

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

---



Getestet: Was bieten Rollenprüfstände?

---

Die Geschichte der Baureihe 41 (Teil 2)  
Alle Jahre wieder: Zett an der Mosel

### Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

herzlich willkommen im neuen Jahr 2007!

Nicht nur Sie haben gute Vorsätze, sondern auch ich: **Trainini** soll immer wieder etwas besser werden. Obwohl ich mich – glaube ich den zahlreichen Rückmeldungen – auf einem gutem Weg befinde, so muss ich auch zugeben, es gab und gibt vieles, das man noch anpacken kann.



Holger Späing  
Herausgeber **Trainini**

Eine Aufgabe, die ich nun nach langen Vorbereitungen abgeschlossen habe, war das neue Layout 2007. Schlicht sollte es bleiben, leicht zu handhaben und sparsam im Umgang mit Druckerpatronen, aber dennoch zeitgemäß und ansprechend. Ein Inhaltsverzeichnis wurde oft gewünscht. Nun hoffe ich, dass das Ergebnis auch Ihnen gefällt!

Der neue **Fotokalender 2007** hat ebenfalls gute Resonanz erfahren und mir wurde sogar von Sammeldruckaufträgen berichtet. Dieses Lob und viele andere haben mich erfreut und neu motiviert. Deshalb hoffe ich, dass auch die bald erscheinende **Jahres-CD 2006** mit dem **Jahresvideo 2006** Ihre Zustimmung finden wird und zur Überraschung gerät.

Auch thematisch soll es heute spannend bleiben: **Trainini** hat alle bekannten Rollenprüfstände getestet, die derzeit am Markt erhältlich sind. Nicht alle Hersteller haben diesen großen Test von sich aus unterstützt. Dank meiner Leser war es dennoch möglich, alle erhältlichen Geräte einzubeziehen und zu testen. In Zell an der Mosel konnten die Geräte von jedermann selbst ausprobiert werden.

Stichwort: Zell an der Mosel. Langsam wird es eine Tradition und die Teilnehmer- wie auch Besucherzahlen schnellen in die Höhe. Der 2. Adventssonntag 2007 ist schon jetzt fest vorgemerkt. Das bietet Grund und gibt Anlass, den letzten Höhepunkt des alten Jahres ausführlich zu würdigen.

Wenn wir nach vorne schauen, dann haben wir gleich zwei Jubiläen vor Augen, die das Jahr 2007 und die Ausgaben von **Trainini** prägen werden: Am 1. Juli feiert der Trans-Europ-Express seinen 50. Geburtstag und am 26. Oktober 2007 begehen wir „30 Jahre Dampfabschied bei der DB“.

Besonders das letzte Ereignis soll aus den unterschiedlichsten Facetten beleuchtet werden: Freuen Sie sich auf spannende und authentische Berichte! Einleiten möchte ich das Thema heute mit dem 2. Teil der Geschichte zur Baureihe 41. Fast genau vor 30 Jahren wurde sie aus dem Planbetrieb abgezogen, wenn auch nicht gleich ausgemustert. Als Baureihe 042 markierte sie einen der Endpunkte von „König Dampf“ bei der DB, aber heute einen Startpunkt in **Trainini**.

Viel Vergnügen beim Lesen dieser Ausgabe und ein erfolgreiches, wie auch gesundes Jahr 2007 wünsche ich Ihnen.

Her-Z-lich,

Holger Späing

#### Titelbild:

Der Rollenprüfstand „Z-Box“ von KPF Zeller hebt sich konstruktiv am deutlichsten von anderen Produkten ab. Er war einer von 6 getesteten Exemplaren verschiedener Modellreihen unterschiedlicher Anbieter.

## Leitartikel

Vorwort.....2

## Modell

Aktuell kein Beitrag

## Vorbild

Die Geschichte der Baureihe 41 (Teil 2).....4

## Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

## Technik

Was Rollenprüfstände wirklich bieten.....11

## Literatur

Aktuell kein Beitrag

## Impressionen

Alle Jahre wieder: Zett an der Mosel.....23

Zetties und Trainini im Dialog (Leserbriefe und Kurzmeldungen).....30

Ich danke Armand Marx, Torsten Schubert, Harald Adolph und Michael Etz sowie Rolf Palhegy und der Firma KPF Zeller für das leihweise Bereitstellen von Rollenprüfständen, sowie teilweise Hilfe beim Testen und dem Erstellen von Beiträgen und Fotos zu dieser Ausgabe.

Darüber hinaus gilt mein besonderer Dank Herrn Adolf Knoke, Lehrlokführer i. R., für das Einweihen in die Geheimnisse und Besonderheiten der Dampflokomotive.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 16. Januar 2007

Einheitslok Baureihe 41 (Teil 2)

## Leistungsfähiges Arbeitstier bis zum Ende

*Im ersten Teil dieses Baureihenportraits haben wir uns dem Entstehen der Einheitsloks der Baureihe 41 gewidmet. Aufgrund ihrer Vielseitigkeit wurden sie zu einem beliebten und stark gebauten Bautyp. Die deutschen Staatsbahnen konnten nach dem Krieg noch lange nicht auf sie verzichten, und das trotz der Schwächen ihres Kessels aus dem nicht alterungsbeständigen Kesselstahl St 47 K. Dieser Teil gibt nun den Höhepunkt ihrer Karriere wieder und spannt über das Dampfende 1977 den Bogen bis zu den heutigen Museumsmaschinen.*

Dass die Blütezeit der Baureihe 41 bis etwa 1963 anhielt und es erst relativ spät auch bei ihr dann zu Ausmusterungen kam, dürfte bei der Bundesbahn sicher nicht allein am hohen Bestand gelegen haben: Mit 216 Maschinen waren etwa zwei Drittel des Gesamtbestands nach 1945 auf ihrem Gebiet verblieben.

In den neu aufgestellten Typenplänen der jungen DB fanden sich 1950 ebenfalls zwei Mikado-Bauarten. Ersetzen sollte die als Baureihe 20 geplante Type (Bauart 1'D1' h3; Vmax 120 km/h) zunächst allerdings nicht die Baureihe 41, sondern die ältere, preußische P10 (Baureihe 39; siehe auch Portrait in **Trainini** Ausgabe 2, September 2005!). Im Falle der 41 glaubte man lange, den Ersatz aufzuschieben und erst im Rahmen des Traktionswechsels vornehmen zu können. Trotzdem fand sich auch eine Nachfolgebauart 46 (1'D1' h2, Vmax 90 km/h) in den Ursprungsplanungen.

Bis 1963 erhielten dann trotzdem 103 Maschinen der Reihe 41 einen vollständig geschweißten Neubaukessel mit Verbrennungskammer, der mit demjenigen für die 03.10 identisch war. Henschel, Krupp und die Maschinenfabrik Esslingen lieferten für den geplanten Umbau zwischen 1957 und 1961 insgesamt 106 Kessel, von denen 4 als Reserve gedacht waren. Der Einbau der Kessel erfolgte ausschließlich im AW Braunschweig. Auf die Neubauloks wurde letztendlich ganz verzichtet.

Die 41 019 erhielt 1966 den Kessel ihrer Schwesterlok 41 322, die durch einen Unfall beschädigt worden war. 41 105 war seit 1958 mit Neubaukessel unterwegs, bekam aber 1968 den Kessel der 03 1051. Damit erklärt sich die Ausrüstung von 103 Maschinen trotz Beschaffung von nur 102 Kesseln in „Erstbesetzung“.

Mit neuen Kesseln wurde die „Ochsenlok“ optisch den Neubaulokomotiven der DB weitgehend angepasst: Vorbei waren die Zeiten geschlossener Schürzen, an deren Stelle nun ein einfacher, aber im vorderen Bereich etwas tiefer sitzender Umlauf getreten war. Statt drei Domen fand man auf dem Scheitel des größer dimensionierten Kessels nun nur noch einen einzigen und an die Stelle des Knorr-Oberflächenvorwärmers war ein vereinfachter Mischvorwärmer der Bauart Heintz getreten. Die



41 018 kam im Mai 1967 vom Bw Kirchweyhe nach Rheine. Hier wurde sie mit ihrem Spitzziffern-Nummernschild auf dem Freistand 19 so abgelichtet, dass Heintz-Misch-vorwärmer und Reglerabdeckung gut zu sehen sind. Ungewohnt ist die Ausstattung der Lok mit Dampflocke für den Nebenstreckendienst.  
Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

mittlere Kuppelachslast stellte man nun fest auf 18,6 Tonnen ein und verzichtete damit auf die Flexibilität, die einst ein Markenzeichen der Baureihe 41 war.

Mit der Neubekesselung brachten es diese Dampflok zu einer deutlichen Leistungssteigerung. Obwohl die Rohrlänge von 6.800 mm auf 5.200 mm und die gesamte Verdampfungsheizfläche deutlich verringert worden war, machte der Gewinn an hochwertiger Strahlungsheizfläche in der Verbrennungskammer im Verhältnis zur Gesamtheizfläche dies mehr als wett: Die spezifische Heizflächenbelastung lag nun bei 75 kg/m<sup>2</sup>h gegenüber 57 kg/m<sup>2</sup>h beim alten Kessel. Die Dampfproduktion stieg damit von 11,58 auf 13,32 Tonnen pro Stunde.

### Wasserreißen bei Neubaukesseln:

Den Neubaukesseln der DB sagte man nach, sie neigten zum Wasserreißen. Dieses Phänomen war bei den Maschinen der Baureihe 41 Kohle (später 041) zu beobachten, aber nicht bei den Loks der Baureihe 01.10 (später 011 und 012) und ebenso wenig bei den Ölloks der Reihe 41 (später 042).

Diese Neigung schrieb man offiziell den Mischvorwärmern zu. Brannte sich dabei mitgerissener Kesselschlamm fest, ließ sich der Regler bisweilen nicht mehr schließen und der Dampfmaschine konnte nur das Absperrventil der Dampf entzogen werden. Man begegnete dem Problem mit dem Einbau einer Reglerspülvorrichtung, konnte den Mangel aber nie restlos beseitigen.

Erfahrene Lokführer sahen den wahren Grund für das Wasserreißen in einer falschen Bedienung als Folge von Gewohnheiten bei Altbaukesseln: Bei diesen wurden nur etwa 2/3 des großen Rostes beschickt. Für den erhöhten Dampfbedarf auf Steigungen schaufelten die Heizer die Ecken zu und schufen dadurch „Reserveecken“. Bei Bedarf wurde dann angebrannte Kohle ins Kesselfeuer rübergeschaufelt.

Diese Gewohnheit übertrug man aus Gewohnheit auf die neubekesselten Loks mit ihren kleineren Rosten, denen unter Volllast dann schnell der Dampf ausgehen konnte – mit dem Dampf wurde dann auch Wasser mitgerissen. Da es im Gegensatz zu Gasen nicht komprimiert werden kann, drohten dabei schwere Zylinder- und Stangenschäden. Trat es gar durch den Schornstein wieder aus, sprachen die Personale vom „Kotzen“ der Maschine.

Der Rost der Neubaukessel brauchte stets ein gut durchgebranntes Feuer auf der gesamten Rostfläche. Bei allen ölgefeuerten Maschinen war dies durch die Brenner stets gewährleistet. Das Personal schwörte auf neubekesselte Loks mit Ölfeuerung, weil dies nicht nur die Arbeit wesentlich erleichterte, sondern es diese Maschinen aufgrund ihrer Verdampfungsfreudigkeit auch mit jeder anderen Dampflok aufnehmen konnten.

Quelle: Adolf Knoke, Lehrloführer a.D. (Bw Rheine)

Bei Messfahrten ergaben sich Spitzenleistungen bis zu 2.050 PSi für die kohlegefeuerten Loks, so dass man 1.940 PSi als Regelwerte bestimmte. Noch leistungsfähiger waren die 40 zusätzlich auf Ölfeuerung umgebauten 41er mit 1.975 PSi Nennleistung (Spitzenwert: 2.139 PS indizierte Leistung). Grund hierfür war, dass die gleichmäßigere und leichter auf unterschiedliche Anforderungen regulierbare Ölfeuerung auch von Kraft und Können des Heizers losgelöst wurde. Dies ermöglichte eine deutlich höhere Dampfüberhitzung, die in der Lage war, den energetischen Aufwand für Ölvorwärmung, -förderung und -zerstäubung überzukompensieren.



Auch Personen- und Eilzüge wie hier mit Silberlingen gehörten zum Aufgabengebiet, wie hier 41 018 am 26.9.1976 auf der Schieben Ebene mit einem Sonderzug vormacht. Foto: Eckerle, Sammlung Petkelis

Zum Ende ihrer Laufbahn mutete die Bundesbahn ihr als Vorspannlok vor einer 043 (vor 1968: 44 Öl) vor den schweren Erzzügen – unter Eisenbahnern „Langer Heinrich“ genannt – Anhängelasten bis zu 2.000 Tonnen zu. Solche Anforderungen überstiegen das ursprüngliche Pflichtenheft der Baureihe 41 (und auch der 44) deutlich.

