

Kostenloses,  
privates Online-Magazin  
für Freunde der Bahn  
im Maßstab 1:220

[www.trainini.de](http://www.trainini.de)  
Erscheint monatlich  
ohne Gewähr

# Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

---



Intermodellbau 2007

---

**Die Geschichte der 01 1056**  
**Buchempfehlung Udo Paulitz**

### Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

jetzt ist auch sie schon wieder Geschichte: die Intermodellbau 2007. Europas größte Ausstellung für Modellbau und Modellsport war ein Fest für die Spurweite Z. Niemals zuvor erlebten wir eine solche Medienpräsenz in Radio, Presse und Fernsehen.



Holger Späing  
Herausgeber **Trainini**

Das Zugpferd dafür war ohne Frage der Bau des „kleinsten Weihnachtsbaums der Welt“, den ich Ihnen nun auch in dieser Ausgabe kurz vorstellen möchte. Detaillierter wird das noch einmal in der Weihnachtszeit geschehen, denn dann passt er nicht nur zur Jahreszeit, sondern erlebt auch seinen zweiten großen Auftritt. In Dortmund wurde er übergreifend über alle Sparten des Modellbaus zur Hauptattraktion erkoren.

Ein weiterer Grund für die vielleicht überraschende Zurückhaltung an dieser Stelle ist, dass die Dortmunder Messe noch deutlich mehr zu bieten hatte. Dies soll den Schwerpunkt meiner heutigen Ausgabe bilden, um die dort ausgestellten Arbeiten angemessen zu würdigen. Schade ist, dass es an den meisten Fachzeitschriften vorbeigegangen zu sein scheint, wie sich die Spurweite Z in den letzten Jahren entwickelt hat: weg von den Sammlern hin zum konsequenten und durchdachten Anlagenbau – oft der Superlative.

Diese Resonanz erhielt ich auch von einem befreundeten Spur-Z-Modellbahner, der leider einige Jahre aussetzen musste und sich nun auf die Reaktivierung seines Hobbys freut. Nie hätte er für möglich gehalten, was er jetzt in Dortmund gesehen hat. Uns allen soll das Selbstvertrauen geben und den Mut, unser Hobby aktiv und durchaus energisch nach außen zu tragen. Auf dass endlich auch den vielen Journalisten die Augen geöffnet werden, die immer noch aus Unwissenheit unsere Spurweite belächeln.

Wie war das noch mit dem Aprilscherz einer Zeitschrift, Busch habe Fliegen und Bienen zum Selbstbemalen für die Spurweite H0 herausgebracht? Als Zettie kann ich darüber nur lachen, denn dort ist das keine Herausforderung. Ich habe bereits – und das ist kein verspäteter Aprilscherz - Hühnerküken im Maßstab 1:220 gesehen. Im Schlitten des Weihnachtsmanns vor dem Weltrekordbaum liegen eine Puppe und ein Teddy von Trafofuchs. Es wird höchste Zeit, dass wir das nach draußen tragen!

Weiter geht es auch mit dem Jahresschwerpunktthema „30 Jahre Dampfabschied bei der DB“. Nachdem ich Ihnen in der letzten Ausgabe diese Zeit aus der Perspektive eines Enthusiasten vorgestellt habe, möchte ich dieses Mal ganz gezielt eine Lokomotive vorstellen. 01 1056 war nicht nur Vorbild für ein Märklin-Modell. Sie war auch Denkmalslok und irgendwann ein ausgeplünderter Schrotthaufen. Wie ist es nur um unser Geschichtsbewusstsein bestellt?

Lebendig wird die ausgehende Dampfzeit im Buch „Schnellzugdampflok 01<sup>10</sup>“ von Udo Paulitz. Nahezu unvorstellbar, dass 30 Jahre später immer noch unveröffentlichte und gute Aufnahmen zusammengetragen werden. Freuen Sie sich auf dieses Buch, dass es hier auch zu gewinnen gibt.

Viel Spaß beim Lesen und Rätseln!

Her-Z-lich,

Holger Späing

## Leitartikel

Vorwort.....	2
--------------	---

## Modell

Aktuell kein Beitrag

## Vorbild

Paradezugpferd, Denkmal, Schrotthaufen?.....	4
Preisausschreiben – Vorbildwissen gefragt!.....	9

## Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

## Technik

Aktuell kein Beitrag

## Literatur

Schnellzugdampflok 01 <sup>10</sup> .....	12
---	----

## Impressionen

Dortmund in Weltrekordlaune.....	15
Zetties und Trainini im Dialog.....	25

Ich danke dem Heel-Verlag für das Ausloben der Buchpreise sowie Jürgen Tuschick, Udo Paulitz und Wolfgang Staiger für das gelieferte, historische Bildmaterial.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 17. Mai 2007

### Titelbild:

Auf dem Eckmodul von Heiko Sielemann – ausgestellt auf der Intermodellbau 2007 – ist eine V100<sup>20</sup> mit Nahverkehrs zug stilrein in der Epoche 3 unterwegs.

Die Geschichte der 01 1056

### Paradepferd, Denkmal, Schrotthaufen?

*Im Rahmen des Jahresschwerpunktthemas „30 Jahre Dampfabschied bei der DB“ soll es nicht nur um Strecken und Baureihen gehen. Auch Menschen und spezielle Maschinen sollen hier vorgestellt werden. Stellvertretend für viele Dampfloks, die aufs Abstellgleis geschoben wurden, steht heute die 01 1056 im Mittelpunkt, die 1971 als 011 056-9 im Bw Rheine ihren Dienst quittierte. Besonders an ihr ist, dass sie in der letzten Dampflokhochburg Rheine als Denkmallok ausgewählt wurde. Später stand sie Pate für das Märklin-H0-Modell 3790.*

In den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts bekam die Deutsche Reichsbahn langsam aber sicher die stärker werdende Konkurrenz durch Auto und Luftverkehr zu spüren. Deshalb strebte sie danach, den Schienenverkehr zu beschleunigen.

Realität auf Deutschlands Schienen waren bereits die „fliegenden Züge“, die als dieselektrische Triebwagen planmäßig Geschwindigkeiten von 160 km/h erreichten. Die Entwicklung der Dampflokomotive hatte zu jener Zeit ihren Höhepunkt erreicht und mündete unter anderem in den Bau der Reihen 01<sup>10</sup> und 03<sup>10</sup>. Mit Ausbruch des 2. Weltkriegs hatte man für die Stromlinienrenner keine Verwendung mehr und wandelte offene Bestellungen in kriegswichtige Güterzuglokomotiven um.



01 1102 gab als betriebsfähige Museumslok über mehrere Jahre einen Eindruck vom Ablieferungszustand der ehemaligen Stromlinienlok 01<sup>10</sup> (Hamm Westf., Mai 1995).

01 1056 gehörte zu den 55 Maschinen ihres Typs, deren Bau schon zu weit fortgeschritten war, so dass sie fertig gestellt werden durften. Ihr Bau begann im Jahr 1939 bei der Berliner Maschinenbau AG unter der Fabriknummer 11312. Angeliefert wurde sie am 9. Februar 1940, das Abnahmedatum lautet auf 18. März 1940. Ihre ersten Stationierungen waren die Betriebswerke Halle P und Breslau Hbf. Ein würdiger Einsatz war dort nicht möglich. Daneben erschwerten die Stromlinienverkleidungen die Wartung und Instandhaltung unter Kriegsbedingungen.

Als die Ostfront näher rückte und deutschen Boden erreichte, zog man die fast neuen und leistungsfähigen Maschinen ins deutsche Kernland ab, wo man sie vor russischem Zugriff sicher wähnte. Für 01 1056 bedeutete das am 21. Mai 1944 – also knapp 1 Jahr vor Kriegsende – die Umbeheimatung nach Hannover Ost, wo sie bis zum 19. Juni 1945 blieb.

Mit Ende des Kriegs war an einen Einsatz vorerst nicht mehr zu denken, denn alle Loks waren beschädigt, teilweise ihrer Stromschale beraubt. Auch waren sie auf den schwer beschädigten Trassen kaum einsetzbar. Trotzdem wurde sie in ihrem neuen Heimat-Bw notdürftig repariert und anschließend im Bahnhof Uelzen (nördlich von Hannover) abgestellt. Daran änderte sich bis zum 3. Januar 1949 nichts – ein typisches Schicksal für die Maschinen, die nach dem Willen der Reichsbahn zum Stern des Schnellzugdienstes hätten werden sollen.

## Trainini – Ausgabe 22

Praxismagazin für Spurweite Z

Zum 31.12.1948 stellte man die Lok dann „z“ („Von der Ausbesserung zurückgestellt“). Üblicherweise ist das nur ein Zwischenschritt auf dem Weg zur endgültigen Ausmusterung. Doch schon am 3. Januar 1949 führte man ihre Abstellung unter „w“ („Warten auf Ausbesserung“) und sie rückte zu Henschel & Sohn ins Werk nach Kassel ein, um dort aufgearbeitet und „entstromt“ zu werden. Die Betriebswerke der späteren Deutschen Bundesbahn waren hoffnungslos überlastet und griffen auf private Firmen zurück.

Am 31. März waren diese Arbeiten abgeschlossen und die betriebsbereite Lok wurde dem Betriebswerk Paderborn zugeteilt. 3 Jahre blieb sie dort, bis sie nach Offenburg abgegeben wurde. Immer stärker zeigten sich in dieser Zeit Probleme und Risse am Kessel, der aus dem nicht alterungsbeständigen Stahl St 47 K gefertigt war. Wie alle ihre Schwestermaschinen erhielt sie dann einen Neubaukessel mit Verbrennungskammer, der aus dem bewährten Stahl St 34 vollständig geschweißt war.



