

Trainini



**Kostenloses,
privates Online-Magazin
für Freunde der Bahn
in Maßstab 1:220
und Vorbild**

Themen dieses Hefts:

**Die Geschichte eines Salondampfers
Märklin-Neuheit 003 131-0**

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

auch Berichte über Modellklassiker gehörten zu den geäußerten Wünschen aus der Leserumfrage. Unser Hobby besteht halt nicht nur aus Neuheiten. Bisweilen muss man auch mal einen Halt einlegen und zurückschauen.

Auch Modellbahn kann halt nicht ohne Traditionen; Märklin ist mit seiner weit über hundertjährigen Unternehmensgeschichte ein ideales Beispiel dafür. Wir Freunde des Hauses freuen uns heute daher ganz besonders, dass nun auch der Fortbestand mit der Übernahme durch Kingsbridge Capital Advisors vor einem Monat gesichert scheint.

Kleinserienmodelle und Bautipps gehören zu den Lieblingsthemen der Leser und wichtigen Bausteinen meines Magazins, das sich mit Spurweite Z befasst und eben als Praxismagazin versteht.

Modellbezogene Vorbildberichte sind bereits ein bekannter und geschätzter Klassiker von **Trainini**.

Was fehlt noch? Eigentlich nur noch eine Neuheit, etwas passende Literatur und wir haben alles beisammen, was dieses Magazin auf Dauer ausmacht. Warum ich Ihnen das alles erzähle...?

Ganz einfach: Alles Aufgezählte finden Sie heute komprimiert in einer einzigen Ausgabe von **Trainini!** So kompakt war dieses Magazin noch nie, was aber nicht zuletzt am Thema liegt: der Baureihe 03.

Bei Modellbahnern ist sie wegen ihrer Leichtigkeit (im Vergleich zur bulligeren und schwereren 01) und Eleganz äußerst beliebt. Vollkommen berechtigt darf sie daher als DER Klassiker im Märklin-Miniclub-Programm gelten. Auch der Autor konnte sich dem nicht völlig entziehen, obwohl sein Herz immer den Öldampfern der Baureihe 012 galt.

Jens Wimmel hat der 03 in seinem Werk „Vorbild und Modell“ im letzten Jahr bereits einen ausführlichen Beitrag gewidmet. Im Bereich des Vorbilds wählte er allerdings einen anderen Schwerpunkt als ich heute: Wie kam denn die Lok zu ihrem Spitznamen „Salondampfer“? Erhalten hat sie ihn immerhin erst bei der DB. Dort war sie lange Zeit beim Personal nicht sonderlich beliebt.

Zeit ist es, mit dem Mythos 03 aufzuräumen und sie als das zu würdigen, was sie in Wirklichkeit war: eine leichte, elegante Schnellzuglok, die dringend gebraucht wurde, nicht aber ein technisches Wunderkind ohne Mängel und Tücken.

Ich freue mich, dass Sie trotz des derzeitigen Fußballfiebers Zeit und Muße gefunden haben, **Trainini** zu lesen. Deshalb wünsche ich Ihnen heute ganz besonders viel Vergnügen bei der Lektüre dieser Zeilen!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Herausgeber **Trainini**

Titelseite:
03 220 des Bw Gremberg entstand aus einer Märklin-Lok. Sie erhielt einige Änderungen, neue Schilder und eine Detailsteuerung von Michael Bahls.

Die Geschichte der Baureihe 03

Vom Notnagel zum Salondampfer

Die Baureihe 03 war nie so populär wie ihre größere Schwester 01. Trotzdem hat sie noch heute viele Verehrer, weil sie als elegant und formschön galt. Lokpersonalen hingegen galt sie allzu oft nur als schön, nicht aber als brauchbar im harten Maschinendienst. Der folgende Artikel soll die Höhen und Tiefen dieser Konstruktion beleuchten.

Ein „Wunschkind“ der Deutschen Reichsbahn war die leichte Schnellzuglok der Gattung „S36 18“ (Beschriftung rechts unten am Führerhaus) nicht. Hinter dem Kürzel verbirgt sich eine „Schnellzuglokomotive mit 3 angetriebenen von insgesamt 6 Achsen bei einer Achslast von 18 Tonnen“. Damit ist der wesentliche Unterschied zur größeren und schwereren Baureihe 01 schon beschrieben und der Verweis auf die Entstehungsgeschichte gelegt.



Als 03 160 mit Schnellzug im April 1966 diese Bahnhofsausfahrt passiert, meint man, die Zeit sei stehen geblieben: Altbau-Reisezugwagen wohin man sieht.
Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Teilen der Weimarer Republik schlicht nicht einsetzbar.

Leichtere Maschinen standen nicht in ausreichender Stückzahl bereit oder waren, wie die ehemalige preußische S12 (Baureihe 17.0), mit den gestiegenen Zuglasten schlicht überfordert. Eine der Ursachen war, dass man in Preußen gar nicht auf die sonst überall bewährte Pacific-Type gesetzt hatte. Nur mit der Baureihe 39 stand noch eine in Teilbereichen geeignete, moderne Maschine im Dienst.

Abhilfe sah die DRG nur in der Beschaffung einer weiteren, aber leichteren Schnellzuglok in Einheitsbauart mit der Achsfolge 2'C1'. Kurios war, dass die Pläne und Entwürfe fast nur Verbundmaschinen vorsahen. Man hoffte, wenig Gewicht und angemessene Leistung so vereinen zu können. Preußisch bestimmte Philosophie entschied dann aber – im Rückblick wohl erwartungsgemäß – zu Gunsten einer Zwillingsslok mit einfacher Dampfdehnung. So viel wie möglich, erwähnt seien die Durchmesser von Treib-, Kuppel- und Laufrädern, erbte die neue 03 von ihrer größeren Schwester, während der Kessel mit dem der Baureihe 41 identisch war.

