

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Artgerechte Krokodil-Haltung

Märklin-Motorola in Spur Z
Modellbahnfotografie (Teil 2)

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

die Sommermonate wurden und werden von vielen Zeitgenossen die schönsten Wochen des Jahres genannt. Einige von Ihnen haben den Sommerurlaub schon hinter sich und zehren von den Erinnerungen an unbeschwerte Stunden am Strand, in den Bergen oder einfach zu Hause.



Bernd Knauf
Redakteur

Andere sind gerade mittendrin oder kurz davor. Und so erreicht Sie dieses Vorwort sprichwörtlich auf gepackten Koffern. Auch ich werde für 3 Wochen dem Alltag ein Schnippchen schlagen.

Für **Trainini®** gilt dies jedoch nicht. Auch kurz vor dem Jubiläum der 50. Ausgabe im September gibt es viel Neues über die kleinste Spurweite zu berichten - und das sogar mit Bezug zum Urlaub. Holger Späing und Torsten Schubert haben eine außergewöhnliche Anlage in der Spurweite Z besucht.

Wilfried Graf hat sich die Gotthard-Nordrampe zum Thema gewählt und auf knapp 7 Quadratmetern ein unglaubliches Kleinod geschaffen. Wer würde da nicht gerne seinen Urlaub verbringen wollen. Nutzen Sie die Chance und gehen Sie mit uns auf eine Reise in Wort und Bild entlang der Gotthard-Nordrampe.

Das Thema „Spur Z und Digital“ begegnet Ihnen in dieser Ausgabe wieder. Nachdem wir im Juni über den einfach zu beherrschenden Einbau eines DCC-Dekoders in eine BR 218 berichtet hatten, stellen wir Ihnen heute den Digital-Umbau einer BR 50 vor. Dieses Mal im Motorola-Format. Auch in Zukunft werden wir dieses unglaublich spannende Thema immer wieder aufgreifen. Spur Z und Digitalsteuerung schließen sich schon lange nicht mehr aus. Und das ist auch gut so!

Sommerzeit = Fotografierzeit? Für viele unter uns stimmt diese Gleichung sicherlich. Dem ambitionierten Modellbahner reicht das aber längst nicht aus. Er will nicht nur die Urlaubszeit auf digitale Schnappschüsse bannen, sondern auch seine Modellbahn in Bildern dokumentieren, vielleicht sogar Schritt für Schritt den Bau der eigenen Anlage oder eines besonderen Modells.

Ende 2008 haben wir mit einer losen Beitragsfolge zur Modellbahnfotografie in der Spurweite Z begonnen. Heute setzen wir sie fort und bieten wertvolle Hilfe gegen verwackelte Aufnahmen.

Was wäre **Trainini®** ohne Ihren persönlichen Beitrag? Die Antwort ist einfach: Nichts! Immer wieder erreichen uns Ihre Reaktionen in Form von Leserbriefen. Diese veröffentlichen wir gerne in jeder Ausgabe. Bitte lassen Sie damit nicht nach und geben Sie uns Ihre Rückmeldung - auch und besonders eine kritische. Nur so sind wir in der Lage, für Sie stets ein spannendes und lesenswertes Magazin auf die Beine zu stellen.

Darüber hinaus freuen wir uns auch über die vielen Kurzmeldungen zu Neuheiten und Produkten rund um die Spurweite Z, vor allem von Seiten der vielen Kleinserienhersteller. Sie sind noch immer das Salz in der Suppe von uns Zetties.

In diesem Sinne wünsche ich eine sonnige Lektüre!

Ihr

Bernd Knauf

Leitartikel

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

Modell

Aktuell kein Beitrag

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Die Gotthard-Nordrampe.....	4
-----------------------------	---

Technik

Modelldampflok gar nicht typisch.....	15
Nachhilfe für ruhige Händchen.....	20

Literatur

Aktuell kein Beitrag

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog.....	28
-------------------------------------	----

Wir danken Roland Lohsträter für seinen Gastbeitrag und Bilora für die Testunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 23. August 2009

Titelbild:

Gleich zwei „Krokodile“ der Baureihe Be 6/8^m begegnen uns auf dieser Aufnahme der mittleren und der oberen Maienreuss-Brücke. Das grüne Exemplar auf der mittleren Brücke befördert eine TEEM-Kühlzug mit Obst und Gemüse aus Italien.

Großanlage von Wilfried Graf **Die Gotthard-Nordrampe**

Der Vorteil der Spurweite Z ist der geringe Raumbedarf und der daraus resultierende Vorteil großzügiger Landschaftsplanung. Das ist jedem Zettie hinreichend bekannt und damit nichts Neues. Doch dass jemand diese Vorteile so ausgelassen auskostet, wie Wilfried Graf es mit seiner Gotthard-Anlage getan hat, ist selbst in der Spurweite Z selten. Wir haben uns seine Anlage der Superlative für Sie angesehen und ausgiebige Probefahrten auf ihr unternommen.

Von Holger Späing und Torsten Schubert. Eigentlich sollte es nur eine Zwischenstation sein. Auf dem Weg zu einem Modellbahnertreffen machten wir Station bei Wilfried Graf, um Fotos und Filmaufnahmen zu fertigen. Rund zwei Stunden Arbeit hatten wir dafür veranschlagt.

Plötzlich stand eine Anlage mit etwa 1,7 x 4 m Ausmaßen vor uns, gelungen gestaltet und mit einer immensen Höhenwirkung. Keine Frage, die brauchte es auch, schließlich hat Wilfried Graf die Nordrampe der Gotthard-Bahn ins Modell umgesetzt. Viele Kompromisse ist er dabei nicht eingegangen, wie es schien. Die Berge ragten bis auf etwa 2 m auf und verfehlten ihre Wirkung nicht.

So bauten wir unsere Ausrüstung auf, leuchteten die Szenen in gewünschter Weise aus, gleisten Lokomotiven auf und stellten Züge zusammen. Nach einer kurzen Einweisung in die Anlagensteuerung konnte es dann auch schon losgehen.

Bald stellten wir fest, wie lange ein mit vorbildgerechter Geschwindigkeit fahrender Zug, der soeben von der Bildfläche in einem der vielen Tunnel verschwunden war, brauchte, um wieder die gleiche Stelle der Anlage zu erreichen – ohne ihn zwischendurch anzuhalten. Wir ermittelten dafür einen Zeitraum von ein bis zwei Minuten und waren ein Mal mehr schwer beeindruckt.

Schnell wurde nun klar, dass wir mit den veranschlagten zwei Stunden Zeitaufwand bei weitem nicht hinkommen würden. Das Spielen mit der Anlage bereitete uns einfach zu viel Freude, um gleich zu den Fotos überzugehen.



Mit ihren Ausmaßen von 1,7 x 4,0 m ist die Gotthard-Nordrampen-Anlage von Wilfried Graf die größte Anlage, die wir bisher vorgestellt haben.

Und Videoaufnahmen wollten wir ja schließlich auch fertigen. So verstrich Stunde um Stunde und wir mussten unseren Terminplan komplett umwerfen. Bereut haben wir es keine Minute, denn Wilfried ließ uns an seiner Anlage schließlich freie Hand und erfreute sich seinerseits an unserem Tun.

Einen kleinen Wermutstropfen gab es aber leider auch. Der Erbauer, der hauptsächlich den größeren Spurweiten N und TT frönt, wollte einige seiner vielen Details wirksam aus der überwältigenden Gesamtkomposition hervorheben.

Deshalb hat er sie nicht streng maßstäblich umgesetzt – sie sollen auf der großen Anlage nicht untergehen, wie er sagt. So springt etwa eine junge Frau im H0-Maßstab neben einem Spur-Z-Haus in den Gebirgsbach.

Das störte uns mehr als die geschätzt 1.400 Nadelbäume auf den Bergmassiven, die Wilfried von vornherein als „noch offene Baustelle“ hervorhob, weil es noch deutlich zu wenig seien. Die schweizerischen Alpen sind aus unserer Wahrnehmung heraus weniger bewaldet als etwa jene in Österreich. Deshalb fanden wir die Landschaft auch so schon gut getroffen.

Und weitere 500, vielleicht auch 1.000 Bäume wollen schließlich auch erst gepflanzt werden, was nicht mal eben an einem Wochenende geschieht.

Zur Person des Erbauers:

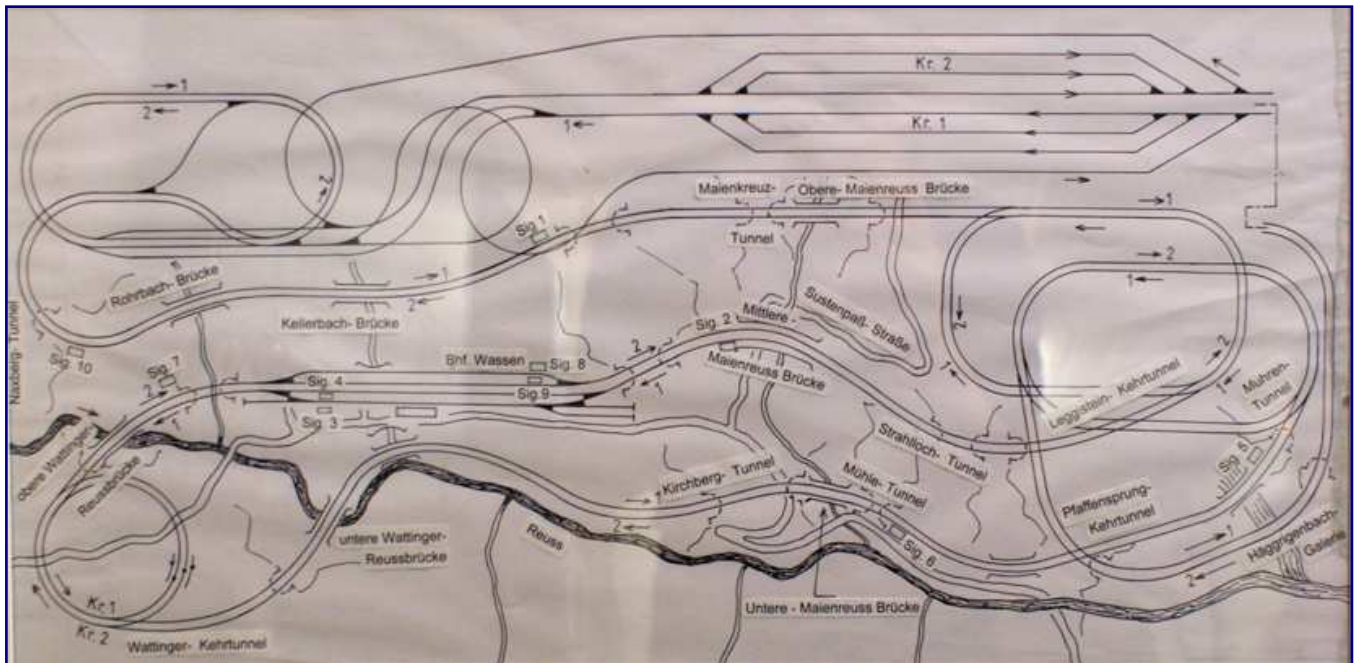
Wilfried Graf ist 61 Jahre alt und stammt aus Göppingen, dem Traditionsstandort für Modellbahnen. Von Beruf ist er Elektromechaniker, weshalb die komplexen Schaltungen und Steuerungen aus seiner Hand nicht verwundern.

