

CLUB

NEWS

märklin
Insider

1/2006

Der VT 08.5 in H0 und Z: Neukonstruktionen für Insider

Bestellcoupon liegt
dieser Ausgabe bei



■ Insider Club-News 1/2006

Clubinfos

Die Insider-Clubleistungen im Überblick. 04

Produktinfos

Angebot Insider-Modelle 2006 in H0, Z und Spur 1. 06

Aktuelle Produktinfos 16

Werbemodelle 26

Veranstaltungen

Modellbahn-Ausstellungen 2005/2006 03

Digital-Infotage 24

Märklin-Insider-Stammtische 25

Reise- und Event-Programm 2006 18

Titel: Insider-Modell 2006 in H0 und Z: VT 08.5

Rücktitel: SVT 137 225a/b im Hauptbahnhof Leipzig

Bild: Märklin/Bernhard Hümmelein

Dieser Ausgabe liegen bei:

Märklin Magazin 1/2006

Bestellscheine Insider-Modelle 2006 in H0, Z und Spur 1

Neuheitenprospekt 2006

Exklusiv 1/2006

Seminar-Programm 2006

Anmeldekarte Events und Reisen 2006

Herausgeber

Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Stuttgarter Str. 55-57 • D-73033 Göppingen

Redaktionsleitung Märklin-Kundenclubs

Dietmar Kötze (verantwortlich)

Redaktionsadresse

Märklin-Insider • Postfach 9 60 • D-73009 Göppingen

Redaktion und Gestaltung

Silvia Römpf

Redaktion International

Stéphan Dandrel • Fred Gates • Eric Goris •
Frans Jeltse • René Treier

Fotos

Soweit nicht anders angegeben: Märklin-Insider.

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. Alle Terminangaben ohne Gewähr.

103249 – 02 2006 SD © by Gebr. Märklin

Die Club-News sind ein exklusiver Bestandteil dieser Aussendung für Insider-Club-Mitglieder.

Kommunikation

Kundenbetreuung

Club-Hotline:

Telefonisch Montag – Freitag 8.30 – 17.00 Uhr
+49 (0) 71 61/608-213
insider@maerklin.de

Technik, Termine, Allgemeine Fragen:

Telefonisch Montag – Freitag 8.30 – 17.00 Uhr
Samstag 9.00 – 13.00 Uhr
+49 (0) 71 61/608-222
technikfragen@maerklin.de

Ersatzteilberatung

Telefonisch Montag – Freitag
8.30 – 12.00 Uhr und 13.00 – 15.30 Uhr
+49 (0) 71 61/608-286 • Fax: -344
ersatzteile@maerklin.de

Reparaturen

Telefonisch, Zeiten wie bei Ersatzteilberatung
+49 (0) 71 61/608-554 oder -553
reparaturen@maerklin.de

Internet

www.maerklin.com

Während der Saison
1.12.05 – 28.02.06
auch Samstags

Editorial

Liebe Mitglieder,

herzlich willkommen im neuen Jahr und besten Dank für Ihre Mitgliedschaft. Das neue Modellbahnjahr bei Märklin beginnt mit einem Feuerwerk an Neuheiten. Ganz im Zeichen der »Blütezeit der Bundesbahn« können wir Ihnen mit dem aktuellen Neuheitenprospekt von 2006 langjährige Wunschmodelle präsentieren. Viele Insider-Mitglieder haben in repräsentativen Befragungen immer wieder diese Modelle an erster Stelle genannt und sind deshalb maßgeblich am Zustandekommen des Neuheitensortimentes 2006 beteiligt. Besten Dank nochmals an dieser Stelle.

Nicht mehr ganz neu sind für die meisten die Insider-Modelle 2006, wurden Sie doch bereits auf der IMA in München erstmals gezeigt und in unserer Ausgabe 6/2005 kurz vorgestellt. Mit dieser Ausgabe erhalten Sie nun die entsprechenden Bestellscheine. Bitte beachten Sie den Bestellschluss, damit Sie Ihr Insider-Modell im Herbst in Empfang nehmen können.

Viele Grüße

Ihre Märklin-Insider-Redaktion

Jetzt schon vormerken!

26. – 28. Mai 2006: Der VT 08.5 im Maßstab 1:1

Halten Sie sich das letzte Mai-Wochenende in diesem Jahr schon mal frei. Denn Märklin und der Insider-Club lassen sich in Sachen Insider-Clubmodell 2006 und seinem Vorbild etwas ganz besonderes einfallen. Sie dürfen auf jeden Fall gespannt sein. Mehr dazu verraten wir in der nächsten Insider-News-Ausgabe.

Märklin-Seminare 2006

Unserer heutigen Aussendung liegt das Seminar-Programm 2006 bei. Da das Interesse an den angebotenen Seminaren sehr groß ist und die zur Verfügung stehenden Plätze erfahrungsgemäß schnell ausgebucht sind, sollten Sie sich bitte umgehend schriftlich anmelden. Im Internet können Sie sich unter www.maerklin.de über den aktuellen Stand der freien Seminarplätze informieren und Ihren Wunschtermin online buchen. Für Märklin-Insider gibt es wieder vergünstigte Konditionen. Bitte vergessen Sie also nicht, bei der Anmeldung Ihre Insider-Mitgliedsnummer anzugeben.

Den Seminarraum finden Sie zwischenzeitlich im Märklin-Stammwerk in der Stuttgarter Straße. Sie werfen einen Blick in die Produktion und bei verschiedenen Seminaren finden Teile der Schulung an originalen Arbeitsplätzen aus der Märklin-Fertigung statt.

Ruhpoldinger Modellbahnschau – Schließung zum 30.11.2005

Die Ruhpoldinger Modellbahnschau im bayerischen Landkreis Traunstein wurde leider zum 30.11.2005 aus zeitlichen und personellen Gründen geschlossen. Den Mittelpunkt dieser Schau bildete eine 32,5 m lange Märklin-H0-Digitalanlage als ständige Einrichtung. 4 Spielanlagen luden die kleinen Modellbahner zum »Fahrspass« ein.

▼ 12. Faszination Modellbau: 9. – 12. März 2006, Messe Sinsheim

Traditionell werden erstmals nach der Spielwarenmesse in Nürnberg die aktuellen Neuheiten einem größeren Publikum gezeigt. Auf einer Fläche von rund 10000 m² gibt es Modelleisenbahnen und Zubehör fast aller Spurweiten zu sehen.

Märklin und der Insider-Club sind in Halle 4 vertreten und freuen sich auf Ihren Besuch. Unsere Mitglieder erhalten gegen Vorlage ihrer Clubkarte, es gilt natürlich noch die von 2005, eine Eintrittsermäßigung und am Insider-Stand halten wir ein kleines Präsent für Sie bereit.

Öffnungszeiten der Faszination Modellbau:

Donnerstag	09. März 2006:	9.00 – 18.00 Uhr
Freitag	10. März 2006:	9.00 – 18.00 Uhr
Samstag	11. März 2006:	9.00 – 18.00 Uhr
Sonntag	12. März 2006:	9.00 – 17.00 Uhr



▼ 23. Internationale Modellbahn-Ausstellung: 3. – 6. Dezember 2005, Messe München

Ganz im Zeichen der Neuvorstellung der Insider-Modelle 2006 präsentierte sich der Märklin-Stand. Alles wartete am ersten Messetag gespannt auf die Ankunft der Gäste des Insider-Sonderzuges. Rund 220 Teilnehmer genossen die Fahrt im ausverkauften VT 12.5, dem »Stuttgarter Rössle«, und trafen gegen 11.30 Uhr am Stand ein. Dann war es endlich soweit. Geschäftsführer Paul Adams und Stephan Unser enthüllten die Vitrinen. Als die beiden VT-08.5-Modelle in H0 und Z zum Vorschein kamen war die Überraschung groß. Viele hatten zwar aufgrund der Fahrt mit dem VT 12.5 bereits überlegt was es werden könnte, waren letztendlich dann aber doch überrascht, dass es im Weltmeisterjahr 2006 der VT 08.5 ist, der ergänzt um den zusätzlich angebotenen Zwischenwagen zum »Weltmeister-Zug« wird. Für viele Spur-1-Freunde geht mit dem SVT 137 ein Traum in Erfüllung. Es ist das längste je von Märklin gebaute Spur-1-Modell. Allen Teilnehmern an der Fahrt mit dem »Stuttgarter Rössle« und allen Besuchern auf dem Insider-Stand nochmals vielen Dank und »Auf Wiedersehen« 2006.



▼ 7. Märklin-Insider-Treffen Saarbrücken: 12. November 2005, Mist Saarbrücken

Unter dem Motto »Krokodile, Giganten der Schiene« stand die Veranstaltung des Märklin-Insider-Stammtisch Saarbrücken. Über 50 Insider aus dem süddeutschen Raum, sowie aus Frankreich, Luxemburg und sogar Österreich folgten dem Aufruf der Saarländer. Auf einer sechsgleisigen 8 x 4 m großen C-Gleis-Anlage gab es regen Fahrbetrieb. Zum Einsatz kam neben den verschiedensten Krokodil-Modellen auch die eine oder andere dampfende Märklin-Neuheit. Besondere Aufmerksamkeit schenkte man hierbei der Präsentation des neuen Henschel-Wegmann-Zuges. In einer Ausstellung wurden fast alle bisher von Märklin produzierten H0-Krokodil-Modelle, angefangen vom CCS 800 aus dem Jahr 1950, über das 3356 aus dem Jahr 1982, bis hin zum 39560 aus dem Jahr 2001 zusammengetragen und stilgerecht ausgestellt. In »Die Nacht der langen Züge« kamen realistisch zusammengestellte Zuggarnituren von über 4 Metern Länge zum Einsatz.

Weitere Infos: www.mecg.de/vu

Burkhard Eins



Das nächste Treffen dieser Art findet unter dem Motto: »schnelle Züge« am 22. April 2006 in Saarbrücken statt.

Die Insider-Clubleistungen im Überblick

➤ Erscheinungsweise

Unsere Clubaussendungen erfolgen regelmäßig jeweils zum Anfang der »geraden« Monate, also Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember. Der Postversand wird dabei immer gleichzeitig an alle Mitglieder vorgenommen. Es kann somit niemand benachteiligt oder bevorzugt werden. Reklamationen wegen fehlender Ausgaben oder fehlender Inhaltsteile können nur bis Mitte des Folgemonats bearbeitet werden.

In diesem Zusammenhang haben wir eine große Bitte: informieren Sie uns rechtzeitig, falls Sie umziehen. Da wir unsere Sendungen an Sie als »Pressepost« verschicken, reicht ein Nachsendeantrag bei der Post nicht aus.

➤ Inhalt der Postsendungen

Wenn Ihnen unsere Sendungen vorliegen, prüfen Sie bitte als Erstes den Inhalt. Werfen Sie den Briefumschlag/die Folienverpackung vorher bitte nicht weg, da eventuell im Inneren Beilagen haften bleiben könnten. Falls je einmal etwas fehlen sollte, melden Sie sich bitte umgehend. Bei Reklamationen, die teilweise erst Monate später eingehen, sind sonst die meisten Bestandteile vergriffen oder wichtige Termine, wie z.B. Bestellfristen von besonderen Produkten, bereits verstrichen.

➤ Insider-Informationen

Wir informieren im Insider über alles Wissenswerte aus dem Hause Märklin. Dies kann und darf aber nicht als eine Art Erwerbsgarantie für alle Produkte, über die wir in irgend einer Form berichten, missverstanden werden.

Anders verhält es sich natürlich mit den besonderen Produkten für Insider, die über die Märklin-Händler-Initiative (MHI) bzw. den autorisierten Fachhandel für Insider-Mitglieder reserviert werden. Es ist möglich, Insider-Informationen in den Sprachen Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch zu erhalten.

➤ Clubkarte

Die Clubkarten 2006 verschicken wir an alle Mitglieder, die sich bis zum 31. März 2006 angemeldet haben, bzw. bereits die Jahre zuvor Mitglied waren, mit separater Post Ende April 2006. Mitglieder, die sich nach diesem Zeitpunkt anmelden, erhalten die Clubkarte 2006 ca. vier Wochen nach Ihrer Anmeldung. Das Passwort zum Einloggen in den Clubbereich auf der deutschen Märklin-Homepage ist für alle neuen Mitglieder auf der Karte aufgedruckt. Mitglieder aus den Vorjahren brauchen natürlich ihr Passwort nicht zu ändern. Bitte beachten Sie noch, dass Ihr Benutzername Ihr Nachname ist und zwar in der Schreibweise, wie er auf der Clubkarte steht.

Diese Karte weist Sie als Clubmitglied aus. Wir sind ständig bemüht, besondere Leistungen für unsere Clubmitglieder zu bieten. Dazu gehören unter anderem vergünstigte Eintrittsmöglichkeiten bei Veranstaltungen mit Märklin-Beteiligung, wie z.B. bei der Intern. Modellbahn-Ausstellung oder beim Modellbahn Treff in Göppingen. Es ist mit der Karte allerdings nicht möglich, Märklin-Produkte verbilligt einzukaufen oder einen grundsätzlichen Anspruch auf den Erwerb von Märklin-Produkten beim Handel oder direkt bei Märklin abzuleiten.

➤ Jahrbuch (Print- oder CD-ROM-Ausgabe)

Im Rahmen der Insider-Clubleistung können unsere Mitglieder zwischen einem Märklin-Jahrbuch in der Spurweite H0, Z oder Spur 1, oder alternativ einer CD-ROM (alle 3 Spurweiten enthalten) wählen. Hierfür liegt der Insider-Aussendung 6 Anfang Dezember ein Gutschein bei. Das neue Jahrbuch erscheint jeweils im Februar eines jeden Jahres. Jeder MHI-Händler oder autorisierte Märklin-Händler löst diese Gutscheine ein.

➤ Märklin Magazin

Das Märklin Magazin liegt sechsmal im Jahr den Insider-Aussendungen bei. Es erscheint in vier Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch, Niederländisch) in der Modellbahnen-Welt Verlags-GmbH, einem rechtlich selbstständigen Tochterunternehmen von Märklin. Wenn Sie ältere Magazine nachbestellen oder Sammelmappen

Terminplan 2006	Ausgabe	Erscheinungstermin	Bestell-/Gutschein Sonstiges
	1	Anfang Februar	Insider-Clubmodell in allen Spurweiten
	2	Anfang April	
		Ende April	Clubkarte 2006*
		Mai	Jahreschronik
	3	Anfang Juni	
	4	Anfang August	Insider-Jahreswagen 1. FC-Jahreswagen Produkte für Jubilare
	5	Anfang Oktober	
		November	Rechnung**
	6	Anfang Dezember	Jahrbuch-Gutschein

* An alle Mitglieder, die sich bis zum 31. März 2006 angemeldet haben, bzw. bereits die Jahre zuvor Mitglied waren.