War die 01 von Anfang an in den Plänen zu den späteren Einheitsloks aufgeführt – daher rührt auch u.a. wohl die kleinstmögliche Bezeichnung 01 - und wurde schon ab 1925 gebaut, galt dies für ihre leichtere Schwester keinesfalls. Sie verdankt ihre Existenz eher wirtschaftlichen Problemen und Fehleinschätzungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Problem waren der auf vielen Hauptstrecken auch Ende der zwanziger Jahre immer noch zu schwache Oberbau und begrenzte Meterlasten auf Brücken, die keine Achsdrücke von 20 Tonnen und mehr zuließen. Damit war die 01 in weiten

Trainini – Ausgabe 11

Praxismagazin für Spurweite Z

Übergangsweise bestellte man in mehreren Aufträgen die bewährte, bayerische S 3/6 nach, um die größten Lücken zu schließen. Im Gegensatz zur 03 war sie als Vierzylinder-Verbundlok wartungsintensiver, dadurch aber auch auf steigungsreichen Strecken überlegen.

Mit 17 Tonnen Achsdruck (spätere Lieferungen 18 Tonnen) und etwa 12 - 15% weniger Gewicht als einer 01 glaubte man dann aber, in der 03 das „Ei des Kolumbus“ gefunden zu haben. Wie kaum eine andere Lokreihe wurden Maschinen der BR 03 getestet und gemessen.



03 222 wartet im Mai 1966 mit ihrem Eilzug, bis der Postwagen beladen ist. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Die Erwartungshaltung war hoch. Das war bestimmt auch einer der Gründe, 03 154 und 03 193 mit verschiedenen Stromlinienverkleidungen auszustatten und diese messtechnisch zu untersuchen. 03 193 war die Ersatzlok für 05 001 und 05 002, welche planmäßig mit 160 km/h eingesetzt wurden. Die Stromschale führte zu Leistungssteigerungen am Zughaken bis zu 200 PS, wobei die Werte beider Testobjekte eigentlich nicht oder kaum auf die Serienausführung der 03 übertragbar waren. Diese Umstände führten aber zu teilweise verheerenden Folgen für den Betriebsdienst.

Im Betriebsdienst zeigte sich nämlich schnell, dass man die neue Lok folgeschwer überschätzt hatte: Kaum ein 03-geführter Schnellzug erreichte daher pünktlich sein Ziel. Vor 500 bis 600 Tonnen schweren Schnellzügen neigte sie zum Schleudern, während sie auf langen Strecken über 250 – 300 km oft mit Dampfangel liegen blieb.

Der Kessel war kaum überlastbar, Kesselschäden häuften sich unter den dauerhaften Höchstbelastungen, die Loks und Personal durch zu knapp gerechnete Fahrpläne abverlangt wurden. Über 100 km/h galten die Maschinen nicht mehr als lauffähig, da sie einen unzureichenden Massenausgleich besaßen.

Wen wundert es da, dass diese Dampflok bei Eisenbahnern weitaus weniger beliebt war? Erste Hilfe waren das Verlegen von Luft- und Speisepumpe auf den Umlauf in Kesselmitte. Dadurch erhöhte sich

Trainini – Ausgabe 11

Praxismagazin für Spurweite Z

der Achsdruck auf nun 18,1 Tonnen, was die Schleuderneigung herabsetzen sollte. Gleiches Ziel hatte die Verringerung des Zylinderdurchmessers von 600 auf 570 mm.

Trotzdem verschwanden die meisten 03 schon bald aus Langläufen und dem schweren Zugdienst. Wie konnte man denn annehmen, dass eine leichtere Lok eine 01 auch nur annähernd ebenbürtig vertreten konnte? Bei der DB, die den Traktionswandel beständig vorantrieb und so im Schnellzugdienst neben der 01.10 kaum noch Dampflok brauchte, wanderte die 03 dann schnell und endgültig in niederwertigere Dienste ab. Nur Anfang der 1950er Jahre konnte man noch 03 vor FD-Zügen sehen. Im Personenzugdienst war eine Schnellzuglok natürlich unterfordert. Die Zuverlässigkeit, Beherrschbarkeit und Beliebtheit der Baureihe 03 stieg, die Eisenbahner verpassten ihr nun den nach Gemütlichkeit und Komfort klingenden Spitznamen „Salondampfer“.

Schneller als bei vielen anderen Typen aber setzte dennoch die Ausmusterungswelle ein, bis 1973 die letzten beiden Loks 03 088 und Märklins Vorbild 03 131 den Schlussstrich unter dieses Kapitel zogen. Planmäßig eingesetzt waren sie zu dieser Zeit schon lange nicht mehr. Als 03 131 überflüssig wurde, hatte man sie 1972 nach München umgesetzt, wo sie in den Gleisanlagen

des Betriebswerks auf ihr weiteres Schicksal wartete.

Die Eisenbahner des Bw nutzten ihren Tender spontan, um daran einen Gruß an die Gäste der Olympiade zu schreiben, doch noch vor Beginn der Spiele musste er nach etwa zwei Wochen „auf Anweisung von oben“ wieder entfernt werden: Die moderne DB wollte mit „Vater Dampf“ nicht mehr in Verbindung gebracht werden, versuchte man doch ihr Image mit freundlicheren (Pop-)Farben und moderner Traktion aufzupolieren.



Vorn zeigt sich der Unterschied zur 01 durch den geringeren Kesseldurchmesser – 03 131 wirkt zierlicher. Foto: Deutsches Dampflokomotiv-Museum Neuenmarkt



Zugkreuzung mit 03 292 in Klaxxbüll im Jahre 1961. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Die 03 im historischen Rückblick als eine Fehlkonstruktion herabzuwürdigen, wäre dennoch falsch: Diese Baureihe wurde ab 1930 sehr schnell in Dienst gestellt, was den Lokmangel deutlich aufzeigt und eine längere Entwicklungszeit schlicht verhinderte. Insgesamt beschaffte die DRG 298 Maschinen. Als erste Einheitslok erhielt sie serienmäßig eine Triebwerksbeleuchtung – damals ein großer Fortschritt, half sie doch den Personalen sehr beim nächtlichen Abschmieren des Fahrwerks.

Mit einer Vergrößerung des vorderen Lauffraddurchmessers

Trainini – Ausgabe 11

Praxismagazin für Spurweite Z

von 850 auf 1.000 mm (analog zur 01) wegen Heißläufern konnte die zulässige Höchstgeschwindigkeit der ab 1934 gebauten Maschinen von 120 auf 130 km/h gesteigert werden, acht Maschinen erhielten später sogar eine Zulassung für 140 km/h. Ab der Betriebsnummer 163 erhielten alle Maschinen Scherenbremsen, so jedes Treib- und Kuppelrad beidseitig abgebremst wurde.