Zur Modellbahn kam er über den Bau von RC-Schiffen und Flugzeugmodellen. Als er zur Modellbahn kam, frönte er zunächst der Baugröße H0. Weil man seiner Ansicht nach unter einer Anlagenlänge von 7 m nur mit nicht akzeptablen Kompromissen bauen kann, stieg er schließlich auf Spur N um, baute aber ebenso schon in TT.

Manche seiner Werke hatten geradezu exotische Vorbilder: die spanische Costa Brava (Spur N) oder auch Peru.

Seine bevorzugten Motive sind stets Berglandschaften, weshalb ihm auch die Zentralalpen auf Anhieb gefielen. Für sein Projekt der Gotthardstrecke kam wegen des enormen Platzbedarfs nur noch die Spurweite Z in Frage.

Wilfried Graf hat sich den Modellbahnfreunden Uhingen angeschlossen, die nicht auf eine einzige Baugröße festgelegt sind.



Der Gleisplan verrät die anspruchsvolle Streckenführung und die Schattenbahnhofslage. Wer nicht ortskundig ist, kann ebenso alle Brücken- und Tunnelnamen aus dieser Zeichnung entnehmen.

Was die Kleinigkeiten betrifft, vertreten wir aber die Ansicht, dass sie auch maßstäblich umgesetzt werden sollten und dann trotzdem gut zur Geltung kommen: Ein Besucher, dessen Auge einmal quer über diese Anlage geschweift ist und dabei einige markante Szenen gefunden hat, sucht weiter gezielt nach Details und wird hier schnell fündig werden. Das fesselt dann automatisch jeden Betrachter für längere Zeit.

Nun denn, einen Abbruch taten diese „Ausrutscher“ dem Gesamtwerk nicht und außerdem gibt es da auch einige Stellen, an denen der Gestalter verschiedene Modellbahnmaßstäbe gekonnt miteinander verknüpft hat, wie es nur bei einer Anlage dieses Ausmaßes möglich ist: Obwohl 1,70 m Anlagenbreite in der Nenngröße Z nicht wenig Fläche bieten, ließ sich die Wirkung der Landschaft durch ein geschicktes Perspektivenspiel teilweise noch deutlich weiter steigern.

Wir betrachten die drei Maienreuss-Brücken, die etwa auf gleicher Höhe hintereinander gleichzeitig im Blickfeld des Betrachters liegen. Vor der unteren Maienreuss-Brücke verläuft noch eine Straßenbrücke, die ein Traktor mit Hänger befährt, der zweifelsfrei als Spur N zu erkennen ist.



Die kleine Gemeinde Wassen liegt im warmen Licht des frühen Abends. Die Wanderer ganz rechts im Vordergrund sind ein Beispiel für eine maßstäblich zu groß umgesetzte Szene. Wilfried Graf wollte dadurch mehr Aufmerksamkeit auf sie lenken. Eine ähnliche Kunstgriffe sorgen für die unglaubliche Tiefenwirkung seiner Anlage.

Zwischen der Mittleren und der Oberen Maienreuss-Brücke verläuft die Sustenpassestraße, die ebenfalls eines Brückenbauwerks bedarf, um den Zufluss der Reuss zu überqueren. Auf ihr verkehren völlig korrekt nur Fahrzeuge der Spurweite Z. Diese Szenerie nimmt eine Tiefe von mehr als 1 m in Anspruch, allein die beiden Straßenbrücken liegen schon weit über 50 cm auseinander. Auf's Vorbild umgerechnet betrachten wir ein Tal von 200 bis 300m Länge!

Der Zug auf der Oberen Maienreuss-Brücke wirkt in dieser Konstellation derart weit weg, dass wir von der Illusion überwältigt sind, die unseren Augen einen großen Streich spielt. Spur Z ist klein, aber so klein ist sie uns noch nie erschienen. Wahnsinn! Wir bedauern, dass dieses Werk nur 2006 vollständig auf einer Messe zu sehen war. Zwischen 2000 und 2006 baute Wilfried aber öffentlich auf der Stuttgarter Messe an einzelnen Komponenten seiner verschiedenen Werke.

Heute betont Wilfried Graf, dass er die Anlage gern an einen Liebhaber verkaufen würde. Er ist halt kein Zettie und hat seinen Spaß eher beim Bau gehabt, für seine Lieblingsspur N wäre sie zu groß geworden. Ein Mal mehr zeigt sich, wo die Stärken der Baugröße Z liegen.

Daten zur Anlage

Anlagenfläche	1,70 x 4,00 m
Anlagenteile	2 Segmente
Steuerung	analog
Bautechnik	Grundplatte kombiniert mit Spantenbauweise
Bauzeit	2003 – heute
Zeitaufwand	ca. 3.000 Stunden
Bäume	ca. 1.400
Eisenbahnbrücken	7
Tunnel / Kehrtunnel	10
Steinschlaggalerien	1
Gleiswendeln	4 (davon eine zehnfach)
Gleislänge	150 m

Also, kaufen ließe sich diese Anlage auch... Wollen täten wir ja schon gern, aber welcher Preis wäre für solch ein Meisterwerk mit 3.000 Arbeitsstunden überhaupt angemessen? Und wer kann sich diese große Anlage in seinen Hobbyraum stellen?

Wir stellen uns angesichts seiner Passion die Frage, wie Wilfried Graf überhaupt auf die Idee gekommen ist, die Gotthard-Nordrampe ins Modell umzusetzen? Der Startschuss fiel Anfang 2003, nachdem er beim Betrachten der H0-Gotthard-Anlage in Steinsfeld (bei Rothenburg o.d.T.) Feuer gefangen hatte.

Wenn er geschäftlich dort vorbeikommt, nutzt er die Gelegenheit immer wieder für einen Besuch. Er liebt Bergmotive und da kommt man früher oder später nicht am San Gottardo (italienische Bezeichnung) vorbei. Glücklicherweise erhielt er in Steinsfeld auch die Originalpläne der Brücken und rechnete diese auf den Maßstab 1:220 herunter. Die Entscheidung war gefallen.

Wenn er geschäftlich dort vorbeikommt, nutzt er die Gelegenheit immer wieder für einen Besuch. Er liebt Bergmotive und da kommt man früher oder später nicht am



Die Kirche von Wassen ist jedem bekannt, der den Gotthard schon ein Mal mit dem Auto oder dem Zug passiert hat. Auf der Modellbahnanlage ist sie deshalb ein zentrales Element der Gesamtgestaltung.

Das Gotthard-Bergmassiv spielt beim Vorbild eine wichtige Rolle. Es ist Wasser- und Kulturscheide mitten in den schweizerischen Zentralalpen. Es trennt die deutschsprachige Schweiz vom kulturell und sprachlich italienisch geprägten Tessin (Ticino). Galt er früher besonders im Winter noch als nahezu unüberwindbar, wurde er mit dem Bau des fast 20 km langen Gotthard-Tunnels und der Bahntrasse zur wichtigsten Transitstrecke der Schweiz.



Ähnlich wie der Brenner zwischen Österreich und Italien stellt er seither eine Nord-Süd-Verbindung zentraler Bedeutung für das gesamte Europa dar. Die Bahntrasse ist geprägt durch viele Tunnel, Kehrtunnel, Lawenschutzbauten, Brücken und auch anspruchsvolle Steigungen. Schwere Züge verkehren hier auch heute noch regelmäßig in Doppeltraktion, oft sogar mit Schublok am anderen Zugende.

Legendäre Lokomotiven wurden für dieses schwierige Terrain entwickelt, darunter die „Krokodile“ der Baureihen Ce 6/8^{II} und Ce 6/8^{III}, welches in der Spurweite Z dieses Jahr bereits den 30. Geburtstag feiert. Die beeindruckende Doppellokomotive Ae 8/14 mit ihren gewaltigen Ausmaßen gehört ebenso dazu wie die auch im Maßstab 1:220 verfügbare Ae 6/6, die ihre Glanzzeiten leider schon hinter sich hat.



Bild oben:
Auf der Gotthard-Rampe ist immer viel Betrieb. Und dank der vielen Kehrtunnel können wir hier gleich drei Züge auf einmal sehen.

Bild unten:
Die Gleiswendel und Schattenbahnhofsgebiete sind einsehbar und beleuchtet. So können sowohl Anlagenbediener als auch Besucher das Geschehen hinter den Kulissen verfolgen.

Im Güterverkehr wurden sie verdrängt von der als „Re 10/10“ bezeichneten Doppeltraktion aus Re 4/4^{II} oder Re 4/4^{III} und Re 6/6, die sich mit Modellen von SZL wiedergeben lässt. Die Anlage von Wilfried Graf ist praktisch das zu Hause all dieser Maschinen, denn einen besseren Auslauf können sie gar nicht haben. In Anlehnung an den Spitznamen „Krokodil“ für die extrem kurvengängige Gelenklokomotive darf man hier im übertragenen Sinne sogar von „artgerechter Haltung“ sprechen.

Der „Lebensraum“ dieser Eisenbahn-Dinosaurier entstand auf zwei Tischlerplatten mit 1,70 m Breite und je 2 m Länge. 19 mm misst die Holzstärke, um das gewaltige Felsmassiv tragen zu können. Die beiden für den Transport trennbaren Segmente wurden nicht direkt aneinandergeschraubt, sondern bleiben durch eine dünne Balsaholzschicht getrennt.



Bild oben:
Für schweizerische Alpenkulissen gemacht – die Panoramawagen 1. Klasse der SBB, im Modell umgesetzt von Märklin. Die Tunnelportale im Bild sind alle selbst gefertigt und wurden aus Gips gegossen. Auch die Brücken stammen aus Handarbeit und wurden nach den Vorbildern auf Sperrholzbasis umgesetzt.

Bild unten:
Die Geröllrutsche, die hinunter zum Häggrigenbach führt, gehört zu den Lawinenschutzbauten. Gegenüber dem kurzen Güterzug, geführt von Märklins erster Werbelok („Heizerlok“) sieht sie gewaltig aus. Der Zug hat soeben den Pfaffenberg-Kehrtunnel verlassen.

Ein Stahlrohrrahmen verleiht die erforderliche Verwindungssteifigkeit und nimmt gleichzeitig die höhenverstellbaren Rollen auf. So lässt sich die Anlage leichter und kräfteschonender transportieren und sich eventuelle Unebenheiten im Boden nach dem Aufbau ausgleichen.

Auf der tragenden Unterschicht befinden sich Spanten und Trassen aus 6-mm-Pappelsperholz, die dem Gelände bereits seine Grundform geben. Überzogen wurde die Landschaft mit Fliegendraht, der auf den Spanten festgenagelt wurde. Die Ausgestaltung darauf erfolgte mit Moltofill-Spachtelmasse. Die Kanten wurden zum Schutz vor transport- und aufstellbedingten Abplatzern zuvor satt mit Holzleim bedeckt, der dann mit der anschließend aufgetragenen Spachtelmasse vermengt wurde.



Diese Großaufnahme zeigt sehr gut die selbstgelöteten Oberleitungsmasten nach schweizerischem Vorbild. Nur die Isolatoren wurden hinzugekauft und stammen von Viessmann. Der erste Wagen hinter der Lok entstammt einem ZettZeit-Special des Jahres 2007.

Besonders gelungen ist die spätere Farbgestaltung der Felspartien, die den größten Teil der Anlage bestimmen. Hierbei kam teilweise die Lasurtechnik zur Anwendung, welche für vorbildliche Farbverläufe und Lichtwirkung sorgt.

Anhand der bereits erwähnten Originalpläne entstanden auch alle Brücken mit geschickten Händen. Die Vorbilder der Brücken über die Reuss sind weit über die Grenzen der Schweiz hinaus bekannt, deshalb musste einfach alles stimmen. Ihr Rohbau besteht aus 3-mm-Sperholzplatten, die mit Hartschaumprägeplatten überzogen wurden, wie sie etwa Noch oder Heki anbieten. Auch die Portale der Tunnel sind Eigenbauten, allerdings aus Gips gegossen.