Immer mehr wandelten sich die Loks nun zum „Mädchen für alles“: Ob im gemischten Güterzugdienst oder vor Personenzügen, als Vorspann für andere Dampflok oder gar vor D-Zügen. Hierzu zählen auch

Bespannungen im Bäderverkehr nach Westerland (Sylt), womit Schleswig-Holstein einen Höhepunkt darstellte. Es gab fast keine Zugkategorie, die nicht irgendwann einmal mit einer 41 bespannt worden wäre. Stationiert waren sie übrigens in verschiedenen Betriebswerken von sieben Bundesbahndirektionen, allerdings nur in der nördlichen Hälfte Deutschlands.

Einen Einschnitt in die Karriere bedeutete das Jahr 1963. In diesem Jahr wurde auch der durchgehende Betrieb auf der Vogelfluglinie bis zum Fährbahnhof Puttgarden aufgenommen. Möglich wurde dies durch die Eröffnung der neuen Fehmarnsundbrücke. Die veraltete Dampftraktion wollte man hier wie anderswo nicht mehr gern präsentieren. V200 übernahmen die Dienste, die einst König Dampf bestritt.

Der Stern der Universaldampflok begann nun immer schneller zu sinken: Zunächst traf es die unterhaltungsaufwändigen Kohleloks mit Altbaukessel (Ausnahme: Ersatzkessel aus St 34 K mit besonderer Genehmigung), ab 1966 wird nicht mehr nach Kesseln unterschieden und größere Schäden führen nun zur Ausmusterung. Seit Oktober 1967 wurden nur noch ölgefeuerte Loks voll unterhalten. Als 1968 die Maschinen in die Baureihen 041 (41 Kohle) und 042 (41 Öl) umgezeichnet werden, ist keine Lok mit St47K-Kessel mehr im Bestand. Auch Loks mit Ersatzkessel wie die Baumusterlok 41 001 (Foto in **Trainini** 8/2006) verschwinden nun schnell.



Die kohlegefeuerte 041 293-2 (Neubaukessel mit Altbautender 2'2' T 32) vor dem Militärschnellzug Dm 80045 Brüssel –Siegen, der aus Altbauwagen besteht, am 26.9.1970 bei Troisdorf. Foto: Helmut Dahlhaus

Schon ab dem 2. Mai 1968 endete die AW-Unterhaltung auch für die 041 mit Neubaukessel vollständig. Zum Jahresende 1968 zählte der amtliche Bestand daraufhin gerade mal 8 betriebsfähige Maschinen der BR 041 mit Ersatzkessel, 18 mit Neubaukessel und noch 37 (von einst 40) Exemplare der BR 042: zusammen noch 63 Lokomotiven.

### Stichwort „Bunkeröl C“:

Das in ölgefeuerten Dampfloks verheizte schwere Heizöl ist bei Umgebungstemperatur derart zähflüssig, dass man es mit dem Spaten stechen kann.

Ursprünglich war es ein Abfallprodukt der Erdölverarbeitung in den Raffinerien und daher anfangs auch billig zu beschaffen. Offiziell wurde es als Bunkeröl C bezeichnet.

Um es zerstäuben und verfeuern zu können, musste es auf 80°C vorgewärmt werden, damit es flüssig wurde und den Brennern über Leitungen zugeführt werden konnte.

Die Vorwärmung erfolgte mittels abdampfbeschieckter Heizleitungen im Tender. In der Feuerbüchse wurde es ebenfalls mittels Dampfzuführung zerstäubt und dann von der hohen Umgebungstemperatur entzündet.

Eine Hochburg der Baureihe 042 war lange Zeit das Bw Osnabrück Hbf, vielen besser unter dem Spitznamen „Kamerun“ bekannt. Wohl aus diesem Grund bemühen sich die Eisenbahnfreunde dort seit Jahren um den Erhalt einer 042 in ihrer Stadt. Vor einigen Jahren gelang es, die 042 052-1 vom Denkmalsockel zu holen und ihren Verfall zu stoppen. Traumziel bleibt die Wiederinbetriebnahme dieser einst stolzen Lok.

Doch zunächst verschlug es sie, wie viele andere ihrer Schwestern bis Ende September 1969 ins nur 50 km entfernt liegende Bw Rheine, ursprünglich mal als Bw Rheine G bezeichnet. Ab 1967 wurde

es nicht nur immer stärker zur Schwerpunkteinsatzstelle ölgefeuerter Dampflokomotiven – ab 1973 war

## Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

es sogar ein reines Öl-Bw – sondern auch zum Auslaufbetriebswerk der Baureihe 042 bestimmt. Dies geschah vor dem Hintergrund, dass nun auch die Rollbahn von Osnabrück bis Hamburg vollständig unter Fahrdraht war, was die Lokomotiven auch dort arbeitslos gemacht hatte.

Die 042 erlebte ihren letzten Höhepunkt auf der Emslandstrecke: Schon wenige Jahre später fand der Lokwechsel zwar nicht mehr in Münster (Westf.) statt, sondern in Rheine, das ebenfalls vom Fahrdraht erreicht war. Doch auf der Emslandstrecke in Richtung Emden bis Norddeich Mole und in Richtung Utrecht (Niederlande) über Salzbergen und Bentheim (damals noch kein Bad) gab es genug zu tun.



Als 41 271 hier im nördlichen Teil des Bahnhofs Rheine rangiert, gehört sie noch zum Bestand des Bw Osnabrück Hbf („Kamerun“). Sie wurde nur ein einziges Mal in ihrer Staatsbahnkarriere umbeheimatet: im September 1969 ins Bw Rheine, wo sie dann auch ausgemustert wurde. Sie blieb bei den Eisenbahnfreunden Rendsburg erhalten. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Schuld daran war nicht nur ein hohes Aufkommen im Güterverkehr, sondern auch der katastrophale Unterhaltungszustand der Baureihe 011/012. Immer wieder waren ausgefallene Pazifik-Dampflok zu ersetzen, deren Bestand zu schnell reduziert worden war, so dass nicht genug Ersatz vorhanden war.

Damit blieb nichts anderes übrig, als die universelle und leistungsfähige 042 immer häufiger auch wieder im Personenzugdienst einzusetzen. Vorrangig wählte man dafür Züge mit vielen Unterwegshalten aus, wo die Mikados aufgrund ihres hohen Beschleunigungsvermögens den Mangel an Höchstgeschwindigkeit wettmachen konnten.

So konnten die Verspätungen meist in Grenzen gehalten werden (ca. 15 Minuten bis Emden). Neben Eil- und Personenzügen gehörte bisweilen auch die Bespannung des D 714 / D 715 zu den herausragendsten Leistungen dieser Lokomotiven auf der Emslandstrecke. Zu Gute kam ihr dabei sicher auch, dass sie gern auch mal über die zulässigen 90 km/h Höchstgeschwindigkeit beschleunigt wurde. Schon früher hatten Versuche ergeben, dass eine leichte Erhöhung der zugelassenen Geschwindigkeit möglich gewesen wäre. Bei einem besseren Masseausgleich hätte die durch den Treibraddurchmesser und

## Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

die daraus resultierenden Umdrehungsgeschwindigkeiten gesetzte Grenze bei 105 km/h gelegen. Zugelassen war die Emslandstrecke bis maximal 120 km/h, im eingleisigen Bereich hinter Emden lag sie bei nur 80 km/h.

Ursprünglich sollte der Dampfbetrieb bei der DB 1974 enden. Die Ölkrise 1973 schien diesen Trend noch zu beschleunigen, obwohl die sparsamere 042 als einzige Öldampflok weiterfahren durfte. Doch war der Spuk schnell wieder vorbei und ein Wirtschaftsaufschwung ließ die Zugleistungen spürbar ansteigen. Er bescherte auch der Baureihe 042 eine letzte Gnadenfrist, die bei ihr und der Baureihe 043 letztendlich bis ins Jahr 1977 reichte. Trotzdem gingen Dampflokumläufe bald kontinuierlich zurück, da durch Elektrifizierungen freigesetzte Dieselloks der Baureihen 220 und 221, aber auch 216 umbeheimatet wurden und Leistungen auf der Emslandstrecke übernahmen.

Als am 30. Mai 1976 der Fahrdrabt durchgehend bis nach Salzbergen reichte und damit auch die Strecke Löhne – Bad Bentheim ohne Unterbrechungen elektrisch befahrbar war, fiel ihr letztes Einsatzgebiet ersatzlos weg. Damit endete der planmäßige Einsatz dieser Baureihe. Sie dienten nun als warme Reserveloks, verstärkt im Bauzugdienst und kamen vor Güterzügen zum Einsatz.



Das Foto der 042 095-0 wurde am 18. Juli 1974 vor dem Ng 65661 von Rheine nach Emden von der Straßenbrücke aufgenommen, die die Einfahrtgleise des Bahnhofs Leer (Ostfriesland) überspannt. Die Lok hat kurz zuvor den Fluss Leda überquert. Diese Lok war Vorbild des leider nicht begeisternden Märklin-Modells für die Spurweite Z. Foto: Udo Paulitz

Erschwerend kam noch hinzu, dass die DB mit der vollständigen Ablösung der Dampflok nicht bis ins Jahr 1979 warten wollte, für das der Abschluss der Elektrifizierungsarbeiten auf der Emslandstrecke geplant war: War die DB noch mit 31 Lokomotiven der Reihe 042 ins Jahr 1976 gestartet, waren es zu Jahresbeginn 1977 nur noch 16 Vertreterinnen.

## Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

Im Verlauf des Winters 1976/1977 bleibt keine Maschine dieser Reihe bis zum Ende unter Dampf. Doch obwohl sie bereits ab November und Dezember 1976 größtenteils schon kalt abgestellt sind, erfolgen nun auch keine nennenswerten Ausmusterungen mehr. 042 024 und 113 blieben als einzige bis in den Februar hinein noch im Regeldienst, ab 22. Februar 1977 waren dann alle Loks abgestellt. Per Ausmusterungsverfügungen vom 22. Februar und 26. Mai 1977 wurden alle z-gestellten Exemplare (Bedeutung: „von der Ausbesserung zurückgestellt“) mit sofortiger Wirkung ausgemustert. Der Bestand schrumpfte damit auf nur noch 6 betriebsfähige Loks zusammen (042 052, 096, 113, 186, 226 und 364).

Abgestellte Loks zog aus man dann aus dem Bw Rheine heraus und platzierte sie im Rangierbahnhof, wo sie meist Opfer von Souvenirsammlern wurden. Schien das Ende damit schon besiegelt, kamen die noch einsatzfähigen Maschinen plötzlich doch wieder nach und nach zurück in den Dienst: Man sah sie wieder gelegentlich vor Koks-, Öl- und Autozügen, Erzleergarnituren, im Rangierdienst und auch vor Bau- und Sonderzügen (vor allem 042 113). Auffällig war das Antreffen von 041 113 am 26. März 1977 am Erzkaivon Emden, wo sie in Vertretung der Baureihe 290 den Übergabeverkehr vornahm.

Im Mai 1977 kam 042 186 noch einmal zu hohen Ehren und spektakulären Diensten: Gleich zwei Mal ersetzte sie eine ausgefallene 220 vor einem DC-Zug – der nach TEE und IC damals ranghöchsten Zuggattung. Am 14. und 15. Juli 1977 gelangte 042 226 in E-Lok-Vertretung mit Güterzügen noch mal bis nach Osnabrück und Esch (Übergabebahnhof vom Bergwerk Ibbenbüren). Einen regelrechten Boom erlebten die Sonderzüge zum Dampfabschied, bei der gerade den 042ern eine besondere Rolle zukam.

Zusammen mit der 043 196-5 wurde 042 113-1 dafür noch einmal in einen äußerlich hervorragenden Zustand versetzt und teilweise neu lackiert. Doch das Ende war nicht mehr aufzuhalten. Mit Auslauf des Sommerfahrplans am 24. September 1977 gab es für alle Dampflokomotiven keine planmäßigen Leistungen mehr. 042 113-1 beförderte am 23. Oktober 1977 zusammen mit der 043 196-5 den letzten planmäßig mit Dampf bespannten Personenzug der DB. Der Sonderzug wurde später geteilt und von den Loks getrennt weiterbefördert.

Hofften wahre Eisenbahnfreunde trotzdem noch, die DB würde auch für die Geltungsdauer des Winterfahrplans wenigstens einige Dampfloks als Reserve betriebsfähig erhalten, so war die Ausmusterung aller noch vorhandenen Maschinen zum 27. Oktober 1977 längst verfügt. Am 10. und 11. September hieß es für die letzten Verehrer von „König Dampf“ Abschied



Zum Ende der Dampflokära bei der DB sind im Rangierbahnhof Rheine lange Schlangen abgestellter Maschinen der BR 042 zu sehen. Ihrer Schilder wurden sie bereits von „Eisenbahnfreunden“ beraubt. Foto: Klaus Luebbe



Ab 1976 häufen sich die Sonderfahrten zum Dampfabschied. Häufig kommt dabei auch noch die 042 052-1 des Bw Rheine zum Einsatz, die seit 1977 in diesen Diensten nicht mehr zu beobachten ist. Hier zieht sie den historischen Rheingold. Genaues Aufnahmedatum und -ort sind allerdings unbekannt. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

zu nehmen: Im Bw Rheine hatte man das letzte Dampfabschiedsfest (Motto: „1835 – Abschied von der Dampflok -1977“) in geradezu vorbildlicher Weise organisiert. Neben vielen Dampfrenden weinte auch der Himmel zu diesem Anlass, denn nun war die Dampfzeit offiziell beendet.

