

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

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Baureihe 042 im Eigenbau

**Interview mit einem Lokführer
15 Jahre Stammtisch Untereschbach**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

mit dieser Ausgabe schwenken wir wieder auf das große Schwerpunktthema 2007: 30 Jahre Dampfabschied bei der DB.

Da Dampfloks bis heute eine ungebrochene Faszination auf die meisten Modellbahner ausüben, ist dies natürlich auch ein Pflichtthema für **Trainini**. Im nächsten Monat wird „König Dampf“ dann genau 30 Jahre lang Vergangenheit sein.



Holger Späing
Herausgeber **Trainini**

Ich hatte Ihnen versprochen, die Zeit des Abschieds aus verschiedenen Perspektiven zu beleuchten. So waren bereits die Perspektiven der Eisenbahnfreunde und der Bundesbahn Thema in diesem Magazin wie auch die beispielhafte Geschichte der Lokomotive 01 1056. Heute nun lassen wir einen „Mann der letzten Stunde“ zu Wort kommen.

Adolf Knoke ist vielen Eisenbahnfreunden auch heute noch ein Begriff. Er hat die letzten „Jumbos“ der DB gefahren und war bei Kollegen und Fotografen gleichermaßen beliebt. Später fuhr er auf modernen Fahrzeugen, konnte aber seiner Liebe zur Dampfloks bis heute nicht abschwören.

Wie hat er das Ende der Dinosaurier auf Schienen erlebt? Er berichtet uns exklusiv davon.

Auch die zweite Person, die heute zu Ehren kommt, ist unter Zetties keine unbekannt. Jens Wimmel betreibt mit seinen Internetseiten ZettZeit die umfangreichste und aktuellste Linkliste für unsere Spur. Darüber hinaus ist er auch ein versierter Bastler und kompetenter Tüftler. So hat er schon vor Jahren den Mangel an einer ölgefeuerten Dampfloks vorbildlich gelöst. Auch Märklin könnte da noch von ihm lernen...

Ein weitaus erfreulicheres Jubiläum wird dieses Jahr im Kölner Raum gefeiert. Gemeint sind die Mitglieder vom Stammtisch Untereschbach. Seit 15 Jahren treffen sie sich schon. Von Anfang an dabei ist Dietmar Stäbler, der auch den Jubiläumsbericht geschrieben hat.

Wie unsere Spurweite insgesamt, so verzeichnete auch diese Runde Höhen und Tiefen. Die Freude an der Modellbahn konnte all das nicht trüben. Wichtig ist, dass die Kurve langfristig nach oben zeigt! Ein Mal mehr zeigt sich dort, was die Spurweite Z ausmacht und so besonders erscheinen lässt.

Bestimmt übt das auch Faszination auf alle Leserinnen und Leser aus, die sich nicht explizit der kleinsten Serieneisenbahn der Welt verschrieben haben. Was kann man sich mehr wünschen?

Bleibt der Redaktion noch, den Stammtischlern her-Z-lich zu gratulieren und einen Wunsch für die Zukunft an sie zu richten: „Immer einen Spurkranz breit Neusilber unter den Rädern!“

Alle anderen sind herzlich aufgerufen, sich dem anzuschließen und es uns wissen zu lassen, was es „Zettiges“ zu feiern gibt!

Her-Z-lich,

Holger Späing
für die Redaktion **Trainini**

Leitartikel

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

Modell

Not macht erfinderisch.....	4
-----------------------------	---

Vorbild

Immer Freude am Dienst.....	10
-----------------------------	----

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Aktuell kein Beitrag

Impressionen

15 Jahre Stammtisch Untereschbach.....	18
Zetties und Trainini im Dialog.....	24

Wir danken Jens Wimmel, Adolf Knoke und Dietmar Stähler für ihre Beiträge zu dieser Ausgabe und allen Bildautoren für die Freigabe Ihrer Aufnahmen.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 17. September 2007

Titelbild:

41 363 zeigt sich mit einer Leig-Einheit im Bahnhof Blumenmendorf. Lok und Anlage hat Jens Wimmel geschaffen. Von ihm stammt auch das Foto.

Die 41 363 von Jens Wimmel Not macht erfinderisch

Jahrelang sehnten sich die Freunde der Spurweite Z nach dem Modell einer ölgefeuerten Dampflok. Als in H0 erstmals eine solche Schnellzuglok erschien, begannen auch die Zetties zu hoffen. Lange bevor Märklin dann im Jahr 2006 seine Kunden mit einer als 042 095-0 beschrifteten Altbaukesselmaschine verärgerte, hatte Jens Wimmel schon zur Selbsthilfe gegriffen. Zwar entstand sein Modell auch aus dem Märklin-Artikel 8827, doch Liebe zum Detail und sein Auge für die Vorbildmerkmale machen den Unterschied.

Jens Wimmel ist in der Szene der Spur-Z-Freunde bestens bekannt. Er gehört nicht nur zu den Digitalpionieren und führt die umfangreichste Linkliste für unser Hobby, sondern macht auch mit Umbauten und Zurüstsätzen von sich reden, die er über seine Internetseiten anbietet.

Dass er auch „ganz privat“ für sich noch kräftig bastelt, wissen viele Zetties wohl nicht. Ein Beispiel ist seine 41 363, eine ölgefeuerte Dampflok der späteren Baureihe 042. Die letzten Loks des großen Vorbilds standen noch bis zum 23. Oktober 1977 im Einsatz und wurden vier Tage später endgültig ausgemustert, als bei der DB keine Dampflok mehr eingesetzt werden durfte.

Während die Bundesbahn den Umbau nur vornahm, weil die unverzichtbaren Maschinen mit ihrem Kessel aus nicht alterungsbeständigem Stahl schlichtweg nicht mehr zu erhalten waren, ging es dem Wahl-Schweizer nur um die Ästhetik und ein fehlendes Wunschmodell.

Niemand hätte gedacht, dass der Umbau auch im Jubiläumsjahr des Dampfabschieds noch aktuell sein würde, ja sogar weiter an Aktualität gewinnen sollte – war doch eine 042 mit den Modellneuheiten 2006 angekündigt.

Zur Person: Jens Wimmel

Jens Wimmel wohnt und arbeitet in der Schweiz, ist aber gebürtiger Deutscher. Von zu Hause hat er seine Liebe zur Modellbahn mitgenommen und ist heute mit großer Sicherheit der bekannteste Spur-Z-Bahner im Land der Eidgenossen.

Den Schwerpunkt seines Hobbys hat er heute mit Schwerpunkt auf die Fahrzeuge der Schweizerischen Bundesbahn (SBB) alpenländischen Motiven gewidmet.

Nebenbei betreibt er das Internetangebot „ZettZeit“. Dort veröffentlicht er nicht nur seine Bastelvorschläge und die Reihe „Vorbild und Modell“, sondern betreibt auch die umfangreichste und aktuellste Linkliste für die Spurweite Z.



Die Gegenüberstellung eines Märklin-Modells 8827 mit der zur Baureihe 042 umgebauten Lok verdeutlicht den Umfang der Umbauarbeiten.

Nun bleibt festzustellen, dass nachbaufreudigen Zetties wenigstens der Umbau des Tenders erspart bleiben wird, wenn als Ausgangsmodell auf die Art.-Nr. 88272 des Märklin-Sortiments (siehe auch **Trainini** 8/2006, Ausgabe 13) zurückgegriffen werden kann. Jens Wimmel baute die älteste Produktvariante 8827 um, die gebraucht wesentlich günstiger zu erwerben ist. Die neuere Ausführung ist mit einem bestens detaillierten Öltender ausgerüstet, der auch im Bereich des Fahrwerks die alte Kohleversion um Längen schlägt.

Der Umfang der anstehenden Arbeiten fällt besonders dann deutlich auf, wenn man die fertig umgebaute Lok neben ihr Ausgangsmodell

Trainini – Ausgabe 26

Praxismagazin für Spurweite Z

stellt: keine Aufgabe für Anfänger! Da am Gehäuse viele Fräsarbeiten vorzunehmen sind, die teilweise eine große Geschicklichkeit erfordern, ist etwas Übung an einfacheren Stücken dringend angeraten.



Von Bahls stammen neben der Detailsteuerung auch größenrichtige Puffer, Kupplungshaken, Rangierertritte und Schienenräumer. Bremschläuche finden sich im Sortiment von Heckl.

Den Anfang nimmt das Entstehen der 41 363, wie die Lok am Ende beschriftet werden soll, in der „Lokschmiede“ von Michael Bahls. Zu einer überzeugenden Superung gehören eben auch einige zusätzliche Details. So erhält diese Lok eine feine Detailsteuerung, Schienenräumer, Rangierertritte, größenrichtige Puffer und Kupplungshaken an der Pufferbohle sowie Nachbildungen der Feuerbüchse und des Nachlaufgestells mit Bremse im Bereich des Führerhauses. Auch die DB-Kekse für die seitliche Beschriftung stammen von ihm.

Bremsschläuche wurden später aus dem Sortiment von Heckl Kleinserien ergänzt. Was nach wie vor fehlt, sind Nachbildungen der Scherenbremsen. Mit diesen rüstet Lokomotiven Bahls auf Wunsch Modelle aus und sie stehen auch noch auf der Liste offener Punkte bei Jens Wimmel. Zum vorübergehenden Abschluss der Fahrwerksarbeiten entschied er sich aber, den Barrenrahmen des Vorbilds wenigstens anzudeuten. Dazu lackierte er den Getriebedeckel und die Radschleifer zwischen den Kontaktflächen zu den Rädern rot.