Zwischen Rheine und Salzbergen wurde 011 056-9 am 22. Februar 1972 bei einer Sonderleistung aufgenommen, bei der ihr Wagenpark nur aus alten Schnell- und Eilzugwagen der Vorkriegszeit besteht. Bei der trüben Witterung hebt sich ihre ausgeprägte, weiße Dampffahne leider nur wenig vom Hintergrund ab. Foto: Udo Paulitz

Dieser Umbau erfolgte im Zeitraum vom 19. Februar bis zum 18. März 1954 ebenfalls bei Henschel & Sohn in Kassel. Ihr neuer Kessel mit der Fabriknummer 28917 veränderte das Erscheinungsbild von 01 1056 vollkommen und machte sie zur ästhetisch und kraftvoll wirkenden Maschine, die weitgehend der Optik der Neubaudampfloks folgte. So ausgerüstet gelangte sie zurück nach Offenburg und übertraf alle Erwartungen, die an den neuen Kessel gestellt wurden.

Am 31. August 1957 begann nach nur kurzer Blütezeit langsam aber sicher das letzte Kapitel im Leben dieses Renners. Es war der Tag ihrer Umbeheimatung nach „Kamerun“, wie das Bw Osnabrück Hbf bei Eisenbahnern genannt wurde. Von dort kam sie vorrangig auf der Rollbahn in Richtung Hamburg zum Einsatz. Aber auch mit niederen Diensten, sogar vor Güter und Arbeitszügen, mussten sich die 01<sup>10</sup>

## Trainini – Ausgabe 22

Praxismagazin für Spurweite Z

bald zufrieden geben. Die Konkurrenz durch Dieselloks der Reihe V 200 nahm ständig zu und die Rollbahn wurde in der Folge zügig elektrifiziert, was weitere Konkurrenz durch die E 10 brachte.

Am 2. Oktober 1957 wechselte unsere Lok daher nach Kassel, wo sie, abgesehen von einem kurzen Zwischenspiel in Osnabrück im März 1964, bis zum 31. März 1970 blieb. Zwischenzeitlich wurde aus 01 1056 die 011 056-9. Bald war sie nun endgültig überflüssig. Kassel gab seinen gesamten 011-Bestand an das Bw Rheine ab, das zum Auslaufbetriebswerk bestimmt wurde. Zusammen mit 01 1062 war die 01 1056 die letzte Kohlemaschine, die nach Rheine abgegeben wurde. Die Osnabrücker Kohleloks waren schon zum 1. April 1967 nach Rheine abgegeben worden.



011 062-7 war die letzte kohlegefeuerte 01.10 der Deutschen Bundesbahn. Als die Lok am 20. Februar 1972 in ihrem letzten Heimat-Bw Rheine aufgenommen wurde, wirkte ihr Pflegezustand noch sehr gut, sicher auch dank der weiß lackierten Radreifen. Ihre Ausmusterung erfolgte erst am 12.4.1973. Foto: Udo Paulitz

Die letzte Stationierung in Rheine statt in Emden wirkt auf den ersten Blick unlogisch und nicht konsequent: Generell war es so, dass seit 1968 alle ölgefeuerten Maschinen in Rheine beheimatet wurden. Kohlegefeuerten Maschinen wie die Reihen 023, 044 oder 050 waren hingegen in Emden zu Hause. Dies änderte sich erst, als 1975 alle kohlegefeuerten Dampfloks ausgemustert waren. In diesem Fall war die geplante, rasche Ausmusterung der Pazifik-Schnellzugmaschinen der Auslöser für deren Beheimatung. Aus Wartungs- und Vereinfachungsgründen verzichtete man nur bei der 011 auf die bewährte Aufteilung zwischen den beiden Betriebswerken.

Bereits seit 1968 erhielten Lokomotiven der Reihe 011 keine Hauptuntersuchungen mehr, womit ihr Ende längst besiegelt und auch fest bestimmbar war. Die nun folgende Endphase in Rheine nahm sich übrigens auch Märklin für das eingangs zitierte H0-Modell zum Vorbild. Wird es vielleicht auch mal ein Modell für die Spurweite Z werden?

Doch zurück zum Thema: In Rheine löste die 011 zunächst die zweizylindrige Schwester der Baureihe 01 ab, die dort selbst nur kurze Zeit als Ersatz für die leichtere 03 zum Einsatz gekommen war. Aber

## Trainini – Ausgabe 22

Praxismagazin für Spurweite Z

der Abschied der 011 kam schneller als viele zunächst erwartet hatten. Seit die Strecke vom Ruhrgebiet über Osnabrück nach Hamburg lückenlos elektrisch befahrbar war, trat in „Kamerun“ ein massiver 012-Überhang (ölgefeuerte 01<sup>10</sup>) ein.

Dieser Bestand wurde zusammen mit dem aus Hamburg ab 1971 ebenfalls in Rheine zusammengezogen. Ab September 1972 waren auch sie alle im Bw Rheine versammelt. Diese laufende Konzentrierung führte dazu, dass die kohlegefeuerten Loks recht schnell ausgemustert werden konnten.

Nur wenige Schwestern der 01 1056 konnten sich unter diesen Umständen noch halten, weil auch der Bestand an 012 viel zu schnell reduziert wurde. Zusammen mit dem schlechten Unterhaltungszustand führte das zu vielen Ausfällen und häufigem Lokmangel auf der Emslandstrecke. Ansonsten kam sie vorrangig im Sonderzugverkehr zum Einsatz, obwohl sie 1971 nur noch auf Reserve stand.

Bis zum 14. Juli 1972 währte der Einsatz von 011 056-9 beim Bw Rheine. Am 14. Dezember 1972 wurde dann auch 011 056-9 zum zweiten Mal in ihrer Geschichte z-gestellt und bereits am nächsten Tage ausgemustert. Auch Untersuchungen der Schadgruppe L2 waren seit 1968 für diese Baureihe genehmigungspflichtig: Dieser Lok wurde sie nun verweigert.

01 1056 gehörte immerhin zu den letzten der kohlegefeuerten 01<sup>10</sup>, die noch im Dienst standen. Doch 01 1056 hatte mehr Glück viele andere, denn sie wurde nicht zerlegt. Nur zwei Maschinen blieben bei der Bundesbahn länger im Bestand: 01 1072 wurde erst am 20. September 1972 z-gestellt und die wegen ihres „angefressen“ wirkenden Kamins weniger fotogene 01 1062 profitierte vom eintretenden Lokmangel.

Sie wurde, wenn auch nur vereinzelt, bis zum 12. April 1973 immer mal wieder zu Einsatzdiensten herangezogen.

Während auf andere Maschinen der Schneidbrenner wartete, erkor man die 01 1056 zur Denkmalslok. In vielen Städten, die mit der Eisenbahn eng verbunden waren, waren die Stadtoberhäupter um ein Andenken an die Dampflokomotive bemüht, mit denen an den Aufschwung erinnert werden sollte, der einst mit der Bahn kam.



Bild oben und ganz oben:  
Die Einweihung der Denkmalslok 01 1056 in Rheine fand unter großer, öffentlicher Teilnahme im Rahmen eines Festakts am 5. April 1974 statt. Mittig im oberen Bild ist zusammen mit Eisenbahnpersonal aus Rheine – bereits halb im Weggehen, erkennbar am farblich abweichenden Mantel – der damalige Chef des Bw Rheine, Herr Gerhard Plankert zu sehen. Beide Fotos: Wolfgang Staiger

Als letzte Dampflokhochburg durfte Rheine da nicht nachstehen und so fand sich ein Platz an der Straßenkreuzung Lingener Str. (heute Hansa-Allee) / Konrad-Adenauer-Ring, wo auch die Tecklenburger Nordbahn die Straße kreuzt. Gut sichtbar und recht nahe am Stadtzentrum schien eine geeignete Stelle gefunden, um der Dampflok würdig zu gedenken.



**Bild oben und ganz oben:**  
Nur acht Jahre nach der Einweihung als Denkmal bietet 01 1056 ein trauriges Bild: Die Laternengläser sind eingeschlagen und einzelne Teile gestohlen. Wenigstens ist die straßenzugewandte Lokführerseite weitgehend unbehelligt geblieben. Der Mooswuchs am Kessel ist dennoch nicht zu übersehen (Januar 1982). Beide Fotos: Heinz-Dieter Späing

eine Lösung: Die Lok musste weg. In der Folge machten sich Gerüchte breit, die Lok solle wieder betriebsfähig aufgearbeitet werden. Wer sie in natura gesehen hatte, dürfte darüber herzlich gelacht haben.

1988 schlug dann die rettende Stunde. Auf Tieflader verladen, erfolgte endlich der Abtransport des Wracks. Ziel dieser Fahrt war das Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, wo 01 0156 seitdem eine neue Bleibe gefunden hat. In der Folgezeit konnte der Verfall gestoppt werden, die Lok wurde äußerlich wieder weitgehend hergerichtet und vervollständigt. So ist aus ihr doch noch ein vorzeigbares, technisches Denkmal geworden. Den tatkräftigen Helfern des Museums gebührt dafür großer Dank aller Eisenbahnfreunde!