Nun gingen Dampflok endgültig den Weg alten Eisens und es wartete der Schneidbrenner auf sie; obwohl gerade Maschinen der Reihe 042 in großer Zahl erhalten blieben. Die Maschinen waren genügsam, vielseitig einsetzbar, leistungsfähig und hatten eine recht hohe, zugelassene Höchstgeschwindigkeit. Das machte sie zu beliebten Objekten für zahlreiche Museen und Traditionsvereine, da sie auch bis zuletzt im DB-Bestand zu finden und daher leichter als andere Baureihen zu beschaffen waren. Hinzu kommt, dass viele von ihnen auch noch über gültige Fristen verfügten, womit sie vorerst einsetzbar blieben.



Anfang Juli 1975 ist die Zerlegung von 012 058-4 im AW Braunschweig schon sehr weit vorangeschritten. Sie besaß wie die BR 042 einen vollständig geschweißten Neubaukessel. Gut zu erkennen ist anhand der Stehbolzen das Ausmaß der großen Verbrennungskammer, die mehr feuerberührte Heizfläche zu Lasten der Strahlungsheizfläche schuf. Sie reicht bis an den vorderen Rand der dritten Kuppelachse. Foto: Udo Paulitz

Neben der bereits als Denkmal erwähnten 042 052-1 sind hier etwa die 41 018 und die 042 271-7 zu nennen, die wieder in Betrieb genommen werden konnten. In Oberhausen gelang noch ein ganz besonderer Erfolg. Neben der 41 360 (Spitzname: „Lady of Bismarck“,



042 310-3 steht auf Stand 5 vor dem Lokschuppen des Bw Rheine und wartet auf ihren nächsten Einsatz; Aufnahme ca. 1973. Foto: Harald Schrepfer

weil als Museumslok lange in Gelsenkirchen-Bismarck unterstellt) gelang es dem engagierten Team sogar, die eigentlich nur als Ersatzteilsender gekaufte 41 241 („Polarstern“) über Jahre wieder betriebsfähig herzurichten und zu erhalten.

Alle haben sie dabei eines gemein: Durch ihre stückzahlenmäßig starke Vertretung und ihren DB-Bestandsnachweis bis zum letzten Tag gehören diese Dampflokotiven heute zu den bei Eisenbahn- wie Modellbahnrenden bestbekanntesten Typen überhaupt. Ist es da ein Wunder, dass sich viele von ihnen eine vorbildgetreue



41 360 verlässt im Juli 1995 mit eingeschalteter Triebwerksbeleuchtung Dortmund Hbf in Richtung Oberhausen.

Umsetzung für die heimische Anlage wünschen? Der Proteststurm nach einem lieblos umgesetzten Spur-Z-Modell im Vorjahr sprach ja Bände...

**Webadressen:**

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

[www.rendsbuergen-eisenbahnfreunde.de](http://www.rendsbuergen-eisenbahnfreunde.de)

Teures Spielzeug oder nützliches Werkzeug?

## Was Rollenprüfstände wirklich bieten

*Rollenprüfstände sind keine Erfindung der jüngeren Zeit. Viele Freunde größerer Spurweiten schwören seit Jahren auf diese Werkzeuge, die es ermöglichen, ein fahrendes Modell im Stand zu betrachten. Doch seitdem sich zum bekannten Anbieter SMT neue Hersteller gesellt haben, die teilweise auch durch laute Sprüche auf sich aufmerksam machen, ist dieses Thema auch unter Zetties ein vieldiskutiertes: Braucht man so ein Teil denn wirklich? Und wenn ja, welches? Trainini wollte wissen, ob die angebotenen Modelle halten, was sie versprechen und hat für Sie getestet.*

Nicht weniger als vier Hersteller wetteifern nun mit Rollenprüfständen um die Gunst der Spur-Z-Kunden. Da fallen auch schon mal vorschnell laute Worte oder Behauptungen, die nach Überprüfung rechtlich nicht aufrecht zu erhalten sind. Keine Frage also: Dieses Marktsegment bietet ein spannendes Thema! Der Kundeninformation war wohl längst nicht alles zuträglich, deshalb fragten sich viele Zetties landauf, landab: Brauche ich denn wirklich einen Rollenprüfstand?



Leser Bernd Kauf (sitzend) ist am 11. Dezember 2006 einer der Besucher des 3. Adventstreffens. Wie viel andere probiert er die ausgestellten Rollenprüfstände aus und wird später seine Eindrücke und Ergebnisse zu Protokoll geben.

Diese Frage wird Ihnen auch **Trainini** nicht beantworten, wohl aber Hilfe geben können, was die einzelnen Modelle ausmacht und voneinander unterscheidet. Über einen Zeitraum von nicht weniger als drei Monaten wurden daher insgesamt vier <Änderung> verschiedene Modelle <Streichung> von drei

## Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

<Änderung> verschiedenen Herstellern unter die Lupe genommen und – soweit wie möglich – auch eingehend getestet.

Da in Foren auch viel über die Grundlagen der Physik (und Elektrik) geschrieben und gegrübelt wurde und es nahe lag, persönliche Erkenntnisse oder wissenschaftliche Behauptungen auch auf diese Kleinode zu übertragen, juckte es vielen bestimmt in den Fingern, sich ganz praktisch mal ein eigenes Bild zu machen.

Deshalb durften auch die **Trainini**-Leser selbst Modelle aller Hersteller ausprobieren und ihr persönliches Votum zu Stärken, Schwächen und Favoriten abgeben. Dieser Beitrag soll aber nicht dazu dienen, einen Testsieger im klassischen Sinne zu küren und Schulnoten zu vergeben. Ich verweise an dieser Stelle auch auf den Beitrag „Zett an der Mosel“ in dieser Ausgabe.

Bevor aber die einzelnen Produkte vorgestellt werden, sei auch der ergänzende Hinweis erlaubt, dass nicht alle Hersteller diesen umfassenden (Leser-)Test aktiv unterstützt haben. <Streichung>

SMT hingegen antwortete erst gar nicht auf eine Email-Anfrage. Dass solche Praxis nicht Alltag ist, ließ sich beweisen, weil alle Hersteller mindestens noch ein zweites Mal, bei Ausbleiben einer Antwort dann von einer ihr unbekanntenen Testperson, kontaktiert wurden. Gefragt wurde zum Leistungsumfang, der Kombinierbarkeit von Produkten oder auch klassische Serviceanfragen. Keine Antwort ließ länger als zwei Werktage auf sich warten und wurde kundenorientiert und umfassend beantwortet.

Auch die Produkte selbst brauchen sich nicht zu verstecken. Zwar ist keines frei von Schwächen, doch hat jedes individuelle Vorzüge. Und damit verrate ich Ihnen auch das Ergebnis meines Tests: Je nach persönlichem Einsatzprofil empfiehlt sich jeweils ein ganz unterschiedliches Gerät. Ein Universalmodell, das vergleichbar einem Reifen möglichst ausgewogen konzipiert ist und dadurch die vielfältigen Anforderungen ganz unterschiedlicher Kunden zu erfüllen mag, war unter den Testkandidaten nicht zu finden.



Der direkte Vergleich zeigt die konstruktiven Unterschiede des Klassikers von SMT (oben) und des Prüfstands von Rolf Palhegy, bei dem die Rollenböcke schmaler und beide Hälften durch eine Achse verbunden sind.  
Foto: Harald Möller

Einen Makel stellt das allerdings nicht dar: Zu weit auseinander liegen die Vorstellungen von Modellbahnern, die Wert auf ein vorzeigbares Schmuckstück legen und die von Bastlern, die ein robustes, aber möglichst preisgünstiges Werkzeug suchen, um Digital-Loks zu testen und zu programmieren.

Nun darf ich Ihnen die einzelnen Kandidaten näher vorstellen und erläutern:

### Rollenprüfstand Spur Z

Hersteller:	Rolf Palhegy
Bestellung:	rolf@palhegy.de
In den Test einbezogen:	1 Gerät

## Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

Lieferumfang:

Prüfstand mit 4 parallel feststellbaren Rollenböcken (Testgerät: 6);  
1 fest montiertes, elektrisch angeschlossenes Gleis (Auflage);  
1 verschiebbares Gleis (Tenderauflage) ohne Stromanschluss;  
2 Standard-Anschlussstecker



Der Rollenprüfstand von Rolf Palhegy, hier bis auf das aufgestellte Lokmodell im Lieferzustand gezeigt, besticht vor allem durch die raffinierte Idee, die hintere Tenderauflage elektrisch anzuschließen. Damit wird dieses Gerät zum nützlichen Werkzeug für Digitalbahner (als Programmiergleis) und Liebhaber gesuperter Dampfloks, die auch über Tenderstromaufnahme verfügen.

Handelspreis in der Grundversion: 110,00 EUR

Weiteres Zubehör erhältlich: ja, Rollenböcke (20,00 EUR / Stück)

Gewährleistung / Garantie: 2 Jahre Gewährleistung (gesetzlich)

Versand: kostenfrei im versicherten Paket

Erster Eindruck:

Das Gerät ist überwiegend aus bearbeiteten Aluminiumprofilen gefertigt und auf einer Acrylglasplatte montiert. Die Rollenböcke bestehen überwiegend aus Messing und besitzen Kugellager. Dank des Eindrucks einer soliden Verarbeitung wirkt der Prüfstand auch optisch durchaus ansprechend.

Testergebnis:

Das Gerät steht stabil und sicher auf der Arbeitsunterlage ohne zu wackeln.

Bereits zu Testbeginn fällt angenehm auf, dass der elektrische Kontakt und Stromanschluss sehr gut gelöst sind. Die mitgelieferten Stecker sitzen fest und auch die auf dem Prüfstand eingesetzten Modelle werden zuverlässig und lückenlos elektrisch versorgt. Dieser Eindruck wurde auch von den meisten Lesern nach einem Vergleichstest zu Protokoll gegeben.

# Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

Probleme bereitet nur bisweilen die Arretierung der Rollenböcke. So vergehen einige Augenblicke, bis alle unter den Rädern der zu testenden Lok richtig platziert und angezogen sind. Die Bedeutung dieses Punktes steigt mit der Zahl Achsen an der Testlok. Ursache ist, dass die Rollen beim Losdrehen nach außen rücken und die Spurweite erhöhen. Mit etwas Übung wird man aber schnell Herr der Lage und lernt es zu schätzen, dass auf dem Palhegy-Prüfstand keine Modelle wandern.

Besonders aner kennenswert ist – im direkten Vergleich zum SMT-Prüfstand – die Achsenverbindung zwischen den beiden Rollenbockhälften. Da sie bezogen auf die Schienenquerachse eh auf gleicher Höhe stehen müssen und sich stets nur eine Längsseite der Lok im Blick befindet, erleichtert diese Kleinigkeit das Aufgleisen doch erheblich.

#### Interesse?

Für das Testgerät hat Rolf Palhegy einen Sonderpreis gemacht. Das unversehrte und neuwertige Gerät kann zu einem Sonderpreis von EUR 130,00 von einem interessierten Leser erworben werden – bei voller Gewährleistung, versteht sich.

Der Versand erfolgt dann nach Absprache mit Herrn Palhegy direkt durch Trainini. Interessenten bitte melden unter [webmaster@trainini.de](mailto:master@trainini.de) oder per Postkarte (mit Kontaktdaten!) unter der im Impressum veröffentlichten Anschrift.

Im Falle mehrerer Interessenten entscheidet das Los.

Einziges Wermutstropfen im **Trainini**-Test bereitete die Größe der Kugellager (Durchmesser 4 mm). Zwar sind sie als sehr stabil einzustufen und zeigen sonst keine Schwächen, aber Loks mit kleinen Rädern und geringem Achsabstand können hier nicht mit allen Antriebsachsen aufliegen. Unter den Märklin-Produkten betrifft dies die Baureihen 89 (z.B. Art.-Nr. 88051) und die 96 (z.B. Art.-Nr. 88290). Hier müssen dann einzelne Räder frei schweben.

Eine Rolle spielt dies freilich nur, wenn gezielt Kontaktprobleme bei einem Modell untersucht werden sollen oder jemand aus ästhetischen Gründen eigene Maßstäbe anlegt.

Als sehr vorausschauend erwies sich die Ausstattung durch den Hersteller: Gleich zwei vorhandene Tendrauflagen gab es neben Palhegy nur noch bei einem weiteren Hersteller. So müssen keine Endachsen frei schweben, was der Ästhetik sehr zu Gute kommt. Viel entscheidender war für Digitalbahner aber, dass für diese Auflagen Gleise genutzt werden. Das fest montierte davon ist auch elektrisch angeschlossen und dient deshalb gleich als Programmiergleis. Hierbei handelte es sich im Test zumindest im Bereich des Standardangebots um ein Alleinstellungsmerkmal.