Am Lokgehäuse sind zunächst die klobigen Wagnerbleche zu entfernen und innen der Lichtleitereinsatz zu ziehen, bevor es an die weiteren Arbeiten gehen kann. Jetzt kommt aber auch schon die Fräse zum Einsatz: An der Vorderseite werden der Rauchkammerzentralverschluss und das alte Loknummerschild entfernt. Am Ende zeigt sich die Rauchkammertür gleichmäßig gewölbt, nur an der Stelle des Verschlusses bleibt sie etwas flacher. An dieser Stelle wird schließlich das vordere Nummerschild zu befestigen sein.

Anschließend sind die unteren Stirnlichter an der Reihe. Sie verschwinden zusammen mit der schrägen Frontschürze. Stehen bleibt nur die mittige Rauchkammerstütze. Seitlich ist der Umlauf bis etwa zur Mitte zwischen dem vorderen Dom und dem Schlot zu entfernen. Die entstehende Lücke wird später mit einem neu zu fertigen Teil geschlossen. Abgeschliffen werden muss anschließend auch der Oberflächenvorwärmer, der beim Vorbild einem Mischvorwärmer unterhalb der Rauchkammer weichen musste.

Überflüssig sind auch zwei der drei Dome auf dem Altbaukessel der Lok, die nun auch ersatzlos entfernt werden. Stehen bleibt nur der dritte Dom, in dem beim Märklin-Modell die Schraube zur Befestigung am Fahrwerk sitzt. Jens Wimmel nahm es an dieser Stelle besonders genau und entfernte vorsichtig auch die Sandfall-



Auch auf dem Kessel ist vieles zu verändern: Mit einem Dom und dem Sandkasten verschwinden auch die Sandfallrohre. So ergibt sich das für Neubaukessel typische, glatte Äußere. Neu zu bauen sind die Abdeckung für den Heißdampfregler hinter dem Schornstein und die Leitung, die an der Stelle des vorherigen Oberflächenvorwärmers quer über der Rauchkammer verläuft.

Trainini – Ausgabe 26

Praxismagazin für Spurweite Z

leitungen, die vom mittleren Dom aus strahlförmig nach unten zum Fahrwerk führten.

Gewiss ist dieser Schritt eine der Maßnahmen, die größtes Fingerspitzengefühl erfordern, denn das Risiko einer Kesselbeschädigung ist wegen der kreuzenden Leitungen, die parallel zum Kessel laufen, größer als an anderen Stellen. Belohnt wird die Arbeit allerdings durch eine Optik, die den DB-Neubaukesseln mit ihrem verhältnismäßig glatten Aussehen deutlich näher kommt.

Erst jetzt folgen die Arbeiten zum Neuaufbau. Hinter dem Schlot ist die Abdeckung des Heißdampfreglers aus Polystyrol nachzubilden (siehe Foto). Dazu muss der Kunststoff mit dem Fön erwärmt und dem Kesselradius angepasst werden. Vor dem Schornstein verläuft eine Leitung quer über den Kessel, die mit schwarzem Kabel in passendem Durchmesser nachgebaut werden kann.



Der neue Umlauf, der von der Fräskante auf der Heizerseite um die Rauchkammer herum bis zur Lokführerseite läuft, wird aus Polystyrol zurechtgeschnitten und mit Sekundenkleber befestigt. Doch zuvor sind noch die Einströmrohre aus Polystyrolprofilen nachzubauen, die von der Kesselseite zu beiden Dampfzylindern führen. Unter der Vorderkante des neuen Umlaufs fehlen noch Nachbildungen der unteren Stirnlichter, die Jens Wimmel aus zwei abgeschnittenen, schwarzen Kabelstücken gefertigt hat.



Der vordere Umlauf wurde aus Polystyrol neu gebaut. Auch die Dampf einströmrohre zu den beiden Außenzylindern hat Jens Wimmel nicht vergessen. Besonders markant waren auch die neuen Laternen, die unterhalb des Umlaufs anzubringen sind. Die Windleitbleche wurden ebenfalls von ihm neu angefertigt. Es fehlt lediglich der Ausschnitt an der Heizerseite für die Speisepumpe.

Setzt man alternativ Messingrohr im passenden Durchmesser ein, ließen sich auch Lichtleiter aus Glasfaser einsetzen und nach innen zum Leuchtkörper führen. Dafür sind rechts und links Öffnungen zum Gehäuseinneren zu schaffen und ungewollte Lichtaustritte durch Abdecken mit Spachtel und schwarzem Lack – je nach Stelle – zu unterbinden. Setzt man nun den der unteren Lichter beraubten

Trainini – Ausgabe 26

Praxismagazin für Spurweite Z

Serienlichtleiter wieder ein und tauscht die Glühlampe gegen einen Baustein von High Tech Modellbahnen, ist der funktionale Gewinn noch größer.

Jens Wimmel hat auf diese Funktion verzichtet und die Keramikreflektoren der Vorbildlampen an allen drei Lichtern mit einem Tupfer weißer Farbe nachempfunden. Das Aussehen unserer Lokomotive hat sich der Bundesbahnreihe 41 Öl / 042 schon erstaunlich angenähert.

Was noch fehlt, sind eher Kleinigkeiten. So müssen die Witte-Windleitbleche aus bedruckbarer Kunststoff-Folie neu gebaut werden. Praktischerweise werden sie in einem Grafikprogramm gezeichnet, ausgedruckt und ausgeschnitten. Dem Vorbild entsprechend sind sie leicht zu biegen, bevor dann auch die Halter aus Messing nachgebaut werden, mit deren Hilfe die Bleche Halt am Kessel finden. Zwar lassen sich Windleitbleche auch als Märklin-Ersatzteile beziehen, aber der Eigenbau ist viel filigraner und ermöglicht eine stimmige Anordnung der Halter.



Während das DB-Emblem von Bahls stammt, hat Jens Wimmel die Loknummern selbst am PC gefertigt.

Ein winziges Detail hat Jens Wimmel bei seiner Lok allerdings nicht bedacht: Das linke Windleitblech (Heizerseite) hat etwa mittig an seiner Unterseite einen kleinen Ausschnitt. Beim Vorbild sitzt an dieser Stelle auf dem Umlauf die Speisepumpe, für die der Ausschnitt erforderlich ist. Eine Speisepumpe ließe sich einzeln bei Märklin beziehen (Ersatzteilnummer 263 850) und würde eine Rechtfertigung für die Nachbildung liefern – also ruhig Mut zur Lücke!



Die rot lackierte Führerhausabstützung (Vorderkante des Einheitsführerhauses) und die hintere Nachbildung des Rahmens sind aus dieser Perspektive gut zu erkennen.

Nun fehlen nur noch die Führerhausabstützung und die hintere Rahmennachbildung. Danach sind die formgestaltenden Schritte am Gehäuse abgeschlossen und das Lackieren kann beginnen. Dabei gilt der Grundsatz: Alles, was oberhalb der Umlaufkante liegt, wird RAL 9005 tief-schwarz (z.B. Revell 5) lackiert. Dazu gehört auch die begehbare Fläche des Umlaufs selbst.

Alle darunter liegenden Teile erhalten einen roten Lack, wobei hier auch die bereits von Märklin lackierten Teile einzubeziehen sind: Bis 1952

war das Fahrwerk von Dampfloks in RAL 3000 feuerrot (z.B. Revell 36) lackiert. Da der Umbau der Baureihe 41 auf Neubaukessel erst im Jahr 1957 begann und diese Arbeiten wie im Modell Lackierarbeiten erforderten, dürfte folglich der ab 1952 vorgeschriebene Farbton RAL 3002 karminrot verwendet worden sein und auch das Fahrwerk einen Neuanstrich erhalten haben. Ein passender Lack findet sich unter der Nummer 330 im Revell-Sortiment.

Wem dieser Aufwand zu groß erscheint, dürfte aber auch mit dem ursprünglichen Feuerrot nicht weit daneben liegen. Das Fahrwerk von Dampfloks präsentierte sich im Betriebsdienst keinesfalls sauber und gepflegt und besonders rote Töne verbleichen unter UV-Licht-Einfluss sehr schnell. Vergessen

Trainini – Ausgabe 26

Praxismagazin für Spurweite Z

werden sollte im Eifer des Gefechts nur der Tender nicht, denn auch seine Pufferbohle und Drehgestellblenden vertragen etwas Lack, um ihren Plastikglanz abzulegen. Besondere Wirkung erhalten die Details, wenn vor dem Rotauftrag auf die vorstehenden Teile zunächst alle Fahrwerksteile geschwärzt werden.