Landschaftlich bildet das kleine Dorf Wassen den Mittelpunkt der Anlage. Die bekannte Kirche, die im Vorbild (wie auch Modell) vom fahrenden Zug aus drei verschiedenen Perspektiven betrachtet werden

kann und auch von der Autobahn aus sichtbar ist, hat als Spur-N-Modell Einzug gehalten. Geschadet hat es der Optik nicht, wie an den Spur-Z-Häusern in ihrem Umfeld festzustellen ist.

Nur die Gebäude, Gleise und Signale auf dieser Anlage entstammen den Sortimenten der bekannten Hersteller. Obwohl die Häuser, von der Kirche abgesehen, keine Wassener Vorbilder wiedergeben, ist der Gesamteindruck des Dorfes durchaus stimmig.

Aufmerksame Leser werden sich anhand der hier gezeigten Aufnahmen vielleicht verwundert die Augen reiben: Haben die Autoren die Oberleitung unterschlagen? Nein, denn auch bei ihr handelt es sich nicht um ein Kleinserienprodukt. Der Anlagenbauer kannte sie entweder gar nicht oder entschied sich aus Kostengründen dagegen, weil sein Bedarf einfach zu groß ist.



Obwohl in der Schweiz auf den Schienen eigentlich Linksverkehr gilt, sind rechts fahrende Züge auf dem Gotthard nichts Ungewöhnliches. Das gilt auch fürs Modell. Hier schiebt eine Re 460 einen schweren Güterzug nach – die Pferde rechts auf der Weide stört es nicht.

Stattdessen wurden alle typischen Gleisüberspannungen und Masten aus Metallprofilen gewonnen und anschließend verlötet, farblich angepasst und mit Isolatoren von Viessmann versehen. Nur wenn man genau hinsieht, fällt auf, dass die kleinen, grünen Isolatoren ja eigentlich für die gewählte Spurweite minimal zu groß sind. Nur daran sind sie als Eigenbau zu erkennen.

Zur bestmöglichen Präsentation einer solchen Anlage gehört natürlich auch eine gute Beleuchtung. Deshalb führen die Stahlkantrohre auch nach oben und tragen dort noch einen Rahmen für die Lichttechnik, die jeden Winkel der Szenerie hell ausleuchtet. Sie boten auch die Möglichkeit, Plexiglasscheiben anzubringen, mit denen der (unbefugte) Zugriff von den Seiten und an der Rückseite sicher verhindert wird.

Damit kommen wir auf ein weiteres, markantes Merkmal dieser Anlage: Was sich hinter den Kulissen, konkret im sechsgleisigen Schattenbahnhof und in den vier Gleiswendeln abspielt, ist für den Betrachter sogar ersichtlich. Damit wird die Anlage rundherum begehbar und besonders die Fahrt eines Zuges durch die große Zehnfachwendel wird wohl jeden fesseln.

In ihr legt ein Zug allein schon 50 m Weg zurück, bis er alle Ebenen durchfahren hat. 40 cm Höhenunterschied gilt es dabei zu überwinden, bei Steigungen von 2 Grad. Allerdings wurden oben wie auch unten jeweils Kehren eingebaut und der Zug kann dank ihnen viel schneller wieder am Ausgangspunkt ankommen – nur halt in Gegenrichtung.

Das größte betrieblich erforderliche Bauwerk der Anlage erklärt anschaulich, warum ein Zug auf dieser Anlage so verdammt lange unterwegs ist und es kaum abzuschätzen ist, wo er nach einer Tunneleinfahrt wieder auftauchen wird. Auf der Vorbildstrecke wurde traditionell übrigens im Linksverkehr gefahren, wie es in der Schweiz und in Italien auf den Schienen Standard ist.

Wilfried Graf betont, dass auch seine Gebirgsrampe wie in der Realität längst auch im Gleiswechselbetrieb befahren werden kann, also auf dem linken wie auch dem rechten Streckengleis. Im Vorbild wollte man so die Kapazitäten erhöhen, weil die Gleise gleichmäßiger ausgelastet werden können, wenn der Verkehr nicht in beiden Richtungen gleich stark ist.

Im Modell sorgt dies schlicht für mehr Abwechslung beim Betrachter, ist betrieblich aber nicht erforderlich. Doch gerade diese Feinheiten, ermöglicht durch die Kehren, sind es, die den Betrachter so lange an die Anlage fesseln. Nahezu undurchdringlich erscheint der Dschungel an Gleistrassen zunächst und es braucht einige Zeit, bis man die Trassenführung durchschaut hat.

Ein Blick hinter die Kulissen kann da viel helfen und erklären. Der Schattenbahnhof verdeutlicht, warum statt der erwarteten Garnitur plötzlich eine andere aus dem Tunnel ausfährt, die Kehren zeigen,

dass man sich keinesfalls geirrt haben muss, wenn der erwartete Zug plötzlich an einer anderen Stelle als erwartet auftaucht, obwohl man das Konzept durchschaut zu haben glaubte.



Bild oben:

In einem 19-Zoll-Metallgehäuse ist die gesamte Anlagensteuerung untergebracht. Die Züge können auf Wunsch auch mit einem Handregler gefahren werden, dessen Kabel etwas außermittig rechts eingesteckt ist.

Bild unten:

Eine mit Touristen und Eisenbahnfreunden voll besetzte FD-Rheingold-Museumsgarnitur überquert die Kellerbach-Brücke. Im regulären Betrieb kam diese Zuggarnitur nichts bis zum Gotthard.

Natürlich muss der Bediener hier stets den Überblick bewahren und so kann es auch ihm helfen, einfach durch die Scheiben auf die Abläufe im Hintergrund zu schauen. Störungen lassen sich halt nicht restlos ausschließen.

Dass es aber regelmäßig klappt und das sogar automatisch, ist eine Kernkompetenz des Modellbahngestalters: Er ist von Beruf Elektromechaniker und versteht es, sein Handwerk auch auf der Modellbahn geschickt einzusetzen. Deshalb ist die gesamte Anlagensteuerung auch selbst gebaut und trotz der Anlagengröße und Komplexität für den Einmannbetrieb konzipiert.

Untergebracht ist die gesamte Steuerung in einem 19-Zoll-Metallgehäuse. Sie arbeitet mit einer Impulssteuerung, die Kehren lassen sich von Hand schalten. Um den Fahrregler von Hand beeinflussen zu können und dies an jedem Punkt der Anlage zu gewährleisten, wurde ein Handschalter mit ausreichend langem Kabel hinzugefügt, mit dem es sich bequem umherwandern lässt.

Kontrollen über Schaltzustände werden durch Leuchtdioden am Schaltkasten und an der Anlagenrückseite angezeigt. Damit ist gewährleistet, dass auch dann der Überblick gewahrt bleibt und der Betriebszustand überwacht werden kann, wenn der Bediener an der Anlagenrückseite eingreifen. Denkbar ist dies etwa im Falle von Entgleisungen oder ungeplanten Zughalten wegen elektrischer Kontaktprobleme oder Motordefekt.

Anzeige

*... jetzt bestellen!**



Trainini
Jahres-CD 2008



Diese CD ist unverkäuflich.

Die Themen des Jahres 2008 für die Spurweite Z zusammengefasst im

Trainini Jahresvideo 2008:

- 100 Jahre bayerische S 3/6
- 75 Jahre Fliegende Züge
- Ausstellungshöhepunkte 2008

*Bitte E-Mail an Jahres-CD@trainini.de

Trainini
Dafür wird Spur Z gemacht.

Einen besonderen Reiz versprach sich Wilfried Graf von einer Signalschaltung, die von Messebesuchern bedient werden kann. Damit könnten sie das Geschehen im Anlagenvordergrund beeinflussen und selbst zum Fahrdienstleiter werden. Ganz gewiss würde das die Betrachter noch stärker ans Geschehen binden.



Zum Abschluss unseres Berichts möchten wir auch noch etwas Straßenverkehr auf dem Alpenpass zeigen. Die gelungene Felsnachbildung wirkt zusammen mit den hochstämmigen Nadelbäumen besonders idyllisch auf den Betrachter..

einer der ganz großen Höhepunkte der Ausstellung werden dürfte. Dies hätte auf jeden Fall im wörtlichen Sinne Bestand, denn was sollte seine Berggipfel überragen?

Ob diese Schaltung allerdings noch gebaut wird, erscheint derzeit fraglich. Der Konstrukteur hat sich schon längst weiteren Anlagen- und Dioramenprojekten gewidmet und seit unserem Besuch nur noch Bäume gepflanzt. Sein besonderes Augenmerk gilt halt anderen Spurweiten – Zeit also, die überschaubare und gut vernetzte Gemeinde der Zetties kennenzulernen, finden Sie nicht?

Begrüßen würden wir es deshalb, wenn Wilfried als Lokalmatador auf Märklins Modellbahntreff im September auftreten würde. Es ist nicht verwegen zu behaupten, dass seine Anlage auf jeden Fall Dies hätte auf jeden Fall im

Spezialitäten für Schweiz-Freunde:

<http://www.zettzeit.ch>

<http://www.fr-model.de>

<http://www.ztrackcenter.com/szl/>

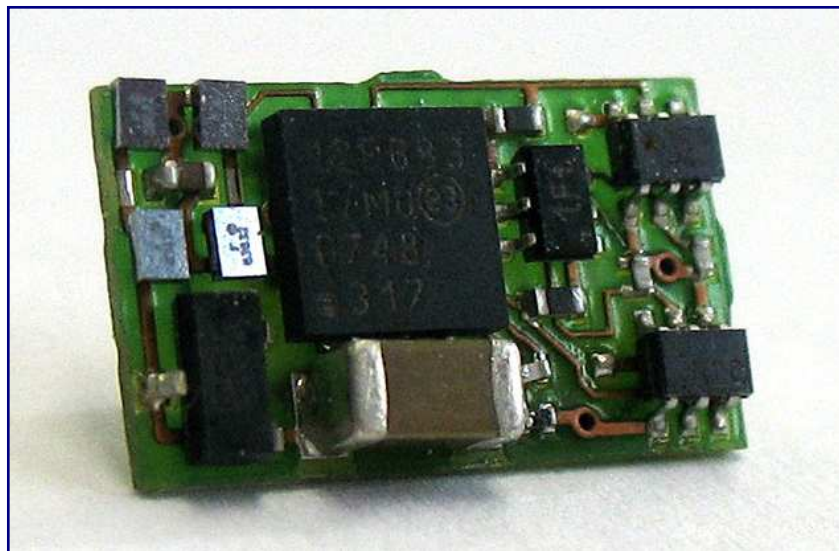
Digitalumrüstung mit JSS-Decoder

Modell dampflokomotive gar nicht typisch

Immer wieder wurden Digital-Beiträge von unseren Leserinnen und Lesern gewünscht. Dieser Bitte kommen wir gerne nach und stellen Ihnen heute einen weiteren Digitalumbau vor, der keine allzu hohen Anforderungen an die Fingerfertigkeit des Modellbauers stellt. Außergewöhnlich ist bei diesem Umbau der verwendete Decoder: Er hört auf das Märklin-Motorola-Format.

Von Roland Lohsträter und Holger Späing. Zugegeben, das Märklin-Motorola-Format ist in der Spurweite Z nicht gerade als der Standardfall zu bezeichnen. Obwohl Märklin 1984 mit dieser Technik zum Digitalpionier wurde und sein bevorzugtes Datenformat seither kontinuierlich weiterentwickelt hatte, hielt es in der Spurweite Z herstellerseitig nie Einzug.

