) die Besten.



Hagen von Ortloff hat in der VIP-Lounge dem Club die Ehre erwiesen. Auf Mitglieder mit Losglück warteten zwei weitere Höhepunkte. 20 Clubmitglieder ließen sich am Heki-Stand bei den exklusiven Dioramenbauseminaren in die Geheimnisse der Gestaltungskunst einweihen. Und weitere 100 Mitglieder wurden zu den beliebten Werkführungen im Stammwerk chauffiert. Dort lernten sie alle Produktionsschritte kennen: vom Druckguss über Galvanik und Farbge-

bung bis hin zur Vereinigung von Modellgehäuse und Fahrwerk. Auch mit dem Management des Hauses Märklin kamen die Mitglieder im VIP-Zelt ins Gespräch. Fazit des Clubmitglieds Marc Gerber: „Das war eine ganz hervorragende Möglichkeit, von der Geschäftsführung und dem Produktmanagement Einblicke in die strategische Ausrichtung zu bekommen.“

Text: RR/Fotos: Kötzle, PW



Helle Köpfe: Das Nachwuchssteam des NFM bekommt für seine pfiffigen Ideen gute Unterstützung.

Jugendarbeit beim N-Bahn Freunde München e. V.

Lebhafter Fahrbetrieb zählt

Nachwuchsförderung ist beim Verein N-Bahn Freunde München (NFM) fest etabliert. Dabei steht die Spur N im Ruf, zu klein für Jugendliche zu sein. „Stimmt nicht“, sagt der NFM-Jugendbeauftragte Holger Fischer nach seinen Erfahrungen mit der Altersklasse 12+.

„Jugendliche brauchen für ihr Hobby die Gemeinschaft“, ist NFM-Jugendleiter Holger Fischer überzeugt. „Wir fördern sie, damit sie sich im Hobby Modelleisenbahn in Modulbauweise entfalten.“ Ziel sei es, „gemeinsam Spaß zu haben und ihnen gleichzeitig die Modelleisenbahn näherzubringen“. 2012 startete Holger Fischer seine Offensive für den Modellbahnnachwuchs, hängte an Schulen Informationsblätter aus, führte den Film „NFM Jugend-Lok“ vor und warb auch auf NFM-Ausstellungen – etwa in der Flugwerft des Deutschen Museums oder auf der MINT-Messe (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft, Technik) in München. Mit Erfolg: Inzwischen treffen sich motivierte Jugendliche in der Altersgruppe ab zwölf alle zwei Wochen. Das Nachwuchssteam erarbeitet sich Eisenbahnepochen oder originale Zugzusammenstellungen und baut Module. „Wichtig ist eine Mischung aus angeleitetem Modellbau und Informationen wie Werkstoff-, Werkzeug- und Maschinenkunde“, erklärt Jugendleiter Fischer. Die jungen Köpfe sind im Verein akzeptiert: So gehörten etwa ihre Module

zur großen NFM-Modulanlage bei der Ausstellung zum 25-jährigen Jubiläum des Vereins.

„Die Spur N kann platzsparend eingesetzt werden, wodurch schon auf kleiner Fläche ein schöner und lebhafter Fahrbetrieb stattfinden kann“, betont Holger Fischer ein Kriterium, das bei Jugendlichen zählt. Wichtig seien auch zeitkonforme Modelle: „Die jungen Menschen identifizieren sich eben mit den Zügen der aktuellen Epoche. Dampfloks kennen sie nur als Museumsloks.“

Wer sich für Tipps in Sachen Jugendarbeit interessiert, wird auf der NFM-Homepage (www.n-f-m.eu) fündig. Holger Fischer ist auch per E-Mail zu erreichen (holger.fischer@n-f-m.eu oder youngster@n-f-m.eu). Präsent ist die Jugendgruppe an einem Tag bei der NFM-Ausstellung auf der Modellbaumesse Ried im Inntal (10. bis 13. Oktober 2013) und auf der Modellbaumesse München (1. bis 3. November 2013).