Gekuppelt waren die neuen Maschinen anfangs mit dem genieteten Einheitstender 2'2' T 32. Später wurden diese gegen den etwas größeren und vollständig geschweißten 2'2' T 34 gewechselt. Die Stromlinienlok 03 193 bekam wie die 05er den 2'3 T 37 St.



03 131 war Patin für das aktuelle Märklin-Modell im Maßstab 1:220. Sie war eine der beiden letzten Maschinen ihrer Type bei der Deutschen Bundesbahn. 1972 stand sie im Gleisfeld des Bw München. Dessen Personal verpasste ihr daraufhin einen zur Olympiade passenden Gruß auf der Tenderlängsseite. Auf Geheiß der DB-Führungsetage musste dieser leider wieder entfernt werden. Foto: Deutsches Dampflokomotiv-Museum Neuenmarkt.

Bei der DB erhielt die 03 keine grundlegenden Modernisierungen, obwohl die Loks mit dem nicht alterungsbeständigen Kesselstahl St 34 ausgerüstet waren. Im Krieg kam es sogar zu einer Kesselexplosion aufgrund der Materialprobleme, so dass nur noch 297 der ursprünglich 298 Maschinen vorhanden waren. Bei der DR Ost sah es zunächst nicht anders aus: Nur vereinzelt baute man identische Ersatzkessel ohne Speisedom ein. Als aber die Reihe 22 (Reko-39) früh ausgemustert werden musste, weil ihre Fahrwerke unter den neuen Kesselleistungen zu stark gelitten hatten, entschied man, noch Anfang der siebziger Jahre die neuwertigen Exemplare auf vorhandene 03 zu tauschen. Die Leistungsfähigkeit dieser neu bekesselten 03 reichte fortan an die einer Altbaukessel-01 heran.

Trainini – Ausgabe 11

Praxismagazin für Spurweite Z

Als Zweizylindermaschinen waren die 03 ursprünglich Flachlandrenner. Stationierungshochburg mit Anlieferung der Baureihe wurde dadurch auch schnell die Reichsbahndirektion Münster (Westfalen): Die in den Bw Rheine (7 Maschinen) und Osnabrück (23) stationierten Loks liefen auf der Emslandstrecke und der Rollbahn.

Kaum einer erinnert sich heute noch daran, dass Rheine eine 03-Hochburg war, bevor es als Mekka der Eisenbahnfreunde entdeckt wurde. Tatsächlich wurden die Salondampfer erst Ende der sechziger Jahre von den nach Rheine als Auslauf-Bw stationierten 01.10 Kohle (ab 1968 BR 011) verdrängt, die selbst keine lange Zeit mehr dort verbrachten und von ihren ölgefeuerten Schwestern 012 abgedrängt wurden.

Das gedachte Einsatzgebiet der heute vorgestellten Baureihe wird auch aus folgendem Zusammenhang deutlich: Sämtliche Maschinen waren zunächst kaum südlicher als Mainz beheimatet. Erst ab 1942 dehnten sich die Stationierungen erstmals in Richtung Osten auf die damaligen ostdeutschen Gebiete aus.



03 275 fährt mit ihrem aus Silberlingen bestehenden Eilzug im Bahnhof Neu-Ulm ein (ca. Juni 1966). Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Ulm als Auslaufbetriebswerk der Reihe 03 kam erst sehr spät zu diesen Maschinen. Einige der Loks blieben glücklicherweise erhalten, nur ist leider keine betriebsfähig. Der Großteil des musealen Bestands besteht aus ehemaligen, bauartveränderten DR-Maschinen. Im Ursprungszustand erhalten wird die Vorauslok 03 001 des DB Museums (ehemals betriebsfähig), während 03 002 in Meiningen eine der 03 193 nachempfundene Stromlinienverkleidung erhielt und damit heute im Eisenbahn- und Technikmuseum Prora auf Rügen steht.

Von den ehemaligen DB-Lokomotiven blieb u.a. Märklins aktuelle Vorbildlok 03 131 erhalten. Sie steht heute im Deutschen Dampflokomotivmuseum Neuenmarkt.

Webadressen:

www.dampflokmuseum.de

- Informationen zur Vorbildmaschine 03 131 -

www.zettzeit.ch

- Reihe „Vorbild und Modell“, u. a. zur BR 03 -

Märklin-Neuheit 003 131-0

Modell mit Geschichte und Potenzial

Sie war von Anfang an dabei: Die Baureihe 03 gehörte mit der Artikelnummer 8885 zum Aufgebot der ersten Stunde, als Märklin 1972 auf der Nürnberger Spielwarenmesse die Spurweite Z begründete. Wenige Jahre später schaffte sie es mit einem „Dauerlauf“ sogar in Guinness Buch der Rekorde. Trotz ihres hohen Dienstalters von immerhin 34 Jahren steckt viel Potenzial in dieser seinerzeit wegweisenden Schöpfung.

Mag es einem angesichts 34 vergangener Jahre seit Vorstellung der Baureihe 03 spontan schaudern, entpuppt sich dies bei näherem Hinsehen als durchaus unbegründet: Zwar wird die aktuelle Neuheit mit



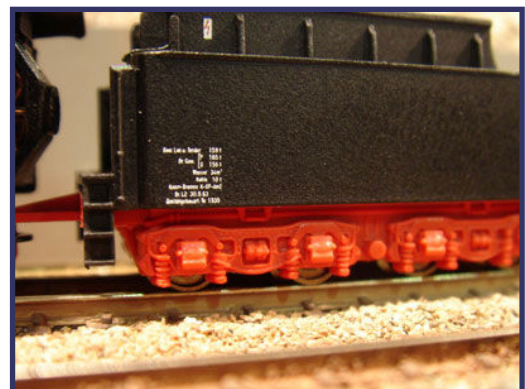
der Art.-Nr. 88854 immer noch mit unverändertem Gehäuse auf dem altbekannten Fahrwerk gebaut, aber das bedeutet nicht, dass keine Modellpflege stattgefunden hätte.