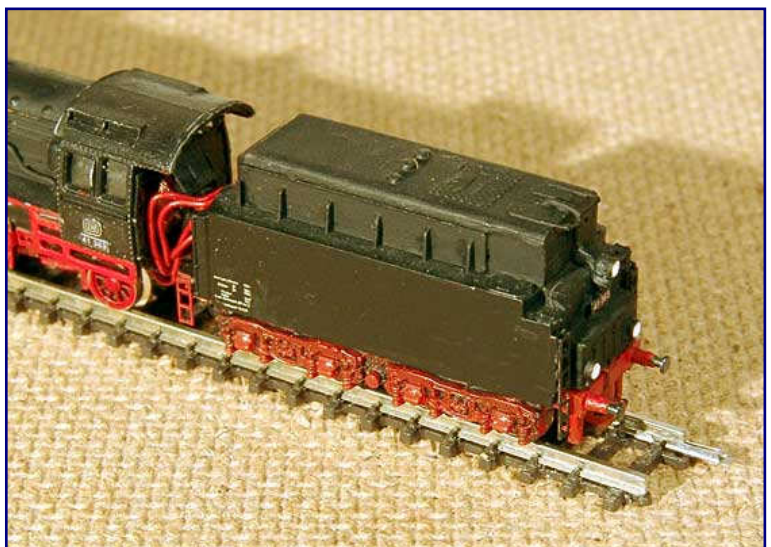
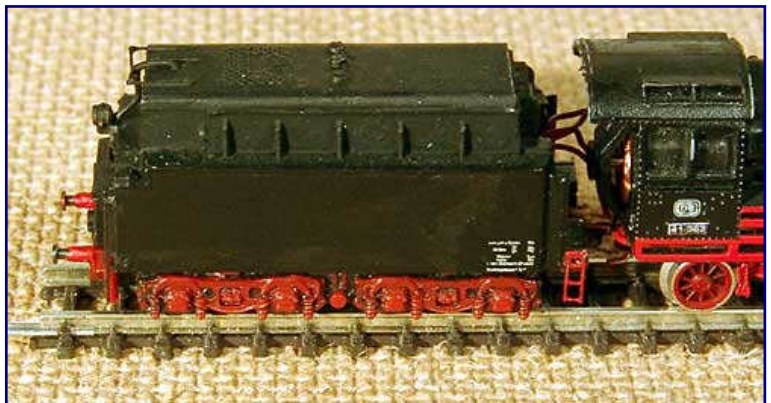
Die Musterlok aus ZettZeit kam noch nicht in den Genuss des schönen Märklin-Öltenders. Bei ihr musste der Kohlenkasten daher mit einer 1 mm dicken Polystyrolplatte im passenden Zuschnitt abgedeckt werden. An den Ecken wird sie rund gefeilt. Scheiben aus Lötzinn bilden die Entlüftungen, Trittleche und Bunkerklappen sind eigentlich feine H0-Bauteile. Die Ölleitungen an der Rückseite sind wie die Gestänge zur Öffnung der Klappen aus Messingdraht gebaut worden.

Den krönenden Abschluss bilden durchbrochene Aufstiege am Tender. Störend wirkt beim Probekuppeln an die Lok der große Lok-Tender-Abstand. Sofern die Radien der heimischen Anlage dies erlauben, macht sich ein Ersatz der Seriendeichsel durch einen kürzeren Eigenbau sehr gut. Hier war er schon deshalb geboten, weil im Tender ein Digitaldecoder verbaut wurde und deshalb Kabel in den Führerstand zu ziehen waren. Sie hätten sonst störend gewirkt.

Für Analogbahner kann sich die gleiche Notwendigkeit ergeben, sofern zur Verbesserung der Betriebssicherheit, etwa gleich in Verbindung mit Haftreifen, eine Tenderstromabnahme geplant ist. Entsprechende Umbauten nimmt Michael Bahls (Lokomotiven Bahls) als Auftragsarbeit vor.

Nachdem anschließend auch die Lackierarbeiten abgeschlossen werden können, fehlt eigentlich nur noch die Beschriftung zur Vervollständigung eines schönen und gelungenen Modells. Jens Wimmel hat sie auf dem PC selbst erstellt und ausgedruckt. Beziehen lassen sich diese mit individuell gewünschter Betriebsnummer allerdings auch bei Kuswa. Zum Ankleben reicht meist schon etwas Klebestift. Man sollte auch den Tender nicht vergessen, an dem die Nummer auf der Ölleitung knapp oberhalb des rückseitigen Werkzeugkastens saß.

Nun ist die Lok, die Märklin nicht korrekt bauen wollte, weitgehend fertig gestellt. Doch auch beim wirklich gelungenen Umbau von ZettZeit gibt es für die Zukunft noch einige, wenige Dinge zu tun: Die Lok soll noch Bremsnachbildungen zwischen den Rädern erhalten und Nachbildungen der eckigen Sandkästen (vier pro Lokseite), die auf dem Umlauf saßen und von dort nach unten ragten.



Bei seinem Umbau konnte Jens Wimmel noch nicht auf den hervorragenden Öltender von Märklin zurückgreifen. Wie einst die Bundesbahn musste er daher den Kohleneinsatz „ausbauen“ und gegen einen Ölbehälter mit Anbauten austauschen. Der Tender dient heute auch der Stromabnahme und deckt den Digitaldecoder ab. Hervorragend wirken die durchbrochenen Aufstiegsleitern.

Trainini – Ausgabe 26

Praxismagazin für Spurweite Z

Sehr auffallend war auch eine zusätzliche, doppelte Luftleitung auf der Heizerseite, die von der Umlaufkante am Stehkessel zur Unterkante der Führerstandstritte verlief. Doch wer Jens Wimmel kennt, weiß, dass dieser immer noch für eine Überraschung gut ist!

Alle Fotos: Jens Wimmel

Webadressen:

<http://www.zettzeit.ch/41.html>

<http://www.maerklin.de>

<http://www.lokomotiven-bahls.de>

<http://www.heckkleinserien.de>

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

<http://www.kuswa.de>



Aus dieser Ansicht ist die Imitation des Barrenrahmens durch rotes Lackieren der Fahrwerksteile zu erkennen. Wesentlich zur Optik beitragen kann auch die Bahls-Detailsteuerung.



41 363 durchfährt mit einem Postzug den Bahnhof Blumendorf auf der gleichnamigen Anlage von Jens Wimmel. Neben echten Postwagen kommen direkt hinter der Lok auch zwei Leig-Einheiten zum Einsatz, die in ihrem ursprünglichen Zweck freigesetzt wurden.

Veranstaltungsankündigung



2^{tes} Internationales
**Spur-Z
Weekend**
in
Geseke
5-6 April 2008
(Aufbau 4 April)

Workshops
Ausstellung
Börse

Samstag: 12.00 – 18.00 Uhr
Sonntag: 10.00 – 17.00 Uhr

Aula Schulzentrum Süd
Schneidweg 2
59590 Geseke

Eintritt Freij!

<http://www.z-friends-europe.de> e-mail: zmeeting2008@z-friends-europe.de

Z Friends Europe
15 Minuten vom Flughafen Paderborn
15 Minuten ab Autobahn A44 Ausfahrt Geseke

Auch das 2. Spur-Z-Treffen im westfälischen Geseke soll wieder die größte, privat organisierte Zusammenkunft unserer Spurweite werden.

Geplant sind neben einer Börse mit den Angeboten aller bekannten Händler und vielen Schauanlagen, darunter vor allem Module nach den bei den Z-Friends Europe verbreiteten Normen, auch spezielle Kurse.

Auch **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** wird sich daran beteiligen und plant deshalb einen **Trainini Fotokurs**, der speziell auf die Besonderheiten unserer Spurweite zugeschnitten ist.

Alles weitere erfahren Sie hier oder auf den Internetseiten der Z-Friends Europe unter <http://www.z-friends-europe.eu/>

Interview mit Adolf Knoke

Immer Freude am Dienst

Adolf Knoke ist unter Dampffreunden sprichwörtlich „bekannt wie ein bunter Hund“ – zumindest dem Namen nach. In der Endphase des Dampfbetriebs bei der Deutschen Bundesbahn war er Lokbetriebsinspektor im Bw Rheine, umgangssprachlich „Lehrlokfürher“ genannt. Als jenes Anfang der Siebziger zum Mekka der Eisenbahnfreunde wurde und Fotografen scharenweise zum Betriebswerk im Ortsteil Hauenhorst strömten, stand auch er im Fokus und bewies stets Geduld gegenüber Eisenbahnfreunden und Fotografen. Trainini hat mit ihm über diese Zeiten gesprochen.

Trainini: Herr Knoke, 30 Jahre sind seit dem Aus für König Dampf nun vergangen. Man hat fast den Eindruck, diese Zeit sei spurlos an Ihnen vorbeigegangen. Verraten Sie den Lesern Ihr Alter?

A. Knoke: Schön wäre es, wenn sie spurlos vorbeigegangen wäre: 71 Jahre.

Trainini: Wie lange standen Sie nach jenem 26. Oktober 1977 noch im aktiven Betriebsdienst der DB?

A. Knoke: Bis zum Jahr 2000. Mit 65 war Schluss.



Lokbetriebsinspektor
i. R. Adolf Knoke

Trainini: Haben Sie Ihren beruflichen Weg eigentlich schon bei der Bahn begonnen?

A. Knoke: Ja, hier drüben, da hinter den Sträuchern (zeigt auf die Ruine der ehemaligen Werkstatt des Bw Rheine), bin ich in die Lehre gekommen im Jahr 1951 – die schönste Zeit meines Lebens.

Trainini: Wenn Sie diese Zeit Revue passieren lassen, wie hat sich das Berufsbild Lokführer in all diesen Jahren verändert? War es wirklich mal der Traumberuf jedes Jungen oder ist das alles nur ein Märchen?



An dieser Stelle befand sich im Bw Rheine die Lehrwerkstatt, in der Adolf Knoke 1951 als „Stift“ seine Ausbildung bei der Bundesbahn begann.

A. Knoke: Ja, das war schon ein Traumberuf. Ich glaube, jedes Jungen und ist es auch heute noch. Doch, es ist wirklich ein Traumberuf.

Trainini: Was hat sie damals bewogen, zur Bahn zu gehen?

A. Knoke: Ja, das war ... (überlegt). Mein Vater war sehr dafür und '51 waren die Lehrstellen auch genauso Mangelware wie heute. Man nahm schon das, was man kriegen konnte. Ich hatte Glück, dass ich dabei war.

