AMERICAN RAILROADFANS IN SWITZERLAND



13th CONVENTION

LOCOMOTION

14./15. Oktober 2006

in Adliswil bei Zürich

Schulhaus Kronenwiese

FAULHABER



Der Antrieb

Weltweit bewegen FAULHABER Antriebssysteme High-Tech-Anwendungen, z.B. in der Intensivmedizin, der Robotik oder Produktionsautomation. Aber auch in ganz alltäglichen Dingen, wie in einer Modell-Lokomotive, finden sich Antriebe der FAULHABER-Gruppe.

Das Wissen über die einzelnen Komponenten, die richtige Auswahl und vor allem das langjährige Know-how in der Antriebstechnik erfüllen unterschiedlichste Kundenanforderungen. FAULHABER Applikationsingenieure sind besonders dann gefragt, wenn Komplettlösungen gewünscht sind: Antriebssysteme plus konstruktive Anpassung an die Umgebung. Fordern Sie uns!



kommt von FAULHABER

FAULHABER GROUP
We create motion

MINIMOTOR SA
6980 Croglio · Schweiz
Tel.: +41 (0)91 611 31 00 · Fax: +41 (0)91 611 31 10
Email: info@minimotor.ch · www.minimotor.ch



LOKI Zeit für mich...

LOKI-Leser haben Zeit und LOKI-Leser nehmen sich Zeit, denn LOKI bietet Freizeit!
Gönnen Sie sich eine Pause. Machen auch Sie den Abend zum Feierabend.
Und das Wochenende zu Ferien. Lesen Sie die LOKI im Abonnement.
Noch heute den Coupon ausfüllen und einsenden:

Abonnieren Sie die LOKI jetzt!

Sparen Sie 15 % vom Einzelverkaufspreis.

☐ Ja, ich abonniere LOKI zum Preis von CHF 111.– für 11 Ausgaben pro Jahr. FF 001 F12 001 001
Auslandspreise siehe Impressum

Gewünschte Zahlungsart
☐ Rechnung
☐ Kreditkarte Verfalldatum ☐☐☐☐
Nr. ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐
☐ MasterCard, EUROCARD ☐ VISA Card

Vorname Name

Strasse/Nr.

PLZ Ort

Datum Unterschrift

Einsenden an: LOKI-Leserservice, Sulzstrasse 12, CH-9403 Goldach
Telefon: +41 (0)71 844 91 75, Fax: +41 (0)71 844 91 74,
E-Mail: leserservice@loki.ch

LOKI
www.loki.ch

Official Distributor

All American Trains

The Pioneer in factory sound equipped locomotives that operate on both standard DC and DCC.

AT&SF 4-8-4

now in additional road numbers



New 2007

Also available:

- California Zephyr Cars
- Heavy Mikado 2-8-2
- EMD Switcher SW7
- K7A Stockcars
- EMD SD40-2
- Class J 4-8-4
- Alco RSD15
- F7A / F7B
- J1 2-10-4
- C30-7
- GG-1



ALCO RSD15

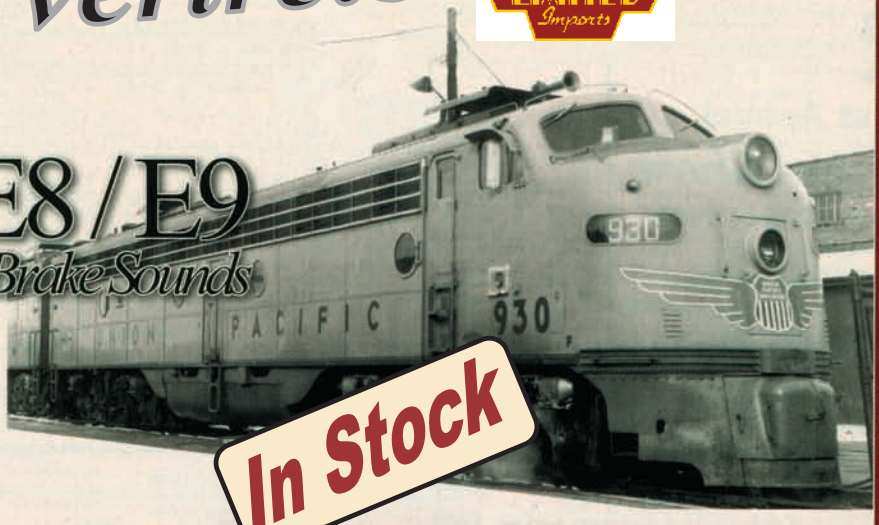
In Stock

All American Trains

vertreibt

EMD E8 / E9

with Dynamic Brake Sounds



In Stock

Paragon

Operate in Silence, No More

All American Trains
Am Neumarkt 1
41564 Kaarst, Germany

Fon: +49/2131/769640
Fax: +49/2131/769641
E-Mail: aat@aat-net.de

Offizieller Distributor für Europa

www.aat-net.de

13th Convention for American Railroadfans in Switzerland

Das 13. Treffen (Tagung und Ausstellung) für nordamerikanische Eisenbahnfreunde in der Schweiz und Europa wird wieder im Schulhaus Kronenwiese in Adliswil bei Zürich durchgeführt. Ein genauer Lageplan mit Angaben der öffentlichen Verkehrsmittel und der Zufahrt finden Sie auf Seite 101.



Öffnungszeiten: Samstag 14.10.06 10.00 - 17.30 Uhr
Sonntag 15.10.06 09.30 - 16.30 Uhr

Eintritt: sFr. 10.- (Kinder 5.-) 2-Tages-Pass 15.-

Convention-Programmübersicht

Auf über 3000 m2 entführen wir Sie in 3 Gebäuden in die amerikanische Eisenbahnwelt. Unsere Convention ist die einzige und grösste Ausstellung für Nordamerikanische Bahnen in Europa.
Aus Anlass der 10. Jubiläums-Convention von 1998 haben wir einen **Cupola Caboose** (nur Vorderteil) 1:1 (Höhe 4,8 m) aus Holz gebaut. Er ist wieder unser **Ticket Office** und steht auf dem Parkplatz in den USA-Farben rot/weiss/blau.
Detaillierte Dioramen und Anlagen mit Fahrbetrieb von Spur Z bis G mit internationaler Beteiligung aus Austria - Belgium - France - Germany - Luxembourg - Netherlands - Switzerland - USA.
Hauptthema: **Locomotion (Zugfahrzeuge)** aus allen Epochen von der Dampflok über E-Loks, Gasturbinen bis zur High-Tech Diesellok. Wir sehen Rollmaterial von verschiedenen Bahngesellschaften aus Alaska, Canada, Mexico und den USA in Vitrinen.
Mit den **'Workshops'** zeigen wir Ihnen hautnah, wie Modellbau gemacht wird (Seite 15).
Ein attraktives **Film- und Diaprogramm** zieht jeden Besucher in den Bann der amerikanischen Eisenbahnwelt (Seite 13).
36 Anlagen oder Module mit Fahrbetrieb: Spur Z, N, HO, HOn3, O, On3, G/IIm, Live Steam; zB. Ntrak, N-Anlage aus Strasbourg, Dease Lake & Northern mit Fähre und richtigem Wasser in Spur N, O-Anlage (13 m) aus Paris, HO-Anlage (12 m) mit Kohlenbeladung aus D, G-Anlagen (Gn3) aus CH & B, G-Live Steam aus A, usw.
Detaillierte Infos zum reichhaltigen Programm finden Sie auf den folgenden Seiten, wo alle Exponate vorgestellt werden. Das Ausstellerverzeichnis finden Sie auf Seite 102 und Händler auf Seite 103.

Art Corner mit Gemälden, Lithos, Fotos, Holztafeln - **Börse** (nur US-Material) - **Bookstore** (Literatur) - **DVD/ Videoshop** - **Infostände** von US-Fachhändlern (mit Verkauf) - **Reisebüro** (Maya Travel Inn) - **Western Shop - Cafeteria** (nur Snacks und Getränke) mit American Hamburger von der **Huube Chuchi** und **Pepsi Cola**.
Samstagabend: **Official Convention Dinner** im Hotel Belvoir in Rüschlikon mit Verleihung der Convention-Awards. Als **Highlight** wird uns **Brian Marsh** eine topaktuelle Diashow präsentieren. Gäste können eine Bankettkarte kaufen sFr. 60.- (nur mit Anmeldung bis zum 30. Sept. möglich).

NEU: Wir sind sehr stolz, dass wir Brian & Missy Marsh von Overland Models & Tower 55 für unsere CV verpflichten konnten. Bitte beachten Sie den Stand neben der Information im Haus A.

NEU: Das SWR Eisenbahnromantik Team mit Hagen von Ortloff und Susanne Mayer-Hagmann wird eine Reportage der 13th CV machen.

NEU: Im hinteren Teil des Guides hat Jürg Lütscher das Hauptthema 'Locomotion' detailliert beschrieben, als Ersatz für die geplante CV-Info No. 5, da der enorme Aufwand nicht mehr tragbar ist.

NEU: Wir werden einen Film (DVD) der 13th CV produzieren sowie eine Foto CD. Bestellungen können an der Information gemacht werden.

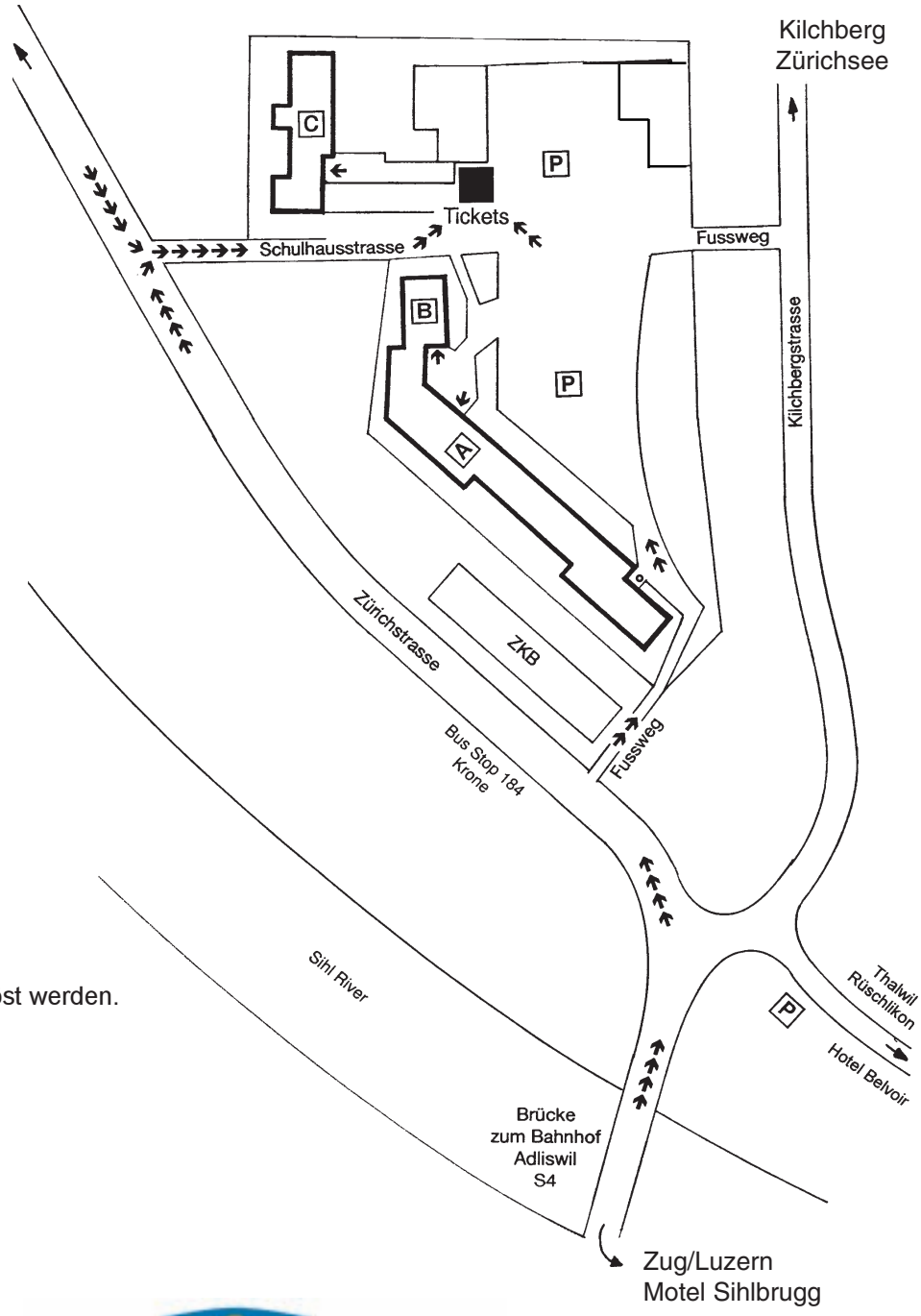
NEU: Cafeteria beim Durchgang zu Haus C.
NEU: Internetseite: **www.americanrrfans.ch**



Übersichtsplan der Gebäude 'Schulhaus Kronenwiese' Adliswil

Autobahnausfahrt A3 Exit 33
Zürich-Wollishofen 1,4 km
Hotel Ibis - Bus 184

Dieser Beschilderung folgen
Follow these Signs



Parking: Pausenplatz (gratis)
- Bahnhof-Brücke (2 Min.)
- Bahnhof-Parking (5 Min.)
- bei Wacht-Brücke (8 Min.)
- neben Migros (8 Min.)

Bitte den Anweisungen der Verkehrskadetten Folge leisten!

Opening Hours:

14.10.2006 SA: 10.00 - 17.30 h
15.10.2006 SO: 09.30 - 16.30 h

Türöffnung: SA: 10.00 h
SO: 09.30 h

Eintritt: sFr. 10.- (Kinder sFr. 5.-)
sFr. 15.- (2-Tages-Pass)

Ticketverkauf: SA ab 09.30 h
SO ab 09.00 h

Achtung:
Die **Tickets** müssen beim **Caboose** gelöst werden.

Öffnungszeiten Börse:
SA 10.00 - 12.00 & 13.30 - 17.00 h
SO 10.00 - 12.00 & 13.30 - 16.00 h



Stadt Adliswil

Sie erhalten zusammen mit dem Ticket einen Übersichtsplan und ein Tagesprogramm. Nicht vergessen: Bitte lassen Sie sich registrieren. Nur dadurch wird Ihnen in Zukunft der neue Guide oder mind. eine Einladung zugestellt! Sie erhalten mit dem Guide eine **Registrationskarte**. Bitte allfällige Adressänderungen eintragen und beim Ticketkauf an der Kasse abgeben, resp. vor Ort Karte ausfüllen.

Beim Versand des Guides liegen diese Unterlagen bei:
Stand-up-Switzerland und **VISA Electron**

Auf dem Parkplatz steht eine exklusive '**Stretch Limo**' (Hummer H2 oder Cadillac Escalade) von AAA Swiss Limo Service, die für das 'American Feeling' sorgen wird.

Information beim Eingang Haus A-EG 11.

Film- und Diashows sind im Haus A-EG 16 (Seite 13).
Die **Börse** ist im Haus B-EG 48.

Die **Cafeteria** befindet sich beim Durchgang zum Haus C.

Der **Sanitätsposten** befindet sich bei der Cafeteria.

Inhaltsverzeichnis / Table of Contents

1 Programmübersicht der 13th Convention
2 Übersichtsplan Schulhaus und Gebäude A/B/C
3 Inhaltsverzeichnis/Table of Contents
4 Sponsor für Materialtransporte
5 Ticket Office Caboose
6 Übersichtsplan Haus A
7 Übersichtsplan Haus B/C
8 Grusswort von Stadtpräsident Dr. Heiniger, Adliswil
9 Welcome Convention Visitors
11 General Info (Unterkunft/Verpflegung)
13 Film- und Diashows Programm
15 Workshops Programm
17 Art Corner Übersicht
19 Convention History (1981-1996)
20 10th Jubilee Convention 1998
21 11th Convention 2000
22 12th Convention 2002
23 In Memoriam/Finanzierung Guide/Quo Vadis Convention
24 Art Corner Paintings (P. Zeltner)
25 Art Corner Paintings (F. Stucki)
26 Art Corner Photos (V. Lange, Germany)
27 Art Corner Photos (R. Schai)
28 Art Corner Photos (R. Winkler, Germany)
29 American Railroadfans & American Cars
30 American Trucks - Pitschs Trucker Team
31 Workshops Bau von Trucks (K. Felix)
32 Z Anlage Donner Pass (G. Garn, Germany)
33 Z Anlage Hillsand (A. Schön)
34 N Anlage Somewhere West (L. Wiss/D. Roth, France)
35 N Anlage Dease Lake & Northern (Germany)
36 N Anlage Waukesha Junction (M. Neurauter, Austria)
37 N Anlage Old Part of Los Angeles (E. Hänseler)
38 N Anlage NTRAK
39 N Anlage Modulanlage (D. Haltmeier)
40 N Anlage East Fork Ontario (E. Heller)
41 Workshops Holzbearbeitung (E. Kathriner)
42 Workshops Gebäudebau (T. Stauss, Germany)
43 Workshops Roadside America (M. Stierlen, Germany)
44 Workshops Bau eines Motels (P. Speiser, Germany)
44 Workshops Kitbashing Dampfloks (A. Hennige, D)
45 Workshops Gebäudebau (R. & W. Hefti)
46 HO Diorama Blast Furnace (R. Genkinger)
47 HO Diorama Junkyard (V. Lange, Germany)
48 HO Anlage The Shop (R. Halma, NL)
49 HO Anlage Cascade Yard (L. Siliprandi)
50 HO Anlage Alaska Tamark Terminal (J. Post, Lux)
51 HO Anlage Waukegan & Kenosha Terminal (P. Bopp)
52 HO Anlage Timpas, New Mexico (A. Kap, Lux)
53 HO Anlage Northeast Corridor (E. Haug/T. Tschur, D)
54 HO Anlage Donner Pass (A. von Orelli)
55 HO Anlage AMROS Modulanalge
56 HO Anlage Chicago & Great Lakes (R. Müller, Germany)
58 HO Anlage Pocahontas Mining (M. Fuchs, Germany)
60 HO Locomotion Dieselloks in Alaska (D. Stehli)
61 HO Locomotion Lokumbauten (P. Wetzel/P. Reisinger)
62 HO Locomotion in Mexico (U. Brilmayer, Germany)
63 HO Locomotion SP Finale (M. Fritz)
63 The Coca Cola Collection (P. Taubenberger, France)
64 HO Locomotion Dieseltown (R. Winkler, Germany)
65 HO Spezialladungen on Flat Cars (M. Kolb)
66 HO Anlage Logging (H-H. Schubert, Germany)
67 HO Anlage Sierra Railroad (F. Reichlin)
68 HOn30 Diorama Mining (A. von Orelli)
69 HOn3 Diorama Industrie in Colorado (A. Mader)
70 On30 Anlage 41st Street (D. Schläfli)
71 HOn3, On3, On30 Narrow Gauge Corner
71 Workshops im Narrow Gauge Corner (On3 Mafia)
72 On3 Anlage Rio Blanco Mining (M. Blank, Germany)
73 On3 Modelle Work Equipment (M. Lengacher)
74 O Anlage Merchant Row System (Paris, France)
76 O 3-Rail Modulanlage Amtrackers (A. Zeller)
77 O Anlage The Orange Empire (J. Lütscher)
78 G Workshops Bridge 1:29 (U. Weibel)
79 G Workshops mit Holz 1:22,5 (A. Becker, D)
80 G Anlage Great John Timber (G. Tyteca, Belgium)
81 G Anlage Live Steam (B. Horner, Austria)
82 G Workshops (US G-Scale Friends in Switzerland)
83 1:15 American 4-4-0 Eigenbau (M. Hintermann)
84 1:4 Speeder-Modell (H. Wetekamp, Germany)
85 1:11,25 Spur 80 Holzbahn (M. Rindlisbacher)
85 Colorado Narrow Gauge Circle 2007
88 Locomotion by Jürg Lütscher
100 Junior's Corner LEGO Train (M. Schärlinger)
101 Plan Adliswil/Realisierung CV-Guide
102 Ausstellerverzeichnis/Sponsoren (Exhibitors)
103 Inserenten- und Händlerverzeichnis (Dealers)





Lamprecht Transport

Auch wir sind Fans der American Railroad Familie

Wir empfehlen uns für die Transportabwicklung Ihrer Bestellungen. In Zusammenarbeit mit unseren eigenen US-Niederlassungen American Lamprecht Transport Inc. in Chicago, New York, Greenville-Spartanburg SC und Los Angeles überführen wir Ihre Sendungen schnell, sicher und preiswert per Luftfracht nach Zürich

Zur besten Zufriedenheit bedienen wir schon:
Trainmaster, Railtech und Old Pullman.

Gerne übernehmen wir auch Ihre Transportlogistik. Kontaktieren Sie uns.

Lamprecht Transport AG
8058 Zürich-Flughafen
Frau Anita Aschwanden
Tel. 043-816-2512, Direkt 043-816-5084
Email: anita.aschwanden@lamprecht.ch
www.lamprecht.ch
www.american-lamprecht.com



660 PFERDE STARK

Der neue Volvo FH16 ist ein absoluter Vollblut-Truck. Auf der einen Seite steht die massive Kraft von 660 PS mit einem hervorragenden Drehmoment von 3'100 Nm. Doch Power ist längst nicht alles, was der Volvo FH16 zu bieten hat, er verfügt auch über Intelligenz. Dazu gehören innovative Systeme, wie das automatische I-Shift-Getriebe und die leistungsstarke Volvo Motorbremse VEB+ mit einer maximalen Bremskraft von 425 kW. Wie es sich für einen Premium Truck gehört, sind auch Komfort und Sicherheit gross geschrieben, um dem Fahrer allen Support zu geben, den er tagtäglich für seinen anspruchsvollen Job braucht. Der Volvo FH16, das ist Kraft, Intelligenz, Eleganz – ein richtiges Vollblut eben.

VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

www.volvotrucks.ch

TRUCKS AFTERSALES FINANCE TRANSPORT MANAGEMENT

Ticket Office: Convention Caboose

Ein Traum ging in Erfüllung!

Schon immer hatten wir den Wunsch, einen Wagen oder sogar eine Lok aus den USA zu holen, um die wirkliche Grösse aufzuzeigen. Aber bedingt durch die extrem hohen Kosten mussten wir diesen Traum vergessen, bis . . . .
Um unserer 10th Jubilee Convention einen echten Höhepunkt zu geben, kam Daniel Wehrli mit der genialen Idee, einen **Caboose** (nur Vorderteil) aus Holz nachzubauen, ganz im 'Hollywood Style'.
Eigentlich eine Wahnsinnsidee, die für uns eher an Utopie grenzte. Doch der Erbauer (D. Wehrli) präsentierte uns kurz darauf ein Modell im Massstab 1:5. Uns wurde schlagartig klar, dass dieses ehrgeizige Projekt tatsächlich realisierbar sein wird.
Für die Bemalung haben wir die Farben der USA (Stars & Stripes), also rot/weiss/blau, bestimmt. Das sind zugleich auch die Farben von Amtrak und unserem Railroadfans Signet. Mit den beeindruckenden Massen (Höhe 4,8 m, Breite 2,8 m, Länge 3 m) war unser CV-Caboose schon von weitem zu sehen. Er wurde zum ersten **RR-Ticket Office** und wird natürlich auch an der 13th CV eingesetzt.



Ein unvergessliches 'Feeling', einmal auf einem Caboose gewesen zu sein!

Nochmals ganz herzlichen Dank allen Sponsoren für die Unterstützung unseres CV-Caboose Projektes! Dadurch konnte ein unvergessliches **Highlight** für die **10th Jubilee Convention** geschaffen werden.Ganz speziellen Dank gilt aber dem Initianten und Erbauer, **Daniel Wehrli** aus Zürich, der alles in seiner Freizeit erarbeitet hatte. Für den perfekten Anstrich konnten wir **Paul Kolb** aus Sirnach verpflichten.



Hier steht der Caboose, unsere Ticket Office und vermittelt den Besuchern die enorme Grösse der Amerikanischen Eisenbahnen! Foto by Wolfgang Fraisl

Unser Convention Caboose sucht ein neues Heim

Der eine oder andere mag sich sicher an die letzte CV erinnern. Wir hatten neben dem Caboose auch noch eine Santa Fe Lok als Ticket Office. Leider wurde die Scheune, wo beide eingelagert waren, abgerissen. So mussten wir uns bereits im Herbst 2005 von der Santa Fe Lok trennen. Sie hat ein neues Zuhause inder Nähe von Leipzig gefunden. Nun müssen wir uns aber auch schweren Herzens vom Caboose trennen, denn wir haben keine Lagermöglichkeit mehr. Zudem wissen wir zum heutigen Zeitpunkt auch nicht, wie es mit den Conventions weitergehen wird. Somit suchen wir einen Interessenten, der den Caboose am Montag nach der 13th CV demontiert und abtransportiert. Zwecks Koordination, müssten wir bereits vor der CV wissen, wer von dieser einmaligen Gelegenheit Gebrauch machen möchte. Selbstverständlich übernehmen wir keine Kosten für den Transport. Wir veräussern den Caboose zum Schleuderpreis von nur sFr. 100.-. Bitte nur ernsthafte Interessenten melden.
Tel. 044-715-3666
E-Mail: trainmaster@bluewin.ch

Abmessungen der Einzelteile:

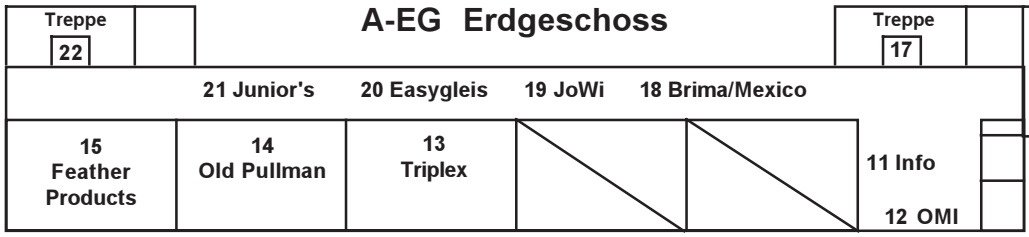
2 Dachhälften, 315 x 150 cm
1 Rahmen für Boden, 280 x 108 cm
1 Bodenplatte, 280 x 210 cm
2 Front-/Rückwand, 270 x 235 cm
2 Seitenwände, 210 x 220 cm
1 Cupola, 270 x 95 x 75 cm
1 Unterteil, 285 x 77 x 90 cm
(+ Kupplung 50 cm Tiefe)
2 Blenden mit Trucks, 200 x 100 cm
11 Europaletten (darauf steht der Caboose
Bremsrad und Metallteile wie Handrails und Leiter.

Für den Transport unseres Cabooses und des gesamten Convention Materials, das vorher in der Winde gelagert wurde, dürfen wir dank **Alexander von Orelli** auf einen neuen Sponsor zählen. **Volvo-Trucks** (Schweiz) stellt uns einen neuen Lastwagen gratis zur Verfügung von Mittwoch bis Dienstag. Ganz herzlichen Dank.

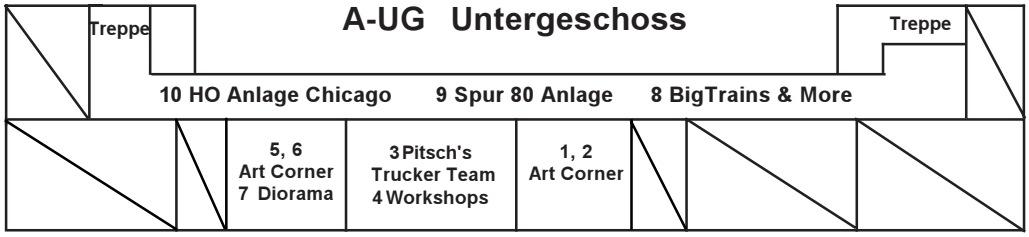
Übersichtsplan Haus A



Zwischen Haus A und Haus B steht die Live Steam Anlage in Spur G 46



HAUS A





A-UG Untergeschoss

1 Art Corner, F. Stucki
2 Art Corner, P. Zeltner
3 Pitsch's Trucker Team
4 Workshop 8: K. Felix
5 Art Corner, R. Winkler, D
6 Art Corner, V. Lange, D
7 HO Diorama, V. Lange, D
8 BigTrains and More
9 Spur 80 Anlage
10 HO Anlage, R. Müller, D

NATIONAL MODEL RAILROAD ASSOCIATION

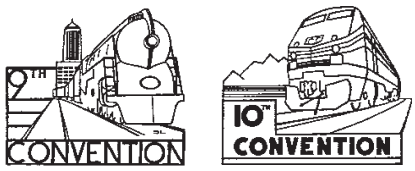
Werden Sie Mitglied vom NMRA. Sie erhalten jeden Monat das NMRA-Bulletin (Scale Rails). Über 23'000 Members werden von dieser Szene aktuell informiert.

Join the NMRA
www.nmra.org

A-EG Erdgeschoss

11 Eingang/Information
12 Overland Models/Tower 55
13 Triplex Railshop
14 Old Pullman
15 Feather Products
16 Film-/Diashows
17 4-4-0 Steam (1:15) Eigenbau
18 Brima & Mexico, D
19 JoWi Hintergrund, D
20 Easygleis, D
21 Junior's Corner (LEGO)
22 Workshop 13: E. Kathriner

Zwischen Haus A und Haus B steht die Live Steam Anlage in Spur G aus Austria 46



Pins der 9. / 10. und 12. Convention sind noch zu je sFr. 4.- erhältlich bei der Info Haus A-EG 11.

A-OG Obergeschoss

23 Bookstore/Videoshop
24 Trainmaster by Werner Meer
25 Hutmacher's Lederkunst.
25 Workshop 14: Lederbearb.
26 Puren GmbH, D
27 Workshop 7: Landscaping, D
28 HO Diorama, R. Genkinger
29 Workshop 3: A. Hennige, D
30 Workshop 1: M. Cairoli
31 Workshop 2: Hefti's
32 HO Anlagenteil, Hefti's
33 Workshop 5: M. Stierlen, D
34 Workshop 4: P. Speiser, D
35 Workshop 6: T. Stauss, D
36 HO Anlage, NE Corridor, D
37 HO Anlage, H. Schubert, D
38 HO Diorama, R. Winkler, D
39 HO Anlage, A. von Orelli
40 Vitrinen Locomotion
40 Vitrine, Alaska, D. Stehli
41 Vitrine, Modellumbauten
42 Vitrine, Spezialladungen
43 Coca Cola Collection, F
44 HO SP-Diesels, Mike Fritz, F
45 Rail History



Railroadfans Kleber (rot/weiss/blau) sind bei der Info Haus A-EG 11 zu sFr. 2.- erhältlich.

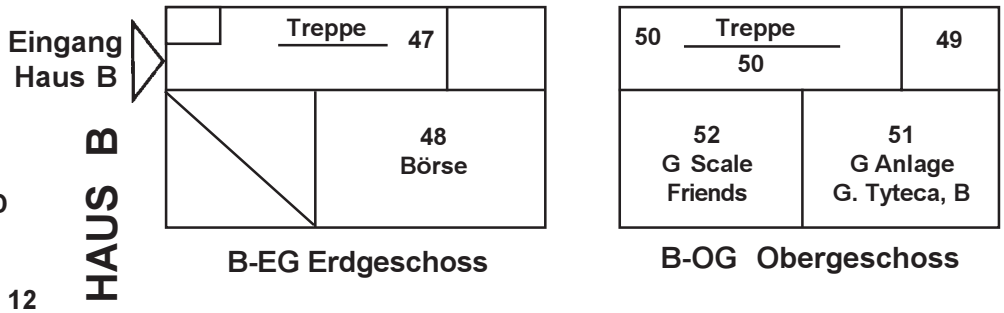
Übersichtsplan Haus B / C / Cafeteria

B-EG Erdgeschoss

47 Speeder, H. Wetekamp, D
48 Börse

B-OG Obergeschoss

49 G Workshop 10: A. Becker, D
50 G Workshop 11: U. Weibel
51 G Anlage, G. Tyteca, B
52 G Scale Friends Switzerland: 12



C-3.OG 3. Obergeschoss

75 N Anlage, E. Heller
76 Z Anlage, A. Schön
77 Z Anlage, G. Garn, D
78 HO Anlage, P. Bopp, L
79 HO Anlage, J. Post, L
80 N Anlage Ntrak

C-2.OG 2. Obergeschoss

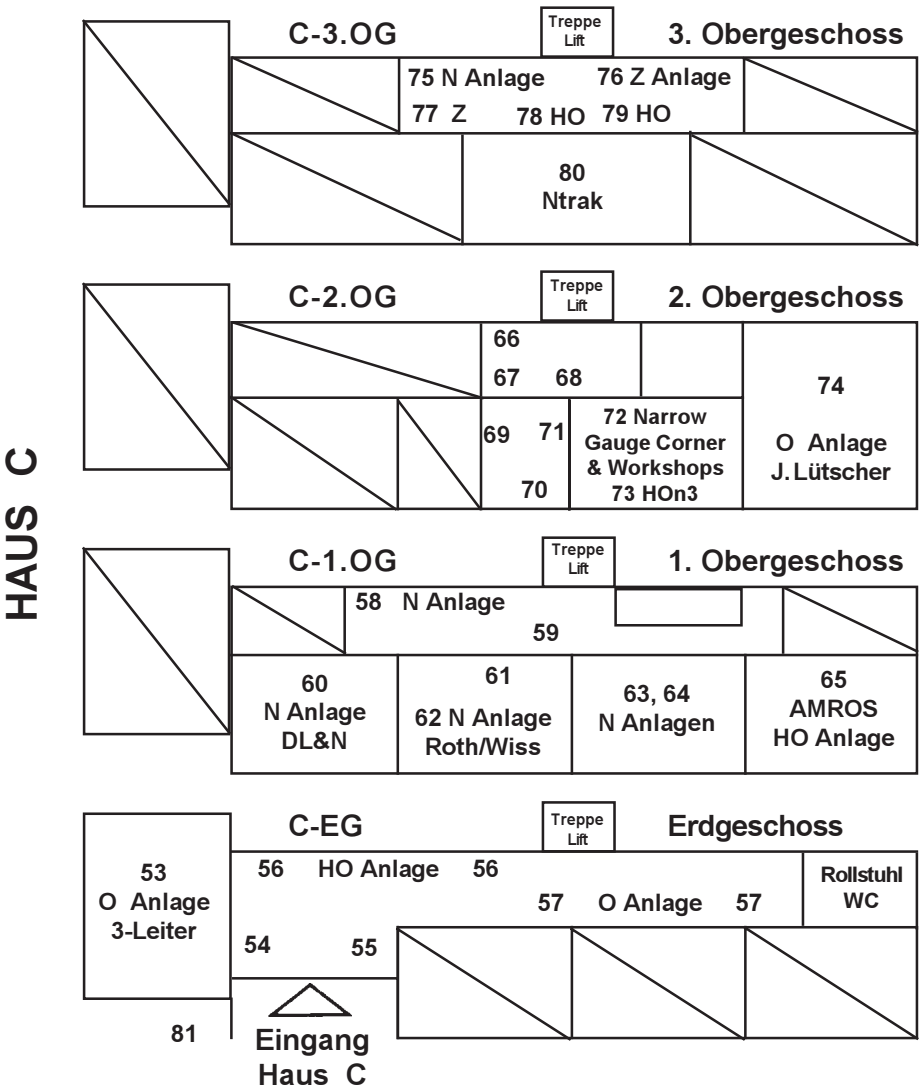
66 MTI, Maya Travel Inn
67 On3 Vitrine Work Equipment
68 HO Anlage, A. Kap, L
69 On3 Anlage, M. Blank, D
70 HO Anlage, F. Reichlin
71 On30 Anlage, D. Schläfli
72 Narrow Gauge Corner, WS: 9
73 HOn3 Diorama, A. Mader
74 O Anlage, J. Lütscher

C-1.OG 1. Obergeschoss

58 N Anlage, M. Neurauter, A
59 HO Anlage, R. Halma, NL
60 N Anlage, DL&N, D
61 HO Anlage, L. Siliprandi
62 N Anlage, Roth/Wiss, F
63 N Anlage, D. Haltmeier
64 N Anlage, E. Hänseler
65 HO Anlage, AMROS

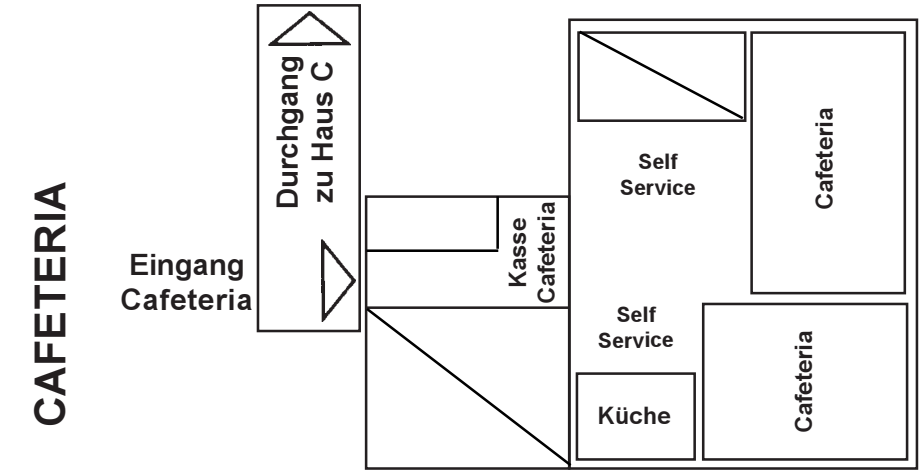
C-EG Erdgeschoss

53 O 3-Leiter Anlage
54 Wolfdesign / RS Design
55 Art Corner, R. Schai
56 HO Anlage, Pocahontas, D
57 O Anlage, Merchant Row, F
81 neben dem Eingang vom Haus C wird ein Van mit MRL beschriftet.



Cafeteria

Cafeteria
Sanität (bei der Cafeteria)



Welcome Convention-Visitors

Liebe American Railroadfans!

Herzlich willkommen in Adliswil. Adliswil, eine Stadt auf dem Grat zwischen Zürich, der pulsierenden Schweizer Metropole, und dem Sihlwald, dem unerschöpflichen Erholungsgebiet. Verbunden dank eines hervorragend ausgebauten S-Bahn-Netzes liegt Adliswil im Grossraum Zürich einzigartig. Die SZU, seit ihrer Verlängerung vor rund 15 Jahren zum Hauptbahnhof Zürich, hat die Bedeutung für Adliswil wie seinerzeit die CPR, die Canadian Pacific Railroad, für Kanada. Diese erschloss einen Kontinent für Siedler, Prospectors und Touristen, jene das Sihltal mit Downtown Switzerland.

Die stählernen Bande von Meer zu Meer, von Tal zu Tal, von Stadt zu Stadt haben Kontinente, Staaten und Regionen geprägt wie kaum andere Ereignisse. Die grosse Bedeutung der Eisenbahn rechtfertigt auch die heute noch grenzenlose Begeisterung für diese Loks, Waggons und auch für die Landschaften, welche von all diesen Railroads erschlossen worden sind. So, wie sich mit der historischen Eisenbahn bedeutende Geschichte verbindet, steckt in den Anlagen, Zugskompositionen und Installationen, welche alle an der Convention ausgestellt sind, ein enormes Engagement, eine technische Fertigkeit und gedankliche Planung und vor allem Zeit, Zeit, Zeit!

Schön auch, dass Sie sich Zeit zum Besuch in Adliswil nehmen. Lassen Sie sich entführen in eine Welt der Entdeckungen, der grenzenlosen Zuversicht und der technischen Revolution und Faszination. Wildwestromantik mischt sich mit hemmungsloser Industrialisierung.



Liebe Gäste und Aussteller, ich freue mich ausserordentlich, dass Adliswil einmal mehr den Rahmen für diese besondere Ausstellung bilden darf. Ich wünsche Ihnen den verdienten grossen Erfolg mit Ihrem Anlass und einen angenehmen Aufenthalt in Adliswil.

Thomas Heiniger
Stadtpräsident, Adliswil

Foto:
HET Bilanz 03

Schwimmen Sie sich fit - geniessen Sie die Ambiance



Schöner denn je - das Hallen- und Freibad Adliswil



Allgemeine Auskünfte
Stadtverwaltung
Bruno Aebischer,
Stadtschreiber
Telefon +41 44 711 77 21
Mail: adliswil@adliswil.ch

Stadt Adliswil

Hallen- und Freibad
Talstrasse 10
Telefon 044 711 79 77
Bus No. 184 Haltestelle Badstrasse

Hallenbad (Öffnungszeiten)

Montag	12:00 - 21:00
Dienstag	07:45 - 21:00
Mittwoch	07:45 - 21:00
Donnersatg	06:30 - 21:00
Freitag	07:45 - 21:00
Samstag	07:45 - 18:00
Sonntag	08:30 - 17:00

Welcome Convention-Visitors

Wir freuen uns, Sie an der **13th Convention** for American Railroadfans in Switzerland begrüssen zu dürfen. Dieser Guide gibt Ihnen einen Überblick über alle Aktivitäten während der Convention. Die meisten Exponate sind detailliert beschrieben und mit Plänen und Bildern ergänzt.
In der Vergangenheit haben wir (American Railroadfans) alle 2 Jahre im Herbst eine zweitägige Convention (Tagung und Ausstellung) nach amerikanischem Muster organisiert. Die 1st Convention war 1981 in Samstagern bei Swissphone. Einen kurzen Rückblick der einzelnen Conventions finden Sie in diesem Guide.
Da der Aufwand für einen solchen Anlass gigantisch ist, machen wir uns ernsthafte Gedanken über die Zukunft der Conventions. Ob es eine 14th CV geben wird, steht noch völlig offen und wenn ja, in welcher Form und Grösse und wann (Turnus).
Ganz speziellen **Dank** gilt der **Schulpflege** und der **Stadt Adliswil**, den Lehrern und Lehrerinnen, den beiden Abwarten, den vielen Helfern vor und hinter den Kulissen, sowie unseren Inserenten und Sponsoren, die uns die Realisierung der 13th Convention überhaupt ermöglichen.
Der zentrale Punkt und zugleich das 'Highlight' der 10th CV war der **Convention Caboose**. Eine 1:1 Nachbildung (nur Vorderteil) eines richtigen Cupola-Cabooses (Güterzugsbegleitwagen) aus Holz (Höhe 4,8 m). Diese Replika wird wieder unser **Ticket-Office** sein. So hat jeder Besucher die Möglichkeit, wenigstens beim Ticket-Kauf und der Registration einmal auf einem Caboose gewesen zu sein. Uns wird immer wieder die Frage gestellt, weshalb man sich auf der Besucherliste eintragen sollte. Durch diese Registration erhalten Sie automatisch den Convention Guide oder einen Flyer per Post zugestellt. Ein Service, der keine andere Ausstellung bietet und zudem ist das Ganze gratis (insofern genügend Inserenten).

Wer steht hinter den **American Railroadfans in Switzerland?** Wir sind eine lose Interessengemeinschaft von amerikanischen Eisenbahnfans aus dem Grossraum Zürich, der ganzen Schweiz und dem Ausland. Wir sind kein Club und kein Verein, haben keinen Generalsponsor (leider) und erheben trotzdem keine Mitgliederbeiträge. Mit dieser ungezwungenen Form möchten wir **'The American Way of Life'** reflektieren. Wir führen monatlich ein Meeting für interessierte Fans durch (jeweils an einem Freitag- oder Montagabend ab 19.30 im Rest. Oberer Mönchhof in Kilchberg/ZH). Es treffen sich ca. 50-60 Fans (auch Damen), um über die nordamerikanische Eisenbahnszene, US-Cars, US-Travel, Country Music zu diskutieren und sich einen Dia-, Film- oder Videovortrag anzusehen. Hier zeigen Leute aus unserem Kreis ihre neusten Aufnahmen aus den USA und Canada. Zudem darf jeder Besucher Literatur oder sein neustes Modell (egal ob im Bau oder fertig) mitbringen. Kompetente 'Fachleute' geben zu Fragen über unser Hobby gerne Auskunft.

Im Frühling 1995 wurde das **American Layoutcenter Adliswil** gegründet. Hier waren die Anlagen der American RR-Fans und von privaten Personen untergebracht. Leider musste das Layoutcenter durch den Umbau des Schulhauses und die Auflagen der Feuerpolizei aufgelöst werden. Somit gibt es an der 13th CV **keine Layouttours**. Ein Teil der Anlagen hat in Hinwil/ZH ein neues Heim gefunden.



In eigener Sache: Es gibt immer wieder Verwechslungen zwischen uns und dem American Railroad Club of Switzerland (ARRCS). Der ARRCS wurde 1982, also ein Jahr nach der 1st Convention von 1981, gegründet. Dies ist ein richtiger Club mit Vorstand, Statuten und Mitgliederbeiträgen. Beide Organisationen sind unabhängig voneinander, obwohl einige Leute bei beiden aktiv sind. Wir, die **American Railroadfans**, sind eine **Non-Profit-Vereinigung** ohne Beiträge. Für weitere Fragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Möchten Sie in Zukunft unsere **Meetings** besuchen, so melden Sie sich bei:
Werner Meer, Hochweidstrasse 3, CH-8802 Kilchberg
Tel. 044-715-3666, Fax 044-715-3660.
E-Mail: trainmaster@bluewin.ch

Web-Site: **www.americanrrfans.ch**

25 Years American Railroadfans in Switzerland
1981 - 2006

Haben Sie schon unsere **Convention-Souvenirs** gesehen? Erhältlich bei der Info Gebäude A-EG 11:

Convention Info No. 2	sFr. 30.-
Convention Info No. 3	sFr. 30.-
Convention Info No. 4	sFr. 40.-
Railroadfans Kleber rot/blau/weiss . .	sFr. 2.-
Railroadfans Pin 5-farbig mit u/Signet .	sFr. 8.-
9th Convention Pin 1996 . . .	sFr. 4.-
10th Convention Pin 1998 . . .	sFr. 4.-
12th Convention Pin 2002 . . .	sFr. 4.-
13th Convention Pin 2006 . . .	sFr. 8.-
13th Convention Guide	sFr. 5.-

Bücher und Faltkarten von Stand-up-Switzerland



Bösch-
Getränke

Hauslieferdienst und Abholmarkt
Mo-Fr 7.30-12.00 und 13.00-17.30,
Sa 7.30-13.00 Uhr

Bösch-Getränke
Erlenstrasse 9, 8134 Adliswil
Telefon 044 - 710 - 37 35
Telefax 044 - 710 - 17 88

e-mail: durst@boeschgetraenke.ch

Wir beliefern auch die 13th Convention

Bösch-
Getränke



Geniessen mit Aussicht
Tagen mit Weitsicht
Feiern mit Seesicht



BELVOIR HOTEL RESTAURANT

Säumerstrasse 37, 8803 Rüschlikon
Tel. 044 704 64 64 Fax. 044 704 64 65
info@belvoirhotel.ch www.belvoirhotel.ch



Exklusiv während der 13th Convention bei der Information im Haus A (EG-11) erhältlich.

Verpflegung während der 13th Convention:

Convention Cafeteria
SA 10.00-17.30
SO 09.30-16.30

Beverages & Snacks
mit **American Hamburger** von der Huube Chuchi

Neuer Standort:
beim Durchgang zum Haus C

Verpflegungsangebot in der Convention Cafeteria:

Cold Beverages:

- Pepsi	0,5 l	sFr. 4.00
- Pepsi Light	0,5 l	sFr. 4.00
- Sinalco	0,5 l	sFr. 4.00
- Elmer Citro	0,5 l	sFr. 4.00
- Elmer Mineral	0,5 l	sFr. 4.00
- Lufrutta IceTea	0,5 l	sFr. 4.00
- Shorle Apfelsaft (von Ramseier)	0,5 l	sFr. 4.00

Hot Beverages:

- Kaffee, Tee	sFr. 2.00

Snacks:

- Hamburger	sFr. 6.00
- Hot Dog	sFr. 4.00
- Sandwiches	sFr. 4.00
- Kuchen (Cake)	sFr. 2.00
- Torte	sFr. 2.00
- Nussgipfel, Schnecke	sFr. 2.00

Management der CV-Cafeteria

Frau **A. Merz** leitet während der 13th Convention die Cafeteria. Es freut uns sehr, dass wir mit Frau Merz wieder eine bewährte 'Chefin de Service' haben.
Das gesamte Bestellwesen wurde über Herrn **A. Ilg** abgewickelt. Wir bedanken uns beim guten Team.

Verpflegung ausserhalb der 13th CV:
American Restaurant BISCAYNE
im Hotel IBIS, Zürichstrasse 105



Unterkunft während der 13th Convention:

Hotel IBIS, Zürichstr. 105, Adliswil (welcome@ibiszurich.ch)

- Tel. 044-711-8585, Fax 044-711-8586	Einzelzimmer	sFr. 99.- *
(* ohne Frühstück, + sFr. 16.-/P.)	Doppelzimmer	sFr. 99.- *

Motel Sihlbrugg, nur 15 Min. von Adliswil in Richtung Zug/Luzern

- Tel. 041-761-9656, Fax 041-761-9666	Einzelzimmer	sFr. 98.-
(info@motel-sihlbrugg)	Doppelzimmer	sFr. 140.-
	Dreierzimmer	sFr. 165.-

Hotel Belvoir, Rüschlikon (wo das **Convention Dinner** stattfindet)

- Tel. 044-704-6464, Fax 044-704-6465	Einzelzimmer	sFr. 150.-
(Spezialpreise für Railroadfans)	Doppelzimmer	sFr. 198.-

Alle Preise verstehen sich inkl. Frühstück (ausgenommen Hotel Ibis) und Taxen. Bitte reservieren Sie rechtzeitig und erwähnen bei jeder Buchung die 13th Convention.



FEATHER PRODUCTS

300m² exklusiv **US-Modellbahnen** und Spezialartikel

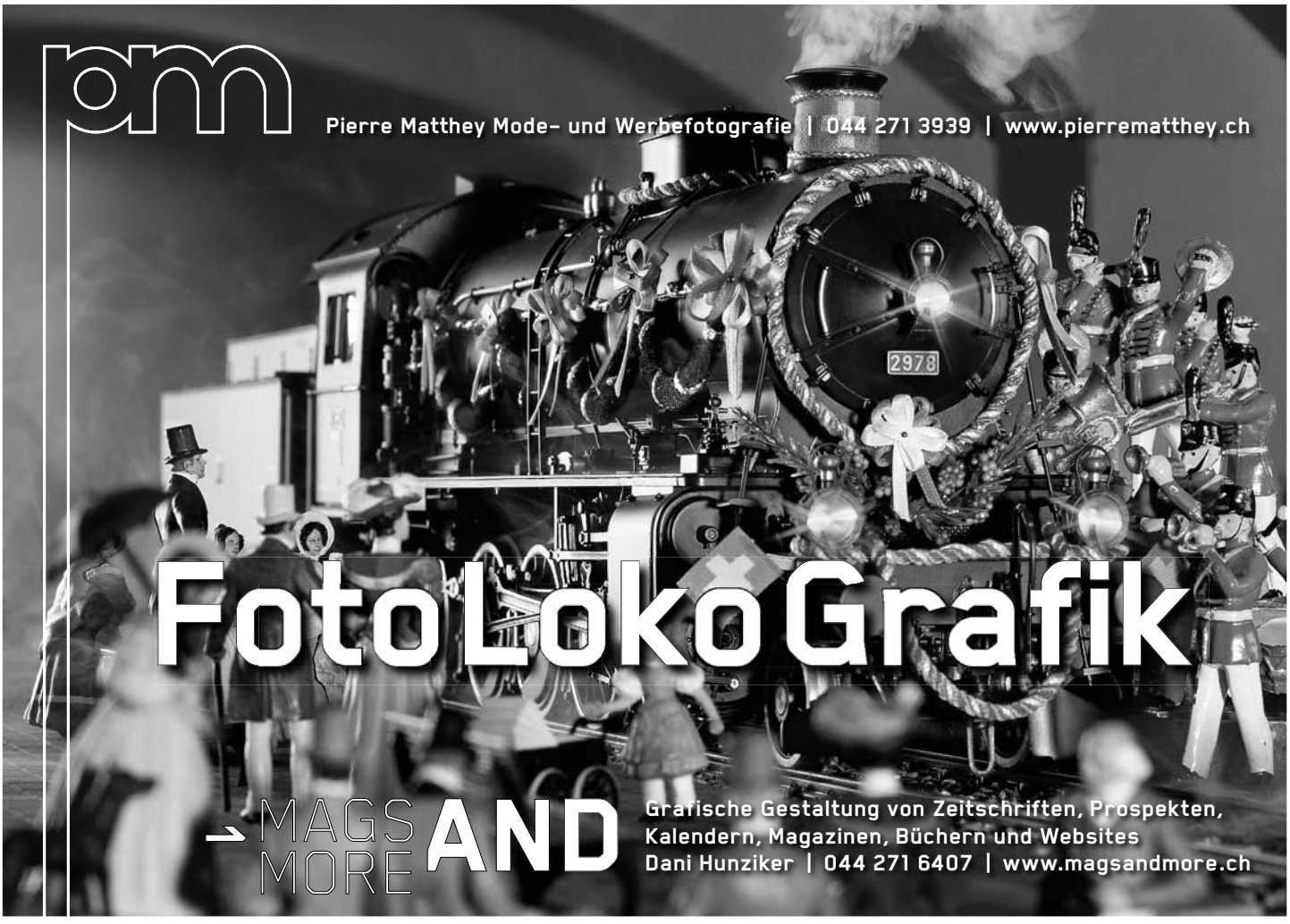
20-jähriges Jubiläum

Individuelle Beratung und ein grosses Lagersortiment sind unsere Stärken. Ob Modellbauartikel oder Rollmaterial, ob Modellbauprofile oder Digital-Systeme, ob Bücher oder DVD's, egal wir haben es. Prüfen Sie unser Sortiment...