** An alle Mitglieder, die sich vor dem 31. März 2004 angemeldet haben, bzw. bereits die Jahre zuvor Mitglied waren.

Änderungen bleiben vorbehalten.

Bitte beachten Sie die genauen Terminangaben in der jeweils aktuellen Ausgabe. Bestell- und/oder Gutscheine liegen der jeweiligen Ausgabe bei. Clubkarte und Rechnung werden separat versandt. Reklamationen wegen fehlender Ausgaben oder fehlender Inhaltsteile können nur bis Mitte des Folgemonats bearbeitet werden.



39080 Diesel-Triebwagenzug VT 08.5 (H0)

für das Märklin Magazin haben wollen, wenden Sie sich bitte direkt an den

Collection Shop

Nordstr. 46, 35114 Haina-Löhlbach

Tel.: +49 (0) 64 55-75 57 75, Fax: +49 (0) 64 55-75 57 28

E-Mail: collectionshop@maerklin.de

Internet: www.shop.maerklin.de

Insider-Jahreswagen

Wesentlicher Bestandteil der Clubleistungen ist der Jahreswagen. Über die Abwicklung mit dem entsprechenden Gutschein informieren wir Sie rechtzeitig. In der gewählten Spurweite – entweder in H0 oder Z – erhält jedes Mitglied am Jahresende ein Exemplar über seinen Händler. Mehr werden davon nicht produziert. Die gewünschte Exklusivität dieser Wagen lässt einen zusätzlichen Bezug des jeweiligen Modells der anderen Spurweite – auch gegen entsprechende Aufzahlung – nicht zu. Es kann jedoch vorkommen, dass Mitglieder ihren Jahreswagen nicht abholen. In solchen Fällen behalten wir uns vor, diese kleinen Restbestände im Insider-Kreis anzubieten.

Unsere Spur-1-Freunde bitten wir um Verständnis, dass ein Jahreswagen dieser Spurweite im Mitgliedsbeitrag natürlich nicht unterzubringen ist. Wir werden aber versuchen, über die MHI jedes Jahr einen attraktiven Spur-1-Wagen als besonderes Insider-Produkt anzubieten.

Übrigens: Mitglieder, die ihren Jahreswagen in einer anderen Spurweite als im vergangenen Jahr wollen, bitten wir uns dies bis Ende März 2006 schriftlich mitzuteilen.



48150 Insider-Jahreswagen »Migros Suisse« (H0)



80316 Insider-Jahreswagen »Migros Suisse« (Z)

Chronik »Ein Jahr mit Märklin«

Nun bereits schon zum zwölften Mal – die Chronik »Ein Jahr mit Märklin«. Im Frühjahr geht sie allen Insider-Mitgliedern als kostenlose Clubleistung zu. Diese, seit diesem Jahr nur noch als DVD verfügbare Chronik, zeigt die Höhepunkte des Märklin-Modellbahnjahres 2005. Wer zusätzlich für Freunde oder Bekannte ein weiteres Exemplar benötigt, kann dieses im Fachhandel zu einem Preis von Euro 19,95 erwerben. Die ersten der bereits in den Vorjahren erschienenen Videokassetten/DVD's dieser Reihe sind – wie alle anderen Insider-Produkte ebenfalls – nicht mehr erhältlich.

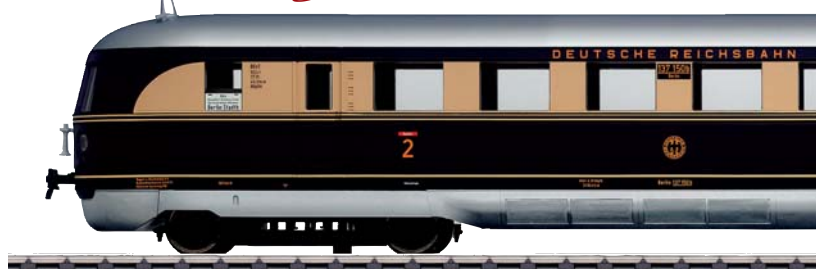
Exklusive Produkte für Insider

Im Laufe des Jahres bietet die Märklin-Händler-Initiative (MHI) bzw. der autorisierte Fachhandel den Insidern besondere Produkte an, die speziell für Clubmitglieder reserviert werden. Alle Mitglieder, unabhängig von der Spurweite, die sie auf dem Anmeldeformular angegeben haben, erhalten dafür mit unseren Aussendungen entsprechende auf ihren Namen ausgestellte und nicht übertragbare Bestellformulare. Pro Insider-Mitglied und Angebot ist jeweils ein Stück bestellbar. Wenn Sie solch ein exklusives Produkt erwerben möchten, geben Sie dieses Bestellformular beim MHI- oder autorisierten Händler Ihrer Wahl ab. Für die Händlergemeinschaft, und damit für Sie, produziert Märklin dann genau die Stückzahl, die über diesen Weg an Bestellungen eingeht. Ein Echtheitszertifikat gehört zum Lieferumfang. Die den Insider-Mitgliedern bisher angebotenen Modelle, z.B. nach den Vorbildern des »Big Boy« oder des Henschel-Wegmann-Zuges fanden große Beachtung. Unsere neu hinzugekommenen Mitglieder weisen wir darauf hin, dass solche Angebote immer nur für das Jahr gelten, in dem man Mitglied ist und in dem das Angebot erfolgte (Anmelde-Stichtag ist jeweils der 31. März). Zum jetzigen Zeitpunkt sind infolgedessen die bisher angebotenen Modelle nicht mehr zu bestellen.

Sonderartikel für Jubilare

Diese Modelle werden – bis auf Weiteres – für das fünf- oder zehnjährige Jubiläum (jeweils vollendete Jahre) eines Insider-Mitgliedes angeboten. Die Bestellung muss spätestens zum auf dem Bestellschein genannten Termin beim Händler vorliegen. In der zweiten Jahreshälfte, voraussichtlich mit der August-Ausgabe, senden wir diesem Personenkreis automatisch dafür den entsprechenden Bestellschein, ähnlich den bekannten Formularen zur Bestellung von Insider-Produkten, zu.

*Insider-Clubmodelle 2006
Ausführliche Informationen finden
Sie auf den folgenden Seiten*



55137 Diesel-Schnelltriebwagen (Spur 1)



42080 Zwischenwagen »WM 1954« (H0)





Märklin-Insider-Modell 2006:

Diesel-Triebwenzug VT 08.5

»Dreiteiliger Diesel-Triebwenzug mit aufgeladenem 800PS-MAN-Dieselmotor und hydraulischer Kraftübertragung für die Deutsche Bundesbahn«: Hinter dieser recht nüchternen Beschreibung verbirgt sich ein Zug der Superklasse, der VT08.5.

Exklusiv für die Insider legt Märklin ein exzellentes Modell des Zuges in H0 und in Z auf.

Der VT08.5 war der erste Triebwagen für den Fernverkehr, den die Deutsche Bundesbahn in Dienst stellte. Bis dahin hatte sie mit Konstruktionen aus der Vorkriegszeit vorlieb nehmen müssen. Die legendären »Fliegenden Züge« stammten aus den 30er-Jahren. Im Zweiten Weltkrieg ruhten die meisten Entwicklungsarbeiten. Daher übersprang die Bundesbahn mit dem VT08.5 mehr als ein Jahrzehnt Technikgeschichte. Den Ingenieuren gelang ein großer Wurf. Mehr als 30 Jahre blieben der VT08.5 und sein Nahverkehrsbruder, der VT12.5, im Einsatz. Damit überboten sie sogar die legendäre, etwas jüngere V200.0.

Man schrieb das Jahr 1952. Fast überall in Deutschland waren noch die Spuren des Krieges zu sehen. Ausgebrannte Häuser, zerstörte Brücken sowie Barackenlager für Flüchtlinge oder Hinterbliebene von Kriegsoffizieren prägten das Bild. Auch im Schienennetz gab es noch reichlich Lücken und so manches Bahnhofsgelände bot nach Bombentreffern einen traurigen Anblick. Probleme bereitete zudem die Veränderung der Verkehrsströme. Fuhren vor dem Krieg zahlreiche Züge zwischen Ost und West, stand im westlichen Teilstaat nunmehr der Nord-Süd-Verkehr im Mittelpunkt des Interesses. Trotz dieser Widrigkeiten gelang der Bundesbahn das Kunststück, den Reisenden attraktive Angebote zu machen.

Doch das Bessere ist des Guten Feind. Die betagten Dampflokomotiven aus Länderbahn-Zeiten sollten modernen Maschinen wie der Baureihe 23 weichen. Für die Hauptstrecken entwickelte die Bundesbahn ein ehrgeiziges Elektrifizierungsprogramm. Mit neuen Dieseltriebwagen wollte sie den Betrieb wirtschaftlicher gestalten und Kunden gewinnen.

Der VT08.5 absolvierte zum Sommerfahrplan 1952 seine ersten Einsätze. Zunächst bediente ein Zugpaar die Strecke Frankfurt – München. Ab dem Winterfahrplan sah der Umlaufplan vier Zugpaare vor:

- ⇒ Ft30/27 Frankfurt – München – Dortmund
- ⇒ Ft28/29 Dortmund – München – Frankfurt
- ⇒ Ft46/43 Frankfurt – Basel – Bremen
- ⇒ Ft44/45 Bremen – Basel – Frankfurt

Für jede Leistung benötigte die jeweilige Garnitur einen Betriebstag. Morgens fuhr sie beispielsweise von Frankfurt nach München, nachmittags dann von München nach Dortmund. Neben acht VT08.5 standen dafür auch zwei Züge der Baureihe VT07.5 bereit. Bei diesen handelte es sich um die Reste der Schnelltriebwagen der Bauart »Berlin« aus der Vorkriegszeit. Von beiden Zügen waren die Steuerwagen und jeweils ein Mittelwagen im West-

en verblieben. Die Bundesbahn hatte deswegen neue Motorwagen bauen lassen und dreiteilige Züge gebildet.

»Ft« bedeutet, dass die Züge zum legendären F-Zugsystem gehörten. Seinerzeit hängte die Bundesbahn an die Zugbezeichnung ein »t«, wenn ein Triebwagen fuhr. Das »schnell« darf man allerdings nicht im heutigen Sinne lesen und an Geschwindigkeiten von 160 bis 200 km/h denken. 1952 erreichten Fernschnell- und gewöhnliche Schnellzüge

Der VT08.5 in H0 und Z: Neukonstruktionen für Insider

gerade einmal Tempo 120. Ab 1954 durften die ersten VT08.5 dann auf 140 km/h beschleunigen. Sie fuhren nach Paris. Etwas später ließ die Bundesbahn auch die übrigen Einheiten für diese Geschwindigkeit zu.

Schnelle Fortschritte

Die neuen Züge zeigten alsbald, was in ihnen steckt. Mit Tageslaufleistungen von mehr als 1200 km konnte das gute, alte Dampffross natürlich nicht mithalten. Zudem brauchten die Dieseltriebzüge deutlich weniger Pflege als die schwarze Konkurrenz. Abends stellte der Lokführer den Motor ab und erledigte ein paar weitere Handgriffe. Nach wenigen Minuten hatte er Dienstschluss. Ausschlacken, Lösche ziehen, Ruhefeuer legen und betreuen – all dies war überflüssig. Schwierigkeiten bereitete anfangs die parallele Steuerung zweier Triebwagen. Da die Maschinenanlagen nicht immer synchron liefen, kam es zu Überhitzungen des Flüssigkeitsgetriebes. Das Problem ließ sich aber schnell beheben. Überhaupt gelang es, die störungsfreie Laufleistung des hydrodynamischen Getriebes in kurzer Zeit deutlich zu verbessern. Insgesamt sah die wirtschaftliche Bilanz des VT08.5 positiv aus und das trotz hoher Kraftstoffpreise.

Den einen oder anderen mag das vielleicht verwundern, doch in den 50er-Jahren war Diesel noch recht teuer. Erst Anfang der 60er-Jahre lagen Öl- und Kohlepreis gleichauf. Danach zog das schwarze Gold davon – das Zeitalter billigen Öls begann. Davon konnte die Bundesbahn aber nichts ahnen, als sie den VT08.5 auf die Gleise stellte. Seine Betriebskosten lagen vor allem wegen der hohen Laufleistungen und der Pflegeleichtigkeit niedriger als die Betriebskosten von dampfbespannten Zügen.

weiter auf Seite 10

Die Märklin-Insider-Modelle 2006



Vorbild: Diesel-Triebwagenzug VT08.5

Schnell-Triebwagenzug Baureihe VT08.5 der Deutschen Bundesbahn (DB) • Dreiteilige Bauart mit Achsfolge B'2'+2'2'+2'2'

Modell-Highlights 39080 (H0)

- *Komplette Neuentwicklung entsprechend der Ursprungs Ausführung*
- *Gehäuse aus Metall*
- *Neuer C-Sinus-Antrieb in kompakter Bauform*
- *mfx-Decoder mit vielfältigen Sound-Funktionen*
- *Eingebaute Innenbeleuchtung mit wartungsfreien LED*

Digital Funktionen	6020	6021	60652	60212
Spitzensignal	●	●	●	●
Diesellok-Fahrgeräusch		●	●	●
Signalhorn		●	●	●
Direktsteuerung		●	●	●
Umgebungsgeräusch 1			●	●
Umgebungsgeräusch			●	●
Bremsenquietschen aus			●	●
Umgebungsgeräusch 2			●	●
Dampf/Druckluft ablassen				●

H0-Modell: 39080

Dreiteilige Einheit, bestehend aus Triebwagen (VT), Mittelwagen (VM) und Steuerwagen (VS) • Mit mfx-Decoder und neuem wartungsfreien C-Sinus-Hochleistungsantrieb in kompakter Bauform • 2 Achsen angetrieben • 2 Haftreifen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung. Kurzgekuppelte Spezialverbindung zwischen den Wageneinheiten • Eingebaute Inneneinrichtung • Führerstände der Endwagen mit freiem Durchblick. Spitzensignal und Innenbeleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden • Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und Schlusslichter sowie Innenbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar • Dieselmotor-Geräusch, Hornsignal, Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung mit Control Unit oder Märklin Systems schaltbar • Weitere Betriebs- und Umgebungsgeräusche einschließlich eines Reportageausschnitts der Fußball-Weltmeisterschaft mit Systems schaltbar • 2 Schleifer zur Fahrstromaufnahme mit Umschaltung auf den jeweils in Fahrtrichtung führenden Schleifer • Länge des dreiteiligen Zuges 85,6 cm.