Text: Rochus Rademacher

Fotos: H. Fischer, J. Lantermann, O. Radtke



Aktivposten: Beim NFM können junge N-Bahner Fahrbetrieb machen, eigene Module bauen und von Profis das Gewusst-wie aufschnappen.



Teamwork: Gemeinsam verlegen die EFS-Mitglieder H. Zehender (links) und M. Ciresa N-Gleise. Metallschablonen garantieren den richtigen Gleisabstand.

Dreiteiler: Eine N-Anlage entsteht

Teil 1: Konzeption der N-Segmentanlage (Ausgabe 04/2013)

Teil 2: Blockbild, Segmentaufbau und Gleisverlegung (Ausgabe 05/2013)

Teil 3: Verdrahtung und Test (Ausgabe 06/2013)

EFS-Homepage unter <http://efs-schelklingen.weebly.com>

Teil 2: Eisenbahnfreunde Schelklingen und ihr N-Anlagenprojekt

Zupacken beim Rohbau

Die achteilige N-Segmentanlage der Eisenbahnfreunde Schelklingen (EFS) ist im Großen konzipiert. Nun entstehen die Rahmen der Ausstellungsanlage und die Gleisverlegung beginnt. Dabei fallen wieder hilfreiche Tipps für Anlagenbauer ab.

Clubnews: Die Anlage der EFS besteht aus acht Segmenten. Nach welchen Kriterien wurde deren Größe definiert?

Mößlang: Auf der Anlage soll viel Fahrbetrieb mit bis zu sechs gleichzeitig sichtbaren Zugarnituren realisiert werden. Für die projektierte Streckenführung kam auch keine Norm infrage, zumal praktisch keine Modulnorm eine größere Höhenstaffelung in den rückwärtig angeordneten Schattenbahnhöfen

berücksichtigt. Einerseits sollen die Segmente möglichst groß sein, um ihre Zahl und die Anzahl der Gleisübergänge gering zu halten. Andererseits müssen sie transportabel sein und dürfen nicht zu schwer werden. So sind die Abmessungen von 1,10 mal 1,30 Meter entstanden. Auf dieser Fläche lassen sich noch Radien von 280 Millimetern und größere zusammenhängende Weichenstraßen in Spur N realisieren.

Clubnews: Welches Material verwenden Sie?

Mößlang: Wir haben uns für Multiplex-Sperrholzplatten entschieden, weil sich dieses Material bei Temperatur und Feuchtigkeitsunterschieden am wenigsten verzieht. Die Rahmen, Quer- und Längsversteifungen sind in 13 Millimetern Stärke und die Gleistrassen in neun Millimetern Stärke ausgeführt. Wir haben den gesamten Materialbedarf im Voraus ermittelt und gekauft.

Clubnews: Warum das?

Mößlang: So konnten wir sicherstellen, dass unser Holz aus derselben Charge stammt. Der Schreiner sägte uns die Außenseiten und Spanten mit derselben Einstellung exakt zu. Bereits eine Abweichung von 0,25 Millimetern bei Dicke oder Höhe führt zu einem deutlich höheren Zeitaufwand bei der Montage von Gleistrassen. Sorgfältiges Arbeiten ist unerlässlich, denn wenn später Züge auf bis zu fünf Etagen fahren, werden Fehler nicht verziehen.

Clubnews: Sind überall fünf Ebenen?

Mößlang: Nein, im Eckmodul wurden fünf horizontale Ebenen übereinandergebaut. Hier führt eine runde Turmkonstruktion als Schnittstelle zwischen dem rechten und linken Anlagenschenkel alle Schattenbahnhöfe als Wendepunkt zusammen. Obendrein ist noch die 180-Grad-Kehre der zweigleisigen Hauptstrecke zum Landbahnhof integriert.

Clubnews: Wurden die Segmente parallel mit Gleisen bestückt und verdrahtet?