Holen Sie sich ein **Gutschein** über **20% Jubiläumsrabatt** am Stand an der US-Convention 2006. Gültig für Feather Ladeneinkauf Hermetschloo-Strasse.

FEATHER PRODUCTS Modellbahnen GmbH Hermetschloostr. 75 **CH-8048 Zürich** Switzerland
Tel. 044 433 14 54 Fax: 044 433 14 64 *Website:* ***www.feather.ch*** *E-Mail:* ***feather@bluewin.ch***

Laden-Öffnungszeiten: Di-Fr 13.30-18.00 Samstag 10.00-16.00



Film- und Diaprogramm

Samstag — Haus A-EG 16 — Sonntag

Samstag: 11.00 - 16.30 h

Sonntag: 10.00 - 15.30 h

11.00 h Diashow by **Ulf Degener, D** 40 Min.

Canada West - 2003

Von den Rocky Mountains zum Pacific - Traum eines jeden Eisenbahnfreundes: Calgary - Edmonton - Jasper Natl. Park - Banff - Lake Louise - (TransCan 1) - Field - Golden - Revelstoke - Thompson River - Fraser Canyon - Hope - Vancouver - Sqamish. (Begegnungen mit Canadian Pacific, Canadian National, VIA Rail und BC Rail)

12.00 h Filmshow by **Thomas Hollenstein** 35 Min.

Through the Northern Rockies - Herbst 2005

Im Süden Montana's überquert die Montana Rail Link den Bozeman und Mullan Pass. Die schweren Züge werden oft mit Helper-sets geführt. Im Norden erklimmt die transkontinentale Linie der BNSF die Rockies über den Marias Pass. Das kanadische Pendent dazu ist der Kicking Horse Pass der CP-Rail in British Columbia und Alberta. Die Filmshow zeigt den Betrieb über diese drei nördlichen Rockies-Übergänge in spektakulärer Landschaft und mit dem entsprechenden Lok-Sound. Locomotion pur - von der alten SD9 bis zur neusten SD70ACe.

13.00 h Filmshow by **Werner Schwab** 40 Min.

Riding the Trains - 2000

Von Chicago mit Amtrak nach Denver. Colorado Rundreise mit dem Camper und verschiedenen Bahnen wie Royal Gorge, Cumbres & Toltec RR, Durango & Silverton RR und Georgetown Loop, sowie Besuch der grossen Sanddünen und Fahrt über den Marshall Pass (ehemaliges Bahntrasse).

14.00 h Diashow by **Joachim Bertsch** 35 Min.

Colors in the West - 1996 bis 2004

Die Eisenbahnen im Westen der USA bieten Farbigkeit in mehrfacher Perspektive: Zum einen die Lokomotiven vom Rot der Burlington Northern Santa Fe (BNSF) über dem leuchtenden Gelb der Union Pacific (UP) bis zum Dunkelblauen der Montana Rail Link (MRL). Genauso abwechslungsreich ist die Landschaft von den trocken steingrauen Wüsten in Arizona, über gelbe Steppen in Wyoming bis zu den erfrischend grünen Wäldern in Montana. All diese Perspektiven reflektiert dieser Vortrag von Lokomotiven mit Zügen in typischer Landschaft.

15.00 h Film-/Fotoshow by **Hugo Kaiser** 35 Min.

USA Rocky Mountains Northwest - April/Mai 2006

Colorado, Wyoming, Nebraska, South Dakota, Montana, Idaho, Utah. Powder River Basin Coal Mines, MRL Laurel/Livingston/ Bozeman, Yellowstone, Arches und Canyonlands Natl. Parks, Durango, Leadville, Georgetown, Rocky Mountain Natl. Park, Denver. Loks und Züge: UP 844 (4-8-4), neuste Dieselgeneration von EMD (SD70ACe) und GE (ES44AC/DC und C45ACCTE) von BNSF, MRL und UP. Bei Utah RR sehen wir 2nd Gen. Diesels und die exotischen MK 5000.

16.00 h Diashow by **Peach Reisinger** 35Min.

Railroads in the East - 2003

Amtrak's Northeast Corridor (Electrics & Acela), Horse Shoe Curve, Sand Patch Grade, Atlantic City und nochmals ein paar Bilder vom NE Corridor.

10.00 h Diashow by **Ulf Degener, D** 40 Min.

Canada West - 2003

Von den Rocky Mountains zum Pacific - Traum eines jeden Eisenbahnfreundes: Calgary - Edmonton - Jasper Natl. Park - Banff - Lake Louise - (TransCan 1) - Field - Golden - Revelstoke - Thompson River - Fraser Canyon - Hope - Vancouver - Sqamish. (Begegnungen mit Canadian Pacific, Canadian National, VIA Rail und BC Rail)

11.00 h Filmshow by **Thomas Hollenstein** 35 Min.

Through the Northern Rockies - Herbst 2005

Im Süden Montana's überquert die Montana Rail Link den Bozeman und Mullan Pass. Die schweren Züge werden oft mit Helper-sets geführt. Im Norden erklimmt die transkontinentale Linie der BNSF die Rockies über den Marias Pass. Das kanadische Pendent dazu ist der Kicking Horse Pass der CP-Rail in British Columbia und Alberta. Die Filmshow zeigt den Betrieb über diese drei nördlichen Rockies-Übergänge in spektakulärer Landschaft und mit dem entsprechenden Lok-Sound. Locomotion pur - von der alten SD9 bis zur neusten SD70ACe.

12.00 h Filmshow by **Werner Schwab** 40 Min.

Riding the Trains - 2000

Von Chicago mit Amtrak nach Denver. Colorado Rundreise mit dem Camper und verschiedenen Bahnen wie Royal Gorge, Cumbres & Toltec RR, Durango & Silverton RR und Georgetown Loop, sowie Besuch der grossen Sanddünen und Fahrt über den Marshall Pass (ehemaliges Bahntrasse).

13.00 h Diashow by **Joachim Bertsch** 35 Min.

Colors in the West - 1996 bis 2004

Die Eisenbahnen im Westen der USA bieten Farbigkeit in mehrfacher Perspektive: Zum einen die Lokomotiven vom Rot der Burlington Northern Santa Fe (BNSF) über dem leuchtenden Gelb der Union Pacific (UP) bis zum Dunkelblauen der Montana Rail Link (MRL). Genauso abwechslungsreich ist die Landschaft von den trocken steingrauen Wüsten in Arizona, über gelbe Steppen in Wyoming bis zu den erfrischend grünen Wäldern in Montana. All diese Perspektiven reflektiert dieser Vortrag von Lokomotiven mit Zügen in typischer Landschaft.

14.00 h Film-/Fotoshow by **Hugo Kaiser** 35 Min.

USA Rocky Mountains Northwest - April/Mai 2006

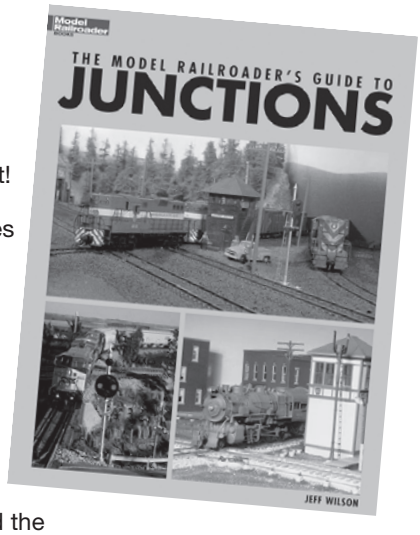
Colorado, Wyoming, Nebraska, South Dakota, Montana, Idaho, Utah. Powder River Basin Coal Mines, MRL Laurel/Livingston/ Bozeman, Yellowstone, Arches und Canyonlands Natl. Parks, Durango, Leadville, Georgetown, Rocky Mountain Natl. Park, Denver. Loks und Züge: UP 844 (4-8-4), neuste Dieselgeneration von EMD (SD70ACe) und GE (ES44AC/DC und C45ACCTE) von BNSF, MRL und UP. Bei Utah RR sehen wir 2nd Gen. Diesels und die exotischen MK 5000.

15.00 h Diashow by **Peach Reisinger** 35Min.

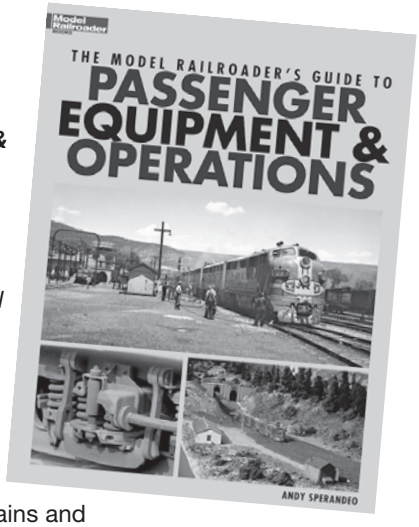
Railroads in the East - 2003

Amtrak's Northeast Corridor (Electrics & Acela), Horse Shoe Curve, Sand Patch Grade, Atlantic City und nochmals ein paar Bilder vom NE Corridor.

Build a more realistic model railroad layout!



The Model Railroader's Guide to Junctions
Add interest to your layout! Photos of different types of prototype junctions with details about how they work give you the inside scoop on junctions. Learn to model junctions and the details around them with expert instruction from Jeff Wilson. 8.25 x 10.75; 88 pgs.; 30 color and 150 b&w photos; 20 illus. **12408 • $18.95**



The Model Railroader's Guide to Passenger Equipment & Operations
Add realistic passenger equipment to your layout! *Model Railroader* executive editor Andy Sperandeo helps you integrate realistic passenger trains and operation into any layout. Includes history, operation, and detailed information on passenger operations. 8.25 x 10.75; 96 pgs.; 70 color and 130 b&w photos; 30 illus. **12244 • $19.95**

Available at hobby stores or order online

www. modelrailroaderbooks.com

Model Railroader BOOKS

06X1062RH

TRAINMASTER BY WERNER MEER since
US-RAILROAD-SHOP KILCHBERG 1977
HOCHWEIDSTRASSE 3, CH-8802 KILCHBERG
Tel. 044-715-3666, Fax 044-715-3660 Samstag:
e-mail: trainmaster@bluewin.ch 13.00-17.00 h

http://www.trainmaster.ch - immer aktuell

Grosser Video Convention Sale

Letzte Gelegenheit, sich einen interessanten Videofilm zum Superpreis zu kaufen. Kommen Sie im Bookstore vorbei und profitieren Sie von dieser einmaligen Gelegenheit (übrigens lassen sich Videos auch auf DVD überspielen!)
Wir führen das gesamte DVD-Programm von Pentrex , haben aber auch DVD's von anderen Produzenten an Lager.
Die neuste DVD und Video Lagerliste finden Sie auf unserer Homepage.



Pentrex

Convention Special auf alle Bücher

Wir haben eine grosse Auswahl (750) an aktuellen Büchern von allen bekannten Verlagen an Lager. (z.B. Colorado RR Museum, Four Ways West, Heimburger, Hundman, Kalmbach, McMillan, Morning Sun, Motor Books, TLC, Withers usw.)

2007 Alle neuen Kalender sind soeben eingetroffen **2007**

Folgende **Zeitschriften** können Sie bei uns abonnieren:
Canadian Railway Modeller - Classic Toy Trains - CTC Board - Diesel Era - Extra 2200 South - Garden Railways - Mainline Modeler - Model Railroader - Model Railroading - Model Railroad News - Narrow Gauge Gazette - N-Scale - N Scale Railroading - Railfan & Railroad - Railroad Model Craftsman - Railmodel Journal - Railpace News Magazine - The Railroad Press - Timber Times - Trains - Classic Trains - 1/48ft O-Scale News - O Scale Trains - Ztrack Magazine.
- jetzt ein Probe-Exemplar vom N Scale Railroading verlangen!



Unsere wichtigsten Lieferanten aus den USA:
Overland Models, Tower 55 Products,
American Z Lines, Athearn, Atlas, Broadway Ltd.,
Kalmbach, MTH, Pentrex, Precision Craft Models,
Summit USA, Sunset Models, USA-Trains,
Walthers, Weaver Models.
Grosses Lager an Messing- und Plastikmodellen
Kommen Sie im Shop vorbei . . .

29 Years Trainmaster

Viele Convention-Specials im Bookstore.

Achtung: Der US-RAILROAD-SHOP KILCHBERG ist während der Convention **geschlossen**.

News-Brass-Plastic-Books-DVD/Videos-Future
Alle aktuellen Listen finden Sie auf:
www.trainmaster.ch

Workshops - Programm

Mit den Workshops geben wir Ihnen einen Einblick in das interessante 'Schaffen' des Modellbauers.

Mit **14** verschiedenen **Workshops** (auch Clinics genannt) bieten wir an beiden Tagen die Möglichkeit, hautnah zu sehen, wie Modellbau gemacht wird. Zudem kann der Modellbauer auf spezifische Fragen eine Antwort geben und je nach dem sogar die Technik direkt demonstrieren. Die Workshops haben keinen festen 'Fahrplan' und werden in loser Folge durchgeführt.

1) Modellbau (Detaillieren von Loks in HO) by **Mario Cairoli,** St. Pantaleon. Er wird Ihnen beweisen, wie aus einer Fr. 80.- teuren Lok durch gekonntes Detaillieren mit Zurüstteilen die fertige Lok schon viel näher an ein teures Messingmodell kommt. Haus **A-OG 30**

2) Vater und Sohn bauen **Gebäude der Santa Fe** in HO by **Walter und Robin Hefti**, Egnach. (Seite 45). Haus **A-OG 31**

3) Kitbashing Dampfloks in HO by **Achim Hennige**, Heilbronn-Böckingen, Germany. (Seite 44). Haus **A-OG 29**

4) Bau eines Motels (80 x 80 cm) in HO by **Peter Speiser**, Fellbach, Germany. (Seite 44 beachten) Haus **A-OG 34**

5) Roadside America Building Kits and Structures in HO by **Martin Stierlen**, Korntal, Germany. (Seite 43 beachten). Haus **A-OG 33**

6) Gebäudebau mit lasergeschnittenen Elementen in HO by **Thomas Stauss**, Schwäbisch Gmünd, Germany (Seite 42 beachten) Haus **A-OG 35**

7) Landschaftsbau (Landscaping) mit Modur Hartschaum-Platten by **puren gmbh**, Überlingen, Germany (Inserat nebenan beachten), Haus **A-OG 27**.

8) Bau eines **Truck-Modells** in HO by **Kurt Felix**. Er zeigt, wie aus einem Stück Plastik ein Truck der Superlative entsteht. (Seite 31 beachten) Haus **A-UG 4**

9) Narrow Gauge Corner. Verschiedene Mitglieder der On3-Mafia geben einen Einblick in: Bau, Verwitterung, Detaillierung von Gebäuden, Fahrzeugen und Landschaft. Mit von der Partie sind: **John Allen, Hansruedi Bänziger, Peter Dossenbach, Moritz Faccin, Philipp Gerber, Dani Hunziker, Werner Kämpfen, Kay Kistler, Albert Mader, Andy Meier, Kurt Schmid, Fredy Schmohl** und **Marc Theilkäs.** (Seite 71 beachten). Haus **C-2.OG 72**

10) Scratchbuilding von Loks**, Bau** von Güterwagen aus Holz-Kits und **Umbau** und **Bemalung** von **Figuren** in **Spur G** (1:22,5) by **Andreas Becker**, Hagen, Germany. (Seite 79 beachten), Haus **B-OG 49**

11) Bau (Scratchbuilding) einer **Holzbrücke** im Massstab 1:29 by **Urs Weibel,** Feldis. (Seite 78 beachten) Haus **B-OG 50**.

12) Verwittern (Weathering) von **Spur G** Modellen by **US G-Scale Friends in Switzerland.** (Seite 82) Haus **B-OG 52**

13) Schnitzen von Holzwappen und **Einbrennen** von Bildern aus Holz by **Ernst Kathriner**, Sarnen. (Seite 41 beachten). In loser Folge zeigt er die Technik des 'Einbrennens' und des 'Schnitzens'. Schauen Sie ihm über die Schulter, mit wieviel Geduld und Fingerfertigkeit solche Kunstwerke entstehen. Er nimmt auch gerne spezielle Aufträge entgegen. Haus **A-EG 22**

14) Kunsthandwerkliche **Lederbearbeitung** by **Hutmacher's**, Hettiswil. Lange bevor das Feuerross Amerika durchquerte, ritten Cowboys auf einem Pferd, mit reich verziertem Sattel und Zaumzeug durchs Land. Diese alte Lederverzierungs- und Handwerkstradition wird bei uns, von Hutmacher's vorgeführt. Erleben Sie selbst, wie aus einem Stück Leder, eine wertvolle Wanddekoration, oder ein nützlicher Gebrauchsgegenstand entsteht. Haus **A-OG 25**



(Inserat Seite 28 beachten)



Von Grand Canyon bis Wild West:
mit Modur werden USA-Träume wahr!

Der Modellbau-Hartschaum Modur ist für alle Modellbahnspuren geeignet und daher ideal für kreatives Gestalten.

+ lösungsmittelbeständig
+ temperaturbeständig
+ einfache Bearbeitung (Säge, Messer etc.)
+ individuelle Farbgestaltung
+ sehr leicht

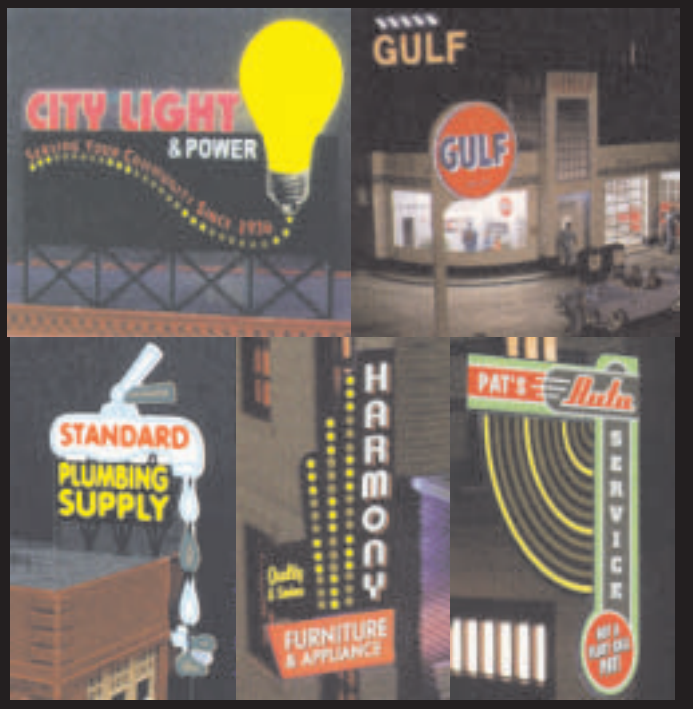


puren® gmbh

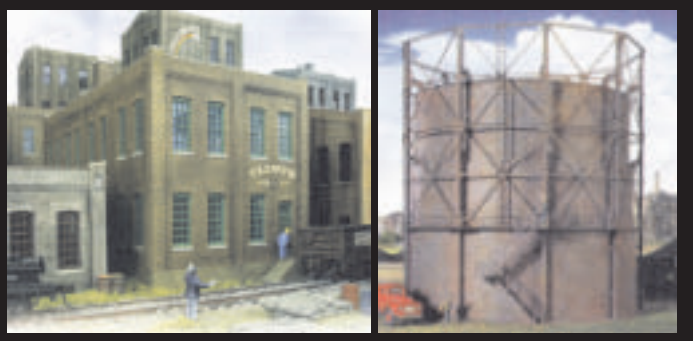
puren gmbh
Rengoldshauser Str. 4
D-88662 Überlingen
Deutschland

Tel. +49(0)7551 80 99-0
Fax +49(0)7551 80 99-20
info@puren.com
www.puren.com

We are the **Structures & Light** Company



Create a Structure You've Been Dreaming of!



Tired of plastic? Build a Laser cut wooden Kit!



You wouldn't even dream about, how easy it is to build a Laser cut wooden structure

rail history

Mail: railhistory@bluewin.ch 061 703 05 15 Fax 062 873 40 48
Rheinbrückstr. 9 4332 Stein Verlangen Sie unsere Prospekte

Karen's Books & The Brass Locomotive Co.

Welcome to the 13th Convention for American Railroad Fans!

We have more than 50 years experience in supplying you with all of your American railroad needs, and we are one of the leading American Railroad supply companies in the World.

Karen's Discount Books and Brass Locomotive Co. specialize in shipments to all countries in Europe, and can ship to you by surface mail, airmail or Express Mail including DHL.

Call, write, fax or email us for all of your American Railfan needs. We also provide a ***FREE*** book catalog with all the latest information.

Karen's Books and The Brass Locomotive Co.
145 Vallecitos de Oro, # F
San Marcos, CA 92069-1455
USA

www.karensbooks.com
www.brasslocomotive.com

Phone: (USA) 760-736-9284
Fax: (USA) 760-736-9283

email: info@karensbooks.com
email: info@brasslocomotive.com

Behüten Sie das Kostbare.



Unsere Vermögensverwalter schätzen Ihr Vertrauen. Ihre Anliegen sind unsere Handlungsmaxime – unser Engagement gilt Ihrem Erfolg.

Telefon 044 723 88 88
www.bankthalwil.ch

bank thalwil

Der **Art Corner** gehört zum festen Bestandteil unserer Conventions und hat sich bestens etabliert. Dank bekannten, aber auch neuen Ausstellern, können wir an der 13th CV einen äusserst interessanten und abwechslungsreichen Art Corner mit Gemälden, Lithos, Fotos, Railroad-Logos, Railroadiana und grossen US-Brands präsentieren.

Gemälde in Aquarell by **Franz Stucki,** Bern (Seite 25 beachten) Haus **A-UG 1**

Gemälde in Acryl by **Paul R. Zeltner**, Oberentfelden (Seite 24 beachten) Haus **A-UG 2**

Fotos by **Ruedi Schai**, Bernhardzell (Seite 27 beachten) Haus **C-EG 55**

Fotos und **Lithos** in color by **Volker Lange**, Grosspösna, Germany (Seite 26 beachten). Haus **A-UG 6**

Fotos von American Diesels in Ireland by **Rudi Winkler**, Leipheim, Germany. (Seite 28 beachten) Haus **A-UG 5**

Bilder und **Logos** aus Holz by **Ernst Kathriner**, Sarnen
Er wird auch an beiden Tagen dem interessierten Besucher einen Blick in die Technik der Holzbearbeitung geben **Workshop 13**. (Seite 41 beachten)
Haus **A-EG 22**
Er hat auch das 13th Convention Logo (beim Eingang Haus A) für uns gemacht!

The **Coca Cola** Collection by **Pascale Taubenberger**, Illkirch, France
(Seite 63 beachten) Haus **A-OG 43**

www.oldpullman.ch

Old Pullman

Wir wünschen allen Besuchern an der 13ten Convention der «American Railroad Fans of Switzerland» viel Spass und eine schöne Zeit.

Anlagen-Revue

Modellbahn in Perfektion



Drei Spitzenanlagen nach US-Vorbildern hat MIBA-Fotograf Daniel Wietlisbach für die Erfolgsreihe „Anlagen-Revue" in den Kasten gebracht. „The Bay Shore Line" von Günther Holzgang, entstanden nach Vorbildern von Bahnen an der amerikanischen Westküste, ist eine Spur-0-Anlage der Superlative – mit Fahrzeugen vom Feinsten, die in einer bis ins Kleinste detaillierten Stadtlandschaft verkehren. Ebenfalls in Kalifornien angesiedelt ist die beeindruckende N-Anlage von Eugen Hänseler mit einer Nachbildung von „The Old Part of Los Angeles" im Mittelpunkt. Beschaulicher geht es auf der Anlage von Manfred Lengacher zu: In der Baugröße 0n3 realisierte er eine Schmalspur-Waldbahn nach Vorbildsituationen aus dem Colorado der 40er und 50er Jahre. Drei Modellbahn-Anlagen der Extraklasse – wie immer präsentiert in herausragender Gestaltung und mit Profiaufnahmen. Ein absoluter Modellbahn-Augenschmaus, nicht nur für Fans von US-Bahnen!
100 Seiten im DIN-A4-Format mit ca. 180 teils großformatigen Abbildungen

Auf der Convention erhältlich beim Bookstore im Haus A im OG.
Im Fachhandel oder direkt bei:
vth Verlag für Technik und Handwerk GmbH,
MIBA-Miniaturbahnen,
Senefelderstr. 11, D-90409 Nürnberg,
Tel. 0049-911-51 96 50,
Fax 0049-911-519 65 40,
E-Mail service@miba.de.

www.miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

CAIROLI MODELLBAU

Keine Geduld oder Zeit zum Basteln?

Ich detailliere Ihre Loks nach Ihren Wünschen und dem Vorbild.

Auf Wunsch werden die Loks umnummeriert und verwittert!

CAIROLI MODELLBAU
Mario Cairoli
Bürenstrasse 30
CH-4421 St. Pantaleon
Tel: *41-61-791-0813
E-Mail: cairolimodellbau@hotmail.com

Die Digitalsteuerung mit dem einzigartigen Bedienkonzept !!

ATLplus

Fern- und Signalsteuerung mit Diodenbremsstrecken ("ABC"), Blocksicherung, Rangierfahrten, Pendelbetrieb, sogar Vollautomatik

Alles möglich ohne PC und Interfaces

Passend zu allen DCC-Zentralen. Einfachste Anlagenbeschaltung. Sie benötigen dafür nur ATLplus-**Lokdecoder** und -**Blockbausteine**

Neue Lokdecoder mit tollen Eigenschaften: z.B. 28/128 Stufen,Faulhaberantrieb, Stufenbremsen, US-Lichteffekte,verbesserter Sound

Informatives Handbuch mit Preisliste Fr. 10.-

UMELEC Ing. Büro, Rietwiesenstrasse 4, 5417 Untersiggenthal, Tel. 056 288 15 76
Email: umelec@netwings.ch HP: www.umelec.ch

MAGNE-MATIC®
UNERREICHTE LEISTUNG



Kadee® HO SCALE ©2006
Made & Assembled Entirely in the U.S.A.

UND ZUVERLÄSSIGKEIT

Kadee® Quality Products Co.
673 Avenue C, • White City, OR 97503-1078 U.S.A.
Tel: (541) 826-3883 • Fax: (541) 826-4013 • http://www.kadee.com

BIG or SMALL we FIX them ALL

Reparatur von Messingmodellen

- Abänderungen
- Neumotorisierungen
- Einbau von Soundsystemen
- Restauration von Farbschäden
- Umbau 3-Leiter auf 2-Leiter Spur O
- weitere Sonderwünsche möglich
- Lieferung innert nützlicher Frist
- günstige Tarife je nach Aufwand

Zu erreichen sind wir abends unter Tel. 079-297-0211 oder per E-Mail: ferdinand.rat@mail.com

Summit USA





Dave's Coffe Shop ist eigentlich ein Denny's Restaurant (21 x 17 cm)
Muster finden Sie beim Bookstore
Kit sFr. 128.-





Summit Motel gibt es als Backdrop Version oder Full Version.
Kit Backdrop (36 x 22 cm): sFr. 136.-
Kit Full (38 x 33 cm): sFr. 208.-

Bezugsquelle: Trainmaster
Info: www.summit-customcut.com

Convention History 1981 - 1996

Die Geschichte der Conventions

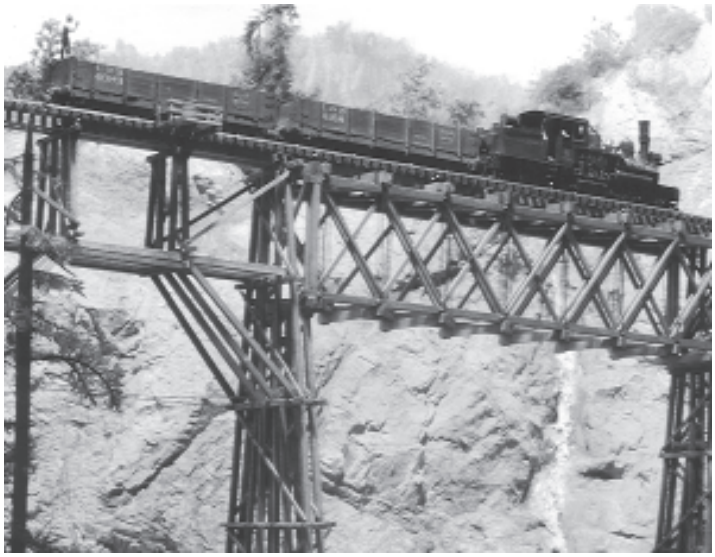
Angefangen hat alles im kleinsten Rahmen am Samstag, 10. Oktober 1981. Wir haben den Grundstein für die First CV bei **Swissphone** in **Samstagern** (Dank **Werner Meer**) gelegt. Erfreulicherweise ist der damalige harte Kern bis auf ein paar wenige Ausnahmen auch heute noch aktiv dabei. Von Anfang an wurde die CV als Non-Profit Anlass ohne Eintritt konzipiert. Schon damals waren wir auf freiwillige Helfer angewiesen.
Die **2nd CV 1982** war nochmals bei Swissphone und wurde bereits auf 2 Tage ausgedehnt. Sogar das Schweizer Fernsehen machte eine kleine Reportage.
Ab 1984, wir haben inzwischen auf den 2-Jahres Turnus umgestellt, konnten wir die 3rd bis 6th CV Dank **Albert Mader** in der **Wasserversorgung Zürich** durchführen.
3rd CV 1984:Da das Interesse grösser wurde, ist auch der Platzbedarf gestiegen und mit der Wasserversorgung konnten wir alles optimal unterbringen. Dank Heinz Merz konnten wir das Vitrinenproblem lösen. Wir hatten bereits 435 Besucher.
4th CV 1986: Der erste CV-Guide wird lanciert und er hat lediglich 16 Seiten. Das American Railroadfans Signet wird von Max Peter, Zürich kreiert. Ebenfall neu waren die ersten Clinics und Workshops. Zum ersten Mal hatten wir einen hochkarätigen Aussteller aus dem Ausland: Lucien Wiss (Bild unten).



5th CV 1988: Der 2. CV-Guide hat bereits 24 Seiten Umfang. Dieser wurde bei der Druckerei Dietschi AG in Waldenburg gedruckt. Das erste Generalthema war: Narrow Gauge und Rio Grande, das mit dem 'Monarch Branch' On3-Diorama von Fred Kiener, Bern für viel Aufsehen gesorgt hatte. Die ersten Layouttours nach Adliswil ins heutige Layoutcenter wurden durchgeführt. Aussteller aus France waren: Lucien Wiss, Mike Fritz, Michel Foissy.
6th CV 1990: Die letzte CV in der Wasserversorgung. Der CV-Guide hat bereits 40 Seiten. Hauptthema: Passenger Trains, Nebenthema: Canada. 760 Besucher konnten sich von dem guten Niveau überzeugen. Ntrak ist zum ersten Mal dabei.
Ab 1992 können wir unsere CV's Dank **Franco Rossi** im **Schulhaus Kronenwiese in Adliswil** durchführen.
7th CV 1992: Das Schulhaus bot uns bedeutend mehr Platz und der Wachstum unserer CV's konnte gut verkraftet werden. Einmal mehr konnten wir auf die Hilfe von Heinz Merz zählen, der uns 50 Lampenständer konstruierte. Der CV-Guide hatte einen Umfang von 68 Seiten. Hauptthema: Steam Locomotives, Nebenthema: Special Equipment MoW, Kleinthemen: High-Tech Diesel Locos und Intermodal Transportation. Die ersten CV-Awards wurden verliehen. Der RR-Fans Pin wurde von Max Peter entworfen. Mit 1307 Besuchern war uns ein grosser Erfolg beschieden. M. Stalder aus Bern war die erste Frau an einer CV mit ihrem Western Style Diorama (Bild unten).



8th CV 1994: Zusätzlich zum Schulhaus können wir auch die Turnhalle belegen. Darin wird die Cafeteria und die mächtige HO-Modulanlage aus dem Südtirol untergebracht. Der CV-Guide hat stattliche 108 Seiten Inhalt. Das Hauptthema lautet: Railroads in California, Nebenthema: Merger der Giganten, Kleinthema: Cabooses. Zum ersten Mal müssen wir einen bescheidenen Eintritt von sFr. 4.- verlangen, denn die vielen ausländischen Aussteller haben Transportspesen. Doch dafür bieten wir viele Höhepunkte: HOn3-Anlage aus Holland, Magic 3 aus France, TT-Anlage aus Germany, Bay Shore Line in O (G. Holzgang). Der erste CV-Pin wird von Jürg Lütscher lanciert. Neu: Gratiswettbewerb: Flug mit American Airlines nach USA. Mit rund 2000 Besuchern haben wir einen Höhepunkt erreicht. Das CV-Dinner bekommt einen Showblock mit der Country Sängerin Doris Ackermann. Die HOn3 Anlage aus Holland war 'Best Layout of the Show' (Bild unten).

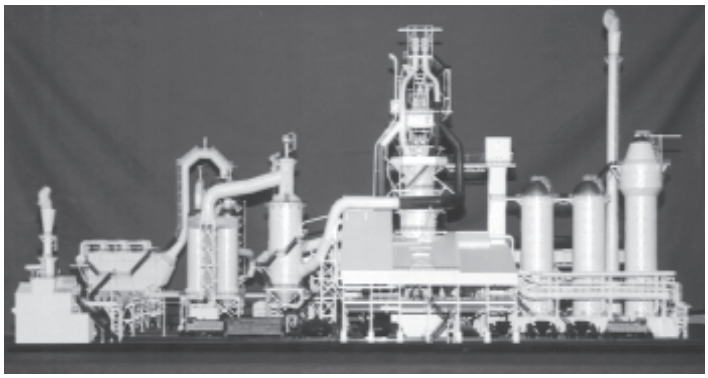


9th CV 1996: Der CV-Guide wächst weiter und hat 116 Seiten (Format A5). Die erste CV-Info wird von J. Lütscher realisiert. Das Haupthhema lautet: Railroads in Chicago, Nebenthema: Merger, Kleinthemen: Dieselloks von EMD und Box Cars. Auch hier hatten wir eine internationale Beteiligung. Mit rund 2100 Besuchern sind wir sehr zufrieden. Der Jackpot des Wettbewerbs war mit 5 Flügen in die USA (4 x Balair und 1 x AA) bestens bestückt.

10th Jubilee Convention 1998



Die **10th Jubilee Convention** hat alles bisher dagewesene in den Schatten gestellt. Um alle Exponate unterzubringen, konnten wir neu 4 Gebäude belegen. Auf dem Parkplatz stand an zentraler Lage der **Convention Caboose.** Mit einer stattlichen Höhe von 4,8 m und einer attraktiven Farbgebung (rot/weiss/blau) war er nicht zu übersehen. Hier konnten die **Tickets** für den Eintritt gelöst werden. Der **10th CV-Guide** hat mit **148 Seiten** Umfang im Format A4 und Farbseiten sämtliche Rekorde gebrochen. Auch die **Convention Info No. 2** hat mit 320 Seiten Inhalt den Rahmen gesprengt. Sie ist leider vergriffen!
Auf über **3000 m2** waren die Besucher für 2 Tage im Banne der amerikanischen Eisenbahnen. Eine internationale Beteiligung mit hochkarätigen Exponaten hat den Jubiläums-Charakter markant unterstrichen.
Hauptthema: **Railroads thru the Rockies**, Nebenthema: **Merger der Giganten**, Kleinthemen: **Dieselloks von GE** & **Hopper** Cars.
Von Spur Z bis 1 resp. G inkl. Live Steam und 15 Anlagen mit Fahrbetrieb war bei uns alles vertreten. Mit über 3000 Besuchern war uns ein grossartiger Erfolg beschieden.



Stellvertretend für die vielen Exponate steht der Hochofenkomplex in HO von Roy Genkinger aus Winterthur.

Infos über die Aktivitäten der Railroadfans finden Sie auf unserer Homepage: **www.americanrrfans.ch**



Unsere Gäste aus den USA mit den Kolb's.

Special Guests aus den USA: Mit Stolz haben **Linda & Larry Vielleux**, Besitzer des 'Izaak Walton Inn' in Essex, Montana, an unserer CV teilgenommen. Paul Kolb stellte das Hotel im Massstab 1:87 aus. Ebenfalls aus den USA, aber aus Alaska war **Carl Mulvihill** als Besucher dabei!
Im Rahmen des Official Convention Dinner's im Hotel Belvoir wurden die **Convention Awards** verliehen. Für den Showblock konnten wir die Country Band - **Company Time** - verpflichten. Auch der Gratiswettbewerb konnte mit attraktiven Preisen aufwarten. MTI sponserte eine Reise an die Railfair 1999 inkl. Flug mit AA und Balair/CTA sponserte 2 Flüge nach Florida. Versch. Händler gaben rund 80 Sofortpreise im Wert von über Fr. 4000.-.

Acknowledgements

Zum Schluss gilt der Dank aber auch den spontanen Spendern für unser Caboose Projekt und dem Erbauer, Daniel Wehrli - ein Traum ging in Erfüllung!



11th Convention 2000

Die **11th Convention** wurde im gleichen Rahmen wie die 10th Jubilee Convention durchgeführt. Wir belegten wieder 4 Gebäude, um alle Exponate unterzubringen, hatten wir doch dieses Jahr bedeutend mehr Anlagen mit Fahrbetrieb.
Doch die grosse Show begann bereits auf dem Parkplatz. War unser **Convention Caboose** als Ticket-Office die grosse Attraktion der 10th CV, kam nun noch eine **Santa Fe SD75M Diesellok** als 2. Ticket-Office hinzu. Von nun an hatten wir Lok und Caboose, der Anfang und das Ende eines Zuges. Hier konnten die **Tickets** für den Eintritt gelöst werden. Der 11th CV-**Guide** hatte mit **136 Seiten** Umfang bis auf 12 Seiten annähernd das gleiche Volumen wie der 10th CV-Guide. Rechtzeitig ist auch die **Convention Info No. 3** mit 250 Seiten Inhalt von Jürg Lütscher erschienen.

Es ist kaum zu glauben, aber die Besucherzahl der 11th CV ist auf **4000** Personen angestiegen. Es scheint, als hätten wir in der Nordamerikanischen Eisenbahnszene einen hohen Stellenwert erreicht, was aber sicher der enormen Vielfalt mit hochstehenden Exponaten und der internationalen Beteiligung zuzuschreiben war.

Hauptthema: **Railroads along the West Coast** from Alaska to Mexico, Nebenthema: **Dieselloks von ALCO** (American Locomotive Co.). Von Spur Z bis 1 (1:220 bis 1:32) und sogar eine kleine Diesellok im Massstab 1:4, war bei uns alles vertreten inkl. 23 Anlagen und Module mit Fahrbetrieb!
Im Rahmen des Official Convention Dinner's im Hotel Belvoir in Rüschlikon wurden die **Convention Awards** verliehen. Als Krönung konnten wir für den Showblock die US-Country Lady - **Bonnie Jeanne Taylor mit Taylor Made** - verpflichten.



Ein gewaltiges Bauwerk war die 'Ballard Draw Bridge' in HO von Markus Zöschg aus Schlanders, Südtirol (Italy). Sie war eines der vielen Höhepunkte der 11th CV und steht stellvertretend für die anderen Exponate da.

Das Lösungswort des Wettbewerbs war das Hauptthema: **Railroads along the Westcoast !**



Kein unbekannter in der Schweizer US-RR-Szene ist Paul Dell'Ava aus Dübendorf, der mit seinem 'Industrial Switching Game' in HO manchen Besucher begeistern konnte.

Acknowledgements

Speziellen Dank gilt allen Ausstellern von nah und fern, denn damit steht und fällt unsere Convention.
Wir bedanken uns ganz herzlich bei allen Inserenten, aber auch den Sponsoren für den Gratiswettbewerb: MTI sponserte eine Railfan-Reise an die Westküste inkl. Flug mit AA, Balair sponsert 1 Flug für 2 Personen nach USA/Canada und versch. Händler geben rund 50 Sofortpreise, was einem Gesamtwert von über Fr. 10'000.- entspricht. Zum Schluss gilt der Dank aber auch den spontanen Spendern für unser neues Santa Fe Ticket-Office, eine optimale Ergänzung zum CV-Caboose!

stand-up-switzerland.ch
No.1 3D-books & 3D-postcards of switzerland
the original©
6-er Tram Zürich
3D-Doppelkarten sind während der 13th CV bei der Information im Haus A-EG 11 zu sFr. 16.- erhältlich.
www.stand-up-switzerland.ch
Cobra Tram Zürich

12th Convention 2002



Die **12th Convention** wurde im gleichen Rahmen wie die 11th Convention durchgeführt. Wir belegten wieder 4 Gebäude, um alle Exponate unterzubringen.
Doch die grosse Show begann bereits auf dem Parkplatz. War unser **Convention Caboose** als Ticket-Office die grosse Attraktion der 10th CV, kam für die 11th CV noch eine **Santa Fe SD75M Diesellok** als 2. Ticket-Office hinzu. Nun hatten wir Lok und Caboose, der Anfang und das Ende eines Zuges. Hier konnten die **Tickets** für den Eintritt gelöst werden.
Der 12th CV-Guide hatte mit **104 Seiten** Inhalt 24 Seiten weniger gegenüber dem 11th CV-Guide, da wir bedingt durch weniger Inserate zu einer Reduktion gezwungen wurden. Die Produktion war übrigens ein Riesenaufwand und könnte ohne weiteres mit einer Doktorarbeit verglichen werden, was aber auch für die Info No. 4 zutrifft. Rechtzeitig ist auch die **Convention Info No. 4** von Jürg Lütscher erschienen. Eine hervorragende Ergänzung zum Guide, wo sehr detailliert auf die Themen eingegangen wird. Auf **320 Seiten** erhalten Sie eine Fülle an besten Informationen, natürlich in Deutsch.
Auf über **3000 m2** entführten wir Sie in die Welt der nordamerikanischen Eisenbahnen. Ein reichhaltiges Programm liess das Herz jedes Railroadfans höher schlagen. Eine internationale Beteiligung mit hochkarätigen Exponaten garantierte ein unvergessliches Erlebnis. Sogar ein Gratiswettbewerb mit attraktiven Preisen lud zu einem Rundgang ein.
Hauptthema: **Freight Trains** (Güterzüge). Nebenthema: **Diesellok & Dampfloks von Baldwin**.
Modelle in allen Spurweiten (1:220 bis 1:11,5) waren bei uns vertreten. 32 Anlagen und Module mit Fahrbetrieb - Layouttours - Workshops - Junior's Corner - Film- und Diashows - Börse - Verkaufsstände - Art Corner und vieles mehr. Ein Besuch im Layoutcenter war noch nie so aufregend wie dieses Jahr, denn an den Anlagen waren teilweise grosse Baufortschritte zu verzeichnen.
Im Rahmen des Official Convention Dinner's im Hotel Belvoir in Rüschlikon wurden die **Convention Awards** verliehen.
Die Kriterien für die Awardverleihung haben in der Vergangenheit immer wieder zu Diskussionen Anlass gegeben. Wir haben im Gremium (Board of Directors) die versch. Möglichkeiten besprochen und sind zum Schluss gekommen, dass das bisherige System der Awards unsere Grundphilosophie am besten reflektiert. Wir möchten bewusst keinen Wettbewerb veranstalten. Nicht die Qualität eines Exponates wird beurteilt, denn jeder Aussteller hat seinen persönlichen Qualitätsstandard. Zudem soll auch ein Anfänger sein bestes Werk ausstellen dürfen und unter Umständen einen Award erhalten. Denn für diese Leute ist Qualität **Freude an der Sache**, eben **Modelrailroading is fun . . .**
Folgende **Awards** wurden verliehen:
Special Awards für Helfer oder Aussteller, die für die 12th CV spezielle Leistungen vollbracht haben.
Awards für Anlagen und Dioramen. Alle ausländischen Aussteller, aber auch Schweizer. **Youth Awards** für die Young Generation

Acknowledgements

Wir durften zum grossen Glück auf die Hilfe von unzähligen 'guten Geistern' zurückgreifen, um diesen **Mega-Anlass** zu realisieren. Ohne die tatkräftige Unterstützung müssten wir das Ganze schlichtweg vergessen. Speziellen Dank galt den Herren **J. Lütscher, P. Rychener, R. Schai und H. Schindler**, die ohne Mühe zu scheuen, über Monate still und leise 'behind closed doors', Höchstleistungen vollbracht haben. Wir durften zum Glück auf ein **'Superteam'** zählen. Doch während dem Auf- und Abbau und den beiden Convention Tagen kamen alle anderen Helfer zum Einsatz, die für einen reibungslosen Ablauf sorgten. Allen gebührt ein ganz herzliches Dankeschön. Nicht vergessen dürfen wir auch alle Aussteller von nah und fern, denn damit steht und fällt unsere Convention. Herzlichen Dank, dass wir durch Ihre Teilnahme eine enorme Vielfalt mit einem hochstehenden Niveau präsentieren konnten.
Es ist noch zu bemerken, dass wir nicht auf eine professionelle Messeorganisation mit grossen finanziellen Mitteln zurückgreifen können, denn uns **fehlt** ein **Generalsponsor**. Somit realisieren wir alles im 'do it yourself' Verfahren! Die Finanzierung des Convention Guides erfolgt vollumfänglich über die Inserate. Sie dürfen nicht vergessen: Durch den Eintrag in der Besucherliste erhält jeder Besucher in 2 Jahren den neuen Guide frei Haus geliefert. Keine andere Ausstellung bietet einen derartigen **Exklusivservice**. Wir bedanken uns ganz herzlich bei allen Inserenten, aber auch den Sponsoren für den Gratiswettbewerb: MTI sponserte für den Jackpot eine Railfan-Reise an die NMRA Convention im Juli 2003 nach Toronto und versch. Händler gaben rund 80 Sofortpreise, was einem Gesamtwert von über Fr. 9'500.- entsprach. Zudem bedanken wir uns auch bei allen Händlern, die mit einem Stand unsere Convention bereicherten und unterstützten. Ohne den **Goodwill der Stadt Adliswil** wäre unsere CV kaum durchführbar. Ein grosses Dankeschön den verantwortlichen Damen & Herren der Schule und der Stadt Adliswil.
Unser **Special Guest** war **Doug Howard** aus **Oregon, USA**

Board of Directors der 12th Convention:
- Werner Meer – Chairman (Author Guide)
- Peter Rychener – Organization, Koordination
- Walter Heer – Treasurer
- Balz Lehmann – Backoffice
- Jürg Lütscher – Author CV Info, Logo Design
- Ruedi Schai – EDP Support and Design
- Heinz Schindler – Second Hand Market
- Dieter Stehli – Advisor

Ein Stück Geschichte, denn an der 13th CV steht nur noch der Caboose als Ticket Office zur Verfügung. Leider wird es sein letzter Auftritt sein!



In Memoriam Willy B. Kaeslin und Werner Schäfer



Leider haben wir im Jahr 2005 zwei liebe Freunde und unermüdliche Helfer unserer Conventions viel zu früh verloren.
Willy und Werni waren immer gut gelaunt und haben uns schon bei vielen Conventions tatkräftig unterstützt und mitgeholfen. Äusserst zuverlässig und immer sehr hilfsbereit waren Grundsätze unserer Freunde. Zudem waren Sie als grosse Kenner der US-Railroad-Szene bekannt.
Mögen beide auf der anderen Seite ihren Frieden finden und vielleicht 'Happy Railroading in Heaven' geniessen! We miss you, dear Willy and Werni.

Willy Bobby Kaeslin ist am 24.1.2005 im Alter von 67 Jahren nach schwerer Krankheit von uns gegangen.

Werner Schäfer ist am 21.2.2005 im Alter von nur 58 Jahren völlig unerwartet aus dem aktiven Leben gerissen worden.



Finanzierung des Convention Guides

Finanzierung des 13th CV-Guides

In der Vergangenheit wurden die Kosten für den Druck und den Versand vollumfänglich durch die Inserate abgedeckt. Doch dieses Jahr konnten wir leider nicht genügend Inserenten für unseren Guide gewinnen, obwohl unsere Tarife bewusst günstig gestaltet sind.
Es ist auch erstaunlich, dass grosse Firmen mit riesigen Werbebudgets (Banken, Swisscom, Post, Migros, Coop) sich für unseren (zu kleinen) Anlass nicht gross interessieren. Hinzu kommen aber auch Absagen von den grossen Produzenten aus der Modellbahnindustrie (Aristo Craft, Athearn, Atlas, Bachmann, Kato, MTH). An der International Hobby Expo in Los Angeles (10/2005) hatte ich viele gute Gespräche und Kontakte geknüpft. Das Resultat ist leider sehr enttäuschend, denn die meisten haben Budget-Gründe vorgeschoben. Sicher sind wir uns bewusst, dass der Markt in der Schweiz und ganz Europe nie mit dem enormen Potential der USA vergleichbar ist. Trotzdem promoten wir mit unseren CV's die amerikanischen Modelle und dementsprechend die Modellbahnindustrie und sind auf deren Support angewiesen.
Dadurch fehlen uns rund sFr. 4000.-. Aus diesem Grund sind wir auch gezwungen, die Auflage von 5000 Ex. auf 4000 Ex. zu reduzieren. Auf der anderen Seite können wir zum Glück auf einige treue Inserenten zählen, die unsere CV gerne unterstützen. Hinzu kamen aber auch neue Inserenten, die wir ganz herzlich begrüssen.
Selbstverständlich erhalten alle registrierten Besucher in der Schweiz, Aussteller und Helfer diesen Guide per Post frei Haus geliefert. Ein Service, den keine andere Ausstellung bietet.
Zudem sind wir gezwungen, alle Guides für den Versand in Europa nur noch gegen Zusendung von einem 5.- Euroschein zu akzeptieren (Porto sFr. 7.50/Stück).
Leider können wir den Guide aus obigen Gründen während der Convention nicht mehr gratis abgeben. Er wird für eine Schutzgebühr von sFr. 5.- an der Information im Haus A-EG 11 verkauft.

Quo Vadis Convention ?

Zusammenfassung mancher Diskussionen mit verschiedenen Insidern - by Peter Rychener

Wir freuen uns sehr, dass es uns gelungen ist, die 13. Convention der American Railroadfans in Switzerland in Adliswil zu organisieren. Wir sind überzeugt, trotz einigen grossen Veränderungen (zum Beispiel keine Layouts in der Winde mehr, ohne Turnhalle, dafür ein renoviertes Schulhaus Kronenwiese und ein neuer Standort der Cafeteria) wieder einen unvergesslichen Event zu präsentieren. Dieser wird nur möglich Dank den vielen freiwilligen Helfern, den Ausstellern und den Besuchern.

Ein ganz herzliches DANKE an alle !

In den 4 Jahren seit der letzten Convention hat sich auch organisatorisch einiges verändert, das uns zwingt, über die Zukunft nachzudenken. Der Arbeitsaufwand ist enorm gestiegen. Die Hauptbelastung ist die Herstellung des Guides. Früher war es möglich, mit den Einnahmen aus den Inseraten eben diese Herstellung und den Gratisversand in ganz Europa zu decken. Es wird immer schwieriger, Inserenten zu finden. Bei vielen Firmen gibt es für Werbung kein Budget mehr, oder wir passen nicht ins Werbekonzept. Wenn wir in Zukunft keinen Sponsor für den Guide finden, werden wir möglicherweise auf diesen verzichten müssen und nur noch einen Flyer herausgeben.

Die finanziellen Probleme wirken sich auch auf unseren traditionellen Wettbewerb aus. Er kann leider nicht mehr durchgeführt werden, da es nicht mehr möglich ist, genügend attraktive Preise dafür zu erhalten.

Grundsätzlich gibt es drei Möglichkeiten für die Zukunft unseres Events:

Die Conventions werden wie bisher weitergeführt. Dazu braucht es aber eine neue Generation von Organisatoren. Heute steht und fällt fast alles mit Werner Meer. Das Schwierigste wird sein, seine Quellen in der Industrie und der Szene weiterhin ausschöpfen zu können. Damit die Kontakte geknüpft werden können, muss jemand bereit sein, so schnell wie möglich einzusteigen. Es könnte auch bedeuten, mit Werner die Hobby Shows in den USA zu besuchen.

Nur noch ein Insideranlass, der nicht mehr für das breite Publikum bestimmt ist. Es gäbe nur noch ein eintägiges Treffen ohne Vitrinen, ohne Guide, ohne Anlagen.

Die Conventions werden sang- und klanglos aufgegeben

Die Entscheidung muss im Frühling 2007 getroffen werden, weil dann bereits der Termin für die nächste Ausstellung festgelegt werden muss. Falls die Conventions weitergeführt werden sollen, ist auch der Rhythmus zu diskutieren: alle 2, 3, 4 oder gar 5 Jahre? Der zu erwartende Aufwand wird hier den Ausschlag geben.

Was brauchen wir also?
- Einen oder mehrere Sponsoren, die uns finanziell unterstützen
- Einige jüngere Leute, die bereit sind, sich bei der Organisation zu engagieren.

Wenn Sie weitere Ideen zu den erwähnten Punkten haben oder wenn Sie bereit sind, in der einen oder anderen Form mitzumachen, melden Sie sich bitte persönlich oder mit E-Mail bei uns: Werner Meer (trainmaster@bluewin.ch) Peter Rychener (prychener@gmx.net)

Locomotion in Winter

An der diesjährigen Convention stelle ich Ihnen gerne einige Eisenbahnmotive im Winter vor. Alle Bilder sind in Acryltechnik auf Leinwand gemalt und in der Regel 50 x 40 cm gross. Auf Wunsch werden auch Bilder nach Ihren Vorgaben als Extraanfertigungen hergestellt. Lieferzeit ca. 8 bis 10 Wochen.