Als zusätzliche Umgebungsgeräusch-Funktionen sind eine Bahnsteigansage, die Nebengeräusche von schließenden Türen, Abfahrtspfiff sowie ein der Fußball-Weltmeisterschaft 1954 Reportage-Ausschnitt mit Systems schaltbar. Ferner lässt sich mit der Central Station das Geräusch zischender Druckluft auslösen.



Vorbild: Diesel-Triebwagenzug VT08.5

Schnell-Triebwagenzug Baureihe VT08.5 der Deutschen Bundesbahn (DB) • Dreiteilige Bauart mit Achsfolge B'2'+2'2'+2'2'

Modell-Highlights 88720 (Z)

- *Komplette Neuentwicklung entsprechend der Ursprungs Ausführung*
- *Beleuchtung mit wartungsfreien LED*
- *Feinste Fahrzeugdetaillierung*
- *Typischer Parade-Triebzug der 50er-Jahre*

Z-Modell: 88720

Dreiteilige Einheit, bestehend aus Triebwagen (VT), Mittelwagen (VM) und Steuerwagen (VS) • 4 Achsen mit 5-poligem Motor angetrieben. Kurzgekuppelte Spezialverbindung zwischen den Wageneinheiten • Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter mit wartungsfreier Leuchtdioden-Technik. Ausführung im Betriebszustand der 1950er-Jahre. Länge des dreiteiligen Zuges 364 mm.

Jedes Insider-Mitglied kann mit dem beiliegenden Bestellschein über den MHI-Händler bzw. den autorisierten Märklin-Händler je ein Exemplar dieser Modelle bestellen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass Insider-Bestellscheine nicht übertragbar sind. Die Modelle werden im Jahr 2006 in einer einmaligen Serie nur für Insider-Mitglieder gefertigt. Jedem Modell liegt ein Zertifikat bei. Bitte beachten Sie den auf dem Bestellschein genannten Bestellschluss: 30. April 2006. Voraussichtlicher Lieferbeginn ist das 4. Quartal 2006.



Vorbild: Triebwagenzug-Zwischenwagen

H0-Modell: 42080     

Gattung A4 der Deutschen Bundesbahn (DB).
Zwischenwagen zum VT08.5.

Modell-Highlights 42080 (H0)

- *Komplette Neuentwicklung entsprechend der Ursprungs Ausführung*
- *Gehäuse aus Metall*
- *Eingebaute Innenbeleuchtung mit wartungsfreien LED*
- *Authentische Wiedergabe des Wagens für die Fußball-Weltmeister 1954*

Zwischenwagen mit Beschriftung »FUSSBALL-WELTMEISTER 1954« • Erlaubt die vorbildgerechte Verwandlung des neutralen VT08.5-Triebwagenzuges 39080 in die Garnitur für die Rückreise der deutschen Fußball-Weltmeister-Mannschaft von 1954 • An beiden Enden kurz gekuppelte Spezialverbindung zum Einfügen in den Triebwagenzug-Verband • Inneneinrichtung eingebaut. Innenbeleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden • Innenbeleuchtungs-Stromversorgung über die Strom führende Spezial-Kupplung. Länge 28,8 cm.



Vorbild: Triebwagenzug-Zwischenwagen

Z-Modell: 87720  

Gattung A4 der Deutschen Bundesbahn (DB).
Zwischenwagen zum VT08.5.

Modell-Highlights 87720 (Z)

- *Komplette Neuentwicklung entsprechend der Ursprungs Ausführung*
- *Feinste Fahrzeugdetaillierung*
- *Authentische Wiedergabe des Wagens für die Fußball-Weltmeister 1954*

Zwischenwagen mit Beschriftung »FUSSBALL-WELTMEISTER 1954« • Erlaubt die vorbildgerechte Verwandlung des neutralen VT08.5-Triebwagenzuges 88720 in die Garnitur für die Rückreise der deutschen Fußball-Weltmeister-Mannschaft von 1954 • An beiden Enden kurz gekuppelte Spezialverbindung zum Einfügen in den Triebwagenzug-Verband • Ausführung im Betriebszustand von 1954. Länge 114 mm.



Bauart:	(VT + VM + VS) B'2' + 2'2' + 2'2'
Länge über Kupplung:	VT Speise 26745 mm VT Sitz 26995 mm VM 26480 mm VS 26745 mm
Größte Wagenkastenbreite:	2814 mm
Drehzapfenabstand:	19000 mm
Achsstand Maschinendrehgestell:	3600 mm
Achsstand Laufdrehgestell:	2500 mm
Treibraddurchmesser:	930 mm
Lauferraddurchmesser:	900 mm
Dienstmasse VT + VM + VS:	ca. 120 t
Max. Radsatzlast bei vollen Vorräten:	19,5 t
Motorleistung:	736 kW
Höchstgeschwindigkeit:	120/140 km/h

Die Triebwagen (VT08.5) entstanden bei MAN, Nürnberg, und der Düsseldorfer Waggonfabrik (Düwag) in zwei Varianten. Die geringfügig kürzere beherbergte eine Küche mitsamt Speiseraum, die andere einen gewöhnlichen Großraum. Für die Mittelwagen (VM08.5) zeichnete die Waggon- und Maschinenfabrik Donauwörth verantwortlich. Rathgeber in München und die Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken in Köln fertigten die Steuerwagen (VS08.5). Insgesamt stellte die Bundesbahn 20 Trieb-, 22 Mittel- und 13 Steuerwagen in Dienst. Sie setzte die Züge planmäßig in vier verschiedenen Reihungen ein (siehe unten).

Wegen ihrer strömungsgünstig gestalteten Stirnseiten hießen sie unter Eisenbahnfreunden bald »Eierköpfe«.

VT08.5 als TEE

Der VT08.5 schrieb sich nicht nur dank seiner Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit in die Geschichtsbücher ein. Obwohl er kein Paradezug wie der »Rheingold« war, setzte ihn die Bundesbahn zu besonderen Anlässen ein. Im dritten Einsatzjahr absolvierte eine Garnitur Fahrten, die dem Zug auch zu Ruhm außerhalb der Eisenbahnszene verhalf. Nach dem legendären Sieg über Ungarn kehrten die frischgebackenen Fußball-Weltmeister 1954 in ihm nach Deutschland zurück. Die Zugreise wurde zum Triumphzug. Wo immer der VT08.5 Station machte, feierten tausende, oftmals gar zehntausende Anhänger ihre Fußballhelden. Das Wirtschaftswunderland bekam einen Mythos und die Eisen-

bahn war mittendrin. Ist das heute noch vorstellbar? Jürgen Klinsmanns Jungs fahren nach einem WM-Sieg 2006 mit der Bahn durch Deutschland?

1957 wies die Bundesbahn den Zügen erneut eine ehrenvolle Aufgabe zu. Da die neuen Triebzüge der Baureihe VT11.5 nicht rechtzeitig bereit standen, übernahmen VT08.5 die ersten Leistungen des neu geschaffenen Trans-Europ-Express'. »Stolz trugen die keineswegs betagten und dennoch mit Erscheinen des VT11.5 ins Glied gerückten Dieseleierköpfe das TEE-Symbol auf den Schnauzen«, heißt es im Märklin-Buch »VT11.5 – Reisen Erster Klasse« (Artikelnummer 07495). Lange währte der TEE-Einsatz aber nicht. Bis 1958 mussten die VT08.5 den VT11.5 weichen.

Kurz darauf machte die elektrische Traktion den VT08.5 mehr und mehr Konkurrenz. Vom Süden her arbeitete sich der Fahrdrat Strecken um Strecken nach Norden vor. Unter Oberleitung mit Diesel zu fahren, war natürlich unnötig. Daher baute die Bundesbahn die Züge um. Boten sie bislang nur Plätze in der 1. Klasse, erhielten sie nunmehr auch einen Großraum der 2. Klasse. Zur Unterscheidung benannte die Bundesbahn die gemischtklassigen Züge in VT12.6 um.

Wieso 6? Die Bezeichnung VT12.5 war bereits an einen Bruder des VT08.5 vergeben. Im Herbst 1953, also gut anderthalb Jahre nach dem VT08.5,

übernahm die Bundesbahn die erste Garnitur des VT12.5. Dieser sollte im Nah- und Bezirksverkehr fahren. Zur Beschleunigung des Fahrgastflusses erhielt er daher zusätzliche Mitteltüren. Aber auch Leistungen Hamburg – Kopenhagen standen auf der Wunsch-

■ VT08.5-Reihungen

- ⇒ **Grundeinheit:**
VT + VM + VS
- ⇒ **Verstärkte Grundeinheit:**
VT + VM + VM + VS
- ⇒ **Doppeleinheit:**
VT + VM + VM + VT
- ⇒ **Verstärkte Doppeleinheit:**
VT + VM + VM + VM + VT



Ein Triebzug, bestehend aus Trieb-, Mittel- und Steuerwagen.

Bild: Foto Engels/Deutsche Bundesbahn



Der VT 08.5 in den 50er-Jahren auf Probefahrt auf der rechten Rheinstrecke mit der Marksburg im Hintergrund.

Bild: Werkfoto MAN

liste der Bundesbahn. Um auf Eisenbahnfähren die Ostsee überwinden zu können, genügte es nicht, am VT 12.5 Trossenhalterungen anzubringen. Längere Übergänge und Kupplungen wurden nötig. Zudem musste der Abstand zwischen Wagenkasten und Schienenoberkante um 5 cm wachsen. Ansonsten hätte es auf den Brücken zwischen Kai und Fährre Probleme geben können. Schließlich bestellte die Bundesbahn für den VT 12.5 ein anderes Heizsystem. Im VT 08.5 verfügte jeder Wagen über seine eigene Anlage. Beim VT 12.5 meinte die Bundesbahn, mit einer Zentralheizung im Maschinenraum auszukommen. Der direkte Vergleich zeigte, dass die Heizanlage des VT 08.5 eindeutig überlegen war.

Für den gemeinsamen Einsatz von VT 12.5 und 12.6 legte die Bundesbahn auch beim VT 08.5 den Wagenkasten um 5 cm höher. Das Heizsystem blieb unverändert. Da der VT 08.5 Zug um Zug aus dem Fernverkehrsdienst ausschied, zogen sich die Umbauarbeiten von 1963 bis 1970 hin. Mit der Einführung computergerechter Nummern wies die Bundesbahn den nicht umgebauten Garnituren die Bezeichnung 608, den umgebauten die 613 und dem VT 12.5 die 612 zu.

Kurioser Schaden

Auch im mittleren Dienst brauchte sich der Zug keineswegs zu verstecken. Die zurückgelegten Wege wur-



Die Ergänzungswagen machen den VT 0

den zwar kürzer. Die Leistungen konnten sich aber durchaus sehen lassen. Probleme im Bahnalltag entstanden vornehmlich durch die Zweckentfremdung. In Tagesrandlagen mussten die Züge oftmals mehrere Stunden auf den nächsten Einsatz warten. Während der kalten Jahreszeit galt es daher, die Fahrgasträume und die Motoranlage vorzuheizen. Dem waren die Batterien aber nicht gewachsen. Zwischen November 1965 und Februar 1967 wurden im Ausbesserungswerk Nürnberg nicht weniger als 455 schadhafte Akkus getauscht. Ein gigantischer Wert, bedenkt man die geringe Zahl



8.5 in H0 und Z zum »Weltmeisterzug«

Züge. Die Bundesbahn stellte daher an den Wendebahnhöfen mit langen Ruhezeiten Ladestationen auf. Für kurze Pausen ordnete die Bundesbahn an, den Dieselmotor laufen zu lassen.

Störanfällig waren anfangs auch die Faltenbälge zwischen den Wagen. Sie verkrafteten die im Nahverkehr üblichen, häufigen Gleiswechsel mit oftmals engen Bögen einfach nicht. Die Bundesbahn legte daher geringere Geschwindigkeiten für ein- und ausfahrende Züge fest. Später machte sich dann das häufige Anfahren und Bremsen ne-

gativ bemerkbar; für den Fernverkehr gedachte Züge sind dafür natürlich nicht ausgelegt. Zu den eher kuriosen Störfällen gehörten Schäden an der Kupplungsabdeckung. Sie entstanden des Öfteren, weil Lokführer zwei Garnituren zu kuppeln versuchten, ohne vorher die Scharfenbergkupplung freizulegen. Besonders häufig unterlief das Missgeschick Mitarbeitern der Personalbahnbetriebswerke. Das waren Einrichtungen, die keine eigenen Züge der Baureihe unterhielten.

Der VT08.5 sah im Laufe seines Lebens nur vergleichsweise wenige Bahnbetriebswerke. Zu Fernverkehrszeiten war er in Frankfurt-Griesheim, Dortmund, Hamburg-Altona und Köln-Nippes stationiert. Als VT12.6 fuhr er für Hamburg-Altona und Braunschweig. Anfang der 80er-Jahre begann die Ausmusterung der Triebzüge. Doch erst zum Sommerfahrplan 1985 konnte die Bundesbahn auf die Fahrzeuge endgültig verzichten.

Zumindest fast. Nach dem Ausfall einer 634-Garnitur bediente ein Zug aus 613 607, 913 021 und 913 08 am 5. Juni 1985 nochmals die Strecke Braunschweig – Helmstedt. Dann war endgültig Schluss. Die 1953 vorgestellte V200.0 überlebte der gut ein Jahr ältere VT08.5 im Plandienst somit um ein Jahr.

Torsten Berndt

Bestellschluss:
30. April 2006

Spur-1-Insider-Modell 2006:

Baureihe SVT 137

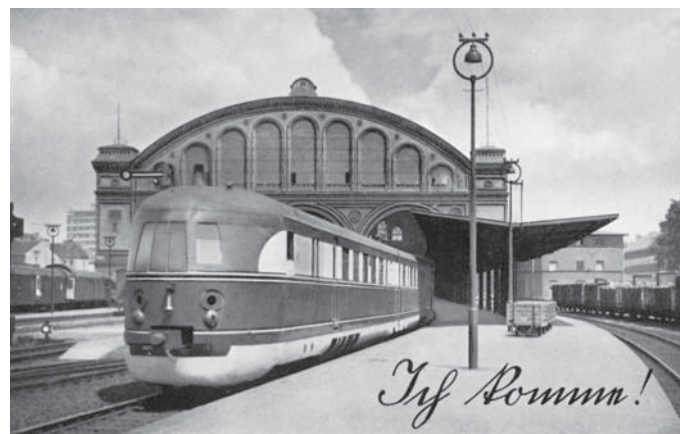
Mit leistungsstarken Dieseltriebzügen erwehrte sich die Reichsbahn in den 30er-Jahren der Konkurrenz auf der Straße und in der Luft. Den Zug der Bauart »Hamburg« gibt es dieses Jahr als exklusives Insider-Modell in der Spur 1.