Am 5. April 1974 fand die feierliche Einweihung der äußerlich wieder hergerichteten Schnellzuglok statt. Dass die alte Beschilderung als 01 1056 mit Zugehörigkeit zum Bw Rheine historisch nicht korrekt war, vernachlässigen wir an dieser Stelle großzügig. Neben Reden, Musik und großer Teilnahme der Bevölkerung zog es an jenem Tag auch viele Menschen hier her, die im Bahnhof oder Betriebswerk Rheine bei der DB in Lohn und Brot standen. Doch was so verheißungsvoll begann, entwickelte sich mehr und mehr zum Trauerspiel.

Die Lok war starken Plünderungen und Vandalismus ausgesetzt. Ihr Führerstand wurde aufgebrochen und ebenfalls Opfer von Souvenirjägern, nachdem sich für einige Schilder und Laternen schon längst Abnehmer gefunden hatten. Schnell erlosch auch das öffentliche Interesse an diesem Technikdenkmal. Da es im Freien abgestellt war und ihr auch später kein Dach spendiert wurde, verrottete 01 1056 zusehends. Moos überwucherte ihren Kessel, die Farben waren verblasst. So taugte sie allenfalls als Mahnmal für nicht durchdachte Aktionen und mangelndes Geschichtsbewusstsein.

Während 043 196-5, abgestellt vor dem Bahnhof Salzbergen, im gleichen Zustand eine äußerliche Instandsetzung und neuen Lack erhielt und durch ein neue gebautes Dach vor der Witterung geschützt wurde, gab es in Rheine irgendwann nur noch





Webadresse:  
<http://www.museumsbahn.de>

Bild links:  
01 1056 am 6. Mai 2005 im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein. An der Rauchkammertür und dem verbliebenen Fahrwerkslack sind ihr die Jahre als ungeschützt abgestelltes Denkmal noch gut anzusehen. Immerhin konnte die Lok vor weiterem Verfall bewahrt und wieder vervollständigt werden.  
Foto: Jürgen Tuschick

**Modell** → **Vorbild** **Gestaltung** **Technik** **Literatur** **Impressionen**

Trainini verlost drei Bücher an aufmerksame Leser

### Preisausschreiben – Vorbildwissen gefragt!

*„30 Jahre Dampfabschied bei der DB“ und „50 Jahre Trans-Europ-Express“ sind die aktuellen Jahresschwerpunktthemen. Testen Sie Ihr Vorbildwissen und gewinnen Sie eines von drei Büchern aus dem Heel-Verlag. Mit aufmerksamer Lektüre der diesjährigen Ausgaben und einem Blick in den Fotokalender 2007 sind die Fragen nämlich gar nicht so schwer zu beantworten.*

Finden Sie Preisausschreiben anderswo immer zu leicht? Da werden Fragen gestellt und die Antworten finden sich nur eine Seite zuvor oder an Ort und Stelle. So leicht möchte es Ihnen **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** nicht machen! Um eines der Bücher zu gewinnen, müssen Sie sich also schon ein wenig anstrengen!

Aber keine Sorge: Die meisten der Fragen lassen sich bereits nach sorgfältiger Lektüre durchaus beantworten. Verfolgen Sie alle Ausgaben dieses Jahrgangs stets aufmerksam. Werfen Sie auch mal einen Blick in den **Trainini Fotokalender 2007**. Aber vielleicht kennen Sie die richtige Antwort ja auch ohne weitere Hilfe?

Kommen wir zu den Spielregeln: Jeder interessierte Leser ist herzlich eingeladen teilzunehmen. Ausgeschlossen von der Teilnahme sind nur die Redaktionsmitglieder. Hinter jeder Antwort finden Sie einen Buchstaben. Richtig zusammengefügt ergibt sich daraus das Lösungswort.

Schreiben Sie es auf eine Postkarte und senden Sie diese an folgende Adresse:

B & B Automobile GbR  
Stichwort: **Trainini Preisausschreiben 2007**  
Schäferkampstr. 6  
59439 Holzwickede

# Trainini – Ausgabe 22

Praxismagazin für Spurweite Z

Einsendeschluss ist der 30. September 2007. Nur bis dahin eingegangene und ausreichend frankierte Sendungen nehmen an der Verlosung teil.

Mit Ihrer Teilnahme stimmen Sie zu, dass im Falle eines Gewinns Ihr Name mit Wohnort (nicht Anschrift!) in **Trainini** veröffentlicht werden dürfen. Die Preise werden den Gewinnern nach der Auslosung mit der Post zugeschickt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Und nun die Fragen:

1.) Am 31. Mai 1975 endete der Planeinsatz für die letzten Schnellzugdampflok der Deutschen Bundesbahn, die sich auf der Emslandstrecke ihr Gnadensbrot verdient hatten. Welcher Baureihe gehörten sie nach dem Nummernschema von 1968 an?

- S Baureihe 001
- E Baureihe 003
- R Baureihe 012

2.) In den Siebzigern rüstete die DB zur Steigerung der Zuglasten erstmals offene Selbstentladewagen mit verstärkten Zug- und Stoßeinrichtungen aus. Erzzüge auf der Emslandstrecke erreichten damit Zuglängen von 47 – 50 Wagen bei bis zu 4.200 Tonnen Gewicht. Wie nannten Eisenbahner diese schweren Züge?

- M Großer Bello
- H Langer Heinrich
- P Schwerer Oschi

3.) Am 26. Oktober 1977 war es 043 903-4 vergönnt, die letzte Dampfplanleistung, bestehend aus einem Hilfszug, zu erbringen. Am Tag darauf durfte keine Dampflok mehr eingesetzt werden, alle verbliebenen Maschinen waren sofort auszumustern. Von welchem Betriebswerk aus erfolgte dieser letzte Dampflokeneinsatz?

- E Bw Emden
- Ä Bw Osnabrück
- D Bw Rheine G

4.) Ursprünglich sollte der Dampfbetrieb bei der Bundesbahn bereits im Jahr 1974 enden. Der einsetzende Wirtschaftsaufschwung führte dann aber sogar noch zur (vorübergehenden) Reaktivierung von abgestellten Dampflok und weiteren Umbauten auf Ölfeuerung. Welche der folgenden Dampfloktypen wurde von 1974 bis zum endgültigen Ende 1977 noch im Bestand des Bw Rheine geführt?



Jahrelang zog 043 903-4 schwere Erzzüge auf der Emslandstrecke. Nach Ableisten der letzten Dampflokleistung bei der DB überhaupt gelangte sie in Emden auf den Denkmalsockel. Welchen Namen trugen die Erzzüge und von welchem Betriebswerk aus wurde die Lok am 26. Oktober 1977 letztmalig eingesetzt?



41 360 (ex 042 360-8) leistete Güter- und Personenzugdienst auf der Emslandstrecke. Sie ist als betriebsfähige Museumslok in Oberhausen erhalten geblieben.

## Trainini – Ausgabe 22

Praxismagazin für Spurweite Z

- N Baureihe 023
- I Baureihe 042
- E Baureihe 052

5.) Ins Jahr 1954 fällt die Geburtsstunde des Trans-Europ-Express. Nach recht kurzer Vorbereitungszeit startete dieses neue Netz schneller, grenzüberschreitender Verbindungen in Europa. An welchem Tag fuhr der erste planmäßige TEE?

- E 1. März 1954
- G 1. Juli 1957
- N 2. Juni 1957

6.) Mit Start des TEE-Netzes wurden ausschließlich äußerst komfortable Dieseltriebzüge eingesetzt. Die Bundesbahn entwickelte dafür den neuen VT 11<sup>5</sup>. Welchen Beinamen erwarb sich diese technisch gelungene und zeitlos ästhetische Konstruktion?

- E Lachender Zug
- P Fliegender Holländer
- G Eierkopf

Und – haben Sie es erraten oder eh alles gewusst? Dann zögern Sie nicht und nehmen Sie teil! Mit etwas Glück gehört eines der drei Bücher dann vielleicht schon Ihnen.



Wie lautet der Spitzname des bis heute äußerst beliebten, deutschen TEE-Triebzugs und wann startete planmäßig das Netz der Trans-Europ-Express-Züge?

Webadresse:  
<http://www.trainini.de>

Gelungener Titel von Udo Paulitz  
**Schnellzugdampflok 01<sup>10</sup>**

*Bücher über die Königin der Schnellzugdampflokomotiven, der Reihe 01<sup>10</sup> gibt es viele. Lange Zeit war sie das Rückgrat des bundesdeutschen Schnellzugverkehrs und wurde entsprechend häufig fotografiert. Aufgrund der Popularität diese Baureihe ist es wirklich nicht selbstverständlich, dass ein Buchtitel 30 Jahre nach dem Abschied von der Dampftraktion noch mit teilweise unveröffentlichtem Bildmaterial aufwarten kann. Obendrein hebt er sich in seiner Konzeption auch noch deutlich von der Masse ab.*

Udo Paulitz  
Schnellzugdampflok 01<sup>10</sup>  
Ihre letzten Einsatzjahre in Deutschlands Norden

Heel Verlag  
Format 30 x 24,5 cm  
144 Seiten mit 121 historischen Farbfotografien

ISBN 3-89880-412-7  
EUR 24,95

zu beziehen direkt ab Verlag oder im  
Buchfachhandel



Nein, dieses Buch ist nicht wie andere. Es ist kein reiner Bildband, aber noch viel weniger ist es eine technische Abhandlung über die einst leistungsfähigste Schnellzugdampflok der Deutschen Bundesbahn, wie wir es etwa aus dem EK-Verlag gewohnt sind.