Trainini – Ausgabe 26

Praxismagazin für Spurweite Z

Trainini: In den Vorbereitungen zu diesem Interview haben Sie vom „Stiftetreffen“ gesprochen, das bis heute gepflegt wird. Erläutern Sie doch vor allem den jungen Lesern bitte, was sich dahinter verbirgt!

A. Knoke: Wir waren zu zehnt hier in der Lehre und haben auch gemeinsam die Gesellenprüfung gemacht. Davon sind neun Mann in den Fahrdienst gekommen, sprich die Lokführerausbildung. Der eine Kollege ist nach Osnabrück, einer ausgewandert nach Kanada und wir restlichen acht haben uns regelmäßig immer getroffen, bis zum heutigen Tag. Leider sind schon zwei verstorben.

Trainini: Offenbar gab es damals noch so etwas wie eine große Eisenbahnerfamilie?

A. Knoke: Ja, die... (grinst). Ganz bestimmt. Unter uns war das eine richtig gute Familie. Da haben wir viel Spaß miteinander gehabt: Ausflüge, jedes Jahr. Unsere Ehefrauen – wir sind alle verheiratet – haben sich auch zusammengerauft und sind auch bestens zusammen ausgekommen.



Beim Interview in den Ruinen des ehemaligen Bw Rheine – im Bildhintergrund der Rundlokschuppen – keimen Erinnerungen an die „große Eisenbahnerfamilie“ vergangener Zeiten auf.

Trainini: Ihre Liebe zur Dampfloks ist deutlich zu spüren. Ging es da allen Eisenbahnern so oder waren Ihre Kollegen auch froh, dass diese Ära zu Ende ging?



Der Dienst auf der Dampfloks war für die Personale harte Arbeit, bei der Kollegialität zählte. Foto: Klaus Lübbe

A. Knoke: (Überlegt). Wir waren alle wohl froh, dass die Ära Dampfloks zu Ende ging. Das war ja nicht immer Honig lecken, aber wir sind dann bald dahintergekommen, dass der Unterschied zwischen einer arbeitenden Maschine, sprich Dampfloks, und den modernen Elloks – wir haben ja eine Ellok-Ausbildung bekommen – doch ein großer war.

Trainini: Nostalgisch verklärt wirkt ihre Passion zwar nicht, aber die Finger konnten Sie ja auch nach 1977 trotzdem nicht von der Dampfloks lassen. (Adolf Knoke lacht.) Gemeint sind die Museumsloks in Oberhausen-Osterfeld – 41 241 oder bis heute die 41 360. Ist 41 360 wirklich eine „Lady“, haben Dampfloks eine Seele?

A. Knoke: Ja, jede Lok hat eine „Seele“! Unsere 360 – ja, da ist schon Herzblut mitgewachsen. Ja, das ist was!

Trainini: Man hört es fast heraus: Nicht alle Dampfloks waren gleich. Hatten die Personale oder einzelnen Lokführer ihre Lieblingsloks oder Baureihe?

A. Knoke: Ja, von beidem jeweils, Lieblingsbaureihe und auch die Lieblingsloks. Und es war auch jede

Trainini – Ausgabe 26

Praxismagazin für Spurweite Z

Dampflok... na ja, da ist ein Unterschied. Die haben die gleichen Maße und die gleichen Herstellungsdaten, aber jede Lok ist anders.

Trainini: Auf welcher Maschine sind sie denn besonders gern gefahren?

A. Knoke: Auf der 03.

Trainini: Gibt es ein besonderes Berufserlebnis, an das Sie sich gern erinnern und zurückdenken?



Hier fühlt er sich wohl: Für **Trainini** nimmt Lokbetriebsinspektor i. R. Adolf Knoke Ende März 2007 noch ein Mal seinen Platz auf dem Führerstand der Museumsdampflok „Lady of Bismarck“ 41 360 ein. Die Lok absolviert an diesem Tag ihre Lastprobefahrt. „Aber ein Mal muss Schluss sein!“, sagt der Dampflok-Veteran.

A. Knoke: Im Allgem...(unterbricht) Alles. Das Schlechte vergisst man sehr schnell und ich erlebte überwiegend immer Gutes. Ich habe immer Freude am Dienst gehabt.

Trainini: Heute kann sich kaum jemand vorstellen, wie der Maschinendienst auf der Dampflok ablief. Was war zu tun und wie ging man miteinander um, frage ich mich. Wie lief denn ein typischer Arbeitstag für Dampflokpersonale ab?

A. Knoke: Ja, der begann ja zu jeder Uhrzeit. Nachts um eins, zwei oder drei. Am Sonn- oder Feiertag. Das war schon mal Grundvoraussetzung. Das musste man dann auch mit Liebe machen. Wer da schon nicht gerne zum Dienst ging, weil eine Familienfeier oder das Schützenfest ausfallen musste, der war fehl hier. Das ging nicht. Und dann wurde Dienst getan. Da hinten haben wir noch (zeigt auf eine

Trainini – Ausgabe 26

Praxismagazin für Spurweite Z

Gebäuderuine) ein altes Gebäude: In der Lokleitung wurde sich gemeldet. Man kriegte die Lok zugeteilt, die für die Tour vorgesehen war. Der Heizer ging zur Maschine, machte die restlichen Ölarbeiten und das Feuer schon fertig. Und der Lokführer guckte auf die technischen Sachen, ob alle Verschraubungen, die vakanten, auch fest waren. So begann dann der Dienst. Und dann wurde sich abgemeldet und dann war man hier „von diesem Verein befreit“ und Herr über sich selbst.

Trainini: Die Bundesbahn wollte sich damals ganz modern zeigen, warb damit, dass sich ihre Loks das Rauchen abgewöhnt hätten. Aushängeschilder waren damals „Bügelfalten“ und die nagelneue Baureihe 103 mit TEE- und Intercity-Zügen. Geschwindigkeit war eben angesagt. Wahre Eisenbahnfreunde hatten nichts dafür übrig und liebten die schwarze, schmutzige Bahn und endlose Dampffahren. Wie erlebten Eisenbahner ihren Beruf zwischen diesen Welten?

A. Knoke: Wie gesagt, wir sind alle gern auf diese modernen Fahrzeuge gewechselt. Es war ja eine etwas bequemere Arbeit. Aber wir stellten bald fest, dass die Zeit von zwei Mann, wie immer auf der Dampflokomotive, nun vorbei war. Und das machte den Beruf schon nicht mehr so schön. Nachts vor allen Dingen,



Bei der Lokschuppenbegehung werden die vielen Arbeiten der Dampflokomotive anschaulich erläutert.



Der Umstieg von der Dampflokomotive auf Diesel- und elektrische Traktion schien dem Personal des Bw Rheine zunächst leicht. Doch die Zweisamkeit auf der Lok wurde bald und besonders nachts vermisst. Foto: Klaus Lübke

wenn man allein vorne im Führerstand sitzt. Das Alleinsein war schon nicht angenehm.



Adolf Knoke (aus dem Führerstand lehrend) fährt mit 043 196-5, die einen Leerzug aus Autotransportwagen am Haken hat, an einem Bahnübergang auf der Emslandstrecke zwischen Irhove und Steenfelde vorbei. Die enorme Zugkraft des „Jumbo“ schätzt er bis heute. Foto: Ruth Kolmer

Trainini: Ich erinnere mich gut, wie 01 1056 nach Ihrer feierlichen Aufstellung als Denkmal an der Os-nabrücker Straße in Rheine vor sich hin rostete und geplündert wurde. Fehlte es damals noch am historischen Bewusstsein?

A. Knoke: Ja, ja. Das ist ja erst später gekommen. Ab 1985 bin ich dann ja wieder zurück zur Dampflok, da waren ja auch schon gut acht Jahre vergangen.

Trainini: Der vor dem Bahnhof Salzbergen direkt neben der Emslandstrecke aufgestellten 043 196-5 ging es lange Zeit nicht anders. Dann wurde sie in den Neunzigern plötzlich äußerlich in Schuss gebracht und ihr ein Unterstelldach gebaut. Hatte da nun ein Umdenken begonnen?

A. Knoke: Ja. Ja, ja! Da hat das Umdenken begonnen. Das war so.

Trainini: Die genannte Denkmalslok hat ja - wie auch 043 903-4 in Emden die Ehre - zu den allerletzten, eingesetzten Maschinen überhaupt zu gehören. Und sie wurde als einer der letzten fünf Loks erst 1974 auf Ölfeuerung umgebaut. War das ein angenehm zu fahrender Jumbo?

Trainini – Ausgabe 26

Praxismagazin für Spurweite Z

A. Knoke: Ja, der Jumbo war sowieso eine „treue Seele“. Heute, da sind ja die modernen Fahrzeuge (Sucht nach Worten). Wieviel Tonnen Last und stimmt's mit dem Buchfahrplan genau überein? Der Jumbo (hingegen) ließ nichts stehen: Da hat man den Zug bespannt, ob da ein Buckel kam oder nicht. Wir fuhren ja bis ins Ruhrgebiet, Dortmund-Hörde – da ging's auch schon zur Sache. Da lief die! Die zog und zog und zog. Das war schon ein Dampfer!

Trainini: Noch mal ein Blick zurück auf das historische Umfeld des Dampfabschieds, der vor allem Studenten und andere junge Leute begeisterte: Das waren ja auch turbulente Zeiten in den Siebziger. Die 68er sorgten für Unruhe und brachten das Staatsgefüge ins Wanken. Hatte das auch Auswirkungen auf Ihren Arbeitsalltag?