Berlin, 15. Mai 1933: Der Abfahrtspfiff ertönt. Türen schlagen. Ein Zug setzt sich in Bewegung. Nichts Besonderes, wäre da nicht die Geräuschkulisse. Kein Stampfen ist zu hören, kein Schlagen, Zischen oder Fauchen. Stattdessen dringt sonores, lauter werdendes Brummen an das Ohr. In der Luft liegt der Geruch verbrannten Mineralöls. Das Signal hob sich für den Berlin 877 a/b, den »Fliegenden Hamburger«.

Mit ihm begann die Zeit modernen Schnellverkehrs. Bis zu 160 km/h konnte er erreichen. Allerdings bremste die Reichsbahn ihn etwas aus. Nach Buchfahrplan fuhr er maximal mit 150 km/h. Auch dies genügte noch für knapp 125 km/h Reisegeschwindigkeit. Dass die Reichsbahn den Elan des Zuges zügelte, hatte einen schlichten Hintergrund. Musste der 877 in die Werkstatt, sprang ein 03-bespannter Ersatzzug in die Bresche. Das führte zu Verspätungen. Zu Beginn fuhr im Durchschnitt jeder vierte Zug mit Dampf. Doch waren die Kinderkrankheiten des 877 schnell kuriert. Bald rollte er vornehmlich fristgemäß ins Werk statt an die Bahnsteigkante. Stets ausgelastet, bescherte er der Reichsbahn positive Schlagzeilen. Schon bald stand die Ausweitung des Flugbetriebes in Höhe Null auf dem Programm. Das war auch nötig. Betuchte Reisende wechselten mehr und mehr zur Luft-Hansa oder zum Auto. Die schnellen, komfortablen Züge nahmen den Wettstreit auf.

■ Die Bauart »Hamburg« kommt

Im Spätsommer 1933 bestellte die Reichsbahn vier vom Einzelgänger abgeleitete Garnituren, Anfang 1934 weitere neun Einheiten. Technisch entsprach die beim Görlitzer Waggon- und Maschinenbau (Wumag) hergestellte Bauart »Hamburg« großenteils dem 877. Die Wagenkästen ruhten auf nicht angetriebenen Enddrehgestellen und einem Jakobs-Drehgestell. Zwei Elektromotoren mit je 250 kW Leistung trieben die Achsen im Jakobs-Drehgestell an. Die vom Görlitz-III-Drehgestell für Reisezugwagen abgeleiteten Fahrwerke boten eine hervorragende Laufkultur. Zudem ließ die Reichsbahn ausgeklügelte



Postkarte aus den 30er-Jahren: Der SVT 137 am Anhalter Bahnhof Berlin.

Dämpfungssysteme entwickeln. Die Reisenden sollten das Gefühl bekommen, ins Ziel zu schweben.

Schürzen und tropfenförmig zulaufende Stirnseiten verminderten den Luftwiderstand. Unterhalb des Signalhorns befand sich eine Scharfenbergkupplung. Zudem erhielt die Bauart »Hamburg« die neue RZM-Vielfachsteuerung. Das Steuerstromkabel wurde in Steckdosen unterhalb der Signalleuchten befestigt. Sieht man die Signalleuchten als Augen eines Fahrzeuges, wirkten die Steckdosen wie Tränensäcke. Durch drei große Führerstandsfenster konnten Lokführer und Beermann die Strecke gut beobachten. Die Sicherheitsfahrschaltung und die Induktive Zugsicherung überwachten ihr Handeln.

In den Fahrgasträumen warteten gepolsterte Sitze mit Kopfstützen und Armlehnen auf die Reisenden. Als Sitzteiler legte die Reichsbahn 2 + 1 fest. Am Kurzkuppelungsende des b-Wagens konnten sich die Kunden an einer kleinen Bar erfrischen. Jeder Wagen verfügte über eine eigene Heizung. Allerdings gruppierte die Reichsbahn die Bauart »Hamburg« nur in die 2. Wagenklasse ein. Den Luxus der 1. Klasse boten die Plätze also nicht.

■ Personalaufwendige Zugtrennung

Mit den neuen Zügen gelang es, den Betrieb des Zugpaares Berlin – Hamburg zu stabilisieren. Zum 1. Juli 1935 ging ein weiteres Zugpaar an den Start, der FDt 15/16 Berlin – Essen – Köln. Am 15. August folgte der FDt 571/572 Berlin – Frankfurt, der zwischen Berlin und Hannover 132,6 km/h Reisegeschwindigkeit erreichte. Zum Sommerfahrplan 1936 wuchs das FDt-System um vier Kurse: FDt 17/18 Berlin – Wuppertal – Köln, FDt 37/38 Köln – Altona, FDt 551/552 Berlin – Nürnberg – München und FDt 711/712 Berlin – Nürnberg – Stuttgart. Die FDt 15/16 und 17/18 fuhren zwischen Berlin und Hamm vereint, die FDt 551/552 und 711/712 zwischen



Berlin und Nürnberg. Planmäßig gelang die Flügelung in einer Minute. Vor Erreichen des Trennungsbahnhofs ging der Beermann des führenden Triebwagens nach hinten. Nach dem Halt übergab er dem Beermann des geführten Wagens das Abdeckblech für die Kupplung. Während Beermann 1 das Schlusssignal einschaltete, hängte Beermann 2 das Steuerkabel am vorderen Wagen aus und schloss die Steckdosen. Danach trennten er und der Wagenmeister die Fahrzeuge. Schließlich erteilte der Fahrdienstleiter dem führenden Wagen den Abfahrtsbefehl. Während der Zug anrollte, setzte Beermann 2 die Abdeckung der Kupplung auf. An seinem Zug hängte er nun das Steuerkabel aus, schloss die Steckdose und schützte die Kupplung. Nach der Bremsprobe, dem Einschalten der Induktiven Zugsicherung und dem Umlegen des Schalters von geführter auf selbstständige Fahrt fuhr der hintere Zugteil nach weiteren zwei Minuten ab. Später installierte die Reichsbahn elektrische Kontaktleisten an der Kupplung und eine pneumatische Entkupplungsvorrichtung.

Technische Daten des SVT 137 »Hamburg«

Achsfolge	2'Bo'2'
Gattung	BPw 6ük
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Treibraddurchmesser	1 000 mm
Laufzraddurchmesser	900 mm
Fahrzeuflänge über Kupplung	44 256 mm
Motorleistung	2 x 410 PS
Dienstlast	100 t
Achslast max.	17,6 t
Sitzplätze gesamt	76
Kraftübertragung	elektrisch
Indienststellung	1935

Mit dem Überfall auf Polen endete 1939 die Zeit »Fliegender Züge«. Vier Einheiten standen 1945 in der US-amerikanischen, zwei in der sowjetischen Zone. Der 137 232 war im US-Sektor von Berlin stationiert. Rechtzeitig vor der Blockade brachten ihn die US-Streitkräfte nach Frankfurt in Sicherheit. Ab 1947 trugen die Züge die Bezeichnung »VT 04«. Der 137 227 kehrte Anfang der 50er-Jahre in den Zivildienst zurück. Bei der Aufarbeitung erhielt er Strömungsgetriebe und folglich die Nummer VT 04 501. Die übrigen Züge blieben bei der Armee.

In der Sowjetzone machte der 137 225 Karriere. Die Reichsbahn arbeitete ihn zum Salonzug für die Regierung auf. Vom 137 226 wurde ein Wagen vermutlich verschrottet, der andere zum Mittelwagen für einen Zug der Bauart »Leipzig« umgebaut.

Ende der 50er-Jahre benötigte die Reichsbahn dringend Fahrzeuge. Die Bundesbahn dagegen brauchte nach Lieferung des VT 08.5 (siehe Seite 6 ff.) und des VT 11.5 die Vorkriegszüge nicht mehr. 1958 verkaufte die Bundesbahn

MODELLBESCHREIBUNG



55137 Diesel-Schnelltriebwagen (Spur 1)

Vorbild: Baureihe SVT 137 der Deutschen Reichsbahn (DRG). Zweiteilige Bauart »Hamburg« mit Jakobs-Drehgestell.

Modell: Mit geregelter Hochleistungsantrieb • mfx-Decoder mit vielfältigen Licht- und Geräuschkonstruktionen sowie Hochleistungsmotor im Jakobs-Drehgestell • Für Wechsel- und Gleichstrom, Märklin Digital sowie Systems • 2 Achsen angetrieben • Durchgehende Seitenschürzen mit geführten Blenden über den Radausschnitten • Kulissengeführte Fahrzeugverbindung mit Faltenbalg zwischen den Fahrzeughälften • Beleuchtungen mit wartungsfreien Leuchtdioden • Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Spitzensignal und Führerstandsbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar • Innenbeleuchtung, Signalhorn sowie Anfahr- und Bremsverzögerung mit Control Unit 6021 digital schaltbar • Dachpartien mit angesetzten Details • An beiden Enden nachgebildete Scharfenberg-Kupplungen (funktionslos) • Befahrbarer Mindestradius 1 020 mm • Länge über Kupplungen 140,4 cm.

Jedes Insider-Mitglied kann mit dem beiliegenden Bestellschein über den MHI-Händler bzw. den autorisierten Märklin-Händler ein Exemplar bestellen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass Insider-Bestellscheine nicht übertragbar sind. Das Modell 55137 wird im Jahr 2006 in einer einmaligen Serie nur für Insider-Mitglieder gefertigt. Jedem Modell liegt ein Zertifikat bei. Bitte beachten Sie den auf dem Bestellschein genannten Bestellschluss: 30. April 2006.

Voraussichtlicher Liefertermin: Herbst 2006

die VT 04 102, 106, 107 und 501 an die Reichsbahn. Der VT 04 101 war bereits 1955 verschrottet worden.

Die Reichsbahn setzte die Züge im nationalen und internationalen Schnellzugdienst ein. Nur der VT 04 501 wurde vermutlich ausgeschlachtet. Zwischen 1973 und 1975 verschwand die Bauart »Hamburg« aus dem Betrieb. Der Salonzug 137 225 überlebte. Bei den Jubiläumsfeiern 1985 in Nürnberg vertrat er seine Generation. Jetzt setzt Märklin der Bauart »Hamburg« in der Königsspur ein würdiges Denkmal.

Torsten Berndt

Modell-Highlights

- ♦ Komplette Neuentwicklung.
- ♦ Modell nach den berühmten Triebwagen aus der Zeit der »Fliegenden Züge«.
- ♦ mfx-Decoder.
- ♦ Ausgefeilte Geräuschelektronik mit 2 Lautsprechern zur Wiedergabe der zwei getrennten Vorbildzug-Aggregate.
- ♦ Vorbildgemäßer Antrieb auf das zentrale Jakobs-Drehgestell.
- ♦ Detaillierte Inneneinrichtung und Innenbeleuchtung eingebaut.





Aktuelles von Märklin un

Weihnachtswagen 2005 für Märklin-Händler (Z)

Wie in den vergangenen Jahren, erhielten Märklin-Händler auch 2005 einen Z-Wagen als kleines Weihnachtsgeschenk.



Sonderwagen »Insider-Reise zur IMA München 2005« (H0)

Im Rahmen der exklusiven Insider-Reise am 03.12.2005 zur 23. Int. Modellbahn-Ausstellung, München erhielten alle Reiseteilnehmer diesen in einer einmaligen Serie produzierten Kühlwagen.



Kesselwagen-Set »Henkel« Artikelnummer 46430 (H0)

Das Kesselwagen-Set »Henkel« (Herbstneuheit 2005) wird erst im Frühjahr 2006 zur Auslieferung kommen. Der geplante Liefertermin (4. Quartal 2005) musste verschoben werden, da die Wagen im Maßstab 1:1 erst in den letzten Tagen des Jahres 2005 auf die Schienen rollten.

Der »Märklin H0-Adler« unterstützt den »1:1-Adler«

Die in Zusammenarbeit mit Märklin und der Bahn AG angebotenen limitierten »Adler«-Sonderserie zur Unterstützung des Wiederaufbaus des am 17. Oktober 2005 durch Brand zerstörten Nachbaus, fand ein überwältigendes Interesse unter den (Modell)-Bahn-Fans. Innerhalb kürzester Zeit hat jedes der 3333 Exemplare einen »Liebhaber« gefunden. Außer der Lok mit Tender und den drei bekannten Wagen wird die Kassette den ebenfalls verbrannten Abteilwagen 1. Klasse mit drei Coupés enthalten. Der Wagen wurde von Märklin noch nie angeboten. Ein Booklet mit Hintergrundinformation und ein nummeriertes Echtheits-Zertifikat gehören zum Lieferumfang. Nun wird der »Adler« – eines der wichtigsten Exponate der europäischen Eisenbahngeschichte – im Rahmen der Bahn AG-Lehrlingsausbildung im Spezialwerk Meiningen (Thüringen) originalgetreu wieder aufgebaut. Die Voraussetzungen sind günstig, weil die Pläne der zerstörten Lokomotive und der vier Wagen im DB Museum archiviert



Foto: DB Museum Nürnberg

Der zerstörte »Adler« im Dampfloswerk Meiningen (Thüringen) im November 2005.

sind. Der Wiederaufbau soll bis zum Jahr 2010 abgeschlossen sein, damit der »Adler« spätestens zum 175-jährigen Jubiläum der ersten Eisenbahn in Deutschland wieder einsatzbereit ist. Das Original des »Adler« eröffnete das Eisenbahnzeitalter in Deutschland im Jahr 1835 auf der Strecke Nürnberg – Fürth.

An dieser Stelle herzlichen Dank allen Eisenbahnfreunden, die durch den Erwerb des einmaligen und exklusiven »Adler«-Modells mit einer Spende von 50,- Euro die Bergung und den Wiederaufbau des ersten deutschen Zuges unterstützen.



d zu Märklin-Produkten

Märklin-Museumswagen 2006 (H0 • Z • Spur 1)

Kurz vor Weihnachten wurden die Märklin-Museumswagen des Jahres 2006 der Öffentlichkeit präsentiert. Auch mit dem Museumswagen Nr. 22 – den ersten produzierte Märklin im Jahre 1985 in H0 – wird die Tradition, mit bekannten Firmen aus der Region zu kooperieren, fortgesetzt.