Mößlang: Beim Erstellen der ersten Modulrahmen haben alle an verschiedenen Segmenten gearbeitet. Nach Verlegung der ersten Gleisbretter wurden von einigen die Trassenführungen aus den Plänen übernommen und aufgezeichnet. Später kamen Gleisbauer und Elektriker hinzu, die an Modulen unabhängig voneinander arbeiten konnten.

Clubnews: Haben Sie die Gleise vorbereitet?

Mößlang: Zunächst wurden alle Gleise und Weichen mit einer Rostfarbe gealtert. Bei den Weichen werden die Herzstücke per Laubsäge mit einem feinen Metallsägeblatt getrennt und polarisiert. Für den reibungslosen Betrieb ist die zuverlässige Spannungsversorgung der Gleisabschnitte und Weichen eine unabdingbare Grundvoraussetzung. Deshalb wurden alle Gleisabschnitte mit mindestens zwei Einspeisepunkten versehen.

Wie sich Abstellpositionen planen lassen

Die vier Schattenbahnhöfe haben die EFS mit einer Aufstellung der Züge hintereinander konzipiert. Die Zuglängen betragen maximal 100 Zentimeter für eine Lok mit fünf Schnellzugwagen oder 200 Zentimeter für lange Güter- und Personenzüge. Die Schattenbahnhöfe verfügen über vier parallele Gleise – jeweils zweimal kurz und lang für die Epochen III und IV sowie V und VI. So wird mit wenigen Weichen eine hohe Abstellkapazität erreicht. In der Summe verfügt die N-Anlage des EFS über 74 Abstellpositionen in vier Schattenbahnhöfen.

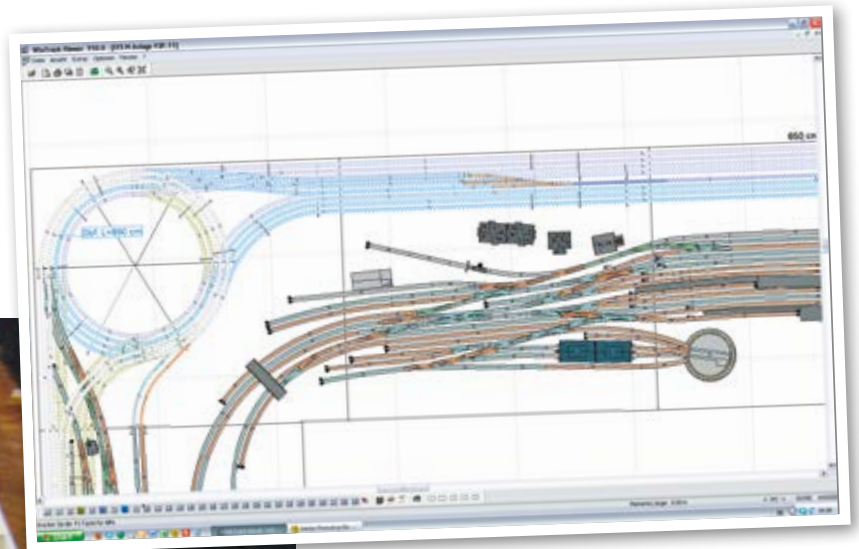


Blockbild: Durch die vier Schattenbahnhöfe stellen die EFS sicher, dass genügend epochengerechte Züge auf der Anlage verkehren.



EFS-Vorstand Karl Mößlang: „Im Eckmodul werden fünf horizontale Ebenen übereinandergebaut.“ Die Wendel beginnt nach oben zu wachsen, ein Testzug prüft die Gleise.

Basisarbeit: Die Modulrahmen (unten) haben sich die EFS vom Schreiner aus Multiplex-Sperrholzplatten nach Vorgabe (rechts) zusägen lassen. Weichen die Spanten und Außenseiten geringfügig in Höhe oder Dicke ab, steigt der Aufwand bei der Gleisverlegung.



Clubnews: Wie sind die Trennstellen der Module präpariert worden?