Sieht man sich die Modelle von 1972, Mitte der achtziger Jahre und aus der jüngeren Zeit an, kann man doch eine Menge Unterschiede feststellen. Zum einen wurde der klassische Dreipolmotor auch in der 03 vom zeitgemäßerem Fünfpoler abgelöst. Doch zuvor wertete man bereits die Optik des Triebwerks durch eine kleine Änderung gewaltig auf: Rot hinterlegte Treib- und Kuppelstangen bewirkten optisch einen Quantensprung.

Das Serienmuster 88854 von Märklin stellt sich auf der Julierbahn von Jens Wimmel einem Pressefoto.

Das Fahrwerk neuerer Tender wirkt deutlich weniger plastikhaft als das der älteren Vertreter. Mit heute brünierten Rädern und Stangen wirkt jede Lok auch noch weitaus gefälliger. Es hat sich also doch einiges getan in diesen 34 Jahren. Zu bemängeln bleibt da nur, dass die Beleuchtung mit Glühlämpchen nicht mehr zeitgemäß ist.

Spätestens seit es mit Z-High Tech Achim Grob einen Kleinserienhersteller gibt, der quer durchs gesamte Märklin-Sortiment LED-Beleuchtungseinsätze zum Austausch anbietet, die nicht nur wartungsfrei sind, sondern ohne Änderungen am Modell vom Stecksockel aufgenommen werden können, sollte Hoffnung bestehen, dass auch Märklin diese Entwicklung bei Neuheiten aufgreift. Alte und bewährte Fahrwerke können so weiterverwendet werden.

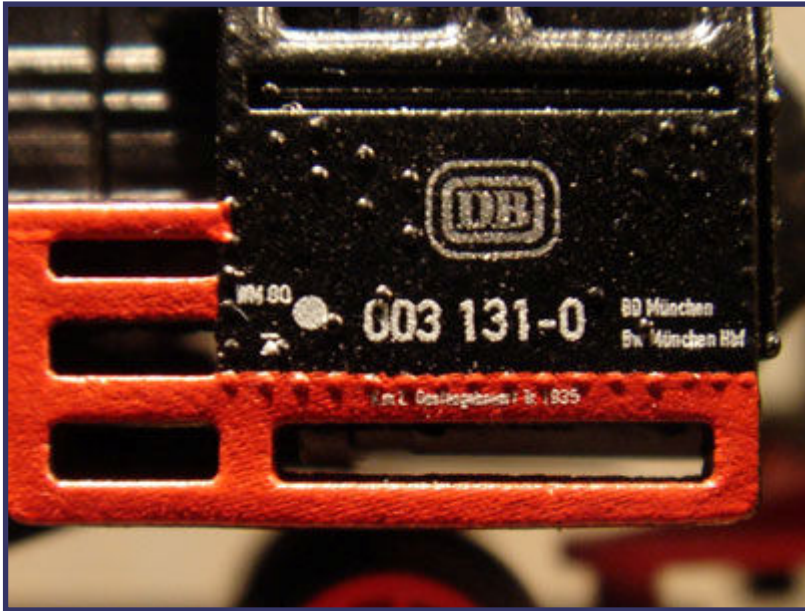


Die Bedruckung ist gewohnt gut – auch an die Hochspannungswarnschilder am Tender haben die Göppinger gedacht.

Trainini – Ausgabe 11

Praxismagazin für Spurweite Z

Und jenes Fahrwerk der 03 gehört auf jeden Fall dazu. Jede Pacific-Lokomotive im Spur-Z-Programm basierte bisher auf ihrem Fahrwerk: Sei es eine Lok nach amerikanischem Vorbild, die legendäre S 3/6 der Königlich Bayerischen Staatsbahn oder auch der „Schwarze Schwan“ BR 10 der DB. Dieses Fahrwerk ist in seinen Proportionen und Abmessungen sehr maßstabsgerecht umgesetzt. Einzig die Treib- und Kuppelräder sind wie bei fast allen Dampfloks wegen der erforderlichen Spurkranzhöhe im Sinne eines stimmigen Gesamtbilds zu klein ausgefallen.



Bei der 88854 wurde sogar berücksichtigt, dass der DB-Keks als Nietschild silbern in der Schriftenfarbe war, während die Anschriften weiß aufgepinselt waren. Der am Muster noch weiße Punkt für die Stahlfeuerbüchse ist in der Serie vorbildgerecht rot gedruckt.

Seinerzeit wegweisend war auch das identische Gehäuse der „Pacific“ 03 und „Mikado“ 41, die die gleichen Gemeinsamkeiten wie ihre Vorbilder aufwiesen: gleicher Kessel, Umlauf und Einheitsführerhaus. Im kleinsten Maßstab hätte zuvor kaum jemand die derart feine Detaillierung eines Metallgussgehäuses für möglich gehalten. Daran liegt es maßgeblich, dass es bis heute noch als akzeptabel gelten darf.

Einzig die nicht freistehenden Laternen sind nicht mehr „State of the art“. Leider ist dies auch der einzige, aber störende Punkt, der sich nicht durch Eigenabhilfe beheben lässt – zumindest nicht von demjenigen, der Wert auf die Lokbeleuchtung legt.

Was sich aus einer Großserienlok mit beherrschbarem Aufwand machen lässt, hat vor einigen Jahren bereits Andrej Katzenberger bewiesen. Er gestaltete sein Modell mit Wagnerblechen der Modell-Schwesterlok 41 (Art.-Nr. 8827) Epoche-2-gerecht um und superete sie zusätzlich: Sie erhielt messingfarbene Kesselringe und DRG-gerechte Anschriften in Messing-Spitzziffern. Das Fahrwerk von Lok und Tender wurde farblich aufgewertet.

So schafft eine schwarz hinterlegte Radgrundfläche mehr Tiefe und lässt die mit rotem Lack nachgezogenen Speichen besser und filigraner wirken. Auch der Tender erhielt diese Schönheitskur, so dass auch seine Details mehr Dreidimensionalität und Ausdruck erhielten.

Noch weiter ging der Autor selbst: Kurzerhand wurde die als 03.10 beschriftete stahlblaue Lok aus einer Dompfeil-Packung 8133 zu einer DB-Maschine der späten Epoche 3 umgestaltet. Das bereitete insofern kein Problem, als dass es sich beim Modell nie um eine 03.10 sondern um die normale Zweizylinder-Ausführung der 03 gehandelt hat.

