



Eine zauberhafte Landschaft, gestaltet wie aus einem Guss, begeisterte die Besucher der „Internationalen Modelleisenbahnausstellung“ 2022 in Friedrichshafen. In unser beliebtes Urlaubsland entführte der „Märklinfan Club Italia“ im Maßstab 1:87.

Benvenuti in Italia!

Vielleicht waren es die für hiesige Augen und Gewohnheiten ungewöhnlichen Züge, vielleicht die außergewöhnliche Wirkung der Landschaft, die durch die Hintergrundkulisse fast nahtlos fortgeführt wurde, vielleicht war es der große Stand mit dem roten Samt-Vorhang vor der Anlage. Jedenfalls konnte man während der gesamten Ausstellungszeit eine große Traube von

Besuchern beobachten, die sich vom italienischen Flair angezogen fühlte und hinreißen ließ. Die zahlreich erschienenen Mitglieder des „Märklinfan Club Italia“ boten ihr Bestes, um den Zuschauern einen anspruchsvollen und anregenden Modellbetrieb vorführen zu können.

Der Club wurde offiziell im Jahr 2005 gegründet, als eine kleine Gruppe leidenschaftlicher italienischer Märklinisten, die

sich über Internet-Foren kennenlernten, beschloss, die erste Modul-Anlage Italiens mit dem Märklin-System zu bauen.

Nach den ersten organisatorischen Besprechungen beschloss man, das Profil der Modul-Kopfplatten nach den Standards der „European Train Enthusiasts – ETE“ aus den USA zu übernehmen. Allerdings werden statt der nicht mehr ganz tafrischen Märklin-K-Gleise die moderneren C-Gleise

Weißer Pfeil: Der „Frecciabianca“ mit zwei Triebköpfen der Baureihe E.414 und dazwischen eingereihten Reisezugwagen stammt von ACME.

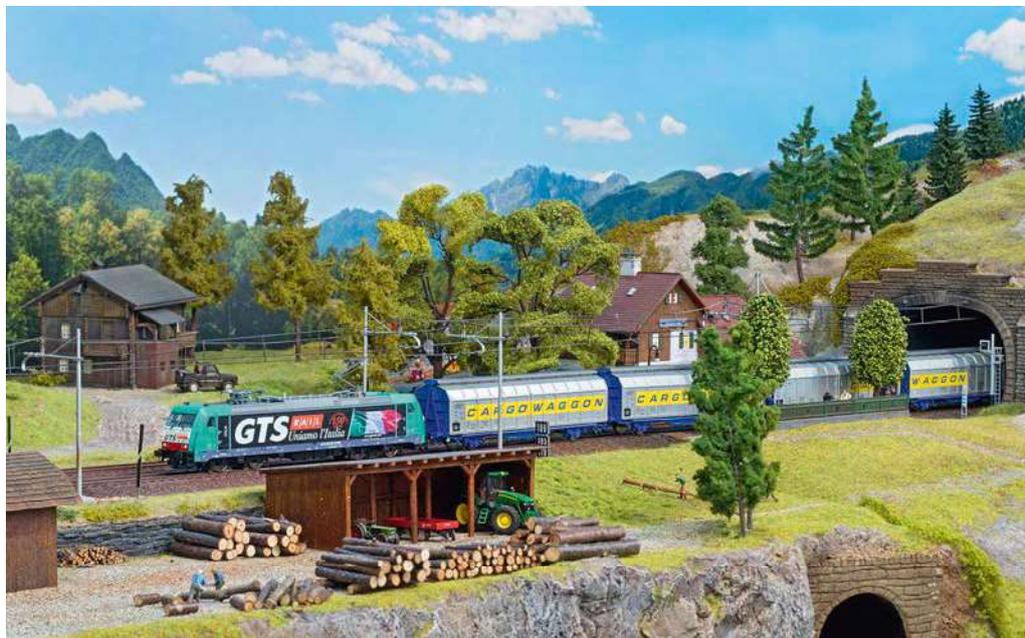


verwendet und die Verbindungselemente für die Module etwas abgewandelt.

Die Anlage entstand zunächst nach lockeren Vorgaben, es sollte und konnte eine Phantasielandschaft im europäischen Stil entstehen, um neben den italienischen Zügen auch die beliebten Modelle nach deutschen, schweizerischen, österreichischen Vorbildern oder auch Märklin-Produkte aus anderen Ländern verwenden zu können. Die am Projekt beteiligten Mitglieder leben in verschiedenen Städten und jeder baute selbstständig sein eigenes Modul. Die Treffen fanden dann regelmäßig im Rahmen von Modellbahnmessen oder privaten Stammtischtreffen statt.

Auf der großen Website ist das Clubleben vom ersten Treffen im Jahr 2005 (https://www.marklinfan.net/mf18_giugno.htm) an sehr ausführlich dokumentiert.