Dasselbe gilt aber auch für alle anderen Digitalformate. Längst hat es die Technik möglich gemacht, auch in Spur-Z-Lokomotiven Decoder zu verbauen und sie damit auf den Stand der Hochtechnologie von heute zu bringen. Den Anfang dieser Entwicklung machte schon vor vielen Jahren die Firma Trix mit ihrem System Selectrix, aus dem die ersten Bausteine hervorgingen, die auch in Spur-Z-Lokomotiven verbaut werden konnten.



Stark vergrößert ist hier der Mini-Decoder von JSS-Elektronik zu sehen, dessen Einbau in eine Dampflok heute beschrieben wird. Im Original ist nur knapp 1 cm groß. Foto: JSS-Elektronik, Jörg Seitz

Leider gibt es auch heute noch „Experten“, die behaupten, dies sei nicht möglich – so geschehen erst im Juli in der Eisenbahnsendung „Auf kleiner Spur“ des MDR. Zetties wissen das längst besser und haben das regelmäßig auch auf Messen für jeden sichtbar bewiesen. Doch ein Aspekt schien uns in der öffentlichen Darstellung unterrepräsentiert: Welches System sollten Märklin-Freunde wählen, die nicht nur der Spurweite Z frönen sondern auch in den Baugrößen H0 oder 1 unterwegs sind?

Niemand kauft schließlich gern seine gesamte Ausrüstung doppelt, denn gerade die Digitalzentralen verschlingen große Beträge. Freilich

beherrschen viele Geräte heute gleich mehrere Datenformate und auch Multiprotokolldecoder gibt es längst. Doch gehen wir vom Fall aus, dass nur Märklin-Geräte im Einsatz sind – sei es eine moderne „Central Station“ oder die klassische „Control Unit“.

Gemein ist allen, dass sie auch oder sogar ausschließlich das MM-Format beherrschen. Will man diese Technik nun für die Spurweite Z adaptieren, sind also solche Decoder erforderlich, die mit eben diesem Protokoll arbeiten und natürlich auch eine geringe Einbaugröße besitzen.

Angeboten werden sie von der Firma JSS-Elektronik, gute Beratung und Information durch Inhaber Jörg Seitz inklusive. Von den großen Decodern der Spurweite H0 unterschieden sich seine Produkte

bisher nur dadurch, dass sie über keine Lastregelung (demnächst auch erhältlich!) verfügen, aber dieser Kompromiss erschien und angesichts der Kostenersparnis angemessen.

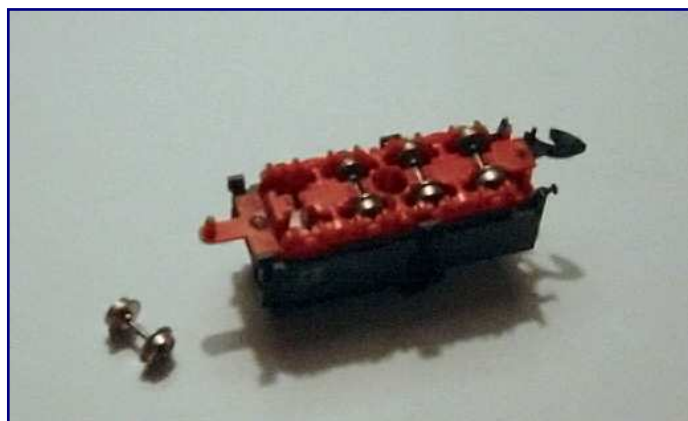
Als Musterbeispiel für den heute vorgestellten Umbau hat sich Roland Lohsträter gleich eine besondere Herausforderung ausgesucht, denn hier ist gleich ein Platzproblem zu lösen: Digitalisiert wird nun eine Baureihe 050 mit Kabinentender von Märklin, jahrzehntelang unter der Artikelnummer 8884 vertrieben und daher weit verbreitet. Unter ihrem Gehäuse geht es, wie bei allen Dampfloks, recht eng zu.



Ausgangspunkt für den Umbau: eine Schlepptenderdampflok von Märklin (Art.-Nr. 8884), eine SMD-LED für den Umbau der Beleuchtung und der Märklin-Motorola-Dekoder. Foto: Roland Lohsträter

Nach dem Erwerb eines Decoders für die Baureihe 101 von JSS Elektronik, der mit großem Einsatz und Unterstützung durch Herrn Seitz zum erfolgreichen Einbau führte, lag das nächste Projekt nahe. Die moderne Ellok verrichtete längst zuverlässig ihren Dienst und motivierte dazu, mit einer Dampfloks den Schwierigkeitsgrad zu steigern.

Nachdem Herr Seitz erfuhr, welche Lok es umzubauen galt, präparierte er den Decoder in hervorragender Weise. Er wurde mit einer schwarzen Kunststoffummantelung und fertig angelöteten, biegeweichen Drähten geliefert, die zudem extrem dünn waren. Zusätzlich legte Herr Seitz noch eine LED für die Stirnbeleuchtung dazu.



Der Dekoder soll im Tender untergebracht werden. Daher müssen zunächst Fahrwerk und Aufbau getrennt werden. Dazu müssen die Schmelzzapfen vorne wie hinten zunächst vorsichtig aufgebogen werden.

Damit an der Lok keine verbleibenden Schäden durch Fräsarbeiten zu verursachen, fiel die Entscheidung, dass der Decoder in den Tender eingebaut werden solle. Zunächst wurden deshalb die schwarzen Stehbolzen an der Tenderunterseite mit einem Dremel-Werkzeug vorsichtig abgeschliffen, damit sich der Tender vom Fahrwerk lösen lässt und den Zugriff auf sein Inneres freigibt.

An einer Stelle des Bolzens blieb ein Grat stehen, damit das Oberteil später auch ohne Klebstoff wieder sicher hält. Auch dieser Schritt gelang tatsächlich ohne Beschädigungen. Vorsichtshalber wurde für diesen Teil der Arbeiten die vordere Tenderachse entnommen, um zusätzlichen Raum für das Werkzeug zu gewinnen.

Als nächstes galt es, an der Lok die Stromverbindung zum Motor zu unterbrechen. Als gut geeignet dafür stellte sich der Steg zwischen Kontaktblech (zu den Stromaufnahmen der Räder) und Kondensator heraus. Auch hier wurde vorsichtig gefräst. Ohne Probleme ließ sich auf beiden Seiten ein Stück dieses Steges entfernen. Anschließendes Blankschleifen der verbliebenen Enden bereitete die Stellen für das anschließende Lötten vor. Bis hierher beträgt der Zeitaufwand für den Umbau etwa 20 Minuten.

Festzulegen war danach die Stelle, an welcher die Drähte vom Decoder zur Lok die Tendervorderwand durchdringen sollten. Nahe zu liegen schien zunächst eine Stelle nahe des Bodens, um die Kabel

unauffällig über die Kupplung führen zu können. Dennoch fiel letztendlich die Entscheidung, die Öffnung im oberen Bereich anzubringen, wo beim Vorbild der Blick auf die Kohlenrutsche fiel und die verfügbare Brennstoffmenge eingesehen werden kann.

Im Hinblick auf die weitere Verlegung der Drähte zur Lok bot sich damit der kürzeste Weg, wodurch im Betrieb des Modells möglichst wenige Kabelbewegungen erreicht werden sollten.

Der Digitaldecoder selbst liegt ohne Fixierung im Tendergehäuse. Damit bleibt er beweglich und die Anschlüsse werden bei Belastungen nicht beansprucht und damit geschont.

Jetzt verblieb nur noch die Aufgabe, die Drähte zu kürzen, sie anlöten und zum Probebetrieb überzugehen!

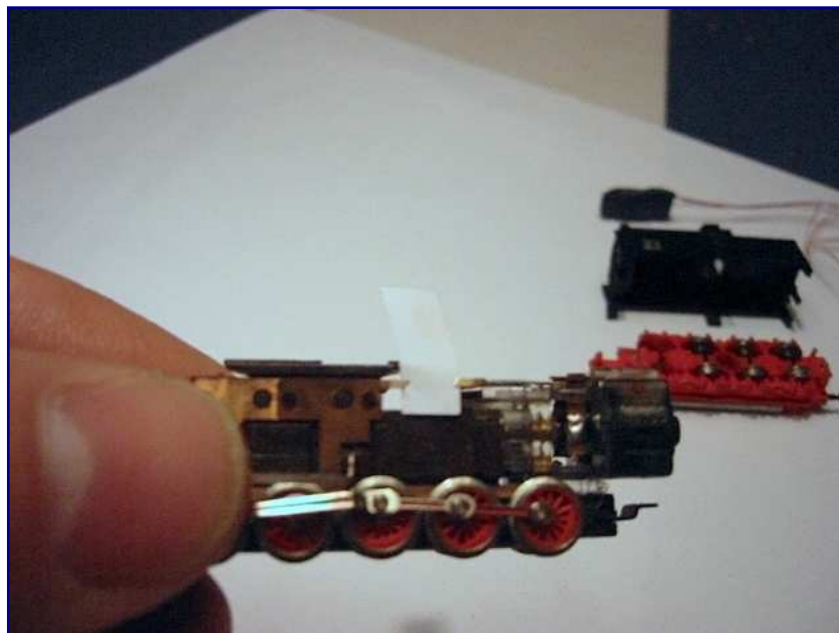
Bei den Lötarbeiten kam

übrigens eine temperaturgeregelte Lötstation zum Einsatz, mit der sich Überraschungen über die tatsächliche Temperatur an der Lötspitze vermeiden lassen. Immerhin könnten sie zu irreparablen Schäden am Digitalbaustein führen.

Zunächst waren die Anschlusslitzen auf das passende Maß zu kürzen, bevor der isolierende Lack abgeschabt werden und das nun freie Ende vorverzinnt werden konnte. Mit dieser Vorbereitung ist das Verbinden der Kabel mit den Lötstellen an der Lok eine leichte Übung.



Die Drähte vom Dekoder zum Motor wurden durch ein Loch im oberen Bereich der Tendervorderwand geführt.



Als geeignete Stelle für die elektrische Verbindung zwischen Dekoder und Motor erwies sich der Bereich zwischen dem Stromaufnahmeblech und dem Kondensator. Foto: Roland Lohsträter

Erfreulicherweise hatte Herr Seitz die Drahtenden bereits mit „Motor“, „Gleis“ und „LED“ gekennzeichnet, so dass die Zuordnung eindeutig war und nicht erst bestimmt werden musste.

Entfernt wurde dann die alte Glühlampe, deren Stelle vorsichtshalber mit einer nichtleitenden Pappe ausgelegt wurde, um einen möglichen Kurzschluss von vornherein zu verhindern, falls einmal eine blanke Stelle in die Nähe des Metallfahrwerks ragen sollte.

Eine kleine Längenzugabe an den Anschlusslitzen schuf Raum für künftige Wartungsarbeiten unter dem Gehäuse. Dank dieser Maßnahme lässt sich der Motor mit

Aktuelle Anmerkung:

Der von unserem Leser verwendete Decoder hat mittlerweile einen Nachfolger gefunden, der besser auf Dampflokomotiven zugeschnitten ist und sich sogar – mit Fräsarbeiten – für die Baureihe 89 eignet.

Angeboten wird dieser unter der Bezeichnung „Mini“ mit der Art.-Nr. DG-Mini-02 ebenfalls von JSS-Elektronik.

Dieses neue Modell ist auch schon auf unserem Foto auf Seite 15 zu sehen.

den Getriebe noch ohne Probleme entfernen und bewahrt den Zugang auch zu den Getriebeteilen.

