

Kostenloses,  
elektronisches Magazin  
für Freunde der Bahn  
im Maßstab 1:220  
und Vorbild

[www.trainini.de](http://www.trainini.de)

Erscheint monatlich  
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

# Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Adventstreffen in Zell (Mosel)

Baureihe 03<sup>10</sup> mit Neubaukessel  
Modellneuheit durchleuchtet

## Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

zu allererst möchte ich Ihnen, auch im Namen meiner beiden Redaktionskollegen, noch ein frohes neues Jahr wünschen!

Ich hoffe, Sie sind gut herübergekommen und freuen sich bereits auf die Neuheiten, die wir bald von den Herstellern vorgeführt bekommen. Einige, darunter Märklin, haben in der Zwischenzeit ja schon kundgetan, was sie sich erdacht haben.



**Holger Späing**  
Chefredakteur

Für mich persönlich bedeutet ein neues Jahr zunächst vor allem eines: jede Menge Arbeit! Neuheiten müssen recherchiert, teilweise auch fotografiert und beschrieben werden. Dazu bedarf es vieler Informationen, eines glücklichen Händchens und im besten Falle auch eines auskunftsfreudigen Anbieters.

Deshalb richte ich an dieser Stelle einen Appell an alle Kleinserienanbieter, die dieses Magazin und mit auch diese Zeilen lesen: wenn wir uns nicht schon ausgetauscht oder sogar telefoniert haben, dann halten Sie nicht hinter dem Berg! Teilen Sie uns aktiv mit, was Ihre Kunden, unsere Leser, 2020 erwarten dürfen.

Das können völlig neue Produkte sein, Weiterentwicklungen und Verbesserungen oder auch nur Studien, die in naher oder ferner Zukunft Eingang in Modelle finden sollen. Was auch immer wichtig und interessant sein kann, wir wollen es wissen und gemeinsam mit Ihnen abstimmen. Nur so kann auch die diesjährige Februar-Ausgabe wieder zu einem Erfolg und zu einem Nachschlagewerk für viele Monate des noch jungen Jahres werden.

In Richtung unserer Leser gesprochen, bedeutet das: Diese Ausgabe ist im Umfang dünner als alle übrigen der letzten Monate. Wir haben aber nicht abgespeckt, sondern im Jahresverlauf 2019 eher noch zugelegt, weil wir nichts zurückhalten wollten. Längst stecken wir in den Vorbereitungen zum großen „Messeheft“ im nächsten Monat, bei dem wir keine Spur-Z-Neuheit auslassen wollen und unter Beweis stellen werden, wie gut auch für uns der Tisch gedeckt ist.

Den schon traditionellen Jahresrückblick haben wir in den Februar verschoben und mit ihm auch die Bekanntgabe des neuen Jahresschwerpunktthemas. Da passt er eigentlich auch sehr gut hin, denn dann künden wir ja auch die Neuerscheinungen des Jahres 2019. Gemeinsam mit den Neuheiten blicken wir dann also zurück und gleichzeitig nach vorn.

Heute wollen wir uns der Baureihe 03<sup>10</sup> widmen, die kurz vor Weihnachten noch bei den Händlern eintraf. Sie ist eine interessante Dampflok, wie der Blick auf ihre kurze, aber eindrucksvolle Einsatzgeschichte bei der Bundesbahn zeigt. Das Modell ist leider nicht frei von Fehlern und Kompromissen, auch diese wollen wir fair, aber ehrlich, beschreiben.

Und zu guter Letzt laufen wir noch einmal durch die Zeller-Schwarze-Katz-Halle und schauen, was uns das Adventstreffen Anfang Dezember so bescherte. Wie wir wissen, haben sich einige Leser, die vielleicht nicht selbst dabei sein konnten, besonders darauf schon riesig gefreut. Ich wünsche Ihnen allen ein gutes Jahr 2020, viel Freude beim Lesen und weiter die Treue, die Sie und uns verbindet!

Her-Z-lich,

Holger Späing

## Leitartikel

Vorwort..... 2

## Modell

Überraschung gelungen? ..... 4

## Vorbild

Abgesang auf der Ruhrtalbahn .....17

## Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

## Technik

Aktuell kein Beitrag

## Literatur

Bahnfahrt entlang der Mosel .....29  
Ponton und Pausbacken .....31

## Aktuelles

Alle (zwei) Jahre wieder .....33  
Zetties und Trainini im Dialog.....50

Impressum .....57

Wir danken Andreas Petkelis für das Bereitstellen von Fotos aus dem Familienarchiv sowie der Eisenbahnstiftung für Aufnahmen.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 26. Januar 2020

### Titelbild:

Zwei Rangierlokomotiven („Switcher“) EMD SW 1200 machen sich in Flagstone East Terminal von Jürgen Tuschick nützlich. Die Modelle in Missouri-Pacific-Farben stammen von Z-Maker und basieren auf Shorty-Fahrwerken von Rokuhan.

## Die Baureihe 03<sup>10</sup> von Märklin Überraschung gelungen?

***Mit der Baureihe 03<sup>10</sup> in Ausführung einer neubekesselten Dampflok dürften wohl die wenigsten Spur-Z-Freunde gerechnet haben. Immerhin gehörte sie nicht zu den stückzahlenstarken Reihen im Bestand der Deutschen Bundesbahn. Auch ihre Dienstzeit war deutlich kürzer als die einiger anderer Neubau- und Umbaumaschinen. Wir haben uns die Märklin-Neuheit nun ganz genau angeschaut.***

Verfolgen wir für die Baugröße H0 angebotene Insidermodelle Märklins, dann finden sich über die Jahre unter ihnen viele Vorlagen, die auch im Maßstab 1:220 ihren Reiz hätten und auf die Wunschliste der Zetties gelangen.

Eines davon ist sicher die Schnellzugdampflok der Baureihe 03<sup>10</sup>. Auch hier konnten die vorhandenen Konstruktionen in Teilen verwendet werden und bereits erfolgte Recherchen zweitverwertet werden. Nicht zufällig deckt sich die Betriebsnummer 03 1001 samt Ausführung des Betriebszustands mit jenem Modell, das zuvor im Maßstab 1:87 erschienen war.



Mit der von der Bundesbahn umgebauten Schnellzugdampflok der Baureihe 03<sup>10</sup> (Art.-Nr. 88850) ist Märklin zweifelsfrei ein außergewöhnliches Modell mit hohem Wiedererkennungswert gelungen. Dafür sorgt allein schon der markante Tender.

Den Zetties soll das recht sein, denn die neubekesselte „Null-Drei-Zehn“ hat zwar nur eine kurze Dienstzeit, überschaubare Stückzahl, damit betrieblich eher geringe Bedeutung und wurde dazu auch noch schnell vom Traktionswandel überholt, doch sie wirkt elegant, eben erfrischend anders als die Einheitslokomotiven der Reichsbahn.

Und außerdem ist sie eine gute Grundlage für eine Baureihe 41 in modernisierter Ausführung, mit der sich das Vorbild den Kessel mit Verbrennungskammer teilte. Das haben sicher auch die meisten Leser bereits erkannt, die mit dem Vorbild nicht so vertraut sind.

Wer Gefallen am Aussehen einer DB-Neubaudampflokomotive findet, der kommt sowohl an der „03<sup>10</sup> NK“ als auch der „41 NK“ (NK = Neubaukessel) nicht vorbei: Wohl nicht zufällig folgt das Aussehen modernisierter Lokomotiven dem der DB-Neubauten.

Und so wird die heute zu besprechende Märklin-Neuheit in der vorliegenden Ausführung wie auch zukünftigen Varianten im Normalprogramm sicher auf viele Anlagen finden und dort eine wichtigere Rolle spielen, als es das Vorbild bei der Bundesbahn einst tat.

## Die Modellauswahl

Viele Exemplare im Bestand der DB liefen zumindest zeitweise nach ihrer Neubekesselung mit Scheibenrädern im Vorlaufdrehgestell. Das hatte große Auswirkungen auf ihr Erscheinungsbild. Und so gibt es nicht wenige Dampflokfreunde, die diese Ausstattung – wie durchaus auch bei anderen Baureihen – für wenig ästhetisch oder sogar entstellend erachten.

Wie zuvor schon in der Nenngröße H0 hat Märklin auch für Mini-Club die Maschine mit der Betriebsnummer 03 1001 (Art.-Nr. 88850) ausgewählt. Im Betriebszustand für die (späte) Modellbahnepoche III besitzt auch sie die Kombination aus Hochleistungskessel und Scheibenrädern.



Wie schon zuvor in der Spur H0 hat Märklin auch für die Mini-Club wieder die 03 1001 in ihrer Ausführung mit Scheibenrädern im Vorlaufgestell ausgewählt, wie es für viele Vorbildlokomotiven dieser Baureihe typisch war.

Vermutlich wollte der Hersteller auch in der kleinen Spur den sicheren Weg wählen und die vermeintlich unbeliebtere Variante den Mitgliedern des Kundenclubs anbieten. Der Bezug über einen Bestellschein könnte dieses dann wettmachen und für eine spätere Version mit Speichenrädern noch ausreichend hohe Stückzahlen ermöglichen.

Bei der Baureihe 03<sup>10</sup> ist dies immerhin fast die einzige Variationsmöglichkeit des Grundmodells: Zeitlich zurückgehen kann Märklin nicht, weil die Lokomotiven da noch ein völlig anderes Erscheinungsbild hatten. Auch ein Zeitsprung nach vorn ist ausgeschlossen, weil die letzten Exemplare schon 1966 aufs Abstellgleis rollten und deshalb nie eine Computernummer trugen. Lediglich die hohen Sandkästen auf dem Umlauf tragen die Maschinen nicht auf allen bekannten Aufnahmen.

Das Fahrwerk der Lokneuheit stammt von der Baureihe 01, wie seit Präsentation des Handmusters auf der Nürnberger Spielwarenmesse 2019 bereits zu erwarten war. Daraus resultiert ein Kompromiss, den wir gleich noch besprechen werden.

Auf Basis des Handmusters ebenfalls zu erwarten war bereits, dass auch das Tenderfahrwerk wieder dem der Baureihe 01 entsprechen würde und damit unverändert bis zur Baureihe 03 aus dem Startjahr 1972 zurückreichen würde.

Dies scheint aber vor dem Hintergrund erstaunlich, dass dessen Aufbau komplett neu zu konstruieren war und wir insofern durchaus davon ausgingen, dass das deutlich jüngere und in einigen Details eben auch feinere Fahrwerk des Öltenders gleicher Grundbauart heranziehen würde. Eine solche Entscheidung wäre vielleicht zukunftsfester gewesen.

Damit kommen wir jetzt zu den äußeren Merkmalen des Insidermodells 2019, die ebenfalls einige erstaunliche Erkenntnisse bringen.

## Die Lok im Betrachterblick

Beim Vorbild stimmten die Fahrwerksmaße der Baureihen 01 und 03 weitgehend überein. Unterschiede bestanden nur hinsichtlich der Raddurchmesser in den Vorlaufdrehgestellen, die bei beiden nachträglich von 850 auf 1.000 mm erhöht wurden. Dies ist also kein Unterschied zwischen den beiden Schnellzugloktypen, sondern nur der einzelnen Bauserien innerhalb jeder der beiden Baureihen.

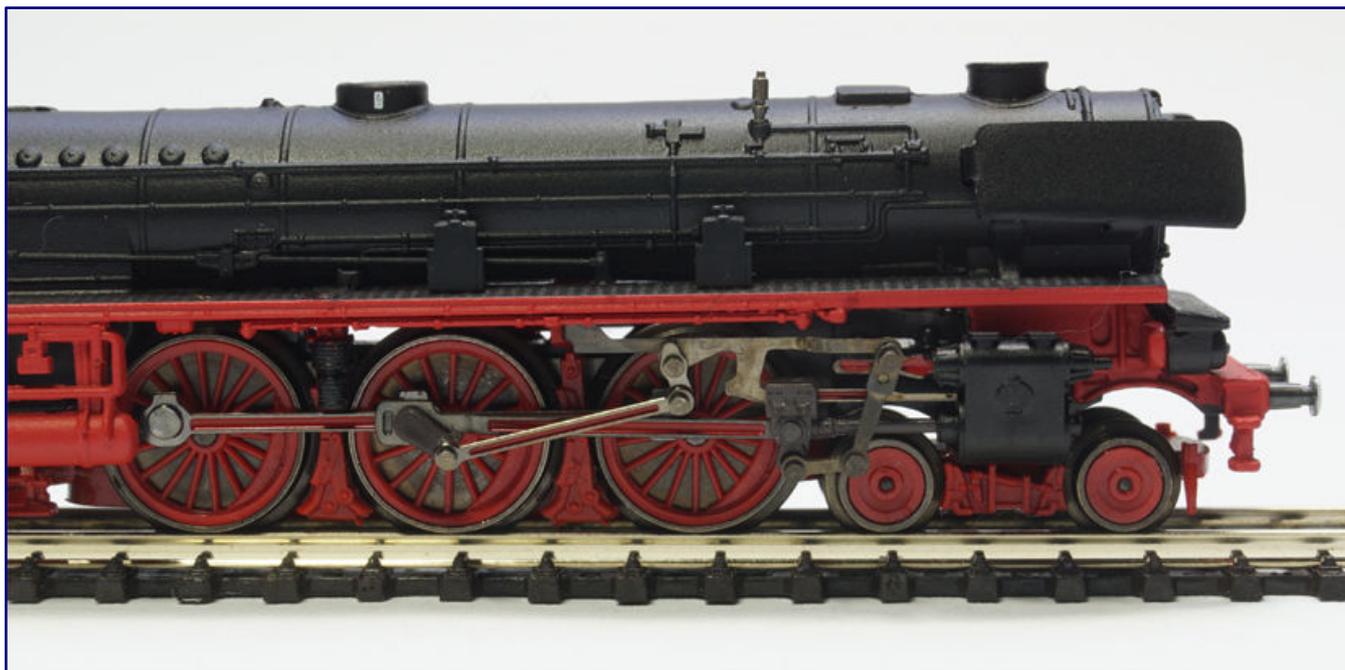
Für die Baureihe 03<sup>10</sup> mit drei Zylindern spielt das, wie auch bei der 01<sup>10</sup>, keine Rolle: Als sie 1939/40 auf die Schienen gelangten, waren 1.000 mm große Laufräder eh längst Standard. Der einzige Maßunterschied im Fahrwerk der Lok betrifft den Abstand zwischen 3. Kuppel- und Nachlaufachse: Bei der Baureihe 01 und 01<sup>10</sup> beträgt dieser 3.800, bei der Baureihe 03 und 03<sup>10</sup> nur 3.500 mm.



Insgesamt macht die Lok auf den ersten Blick einen guten Eindruck: viele nachgebildete Details und vollständige Anschriften sowie Speichenräder im Tender. Störend fällt nur der große Lok-Tender-Abstand auf, der auch messbar zu Abweichungen von den umgerechneten Vorbildmaßen führt. Auffallend ist zudem der Gehäuseschiefstand, der für eine zu hohe vordere Pufferbohle sorgt.

Ursache ist eine kürzere Deichsel des Nachläufers bei den leichteren Ausführungen der BR-03-Familie. Umgerechnet auf den Maßstab 1:220 macht dies immerhin noch 1,36 mm aus. Dass Märklin wieder die längere Deichsel verwendet hat, die erstmals für das Insider-Modell 2012 (88010) konstruiert wurde, mag auf reiner Zahlenbasis verzeihlich sein.