Adolf Knoke war bei den Kollegen beliebt und bildete auch aus. Viele der Aushilfsheizer, die als Studenten bei der Bundesbahn anheuerteten, gelangten in seine Obhut. Einer von ihnen lichtete ihn während des Dienstes Anfang der Siebziger auf dem Führerstand ab. Foto: Wolfgang Staiger

A. Knoke: (Denkt nach) Nee, das nicht. Wir hatten die Studenten hier (im Betriebswerk), aber das waren liebe Menschen, ja, und da konnte man schon gut mit umgehen. Die sogenannten Aushilfsheizer – und das waren schon allerhand! Lieb und, wie sagt man, mit Euphorie für die Dampflok.

Trainini: Waren die Studenten, die wie Wolfgang Staiger als Heizer anheuerteten, um Dampf zu erleben und ihr Studium zu finanzieren, insgesamt eher „nervende Bahnsinnige“ oder doch „tatkräftig anpackende Kollegen“?

A. Knoke: Genau das letzte: tatkräftig anpackende Kollegen. Die Arbeit wurde da ja auch mit Lust gemacht. Und alle Arbeit, die mit Lust gemacht wird, die ist was!

Trainini – Ausgabe 26

Praxismagazin für Spurweite Z

Trainini: Haben Sie jemals daran gezweifelt, ob Sie den richtigen Beruf gewählt hatten?

A. Knoke: Am Anfang. Ich bin mit zwanzig in den Fahrdienst gekommen. Freunde – ich hatte eben schon erwähnt: Feiertag und Sonntage! Da war früher ja noch mehr Dienst, besonders an den Feiertagen. Und an den Sonntagen, da habe ich schon mal meinem Vater gesagt: „Ich gehe wieder von der Bahn weg!“ Ja, und der wettete dagegen. Und ich bin auch froh, dass ich (dann) geblieben bin.

Trainini: Hand aufs Herz: Haben Sie nicht manchmal auch über Ihren Arbeitgeber, Kollegen oder Maschinen geflucht?

A. Knoke: Ja, natürlich! Das gehört dazu. Aber das war dann immer das Schöne, wir haben ja immer... (sucht nach Worten). Nach Feierabend wurde ja geduscht und dann war alles vergessen und ich bin immer zum nächsten Dienst wieder mit Freude hingefahren.

Trainini: Mittlerweile verzichten Sie darauf, auf der „Lady of Bismarck“ am Regler zu stehen. Fällt Ihnen das nicht schwer?

A. Knoke: Knoke: Ja, aber einmal muss Schluss sein. Ich darf ja noch, Gott sei Dank, als Heizer ab und an mal mitfahren. Ich bin ja noch nicht ganz davon weg!

Trainini: Glauben Sie persönlich, dass das kulturelle Erbe der Dampflok in Deutschland ausreichend erkannt und gepflegt wird?

A. Knoke: Nein. Nein, das könnte weit mehr sein. Aber es muss sich die Spreu vom Weizen mal trennen. Es sind zu viele, die das nachahmen wollen und da müssen noch... welche weg und... (überlegt). Ich weiß nicht, wie ich das sagen soll. Aber es ist noch zu viel ... auch da. (Lacht scherzhaft) Da krieg' ich wohl böse Briefe...

Trainini: Fortschritt kann es nur geben, wenn jemand auch weiß, woher er kommt. Können die Generationen nach Ihnen noch lernen, wie man eine Dampflok richtig bedient und pflegt oder wuchs solches Wissen nur im alltäglichen Erleben?

A. Knoke: Man kann alles lernen. Aber für das richtige „Reindenken“ braucht man etliche Jahre und Erfahrung! Da hat mal ein alter Heizer was zu mir gesagt. Ich meinte, das schon zu können und sagte: „Drei Jahre.“ „Nee, unter fünf Jahre kannst Du nicht heizen!“ Und da ist was Wahres dran! Da braucht man viel Erfahrung, speziell für Dampfloks.

Trainini: Wie wirkt denn die moderne, privatisierte Bahn auf Sie? Kann dieses Unternehmen Sie noch begeistern oder ist das aus Ihrer Sicht kalt oder anonym?



Unterwegs mit einem Lokführer: In den Bahnhöfen ist er praktisch zu Hause. Hier zeigt er alte, bis heute sichtbare Kriegsschäden im Bahnhof Rheine, vermutlich aus Tief-fliegerbeschuss.



Mit der modernen Bahn kann er nicht mehr viel anfangen. An die Stelle persönlicher Beziehungen ist häufig Anonymität getreten, meint der inzwischen 71-jährige Kenner.

A. Knoke: Ja, kalt und anonym. Das ist nicht die alte Eisenbahn, die es früher war. Da haben ja die Kollegen, ich höre das ja wohl, nicht mal mehr unmittelbare Vorgesetzte. Wir hatten doch unsere Chefs wie Gruppenleiter. Der kam doch auch mit auf die Maschine und da wusste man, wer das ist. Und heute kommen die da auch anonym auf die Maschine und weisen sich mit einem Ausweis aus.

Trainini: Herr Knoke, ich bedanke mich ganz herzlich für die Zeit und Geduld, die Sie geopfert haben. Ich fand es ganz beeindruckend, aus erster Hand die Dampfzeit nachfühlen zu dürfen. Ganz herzlichen Dank!

A. Knoke: Bitte schön!

Das Interview führte Chefredakteur Holger Späing.

Weitere Informationen:

Das hier leicht verkürzt wiedergegebene Interview mit Adolf Knoke fand an historischer Stelle in den Ruinen des ehemaligen Bw Rheine statt.

Besucht wurden auch weitere Stätten der Eisenbahngeschichte von Rheine, darunter der Standort der ehemaligen Rheinenser Denkmalslok 01 1056 und der Bahnhof Rheine, an dem Herr Knoke noch verbliebene Kriegsschäden zeigen konnte. In unmittelbarer Bahnhofsnähe befand sich einst auch das Bw Rheine Pbf.

Ausschnitte des Interviews sollen zusammen mit historischen Bildern und nachgedrehten Sequenzen auch in das **Trainini Jahresvideo 2007** übernommen werden.

Werbung

**30 Jahre Dampfabschied
50 Jahre Trans-Europ-Express**

Achtung: Am 30. September 2007 ist Einsendeschluss!

Die Fragen zum Ermitteln des richtigen Lösungswortes und die Einsendeadresse finden Sie im Internet unter

<http://www.trainini.de/Preisausschreiben.html>

Aufmerksame Lektüre der bisherigen Ausgaben 2007 hilft bei der Lösung und eröffnet die Chance auf den Gewinn eines von insgesamt drei Büchern!

Trainini Preisausschreiben 2007

Ein Meisterwerk
von Udo Paulitz



**Buchpreise
gestiftet
vom Heel-Verlag**

Teilnahmeberechtigt sind alle Leserinnen und Leser von **Trainini** Praxismagazin für Spurweite Z außer Redaktionsmitglieder. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Die Spurweite Z im Großraum Köln

15 Jahre Stammtisch Untereschbach

Von Dietmar Stäbler. Der Stammtisch Untereschbach feiert in diesem Jahr ein kleines Jubiläum. Auf 15 Jahre Geschichte kann er nun zurückblicken, eine Zeit, die viele Veränderungen, Turbulenzen und auch Höhepunkte gesehen hat. Mag es auch Spur-Z-Stammtische geben, deren Geschichte weiter zurückreicht – dieser muntere Stammtisch hat wirklich Außergewöhnliches zu bieten. Stammtischgründer Dietmar Stäbler wirft einen Blick zurück und beschreibt, wie es heute um „seinen“ Stammtisch bestellt ist und welche Weichen für die Zukunft gestellt wurden.

Fast jeder Modellbahner hat einmal mit einer Eisenbahn angefangen, die er unter dem Weihnachtsbaum fand. Die meisten Kinder wurden so mit einem Virus infiziert, der erst viele Jahre später unter bestimmten Voraussetzungen, z.B. eigenes Haus, gesichertes Einkommen beim Erwachsenen zum Ausbruch der vollen Modellbahnleidenschaft führt.

Im Falle der Spur Z-Bahner ist es oft nicht anders geschehen, allerdings findet man hier auch sehr viele ehemalige Anhänger der großen Spuren, die aus Platzgründen auf die kleinste Serienmodelleisenbahn umgestiegen sind, nachdem diese ihre Alltagstauglichkeit unter Beweis gestellt hatte.

Vielen Modelleisenbahnern reichen in der Folge die Informationen aus Prospekten und diversen Fachzeitschriften, um über Neuentwicklungen oder Tipps und Tricks auf dem Laufenden gehalten zu werden. Auf Grund der relativ kleinen Spur-Z-Gemeinde gilt dies aber nicht unbedingt für die Miniclub. Man gelangt irgendwann an den Punkt, sich mit Gleichgesinnten austauschen zu wollen.



Dietmar Stäbler (rechts im Bild) ist Gründungsmitglied des Stammtisch Untereschbach und auch Vorsitzender des inzwischen gegründeten Vereins. Zum 15-jährigen Jubiläum überbrachte Chefredakteur Holger Späing persönlich die Glückwünsche der Redaktion.

..... Aktivitäten am Stammtisch Untereschbach

.....
• Am ersten Dienstag eines jeden Monats findet der feste Stammtisch statt
• - ein fröhliches Beisammensein von Gleichgesinnten. Hier wird informiert,
• gefachsimpelt, werden eigene Entwicklungen gezeigt oder Ideen vorge-
• stellt. Im Kreise aller werden diese diskutiert und mit dem Wissen und
• Können der übrigen Stammtischmitglieder angereichert. Nicht selten
• werden sie dann schwungvoll in die Tat umgesetzt. Hierbei entstanden
• schon Ideen wie der „fahrende“ Z-LKW von Helmut Küpper oder auch das
• Güterwagen-Projekt.
.....