Mößlang: Wir haben Gleise und Weichen zunächst provisorisch verlegt und Einspeisepunkte unter Berücksichtigung der Unterkonstruktion festgelegt. Die Versorgungsdrähte sind von unten angelötet, damit sie später nicht sichtbar sind. Bei Baubeginn wurden die erforderlichen Trennstellen mit einer Laubsäge mit Metallblatt hergestellt, später auf der Anlage mit einer sehr dünnen Trennscheibe. Die Funktion der elektrischen Trennung wird mit einem Messgerät kontrolliert. In die Trennstelle wurde ein kleines Kunststoffteil eingeklebt und nach dem Abbinden an das Gleisprofil angepasst.



Termin: Am 16./17. November 2013 stellen die EFS bei dem 8. Modellbahn-Wochenende in Allmendingen aus (Infos unter <http://efs-schelklingen.weebly.com>).

Clubnews: Welches war der erste Bauschritt?

Mößlang: Für alle Gleisabstände wurden präzise Metallschablonen angefertigt und bei der Montage als Abstandshalter zwischen die Gleise gelegt. Begonnen haben wir mit dem Verlegen der wichtigsten Weichenstraße. Es werden mehrere Weichen und Gleise mit den entsprechenden Abständen zuerst provisorisch verlegt, ausgerichtet und aufgezeichnet. Für jede Weiche ist festgelegt, auf welcher Seite der Antrieb erfolgen kann. Mit einer Schablone zeichnet man den Durchlass für den Stelldraht, die Löcher für die Befestigungsschrauben der Servoantriebe sowie für die Spannungsversorgung auf. Nach dem Entfernen der Schienen haben wir die Löcher sowie den Durchlass gebohrt und die Befestigungsschrauben mit Pattex-Kleber eingeklebt. Schließlich werden die Weichen zurückgelegt und mit Nägeln fixiert.

Clubnews: Wie wurde getestet?

