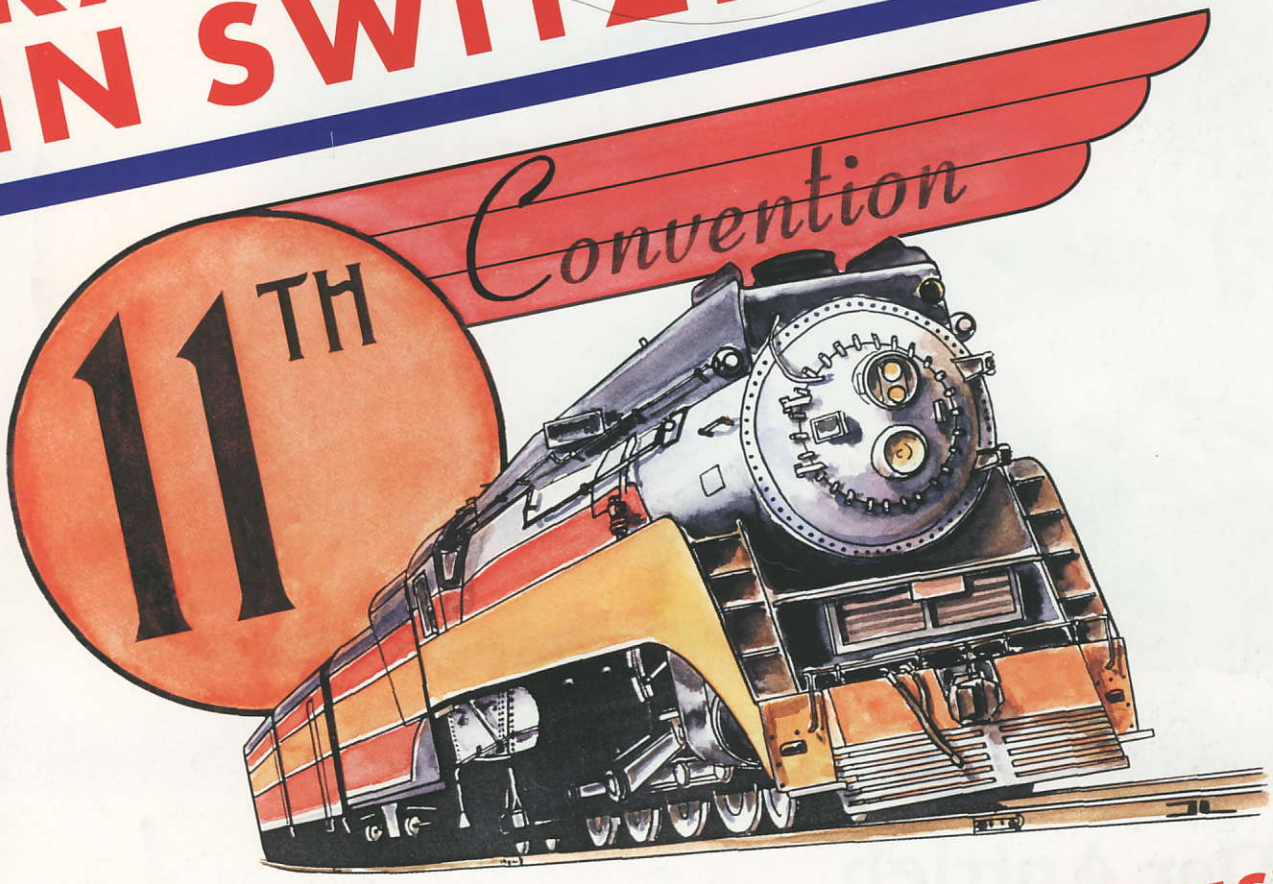
AMERICAN RAILROADFANS IN SWITZERLAND



Railroads along the West Coast Alaska to Mexico

14./15. Oktober 2000

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

USA TRAINS

Quality "G" Scale Trains

P. O. BOX 100 • MALDEN, MA 02148 • 781-322-6084 • www.usatrains.com

F3 AB Unit Locomotives

NEW FOR 2000

SD40-2 Locomotives

Depressed Center Searchlight Cars

GP38-2 Locomotives

NEW FOR 2000

Gunderson Husky Stacks

Two Tier Auto Carriers

GP7/9 Award Winning Locomotives

NEW FOR 2000

40 Ft. PS-1 Steel Box Cars

Piggyback Flat Cars

NW-2 Locomotives

NEW FOR 2000

50 Ft. Steel Box Cars

25 Ton Cranes (Part of Work Train Series)

44 Tonner Locomotives

Bay Window Cabooses

Box Cars

20 Tonner Locomotives - Mighty Moe

Extended Vision Cabooses

Refrigerator Cars

WEAVER MODELS

Your "O" Gauge Connection

Genau im Massstab 1/48, Hochdetailliert, Vorbildgerechte Modelle

WEAVER MODELS • PO Box 231 • Northumberland, PA 17857 USA

Phone: 570-473-9434 • Fax: 570-473-3293 • visit us online at: www.weavermodels.com • e-mail: qcweaver@ptd.net

~ oder fuer $ 6.00 erhalten Sie unseren 40-seitigen Farbkatalog ~

Wir produzieren ueber 19 verschiedene Gueterwagen, 7 Diesellokomotiven, Aluminium Personenwagen, Messing (zu viel um aufzulisten) UND NEU auch Metall (Die Cast)!

©2000 Weaver Models

WESTERN POWER OF YESTERDAY AND TODAY

N Scale

OVERLAND MODELS IS PROUD TO ANNOUNCE the arrival of the EMD "GP59"/"GP60" series locomotives and the Union Pacific three-unit 8,500 horsepower Gas Turbines. ■ The EMD locomotives are in stock now and selling at a very fast pace with four versions already sold out! These colorful and modern units would look great pulling an intermodal hot shot on your layout. ■ The UP three-unit Gas Turbine is a new production run in five different versions not previously modeled. These turbines are very popular and will be powered by two Japanese-made Mabuchi can motors. They will arrive at dealers during the Winter of 2000. ■ Also the EMD "FT" sets (not pictured) are scheduled to arrive this Summer. Details of the structural supports behind the side grills will be visible to give these extraordinary models prototype depth.

Each of these models is exquisitely handcrafted of brass, factory painted, completely lettered and equipped with operating lights. Stop and visit your friendly Overland Models dealer today to place your order and to find out about all the other fine models available from OMI!

UNION PACIFIC Three-Unit Gas Turbine No. 2 with Flat Inlet Silencer, and 24,000 Gallon Tender with Notched Ends — OMI #2909.1

◀ SANTA FE "GP60" Nos. 4000-4019 — OMI #2894.1

▶ SOUTHERN PACIFIC "GP60" Nos. 9715-9769 — OMI #2898.1

Overland Models, Inc.

3808 W. Kilgore Avenue • Muncie, IN 47304-4896 U.S.A. • 765/289-4257 • Fax 765/289-6013

11th Convention for American Railroadfans in Switzerland

Das 11. 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 123.

Öffnungszeiten: Samstag 14.10.00 10.00 - 17.30 Uhr
Sonntag 15.10.00 9.30 - 16.30 Uhr

Eintritt: sFr. 6.- (Kinder 4.-) 2-Tages Pass 10.-

Convention-Programmübersicht

Auf über 3000 m2 entführen wir Sie in 4 Gebäuden in die amerikanische Eisenbahnwelt. Unsere Convention ist die einzige und grösste Ausstellung für US & CDN-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. Als weiteres Highlight wird eine **Santa Fe SD75M Diesellok** in Echtgrösse (nur Führerhaus) unseren Caboose als 2. Ticket Office entlasten.
Detaillierte Dioramen und Anlagen mit Fahrbetrieb von Spur Z bis G mit internationaler Beteiligung aus Austria - Belgium - France - Germany - Italy - Luxembourg - Switzerland.
Hauptthema: **Railroads along the West Coast** von Alaska bis Mexico mit Focus der Holzfällerbahnen (Logging). Wir sehen Rollmaterial von:Alaska RR, BCR, CN, CP, VIA, AMTRAK, GN, NP, BN, BNSF, UP, WP, SP, SF, NdM.
Nebenthema: **Dieselloks von ALCO** (American Locomotive Co.) von den Anfängen bis zum bitteren Ende. ALCO baute zusammen mit GE auch Gasturbinen Loks (Artikel im 10th CV-Guide).
Zu allen Themen zeigen wir Modelle von Spur N bis G mit Diesel-, Dampf-, Turbinen- und Elektroloks mit Güter- und Personenzügen.
Rechtzeitig zur 11th CV erscheint die **Convention Info No. 3**, eine umfangreiche Dokumentation (250 Seiten) über die Themen in deutscher Sprache.
Mit den **'Clinics'** und den **'Workshops'** zeigen wir Ihnen hautnah, wie Modellbau gemacht wird.

Ein attraktives **Film-, Dia- und Videoprogramm** zieht jeden Besucher in den Bann der amerikanischen Eisenbahnwelt.
Layouttours sFr. 3.- (Besichtigung des Layoutcenters mit 7 Grossanlagen in HO, HOn3, On3 und Fahrbetrieb).
Weitere **23 Anlagen oder Module mit Fahrbetrieb:** Spur Z, N, HO, HOn3, O, On3, G/IIm. zB. grosse Spur O-Anlage (AMIGOS), Ntrak mit 3 Anlagen, Dease Lake & Northern mit Fähre und richtigem Wasser in Spur N, Z-Anlage Moffat Line in Colorado, grosse HO-Modulanlage nach Fremo-Norm, Spur O 3-Leiter-Anlage, 30 m lange G-Anlage (Gn3) usw. **Detaillierte Infos** zum reichhaltigen Programm finden Sie auf den folgenden Seiten, wo alle Exponate vorgestellt werden. Das Ausstellerverzeichnis finden Sie auf Seite 126.

Art Corner mit Gemälden, Lithos, Fotos, Aktien, Holztafeln - **Börse** (nur US-Material) - **Bookstore** (Literatur) - **Videoshop** - **Infostände** von US-Fachhändlern (mit Verkauf) - **ZMB** (Lokführer-Ausbildung) - **Reisebüro** (Maya Travel Inn) - **Western Shop - Cafeteria** (nur Snacks und Getränke) mit American Pizza von **Sam's Pizza Land** und **Virgin Cola**.
Samstagabend: **Official Convention Dinner** im Hotel Belvoir in Rüschlikon mit Verleihung der Convention-Awards und Live Country Music mit **'Bonnie Jeanne Taylor'**. Gäste können eine Bankettkarte kaufen sFr. 65.- (nur mit Anmeldung bis zum 30. Sept. möglich).
Gratiswettbewerb mit **Jackpot:**
1 Railfan-Reise an die Westküste mit **Maya Travel Inn** und **American Airlines.**
1 Flug für 2 Personen nach Canada oder Alaska mit **Balair.**

Übersichtsplan der Gebäude 'Schulhaus Kronenwiese' Adliswil

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

AMERICAN RAILROADFANS IN SWITZERLAND

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!

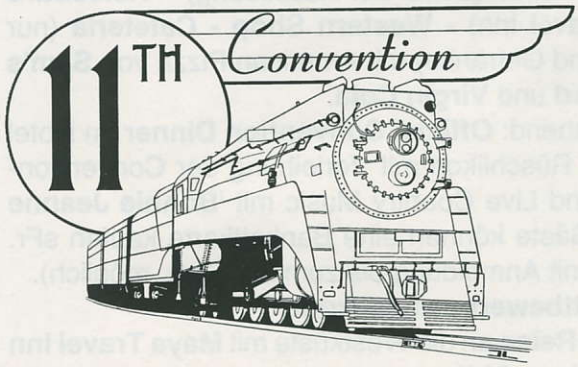
Opening Hours:

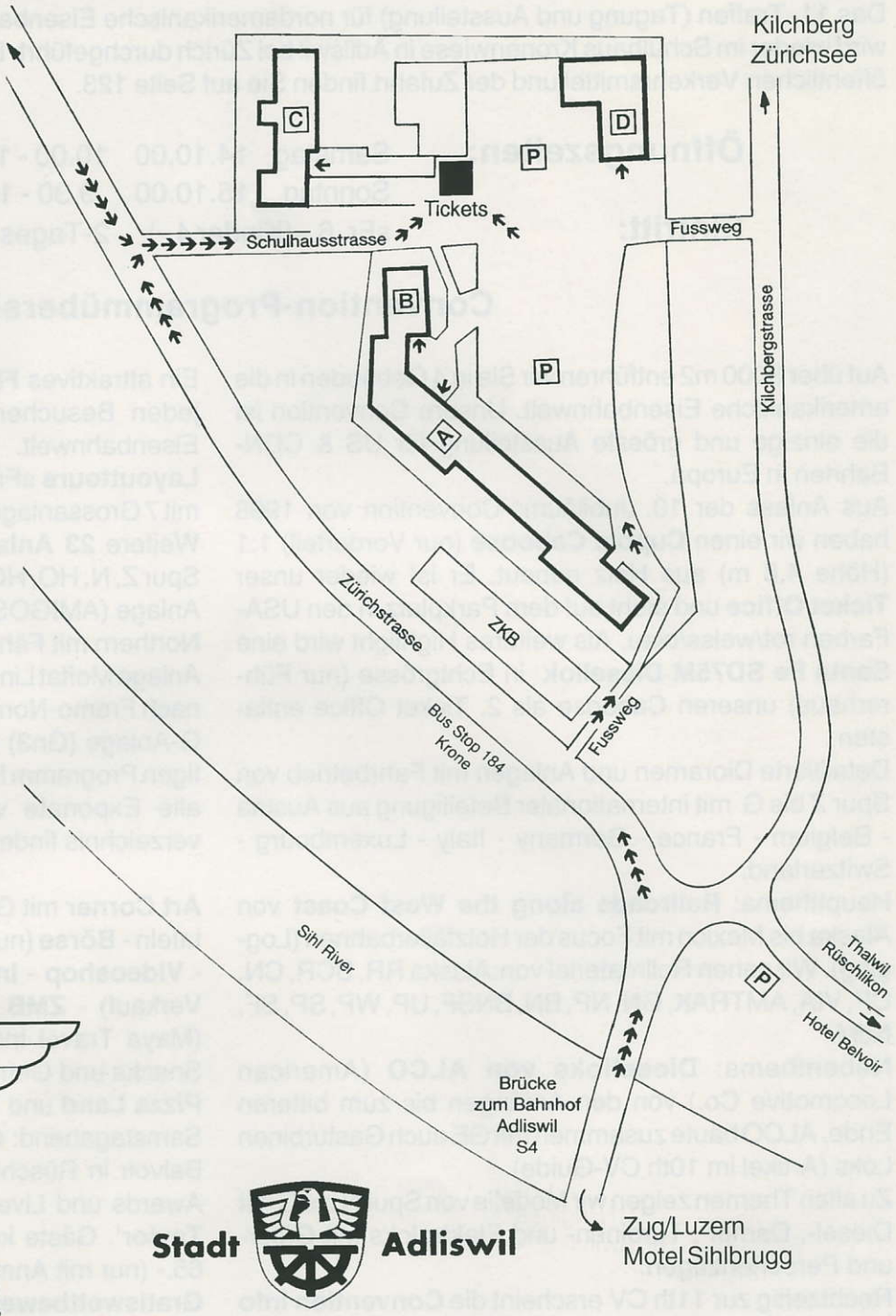
14.10.00 SA: 10.00 - 17.30 h
15.10.00 SO: 09.30 - 16.30 h

Eintritt: sFr. 6.- (Kinder 4.-)
sFr. 10.- (2-Tages-Pass)

Ticketverkauf: SA/SO ab 09.00 h
Türöffnung: SA: 10.00 h
SO: 09.30 h

Achtung: Die Tickets für den Eintritt müssen beim **Caboose** oder bei der **Santa Fe Lok** gelöst werden.





Stadt Adliswil

Sie erhalten zusammen mit dem Ticket einen Übersichtsplan, ein Tagesprogramm und die Wettbewerbsformulare. Nicht vergessen: Bitte lassen Sie sich registrieren. Nur dadurch wird Ihnen in 2 Jahren der neue Guide gratis zugestellt! Sie erhalten mit dem Guide eine **Registrationskarte**. Bitte allfällige Adressänderungen eintragen und beim Ticketkauf an der Kasse abgeben, resp. vor Ort Karte ausfüllen.

Layouttour-Tickets können nur im Haus A-EG 12 neben der Information gekauft werden. Die Layouttours sind im Haus A-OG 43 gemäss Fahrplan (Seite 17).

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

Als Überraschung werden auf dem Parkplatz ein oder zwei exklusive '**American Cars**' für das 'American Feeling' sorgen.

Information beim Eingang Haus A.
Film- und Diashows sind im Haus A-EG (Seite 19).
Videoshows sind im Haus B-OG (Seite 21).
Clinics sind im Haus B-EG (Seite 23).

Zwischen Haus C und D steht das **Postauto** mit der Digitrax-Demoanlage von DigiToys.

Die **Cafeteria** befindet sich im Haus D.
Der **Sanitätsposten** befindet sich im Haus D beim Eingang zur Cafeteria.

Inhaltsverzeichnis / Table of Contents

1 Programmübersicht der 11th Convention
2 Übersichtsplan Schulhaus und Gebäude A/B/C/D
3 Inhaltsverzeichnis/Table of Contents
4 Convention Caboose (Ticket Office)
5 Santa Fe SD75M (Ticket Office)
6 Übersichtsplan Haus A
7 Übersichtsplan Haus B/C/D
9 Welcome Convention Visitors
11 General Info (Unterkunft/Verpflegung)
13 Gratiswettbewerb
14 Sponsoren SD75M Santa Fe (Ticket Office)
15 Convention Info No. 3
17 Layouttours (Fahrplan)
19 Film- und Diashows Programm
21 Videoshows Programm
23 Clinics Programm
25 Workshops Programm
26 Workshops Weathering (M. Fritz, France)
27 Workshops Bau Messingmodell (A. Nold)
28 Workshops & Narrow Gauge Corner
30 Workshops & Art Corner (E. Kathriner)
31 Art Corner Übersicht
32 Art Corner Paintings (P. Zeltner, M. Bauer)
33 Art Corner Paintings (F. Stucki)
34 Art Corner Aktien & Fotos (R. Schai, F. Rat)
35 Convention History (1981-1996)
36 10th Jubilee Convention 1998
37 11th Convention 2000
38 American Railroads & American Cars
40 License Plates (N. Gauch & A. Mader)
41 American Cars
42 Go to Town (U. Jäggi)
43 Pitsch's Truck & Train Team
44 Z Anlage Williams Loop (G. Garn, Germany)
45 Z Anlage Front Range - Tunnel District (A. Schön)
46 N Anlagen Ntrak & oNetrak (CH & Germany)
48 N Anlage Dease Lake & Northern (Germany)
50 N Anlage Nevada Pass (M. Neurauter, Austria)
52 N Anlage Little Rock (O. Haug, Germany)
53 N Anlage Pumpkin & Western (Heller Family)
54 HO Modelle Crash Engines (M. Kolb)
55 HO Modelle SP Switchers (M. Fritz, France)
56 HOn3 Anlage Rio Grande Southern (A. Niederhäuser)
58 HO Diorama The Super Sawmill (A. Abbühl)
59 Layoutcenter Übersicht
60 Layoutcenter HOn3 Anlage K (P. Gloor)
61 Layoutcenter HOn3 Anlage G (D. Stehli)
62 Layoutcenter On3 Anlage H (RR-Fans)
63 Layoutcenter HO Anlagen A & C, Text
64 Layoutcenter HO Anlagenpläne A & C
66 Layoutcenter HO Doppelanlage D & E, Plan
67 Layoutcenter HO Doppelanlage D & E, Text
68 Layoutcenter HO Module Donner F (A. von Orelli)
69 Layoutcenter HO Diorama Oregon Trail I (F. Meier)
70 Layoutcenter HO Diorama Mine B (R. Scherler)
71 HO Anlage Santa Fe in the Golden 50's (R. Frick)
72 HO Diorama South Bay Harbor (H. Rietschle)
73 HO Anlage Industrial Switching Game (P. Dell'Ava)
74 HO Diorama High Desert & Sierra RR (S. Wagner)
75 HO Diorama Ballard Draw Bridge (M. Zöschg, Italy)
76 HO Diorama GN Shops, Wenatchee (R. Beer)
77 HO Diorama Monarch Branch (R. Winkler, Germany)
78 HO Module White River (M. Stierlen, Germany)
79 HO Anlage AMROS (CH) & AML (Lux) Fremo Norm
80 HO Diorama (A. Lindner & R. Schmiedel, Germany)
81 HO Diorama (R. Müller) & Modelle Spur 1 (H. Göhr), D
82 O/On3 Diorama Engine Facilities (W. Giger)
83 On30 Diorama Timber Trestle (M. Hintermann)
84 O Anlage (A. Lindner & R. Schmiedel, Germany)
85 O Anlage 3-Rail Wonderland (U. Germann)
86 O Anlage The Orange Empire (J. Lütscher)
87 O Module The Bay Shore Line (G. Holzgang)
88 O Anlage Modulgruppe AMIGOS
90 Gn3 Anlage US G-Scale Friends in Switzerland
92 G Anlage Great John Timber (G. Tyteca, Belgium)
93 On3 Diorama West Side Lumber Co. (M. Lengacher)
94 Narrow Gauge & Logging (West Coast)
95 1:4 Diesel (H. Wetekamp, Germany)
98 Railfan-Reise: West Coast Railroads 2001
99 Railfan-Reise: The Lake Shore Limited 2002
100 West Coast: Alaska
102 West Coast: Alaska WP&Y
103 West Coast: Canada CP, CN, VIA
104 West Coast: Canada BC Rail, HO Modelle (P. Wetzel)
105 West Coast: Washington-Oregon (Columbia River)
106 West Coast: Washington (Stampede Pass)
107 West Coast: Washington (Stevens Pass)
108 West Coast: California (Donner Pass)
109 West Coast: California (Feather River Canyon)
110 West Coast: California (San Francisco)
111 West Coast: California (Beaumont Pass)
112 West Coast: California (Los Angeles)
114 West Coast: California (Tehachapi Pass)
116 West Coast: California (Cajon Pass)
118 West Coast: Mexico
119 West Coast: Passenger Trains
120 ALCO Diesels
122 ALCO Big Boy
123 Plan Adliswil/Realisierung CV-Guide
124 Amtrak Map
125 Color Impressions of the West
126 Ausstellerverzeichnis/Sponsoren
127 Inserenten- und Händlerverzeichnis

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'.

Unser Ticket Office gab jedem Besucher das **'Feeling'**, einmal auf einem Caboose gewesen zu sein!

AMERICAN RAILROADFANS IN SWITZERLAND

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 11th CV eingesetzt.

Der brandneue Caboose frisch aus dem 'Paint Shop'. Foto by D. Wehrli

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.

BRAWA
Modelle mit Liebe zum Detail

präsentiert auch 2000 eine attraktive Auswahl von USA-Modellen in N + HO von

LIFE-LIKE TRAINS

Alle LIFE-LIKE-Modelle sind international limitiert!

Union Pacific Best.-Nr. 0892 Loknummer UP #868 Wechselstrom mit Digitaldecoder (passend für Märklin)

Alle Informationen über das aktuelle BRAWA LIFE-LIKE-Programm finden Sie im BRAWA US-Prospekt 2000 – bitte anfordern bei:
BRAWA Artur Braun GmbH + Co, P.O.Box 1260, D-73625 Remshalden
oder in der Schweiz bei: Marcel Weber AG, Generalvertretungen, CH-4133 Pratteln

Weitere Informationen im Internet: www.brawa.de

Ticket Office in Form einer Santa Fe SD75M

Nachbau EMD SD75M

Der Modelleisenbahnclub Schlanders (Südtirol/Italy) hatte bei den ersten Vorbereitungen für seine Ausstellung 'American Trains 1999' das Problem eines passenden Kassenhauses zu lösen. Sicherlich angeregt durch den Caboosebau bei der 10th Convention, entstand bei einem Clubabend die Idee, ein solches Ticketoffice in Form einer Lokkabine (Führerstand) im Massstab 1:1, also in Echtgrösse, zu bauen. Ziemlich schnell einigte man sich auf eine EMD SD75M Diesellok der Santa Fe mit ihrer sehr bekannten Warbonnet Lackierung.
In den folgenden Monaten baute eine Gruppe von 8 Mitgliedern unter der Leitung von den Herren Erich Prenner und Helmut Fuchs in rund 1000 Freizeitstunden dieses Wahnsinnswerk, welches die Grundmasse von 4,6 x 3 m und rund 4 m Höhe aufweist.

Foto by Electro Motive Division of GM Corp., La Grange, IL, USA. Copyright 1995

Diese Lok stand auf dem Vorplatz und brachte neben dem eigentlichen Zweck (Ticketverkauf und Infostand) auch den Besuchern die gewaltigen Dimensionen einer solchen Maschine näher.
Nach der Ausstellung konnte diese Lok durch positive Verhandlungen an die American Railroadfans in Switzerland abgegeben werden, wo sie für die weiteren Jahre einen würdigen Platz gefunden hat.

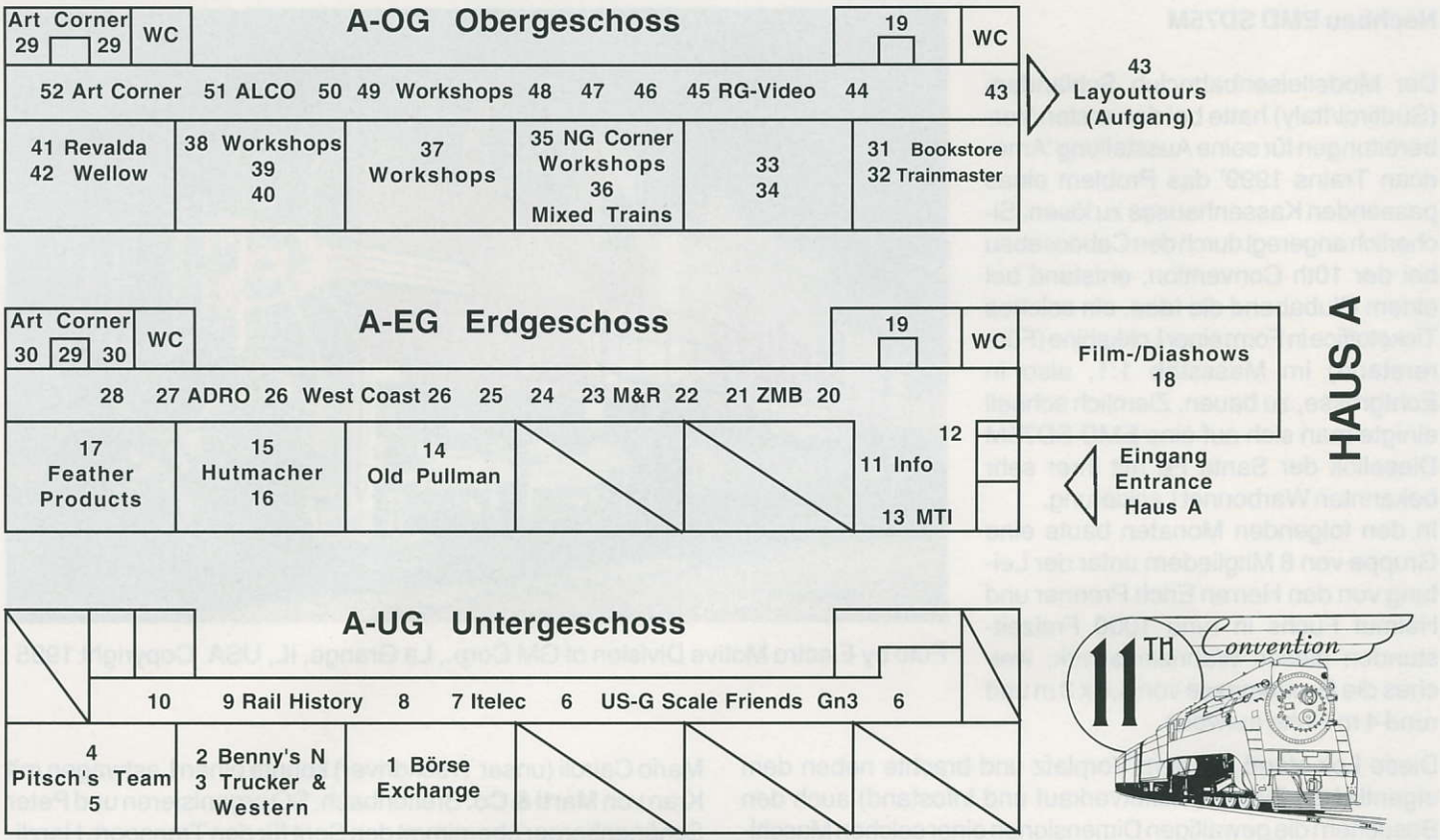
Text by Markus Zöschg, Schlanders, Italy

Unser Convention Caboose bekommt eine Diesellok

Da an der 10th CV der Andrang mit über 3000 Besuchern derart gross war, mussten wir für unser Ticket Office (Convention Caboose) eine Lösung finden. Da hat sich natürlich die einmalige Möglichkeit mit der Santa Fe SD75M förmlich aufgedrängt. Aber wie können wir das Ganze finanzieren? Einerseits kostet die Lok ihren Preis und dann kommt der Transport in die Schweiz und zu guter Letzt muss die zerlegte Lok eingelagert werden können. Da wir mit den Kosten die Convention-Kasse der Railroadfans nicht belasten wollten, haben wir durch eine Umfrage ein Sponsoringprogramm ins Leben gerufen. Erfreulicherweise sind wir mit diesem Projekt auf fruchtbaren Boden gestossen und haben innert 2 Monaten die nötigen Mittel zusammengebracht.
Ganz herzlichen Dank allen Sponsoren, die uns mit ihrer Spende (egal ob klein oder gross) geholfen haben, dieses Projekt zu realisieren. Der Überschuss wird für den Unterhalt und allfällige Kosten für die Einlagerung auf 'Eis' gelegt.
Eine Sponsorentafel mit den Namen wird an der Lok in Form eines 'Builders Plate' montiert. Die Sponsorenliste finden Sie auf Seite 14. Einmal mehr konnten wir durch die Beziehungen von Franco Rossi profitieren. Er konnte uns mit Herrn Hurschler in Adliswil bei **Gebert Gartenbau AG** eine Unterkunft für die Lok und den Caboose organisieren. Selbstverständlich tragen noch ein paar weitere Schlüsselfiguren zum Gelingen bei. Mario Cairoli (unser Truckdriver) konnte einen Lastwagen mit Kran von **Marti & Co.** Breitenbach, SO organisieren und Peter Schönenberger übernimmt den Sprit für den Transport. Herzlichen Dank für den Goodwill und den grossartigen Einsatz.

Verblüffend, wie echt die Santa Fe Replika aussieht!

Übersichtsplan Haus A



A-UG Untergeschoss

1 Börse/Exchange
2 Benny's N Scale Shop
3 Trucker Shop & Western Store
4 HO Pitsch's Truck & Train Team
5 HO Go to Town U. Jäggi
6 Gn3 Anlage US-G Scale Friends
7 Itelec (Digital)
8 HO Diorama R. Müller & Spur 1 Modelle H. Göhr
9 Rail History
10 Cars 1:18 A. von Orelli

National Model Railroad Association

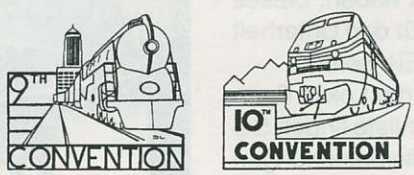
Werden Sie Mitglied vom NMRA. Sie erhalten jeden Monat das NMRA-Bulletin und sind mit den anderen 23'000 Members bestens von der Szene informiert.

Anmeldeformulare liegen bei der Information Haus A-EG 11 auf.

Join the NMRA
www.nmra.org

A-EG Erdgeschoss

11 Eingang/Information
12 Layouttours Tickets
13 MTI, Maya Travel Inn
14 Old Pullman
15 Hutmacher's Kunsthandwerk
16 HO Anlage P. Dell'Ava
17 Feather Products
18 Film-/Diashows
19 License Plates N. Gauch
20 HO Anlage R. Winkler (D)
21 ZMB Museumsbahnen
22 HO Diorama M. Zöschg (I)
23 M&R Martari (Ätzteile)
24 HO Crash Engines M. Kolb
25 HO Modelle BC-Rail P. Wetzel
26 Railroads along the West Coast
27 ADRO Vitrinen
28 HO Diorama H. Rietschle
29 Workshops E. Kathriner
30 Art Corner Paintings



Pins der beiden letzten Conventions sind noch zu je sFr. 4.- erhältlich bei der Info Haus A-EG 11.

A-OG Obergeschoss

31 Bookstore/Videoshop
32 Trainmaster by Werner Meer
33 On30 Trestle M. Hintermann
34 O/On3 Anlage W. Giger
35 Narrow Gauge Corner & Workshops
36 Mixed Trains
37 Workshops: Cairoli's H. Burri, R. Aeberhard
38 Workshops A. Nold
39 HO Anlage S. Wagner
40 HO GN Shops R. Beer
41 Revalda AG
42 WelloW Corp.
43 Aufgang Layouttours
44 HOn3 Anlage A. Niederhäuser
45 Rio Grande Video/Etzel-Box
46 On3 Diorama M. Lengacher
47 O Logging J. Hintermann
48 Workshops A. Abbühl
49 Workshops M. Fritz (F)
50 HO SP Switchers M. Fritz (F)
51 ALCO Dieselloks
52 Art Corner Paintings

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

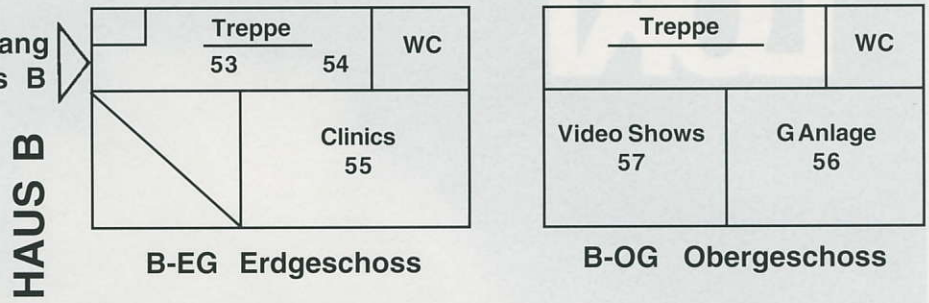
Übersichtsplan Haus B / C / D

B-EG Erdgeschoss

53 1:4 Diesel H. Wetekamp (D)
54 Art Corner Stamps, Aktien
55 Clinics

B-OG Obergeschoss

56 G Anlage, G. Tyteca (B)
57 Video Shows



C-3.OG 3. Obergeschoss

73 oNetrak Anlage
74 Ntrak Workshops
75 Ntrak Anlage

C-2.OG 2. Obergeschoss

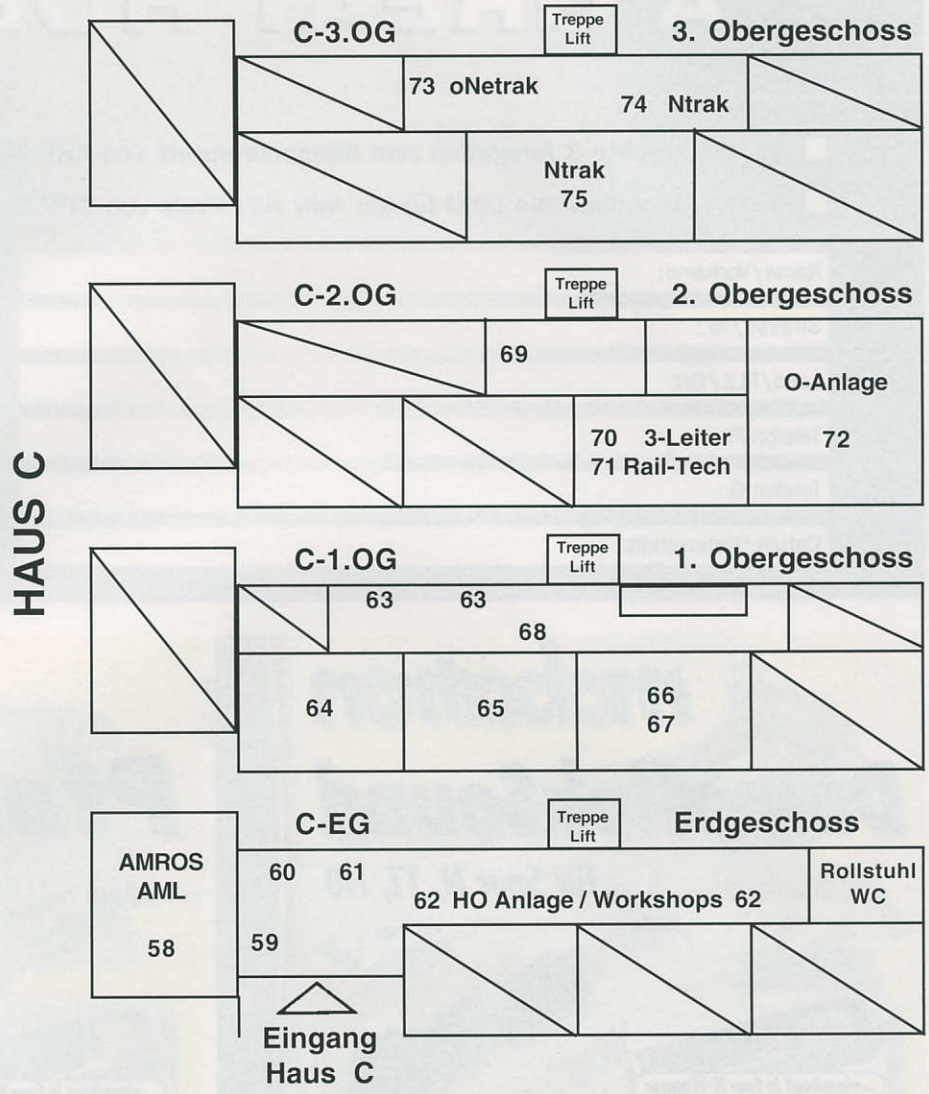
69 O Module G. Holzgang
70 O 3-leiter Anlage U. Germann
71 Rail-Tech
72 O Anlage J. Lütscher

C-1.OG 1. Obergeschoss

63 N Anlage Heller Family
64 N Anlage DL&N (D)
65 N Anlage Nevada Pass (A)
66 N Anlage Little Rock (D)
67 Z Anlage Front Range
68 Z Anlage Williams Loop (D)

C-EG Erdgeschoss

58 HO Anlage AMROS/AML
59 HO Diorama M. Stierlen (D)
60 O Anlage A. Lindner (D)
61 HO Diorama R. Schmiedel (D)
62 HO Anlage/Workshops R. Frick

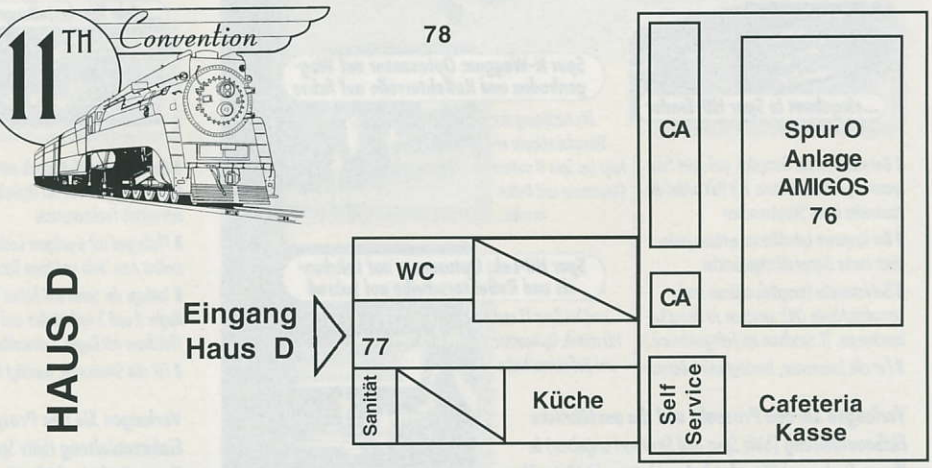


78 Zwischen Haus C und D
Digitrax (Postauto)

D-EG Erdgeschoss

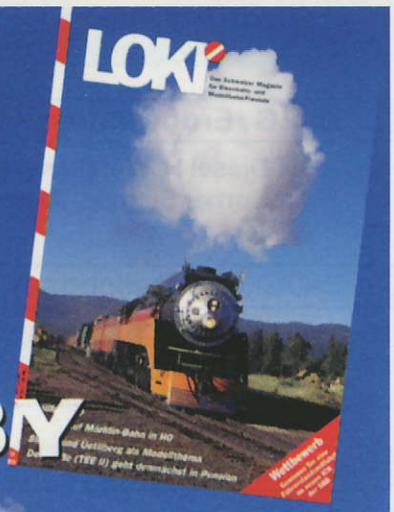
76 Spur O Modulgruppe AMIGOS
77 Sanität

CA Cafeteria



LOKI

Die Schweizer Zeitschrift für den Modellbahnfreund



A GREAT HOBBY

☐ Ja, ich möchte 3 Ausgaben zum Kennenlernpreis von CHF 20.–

☐ Ja, ich abonniere die LOKI für ein Jahr zum Preis von CHF 111.–

Name/Vorname:

Strasse/Nr.:

Land/PLZ/Ort:

Telefon P.:

Telefon G.:

Datum/Unterschrift:

Coupon an:

Fachpresse Goldach AG
Leser-Service LOKI
Technoparkstr. 1
8005 Zürich

Telefon: 01/445 33 33
Fax: 01/445 33 44
E-mail: info@fachpresse.ch

mobatron DampflokSound

...für Spur N, TT, H0

...eingebaut in Spur N-Waggon

...eingebaut in Spur H0-Tender

- Bei stillstehender Dampflok und einer Fahrspannung von mindestens 2.8 Volt ertönt ein dauerndes leises Standrauschen
- Bei längerem Lokstillstand ertönen periodisch starke Dampfablassgeräusche
- Bei fahrender Dampflok ertönen starke Dampfzischlaute (H0: synchron zu Dampfkolbenstangen, N: synchron zur Fahrgeschwind.)
- Für alle Stromarten, benötigt keine Batterie

Spur N-Waggon: Optosensor auf Waggonboden und Reßektorrolle auf Achse

Die Auslösung der Dampfzischlaute erfolgt bei Spur N mittels Optosensor und Reßektorrolle...

Spur H0-Lok: Optosensor auf Lokchassis und Reßektorscheibe auf Lokrad

...und bei Spur TT und H0 mittels Optosensor und Reßektorscheibe.

***Verlangen Sie den Prospekt und die ausführliche Einbauanleitung** (bitte Spur und Stromart angeben) **in Ihrem Fachgeschäft oder bei:** mobatron, 5611 Anglikon*
Tel. 056-621 95 10, Fax 056-621 95 22, e-mail: mobatron@pop.agri.ch

95 01 83

mobatron PfeifSound

...für Spur N, TT, H0, 0

...eingebaut in Spur N-Waggon

- Auslösung des Pfeifsignals mittels Reedkontakt und Magnet und bei Digitalbetrieb zusätzlich mittels Funktionstaste
- Pfeifsignal mit 6-poligem Codierschalter einstellbar bzw. tiefe und hohe Töne kombinierbar
- Tonlage der tiefen und hohen Pfeiftöne mit Regler 2 und 3 veränderbar und Länge der Pfeifdauer mit Regler 1 einstellbar
- Für alle Stromarten, benötigt keine Batterie

Spur H0 Lok: Reedkontakt zur Pfeifton-Auslösung an Elektrolok-Unterseite

Die Magnete werden auf das Gleis aufgeklebt, wo das Pfeifsignal ertönen soll.

Spur N-Waggon: Reedkontakt zur Pfeifton-Auslösung an Waggon-Unterseite

Für Spur N-Waggons werden die Stromabnehmer mitgeliefert.

***Verlangen Sie den Prospekt und die ausführliche Einbauanleitung** (bitte Spur und Stromart angeben) **in Ihrem Fachgeschäft oder bei:** mobatron, 5611 Anglikon*
Tel. 056-621 95 10, Fax 056-621 95 22, e-mail: mobatron@pop.agri.ch

Welcome Convention-Visitors

Wir freuen uns, Sie an der **11th 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.

Alle 2 Jahre organisieren wir (American Railroadfans) im Herbst eine zweitägige Convention (Tagung und Ausstellung) nach amerikanischem Muster. Die 1st Convention war 1981 in Samstagern bei Swissphone. Einen kurzen Rückblick der einzelnen Conventions finden Sie in diesem Guide.

Bereits heute machen wir uns für die Planung der **12th Convention von 2002** Gedanken. Das Hauptthema heisst: **Intermodal Transportation**.

Ganz speziellen **Dank** 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 11th 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). Nun kommt für die 11th Convention als Krönung eine **Santa Fe SD75M Diesellok** in Echtgrösse (nur Führerstand) hinzu. Diese beiden Replikas sind zugleich unsere **Ticket-Offices**. So hat jeder Besucher die Möglichkeit, wenigstens beim Ticket-Kauf und der Registration, einmal auf einem Caboose gewesen zu sein oder neben einer mächtigen Diesellok gestanden zu sein. Uns wird immer wieder die Frage gestellt, weshalb man sich auf der Besucherliste eintragen muss. Durch diese Registration erhalten Sie automatisch in 2 Jahren den Convention Guide per Post zugestellt. Ein Service, der keine andere Ausstellung bietet und zudem ist das Ganze gratis.

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 auch 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 Freitagabend 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 sind die Anlagen der American RR-Fans und von privaten Personen untergebracht. Mehr Infos dazu finden Sie auf Seite 59. Benützen Sie die Gelegenheit, während der 11th CV die Layouttours zu besichtigen (Fr. 3.-).

Kennen Sie schon den **American Corner** in der Zeitschrift **'LOKi'**? Hier lancieren wir in loser Folge interessante US-Eisenbahnartikel in Deutsch.

Bereits zum 3. Mal erscheint eine Convention Info. Die **CV-Info No. 3** im Format A4 quer bietet Ihnen eine Fülle an Informationen zu den Themen der 11th CV in Deutsch.

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 (Ausnahme: Anlagenbauer und Sponsoren). 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. 01-715-3666, Fax 01-715-3660.
E-Mail: trainmaster@bluewin.ch

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

Convention Info No. 1 (nur wenige Ex.) .	Fr. 25.-
Convention Info No. 2 . . .	vergriffen
Convention Info No. 3	Fr. 30.-
Railroadfans Kleber rot/blau/weiss . .	Fr. 2.-
Railroadfans Pin 5-farbig mit u/Signet .	Fr. 8.-
9th Convention Pin 1996 . . .	Fr. 4.-
10th Convention Pin 1998 . . .	Fr. 4.-
11th Convention Pin 2000 . . .	Fr. 8.-
11th Convention Guide	gratis
9th/10th CV-Guides	gratis

Virgin ICE TEA

Virgin Cola

HENNIEZ

BELVOIR
RÜSCHLIKON
★★★★

Das Haus mit Aussicht und Weitsicht

mediterrane Rüschlikerstube
exklusiver Säumergrill
gemütliche Bar
erstklassige Seminarräume

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Belvoir Rüschlikon Hotel-Restaurant
Telefon 01 704 64 64, Fax 01 704 64 65
E-Mail: info@belvoirhotel.ch, www.belvoirhotel.ch

SAM'S PIZZA LAND

SAM'S PIZZA LAND Restaurants finden Sie

am Limmatquai 4 (am Bellevue) in Zürich
an der Schweizergasse 6 (beim Globus) in Zürich
an der Theilinggasse 4 (beim Manor) in Luzern
an der Greifengasse 21 in (Klein)Basel

Call 0848 840 880

für SAM'S PIZZA LINE Hauslieferdienst & Take Away

Stadt Zürich (ohne Kreis 11 & 12)
Stadt Basel und Umgebung

Sie finden uns auch an der "11th Convention" vom 14./15. Oktober 2000

Exclusiv

HENNIEZ

Virgin Cola

Verpflegungsangebot in der Convention Cafeteria:

Cold Drinks:

- Virgin Cola	0,5 l	Fr. 3.50
- Virgin Ice Tea	0,5 l	Fr. 3.50
- Rivella, Sinalco	0,3 l	Fr. 2.50
- Citro, Henniez	0,3 l	Fr. 2.50

Warm Drinks:

- Kaffee, Tee	Fr. 2.00

Snacks:

- American Pizza	Fr. 6.50
- Hot Dog	Fr. 4.00
- Sandwiches	Fr. 3.50
- Kuchen (Cake)	Fr. 1.50
- Torte	Fr. 2.00
- Nussgipfel, Schnecke	Fr. 2.00

Exclusiv

Virgin ICE TEA

Unterkunft während der 11th Convention:

Hotel IBIS, Zürichstr. 105, Adliswil (1997 neu eröffnet, 533 Ibis in Europa)

- Tel. 01-711-8585, Fax 01-711-8586	Einzelzimmer	sFr. 109.-
(Official **Convention Hotel**)	Doppelzimmer	sFr. 124.-

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

- Tel. 041-761-9656, Fax 041-761-9666	Einzelzimmer	sFr. 85.-
	Doppelzimmer	sFr. 125.-
	Dreierzimmer	sFr. 150.-
Hotel Löwen, Seestr. 153, Kilchberg	Einzelzimmer	sFr. 175.-
- Tel. 01-715-4302, Fax 01-715-4396	Doppelzimmer	sFr. 220.-
(low budget, ohne Bad, nur auf Etage)	Einzelzimmer	sFr. 110.-

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

- Tel. 01-704-6464, Fax 01-704-6465	Einzelzimmer	sFr. 185.-
(1996 neu renoviert mit Blick auf Zürichsee)	Doppelz.	sFr. 260.-

Alle Preise verstehen sich inkl. Frühstück (ausgenommen Hotel Ibis) und Taxen. Bitte reservieren Sie rechtzeitig und erwähnen bei jeder Buchung die 11th Convention.

Verpflegung während der 11th Convention:

Convention Cafeteria, Turnhalle D, SA 10.00-17.30, SO 09.30-16.30
- Kaffee, Virgin Cola & Ice Tea, Henniez, Sandwiches, HotDogs, Sweets,
- Original **American Pizza** von Sam's Pizza Land

Ausserhalb der Convention in Adliswil:
- **American Restaurant BISCAYNE** im Hotel IBIS, Zürichstrasse 105

ibis
hotel·restaurant
☞ in 5 Minuten mit dem Bus zur Convention
☞ günstigstes ☆☆☆-Hotel in Zürich
☞ 1997 neu eröffnet, 533 ibis in Europa
☞ EZ CHF 109.–, DZ CHF 62.– p. P.
☞ «American Restaurant BISCAYNE»
☞ 80 Gratis-Parkplätze
8134 Adliswil • Tel. 01 711 85 85 • Fax 01/711 85 86

Ganz herzlichen Dank unseren Sponsoren für die grosszügige Unterstützung unseres Gratiswettbewerbes.

Jackpot

1 Reise und 2 Flüge nach USA/Canada

Eine Railfan-Reise

an die Westküste der USA
im Wert von sFr. 3950.-
sponsored by

MTI - Maya Travel Inn

inkl. Flug mit American Airlines

MAYA TRAVEL INN

AmericanAirlines
Something special in the air.

Ein Ticket für 2 Personen

nach Canada oder Alaska
im Wert von ca. sFr. 3000.-
sponsored by

Balair

50 Sofortpreise im Gesamtwert von über sFr. 3000.-

Bücher, Abos, Videos, Modelle, Schilder, Zubehör, Gutscheine.

- Benny's N-Scale Shop
- Feather Products, Zürich
- Hutmacher's, Hettiswil
- Norbert Gauch, Kilchberg
- Mixed Trains, Zürich
- Old Pullman, Stäfa
- Pitsch's Truck & Train Shop
- Rio Grande Video/Etzel-Box
- Trainmaster, Kilchberg
- Trucker & Western Store
- Vierwaldstättersee, Luzern
- WelloW Corp, Basel
- ZOO Zürich

MAYA TRAVEL INN

balair

Gratiswettbewerb - Info

Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt! Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Jeder Besucher der 11th Convention erhält die Wettbewerbsformulare zusammen mit dem Eintrittsticket beim Convention Caboose oder der Santa Fe Lok. Alle Besucher, Aussteller und Helfer sind teilnahmeberechtigt!

Die **Sofortpreise** werden nur an **anwesende Personen** vergeben, die den richtigen Lösungssatz auf den Talon geschrieben haben. Bitte Namen und Adresse deutlich schreiben. Die Verlosung wird über die Lautsprecheranlage im Singsaal Haus A bekannt gegeben.

1. Ziehung: Samstag 16.45 h Haus A-EG 18
2. Ziehung: Sonntag 15.45 h Haus A-EG 18

Alle Talons mit dem **richtigen Lösungswort** nehmen automatisch an der **Jackpot-Verlosung** teil. Die Ziehung erfolgt erst nach der Convention am 26. Oktober 2000 beim Railroadfans Meeting. Die 2 Hauptgewinner werden persönlich benachrichtigt und auch veröffentlicht im Old Pullman Bulletin, Feather Products Mailing, Railroadfans Mailing, WelloW-Info und in den Zeitschriften LOKi und EA.

Um Jedermann/Frau die **Lösung** der Fragen zu ermöglichen, finden Sie die korrekten Antworten bei den angegebenen Anlagen, Dioramen und Ausstellern (Händlern). Bitte orientieren Sie sich nach dem Übersichtsplan im CV-Guide auf Seite 6 & 7. Die **Urne** steht bei der Info **Haus A-EG 11**. Eine Vitrine mit den Sofortpreisen finden Sie beim Empfang neben der Info im Haus A.

A/B/C/D = Haus A bis D, P = Parkplatz
EG = Erdgeschoss, OG = Obergeschoss, UG = Untergeschoss

Wo finde ich die Antworten?

Frage	Haus No.		Bezeichnung
1	A-EG	13	Maya Travel Inn
2	A-EG	14	Old Pullman
3	A-EG	15	Hutmacher's
4	A-EG	17	Feather Products
5	A-EG	19	License Plates
6	A-EG	27	ADRO
7	A-OG	31	Bookstore
8	A-OG	36	Mixed Trains
9	A-OG	37	Workshops
10	A-OG	38	Workshops
11	A-OG	42	WelloW/Revalda
12	A-OG	45	Rio Grande Video
13	A-UG	3	Trucker/Benny's
14	A-UG	4	Pitsch's Team
15	A-UG	9	Rail History
16	B-EG	54	Art Corner
17	B-OG	56	G Anlage
18	C-EG	58	AMROS/AML
19	C-EG	62	HO Anlage
20	C-1OG	64	N Anlage DL&N
21	C-1OG	65	N Anlage Nevada
22	C-2OG	71	Rail-Tech
23	C-2OG	72	O Anlage
24	C-3OG	75	Ntrak
25	D-EG	76	O Anlage AMIGOS
26	P	78	Digitrax (Postauto)

Foto by Alain P. Tiercy, USA

Lamprecht Aircargo

Caboose? SD75M? GS-4 SP-Daylight? Want it badly? Need it tomorrow?
Wir geben Ihrem Modell Flügel.
Auf speziellen Wunsch fliegen wir auch das Vorbild ein. Rufen Sie uns an!

Lamprecht Transport AG
Fracht West, Postfach
8058 Zürich-Flughafen
Tel. 01-816-2512
Fax 01-816-4212

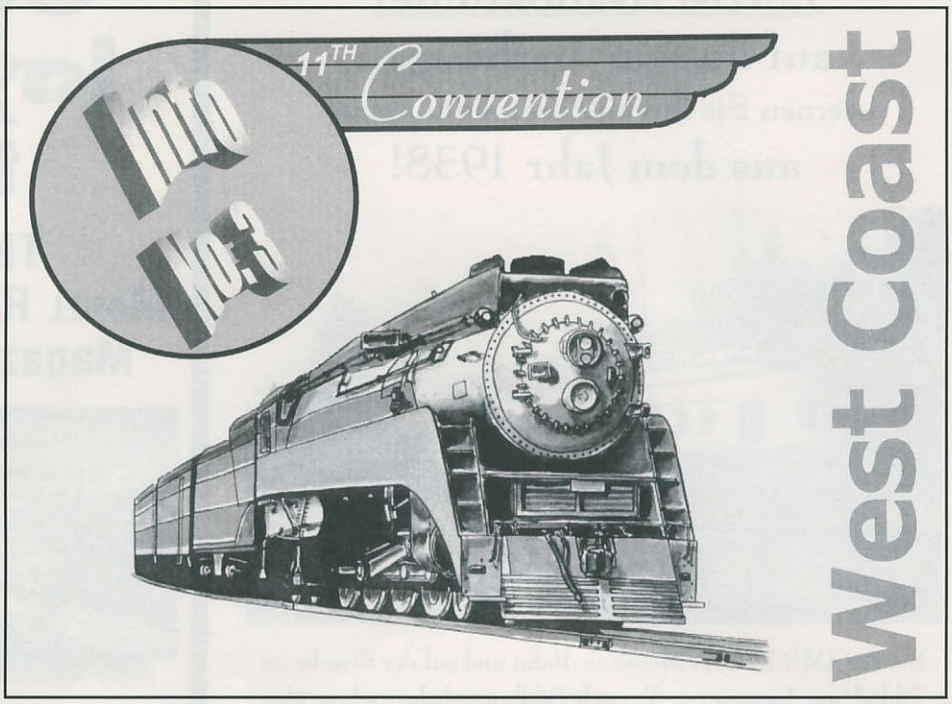
Santa Fe SD75M Sponsoren

Ein ganz herzliches Dankeschön allen Sponsoren, die uns mit einer Spende unterstützt haben.

Heinz Adler, Hurden
ADV-Informatik AG, Regensdorf
Peter Allneider, AU (ZH)
Albert Ammann, Moosseedorf
Jürg Arnold, Adliswil
Willi Baumgartner, AU (SG)
Bedag Informatik, Bern
Rudolf Beer, Gerlafingen
Erich Breguet, Zürich
Willy Brupbacher, Zollikerberg
Peter Burkhardt, Uerikon
Michael Büto, Wohlen
Mario Cairoli, Meltingen
Bernie Corrodi, Adliswil
Ulf Degener, Meersburg, D
Hansruedi Egli, Kloten
Fachpresse Goldach, Loki
Joe Färber, Winterthur
Leo Fässler, Fällanden
Mike Fritz & Irmela Taubenberger, F
Bernard Frontanau, Daubensand, F
Gebert Gartenbau AG, Adliswil
Leo Gebert, Adliswil
Walter Giger, Männedorf
Marc Graf, Luzern
Andy Gschwend, Brugg
Emil Güttinger, Rapperswil
Wolfgang Haase, Ilvesheim, D
Dieter Haltmeier, Winterthur
Walter Heer, Uster
Ulrich Hertig, Biel
Bruno & Lotti Hilpert, Diessenhofen
Albert Hotz, Wädenswil
Fred Huber, Geroldswil
Rolf Humbel, Uetikon am See
Louis Hurschler, Adliswil
Albert Ilg, Lupfig
Urs Jäggi, Laupen
Dani Jehle, Zürich
Rene Jordan, Orpund
Kurt Jost AG, Basel
Willy Kaeslin, Meggen
Werner Kast, Bern
Ernst Kathriner, Sarnen
August Kessinger, Rielasingen, D
Dimitri Kink, Teufen
Roland Kink, Teufen
Eugen Kistler, Thalwil
Peter Knips, Russikon
Peter Lorenz, Villingen, D
Franz Lüdi, Oberdürnten
Marti & Co. Transporte, Breitenbach
Werner Meer, Kilchberg
Roland Meier, Kienberg
Renato & Franz Meier, Lachen
Peter Messmer, Basel
Marianne Metzger, Füllinsdorf
Bruno Nägeli, Zürich
Alfred Niederhäuser, Winterthur
Old Pullman, Stäfa
Peter Öschger, Zürich
Max Peter, Zürich & Los Angeles
Manfred Pfundstein, Singen, D
Rail-Tech, Ulrich Germann, Grenchen
Firma Reishauer, Wallisellen
Peter Reisinger, Bülach
Franco Rossi, Adliswil
Daniel Roth, Sils i.D.
Werner Schäfer, Adligenswil
Hans Schenk, Bern
Heinrich Schlatter, Zürich
Heinz Schmidhauser, St. Gallen
Alfred Schön, Zizers
Peter Schönenberger, Gattikon
Herbert Schuler, Brunnen
Max Sixt, Zürich
Max Henri Sommerhalder, Meyriez
Sparkasse Thalwil, Kilchberg
Patrick Spitz, Basel
Leo Steinegger, Berlingen
Patrick Studer, Dänikon
US-Railroad-Fans, Bad Ragaz
Alex von Orelli, Zürich
Otto Wagner, Singen, D
Klaus Waser, Stans
Stanley Weideli, Wil
Hans Weidmann, Schöfflisdorf
Lucien Wiss, Illkirch-Graffenstaden, F
Peter Zollinger, Rüti
Bruno Züger, Rüti
Zumipark AG, Pflegeresidenz, Zumikon

Convention Info No. 3

Railroads along the West Coast



It's done, es ist vollbracht: Dies war der epochale Ausspruch der Erbauer der ersten Transkontinentaleisenbahn. Man schrieb das Jahr 1869.

Es sei mir gestattet, dass ich diesen Ausspruch für mich verwende: It's done, es ist vollbracht: die Convention Info No 3 ist realisiert. Rechtzeitig zur 11th Convention ist sie für die interessierten Leserinnen und Leser bereit. Wir schreiben das Jahr 2000.

Mehr als ein Jahr nahmen die Arbeiten in Anspruch: Themensuche, Strukturierung, Themenauswahl, Recherchen, Textbearbeitung, Korrekturlesungen, Gestaltung, grafische Bearbeitung; es gibt noch zahlreiche andere Details und Schritte, ein richtiges Projekt. Es braucht Knochenarbeit, um ein solches Buch zusammen zu bringen. Aber es macht auch einen Riesenspass, wenn man das Ganze langsam wachsen sieht. Wie ein Mosaikpuzzle beginnt es Gestalt anzunehmen, zuerst in verschiedenen Ecken, manche Sektoren dagegen bleiben weiss - einige bleiben lange weiss. Die Thematik „West Coast" ist aber derart vielfältig und interessant, dass man dran bleibt. Bald kommt ein heiliges Feuer auf, man recherchiert weiter, man sucht noch tiefer. Die Story „West Coast" zieht einen wirklich total in den Bann. Für mich sind es bald dreissig Jahre, seit ich in die Geschichte der US-Bahnen eingestiegen bin. Von den ersten Stunden an war es der Westen, der mich am stärksten faszinierte. Er hat für mich in all den Jahren nichts an Attraktivität verloren. In all den Jahren hat sich im Gegenteil ein recht ansehnliches Wissen angesammelt. Trotzdem ist es erstaunlich, wieviel neue Aspekte ein intensives Studium der Materie plötzlich hervorbringt. Durch diese Wissensverbreiterung wird man mit einer grossen Befriedigung erfüllt. Die ganze Arbeit hat mir persönlich sehr viel Spass gebracht.

Ich hoffe, dass der Funke der Begeisterung auf möglichst viele Leserinnen und Leser überspringen wird. Ich denke, dass das eben die Faszination eines Hobbies ist, getrieben von der Lust, Neues zu erfahren, in die Tiefe der Themen zu tauchen - versuchen auch Sie es.

Die Convention Info No 3 befasst sich mit typischen West Coast Themen:

- Los Angeles
- Coast Line
- San Francisco Bay
- Great Valley und die berühmten Pässe über die Sierras
- Oregon und Washington
- British Columbia und West Alaska
- Mexiko
- Mainline und Holzfällerbahnen
- ALCO Dieselloks

Das Spektrum ist sehr breit, Begebenheiten aus den wilden Gründerjahren dürfen genau so wenig fehlen wie die aktuelle Situation. Die beschriebenen Themen, man verzeihe das mir, sind natürlich schon etwas in die Favoritenthemen des Autors gefärbt, wie kann es anders sein. Das Gleichgewicht wird aber durch meinen Gastautor Willy Kaeslin, der sich mit den Drei-Fuss-Bahnen Alaskas befasst, wieder ins Lot gerückt.

Mit den drei Convention Infos ist nun der Bereich „Chicago", „Rockies" und „West Coast" beschrieben. Dies alles gibt es in Deutsch. Es ist sicherlich ein idealer Einstieg für Personen, welche sich neu für dieses vielfältige Hobby interessieren. Aber ich denke auch, der Fuchs kann die Info sehr gut als Nachschlagewerk benutzen. Ich finde, dass die Info für das Schaffen einer gewissen Übersicht ideal ist. Für das tiefe Eintauchen in ein spezielles Thema gibt es beliebig viel Literatur.

Bei einem Thema verweilen, das ist das Geheimnis eines erfüllten Hobbies. Dabei ist das „wie" entscheidend, nicht das „was".

Do it, tue es, es wird Spass bereiten.

Jürg Lütscher, Wallisellen

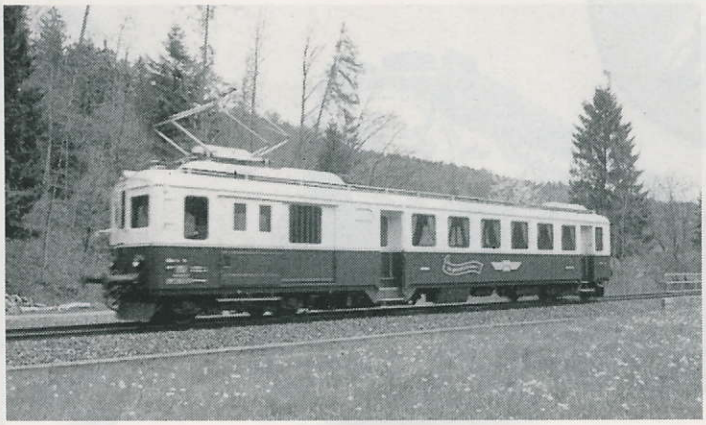
Leider sind die ersten beiden Convention Infos No. 1 und No. 2 bereits vergriffen. Da die Nachfrage sicher wieder sehr gross sein wird, empfehlen wir Ihnen, sich ein Exemplar des neusten Werkes zu sichern.

Es ist wiederum im Format A4 quer gehalten und hat 250 Seiten. Wir geben dieses einmalige Nachschlagewerk zum Selbstkostenpreis von sFr. 30.- ab. Es kann bei der Info im Haus A-EG bezogen werden. Bei Versand kommen sFr. 5.- (CH) und sFr. 10.- (Ausland) hinzu.
Bestellungen an: American Railroadfans
Hochweidstr.3, CH-8802 Kilchberg
E-Mail: trainmaster@bluewin.ch

Editor & Illustrations: Jürg Lütscher
Copyright: American Railroadfans

Printing: Wolf-Design, Wolfgang Fraisl, Neugrubenstr. 12, 9500 Wil

Werden Sie
ZMB-Privatlokführer
auf diesem Triebwagen
(lernen Sie ihn eigenhändig führen!)
aus dem Jahr 1938!



