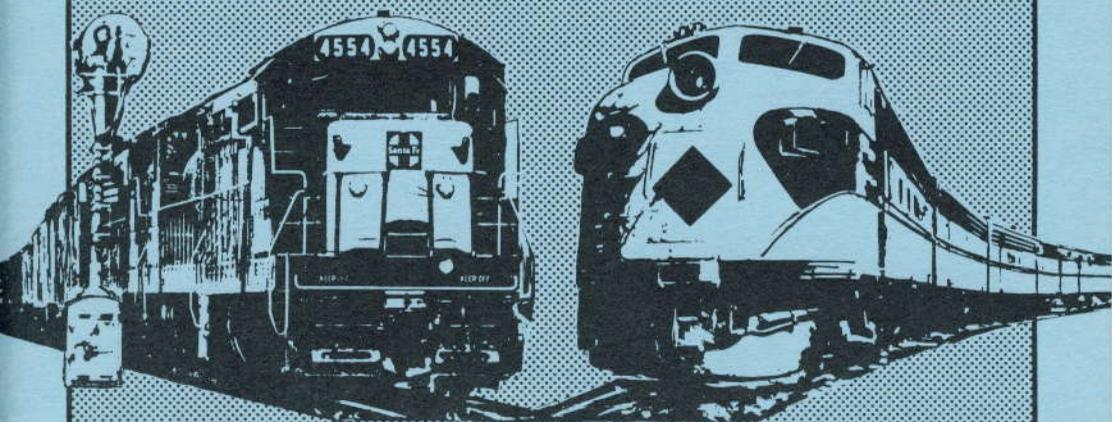


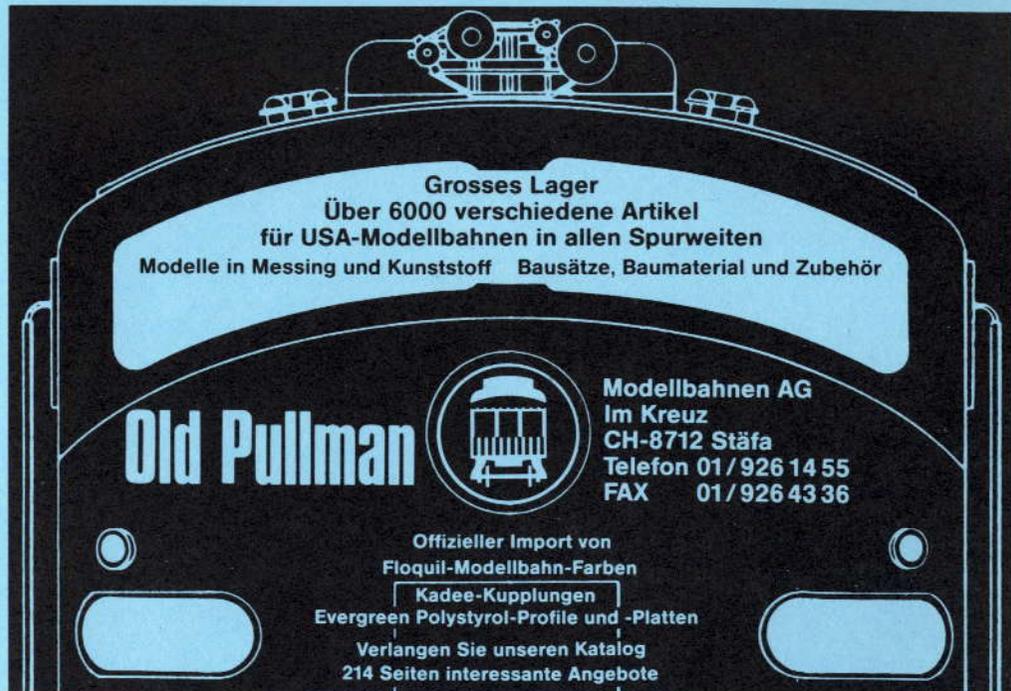
AMERICAN RAILROADFANS IN SWITZERLAND



Sixth Convention

im blauen Haus der Wasserversorgung Zürich, bei der Europabrücke

September 29/30, 1990



Grosses Lager
Über 6000 verschiedene Artikel
für USA-Modellbahnen in allen Spurweiten
Modelle in Messing und Kunststoff Bausätze, Baumaterial und Zubehör

Old Pullman



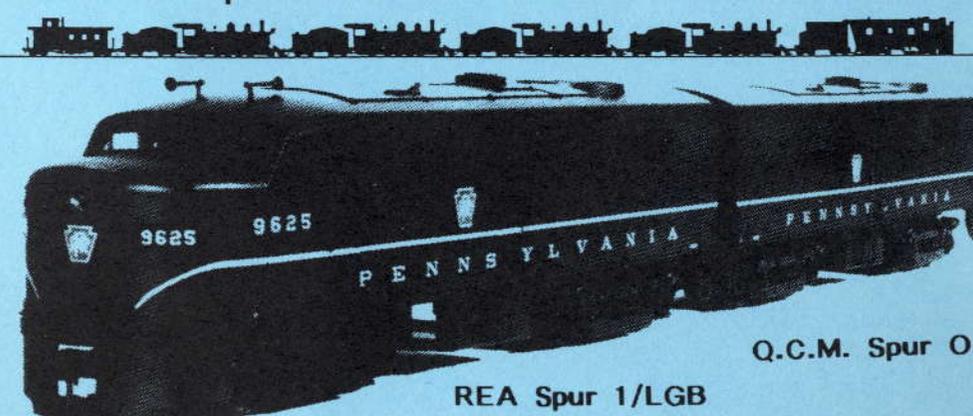
Modellbahnen AG
Im Kreuz
CH-8712 Stäfa
Telefon 01/926 14 55
FAX 01/926 43 36

Offizieller Import von
Floquil-Modellbahn-Farben
Kadee-Kupplungen
Evergreen Polystyrol-Profilen und -Platten

Verlangen Sie unseren Katalog
214 Seiten interessante Angebote

FEATHER PRODUCTS

Spezialartikel für Modellbahnen



Q.C.M. Spur O

REA Spur 1/LGB

FEATHER PRODUCTS Utikonerstr. 41, CH-8902 Urdorf

Sixth Convention for American Railroadfans in Switzerland

Am Wochenende vom 29./30. September 1990 führen wir das 6. Treffen (Tagung und Ausstellung) für amerikanische Eisenbahnfreunde in der Schweiz durch und zwar im blauen Gebäude der Wasserversorgung Zürich, Hardhof, bei der Europabrücke (Karte mit Angaben von Zufahrt mit Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln ist auf dem Umschlag).

Öffnungszeiten

Samstag 29.9.90 10.00 - 18.00 Uhr
Sonntag 30.9.90 10.00 - 16.00 Uhr

Kein Eintritt, da NON-PROFIT

Convention - Programm

Die diesjährige Convention steht unter dem Generalthema PASSENGER TRAINS. Dieses beinhaltet alle Spurweiten von N bis 1, sämtliche Epochen und Gesellschaften vom Oldtimer bis zum heutigen Superliner und Commuter.

Das Nebenthema CANADA ist nicht minder attraktiv. Wir sehen alle Epochen, Passenger und Freight Trains.

In einzelnen VITRINEN präsentieren wir in sich abgeschlossene Themen, die unabhängig vom General- und Nebenthema sind. z.B. The N-Scale Collection in 3 Vitrinen / When Steam was King / Union Pacific Super Power Locos / Modern Freight Trains / Vom Kit zum fertigen Modell: D&RGW Coach in On3 / SP Box Car aus Styrene in HO / Der Werdegang vom rohen zum fertig lackierten und beschrifteten Modell.

DIORAMEN, MODULE und ANLAGEN geben einen Einblick in die vielfältige Welt der Landschaftsgestaltung und des Anlagenbaus. NEU: Wir sehen zum ersten Mal N-Module nach dem amerikanischen NTRAK-Standard mit Fahrbetrieb. Die meisten Anlagen sind im Guide beschrieben. CLINICS: How to do . . . Hier zeigen wir an beiden Tagen hautnah, wie Modellbau gemacht wird. Clinic 1: Herstellung von Modellbäumen in Spur O. Clinic 2: Bauen mit Holz (Bausatz und Eigenbau).

Eine attraktive FILM-, DIA- und VIDEO-SHOW zieht jeden Besucher in den Bann der amerikanischen Eisenbahnwelt.

Die LAYOUTTOURS nach Adliswil bieten dieses Jahr ein Vielfaches: HO-Modulanlage mit Fahrbetrieb für lange Züge mit 100 + Wagen (17 m) / Grosse HO-Anlage im Bau in U-Form (10 m) / HOn3-Anlage mit 8 teils detaillierten Modulen (5,5 m) / On3-Anlage ex. Kiener mit neuem Rundkurs und Fahrbetrieb (4,4 m). Diese Tours werden wiederum mit 2 Minivans im Halbstundentakt durchgeführt (Kosten: Fr. 5.--pro Person).

An der BÖRSE (nur US-Material) werden viele 'Rosinen' den Besitzer wechseln. Kleiner Verkaufsstand - BOOKSTORE - für Literatur, Kataloge, Kalender, Fotos, Videos und Neuheiten.

INFOSTAND der Firmen: Feather Products / Kurt Kriewall / Mixed Trains / Old Pullman / Rittech / Trainmaster.

Die Cafeteria ist an beiden Tagen geöffnet (keine Menues, nur Snacks und Getränke). Das offizielle CONVENTION-DINNER findet am Samstagabend in Hotel Nova Park (Saal Kairo) statt. Wir begrüßen gerne Gäste und Begleitpersonen zum Dinner, die jeweils eine Bankettkarte kaufen können. Kosten ca. Fr. 37.-- exkl. Getränke (Anmeldung bis spät. 15.9.90.)

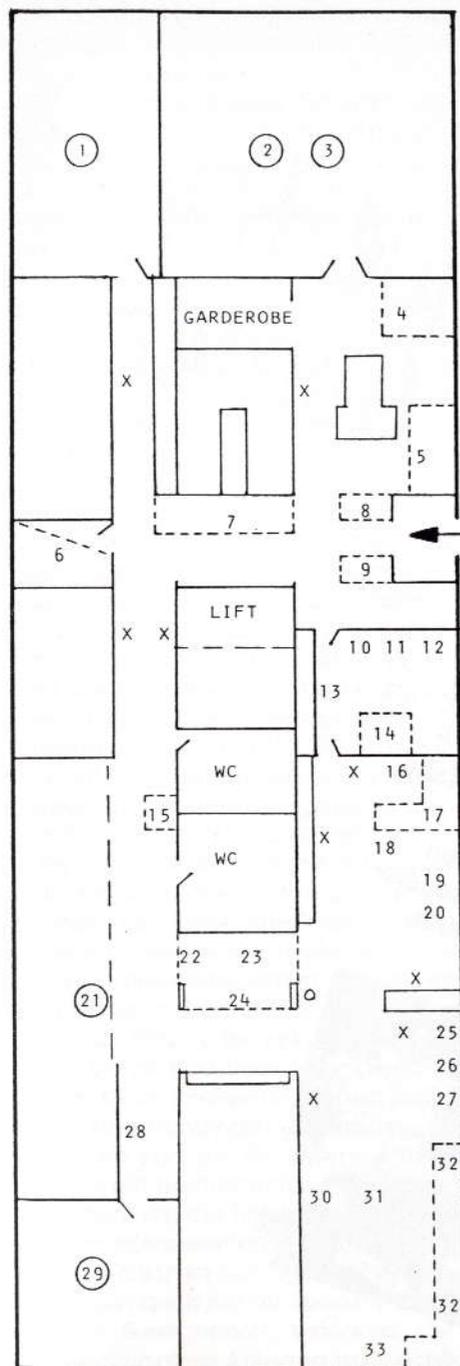
Wir danken allen Helfern und insbesondere der Direktion der Wasserversorgung Zürich.

Weitere Programmhefte erhalten Sie bei: W. Meer, Seestr. 135, CH-8802 Kilchberg, Tel. 01-715 3666, Fax 01-720 4766.

Inhaltsverzeichnis

- | | |
|--|--|
| 1 Programm der 6th Convention | 32 Amtrak Streckennetz (Karte 1974) |
| 2 Inhaltsverzeichnis | 33 N-Turntable by E. Haenseler
HO-Dioramen by A. Abbühl |
| 3 Übersichtsplan der 6th Convention | 34/35 Canada Bericht |
| 5 Welcome (Wir stellen uns vor) | 36/37 NTRAK Standard - Wir stellen vor |
| 7 Film- und Diaprogramm | 38/39 N-Modulanlage in NTRAK-Norm |
| 9 Videoprogramm | 40 Weitere Aussteller mit Dioramen
Realisierung des Guides |
| 11 Clinicsprogramm | |
| 12 HO-Module Maine Central RR
by M. Wüest | |
| 13 O/On3-Module by U. Brombacher | Unsere Inserenten: |
| 14 Special Guest - N. Gauch | Umschlag vorne:
Old Pullman
Feather Products |
| 15 HO Brückenmodul by U. Weibel | Umschlag hinten:
Lambert Enterprises, USA (BLCO, Video
Rails, Rail Gear, Express Stoppe Books) |
| 17 Layouttour mit Fahrplan | |
| 18/19 Übersicht Layouttours in Adliswil
Beschreibung der neuen HO-
Anlage by F. Rossi und D. Bianchi | 4 AVIS Rent a Car |
| 20/21 Plan der neuen HO-Anlage | 6 Eisenbahn Zeitschrift |
| 22/23 Plan und Info HO-Modulanlage | 8 Trainmaster by Werner Meer
Steam Powered Video, GB |
| 24 Plan und Info der On3-Module
by F. Kiener, D. Stehli, D. Jehle | 10 American Airlines |
| 25 Plan und Info der HOOn3-Module
by D. Stehli | 14 Licenses Plates by Norbert Gauch |
| 26/27 Passenger Trains Bericht | 16 Tip Top Autowerk AG |
| 28/29 Pass. Trains und Amtrak Bericht | 17 Rittech SA |
| 30/31 Amtrak Today und Liste berühmter
Streamliners vor der Amtrakzeit | 32 Kurt Kriewall |
| | 39 Mixed Trains |

Übersichtsplan der 6th Convention



- 1 Videoshows
- 2 Film- und Diashows
- 3 Clinics
- 4 Old Pullman
- 5 Feather Products
- 6 Rittech SA
- 7 Börse
- 8 Layouttours (Tickets)
- 9 Registration und Information
- 10 On3-Diorama by H. Rietschle
- 11 HO-Brückenmodul by U. Weibel
- 12 O/On3-Module by U. Brombacher
- 13 HO-Dioramen by H. Eichenberger
- 14 Mixed Trains
- 15 Kurt Kriewall
- 16 Canada
- 17 NTRAK-Modulanlage by Zaugg/Egli
- 18 HO-Diorama Scrapyard by D.&P. Ruf
- 19 N-Turntable by E. Haenseler
- 20 N-Diorama (Redrocks) by D. Arnold
- 21 Getränke- und Snackausgabe
- 22 License Plates by N. Gauch
- 23 Trainmaster by Werner Meer
- 24 Bookstore und Videos
- 25 HO-Turntable by W. Meer (E. Hinz)
- 26 HO-Dioramen by A. Abbühl
- 27 Durango Station by F. Kiener
- 28 Railroad Police Abzeichen
- 29 Cafeteria
- 30 Passenger Trains HO
- 31 Passenger Trains O und 1
- 32 Main Central HO-Anlage by M. Wüst
- 33 Westernstadt HO by S. Binzegger
- X Verschiedene Vitrinen

Visitor Pass Fr. 1.--





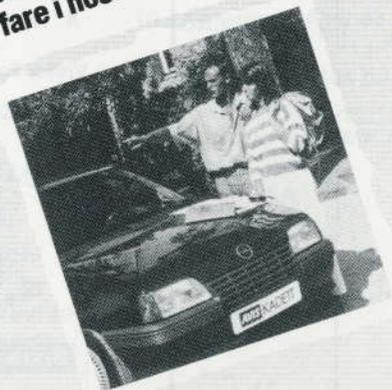
We try harder



Weil wir nur ein Ziel haben: Die Zufriedenheit unserer Kunden.
Une clientèle satisfaite tel est notre but.
Perchè abbiamo un solo traguardo soddisfare i nostri clienti.