Vielmehr ist es das Werk eines Menschen, der die Dampflok wegen ihrer sichtbaren Bewegung und Kraftentwicklung liebte und ihr ein Andenken schuf, als ihre Epoche zu Ende ging. Udo Paulitz hat in seinem überaus guten Fotoarchiv gestöbert und Bilder anderer, bekannter Eisenbahnfotografen hinzugezogen, um ein Buch daraus zu machen, das seinesgleichen sucht: Er hat einer imposanten Lok ein verdientes Denkmal gesetzt.

Er hat geradezu eine Bildgeschichte komponiert, die durch kurze Textkapitel eingeleitet wird. Erzählt wird in „Schnellzugdampflok 01<sup>10</sup>“ die Entwicklung und Indienststellung der Maschinen, die während des Kriegs nicht angemessen eingesetzt werden konnten.

Das erste Kapitel „Vom Stromlinienrenner zum DB-Schnellzugstar“ zeichnet die Umstände ihres Aufstiegs bei der DB nach, der mit der „Entstromung“ beginnt und sich in der Neubekesselung fortsetzt. Nach der Probelok 01 1100 baute die DB dann einen Großteil der 55 Maschinen auf Ölfeuerung um: Die leistungsfähigste aller deutschen Schnellzugdampflokbaureihen war entstanden.

Ganze 20 Jahre behauptete sie sich gegen die elektrische und dieselgetriebene Konkurrenz, obwohl ihre Einsatzgebiete schon in den Sechzigern immer kleiner wurden. Udo Paulitz zeichnet besonders dieses Kapitel von Hamburg bis nach Sylt und ausgehend von Osnabrück auch auf der Rollbahn, sehr

## Trainini – Ausgabe 22

Praxismagazin für Spurweite Z

gelungen und beeindruckend nach. Zusammengefasst sind die Bilder dieser Phase im Abschnitt „Der Einsatz der Baureihe 01<sup>10</sup> in Schleswig-Holstein“.

Die letzte Heimat dieser Dampflokomotiven war das Bw Rheine, von dort aus kamen sie auf der Emslandstrecke zum Einsatz. Äußerst interessant und kurzweilig liest und erlebt man, wie die Leistungen dieser Maschinen trotz des schlechten Unterhaltungszustands ihre Nachfolger der Dieseltraktion deutlich hinter sich ließen. Unter der Überschrift „Endstation Emslandstrecke“ schließt das Buch konsequent mit einem Bild aus dem AW Braunschweig, das die Zerlegung der 012 058-4 zeigt. Dieser „Abschied“ tut echten Eisenbahnfreunden in der Seele weh, aber leider war das für die meisten der einst stolzen Renner Realität.

Soviel scheint sicher: Wer vorher noch kein Anhänger dieser Baureihe war, wird es spätestens mit der Lektüre sein.



Im September 1972 fährt 011 072-6 mit ihrem aus Vorkriegseilzugwagen gebildeten Sonderzug in Richtung Rheine. Die hervorragende Aufnahme des Autors entstand südlich von Salzbergen. Der Einsatz der letzten kohlegefeuerten 01.10 erfolgte vorzugsweise im Personenzugdienst und für Sonderleistungen, in denen sie die Baureihe 23 des Bw Emden ablösten. Foto: Udo Paulitz

Auch wenn, bedingt durch das Alter und die Aufnahmetechnik der Bilder, in manchen Großaufnahmen die Körnung des Films schon ein wenig sichtbar wird, gibt es kein vergleichbares Werk, das die 01<sup>10</sup> in vergleichbarer Weise würdigt. Der Autor versteht das Fotohandwerk, was besonders im flachen Ems-

## Trainini – Ausgabe 22

Praxismagazin für Spurweite Z

land deutlich wird, wo es an fotogenen und hoch aufragenden Hintergrundmotiven mangelt und es deshalb umso stärker auf das Können des Fotografen ankommt.

Geschickt spielt er mit den Vordergründen – gleich ob Kühe, Menschen, Gebäude oder Gewässer – und der Tageszeit. Stimmungsvolle Nacht- und Abendaufnahmen runden diesen Band ab und prägen seinen Charakter. Aufgenommen wurden die stimmungreichen Fotos in allen vier Jahreszeiten. Auch das Bildmaterial anderer Fotografen, mit denen vorrangig die Zeit vor der Endphase auf der Emslandstrecke abgedeckt wurde, genügt den Ansprüchen dieses Autors.

Der Verlag selbst hat ebenfalls ganze Arbeit geleistet und das Rohmaterial drucktechnisch anspruchsvoll und gelungen umgesetzt. Damit gefällt dieses Buch in jeder Hinsicht.

Für den Spur-Z-Bahner ist es zum Einstimmen auf eine der größten Wunschlokomotiven überhaupt ein gutes Werk, das nicht nur Laune macht, sondern für die Zukunft auch Eindrücke zum vorbildgerechten Einsatz eines möglichen Modells vermittelt. Für H-Nuller stellt sich dieses Problem gar nicht mehr, denn dieser Loktyp ist seit 1984 ununterbrochen im Märklin-Programm – da sollte „Schnellzugdampflok 01<sup>10</sup>“ eh schon zur Pflichtlektüre gehören!

Welcher andere Titel wäre da überhaupt noch als Gewinn für das **Trainini Preisausschreiben 2007** in Frage gekommen. Machen Sie mit und gewinnen Sie mit etwas Glück ein Exemplar des vielleicht schönsten Eisenbahnbuches der letzten Jahre. Seien Sie dabei!

Webadresse:  
<http://www.heel-verlag.de>  
<http://www.trainini.de/Preisausschreiben.html>

---

### Sponsorenhinweis

## Der kleinste Weihnachtsbaum der Welt

**KREATIV** Weltrekordteam

unterstützt von



GALERIE LAMERS VERLAG  
ART AGENCY



Bericht von der Intermodellbau

### Dortmund in Weltrekordlaune

**Das gab es wohl noch nie zuvor: Die Spurweite Z mauserte sich zur spartenübergreifenden Messeattraktion. Die Messeleitung lüftete gleich zu Beginn der Hauptpressekonferenz den Schleier und kündigte einen Weltrekordversuch an, der der Spurweite Z zuzuordnen war. Doch Dortmund hat beileibe nicht nur das zu bieten. Auch die Z Friends Europe liefen zur Höchstform auf und auch seitens der Hersteller gab es die eine oder andere Überraschung.**

Ohne Frage war die Intermodellbau 2007 wieder ein voller Erfolg für die Veranstalter. Auch zur 29. Auflage dieser internationalen Ausstellung für den Modellbau und Modellsport pilgerten wieder 100.000 Besucher. Die von der Messeleitung beauftragten Befragungen bei Besuchern wie Ausstellern ergaben ein durchweg positives Resümee.

Fast 70 Prozent der Messebesucher nehmen für diese wichtige Messe Anreisewege über 50 km in Kauf. 15,7 Prozent von ihnen reisten gar aus dem Ausland an. Selbstverständlich sind wegen der räumlichen Nähe die Benelux-Staaten stark vertreten, aber auch Gäste aus Frankreich, dem Vereinigten Königreich, Spanien, Italien, Norwegen oder der Tschechischen Republik zählten zu den Besuchern. Die Gäste mit dem weitesten Weg kamen aus Neuseeland.



Für die Spitzenstellung als wichtigste europäische Messe für den Modellbau spricht auch, dass 15 Prozent der Gäste, das sind immerhin 15.000 Menschen, zum ersten Mal die Intermodellbau besucht haben. Trotz ihrer Tradition zieht sie also immer noch neue Klientel an und beweist, dass das Interesse

am Hobby Modellbau ungebrochen ist. Dies ist besonders auch ein Verdienst der Modellbahn, denn sie ist mit Abstand der größte Besuchermagnet. Eine besondere Rolle kam dieses Mal der Spurweite Z zu, doch dazu später mehr.



Besucher diskutieren über die von Daniel Duloir (Frankreich) ausgestellten Exponate in Spurweite Z.

Zwar bleiben wir zunächst bei dieser Baugröße, gehen die Ausstellung aber der Reihe nach durch: Seit Jahren bemühen sich nicht nur die bei den Z Friends Europe organisierten Modellbahner um eine Wahrnehmung der Spurweite Z als das, was sie ist: eine vollwertige Modellbahn, mit der sich wie in keinem anderen Maßstab vorbildgerecht lange Züge in großzügig gestalteter Landschaft darstellen lassen.

Zu lange prägten Aktenkoffer und Bratpfannen mit Schienenkreisen das Bild. Man mag zwar eine platzsparende Lösung für diejenigen gefunden haben, die zu Hause keine Modellbahn unterbringen können. Leider hat das den Nachteil, dass nur wenige in größeren Dimensionen zu denken wagten und der Mini-Club ein Stempel aufgedrückt wurde, den sie nur schwer wieder los wurde. Vielleicht entwickelte sie sich gerade deshalb lange zu einer Sammlerspur.

## Trainini – Ausgabe 22

### Praxismagazin für Spurweite Z

Doch das ist seit einigen Jahren Geschichte und unser Maßstab erlebt eine Renaissance. Viele schöne Modelle sind seither entstanden und neue Kleinserienhersteller runden das Sortiment gerade im Zubehörbereich sinnvoll ab. Spur-Z-Freunde treten öffentlich deutlich selbstbewusster auf und werden von den meisten Verehrern der größeren Spuren längst nicht mehr belächelt.