In diesem Jahr ist die Kaiser-Brauerei W. Kumpf aus Geislingen Kooperationspartner. Das Museumswagen-Set beinhaltet einen Behältertragwagen mit Bremserbühne, Bauart Bt 10, beladen mit drei Bierbehältern sowie einen Metall-LKW, beladen mit einem zusätzlichen Behälter (der Spur-1-Museumswagen beinhaltet keinen Metall-LKW).

Die neuen Wagen werden zu folgenden Preisen und nur im Märklin-Museum (bis auf weiteres in der Holzheimer Str. 8) angeboten:

- H0, Art.Nr. 48006: 34,95 Euro
- Spur Z, Art.Nr. 80017: 27,95 Euro
- Spur 1, Art.Nr. 58326: 149,- Euro

Unser Bild zeigt die gemeinsame Präsentation des neuen Museumswagen-Set in H0 im Märklin-Museum durch Märklin-Geschäftsführer Paul Adams (Mitte) und den beiden Geschäftsführern der Kaiser-Brauerei Geislingen Ulrich Kumpf (links) und Hans-Friedrich Kumpf.



Rückwärtige Bedruckung der Bierbehälter

Kaiser-Brauerei

Die Kaiser-Brauerei ist eine Traditionsbrauerei aus dem »Ländle«. Sei 1881 wird hier »a gscheits Bier« ausgeschenkt. Auch heute kommen aus der Fünftälerstadt Geislingen im Herzen der Schwäbischen Alb am gleichen Standort in fünfter Generation unter der Verantwortung der Brauerfamilie Kumpf besondere Biere. Die Palette reicht von den klassisch gebrauten Bieren und Weizen zu Trend- und saisonalen Bieren.

Märklin-Museum

Öffnungszeiten
Montag bis Sonntag
9.00 bis 17.00 Uhr
(außer an Feiertagen)

Mit Märklin unterwegs:

Reise- und Event-Programm 2006

Eisenbahnerlebnisse – mit Vorbildern und Modellen

In Zusammenarbeit mit Partnern aus den verschiedensten Bereichen bieten wir Ihnen 2006 ein deutlich erweitertes Programm in Sachen Events und Reisen an.



Romantikfahrt mit dem »Ulmer Spatz« über die Schwäbische Alb

Termin: 6. Mai 2006

Maximale Teilnehmerzahl: 200 Personen

Preis pro Person:

Clubmitglieder und Partner je Euro 25,-/CHF 39,-

Nichtmitglieder Euro 27,-/CHF 42,-

Kinder (bis 16 Jahre) Euro 15,-/CHF 23,-

Bei Anmeldung von zwei Erwachsenen fährt ein Kind kostenlos mit.

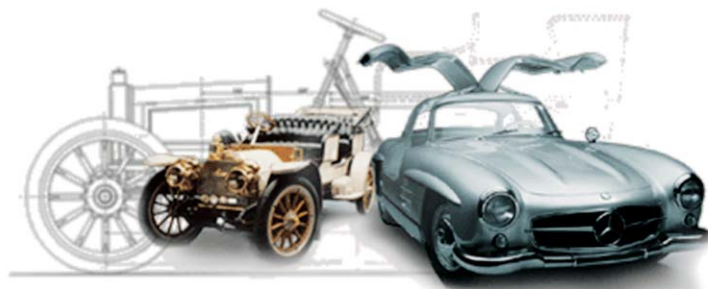
Anmeldeschluss: 29. März 2006

► Die Leistungen

- ♦ Fahrt mit dem »Ulmer Spatz«
- ♦ Sektempfang in stilvollem Ambiente

► Das Programm

- ♦ 10.25 Uhr Abfahrt in Ulm Hbf über Blaubeuren – Schelklingen – Schmiechen nach Münsingen.
- ♦ Begrüßung und Erläuterungen zur Geschichte der Schwäbischen Alb-Bahn im historischen Bahnhofsgelände.
- ♦ Anschließend Weiterfahrt nach Gomadingen. Dort Möglichkeit zum Mittagessen im Gasthof Lamm (im Fahrpreis nicht enthalten). Aufenthalt von ca. 12.30 bis 14 Uhr.
- ♦ Fortsetzung der Reise über die Schwäbische Alb mit Fotohalt.
- ♦ Rückfahrt über Hanfertal – Sigmaringen – Mengen nach Ulm Hbf.
- ♦ ca. 18.40 Uhr Ankunft in Ulm Hbf.



Bus-Museumstour: Märklin – Steiff – Straßenbahnmuseum – Daimler Benz

Termin: 19. und 20. Mai 2006

Maximale Teilnehmerzahl: 45 Personen

Preis pro Person:

Clubmitglieder und Partner je Euro 159,-/CHF 248,-

Nichtmitglieder Euro 167,-/CHF 260,-

Anmeldeschluss: 10. April 2006

► Die Leistungen

- ♦ Fahrt im modernen Fernreisebus
- ♦ 1x Übernachtung mit Frühstücksbuffet im Hotel Hohenstaufen in Göppingen
- ♦ 1x Abendessen am 19. Mai 2006
- ♦ Besichtigung der Märklin-Produktion
- ♦ Eintritt Steiff-Museum
- ♦ Eintritt Historisches Straßenbahnmuseum
- ♦ Besichtigung Daimler-Benz-Museum
- ♦ Exklusiver Reise-Sonderwagen

► Das Programm

Freitag, 19. Mai 2006:

- ♦ 9.45 Uhr Abfahrt vom Hotel Hohenstaufen in Göppingen mit dem Bus zum Märklin-Stammwerk in der Stuttgarter Straße, dort Führung und Betriebsbesichtigung.
- ♦ Weiterfahrt über Heidenheim nach Giengen a.d. Brenz und Besuch des neugestalteten Steiff-Museums. Unterwegs besteht die Möglichkeit zum Mittagessen in einem typisch schwäbischen Landgasthof (im Reisepreis nicht enthalten).
- ♦ Rückfahrt nach Göppingen ♦ Einchecken im Hotel Hohenstaufen ♦ Hotelbezug ♦ Gemeinsames Abendessen im Hotel.

Samstag, 20. Mai 2006:

- ♦ 10 Uhr Fahrt nach Stuttgart ins Historische Straßenbahnmuseum, dort Führung und Besichtigung. Anschließend besteht die Möglichkeit zum Mittagessen in einem traditionellen Stuttgarter Lokal.
- ♦ Fahrt ins Daimler-Benz-Museum. Besichtigung und Zeit zur freien Verfügung.
- ♦ Rückfahrt nach Göppingen ins Hotel Hohenstaufen. Auf Wunsch Transfer zum Bahnhof.

*Veranstalter: Gebr. Märklin & Cie.GmbH, Göppingen/
Allmendinger-Reisen, Göppingen*



Ehrenlokführer-Lehrgang im Bayerischen-Eisenbahn-Museum (BEM)

Termin: 18. bis 23. Juli 2006

Maximale Teilnehmerzahl: 25 Personen

Das Mindestalter ist 15 Jahre.

Preis pro Person:

Clubmitglieder Euro 998,-/CHF 1 557,-

Nichtmitglieder Euro 1 089,-/CHF 1 699,-

Tagesmahlzeiten und gemeinsame Mahlzeiten an zwei Abenden sind im Preis enthalten.

Anmeldeschluss: 6. Juni 2006

► Das Programm

Dienstag, 18. Juli 2006:

- ♦ Anreise ♦ Einchecken im Hotel am Ring in Nördlingen
- ♦ Begrüßung der Teilnehmer mit anschließendem Weißwurstfrühstück ♦ Führung und Besichtigung des BEM ♦ Sicherheitsunterweisung ♦ Unterricht: Eisenbahngrundkenntnisse ♦ Signalkunde ♦ Grillabend am Museum.

Mittwoch, 19. Juli 2006:

- ♦ Grundlehrgang: »Bremsen an Eisenbahnfahrzeugen«
- ♦ Praxisausbildung: »Funktion der Bremse« ♦ Unterricht und Praxisausbildung: »Bremsprobe und Bremsprobensignale« ♦ Unterricht und Praxisausbildung: »Die Dampflokomotive – Rahmen und Fahrwerk«.

Donnerstag, 20. Juli 2006:

- ♦ Unterricht, Praxisausbildung und -training zu folgenden Themen: »Die Dampflokomotive – der Kessel«, »Die Dampfmaschine der Lokomotive«, »Die Schmierung der Dampfmaschine«.

Freitag, 21. Juli 2006:

- ♦ Fahrt mit dem Bus nach Göppingen zum Märklin-Stammwerk in der Stuttgarter Straße ♦ Betriebsbesichtigung mit anschließendem Besuch des Märklin-Museums ♦ Gemeinsames Mittagessen ♦ »Auf den Spuren von Märklin in Göppingen« ♦ Rückfahrt nach Nördlingen ♦ Gemeinsames Abendessen im Hotel.

Samstag, 22. Juli 2006:

- ♦ Anheizen einer Dampflokomotive ♦ Schriftliche Prüfung zum Ehrenlokführer ♦ Einsatzvorbereitung ♦ Nachmittag: Sonderfahrt.

Sonntag, 23. Juli 2006:

- ♦ Überreichung der Urkunde ♦ Dampfzug-Sonderfahrt von Nördlingen nach Dinkelsbühl, Möglichkeit zur Mitfahrt auf dem Führerstand ♦ 12.30 Abschließendes Mittagessen.

Erlebnistage mit Märklin und dem Bayerischen-Eisenbahn-Museum (BEM)

Termine: 30. und 31. Juli 2006 + 3. und 4. September 2006

Maximale Teilnehmerzahl: je 45 Personen

Das Mindestalter ist 6 Jahre.

Preis pro Person:

Clubmitglieder und Partner je Euro 179,-/CHF 279,-

Nichtmitglieder Euro 198,-/CHF 309,-

Die Preise beinhalten sämtliche Mahlzeiten.

Anmeldeschluss: 16. Juni bzw. 21. Juli 2006

► Das Programm

Sonntag, 30. Juli bzw. 3. September 2006:

- ♦ Eigene Anreise nach Nördlingen ♦ Einchecken ins Hotel am Ring in Nördlingen ♦ Sektempfang mit Imbiss
- ♦ Führung und Besichtigung des BEM ♦ Mittagessen im Buffetwagen.
- ♦ Mitfahrt/Bedienung einer Köf oder einer Handhebeldraisine ♦ Stadtführung durch die mittelalterlichen Straßen der freien Reichsstadt Nördlingen ♦ Gemeinsames Abendessen im Hotel am Ring.

Montag, 31. Juli bzw. 4. September 2006:

- ♦ Busfahrt nach Göppingen ♦ Märklin-Betriebsbesichtigung ♦ Gemeinsames Mittagessen ♦ Besuch des Märklin-Museums ♦ Rückfahrt nach Nördlingen ♦ Voraussichtliche Ankunft in Nördlingen gegen 17 Uhr.

Allgemeine Geschäftsbedingungen

Als Insider erhalten Sie die für Clubmitglieder ausgeschriebenen Preise. Übernachtungskosten sind bei allen Reisen im Preis enthalten.

Um diese Preise in Anspruch nehmen zu können, geben Sie bitte auf der beiliegenden Anmeldekarte unbedingt Ihre Mitgliedsnummer an. Nachträglich ist eine Rabattgewährung nicht mehr möglich!

Die Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Posteingangs berücksichtigt.

Nach Erhalt Ihrer Anmeldung erhalten Sie von uns eine Bestätigung der Reise mit entsprechender Rechnung, welche per Überweisung zu bezahlen ist. Erst nach Zahlung der Veranstaltungsgebühr ist eine Teilnahme möglich.

Der Anmeldung liegen die Reisebedingungen des Veranstalters Gebr. Märklin & Cie.GmbH zugrunde, welche Ihnen mit der Reisebestätigung übersandt werden oder jederzeit bei

Gebr. Märklin & Cie.GmbH

Stuttgarter Str. 55-57

D-73033 Göppingen

abrufbar sind.

Diese allgemeinen Reisebedingungen werden bei Abschluss Teil des Reisevertrages in allen Bereichen.

X Bitte verwenden Sie zur Anmeldung die beiliegende Karte.

Reise ins Eisenbahnparadies Dresden 11. bis 15. Mai 2006

Donnerstag, 11. Mai 2006: Fahrt auf reservierten Plätzen im IC 2065 von Karlsruhe Hbf über Stuttgart – Nürnberg nach Dresden Hbf, wo Sie um 17.40 Uhr eintreffen. Transfer zum Hotel »Steigenberger Parkhotel Dresden Radebeul« und Zimmerverteilung. Am Abend besuchen wir das Erlebnisweingut Schloss Wackerbarth. Abendessen.

Ihr Hotel in Dresden Das 4-Sterne-Hotel, am Fuß der Lössnitzer Weinberge gelegen, wird mit Hauptgebäude und Villenpark im italienischen Stil selbst gehobenen Ansprüchen gerecht. Kunstvoll präsentiert sich auch der 1 000 m² große Wellness-Bereich.

Freitag, 12. Mai 2006: Mit einer extra für die Reisegruppe gestellten Straßenbahn nehmen Sie unter dem Motto »Eisenbahnen und Eisenbahngeschichten in Dresden« an einer Stadtrundfahrt teil. Nach dem Mittagessen und einem Stadtrundgang durch die Altstadt erfolgt der Besuch des Verkehrsmuseums Dresden. Besonders interessant wird dort die in Zusammenarbeit mit dem EP-MC Dresden geplante große Modellbauausstellung aus Anlass des »Stadttjubiläums 2006 – 800 Jahre Dresden« sein. Die Sonder-schau wird Kraftfahrzeuge, Zweiräder, Eisen- und Straßenbahnen sowie Schiffe und Flugzeuge im Modell zeigen, die in Dresden im Laufe seiner Geschichte unterwegs waren. Am späten Nachmittag führt Sie die Dresdner Parkeisenbahn auf einem 5 km langen Rundkurs durch den »Großen Garten«, die mit 200 ha Fläche größte Gartenanlage der sächsischen Landeshauptstadt ist. Abends nehmen Sie Platz bei der Sächsischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft und bestaunen während einer Rundfahrt die Kulissen des »Florenz an der Elbe«.

Samstag, 13. Mai 2006: Den Vormittag verbringen wir im ehemaligen Bahnbetriebswerk in der Dresdner Altstadt. Neben einer Reihe von Dampf- und Diesellokomotiven sind hier auch die alten Triebwagen der Nebenbahn Schleiz – Saalburg in Thüringen zu finden. Danach individueller Bummel auf der großen Dresdner Jazzmeile zwischen Prager Straße und Altmarkt. Möglichkeit zum Mittagessen. Am frühen Nachmittag fahren wir mit dem Zug die romantische Rheinstrecke entlang nach Bad Schandau. Anschließend Fährüberfahrt und Spaziergang zur Kirschnitztalbahn, Sonderfahrt mit der romantischen Straßenbahn zum Lichtenhainer Wasserfall und zurück. Am Nachmittag kommen Sie in den Genuss einer Schifffahrt auf der Elbe nach Dresden mit der Sächsischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, übrigens die größte und älteste Rad-dampferflotte der Welt.