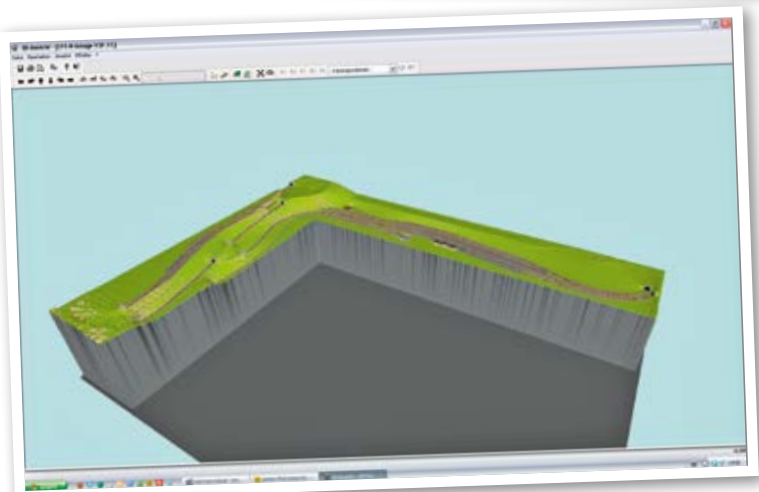
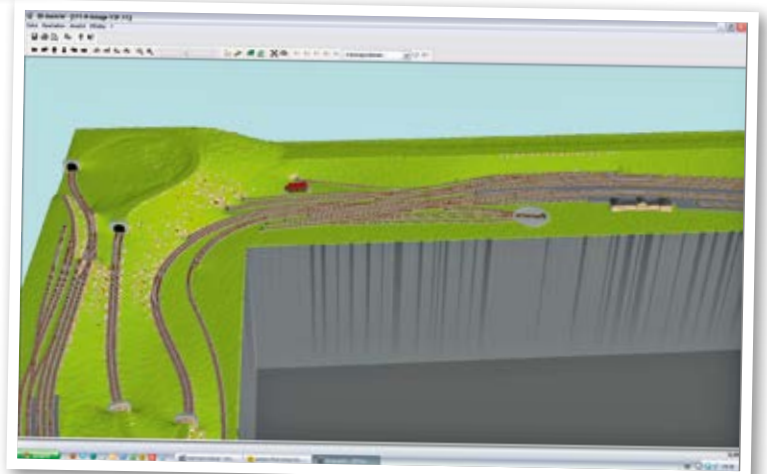
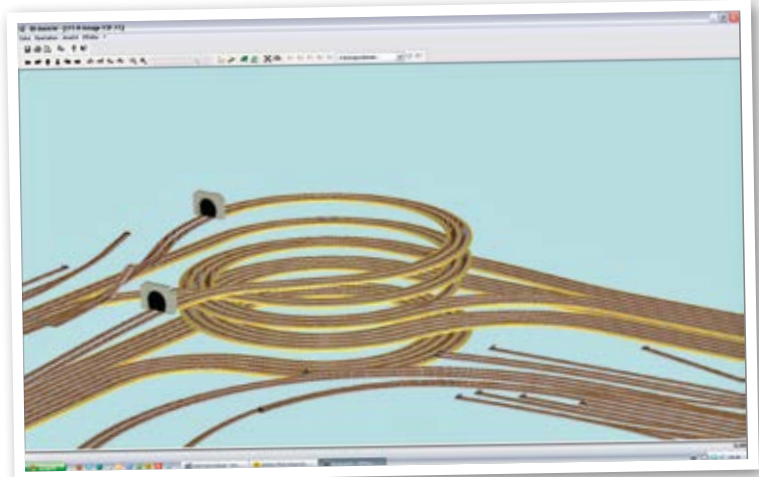
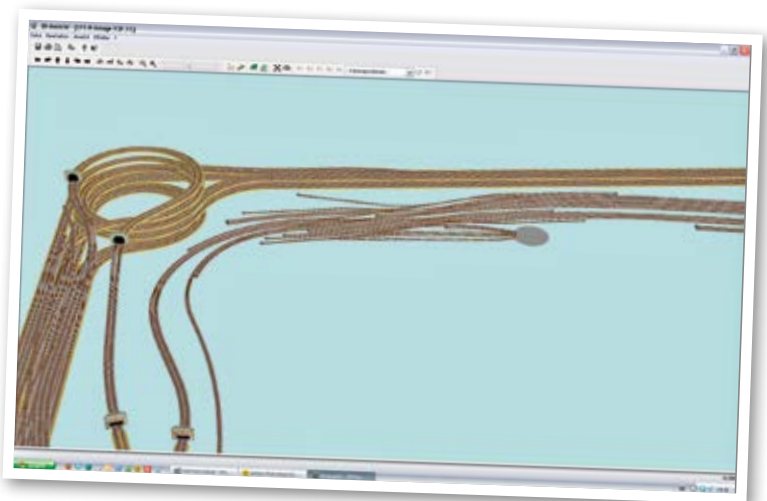
Mößlang: Mit dem Auge wird kontrolliert, ob die Gleise in den Weichenstraßen harmonisch verlaufen – eine absolute Grundbedingung. Natürlich haben wir Rollversuche mit den längsten und kürzesten Wagen durchgeführt. Laufen sie ruhig und kommt es zu keinen Kollisionen, kann die Weichenstraße verlängert oder ergänzt werden.

Clubnews: Bei engen Kreisbögen längt sich die Schiene auf der Kreisinnenseite. Wie haben Sie dieses Problem gelöst?

Mößlang: Bevor das neue Gleis angelegt werden kann, muss der überstehende Teil der Schiene entfernt werden. Nimmt man für diese Operation die Schiene ganz aus der Anlage, ist es fast unmöglich, sie ein zweites Mal genau gleich einzubauen. Deshalb haben wir diese Trennung mit einem Dremel durchgeführt. Das neue Gleis wird mit Gleisverbindern mit dem vorhandenen verbunden. Damit das sicher hält und der Radius eingehalten wird, haben wir diese Stellen zusätzlich verlötet.