Der Gesamtaufwand des gesamten Umbaus betrug etwa 3 Stunden, war es aber zweifelsfrei auch wert. Mit etwas Übung und Routine lässt sich der zeitliche Aufwand zudem noch weiter begrenzen. Besonders erfreulich ist, dass die Kabelverbindungen zwischen Lok und Tender im Betrieb nahezu unsichtbar bleiben und damit dem Betrachter nicht weiter auffallen.

Am Ende eines jeden Umbaus und vor dem Fahrspaß steht der Schritt der Erfolgskontrolle durch einen Test. Die Lok kam dazu auf ein Programmiergleis, auf dem ihre Funktionen durchgetestet werden konnte: Es funktionierte auf Anhieb alles einwandfrei.

Für Roland Lohsträter war es erst die 2. Lok, die er digitalisiert hat. Dies zeigt deutlich, dass eine solche Umbaumaßnahme kein Hexenwerk ist und von ungeübten Modellbahnern zu beherrschen ist. Lediglich elektrisches Grundverständnis sollte man mitbringen, aber das dürfte bei jedem wohl der Fall sein.



Das Werk ist vollbracht: Die „50 Kab“ absolviert fertig digitalisiert nun brav ihren Dienst auf den Gleisanschlüssen des Duisburger Hafens – eine Szene, wie sie bis Mitte der siebziger Jahre auch im Vorbild noch denkbar war.

Das Zusammenspiel mit der anderen Lok zeigt eindeutig den Vorteil der Digitalisierung. Nicht nur das Fahrverhalten der Loks wird verbessert, sondern ganz klar wird die Vielfalt der Möglichkeiten erweitert!

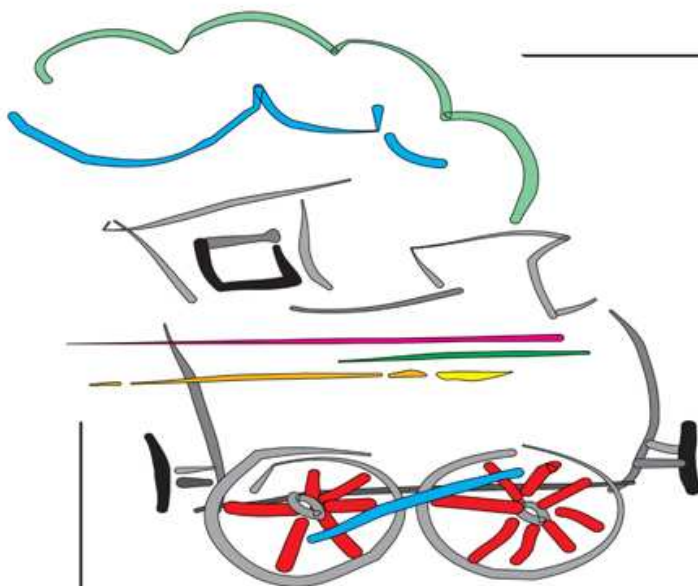
Bezug des vorgestellten Mini-Digital-Decoders:

<http://www.jss-elektronik.de>

http://www.jss-elektronik.de/index.php?cat=01_Produnkte&page=03_Fahrzeugdecoder

Seitenadresse 2 ohne Freistellen einzeilig in die Befehlszeile des Browsers eingeben!

Veranstaltungshinweis



Märklintage Göppingen
19.+20. September 2009

7. Modellbahn Treff und Familientag
www.maerklin.de

Auf den Märklintagen 2009 werden unter anderem die hervorragenden Anlagen „Liependorf“ von Piero Sbiroli und „Güglingen“ von Götz Guddas gezeigt. Erleben Sie viele aus **Trainini®** bekannte Modelle und spannende Szenen!

Spur-Z-Modellfotografie (Teil 2)

Nachhilfe für ruhige Händchen

Glücklicherweise bekommen wir regelmäßig Beiträge und Projekte von unseren Leserinnen und Lesern angeboten, die wir in Trainini® vorstellen dürfen. Bei Aufnahmen, die den Baufortschritt bebildern, stoßen wir jedoch recht häufig auf verwackelte Aufnahmen, die sich nur mit hohem Nachbearbeitungsaufwand oder gar nicht mehr verwenden lassen. Unser Beitrag soll geeignete Hilfsmittel aufzeigen, denn wir haben verschiedene Dreibeinstative des Herstellers Bilora auf ihre Tauglichkeit bei Spur-Z-Bahnern getestet.

Einige wichtige Worte wollen wir unseren Testergebnissen voranstellen: Ein Stativ ist nicht das einzige Hilfsmittel, zu verwacklungsfreien Aufnahmen zu gelangen und auch nicht der Weisheit letzter Schluss für jede Situation oder jedes Kameraprogramm.



Sechs Tisch- oder Mini- und zwei Bodenstative von Bilora waren die Kandidaten für unseren Praxistest auf Tauglichkeit für die Spur-Z-Modellfotografie.

Tatsache ist aber auch, dass Modellbahnaufnahmen meist viel Licht absorbieren und sich nicht jedes Problem mit künstlicher Lichtquelle wie einem Kamerablitz lösen lässt. In diesem Bewusstsein haben wir Stative als Hilfsmittel des Modellbahners ausprobiert und dabei natürlich gezielt den Fokus auf durchschnittliche Ansprüche eines Zetties gerichtet. Das führte uns u.a. zu folgenden Kriterien, die hier maßgeblich das Gesamtergebnis mitbestimmen:

- Wie gut lässt sich mit dem Modell in die Szenerie einer Anlage eintauchen?
- Wie nah gelange ich an mein meist winziges Motiv (z.B. eine Figurengruppe)?
- Wie flexibel lässt es sich an Unebenheiten im Boden (oder dem Modellbahngelände) anpassen?
- Für welche Kameratypen eignet es sich?

Wir gingen also davon aus, dass sich die Ansprüche eines Spur-Z-Freundes stark von denen eines H-Nullers unterscheiden und in dieser Form üblicherweise nicht in Produkttests niederschlagen. Entsprechend sind auch die Ergebnisse zu verstehen: Eine nicht vorhandene Eignung für Modellbahnfotografie im Maßstab 1:220 lässt keine oder allenfalls beschränkte Rückschlüsse auf Fotografien von H0-Anlagen zu.

Ebenso wichtig erschien uns, die Bewertung nicht auf die Anforderungen einer Spiegelreflexkamera mit höherem Gewicht und konstruktionsbedingt abweichendem Schwerpunkt einzuschränken. Die wenigsten Modelbahner dürften auch passionierte Fotografen sein. Eher gelangen sie durch den

Wunsch, ihr Werk auch außerhalb von Messen oder ihren eigenen Räumlichkeiten zu zeigen, zur Frage der passenden Ausrüstung.

Weitaus verbreiteter dürften daher Kompaktkameras sein. Der Idealfall ist natürlich eine ausbaufähige Ausrüstung, die auch mit wachsenden Ansprüchen und Neukäufen mithalten kann. Damit sind diejenigen Kriterien, die gewöhnlich nicht Gegenstand bekannter Untersuchungen sind, hinreichend erläutert.

Es fehlen also noch allgemeine Kriterien, die regelmäßig zu einem Stativtest gehören sollten:

- Wie stabil steht das Stativ insgesamt auf dem Boden/der Unterlage?
- Wie hoch ist sein Eigengewicht?
- Wie haltbar sind die eingesetzten Materialien?
- Wie gut lässt es sich transportieren / verstauen?
- Wie gut lässt es sich mit dem jeweiligen Modell arbeiten?



Für die **Trainini®**-Redaktion sind Stativ unverzichtbar: die Redakteure Joachim Ritter (links) und Holger Späing (rechts) beim Portraitieren einer Modellbahnanlage. Foto: Manfred Forst

Erstaunen mag nun, warum wir verschiedene Modelle eines Herstellers gegeneinander antreten ließen und nicht übergreifend vergleichen. Das liegt zum einen daran, dass sich in den Sortimenten verschiedener Hersteller konstruktiv vergleichbare Angebote finden, wir uns aber mehr Aussagekraft davon versprochen haben, die technisch völlig unterschiedlichen Ansätze zu vergleichen.

Das lässt es unserer Einschätzung nach leichter zu, die gebotene Leistung zum verlangten Preis mit den eigenen Anforderungen abzugleichen, denn die Grundsätze der Preisgestaltung sollten im Programm nur eines einzelnen Herstellers identisch sein. So wird sich leichter ableiten lassen, ob „je teurer desto besser“ gelten kann oder ob die maßgeblichen Kriterien zu komplex sind, um sich allein daran zu orientieren.

Zum anderen fiel unsere Wahl deshalb auf Bilora, weil sich dieser Hersteller durch eine große Modellvielfalt wie auch ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis auszeichnet, was ihn besonders für Einsteiger interessant macht. Bewusst haben wir nicht die technisch durchaus anspruchsvollen Modelle der Profishersteller eingebunden oder gegenübergestellt, weil sie deutlich höheren Ansprüchen genügen sollen.

Damit erklärt es sich auch, warum so wenige, große Stativ getestet wurden: Sie liegen meist in einem anderen, höheren Preissegment und werden vor allem von Personen verwendet, die über mehr Erfahrung und häufig auch schon über eine umfangreichere Grundausstattung verfügen. In unserem Beitrag soll es aber um eine Basisausrüstung gehen, welche die Arbeiten an Dokumentationen sinnvoll ergänzen kann, aber nicht gleich als eigenständiges Zweit hobby zu werten ist.

Daher erklären wir an dieser Stelle auch kurz, welchen Zweck der Einsatz eines Stativs bei der Modellbahnfotografie verfolgt: Ausgehend vom Standardfall eines Fotos „aus der Hand“, d.h. mit der handgeführten und eventuell zusätzlich am Körper oder einem festen Bauwerk abgestützten Kamera gelangen wir gerade im Bereich der Modellbahnfotografie schnell an unsere Grenzen.

Die Ursache liegt in der erforderlichen Belichtungszeit. Ist sie zu lang, wird das Stillhalten während der Verschlussöffnungszeit zunehmend schwieriger und ab einem Grenzpunkt unmöglich. Auf den Aufnahmen wird dies durch Unschärfen und Verwacklungen sichtbar, die sich nicht mehr korrigieren lassen.

Als Faustregel aus der Analogfotografie galt, dass folgende Belichtungszeit beim freihändigen Fotografieren nicht unterschritten werden sollte:

$$1 \text{-----} = \text{Mindestbelichtungszeit (s)}$$

Brennweite (mm)

Das bedeutet, dass bei einer Brennweite von 50 mm eine Belichtungszeit von 1/50 Sekunde eingehalten werden sollte. Der nächstmögliche Voreinstellwert lag dann meist bei 1/60 Sekunde, denn länger als der errechnete Wert (z.B. 1/30 Sekunde) sollte die Belichtungszeit nicht ausfallen, wenn Verwacklungen sicher ausgeschlossen werden sollen.

Auch im digitalen Zeitalter, bei dem die Brennweiten nicht mehr regelmäßig mit denen einer analogen Kamera vergleichbar sind (vgl. Teil 1 dieser Serie), taugt die Faustformel immer noch gut als Orientierungshilfe.



Viele Aufnahmesituationen erfordern den Einsatz eines Stativs wegen der Lichtverhältnisse und gewünschter Schärfentiefe.

Wenn wir also keine geeigneten Beleuchtungshilfen verfügbar haben, der Schattenwurf des Kamerablitzes die Bildqualität beeinträchtigt oder wegen des geringen Objektabstands die Szenerie gar nicht ausleuchten kann, kommen wir bei nicht optimalen Lichtverhältnissen nicht ums Verwenden eines Stativs herum.