Reservation Offices:
Zürich 01 / 241 70 70
Geneva 022 / 732 26 06



Welcome Convention - Visitors

Wir freuen uns, Sie an der 6th Convention for American Railroadfans in Switzerland begrüßen zu dürfen.

Alle 2 Jahre organisieren wir eine zweitägige Convention (Tagung und Ausstellung), die jeweils zwischen Ende September und Mitte November durchgeführt wird. Schon Heute machen wir uns für die 7th Convention Gedanken, die für 1992 geplant wird.

Ganz speziellen Dank der Direktion der Wasserversorgung Zürich, Herrn Albert Mader, den vielen aktiven Helfern vor und hinter den Kulissen, sowie unseren Inserenten, die uns die Realisierung der 6th Convention ermöglichen.

Sie fragen sich sicher, wer hinter den 'American Railroadfans in Switzerland' steht. Wir sind eine lose Interessengemeinschaft von amerikanischen Eisenbahnfans aus dem Grossraum Zürich, sowie aus der deutschen Schweiz. Wir sind kein Club und kein Verein, da wir mit dieser ungewungenen Form 'The American Way of Life' reflektieren möchten. Wir führen monatlich ein Meeting für interessierte Fans durch (jeweils an einem Freitagabend ab 19.30 Uhr in Kilchberg/ZH). Es treffen sich ca. 30 Fans, um über die amerikanische Eisenbahnszene zu diskutieren und sich einen kleinen Dia-, Film- oder Videovortrag anzusehen. Hier zeigen Leute aus unserem Kreis ihre neusten Aufnahmen aus den USA und Canada. Zudem darf jeder Besucher Literatur, Fotos oder sein neuestes Modell (egal ob im Bau oder fertig) mitbringen. Kompetente 'Fachleute' geben zu Fragen über unser Hobby gerne Auskunft.

Glücklich sind wir, für unsere Anlagen in Adliswil ein permanentes Heim gefunden zu haben. Um die Unkosten abzudecken, können Interessenten mit einem frei wählbaren jährlichen Beitrag aktiv dabei sein, oder aber auch nur als Sponsor. Benützen Sie die Gelegenheit, während der 6th Convention diese Anlagen zu besichtigen.

Kennen Sie schon den 'American Corner' in der 'Eisenbahn - Zeitschrift'? Hier lancieren wir in jeder Ausgabe auf 2 Seiten interessante US-Eisenbahnartikel in Deutsch. Auch Ihr Beitrag könnte veröffentlicht werden. Abonnemente bitte direkt beim Komet Verlag machen (Bitte Inserat auf Seite 6 beachten).

In eigener Sache: Um Verwechslungen zwischen unserer Organisation 'American Railroadfans in Switzerland' und dem 'American Railroad Club of Switzerland' (ARRCS) zu vermeiden, möchten wir hier eine Erklärung abgeben.

Ein Jahr nachdem die First (1.) Convention von 1981 vorüber war, wurde von anderen Leuten der 'ARRCS' (Club) gegründet. Dies ist ein richtiger Club mit Vorstand, Statuten und Mitgliederbeiträgen. Beide Organisationen sind absolut unabhängig voneinander. Wir, die 'AMERICAN RAILROADFANS', sind eine NON-PROFIT - Vereinigung ohne Beiträge (Ausnahme: Anlagenbauer und Sponsoren).

Für weitere Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Möchten Sie in Zukunft an unseren Meetings dabei sein, so melden Sie sich bei: Werner Meer, Seestr. 135, 8802 Kilchberg Tel. 01-715 3666, Fax 01-720 4766

Haben Sie schon unsere Convention-Souvenirs gesehen?

Railroadfans - Kleber Fr. 2.--
Visitors - Pass Fr. 1.--
RR-Pin 5-farbig mit unserem Signet Fr. 8.--
(Anstecknadel, wie abgebildet)



Originalgrösse

Eisenbahn-Zeitschrift

Modell & Vorbild

US-Bahnfans aufgepasst: In jeder Nummer der Eisenbahn-Zeitschrift (EZ) findet sich ein interessanter und informativer **American-Corner**; gestaltet von den Veranstaltern der "6th Convention for American Railroadfans in Switzerland". Zudem bringt die EZ regelmässig eine grosse Farbreportage über ein Eisenbahn-Abenteuer ausserhalb der Schweiz. Also genau das Richtige für internationale Hobby-Eisenbahner.

In unserer umfangreichen Videothek führen wir professionell produzierte Eisenbahnfilme mit deutschem Kommentar für höchste Ansprüche. Für USA-Fans besonders interessant:

- **Big Steam in den USA**, 55 Min - Fr. 92.-
Packender Dampfbetrieb mit der 765 der Nickel-Plate-Road, der 611 und 1215 der Norfolk and Western.
- **Daylight - Big Steam in the West**, 50 Min - Fr. 82.-
Die wunderschöne 4449 der SP in voller Aktion.

Sind Sie neugierig geworden, oder haben Sie sich bereits für ein Abo oder einen Videofilm entschieden?

Rufen Sie uns an: 031 / 53 01 44

Video-Renner:

**Daylight - Big Steam
in the West**

- **American-Corner in jedem Heft**
- **Abenteuer Eisenbahn**
- **Landschaftsbau**

Komet Verlag
Mösliweg 27
CH-3098 Köniz

Eisenbahn-Zeitschrift

Back on Track!

Film- und Diaprogramm

Samstag

Beginn: 10.30 Uhr Diashow by P. Gloor
Canada's Wildnis mit dem Zug. Von Fahrten mit der 'VIA-Rail' in Ontario und an die Hudson Bay.

Beginn: 11.30 Uhr Diashow by P. Kolb
Winter in the Rockies 1990. Spektakuläre Winteraufnahmen von der Burlington Northern Strecke zwischen Essex und dem Summit des Marias Passes in Montana. Wir sehen Schnee soweit das Auge reicht. (Ein Tip für das Aussergewöhnliche).

Beginn: 13.00 Uhr Filmshow by R. Humbel
The American Freedom Train von 1976. Ein 16 mm Farb-Tonfilm von 'Interurban Films', der anlässlich der 200-Jahr Feier (Bicentennial) der USA gedreht wurde. Die ex. SP-Daylight GS-4 fuhr in rot/weiss/blau mit dem Freedom Train durch das ganze Land.

Beginn: 14.00 Uhr Diashow by P. Gloor
Passenger Trains - Zephyr on the Front Range. Rio Grande Zephyr in den 70-er Jahren inkl. Landschaftsaufnahmen zw. Denver und Grand Junction, Colorado über die Rocky Mountains.

Beginn: 15.30 Uhr Diashow by P. Kolb
Winterfahrt mit dem 'Pioneer' von Amtrak zw. Denver, CO und Seattle, WA 1990.

Beginn: 16.30 Uhr Diashow by F. Rat
Old Pullman Reise 1988. Wir sehen versch. Museen und Tourist Railroads mit viel Dampfaktion inkl. Narrow Gauge. z.B. Strasburg, Georgetown Loop, Golden, Chama, Durango, Silverton, Roaring Camp and Big Trees (Ein Geheimtip für Dampffans).

Beginn: 17.15 Uhr Filmshow by W. Meer
Super-8 Film von der Boston South Station
Wir sehen D&H PA-1, MBTA und Amtrak mit viel Passenger Action (1978).

CV-Guide 90

Sonntag

Beginn: 10.30 Uhr Diashow by P. Gloor
Canada's Wildnis mit dem Zug. Von Fahrten mit der 'VIA-Rail' in Ontario und an die Hudson Bay.

Beginn: 11.30 Uhr Diashow by P. Kolb
Winter in the Rockies 1990. Spektakuläre Winteraufnahmen von der Burlington Northern Strecke zwischen Essex und dem Summit des Marias Passes in Montana. Wir sehen Schnee soweit das Auge reicht. (Ein Tip für das Aussergewöhnliche).

Beginn: 13.00 Uhr Diashow by F. Rat
Old Pullman Reise 1988. Wir sehen versch. Museen und Tourist Railroads mit viel Dampfaktion inkl. Narrow Gauge. z.B. Strasburg, Georgetown Loop, Golden, Chama, Durango, Silverton, Roaring Camp and Big Trees (Ein Geheimtip für Dampffans).

Beginn: 14.00 Uhr Diashow by P. Gloor
Passenger Trains - Zephyr on the Front Range. Rio Grande Zephyr in den 70-er Jahren inkl. Landschaftsaufnahmen zw. Denver und Grand Junction, Colorado über die Rocky Mountains.

Beginn: 15.30 Uhr Filmshow by W. Meer
Super-8 Film von der Boston South Station.
Wir sehen D&H PA-1, MBTA und Amtrak mit viel Passenger Action (1978).

Die Pausen am Vormittag von 12.00 - 13.00 und am Nachmittag von 14.30 - 15.30 werden durch die Clinics belegt. Da die Platzverhältnisse am alten Standort nicht befriedigend waren, können nun bedeutend mehr Interessenten die Clinics besuchen. Zudem gibt es zwischen den Film-/Diashows und den Clinics keine zeitlichen Überschneidungen mehr. Dies ist für den Besucher sicher eine positive Verbesserung.

AMERICAN RAILROADFANS IN SWITZERLAND

TRAINMASTER BY WERNER MEER

Seestrasse 135, 8802 Kilchberg, Tel. 01-715 57 70 / 715 36 66

Amerikanische Modelleisenbahnen sind unsere Stärke seit 1977. Wir führen alle gängigen Marken (Loks, Wagen, Zubehör, Gebäude, Bücher, Kalender, Videos und Decals). Zudem haben wir über 120 versch. Messingmodelle (HO, HO_n3, O, On3) an Lager. Neu: Railroad Pins von Sundance Marketing (Anstecksignete von versch. Bahngesellschaften in guter Qualität). Sie können bei uns sämtliche US-Eisenbahnmagazine abonnieren. Wir bieten einen professionellen Reparatur- und Spritzservice für höchste Ansprüche.

Gründer (1981) der American Railroadfans und Organisator der Sixth Convention. 90 versch. US-Railroad-Videos (VHS), die in England durch Steam Powered Video von der amerikanischen NTSC-Norm in die europäische PAL-Norm konvertiert werden. Neu: Von der Eisenbahn Zeitschrift führen wir die US-Videos in Deutsch. Während der Convention können Sie sämtliche Videobänder beim Bookstore kaufen. Sie erhalten dort gratis die neusten Lagerlisten (Video, Brass, Books, Pins)

THE BEST AMERICAN RAILROAD TAPES

Steam Powered Video
76 Berengrave Lane
Rainham
Kent
ME8 7NJ
United Kingdom



Office hours only
0634 375155
24 hour service
0634 375156
Facsimile
0634 370880

Wir produzieren in England NTSC/PAL-Konversionen nach unseren strengen und exakten Spezifikationen, die eine gute Qualität garantieren, unter alleiniger Lizenz von folgenden US-Video-Herstellern:

Video Rails - WB Video Productions - Herron Rail Services - Green Frog Productions - Rail Innovations - Hopewell Productions - Kalmbach Video - Greg Scholl Video Productions - Mark I Video Productions - Personal Video Productions - Video Tracks New Zealand - Berkshire Productions - Interurban Films/Videos.

US-RAILROAD-SHOP THALWIL

alte Landstrasse 34, Tel. 01-720 47 66, Samstag 13.30 — 16.00
Schräg vis-à-vis Spital Thalwil — Neben Firma Nattermann

Videoprogramm

Die Videofilme sind als Ergänzung zum Film- und Diaprogramm gedacht und laufen nonstop, ohne Rücksicht auf die anderen Aktivitäten. Die Videoshow soll Ihnen einen Einblick in die Welt der amerikanischen Eisenbahnen vermitteln. Diese Filme werden mit offizieller Genehmigung von Steam Powered Video und der Eisenbahn Zeitschrift vorgeführt. Alle Bänder (ausgenommen Eigenproduktionen) sind beim 'Bookstore' erhältlich (10 % Convention Rabatt) und können somit in Ruhe zu Hause angeschaut werden.

Samstag

Beginn: 10.10 Uhr 30 Min. GAS-08
Streamliners of Yesteryear 1937-39. Daylight, 20th Century Ltd., City Züge, Zephyrs.

Beginn: 10.45 Uhr 60 Min. STV-35
44 Years of 8444 - Union Pacific's famous 4-8-4, FEF-3. Personen- und Güterverkehr inkl. Exkursionen und Zweitongrau.

Beginn: 11.50 Uhr 52 Min. DIV-21
Snow Plow mit Canadian National F-7's 1987. Neuste, spektakuläre Winteraufnahmen mit CN-Schneepflug in Action.

Beginn: 12.45 Uhr 60 Min. DIV-27
The Magnificent GG-1. Sie ist eine der berühmtesten Elektroloks der Welt. (1950 - 1983) inkl. Metroliner, E60CH und AEM-7.

Beginn: 13.50 Uhr 52 Min. EZV-02
SP-Daylight - Big Steam in the West. Der neuste Film der Eisenbahn Zeitschrift mit deutschem Kommentar (Superhit).

Beginn: 14.45 Uhr 50 Min. by M. Singer
Santa Fe in California, Arizona and New Mexico. Eine Eigenproduktion von 1989.

Beginn 15.40 Uhr 30 Min. CCS-02
Union Pacific - Big Boys. Die grösste Dampflok (4-8-8-4) in voller Aktion.

Beginn: 16.15 Uhr 38 Min. DIV-31
The Birth of a Locomotive - DDGM F59PH 1988. Der Bau einer modernen Diesellok.

Beginn: 17.00 Uhr 36 Min. ELV-41
The Milwaukee's mighty Electrics. 1965-68

Sonntag

Beginn: 10.15 Uhr 55 Min. DIV-20
CP Rail's Rogers Pass - The last Pushers 1987. Winteraufnahmen mit endlosen Kohlenzügen und Helpers durch die Selkirk Mountains (bis 12 SD40-2 Dieselloks). Infos über den Bau des neuen Mc Donald Tunnels.

Beginn: 11.15 Uhr 60 Min. DIV-27
The Magnificent GG-1. Die legendäre Stromlinienlok mit 8000 PS Spitzenleistung war in den 30-er Jahren revolutionär (1950-1983) inkl. Metroliner, E60CH und AEM-7.

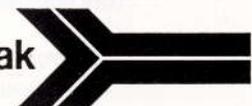
Beginn: 12.20 Uhr 60 Min. by M. Singer
Southern Pacific in New Mexico, Arizona and California. In Snowflake, AZ sehen wir die Shops von 'The Apache Railways'. Eine Eigenproduktion von 1989.

Beginn: 13.25 Uhr 52 Min. EZV-02
SP-Daylight - Big Steam in the West. Der neuste Film der Eisenbahn Zeitschrift mit deutschem Kommentar 1989 (Superhit).

Beginn: 14.20 Uhr 52 Min. DIV-21
Snow Plow mit Canadian National F-7's 1987. Neuste, spektakuläre Winteraufnahmen mit CN-Schneepflug in Action.

Beginn: 15.15 Uhr 30 Min. GAS-08
Streamliners of Yesteryear 1937-39. Faszinierende Aufnahmen von SP-Daylight, NYC 20th Century Ltd., Milwaukee Hiawathas, UP/SP City Züge, Zephyrs, Rockets.

Amtrak



MIT WEM SIE ÜBER DEN ATLANTIK SITZEN, IST NICHT SO LANG WIE BREIT.

Unsere jungen Boeing 767 kommen ganz gross heraus, wenn Sie drin Platz genommen haben. Dann stellen Sie nämlich auf einmal fest, wie viel es ausmacht, einige Sitze weniger in der Kabine zu haben und dafür einige cm mehr für Ihre Beine und Arme. Denn immerhin sitzen Sie ja ein paar Stunden lang – und werden dabei aufs Angenehmste verwöhnt mit neu ausgesuchten Menus und Weinen, wie Sie sie noch auf keinem Flug serviert bekommen haben. Bis wir es Ihnen in New York gleich noch einmal etwas bequemer machen: mit unserem eigenen Terminal. Also: Welcome on board, und geniessen Sie unsere neue Business Class, der Champagner ist bereits kaltgestellt.