Die Märklin Miniclub wurde schon 1972 auf der Nürnberger Spielwarenmesse erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Trotzdem verging geraume Zeit bis sich einige Hersteller entschlossen, diese kleine Eisenbahn ernst zu nehmen und Zubehör wie Autos, Bäume und Häuser zu produzieren, die zu einer Modelleisenbahn nun mal einfach dazugehören.

Die Gründung eines Eisenbahnclubs für die Spurweite Z dauerte bis 1986: In Stuttgart gründete Roland Kimmich den Z-Club International. In dessen Club-Zeitschrift „Z-Journal“ wurde 1992 der Vorschlag unterbreitet, in möglichst vielen Städten Stammtische zu gründen - mit dem Ziel, die Verbreitung der Spur Z zu fördern und den Z-Bahnern ein Forum zu bieten.



Bild oben:

Kirmes in Spurweite Z mit selbstgebauten Funktionsmodellen ist eine Herausforderung für Stammtischmitglied Hermann Kammler. Das rege Treiben mit Riesenrad, Karussell und fahrendem Autoscooter ist ein Genuss für die Augen.

Bild unten:

Der Rundschuppen des Eisenbahnmuseums Dieringhausen findet sich nachgebaut im Maßstab 1:220 ebenfalls unter den Exponaten des Stammtisches.

So wurde nach einem Stammtisch in Stuttgart ein weiterer Stammtisch Köln, dieses Mal von Roland Kimmich und Dietmar Stäbler, gegründet. Daraufhin trafen sich am 8. April 1992 gleich 25 Modelleisenbahner in einer Gaststätte in Untereschbach – Gründungsveranstaltung für den späteren Stammtisch Untereschbach. Roland Kimmich, der Herausgeber des „Z-Journal“, weckte Begeisterung für den Gedanken eines festen Stammtisches: Ein Mal im Monat wollten wir uns fortan in unserem Stammtischlokal treffen.

Als „Vorsitzender mit der Glocke“ bereitete Dietmar Stäbler diese Treffen vor. Er berichtete über die Neuheiten der Modellbahnhersteller, informierte über die neuesten Gerüchte zum Thema Märklin und konnte oft auch frisch ausgelieferte Modelle für die Spurweite Z präsentieren, die viele noch nicht gesehen hatten. Viermal im Jahr verteilte er noch zusätzlich die Stammtischzeitung „Die Weiche“, in denen die wichtigsten Nachrichten zusammengefasst und redaktionell aufbereitet wurden.

Einziger Wehrmutstropfen: Als unser Stammtisch Köln gegründet wurde, war die Blütezeit des Z- Clubs International leider schon vorbei. Die Clubzeitschrift „Z-Journal“ war schon von vier Ausgaben pro Jahr auf nur noch zwei reduziert worden, bevor sie 1993 dann ganz abgesetzt wurde.

So wuchs auch am Kölner Stammtisch der Unmut mit dem Club, unter dessen Namen die bisherigen Treffen zumindest formal stattfanden. Um die angenehmen und sinnstiftenden Treffen nicht zu gefährden, wurde eine Trennung unvermeidlich. Der Stammtisch beschloss, sich vom Club loszulösen und künftig eigene Wege zu gehen. Daher folgte nun auch eine Umbenennung in „Stammtisch Untereschbach“ – ein Name der bis heute aktuell ist.

Dies bedeutet nicht, dass der Stammtisch eine autarke Gemeinde ohne Kontakt zur Außenwelt ist, ganz im Gegenteil: Auch in der Folge hielt und hält man Kontakt zu anderen

Lust aufs Mitmachen? Suchen Sie einen Stammtisch in Ihrer Nähe?
Spur-Z-Freunde im Einzugsgebiet des Stammtisches Untereschbach e.V. sind herzlich eingeladen, bei den regelmäßigen Treffen vorbeizuschauen sowie bei Interesse und Gefallen gerne mitzuarbeiten.

Die nächsten Stammtischtermine sind 9. Oktober, 6. November und 4. Dezember 2007.

Der Kontakt kann auch über die Internetseiten des Stammtisches (siehe Infokästchen am Ende des Artikels) aufgenommen werden.

Trainini – Ausgabe 26

Praxismagazin für Spurweite Z

Spur-Z-Gemeinschaften, Einrichtungen und Publikationen. Schließlich soll unser Hobby ein bindendes Glied und kein trennendes Merkmal sein! Doch ein wenig Eigenständigkeit und dazu ein eigenes Profil können nicht schaden und so schufen auch die Untereschbacher Modellbahner Merkmale, die heute typisch für diesen Stammtisch sind und ihn von anderen abheben.

Es folgte 1996 unsere Teilnahme an der Internationalen Modellbahnausstellung in Köln mit einem eigenen Ausstellungsstand. Er hatte eine Größe von vier mal acht Metern und wurde an den fünf Ausstellungstagen von vielen Stauenden, besonders auch Z-Bahnern auf der Suche nach Anregungen oder Fachgesprächen, besucht. Der große Erfolg der Präsentation des Stammtisches Untereschbach führte dazu, dass auch auf den nächsten beiden Ausstellungen 1998 und 2000 am gleichen Ort Neues und Besonderes aus der Welt der Spurweite Z ansprechend vorgestellt werden konnte.

Im Laufe des Jahres 2000 wurde dann das europaweit einmalige „Güterwagen-Projekt“ aus der Taufe gehoben, das unseren Stammtisch so einmalig besonders macht. Das Eisenbahnmuseum Dieringhausen bei Gummersbach wollte alte Eisenbahnwagen aufarbeiten und sie, nach Spurweiten geordnet, mit Modelleisenbahnen ausstatten. Ziel war, sie später als Zug bei Ausstellungen oder Museumsfesten zu zeigen. Hierzu wurden Partner gesucht, die sich in einem der Wagen ihrer Spurweite annehmen. Mit dem Team vom Stammtisch Untereschbach hatte man nun zumindest für die Spur Z einen solchen gefunden.

Der Wagen für die Spur Z wurde mit intensivem Einsatz aufgearbeitet, mit Vitrinen und Modellbahnanlagen ausgestattet und pünktlich zum



Die Präsentation in einem Güterwagen ist für einen Spur-Z-Stammtisch bis heute einmalig. Doch den Besuchern gefällt der Querschnitt der Spurweite Z, der ihnen hier geboten wird. Friedrich Scholta (mittleres Bild rechts) erklärt und fachsimpelt derweil mit großer Ausdauer.

Pfingstfest 2000 in Dieringhausen fertig gestellt. Natürlich wurde er vorher am 9. Juni 2000 in einer feierlichen Zeremonie getauft, so wie es bei Schiffen üblich ist.



Auch die kleinen Besucher zeigen sich fasziniert davon, was sich Tüftler in der Spurweite Z bereits alles ausgedacht haben. Modellbahn kann auch heute noch Kinder faszinieren!

Bild oben:

Einer der Höhepunkte im Museumswagen: Diesen Busbahnhof hat – sicher fasziniert auch vom nahen Köln – Dietmar Stäbler erbaut und mit Figuren belebt. Er wollte damit veranschaulichen, wie viele Busmodelle es für die Spurweite Z bis heute gegeben hat.

Die Resonanz auf diese Art der Präsentation einer Spurweite war sehr groß und viele neue Mitglieder fanden (und finden) auf diesem Weg zu uns. Nach kurzer Zeit wurde deshalb der Entschluss gefasst, noch einen zweiten Güterwagen zu restaurieren und als Lagerraum für die immer zahlreicher werdenden Ausstellungsstücke zu nutzen. Der dritte Waggon, ein „Kuckuck“ genannter Güterzugbegleitwagen der Deutschen Reichsbahn, sollte den Zug quasi als „Bord-Restaurant“ komplettieren.

Auch wenn die Idee eines Modellbahnzuges im Eisenbahnmuseum Dieringhausen mittlerweile nicht mehr umsetzbar erscheint, so soll er doch mit einer kleinen Café-Ausstattung Teil des Spur Z-Ensembles werden. Die Arbeiten des Stammtisch Untereschbach können im Rahmen der Öffnungszeiten des Eisenbahn-Museums Dieringhausen - an jedem Sonntag im Jahr zwischen Pfingsten und dem späten Herbst – besichtigt werden und sind mittlerweile ein wahres Zugpferd geworden.

Trainini – Ausgabe 26

Praxismagazin für Spurweite Z

Weitere Aktivitäten unseres Stammtisches sind Feiern und Ausflüge. Jedes Jahr wird ein Sommergrillfest in unserer „Museumsniederlassung“ gefeiert. Seit 1997 veranstalten wir jährlich auch noch eine „Fahrt ins Blaue“ - ein echter Überraschungsausflug. Einer dieser Ausflüge fand z. B. in einem Straßenbahnwagen der Kölner Verkehrsbetriebe statt. Er ermöglichte den Mitgliedern des Stammtisch Untereschbach das Erkunden des Kölner Straßenbahnnetzes in gemütlicher Runde. Ohne lästige Unterbrechungen an Haltestellen wurde dabei natürlich auch das eine oder andere Kölsch genossen.