Was nicht wenige Besucher zum Stehenbleiben reizte, erregte deshalb den Groll bei vielen Zetties, während andere dies belächelten: Daniel Duloir aus Frankreich stellte nun auch auf der Intermodellbau 2007 seine Interpretation der Spurweite Z vor. Tannenbäume und allerlei ungewohnte, meist blinkende Accessoires hat er ausgewählt, um Schienenkreise darum zu bauen, auf denen die Züge meistens rasen – ein Rückfall in alte Zeiten, wie es den Kritikern schien.



Der Stand der Z Friends Europe bot eine Riesenvielfalt im Maßstab 1:220: vier Einzelanlagen, je 1 große und 1 kleine Modulanlage, Arbeitstisch für den Weltrekordversuch und im Hintergrund die zwei Glasvitrinen. Die Aufnahme erfolgte vor Messebeginn.

Viel Mühe wird er sich gegeben haben und dem gebührt daher auch Anerkennung. Gönnen wir ihm seinen Spaß. Teilen muss man seine Leidenschaft deshalb nicht.

Völlig anders ging es am Stand der Z Friends Europe zu. Dieser entwickelte sich schnell zur Anlaufstelle der Zetties, aber auch Freunden größerer Spurweiten. Hinzu kamen Besucher, die von Presse, Radio und Fernsehen angelockt wurden. An diesem Stand gab es nämlich noch etwas ganz Außergewöhnliches zu bestaunen: einen Weltrekordversuch!

Angetreten war nach einer Idee von Holger Späing, Herausgeber dieses Magazins, das Kreativ-Weltrekordteam, um den kleinsten Weihnachtsbaum der Welt zu bauen. Aus Kostengründen wurde auf einen Eintrag im Buch der Rekorde verzichtet – eine gründliche Recherche zuvor hatte natürlich trotzdem stattgefunden.

Ziel des Rekords, an dem Bärbel und Rolf Pabst (Rolfs Laedchen), Birgit Foken-Brock, Volker Brock (beide Trafofuchs), Torsten Schubert und Holger Späing (Trainini) beteiligt waren, war auch etwas völlig anderes: Öffentlich sollte dieser Baum gebaut werden, damit die Besucher hautnah erleben konnten, welche Möglichkeiten die moderne Technik auch im Bereich des Hobbys und darin besonders der extremen Miniaturisierung eröffnet.



Das Kreativ- Weltrekordteam mit dem Vorsitzenden der Märklin-Geschäftsführung, Herrn Axel Dietz, der – kaum noch sichtbar – den kleinsten Weihnachtsbaum der Welt in Händen hält. Foto: Roger Titze

Damit wurde der Bau des Baums quasi zu einer Art Seminar, auf jeden Fall zu einer Vorführung. Und die Rechnung ging auf. Die Besucher stellten eifrig Fragen zu Techniken, Tricks und Tipps und schauten dem gesamten Team genau auf die Finger. Die Berichterstattung tat ihr übriges, dass der Besucherstrom bis zum Ende der Messe nicht abbrach. Anschaulich demonstriert werden konnte von den zwei Frauen und vier Männern die Löttechnik, das Anpassen und Bauen von Figuren und auch die Verarbeitung von Ätzteilen.

Dafür haben nicht nur die Mitglieder des Kreativ-Weltrekordteams über ihre Firmen Rolfs Laedchen und Trafofuchs Sachspenden gegeben. Sogar die Firmen Conrad Electronic (Bedarf an elektronischen Tei-



len) und Busch (Baummaterial und Winterset für die Dioramengestaltung) beteiligten sich an der Unterstützung dieses Rekordversuchs. Märklin stellte über das Märklin Magazin mit einem Fun-Starset den Bezug zur Modellbahn und der Spurweite Z her, denn der Baum ist ja – für sich betrachtet – zunächst mal ein Original und eben kein Spur-Z-Modell.



Der Trick mit der Lupe: Da der größte Teil des Christbaumschmucks mit bloßem Auge nicht erkennbar und auch für eine Kamera kaum einzufangen ist, musste der Baum mit Szenerie hinter einer Lupe präsentiert werden. Am linken Rand der Fichte sind auf halber Höhe ein Stern und weiter unten ein Baum mit Mühe erkennbar. Damit wurde er zur Hauptattraktion der Intermodellbau 2007.

Mit dieser wertmäßig größten Spende konnte der Baum in eine passende Szenerie eingebaut werden, die an eine bevorstehende Bescherung erinnert. Im Schlitten des Weihnachtsmannes (Figur und Schlitten gestiftet von Trafofuchs) liegen Geschenkpakete, eine Puppe und ein Teddy – alles maßstäblich in 1:220 umgesetzt. Davor steht nun die Baureihe 89 mit einem Kühlwagen, der aufgrund seiner Bedruckung selbst wie ein Geschenk aussieht.

Aber wieso baut man im April überhaupt einen Weihnachtsbaum? Diese Frage stellten nicht nur die unterstützenden Firmen. Der Grund dafür liegt in der Besonderheit, dass Dortmund bereits einen Riesenbaum sein Eigen nennt, der jährlich die Massen auch aus den Nachbarländern nach Dortmund zu Deutschlands größtem Weihnachtsmarkt zieht.

Da lag es nahe, eine Brücke zwischen dem Modellbau allgemein, der Spurweite Z und der Stadt Dortmund zu schlagen. Diese Brücke heißt „Kleinster Weihnachtsbaum der Welt“. Seine Eignung als Publikumsmagnet und Medienliebling hat er bereits bewiesen. Künftig soll er eine neue Attraktion des Dortmunder Weihnachtsmarktes werden und im Schaufenster der Galerie Lamers direkt an einem zentralen Ort ausgestellt werden.

## Trainini – Ausgabe 22

Praxismagazin für Spurweite Z

Auch dieses Dortmunder Familienunternehmen hat den Weltrekord unterstützt oder treffender ausgedrückt, sie wird ihn noch unterstützen. Denn auch der zweite Auftritt des Weltrekordhalters wird gut vorbereitet. Er hat nämlich bereits fünf größere Geschwister bekommen, denen ebenfalls eine besondere Rolle zukommen wird.

Die Initiatoren des Kreativ-Weltrekordteams legen Wert auf den Hinweis, dass das Ergebnis ihrer Mühen nicht einmalig für die Spurweite Z werben soll, sondern weit darüber hinaus eine Botschafterrolle wahrnehmen kann. Mehr dazu und einen ausführlichen Baubericht lesen Sie in der Adventszeit in **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z**.



**Bild ganz oben:**  
Weltrekordler Torsten Schubert steht für Eisenbahn-Romantik vor der Kamera von Andreas Stirl.

**Bild oben:**  
Auch diese Familie wurde wie viele andere von der Berichterstattung zum kleinsten Weihnachtsbaum der Welt in die Westfahlenhalle gelockt.

Kommen wir zu den Maßen des Baums: 15 mm ist er hoch und entstanden aus einer gekürzten Modellfichte der Busch-Serienproduktion. Aus 10 LED der Bautype 0402 und schwarzem Kupferlackdraht, beides erhältlich bei Conrad Electronic, entstanden zwei Lichterketten, die wie bei einem großen Baum aufgehängt wurden.

Die 3 Bänder Lametta bestehen aus Kupferdraht (Durchmesser 0,05 mm) und wurden von **Trainini** gefertigt. Rolfs Laedchen entwickelte den übrigen Baumschmuck und stellte damit seine außergewöhnlichen Fertigkeiten in der Ätztechnik unter Beweis. Schließlich hat bisher nicht mal in den größeren Spurweiten jemand vergleichbare Teile mit solcher Präzision hergestellt.

Die 12 Christbaumkugeln mit etwa 1 mm Durchmesser sind noch die mit Abstand größten Schmuckstücke. Die runden Scheiben sind bereits etwas kleiner, während man Mondsicheln, Tannenbäumchen und Sterne selbst unter der Lupe kaum noch erkennen kann. 10 dieser Winzigteile wurden bisher im Baum aufgehängt, eventuell wird aber noch nachgeschmückt. Die Pressefotografen hatten ihre liebe Mühe mit diesen Kleinkomponenten. War der Baum selbst bereits kaum bildfüllend darstellbar, so brachte sie der noch feinere Schmuck häufig zur Verzweiflung.

Das Team hat es trotzdem gefreut, macht es den kleinsten Weihnachtsbaum der Welt doch überhaupt erst aus: Er wurde gebaut und geschmückt wie ein echter. Nur deshalb ist er ein kleines Original und halt nicht das (vereinfachte) Modell eines großen Christbaums.

Wer sich am ZFE-Stand Zeit genommen hat, wird bemerkt haben, dass es dort noch viele andere sehenswerte Stücke gab. So hat etwa die Tielke Stahl AG, die bereits im letzten Jahr hier vorgestellt wurde und auch auf einigen Aufnahmen des **Trainini Jahresvideos 2006** zu sehen ist, Zuwachs bekommen. So war in Dortmund nicht allein das Stahlwerk zu sehen, sondern auch ein neues, noch nicht

## Trainini – Ausgabe 22

Praxismagazin für Spurweite Z

ganz fertig gestelltes Walzwerk sowie ein Erzhafen, in der alle Schritte der Erzentladung, -umladung, -zwischenlagerung auf der Halde und der Weitertransport auf der Schiene gezeigt werden.

Es gehört nicht viel Phantasie dazu, sich die Gesichter der Besucher vorzustellen, die hier stehen blieben. Leider erlitt diese wunderschöne Anlage bereits auf dem Hinweg einen Transportschaden, der Heimweg tat sein übriges. So wird wahrscheinlich noch einige Zeit vergehen, bis die Tielke Stahl AG wieder in vollem Umfang auf Ausstellungen gezeigt werden kann.