Rio Grande PA-1 No. 6013 in Winter Park
(Siehe auch Inserat von Märklin auf Seite 83)



2 UP DASH-9 über dem Moreau River, Missouri



Rotary Snow Plow der Southern Pacific



UP Challenger No. 2818 (UP Extra) in Columbus, Ohio



Western Maryland Railroad



UP Streamliners bei Council Bluff, Ohio

Haus A-UG 2

Text und Fotos by **Paul R. Zeltner**

Paul R. Zeltner, Jubiläumsweg 16
CH-5036 Oberentfelden
Tel. +41-62-723-3707
Fax +41-62-723-3797
E-mail: przelt@bluewin.ch

Art Corner - Paintings by Franz Stucki

Franz Stucki aus Bern bereichert den Art Corner mit Gemälden in der **Aquarell-Technik.**



Santa Fe (AT&SF)



CSX an einem kalten Wintertag

Die Malerei liess sich bis heute nicht von der Fotographie verdrängen. Da beide Materien sich gegenseitig ergänzen, haben sie gemeinsame Daseinsberechtigung. Es setzt allerdings voraus, dass man die Vorteile gegenüber des anderen kennt, respektiert und so zu Nutzen macht. Ein Gemälde, welches bis ins kleinste Detail exakt der Natur abgeschaut und geschaffen wurde, kann ein Kunstwerk sein - muss aber nicht unbedingt Fotoqualität haben. Gefordert ist somit nicht nur der Maler, sondern auch der Betrachter. Letzterer muss gewillt sein, die Botschaft, welche der Künstler mit seiner Ausdrucksweise vermittelt, zu verstehen. Gestaltungsfähigkeit ist deshalb die persönliche 'Handschrift' des Malers, denn diese lässt sich nicht erlernen - nur üben. Dies im Gegensatz zur Farbenlehre, perspektivische Darstellungen (das Erreichen der scheinbaren Tiefe auf zwei Dimensionen), Umgang mit den versch. Malmedien etc., wo lernbar ist. Es ist das Weglassen und Hinzufügen, wo beherrscht werden muss, um einem Gemälde Spannung zu geben und um eine gewisse Stimmung zu erzeugen. Die Aussagekraft des Künstlers ist entscheidend, ob und wie der Betrachter das Bild interpretiert, ob es empfindungsfähig macht und das Interesse nicht nur vorübergehend weckt. Innerhalb bestimmten Grenzen und Gesetzmässigkeiten ist der grosse Freiraum.
Darum: Stimmen Inhalt und Medium nicht überein, ist mehr gewollt als getan oder weniger ausgesagt, als die Mittel es vermögen!



Milwaukee Little Joe Electric



Denver & Rio Grande Western in Minturn, CO

Unser Künstler hat auch das **neue Logo der 13th CV** koloriert. Herzlichen Dank für das erstklassige Resultat.



Santa Fe Doodle Bug

Haus A-UG 1

Alle Gemälde sind verkäuflich!

Text und Bilder by **Franz Stucki**, Bern

Art Corner - Photos - Railroading in California '99

Alle Fotos vom Juni 1999 anlässlich der Railfair '99 im California State Railroad Museum in Sacramento, CA und aus California in einem Umkreis von 300 km. Mit Minolta Dynax 500si und Fuji Superia 200 und 400.



Feather River Canyon mit UP westbound Container-Zug



IDYLL AUF EINER „WESTERN-UNION" LOKOMOTIVE

Eisenbahn-bildchen auf amerikanisch.

10 versch. Karikaturen gezeichnet von **Joachim Kruspe**, Leipzig aus der Sammlung von Volker Lange.
Bild links

Haus A-UG 6



Bild links:
200-Ton Steam Crane der SP, der noch funktionsfähig ist und dies mit dem Anheben eines Switchers demonstriert!

Bild rechts:
SP Daylight 4-8-4 GS-4 # 4449

Fotos by **Volker Lange**, Grosspösna, Germany



UP SD90MAC mit Autoracks auf dem Donner Pass



UP 4-6-6-4 Challenger # 3985



83-Ton Shay der Yosemite Mountain Sugar Pine RR



Analog oder Digital Fotografieren ?

Vor gut zwei Jahren stellte ich mir diese “Gretchenfrage”. Meine Reisen führen mich regelmässig in die USA. Dabei gibt es immer wieder Interessantes und Neues zu fotografieren. Die Ausbeute von 13 Amerikareisen waren über 6000 Dias. Diese benötigen erstens viel Platz und zweitens ist es auch eine Kostenfrage. Ich benötigte im Schnitt pro Woche Ferien 10-15 Diafilme. Auch schaut man sich diese Dias höchst selten mal wieder an. Muss man doch immer wieder die ganze Einrichtung aufstellen. Ich machte mir somit Gedanken über mein weiteres Fotografenleben. Es wurde eine Liste mit Vor- und Nachteilen erstellt. Am Ende siegte die Digitalfotografie.
Einige Gründe sind: 1. Kein Filmmaterial muss beschafft werden. 2. Man muss keine Rücksicht auf die Anzahl Fotos nehmen. 3. Der Platzbedarf der Photos. 4. Und dies ist der Hauptgrund, man hat viel mehr Möglichkeiten zur Weiterverarbeitung jeglicher Art. Das Argument, bei grossen Vergrösserungen ist die analoge Fotografie besser, lass ich gelten. Aber wievielmal vergrössert man ein Bild auf über eine Grösse von 50 x 70 cm? Nun hat mich meine Nikon D70 schon zweimal auf Amerikareisen begleitet. Die daraus entstandenen Möglichkeiten möchte ich nicht mehr missen.

Haus C-EG 55









An der Convention möchte ich einige Möglichkeiten aufzeigen, wozu man mit der Digitalfotografie fähig ist.



Fotolegende: oben UP 4-8-4 #844 mit Special
rechts oben EMD SD70ACe BNSF
rechts unten Arches National Park
links mitte EMD SD70ACe MRL
links unten EMD SD70ACe UP

Text und Fotos by **Ruedi Schai**, Bernhardzell

Art Corner - Photos



Class 071 No. 080, Larnrod Eireann, Dublin Connolly Station

Fotos by **Rudi Winkler,** Juni 2004

Rudi Winkler aus Leipheim, Germany wird uns im Art Corner mehrere Bilder zum Thema **'American Diesel Locomotives in Ireland'** präsentieren.



Class 201 No. 203, Larnrod Eireann, Cork Kent Station

Haus A-UG 5



Summit USA

stellt Bausätze von modernen Gebäuden in HO her. Das **Taco Bell Restaurant** entspricht dem aktuellen Vorbild.

Kit (21x14 cm) sFr. 112.-
Ein Muster ist beim Bookstore ausgestellt. Bestellungen können bei Trainmaster gemacht werden.
Infos: www.summit-customcut.com

HUTMACHER'S
LEDER-KUNSTHANDWERK
HETTISWIL - CH

Exklusive, in unserem Atelier handgefertigte Lederwaren wie Gürtel, Etuis, Taschen, Waffen-Zubehör, Bilder usw.

Wir fertigen auf Wunsch, nach Mass oder Vorlage.

Eigene Buckles & BoloTies in Reinzinn, echt vergoldet. USA - Buckles & Bolo Ties, Wand- u. Tischdekorationen

Original - Zippos & Zubehör Jagd & Taschenmesser

Beat & Regula Hutmacher
Hängelenstrasse 3 - 3325 Hettiswil
Tel & Fax 034 / 411 01 02

www.hutmachers.ch

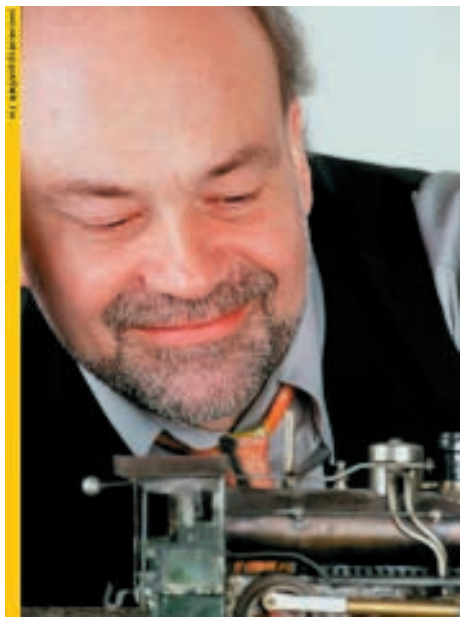


Foto by SWR

Hagen von Ortloff wird mit dem SWR Eisenbahn Romantik Team eine Reportage der 13th Convention machen.

American Cars and the American Railroadfans

American Cars hatten schon immer eine Faszination für den Amifan. Ob es die mächtigen Strassenkreuzer aus den 'Golden Fifties', ein heisser Corvette, ein schneller Viper, ein top moderner 'High-Tech' Cadillac oder aber ein praktischer Minivan mit allem Komfort ist - eines ist sicher - ein richtiger Amifan fährt auch Amerikanerwagen. So hat es auch bei den American Railroadfans viele American Car Lovers, die den 'American Way of Life' täglich mit einem 'Amerikaner' ausleben!

AAA | SWISS LTD.
LIMOUSINE-SERVICE
P.O. BOX 15 · CH-8058 Zürich-Airport · Phone +41 (0)44 432 85 00






AAA SWISS Ltd. Limousine-Service wird auf dem Parkplatz während der 13th CV ein bis zwei exklusive **Stretchlimos** präsentieren (Hummer H2 und Cadillac Escalade). Wir bedanken uns für diese spezielle Attraktion.





West Coast Customs in Los Angeles wurde durch die MTV-Serie 'Pimp my Ride' bekannt. Fotos by W. Meer 10/05

West Coast Customs

FINE US-CARS
Dutli
GARAGE DUTLI AG • US-FAHRZEUGE
VERKAUF • SERVICE • REPARATUREN
BIRMENSDORFERSTRASSE 400 • CH-8055 ZÜRICH
TELEFON 01-463 67 51 • FAX 01-463 67 72
e-mail: garage@dutli.ch
www.dutli.ch

ARTWORK BY JURG VETTERLI - j.vetterli@gmx.ch

Pitschs Trucker Team - Trucks Big and Small - you see it all





Unser letztes Motto an der CV lautete: "Vom Pick Up zum Truck". Dieses Jahr werden wir uns dem Motto " Dioramas " und Trucks im kleinen sowie im grossen Massstab widmen.
Es werden diverse Trucks im Massstab 1-24/25 gezeigt sowie ein Gross-Diorama in 1/87.
Im HO-Massstab (1/87) zeigen wir Ihnen einige Klein-Dioramen sowie einige Trucks der Superlative. Schauen Sie bei uns herein, den Sie wissen ja, bei uns gibts immer was zu sehen. Unser Team erklärt Ihnen gerne, wie ein Diorama entsteht. In diesem Sinne:
Keep on Trucking!





Haus A-UG 3

Pitschs Trucker Shop bringt Ihnen auch zu diesem Anlass wieder ein grosses Angebot an Trucks, Pick Up and Cars. Eine grosse Auswahl von verschiedenen Herstellern aus den USA und Europa. Wenn Sie sich für Pick Up und Trucks interessieren, dann sind Sie bei uns genau richtig. An unserem Stand sind auch einige Auslaufmodelle erhältlich. Kommen Sie doch einfach vorbei und lassen Sie sich überraschen. Ihr Pitsch's Trucker Shop Team.

Beachten Sie die 'Workshops' von Kurt Felix auf Seite 31.

Text und Fotos by **Pitsch Allneider**, Au





Pitschs Trucker Shop
From Cars and Pick-Ups to Trucks, we have it.
Trucks N Stuff
Promotex - Bush - ADP
Preiser - Rocco - Athearn
Classic Metal Works - Atlas

Trident - Heiser - Herpa - Imex
Con-Cor - GHQ - Walthers
Williams Bros. - Wiking
and many many more.
www. pitsch-trans.ch

Workshop 8 - Trucks der Superlative in HO by Kurt Felix



Einige Modell-Highlights von Kurt Felix. Alle Modelle sind handgefertigt und somit Einzelstücke. Super Trucks in dieser Qualität sind bei Pitschs Trucker Shop im Haus A-UG 5 ausgestellt.

Workshop 8: Haus A-UG 4
Im gleichen Raum wie
Pitschs Trucker Team.

Handgemachte Trucks sind die Spezialität von Kurt Felix. Was am Anfang nach einem Plastikklotz aussieht, entpuppt sich nach unzähligen Arbeitsstunden zu einem Truck der Superlative. Kurt Felix begeistert uns immer wieder von Neuem, wenn er ein neues Modell vorstellt. Mit seinem geübten Auge und seinem Werkzeug erstaunt er uns jedesmal aufs Neue. Sie werden an der CV wiederum einige Leckerbissen sehen. Bei seinem **Workshop** können Sie hautnah miterleben, wie ein Truck entsteht.

Keep on Trucking

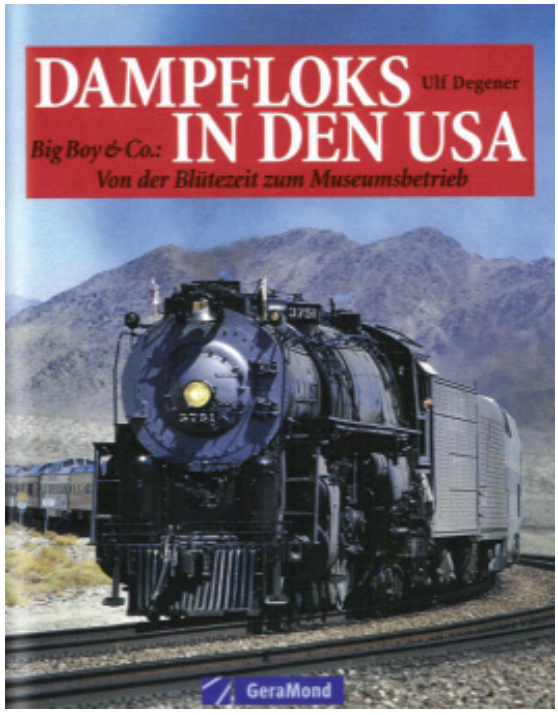
Nutzen Sie die Gelegenheit um einmal dabeizusein. Sehen Sie selbst, wie ein Modell geplant und anhand der verschiedenen Komponenten zusammengebaut wird. Kurt Felix beantwortet gerne Ihre Fragen.







Der Autor, **Martin Stierlen**, ist an der 13th CV anwesend. Er macht Workshops im Haus A-OG 33 und wird Ihr Exemplar gerne signieren (sFr. 38.-). Erhältlich im Bookstore Haus A-OG 23



Der Autor, **Ulf Degener**, zeigt an der 13th CV eine interessante Diashow über Canada. Er gibt Ihnen gerne Auskunft zum Buch. Achtung: Das Buch sollte im Herbst 2006 erscheinen (sFr. 69.-). Bestellungen im Bookstore

Donner Pass in Spur Z

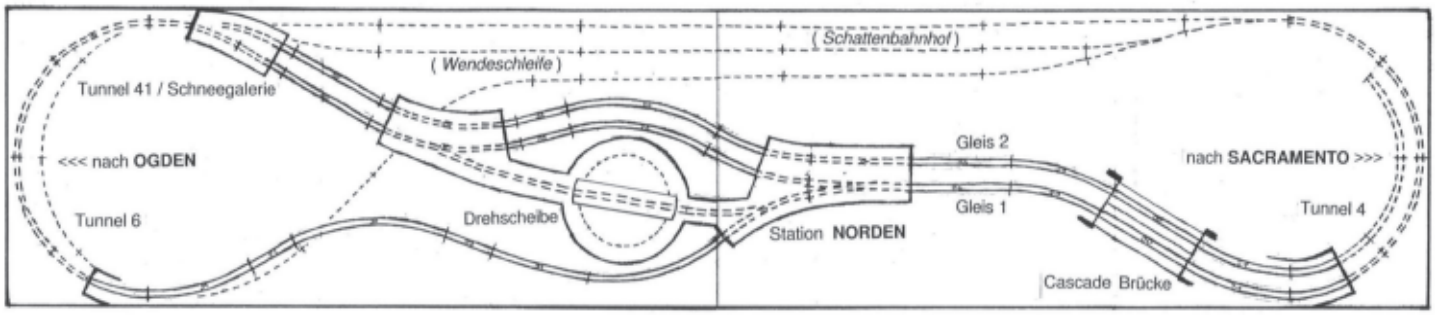
Auch diesmal sollte es wieder eine Urlaubserinnerung werden. Nach Tehachapi- und Williams-Loop (siehe 9th und 11th CV-Guide Seite 65 bzw. 44) ist die dritte MÄRKLIN mini-club Anlage nun in einem Bilderrahmen auf 155 x 32 cm untergebracht. Die Landschaft wurde mit Pappe und Holzmehl-Weissleimgemisch gebaut. Von der Wendeschleife und dem Schattenbahnhof Roseville führt die Strecke aus Tunnel 4 über den Cascade Bach zur Station Norden. Dort teilen sich die Gleise an der überdachten Drehscheibe (wo die Schiebelocks für die Rückfahrt gewendet wurden). Auch alle Weichen verbindungen sind überdacht. Gleis 1 folgt der ersten Transkontinentalbahn in Tunnel 6, Gleis 2 mit einer Ausweichstelle in den neueren Scheiteltunnel 41. Beide Tunnels bilden die weitere Wendeschleife. Somit ist 4-Zugbetrieb möglich, ein weiterer Zug pendelt zusätzlich.

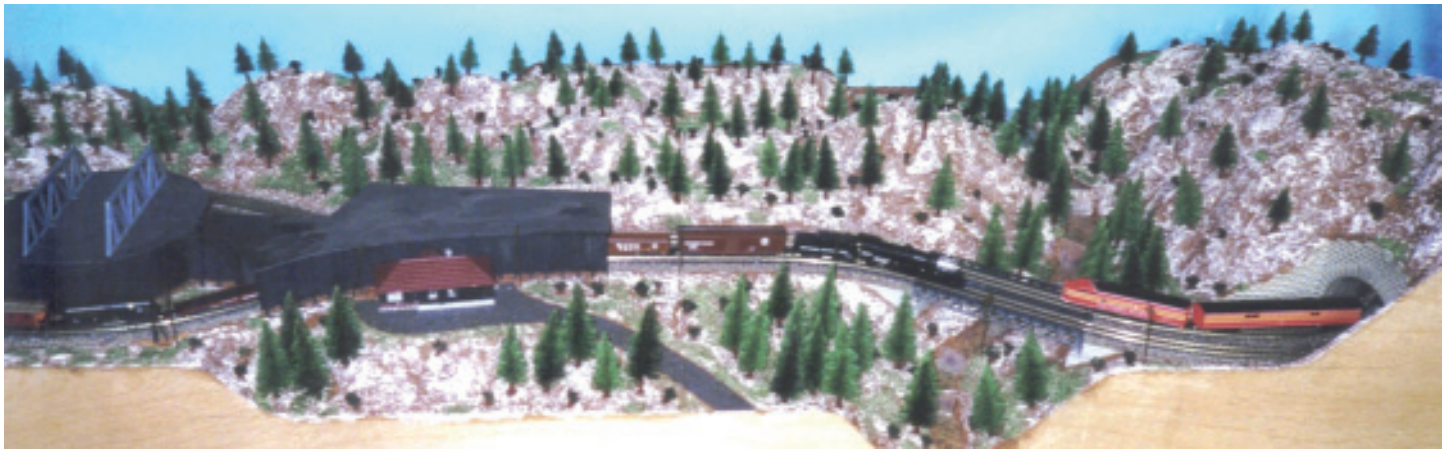
Die Southern Pacific fuhr durch die grossen amerikanischen Wüsten und überquerte mehr Pässe als jede andere Bahn in den USA, aber 'King of Grades' ist der 2160 m hohe Donner Pass, oder vom Bahnpersonal besser bekannt als der 'Mountain'. Alles über die 247 km von Sacramento, CA bis nach Reno, NV der Sierre Nevada Crossing erschien monumental, die Steigung, die Lokomotiven, das Gewicht der Züge und die jährlichen schweren Schneefälle. Bis zu 6 m Schnee gibt es im Winter und man errichtete 64 km Schneeschutzgalerien, dagegen war in den trockenen heissen Sommer ständig ein Feuerlöschzug unter Dampf.

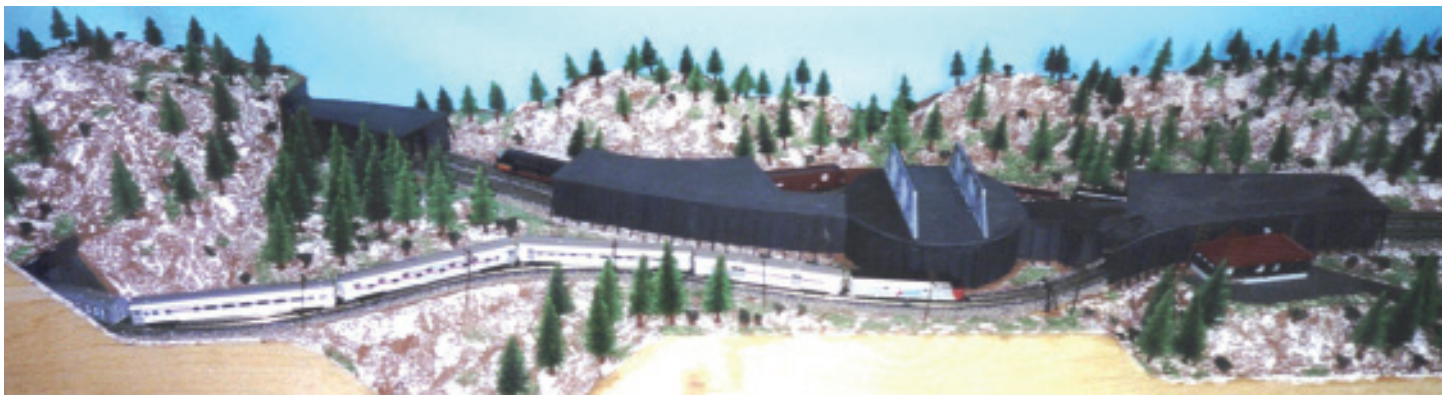
Danube Reed Logo
created by
R. Winkler

Haus C-3.OG 77

Text, Plan & Fotos by **Günther Garn,** Elchingen, Germany







Modul-Bahn-Anlage 'Hillsand' in Spur Z

Auf Grund der Erfahrungen, die ich mit der Z-Modulanlage 'The Tunnel District' auf vielen Ausstellungen im In- und Ausland gemacht habe, baute ich die neue Z-Modulanlage 'Hillsand'. Das heisst: Auf- und Abbau muss schneller sein, Transportkosten müssen billiger sein (kleineres Fahrzeug).
Die Anlage besteht aus drei Doppelmodulen. Ein solches Doppelmodul misst 1,6 x 1 m und ist zusammenklappbar wie ein Campingtisch und steht auf einem fahrbaren Gestell mit Lenkrollen. Die Module sind in offener Rahmenbauweise und der Unterbau der Landschaft besteht aus 'Foamboard' (Styropor blau).
Meine Anlage mit 4,8 x 1 m ist 'multikulti', das heisst, die Anlage ist je nach Lust und Laune eine Nordamerikanische (Kanada, USA) oder eine Skandinavische (Norwegen, Schweden) Modellbahnanlage. Die Landschaft und die Eisenbahnstrecken dieser Länder sind sehr ähnlich. Der Name 'Hillsand' kommt aus Nord Schweden bei Ulriksfors/Strömsund an der Inlandsbahn.
Die Z-Anlage zeigt eine doppelspurige Bahnstrecke, die voralpines Gelände überquert, welches von Felsen, Busch- und Mischwäldern und von karger Wiesenlandschaft beherrscht wird. Auf der einen Seite wird der grosse Höhenunterschied mit weiten offenen Schlaufen überwunden und auf der anderen Seite befindet sich ein Loop (Kehrschlaufe). Auf der Scheitelhöhe der Bahnliniebefindet sich ein Lokomotivdepot für den Helperservice (Schiebedienst) oder im Winter für die Schneeräumung.



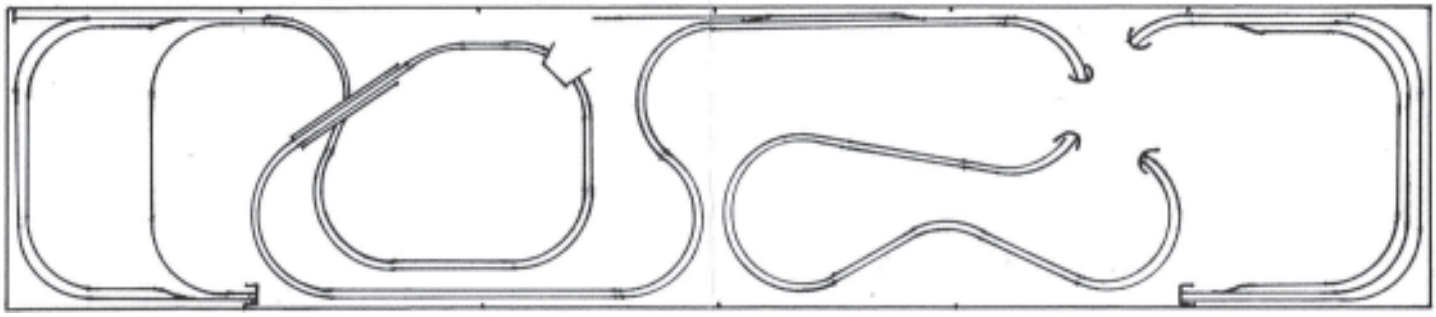




Text, Plan undFotos by **Alfred Schön**, Zizers

Haus C-3.OG 76

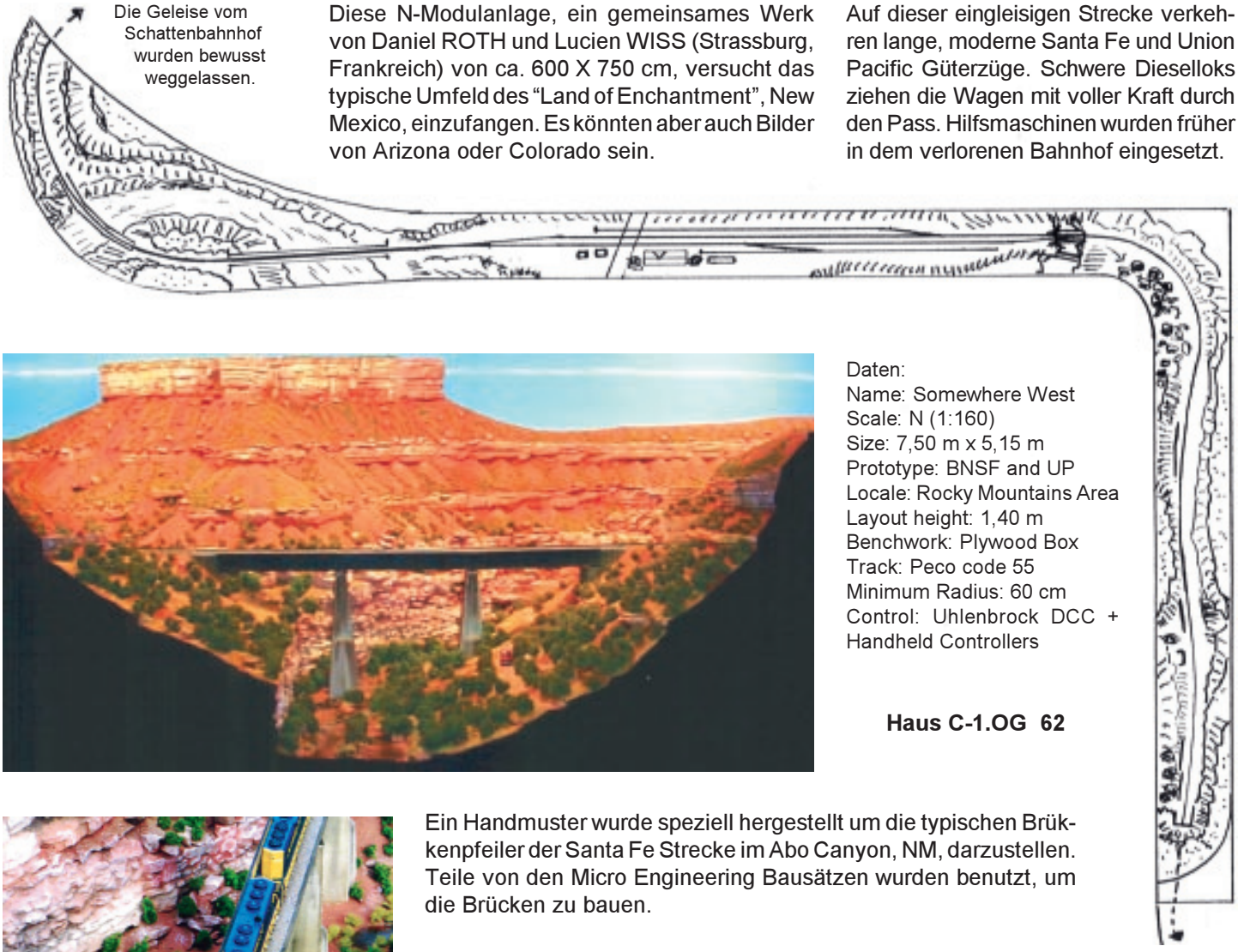
Spur Z = Massstab 1/220



Ztrack
The Magazine for Z Scale Model Railroading
May/June 2006, Vol. 12, #3
$6.50 U.S./$8.50 CAN.

Aboservice für Ztrack Magazine beim Bookstore

Somewhere West in Spur N



Diese N-Modulanlage, ein gemeinsames Werk von Daniel ROTH und Lucien WISS (Strassburg, Frankreich) von ca. 600 X 750 cm, versucht das typische Umfeld des "Land of Enchantment", New Mexico, einzufangen. Es könnten aber auch Bilder von Arizona oder Colorado sein.

Auf dieser eingleisigen Strecke verkehren lange, moderne Santa Fe und Union Pacific Güterzüge. Schwere Dieselloks ziehen die Wagen mit voller Kraft durch den Pass. Hilfsmaschinen wurden früher in dem verlorenen Bahnhof eingesetzt.

Daten:
Name: Somewhere West
Scale: N (1:160)
Size: 7,50 m x 5,15 m
Prototype: BNSF and UP
Locale: Rocky Mountains Area
Layout height: 1,40 m
Benchwork: Plywood Box
Track: Peco code 55
Minimum Radius: 60 cm
Control: Uhlenbrock DCC + Handheld Controllers

Haus C-1.OG 62



Ein Handmuster wurde speziell hergestellt um die typischen Brükkenpfeiler der Santa Fe Strecke im Abo Canyon, NM, darzustellen. Teile von den Micro Engineering Bausätzen wurden benutzt, um die Brücken zu bauen.



Roofmat wurde für den Unterbau des Gebirges verwendet. Felsen sind aus Gips und stammen aus selbst hergestellten Latex Formen oder aus Formen von "Woodland Scenics". Die Geröllhalden bestehen aus Sand und Steinsplit. Alles wurde mit Wasserfarbe mittels eines Airbrushs eingefärbt.

Mit verschiedenen "Heki Produkten" und Menschenhaaren wurde dann die Vegetation hergestellt.
Ein Teil der Gebäude beim Bahnhof wurden mit "Evergreen" Platten selbst hergestellt. Das Bahnhofsgebäude ist ein "American Model Builders" Bausatz.

Die Anlage wird mit einer Uhlenbrock Zentrale digital gefahren. Details wie Signale sind noch hinzuzufügen.

Daniel ROTH und Lucien WISS

Text, Plan und Fotos by Daniel Roth

Dease Lake & Northern in N - The Last American Rail Frontier

Historischer Hintergrund der DL & N:

Die Pacific Great Eastern Railway, die später zur British Columbia Railway (BCR) wurde und inzwischen von CN übernommen worden ist, beschloss 1964 eine neue Bahnlinie von Prince George in Richtung Nordwesten zu bauen. Langfristig geplant war der Anschluss bis nach Alaska. Leider wurde das Bauvorhaben mangels Finanzen am 5. April 1977 eingestellt. Die Bahnlinie war bereits bis zum Dease Lake trassiert und die Schienen bis nach Jackson, 336 Meilen von Prince George entfernt, gelegt.
Wir führen die Eisenbahngeschichte mit unserer Modulanlage weiter. Die Dease Lake & Northern, eine fiktive Bahngesellschaft, baute die Eisenbahnstrekke weiter von Jackson bis nach Watson Lake, der Grenze zum Yukon Territory. Dazwischen liegt der Dease Lake. Über den See müssen die Eisenbahnwagen im Trajektverkehr mit einer Barge und Schlepper befördert werden.
In Wirklichkeit gab es über den Dease Lake nie einen Fährverkehr, aber bis Ende der 70 - Jahre Bargebetriebe über verschiedene Seen in Kanada.

Text und Fotos by Alexander Rudin

Modulanlage DL & N:

Die Module sind nach der “oNeTRAK” Norm gebaut mit einer eingleisigen Streckenführung. 7 neue Module sind diesmal in der Anlage enthalten und in einer **Vitrine** werden zum Conventionthema “**Locomotion**” besondere N-Spur Modelle gezeigt, die in Eigenfertigung entstanden sind.

Die Attraktion der Anlage ist der realistische Bargebetrieb über den Dease Lake, der aus zwei Modulkästen besteht, die mit ca. 80 Litern Wasser gefüllt sind. Die Barge mit Schlepper benötigt etwa 3 Minuten für die Überfahrt und ist mit einem Diesel-Soundmodul bestückt. Sie wird an beiden Anlegestellen vorbildgemäss be- und entladen.

Gleismaterial ist Atlas Code 80, die Weichen sind Peco (Electrofrog und Power Routing) und werden von Hand gestellt. Auf jeder Seite des Sees ist ein Fahrgerät mit einem Handregler (Cab Control) eingebaut.

Haus C-1.OG 60

Grösse: 7 x 5 m

DEASE LAKE & NORTHERN

DL & N



Diese Anlage wurde von **Thomas Kuen, Uwe Mauermair** und **Alexander Rudin** aus München gebaut.







Waukesha Junction in N

TUSCOLA Junction

Situated in the center of America's heartland. Tuscola's unique location features the intersection of three railroad mainlines. From I-57 south (exit 212), you are approaching the UP and CSX tracks, which are parallel thru town, on an east-west bias. When you reach these tracks, the US-45 overpass will be about 500 feet west of the diamonds - where the above-mentioned tracks cross the CN mainline.

- Nun, was hat *Tuscola* mit dieser Anlage zu tun?
Die 90°/60° Eisenbahnkreuzung, welche mich schon vor Jahren faszinierte. Es handelt sich um eine ebenerdige Kreuzung der Union Pacific (eine ehemalige Strecke der Missouri Pacific), der Canadian National (eine ehemalige Strecke der Illinois Central) und der CSX (eine ehemalige Strecke der Baltimore & Ohio).



Grösse: 8,3 x 1,4 m



Am Anfang war es ja nur eine Idee

Aber als Andockpunkt für oNeTRAK bot sich dies dann geradezu an, und es entstand eine "Eier-legende-Woll-Milch-Schwein"-Modulkombination; sollte sie doch folgende Faktoren beinhalten:
Anschlußmöglichkeit für oNeTRAK-Module; Übergabe-Yard für oNeTRAK Züge; knifflige Rangiermöglichkeiten; Y-Zugüberholgleis für die Mainline; sowie einen integrierten Schatten-Yard für die Branchline als Möglichkeit: Züge auf-/abbauen ohne den Betrieb zu blockieren, Züge deponieren und Züge wechseln beim Wende-Modul Einsatz; und weil es sonst zu einfach wäre, noch die 90°/60° Gleiskreuzung von 3 Bahnlinien und die Unterführung mit Straßengleis in der Stadt (= "Street Running").



Meine ***"Waukesha Junction"*** habe ich um etliche Meilen westlicher von ***TUSCOLA*** angesiedelt und ist eine reine Free Lance Anlage. Aber ***"Waukesha Junction"*** ist keine normale Modellbahn, sondern eine 5-teilige NTRAK-Modulkombination, sowie Teil einer kleinen modularen Ausstellungsanlage, aber auch eine vollkommen eigenständige Rangieranlage und ein feinst detailliertes Diorama.
Des weiteren beinhaltet sie einige Szenen die ich auf meinen Reisen in den USA selbst gesehen habe, oder selbst erlebt hatte. Wie z.B. den Verkehrsstau auf der Brücke, diesen haben wir 2005 mit unseren Wohnmobilen in Barstow verursacht, weil wir ja unbedingt ein paar Fotos schießen wollten. Was lag also näher als einfach diese Straßen-Brücke über den Yard von Barstow auch auf ***"Waukesha Junction"*** zu verewigen.



Mit ***"Waukesha Junction"*** wollte ich nicht nur versuchen einige Bahntechnische Highlight´s umzusetzen. Es war auch eine neue Herausforderung mit der Detaillierung in Spur-N ebenfalls einen Standart zu erreichen wie er sonst nur von den größeren Spuren bekannt ist.







So mancher schüttelt nur den Kopf, wenn er das gefüllte Regal im Tankstellenshop, die Wincester-Gewehre in der Auslage des Gun-Shop, oder all das andere sieht. Das meiste ist ja kaum zu sehen und fällt erst bei sehr genauem Hinsehen auf.
Ich will jetzt gar nicht zu viel verraten, verweilen sie ein paar Momente an der ***"Waukesha Junction"*** und entdecken sie doch ganz einfach selbst die unzähligen Details. Tauchen sie ein in die Phantasiewelt von ***Waukesha***, erleben sie das eine oder andere mit den Bewohner. Auch wenn ***"Waukesha Junction"*** kein direktes Vorbild hat, so ist ***Waukesha*** trotzdem kein fiktiver Name. ***"The City of Waukesha"***, existiert tatsächlich im Südosten von Wiconsin und die Stadtgeschichte kann sogar von einem dubiosen Eisenbahnraub berichten.



Test und Fotos by **Manfred Neurauter,** Ludesch, Austria



Haus C-1.OG 58



Old Part of Los Angeles II in N

Das Thema **Locomotion** hat mich veranlasst, mein Modul **Old Part of Los Angeles**, das schon ab und zu ausgestellt wurde, nochmals zu zeigen. In dem 16-Ständigen Roundhouse kann ich so die Lokomotiven von A.T.&S.F. (Atchison Topeka & Santa Fe) bis zur heutigen BNSF (Burlington Northern Santa Fe Corporation) in den verschiedenen Farbschemas zeigen.

Zu Beginn der Dieselära wurden die Loks im sogenannten Zebra Stripe Scheme bemalt. Später folgten blue and yellow (blau/gelb) für die Güterzuglokomotiven und das legendäre Warbonnet (rot/silber, Kriegsbemalung) für die Personenzugloks.

Mitte der 80er Jahre wollten Santa Fe und Southern Pacific fusionieren und schufen zusammen das SPSF Koda-chrome (rot/gelb/schwarz). Diese Fusion kam aber nicht zustande, so dass beide Gesellschaften ihre Loks wieder in den Paintshop nehmen mussten. Santa Fe übermalte die Buchstaben SP und Southern Pacific das SF von Santa Fe.

Am 1. Juli 1994 verkündete die Nachrichtenagentur Reuters, dass am 30. Juni 1994 die beiden US-Firmen Burlington Northern Inc. und die Santa Fe Pacific Corp. zur grössten US-Bahngesellschaft fusionieren wollen. BN, zu dieser Zeit die Nummer zwei und SF die Nummer sieben in der Branche. Aus dieser Fusion ergaben sich wieder neue Farbschemas.
1995 schlossen sich Burlington Northern und Santa Fe zusammen.
Die ersten Santa Fe Loks wurden durch den " Patch Job " umnummeriert und unter der neuen Nummer mit den Buchstaben BNSF versehen. Darauf folgten das Pumpkin (grün & orange) und Heritage II.

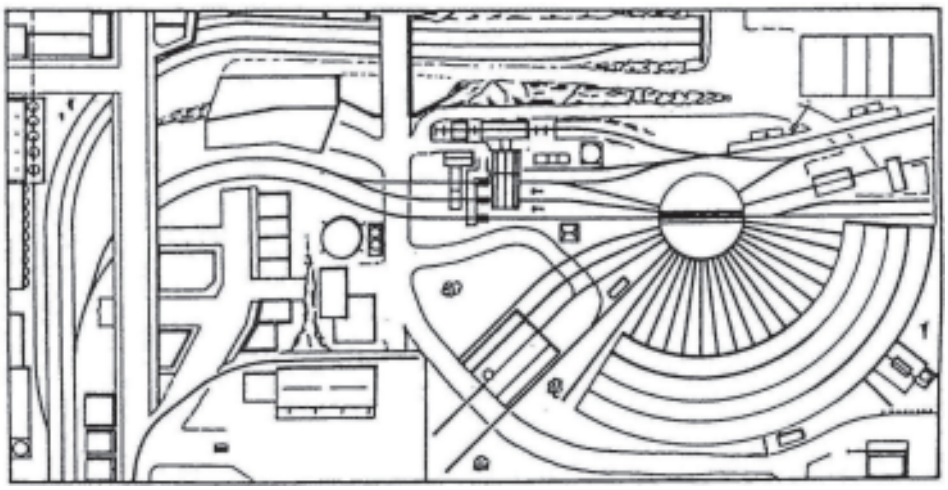
Auf meinem Modul sind vor allem Modelle von KATO, ATLAS und Intermountain ausgestellt. Die Einen wurden feiner detailliert und verwittert.





Haus C-1.OG 64





Text, Plan und Fotos
by **Eugen Hänseler**, Horgen

NTRAK Modulanlage in Spur N

Die **Ntrak Modul-Anlage** steht ganz im Thema der Nostalgie. Bedingt durch die knappen Platzverhältinisse wird eine Minimal-Anlage mit 10 Standard-Modulen und 4 Eckmodulen betrieben. Ein Standard Modul misst 0.61 m x 1.22 m (2' x 4').

Auf den beiden äusseren Strecken laufen kontinuierlich Züge im Analogbetrieb, während auf der inneren Strecke eigentlicher Rangierbetrieb mit Digital-Steuerung stattfindet. Die Module umfassen den traditionellen Orange Yard und Beaumont Junction als Endpunkte für den Rangierbetrieb. Vals Valley, ein Brückenmodul sowie 2 weitere Eckmodule dienen der Vervollständigung der Strecke.



HAUS C-3.OG 80

Nebst den konventionellen **Ntrak** Modulen mit jeweils 3 parallelen Strecken betreibt **Ntrak** auch Module nach der **oNeTrak** Norm, welche aber hier nicht zum Einsatz kommen. Diese bestehen aus einer eingleisigen Strecke, und haben sich vor allem im Digitalbetrieb bewährt. Durch die elektrische Trennung der einzelnen Strecken voneinander, ist auch ein kombinierter Betrieb mit analogem und digitalem Lokmaterial problemlos möglich.



Es ist ein uns Anliegen, mit dieser Kleinanlage zu zeigen, dass mit Modulen flexibel und situationsgerecht Anlagen für alle Arten von Shows eingesetzt werden können. Die zweite Zielsetzung ist, aufzuzeigen, dass auch in Spur N durchaus realistischer Rangierbetrieb gemacht werden kann.

Text, Plan und Fotos by Hansruedi Egli

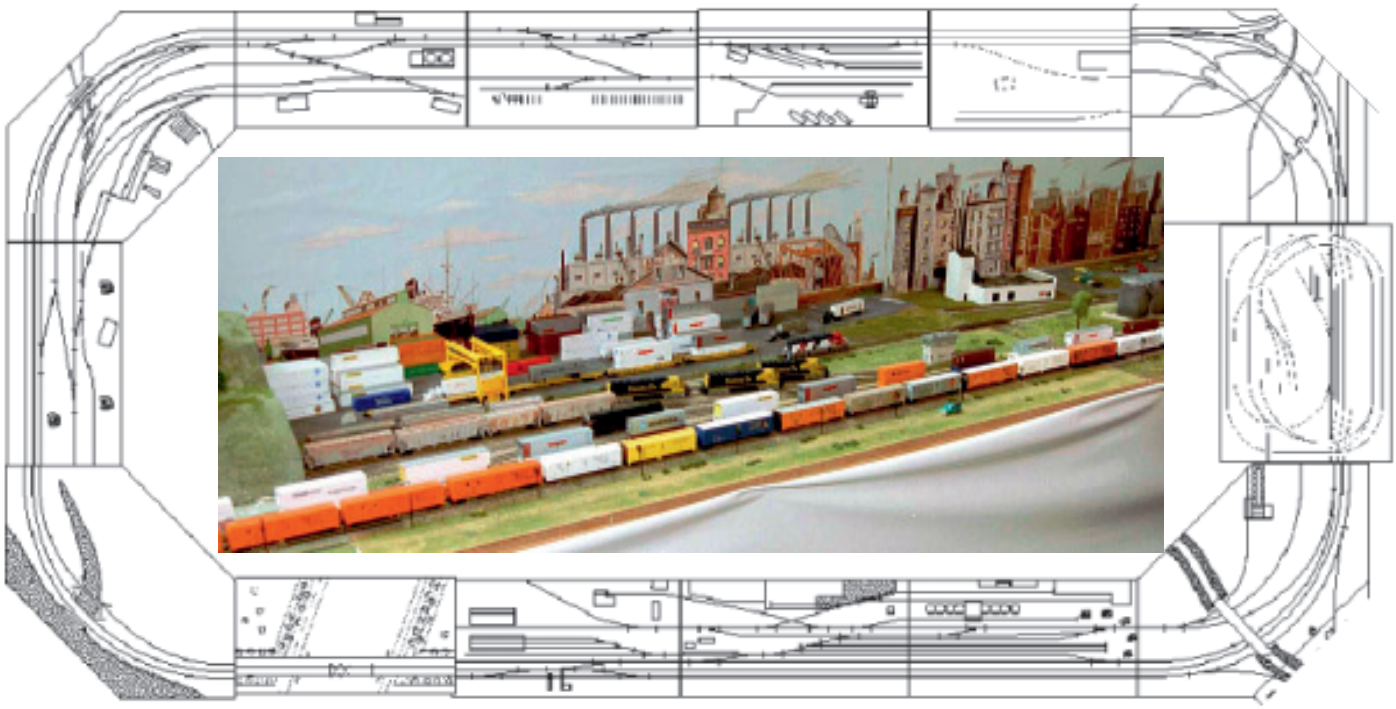


Ntrak Swiss Division umfasst heute 27 Mitglieder, wovon etwas mehr als die Hälfte Besitzer von einem oder mehreren Modulen sind.

Die Modulnormen können als PDF von unserer Homepage **www.ntrak.ch** heruntergeladen werden. Interessenten wollen sich bitte an den Präsidenten wenden:

Hans R. Egli
Stiegweg 18b
8308 Bassersdorf
Tel: 076 567 8997
e-mail: hr.egli@swissinfo.org





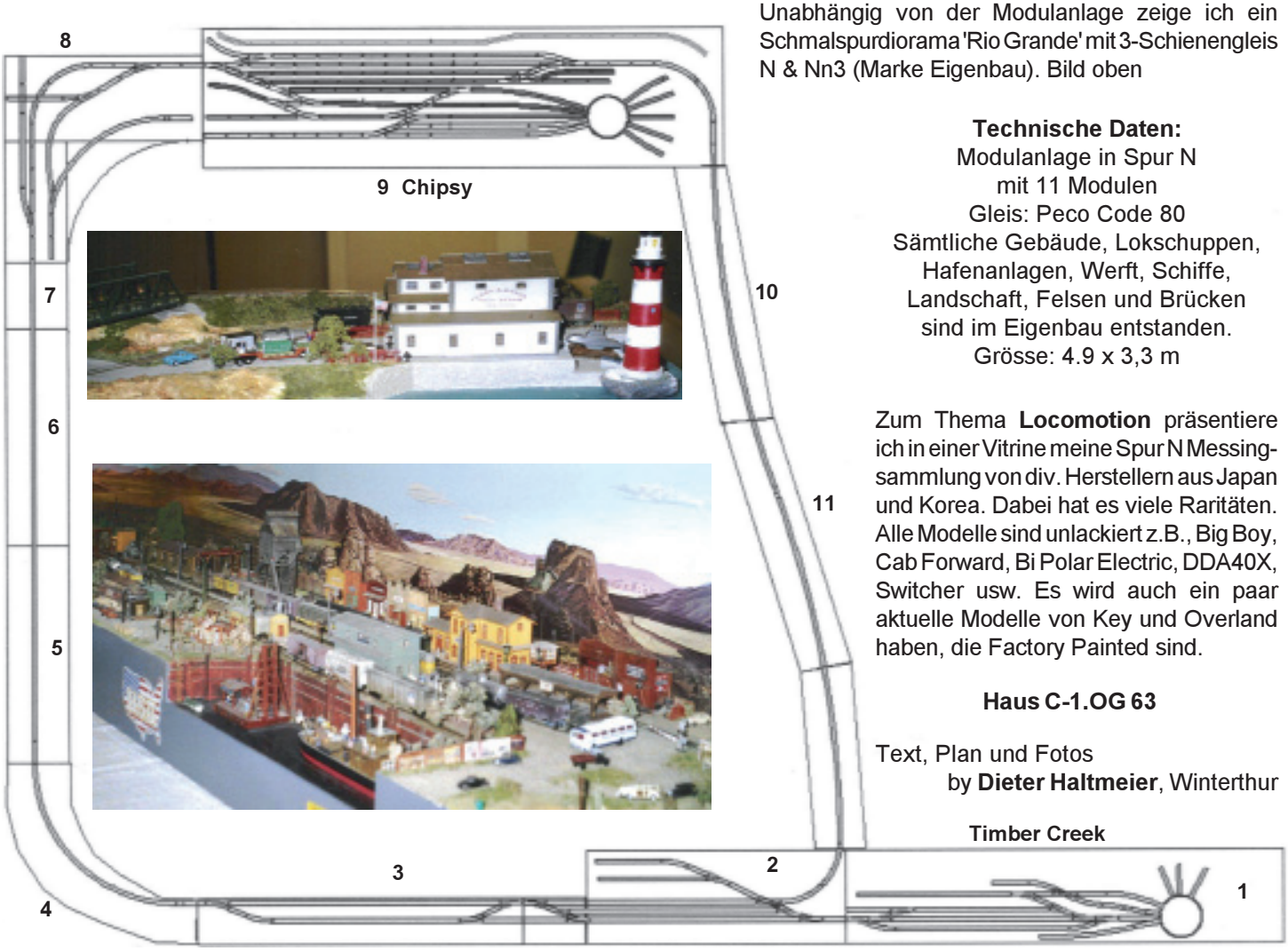
Modulanlage in N

Meine **Modulanlage in Spur N** ist Marke 'Eigenbau' und besteht aus 9 Streckenmodulen und 2 Bahnhofsmodulen. Dimensionen: 4,9 x 3,3 m.

Die Anlage beginnt mit dem Kopfbahnhof **Modul 1**: 'Timber Creek' und einem Hafenanschluss. Schiff, Pile Driver, alle Häuser, Drehscheibe, Bäume und Felsen sind im Eigenbau entstanden.
Modul 2 ist ein Vorbahnhof mit einem Scrap Yard und einer Kohlenmine (Resy), Tankstelle und Felsen.
Modul 3 ist eine Haltestation (Bahnhof ist Eigenbau), Signal ist ein Fertigmodell.
Modul 4 ist ein Eckmodul mit gebogener Wood Trestle (Eigenbau).
Modul 5-7 sind Streckenmodule mit Fluss, Strasse und Brücken (Kato).
Modul 8 ist wieder ein Eckmodul mit einer Gleisüberführung für die Durchgangslinie zum Bahnhof No. 2. Hafenmotiv mit Werft und Reparaturshop mit kompl. Inneneinrichtung und Gleisanschluss. 2 Streckenführungen auf eine 90° Kreuzung für geplanten Ausbau.
Modul 9 ist die Durchgangsstation 'Chipsy' mit Bascule Brücke (Pola), im Hafengelände mit Hafenverladestation und Lagerhaus (aus Northeastern Holz im Eigenbau gefertigt). Drehscheibe von Fleischmann, aber modifiziert mit Blechträger. Lokschuppen mit Inneneinrichtung und Beleuchtung. Bahnhof Eigenbau, Halbrelief-Häuser von DPM, Wasserturm von Dimi-Train, Sandtower von Overland Models (Messing).
Modul 10-11 sind wieder Streckenmodule zur Verbindung der ganzen Anlage, so dass ein Rundkurs entsteht.







Unabhängig von der Modulanlage zeige ich ein Schmalspurdiorama 'Rio Grande' mit 3-Schienengleis N & Nn3 (Marke Eigenbau). Bild oben

Technische Daten:
Modulanlage in Spur N
mit 11 Modulen
Gleis: Peco Code 80
Sämtliche Gebäude, Lokschuppen, Hafenanlagen, Werft, Schiffe, Landschaft, Felsen und Brücken sind im Eigenbau entstanden.
Grösse: 4.9 x 3,3 m

Zum Thema **Locomotion** präsentiere ich in einer Vitrine meine Spur N Messingsammlung von div. Herstellern aus Japan und Korea. Dabei hat es viele Raritäten. Alle Modelle sind unlackiert z.B., Big Boy, Cab Forward, Bi Polar Electric, DDA40X, Switcher usw. Es wird auch ein paar aktuelle Modelle von Key und Overland haben, die Factory Painted sind.