Leser lobten daher, dieses Modell sei äußerst durchdacht und offeriere einen hohen Gebrauchswert. Schließlich dienen auch Tender bei gesuperten Dampflokomotiven der zusätzlichen Stromabnahme.

Ebenso wichtig war der Mehrheit der testenden Leser die „Zukunftsfähigkeit“ der Prüfstände. Dieser sonderbar klingende Begriff bezieht sich auf die enorme Länge der Mallet-Kriegslok BR 53 (LüP 143 mm), die Märklin unter der Artikelnummer 88053 für seine Insider herausbringen wird. Einige hofften sogar insgeheim auf den noch längeren „Big Boy“.

Da beim Rollenprüfstand von Palhegy bis auf die starre Gleisauflage fast seine gesamte Länge für die Rollenböcke nutzbar ist, entstehen hier keine Probleme. Lediglich das Produktdesign bezeichnete ein einzelner Leser als „etwas hausbacken“, was aber auch seinem Gesamtfazit keinen Abbruch tat: Etwa 50 % der Leser erklärten dieses Gerät zu ihrem persönlichen Testsieger.

## Rollenprüfstand „Spur Z/4“

Hersteller:

SMT Schmidt Maschinentchnik

Bestellung:

[www.smt-onlineshop.de](http://www.smt-onlineshop.de) oder [www.rollenpruefstaende.de](http://www.rollenpruefstaende.de)

In den Test einbezogen:

3 Geräte

## Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

Lieferumfang: Rollenprüfstand mit 4 getrennt feststellbaren Rollenböcken;  
1 fest montiertes Gleis (Tenderauflage) ohne Stromanschluss

Handelspreis in der Grundversion: 168,00 EUR  
Weiteres Zubehör erhältlich: ja (Rollenbockpaar 26,00 EUR / Stück)

Gewährleistung / Garantie: 2 Jahre Gewährleistung (gesetzlich)  
Versand: nach Aufwand

Erster Eindruck:

Der Grundkörper ist aus Aluminium gefertigt und ruht auf vier Kunststofffüßen. Die Rollenböcke bestehen ebenfalls aus Aluminium und haben Kugellager. Die Verarbeitung wirkt sehr solide und es wurde viel Wert auf ein dekoratives und repräsentatives Äußeres gelegt.



So sieht er aus, der Prüfstand „Spur Z/4“ von SMT. Das abgefallene Schild, das auf den Hersteller hinweist, soll hier nicht täuschen. Alles in allem handelt es sich um präzise gefertigtes Werkzeug, das auch optisch rundum harmonisch durchgestaltet wurde. Foto: Michael Etz

Testergebnis:

Für viele Modellbahner ist SMT das Synonym für Rollenprüfstände wie der Name „Tempo“ fürs Taschentuch. Dies liegt nicht nur an der einprägsamen Internetadresse, sondern auch am Umstand, dass die Firma Schmidt Maschinentechnik der erste Anbieter war, der dieses Werkzeug im großen Stil für nahezu sämtliche Spurweiten verkaufte und sogar mit Märklin kooperierte.

**Trainini** wollte daher genau hinsehen, wie sich der Klassiker im Umfeld seiner heutigen Konkurrenten macht.

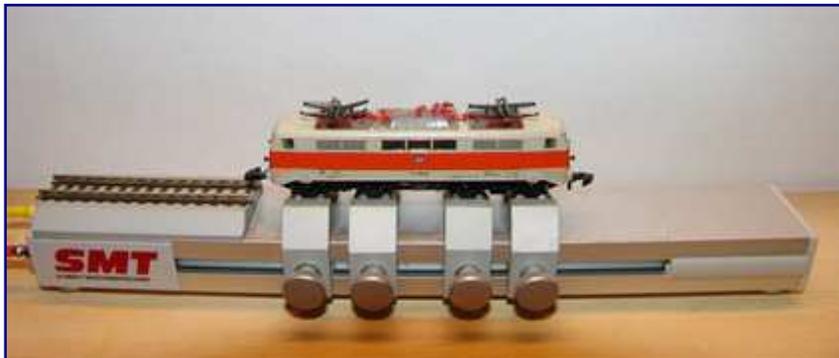
Optisch leistet er sich keine Schwächen. Das Gerät wirkt farblich einheitlich, ist sauber bis ins kleinste Detail gearbeitet und aus hochwertigen Materialien gefertigt. Das Produktdesign lässt erkennen, dass man nicht den Eindruck einer Hobbybastelei erwecken wollte. Allerdings lässt sich SMT das mit 168,00 EUR auch gut bezahlen. Kauft man einen weiteren Rollenbock dazu, macht es vom zusätzlichen Porto abgesehen keinen Unterschied, ob man den Kauf nachträglich oder gleich mit der Erstausrüstung tätigt.

Leider ist aber auch ein hochpreisiges Produkt nicht zwangsläufig frei von Schwächen. Die Justierung und Fixierung der Rollenböcke auf den korrekten Achsabstand der gewählten Lok gerät beim SMT-Modell zur Fummelarbeit, da sich beide Seiten getrennt verschieben lassen. Bis die Lok sicheren Halt findet und die Stellschrauben festgezogen sind, bedarf es da doch schon einiger Geduld und auf Dauer auch Übung. Schließlich bedeutet das Drehen und Bewegen des Prüfstands auch immer Absturzgefahr für die Lok.

## Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

Da ist umso wichtiger zu betonen, dass der Prüfstand bedingt durch sein Gewicht und präzise Verarbeitung absolut standfest ist und dabei sicher wie auch rutschfest auf der Arbeitsfläche steht. Sehr gut gelöst sind übrigens die Stromanschlüsse, die absolut kontaktsicher sind und die Stecker gut aufnehmen.



oben:

Vor allem Drehgestelle der Loks, die technisch auf der Kasten-E10 von Märklin basieren, sacken wegen des großen Rollenabstands zu tief ein, um sicheren Lauf und Kontakt zu haben. Foto: Harald Adolph

unten:

Harald Adolph klagt über wackelnde Rollenböcke an seinem Gerät, die nicht in einer Ebene stehen und auch Kontaktprobleme haben. SMT wolle davon bisher nichts wissen, berichtete er. Foto: Harald Adolph

sein und konnte dies auch anschaulich belegen. Im **Trainini**-Test war dies hingegen an anderen Geräten nicht nachweisbar.

Mit Blick auf die Insiderlok 2006 stellte sich im Lesertest natürlich wieder die Frage, ob diese Lok mit dem „Spur Z/4“ von SMT kompatibel ist. Bei einer Gesamtlänge von 190 mm läge das eigentlich nahe.

Doch Vorsicht ist geboten, denn längst nicht die gesamte Ausdehnung ist hier für die Rollenböcke nutzbar. 55 mm werden bereits durch die Gleisauflage aufgezehrt und auch auf der Gegenseite ist ein nicht unwesentlicher Teil, der für das Fahrwerk ausscheidet (siehe Foto!). Inklusive der 55 mm Tenderauflage verbleiben knapp 140 mm, die Aufteilung zwischen Tender- und Lokachsen wird letztendlich

Leider bereitet die SMT-Konstruktion gewisse Probleme mit einigen Märklin-Modellen, darunter die Lokomotiven der E10-Lokfamilie (z.B. Art.-Nr. 8840) und die Baureihe 78 (Art.-Nr. 8806) – allerdings aus unterschiedlichen Gründen. Der Hinweis, der zum genauen Hinsehen führte, kam aus dem Kreise der **Trainini**-Leser. Die Kasten-E10 sackt aufgrund der sehr weit auseinander stehenden Kugellager (Durchmesser 5 mm) zu tief im Rollenbock ab, um noch sicheren Kontakt zu haben. Denn deren Modelle liegen dann sogar etwas mit der Drehgestellblende auf und die besteht bekanntlich aus isolierendem Kunststoff.

Die größeren Räder der 78er bereiteten keine Probleme, was die Kugellagerabstände innerhalb eines Rollenbocks betrifft. Durch dessen konstruktive Eigenschaften ist aber sein Außenmaß auch zwangsläufig größer als bei den anderen Produkten, die mit Kugellagern arbeiten. Daraus resultiert, dass sich beim Nutzen von drei Rollenböcken für Treib- und Kuppelräder im Test durch einen Leser der erforderliche Abstand nicht einstellen ließ.

Ein Leser berichtete außerdem davon, dass bei seinem eigenen Rollenprüfstand die Rollenböcke in der Horizontalen nicht wackelfest

entscheiden. Zweifel können vorab nicht ausgeräumt werden. Dies muss anhand des fertigen Modells geschehen.

Digitalfahrer haben vor Erscheinen des Palhegy-Geräts meist auf den Prüfstand von SMT gesetzt, da die Tendrauflage aus einem Gleisstück besteht und in Eigenarbeit dann nachträglich elektrisch angeschlossen wurde. Fazit: Der Klassiker unter den Rollenprüfständen zeigt Schwächen in einigen Punkten, auf die viele Leser persönlich Wert legten. Preislich hat ihm die Konkurrenz sprichwörtlich den Kampf angesagt.

Ungeschlagen bleibt das anspruchsvolle Äußere. Wer viel Wert auf eine gediegene Optik legt und damit auch die Hochwertigkeit seiner Modelle unterstreichen möchte, wird den SMT „Spur Z/4“ deshalb auch künftig in seine Wahl einbeziehen.

<<An dieser Stelle erfolgte eine Streichung.>>

**Ergänzende Anmerkung zum Lesertest:**

Die verschiedenen Rollenprüfstände wurden von 10 engagierten Lesern getestet und bewertet. Dementsprechend handelt es sich nicht um eine empirische Untersuchung, sondern es sind die Meinungen der Tester wiedergegeben. Im Einzelfall sind also abweichende Ergebnisse und Einschätzungen möglich; ich bin aber davon überzeugt, dass die Tests nach bestem Gewissen durchgeführt wurden und die Bewertungen fair erfolgt sind.

Rollenprüfstand „Zett-Box“

Hersteller:	KPF Zeller
Bestellung:	www.kpf-zeller.de
In den Test einbezogen:	1 Gerät
Lieferumfang:	2 Prüfstände unterschiedlicher Bauart und Größe 4 Rollenböcke; 1 ausziehbare Tendrauflage aus Kunststoff; 6 Kunststoffklebefüße; 2 Standard-Anschlussstecker; braune Kalbslederhülle zur Aufbewahrung, sowie Holzschachtel mit Plexiglas-Schiebedeckel für das zweite Modell
Handelspreis in der Grundversion:	149,00 EUR (Preisreduzierung mit Erscheinen dieser Ausgabe)*
Weiteres Zubehör erhältlich:	ja (Rollenbock 15,00 EUR / Stück)
Gewährleistung / Garantie:	5 Jahre Garantie, auf Laufkatzen und Lager 10 Jahre
Versand:	kostenfrei im versicherten Paket



Ein preislich gehobenes Gerät ist die „Zett-Box“ von KPF Zeller. Hier ist aber nur ein Teil des Lieferumfangs zu sehen. Auf der Titelseite sind alle serienmäßig gelieferten Bestandteile sowie eine der Testlokomotiven zu sehen, die selbstverständlich nicht zum Lieferumfang des Herstellers gehört. Die Stärke dieses Modells sind Größe und Design, die es flexibel einsetzbar machen.

Erster Eindruck:

Hauptgegenstand ist ein kleiner Prüfstand, der durch seine außergewöhnliche Konstruktion besticht (im Folgenden mobiler Prüfstand genannt). Er ist in zwei Teilen (Boden und Deckel) aus massivem Aluminium gefräst, die präzise zusammenpassen und ein schützendes Äußeres ergeben, in dem die Rollenböcke und die einschiebbare Tendrauflage aufbewahrt werden. Aufgesetzt wird ein Rollenbock auf den Grundkörper einerseits und ein dagegen isoliertes Aluminium-Rundprofil auf der anderen Seite.

Der Clou ist, dass dieses Modell in jede Hemdentasche passt und so zum idealen Begleiter auf Reisen, Börsen und Messen wird. Die Rollenböcke sind im Grundprofil rechteckige Kunststoffkörper, in denen Messingrollen auf Gleitlagern ruhen. Diese Technik ist unter den Herstellern einmalig, ebenso die Tatsache, dass die Lokomotiven mit den Spurkränzen und nicht der Lauffläche eingleist werden.

Der zweite Prüfstand mit Kunststoffgrundkörper und zwei Aluminiumschienen als Auflagen ist als Zugabe gedacht und durch seine größere Höhe und Form für das Arbeiten am Modell daheim konzipiert.

## Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

Die Rollenböcke des Hauptgerätes werden einfach mitbenutzt. Im Folgenden wird er als stationärer Prüfstand bezeichnet.

Edel wirkt die Kalbslederhülle zur Aufbewahrung, was man angesichts des Preises durchaus auch erwarten darf. Wert vor hier vor allem auf ein attraktives, aber zugleich praktisches Produktdesign gelegt. Die Verarbeitungsqualität lässt keine Wünsche offen.