AmericanAirlines

Täglich nonstop von Zürich nach New York und nach Chicago. Und von dort nach 230 weiteren nordamerikanischen Städten.

Buchung und Information bei Ihrem Reisebüro oder bei American Airlines, Lintheschergasse 15, 8001 Zürich, Telefon 01/221 31 10.



Clinics

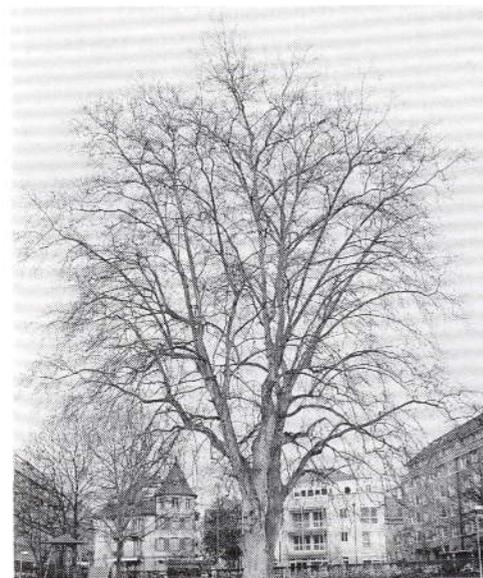
How to do . . . Hier zeigen wir, wie Modellbau gemacht wird . . .

Clinic 1

Herstellung von Modellbäumen
by Fred Kiener

Samstag: 14.45 Uhr
Sonntag: 12.15 Uhr

Hier zeigen wir Ihnen während 45 Min., wie Bäume und Büsche hergestellt werden. Aus den Grundmaterialien Messing, Lötzinn, Kupferdrahtlitzen, Aralditkleber und Spachtelmasse werden die Bäume in stundenlanger Kleinarbeit nach Originalfotos gemacht. Während den Clinics sehen Sie Schritt für Schritt, wie aus diesen Rohmaterialien Stamm, Äste und Laub fabriziert werden. Allerdings eignet sich diese Arbeit eher für geduldige Bastler, da der Zeitaufwand für einen Spur O Baum ca. 70 Stunden beträgt. Für einen Anfänger ist diese Methode der Baumherstellung nicht unbedingt geeignet.



Clinic 2

Bauen mit Holz
by Dieter Stehli

Samstag: 12.15 Uhr
Sonntag: 14.45 Uhr

Diese Clinic wendet sich an Zuhörer, die noch nie Modelle aus Holz gebaut haben, dies aber gerne tun möchten. Aus Zeitgründen können an dieser 45 Min. Clinic nur die wichtigsten Voraussetzungen vermittelt werden, die zum erfolgreichen Bau von Modellen aus Holz notwendig sind. Es werden die folgenden Punkte behandelt, die teils anhand von Beispielen gezeigt, teils praktisch ausgeführt werden.

Der Zusammenbau von Bausätzen: Kits (Wagen, Gebäude, Brücken) / Werkzeuge und Hilfsmittel / Entscheidungen, die vor Baubeginn zu treffen sind / Vorbehandeln, beizen und verwittern / Zuschneiden

Scratchbuilding: Holzprofile und Zubehör - Angebot und Bezugsquellen / Vorbildwahl / Wahl des geeigneten Baumaterials / Anfertigen von Montagelehren

Dazwischen: Praktische Demonstration einzelner Arbeitsgänge an einer Trestle-Stütze

Text by D. Stehli

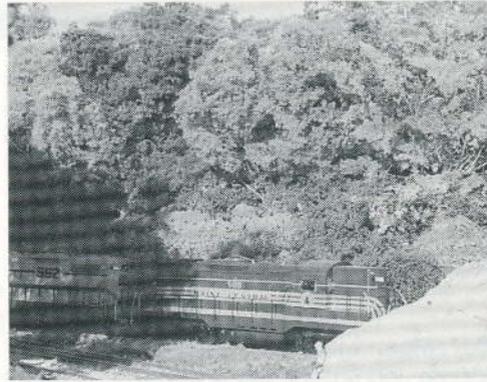
Materialaufwand für einen Baum:
11 m Lötzinn, 5 m Litze, ca. 300-500 g Araldit, ca. 100 g Spachtelmasse und Streumaterial (z.B. Woodland).

Text by Th. & F. Kiener
Foto by A. Schlauch

Maine Central Railroad by M. Wüest



Meine 'Maine Central' entstand nach einem ersten längeren Aufenthalt in den USA 1987. Vorher eher den Bahnen im Westen der Staaten zugeneigt, faszinierte mich der Farbenreichtum des 'Indian Summer' in Neuengland. Die 'MEC' erlebte allerdings die 80-er Jahre bereits nicht mehr, war mit Beginn dieses Jahrzehnts ein Teil von 'Guilford' geworden; aus dem 'Pine Tree Green' und dem 'Harvest Yellow', den traditionellen Farben der grössten Gesellschaft im nordöstlichsten Staat, wurde das langweilige Schwarz. Meine Modulanlage folgt keinem Vorbild, ist aber von der Nebenstrecke der 'MEC', der Verbindung zwischen Brunswick, ME und dem Endpunkt in Rockland, ME inspiriert. Die Anlage in fünf Modulteilern beginnt an einem mittelgrossen Bahnhof mit einigen Industrieanschlüssen und führt dann durch landschaftlich dominierte Abschnitte weiter gegen Rockland hin. Die Güterzüge sind ein Mix aus Wagen (Boxcars, Tankcars, Gondolas), da aber kurz vor Rockland, in Thomaston, ME ein grosses Zementwerk angesiedelt ist, werden im-



mer auch Hoppers mitgeführt. An Lokomotiven kommen je zwei GP-7 und GP-38 zum Einsatz. Sie wurden nach Vorbildfotos bemalt und beschriftet. Diese HO-Modulanlage hat eine imposante Länge von 7,73 m und eine Breite von 0,56 resp. 1,63 m. Sehr informativ sind die verschiedenen Baustadien der Module. Wir sehen ein Modul im Rohbau, ein weiteres ist zu 50 % fertig, ein nächstes zu 70 % fertig und die letzten beiden sind fertig durchgestaltet. Ausser der kleinen Industrie besteht die Landschaft vorwiegend aus Bäumen im Spätherbst (Changing Colors). Diese Anlage ist fahrbar und die 'adressierten' Loks sind mit dem 'Zimo-System' ausgerüstet.

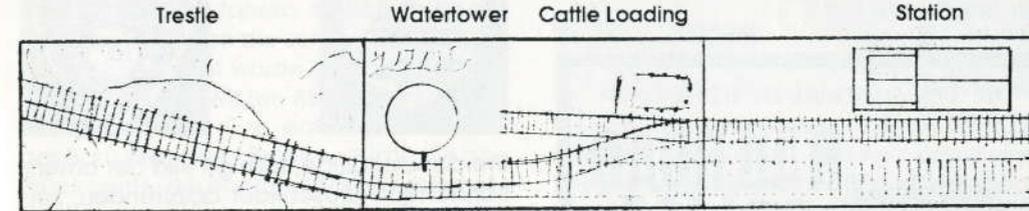


Text und Fotos by M. Wüest

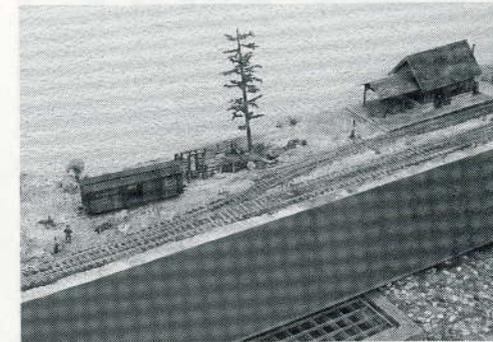
O/On3-Module - Last Waterstop before climbing the Mountains

Diese 3 Module mit dem Thema 'Last Waterstop before climbing the Mountains - Narrow Gauge will use Standard Gauge' wurden speziell für eine Ausstellung gebaut, die sich über 15 Wochen in einem Schaufenster der Basler Kantonalbank erstreckte.

die Stützen der Woodtrestle wurden aus Balsaholz gefertigt. Der Wasserturm wurde aus 4 zusammengeklebten Holzstücken gedreht und an das Original 'The Jefferson Colorado Watertank' angelehnt (wie in der 'Narrow Gauge Gazette' Nov/Dez 87 beschrieben).



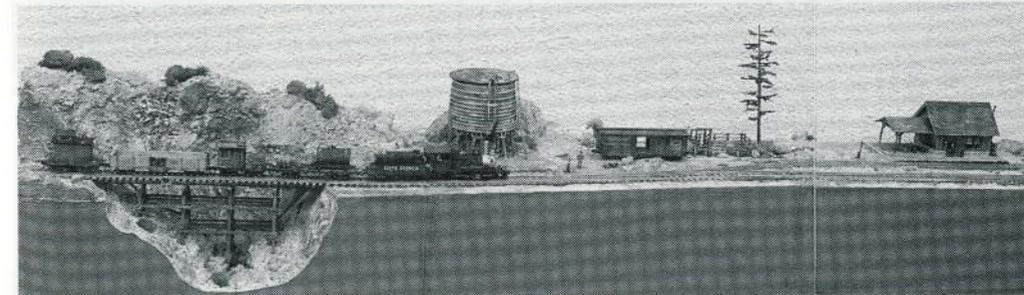
Mit einer Grösse von 80 x 35 cm sind die einzelnen Module problemlos zu transportieren. Da der Unterbau stabil sein musste, wurde 16 mm dickes Novopan verwendet. Für den Oberbau (Landscaping) wurde Moltofil auf Kartonunterbau aufgetragen. Alle Gebäude wurden im Eigenbau (Scratchbuilt) erstellt. Der Bahnhof, sowie



Wasserturm und Bahnhof sind abnehmbar und werden nach Bedarf auf der On3-Anlage von U. Brombacher eingesetzt.

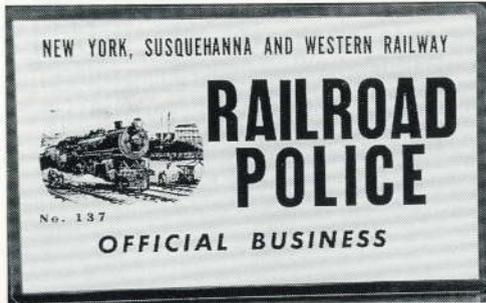
Erbauer: U. Brombacher, D-Steinen
U. Schopfer, CH-Basel

Text und Fotos by U. Brombacher



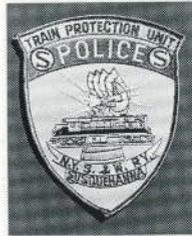
Special Guest - Norbert Gauch - License Plates Collector

Sie fragen sich sicher, was License Plates mit amerikanischen Eisenbahnen zu tun haben. Unser Special Guest, Norbert Gauch sammelt nicht nur amerikanische und kanadische Autoschilder, sondern auch Patches (Stoffabzeichen) und Badges (Metallabzeichen) von Beamten (z.B. Polizei, Sheriff, usw.).



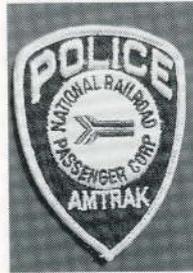
Er wird an der 6th Convention seine Spezialsammlung von Railroadpolice Abzeichen präsentieren. In den USA hat jede Bahngesellschaft seine eigene Bahn-/Sicherheitspolizei. Diese Leute sind durch Schulterpatches und Badges gekennzeichnet. Es gibt Spezialbeamte für verschiedene Abteilungen z.B. Train Protection, Kriminalbeamte, Hundeführer.

Daneben sehen wir interessante Indianer-Polizeiabzeichen (Stoff und Metall) und Autoschilder deren Indianerstämme.



Um das vielfältige, farbige Bild der amerikanischen Autoschilder abzurunden, zeigen wir auch Regierungsschilder von verschiedenen Staaten.

Eine nicht alltägliche Spezialsammlung, die Sie sich nicht entgehen lassen sollten.



Fotolegende

links: Autofrontscheiben Identifikationskarte

oben: Schulterabzeichen Train Protection Police von Susie Q und Railroad Police von Conrail

unten: Amtrak Police

VERTRIEB VON ORIGINAL AMERIKANISCHEN & KANADISCHEN AUTOSCHILDERN

LICENSE PLATES COLLECTOR
ALPCA - 4557
« NORBERT GAUCH »
P.O. BOX 21
8802 KILCHBERG
SWITZERLAND

JEDER STAAT IST VORHANDEN
ODER KANN BESORGT WERDEN
AUF WUNSCH AUCH SPEZIELLE
JAHRGÄNGE

BESUCHEN SIE UNS AN DER CONVENTION BEIM BOOKSTORE !

Brückenmodul in HO by Urs Weibel

Das Vorbild dieser alten Wood-Truss Bridge überspannte den Kootenai-River bei Bonners-Ferry in Staate Idaho im Nordwesten der USA. Erbaut wurde diese Brücke um die Jahrhundertwende für die damalige Spokane International Railroad. Nach der Übernahme durch die Union Pacific Railroad in den 60-er Jahren, erhöhten sich die Belastungen durch die schweren Güterzüge laufend. Somit wurde geplant, die alte Holzbrücke im Winter 85/86 durch eine neue Stahlbrücke zu ersetzen. Während des Baus der neuen Brücke, stürzte die alte Brücke unter der enormen Last eines Schotterzuges am 6. Dezember 1985 zusammen.



Geplant ist, das Modul mit beliebigen Übergangsstücken zu versehen, damit eine Integration in Grossmodulanlagen möglich ist.

Maßstab: 1:87 HO, Grösse der fertigen Module im Endausbau: 4,0 x 0,6 m, Flussbreite: 2,5 m, Brückenlänge: 3,1 m, Höhe über Wasserspiegel: 0,15 m, Belastbarkeit: mind. 10 kg (getestet).

Erbauer: Urs Weibel, Frauenfeld
Im Bau seit 1986, geplante Fertigstellung 1992.
Text und Fotos by U. Weibel
(Alle 3 Fotos sind von den Modellbrücken)

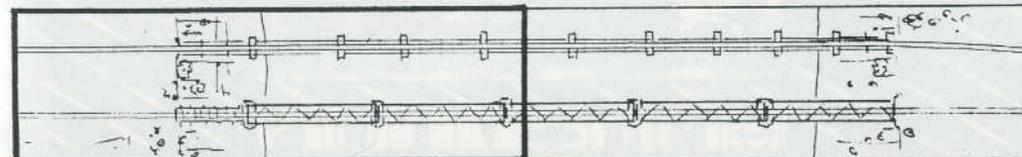


Mein Modell stellt ein betriebsfähiges Modul in zwei Teilen dar, wobei erst die linke Hälfte mit 2 m Länge praktisch fertiggestellt ist. Als Kompromiss, um 2 Geleise zu erhalten, wird neben der Holzbrücke im Hintergrund auch die neue Stahlbrücke gebaut, obwohl in Wirklichkeit die alte Holzbrücke nicht mehr existiert. Die Brücken werden nach Plänen und Fotos komplett im Eigenbau (Scratchbuilt) gefertigt.



fertiggestelltes Modul

in Planung resp. im Bau



We sell Trans Sports.



90 PONTIAC TRANS SPORTS
DIE FUSION VON TOP-PLAUSCH UND VERNUNFT. SCHWEIZER PREMIERE

And other fine Cars.



Tip-Top Autowerk AG.

Zürich, Badenerstr. 438, beim Nova Park, 01-493 12 20/493 13 80



Layoutours

Wir führen Sie an beiden Tagen im Halbstundentakt (Fahrplan beachten) mit zwei Minivans nach Adliswil zur Besichtigung unserer 4 verschiedenen Anlagen in den Spurweiten HO, HOn3 und On3.

Sie werden begeistert sein, denn seit der letzten Convention von 1988 entstanden 3 neue Anlagen, die allerdings noch im Bau sind. Eine detaillierte Beschreibung finden Sie auf den folgenden Seiten.