Haus C-1.OG 63

Text, Plan und Fotos
by **Dieter Haltmeier**, Winterthur

East Fork Ontario in N



Train Watching in Ontario

Für die 13th Convention habe ich eine neue N-Scale Micro-Layout Segment-Anlage gebaut. Das Thema ist das Rangieren mit Modernen Hight-Tech Dieselloks. Auf der Home Page von Rail Pictures Net habe ich ein Bild entdeckt auf welchem eine SD 70 der CSX einen einzelnen Box Car rangiert. Nun fehlte nur noch ein cooler Gleisplan. Den fand ich auf der Home Page von Micro Layout unter 250 anderen Gleisplänen.
Der Gleisplan der "Threeway Points Mill 3" entsprach meinen Konzept am meisten. Nun musste ich nur noch den Gleisplan dahingehend ändern, dass die Drei-Weg-Weiche durch zwei normale Weichen ersetzt werden mussten. Das verwendete Gleismaterial ist Peco Code 55. Da gibt es keine drei Weg-Weichen. Dank dem Weichenwinkel von 10 Grad bei dem Peco Weichenmaterial wird die ganze Anlage in die Länge gestreckt.
Der Name East Fork ist eine Erfindung vom Erbauer und ergab sich durch die gabelförmige Anordnung der Geleise. Dazu kommt, dass Adliswil von Kanada aus gesehen im Osten liegt.
Der Unterbau der Segment-Anlage und des Fiddle Yards ist aus der bewährten Rahmenbauweise aus Pappel-Sperrholz gemacht. Die Anlagengrösse ist 1,66 Meter lang und 0,33 Meter tief. Durch die zwei Fiddle Yards ergibt sich eine maximale Grösse von 3,06 Meter und eine Tiefe von 0,6 Meter.
Die Steuerung der Lok-Modelle erfolgt Digital mit Digitrax Produkten.

Warum baut man eine Micro Anlage?
- Kurze Bauzeit
- Geringe Kosten
- Genügende Grösse für Details
- Einfach zu Transportieren
- Leicht zu Lagern
- Viel Freude beim Eisenbahnspielen

Haus C-3.OG 75

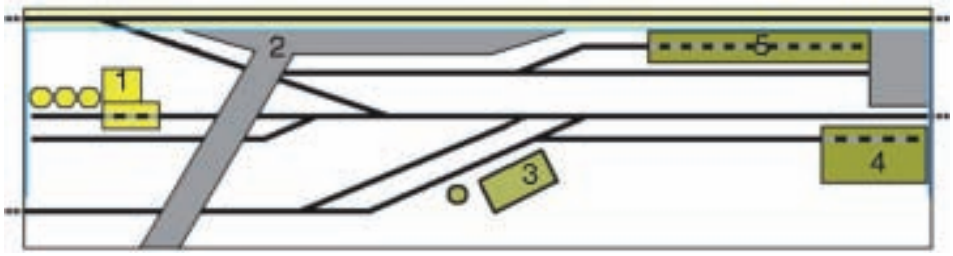
1 = East Fork Grain
2 = Road Bridges and Down Town
3 = East Fork Coal
4 = East Fork Packing
5 = Penner Paper

Die drei Weichen in der Mainline werden Elektrisch mit Hoffmann Weichenantriebe geschaltet. Die restlichen Weichen werden wie bei der grossen Bahn von Hand gestellt. Das Entkuppeln der Boxcar, Grainhopper und Coalhopper erfolgt auch von Hand. Beim Grain-Elevator werden die Grain-Cars nach der Übergabe durch die Hight-Tech Dieselloks von Geisterhand bewegt zum Be- und Entladen.
Der Rangierbetrieb wird durch den stündlich verkehrenden Personenzug der GO-Transit erschwert. GO-Transit ist eine Interregionale S-Bahn im Grossraum Toronto.
Zur Ausgestaltung der Anlage habe ich eine Häuserzeile, das Kohlenkraftwerk und "East Fork packing" von der Anlage "DrumHeller" übernommen. Das Lagerhaus "Penner Paper" und "East Fork Grain" sind "Kitbashing" Neubauten. Die Firma "Penner Paper" gibt es tatsächlich auf Viktoria Island, Kanada. Neu bevölkern Preiserlein (Figuren) meine Anlage. Für die Bauzeit der Anlage habe ich etwa 180 Stunden aufgewendet.





Text, Plan und Fotos by **Emil Heller**, Samstagern



Workshop 13 - Schnitzen und Einbrennen in Holz

Auch an der 13th Convention werde ich im **Art Corner** versch. Railroad Heralds und eingebrannte Eisenbahnbilder präsentieren. Zusätzlich mache ich an beiden Tagen **Workshops**. Ich zeige, wie ein Herald aus einem Brett geschnitzt wird und wie man Eisenbahnmotive auf Ahornbrettchen Einbrennen kann. Da der Aufwand für beide Techniken sehr gross ist, kann ich die Bearbeitungsweisen nur teilweise vorführen.



In loser Folge zeigt Ernst Kathriner die Technik des **'Einbrennens'** und des **'Schnitzens'.** Schauen Sie ihm über die Schulter, mit wieviel Geduld und Fingerfertigkeit solche Kunstwerke entstehen. Er nimmt auch gerne spezielle Aufträge entgegen.

Alle ausgestellten Holzbilder sind verkäuflich.
Heralds: sFr. 50.-/Stk., Bilder: sFr. 100.-/Stk.

Ernst Kathriner, Wiesenweg 3, 6060 Sarnen, 041-660-2708
Text by **Ernst Kathriner**, Sarnen, Fotos by **Ferdinand Rat**

Bearbeitungsweise bei den Eisenbahnheralds in der **Schnitztechnik:**
Das gewünschte Wappen (Logo) vergrössern und ein passendes Lindenholzbrett mit Rinde aussuchen. Oberfläche sauber abschleifen. Logo (Papierkopie) mit Kugelschreiber und Kohlepapier auf das Brett durchpausen. Da die Pausspuren beim Bearbeiten verwischt werden könnten, muss das Ganze nochmals mit dem Kugelschreiber nachgezogen werden. Nun beginnt der eigentliche Schnitzvorgang mit dem feinsten Schnitzmesser. Mit weiteren Messern wird nachgearbeitet bis das Resultat dem Wunsch entspricht. Für sehr kleine Details wird der Proxonoberfräser mit den kleinsten Fräsern und Schleifkörpern eingesetzt. Ist alles soweit fertig, wird die Oberfläche wieder leicht überschliffen. Dann wird das Brett mit Holzbeize behandelt. Nach dem Trocknen wird die schwarze Farbe mittels Farbwalze aufgetragen. Danach wird ein klarer Seidenglanzlack aufgespritzt.



WS 13: Haus A-EG 22

bigtrains & more
gmbh
gerbegässlein 1
4450 sissach
www.bigtrains.net
mail@bigtrains.net

Aristocraft • Bachmann • Hartford • LGB-USA • Kadee • • Phoenix • USATrains • Livesteam • Vernickeln • Flexgleis in Messing + Stahl sowie Zubehör • Kameralok • Wheatering • rhythmischer Rauch • Gebäude and much more (& vieles mehr)

Spezialisiert auf US-Eisenbahnen Spuren G 1:29 & Narrow Gauge 1:20,3 sowie On30.
Internet-Shop & Grossbahn-Portal (Laden)

Die Partner:
STAWE Grossbahn-Werkstatt Norbert Stahel + US-Train-Factory Showroom/Treff „Obere Fabrik“ in Sissach (direkt neben bigtrains)
Semaphore-Trains, Grienstrasse 16 in Weil am Rhein mit preisgünstigen Deutschen Produkten wie LGB, Piko, Pola, Preiser etc. sowie Digital-Systeme von Massoth, Zimo und LGB.
25+ Jahre Erfahrung. Seminare+Anlagenbau.

Workshop 6: Gebäudebau mit lasergeschnittenen Elementen in HO

Konstruktion von Gebäuden für das Laserschnittverfahren

Nach der Recherche und der Analyse geeigneter Gebäude werden diese in einem CAD-Programm gezeichnet. Nach der Festlegung von Materialstärken werden am Computer in die Aufrisse entsprechende Verzahnungen eingezeichnet. Im Grundriss werden korrespondierende Aussparungen vorgesehen. Die Zeichnungselemente werden für den Laserschneidevorgang entsprechend angeordnet und optimiert. Das verwendete Laserschneidegerät lässt sowohl Schnitte als auch Gravuren in Holz, Pappe, Papier und Kunststoff zu. Den Zeichnungselementen muss daher die Eigenschaft Gravieren oder Schneiden zugeordnet werden. Nach dem Konstruieren, Zusammenstellen und Optimieren werden die Daten an das Laserschneidegerät übergeben. Nachdem das Gerät für den entsprechenden Werkstoff justiert ist, wird zuerst der Gravur- dann der Schnittvorgang gestartet. Mit der Laserschneidetechnik lassen sich sehr feine Baustrukturen erzeugen.







Haus A-OG 35





Workshop:

Gebäudebau mit lasergeschnittenen Elementen

An der 13th Convention werden im Workshop lasergeschnittene Elemente zu kleinen und großen, aber stets mit filigranen Details versehenen Gebäuden zusammengebaut.

Die Farbgestaltung erfolgt ja nach Gebäudestruktur entweder vor dem Zusammenbau an den einzelnen Elementen, an einzelnen Baugruppen oder am fertig erstellten Gebäude. Je nach Verwendungszweck werden die Gebäude noch entsprechend detailliert und gealtert.

Der Entstehungsprozess gliedert sich dabei prinzipiell in folgende Schritte:

- Zusammenbau der Wände zum Baukörper
- Anbringen von Details wie Fenster- und Türrahmen
- Fertigung des Dachs



Text und Fotos by **Thomas Stauss**,
Schwäbisch Gmünd, Germany

Workshop 5 - Roadside America

Jeder, der schon auf einer amerikanischen Strasse unterwegs war, kennt die typischen Artefakte der Motorisierung - Tankstellen, Esslokale, Autowerkstätten, Touristenfallen, Kirchen, Kioske, Eisdielen und Gelegenheiten, Angelköder zu erwerben. Die Hinweise auf diese Attraktionen entlang der Landstrasse sind nicht selten genauso auffällig oder exzentrisch wie die beworbenen Gelegenheiten zum Rasten oder Rosten. Bunt, groß, kitschig und marktschreierisch preisen sie jedoch nur allzu oft längst nicht mehr erhältliches an. Auch wenn die letzte Mahlzeit längst gegessen, die letzte Gallone Benzin schon vor Jahren durch den Zapfschlauch geflossen ist, stehen die Zeugen früherer Generationen noch immer. Wenn auch nicht immer aufrecht. In ihrer Nähe finden sich die Reste der Blechkarossen, deren steter Strom einst für ihre Existenz sorgte. Seit der Verkehr nun aber auf schnellere, breitere Interstate Highways abgewandert ist, nagt der Zahn der Zeit ungehindert an der Kulisse der Vergangenheit...

Der amerikanische Künstler und Fotograf Troy Paiva hat die langsam verschwindenden Zeugen vergangener Epochen auf seinen Internetseiten www.lostamerica.com und in seinem leider bereits vergriffenen Buch mit dem gleichen Titel auf ganz eigene Weise verewigt.

Eine ebenfalls ergiebige Internetseite für interessante und exotische Dinge links und rechts der Highways and Byways ist www.roadsideamerica.com .

Die “echte” US-Atmosphäre kommt ohne die oben genannten Versatzstücke auf einer Modellbahnanlage oder einem Diorama nicht zustande. Dabei spielt es keine Rolle, ob man die Baulichkeiten und Reklamen in aktivem Zustand oder im Dornröschenschlaf darstellt. Sie gehören zum Straßenbild, und wollen in ihren zeitgenössischen Eigenheiten genau beobachtet sein. Anhand einiger Beispiele soll die wichtige Rolle demonstriert werden, die den “Roadside Americana” auch bei der Gestaltung einer Modellbahnanlage zukommt **(1-6)**:

Unersetzlich bei der Recherche ist das Internet, Websites, die sich mit den genannten Themen befassen, gibt es zuhauf. Für einen ersten Überblick liegt eine Liste mit exemplarisch ausgewählten Seiten und Herstellerangaben für geeignete Bausätze bzw. Ausgangsmaterialien auf; ebenso weiterführende Literatur und einige Fotos des Künstlers Troy Paiva, der hierzu freundlicherweise seine Zustimmung erklärt hat.

3 Fotos copyright by **Troy Palva**. More Infos on: **www.lostamerica.com**











1) Reklame in Form von Schildern, überdimensionalen Figuren und Symbolen
2) Eateries
3) Religiöses
4) Tankstellen
5) Schrott
6) Ghost Towns

WS 5: Haus A-OG 33

Text und 4 Fotos by:
Martin Stierlen, Korntal, Germany





Workshop 4 - Bau eines Motels / Workshop 3 - Kitbashing Dampfloks

WS 4: Bau eines Motels 80 x 80 cm in HO by **Peter Speiser,** Fellbach, Germany

WS-4: Haus A-OG 34

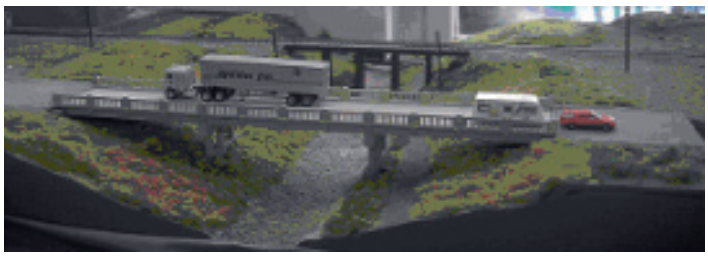


Auf Reisen in den USA ist fast jeder schon mit der typischen amerikanischen Form des Übernachtens, dem Motel (**M**otor H**otel)**, in Kontakt gekommen. Diese Art der Übernachtung entstand in den 1930er Jahren, als das Land mit Highways überzogen wurde. Irgendwo musste der Autofahrer ja Übernachten. Ursprünglich bestanden Motels aus mehreren einstockigen Gebäuden mit Parkplatz direkt vor der Zimmertür. Wurden diese noch von Familien geführt, beherrschen heute große Motel-Ketten (Motel 6, Super 8, Travelodge, Days Inn, Best Western, Holiday Inn, etc.) mit ihren mehrstöckigen Gebäuden den Markt.
Blättert man den Walthers-Katalog auf der Suche nach einem Motel durch, findet man nur Modelle von Familien-Betrieben, nicht aber solche von Motel-Ketten. Will man also ein modernes Motel einer der großen Ketten auf seiner Anlage, ist Selbstbau angesagt.
Ich werde dies anhand eines Motels der Motel 6 Kette demonstrieren. Dies geht von der Planung über Bearbeiten der Seitenwände bis zur Montage. Dies wird aber kein Nachbau in allen Massen auf den Millimeter genau, da ich Fenster und Türen der Fa. Pikestuff verwende. Des weiteren werden für das Dach handelsübliche Dachziegelplatten verwendet. Der Eindruck und die Proportionen müssen stimmen, nicht das letzte Zehntel**.**



Modul: Brücken über den Silver Creek 80x80 cm by Peter Speiser

Über den Silver-Creek führen gleich 3 Brücken. Die Bahn überquert das Tal auf einer Holzbrücke, einer sogenannten Trestle-Bridge. Solche Brücken sind kein Relikt aus dem 19. Jahrhundert, welches es heute nur noch bei Museumsbahnen gibt, sondern werden auch heute noch von schwersten Zügen befahren. Der Highway führt über eine Betonbrücke. Die dritte Brücke ist ein ausgemusterter Flachwagen (Flatcar) über den der Feldweg geführt ist. Landschaftlich ist dieses Teil im Osten Colorados an der Jointline angesiedelt.



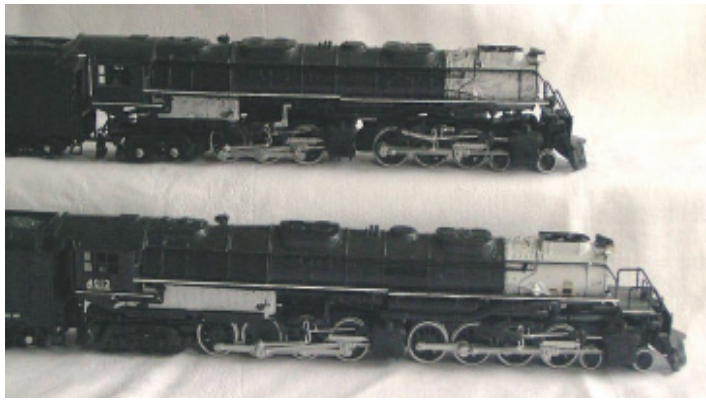
WS 3: Kitbashing by **Achim Hennige,** Heilbronn-Böckingen, Germany

WS-3: Haus A-OG 29

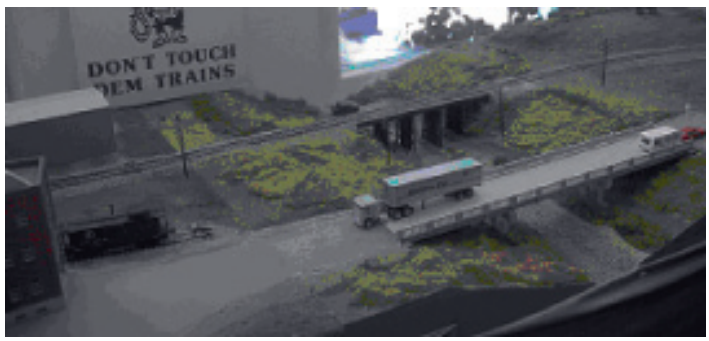
Auf der 12th Convention hatte ich auf meinem Diorama vom Hermosa Tunnel ein Big Boy von ConCor aufgestellt. Damals kam mir der Gedanke, es der UP gleichzutun und auf Basis des Big Boys eine Challenger zu bauen. Dieser Umbau ist natürlich nur ein Kompromiss,



da die Challenger in vielen Teilen vom Big Boy abweicht (z.B. Treibraddurchmesser). Dies und anderes wäre nur mit einem Aufwand machbar, der für ein Modell, das als Standmodell im Depot dient, zu hoch wäre.Trotzdem stimmen die Proportionen des Kessels, des Fahrwerks und der Front und dort sind die größten Unterschiede zum großen Bruder. Der gesamte Umbau kann an einem Wochenende fertiggestellt werden, außer Säge, Laubsäge, Feile, Klebstoff und Farbe wird nichts benötigt. So habe ich meine erste Challenger gebaut. Für die CV habe ich mir eine Version in two-tone grey (Postzuglackierung) mit Windleitblechen, ähnlich der heute in North Platte, Nebraska stehenden 3977, vorgenommen.



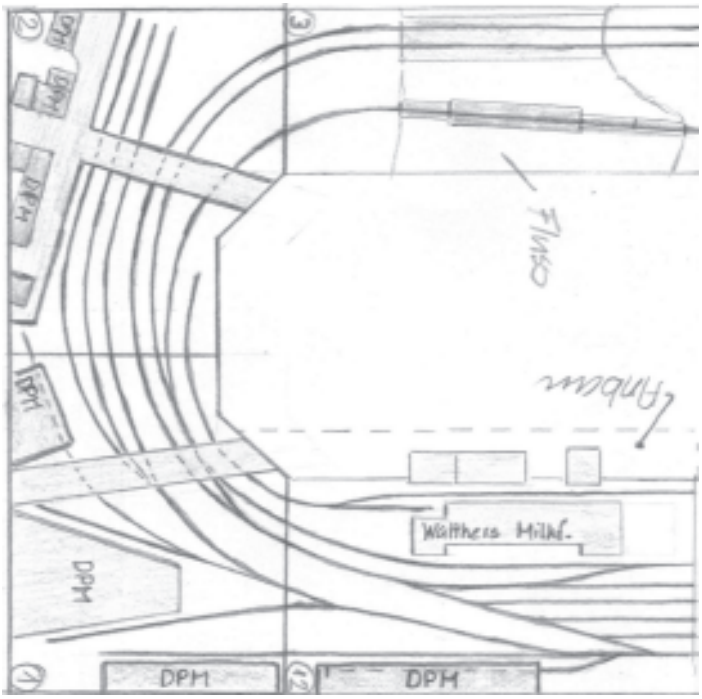
Die Trestle-Bridge ist ein Selbstbau aus Lindenholz-Leistchen, die Autobrücke ist von Rix, der Flatcar stammt von Tichy Train.
Das Modul wurde von mir an der 12. Convention im Jahre 2002 als Workshop begonnen und wurde nun vollendet.



Workshop 2: 'Santa Fe in Town' - HO

Workshops an 2 Modulen unserer 12-teiligen Modulanlage: Santa Fe in Town.

Wir (mein Sohn Robin und ich) werden an den Modulen 1 und 2 arbeiten: Gebäudebausätze zusammenbauen, bestehende Gebäude fertig stellen, supern, Inneneinrichtung usw. Auf der Anlage werden auch Gleise geschottert und andere Details gemacht.



Hier sind ein paar Angaben zu unserer Modulanlage:

Die Anlage besteht aus 12 Modulen und misst 8 x 2,5 m.
Die eine Anlagenhälfte besteht aus Bahnhof- und Industriemodulen. Darauf hat es Bausätze von AMB, DPM und Walthers/Cornerstone.
Die andere Anlagenhälfte besteht aus einem Flussmodul, einem Bahnhofsmodul mit Getreidesilo von Walthers, Bahnhof von AMB und Creamery mit Icehouse von Branchline. Später komm noch eine Wood Trestle dazu.
Die Schienen (Peco Code 75) sind zu 70 % verlegt.
Die Anlage soll die Epoche der 50-er Jahre darstellen. Aber leider steht mein Sohn, Robin auf moderne Loks der UP und dadurch bekomme ich Probleme ! !
Das Rollmaterial ist von der Santa Fe der 50-er und 60-er Jahre und neu, die UP-Loks von Robin ! !
An der 13th Convention präsentieren wir die beiden Eckmodule 1 und 2.
Modul 1 zeigt die Ausfahrt mit 3 Industriegebäuden (DPM Modular System) und eine Strasse über die Gleise.
Modul 2 zeigt die Ausfahrt mit erhöhtem Stadtteil (DPM Kits) und wiederum einer Strasse über die Gleise. Die Brücken sind aus Styrene Profilen gebaut.

Sehr erfreulich, dass wir an der 13th Convention mit Workshops von Vater und Sohn der jungen Generation zeigen können, dass Modellbau eins sehr interessantes und kreatives Hobby sein kann.









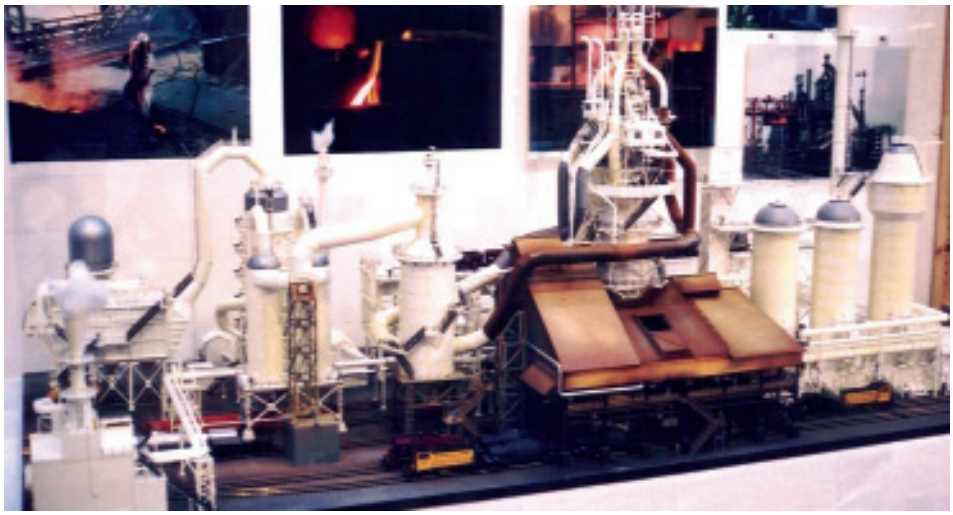
WS 2: Haus A-OG 31

Text, Plan und Fotos by **Walter Hefti,** Egnach

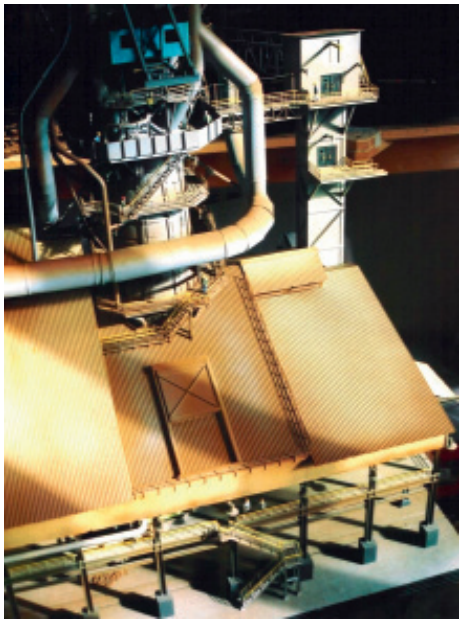
Blast Furnace in HO

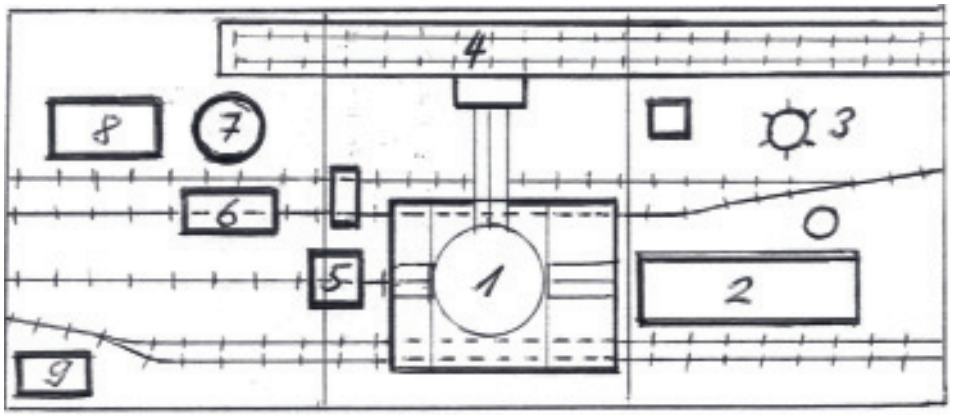
Seit der letzten Präsentation an der 10th Convention (1998) hat sich einiges verändert. Der Hauptteil, der Ofenkörper und die Hülle wurde mehr detailliert, painted and weathered, anschliessend mit Beleuchtung versehen. Zudem wurde das Ganze in 3 Abschnitte aufgeteilt, aus Transport- und Montagegründen. Es muss noch einige Zeit aufgewendet werden, um das ganze Ensemble fertig zu stellen. Zusätzlich werden auf dem Gelände div. Exponate im Zusammenhang mit Transporte zum und vom Werk zu sehen sein: Loks und Wagen für Rohmaterial, Halb- und Fertigfabrikate und spezielle Wagenladungenim Eugenbau inkl. eigener Werklok.

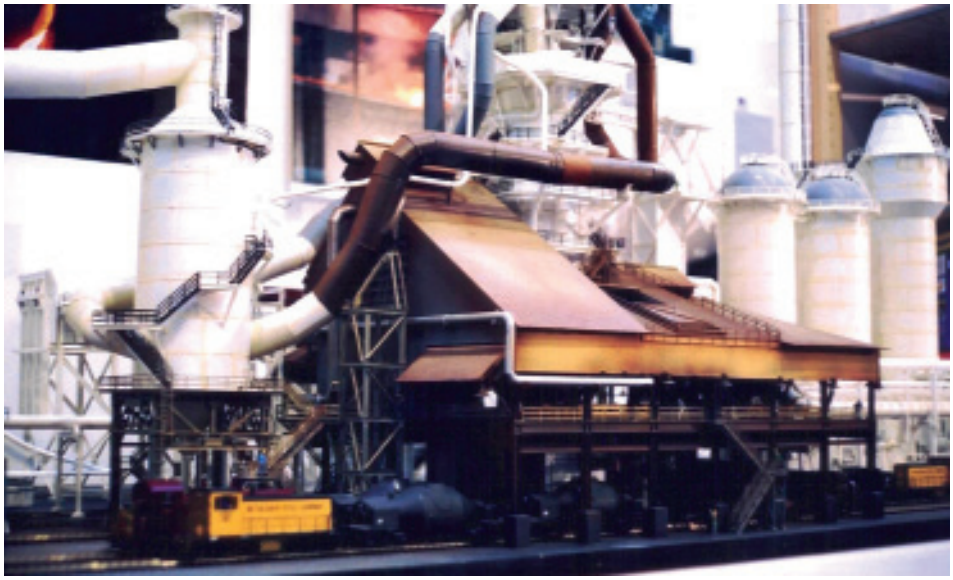
Haus A-OG 28



1 = Furnace, 2 = Stoves, 3 = Watertower, 4 = Ore and Coal Dock, 5 = Dust Collector, 6 = Dust Collectors, 7 = Gas asher, 8 = Electrofilter, 9 = Dust Cleaner House







Die Idee für ein solches Modell entstand anlässlich einer Austriareise im August 1995 in die Steiermark. Bei der Besichtigung des Erzberges und des Hüttenwerkes der VÖST in Donawitz war ich von der Komplexität und der Technik fasziniert. Eine solche Industrieanlage wurde und wird auch heute noch beinahe ausschliesslich mit der Bahn bedient.

Also ein 'Model Railroad' Thema ersten Ranges. Im April 1996 besuchte ich in Linz das Werk der VÖST. Die hier betriebenen älteren Hochöfen No. 3 bis 6 wurden in den 40-er Jahren nach amerikanischem Vorbild gebaut. Somit war der Entscheid gefallen, ein solches Modell zu realisieren. Die ersten Bauvorgänge startete ich bereits im März 96. Seither arbeitete ich, wenn möglich, täglich mehrere Stunden an diesem Grossprojekt. Alle Teile mussten, mit wenigen Ausnahmen, angefertigt werden. Als Material wurden Profile und Platten von 'Evergreen Plastics' verwendet sowie Restmaterial und Formteile von diversen Bausätzen. Zu beachten ist, dass z.B. alle Rohre, die grösser als 12,7 mm sind, anzufertigen waren (Scratchbuilding).

Zudem möchte ich erwähnen, dass mein Modell ohne irgendwelche Pläne oder Zeichnungen gebaut wurde. Ich konnte mich lediglich auf Schemata aus Fachbüchern, das Umsetzen des Besichtigten und mein eigenes Wissen stützen.

Mein Modell folgt keinem bestimmten Vorbild. Es ist ein Mix aus Bethlehem Steel, Ohio (USA), VÖST, Linz und Donawitz (A).

Junkyard Diorama in HO

“Doch ein sentimentaler Schrotthändler brachte es in all den Jahren nicht über’s Herz, die auf seinem Gelände abgestellten 4 – 6 – 4 - Dampflok’s zu zerlegen.”
So oder so ähnlich könnte das Motto dieses Dioramas lauten?





Gedankliche Grundlage für die modellmäßige Umsetzung war, die Nachbildung einer Schrottplatzecke mit Kranbahn, Schrottbansen, Verlade – Zerlegegleis, natürlich die “eingewachsenen “ Dampflok’s und eine, na sagen wir mal, 2-gleisige Hauptstrecke. Es könnte aber auch eine “Siding” oder eine abzweigende “Branch Line” sein?

Mit dem Einsatz der verschiedensten Fahrzeuge, je nach ihrem “Erhaltungszustand”, können abwechs- lungsreiche Situationen dargestellt werden.

Durch die Einbeziehung zahlreicher Weißmetall – und Styreneteile, selbst Ladegut und ein farbloser Resin “Junk Yard”, die größenteils farblich gestaltet oder “behandelt werden mussten”, entstanden viele Details. So werkelt z.B. einer der Worker an einem 40’er Ford Sedan und zeigt dabei nicht gerade Feingefühl.

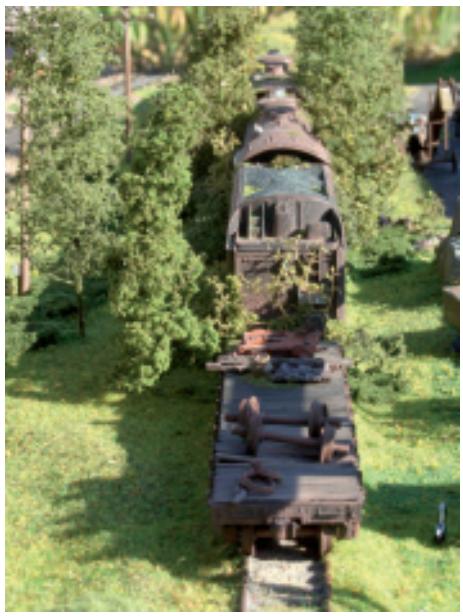
Oder, auf einer der zugewachsenen Hudson’s nistet das gemeine, nordamerikanische Kesselhuhn.

An einer anderen Stelle können sich 2 Stinktiere nicht “riechen”, ein drittes sucht bei den Auto Wracks nach etwas nützlichem.

Auf dem Flat Car, der doch schon arg marode erscheint, ist im Laufe der Zeit ein Radsatz im Boden eingebrochen.

Aber schauen und entdecken Sie bitte selbst.

Ich wünsche recht viel Spaß dabei!



Haus A-UG 7

Einige Angaben zum Diorama:

Die Maße lauten: 1,0 m x 0,6 m.

Die Basis besteht aus einem Mehrschichtholzrahmen mit Deckplatte in der Materialstärke von 18 mm. Als Gleismaterial wurde Pilzgleis (Code 100) inklusive Schwellenband und das Shinohara-Flexgleis (Code 83) für die Hauptbahn verwendet.

Der Schrottbansen selbst entstand aus 3 Bausätzen der Schallschutzwand von der Firma Noch. Sein Inhalt setzt sich aus diversen Kleinteilen und “zerbrochenen”, handelsüblichen Schrottplätzen von Chooch Enterprices zusammen. Der Baum – und Strauchbewuchs wurde in Eigenbau unter Hilfe von Echtholz der Firma ML und Noch “Foliage” gefertigt.
Die Kranbahn ist ein Bausatz der Produktlinie von Walthers Cornerstone, USA.
Als weitere, beteiligten Hersteller sollen auszugsweise genannt sein:
Woodland Scenics, Details West, Life Like, Scale Structures Limited, Chooch Enterprises, Jordan, Heki, Rix, Walthers und International Hobby Corporation.

Gestaltung des Dioramas und Text: **Volker Lange, 04463 Großpösna, Germany**





The Shop in HO

Story "The Shop" Von Jugend an fasziniert von amerikanischen Modellzügen, fing ich nach etlichen europäischen Versuchen erst 1998 an, eine US - Anlage zu bauen. Diese Anlage, Metusa Junction, war speziell für Ausstellungsbetrieb gedacht. In 1999 machte sie den ersten Auftritt und war von da an sehr erfolgreich in Europa. Bis 2005 habe ich sie europaweit ca. 20 mal ausgestellt und habe sehr viel Freude damit gehabt und auch sehr viele Freunde damit gewonnen.
Die Metusa Junction (400 x 65 cm) machte den Transport und Auf-/Abbau immer wieder zum "Rückenbrecher". Damit begann ich nachzudenken, wie eine kleine Ausstellungsanlage zu Bauen und auf einfache Weise transportiert werden könnte und auch Aufbauten einfach zum 'Handling' waren. Damit war die Anlage geboren: "**The Shop"**. Inspiriert durch die Site von Carl Arendt (http://carendt.us) fing ich an, einen Plan zu entwerfen auf Minianlagen in der Grösse 120 x 40 cm. Von Anfang an hatte ich den ganzen Aufbau zur Präsentation an Ausstellungen in die Planung integriert, so auch das Aussehen der Anlage. Es musste zur richtigen "**Showcase"** werden!


"The Shop", Copyright Ronald Halma, NL.

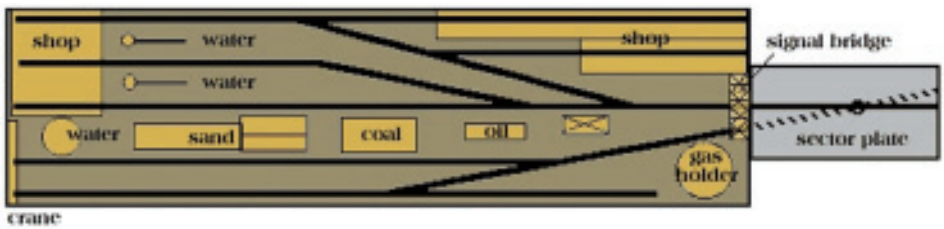
Thema war, die **'Shops'** der mächtigen **Union Pacific** zu imitieren. Wegen der Grösse war das doch recht schwierig zu gestalten. Meine Lösung war hier eigentlich sehr einfach: ich nahm mir einen Bausatz von Pola (Wagonhalle Freilassung) und 'kitbashte' diese zur Hintergrundkulisse. Dabei fanden 3 Lokstände an der linken und 2 auf der rechten Seite Platz. Damit konnte ich hier mit einem 3-spurigen Plan über die Runde kommen. An der Vorderseite verlegte ich dabei noch 2 "yardgleise" (etwas niedriger verlegt in der Höhe, um damit mehr Tiefe zu gestalten) mit einer Tankanlage, um damit etwas mehr "Spiel" zu bekommen. Das alles kommt zusammen an einer Seite in eine sogenannte "sectorplate" (=Teildrehscheibe). Ein Kohleturm und ein Gasturm von Pola und ein Wärterhaus und "speeder-Schuppen" von Walthers ergänzen die Anlage.



Landschaftsgestaltung sollte möglichst ein südliches Aussehen haben. Damit war die helle gelbe Plastikfarbe der Halle unbrauchbar. Daher habe ich sie mit einer braun/roten Tonfarbe von Revell bemalt. Dadurch bekam sie einen schönen südlichen Charakter. Meine Technik ist besonders einfach; ich baue das ganze Gebäude ohne Rahmen/Türen und Verglasung. Nachher wird die Grundfarbe aufgepinselt, restliche Teile sowie Rahmen/Türen angebaut, eine Wäsche (Terpetin/schwarze Enamelfarbe) und dann einen drybrush mit verschiedenen Farben. Danach die Verglasung und fertig.
Begrünung folgte mit durchschnittlichen Materialien von Woodland Scenics, Noch, Busch und Weitere. Die Palmen sind von Preiser und farblich nachbehandelt.
Alles ist wie im richtigen Gebrauch der Amis gealtert (weathered) mit Pinsel und Airbrush.
Der Kasten, in dem die Anlage platziert ist, hat einen glatten Finish mit einer Echtschicht von Teakholz. Endfinish erfolgt (für jede Ausstellung!) mit Wachs!



Text, Plan und Fotos by **Ronald Halma**, NL (Text optimiert by Jürg Arnold)



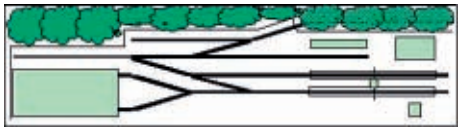
Als Artisten funktionieren in dieser Anlage nur Soundlocs. "Hauptattraktion" ist eine Veranda Turbine der UP von der Firma Lionel. Zusätzlich werden Sie einen Challenger, Big Boy und FEF sehen, alle mit Sound und von verschiedenen Herstellern. Ich freue mich sehr, meine Anlage zum 1. Mail an der Convention in der Schweiz zu zeigen!

120 x 40 cm **The Shop** **Haus C-1.OG 59** **www.ronaldhalma.tk**

Cascade Yard: Diesel Engine Terminal in HO

Cascade Yard stellt ein Betriebswerk der **Genesee & Wyoming** dar, angesiedelt in der heutigen Epoche irgendwo im Nordwesten der USA.

Beschreibung :
Diese kleine Anlage ist eine Antwort auf die oft gehörte Klage « Ich habe keinen Platz zuhause für eine Anlage ». Sie besteht aus einem sichtbaren Teil mit einer Fläche von 135 x 35 cm und einem versteckten Schattenbahnhof einer Grösse von 70 x 35 cm. Die Gesamthöhe beträgt 50 cm. Insgesamt also 0.7 m2 oder 0.35 m3 !
Obwohl auf kleiner Fläche gebaut, handelt es sich nicht um ein Diorama, sondern um eine richtige, funktionstüchtige Anlage. Alle Betriebsabläufe eines BW können nachgebildet werden. Neben den Loks verkehren regelmässig Wagen zur Versorgung mit frischem Brennstoff, Sand, Schmierstoffen und Ersatzteilen.



Anlagen - Steckbrief
Thema : Cascade Yard : Diesel Engine Terminal in the Northwest.
Baugrösse : HO.
Grösse : 130 x 35 cm + 70 x 35 cm Schattenbahnhof (Total 200 cm).
Erbauer : Laurent Siliprandi
mit der Hilfe (für die Convention) von : Remo Siliprandi und Alex Siliprandi

Aufbau:
Der Aufbau erfolgte traditionell auf einem Rahmen aus 10mm Pappelsperrholz; es ist eine Beleuchtung mit Neonröhre "Tageslicht-Weiss" eingebaut. Geleise und Weichen sind Peco 75, wobei die Weichen optisch "amerikanisiert" wurden. Die Loks werden mit Gleichstrom über ein Walk Around von Chicago Model International gesteuert. Die Gebäude sind "Kitbashes" auf der Basis von Walthers, Kibri, American Limited, Woodland Scenic und California Model Co. Die Landschaft wurde mit Produkten von Faller, Woodland Scenic, Heki und Busch gestaltet. Der Hintergrund ist mit Elementen von MZZ zusammengestellt.
Rollmaterial :
Die Genesee & Wyoming ist heutzutage eine grosse Gesellschaft, mit verschiedenen regionalen Gesellschaften. Die Lokomotiven werden je nach Bedarf zwischen den einzelnen Gesellschaften ausgetauscht. Das gezeigte Rollmaterial widerspiegelt diesen Sachverhalt; neben Genesee & Wyoming sind auch Rochester & Southern, Louisiana & Delta, Portland & Western, sowie andere gemietete Einheiten, vertreten.
Alle Loks und Wagen wurden verfeinert, gealtert und teilweise neu lackiert oder umnummeriert.
Die Loks sind von Atlas, Proto 2000, Athearn und Walthers, die Wagen von Atlas, Branchline und Walthers.

Plan und Fotos by **Laurent Siliprandi**, Marin-Epagnier
Text (Übersetzung) by Daniel Schläfli



Ich habe diese Kleinanlage gebaut, um ein paar Loks und Wagen aus der gegenwärtigen Epoche fahren zu lassen. Sie ist auch die Gelegenheit, das Modellbahnhobby in meiner Umgebung vorzustellen. Der Bau hat nur einige Monate gedauert, Rollmaterial inbegriffen. Für die Convention ist es darüberhinaus ein Projekt für drei Generationen, da ich für den Betrieb auf die Hilfe von meinem Vater und meinem Sohn zählen kann.
Fazit: dieses Projekt war eine angenehme Pause von meinem weit grösseren Anlagenprojekt auf mehreren Ebenen, welches eine zwar imaginäre, aber durchaus plausible, Bahnstrecke der Union Pacific in Wyoming ums Jahr 1965 darstellt.
Aber davon kann ich vielleicht etwas mehr erzählen an einer nächsten Convention!



Haus C-1.OG 61



Train-Safe Schweiz U. Schmid AG
Therwilerstr. 55, 4105 Biel-Benken/Basel
Tel. 061 723 94 69 / Fax 061 723 94 68
Email: train-safe@swissonline.ch

Profitieren Sie vom **Lagerrabatt bei Abholung**! Fragen Sie unsere Öffnungszeiten und den aktuellen Lagerbestand telefonisch an!

UV Schutz

Train Safe®

Das befahrbare Vitrinen-Element-System



- Exklusive Präsentation Ihrer Modelle
- Funktionen im Element, Licht, Sound etc.
- Rollenlaufstand für Stangenlok-Betrieb
- Staubgeschützt mit Abschlussdeckel
- Länge ab 15 cm bis 3 m, je nach Spurgrösse
- Funktionsdisplay / Rollenprüfstand Spur Z – G z.B. Spur H0 inkl. Schutzhaube Fr. 241.--
- schafft Platz auf der Anlage

Fordern Sie Prospekt und Preisliste an!

- In Spur Z, N, TT, H0, H0m, 0, I, G etc.
- Stromführend 2- und 3-Leiter-Systeme
- Analog/ Digital, Gleich- + Wechselstrom
- für Märklin, Roco, Bemo, HAG, Trix etc.
- Gleisadapter für alle Systeme
- auch ohne Stromführung erhältlich (TSB)

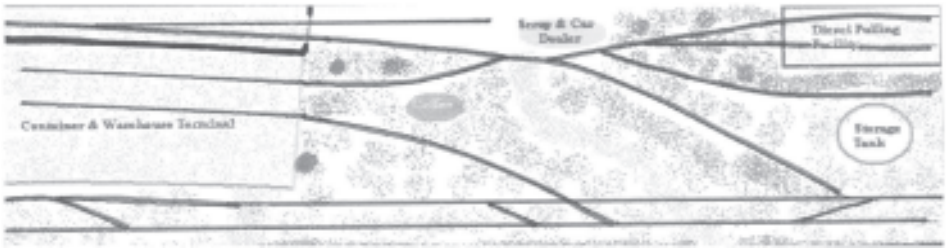
Aktionssets mit 3 Elementen ab Fr. 265.- inkl. Wandhalterung



Alaska Tamarak Terminal in HO

Mein Sohn hegte auf einmal eine Vorliebe für US-Railroads und da ich im Schlittenhundesport Jahre lang tätig war, kamen wir schnell zu unserem Thema: **ALASKA**.
Unser Tamarak Terminal Modul wurde nach einem Lärche-ähnlichen nordamerikanischen Baum benannt.
Zeitepoche: frühe 80-er bis 90-er Jahre, sowie verschiedenes Rollmaterial aus den 50-er Jahren können zum Einsatz kommen. Die Anlage ist 3 m lang und 60 cm breit, an den Kopfenden kann noch eine Kehrschleife angebracht werden (z.Z. im Bau) .
Unsere Anlage wird mit 2 Handreglern digital betrieben, die Weichen (13 Stk.) werden manuell gestellt.
An der rechten Seite des Moduls befindet sich ein kleines Tanklager mit einer Tankstelle für die Dieselloks.
In der Mitte des Moduls befindet sich ein Diner, der gleich an der Zugstrecke liegt, dazwischen befindet sich eine kleine Werkstatt . An der linken Seite des Moduls befindet sich der Container Terminal, auf 2 Gleisen können Waggons abgestellt und beladen werden.
Über die gesamten Module läuft ein zweigleisiges Hauptgleis (Mainline).





Die Anlage wird durch altägliche Szenen belebt, Huskys, Bären, Trapper u.s.w. Wichtig für uns ist, dass wir genügend Fahrspass haben.

Gleise: PECO Code 83, Flexgleis
Weichen: PECO # 5 und # 6
Weichenantrieb: Atlas
Betrieb: DCC Digitrax
Grösse: 300 x 60 cm

Text by **Joseph Post**, Pintsch, Luxembourg

Haus C-3.OG 79





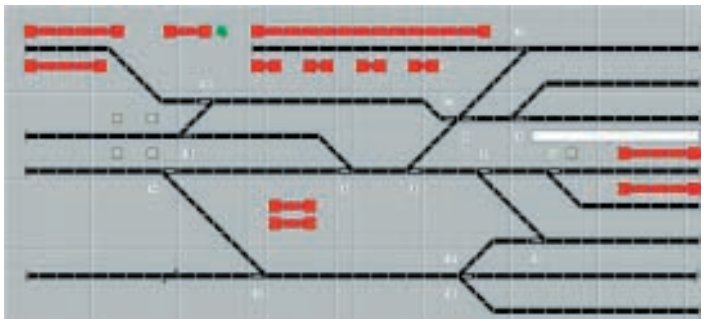




Waukegan & Kenosha Terminal in HO



Switching Layout aus der Gegend von Milwaukee, Wisconsin. Es ist eine Phantasie-Anlage ohne Vorbild mit dem Namen: Waukegan & Kenosha Terminal und stellt eine kleine Industrie-Zone dar, wie sie in dieser Ecke der USA hätte existieren können.





Die Anlage besteht aus 3 Elementen mit 1 m Länge und 60 cm Tiefe.

Haus C-3.OG 78





Hier sind die 3 Erbauer (von links): Patrick, Richard, Ben











Text und Fotos by **Patrick Bopp**, Holzem, Luxembourg





Information:
Web Site: **www.amrl.lu**

TIMPAS, New Mexico, 1954 in HO

Die Anlage ist eigentlich Teil eines Projekts der NMRA Contactgroep Nederland. Ziel ist es den Mitgliedern die Möglichkeit zu geben anhand einer genormten “Kiste”, der sogenannten **Shadowbox**, ein Diorama zu bauen, das ein eigenständiges Thema darstellt. Die Shadowbox wird mit einem Gleis, dessen Lage festgelegt ist, durchquert. Somit ist es möglich, die einzelnen Shadowboxes miteinander zu verbinden und auf Ausstellungen einen Zug durch mehrere unabhängige Landschaften fahren zu lassen.



Da meine Shadowbox ausserhalb der NMRA Treffen sonst nur als Diorama dienen könnte, habe ich beschlossen, diese mit einem Gleisoval zu schliessen. So ist es mir möglich, einen kurzen Zug durch mein Diorama fahren zu lassen. Ein Umfahrgleis und zwei Abstellgleise auf der Rückseite erlauben es auch Loks und Wagen zu wechseln. Die relativ kompakte Bauweise und der enge Radius des Gleisovals erlaubt allerdings nur kleine 4-achsige Loks, Switcher oder Roadswitcher. Auch ein Doodlebug kommt zum Einsatz.



Haus C-2.OG 68



Die Shadowbox verfügt über eine Blende mit der ein Grossteil des Gleisovals versteckt werden kann. Ein Vorhang verdeckt die Standbeine. Die schwarze Blende und der schwarze Vorhang zusammen mit der eigenen Beleuchtung ziehen den Blick des Betrachters in die Szene hinein.

Dargestellt ist der Bahnhof von Timpas in New Mexico. Es ist dies ein Standard #1 Holzbahnhof der Santa Fe ohne Dachgaube, wie sonst üblich. Ein vorbildlich nachgebildeter Bahnsteig mit einem Standard Toilettenhäuschen sowie Kohlehäuschen runden das Bild ab. Wenn man die Szene beobachtet, kann man die Hitze New Mexico’s fast fühlen.



Ich hoffe dass Ihnen mein kleines Schaustück gefällt und freue mich schon auf Ihren Besuch.

Text und Fotos by **Alain KAP**, Brouch, Luxembourg



Northeast Corridor in HO

Die Amtrak Shops in Wilmington, DE

Zum 10-jährigen Insider-Jubiläum der Fa. Märklin wurde anlässlich des Modellbahntreffs 2003 ein Dioramenwettbewerb ausgelobt. Das hier gezeigte Anlagenteilstück, das damals die erste Insiderlok zu Ehren kommen ließ, nämlich eine Rc 4 schwedischer Herkunft, deren Vorbild anno 1976 im Amtrak-Kleid im Nordosten der USA gestestet wurde, zählte zu den Preisträgern. Durch die notwendigen Vorbildrecherchen erschloss sich die faszinierende geschichtliche Entwicklung des Streckenabschnittes zwischen New York und Philadelphia vom Beginn der elektrischen Traktion bis zum Schnellverkehr der Gegenwart: Von1915 bis 1938 wurde zwischen New York und Philadelphia bzw. Harrisburg, Pa. über 656 Meilen der Fahrdraht gespannt. Ab 1935 stand die gewaltige GG1-Ellok vierzig Jahre lang vor allem für den hochwertigen Schnellzugverkehr, aufgrund des Strukturwandels wurden viele der 139 Maschinen schon bald vor Güterzügen eingesetzt. Das Heimat-BW für die GG1 wurde in Wilmington, Delaware, ziemlich genau zwischen New York und Washington, DC eingerichtet, es blieb auch nach der Übernahme durch Amtrak im Jahre 1971 bis heute deren wichtigstes Betriebswerk für elektrische Lokomotiven und Triebwagen.



Bei der Nachbildung des Betriebswerks Wilmington konnten unter Berücksichtigung der "Selective Compression" charakteristische Elemente der Vorbildsituation herausgriffen und zu einem stilistisch und funktional glaubhaften Ensemble zusammengefasst werden. Insofern sind die dargestellten Gleisbilder und Gebäude abstrahiert und nicht unbedingt deckungsgleich mit dem Vorbild. Für erweiterte betriebliche Möglichkeiten wurde z B. der Bahndamm der Hauptstrecke soweit erhöht, um auch Unterführungen einbauen zu können. Derartige Bauwerke sind in der unmittelbaren Umgebung des Vorbildes nicht zu finden, sondern erst in einiger Entfernung. Angesichts der Konzentration auf Ellok-BW und Bahndamm sind Gebäude eher spärlich vertreten. Gesuperte Automodelle, sowie farblich nachbehandelte Figuren sorgen stattdessen für Atmosphäre, unterstützt durch zeitgenössische Werbeaufschriften und –plakate. Bei aller Konzentration auf stimmige Details und Epochenreinheit kommt den Erbauern die Vielfalt an Farbgebungen in der "Merger-Era", der Zeit der Zusammenschlüsse der Vorbildbahnen Anfang der siebziger Jahre zugute, den Anfangsjahren von Penn Central, Amtrak und Conrail.



Weit schwieriger als die Wahl eines optisch und betrieblich befriedigenden Gleissystems, hier Shinohara Code 83, gestaltete sich die Herstellung der Oberleitung. Die Verwendung von Fertigprodukten nach europäischen Vorbildern kam ja nicht in Frage, sie hätte geradezu eine Absurdität dargestellt, wäre doch dadurch das charakteristische optische Element dieses Streckenabschnittes einfach unterschlagen worden. Für den Eigenbau aus Einzelkomponenten musste auf Profile, z.B. von Sommerfeldt oder Viessmann zurückgegriffen werden. Aufgrund von Fotos und Zeichnungen wurden die Masten, Ausleger und die Quertragwerke im viergleisigen Bereich möglichst genau zusammengelötet. Dank der Digitaltechnik musste zwar keine funktionsfähige Oberleitung zur Verfügung stehen, es wird aber vorbildgerecht mit angelegtem Schleifstück gefahren, so sind perfekt sitzende und in jeder Situation betriebssichere Fahrdrähte, Verbindungen und Anschlüsse trotzdem Pflicht!