Testergebnis:

Dieses Produkt belegt klar eine der Spitzenpositionen im Preisbereich. Bei einem Kaufpreis von 149,00 EUR\* – bei portofreier Lieferung und zuvor höherem Preis auch Sonderaktionen wie einem Gratis-Rollenbock oder „Kauf 2, zahle 1“-Aktionen – ist die „Zett-Box“ aber auch gut ausgestattet.

Stellt man nämlich den Lieferumfang dagegen, relativiert sich der Kaufpreis deutlich. Tatsache ist, dass der Käufer ein sehr pfiffiges und flexibel nutzbares Produkt erwirbt, das zudem ja gleich aus zwei Prüfständen besteht.



Die Messingleitlager von KPF Zeller sind einzigartig unter den Rollenprüfständen. Da sie viel Stoff für Diskussionen boten und der Hersteller 10 Jahre Garantie darauf gewährt, durchliefen sie im Test die doppelte Betriebszeit im Vergleich zu den anderen Produkten – ohne jede Beanstandung: Nur ein öliger Schmutzfilm war zu entfernen.

Zur Verbindung des stationären Prüfstands mit dem Fahrregler oder Trafo werden die Stecker einfach an die spitz zugefeilten Enden der Aluminium-Rundstäbe aufgesteckt. Beim mobilen Prüfstand besteht die Anschlussaufnahme aus einer Bohrung und einem Stift. Doch kann das sein? Haben wir nicht alle mal in der Schule gelernt, dass Metalle leiten? Eine Isolierung des Rundstabs gegen den Metallkörper ist nämlich zunächst nicht auszumachen. Andererseits sind keine anderen Stellen zu finden, die als Anschluss in Frage kämen.

Ich mache nun die Probe aufs Exempel: Tatsächlich, es funktioniert! Also doch noch mal auf Isolierungen absuchen... Das Testprotokoll hält an diesem ersten Tag fest, dass eine Anleitung für den elektrischen Anschluss gar nicht so falsch gewesen wäre, denn beinahe hätte diese Unsicherheit zu einer (unberechtigten) Reklamation geführt.

Leser zeigten sich beeindruckt, wie handlich der „Rollenprüfstand für die Hemdentasche“ doch ist. Schnell ist er verstaut und wird zusammen mit einem Batteriefahrgerät zum idealen Begleiter auf Börsen, Messen und Ausstellungen. Für Ernüchterung sorgte verständlicherweise bei vielen der Preis. Da stellt sich die Frage, was einem so ein Prüfstand persönlich wert sein darf?

Begeistert aufgenommen wurde die Konstruktion als Etui, das zusammengeklappt die Rollenböcke schützt und als Einschub die Tendrauflage aufnimmt. Diese Lösung wurde als „peppig“, „modern“ und „optisch wertiger“ zu Protokoll gegeben.

Probleme bereitete vielen Lesern das erstmalige Aufgleisen der Fahrzeuge. Zu ungewohnt ist es, dass der Spurkranz einzugleisen ist und nicht die Lauffläche des Radreifens. Dies wird auch erschwert durch das große Spiel der Rollenböcke auf dem Prüfstand, die für das automatische und optimale Einstellen auf die Radverhältnisse bewusst geschaffen wurden.

Hier macht Übung den Meister, wie letztendlich alle feststellten. Dennoch wünschten sich viele, dass das Seitenspiel zwischen den Führungsschienen etwas weiter verringert wird, um die Handhabung zu erleichtern. Immerhin ist auch festzustellen, dass viele Modelle, vor allem Dampflok, auf dem Prüf-

## Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

stand schlingern. Dies liegt zwar in den Fahrzeugen begründet, ist aber trotzdem nicht schön anzusehen.

Als beeinträchtigend wird ebenso empfunden, dass gerade Dampfloks, mit geringerer Fortbewegungsgeschwindigkeit aber auch einige Elektro- oder Dieselloks, zum Wandern neigen. Auch dies ist neben Unwuchten auf das große Seitenspiel zurückzuführen. Grenzen ziehen die Außenkanten des Prüfstands. Achtung: Beim stationären Prüfstand bremsen nur auf der offenen Seite die Kanten der Anschlussstecker den Rollenbock!

Auf den Laufrädern liegen nur die Spurkränze der Loks auf, die Radreifenfläche selbst hat keinen Kontakt zur Rolle der Laufkatze. Grund hierfür ist die Überlegung des Herstellers, dass der Spurkranz stets frei von Verschmutzungen ist und als Kontaktfläche besser genutzt werden kann. Auf jeden Fall ermöglicht diese Eigenschaft auch eine Stromaufnahme derjenigen Räder, die haftreifenbestückt sind. Mit konventioneller Technik würde sich bei einer vierachsigen Lok sonst die Zahl der in Frage kommenden Achsen auf drei reduzieren.

Diese Idee des Herstellers soll hier ausdrücklich lobend hervorgehoben werden, denn sie ist unter den Testobjekten auch wieder einmalig. Angeregt werden soll aber zum Nachdenken, ob nicht Radfläche und Spurkranz elektrisch eingebunden werden können. Ebenso wäre serienmäßig eine separate Tendrauflage für Vorlaufachse oder –drehgestell wünschenswert.

Verblüfft wurde im Test festgestellt, dass selbst die Märklin-53 auf diesem Prüfstand einsetzbar sein wird. Grund ist, dass fast die gesamte Grundlänge für die Rollenböcke nutzbar ist, weil die Tendrauflage ausgezogen wird und die Gesamtlänge dadurch erhöht anstatt sie aufzuzehren.



Die Gleitlager der KPF-Zeller-Prüfstände waren im Test die einzigen, die eine V36 mit allen Antriebsachsen aufnehmen konnten. Der Abstand der ersten beiden Antriebsachsen ist geringer als bei allen Märklin-Loks.

Eingangs wurde bereits gesagt, dass es keinen objektiven Testsieger nach Punkten oder Testnote gibt. Daher verstehen Sie bitte folgende Aussage als meine Meinung, es handelt sich also nicht um eine Tatsachenbehauptung:

Der Prüfstand „Zett-Box“ von KPF Zeller ist als mein Favorit aus diesem Test hervorgegangen, weil ich diese Geräte in erster Linie als Werkzeuge betrachte. Aufgrund seiner Winzigkeit und des geringen Gewichts bei hoher Funktionalität und Flexibilität hat er mich als Begleiter auf Börsen, Ausstellungen und Messen überzeugt. Dass er auch noch optisch ansprechend und gediegen ist, rechtfertigt auch den zugegeben doch recht hohen Preis.

### Rollenprüfstand „RS-Zett“

Hersteller: KPF Zeller  
Bestellung: [www.kpf-zeller.de](http://www.kpf-zeller.de)  
In den Test einbezogen: 1 Gerät

Lieferumfang: Prüfstand mit 4 Rollenböcken, davon 1 feststellbar;  
1 Tendrauflage aus Kunststoff;  
6 Kunststoffklebefüße;

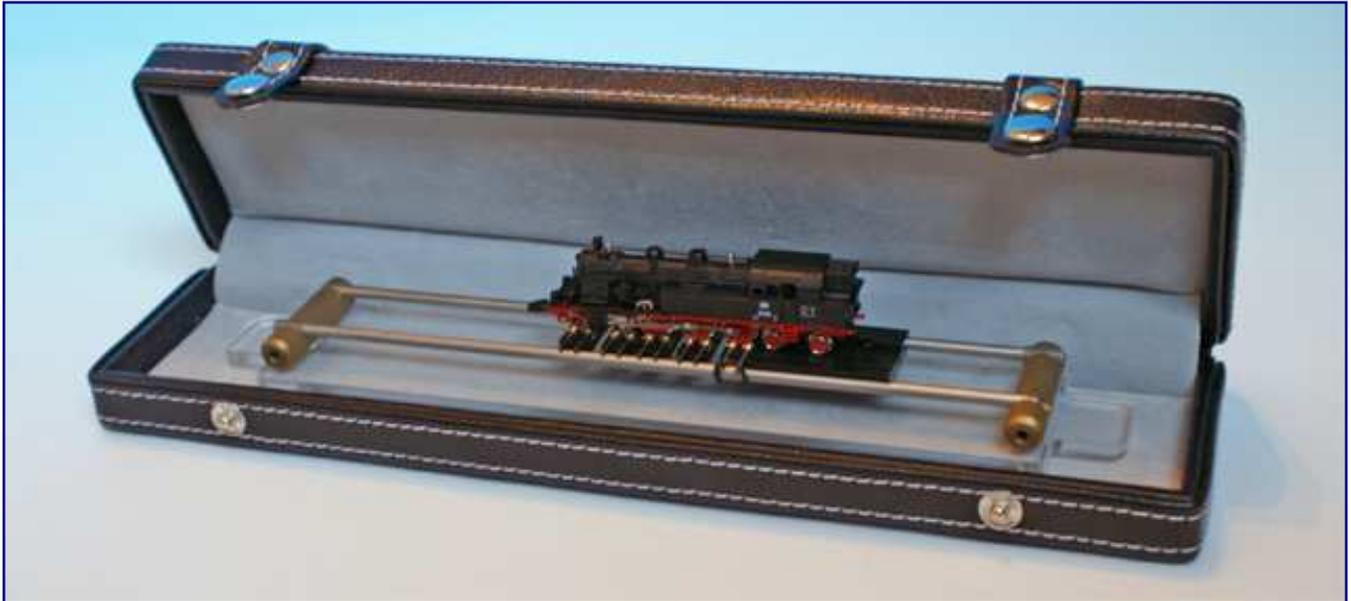
## Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

2 Standard-Anschlussstecker;  
schwarzes Kalbsleder-Klappetui zur Aufbewahrung

Handelspreis in der Grundversion: 69,00 EUR  
Weiteres Zubehör erhältlich: ja (Rollenbock 15,00 EUR / Stück)

Gewährleistung / Garantie: 5 Jahre Garantie, auf Laufkatzen und Lager 10 Jahre  
Versand: kostenfrei im versicherten Paket



Der „RS-Zett“ von KPF Zeller sieht fein aus und ist der günstigste unter den Testteilnehmern. Das Kalbslederetui ist Schmuck und Schutzhülle zugleich. Während des Tests wurde auch die „Arretierkatze“ lieferbar, die im Foto unter der letzten Kuppelachse der Baureihe 78 zu sehen ist: Mit ihr wird das Wandern von Loks unterbunden, ohne die Lager zu hindern, sich selbst einzustellen.

Erster Eindruck:

Durch das Kalbslederetui und eine präzise Verarbeitung wirkt das Produkt trotz des geringsten Preises unter allen getesteten Modellen sehr gediegen. Die hochwertigen Materialien Aluminium und als Sockel eine Acrylglasplatte unterstreichen diesen Eindruck.

Die ebenfalls einzeln erhältliche Tendarauflage wird lose auf die Stromschienen aufgelegt und ist auch zusammen mit dem Modell „Zett-Box“ verwendbar.

Die Rollenböcke sind mit denen des Modells „Zett-Box“ identisch, mit Ausnahme der sogenannten Arretierkatze. Ein Wandern von (großrädigen) Dampfloks soll auf diesem Gerät durch sie unterbunden werden.

Testergebnisse:

Das günstigste Modell im Test erwies sich nach Meinung der Leser als sehr funktionelles Gerät, das auch optisch einen gelungenen Eindruck macht und keinesfalls billig wirkt – im Gegenteil. Angemerkt wurde, dass dieses Modell doch bereits alles besäße, was ein Rollenprüfstand braucht. Was fehlt, ist einzig eine (optionale) Tendarauflage mit elektrischem Anschluss, werden die Digitalfahrer nun einwenden.

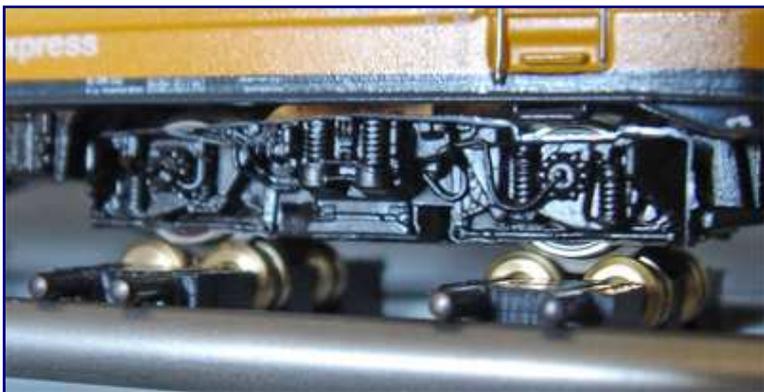
Optisch bescheinigten ihm Leser einen „besonderen, ästhetischen Reiz“. Die Präsentation einer Lok auf diesem Prüfstand wirkt, solange er im Kalbslederetui steht, „eleganter und exquisiter“. Damit erlange er im Vergleich zu seinen Mitbewerbern sehr universelle Einsatzmöglichkeiten.



Zunächst fragten sich viele, wo denn die Stromanschlüsse sind? Im Vergleich zum vorherigen Bild lässt sich die spontane Verwunderung vieler Tester hoffentlich nachvollziehen...