Reichlich Zugverkehr herrschte auch auf der Allgäu-Anlage von Gerhard Finster. Diente sie zuvor häufig als Wendemodul, führte Gerhard nun eigenständigen Fahrbetrieb vor. Reichlich sattes Grün und darin passende Zuggarnituren im Komplementärkontrast machten das Verweilen vor dieser Anlage so interessant.



Der Märklin-Messesonderwagen (Art.-Nr. 80717) hatte einen Werkswagen der Hoesch-Westfalenhütte Dortmund mit der Betriebsnummer 8 zum Vorbild. Fotografiert wurde er auf der Anlage „Tielke Stahl AG“ von Rainer Tielke.

Auch in den Vitrinen wurde viel Besonderes geboten. Eines von drei Stücken seiner Art war das Emslandstrecken-Diorama, dessen Bau bereits in drei Teilen vorgestellt wurde. Vor zwei Jahren hatte die V36 der Arbeitsgemeinschaft IVzett auf ihm ihre vielbeachtete Premiere. Seither hat sich das Gesicht stark gewandelt und alle Details wurden liebevoll ausgestaltet.

Zu sehen gab es im gleichen Schaukasten auch Kleinserienmodelle. War auch das rollende Material schon einige Jahre älter, so handelte es sich bei der „Zeche Niederberg“ um ein recht neues Stück. Dieses Exponat hat Modellbau Weidlich bereitgestellt, um für diesen Bausatz und ein mit ihm verbundenes, beliebtes Thema zu werben. Beeindruckt hat viele die Filigranität der Ätzteile, die besonders am



Das zweite Standbein des Ruhrgebiets neben Stahl war Kohle. Das passende Exponat „Zeche Niederberg“ stellte Weidlich Modellbau und hat in Spur Z noch eine beeindruckende Größe.

zierlichen Fördergerüst mit seinen vier Seilscheiben deutlich wird. Dass Mauerwerk und Fensterrahmen des Gebäudes dem nicht nachstehen, fiel den meisten vor lauter Staunen zunächst gar nicht auf.

Ausgestellt war auch ein Abschnitt der Brücke „Les Ponts Neuf“, die bei hmb Huppertz Modellbau (siehe **Trainini** 2/2007) entstand und von Jörg Schmidt (Joswood.de) exklusiv vertrieben werden wird. Neu waren auch beleuchtete Einsatzfahrzeuge, Laternen und US-Signale von SBB-Modellbau. Gerade die Signale verdienen besondere Erwähnung. In einer einzigen Lampe werden dort dem Vorbild folgend bis zu drei Signalfarben (rot, gelb, grün) angezeigt. Mast und Lam-

## Trainini – Ausgabe 22

Praxismagazin für Spurweite Z

peneträger sind filigran und stabil umgesetzt.

Weitere Exponate, die diesen Glaschrank auffüllten, waren Meisterwerke des Kartonmodellbaus. Sie stammten von Manfred Forst und Gerhard Maurer. Zwei historische Bahnhöfe wurden exakt ihren ehemaligen Vorbildern nachempfunden. Kein Vorbild hingegen hat Manfred Jörgers neuer Weichenantrieb. Für eine Vitrinendarstellung wirkt er zu unspektakulär – man muss ihn im Betrieb erleben. Er wird separat unter den Kurzmeldungen erwähnt.



Die US-Lichtsignale und Einsatzfahrzeuge sind Neuheiten von SBB-Modellbau.

Ein ebenfalls deutlich herausragendes Exponat war die Bau- und Kunstschmiede Hahn von Stefan Hähnert aus Frankfurt (Main). In einem Bahnhofsbausatz von Märklin fand hier eine komplette Schmiede mit Dampfhammer, Schmiedefeuer, Blasebalg, Spinden, Werkbank und Schweißgerät Platz. Doch damit nicht genug: Während das Schweißlicht aufblitzt, verfärbt sich die Glut im Schmiedefeuer. Schmiedehammer und Blasebalg bewegen sich in unterschiedlichem Rhythmus.



Das außergewöhnlichste Stück am Stand der ZFE war die „Bau- und Kunstschmiede Hahn“ von Stefan Hähnert aus Frankfurt (Main). Als Effekte wurden Schweißlicht, Schmiedefeuer, Blasebalg und Schmiedehammer animiert umgesetzt!

## Trainini – Ausgabe 22

Praxismagazin für Spurweite Z

So bleibt das Auge lange gefesselt. Dazu tragen auch die vielen Details bei, für die man schon eine Weile braucht, um sie alle zu erfassen. In Bewegung versetzt hat eine solche Szenerie zuvor niemand in diesem kleinen Maßstab. Angesichts dieser Stücke gingen die feinen Railex-Modelle fast unter.

In der Nachbarvitrine präsentierten sich vor allem die Mitglieder des Kreativ-Weltrekordteams. Rolfs Laedchen stellte seine legendären Bierdeckeldioramen aus, die auf winziger Fläche konsequent gestaltete Miniszenerien seiner Ätzbausätze zeigen. Gestaut haben die Besucher hier vor allem über die Bratwürste, die auf einem maßstäblichen Grill lagen. Um sie zu entdecken, war schon ein gezielter Hinweis erforderlich.

Das gleiche galt für die vielen Details auf zwei Kleinanlagen von Trafofuchs nach Winter- und Frühlingsschemen. Sei es die Biergartenzene mit Blaskapelle und wirklich tanzenden Paaren oder auch der Exhibitionist, der wenig weiter sein Unwesen treibt.

Erster Aufhänger, um Messegäste zum Verweilen zu bewegen, war natürlich wieder die große Modulanlage, auf der reger Fahrbetrieb zu sehen war. Besonders zu erwähnen sind neue Module von Manfred Forst (Kloster, Nebenstrecke, Stahlgitterbrücke und Bauernhof mit beleuchteten Kürbisgrimassen) und Gerhard Maurer (Wendemodul mit Wassermühle). Heiko Sielemann hat sein Eckmodul mit König-Gleisen gestaltet (siehe Titelbild). Neben feinen Gleisen mit weichen Bögen gab es dort die Gärtnerei von Lütke Modellbahn zu bestaunen.



Stellvertretend für die Fülle schöner Anlagen steht Gerhard Maurers Wendemodul mit Wassermühle. Soeben fährt eine V200.1 mit F-Zug daran vorbei.

Vervollständigt wurde diese große Anlage durch weitere, aber nicht mehr neue Module aus den Reihen



Bahnhof Güglingen auf der Anlage von Götz Guddas: Lok und erster Wagen wurden bereits hier vorgestellt. Was fehlte, war ein Landschaftseindruck während des Einsatzes.

des ZIST 55, Z-Werk220 (Niederlande) und Gunnar Häberer. Doch selbst das war noch längst nicht alles: Dietmar Netzel und Peter Rogel arbeiteten während der gesamten Messe an ihren ZFE-Minimodulen, die eine eingleisige Nebenstrecke zeigen, ohne den Fahrbetrieb leiden zu lassen. Erst am Freitag traf Götz Guddas ein, der seine digital betriebene Anlage Güglingen vorführte. Obwohl die Anlage mit einer enormen Detailfülle gebaut wurde, sind es hier die Fahrzeuge, die nachhaltig begeistern.

Dazu gehören neben einer Schienenbusgarnitur mit geschlossener Frontschürze und detaillierten Kupplungen auch die nach einem Fleischmann Modell für Spur N aus den siebziger Jahren selbst gebaute „Edelweißbahn“ mit Baureihe 89.70 als Zugmaschine oder die Güterzüge mit Bespannung durch eine Köf 2 oder Glaskasten. Die gesuper- te, bayerische D VI und der Pwgi pr 99 wurden bereits in **Trainini** vorgestellt und kommen in einem GmP (Güterzug mit Personenbeförderung) zum Einsatz.

## Trainini – Ausgabe 22

Praxismagazin für Spurweite Z

Den größten Effekt haben dabei die kleinsten Details. Alle Zuglaternen, inklusive der genauestens nachgebildeten Zugschlußlaternen klassischer Bauart, sind vorbildgerecht beleuchtet.



Neben dem Vertrieb fremder Produkte gab es auch im Sortiment von Ladegut Küpper Neuheiten: 3 Ladegüter für Niederbordwagen bereichern das Angebot, eines davon ist rechts etwas vergrößert abgebildet.

Sortiment von Z-Modellbau. Es sind dies die E69 002 in grüner DB-Ausführung (Epoche 3; Art.-Nr. 2101) und eine Köf 2, Serie 1011 der CFL (Luxemburgische Staatsbahn) mit offenem Führerstand (Epoche 3; Art.-Nr. 3105).

Langmesser Modellwelt hat nach dem Bauernhof-Bausatz für die Spurweite Z eine weitere Neuheit, die auch für den kleinsten Maßstab umsetzbar ist. In ca. 6 – 8 Wochen soll ein neuer Landschaftshintergrund in zwei leicht verschiedenen Motiven angeboten werden. Beide zeigen einen Fichtenwald. Druckbar sind diese Hintergründe für Längen bis zu 15 m am Stück. Die selbstklebende Folie ist ober-



Ein Schmuckstück auf jeder Anlage ist das „Paulinchen“ von Z-Modellbau. Ein Testmuster zum Vorführen gab es bei Ladegut Küpper. Die passende Fotokulisse bildete das Nebenstreckenmodul von Manfred Forst.

flächenbeschichtet, abwischbar und kratzfest. Für Spur Z beträgt die Höhe dieser Kulisse etwa 50 cm. Der laufende Meter Hintergrund bei dieser Höhe schlägt voraussichtlich mit etwa 39,50 EUR zu Buche.