Die erste Ausstellung mit fertigen Modulen ging 2007 auf der Messe in Verona



Märklin produzierte eine Traxx 2 als E.483 in den Farben der GTS. Der Güterzug hat den großen Schattenbahnhof hinter den Modulen verlassen und durchquert nun die Anlage.



„Treffen sich zwei Caimanos ...“ Sowohl die E.656 in der blau/grauen Originalfarbgebung als auch jene im moderneren XMPR-Lack stammen aus dem Roco-Sortiment.

über die Bühne. Es gab kein spezifisches Betriebsthema, man wollte nur sehen, ob und wie der Modellbetrieb funktionierte. Vor allem aber wollte man dem italienischen Publikum zeigen, dass es auch mit

Die ersten Module entstanden im Freelance-Stil

dem Märklin-System möglich ist, eine realistische Modelllandschaft aufzubauen. Es bestand immer noch das Klischee des leidenschaftlichen italienischen Märklinfans mit einem Doppeloval aus M-Gleisen als Anlage. Doch das entsprach inzwischen

bei Weitem nicht mehr der Realität. Sehr schöne Bilder zu dieser Ausstellung findet man hier: https://www.marklinfan.net/model_expo_2007.htm.

In der Folge standen die Ausstellungsbeteiligungen oft unter einem bestimmten Motto: „Die großen internationalen Züge“, „175 Jahre Deutsche Eisenbahn“, „Auswandererzüge“ und andere Themen wurden anhand der Modellzüge vorgeführt. Um auch den Traditionalisten Raum zu bieten, kam dann neben der digital betriebenen Modulanlage mit C-Gleisen das Projekt „Plastico modulare Vintage“ hinzu. Hier konnten die geliebten alten Märklin-



Schätzchen auf M-Gleisen und umrahmt von alten Zubehör-Artikeln ihre Runden drehen. Auch dieses Modul-Arrangement war auf Anhieb erfolgreich und wurde im Jahr 2013 auch in Göppingen ausgestellt (<https://www.marklinfan.net/goeppingen2013.htm>).

Im Jahr 2015 fand der Club schließlich ein ständiges Zuhause in der Nähe von Piacenza. Die Modulanlagen konnten dort dauerhaft aufgebaut und sechs Jahre lang regelmäßig genutzt werden, ohne dass man andauernd auf Reisen gehen und die wertvollen Stücke transportieren musste.

Bis vor zwei Jahren konnte der Club diesen Luxus nutzen, dann verstarb leider der Besitzer der Immobilie.

Bei vielen Mitgliedern bestand jedoch schon seit längerer Zeit auch der Wunsch, ihre schönsten italienischen Zuggarnituren auf einer gemeinsamen Anlage einsetzen



Die E.402A mit windschnittigeren Fronten (Modell von Rivarossi) waren die ersten Serien-Drehstromloks der FS und für 3000V Gleichstrom ausgelegt. Inzwischen wurden alle Maschinen zur Baureihe E.401 mit nur einem Führerstand umgebaut.



Das Zweitschnellste, was die italienische Staatsbahn FS zu bieten hat: der ETR.500 als „Frecciarossa“ mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h. Auch dieses Modell kommt von ACME. Der imposante, 14-teilige Zug des Clubs passte nicht ganz aufs Bild. Es zeigt aber, wie großzügig die Landschaft gestaltet wurde und wie gut der Übergang zur Hintergrundkulisse gelang.

zu können. So entstanden bei drei Club-Freunden die ersten Module im rein italienischen Stil. Problematisch war nur die Tatsache, dass im Märklin-Programm bekanntlich über die ganzen Jahre so gut wie keine italienischen Modelle aufgelegt wurden. Es bestand also nur die Möglichkeit, die Modelle der anderen Marken an das Märklin-System anzupassen – das die Märklinfans zweifellos für das Beste halten.

Viele Umbaufahrzeuge für das Märklin-System

So begeistern und überraschen nun, zuletzt auf der IMA in Friedrichshafen, die schönen italienischen Fahrzeuge von Roco, Rivarossi, Lima, ACME, Os.Kar, Liliput oder Piko die Zuschauer. Gerade die für deutsche Augen oftmals neuartigen Eindrücke üben einen besonderen Reiz aus. Manches Fahrzeug hat man vielleicht schon einmal während einer Urlaubsreise entdeckt, andere kennt man aus der Literatur oder aus dem Internet. Doch auf einer Ausstellung hat man die Möglichkeit, den berühmten ETR.300 „Settebello“, einen alten braunen Dieseltriebwagen der Baureihe ALn.772, den „Caimano“ (E.656) oder die „Tartaruga“ (E.444), aber auch die modernen Hochgeschwindigkeitszüge wie den „Frecciarossa“ oder den „Frecciabianca“ mit Muße im Modell zu beobachten und zu genießen. Dazu kommen die heute allgegenwärtigen Traxx-Loks in hierzulande fast unbekanntem Farbgebungen – oder kannten Sie die rosafarbene „Ozeanogate“-



Auch in Italien ist die Welt der privaten EVU bunt und abwechslungsreich. Märklin lieferte die E.483 im rosaroten „Oceanogate“-Lack im Jahr 2016 aus.