Bei der ZMB Zürcher Museums-Bahn und auf der Strecke im Sihltal von Langnau a. A. nach Sihlbrugg haben schon über 50 Privatlokführer ihre Ausbildung absolviert. Im Jahr 2001 findet erneut eine 1-wöchige Grundausbildung statt. Nähere Infos via Internet *www.museumsbahn.ch* oder beim Kursleiter Hans Kaufmann direkt. Telefon 01 431 58 11 oder E-Mail *kaufmann@freesurf.ch*

WELLOW

WELL Service and LOW Cost

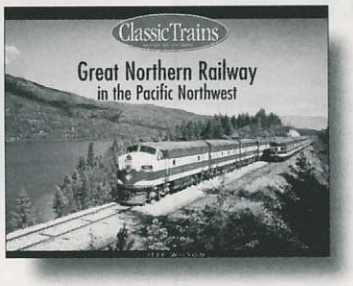
Das Versandhaus für:

Bücher; USA/CAN & Europa
CD's und DVD's weltweit
Karten und Postkarten
Videos; PAL und NTSC
Modellbahnen und Zubehör
Amerikanisches Fan-Zubehör
Auto-, LKW-; Flugzeug- und
Schiffahrts Bücher &Videos

Gratis Kataloge anfordern:
WELLOW GmbH Postfach 4002 Basel
Fax: 0041 (61) 763 92 99
e-mail: info@ wellow.ch

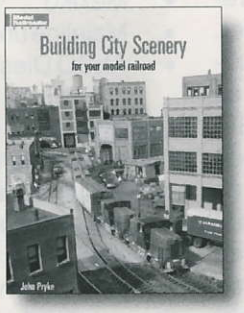
Get your layout on track!

The publishers of MODEL RAILROADER and TRAINS Magazines show you how!

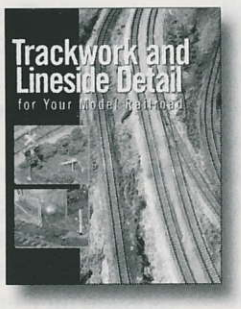


Great Northern Railway in the Pacific Northwest
Travel the Great Northern Railway through its operations in the Pacific Northwest. Large unpublished photos of trains pushing through rugged mountain passes and Big Sky scenery will take your breath away! Includes views of the *Empire Builder*, plus track map and schematics. By Jeff Wilson. 11 x 8½; 128 pgs.; 120 b&w photos; 5 illus.; softcover.
01102 • $19.95
Available November 2000

Union Pacific Across Sherman Hill
Sherman Hill, Wyoming, provides a fitting backdrop for the hard-working Big Boys and Challengers of the UP during its golden years. Features a map of the railway plus vintage photos. By George Drury. 11 x 8½; 128 pgs.; 120 b&w photos and 1 map; softcover.
01091 • $19.95



Building City Scenery for Your Model Railroad
Learn to model realistic city structures and scenes of any size in any scale! Step-by-step photos, technical illustrations, and a variety of approaches to assembling a model city show you how. An ideal book for intermediate modelers who want to enhance realism on their layouts. By John Pryke. 8¼ x 10¾; 96 pgs.; 120 color & 40 b&w photos; 25 illus.; softcover.
12204 • $17.95



Trackwork and Lineside Detail for Your Model Railroad
After you complete your trackplan and benchwork, turn your attention to the finer details of trackwork and lineside activities. In this book, you'll find tips, techniques, and ideas for working with track and the details immediately alongside it. Features clear photographic instructions, including illustrated references to prototype trackwork and details. From the pages of MODEL RAILROADER Magazine. 8¼ x 10¾; 96 pgs.; 150 color and 25 b&w photos; 50 illus.; softcover.
12235 • $17.95

Order online at www.kalmbachbooks.com
or fax your order to 262-796-1615

KALMBACH PUBLISHING CO.

52120006

X1552

Brass & Books

Welcome to the 11th Convention for American Railroad Fans!

The **Brass Locomotive Co.** has been in business since 1969. We are an authorized dealer for all brass importers.

We are one of the largest and best known dealers in the United States for Brass Models and Railroad Books.

BLCO specializes in shipments to all countries in Europe. We have experience in Surface, Airmail and Express Mail shipments.

Call, Write, Fax or e-mail us for a ***FREE*** Catalog.

Brass Locomotive Company
145 Vallecitos de Oro, Suite F
San Marcos, CA 92069-1455
USA
Phone: 760-736-9284
Fax: 760-736-9283
e-mail: info@brasslocomotive.com

Layouttours

Besuchen Sie an der 11th Convention das **American Layoutcenter Adliswil!**

Die **Layouttours** sind im Dachgeschoss des Schulhauses Kronenwiese.

Haus A-OG 43

sFr. 3.-/Person

Timetable Layouttours

Saturday		Sunday	
Tour	Time	Tour	Time
1	10.30	12	10.00
2	11.00	13	10.30
3	11.30	14	11.00
4	12.00	15	11.30
5	12.30	16	12.00
6	14.00	17	13.30
7	14.30	18	14.00
8	15.00	19	14.30
9	15.30	20	15.00
10	16.00	21	15.30
11	16.30		

Wir können Ihnen auf 45 m Länge 7 versch. Grossanlagen in HO, HOn3 und On3 mit Fahrbetrieb präsentieren. Auf der 17 m langen HO-Modulanlage verkehren Züge mit bis zu 100 Wagen! Alle Anlagen sind auf den Seiten 59 bis 70 detailliert beschrieben. Während den Tours erhalten Sie interessante Informationen und können auch Fragen stellen, die von langjährigen Modellbahnern fachgerecht beantwortet werden. In rund 30 Min. können Sie alles in Ruhe ansehen.
Bitte beachten Sie: Wegen möglichen **Beschädigungen** sind auf den Tours weder Taschen noch Rucksäcke erlaubt!
Pro Tour ist die Platzzahl auf max. 24 Personen beschränkt.
Tickets zu Fr. 3.- können beim **Eingang** im **Haus A-EG 12** neben der **Information** gekauft werden.
(Achtung: nicht im CV-Caboose oder der Santa Fe Lok).

WE BRING STEAM TO YOUR FRONT DOOR AND DIESELS, TOO!

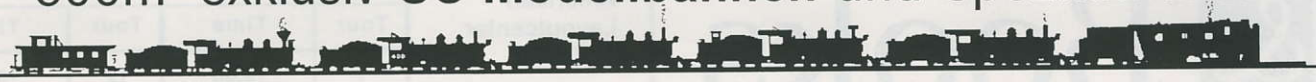
UNSERE SPEZIALITÄT SIND EISENBAHNEN SEIT 1951.
WENN SIE IN LOS ANGELES SIND, KOMMEN SIE VORBEI.
WIR GARANTIEREN IHNEN EINEN ERSTKLASSIGEN SERVICE UND DAS BESTE AN MODELLEN, BÜCHER, VIDEOS UND VIELES MEHR.
WIR MACHEN AUCH MAIL ORDER WELTWEIT. SIE ERREICHEN UNS 7 TAGE IN DER WOCHE. LASSEN SIE UNS RAILROADING ZU IHNEN NACH HAUSE BRINGEN.
UNSERE WEB-SEITE ÄNDERT JEDE WOCHE - LOOK !

THE ORIGINAL Whistle Stop INC.

2490 E. Colorado Blvd., Pasadena, CA 91107-0450, USA
Phone: 626-796-7791 Fax: 626-796-7566
WEB: thewhistlestop.com / e-mail: trainmaster@thewhistlestop.com

FEATHER PRODUCTS

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



Einige Beispiele aus dem umwerfenden Lagerangebot.

Spur - N - Scale

Atlas **EMD SD-60/M Diesel**
CHF 190.00

AT-49002	**BN**	#4974	green
AT-49004	**C&NW**	#8012	green/yell.
AT-49005	C&NW	#8034	green/yell.
AT-49007	**Conrail**	#6845	blue
AT-49010	**CSX**	#8700	grey
AT-49011	CSX	#8703	grey
AT-49013	**EMD**	#1	blue
AT-49014	**Demo**	#2	blue
AT-49019	**Oakway**	#6025	blue
AT-49022	**Soo**	#6044	red
AT-49023	Soo	#6049	red
AT-49025	**UP**	#6001	grey

InterMountain Kits / Bausatz
Superfeine Details, Fertigung USA.
Cylindrical Hopper *CHF 28.50*

In-60101	Canada red
In-60106	Scoular yellow
In-60103	Heritage Fund blue
In-60215	Trona grey
In-60123	C&NW grey

Fertigmodell - RTR Model
IN-65102 **Canada red** *CHF 39.00*

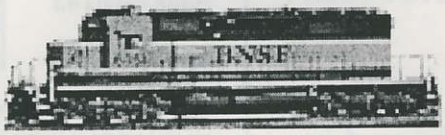
ConCor Streamliner Cars
Passenger 5-Car Set *CHF 159.00*

CC-4002	**Santa Fe** Valley Flyer
CC-4005	**Southern Pacific** Daylight
CC-4022	**Via Rail** blue
CC-4016	**Rio Grande** silver/yellow
CC-4030	**Missouri Pacific** blue/grey

Passenger 5-Car Set *CHF 199.00*

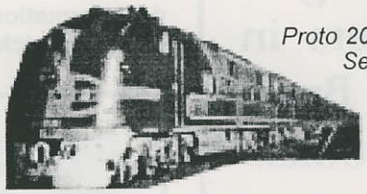
CC-HD-1	**Canadian Pacific** silver
CC-4029	**Santa Fe** Blue Goose
CC-4026	**Union Pacific** two tone grey
CC-4004	**Union Pacific** yellow/grey

Spur - HO - Scale



KATO SD40-2 "Snoot Nose" *CHF 249.00*

37-2901	**BNSF**	orange/green	# 6799
37-2902	**BNSF**	orange/green	# 6857
37-2903	**BC-Rail**	dk./lt. green	# 751
37-2904	**BC-Rail**	dk./lt. green	# 756
37-2905	**CP**	red/mm	# 5826
37-2906	**CP**	red / mm	# 5904
37-2907	**Santa Fe**	blue/yellow	# 5026
37-2908	**Santa Fe**	blue/yellow	# 5049
37-2909	**UP**	yellow	# 3379
37-2910	**UP**	yellow	# 3401

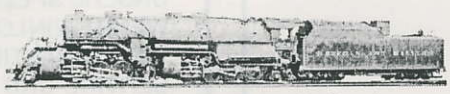


Proto 2000 Serie

LifeLike E-6 A & B Units

23187	***C&NW***	*yell./green*	*# 5005*
23188	***C&NW***	*yell./green*	*# 5006*
23232	***Rock Island***	*red/silver*	*# 628*
23233	***Rock Island***	*red/silver*	*# 630*
23191	***Southern***	*green/grey*	*# 2802*
23192	***Southern***	*green/grey*	*# 2901*
23193	***Sou. B-Unit***	*green/grey*	*#2901B*
23419	***Santa Fe***	*red/silver*	*# 11*
23420	***Santa Fe***	*red/silver*	*# 12*
23421	***Santa Fe***	*red/silver*	*# 15*
23422	***SF B-Unit***	*red/silver*	*# 11*
23423	***SF B-Unit***	*red/silver*	*# 12*
23424	***SF B-Unit***	*red/silver*	*# 15*

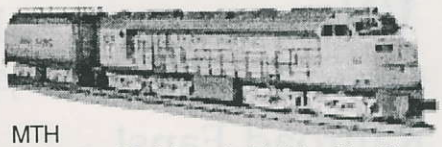
Preis/Price:
A-Units CHF 220.00 *B-Units CHF 100.00*
mit/with Motor *ohne Motor / Dummy*



ROCO / LifeLike Heritage Collection
Super Mallet 2-8-8-2 CHF 875.00

R-23333	**Norfolk & Western**	*# 2019*
R-23336	**AT & SF**	*# 1791*

Spur - O - Scale



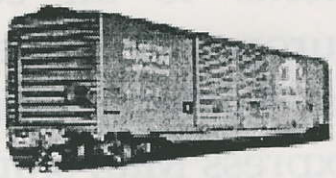
MTH
Union Pacific Veranda Turbine No. 61
Metall-Chassis, ABS Plastik Gehäuse,
MTH-3085-2 UP Turbine mit Tender
CHF 1850.00

MTH **SP AC-6 Cab-Forward 4-8-8-4**
MTH-3125-2 **Southern Pacific** # 4126
Metall-Konstruction, Pittman Motor
CHF 2790.00

Weaver **80' Passenger 5-Car Set**
Streamliner, *CHF 1290.00*
Alu, 2-Leiter inkl. Kupplungen

G1127	**Union Pacific** 49er yell./brown
G1128	**Union Pacific** grey
G1130	**N & W** maroon/black
G1131	**Pennsylvania** tuscan red/black

Weitere Gesellschaften auf Anfrage.



Pecos Plastic **50' D-Door Auto Box**
Fertigmodelle / Ready-to-Run
Gute Qualität zum fairen Preis.

PR-102	**Santa Fe** green
PR-103	**Southern Pacific** brown
PR-104	**NYC** jade green
PR-105	**Southern RR** brown
PR-106	**Burlington** CB&Q red
PR-108	**Santa Fe Grand Canyon**
PR-109	**Santa Fe Scout**
PR-110	**Santa Fe El Capitan**
PR-111	**Santa Fe Super Chief**

CHF 125.00

FEATHER PRODUCTS Modellbahnen GmbH
Hermetschloostr. 75 Postfach **CH-8010 Zürich**-Mülligen
Tel. 01 433 14 54 Fax: 01 433 14 64
***Homepage**: www.feather.ch* ***E-Mail**: feather@bluewin.ch*

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

Telefon-Service
Di-Fr 9.30-12.00/13.30-18.00
Samstag 10.00-16.00

Film- und Diaprogramm

Samstag
11.00 - 16.30 h

Haus A-EG 18

Sonntag
10.00 - 15.30 h

11.00 h Diashow by **George Drury**, USA 40 Min.
Along the Pacific Coast from Alaska to Mexico - Die meisten Bilder entstanden in den 60-er Jahren, wobei Alaska 1997 besucht wurde. George Drury war Author beim Kalmbach-Verlag und hat schon viele RR-Books geschrieben. Leider ist er nicht persönlich anwesend, aber Ulf Degener übernimmt die Präsentation.

12.00 h Diashow by **Emil Heller** 30 Min.
Hot Canadian Stuff 1999 - CP, CN, VIA und der Rocky Mountaineer in British Columbia, Canada. Crowsnest Pass, Kicking Horse Pass, Myra Canyon Trestles, Fraser River Canyon, Knight Inlet Bear Watching, Yellowhead Pass, CN Coal Country und div. Kanadische Nationalparks.

13.00 h Diashow by **Ulf Degener** 30 Min.
ALCO's Dieselloks - Stars der Schiene oder Versager? Kapriziöse Diven oder sterbende Schwäne?

14.00 h Diashow by **Ferdinand Rat** 30 Min.
Milwaukee einst und heute - Von Tacoma, WA bis nach Othello, WA entlang der einst 440 Meilen langen elektrifizierten Cost Division der Milwaukee Road.

15.00 h Filmshow by **Armin Schmutz** 38 Min.
Tonfilm: Der Schönste Zug - Züge wie der Shasta-Daylight verkehrten einst auf Southern Pacific's Gleisen durch die wunderschöne Landschaft Kaliforniens. Der im Film zu sehende Zug, eine fast stilreine Komposition im Daylight-Look mit der GS-4 Dampflok 4-8-4 #4449 an der Spitze, beginnt seine Reise in San José, Kalifornien. Die Kamera folgte dem Zug auf der Fahrt in den Norden und am erloschenen Vulkan Mount Shasta vorbei bis in die Gegend von Eugene, Oregon. Doch nicht nur der Zug, auch die Crew und die Fahrgäste spielen mit.

16.00 h Diashow by **Armin Schmutz** 22 Min.
Tonbildschau: **Railfair '99** - Anlässlich der 200-Jahrfeiern in Kalifornien wurde die sonst alle zehn Jahre stattfindende Railfair um zwei Jahre vorgezogen. Die Tonbildschau zeigt die Fahrt der berühmten Santa Fe 4-8-4 Dampflok #3751 nach Sacramento, das bunte Geschehen an der Railfair '99, aber auch an der gleichzeitig stattfindenden Convention der National Railroad Historical Society NRHS sowie teilweise die Rückkehr der Dampfgiganten von Union Pacific und der Southern Pacific Dampflok 4-8-4 nach Oregon. Zwischendurch sei aber auch ein Blick auf die Güterschlangen Kaliforniens erlaubt.

16.45 h Wettbewerb - **Ziehung Sofortpreise**

10.00 h Diashow by **George Drury**, USA 40 Min.
Along the Pacific Coast from Alaska to Mexico - Die meisten Bilder entstanden in den 60-er Jahren, wobei Alaska 1997 besucht wurde. George Drury war Author beim Kalmbach-Verlag und hat schon viele RR-Books geschrieben. Leider ist er nicht persönlich anwesend, aber Ulf Degener übernimmt die Präsentation.

11.00 h Diashow by **Emil Heller** 30 Min.
Hot Canadian Stuff 1999 - CP, CN, VIA und der Rocky Mountaineer in British Columbia, Canada. Crowsnest Pass, Kicking Horse Pass, Myra Canyon Trestles, Fraser River Canyon, Knight Inlet Bear Watching, Yellowhead Pass, CN Coal Country und div. Kanadische Nationalparks.

12.00 h Diashow by **Ulf Degener** 30 Min.
Im Zug von San Diego nach Seattle - Tausende von Meilen entlang des Pazifiks auf der Schiene.

13.00 h Diashow by **Ferdinand Rat** 30 Min.
Milwaukee einst und heute - Von Tacoma, WA bis nach Othello, WA entlang der einst 440 Meilen langen elektrifizierten Cost Division der Milwaukee Road.

14.00 h Filmshow by **Armin Schmutz** 38 Min.
Tonfilm: Der Schönste Zug - Züge wie der Shasta-Daylight verkehrten einst auf Southern Pacific's Gleisen durch die wunderschöne Landschaft Kaliforniens. Der im Film zu sehende Zug, eine fast stilreine Komposition im Daylight-Look mit der GS-4 Dampflok 4-8-4 #4449 an der Spitze, beginnt seine Reise in San José, Kalifornien. Die Kamera folgte dem Zug auf der Fahrt in den Norden und am erloschenen Vulkan Mount Shasta vorbei bis in die Gegend von Eugene, Oregon. Doch nicht nur der Zug, auch die Crew und die Fahrgäste spielen mit.

15.00 h Diashow by **Armin Schmutz** 22 Min.
Tonbildschau: **Railfair '99** - Anlässlich der 200-Jahrfeiern in Kalifornien wurde die sonst alle zehn Jahre stattfindende Railfair um zwei Jahre vorgezogen. Die Tonbildschau zeigt die Fahrt der berühmten Santa Fe 4-8-4 Dampflok #3751 nach Sacramento, das bunte Geschehen an der Railfair '99, aber auch an der gleichzeitig stattfindenden Convention der National Railroad Historical Society NRHS sowie teilweise die Rückkehr der Dampfgiganten von Union Pacific und der Southern Pacific Dampflok 4-8-4 nach Oregon. Zwischendurch sei aber auch ein Blick auf die Güterschlangen Kaliforniens erlaubt.

15.45 h Wettbewerb - **Ziehung Sofortpreise**

Gegründet 1922

A. LEHNER
HOCH- UND TIEFBAU
HOCHWEIDSTRASSE 3
8802 KILCHBERG

Unser Sponsor für Abschrankungen und Spezialtransporte.

Gegründet 1922

RIOGRANDE

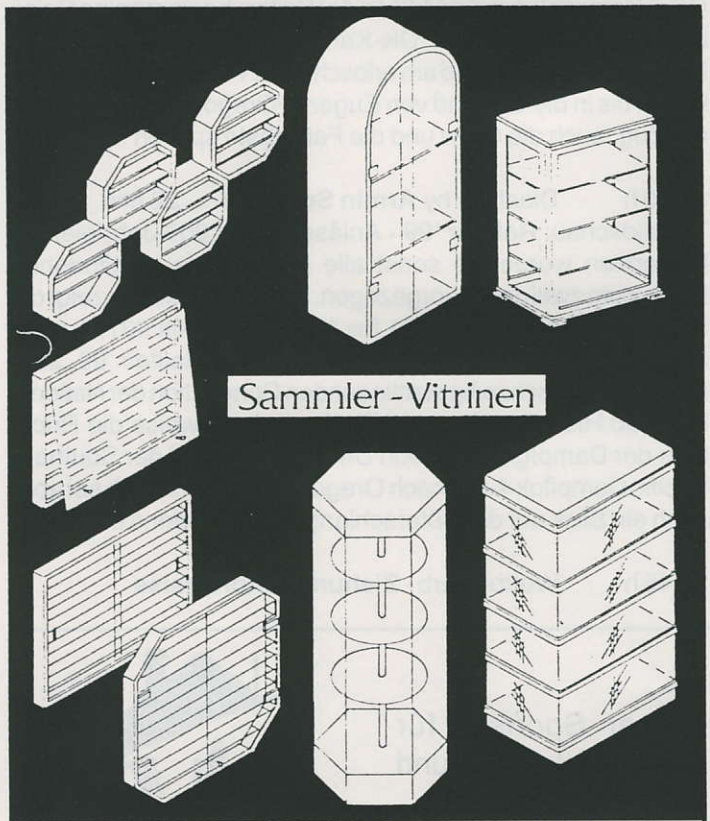
Dampf • Reise • Abenteuer

VIDEO-EXPRESS

Etzel-Box

Postfach 57 • CH-8833 Samstagern
Telefon 01/6871388 • Fax 01/6871385

Erlebniswelt Eisenbahn/RIOGRANDE-Video
Postfach 5324 • D-79020 Freiburg
✖ Telefon +761/66356 • Fax +761/66310 ✖



SCHUTZHAUBEN aus Plexi für Einzelmodelle in jeder Grösse.
Verlangen Sie gratis Unterlagen

ADRO AG

Industriestrasse 4
8604 Volketswil

Tel. 01/946 19 60
Tel./Fax 01/946 19 61

TRAINMASTER BY WERNER MEER since
US-RAILROAD-SHOP KILCHBERG 1977
HOCHWEIDSTRASSE 3, CH-8802 KILCHBERG
Tel. 01-715-3666, Fax 01-715-3660 Samstag:
e-mail: trainmaster@bluewin.ch 13.30-16.00 h

Über 450 versch. US-Railroad-Videos (VHS) in der europäischen PAL-Norm an Lager, die durch Steam Powered Video in England in bester Qualität von NTSC auf PAL konvertiert werden. Wir sind der grösste Bezüger von Steam Powered Video und erhalten jeden Monat neue Filme. Wir führen auch Videos von Pentrex in der NTSC-Norm. An der Convention können Sie alle Videos beim Bookstore kaufen. Sie erhalten dort gratis die neuste Lagerliste.

Pentrex

Wir haben eine grosse Auswahl an aktuellen Büchern von allen bekannten Verlagen (z.B. Morning Sun, Kalmbach, Pentrex, Four Ways West, Withers, Hundman, Colo RR Museum, Mc Millan, Heimburger, Motorbooks, usw.).

2000 Alle neuen Kalender sind soeben eingetroffen 2000

Kalender zum 25. Jubiläum von Overland Models mit Bildern vom Modell und Vorbild mit Daten.

Folgende Zeitschriften können Sie bei uns abonnieren: Canadian Railway Modeller - CTC Board - Diesel Era - Extra 2200 South - Mainline Modeler - Model Railroader - Model Railroading - Model Railroad News - Narrow Gauge Gazette - Railfan & Railroad - Railroad Model Craftsman - Railmodel Journal - Railpace News Magazine - The Railroad Press - Timber Times - Trains - Classic Trains - 1/48ft O-Scale News - Mitgliedschaften von Historical Societies (SF, SP, UP).

Wir führen über 200 versch. Railroad Pins von Sundance Marketing in guter Qualität zu sFr. 8.-.
(Anstecksignete von div. US-Bahngesellschaften)

Der US-RAILROAD-SHOP KILCHBERG ist am Samstag, 14. Oktober, während der Convention von 14.00 - 16.00 h geöffnet. Benutzen Sie die Gelegenheit für einen Besuch in unserem gut sortierten, 100 m2 grossen Laden (nur 1,2 km). Ecke Dorf-/Hochweidstrasse 3 im Haus Lehner Hoch- und Tiefbau neben Rest. Schlossgarten. Weitere Infos mit Plan erhalten Sie beim Bookstore.

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. Wir haben das Programm so ausgewählt, dass das Schwergewicht beim Hauptthema der 11th CV 'Railroads along the West Coast' liegt. Alle Filme werden mit offizieller Genehmigung von Steam Powered Video (GB), Pentrex (USA) und Rio Grande Video (D) vorgeführt. Alle Bänder sind beim Bookstore Haus A -OG 31 resp. beim Stand von Rio Grande A-OG 45 erhältlich und können in Ruhe zu Hause angeschaut werden. Info: Unsere TV-Norm ist PAL und die amerikanische NTSC. Es gibt heute günstge Videorecorder, die NTSC-Filme abspielen können (Sie brauchen kein Mehrnormen-TV-Gerät!).

Samstag
10.30 - 17.00 h

10.30 h 60' DIV-135 Video Rails E
Amtrak - the Surfline - Los Angeles - San Diego mit dem San Diegan von Amtrak. Eine attraktive Strecke entlang der Westküste. (1994).

11.40 h 30' MAC-1 Mountain Automation E
Scenic Railway of the World - Alaska und die White Pass & Yukon Railway (aktuelle 1997 und historische Aufnahmen)

12.20 h 42' PEX Pentrex (NTSC) E
Above Southern California Rails - Alle Aufnahmen wurden aus dem Helikopter gemacht. 1999 inkl. Talgo.

13.10 h 55' RGV-1019 Rio Grande Video D
Mit den Cable Cars durch San Francisco - Die grosse Touristenattraktion. Viele atemberaubende Bilder von SFO und ein Blick hinter die Kulissen des Cable Car Antriebshauses.

14.10 h 53' RGV-702 Rio Grande Video D
Daylight 4449 - Die berühmte GS-4 Daylight Lok von Southern Pacific anlässlich der 100-Jahrfeier des Staates Washington im Grossraum Seattle (1989). Diese Lok bildet auch das Signet der 11th CV.

15.10 h 37' Privatfilm by Peter Reisinger O
Railroading at the West Coast - Ein ausgezeichneter Zusammenschnitt von Peter Reisinger. Amtrak, BNSF, SP, UP, Napa Wine Train, Skunk Train, Donner Pass, Shasta Route, Portland, Cascades, Klamath Falls und UP 844 (4-8-4) in Roseville & on Tour.

15.50 h 60' DIV-97 Trains on Location E
Cajon Pass - Vier Bahngesellschaften überqueren den bekannten Cajon (zw. San Bernardino und Barstow), nähmlich: Amtrak, SF, SP, UP. (Kalmbach)

WP&YR Mogul 2-6-0 No. 2 entstand aus einer LGB 2018D im Jahr 2000 und ist gealtert. Modell by **Christian Rihs**, Bolken. Weitere Modelle von R. Bonvicini, H. Kathriner und C. Rihs finden Sie bei der Gn3 Anlage im **Haus A-UG 6**.

Sonntag
10.00 - 15.40 h

10.00 h 60' DIV-274 Trains on Location E
Cascade Crossing - SP's Mountain Railway in Oregon. Grosse Steigungen, Tunnels, Snowsheds und enge Kurven mit Tunnel Motors und modernsten Loks. (Kalmbach)

11.10 h 60' DIV-304 Trains on Location E
Tehachapi - Der bekannte Tehachapi Loop mit Santa Fe und Southern Pacific bietet ein grosses Spektakel. (Kalmbach)

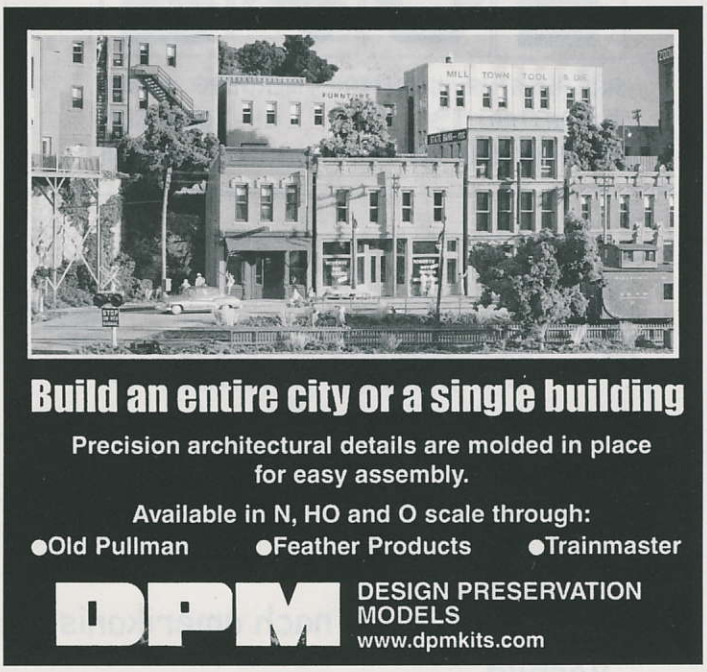
12.20 h 60' DIV-318 Trains on Location E
Rails around the Bay Area - San Francisco - Caltrain, Amtrak, BNSF, UP. (Kalmbach)

13.30 h 60' DIV-338 Trains on Location E
Stevens Pass - BNSF conquers the Cascades - Auf der ex. GN-Strecke sehen wir BN im Sommer 1994 und BNSF im Winter 1997 inkl. Amtrak Empire Builder. (Kalmbach)

14.40 h 60' DIV-353 Trains on Location E
Feather River mit UP - Die ehemalige Western Pacific Strecke durch den Feather River Canyon wird heute von UP betrieben. (Kalmbach)

E = englisch, D = deutsch, O = ohne Kommentar

Die Videoshows sind im Haus B-OG 57



WOODLAND SCENICS

Lernpackungen

Lernen Sie das Gestalten von Landschaften mit den neuen Woodland Scencis Lernpackungen.
(Gebrauchsanweisung in Englisch, Deutsch, Französisch und Spanisch)

Felsformen Fr. 36.–
Giessen und bemalen von Felsformen

Strassen-System Fr. 29.50
Strassen giessen, gestalten und bemalen.

Bäume Fr. 28.–
Bäume formen, belauben .

Landschaftsgestaltung Fr. 32.–
Gebrauch des Woodland Streumaterials und den Foliage Produkten

Vertrieb Schweiz: OLD PULLMAN MODELLBAHNEN AG Dorfstr. 2 Postfach 8712 Stäfa Tel. 01 926 14 55

TRAINS Athearn IN MINIATURE

Die **EMD F59 PH** ist die ultra-moderne Diesellok die bei der Amtrak im Vorortsverkehr eingesetzt wird. Die Lok ist detailgetreu ausgerüstet, mit EZ-Mate Kupplungen versehen, mit einem 5-Pol Motor und Schwungmasse angetrieben.
Die Spur HO-Lok wird nur in einer motorisierten Version produziert.

Die **AMD 103 «Genesis»** Lokomotive ist eine der neusten Personenzug - Lokomotiven in den USA und wird von Amtrak und Metro North eingesetzt.
Das Modell ist in den Typen P40 und P42 lieferbar.

Vertrieb Schweiz: OLD PULLMAN MODELLBAHNEN AG Dorfstr. 2 Postfach 8712 Stäfa Tel. 01 926 14 55

Der Spezialist für Halbfabrikate in Metall, Holz und Kunststoff

LOTH

PEWI MODELLBAU

ARCHITEKTUR. INDUSTRIE. WERBUNG. HOBBY
GÜTERSTRASSE 9 CH-3008 BERN
TELEFON 031 382 44 04/FAX 031 382 05 35

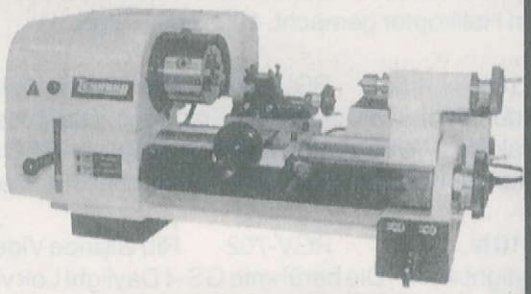
BMA 5 Funktionen – eine Maschine

Drehen Fräsen Bohren Schleifen Sägen

Für den anspruchsvollen Heimwerker

Universal-Hobby-Drehmaschine
Modell TSCH 3 ø 90x250 mm/220 V
Modell TSCH 32 ME ø 90x400 mm/220 V

NEU: Modell TD 400E "stufenlos regelbar" hoher Bedienungskomfort - günstiger Preis



inklusive reichhaltiges Zubehör

BMA BRÜGGEMANN
Maschinen & Anlagen
CH-8833 Samstagern Tel. 01/784 91 71
Sagenbachstrasse 15 Fax 01/784 93 31

asebom gmbh

asebom gmbh
Toggenburgerstr. 65
CH - 9500 Wil

Daniel Ackermann 079 475 85 46
Andreas Meyer 078 689 64 48

Ätztechnik

Prado model:
Container, auch nach amerikanischem Vorbild

Einige unserer Container verkehren auf der 0 - Modulanlage

Clinics - How to do . . .

Hier zeigen wir Ihnen hautnah, wie Modellbau gemacht wird!

Clinic 1

Planung und Bau eines Messingmodells by Albert Nold, Einsiedeln

Diese Clinic wird nur die Bedingungen, das Konstruktionsprinzip und die Grundprinzipien eines einfachen Zeichnungsprogrammes beschreiben.
Nach der Clinic wird der Präsentator während Workshops die Einzelteile am Computer zeichnen, weitere Erklärungen abgeben und natürlich fachsimpeln. Bitte Seite 27 beachten.

Clinic 2

Landscaping with Woodland Scenics by Fred Kiener, Bern

Fred Kiener ist bei uns als hervorragender und langjähriger Modellbauer bestens bekannt. Anwendung von Woodland Material im Landschaftsbau anhand eines Kits von Woodland Scenics. Wie entsteht eine Modell-Landschaft mit Felsen, Farben, Gräser, Büschen und vieles mehr.
Das Woodland Material wurde von der Firma **Old Pullman** gesponsert, wofür wir uns herzlich bedanken.

Clinic 3

Americanizing European Building Kits and Structures
by Martin Stierlen, Korntal, Germany

Anpassen europäischer Gebäudebausätze zur Verwendung auf US-Modellbahnanlagen.

- Kleiner architektonischer Exkurs, Bauweise und Stilunterschiede
- Detailunterschiede an Gebäuden
- Umbaubeispiele
- Diese Clinic wird mit Skizzen und Dias ergänzt.

Clinicsprogramm

Samstag

Beginn: **11.30 h** **Clinic 1**
Bau eines Messingmodells
by Albert Nold

Beginn: **13.30 h** **Clinic 2**
Landscaping with Woodland Scenics
by Fred Kiener

Beginn: **15.30 h** **Clinic 3**
Americanizing European Buildings
by Martin Stierlen

Sonntag

Beginn: **10.30 h** **Clinic 1**
Bau eines Messingmodells
by Albert Nold

Beginn: **12.30 h** **Clinic 2**
Landscaping with Woodland Scenics
by Fred Kiener

Beginn: **14.30 h** **Clinic 3**
Americanizing European Buildings
by Martin Stierlen

Eine Clinic dauert ca. 30 - 60 Min.
Anschliessend werden die Referenten gerne Fragen beantworten.

Haus B-EG 55

R E V A L D A™ MODELLEISENBAHNEN

Während der Convention zeigen wir Ihnen

D I G I T A L via Funk und (neu) via Schiene !

Ob im Heim oder Garten, immer betriebsbereit mit

REVALDA EDELSTAHL GLEIS SPUR IIm 45mm

10 Jahre Erfahrung gibt Ihnen Sicherheit, die den Ausbau Ihrer Anlage gewährleisten. Wir liefern den Gleisbau mit allen Weichen. An Hanglage besonderen Bausatz für Gleisbettung verwenden!

LOK AUSLIEFERUNGEN:	RIO GRANDE S.	K-27	1:20.3
	RIO GRANDE S.	4-6-0	1:20.3
	RIO GRANDE S.	K-36	1:20.3
	CASEY JONES RAILBUS		1:20.3

KATALOG+PROSPEKTE BEI IHREM FACHHÄNDLER ODER DIREKT BEI

REVALDA AG Pf 27, CH 4123 Allschwil 2, Tel 061 481 85 85 Fax 061 481 95 41
MODELLEISENBAHNEN E-mail rbahn@revalda.com // Internet www.revalda.com

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?

Robin baut Ihre Wagen (alle Marken) fachgerecht und sauber zusammen inkl. Kadee-Montage.
Mario detailliert Ihre Loks nach Ihren Wünschen und dem Vorbild. Auf Wunsch werden die Wagen und Loks umnummeriert und verwittert!

CAIROLI MODELLBAU
Robin und Mario Cairoli
Schulhaus March
4233 Meltingen
Tel: 061-791-0813
E-Mail:
cairolimodellbau@hotmail.com

MAGNE-MATIC®

Kadee® Magne-Matic® Kupplungen sind in **HOn3, HO, S, On3, O, #1 und G** Maßstab erhältlich.

REALISTISCH * ZUVERLÄSSIG * EINFACH
Auch erhältlich für europäisches Rollmaterial (HO) mit **NEM-362** ***Kupplungsschacht.***
#17 NEM 7.11 mm (.280 in) 2 paar
#18 NEM 8.63 mm (.340 in) 2 paar
#19 NEM 10.76 mm (.400 in) 2 paar
#20 NEM 11.68 mm (.460 in) 2 paar
$3.95

1 Halt über dem Entkupplungsmagneten. Klauen öffnen sich.
2 Kurz zurück setzen. Magnetkraft drückt Kupplungen auseinander.
3 Wieder vorwärts fahren. Kupplungen sind jetzt vorentkuppelt. Wagen auf beliebiges Gleis schieben.
4 Zurücksetzen, Wagen einfach stehen lassen. Kupplungen schnappen in Normalstellung zurück.

©2000

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 e-mail: mail@kadee.com

WE WILL HANDLE IT

Reparatur von Messingmodellen

Big or Small we Fix them All!

- 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

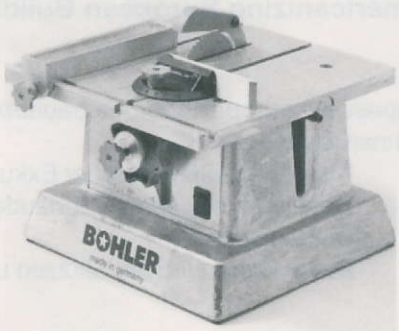
Zu erreichen sind wir abends unter Tel. 079-297-0211 oder per E-Mail:
ferdinand.rat@mail.com

WE WILL HANDLE IT

BÖHLER
Elektro-Kleinwerkzeuge

Es wird vieles einfacher, einiges schneller und manches erst möglich!

Sandstrahl-Kabine



Tisch-Kreissäge aus Alu

Winkelschleifer mit Diamant Trennscheibe

Rufen Sie uns an für einen BÖHLER-Gesamtkatalog und A.S.A.-Konstruktions-Profile.

SPEEDMODELS
Lyssachstrasse 97
CH-3400 Burgdorf
Tel. 034/423 28 20, Fax 034/423 28 21
Internet: www.speedmodels.com
E-Mail: info@speedmodels.com

Workshops - Programm

Mit den Workshops geben wir Ihnen einen Einblick in das interessante 'Schaffen' des Modellbauers. Im Gegensatz zu den Clinics (Vortrag) bieten die Workshops an beiden Tagen die Möglichkeit, die Baufortschritte zu sehen. 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.

A) Weathering (Altern) von Güterwagen mit Kreide by **Mike Fritz,** Souffelweyersheim, France (Seite 26 beachten). Haus A-OG 49.

B) Modellbau (Wagenzusammenbau & Detaillieren von Loks) by **Mario & Robin Cairoli,** Meltingen und **Dimitri Kink,** Teufen. Haus A-OG 37.
Wir wollen dem Publikum zeigen, dass der amerikanische Modellbahnbau bestens für unsere Jugend geeignet ist, denn die beiden Junioren, Robin Cairoli und Dimitri Kink, montieren Wagenbausätze, Kadee-Kupplungen und Metallachsen.
Mario Cairoli wird Ihnen beweisen, wie aus einer 80.- Franken Lok (z.B. von Athearn) durch gekonntes Detaillieren mit Zurüstteilen, die fertige Lok schon viel näher an ein teures Messingmodell kommt.

C) Holzmodellbau (Zusammenbau eines La Belle Pass Cars) by **Heinz Burri**, Hinteregg. Haus A-OG 37.

D) Giessen von Felsen und Mauern aus Gips (Samstag) und **Bauen** einer Holzbrücke (Sonntag) by **Reto Frick**, Volketswil. Bitte beachten Sie Seite 71. Er wird die Workshops bei seiner HO-Anlage im Haus C-EG 62 vorführen.

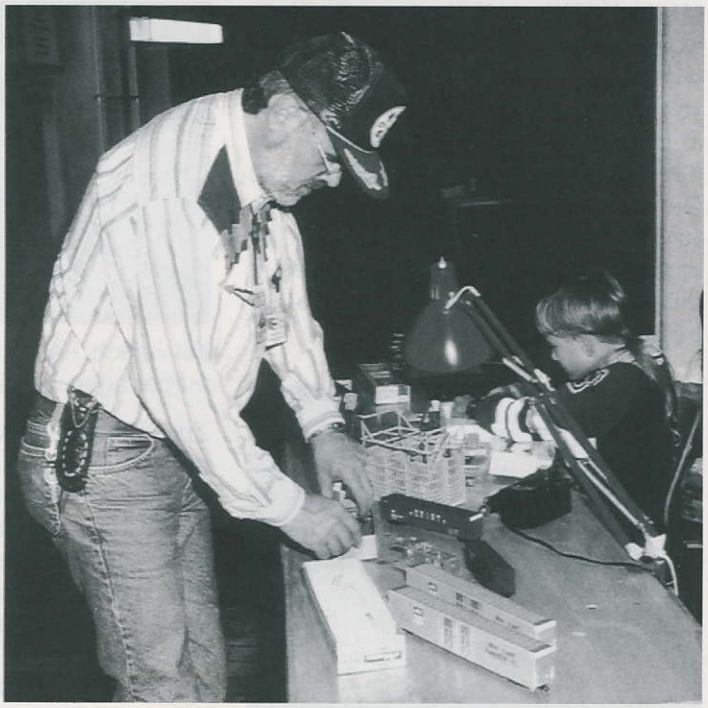
E) Schnitzen von Holzwappen und **Einbrennen** von Bildern auf Holz by **Ernst Kathriner**, Sarnen (Seite 30 beachten). Haus A-EG 29.

F) Planung und Bau eines Messingmodells (Zeichnen von Ätzvorlagen) by **Albert Nold**, Einsiedeln. (Seite 27 beachten und auch das Clinicsprogramm, da er an beiden Tagen zuerst eine Clinic macht und nachher die Workshops) Haus A-OG 38.

G) HO-Modellschiffsbau für die Hafenanlage by **Ronald Aeberhard**, Kloten. City Dioramen mit Hafen- und Industrieanlagen sind sehr beliebt, doch woher soll man die Schiffe im richtigen Massstab nehmen? Bastelbögen aus Papier, die sich auf die richtige Grösse kopieren lassen, erweisen sich als ideale Grundlage. Mit Einsatz von Lack, der Ergänzung von Kunststoffleimteilen sehen die fertigen Modelle verblüffend echt aus. Haus A-OG 37.

H) 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: **Philipp Gerber, Dani Hunziker, Werner Kämpfen, Fred Schmohl** und **Marc Theilkäs.** (Seiten 28/29 beachten).

I) Tipps für den Modellbauer by **Armin Abbühl**, Bergdietikon Er ist an jeder Convention mit einem Diorama dabei und gilt als versierter Modellbauer (Seite 58 beachten). Haus A-OG 48.



Workshop B: Mario Cairoli prüft die fertigen Wagen von Robin

Workshop B: Robin Cairoli beim Zusammenbau eines Wagens

Workshop E: Ernst Kathriner beim Einbrennen ins Holz.

Michel (Mike) Fritz aus Souffelweyersheim (Strasbourg), France wird vor Ort die 'hohe' Kunst des **Veralterns** von Rollmaterial demonstrieren. Er macht in loser Reihenfolge **Workshops** und führt den interessierten Besucher in die Geheimnisse des realistischen Alterns von Güterwagen ein. Die Technik ist eigentlich sehr einfach, denn er verwendet Kreidenpulver in versch. Farben und trägt dieses mit dem Pinsel auf.

Mit versch. Farben kann je nach dem Staub, Schmutz, hell, dunkel oder sogar Rost aufgetragen werden. Hier sehen wir zwei unterschiedlich gealterte Spur O Wagen.

Der Meister an der Arbeit an einem Box Car in Spur O . . . . .

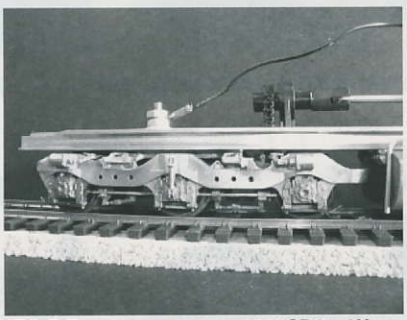
Zur Grundierung wird der Wagen zuerst mit 'Dullcote' von Testor überspritzt. Dieser Klarlack ist matt und das Kreidenpulver haftet darauf besser. Der grosse Vorteil der Pulvertechnik ist die Möglichkeit, bei Nichtgefallen das Pulver mit Wasser abzuwaschen und den Vorgang von Neuem zu beginnen. Ist man schlussendlich mit dem Resultat zufrieden, wird das fertige Modell nochmals mit 'Dullcote' überspritzt und die Veralterung ist fixiert.
Mike wird Ihnen selbstverständlich noch ein paar 'Tricks' zeigen und gibt zu diesem Thema gerne Auskunft.

Text und Fotos by W. Meer

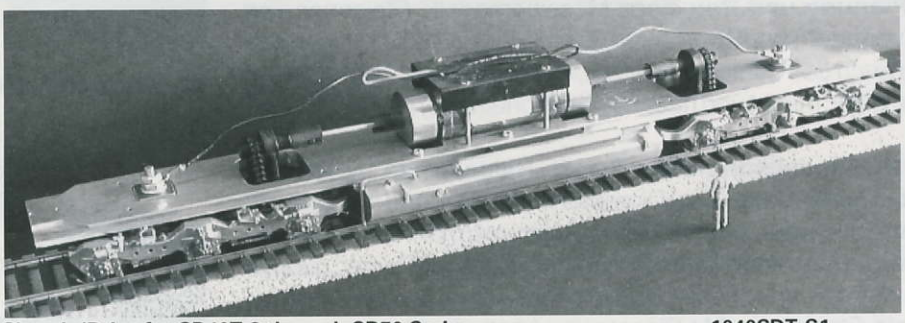
und an einem HO Center Beam Flat Car

Haus A-OG 49

^New Chassis /Drive System^



HTC-R Truck 1040SD2-50K



Chassis/Drive for SD40T-2 through SD70 Series 1040SDT-S1

Superior Pulling Power at Less than 1.5 amps Full Load

Several systems are now available for the EMD GP9 through GP50 and SD7 through SD70 series. Also available for EMD 'F' and 'E' units

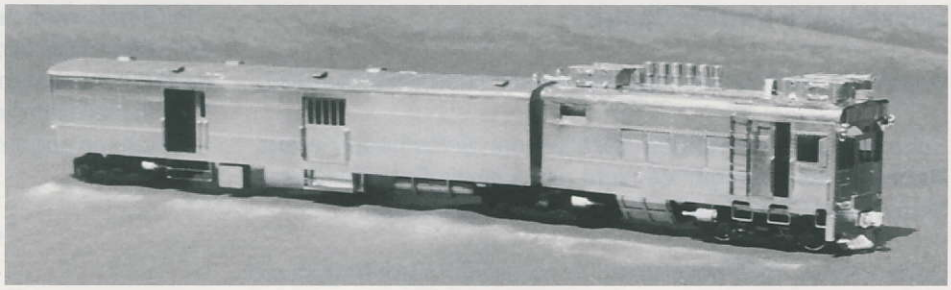
Machined Brass Frame, Air, and Fuel Tanks <> Choice of 5 Gearing Ratios of 10:1, 13.33:1, 15:1, 16.67:1 or 20:1<>
Pittman Motor with Ball Bearings and Dual Flywheels <> Sprung Brass Trucks with Bronze Journals
Choice of NWSL Wheelsets in .145", Proto-O and P48 Tread Widths <> Choice of 7 Fuel Tank Sizes
Added Weight for High Tractive Effort <> Frame Mounted Couplers <> 1.1 Starting Voltage

Central Locomotive Works

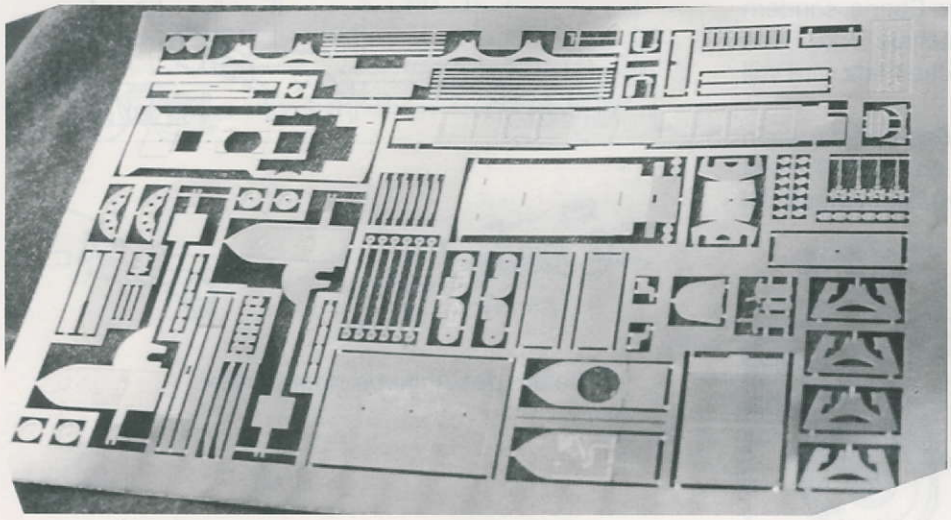
17525 Alder Street #46 Hesperia, CA 92345
760/244-9222 FAX 760/244-9322
www.centrallocomotiveworks.com
"Quality O Scale Locomotives ^ Made In America Since 1947"

Workshops - Planung und Bau eines Messingmodells

Auch dieses Mal betätige ich mich wieder als schweizerischer Grenzgänger in die Amerikanerszene. Paralell zur laufenden Konstruktion einer Schweizer E 3/4, die durch den kompletten Bau eines SOB-Triebwagens unterbrochen wurde, ist zusätzlich noch Dieter Stehli an mich herangetreten, ob ich mich auch noch für ein paar „Caseys" der White Pass & Yukon begeistern könnte. Ich kann eben nur schlecht nein sagen.



Hier das fertige Projekt der 10th Convention, der M-190 Gas Electric von Santa Fe



Aus dem Ätzblech werden die einzelnen Teile herausgenommen und montiert.

An der letzten Convention (1998) präsentierte ich als Resultat einer ähnlichen Situation den Motor-Gelenktriebwagen M190 der Santa Fe, den ich dann im Rahmen eines Workshop präsentierte. Schon damals wurde in den Diskussionen klar, dass die meisten Selbstbauer keine Mühe mit der mechanischen Herstellung von Fahrzeugen haben. Was fehlt, ist das Wissen über die Erstellung von Zeichnungen und Filmen für die Herstellung von Ätzblechen.

Eine erste Clinic zu diesem Thema hielt ich im Herbst 1999 im Verkehrshaus Luzern. Das Publikum hat da etwas gelernt und ich sicher auch! Der Stoff war für die gegebene kurze Zeit zu dicht gepackt.
Ziel für eine neue Clinic ist es, das Ganze weiter zu vereinfachen, und dann nachträglich für die einzelnen Interessierten auch zu Detailfragen, im Rahmen eines anschliessenden Workshops, Red und Antwort zu stehen.

Die Clinic wird nur die Bedingungen, das Konstruktionsprinzip und die Grundprinzipien eines einfachen Zeichnungsprogrammes beschreiben. Während des Workshops werden dann Einzelteile gezeichnet und natürlich auch gefachsimpelt und weiter erklärt.

Bei den Caseys handelt es sich um kleine Motortriebwagen für den Strekken- und Baudienst. Der Spitzname trifft voll, es handelt sich wirklich um kleine auf zwei Achsen gesetzte Kästen mit einem Tonnendach, die mit einem Benzinmotor angetrieben werden. Ein Schweizer vergleicht das Ganze mit einem Tm. Als interessante Zugabe verkehren mit diesen Zugfahrzeugen auch noch kurze Niederbordwagen, die sich auch recht einfach nachbauen lassen. Es lassen sich mehrere verschiedene Fahrzeuge auf ein Blech plazieren.

Bilder (wie unten) und eine gute Beschreibung lassen sich im Internet unter: www.yukonalaska.com/history/wp-casey.html finden und herunterladen.

Text und Fotos oben by
Albert Nold, Einsiedeln
Haus A-OG 38

Der Fachmann ist im Element!

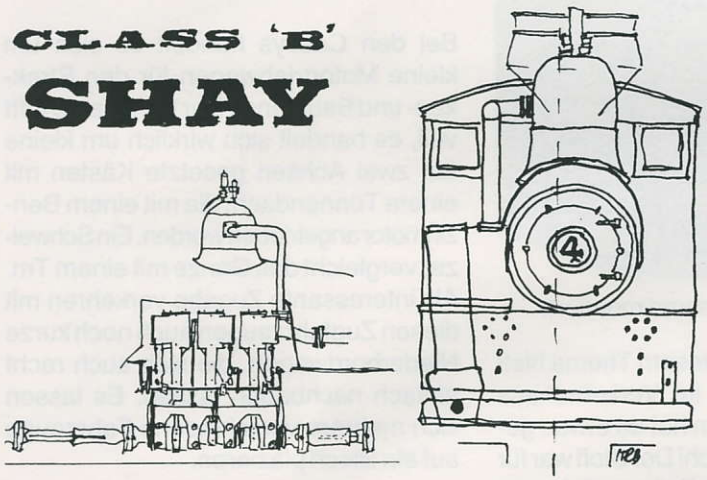
Programm: Einerseits wird Albert Nold an beiden Tagen Workshops durchführen und andererseits jeweils eine Clinic zu diesem Thema machen. Bitte Clinicsprogramm auf Seite 23 beachten.

Modeling the Narrow Gauge -

warum Schmalspurbahnen so dankbar für den Modellbau sind.

Schmalspurbahnen fordern vor allem den Selbstbauer heraus. Nebst Achssätzen gibt es nicht allzuviel als Fertigmodell zu kaufen, der Erbauer ist auf sich selbst angewiesen.

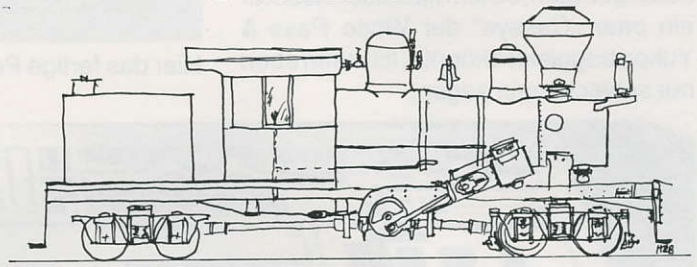
Dafür wird er reich beschenkt. Er muss sich nicht fragen, wo und wie sie/er Züge mit 50 oder 150 Wagen unterbringen soll, sondern 6 bis 10 Wagen sind absolut vorbildgetreu. Die Gegend besteht auch nicht aus 1000 Meilen Ebene, sondern der nächste Hügel kommt gleich um die nächste Ecke. Und steil bergauf geht's auch - der meist spärliche Platz wird voll ausgenützt.
Und dann das Juwel des Modellbaus: jedes Fahrzeug ein Individuum - X-mal umgebaut, abgestürzt und revidiert; meist aus der eigenen Werkstatt aus Restposten zusammengeflickt!

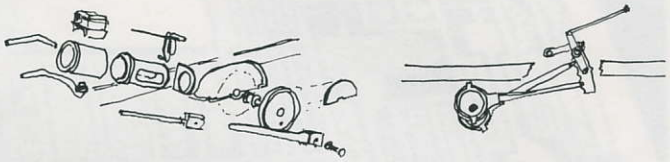


Unglaublich die Vielfalt der Triebfahrzeuge: von Pferden über skurrile Dampfloks hin zu Dieselloks. Völlig krass die Konstruktion der Getriebe-Dampfloks, die nicht über Stangen sondern über Zahnrad-Getriebe angetrieben wurden.

Die Climax wies zwei seitliche, nach unten laufende Zylinder auf, die Kolben wirkten auf eine Welle in der Querachse. Und da die Kolbenstangen auf die Enden der Achse einwirkten, konnte man sich die Kröpfung der Achse sparen! Auch hier sind alle Achsen angetrieben.

42-Ton Class B Climax





Details des Antriebs einer Climax

Die Shay wurde von 1880 bis 1945 gebaut, und konnte ursprünglich auch auf Geleisen aus Holzstämmen fahren... Weil die 2 oder 3 Zylinder auf der rechten Seite angeordnet sind, ergab sich ein Ungleichgewicht, das dadurch ausgeglichen wurde, dass man den Kessel auf die linke Seite aus der Mitte heraus verschob ! Die Loks waren sehr hoch übersetzt, und konnten bei sehr niedriger Geschwindigkeit schwere Lasten über Steigungen von 7 % und mehr schleppen. Alle Achsen waren angetrieben.

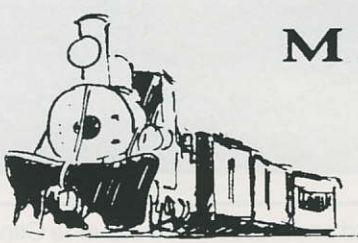
20 Years of US Railroads

Wir importieren seit Jahrzehnten US Modelle und Zubehör in Spur 0 und H0. Wir sind auf die Beschaffung aktueller Modelle und Artikel spezialisiert - angesichts des riesigen Angebotes führen wir nur ein beschränktes Lager. Wir beschaffen alles; Walthers alle Kataloge, Precision Scale Co. Inc., Overland Models,Sunset, Key, W&R Models, San Juan Car Co., Grandt, Kappler Wood 0 Scale am Lager, alle Bücher, Kleinserienhersteller, Abos für "Gazette" und andere Hefte. Bitte anfragen !

Eine Welt-Neuheit in On3 :

San Juan Car Co. unternimmt das Wagnis, eine C-16 D&RGW 2-8-0 # 278 Lokomotive als Bausatz in Kunststoffspritzguss zu produzieren. Wir hoffen, diesen Bausatz in Adliswil vorzustellen. Das Modell hat vorbildgerecht funktionierende Ausgleichshebel in der Rad-Aufhängung, funktionierende Stephenson-Steuerung, komplett detailliertes Führerhaus. Model Railroader schreibt: "Mit diesem Modell wird eine neue Messlatte ...gesetzt". Mixed Trains wird diesen Kit mit einer deutschen Bauanleitung ausliefern.

MIXED TRAINS

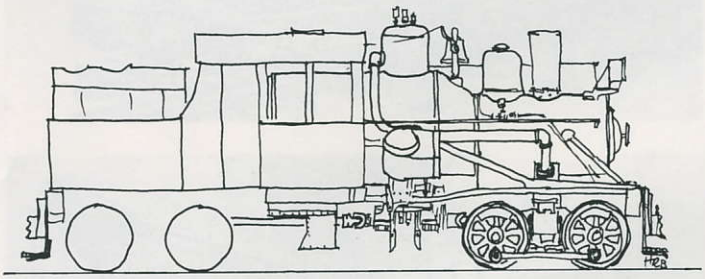


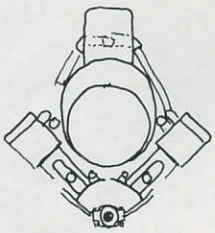
Neue Adresse: Schwamendingenstr. 82, CH-8050 Zürich, Tel. 01/310'37'52, Fax 01/310'37'53

Modeling the Narrow Gauge -

warum Schmalspurbahnen so dankbar für den Modellbau sind.

Die Heisler wies zwei Zylinder in V-Anordnung quer zur Längsachse auf. Die längs verlaufende Antriebswelle wirkte auf die jeweils erste Drehgestell-Achse. Die zweite Drehgestell-Achse wurde via Kuppelstangen angetrieben...





Detail mit der V-förmigen Anordnung der der beiden Zylinder.

Für den Modellbauer sind diese total exotischen Konstruktionen ein Genuss. Eine weitere Delikatesse kann ein Bahnhof mit Geleisen in zwei Spurweiten und der ganzen Umladerei sein. Hier können die krassen Unterschiede der gepflegten Hauptlinie und der mässig bis saumässig unterhaltenen Nebenbahn wunderschön dargestellt werden.

Workshops im Narrow Gauge Corner

Wie schon anlässlich den vergangenen Conventions werden Mitglieder der 0n3 Mafia an Workshops Einblicke in Bau, Verwitterung und Superdetaillierung von Gebäuden, Fahrzeugen und Landschaft geben und sind auch für Fragen an Ort bereit. Marc Theilkäs bringt sein Werkstatt-Diorama, Dani Hunziker bringt eine Kletterwand, an der die drei Getriebeloks von Fred Schmohl zum Einsatz kommen. Philipp Gerber und Marc Theilkäs zeigen auf einem Diorama wie wenig Platz Spur 0 braucht. Werner Kämpfen ist gerade bei der virtuellen Bauerei und kann noch nicht festlegen was er demonstriert. Weitere Teilnehmer sind noch unterwegs!

Eine Climax in HO

Text und Skizzen by **Hansruedi Bänziger**, Zürich

Auf diesen 3 Bildern sehen wir ein Diorama, das für die verschiedenen Workshops im Narrow Gauge Corner stellvertretend einen Vorgeschmack gibt.
Kommen Sie vorbei, denn die 'Experten' geben zu Ihrem Schaffen gerne Auskunft!

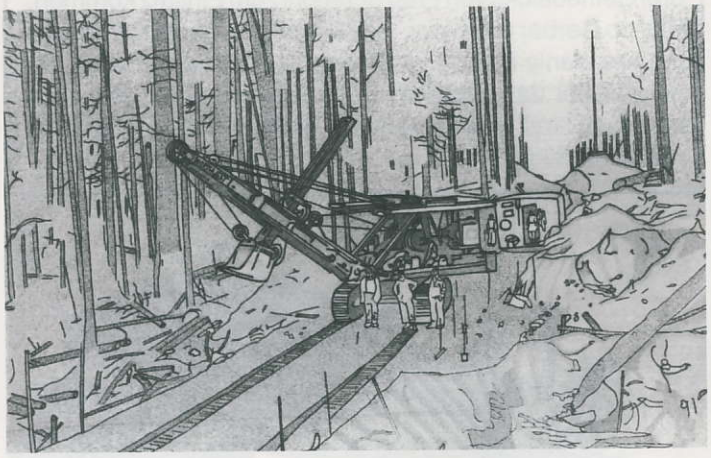
Haus A-OG 35

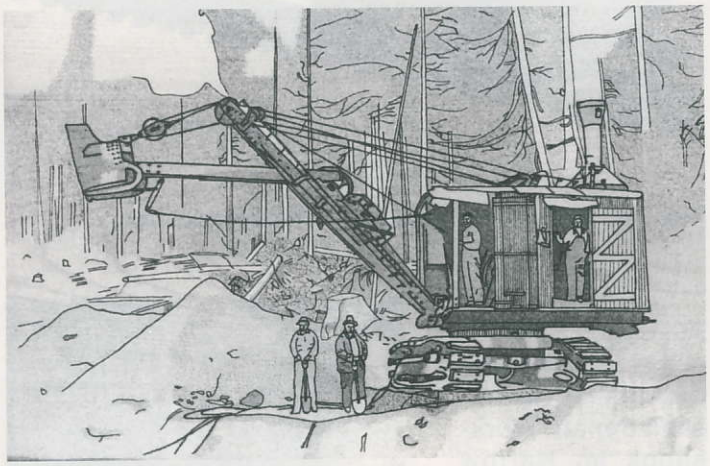
Fach-Chinesisch:

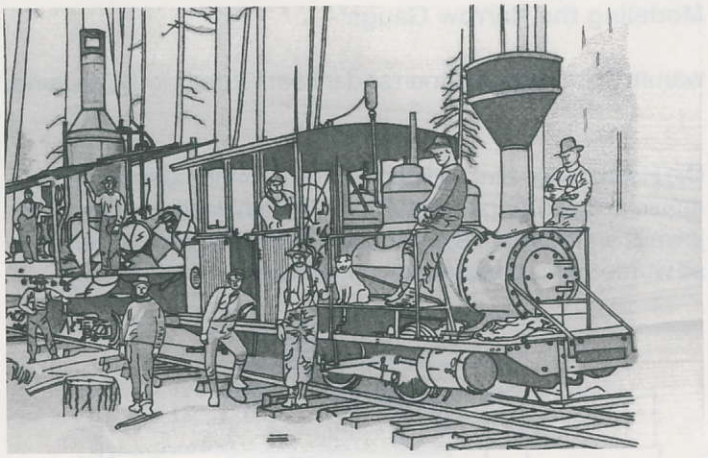
Was heisst 0n3 ?
0 = Massstab 1:48, entspricht Spur 0 in den USA, n = narrow, also Schmalspur;
3 = Spurweite 3 Fuss, gleich 91,44 cm, für Spur 0 also 19,05 mm.
0n2 1/2 entspricht 0n30 = Massstab 1:48 gleich Spur 0; n 2 1/2 ist also Schmalspur 2,5 Fuss = 762 mm, also 15,9 mm. Diese Leute verwenden grosszügigerweise H0 Geleise für 0 Schmalspur.

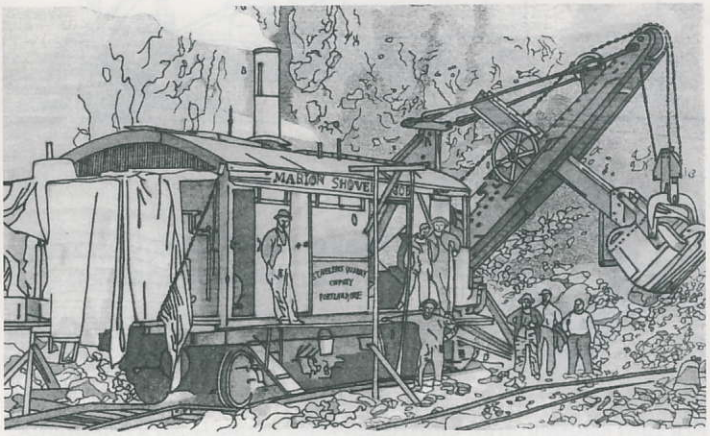
Art Corner - Holzbilder - Workshops

Ernst Kathriner aus Sarnen präsentiert seine Gemälde auf Holztafeln. Zum Thema 'Logging' sind diese 4 Kunstwerke entstanden, wobei noch weitere Exponate zu sehen sein werden. Das 'Einbrennen' der Konturen erfolgt mit einem Widerstansdraht. Jede Linie und jede Fläche muss separat bearbeitet werden, was einen enorm hohen Zeitaufwand benötigt. Am Schluss werden die Bretter lackiert. Daneben wird der Künstler auch geschnitzte Holzwappen (Heralds von Bahngesellschaften) ausstellen.









Workshops
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. Doch ist zu beachten, dass ein solches 'Bild' je nach Aufwand in 2 - 3 Wochen entsteht.
Alle ausgestellten Holzbilder sind verkäuflich.
Heralds: sFr. 50.-/Stk., Bilder: sFr. 100.-/Stk.