## Trainini – Ausgabe 22

Praxismagazin für Spurweite Z

Heckl Kleinserien zeigte den Prototypen einer neuen Oberleitung, passend zur Deutschen Reichsbahn der Epoche 2 (ohne elektrische Funktion), für den berührungslosen Oberleitungsbetrieb. Sie besteht vollständig aus Edelstahl. Angeboten werden sollen nur unlackierte Fertigmotive, an die vor dem Lackieren noch Fahrdrabt und Tragseil der Oberleitung anzulöten sind. Die Mastfüße sollen als Stecksystem konzipiert sein und über eine Sockelnachbildung verfügen. Zur exakten Montage der Leitung am Mastausleger werden 4 Lötblehen beigelegt. Dieses System wird mit Serienreife und Auslieferung die bereits erhältlichen, filigranen Stromabnehmer sinnvoll ergänzen.

Damit ist auch das nächste Stichwort geliefert, denn auch einen neuen Pantographen gab es zu sehen. Konstruiert wurde er für die Hödl-Straßenbahn, die mit diesem modernen Stromabnahmesystem ausgerüstet werden kann. Konsequenterweise wird dessen Vertrieb daher ausschließlich über die Hödl Linie 8 GmbH erfolgen.

US-Freunde oder solche mit weitaus exotischeren Vorbildern dürften sich über die Palmen im Sortiment von Modur freuen. Der Berliner Architekturmodellbau-Lieferant hat zwei Exemplare im Sortiment, die sich adaptiert oder unverändert auch für die Spurweite Z einsetzen lassen. Im Maßstab 1:200 unter der Art.-Nr. 159 948) erhältlich ist eine Palme mit einer Höhe von 75 mm bei 35 mm Durchmesser. Dieses Exemplar zum Einzelpreis von 6,40 EUR lässt sich aber auch individuell etwas kürzen.

Wer es lieber kleiner mag, wird eventuell eher auf das Exemplar im Maßstab 1:500 zurückgreifen, mit dem sich kleinere Vorbilder gestalten lassen. Zum Preis von 2,95 EUR bekommt man hier ein Bäumchen mit 37 mm Höhe und 15 mm Durchmesser. Wer Interesse hat, möge sich beeilen: Modur gewährt allen Neukunden bis zum 7. Juli 2007 noch 10 % Messerabatt auch bei Mehrfachbestellungen in diesem Zeitraum. Geben Sie in Ihrer Bestellung bitte das Stichwort „Intermodellbau 2007“ an.

Wer gerne und schon mit Übung den Spritzgriffel zum Lackieren nutzt, wird sich über eine Neuheit freuen, die Unholzer Airbrush-Technik Passau vorstellte. Dort konnte man mit der Spritzpistole „Infinity Evolution“, hergestellt von Harder & Steenbeck zumindest vorläufig den krönenden Abschluss der Evolution-Reihe bestaunen.



Heckl Kleinserien zeigte den Prototypen einer neuen Oberleitung für die Spurweite Z, passend zur Epoche 2. Darüber hinaus ermöglicht der neu entwickelte Stromabnehmer des gleichen Herstellers weitere Varianten der Straßenbahn von Hödl Linie 8, wo er exklusiv vertrieben werden wird.

## Trainini – Ausgabe 22

### Praxismagazin für Spurweite Z

Das neue Modell ist offenbar weitaus mehr als die Summe seiner Komponenten: Tatsächlich wurde ein robuster und präzise arbeitender Spritzgriffel geschaffen, der eigentlich eine eigene Produktreihe darstellt. Besonderheiten sind eine geänderte Luftkappe (für bessere Sicht auf das Werkstück), ein feiner ansprechender Farbhebel und dessen einstellbare Rückstellkraft. Der Pistolengriff ist offen und die bewährte Quick-Fix-Farbregulierung besitzt nun einen Mikrometer und ist so noch feiner einstellbar.

Um feine, exakt gerade Striche ziehen zu können, gibt es für dieses Modell eine passende Distanzkappe, die ein äußerst funktionelles Werkzeug darstellt.

Da trifft es sich gut, dass sich unter dem Markennamen „Traincolor“ nun auch passende Alterungsfarben im Vertrieb von Herpa befinden, die sich auch in Spritztechnik verarbeiten lassen. Die angebotenen Farbsets beinhalten alle Farbtöne, die für die Alterung und Patinierung einer Dampflokomotive erforderlich sind. Seien es Fett, Kalk, Rost oder Schmutz: Sie finden sich ebenso im Sortiment wie auch Abdecklack, mit dem Fensterscheiben, Windabweiser und Anschriften geschützt werden, dunkles Braun oder ein Rot-Basiston, mit dem die Radnabe koloriert wird.

Doch was nützt ein Patinierungsset, wenn es am Wissen mangelt, an welchen Stellen eine Dampflok gealtert wird und welche Betriebsspuren sie überhaupt zeigt? Erfreulich ist, dass zum Lieferumfang auch eine Anleitung gehört, die Informationen hierzu gibt und auch das Musterfoto einer behandelten Baureihe 50 zeigt, die sich optisch eindeutig am Ende ihrer Nutzungsdauer in einem recht schlechten Unterhaltungszustand befindet. Was uns beim Vorbild die Tränen in die Augen treibt, wird nun zur Herausforderung für die Modellbahn. Viel Vergnügen beim Ausprobieren – sollte es misslingen, lässt es sich vor dem Trocknen mittels Wattestäbchen leicht korrigieren.

#### Webadressen:

- <http://www.intermodellbau.de>
- <http://www.z-friends-europe.eu>
- <http://www.z-werk220.nl>
- <http://www.zist55.de>
- <http://www.z-insider.de>
- <http://www.forstberg.de>
- <http://www.gerhardingen.de>
- <http://www.1-220-modellbahn.de>
- <http://www.das-stahlwerk-in-z.de>
- <http://www.trainini.de/Sonstiges.html>
- <http://www.rolfs-laedchen.de>
- <http://www.trafofuchs.de>
- <http://www.modellbau-weidlich.de>
- <http://www.sbb-modellbau.de>
- <http://www.joswood.de>
- <http://www.z-modellbau.de>
- <http://www.linie8gmbh.de>
- <http://www.heckkleinserien.de> (nicht mehr aktuell)
- <http://www.langmesser-modellwelt.de>
- <http://www.modulor.de>
- <http://www.unholzer-airbrush.de>
- <http://www.modellbaufarben.de>



Da kommen Urlaubssehnsüchte auf: eine der Palmen aus dem Sortiment von Modulor.



Leserbriefe und Kurzmeldungen

### Zetties und Trainini im Dialog

**Danke für alle Leserbriefe und Rückmeldungen, die mich erreichen. Schreiben Sie mir bitte per Post oder an [leserbriefe@trainini.de](mailto: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.**

**Trainini** hat auch begeisterte Leserinnen, die sich der Modellbahn verschrieben haben:

Nachdem ich über das Internet auf das Z-Magazin Trainini gestoßen bin, möchte ich auch meine Begeisterung einmal an dieser Stelle loswerden.

Gerade als weibliches Wesen in der Modellbahnwelt lerne ich aus den einzelnen Beiträgen unheimlich viel für meine Spur-Z-Anlage.

Das Lesen der Lektüre, gemischt mit dem Lernen bei der monatlichen Teilnahme am Mannheimer Stammtisch und dem Wissen meines Freundes (ist schon jahrelang ein H0-Modellbahner) ist für mich zum Weiterkommen beim Bau meiner großen Anlage fast unentbehrlich geworden.

Ich finde es schade, dass nicht mehr Frauen sich für Modellbau Spur Z begeistern, denn gerade das "Kleine, Handliche" liegt uns Frauen doch sonst immer so sehr am Herzen.

Anbei einige Blicke auf ein von mir entworfenes und selbst gebautes Diorama. Gebaut habe ich dies in einer "Ferrero-Plastikschachtel", welches wunderbar eine teurere Vitrine ersetzt. Die Maße sind B x T x H: 14 x 7 x 6,5 cm.

Am Fuß habe ich ein Styroporteil angebaut, welches ein Batteriefach versteckt. Die Lampe über der Straße erhellt mit einer kleinen LED den hinteren Teil der Szene. Tiefenwirkung erreichte ich mit einer kartonierten, goldenen Spiegelfolie.



Gerade das Feine liegt den Frauen oft besser als den Männern, meint Karola Dietrich: Deshalb hat sie sich der Spur Z verschrieben und gestaltet kleine Dioramen mit vielen Details, die Blicke fesseln können. Beide Fotos: Karola Dietrich

# Trainini – Ausgabe 22

## Praxismagazin für Spurweite Z

Es macht einfach Spaß, alles Mögliche auf dieser kleinen Szenerie zu entdecken. Wer findet z.B. das scheue Reh im Wald? Da muss man schon genau hinschauen.

Karola Dietrich, Ludwigshafen



**Neu in der Redaktion begrüße ich Bernd Knauf:**

Herzlich willkommen heißt es für Bernd Knauf in der Redaktion von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z**. War er bisher schon als Korrektor tätig, so erweitert sich nun sein Aufgabenfeld. Künftig wird Bernd Knauf auch beratend bei den Themen und Artikeln tätig sein und so mithelfen, dieses Magazin vielfältig und abwechslungsreich zu gestalten.