Sie sind jeweils 1 Std. 20 Min. unterwegs und haben rund 30 Min. Zeit, um alles in Ruhe anzusehen. Während den Tours er-

halten Sie interessante Informationen und können auch Fragen stellen, die von langjährigen Modellbahnern fachgerecht beantwortet werden.

Da die Platzzahl pro Tour auf 8 Personen beschränkt ist, werden wir bei grossem Andrang neu auch Selbstfahrer zulassen, wobei diese in Adliswil nur mit einem gültigen Ticket (Fr. 5.--) Einlass erhalten. Sie kaufen Ihr Ticket beim Layoutour Tisch an der Convention und können einem Tourbus gemäss Fahrplan jede halbe Stunde nachfahren.

Timetable Layoutours Saturday only

Tour No.	Conv. Depart.	Tour Arrival	Tour Depart.	Conv. Arrival
1	12.00	12.20	13.00	13.20
2	12.30	12.50	13.30	13.50
3	13.00	13.20	14.00	14.20
4	13.30	13.50	14.30	14.50
5	14.00	14.20	15.00	15.20
6	14.30	14.50	15.30	15.50
7	15.00	15.20	16.00	16.20
8	15.30	15.50	16.30	16.50

Timetable Layoutours Sunday only

Tour No.	Conv. Depart.	Tour Arrival	Tour Depart.	Conv. Arrival
1	11.00	11.20	12.00	12.20
2	11.30	11.50	12.30	12.50
3	12.00	12.20	13.00	13.20
4	12.30	12.50	13.30	13.50
5	13.00	13.20	14.00	14.20
6	13.30	13.50	14.30	14.50
7	14.00	14.20	15.00	15.20

rittech sa

**The Colorado
Narrow Gauge Specialist
in Europe**

EUROPE's unique supplier devoted almost exclusively to American narrow gauge, branchlines, logging and mining operations.

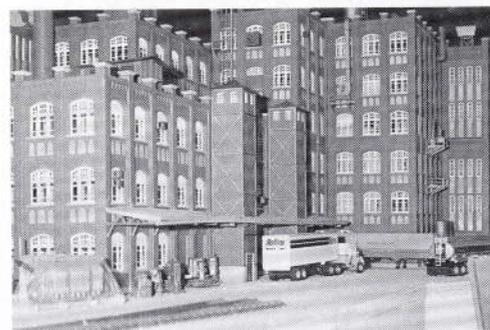
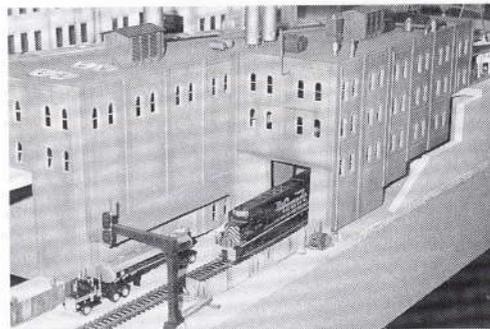
Brass engines, kits and accessories in O, On3, Sn3, HO and HOn3. Fast and reliable mail order service. Large inventory. We speak your language: English, Deutsch, Français, Italiano.



Rittech SA, P.O. Box 8, CH-1232 Confignon-Geneva, Switzerland. Phone 022/757 20 37, Fax 022/757 42 24

Die Anlagen in Adliswil - Übersicht

Für unsere Anlagen haben wir einen Dachstock mit 35 m Länge zur Verfügung. Besucher der 5th Convention konnten hier bereits einen Augenschein nehmen. Doch blenden wir nochmals zurück: Für die 4th Convention wurde eine rechteckige Anlage aus 12 HO-Modulen gebaut, die 1987 nach Adliswil kam und dort den Raumverhältnissen entsprechend umgebaut, d.h. in erster Linie gestreckt wurde, so dass sie jetzt stolze 17 m lang ist. So war sie auf der Layouttour der 5th Convention zu besichtigen. Inzwischen sind drei weitere Anlagen im Bau, deren Kurzbeschreibung auf den folgenden Seiten zu finden ist. Eine grosse HO-Anlage in U-Form (10 m), eine Modulanlage in On3 mit neuem Rundkurs und Fahrbetrieb (4,4 m) und eine Modulanlage in HOn3 (5,5 m). Für Besucher, die selbst den Bau einer Anlage planen, dürfte interessant sein, dass die drei Anlagen in unterschiedlicher Bauweise erstellt werden und bei allen die verschiedensten Baustadien zu sehen sind.



HO-Anlage mit Thema 'Stadt / Industrie / Hafen'

Erbauer: F. Rossi, D. Bianchi

Diese Anlage - die genau genommen aus zwei verbundenen, gemeinsam geplanten Anlagen besteht - ist völlig neu. Sie ist gesamthaft gesehen in einem frühen Baustadium, welches noch weit davon entfernt ist, einen regulären Fahrbetrieb zu gestatten (ein Rangierbetrieb auf einem beschränkten Abschnitt ist jedoch möglich). Trotzdem lässt sich heute schon sehr gut erkennen, wie das Ganze später einmal aussehen wird. Viele Bauwerke stehen nämlich bereits an ihrem definitiven Standort oder sind durch massstäbliche Zeichnungen und 'Mockups' (Attrappen) angedeutet. Da die einzelnen Gebäude jeweils sogleich mit Bemalung, Verwitterung und Detaillierung fertiggestellt wurden und die grossen Gebäude nach eigenen Plänen durch 'Kitbashing' entstanden sind, kann der Kenner ermesen, wieviel Arbeit bereits investiert wurde. (Fotos links)

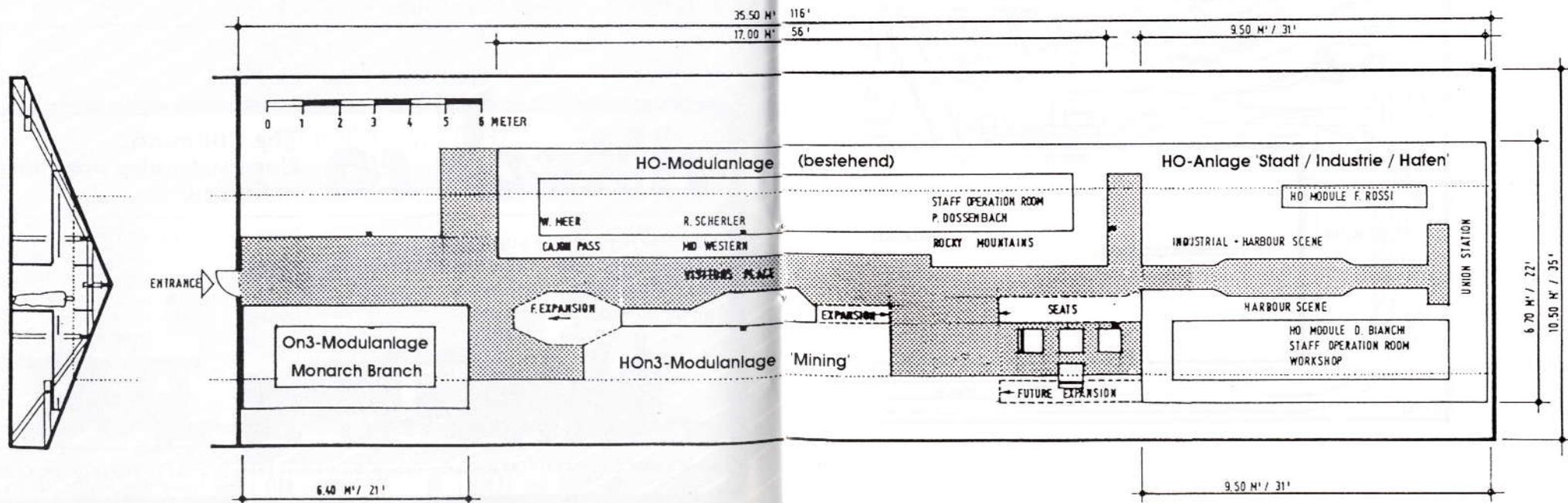
Die Anlage schliesst in U-Form mit einer Schenkellänge von je 10 m zu beiden Seiten des Mittelganges hinten an die HO-Modulanlage an und vermag aus mehreren Gründen zu bestehen: einerseits durch die Linienführung auf mehreren Ebenen mit grossen Schlaufen, die einmal lange Fahrstrecken ergeben wird, andererseits durch die massstäbliche und daher hierzulande ungewohnte Grösse ihrer Industriebauten und Schiffe, aber auch durch die immer wieder überraschende Liebe zum Detail, die unverkennbar an das Vorbild 'George Sellios' erinnert.

Bitte Gleisplan auf der folgenden Doppelseite beachten.

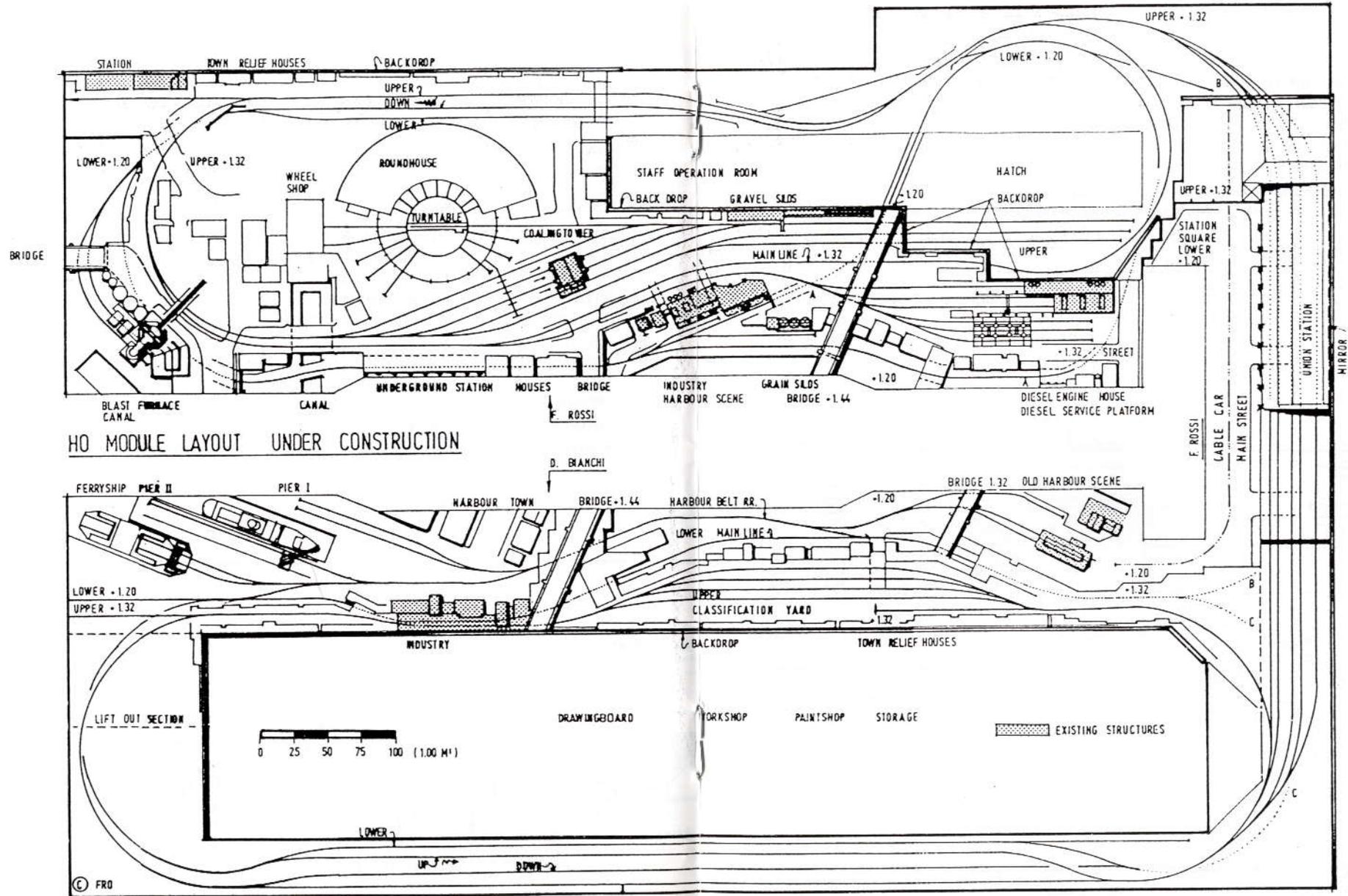
Text by D. Stehli

Fotos by F. Rossi

Pläne von Seite 18 - 25 by F. Rossi



HO-Anlage mit Thema 'Stadt / Industrie / Hafen'



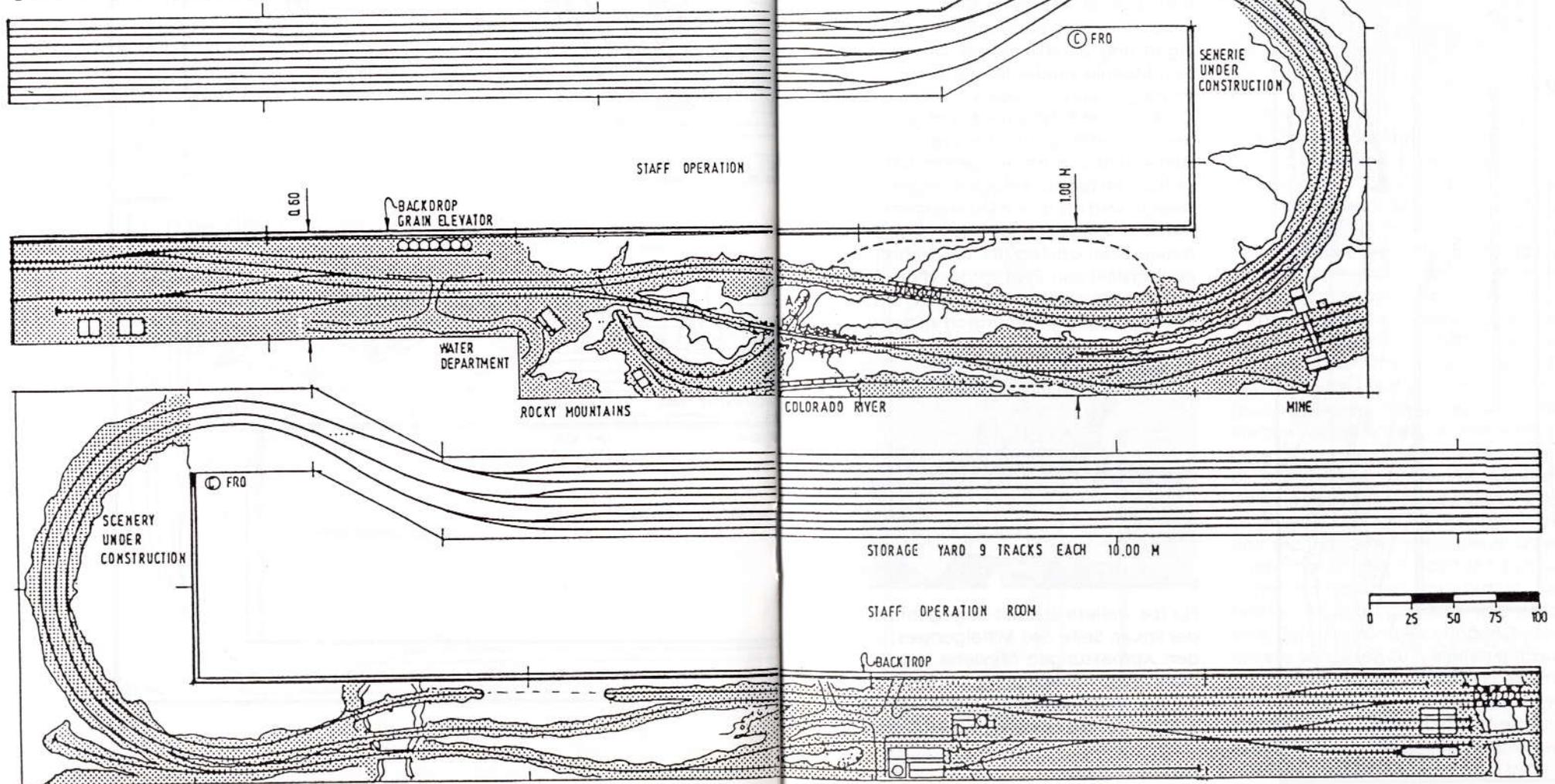
HO-Modulanlage mit 17 m Länge

Ursprünglich wurde ein Teil der heutigen Modulanlage für die 3rd Convention von 1984 mit 8 Modulen von F. Rossi und R. Scherler gebaut. Mit der Planung für die 4th Convention wurde entschieden, diese Modulanlage zu erweitern. P. Dossenbach und W. Meer bauten je 3 Module, wobei 2 Module der ursprünglichen Anlage durch neue (mit grösseren Radien) ersetzt wurden. Wie in der Übersicht auf Seite 18 bereits erwähnt, wurde diese Anlage nochmals ergänzt und den neuen Raumverhält-

nissen angepasst. Um einen durchgehenden 3-gleisigen Fahrbetrieb mit einem Radius von 100 cm realisieren zu können, mussten wir 4 der ursprünglichen Module ersetzen. Im gleichen Zug konnten wir eine 9-gleisige Abstellgruppe mit einer Nutzlänge von je 11 m erstellen. Auch hier wurde auf eine modulare Bauweise geachtet (Modullänge: 2,0 resp. 1,5 m). Die ganze Anlage ist in der Höhe durch Stellschrauben max. 10 cm verstellbar, was für einen reibungslosen Betrieb unumgänglich ist. Die maxi-

male Steigung von 1,5 % wurde nur auf einem Gleisabschnitt von 3 m Länge um 0,5 % überschritten. Um bei einer Anlage dieser Grösse eine ausreichende Stromzuführung zu haben, musste für jedes der 3 Gleise eine durchgehende Ringleitung (Querschnitt 1,5 mm²) installiert werden (Einspeisung jeden Meter). Um die Vielfalt der amerikanischen Landschaften aufzu-

zeigen, wurden drei versch. Vorbilder nachgebaut: Cajon Pass in California, Prärie im Mittelwesten und Rocky Mountains in Colorado. Da mangels freiwilliger Helfer seit der letzten Convention an der Modulanlage nicht mehr weitergebaut wurde, sehen Sie hier keine Fortschritte. Sie gestattet aber nach wie vor, lange Züge mit 100 und mehr Wagen in Fahrt vorzuführen.