Um ihr Vorbild 03 220 aus dem Bw Gremberg um 1967/1968 glaubhaft darstellen zu können, musste zunächst mal der Rauchkammer-Zentralverschluss an der Lokstirnseite verschwinden. Er wurde vorsichtig mit einem Feinbohrschleifer abgefräst und mit feinem Schleifpapier dann nachgearbeitet.



Eine Märklin-03 lässt sich schon mit einfachen Mitteln supern oder an individuelle Wünsche anpassen, wie Andrej Katzenberger mit seiner DRG-Maschine bewiesen hat.

Trainini – Ausgabe 11

Praxismagazin für Spurweite Z

Später wird diese blanke Stelle neu grundiert, damit am Ende aller Arbeitsgänge eine Neulackierung folgen kann.



Auf der Großaufnahme gut zu sehen ist, wo und wie die Tenderanschriften zum Schutz abgedeckt waren und mit welchen Mitteln die Details des Fahrwerks hervorgehoben und herausgestellt wurden. Auch die Radflächen und die Pufferhülsen bekamen eine Lackierung.

Die stahlblauen Teile des Führerhauses, Kessels und des Tenders wurden per Airbrush schwarz lackiert. Dabei wurde der Farbkompatibilität wegen und aus Gesundheitsgründen wasserlöslicher Original-Lack von Märklin verwendet, wie er über den Fachhandel bestellbar ist. Verfügbarkeit und eventuell erforderliche Bestellcodes fragt man am besten zuvor über die Märklin-Ersatzteilberatung ab.



Seitenansicht des Laternenbügels, der Detailsteuerung, Rangierertritte und Vorlaufdrehgestell an 03 220.

Nicht vergessen werden sollte an dieser Stelle, vor dem Auftragen des Lacks die Schriften abzudecken, sofern sie später erhalten bleiben sollen. Da sie im fahrenden Zug und ohne Lupe eh nicht auf Antrieb lesbar sind, galt dieser Schritt bei der Beispiellok nicht nur für die Tenderanschriften, sondern auch für die Bw-Schilder. Das Abkleben oder Abdecken mit Maskol (Humbrol) sollte aber sehr nah an den Schriften erfolgen, damit der stahlblaue Grund später nicht auffällt.

Trainini – Ausgabe 11

Praxismagazin für Spurweite Z

Schwarz grundiert wird auch das Fahrwerk des Tenders. Dadurch verliert es seinen Plastikglanz, der bei älteren Modellen eben Standard war. Nach Fertigstellen aller Schritte imitiert er Schmutz und Schmieröl. Anschließend wird nach dem Trocknen darüber Rot aufgetragen, um die Vorbildfarbe wiederherzustellen und die Details abzusetzen.

Hier kommen nun zwei Farbtöne in Frage: Bis 1952 waren die Fahrwerke bei der DB (und der DR Ost) RAL 3000 feuerrot lackiert, danach wechselte die DB auf das etwas dunklere RAL 3002 karminrot. Beide Lacke sind als Standardfarbtöne über Märklin erhältlich, sie finden sich aber auch im Sortiment von Revell (36 matt und 330 seidenmatt).

Für welchen Rot-Ton und welche Epoche man sich auch entscheidet:

Auch der Umlauf am Gehäuse kann eine Auffrischung vertragen, denn gerade die Frontschürze ist am

Übergang zur Pufferbohle nicht durchgängig koloriert, was aber für die Vorbildwirkung enorm wichtig ist. Gleiches gilt für das vor den Dampfzylindern sichtbare, vordere Ende des Barrenrahmens. Generell kann das Fahrwerk ein rotes Absetzen gut gebrauchen, obwohl eine Triebwerksdurchsicht in Spur Z nicht machbar ist und mancher hier spontan Bedenken haben mag, dies auch noch sichtbar rot zu betonen.



Nachschuss auf 03 220: Die Schweine links stört es gar nicht, als die Lok mit Tempo 120 und einem Eilzug am Haken auf der Emslandstrecke vorbeirast.



Gut zu erkennen ist der Indusi-Magnet auf der Lokführerseite, der am Nachlaufgestell befestigt ist. Für die zugehörige Elektrik mussten die Führerhausschilder weiter nach vorn versetzt werden.

Die Lackoberflächen sollten insgesamt nicht zu gleichmäßig, glatt und steril wirken, so dass auch Anfänger nicht viel falsch machen können: Wer jemals eine Dampflok im Detail studiert hat, dem wird das matte und wenig glatte Äußere nicht verborgen geblieben sein. Im Modell unterstützen solche Ungenauigkeiten daher sogar den Vorbildeindruck. Dies ist sehr gut auf dem Titelfoto zu erkennen.

Dort sieht man auch eine letzte Modelloptimierung: Da Wert auf eine funktionsfähige Beleuchtung mit Tauschbausteinen von High Tech Modellbahnen gelegt wurde, kam ein Abfräsen am Gehäuse nicht

in Frage, weil freistehende Westmodel-Laternen auf der Pufferbohle funktionslos geblieben wären.

Mit diesem optischen Makel leben wollte der Autor aber auch nicht, denn hier lag der Grund dafür, dass die Lok zuvor nicht in den eigenen Bestand finden wollte. Kurzerhand wurden aus 0,15-mm-Messingdraht die Schutzbügel gebogen, die den Laternen der Einheitsloks ihre charakteristische Optik

Trainini – Ausgabe 11

Praxismagazin für Spurweite Z

verliehen. Rechts und links jeder Laterne musste dafür auf der Pufferbohle je ein Loch mit 0,2 mm Durchmesser gebohrt werden, in das der fertige Bügel mit Sekundenkleber befestigt werden konnte. Achtung: Bohrungen dieses Durchmessers sollten nur mit Hilfe eines Bohrständers gewagt werden. Das Abbrechen eines Bohrers wäre sonst noch das Kleinste aller denkbaren Übel!

Nach dieser Prozedur kam die Umbau-Lok ihrem Vorbild schon sehr nahe, doch bevor sie als solche Lok mit geschwärzten Ätzblechen von Kuswa beschildert werden sollte, ging es nun zur Umrüstung in die Werkstatt von Bahls Modelleisenbahnen.