Trotzdem ist auch diese geringe Abweichung durchaus zu sehen. Das hat mit der abweichenden Lage des Achsmittelpunkts unter dem Führerhaus zu tun – eine ausreichende Vorbildkenntnis ist dafür freilich erforderlich. Insofern lassen wir Märklin diesen Kompromiss durchgehen.



Nicht im Modell berücksichtigt wurden vergrößerte Gegengewichte an der mittleren Treibachse sowie versetzte an der davor liegenden Kuppelachse, auf die das Innentriebwerk arbeitete. Bei der Baureihe 01 deutlich besser gelöst war die Nachbildung der Steuerung: War der feuerrote Steuerungsträger damals Bestandteil des Gussgehäuses, fehlt er nun ganz. An seiner Stelle finden wir nur das dunkel vernickelte Blechteil, das zuvor von ihm verdeckt wurde.

Vertan wurde aber auch die Möglichkeit, das größere Gegengewicht an der mittleren Treibachse und das versetzte an der ersten Kuppelachse nachzubilden, auf die beim Vorbild der Mittelzylinder arbeitete. Beides sind Merkmale, die auch im Maßstab 1:220 durchaus zu sehen sind.

#### Daten und Maße zu Vorbild und Modell der Baureihe 03<sup>10</sup>:

	<u>Vorbild</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
· Länge über Puffer (LüP)	23.905 mm	108,7 mm	111,7 mm
· Größte Breite	n. bek.	---	16,5 mm
· Höhe über SO (Schornstein)	4.250 mm	19,3 mm	20,0 mm
· Gesamtachsstand	20.225 mm	91,9 mm	93,5 mm
· Achsstand Lok	12.000 mm	54,5 mm	56,0 mm
· Achsabstand Lok/Tender*	2.525 mm	11,5 mm	14,0 mm
· Durchmesser Kuppelräder	2.000 mm	9,1 mm	8,7 mm
· Durchmesser Vorlaufräder	1.000 mm	4,5 mm	4,2 mm
· Durchmesser Nachlaufräder	1.250 mm	5,7 mm	5,0 mm
· Durchmesser Tenderräder	1.000 mm	4,5 mm	4,4 mm
· Dienstgewicht**	178,4 t	---	40 g
· Bauart	2'C1' h3		
· V <sub>max</sub>	140 / 50 km/h (vorwärts / rückwärts)		
· Leistung	1.375 kW / 1.870 PS		
· Umbaujahre (Neubaukessel)	1957 - 1961		
· Gesamtstückzahl (DB)	26		
· Ausmusterung	1966		

\* Abstand von Nachlaufachse zu 1. Tenderachse

\*\* mit vollen Vorräten

Vom erstgenannten Merkmal hätten alle Pazifik-Dampflokomotiven im Märklin-Portfolio profitiert, beim zweiten hätte es schon den Baukasten für eine mögliche Baureihe 01<sup>10</sup> bereichert und durchaus auch der bayerischen S 3/6 gut gestanden.

Zu den Pluspunkten des Fahrwerks zählen wieder die Nachbildungen der Scherenbremsen, des Indusi-Magneten und der Schienenräumer sowie die detaillierte und vollbewegliche Steuerung des Modells. Sie konnten ebenfalls unverändert von der Baureihe 01 übernommen werden.

An jenem im Jubiläumsjahr 2012 erschienenen Modell war allerdings der Steuerungsträger besser umgesetzt: Bei der Baureihe 03<sup>10</sup> fehlt er als rot abgesetzte Nachbildung am Metallgussgehäuse nämlich komplett.

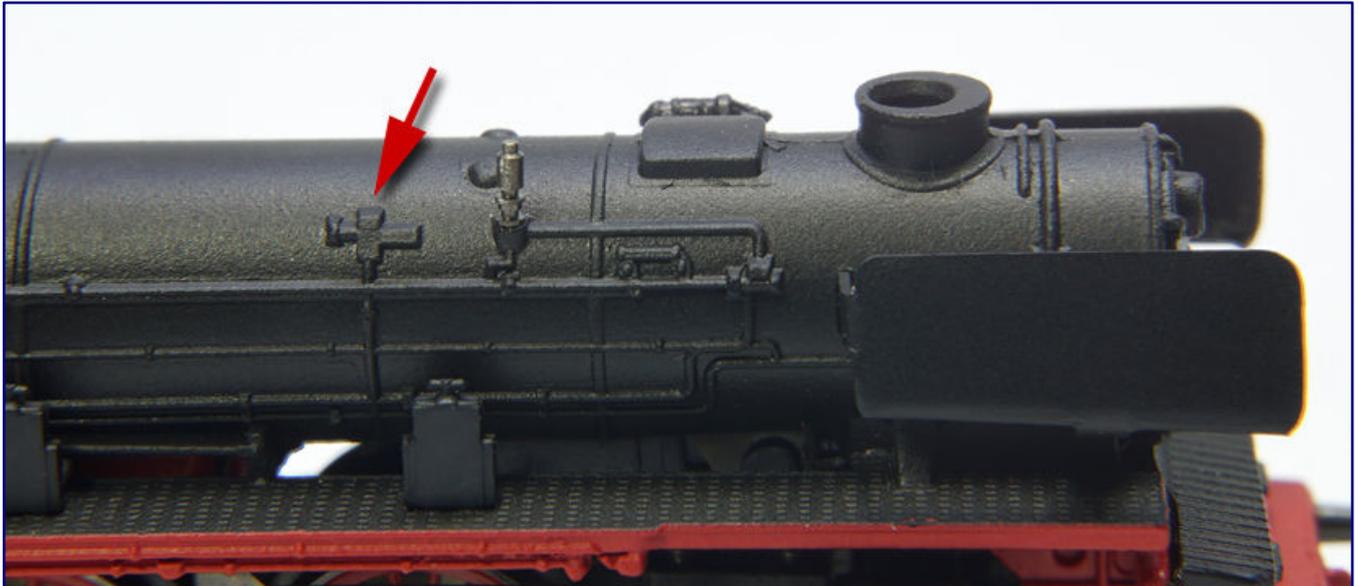
Stattdessen finden wir dort nur das schwarzvernickelte Blechteil, das sonst dahinter saß und mechanisch den Aufnahmepunkt für die Gegenkurbel mit Schwinge bildet.

Das konnte Märklin in der Vergangenheit deutlich besser! So hinterlässt dies bei uns den Eindruck, dass dieses Teil schlicht vergessen wurde. Auch die Scheibenvorlaufräder können uns nicht vollends überzeugen, denn sie wirken im Vergleich zum Vorbild zu flach und nicht profiliert. Hier kam ein vorhandenes Spritzwerkzeug zum Einsatz, welches wir als nicht optimal bezeichnen möchten.



Gelungen sind die Nachbildungen des Kessels, des geschlossenen Führerhauses mit Seitenfenstereinsätzen und der ebenfalls formneue Tendaraufbau mit Abdeckung und Nachschubeinrichtung.

Schwächen an den Gravuren zeigen sich nur an den zu flach wiedergegebenen Kesselspeiseventilen beider Seiten, die die Strukturen der Absperrventile vermissen lassen. Ein Schritt nach vorn wäre es gewesen, wenn Märklin die Gehäuseschraube im Dampfdom mit einem Spritzgussteil abgedeckt hätte.



Das Kesselspeiseventil (siehe Pfeil) ist beidseits des Langkessels zu flach wiedergegeben und vermag deshalb nicht ansatzweise zu überzeugen. Im Vergleich zu den Vorbildaufnahmen weist diese Wiedergabe nahezu keine Vorbildähnlichkeit auf, womit Märklin weit unter seinen eigenen Möglichkeiten bleibt.

Fotos auf Seite 8:

Auch die Leichtlaufradsätze (Bild oben) treffen die Form ihrer Vorbilder nur ansatzweise, was dem Griff in den vorhandenen Formenbaukasten geschuldet ist. Überzeugend wirken die Gravuren, Fenstereinsätze und Bedruckungen im Bereich von Führerstand und Tender (Bild unten). Auch der Kasten der Indusi-Steuerung (ebenso wie der zugehörige Magnet am Nachläufer) ist nachgebildet, für den die Beschilderung auf der Lokführerseite nach vorn rücken musste.

Im Auslieferungszustand zeigt das Modell zudem einen leichten Gehäuseschiefstand, der auf einen offenbar nachträglich konstruierten und im 3D-Druck erstellten Lichtabschirmkörper im Inneren zurückgeht: Dieser steht leicht über die Oberkante des Fahrwerksblocks und hebt das Gehäuse vor allem im Pufferbereich leicht an, wodurch das Modell hochbeinig wirkt.

Mit etwas Geschick ist dies aber durchaus zu beseitigen. Dafür ist vor allem die Oberseite des Druckteils so weit abzuschleifen, dass sie bündig mit der Oberkante des Fahrwerks abschließt. Auch die Seiten sind in gleicher Weise leicht zu bearbeiten.

Wer hier zur Selbsthilfe greift, sollte sich vorsichtig herannähern und die Wirkung des Materialabtrags fortlaufend durch Wiedereinsetzen des Teils und Aufsetzen des Gehäuses prüfen. Bis zu 1 mm lässt sich das Gehäuse absenken, die möglichen Auswirkungen, ein störendes Streulicht, sollten dabei aber stets bewusst sein.

Schwierig ist nur die vorherige Demontage des verursachenden Abschirmkörpers, da dieses dünne Teil zum Brechen neigt. Ein passender Ersatz ist für interessierte Kunden bereits bei Z-Doktor Modellbau in Konstruktion.



Auslöser des Gehäuseschiefstands ist der offenbar nachträglich konstruierte Lichtabschirmkörper, der gemäß der Pfeilmarkierungen oben und an der Seite (auch Gegenseite) etwas abzutragen ist. Etwa 1 mm wandert die Pufferbohle dann nach unten.

Ansonsten leistet sich das Modell kaum optische Schwächen: Der Lokaufbau aus Metall hat eine gute Haptik und besticht auch wieder mit eingesetzten Führerstandsfenstern. Nicht besser umsetzen ließen sich die funktionsfähigen unteren Laternen, die an der Umlaufunterkante sitzen.

Sie wirken freistehend, halten aber nicht jedem Blick stand. Zum einen sind sie nicht wirklich freistehend, denn hinten besitzen sie funktionsbedingt eine abgeschirmte Lichtleiterverbindung ins Gehäuseinnere.

Wegen der Lichtfunktion und Spritzgussfertigungsweise der Ansetzteile fallen die Laternen auch recht groß aus.

Das möchten wir aber nicht als Kritik am Modell verstanden wissen, denn hier greifen nun mal technische Restriktionen, die eine Entscheidung des Herstellers fordern. Und da Kunden eines Märklin-Modells, Gewohnheiten der Produktstandards folgend, sicher nicht auf beleuchtete Laternen verzichten möchten, ist dies für uns nachvollziehbar.



Bereits mit etwas Farbe hätte sich das „Gesicht“ der 03 1001 noch erheblich besser darstellen lassen.

Wer die Front durch feinere, aber eben funktionslose Teile aufwerten möchte, darf seine Hoffnungen auf die Kleinserie richten. Michael Bahls hat uns im Gespräch bestätigt, hier ein Optimierungspotenzial zu



Der Tendaraufbau mit den geschlossenen Abdeckklappen wurde komplett neu konstruiert. Er basiert auf dem Fahrwerk des Tenders 2'2' T 34 der Baureihe 003 von 1972, wird aber hier elektrisch von der Lok versorgt.

sehen, das er bei entsprechendem Interesse mit einem Angebot unterlegen wird, das auch den Bereich des recht flach wirkenden Innenzylinders verbessern kann.

Der Tendaraufbau ist komplett neu entwickelt worden und bildet die zum Standardtender 2'2' T 34 bestehenden Vorbildunterschiede nach. Dies betrifft vor allem die Elemente der Kohlennachschubeinrichtung und die geschlossen nachgebildeten Schwenkdächer der Kohlenkastenabdeckung.

Beim Vorbild waren sie übrigens meist geöffnet, da sie zum Blockieren durch Kohlenstücke und Kohlenstaub neigten. Lobenswert ist, dass Märklin dem Tender rote Speichenräder gegönnt hat.

Die tiefschwarze Lackierung wirkt recht matt und einer Dampflok angemessen. Die feuerroten Teile des Umlaufs, der Pufferbohle und des Fahrwerks wirken ebenso gut und stören auch nicht durch Plastikglanz. Die lupenreine Bedruckung wichtiger Betriebsanschriften erfolgte im Tampondruckverfahren.

Die Pufferteller haben einen Warnanstrich aufgedruckt bekommen, die Hülsen sind aber an Lok und Tender nicht rot abgesetzt worden. An der vorderen Pufferbohle sind aber Untersuchungsdaten angeschrieben, während die recht flach gravierte Kupplung vorn nicht schwarz abgesetzt wurde.

Verzichtet hat Märklin auch darauf, die Umlaufkante des Trittleches unter der Rauchkammertür rot abzusetzen, die Oberseite der Pufferbohle hätte zudem schwarz sein müssen. Hier macht es deshalb Sinn, selbst Hand anzulegen und diese kleineren Unzulänglichkeiten mit dem Pinsel selbst zu beheben.

## Die Technik der Neuheit

Eine wichtige Nachricht vorweg ist für den Bereich der technischen Bewertung sicher die Kurvenlauffähigkeit des neuen Modells: Märklin gibt den befahrbaren Mindestradius mit 195 mm an, doch wir konnten im Test auch im R1 mit nur 145 mm keine Probleme feststellen. Durch enge Gegenbögen sollte das Modell aber besser nicht gezwungen werden.



Obwohl Märklin einen Mindestradius von 195 mm angibt, zeigte die Lok im Test keine Probleme mit dem Industrieradius von 145 mm. Ob das dann aber auch elegant aussieht, ist eine ganz andere Frage. Auch die Zugkraft des 40 Gramm wiegenden Modells ist ausreichend.

Zu den klaren Stärken der Neuheit gehören gute Fahreigenschaften dank des zum neuen Standard erhobenen Glockenankermotors. Auch der Lokaufbau aus Metall trägt sicher dazu bei, denn angesichts von nur zwei effektiv wirksamen Stromabnahmepunkten je Pol – die mittlere Achse ist ja geringfügig höher gelagert - ist sein Gewicht dazu maßgeblich beitragend.

Angetrieben werden, wie vom Basisfahrwerk der Baureihe 01 gewohnt, alle 3 Kuppelachsen über Schnecke und Stirnradgetriebe. Die Beleuchtung erfolgt mittels warmweißer LED und Lichtleiter auf drei Spitzenlichter an Lok und Tender.

Nach der Premiere einer Beleuchtung im Kondensender der Baureihe 52 hat sich Märklin auch beim Insidermodell hierzu entschlossen. Fahrtrichtungsabhängig leuchtet das Spitzenlicht korrekt immer nur an der vorausfahrenden Lokseite.