Auf diese Situation zielt unser Kurztest ab. Voranzustellen ist noch, dass wir nur Dreibein-Stativ getestet haben. Ein Einbein-Stativ, eine Hilfe, die den Fotografen beim Ausrichten der Kamera und beim Stillhalten während der Belichtung nur unterstützt, war nicht unter den Testkandidaten.

Eine kritische Frage beim Bewerten eines Stativs ist sein Gewicht: Für den Transport soll es möglichst gering sein, für die Standsicherheit beim Fotografieren ist ein möglichst hohes hingegen nicht von Nachteil. Immerhin lässt sich ein Leichtgewicht deutlich schneller durch Bewegungen des Bodens in Schwingungen versetzen.

Unserer Probe aufs Exempel unterzogen haben sich acht Modelle von Bilora. Im Einzelnen haben wir in echten Aufnahmesituationen – also keinen nachgestellten Situationen - folgende Produktmerkmale ermittelt:

Mini-/Tischstative

Modellname: Digi Pod II (Art.-Nr. 777)

Länge: 14 cm (geschlossen) / 11 cm (ausgeklappt)

Gewicht: 36 g

Material: Kunststoff (komplett)

Besonderheiten: keine

Vorteile: ideal für Aufnahmen mitten auf der Anlage (Makro); Handhabung der Stativschraube sehr angenehm

Nachteile: geringes Gewicht erlaubt keine Verwendung mit der SLR-Kamera (Umfallen; Arretierung für Neigungseinstellung kann das Gewicht nicht halten); Einsatz bei Kompaktkameras mit weit ausfahrendem Objektiv ebenfalls kritisch



Gesamtwertung: Die Konstruktion dieses Stativs ist prinzipiell gut für Aufnahmen von Einzelszenen auf der Anlage geeignet, erlaubt aber nicht den Einsatz einer Spiegelreflexkamera. Kompakte Kameras sind durch ihre höhere Tiefenschärfe hier zwar eh im Vorteil, aber leider kann das Stativ auch hier nicht bedenkenlos empfohlen werden.

Note: --

Modellname: Mini Pod 1002 (Art.-Nr. 1002)

Länge: 12 cm (geschlossen) /
11 cm (maximal, wenn ausgeklappt)

Gewicht: 45 g

Material: Kunststoff und Metall

Besonderheiten: Flexibel biegbare Stativfüße

Vorteile: guter Stand durch rutschfeste Gummifüße, Füße/Beine flexibel ausrichtbar (SLR-Kamera kann bei geringer Neigung gehalten werden), ermöglicht Aufnahmen nah an der Figurenperspektive, Füße berühren oder beschädigen dabei keine Modellbäume

Nachteile: Stativgewinde wird unter Drehen des gesamten Stativs in den Kameraboden eingeschraubt (geringe Eigengröße relativiert diesen Nachteil), Einsatz mit Kompaktkamera empfohlen (SLR-Kamera mit Nahlinse aber möglich)



Gesamtwertung: Dieses Stativ erlaubt es aufgrund seiner Flexibilität wie kein anderes, in Figurenszenen einzutauchen, weil die Füße einfach an die Landschaft drum herum angepasst werden können. Wegen der begrenzten Standsicherheit gelingt dies am besten mit einer Kompaktkamera.

Note: +

Modellname: Digi Pod Micro (Art.-Nr. 1003)
Länge: 15,5 cm (geschlossen) / 8 cm (ausgeklappt)
Gewicht: 50 g
Material: Kunststoff (komplett)

Besonderheiten: keine
Vorteile: Stativ hält auch eine SLR-Kamera mit Standardobjektiv im geneigten Zustand, dadurch ideal für Aufnahmen auf der Anlage (mitten in der Szenerie), guter Stand durch rutschfeste GummifüÙe auch auf glatten Flächen, Geringe seitliche Ausrichtung durch an der Stellschraube möglich (Ausgleich für Neigungen durch feste Winkel an den FüÙen), Standfestigkeit angesichts des geringen Eigengewichts verblüÙend
Nachteile: schwierig aufzuklappen (Widerstand, feste Reihenfolge) und keine Anleitung dazu vorhanden, FüÙe stehen im fest definierten Winkel (Ausgleich siehe Vorteile), daher keine bedarfsgerechtes Ausrichten möglich

Gesamtwertung: Der Vorteil dieses Stativs gründet auf zwei Punkten, die es für die Spurweite Z besonders empfehlenswert machen. Die gute Standsicherheit erlaubt auch den Einsatz mit einer Spiegelreflexkamera und bietet daher auch dem Anfänger Ausbaumöglichkeiten. Seine geringe Höhe ermöglicht es, auch in Figurenszenen einzutauchen.

Note: ++



Modellname: Mini Pod 1004 (Art.-Nr. 1004)
Länge: 9 cm (geschlossen) / 12 cm (ausgeklappt)
Gewicht: 50 g
Material: Metall und Kunststoff

Besonderheiten: keine
Vorteile: problemlose Bedienung, Fixierung der Stativschraube einfach und bietet guten Halt, Einsatz auf der Anlage (in der Szenerie) möglich, keine Bedenken beim Einsatz mit der Kompaktkamera

Nachteile: für den Einsatz mit SLR-Kamera nicht geeignet (Stativ kann die schwere Kamera nicht halten)

Gesamtwertung: Obwohl dieses Stativ einfach und gut zu bedienen ist, wurde es in der Gesamtbetrachtung abgewertet. Weil es sich nicht mit der Spiegelreflexkamera verwenden lässt, bietet es dem Einsteiger keine Perspektive beim möglichen, technischen Wechsel.

Note: –



Modellname: Mini Pod II (Art.-Nr. 1008)

Länge: 16 cm (zusammengeklappt) /
7 - 19 cm (ausgezogen)

Gewicht: 115 g

Material: überwiegend Metall

Besonderheiten: keine

Vorteile: Spreizung stufenlos, bei weitester Stellung befindet sich die Unterkante nur noch knapp über der Anlagenkante (Figurenperspektive wird fast erreicht; Problem: seitliches Ausladen der FüÙe), Beine sind zusätzlich stufenlos ausziehbar, verstellbarer Kugelkopf

Nachteile: AusziehfüÙe sind nicht in ihrer Höhe fixierbar, Kugelkopf hat Probleme mit dem Gewicht einer Spiegelreflexkamera, Umsturzgefahr bei verlagertem Schwerpunkt durch Objektiv einer SLR-Kamera



Gesamtwertung: Ausziehbare Stativbeine, eine individuelle Spreizung für Anpassung ans Gelände und die Option, dem Anlagenboden so nahe zu kommen, gefielen uns. Hier hat die Konstruktion ihre Vorteile. Besitzer einer Spiegelreflexkamera werden mit diesem Modell aber nicht rundum glücklich sein.

Note: +-

Modellname: Digi Pod Mini (Art.-Nr. 1010)

Länge: 17 cm (geschlossen) / 29 cm (ausgezogen)

Gewicht: 210 g

Material: überwiegend Metall

Besonderheiten: keine

Vorteile: Stativtasche mitgeliefert, verschiedene Farben lieferbar (Hellblau, Messing, im Test: Silber), insgesamt recht stabiler Stand, GummifüÙe für besseren Halt

Nachteile: für den Einsatz mit SLR-Kamera nicht geeignet (Stativ kann die schwere Kamera nicht halten), Halt der Stativschraube unzureichend (Gefahr des Wegkippens auch bei ausgefahrenem Kompaktkameraobjektiv), durch seine BaugröÙe für den Einsatz auf der Spur-Z-Anlage nur bedingt geeignet (eher für H0 oder TT zu empfehlen)



Gesamtwertung: Die Grundkonzeption gefiel uns, aber die Probleme mit der Spiegelreflexkamera fallen hier noch stärker ins Gewicht als beim vorherigen Modell. Mangels Einsatzmöglichkeit für Figurenszenenaufnahmen auf der Anlage läÙe ein solcher Einsatz ja nahe.

Note: --

Bodenstative

Modellname: Digi Pod Super (Art.-Nr. 499-N)
Länge: 46 cm (zusammengeklappt) /
134 cm (voll ausgezogen)
Gewicht: 900 g
Material: Metall; Zusatzteile wie Griffe und FüÙe aus
Kunststoff

Besonderheiten: keine
Vorteile: leicht zu transportieren (geringes Gewicht),
Stativtasche im Lieferumfang, Höhe reicht (wenn
auch gerade eben) für Szeneaufnahmen vom
Anlagenrand, StativfüÙe auch unterschiedlich weit
ausziehbar und individuell spreizbar (Einsatz auch
auf Treppen oder in Neigungen möglich), Stativ-
kopf beliebig neigbar (nur vom Gewicht der
Kamera mit Objektiv begrenzt)

Nachteile: schwierig in der Handhabung (Fixierschraube
sehr umständlich in den Kameraboden einzu-
drehen), voll ausgezogen lässt die Standfestigkeit
deutlich nach (recht wackelig durch fehlendes
Eigengewicht), deshalb Einsatz eher außerhalb der Messe empfohlen

Gesamtwertung: Wer ein „groÙes“ Stativ sucht, das auf dem Boden steht, aber deren Gewicht
scheut und es in einer (größeren) Fototasche transportieren will, wird mit diesem
Modell auf seine Kosten kommen. Knapp bemessen sind nur seine Maximalhöhe
und die Standstabilität.

Note: +



Modellname: Professional Combi II (Art.-Nr. 1122)
Länge: 76 cm (geschlossen) / 152 cm (ausgezogen)
Gewicht: 3.000 g
Material: Metall; Zusatzteile wie Griffe und FüÙe aus
Kunststoff

Besonderheiten: Stativ für semiprofessionellen Einsatz, gute
Ausstattung

Vorteile: hohes Gewicht sorgt für Standfestigkeit auch bei
voller Höhe, variable Einstellmöglichkeiten bieten
hohe Einsatzflexibilität, StativfüÙe auch
unterschiedlich weit ausziehbar (Einsatz auch auf
Treppen oder in Neigungen möglich), 2.
Schnellwechselplatte (Serie) für schnellen
Kameratausch, Stativtasche im Lieferumfang,
bedingt auch für Videoaufnahmen geeignet

Nachteile: konstruktionsbedingt kein Transport in der
Kameratasche (Baugröße), lange Vorbereitungszeit für den Zusammenbau,
konstruktionsbedingt kein Einsatz auf der Anlagen (also in der Szenerie) möglich,
Gewicht stört beim Transport in umgehängter Stativtasche



Gesamtwertung: Wer gehobene Ansprüche an sein Bodenstativ stellt und sich auch für zukünftige, technische Aufrüstungen wappnen möchte, ist mit diesem Modell gut bedient.
Note: ++

Erläuterung unserer Noten

- ++ Sehr empfehlenswert für Einsätze in der Spur-Z-Modellfotografie (bezogen auf die jeweilige Stativklasse)
- + Empfehlenswert mit nur wenigen Einschränkungen bei Einsätzen in der Spur-Z-Modellfotografie (bezogen auf die jeweilige Stativklasse)
- + Bedingt empfehlenswert für die Spur-Z-Modellfotografie; Einschränkungen beziehen sich auf den Einsatz des Kameratyps
- Ausreichend für wenige, ganz spezielle Zwecke (nicht ausbaufähig)
- Aufgrund der besonderen Einschränkungen für Modellaufnahmen in der Spurweite Z keine Empfehlung

Damit kommen wir zum abschließenden Fazit unseres Praxistests: Die Stative lassen sich in zwei verschiedene Funktionsgruppen einteilen, die völlig unterschiedliche Aufgaben bewältigen können. Ein Universalgerät kann es konstruktionsbedingt nicht geben.