Ihr sind die Lagerstifte außen verlängert und nehmen dort ein Gummiband auf, mit dem der Rollenbock festgestellt wird. Alle anderen Laufkatzen bleiben frei beweglich und können sich an die Achsen der Lok flexibel anpassen.

Ein guter Kompromiss zwischen den feststellbaren Rollenböcken (SMT und Palhegy) und frei beweglichen Laufkatzen (KPF Zeller „Zett-Box“) scheint hiermit gefunden. Ein schneller Lokwechsel und dadurch bedingt ein zügiges Durchtesten vieler Modelle wird so ermöglicht, weil sich Feststellarbeiten reduzieren lassen, ohne einen Absturz der Lokomotiven fürchten zu müssen.



Die Detailaufnahme macht es deutlich: Nicht die Laufflächen der Räder liegen auf und sorgen für Abrieb an Haftreifen, sondern Führung und Stromübertragung erfolgen ausschließlich über die Spurkränze.

Bezogen auf die Handhabung gelten für dieses Modell die gleichen Feststellungen wie beim vorherigen KPF-Zeller-Modell: Der elektrische Anschluss ist nicht auf Anhieb selbsterklärend, weil die Bohrung in der Messing-Querversteifung zunächst als optische Zier gedeutet wurde. Das Aufgleisen erfordert auch hier natürlich etwas Übung und muss erst erlernt werden.

Ein besonderer Vorteil wird in der Lösung der Rollenbockfixierung gesehen. Während der Testphase erschien die „Arretier-Laufkatze“ von KPF Zeller, die allerdings nur zu diesem Modell „RS-Zett“ passt. Bei

**Trainini** fände es trotzdem wünschenswert, wenn die Fixierung zukünftig über eine Stellschraube gelöst werden könnte, denn das Durchführen des Gummis unter den Stromschielen hindurch ist nichts für dicke Finger. Ein sprödes Material neigt auch mit den Jahren zum Reißen und müsste daher irgendwann mal (durch ein Haushaltsgummi) ausgetauscht werden.

Doch soweit dachten viele Leser-Tester nicht: Ihnen war das gute Preis-Leistungs-Verhältnis wichtig. Damit lag der „RS-Zett“ ebenfalls weit vorn.

Abschließend soll noch auf einen besonderen Testschwerpunkt eingegangen werden, der mangels vergleichbarer Daten aber nicht den anderen Produkten gegenübergestellt werden kann: KPF-Zeller gibt als einziger Hersteller eine 10-Jahres-Garantie auf seine Lager. Der Hersteller forderte dazu auf, hier nicht zimperlich zu sein und deren Haltbarkeit gezielt auf die Probe zu stellen.

Dies lässt sich in einem 3-Monats-Testprogramm allerdings nur bedingt mit einer dem langen Garantiezeitraum angemessenen Beanspruchung überprüfen.

Daher kamen auf beiden KPF-Zeller-Testgeräten stets die gleichen Rollenböcke zum Einsatz, um deren Laufzeit bei gleicher Testlänge vorab zu verdoppeln. Zusätzlich galt es für sie, Dauerläufe von 120 – 150 Minuten zu absolvieren, die sich zu je 4,75 Stunden pro Prüfstand summierten.

# Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

Ob sie es glauben oder nicht: Außer deutlich sichtbarem, öligem Schmutz auf den Laufflächen, den Auflagestellen der Spurkränze, war keine sichtbare Beanspruchung und keinerlei Verschleiß nachweisbar – anders als bei einer Testlok, die schließlich wegen völlig abgefahrener Bürsten und folgenden Bruches vorläufig aufgeben musste...

## Webadressen:

rolf@palhegy.de

www.smt-onlineshop.de  
www.rollepruefstaende.de

<<Streichung>>

www.kpf-zeller.de

\*Während der Überarbeitung dieser Ausgabe teilte KPF Zeller mit, dass der Preis für die „Zett-Box“ aufgrund der hohen Auflage durch die eintretende Rationalisierung um 100,00 EUR gesenkt werden konnte. Der neue Anbieterpreis von 149,00 EUR ist ab sofort für die hier getestete Aluminium-Ausführung wie auch für die Messing-Edition gültig.

Modell

Vorbild

Gestaltung

Technik

Literatur

→ Impressionen

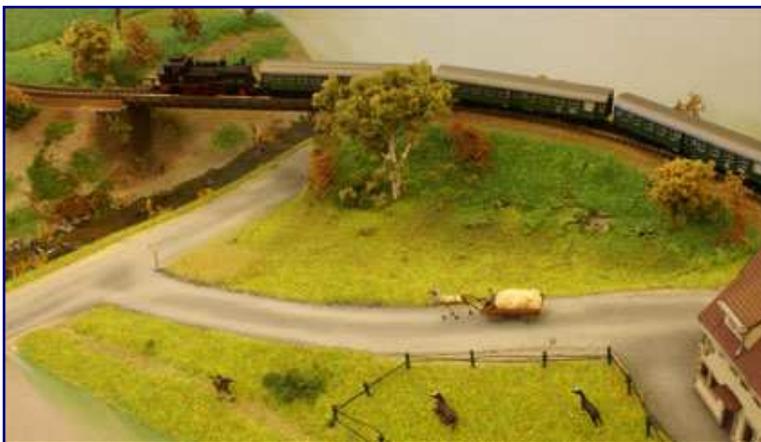
Alle Jahre wieder...

## Zett an der Mosel

**Anfangs war es nur ein kleines Stammtischtreffen begeisterter Modellbahner, unter denen auch die Zetties mal ihren eigenen Auftritt pflegen wollten – ohne sich abzugrenzen. Bereits ein Jahr später entwickelte sich die fröhliche Runde zum wichtigsten Treffen der Vorweihnachtszeit. Mittlerweile hat sich das Adventstreffen in Zell an der Mosel zur wohl wichtigsten, jährlich stattfindenden Veranstaltung für die kleinste Modellbahn entwickelt. Und diese Tendenz hält an...**

Vom 8. bis zum 10. Dezember 2006 fand in Zell an der Mosel das nunmehr dritte Adventstreffen statt. Gekommen waren wieder Modellbahner der Spurweite Z aus ganz Deutschland, von Bayern bis Schleswig-Holstein von Berlin bis Nordrhein-Westfalen. Aber das Treffen macht auch vor Grenzen längst nicht mehr Halt und so verstärkten Spur-Z-Freunde aus allen drei Benelux-Staaten die Zahl der Aussteller.

Traditionell handelt es sich um ein privates Treffen, auf dem Händler eher vergeblich gesucht werden können. Nur wenigen, die neben ihren Produkten in erster Linie auch schöne Ausstellungsstücke zu bieten haben, war es vergönnt, das Treffen zu bereichern: Dioramen wie die des Ehepaars Küpper aus Aachen, eine eingleisige, bayerische Nebenbahn (Jürgen Härtl), ausgefallene Minidioramen auf Bierdeckeln (Rolf



Eingleisiges Nebenstreckenmodul nach ZFE-Jörger-Norm von Dietmar Netzel: So gelungen kann ein Erstlingswerk aussehen, wenn man sich gut vorbereitet und dazu auch noch fähige „Lehrer“ hat.

## Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

Pabst), die „Black Box“ zum wirkungsvollen Vorführen von Fahrzeugbeleuchtungen (Oliver Passmann) oder eine pfiffige Idee zu einer zusammenklappbaren, mehrgleisigen Demonstrationsanlage (Achim Grob) – ideal für Stammtischabende.



Auch die USA-Freunde kamen auf ihre Kosten: Auf dem Modul oben überquert die „Cab Forward“ auf einer selbstgebauten Brücke – ebenfalls ein Erstlingswerk, diesmal von Markus Gaa – einen reißenden Fluss in nordamerikanischer Felsenlandschaft. Unten flüchten wilde Mustangs in die Prärie, als es zur Zugbegegnung mit der GG-1 von Märklin kommt.

Für Zetties brachte das gleich noch den Vorteil mit, schnell mal ein Ersatzteil besorgen oder den gezeigten Fuhrpark spontan erweitern zu können, ohne dabei dieses Treffen zu einer Börse oder Ver-

## Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

kaufsveranstaltung ausufern zu lassen. So fand denn auch Trainini mal wieder den Weg nach Zell, aber dieses Mal nicht nur als Berichterstatter, sondern auch mal noch als Aussteller:

Hier bot sich Gelegenheit, mal in Ruhe ein Schwätzchen zu halten, wobei es mit der Ruhe bisweilen allzu schnell vorbei sein kann – ein Wochenende geht halt immer viel schnell zu Ende. Trotzdem bin ich für jedes Wort, jede Rückmeldung, Idee oder Anregung, die mich erreicht hat, dankbar. Viele Leser nutzten die Chance, die gezeigten Rollenprüfstände ausgiebig zu testen und staunten dabei gar nicht schlecht, wie unterschiedlich diese konzeptionell sein können. Viele interessierte Leser haben auch ihren persönlichen Favoriten, besondere Vorzüge oder Schwachpunkte einzelner Konstruktionen zu Protokoll gegeben.



Obwohl es ein beliebtes Anlagenthema ist, werden Betriebswerke selten mit so viel Akribie gebaut wie dieses von Roland Rauschenbach: konsequenter Einrichtungsbetrieb, Umfahrgleis für ausfahrende Dampfloks und ein Schlackensumpf (Bildmitte rechts) im Eigenbau!

Obwohl es ein beliebtes Anlagenthema ist, werden Betriebswerke selten mit so viel Akribie gebaut wie dieses von Roland Rauschenbach: konsequenter Einrichtungsbetrieb, Umfahrgleis für ausfahrende Dampfloks und ein Schlackensumpf (Bildmitte rechts) im Eigenbau! Doch damit nicht genug. Zwei Modelle von verschiedenen Lokomotiven V36 der Arbeitsgemeinschaft IVzett wurden ebenso gezeigt (und auf einer Modulanlage vorgeführt) wie eine im Bau befindliche E17 von Westmodel. Dazu gab es noch ein paar weitere Testobjekte zum Ausprobieren auf den Prüfständen.

Auf der Modulanlage des ZIST 55 drehte eine 103 mit ihrem kurzen IC der ersten Stunde (Vorbild aus 1971) ihre Runden. Aufmerksamen Beobachtern dürfte aufgefallen sein, dass nicht nur der Zug mit 2 blauen Reisezugwagen Am 202 und einem Speisewagen WRmh 132 recht ungewöhnlich aussah.

Auch die Zugmaschine hob sich von den Modellen ab, die wir von Märklin seit 1972 unter der Artikelnummer 8854 kennen. Des Rätsels Lösung werden Sie allerdings erst in einer der Sommerausgaben von **Trainini** lesen können, wenn das Jubiläum „50 Jahre TEE“ gewürdigt wird.

Die erwähnte Lok ist auch eines der Testobjekte, die den Langzeittest zum Trockenschmiermittel von High Tech Modellbahnen zu absolvieren hatte. Ihr fiel die Rolle zu, durch ein volles Wartungsintervall von 20 Betriebsstunden im harten Messe- und Ausstellungsbetrieb gezielt zu ermitteln, ob das neue „Wundermittel“ auch praxistauglich ist.

Verblüffend ist, wie viele neue Anlagen seit dem letzten Treffen am 2. Advent 2006 bereits gebaut wurden: Beim ZIST 55 war das z. B. ein neues Modul von Gerhard Maurer, das eine gelungen konstruierte Straßenüberführung mit benachbartem Bauernhof zeigt. Jörg Neidhöfer, dem nicht nur als verantwortlicher Hauptorganisator des Zeller Gewerbevereins eine zentrale Rolle zufiel, erschuf in Rekordzeit ein neues Modul „Windkrafträder“, das vor allem Kinder dazu animieren soll, per Knopfdruck Bewegung zu

## Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

schaffen. Die Erwachsenen staunten derweil über die gelungene Begrünung und auflockernde Trassenführung, seine Stammtischbrüder über die schnelle Fertigstellung.

Wo wir gerade beim Thema „Kinder und Erwachsene“ sind, darf nicht vergessen werden, dass der Gewerbeverein es verstanden hat, den Publikummagnet Modellbahn zu Gunsten der Gemeinde einzusetzen. So sind die Modellbahner nicht nur unter sich: Beginn für die von weither Zureisenden ist schon traditionell der Freitagabend, an dem im historischen Bahnhof Zell der einstigen Moselbahn ein Spur-Z-Stammtisch stattfindet. Am Samstag wird dann in der Stadthalle aufgebaut, was zum Nachmittag in einen internen Fahrtag und viele Fachsimpeleien mündet.

Eine offizielle Fortsetzung erfährt dies abends in der benachbarten Gaststätte, wo bei gutem Essen und Wein ein großer Stammtisch abgehalten wird, zu dem alle Aussteller erscheinen. Dieses Mal war er eingerahmt von Videovorführungen, die das Ende des Dampfbetriebs in der Region zeigten sowie das Ende der Moselbahn von Bullay nach Zell, wobei die letzte betriebsfähige ELNA-Maschine den Abbauzug befördern durfte und, in Bullay angekommen, dann letztendlich selbst zerlegt wurde.



Mit Liebe zum Detail hat Michael Etz sein Nebenstreckendiorama erschaffen. Auf der Baustelle und an der Zahnradschmalspurbahn gibt es jede Menge Details zu entdecken.