On3-Modulanlage D&RGW Monarch Branch

Erbauer: F. Kiener, D. Stehli, D. Jehle

Diese Anlage ist noch im Bau und steht rechts unmittelbar nach dem Eingang. Sie bildet den ersten Blickfang, wenn der Anlagenraum betreten wird und basiert auf den an der 5th Convention ausgestellten (und damals im Guide detailliert beschriebenen) Modulen von Fred Kiener, die nach der Mobautech 89 in St. Gallen erworben werden konnten und nun durch D. Jehle und D. Stehli (unter Bauleitung des letzteren) zu einer Anlage ergänzt werden, die einen sinnvollen Fahrbetrieb gestattet. Die Ergänzung erfolgt, indem die bestehenden Module beidseitig um ein Eckmodul verlängert und die Geleise hinten über ein Oval in einen Schattenbahnhof geführt werden. Dies ermöglicht, dort drei Züge abzustellen und von beiden Seiten her in den sichtbaren Teil der Anlage einzufahren. Die Anlage wird bis zur 6th Convention fahrbereit sein, hingegen wird auf den beiden neuen Eckmodulen die Landschaft noch nicht erstellt sein. Es ist vorgesehen, anlässlich der Layouttours die Züge mit einem PFM II-Sound (Tongenerator) zu betreiben.



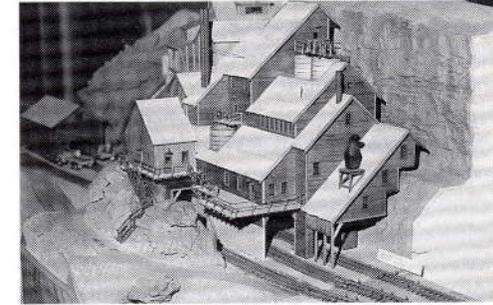
Für die weitere Zukunft ist gegenüber, auf der linken Seite des Mittelganges, eine in den Abmessungen ähnliche Anlage geplant. Eine Abzweigung mit einsetzbarer Brücke wird gestatten, Züge von einer Anlage auf die andere zu übergeben.

Text by D. Stehli

HOn3-Modulanlage mit Thema 'Mining'

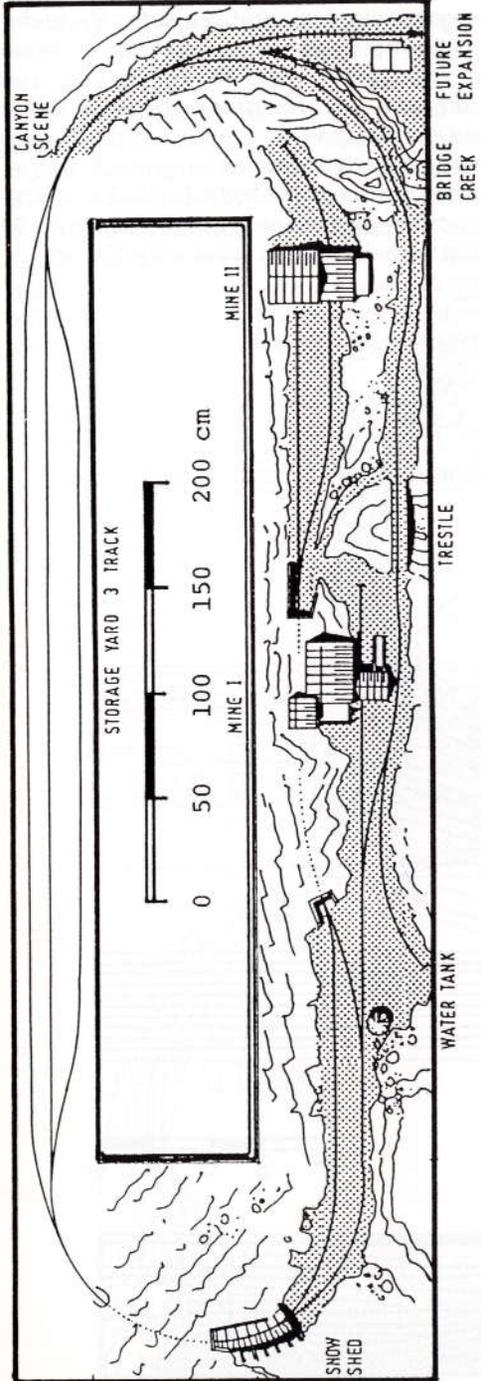
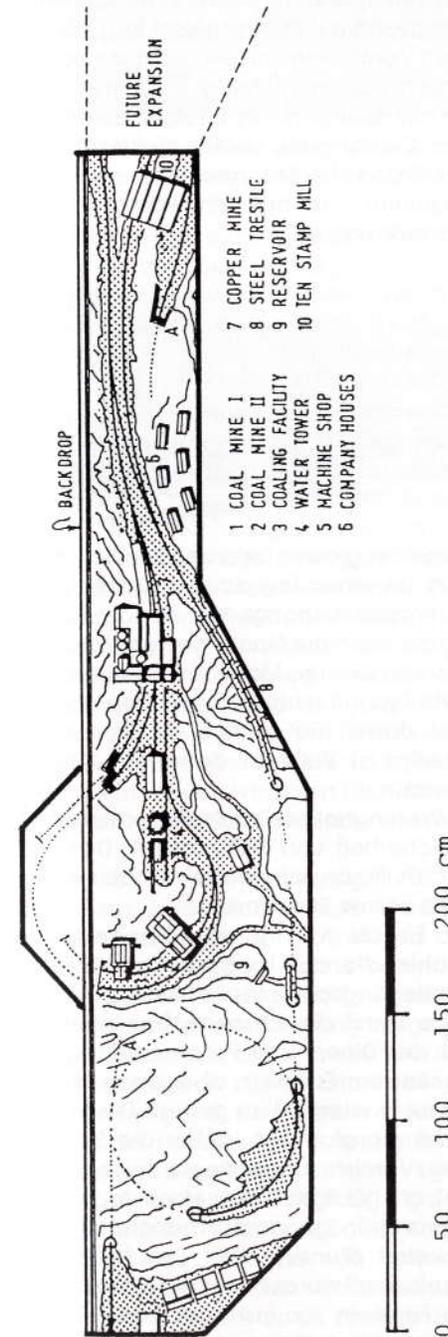
Erbauer: D. Stehli

Auch diese Anlage ist noch im Bau und basiert auf 'alten Bekannten'. Die beiden an der 5th Convention ausgestellten Bergwerksmodule wurden als Basis für eine



Anlage benützt, von welcher bis zur 6th Convention vorerst 8 Module mit gesamt-
haft 5,5 m Länge in verschiedenen Fertigungsstadien vorhanden sein sollten (obwohl die Arbeiten durch die Mitarbeit des Erbauers an der On3-Anlage in Rückstand geraten sind). Der Erbauer setzt das Schwergewicht auf eine mächtige, felsige Gebirgslandschaft, die irgendwo in den Rocky Mountains liegen könnte. Sie wird durch eine Vielzahl von Minen geprägt (bis zur 6th Convention werden es aber erst vier sein), die aber auch mit den in dieser Abgeschlossenheit notwendigen 'Nebenbetrieben' (Werkstätten, Unterkünfte, Company Store, Kantine etc.) versehen sind, die auf Anlagen dieser Art meistens vergessen oder aus Platzgründen weggelassen werden. Um die Grösse der Bauwerke und der trutzigen Felswände zu unterstreichen, werden diese hoch (z.T. auf Augenhöhe und darüber) angebracht. Bei den beiden Kohlebergwerken wird zusätzlich eine Tiefenwirkung erzwungen, indem das hintere Bergwerk 20% kleiner gebaut wurde. Er kopiert absichtlich kein bestimmtes Vorbild, da er auf der Anlage abwechselungsweise mit Rollmaterial verschiedener Bahngesellschaften der Rockies fahren will (D&RGW, RGS, WP&Y).

Text by D. Stehli

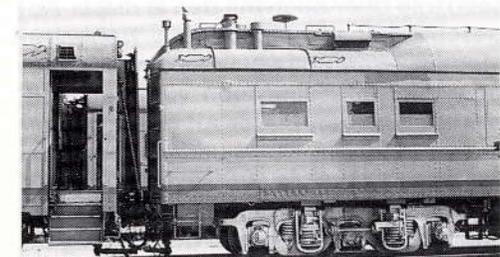


Der Amerikanische Personenzug (The American Passenger Train)

Die Wagen der nordamerikanischen Personenzüge verfügten in ihrer besten Zeit über einen Komfort, der seinesgleichen suchte. Im nachfolgenden Artikel soll daher ihre Entwicklung in geraffter Form dargestellt werden.

Die amerikanischen Wagen waren schon in der Frühzeit mit vierachsigen Drehgestellen ausgerüstet und boten damit einen höheren Fahrkomfort als die Zwei- und Dreiachser Europas. Ihre Länge stieg im Laufe der Zeit von 50-60 Fuss auf 70-75 Fuss und das Gewicht auf ca. 80 Tonnen. Damit kamen auch sechssachsige Drehgestelle auf; für 'Diners' und 'Pullmans' waren dies Standard. Während die frühen Wagenkasten vorwiegend aus Holz waren, ging man aufgrund der zunehmenden Abmessungen und aus Sicherheitsüberlegungen noch vor der Jahrhundertwende auf stählerne Untergestelle und in den Zwanzigerjahren auf Ganzstahlwagen über.

Die frühen Personenwagen hatten an den Enden offene Plattformen mit Treppen, die fast bis zur Schienenoberkante reichten, da erhöhte Bahnsteige weitgehend unbekannt waren. Die bis zum Boden verbleibende Lücke wurde mit einem Schemel überbrückt.



Die Sitze der Coaches (Sitzwagen) waren oftmals mit einem Walkover (umlegbare Rückenlehne, damit man in Fahrtrichtung sitzen kann) und mit Plüschpolsterung versehen; nur für Kurzstrecken wurde allenfalls Rattan-Geflecht verwendet.

Die schmalen Fenster der frühen Wagen liessen sich nach oben öffnen. Das bis in

die Dreissigerjahre verwendete Clerestory Roof (Dach mit Oberlichtern) trug zur besseren Ventilation und Beleuchtung bei. Die Wagen wurden mittels 1-2 Oefen geheizt und die Beleuchtung erfolgte durch Oel- oder Gaslampen, später elektrisch. Eine amerikanische Besonderheit - schon früh eingeführt - ist das Trinkwasser in allen Personenwagen.



Infolge der grossen Distanzen konnten Reisen mehr als einen Tag dauern. Daher wurde ein Wagen benötigt, der sowohl für den Tag als auch die Nacht geeignet war. Der 1859 von George Mortimer Pullman eingeführte Typ mit umbaubaren Viererabteilen fand dabei die grösste Verbreitung. In Amerika ist 'Pullman' daher mit 'Sleeper' identisch.

Die Westinghouse-Druckluftbremse erhöhte Sicherheit und Fahrkomfort. Das 1887 durch Pullman patentierte Vestibule ersetzte die offene Plattform.

Der Einsatz von Diners (Speisewagen) machte die auf Langstrecken üblichen Verpflegungsaufenthalte hinfällig und verkürzte somit die Reisezeit. Der Innenausbau der Diners und Pullmans erfolgte in erlesenstem Edelholz, aber auch auf das Aeussere wurde Wert gelegt. Die Wagen waren glanzlackiert (daher die Bezeichnung 'Varnish' für gepflegte Personenwagen); am häufigsten dunkelgrün (oder auch Pullmangrün genannt), manchmal auch dunkelrot (Pennsy, CP). Der Name der Gesellschaft war auf dem Letterboard über den Fenstern zumeist in Railroad Roman (einer Breitschrift) und blattvergoldet an-

CV-Guide 90



gebracht. Auf grossen Distanzen wurden die Wagen unterwegs mehrmals gewaschen.

Normalerweise gab es zwei Klassen. 'Coach' bezeichnete die Reise bei Tag und Nacht im Day Coach (Sitzwagen). 'First Class' war anders als Europa, da es keine Erstklassabteile gab. Ein Erstklass-Billet gestattete bei Nacht gegen Aufpreis die Benützung eines Liegebettes im Pullman und bei Tag entweder die Fahrt im Schlafabteil oder (ebenfalls gegen Aufpreis) die Benützung des 'Parlor Car' (Salonwagen) mit Einzelaufbauten. Einen solchen gab es jedoch nur dort, wo die Nachfrage eine gute Ausstattung garantierte. Er wurde von einem Pullman Porter oder Attendant betreut, der auch Erfrischungen servierte. Jeder Schlafwagen hatte seinen eigenen (traditionell schwarzen) Attendant, der die ganze Fahrt in seinem Wagen verbrachte. Falls verfügbar, schlief er auf einem leeren Liegebett; ansonsten in seinem winzigen Dienstabteil oder im Raucherabteil am Ende des Wagens.

Um 1910 folgte der Heavyweight (Ganzstahlwagen). Anfänglich wies die Konstruktion noch Merkmale der Holzwagen auf, aber nach 1918 wurde - ohne Schmälern des Komforts - das reiche Dekor zu Gunsten einer Standardisierung aufgegeben. Die Zusammenarbeit zwischen den Bahngesellschaften hatte schon seit geraumer Zeit eine gewisse Standardisierung erfordert. Da nur wenige amerikanische Bahngesellschaften ihre Wagen selbst bauten, gab es in den USA einige grosse Waggonfabriken. Während Schlafwagen seit Jahren eine Domäne von Pullman-Standard waren, wurden Coaches und andere Wagen auch durch andere Hersteller angeboten (AC&F, PacCar, Budd).

CV-Guide 90

Die Beschaffung grosser Serien bei diesen Herstellern förderte die Standardisierung zusätzlich, weshalb die Zwanzigerjahre bahnmässig als 'Standard Era' bezeichnet wurden.