Gesamtansicht der fertig gesuperten Lok: Mit der Nachbearbeitung und Detailzurüstung von Bahls Modelleisenbahnen wirkt sie bei weitem nicht mehr wie ein Spur-Z-Modell. Dies beweist auch die insgesamt gelungene und seinerzeit richtungsweisende Konstruktion der Märklin-03 (Art.-Nr. 8885), die sogar einen Weltrekord im Guinness-Buch der Rekorde innehat.

In Steinheim bei Blomberg/Lippe erhielt sie nun das perfekte Finish: Neben einer Detailsteuerung, die den Eindruck zumindest eines H0-Modells erweckt, bekam sie dort weitere Zurüstteile. Zum Standard gehören hier die Führungsgestelle der Nachlaufachse, des Rostes und die sichtbaren Bremsgestänge am vorderen Drehgestell. Auch Scherenbremsen zwischen den großen Treibrädern und einen Kupplungshaken vorn hat sie bei Bahls bekommen.

Last but not least erhielt sie auf individuellen, also auch zuschlagspflichtigen Wunsch einen Indusi-Magneten auf der Lokführerseite. Als schnellfahrende Lok hatte ihr die DB einen solchen spendiert. Im Gegensatz zu anderen Lokomotiven wie etwa die Baureihen 50 oder viele 41 erhielt sie aber nur einen, da sie im Regelbetrieb nicht rückwärtslaufend eingesetzt wurde.

Als Option für die Zukunft bleibt, den Kohlenstand im Tender individuell zu verändern, etwa einen annähernd aufgezehrten Bestand darzustellen. Dabei käme dann auch feine Echtkohle zum Einsatz, die hinsichtlich ihres Glanzverhaltens ungeschlagen bleibt.

Nach ihrer Heimkehr bekam 03 220 nun endlich ihre neuen Anschriften, die die genieteten Lokschilder der DB für Epoche 3 nachbilden (Schrifttyp: DIN 1451 Mittelschrift DB). So wurde sie gleichzeitig zum Exoten: Ihr letztes Heimatbetriebswerk Gremberg beheimatete regulär nur Güterzugloks. Derart

Trainini – Ausgabe 11

Praxismagazin für Spurweite Z

gerüstet, musste sie gleich eine Fotosession über sich ergehen lassen, bevor sie nun auf Anlagen und Ausstellungen das Ende ihrer Baureihe und der Dampflok allgemein einläuten darf. Bis dieses gekommen ist, werden aber sicher noch viele Jahre oder Jahrzehnte vergehen...

Webadressen:

www.maerklin.de

www.z-hightech.de

www.lokomotiven-bahls.de

www.kuswa.de

- Herstellerseiten zu Modell und Superungen -

<http://home.arcor.de/220z/index.html>

- Epoche-2-Webseiten von Andrej Katzenberger -

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

...wünscht allen Leserinnen und Lesern einen spannenden Juni, der deutschen Nationalelf viel Erfolg und uns allen einen neuen Weltmeister-Zug 2006!



Baureihe 03 – Die leichte Schnellzuglok

Pacific-Lokportrait im historischen Kontext

Die Baureihe 03 war eine der formschönsten und elegantesten Einheitslokomotiven. Trotzdem stand sie zeitlebens im Schatten ihrer großen Schwester 01 und war auch technisch nicht frei von Mängeln. Das Baureihenportrait aus der Reihe „Stars der Schiene“ zu den Weltbild Sammler-Editionen beleuchtet alle Facetten dieser leichten Pacific-Lok.

Markus Hehl

„Baureihe 03 – Die leichte Schnellzuglok“

Weltbild Verlag

Format ca. 22,5 x 30,5 cm

100 Seiten mit Farbabbildungen und Ausklappkarten

Best.-Nr. 652 518 008

EUR 12,95 (exkl. Versandkosten)

Bezug nur im Abonnement der Reihe „Stars der Schiene“

Unter Modellbahnern immer sehr beliebt war und ist die Baureihe 03. Das liegt sicher daran, dass sich kaum jemand an Zeiten erinnern kann, in denen es nicht ein Märklin-Modell dieses Typs gegeben hätte. Freunde der Spur Z begleitet e seit der ersten Stunde im Jahr 1972.

Aber haben Sie sich auch schon mal gefragt, warum diese Maschine bei der DB schon sehr früh verschwunden ist oder zumindest nicht mehr in größeren Zahlen in den Bestandsbüchern auftauchte? Woher stammt eigentlich der Begriff „Pacific“ für Schnellzugloks mit der Achsfolge 2'C1'?

Die Antwort auf diese und mehr Fragen finden Sie im Band „Baureihe 03- Die leichte Schnellzuglok“ aus der Reihe „Stars der Schiene“ im Weltbild-Verlag. Ohne sich zu sehr im Detail zu verlieren und in technische Fachwelten abzutauchen, die für einen Laien unverständlich blieben, beschreibt der Autor anschaulich und übersichtlich, wie die Geschichte der „Salondampfer“ von ihrer ersten Indienststellung 1930 bis zu Ausmusterung der letzten Lok im Jahr 1983 verlief.

Dabei bietet das Buch keine Lobhudelei auf ein Vorbild, das nicht frei von Fehlern war und viele Lokpersonale zur völligen Erschöpfung trieb. Vielmehr ist auch den technischen Unzulänglichkeiten, Gegenmaßnahmen und weiteren Höhen und Tiefen viel Stellenwert eingeräumt worden. Trotzdem wird



Trainini – Ausgabe 11

Praxismagazin für Spurweite Z

hier kein Mythos entzaubert: Wer sich als Fan der 03 bekennt, wird dies auch nach der Lektüre noch tun. Vielmehr zeigt sich, dass Technik nie perfekt und frei von Fehlern sein kann.

Die Geschichte wird auch in diesem Band wieder chronologisch abgehandelt. Sie beschreibt zunächst das Umfeld und die Umstände der Entwicklung, wobei sogar eine Brücke zur bayerischen S 3/6 geschlagen wird. Es folgen die Geschichte bei der DRG, umfangreiche Versuche der Versuchsanstalt Grunewald und die Nachkriegsgeschichte bei DR und DB, die keinesfalls geradlinig verliefen.