Haus A-EG 29

Auch die 'Hobos' wollen an die 11th Convention kommen! Zeichnung by **Rainer P. Spohr**, Kassel, Germany

Art Corner - Übersicht

Der Art Corner gehört zum festen Bestandteil unserer Conventions und hat sich bestens etabliert. Dank bekannten, aber auch neuen Ausstellern, können wir an der 11th CV einen äusserst interessanten und abwechslungsreichen Art Corner präsentieren.

Gemälde in Aquarell by **Franz Stucki,** Schliern (Beschreibung Seite 33)

Gemälde in Acryl by **Paul R. Zeltner**, Oberentfelden (Beschreibung Seite 32)

Gemälde in Aquarell by **Marc Bauer**, Meilen (Beschreibung Seite 32)

Fotos by **Ferdinand Rat**, Stäfa (Beschreibung auf Seite 34)

Bilder aus Holz by **Ernst Kathriner**, Sarnen (Beschreibung Seite 30)

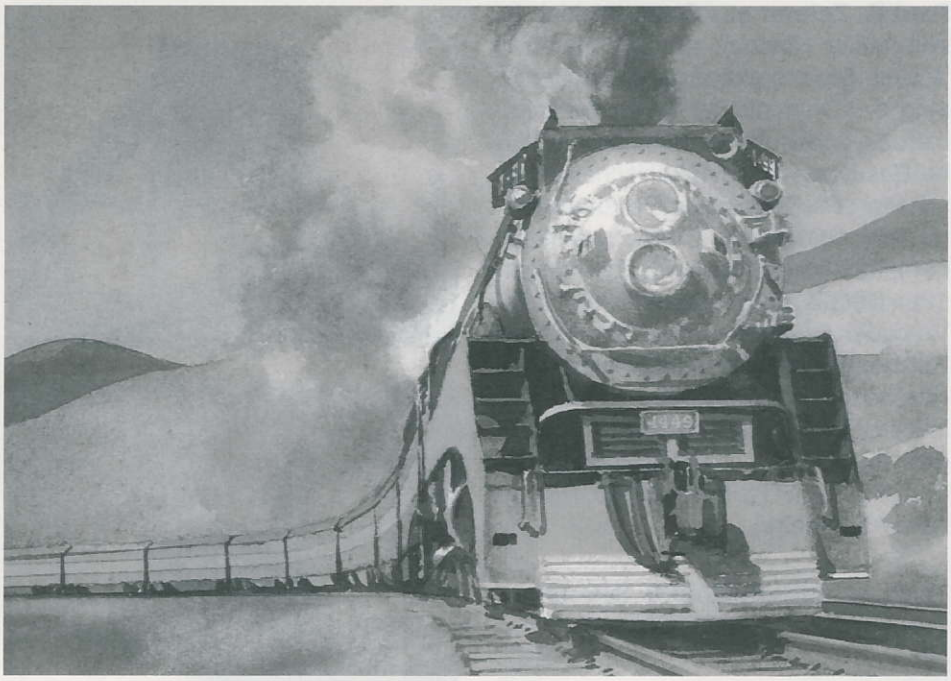
Kunstdrucke von versch. Künstlern by **Ulf Degener**, Meersburg, Germany. Hommage to Ted Rose: Er ist der berühmteste Watercolorist in der Railroad Scene und hat sogar die RR-Briefmarken von 1999 für die US-Post entworfen. Zudem Tafeln mit Originalanzeigen von SP und UP aus den 50-er Jahren.

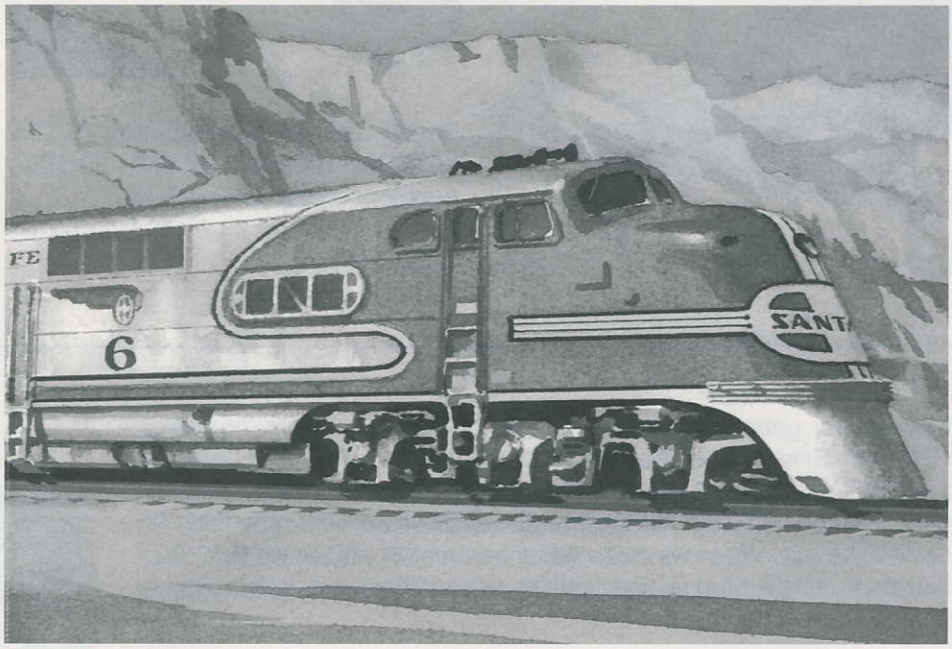
Briefmarken by **Rudi Winkler**, Leipheim, D. Er zeigt die Serie 'All Aboard' von Ted Rose mit den berühmten Express-Zügen der 30-er und 40-er Jahre mit SP-Daylight und SF-Super Chief. Haus B-EG 54. Zudem, Plakate mit UP Legends und D&RGW (mit ALCO Loks), sowie eine Collage: San Francisco - Seattle by Train.

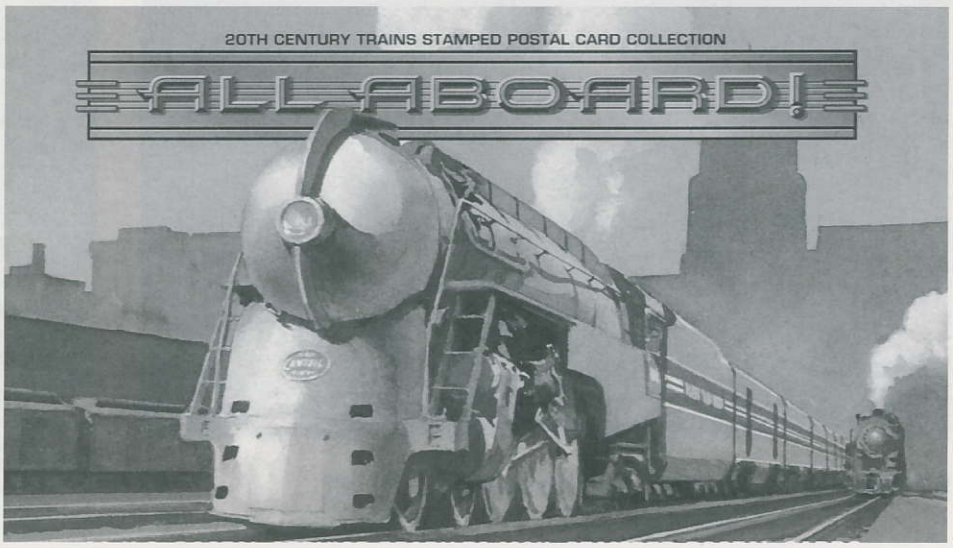
Briefmarken by **Günther Garn**, Elchingen, D mit amerikanischen Eisenbahnmotiven aus Nord-, Mittel- und Südamerika, Afrika und Europa. Haus B-EG 54.

Railroadiana by **Josef Hintermann**, Zürich. Typenschilder von Baldwin, ALCO und Lima. Marker Lamps von Caboose, Tender und Weichen. Conductor Lamps. Talkkanne von D&RGW.
5 Radierbilder von Climax, Shay und Heisler. Haus A-OG 52.

Alle 3 Gemälde sind aus der 'All Aboard' Briefmarken-Serie von Ted Rose. Henry Dreyfuss, der Designer der NYC J-3a, ist auch auf Seite 38 erwähnt!







UNITED STATES POSTAL SERVICE®

© 1998 U.S. Postal Service. All Rights Reserved.

Art Corner - Paintings

Paul R. Zeltner aus Oberentfelden ist seit seiner Kindheit ein Zeichner und 'Maler'. Die möglichst getreue Darstellung des Originals hat ihn immer fasziniert. Seit vielen Jahren beeindrucken ihn bei Besuchen die amerikanischen Landschaften. Die Faszination 'Railroad' konnte nicht ausbleiben. Die naturalistisch gemalten Acryl-Bilder verlangen wegen ihren Details meist fotografisch erstellte Vorbilder. Deshalb können Zeltner'sche Railroad-Bilder nach Vorlagen oder 'selbst geschossenen' Fotos einer Lieblingslokomotive auf Wunsch bestellt und angefertigt werden. Die ausgestellten Bilder sind zum Teil verkäuflich (Preise nach Absprache).

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

Paul R. Zeltner, Jubiläumsweg 16, CH-5036 Oberentfelden, Tel. 062-723-3707, e-mail: przeltner@bluewin.ch

Haus A-OG 52

Haus A-OG 52

Text und Fotos by **Marc Bauer**, Meilen

Marc Bauer, geboren und aufgewachsen in Küsnacht, ZH als Sohn eines Grafikers. Er kam durch die Beeinflussung seines Vaters im Jahre 1985 zu dieser Art Aquarell-Malerei. Er vergrössert Fotos von Bahnen, Gebäuden, Schiffen und Gegenständen und malt diese auf seine spezielle Art und Weise aus. Wenn wir diese Bilder betrachten, stellen wir fest, dass hier die Kunst der Malerei und nicht die exakte Wiedergabe einen Sujets im Vordergrund steht.

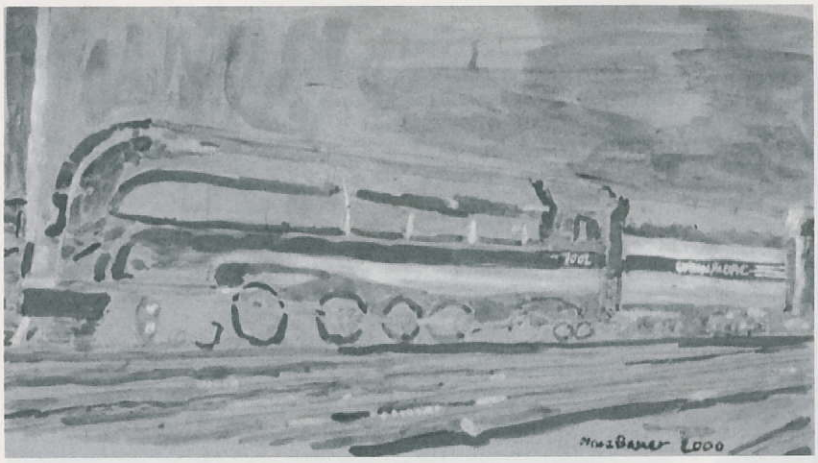
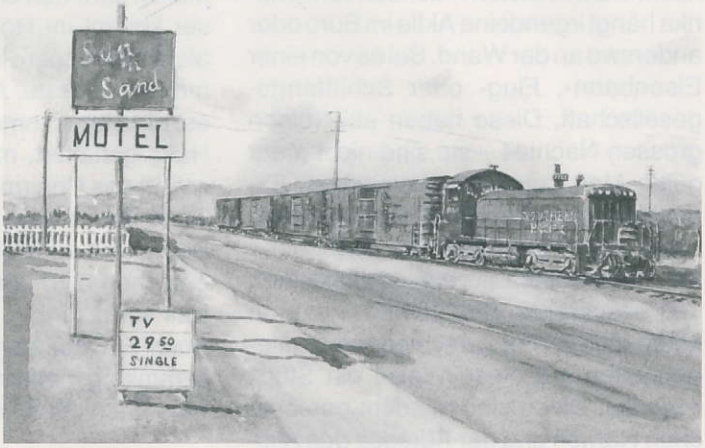


Bild oben: UP 4-8-2 # 7002 in it's Streamlined '49 outfit.
Bild rechts: UP 'Big Blow' Gas Turbine # 23, Ogten, Utah

Art Corner - Paintings

Franz Stucki aus Schliern (Bern) bereichert den Art Corner mit Gemälden in der Aquarell-Technik. Alle Bilder passen zum Thema der 11th CV - Railroads along the West Coast.



Vor ca. 14 Jahren begann Franz Stucki mit der Aquarell-Malerei von Landschaftsbildern. Doch im Laufe der Zeit wurden daraus Flugzeug- und Eisenbahnbilder. Durch seine beruflichen 'Connections' als Lokführer und Berufspilot kamen in neuster Zeit sogar Aufträge von der SBB und dem Flughafen Bern für Jubiläumskalender hinzu. Parallel dazu sind schon unzählige Bilder mit amerikanischen Motiven entstanden.
Unser Künstler hat auch das **neue Logo der 11th CV** koloriert. Herzlichen Dank für das erstklassige Resultat.

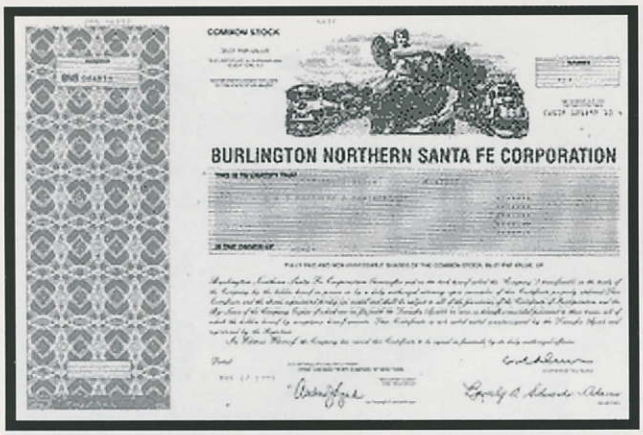
Bildlegende:
- Santa Fe PA auf der Surfline
- Western Pacific mit California-Zephyr in Oakland, CA
- Union Pacifc Oregon Division
- Southern Pacific Branch Line
- SP Street Running in Modesto, CA
- BNSF Crossing in Winter

Alle Gemälde sind verkäuflich!

Text by **Franz Stucki**, Schliern

Haus A-OG 52

Art Corner - Aktien aus den USA und Fotos



Diese Papiere vermitteln ein Stück Amerika. Bei den meisten Freunden von Amerika hängt irgendeine Aktie im Büro oder anderswo an der Wand. Sei es von einer Eisenbahn-, Flug- oder Schifffahrtsgesellschaft. Diese haben aber einen grossen Nachteil – sie sind nicht mehr gültig. Man kann mit einer inaktiven Firma nicht "mitleben" und ist nicht Mitbesitzer dieser Gesellschaft. Auch wenn sich dieser Besitz auf einen sehr kleinen Teil beschränkt. Seit etwa 1½ Jahren kaufe ich mir bei verschiedenen Gelegenheiten auf diese Weise ein Stück Amerika. Diese sind mit dem persönlichen Namen und der Adresse des Aktieninhabers versehen. Man bekommt einmal im Jahr den Geschäftsbericht. Dieser kommt im Hochglanzdruck daher, als ob man einem Modeheft Konkurrenz machen müsste. Auch Dividenden gibt es. Ein Check kommt alle paar Monate in Haus geflattert, mit Signet und Unterschrift des Chairman dieser Firma. Das Porto des Briefes ist ~1.50 Dollar. Der Betrag auf dem Check ist in der Regel zwischen 0.10 und 0.25 Dollar !!! Aber was soll's.

Auch Einladungen an die Generalversammlung bekommt man. Wenn der Weg nur nicht so weit wäre.

Nun sagen Sie sich sicher – Das ist ja viel zu teuer. Muss ich Ihnen zustimmen, aber nur wenn Sie die Aktien über eine Schweizer Bank beziehen. Die Aktien kosten in der Regel ~100 Franken und für die Umtriebe müssten Sie zusätzlich ~180 Franken hinblättern.

Wenn Sie die günstigere Variante wissen wollen, fragen Sie mich doch einfach und ich erkläre Ihnen, wo Sie ein Stück Amerika zu fairen Konditionen erwerben können.

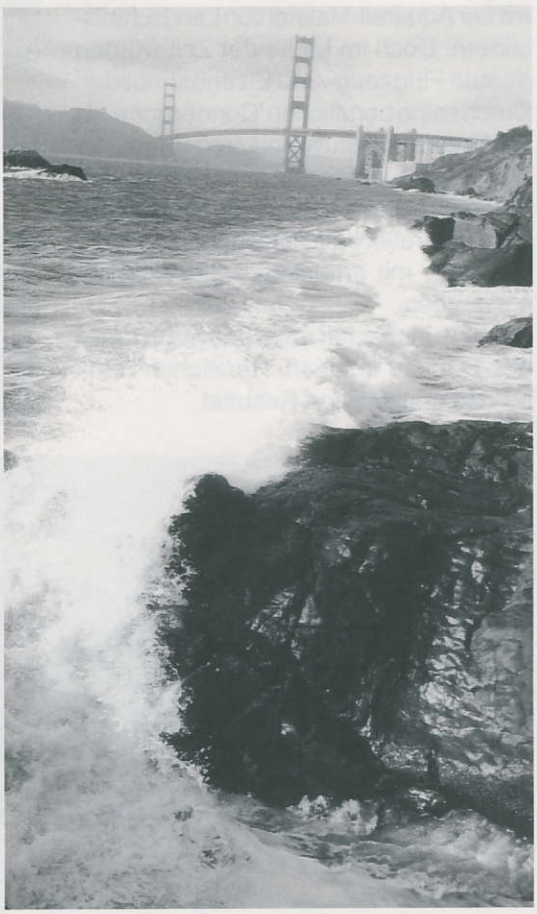
Haus B-EG 54

Text by **Ruedi Schai**, Bernhardzell
www.geocities.com/rschai

Ferdinand Rat aus Stäfa ist ein leidenschaftlicher Fotograf, der keine geringere als Vorbilder hat wie, Richard Steinheimer und Ted Benson. So ist dann auch das Resultat der Fotos im oberen Segment angesiedelt. Er zeigt uns ein paar auserlesene Fotos in Schwarz/Weiss und Farbe. Er ist nicht nur unser CV-Fotograf, sondern zeigt auch einen interessanten Diavortrag (Milwaukee einst und heute) an beiden Tagen.

Zwei spezielle Stimmungen von San Francisco als Team Work von Kameramann und Nikon (Fotos by F. Rat).

Haus B-EG 54



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

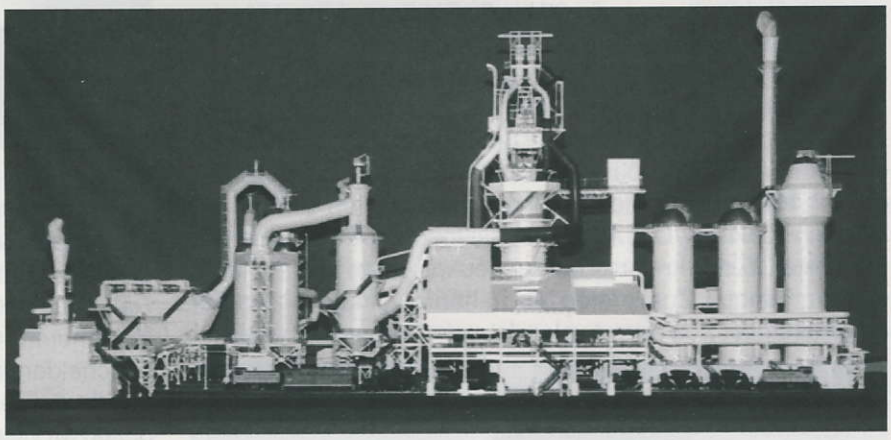
Die **10th Jubilee Convention** hat alles bisher dagewesene in den Schatten gestellt. Um alle Exponate unterzubringen, konnten wir neu 4 Gebäude belegen. Auf dem Parkplatz stand an zentraler Lage der **Convention Caboose.** Mit einer stattlichen Höhe von 4,8 m und einer attraktiven Farbgebung (rot/weiss/blau) 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.

Auch der Gratiswettbewerb konnte mit attraktiven Preisen aufwarten. MTI sponsert 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.-.

Das Lösungswort war:
The Beauty, The Capital, The Beast
Das Gewicht des Caboose Modells in Masstab 1:5 war:
15'700 Gramm
Die Gewinner des Gratiswettbewerbes waren:
Gregor Werz, Adliswil mit 15721 Gramm
Beat Hadorn, Schüpfen mit 15'678 Gramm
Philippe Bärtsch, Onex mit 15'753 Gramm



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

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.

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 gilt den Herren **J. Lütscher, H. Schindler und D. Wehrli**, die ohne Mühe zu scheuen, über Monate Höchstleistungen vollbracht haben. Ein hervorragendes **'Superteam'** brachte uns gemeinsam zum hochgesteckten Ziel. Ein grosses und herzliches Dankeschön allen Beteiligten vor und hinter den Kulissen, allen Inserenten und Händlern, aber auch den Sponsoren für den Gratiswettbewerb. Ohne den Goodwill der Stadt Adliswil wäre unsere CV kaum durchführbar gewesen. Ein grosses Dankeschön den verantwortlichen Herren der Schule und der Stadt Adliswil. Zum Schluss gilt der Dank aber auch den spontanen Spendern für unser Caboose Projekt und dem Erbauer, Daniel Wehrli - ein Traum ging in Erfüllung!

Foto links:
Unsere Gäste aus den USA mit den Kolb's.

Foto rechts:
Ernst Kathriner hat das 10th-CV Signet in eine Holztafel eingebrannt.

11th Convention 2000

Die **11th Convention** wird im gleichen Rahmen wie die 10th Jubilee Convention durchgeführt. Wir belegen wieder 4 Gebäude, um alle Exponate unterzubringen, haben wir doch dieses Jahr bedeutend mehr Anlagen mit Fahrbetrieb.
Doch die grosse Show beginnt bereits auf dem Parkplatz. War unser **Convention Caboose** als Ticket-Office die grosse Attraktion der 10th CV, kommt nun noch eine **Santa Fe SD75M Diesellok** als 2. Ticket-Office hinzu. Nun haben wir Lok und Caboose, der Anfang und das Ende eines Zuges. Hier können die **Tickets** für den Eintritt gelöst werden (Layouttour-Tickets sind nur neben der Information im Haus A erhältlich). Sie erhalten auch die Wettbewerbsformulare und ein Kurzprogramm mit Plan. Wichtig: Unbedingt die Registrationskarte ausfüllen und abgeben, denn nur so erhalten Sie in 2 Jahren den neuen Guide. Der vorliegende **Guide** hat mit **136 Seiten** Umfang bis auf 12 Seiten annähernd das gleiche Volumen wie der 10th CV-Guide. Die Produktion war übrigens ein Riesenaufwand und könnte ohne weiteres mit einer Doktorarbeit verglichen werden. Rechtzeitig ist auch die **Convention Info No. 3** erschienen. Eine hervorragende Ergänzung zum Guide, wo sehr detailiert auf die Themen eingegangen wird. Auf **250 Seiten** erhalten Sie eine Fülle an besten Informationen, natürlich in Deutsch. Sichern Sie sich Ihr Exemplar rechtzeitig, denn die ersten beiden CV-Infos sind bereits vergriffen!
Auf über **3000 m2** entführen wir Sie in die Welt der nordamerikanischen Eisenbahnen. Ein reichhaltiges Programm lässt das Herzen jedes Railroadfans höher schlagen. Eine internationale Beteiligung mit hochkarätigen Exponaten garantiert ein unvergessliches Erlebnis. Sogar ein Gratiswettbewerb mit attraktiven Preisen lädt zu einem Rundgang ein. Selbstverständlich ist in unserer Cafeteria für das leibliche Wohl mit Virgin Cola und American Pizza gesorgt.
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, ist bei uns alles vertreten. 23 Anlagen und Module mit Fahrbetrieb - Layouttours - Clinics - 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 sind enorm grosse Baufortschritte zu verzeichnen.
Im Rahmen des Official Convention Dinner's im Hotel Belvoir in Rüschlikon werden die **Convention Awards** verliehen. Als Krönung konnten wir für den Showblock die US-Country Lady - **Bonnie Jeanne Taylor mit Taylor Made** - verpflichten.
Der **Convention Award** ist mit einem Oscar in der Filmbranche vergleichbar und ehrt Leute, die für eine Convention etwas Spezielles geleistet haben. Einerseits werden ausländische Aussteller, die mit einem Diorama oder sogar einer Anlage teilnehmen oder andererseits schweizer Helfer resp. Aussteller, die für die jeweilige CV Höchstleistungen vollbracht haben, oder mit einer grossen Anlage teilnehmen, ausgezeichnet. Folgende **Awards** werden dieses Jahr verliehen:
Special Awards: Jürg Lütscher (CV-Signet und CV-Info No. 3), Heinz Schindler (EDV-Abwicklung Börse & Modelle), Ruedi Schai (EDV-Design), Franz Stucki (Aquarell CV-Signet), Werner Meer (11th CV-Guide).
Anlagen CH: AMIGOS, AMROS, Ntrak, 3-Rail Wonderland, Gn3-Friends, C&S (A. Niederhäuser), Switching Game (P. Dell'Ava), Golden 50's (R. Frick).
Ausland: AML (Lux), DL&N (D), GJT (B) G. Tyteca, Nevada Pass (A) M. Neurauter, M. Fritz (F), G. Garn (D), H. Göhr (D), O. Haug (D), A. Lindner (D), R. Müller (D), R. Schmiedel (D), M. Stierlen (D), H. Wetekamp (D), R. Winkler (D), M. Zöschg (I), **Youth Awards**: Dimitri Kink.

Acknowledgements

Ich (W. Meer), als **Organisator**, darf 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 gilt den Herren **J. Lütscher, H. Schindler und R. Schai**, die ohne Mühe zu scheuen, über Monate still und leise 'behind closed doors', Höchstleistungen vollbringen. Ich erlaube mir zu sagen, dass wir ein **'Superteam'** haben. Doch während dem Auf- und Abbau und den beiden Convention Tagen kommen alle anderen Helfer zum Einsatz, die für einen reibungslosen Ablauf sorgen. 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 können. 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 sponsert 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. Zudem bedanken wir uns auch bei allen Händlern, die mit einem Stand unsere Convention bereichern und unterstützen. Ohne den Goodwill der Stadt Adliswil wäre unsere CV kaum durchführbar. Ein grosses Dankeschön den verantwortlichen Herren der Schule und der Stadt Adliswil. Zum Schluss gilt der Dank aber auch den spontanen Spendern für unser neues Santa Fe Ticket-Office - eine optimale Ergänzung zum CV-Caboose!

Ich wünsche allen Beteiligten und Besuchern:

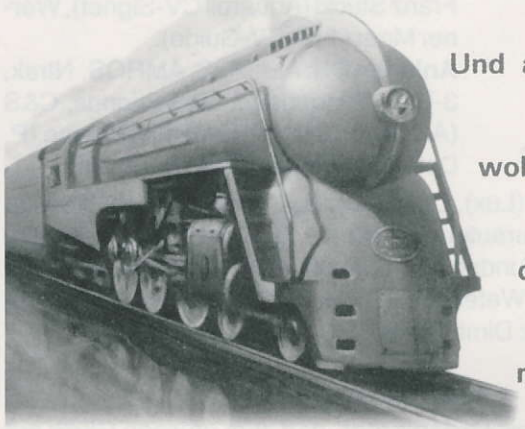
Enjoy the Show!

Werner Meer, Kilchberg

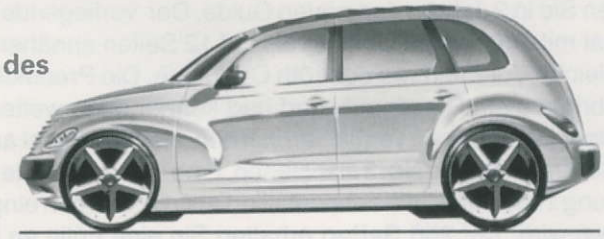
Don't miss it . .
The Greatest North American Railroad Show all over Europe!

American Railroads and American Cars

Der Industriedesigner Henry Dreyfuss erhob die Dampflokomotive zur Legende, als er die Hudson J3 stromlinienförmig verpackte. Das war 1938 im Zeitalter des Art déco.

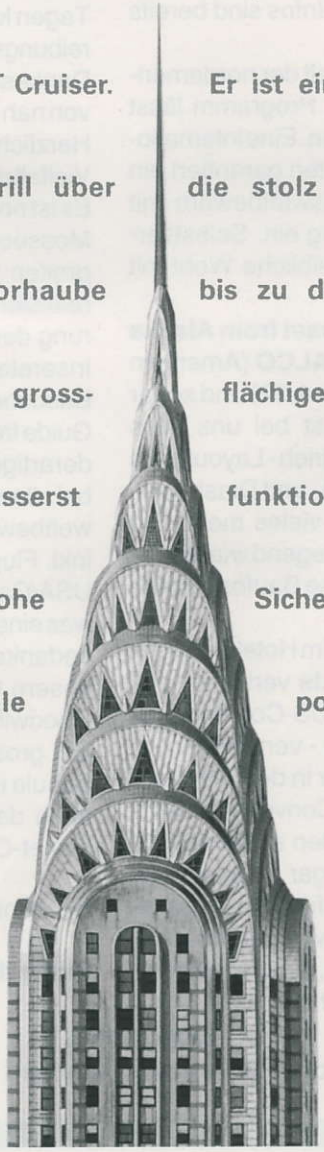


Und als Walter P. Chrysler der modernen Zeit ein Denkmal setzen wollte, beauftragte er William Van Allen mit dem Entwurf und dem Bau des Chrysler Building in New York. Es steht vom massiven Sockel bis zur eleganten Spitze mit der ausgefallenen Edelstahlverkleidung als Symbol für eine Epoche des Wohlstands und ist ein Beweis zeitloser Schönheit.



CLASSIC STYLE

Ein vergleichbarer Anspruch steht auch hinter dem unvergleichlichen Design des Chrysler PT Cruiser. Er ist eine gestalterische Meisterleistung vom hoch aufragenden Kühlergrill über die stolz gewölbten Kotflügel und die kühn nach vorne ragende Motorhaube bis zu den verchromten Türgriffen, den elliptischen Rückleuchten und der grossflächigen Heckklappe. Schaut man unter das Design, entdeckt man einen äusserst funktionalen, vielseitig wandelbaren Innenraum, viel Komfort und hohe Sicherheit. Dies macht den Chrysler PT Cruiser zum «Symbol für alle positiven Aspekte unserer modernen Zeit», um es in den Worten von Walter P. Chrysler auszudrücken.



Copyright by DaimlerChrysler, USA

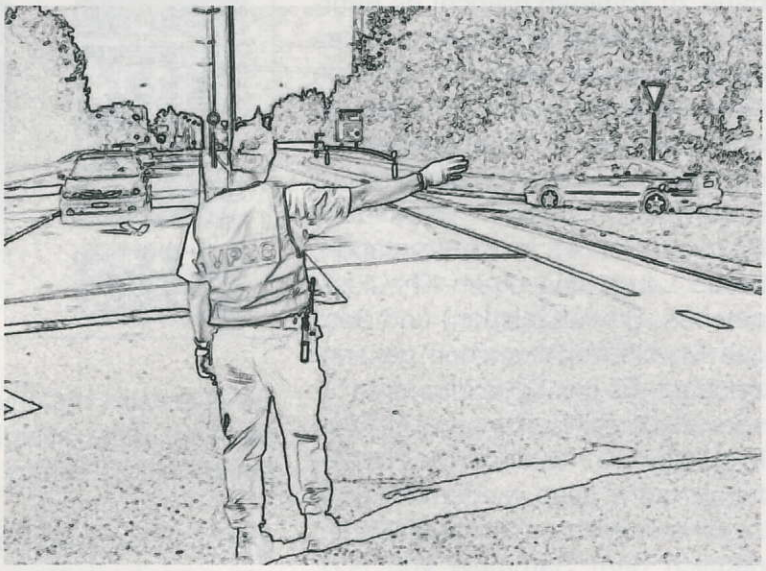
VPZG

Der Zukunft eine Nasenlänge voraus!

Verkehrs - und Parkhelfer Zug

www.vpzg.ch

Ihr Partner für
-Verkehrsdienst
-Parkdienst
bei
-Veranstaltungen
-Feste
-Grossanlässen



Wir helfen Ihnen bei der Organisation und Durchführung.

Informationen erhalten Sie bei Trinkler Richard, Tel. 041 712 39 51, Fax 712 39 52 oder info@vpzg.ch

Chrysler Voyager: Eleganz und Klasse für Arbeits- und Freizeit.

CHRYSLER VOYAGER. Nicht nur elegant, sondern auch vielseitig. Wählen Sie aus sieben Modellen, fünf Motorisierungen, verschiedenen Ausstattungs- und Bestuhlungsmöglichkeiten aus. Ab Fr. 29'900.– netto (inkl. 7,5% MWSt). THE SPIRIT OF AMERICA.

CHRYSLER

DaimlerChrysler Schweiz AG, Vulkanstrasse 120, 8048 Zürich. Internet: **www.chrysler.ch. Gratis-Infoline 0800 850 805.**

License Plate Collector - Norbert J. Gauch's 11th CV Display

Sie fragen sich sicher, was License Plates (Autoschilder) mit amerikanischen Eisenbahnen zu tun haben. - Nun, um in Amerika und Kanada den Eisenbahnen im offenen Gelände nahe zu kommen braucht es Fahrzeuge und die sind mit License Plates bestückt und die wiederum gibt es in einer enormen Vielfalt. Und kommt man dann der Eisenbahngegend in die Nähe, so ist man oft auch mit der Eisenbahn-Polizei (Railroad/ Railway Police) in Konfrontation. Diese Leute sind durch Shoulderpatches (Stoffabzeichen) und Badges (Metall Brustabzeichen) gekennzeichnet. Es gibt Spezialbeamte für verschiedene Abteilungen z.B. Train Protection, Kriminalbeamte, Hundeführer u.s.w. Das wiederum führte zu einem weiteren Sammelsurium, nämlich dem Sammeln von R.R. Police Patches und Badges. Um nun diese Sammelsurien in die Schweiz zu bringen braucht es oft den "US Postal Service" (die amerikanische Post) und diese Leute sind wiederum mit Patches und die Sicherheitspolizei sowie die Post Drogenfahndung auch mit Badges gekennzeichnet, so war es nicht weit, auch diese zu sammeln.

Die beiden Spezialisten mit ihren personalized license plates:
Albert Mader und Norbert Gauch

Special Guest: Albert Mader, Zürich
Arizona License Plate Collection

So ist an der 11th Convention folgende nicht ganz alltägliche Spezialsammlung zu sehen:

Eine nahezu komplette Sammlung von amerikanischen Autoschildern vom Staate **ARIZONA** aus den Jahren **1916 bis zur Gegenwart** aller Typen von Normalschildern (Passenger Plates), sowie etlichen Spezialschildern wie: Polizei, Universitäten usw. aus der Sammlung von Albert Mader, die er in unzähligen Jahren zusammengetragen hat und zum Teil auch durch ihn selbst profimässig restauriert wurden.

Aus den Beständen von Norbert Gauch sehen wir:

Eine grössere Sammlung von American and Canadian R.R. Police Badges und Patches.

Sowie ein Display mit US Postal Badges und Patches.

Text by **Norbert Gauch**, Kilchberg

Diese Präsentation ist im Treppenhaus **Haus A-EG 19.**

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

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!

Haus A-UG 10

Alex von Orelli stellt US-Modelle im Massstab 1:18 aus. Hier eine kleine Auswahl:
- Cadillac Eldorado Biarritz '59
- Chevrolet Corvette '95 Indy Pace Car
- Chevrolet Belair Nomad '57
- Dodge Ram 2500 V10 Pick up (Licht)
- Dodge Viper RT10 '94
- Ford Mustang GT 350

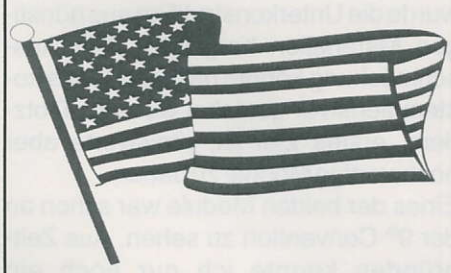
Um das endlose Thema etwas zu ergänzen (resp. abzurunden) zeigt W. Meer diese 5 Wagen (1:18):
- Cadillac Eldorado '73 Indy Pace Car
- Cadillac Seville STS '98
- Cadillac DeVille DTS 2000
- Chrysler Pronto Cruiser
- Dodge Charger R/T '69

- Chevrolet Caprice Brea Police (Licht)

- Dodge Ram 2500 V10 Pick-up (Licht)

- AM General Hummer, Military Version

4 Fotos by Alex von Orelli, Adliswil



GM Service und Verkauf
Auch Direktimport

Neugut-Garage
Flury AG

Neugutstr. 57 8304 Wallisellen
Zentrale
Ersatzteil/Zubehör 01/830 41 23
Fax 01/830 70 93
e-mail:neugut-garagefluryag@bluewin.ch
www.autoweb.ch/neugut-garagefluryag

Cadillac Seville STS Le Mans Edition

Bitte berücksichtigen Sie unsere Inserenten. Ein professioneller Service wird auch Ihnen zum American Dream Car von General Motors, Ford oder DaimlerChrysler verhelfen.

Cadillac Evoq Concept Car (Das Serienmodell kommt 2001)

Beide Fotos aus Cadillac Pressemappe 58. IAA (GM Europe)

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 JÜRG VETTERLI - j.vetterli@gmx.ch

Go to Town in HO

Bereits zum 3. Mal kann ich meine Module der Öffentlichkeit vorstellen. Die Modulgrösse von 140 x 160 cm wurde beibehalten. Ich werde 2 Module zusammen (280 x 160 cm) präsentieren.
Um die Kosten im Griff zu behalten, wurde die Unterkonstruktion aus günstigen Materialien hergestellt. Die Ausschmückung konnte dadurch etwas kostenintensiver gestaltet werden. Trotzdem, erstes Ziel ist, preiswerte aber hochwertige Module zu bauen.
Eines der beiden Module war schon an der 9th Convention zu sehen. Aus Zeitgründen konnte ich nur noch ein Ergänzungsteil realisieren.
Gehen Sie einmal vor den Modulen in die Knie, denn diese Perspektive wird Ihnen Details zeigen, die Sie sonst kaum sehen können. Ich hoffe, dass die Ausstellungsstücke Ihnen soviel Spass machen, wie sie mir beim Bauen gemacht haben.

Zu sehen im Haus A UG im gleichen Zimmer mit Pitsch's Trucker Team!

Text und Fotos by **Urs Jäggi**, Laupen

Haus A-UG 5

Öffnungszeiten Di. – Fr. 14.00 – 19.30
Sa. 10.00 – 17.00

Verkauf **Vermietung**
Western –und Truckerartickel, Westerndekoration

Über Euern Besuch freuen sich Beat und Peter Währen

DIE TUN WAS
WIR MACHEN MIT

Webereistr. 47
8134 Adliswil
Tel. 710 02 04

Lubrag AG

Pitsch mit seinem Truck & Train Team

Auch dieses Mal (es ist bereits der 4. CV-Auftritt) werden wir von Pitsch (Peter Allneider) und seinem Team einen Einblick in den Alltag der Trucker und Army-Scene sehen.

Auf einem Diorama wird ein kleiner Ausschnitt eines **Truck-Stop** zu sehen sein, den wir alle vom Fernsehen oder aus Illustrierten kennen.

Besuchen Sie auch das **Camp Kelly**, wo einige Phantasten sich den Oldtimers des 2. Weltkrieges widmen.

Neben **LKW-Exponaten** im grösseren Stil, werden Sie einige **Ford Mustang's** sehen.

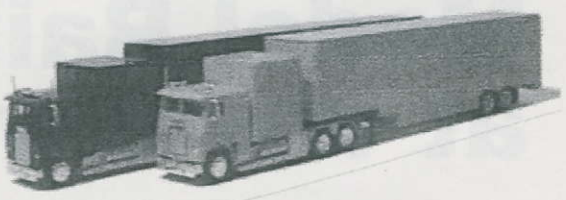
Wiederum wird der Aufenthalt im Untergeschoss (Haus A) mit einigen Überraschungen auch für Sie zum Erlebnis und Verweilen einladen.
Im Shop von Pitsch können Sie nach Herzenslust aus der grossen Fahrzeugpalette Ihre Highlights einkaufen.

Das Team: Pitsch Allneider, Stefan Raths, Godi Rüttimann, Walter Steiner

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

Haus A-UG 4

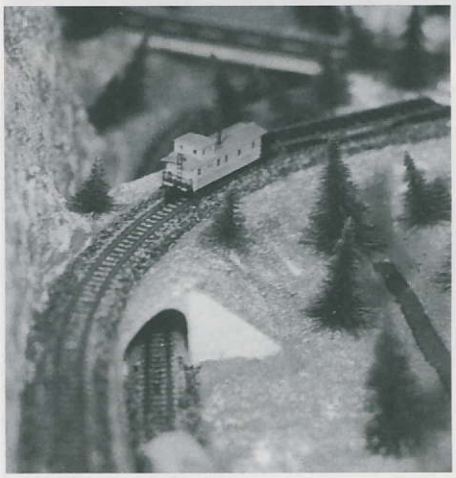
TRIDENT - ROCO - HERPA - PROMOTEX - WALTHERS - BUSCH - ETC.

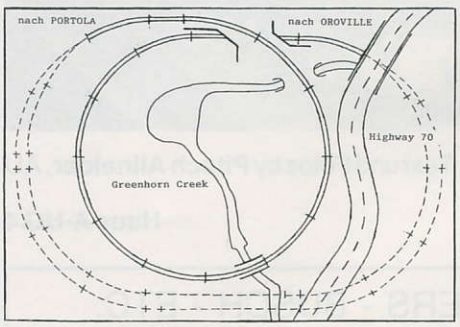


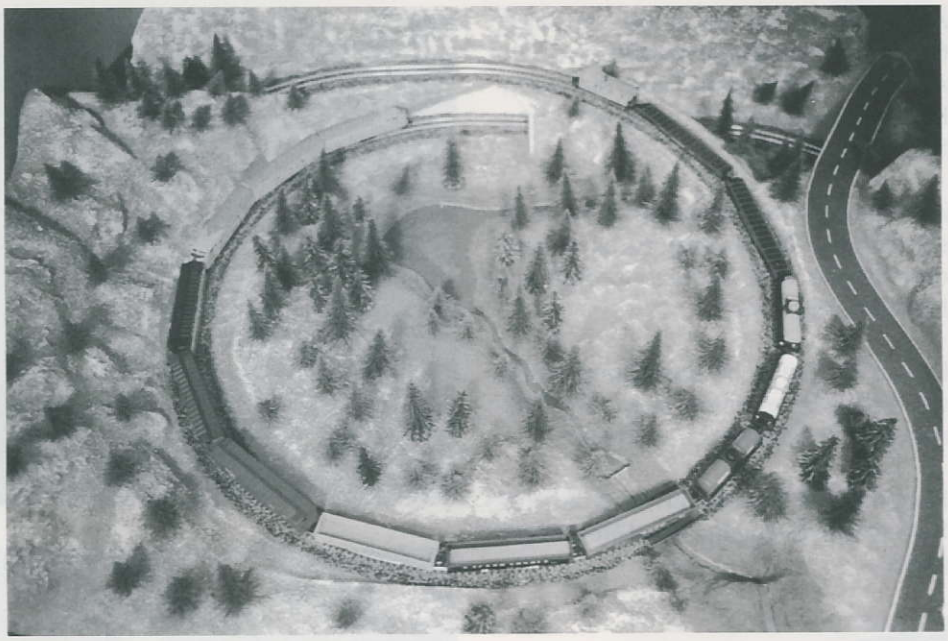
IM PITSCH'S TRUCKER SHOP FINDEN SIE DIVERSE MODELLE IN DEN SPARTEN:
MILITARY - TRUCKS - CARS - UND VIELES MEHR.

Williams Loop in Spur Z

Und wieder sollte es eine Urlaubserinnerung werden (siehe auch 9th CV-Guide Seite 65, Tehachapi Loop). Diesmal ist die mini-club Anlage in einem alten Fernsehgehäuse auf 70 x 50 cm untergebracht.
Vom Schattenbahnhof 'Massack/Spring Garden' fährt der California Zephyr bzw. ein Union Pacific Güterzug im Wechsel, unter dem Highway 70 in den Loop, überquert 2 mal den 'Greenhorn Creek' und verschwindet wieder im Schattenbahnhof, welcher über die Fernsehprogrammtasten gesteuert wird.







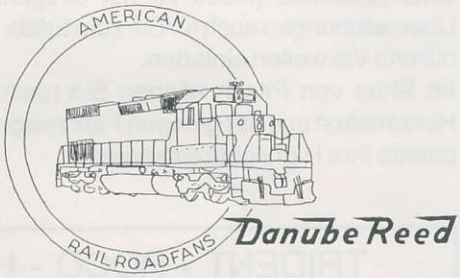
Der Feather River Canyon in Kalifornien zwischen Oroville und Portola ist ein landschaftliches Wunder von Eisenbahntechnik bei der Überquerung der Sierra Nevada auf der ehemaligen Western Pacific Strecke Oakland, CA - Salt Lake City, UT. Das Tal ist tückisch mit den häufigen Erdrutschen und Überschwemmungen. Um die Steigung der Trasse bei erträglichen 1 % zu halten, musste der Erbauer J.T. Williams 1909 den Kunstgriff einer 360° Schleife anwenden, um die Talstufe zu überwinden. Ein Zug von 1400 m oder länger fährt somit in 14 m Höhe über sich selbst hinüber.

Text, Plan und Fotos by
Günther Garn, Elchingen, D

Haus C-1.OG 68

Foto oben: Eine Totale aus dem Flugzeug, aber in Spur Z.
Foto links: Der Caboose rollt über den Tunnel und die Loks fahren ein.

Das Signet von 'Danube Reed' wurde von Rudi Winkler kreiert. Beide Aussteller (R. Winkler und G. Garn) vertreten die American Railroadfans der Danube Reed, eine 'Private Road'.



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

WALTHERS.com

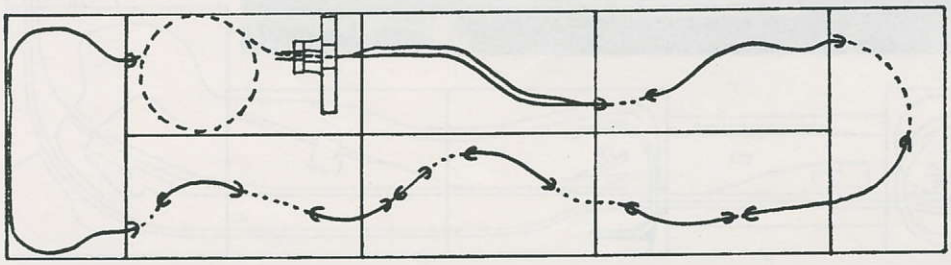
Walthers • 5601 W. Florist Ave. • Milwaukee, WI 53223

Front Range - Tunnel District in Spur Z

An der **10th Convention** von 1998 präsentierte ich zum ersten Mal zwei Module. Danach begann die Planung weiterer Module mit einem Rundkurs, damit die 'Silver Lady' genügend Auslauf hat. Sie fragen sich sicher, wer ist die 'Silver Lady'? Es ist der berühmte 'California Zephyr', der legendäre Stromlinienzug mit Chromstahlwagen von Chicago nach San Francisco, wobei CB&Q (Burlington) mit ihren Loks den Teil Chicago-Denver übernahm, von hier nach Salt Lake City war es D&RGW (Rio Grande) und den Rest bis zur Westküste wurde von WP (Western Pacific) übernommen.
Bis zur Ausstellung **'American Trains'** in Schlanders, Südtirol, Italy anfangs November '99 wurden 6 Modul-Holzkonstruktionen mit Fahrstrassen (Korkbett verleimen, Schienen verlegen und einschottern) zusammengebaut.

So konnte die 'Silver Lady' in Schlanders erstmals ihre Runden drehen.
Nach der **'American Train Show'** ende November '99 in Bad Ragaz begann ich intensiv mit dem Landschaftsbau, der bis zur 11th Convention ohne Feindetallierung fertig sein sollte. Es ist noch zu bemerken, dass die realistische Landschaftsgestaltung im kleinen Massstab von 1:220 nicht ganz einfach ist. Auch das nur nach Fotos gebaute Ostportal des Moffat Tunnels inkl. Abluftgebäude mit beweglichen Lüftungstüren war recht anspruchsvoll.
Die ganze Modulanlage ist 400 x 100 cm gross und beinhaltet 8 Module zu 100 x 50 cm. Die Anlage zeigt den Streckenabschnitt von Denver, Colorado bis zum Moffat Tunnel, Tunnel 2 - 10 und das doppelspurige S vor dem Ostportal des Moffat Tunnels. In Wirklichkeit müssen die Züge von Denver (1600 müM) bis zum 6,2 mls (10 km) langen Moffat Tunnel (3000 müM) 1400 Höhenmeter überwinden. Die Steigung beträgt 2 %!

Text, Plan und Fotos by
Alfred Schön, Zizers



Haus C-1.OG 67

Beide Fotos zeigen einen Ausschnitt der Z-Anlage mit der 'Silver Lady'.

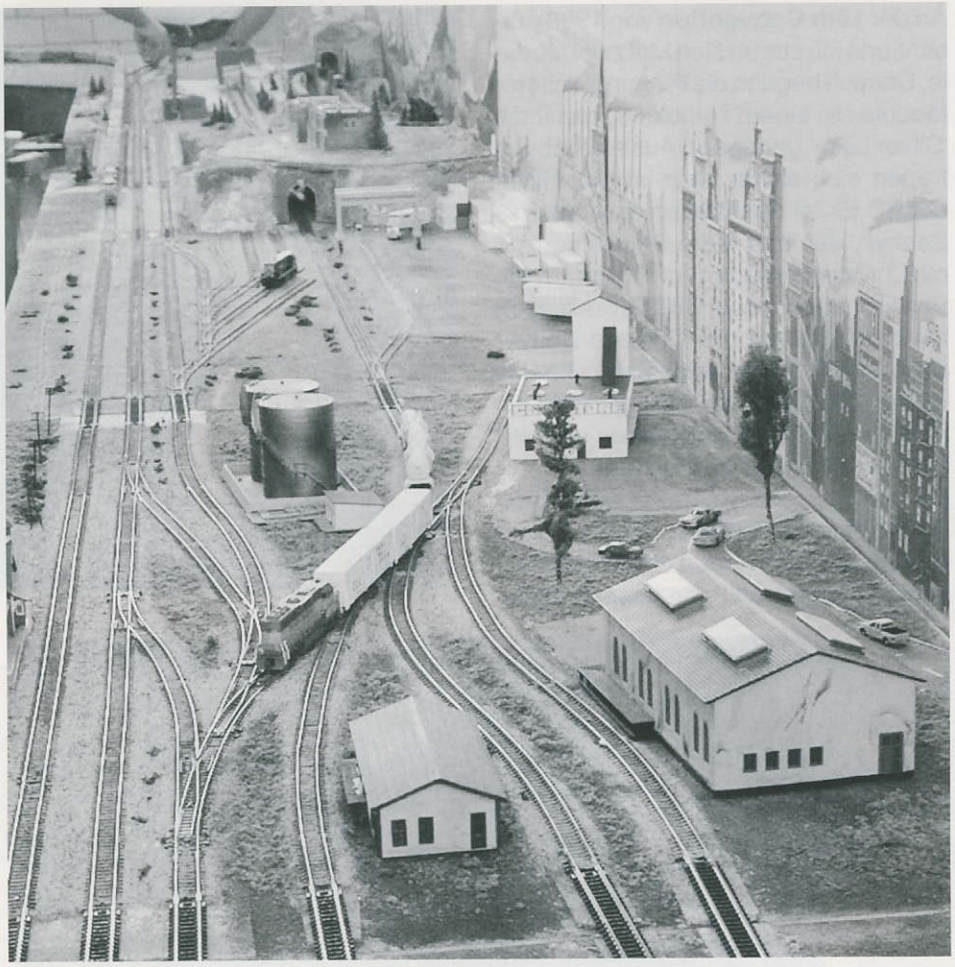
Die Strecke beginnt auf der linken Seite und steigt bis zum Moffat Tunnel. Nach dem Portal wird die erreichte Steigung durch einen Gleiswendel (Helix) wieder auf den Ausgangspunkt gesenkt.

SWISS DIVISION N-TRAK

Die Ntrak Swiss Division gehört mittlerweile schon fast zur Tradition an der 'Swiss-Convention'. Seit der ersten Punkt-zu-Punkt Anlage mit 5 Modulen von 2 Enthusiasten, die 1988 erstmals gezeigt wurde, ist mittlerweile ein Club mit 27 Mitgliedern entstanden. Allein seit der 10th Convention wurden nicht weniger als 12 neue Module gebaut. Damit stellt sich alle Jahre wieder - und jedesmal dramatischer - das Platzproblem. Bedingt dadurch haben wir die Anlage aufgeteilt. **A)** Im Schulzimmer wird eine konventionelle Rundum-Modul-Anlage vorwiegend aus den neu gebauten Modulen gezeigt. Insbesondere auf die gestalterischen Aspekte wurde diesmal Gewicht gelegt. Mittels verschiedener Bauweisen zeigen wir, dass Ntrak nicht nur ein »Sperrholzplatten-Look« zu sein braucht. Überzeugen Sie sich selbst durch einen Besuch im Haus C-3.OG 75.

B) Eine weitere Attraktion bietet Ntrak im Vorraum. Eine Punkt-Punkt Anlage von beträchtlichem Ausmass liefert die Basis für eine **Rangier-Clinic**, an der bis zu 3 Mannschaften gleichzeitig Industrien beliefern und Züge zusammenstellen können. (Siehe rechte Seite)

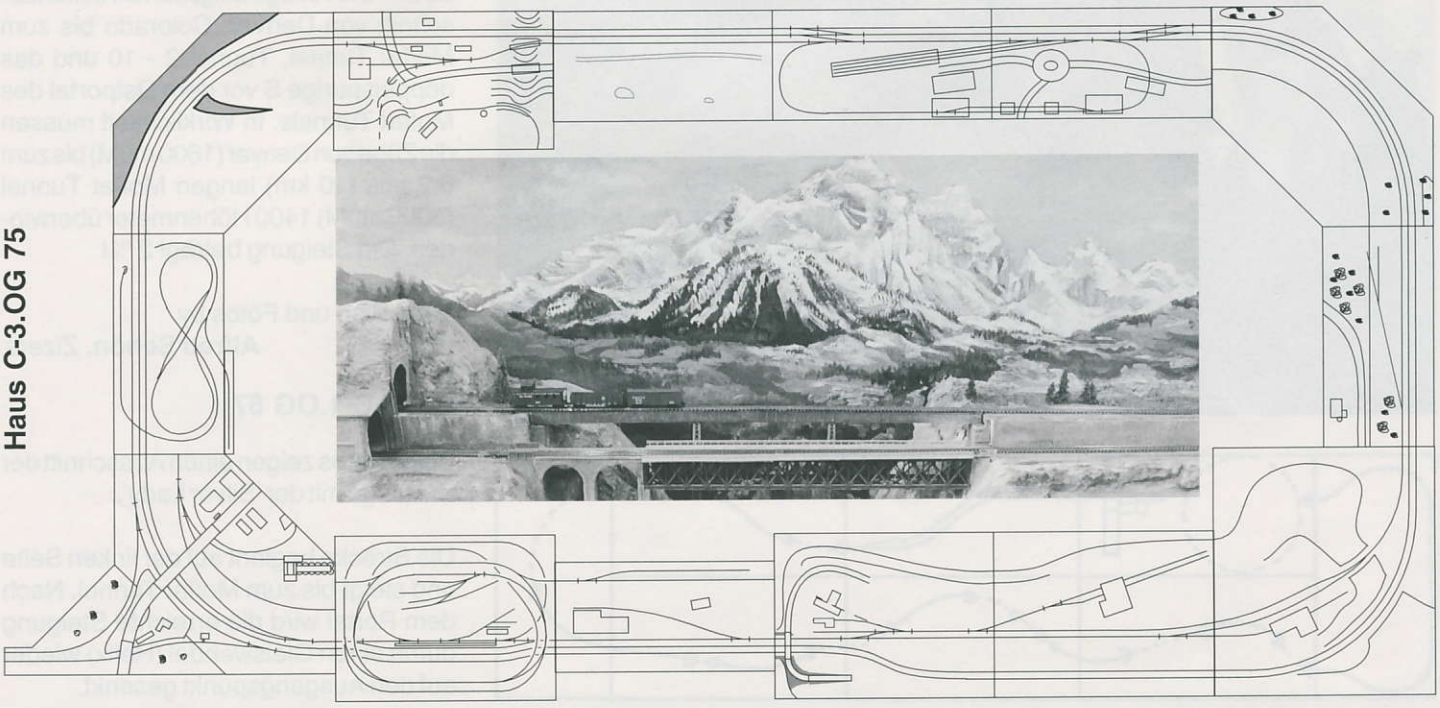
C) Als drittes haben sich einige Mitglieder mit dem neuen **oNetrak** Standard befasst. (Siehe rechte Seite)

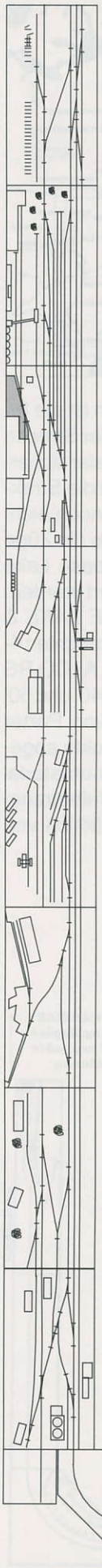


Teilnehmer:

- Andreas Burger
- Leo Burkhard
- Silvan Bütler
- Walter Dauner
- Hansruedi Egli
- Willi Furrer
- Felix Gähler
- Sandro Gähler
- Simon Ginsburg
- Christian Jenzer
- Rene Jocham
- Manfred Keller
- Rainer Kurth
- Gisela & Jürgen Nixdorf
- Reto Peverelli
- Bernhard Roll
- Ruth & Thorsten Schulz
- Daniel Sieber
- Marcel Williner

Haus C-3.OG 75





Rangierbetrieb auf der NTRAK Anlage (Clinic)

Auch dieses Jahr wollen wir zeigen, dass sich ein ansprechender Fahrbetrieb auch auf Modulen in Spur N realisieren lässt. Da der im Vorraum zur Verfügung stehende Platz nicht für eine konventionelle Rundum-NTRAK Anlage ausreicht, werden wir dort eine Punkt-zu-Punkt Rangieranlage aufstellen. Die Gleisanlagen lassen den gleichzeitigen Einsatz von drei Rangiermannschaften zu. Um auch dem weniger geübten Besucher einen Einblick in die Betriebswelt zu ermöglichen, werden die Rangiersessionen kommentiert. Der Beginn einer Session ist jeweils zur vollen Stunde und die Dauer ist ca. 45 Minuten. Anschliessend dient eine Pause zur Erholung und zum Beantworten von Fragen. Wir bieten keine Clinic im herkömmlichen Sinn an, sondern verstehen unsere Rangiersession als Clinic vor Ort. Gleichzeitig soll damit aber auch die Tauglichkeit von Spur N im Rangierbetrieb demonstriert werden.

Der von uns realisierte Betrieb ist eine Möglichkeit von vielen, wie Betriebsabläufe des Vorbilds im Modell nachgebildet werden können. Eine Diskussion über das wie und warum ist nicht nur erlaubt, sondern entspricht ganz der Natur einer Clinic! Für die mutigeren unter den Besuchern besteht eine beschränkte Möglichkeit, sich als Lokführer zu betätigen. Allerdings sollte dann eine ganze Session (ca. 45 Min.) mitgemacht werden.

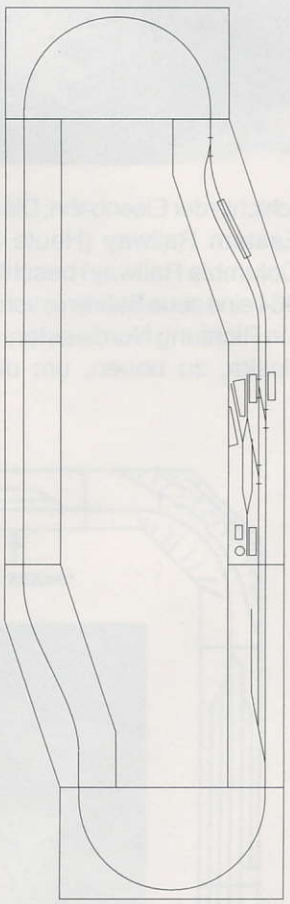
Der Betriebsablauf in Kürze:
Jede Session beginnt und endet in 'Orange Yard' **(OY)**, dem 'classification yard' und eigentlichen Herzstück der Anlage. Die lokal arbeitende Mannschaft mit ihrer 'yard goat' (schwere Rangierlokomotive im Verschiebedienst) bereitet zuerst die zwei abgehenden Züge der anderen Mannschaften vor. Sobald der erste Zug zusammengestellt ist, kuppelt Mannschaft zwei ihren 'Caboose' (Zugbegleitwagen) ans Ende und die Lok an die Spitze des 'locals' (Nahverkehrszug) mit Ziel 'Upper Honks' **(UH)**. Sobald der zweite Zug auf dem Abfahrtsgleis bereit steht, macht sich die Mannschaft drei mit Ziel 'Beaumont Junction' **(BJ)** an die Arbeit. Mannschaft eins hat nun endlich Zeit, sich um die Kundschaft auf dem eigenen Yard zu kümmern. Die einen Wagen müssen aus den Industrieanschlüssen herausgeholt und andere hineingeschoben werden, genau so, wie es die Rangierliste verlangt. Auch die beiden anderen Mannschaften werden die Wagen entsprechend der Ranglierlisten bewegen, sobald sie am Ziel angekommen sind. Sobald Mannschaft eins alle Wagen am Zielort positioniert hat und die verbleibenden Wagen aus dem Weg geräumt sind, kann sie ihre Lok in den Schuppen stellen und Feierabend machen. Die beiden anderen Mannschaften kehren ebenfalls nach **(OY)** zurück und stellen ihre Züge in die vorgeschriebenen Geleise. Damit ist eine Session zu Ende gegangen. Die Endposition entspricht dabei genau der Ausgangslage für die nächste Session. Damit werden lästige und zeitaufwendige Rangierarbeiten zw. den Sessions vermieden.

SWISS DIVISION N-TRAK

Haus C-3.OG 74

Der neue **oNetrak** Standard wurde ursprünglich für den Digitalbetrieb definiert. Die Module sind schmaler als die normalen Ntrak Module und haben als definierte Schnittstelle nur ein Gleis. Es versteht sich von selbst, dass ein Betrieb mit Zügen in beiden Fahrrichtungen über Ausweichstellen spezielle Anforderungen an die Operators stellt. Eine solche oNetrak Anlage ist ebenfalls im Betrieb zu sehen, wobei hier konventionell gefahren wird. Die Module wurden zum Teil von Modulbaufreunden aus Deutschland gebaut und zur Convention gebracht.

Hot News: Am 1. Juli 2000 wurde der '**GermaNTRAK NTRAK German Division e.V.**' gegründet. Hauptziel des Vereins ist die Zusammenführung aller NTRAK-Modulbauer im deutschsprachigen Raum.



Haus C-3.OG 73

Wir sind überzeugt, auch dieses Jahr an der Convention wieder für Action zu sorgen und freuen uns auf Ihren Besuch.

Kontaktadresse (Präsident):
Hansruedi Egli, am Balsberg 42
8302 Kloten Tel. 01-813-3569
E-Mail: hregli@ibm.net

Text und Fotos by Hansruedi Egli, Kloten
Pläne by Simon Ginsburg, Zürich

DL & N

The Last North American Rail Frontier

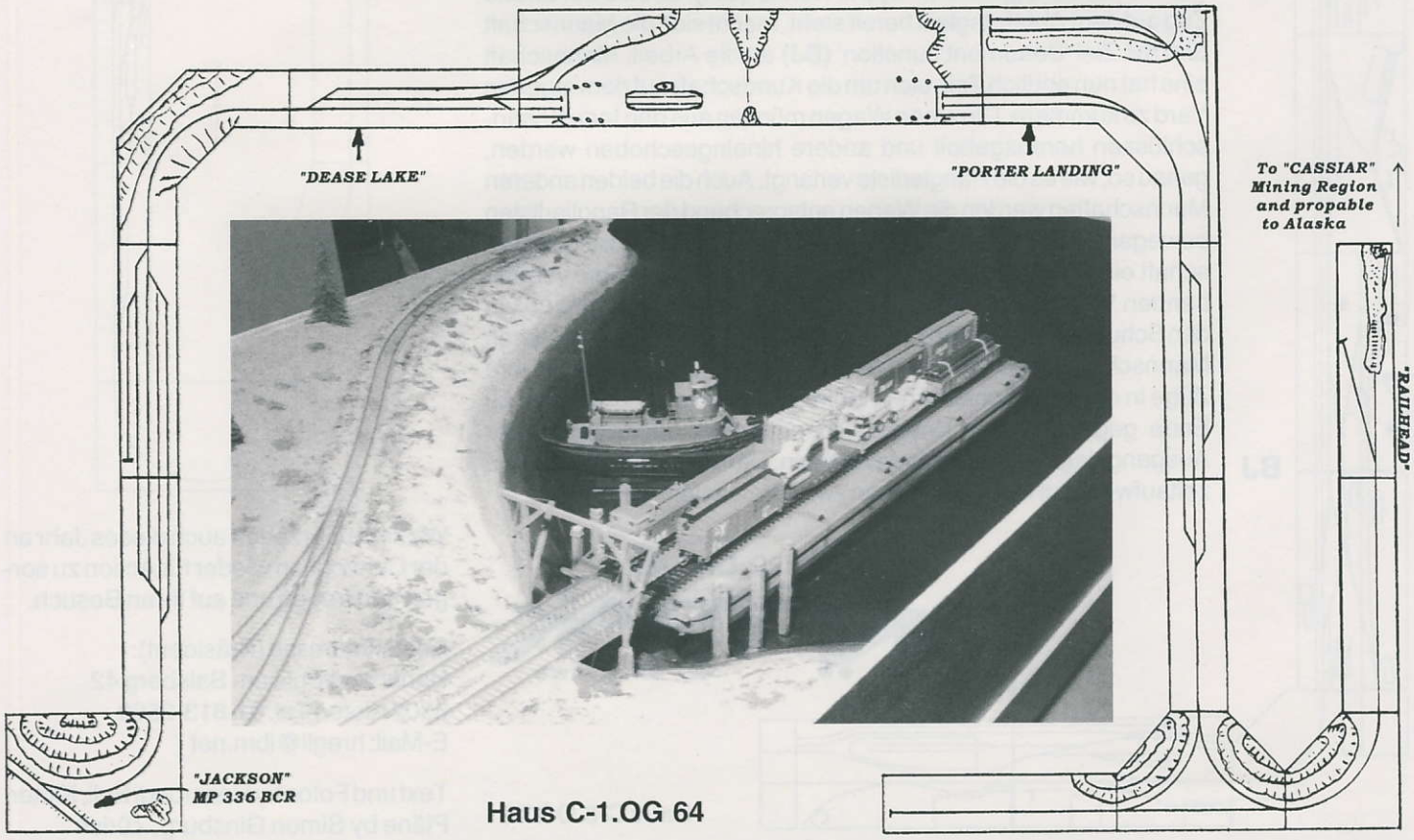
Das diesjährige Convention Thema, einige Bahnreisen in den Norden Canadas, und der Wunschgedanke, eine eigene Modulanlage nach der US Norm **"oNeTRAK'** zu bauen, führte zur Verwirklichung der fiktiven ***DEASE LAKE & NORTHERN.***

vorhandenen Bodenschätze auszubeuten resp. zu erschliessen. Auf Grund von politischen und finanziellen Schwierigkeiten wurde der Bau der Bahnlinie am 5. April 1977 eingestellt. Die Linie war bereits bis zum Dease Lake trassiert und die Schienen bis zur Ortschaft Jackson, 336 Meilen von Prince George entfernt, gelegt worden. Auf dem südlichen Teilstück von Prince George nach Chipmunk, 236 Meilen, ist bis heute noch Bahnbetrieb.