Dieser Abend stellt stets einen gemütlichen Ausklang dar, bevor es dann am Sonntag ernst wird. Der offizielle und plakatierte Besuchertag, immer der 2. Adventssonntag von 10.00 bis 18.00 Uhr, bringt neben reichlich Fahrspaß und der Ehre, eigene Anlage oder Modul mal öffentlich vorzuführen, halt auch viel Anstrengung mit sich. Scharen von Menschen, darunter überwiegend Familien mit Kindern besuchen die schon weit bekannte Modellbahnausstellung in der Stadthalle. Irgendwie gehört das doch immer noch zur Weihnachtsvorfreude, oder?



Während sich die Kleineren ob der vielen fahrenden oder sich anderweitig bewegenden und auch rauchenden Objekte nicht mehr aus dem Staunen herauskommen, bewundern die Eltern gern die vielen Details und die extreme Miniaturisierung unserer Spurweite. Kaum jemand hätte je für möglich gehalten, was er in Zell gesehen hat. So findet auch der „Lok-Doktor“ Michael Etz mit seiner Frau und „Krankenschwester“ Heike stets viele begeisterte Zuschauer.

„Lok-Doktor“ Michael Etz und „Krankenschwester“ Heike warten auf neue Patienten. So manche wartungsfreudige oder den Dienst verweigernde Lok wurde beim Adventstreffen kostenlos wieder flott gemacht. Gespeist wird die Ersatzteilkiste aus Spenden der bei den Z-Friends organisierten Modellbahner.

## Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

Bei ihm kann man den kleinen Maschinen auch mal unter die Haube schauen, wenn sie für Reparatur, Wartung und Pflege zerlegt werden müssen. Doch an diesem Tisch gab es noch weit mehr zu sehen: Dampfloks mit echtem Raucheinsatz und ein industriell geprägtes Diorama, welches eine Zahnrad-Schmalspurbahn zeigt, die den Bahndamm einer eingleisigen Normalspurstrecke kreuzt.

Oliver Passmann führte vor, wie man mit Hilfe seiner Ideen Decoder programmiert und welche Beleuchtungslösungen er neu ausgetüftelt hat. Eindrucksvoll waren besonders die Schluss- und Frontbeleuchtungen für den US-Fahrzeugpark. Besonders die in jüngster Zeit in den USA als Kleinserien erschienenen Diesellokomotive gewinnen noch einmal beträchtlich, wenn auch die Lampenattrappen vorbildgerecht leuchten und blinken. Beeindruckt waren viele Besucher vom neuen Fahrgerät FR-1, das sie auf einem Testkreis mit einer Baureihe 050 (Märklin 8884) ausprobieren konnten: Die ruckelfreie Fahrt des Modells mit 3-Pol-Motor ist mit dem bloßen Auge kaum noch wahrnehmbar.

Gegenüber vom Passmann-Stand war die bayerische Nebenbahn von Jürgen Härtl zu sehen, die vor etwa zwei Jahren bereits in *220dasjournal* vorgestellt wurde und auch auf der Messe Modellbahn in Köln schon einmal ausgestellt war. Die gelungene Darstellung der Vegetation, ein glückliches Händchen für Bauten wie Bahnhofsgebäude, Bahnübergang (Artitec) und Brücke machen diese modular konzipierte Anlage zu einem wahren Kleinod. Hinzu kommt, dass Jürgen Härtl es versteht, alles durch passende und stilgerechte Zuggarnituren sehr eindrucksvoll in Szene zu setzen.



**Bayerische Idylle in Epoche 1: Auf den Modulen von Jürgen Härtl überquert eine S 3/6 die perfekt gestaltete Brücke, während darunter eine Schafherde unbeeindruckt unter der Aufsicht von Hund und Mensch weidet.**

Auf der Bühne platziert hatte man Ladegut Küpper aus Aachen und High Tech Modellbahnen aus Hambach. Neben dem bekannten Angebot aus Ladegütern, einem gut sortiertem Ersatzteilmfundus sowie neuem und gebrauchtem Modellbahnzubehör, war der Auftritt von Herrn Dr. Scheibe aus Chemnitz einer der Höhepunkte bei Küppers. Seine angetriebene Köf 2 ist zwar bestens bekannt, dennoch begeistert es immer wieder, die verschiedenen Varianten in Fahrt zu erleben. Dieser Faszination erlagen auch alle Besucher, die als spurfremde Zuschauer den Weg zur Stadthalle von Zell gefunden hatten.

Achim Grob (High Tech Modellbahnen) präsentierte neben seinem bekannten Angebot an elektronischem Zubehör für die Spurweite Z und über ihn vertriebenen Rollenprüfständen auch ein mehrgleisiges Testoval. Das Besondere daran ist die Tatsache, dass es vollständig zusammengeklappt werden kann. Seine Ausmaße entsprechen etwa in beiden Zuständen jeweils dem eines Tapeziertisches, so dass es höchst flexibel ist. Auch der elektrische Anschluss ist kein Hexenwerk, denn er wird durch

## Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

Märklin-Standardstecker innerhalb von Sekunden von jedermann hergestellt. Diese pfiffige Idee ist damit für abendliche Stammtischvorführungen ideal und das ganz ohne zeitraubenden Aufbau.

Die Wenigsten dürften bemerkt haben, dass die ausgestellte Fehmarnsundbrücke nicht diejenige aus dem Vorjahr war. Hatte Hans-Ulrich Druske damals noch den „Kleiderbügel“ leicht verkürzt gebaut – aus Sorge, dass er sonst nicht mehr transportabel sei – so musste dieses Stück nun einem exakt maßstäblich umgesetzten Neubau weichen. Viele Besucher waren beeindruckt von den Ausmaßen dieser Brücke, auf der Züge und Autos wie kleine Spielzeuge wirken. Einschließlich der Wendemodule kommen hier nämlich um die 9 m Gesamtlänge zusammen!



Pieter Willems und seine Freundin Joke hatten ihre Mini-Anlage passend zur Jahreszeit als Adventskranz dekoriert. Sie halfen so mit, das Treffen zu einem internationalen zu machen.

In Urlaubsträume verfällt man da sofort, wenn man nur einen Augenblick verharret, um berühmte Züge, die hier verkehrten, zu beobachten: der kurze, weil nur aus 2 Reisezugwagen bestehende TEE „Mercur“ mit Bespannung in Form der berühmten V200.1 oder auch Märklins Neuheit des Vorjahres, den VT08.5. Deutschlands Norden war halt eine Domäne der „Eierköpfe“.

Weihnachtsstimmung verbreitete Pieter Willems aus Belgien. Zusammen mit seiner Lebensgefährtin Joke zeigte er seine Kleinanlage, die nun jahreszeitlich passend als Adventskranz geschmückt war. Die kleine Spur macht's möglich!

draufzulegen: Die Höhepunkte seiner Ätz- und Biegekünste hatte er auf Bierdeckeln zu Kleinstdioramen arrangiert. Jedes für sich hatte ein eigenes, unabhängiges Thema: Seien es die Skateboardfahrer, Windsurfer auf dem See oder auch die Urlauber, die sich im Strandkorb den Seewind um die Nase wehen lassen. Wer es lieber romantisch mag, der kam bei Baum- oder Parkbankszenen auf seine Kosten.

Ohne dabei ins „Bratpfannenimage“ zurück zu verfallen, gelang es Rolf Pabst, noch einen

Eine Premiere hatten viele ZFE-Minimodule. Als eingleisige Strecken nach Jörger-Norm konzipiert, sind sie bestens dazu geeignet, Nebenbahnatmosphäre zu verbreiten oder Abschnitte nach US-Vorbildern wiederzugeben. Freilich ist das schwer miteinander zu kombinieren und man musste auch schon mal ein Auge zudrücken. Aber was wäre eine Anlage ohne Fahrbetrieb?

Nur so war es möglich, einer fahrenden „Cab Forward“ der Union Pacific oder Märklins GG-1 im PRR-Lack in Prärielandschaft zuzusehen, wo wilde Mustangs vor den Zügen fliehen, Autolegenden an der Tankstelle rasten oder aber die Zugfahrt über eine typische Brücke führt, wie sie nur in den USA über reißende Wasserfälle führen kann.



Unter anderem mit der gelungenen Flussüberquerung beteiligte sich Jaap Vastmaar für das Z-Werk 220 (Niederlande) an der Ausstellung. Sie war eingebettet in eine ausschließlich digital betriebene Modulanlage.

Nicht minder sehenswert war das Nebenstreckenmodul von Dieter Netzel. Sein Erstlingswerk hat er mit Hilfe vieler Tipps aus dem Forum der Z-Friends Europe erbaut. So manchem sind die Kurvenra-

## Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

dien etwas zu klein gewählt, aber für eine Nebenstrecke, die fast nur kurze Wagengarnituren und Schienenbusse kennt, darf das durchgehen. Seine gestalterische Phantasie beweist Vielseitigkeit, denn die dargestellten Szenen sind interessant und kurzweilig.

Doch auch die Digitalbahner kamen auf ihre Kosten: Armand Marx aus Luxemburg, der leider nur am Samstag teilnehmen konnte, führte seine Kondentenderlok der Baureihe 52 vor. Das besondere an ihr war die flackernde Feuerbüchse im Führerstand und ein im Tender verbauter Digitaldecoder mit Sound! Gewiss zählt er zu den großen Tüftlern und technisch versierten Zetties. Doch Hand aufs Herz: Wer hätte diese beiden Funktionen in unserem Maßstab überhaupt für möglich gehalten? Große Aufmerksamkeit war ihm daher sicher.

In Sichtweite tummeln sich derweil die Digitalfahrer auf einer eigenen Modulanlage. Auch hier gab es einiges an neuen Stücken zu sehen: Roland Rauschenbach führte stolz sein Dampflokbetriebswerk vor, das zwar noch nicht ganz fertig gestellt ist, aber dank des Eigenbaus eines Schlackensumpfes ein ganz besonderes Schmankerl zu bieten hat. Weiter ging die Fahrt über ein Brückenmodul und durch einen Tunnel unter einer Burg hindurch. Dieses Modul, bei dem besonders die Flussüberquerung eine Augenweide darstellt, hatte Jaap Vastmaar für das Z-Werk 220 aus den Niederlanden mitgebracht.



Ein neues Modul landschaftlicher Prägung von Heiko Sielemann war noch nicht ganz fertig, aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben: Mitten im Grün entsteht hier eine Gärtnerei (Lütke-Bausatz). Auf dem Nachbarmodul vom Papierbaumeister Manfred Forst musste man indes schon ganz genau hinsehen. Eingebettet in eine Schlucht mit Fichtenwald führte die Bahntrasse hier über eine gemauerte Brücke, der man den Werkstoff überhaupt nicht ansah. Wer Manfred kennt, weiß dass nur ein einziges Material dafür in Frage kommt.

Interpretation des Thema „Nadelwald am Hang“ von Manfred Forst. Selbstverständlich besteht die Überführung bei ihm wie gewohnt aus Karton.

verbracht und dies bitte ich nicht als Schreibfehler zu werten. Schließlich stand der ganze Weinort im Zeichen der Modellbahnausstellung. Passend dazu zeigte sich die Privatanlage von Hans-Georg Kunz: Seine Anlage ist auch wesentlich geprägt vom Weinanbau. Die geordneten Bahnen der Weinstöcke wissen nicht nur Moselaner in ihren Bann zu ziehen.

Und wer noch ein bisschen von alten Zeiten schwärmen will, auch dem sei dieses Treffen wärmstens empfohlen. Eine der Anlagen zeigte sich geprägt von der Bauart der siebziger Jahre, als Märklin das „Toporama“ erfand. Welch ein Kontrast zu heute!

Ich bin sicher, wir sehen uns am 2. Advent 2007 in Zell. Da auch die H-Nuller des MIST 55 Interesse gezeigt haben, ihre Module vorzuführen, wird man gewiss an die Stadthalle anbauen müssen. Jörg Neidhöfer und dem Gewerbeverein sei dabei gutes Gelingen gewünscht. Lassen wir uns überraschen – wir sehen uns!

**Webadressen:**

[www.MIST55.de](http://www.MIST55.de)

[www.z-friends-europe.eu](http://www.z-friends-europe.eu)

[www.z-hightech.de](http://www.z-hightech.de)

[www.rolfs-laedchen.de](http://www.rolfs-laedchen.de)

[www.passmann.com](http://www.passmann.com)



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

Leserbriefe und Kurzmeldungen

## Zetties und Trainini im Dialog

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

Die letzte Ausgabe veranlasste zu folgendem Lob:

Ich habe gerade das neue Trainini gelesen und bin ganz begeistert. Eine gelungene Mischung aus Landschaftsbau und Neuvorstellungen – mach weiter so!

Andreas Raabe, Husum

Folgender Leserbrief animierte dazu, hier ein Anlagenportrait für **Trainini** anzustreben:

Du schreibst in einer der letzten Ausgaben von Trainini, dass die Spur "Z" im Osten wenig verbreitet ist. Das ist wohl wahr. Und ehrlich gesagt, ich habe noch keine richtige Anlage zu Gesicht bekommen, leider.