Nach der Fertigstellung des ersten Bauabschnittes mit BW und Bahndamm wurden die existierenden Elemente nach rechts und links mit Rangiermöglichkeiten, Industrieanschlüssen und für die Hautpstrecke mit Kehrmodulen erweitert.
Hauptsächlich aus logistischen Gründen kann zur 13th Convention leider nur das Kernstück, die Wilmington Shop Area gezeigt werden. Einen Überblick über aktuelle Ausdehnung der Anlage vermitteln die MIBA-Hefte 06 und 07/2006.

Layout /Accessories by **Elmar Haug** and **Thomas Tschur**
Illustrations by Thomas Tschur
Photos by **Gerhard Peter**, MIBA-Verlag
Text by **Martin Stierlen**

Haus A-OG 36

HO-Module Winter at Donner



Alexander von Orelli baute diese Modulanlage für die 9th Convention. Zwischenzeitlich wurde die Landschaft nachgearbeitet und der Gleisplan definitiv für den digitalen Betrieb eingerichtet. Die markanteste Aenderung auf dem Diorama ist sicherlich der von Jenny Hug gestaltete Hintergrund. Dieser wurde nach diversen Fotos aus dem Internet und Büchern gestaltet. Auf diesem 4 m langen Diorama wird ein selten nachgebautes Thema in der Modellbahnwelt gezeigt. Die Schneeräumung der Southern-Pacific (SP) am Donner-Pass. Der Donnerpass liegt in Kalifornien und überquert die Sierra-Nevada auf der Strecke von Sacramento (CA) nach Reno (NV).

Das Schwergewicht des Fahrzeugeinsatzes auf der Schiene liegt auf diesem Diorama beim Maintenance of Way (MoW). Die Fahrzeuge wurden alle im Eigenbau auf die dort herrschenden extremen Winterbedingungen angepasst. Die durchschnittliche Schneehöhe liegt in dieser Region bei 3 – 4 Metern!

Das Diorama ist 4 m lang, 0.5 m breit und ist in 4 Elementen zu 1 m aufgeteilt. Von rechts kommen die Züge aus einem Tunnel mit Lawinengalerie, durchfahren den Bahnhof *Crystal Lake* und danach vorbei an einem Wasserturm aus der Zeit der Dampfloks. Vorbei an zwei Landhäusern geht es am linken Rand wieder in einen Tunnel. Im Einsatz stehen ausschliesslich Loks der SP, sowie bahneigene und eingemietete Räumfahrzeuge für den Winterdienst. Die Schneeräumung auf dem Bahnhofplatz wird von schweren Pneuladern übernommen. Diese sind wie ihr Vorbild mit Ketten für den Winterdienst ausgerüstet.

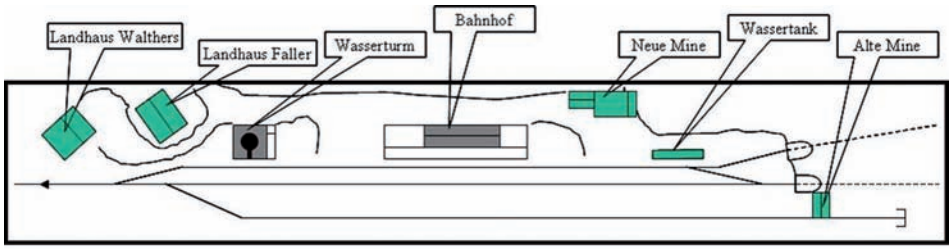
Gesteuert wird die Anlage über die Intellibox der Firma Uhlenbrock. Vorteil bei diesem System ist, dass jeder DCC-Decoder eingesetzt werden kann.

Im Einsatz können folgende Schneeräumzüge stehen:

- Dampfzug:
Lesley-Rotary (Walthers) mit einer Mountain (IHC) und ein paar Worktrain-Cars.
- Dieselzug1:
Beidseitig eine Rotary mit je einer F7B-Unit und als “Power-Pack” stehen in der Mitte des Zuges zwei SD40T-2 Maschinen der SP. (Alle Fahrzeuge in diesem Zug sind von Athearn)
- Dieselzug 2:
Jordan-Spreader mit einer SD40T-2 als Schublok und dem Caboose als Schlusswagen.
Weiteres MoW-Rollmaterial:
- Flatcar mit Bulldozers für die Schneeräumung
- Digitalkran beim abladen von einem Unimog mit Schneefräse und Streugerät
- Diverse Box- und Passengercars der Southern Pacific.



Text, Skizze und Fotos by **Alexander von Orelli**, Wädenswil



Haus A-OG 39

Diese Anlage war früher im American Layoutcenter Adliswil aufgestellt. Leider mussten wir durch den Umbau des Schulhauses und feuerpolizeilichen Auflagen, das Dachgeschoss für immer räumen. Deshalb freut es uns, dass wir einen kleinen Teil des ALCA an der 13th CV sehen können.

AMROS Modulanlage in HO

Wer ist AMROS ?

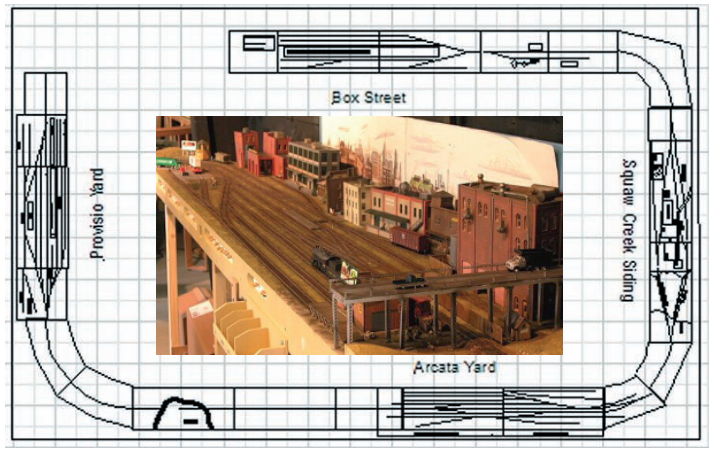
AMROS steht für „American Modular Railroaders of Switzerland“. Wir sind kein Klub, sondern ein loser Zusammenschluss von Modellbahnern, sowohl aus der West- wie der Ostschweiz, welche modulare Anlagen nach FREMO-US Norm bauen. Die Gruppe entstand nach der 9th Convention und war auch an der 10th und 11th Convention, zusammen mit FREMO-US Modulbahnern aus Deutschland und Luxembourg vertreten. An der 12th Convention betrieben wir erstmals allein, und mit allen verfügbaren Modulen die FREMO-US Anlage.
Für dieses Jahr haben wir beschlossen etwas kürzer zu treten und nur noch neuere oder umgebaute Betriebsmodule zu verwenden. Die Strecke wird als Punkt zu Punkt Anlage aufgebaut mit der Station Arcata als Mittelpunkt. Von dort werden die Züge zu den Endpunkten Box Street und Provisio gesandt, wo sie gewendet und auch rangiert werden können. Eine zusätzliche Siding mit Industrieanschluss bietet weitere betriebliche Möglichkeiten.



Haus C-1.OG 65

Die FREMO-US Norm

Wir verwenden für unsere Module die FREMO-US Norm. Sie beschränkt sich auf das Wesentliche und regelt nur die Masse der Modulübergänge. Länge und Breite der Module sind frei. Nur das symmetrische Übergangsprofil und die Schwellenhöhe sind geregelt. Die elektrische Verbindung besteht aus ganzen vier Drähten. Für die Gleise wird Code70 oder Code 83 benutzt; der Mindestradius beträgt 60 cm. Somit kann ein Modul den eigenen Bedürfnissen und vor allem der Transportkapazität angepasst werden.
Die Norm legt, in grossen Zügen, folgende Richtlinien fest: Es wird eine einspurige Nebenbahn im Westen der USA dargestellt. Der Zeitrahmen sind die 50er und 60er Jahre (Wir fahren mit 1st und 2nd Generation Diesel).
Während wir an unseren Sessions vor allem einen möglichst vorbildgetreuen Betrieb mit Wagenkarten pflegen, wird an der Convention mehrheitlich ein normaler Zugsbetrieb durchgeführt. Wir planen aber wieder einige Zeitblöcke mit Wagenkarten einzubauen, so dass auch dieser Aspekt unseres Hobbys gezeigt werden kann.



Box Street ist ein Fiddle Yard mit Industrieanschluss und wurde neu verlängert, damit Züge gewendet werden können.
Squaw Creek wurde aus Demomodulen einer früheren Convention auf Fremo-US umgebaut.
Arcata war an der 12th Convention als Rohbaumodul im Einsatz und wurde seither fertiggestellt.
Provisio wurde aus alten MAS 60 Modulkasten provisorisch als End Yard umgebaut und soll bis zur Convention mindestens operativ zur Verfügung stehen.



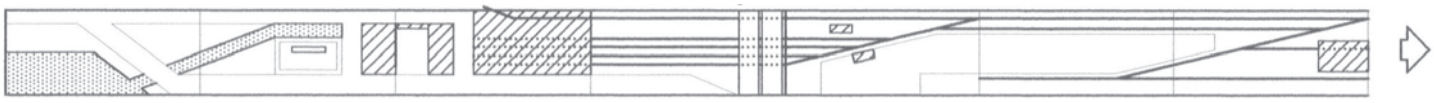
Teilnehmer AMROS:

Daniel Schläfli
Laurent Siliprandi
Philipe Kälin
Hansueli Oschwald
Heinz Burri



Text, Plan und Fotos by **Hansueli Oschwald**

Chicago & Great Lakes in HO





Chicago - die faszinierende Weltstadt am Lake Michigan, sollte das Thema meines Dioramas werden. Chicago mit seinen Hochhäusern und der Eisenbahn sollten in Szene gesetzt werden.
In der amerikanischen Modellbahnzeitschrift 'Model Railroader' fand ich im Heft 6/2003 einen Bericht über die HO-Anlage von Chicago nach Seattle, ausgestellt im Museum of Industry in Chicago. Ein 3,5 Mio-$ Projekt - WOW !
Nun stand der Platz für ein solches Vorhaben nicht zur Verfügung, auch waren die nötigen Dollar gerade nicht verfügbar. Trotzdem sollte das Flair dieser Stadt wiedergegeben werden. Die Skyline mit ihren Gebäuden, darunter auch einige der höchsten der Welt, wie der Sears

Chicago

Ein Name, der viele Erinnerungen weckt. Seien es die Wolkenkratzer, der Beginn der legendären Route 66, oder Geschichten um AL Capone der dreissiger Jahre. Nicht zu vergessen, der Blues. Letztlich war es die Konzentration der verschiedenen Eisenbahnlinien, die hier ihren Anfang nahmen. Heute ist es Hauptsächlich der Güterverkehr, der das Treiben auf den Gleisen beherrscht, unterstützt vom regionalen Nahverkehr und einigen Fernzügen nach Ost und West.





Tower oder das John Hancock Center, fasziniert immer wieder, ob auf Fotos, Zeichnungen, im Film oder im Original. Also griff ich auf Bewährtes zurück und machte aus einer nicht zu realisierenden Stadtanlage eine Ansicht - eine Kulisse.

Die gesamte Anlage besteht aus 13 Modulen und ist total 15,2 m lang.

Fotos: **MIBA-Verlag**, Gerhard Peter

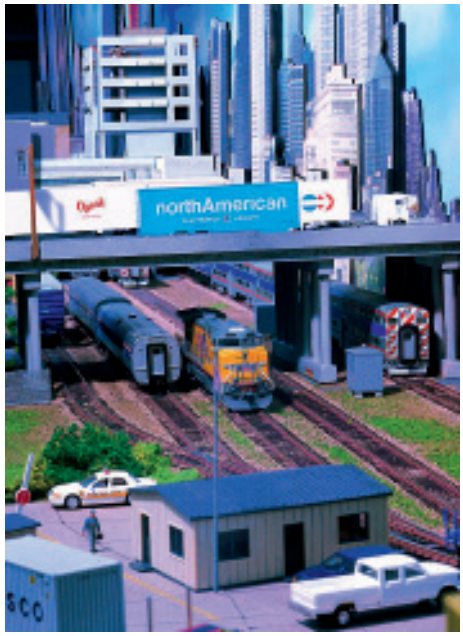
Haus A-UG 10

Text, Plan und Skizze by **Rolf Müller**, Berlin, Germany





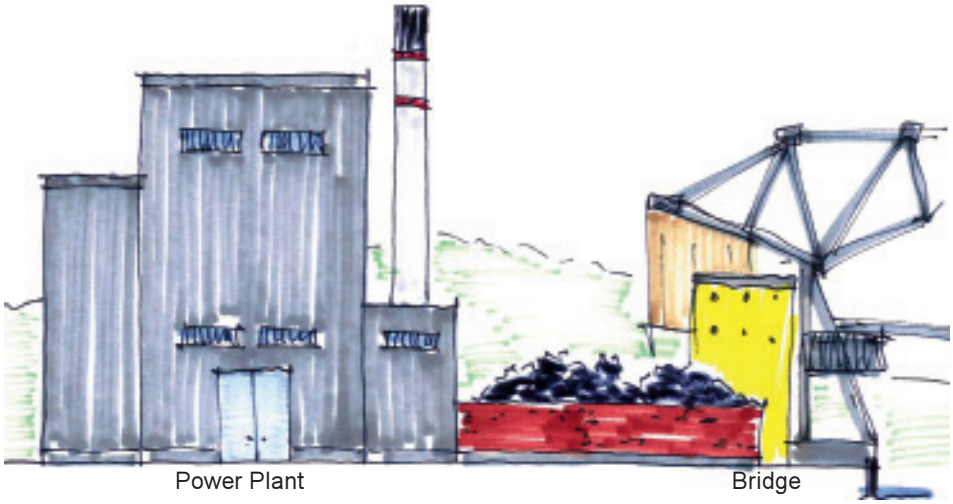




Aufbauend auf den Erfahrungen beim Bau meiner ersten Anlage 'West Coast', die auch zur 12th CV im Oktober 2002 zu sehen war, sollte ohne grossen (finanziellen) Aufwand, mit einfachen Mitteln, eine vollwertige Modellbahnanlage mit interessanten Fahrmöglichkeiten geschaffen werden.

Die Idee: Eine schmale Grundplatte in Regalbreite, sowie eine Kulisse, so hoch wie möglich (!), wurde beibehalten.
Nun sollten nicht, wie bei meinem ersten Projekt 'West Coast', die gezeichneten fantastischen Hintergrundkulissen der Firma MZZ Verwendung finden, sondern Fotos. Und diese Kulisse sollte weitgehend dem Vorbild entsprechen.

So fand ich untere anderem in der Zeitschrift 'America' einen Bericht über die Architektur in Chicago. Das Fremdenverkehrsamt und Reisebüros unterstützten mein Vorhaben mit Postern und Katalogen.
Somit war der Grundstein für meine neue Anlage gelegt.
Wie das Vorhaben realisiert wurde, möchte ich während der Convention den interessierten Besuchern vermitteln.



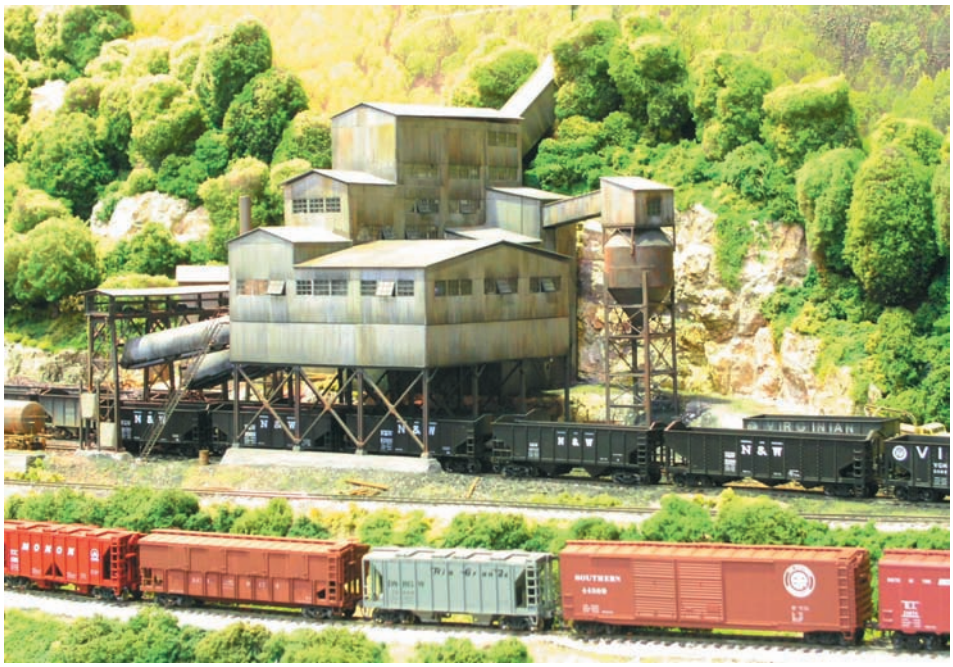
Ein Bericht über den Bau der Anlage, speziell der Kulissen, ist im **MIBA Spezial No. 68**, Eisenbahn in der Stadt, zu finden.

Haus A-UG 10

Fotos: **MIBA-Verlag**, Gerhard Peter

Text, Plan und Skizzen by **Rolf Müller**, Berlin, Germany

Pocahontas Mining Company in HO



Die Modulanlage "Pocahontas Mining Company"

Das Vorbild

In den Appalachen, im Osten der USA gibt es reiche Vorkommen an hochwertiger Steinkohle. Schon früh wurden Eisenbahnstrecken in die abgelegenen Täler gebaut um die Lagerstätten wirtschaftlich ausbeuten zu können. Die schwierigen geographischen Verhältnisse stellten hierbei eine Herausforderung dar. Das bergige und von urwaldähnlicher Vegetation bewachsene Gelände machte zahlreiche Kunstbauten (Dämme, Brükken und Tunnel) notwendig und bedingte zudem enge Gleisradien sowie starke Steigungen. Bahngesellschaften wie z. B. die Chesapeake & Ohio, Clinchfield und Norfolk & Western verdanken ihre Existenz den Kohlelagern in West Virginia, Virginia und Kentucky. In kurzer Zeit entstanden in dieser Region hunderte von Minen. Je nach Lage der Kohleflöze wurden Schächte in die Tiefe oder waagrechte Stollen in die Bergflanken getrieben. Die Minengesellschaften bauten Arbeitersiedlungen aus einfachen genormten Holzhäusern und mineneigene Kaufläden, die Company Stores, für die täglichen Dinge des Lebens.



Der steigende Energiebedarf der wachsenden Nation und die Nachfrage aus Übersee ließen die Zuglängen schnell wachsen - Züge aus 100 Wagen waren bald keine Ausnahme. Die steigenden Zuggewichte erforderten immer stärkere Lokomotiven. Daher erschienen bald Gelenklokomotiven (z. B.Bauart Mallet), die trotz ihrer Größe enge Gleisradien bewältigen konnten.

Das Modell

Die zwölf Meter lange Modulanlage stellt eine fiktive, aber vorbildgerechte Situation zur Zeit der 50er Jahre in West Virginia dar. Die am Flüsschen Pine Fork gelegene Bergarbeitersiedlung Hensley verdankt ihre Existenz nur der Kohlemine, die von der Pocahontas Mining Company betrieben wird. Die Kohlesortier- und Verladeanlage (Tipple) liegt an einer eingleisigen Nebenstrecke, die parallel zum Pine Fork verläuft. Ein Abzweig überquert auf einer Stahlbrücke den Fluss.

Die in den Bergen geförderte Kohle gelangt über ein Förderband zum Tipple, wird dort über Rüttelsiebe und von Hand nach Größe sortiert und über Bänder in offene Güterwagen (Hopper Cars) verladen. Anfallender Kohlestaub wird in einem Silo zwischengelagert. Die Ladegleise liegen im Gefälle, so dass die Wagen durch Bedienen der Bremsen bewegt werden können. Nach den Anforderungen der Kunden liefert Pocahontas Mining Co. Kohle in unterschiedlichen Stückgrößen. Um die Staubentwicklung beim Verladen und für den Endverbraucher zu verringern, wird die Kohle mit Öl besprüht. Hierzu hat die Company die Anlage vor Kurzem nachgerüstet und einen Öltank aufgestellt. Als Nebengebäude sind ein Kessel- und Generatorhaus und einige Baracken vorhanden.

Auf der rechten Uferseite ist die Siedlung Hensley angeschnitten. Drei einfache Company Houses liegen direkt unterhalb des Bahndammes. Sie bieten den Bergarbeiterfamilien einen recht bescheidenen Komfort. Die US-Industrie hat infolge des Zweiten Weltkrieges nach wie vor Überkapazitäten, hat aber nach 1945 u. a. auf die Massenfertigung von Automobilen umgestellt. Der in den letzen Jahren gestiegene Wohlstand der Arbeiter erlaubt inzwischen die Anschaffung der verhältnismäßig günstigen Autos.

Pocahontas Mining Company in HO





Bald werden Personenzüge deshalb auch hier verschwunden sein. Die Zeiten, als die Minengesellschaft ihre Arbeiter nur mit Einkaufsgutscheinen (Scrip) entlohnt hat, sind zwar längst vorbei, aber der Company Store ist immer noch das einzige Geschäft am Ort und neben der (nicht dargestellten) Kirche sozialer Mittelpunkt.

Die Mine liegt an einer Strecke der Norfolk & Western Railway. Ihre betagten Mallet-Lokomotiven der Baureihe Y3 plagen sich unermüdlich mit den Kohlezügen, während sich ab und zu eine der modernen in den 40er Jahren entwickelten Loks der Baureihe A sehen lässt. Aber auch ihre Tage sind gezählt: Die Norfolk & Western hat bereits damit begonnen, Diesellokomotiven zu beschaffen. Einige andere Bahngesellschaften haben Nutzungsrechte auf der Strecke. Ihre Züge verkehren, wenn die Strecke frei ist - Kohleverkehr hat Vorrang!

Text by **Michael Fuchs,**
Neuhausen, Germany

Grösse der Modulanlage: 12 x 2,5 m

Technik und Gestaltung

"Pocahontas Mining Co." verlät zerkleinerte Steinkohle real über Förderbänder in offene Güterwagen. Hierzu ist eine aufwändige Technik komplett im Eigenbau aus handelsüblichem Material entwickelt worden. Sie umfasst sowohl die Fördertechnik für die Kohle als auch die Mechanik für den Vorschub der Güterwagen. Aus Vorratsbunkern wird den Förderbändern Kohle über Förderschnecken getrennt nach drei verschiedenen Korngrößen zugeführt. Die Fördermengen der Bänder sind auf Größe und Vorschubgeschwindigkeit der Güterwagen abgestimmt.

Die Modellbahnzüge verkehren digital gesteuert auf der Zweileiter-Anlage. Analogbetrieb ist ebenfalls möglich. Für verdeckte Gleisabschnitte sind Belegtmelder vorgesehen. Die Weichen werden vorbildgetreu von Hand gestellt. Über Gleiswendeln kann ein tiefer gelegener fünfgleisiger "Schattenbahnhof" angefahren werden.

Haus C-EG 56

Die Module sind aus Sperrholz, teilweise mit Spanten gebaut. Die Gleise liegen auf Trassenbrettern die zur Geräuschdämmung und zur Nachbildung des Schotterbettes mit Streifen aus Trittschalldämmatten für Parkettböden versehen sind. Die Geländestruktur mit abnehmbaren Bergteilen entstand überwiegend aus Styrodur, das mit Gipsbinden überzogen und gespachtelt wurde. Etwa 500 "Hintergrundbäume" wurden aus Aquarienfilterwatte und Schaschlikspießen (als Stämme) gefertigt. Die Baumrohlinge wurden anschließend schwarz gespitzt und mit Sprühkleber und Schaumstoffflocken "begrünt". Für die Landschaftsgestaltung wurden selbst gefertigte Felsen aus Gips und verschiedene, meist handelsübliche Streumaterialien verwendet. Die Gebäude wurden überwiegend abgewandelt aus Bausätzen hergestellt oder entstanden komplett im Eigenbau. Der Hintergrund ist mit Künstlerölfarben gemalt worden und stellt die bergige Landschaft der Appalachen dar.

Fotos Seite 60 by Michael Fuchs
Fotos Seite 61 by Jürgen Funck





Diesellokomotiven in Alaska 1976-2006 in HO

Die Conventions sind qualitativ schon immer etwas Besonderes gewesen und verdienen es, dass Modelle speziell für diesen Anlass gebaut werden, die in dieser Form nicht im Laden erhältlich sind.

Alaska – der grösste Staat der USA mit der kleinsten Bevölkerungsdichte. Zwei Bahngesellschaften gibt es dort, die normalspurige Alaska Railroad und die schmalspurige White Pass & Yukon Road. Gemeinsam ist beiden, dass sie nirgends an das Schienennetz der USA oder Kanadas angeschlossen sind und daher auch nicht alle ICC-Vorschriften einhalten müssen, sondern die Konfiguration ihrer Lokomotiven den speziellen klimatischen und betrieblichen Bedürfnissen des hohen Nordens anpassen können. Zudem waren beide Gesellschaften ursprünglich sog. "Flagstop Railroads", d.h. Bahnen, welche auf ein Flaggensignal hin auf offener Strecke anhielten, um Passagiere aufzunehmen. Ganz unterschiedlich sind jedoch heute ihre Aufgaben. Während die WP&YR eine reine Touristenbahn geworden ist, die zudem nur während der Kreuzfahrt-Saison verkehrt, ist die ARR das Transportrückgrat dieses Staates, ohne welches z.B. kein Kohlenabbau stattfinden könnte, da über Hunderte von Kilometern keine Strassen bestehen.



In dieser **Vitrine** sind die meisten Diesellokomotivtypen ausgestellt, die bei diesen beiden Gesellschaften zwischen 1976 und 2006 im Einsatz waren, und zwar in fast sämtlichen Bemalungen, welche während dieser Zeit bei den betreffenden Loktypen vorkamen. Von der Alaska Railroad (ARR) fehlen nur die Typen F3A (1 Stück), MP15DC (4 Stück), GE 44 ton und die SD70MAC der zweiten Serie mit Flared Radiators (von den beiden Letzteren gibt es nur Messingmodelle). Ebenfalls nicht gezeigt werden die in Alaska zahlreich vorhandenen Lokomotiven der U.S. Army, Navy und Air Force.

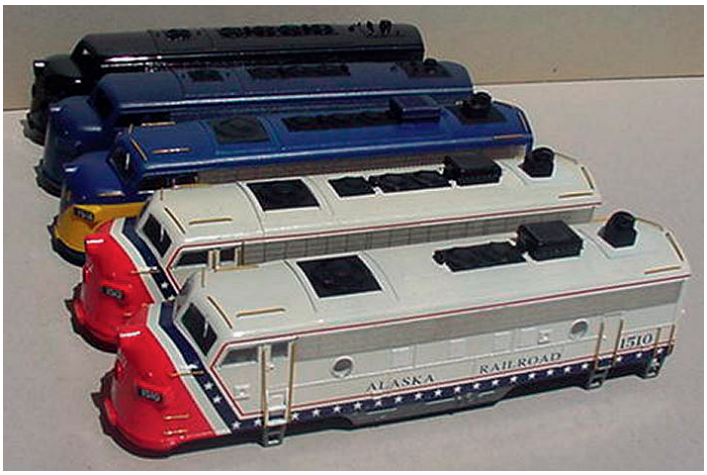
Von den ausgestellten Lokomotiven ist einzig die SD70MAC von Athearn als korrekt ausgerüstetes und bemaltes Modell auf den Markt gekommen, welches ohne Umbau ausgestellt werden konnte. Alle anderen Modelle mussten nach Fotos des betreffenden Vorbilds komplettiert oder umgerüstet und mit spezifischen Ausrüstungsteilen der ARR detailliert werden. Die ausgestellten Lokomotiven wurden mit total mehr als 1'300 Kleinteilen nachgerüstet, wofür rund 1'600 Löcher mit Durchmesser 0.3 mm gebohrt werden mussten. Allein die Kosten der Kleinteile waren teilweise höher als der Preis des jeweiligen Basis-Lokomotivmodells. Bei vielen Modellen kamen dann noch aufwendige bis sehr aufwendige Umbauarbeiten dazu, z.B. Änderung oder Neuanfertigung der Führerkabinen, Kompressor- und Dampfgeneratorgehäuse, Smoke Awnings (Rauchschutzdächer der GP49, im Eisenbahnerjargon "Elephant Ears" genannt) und Handläufe. Viele Modelle sind entweder gar nie in ARR-Beschriftung auf den Markt gekommen oder dann musste daran so viel modifiziert werden, dass eine Neulackierung und -beschriftung unumgänglich wurde. Einige Beschriftungen sind im Handel nicht erhältlich und mussten entweder aus anderen Beschriftungssätzen zusammengestellt oder sogar auf dem Computer selbst angefertigt werden.

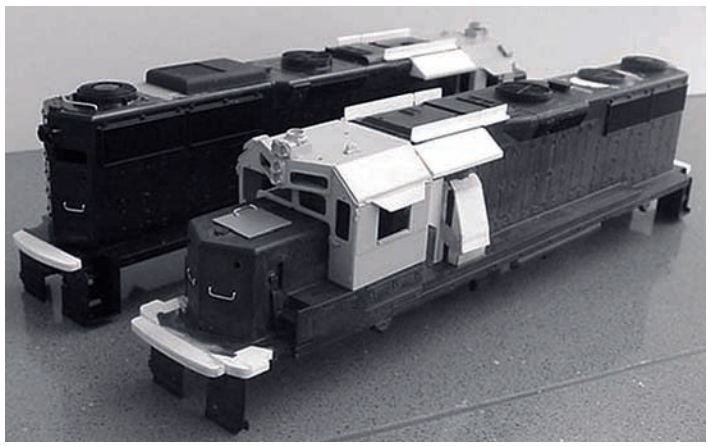
Alles in Allem ein recht grosser Aufwand für eine einzige Ausstellung, aber – wie einleitend erwähnt – soll ja an den Conventions immer wieder etwas Besonderes gezeigt werden ...

Text und Fotos by **Dieter Stehli,** Zürich



Haus A-OG 40





Modellumbauten und -detaillierung in HO zum Thema: Locomotion

In der heutigen Zeit, in der es immer mehr detaillierte "Out of the Box" Modelle gibt, ist es mittlerweile seltener geworden, dass sich "Modellbahner" mit dem Anbringen von "Zurüstteilen" abmühen. Trotzdem gibt es immer wieder eine Gelegenheit, an seinem Modell noch das eine oder andere "i-Tüpfelchen" anzubringen. Mit etwas Geduld und relativ geringem Aufwand lässt sich dadurch ein Modell herstellen, welches ziemlich genau dem Vorbild entspricht, was schliesslich auch den Spass an der Sache erhöht.

Die sich in der Ausstellung befindlichen Modelle stammen aus der Sammlung von Peter Reisinger und Peter Wetzel. Es sind bewusst nicht nur wie Eingangs erwähnt Modelle dabei, die noch verändert wurden, sondern auch Messingmodelle, die zum Teil als Vorlage und Ansporn zum Aufbau und Detaillieren der ausgestellten Rohmodelle dienen sollen.
Bei diesen Modellen sieht man sehr gut die verschiedenen Stadien, was man mit mehr oder weniger Aufwand alles erreichen kann. Sei es als detaillierte und komplettierte Lok mit dem entsprechenden Farbschema und den Nass-schiebebildern oder noch als Rohmodell in den Farben der verschiedenen Grundmaterialien.

Das Interesse von Peter Reisinger gilt vor allem der Union Pacific Railroad der späten Neunziger Jahre mit modernen und grossen Dieselloks, sowie der Burlington Northern, Southern Pacific und Santa Fe Railway der Achtziger und frühen Neunziger Jahre, während Peter Wetzel's Augenmerk mehrheitlich den Kanadischen Modellen gilt, im speziellen der BC-Rail der Mitte Achtziger Jahre bis zur Übernahme durch die Canadian National 2004, sowie den "Canadian Shortlines". Mittlerweile haben aber auch die Montana Rail Link sowie die Utah Railway sein Interesse gefunden.

Haus A-OG 41



Kato, SD40-2 BC Rail Im Rohbau "before entering the paint shop"





Proto 2000 GP10 OVR im Rohbau mit Foto wie die Lok am Ende aussehen sollte



Proto 2000, SD45 MPI fertig gespritzt, mit Decals und Details, es fehlen nur noch die Handrails



Proto 1000, RS-18, Vergleich zw. vorher und nachher (Umbau von high nose auf low nose) Bild links: Umgebautes Modell, nach dem Spritzen fehlen noch kleine Details

Text und Fotos by **Peter Reisinger**, Bülach
und **Peter Wetzel**, Adligenswil

Locomotion in Mexico - HO

Ferromex

Jeder kennt sie, die Abkürzungen der Bahngesellschaften der USA. Egal ob UP, BN, NS, CSX, ATSF, CR oder DRGW. Alles schon mal gesehen oder zumindest davon gehört.
Aber was ist: KCSM, FXE, FSRR, TFVM, FCCM, FNM oder SBC?
Schaut man im Süden der USA über die Staatsgrenze nach **Mexico**, kann man diese Bahngesellschaften dort finden.
Zum größten Teil sieht man diese Lokomotiven auch in Arizona, New Mexico und Texas, da der Grenzverkehr keinen Lokwechsel erforderlich macht. Dadurch sieht man in Mexico bis Mexico-City Lokomotiven von UP, NS oder BNSF.

In anschaulicher Weise werden wir die Vergangenheit und Gegenwart der mexikanischen Eisenbahn in Form von **Dioramen** mit **Modellen** und **Infoblättern** darstellen.
Lassen Sie sich überraschen!

Haus A-EG 18



Text und Fotos by **Uwe Brilmayer**, Gau-Algesheim, Germany

Bitte beachten Sie das Inserat von brima Modellanlagenbau auf **Seite U5**.







Locomotion: Southern Pacific Finale in HO

1980 fing meine Leidenschaft für die grauen Riesen mit der roten Nase der Southern Pacific (SP) und der Cotton Belt (SSW) an. Auf 6 Amerikareisen bin ich Ihnen nachgejagt und dieses Jahr darf ich zum 10. Mal meine Lieblinge in HO auf einer Convention der American Railroadfans in Switzerland ausstellen. Leider ist die grosse Zeit dieser Gesellschaft auf Grund der Merger-Mania in den USA zu Ende. Deshalb gibt es auch von mir ein letztes Mal: **Das SP-Finale**

Ich werde ca. 40 Lokomotiven zeigen, aufgeteilt in 2 Gruppen:

1. Highlights aus der Geschichte der SP von 1862 (damals noch Central Pacific) bis zum Ende. So z.B. die legendäre Jupiter, die Cab Forward, die erste Diesellok von 1939, die bewährte SD40 (genannt Tehachapi Hauler), die Ablaufberglok SD35 von West Colton (Los Angeles) usw. bis zur GE Dash9-44AC von 1995. Dazu gehören auch die roten Exoten der Kaiser Steel, GE U30C, die gemeinsam mit GE U28C der SP 12'000 t schwere Erzzüge vom Salton Sea über den Beaumont Hill nach Fontana (Los Angeles) befördert haben.

2. Die offizielle Beerdigung der SP fand am 10. September 1996 statt. Zu diesem Zeitpunkt war der Fuhrpark von ca. 2500 Maschinen leider zu einem grossen Teil ziemlich veraltet. Vor allem moderne Gattungen wie EMD SD70, GE Dash9-44DC, 9-44AC und SD40M wurden von der Union Pacific (UP) auf längere Sicht übernommen. Ich möchte einen Querschnitt durch alles am Ende noch vorhandene Material zeigen, soweit es im Modellfachhandel vorhanden und vor allem auch erschwinglich ist.
Bei meiner letzten USA-Reise im Jahr 2000 hatte ich das Glück, relativ viele SP-Loks, die noch nicht von der UP umgespritzt waren, anzutreffen. Am schönsten war ein Zug in Monolith (nähe Tehachapi): Ein SP-Lashup wie in alten Zeiten mit SD40T-2 Cotton Belt, SD40T-2 Flying SP, SD40R Flying SP und SD45R SP. Das Photo machte ich am letzten Tag meiner Reise und es bleibt eine wunderbare Erinnerung an meine geliebte **SOUTHERN PACIFIC.**



SP SD40R, Tehachapi Hauler, Mojave, CA, Oktober 1988


SSW SD40T-2, SP SD40T-2, SD40R, SD45R, Monolith, CA, Oktober 2000



SP GE Dash9-44AC (mit Irmela) und UP EMD SD90MAC, Truckee, CA, 10/97

The Coca Cola Collection by Pascale Taubenberger, Illkirch, France

Ich präsentiere meine Sammlung rund um Coca Cola mit verschiedenen Objekten. z.B. Cola-Dosen mit Sonderaufdruck, Nachbildungen von Reklametafeln, Cola-Plüschtiere, -Uhren, -Flaschenöffner, -Schlüsselanhänger, viele versch. Gläser, Christmas Truck mit Caboose, Lieferwagenmodelle u.s.w.

Vis-a-vis Mike Fritz, Haus A-OG 43

Text by **Irmela Taubenberger**
Modelle und Fotos by **Mike Fritz,** Souffelweyersheim, France

Bitte Vitrinen im **Haus A-OG 44** beachten.

Dieseltown National Historic Site in HO

Das Eisenbahnmuseum **"Dieseltown"** stellt das Gegenstück zum Museum **"Steamtown"** in Scranton, Pennsylvania dar. Mit dem Unterschied, "Dieseltown" beherbergt nur Dieselloks und existiert nur im Modell, in der Baugröße H0 (1:87). Auf einer Grundfläche von 1,0 x 1,4 m sind drei Ausstellungsgleise vorhanden. Außerdem sind noch diverse Bauteile von Dieselloks, wie Dieselmotoren und Drehgestelle ausgestellt. Des weiteren fehlen weder Verkaufsstände noch Picknickplätze. Die Anlage ist so konzipiert, dass verschiedene Ausstellungen von amerikanischen wie europäischen Fahrzeugen stattfinden können. Ich kann so immer einen Teil meiner Dieselloksammlung von derzeit etwa 80 internationalen Fahrzeugen in einem besseren Licht zeigen. Während der 13th Convention findet eine Ausstellung zur Geschichte von **"Electro Motive's General Purpose Diesels (GP)"** statt. 18 Fahrzeuge von der GP7 bis zur GP60 werden zu sehen sein.



From GP7 to GP60

Beschreibung der ausgestellten Fahrzeuge

Die BL2 entstand 1948 als "Road Switcher"-Variante der F3. Mit ihrem schmalen kurzen Vorbau zur besseren Sicht nach hinten, sowie den Rangierbühnen, war sie für Lokalgüterzüge gedacht, mit Rangierarbeiten auf den Unterwegsbahnhöfen. Obwohl die BL2 sich gegen den Konkurrenten RS-1 aus dem Hause Alco nicht durchsetzen konnte, gilt sie doch als Vorläufer der äußerst erfolgreichen GP-Baureihe von EMD. In "Dieseltown" ist BL2 425 der Chicago, Rock Island & Pacific in ihrer letzten Farbgebung ausgestellt.

Ein Jahr später entstand auf Basis der F7 die GP7. Mit ihrem einfachen, aber funktionellen Design wurde sie sofort ein Verkaufschlager. Von 1949 bis 1954 wurden in zwei Bauserien 2729 Exemplare der 1500 PS starken Lok gebaut. Als Vertreter der ersten Bauserie ist GP7 5100 der Denver & Rio Grande Western in ihrer Ursprungsfarbgebung zu sehen, die zweite Bauserie vertritt GP7 654 der Great Northern.

Als 1954 die F7 zur F9 weiterentwickelt wurde, entstand aus der GP7 die GP9, wie die F9 erhielt die GP9 einen stärkeren Dieselmotor mit 1750 PS. Sie wurde von 1954 bis 1959 sage und schreibe 4257 mal in drei Bauserien gebaut, wobei die dritte Bauserie optische bereits weitgehend der GP18 glich. Von der ersten Bauserie ist GP9 272 der Chicago, Burlington & Quincy zu sehen, die zweite Bauserie stellt GP9 252 der Union Pacific dar, während, die dritte Bauserie GP9 1323 der Chicago, Rock Island & Pacific zeigt.

Gerade einmal 1500 PS bringt der Motor der GP18, die von 1959 bis 1963 in 383 Exemplaren gebaut wurde. Hier ist GP18 1994 der Burlington Northern zu sehen.

Die erste mit einem Turbolader ausgerüsteten GP waren die GP20. Sie waren auch die ersten mit einem niedrigen kurzen Vorbau und brachten es auf 2000 PS. Von 1959 bis 1962 wurden 260 Stück gebaut. Zu sehen ist hier GP20 1123 der Atchison, Topeka & Santa Fe.

GP 30 sollte ursprünglich GP22 heißen, wurde aber aus werbetechnischen Gründen umbezeichnet. In komplett neuen Design entstanden zwischen 1961 bis 1963 948 Exemplare dieser 2250 PS starken Lokomotiven in zwei Bauserien. Es sind GP 30 3010 und 3020 der Denver & Rio Grande Western zu sehen, jeweils erste und zweite Bauserie.

Ab der GP35 wurde das bekannte Führerhaus eingeführt, das zum Schluss beibehalten wurde. Die 2500 PS starke Lok verkaufte sich von 1963 bis 1966 1333 mal. Hier ist GP35 762 der Union Pacific ausgestellt.

Die GP38 ist die Weiterentwicklung der GP28, die wiederum aus der GP18 hervorging. Die GP38-2 wurde mit einer elektronischen Steuerung ausgerüstet. Von der 2000 PS starken Lok wurden von 1972 bis 1986 2188 Stück gebaut. Hier ist GP38-2 4300 der Chicago, Rock Island & Pacific in der letzten Farbvariante dieser Bahngesellschaft ausgestellt.

Die GP40 ist die Brot-und-Butter-Lokomotive der 70er Jahre. Sie wurde von 1965 bis 1971 in 1250 Exemplaren gebaut und leistet 3000 PS. Ihre Schwester, die GP40-2, ist mit einer elektronischen Steuerung ausgerüstet. Von ihr wurden von 1972 bis 1986 1131 Stück hergestellt. Zu sehen GP40 3068 und GP40-2 3116 der Denver & Rio Grande Western.

Als stärkere Variante entstanden von 1980 bis 1985 278 Exemplare der 3500 PS starken GP50. Zu sehen ist GP50 3148 der Burlington Northern.

Die GP60 ist bis heute die letzte GP. Ihre Leistung wurde noch mal auf 3800 PS gesteigert. Im Februar 1994 als bis heute letzte vierachsige Güterzuglok GP60 9794 an die Southern Pacific geliefert. Damit ging nach 45 Jahren die GP-Produktion zu Ende. Insgesamt wurden von 1985 bis 1994 380 GP60 hergestellt. Ausgestellt ist GP60 3156 der Denver & Rio Grande Western, die letzte mit einer Rio Grande Beschriftung gelieferte Diesellok.

Nur für die Atchison, Topeka & Santa Fe wurden im Jahre 1990 63 GP60M geliefert. Sie ist die einzige vierachsige Güterzuglok mit Wide-Nose bzw. "North American Cab", dem neuen großen Führerstand, wie ihn seither fast alle neuen Lokomotiven erhalten. Mit der GP60M führte Santa Fe übrigens auch ihre berühmte "Warbonnet" Lackierung wieder ein. Ausgestellt ist GP60M 142 der Atchison, Topeka & Santa Fe.

Text by **Rudi Winkler**, Leipheim, Germany

Logo created by R. Winkler

Haus A-OG 38

Von links: GP35 UP, GP38-2 GT, GP40-2 RG, GP60M SF

Foto by W. Meer

Spezialladungen in HO

Mein Thema für die 13. Convention heißt:

Sichtbare Ladungen auf Flat Cars, Gondolas und Spezialwagen.

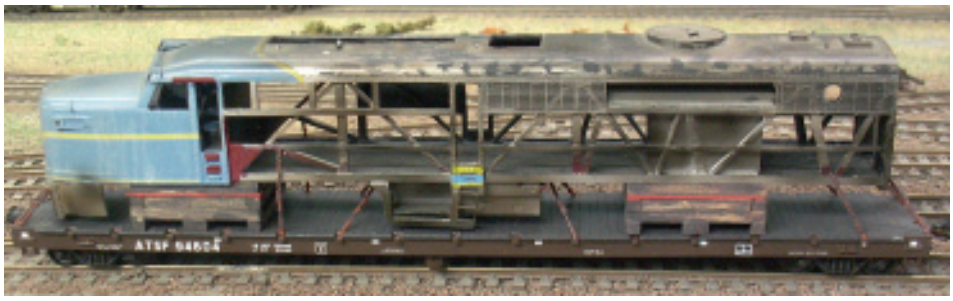
Was wird nicht alles außerhalb geschlossener Box Cars transportiert?
Ausgelöst wurde mein Interesse durch ein Bild, das den Transport eines vorderen Rumpfsegmentes samt Cockpit einer Boeing 747 Jumbo Jet bei BN zeigt. Das „Ding“überragte das Lichtraumprofil massiv. Dann habe ich auf meinen Reisengesehen, wie ganze Flugzeugrumpfe von Boeing 737 und 757 transportiert werden. Auch Militärzüge erregten mein Interesse.Traktoren und Erntemaschinen von John Deere oder Caterpillar gehören zu den eindruckvollsten Ladungen.
Mein Einstieg in dieses Gebiet bewerkstelligte ich mit dem Modell der PA-1 der ex Santa Fe. Diese hatte bei ihrer Ausrangierung die Farbgebung von Delaware & Hudson und war zuletzt in Mexiko im Einsatz, wo sie auch längere Zeit abgestellt war. Nach dem Transport von Mexiko nach Oregon wird die Lok nun restauriert. Leider erhält diese PA-1 nicht ihre ursprüngliche Farbgebung der Santa Fe sondern diejenige der Nickel Plate Road und die Nummer 190.
Mein Modell zeigt die Maschine bei ihrer Überführung zu ihrem neuen Besitzer Doyle McCormack in Oregon. (Weitere Aufnahmen und Informationen dieser PA-1 und ihrer Schwestermaschine findet man unter www.nkp190.com

Text und Fotos by **Martin Kolb**, Wil

Diese Vitrine steht im **Haus A-OG 42**

















Faszination Waldbahn

Fascinating is the word for logging operations in the wooded mountains, especially so when steam trains are involved, the good smell of burning wood, the sound of the steam whistles and the thunder of falling trees.
Mit einem Bausatz einer 2-Truck Shay fing es an. Dieses Modell und ein paar Holzhäuser wurden auf einem Regalbrett platziert, standen so einige Jahre als Diorama herum. Doch die Bewegung der Waldbahnlok reizte zu mehr. So wurde auf einem stabilen Holzleistenrahmen das Vierseiten - Betriebsdiorama 1,6 x 0,6 m amerikanische Waldbahn, welches hier vorgestellt wird, gebaut. Dieses Diorama wurde zwischenzeitlich erweitert auf eine Ausstellungsfläche von 2,0 m x 7,5 m. Die Gebäude sind überwiegend in Holzbauweise entstanden. Sämtliche Gebäude sind Eigenkonstruktionen b.z.w.von Bausätzen abgewandelt und überwiegend mit Inneneinrichtung versehen. Lindenholzleisten, Rinde und geprägte Alufolie als Wellblech fanden Verwendung. Das Gleismaterial Teils von von Roco Line mit Bettung wurde bis zu den Schwellen eingeschottert und farblich behandelt. Die anderen Gleise sind im Eigenbau Code 70 entstanden, genagelt und geschottert. Der ersten Two Truck Shay folgten zwei weitere Modelle gleichen Typs von Roundhous, die mit Konstantlicht und Rauchgeneratoren versehen wurden. Zwei Heisler von Rivarossi ,zwei Climax sowie eine Three Truck Shay von Liliput / Bachmann kamen hinzu. Der Lokomotivpark wurde vervollständigt mit einem Messingmodell einer Baldwin 2-4-4-2 Mallet und einer Galloping Goose von Con-Cor. Ein weiteres Modell einer Satteltanklok und das Messing-Handarbeitsmodell einer 0-4-0 führen die umfangreichen Rangierarbeiten durch. Waggons von Kadee und Eigenbau - Spezialwagen vervollständigen den Fahrzeugpark. Die Automodelle von Jordan und Figuren von Preiser sind von den handelsüblichen Ausführungen abgeändert. Um auch bei reduzierten Raumlicht die Details der Modelle darstellen zu können, wurde eine Beleuchtung an verschiedenen Gebäudemodellen und an markanten Dioramadetails installiert. Insgesamt sind auf der kompletten Anlage 13 bewegte Modelle, wie Holzspalter, Windrad, Bagger, Seilbahnen, Winden, Drehscheiben und bewegte Figuren angeordnet.









Haus A-OG 37



Anlagen Steckbrief:
6-teilge Segmentanlage in offener Rahmenbauweise
Grösse: 3 x 7,5 m in L-Form
Bauzeit: ca. 8 Jahre
Epoche: zw. 1920 und 1930
System: 2-Leiter Gleichstrom
Gleislänge: ca. 22 m
Gleismaterial: Roco-Line, Schumacher, Eigenbau
Rollmaterial: Bachmann, Roundhouse, Keystone, Athearn, Rivarossi, Wheelworks, Kadee, Eigenbau
Betrieb: Analog
Thema: Holzgewinnung und Transport mit regelspuriger Waldbahn
Vorbild: Kein konkretes, aber Gestaltung nach US-Motiven in Anlehnung an Gleisplanausschnitt.

Erbauer: Hans-Heinrich Schubert

Infos: www.hans-heinrich-schubert.de

Text und Fotos by
Hans-Heinrich Schubert,
Hoechstadt, Germany

Sierra Railroad: Endstation Angels Camp (HO-Rangieranlage)

Haus C-2.OG 70





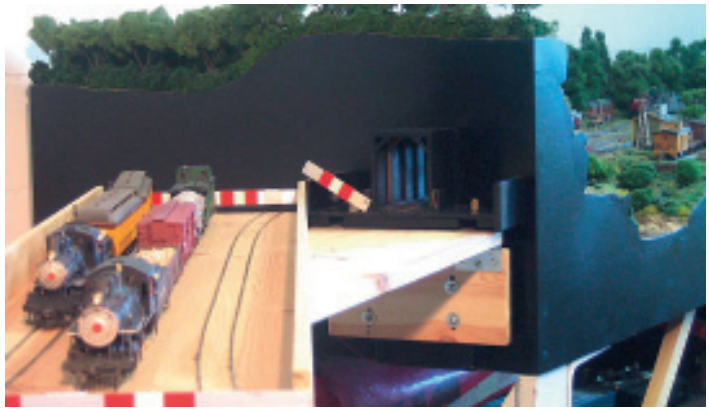
Anfang 1897 wurde in Kalifornien die Sierra Railway Company gegründet, um die Minen und Sägewerke des Tuolumne County mit dem Rest der Welt zu verbinden. Bereits Ende Jahr waren 41 Meilen Geleise von Oakdale nach Jamestown verlegt. In Oakdale bestanden Verbindungen zur Southern Pacific und zur Santa Fe. 1902 wurde noch die 19 Meilen lange Zweiglinie von Jamestown nach Angels Camp mit seinen Goldminen gebaut. Eine davon, die Utica Mining Company, blieb bis Anfang der 1940er-Jahre in Betrieb. Die Linie nach Angels Camp wurde schon 1935 abgebrochen. Beim an der Route 49 gelegenen Ort fliesst der Angels Creek vorbei.

Die Sierra Railroad «entdeckte» ich durch den Kauf der Mallet-Dampflok 2-6-6-2, welche bei dieser Gesellschaft für einige Jahre im Dienst stand. Angels Camp mit den Goldminen wählte ich als Vorlage, weil einige Ähnlichkeiten zu meinem Bauvorhaben (Endstation einer Nebenbahn mit viel Rangiermöglichkeiten) bestanden. Da vermutlich im heutigen Angels Camp vom einstigen Bahnbetrieb nichts mehr zu sehen ist, liess mir das völlig freie Hand bei der Gestaltung. Zeitlich habe ich das Ganze in der ersten Hälfte der 1930er-Jahre angesiedelt. Die Anlage misst nur 270 mal 70 cm und findet daher in fast jedem Zimmer Platz, was sich bisher sehr bewährt hat. Mit Ausnahme der Messingdampfloks habe ich als passionierter Bastler alles, was auf der Anlage fährt oder steht, aus Bausätzen zusammengebaut, gespritzt, bemalt und beschriftet. Im Internet fand sich unter Google/Bilder reichhaltiges Fotomaterial, das als Farbvorlage für die Fahrzeuge aus den 1920er- und 30er-Jahren diente.

Die Anlage, die ich schon 1982, 1986, 1992 und 2002 an Conventions ausgestellt habe, kann nun heute (2006) als vollendet bezeichnet werden.

Bild oben: Der von Jamestown kommende gemischte Zug, gezogen von der Mallet-Lok No. 38, überquert nach der Tunnelausfahrt den Angels Creek. Hinten links eine Mine der Utica Mining Company und mit Erz beladene, abholbereite Wagen. Rechts führt die Route 49 über alle 6 Geleise, links daneben die gut frequentierte Güterstation, Will Keith's Mining Supplies und die Ayres' Chairs Factory, welche von einem nahen Sägwerk eine Wagenladung Holz erhalten hat für die Stuhlfabrikation.