Text: RR/Fotos: P. Locher, K. Mößlang, RR

Vielschichtig: Die acht Segmente der EFS-Anlage wirken harmonisch (rechts). Die weiteren 3-D-Ansichten führen die Komplexität der Ausstellungsanlage vor Augen. Die Wintrack-Datei stammt von EFS-Mitglied Pius Locher.





Eine aktuelle Liste der Trix-Stammtische finden Sie jetzt auch als Download unter club.trix.de



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) 6131/ 6176590, stefan.claus@online.de, und Stephan Türk, tuerk@mpip-mainz.mpg.de, Internet: www.mist55.de
- **56651** Niederrissen, Am Sauerbrunnen 35, Helmut Wasserscheid, Tel.: +49 (0) 2636/800460 (ab 19 Uhr), trix.wasserscheid@t-online.de, Internet: www.trixexpressclub.de
- **78647** Trossingen, Schulstr. 24, Gerhard Kresser, Tel.: +49 (0) 7425/326666 und +49 (0) 175/1615293, gerhard.kresser@web.de
- **86706** Weichering, Krautgarten 16, Peter Tümmel, Tel.: +49 (0) 8450/901204, trixexpress@tuemmel.eu, Internet: <http://www.nerfue.de>
- **E-29640** Fuengirola/Malaga – Spanien, Postfach 370, Björn Beining, Tel.: +34 (0)661/093972, bjorn@beining.com
- **Niederösterreich / Wien**, Michael Mrazek, Tel.: +43 (0)676/3602337, n-spur.at@gmx.at, Internet: www.n-spur.at



Die Modellbahn begeistert: Typische Themen von Trix-Stammtischen sind Modelle und Vorbilder, Tipps für den Anlagenbau und gemeinsamer Fahrbetrieb.

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.

Neue Kooperationspartner

Trix-Clubmitglieder erhalten bei unseren Kooperationspartnern ganz besondere Vergünstigungen. Hier stellen wir Ihnen unsere neuen Partner vor.



Ihr Clubvorteil: 1 Euro Vergünstigung auf den regulären Eintrittspreis; 2 Euro beim Kauf einer Familienkarte

Modellbahnland Heli

Modellbahnland Heli
Lentzstraße 15, 37235 Hessisch Lichtenau
Telefon: +49 (0)1 71/9 01 97 05
E-Mail: info@modellbahnland-heli.de
Homepage: www.modellbahnland-heli.de

Öffnungszeiten:

Die Modellbahnanlage ist freitags und samstags von 14.30 bis 18 Uhr und sonntags von 10 bis 18 Uhr für Besucher geöffnet. Außerhalb der Öffnungszeiten besteht die Möglichkeit, sich telefonisch voranzumelden.

Eine Reise zurück in die Kindheit, in die Welt der Modellbahnen und Märchen ermöglicht das Modellbahnland Heli in Hessisch Lichtenau seinen Besuchern. Denn die riesige Märklin-H0-Anlage, die in einem alten, 160 Quadratmeter großen Tanzsaal aufgebaut ist, versetzt große und kleine Eisenbahn-Fans ins Staunen. Über 300 Meter Gleise verbaute der Modellbahner Jürgen Horn in vielen einzelnen Modulen über mehrere Jahre. Auf der liebevoll gestalteten Anlage gibt es viele Details zu entdecken, zum Beispiel Hänsel und Gretel, wie sie gerade die böse Hexe in den Ofen schubsen. Daneben sichten aufmerksame Beobachter acht weitere Szenen aus den Märchen der Gebrüder Grimm. Die vielen Aktionstasten versprechen zusätzlichen Spaß für Besucher jeden Alters. Zum Abschluss rundet eine Modellbahn-Rallye den vergnüglichen Tag ebenso ab wie ein Besuch des „Café Märchenstube“.