Wir führen nun die Eisenbahngeschichte

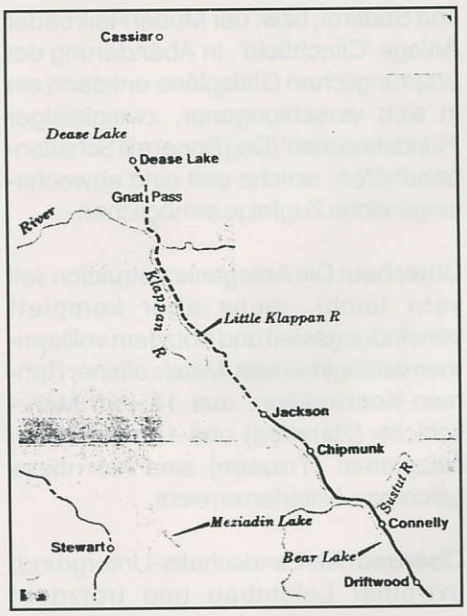
Zur Geschichte der Eisenbahn: Die Pacific Great Eastern Railway (Heute BCR - British Columbia Railway) beschloss im Jahre 1964 eine neue Bahnlinie von Prince George in Richtung Nordwesten, ev. bis nach Alaska, zu bauen, um die dort

mit unserer Modulanlage weiter. 1977 wurde eine neue Bahngesellschaft gegründet, die *DEASE LAKE & NORTHERN*, die die nördliche Strecke von Jackson übernehmen konnte. Dank der finanziellen Unterstützung einiger grosser Energieunternehmen ist die Finanzierung zum Weiterbau der Strecke bis zur Minenregion nach Cassiar sichergestellt. In unserer Anlage ist die Strekke entlang des Dease Lake noch nicht fertig erstellt, deshalb müssen die Züge mit einer Barge über den Dease Lake nach Porter Landing befördert werden. Das Rollmaterial der *DEASE LAKE & NORTHERN* besteht aus gebrauchten 4-achsigen Dieselloks (GP 18, ALCO RS 3, FP 7) und Güterwagen von 40' und 50' Länge. Momentan werden von Porter Landing Kohle und Holzprodukte abgefahren, angeliefert werden Baumaterial und Versorgungsgüter zum Weitertransport an die Gleisbaustelle südlich von Cassiar.



Haus C-1.OG 64

Dease Lake & Northern in Spur N



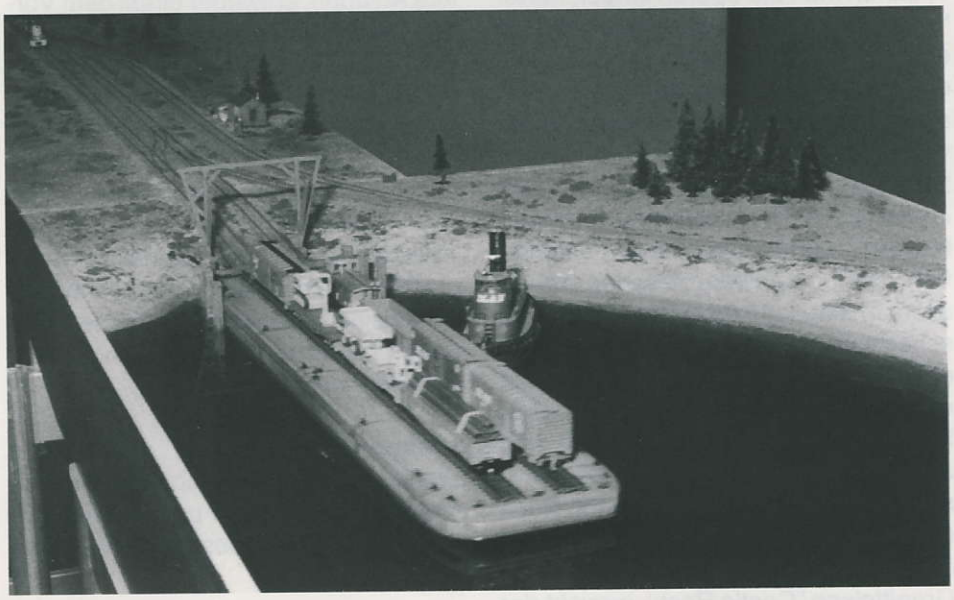
Ein kleiner Kartenausschnitt zeigt die Strecke von Jackson bis zum Dease Lake in British Columbia.

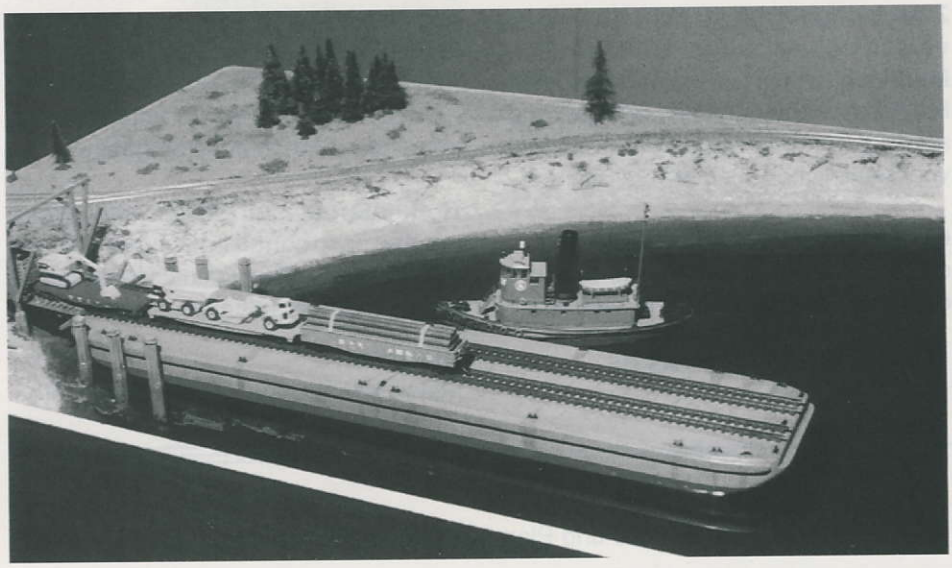
Anlagenbeschreibung:
Diese Anlage wurde nach "oNeTRAK" Normen gebaut und besteht aus 15 Modulteilen. Attraktion ist der Bargebetrieb über den Dease Lake, wobei die zwei Modulkästen mit Wasser (ca. 80 Liter) gefüllt sind und die Barge mit Schlepper in rund 3 Minuten von der einen zur anderen Anlegestelle schwimmt. Auf beiden Seiten des Sees werden die Züge bereitgestellt und die Barge be- und entladen. Den Besuchern wird ein interessanter und abwechslungsreicher Fahrbetrieb präsentiert.
Diese Modulanlage wurde für diese Convention konzipiert und die Anlagenform auf den zur Verfügung gestellten Raum abgestimmt. Die einzelnen Modulkästen können aber auch frei zusammengestellt oder mit Ntrak Anlagen kombiniert werden. Gleismaterial ist von Atlas und die Weichen von PECO (Electrofrog und power routing), Code 80. Auf jeder Anlagenseite ist ein Fahrgerät mit Handregler (Cab Control) vorhanden, die Weichen werden von Hand umgelegt.

Text by Uwe Mauermair
und Alexander Rudin
Fotos by Alexander Rudin

DL & N

Technische Daten:
Länge und Breite der Gesamtanlage ist 732 x 427 cm.
Gleislänge auf der Südseite ca. 16 m und auf der Nordseite ca. 19 m.
Gebaut wurde diese Anlage von **Thomas Kuen, Uwe Mauermair und Alexander Rudin** aus München, Germany.





Haus C-1.OG 64

Nevada Pass in Spur N

Schwer arbeiten die EMD-Dieselmaschinen der drei SD 40-2, welche mit Eastbound LS 011, einem 62 Wagen TOFC-ZUG auf dem Wege von Los Angeles nach Salt Lake City, die einsame Station "Waukesha", am Anfang des Anstieges zum "Nevada Pass", erreichen. Hier warten bereits zwei ältere SD-7, denen man die Spuren langer, harter "Helper"-Arbeit deutlich ansieht. Mit vereinten Kräften beginnt der Anstieg durch das romantische Pancake-Valley, vorbei an mächtigen Felsformationen und über verwegene Brückenkonstruktionen. Nach längeren Tunnelstrecken, in welchen noch immer Diesel-Rußwolken der vorhergehenden Züge hängen, sind die Lokführer froh, die Sonne wieder zu sehen und vor allem frische Luft atmen zu können. Es scheint als stehe Eastbound LS 011 fast still, wenn er mit 5 mph, soviel beträgt das "Speed Limit", über die alte, rostige Stahl-Trestle kriecht, welche die wild zerklüfteten "Devil Gulch"-Canyons in schwindelnder Höhe überspannt. Nach einer langen Kurve, vorbei am Heiligtum der Shoshone Indianer, dem mächtigen Granitfelsen "Castle Rock', erreicht der Zug die Pass-Station Fort Dodge. Die beiden Helper SD-7 werden abgekoppelt und machen sich auf den Retourweg, bereit für den nächsten Einsatz. Langsam verschwindet die erste, die zweite, die dritte Lok, dann Wagen um Wagen vom Eastbound LS 011 im Snow-Shed, welches die Einfahrt des langen Scheiteltunnels durch den "Mount Mc Irish" von den Schneestürmen der Rock's frei hält.

Alles nur Phantasie ! ! !

'Nevada-Pass'

Nun, der Name, 'Nevada Pass' entstammt dem Titel eines Eisenbahn-Action-Films mit Charles Bronson, in welchem die wilde Romantik einer Gebirgsbahn markant zur Geltung kommt.
Die meisten US-Modellbahner benennen ihre Anlagen, entweder direkt dem Vorbild entsprechend, Donner Pass, Cajon Pass, usw., oder ganz einfach Phantasienamen (z.B. Dakota Northern). Auch mein Projekt entspricht keinem direkten Vorbild, ist also eine reine "Free Lance"-(Phantasie)-Anlage ohne genauem Vorbild. Soll aber in etwa einem Teilstück der Union Pacific Mainlinie über die "Rocky Mountains" entsprechen mit einer kleinen aufgelassenen "Helper"-Station im Tal und der Pass-Station vor dem Scheitel-Tunnel.

Anlagen-Thema: Eine größtenteils zweispurige, kurvenreiche Mainline mit imposanten Brücken und Tunnels, in karger und spärlich besiedelter Gebirgslandschaft.

Zweck und Konzept: Schwerpunkt ist, verschiedene lange Güterzüge in Mehrfachtraktion langsam und gemächlich durch wild zerklüftete Gebirgs-Landschaft zu fahren, teils mit Unterstützung von zusätzlichen "Helper"-Garnituren.

Gleisanlage: Erste Planungen entsprachen den großen H0-Segmentanlaqen der American Railroadfans in Switzerland und Südtirol, bzw. der Model Railroader Anlage 'Clinchfield'. In Abänderung der ursprünglichen Gleispläne entstand ein in sich verschlungener, zweigleisiger 'Hundeknochen' (Dog Bone) mit Schattenbahnhöfen, welche erst eine abwechslungsreiche Zugfolge ermöglichen.

Unterbau: Die Anlagenkonstruktion soll sehr leicht, muss aber komplett verwindungssteif und trotzdem vollkommen verzugsfrei sein. Mittels offener Rahmen-Konstruktion, aus 18 mm Mehrschicht- (Rahmen) und 10 mm Sperrholzplatten (Trassen) sind hier diese Leichtbau-Kriterien erreicht.

Oberbau: Als Landschafts-Untergrund; extremer Leichtbau und trotzdem äusserst stabil mittels Geflecht aus Kartonstreifen und 3-lagigem Überzug aus Leimwasser getränktem Zeitungspapier (= Papiermachè).

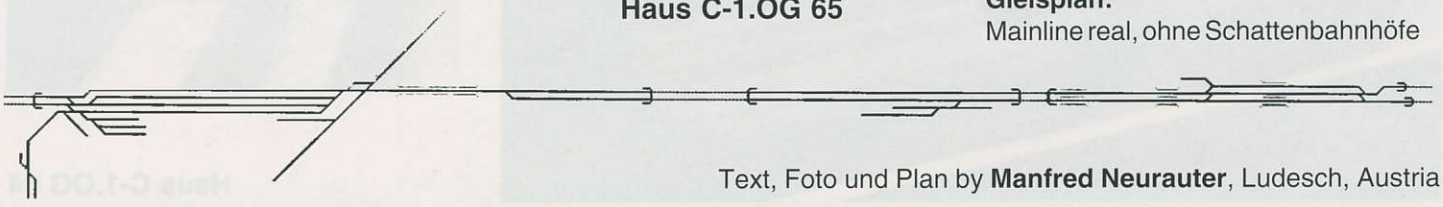
Steuerung: Die Anlagenelemente sind untereinander und der Pult-Zentrale mittels Mehrfachstecker + Kabel verbunden. Um schon im Vorhinein etwaigen Beschädigungen vorzubeugen, ist bei der gesamten Verkabelung (1 km Schaltlitzen) darauf geachtet, dass alle Drähte entweder in Kanälen verlegt oder abgeklebt sind. Über ein zentrales Steuerpult erfolgt der Anlagenbetrieb konventionell (Z-Steuerung), wobei zentrale Cap-Control, oder dezentrale Walk Around Control, oder eine RCS-Fernsteuerung zur direkten Zugsteuerung zum Einsatz gelangen.

Trackwork: Auf Dichtungsband-Streifen wurde das PECO-Gleismaterial nur aufgeklebt und im sichtbaren Bereich mittels Natursteinschotter eingeschottert. Normale PECO-Weichenantriebe, aber mit Zusatzschalter für Weichenstellungsrückmeldung und Herzstückpolarisierung versehen, sind Unterflur eingebaut.

Rollmaterial: Zum Einsatz gelangt momentan noch normales Standart-Material frisch aus der Box, leichtes ,weathering' (Betriebsspuren) währe vorgesehen.

Gleisplan:
Mainline real, ohne Schattenbahnhöfe

Haus C-1.OG 65



Text, Foto und Plan by **Manfred Neurauter**, Ludesch, Austria

Nevada Pass in Spur N

Landschaftsgestaltung:
Obwohl die Anlage weitgehend durch gestaltet ist und bereits mit etlichen markanten Bauwerken ausgestattet wurde, ist sie aber noch nicht fertig. (Wird eine Anlage je fertig?)
So befinden sich die einzelnen Segmente noch in den unterschiedlichsten Feingestaltungstadien. Im Laufe der nächsten Jahre erfolgt Etappenweise die weitere Besiedelung, durch spezifische Detaillierung der einzelnen Abschnitte mit der Konstruktion und Etablierung markanter Bauwerke aus der US-Pionierzeit.

Under Construction!
This area is reserved for a
small Ghost-Town!?
You can see on a next Exhibition!

Mit einzelnen Informationen versehene Teilbereiche gewährleisten noch längere Zeit meine sinnvolle Freizeitgestaltung und soll Ihnen vor allem die Chance bieten, jedes mal, wenn Sie diese Anlage auf einer künftigen Ausstellung sehen, noch viele "neue" Gustostückchen entdecken zu können.

Technische Daten:

Name:	Nevada Pass
Maßstab:	N (1:160)
Maße:	485 cm x 185 cm
Prototype oder Thema:	U.P.-Mainline über die Rocky Mountains
Gebiet:	Nevada
Zeitraum:	1970 - heute
Anlagentype:	O-Form in 6 Segmenten
Länge Panoramaroute:	2 x 32 m
Höhe der Anlage:	110 cm
Unterbau:	Offener Rahmen
Gleis:	PECO-Flex (117 m)
Weichen:	PECO, 10° Mainline, 14° Industrie (Anz.: 52 Stk.)
min. Radius (unsichtbar):	33 cm
min. Radius (sichtbar):	55 cm
max. Steigung:	1,2 %
Landschafts-Konstruktion:	Kartongeflecht + Papiermachè
Schattenbahnhof:	2 Stk., je: 2 x l20 cm, 3 x 330 cm, 1 x 520 cm Länge
max. mögliche Zuglänge:	470 cm
Steuerung:	Pult + Cab-Control; + Walk around control; + RCS-Fernsteuerung

Haus C-1.OG 65

Versuchen Sie auf der Convention den Weg eines Zuges von WAUKESHA nach FORT DODGE über die gesamte Anlage zu verfolgen.

Sollten Sie spezielle Fragen betreffend der Anlage haben, sprechen Sie mich auf der CV an. Ich werde versuchen, diese zu beantworten oder Ihnen die entsprechenden Teile an der Anlage zu erklären.

Für Ihre Ausbildungsprojekte ist das Bedag Computer College der richtige Partner. Mit uns verpassen Sie den Zug garantiert nicht!

Massgeschneiderte Informatik-Ausbildung für Firmen und Verwaltungen in den Bereichen Microsoft, Lotus Notes und Internet.

Sie bestimmen über Kursinhalt, Kursdauer, Kurszeiten, den Kursort (ganze Schweiz) und die Kursdaten.

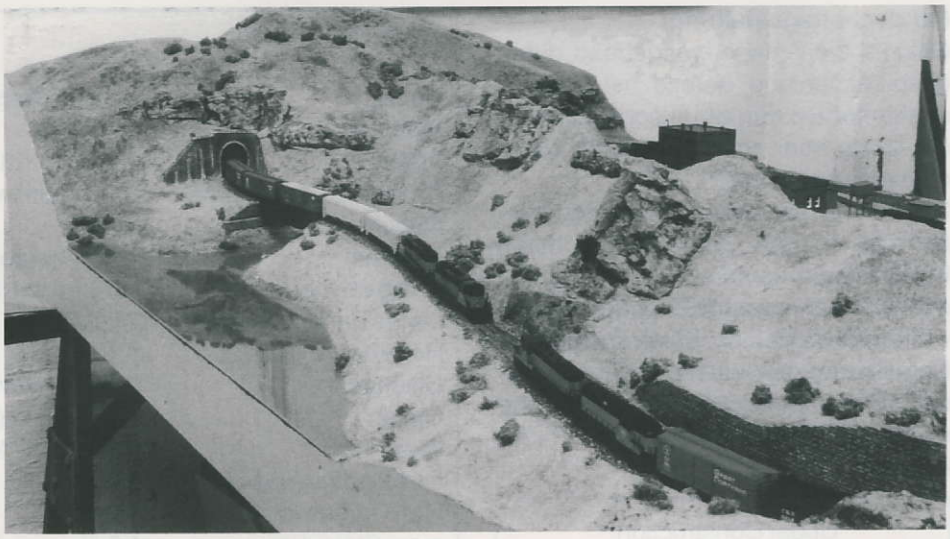
BEDAG COMPUTER COLLEGE

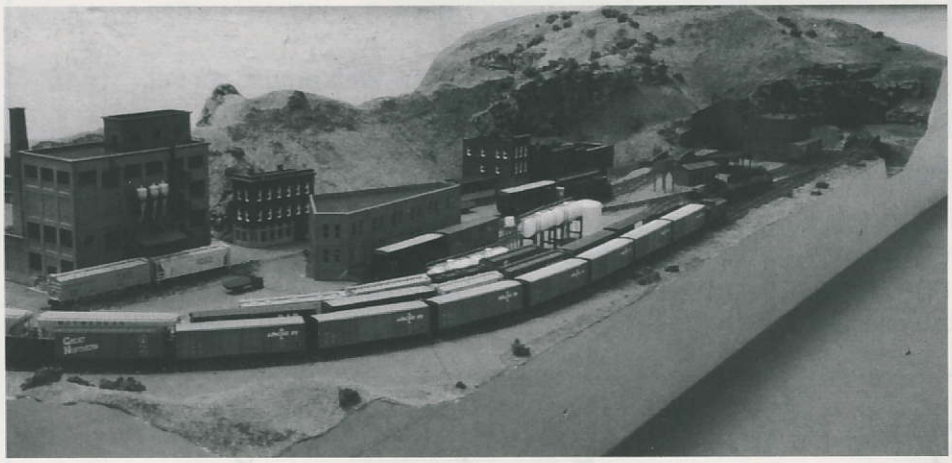
Verlangen Sie unter Telefon 031 633 29 11 eine unverbindliche Beratung oder informieren Sie sich auf unserer Homepage www.bedag.ch/bcc.

Bedag Computer College
Papiermühlestr. 130 - 3063 Ittigen
Tel. 031 633 29 11 - Fax 031 633 29 10

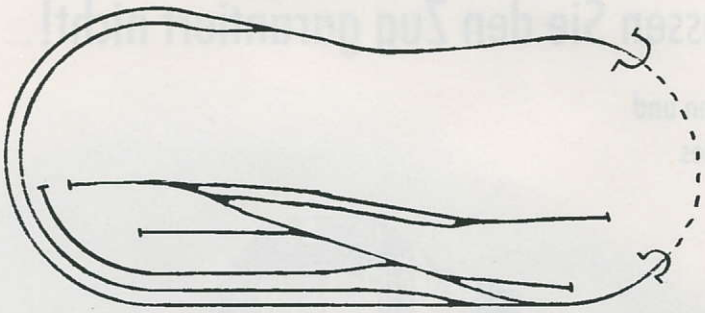
Little Rock in Spur N

Die Anlage wurde in extremer Leichtbauweise gebaut, hat aber schon einige Ausstellungen in Esslingen überstanden. Der Name entstand eher zufällig wegen der Felsen und hat keinen direkten Bezug zu Milwaukee Road und Southern Pacific. Vorbild war eine HO-Anlage im Model Railroader, die auf fast gleicher Fläche in N nachempfunden wurde. Der durch den kleineren Massstab gewonnene Platz konnte im Bahnhofsbereich für zusätzliche Gleise verwendet werden; während die andere Seite wesentlich grosszügiger gestaltet werden konnte. Der Berg in der Mitte bildet die Trennung der Anlage in Bahnhof und Strecke, aber auch zwischen grün und trocken.





Haus C-1.OG 66



Name: Little Rock
Spur: N
Grösse: 100 x 200 cm
Gleise: Peco Code 55 auf Heki-Korkgleisbett
Gelände: Heki, Noch, Woodland Scenics
Unterbau: Sperrholzrahmen, Platte und Gelände: Styropor
Zugverkehr: automatischer Zweizugbetrieb, zuzüglich handgesteuerter Rangierbetrieb im Bahnhof mit Wagenübergabe zu den Zügen.
Kupplungen: Micro-Trains (unbedingt notwendig zum Rangieren)
Bahngesellschaften: Milwaukee Road, ca. 70-er Jahre (gelegentlich Wechsel zu SP mit Doppelstock-Containern).

Text, Plan und Fotos by **Oliver Haug**, Esslingen am Neckar, Germany

BENNY'S N-SCALE SHOP

Neuheiten, Occasionen, Raritäten, Authorized Micro-Trains Line Dealer
über 2000 am Lager, de Luxe, GHQ, Intermountain und Kato

SEISMA AG, Modellbahnen, Solothurnstrasse 21, CH-4562 Biberist
E-Mail: modellbahnen_fischer@bluewin.ch

HAUG
MODELLEISENBAHNEN

Ihr Spezialist für Modelleisenbahnen in Esslingen am Neckar. Wir führen ein umfangreiches Modellbahnsortiment in allen Baugrößen von Spur Z bis G, mit einem Schwerpunkt für amerikanische Modellbahnen in N und H0.
Bei uns finden Sie das, was Sie von einem guten Fachgeschäft erwarten: Service und Beratung sind für uns keine Fremdwörter. Darüberhinaus werden Sie bei und manches entdecken, das Sie nicht erwartet hätten!

Besuchen Sie uns in:

D-73728 Esslingen am Neckar
Sirnauerstraße 29
Telefon 07 11 / 35 72 02
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9-12+14-18, Sa 9-14

Pumpkin and Western in Spur N

Kaum zu glauben, was ein Wettbewerbsgewinn für eine Kettenreaktion auslösen kann!
Was passiert, wenn man an der 9th Convention der American Railroadfans beim Gratiswettbewerb eine Spur N GP30 Diesellok der Southern Pacific gewonnen hat? Man baut natürlich ein kleines Modul, um es dann an der 10th Convention auszustellen.
Unsere Southern Pacific's und Santa Fe's rasen durch die Rocky Mountains, über Schluchten und Brücken und durch das Tal, das Sunnyvale heisst.
Kommen Sie doch bei der **Heller Family** vorbei und schauen Sie, was wir in 4 Jahren gezaubert haben!

Neues von der Pumpkin and Western Modulanlage:
Seit der 10th Convention der American Railroadfans haben wir zwei neue Module gebaut. Das Modul 'Yoho' habe ich ohne die Mitarbeit von meinen Töchtern in 4 Wochen gebaut. Es wurde im Herbst 1999 in St. Gallen an der Modelleisenbahnausstellung vom EMF mit den 4 bestehenden Modulen ausgestellt. Das neuste Modul 'Othello' haben wir wieder gemeinsam über einen Zeitraum von 4 Monaten gebaut. Die Anlage besteht jetzt aus 6 Modulen. Die Gesamtlänge dieser N-Anlage beträgt 7,2 m. Da die Landschaft 'Freelance' gestaltet ist, hat auch jedes Modul einen eigenen Namen wie: 'Marias, Colorado, Yoho oder Othello', welches einen Landschaftsteil irgendwo in den amerikanischen oder kanadischen Rocky Mountains darstellt. Auf dem Modul 'Seline Junction' hat es neu ein Geisterhaus und ein Farmhaus, sowie Bäume gegeben. Der Bahnübergang ist jetzt mit Barrieren gesichert.
An beiden Ausstellungstagen verkehren Züge von versch. Bahngesellschaften auf unseren Modulen. Vivian wird ihre Southern Pacific GP30, GP35 und GP40 vor einem gemischten Güterzug spannen. Seline wird mit zwei Canadian National Dash 9 auftrumpfen, die einen Export-Weizenzug westwärts befördern.

Hier sind die Hauptdarsteller: v.l. Emil, Seline und Vivian Heller mit dem fertigen Modul 'Yoho' und dem noch im Rohbau befindlichen Modul 'Othello'.

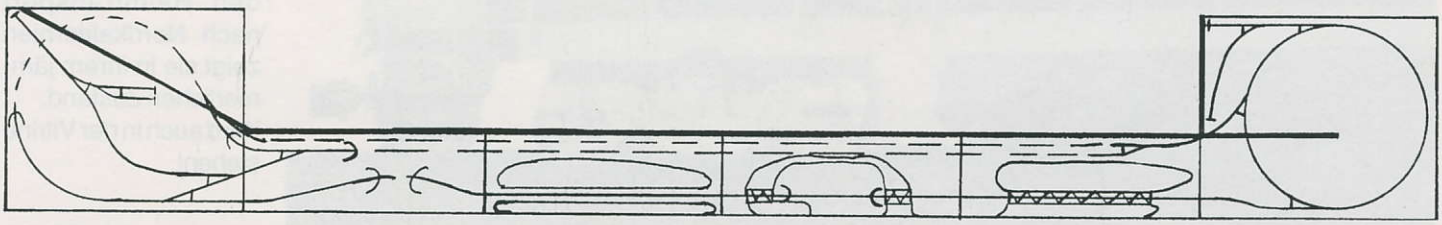
Hier sehen wir Vivian beim Zusammenbau des Modulkastens.

Diese Anlage ist ein hervorragendes Beispiel, wie sich ein Junioren-Projekt, 2 Töchter mit dem Vater, realisieren lässt. **Vivian** und **Seline Heller** im Alter von 16 und 13 Jahren haben zusammen mit ihrem Vater **Emil** diese N-Anlage erbaut. Natürlich hat sich der Vater um den Unterbau und das Verlegen der Geleise gekümmert. Die beiden 'Ladies' haben tatkräftig an der Landschaftsgestaltung inkl. einschottern der Geleise gearbeitet. Auch der Bau der versch. Gebäude wurde weitgehendst von den Töchtern gemacht.

Wie Sie als Besucher sehen werden, können nicht nur 'hochqualifizierte Spezialisten', sondern auch Kinder etwas Sinnvolles mit dem Bau einer Anlage machen. Zudem fördert das Ganze das Umsetzen des dreidimensionalen Denkens in die manuelle Fertigkeit.
An beiden Tagen wird natürlich Fahrbetrieb geboten.

Haus C-1.OG 63

Text by Vivian & Emil Heller
Plan und Fotos by Emil Heller



Stampede Junction **Colorado** **Yoho** **Othello** **Marias** **Seline Junction**

Crash Engines in HO

Im Sommer 1998 brachte mir mein Vater ein paar Bilder heim, auf denen arg zertrümmerte BNSF Maschinen im Bahnhof Ft. Madison zu sehen waren. Der Unfall hatte sich kurz zuvor dort ereignet. Es handelte sich um eine Dash 8-40BW und eine GP60M.

Da ich seit langer Zeit immer wieder versuchte Lokomotiven möglichst originalgetreu nachzubauen, resp. zu verbessern, kam mir die Idee, einmal eine verunglückte Maschine möglichst dem Vorbild nachempfunden nachzubauen. Es war eine echte Herausforderung, die Lokomotive mit Brandspuren, Verrussungen und natürlich mit stark veränderten Formen zu gestalten. Da mir dies relativ gut gelang und ich bald wieder einmal Bilder von aussergewöhnlichen Maschinen entdeckte, machte ich weitere Versuche.

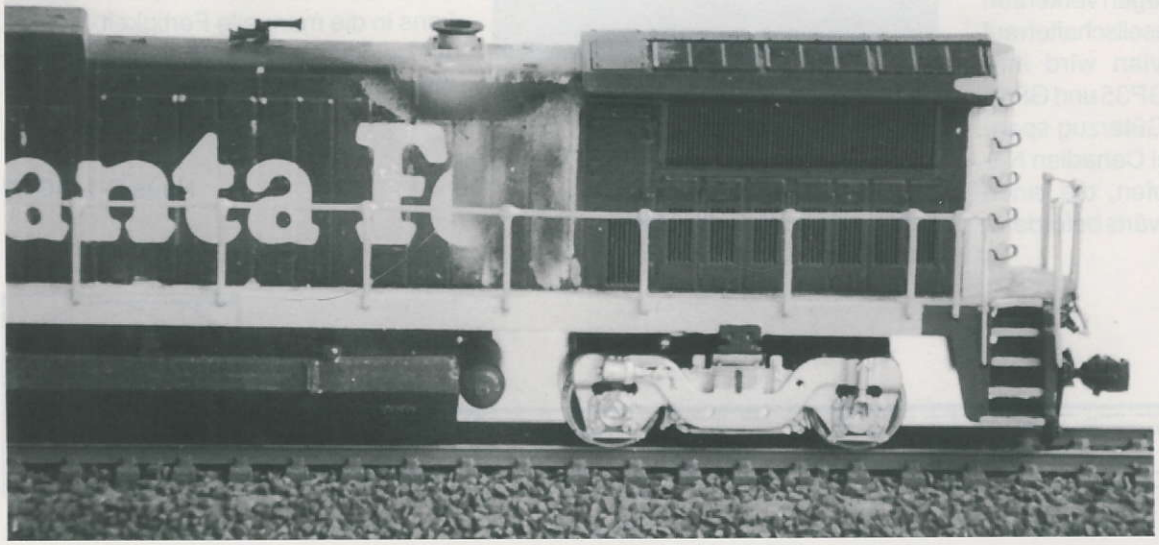
GE Dash 8-40BW BNSF No. 519 in Ft. Madison (oben)
Das entsprechende HO-Modell (mitte und unten)

GE Dash 8-40B Santa Fe No. 7435 am Cajon Pass und darunter das HO-Modell. Unten sehen wir ein Detail des Modells.

Ich konnte am Cajon selbst ein Foto von einer Dash 8-40B machen, die einen grösseren Brand im Turbolader überstanden hatte. Der Turbolader wurde zwar ersetzt, aber die Bemalung mit enormen Brandschäden und Rostspuren war noch längere Zeit sichtbar.

In einem Buch fand ich ein Bild das eine GP50 zeigte, die nach einer Kollision mit einem grösseren Lastwagen einer Strassenmarkierungsequippe mit gelber und weisser Farbe verunziert war. Diese Modell (ohne Bild) wird auch an der CV ausgestellt sein.

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



Es ist geplant, eine frühere PA der Santa Fe, die später zur Delaware & Hudson kam und ihr Gnadenbrot im feuchten Mexiko bekam, zu restaurieren. Ein Bild vom Verlad für den Heimtransport nach Nordkalifornien zeigt sie in ihrem jämmerlichen Zustand. Wird auch in der Vitrine stehen!

Haus A-EG 24

Southern Pacific Switchers in HO

Ich möchte diesmal die Geschichte der SP- und SSW-Switchers erzählen.
Diese begann am 1. April 1939 im Rangierbahnhof 'West Oakland Yard' neben San Francisco mit der Auslieferung der ersten Dieselmaschine an die SP. Diese Lok No. 1000 wog 99 t und hatte einen Dieselmotor von 600 PS. Ihr folgten 14 weitere Loks diese Types. Neben einer 'Cab Forward' sahen diese Loks wie Zwerge aus. Die letzte davon, No. 1004, wurde nach 42 Jahren treuer Dienste an eine Industriebahn verkauft, wo sie vielleicht noch heute fährt.
Die kleinste Rangiermaschine der SP war die GE 44 Ton, erbaut zw. 1942 und 1945. Diese Loks mit 44 t und 380 PS (Caterpillar) beendeten ihre Laufbahn auf der Strecke zw. Visalia und Exceter im Juli 1964.

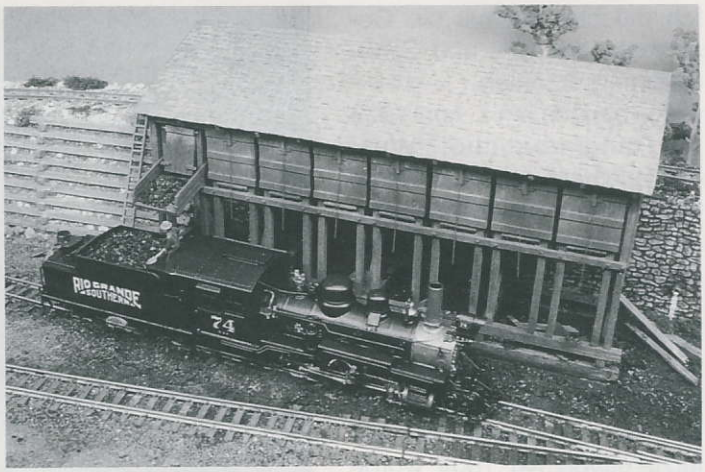
Danach wurden stärkere Rangierlokomotiven entwickelt, sogenannte 'Road Switchers', die auch im Streckendienst eingesetzt werden konnten. So waren die Loks der Serie ALCO RSD5 mit 164 t und 1600 PS von 1953 bis 65 die unentbehrlichen Helfer auf den Steigungen des 'Beaumont Hill' und über die 'Tehachapi Mountains'.
Die Baldwin AS616 waren zw. 1950 und 1970 die Spezialisten der Nebenbahnen (Queens of the Branch Lines) in Kalifornien und Oregon; sie hatten 165 t und 1600 PS. Sie beendeten ihre Karriere auf der gottverlassenen Wüstenindustriebahn der 'Trona Railway'. Seit 1993 warten drei dieser Loks in Oklahoma auf ihren Einsatz als Museumsfahrzeuge. Das fast gleiche Modell leistete in Frankreich von 1947 - 92 treue Dienste als Rangier- und Ablaufberglok.
An der 11th CV werde ich einen Querschnitt der 'Switcher' von 1939 - 1975 vorstellen mit folgenden Typen: EMD: SW7, TR6B, GP9, SD35, MP15, SW1000; ALCO: S2, S4, S12, RS3, RS11; GE: 70 Ton und FM: H12-44.
Meine Lieblinge sind die berühmten SW1500 der SP und der Cotton Belt (SSW). Sie wurden zw. 1967 und 73 in 240 Exemplaren für die SP & SSW gebaut. Sie wiegen 129 t und entwickelten 1500 PS. Ihre Drehgestelle (Flexicoil) erlaubten ihnen als Streckenlok mit 60 mph zu fahren. Die SP war die einzige Gesellschaft, die es mit 'Rangierloks' wagte, Transkontinentalzüge zu fahren: z.B. Los Angeles - Houston 2500 km. Diese Maschinen stelle ich in vielen Variationen aus: SW1000 RG, SW1500 SP, CB, SP-SF Merger, SP Flying, SP-UP, UP, SP mit roter Schrift etc. Der letzte Switcher der SP wurde 1975 mit der Nummer 2759 (MP15AC) geliefert. End of the SP-Line!

Text: Mike Fritz & Irmela Taubenberger
Fotos by **Mike Fritz**, France

Haus A-OG 50

Foto oben: EMD SW1500 El Centro, CA
Fotos unten: EMD SW1500 No. 2618 + No. 2539 Roseville, CA

Rio Grande Southern in HOn3



An der 7th CV stellte ich das HOn3-Bahnhofmodul 'Ophir' vor. Für die 8th CV konnte ich eine Erweiterung mit einer Silbermine und Drehscheibe präsentieren. Nach diesem Anfang zum Thema R.G.S. (Rio Grande Southern) baute ich drei weitere Anlagenteile. Die Strecke ab Ophir führt nun über eine Trestle und felsigem Gelände, hoch über dem Gold Creek, zum Ministädtchen Placerville. An diesem Teil ist ein Depot angegliedert, wo die Loks mit Kohle und Wasser versorgt und remisiert werden können.

Die Häuser von Placerville bestehen aus Eigenbauten und einigen Bausätzen. Das Bahnhofsgebäude baute ich nach Fotovorlagen aus Holz von Northeastern. Auch nach Fotovorlagen entstand das Coal Dock nach dem Vorbild von Vance Junction. Das Depot ist dem Bau von Rico nachempfunden, aber aus Platzgründen nur mit zwei Ständen ausgeführt. Gleise und Weichen sind Fertigprodukte von Shinohara. Für die Oberflächenbearbeitung dienten Mattfarben, Woodland- und Hekilandschaftsmaterial. Im Fahrbetrieb werden Loks und Wagen der R.G.S. und D&RGW (Denver & Rio Grande Western) eingesetzt, wie das beim Vorbild der Fall war.

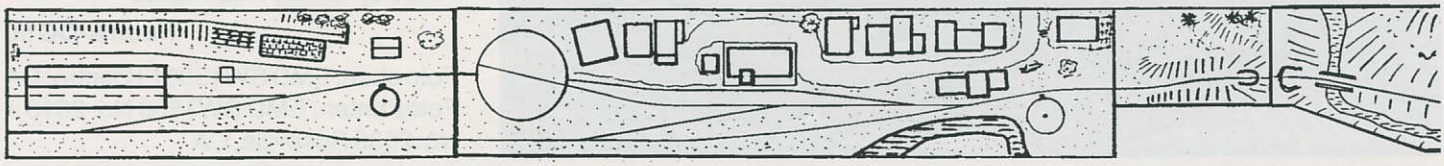
Haus A-OG 44

Text, Plan und Fotos by **Alfred Niederhäuser**, Winterthur

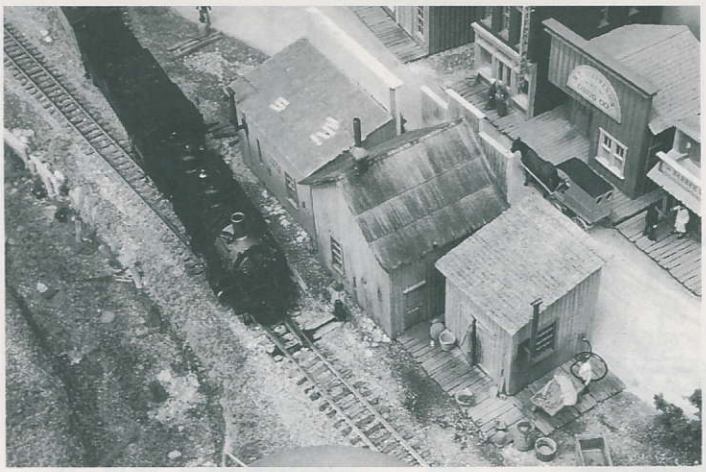
Engine House, Coal Dock
130 x 42 cm

Placerville
190 x 42 cm

Verbindungsstück
44 x 28 cm



Rio Grande Southern in HOn3



Alfred Niederhäuser ist bei uns als hervorragender Modellbauer bestens bekannt. Es freut uns, dass er seine über die Jahre entstanden RGS-Module in HOn3 an der 11th CV mit Fahrbetrieb präsentiert. Die Detaillierung der Module hat einen hohen Standard und ist mit der On3 Anlage im Layoutcenter absolut vergleichbar, stammen doch die meisten Gebäude aus seiner Werkstatt und die Landschaftsgestaltung ist sehr realistisch. Es ist sicher interessant zu wissen, dass A. Niederhäuser parallel an seiner HOn3 Anlage und an der On3 Anlage der RR-Fans gearbeitet hat. Da braucht es sicher eine gute Dosis Vorstellungsvermögen, muss doch jedes Mal von HOn3 (1:87) auf On3 (1:48) umgestellt werden!

Bildlegende:
linke Seite:
oben: Engine House & Coal Dock
unten: Placerville Depot von vorne und von oben
rechte Seite:
oben links: Teil Placerville (Ausfahrt Richtung Ophir)
oben rechts: Teil Trestle (Richtung Placerville)
mitte: Trestle (Ausfahrt Ophir)
unten: Placerville

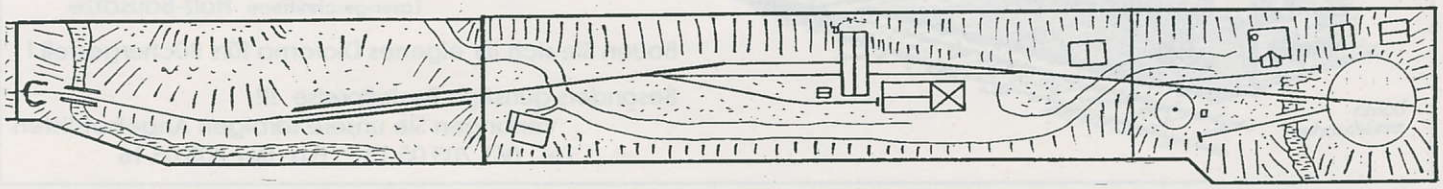
Haus A-OG 44

Fotos und Plan by **Alfred Niederhäuser**

Trestle
135 x 42 cm

Ophir
190 x 42 cm

Silbermine
90 x 52 cm

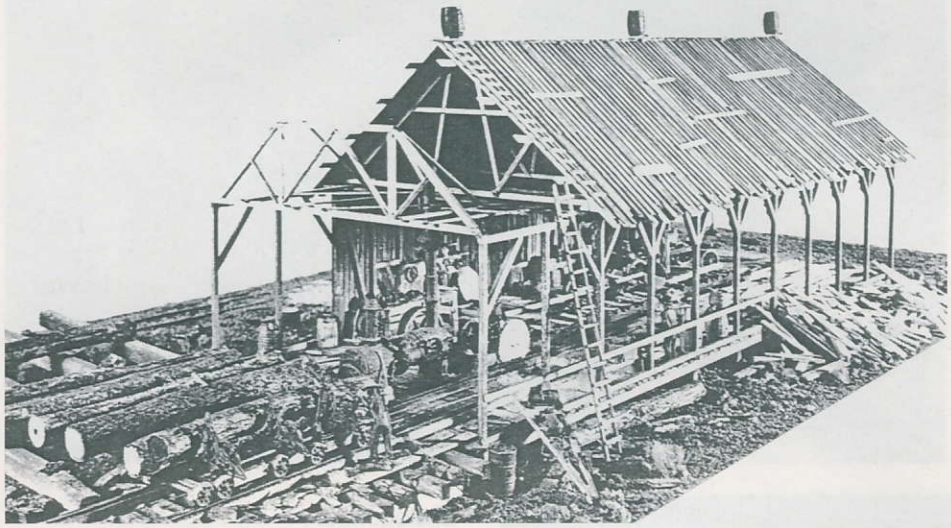


The Super Sawmill in HO

HO-Diorama: The Super Sawmill by Armin Abbühl.

Dasselbe Thema habe ich schon vor 12 Jahren an der 5th Convention in der Wasserversorgung Zürich ausgestellt. Format ca. 100 x 90 cm. Dieser Teil wurde aus der bestehenden Anlage entnommen. Neu darauf ist ein grösseres altes Sägewerk, das mit einem kleinen Sägewerk ausgetauscht worden ist. Dieses Sägewerk ist ein alter Bausatz von Fine Scale Miniatures, "The Super Sawmill" konnte ich vor Jahren erwerben und ist natürlich wieder super detailliert. Neu darauf ist auch ein Log Skidder zu sehen.

Haus A-OG 48

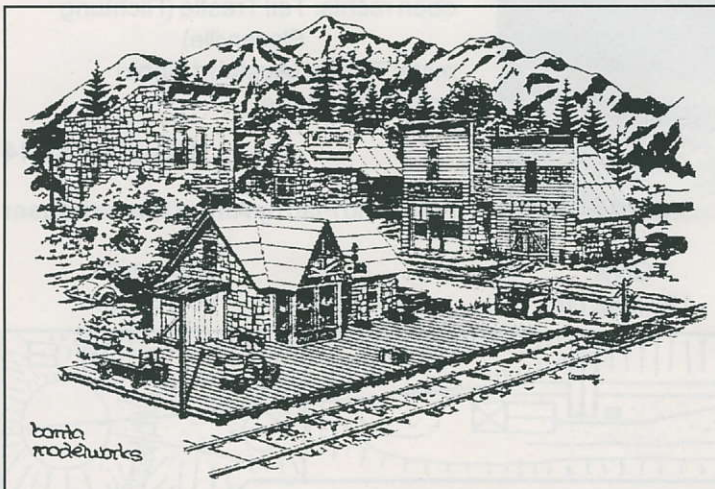


Auch die alten Gebäude sind natürlich auch wieder sehenswert. Ein Reparaturschuppen für kleinere Fahrzeuge, (auch von FSM), natürlich voll detailliert, mit über 100 Weissmetall-Gussteilen. Ein kleiner Shop für allerlei, 1 Viereck-Wassertank von Campbell, viele Bäume usw. Die Landschaft mit Strasse musste neu gestaltet werden. Dieser ganze Teil wird so, wie er jetzt ist, wieder in meine Anlage integriert.

Auf diesem Anlageteil befinden sich viele Weissmetall-Gussteile. Diese wurden zuerst mit einem grauen Haftprimer grundiert (mit Pinsel oder Spritzpistole) und nachher von Hand bemalt und mit Kreidepulver verwittert. Das Holz für die Gebäude beize ich immer vor dem Zusammenbau. Für die Landschaftsgestaltung verwende ich vor allem Woodlands-Produkte. Die Holzbaumstämme stammen aus dem Garten.

Text und Skizzen by **Armin Abbühl**, Bergdietikon

Workshops - An den beiden Tagen werde ich individuell Tipps für den Modellbauer geben und anhand von Fotos meiner Anlage Red und Antwort stehen. Fragen sind willkommen.



alle Spuren **rail history**

Spezialisiert auf Gebäude und Bauwerke amerikanischer und englischer Hersteller

- Häuser vom „wilden Westen" bis New England
- Industriebauten und Hafenanlagen
- Brücken von der Holztrestle bis zur Steeltruss-Bridge
- Super - aussehende und besonders einfach zu bauende Laser-geschnittene Holz-Bausätze

Bauen Sie sich Ihr eigenes Diorama fürs Büchergestell !

Besonders günstige Bestellpreise !!!
Verlangen Sie unsere farbigen Angebotslisten
Tel 061 703 05 15 Fax 061 703 05 16

American Layoutcenter Adliswil

Der Verein American Layoutcenter Adliswil (ALCA) betreibt seit dem Frühling 1995 im Dachstock des Schulhauses Kronenwiese in Adliswil ein Modellbahncenter für amerikanische Eisenbahnfreunde.
Zusammen mit den American Railroadfans in Switzerland entstand ein völlig unabhängiges Modell-eisenbahnzentrum mit 7 versch. Anlagen und 2 Dioramen nach amerikanischem Vorbild. Hier entstehen sowohl privat wie auch gemeinschaftlich betriebene Eisenbahnanlagen.
Der Verein 'ALCA' ist rechtlich von den American Railroadfans unabhängig, arbeitet aber eng mit diesen zusammen.
Private Anlagenbetreiber bauen zur Zeit an 5 Anlagen (A, D/E, F, G, K).
Die RR-Fans betreiben 2 Anlagen (C, H) und besitzen 2 Dioramen (B, I).

Haben Sie Interesse?
Kontaktadresse:
Domenico Bianchi
Präsident Layoutcenter
Sihlmatten 20
8134 Adliswil
Tel: 01-710-0748

Da der Andrang während den Conventions immer sehr gross ist, führen wir in Zusammenarbeit mit der Adliswiler Chilbi jeweils anfangs Juli ein 'Open House' (Tag der offenen Tür) durch. Für genaue Daten wenden Sie sich bitte an obige Adresse.

Auf den folgenden Seiten werden die einzelnen Anlagen beschrieben mit Fotos und Gleisplänen

Haus A-OG 43

Übersicht der Anlagen:

A) HO-Anlage 2-gleisig, 15 m, im Bau ca. 70 % durchgestaltet, Fahrbetrieb, privat
Erbauer: Albert Ilg, Lupfig
Heinz Schindler, Winterthur

B) HO-Diorama 1,5 x 0,5 m, fertig, wurde von Roland Scherler aus Bern für die 8th CV erbaut und ist nun im Besitz der Railroadfans.

C) HO-Modulanlage 3-gleisig, 17 m, fertig, Fahrbetrieb mit langen Zügen, allgemein
Erbauer: American Railroadfans

D) HO-Anlagenteil der Doppelanlage City/Industry/Port/Main Station, 2-stöckig, 9,5 m, im Bau ca. 40 % durchgestaltet, Fahrbetrieb, privat
Erbauer: Franco Rossi, Adliswil

E) HO-Anlagenteil der gleichen Doppelanlage, 2-stöckig, 9,5 m, im Bau, Fahrbetrieb, ca. 80 % durchgestaltet, privat
Erbauer: Domenico Bianchi, Adliswil

F) HO-Diorama, Winter at Donner Pass, 4 m, im Bau, ca. 90 % durchgestaltet, Switchbetrieb, privat
Erbauer: Alex von Orelli, Adliswil

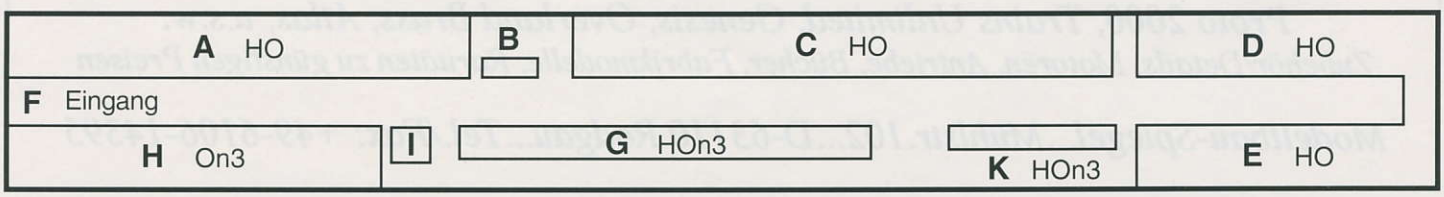
G) HOn3-Anlage, Eldorado Mining District, 13 m, im Bau, ca. 80 % durchgestaltet, Fahrbetrieb, privat
Erbauer: Dieter Stehli, Zürich
Peter Gloor, Bachenbülach

H) On3-Anlage, Poncha Junction & Monarch Branch, 12 m, fertig, Fahrbetrieb, allgemein
Erbauer: American Railroadfans
Betreuung und Weiterbau:
Alfred Niederhäuser, Winterthur

I) HO-Diorama, Oregon Trail, für die 10th Convention erbaut und ist nun im Besitz der Railroadfans.
Erbauer: Franz Meier, Lachen

K) HOn3-Anlage, Conejos & Elk Park RR, fertig, Fahrbetrieb
Erbauer: Peter Gloor, Bachenbülach

Obwohl das ALCA erst 1995 gegründet wurde, konnte man bereits während der 5th CV (1988) mit Layouttours die HO-Modulanlage (C) der Railroadfans besuchen. Doch vorher haben wir das ganze Dach auf 60 m Länge isoliert. Bereits 1989 war der Baubeginn der HO-Doppelanlage (D & E) von Franco Rossi. Kurz darauf übernahm Domenico Bianchi den linken Teil (E) dieser Anlage. Auch Dieter Stehli startete mit seinen beiden HOn3-Modulen (G), die er an der 5th CV ausstellte, in Adliswil. Kurz darauf kamen die 4 On3-Module (H) der Monarch Branch von Fred Kiener nach Adliswil. So konnten an den Layouttours der 6th CV (1990) bereits versch. Anlagen besichtigt werden. Nach der 6th CV kamen die beiden Brückenmodule von Urs Weibel nach Adliswil. Wir konnten die belegte Raumlänge von 35 m auf 45 m verlängern und dadurch konnte der Bau einer zweiten HO-Anlage (A) zusammen mit Albert Ilg beginnen.
1991 waren umfangreiche Elektroinstallationen notwendig, die wir auf den neusten Stand mit indirekter Beleuchtung brachten.
Nach der 9th CV kamen die Wintermodule (F) von Alex von Orelli ins Layoutcenter. Zur gleichen Zeit vermachte Roland Scherler sein Modul (B) den Railroadfans.
Nach der 10th CV wurde das Oregon Trail Diorama (I) von Franz Meier ins ALCA integriert.
Im Sommer 2000 wurde die Anlage (F) in den Vorraum des ALCA gezügelt und an dessen Stelle kam eine HOn3-Anlage (K) von Peter Gloor.
Somit können wir an der 11th CV eine grosse Vielfalt an Anlagen, Spurweiten und Bautechniken präsentieren.



Peter Gloor, als erstklassiger Landschaftsgestalter bestens bekannt (siehe auch Anlage G), brachte seine 'alte' HOn3-Schmalspur-Anlage nach Adliswil. Keine Frage, es ist eine Bereicherung, denn die Anlage ist fertig durchgestaltet und fahrfähig.

Die „Conejos and Elk Park Rail Road" reflektiert Southwestern Colorado, circa 1949.

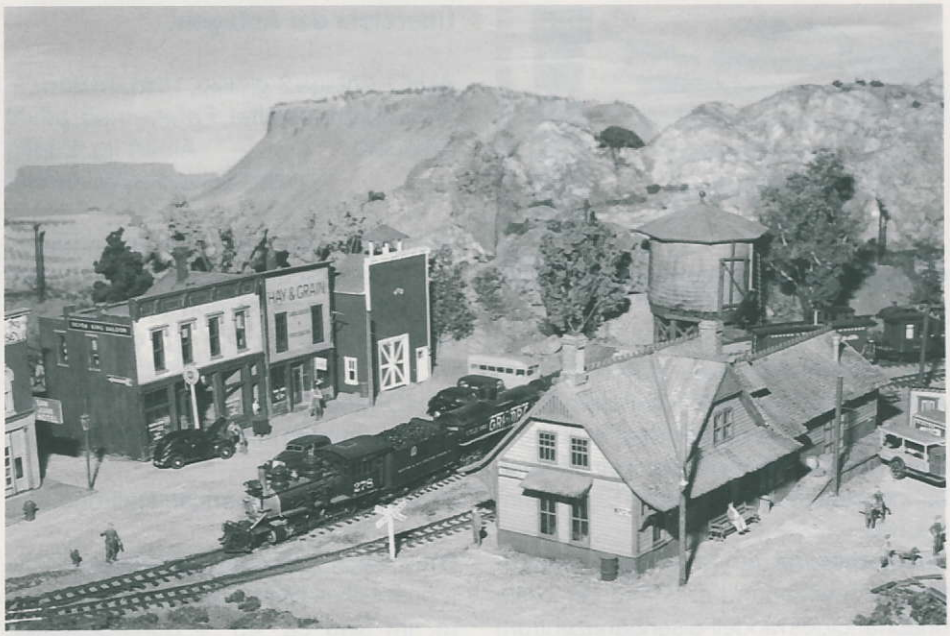
Es kann nur ein Zug verkehren, und ausser einer Weiche sind alles Handweichen. Die Klein-Anlage wurde zuhause ursprünglich gebaut, um eine zusammengesetzte Roundhouse-Dampflok fahren lassen zu können.

Leider erwies sich die Roundhouse-Lok als unbrauchbar, worauf eine Messing-Lok (C-16) zum Einsatz kam, die allerdings auch erst nach umfangreichen Umbauten (neuer Motor und Schienen-Schleifer) lief. In der Folge entstanden eine Flotte Personen- und Güterwagen der Rio Grande, z.T. aus Bausätzen, z.T. im Selbstbau.

Die Anlage war nie fachgerecht verdrahtet und hätte eigentlich wegen bevorstehendem Umzug in ein kleineres Haus eingestampft werden müssen, da sie aber, wenn auch z.T. hinter Balken, einen Platz im Layout-Center gefunden hat, darf sie noch ein wenig weiter leben.

Die Landschaft ist völlig fertiggestellt. Sie diente als Lehrstück zum Landschaftsbau bei der Nachbaranlage, vor allem auch im Hinblick auf die dortige, sehr umfangreiche Hintergrundkulisse.

Text und Fotos by
Peter Gloor, Bachenbülach



USA - CANADA - MEXICO

Sondermodelle in HO....Anfertigungen nach Wunsch....Top-Qualität

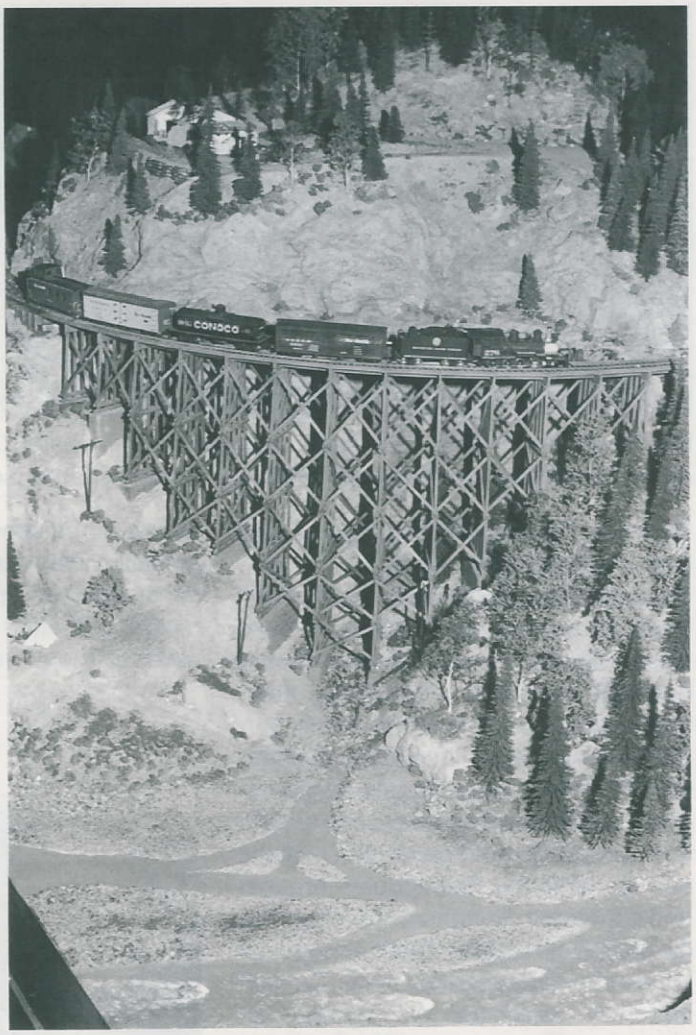
z.B.: SD90MAC-H, GP60M/B, SD40, GP40X, SD60M, SD80MAC, SD45-2, GP7/9, F7A/B, C32-8, 8-40CW, SD39, SD70/75, SW1001

Basismodelle von Railpower, Athearn, Intermountain, Kato, Stewart, Proto 2000, Trains Unlimited, Genesis, Overland Brass, Atlas, u.s.w.

Zubehör/Details, Motoren, Antriebe, Bücher, Fabrikmodelle, Raritäten zu günstigen Preisen

Modellbau-Spiegel...Mühlstr.102...D-63110 Rodgau...Tel./Fax: +49-6106-14395

Erbauer: Dieter Stehli, Peter Gloor und Thomas Hollenstein

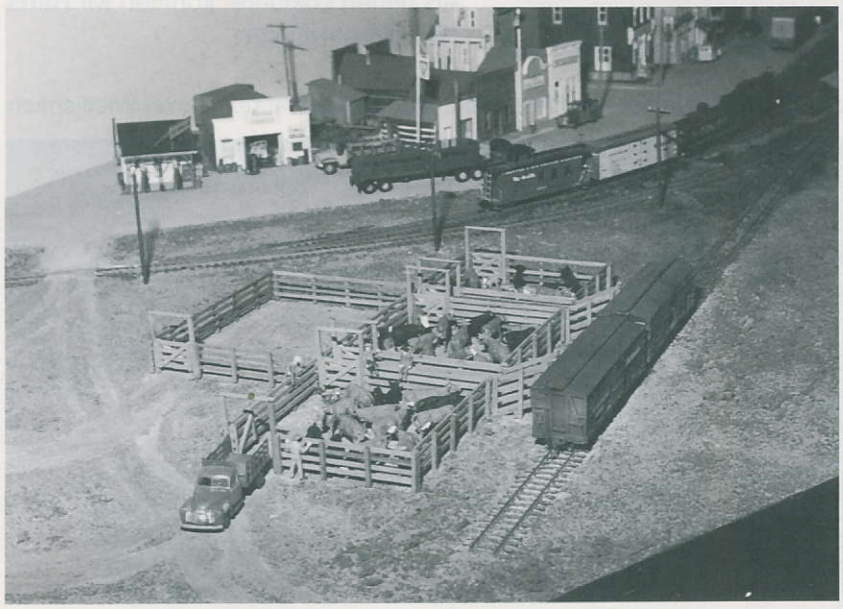


Mit dieser Anlage wurde versucht, das typische Umfeld der Schmalspurbahnen in den USA (sei es in Colorado oder Alaska) einzufangen: eine Gebirgslandschaft mit vielen Bergwerken und Kunstbauten. Da die Landschaft bei dieser Anlage einen hohen Stellenwert hat, wird in der nächsten Bauetappe die Tiefe des Raums bis zur Dachschräge im Gegensatz zu den anderen Anlagen nicht nur für den Fahrbetrieb, sondern voll zur Landschaftsgestaltung ausgenützt. Landschaft und Bauten stellen bewusst kein bestimmtes Streckenvorbild dar, damit die Anlage abwechslungsweise für verschiedene Bahngesellschaften (D&RGW, RGS, WP&Y) benützt werden kann, ohne den Eindruck zu erwecken, der Zug habe sich auf die falsche Strecke verirrt. Die Vegetation wurde so gewählt, dass sie zwar in erster Linie für Colorado zutrifft, aber auch für Alaska noch akzeptabel ist. Um verschiedene Epochen zu simulieren, können zudem einige Details und Gebäude ausgewechselt werden (z.B. Holzbauten gegen Massivbauten).

Die ersten zwei Module wurden von Dieter Stehli 1988 speziell für die 5th Convention gebaut und bildeten später den Ausgangspunkt für eine ganze Anlage. Die Planung musste aber leider laufend abgeändert werden, da die Anlage innerhalb des Layoutcenters mehrmals verschoben wurde. Daher ist die Streckenauslegung auf den älteren Modulen heute alles andere als ideal. An der 7th Convention stand der Unterbau für acht Module, von denen fünf mit noch nicht detaillierter Landschaft versehen waren. Daran änderte sich dann bis zur 9th Convention infolge häufiger Auslandsabwesenheit wenig.

Nach der 9th Convention konnte Dieter Stehli seinen Wunschpartner **Peter Gloor** zur Mitarbeit gewinnen, und da die beiden sich bezüglich modellbauerischer Vorlieben und Fähigkeiten gut ergänzen, sind seither grosse Baufortschritte feststellbar. Anlagenunterbau, Modulkästen, Hintergrundkulissen, Gleisbett, Brücken und die meisten Holzviadukte und Geländebefestigungen aus Eisenbahnschwellen wurden durch Dieter Stehli erstellt, ebenso der Landschaftsunterbau sowie viele Gebäude auf den Modulen 0-8; der Landschaftsunterbau und die Felsen auf den weiteren Modulen sind hingegen das Werk von Peter Gloor, der auch für die Verlegung der Gleise zuständig ist und die vorbildmässige Colorado-Vegetation der gesamten Anlage gestaltet hat. Das Rollmaterial und die Gebäude der Ortschaft Eagle wurden von beiden gebaut und konnten infolge kompatibler "Handschriften" kombiniert werden.

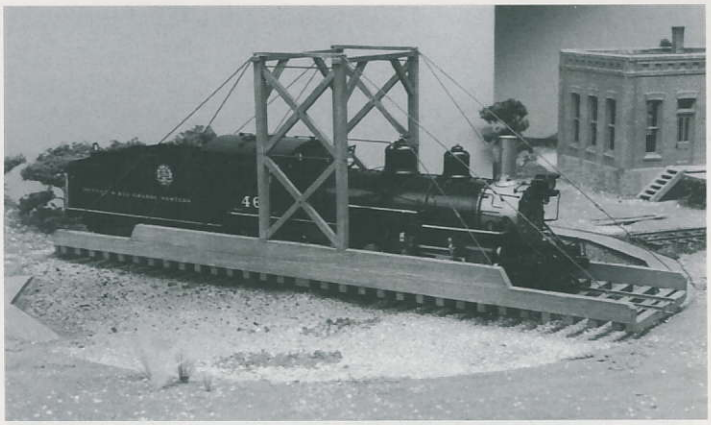
Nach der 10th Convention konnte in der Person von **Thomas Hollenstein** zudem ein Elektroniker gefunden werden, der für die Verdrahtung der Anlage, den Einbau der Bausteine (Digitalsteuerung, Geräuschgeneratoren) in die Fahrzeuge sowie für den Fahrbetrieb zuständig ist.