Bild darunter: Einfahrt des Zuges in die Endstation Angels Camp mit dem schmucken Empfangsgebäude. Vorne warten die Dampfloks Nr. 28, 2-8-0, die Nr. 9, 2-6-0 sowie der Gas Electric auf ihre nächsten Einsätze.



Um den Fahrbetrieb auszuweiten, lässt sich mit wenigen Handgriffen auf der Tunnel-Seite ein 3-gleisiger, drehbarer «Fiddle Yard» ausklappen. Damit können ganze Züge gewendet und wieder auf die Anlage geschickt werden.

Text und Fotos by **Felix Reichlin**, Adliswil

Mining Diorama in HOn30

Was macht ein Modellbauer mit einer Serie fertigen Grandt-Line Häusern? Er baut ein H0n30-Mining-Diorama irgendwo in den Rockies. Das Diorama ist 86 x 38 cm gross. Alle Häuser, die Mine und der Erz-Bunker sind allesamt Grandt-Line-Produkte. Ein Teil der Gebäude ist mit Inneneinrichtung ausgestattet und vorbereitet für Innenbeleuchtung. Die Strecke ist ebenfalls für den Betrieb vorbereitet. Beim Rollmaterial handelt es sich bei den Rio Grande Fahrzeugen um umgebaute H0n3 Bausätze. Das Mining-Rollmaterial stammt von Roco.
Das Diorama ist so konstruiert, dass es später in eine grosse Anlage integriert werden kann.

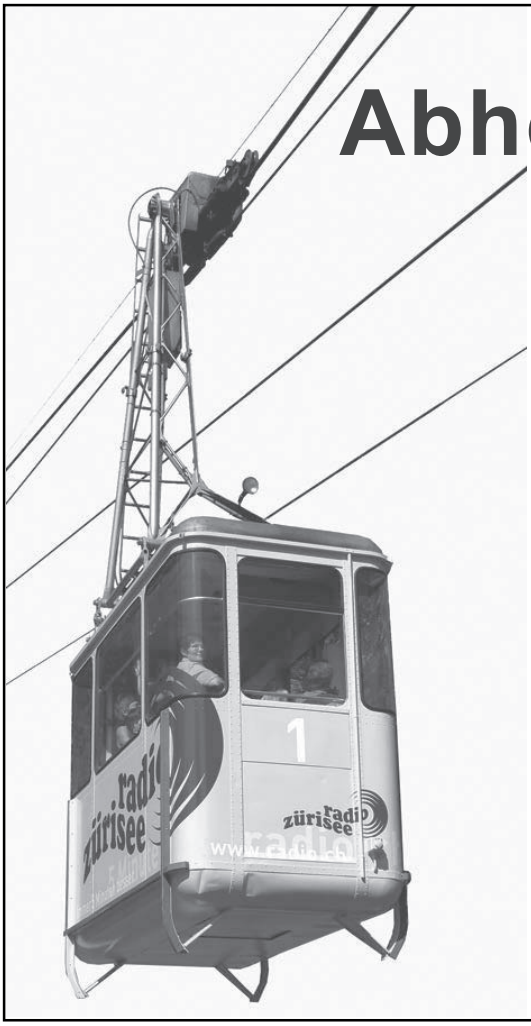






Haus A-OG 39 (neben der Donner Pass Anlage)

Text und Fotos by **Alexander von Orelli,** Wädenswil



Abheben zum Ausflug

Von Adliswil aus, nur rund 10 Minuten zu Fuss von der Bahnstation entfernt, entschweben Sie mit der Luftseilbahn Adliswil-Felsenegg LAF alle 15 Minuten lautlos nach der Felsenegg (804 m ü.M.). Dort erwarten Sie eine sensationelle Aussicht und unzählige Wander- und Spaziermöglichkeiten.

info@laf.ch
www.laf.ch

LAF
Luftseilbahn Adliswil - Felsenegg

Industrie am Wasser in Colorado HOn3

Modul-Grösse: 117 x 58 cm **Haus C-2.OG 73**

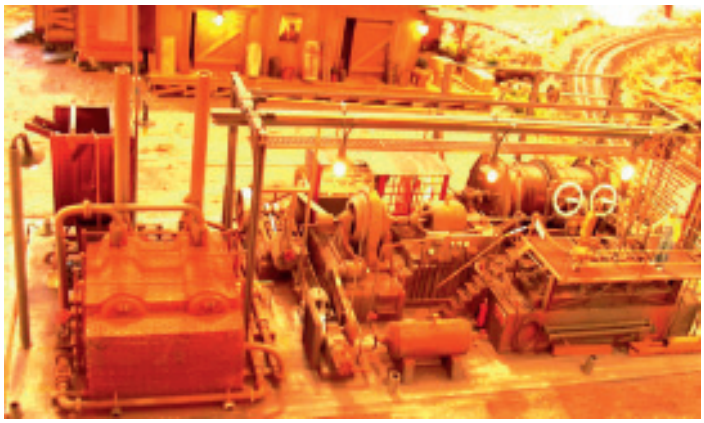
Beschreibung: Dieses Modul ist Teil meiner Anlage von ca. 420 x 100 cm. Es kann hochgeklappt werden, braucht also wenig Platz.
Inhalt: - Holzabwurfstelle mittels Dampfwinde (Log Skidder).
- Leuchtturm (Rocky Point Lighthouse).
- Kleines Technik- & Industriemuseum mit Innenleben (Museum of Technology & Industry) mit diversen Ausstellungsobjekten (u.a. Steam Engine von Western Scale Models).
- Alte Sargherstellerfirma mit Sound (Minerva Casket Co.).
- Treffen des historischen Vereins mit alten Kostümen,Tanzpaar mit Faulhabermotor angetrieben und Orgelmusik. Leuchtgirlande von Busch.
- Bohrturm (Wichtex 18 Spudder) Messing, Eigenbau.
- Schiebeboot (Tugboat)
- Der Teil mit Wasser ist wie folgt erstellt worden:
Landschaft: - Untergrund: Sperrholzplatte 4 mm, bemalt mit Gouache Farben.
- Wasser: ca. 5 mm tief, Granulat E-Z Water, Woodland Scenic mit eingegossenen Holstämmen u. Holzresten.
- Landschaft & Felsen: Gips und echte Steine.
- Diverse Sounds von ITTC u. Rauchgeneratoren von Seuthe.



Minerva Casket Co.

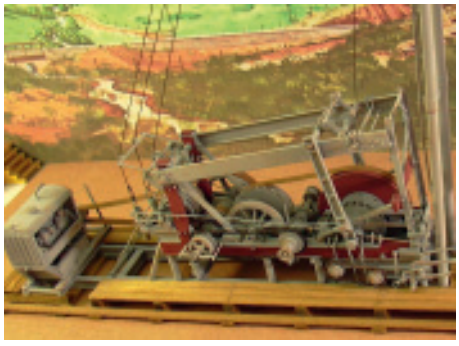
Modell 1:87
Erbauer: A.Mader, Zürich, gekauft 1990 $ 175.—, fertig erstellt Dez.2003. Bausatz No.60 Limitierte Auflage Master Creations, Chino Valley, Arizona, USA laser cut, Holz mit vielen Einzelteilen aus Weissmetall etc. mit Sound (SoundBloxx Fr.128.-), Flashlight und Rauchgenerator. Farben von Humbrol.





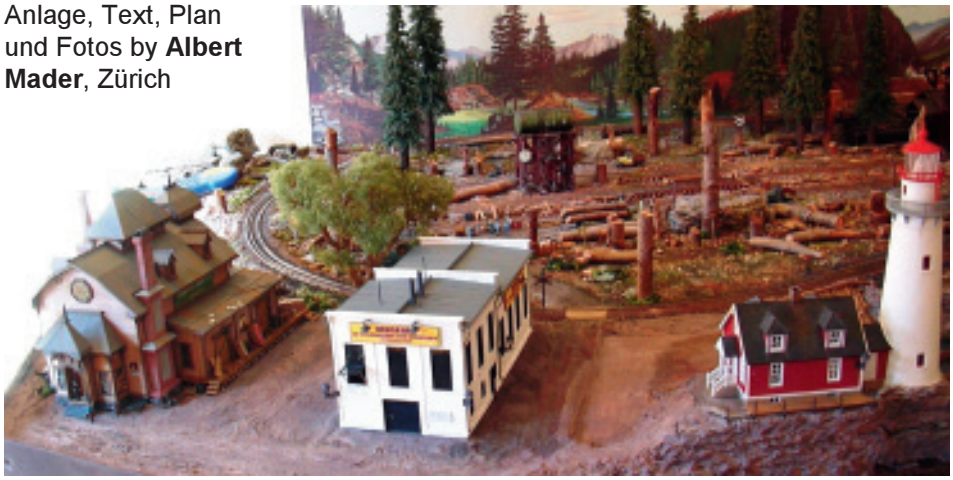
Museum of Technology & Industry

Verwendete Bausätze HO 1:87 innen:
Western Scale Models: Wellman, Seavar Morgan 225 HP 450 Volt Double Drum Electric Hoist. Steht im State Historic Park, Grass Valley, California, Geschenk der El Dorado Limestone Company 1982. Allis Chalmers Dynamo with Exiter. Builders In Scale: Double Boiler. Model Masterpieces Ltd.: Steam Mill Engine. Scale Structures Limited: Water Pump & Steam Fittings. Rio Grande Models: Air Compressor and Tank
Verwendete Bausätze HO 1:87 aussen:
Master Creations: # 699 HO Scale 8 HP Stover Engine, # 700 HO Challenge Pump
Modell 1:87 Eigenbau: Coal Tower (Styrene), Office (Styrene), Crane (Brass), Fitting & Pipe Arrangements (Brass), Building (Northeastern-Holz), Beleuchtung nach eigener Idee 12V
Arbeitsaufwand: ca. 150 Stunden (1 Gebäudeseite zuschneiden ca.5 Std.)
Die Inneneinrichtung ist nach meiner eigenen Idee in ein von mir entworfenes und aus Northeastern-Holz gebautes Industriegebäude eingebaut. Farben von Humbrol
Platzbedarf ca. 12 x 25 cm



Wichtex 18 Spudder
Eigenbau ca. 230 Std., 755 Teile aus Messingprofilen gelötet, Pläne nach Fotos selber konstruiert.

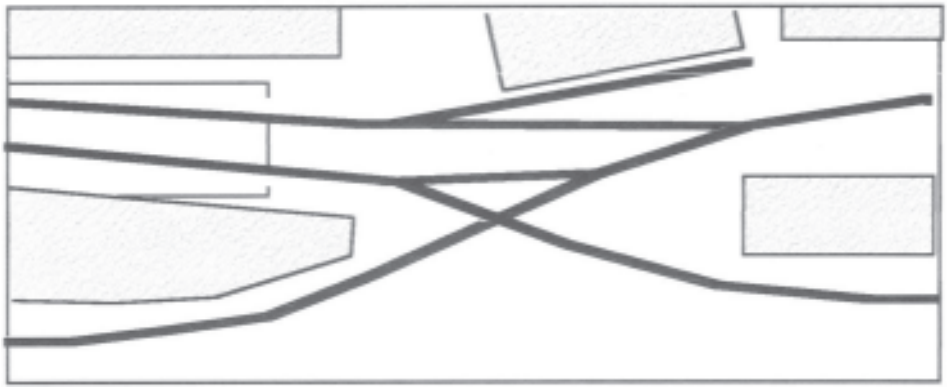
Anlage, Text, Plan und Fotos by **Albert Mader**, Zürich



41st Street Yard in On30

Die Kleinanlage **41st Street** stellt einen Ausschnitt aus einer Industriezone dar, welche von einer **Schmalspurbahn** mit Spurweite 750 mm bedient wird. Sie hat weder ein Vorbild, noch Anspruch auf Vobildähnlichkeit, insbesondere wenn man bedenkt, dass es in den USA kaum 2 1/2-Fuss Schmalspurbahnen gab.
Diese Kleinanlage ist eigentlich ein Übungsstück in Scratchbuilding und Kitbashing: Die Gleisanlagen sind aus überzähligen Code-100 Profilen handverlegt; Weichen und Entkupplungsmagnete werden mittels Zugstangen von Hand bedient. Die Diesellok entstand aus einer alten Atlas S-1, die Wagen aus Holz, Plastik und Karton und handelsüblichen HO-Drehgestellen und Kupplungen. Auch die Gebäude sind alle im Selbstbau entstanden, teils aus Karton, teils aus Balsaholz.
Im Hinblick auf spätere Erweiterungen wird die Lok mit einer ebenfalls selbstgebauten einfachen Digitalsteuerung (www.minidcc.com) bedient, bei welcher die Software meinen Vorstellungen von Bedienungskomfort entsprechend weiterentwickelt wurde.
Spinnerei? Ganz klar, aber wer spinnt denn schon nicht gerne ein wenig?





Haus C-2.OG 71

Massstab: On30
Spurweite : 16.5 mm
Grösse: 120 x 50 cm

On30 entspricht Schmalspur im Massstab 1/48 und hat eine Spurweite von 16,5 mm, also Spur HO.

Text, Plan und Fotos by **Daniel Schläfli,** Crissier

The micro-layout **41st Street Yard** depicts a small industrial zone served by a **30 inch narrow gauge railroad**. It has no specific prototype or similarity, especially considering that 30" railroads were not common in the USA.
In fact, this micro-layout is rather an exercise in scratchbuilding and kitbashing. The trackwork is handlaid with surplus Code 100 profiles; turnouts and uncoupling magnets are manually operated. The switcher was kitbashed on the basis of an old Atlas S-1; the cars are built from wood, cardboard and styrene, using standard HO trucks and couplers. All the buildings are scratchbuilt from cardboard and balsa wood.
With future additions in mind, the layout is operated with a simple home-made digital command control unit (www.minidcc.com). The software was modified to fit my personal ideas about switching comfort.
Madness? Certainly, but which railbuff is not a bit crazy, somehow?



Workshops 9 - im Narrow Gauge Corner in H0n3, 0n3, 0n30

Wie kommt man dazu, Modelle von **Schmalspureisenbahnen** zu bauen? Nun, diese haben enge Radien, kurze Züge und kleine Wagen. Auf wenig Platz kann man ordentlich Verkehr machen. Vom Vorbild her bietet sich eine grosse Auswahl; Holzfäller-, Minen- und Bahnen mit normalem, gemischten Verkehr. Auf dem amerikanischen Kontinent gibt es Schmalspurbahnen von Alaska bis Feuerland aller verschiedensten Erscheinungen. Und dann kann man immer noch eine Freelance-Linie selber gründen, und das verwenden was einem Spass macht.

In der Bergwelt von Colorado sind als Touristen-Bahnen noch ein paar Reste eines einst ausgedehnten Schienennetzes vorhanden; die Durango & Silverton RR, die Cumbres & Toltec RR, die Georgetown Loop RR. In Golden bei Denver zeigt ein Museum seine Schätze an geretteten Memorabilien. Hunderte von Büchern geben Informationen über alle Epochen. Ein Eldorado für Modellbauer, die gerne "überseeische" Stimmung haben.

Die verbreiteste Spurweite ist 3 Fuss = 91,4 cm, z.B. die grossen Colorado Linien, einige Linien in Californien usw. Im Nordosten der USA gab es einige 2 Fuss-Linien = 60,9 cm. Zwischenmasse wie etwa 2 ½ Fuss = 76,2 cm sind auf wenige, sehr kleine Minenbahnen beschränkt.

Das führt zu den Massen im Modellbau. **0n3 bedeutet:** 0 = Massstab 1:48 (der US-Standard für Spur 0), n = Narrow Gauge, 3 = 3 Fuss. Ergibt eine Spurweite 91,4 cm dividiert durch 48 = 19,04 mm im Modellbau. Entsprechend H0n3 = 3 Fuss dividiert durch 87 ergibt 10,5 mm Spurweite. S ist die Bezeichnung für Massstab 1:64, dieser ist in der US und englischen Modellwelt ziemlich verbreitet.

In neuer Zeit hat sich die Modell-Industrie unter dem Begriff 0n30 der Gross-Serien-Herstellung von N.G. Modellen gewidmet. 0n30 heisst also: Massstab 1:48, Narrow Gauge, 30 inch Spurweite = 2 ½ Fuss, ergibt 15,9 mm im Modell. Da hat man zu einem Trick gegriffen, und verwendet H0 Geleise, um alles möglichst günstig zu machen, und kein neues Geleise-Sortiment anbieten zu müssen. Ob einem die viel zu kleinen Schwellen unter den Fahrzeugen im Massstab 1:48 gefallen, ist dann Geschmackssache. Peco bietet inzwischen ein massstäbliches Gleisprogramm an. Da sehr kleine Kurven-Radien verwendet werden, können aber auf 0n30 nur kleine Fahrzeuge verwendet werden.

Der Modellbauer ist gefordert, denn fertige Modelle gibt es in 0n3 und H0n3 kaum, Selbstbau oder Kits sind angesagt. An der 13. Convention zeigt die **0n3 Mafia** Modelle und führt den Bau von Fahrzeugen und Gebäuden in **Workshops** vor.

Der Ausdruck **0n3 Mafia** bezieht sich auf ein Grüppchen von Leuten in der Schweiz, die sich seit 19 Jahren treffen, um diesen schmalspurigen Aspekt der amerikanischen Bahnen zu pflegen.

Im Narrow Gauge Corner werden versch. Dioramen in H0n3, 0n3 (Ophir Loop) und 0n30 mit **Fahrbetrieb** zu sehen sein. Zudem werden in **2 Vitrinen** verschiedene Schmalspurmodelle präsentiert.







Infos: www.mb1q.com

WS 9: Haus C-2.OG 72

Teilnehmer:

John Allen
Hansruedi Bänziger
Peter Dossenbach
Moritz Faccin
Philipp Gerber
Dani Hunziker
Werner Kämpfen
Kay Kistler
Albert Mader
Andy Meier
Kurt Schmid
Fredy Schmohl
Marc Theilkäs

Text by **Hansruedi Bänziger**, Zürich
Fotos by **Dani Hunziker**, Zürich

Rio Blanco Mining in On3

Das Thema der 0n3 Anlage „**Rio Blanco Mining**“ (3 Fuss, 1:48) ist eine Minenbahn im Westen der USA.

Ein kleiner Bahnhof mit Drehscheibe (6) und Lokschuppen bildet den Kern der Anlage. Hier werden die kurzen Züge beladen (Mine (4) mit funktionsfähiger Verladung), über eine grosse Trestle (9) geht es hinunter in den verdeckten Abstellbahnhof (1) zur Entladung (per Hand). Wegen des geringen Radius von 35 cm fahren nur kurze Züge, gezogen von Shay's oder Porters. Auf der anderen Seite des Bahnhofs schliessen sich Streckenmodule an (mit genormtem Übergang, so dass Erweiterungen möglich sind) – hier geht es bis zu einer Abraumhalde (3).

Weitere Information zur Anlage unter: **www.oscale.net**

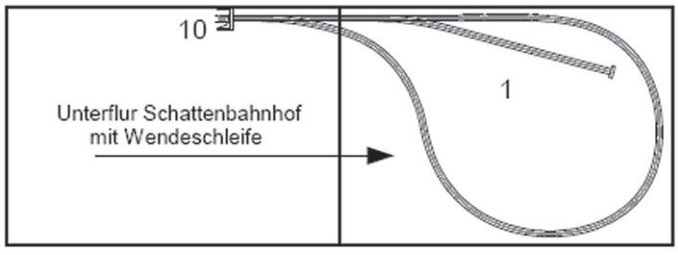


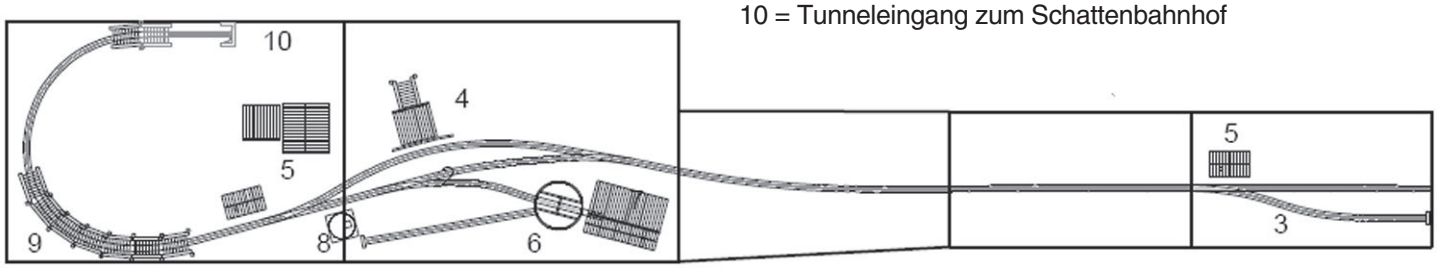




Grösse der Anlage: 470 x 80 cm

Haus C-2.OG 69





1 = Unterflur Schattenbahnhof, SOK 120 cm (Erzentladung)
2 = Erzverladung, SOK 130 cm
3 = Abraumentladung, SOK 130 cm
4 = Mine
5 = Gebäude
6 = Drehscheibe
7 = Lokschuppen
8 = Wasserturm
9 = Trestle
10 = Tunneleingang zum Schattenbahnhof

Text, Plan und Fotos by **Michael Blank**, Germany

Uli Leibfarth, D-Esslingen
Wolfgang Bertle, D-Reutlingen
Michael Blank, Florian-Geyer-Strasse 34, D-71034 Böblingen

Work Equipment (MoW) in 0n3

Work Equipment der Denver and Rio Grande Western… und Kuriositäten aus dem Land der unbegrenzten Möglichkeiten

Wer für sein Bahnhobby das Thema amerikanische **Schmalspurbahnen** (z.B. D&RGW, RGS, C&S, EBT) ausgewählt hat, muss seine Fahrzeuge entweder aus einem Kit (Baukasten) oder anhand von Plänen, Fotos und Zeichnungen im Selbstbau erstellen. Als Fertigmodelle werden vor allem Loks und einige Spezialfahrzeuge im Fachhandel angeboten. Selbstbaumodelle sind somit immer aufwändig: recherchieren, Baumaterial sowie Zurüstteile beschaffen, schlussendlich zusammensetzen bemalen und beschriften. Aber genau diese Herausforderung, Modelle selbst herzustellen, fasziniert den Modellbauer in den Spurweiten H0n3 (1:87) und 0n3 (1:48). Als Resultat für seine "Arbeit" erhält er dann aber auch ein Modell, das klar seine Handschrift trägt und nicht dutzendfach existiert.

Ich habe mich vor rund 25 Jahren für die Denver & Rio Grande Western (D&RGW) in 0n3 entschieden. Diese Schmalspurbahn im Staate Colorado bietet einen so vielfältigen Fahrzeugpark im Bereich Spezialaufgaben und Unterhalt der Bahninfrastrukturen, dass ich auch in den nächsten 25 Jahren noch genügend Vorbilder für den Nachbau finden werde!
In der amerikanischen Pionierzeit wurden auch viele Einzelfahrzeuge in den eigenen Bahnwerkstätten "zusammengebastelt". Oft genügten z.B. 4 Räder, irgendeine Antriebseinheit, ein halbes Auto, eine Ladefläche aus Holz und wieder war ein Unikat einer Bahngesellschaft entstanden. Dieser Pioniergeist herrscht auch manchmal in meinem Hobbyraum. Für die 13th Convention habe ich einige Beispiele von Modellen mit "echten" Vorbildern und z.T. phantasievollen Unikaten zusammengestellt.

Diese Vitrine steht im Haus **C-2.OG 67**

Text und Fotos by **Manfred Lengacher**, Bern

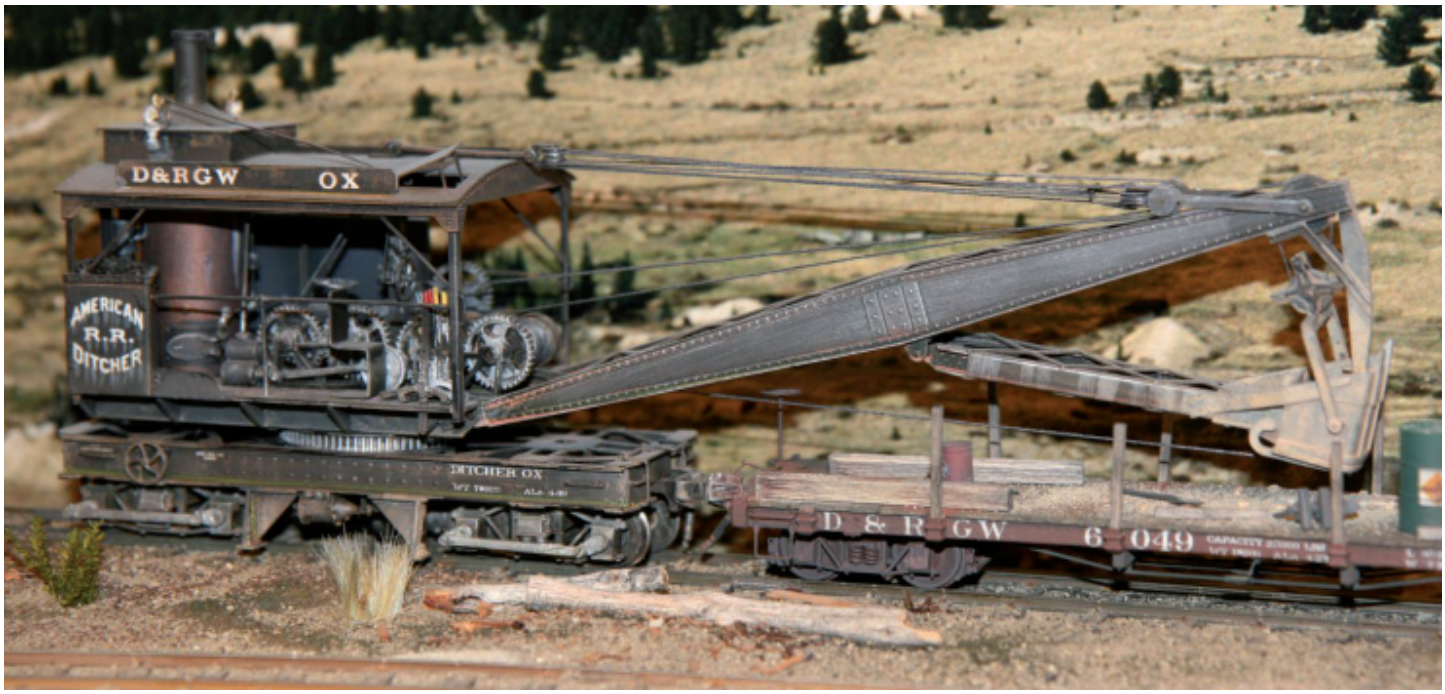


Ein Unikat aus der Pionierzeit einer unbekannten Bahngesellschaft. Das Modell besteht aus Weissmetall und ist motorisiert.



Die Geschichte über dieses Unikat erfahren Sie an der Convention

Ditcher OX der D&RGW. Gebaut von der American Hoist & Derrick Co. in Saint Paul im Jahr 1920.

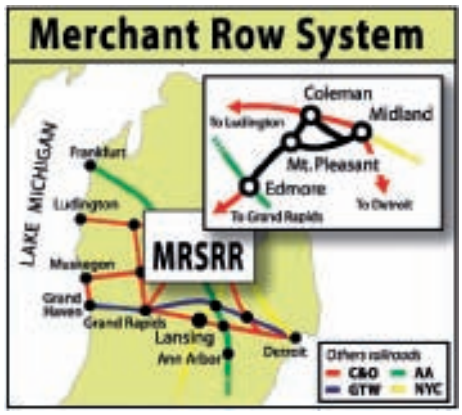


The Merchant Row System in O

Imagine you're November 7th, 1962. Great Junction Midland was renamed as Merchant Row System, a short line situated in Michigan state along US 10. The MRS operations centered between Clare and Midland. From Coleman yard, switch and interchange runs, called 'pullers' by the MRS crews, serve many customers in the area and interchanged with Michigan railroads like C&O, NYC, DT&I, GTW. MRS have also specific operations with C&NW:

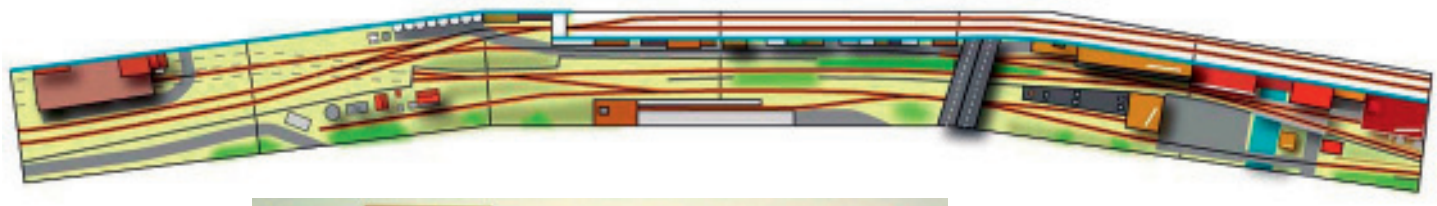
Layout at a glance:
Name: Merchant Row System
Size: 13 x 3 m
Theme: Switching Layout
Place: Center Michigan
Era: 1962
Style: Point to point
Max. Grade: 2.5 %
Benchwork: L girder and open grid
Track: handlaid code 100, 125, 145 for main line (150 feet)
17 switches
Back drop: painted dry wall
Control: DCC w/sound





Die Karte gibt einen Überblick, in welcher Gegend im Staat Michigan sich die MRS befindet.

Zur Info:
Die N-Anlage FHHT, die an der 12th CV war, ist zu verkaufen!



COLEMAN





Coleman wird durch die US 10 (Saginaw-Ludington) gekreuzt und ist der zentrale Punkt der MRS Aktivitäten.
Für die Background Buildings wurden nur Fronten verwendet, um einen möglichst realistischen Eindruck der Gebäude zu simulieren.





Haus C-EG 57



Washburn Crosby Co.wurde aus American Town & Walthers/ Cornerstone Kits gebaut.



US 10 Highway Bridge führt direkt durch Coleman



Purina Mill ist eine der Hauptindustrien, die durch die MRS bedient wird. Dieser Komplex ist 'scratchbuilt' mit PVC Rundmaterial und Evergreen Profilen.

Erbauer der MRS sind:
Christophe Le Corre, Marcel Jeanson, Gerard Rodriguez, Jean Soukiassian aus **Paris**, France

INDUSTRIES



Scratchbuilt mit Grandt Line Windows



Das Restaurant ist mit kompletter Inneneinrichtung eines der vielen Highlights dieser Spur O Anlage.

Viele unserer Modelle sind im Eigenbau entstanden. Die Industrie spielt eine wichtige Rolle für das Be- und Entladen der Güterwagen. In Wirklichkeit sind die meisten Gebäude grösser aber wir haben diese etwas reduziert, doch die Häuser wirken trotzdem realistisch.



Engelhart Paints ist neben Purina einer der Grossen in Coleman

Besuchen Sie unsere Homepage: **http://merchantrowsystem.ifrance.com**

Fotos by **M. Jeanson & G. Rodriguez**

Amtrackers

Wer wir sind: wir sind ein Bestandteil der Oberbaselbieter Eisenbahn Amateure (OEA) aus Liestal (www.oea.ch). Wir betreiben vor allem Spur 0 3-Leiter Modelle und da vor allem nach amerikanischem Vorbild. Es sind aber auch Modelle von Märklin, Hag und Buco vorhanden. Ausserdem haben wir einige Bekannte, unter anderem aus Stuttgart und dem Zürcher Oberland, welche auch ab und zu an unseren Anlässen helfen und mitmachen, aber nicht dem Verein angeschlossen sind.

Was läuft bei uns: Es wird eine Modulanlage in Spur 0 3-Leiter betrieben und gebaut, die Masse sind 6,3 auf 9m mit 3 Streckengeleisen, einem Gleisdreieck und einem grossen Abstellbahnhof. Im Moment sind aber noch etliche Provisorien und Baustellen vorhanden.

Eines unserer Mitglieder betreibt im Garten eine Spur 0 Anlage, Goggel Hill Rail Road (GHRR), welche jedes Jahr an einem Tag der offenen Tür dem interessierten Publikum präsentiert wird. Die Höhendifferenz der Strecke beträgt 3m, die in mehreren Kehrschlaufen überwunden wird. Die Strecke, welche durch felsiges Gebiet führt, wird durch Tunnels und Brücken unterbrochen und endet in luftiger Höhe in einem Bahnhof mit Abstellgeleisen.

Ein weiteres Mitglied baut ebenfalls eine Gartenbahnanlage in Spur 0 mit Atlas. Einer unserer Stuttgarter Freunde betreibt ebenfalls eine Modulanlage, die in Friedrichshafen und im SWR 3 zu bestaunen war.

Des Weiteren reisen wir ab und zu nach York (Pennsylvania) ins Mekka der US 3-Leiter Fans. Dort findet jedes Jahr im April und Oktober die TCA Convention (Train Collectors Association) statt. (www.traincollectors.org)

Die Modulanlage: Unsere Anlage ist eine Eigenentwicklung, die gewisse von uns gesteckte Ziele erfüllen muss. Sie sollte robust sein und in nützlicher Frist auf und abgebaut werden können und ausserdem einfach zu transportieren sein. Sie soll mit allen 3-Leiter Modellen befahrbar sein. Später ist geplant den äusseren Kreis auch mit 2-Leiter Modellen zu befahren. Das Gleismaterial unserer Anlage ist von Atlas. Landschaft ist momentan noch nicht vorhanden, es ist aber vorgesehen auf Zusatzmodulen einige Gebäude und Bahnbetriebswerke zu erstellen.



Unser Hauptanliegen an unseren Bahnbetrieb ist nicht das Modell- und Vorbildgerechte fahren, sondern viel mehr die Freude an der Eisenbahn und am Fahren weitervermitteln. Es darf ruhig einmal etwas rumpeln und „tschätere“ auf der Anlage und es darf auch mal eine Tresine mit Micky Mouse und Daisy herumrumpeln und von begeisterten Kinderaugen bestaunt werden.

Haus C-EG 53

Kontaktadresse: Alfred Zeller, Schützenweg 21, 4133 Pratteln
e-mail: ghrr@datacomm.ch

Text und Fotos by **Alfred Zeller** und **Regine Zeller**



The Orange Empire in O

Fahrzeugmodelle sind zum Fahren gebaut. Doch mangelnder Platz verhindert dies bei vielen Modellbauern. Besonders kritisch ist die Lage bei Freunden grosser Spuren. Ich persönlich stelle bei dieser Frage keine Ausnahme dar: Seit über 25 Jahren baue ich Spur-O Modelle nach Vorbildern der Santa Fe, der Southern Pacific und der Union Pacific. Dabei steht der modellgetreue Nachbau von Fahrzeugen der Transitions-Epoche - der frühen Fünfzigerjahre - im Zentrum meiner Aktivitäten. Der detailgetreue Modellbau ist derart zeitaufwändig, dass der Grossteil der verfügbaren Hobbystunden dafür eingesetzt werden muss. Und dann wäre eben noch dieses Thema, dass Fahrzeuge fahren sollten. Vor 10 Jahren habe ich mit Modulen eine Lösung gefunden, welche für mich einen zufriedenstellenden Kompromiss darstellt. Die 12 gebauten Module lassen sich zu einer zweispurigen ovalen Fahrstrecke mit einem Ausweichabschnitt zusammenstellen. Grosszügige Radien sorgen dafür, dass auch lange Stromlinien-Personenwagen-Modelle in den Kurven optisch vernünftig aussehen. Die Module sind lediglich rund 30 cm breit, genügend breit, um die Trassen aufzunehmen, auf Landschaft habe ich verzichtet. Mit 1,2 m Länge können die einzelnen Module einfach transportiert und gestapelt werden. Das Oval weist genügend Streckenlänge auf, um Güterzüge mit 40 bis 50 Wagen fahren zu lassen. Der Zusammenbau der Module geschieht durch einfaches Zusammenstecken, die gegenseitige Lage benachbarter Module wird mittels stabiler Metallplatten mit Metallbolzen sichergestellt, Schlossschrauben mit Flügelmuttern halten die Module zusammen. Dank dieser genauen Führung konnte ich auf das Verbinden der Schienen zwischen den Modulen verzichten. Die Stromübertragung zwischen den Modulen erfolgt über Mehrpolstecker mit grosszügigem Querschnitt. Damit lässt sich ein ungewollter grosser Spannungsabfall verhindern. Der Auf- und Abbau der 12 Module benötigt weniger als eine Stunde, Justierungsarbeiten sind keine notwendig.

Wohin mit den vielen Lokomotiven: Die Zahl meiner Lokomotiven übersteigt bei Weitem meine betrieblichen Bedürfnisse und immer kommen weitere dazu – Mit dieser Eigenschaft bin ich meines Wissens auch nicht alleine! Aus dieser Situation entwickelte sich dann die Idee, die Fläche im Innern des Fahrovals zu nutzen. Ein Betriebswerk eignet sich bestens zum realistischen Abstellen zahlreicher Lokomotiven. Die Häufung von Lokomotiven kann hier sogar vorbildgetreu glaubhaft begründet werden. Mein Betriebswerk setzt sich aus einem Zufahrtsmodul, einem Servicemodul mit drei Durchgangs- und zwei Abstellgeleisen, sowie den beiden Drehscheibenmodulen zusammen. Die erwähnten Module sind bedeutend grösser als die Fahrmodule des Ovals gebaut. Trotzdem sind auch sie zu zweit transportierbar. Die ganze auf den Modulen dargestellte Infrastruktur – Gebäude, Wasser- und Ölkrane, Sandtürme um nur einige zu nennen – ist steckbar ausgeführt und kann für den Transport abgenommen werden. Die 90 cm lange Drehscheibe erschliesst 3 Zufahrtsgeleise und 22 Abstellgeleise. Damit steht genügend Platz für eine beachtlichen Flotte von Lokomotiven zur Verfügung. Die sternförmig angeordneten Drehscheibengeleise sind ohne Bedachung ausgeführt. Dies entspricht unter dem Begriff “Gardentracks” einer gängigen Praxis bei Vorbildern in Südkalifornien. Auf den gefächerten Abstellgeleisen kommen die einzelnen Lokomotiven besonders gut zur Geltung. Die Drehscheibe ist motorisiert und wird von einem Gleichstrommotor über ein starkes Übersetzungsgetriebe bewegt. Damit der Reibungswiderstand auch beim Drehen



schwerer Lokomotiven gering bleibt, ist die Brücke mit Kugellagern abgestützt. Das Ausrichten des Brückengeleises auf die festen Geleise erfolgt mit Augenmass, es besteht keine Automatik.

Die beschriebene Anordnung erfüllt meine wichtigsten Wünsche: Einerseits können meine Modelle gefahren werden und zudem steht genügend Abstellfläche für eine grössere Zahl Lokomotiven zur Verfügung. Dank dem Einsatz einer Digitalsteuerung lassen sich mehrere Lokomotiven ohne Weiteres gleichzeitig bedienen, es sind zudem keine komplizierten Blocksysteme notwendig.

Fazit: Mittels Modulbauweise lassen sich viele Wünsche erfüllen, knappen Platzverhältnissen kann Rechnung getragen werden, die Anlage bleibt beweglich, sie kann auch an Ausstellungen gezeigt werden oder kommt beim Umzug ohne Abbruch mit, die Anpassung an neue Räumlichkeiten erfolgt durch Umbau einzelner Module. Dank der Modulbauweise bleibt man jederzeit flexibel.

Haus C-2.OG 74

Text und Fotos by
Jürg Lütscher, Wallisellen

Auch **Rolf Läuppi**, Zürich zeigt hier Modelle





Workshop 11: Timber Howe Truss Bridge im Massstab 1/29



Vor rund 100 Jahren, um die Jahrhundertwende 1900 wurde über den Kootenay-River im Norden des Staates Idaho (USA) eine Eisenbahnbrücke gebaut. Die damalige Spokane International Railroad baute eine Bahnstrecke von Spokane im Staate Washington zur kanadischen Grenze "hinauf". Die Bahn-Engineers von damals verwendeten für die notwendigen Kunstbauten natürlich den Rohstoff, welcher in Hülle und Fülle vorhanden war: Fichtenholz. Es entstand ein Meisterwerk der Brückenbaukunst, eine Timber Howe Truss Brücke mit insgesamt fünf Brückenelementen à ca. 50 m Spannweite. Bestimmt hätte sich damals niemand träumen lassen, dass die Brücke bis am 6. Dezember 1985 dem zum Teil schweren Güterverkehr standhalten sollte. Die Brückenpfeiler waren aus dutzenden Holzstämmen gebildet, welche in den Flussgrund gerammt wurden. Aussen, um die Stämme herum, wurde eine Verkleidung aus Brettern angebracht, zwecks Abweisung des fliessenden Wassers. Das Flussbett ist in Bonners Ferry ca. 14 m tief im sonst relativ ebenen Gelände eingeschnitten. Da das Südufer flacher ist, wurde da eine rund 25 m lange Trestle benötigt, um den Uferbereich zu überbrücken.

Entdeckt habe ich die mächtige Holzbrücke eben vor rund zwanzig Jahren aufgrund eines Bildes in einer amerikanischen Railroad Zeitschrift. Durch weitere Recherchen und den Kontakt zu den American Railroadfans gelang es mir, weitere Bilder aufzutreiben. Seit den sechziger Jahren gibt es die Spokane International Railroad nicht mehr. Sie wurde von der Union Pacific übernommen. Ein Engineer der UP, welcher in Bonners Ferry wohnte, hat mir dann im Frühjahr 1987 die Bilder vom Crash der alten Holzbrücke gesandt. Sie war unter einem Schotterzug am 6. Dezember 1985 zusammengebrochen, merkwürdigerweise genau zu dem Zeitpunkt, als die UP die Brücke durch eine neue Steel-Plate-Girder-Bridge ersetzen wollte.

Die Faszination der Holzbrücke hat mich nicht mehr losgelassen, und so begann ich die Brücke im Masstab 1:87 in H0 zu bauen. Zusammen mit einem Kameraden haben wir das Projekt nach langen Jahren verwirklicht. Die Brücke wurde in eine Modulanlage integriert, die bis zur 12. Convention im Estrich des Schulhauses in Adliswil besichtigt werden konnte. Heute steht sie im Layout Center Hinwil. Nun, nach Umstieg zu einem "grösseren" Masstab (G-Scale), habe ich mich an den Bau der Brücke im Massstab 1:29 gemacht. Ein Brückenelement misst somit 1,45 m Länge und die ganze Brücke mit Trestle am Südufer wird eine Gesamtlänge von über 10 m haben. Die Pläne im neuen, grossen Masstab waren rasch gezeichnet. Die Konstruktion muss auch in statischer Hinsicht dem Vorbild entsprechen, da doch die Spannweite eines Brückenelementes von ca. 1,5 m sowie die Gewichte der schweren Modell-Dieselloks eine "richtige" Fachwerkkonstruktion unumgänglich machen. Daher müssen auch die vertikalen Spannstangen die entsprechende Zugspannung aufnehmen können. Als Holz gebrauche ich Lärchenprofile. Da ich sämtliche Profile selber herstelle, sind den Dimensionen keine Grenzen gesetzt und ich kann versuchen, die Mass-stäblichkeit optimal einzuhalten.

Haus B-OG 50





An der 13. Convention werde ich an einem **Workshop** den Aufbau eines Brückenelementes zeigen und interessierten Zuschauern Fragen beantworten. Ebenfalls sind bereits drei Module à 1,45 m zu sehen. (Südufer-Trestle plus ein Brückenelement).

Weitere Informationen über die Brücke und meine G-Scale Bahnstrecke im Freien auf 1500 müM finden Sie auf meiner Web-Site:
www.gartenbahn-moosecreek.com

Text und Fotos by **Urs Weibel**, Feldis





US Narrow Gauge in the Garden 1/22,5

Workshops

Haus B-OG 49

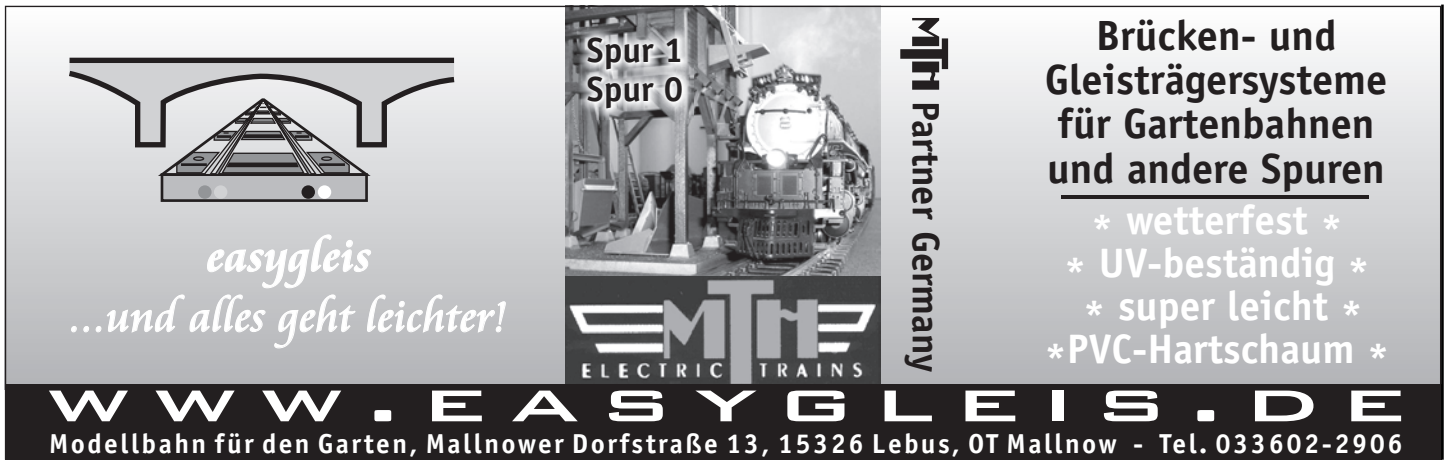


Diese Gruppe ist seit über 10 Jahren eine lockere Vereinigung von Modelleisenbahnern die als Vorbilder 3-Fuß-Schmalspurbahnen in Colorado in Modelle umsetzen unter dem Motto “soviel Finescale wie im Garten -Betrieb möglich”. Es werden gemeinsame Fahrtage veranstaltet, bei denen mit Digitalfernsteuerung und onboard Akkus jede Lokomotive autonom von seiner Crew gesteuert wird. An diesen Operatingdays wird nach einem Frachtkartensystem gefahren und entsprechende Aufträge “abgearbeitet”. Es gibt mehrere “lange Bastelnächte” übers Jahr verteilt und ein Teil der Gruppe trifft sich jeden Montag zum Modellbauen.
An der Convention 2006 wollen wir drei unserer “Favorites” in Clinic-Form vorstellen:
Scratchbuilding von Lokomotiven nach Vorbild oder auch freelance, aber immer mit dem Augenmerk auf “colorado-like” und die Ausrüstung mit dem digitalem Fernsteuersystem und Akkubetrieb.

Holz wird auch im Modell am überzeugendsten durch Holz dargestellt. Aus diesem Grund:
Bauen von Güterwagen aus Holzbausätzen mit entsprechender Ausführung und Alterung je nach Vorbild. Wobei die Bausätze nach orginal Plänen exakt in den Maßstab von 1:22.5 umgesetzt wurden.
Umbau und Bemalung von Figuren mit dem Ergebnis, dass jede Figur ein Unikat mit eigenem Charakter darstellt.

Für alle drei oben genannten Diziplinen bringen wir natürlich auch einige fertige Exemplare zum Anschauen mit.

Text und Fotos by **Andreas Becker**, Hagen, Germany



The Great John Timber Railroad in Spur G

Seit unserem ersten Convention-Auftritt 1994 haben wir versucht, die aufeinander folgenden Entwicklungsepochen der Holzfällerbahnen in Nordamerika darzustellen, angefangen mit deren Boom in den frühen Zwanzigerjahren. Nach 1929 kam der Holzabbau infolge der grossen Depression zeitweise fast gänzlich zum Erliegen. Erst als nach 1940 infolge der Zweiten Weltkriegs alle Industrien wieder zulegten, profitierte auch die Holzindustrie davon.

Zur Erinnerung: Die Great John Timber Railroad ist Mitglied der Vereinigung DALTON (**D**auntless **A**ddicts of **L**ogging **T**rains **O**perating on **N**arrow Gauge).



Haus B-OG 51



Vor vier Jahren lautete unser Convention-Thema «Die Great John Timber RailRoad – die frühen Jahre». Wir zeigten damals einfache Lokomotiven von 1890 mit stehenden Kesseln und Kettenantrieb.

Dann waren da aber auch noch einige «Eindringlinge» in Form einer ganzen Herde von Galloping Geese.

Für die 13. Auflage wollen wir die Schlussjahre unserer Great John Timber RailRoad darstellen, welche den Niedergang der Holzfällerbahnen in Nordamerika zeigen. Sie wurden schnell durch Lastwagen ersetzt, die meisten dampfgetriebenen Geräte waren bereits verschwunden oder in einem vernachlässigten Zustand und die Gebäude heruntergekommen oder bereits unbrauchbar. Aber selbst bei diesem irreparablen Zustand hat eine lokale Gruppe von Enthusiasten sich ständig bemüht, von den Lokomotiven und Wagen so viele als möglich für ein allfälliges Museum zu bewahren. Erste Versuche für den Betrieb einer Touristenbahn auf der Great John Timber RailRoad wurden unternommen, um den Glanz dieses Vorgebirges der Rockies hervor zu heben. Dass diesem Unterfangen nur ein beschränkter Erfolg zuteil wurde, ist hauptsächlich auf die Abgeschiedenheit dieser Holzfällerbahn zurück zu führen.

Mit dem Ziel, ein weiteres Ueberleben zu ermöglichen, wird eine «Benzin-Shay» restauriert und entsprechend angepasst. Basierend auf einer ausgemusterten 36-Tonnen-Shay wurde deren nicht mehr benötigter Kessel demontiert und verschrottet. Die Dampfzylinder wurden durch einen 6-Zylinder Benzinmotor ersetzt, der die Antriebswelle über eine Dreifachkette antreibt. Wir hoffen, dass diese verrückte, aber authentische Lokomotive für die Convention fertig wird!



Auf jeden Fall werden wir eine Retrospektive der Great John Timber RailRoad-Lokomotiven organisieren, da ja das Thema der Convention «Locomotion» lautet.

In der Zwischenzeit fand im August 2003 ein weiterer Besuch in Colorado und dessen Nachbarstaaten statt, um das Vorbild weiter zu studieren. Wir hatten das Glück, auf dem Georgetown Loop die letzten Fahrten der Shays bewundern zu können, weil nun als Folge einer Auseinandersetzung zwischen dem Besitzer dieser Getriebeloks und dem staatlichen Betreiber alle Lokomotiven abgezogen wurden. Sie sind jetzt in der Nähe in Golden im Museum eingelagert.



Originaltext und Fotos by **Guy Tyteca**,
Chapelle-a-Wattines, Belgium

Translation by Dieter Stehli, Zürich

Small Scale Live Steam Group in Spur G

Unter dem neuen Vordach zwischen **Haus A & B** werden die Boys der **Small Scale Live Steam Group** aus Austria unter der Leitung von Bert Horner (Thüringerberg) eine 12 x 7,2 m grosse Live Steam Anlage präsentieren.



Die Mitglieder dieser Gruppe haben auch schon Artikel in Fachzeitschriften, wie Finescale Railroader, Steam in the Garden oder Gartenbahn publiziert. Wir waren in den letzten 3 Jahren an verschiedenen Ausstellungen in Austria, Germany & Switzerland. Wir haben total 21 Live Steam Lokomotiven (z.B. C-16, C-21, K-27, Shay und Climax), wobei wir jeweils nur einen Teil davon mit dabei haben werden. Bis auf 3 Modelle, sind alle im Massstab 1:20,3 (Narrow Gauge) in Spur G.



Fotos by **Bert Horner**, Austria





Es ist natürlich nicht nur das Fahren mit Echtdampf, sondern ebenso interessant sind die Vorbereitungen wie: Boiler auffüllen, Brennstoff auffüllen, Oelstand prüfen und Oel nachfüllen, Gestänge und bewegliche Teile schmieren, das Feuer entfachen und warten, bis der Druck aufgebaut ist.
Als Spezialität wird die Möglichkeit angeboten, einmal selber eine Live Steam Lok zu steuern, natürlich unter fachkundiger Leitung. Ganz einfach - fragen Sie die Boys.



Haus A/B 46



Mehr **Infos** erhalten Sie bei:
Bert Horner, Faschinastrasse 150, A-6721 Thüringerberg
Tel. +41-5550-3683, E-Mail: studio_e@utanet.at



US G-Scale Friends in Switzerland in Gn3 (1:20,3)

Eine American Garden Railway Society im Herzen von Europa.