E.483? Alle Triebfahrzeuge außerhalb des Märklin-Programms wurden mit dem obligatorischen Skischleifer ausgerüstet. Sie erhielten außerdem einen Digital-Decoder.

Ihr Debüt hatten diese neuen Anlagenteile im Jahr 2013 in Genua. Die typische Gleichstrom-Oberleitung und die Lichtsignale in der italienischen Bauweise machten sie gleich unverwechselbar. Anschließend blieben die Module jedoch länger eingelagert. Erst in der Vorbereitung für die

Ausstellung 2022 in Friedrichshafen wurden sie mit zusätzlichen Landschaftsteilen an der Vorderseite erweitert, um sie nun der internationalen Öffentlichkeit vorführen zu können.

Das Modularrangement bildet keine konkrete Strecke des großen Vorbilds nach, sondern kombiniert verschiedene Szenen einer typisch italienischen Landschaft. Den Modulbau übernahmen die Partner unabhängig voneinander. Zwangsläufig entste-



An vergangene Staatsbahn-Zeiten in Braun und Grau erinnert der Dieseltriebwagen der Baureihe ALn.772 (Modell von Os.Kar). 1986 wurden die letzten Exemplare ausgemustert.



Die 1'C1-Loks der Gattung 685 wurden für leichte Schnellzüge gebaut. 685.393 entstand als Umbau einer 680 in die Heißdampf-Ausführung. Das prächtige Modell kommt von Os.Kar.

hen dabei Unterschiede in der Geländegestaltung. Das lässt sie einerseits abwechslungsreich wirken, bedingt aber auch gewisse Brüche in der Wirkung auf den Betrachter. Um der Landschaft für die Präsentation auf der IMA 2022 eine gewisse Einheitlichkeit zu verleihen, wurden alle ausgestellten Module zusammengebaut und mit neuen, 29 Zentimeter hohen Landschaftsteilen an den Fronten ausgestattet, die voll-

Umgestaltung für die IMA in Friedrichshafen

ständig von einem Modellbauer (dem Verfasser) angefertigt wurden. Die Modulanlage wirkt so und in Verbindung mit der durchgehenden, angenehm hohen Hintergrundkulisse wie aus einem Guss und strahlt trotz der Modulbauweise eine außergewöhnliche räumliche Tiefe aus.

Heute, während des Schreibens dieses Textes, sind einige der in Friedrichshafen ausgestellten Module schon nicht mehr im



Auch das Modell des Nahverkehrstriebwagens ALe.642, das die nette kleine Unterwegsstation am linken Anlagenende durchfährt, stammt von Os.Kar.



FOTOS (10): ABP

Die Elektrotriebwagen der Baureihe ALe.601 mit Beiwagen (umgebaute Lima-Modelle) wurden von der FS im Schnellverkehr mit bis zu 200 km/h eingesetzt.

Club vorhanden. Dafür befinden sich neue Teile aber bereits im Aufbau.

Im „Märklinfan Club Italia“ haben sich mittlerweile auch vier Spur-1-Enthusiasten gefunden, die eine Modulanlage im Maßstab 1:32 aufbauen. Sie hoffen, dass sie ihr Werk auf einer der nächsten „Internationalen Modellbahnausstellungen“ präsentieren können.

Zu guter Letzt wurden inzwischen einige der „Vintage“-Module fest montiert. Sie können jeden Samstag im „Taggia Railway Museum“ in Arma di Taggia an der liguri-

schen Küste besichtigt werden. Alle Urlauber, die im kommenden Sommer dort vorbeikommen, sind herzlich einladen. Die genaue Adresse und weitere Informationen finden Sie hier: https://www.marklinfan.net/mnt_taggia.htm

Alle Clubmitglieder bedanken sich an dieser Stelle nochmals bei allen Besuchern der IMA 2022 für die vielen Komplimente, die sie dort erhalten haben. Sie freuen sich schon darauf, Sie auf einer der nächsten Ausstellungen wieder begrüßen zu dürfen.

Alberto Pedrini/abp



FOTO: ALBERTO PEDRINI

Tatsächlich nicht ganz so schnell war der berühmte „Settebello“. Der ETR.300 (Modell von ACME) mit den phantastischen Panorama-Abteilen an beiden Zugenden lief 180 km/h. Eine der drei gebauten Einheiten wird von der „Fondazione FS“ derzeit museal aufgearbeitet.