Pullman trug ebenfalls zu dieser Standardisierung bei. Die von Pullman für viele Gesellschaften betriebene Wagenflotte wuchs nämlich bis 1931 auf fast 10000 Wagen an, davon 4000 vom Typ 12-1 (12 Viererabteile und ein Drawing Room für drei Personen). Zudem standen an einem Wagende ein 'Smoking Room' (Herrenabteil) und am anderen ein 'Rest Room' (Damenabteil) zur Verfügung. Die beiden Toilettenabteile wiesen zwei oder drei Lavabos, ein Sofa oder Fauteuils für drei Personen und ein separates WC auf. Day Coaches verfügten manchmal auch über Smoking und Rest Room, aber die Sitze waren dort wie im übrigen Wagen paarweise beidseitig des Mittelganges angeordnet.

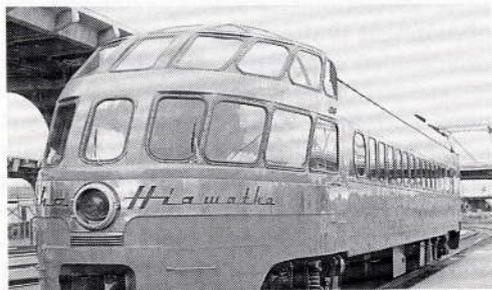
Der Consist (Komposition) eines Zuges der Standard Era sah wie folgt aus: Hinter der Lokomotive kamen die Head End Cars; zuvorderst der RPO (Railway Post Office = Postwagen), dahinter der Baggage & Express Car (Gepäckwagen), anschliessend die Coaches. Zwischen den Coaches und den Pullmans wurde der Diner eingereiht, wobei das Küchenabteil immer an das



27

Der Amerikanische Personenzug

hintere Ende des Wagens zu liegen kam, damit die Gäste nicht durch Wärme und Geruch belästigt wurden. Dahinter folgten die Pullman-Wagen und am Ende aller grossen Züge der Zwanzigerjahre der Observation Car - ursprünglich mit der bekannten offenen Plattform am hinteren Ende, später geschlossen und mit grossen Ausblicksfenstern. Diese Wagen verfügten teilweise über zusätzliche Einrichtungen, wie Radio, Bibliothek oder Coiffeursalons (mit Dusche).

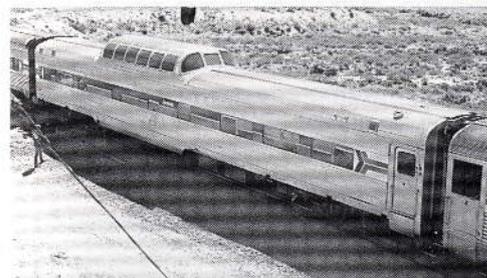


Ein Langstreckenzug rollte allenfalls über Strecken mehrerer Bahnlinien und bestand aus Wagen aller betroffenen Gesellschaften. Viele dieser Züge hatten besondere Namen (siehe Aufstellung in Tabelle) und eine einheitliche Wagenbemalung. In solchen Fällen waren die Wagen zumeist mit dem Namen des Zuges (statt der einzelnen Gesellschaften) angeschrieben. Der Ausbau des Strassennetzes, das Aufkommen des kommerziellen Luftverkehrs und die Depression brachten Anfang der Dreissigerjahre einen markanten Einbruch des Personenverkehrs auf der Schiene. Pullman stellte 1933 einen Observation-Lounge-Sleeper aus Aluminium aus, der sich jedoch - wie vieles, das der Zeit voraus ist - nicht durchsetzte. Dann entwickelte Budd in Philadelphia einen leichteren Personenwagen, dessen Seiten aus rostfreiem Stahl-Wellblech geschweisst und selbsttragend waren. Genietete Seiten und Clerestory Roof gehörten der Vergangenheit an; die neuen Wagen waren glatt und glän-

zend, 85 Fuss lang, mit Picture Windows (breitformatigen Fenstern) und wiederum auf nur vierachsigen Drehgestellen rollend: Die Streamline Era begann. Das Gewicht sank trotz der grösseren Länge und zusätzlichen Ausrüstung wie Klimaanlage, verstellbaren Sitzen etc. auf ca. 60 Tonnen. Da viele Langstreckenzüge mehr als 24 Stunden für die Fahrt benötigten, waren mehrere Kompositionen unterwegs. Für die tägliche Führung eines Zuges zwischen Chicago und der Pazifikküste in beiden Richtungen waren somit 5-6 Zugkompositionen erforderlich, jede mit bis zu 18 Wagen. Nach der Depression erlaubte es aber die finanzielle Situation vieler Gesellschaften nicht, neues Rollmaterial zu beschaffen. Vorhandene Wagen wurden daher mit Klimaanlagen nachgerüstet; zuerst die Diners, dann die Pullmans und teilweise die Coaches. Erst der Zweite Weltkrieg brachte wieder ein grosses Verkehrsaufkommen. Um dieses ohne neues Rollmaterial bewältigen zu können (die Wagenindustrie war mit Rüstungsaufträgen ausgelastet), wurden in der Folge auch ältere Wagen modernisiert. Nach dem Krieg wurden dann grosse Bestellungen aufgegeben und in der Zeit zwischen 1946 und 1957 bei den meisten Gesellschaften viele Züge mit neuem Rollmaterial ausgestattet. Während gewisse Gesellschaften den glänzenden Finish des rostfreien Stahls bevorzugten, zogen andere glatte Seitenwände und eine geschmackvolle Lackierung vor. Das Layout des Pullman wurde in der Streamline Era geändert, um dem Fahrgast mehr Privacy zu bieten. Die neue Roomette war ein Einzelabteil mit eigener Toilette; Bedroom und Compartment boten Platz für zwei, der Drawing Room für drei Personen. Mit Ausnahme der Roomettes konnten die Abteile durch Wegklappen der Trennwand zu Familiensuiten verbunden werden. Auch die anderen Wagentypen erhielten Streamline-Nachfolger; der Observation Car bekam dabei ein abgerundetes Heck.

Amtrak übernimmt den Personenverkehr

Die bedeutendste Neuerung der Nachkriegszeit war aber der Dome Car. Er hatte eine Aussichtskuppel mit Rundumverglasung, wurde 1945 durch die CB&Q eingeführt und war vor allem im Westen verbreitet, wo das Lichtraumprofil gross genug war. Auf landschaftlich interessanten Strecken war ihm sogleich ein durchschlagender Erfolg beschieden. Der Dome Car verfügte normalerweise in der unteren Etage über moderne Liegesitze und unter dem Dome über Toiletten. Es wurden aber auch Dome Sleepers und Dome-Cafe Cars gebaut.



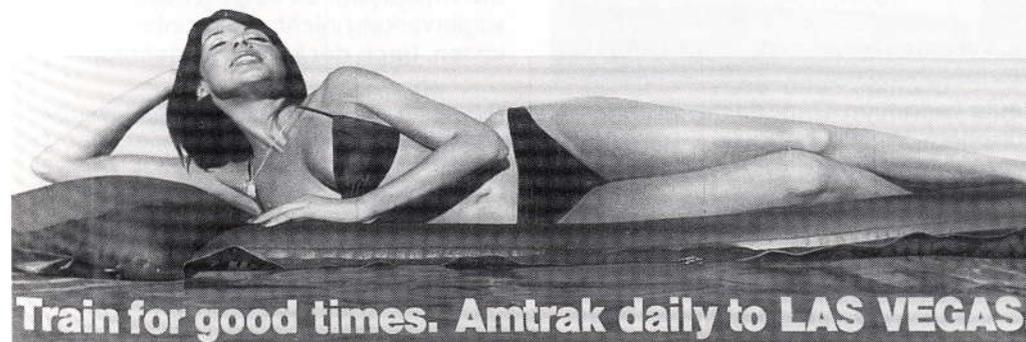
Heute betreibt die 1971 gegründete AMTRAK, eine staatliche Gesellschaft, Dome Cars in den meisten Langstreckenzügen, mit Ausnahme des Ostens, wo das Lichtraumprofil dies nach wie vor nicht gestattet.

Text by D. Stehli

Der 1. Mai 1971 war der Tag, an dem die Personenzüge der privaten Bahngesellschaften zum letzten Mal unter deren Management fuhren. Amtrak übernahm den Betrieb des gesamten Personenverkehrs (ausgenommen den Commuter-Service = Vorortverkehr resp. S-Bahn) in den USA. Die 'National Railroad Passenger Corporation', deren Vertrag Präsident Nixon unterzeichnete, erhielt den Kurznamen 'Amtrak' aus den Wörtern American und Track. Der Betrieb erfolgt auf Basis von Gleisrechten.

Der Niedergang des Passagierverkehrs bis zur Stunde 'Null' war infolge der Verdrängung durch Auto und Flugzeug in den letzten 20 Jahren vorprogrammiert. In Zahlen ausgedrückt transportierten die Bahnen 1929 volle 77 % des Personenverkehrs mit rund 20000 Zügen, 1950 waren es bereits weniger als 50 % mit ca. 9000 Zügen, 1970 noch 7 % mit ganzen 450 Zügen.

Am Anfang war Amtrak darauf angewiesen, bestehendes Rollmaterial zu übernehmen. Als Folge traf man dann Züge mit einem wahren Sammelsurium verschiedenster Wagentypen in allen erdenklichen Bemalungen an. Auch Namen von einst berühmten Zügen wurden weitergeführt, wobei Santa Fe der Amtrak das Recht entzog, die Namen 'Chief' und 'Super Chief' zu verwenden. Grund: Standard und Service von Amtrak vermochten bei weitem nicht dem von Santa Fe's Superzügen gerecht zu werden.



Train for good times. Amtrak daily to LAS VEGAS.

Amtrak Today

Zu Beginn blieb Amtrak nichts anderes übrig, als bis zu 20 Jahre alte Loks und Wagen einzusetzen. Doch bereits in den Jahren 1973 und 74 beschaffte Amtrak 150 sechachsige Dieselloks mit 3000 PS Leistung Type SDP40F von GM EMD). Aus unerfindlichen Gründen neigten diese Loks zum Entgleisen und konnten nur mit beschränkter Geschwindigkeit verkehren. Darauf hin bestellte Amtrak 1976 eine erste Serie vierachsige Dieselloks vom Type F40PH (3000 PS). Diese neuen Loks waren so gut, dass alle sechachsigen Loks auf die vierachsige F40PH umgebaut wurden. Heute (1990) wurden die neusten 'High-Tech' Dieselloks vom Type F69PH in Betrieb genommen.



Für die elektrifizierten Strecken im Osten der USA, im speziellen für den Nord-Ost-Korridor zwischen New York und Washington D.C., wurden einige der legendären GG-1 E-Loks übernommen. 1974/75 orderte Amtrak bei GE 26 sechachsige E-Loks vom Type E60CH mit 6000 PS Leistung.



Heute verkehren 47 moderne, nach europäischem Vorbild gebaute E-Loks AEM7 mit 7000 PS (Lizenzbau von ASEA) mit einer Reisegeschwindigkeit von 125 mph (200 kmh). Daneben sehen wir noch oft die Metroliner-Triebzüge. Diese haben einen flugzeugähnlichen Querschnitt, einen Chromstahlkasten und einen einseitigen Führerstand.



Der schlechte Gleiszustand auf gewissen Strecken stellte die Konstrukteure der neuen Reisezugwagen vor einige Probleme, wollte man vermeiden, dass Passagiere sich über lausigen Fahrkomfort beschwerten. Der Wagenhersteller Budd lieferte den Type 'Amfleet', abgeleitet vom bewährten Metroliner, der in den östlichen Staaten bis Chicago und als 'San Diegan' zwischen Los Angeles und San Diego eingesetzt werden. Auf allen transkontinentalen Zügen werden doppelstöckige, luftgefederte Wagen vom Type 'Superliner' eingesetzt. Dies ist eine Weiterentwicklung der 'Hi-Level'-Wagen von Santa Fe.



Obwohl der Personenverkehr auf Schienen heute nur im Bereich der Grossstädte an der Ostküste mit Westeuropa vergleichbar ist, hat Amtrak es geschafft, den Passagierverkehr nicht völlig untergehen zu lassen. Doch der Betrieb ist defizitär.

Fotos: Seite 26: Rebuilt Heavyweights von Union Pacific. Seite 27: Rio Grande Business Car und Dome-Observation des Rio Grande Zephyrs. Seite 28: Schlusswagen des Hiawathas von Milwaukee Road. Seite 29: Dome Car von Amtrak und 12 m breite Reklametafel für den Desert Wind. Seite 30: GG-1 mit Amfleet Wagen, E60CH E-Lok, Metroliner Triebzug und Superliner Wagen.

Text by U. Meischen und W. Meier

Berühmte Streamliners bevor Amtrak und VIA-Rail

Railroad	Train Name	Service Route
Santa Fe (AT&SF)	Super Chief / Chief / El Capitan	Chicago - Los Angeles Chicago - San Francisco
Baltimore & Ohio (B&O)	George Washington Capitol Limited Cincinnatian	Chicago - Washington Cincinnati - St. Louis Chicago - Detroit
Burlington Route (CB&Q)	Denver Zephyr California Zephyr (D&RGW-WP)	Chicago - Denver Chicago - San Francisco
Chesapeake&Ohio(C&O)	George Washington	Washington - Cincinnati
Chicago&NorthWestern	Streamliner 400	Chicago - Milwaukee
Rio Grande (D&RGW)	Prospector	Denver - Salt Lake City
Great Northern (GN)	Empire Builder / Western Star	Chicago - Portland
Illinois Central (IC)	City of New Orleans City of Miami Panama Limited	Chicago - New Orleans Chicago - Miami Chicago - New Orleans
Milwaukee Road	Hiawathas Olympian Hiawatha	Chicago - Minneapolis Chicago - Seattle
Missouri Pacific (MP)	Colorado Eagle (D&RGW)	St. Louis - Denver
New York Central (NYC)	Twentieth Century Limited Commodore Vanderbilt Empire State Express	New York - Chicago New York - Chicago Chicago - Buffalo
Norfolk&Western (N&W)	Pocahontas / Powhatan Arrow	Norfolk - Cincinnati
Northern Pacific (NP)	North Coast Limited Mainstreet	Chicago - Seattle St. Paul - Seattle
Pennsylvania RR (PRR)	Broadway Limited Pennsylvania Limited South Wind (ACL-L&N-FEC)	New York - Chicago New York - Chicago Chicago - Miami
Rock Island (RI)	Spirit of St. Louis Golden State (SP) Rocky Mountain Rocket	New York - St. Louis Chicago - Los Angeles Rock Island - Chicago
Seaboard Coast Line (SCL)	Florida Special / Silver Meteor Champion	New York - Miami New York - Miami
Southern	Southern Crescent	Washington-New Orleans
Southern Pacific (SP)	Daylight Lark Sunset Cascade	San Francisco - Los Angeles Los Angeles-New Orleans Oakland - Portland
Union Pacific (UP)	City of San Francisco (CNW-SP) City of Los Angeles (CNW) Portland Rose Challenger	Chicago - San Francisco Chicago - Los Angeles Denver - Portland Chicago - Los Angeles
Wabash Railroad	City of Denver (C&NW) Wabash Cannonball	Chicago - Denver Detroit - St. Louis
Canadian Pacific (CP)	Canadian	Montreal - Vancouver
Canadian National (CN)	Supercontinental	Montreal - Vancouver

INTERCITY RAIL PASSENGER ROUTES

National Railroad Passenger Corporation



Amtrak Streckennetz am 6. März 1974, das gegenüber 1971 mehr Verbindungen bietet

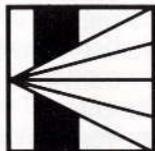
Nur das Beste
für Ihre Lok- und Wagenmodelle

Durch Microstrahlen von Messing, Kunststoff und Holz wird eine gezielte und definierte Oberfläche geschaffen; zusammen mit dem ersten Farbauftrag mit Zweikomponenten-Primer wird eine feinste und edle Endfarbfläche erreicht.

Modernste Spritztechnik mit schwimmenden Düsen in Spritzpistolen.