Am 2. Juli 1994 zwei G-Scaler aus der Region Solothurn mit einem Treffen für Amerikanische Gartenbahnfreunde eine Interessengemeinschaft initiiert. In den Reihen der US G-Scale Friends in Switzerland ist nach dem Jahr 2000 die Freude am Modulbau gewachsen. Beim jüngsten Kind verbrennt man sich gerne die Finger. Ein kleiner Kern hat die "Small Scale Live Steam Group" gegründet, und fährt mit echtem Dampf.
Module kann man als perfekte Dioramen bauen, oder als funktionales Element. G-Scale sprengt den Rahmen eines normalen Bastelraumes. Wo andere Spurweiten eine Anlage hinstellen, passt bei G-Scale gerade Mal ein Funktionsdiorama. Platz hat man also meistens nur hängend unter der Decke oder im Garten. Anders als im Bastelraum kleiner Spurweiten muss sich der Gartenbahner, völlig dem Vorbild entsprechend, mit der Witterung auseinander setzen. Nach einem Hagelschauer sieht die Modellbahn nie mehr aus wie zuvor. Modellbäume wachsen weiter, verändern ihr Aussehen und sind eigentliche Freilandbonsai. Bei einem Gewittersturm wird das Geleise wie beim Vorbild unterspült. Im Bastelraum beträgt die Temperatur Differenz vielleicht 15° im Garten müssen die Geleise Temperaturschwankungen von rund 90° schadlos überstehen. Im Bastelraum kämpft man mit Staub. Im Garten kommt saurer Regen und klebrige Blattlauspisse dazu. Abendfahrten können durchaus ein tödliches Unglück mit einer Schnecke nach sich ziehen. Die Modelle, deren filigrane Detaillierung und Verwitterung müssen also derart gebaut sein, dass sie im Brunnen vom Schneckenschleim gewaschen werden können. Das alles erfordert vom Gartenbahner ein völlig anderes Denken und Improvisieren als vom "Bastelraumbahner". Diese Improvisationskunst ist die Stärke, welche die G-Scale Friends befähigt innert Stunden eine funktionsfähige Anlage aus vorgefertigten Modulen und viel Improvisationkunst zu erstellen.
Wir bauen für die Convention ein Stück Garden Railway – da wir die Grünanlage natürlich nicht nachhaltig verändern dürfen, zeigen wir das mit unsern Modulen im Zimmer. Lassen Sie sich überraschen was sie aus den Freuden und Leiden der Modellbahn im Garten unter dem Einfluss des Wetter zu sehen bekommen.
Wer hätte nicht schon gerne ein Detail an einem teuer gekauften Modell verfeinert. An den grossen Modellen kann man fast unendlich viele Details verfeinern. Eine Rio Grande Schmalspur Mikado ist immerhin rund 90 cm lang! In einem zweiten Schwerpunkt stellen



wir den originalen Industriemodellen gegenüber, was die G-Scale Friends an langen Winterabenden aus diesen gebaut haben – eine sehenswerte Gallerie von traumhaft schönen Unikaten.
Verwitteren ist heute vielleicht allen klar und gar kein Thema mehr – könnte man meinen. Die bekannten Verfahren tragen die Verwitterung auf. Transportiert die Bahn echten Mergel würde beim Be- und Entladen die feine Verwitterung weggerieben. Die G-Scale Friends zeigen in einer **Clinic** ein Verwitterungsverfahren, bei dem kein Material aufgetragen wird, sondern Material entfernt wird.
Ein Besuch bei den G-Scale Friends in Switzerland zeigt eine andere Dimension der Modellbahn – lassen Sie sich überraschen.

Workshops 12: Weathering in Spur G

Die Grundsätze der US G-Scale Friends in Switzerland:

- Amerikanische Schmalspurbahnen Grösse Gn3 (IIm)
- Amerikanische Normalspur Grösse 1
- Mainline, Branchline, Holzfäller- und Minenbahnen
- Selber bauen, umbauen, altern etc?
- Leute kennen lernen, die das schon machen
- Erfahrungsaustausch, Ermutigung zum Modelle verändern
- kein neuer Verein - eine Interessengemeinschaft, kein Mitgliederbeitrag



Haus B-OG 52





Sind Sie interessiert, dann nehmen Sie bitte Kontakt mit uns auf.

US G-Scale Friends in Switzerland
P.O.Box 617
CH-4512 Bellach
Schweiz
Tel: +41-32-623-6216
Fax: +41-32-623-6082
E-Mail: us.g-scale.friends@gmx.net

Text und Fotos by **Heinz Däppen**

American 4-4-0 im Eigenbau (Massstab 1:15)

Max Hintermann aus Zürich erstellte dieses Modell im Eigenbau aus dem Buch: The American Locomotive - its Development 1830-1880 by John H. White, Jr. Das Vorbild dieser American 4-4-0 Woodburning Dampflok wurde 1857 von W. Mason & Co. in Tauton, MA erbaut.
Das Modell ist 72 cm lang und entspricht dem Massstab von1:15 auf einer Spurweite von 100 mm. Die Materialien sind vorwiegend Messing und Aluminium, sowie Holz für die Lokführerkabine. Für den Bau wurden etwa 200 Stunden gebraucht.

Zu bewundern ist dieses einmalige Modell im **Haus A-EG 17** (neben der Information)

Foto by Markus Hintermann



märklin

Amerikanische Legenden

Originale im Massstab HO



Diesel-Lok Typ PA-1 ALCO

Schwere Diesellokomotiven-Doppeleinheit Typ PA-1 der American Locomotive Company (ALCO). Metallausführung mit beeindruckender Zugkraft und 2 geregelten Antrieben. Mfx-Decoder mit vielfältigen Betriebs- und Geräuschfunktionen.

Elektro-Lok Typ GG-1 Pennsylvania RR



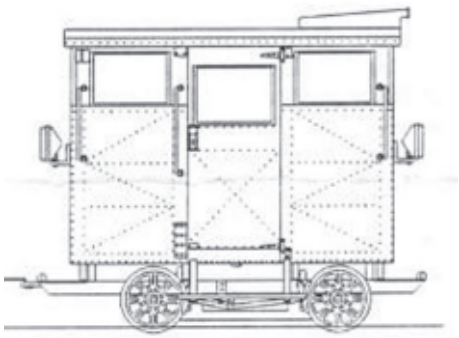
Schwere Mehrzwecklokomotive Typ GG-1 der Pennsylvania Railroad (PRR) von GE und Westinghouse gebaut. Design Brunswick Green. Metallbauweise mit Hochleistungs-Antrieb, Mfx-Decoder mit vielen Betriebs- und Geräuschfunktionen.

Amerikanische Legenden von Märklin - 2006 beim guten Fachhändler

märklin Tradition - Qualität - Emotion - Innovation

Weitere Informationen zu Märklin finden Sie unter: www.maerklin.ch

Speeder (1:4)



Ein Speeder für Train Mountain

Es war anlässlich der offiziellen Schlussveranstaltung des IBLS-Rambles 2000, als der Eigentümer von Train Mountain (http://www.trainmountain.org) verkündete, zukünftig alle drei Jahre solch ein Großevent zu veranstalten. Und unter dem Eindruck dieser gigantischen Anlage beschloss ich, beim Triennial 2003 mit einem eigenen Fahrzeug dort zu sein.



Nach einigen Überlegungen, welches Fahrzeug von der Größe her sowohl für den Transport als auch den Einsatz geeignet war, kam ich auf einen Speeder der RGS, der in 1:48 von Grandt Line als Bausatz angeboten wird und den ich zu Hause hatte. Bei meinem Trip im Anschluss an die IBLS-Veranstaltung konnte ich von Coronado Scale Models in Phoenix eine Kopie der Bauzeichnung bekommen, und vor meinem Rückflug erhielt ich auch noch die passenden Räder.



Da mir niemand genau sagen konnte, wie viel Batteriekapazität ich für eine Runde Gebirgsstrecke mit Steigungen bis zu 3,5 % benötigen würde, war eigentlich klar, dass ich nur ein Benzin-Elektrisches Fahrzeug verwenden könne. Mit dieser Konzeption konnte es nicht passieren, dass ich wegen Energiemangel liegen bleiben würde. Zusätzlich ist es nicht erforderlich, für kurze Rangiermanöver den Verbrennungsmotor anzulassen.



Korrekt wäre der Maßstab 2.5" per Foot (1:4,8), jedoch reichte dabei der verfügbare Raum innerhalb des Fahrzeuges nicht aus. Aus diesem Grund wurde der Speeder in 1:4 gebaut, genau wie meine anderen Fahrzeuge auch.

Das Fahrzeug verfügt über einen 24 Volt Gleichstrommotor mit einer Leistung von 400 Watt Dauer und 600 Watt kurzzeitig, eine 24 Volt 35 Ampere Lichtmaschine und einen 3,5 PS 1 Zylinder 4 Takt Briggs & Stratton Verbrennungsmotor.

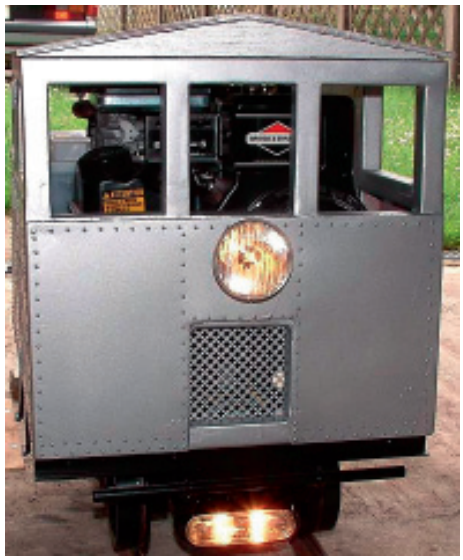
Wie sicherlich jeder kennt, schiebt man notwendige Arbeiten immer wieder hinaus. "Man hat ja noch soviel Zeit". Daher fand der Baubeginn erst im Oktober 2002 statt. Fertigstellung im aktuellen Zustand war dann 4 Tage vor der Verschickung nach Los Angeles.
Schwierigster Teil war die Umspurbarkeit, da über 2/3 der USA auf 7.5" fährt, während der Nordosten und der Rest der Welt auf 7.25".
Normalerweise ist diese Umspurung um 1/4" nicht sehr problematisch, da aber der Speeder nur die zwei Antriebsachsen hat, musste hier aufwändig mit Passfedern gearbeitet werden.
Die Maschinenbaufabrik Thul aus Mönchengladbach hat hier hervorragende Arbeit geleistet, der Speeder ist in wenigen Minuten von 7.25" auf 7.5" umgespurt.

Nachdem der erste Einsatz am 12. Juni 2003 auf der Joshua Tree und Southern (http://www.jtsrr.org) erfolgreich verlaufen war (der Verbrennungsmotor ist in Joshua Tree das erstemal angelassen worden), konnte ich dann meinen Traum verwirklichen und am 28. Juni 2003 an der großen



Parade in Train Mountain teilnehmen. Dies war der Abschluss einer großartigen Woche mit interessanten Fahrten bei Tag und Nacht über eine großartige Anlage.
Den Abschluss der Tour bildete dann der Einsatz am 03./04. Juli 2003 auf der Bitter Creek & Western, wo ich meinen Traum von einem Einsatz meines Fahrzeuges am Unabhängigkeitstag ebenfalls erfüllen konnte. (http://www.bittercreekwesternrr.org/)
Leider bin ich am 4. Juli dort entgleist und der Speeder bei laufendem Verbrennungsmotor auf die Seite gekippt. Der Verbrennungsmotor hat dann über den Ansaugtrakt Motoröl in den Luftfilter und Vergaser bekommen und ist stehengeblieben.
Mangels geeigneter Fahrstrecken in Europa, auf denen Verbrennungsantriebe erlaubt sind, habe ich den Motor bis heute nicht gereinigt. Ich habe nur die übrigen Schäden soweit als möglich beseitigt, so dass der Speeder aktuell als Batteriefahrzeug einsetzbar ist.

Mehr Infos zum Speeder finden Sie hier:
http://www.7-plus-ngm.org/pcr
http://www.trainmountain.org



Haus B-EG 47

Text und Fotos by
Hubert Wetekamp, Werl, Germany

Spur80 Modelleisenbahn aus Holz im Massstab 1:11,25

Die **Spur80** ist eine **Modellholzbahn**, die ich als Mitarbeiter des Ateliers der **Viktoria-Stiftung** in Richigen, in der Nähe von Bern gelegen, entwickelte. Wenn es die Betreuungssituation erlaubt, baue ich zusammen mit den Mädchen der geschlossenen Abteilung im Rahmen eines Arbeitstrainings daran. Es entstehen nur ganz wenige Exemplare, zumeist über Jahre hinweg gebaut.

Zur Geschichte

Im Laufe des Jahres 1999 begann ich mit der Konstruktion des ersten Rollmaterials der Spur80, nachdem ich das Weichenproblem (alles ist komplett aus Holz) und die Modulbauweise des Schienensystems gelöst hatte. Es entstanden im Ganzen fünf freelance Mason Bogies der Achsfolge 2-4-4-T. Zwei davon wurden mit Antrieb und Fernsteuerung ausgerüstet. Später folgten noch vier C&S Stock Cars, ein Box Car, zwei Skeleton Cars, fünf Flat Cars und ein Logging Caboose. Eine 2-6-2T Satteltanklok folgte, die jedoch Mühe mit den engen Radien hatte. Probleme gab es auch mit der Kraftübertragung Holzrad-Holzschiene. Ein rotierendes Rad poliert die Oberfläche der Schiene, ein auf der Stelle wild schleuderndes Gebilde war das frustrierende Resultat. Dazu kommt, dass die Reibung in der Kurve wieder grösser ist als bei den Metallrädern. Gelöst wurde das Übel mit Haftreifen aus Mountainbike-Schlauchscheiben und mit etwa 2kg zusätzlichem Gewicht. Bei den Wagen werden dafür die Radkränze mit etwas Silikon behandelt. Der Prototyp hat nun über zwanzig Fahrstunden auf dem Buckel und die Abnützung der Räder ist sehr gering.

Im Dezember 2001 erschien ein erster Artikel über diese Bahn im **Eisenbahn Amateur**. Der Besuch von Willy Kaeslin (leider inzwischen verstorben) und Kurt Baumgartner hat mich sehr gefreut! Andere Modellbauzeitschriften haben mir nicht einmal geantwortet……

Der Teilnahme an der **Suissetoy** folgten die beiden **Conventions** 2000/2002 in Adliswil.

Auch international hat die Spur80 Freunde gewonnen.

Eine komplette Zugsgarnitur samt Schienen fährt in diesem **Finnischen Museum:**

Kouvolan pienoisrautatiemuseo Modelrailroad Museum Kouvola P.O. Box 278, FIN-45101 KOUVOLA Visitingaddress: Ojaniityntie 3, Mielakka Tel +358 (0)400 711 607

www.elisanet.fi/pienoisrautatiemuseo

Zwei Loks mit Wagen und Gleismaterial wurden nach Kanada verkauft. Grund war ein weiterer grosser Artikel in der April Ausgabe 2005 im **Garden Railways**. Wie kommt man nun zu solchen Ehren? Erst recht, wenn man meine dürftigen Fähigkeiten in der englischen Sprache kennt! Das kam so: Ich wollte eine weitere Lokomotive bauen. Dieses Mal aber musste es ein bestimmter Typ sein, der möglichst genau nachgebaut werden sollte. Vielleicht eine D&RGW C-16? Ein Vierkuppler ist bei diesem engen Radius jedoch schwer zu realisieren. Also blieb fast nur noch eine weitere Drehgestelllok vom Typ Mason Bogie.

Ich begann nach Plänen zu suchen. So stiess ich schlussendlich Ende 2003 auf die Masterclasspläne der **MyLargescale** web-site http://www.mylargescale.com. Sie können im PDF Format heruntergeladen werden, zusammen mit einer genialen, äusserst umfangreichen Bauanleitung. Das aussergewöhnliche dabei, die Loks werden aus Plastik mit einem preiswerten Antrieb gebaut und so auch für Modellbauer erschwinglich, die keinen grossen Geldbeutel haben. Ich pumpte die Pläne der Mason Bogie Nr. 44 von Massstab 20.3 auf 11.25 hinauf und begann zu bauen.

Nach einiger Zeit nahm ich meinen ganzen Mut zusammen und schickte ein paar Sätze, übersetzt von einer Bekannten, mit ein paar Bildern der Spur80 nach Australien, zu **David Fletcher**, dem Verfasser des Mason Bauartikels. Das war der Anfang einer elektronischen Brieffreundschaft, die im April 2006 auf 180 E-mails und über 500 verschickten Bildern angewachsen ist. Er vermittelte mir auch den Kontakt zu Vance Bass, einem Editor von Garden Railways, der ausgezeichnet Deutsch versteht und mir die Texte für den Artikel übersetzt hat.

Viele Zusatzinfos (z.B. die genaue Konstruktion der beweglichen Dampfleitungen) konnte ich von David erhalten. Ohne ihn wäre es ziemlich schwierig geworden. Im Juli 2005 war David mit seiner Frau auf der Durchreise in Europa und besuchte uns und die Viktoria-Stiftung für zwei Tage. Er wollte sich persönlich über den Stand der Bauarbeiten informieren….. nebenbei lernte er auch das Bernerland etwas kennen u.a. die Brienzer Rothornbahn und andere Schienengebundene Vehikel.

Er ist ein Mentor für die Gartenbahn Weltweit mit einer speziellen Neigung zu den alten US Triebfahrzeugen, die auf dem Markt nur schwer erhältlich sind und wenn, für viele unerschwinglich teuer sind.

Ich bin also am Bauen von drei Mason Bogies, eine davon angetrieben. Es ist eine Riesenarbeit: Ein paar tausend Nieten müssen auf der Drehbank gedrechselt werden. Holz ist ein feuchtigkeitsempfindlicher Baustoff der sich weigert, die Masshaltikeit konstant zu halten. Wie viel Toleranz braucht es also, dass die Kuppelachsen nicht klemmen. Wo ist die Holzdicke etwas zu überdimensionieren, dass genügend Festigkeit vorhanden ist. Alles dies muss vernünftig gelöst werden können. Ich denke, zwei Jahre werden schon noch verstreichen, ehe dieses Trio fertig sein wird. Der an dieser Ausstellung präsentierte Prototyp wird wenigstens so weit komplettiert sein, dass er optisch ein gutes Bild abgeben wird.

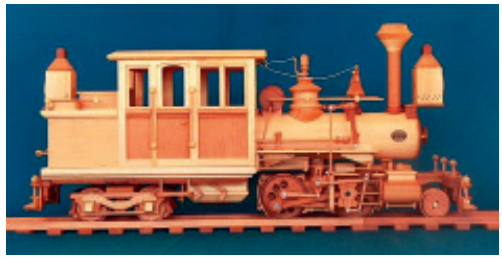
Wer sich für die **Baugeschichte** interessiert, kann sie auf der Home Page von David Fletcher mitverfolgen. Dort sind rund 200 Bilder in verschiedene Kapitel aufgeteilt, aufgeschaltet.

http://4largescale.com/fletch/ > Martin's 1:11.25 RR.

David Fletcher (rechts) und Martin Rindlisbacher beim Besuch im Atelier der Viktoria-Stiftung.



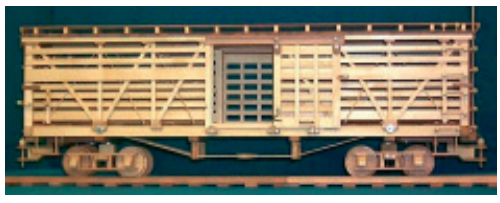
Mason Bogie 2-4-4-T



40' Box Car



40' Stock Car



Haus A-UG 9

Text und Fotos by **Martin Rindlisbacher**, Viktoria-Stiftung, Richigen

Colorado Narrow Gauge Circle 2007



US Rail Trips vom Feinsten

In Zusammenarbeit mit den American Railroadfans in Switzerland bietet Maya Travel Inn seit 1999 ganz spezielle jährliche Bahnreisen in die USA an. Diese stehen unter der Leitung von Roland Kink, Railfan und Fachjournalist, der die Trips auch konzipiert.

In diesem Sommer wurde eine von den Teilnehmern hoch gelobte Reise durch Kalifornien, von L.A. bis San Francisco mit Abstechern nach Nevada, durchgeführt. Mann, war das eine Show, als jeder der Gruppe in Portola eine halbe Stunde lang eine alte GP9 der Southern Pacific selbst steuern durfte! Aber auch die Mondscheinfahrt mit einer Shay, das Museum in Sacramento und natürlich die Cable Cars in San Francisco liessen kein Railfan-Auge trocken!

Speziell sind diese Trips aber auch, weil sie nicht Reisen mit der Bahn (Museumsstrecken ausgenommen), sondern vielmehr Reisen zu den Bahnen sind, mit dem Mietwagen! Dies ermöglicht eine grosse Flexibilität. Jedes Zweierteam passt die Tagesetappen seinen eigenen Vorlieben an. Nur abends hockt man dann als Gruppe zusammen und plant den folgenden Tag. Dabei kommt auch das gute Essen und die Gemütlichkeit nicht zu kurz. Es soll auch schon die eine oder andere Flasche kalifornischen Rotweins geköpft worden sein.

Im Frühherbst 2007 steht nun zum fünften Mal eine Reise zum Colorado Narrow Gauge Circle auf dem Programm. Das ist sozusagen die MTI-Standardreise. Sie hat's natürlich voll in sich und umfasst alles, was Colorado an Landschaft und Eisenbahn-Feeling zu bieten hat.



Durango Silverton K-28 No. 472 im Animas Canyon, Foto by Hans-Ulrich Oschwald



Reiseleiter und "Dozent" Roland Kink (Alamosa 2000), Foto by H.-U. Oschwald

Foto links oben: George Town Loop RR, Foto by Roland Kink

Neben den berühmten Schmalspurbahnen (ein Blick in deren Umsetzung im Modell bei der 0n3-Mafia an dieser Convention lohnt sich!) kommt aber auch die Moderne zum Zug. Foto-Shootings an der Moffat Line (East Portal und Glenwood Canyon), an der UP-Mainline in Cheyenne und am Sherman Hill, sowie entlang der UP/BNSF Joint Line zwischen Denver und Pueblo lassen die Railfan-Herzen hüpfen. Und dann die Autofahrten auf den alten Trasses der DSP&P und der D&RGW über den Boreas und den Marshall Pass an einem typischen "severe clear" Colorado Day! Da können sich Albula, Flüela Bernina and friends noch ein Stückchen davon abschneiden! Und die ganz Mutigen, die mit den SUVs, wagen sich sogar auf der Privatstrasse des Jeep Clubs hoch zum zugeschütteten Alpine Tunnel! Selbstverständlich wird die Reise laufend den eisenbahnerischen Entwicklungen angepasst: 2007 wird zum ersten Mal auf der neuen Touristenbahn von Alamosa über den La Veta Pass gefahren (San Luis & Rio Grande Railroad).

Alle Bilder stammen von den MTI-Reisen.

Bitte beachten Sie unseren Infostand im **Haus C-2.OG 66**

Unterlagen und Buchungen: Maya Travel Inn, 8142 Uitikon-Waldegg, Tel: 044-491-4100, Fax: 044-491-4110
Internet: www.mti.ch, E-Mail: mti@mti.ch (siehe auch Inserat auf Seite 87)
Auskünfte: Roland Kink, 9050 Appenzell, Tel: 071-333-4949, E-Mail: roland.kink@bluewin.ch



Happy Railroading mit Happy Swiss Railroadfans
Foto by Hans-Ulrich Oschwald

Flexibilität hat ihren Preis. Doch für einmal nicht in erster Linie bezüglich Fränkli und $, sondern im Bereich der Vorbereitung. Im Vorfeld der Reise "trainiert" Roland Kink seine Teilnehmerinnen (ja, Ladies, Ihr seid mehr als willkommen!) und Teilnehmer eisenbahntechnisch und organisatorisch in einigen Meetings auf ihre zu erbringende Selbständigkeit hin. Autonom und Gruppenreise? So ist das kein Widerspruch mehr!



Sogar bei regnerischem Wetter ist Chama eine Wucht! (Doubleheader 1999 vor dem berühmten Coaling Tower). Foto by Roland Kink.



Sa. 15. - So. 30. September 2007

Die klassische
Wild West-Reise unter Dampf um den

COLORADO NARROW GAUGE CIRCLE

Denver- Golden - Boreas Pass - Cheyenne - Sherman Hill - Boulder - Colorado Springs - Cripple Creek - Canon City - Alamosa - Antonito - Chama - Durango - Silverton - Dolores - Telluride - Lizard Head Pass - Ridgway - Ouray - Gunnison - Marshall Pass - Leadville - Independence Pass - Aspen - Glenwood Springs - Georgetown - Golden - Denver.

Colorado Railroad Museum, up Cripple Creek, Moffat Line, Rollins Pass, Union Pacific Overland Mainline, Pike's Peak Cog Railway, Royal Gorge Railroad, Pueblo Museum, San Luis & Rio Grande Railroad, Cumbres & Toltec Scenic Railraod, Fall Photo Special on the Durango & Silverton Railraod, along the Rio Grande Southern, Ridgway Museum, Pioneer Museum Gunnison, Amtrak Glenwood Springs, Georgetwon Loop Railroad, Colorado History Museum, Forney Transportation Museum, Denver Light Railway, Denver Model Railroad Club, Caboose Hobbies.

NARROW GAUGE CIRCLE 2007: Alles was Colorado an Landschaft und Eisenbahn zu bieten hat! Zwei unvergessliche Wochen unter Railfans! Individuelle Gruppenreise in Mietautos, kompetent betreut durch Reiseleiter Roland Kink, perfekt organisiert durch Maya Travel Inn. Official Trip of the American Railroadfans in Switzerland. Preis pro Person, **Fr. 3'580.–**, Basis Doppelzimmer, inklusive Retourflug Zürich - Denver und Mietwagen Kategorie Compact pro 2 Teilnehmer

Maya Travel Inn
Music Travel Int'l
Zentrum Waldegg
8142 Uitikon-Waldegg
Tel. 044 491 41 00
Fax 044 491 41 10
mti@mti.ch
www.mti.ch

Einleitung



Das Logo der 13th Convention wurde wieder von Jürg Lütscher kreiert und es soll die Dynamik der Bewegung (Locomotion) mit Dampf und Diesel reflektieren. Auch dieses Jahr hat Franz Stucki das Logo in der Aquarell-Technik koloriert. Wir möchten an dieser Stelle den beiden Herren für den enormen Einsatz ganz herzlich Danken.

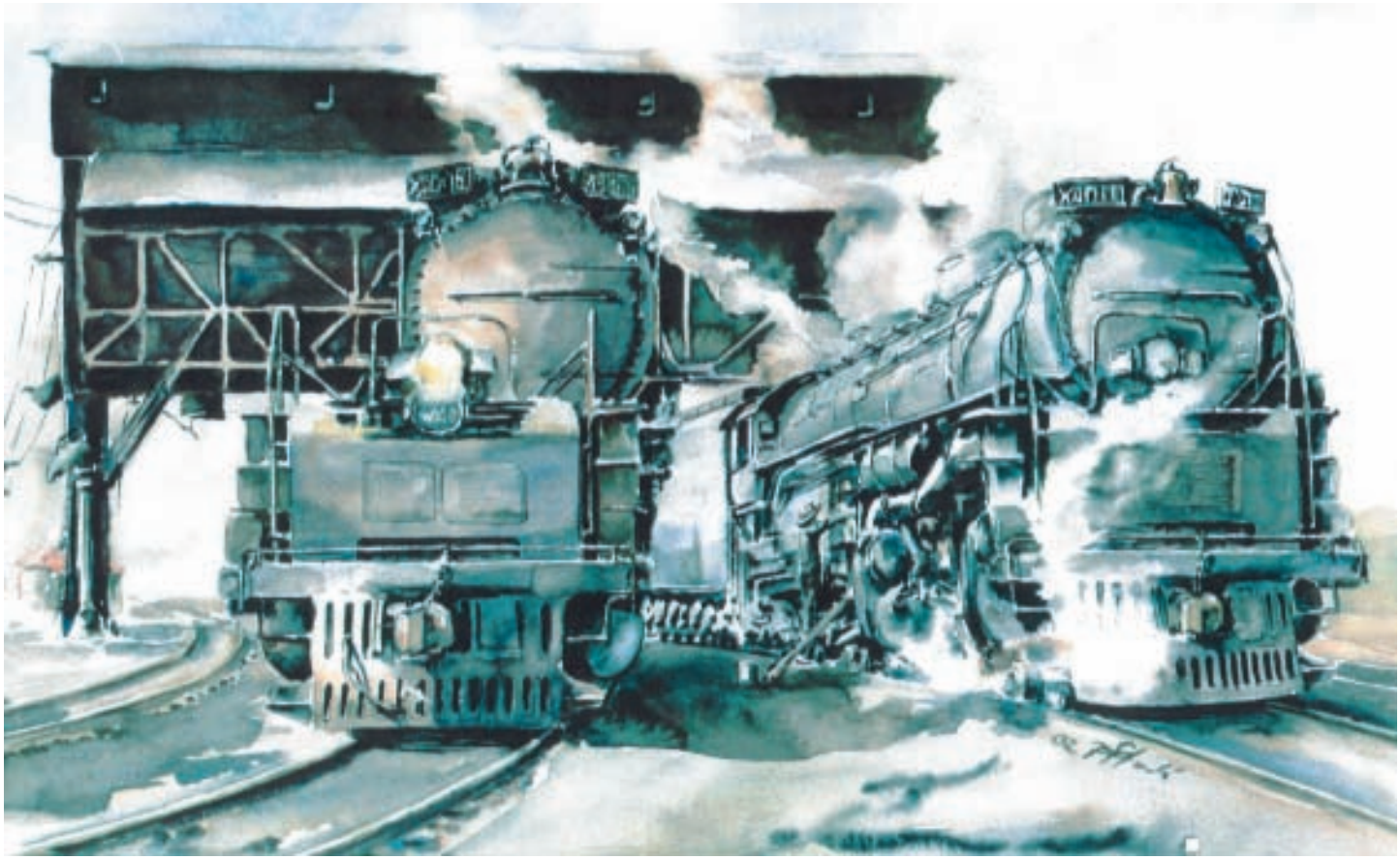
Seit jeher übte die Bewegung eine grosse Faszination auf den Menschen aus. Während Jahrtausenden machte er sich zur Reise von einem Ort zum anderen die Muskelkraft zu Nutze. Mit der Industrialisierung übernahmen im Neunzehnten Jahrhundert Maschinen diese Aufgabe. 1820 entstanden in England die ersten Eisenbahnen; innert weniger Jahre erreichte die neue Technik auch den amerikanischen Kontinent. In den folgenden Jahrzehnten führte eine stürmische Entwicklung zur Besiedlung dieser riesigen Weiten. Die Eisenbahnen ermöglichten diese weiträumige Besiedlung. Die grossen Distanzen und die immense Nachfrage nach Transportkapazität stiessen die rasche Entwicklung der Eisenbahnen an. Bis 1850 entstand in den östlichen Staaten zwischen Atlantik und Mississippi ein grosses Schienennetz. Bereits 1869 wurde die erste durchgehende Transkontinentalverbindung quer durch den ganzen Kontinent in Betrieb genommen. Zu Beginn des Zwanzigsten Jahrhunderts erreichte das Schienennetz Nordamerikas seine grösste Ausdehnung, die Eisenbahnen dominierten, ohne ernst zu nehmende Konkurrenz, das Geschäft des Güter- und Personenverkehrs. Der Staat musste sich mit einschränkenden Gesetzen gegen die übermächtigen Eisenbahnbarone wehren. In den Zwanzigerjahren begann die Verbreitung des Automobils, lange Zeit hatte der Individualverkehr zwar wegen fehlender Strassen, vor allem auf grossen Distanzen, keine Chance gegen die Eisenbahn. Dies änderte sich in den Dreissigerjahren mit dem landesweiten Bau der Nationalstrassen, die Konkurrenz nahm nun ständig zu. Während den Kriegsjahren von 1940 bis 1945 stieg die von den Bahnen erbrachte Transportleistung sowohl im Güterverkehr als auch im Personenverkehr ins unermessliche. Gleichzeitig verhinderten aber die Kriegsrestriktionen eine sinnvolle Weiterentwicklung, die Bahnen wurden regelrecht ausgelaugt. Nach dem Krieg begann in der Bahnbranche ein stetiger Abstieg, Passagiere stiegen vom Zug auf das eigene Auto oder das schnellere Flugzeug um. Der Frachtverkehr auf der Strasse eroberte sich im Laufe der Jahre immer grössere Anteile am Güterverkehr. Der Höhepunkt der Krise wurde in den Sechziger- und Siebzigerjahren mit den spektakulären Konkursen namhafter Bahnunternehmen erreicht, auf dem amerikanischen Kontinent schien das Ende des Eisenbahnzeitalters nahe. In dieser Phase begannen Politiker damit, längst überholte Gesetze der neuen Situation anzupassen, die Fesseln der Bahnen wurden gelockert. Dies ermöglichte den Bahnen ihre Stärken als Massentransportsystem wirtschaftlich auszunutzen. Das Zeitalter der schweren Ganzzüge begann: Korn, Kohle, Erz oder Ölprodukte wurden in einheitlichen Blockzügen direkt vom Erzeuger zum Verbraucher gefahren, Grossbesteller erhielten interessante Mengenrabatte. Steigende Treibstoffpreise und zunehmend verstopfte Strassen brachten schliesslich auch die Container und Sattelauflieger zur Schiene. Mit neuen Entwicklungen, wie Gliederzügen und Containertragwagen zum zweistöckigen Verlad, gelang es den Bahngesell-schaften den Verkehr laufend auszuweiten. Durch umfassende Fusionen entstanden eine handvoll Bahnunternehmen mit sehr grosser Ausdehnung. Heute ist die nordamerikanische Bahnindustrie trotz verschiedener Rezessionsjahre stärker denn je. Es wird in Infrastruktur-erweiterungen und in neue Fahrzeuge investiert, der Anteil der Bahn am gesamten Langstreckengüterverkehr beträgt aktuell über 40% und steigt voraussichtlich noch weiter. Verkehrsplaner rechnen bis 2020 mit einer Verdoppelung des Schienengüterverkehrs.

In der Vergangenheit hat uns Jürg Lütscher mit 4 Büchern zum jeweiligen Thema der Conventions ein Nachschlagewerk in deutscher Sprache geschaffen. Neben seiner anspruchsvollen Berufstätigkeit ist es leider nicht mehr möglich, eine 5. CV-Info zu realisieren. Trotzdem konnten wir mit Jürg Lütscher zum Thema Locomotion eine mehrseitige Geschichte im Guide lancieren. Dadurch wird der Guide definitiv zum 'Collector's Item' für den Sammler guter Infos der US-Szene in Deutsch.









Big Boy und Challenger der Union Pacific in Laramie, WY, painted by Franz Stucki

Dampftraktion

Diese Entwicklung der Eisenbahn über die vergangenen 180 Jahre wird vor allem bei den eingesetzten Fahrzeugen deutlich. Insbesondere die Lokomotiven wiederspiegeln die Ingenieurskunst der jeweiligen Epoche in aller Deutlichkeit. Knapp hundert Jahre dominierte bei den Eisenbahnen die Dampftechnik. In dieser Zeitspanne entwickelte sich die Dampflokomotive von einer einfachen, wenige Tonnen schweren Maschine, welche eine handvoll Holzwagen beförderte, zu massiven Kolossen von beinahe 400 Tonnen Gewicht, welche 14'000 Tonnen - Züge befördern konnten. Dank laufender technischer Verbesserungen wurden die Dampflokomotiven immer effizienter, höhere Zugkraft und grössere Leistung mit immer besserem Wirkungsgrad erlaubten den Bahngesellschaften immer schwerere Züge mit höheren Geschwindigkeiten zu fördern.

Die ersten auf dem amerikanischen Kontinent eingesetzten Dampflokomotiven wurden auf dem Seeweg aus England, dem Mutterland der Eisenbahnen, importiert. Das Potential der Dampfkraft revolutionierte innert weniger Jahre die neue Welt. Findige Techniker begannen mit der Anpassung des englischen Dampfrosses an die Bedingungen des neuen Kontinents. Aus zahlreichen, teilweise abenteuerlichen Konstruktionen, entwikkelten sich die bekannten Formen: Die mit zwei grossen Triebrad-sätzen ausgerüstete "American" mit der Achsfolge 4-4-0 fand als Universallokomotive für Personenzüge und leichte Güterzüge weite Verbreitung. Für den schweren Güterverkehr kamen viergekuppelte "Consolidation" 2-8-0 zum Einsatz. Rasch erhielten die Lokomotiven die für das Amerika der Pionierzeit typischen Ausrüstungen, grosse Kuhfänger sollten Wildtiere von den Schienen stossen, trichterförmige Funkenfänger verhinderten in den trockenen Gegenden Buschbrände.

Für die Leistungsfähigkeit einer Dampflokomotive ist die realisierte Heizfläche des Dampfkessels massgebend. Bei den ältesten Konstruktionen beschränkt ihr Einbauort über oder zwischen den Triebrädern die Grösse der Feuerbüchse. Mit der Einführung der hinteren Laufachsen schufen die Konstrukteure Raum für grössere Feuerbüchsen. Mittels Überhitzen des erzeugten Nassdampfs konnten Leistungsfähigkeit und Wirkungsgrad weiter gesteigert werden. Anfangs des Zwanzigsten Jahrhunderts hatte sich die Überhitzertechnik fest etabliert, gleichzeitig wurden die Flachschieber durch die technisch überlegenen Kolbenschieber abgelöst. Viele Bahngesellschaften bauten ältere Lokomotiven entsprechend um, neue Lokomotiven lösten alte Typen ab. Für den Personenverkehr bildete nunmehr die "Pacific" mit der Achsfolge 4-6-2 den Standard, während sich im Güterverkehr die fünfgekuppelte 2-10-2 "Santa Fe" grosser Beliebtheit erfreute. Während in der Pionierzeit Holz und verschiedenste lokal verfügbare Kohlearten verfeuert wurden, etablierten sich bis 1900 im Osten und Mittelwesten Steinkohle und im Westen Schweroel als Brennstoff für Dampflokomotiven. Viele Bahngesellschaften besassen eigene Rohstoffvorkommen, die sie für den Betrieb ihrer Lokomotiven abbauten. Angetrieben durch die stetig zunehmenden Verkehrsströme und die geografisch bedingten grossen Transportdistanzen suchten die Bahngesellschaften nach immer stärkeren Lokomotiven. Dem Genfer Ingenieur Anatoly Malet gelang mit seiner Entwicklung der Gelenklokomotive Ende





2-8-0 im Colorado Railroad Museum, Golden, CO
Foto links: 2-8-2 der Grand Canyon Railway, Williams, AZ

des Neunzehnten Jahrhunderts ein bedeutender Quantensprung. Zur Zugkraft- und Leistungssteigerung baute er eine Lokomotive mit zwei Triebwerken. Diese Bauform stiess auf dem amerikanischen Kontinent auf grosses Interesse, für den schweren Güterverkehr wurden Malet-Lokomotiven mit zwei mal drei, zwei mal vier und sogar zwei mal fünf Triebradsätzen gebaut. Entsprechend dem Patent von Malet arbeiteten diese Lokomotiven nach dem Verbundprinzip. Der erzeugte Dampf wurde nacheinander zweifach ausgedehnt, der Frischdampf kam zuerst in die beiden Hochdruckzylinder mit kleinem Durchmesser, um nach der ersten Ausdehnung in die beiden grossen Niederdruckzylindern einen zweiten Arbeitstakt zu leisten. Mit den Malet-Bauarten entstanden die für Nordamerika typischen Lokomotivkolosse. In den Dreissigerjahren unternahmen die grossen Lokomotivbauer LIMA, Baldwin und ALCO den letzten grossen Entwicklungsschritt der Dampftraktion. Ende der Zwanzigerjahre realisierte LIMA unter dem Begriff “Superpower” betreffs Leistungsfähigkeit und Effizienz eine neue Generation Dampflokomotiven. Massiv gesteigerte Heizflächen, vergrösserter Kesseldruck, kompromisslos an die Grenzen getriebene Abmessungen sowie moderne leistungsfähigere Materialien beschreiben diese Entwicklung. Vom Aussehen erkennt man diese Lokomotivgeneration vor allem an den grossen Kesseldimensionen, den massiven Feuerbüchsen, welche mit zwei- und dreiachsigen Laufdrehgestellen abgestützt sind und den in Gusstechnik hergestellten Radkörpern der Triebradsätze. Die in den Dreissiger- und Vierzigerjahren gebauten Dampflokomotiven bilden den Höhepunkt der rund 120-jährigen Geschichte der Dampftraktion Nordamerikas. Typisch für alle Generationen von Dampflokomotiven ist ihr bahnspezifisches Aussehen. An der Konstruktion lässt sich eine Dampflokomotive der “Pennsylvania” ohne Mühe von einer Maschine der “Santa Fe” oder der “Great Northern” unterscheiden. Im Dampfzeitalter bestimmten die Techniker der Eisenbahngesellschaften die Konstruktionen ihrer Lokomotiven. Wichtige Daten, wie Kessel- und Zylinderdimensionen oder Triebraddurchmesser, legten die Bahnen für den Bau ihrer Lokomotiven selbst fest und die Lokomotivbauer konstruierten daraus massgeschneiderte Lokomotivtypen. Dies erklärt die grosse Artenvielfalt der Dampflokomotiven. Markante Konstruktionen, deren Namen bis heute einen Begriff darstellen, hatten beispielsweise die “Union Pacific” mit ihren 4-6-6-4 “Challenger” und 4-8-8-4 “Big Boy” sowie die “Southern Pacific” mit ihren legendären “Cab Forward” 4-8-8-2 im Einsatz. Bei Fahrten in den langen Schneeschutzgalerien des Donner-Passes war das Abdrehen der Dampflokomotive die Lösung zur Verbesserung der Streckensicht und zur Reduktion der Rauch- und Hitze-Belastung der Besatzungen. Die “Southern Pacific” Gelenklokomotiven AC-4 bis AC-12 mit ihrem verkleideten in Fahrtrichtung vorne angeordneten Führerstand gehören sicherlich zu den eigenwilligsten Lokomotiven der Dampfepoche. Sie sind aber auch Ausdruck einer praktischen Ingenieurskunst, mit einfachen Mitteln ein grosses Problem zu lösen.

Trotz allen technischen Fortschritten blieb die Dampflokomotive ein arbeitsintensives Zugpferd. Mit dem niedrigen Wirkungsgrad, dem grossen Wasserbedarf und der intensiven Arbeitsaufwendungen im Unterhalt wurden die Bahngesellschaften massiv belastet.

alle 3 Fotos by **Peter Speiser**, Germany



2-8-2 'Mikado' der Durango & Silverton Narrow Gauge Railway, Colorado

Die Diesel-Pionierzeit



EMD F-Units der Denver & Rio Grande Western Railroad, painted by Franz Stucki

Kaum Beachtung erhielten die seit den Zwanzigerjahren gebauten Motorwagen, welche auf wenig befahrenen Nebenstrecken die dampflokbespannten Züge ersetzten. Die kantigen, meist olivgrün bemalten Motorwagen wurden liebevoll "Doodlebugs" genannt. Mit Gepäck-, Post- und Passagierabteilen ausgerüstet, erfüllten sie alle notwendigen Funktionen für den Nebenliniendienst in einem Fahrzeug und bei Bedarf konnten sie auch einige Wagen ziehen. Die "Doodlebugs" halfen den Bahnen auf den Nebenstrecken Kosten zu sparen. Auf solchen Fahrzeugen kamen die ersten Verbrennungsmotoren zum Einsatz.
In der gleichen Epoche tauchten auf den Industriegeleisen grosser Städte auch die ersten Rangierlokomotiven mit Verbrennungsmotoren auf. Damit gingen die Bahnen einerseits das Problem der Rauchbelästigung in besiedelten Gebieten an und gleichzeitig konnten mit den neuen Lokomotiven die Produktionskosten gesenkt werden. In den meisten Typen der "Doodlebugs" und "Switchers" wurde die diesel-elektrische Kraftübertragung eingesetzt. Die elektrischen Antriebe hatten sich seit der Jahrhundertwende bereits vielfach in den elektrischen Strassenbahnen und Vorortstriebwagen bewährt. Mit dem Dieselmotor wurde der benötigte elektrische Strom auf der Lokomotive erzeugt. Die Diesellokomotiven konnten die Dampflokomotiven ohne weiteres auf den vorhandenen Strecken ablösen.
Als weiterer Entwicklungsschritt entschieden sich in der tiefen Rezession der Dreissigerjahre grosse Bahngesellschaften zur Einführung der "Streamliner". Schnelle und komfortable Langstreckenpersonenzüge sollten den Reiseverkehr neu beleben. Das Konzept der Stromlinienzüge adaptierte die in der Fliegerei entwickelte Leichtbautechnik. Die mit den modernen Materialien und Konstruktionstechniken gebauten neuen Personenwagen waren 30% leichter als die klassischen sechsachsigen Pullman-Wagen, dank den Konstruktionsprinzipien des Leichtbaus boten diese neuen Wagen aber eine grosse Sicherheit bei Unfällen. Mit der markanten Gewichtsreduktion der Wagen kam die Chance der Diesellokomotive als Zugpferd der neuen Paradezüge. Electro Motive Division (EMD) war ab 1935 ein massgebender Pionier mit seinen Winton Zweitakt-Dieselmotoren. Die saugenden 12-Zylinder Motoren dieser Generation leisteten 900 hp, die gebauten Lokomotiven verfügten pro Einheit über zwei solche Motoren. Mit 1800 hp war gegenüber einer 4000 hp Dampflok noch kein Staat zu machen, doch dank der Fernsteuerung konnten zwei oder drei zusammengehängte Diesellokomotiven von einem Arbeitsplatz aus synchron gesteuert werden. Um ein gutes aerodynamisches Verhalten zu erreichen, beauftragten die Hersteller bekannte Industriedesigner mit der äusseren Gestaltung. EMD, ALCO, Fairbanks-Morse und Baldwin bauten Zugpferde mit ihren charakteristischen Konturen für die schnellen Namens-Züge. Einerseits die Form der Lokomotiven, aber auch die Farbgebung der grossen Bahngesellschaften definierten berühmte Markennahmen, welche weit über die Grenzen der Eisenbahnwelt hinaus bekannt wurden. Als Beispiele seien die rot – silbernen Warbonnet der "Santa Fe" oder die gelb – grauen City-Streamliner der "Union Pacific" genannt. Die grossen Züge legten pro Fahrt quer durch den Kontinent Distanzen von über 3000 km zurück, die anspruchsvollen Trassen verlangten den Zugpferden alles ab. In der Pionierzeit hatten die Mannschaften zahlreiche Probleme zu meistern, neben der Führerstandsbesatzung fuhren meist auch Bordmechaniker mit. Manch ein technisches Problem der noch nicht sehr zuverlässigen Maschinenanlagen wurde, soweit es ging, während der Fahrt behoben. Der Ehrgeiz, das Aushängeschild der Bahngesellschaft pünktlich in den Zielbahnhof zu bringen, forderte an manchen Tagen alles ab. Nach jeweils 3000 km Fahrt übernahmen am Endpunkt die Serviceleute die Lokomotiven, in wenigen Stunden mussten sie diese für die nächste Fahrt wieder bereitstellen. Natürlich kam nach wenigen Jahren auch die letzte Bastion der Dampflokomotiven, der Güterverkehr ins Wanken. 1939 stellte EMD die FT – Baureihe vor. Die vierachsigen Diesellokomotiven mit der charakteristischen Bulldognase wurden für den Güterfernverkehr konzipiert. In umfangreichen Testfahrten demonstrierten sie ihre Stärken. Ein vierteiliger Lokomotivverband besass 16 Triebachsen – doppelt so viel wie die schwersten Dampflokomotiven. Zudem waren die Gleichstrommotoren der dieselelektrischen Lokomotiven in der Lage, bei tiefen Geschwindigkeiten sehr hohe Drehmomente abzugeben, damit konnten sehr schwere Züge in Bewegung gesetzt werden. Dampflokomotiven besassen demgegenüber eine begrenzte Anfahrzugkraft und zudem keine schnellen Regeleinrichtungen um den nutzbaren Reibwert zwischen Rad und Schiene zu erhöhen. Der Siegeszug der neuen Diesel-elektrischen Antriebstechnik nahm seinen Lauf. Zwar führten die Kriegsrestriktionen während 4 Jahren zu Verzögerungen der Umstellung. Doch das Ende der Dampftraktion war eindeutig absehbar.

Zur Information:

Von den Convention Infos No. 2 (Rockies), No. 3 (West Coast) und No. 4 (Freight) gibt es noch ein paar Exemplare bei der Information in Haus A-EG 11 beim Eingang zu sFr. 30.- resp. sFr. 40.-.

First Generation Diesel

Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges war in Nordamerika die Zeit zur Umstellung von Dampf- auf Dieseltraktion reif. Die Bahngesellschaften benötigten dringend einen massiven Innovationsschub zur Verbesserung ihrer Wirtschaftlichkeit. Mit EMD, ALCO, Baldwin, LIMA und FM standen fünf grosse Hersteller mit ihren Produkten bereit. Die Betreiber benötigten Lokomotiven für ihre Personenzüge, Güterzüge und für den Rangiereinsatz. Die daraus entstehende Typenvielfalt macht sicherlich die Faszination dieser Epoche aus. Die Stromlinienzüge wurden mit den Designer-Paradepferden bespannt: EMD's elegante "Slant Nose" konkurrierte mit dem wuchtigen PA-Design von ALCO, der "Shark Nose" von Baldwin oder der keilförmigen Stirnpartie der FM-Lokomotiven. Einheitlich kamen für den Schnellzugsverkehr Dreiachsdrehgestelle mit zwei Triebachsen und einer Laufachse zum Einsatz. Die Laufachsen reduzierten das Achsgewicht, der lange Achsstand gewährte bei hohen Geschwindigkeiten Stabilität. Im Langstrecken-Güterverkehr dominierten zuerst ebenfalls "Covered Wagon". Ähnlich ihren Geschwistern für den Personenverkehr waren sie als Einrichtungsfahrzeuge mit einem Lokomotivkasten in tragender Struktur konzipiert. Zwei A-Units mit Führerständen wurden Rücken an Rücken gekuppelt, bei Bedarf konnten dazwischen weitere B-Units, führerstandslose Booster eingereiht werden. Für Rangieraufgaben kamen die so genannten "Switcher" zum Einsatz. Als Rahmenkonstruktion mit schmalen Maschinenaufbauten berücksichtigten sie die Sichtbedürfnisse für das Personal in beide Fahrtrichtungen. Mit ihren einfach gefederten Zweiachs-Drehgestellen waren sie für den Einsatz



mit niedrigen Geschwindigkeiten in Bahnhöfen konzipiert. Schon in den Vierzigerjahren entwickelte ALCO aus der Rangierlokomotive, dem "Switcher", einen "Road-Switcher", eine Streckenlokomotive, welche dank ihren schmalen Aufbauten in beide Richtungen eine ausreichende Streckensicht ermöglichte. Ursprünglich für den Lokalverkehr mit kombinierten Rangierleistungen konzipiert, setzte sich dieses Design bald auch im Langstreckenverkehr durch. Die einfache Rahmenkonstruktion war ideal für die günstige Serienproduktion, die Bahnen nutzten die gleichen Vorteile im Unterhalt und der Betrieb musste sich nicht um A- oder B-Unit und deren Ausrichtung kümmern. EMD's vierachsige GP-7, die "JEEP" revolutionierten in den Fünfzigerjahren den Bahnbetrieb. Für den schweren Güterverkehr wurden mit gleichen Merkmalen die sechsachsigen SD-9 gebaut; die zwei zusätzlichen Fahrmotoren erhöhten die Anfahrzugkraft der SD gegenüber der GP. Die Dieselmotorleistung betrug in dieser Epoche 1500 bis 2000 Horsepower pro Einheit. Vier bis acht Lokomotiven in Vielfachsteuerung waren keine Seltenheit. Gleichstrom-Generatoren, Gleichstrom-Motoren, einfache Relaissteuerungen und manuelle Umschaltung beim Übergang von tiefen zu höheren Geschwindigkeiten charakterisierten diese Fahrzeuggeneration. Ende der Fünfzigerjahre übertrumpfte FM mit ihren 2400 Horsepower starken Trainmaster-Lokomotiven die Konkurrenz und löste damit die Weiterentwicklung zur Second Generation aus.

Second Generation Diesel

In den Siebzigerjahren entwickelten neue Dieselmotoren mit Turbolader 3000 Horsepower, robustere Alternatoren erzeugten den Fahrstrom und elektronische Schaltkreise sorgten dafür, dass die grösseren Kräfte auch auf die Schiene gebracht werden konnten. EMD und GE teilten sich diesen Markt nach dem Ausstieg vom ALCO auf. Beide grossen Hersteller pflegten ihre standardisierten Baureihen in Vierachs- und Sechsachsausführung. Die EMD "Dash-Two" Lokomotiven erfreuten sich als unverwüstliche Arbeitstiere bei den Bahngesellschaften grosser Beliebtheit, GE konnte in dieser Epoche mit ihren "U-Boats" ernst zu nehmende Konkurrenzprodukte anbieten, diese verlangten aber einige Betreuung im Unterhalt. Mit der Second Generation Epoche nahm die Standardisierung ihren Lauf. Es wurden praktisch nur noch Roadswitcher mit schmalen Aufbauten gebaut, die Hersteller verwendeten für verschiedene Typen einheitliche Baugruppen, die sie bausteinmässig zu Lokomotiven zusammenstellten. Die mit Abstand erfolgreichste "Second Generation" Diesellok produzierte EMD mit ihrer SD-40, welche bei praktisch allen Bahngesellschaften Nordamerikas jahrzehntelang ihre Dienste versah. Mit sechs Triebachsen und einem aufgeladenen 16 Zylinder-Zweitakt-Motor wurde die Bauart mit verschiedenen Übersetzungen für alle Zugsarten eingesetzt. Für die "Southern Pacific" baute EMD die SD-40 "Tunnelmotors" mit krass vergrösserten Kühleinrichtungen für den Einsatz in den tunnelreichen Gebirgsstrecken der Sierras.