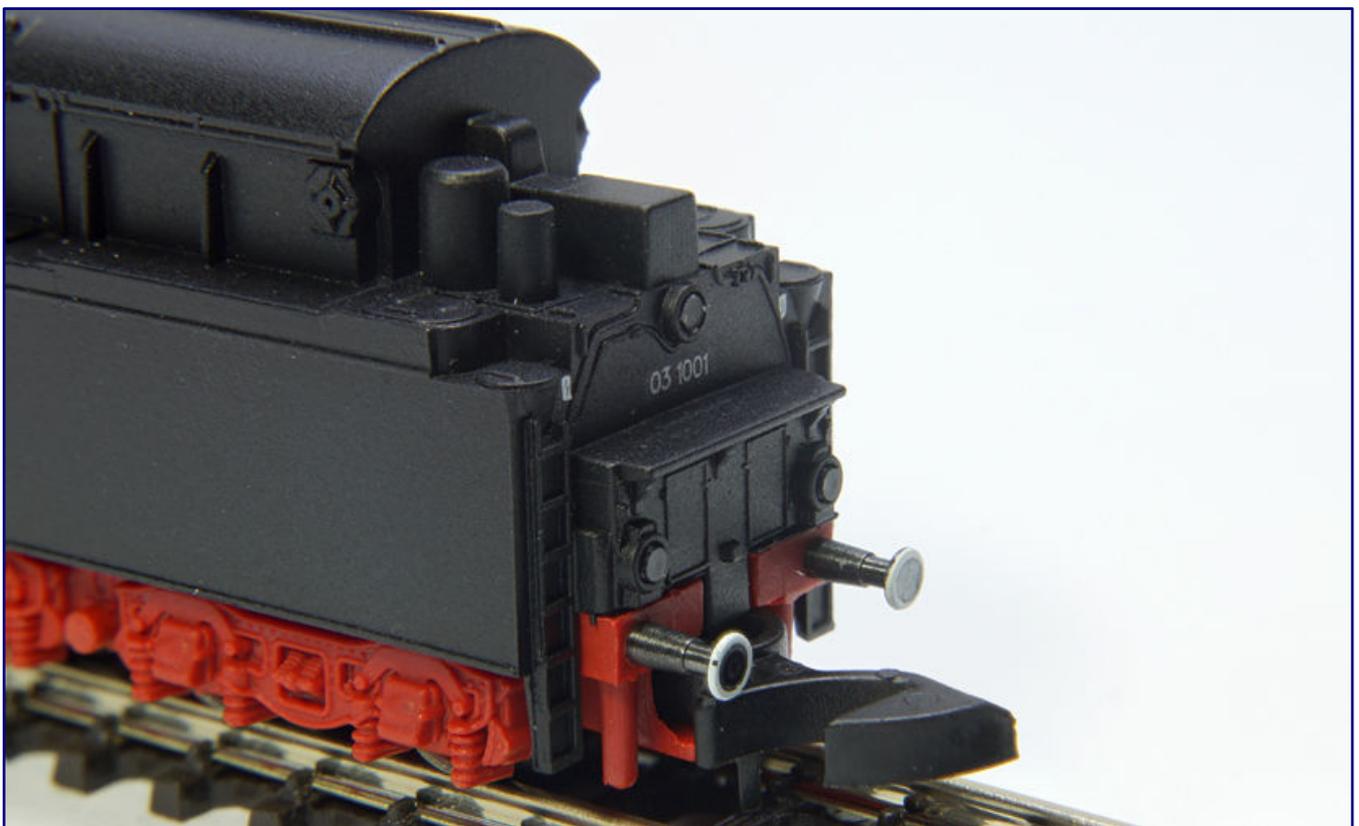
Da die Schnellzuglok aber kaum Tender voraus im Zugdienst gestanden haben dürfte, wäre diese Eigenschaft durchaus entbehrlich gewesen. Beim Ausrücken aus dem Betriebswerk zur Fahrt an den bereitgestellten Zug oder bei innerbetrieblichen Fahrten zahlt sich diese Funktion natürlich hingegen aus.

Zwei Kritikpunkte zur Tenderbeleuchtung haben wir leider anzubringen: Unvorteilhaft ist, dass diese – anders als das Spitzenlicht an der Lok – erst nach dem Anfahren des Modells sichtbar wird und bei geringer Fahrspannung auch deutlich weniger hell scheint.

Nicht ausreichend durchdacht erscheint uns die Verbindung zwischen Lok und Tender, denn diese wurde mit dem gewöhnlichen Kupplungsstift umgesetzt, der in eine Öse am Nachläufer greift. Folglich ist sie leicht lösbar, was beim Hantieren mit dem Modell meist auch ungewollt geschieht.

Eine feste Verbindung besteht hingegen durch zwei schwarze, flexible Litzen, die den Strom von der Lok zum Tender transportieren. Hier sehen wir akute Abrissgefahr und eine gravierende Schwachstelle der Neukonstruktion. Märklin sollte dringend darüber nachdenken, hier auch eine feste, mechanische Verbindung zu schaffen, die im Falle von Reparaturen eventuell durch Lösen einer Schraube zu trennen wäre.

weiter auf Seite 14



Bei abgenommenem Gehäuse sind der vordere LED-Einsatz samt des Abschirmkörpers, in den er von oben eingeschoben wurde, zu sehen (Bild oben). Auch der Tender besitzt funktionsfähige Spitzenlichter, allerdings leuchten sie später als die vorderen auf (Bild unten).

Im gleichen Prozess ließe sich hoffentlich auch der Lok-Tender-Abstand verkürzen, der beim geschlossen dargestellten Führerhaus samt zugehörigem Dachabschluss am Tender leider besonders groß wirkt und Hauptgrund für Maßabweichungen gegenüber dem Vorbild ist (siehe Maßtabelle). Das offizielle Produktbild legte übrigens durchaus eine Verkürzung nahe!

Die Fahreigenschaften des Modells sorgen nicht für Überraschungen. Es lässt sich sanft anfahren, rollt auch mit langsamer Geschwindigkeit geschmeidig über Weichenstraßen und lässt sich feinfühlig steuern.



Wenig durchdacht ist die Lösung, bei einer festen elektrischen Verbindung zwischen Lok und Tender die mechanische Kupplung lösbar umzusetzen. Hier sollte Märklin für zukünftige Versionen nacharbeiten und zeitgleich auch den Abstand zwischen Führerstand und Tenderstirnwand verringern.

Bereits bei einer Gleisspannung von 0,4 Volt setzt es sich mit umgerechnet 1,2 km/h in Bewegung, was prinzipiell mangels Rastmoment auch die kleinste Dauergeschwindigkeit darstellt. Für einen sicheren Betrieb auch in Weichenstraßen ist die analoge Gleisspannung allerdings zu erhöhen.

Beim Märklin-Transformator 67011, mit dem wir stets unsere Testzyklen absolvieren, springt sie gleich auf 2,4 Volt. Unsere Lok ist dann umgerechnet bereits mit 35 km/h unterwegs. Einen feinfühligsten Regler vorausgesetzt, erscheint es folglich naheliegend, dieses Modell auch mit 10 – 12 km/h Vorbildgeschwindigkeit durch Bahnhofseinfahrten zu steuern.

Auch hinsichtlich der Stromaufnahme gibt sich die Lok gewohnt bescheiden: nur 20 mA bei Trafostellung 100, ein minimaler Anstieg auf 24 mA bei 150 – kein Vergleich zu den früheren Fünfpolmotoren!

Zu viel Zugkraft sollten wir von einer Dampflokomotive grundsätzlich nicht erwarten. Wir haben die Grenzen dieses Modells aber nicht ausgereizt und möchten unverändert auch keinen Wert mit Messeinheit nennen. Aus unserer Sicht ist es für die Praxis hilfreicher zu wissen, ob sich das Modell auch vorbildgerecht einsetzen lässt.

Unterwegs war das Vorbild meist mit vierachsigen Wagen älterer und moderner Bauarten. Insofern sollten Umbauwagen, Silberlinge und auch andere DB-Neubauwagen in alten Farben am Haken der Baureihe 03<sup>10</sup> zu finden sein.

Diese finden wir beispielsweise in der Insider-Zugpackung 81175. Für die Epoche III beschriftet und geeignet sind auch die Wagen mit den Artikelnummern 87101, 87112, 87121 und 87530. Im Zeitraum zwischen 1964 und der Ausmusterung der Lok (1966) können auch die Modelle aus der Packung 87400 angehängt werden. Altbauwagen aus DRG-Zeiten sind ja leider Mangelware. Mit sieben solcher Wagen hatte unsere Testkandidatin in der Ebene übrigens keinerlei Probleme.

Insofern sollten auch Steigungsstrecken im Rahmen üblicher Empfehlungen mit nur leicht verkürzten Zügen zu befahren sein. Wer an die Grenzen der Zugkraft stößt, sollte über Haftreifen und eine Tenderstromabnahme durch einen der Kleinserienanbieter nachdenken. Übrigens wiegt die Baureihe 03<sup>10</sup> mit ermittelten 40 Gramm exakt 2 Gramm weniger als das Insidermodell 2012 (Baureihe 001) auf demselben Fahrwerk.

## Zusammenfassung

Im Gegensatz zu den meisten Insidermodellen der jüngeren Vergangenheit bringt die 03 1001 der Bundesbahn keine Innovationen mit. Selbst die Tenderbeleuchtung war schon von einem Katalogmodell bekannt. Sie besticht zu allererst durch ihre moderne Form und das Aussehen ähnlich einer DB-Neubaulok.

Die Vorbildauswahl ist insofern als gelungen zu bezeichnen, auch wenn diese Baureihe nur eine relativ kurze Dienstzeit nach ihrer Neubekesselung aufzuweisen hatte und zudem eine Splittergattung mit nur regionaler Verbreitung darstellte.



Obwohl die 03 1001 deutlich unter den Möglichkeiten Märklins bleibt, keine innovativen Neuerungen zeigt und auch noch einige Schwächen offenbart, ist sie gewiss kein schlechtes Modell. Sie reiht sich fast lückenlos in die Reihe der seit 2012 erschienenen Dampflokomotive ein, ohne aber die Baureihe 01 aus dem Jubiläumsjahr zu übertreffen.

Es ist zusammengefasst eine gute, aber eben auch nicht überragende Lok, die sich einige, aus unserer Sicht leider auch vermeidbare, Schwächen leistet. So lässt sie Raum für herstellerseitige Nachbesserungen und vor allem auch Superungen durch Kleinserienhersteller wie Bahls Modelleisenbahnen, um auch den Ansprüchen von Puristen und guten Vorbildkennern genügen zu können.

Hersteller des Modells:  
<https://www.maerklin.de>

Gegen Vorlage  
dieser Anzeige erhalten Sie  
den ermäßigten Eintrittspreis  
von 10,- statt 12,- €

# FASZINATION MODELLBAHN

*Internationale Messe für  
Modelleisenbahnen, Specials & Zubehör*

**13.-15. MÄRZ 2020**  
**MAIMARKTHALLE**  
**MANNHEIM**



**Öffnungszeiten: Freitag bis Sonntag 9.00–17.00 Uhr**

*Neuheiten des Jahres, erstmals öffentlich präsentiert! · Internationaler Treffpunkt der Modellbahner ·  
Spezialisten vor Ort · Liebe zum Detail · Nostalgie und Moderne · Begeisterte Familien · Leuchtende  
Kinderaugen · Extravagante Modellbahn-Anlagen · Alle Spuren · Alle Größen · **Herzlich Willkommen.***

**WWW.FASZINATION-MODELLBAHN.COM**

 [faszination.modellbahn](https://www.facebook.com/faszination.modellbahn)

 [faszination.modellbahn](https://www.instagram.com/faszination.modellbahn)

 [FaszinationModellbau](https://www.youtube.com/FaszinationModellbau)

## Die Baureihe 03<sup>10</sup> bei der Bundesbahn Abgesang auf der Ruhrtalbahn

*Erst nach dem Krieg kamen die 26 bei der Bundesbahn verbliebenen Maschinen der Baureihe 03<sup>10</sup> so richtig in Fahrt. Als jüngste Schnellzugdampflok war sie für die DB plötzlich unverzichtbar. Doch das unfreiwillige Umrüsten auf Hochleistungskessel war Fluch und Segen zugleich. Wegen nie überwundener Kinderkrankheiten wurde die elegante Baureihe ein frühes Opfer des Traktionswandels. Ihre Nachfolge auf der Ruhrtalbahn traten schon 1966 Diesellokomotiven der V-160-Familie an.*

Anschließend an unsere Ausführungen zur Vorbildgeschichte der Baureihe 03<sup>10</sup> aus **Trainini®** 9/2015 möchten wir heute die Betriebsgeschichte bei der Deutschen Bundesbahn wiedergeben. Nachdem wir seinerzeit die Entwicklung durch die Deutsche Reichsbahn und die Kriegsjahre zusammengefasst hatten, schloss jener Vorbildteil des Artikels mit den abgestellten Maschinen nach Kriegsende.

Werfen wir noch mal einen kurzen Blick zurück: Zwischen 1939 und 1941 erhielt die Deutsche Reichsbahn insgesamt 60 Schnellzuglokomotiven der Baureihe 03<sup>10</sup>: 03 1001 - 1022 (Borsig), 1043 - 1060 (Krupp) und 1073 - 1092 (Krauss-Maffei). Bestellt waren zuvor 140 Maschinen, die mit Kriegsbeginn aber größtenteils zu Gunsten von Güterzuglokomotiven storniert wurden.

weiter auf Seite 19



03 1056 ist hier, vermutlich in Brilon Wald, im Zustand nach ihrer Entstromung und Aufarbeitung bei Henschel im Einsatz. Noch liegt der Oberflächenvorwärmer vor dem Kamin. Auch der Tender hat bereits erste Veränderungen erfahren, wie bei genauerem Hinsehen zu erkennen ist. Zum Zeitpunkt der Aufnahme war die Lok, die als letzte einen Hochleistungskessel erhielt, wahrscheinlich bereits im Bw Paderborn beheimatet. Foto: Walter Patzke, Archiv Petkelis



03 1055

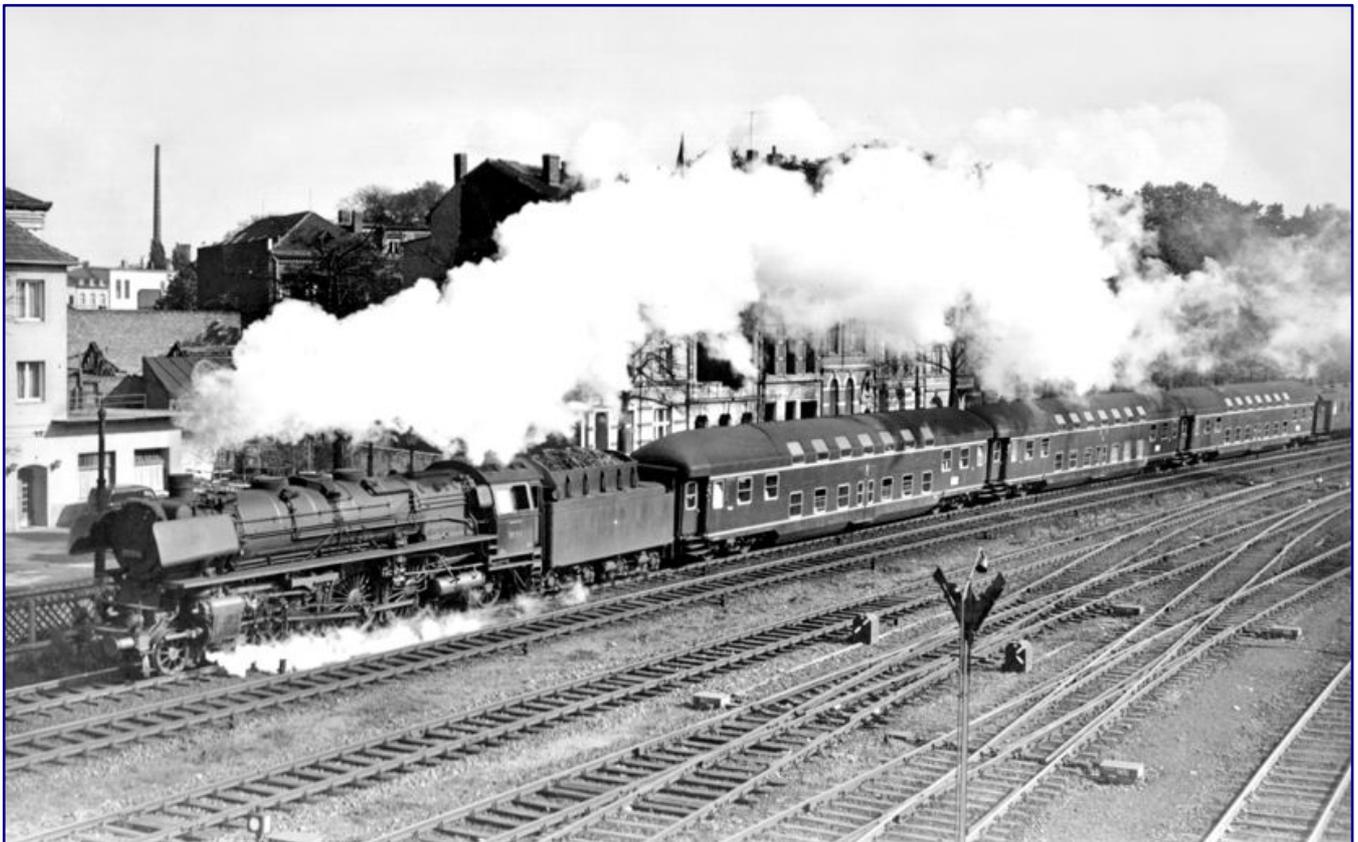
26 Exemplare, überwiegend aus den Baulosen von Borsig und Krupp, verblieben 1945 im Gebiet der späteren Bundesbahn. Obwohl sie maximal sechs Jahre alt waren, befanden sie sich in einem beklagenswerten Zustand: Technisch vernachlässigt und ihrer Stromschale zum Teil beraubt, waren sie nicht einsatzfähig. Bedarf an ihnen besteht zudem auch nicht.