Beschriften nach Originalvorlagen. Verwittern nach Wunsch in verschiedenen Stufen. Zusammenbau von Bausätzen in Messing, Holz und Kunststoff, wie Rollmaterial, Gebäude, Brücken, Drehscheiben usw.

An meinem Informationsstand an der 6. Convention der American Railroadfans in Switzerland erfahren Sie mehr Details.



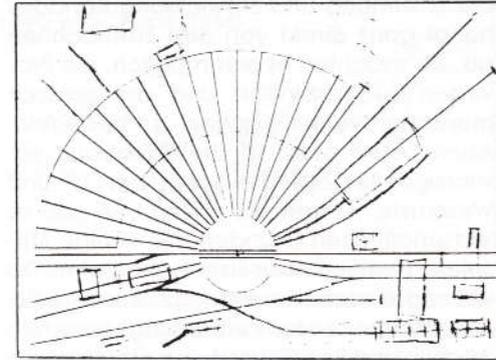
Kurt Kriewall
Eisenbahn-Modell-Bau
Alte Zürichstrasse 1
CH-8133 Esslingen
Telefon 01 / 984 00 68
FAX 01 / 984 03 75

Microstrahlen
Spritzen
Beschriftungen
Verwittern
Reparaturen
Umbauten

Turntable with 16 Stall Engine House by E. Haenseler

Dieses schön detaillierte Diorama in Spur N hat eine Grösse von 80 x 110 cm. Es ist komplett fertig und betriebsbereit. Also werden wir an der Convention sehen, wie die Loks vom Engine House (Lokschuppen) über den Turntable (Drehscheibe) zum Coal Tower (Bekohlungsanlage), Water Tower (Wasserturm), Sand House (Besandungsanlage) oder zum Ash Pit (Schlackengrube) fahren.

Der Erbauer verwendete Arnold Gleismaterial und Gebäude von Heljan, Arnold und Pola. Das Rollmaterial ist vorwiegend von Rivarossi, Kato und Atlas.

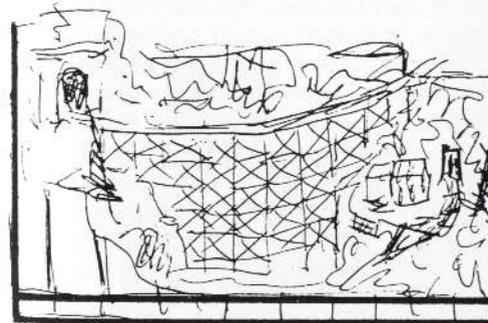


Text und Plan by E. Haenseler

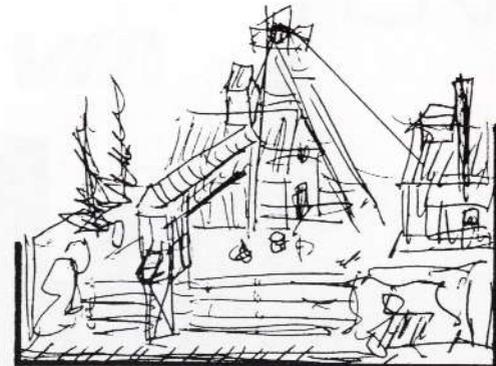
Amtrak Superliner

Holztrestle und Silbermine by A. Abbühl

Armin Abbühl ist uns als versierter Modellbauer von Dioramen mit Holz bestens bekannt. An der diesjährigen Convention zeigt er uns zwei Dioramen, die Teil einer im Bau befindlichen HO-Heimanlage sind und nachher dort fest eingebaut werden.



Die Holztrestle wurde vollständig im Eigenbau (Scratchbuilt) gefertigt und zeigt ausgesprochen viele Details. Dieses Modul hat eine Grundfläche von 40 x 100 cm.



Die Silbermine entstand aus einem Campbell Bausatz und wurde superdetailliert auf einer Fläche von 30 x 60 cm. Zudem wird A. Abbühl während beiden Tagen Tips für den Modellbauer geben und anhand von Fotos seiner Anlage Rede und Antwort stehen. Fragen sind willkommen.

Skizzen by A. Abbühl

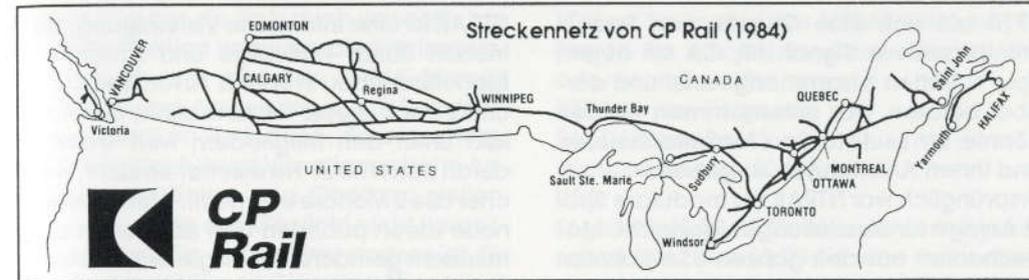
Die Kanadischen Eisenbahnen

Die Entstehung und Entwicklung Kanadas hängt ganz direkt von den Eisenbahnen ab. Sie machten es erst möglich, die Provinzen zu Verbinden und die grossen menschenleeren Flächen zu besiedeln. Auch heute noch ist die Eisenbahn ein wichtiges Bindeglied zwischen der Ost- und Westküste. Anders als in den USA gab es wirtschaftlichen Gründen nur wenige Mitspieler beim grossen Eisenbahn-Poker. Da war und ist noch immer die *Canadian Pacific*, welche die erste Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik herstellte. Heute ist die 'CP' ein moderner Konzern mit internationalen Beteiligungen in allen Arten des Transportgeschäftes. Als privates Unternehmen sehr stark dem Profit orientiert und nicht an unrentablen Nebenlinien interessiert, schrumpft das einst weitverzweigte Streckennetz auf die weitgehend eingleisige Ost-West-Achse und einige wenige Zubringer. Kennzeichen der CP Rail sind heute die endlosen Kohlen- und Getreidezüge

mit 6-8 der roten SD40-2 Dieselloks als Zugmaschinen. Dann gab es die *Canadian Northern*, *Grand Trunk Railway* und die *National Transcontinental*, die sich mit einigen kleineren Bahngesellschaften im Mai 1918 wegen finanzieller Probleme zu der staatlich unterstützten *Canadian National* zusammenschlossen (gezwungener Weise zusammenschliessen mussten). Die 'CN' war mit über 22000 Meilen (rund 35000 km) für Jahrzehnte die grösste Bahngesellschaft Nordamerikas, bis Mega-Mergers (Grossfusionen) wie BN, CSX, UP und radikale Streckenstilllegungen ihren Tribut forderten. Mit einem Schlag verloren kürzlich Neufundland und Prince Edward Islands jedigliche Eisenbahnen. Die CN betreibt auf einem hervorragend ausgebauten Streckennetz eine interessante Flotte von modernen sechsachsigen Dieselloks. Im Einsatz stehen 'Wide Body' Typen von General Motors SD50F und SD60F, von Bombardier HR616 und neustens von



Canadian Pacific - Canadian National - VIA Rail



General Electric eine Anzahl von DASH8-40CM. CN ist der 'Lunch Customer' (Erst-Besteller) bei GE für den 'Wide oder Full Body Type' (mit geschlossenem Lokkasten). Die älteren Vierachser sind in den letzten Jahren weitgehend modernisiert worden und sind meist auf Nebenlinien und im Rangierdienst anzutreffen.



Seit mehr als 70 Jahren teilen sich also CP und CN den transkontinentalen Eisenbahnmärkte in Canada. Einige 'Regionals' (kleine Regionalgesellschaften) wie *Algoma Central / Southern Railway of B.C.*, die provinzunterstützte *Ontario Northland / B.C. Rail* oder auch Erzbahnen wie *Quebec, North Shore & Labrador* und *Cartier Railway* kämpfen mit unterschiedlichem Erfolg um die verbleibenden Marktanteile im Güterverkehr.

Zwei bekannte Personenzüge, der 'Canadian' von CP und der 'Supercontinental' von CN, durchqueren Canada von Montreal nach Vancouver bis zur Gründung von VIA Rail. Dann, 1976, wurde der Passagierverkehr der staatlichen 'VIA Rail' unterstellt, die mit veraltetem Rollmaterial,

sturen Gewerkschaften und unwilligen Politikern zu kämpfen hatte und in den Jahren 1981 und nochmals 1990 krasse Streckenstilllegungen über sich ergehen lassen musste. Das von VIA heute bediente Netz umfasst nicht mehr mal die Hälfte desselben vom Start in 1976. So könnte der Passagierverkehr in den nächsten Jahren weiter verkümmern und nur noch touristisch interessante Strecken und der Vorortverkehr (Commuter Service) übrigbleiben.

Text by Urs Keel



Fotolegende

links: Northlander (ex. TEE-Zug) bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof in Toronto (Foto by Eisenbahn-Zeitschrift)

mitte: VIA-Rail LRC- Zug. LRC steht für 'Light, Rapid, Comfort' = leicht, schnell, komfortabel (Foto by U. Keel)

rechts: F40PH-2 der VIA-Rail (Foto by U. Keel)

Was ist NTRAK ? - Wir stellen vor . . .

1973 hat sich eine Gruppe von Spur N Enthusiasten in Signal Hill, CA an einem Spur N Treffen zusammengesetzt und darüber beraten, was unternommen werden könnte, um Leute für Spur N zu interessieren und Ihnen Anleitungen zu geben.

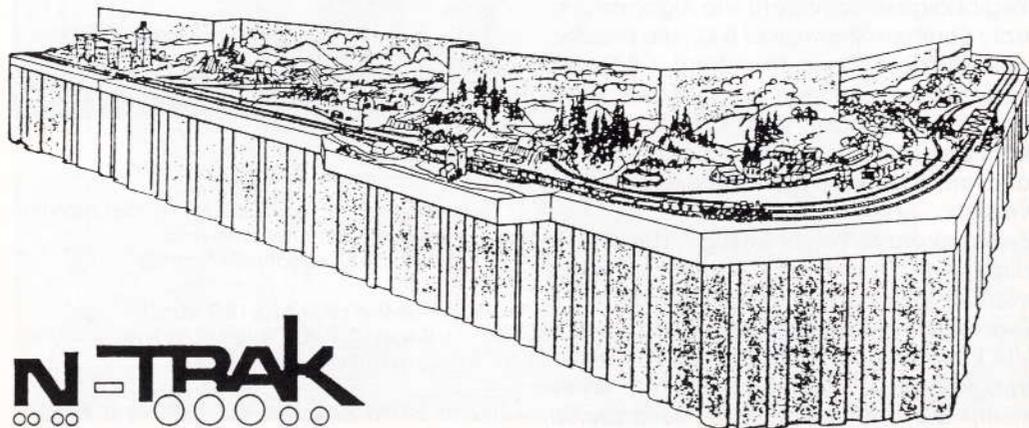
Ursprünglich war NTRAK als modulare Spur N Anlage für Ausstellungen gedacht. Modellbahner aus den ganzen USA konnten ein Modul bauen und es an eine öffentliche Zusammenkunft bringen, es an das nächste Modul anschliessen und sich so an einer gigantischen Spur N Anlage mitbeteiligen. Um sicherzustellen, dass die Module auch zusammenpassten, wurde ein Set von Standards ausgearbeitet. Das NTRAK-Manual ist das Resultat aus Erfahrungen, die im Verlaufe der Zeit mit über 200 Modulen gesammelt wurden. Solche Modulanlagen wurden jeweils an Modellbahntreffen (NMRA Conventions), sowie regionalen und lokalen Ausstellungen zusammengestellt und betrieben.

Mehr als 30 versch. Clubs existieren heute auf der Welt und verwenden solche Module als eigene Clubanlagen oder auch nur zu besonderen Gelegenheiten. Durch die klar definierten NTRAK Standards ist es möglich, die Anlagen rasch aufzubauen und zuverlässig zu betreiben. Einige gute Ideen sind im NTRAK Manual dargestellt.

NTRAK ist eine informelle Vereinigung, betrieben durch Freiwillige und Amateure. Modellbahnbau in Spur N zu fördern ist Ziel und Zweck dieser Organisation. Der Kontakt unter den Mitgliedern wird weltweit durch den NTRAK-Newsletter erreicht, welcher alle 2 Monate erscheint. Darin werden neue Ideen publiziert und auf Treffen aufmerksam gemacht. Die Mitgliedschaft kostet \$ 10.00 pro Jahr.

NTRAK-Anlagen kombinieren schön gestaltete Module mit der Möglichkeit, lange Züge auf den Hauptstrecken zu fahren, gleichzeitig auf der Nebenstrecke Industrien zu bedienen und Züge zusammenzustellen. Auch Sie können an dieser Szene teilhaben, indem Sie ein Modul bauen.

Die Länge der Module ist wichtiger Bestandteil der frühen Planungsphase. Die kleinen Module (4 ft = 1,22 m) passen in den Kofferraum eines Autos und umfassen genügend Raum, um darauf eine kleine Industrie- oder Stadtscene zu bauen. Die mittelgrossen Module (6 ft = 1,83 m) können noch in einem Stationwagen transportiert werden und erlauben, fast jede denkbare Szenerie darzustellen. Das grösste Modul (8 ft = 2,44 m) stellt auch das grösste Problem zum Transport, der nur noch mit einem Minivan realisiert werden kann. Da diese Module umhertransportiert werden,

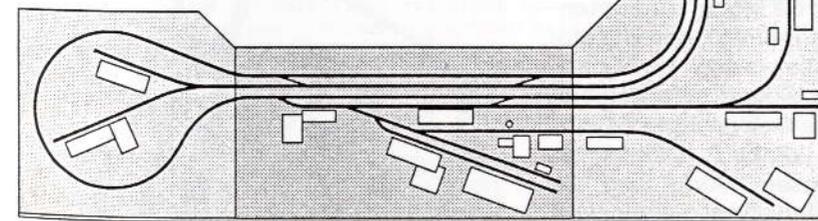


NTRAK mit eigenem Newsletter

unterscheiden sie sich auch wesentlich in der Konstruktion von normalen Heimanlagen. Auch hier gibt das NTRAK-Manual viele Tips und Anweisungen zur Konstruktion. Bedenken Sie jedoch, dass Feuchtigkeit, Temperatur und Vibrationen hohe Ansprüche an Unter- und Oberbau stellen. Daneben sollte das Gewicht nicht vergessen werden. So ist es sicher angezeigt, für Gebirge anstelle von Gips eher Styropor zu verwenden. Der Schlüssel zu zuverlässigem Betrieb ist vor allem eine gute Geleiseanlage. Ein unsorgfältig verlegtes Stück Hauptlinie kann den ganzen Betrieb einer Grossanlage in Frage stellen.

Die Vorzüge des modularen Anlagebaus sind vielfältig. So lassen sich schon auf relativ kleinem Raum (z.B. auf dem Küchentisch) Objekte verwirklichen. Die begrenzte Ausdehnung der Module ermöglicht Ihnen schon nach kurzer Zeit ein Erfolgserlebnis. Sie können sich in der Gestaltung der Szenerie jede Freiheit nehmen, ohne auf anschliessende Teile Rücksicht nehmen zu müssen. Bei der Verdrahtung werden keine akrobatischen Fähigkeiten vorausgesetzt, denn Sie drehen das Modul einfach um 180 Grad. Nicht zuletzt aber trägt die Möglichkeit des Kombinierens mit anderen Modulen auch dem sozialen Aspekt des Hobbys Rechnung. Naturgemäss ist ja der Modelleisenbahner eher ein Einzelgänger, wenn er nicht gerade Mitglied einer Vereinigung ist.

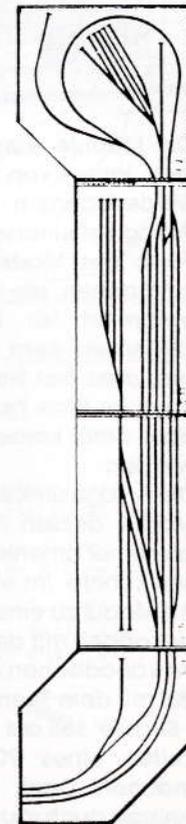
Diese beiden Anlagenvorschläge zeigen die Vielfalt des modularen NTRAK-Systems.