Nach Absprache werden für Interessierte außerdem Modellbahn-Workshops, Dioramen- und Anlagenbau angeboten. Kinder-Workshops und Kindergeburtstags zählen ebenfalls zum Repertoire des Modellbahnlandes.

Schadé-Tours Eisenbahntouristik

Schadé-Tours
Hohwaldweg 11, 01904 Steinigtwolmsdorf
Telefon: +49 (0)3 59 51/1 83 25
E-Mail: info@schade-tours.de
Homepage: www.schade-tours.de

Buchung:

Auf der Homepage von Schadé-Tours finden Sie ausführliche Informationen über Service und Buchung sowie das Programm.

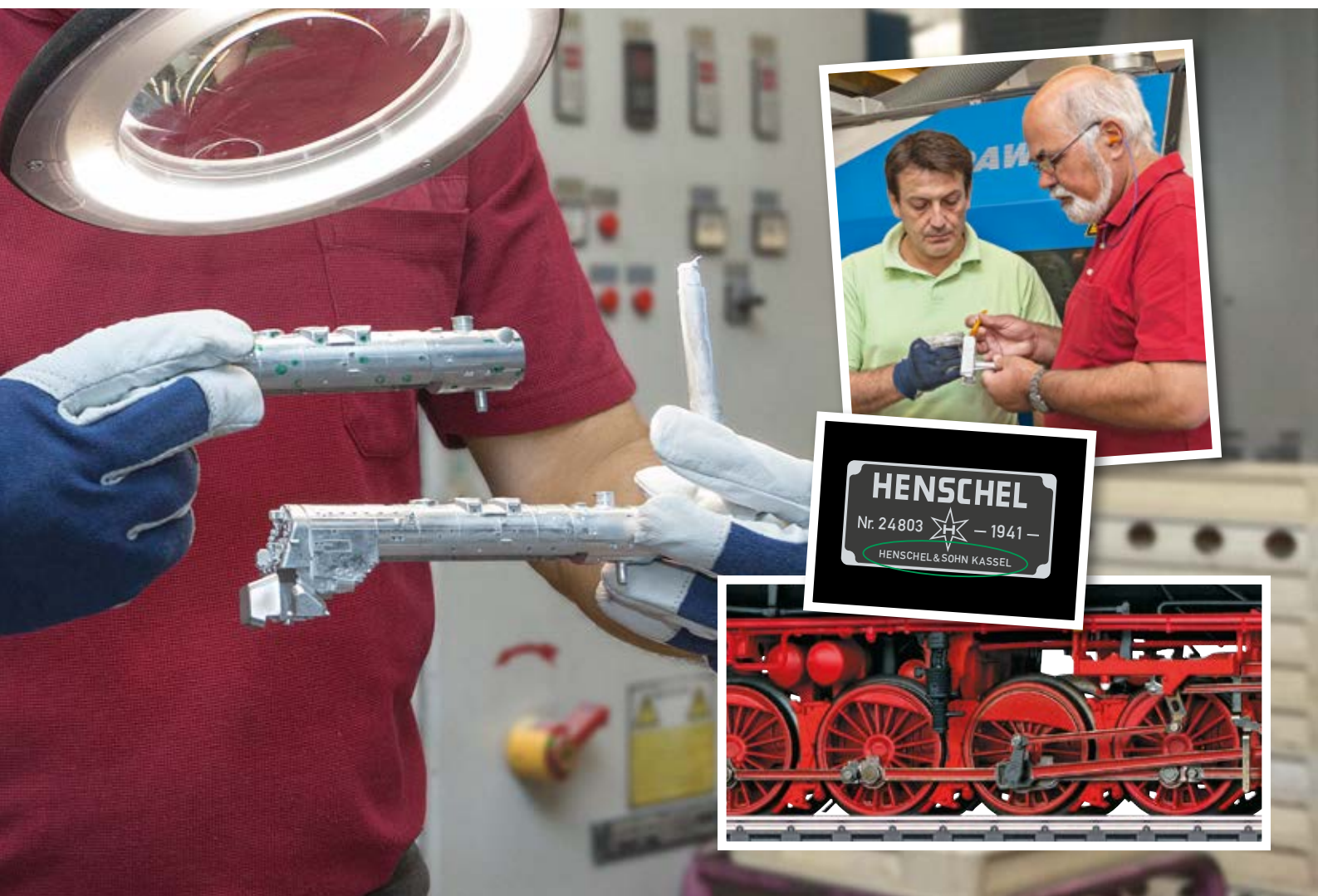
Schadé-Tours Eisenbahntouristik bietet für Bahnbegeisterte spannende Ausflüge rund um Eisenbahnen und Technik an. Ob mit dem Bus zu großen Lokomotivtreffen und Eisenbahnjubiläen oder im stilsicheren Regelspur-Dampfbahnzug durch atemberaubende Landschaften, hier treffen Reisende mit Sicherheit Gleichgesinnte an. Spaß ist also garantiert. Tages-Trips zu den Dampfloktreffen nach Wollstein, Königszelt oder nach Lužná sind nur einige Beispiele, die das Herz von Eisenbahnliebhabern höherschlagen lassen. Auch bei dem viertägigen „Dampferlebnis Harz“ bleiben keine Wünsche offen. Brockenbahn, Selketalbahn sowie Harzquerbahn dienen den Reisenden bei dieser Tour als Transportmittel und ermöglichen somit ein authentisches Dampferlebnis. Winterlich wird es mit dem „Bahnerlebnis Erzgebirge“ im Dezember, bei dem die Fahrgäste mit einer Schmalspurbahn das Mittelgebirge bewundern können. Schwibbögen, Räuchermännchen und Pyramiden lassen echte Weihnachtsstimmung aufkommen. Begleitet werden die Touren durch fach- und landeskundige Reiseleiter, die die Fahrgäste mit allen wichtigen Informationen versorgen.