Ein Bericht aus dem Führerstand zu einer Zugfahrt der 03 von Frankfurt (Main) nach München in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts rundet die Historie ab und zeigt auch die menschliche Seite der Arbeit auf und mit dieser Loktype.

Im Rückblick erfolgt eine Zusammenstellung und Würdigung der Geschichte von 2'C1'-Dampflokomotiven in Deutschland, nachfolgend eine kurze Übersicht über herausragende Pacific-Loks in Europa. War Ihnen bewusst, dass eine solche Bauart bei den preußischen Staatsbahnen völlig fehlte?

Zum Ende werden mehrere Museumsmaschinen vorgestellt. Ausgewählte Stationierungsverzeichnisse für zwei Loks (DR und DB) komplettieren das Buch. Nicht vergessen werden dürfen aber auch die vielen, qualitativ guten Fotoaufnahmen (Farbe und schwarz-weiß) und Zeichnungen, die die Lektüre des Buches erst angenehm und unterhaltsam machen, so dass man es nicht mehr aus der Hand legen möchte.

Einziger, möglicher Kritikpunkt ist, dass der Bauart der Pacific-Lokomotiven unabhängig von der Reihe 03 sehr viel Platz gewidmet wird. Die Beschreibungen hätten aber eher in den Band zur Baureihe 18.3-6 (erste, in größeren Stückzahlen gebaute „Pacific“ in Deutschland) oder zur 01 (erste Einheitslok der Pacific-Achsfolge) gehört. Dagegen gehalten sei, dass es dort sicher am Platz gemangelt hätte.

Ein besonderes Bonbon des Buches sind Ausklappkarten: Am Anfang und Ende des Werkes lassen sich großformatige Zeichnungen und Blaupause der Lokomotive finden, die einen guten Eindruck von den Proportionen und Optik der Maschinen geben.

Keine Erklärung findet sich im Buch leider dazu, wie es bei der Bundesbahn zum Spitznamen „Salondampfer“ kam (siehe Vorbildartikel am Anfang dieser Ausgabe). Auf jeden Fall aber bietet sich mit „Baureihe 03 – Die leichte Schnellzuglok“ eine interessante und kurzweilige Lektüre, die aber nur im Abonnement genossen werden kann.

Webadressen:
www.sammelwerke.de
www.weltbild.de



Ihre Leserbriefe und Eingaben

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für alle Leserbriefe und Feedbacks, die mich erreichen. Schreiben Sie mir bitte per Post oder an leserbriefe@trainini.de! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die Neuheiten vorstellen möchten. Das hier gezeichnete Bild soll stets repräsentativ sein und bleiben. Ebenso finden auch in Zukunft Hinweise auf Veranstaltungen und Treffen hier ihren Platz, sofern die Ausrichter mich entsprechend informieren.

Berichtigen möchte ich den Artikel über die Köf 2 von Z-Modellbau an folgender Stelle:

Im Testbericht war von einer Schwungmasse im Führerhaus zu lesen. Dies ist nicht richtig, weil aus Platzgründen nicht machbar, worauf auch mehrere Leser bereits hingewiesen haben. Dennoch hat sie Fahreigenschaften, die durchaus auf eine Schwungmasse schließen lassen.

Grund für ein ihr vergleichbares Fahrverhalten wird sein, dass der Motor mit einer hohen Drehzahl arbeitet und die im Artikel richtig erwähnte, hohe Untersetzung besitzt. So kann auch die Schnecke auf der Motorwelle begrenzt wie eine Schwungmasse wirken.



...und der nächste folgt zugleich: Nach Redaktionsschluss erschien das „Mandarinli“ der SOB (Schweiz) als bereits vierte Variante der motorisierten Köf 2 bei Z-Modellbau. Vorgeschlagen wurde sie von Jens Wimmel, der auf Anfrage auch sofort ein Foto bereitstellte. Foto: Jens Wimmel, www.ZettZeit.ch

Dies ist äußerlich nur schwer erkennbar, weil dazu das Lokgehäuse abgenommen werden müsste. Davon rät der Hersteller auch klar ab, um Beschädigungen am Fahrzeug und ein Verwirken der

Trainini – Ausgabe 11

Praxismagazin für Spurweite Z

Gewährleistungsansprüche zu vermeiden. Der Zugriff darauf ist zu Wartungszwecken auch nicht erforderlich.

Das Fahrwerk könnte einfach entnommen werden, wenn man die Schraube hinten rechts löst und dann die Bremsleitungsimitation nach vorn wegzieht. Einige, technisch erfahrene Käufer haben dies aber bereits getan. Vom Opfern dieses schönen Stücks zum reinen Befriedigen der eigenen Neugier sei aber auch hier ausdrücklich abgeraten. Es wäre zu schade um ein so schönes Stück!

Stellvertretend für die Gewinner aus der Verlosung zur Leserumfrage 2006 sei dieses Feedback veröffentlicht: Hiermit möchte ich mich recht herzlich bei Ihnen, der Glücksfee Nadine und Herrn Petkelis für den schönen Sachpreis und dem Glück gezogen worden zu sein, herzlichst bedanken.

Sobald ich die Ruhe und die Ordnung wieder gefunden habe werde ich mich an den Zusammenbau des Modells machen und Ihnen sowie Herrn Petkelis Fotos zukommen lassen.