Daher kann sich auch unsere Gesamtbewertung nur jeweils auf die Kategorie beziehen, zu der ein Kandidat gehört. Alle Geräte haben ihre Schwächen und Stärken. Da hier nur Modelle von Bilora getestet wurden, sind die Ergebnisse und Noten auch nicht auf eine Gesamtbetrachtung des Marktes abgestellt. Sie stehen ausschließlich in einem direkten Bezug zueinander.

Daher bewerten sie nicht die grundsätzliche Qualität des Modells sondern seine spezielle Eignung für die Modellfotografie unserer Spurweite, was durchaus als Anforderungsextrem zu bezeichnen ist, dem nicht jedes Stativ gewachsen sein kann. Die vergebenen Noten klassifizieren insofern nur die Reihenfolge von Bilora-Stativen für diesen beschriebenen Zweck, wie es unserem Eindruck zum Testende entsprach.



Zum Testprogramm gehörten verschiedene, typische Aufnahmesituationen, wie sie im Bereich der Spurweite Z häufig vorkommen. Die Eignung für diese Zwecke entschied über unsere Empfehlungen.

Unser Testsieger für die Kategorie Mini- und Tischstative ist das Modell Digi Pod Micro (Art.-Nr. 1003) geworden, weil es sich gut für Figurenszenen eignet, ohne die Landschaft platzmäßig überdurchschnittlich zu beanspruchen, dabei eine hohe Flexibilität in der Ausrichtung bietet und sowohl für eine Kompakt- als auch Spiegelreflexkamera geeignet ist.

Ein eventueller Umstieg in der Fototechnik erfordert also nicht zwangsläufig einen Neukauf in dieser zugegebenermaßen durchaus noch preisgünstigen Kategorie. Mit diesen Merkmalen hat das Digi Pod Micro vor anderen Modellen, klar die Nase vorn.

Im Bereich der Bodenstative entschied die Preiskategorie deutlicher über die Eignung nach unseren Anforderungen. Hier wurde das Modell Professional Combi II (Art.-Nr. 1122) Testsieger. Standfestigkeit in jeder Lage und höchstmögliche Flexibilität entschieden hier über unsere Empfehlung. Schön ist, dass es auch für Videoaufnahmen von Laien recht gut geeignet ist. Das sichert ein weiteres Einsatzgebiet.

Auch das recht hohe Gewicht konnte an dieser Wertung nichts ändern, denn es ist ein wichtiges Merkmal für den wackelfreien Halt der Kamera. Mit dem direkten Vergleichsmodell ließen sich zwar auch gut Resultate erzielen, doch ist die Höhe für viele Anlagen der Spurweite Z schon recht knapp bemessen.

Wir hoffen, unseren Leserinnen und Lesern mit dem diesem Test Anhaltspunkte geben zu können, an denen sie sich gut orientieren können oder die Hilfe bieten, ein ins Auge gefasstes Modell vor dem Kauf auf eigene Ansprüche zu testen. Ausdrücklich weisen wir aber darauf hin, dass unsere Ergebnisse nicht ohne weiteres auf die Anforderungen anderer Spurweiten übertragen werden können.

Besonders die Höhe, in der ein Kameraobjektiv platziert werden muss, wird hier deutlich abweichen und zu anderen Ergebnissen führen müssen.

Seiten des Herstellers Kürbi-Otto Tönnies GmbH:
<http://www.bilora.de>



Schnellwechselplatte, Wasserwaage und Einstellhebel am Modell Professional Combi II (Art.-Nr. 1122) sorgen für sichere Einstellungen, Auch die Kamera ist schnell gewechselt, sofern man mehrere besitzt.

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

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.

Zur Rezension von „Die digitale Modellbahn“:

Ich habe mir das Heft kommen lassen. Hat die Trainini-Redaktion eine Ahnung, warum darin das Produkt der Firma MÜT (Herr Stollner) fehlt?

Wolfgang Bolt, via E-Mail

Antwort von Tobias Pütz (EJ-Redakteur und Mitautor):

Die Bekanntheit war ganz sicher nicht das Kriterium für die Aufnahme in die Produktbesprechungen - Zimo ist z.B. auch nicht vertreten. Entscheidend waren u.a. die allgemeine Verfügbarkeit, die Marktbedeutung (Märklin, Roco, Fleischmann, Esu), die Produktkonzepte bzw. Zielgruppen (Einsteiger!) und die Orientierung an den weit verbreiteten Standards MM und DCC.

Anbieter, deren Schwerpunkt auf ingenieurtechnisch guten, aber erklärungsbedürftigen Produkten für Fortgeschrittene liegt, haben wir außen vor gelassen, da das Heft sich vor allem an Einsteiger wendet. Auch Anbieter, deren Geschäftsmodell sich vor allem auf die Beratung, den Service, die individuelle Lösung aus einer Hand stützt, haben wir nicht aufgenommen. Hierzu zählt z.B. Müt.

Gefreut haben wir uns auch über folgende Rückmeldung:

Vielen Dank für die Zusendung der Trainini Jahres-CD. Die halbe Stunde haben mir und meinem kleinen Sohn viel Spaß gemacht. Ich freue mich schon auf die nächste Folge.

Wenn ich die letzten 35 Jahre Revue passieren lasse (etwa um die Zeit habe ich meine erste Startpackung bekommen), bin ich erstaunt, was sich bei unserer Spurweite bis heute alles getan hat.

Zwar ist die Spur Z in den Spielwarengeschäften nicht so präsent wie die anderen beiden Spurweiten, aber dank Internet lassen sich die benötigten Zubehör- und Ausstattungsteile ja ohne Probleme in großer Auswahl bestellen. Über diese mittlerweile große Vielfalt war auch ein Bekannter von mir (HO-Bahner) sichtlich erstaunt, dem ich mal ein paar Links von Z-spezifischen Internet-Auftritten zugeschickt habe.

Dr. Michael Alberti, München

Jungfernfahrt der Baureihe 23 von Bahls:

Endlich – auf diesen Moment haben viele Spur-Z-Freunde seit 4 Jahren gewartet! Michael Bahls hat das erste Serienmuster seiner völligen Neuentwicklung der DB-Neubaudampflokomotive Baureihe 23 (Art.-Nr. 5023) fertig gestellt.



Lange erwartet, endlich fertig: Die Neubaudampflokomotive Baureihe 23 der Deutschen Bundesbahn von Bahls Modelleisenbahnen (Art.-Nr. 5023) zeigt sich hier in ihrer Ausführung als 23 072 in der beleuchteten Version. Foto: Bahls Modelleisenbahnen, Michael Bahls

Die Lok mit einem Gehäuse aus Messing und Neusilber, das sich durch viele separat angesetzte Teile auszeichnet, sitzt auf einem ebenfalls selbst konstruierten Messingfahrwerk. Der Antrieb erfolgt durch einen Glockenankermotor mit Schwungmasse, der diesem technisch anspruchsvollen Modell zu guten Fahreigenschaften verhelfen soll. Zur Stromaufnahme wurden die beiden äußeren Achsen von Lok und Tender herangezogen.

Wie bei Modelleisenbahnen Bahls gewohnt, besticht auch die 23 auch durch eine vollständige Detailsteuerung und Nachbildungen der Bremsanlage. Das Standardmodell ist für analogen Betrieb ausgelegt und nicht beleuchtet, um die Fahreigenschaften nicht zu beeinträchtigen.

Auf Wunsch ist natürlich auch eine Digitalversion erhältlich. Eine LED-Stirnbeleuchtung lässt sich gegen Aufpreis verbauen, wenn dies in der Bestellung gleich mit angegeben wird – ein nachträglicher Umbau ist technisch nicht mehr möglich. Michael Bahls folgt hier konsequent dem Wunsch vieler Vitrinensammler, die aus Kostengründen gern auf die Beleuchtung verzichten möchten.

Neu kalkuliert wird wegen des Konstruktionsaufwands und mit Blick auf die vierjährige Entwicklungszeit der Preis. Der kommunizierte Vorbestellpreis von 499,00 EUR kann deshalb nicht garantiert werden. Für die Vorbesteller bleibt er selbstverständlich gültig.

Auch ist noch mit Wartezeiten zu rechnen: Bis Ende 2009 sollen zunächst die Vorbesteller nach und nach beliefert werden, bevor neu eingehende Bestellungen abgearbeitet werden können. Ein ausführlicher Test dieses Kandidaten für das Prädikat „Neuerscheinung des Jahres 2009“ ist für die Dezember-Ausgabe geplant.

Weitere Auslieferungstranche bei Märklin:

Im Juni und Juli erfolgte eine weitere Tranchenlieferung des beliebten „Solidaritätswagens“, offiziell schlicht als Containerwagen „Vollampf“ (Art.-Nr. 86150). Mit diesem preisgünstigen Wagen, der spontan nach Eintritt der Insolvenz als Neuheit nachgelegt wurde und im Stil den klassischen Werbewagen folgt, erklären sich Märklin-Freunde weltweit solidarisch mit Firma und Marke Märklin und werben so für ihren Erhalt.

Erfreulich ist, dass dieser Wagen, der selbstverständlich kein reales Vorbild hat, auch zu einem äußerst moderaten Preis über den Fachhandel angeboten wird. Wir meinen, dass dies Vorbildcharakter haben sollte, denn durch für Kunden nicht nachvollziehbare Preisentwicklungen kam es unserer Auffassung nach unter anderem dazu, dass Modellbahnen aus Kinderzimmern verschwanden und sich gestandene Modellbahner vom Hobby verabschiedeten.



Ausstellung und Werksverkauf bei Lütke Modellbahn:
Lütke Modellbahn hat neue Ausstellungenräume am Produktionsstandort eröffnet. Dort erfolgt zu den Wochenenden auch ein Verkauf von Material und Einzelstücken. Zugänglich sind die neuen Räume in der Zugspitzstr. 10 in Olching freitags von 14.00 - 19.00 Uhr und samstags von 10.00 - 14.00 Uhr. Während laufender Messebeteiligungen des Unternehmens bleiben die Räume geschlossen.

Der Märklin-Solidaritätswagen (Art.-Nr. 86150) mit zwei unterschiedlich gestalteten Seiten wird nun endlich in größeren Stückzahlen ausgeliefert.

Überarbeiteter Internet-Auftritt bei High Tech Modellbahnen:

Nach langer Funkstille macht High Tech Modellbahnen wieder auf sich aufmerksam. Die Zwischenzeit wurde fleißig dazu genutzt, den Internetauftritt der Firma grundlegend zu überarbeiten. So wurde die

Navigation durch vergrößerte Leisten verbessert, Produktabbildungen beginnend ab Juli 2009 werden nun größer dargestellt.

Ausgemerzt wurde auch ein Fehler im Bestellvorgang, der bei unvollständigen Angaben keinen Fehlerhinweis auswarf, aber die Bestellmenge auf Null setzte. Künftig wird in einem roten Kästchen angezeigt, wenn wichtige Auftragsdaten fehlen.

Neu ist die Rubrik „Neue Artikel“, wo alle Neuheiten nach Erscheinungsdatum sortiert für sechs Monate aufgeführt werden. Dies erleichtert es, sich auf den Seiten nach einer längeren Besuchspause wieder einen Überblick zu verschaffen.