Ihr Clubvorteil: 10 Prozent Nachlass auf alle von Schadé-Tours selbst veranstalteten Touren



Experteneinblicke: Details der 45010



In Serie: Der Kessel der 45010 wandert als Zinkdruckguss-Teil weiter zur Oberflächenveredelung – Druckguss-Abteilungsleiter Norbert Schmidt (oben rechts) und sein Team haben wieder ganze Arbeit geleistet. Das gilt auch für das aufwendige Fahrwerk oder die qualitativollen Anschriften.

Das exklusive Clubmodell der BR45 läuft schon zur Hochform auf

Feine Anschriften, sorgsam ausgeführte Details – die gerade entstehende 45010 weckt Vorfreude auf das exklusive H0-Clubmodell 2013 (Art. 22945). Der für die Leistung der kraftvollsten deutschen Dampflok mitverantwortliche Neubaukessel ist auch beim Modell ein „Neubaukessel“. Er besticht zudem durch die sich kreuzenden Leitungen und Rohre. Eindrucksvoll ist das Zusammenspiel von Treib- und Kuppelstangen, zierlich ausgeführt sind Luft- und Speisepumpe. Konstrukteur Gottfried Stock hat sogar den Innenzylinder der Dreizylinderlok nachgebildet. Nicht minder

anspruchsvoll die Anschriften. „Der Namenszug ‚Henschel & Sohn Kassel‘ auf dem Fabrikschild des Zylinders besitzt eine Schriftgröße von 0,125 Millimetern bei einer Strichstärke von 0,017 Millimetern“, berichtet Oliver Strobel aus der Drucktechnik von einer Meisterleistung (siehe Bild oben). Schwierig anzubringen seien die Schilder auf den schrägen Flächen der Sanddome mit den Blitzpfeilen: „Hier ist bauartbedingt sehr wenig Platz für die Bedruckung.“ Es lohnt sich also in jedem Fall, die exklusiv für die Clubmitglieder gefertigte 45010 ganz genau anzuschauen.



Fotos: Kötzle, Trix