Es ging vorerst darum, das von Kriegsschäden geprägte Schienennetz notdürftig zu reparieren und den Güterverkehr wieder in Gang zu bringen, um die Versorgung der Bevölkerung und der darniederliegenden Industrie zu sichern. Ebenso hatten die Transportbedürfnisse der Alliierten Vorrang vor dem zivilen Bahnverkehr.

Als der Personenverkehr langsam wieder in Gang kam, erwachte auch wieder das Interesse an den jungen Maschinen, die den Krieg prinzipiell relativ unbeschadet überstanden hatten. Bei Henschel in Kassel wurden die Lokomotiven zwischen Oktober 1949 und 1950 wiederaufgearbeitet: Die Reste der Stromschalen wurden entfernt, Umläufe und Witte-Windleitbleche angebaut und Schäden beseitigt.

So kamen sie jetzt mit ihrem Altbaukessel, aber ohne die für Einheitslokomotiven typischen Frontschürzen, zurück in den Dienst und wurden in Dortmund, Ludwigshafen und Offenburg beheimatet. Eine Lok diente dem Versuchsamt Göttingen. Gleich zu erkennen waren sie an ihrer merkwürdigen Front, denn der Oberflächenvorwärmer lag vor dem Kamin, wofür die Rauchkammertür im oberen Drittel abgeschnitten war.

weiter auf Seite 21



In Höhe des Bonner Güterbahnhofs dampft 03 1014 (Bw Dortmund Bbf) am 4. Oktober 1952 mit E 719 (Frankfurt - Dortmund) vorbei. Im Zug befinden sich die neu entwickelten Doppelstockwagen mit eingezogenen Endeinstiegen am Wagenende sowie einem Mitteleinstieg im unteren Bereich. Foto: Carl Bellingrodt, Eisenbahnstiftung

Bild auf Seite 12: 03 1055 vom Bw Dortmund Bbf zeigt vermutlich in Dortmund Hbf das ungewöhnliche Bild mit dem vorne liegendem Oberflächenvorwärmer und der beschnittenen Rauchkammertür. Foto: Walter Patzke, Archiv Petkelis



**Bild oben:**

Zwei Erscheinungsformen derselben Baureihe nach Ausrüsten mit dem Hochleistungskessel: 03 1009 zeigt sich mit Leichtlaufrädern im Drehgestell, hochstehenden Sandkästen und noch ohne Ausschnitt im linken Windleitblech (Bild oben). Foto: Walter Patzke, Archiv Petkelis

**Bild unten:**

Als 03 1082 im April 1964 am Gleis 1 des Bahnhofs Wuppertal-Elberfeld zum Stehen gekommen ist, fällt ihr Blick auf gewöhnliche Speichenräder, tiefe gesetzte Sandkästen, ein ausgeschnittenes Windleitblech und sogar geschlossene Tenderklappen. Foto: Manfred Mühlens, Eisenbahnstiftung

Mindestens die drei im Bw Dortmund Bbf beheimateten 03 1014, 03 1022 und 03 1043 erhielten im Juni 1950 eine stahlblaue Lackierung des Führerhauses, des Kessels und der Zylinderblöcke. Rauchkammer und Schornstein blieben schwarz.

Ein inzwischen verstorbener Zeitzeuge aus Großbritannien will zudem eine vierte Maschine in dieser Lackierung gesehen und fotografiert haben – die Schwarz-Weiß-Aufnahme, die er gefertigt hat und dies belegen soll, liegt uns leider nicht vor.

Bei den meisten Exemplaren wurde der Vorwärmer ab 1952 schließlich an die übliche Stelle versetzt und die Rauchkammertür gegen eine der Regelausführung getauscht. Bei den nur bis zur nächsten Hauptuntersuchung stahlblau fahrenden Maschinen aus Dortmund erfolgte diese Änderung jedoch schon früher: Aufnahmen in Sonderfarbgebung und beschnittener Rauchkammertür sind uns nicht bekannt.



Die seit September 1958 hier beheimatete 03 1073 präsentiert sich am 8. Oktober 1961 auf der Ausstellung zur BDEF-Verbandstagung in Hagen-Eckesey. Die große Fahrzeugausstellung ging maßgeblich auch auf die Initiative von Carl Bellingrodt zurück, der mit dem MEC Wuppertal zu den Gründungsmitgliedern gehörte. Foto: Walter Patzke, Archiv Petkelis

Die farbliche Anpassung an die blauen F-Züge, die es im Bereich der Dampflokomotiven übrigens nur bei der Baureihe 03<sup>10</sup> gab, zeigt auf, wohin die Reise nun ging. Nach der Währungsreform und mit dem einsetzenden Wirtschaftswunder führte die Bundesbahn ein neues Fernverkehrsnetz mit komfortablen und schnelleren Zügen ein.

Dafür war sie auch auf die Dienste dieser Baureihe angewiesen. Die Spitzenwerte bei den Laufleistungen unterstreichen dies eindrucksvoll. Die Achillesferse der „Null-Drei-Zehn“ war jedoch ihr Kessel: Wie bei der Baureihe 01<sup>10</sup>, 41 und einem großen Teil der 50 bestand er aus dem hochfesten, aber spröden und nicht alterungsbeständigen Stahl St 47 K. Es zeigten sich Risse, die sich nicht schweißen ließen.

Der Kesselzerknall an einer in der DDR verbliebenen DR-Maschine ließ keinen Zweifel am Dilemma: Schnellstens mussten die Kessel getauscht werden, sollten die Maschinen weiter im Dienst verbleiben.

weiter auf Seite 23



Blick auf Details der 03 1073 während der Ausstellung, darunter das geschlossene Führerhaus mit Türen und den wegen der Industriemontage nach vorn verlegten Schildern (Bild oben) sowie den Tender mit geöffneter Kohlenkastenabdeckung, Nachschubvorrichtung und Puffertellerwarnanstrich (Bild unten). Fotos: Walter Patzke, Archiv Petkelis

Im Auftrag des Bundesbahn-Zentralamts (BZA) Minden entwickelte Krupp deshalb einen für die Baureihe 03<sup>10</sup> und 41 passenden Neubaukessel mit Verbrennungskammer. Er entstand, vollständig geschweißt, nach den sogenannten „neuen Baugrundsätzen“ und wurde mit einem Mischvorwärmer MV 57 versehen.

Ab 1957 stand er zum Einbau bereit, der sich im AW Braunschweig im Rahmen der Hauptuntersuchungen bis zum Frühjahr 1961 hinzog. 03 1056 war die letzte umgerüstete Lok, die einen bei der Lokfabrik Esslingen gefertigten Kessel erhielt, der eigentlich für die Baureihe 41 vorgesehen war.

Rollenlager an Treib- und Kuppelstangen, Leichtlaufradsätze (Scheibenräder) im Vorlauf-Drehgestell bei der Mehrzahl der Exemplare und hochstehende Sandkästen auf dem Umlauf vervollständigten den Umbau.

Das Ausrüsten des Tenders mit Kohlen-Nachschubvorrichtung und Kohlenkasten-Abdeckklappen erfolgte zur selben Zeit, aber nicht zwingend gleichzeitig mit dem Kesseltausch. Am Ende war die Schnellzuglok eine damals hochmoderne Maschine, die dem Aussehen der Bundesbahn-Neubaulokomotiven der Bundesbahn recht nahe kam.



03 1051 zeigt sich bei der Fahrt durch Hagen-Vorhalle mit geschlossener Kohlenkastenabdeckung und ziemlich exakt im auch von Märklin dargestellten Betriebszustand der Schwesterlok. Foto: Walter Patzke, Archiv Petkelis

Doch leider hatten auch die Hochleistungskessel der DB einen Schwachpunkt, der den Ruf der Baureihe 03<sup>10</sup> zerstörte: Der recht flache Dampfdom brachte zusammen mit dem neuen Heißdampfregler eine starke Neigung zum Wasserüberreißen, wenn der Wasserstand im Kessel hoch war. Mitgerissener Kesselschlamm brannte sich ein und setzte den Regler fest.

Anlass zum Ärger bereiteten auch die Abdeckungen der Kohlenkästen. Auf den meisten historischen Aufnahmen sind sie in geöffnetem Zustand zu sehen, obwohl sie dazu gedacht waren, die Reisenden in

den anhängenden Reisezugwagen vor Belästigung durch Kohlenstaub zu schützen. Durch Kohlenstücke und Staub klemmten die Schwenkdächer jedoch meist, weshalb die Personale auf ein Schließen verzichteten.



Die auf dem Bild nicht identifizierbare 03<sup>10</sup> zeigt sich mit einem typischen Personenzug, wie er ihr auch im Modell gut stehen würde (Bild oben). Foto: Walter Patzke, Archiv Petkelis

03 1082 zeigt sich im April 1960 nach Verlassen des 148 m langen Hünengraben-Tunnel in Altena auf ihrer Fahrt nach Hagen mit einer stilreinen Wagengarnitur aus DRG-Zeiten. Foto: Slg. Günter Mitze, Eisenbahnstiftung

Neben den bereits genannten Betriebswerken kamen die Maschinen der Baureihe 03<sup>10</sup> zeitweilig auch in Hamburg-Altona und Paderborn zum Einsatz. Ihr schlechter Ruf veranlasste die DB jedoch, sie ab Oktober 1958 im Bw Hagen-Eckesey zusammenzuziehen und vor allem auf der Oberen Ruhrtalbahn einzusetzen. Die letzte mit der Baureihe 03<sup>10</sup> befahrene Abschnitt sollte Hagen – Kassel werden.



Als die mit Leichtlauftrassensätzen im Drehgestell ausgestattete 03 1043 am 4. Juni 1966 in ihrem Heimatbetriebswerk Hagen-Eckesey abgelichtet wurde, hatte sie nur noch drei Monate Dienstzeit vor sich. Am 26. September desselben Jahres wurde sie mit dem Ende des Sommerfahrplans von der Ausbesserung zurückgestellt und am 22. November ausgemustert. Damit gehörte sie zu den letzten fünf aktiven Maschinen ihrer Baureihe bei der Bundesbahn. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung

Dort waren sie mit Vorkriegseilzugwagen, Silberlingen und Mitteleinstiegswagen, bisweilen auch den noch modernen Umbauwagen, vor Eil- und D-Zügen zu sehen. Ihre Zuverlässigkeit besserte sich, denn die Hagener Personale lernten, mit den Tücken des Kessels umzugehen, zumal eine Spüleinrichtung das Problem nicht zu beseitigen wusste.

Rückblickend sollen die Lokführer dort mit den laufstabilen und leistungsfähigen Maschinen recht zufrieden gewesen sein, doch ihr Einsatzgebiet schrumpfte durch die fortschreitende Elektrifizierung und das Beschaffen von Diesellokomotiven der V-160-Familie zusehends.

Noch bevor sie ihre Umbaukosten eingefahren hatten, wurden sie auch in Hagen-Eck überflüssig. Zu einem Umbau auf Nassdampfregler, wie 1959 versuchsweise bei 03 1021 geschehen, entschloss sich die DB bei dieser Baureihe vor diesem Hintergrund nicht mehr.

Ab November 1965 wurden die ersten Exemplare abgestellt, im September 1966 (Ende des Sommerfahrplans 1966) ereilte es auch die letzten fünf Lokomotiven. Wegen der, im Gegensatz zur Baureihe 41 nie vollständig überwundenen, Probleme mit dem Hochleistungskessel und dem Heißdampfregler haftete ihnen außerhalb der BD Wuppertal der schlechte Ruf weiter an.

weiter auf Seite 27



Am 21. September 1966 ist 03 1021 während ihrer letzten Fahrt auf dem Rückweg nach Hagen im Bahnhof Schwerte (Ruhr) angekommen (Bild oben). 03 1011 (Bild unten) war schließlich die letzte Lok, die aufs Abstellgleis fuhr. Sie brachte vier Tage später den D 424 von Hannover nach Hamm und traf als Lz kurz vor Mitternacht in Hagen ein. Im Bild festgehalten wurde offenbar beim Ausrücken in Hagen-Eck zu ihrem letzten Einsatz. Fotos: Walter Patzke, Archiv Petkelis

Als deswegen keine Dienststelle die Lokomotiven übernehmen wollte, blieb nach der Abstellung schließlich nur das Verschrotten: Keine einzige Lok erreichte eine Dienstzeit von mehr als neun Jahren mit Neubaukessel!



Wenig später wartet 03 1013, ebenfalls eine der letzten fünf im Einsatz befindlichen DB-Exemplare, im AW Schwerte (Ruhr) auf ihre Verschrottung. Nur die Kreideanschrift auf der Rauchkammer und die mit Farbe aufgemalte Nummer am Führerstand verraten jetzt noch ihre Identität. Foto: Walter Patzke, Archiv Petkelis

Einzig 03 1001 war zunächst zur musealen Erhaltung vorgesehen und wurde bis zum März 1972 in Hagen-Eck hinterstellt. Doch dann landete auch sie unter dem Schneidbrenner, weshalb keine einzige der DB-Maschinen erhalten geblieben ist.

Die Kinderkrankheiten des äußerst verdampfungsfreudigen Kessels, der sie für Langläufe erst tauglich machte, wurden an diesen Maschinen nie mit dem erforderlichen Nachdruck angegangen. An die formschöne und einzigartige Schnellzuglok, die erst nach dem Krieg zeigen durfte und konnte, was in ihr steckt, bleiben leider nur Erinnerungen in Form von Fotos und Modellnachbildungen.