Foto mitte oben:
GP9R der Santa Fe Southern in Santa Fe, New Mexico

alle 3 Fotos by **Peter Speiser**, Germany

EMD GP38-2 der BNSF in Heritage I Bemalung



EMD GP40-2 D&RGW und GP38-2 UP in Denver, CO





Die kanadischen Bahngesellschaften gehörten zu den ersten Railroads mit den 'Safety Cabs', painted by Franz Stucki

Third Generation Diesel

Die starken Verkehrszunahmen ab Mitte der Achtzigerjahre leiteten die dritte Epoche des Dieselzeitalters ein. Der schwere Blockzugbetrieb mit über hundert Güterwagen, beispielsweise im Kohleverkehr, verlangte nach Lokomotiven mit höheren Zugkräften, die Hersteller reagierten mit der Einführung der Drehstromantriebstechnik, die “AC-Serien” fanden im schweren Güterverkehr rasch breite Verwendung. Der immens wachsende kombinierte Verkehr mit Containern und Sattelaufliegern musste mit grösseren Geschwindigkeiten abgewickelt werden, dies verlangte Lokomotiven mit höheren Dieselmotorleistungen, die bewährten Baureihen bei EMD und GE wurden weiterentwickelt. Mikroprozessoren übernahmen die Aufgaben die Kräfte der neuen Monster in die richtigen Bahnen zu lenken. Der Blockzugbetrieb verhalf auch der Funkfernsteuerung zum Durchbruch, die Lokomotiven konnten im Zug verteilt werden, die Synchronisation erfolgte über Funksignale. Zur Erhöhung der Sicherheit der Besatzungen wurden die “Safety-Cabs” mit ihren breiten Vorbauten entwickelt, sie gaben den neuen Lokomotivtypen ein modernes, wuchtiges Äusseres. Das markante Aussehen und die modernen Rechnersteuerungen führten bald zu dem Übernamen “Technotoasters”. GE gelang mit ihrer “Dash-9” der definitive Schritt zur Nummer eins der Lokomotivhersteller, EMD brauchte lange Jahre mit zahlreichen Nachentwicklungen, bis mit der SD-70 ein vergleichbarer Stand erreicht werden konnte. Die Standardisierung des Lokomotivparks fand in den Neunzigerjahren eine weitere Konzentration. Einzig die Mischung der unterschiedlichen Bemalungen der verschiedenen Bahngesellschaften, welche durch die zahlreichen Fusionen ausgelöst wurde, führte im auslaufenden Zwanzigsten Jahrhundert zu einer gewissen Akzentuierung. Sowohl EMD wie auch GE versuchten 1998 mit 6000 hp starken Baureihen Fuss zu fassen. Auf dem Markt setzten sich aber die 4300 hp Modelle durch.

Fourth Generation Diesel

2005 brachten zwei Ereignisse Bewegung ins Lokomotivgeschäft: Zum einen verkaufte General Motors ihre Electro Motive Division und zog sich nach 70 Jahren aus dem Lokomotivbau zurück und zum andern traten in den USA schärfere Emissionsgrenzwerte in Kraft, welche für alle gängigen Typen technische Weiterentwicklungen erforderlich machten. 2005 lieferten EMD und GE zusammen fast 1100 neue Lokomotiven aus. Überraschen vermag die Tatsache, dass die beiden Marktleader nicht im Stande waren, die Nachfrage der Bahngesellschaften nach neuen Diesellokomotiven vollumfänglich zu erfüllen. Auf dem nordamerikanischen Kontinent war der Zuwachs im Güterverkehr in den vergangenen Jahren ungebrochen, Wirtschaftsexperten rechnen bis 2020 sogar mit einer Verdoppelung des Schienengüterverkehrs. Unter diesen Vorzeichen arbeiten EMD und GE mit Hochdruck an der Weiterentwicklung ihrer neuen Lokomotivgenerationen.



Union Pacific EMD SD70ACe mit gelbem Safety Stripe Foto by **Ruedi Schai**, 2006

Äusserlich gleichen sich die Produkte immer mehr: Sechsachsig, Dieselmotorleistung 4'000 – 4'300 Horsepower, komfortabler Sicherheitsführerstand mit breiter Frontpartie, schmale Maschinenaufbauten mit sehr grossen Kühleinheiten. Bei beiden Lieferanten können die Bahngesellschaften Lokomotiven mit Drehstrom- oder Gleichstromantrieb kaufen. AC-Lokomotiven sind teurer als DC-Lokomotiven, die Drehstromtechnik kann ihre Vorteile vor allem im Schwerverkehr mit Kohle- und Erzblockzügen ausspielen. Im schnelleren Intermodalverkehr kommen vorwiegend Lokomotiven mit Gleichstromantrieb zum Einsatz. AC- und DC-Lokomotiven können grundsätzlich in Vielfachsteuerung gemeinsam verkehren, ihre unterschiedlichen Eigenschaften lassen dabei aber keine optimale Ausnützung zu, somit ist das Mischen dieser Antriebsarten eher die Ausnahme. Dem gegenüber ist der gemischte Einsatz von EMD- und GE-Lokomotiven mit gleicher Antriebstechnik problemlos und üblich. Beide Hersteller reagierten auf die neuen "Tier-2" Emissionsgrenzwerte mit Weiterentwicklungen ihrer bewährten Baureihen: EMD hat die SD70ACe mit Drehstromantrieb und die SD70M-2 mit Gleichstromantrieb im aktuellen Verkaufssortiment, während GE ihre "Evolutions Series" ES44AC mit Drehstrom-Motoren und die ES44DC mit Gleichstrom-Kollektormotoren anbietet. Mit der BNSF 5972 wurde im Sommer 2006 bereits die 1'000ste Lokomotive der Evolution Serie ausgeliefert, dies 17 Monate nach Produktionsbeginn. EMD wendet bei ihren Dieselmotoren immer noch die seit Jahrzehnten praktizierte Zweitakttechnik an, während GE für ihre Lokomotiven Dieselmotoren die Viertakttechnik einsetzt, die 4300 Horsepower werden heute mit einem 12-Zylinder-Motor entwickelt, frühere Motor-Generationen gleicher Leistung besassen 16-Zylinder Motoren. Um den Schadstoffausstoss der Motoren zu reduzieren, setzen die Techniker grössere und aufgeteilte Kühleinheiten ein. Damit können die Betriebstemperaturen einerseits gesenkt und andrerseits in engeren Toleranzen gehalten werden. An diesen angepassten Kühleinheiten können die neuen Baureihen von ihren Vorgängermodellen unterschieden werden. Der am Ende der Neunzigerjahre vollzogene kurze Ausflug zu einer Lokomotivleistung von 6000 Horsepower hat in der jüngeren Zeit keine Nachahmer mehr gefunden, die zusätzlich verfügbare Leistung musste zu teuer erkauft werden, bei den stetig steigenden Treibstoffpreisen zeigten die Bahngesellschaften wenig Interesse daran. Die neue Technologie stösst nun auch in China auf Interesse: Mit der Ausmusterung der letzten Dampflokomotiven und einem massiven Streckenausbau werden neue Diesellokomotiven in den USA beschafft, GE liefert 2006 eine Serie von 78 sechsachsigen C38AChe nach China. Die 4000 Horse-power Lokomotiven besitzen breite Aufbauten und einen Führerstand, sie erinnern äusserlich an eine "Amtrak"-Genesis. GE und EMD werden ferner ab 2007 je 300 Diesellokomotiven der 6000 Horsepower Klasse nach China liefern. China besitzt zurzeit einen immensen Bedarf an Transportmitteln. Die chinesischen Produkte bestimmen aber auch den Verkehr in den USA. Immer mehr Container aus China werden an der Westküste ausgeladen und mit Containerzügen quer durch den Kontinent transportiert.

Auch bei den Rangierlokomotiven werden aktuell neue Wege eingeschlagen. In den vergangenen dreissig Jahren kamen für den Verschiebedienst typischerweise einfache Lokomotiven mit kleiner Leistung zum Einsatz, vielfach waren dies ältere Typen, welche aus dem Streckeneinsatz zurückgezogen wurden. Im Rangier-einsatz verkehren die Lokomotiven zu einem grossen Prozentsatz im Teillastbetrieb. Den nun geltenden schärferen Umweltschutzbedingungen können die alten Bauarten nicht mehr genügen. Die Hersteller schlagen zur Reduktion der Abgaswerte für "Switcher" folgende technische Lösungen vor: Die "Green Goats" speichern elektrische Energie in grossen Akku-Sätzen, die Fahrmotoren können zum Anfahren schwerer Züge kurzfristig mit hohen Strömen versorgt werden, eine kleine Diesel-Generatorgruppe sorgt für eine kontinuierliche Ladung der Akkus, bei voller Ladung kann der Dieselmotor sogar gestoppt werden. Eine weitere Lösung testet Union Pacific mit den "Genset-Switcher": Diese Lokomotiven besitzen zwei oder sogar drei 500-700 Horsepower Diesel-Generator-Gruppen mit modernster Motorentechnik. Je nach erforderlicher Leistung werden diese zugeschaltet oder vollständig abgestellt. Damit lassen sich die verursachten Emissionen gegenüber klassischen Lokomotiven erheblich reduzieren. UP beschafft 2006 einhundertsechzig solche 2100 Horsepower starke "Genset-Switcher" GS21B von National Railway Equipment für den Einsatz in Kalifornien und Texas. Spezialfirmen bauen solche Lokomotiven in Partnerschaft mit EMD, welche Standartkomponenten aus Ihrem Sortiment beisteuert.

Die verschärften Emissionsvorschriften und der harte Konkurrenzdruck nach Wirtschaftlichkeit lassen für die nächsten Jahre in den grossen Lokomotivflotten Nordamerikas einen umfassenden Generationenwechsel erwarten. Die Lokomotiven der zweiten und dritten Generation werden bald ausser Dienst gestellt werden. Die positiven Verkehrsentwicklungen werden aller Voraussicht nach dafür sorgen, dass genügend finanzielle Mittel zur Beschaffung neuer Lokomotiven verfügbar sind. Nach 180 Jahren bleibt das Lokomotivgeschäft interessant und faszinierend.



Milwaukee Little Joe, ptd. by Franz Stucki

Elektrotraktion

Im auslaufenden Neunzehnten Jahrhundert begann der Aufstieg der elektrischen Energie. Der Elektromotor fand natürlich auch in der Eisenbahnwelt seinen Platz. In der Pionierzeit kam der Gleichstrom-Fahrmotor bei Strassenbahnen und Vorortsbahnen mit Gleichstromenergieversorgung zur Anwendung. Grosse Netze zur Erschliessung von dicht besiedelten Regionen entstanden Anfangs des Zwanzigsten Jahrhundert in den USA. So betrieb beispielsweise die "Pacific Electric" in Los Angeles ein 1600 Kilometer grosses Streckennetz. Hunderte von roten Motorcars brachten jeden Tag die Pendler in die Zentren und abends wieder nach Hause. Mit der zunehmenden Zersiedelung und dem stark wachsenden Individualverkehr verschwanden die Motorcars der Interurbangesell-schaften im Laufe der Fünfzigerjahre. Für Gebirgsbahnen mit topografisch schwierigen Strecken und langen Tunneln bot die Elektrotraktion klare Vorteile gegenüber der thermischen Traktion. Die grossen Investitionen verhinderten aber auf den meisten transkontinentalen Strecken eine umfassende Elektrifizierung. "Great Northern" und "Milwaukee" bildeten die Ausnahmen, sie setzten für die besonders schwierigen Streckenabschnitte mit langen Tunnels auf die Elektrotraktion. "Milwaukee" betrieb von 1915 bis 1974 zwei Gebirgsabschnitte von knapp 700 Meilen Länge mit Elektrotraktion und 3000V Gleichspannungsversorgung. Die aus drei fest gekuppelten Einheiten bestehenden EP-3 "Pelicans" und später die legendären EP-4 "Little Joes" kamen hier zum Einsatz. GE baute die mit acht Triebachsen ausgerüsteten schweren Elektrolokomotiven ursprünglich für den Export in die Sowjetunion, der kalte Krieg verunmöglichte deren Auslieferung. Die auf Normalspur umgebauten Kolosse fanden bei der "Milwaukee" ein Zuhause. Elektrolokomotiven verfügen über grössere installierte Leistungen als thermische Triebfahrzeuge, da sie ihre Traktionsenergie aus der Fahrleitung beziehen. Zudem können die elektrischen Lokomotiven bei der Talfahrt den Zug dynamisch bremsen und die dabei erzeugte Energie ins Netz zurück speisen. Als Nachteil der Elektrotraktion stellen sich die hohen Investitionskosten heraus. Vor allem bei grossen Distanzen liegen diese Aufwendungen weit über den mit Erträgen finanzierbaren Werten. So konnten längerfristig in den USA nur elektrifizierte Strecken an der dicht besiedelten Ostküste überleben. Die elektrisch betriebenen Strecken der "Pennsylvania" und der "New Haven" haben heute bei der "Amtrak" noch bestand. "Pennsylvania" entwickelte zusammen mit der Industrie die mit sechs Doppelmotoren ausgerüsteten GG-1. Bei der "New Haven" versahen die stromlinienförmigen EP-3 jahrzehntelang den hochwertigen Personenzugdienst. Beide Bahnen verwendeten Wechselstrom, aber mit unterschiedlichen Speisespannungen und Frequenzen. Mit der Gründung der halbstaatlichen "Amtrak" übernahm diese die elektrifizierten Streckenabschnitte zwischen Boston und Washington. GE lieferte in den Siebzigerjahren die sechsachsige EP60, welche sich für den schnellen Personenverkehr bald als zu schwer zeigte. Nach mehreren spektakulären Entgleisungen wurden diese Ungetüme aus dem Personenverkehr gezogen. "Amtrak" beschaffte fortan europäische Technik, vorerst mit der AEM-7 bei der schwedischen ASEA und jüngst mit den Acela-Triebzügen und HHP8-Lokomotiven bei der französischen Alstom. Die Elektrotraktion spielt heute in den USA eine untergeordnete Rolle und ist auf wenige Strecken an der Ostküste, sowie Minenbahnen im Südwesten beschränkt.



Big Blow Gas Turbine by Franz Stucki

Turbinenlokomotiven

Die Gasturbine hat heute ihren festen Platz als Antriebsaggregat bei Flugzeugen und bei thermischen Kraftwerken. Gasturbinen weisen ein günstiges Verhältnis zwischen installierter Leistung und Eigengewicht auf, dieses ist deutlich besser als bei Kolbenverbrennungs-motoren. Zudem sind Gasturbinen konstruktiv einfach gebaut. Bei den knappen Platz- und Gewichtsverhältnissen auf Lokomotiven schien die Gasturbine früh ein interessantes Antriebsprinzip. 1941 unternahm die erste streckentaugliche Gasturbinenlokomotive ihre Versuchsfahrten. Brown Boveri entwickelte diese Lokomotive in der Schweiz, sie wurde von der SBB übernommen und einige Jahre eingesetzt. Da die schweizerischen Strecken schon damals praktisch vollständig elektrifiziert waren, bestand aber kein grosses Interesse an dieser Antriebstechnik. Die USA bereiteten sich nach den Kriegsjahren 1946 auf die Ablösung der Dampftraktion vor. Der grösste Teil der Hauptlinien war nicht elektrifiziert. Wegen der Weiträumigkeit dieser Bahnlinien kam eine Umstellung auf elektrischen Betrieb nie in Frage. Die damals verfügbaren Dieselmotoren leisteten lediglich 1500 Horsepower, ein Bruchteil dessen, was eine moderne Dampflokomotive entwikkeln konnte. GE realisierte als Alternative eine 4500 Horsepower Gasturbine für den Einsatz in Lokomotiven und baute einen achtachsigen Lokomotiv-Prototypen. Die grosse Transkontinentalbahn "Union Pacific" zeigte sich an der Neuentwicklung interessiert. Sie beschaffte in Folge zwei Serien mit insgesamt 25 Gasturbinen-Lokomotiven bei GE. 1958 beschaffte die UP weitere 30 Gasturbinenlokomotiven. Die neuen Lokomotiven besassen eine Leistung von 8500 Horsepower - später wurden sie sogar auf 11000 Horsepower gesteigert - und 12 angetriebene Achsen. Die "Big Blows" konnten alleine die schweren Güterzüge über die langen Rampen der Transkontinentalachse durch Wyoming ziehen. Sie ersetzten sechs bis acht Diesellokomotiven der ersten Generation. Die Gasturbinenlokomotiven verkehrten ausschliesslich in den wenig besiedelten Wüstenregionen des mittleren Westens. Wegen der grossen Lärmentwicklung hielt man sie von grossen Agglomerationen fern. Ihr unheimlicher Treibstoffdurst erwies sich im täglichen Betrieb auf die Wirtschaftlichkeit ungünstig aus. Vor allem im Teillastbetrieb schluckten die Gasturbinen weiterhin grosse Mengen Treibstoff. "Union Pacific" kombinierte deshalb ab den späten Fünfzigerjahren die Gasturbinenlokomotiven mit Diesellokomotiven, um bei Teillastbetrieb die Gasturbine zum Treibstoffsparen vollständig abschalten zu können. In den Sechzigerjahren stieg der Treibstoffpreis kontinuierlich und machte die Gasturbinenlokomotiven immer unwirtschaftlicher. Mit dem Aufkommen der Dieseltechnik der zweiten Generation standen bald auch leistungsfähigere Diesellokomotiven zur Verfügung, der Vorteil der Gasturbinenlokomotiven schwand weiter. 1971 nahm UP die letzten "Big Blows" aus dem Dienst. Trotz der relativ kurzen Einsatzzeit wiesen die Turbinenloks hohe Kilometerleistungen aus, da sie ausschliesslich für lange Durchläufe eingesetzt wurden.

"Norfolk & Western" experimentierte in den Fünfzigerjahren mit einer kohlebefeuerten Dampfturbinenlokomotive mit elektrischem Antrieb. Das Ungetüm besass zwölf Fahrmotoren, welche in vier Drehgestellen angeordnet waren. Die Lokomotive war als Ersatz für die grossen Malet-Dampflokomotiven zur Förderung der Kohlezüge auf den Appalachen-Strecken vorgesehen. Als grosser Vorteil verfeuerten sie Kohle, welche die Bahn aus eigenen Minen förderte. Von den Dimensionen und den Konstruktionsprinzipien gesehen kopierten diese Lokomotiven die Dampflokomotiven. Die Techniker konnten die Kinderkrankheiten ihrer Turbinenlokomotive aber nie in den Griff bekommen, gegenüber den standardisierten Diesellokomotiven, welche mit grosser Zuverlässigkeit ihren Dienst versahen, waren die Turbinenlokomotiven immer im Nachteil. Nach wenigen Jahren landeten sie auf dem Abstellgeleise und wurden verschrottet. Diesellokomotiven übernahmen ihre Aufgabe. Das gleiche Schicksal erlitt das Turbinenprojekt bei der benachbarten "Chesapeake & Ohio". Der gelb-weisse Koloss mit acht Triebachsen und sechs Laufachsen sollte die neuen Stromlinienzüge der Gesellschaft ziehen. Doch auch die Techniker dieser Bahn konnten mit ihrem Wissen gegen das Know-How der Diesellok-Bauer nicht bestehen. Die vereinheitlichte Dieseltechnik überzeugte die letzten Zweifler der Branche und besiegelte den Siegeszug durch ganz Nordamerika.

In jüngster Zeit taucht die Gasturbinentechnik wieder auf, Bombardier hat einen vierachsigen Prototypen einer schnell fahrenden Personenzuglokomotive entwickelt, doch bis heute konnte kein Kunde gewonnen werden, die Zukunft dieser Neuentwicklung ist ungewiss.



Hersteller Profile

Electro Motive Division: Vom Pionier zum Spitzenreiter, EMD war bereits in der Pionierzeit der erfolgreichste Hersteller von Diesellokomotiven. Als die Dampfzeit zu Ende ging, trugen 7 von 10 Lokomotiven das EMD-Fabrikschild. Auch während der Epoche der Second Generation Dieselloks stellte EMD die Favoriten unter den Lokomotiven her. Die mit Abstand bekannteste und erfolgreichste Diesellokomotive Nordamerikas war die sechsachsige SD-40. Über zwei Jahrzehnte bildeten diese zuverlässigen Arbeitsmaschinen in ganz Nordamerika das Rückgrad der Flotten aller Class 1 Bahngesellschaften. Mit dem Einstieg in die Hightech-Generationen musste EMD die Führungsrolle an GE abgeben. Die SD-60 war zeitlebens von technischen Schwierigkeiten geplagt. Auch wenn mit der SD-70 wieder ein gutes, zuverlässiges Produkt entwickelt wurde, musste sich EMD ab den Neunzigerjahren betreffs Verkaufsziffern mit dem Platz zwei hinter GE begnügen. 2005 stellte EMD insgesamt 281 neue Diesellokomotiven her.



EMD SD40-2 EMD Leasing (Athearn) über 4300 Stk. wurden davon gebaut
EMD SD60 Demo (Overland Models) über 1000 Stk inkl. SD60M



American Locomotive Company ALCO:

Stärker als die Übrigen schaffte ALCO als einziger der klassischen Dampflokomotivhersteller den Sprung ins Dieselzeitalter und zählte dabei mit seinen innovativen technischen Lösungen zum bedeutenden Vorreiter unter den Konkurrenten. ALCO realisierte früh erfolgreiche Roadswitcher, baute mit der PA-Reihe muskulöse Strom-linienlokomotiven für Schnellzüge und versuchte in der Epoche der Second-Generation Lokomotiven mit der Century-Linie mitzuhalten. Doch der Markt war für drei Hersteller zu eng, 1969 stieg ALCO aus dem Lokomotivgeschäft aus.

Foto oben: ALCO C-628 Demo
(Stewart Hobbies)
Foto unten: ALCO PA-1 (Athearn)





Baldwin: Der erfolgreichste Hersteller von Dampflokomotiven versuchte das Konzept der Riesenlokomotiven vom Dampfzeitalter in die Dieselepoche zu übertragen. Die "Centipide" sollte der "Big-Boy" der Dieselepoche werden, mit der gleichen Achsfolge – zwei Laufachsen und zwei mal vier Triebachsen und nochmals zwei Laufachsen – besass dieses Ungetüm zwei Diesel-Generator Gruppen. Ebenfalls zweimotorige "Centercabs" als schwere Verschublokomotiven und "Sharknoses" als Schnellzuglokomotiven fanden aber wenig Abnehmer. Die Bahngesellschaften bevorzugten einfachere Diesellokomotiven, welche bei Bedarf in Mehrfachtraktion verkehren konnten. Baldwin, Lima und Hamilton schlossen sich 1950 zur BLH zusammen, konnten trotzdem in den folgenden Jahren nur noch wenige Rangierlokomotiven verkaufen. Noch vor der vollständigen Umstellung von Dampf auf Diesel stellte BLH im 1956 die Lokomotivproduktion ein.

Foto unten: Baldwin Sharknose
(Overland Models)
(Alle Fotos Spur HO by W. Meer)



Lima:
Der Pionier unter den Herstellern von Dampflokomotiven, Lima entwickelte ab 1930 mit der "Super-Power-Generation" die modernsten Dampflokomotiven Nordamerikas. Lima setzte bis zu letzt auf Dampftraktion, noch 1949 schlugen die Entwickler eine 4-8-6 Dampflok mit neuer Kesseltechnik und neuer Steuerungstechnik vor. Im gleichen Jahr baute Lima die ersten Diesellokomotiven, vierachsige Rangierloks. Die Firma war lediglich drei Jahre im Dieselgeschäft, dann folgte mit der Fusion zur BLH (Baldwin) der Ausstieg aus dem Lokomotivbau.

Fairbanks-Morse:
Mit einem ungewöhnlichen Dieselmotorkonzept forderte FM die etablierten Lokomotivhersteller dank höheren Einheitsleistungen heraus, ihr aus dem Marinegeschäft kommender OP-Dieselmotor besass ein Prinzip mit je zwei in einem gemeinsamen Zylinder gegeneinander wirkende Kolben. Die ersten Streckenlokomotiven, "Erie-Builts" genannt, waren als Stromlinienloko-motiven für den Personenverkehr konzipiert. Mit der "Trainmaster-Serie" stiess FM 1953 in die 2400 Horsepower Klasse vor und zwang die Konkurrenten zur Weiterentwicklung ihrer damals unterlegenen Typen. Mit dem Abschluss der Umstellung von Dampf auf Dieseltraktion trocknete aber das Lokomotivgeschäft in der zweiten Hälfte der Fünfzigerjahre langsam aus, FM Verkaufszahlen sanken kontinuierlich, 1963 gab die Firma die Herstellung von Diesellokomotiven auf.





oben: FM Erie Built (Life Like) und unten: FM Trainmaster (Athearn)

General Electric:
Die Entwicklung vom Zulieferanten zum absoluten Marktleader. GE war von den Anfängen der Dieseltraktion dabei, der Elektrokonzern lieferte seit 1905 für verschiedene Lokomotivhersteller die Generatoren, das Schaltmaterial und die Traktionsmotoren. Zu den bekanntesten Abnehmern gehörte ALCO, deren RS, PA und FA Serien besassen alle GE-Ausrüstungen. Aber auch Baldwin und Fairbanks-Morse beschafften die elektrischen Baugruppen für ihre Diesel- und Elektro-Lokomotiven bei GE. 1953 stellte GE diese Lieferungen ein und stieg mit den legendären "U-Boats" als eigenständiger Hersteller ins Lokomotivgeschäft ein. Nach dem Abgang der Konkurrenten stand GE ab 1970 als Nummer zwei neben EMD auf dem nordamerikanischen Lokomotivenmarkt. Schon die ALCO-Lokomotiven mit ihren GE-Fahrmotoren waren unbezwingbare Schwerarbeiter, die "U-Boats" der "Second-Generation" Epoche taten es ihnen nach. Eine U-30C war aber immer störungsanfälliger als die robusten EMD SD40-2. In der Second Generation blieb GE stets Nummer zwei hinter dem ungefährdeten EMD. Dies änderte sich in der Third Generation Epoche: GE überarbeitete bei der Entwicklung der "Techno-Toasters" in den Achzigerjahren die technische Ausrüstung und hatte Erfolg. Als in den Neunzigerjahren der grosse Boom einsetzte gelang es GE mit ihren kantigen Sechsachsern die Konkurrenz von EMD zu überflügeln. 2005, zu Beginn der "Fourth Generation Epoche", steht GE mit 7 von 10 verkauften Lokomotiven unangefochten vor EMD an der Spitze. Die AC- und die DC-Version ihrer "Evolution-Series" machen je die Hälfte der ausgelieferten Lokomotiven aus.



oben: GE AC4400 Demo (Athearn)

Möchten Sie mit dem Autor sprechen?
Haus C-2.OG 74

unten: GE Evolution Series ES44AC
(Tower 55 Products)



Text by **Jürg Lütscher**, Wallisellen

Weitere Information finden Sie in den Convention Infos (siehe Seite 88)

In Stock But Not for Long...

PRR Q-2 Duplex

The huge and successful PRR Q-2 is a timeless tribute to the success of experimentals on the PRR. Available while supplies last, in 2 engine numbers and loads of detail to treat the eye. A smooth running beast for your layout or collection.



$1499.95 + $120 Air S&H

$1849.95 + $120 Air S&H



C&O Late Allegheny

The highest level of detail... Opening cab doors, operating vestibule, opening Turret Hatch, operating Fully Detailed Cab Interior with Figures, working reverse linkage. The list goes on and on. Only a few 2R models remain. Call Today!

Erie L-1 0-8-8-0

The Erie had only 2 of these very unique articulated Camelbacks. True to scale in every way, it is powered by a 9000 series Pittman motor, with ball bearing gearbox and our "Quiet Drive" mechanism. While supplies last, you too can have the "Angus".

$1499.95 + $100 Air S&H



Photo by Get Real Productions

$1199.95 + $100 Air S&H



SF 3800 2-10-2

The Santa Fe had over 140 of these 2-10-2s hauling freight. It is time you get one on your railroad. Available as-built with original square cab, this model embodies the best of brass model making today. While supplies last you too can enjoy this model.

Sunset Models Inc.
37 South Fourth Street · Campbell, CA 95008 · 408-866-1727 · fax to 408-866-5674 · www.3rdrail.com

Junior's Corner

Marc Schärlinger ist 10 Jahre alt und er hat seine erste Legobahn bereits mit 6 Jahren bekommen
Nebenbei baut er heute Loks und Wagen nach gesehenen Vorbildern selber aus einfachen Steinen und hofft aber trotzdem dass Lego weitere „fertige“ Fahrzeuge herausbringt.

Marc zeigt uns 2 LEGO-Züge:
Santa Fe Super Chief Passenger Train
BNSF Double Stack Train

Sehr erfreulich, dass es für die junge Generation mit Lego eine Einstiegsmöglichkeit in die Eisenbahnszene gibt, wo sogar die Kreativität gefördert wird, indem die Modelle zusammen- oder sogar umgebaut werden können.







Die Grösse der Modelle entspricht weitgehend der Spur O.

Fotos by Olaf Schärlinger, Schindellegi

Haus A-EG 21



SHOW&MUSIC

Der Draht zum Entertainment

Internationale Künstleragentur
SHOW AND MUSIC AG
Im Tiergarten 23, Postfach, CH-8036 Zürich
Tel. 044 / 461 00 66, Fax 044 / 462 70 30
E-Mail: matter@showandmusic.ch
http://www.showandmusic.ch

- Vermittlung von nationalen und internationalen Künstlern
- Zusammenstellung von Unterhaltungsprogrammen
- Ausarbeitung von Veranstaltungskonzepten
- Organisation und Durchführung von Anlässen

loco motion verbindet
www.bossard.com
BOSSARD

Lageplan Adliswil

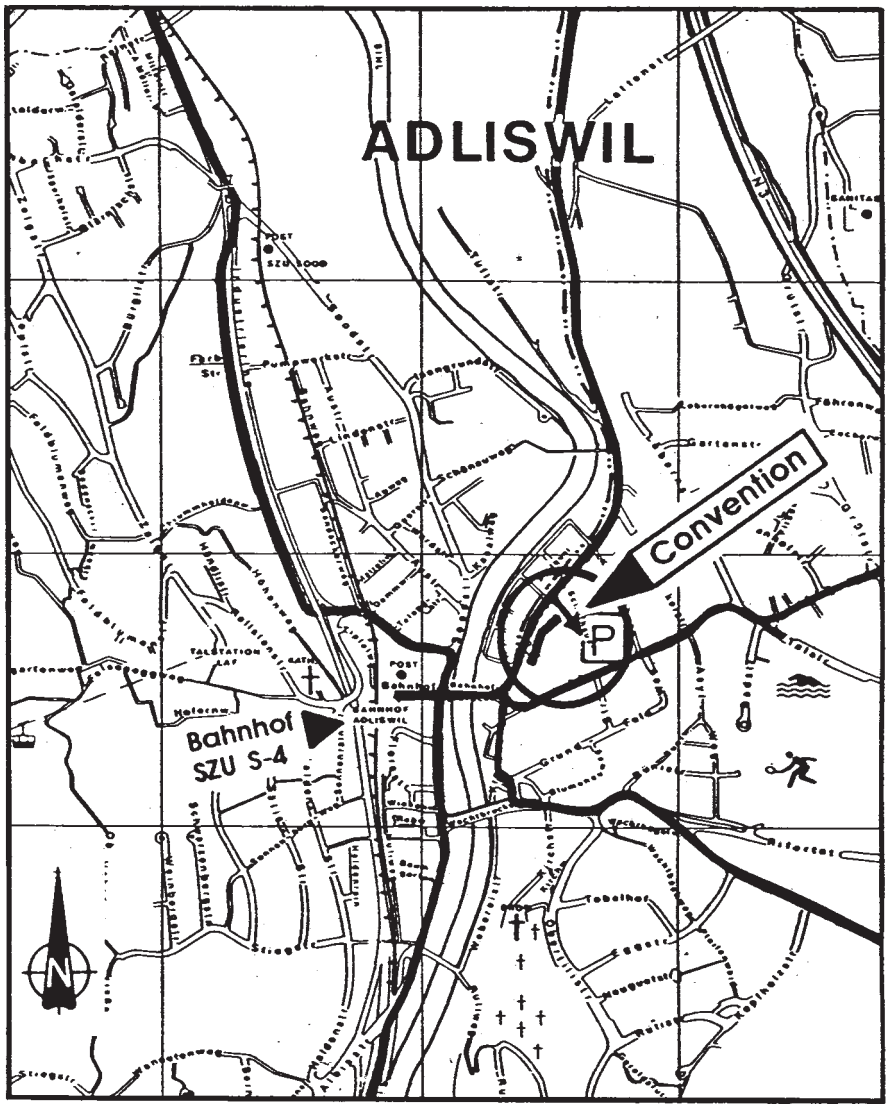
Stadt Adliswil

Die diesjährige Convention findet wieder im Zentrum von Adliswil bei Zürich im Schulhaus Kronenwiese statt. Adliswil liegt im Sihltal vor den Toren Zürich's und ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar. **Come by Train** - nur 16 Min. vom Zürich HB mit S-Bahn SZU-Linie S-4 im Halbstundentakt. Ab Bahnhof Adliswil knapp 5 Gehminuten (Bitte Hinweistafeln mit unserem Signet folgen und den Detailplan auf Seite 2 beachten.)
Ab Tramendstation Wollishofen (Tram-Linie 7) mit VBZ-Bus-Linie 184 bis Haltestelle Krone. Fussweg hinter ZKB-Gebäude nur 1 Min.
Anreise mit dem Auto: Autobahn A-3 aus allen Richtungen Ausfahrt (Exit) No. 33 Zürich-Wollishofen benützen und in Richtung Adliswil fahren (1,4 km). Die Zufahrten zum grossen Parkplatz des Schulhauses sind beschildert.
By Car: From all directions take highway A-3 Exit No. 33 Zürich-Wollishofen and proceed to Adliswil (1,4 km). Follow the RR-Fans signs with our Logo.



Zürich SZU S-4

Zürich-Wollishofen A-3 (Exit 33)
Bus 184 Ibis Hotel



Chur A-3

Kilchberg
See

Thalwil
Rüschlikon
Hotel
Belvoir

Zug / Luzern / Motel Sihlbrugg

Realisierung des Convention-Guides

Konzeption und Gestaltung inkl. Satz	Werner Meer, Kilchberg
Text und Fotos (wo nichts erwähnt)	Werner Meer, Kilchberg
Korrekturlesen	Jürg Arnold, Adliswil
Railroadfans Signet & Pin	Max Peter, Zürich & Los Angeles
13th Convention Signet & Pin	Jürg Lütscher, Wallisellen
Colorierung des Signets	Franz Stucki, Bern
Titelseite (Cover)	Ruedi Schai, Bernhardzell
Akquisition der Inserate	Werner Meer, Kilchberg
Adressmutationen für den Versand	Ruedi Schai, Bernhardzell
Kostenabdeckung	Herzlichen Dank allen Inserenten
Druck und Lithos	U. Eggenschwiler, Dietschi AG, Waldenburg

www.dietschi.ch

Beilagen beim Versand des Guides:
Prospekt von Stand-up-Switzerland
Antrag VISA Electron
Corner Card Center

dietschi Business-Class zum Economy-Tarif.



The End of the Train - The Convention Caboose
Er symbolisiert auch das Ende der 13th Convention

Ausstellerverzeichnis / Exhibitors

Dioramen, Anlagen, Modelle, Workshops
Ausstellerverzeichnis Schweiz

John Allen (NG Corner)
Peter Allneider, Au (Pitsch's Team)
Sandro Arianna, Neerach
Hansruedi Bänziger, Zürich (NG Corner)
Rudolf Beer, Gerlafingen
Joachim Bertsch, Kilchberg
Rolando Bonvicini, Sulz-Rickenb. (Gn3)
Heinz Bösch (Gn3)
Heinz Burri, Hinteregg (AMROS)
Mario Cairoli, St. Pantaleon
Heinz Däppen, Solothurn (Gn3)
Walter Dauner (Ntrak)
Peter Doebeli, Zug
Peter Dossenbach (NG Corner)
Hansruedi Egli, Bassersdorf (Ntrak)
Moritz Faccin (NG Corner)
Kurt Felix (Pitsch's Team)
Reto Frick, Volketswil
Willi Furrer (Ntrak)
Felix Gähler (Ntrak)
Roy Genkinger, Winterthur
Philipp Gerber (NG Corner)
Simon Ginsburg, Murten (Ntrak)
Felix Gruber (Ntrak)
Dieter Haltmeier, Winterthur
Eugen Hänseler, Horgen
Robin Hefti, Egnach (Junior's)
Walter Hefti, Egnach
Emil Heller, Samstagern
Max Hintermann, Zürich
Thomas Hollenstein, Rapperswil
Dani Hunziker (NG Corner)
Beat Hutmacher, Hettiswil
Albert Ilg, Lupfig
Christian Jenzer (Ntrak)
Rene Jocham (Ntrak)
Hugo Kaiser, Schindellegi
Philippe Kälin (AMROS)
Werner Kämpfen (NG Corner)
Ernst Kathriner, Sarnen
Hans Kathriner, Landschlacht (Gn3)
Manfred Keller (Ntrak)
Kay Kistler (NG Corner)
Martin Kolb, Wil
Rolf Läuppi, Zürich
Manfred Lengacher, Bern
Jürg Lütscher, Wallisellen
Albert Mader, Zürich (NG Corner)
Andy Meier (NG Corner)
Peter Messmer, Basel
Cla Neff, Waltenschwil (Live Steam)
Hansueli Oschwald, Uerikon (AMROS)
Ferdinand Rat, Stäfa
Stefan Raths (Pitsch's Team)
Felix Reichlin, Adliswil
Peter Reisinger, Bülach
Martin Rindlisbacher, Richigen
Rudolf Rotgans, Grüsch
Samuel Röthlisberger, Fislisbach
Peter Rychener, Dottikon
Ruedi Schai, Bernhardzell
Marc Schärlinger, Schindellegi (Junior's)
Heinz Schindler, Winterthur
Daniel Schläfli, Crissier (AMROS)
Kurt Schmid (NG Corner)
Fredy Schmohl (NG Corner)
Alfred Schön, Zizers
Hugo Schumann (Gn3)
Werner Schwab, Glattbrugg
Daniel Sieber (Ntrak)
Alex Siliprandi, Marin-Epagnier
Laurent Siliprandi, Marin-Epagnier
Remo Siliprandi, Marin-Epagnier
Dieter Stehli, Zürich
Walter Steiner (Pitsch's Team)
Franz Stucki, Bern
Marc Theilkäs (NG Corner)
Ruedi Tschopp (Gn3)
Alex von Orelli, Wädenswil
Urs Weibel, Feldis
Peter Wetzel, Adligenswil
John Wiesmann, Zürich
Alfred Zeller, Pratteln
Paul Zeltner, Oberentfelden

Total Exhibitors Switzerland: 84
Total Exhibitors International: 49

Country Code:
A = Austria
B = Belgium
D = Germany
F = France
L = Luxembourg
NL = Netherlands
USA = United States of America

Please note: Late registrations after August 4, 2006 are not listed !

International Exhibitors

Andreas Becker, Hagen, D (1/22,5)
Wolfgang Bertle, Reutlingen, D
Michael Blank, Böblingen, D
Patrick Bopp, Holzem, L
Uwe Brilmayer, Gau-Algesheim, D
Ulf Degener, Meersburg, D
Wolfgang Esser, D (1/22,5)
Mike Fritz, Souffelweyersheim, F
Michael Fuchs, Neuhausen, D
Jürgen Funck, D
Günther Garn, Elchingen, D
Johan Halma, NL
Ronald Halma, NL
Elmar Haug, D
Achim Hennige, Heilbronn, D
Bert Horner, Thüringerberg, A (Live Steam)
Marcel Jeanson, Paris, F (MRS)
Alain Kap, Brouch, L
Klaus Kerwer, D (1/22,5)
Norbert Küchen, D (1/22,5)
Thomas Kuen, München, D
Volker Lange, Grosspösna, D
Christophe Le Corre, Paris, F (MRS)
Uli Leibfarth, Esslingen, D
Brain Marsh, Muncie, IN, USA
Missy Marsh, Muncie, IN, USA
Uwe Mauermair, München, D (DL&N)
Rolf Müller, Berlin, D
Manfred Neurauter, Ludesch, A
Michael Ollfisch, D (1/22,5)
Joseph Post, Pintsch, L
Joshua Post, Pintsch, L
Gerard Rodriguez, Paris, F (MRS)
Daniel Roth, Strasbourg, F
Alexander Rudin, München, D (DL&N)
Bernard Schneider, Bonnevoie, L
Richard Schneider, Bonnevoie, L
Hans-Heinrich Schubert, Hoechstadt, D
Wolfgang Schütte, D (1/22,5)
Jean Soukiassian, Paris, F (MRS)
Peter Speiser, Fellbach, D
Thomas Stauss, Schwäbisch Gmünd, D
Martin Stierlen, Korntal, D
Pascale Taubenberger, Illkrich, F
Thomas Tschur, D
Guy Tyteca, Chapelle-a-Wattines, B
Hubert Wetekamp, Werl, D
Rudi Winkler, Leipheim, D
Lucien Wiss, Illkirch-Graffenstaden, F

Sponsoren und Realisierung der 13th Convention

CV-Awards, div. Formulare, Offical Pass, Dinner-Karte, T-Shirts, EDV-Design by **Ruedi Schai** Jun., Bernhardzell
CV-Formulare für Modelle, Dioramen, Börse, EDV-Abwicklung inkl. Beschilderung by **Heinz Schindler**, Winterthur
CV-Logo, CV-Pin, Text zum Hauptthema Locomotion (The Author) by **Jürg Lütscher**, Wallisellen
CV-Flyer - Printing by **Wolfgang Fraisl**, Wilenbei Wil
CV-Material- und Caboose-Transporte by **Volvo-Trucks**
Badges: Embassy of the United States of America, Bern
Sponsoring by **René Beyer**, Beyer Uhrenmuseum, Zürich
Sponsoring by **Reto Graf**, Bank Thalwil
Organisation by **Peter Rychener,** Dottikon
Einlagerung Caboose: **Kurt Aeberli**, Buochs & Kilchberg
Schilder für Raumbelegung: **Felix Reichlin**, Adliswil
Spezialtransporte: **Lehner** Hoch- und Tiefbau, Kilchberg
Pepsi Cola, **Unidrink**, Hitzkirch

Inserenten / Advertisers

29 AAA, Swiss Ltd. Limousine Service, Zürich
08 Adliswil, Stadt Adliswil
U 4 All American Trains, (Broadway Ltd.) Kaarst, D
17 Bank Thalwil, Thalwil
10 Belvoir Hotel, Rüschlikon
41 Big Trains and More, Sissach
31 Book by Ulf Degener, D
31 Book by Martin Stierlen, D
10 Bösch-Getränke, Adliswil
100 Bossard AG, Zug
16 Brass Locomotive Co., San Marcos, CA, USA
U 5 Brima Modellanlagenbau, Gau-Algesheim, D
18 Cairoli Modellbau, St. Pantaleon
104 Corner Bank Card Center, Lugano
79 Easygleis, Lebus, D
12 Feather Products, Zürich
29 Garage Dutli AG, US-Cars, Zürich
103 Generali Versicherungen, Chur
28 Hutmacher's Leder-Kunsthandwerk, Hettiswil
20 JoWi, Modellbahn-Hintergrund, Hattingen, D
18 Kadee Quality Products, White City, OR, USA
14 Kalmbach Publishing Co., Waukesha, WI, USA
03 Lamprecht Transport AG, Zürich-Flughafen
68 LAF Luftseilbahn Adliswil-Felsenegg (SZU), Zürich
U 3 LOKi, Fachpresse Zürich AG, Zürich
12 Mags and More GmbH, Zürich
83 Märklin-Vertriebs AG, Unterengstringen
U 6 Maxon Motor AG, Sachseln
87 MTI, Maya Travel Inn, Uitikon-Waldegg
18 MIBA-Miniaturbahnen, Nürnberg, D
U 7 Micro-Trains Line, Talent, Oregon, USA
U 2 Minimotor SA (Faulhaber), Croglio
17 Old Pullman Modellbahnen AG, Stäfa
U 8 Overland Models, Inc., Muncie, Indiana, USA
11 Pepsi Cola, Unidrink AG, Hitzkirch
30 Pitschs Trucker Shop, Zürich
15 Puren GmbH, Überlingen, D (U = Umschlag, Cover)
16 Railhistory, Stein
18 Rat Ferdinand (Big or Small), Stäfa
U 6 RS Design, Bernhardzell
100 Show & Music AG, Albi Matter, Zürich
10 Stand-up-Switzerland, Albi Matter, Zürich + Seite 21
18 Summit USA, Lake Charles, LA, USA + Seite 28
99 Sunset Models, 3rd Rail, Campbell, CA, USA
103 SWR Eisenbahn-Romantik, Baden-Baden, D
U 8 Tower 55 Products, Muncie, Indiana, USA
14 Trainmaster by Werner Meer, Kilchberg
49 Train Safe Schweiz, U. Schmid AG, Biel-Benken
U 5 Triplex Railshop GmbH, St. Pantaleon
18 Umelec Engineering, Untersiggenthal
04 Volvo Trucks (Schweiz) AG, Dällikon
U 7 Wm.K. Walthers Inc., Milwaukee, WI, USA
U 6 Wolf Design, Wilen bei Wil

SÜDWEST Fernsehen

Unter der Leitung von Frau Susanne Mayer-Hagmann wird das Eisenbahn-Romantik Team mit Hagen von Ortloff eine Reportage der 13th Convention produzieren.



Eisenbahn Romantik

Händlerverzeichnis / Dealers

Infostand mit Verkauf

A-UG	8	Big Trains and More
A-OG	23	Bookstore/Videoshop
A-EG	18	Brima Modellanlagenbau, D
A-EG	20	Easy Gleis, D
A-EG	15	Feather Products
A-OG	25	Hutmacher's Lederhandwerk
A-EG	19	JoWi Modellhintergrund, D
C-2OG	66	Maya Travel Inn
A-EG	14	Old Pullman
A-EG	12	Overland Models, USA
A-UG	3	Pitsch's Trucker Shop
A-OG	26	Puren GmbH, D
A-OG	45	Railhistory
A-EG	12	Tower 55 Products, USA
A-OG	24	Trainmaster by Werner Meer
A-EG	13	Triplex Railshop
C-EG	54	Wolf Design / RS Design

GENERALI Versicherungen

Personenversicherungen

Generalagentur Renato Crescenti
Ringstrasse 18 7000 Chur
Telefon: 081 286 71 11

Ihr Vorsorge- und Anlagespezialist

- Umfassende Vorsorgeberatung mit Analyse der Leistungen der 1./2. und 3. Säule
- Finanz- und Anlageberatung
-Pensionsplanungen
- Finanzierungen von Liegenschaften mit GENERALI-Hypotheken
- Sämtliche allgemeinen Versicherungen von Hausrat- und Autoversicherungen

cr basel

Reload

Karte geladen, die Welt im Griff.



Ob für Einkäufe im Internet oder den täglichen Bedarf, ob für einen Sprachaufenthalt oder auf Reisen: Wer auf die neue, exklusive VISA Electron Reload Karte der Cornèr Bank setzt, gewinnt ein grosses Stück Unabhängigkeit, ohne den finanziellen Überblick zu verlieren. Dank vorbezahltem und jederzeit einfach wieder aufladbarem Guthaben, ist die praktische Reload Karte der ideale Begleiter für junge Leute im In- und Ausland. Schnell, sicher, unkompliziert: alles im Griff mit der Reload Karte.



www.cornercard.ch oder Telefon 0844 00 41 41

CORNÈR Bank Card Center VISA MasterCard



TRIPLEX
RAILSHOP Ltd
4421 St. Pantaleon

your best choice of american model-railroads





adress:
Degenmattstr. 68 ▪ CH-4421 St. Pantaleon ▪ Tel. 061 913 13 33 ▪ Fax 061 913 13 34
or visit us: **www.triplex-railshop.ch**

Since over 13 years:
Model Railroad Layout in perfection



Our newest project: Mexican Railroad

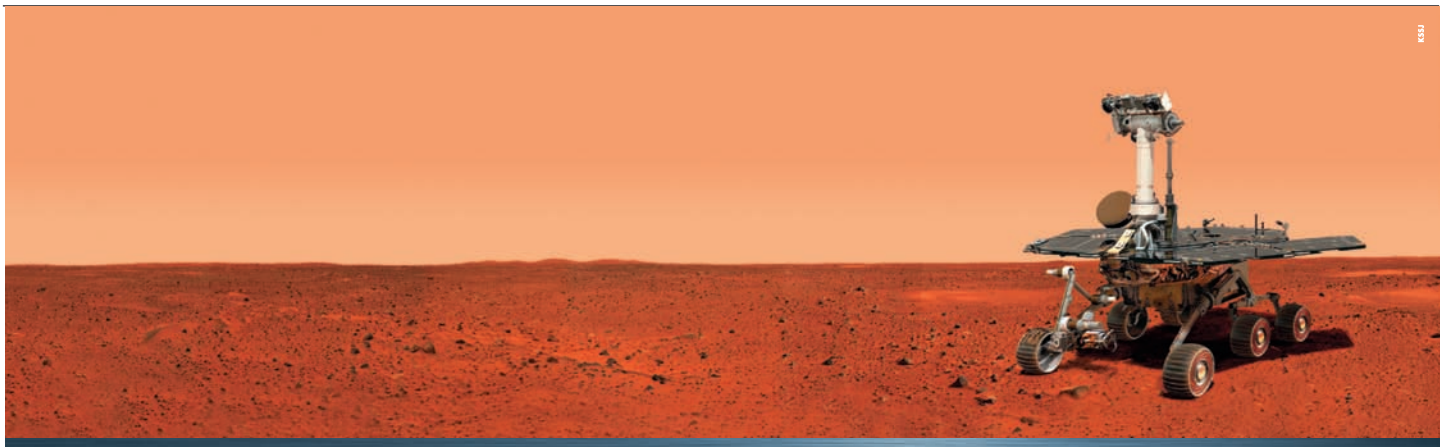
OUR SERVICES:

Personal assistance At your place or in our workshops
Planning Including landscape
Framework Individual modules
1:1 Plan For a detailed work
Structure Vertical + horicontal: for roadbed and landscape
Wiring With documentation
Control Conventional, digital or PC
Service and Transport Worldwide We are there to help you solve your problems
Seminars Planning, construction, landscaping
Furniture A nice piece to exhibit your masterpieces
Accessoires All you need - we deliver!

brima

brima Modellanlagenbau GmbH
Albert-Einstein-Str. 7 · D-55435 Gau-Algesheim · Germany
Phone +49 (0)6725 308211 · Fax +49 (0)6725 308212
brima@brilmayer.de

www.modellanlagenbau.de
worldwide delivery and service



maxon-Antriebe auf dem Mars.

Was unterscheidet die 39 Motoren im Marsmobil von den 4 Mio. weiteren, die jedes Jahr unsere Fabriken verlassen? Nichts.

Wenn es drauf ankommt, setzt man selbst in der Raumfahrt auf unsere Antriebssysteme. Kein Wunder, sind diese auch hier unten äusserst begehrt - in der Industrie, in der Medizin- und Sicherheitstechnik, in der Mess- und Prüftechnik und vielen anderen Bereichen. **www.maxonmotor.com**

maxon motor

driven by precision

Grafik + Beschriftungen

Unser Angebot

- Visitenkarten in allen Varianten
- Autobeschriftungen / Werbetafeln
- Erstellen von Abziehbildern
- Digitaler S/W- und Farbdruck
- Firmenprospekterstellung
- Textil- + Transferdruck
- Homepageerstellung
- Designerarbeiten
- Blachendruck
- Digitalfotografie
- Flyer- + Plakatdruck



Während der 13th Convention

- **LIVE-Beschriftung**
  Ein Van bekommt den MRL - Look
- **Logos und Schriftzüge direkt ab Plotter**
  Bringen Sie Ihre Ideen + Wünsche mit
- **T-Shirt Druck**
  Wir drucken vorhandene Logos oder auch Ihr Wunschlogo





RS DESIGN

Ruedi Schai jun.
Postfach 27
9304 Bernhardzell

071 433 13 08 / 079 671 94 26
rsdesign@bluemail.ch

WOLFDESIGN

Wolfgang Fraisl
Weiherweg 1
9535 Wilen b. Wil
Telefon 079 437 83 83
www.wolfdesign.ch

Unser Stand ist beim Eingang Haus C

Your Source For Z



Invest In The Best. For years now, Micro-Trains Line Co. has been the go-to source for model railroaders seeking the best in N scale, including dependable and micro-detailed freight car and locomotive prototypes every month. In 2006, we're excited to announce our Z scale line is significantly expanding!

Our comprehensive line of Z scale freight cars and locomotives is growing with two new body styles, both with the same attention to detail and fidelity you expect from Micro-Trains. This year we'll introduce the long awaited PS-2 two-bay covered hopper in multiple road numbers, and the FMC 50' box car for modern prototype modelers.

And, if the release of our new Z scale GP-35 locomotive wasn't cause enough to celebrate, we're introducing a new diesel locomotive next year, adding to our existing fleet of F7 and GP-35 locomotives. Our Z scale Micro-Track® will also expand with the addition of an r490mm – 13 degree turnout this summer.

Experience & Quality You Depend On



For more information about Micro-Trains® products, go to www.micro-trains.com

©2006 Micro-Trains Line Co. • P.O. Box 1200, Talent OR 97540-1200 USA
Web: www.micro-trains.com • Email mtl@micro-trains.com • 800.422.5526

MICRO-TRAINS® LINE

WALTHERS

Find Almost Anything in North American Model Railroading at walthers.com

Walthers • 5601 W. Florist Ave. • Milwaukee, WI 53218

To view our entire line, visit walthers.com or see the Walthers Reference Books.

Power, beauty & precision in perfect scale



UP-D&RGW SD70ACe

OVERLAND
MODELS, INC.

BUILT TO INSPIRE

Overland Models and Tower 55 Products are proud to be a part of the 13th American Railroadfans of Switzerland Convention. We look forward to discussing the many new products that our companies have to offer in both brass and plastic. Please visit our booth next to Information in Building A.

Bitte besuchen Sie unseren Stand neben der Information im Haus A.

TOWER 55

a new era of imagination

THE PLASTIC DIVISION OF OVERLAND MODELS, INC.

www.overlandmodels.com | www.Tower55products
For dealer inquiries, contact us at: 765.289.4257
or info@overlandmodels.com

311 South Walnut Street
Muncie, IN 47305-2457 USA