Eine kleine Auswahl der jetzt lieferbaren Neuheiten für die Spurweite Z möchten wir auch gleich geben:

Rollenprüfstand „BiG Zett“ für Triebzüge (Art.-Nr. 4002) → zu ergänzen mit Laufkatzen und Auflagen

E-Lok- und Diesellokbeleuchtung weiß für digital, Set mit 2 Bausteinen (7044), u.a. für BR 221

E-Lok- und Diesellokbeleuchtung weiß für digital, Set mit 2 Bausteinen (7045), u.a. für BR 194

E-Lok- und Diesellokbeleuchtung weiß für digital, Set mit 2 Bausteinen (7047) u.a. für BR 110

Gleichrichter groß (7210) → LED-gerechtes Umwandeln des „Weichenstroms“ vom Trafos

Gleichrichter klein (7211) → LED-gerechtes Umwandeln des „Weichenstroms“ vom Trafos

Minibaustein LED-Konstantlicht, Gleichstrom (7201) → kleiner als Vorgängerbaustein 7200

Minibaustein LED-Konstantlicht, Wechselstrom (7201) → kleiner als Vorgängerbaustein 7200

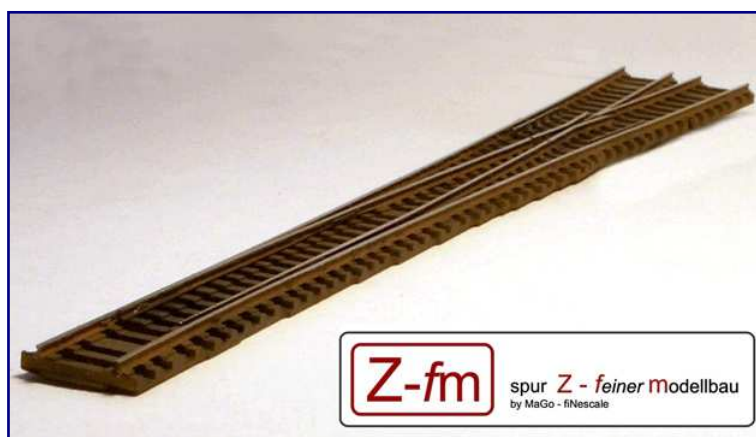
Einen vollständigen Überblick über alle Neuheiten bekommen Sie zusammen mit einem eigenen Eindruck direkt Sie unter <http://www.z-hightech.de>!

Z-fm – ein neuer Anbieter für Spurweite Z:

Seit Juni 2009 erweitert ein neuer Anbieter für den Bereich des Feinmodellbaus das Angebot der Spurweite Z. Dabei handelt es sich um einen „alten Bekannten“ der größeren Spur N, der mit getrenntem Internetauftritt auch einen Marktzugang zur kleinsten, etablierten Baugröße sucht.

Unter dem Namen Z-fm (für Spur Z – feiner Modellbau) bietet Klaus Maaser aus dem ostwestfälischen Höxter nun schwerpunktmäßig feines Selbstbaugleis mit Code-40-Profilen (Weichen und Gleise), das teilweise auch gealtert angeboten wird. Es entsteht in Zusammenarbeit mit Petau, der bis vor einigen Jahren auch eigene Spur-Z-Produkte im Direktvertrieb anbot.

Ebenso von Z-fm werden für den Bau und das Verlegen von Gleisen erforderliches Zubehör wie Lehren (rollbare Spurweitenlehren) und Diabas-Schotter (auch mit Pulverfarben koloriert) sowie einige feine Bausätze aus dem Gebäudemodellbau hergestellt und vertrieben. Weiteres Zubehör und Straßenpflaster wird aus Spezialkarton angeboten.



Klaus Maaser bietet unter dem Geschäftsnamen Z-fm neben vielen anderen Produkten für unsere Baugröße auch Code-40-Gleise an. Foto; Z-fm, Klaus Maaser

Das Angebot soll nach und nach erweitert werden. Interessenten können in der hauseigenen Laserwerkstatt aber auch eigene Projekte umsetzen lassen. Erweitert wird das Angebot von Z-fm zusätzlich noch um die bereits vor einiger Zeit kurz vorgestellte Produktpalette von Oesling (wasserverdünnbare Acrylfarben) und einige Puderfarben.

Für Interessenten geben wir noch die Internetseite bekannt, unter der das Spur-Z-Programm von Klaus Maaser zu finden ist: <http://www.z-fm.org>. Alle weiteren Angaben sind seinem Impressum zu entnehmen.

Aktuelle Neuheitenauslieferungen bei AZL:

In der Ausführung für die Western Pacific (WP) sind die gedeckten ACF-Schüttgutwagen (mit drei Schütten; englische Bezeichnung „ACF 3-bay covered hoppers“) nun bei AZL erschienen.

Erhältlich sind sie in einer Vier-Wagen-Konfektion (Art.-Nr. 90304-1) mit den Betriebsnummern 12003, 12015, 12022 und 12025 oder als Einzelwagen (Art.-Nr. 91304-1) mit der Betriebsnummer 12026. Erhältlich sind sie im elektronischen Vertrieb unseres US-Partnermagazins (unter <http://www.ztrackcenter.com>) oder bei den bekannten Fachhändlern.

Auf August wurde der Auslieferungstermin für die Doppelstock-Autotransportwagen verschoben, die ursprünglich für den letzten Monat angekündigt waren.

Neuer Modellbahnkatalog bei Conrad:

Traditionell ist der Conrad-Modellbahnkatalog einer der wichtigsten herstellerunabhängigen Verzeichnisse im deutschen Sprachraum. Daher soll auch das Erscheinen der neuen Ausgabe hier ausdrücklich erwähnt werden, finden sich doch darin auch allerlei Produkte für Eigenbauprojekte im Landschaftsbau, für Dioramen oder Schaltungen. So sind darin etwa die SMD-0402-LED von Everlight enthalten, die **Trainini®** exklusiv für Conrad getestet hatte und die seit einiger Zeit auch in den Farben Orange und Blau erhältlich sind.

Der neue Katalog „Modellbahn 2009/10“ hat 288 Seiten und lässt sich gegen eine Schutzgebühr auf <http://www.conrad.de> bestellen.



Sommerneuheit bei Z-Modellbau:

Dr. Andreas Scheibe hat nun endlich auch für die DB-Freunde eine Version der Köf 2 mit offenem Führerhaus, die beim Vorbild nur Vorhänge als Wetterschutz besaß, gebaut. Die kleine Lok im altroten Lack unterstützt so prima ihre Schwester in der geschlossenen Ausführung bei den Einsätzen auf der Modellbahnanlage.

Wie von Z-Modellbau gewohnt, besticht auch die neueste Version mit guten Fahreigenschaften und maßstabsgerechten Proportionen sowie feinen Details. Schließlich baut sie auf der bewährten Grundform des bekannten und von **Trainini®** in der Ausgabe 10 (Mai 2006) getesteten Modells auf.

Wir sind daher zuversichtlich, dass wir sie in Kürze auch auf seinen Internetseiten zu sehen bekommen.

Dank Velmo keine Krokodilstränen mehr:

Zum bekannten DCC-Decoder für Märklins Modelle des deutschen Krokodils (Reihe E94) gibt es bei Velmo mit dem Modell LS26677 ab jetzt auch ein passendes Selectrix-Pendant, das zu allen Varianten dieser Lokomotive (z.B. Märklin 8822) passt. Wie immer ist der Rautenhaus SLX831 Bestandteil des Decoders.

Bei einer Digitalisierung mit dem Velmo-Baustein werden die beiden Glühlampen der Lok durch wartungsfreie LED ersetzt, die auf kleinen Zusatzplatinen Bestandteil des Decoders sind. Daher ist, wie von Velmo traditionell gewohnt, kein Löten, Feilen oder Fräsen für den Umbau erforderlich. Mit ein wenig Übung ist die Digitalisierung dieser Lok in 10 Minuten erledigt.

Die alten Drähtchen von der analogen Platine zu den Glühlampen in den Vorbauten müssen allerdings gekappt werden. Somit wäre es dann nur im Falle eines Rückbaus erforderlich, zwei Lötstellen wiederherzustellen.



Velmo hat jetzt auch für die Freunde des deutschen Krokodils eine digitale Tauschplatine für das Selectrix-Format herausgebracht. Foto: Velmo, Claudius Veit

Wichtige Terminänderung für das Adventstreffen:

Der Gewerbeverein von Zell an der Mosel teilt aktuell mit, dass die schon traditionelle Modellbahnausstellung – unter den Zetties besser bekannt als „Adventstreffen“ – in diesem Jahr verlegt wurde. Bisher fand die Modellbahnschau mit deutlichem Schwerpunkt auf der Spurweite Z stets am 2. Adventwochenende statt.

2009 wird das kleine Weinstädtchen an der Moselschleife die Teilnehmer und Besucher aber schon eine Woche eher empfangen. Aufbau-tag ist damit Samstag, 28. November 2009. Besucher werden am Sonntag, den 29. November 2009 zwischen 11.00 und 18.00 Uhr erwartet.

Kindertag im Eisenbahnmuseum:

Am 19. Juli 2009 veranstaltete das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGE) einen Kindertag. Kindgerechte Führungen, „Karussell-Fahrten“ auf der Drehscheibe, Spiele und Bögen mit zwanzig kniffligen Fragen, die zum Erkunden des Museums beitrugen, sorgten für eine zielgruppengerechte Unterhaltung.

Natürlich konnten die kleinen Nachwuchseisenbahner auch Fahrten mit der Handhebeldraisine, der Feldbahn oder auf dem Führerstand einer V100²⁰ absolvieren.



Ein Mal Lokführer sein: Dieser Traum wurde für Trainini®-Schülerreporter Maximilian Sommer beim Kindertag des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen Wirklichkeit.

So war die Veranstaltung trotz unbestän-

digen Wetters und mehrerer, heftiger Regenschauer gut besucht und so manches Kind dürfte seinen ersten Berufswunsch auf dem nachfolgenden Nachhauseweg geäußert haben.

Geöffnet war auch die Modellbahnanlage des MEC Essen in einem alten Hecht-Waggon. Hoffentlich machte sie Lust darauf, daheim eine neu entdeckte Leidenschaft als Hobby weiterzupflegen.

Neue, kostenlose Papier-Bastelbögen:

Bereits in einer früheren Ausgabe haben wir auf kostenlose Bastelbögen zum Ausdruck auf Papier hingewiesen, die sich als PDF-Dateien beziehen lassen. Angeboten werden sie von der Grundschule Pretzschendorf, die seit 2005 jährlich neue Serien auf ihren Seiten eingestellt hat.

Tauglich sollen die Bögen für die Spurweiten N und Z sein. Und da sich seit unserer letzten Meldung wieder viel getan hat, veröffentlichen wir an dieser Stelle gleich noch mal die Adresse, unter die Häuser-Dateien zu finden sind:



<http://www.grundschule-pretzschendorf.de/Werken/Weihnachtsberg/weihnachtsberg.html#serie1>

Impressum

ISSN 1867-271X

Das Veröffentlichen von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen.

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J.Kluz

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Am Rondell 119, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder per E-Mail an redaktion@trainini.de. Ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert, Roland Lohsträter, Maximilian Sommer (Schülerreporter, 9 Jahre)

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

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

Alle in dieser Veröffentlichung erwähnten Firmennamen, Warenzeichen und -bezeichnungen gehören den jeweiligen Herstellern oder Rechteinhabern. Ihre Wiedergabe erfolgt ohne 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 Herunterladen auf <http://www.trainini.de> bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Netzdiensteanbieterkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Domänen ist nach Entfernen von den eigenen Seiten ausdrücklich erlaubt, solange das Herunterladen nicht kostenpflichtig angeboten wird.

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

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