Bildergalerie zur Baureihe 03<sup>10</sup>:  
<http://www.bundesbahnzeit.de/seite.php?id=571>

# 18. Internationale Lahnsteiner **Modellbahntage** **2020**

Sa.10-17 Uhr  
So.11-17 Uhr

**29.2./1.3.**



Stadthalle am Salhofplatz 56112 Lahnstein

Große Tauschbörse für  
Eisenbahnen, Autos usw.  
Modul- und Schauanlagen  
Modellbahnworkshops

Eintritt:

Erwachsene 6 Euro  
Kinder 1 Euro

Das Saufbähnchen nach 1945

## Bahnfahrt entlang der Mosel

**Eine interessante Geschichte, nicht nur für Freunde der Spur Z, hat die Moselbahn aufzuweisen, die rund 65 Jahre lang die Orte entlang des Flusslaufs von Trier bis Bullay verband und einen Übergang zu den Strecken der Staatsbahn schuf. Wer das Adventstreffen in Zell (Mosel) besucht, hat vielleicht schon im alten Bahnhof gesessen oder auf dem Plakat Bekanntschaft mit einer ehemaligen MB-Dampflok gemacht. Das vorliegende Buch behandelt die Zeit nach 1945 und stillt den Wissensdurst, der bei Besuchen entstanden ist.**

Karl-Josef Gilles  
Die Moselbahn in der Nachkriegszeit  
aus der Buchreihe „Sutton Zeitreise“

Sutton Verlag GmbH  
Erfurt 2019

Gebundenes Buch  
Format 24,0 x 17,0 cm  
128 Seiten mit ca. 160 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-95400-626-7  
Preis 19,99 EUR (Deutschland)

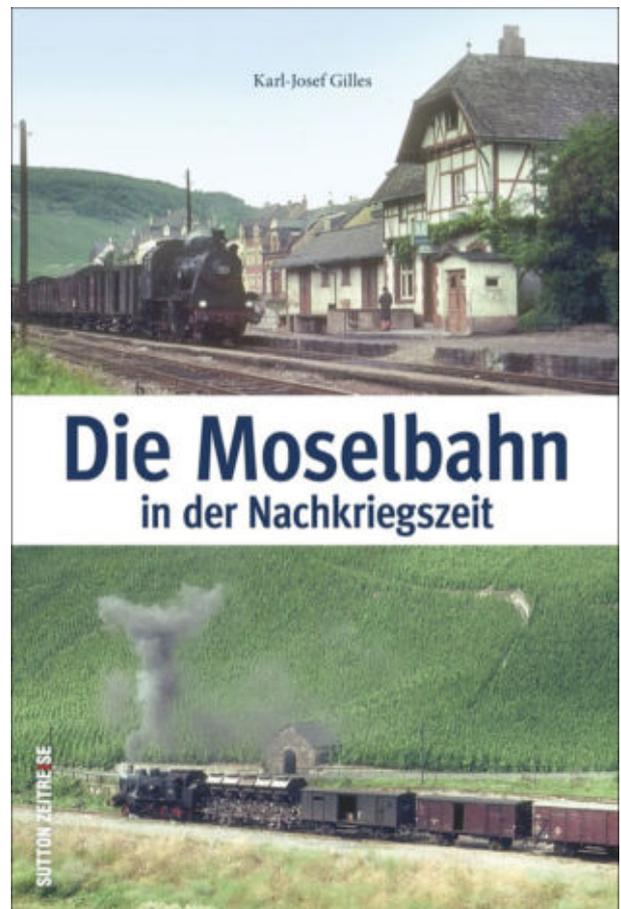
Erhältlich direkt ab Verlag  
oder im Fach- und Buchhandel

Vor nicht mal zwei Monaten trafen sich die Zetties im Weinstädtchen Zell (Mosel), um dort über die Modellbahn zu klönen, sich Modelle und Anlagen vorzuführen oder im alten Bahnhof einfach nur gemütlich beisammen zu sein.

Wie passend erschien es uns, zeitgleich mit unserem Bericht von dieser Veranstaltung, ein dazu passendes Buch vorzustellen, zumal es auch erst im Laufe des letzten Jahres erschienen war. Es ist quasi ein Band 2, denn vom selben Autor erschien im gleichen Verlag bereits zehn Jahre zuvor ein Werk, das der Moselbahn gewidmet war, aber zeitlich keine Einschränkung aufwies.

Waren einst nur Schwarz-Weiß-Aufnahmen darin zu finden, wirkt das neue Buch gleich beim ersten Durchblättern deutlich attraktiver, weil nicht wenige Farbfotos ins Auge stechen. Die Geschichte des „Saufbähnchens“ nach 1945 bis zu seinem endgültigen Ende wird darin in kurzen, aber informativen Kapiteln beschrieben und ausreichend ausführlich erläutert.

Zu keinem Zeitpunkt wird der Leser überfrachtet. Beginnen wir darin zu lesen, sind wir gleich in einem Lesefluss, der bis zur letzten Zeile anhält. Problemlos ist es an einem einzigen Abend durchgelesen und, am Ende angekommen, bedauert der Leser genau das: Es hätte gern länger dauern dürfen, aber die Geschichte dieser privat betriebenen Eisenbahn war nun mal nicht länger.



Wie viele andere auch, litt sie unter Rentabilitätsproblemen und näherte sich Schritt für Schritt ihrem Ende. War sie durch die Kriegszerstörungen in den ersten Nachkriegsjahren noch eine unverzichtbare und blühende Bahnverbindung, gingen auch ihre Transportleistungen konstant zurück.

So bleiben nur Erinnerungen an erfolgreiche Jahre, neue Fahrzeuge, Bahnhofsumbauten und den mühsam aufrechterhaltenen Betrieb bei Mosel-Hochwasser. Mit dem erhalten gebliebenen Bahnhof von Zell (Mosel) und der ELNA-Dampflok 151 MB, die als Modell auch das Veranstaltungsplakat ziert, treffen wir „alte Bekannte“.

Wer seit Jahren Gast im Weinstädtchen ist, der wird Gefallen an der lokalen Geschichte finden und sich bestimmt freuen zu sehen, wie die Bahnstrecke einst an der Uferpromenade entlangführte, weil sie oder er vielleicht selbst schon dort flaniert ist.

Historisch zurückgeschaut, ließe sich sagen: „Was gibt es Schöneres, als nach einer ausgiebigen Weinprobe mit dem Saufbähnchen beschwingt durchs wunderschöne Moseltal zu gleiten.“ Ihren Spitznamen bekam die Moselbahn, weil sich die Weinorte im Streckenverlauf wie Perlen einer Kette aneinanderreihen. Wer mit ihr fuhr und nicht aus der Region stammte, der war recht sicher wegen der „guten Tropfen“ da, die er dort fand.

Der Autor Dr. Karl-Josef Gilles, Jahrgang 1950, kam wohl, wie kaum ein anderer für dieses Buch als Verfasser in Frage: Er ist Archäologe, Numismatiker und Historiker am Rheinischen Landesmuseum, Mitglied des Trierer Stadtrates und er hat in der Vergangenheit rund 350 Veröffentlichungen zur Regionalgeschichte vorgelegt. So ganz nebenbei wurde er auch in Zell (Mosel) geboren. Wer könnte sich dort besser auskennen?

Und so lässt er in nahezu perfekter Weise mit gekonnten Ausführungen und rund 160 faszinierenden, größtenteils zuvor unveröffentlichten Fotos den Neuanfang, die Wirtschaftswunderjahre und die Stilllegung der Moseltalbahn wiederauferstehen.

Für Einheimische, Moselbegeisterte und Eisenbahnfreunde mit regionalem Interesse ist dieses Buch eine wahre Fundgrube. Für Zetties möchten wir gar so weit gehen und es als Pflichtlektüre bezeichnen, zumal der Vorgängerband längst vergriffen ist.

Aber Vorsicht: Wer dieses Buch zur Hand nimmt und daran Gefallen findet, der wird sich spätestens im Anschluss auch auf die Suche nach einem antiquarischen Exemplar des ersten Titels machen, um verbliebene Wissenslücken zur Vorkriegszeit auch noch zu schließen...

Verlagsseiten und Bezug:  
<https://www.suttonverlag.de>  
<https://verlagshaus24.de>

## MAN-Nutzfahrzeuggeschichte Ponton und Pausbacken

*Die Kurzhauber von MAN kennt auch heute wohl noch jeder, die ebenfalls legendären „Pausbacken“ hingegen scheinen aus der öffentlichen Erinnerung weitgehend verschwunden. Und dabei müssten sie beide auch auf der Modellbahn eine wichtige und wahrnehmbare Rolle spielen. Unsere Buchbesprechung ist ein Plädoyer für mehr Modelle nach diesen beiden Vorbildern.*

Wolfgang Westerwelle  
MAN Kurzhauber und Pausbacken

Motorbuch Verlag  
Stuttgart 2018

Gebundenes Buch  
Format 22,0 x 24,0 cm  
96 Seiten mit 125 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-04108-0  
Titel-Nr. 04108  
Preis 12,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag  
oder im Fach- und Buchhandel

Autor Wolfgang Westerwelle ist uns durch viele Titel über deutsche Nutzfahrzeuge im selben Verlag bereits bekannt. Insofern besteht an seiner fachlichen Kompetenz kein Zweifel und hinsichtlich Schreibstil und Informationsumfang hat er beim vorliegenden Band ein glückliches Händchen bewiesen.



Ausgewählt für diese Rezension haben wir den vorliegenden Titel, weil mit einem Müllauto auf Basis einer „Pausbacke“ von MAN ein recht ungewöhnliches Nutzfahrzeuggesicht als Modell angekündigt worden war, das heute wieder weitgehend vergessen scheint.

Zwar spielt MAN auch im Maßstab 1:220 eine Rolle auf unseren Straßen, aber gemessen an den großen Vorbildern scheint dieser Hersteller leider unterrepräsentiert: Gerade einmal ein Kipper F7 bei Limized und der dagegen schon recht moderne MAN F8 bei EtchIT-Modellbau fallen uns spontan ein.

Und so versteht es dieses Buch, den interessierten Leser mit auf eine Reise in die Vergangenheit zu nehmen. Als Kurzhauber von Mercedes-Benz und Rundhauber von Magirus auf Deutschlands Straßen unterwegs waren, hatte auch die MAN ein markantes Gesicht im Rennen: Die Antwort aus Augsburg und Nürnberg rollte ab 1955 vom Band und wurde im Volksmund auch als „Ponton-Hauber“ bekannt.

Noch deutlich weniger verbreitet waren damals die Frontlenker, die etwa zeitgleich auf den Straßen erschienen. Hielt Mercedes-Benz sie zunächst eher für eine kurzzeitige Modeerscheinung, so waren sie tatsächlich die Zukunft des LKW-Baus.

Auch hier hatte MAN ein sehr markantes Modell im Programm, das gemeinhin als „Pausbacke“ bezeichnet wurde. Die Ära der beiden genannten Fahrzeugtypen hielt lange an, denn erst 1973 wurde

auch die Produktion des letzten Modells eingestellt. Bis in die Achtziger gehörten sie dann noch zum Straßenbild.

Damit ist eigentlich klar, warum sie auch auf den Anlagen der Spur Z zu finden sein sollten und wir Ihnen diesen Titel nicht länger vorenthalten wollten. Wer auf authentische Gestaltungen Wert legt, wird dankbar für das Wissen und die Anregungen sein, die ihm oder ihr hier geliefert werden.

Wolfgang Westerwelle präsentiert die Geschichte der rundlichen MAN-Nutzfahrzeuge, ohne auch nur irgendeinen wichtigen Aspekt auszulassen: Ein Blick auf die Situation im Werk München-Allach zu Beginn der fünfziger Jahre und wachsende Produktion, Einführung der neuen Fahrzeugreihen, weitere Entwicklung und Erfolge sowie auch deren Ende.

Dabei vergisst er auch nicht den Blick auf Exporte, Sonder- und Feuerwehrfahrzeuge oder den Blick auf die Konkurrenz aus dem Hause Daimler-Benz. Gut und ausführlich erläutert ist auch der Wechsel auf die Nachfolger mit völlig neuen Eigenschaften, die aus einer Zusammenarbeit mit dem französischen Hersteller Saviem entstanden.

All das ist auch gut, sehr umfangreich und passend bebildert, denn in erster Linie ist das vorliegende Werk ein Bildband und kein Fachbuch, das sich in den Tiefen technischer Details und Merkmale verliert. Gerade das macht es auch für den letzten Zweifler so wertvoll.

Die Fülle an Aufnahmen von Nutzfahrzeugen verschiedenster Firmen liefert Anregungen und Ideen für eigene Gestaltungen von Modellen. Ja, es weckt gerade die Lust, ein eigenes Fahrzeug im Bestand umzugestalten, wie eines, bei dem die Blicke länger hängen bleiben.

Das liegt sicher auch der guten bis hervorragenden Reproduktion historischer Motive. Zu allererst profitiert das Buch aber von Originalaufnahmen der aktiven Zeit, zeitgenössischer Werbung und Prospektmaterial aus dem Archiv der MAN. Alles zusammen trägt zum lebendigen Bild jener Epoche bei, in dem der Abdruck eines Prospektes aus dem Jahre 1962, der die Informationen zum Hauber-Typ 415 H und zum parallel gebauten Frontlenker 415 F vermittelt, einer der Höhepunkte ist.

Übrigens: Bilder zu Müllfahrzeugen auf Basis des Kurzhaubers und der Pausbacke sind hier auch zu finden. Wer einen Eindruck vom dem bekommen möchte, was bei MO-Miniatur angekündigt wurde und hoffentlich auch noch realisiert wird, ist hier auch vor diesem Hintergrund genau richtig. Tabellen mit technischen Daten am Ende des Bands vollenden die Texte und Bilder.

Verlagsseiten und Bezug:  
<https://www.motorbuch.de>

## Adventstreffen in Zell an der Mosel **Alle (zwei) Jahre wieder...**

*Die Modellbahnausstellung in Zell (Mosel) mit gemütlichem Stammtischtreffen, netten Gesprächen und Jahresausklang in familiärer Atmosphäre ist fester Bestandteil im Kalender der Zetties. Anfang Dezember 2019 war es wieder soweit und von nah und fern reisten die Begeisterten an, um sich das nunmehr zweijährige Treffen nicht entgehen zu lassen.*

Zell an der Mosel ist Vereinssitz der Z-Freunde International e.V. (ZFI) und das auch aus gutem Grunde. Auf eine bereits 15-jährige Tradition konnte das Adventstreffen zurückblicken, dass vom 6. bis zum 8. Dezember 2019, also am zweiten Adventswochenende, im kleinen Weinstädtchen stattfand.

In dieser langen Zeit hat sich vieles geändert: War früher der lokale Gewerbeverein der Veranstalter, so wechselte die offiziell nur am Sonntag (8. Dezember) geöffnete Ausstellung zu den ZFI, die diesen Ort 2001 zu ihrem offiziellen Sitz wählten, weil er im Kreise der Baugröße Z als Synonym für Freundschaft und Verbundenheit steht – und das gehört nun mal auch zu den Grundwerten eines Vereins.



Hans-Georg Kunz hat in aufwändiger Arbeit aus Profilen die Eisenbahnbrücke von Remagen nachgebaut. Zudem führt er eindrucksvoll vor Augen, wie auch die Lichtstimmung ein Motiv zusätzlich beeinflussen kann.