Seit der 10th Convention neu entstanden sind auf dem bestehenden Anlageteil ein hoher Holzviadukt als Teil einer 180°-Gleiskehre und ein Fluss mit einem Goldwäscherlager (Foto oben), sowie auf einem neuen Anlageteil von 3,5 m Länge eine komplette Ortschaft namens Eagle mit Bahnstation, Rundschuppen, Betriebswerk und Viehverladegatter (Foto links). Damit sind die beiden vorderen Anlageteile auf einer Länge von 13 m landschaftsmässig weitgehend fertiggestellt. Die Fertigstellung der durch die Tiefe des Raums führenden Verbindung zwischen den beiden Anlageteilen ist für die 12th Convention geplant.

Text by **Dieter Stehli**, Zürich
Fotos by **Peter Gloor**, Bachenbülach

Die Viehverladeanlage der Ortschaft 'Eagle' gibt einen Eindruck von der naturgetreuen Detaillierung.



Der Turntable von Poncha Junction, sowie auch die meisten Gebäude in Poncha Junction sind vollumfänglich im Eigenbau von Alfred Niederhäuser entstanden. Fotos by Alfred Niederhäuser

Der erste Teil dieser Schmalspuranlage wurde ursprünglich als 4,4 m langes Diorama **'Monarch Branch'** der D&RGW für die 5th Convention (1988) durch **Fred Kiener** aus Bern erbaut. Mit PFM-Sound bestückt, war dieses gewaltige Felsmodul die grosse Attraktion der 5th CV. Da F. Kiener neue Pläne hatte, konnten wir (RR-Fans) diese Module zu günstigen Konditionen erwerben. Für die 6th CV wurden die Anlage durch D. Stehli und D. Jehle mit Eckmodulen ergänzt und zu einem Rundkurs erweitert. Im gleichen Zuge baute D. Stehli eine grosse Mine und eine gebogene Trestle. Danach haben W. Jetzer und W. Tognella den Weiterbau übernommen. Für die 8th CV wurde in Windeseile auf beiden Seiten Landschaft gestaltet. Dabei haben uns folgende Herren unterstützt: F. Kiener, W. Jetzer, D. Stehli, W. Meer, M. Cairoli, U. Meischen.

Seit Mitte 1995 arbeitet **Alfred Niederhäuser,** Winterthur, sehr intensiv weiter und hat auch den Bahnhofsteil 'Ponca Junction' komplett umgebaut und integriert, die Landschaft entscheidend detailliert, die bestehenden Gebäude fertiggestellt, viele neue Gebäude sowie die Verbindung mit Tunnels vom Bahnhofsmodul zum alten Teil erbaut und alles elektrisch neu verdrahtet.

Der Tender wird mit Wasser gefüllt!
Foto by Daniel Wietlisbach

Wir freuen uns sehr, dass wir mit A. Niederhäuser einen hervorragen Modellbauer für unsere On3-Anlage gewinnen konnten. Mit viel Liebe zum Detail sind seit der 9th CV neue Gebäude entstanden: z.B. eine zerfallene Mine, als wäre sie schon zig Jahre verlassen und ein neuer Rundkurs 'Salida', der Poncha Jct. mit Mears Jct. verbindet.

In der deutschen Zeitschrift, Modelleisenbahner Spezial 1/98, ist eine sechsseitige Reportage über diese Anlage erschienen. Am Schluss verrät uns A. Niederhäuser seinen Traum, das einmal der 'San Juan Express' durch die Poncha Junction rauschen würde. Dieser Traum wurde tatsächlich in die Wirklichkeit umgesetzt und an der 10th CV war die **grosse Première**.

Im Schweizer Magazin LOKi 10/98 wurde diese Anlage auf 10 Seiten (plus Titelbild) als Voranzeige für die 10th CV präsentiert. Seither sind viele Details hinzugekommen und wir bieten an der 11th CV einen interessanten Fahrbetrieb. Als neuen Lokführer konnten wir **Hans Hächler** gewinnen.

Die alte Mine I erbaut von F. Kiener und der 'San Juan Express' rauscht vorbei. Fotos: Modelleisenbahner/Daniel Wietlisbach

C HO-Modulanlage C

Die HO-Modulanlage der **Railroadfans** hat bereits eine 16-jährige Geschichte. Blenden wir nochmals zurück. Wir schreiben das Jahr 1984. Für die 3rd Convention wollten wir eine Anlage mit Fahrbetrieb ausstellen. **Franco Rossi**, Adliswil und **Roland Scherler**, Bern machten sich an die grosse Arbeit. Es entstand eine 6 m lange und 2,7 m breite 2-gleisige Anlage mit 8 Modulen. Doch kaum war diese CV vorbei, kam der Wunsch nach langen Zügen auf. So entschlossen sich die RR-Fans, diese Modulanlage zu vergrössern. **Peter Dossenbach**, Vilters und **Werner Meer**, Kilchberg bauten je 3 Module, wodurch die Gesamtlänge auf volle 10 m anstieg (total 12 Module). Der Traum von den langen Zügen mit 100 Wagen wurde an der 4th CV (1986) Wirklichkeit. Bereits 1987 konnten wir von der Schule Adliswil einen ungenutzten Dachstockteil mieten. Bedingt durch die Dachschräge mussten wir das Konzept unserer Anlage ändern. Die Anlage wurde gestreckt, d.h. alle Module wurden aneinandergereiht, was eine imposante Länge von 17 m ergab. Im gleichen Zug wurden die Module von F. Rossi durch neue von **Tom Rothenhäusler,** Adliswil ersetzt, wodurch wir einen durchgehenden 3-gleisigen Betrieb realisieren konnten. Die hintere Verbindungsstrecke wurde als 9-gleisige Abstellgruppe mit einer Nutzlänge von 11 m gebaut. Dabei haben uns folgende Herren unterstützt: E. Heller, R. Genkinger, A. Ilg, H. Schindler, W. Meer. Während der 5th CV (1988) konnten wir mit den Layouttours die erweiterte Anlage einweihen und vorführen. Erst für die 9th CV (1996) wurden die letzten der ursprünglichen Module von R. Scherler durch 2 neue von **Mario Cairoli,** Meltingen, mit der Hilfe von **Patrick Spitz,** Basel, ersetzt. Dadurch konnten wir gewisse betriebliche Probleme eliminieren. Für die 10th CV wurde die Landschaft fertig durchgestaltet (es gibt jetzt auch am Cajon Pass Büsche!). Es fahren gleichzeitig 3 versch. Züge, die auf das Hauptthema (Westcoast) der 11th CV abgestimmt sind. Sie sehen abwechslungsweise Züge von: VIA, CN, CP, BN (BNSF), UP, SF, SP und Amtrak. Dank unserem Sponsor, **Eugen Kistler** aus Thalwil, können wir den neusten Amtrak Superliner Zug mit 2 Genesis AMD-103 P42 vorführen. Dieser Zug ist Eigentum der RR-Fans. Alles andere Rollmaterial gehört versch. Leuten, die uns ihre Modelle zur Verfügung stellen.

Techn. Daten: Länge 17 m, Breite 2,3 m, Höhe 1,2 m, Modulgrösse 2 x 1 (0,6) m, resp. 1,5 x 0,6 m, total 20 Module, min. Radius 100 cm, Steigung max. 2 %, 3-gleisig. Betrieb mit 3 Funktrafos (Aristo Craft). Die ganze Anlage hat eine Ringleitung mit 1,5 mm2 Querschnitt und die Einspeisung erfolgt alle Meter.

A HO-Anlage A

Urs Weibel, Frauenfeld stellte an der 6th CV (1990) 2 Brückenmodule aus, die den Startschuss für den Bau dieser HO-Grossanlage auslöste. Nach der Erweiterung des Layoutcenters war der Platz für diese 15 m lange Anlage vorhanden. Zusammen mit **Albert Ilg**, Lupfig, wurde das Grossprojekt in Angriff genommen und an der 7th CV (1992) konnte auf dem 2-gleisigen Rohbau bereits Fahrbetrieb gezeigt werden.

Auf der linken Seite entsteht nach dem 4-teiligen Model Railroader Artikel (12/90 bis 3/91) der Port of Los Angeles Container Terminal. In der Mitte sind die Brücken über den 'Kootenai River', wobei die letzten Elemente der 'Wood Truss Bridge' erst 1998 durch A. Ilg fertig wurden. Auf der rechten Seite geht es durch eine hohe Felslandschaft, eine Steinschlaggalerie und einen Tunnel zur 6-gleisigen Abstellgruppe. Da Urs Weibel (Erbauer der Brücken) 1995 aus beruflichen Gründen ausgestiegen ist, konnte Albert Ilg mit **Heinz Schindler,** Winterthur, einen kompetenten Nachfolger finden.

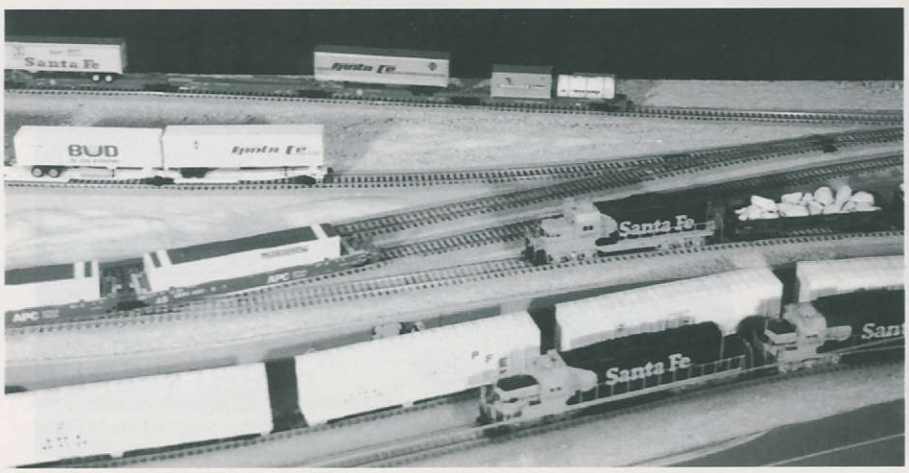
Seither wurde parallel an der Landschaft und dem elektrischen Teil gearbeitet. Die ersten Gebäude beim Containerterminal stehen, Betonplatten wurden gegossen, Erde wurde verschoben und zwei Stellpulte (sehr professionell) für die Abstellgruppe und den Terminal sind bereits im Betrieb. Seit der 10th CV wurde intensiv an der Landschaft gearbeitet und der mächtige Berg auf der rechten Seite wurde auf halber Höhe weggesprengt und durch Gipsformen mit einer wirklichkeitsgetreuen Felsenstruktur versehen.

Da beide Betreiber Santa Fe Fans sind, sehen wir auf dieser Anlage Dampf- und Dieselzüge von Santa Fe und ein wenig BNSF vom Streamliner über Reefer, Grain, Coal, Piggy Back, Auto Rack, bis zum Double Stack.

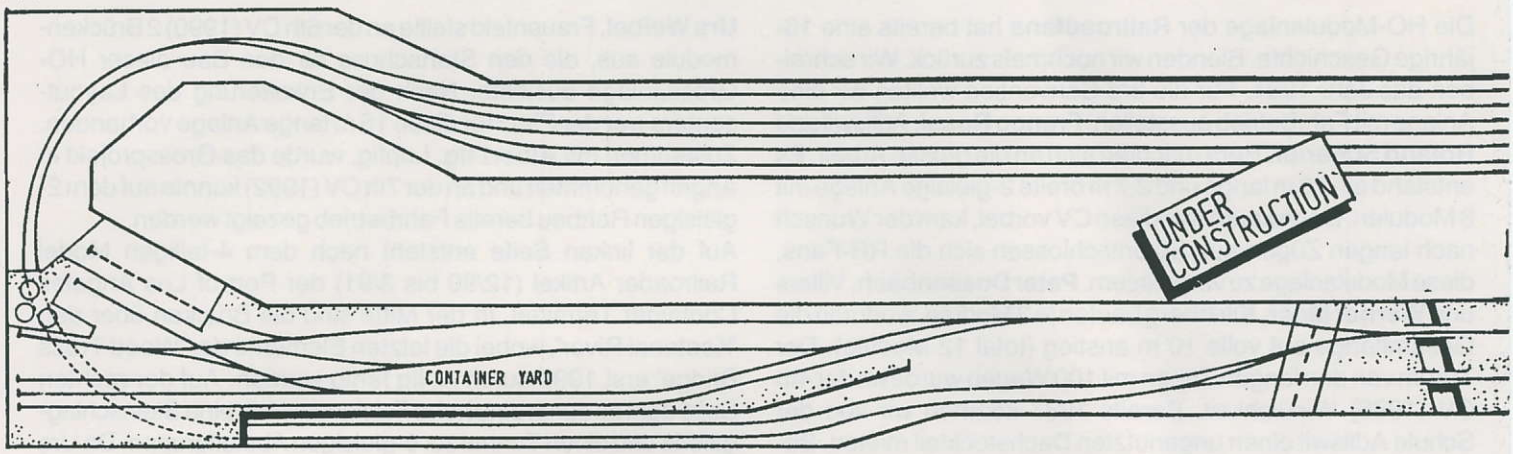
Techn. Daten: Länge 15 m, Breite 2,3 m, Höhe 1,2 m, min. Radius 1,1 m, max. Steigung 2 %, 2-gleisig, Abstellgruppe 6-gleisig, 8 Module vorne, Betrieb mit 2 Eigenbau-Fahrgeräten und Walk-around.

rechts:
Anlage C - Rio Grande fährt über die Trestle.
Foto by Ferdi Rat, Stäfa

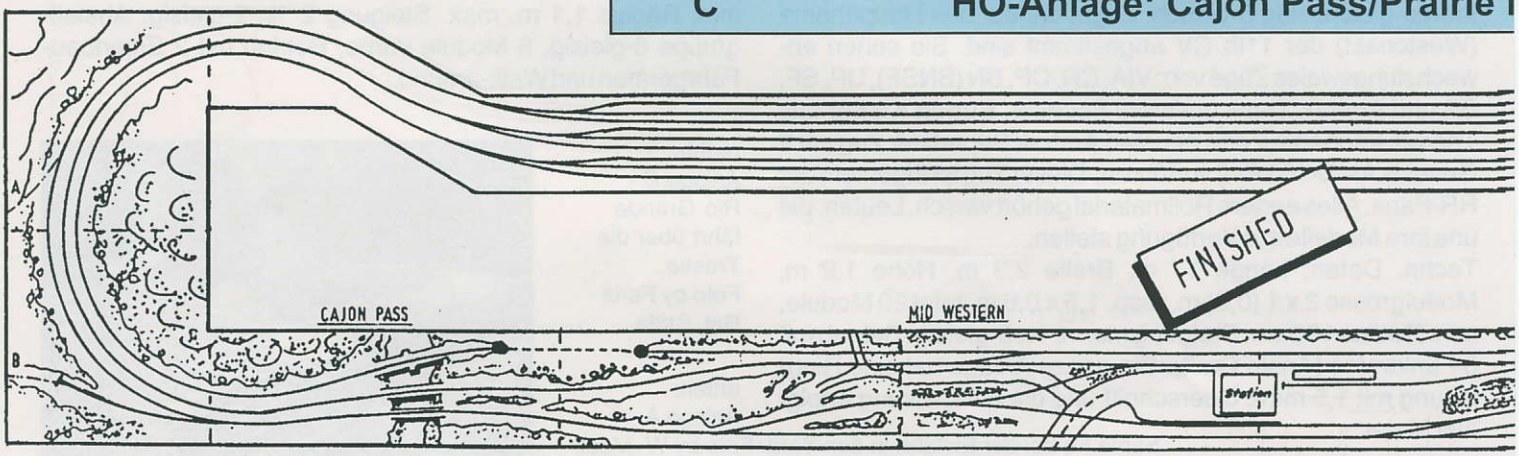
unten:
Anlage A - Santa Fe bei der Einfahrt in den Yard. Foto by W. Meer

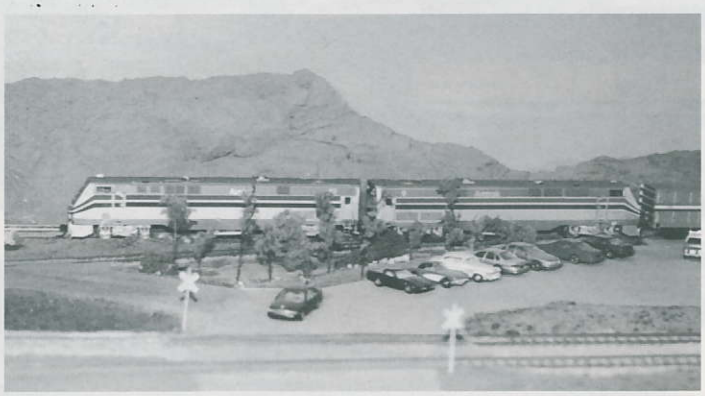


A HO-Anlage: Port of Los Angeles

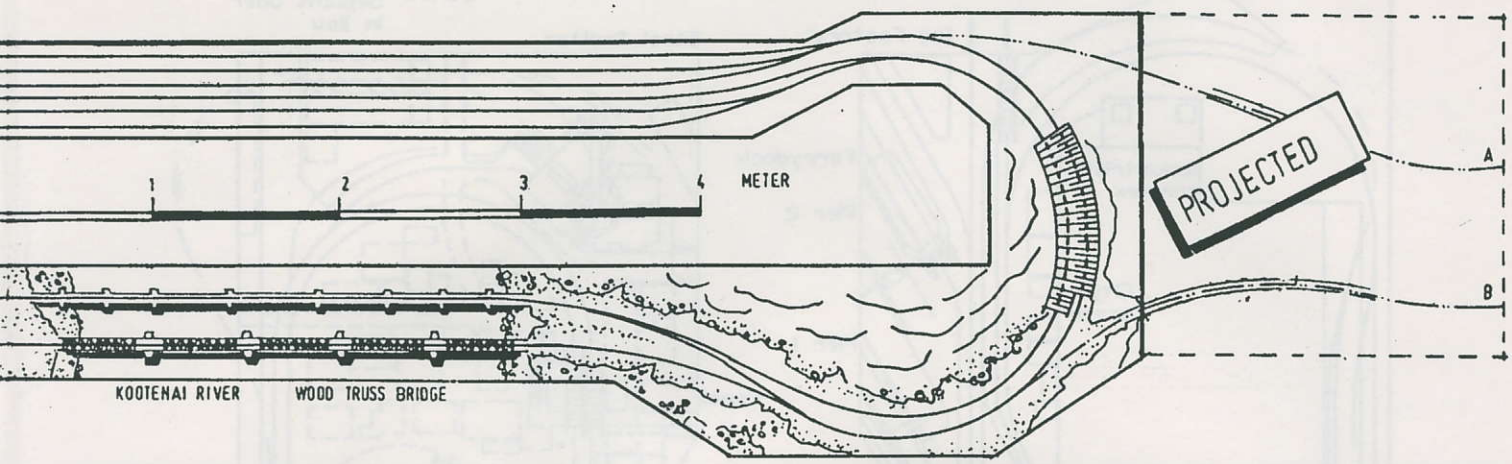


C HO-Anlage: Cajon Pass/Prairie i

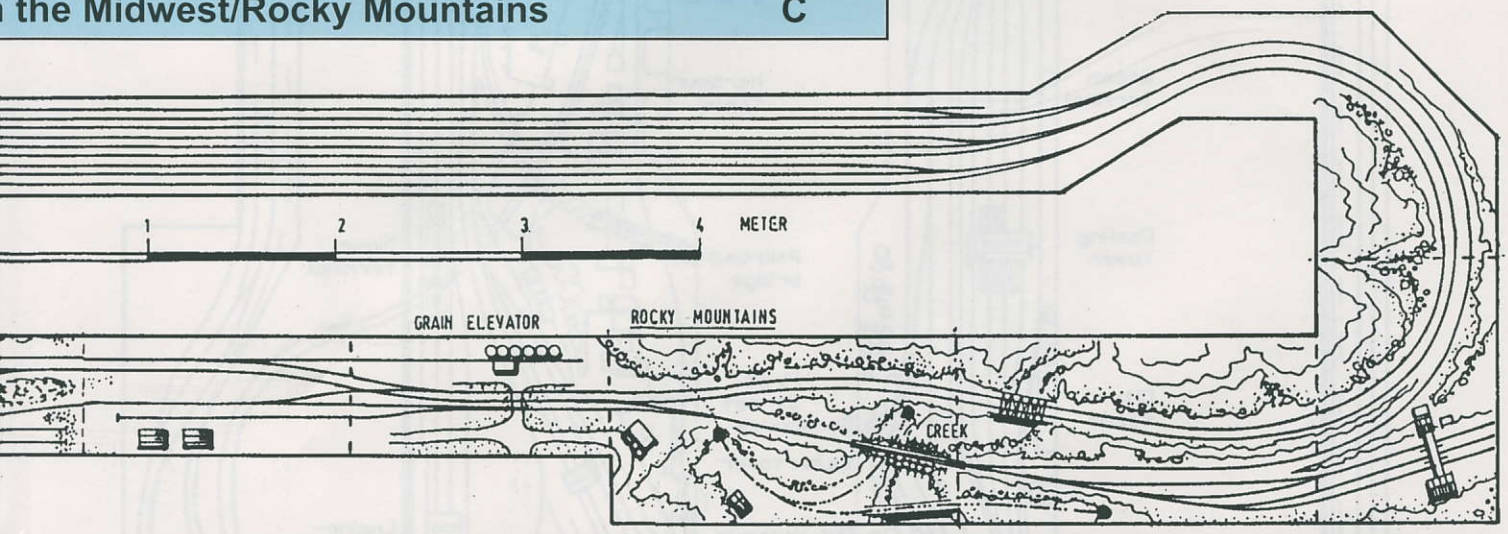


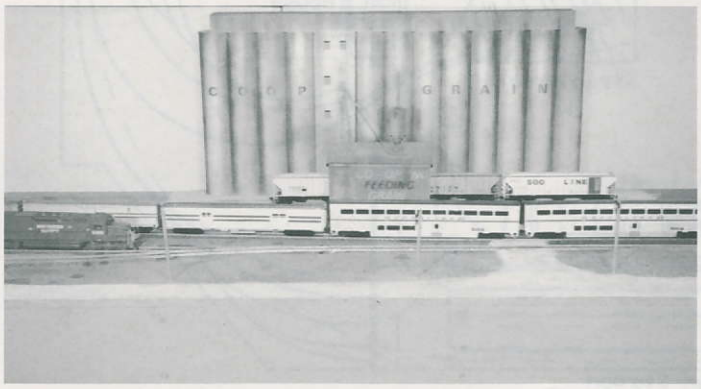


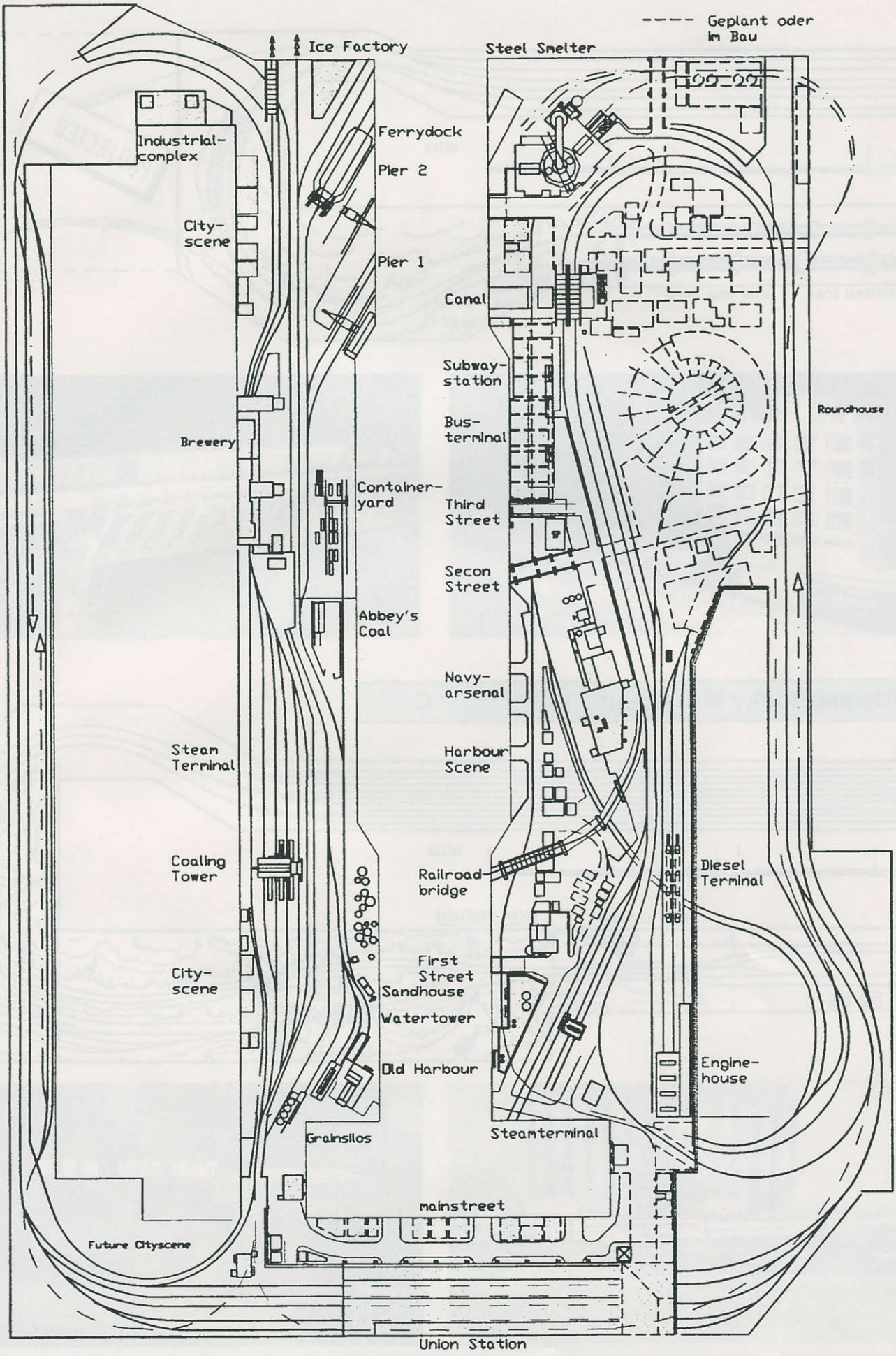
Bridges over the Kootenai River A



the Midwest/Rocky Mountains C






---- Geplant oder im Bau
Ice Factory
Steel Smelter
Industrial-complex
Ferrydock
Pier 2
City-scene
Pier 1
Canal
Subway-station
Bus-terminal
Roundhouse
Brewery
Container-yard
Third Street
Secon Street
Abbey's Coal
Navy-arsenal
Steam Terminal
Harbour Scene
Coaling Tower
Railroad-bridge
Diesel Terminal
City-scene
First Street
Sandhouse
Watertower
Old Harbour
Engine-house
Grainsilos
Steamterminal
mainstreet
Future Cityscene
Union Station

E HO-Doppelanlage City/Industry/Port/Main Station D

Diese Doppelanlage wurde 1988 geplant und der Baubeginn erfolgte 1989. Die Thematik dieser Anlage unterscheidet sich wesentlich von den anderen Anlagen im Layoutcenter, da viele Gebäude mit Industrie- und Hafenanlagen die Szene prägen.

Als Gegensatz zu den vielfältigen amerikanischen Geländeformen entsteht hier eine stark verdichtete Zone mit vielen Gebäuden auf zwei Ebenen. Beide Anlagen wurden modular erstellt, wobei die Module eine Grösse von 200 x 60 cm haben. Im Anlageninnern befinden sich die 'Werkstätten' und 'Hatches', die einen Zugang innerhalb der Anlage ermöglichen. Die Fahrbahnplatten sind auf einer Höhe von 100 und 112 cm angelegt und bieten so die Möglichkeit, mit Brükken, Gebäuden und vielen Details die Szene aufzulockern. Viele kleine Winkel und Ecken enthalten versteckte 'kleine Geheimnisse' und bieten dadurch ein lebendiges Bild einer Industriezone von einer amerikanischen Grossstadt.

Die Züge werden (analog) über Funktrafos einzeln gesteuert und verkehren unabhängig voneinander. Auf beiden Anlagenteilen können gleichzeitig je 2 Züge fahren.

Seit der letzten Convention wurde an dieser Anlage intensiv weitergebaut und ein Besuch lohnt sich garantiert.

Der Aufwand zum Bau einer solch grossen Anlage mit ihren unzähligen Häusern und Eigenbauten ist sehr intensiv und zeitaufwendig. Beide Modellbauer würden sich deshalb freuen, im Laufe der Zeit weitere Gleichgesinnte zu finden.

Kontaktadresse:
D. Bianchi, Sihlmatten 20, 8134 Adliswil
Franco Rossi, Soodstr. 20, 8134 Adliswil
f.rossi@bluewin.ch

Bild links: Stadtteil mit Hochhäusern

Domenico Bianchi, Adliswil
linker Anlagenteil E (9 x 3 m)
Union Pacific, Southern Pacific, Rio Grande

Themen: Alte Hafenanlage, Bekohlungsanlage, Brauerei, Hafenanlage mit Fährendock, Yard für Containerumschlag. Sowohl die alte Hafenanlage wie auch die beiden anderen Hafenbecken bekamen das schon lange ersehnte Wasser. Damit sind die Zeiten der Dürreperiode vorbei und der Effekt von realistischem Wasser rundet hier die Detaillierung ab. Da dümpeln nebst einem Ponton und einem älteren Sportfischerboot noch etliche unfreiwillig im Wasser gelandete Gegenstände. Weiter vorne an der Fährenstation rangiert eine alte Diesellokomotive ein paar Wagen auf die Fähre. Auf der Fähreneinfahrt leuchten die Signallampen. Die ganze bewegliche Konstruktion ist derart belastet, dass weitherum das Gieren und Ächzen zu hören ist. Rund um die Fähre herrscht ein geschäftiges Treiben. Nebenan hat ein Schiff der Navy angelegt. Die Mannschaft beschäftigt sich mit Putzarbeiten, während ein Teil auf Landgang ist.

Beim Steamterminal sind gerade ein paar Dampflokomotiven dabei, Kohle zu bunkern und Wasser aufzufüllen, daneben diskutiert ein Vorarbeiter mit seiner Mannschaft.

Der Containerterminal ist beinahe schon wieder zu klein, derart stark hat hier der Verkehr in den letzten Monaten zugenommen.

Rechts neben der Mainstation ist ein neuer Stadtteil mit Hochhäusern entstanden und die meisten Büros sind bereits vermietet. Zudem wurde auf diesem Teil viel Zeit in die Detaillierung mit neuen Szenen investiert.

Bild rechts: Business Szene am Hafen

Franco Rossi, Adliswil
rechter Anlagenteil D (9 x 3 m)
Santa Fe, Burlington Northern, BNSF, Amtrak

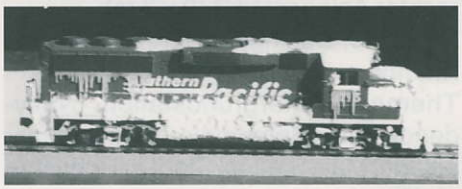
Themen: Untergrundstation, Navydepot, alte Hafenmole, Bekohlungsanlage, Main Station, Stadt mit Industrie und Stahlwerk.

Dieser Anlagenteil mit der Main Station am Zusammenschluss beider Teile wurde weiter vervollständigt.

Immer noch bildet die alte Hafenmole und die dazu gehörigen alten zweistöckigen Backsteinhäuser mit ihrem Charme und trotz dem langsamen Zerfall einen intakten Kern der Altstadt. Das Leben hat sich hier behauptet. Trotz der neuen Züge, die sich langsam über die alte Molenanlage schleppen, die immer noch als Provisorium herhalten muss. Dennoch blühen die Geschäfte der Anwohner und es lohnt sich hier zu leben. Das etwas weiter zurück erstellte Navyarsenal hat ebenfalls schon bessere Zeiten gesehen und ist heute weitgehend verlassen. Oben hingegen ist Vollbetrieb auf dem Steam- und Dieselterminal. Das neue Verbindungsgleis ermöglicht lebhaften Verkehr, der nur durch die Durchfahrt grosser Züge unterbrochen wird. In der Mainstation, dem Startpunkt für die Reisen quer durch Amerika, fahren die Personenzüge ein und aus. Besonders beliebt bei den Reisenden ist der 'El Capitan' der Santa Fe, welcher die zahlreich anwesenden Schweizer Bahnfans mit auf die Reise nimmt und sie unterwegs im Luxus alter Tage schwelgen lässt. Wann sind Sie bei unserer Reise in die Welt der Modellbahnen dabei?

Plan und Text by **Franco Rossi**
Fotos by **Dieter Stehli**

Alex von Orelli baute diese Anlage für die 9th Convention. In der Zwischenzeit wurden diese Module im American Layoutcenter permanent integriert. Auf diesem 4 m langen Diorama wird ein selten behandeltes Thema in der Modellbahnwelt gezeigt: die Schneeräumung der Southern-Pacific (SP) am Donnerpass. Der Donnerpass liegt in Kalifornien und überquert die Sierra-Nevada auf der Strekke von Sacramento, CA nach Reno, NV. Das Schwergewicht des Fahrzeugeinsatzes auf der Schiene liegt beim MoW (Maintenance of Way) - Rollmaterial. Die Fahrzeuge wurden alle im Eigenbau auf die dort extrem herrschenden Winterverhältnisse angepasst. Durchschnittliche Schneehöhe: 3 bis 4 m!

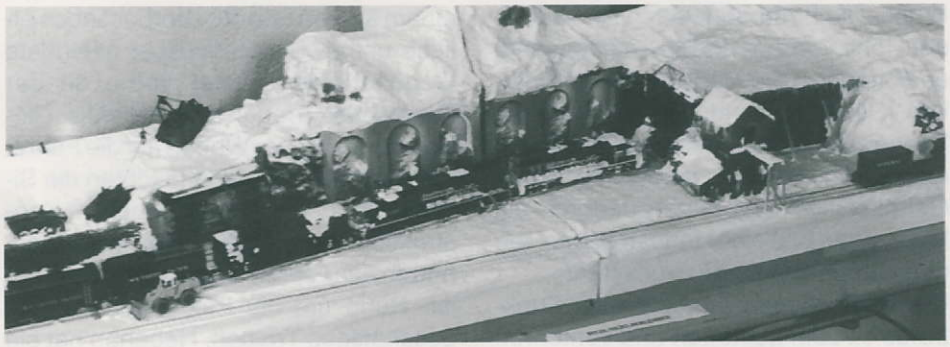


Das Diorama ist 4m lang und in 4 Sektionen zu 1 m aufgeteilt. Mittels Adaptergeleisen ist eine Verbindung zu weiteren Modulen möglich. Das ganze Diorama bildet vom elektrischen Standpunkt gesehen eine voll funktionsfähige Einheit. Von rechts kommen die Züge aus einem Tunnel mit einer Lawinengalerie, durchfahren den Bahnhof "Crystal Lake" (ein umgebautes Pola-Produkt) und danach vorbei an einem Wasserturm aus der Zeit der Dampfloks. Vorbei an zwei Landhäusern geht es am linken Rand wieder in einen Tunnel. Eingesetzt werden ausschliesslich Loks der SP sowie bahneigene und eingemietete Räumfahrzeuge für den Winterdienst. Die Schneeräumung im Bereich des Bahnhofes wird von schweren Pneuladern übernommen, welche mit Ketten ausgerüstet sind.
Der Gleisplan wurde auf einem CAD-Programm ausgearbeitet. Die Materialbestellungen wurden anhand der Stücklisten des CAD's gemacht.

Der Fahrbetrieb wird seit neuem über eine Digitalsteuerung geleitet. Es handelt sich hier um die Intellibox der Firma Uhlenbrock. Der Vorteil dieser Steuerung ist, dass sämtliche DCC-Decoder gelesen werden können.
Zurzeit sind zwei voll digitalisierte Räumzüge im Einsatz. Der Dampfschleuderzug: Lesley Rotary (Walthers) geschoben von einer Mountain (IHC), zusätzlich sind weitere Worktrain Cars angekoppelt. Der Dieselzug: An jeder Spitze eine Rotary mit je einer F7B-Unit. Als "Powerpack" stehen in der Mitte des Schleuderzuges zwei SD40T-2 Maschinen der SP im Einsatz. Alle Fahrzeuge stammen hier von Athearn. Der Einbau der Digitalsteuerung ermöglicht im Bereich der Räumfahrzeuge interessantere Betriebsabläufe.
Im elektrischen Bereich neben der Bahnlinie sind noch einige kleine Details angebracht. Der Bahnhof besitzt eine rauchende Heizung und der eine der beiden Pneulader ist mit einem Blinklicht ausgerüstet. Einzelne Personenwagen haben die Lichter eingeschaltet. Alle Gebäude besitzen zudem Innenbeleuchtung.

Eine Rotary Snow Plow im harten Einsatz (Foto by Dick Dorn, Samlg. WM)

Techn. Daten der Anlage:
- Länge: 4 m (4 x 1m)
- Breite: 0,5 m
- System: 2-Leiter Gleichstrom auf Roco-Line-Geleisen
- Steuerung: Intellibox von Uhlenbrock
- Datenformat: DCC
- Loks: Athearn/IHC
- Wagen, Gebäude, Autos: div. Hersteller
- Räumfahrzeuge:
  - Schiene: Athearn, Walthers
  - Strasse: Walthers Cornerstone, Herpa, Kibri

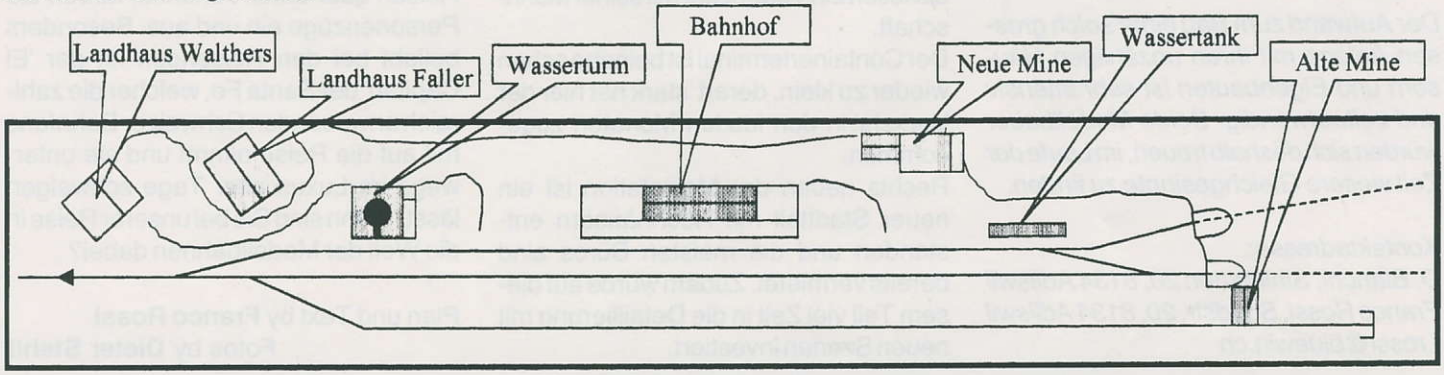


Sie finden diese Anlage nicht mehr am alten Ort, sondern im Vorraum des Layoutcenters!

Haus A-OG 43

Foto oben: Ein Ausschnitt der Anlage
Foto links: Athearn GP60 mit Schnee

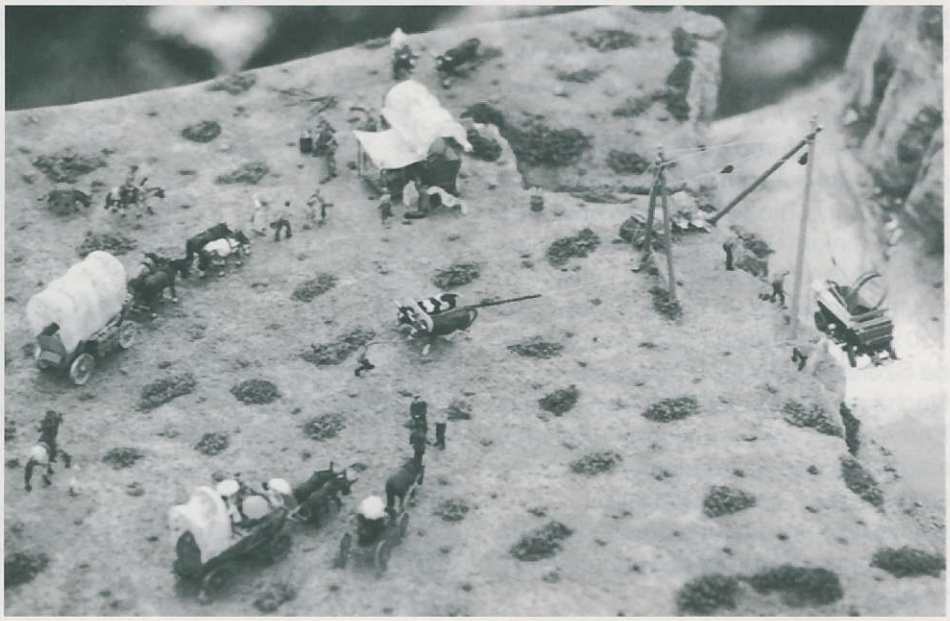
Text, 2 Modell-Fotos und Plan by
Alex Von Orelli, Adliswil



I Oregon Trail - Diorama in HO I

Franz Meier aus Lachen ist bei uns als exzellenter Modellbauer bestens bekannt.

Sein **Oregon Trail** Diorama spielt im Jahre 1842, bevor die Eisenbahn das Reisen stark vereinfachte. Der Snake River bildet die Grenze zw. den Staaten Idaho und Oregon, also wurde die 'Continental Divide' (Rockies) bereits überquert. Doch war der weitere Weg gegen Westen noch sehr beschwerlich. Franz Meier baute dieses wunderschöne Diorama speziell für die 10th Jubilee Convention und schenkt es den American Railroadfans. Ganz herzlichen Dank für das äusserst realistische Diorama. Es steht nun im American Layoutcenter Adliswil und hat einen Ehrenplatz bekommen. Besuchen Sie während der CV die Layouttours!



Ausschnitt mit dem Zwischenlager und dem Flaschenzug (rechts)

Vorgeschichte: Independence, Missouri im Jahre 1842. Wie Tausende von ihnen, machen sich die Familien Smith und Logan auf den langen Weg nach Westen mit Ziel Oregon. Die beiden Familien sind miteinander verschwägert, Tochter Judith ist mit Joshua Logan verheiratet und erwartet ihr erstes Baby.
Einige Zeit später: Aus Angst, das Baby könnte in den heissen und wasserarmen Plains auf die Welt kommen, haben sich die Familien getrennt. Die Fam. Smith fuhr voraus, wobei Joshua bei seiner Frau Judith blieb. Um Zeit zu sparen, benützten sie einen alten, gefährlichen, jedoch kürzeren Trail und erreichten rechtzeitig das Ufer des Snake Rivers, wo Judith einen gesunden Sohn Namens Joshua JJ gebar.
Die Logans und weitere Gespanne wussten vom Vorhaben der Smiths, aber auch, dass das Passieren des Snake Rivers an dieser Stelle nicht ohne Risiken ist.
In der Zwischenzeit haben die Smiths mit Helfern einen Flaschenzug aufgebaut, um die Menschen, die Tiere, das Material und sogar die ganzen Planenwagen vom Hochplateau über den Snake River auf die andere Uferseite zu bringen. Mit dieser Konstruktion konnten sie den nachfolgenden Siedlern beim Überqueren des Flusses helfen und zugleich einen kleinen Reisezustupf verdienen.

Schlusswort: Das Thema und die Personen zum Diorama Oregon Trail sind frei erfunden. Die Landschaft muss nicht, könnte aber so ausgesehen haben. Alle Menschen und Tiere (mit wenigen Ausnahmen) sind weisse Preiser-Figuren, mechanisch oder thermisch verformt und selbst bemalt. Die Goldmine und der Wagen sind Scratch-Built (Eigenbau).

Ein Blick von unten - ein Wagen wird gerade abgeseilt!

Gesamtübersicht des Dioramas

Auch die meisten Planenwagen wurden stark modifiziert und detailliert. Für den Landschaftsbau wurde Styropor und Woodland Scenics verwendet.

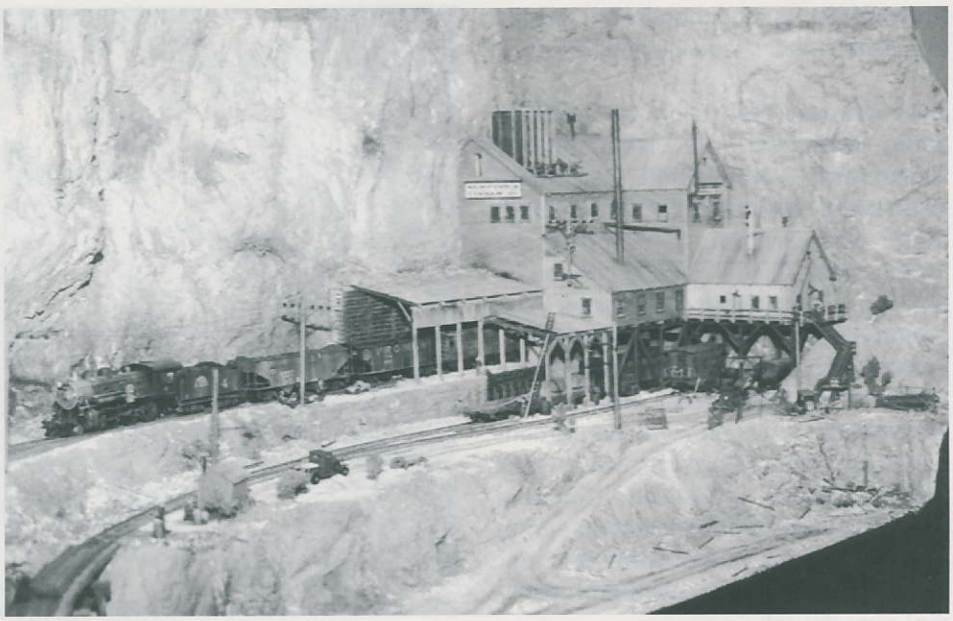
Beim Diorama ist eine **Übersichtskarte** mit einer **genauen Beschreibung** der versch. Szenen angebracht.

Text by Franz Meier, Lachen
Fotos by W. Meer

Haus A -OG 43

Roland Scherler aus Bern zeigte an der 5th CV eine kleine Anlage mit zwei Modulen, die damals noch im Rohbau war. An der 8th CV war dann nur noch ein Modul, dafür fertig durchgestaltet, ausgestellt. Auf der rechten Seite hat es eine grosse Mine, die im Eigenbau entstand. Auf der linken Seite hat es einen Creek mit 3 Trestles. Das Ganze ist von hohen Felsen umgeben. Auf einer Fläche von 150 x 55 cm wurde eine natürlich wirkende Szene ins Modell umgesetzt.
Nachdem die' Modell & Hobby' 1996 in Bern vorüber war, vermachte R. Scherler sein Modul den Railroadfans. Herzlichen Dank für das schöne Diorama.
Es ist jetzt im Layoutcenter integriert und kann auf den Layouttours besichtigt werden.

Haus A-OG 43 (Layoutcenter)



Der ganze Minenkomplex entstand im Eigenbau aus Northeastern Holz.
Foto by R. Scherler

Bonnie Jeanne Taylor ist in Florida aufgewachsen und gehört bei den Insidern zu den Top Country Acts. Sie wird mit Ihrer Band 'Taylor Made' dem Showblock am Convention Dinner den 'American Touch' verleihen!
Kontaktadresse: Management
Bonnie Jeanne Taylor
Höhenstrasse 22
CH-4433 Ramlinsburg BL
Tel/Fax: 061-933-0385
Am Infostand der RR-Fans können Sie die CD 'Taylor Made' kaufen.

TRAINMASTER BY WERNER MEER
US-RAILROAD-SHOP KILCHBERG
HOCHWEIDSTRASSE 3, CH-8802 KILCHBERG
TEL. 01-715-3666, FAX 01-715-3660
e-mail: trainmaster@bluewin.ch (since 1977)
Im Haus Lehner Hoch-und Tiefbau - neben Rest. Schlossgarten - Samstag: 13.30-16.30 h

The Brass Specialist for **Overland Models**, Key Imports, Challenger Imports, Sunset Models, Hallmark Models, Pecos River Brass, Coach Yard, W&R Enterprises, Berlyn Locomotive Works, Railway Classics, Division Point, Car & Locomotive Shop, etc.
Wir haben über 100 Messingmodelle an Lager und übernehmen auch Ihre Modelle in Kommission (10%).

Dank den vielen treuen Kunden gehören wir seit 1990 zu den 'Top 20 Dealers' von Overland Models.

The Plastic Specialist for Walthers (Trainline, CornerStone), Athearn (Genesis Line), Atlas (HO/O), A-Line, Accurail, Bachmann/Spectrum (HO/On30), Con Cor, DPM Modular Wall System (HO/O), Kadee, Kato, LBF Company, Life Like Proto 1000/2000, MDC Roundhouse, McHenry Couplers sind Kadee kompatibel, MTH (O), USA Trains (G), Weaver (O), etc.

Neu: USA Trains (1:29) F3, NW-2, GP7/9, GP38-2, SD40-2, Caboose, Wagen (läuft auf LGB-Schienen).

A) CMI Sound System CV-Special Sale nur sFr. 275.-
Set: Soundgerät, Fahrgerät, Netzgerät (220/110V)
Die Sounder Station hat Diesel- & Dampf-Geräusch, Horns, Whistles, Glocken, Rail Klick usw.
B) CMI Dieselsound (Print) nur sFr. 75.-
C) CMI Steamsound (Print) nur sFr. 75.-
Demo beim Bookstore im Haus A-OG!

Nicht vergessen: Der US-Railroad-Shop Kilchberg ist am Samstag, 14. Oktober von 14.00-16.00 h geöffnet. Weitere Infos mit Plan beim Bookstore.

Santa Fe in the Golden Fifties in HO

Die ganze Anlage ist in der Modulbauart konzipiert und ergibt dadurch eine hohe Flexibilität, sei es bei einem Wohnungswechsel oder an einer Ausstellung.
Die ausgestellten Module gehören zu einer grossen Modulanlage, die eine Länge von 17 m und eine Breite von 6 m hat. Im Endausbau wird die Anlage aus 60 Modulen bestehen. Da sich die Anlage im Bau befindet, kann der Besucher vom Rohbau bis zum fertig gestalteten Teil die Entstehungsgeschichte des Anlagenbaus sehen.
Diese Anlage deckt den Zeitabschnitt zwischen 1940 und 1965, also die Übergangszeit von Dampf- und Dieseltraktion. Das Schwergewicht liegt bei der AT&SF (Sante Fe), doch treffen wir auch andere Gesellschaften.

Zudem wird der Erbauer an beiden Tagen **Workshops** durchführen.

Samstag:
Giessen von Felsen und Mauern aus Gips und Einbau in die Anlage.

Sonntag:
Bauen einer Brücke aus Holz anhand von eigenen Zeichnungen und einer Lehre inkl. Detaillierung und Bemalung.

Die Anlage wird durch eine Schlucht geprägt, die mit versch. Brücken auf eine bewaldete Ebene übergeht. Neben der Mainline hat es auch eine Waldbahn, die zu einem Camp führt. Dort hat es auch eine Entladeanlage mit Kran und einen Wasserkanal.

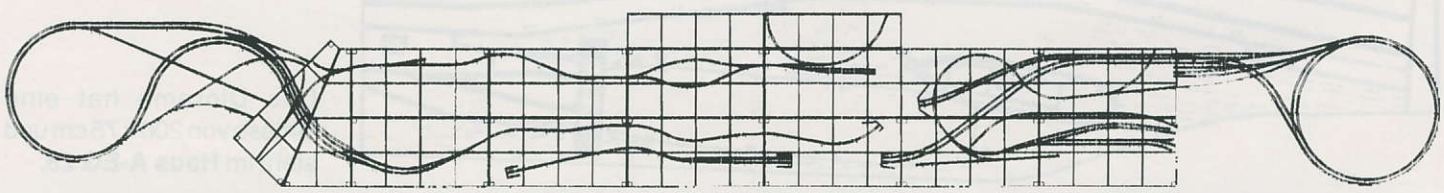
An beiden Tagen wird auf der 17 x 2 m grossen Modulanlage Fahrbetrieb sein.

Der andere Teil der Anlage verläuft mit einem Loop grösstenteils in einem Tunnel. Die Strecke überwindet eine Höhendifferenz von 35 cm.

Haus C-EG 62

Text, Plan und Fotos by
Reto Frick, Volketswil

'Men at Work' - ein Vorgeschmack für den ersten Workshop!



South Bay Harbor & Briscoe Ferry Railroad in HO

Switching Game in HO

Unbestreitbar üben Hafenszenen einen ganz besonderen Reiz aus auf uns Binnenländler und so blieb auch ich nicht unberührt davon und begann mit dem Bau eines kleinen Hafen-Dioramas vor ca. fünf Jahren.

Die South Bay Harbour & Briscoe Ferry Railroad entspricht keinem bestimmten Vorbild, ist also eine reine Freelance-Anlage irgendwo im Nord-Westen der USA.

Diese kurze Industriebahn verbindet den Chicora-Yard im Norden mit der Briscoe-Ferry und dem East-Dolton-Yard im Süden. Epochenmässig wurde keine bestimmte Zeit berücksichtigt (flexible Handhabung).

Das 2 m lange und nur 75 cm breite Kernstück der Hafenbahn ist als Rangierspiel aufgebaut (etwas erweiterte Version vom fast legendären John Allens Switching-Game), also in sich selbst abgeschlossen. Jedoch sind links und rechts weitere Anschlusstücke geplant mit Docks, Piers, Leuchtturm und der Anschluss an die Railroad-Carfloat zur Briscoe-Island.

Dominiert wird die Szene durch eine durchgehende Häuserkulisse. Dem Bau ging eine genaue Planung voraus, so wurden die Häuser zuerst als 1:1 -Papiermodelle gefertigt. Bei sieben der acht Gebäude handelt es sich um DPM-Modul-Bauten. Die weisse Pharma-Fabrik ist ein 'zersägter' Walthers-Bausatz.

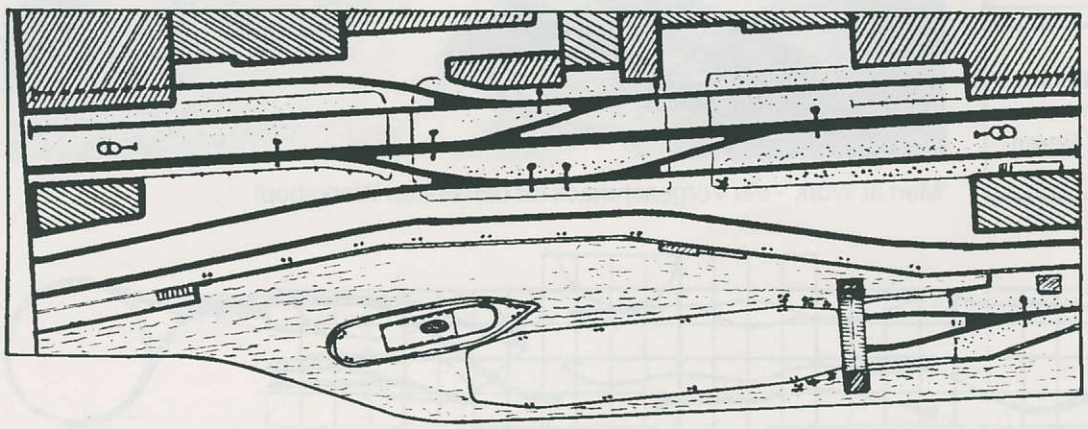
Die Railroad-Carfloat inkl. Apron und Tugboat von der Walthers CornerStone-Serie darf eigentlich auf keinem Waterfront-Thema fehlen. Und so wurde in diesem Jahr die bestehende Anlage im Bereich des Hafenbeckens verbreitert und um einige interessante "eye-catchers" erweitert.

Der Unterbau wurde stabil konstruiert, da von Anfang an geplant war, dass die Anlage transportfähig sein muss. Die Geleise und die 12° Weichen sind von Tillig (Code 83), die Weichenmotoren von Feather Products. Die

Dieses Bild vermittelt eine guten Eindruck dieser lebhaften Hafenszene.

Kadee-Entkuppler-Magnete sind in den Bahnübergängen getarnt eingebaut. Für den Fahrbetrieb dient ein tragbares, kombiniertes Fahr und Stellpult.

Eine besondere Atmosphäre entsteht bei Nacht. Obwohl über 50 Microbirnchen ihr fahles Licht auf die Hafenszene werfen, wirkt die Gegend doch sehr ungemütlich. Ein Spaziergang nachts wäre hier keineswegs zu empfehlen. Doch ungeachtet unserer Gefühle rangiert der kleine Switcher, holt Boxcars von den Ladestellen und stellt Neue zu...
..übrigens: Das Bayview-Hotel ist nur ganz angefressenen Railroad-Freaks zu empfehlen. Zwar hat man eine hervorragene Sicht auf den Yard, aber auch den entsprechenden Sound...



Text, Plan und Foto by
Heinz Rietschle, Zürich

Das Diorama hat eine Grösse von 200 x 75 cm und steht im **Haus A-EG 28**.

Industrial Switching Game Part 2 in HO

Als Erweiterung zu den bereits an der 10th Convention gezeigten zwei Modulen des als Switching Game konzipierten Industriegebietes ist ein weiteres Modul im Bau und wird zusammen mit den bestehenden Teilen an der 11th Convention im Betrieb zu sehen sein.
Auf dem neuen Teil ist die Papierfabrik (Butler Paper Products) von CornerStone zu sehen. Hier werden Boxcars, Pulpwood Flats und Tankcars zu den Ladestellen verschoben, um den Warenfluss in Gang zu halten. Um die Woodchips, die zur Papierherstellung nötig sind, rationell umschlagen zu können, ist vor der Kraftmill ein Rotary Dumper eingebaut. Damit können die Woodchip Cars entleert werden. Der Rotary Dumper ist aus einem Bausatz von CornerStone (Walthers) entstanden. Um die Wagen richtig entleeren zu können, mussten einige Änderungen z.B. an der Grube vorgenommen werden, sowie der Antrieb zum Drehen konstruiert und gebaut werden. Zum Kippen der Wagen werden diese zuerst festgeklemmt und dann um ca. 120° gedreht. Dabei fällt das Material in einen unter der Grube stehenden Wagen, der mit einer Seilwinde an den Rand des Moduls verschoben wird und von Hand gegen einen leeren Wagen getauscht wird.
Für den Bau der Fabrikhallen mussten die Bausätze den Platzverhältnissen entsprechend angepasst werden. So ist z.B. vom Hauptgebäude nur etwa 1/3 zu sehen. Die Bauten wurden bemalt und mit Kreidepulver verwittert.
Als Gleismaterial wird das Code 83 Programm von Shinohara verwendet. Alle Geleise sind mit 'Rail Tie Brown' Farbe von 'Polly Scale' verwittert. Die Weichen werden, wie bereits auf den bestehenden Modulen, durch eine selbstgebaute Mechanik von Hand betätigt.
Beim Getreidesilo wurde ein Truck Dumper eingebaut, um die Trucks schnell entleeren zu können. Der Dumper entstand nach Fotos und Zeichnungen vom Model Railroader Magazin aus Profilen und Platten von Evergreen. Das Gerät wird durch einen selbst gebauten Antrieb bewegt.
Zur Gestaltung der Umgebung sind die bekannten Produkte von Woodland Scenics verwendet worden. Die Fabrikzäune sind aus Evergreen Profilen mit Hilfe von einfachen Vorrichtungen gebaut worden.
Der Bau der Module ist durch Fotos dokumentiert worden, so dass das Vorgehen beim Bau der Module erläutert werden kann. Die verschiedenen Vorrichtungen zum Bau der Einzelteile können an der Ausstellung besichtigt werden.
Ich bin an beiden Tagen gerne bereit, Auskunft über den Bau der Module zu geben und Ihre Fragen zu beantworten. Sie werden auch Gelegenheit haben, sich aktiv als 'Switcher' zu betätigen.

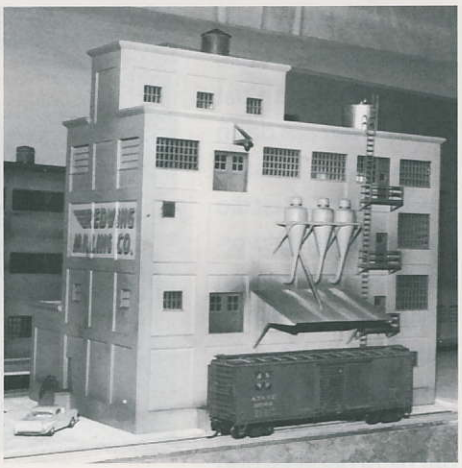


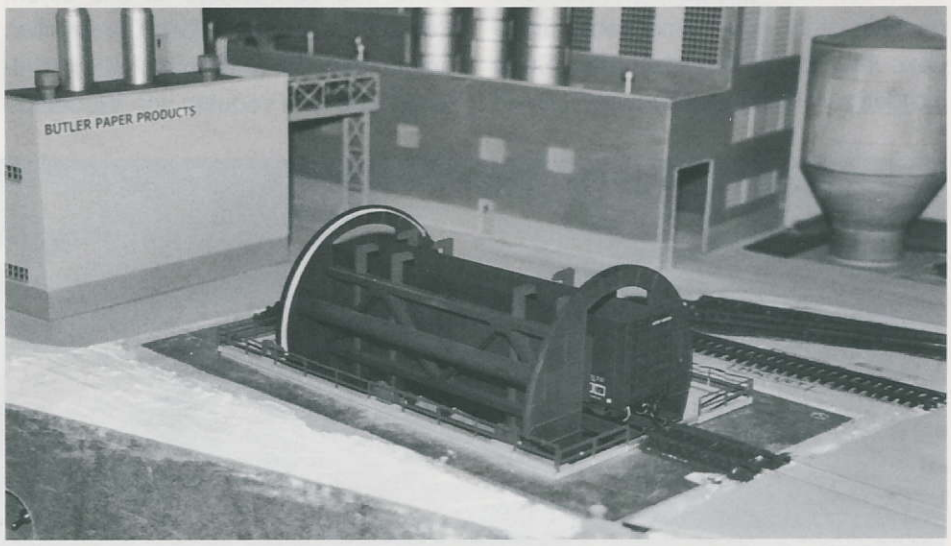
Bild oben: 7 = Redwing Milling
Bild links: 8 = Grain Elevator

Grösse der Modulanlage: 360 x 60 cm

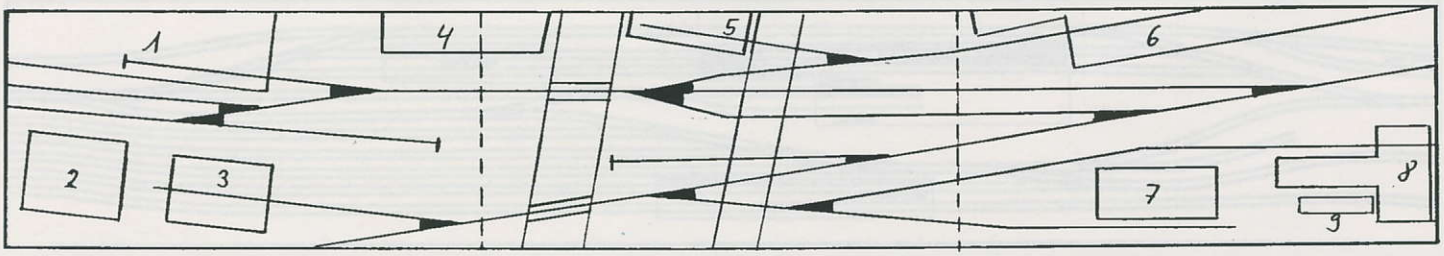
Haus A-EG 16

Text, Plan, Fotos by
Paul Dell'Ava, Dübendorf

Bild unten: 3 = Rotary Dumper



1 = Main Mill, 2 = Kraft Mill, 3 = Rotary Dumper, 4 = Pawnee County Coldwater, 5 = General Power, 6 = Three Color Plastics
7 = Redwing Milling Co, 8 = Grain Elevator, 9 = Truck Dumper



High Desert & Sierra Railroad in HO

Während drei Jahren habe ich einfach Loks gekauft oder selbst gebaut, um sie dann in die Vitrine zu stellen. Mit der Zeit ist die Vitrine zu klein geworden und so mussten einige der Maschinen wieder in die Verpakkung zurück. Dieser Zustand hat mir aber gar nicht gepasst und ich überlegte mir, wie ich meinen Fahrzeugpark zur Schau stellen kann. Eine zweite Vitrine oder ein Diorama standen zur Wahl.

Nach reiflicher Überlegung habe ich mich zu einem Diorama entschlossen. Da ich alle Loks und eventuell ein paar Wagen aufstellen wollte, kam für mich nur eine Depotanlage mit Enginehouse, Einrichtungen zum Besanden und Tanken und was sonst noch alles dazu gehört in Frage. Meine favorisierte Eisenbahn ist die Union Pacific Railroad mit SP und DRG&W. Allerdings bin ich nicht so verbissen auf diese Bahnen fixiert und deshalb sieht man auch noch einige Loks von anderen Gesellschaften. So ist die Idee zur High Desert & Sierra Railroad entstanden. Allerdings ergibt sich da noch ein Problem - Platz. Also besteht die HD & SRR momentan nur aus vier Modulen zu 60 x 100 cm. Nicht viel, aber fürs Erste reichts.

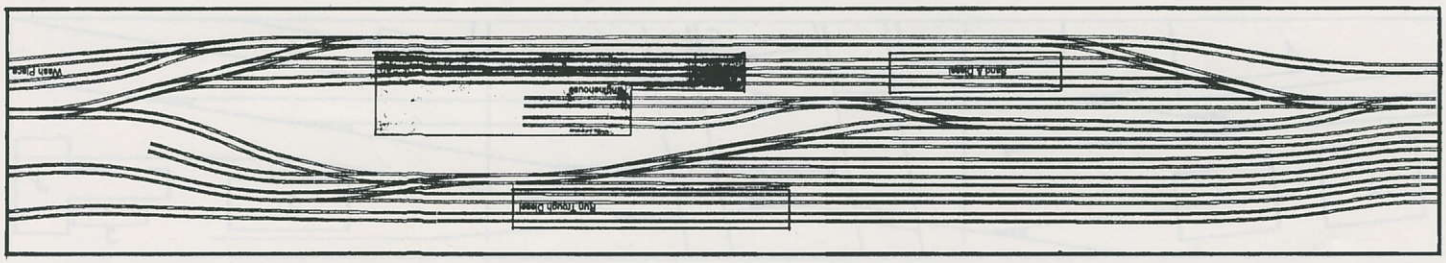
Die Geleise und die Weichen sind alle aus Pilz Elite Code 83 Profilen im Eigenbau hergestellt. Das grosse Enginehouse besteht aus Profilen und Platten von Evergreen und ist mit etwas Phantasie dem von Barstow, CA ähnlich. Die Schienen im Innern stehen alle auf Profilen aus Messing damit die Arbeiter auch von unten gut an die Loks herankommen. Die Sand und Tankanlage ist aus einem Bausatz von Diamond Scale Construction entstanden. Für die Landschaftsgestaltung habe ich Produkte von Woodland und Arizona Rock & Mineral verwendet. Leider sind die Module noch nicht fertig. Details, Figuren und Strassenfahrzeuge kann man noch nicht viele finden, aber mit der Zeit wird auch hier noch Leben entstehen.