Gruppenbild mit Dame(n): Gemeinsame Ausflüge gehören alljährlich zum Programm beim Stammtisch Untereschbach e.V. Im Jahr 2007 ging es mit dem Bus zum Dampfklopfest nach Meiningen. Foto: Stammtisch Untereschbach e.V., Dietmar Stäbler

Im Jahre 2005 führte der Ausflug nach Blankenberg in den Niederlanden. Selbstverständlich erfolgte die Anreise mit der Bahn, auf dem Teilabschnitt Köln - Brüssel sogar im Thalys. Leider mussten wir bei der Ankunft feststellen, dass das Ziel der Reise, die Modellbahnwelt auf der Seebrücke, kurz zuvor geschlossen worden war. Der guten Stimmung tat dies aber keinen Abbruch, schließlich gelten Rheinländer als Frohnaturen.

Im Jubiläumsjahr 2002 wurde zum Museumsfest, das Pfingsten in Dieringhausen stattfand, ein Ausstellungsstand mit ca. 20 m² Standfläche betrieben. Hier war eine Informationsecke eingerichtet, die auf Tafeln die 10 Jahre Stammtisch Untereschbach in Bildern vollständig dokumentierte. Großen Zuspruch gab es auch wieder für den Güterwagen namens Spur-Z-Erlebniswelt. Speziell für das Museumsfest wurde ein besonders ausgefallenes Ausstellungsschaustück gebaut: Eine lebensgroße Puppe ritt auf einem Steckenpferd und balancierte vor sich auf Sattel und Händen eine Eisenbahnanlage.

Trainini – Ausgabe 26

Praxismagazin für Spurweite Z

Mit Wachsen des Stammtisches und der Aktivitäten reifte im Jahre 2006 schließlich der Entschluss, die lockere Gemeinschaft und unsere Arbeit mit und an der kleinsten Spurweite auf eine andere Basis zu stellen. Mit der Unterstützung aller in dieser Gemeinschaft Versammelten wurde der Verein „Stammtisch Untereschbach e.V.“ gegründet und ins Vereinsregister eingetragen. Unser Ziel bleibt dabei natürlich unverändert:

Die kleinste, serienmäßig gebaute Modellbahn der Welt in einem ansprechenden Umfeld der Öffentlichkeit zu präsentieren, ihre Nutzer zu mehrern und Schaden von ihr abzuwenden. Und damit sollte doch hoffentlich immer etwas zu tun bleiben! Wie wir Rheinländer sagen: Watt kütt, datt kütt...

Webadressen:
<http://www.stammtisch-untereschbach.de>

Veranstaltungshinweis

Herbstdampf
6. + 7. Oktober 2007
Von 10:00 Uhr - 17:30 Uhr
EISENBAHMUSEUM
DIERINGHAUSEN

- Lokpräsentationen auf der Drehscheibe
- Dampfsonderfahrten
- Am Museumsgleis die Spur Z
- Modellbahnbörse im Schuppen
- Lo(c)klädchen – Eisenbahnsouvenirs
- Führerstandsmittfahrten
- Handdrainenfahrten
- Cafeteria
- Rotes Kreuz mit Präsentation (Sonntags)

Infos unter: 02261/947621

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Ein stilles Örtchen für die Modellbahn:

Ein interessanter Artikel ist im Sortiment des Ateliers Heinz Wagner (<http://www.modellbaufarben.de>) für die Spurweite Z neu erschienen. Zwar ist das aus Holz lasergeschnittene „Plumpsklo“ nicht das erste für unseren Maßstab, aber die Liebe zum Detail macht es so reizvoll.

In der Tür findet man daher auch ein Herz und selbst das Innenleben mit einem Donnerbalken, den das charakteristisch kreisrunde Loch ziert, wurde nicht vergessen. Deshalb bietet sich dieser kleine und feine Bausatz auch ideal für Modellbahnszenarien an, in denen er mit weit geöffneter Tür präsentiert werden kann.

Damit sich zum Lachen anregende Szenen einer versehentlichen Störung oder mit einem vom Kran abgehobenen Häuschen auf der Baustelle auch im Maßstab 1:220 nachbilden lassen, plant Trafofuchs nun bereits ein passendes Figurendoppel zu diesem Bausatz: Eine sitzende Männerfigur mit heruntergelassener Hose und aufgeschlagener Zeitung sowie einen Störenfried. Eventuell gibt es noch eine Rolle (maßstäbliches) Toilettenpapier dazu.



Ein Plumpsklo bietet sich für frühe Epochen, ländliche Szenen oder auch Baustellen vergangener Zeiten bestens an, um einen Lacheffekt auf die Modellbahn zu bringen. Dank Atelier Heinz Wagner ist das künftig auch im Maßstab 1:220 möglich.

Trainini freut sich über die witzigen und sich ergänzenden Ideen beider Hersteller und ist gespannt, was wir da noch so zu sehen bekommen werden. Wir werden berichten!

Was wird aus Kibri?

Schon lange waren keine guten Nachrichten aus dem Hause des einst größten Zubehörherstellers für die Spurweite Z zu hören. Der geplante Austritt eines Geschäftsführers in Verbindung mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten trugen auch aus Sicht der Kunden nicht gerade zur Beruhigung bei: Auch keine Nachrichten werden dann häufig als schlechte interpretiert.

Als im Juni dann tatsächlich ein Geschäftsführerwechsel bekanntgegeben wurde, starteten viele Kenner der Szene erneut auf Kibri. Wie würde es nun weitergehen?

Unter Berufung auf eine Pressemitteilung der Firma Kibri, die unserer Redaktion nicht vorliegt, berichtet der Eisenbahn-Kurier nun vom Verkauf des Herstellers an die RIRE Maschinenbau GmbH aus Wuppertal. Diese Firma fertigt bisher bewegte Modelle für größere Spurweiten und erhofft sich nun Synergien im Bereich Einkauf, Produktion und Sortimentsgestaltung und damit eine wirtschaftlich sinnvolle Ergänzung des eigenen Geschäfts.

Trainini – Ausgabe 26

Praxismagazin für Spurweite Z

Ebenso ist in diesem Bericht die Rede von der Rettung des Standorts Schopflochs mit etwa 50 Arbeitsplätzen. Überraschend klingt, dass auch von Restrukturierungsmaßnahmen und einer anschließenden Übernahme durch RIRE geschrieben wurde: Es sei gelungen „das Unternehmen Kibri zukunftsfähig aufzustellen“. Das eingeschlagene Tempo und frühe Fazit überrascht doch sehr.

Zu weiteren Kibri-Standorten wie dem Stammsitz des über einhundert Jahre alten Unternehmens liegen keine Informationen vor. Auch auf den Internetseiten von Kibri (<http://www.kibri.com>) und RIRE (<http://www.rire-maschinen.de>) waren bis Redaktionsschluss keine Fakten und Veröffentlichungen zur Übernahme zu finden. **Trainini** befürchtet deshalb eine Standortschließung mit dem Verlust von Arbeitsplätzen.

Ein neuer Stern am Modellautohimmel geht auf:

Ein neuer Hersteller für Modellautos im Maßstab 1:220 macht in diesen Wochen auf sich aufmerksam. Unter dem Geschäftsnamen MWB Modellbau ist Wolfgang Baumann (<http://www.mwb-spur-z.de>) angetreten, Fahrzeuglücken in unserer Spurweite zu schließen.

Seine Fahrzeuge bestehen aus Resin und seien exakt größenrichtig, wie er ausdrücklich gegenüber **Trainini** feststellte. Wahlweise sind sie einfarbig lackiert für die individuelle Verfeinerung oder als komplett fertige Modelle gestaltet zu beziehen.



Auf den ersten Blick kommen einige Typen dem geneigten Zettie allerdings schon bekannt vor. Den Unterschied machen die einzelnen Varianten, die für ganz unterschiedliche Jahre typisch sind. Am Beispiel des VW Käfers sind das etwa die unterschiedlichen Formen der Front- und Heckscheibe, der Blinker oder auch der Rückleuchten.



Eine Auswahl der neuen Modellautos von MWB Modellbau. Die Detailaufnahme unten zeigt, wie fein die Modelle geworden sind. Sogar das Markenlogo am linken Fahrzeug wurde herausgearbeitet.

Das ermöglicht es künftig jedermann, kompromisslos das richtige Fahrzeug auf seiner Anlage einzusetzen, denn mit weiteren Modellen ist laut Hersteller zu rechnen.

Völlig neu hingegen sind einige Ausführungen des ersten VW Transporters, der unter der schlichten Bezeichnung „T1“ bekannt wurde. Ende August trafen auch Musterexemplare verschiedener Modelle in der **Trainini**-Redaktion ein. Sie sollen in einer der nachfolgenden Ausgaben genauer vorgestellt werden.

Elektronisches Nachschlagewerk für die Spurweite Z:

Vielen dürfte das elektronische Wissensverzeichnis „Wikipedia“ bekannt sein. An diesem Lexikon im Internet kann sich prinzipiell jeder beteiligen und so das weltweit vernetzte Wissen weiter verdichten und erweitern. Spezifische Ausführungen gibt es längst auch für verschiedene Modellbahnspurweiten.

Nun hat auch die Spurweite Z einen eigenen Wissensspeicher erhalten. Dieser steht zwar noch ganz am Anfang und so finden sich erst wenige Tipps und Informationen zum Vorbild. Doch mit der Hilfe und

Trainini – Ausgabe 26

Praxismagazin für Spurweite Z

Unterstützung der Modellbahner sollte das Nachschlagewerk wachsen und an Bedeutung gewinnen.

Registrierte Nutzer haben die Möglichkeit, Beiträge zu verfassen und zu ändern. Der Wissensspeicher arbeitet wie sein bekanntes Vorbild frei und unabhängig von finanziellen Interessen oder Vereinen, betont Detlev Stahl, der dieses Werk aufbaut.

Wer sich ein Bild davon machen möchte oder aktiv dazu beitragen möchte, findet es unter <http://www.gratis-wiki.com/Spur-Z>.