Eine weitere Änderung ist, dass sich der Turnus dieser Veranstaltung auf einen Rhythmus von zwei Jahren geändert hat und die Treffen kurz Weihnachten jetzt in den Jahren erfolgen, in denen kein Spur-Z-Wochenende in Altenbeken ansteht. So hat jedes Kalenderjahr jetzt genau einen solchen Höhepunkt.

Freilich ist hier alles etwas kleiner, sowohl in Bezug auf die Veranstaltungsfläche als auch auf die Zahl der Aussteller. Und doch lohnt sich auch eine weite Anreise: Anfahrten von 500 km und mehr nehmen die aktiven und zuschauenden Beteiligten auf sich, um hier dabei zu sein. Und so durften hier auch schon Gäste beispielsweise aus Belgien, den Niederlanden und der Schweiz begrüßt werden.

Auch wir möchten dieses besondere Treffen nicht missen, denn die Atmosphäre in Zell ist und bleibt wohl einmalig. Nirgendwo sonst erfolgt der Aufbau in einer solchen Ruhe mit vielen netten Gesprächen, Fachsimpeln und dem gegenseitigen Austausch. Das war auch bei der jüngsten Auflage nicht anders.

Wer bereits am Freitag eintrifft, sucht die Gaststätte im alten Bahnhof auf und genießt dort einen klassischen Stammtisch mit authentischem Bahncharme. Beim gemeinsamen Abendessen am Samstag wird es schon traditionell spät, denn bei einem guten Gläschen Wein lockt das Gespräch mit vielen alten Bekannten, die wir viel zu selten sehen, geschweige denn sprechen.



**Auch Gerhard Maurer traf genau die jahreszeitliche Stimmung und bot den Besuchern mit herbstlichen Farben ansprechende Abwechslung zu vielen anderen Exponaten.**

Als es soweit war, wartete die Zeller-Schwarze-Katz-Halle schon gut mit Exponaten gefüllt und abgeschlossen auf die sonntäglichen Besucher. Wie diese auch, möchten wir einen Rundgang durch die Außen- und Innenreihen machen und die Anlagen und Dioramen auf uns wirken lassen.

Im Eingangsbereich liefen wir auf ein neues Arrangement von Hans-Georg Kunz zu: Er hatte in aufwändiger und langwieriger Lötarbeit die berühmte Brücke von Remagen (nach Erpel) gebaut und samt Brückenköpfen in eine Segmentanlage eingebaut, die er nun dem Publikum vorführte. Besonders eindrucksvoll ließ sie zusätzlich die Lichtstimmung wirken, für die Hans-Georg hier gesorgt hatte. Und so kam dieses Schaustück, wie zu erwarten, auch sehr gut bei den Besuchern an.



Der von Freudenreich exklusiv aufgelegte „Werkstattwagen 611“ (Art.-Nr. 49.334.21; Bild oben) war bereits während der Veranstaltung ausverkauft. Mit 212 007-9 hat sich Jörg Erkel seine Wunschlok realisieren lassen (Bild unten), die nun regelmäßig Schmiedehagen anfährt.

Neben ihm stand Gerhard Maurer, der mit seiner Traumschleife für herbstliche Eindrücke sorgte – passend zu dem, was wir draußen auch vorfinden konnten, denn von Winter war dieses Mal weit und breit keine Spur.



Die Bastelstation für bis zu vier Kinder am **Trainini®**-Stand ist fertig, (Bild oben), die Besucher können kommen! Für die Erwachsenen gab es zwei Dioramen zu sehen (Bild unten), während die Kinder hier Shinkansen-Züge von Rokuhan steuern durften.

Jörg Erkel vom 1zu220-Shop versorgte seine Kunden kulinarisch, denn zu seinem erstmals angebotenen und von Märklin produzierten Bierwagen „Westheimer Winter“ (Art.-Nr. 98167) gab es eine Flasche dieses Bräus gratis dazu.

Als speziellen Sonderwagen für die Ausstellung hatte er zudem bei Freudenreich Feinwerktechnik einen Güterwagen „Oppeln“ produzieren lassen, der in ozeanblauer Lackierung für den nicht-öffentlichen



Früh übt sich, was ein Meister werden will! Unter junger, aber fachgerechter Anleitung machten die anwesenden Kinder auch in Zell (Mosel) erste Erfahrungen mit dem Modellbau – zur Freude der Eltern dank Sponsoren dazu auch noch kostenlos.

Verkehr der Gattung „Werkstattwagen 611“ (49.334.211) zugewiesen ist und Bauzüge bereichert. Alle 40 Exemplare der einmaligen Auflage fanden noch vor Ort einen Käufer.



Es muss nicht immer (nur) Eisenbahn sein: Hermann Kammler zeigte einen spektakulären Rettungseinsatz auf See mit dem SRK Theodor Heuss.

Und wer an beidem kein Interesse hatte, freute sich über die herrlichen Motive auf der Schmiedehagen-Anlage, die von Dirk Kuhlmann perfekt gestaltet worden war.

Daheim in Westheim findet sie Platz in einem Wohnzimmertisch. Die mittig verlaufende Straße auf einem Damm dient als Szenenteiler für das Oval mit zwei Bahnhaltungen.

Nahtlos ging sein Stand in unseren über, denn auch **Trainini®** wollte mit einem Bastelangebot für Kinder präsent sein.

Dank Spenden von Noch, dem 1zu220-Shop, der Modellbahn-Union und von Uhu konnte wieder das beliebte Bierdeckel-Basteln angeboten werden, bei dem Kinder eine kleine Landschaft auf der Grundfläche des Glasuntersatzes gestalten. Betreut wurde diese Aktion überwiegend von Hendrik Späing, der sich immer wieder in Magazinaktivitäten einbringt.

Kinder, deren Arbeiten trocknen mussten, durften auf einem Rokuhan-Oval einen Hochgeschwindigkeitszug steuern: Der Shinkansen 500 in Hello-Kitty-Gestaltung oder in der letzten Ausgabe vorgestellte Shinkansen E6 standen zur Wahl.

Zu sehen gab es auch unser noch sehr junges Hochsommerdiorama mit Feldbahn-Straßenkreuzung und das schon ältere Herbstdiorama, die mit noch ausstehenden Werken zu Frühling und Winter zu einer Vier-Jahreszeiten-Reihe ausgebaut werden sollen.



Während der Dampfzug unbeeindruckt an der Küste entlangfährt, spielen sich auf der See dramatische Szenen ab: Die DGzRS und ein Rettungshubschrauber eilen den Schiffbrüchigen zur Hilfe. Auf dem Schaustück sind Schiffe, Hubschrauber und Seilwinde in Bewegung. Selbst das Wasser macht die Wellenbewegungen mit und lässt den Seenotrettungskreuzer schaukeln.

Hermann Kammler ist ein Mann der besonderen Bewegung. Was wir damit meinen, wird jeder sofort verstehen, wer schon einmal an einem seiner Schaustücke hängen geblieben ist. Dieses Mal sorgte er aber nicht mit seinem Car-System für Aufmerksamkeit, sondern einem Schaukasten völlig anderer Art: Im schweren Gewittersturm an der Küste drohen Schiffbrüchige zu ertrinken.

Hilfe in der auch im Modell tosenden See eilte übers Wasser mit dem in den Wellen schaukelnden Seenotrettungskreuzer „Theodor Heuss“ der DGzRS samt abgesetztem Beiboot herbei, sowie aus der Luft in Form eines Rettungshubschraubers Sikorsky H-34 G (S-58) mit Seilwinde.

Ein schon aus Zell bekanntes Exponat ist die Kleinanlage von Günter Falkus, auf der mit Magnorail-Kettentechnik Schiffe, eine Saller-Feldbahn der Spur Zf und auch einige Straßenfahrzeuge fahren. Natürlich wurde hier aber auch der Regelspurbetrieb nicht vergessen. War dieses Werk vor zwei Jahren noch im Rohbau zu sehen, so erfreuten sich die Gäste nun an der gelungen ausgestalteten Landschaft.

weiter auf Seite 40



**Bild oben:**  
Günter Falkus sorgte mit der Magnorail-Technik für viel Bewegung auf seiner Steinbruch-Anlage. Wer die Ausstellung vor zwei Jahren besucht hat, konnte sich zudem von den erheblichen Baufortschritten überzeugen.

**Bild unten:**  
Die „Kohlenkiste“ setzt die von Archistories- und Laffont-Gebäuden eingerahmte Großbekohlungsanlage besonders eindrucksvoll in Szene. Und nun war sie auch außerhalb des Südens unserer Republik zu bestaunen.

Standnachbar war Manfred Forst, der mit seiner Kohlenkiste angereist war. So bestand nun endlich auch eine Möglichkeit für alle diejenigen, dieses außergewöhnliche Werk im Guckkasten zu sehen, die keine der Messen im Süden besuchen konnten. Es ist einfach herrlich, persönlich zu sehen, wie dominierend und gleichzeitig auch faszinierend die Hunt'sche Großbekohlungsanlage darin wirkt.

Rainer Tielke hatte dieses Mal hingegen auf spektakuläre Schaustücke verzichtet, denn seine Doppelstockbrücke befand sich zum Vorbereiten auf eine Ausstellung in Frankreich im Umbau. Die fahrenden Laster und Busse auf der unteren Brückenebene sollen künftig nicht mehr von Neodym-Magneten angehalten werden, die auf einen Reed-Kontakt wirken.

Stand der Technik sind nun Infrarot-Stoppstellen, was einen Wechsel der technischen Komponenten an Fahrzeugen und Anlage zur Folge hat. Ein kleines Diorama älteren Baujahrs diente als Versuchsobjekt für diese Technologie im Praxiseinsatz, die Rainer nun vorführte und gern auch erklärte.



Ein neutrales Ziegler-Flugfeldlöschfahrzeug und eines des Flughafens München hat Torsten Schubert eindrucksvoll in Szene gesetzt.

Torsten Schubert sorgte derweil mit seinem „Lampenladen“ für Aufmerksamkeit. Hier leuchteten und blinkten wieder verschiedene Automodelle, Dioramen, die Kirmes und eine Krippe. Neben der Spur Z waren viele Exponate der Baugröße H0 zuzurechnen.

Einen Stand weiter wartete ein großes Gebrauchtwarenprogramm auf interessierte Käufer. Hier konnten lange vermisste Stücke früherer Katalogproduktionen erworben werden, aber ebenso auch nicht mehr erhältliche Zubehörteile wie die einst so beliebten, weil filigran gestalteten Brawa-Laternen. Auch Volker Töpfer bot private Überbestände an, aber ebenso die zweiteilige FR-Wagenpackung (49.014.02) des Stammtisches Rhein-Neckar für die frühe Epoche III, die wir in der letzten Ausgabe als Neuheit vorgestellt haben.

Erstmals in Zell dabei war Matthias Vogel, der sich ebenfalls begeistert von der besonderen Atmosphäre zeigte. Dein Debüt feierte er mit einer großen, abstrakt gestalteten Anlage, deren Hauptanzugspunkte der große Bahnhof, das Dampflokbetriebswerk mit Drehscheibe und der Rechteckschuppen Tornstein von Archistories samt Schiebebühne waren.

Gleise, Fahrzeuge und Gebäude sollten hier für sich wirken, deshalb war, mit Ausnahme einzelner Bäume, kein Grün auf der Anlage zu finden. Die warmen Gelbraun-Töne des verbauten Holzes geben dieser Anlage einen sehr wohnlichen Charakter und lassen sie wie ein einzigartiges Möbelstück wirken.

weiter auf Seite 42



**Bild oben und unten:**  
Nicht ein perfekter Landschaftsbau stand im Fokus von Matthias Vogel: Hier wirken Gleise und Gebäude für sich. Die Anlage vermittelt bewusst auch dank der warmen Holztöne eher den Eindruck eines hochwertigen Möbelstücks.

Völlig anders zeigte sich die „gebrauchte Modulanlage“, die Klaus Moser unter dieser Bezeichnung auch im Forum der ZFI vorstellt.

Er hatte sie in der Tat gebraucht erstanden und gestaltet sie nun nach seinen Wünschen um oder frischt sie wieder auf.

Vor Ort war zu sehen, was Klaus bereits geschafft hat und wie er sich dieses Stück vorstellt. Gleichwohl ließ sich auch erahnen, wie viel Arbeit insgesamt auf ihn wartet.

Planmäßig zum letzten Mal zeigte Claudius Veit (Velmo) sein beliebtes Containerterminal, auf dem durch die fahrenden Sattelzüge und die ein- wie ausfahrenden Containerzüge immer viel Bewegung ist. Für Blickfänge sorgen aber auch auf der Hauptstrecke daran vorbeifahrende Reisezüge, wie beispielsweise ein TEE-Triebzug der Bundesbahn, der von den Augen immer gut verfolgt wird.



Klaus Moser führte Betrieb auf seiner Modulanlage vor, die er gebraucht erworben hatte und nun kontinuierlich aufarbeitet.



Zumindest vorerst zum letzten Mal war das Containerterminal von Claudius Veit zu sehen, das bereits auf vielen Ausstellungen und Messen für faszinierte Blicke gesorgt hat.

Nebenan hatten sich einige Freunde des Stammtisches Alter (zuvor Weilerswist) zusammengefunden. Hans Helbach zeigte seine klappbare und durchgestaltete Anlage in Tischgröße und führte den Besu-



Hans Helbach demonstriert, wie seine Anlage schnell und platzsparend verstaubt werden kann, wenn sie nicht im Betrieb ist.

chern damit vor Augen, dass „Platz auch in der kleinsten Hütte ist“: Wer sich eine Anlage wünscht, der findet mit der Spurweite Z auch bei Platzmangel immer eine Lösung.

Hans-Heinz Vogt bot daneben einige gesuchte Modelle den interessierten Gästen feil, während Ralf Junius mit „Kistrath“ seine überaus gelungene Anlagenpremiere feierte.

Sie reduzierte Motive auf ein Minimum und ließ die landschaftliche Darstellung im Detail wirken.

Zu Gute kam ihr dabei auch, dass sie in einem Guckkasten mit Ausleuchtung und Hintergrund präsentiert wurde und dadurch Störlichter abschirmte und die Blicke der Betrachter zu lenken wusste.



Eine besondere Stimmung strahlte auch das Erstlingswerk „Kistrath“ aus, mit dem Ralf Junius vom Stammtisch Alfter angereist war.

Schon mit Spannung erwartet worden war die Ruhrpott-Koffieranlage von Peter Sturm. Der Duisburger wollte einer alten Noch-Koffieranlage völlig neues Leben einhauchen und mal völlig andere Motive zeigen. So orientierte er sich an den historischen Motiven seiner industriell geprägten Heimatregion: Da werden Kohlen mit der Schaufel von der Straße in den Keller geschippt oder zum Feierabend ein Bier an der Trinkhalle verzehrt.

weiter auf Seite 45



Eine Reise zurück in den „Ruhrpott“ vor fünfzig Jahren: Zum Netz der Werk- und Hafenbahnen gehört auch Peter Sturms „EH 338“ auf Basis einer V 100 (Bild oben). Nach der „Maloche“ ist Zeit für eine Wurst und Bier (Bild unten) an Gabis Büdchen.