Sonntag, 14. Mai 2006: Der heutige Tag steht »unter Volldampf«: Am Vormittag Besuch des im Bau befindlichen Sächsischen Schmalspurmuseums im historischen Güterbahnhof in Radebeul-Ost (incl. Vortrag über die Schmalspurbahnen in Sachsen, speziell über die Lösnitzgrundbahn). Die anschließende Dampffahrt mit dem »Lösnitz-dackel«, wie die Dampfbahn liebevoll genannt wird, wird ein weiterer Höhepunkt der Reise sein. Am Nachmittag können Sie dann in gemütlicher Runde mit dem Modelleisenbahnclub in Radebeul fachsimpeln. Am Abend bedienen Sie sich im Hotel am Abendbuffet mit Sächsischen Spezialitäten.

Montag, 15. Mai 2006: Am Vormittag besuchen wir die Weisseritztalbahn bzw. die Windbergbahn (je nach Befahrbarkeit), bevor am frühen Nachmittag die Heimfahrt im ICE-T nach Frankfurt/Main angetreten wird.



Unsere Leistungen

- ♦ Bahnfahrt ab Ihrem Wohnort in der 2. Klasse nach Dresden und zurück.
- ♦ Platzreservierungen.
- ♦ 4x Übernachtung mit Frühstück im 4-Sterne-Hotel in Dresden-Radebeul.
- ♦ Sekttour und Begrüßungsabendessen im Weingut Schloss Wackerbarth.
- ♦ Sächsisches Büffet am letzten Abend im Parkhotel.
- ♦ Stadtführung mit der Straßenbahn.
- ♦ Geführter Altstadt Rundgang.
- ♦ Fahrt mit der Parkeisenbahn durch den »Großen Garten«.
- ♦ Museumseintritte ins Dresdner Verkehrsmuseum und ins ehemalige Bahnbetriebswerk Dresden Altstadt.
- ♦ Dixeland-Abendfahrt mit dem Dampfschiff auf der Elbe.
- ♦ Fahrt mit dem Dampfzug von Radebeul nach Radeburg.
- ♦ Fahrt im historischen Triebwagen auf der Kirschnitztalbahn.
- ♦ Schifffahrt auf der Elbe von Bad Schandau nach Dresden.
- ♦ Besuch bei einer Museumsbahn am Montag Vormittag.
- ♦ Ausführliches Informationsmaterial.
- ♦ **Exklusiver Märklin-Sonderwagen.**
- ♦ Märklin-Betreuung.
- ♦ Reiseleitung durch Gregor Sutter von Bahnreisen Sutter.
- ♦ Reisepreis-Sicherungsschein.

Reisepreis pro Person im Doppelzimmer: Euro 730,- **5% Ermäßigung für Mitglieder**
Einzelzimmerzuschlag: Euro 100,-
 Nicht im Reisepreis eingeschlossen sind alle nicht erwähnten Mahlzeiten, die Getränke und persönlichen Ausgaben sowie Reiseversicherungen.
Vorläufiger Anmeldeschluss: 31. März 2006
Mindestteilnehmerzahl: 20 Personen

Anmeldung: ■ »Eisenbahnparadies Dresden« oder ■ »Schweizer Alpenwelt« oder ■ »Skandinavien« oder ■ »USA GG1«

Name																			
Vorname																			
Strasse																			
PLZ/Ort																			
Telefon																			
Mitgliedsnummer																			

Hiermit buche ich verbindlich unter Anerkennung der Reisebedingungen der Bahnreisen Sutter die Reise: ■ »Eisenbahnparadies Dresden« 11. – 15.05.2006
 ■ »Schweizer Alpenwelt« 3. – 8.08.2006
 ■ »Skandinavien« 12. – 26.08.2006
 ■ »USA GG1« 9. – 30.09.2006
 (bitte gewünschtes ankreuzen)

Anzahl Personen:..... Doppelzimmer (-kabine) ☐ Einzelzimmer (-kabine) ☐

Anschlussfahrkarte ab/bis Bahnhof..... 1. Klasse ☐ 2. Klasse ☐

Bahncard ja ☐ nein ☐ Raucher ja ☐ nein ☐
 Vegetarisches Essen ja ☐ nein ☐

weitere Teilnehmer (bitte zutreffendes ankreuzen):

	Name	Vorname	Bahncard	Raucher	Veget. Essen
1					
2					
3					
4					

Der Anmeldung liegen die Reisebedingungen des Veranstalters Bahnreisen Sutter zugrunde, die jederzeit unter www.bahnen.info abgerufen oder im voraus bei Bahnreisen Sutter, Kreuzmattenweg 1, D-79256 Buchenbach-Himmelreich Tel.: +49 (0) 76 61/97 94 00, Fax +49 (0) 76 61/97 94 01 angefordert werden können.

Die Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Posteingangs berücksichtigt. Nach Eingang Ihrer Anmeldung erhalten Sie von Bahnreisen Sutter eine Bestätigung. Diese allgemeinen Reisebedingungen werden bei Abschluss Teil des Reisevertrages in allen Bereichen.

Datum/Ort/Unterschrift

Nostalgisch durch die Schweizer Alpenwelt 3. bis 8. August 2006

Donnerstag, 3. August 2006: Erlebnisreiche Anreise im ICE oder Cisalpino nach Zürich: Am Zürich- und Walensee vorbei fahren Sie nach Chur, wo bereits der rote Zug der Rhätischen Bahn wartet. Dem Lauf des Hinterrheins folgend, zweigt Ihr Zug bei Reichenau ins Domleschg mit seinen fast unzähligen Burgen ab. Nach Thusis verengt sich das Tal, der Rhein verabschiedet sich tief unter Ihnen in die Via Mala Schlucht und Ihre Fahrt geht nun steil hinauf ins Albulatal. Nach der eindrucksvollen Überquerung des Landwasserviadukts beginnt die komplizierteste Bahnstrecke Europas mit Kehrschleifen und -tunnels, die bei einer ersten Fahrt auf dieser Bahnlinie eine Orientierung nicht mehr zulässt. Inmitten des Albulatunnels erreichen Sie nach Preda auf 1823 m den höchsten Punkt dieser Linie. Am Abend treffen Sie im weltbekannten Sportort St. Moritz ein, wo wir im 4-Sterne-Sporthotel »Schweizerhof« ein Abendmenü einnehmen und übernachten.

Freitag, 4. August 2006: Mit zwei historischen Sonderwagen – dem gelben »La Bucunada«, ein ehemaliger Rottenwagen, und dem grünen »Filisur-Stübchen« – setzt der Zug zu einer der eindrucksvollsten Fahrten an, die wir in den Alpen erleben können: Entlang an den Moränenausläufern des Moderatschgletschers schraubt er sich hinauf bis auf 2253 m Höhe des Bernina Passes. Unterwegs werden Sie herrliche Blicke auf atemberaubende Schönheiten haben: die einzigartige karge Pracht des Piz Bernina, der märchenhafte Lago Bianco, Piz Palü. Die Talfahrt führt weiter am Lago di Poschiavo entlang und über das einzigartige offene Kreisviadukt. Nach einem überwundenen Höhenunterschied von 1828 m erreichen wir Tirano im Veltin, wo Sie Zeit für einen kleinen Stadtrundgang und ein Mittagessen haben werden. Übernachtung und Abendmenü im »Schweizerhof«.

Samstag, 5. August 2006: Im historischen Nostalgiezug – gezogen vom schönen

Rhätischen Krokodil – fahren wir von St. Moritz über die Albulabahn und durch das Rheintal nach Disentis. Nun übernimmt die Matterhorn-Gotthardbahn die Regie: Eine HGe 4/4 1 bringt den historischen Zug über den Oberalppass nach Andermatt und Realp. Hier dampft und pfeift es: Die Furkadampfbahn mit ihren blauen Zügen und Dampflok steht zur Abfahrt bereit. Die HG Nr. 1 oder 9, das »Furkahorn« oder das »Weißhorn« führt nun die Schwerstarbeit durch, um Sie über den Furkapass am Rhonegletscher vorbei nach Gletsch zu führen. Der Bus bringt uns von dort nach Oberwald ins 3-Sterne-Hotel, in dem wir die Nacht verbringen werden.

Sonntag, 6. August 2006: Auch für die Bewältigung des Glacier Express Teil II steht der nostalgische Sonderzug mit der HGe 4/4 bereit. Fortgesetzt wird die Reise durch das grüne Hochtal des Goms, an der jungen Rhone entlang nach Brig, durch die enge und steile Schlucht an der Matternvispa entlang bis zum Berg der Berge – dem Matterhorn. Gegen 13.15 Uhr treffen wir dann im »Alpen Resort Hotel« in Zermatt ein, wo wir übernachten werden.

Montag, 7. August 2006: Am Vormittag fahren wir mit der Zahnradbahn auf den 3089 m hohen Gornergrat. Mitten in der Welt aus Eis und Schnee stehen Sie vis-à-vis der Monte Rosa und dem Matterhorn. Umrahmt von 29 Viertausendern ist dieser Ausichtsberg atemberaubend. Der Rest des Tages steht Ihnen zur freien Verfügung.

Dienstag, 8. August 2006: Zum 100. Geburtstag der Dampflok Breithorn fahren wir am Vormittag mit dem Belle Epoque Sonderzug durch die engen Schluchten des Matternals ins breite Rhonetal nach Visp und weiter nach Brig. Von hier aus geht es mit dem normalen Zug der BLS (Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn) nach Bern. Über Zürich oder Basel treten Sie dann die Heimreise an.

Unsere Leistungen

- ♦ Bahnfahrt ab Wohnort 2. Klasse nach St. Moritz und von Brig zurück.
- ♦ Fahrt in den nostalgischen Wagen auf der Berninabahn St. Moritz – Tirano und zurück.
- ♦ Sonderzugfahrt an zwei Tagen von St. Moritz nach Realp und von Oberwald nach Zermatt im historischen Nostalgiezug.
- ♦ Fahrt mit der Furkadampfbahn Realp – Gletsch.
- ♦ Busfahrt nach Oberwald.
- ♦ Fahrt mit der Zahnradbahn auf den Gornergrat.
- ♦ Exklusive Dampfzugfahrt Zermatt – Brig im Belle Epoque Sonderzug.
- ♦ 2x Übernachtung mit Frühstück und 4-Gänge-Menü im 4-Sterne-Hotel »Schweizerhof« in St. Moritz.
- ♦ 1x Übernachtung mit Frühstück im 3-Sterne-Hotel in Oberwald.
- ♦ 2x Übernachtung mit Frühstück im 4-Sterne »Alpen Resort Hotel«.
- ♦ Ausführliches Informationsmaterial.
- ♦ **Exklusiver Märklin-Sonderwagen.**
- ♦ Märklin-Betreuung.
- ♦ Reiseleitung durch Gregor Sutter von Bahnreisen Sutter.
- ♦ Reisepreis-Sicherungsschein.

Reisepreis pro Person im **5%** Ermäßigung für Mitglieder
Doppelzimmer: Euro 1100,-

Einzelzimmerzuschlag: Euro 100,-

Nicht im Reisepreis eingeschlossen sind alle nicht erwähnten Mahlzeiten, die Getränke und persönlichen Ausgaben sowie Reiseversicherungen.

Vorläufiger Anmeldeschluss: 23. Juni 2006
Mindestteilnehmerzahl: 30 Personen



Eisenbahnen zwischen Fjorden und Fjells 12. bis 26. August 2006



Samstag, 12. August 2006: Anreise nach Kiel ab dem nächstgelegenen Wohnort-Bahnhof. 19.30 Uhr Abfahrt des Schiffes nach Göteborg. Übernachtung mit Frühstück in Zweibettkabinen innen mit Dusche/WC.

Sonntag, 13. August 2006: 9 Uhr Ankunft in Göteborg. Anschließend Busfahrt und Besuch des alten Bahnhofsgebäudes aus dem Jahre 1900 in Nossebro. Danach Busfahrt zur alten Skara – Lundsbrunn – Eisenbahn. Dampfzugfahrt und Museumsbesuch. Skara war die erste Hälfte des vergangenen Jahrhunderts ein Eisenbahnknotenpunkt für Schmalspurbahnen. Weiterfahrt mit dem Bus nach Karlstad. Übernachtung mit Frühstück.

Montag, 14. August 2006: Busfahrt nach Mora, dem Startpunkt der Inlandsbahn. Besuch der Nohab Lok »MY1108 Great Northern«. Übernachtung mit Frühstück.

Dienstag, 15. August 2006: Die Inlandsbahn führt uns von Mora durch unberührte Landschaften, stille Wälder, weite Moorlandschaften in den hohen Norden nach Östersund, der größten und lebendigsten Sommerstadt im Inland. Dort Übernachtung mit Frühstück. Besichtigung der Inlandsbahn und Vortrag/Film über die Geschichte, Entwicklung und Zukunft der Bahn.

Mittwoch, 16. August 2006: Am frühen Morgen Bustransfer und Weiterreise auf der Inlandsbahn. Gemütlich geht es weiter in Richtung Polarkreis. Immer wieder streifen Bäche und verträumte Seen unsere Bahnlinie. Der Polarkreis wird bei Jokkmokk überfahren und bald danach erreichen wir gegen 21.20 Uhr Gällivare in Lappland. Übernachtung mit Frühstück in Gällivare.

Donnerstag, 17. August 2006: Der Zug bringt uns von Gällivare auf der Erzbahn durchs Lappland bis hinunter nach Narvik ans Meer mit wunderschönen Ausblicken auf die Fjordlandschaft. Auf dem norwegischen Abschnitt, der Ofotbahn, sind noch ein paar Nohab-Loks im Einsatz. Übernachtung mit Frühstück in Narvik.

Freitag, 18. August 2006: Rundreise mit dem Bus durch die Lofoten – eine einzigartige Insellandschaft. Übrigens ein »Muss« in Nordnorwegen, auch wenn dort zwangswei-

se keine Eisenbahnen unterwegs sind. Übernachtung mit Frühstück in Bodø.