Einen Erlkönig enttarnt?

Eine interessante Neuheit, die viel Anklang finden dürfte, befindet sich bei Rolfs Laedchen in der Entwicklung. Angeregt durch den H0-Freund Jürgen Schillo, der in der letztjährigen Dezemberausgabe von **Trainini** über den Eigenbau von Nadelbäumen berichtete, entwickelte Rolf Pabst eine Signalbrücke exakt nach dem vom Besteller ausgewählten Vorbild.

Was für H-Nuller möglich ist, muss doch auch für die Spurweite Z zu schaffen sein, muss sich der Konstrukteur da gedacht haben und nahm Kontakt mit der Firma Viessmann auf. Das Ergebnis ist ein erster Prototyp, der die Spur-Z-Maße genau einhält und dabei noch äußerst filigran wirkt. Ausgerüstet wird er mit den Lichtsignalschirmen von Viessmann, so dass es sich bei diesem Modell nicht nur um eine Attrappe handeln wird.



Prototyp der neuen Signalbrücke mit Lichtsignalen, die mit Viessmann als Partner bei Rolfs Laedchen entsteht.
Foto: Rolfs Laedchen, Rolf Pabst

Trainini ist von dieser Idee genauso begeistert wie der Großserienhersteller und freut sich auf das nachfolgende Serienmodell. Für die Zukunft kann übrigens nicht ausgeschlossen werden, dass auch noch ein Pendant für Formsignale folgen wird...

Autos haben Konkurrenz – zumindest im Modell:

Leser Jörg Seherer aus Zwickau hat keine Sekunde gezögert. Als er beim „Modellbahnshop Gera“ (<http://www.modellbahnshop-gera.de>) ein bisher unbekanntes und seiner Ansicht nach zur Spurweite Z passendes Automodell fand, griff er sofort zu.

Anschließend informierte er auch die **Trainini**-Redaktion und schickte ihr ein Musterexemplar, um alle Freunde unserer Spurweite hier und heute informieren zu können. Dafür gilt ihm an dieser Stelle unser herzlicher Dank!

Beim neu entdeckten Fahrzeug handelt es sich um die Nachbildung des legendären Fiat 500 (italienisch „cinquecento“), der auch in Deutschland sehr berühmt wurde, zumal er Ost und West gleichermaßen erreichte.

Das Fahrzeug ist 17,0 mm lang und 7,2 mm hoch. Gegenüber seinem Vorbild mit 2.970 mm Länge und 1.325 mm Höhe zeigt sich, dass keiner der üblichen Modellbahnmaßstäbe exakt eingehalten wurde (Länge 1:175, Höhe 1:184). Vielmehr handelt es sich um einen recht frei ausgelegten Zwischenmaßstab, der offenbar sowohl der Spur N als auch Z genügen sollte. Freilich liegt das Modell näher am

Trainini – Ausgabe 26

Praxismagazin für Spurweite Z

größeren Maßstab, doch fällt dies nicht auf Anhieb auf, da das wirklich winzige Vorbild heute nicht mehr zum bekannten Alltagsbild gehört.

Insofern mag Jörg Sehrers Hinweis sicher einige Modellbahner erfreuen. Bisher kann das Modell übrigens exklusiv nur in Gera erworben werden. Über dessen Hersteller schweigt sich der Händler aber aus.



Der Fiat 500 ist eine Entdeckung von **Trainini**-Leser Jörg Seher aus Zwickau. Verfeinert man das Ausgangsmodell (oben rechts) mit etwas Lack (oben links und Mitte), macht es auch auf Spur-Z-Anlagen eine gute Figur.
Fotos: Jörg Seher

Es besteht aus drei Teilen und ist aus Kunststoff hergestellt: Auf dem schwarzen Chassis mit einer Nachbildung des Innenraums sitzt eine Karosserie, die in verschiedenen Farben erhältlich ist. Sie ist nicht lackiert und bietet daher noch individuelle Verfeinerungsmöglichkeiten, zumal die Detaillierung gut gelungen ist. Ein durchsichtiger Kunststoffkörper dient als Fenstereinsatz.

Nun stellt sich immer noch die Frage, wer dahinter steckt? Im Internetangebot des Händlers ist dieses Auto nicht zu finden, dafür nur Modelle der Hersteller Herpa und Brekina. Die Art und Detaillierung der Umsetzung ist mit dem VW Passat Limousine vergleichbar, die letztes Jahr von adp-Modelle vorgestellt wurde.

So feiert man das Gotthard-Jubiläum im Norden:

Fortschritte macht das Modell der Ae 3/5 von Freudenreich Feinwerktechnik. Die schweizerische Elektrolok, mit der FR das Gotthardjubiläum feiert, soll in insgesamt vier Varianten erscheinen. Als erstes geht Ende September die grüne Epoche-3-Variante des ersten Bauloses (ohne Stirntür; Art.-Nr. ZF115a) in die Fertigung.

Mit der Auslieferung ist dann zum Jahresende zu rechnen. Das Handmuster der Lok, noch provisorisch mit PC-Drucken beschriftet, war auch auf dem Modellbahntreff in Göppingen zu sehen. Nähere Informationen finden sich auf den Hersteller-Internetseiten unter <http://www.fr-modell.de> unter dem Thema „Schweiz“ oder auch in der Februar-Ausgabe von **Trainini** mit den Messeberichten.

Interessenten sollten sich beeilen und vorbestellen, da dieses Modell nicht auf Lager produziert wird und Auflagenerweiterungen nach Fertigungsbeginn voraussichtlich nicht mehr berücksichtigt werden können.



Die erste Ausführung der Ae 3/5 wird eine grüne Ausführung ohne Stirntüren für die Epoche 3 sein. Die Maschine entspricht damit genau ihrem Vorbild aus dem ersten Baulos. Foto: Freudenreich Feinwerktechnik

Interessenten in der Schweiz erhalten dieses Modell exklusiv nur bei Spielwaren Rechsteiner in Romanshorn.

Trainini – Ausgabe 26

Praxismagazin für Spurweite Z

Wenn sich Profis über die Schulter schauen lassen:

Leser Manfred Forst hat auf den Internetseiten der Firma „Exklusive Modellanlagen“ aus Ingelheim einen Bericht über den Bau einer Spur-Z-Anlage gefunden.

Liest man die Informationen auf deren Seiten, stellt man schnell fest, dass Märklins Modellbahnen bevorzugtes Steckenpferd dieser Mannschaft um Chef Edgar Mayer sein müssen.

Exklusiver
modellanlagenbau
und mehr...

modellanlagenbau
Edgar Mayer
Mainzer Straße 37
D-55218 Ingelheim

Der Baubericht über die erwähnte Anlage im Maßstab 1:220 wird beständig fortgeschrieben. Es handelt sich bei ihr um eine Konstruktion als in offener Rahmenbauweise mit Spanten, die zur Landschaftsgestaltung mit Alu- Fliegendrahtgewebe und Gips überzogen werden.



Sie wird in L-Form aufgebaut und hat die Maße 3,20 m x 0,75 m x 2,55 m. Das ergibt 3,75 m² Anlagenfläche. Für dauerhaften Spielspaß sorgen zwei Schattenbahnhöfe mit je drei Gleisen.

Beim Gleismaterial wird auf das Märklin-Sortiment zurückgegriffen, bevorzugter Zubehörhersteller ist Faller, von denen die Korkgleisbettungen, Modellwasser und viele Gebäude stammen. Für eine vorbildnahe Optik sorgen patinierte Gleise und Gebäude.



Bild oben:

Ansicht des Rohbaus der L-Anlage. Einige Spanten sind noch sichtbar. Fliegendraht gibt einen Eindruck von der künftigen Geländestructur.

Bild unten:

Die Gestaltung der Landschaft hat begonnen. Lange Geraden bilden eine hervorragende Paradenstrecke.

Alle Bilder: em Modellanlagenbau Edgar Mayer

Nun fragen Sie sich, wo es all das zu lesen und sehen gibt? Also gut, besuchen Sie doch mal die Seite <http://modellanlagenbau-em.com/zettler.html>!

Trainini – Ausgabe 26

Praxismagazin für Spurweite Z

Herbstneuheit bei Trafofuchs:

Auch bei Trafofuchs (<http://www.trafofuchs.de>) wird es neben dem bereits oben erwähnten Figurenset „Stilles Örtchen“ bald noch weitere Neuheiten geben. Erweitert wird etwa die beliebte Figurenreihe „Bienen und Blümchen“ um den Artikel „Büropause“.

Das Figurenpar aus Chef und Sekretärin bedient klassische Vorurteile und ist bestens geeignet, um sich in ausgestaltete Büroräume der bekannten Lütke-Bausätze einbinden zu lassen, die mit passender Einzelraumbeleuchtung erst in Nachtszenarien so richtig sichtbar werden.

Impressum

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt privat und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen.

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf

Herausgeber 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. Mitarbeit: Dietmar Stäbler und Jens Wimmel.

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder Email an leserbriefe@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Die Veröffentlichung bleibt Redaktion und Herausgeber vorbehalten. Diese bemühen 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, Warenzeichen und -bezeichnungen gehören den jeweiligen Herstellern oder Rechteinhabern. Ihre Wiedergabe erfolgt ohne die Gewährleistung der freien Verwendbarkeit. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler in gleich welcher Form übernehmen Redaktion und Herausgeber keine Haftung.

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z erscheint unregelmäßig in loser Form und steht allen interessierten Modellbahnern, besonders Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Download auf <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.

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. Alle Rechte vorbehalten.