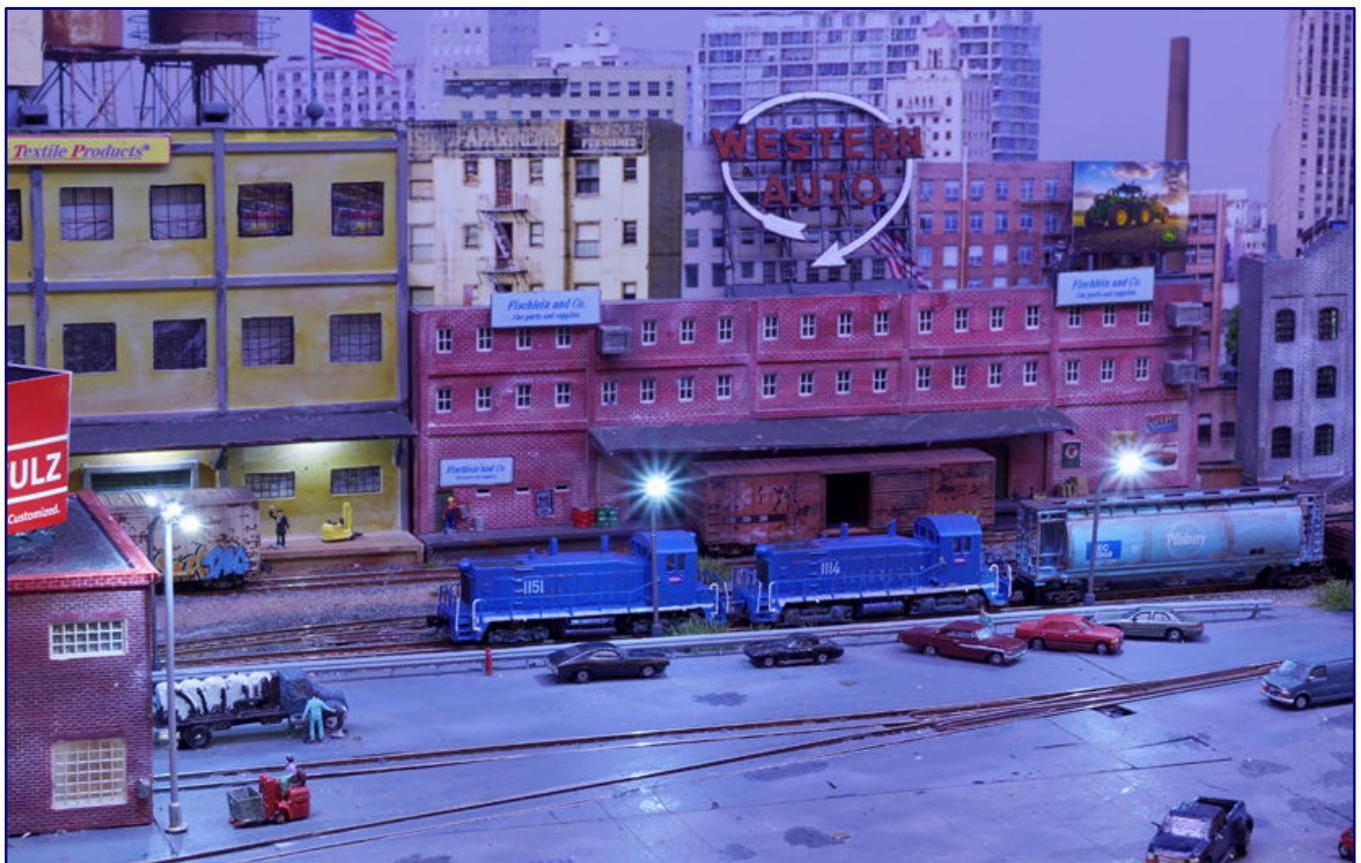
Für authentische Eindrücke sorgen auch eine Autowerkstatt, an der an so manchem „Maurerporsche“ herumgeschraubt wird, oder der Schrottplatz an der Ecke, wo die eigens für Peter gestaltete Diesellok „EH 338“, eine ehemalige V 100, auf ihren nächsten Einsatz wartet.

Bald soll auch noch Filmkommissar Schimanski mit seinem Kollegen Thanner in „Alt-Walsum“ Einzug halten und für Ordnung sorgen. Gleich neben deren vorgesehener Einbaustelle warten ein Imbiss und eine Eckkneipe auf Kundschaft. Das Werk, wo gerade zuvor der Schichtwechsel stattgefunden haben muss, wartet am hinteren Anlagenrand.

Auch die Freunde von US-Bahnen kamen beim vorweihnachtlichen Mosel-Treffen auf ihre Kosten: Jürgen Tuschick hatte seinen als Rangieranlage gestalteten Guckkasten „Flagstone East Terminal“ dabei, der neben Gebäuden und Fahrzeugen auch mit einer einzigartigen Lichtstimmung beeindruckte.



Die Modellbahnausstellung in Zell (Mosel) hat einen Familiencharakter wie kaum eine andere. Hier staunen Groß und Klein über die US-Anlage am Stand von Trafofuchs, während Figurenkünstlerin Birgit Foken-Brock im Hintergrund ihr Handwerk vorführt.



Eine außergewöhnliche Lichtstimmung prägt auch die Anlage „Flagstone East Terminal“ von Jürgen Tuschick, die für Rangierlokomotiven wie diese beiden EMD SW 1200 in den Farben der Missouri Pacific wie geschaffen ist.

Bei Trafofuchs war eine einst von Dieter Nolte gestaltete Anlage nach Vorbildern eines texanischen Ölfelds zu sehen, die derzeit aufgearbeitet und mit Trafofuchs-Produkten angereichert wird. Birgit Foken-Brock führte den Gästen auch ihr Können vor, indem sie vor deren Augen Figuren gestaltete und bemalte.

Imposant war das Schloss Neuschwanstein von Ulrich Günther, das auf den hohen, baumbewachsenen Felsen einer Anlage thronte, und seinem großen Vorbild so in keiner Weise nachstand. Wer um die Vitrine herumging, konnte hier viele einmalige und ansprechende Fotomotive entdecken. Der Eindruck heiler Natur ist hier sehr gut wiedergegeben worden.



Auch unterhalb von Schloss Neuschwanstein lohnt sich ein Blick auf die von Ulrich Günther erschaffene Landschaft. Die zwei Elefanten in extravaganter Erscheinung sind ein Markenzeichen dieses Modellbauhners und finden sich stets auf seinen Werken – mal ganz offen, mal etwas versteckt.

Insgesamt lag der Fokus dieses Mal besonders auf Überarbeitungen. Das traf auch auf die ZSRR-Modulanlage zu, auf der Johannes Maaßen das von Friedhelm Tönshoff geschaffene Stahlwerk weiterbetreibt. Mit elektronischen Effekten und Bewegung hat er es geschafft, die Besucher länger an diese Anlage zu fesseln.

So erleben sie hier automatischen Pendelverkehr und werden Zeuge, wie Warnlichter die Rottenarbeiter vor dem Herannahen eines Zuges warnen. Ist die Strecke frei, schwenkt ein Gleiskran aus und legt seine Ladung neben den Schienen ab.

Spannend wird es, wenn der Hochofen abgestochen wird: Das gleißend glühende Roheisen kann niemand übersehen! Es fließt dann durch die in der Halle angelegten Kanäle in die „Suppenzüge“, denn deren Torpedopfannenwagen übernehmen den Weitertransport zu den Stahlkonvertern.



Wenn der Hochofen auf der ZSRR-Anlage abgestochen wird, dann ist das auch im Modell nicht zu übersehen (Bild oben). Johannes Maaßen hat das Stahlwerk nämlich mit auffälligen Effekten versehen. In Klütz ist die preußische T 9<sup>1</sup>, ein Umbau von Ronald Schulz zu sehen (Bild unten). Im Schlepplatz hat sie mecklenburgische BCI und Halbpostwagen, die komplett im Eigenbau entstanden. Nur der gedeckte Wagen am Zugschluss ist ein Märklin-Modell.

Auch die Epoche-I-Anlage „Klütz“ von Ronald „Larry“ Schulz hat schon einige Jahre auf dem Buckel und Auffrischungen oder Reparaturen erfahren. Die immer schön anzusehende Anlage, die die Epoche I authentisch widerspiegelt, besteht längst aber auch durch die vielen Eigen- und Umbauten beim Rollmaterial.

Larry hat sich passende Dampflokomotiven und viele Wagen aus eigenen Teilen geschaffen und zudem auf weniger auffallenden Magnetkupplungen umgerüstet, womit er dem Mangel an geeignetem Serienmaterial sehr effektiv begegnet ist.



Liebevoll und nach historischer Vorlage gestaltet ist die Anlage Klütz, die den mecklenburgischen Bahnhof zur Zeit seiner Eröffnung wiedergibt.

So lohnte sich auch ein Blick in die Vitrine neben der Anlage, wo weiteres Material wartete. Hier waren vor allem seine jüngsten Werke nach bayerischen Vorbildern zu bewundern, bei denen er technische Grenzen auszureizen scheint. Neben den kurzen Güterwagen ist darunter auch eine Gt 2 x 4/4 der ersten Bauserie, die auf einem Märklin-Modell basiert, aber auch schon fast einem Eigenbau nahekommt.

Stundenlang hätten wir hier noch staunen und auch fotografieren können, aber nicht nur in Zell gilt: Viel zu schnell ist die Zeit herum und es heißt wieder Abschied zu nehmen! Dieses Mal müssen wir uns nicht ganz so lange gedulden, denn schon Ende März geht es in Altenbeken weiter.

Dort öffnet dann das weltweit größte Spur-Z-Treffen zum achten mal seine Tore und wird sich wohl internationaler zeigen als jemals zuvor. Es ist doch immer wieder schön, wie steigerungsfähig sich die kleine Spurweite Z immer wieder aufs Neue zeigt. Da können die „Großen“ oft gar nicht mitreden...

**Teilnehmende Aussteller und Veranstalter:**

<http://www.forstberg.de>

<http://gerhardingen.de>

<http://www.die-minilok.de>

<http://www.rainer-tielke-modellbau.com>

<http://www.trafofuchs.de>

<https://www.z-freunde-international.de>

<http://www.z-lights.de>

<https://www.zsrr.de>

<http://www.1-220-modellbahn.de>

<https://www.1zu220-shop.de>

**Grenzenloser Modellbahnspaß in 1:220**

**8. Internationales  
Spur-Z-Weekend**



# **ALTENBEKEN**

**28. und 29. März 2020**

**Samstag: 10.00 - 18.00 Uhr**

**Sonntag: 11.00 - 17.00 Uhr**

**Eggelandhalle, Gardeweg 8**

**33184 Altenbeken**



**Z-Freunde International e.V., Brandenburg 6, 56856 Zell/Mosel**

**[www.z-freunde-international.de](http://www.z-freunde-international.de)**

Leserbriefe und Meldungen

## Zetties und Trainini im Dialog

**Danke für jeden Leserbrief und alle Rückmeldungen, die uns erreichen. Schreiben Sie uns (Kontaktdaten siehe Impressum) – Trainini® lebt vom Dialog mit Ihnen! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die hier Neuheiten vorstellen möchten. Ein repräsentatives Bild ist unser Ziel. Ebenso finden hier Hinweise auf Veranstaltungen oder Treffen mit Spur-Z-Bezug ihren Platz, sofern wir rechtzeitig informiert werden.**

Kurz vor Weihnachten erreichten uns diese Wünsche:

Ihr habt mir dieses Jahr wieder großen Lesespaß bereitet - herzlichen Dank dafür! Wiederum mit einem kleinen Brückenbild sende ich euch beste Wünsche für das neue Jahr.

Martin Zimmermann (Schweiz), per E-Mail



Dieses Motiv mit kleiner Brücke und dem „Alex“ (Allgäu-Express) erhielten wir mit den Neujahrsglückwünschen 2020 aus der Schweiz.  
Foto: Martin Zimmermann

Ein Tipp, der passte, fand sich im November-Heft:

Anbei nochmals meine Anmerkung, wie ich sie auch auf Facebook bereits geäußert habe, nun als „Leserbrief-E-Mail“.

In Eurer November-Ausgabe habt ihr unter anderem kurz auf das Buch „Rauhnacht, Weihnacht, Stille Nacht“ hingewiesen. Ist zwar nicht typisch Spur Z. Ich habe mir das Buch gekauft und nun über Weihnachten gelesen. Eine sehr schöne Geschichte und schön geschrieben. Ein Dank an Euren Hinweis, sonst hätte ich das Buch nie gefunden und ein Dank an den Autor für die sehr schöne Weihnachtsgeschichte.

Auch sonst bin ich sehr begeistert von Eurem Trainini und erwarte jede Ausgabe voll Ungeduld :-)

Hoffe, Ihr hattet alle schöne Weihnachten und wünsche euch noch einen guten Rutsch in das Jahr 2020 und macht auf jeden Fall weiter, so wie bisher.

Dieter Heller, Nürnberg

Licht und Schatten sieht auch dieser Leser bei Märklins Baureihe 03<sup>10</sup>:

Seit wenigen Tagen bin auch ich in den Besitz einer Lok 03.10 gekommen.

Es ist insgesamt schon recht bemerkenswert, was Märklin bei einem Großserienmodell leisten kann. Vergleichsweise zu der Lok 03 aus der Anfangszeit (bei mir war das 1974) ist das ein Quantensprung. Ich besitze auch das Modell der 01 von Herrn Besenhardt, das war ja auch schon eine Steigerung, wenn auch nur bei einem Kleinserienmodell.



Unser Leser bemängelt schief stehende Windleitbleche an seiner 03 1001 von Märklin. Foto: Rainer Leip

Im Hinblick zu Ihrem angekündigten Bericht über diese Lok sende ich Ihnen ein paar Bilder meiner Lok, bei der mir schräg stehende Windleitbleche störend aufgefallen sind.

Ich habe in der Zwischenzeit an den Leitblechen den unteren Steg etwas nachgefeilt, so dass diese jetzt parallel zur Lok stehen.

Außerdem hätte Märklin dieser Lok noch eine kleine optische Verbesserung spenden können, indem sie über die Gehäusebefestigungsschraube eine Kappe zur Kaschierung dieser doch sehr großen Schraube angebracht hätte.

Im Übrigen danke ich Ihnen und Ihrem gesamten Team für das tolle Magazin, das ich seit dem ersten Erscheinungsdatum intensiv lese!

Rainer Leip, per E-Mail

#### Nicht für nur strahlende Kinderaugen:

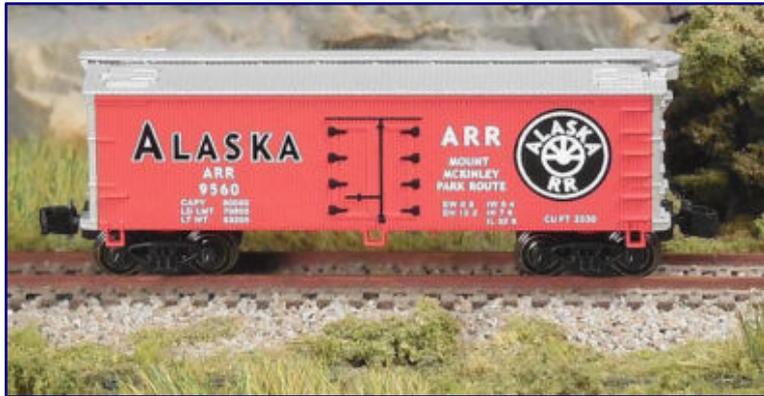
Das Miniatur-Wunderland in Hamburg setzt seine soziale Januar-Aktion „Ich kann es mir nicht leisten“ auch 2020 fort. Die Betreiber laden zum, sechsten Mal alle Menschen zu einem kostenlosen Besuch ein, die nicht in der Lage sind, das Eintrittsgeld zu entrichten, aber allein oder mit ihren Kindern gern einmal die Schauanlage besuchen möchten.