Da mir ein Diorama ohne die Möglichkeit zu fahren nicht behagt, habe ich das Ganze mit einem Digitalsystem von Digitrax bestückt. Das hat den Vorteil, dass die Loks völlig unabhängig voneinander fahren können und die verschiedenen Stirnbeleuchtungen funktionsfähig sind. So ist auf dem eng bemessenen Raum wenigstens ein bisschen Fahrbetrieb möglich.

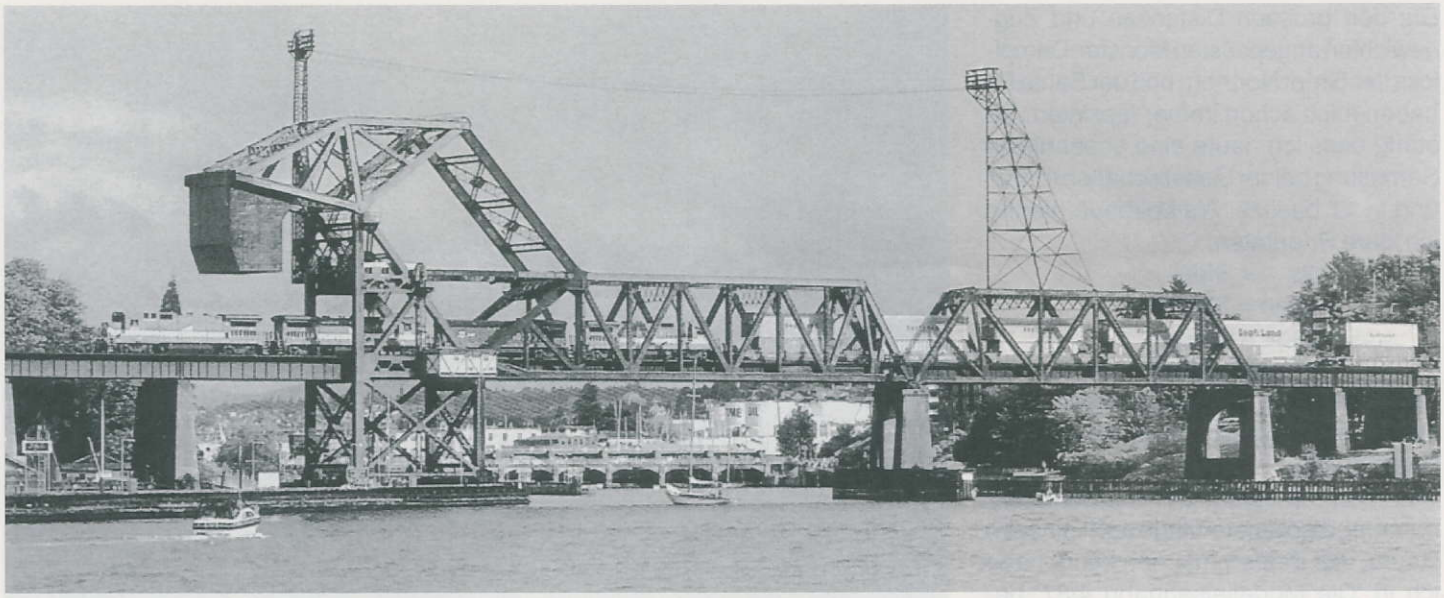
Grösse: 400 x 60 cm

Text, Plan und Fotos by **Stefan Wagner**, Erstfeld

Haus A-OG 39

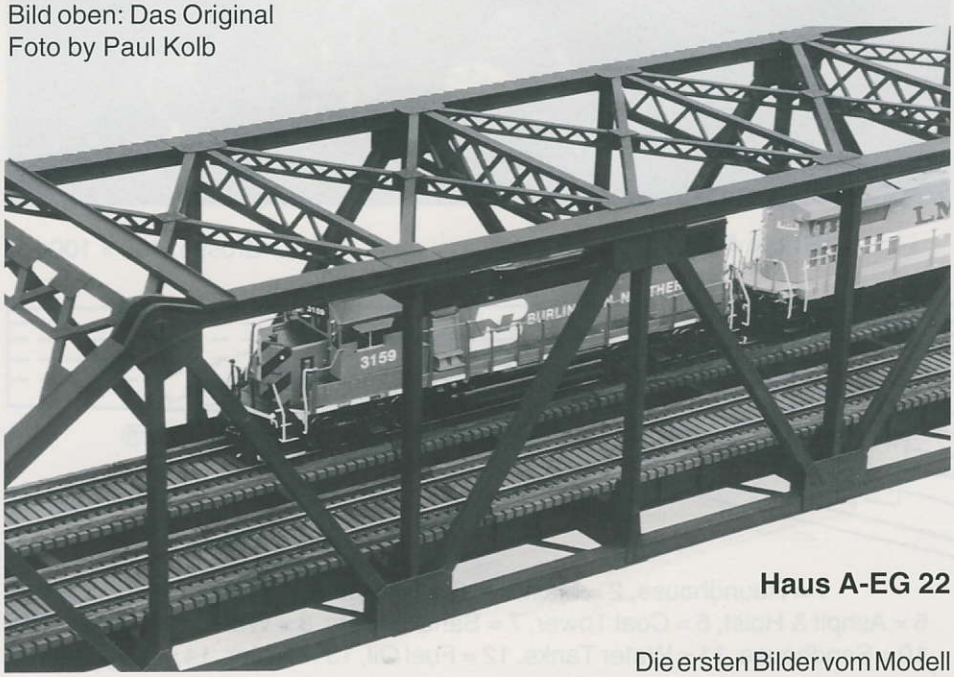


Ballard Draw Bridge in HO



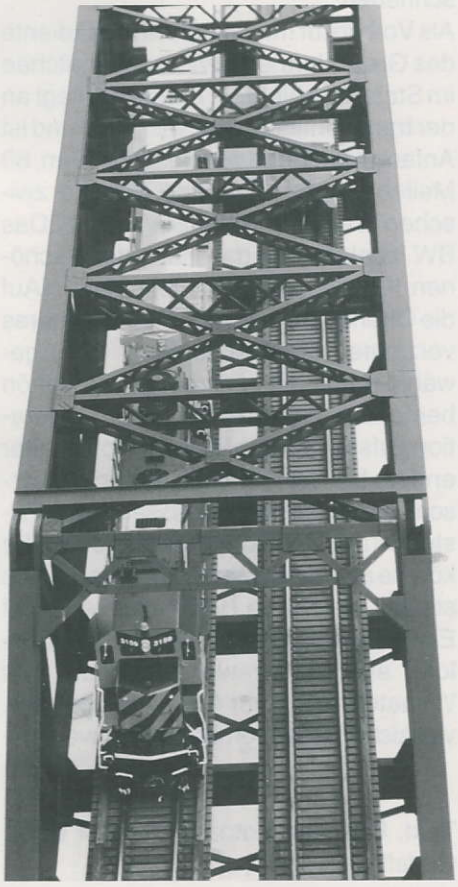
Markus Zöschg aus Schlanders (Italy) ist ein bekennender Fan der Burlington Northern und BNSF Railroad. Beim Durchstöbern eines BN-Annuals stiess er das erste Mal auf ein Foto der Ballard-Brücke und war sofort davon fasziniert. Recht schnell entstand die Idee, ein Modell davon zu bauen. Leider fehlten aber genauere Angaben und Fotos. Erst durch die Hilfe von Paul Kolb, welcher selbst schon vor Ort war und hervorragende Bilder lieferte, konnte ernsthaft an die Planung herangegangen werden.
So entstand für das Hauptthema 'Railroads along the Westcoast' ein 170 x 70 cm grosses Modul, welches später in eine Anlage integriert werden soll.
Vorbild: Dia Ballard Drawbridge wurde 1913 von der ehemaligen Great Northern Railroad (heute BNSF) erbaut und steht in der Nähe von Seattle im Staat Washington. Diese doppelgleisige Hebebrücke überspannt den Lake Washington Schiffskanal, welcher den Lake Washington mit der Shilshole Bay (Puget Sound) verbindet. Das gesamte Bauwerk misst 1140 Fuss (342 m), wobei der bewegliche Teil rund 202 Fuss (61 m) lang ist.
Modell: Als Basis für die Klapp- und die Kastenbrücke dienten vier Bausätze von Walthers (CornerStone), welche durch 'kitbashing' entsprechend verlängert und doppelgleisig ausgebaut wurden. Die Hauptbrücke (Länge 70 cm) musste mit verschiedenen Messingprofilen innen verstärkt werden, um später einmal das Gewicht der Züge tragen zu können. Die

Bild oben: Das Original
Foto by Paul Kolb



Haus A-EG 22

Die ersten Bilder vom Modell



Schienen (Code 83 von Shinohara) wurden auf Central Valley Schwellen gebettet und farblich nachbehandelt. Die Betonpfeiler und Schutzbauten mussten in komplettem Eigenbau erstellt werden.
Auch auf die Nachbildung der vielfältigen Details im Umfeld der Brücke wie kleine Boote, Seevögel, Lampen usw. wird grosser Wert gelegt und sicherlich noch viele Stunden Arbeit erfordern.

Text und Fotos by **Markus Zöschg**, Schlanders, Italy

Bahnbetriebswerk Wenatchee, WA der GN in HO

Die den grossen Distanzen und Zuggewichten angepassten Monster-Dampfloks der Great Northern und der Santa Fe haben mich schon immer fasziniert. So stark, dass ich heute eine ansehnliche Sammlung beider Gesellschaften in 'HO' und in 'O' besitze. Als Lokbauer kenne ich klare Prioritäten:

Loks = Stars
Wagen = Statisten
Anlage = Bühne

Die Stars brauchen eine Bühne, aber nicht von Dioramaqualität, sonst stiehlt diese die Aufmerksamkeit des Beschauers.

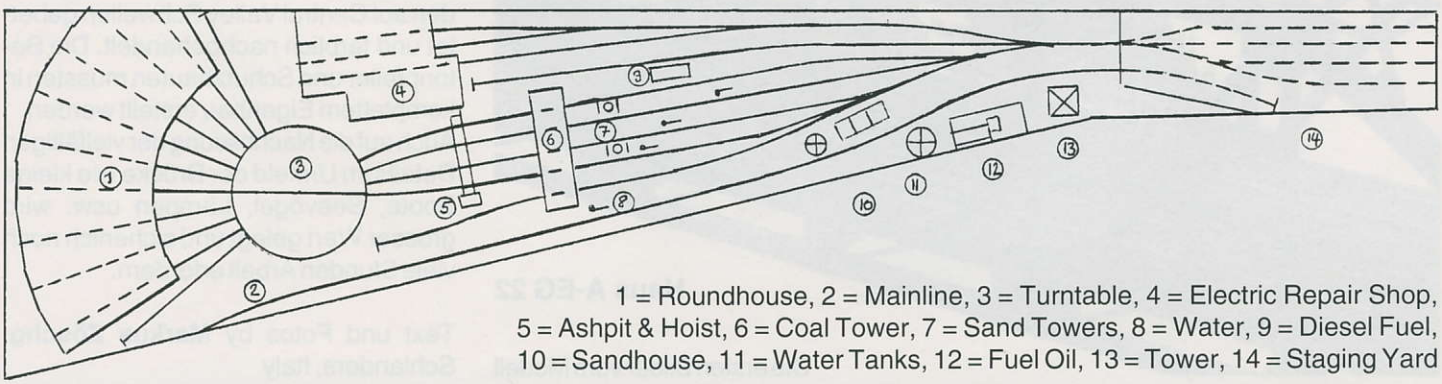
Wie man mit einem BW mit Schattenbahnhof, also einer Anlage auf kleinstem Raum, viel Betrieb machen kann, habe ich in 'Die Modelleisenbahn 4/87' beschrieben.

Als Vorbild für meine Bühne in HO diente das Great Northern BW von Wenatchee im Staat Washington. Dieser Ort liegt an der transkontinentalen 'Mainline' und ist Anfang bzw. Ende der elektrifizierten, 80 Meilen langen, Cascade Strecke zwischen Wenatchee und Skykomish. Das BW ist also auch das Heim der 3 schönen Klassen von GN-Elektroloks. (Auf die Oberleitung habe ich bis auf weiteres verzichtet). Als Zeitpunkt ist 1950 gewählt, damit ich auch einige der schön bemalten Dieselloks der ersten Generation aufstellen kann. Das Dampfzeitalter endete bei der GN 1958. Wann die verschiedenen Dampflok-Klassen ausgemustert wurden, weiss ich nicht genau. Es könnte also eine Dampflok auf der Bühne stehen, welche es 1950 nicht mehr gab! Einige meiner neusten Spur O Eigenbauloks sind anderswo zu sehen. Ein Wenatchee in Spur O ist auch geplant, vielleicht für die übernächste Convention.

Text, Plan und Fotos by **Rudolf Beer**, Gerlafingen

Haus A-OG 40

Grösse: 400 x 100 cm



1 = Roundhouse, 2 = Mainline, 3 = Turntable, 4 = Electric Repair Shop, 5 = Ashpit & Hoist, 6 = Coal Tower, 7 = Sand Towers, 8 = Water, 9 = Diesel Fuel, 10 = Sandhouse, 11 = Water Tanks, 12 = Fuel Oil, 13 = Tower, 14 = Staging Yard

Monarch Branch - Garfield Switchback in HO

Die Monarch Branch der Denver & Rio Grande Western führte einst von Salida, Colorado nach Westen bis Monarch, CO, unterhalb des Gipfels des Monarch Passes. Sie wurde im Jahre 1883 als Schmalspurbahn in Betrieb genommen und 1956 als letzte Strecke der Rio Grande auf Normalspur umgespurt. Die Züge bestanden eigentlich immer aus Gondolas und fuhren im Auftrag der Colorado, Fuel & Iron Corporation (CF&I) in Pueblo, CO. Die CF&I betreibt in Monarch einen Steinbruch, in dem der Kalkstein gewonnen wird, den sie als Zuschlag für die Stahlgewinnung in ihrem Stahlwerk in Pueblo benötigt. Bis 1956 musste der Kalkstein in Salida noch sehr umständlich von Schmalspur- auf Normalspurgüterwagen umgeladen werden. Dann hätte die Strecke eigentlich abgebrochen werden sollen, aber die Colorado, Fuel & Iron finanzierte den Umbau auf Normalspur. Damit begann das Dieselzeitalter auf dieser Strecke, das bis zum endgültigen Ende 1983 andauern sollte.

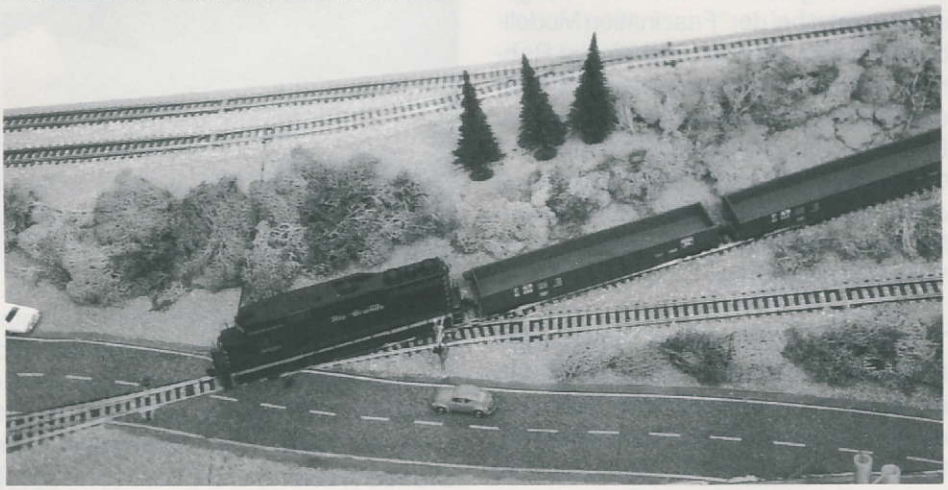
Haus A-EG 20

Die Monarch Branch war wegen ihres einmaligen Streckenverlaufs mit engen Haarnadelkurven, Steigungen von bis zu 5 % und nicht zuletzt wegen einer Spitzkehre, der Garfield Switchback, berühmt. Die engen Kurven waren auch der Grund dafür, dass - abgesehen von Probefahrten im Jahre 1956 - nur vierachsige Diesellokse auf dieser Strecke verkehren konnten.

Die interessante Betriebsführung der Spitzkehre waren der Grund für mich, diese im Massstab 1:87 (HO) nachzubauen, und ausserdem hält sich der Platzbedarf, trotz Fahrbetrieb, auch noch in Grenzen. Die Anlage ist 3,4 m lang und 0,5 m breit. Aus Gründen der Transportkapazität musste bei der Länge leider ein Kompromiss eingegangen werden. Sie wurde auf ca. ein Drittel der massstäblichen Länge (im exakten HO-Massstab wäre sie 9 m lang!!) verkürzt. Zeitlich ist sie Anfang der achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts angesiedelt, also kurz vor der endgültigen Stillegung. Das Rollmaterial beschränkt sich vorbildegerecht auf eine GP30, einige Gondolas und einen Caboose. Die Steigung beträgt übrigens wie in echt 5 %. Die GP30 wird beim Hinaufschieben der Wagen in der Spitzkehre, ebenfalls wie beim Vorbild, bis an ihre Grenzen gefordert. Auch bei den Strassenfahrzeugen, die Highway US-50 bevölkern, wurde auf eine epochengerechte Ausstattung geachtet. Während der 11th Convention wird die Anlage im Betrieb vorgeführt. Abschliessend soll noch erwähnt werden, dass beim Anlagenbau hauptsächlich Altmaterialien wiederverwendet bzw, recycled wurden: Für den Rahmen wurde Abfallholz verwendet; die Landschaft besteht aus einem alten Bett-Tuch und alten Zeitungen.

Wer sich für die Monarch Branch zur Schmalspurzeit interessiert, dem sei ein Besuch im American Layoutcenter empfohlen. Dort ist eine On3 Anlage mit diesem Thema in Betrieb.

Übrigens: Wer heutzutage mit offenen Augen den Highway US-50 von Salida in Richtung Gunnison den Monarch Pass hinauf fährt, kann die genauem Hinsehen den ehemaligen Verlauf der Monarch Branch noch erkennen.



Die GP30 schiebt ihren Zug die Spitzkehre hinauf.

Die Rio Grande GP30 überquert den Highway US-50.

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

Danube Reed Logo created
by R. Winkler

White River Module in HO

'White River'- Module von **Peter Magg - Stuttgart Railroaders**, Germany

Der erste öffentlichen Auftritt meiner Modulanlage "Mainstreet, U.S.A" (9th CV 1996) an den Korntaler Modellbahntagen im Januar 1996 war der Startschuß für eine bis dato ungebremste Bautätigkeit im Kreis mehrerer Fans amerikanischer Eisenbahnen im Raum Stuttgart. In der Zwischenzeit haben wir die stetig wachsende Anlage schon mehrfach ausgestellt, zuletzt bei der "Faszination Modellbau" im März 2000 in Sinsheim im Rahmen der US-Sonderschau des BDEF mit den Rekordabmessungen von 19 x 12 m. Erklärtes Ziel ist jedoch, bei der 12th Convention im Jahre 2002 in Adliswil dabei zu sein. Die beiden "White River'-Module stellen also quasi eine Vorankündigung dar.

Thematisch deckt unsere Anlage den Mittelwesten und Westen der USA ab, die eingleisige Hauptstrecke zieht sich durch vorwiegend karge Landschaften. Peter Magg hatte sich für seine Module erst die Felsschluchten in Colorado als Vorbild genommen, ein Besuch am Columbia River in Oregon war jedoch so faszinierend, daß er den Abschnitt bei Multnomah Falls unbedingt mit einbauen mußte.

Haus C-EG 59

Christian Schmidt
Fachbuchhandlung
Sauerbruchstr. 10
D-81377 München
Tel. 089-703227 - Fax 7005361
E-Mail: info@christian-schmidt.com

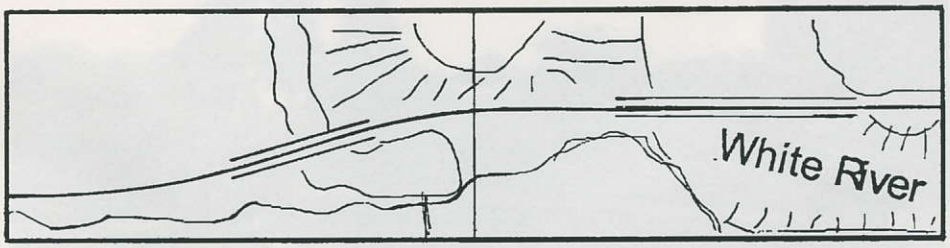
Eisenbahn-Bücher aus aller Welt :

Aus den USA :
Kalmbach – Carstens - Morning Sun
Four Ways West - LPD-Publishing
OSO - Sono Nis Press - Footprint
Nickel Bell - Boston Mills - RRP
.....
von deutschen Verlagen:
Transpress – Bufe – Schweers&Wall
und andere ...

Außerdem führen wir Bücher über
Militärfahrzeuge - Uniformen - Luftfahrt – Marine,* sowie *Schiffsmodelle aus Metall: Sammler-Maßstab 1:1250.

Die White River & Northwestern ist eine fiktive Bahngesellschaft, die im Norden Colorados angesiedelt ist. Die beiden Module selbst stellen einen Übergang in einen Canyon dar und sind nach Motiven am Columbia River (Wasserfall) und in Colorado gestaltet. Die Epoche entspricht ca. 1950, also der Transition Time. Nebst der WR&NW (White River & Northwestern) werden auch Züge von D&RGW (Denver & Rio Grande Western) und CB&Q (Chicago, Burlington & Quincy) verkehren. Allerdings werden unsere beiden Module noch ohne Fahrbetrieb sein, doch denken wir schon heute an die 12th Convention!

Grösse: 300 x 75 cm



Nicht weit von Portland, Oregon, ergiessen sich mehrere Wasserfälle von einem Hochplateau ins Tal des breiten Columbia River. Die Erbauer der O.W.R & N. (Oregon-Washington Railway and Navigation Company), einer der Vorläufer der heutigen UP, waren durch die ungünstige Lage auf dem schmalen Uferstreifen gezwungen, Seitenarme und Mündungsbereiche der zufliessenden Bäche mit vielen Dämmen und Brücken zu überqueren. Erst die großen Baumaßnahmen nach dem zweiten Weltkrieg, wie Staustufen, Bau der Interstate und dadurch bedingte Streckenverlagerungen veränderten das Gesicht dieser beeindruckenden Flußlandschaft entscheidend. Die "White River"-Module entsprechen den Charakteristika dieses Streckenabschnitts vor den großen Veränderungen.

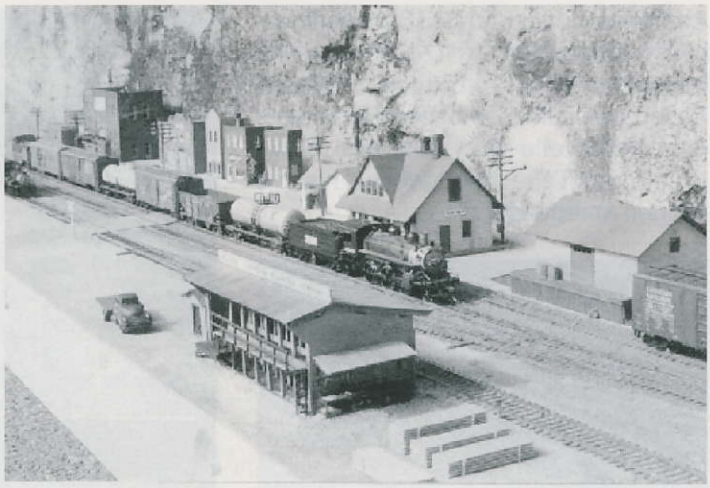
Die hoch aufragenden Felsen sind separate, abnehmbare Teile, was den Transport im PKW überhaupt erst möglich macht. Die Erschwernisse, die sich im Umfeld der vergangenen Ausstellungen beim Transport ergaben, führten zu einer Neukonstrukion in diesem Bereich.

Martin Stierlen wird an beiden Tagen eine Clinic zum Thema: Amerikanisierung von europäischen Gebäudebausätzen durchführen (Clinic 3).

Text by **Martin Stierlen**, Korntal, D
Skizze by **Peter Magg**, Germany

AMROS (CH) & AML (LUX) - Modulanlage HO

AMROS steht für „**A**merican **M**odular **R**ailroaders **o**f **S**witzerland" und ist kein Klub, sondern ein loser Zusammenschluss von Modellbahnern, welche modulare Anlagen nach **FREMO-US Norm** bauen (aber auch Module nach MAS-Norm wurden schon in unsere Arrangements integriert). Teilnehmer kommen sowohl aus der West- wie der Ostschweiz. Ein wichtiges Ziel der Treffen ist der vorbildorientierte Betrieb mit Zuglaufplänen, Wagenkarten und Frachtzetteln. Heute beträgt die Gesamtlänge der Arrangements ungefähr 25 m, mit drei Bahnhöfen, zwei "Fiddle Yards" und diversen Landschaftsmodulen. Weitere sind geplant oder im Bau.
FREMO ist vor allem in Deutschland, Holland und Luxemburg vertreten. So entstand für die Convention 1998 ein Arrangement aus deutschen, luxemburgischen und schweizerischen Modulen. Dieses Jahr wird das Arrangement zusammen mit FREMO-Mitgliedern aus Luxemburg um Alain Kap aufgebaut.



Teilnehmer **AMROS** (CH):
- Philippe Kälin
- Daniel Orlando
- Hansuli Oschwald
- Daniel Schläfli
- Laurent Siliprandi
- Alexandre Zucchiatti

Kontaktadresse:
Daniel Schläfli, Baume 6,
1023 Crissier
daniel.schlaefli@nextrom.com
Tel. 021-635-3672

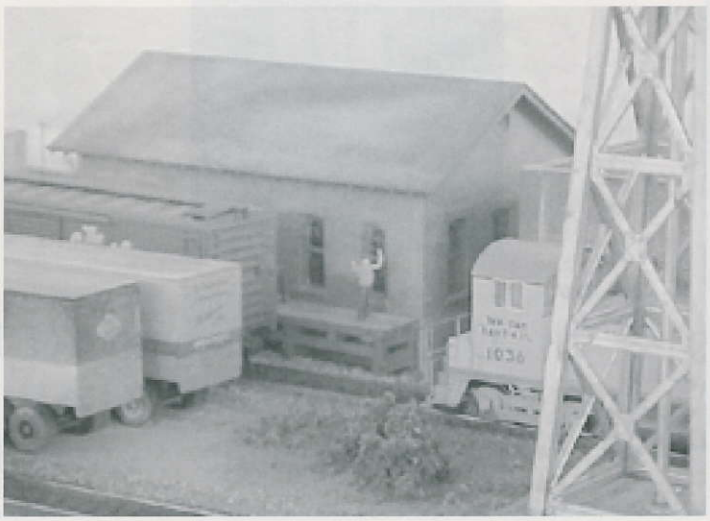
Text und 2 Fotos oben by **Daniel Schläfli**, Crissier

Haus C-EG 58

3 Fotos by **Alain Kap**, Mersh, Luxembourg

Teilnehmer der **American Modelrailroaders of Luxembourg**:

- Franz Achten
- Alain Kap
- Alice Kramp
- Emil Schlitz
- Tom Schlechter
- Patty Wennmacher



Modelrailroading makes fun in HO

Andreas Lindner und Rolf Schmiedel arbeiten zusammen an HO-Modulen. Hier haben wir uns vom Vorbild des Tehachapi-Passes beeinflussen lassen. Besonders der prachtvolle Bildband von Steve Smollinger 'Tehachapi' gab uns hier die nötigen Anregungen.

Je nach Baufortschritt werden wir Module mit 160 cm (240 cm) Länge und 40 cm Breite präsentieren.

Text unf Fotos by **Andreas Lindner** und **Rolf Schmiedel**, Germany

Haus C-EG 61

Bitte beachten Sie auch die O-Modulanlage aus der gleichen Werkstatt im Haus C-EG 60.

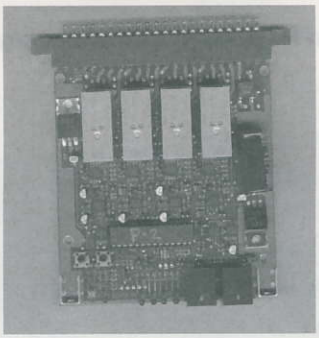
DigiToys-Systems AG

Kompetenz und Sicherheit für Digital-Modellbahner

DIGITRAX®
DIGITAL COMMAND CONTROL

Powermanager PM-4

- 4 unabhängige Stromkreise mit Kurzschluss-Schutz
- Oder steuert 4 Kehrschlaufen
- Belastung bis **12 A** pro Ausgang
- Ausgänge einzeln programmierbar



WinLok Version 2.1

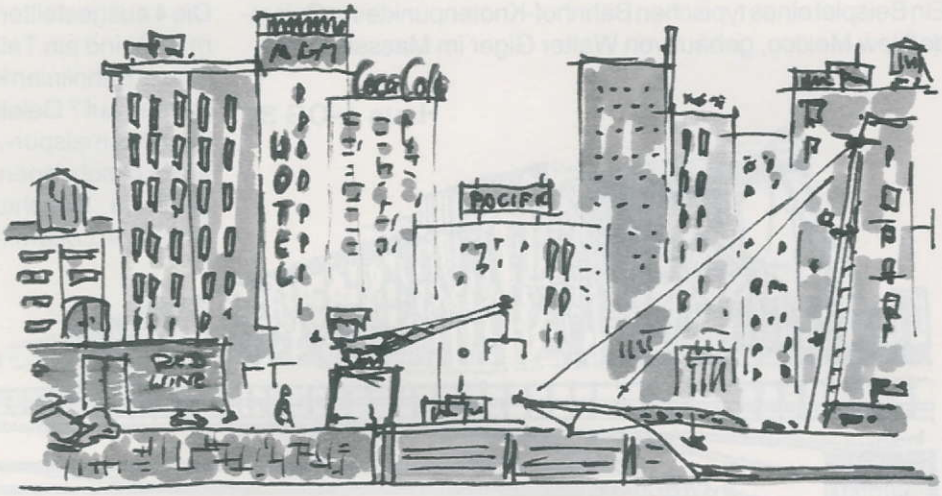
Da geht der Zug erst richtig los.

(Made by Tanner-Soft)

DigiToys-Systems AG, Eggliweg 19, 8832 Wilen
Tel. +41-1-687 31 61 Fax.+41-1-785 08 59
Homepage : www.digitoys-systems.ch

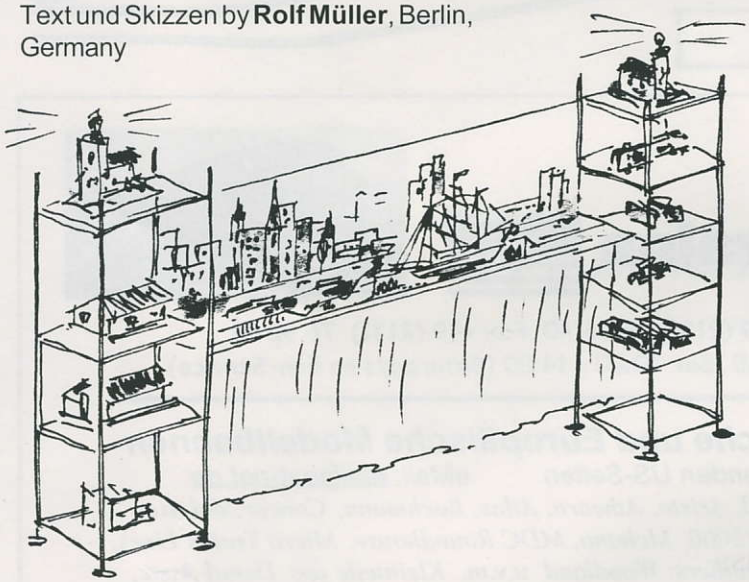
Pacific Coast Diorama in HO und Fine Scale Modelle in Spur 1

Das Diorama ist Bestandteil der Einrichtung des Arbeitszimmers und bildet den Abschluss einer Regalwand, die Literatur und Einrichtungsgegenstände aufnimmt. Die Plattenmasse ergeben sich aus dem Möbelsystem. Eine spätere Erweiterung ist geplant. Zur Ausstellung ist Rangierbetrieb geplant. Das Vorbild ist free lance, es wird mit Industriematerial (z.B. MZZ-Kulissen usw.) gearbeitet. Es entspricht der heutigen Zeit.



Thema: Pazifikküste, Stadtvorort, Industrie- und Hafenbereich
Massstab: HO (1:87)
Grösse: 500 x 35 cm (Regalteil 60 cm), Höhe 210 cm, Präsentationshöhe 140 cm.

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



Haus A-UG 8

Auf beiden Seiten dieses Dioramas werden von 'Royal One' Fine Scale Modelle in Spur 1 (1:32) präsentiert.
Fahrzeuge: Diesellok EMD SD45 UP no. 19 gealtert und 3 Güterwagen von MDC, Ford Pick-up 1954 und Mac Truck mit Berkins Trailer (beide 1:34).
Gebäude: 2 x Lighthouse und 2 x Bahnhof nach UP und kanadischen Vorbildern.

Foto by **Horst Göhr**, Berlin, Germany

ROYAL ONE

GÖHR FINE SCALE MODELLE

HELLEBERGEWEG 31A
D-14089 BERLIN
TEL./FAX: 030 / 365 71 82
FUNK: 0172 / 396 75 61

RAIL - TECH

ATLAS O · 3rd rail · MTH Electric Trains · LIONEL Since 1900 · RAIL KING By MTH Electric Trains

U.Germann, M.Schürerstr.17, 2540 Grenchen

☎ / FAX (+41) 032/653 33 66 Natel: 079/218'77'11 (ab / dès 16.30 h.)

E-Mail: railtech@bluewin.ch

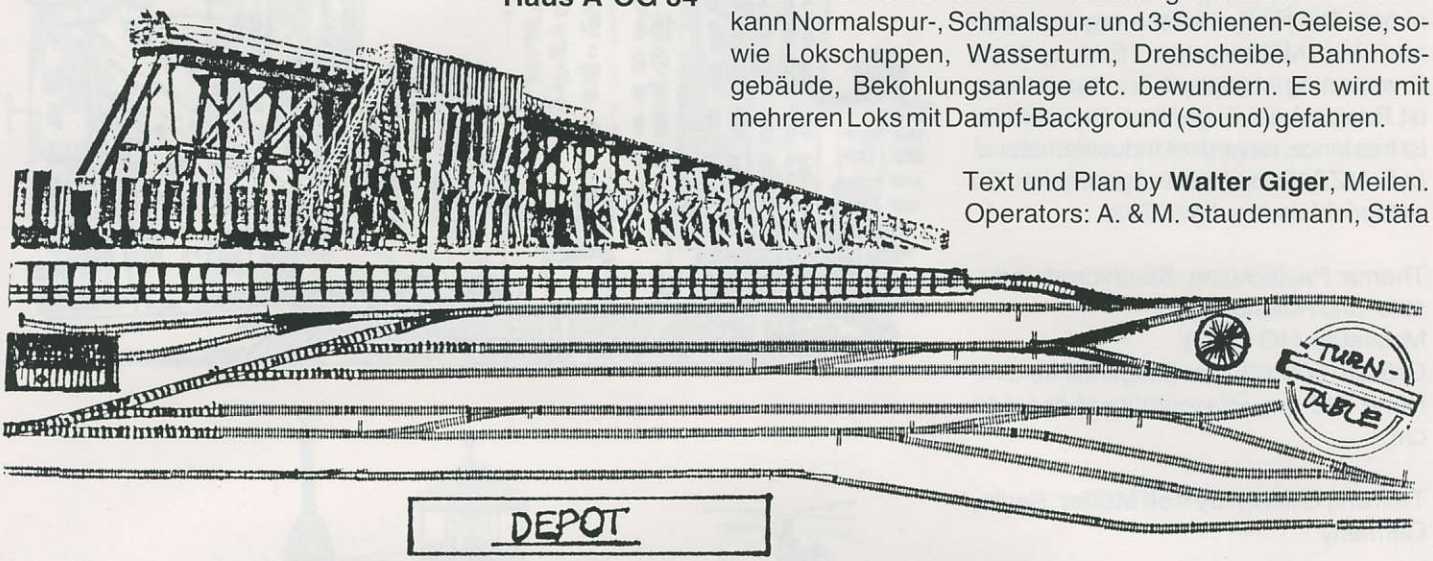
Ihr U.S. Spur 0-3 Leiter-Spezialist, Verkauf, Rep. und Umbauten

Votre spécialiste 0-3 rails américain, ventes, rép.& modifications

Engine Facilities for Helpers in O/On3

Ein Beispiel eines typischen Bahnhof-Knotenpunktes in Colorado/New Mexico, gebaut von Walter Giger im Massstab 1:48.

Haus A-OG 34



Die 4 ausgestellten Module ergeben eine Grösse von 0,8 x 5,8 m und sind ein Teilstück aus einer 4 x 9 m grossen Modulanlage. 5 Bahnlinien kommen hier zusammen und die Fahrzeuge werden auf 7 Geleisen neu zusammengestellt. Der Betrachter kann Normalspur-, Schmalspur- und 3-Schienen-Geleise, sowie Lokschuppen, Wasserturm, Drehscheibe, Bahnhofsgebäude, Bekohlungsanlage etc. bewundern. Es wird mit mehreren Loks mit Dampf-Background (Sound) gefahren.

Text und Plan by **Walter Giger**, Meilen.
Operators: A. & M. Staudenmann, Stäfa

All American Trains

Rathaus Arkaden 41564 Kaarst Fon +49 (2131) 76 96 40 Fax +49 (2131) 76 96 41
Mo - Wed 10.00 - 18.30, Thu + Fri 10.00 - 19.30, Sat. 10.00 - 14.00 (Saturdays no Fon-Service)

Das Fachgeschäft für Amerikanische und Europäische Modellbahnen

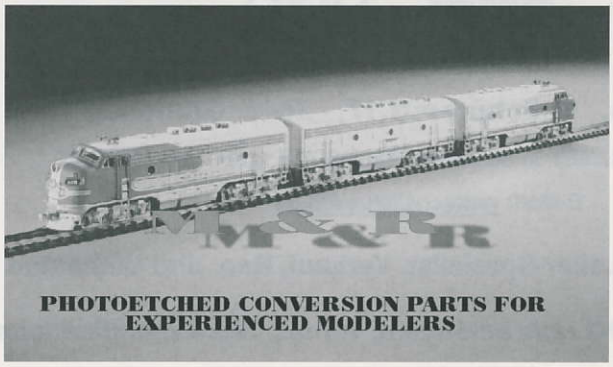
http://www.aat-net.de ... mit Links zu tausenden US-Seiten eMail: aat@aat-net.de

Wir führen alle bekannten US-Marken wie Accurail, Aristo, Athearn, Atlas, Bachmann, Concor, deLuxe, Intermountain, IHC, KATO, LifeLike Proto 1000 und 2000, Mehano, MDC Roundhouse, Micro Trains Lines, Overland Inc., Pentrex, SPV, Stewart, Spectrum, Walthers, Woodland u.v.m. Kleinteile (eg. Detail Asso., Detail West, Precision Scale, Tichy Train) und nicht lagernde Artikel bestellen wir wöchentlich !! Alle US-Magazine (Trains, CT, MR, RMJ, RMC, DE, CRM, MRing, N-Sc, CTC, Mainl) bei uns im Abo !! Unser Europäisches Programm umfaßt Arnold, Brawa, Fleischmann, Liliput, Trix, Roco, Piko und Gützold.

TRY US !!!©

Fordern Sie per Fax, Brief oder eMail unter Angabe Ihrer Spurweite (N oder H0) **unsere ständig aktualisierte Lagerliste der amerikanischen Lokomotiven an. Sie erhalten Sie umgehend kostenlos !!!**

Versand (Schweiz ohne 16% MwSt) ab DM 28.00 auf Scheck, Vorauskasse oder Kreditkarte (VISA/ Euro/Amex)
Inhaber: Rainer Hartmann Bankverbindung: Konto 800 202 74 Sparkasse Neuss BLZ 305 500 00



Fotoätzteile aus feinem Messingblech für Umbauten für den anspruchsvollen Modellbauer.

Wir führen viele Umrüstteile und Details für Loks und Wagen in Spur N. Besuchen Sie unseren Stand an der 11th Convention oder verlangen Sie unsere Unterlagen.

Unsere Spezialität:
Zurüst- und Umrüstteile für Santa Fe!

M&R Roberto Martari
Via Madonna di Monte 3
I-37066 Sommacampagna (VR)
E-Mail: r.martari@libero.it

Timber Trestle in On30

Ich baute diese Brücke nach dem Buch: Bridges & Trestles vom Kalmbach Verlag (MR Series No. 33). Das Diorama stellt einen felsigen Taleinschnitt dar, der durch eine Holzbrücke verbunden ist. Das Diorama ist 144 cm lang, 42 cm breit und 54 cm hoch.

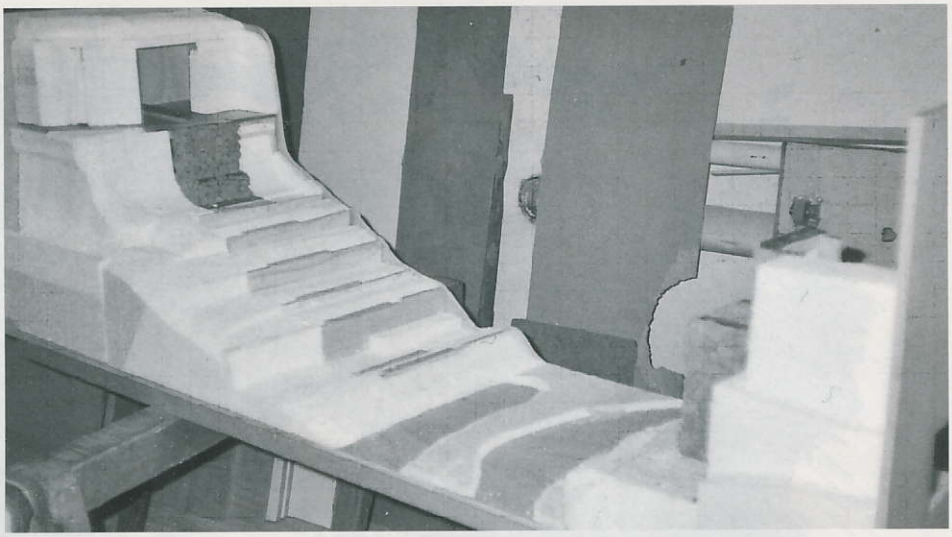
Trestle: Die Brücke hat eine Länge von 100 cm und die Höhe beträgt 35 cm. Sämtliche Holzteile (Fichtenholz) fertigte ich nach Plan und Mass an. Mit einer Feinsäge (Fräse) schnitt ich die Teile zu. Für die 10 Gestellstützen baute ich eine Lehre, damit alle die gleichen Winkel und Höhe haben.

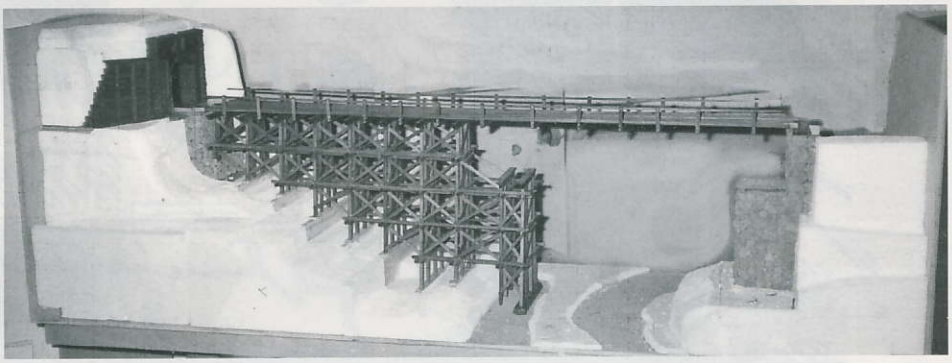
Oberbau (Landschaft): Als Basis wurden Styroporplatten aufeinander geleimt und mit Messer und Feile grob bearbeitet. Mit Spachtelmasse (Lentolit-Weissputz) formte ich die Felspartien. Mit einer Drahtbürste wurden die Felsschichten hergestellt. Für die Farbgebung der Felsen nahm ich Acrylfarbe und für die Schattierungen versch. Pulverfarben. Büsche und Bäume fertigte ich aus feinen Blütenstauden, wobei die Tannen von Heki sind. Der Fluss machte mir zuerst etwas Kopfzerbrechen, bis ich eine befriedigende Lösung fand, um das Wasser darzustellen. Im Bastelladen fand ich geprägtes, blaues Papier, das ich mit einer Klarsichtfolie bedeckte. Die Flussränder säumte ich mit Sandbänken und kleinen Steinen. Für die Begrünung des Moduls benutzte ich Grasfasern, Beflockungsmaterial und Fliessmatten (für die Bäume) von Heki.

Rollmaterial: Auf der Brücke steht ein Personenzug der C&S (Colorado & Southern) der Epoche ca. 1860. Es ist die neue Linie von Bachmann/Spectrum in der Grösse On30 (auf HO-Geleisen).

Text und Fotos by

Max W. Hintermann, Zürich





Haus A-OG 33

Kalender 2001

Wir führen über 70 Kalender aus verschiedenen Verlagen. Besuchen Sie uns am Stand an der Convention oder bestellen Sie die Unterlagen per Post.

ATLAS

Spur O Lokomotiven, Güter- & Personenwagen

Extended Vision Caboose
- Burlington Northern
- Chesapeake & Ohio
- Great Northern
- Reading
- Santa Fe
- Burlington Northern

Besuchen Sie uns am Stand an der Convention, oder bestellen Sie die Unterlagen per Post.

GENESIS

Athearn Genesis Line
(Spur HO) Lokomotiven
- SD 70M
- SD 70I
- SD 75I
- USRA 2-8-2 Light

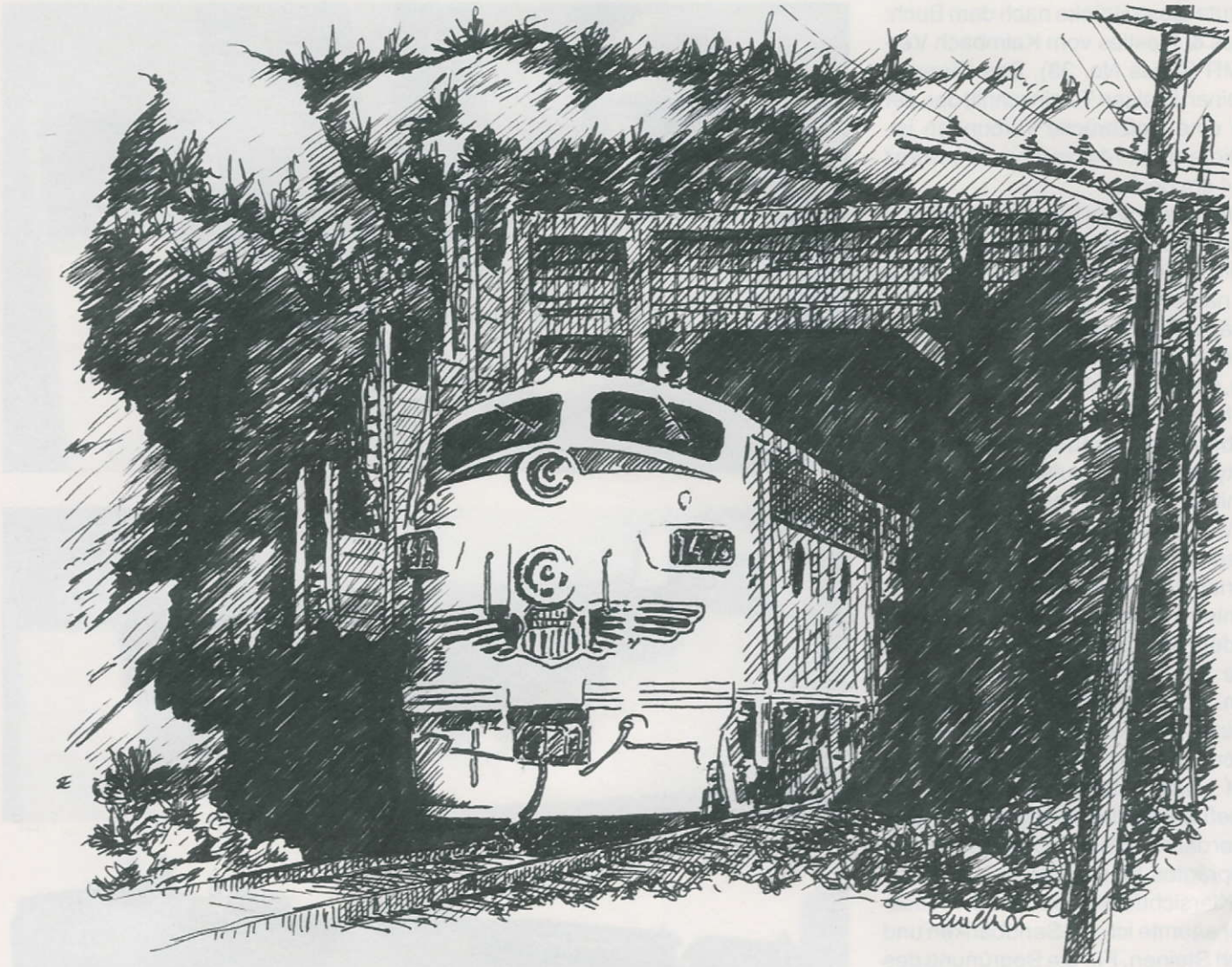
weitere Modelle folgen.
Besuchen Sie uns am Stand an der Convention, oder bestellen Sie die Unterlagen per Post.

Bitte senden Sie mir die folgenden Unterlagen:
gewünschtes ankreuzen

[ ] Kalender 2001
[ ] AtlasO Informationen
[ ] Athearn Genesis Line Infos
[ ] Old Pullman News (erscheint jeweils 3-4mal jährlich)

Name: _____
Vorname: _____
Strasse: _____
PLZ/Ort: ____/ _____
Land _____

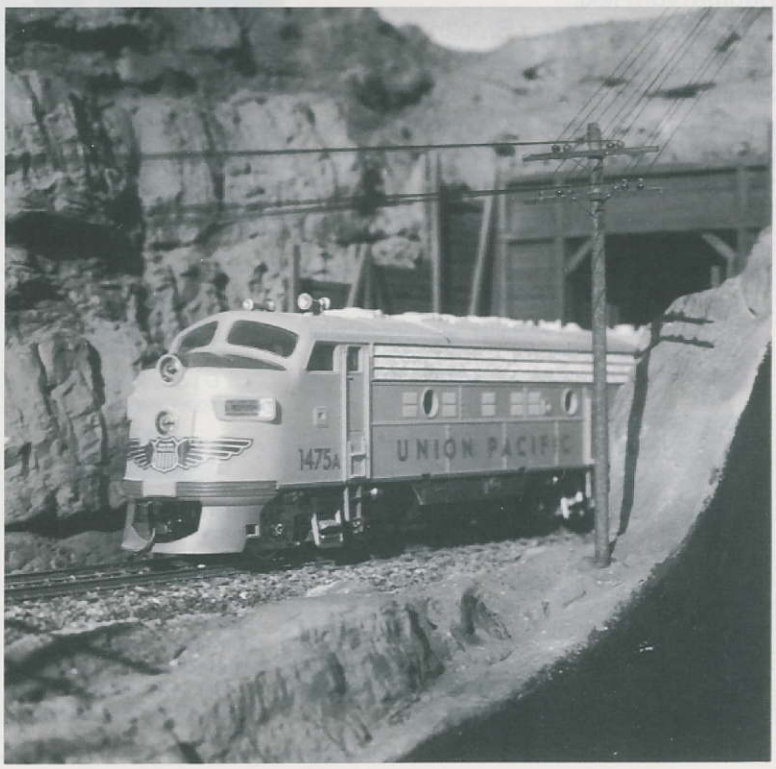
Einsenden an:
OLD PULLMAN Modellbahnen AG
Dorfstr. 2
Postfach 326
8712 Stäfa



Haus C-EG 60

Modelrailroading makes fun: War auf der 10th Convention vor zwei Jahren auf meinem Spur 0-Modul ein Hin- und Herfahren möglich, so kann jetzt im Kreis gefahren werden.

Die vorderen Module werden landschaftlich gestaltet sein. Die restliche Strecke hat (vorerst?) einzig die Funktion, den Kreisverkehr zu ermöglichen. Der Radius der Gleisbögen ist klein, Verlegt wurden hier Schienen der Firma Atlas mit einem Radius von 60 cm. Der große Vorteil ist der für den Maßstab 1:48 geringe Platzbedarf (weniger als zwei Meter Breite), ein Nachteil allerdings der eingeschränkte Einsatz von Fahrzeugen. Da im Moment ausschließlich Triebfahrzeuge von Atlas zum Einsatz kommen, ist dies kein Problem.
Ein Fernziel ist es, die Modulanlage in eine "Hundeknochenform" umzuwandeln. Dies würde im Bereich der gestalteten Module weiteren Platz einsparen und mögliche Erweiterungen deutlich vereinfachen.



Andreas Lindner und **Rolf Schmiedel**

Tex, Skizze und Foto by Andreas Lindner,
Zell im Wiesental, Germany

O-Scale 3-Rail Wonderland

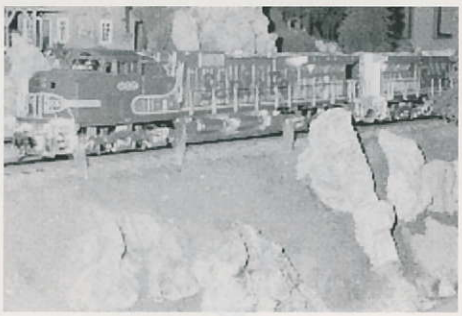
Build an O-Scale 3-Rail Wonderland
Unter diesem Motto begann ich im Jahre 1995 die Planung dieser 3-Leiter Anlage.

Diese musste diverse Kriterien erfüllen:
- Modulbauweise
- Innerhalb kürzester Zeit zerlegbar
- Transportierbar
- Ohne grossen Aufwand wieder aufzubauen
- Einfache elektrische Installation
- Ein zuverlässiges und komplettes Gleissystem: Meine Wahl fiel auf Curtis.
- Jederzeit ausbaufähig
- Zweispurig, die es erlaubt mit sämtlichen Massstäblichen Fahrzeugen aller U.S.Hersteller zu fahren
- Stylgerechte lange Zugskompositionen zusammenzustellen

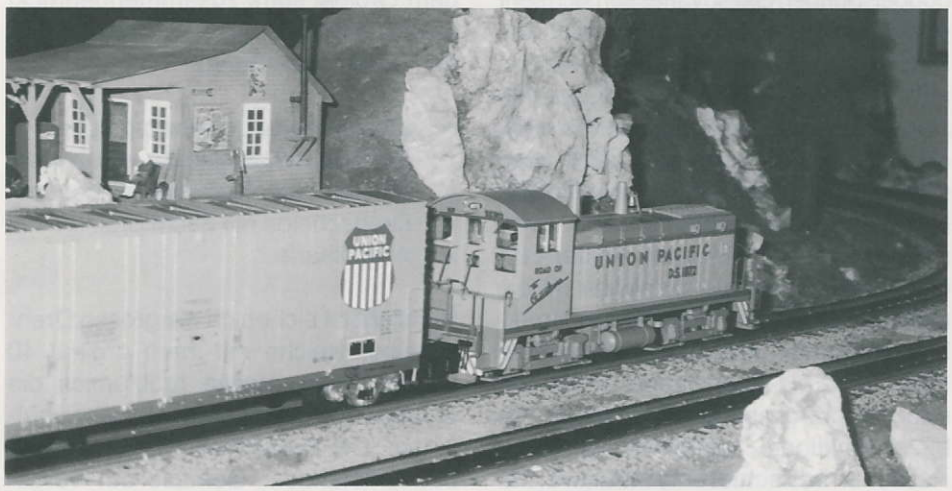
Anfangs 1996 waren die ersten 3 Module im Rohbau fertiggestellt für die ersten Fahrtests. Nach ein paar kleineren Abänderungen, fing ich mit der Produktion von 16 Modulen an, hatte ich doch etwas Terminprobleme, da die Anlage bis zur 9th Convention in Adliswil im Oktober 1996 fahrbereit sein sollte.
Grösse der Anlage: 8,1 x 3,8 m

Haus C-2.OG 70

Das Brückenmodul hob ich mir ganz zum Schluss auf, war es doch am aufwändigsten. Die Sommerferien verbrachte ich auf der Terrasse mit dem Bau der beiden Brücken und das Einpassen in das Gelände.
Nun ging es nur noch um ein einheitliches mechanisches Verbindungssystem der einzelnen Module. Ende August 1996 fing ich mit der Herstellung einer Bohrlehre an, die es mir ermöglichte, alle Verbindungslöcher einheitlich anzubringen. Die Module können so mit Schulterpassschrauben und Flügelmuttern schnell und präzise zusammengefügt werden.
Noch ein paar Worte zur elektrischen Installation: Es sind im gesamten 4 Ringleitungen eingebaut. Jede Spur besitzt eine Ringleitung, jedes Modul hat eine Einspeisung ins Gleis. Eine Ringleitung als Reserve, eventuell für den weiteren Ausbau, die vierte Ringleitung ist ausschliesslich zur Beleuchtung der Gebäude, Strassen, Signale usw. Der Querschnitt der Leitungen wurde nachträglich von 1 auf 1.5 mm2 erhöht und die Multistecker sind belastbar bis 16 A.
Trotz kleineren Rückschlägen, wurde der Rohbau termingerecht zur 9th CV 1996



in Adliswil fertig und hatte viel Erfolg bei gross und klein, fuhren nebst den typischen U.S.-Zugskompositionen in 'Scale' auch alte Lionel 0-27 Kompositionen aus den klassischen 50er Jahren. Nachträglich noch vielen Dank an Peter Knips, stellte er doch einen Teil seiner Lionel Sammlung zur Verfügung.
Nach und nach sind jetzt sechs Module mit einer Landschaft ausgestattet. Wie auf den Fotos zu sehen ist, noch etwas grob, denn die Feinausarbeitung hebe ich mir für später auf. Wichtig ist doch, dass es immer etwas Neues zu sehen gibt. Um das Thema der diesjährigen Convention, Bahnen der Westküste, zu respektieren, werden Kompositionen von Union Pacific, Southern Pacific, BNSF und Amtrak eingesetzt.



Text und Fotos by **Ueli Germann**, Grenchen

Wie lässt sich die typische südkalifornische Eisenbahnstimmung der Fünfzigerjahre in einem grossen Modellmassstab abbilden? Dabei besteht keinesfalls die Absicht, eine bestimmte Landschaft oder Begebenheit möglichst reell im Modell nachzubilden. Dies würde unweigerlich den zeitlichen und räumlichen Rahmen meiner persönlichen Möglichkeiten sprengen!

Mein „Orange Empire" abstrahiert das oben beschriebene Thema bewusst sehr stark und ist auf die ganz persönlichen hobbymässigen Vorlieben, nämlich das Rollmaterial grosser Bahnen, abgestimmt. Es verkehren Züge nach dem Vorbild der Santa Fe, Union Pacific und Southern Pacific. Auf dem bereits mehrmals in der Öffentlichkeit eingesetzten doppelspurigen Gleisoval lassen sich sehr gut vorbildgetreue, lange Züge fahren. Dies wird auch an der 11th Convention mit einem 160-Achsen Güterzug praktiziert. Die grosszügigen Radien von mehr als 1,6 Meter sorgen dafür dass auch grosse Streckenloks und orginal 85 Fuss lange Stromlinienwagen in den Kurven sehr vorbildgerecht wirken. An der 11th Convention erstmals zu sehen ist die neue, im Entstehen begriffene, Unterhaltsanlage für Lokomotiven. Den freien Platz im Kreis ausnutzend erfüllt das neue Modul gleich zwei Aufgaben: Es bietet funktional Abstellplatz und vom Aussehen betrachtet eine attraktive, natürliche Präsentationsfläche für Fahrzeuge. Dass die Loks dabei auch bewegt werden können versteht sich von selbst. Ein unverbauter Charakter der Anlage soll auch im Endausbau beibehalten werden, er begünstigt die gute Sicht auf die abgestellten Fahrzeuge. Offene Abstellharfen waren übrigens in Südkalifornien während dieser Epoche weit verbreitet.

Das Modell verfügt über die wichtigen betrieblichen Funktionen einer vorbildgetreuen Serviceanlage, es ist jedoch klar, dass die Ausdehnungen gegenüber dem Orginal stark zusammengedrückt sind. Die Anlage setzt sich aus folgenden Teilen zusammen:

- Zweigeleisige Unterhaltsgruppe
- Ein Bereitschaftsgeleise „westbound"
- Ein Bereitschaftsgeleise „eastbound"
- Drehscheibe mit 85cm Brücke
- Abstellharfe

Highlight ist sicherlich die grosse Drehscheibe, welche mit ihren orginal 40 Metern Brückenweite problemlos die grössten Dampfloks zum Abdrehen aufnimmt. Die Drehscheibe ist im Selbstbau entstanden. Gemäss der vorgesehenen Einsatzweise ist natürlich auch die neue Baugruppe modular aufgebaut. Sie lässt sich so zerlegen, dass ein einfacher Transport zu Ausstellungen möglich ist. Aus terminlichen Gründen lag das bisherige Schwergewicht bei der Realisierung der funktionalen Ziele, eine vorbildgetreue Detailierung wird folgen.

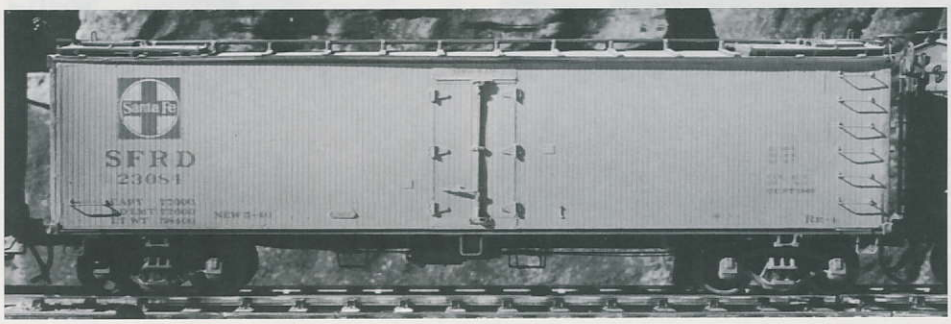
Gemäss dem bereits an der 10th Convention verfolgten Prinzip lasse ich Eisenbahnfahrzeuge das tun, wofür sie gebaut wurden, nämlich fahren. Gerade in Spur 0 kommt die Wucht der Fahrzeuge erst in der Bewegung richtig zur Geltung.

Die gezeigten Loks und Wagen entsprechen alle Ausführungen, die typisch für die frühe Nachkriegszeit der Vierziger- und Fünfzigerjahre sind. Es ist mein eigentliches Hobby, die Fahrzeuge ihren Vorbildern entsprechend nachzubilden. Eine vielfach von Farbfotos kopierte Verwitterung sorgt für ein reales Aussehen. Betrachten Sie den Güterzug und überzeugen Sie sich selbst davon, dass der Aufwand des Verwitterns sich lohnt.

Text und Fotos by
Jürg Lütscher, Wallisellen

Auf dieser Anlage werden auch Modelle von **Rolf Läuppi**, Zürich zu sehen sein.

Haus C-2.OG 72



The Bay Shore Line in Spur O

Günther Holzgang präsentierte an der 10th CV seine 7-teilige Bay Shore Line Modulanlage in Museumsqualität. Das Publikum war vom hohen Standard und dem Fahrbetrieb mit Sound begeistert. Weitere Infos finden Sie auf Seite 96/97 im 10th CV-Guide.
In der Zwischenzeit sind weitere Module entstanden. Er wird ein Neues zusammen mit einem bestehenden (ohne Fahrbetrieb) ausstellen. Nehmen Sie sich bei der Betrachtung Zeit. Sie werden unzählige Details finden, die der Bay Shore Line ein einmaliges Ambiente verleihen.

Eine detallierte Reportage der Bay Shore Line finden Sie in der MIBA Anlagen Revue No. 3. Auf 40 Seiten werden Sie in die amerikanische Eisenbahnwelt von Günther Holzgang entführt. Erstklassige Bilder vom Meisterfotografen, Daniel Wietlisbach. In der gleichen Ausgabe hat es zwei weitere Reportagen. Old Part of Los Angeles in Spur N von Eugen Hänseler (22 Seiten) und Schmalspur in Colorado in On3 von Manfred Lengacher (33 Seiten). Erhältlich beim Bookstore Haus A-OG 31.