Jörg Kliegel, Waiblingen

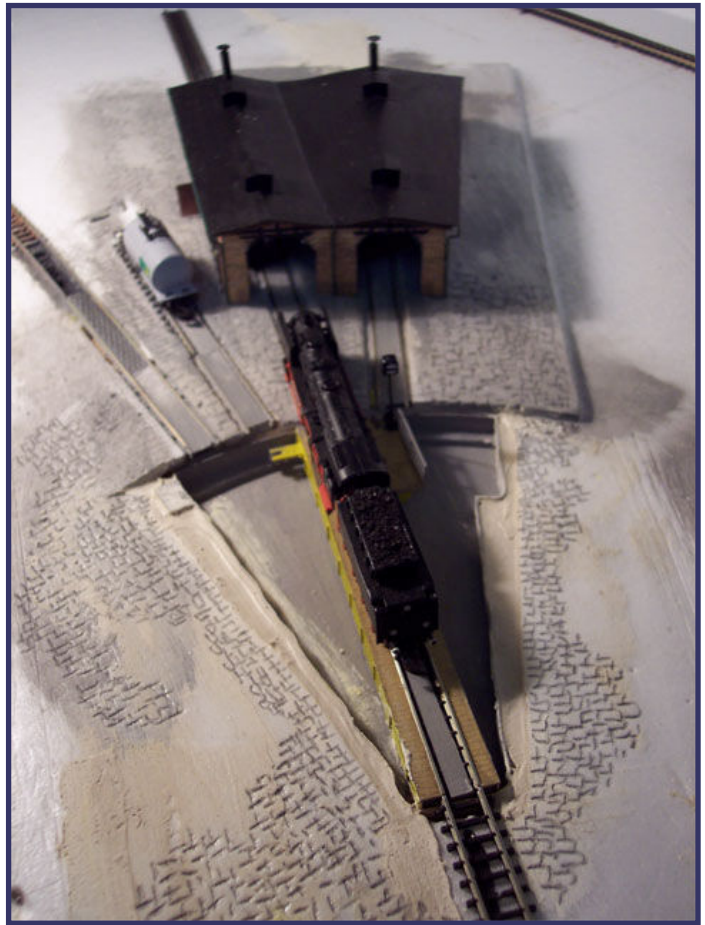
Dieser Leser stellt eine Eigenbauidee vor und freut sich auf den Gedankenaustausch mit anderen Bastlern:

Die Ausgaben von Trainini kommen auch bei mir sehr gut an. Ich selber bin schon sehr lange Spur-Z-Fan.

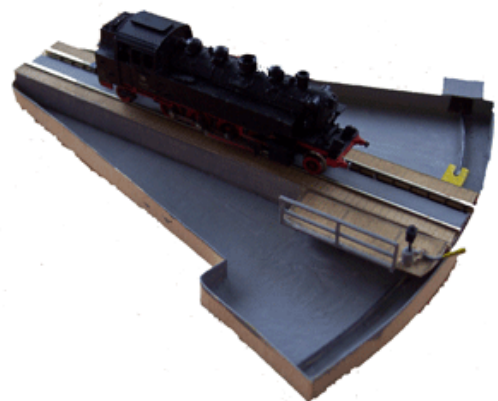
Zurzeit baue ich an einem kleineren Bw; leider habe ich auf dem Markt keine Segmentdrehzscheibe gefunden, die mir nicht zuletzt auch preislich entsprochen hätte. So war ich gezwungen mir eine selbst zu bauen. Das Modell ist nicht beweglich und dient nur als Standmodell, so auch das Sperrsignal. Ich denke, die Idee sowie das Gesamtmodell können sich sehen lassen.

Wenn noch die eine oder andere Frage offen ist können sich Spur-Zler bei mir melden: Edimarine@web.de

Eduard Utrankah, via Email



Die selbstgebaute Segmentdrehzscheibe wurde mit allen Vorbildbestandteilen konsequent nachgebildet und gekonnt eingebaut.
Foto oben und unten: Eduard Utrankah



Trainini – Ausgabe 11

Praxismagazin für Spurweite Z

High Tech Modellbahnen (Achim Grob) hat seinen ersten Katalog veröffentlicht:

Überraschend sind neben den bereits bekannten Artikeln wie Beleuchtungslösungen für Spur Z und Untersuchungsgruben weitere Knaller hinzugekommen oder angekündigt. Dazu gehören Fahrgeräte und Geisterwagen. Mehr Infos und Kataloganforderung unter www.z-hightech.de (Schutzgebühr: 2,00 EUR).

Die Firma SFA Modellbau bietet einen neuen Rollenprüfstand für die Spurweite Z an, welcher bereits auf der Intermodellbau in Dortmund zu sehen war:

Der Inhaber Ch. Flicka grenzt sie preislich und konzeptionell betont von bisher bekannten Prüfständen ab. So kostet das auf der Homepage vorgestellte Modell nur 169,00 EUR, weitere Rollenböcke werden zu 8,99 EUR je Stück angeboten. Technisch besonders ist, dass der Prüfstand insgesamt ohne Stellschrauben auskommt und die Rollenböcke aus einem Stück bestehen. **Trainini** möchte das Produkt gerne testen und auf dem Adventstreffen in Zell an der Mosel vorführen. Mehr Informationen und Herstellerkontakt unter www.sfa-modellbau.de!



Links und ganz links:
Zwei Ansichten des neuen Rollenprüfstands verdeutlichen die Filigranität und Dimensionen im Vergleich zur BR 10 von Märklin.

Beide Fotos:
SFA Modellbau

Impressum:

Diese Veröffentlichung ist ausschließlich privater Natur. Sie gibt ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers des jeweiligen Artikels wieder. Sofern ein Beitrag nicht namentlich gekennzeichnet ist, ist dieser Verfasser mit dem Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, vom Herausgeber.

Herausgeber, Chefredakteur und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Flemerskamp 59, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder Email presse@trainini.de. Mitarbeit: Andreas Petkelis.

Leserbriefe sind unter Angabe des Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder Email an leserbriefe@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Eine Veröffentlichung bleibt dabei dem Herausgeber vorbehalten. Dieser bemüht sich aber, stets ein repräsentatives Bild wiederzugeben und möglichst jede Einsendung zu berücksichtigen.

Alle in dieser Veröffentlichung erwähnten Firmennamen und Bezeichnungen sind entweder Firmennamen oder Warenzeichen des jeweiligen Herstellers oder Inhabers der Rechte. Diese werden ohne die Gewährleistungen der freien Verwendbarkeit genutzt. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler in gleich welcher Form übernehme ich keine Haftung.

Diese Berichte erscheinen unregelmäßig in loser Form und stehen für alle interessierten Modellbahner, besonders Freunde der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Download auf www.trainini.de bereit. Beim Download können fremde Verbindungs- und Providerkosten entstehen. Ein Einstellen dieser Beiträge auf anderen Servern ist ausdrücklich erlaubt, solange deren Download nicht kostenpflichtig angeboten wird.

Alle Beiträge, Fotos und Berichte unterliegen dem Urheberrecht. Besonders kommerzielle Verwertung ohne vorherige, ausdrückliche Genehmigung des Herausgebers ist ausdrücklich untersagt und wird nicht toleriert.