Dabei ist "Z" doch genial. Meine ganze Traumwelt befindet sich auf 0,50 mal 1,15 Meter Fläche. (...)

Ich (...) komme mir schon wie ein einsamer Märklin-Leuchtturm vor.

Jörg Sehrer, Zwickau



Ein kleiner Ausschnitt von Jörg Sehrers Anlage. Allein die selbst gebauten Gebäude wie die Burg im Hintergrund machen ein Leseranlagenportrait erstrebenswert. Foto: Jörg Sehrer

Auch nach anderthalb Jahren **Trainini** entdecken es immer wieder neue Leser:

Zuerst meinen "Herzlichen Glückwunsch" zur Zeitschrift. Nach Einstellung von 220dasjournal war es

# Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

etwas leer geworden im Hobby. Umso mehr habe ich mich gefreut als ich heute Ihre Zeitschrift entdeckt habe. Ich wünsche Ihnen von hier aus mehr Durchhaltevermögen.

Walter Becker, Saarlouis

**Folgender Anbieter von Decodern für Spur Z stellt sich vor:**

JSS Elektronik bietet verschiedene digitale Funktionsdecoder für Märklin Z-Spur Modelle an. Damit werden Lokomotiven und Waggons erst richtig zum Leben erweckt. Die neueste Produktentwicklung mit der Artikelnummer 01-999999-01 ist ab sofort für 24,90 EUR im Webshop unter <http://www.jss-elektronik.de> erhältlich.

Dieser Decoder unterstützt das Motorola-Format, schaltet die Funktion der Stirnbeleuchtung und ist ideal für Dampflokmodell-Modelle mit Tender geeignet. Es können bis zu 255 Adressen online programmiert werden. Die Einbaumaße betragen 14mm x 7mm x 3mm (L x B x H).



Im Rahmen des Umbaus wird der Decoder von JSS Elektronik im Tender Platz nehmen und über Kabel mit der Antriebseinheit verbunden. Foto: Roland Lohsträter

Auf der Startseite wirbt dieser Anbieter nun auch für seine Beleuchtung zum Vorserien-ICE (Art.-Nr. 8871 von Märklin). Über die Funktion F1 wird dann das Licht ein- oder ausgeschaltet, wobei die Helligkeit programmierbar ist. Die Funktion F2 steuert ein „Disco Light“. Auf einem herunterladbaren Film wird veranschaulicht, was sich dahinter verbirgt.

**Eine für Spur-Z-Freunde interessante Neuheit gibt es im SWR-Shop:**

Im SWR-Shop (<http://www.swr-shop.de>) wird unter der Art.-Nr. 1736 der Fallerhof aus der gleichnamigen Fernsehserie für EUR 19,95 (ohne Porto) angeboten. Es handelt sich hierbei um ein großes Bauernhofgebäude im Schwarzwaldstil. Das Modell mit den enormen Maßen 20 x 15 x 11 cm (L x B x H) ist passend zur Spurweite Z konzipiert und wurde von der Firma Faller Modellbau in Gießharz produziert. Es handelt sich bei dem Artikel eher um ein Diorama als um ein einzelnes Gebäude.

**Enttarnt wurden im Internet die ersten Neuheiten von Märklin:**

Das neue Jahr 2007 verspricht, ein Jahr der Superlativen zu werden. Das Jubiläum „50 Jahre TEE“ will Märklin in der Spurweite Z mit gleich zwei Zugsets feiern. Neu aufgelegt wird der VT11.5 in der bekannten, überarbeiteten Ausführung für den Zuglauf „Saphir“ (Art.-Nr. 88733). Die Epoche-3-Version als Trans-Europ-Express ist sicher die beliebteste Variante, auf die viele Zetties sehnsüchtig gewartet haben.

Weiter gibt es den lokbespannten „TEE Rheinpfel“ als Set bestehend aus einer E10.12 (Bügelfalte) mit fünf TEE-Wagen, darunter Aussichtswagen und Buckelspeisewagen (Art.-Nr. 81439). Das besondere an diesem Set ist, dass die Garnitur farblich der Übergangszeit um 1966 entspricht, als dieser Zuglauf vom FD- in den TEE-Status erhoben wurde. So besitzen der Aussichts-, Speise- und 1 Abteilwagen noch den kobaltblau-beigen Lack aus der Einführung von 1962, während der zweite Abteil- und der Großraumwagen schon den rot-beigen TEE-Anstrich zeigen.

Viele rätseln nun bereits, welchen Lack die Lok trägt. Da alle Maschinen bereits 1966 umlackiert wurden, dürfte sie korrekt in rot-beige lackiert sein.

Eine überraschende Formneuheit ist eine E50 in Ursprungsausführung von 1960 (Art.-Nr. 88575). Zu den Merkmalen dieser Zeit gehören der Lack in RAL 6007 flaschengrün, eine umlaufende Regenrinne, waagerechte Lüftergitter, ein fehlendes DB-Emblem auf den Stirnseiten und das aufgeschraubte Num-

## Trainini – Ausgabe 18

Praxismagazin für Spurweite Z

menschlich zwischen den Frontlampen. Wie ihre Schwestern 110, 139 und 140 im Märklin-Programm trägt sie bereits die moderneren und ihr besser zu Gesicht stehenden Doppelleuchten.



Peinlich für Märklin, erfreulich für die Zetties: Unfreiwillig hat man einige der Neuheiten 2007 im Web bereits verraten. Dazu gehört eine Neuauflage des VT 11.5 als „TEE Saphir“.

Viel wichtiger werden passende Drehgestellblenden sein. Da sie technisch auf dem Fahrwerk der 151 basieren dürfte, weil sie in deren Artikelnummernkreis eingereiht wurde, liegt dort ein Knackpunkt: Jene der 151 weichen optisch stark ab und sind eigentlich zu modern, vorbildgerechte aber wiederum zu lang, um ohne Kompromisse oder Fahrwerksänderungen eingesetzt werden zu können. Lassen wir uns überraschen, wie diese Gratwanderung gelöst wird. Fest steht, dass diese DB-Einheitslokomotive aufgrund ihres auffälligen Äußeren sehr willkommen ist.

Mehr wird an dieser Stelle noch nicht verraten. Nachdem der Fehler bemerkt wurde, wurden die Internetseiten bei Märklin nämlich auch schnell wieder entfernt...

„Frei ab 18“ lautet das Motto für 2007 bei Trafofuchs:

Das Ehepaar Brock ist immer wieder für eine Überraschung gut, wenn es darum geht, ausgefallene Figurensätze zu kreieren, damit Programmlücken zu schließen oder elektronisches Zubehör herzustellen. So hat mancher Zettie schon lange darauf gehofft, dass die beliebten „Sexy Scenes“ der Firma noch auch Einzug in die Welt des Maßstabs 1:220 halten.

Völlig überraschend hat Trafofuchs diese Lücke nun für sich entdeckt. Damit macht es doch erst richtig Spaß, eine verdeckte Liebesszene in die Anlage zu integrieren und zu warten, ob sie vom Betrachter entdeckt wird. Den erstaunten (oder pikierten) Blick mag man wohl gern zu genießen.

Ausgiebig vorgestellt werden sollen diese Neuheiten in der Februar-Ausgabe, denn noch sind sie auch auf der Homepage nicht zu finden...

Eingeleitet wurde die „zweite Phase der Rettung von Märklin“:

In seiner Pressemitteilung vom 10. Januar 2007 gibt Märklin bekannt, dass der Standort Sonneberg in der zweiten Jahreshälfte geschlossen werde (220 Arbeitsplätze), in Nürnberg 30 der 63 Stellen gestrichen würden und auch in Göppingen weitere 60 betriebsbedingte Kündigungen ausgesprochen werden.

Obwohl im Jahr 2006 das erste Mal seit 2002 der Umsatz wieder gesteigert werden konnte und damit die „Absatzerosion der letzten Jahre gestoppt“ werden konnte, sei dieser Schritt unumgänglich. Für 2005 bezifferte die Unternehmensführung den Gesamtumsatz mit 123 Mio. EUR. Zur Arbeitsplatzvernichtung im Hause beteuerte man, hinter jeder Stelle stünde ein Einzelschicksal. Worte des Bedauerns wie „Es tut uns leid“ sucht man im Text leider vergeblich.

Zählen Menschen mit Kindern und Familien, sozialer Verantwortung heute so wenig? Sind ihre Existenzen nur noch einen einzigen Satz in einer Presseinformation wert?

Gewiss ist Märklin kein Wohlfahrtsunternehmen und auch kein Schlaraffenland. Aber viele Fehler waren hausgemacht und absehbar, bei Händlern türmten sich Ladenhüter. Doch genauso sind auch Mitarbeiter Kunden und ihre Kinder diejenigen von morgen. Wer kann sich unter denen noch eine Modellbahn leisten? Besonders im strukturschwachen Ostdeutschland, in dem Thüringen wenigstens noch besser dasteht als etwa Mecklenburg-Vorpommern, tun solche Entscheidungen weh.

Und deshalb möchte ich ganz klar ausdrücken: Mir tun diese Menschen leid.

Weiter im Text der Pressemitteilung: Die Produktion in Nürnberg und Göppingen wird gestrafft, dabei ist auch von der Kostenbasis die Rede. Göppingen wird als Entwicklungsstandort gefestigt und als zentraler Produktionsstandort ausgebaut. Klingt da unterschwellig drohendes Unheil für Győr und wieder Nürnberg durch?

Bei den guten Nachrichten war man hier direkter: Die Marketingbudgets werden aufgestockt, die Investitionen 2007 in Fertigung, Forschung und Produktentwicklung werden um 50 % gesteigert. Mit dem Handels-Joint-Venture Toy Alliance GmbH ging Märklin am 1. Dezember 2006 eine weit reichende strategische Allianz ein.

Hoffen wir, dass dies – so wie die Märklin-Geschäftsführung hofft – der Schritt zur nachhaltigen Trendwende ist. Auf dass in Zukunft auch in Deutschland wieder Arbeitsplätze entstehen können. Ich möchte mich nicht an längst etablierte, aber beschönigende Worte wie „negatives Wachstum“ gewöhnen.

**Nach guten Vorsätzen für 2007 suchend, kamen mir folgende Gedanken:**

Haben Sie sich auch schon oft gefragt, wie wir Freunde der Spurweite Z uns selbst benennen könnten? Kurz, prägnant – gleichsam verständlich?

Die einen lösen es international mit „Z-Friends Europe“, wobei der Buchstabe dennoch meist deutsch ausgesprochen wird. Aber klingt das nicht für Außenstehende nach Buchstabenliebhabern: „Ich kaufe ein Zett“? Das ist keine Kritik, denn wenn sich Menschen zu Foren, Clubs oder Vereinen zusammenfinden, dann haben sie die Freiheit des Namens. Das war so, ist so und soll auch so bleiben.

Nur setzt es viel voraus, um verstanden zu werden, weckt dabei vielleicht aber zu wenig Neugier bei denjenigen, die sich nicht für die kleinste Modellbahn begeistern. Und überhaupt: Unter welchem Begriff finden wir uns gruppenübergreifend zusammen?

„Zler“ durfte ich bisweilen in Leserbriefen und anderswo lesen. Das sieht nicht nur komisch aus und verleitet dazu, ganz „neudeutsch“ durch ein Apostroph anzuzeigen, dass an den letzten Buchstaben des Alphabets ein Suffix angehängt wird: „Z'ler“.

Das sieht aber weder besser aus, noch erklärt es, was sich dahinter verbirgt. Das berühmte Kürzel des Filmhelden Zorro vielleicht? Meistens werden Suffixe benutzt, um die bezeichnete Menschengruppe sprachlich herabzusetzen und ihnen Würde und Anerkennung zu verweigern.

Wir Liebhaber kleinster Modelleisenbahnen kämpfen aber seit Jahren dafür, als seriöse und vollwertige Modellbahner akzeptiert zu werden. Niemals haben wir Schienenkreise in Bratpfannen und Zigarettenschachteln gebaut, um uns lächerlich zu machen. Wir taten es, um jedermann vor Augen zu führen, was die Spurweite Z von den größeren Maßstäben unterscheidet: Wir verzichten auf manches Fahrzeugdetail, um die Eisenbahn in maßstabsgerechter Landschaft mit vorbildgerecht langen Zügen zu präsentieren.

Was uns zum Glück der vergangenen Jahre, in denen wir uns viel Anerkennung erarbeitet haben und der Spur Z eine Renaissance bereitet haben, fehlt, ist ein eingängiger Begriff, unter dem wir uns möglichst Grenzen überschreitend wiederfinden.

Dafür möchte **Trainini** heute einen Vorschlag machen; sie werden feststellen, dass er dieses Magazin von Beginn an durchzieht: Wir sind Zetties! Wer verduzt nach dem Sinn hinter diesem Wort fragt, soll Antwort erhalten: Wir erwecken Neugier, weil wir gerne zeigen und erklären, welche besondere Leidenschaft uns befallen hat!

### 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.

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

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 für alle interessierten Modellbahner, besonders Freunde 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.

Alle 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.