Fotos by **Günther Holzgang**, Uznach

Die Module sind im **Haus C-2.OG 69.**

Spur O Modulgruppe AMIGOS

AMIGOS **A**merican **M**odul **I**nteressen **G**emeinschaft **'O' S**cale
Gegründet: Winter 1991/92
Erbauer: Kurt Fust, Martin Gasser,
- Ruedi Heeb, Jakob Winteler
Standort der Anlage: Hinwil, ZH
Präsentationen: 7th-10th CV ('92-'98)
- Mobautech St. Gallen 1994

1. Wie entsteht eine Modulgruppe?
2. Was ist ihre Zielsetzung?
3. Was alles wird gebaut?
4. Wie wird es gemacht?

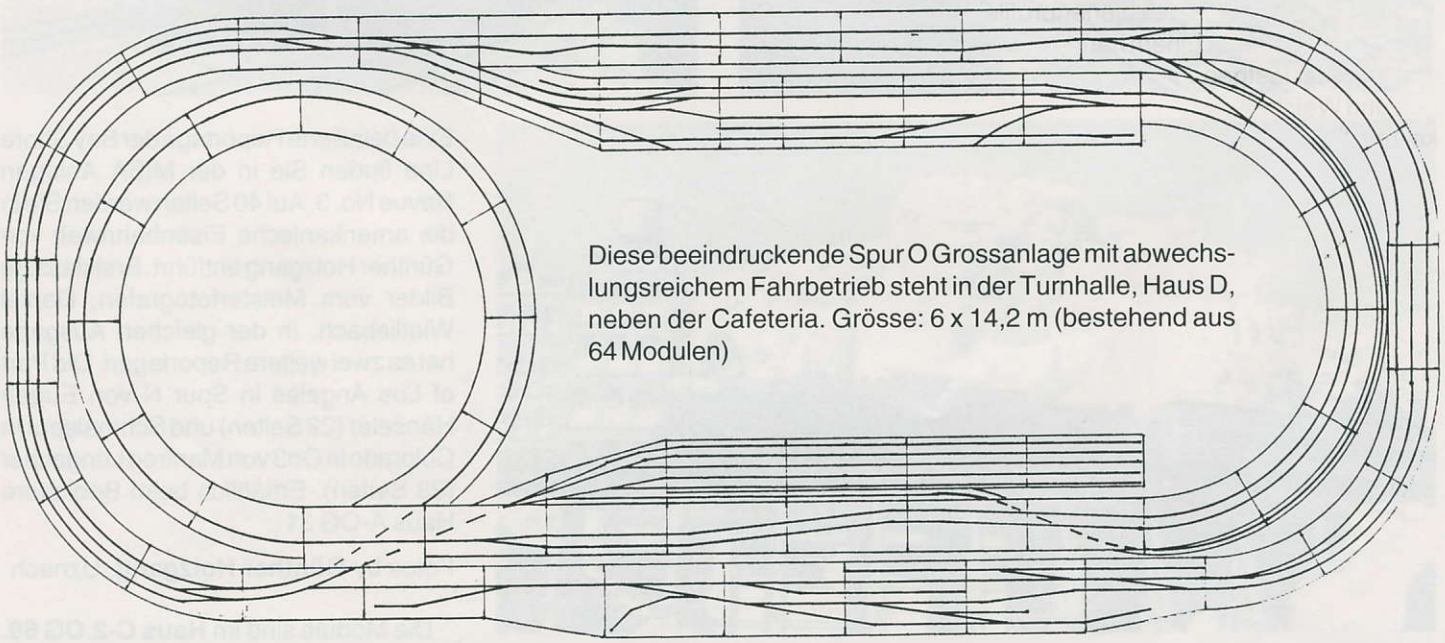
1. Wie entsteht eine Modulgruppe?
Am Anfang eines jeden Geschehens steht das Wollen. Da drei Berufseisenbahner ihr eigenes, schönes Ferienerlebnis im Hobby weiter frönen, aber trotzdem eine gewisse Distanz zu ihrem Beruf aufrecht erhalten wollten, entschlossen sie sich dem Vorbild der abwechslungsreichen amerikanischen Eisenbahnen im Modell nachzueifern.
Der Wunsch nach dem grösstmöglichen, massstäblichen und noch finanziell tragbaren Modell führte uns über eine unlackierte SD 40-2 zur Spur 0. Weil jeder mit seiner "eigenen" Bahngesellschaft liebäugelte und das Modell meistens gerade nicht in dieser Farbgebung erhältlich war, mussten die Loks selbst in den entsprechenden Gesellschaftsfarben gespritzt werden. Ein weiterer, nicht zu unterschätzender Vorteil für uns ist, dass die Loknummer individuell gewählt werden kann.
Das ursprüngliche Ziel von zwei bis drei Lokomotiven wurde leider massiv überschritten, da später noch weitere Modelle hinzukamen.
Die meisten bestehenden Spur 0 Klubs sind auf SBB-Züge und schweizerische Landschaften ausgerichtet. Deshalb keimte bei uns der Wunsch, unsere Loks auch in der ihnen passenden Landschaft fahren zu lassen. Dieser Wunsch und die damaligen Platzverhältnisse zwangen uns zu einem Modulbau.
Die Aufnahme eines vierten Mitstreiters, welcher auch Arbeit haben musste, führte uns zu einem grösseren Bastelraum und der damit verbundenen Möglichkeit die bestehenden Module aufzustellen und die geplante Anlage zu erweitern. Derzeit misst die Anlage stattliche 6 m auf 14.20 m und ist im Rohbau grösstenteils erstellt.

2. Was ist ihre Zielsetzung?
Da jeder Teilnehmer mehr oder weniger für eine andere Bahngesellschaft einsteht ist eine grosse Artenvielfalt gewährleistet.
Der selbstkonstruierte Modulanlagebau hat den Vorteil, dass er den eigenen Bedürfnissen angepasst werden kann.
Angestrebt wurde eine gute Stabilität der Module bei geringem Gewicht und niedrigen Kosten. Weiter sollten sie für einen problemlosen Transport zu einem Turm zusammengebaut werden können.
Für das Trassebrett musste ein weiches Holz her, um die Schienennägel problemlos durch die Schwellen hindurch zu drücken.
Um eine möglichst vorbildgerechte Gleisbauweise zu erhalten wird alles selbst gebaut, vom Zuschneiden der Schwellen über den Bau von einfachen Weichen bis zum anspruchsvollen Halbengländer und Dreischienenweichen. Die nicht immer sehr gerade verlegten Schienen stören uns keineswegs, sie bringen uns dem amerikanischen Flair näher.
Auch die verschiedenen Landschaften und Häuser wollen wir im Eigenbau wiedergeben.
Der vorbildgerechte Fahrbetrieb ist dann schon schwieriger zu gestalten. Um die Lokomotiven an verschiedenen Orten abzustellen braucht es sehr viele abschaltbare Gleisabschnitte. Das gleiche gilt auch für das Kuppeln und Trennen von vielfach gesteuerten Loks, welche in den USA ja reichlich vorhanden sind. Dies bedingt eine ungeheure Zahl von Drähten, Schalter, Relais und jede Menge Stecker von Modul zu Modul. Um diesen Aufwand zu umgehen entschieden wir uns für eine digitale Mehrzugsteuerung.

3. Was alles wird gebaut?
Grundsätzlich wird versucht alles selbst zubauen. Gekauft werden die Rohmaterialien wie Holz, Gips, Schienenprofile, Weichenmotoren und vereinzelt Bausätze von Loks und Wagen. Da die meisten Wagen Fertigmodelle von handelsüblichen Herstellern sind, müssen sie nur noch für unsere Zwecke (Kupplungen, Achsen, Gewichte) umgerüstet und gealtert werden.

Haus D-EG 76

Text und Fotos by Kurt Fust und Martin Gasser; Plan by Jakob Winteler



Diese beeindruckende Spur O Grossanlage mit abwechslungsreichem Fahrbetrieb steht in der Turnhalle, Haus D, neben der Cafeteria. Grösse: 6 x 14,2 m (bestehend aus 64 Modulen)

4. Wie wird's gemacht?

4.1 Module

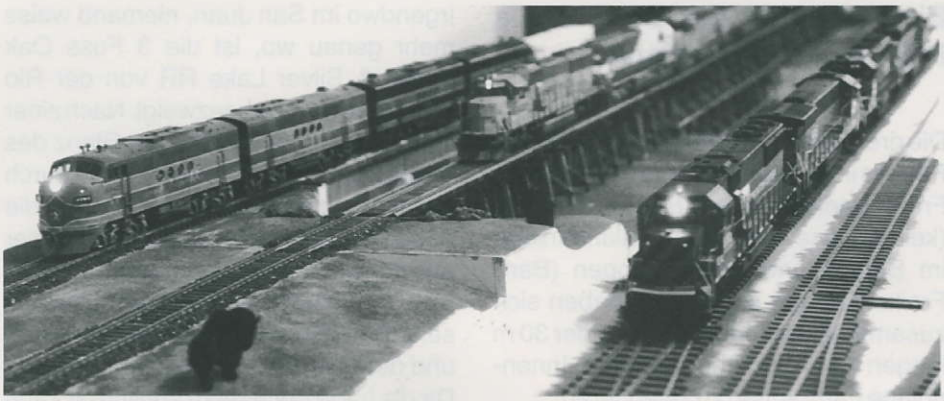
Um die vorhin erwähnten Zielsetzungen zu erreichen wählten wir Pappelsperrholz mit 10 mm Wandstärke. Die Masse der zwei verschiedenen Längsmodule (Strekken- und Bahnhofsmodul) sind 50 x 120 cm und 70 x 120 cm. Die des Kurvenmoduls betragen ca. 50 x 100 cm bei 30° Kreisteilung und einem Innenradius von 180 cm (Radien der Gleisbögen sind 200 und 210 cm). Die Seitenhöhe der Module ist mit 20 cm genau richtig um die Weichenmotoren geschützt zu montieren. Alle Module sind mit Grifflöchern und Kabeldurchführungsbohrungen ausgestattet. Aufbauten oder Brücken mit tieferem Gelände sind selbstverständlich auch möglich. Ein Modul steht auf zwei Fusspaaren, wobei ein Fusspaar wiederum für das nächst Modul mitverwendet wird. Die mit ca. 110 cm über dem Boden liegende Schienenoberkante wurde so gewählt, dass ein gutes Arbeiten an den Modulen möglich ist und Kleinkinder bei einem Besuch nicht einfach ungehindert zugreifen können. Aber auch damit sich unser lieber, alter Mann Köbi gemütlich Aufstützen kann!

4.2 Weichen und Geleise

Die zwei einzigen Vorschriften die wir aufgestellt haben um das Geleise verlegen zu können, sind 2 m Minimalradius und mindestens 10 cm Gleisabstand. Unter Beachtung dieser Vorschriften werden die zugesägten und gebeizten Schwellen mit verdünntem Weissleim aufgeklebt. Danach werden mittels Spurlehren die abgelängten Schienenprofile mit einer Zange oder einem handelsüblichem Spiker festgenagelt. Für Kreuzungen und Weichen müssen die Herzstükke und Zungen vorher zurecht gefeilt (danach ist es schwieriger) und angepasst werden.

Um die verlegten Schienen beim Transport nicht zu gefährden, werden diese nur bis 2,5 cm vor das Modulende geführt. Beim Zusammenbau werden die Lücken mit 5 cm langen Schienenstücken und Laschen verbunden. Das gibt gerade auch Stossfugen für die Längenausdehnung der Schienen, die nicht zu vernachlässigen sind.

Da bei unserem System die Weichenherzeinspeisung des Fahrstromes über den Anpressdruck der Zungen (Federzungenweiche) stattfindet, werden diese



nur am Schienenfuss geschwächt und nicht durchgetrennt.

4.3 Elektrisch

Die Verwendung einer Mehrzugsteuerung vereinfacht die elektrische Installation auf das allernötigste Minimum. Die ganze Energieversorgung erfolgt mit nur vier Drähten. Einmal Plus und Minus für den Schienenstromkreis mit ca. 16 – 21 Volt max. 10 Ampere und einmal mit Plus und Minus 12 Volt für Weichenantrieb und Beleuchtungsstrom. Alle Schienen der einzelnen Module werden ab dieser Ringleitung gespiesen.

Die Weichenantriebe der wenigen Module wurden am Anfang mit örtlichen Schaltern umgelegt. Nach dem Zusammenbau zur Anlage drängte sich wegen Zugänglichkeitsproblemen der Bau eines Stellwerkes auf. Damit die regionalen Zentren unabhängig von einander gesteuert werden können bauten wir drei kleine Ortsstellwerke.

4.4 Loks und Wagen

Das ist ein eigenes grosses Thema und trotzdem gehört es dazu. Die Lokomotiven sind vorwiegend aus Metall (Messing, Zink).

Um Modelle in verschiedenen Bahngesellschaften und deren Farbenvielfalt zu erhalten wurden die meisten unlackiert eingekauft (sind auch günstiger). Die demontierten Modelle werden je nach Zustand mit Seifenwasser oder Verdünner gereinigt. Nach dem Austrocknen werden sie mit einem Zweikomponenten-Grundierer gespritzt und müssen darum nicht sandgestrahlt werden. Danach werden die Grundfarbe und nach dem Abdecken die weiteren Farben aufgetragen. Am Schluss werden die Loks zusammengesetzt, beschriftet, die Fenster eingesetzt und das Ganze mit einem Schutzlack versehen. Da auch im Original nicht alle Fahrzeuge neu bleiben werden nun Alterungs- und Witterungseinflüsse mittels Pinsel, Airbrush oder gar mit Schmirgeltuch imitiert. Dasselbe (besonders der Hinweis mit dem Schmirgeltuch) gilt auch für die Wagen. Um die Laufeigenschaften und den Stromverbrauch der Loks zu optimieren, werden sie zum Teil auf Faulhabermotoren umgerüstet. Weiter werden auch der Digitalempfänger und die Zusatzelektronik von Blinker, Horn und Dieselgeräusch installiert.

4.5 Fahrbetrieb

Der Fahrbetrieb wird mit der ZIMO Mehrzugsteuerung durchgeführt. Dieses System wurde gewählt, weil es bereits vor dem Einstieg in die Spur 0 bei uns vorhanden war und damals mit seiner Traktionsfunktion besonders für die amerikanische Zugführung geeignet war. Es genügt unseren Ansprüchen auch noch heute und muss nicht durch ein anderes System ersetzt werden. Für die Zukunft sind noch Signale geplant, welche dann den Zugbetrieb lebendiger gestalten werden, da sie vom Lokführer auch beachtet werden müssen. Bei Nichtbeachtung wird, für unsere Kaffeekasse, ein Bussgeld verhängt. Auch dumme Sprüche der Besucher werden mit Bussen belegt!

Trainoperation at Redstone in Gn3 (1:20,3)

Eine Aktivität der US G-Scale Friends in Switzerland

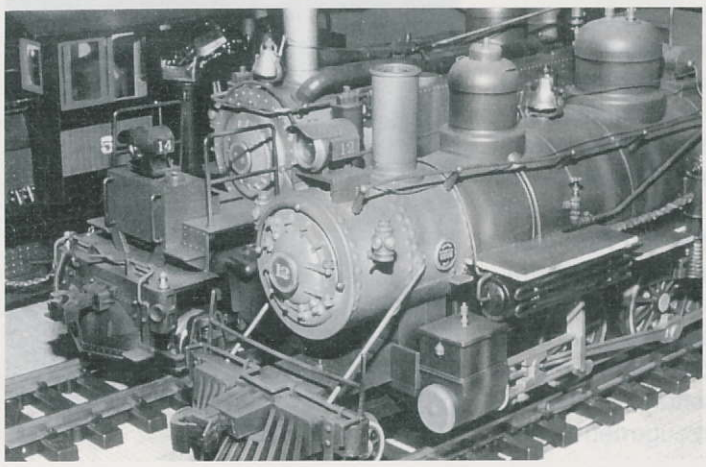
Die drei Digital – Fahrer der "US G-Scale Friends in Switzerland", Cla Neff (Glatze) Freilandanlage im Bau, Hugo Schumann (keine Glatze, kein Bart) Freilandanlage im Betrieb und Heinz Däppen (Bart) Freilandanlage im Umbau, haben sich zusammen gefunden um auf einer 30 m langen schmalen improvisierten Innenanlage Fahrbetrieb zu zelebrieren.

Das Geleise wurde freundlicherweise von der **LGB-Vertretung in der Schweiz** zur Verfügung gestellt, den Digital Support leistet die **Firma Itelec** in Henggart. Die Fahrzeuge stammen von Accucraft, Bachmann, LGB, MDC usw. Viele davon sind Eigenbauten oder aus Industrieteilen zusammengebaute Fahrzeuge und weisen Geräuschelektronik auf. Jeder der Drei hat seine eigene Private Road.

Man könnte dazu aber auch folgende **Geschichte** erzählen:

Irgendwo im San Juan, niemand weiss mehr genau wo, ist die 3 Fuss Oak Valley & Silver Lake RR von der Rio Grande Mainline abgezweigt. Nach einer langen, nur vom mystischen Glanz des Silver Lake unterbrochenen Fahrt durch das eintönige Oak Valley erreichen die Züge den Bahnhof Redstone. Von hier aus führen Shortlines Uphead. Das Geleise der Snake River & Reed Lake Eisenbahn führt zu verschiedenen Minen und dem berühmten Redstone Quarry. Da die Lage doch recht südlich ist kann in einem dicht bewaldeten Nebental die Feldman Lumber Company, ein Auswanderer aus dem Glarnerland, einträglich Holz gewinnen. Selbstverständlich transportiert die Werkbahn das Holz nach Redstone. Mit der Einführung des Beton erlitt der Redstone Quarry wirtschaftlich einschneidende Auftragsverluste, von dem sich die Bahn und das ganze Tal erst wieder zu erholen begannen, als man auf die einträgliche Idee kam, rotes Steinmehl an die Betonindustrie zu verkaufen. Klar, dass ein gänzlich neuer Wirtschaftszweig im Tal hoch willkommen war. So wurde in einem der idyllisch gelegenen Hochmoore eine Schildkrötenfarm aufgebaut, mit dem Ziel Schildpat für Knöpfe, Korsettstangen und weitere Kostbarkeiten für die gepflegte Lady zu produzieren. Von hier stammt übrigens auch die in der feinen Bostoner Gesellschaft so überaus geschätzte Schildkrötensuppe. Industrialisiert wie alles in USA, wurde von der "Turtle Paradies Company" bald Eisenbahnmaterial von stillgelegten Minen benutzt um das "Rohmaterial" zu transportieren. Das leichte Rollmaterial der Miningtramways war auf den weichen Moorböden geradezu ideal geeignet. Damit konnten auch neue Standorte in weiteren Hochmooren der Talschaft rationell miteinbezogen werden. Schildkrötenpanzer werden in alten Hoppercars der "Turtle Paradies RR" transportiert, wer hätte so etwas erwartet? Echten Erfindergeist bewiesen die Betreiber mit der Konstruktion der Airborne Dumping Station. Hier heben die Schildkrötenpanzer ab und werden mit Luft durch die Röhre geblasen. Obschon einige Historiker davon ausgehen, stammt der später im zweiten Weltkrieg verwendete Ausdruck Airborne für abhebende Flugzeuge vermutlich nicht von dieser Art Umladetechnik.

Haus A-UG 6



Trainoperation at Redstone in Gn3 (1:20,3)

Vor nicht allzu langer Zeit führte ein verheerender Schicksalsschlag für das ganze Tal eine unerwartete Wende herbei. Ein gigantischer Erdrutsch riss die Geleise der Snake River & Reed Lake RR mitsamt einem Mixedtrain, der die komplette Belegschaft der Red Stone Quarry mitsamt ihren Angehörigen vom familiären 'Thanks Giving Day' in Redstone zum Steinbruch hochfahren sollte, 324 Fuss in die Tiefe. Mit grossem Bedauern, vorallem unter den jungen Männern in Redstone, nahm man zur Kenntniss, dass die eben erst erkührte Schönste von Redstone, Miss Betty Shuhman, die bildhübsche und sorgfältig behütete Tochter von Bill Shuhman, dem Foreman des Redstone Quarry, auch mit im Zuge sass. Noch Wochenlang kreisten Geier über der unzugänglichen mit Trümmern übersäten Schlucht, in der 47 arme Seelen ihre letzte Ruhe gefunden hatten. Man entschloss sich kurzerhand, den Steinbruch still zu legen und diesen Teil der Bahn nicht mehr wieder aufzubauen. Die nun fehlenden Einnahmen aus dem Transport von Redsand liessen die Zukunft der Snake River & Reed Lake und der Oak Valley & Silver Lake immer düsterer erscheinen. Ein nicht auszuschliessender Konkurs der beiden Bahngesellschaften würde aber auch die Feldmann Lumber Company und die Turtle Paradies Company negative beeinflussen. So hat man sich nach zähen Verhandlungen auch mit den Gläubiger-Banken in den letzten Wochen entschieden, alle vier Bahngesellschaften zu vereinigen. So werden Synergien geschaffen, Betriebsmittel gespart, fünf Stellen können wegrationalisiert werden – Wall Street reagiert verhalten freundlich – die Bahn und damit das Tal hat wieder eine Zukunft. Bis zu diesem Zeitpunkt fehlten aber die Mittel, um ein einheitliches Erscheinungsbild der neuen Bahngesellschaft zu schaffen. Der Betrieb ist in einer hoch interessanten Reorganisationsphase, was versuchsweise durchaus eigenwillige Zugskompositionen ergibt. William the Photographer ist speziell aus diesem Umstand angereist, um solches Treiben mit seiner Camera Obscura der Nachwelt zu erhalten. Zweischneidiger Büffel, der Seher der Nqischwaclequi Indianer, prophezeit ihm, dass viele viele Monde später Verrückte mit miniaturisierten Eisenbahnzügen alle auf seinen Photos abgebildeten Situationen bis ins kleinste Detail nachbilden würden, was William für verrückt hielt und nicht glauben wollte. William, the Photographer, verstand es leider nicht zu Lebzeiten, den nötigen Profit daraus zu schlagen.

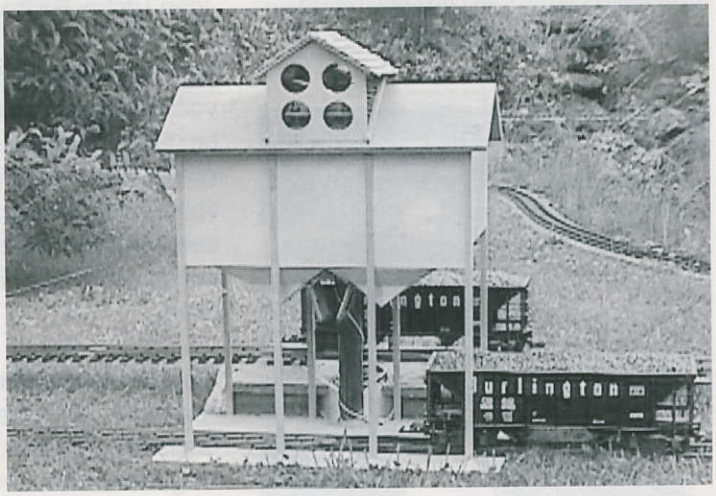
Drei Railroadmen versuchen, zwar nicht alle Details, aber eine nicht ganz ernst gemeinte und dennoch ernsthafte Umsetzung der Schmalspurstimmung in Colorado im beginnenden 20. Jahrhundert aus der Weite der Gärten in die Enge des Korridors umzusetzen.

Die Glosse: Wir werden sicher zischen, pfeifen, läuten, rauchen, stinken und fahren wie in unseren Gärten üblich, wir werden aber sicher keine Unfälle mit Körperverletzung bauen, denn Schnekken verirren sich nur selten in Korridore...

Text by **Heinz Däppen**, Solothurn

Teilnehmer und Fotos:
- Heinz Däppen
- Cla Neff
- Hugo Schumann

Haus A-UG 6



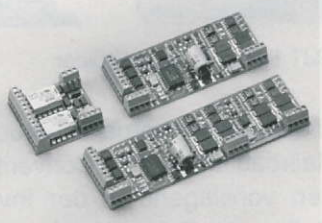
Traintronic
designed by *itelec*

Das ideale Zubehör für Ihre Modellbahn

Traintronic Geräte ergänzen die digitalen Modellbahnsteuerungen DIGITAL plus, Intellibox, ZIMO, DIGITRAX, Arnold-Digital.

Blitzende Zugschlusslaternen Spur N bis II, Weichendecoder, auch wetterfest vergossen für Gartenbahnen, Weichenantriebe, Lokempfänger für Grossbahnen, Relaisbausteine, Signalbausteine, Gleisbesetztmelder, Rückmeldemodule, Funkhandregler, Computerinterface, etc.

Einbau von Lokempfängern und Soundmodulen in Fahrzeuge von Spur N bis II.



Grossbahn-Lokempfänger

Die Intellibox, DIGITAL plus, ZIMO, Arnold digital und Traintronic
zeigen wir Ihnen gerne auf unserer digital gesteuerten H0/H0m Modellbahnnlage. Vereinbaren Sie mit uns einen Vorführtermin.
Wir bieten günstige Preise bei optimaler Beratung. Verlangen Sie unsere Gratis-Information.

Neu: Weichenantrieb 5051
Steuerung mit Drucktasten -- Anzeige der Weichenlage mit LED's- direkt mit Digitalsteuerung (DCC) ansteuerbar -- Rückmeldung über seriellen Datenbus -- sehr geräuscharm -- einfache Montage

itelec ag **Meisenwiesstrasse 10, CH-8444 Henggart** **Internet: http:// itelec.ch Tel.: 052/316 26 80**

The Great John Timber Railroad in Spur G

Guy Tyteca aus **Belgien** ist bereits seit der 8th CV (1994) an unseren Conventions als Aussteller dabei.

Dies ist unsere vierte ‚operationelle' Teilnahme an der Convention und wir unternehmen die Reise nach Adliswil immer mit grosser Freude.

Unsere kürzliche Reise in den Westen der USA hat uns erlaubt, uns noch mehr Kenntnisse über das spezielle Fachgebiet der amerikanischen Waldbahnen anzueignen. Der Besuch der Museen von Willits und Humboldt Park in Nordkalifornien sowie Camp 18 und Klamath Falls/Chiloquin in Oregon ist immer sehr interessant und liefert viele neue, konstruktive Ideen für unsere Modellbahnanlagen. Vor allem das ‚lebende' Museum von Willits hat uns inspiriert, als es im letzten September seine Türen für das alljährliche ‚Roots of Motive Power Festival' öffnete und wir die Funktionsweise mehrerer Donkeys und Skidders (spezielle Typen von Dampfwinden) unter Dampf studieren konnten.

GJT Porter & Ford Railcar

Die Neuheiten bei der Great John Timber Railroad für die 11th Convention bestehen vorwiegend in der Invasion der Galloping Geese No. 2, 5, 6 und 7 (= galoppierende Gänse, der Übername für die selbst gebauten wackligen Schienenbusse der RGS) - wenn diese auch nicht unbedingt zum Umfeld der Holzfällerbahnen gehören. Sie verkörpern aber eben doch dieses Improvisationstalent, welches für die Holzfäller so typisch ist.

Man könnte sich ja vorstellen, dass diese Geese durch die Great John Timber Railroad günstig erworben werden konnten, um Holzfäller und Material zu den Schlagplätzen zu befördern.

Als weitere Neuheit wird die Climax von Bachmann - komplett überarbeitet, verbessert und auf Holzfeuerung umgebaut - ihre erste Aufwartung in Adliswil machen. Einige Wagen des Unterhaltsdienstes und kleine Gebäude runden die Erweiterung des Sortiments bei der Great

Ford Railcar im Einsatz

John Timber Railroad ab.

Das klassische Rollmaterial ist nach wie vor im Betrieb: Lokomotiven der Bauarten Shay, Porter und andere. Die üblichen Gebäude und notwendigen Installationen werden auch mit von der Partie sein und der Anbau des Saloons (der immer noch gut läuft) wurde neu möbliert.

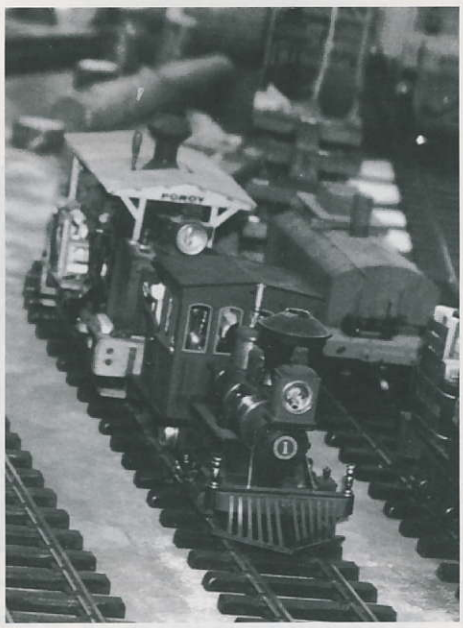
Zur Erinnerung: Die Great John Timber Railroad ist eine Modulanlage im Massstab G (LGB), die den räumlichen Gegebenheiten der jeweiligen Ausstellung angepasst werden kann. Sie stellt eine Holzfällerbahn in 3-Fuss-Spur im Südosten Colorados, am Fusse der Rokky Mountains, um 1930 dar.

Haus B-OG 56

Hier stehen die 4 Galloping Geese für den Einsatz bereit!

Im Camp 18 in Oregon steht dieser 'Small Skidder' und das Modell auf der Anlage.

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).



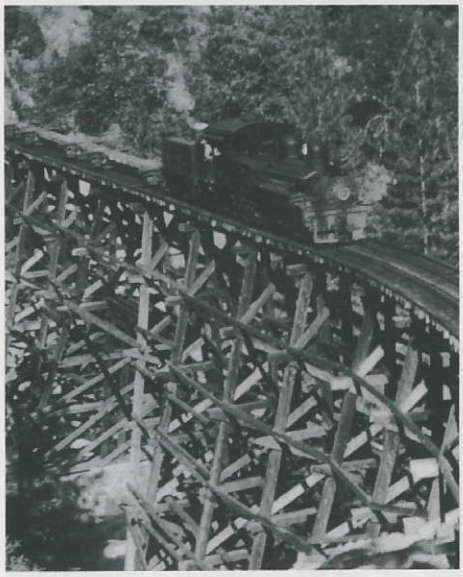
GJT - Rue Generale

Text und Fotos by **Guy J. Tyteca**, Belgium
Translation by **D. Stehli**, Zürich

West Side Lumber Company (WSLCo.) in On3

West Side Lumber Company

Allein schon die Erwähnung dieses Namens bringen Erinnerungen zurück. Erinnerungen an spezielle Lokomotiven, die über die letzte betriebene Schmalspur-Holzfällerbahn in Californien fuhren, an die unverwechselbaren Auspuffgeräusche der Shays und Heislers in den Nutzwäldern der High Sierra. Mit dem interessanten Rollmaterial, den stampfenden Dampfwinden, den schmalen Schienen und der langen Betriebszeit, besass die West Side Lumber Company einen eigenen, ganz speziellen Charakter. Sie war einmalig unter den Schmalspurbahnen des Westens.

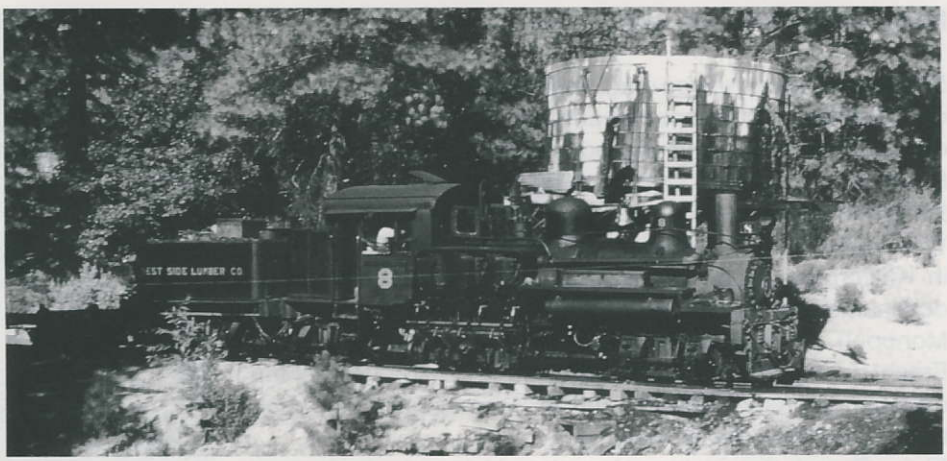


Shay No. 8 auf der Tuolumne River Bridge (1957)

Haus A-OG 46

Im Jahr 1898 nahm die West Side Flume & Lumber Company ihren Betrieb auf, als Mr. Henry Crocker die Nutzung des grossen Waldgebietes von Tuolumne, östlich von San Francisco, beschloss. Zu diesem Zeitpunkt bestand bereits mit der Sierra Railway eine Verbindung zwischen Riverbank und Jamestown. Damit existierte der wichtige Anschluss an das nationale Netz der Santa Fe. Die Strecke der Sierra Railway wurde in der Folge nach Sonora und Tuolumne verlängert.

Die WSLCo. stiess östlich über Carter hinaus, den Tuolumne River Canyon hinauf in die Holzfällerlager von Nashton und erschloss mit einer Streckenlänge von ca. 80 Meilen (Hauptstrecke) das nördliche Gebiet des Yosemite National Park.



Shay No. 8 wird gleich Wasser fassen (Straight Tank 1958)

1903 wurde der Name West Side Flume & Lumber Company in West Side Lumber Company geändert, als neue Waldbesitzer den Betrieb übernahmen. In jeder Saison wurden neue Waldgebiete durch das Liniennetz der WSLCo. erschlossen. Ebenfalls wurde das Rollmaterial modernisiert und dem harten Einsatz angepasst. Die ursprünglichen Einzeldrehgestelle für den Holztransport wurden bald einmal durch 24-Fuss Flachwagen und später durch die berühmten Skeleton Log cars ersetzt. Neue Shays wurden angeschafft und ersetzten zu einem grossen Teil die kleinen Heisler-Lokomotiven.

Der letzte Holzzug rumpelte im Herbst 1960 nach Tuolumne hinunter... aber mit jedem Jahr das vorüberging, stieg das Interesse an der West Side Lumber Company. Nicht nur Eisenbahnfans, sondern auch Modellbauer, welche das vielfältige Rollmaterial und viele der verschiedenen Loks getreulich nachbildeten, bedauerten, dass die einzigartige Bahn nicht mehr existierte.

Text by **Manfred Lengacher**, Bern (Alle Fotos: Sammlung M. Lengacher)

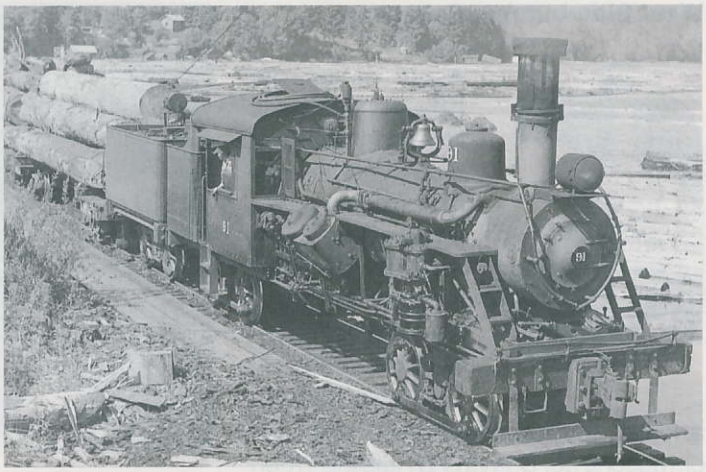
Manfred Lengacher zeigt an der 11th Convention auf einem 95 x 30 cm grossen On3-Diorama eine typische Holzfäller-Szene: Das Verladen von Baumstämmen mittels Dampfwinde auf die Skeleton Log Cars. Selbstverständlich beleben noch viele weitere Fahrzeuge und kleine Details das Holzfäller-Camp. Diese Diorama entspricht in etwa untenstehender Szene.

Schwerarbeit der Willamette Steam Donkey im Camp 45 (1958).

Narrow Gauge on the West Coast

So weit weg sie scheinen mag, verfiel die gesamte Westküste der USA dem Schmalspurfieber völlig. Dies begann 1874 mit der Eröffnung der „Monterey and Salinas Valley Railroad". Das Ende kam 1960 mit der Stillegung der SP Keeler Branch. Immerhin 126 Jahre Schmalspur in Kalifornien !
Was waren denn die Reize der Schmalspur ? Zum Ersten hatte in Kalifornien die SP (damals Central Pacific) eine völlig dominante Stellung (sie wurde dafür Octopus genannt, steht für Monopol) und konnte damit die Preise für Personen- und Fracht-Transporte völlig frei bestimmen. Einige versuchten dagegen zu halten und bauten in Schmalspur - um dann billigere Tarife anbieten zu können.
Einige Gemeinden erlebten, dass sie zu klein und unbedeutend waren, um ans Netz der „grossen" Eisenbahn angeschlossen zu werden. Keinen Bahnanschluss bedeutete aber ökonomischen Untergang. Sie griffen mit ihren Nachbarn zur Selbsthilfe und bauten eine billige - also Schmalspur-Bahn - um an die Welt angeschlossen zu werden. Aus diesem Grunde wurde die erwähnte „Monterey and Salinas Valley Railroad" von Farmern aus der Gegend von Salinas finanziert. Es gelang ihnen damit, die Frachtrate von damals $ 5.25 für eine (US) Tonne Getreide von Salinas nach Oakland zu halbieren. Die Fracht von Monterey nach Europa war dann interessanterweise weniger als $ 5.25!

Schmalspurbahnen waren willkommen wie überall auf der Welt, um mit billigem Bau grosse Mengen günstig zu transportieren. Und das war vor allem die Holzfällerindustrie, die auf dem westlichen Abhang der Sierras gigantische Wälder antraf. Die meistens auch auf billige Transporte angewiesene Erzgewinnung war in Kalifornien von Anfang an so ertragreich, dass die Bahnen gleich in Standard Gauge bauten (Virginia & Truckee).



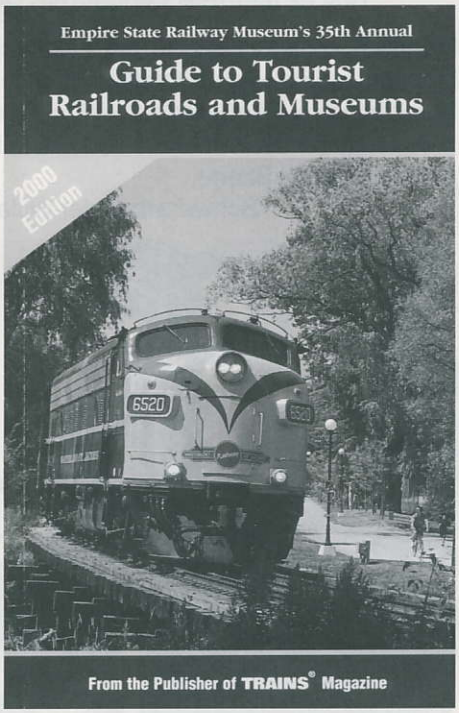
Fotos Sammlung W. Meer

Die Thematik zu Schmalspur und Logging entlang der Westküste ist derart Umfangreich, dass wir Ihnen empfehlen, die detaillierten Reportagen in der **CV-Info. 3** nachzuschlagen.

Beispiele für 'common carriers' (öffentlich, mit Personenverkehr):
- White Pass & Yukon in Alaska,
- Sumpter Valley in Oregon,
- Carson & Colorado (mit Endpunkt in Kalifornien),
- Nevada-California-Oregon Railway,
- North Pacific Coast,
- Pacific Coast Railway
- South Pacific Coast RR.,
- North Western Pacific (alle 5 in Kalifornien).

In Mexico wurde die Linie von Texas nach Mexico City von General William Jackson in Schmalspur gebaut, ebenso die Interoceanico (Ost-West). Daneben gab es eine grosse Anzahl kürzerer Schmalspurlinien.
Holzfällerbahnen, ohne öffentlichen Personentransport. Dazu gehören so berühmte Namen wie:
- West Side Lumber Company
- Diamond & Caldor
- Michigan-California Lumber Co.
- Swayne Lumber Company

Text by **Hansruedi Bänziger**, Zürich

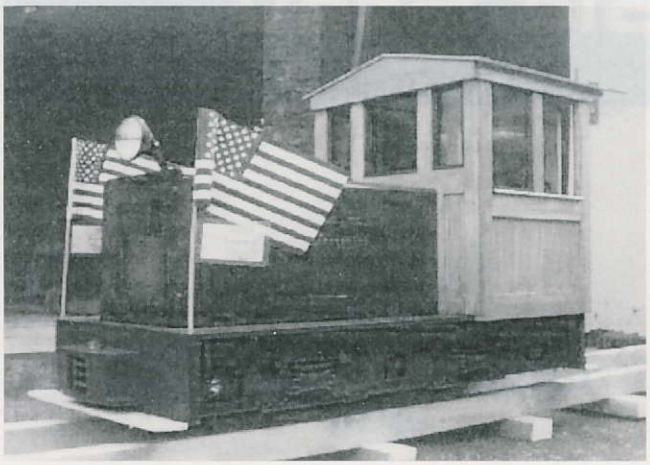


Erscheint jedes Jahr im Kalmbach Verlag, USA (460 Seiten s/w in Englisch).

Neuerscheinung Juli 2000 vom GeraMond Verlag, München (192 Seiten in Farbe)

Zwei äusserts wertvolle Reise-Begleiter sind die beiden obigen Publikationen, wo die verschiedenen Bahnen aufgelistet sind. Beim Bookstore erhältlich (Haus A-OG 31).

Pickled Cabbage Railway Engine



Hubert Wetekamp war an der 10th CV zusammen mit Georg Wolter und präsentierte On3-Module der Albula and Landwater Railway.
Hubert war aber auch der erste, der für uns (RR-Fans) eine 'Homepage' erstellte, wofür wir uns herzlich bedanken.
Nun, für die 11th CV wird er eine 'grosse' Eigenbau Lok im **Masstab 1:4** ausstellen. Die Spurweite beträgt 184 mm und der Antrieb erfolgt über 2 Batterien mit 24 Volt. Diese Diesellok ist 90 cm lang und 50 cm breit. Hinzu kommt noch ein 4-wheel Flatcar mit 80 cm Länge.
Die Modelle werden an der CV nicht im Betrieb sein!

Foto by **Hubert Wetekamp**, Werl, Germany

Haus B-EG 53

PAPETERIE
OFFICE
&
ART
COMPANY

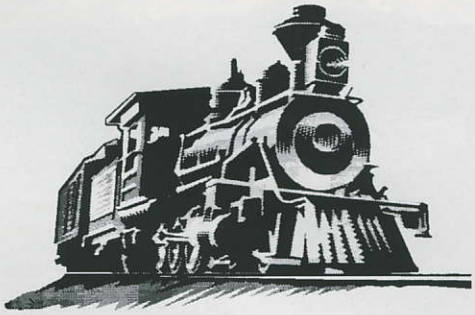
www.office-art.ch

Office & Art Company Offco Ltd.
Albisstrasse 2 8134 Adliswil
Tel: 01-710-2800 Fax: 01-710-0742
Bestell-Fax: 0844-866-766

Sponsor: Truck für Transporte

Metropolis Tours

AMERICA BY TRAIN



9. - 24. Juni 2001 (16 Tage)

Best of the Rockies

Reisen Sie mit uns von Denver durch die Rocky Mountains nach San Francisco! Sie fahren mit AMTRAK-Zügen auf den schönsten Strecken, besuchen die interessantesten Museumsbahnen und erleben die grossartigen Landschaften ...

Denver - Glenwood Springs - Royal Gorge - Silverton - Durango - Cumbres & Toltec Dampfbahn - Santa Fe - Verde Canyon - Williams - Grand Canyon - Los Angeles - Santa Cruz - Big Trees - San Francisco - sehr gute Hotels!

30. August - 16. September 2001 (18 Tage)

Trans-Kanada-Express

Reisen Sie mit uns durch die unendlichen Weiten Kanadas! Sie fahren mit den komfortablen Zügen durch die traumhafte Landschaft ...

Toronto - Jasper - Icefields Parkway - Banff - Rocky Mountaineer Railtour - Vancouver - Vancouver Island - Port Hardy - mit dem Schiff durch die Inside Passage - Prince Rupert - Prince George - Vancouver - sehr gute Hotels!

Individuelle Reisen: Wir organisieren auch individuelle Reisen ab 2 Personen nach Ihren persönlichen Wünschen durch USA, Kanada, Alaska ...

Verlangen Sie die detaillierte Reisedokumentation bei:

Metropolis Tours

Gantrischweg 1, 3123 Belp
Telefon 031 819 62 12 Fax 031 819 62 17
E-Mail: info@metropolistours.ch
Internet: www.metropolistours.ch

✂ **Bitte senden Sie mir Ihre Reisedokumentation**

Name:_____ Vorname: _____

Strasse:_____

PLZ:_____ Ort:_____

Vergessen Sie Stau.

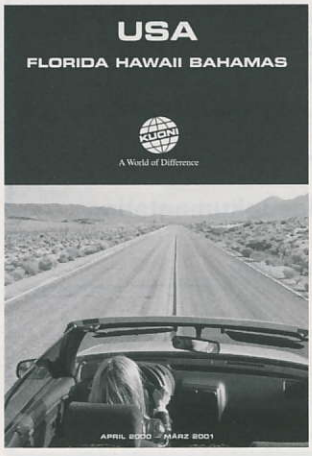
Amtrak®

Mit Amtrak können Sie entspannt quer durch Amerika reisen.

Strecke (auch umgekehrt)	Zug-Typ	einfach, 2.Klasse
New York – Washington	Regional Trains/Metroliner*	61/72
New York – Boston	Regional Trains	47
New York – Philadelphia	Regional Trains/Metroliner*	37/47
New York – Baltimore und BWI	Regional Trains/Metroliner*	59/69
Boston – Baltimore und BWI	Regional Trains	62
Boston – Washingtion	Regional Trains	65
Boston – Philadelphia	Regional Trains	56
Philadelphia – Baltimore und BWI	Regional Trains/Metroliner*	34/35
Philadelphia – Washington	Regional Trains/Metroliner*	34/41
Washington – Baltimore und BWI	Regional Trains/Metroliner*	13/16

* Für Fahrten ab New York oder Washington nur Mo–Fr gültig zwischen 9.30 und 14 Uhr oder nach 19 Uhr. Sa/So sowie 23.–31.12.00 ganzer Tag gültig.
Preise pro Person in US$. Stand der Preise bei Drucklegung im Dez. 99. Änderungen vorbehalten.

Kuoni bietet Ihnen ausserdem ein breites Angebot an Generalabonnements und regionalen Pässen für die USA. Bestellen Sie den Katalog noch heute!



Bestellungen faxen an **Kuoni-Mailinghouse** 056 675 75 80
oder einsenden: Industrie Nord 9, Postfach, 5634 Merenschw

Name: _____

Vorname: _____

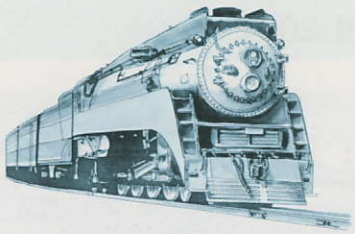
Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

FERIEN, IN DENEN SIE ALLES VERGESSEN.

KUONI

A World of Difference



Maya Travel Inn und The American Railroadfans präsentieren:

Die offizielle Reise zum Thema der 11th Convention

West Coast Railroads 2001

Nach den erfolgreichen "individuellen Gruppenreisen" (infolge Mietwagenbenützung) des letzten Jahres zur Railfair '99 in Sacramento und um den "Narrow Gauge Circle" Colorados steht an der Spitze dieser Reise symbolisch dieselbe Lok wie auf dem Signet der 11th Convention, die Daylight 4449. Kommen Sie mit uns zur ihr auf Besuch nach Portland und in ihr angestammtes Territorium zwischen den Zwillingsstädten am Puget Sound und dem kalifornischen Golden Gate . Es erwartet Sie spektakulärste Eisenbahnaction, die Geschichte der alten Holzfällerbahnen, atemberaubende Landschaften und romantische Museumsbahnen. Unter der bewährten Reiseleitung von US-Railfan Roland Kink kommt auch die Gemütlichkeit und die Fachsimpelei über Railroads, Railfans, Railroadania, Railtrips, Rail History und Raillingo nicht zu kurz. All aboard!

1. Tag: Sa, 26. Mai 2001
Flug mit American Airlines Zürich - Dallas - Seattle. Übernahme des Mietwagens und Fahrt ins Stadt-Hotel Seattle.

2. Tag: So, 27. Mai 2001
Railfans: Exkursion auf den Stampede Pass. Alternative: Stadtrundfahrt Seattle, Boeing Museum, Puget Sound Cruise.

3. Tag: Mo, 28. Mai 2001
Tacoma Union Station, Chehalis Tourist Train, Vancouver Depot, Fahrt nach Portland.

4. Tag: Di, 29. Mai 2001
Railfans: Columbia River Valley bis Blue Mountains, ev. Ausflug auf der Mount Hood Railroad; Besichtigung des Daylight Enginehouse.
Alternative: Stadtrundfahrt Portland, Oregon Electric Railway Museum in Lake Oswego. Übernachtung in Portland.

5. Tag: Mi, 30. Mai 2001
Fahrt zur und entlang der Oregon Coast: Tillamook Fliegermuseum und weiter auf dem Highway 101 via Sea Lions Cove nach Eugene.

6. Tag: Do, 31. Mai 2001
Über den Willamette Pass (Trainwatching "SP's Cascade Crossing") wieder ins Land hinein. Kleiner Umweg zum Crater Lake und weiter in die alte Eisenbahnerstadt Klamath Falls.

7. Tag: Fr, 1. Juni 2001
Fahrt südlich nach Kalifornien und zur McCloud Railway. Fakultativer Ausflug mit dem Nachmittagszug oder abends mit dem Dinner Train. Alternative: Abstecher nach Yreka zur Yreka Western Railroad. Übernachtung im einzigartigen Caboose Hotel nahe Dunsmuir.

8. Tag: Sa, 2. Juni 2001
Abschied von der Mt. Shasta Region, Fahrt über Redding und den malerischen Highway zurück an die Küste und Übernachtung in Eureka.

9. Tag: So, 3. Juni 2001
Besuch im Fort Humboldt Museum und nach kurzer Fahrt in einer aktiven Sägerei in Scotia, Weiterfahrt nach Fort Bragg, Ausflug im Skunk Train. Übernachtung in Fort Bragg.

10. Tag: Mo, 4. Juni 2001
Fahrt durchs Napa Valley (ev. Lunch im Wine Train) oder direkt nach Sacramento, dann erster Besuch im top California State Railroad Museum.

11. – 12. Tag: Di, 5. Juni – Mi 6. Juni 2001
Aufenthalt in Sacramento:
California Railroad Museum, Sacramento Southern Railroad, Yolo Short Line, Sutter's Fort. Mögliche Tagesexkursionen: Über den Donner Pass nach Reno, Lake Tahoe, Virginia City, Ponderosa Ranch, Nevada Railroad Musuem. Besuch im Western Railroad Museum, Fahrt durch den Feather River Canyon (Keddie Wye, Portola Railroad Museum) oder Fahrt durchs Gold Country zu Steamtowm 1897.

13. Tag: Do, 7. Juni 2001
Autofahrt zum Privatbesuch im Golden Gate Model Railroad Museum in Point Richmond. Weiter über Sausalito und die Golden Gate Bridge nach San Francisco.

14. Tag: Fr, 8. Juni 2001
Ganzer Tag in San Francisco: Ausflüge, Rundfahrten und Bummeln am Fisherman's Wharf, Streetcars, Cable Cars (Betriebsmuseum), Chinatown, Nachtleben, Abschiedsessen.

15. Tag: Sa, 9. Juni 2001
Letztes Shopping in San Francisco, dann Transfer zum Flughafen und Rückflug in die Schweiz mit Ankunft am 16. Reisetag, Sonntag, 10. 6. 2001.

Preis pro Person im Doppelzimmer und "halbem" Mietauto inkl. MWSt.
nur Fr. 3'950.--

Nähere Auskünfte bitte per Fax, E-mail oder Telefon anfordern. Oder besuchen Sie uns am Convention-Stand.

Maya Travel Inn
Zentrum Waldegg
8142 Uitikon-Waldegg
Tel. (01) 491 41 00
Fax (01) 491 41 10
Internet: www.mti.ch
E-Mail: mti@mti.ch

West Coast Railroads: 26. Mai bis 10. Juni 2001

Die offizielle USA-Reise der American Railroadfans in Switzerland im Jahr 2001:

Eisenbahn-Action und faszinierende Landschaften von Seattle bis hinunter nach San Francisco.

Vor dem zehnten Jubiläum 1998 vor zwei Jahren fiel der Beschluss, jeweils nach der Convention eine Reise zu deren Thema durchzuführen. So nahm eine kleine Gruppe im Herbst 1999 den ehemaligen Narrow Gauge Circle in Colorado unter die Räder ihrer Mietwagen. Diese Reise wird übrigens im September 2000, zwei Wochen vor der elften Convention wiederholt. Aus Anlass des Railfair '99 im und rund ums California State Railroad Museum fand zudem eine weitere Gruppe von 26 Railfans im vergangenen Jahr den Weg übers grosse Wasser. Im nächsten Jahr folgt nun eine Reise zum heurigen Thema "Railroads Along The West Coast". Partner für alle diese Reisen war und ist Maya Travel Inn aus Uitikon-Waldegg als Tour Operator. Geführt werden sie von US-Railfan und Loki-Autor Roland Kink.

Der Name der Reise ist gegenüber dem Thema der elften Convention leicht gekürzt: "Alaska to Mexico", die ganze Westküste auf einem einzigen vierzehntägigen Trip, das wäre wohl des Guten zuviel. Nachdem Südkalifornien bereits auf dem Programm der Railfair 99-Reise stand, beschränkt sich die Reise 2001 auf den Pacific Northwest von Seattle/Tacoma hinunter bis an das Golden Gate und die Bay Area von San Francisco. Diese Gegend bietet spektakulärste Eisenbahn-Action und gleichzeitig aber auch atemberaubende und einsame Landschaften. Die wilde Schönheit und Unberührtheit der Oregon Coast ist sprichwörtlich und ein Bestandteil der Reise. Zu dieser Gegend gehört natürlich auch die Geschichte der Holzfällerbahnen. Auch sie wird durch Besuche in Museen und einer noch aktiven Sägerei aufgerollt. Mit Glück wird sogar einer der "sesshaften" Grauwale gesichtet, die sich in einem relativ schmalen Streifen entlang der Küste tummeln. Dann aber gehts für den Eisenbahnfan zu den anderen Giganten, den modernen Dieselloks, die

Heute (Juli 2000) hat die SP-Daylight einen schwarzen 'outfit' für einen BNSF-Special. Wir wissen nicht, ob die Lok 2001 wieder in den original Farben umlackiert sein wird!
Foto by Emil Heller

in Mehrfachtraktion die Übergänge der Cascade Mountains donnernd in Angriff nehmen. Zu Beginn der Reise wartet ein Besuch im berühmten Boeing-Museum in Seattle und die Gegend um den Puget Sound. Nur 60 Meilen von der Stadt entfernt liegt als erstes attraktives Eisenbahn-Fotosujet der Stampede Pass. (siehe TRAINS, November 1997, "Stampede Pass").

So erstrahlte die SP-Daylight GS-4 an der Railfair '99 in orange/rot/schwarz.
Foto by Werner Meer

Nächste Station ist Portland, die Stadt der Rosen, aber auch Heimat der wohl schönsten erhaltenen Dampflok der Welt, der 4449 "Daylight" der Southern Pacific, die ja auch das Logo der elften Convention ziert. Ostwärts teilen sich BNSF (Burlington Northern Sante Fe) und UP (Union Pacific) den Bahnverkehr entlang des mächtigen Columbia Rivers. Wer noch etwas weiter fährt, erlebt die UP im Kampf mit den Steilrampen der Blue Mountains. (siehe TRAINS, August 1997, "Union Pacific's Oregon Trail'). Entlang der Küste führt die Reise weiter bis nach Eugene tief im Territorium der ehemaligen Southern Pacific. Auf der Willamette-Route (siehe TRAINS, May 1996, "SP's Cascade Crossing") gehts wieder durch die Cascade Range, nach einem kleinen Umweg zum Crater Lake weiter bis in die alte Eisenbahnerstadt Klamath Falls. Nächste Station ist das einzigartige Caboose Motel im bereits kalifornischen Dunsmuir. Dann geht's in die Redwoods, via Eureka nach Fort Bragg zum (keinesfalls stinkenden) Skunk Train. Zum Schluss folgen zwei klassische Eisenbahnfan-Destinationen: 3 Nächte in Sacramento (California State Railroad Museum, Sacramento Southern Railroad, UP's Roseville Yard, Exkursionsmöglichkeiten über den Donner Pass nach Truckee, Reno und zum Lake Tahoe, zur Gold Country zur Steamtown 1897 (Sierra Railroad) ((Literaturhinweis TRAINS)), zum Portola Railroad Museum und zum wilden Feather River Canyon). Auf der Fahrt nach San Francisco ist ein Privatbesuch im Golden Gate Model Railroad Club ((Literaturhinweis MR)) in Point Richmond vorgesehen. Und dann zum Schluss die Stadt der Cable Cars, wo jeder Railroadfan sein Herz mindestens einmal verlieren sollte.

Maya Travel Inn bietet auch auf dieser Reise ihre bewährte Spezialität: Statt mit einem Bus benutzen die Teilnehmer Mietwagen. Dies ermöglicht eine individuelle Mobilität. Wer einmal einen Abstecher zu einer anderen Bahnstrecke (oder gar zu einem anderen Thema, geneigte Leserinnen!) machen möchte, kann dies jederzeit tun. Jeden Abend trifft man sich dann wieder im vorgesehenen Hotel und bei einem gemütlichen Briefing wird in der Gruppe die nächste Tagesetappe vorbereitet.

Unterlagen und Buchungen: Maya Travel Inn, 8141 Uitikon-Waldegg, Tel: 01-491-4100, Fax: 01-491-4110
Internet: www.mti.ch, E-Mail: mti@mti.ch (siehe auch Inserat im Guide auf Seite XY)
Auskünfte: Roland Kink, Ebni 9b, 9053 Teufen, Tel: 071-333-4944, E-Mail: thekinks@bluewin.ch

The Lake Shore Limited: 25. Mai bis 9. Juni 2002

Die offizielle USA-Reise der American Railroadfans in Switzerland im Jahr 2002:

Eisenbahnen rund um Chicago und in Amerika's "Heartland".

Der Beschluss zur Durchführung einer "Nach-Convention-Reise" zog weitere Kreise. Der wahre US-Railroadfan möchte ja auch in einem Convention-Zwischenjahr seine Lieblinge im Massstab 1:1 nicht missen. Deshalb wird nun jedes Jahr eine Spezialreise aufgelegt. Zudem, als Standard sozusagen und weil's so schön ist, wird auch die Colorado Reise jedes Jahr erneut angeboten. Die Spezialreise 2002 trägt den Arbeitstitel "Lake Shore Limited".

Ob all der Begeisterung über die Eisenbahnen des amerikanischen Westens, über die Wallfahrtsorte Cajon, Tehachapi, Stampede, Shermann, Marias und wie sie alle heissen, geraten die Bahnen des amerikanischen Ostens und des Mittelwestens oft in Vergesseneheit. Zu unrecht, wie die ARFS-Reise 2002 beweisen wird. Noch ist es etwas zu früh, um hier bereits alle Details vorstellen zu können, doch die Planung läuft auf vollen Touren. Einige Eckdaten sind aber doch schon so weit gefestigt, dass sie als Gluschtigmacher dienen können: Chicago, Rochelle, Wisconsin, Lake Erie Coast.

Chicago ist nach wie vor Amerikas Eisenbahnhauptstadt. Wieviele Tage in der Windy City auch eingeplant werden, es wird schwierig sein, alles Sehenswerte auch wirklich zu besuchen. Im Museum of Science and History wartet der wieder aufgerüstete Burlington Zephyr (siehe TRAINS, January 1999) und unweit der Stadt in Union das bestbestückte Eisenbahnmuseum der USA (Illinois Railway Museum). Union liegt unweit von New Glarus, das als Abwechslung als Nachtquartier in die Reise eingebaut wird. Von hier aus liegt die wunderschöne und auch eisenbahnerisch interessante Stadt Madison in Reichweite der wieder per Mietwagen reisenden Gruppe. Südlich von New Glarus wartet ein Ort auf die Fans, der in letzter Zeit zu einem absoluten Mekka geworden ist, Rochelle Illinois mit dem wohl ersten öffentlichen Stadtpark für Railfans der USA. Hier kreuzen sich die doppelspurigen Mainlines von BNSF und UP in einem Diamond. Fotoplattform, Picknick-Unterstand und Scanning des Bahnfunkverkehrs über Lautsprecher sind fest eingerichtet und es donnern pro 24 Stunden an die hundert Züge vorbei! (Seit Juni 2000 kann die Action auf einer von TRAINS gesponserten Web-Railcam verfolgt werden: Siehe Link auf der Site <trains.com>.)

Aufgrund persönlicher Beziehungen des Reiseleiters rückt dann die Küste des Lake Erie in den Mittelpunkt. Hier ist seit dem Conrail-Split-up nichts mehr wie früher, doch die Spuren der grossen alten Zeit sind noch überall. Der Verkehr auf Norfolk Southern und CSX hat sprunghaft zugenommen. Er ist sogar zu einem politischen Thema geworden (Blockierung des Strassenverkehrs in den Dörfern.) In Erie, PA, liegt die Teststrecke der dortigen General Electric Lokomotivfabrik in Sichtweite der Mainlines von Norfolk Southern (ex NKP) und CSX (ex NYC). Die Nickel Plate Road wird hier zum Studienobjekt als Mauerblümchen zwischen den ehemaligen Giganten New York Central und Pennsylvania Railraod, das aber immer wieder einen Weg zum Überleben fand.

Stellvertretend dafür steht das Mad River & NKP Museum in Bellevue Ohio. Im dortigen Classification Yard der Norfolk Southern sind heute noch Teile des alten NKP-Roundhouse zu sehen. Als Höhepunkt der Reise wird es möglich sein, in Kleinflugzeugen im Tiefflug Roundhouse und Verschiebebahnhof, sowie die umliegenden Bahnstrecken für einmal aus der Vogelperspektive auf den Film zu bannen. Trainchasing by plane! In Fostoria, Ohio ist einer der letzten aktiven Interlocking Towers der USA zu besichtigen, der einen Vierspur-Diamond NS/CSX kontrolliert. Ebenfalls in Fostoria ist eine der brandneuen Automobil-Sortierungsanlagen (Auto Mixing Centers) von Ford zu sehen. Dies alles unweit von Toledo, Ohio, einem nach Chicago weiteren wichtigen Eisenbahnknotenpunkt in der Gegend. Kleinere Museen und alte Bahnbauten, sowie allerneueste Infrastruktur-Erweiterungen nach der Aufteilung von Conrail entlang der Reiseroute runden das Programm ab.

Chicago ist für Kreuzungen bekannt. Ein Bild aus den frühen 80-er Jahren mit Amtrak und ex. Santa Fe Wagen.
Foto by Werner Meer

Einfahrt Union Station in Chicago 3/95
Foto by Peter Doebeli, Zug

Chicago wird An- und Abflugpunkt für die Reise sein, auch Station für Übernahme und Rückgabe des Mietwagens. Zudem bietet sich hier eine idelae Verlängerungsmöglichkeit, nämlich die Fahrt mit dem legendären Amtrak-Zug "The City of New Orleans" via Memphis, Tennessee von der Stadt des Chicago Blues am Lake Michigan zur Geburtsstätte des Jazz im Mississippi-Delta. Das genaue Reiseprogramm von Maya Travel Inn wird spätestens im Frühling 2001 vorliegen.

Colorado Rocky Mountains Railroad High - Auch 2001 und 2002 ist eine Reise um den ehemaligen Narrow Gauge Circle vorgesehen: 16.-30. September 2001 und 15.-29. Sept. 2002. Auskünfte: Maya Travel Inn, 8142 Uitikon-Waldegg

Alaska Railroad - Geschichte:

Alaska wurde 1867 von Russland abgekauft - der Zar wusste nichts vom Reichtum an Bodenschätzen, und vom russischen Festland war Alaska 55 Meilen abgetrennt. Der Kaufpreis von etwa 7 Millionen Dollar war ein einmalig gutes Geschäft für die USA. Als 49. Bundesstaat wurde Alaska erst 1959 selbständig - vorher war es ein vom Bund direkt verwaltetes Territorium. Der Staat ist doppelt so gross wie Texas, er hat einen Fünftel der Fläche der „unteren" 48 Staaten zusammen!!! Seine Küstenlinie ist 33'000 Meilen lang und grenzt gleich an drei Meere; er besitzt über die Hälfte der grössten Gletscher der Welt. Der grösste National Forest der USA liegt hier.

Während erst der 2. Weltkrieg einen wirtschaftlichen Aufschwung und grössere Besiedelung brachten, war Alaska schon seit langen Zeiten von Indianern und Eskimos bewohnt, die damals noch von Jagd und Fischfang lebten.

Ein grosses Problem für die weissen Siedler war schon seit Anfang die Unwegsamkeit der riesigen Wildnis. Noch heute gibt es wenige Strassen, dafür eine Unmenge von Flugverbindungen. Die weit verbreiteten Buschflieger sind Legende. Doch erst 1914 befahl der U.S.-Kongress den Bau einer Bahnlinie vom Seehafen Seward landeinwärts nach Fairbanks, dem Zentrum des an Bodenschätzen reichen „Interior". Die Stadt Anchorage, heute grösste Agglomeration von Alaska, entstand durch den Bahnbau. 1923 war der Bau beendet. Die Bahn wurde vom Bund betrieben und machte schon von Anfang an Verlust. Es gab entlang der Linie einfach zuwenig Güteraufkommen.

Im zweiten Weltkrieg wurde wegen der Möglichkeit eines japanischen Angriffs an der Westküste eine Strasse auf dem Landweg durch den Busch von Kanada hinauf bis nach Alaska gebaut, der Alaska Highway. Auch die Bahn profitierte nun von den Militärtransporten. 1943 wurde mit Whittier ein zweiter Seehafen per kurzer Stichbahn ab Portage an die ARR angeschlossen. Bis ins Jahr 2000 bestand hier keine Strasse, sodass Autos auf den Zug verladen wurden.

Nach dem Krieg blieb Armee-Rollmaterial in Alaska. Allerdings wurde die letzte Dampflok erst 1961 stillgelegt. 1947 kam der erste Streamliner, der AuRoRa, dessen Name von ARR und „Aurora Borealis" (Nordlicht) abgeleitet war. Er bestand aus umgebauten Armee-Lazarettwagen, gezogen von Armee-Alco-Diesels, welche mit selbstgebauten Stromlinien-Gehäusen verkleidet wurden. Die Nachtverbindung von Anchorage nach Fairbanks erhielt erst 1971 Streamline-Schlafwagen aus dem grossen Ausverkauf der Union Pacific. UP-Wagen erschienen nun auch im Aurora, und die Alcos wurden von F-7, FP-7 und E-8 der EMD abgelöst.

Später verschwand der Nachtzug, und weitere Occasions-Wagen aus den „unteren" Staaten wurden gekauft. Sie wurden schliesslich auf elektrische Heizung umgebaut. Heute verkehren mehrheitlich neue koreanische Wagen, gezogen von modernen Hood-Units EMD GP40 und GP49. Verschiedene Dome Cars und umgebaute Doppelstöcker, die von Kreuzfahrt-Reedereien (Princess und Holland-America) betrieben werden, werden mitgeführt. Viele Touristen fahren bis/ab dem Denali Nationalpark, wo sich neben einer grossen Wildnis mit vielen Tieren wie Elchen, Karibu und Grizzlibären auch der höchste Berg der USA, der Denali befindet.

Text by **Peter Gloor**, Bachenbülach

Auch im Jahr 2000 sehen wir noch älteres Rollmaterial.

Ein Unikat, es dient der Bahn und den Autos gleichzeitig.

Fotos by **Thomas Mohn**, Rickenbach, Juni 2000

Alaska Railroad - Heute:

Der Boom im Tourismus, vor allem von Kreuzfahrten, hat der ARR ständig steigende Umsätze im Reiseverkehr gebracht. 1953 wurde der Reisezug nach Seward aufgegeben, aber heute verkehrt wieder ein Budd-Car (RDC) für die Touristen. Die Fahrt ist spektakulär, sie führt über Kehrschleifen, Tunnels, Brücken, entlang von Gletschern, Seen, Wildflüssen, Fjorden.

1983 entledigte sich die Bundesregierung der ARR. Der Staat Alaska übernahm sie. Heute fährt sie, auch dank des regen Kohlen-, Holz- und Oelverkehrs, einen satten Profit ein. Seit 1964 besteht eine Güterwagen-Fährverbindung von Seattle nach Whittier, sodass man heute Güterwagen anderer Bahnen in Alaska sieht. Auch der Sattelauflieger-Verkehr ist heute beträchtlich. Neue SD70MAC Diesels und ein neues Farbschema erscheinen ab 1997.

Die ARR hat mit ganz speziellen betrieblichen Problemen zu kämpfen. Während die Schneemengen nicht genügen für eine Schneeschleuder, kämpfen die Angestellten im Winter besonders gegen die Kälte im Nordteil der Strecke und damit gegen den trockenen Flugschnee, weshalb die Loks elektronische Glocken und Winterization Hatches aufweisen. Wenn der Schnee einmal hoch liegt, wandern viele Elche auf dem (gepflügten) Bahngleis. 1990 wurden z.B. 722 von ihnen vom Zug getötet, obwohl die Mannschaft jeweils alles unternimmt, um Kollisionen zu verhindern. Manchmal fährt ein Hi-Railer (Auto) dem Zug deswegen voraus, und die Tiere werden mit Schreckschüssen und Besen verscheucht. Kadaver werden eingesammelt und, falls verwendbar, den Indianern zum Verzehr abgegeben. Andernfalls überlässt man sie den Aasfressern - ein idealer Kreislauf der Natur, hier wird nichts in die Kadaververbrennung gegeben....