Wollen Sie mehr über NTRAK erfahren, so fragen Sie uns an der Convention direkt, oder schreiben Sie an:
NTRAK - Jim Fitzgerald
2424 Alturas Road
Atascadero, CA 93422
USA

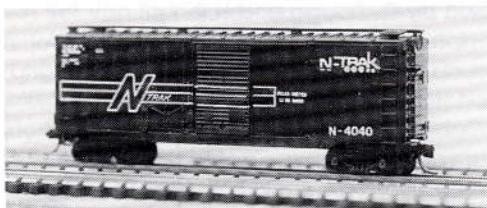
Legen Sie \$ 10.00 für eine Jahresmitgliedschaft bei oder \$3.00 für eine Probenummer des Newsletters und eine N Info-Broschüre. Das NTRAK-Manual wird für \$ 9.00 plus Porto vertrieben. Eine beschränkte Anzahl NTRAK-Manuals wird an der Convention direkt verkauft.

Text by C. Zaugg und H.R. Egli



Modulare Spur N-Anlage nach NTRAK-Normen

Die Spur N-Anlage, welche an der Convention betrieben wird, ist nach den amerikanischen NTRAK-Normen erbaut. Sie besteht aus 6 Modulen und umfasst ca. 16 m Streckenlänge. Das entspricht einer effektiven Strecke von ca. 2,2 km. Darauf lassen sich fast realistisch lange Züge fahren. Danebst wird der Schwerpunkt aber auch auf den Betrieb als solches gelegt; d.h. Wagen an Industrien anliefern, vorher gelieferte Wagen abholen und in bereitstehende Züge einordnen, bereit zu neuen Destinationen. Dass dabei immer auf den Fahrplan Rücksicht genommen wird, versteht sich fast von selbst.



Die Module wurden innerhalb eines halben Jahres von zwei NTRAK begeisterten Modellbahnern erbaut. Der Zweck der Anlage ist einerseits, das Publikum auf eine Form des Modellbahnbaus aufmerksam zu machen, die in Europa noch nicht sehr verbreitet ist: Modularer Anlagenbau; andererseits dem Publikum zu demonstrieren, dass das Hobby mehr sein kann, als Züge im Kreis herumfahren zu lassen und dass dafür keine riesigen Hallen benötigt werden.

Die Anlage umfasst ein Standard 4 ft (1,22m) Modul, dessen Thema etwa 'Industriegebiet einer amerikanischen Kleinstadt' heissen könnte. Im weiteren ist ein 4 ft und ein 2 ft Modul zu einem 6 ft Modul zusammengekoppelt mit dem Thema 'Grain Elevator im kanadischen Mittelwesten'. Ein Eckmodul mit dem Thema 'Gütertransfer Schiene - Strasse' soll auf die Gestaltungsmöglichkeiten eines 90° Winkels aufmerksam machen. Dank diesem Modul wird die Anlage auch räumlich etwas aufgelockert

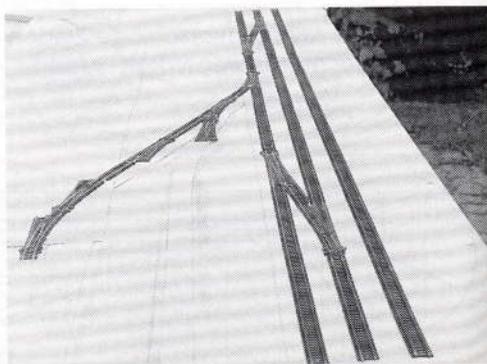
und bekommt die Form eines grossen 'L'. An beiden Enden der Modulgruppe wird je ein Loop-Modul (Kehrschleife) angeschlossen, womit ein durchlaufender Betrieb gewährleistet wird.

Das Rollmaterial ist vollständig mit den bekannten Kadee-Kupplungen ausgerüstet, um einen störungsfreien Betrieb und angenehmes Rangieren zu erlauben. Damit ist auch gleich ausgedrückt, dass es durchaus möglich ist, einzelnen Besuchern die Teilnahme an einer 'Operating Session' zu erlauben. Es kann äusserst spannend werden, wenn es darum geht, knifflige Rangieraufgaben zu lösen, damit die Wagen bereit sind, in einen Zug einzugliedern, der nur kurze Zeit auf der Station hält. Sie können an der Aufstellung eines Fahrplanes mitwirken, der darnach auch ausgeführt wird.

Wir rechnen fest damit, in zwei weiteren Jahren, an der 7. Convention mit einer noch umfangreicheren Anlage aufwarten zu können. Falls Sie Spass an der Sache haben und interessiert sind, selbst mit einem Modul als Bestandteil einer solchen Anlage mitzuwirken, sind wir gerne bereit mit Ihnen über die Modalitäten zu diskutieren.

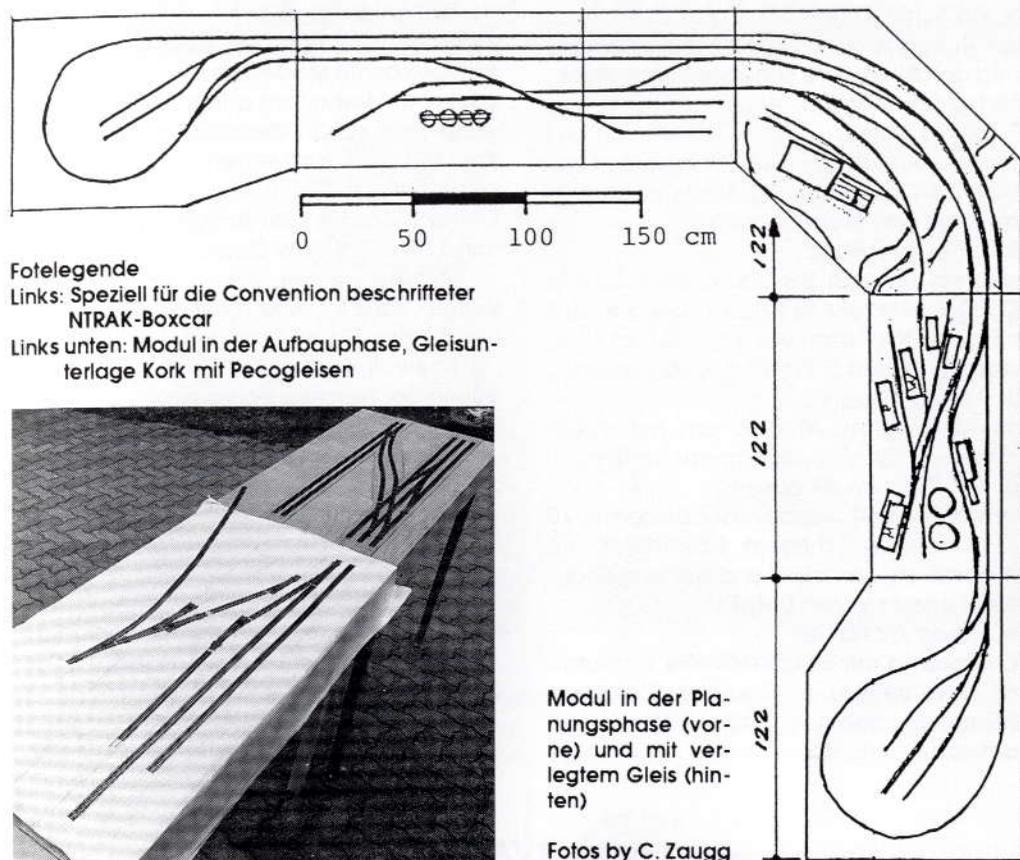
Wir wünschen Ihnen mit NTRAK an der Convention viel Spass.

Text by C. Zaugg und H.R. Egli



CV-Guide 90

Gleisplan der NTRAK-Modulanlage



0 Gauge - King Size

Wir importieren US Modelle und Zubehör, vor allem in Spur 0. Wir informieren Sie über die Programme der wichtigsten Hersteller und beschaffen die Modelle.

Angesichts des riesigen Angebotes verzichten wir auf Lagerhaltung und spezialisieren uns auf die Beschaffung bestellter Artikel. Wir beraten Sie gerne.

Alle Artikel von Walthers - Precision Scale Co. - KTM - Overland - Sunset - Key - Grandt Lines - Bücher - American Standard Car Co. - Weaver - Keil Line - Thomas Yorke - Arkansas Valley - Trains of Texas - C.H.B. - Flying Zoo - etc.

MIXED TRAINS

Hans Rudolf Bänziger, Schwingerstr. 12, Box 33, 8042 Zürich, Tel 362 01 69

Weitere Aussteller mit Modulen und Modellen

H. Rietschle, Zürich:

On3-Diorama 50 x 140 cm mit Garage, fertig detailliert. Sehr schönes Schaustück, Fahrbetrieb möglich.

F. Kiener, Bern:

Durango Station der D&RGW im Bau, Spur O/On3, 80 x 110 cm. Eigenbau nach Plänen und Fotos (Scratchbuilt).

S. Binzegger, Baar:

Diorama mit dem Thema Westernstadt in HO, 80 x 140 cm. Alle Häuser sind aus Holz im Eigenbau entstanden. Er erhielt im VHS-Luzern 1989 den 2. Preis bei den Junioren.

D. Arnold, Seedorf:

Spur N-Diorama, 40 x 60 cm mit rotem Felsmassiv (ähnlich Monument Valley).

D. & P. Ruf, Schaffhausen:

Comox Scrap Company, HO-Diorama, 70 x 110 cm mit richtigem Schrottplatz für Lokomotiven, Baracken und Nebengebäude mit enorm vielen Details.

W. Meer, Kilchberg:

HO-Diorama mit 50 cm Milarke Turntable und detailliertem 6-ständigen Colorado Midland Roundhouse, 110 x 130 cm (erbaut von E. Hinz, Jona).

H. Eichenberger, Bern:

Leider musste uns der gute Freund und wohlbekannte Modellbauer für immer verlassen. In Memoriam dürfen wir nochmals seine sehr schön detaillierten HO-Dioramen (50 x 200 cm) sehen.

A. Schlauch, Zürich:

Vitrine 'Vom Kit zum fertigen Modell' anhand eines D&RGW Coaches in On3.

P. Messmer, Basel:

Vitrine 'Vom Kit zum fertigen Modell' anhand eines SP Box Cars aus Styrene in HO.

K. Kriewall, Esslingen:

Vitrine Der Werdegang vom rohen zum fertig lackierten und beschrifteten Modell.

D. Haltmeier, Winterthur:

3 Vitrinen 'The N-Scale Collection' Eine der grössten amerikanischen Messingsammlungen in Spur N.

Zum Generalthema 'Passenger Trains' sehen wir schöne Züge in allen Spurweiten.

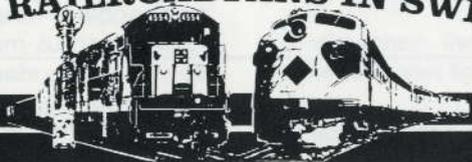
Auch das Nebenthema 'Canada' ist vor allem in Spur N stark vertreten.

Vitrine 'When Steam was King'

Vitrine 'Union Pacific Super Power Locos'

Vitrine 'Modern Freight Trains'

AMERICAN RAILROADFANS IN SWITZERLAND



RR-Fans Kleber Fr. 2.--

Realisierung des Convention Guides

Konzeption und Gestaltung inkl. Satz
Titelblatt, Visitorpass, RR-Fans Signet
Railroadfans Kleber

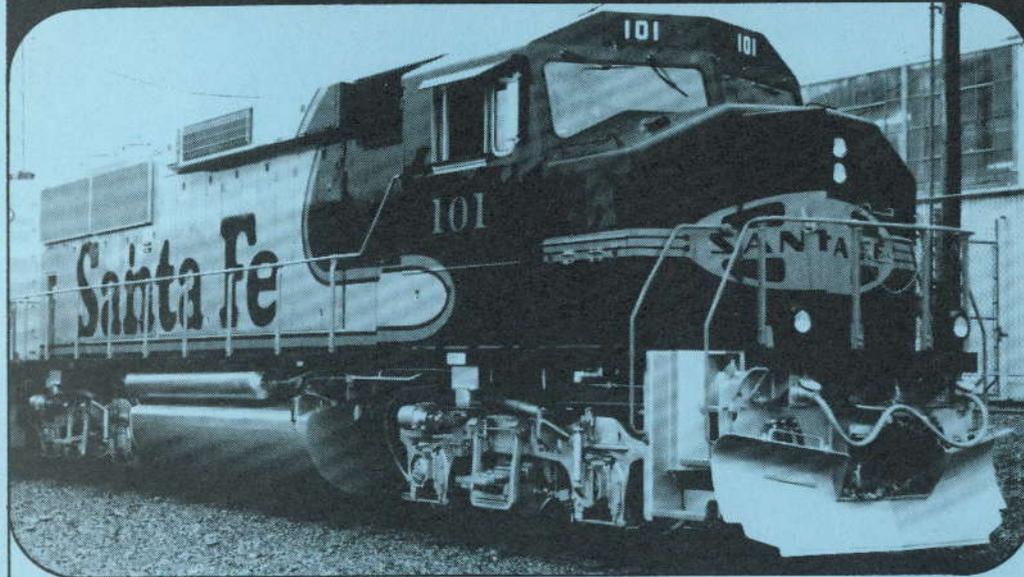
Text und Fotos (wo nichts anderes erwähnt)
Druck und Lithos

Werner Meer, Kilchberg
Max Peter, Grafiker, Zürich
Armin Abbühl, Dietikon
Werner Meer, Kilchberg
Dietschi AG, Waldenburg

Herzlichen Dank allen Beteiligten für den enormen Einsatz und die spontane Mithilfe. Ohne Ihren Goodwill könnten wir diese 6th Convention nicht durchführen.

CV-Guide 90

LAMBERT ENTERPRISES



New from Overland Models, Inc., the GP60M in Santa Fe "Warbonnet" colors.

Lambert Enterprises has been supplying American model railroad needs to Switzerland, Germany, Austria and the rest of Europe for many years. We specialize in the best, and provide all our customers worldwide with fast, reliable service.

Video Rails

Producer & Distributor of
Award Winning
Railroad Documentaries

- Railroad Documentaries • Aviation Videos
- Model Train Layout Videos



O and On3 Brass Locomotives, Rolling Stock and Accessories • HO and HOOn3

Brass Locomotives, Rolling Stock and Accessories • Carrying Cases • Display Cases

- T-Shirts, Long & Short sleeved • Baseball Caps with Railroad logo • Fashionable Poplin & Satin Jackets • Sweat Pants and Sweat Shirts • Windbreakers, Sport Bags, Golf shirts & more...



- Railroad Books, covering almost every aspect of railroading in the United States • Aviation • Automobiles • Ships • Calendars

EXPRESS

STOPPE

BOOKS

Send for our FREE 36-page, full-color catalog:

LAMBERT ENTERPRISES

P.O. Box 80001, San Diego, CA 92138, U.S.A.
Telephone: 619/581-0303 FAX: 619/581-0131

Wie erreiche ich diese Convention in Zürich

Auch die diesjährige Convention findet im blauen Gebäude der Wasserversorgung Zürich, Hardhof (bei der Europabrücke) statt. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln:

VBZ-Tram No. 4 ab Hauptbahnhof Zürich bis Haltestelle 'Hardhof'. VBZ-Bus No. 80 ab Triemli oder Affoltern/ZH bis Haltestelle 'Tüffenwies'.

Mit dem Auto von Zürich-City:

In Richtung Bern, aber nicht auf die N 1, sondern parallel zur N 1 auf die Bernerstrasse Nord.

Mit dem Auto von Bern / Basel:

Auf der N 1 muss die Ausfahrt 'Altstetten / Höngg' benutzt werden. Sie fahren auf der Bernerstrasse Süd (parallel zur N 1). Dann in Richtung 'Höngg' über die Europabrücke und weiter in Richtung 'Bern', nachher rechts einspuren.

Wegweiser 'Hardhof / Wasserversorgung' folgen. Zufahrt über Meierwiesenstrasse unter der Europabrücke durch, danach links über die Rampe auf den Parkplatz.

Eingang direkt vom Parkplatz.