Samstag, 19. August 2006: Die Nordlandsbahn führt uns von Bodø (Abfahrt 12.20 Uhr) nach Trondheim. Die wildromantische Strecke führt über die karg bewachsene Landschaft rund um den Polarkreis in Richtung Süden. Am schönen Ranafjord entlang führt der Weg an Seen und Bergen weiter bis nach Trondheim, wo wir gegen 22.10 Uhr ankommen. Übernachtung mit Frühstück in Trondheim.

Sonntag, 20. August 2006: Um 8.25 Uhr verläßt der Express Trondheim und führt uns hinauf ins Hochgebirge Norwegens. Im Dovrefjell Nationalpark erreicht der Zug seinen höchsten Punkt mit 1025 m. Gelegentlich sieht man Elche oder Moschusochsen sogar vom Zug aus. In Dombas erwartet uns ein weiterer Höhepunkt: Von Bjørli nach Andalsnes fahren wir auf der engen und steilen Raumabahn mit einem Dampfzug hinunter zum Fjord. Mit dem Bus geht es über den »Trollstigen«, einer serpentinartigen ausichtsreichen Gebirgsstraße, nach Alesund. Abendessen. Gegen Mitternacht Einschiffung auf die Hurtigruten und Weiterreise nach Bergen. Übernachtung mit Frühstück auf dem Schiff in Doppel- oder Einzelkabinen.

Montag, 21. August 2006: Ankunft in Bergen um 14.30 Uhr. Die alte Hansestadt ist geprägt durch ihre bunten am Hafen stehenden Holzhäuser, dem Kaufmannsviertel Bryggen, das UNESCO Weltkulturerbe ist. 3-stündige Stadtrundfahrt. Fahrt mit der Fløyenbahn hinauf über die Stadt mit wundervollem Ausblick über Bergen auf das Meer. Übernachtung mit Frühstück in Bergen.

Dienstag, 22. August 2006: Am Vormittag stehen wir wieder »unter Dampf«: Die nostalgische Gamle Vossbahnen ist die einzige Museumsbahn in Norwegen auf einer ehemaligen Hauptstrecke. Danach geht es mit dem Bus über die aussichtsreiche Passstraße nach Gudvangen. Von hier geht es weiter durch den schmalen Fjord hinüber nach Flam. Übernachtung mit Frühstück in Flam.

Mittwoch, 23. August 2006: Zwei weitere Superlativen erwarten uns: Am Morgen besuchen wir das Flambahn Museum, um da-

Unsere Leistungen

- ♦ Bahnfahrt ab dem nächstgelegenen Bahnhof nach Kiel und zurück in der 2. Klasse.
- ♦ Fährüberfahrt Kiel – Göteborg in einer Doppelkabine innen einschl. Abendbuffet und Frühstück.
- ♦ Fährüberfahrt Oslo – Kiel in einer Doppelkabine innen einschl. Abendbuffet und Frühstück.
- ♦ 11x Übernachtung mit Frühstück in guten Mittelklassehotels.
- ♦ Alle beschriebenen Ausflüge und Führungen einschl. Eintrittsgelder.
- ♦ Alle Bahnfahrten wie beschrieben.
- ♦ Alle Sonderfahrten wie beschrieben.
- ♦ 11x Übernachtung mit Frühstück in guten Mittelklassehotels.
- ♦ Hurtigruten Schifffahrt auf dem Abschnitt Alesund – Bergen.
- ♦ Örtliche Reiseführer.
- ♦ Ausführliches Informationsmaterial.
- ♦ **Exklusiver Märklin-Sonderwagen.**
- ♦ Märklin-Betreuung.
- ♦ Reiseleitung durch Gregor Sutter von Bahnreisen Sutter.
- ♦ Reisepreis-Sicherungsschein.

Reisepreis pro Person im Doppelzimmer (-kabine): Euro 2460,-

Einzelzimmer(-kabine)zuschlag: Euro 505,-
Nicht im Reisepreis eingeschlossen sind alle nicht erwähnten Mahlzeiten, die Getränke und persönlichen Ausgaben sowie Reiseversicherungen.

Vorläufiger Anmeldeschluss: 30. Juni 2006
Mindestteilnehmerzahl: 30 Personen

nach die Reise auf zwei der abenteuerlichsten und schönsten Eisenbahnstrecken der Welt fortzusetzen. Auf 20 km klettert die Schmalspurbahn 865 m in vielen Kurven den Berg hinauf, an stobenden Wasserfällen vorbei nach Myrdal. Die legendäre Bergenbahn bringt uns nach Oslo. Auf der unwirklich erscheinenden kargen Hardangervidda zeichnen sich die Eismassen des Hardangergletschers ab und hohe Berge säumen den Weg. Langsam wird das Tal breiter, ausgedehnte Wälder und schimmernde Seen bestimmen das Bild durch das Hallingdal und am Abend erreichen wir Oslo. Übernachtung mit Frühstück in Oslo.

Donnerstag, 24. August 2006: Zugfahrt nach Hamar. Das Nationale Eisenbahnmuseum zeigt uns eine große Anzahl an Lokomotiven und Wagen. Führung durch den Bahnhof Kløften, das Bahnwärter-Haus Sonsveien und die Wohnung des Bahnhausmeisters des Bahnhofs Bestum. Besuch der Wagenhalle und des Lokdepot.

Freitag, 25. August 2006: 3-stündige Stadtrundfahrt durch Oslo. Um 14 Uhr verlassen wir Norwegen mit dem Schiff durch den Oslofjord in Richtung Kiel. Übernachtung mit Abendbuffet auf dem Schiff in Doppel- oder Einzelkabinen.

Samstag, 26. August 2006: Um 9.30 Uhr erreichen wir Kiel. Individuelle Heimreise mit dem Zug.

USA: Die legendäre GG1 9. bis 30. September 2006

Auf dieser 3-wöchigen Reise in das Bahnherz der USA entdecken wir einige der 16 abgestellten GG1 und sehen diese einmalig formschöne Lokomotiven im Original. Ein Besuch des Age of Steam Railroad Museum in Dallas sowie des Pullman Historic District, werden ebenso auf dem Programm stehen wie das Railroad Museum of Pennsylvania. Sie machen Station in St. Louis und Chicago, in den Metro-polen Washington und New York, mit seiner legendären Grand Central Station und entdecken dabei fortwährend den Klassiker auf Schienen – im Vorbild als auch im Modell.

Ein detailliertes Reiseprogramm finden Sie in der nächsten Insider-News bzw. kann unter martina.eckstein@maerklin.de oder telefonisch unter +49 (0) 71 61/608-257 angefordert werden.

Unsere Leistungen

- ♦ Linienflug mit Lufthansa Frankfurt – Dallas und New York – Frankfurt.
- ♦ Flughafengebühren und -steuern.
- ♦ Alle Transfers wie beschrieben.
- ♦ Alle Museumsbesuche laut Programm einschl. Eintritt.
- ♦ Alle Ausflüge, Besichtigungen und Führungen laut Programm.
- ♦ Bahnfahrten mit Amtrak auf folgenden Strecken: Dallas – St. Louis, St. Louis – Chicago, Chicago – Clifton Forge, Greenville – Washington, Washington – Baltimore und zurück, Washington – Lancaster, Altoona – New York. 3x Nachtfahrten im Schlafwagen Economy Class Doppelabteil, Tagesfahrten in der Coach Class (2. Kl.).
- ♦ Mahlzeiten während der Nacht-

zugfahrten je nach Tageszeit.
♦ 17x Übernachtung mit Frühstück in guten Mittelklassehotels.

- ♦ Abendessen am ersten Abend in Dallas und am letzten Abend in New York.
- ♦ Ausführliches Informationsmaterial.
- ♦ **Exklusiver Märklin-Sonderwagen.**
- ♦ Märklin-Betreuung.
- ♦ Reiseleitung durch Gregor Sutter von Bahnreisen Sutter.

Reisepreis pro Person im Doppelzimmer/Doppelschlafabteil:

Euro 4 200,-

Zuschlag Einzelzimmer/Einzel-

schlafabteil: Euro 1 300,-

Vorläufiger Anmeldeschluss:

28. Juli 2006

Mindestteilnehmerzahl:

25 Personen/max. 37 Personen

5% Ermäßigung für Mitglieder



Dampflok-Festival im Weinviertel 21. bis 25. September 2006

Erleben Sie fünf herrliche Dampflokstage mit Fotohalten und Scheinanfahrten. Insgesamt sieben verschiedene Dampflokomotiven kommen auf den verträumten Nebenbahnen im österreichischen Weinviertel zum Einsatz.

Reiseverlauf

- 1. Tag:** Fahrt im IGE-/Märklin-Sonderzug von Stuttgart nach Linz. Weiterfahrt mit der Dampflok 50.1171 der Donau entlang durchs Nibelungengau, vorbei am imposanten Kloster Melk und durch die Wachau nach Krems und weiter bis nach Wien.
- 2. Tag:** Gezogen von der Schnellzug-Dampflok 33.132 geht es vom Wiener Südbahnhof aus quer durchs Weinviertel: Stockerau – Hollabrunn – Weinort Retz – Zellerndorf – Laa an der Thaya. Die Rückfahrt erfolgt über Mistelbach und Obersdorf zurück nach Wien.
- 3. Tag:** Erste »Fotofahrt« mit der Dampflok 52.7612 von Kornneuburg nach Ernstbrunn. Zweite »Fotofahrt« mit Plattformwagen, gezogen von zwei Dampflokomotiven der Reihe 93 (93.1420 und 93.1421), von Mistelbach nach Hohnau.
- 4. Tag:** Fahrt mit der Südbahn-Schnellzuglok der Reihe 17c, unterstützt von der Dampflok 77.250, nach Sigmundshergberg. Weiterfahrt durchs Kamptal – Krems – Herzogenburg. Rückfahrt über Traismauer und Tulln nach Wien.
- 5. Tag:** Fahrt im IGE-/Märklin-Sonderzug, gezogen von der Dampflok 50.1171, über die Wienerwald-Rampe nach St. Pölten und weiter auf der Westbahn nach Melk, Amstetten und St. Valentin bis nach Linz. Dort Ende des Dampflok-Einsatzes. Rückfahrt nach Stuttgart.

Eine detailliertes Reiseprogramm sowie den genauen Fahrplan finden Sie in der nächsten Insider-News bzw. kann unter martina.eckstein@maerklin.de oder telefonisch unter +49 (0) 71 61/608-257 angefordert werden.

Unsere Leistungen

- ♦ Fahrt in der gebuchten Wagenklasse im IGE-/Märklin-Sonderzug ab/bis Stuttgart über die beschriebene Fahrtroute durch Österreich und zurück.
- ♦ Sitzplatzreservierung im Zug
- ♦ Dampflok-Einsatz wie beschrieben in Österreich.
- ♦ Einsatz eines Güterzuges mit Personenbeförderung sowie einer Plattformwagen-Garnitur (Einheitsklasse), wie beschrieben.
- ♦ 4x Übernachtung mit Frühstück im Austria Trend Hotel »Ananas« im Zentrum Wiens. Basis: Unterbringung im Doppelzimmer mit Dusche oder Bad oder WC.
- ♦ Sämtliche erforderlichen Bus- oder Gepäcktransfers laut Reiseverlauf.
- ♦ 3-Tages ticket zur freien Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel innerhalb Wiens.
- ♦ 11x Übernachtung mit Frühstück

in guten Mittelklassehotels.

- ♦ Fotohalte und Scheinanfahrten mit den Dampfzügen.
- ♦ Informationsmaterial.
- ♦ **Exklusiver Märklin-Sonderwagen.**
- ♦ Märklin-Betreuung.
- ♦ IGE-Reiseleitung.
- ♦ Reisepreis-Sicherungsschein.

Reisepreis ab/bis jedem Haltebahnhof des Sonderzuges pro Person im Doppelzimmer:

Euro 895,-

Zuschlag 1. Klasse: Euro 100,-

Einzelzimmerzuschlag: Euro 140,-

Für diese Reise wird ein gültiger Personalausweis oder Reisepass benötigt. Nicht im Reisepreis eingeschlossen sind alle nicht erwähnten Mahlzeiten, die Getränke und persönlichen Ausgaben sowie Reiseversicherungen.

Vorläufiger Anmeldeschluss:

10. August 2006

Mindestteilnehmerzahl:

140 Personen

5% Ermäßigung für Mitglieder



Eine Anmeldung für das »Dampflok-Festival im Weinviertel« ist im voraus bei der IGE Bahntouristik GmbH & Co.KG, Am Bahngelände 2, D-91217 Hersbruck, Tel. +49 (0) 91 51/90550, Fax -905590 unter Angabe Ihrer Mitglieds-Nr. möglich. Der Anmeldung liegen die Reisebedingungen des Veranstalters zugrunde, die jederzeit unter www.bahntouristik.de abgerufen oder angefordert werden können. In der nächsten Insider-News wird eine ausführliche Beschreibung und Anmeldekarte enthalten sein.

Digital-Infotage

veranstaltender Märklin-Fachhändler	Datum	Uhrzeit	Mittagspause
Deutschland:			
10117 Berlin, Im Bahnhof Friedrichstraße, Modellbahnbox Karlshorst	21.02.2006	10.00–18.00	
12163 Berlin, Schloßstr., Werken.Spielen.Schenken	22.02.2006	10.00–18.00	
22177 Hamburg, Bramfelder Chaussee 251, Spiel + Hobby Haus Hartfelder	16.02.2006	10.00–18.00	
24955 Harrislee, Süderstr. 79, Lutz Trojaner	15.02.2006	10.00–18.00	
28195 Bremen, Carl-Ronning-Str. 17, Spielwaren Bürckel	14.02.2006	10.00–18.00	
33102 Paderborn, Friedrichstr. 7, Modellbahn MMZ Sester	02.03.2006	10.00–18.00	
34246 Vellmar, Holländische Str. 80, Wolfgang Scheffer	28.02.2006	10.00–18.00	
39218 Schönebeck, Wilhelm-Hellge-Str. 220, Fahrradgeschäft Ingo Klettke	23.02.2006	10.00–18.00	
42281 Wuppertal, Schützenstr. 90, Modellbahn Matschke	07.03.2006	10.00–18.00	
47441 Mörs, Friedrichstr. 65, Becker GbR Spielwaren	01.03.2006	10.00–18.00	
48145 Münster, Warendorfer Str. 21, Wie-Mo A. Wienker KG	28.02.2006	10.00–18.00	
53842 Troisdorf, Hauptstr. 176, Rocky's RC & Train Shop	09.03.2006	10.00–18.00	
55130 Mainz, Wormser Str. 19/59, Märklin Store Mainz	17.03.2006	10.00–18.00	
57627 Hachenburg, Saynstr. 23, Gross GmbH	09.02.2006	10.00–18.00	
58540 Meinerzhagen, Auf der Koppel 1, Werner Sorgler & Söhne	08.03.2006	10.00–18.00	
67146 Deidesheim, Bahnhofstr. 3, IT-Works Systemtechnik GmbH	15.02.2006	10.00–18.00	
67655 Kaiserslautern, Königsstr. 20 - 22, Diba-Modellbahn	14.02.2006	10.00–18.00	
71083 Herrenberg, Bahnhofstr. 15, Keck GmbH Spiel + Freizeit	07.03.2006	10.00–18.00	
71636 Ludwigsburg, Möglinger Str. 17, Modellb.-Modellauto P.R.Weizenhöfer	16.03.2006	10.00–18.00	
76229 Karlsruhe, Froschhöhle 9, Lok Shop eK	16.02.2006	10.00–18.00	
82110 Germering, Untere Bahnhofstr. 50, Auto-Modellbahnwelt Hödl	23.02.2006	10.00–18.00	
90419 Nürnberg, Bucher Str. 109, Modellbahn Ritzer Inh. Rainer Knoch	02.03.2006	10.00–18.00	
91788 Pappenheim, Deisingerstr. 31, Modellbahn Dengler GmbH & Co.KG	21.02.2006	10.00–18.00	
94051 Hauzenberg, Poststr. 25, Modelleisenbahnfachhandel Thomas Fischer	22.02.2006	10.00–18.00	
97070 Würzburg, Textorstr. 9, Modelltechnik Ziegler	01.03.2006	10.00–18.00	

Falls keine Uhrzeit oder Mittagspause angegeben ist, erfragen Sie diese bitte direkt bei Ihrem Märklin-Händler!