Als Verfasser von Artikeln wird er Ihnen seltener begegnen, aber vor allem im Bereich der Digitaltechnik wird er sein Wissen gern zu Ihren Gunsten einbringen. Gleich, ob Hersteller oder Leser: Bitte unterstützen Sie ihn mit dem gleichen Vertrauen und der Offenheit, die **Trainini** auch in der Vergangenheit zuteil geworden ist!

**Danke für viele interessante Gespräche:**

Wie nicht anders zu erwarten, war die Westfalenhalle Dortmund zur Intermodellbau wieder Ort zahlreicher Gespräche. Auch wenn ich durch die Einbindung in das Kreativ-Weltrekordteam und die damit verbundenen Presseterminen nicht immer die Zeit hatte, die ich mir dafür gewünscht hätte, so möchte ich keines dieser Gespräche missen.

Es war interessant, über Vorbilder und Modelle zu plaudern oder einfach nur neue Menschen kennen zu lernen. Beeindruckt hat mich, wie viele Leser, die mich am Stand der Z Friends Europe besucht haben, Anhänger der Spurweite H0 sind.

Freuen würde ich mich, wenn Sie vor allem außerhalb der Messen über die Option eines Leserbriefs nachdenken, um lebhaft mit **Trainini** und anderen Lesern zu kommunizieren!

**Kuriositäten rund um die Märklin-Neuheiten:**

Fragen werfen einige der diesjährigen Märklin-Neuheiten den Spur-Z-Bahnern auf. Zum einen betrifft dies die amerikanische Stromliniendampflok J-2, die unter der Artikelnummer 88075 erscheinen wird. Nachdem der Schreibfehler auf neueren Fotos korrigiert schien, wurde die Lok in Dortmund wieder mit der falschen Anschrift „Commodore Vanderdilt“ gezeigt.

Dem Modell hat dies bereits einen wenig schmeichelhaften Spitznamen eingebracht. Einige Zetties fragen sich, ob sich bei dieser Maschine gewollt oder ungewollt vielleicht doch ein Fehldruck abzeichnet?



**Märklin-Handmuster mit falscher Beschriftung – Zufall oder Absicht?**  
Foto: Torsten Schubert

Ein weiteres Rätsel gibt das Fahrwerk des Handmusters zur E50 (Art.-Nr. 88575) auf: Der Artikelnummer nach zu urteilen ist die neue Lok auf dem Fahrwerk der 151 aufgebaut. Das Handmuster trägt auch deren nicht passende Drehgestellblenden mit symmetrischem statt asymmetrischem Radstand.

Das Fahrwerk der Lok stammt allerdings eindeutig nicht von der 151. Dafür sitzen

## Trainini – Ausgabe 22

### Praxismagazin für Spurweite Z

nämlich die Drehgestelle zu eng bei einander und auch das Mittelstück des Getriebelocks ist nicht identisch. Dem Vorbild kommt es optisch so zwar näher (Drehgestellabstand; gedrungener wirkendes Fahrwerk), trifft es aber dennoch nicht genau. Damit stellt sich nun die Frage, zu welcher Lok das verwendete Fahrwerk gehört.

Hat Märklin vielleicht ein neues Fahrwerk entwickelt? Greift man gar einer künftigen Neuheit vorweg?

#### Neuheiten 2007 von JoWi Modellbahnhintergrund:

Gleich 7 Neuheiten sind auf der neuen Katalog-CD 2007 von JoWi Hintergründe zu finden. Darunter sind 6 neue Landschaftsmotive (Art.-Nrn. L 36 – L 40) und 1 Stadthintergrund (Art.-Nr. S 11). Für die Spurweite Z – der Maßstab ist stets mit der Bestellung anzugeben – beträgt die Standardgröße 39 x 15 cm, es gibt aber auch Sonderformate mit abweichenden Längen.

Neben fertig ausgedruckten Hintergründen lassen sich mit den JoWi-Produkten auch individuelle Hintergründe zusammenstellen und selbst oder bei der Firma im Auftrag ausdrucken. Eine Besonderheit sind die beidseitig bedruckten Hintergründe mit Tag-Nacht-Effekt.

Mehr Informationen und die Katalog-CD erhalten Sie unter <http://www.modellbahn-hintergrund.de/>

#### System Jörger entwickelt neuen Weichenantrieb:

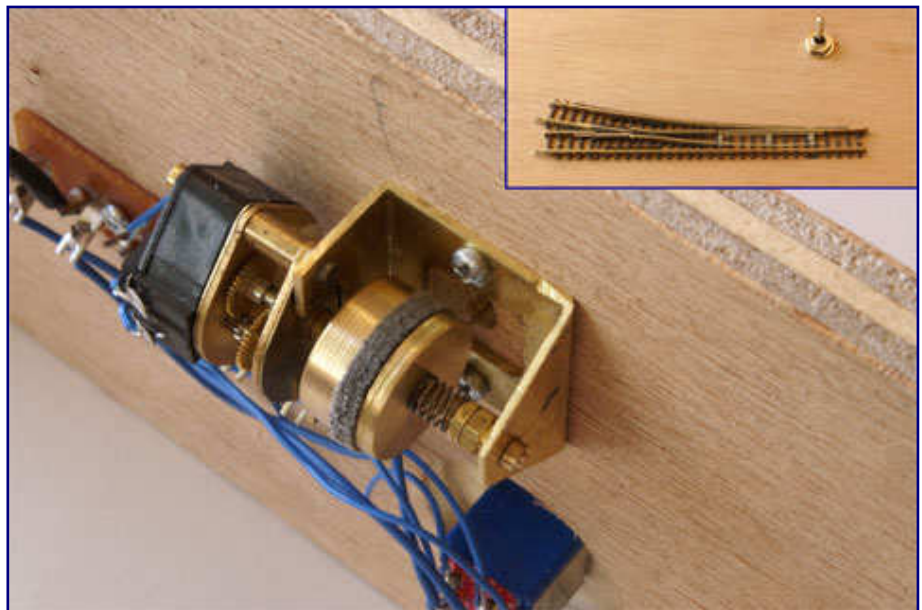
Wie im Dortmund-Artikel beschrieben, gab es dort in einer der Vitrinen am ZFE-Stand auch einen neuen Weichenantrieb von System Jörger zu sehen. Leider konnte er während des Messebetriebs nicht regelmäßig vorgeführt werden.

Der von Manfred Jörger neu entwickelte Antrieb basiert auf einem Antrieb von Conrad Electronic, der auf eine Rutschkupplung arbeitet. Diese stellt leise, aber sicher die Weichenzungen um und kann auch unter Dauerstrom bleiben, weil die Kupplung im Endzustand durchrutscht, so dass die Motorspulen nicht gleichzeitig erregt und mechanisch blockiert werden.

Entwickelt hat Manfred Jörger diesen Antrieb als auf der Anlage unsichtbare und betriebssichere Alternative zu

den Märklin-Antrieben. Aus Platzgründen schied sein bisheriger Antrieb für den Einsatz in den ausgedehnten Weichenstraßen des Anhalter Bahnhofs auf seinen neuen Modulen aus. Derzeit sucht er nach günstigeren Bezugsquellen für vergleichbare, geeignete Motoren. Wenn jemand aus dem Kreis der Leser dazu eine Idee hat, freuen wir uns über eine Nachricht.

Passend zu diesem Antrieb ist Manfred Jörgers geschätzter Freund Jeremy Brandon derzeit am Werk, eine elektronische Endabschaltung für den Antrieb zu entwickeln, die voraussichtlich ebenfalls in Kürze betriebsbereit sein wird.





### Z-Modellbau erweitert sein Köf-Sortiment:

Wie im Messebericht zur Intermobellbau bereits beschrieben, hat Z-Modellbau, Dr. Andreas Scheibe, eine weitere Variante seiner beliebten Köf 2 als Neuheit herausgebracht. Es handelt sich um die Serie 1011 der CFL (Luxemburgische Staatsbahn) mit offenem Führerstand (Epochen 3; Art.-Nr. 3105). Das gesamte Programm ist unter <http://www.z-modellbau.de> einsehbar.

Auch diese Köf 2 glänzt wieder durch Laufeigenschaften, Detaillierung, Lackierung sowie lupenreine Beschriftung.

---

## Impressum

Diese Veröffentlichung ist rein privater Natur. **Trainini** strebt keinerlei Einnahmequellen an und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen.

Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers des jeweiligen Artikels und nicht unbedingt die des Herausgebers wieder. Sofern ein Beitrag nicht namentlich gekennzeichnet ist, ist dieser Verfasser aber mit dem Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, ebenfalls vom Herausgeber.

Redaktion:  
Holger Späing  
Bernd Knauf

Herausgeber, Chefredakteur und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Flemerskamp 59, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder E-Mail [presse@trainini.de](mailto:presse@trainini.de). Mitarbeit: Holger Jacke und Roger Titze.

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder Email an [leserbriefe@trainini.de](mailto:leserbriefe@trainini.de) einzureichen und immer erwünscht. Eine Veröffentlichung bleibt dabei dem Herausgeber vorbehalten. Dieser bemüht sich aber, 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 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.

**Trainini** erscheint unregelmäßig in loser Form und steht allen interessierten Modellbahnern, besonders Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Download auf [www.trainini.de](http://www.trainini.de) bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Providerkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Servern ist ausdrücklich erlaubt, solange deren Download nicht kostenpflichtig angeboten wird.

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