Ein Nachweis der Bedürftigkeit wird nicht verlangt. Die Braun-Brüder setzen auf Ehrlichkeit und Aufrichtigkeit. Wer sich zum Kreis dieser Personen zählt, äußert an der Kasse einfach die Aussage „Ich kann es mir nicht leisten“ und erhält kostenlosen Zutritt. Wir haben auch in den Vorjahren über diese gute Idee berichtet.

Im Januar steht das Miwula an insgesamt 23 Tagen bis zum 30. Januar 2020 entsprechend offen. Ausgenommen sind nur die besucherstarken Samstage. Alle Termine und Informationen sind unter <https://www.miniatur-wunderland.de/leisten> nachzulesen.

#### Case Hobbies meldet WDW- und Archistories-Neuheiten:

Case Hobbies meldet in seinen Neuheitenmitteilungen an die Kunden, dass die aktuelle Auslieferung von WDW Full Throttle krankheitsbedingt die letzte sei und die Produktion eingestellt werde. Insofern sollten sich Kunden beeilen, die Interesse am rekonstruierten 34-Fuß-Kühlwagen mit Holzwänden haben. Die Januar-Neuheit mit rotorange lackierten Seitenwänden sowie silberfarbener Stirn und Dach (Art.-Nr. FT/B-9015) ist für die Alaska Railroad unterwegs.



Das soll es von diesem Anbieter gewesen sein: Mit diesem Kühlwagen der ARR (Art.-Nr. FT/B-9015) zieht sich WDW vom Markt zurück. Foto: WDW Full Throttle

Der deutsche Vertriebspartner ließ seine Kunden zudem wissen, dass er nun auch die für **Ztrack** exklusiv hergestellten US-Bauernhäuser von Archistories in Deutschland vertreiben darf, die wir in der letzten Ausgabe vorgestellt haben.

Die Seiten dieses Händlers sind unter folgender Adresse zu erreichen: <http://case-hobbies.de>.

#### Und das ist neu bei AZL:

Bei American Z Line fahren die leichten Reisezugwagen nun in weinroter Farbgebung der Pennsylvania Railroad vor. Zur Auswahl stehen folgende Umsetzungen: Schlafwagen 4-4-2 (Art.-Nrn. 73003-1 bis -5), Speise- (73503-1 / -2), Sitz- (73703-0), Kanzel- (73803-1 / -2) und Postwagen (73903-1 / -2).

Die 89 Fuß langen Flachwagen der TTX erhalten eine weitere Auflage und fahren in Viererpackungen mit neuem Ladegut in Form von je zwei Militärlastern M923 pro Waggon vor:



Die TTX-Flachwagen sind schon mit vielen, verschiedenen Beladungen erschienen. Die Militär-LKW M923 sind allerdings formneu und auch mit NATO-Flecktarnlackierung eine Premiere (Art.-Nr. 901510-5NA). Foto: AZL / Ztrack

NATO-Flecktarnlackierung (901510-5NA), Olivgrün (901510-5OA) und Sandfarbe (901510-5SA) jeweils auf gelben Wagen sowie NATO-Flecktarnlackierung (901510-6NA) und Olivgrün (901510-6OA) auf braunen Wagen. Die Straßenfahrzeuge wurden wieder von Z-Panzer zugeliefert.

Zu melden ist aber auch eine Formneuheit: Die Gunderson-MAXI-I-Tragwagen in fünfteiliger Kombination mit Jakobs-Drehgestellen wurden nun zum ersten Mal ausgeliefert. Diese neuen Wagen für den Transport von bis zu zehn 40-Fuß-Containern fahren in gelber Lackierung für die TTX/Southern Pacific vor und sind mit vier verschiedenen Betriebsnummernzusammenstellungen im Angebot (906501-1 bis -4).



Formneu erscheinen im Januar 2020 die fünfteiligen Container-Tragwagen „Gunderson MAXI I“ (906501-1)), die als TTX-Exemplare für die Southern Pacific unterwegs sind. Foto: AZL / Ztrack

Passende Container werden separat angeboten. Die Fahrwerke der Neuheiten bestehen aus Metall. Angesetzte Teile runden die Ausstattung ab und bestehen teilweise aus geätztem Metall. Die Vorbilder sind seit 1988 in Nordamerika unterwegs. 2000 bestellte die BMSF neue Einheiten nach, weshalb ihre Produktion bis heute anhält.

Herstellerfotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie unter <http://www.americanzline.com>.

#### Sonderausstellung im Miwula:

Nach einer fiktiven Plakatkampagne des „Tierschutzvereins Knuffingen“ im Juni 2019, in der Mensch und Tier in der Massentierhaltung die Rollen tauschten, erfuhr das Miniatur-Wunderland Hamburg viel Resonanz: positiv von Tierschützern, anfeindend von Bauernverbänden. Keine Frage ist es, dass dieses Thema bewegt.



Abbildung: Miniatur-Wunderland

Seitdem wurde viel recherchiert und überlegt, wie ein Denkanstoß zu einem bewussteren Umgang mit Tieren und Akzeptanz für höhere Preise durch Verbessern der Haltungsbedingungen gegeben werden kann.

Das Ergebnis zeigt die nun eröffnete Sonderausstellung „Sauwohl“, die ein möglichst realitätsgetreues Abbild der verschiedenen Haltungsformen von Schweinen als Denkanstoß für nachhaltigeren Konsum geben möchte. Sie soll das sichtbar machen, was man nicht sehen will.

Wer sich mit diesem Thema auseinandersetzen mag, der sollte zeitnah eine Reise in die Freie und Hansestadt antreten.

#### Die Auslieferungen bei Micro-Trains:

Die farm-to-table-Reihe geht in die zwölfte Runde. Der aktuelle Kühlwagen mit grauen Wänden wirbt für Mother Cocoa“ (Art.-Nr. 518 00 820). Gedeckte 50-Fuß-Güterwagen mit außenliegenden Kastenstreben erscheinen für die UP / MP (510 00 451 / -452) und die Norfolk Southern (510 00 461 / 462).

Auffallend ist ein dreiteiliger Gleisbauzug „MOW“ (Maintenance of way) der Union Pacific (994 01 260). Die drei offenen Güterwagen sind unterschiedlich gestaltet und tragen zwei verschiedene Lackierungen. Sie sind zudem mit Schwellen beladen.



Die Schwellenlademaschine wird als Modell gewiss nicht übersehen. Foto: Micro-Trains

Auf einem der Fahrzeuge ist eine Schwellenlademaschine verlastet, die sich mit Klemmen auf dem Wagen hält. Ihr Vorbild kann sich zudem dank Hebehydraulik von Wagen zu Wagen fortbewegen, um alte Schwellen aufzunehmen und dann gleich zu verlasten.

Die Modelle werden in Deutschland unter anderem von Case Hobbies (<http://case-hobbies.de>) vertrieben.

#### Die aktuellen Märklin-Auslieferungen:

Zum Abschluss des Weihnachtsgeschäfts hat es auch die Zugpackung „TEE 75 Roland“ (Art.-Nr. 81593), ursprünglich in der Produktbeschreibung als „TEE Lemano“ ausgewiesen, in die Händlerregale geschafft.

Und diese Neuheit hat es wirklich in sich, wie ausschweifende Lobesbekundungen der erstbeliebtesten Modellbahner belegen:

Sie würdigen diese Zusammenstellung

als eine der besten Märklin-Auslieferungen der letzten Jahre. Diesem Fazit können wir uns anschließend, denn Lackierung und Bedruckung von Lok und Wagen sind über jeden Zweifel erhaben.

Endlich führen die purpurroten Zierstreifen an den deutschen TEE-Wagen wieder sauber um die Ecken herum, die Gummiwülste und Tritt-Klappbleche sind schwarz abgesetzt. Auch die Schlussleuchten sind rot ausgelegt und ihre Einfassringe sogar farblich abgesetzt. Vor diesem Hintergrund verzichten wir auch gern auf eine Inneneinrichtung, deren Sichtbarkeit ohne Innenbeleuchtung eh stark eingeschränkt wäre.



Insgesamt enthält die Gleisbauzug-Packung (Art.-Nr. 994 01 260) drei Wagen. Foto: Micro-Trains



Die Zugpackung „TEE 75 Roland“ (Art.-Nr. 81593) enthält neben der Schweizer Lok noch vier passende Wagen der Deutschen Bundesbahn.

Einziger möglicher Kritikpunkt an den vier Reisezugwagen (2 Abteilwagen Avüzmz 111, 1 Speisewagen WRüm 132 und 1 Großraumwagen Apüzmz 121) sind die Fensterscheiben, die mit einer bräunlichen Tönung statt Klarsicht noch näher ans Vorbild rücken würden.

Die ebenfalls in TEE-Farben lackierte Re 4/4 II der SBB präsentiert sich erstmals mit runden Spitzenlichtern sowie ohne UIC-Tritt, Griffstange und UIC-Steckdose an der Front, wie es dem dargestellten Betriebszustand um 1971 entspricht.



Die rot-beige Ellok Re 4/4<sup>II</sup> der SBB ist eine lang erwartete Formvariante des 2012 erschienenen Basismodells. Sie hat nun erstmals runde Stirnlichter und hat auch darüber hinaus von einer Produktpflege profitiert.

Die Außenseiten der Fenster an der Lokfront zeigen sich, wie bei der letzten Auflage, ausgerundet und vermeiden damit den Kritikpunkt der ersten beiden Modellversionen früherer Jahre. Mit dem Umstellen auf Glockenankerantrieb hat die Lok neben besseren Fahreigenschaften auch noch an Gewicht zugelegt, was der Traktion zu Gute kommt. Unklar bleibt hier nur, warum Märklin bei SBB-Modellen stets auf blank vernickelte Stromabnehmer setzt.

Im Einzelhandel verfügbar ist inzwischen auch die Höllentalbahn-Personenwagenpackung (87507), bestehend aus drei Einheitspersonenwagen Bie (2. Klasse), einem Einheitspersonenwagen ABIwe (1. / 2. Klasse) sowie einem Einheitsgepäckwagen Pwie der Deutschen Bundesbahn. Der Darstellungszustand entspricht der Epoche IIIb in flaschengrüner Lackierung und mit aufgedruckten DB-Kekschen.

So unterscheiden sich die laut Märklin auf der Höllentalbahn eingesetzten Wagen nur durch ihre silberfarbenen Fensterrahmen von den gleichen Wagen einer früheren Insider-Wagenpackung (87509), die entgegen einer solchen Ankündigung dann zitronengelbe Rahmen aufwies.

Die dreiteilige Großraum-Schiebewandwagen-Packung (82417) beinhaltet formneue Modelle der Bauart Habbiillnss aus dem Bestand der Wascosa, vermietet an die Schweizerische Post AG.

Alle drei Modelle sind einzeln verpackt und zeigen sich mit unterschiedlichen Werbe-Beschriftungen in drei Sprachen (deutsch / Französisch / Italienisch), die in den Kantonen der Eidgenossenschaft üblich sind. Sie entsprechen damit dem Betriebszustand von 2016.

Der neue Wagentyp basiert auf dem Metallfahrwerk der bekannten Schiebewandwagen vierachsiger Ausführung, die neuen Formen waren allerdings für den etwas abweichenden Aufbau erforderlich. Formgleiche Varianten anderer Betreiber und Einsteller sind zu erwarten.

**Ausblick auf die Frühjahrsneuheiten 2020:**

Viele Hersteller, darunter Märklin und Noch, haben bereits ihre Frühjahrsneuheiten 2020 bekanntgegeben, die nächste Woche in Nürnberg auf der Spielwarenmesse zu sehen sein sollen. In der Kleinserie erwarten wir eine größere Zurückhaltung, denn das große Treffen in Altenbeken mit internationaler Beteiligung steht vor der Tür.

Im Februar-Heft werden wir, wie gewohnt, alle bekannten Neuheiten der Spielwarenmesse und Kleinserie geordnet und strukturiert zusammenstellen, alle wichtigen Eigenschaften beschreiben und Ihnen so wieder ein Nachschlagewerk für die nächsten Monate an die Hand geben.

Wer es nicht abwarten kann, wirft derweil selbst einen Blick auf die jeweiligen Anbieterseiten.

---

## Impressum

ISSN 1867-271X

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten und Ausgaben sind im Katalog der DNB unter <https://portal.dnb.de> abrufbar.

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an. Für diese Publikation gilt ausschließlich deutsches Recht.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers wieder. Diese ist nicht zwingend mit derjenigen von Redaktion oder Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, von der Redaktion.

Redaktion:  
Holger Späing (Chefredakteur)  
Dirk Kuhlmann  
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:  
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:  
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Torsten Schubert, Hendrik J. Späing

Lizenzierte **Trainini Mitgliedergruppe** (<https://www.facebook.com/groups/1597746057122056/>): Michael Etz (**Trainini Lokdokter**)

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Am Rondell 119, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder per E-Mail an [redaktion\[at\]trainini.de](mailto:redaktion[at]trainini.de).

Veranstaltungs- und Werbeanzeigen Dritter sind kostenlos, werden aber nur nach Verfügbarkeit und erkennbarem Spur-Z-Bezug entgegengenommen. Sie erscheinen vom redaktionellen Teil getrennt auf alleinige Verantwortung des Inserierenden. Vorrang haben stets Anzeigen von Kleinserienanbietern.

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder E-Mail an [leserbriefe\[at\]trainini.de](mailto:leserbriefe[at]trainini.de) einzureichen und immer erwünscht. Die Veröffentlichung bleibt der Redaktion vorbehalten. Diese bemüht sich, stets ein repräsentatives Bild wiederzugeben und deshalb jede Einsendung zu berücksichtigen.

Bei Einsenden von Bildern, Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Herausgeber von möglichen Ansprüchen Dritter frei. Dies schließt eine künftige Wiederholung im Magazin, Jahresvideo sowie in Prospekten und Plakaten ausdrücklich mit ein.

Alle in dieser Veröffentlichung erwähnten Firmennamen, Warenzeichen und -bezeichnungen gehören den jeweiligen Herstellern oder Rechteinhabern. Ihre Wiedergabe erfolgt ohne Gewährleistung der freien Verwendbarkeit. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler gleich welcher Form übernehmen Redaktion und Herausgeber keine Haftung.

**Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erscheint monatlich (ohne Gewähr) und steht allen interessierten Modellbahnerinnen und Modellbahnern, besonders Freundinnen und Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Herunterladen auf <http://www.trainini.de> bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Netzdiensteanbieterkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Domänen ist nach Entfernen von den eigenen Seiten ausdrücklich erlaubt, solange das Herunterladen nicht kostenpflichtig angeboten wird.

Alle Beiträge, Fotos und Berichte unterliegen dem Urheberrecht. Übersetzung, gewerblicher Druck und jede andere Art der Vervielfältigung, auch in Teilen, setzen das vorherige ausdrückliche Einverständnis des Herausgebers voraus. Besonders ungenehmigte, kommerzielle Verwertung wird nicht toleriert.

**Trainini®** ist eine gesetzlich geschützte Marke, eingetragen im Register des Deutschen Patent- und Markenamts (München), Nr. 307 30 512. Markeninhaber ist Holger Späing, Dortmund. Eine missbräuchliche Verwendung wird nicht toleriert. Alle Rechte vorbehalten.