Infotag-Wagen 2006: Alle Märklin-Händler, welche Infotage veranstalten, können den Infotag-Wagen (H0) zum Veranstaltungstag bestellen. Das Angebot gilt während des Infotages jeweils solange der Vorrat reicht.

Insider-Stammtische

Durch entsprechende Veröffentlichungen unterstützen wir »Insider-Stammtische«. Berücksichtigt werden können nur Adressen für private Treffen von Mitgliedern des Märklin-Insider-Clubs. Wir veröffentlichen keine gewerblichen und keine Angebote von Modellbahnvereinen. Auch übernehmen wir keine Gewähr für die Richtigkeit der Angaben, der Inhalte oder für das Zustandekommen und den Fortbestand der Stammtische. Bei den veröffentlichten Adressen handelt es sich um bestehende Stammtische oder Personen, die an einer Gründung interessiert sind. Wir unterscheiden nicht und bitten, alles Weitere mit den Ansprechpartnern abzustimmen. Bitte haben Sie Verständnis, dass keine Adressenvermittlung am Telefon, per Fax oder E-Mail möglich ist.



Eine große Bitte:

Sollten sich zwischenzeitlich bei den veröffentlichten Adressen Änderungen (Umzug, Auflösung etc.) ergeben haben, bitten wir um Mitteilung. Vielen Dank.

- **01737** Oberhermsdorf, René Scharf, Tel.: 01 72/6 42 66 04
rene.scharf@gmx.net
- **13409** Berlin, Sven Richter, Tel.: 01 77/3 30 65 65
www.mist1.de, sven@mist1.de
- **17449** Karlshagen, Hauptstr. 49, Hartmut Reinhold
Tel./Fax: 03 83 71/2 03 71
- **23552** Lübeck + **24103** Kiel, Peter Wulf
Tel.: 04 38 1/74 17, www.mit-nord.de, insidertreff-nord@gmx.de
- **25336** Elmshorn, Franz Hochscherf, Tel.: 04 12 1/6 38 11
FranzHochscherf@aol.com (nur Mini-Club-Stammtisch)
- **25541** Brunsbüttel, Jörg Wagner, Tel.: 04 85 2/53 37 35
- **25479** Ellerau, Bernd Michaelen, Tel.: 04 10 6/7 54 60
www.hamst.de, info@hamst.de
- **31832** Springe, K.-Kollwitz-Str. 21, Holger Kehrstädt
Tel.: 05 04 1/97 14 15, Deister-Ice@gmx.de
- **32257** Bünde, Nelkenstr. 4, Hans Bechinka
Tel. + Fax: 05 23/4 34 16
- **33378** Rheda-Wiedenbrück, Torsten Piorr-Marx
Tel.: 01 70/8 96 15 58, anmeldung@mist-owl.de oder
torsten.piorr-marx@mist-owl.de, www.mist-owl.de
- **34277** Fuldabrück, Manfred Mayer, Tel.: 05 66 5/28 93
M.Baer@t-online.de, www.kist-nh.de
- **41352** Korschenbroich, Tulpenweg 15, Berthold Thiele
Tel.: 02 61 61/64 31 46
- **41468** Neuss, Michael Flügel, Tel.: 02 13 1/36 50 15
fluegelmichael1@aol.com
- **45279** Essen, Imandstr. 60, Burkhard Ascher
Tel.: 02 01/52 13 30, www.stammtisch-ruhrpott.de
info@stammtisch-ruhrpott.de
- **47055** Duisburg, Fasanenstr. 19, Wolfgang Eisenmann
wanheimerort@gmx.de
- **47475** Kamp-Lintfort, Heinz-Dieter Papenberg
Tel.: 02 84 1/5 11 32, www.mist47.de.vu, HPapenberg@aol.com
- **50181** Bedburg, Desdorfer Weg 12, Norbert Burkert
Tel.: 02 27 2/46 84
- **53619** Rheinbreitbach, Eifelblick 28, Jens Cejnek
Tel.: 01 70/2 07 77 22, cejnek@web.de
- **54332** Wasserliesch, Kordelstr. 25, Günter Schröter
Tel.: 06 50 1/1 22 80
- **55126** Mainz, Am Finther Wald 32, Stephan Türk
Tel.: 06 13 1/47 67 71, tuerk@mpip-mainz.mpg.de
und Stefan Reh, stefan@wuellner-reh.de
- **55566** Bad Sobernheim, Stettiner Str. 8, Robert Nagel
robnag@web.de
- **58507** Lüdenscheid, Brinker Höhe 21, Heiko Becker
Tel.: 02 35 1/56 81 53, hei.becker@12move.de
- **59065** Hamm, Heinrich-Lübke-Str. 30, Harald Kaiser
Tel.: 02 38 1/2 68 76, hkkaiser@t-online.de
- **63150** Heusenstamm, Wiesenweg 23, Adolf Dworsky
Tel.: 06 10 6/39 86,
- **66130** Saarbrücken, Saargemünder Str. 154, Burkhard Eins
Tel.: 06 81/8 73 95 07 und 01 78/5 56 94 62,
eins@htw-saarland.de
- **67346** Speyer, Hafenstr. 18, Ulrich Klumpp
Tel.: 06 23 2/67 77 41, Fax: 06 23 2/67 77 42, uklumpp@web.de
www.mist-rhein-neckar.de
- **67659** Kaiserslautern, Hahnbrunnerstr. 34, Christian Engel
DieselV200@aol.com
- **70176** Stuttgart, Schlossstr. 81, Michael Kos
Tel.: 07 11/6 15 81 03, www.mist7.de, mkos@mist7.de
- **78315** Radolfzell, Konstanzer Str. 47, Peter Scherer
Tel.: 07 73 2/1 40 86, Fax: 07 73 2/82 12 50
- **79312** Emmendingen, Nelkenweg 4, Eugen Schrempf
Tel.: 07 64 1/39 45
- **79650** Schopfheim, Herbert Rebscher
Tel.: 07 62 2/66 91 69, Insider-Stammtisch@HR-Funk.net
- **80805** München, Helmut Kern, Tel.: 01 74/3 02 44 14
www.mucis.de, HFKern@gmx.de
- **85250** Oberzeitelbach, Lindenstr. 12, Franz Koch
Tel.: 08 25 4/17 18, LumpiMarok@aol.com
- **85435** Erding, Karlstr. 1 a, Ludwig-Josef Eglinger
Tel.: 08 12 2/61 16, eglinger@web.de
- **88348** Bad Saulgau, Siessenerstr. 2, Richard Gentner
Tel.: 07 58 1/88 18 oder 01 72/7 42 94 64, Rigesa@t-online.de
- **89073** Ulm, Falk Dehnert, Tel.: 07 34 8/2 31 30
www.ulm-mist.de.vu
- **97486** Königsberg, Frank Usinger
Schlossberg-Usinger@t-online.de und
Alexander Faßlrunner, Tel.: 09 52 4/57 45, Africanrex@aol.com
- **97794** Rieneck, Brunnenweg 2, Michael Hermann
Tel.: 01 71/2 13 28 09, www.mist-im-msp.de,
stammtisch@mist-im-msp.de
- **A-6020** Innsbruck, Brennerstr. 5 e, Robert Rass
insider.stammtisch@tirol.com
- **CH-3904** Naters, Sonnhalde 9, Werner Baier
Tel.: +41 (0) 27/92 49 20 00, mbaier@tiscalinet.ch
- **CH-8880** Walenstadt, Ueli Schwizer, u.schwizer@greenmail.ch
und **CH-8320** Fehraltorf, Rainer Lüssi, rainer@luessi.ch
www.stayathome.ch/helis.htm
- **CH-6037** Root, Postfach 123
Märklin-Freunde-Zentralschweiz (MFZ)

Werbemodelle

Dezember 2005/Januar 2006

H0-Modelle

4415.440 »Herrenhaus-Pils«

Lutz Trojaner, Süderstr. 79

24955 Harrislee

Tel.: +49 (0)04 61/7 16 82, Fax: +49 (0)04 61/7 15 92

trojaner@t-online.de

4415.441 »Laufen für die Menschenrechte«

Amnesty International, Ortsgruppe Esslingen

Infos bei Gunther von Kirchbach unter:

E-Mail: G.S.vonKirchbach@t-online.de

4415.443 »Immobilienfinanzierung nach Maß«*

Münchener Hypothekbank eG

80539 München

4415.444 »coop Brugsen«

Esbjerg Modellhobby

DK-6701 Esbjerg Q.

4415.445 »FIDUCIA«*

FIDUCIA IT AG

76227 Karlsruhe

4415.446 »Fürst Dominik«

Hartenberger Spielwaren, Hauptstr. 359

55743 Idar-Oberstein

Tel.: +49 (0)67 81/2 25 05

4415.447 »Castello«

Lutz Trojaner

Adresse siehe weiter vorne

4415.449 »Weihnachtsmarkt Ludwigsburg«

Märklin-Museum, Holzheimer Str. 8

73037 Göppingen

Tel.: +49 (0)71 61/608-289

4415.450 »Ravensburger«

Collection Shop, Nordstr. 46

35114 Haina-Löhlbach

Tel.: +49 (0)64 55-75 57 75, Fax: +49 (0)64 55-75 57 28

collectionshop@maerklin.de, www.shop.maerklin.de

4424.024 Set »Feuerwehr Nagold« (incl. Blechdose)

Spielkiste Brenner

76275 Ettlingen

Infos bei der Freiwilligen Feuerwehr Nagold unter:

E-Mail: paul.amand@t-online.de

oder Fax: +49 (0)74 52/47 99

4424.025 »Herbsthäuser Lager«

Otto Häussermann OHG, Hauptstr. 14

74653 Künzelsau

Tel.: +49 (0)79 40/91 61-0, Fax: +49 (0)79 40/25 61

ohaesusermann@t-online.de, www.haesusermann-online.de

4424.026 »DW Schwellen«*

DW Schwellen GmbH

41460 Neuss



Bitte beachten Sie:

Werbemodelle werden nur für Märklin-Händler oder Unternehmen aus der Industrie etc. (letztere sind mit * gekennzeichnet) gefertigt. Bei Modellen die mit * gekennzeichnet sind, ist ein Verkauf meist grundsätzlich ausgeschlossen. Wir nennen deshalb bei diesen Modellen auch keine Adressen. Veröffentlicht werden können auf diesen Seiten nur Modelle, die bereits ausgeliefert sind und bei denen die ausdrückliche Zustimmung des Auftraggebers dafür vorliegt.

4441.074 »Pfaudler Reactor Systems«*
Pfaudler Werke GmbH
68723 Schwetzingen



44562.020 Niederbordwagen-Set »Herbsthäuser Lager«
Otto Häussermann OHG
Adresse siehe weiter vorne



4482.111 »Yard-Man«*
MTD Motorgeräte GmbH
73054 Eislängen



4482.112 »Hahn Automobile«*
Hahn Automobile GmbH + Co. KG
70736 Fellbach

4482.113 »Banania«
diverse Fachhändler in Frankreich



47700.002 »PERI«*
PERI GmbH
89259 Weissenhorn



48281.025 »Sprecher«
Märklin Inc.
P.O. Box 510559, 16988 West Victor Road
New Berlin, WI 53151-0559, USA
Tel.: +1 (0)262/7848854, Fax: +1 (0)262/7841095
www.marklin.com / www.sprecherbrewery.com



48281.026 »Knorr Suppen«
Dipl.-Kfm. Hans W. Bender, Luitgardweg 6
74189 Weinsberg
Tel./Fax: +49 (0)7134/2719
www.modellbahn-bender.de



48281.027 »Banania«
diverse Fachhändler in Frankreich



4890.116 »Getränke Müller«
Modelleisenbahn Grimm, Grabengasse 7
69469 Weinheim
Tel.: +49 (0)6201/12775, Fax: +49 (0)6201/15234
www.grimmtrain.de



94276 »Halberstädter Wurst & Fleisch Conserven Fabrik«
Märklin-Fachhändler, bundesweit



94277 »Bitburger«
► Lokschnitten, Inh. Gabi Forster, 56288 Kastellaun
► Spielzeugkiste Häfner & Sawinski, 60311 Frankfurt
► Spielzeugparadies, Inh. Gerd Klein, 54290 Trier
► Die Ecke GmbH, Inh. K. Lichter, 54634 Bitburg
► Märklin Store Theis Modellbahn Weisenau GmbH, 55130 Mainz
► Gerhard Hartkorn GmbH, 56068 Koblenz



94279 »Gillette M3 Power Nitro«
Schlecker Home Shopping
Tel.: +49 (0)1805/004327, www.schlecker.com

94280 »KaDeWe«
Kaufhaus des Westens, Tauentzienstr. 21-24
10789 Berlin
Tel.: +49 (0)30/2121-0, info@kadewe.com



Spur-Z-Modelle

8600.144 »Z-Stüberl«
Modellbahn-Oskar
A-Wien





**Elegant, rasant, schlank
– dennoch robust und stark:
Der SVT 137 der Bauart »Hamburg«
als Insider-Modell 2006 in Spur 1**