Auch der Bodenfrost ist bei der ARR ein Thema. Die grossen Temperaturunterschiede (30° im Sommer, minus 40° im Winter...) verursachen Aufwerfungen der Schienen, die dann oft mit Schleifmaschinen ausgeebnet werden müssen.

Der Fahrbetrieb läuft per Funk ab. Signale und elektrische Weichen gibt es kaum.

Bis vor dem 2. Weltkrieg gab es noch eine andere Bahnlinie, die Copper River & Northwestern, die vom Hafen Cordova zur Kennecott Kupfermine bei McCarthy hoch oben in den Coast Mountains führte. Heute ist ein Teil dieses verlassenen Trassees eine (üble) Schotterstrasse, die Touristen zur ehemaligen Mine führt, die heute ein Hotel ist. Der Rest der Anlage ist eine schöne Ghost Town.

Das Reisen mit der ARR ist eine spektakuläre Touristen-Attraktion, wobei der Löwenanteil der Passagiere von den Kreuzschiffen kommt. Der 'Denali Star' der ARR (Anchorage-Fairbanks) führt die privaten 'Cruise Cars' mit, aber sie gehören den grossen Schifffahrtslinien (Bild oben und ganz unten).

Sogar eine alte EMD E8/9 B-unit ist noch im Einsatz!

Auch bei der Alaska RR hält das Zeitalter der Hi-Tech Loks seinen Einzug mit den EMD SD70MAC Dieselloks.

Text by **Peter Gloor**, Bachenbülach

Fotos by **Thomas Mohn**, Rickenbach
Juni 2000

West Coast - Alaska - WP&Y

Die **White Pass & Yukon Route** wurde im Jahre 1994 zur "International Historic Civil Engineering Landmark".

Die White Pass & Yukon Railway konnte am 29. Juli 2000 ihr 100-jähriges Bestehen feiern. Eine bewegte Geschichte hat sie hinter sich, eine gesicherte Zukunft vor sich.

Die Nachkriegsjahre waren schwierig. Im Jahre 1951 wurde die WP&Y eine Kanadische Gesellschaft; Wachstum und Modernisierung war die Strategie. Es war die Einführung moderner Diesellokomotiven und der Ersatz der alten Güterwagen durch vollständige Containerisierung, wobei vor allem die Einführung von Aluminiumcontainern für den Erztransport eine Pionierleistung war. Da es damals noch keine Containerschiffe gab, liess die Gesellschaft 1955 das erste Containerschiff der Welt, die Clifford J. Rogers, bauen.
Im Jahre 1973 gab es wieder neue Besitzer für die WP&Y. Mit der Inbetriebnahme des praktisch parallel zur Bahn verlaufenden Highways von Carcross nach Skagway (Skagway war bis dato nur auf dem Seeweg erreichbar) war es um den Güterverkehr auf der Schiene geschehen. Die Bahn schien unrettbar. Im Jahre 1982 wurde diverses Rollmaterial verkauft. Doch der Hauptgrund für die Einstellung war die Schliessung der Anvil Mine.
Nach einem Dornröschenschlaf von 6 Jahren wurde die WP&Y im Jahre 1988 wieder eröffnet, jetzt als reine Touristenbahn von Skagway bis zur Passhöhe. Im Jahre 1998 fahren die Züge wieder von Skagway bis Lake Bennett. Die weitere Strecke bis Carcross soll wieder revitalized werden. Die weiter nördlich liegende Strecke bis Whitehorse ist von der Natur "vereinnahmt" bzw der Verbreiterung des Highways zum Opfer gefallen. Ob diese touristisch weniger attraktive Strecke je wieder von Zügen befahren werden kann, ist unbekannt.
Die guten alten "Shovelnoses", Diesellokomotiven von GE bilden nach wie vor das Rückgrat der Traktionsflotte. Nach einem "Abstecher" in eine blaue Lackierung mit weissen Zierlinien ist das ursprünglich angewendete grün mit dem typischen Eagle auf der Front wieder durchgehend sichtbar. Alle Personenwagen sind Pullman green lackiert und jeder Wagen hat einen Namen, in goldenen Lettern gesetzt. Dank der recht starken Flotte von 55 Personenwagen kann der unvergleichliche Ansturm, der in der kurzen Sommesaison knapp 5 Monate (75% der Touristen stammen aus den Kreuzfahrtschiffen, die in Skagway anlegen) bewältigt werden . Mit bis zu 7 Zügen pro Tag auf verschieden langen Fahrten ab Skagway ist das Angebot sehr gross. In der Saison 1999 hatte die Bahn mehr als 274'000 Passagiere befördert.
18 Diesellokomotiven sind heute noch operativ und verantwortlich für die erfolgreiche Führung der Touristenzüge. Für Spezialtrips stehen 2 Dampflokomotiven zur Verfügung, wovon die von Baldwin gebaute 2-8-2 No. 73 aus dem Bestand der WP&Y ist.

Fotos by **Thomas Mohn**, Rickenbach (alle Juni 2000)

Originaltext by **Willy Kaeslin**, ergänzt by **Dieter Stehli**, aber stark gekürzt. Den gesamten Text können Sie in der CV-Info No. 3 nachlesen.

Eisenbahnlinien an die kanadische Pazifikküste

(Westen der Provinz British Columbia)

Die kanadische Provinz British Columbia ist noch heute recht dünn besiedelt, wenn man von der Gegend von Vancouver absieht, und weist wenig Bahnlinien auf. Ursprünglich handelte es sich nur um transkontinentale Linien, die Kanadas Osten mit der Westküste verbanden. Die Besiedelung der Provinz erfolgte hauptsächlich nach dem Bahnbau.

Zuerst wurde die **Canadian Pacific Railway** (CPR) fertiggestellt, im Jahr 1885. Sie erreicht die Hafenstadt Vancouver über Calgary (Alberta), den Kicking Horse Pass über die Rocky Mountains, den Roger's Pass über die Selkirk Mountains und dann entlang dem Thompson und Fraser River hinunter zum Meer. Noch heute fährt hier die gleiche Eisenbahngesellschaft wie zur Gründungszeit (heute CP Rail). Die zweite Strecke war eine Konkurrenz: Die **Canadian Northern** (CNOR) baute ihre Strecke westwärts über Edmonton (Alberta), überquerte die Rockies auf dem Yellowhead Pass (sehr viel niedriger als die CPR-Linie), folgte dann dem North Thompson River bis Kamloops, ab hier musste sie die Route entlang dem Thompson und Fraser River bis Vancouver mit der CPR teilen, wobei die CPR als erste Bahn natürlich die leichteste Route hatte, und der CNOR nur die jeweils topografisch schwierigen Talseiten verblieben. Die CNOR wurde 1915 fertiggestellt. Schon bald ging die Bahn in der staatlichen Canadian National Railway (CNR) auf, die sie heute noch betreibt.

Die dritte Linie, die den Pazifik ebenfalls 1915 erreichte, war die **Grand Trunk Railway** (GTR). Sie zweigt bei Jasper (Alberta) von der CNOR ab und führt auf ihrem eigenen Trassee über den Yellowhead Pass. Sie führt durch eine menschenleere Gebirgswelt über Prince George (hier Kreuzung mit der BC Rail, ehemals **Pacific Great Eastern**, fertig gebaut 1956) und dann dem Skeena River entlang zur Hafenstadt Prince Rupert. Auch diese Bahn ging in der CNR auf und ist noch heute eine wichtige Verbindung zum Pazifik.

Auf Vancouver Island gibt es eine lokale Bahn von Victoria nach Courtenay (Esquimalt & Nanaimo, E&N)

Die zweite, sekundäre Bahnlinie der CPR führte von Lethbridge (Alberta) westwärts über die Rockies (Crowsnest Pass), durch die verschiedenen Gebirgsketten über Cranbrook, Nelson, Castlegar, das **Kettle Valley**, Penticton, Princeton, Coquihalla, und erreichte die Hauptlinie bei Hope. Diverse Zweigstrecken erschlossen den Süden von BC. Cranbrook-Golden ist noch heute in Betrieb. Der Teil von Castlegar bis Hope ist heute abgebrochen und wird zu einem spektakulären Veloweg mit etlichen Holz-Trestles und Tunnels umgebaut.

Während die Güterzüge heute entweder als Unit Trains (Ganzzüge) mit Kohle, Getreide oder Schwefel oder aber als Double-Stack-Containerzüge daherkommen (dank der heutigen starken Dieselloks und der bei der CNR geringen Steigungen meistens nur in Doppeltraktion), verkehren auf allen drei Hauptstrecken wie auch auf der BC Rail noch Personenzüge. Selbstverständlich verkehrten früher viel mehr Reisezüge auf allen Bahnlinien, aber der kanadische Reiseverkehr ist heute noch unbedeutender als derjenige in den USA und wird von der Regierung praktisch nicht unterstützt. Die staatliche VIA Rail führt den "Canadian" Toronto-Edmonton (CNR-)-Kamloops-Vancouver sowie den "Skeena" von Jasper nach Prince Rupert

CP Rail EMD SD90MAC beim Thompson River '99
Foto by **Emil Heller**, Samstagern

Canadian National Coal Train '88.
Foto by **Urs Keel**, Grafenried

(nur noch mit Übernachtung in Prince George). Mit Budd Cars (Rail Diesel Cars, dieselmechanische Triebwagen) fährt die VIA auf der E&N zwischen Victoria und Courtenay. Auf der BCR verkehren Budd Cars von North Vancouver nach Prince George. Der historische Dampfzug "Royal Hudson" fährt von North Vancouver nach Squamish dem Howe Sound entlang. Der Touristenzug "Rocky Mountaineer" verkehrt Vancouver-Jasper und Vancouver-Calgary (nur mit Übernachtung in Kamloops). Vancouver hat einen Vorortszug mit Doppelstockwagen bis Mission (West Coast Express) sowie eine automatisch verkehrende Hochbahn (Skytrain).

Es existieren Verbindungen südwärts in die USA, von der Gegend von Vancouver über die BNSF (ehemals Great Northern Ry.) in Richtung Bellingham – Seattle. Früher gab es eine Linie der GNRY von Ferry-Oroville-Keremeos nach Penticton.

Schliesslich kennen wir noch die an anderer Stelle beschriebene spektakuläre Schmalspurbahn von Skagway im Südzipfel von Alaska bis Carcross (früher bis Whitehorse) im Yukon, Canada. Sie ist heute noch im Betrieb mit Dampf- und Dieseltraktion, ausschliesslich im Ausflügler-Verkehr.

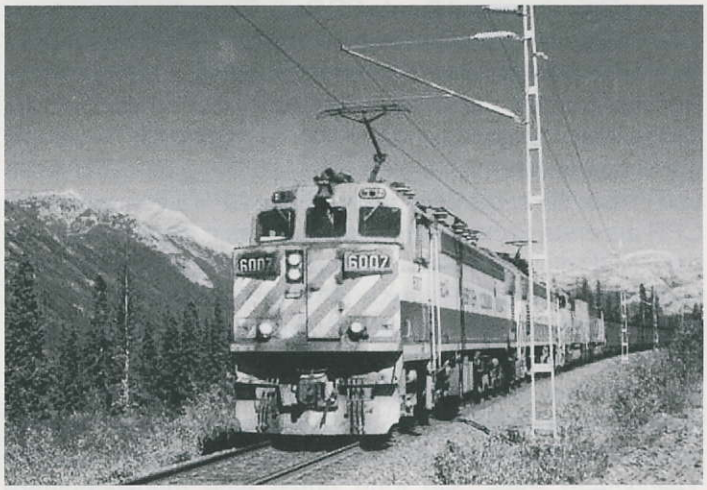
Für Photographen bieten die Bahnen in BC's Westen soviel an grossartiger Landschaft und schönen Zügen, dass es unmöglich ist, hier Hinweise zu geben. Nur die allerschönsten: Thompson Canyon, Fraser Canyon, Lytton, Lilloet, Cheakamus Canyon, Howe Sound.

Text by **Peter Gloor**, Bachenbülach

West Coast - BC Rail - Modelle in HO

In British Columbia, der westlichsten Provinz Kanadas, operiert eine der grössten und interessantesten Bahngesellschaften dieses Landes. 1912 als Pacific Great Eastern Railroad entstanden, änderte die Bahngesellschaft 1972 ihren Namen in **British Columbia Railway**. Der Name wurde allerdings nur 12 Jahre später (1984) in die gekürzte Form **BC-Rail** geändert, unter welchem die Bahngesellschaft noch heute tätig ist. Mit dem Namen änderte sich auch das Farbschema, und so wurden sämtliche revidierten Dieselloks von hell/dunkelgrün in rot/weiss/blau umgespritzt. Seit kurzem existiert allerdings ein neues, vereinfachtes Erscheinungsbild, und so zeigen sich die frisch revidierten Loks (zum Bedauern einiger Railfans) "nur" noch in solidem dunkelblau mit silbrigen Rahmen und Drehgestellen.

Der Transport von Holzprodukten aller Art sowie Kohle, Eisenerz, Getreide und Chemikalien bilden das Rückgrat der BC-Rail, die mit einem Hauptstreckennetz von nur 1458 Meilen dennoch die drittgrösste Bahngesellschaft Kanadas darstellt. Die Hauptstrecke verläuft Y-förmig und verbindet Vancouver im Süden mit den Orten Fort Nelson und Chipmunk im Norden, wobei die Linie nach Chipmunk eher als Nebenlinie bezeichnet werden kann. Erwähnenswert ist da noch die Tumbler Subdivision, auf welcher Elektro-Lok-bespannte Kohlezüge ihren Dienst verrichten. Die sieben E-Loks wurden von EMD & Alsthom gebaut. Sie fahren unter einer Spannung von 50KV und sind somit einzigartig in Nordamerika. Nebst den Elektroloks setzt BC-Rail auch Lokomotiven des Typs MLW RS18, GE Dash-7, Dash-8 und Dash-9 (4-und 6-achsig) sowie GMD SD40-2 ein. Zu den Besonderheiten zählen zwei Alcos im Originalzustand, eine Royal Hudson Dampflokomotive, welche für Ausflugsfahrten zwischen Vancouver und Squamish eingesetzt wird, sowie einige 40 Jahre alte RDC's (Rail Diesel Cars), die im regulären Einsatz für die Personenbeförderung stehen.



Die sich an der Ausstellung befindlichen **Modelle** der BC-Rail wurden von Herrn **Peter Wetzel** zur Verfügung gestellt. Sein spezielles Interesse gilt vor allem der Nachbildung von Kanadischen Seltenheiten, und davon gibt es bei BC-Rail eine ganze Menge. Die Kanadischen Modelle unterscheiden sich in einer Unmenge von Details von ihren amerikanischen Schwestern,

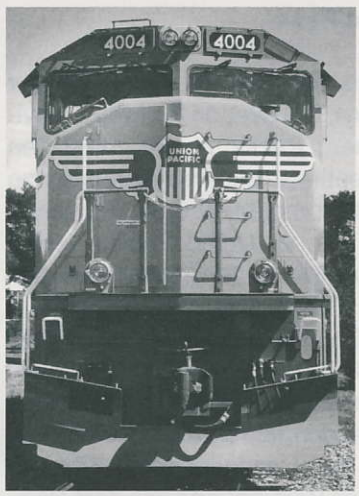
Haus A-EG 25

und da es zur Zeit ausser teuren Messingmodellen keine wirklichkeitsgetreuen Modelle gibt, ist Handarbeit angesagt. Nach gründlichem Recherchieren werden die nötigen Zurüstteile wie Beschriftungssätze, Ditch-Lights, Führerhäuser und alle anderen Kleinteile organisiert. Falls etwas nicht erhältlich ist, so werden die Teile von Grund auf selbst erstellt (Scratch-building). Nach der Detailierung wird die noch unlackierte Lok mit dem entsprechenden Farbschema versehen und mit Decals beschriftet. Das ganze ist natürlich mit einem enormen Aufwand verbunden, doch genau das gibt Herrn Wetzel die Motivation – zu wissen, dass man ein Modell erschaffen hat, welches einzigartig ist. Und fertig sind die Loks nie, es gibt immer wieder Teile, die nach Umbauten am Original nachträglich noch montiert werden können....

Na dann, viel Spass.

Text by Peach Reisinger & Peter Wetzel
Modelle by **Peter Wetzel**, Niederrohrdorf

Columbia River Lines



Einer der schönsten Landstriche des Nordwestens bildet der Columbia River Gorge. Bei Bonneville zwängt sich der mächtige Columbia zwischen den Abhängen der Cascades im Norden und den Ausläufern des Mount Hood im Süden durch. Der imposante Columbia trennt mit seinen 1 - 2 Kilometern Breite die beiden Staaten Oregon und Washington voneinander und wirkt aus der Anhöhe eher wie ein See, als wie ein Fluss. Auch von seiner geografischen Art ist der Columbia River etwas Besonderes, als einziges Gewässer durchbricht er die Bergmassive im Westen Nordamerikas, um dann bei Astoria in den Pazifik zu fliessen.

Da sich seit der ersten Besiedlung des Nordwestens die Bergmassive den Reisenden als gewaltige Hindernisse in den Weg stellten, weckte der Columbia River früh das Interesse der Kundschafter. Auf Schiffen konnte man in das sonst unerreichbare Landesinnere vorstossen. Bereits 1882 eröffnete die Oregon Railway & Navigation am südlichen Ufer die erste Eisenbahnlinie. Man hatte die oregoner Seite zum Bau gewählt, da dieses Ufer sehr flach ausgebildet war. Die OR&N stand schon früh im Besitze der Union Pacific. Entlang dem Snake River und dem Columbia River konnte sich die UP so den Zutritt nach Portland, der wichtigen Drehscheibe im Westen sichern. Die gesamte Strecke entlang dem Fluss liess sich bahntechnisch optimal, nämlich steigungslos befahren. Dafür liess sich der Umweg bis zum Puget Sound bestens in Kauf nehmen. Die Achse entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einer wichtigen Verbindung nach dem wirtschaftlich bedeutenden Nordwesten der USA. In der Stromlinienzeit verkehrte unter anderem der City of Portland auf seinem Weg vom Mississippi an die Westküste entlang dem Columbia River. Aus der heutigen, modernen Union Pacific ist diese Verbindung nicht mehr wegzudenken. In Granger, Wyoming zweigt diese Achse von der Hauptlinie nach Ogden ab und führt in nordwestlicher Richtung nach Boise und Hinkle, sowie entlang dem Columbia nach Portland. Intermodal Verkehr, Autotransporte, Kornblockzüge, sowie eine grosse Zahl „Double Stack Trains" für die APL, K-Line und Maersk sorgen am Südufer des Columbias für einen regen Verkehr. Am Morgen sind ostwärts fahrende Züge eher eine Seltenheit, während des ganzen Tages fahren aber Züge westwärts. Dreissig bis Vierzig Züge verkehren auf dieser Strecke pro Tag. Vor allem in der zweiten Wochenhälfte ist der Verkehr deutlich zunehmend. Die Union Pacific bespannt ihre Züge meist mit modernen sechsachsigen Loks, GE- und EMD-Loks halten sich die Waage. Als Folge der grossen Fusionen tauchen nebst den gelb - grauen UP Loks natürlich auch hier zahlreiche fremde Einheiten auf. Am Columbia sind Dash - 9 der ehemaligen Chicago & North Western sehr häufig anzutreffen. Aber auch graue Southern Pacific Loks befinden sich in den Lokverbänden; sie verkehren aber immer nur als nachfolgende Loks, da sie nicht über die notwendigen Zugsicherungsempfänger für diese Strecke verfügen. Fremde Loks der Helm - Leasing, NS, CSX und Conrail sind ebenfalls oft anzutreffen.

Der Columbia River wäre nicht komplett, ohne die zweite, am Nordufer angelegte Eisenbahntrasse zu nennen. 1908 erst nahm die Spokane, Portland & Seattle die Strekke von Spokane nach Portland in Betrieb. Das steilere Nordufer des Columbia bot den Eisenbahnbauern wesentlich mehr Hindernisse als das Südufer. Der steile Abhang zwang an vielen Stellen zu Kunstbauten. Trotzdem wurde auch diese Linie als „Waterlevel Route" gebaut, man vermied konsequent Steigungen. Die kleine SP&S war von Anbeginn auf den Transferbetrieb zwischen den drei Städten in ihrem Namen ausgerichtet. Als Folge ihrer Lage entwickelte sich die SP&S zum Zubringer der zwei grossen Nordgesellschaften GN und NP. Die SP&S konnte die Güter entlang dem Columbia transportieren, welche die Grossen nicht über ihre eigenen Pässe beförderten. Die Wagen des Empire Builders, welche nach Portland verkehrten, nahmen von Spokane aus auch diese Route. Dies ist zu Amtrak's Zeiten heute immer noch so; in den frühen Morgenstunden verkehrt der „Superliner" westwärts.

Die Fusionswellen der vergangenen Jahre haben die rechtsufrige Strecke in verschiedene Hände gelegt. 1970 übernahm die neu gegründete Burlington Northern diese Strecke. 1995 erfolgte dann die zweite Handänderung, die BNSF übernahm die Strecke entlang dem Columbia River. Diese behielt bei allen Fusionen ihre angestammte Bedeutung. Dank ihrem passfreien Zutritt zu den Hochseehäfen am Pazifik wird sie schwergewichtig von beladenen, westwärts fahrenden Kornblockzügen benutzt. Seit der Eröffung des Stevens Pass besitzt die BNSF nun drei Zugänge zur Nord - West Küste der USA. Der Verkehr hat aber solche Ausmasse angenommen, dass alle Achsen gut ausgelastet sind. Der Verkehr nach Westen dominiert, Leerfahrten von Blockzügen verkehren vielfach über den Stevenspass. Neben Korntransporten findet man am rechten Ufer des Columbia auch Huckepackzüge, Autozüge, Kohlezüge und als Exoten auch einige Abfallzüge und gemischte Güterzüge mit Boxcars. Dreissig bis fünfunddreissig Züge passieren im Laufe des Tages. Die Züge in Richtung Portland werden vielfach von bloss zwei vierachsigen Loks geführt. Die Züge mit Ziel Seattle haben dagegen vorwiegend sechsachsige Loks von GE und EMD vorgespannt. Die Fusionen haben im Gorge zu einer farbenfrohen Parade von Loks geführt. BN grün, ATSF blau, LMX grau aber auch das neue BNSF grün - orange reiht sich heute in bunter Zufälligkeit aneinander. Als nachfolgende Einheiten können auf der BNSF mit ihrer Lokknappheit auch immer wieder Leasingloks der CN, Conrail, NS, CSX und der KCS beobachtet werden.

Text by **Jürg Lütscher** (gekürzt). Wir verweisen auf CV-Info 3.

Fotos Sammlung WM (Copyright EMD)

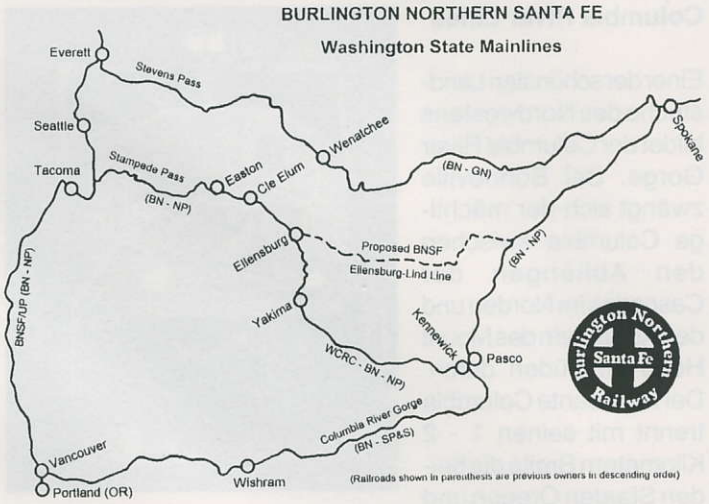
West Coast - Washington - Stampede Pass

Wiedergeburt des Stampede Pass

Die Northern Pacific zählt zu den wahren Pionieren der Erschliessung des Nordwestens. Die Oregon Railway & Navigation ermöglichte der Northern Pacific bereits 1882 den Anschluss von Tacoma und Seattle an die Eisenbahnstränge aus dem Osten. Die Streckenführung der Oregon Railway & Navigation, einem späteren Teil der Union Pacific, verlief entlang des Columbia Rivers. In einer weiten Schlaufe wurden so die unwegsamen Cascades südlich umfahren. Die Northern Pacific konnte ab Wallula die Geleise der OR&N bis Portland mitbenutzen. Von Portland bis Tacoma besass die NP ein eigenes Streckenstück, welches ihr den Zugang zum Puget Sound ermöglichte. In den folgenden Jahren fanden wiederholt Exkursionen zur Erkundung der Cascades statt. Die NP suchte nach einer selbständigen Verbindung nach dem Pazifik. Nach mehreren erfolglosen Anläufen konnte eine erfolgversprechende Trasseeführung entlang dem Green River und dem Yakima River gefunden werden. Dem gefundenen Übergang gab man den Namen Stampede Pass. 1885 begann man beidseitig des Passes mit den Planierungsarbeiten. Bereits im folgenden Jahr nahm man den Bau des 3,4 Kilometer langen Scheiteltunnels in Angriff. Rund 1500 Arbeiter, der Grossteil davon chinesischer Abstammung, kämpften mit einfachsten Mittel gegen eine unwegsame, rauhe Natur. Zweieinhalb Jahre dauerte der Bau des Tunnels, in der ersten Phase standen bloss Handwerkzeuge und Schwarzpulver zur Verfügung. Doch im Laufe der Bauzeit konnten dann moderne Baumaschinen eingesetzt werden. Grosse Dampfturbinen mit Generatoren erzeugten Strom, druckluftbetriebene Bohrmaschinen beschleunigten den Bau des Tunnels. Um die Strecke raschmöglichst für den Verkehr bereit zu haben, baute man über den Stampede Pass eine rund 10 Kilometer lange provisorische Strecke. Dieser Abschnitt wies atemberaubende 5,6% Steigung auf, es wurden 30 Holzbrücken gebaut, ferner mussten eine Spitzkehre und mehrere grosse Schlaufen zur Höhengewinnung angelegt werden. 1887 konnte der durchgehende Verkehr am Stampede Pass aufgenommen werden.

Ein Jahr später war der Stampede Tunnel dann auch fertig, er konnte mit einer grossen Feier in Betrieb gegeben werden. Zu dieser Zeit galt er als zweitlängster Tunnel der USA gleich hinter dem Hoosac Tunnel der Boston & Maine. Mit dem Scheiteltunnel im Betrieb, verfügte die Northern Pacific über eine sehr leistungsfähige Verbindung durch die Cascades. Das Trassee wies auf beiden Seiten Steigungen von maximal 2,2% auf. Im Laufe der Jahre wurden zudem diverse Streckenverbesserungen unternommen. Als markanteste Erneuerung zählt sicherlich die Erweiterung auf Doppelspur.

Mit der Gründung der Burlington Northern als Zusammenschluss aus der Great Northern, der Northern Pacific, der Seattle, Portland & Spokane und der Burlington resultierte dann ab 1970 eine komplett andere Konkurrenzsituation im Nordwesten der USA. Die BN besass nun drei Zufahrten zu den wichtigen Zentren am Pudget Sound. GN's Verbindung galt als die kürzeste, die SP&S Route entlang dem Columbia River als die steigungslose Strecke. Der Pass der NP kam mit seiner Streckenlänge und den Steigungen sehr schnell in eine sekundäre Rolle. Bis 1983 fuhren nur noch unregelmässig Züge über



Copyright Map by Robert C. Del Grosso

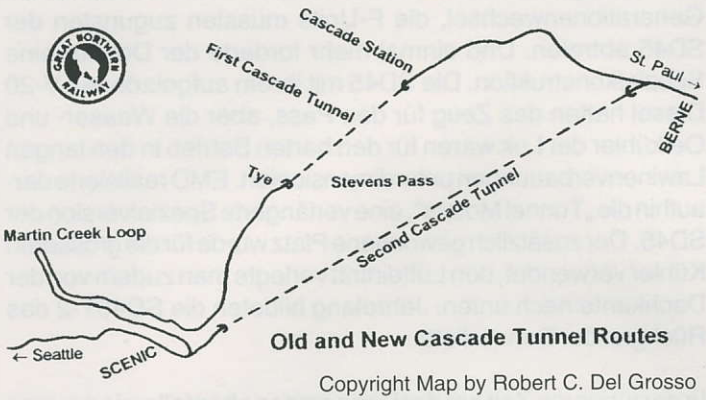
den Pass. Die kurvenreichen Steilstücke wurden noch wiederholt als Teststrecke für neue Lokkonstruktionen genutzt. Da sich das Verkehrsvolumen in den 80'er Jahren nicht gemäss den Erwartungen entwickelte, überliess die BN Teile der Strecken im Gebiet um Yakima der Washington Central, einer Lokalbahn. Der Antrag auf Stilllegung des Passes wurde 1989 gestellt. Im selben Jahr zerstörten mutwillig gelegte Feuer die Holzverbauungen beidseitig des Scheiteltunnels, hunderte Meter Geleise waren ebenfalls davon betroffen, das Ende des Stampede Passes schien somit besiegelt. Die Naturgewalten der Cascades hatten nun Jahre Zeit, sich das Trassee zurückzuerobern. Verschiedene Versuche zur Wiederbelebung der Strecke blieben über die Jahre Wunschvorstellungen.

Glücklicherweise fand aber der abschliessende Schritt zum Abbruch nie statt. 1995 fand der legendäre Zusammenschluss der BN und der ATSF zur BNSF statt. Bereits im Frühjahr 1996 gab BNSF den Beschluss bekannt, den Stampede Pass wieder in Betrieb zu nehmen. Über 125 Mio $ wurden für die Erneuerung des rund 100 Kilometer langen Streckenabschnittes bereitgestellt. Als Ironie der Geschichte war es die Kleinstadt Auburn am Westende der Strecke, welche sich anfänglich massiv gegen die Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs wehrte. Auburn verdankt ja seine Gründung ausschliesslich der Ankunft der Eisenbahnen auf ihrem Weg nach dem Puget Sound! Schlussendlich konnten die Bedenken Auburns ausgeräumt werden. Mit Hilfe der Atkinson Construction Co gelang es der BNSF, innert einem halben Jahr die Strecke zu reaktivieren. Als anspruchvollstes Objekt erwies sich erwartungsgemäss der gut 100jährige Scheiteltunnel. Die rasche Eröffung der Strecke über den Stampede Pass wurde aber als höchstes Ziel definiert. Die Tunnels am Stampede Pass lassen aktuell keine doppelstöckigen Containerzüge zu. Genauso sind die Zugsgewichte auf 4800 Tonnen, mit Zwischendienst auf 7500 Tonnen begrenzt. Der Pass wird somit aktuell vor allem für leere, ostwärts fahrende Getreidezüge, sowie für Sattelaufliegerzüge von und nach dem Puget Sound genutzt.

Die älteste Strecke über die Cascades wurde unter der Führung der BNSF wieder erweckt.

Text by Jürg Lütscher (gekürzt)

Stevens Pass



Old and New Cascade Tunnel Routes

Copyright Map by Robert C. Del Grosso

John F. Stevens, der bereits den Marias Pass für die Great Northern realisiert hatte, machte sich in den Achzigerjahren des 19. Jahrhunderts mit grossem Elan an die Erkundung der Cascades. Seine Vermessertrupps konnten innert kurzer Zeit mehrere günstige Übergänge für den Bau von Eisenbahnlinien lokalisieren. Als anspruchsvolle Aufgabe erwies sich aber das Suchen der Zufahrtwege zu den Passhöhen. Die Vermesser konnten nirgends auf bereits bestehenden Wegen basieren. Meter für Meter mussten sie sich durch dichteste Wälder vorkämpfen. Auf der Westseite entschloss man sich schlussendlich für eine Streckenführung entlang dem Skykomish Fluss. Bei den grossen Steigungen des Tales nutzte man geschickt Seitentäler zur Höhengewinnung aus. Die ursprüngliche Streckenführung wies Steigungen von beachtlichen 4% auf. Zudem mussten mehrere Spitzkehren in besonders engen Talabschnitten gelegt werden. Auf 1300 Metern über Meer wurde der ursprüngliche Scheiteltunnel in die Berge geschlagen. Auf der Ostseite folgte die Strecke dem Nason Creek und dem Tumwater Canyon bis Leavenworth, um dann in Wenatchee den Columbia River zu erreichen. 1893 konnte die Great Northern den Verkehr über den Stevens Pass aufnehmen. Die grossen Steigungen, die Spitzkehren, die Tunnels und die wegen des feuchten Klimas meist nassen Schienen machten den Betrieb für die Zugsbesatzungen von Anfang an zu einer Tortur. 1909 wurde der Scheiteltunnel dann für elektrischen Betrieb ausgerüstet. So konnte wenigstens der längste Tunnel der Strecke ohne Rauchbelästigung befahren werden. Im Winter gestaltete sich der Betrieb in den Cascades trotz den zahlreichen Lawinengalerien noch schwieriger. Jede Fahrt über den Stevens Pass war für die Beteiligten ein Abenteuer. Im März 1910 kam es zum schwersten Zwischenfall am Pass. Zwei im starken Schneetreiben am Ostportal des Scheiteltunnels blockierte Züge wurden von einer grossen Lawine erfasst und in die Tiefe gerissen. Das kleine Eisenbahnerdorf Wellington rissen die Schneemassen ebenfalls mit. 96 Opfer forderte dieses schwere Unglück. Die Great Northern gab aber ihren Betrieb nicht auf. Man versuchte mit hölzernen Lawinengalerien der grossen Gefahr zu begegnen. Erst 1929 konnte mit der Eröffnung des neuen, tiefer gelegenen Scheiteltunnels das gefährlichste Gebiet umfahren werden. Über 12 Kilometer lang ist der zweite Cascade Scheiteltunnel, der noch heute im Betrieb ist. Gleichzeitig mit der Eröffnung des neuen Tunnels wurde an der Ostseite des Passes der Chumstick Cutoff in Betrieb genommen. Die alte Strecke durch den Tumwater Canyon mit seinen steinschlag- und erdrutschgefährdeten Abschnitten konnte endlich stillgelegt werden. Bis 1956 wurde der Abschnitt von Skykomish bis nach Wenatchee mit Elektrotraktion befahren. Heute verkehren die Züge durchgehend mit Dieseltraktion. Der Cascade Tunnel ist dafür mit grossen Belüftungsventilatoren ausgerüstet. Schwaden von Abgasen werden nach jeder Durchfahrt aus dem Tunnelinnern ins Freie geblasen. Um die Luftqualität im Tunnel auf einem vernünftigen Niveau zu halten, kann nur alle 3/4 Stunden ein Zug durchfahren.

Burlington Northern SD40-2 4/91 (Foto by W. Meer)

Der Stevens Pass zählt nicht zu den bekanntesten Besuchsorten. Das liegt sicherlich auch an der recht unsicheren Wetterlage und an der nicht sehr bequemen Zugänglichkeit des Trassees. Wer den Betrieb am Stevens Pass erleben will, muss wie seine Erbauer sich den Weg durch dichte Waldgebiete erkämpfen. Der Bahnverkehr ist durchschnittlich, rund 25 Güterzüge, vorwiegend Container- und Sattelaufliegerzüge, sowie 2 Amtrak Züge verkehren innert 24 Stunden über den Pass. Wer sich aber Zeit nimmt und mit schwerem Schuhwerk den Weg in die Wildnis wagt, der findet zwischen dichtem Waldbewuchs einmalige Motive einer wahren Gebirgsbahn. Wenn das Wetter mitspielt, wird die Anstrengung zudem mit einem tiefblauen Himmel belohnt. Wer die Portale des alten, stillgelegten Scheiteltunnels sucht, wird sie nördlich der Passstrasse No 2 unweit der Strasse finden.
Zwei Dinge sind dem Besucher des Stevens Pass besonders zu empfehlen: Auf der Westseite des Passes lohnt sich eine Übernachtung im Skykomish Hotel. Dieses typische Eisenbahnerhotel besticht nicht durch seinen Luxus. Vielmehr versetzt es seine Gäste in eine Zeit zurück, als sich in der Nähe jeder wichtigen Bahnstation ein solches Hotel befand. Besucher sollten sicherstellen, im dritten Stock ein Zimmer mit Terrasse Richtung Bahntrassee zu buchen. Ein unvergessliches Erlebnis kann man sich ferner auf der Ostrampe des Stevens Passes gönnen. Im Wenatchee National Forest Campground, in der Nähe der Ortschaft Merritt lässt sich das Gefühl von Natur und Eisenbahn vereinigen. Nach Merritt beginnt die Rampe mit 2,2% Steigung, welche den westwärts fahrenden Zügen alles abverlangt. Der Sound der donnernden Dieselloks und das Rumpeln der folgenden Güterwagen ist in der einsamen Nacht lange zu hören. Es verstummt erst, wenn der Scheiteltunnel den Zug verschluckt hat. Aber keine Sorge, der nächste Zug kommt bestimmt!

Text by Jürg Lütscher (gekürzt)

Amtrak through the Snow at Donner Pass 12/94
Foto by **Christian Burgherr**, Thun

Donner Pass

Im Gegensatz zum Feather River war der Donner Pass im Winter bedingt durch die grössere Höhe mit den Schneemassen geplagt. Viele Lawinenverbauungen, aber auch Tunnels stellten die Lokomotivführer vor grosse Probleme. Die Rauchentwicklung der Dampfloks behinderte in den Schneegalerien die Sicht massiv, je grösser die Loks wurden, desto schwieriger wurde auch das Atmen auf den heissen Führerständen. Für den Donner Pass mussten spezielle Loks konstruiert werden, welche der Problematik dieser langen Galerien Rechnung trugen. Der Führerstand musste nach Vorne und die Rauchkammer mit dem Kamin nach Hinten. So konnte das Problem gelöst werden. So einfach nun die Aufgabe tönt, so einfach war eigentlich auch die Lösung, die Lok wurde einfach abgedreht, der Tender kam auf die Rauchkammerseite der Lok zu stehen. 1910 lieferten die Baldwin Locomotive Works die erste „Cab Forward" der Klasse MC-2 an die SP aus. Das Umkehren der Lok bedeutete in Realität, dass einige Details zu lösen waren. So musste zum Beispiel das Schweröl im Tender geheizt und unter Druck gesetzt werden, um es vom Reservoir entlang der Lok bis zur Feuerbüchse fördern zu können. Während die ersten „Cab Forwards" noch reichlich improvisiert aussahen, wurden die weiteren Serien laufend verbessert und optimiert. Für den schweren Verkehr im Gebirge bildete die Cab Forward über 40 Jahre das Rückgrat der Lokflotte der Southern Pacific. Ab 1945 begannen dann Dieselloks mit der Übernahme des schweren Gebirgsverkehrs; dank ihren höheren Zugkräften waren sie im Stande, schwerere Züge als die Dampfloks zu fördern. Die „Cab Forwards" verbrachten so ihre letzten Dienstjahre im flachen Great Valley. Aus einer ganzen Flotte von einmaligen Loks ist eine einzige „Cab Forward" erhalten geblieben, die Nummer 4294, die letzte Lok der Baureihe AC-12 steht heute restauriert im Bahnmuseum in Sacramento. Wer vor der 329 Tonnen schweren Lok steht, der kommt ins Träumen. Die Worte eines älteren Amerikaners, mit dem ich bei meinem letzten Besuch in Sacramento vor der 4294 stand, klingen immer noch in meinen Ohren: „I' ve seen 'em running every day".

Die Siebziger Jahre brachten am Donner dann wieder einen Generationenwechsel, die F-Units mussten zugunsten der SD45 abtreten. Und einmal mehr forderte der Donner eine Spezialkonstruktion. Die SD45 mit ihrem aufgeladenen V-20 Diesel hatten das Zeug für den Pass, aber die Wasser- und Oelkühler der Lok waren für den harten Betrieb in den langen Lawinenverbauungen unterdimensioniert. EMD realisierte daraufhin die „Tunnel Motors", eine verlängerte Spezialversion der SD45. Der zusätzlich gewonnene Platz wurde für die grösseren Kühler verwendet, den Lufteintritt verlegte man zudem von der Dachkante nach unten. Jahrelang bildeten die SD45T-2 das Rückgrat der Donnerflotte.

In der jüngeren Zeit hat der Donnerpass ebenfalls wieder eine sehr wechselvolle Geschichte erlebt. Mit der Fusion der UP und der WP begann ab Mitte der 80'er Jahre immer mehr Verkehr vom Donner in den Feather abzuwandern. Rund 30% Verkehrseinbusse war auf diese Umlagerung zurückzuführen. Die Fusion der SP mit der DRG&W liess für kurze Zeit wieder Hoffnung am Sinne der leistungsfähigen Doppelspurachse über den Donner Pass aufkommen. Moffat - Soldier - Donner war die alternative Achse zu der UP Verbindung Shermann - Feather. Doch das Merger - Karussell drehte sich weiter, UP verschlang auch den Konkurrenten SP und wieder sah es für den Donner Pass nicht so gut aus. Um Geld zu sparen liess dann die UP kurzerhand ein Geleise der Doppelspurstrecke herausreissen. An der alten Passhöhe wurde es ruhig, die höher gelegene alte Strecke mit ihren 6 Tunnels zwischen Summit und Lakeview wurde vollständig stillgelegt. Katastrophale Schäden an der Feather Strecke forcierte die Union Pacific schon in den folgenden Jahren verschiedentlich, ihren gesamten Verkehr über den ungeliebten Donner Pass zu führen. Wer aktuell den Donner Pass besucht, der kann heute mit Freude feststellen, dass der Verkehr am Pass verglichen mit den früheren Jahren wieder deutlich zugenommen hat. Als Folge der Fusionen lässt sich zudem ein bunter Reigen von Loks der UP, SP und der C&NW am Pass beobachten. Immer mehr Loks zeigen zwar schon den gelb - grauen UP Anstrich. An diesen hellen Loks lässt sich aber verstehen, warum die SP seit den ersten Dieseltagen schwarz und grau für ihre Farbschemas gewählt hat. Manche der gelben UP Loks sind bald auch wieder schwarz!
Die Overland Route hat sich bis zum heutigen Tag den Personenverkehr bewahrt. Was früher der „City of San Francisco" war, ist heute Amtrak's „California Zephyr", der täglich in beiden Richtungen den Pass überquert. Beide Züge befahren den Donner Pass in der Mittagszeit, der ostwärts fahrende Zephyr ist kurz vor Mittag zu sehen, der westwärts fahrende Zug in den frühen Nachmittagsstunden. Normalerweise ist der Superlinerzug mit drei Genesis Loks bespannt. Seit die Amtrak den neuen Eilgutvertrag besitzt, führt der Zug zwischen 5 und 10 Güterwagen am Zugsende mit, neuestens bilden gar „Road Railer" den Schluss, ein richtiger „Mixed Train"!
Der Kampf der langen Züge gegen die Schwerkraft bildet am Donner Pass ein unvergessliches Spektakel. Im American River Gorge hört man den Zug schon eine Viertelstunde vor seiner Ankunft. Das Schauspiel findet zudem vor einer einmaligen, wilden Gebirgslandschaft statt, ein Erlebnis vom Feinsten!

Text by Jürg Lütscher (gekürzt)

Feather River Canyon

„Niemand wird je so verrückt sein, und eine Eisenbahn durch den Feather River Canyon bauen!" Kein geringerer als C. P. Huntington tat diesen Ausspruch 1864, fünf Jahre vor der Eröffnung der ersten Transkontinentalverbindung über den Donner Pass.

Der Feather River Canyon weist als Transversale der Sierra Nevada zwar klassische Vorteile auf. Es muss nämlich keine eigentliche Passhöhe überwunden werden. Schneestürme, wie sie der, wenig südlicher gelegene Donner Pass kennt, sind im Feather River Canyon kein Thema. Dafür ist die geologische Beschaffenheit des Canyons höchst ungünstig. Der Canyon ist über weite Strecken sehr eng und weist steile Wände auf. Er besteht meist aus losem Geschiebe. In regelmässigen Abständen verwandelt sich der Feather River zudem in einen reissenden Wildbach, der dann diese Flanken weitflächig aberodiert.

Ein junger Vermessungsingenieur aus Schottland, Arthur Walter Keddie, hatte den Canyon bereits um 1860 vermessen. Er machte zwei wichtige Argumente geltend, welche für eine Trassierung durch den Canyon sprachen: Die Scheitelhöhe seines vorgeschlagenen Trassees betrug bloss 1700 Meter über Meer, die Streckenführung wies eine Steigung von höchstens 1,5% auf. 1909 konnte der durchgehende Betrieb von Salt Lake City nach Oakland aufgenommen werden. Das Trassee mit seinen zahlreichen Tunnels und Brücken konnte im neuen Jahrhundert mit Hilfe von schweren Baumaschinen gebaut werden, die Epoche der Handarbeit, wie zu Zeiten des Baus des Donner Passes, war vorbei. Als Alternative zu der Overland Route der Southern Pacific offerierte die Western Pacific sowohl im Güterverkehr als auch im Personenverkehr eine zweite leistungsfähige Route. Die Western Pacific war zwar vergleichsweise eine kleine Gesellschaft. 1982 wurde die Western Pacific dann von der Union Pacific übernommen. In der gleichen Epoche rückte die Rio Grande näher zur Southern Pacific. Die ursprünglichen Partner wurden somit einfach ausgetauscht. Die UP suchte eine direkte Verbindung nach dem wirtschaftlich bedeutenden Nordkalifornien. Die Veränderung welche die UP in den Canyon brachte, war tiefgreifend. Die Flotte der Western Pacific mit ihren grün-orangen Vierachs - Dieselloks wurde innert kurzer Zeit stillgelegt. Der Canyon bekam von nun an die Dominanz der gelb grauen Sechsachs-Dieselloks der Union Pacific zu sehen. Es wurden aber auch 116 Millionen US $ in die Infrastruktur investiert. In aller Deutlichkeit wurde signalisiert: UP hatte mit der Feather River Linie grosses vor, mehr Züge, schwerere Züge, schnellere Züge.

Wer heute den Feather River Canyon besucht, der sollte sich Zeit lassen, denn der Canyon ist sehr weitläufig. Landschaftlich unterscheidet man den unteren, engen Canyon-Abschnitt von Oroville bis Keddie und den oberen, weiten Abschnitt von Keddie bis Portola. Das Trassee ist von der parallel verlaufenden Strasse Nr 70 sehr gut einsehbar. Ein erster interessanter Abschnitt befindet sich beim Oroville Staudamm mit seinen grossen Brücken. Nach Überquerung des Jarbo Gap folgt die Strasse dem Feather River Canyon. Von der Krete aus eröffnet sich ein eindrucksvoller Blick in den gut 200 Meter tiefen Canyon mit dem Fluss und dem schmalen Trassee der Bahn. Bei Pulga und Tobin wechseln Strasse und Bahn gleichzeitig

Keddie Wye mit UP eastbound und BNSF westbound Zügen
Foto by **Ruedi Schai**, Bernhardzell

die Canyon Seite. Über weite Strecken liegt das Bahntrassee nur wenige Meter über dem Fluss, in zahlreichen Kurven folgt es allen Biegungen des Tales. Die kurvenreiche Streckenführung hat einst die WP dazu bewogen, nur vierachsige Loks zu betreiben. Östlich des Serpentine Canyons beginnt die Strecke gegenüber dem Flusslauf Höhe zu gewinnen. Stahlbrücken und Tunnels wechseln sich ab. Den Höhepunkt bildet die „**Keddie Wye**", die Abzweigung der Highline findet auf zwei Y-förmig angeordneten Stahlbrücken statt. Von der Strasse aus lässt sich der Hügel über dem Bahntunnel erklimmen, von da aus kann die ganze Szene bestens überblickt werden. Von Keddie aus folgt das Trassee weiter einem Hochtal, welches mit weitläufigen Nadelwäldern bedeckt ist. Bei Spring Garden kann die Strecke in einer grossen Kurve sehr schön eingesehen werden. Kurz davor gewinnt das Trassee auf dem offenen **Williams Loop** durch eine Schlaufe an Höhe, dichter Baumbestand verdeckt allerdings den Blick auf die Strecke. Wer Interesse an grossen Stahlbrücken hat, muss unbedingt den Abstecher nach Clio unternehmen. Der schmale, silberne Clio Viadukt weist eine Länge von 900 Metern auf und überspannt das tiefe Mohawk Valley. Wer der Hauplinie weiter Richtung Osten folgt, erreicht bald Portola, eine ehemalige wichtige Station der Western Pacific. Portola ist aber immer noch ein Besuch wert. Das alte Betriebswerk beherbergt heute das **Portola Railroad Museum** mit einer beachtlichen Sammlung von Erst- und Zweitgeneration Dieselloks.

Der Feather River Canyon bildet heute eine wichtige Hauptlinie im transkontinentalen Ost-West Verkehr. Die Union Pacific fährt eine weite Palette an Güterzügen durch den Canyon. In erster Linie sind es Containerzüge mit Double Stack Cars, vor allem für die American President Lines (APL), sowie auch regelmässig Kornblockzüge mit Ladungen für den Export. Seit den jüngsten, grossen Fusionen hat der Verkehr im Canyon eine sehr willkommene Abwechslung erhalten. Züge der BNSF fahren heute im Streckenrecht auf den UP-Geleisen. Von der „Keddie Wye" nordwärts wird auch das Inside Gateway, die Verbindung nach Klamath Falls bedient. Diese Linie ist heute ab der „Keddie Wye" im Besitze der BNSF.

Text by Jürg Lütscher (gekürzt). Wir verweisen auf CV-Info 3.

Eisenbahnknoten der Bay Area

Die Geschichte der Eisenbahnen entlang der Bay ist die Geschichte der Southern Pacific und der Tochter Central Pacific. Trug doch die umfassende Erschliessung durch ein weitreichendes Schienennetz zu der raschen Entwicklung der Region bei, so darf aber der Umstand nicht vergessen werden, dass die Southern Pacific jahrzehntelang mit allen Mitteln ihr Transportmonopol aufrecht erhielt, um sich so wirtschaftliche Vorteile zu sichern. Als der denkwürdige goldene Schienennagel den Abschluss des Baues der ersten Transkontinental-Eisenbahn am 10. Mai 1869 markierte, bildete dieser Meilenstein den Beginn eines beispiellosen Wachstums des Westens. Zur Zeit der Eröffnung endeten die Geleise der Central Pacific in Sacramento, der Hauptstadt Kaliforniens.
Als dritte Gesellschaft war die Atchison Topeka & Santa Fe Railway an der Entwicklung der Bay Region beteiligt. Sie war mit ihrer transkontinentalen Linienführung zwar klar nach Südkalifornien ausgerichtet. Die ATSF erreichte schlussendlich die San Francisco Bay aus Richtung Los Angeles durch das San Joaquin Valley.
In San Francisco befand sich der Kopfbahnhof der Southern Pacific an der Third and Townsend Street. Zwei ganz verschiedene Verkehrsarten prägten den Bahnhof von San Francisco: Einerseits war er Ausgangspunkt der wohl schönsten Stromlinienzüge, der Daylights sowie der Schlafwagenzüge, der Larks nach Los Angeles und andrerseits beherbergte er die Peninsula Commuters. Diese Vorortzüge verbanden all die Siedlungen der Peninsula bis San José mit der Wirtschaftsmetropole San Francisco.
Mit der Übernahme des Personenverkehrs durch die Amtrak 1971 blieb die 16th Street Station der einzige Langstreckenterminal in der Umgebung von San Francisco. 1994 wurde die neue Station an der Jack London Square in Betrieb genommen.

Das California Department of Transportation übernahm in Kalifornien ab 1996 eine klare Rolle zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Während zu Beginn der Amtrak-Era täglich bloss ein „San Joaquin" von Oakland nach Bakersfield verkehrte, setzt die Caltrans bald fünf Zugspaare ein, um in den späten Neunzigerjahren sogar auf zwölf Paare zu erhöhen. Zwischen Oakland und Sacramento kommen ferner vier 'Capitols' zum Einsatz. Die Alice Street Station dient zusätzlich auch als Ausgangspunkt für die täglich verkehrenden Langstreckenzüge nach Chicago mit dem 'California Zephyr' und nach Portland mit dem 'Coast Starlight'. Für den Verkehr innerhalb Kaliforniens subventioniert die Caltrans das Rollmaterial. Die Loks, GE P32 oder EMD F59 besitzen einen eigenen Farbanstrich in dunkelblau und silber mit gelben Trennstreifen. Als Wagenmaterial wird aktuell vorallem der einstöckige Horizon Wagen und der doppelstöckige Cal Car eingesetzt. Die Züge verlassen aktuell Oakland auf der alten SP Linie Richtung Berkeley. Entlang der landschaftlich schönen San Pablo Bay führt die doppelspurige Linie bis nach Martinez. Gleich nach der Amtrak Station trennen sich die zwei Linien, die eine führt über die Suisun Bay Bridge nach Sacramento und die zweite in Richtung San Joaquin Valley. Neben der SP Linie führt auch die Santa Fe Linie durch das Valley, erst in Bakersfield vereinigen sie sich. Kurz nach Martinez, in Pittsburg, wechseln die Schnellzüge von den SP Geleisen auf die ATSF Geleise. Seit wenigen Jahren verkehrt von Stockton aus über den Altamont Pass eine neuer Commuter Zug bis nach Santa Clara. Drei Züge bringen die Angestellten zur Arbeit ins Silicon Valley. Die Züge sind seit der Verkehrsaufnahme immer ausgebucht, die tägliche Autofahrt über die Contra Costa auf den verstopften Highways hat schon zahlreiche Kalifornier zum Umsteigen gebracht. Beim Einstieg ins 21'ste Jahrhundert steht dem Personenverkehr auf Schienen eine sehr rosige Zeit bevor.

Die Cable Cars sind in San Francisco für die Touristen aus allen Ländern ein Begriff. Das Antriebssystem basiert auf einem, in der Geleisemitte angelegten Kanal, wo ein endloses Stahlseil verläuft. Die Wagen besitzen eine handbediente Klemmvorrichtung, mit der sie sich an das Seil koppeln können. Der Wagenführer besitzt einen mächtigen, gut einen Meter langen Hebel. Wie bei einer Autokupplung kann er das bewegte Seil schleifend fassen und so den Wagen sanft in Bewegung setzen. Das Seil bestimmt die Endgeschwindigkeit der Wagen. Um das Gefährt anzuhalten, muss bloss das Seil abgekuppelt werden und mit dem Bremshebel das Vehikel zum Stillstand gebracht werden. An den Endstationen befinden sich Drehscheiben, auf denen die Cable Cars vom Ankunftsgeleise auf das Abfahrtsgeleise umgestellt werden. Das Drehen der Wagen geschieht seit jeher von Hand. Die Cable Cars gehören zum Stadtbild von San Francisco. Heute verkehren noch Cable Cars auf der California Street, der Powel & Hyde Street. Diese zwei verbliebenen Linien wurden in den Achzigerjahren vollumfänglich revidiert und stehen täglich im Betrieb.

Text by Jürg Lütscher (stark gekürzt)
Fotos Juni 1999 by Werner Meer

Beaumont Pass

Wer von Los Angeles aus in süd-östlicher Richtung ins Landesinnere fährt, befindet sich bald in einer heissen, wasserlosen und unwirtlichen Wüste.
Lange gab es bereits Pläne für den Bau einer Eisenbahnverbindung von Texas über Arizona nach Kalifornien. San Diego, Los Angeles und San Bernardino machten sich für das Endterminal dieser Strekke stark. Nach jahrelangem zähen Ringen gelang dann Los Angeles schlussendlich der grosse Durchbruch. Ausschlaggebend war der Umstand, dass die Southern Pacific von Norden her über den San Fernando Pass ihre Geleise auch nach Los Angeles legte. Dies war im Jahre 1876. Die Southern Pacific war von dem Willen nach Expansion weiterhin besessen und plante eine Verbindung nahe der Grenze zu Mexiko Richtung Arizona, New Mexico und Texas. Innert weniger Monate wurde die Strecke von Los Angeles bis zu der Flanke der San Bernardino Mountains gelegt.

Ein SP Double Stack Container Train fährt in Richtung Osten. (Foto: Sammlung WM)

Während den wilden Zwanziger Jahren begann noch ein anderes Geschäft in Südkalifornien Fuss zu fassen. Der Tourismus entdeckte die Annehmlichkeiten eines Winters im sonnigen, warmen Süden. Bei den Reichen des Landes wurde das Überwintern im Süden bald sehr beliebt. Höchste Zeit für die Bahnen, auf diesen Markt zu reagieren. Die Namenszüge „Sunset Limited", „Argonaut", „Golden State" und „Californian" begannen ihre Transkontinentalfahrten von Chicago und New Orleans bis nach Südkalifornien.
Nach dem Krieg beschaffte die Southern Pacific neues Rollmaterial für zwei ihrer bekannten Namenszüge: Der „Golden State Limited", in rot silberner Bemalung verkehrte ab 1948 täglich zwischen Chicago und Los Angeles. Die SP betrieb den Zug gemeinsam mit der Rock Island. Die Wagen wurden von Pullman Standard geliefert. 1950 konnte das zweite Flaggschiff auf der Transkontinentalstrecke in Stromlinienausführung eingeweiht werden. Budd hatte die notwendigen Kompositionen in glänzendem Chromstahl mit rotem Schriftband ausgeliefert. Der „Sunset Limited" befuhr die Strecke von New Orleans über El Paso bis nach Los Angeles. Der Niedergang des Personenverkehrs setzte aber auch diesen zwei Stromlinienzügen schon im Laufe der 60'er Jahre das Ende.
Unter der Amtrak erlebte der „Sunset Limited" eine erneute Wiedergeburt. Mit seiner Fahrt von Los Angeles über New Orleans hinaus bis nach Florida bietet er heute den ersten tatsächlichen Transkontinentalzug, der durchgehend vom Pazifik zum Atlantik fährt.

Der **moderne Beaumont Pass** hat auch im Güterverkehr ein neues Gesicht bekommen. Schwere Blockzüge prägen das Bild. Für lange Jahre bildete der Erzverkehr aus den Minen der Kaiser Steel nördlich des Salton Sees nach den Stahlwerken in Fontana einen wichtigen Beitrag zum Transportvolumen der SP Strecke. Die 100 Wagen langen Züge mit den Pelletladungen wurden von neun schweren EMD SD-45 Dieselloks über den Pass befördert. Die Loks befanden sich je zu dritt an der Spitze, in der Mitte und am Schluss des imposanten Zuges. Wegen den grossen Umweltproblemen in dem immer dichter besiedelten Los Angeles Raumes wurden die Stahlwerke von Fontana im 1986 stillgelegt. Damit endete auch der Erztransport über den Beaumont Pass. Doch längst haben Containerzüge diese Lücken gefüllt. Blockzüge mit über 100 Tragwagen, je mit zwei Containern übereinander beladen, ergeben am Pass ein beeindruckendes Schauspiel. Southern Pacific war zu Beginn der 80'er Jahre einer der wichtigen Pioniere des „Double Stack" Verkehrs. Die Sunset Route von Los Angeles bis nach Houston bot dabei keine Profilprobleme, was die Höhe der beladenen Wagen anbetraf. Der Verkehr bildete das Bindeglied für den schnellen Containerverkehr von Asien nach Europa. Der Landtransport führt direkt vom Hafen an der Westküste zu dem Hafen an der Ostküste. Diese meist von eine Containertransportgesellschaft gecharterten Blockzüge gehören zu den höchst prioritären Zügen der Strecke.
Die Sunset Route mit dem Beaumont Pass ist auch nach den letzten Fusionen die strategische Südverbindung, die Landbrücke.

Text by **Jürg Lütscher.** (Wir verweisen auf die CV-Info 3)

Ein typisches Bild der SP mit den unkenntlichen Beschriftungen.
Foto by Werner Meer Juni 1999

Der Wirtschaftsmagnet LA (Los Angeles)

Die Stadt der Engel strahlt eine Anziehungskraft aus, der sich kaum jemand entziehen kann. Schlanke Palmen, weisse Gebäude im Mission Style, Swimmingpools mit blauem Wasser, das sich im lauen Wind unter fast stehts blauem Himmel leicht kräuselt. Braungebrannte Körper, welche sich im Licht der Mittagssonne am Strand räkeln. Glänzende Limousinen, die sich wie Perlen einer Kette auf mehrspurigen Autobahnen aneinanderreihen. Business aller Arten mit grenzenlosen Möglichkeiten, reich zu werden.
Die Bewohner dieser Stadt sind selbst die Träger von diesem Mythos. Sie leben nach ihm in einer Art, dass es selbst für den Besucher schwierig wird, Realität und Traum auseinanderzuhalten. Es ist erstaunlich, wer von Aussen dem Treiben zuschaut, der schüttelt den Kopf. Wer hingegen hineintaucht, wird unweigerlich selbst von dieser Schwingung erfasst. Das ist eben LA!

Los Angeles Union Station LAUPT

Trotz seiner Autogunst ist LA auch eine Eisenbahnstadt. Diese Feststellung gilt für die Geschichte genauso wie für die aktuelle Gegenwart. 1869 nahm die Los Angeles & San Pedro Railroad als erste Bahngesellschaft ihren Verkehr auf. Sie verband über eine Distanz von 35 Kilometern LA mit dem Hafen von San Pedro. Verglichen mit dem damaligen Wirtschaftsmagneten San Francisco war Los Angeles nichts mehr als ein unbedeutendes Nest im Süden Kaliforniens. Die Southern Pacific entschied sich aber trotzdem unter C.P. Huntington dafür, LA als Drehscheibe im südkalifornischen Verkehr zu wählen. 1875 war die Strecke durch das San Fernando Valley betriebsbereit. LA war nun mit der grossen Wirtschaftsmetropole San Francisco verbunden. 1885 begann die zweite grosse Gesellschaft, die Santa Fe mit ihrem Betrieb nach Los Angeles. Sie verband LA über ihre Transkontinentallinie mit bedeutenden Städten im Osten, wie Kansas City und Chicago. Die Strecke von San Bernardino am Fusse des Cajon Passes über Pasadena nach Los Angeles wurde erstellt. 1888 konnte die Santa Fe die San Bernardino & San Diego Railway kaufen. Ihre Strecke traf sich mit der California Southern südlich von LA in Oceanside. Die Verbindung zwischen LA und San Diego war damit erreicht. Der Santa Fe gelang es trotz dem massiven Widerstand von C.P. Huntington, mit Hilfe von Tochtergesellschaften ein grosses Verbindungsnetz zwischen allen wichtigen Metropolen Südkaliforniens aufzubauen. Erst 1906 wurden dann die verschiedenen kleinen Gesellschaften endgültig in die Santa Fe integriert. Zur selben Zeit erschien der dritte Rivale auf dem Parkett von Südkalifornien. Die Union Pacific erreichte mit ihrer Tochtergesellschaft Los Angeles & Salt Lake Railway mittels Streckenbenützung der Santa Fe Cajon Pass Linie das wirtschaftlich interessante Südkalifornien. Ein knappes Jahrhundert waren nun die Southern Pacific, die Santa Fe und die Union Pacific die drei wichtigen Gesellschaften, die Los Angeles mit den wichtigen Zentren der USA verbanden. Die Fusionen der Neunzigerjahre haben an der Stellung von Los Angeles als Eisenbahndrehscheibe nichts geändert. Die beiden Transportgiganten BNSF als Nummer Zwei und UP als Nummer Eins spielen heute die Schlüsselrollen.

EMD E2A/B/B LA-1/2/3, 1937 mit total 5400 PS, COLA = City of Los Angeles. (Foto Sammlung W. Meer)

Unter der Abkürzung LAUPT verbirgt sich der Name „Los Angeles Union Passenger Terminal". Die „Union Station" mit ihrem Glockenturm, den hohen Bogenfenstern und den schlanken Palmen auf dem Vorplatz stellt ein eindrückliches Bauwerk der Stadt dar. Es ist eine gelungene Kombination aus dem südländischen „Mission Style" und dem modernen „Art Deco Style" der späten dreissiger Jahre. Dank der Renovation 1986 ist der Bahnhof in einem sehr guten Bauzustand. LA's „Union Station" gilt als letzt gebauter grosser Bahnhof in den USA, der in einem markanten Stil erbaut wurde. Mit seinen 23 Geleisen, dem domähnlichen Empfangsgebäude und einer riesigen Empfangshalle wurde 1939 wirklich ein Komplex eröffnet, der als Endstation für die Namenszüge „Super Chief", „City of Los Angeles" und „Daylight" den notwendigen Stil hatte.
Neben den berühmten Stromlinienzügen mit ihren klingenden Namen benutzten natürlich auch eine grössere Anzahl lokaler Züge die Union Station. Die ganze Anlage war ursprünglich auf die Abfertigung von gut 80 Zügen pro Tag ausgelegt worden. Schon in den 50'er Jahren wurden diese Frequenzen nur noch an Spitzentagen erreicht. In den 60'er Jahren wurden die meisten der bekannten Züge abgeschafft. Der Siegeszug von Auto und Flugzeug schien perfekt. Der Staat gründete 1971 die Amtrak um den ungeliebten Personenverkehr doch noch zu erhalten. Im Langstreckenverkehr verblieb Los Angeles bloss noch eine Chicago-Verbindung für Passagiere, die einmal anders reisen wollten! Bis zur Mitte der 80'er Jahre schien das Schicksal der Union Station bestimmt zu sein. Ein erstes Highlight war dann aber die vollständige Renovation der gesamten Gebäude auf die Olympischen Spiele von 1986. Die Union Station erstrahlte jetzt wieder als Wahrzeichen der Stadt.

Text by Jürg Lütscher (gekürzt).

Regionalverkehr in the greater LAX area - Commuter Service

Metrolink wurde nach einer Abstimmung 1990 gegründet. Das Projekt umfasste ein geplantes Netz von 650 Kilometern im Grossraum Los Angeles. Der Metrolink-Verkehr begann im Oktober 1992. Drei Linien wurden zu diesem Zeitpunkt eröffnet: LA - Pomona, LA - Moorpark und LA - Santa Clarita. 1993 kam die Verbindung LA - Riverside dazu, die Pomona Linie konnte bis San Bernardino weitergeführt werden. Die Frequenzen auf den einzelnen Linien entwickelten sich im Laufe der Monate immer mehr nach oben.

Am 17. Januar 1994 wurde Südkalifornien von einem Erdbeben der Stärke 6,7 getroffen, das unter anderem auch die wichtigen Autobahnen durch das San Fernando Valley vollständig zerstörte. Die SP Linie durch den Canyon blieb hingegen unversehrt. Mit Hilfe von Marineeinheiten baute die Metrolink entlang dieser SP Linie kurzerhand provisorische Bahnsteige. In aller Eile wurde zusätzliches Rollmaterial angemietet. Eine Woche nach dem Erdbeben konnte der Betrieb LA - Santa Clarita - Palmdale - Lancester aufgenommen werden. Das Verkehrsaufkommen auf der Santa Clarita Linie entwickelte sich binnen einem Monat von 950 Passagieren pro Tag auf atemberaubende 11'000 Fahrgäste. Während der Zeit, als der San Fernando Highway geschlossen war, wurden am Spitzentag 32'276 Reisende gezählt. Eine Verbindung nach Lancaster war von der Metrolink gemäss Langzeitplanung gar nie vorgesehen gewesen. Ob man das Flexibilität nennt! Nach der Wiederherstellung des San Fernando Highways nahm die Anzahl Passagiere auf dieser Strecke zwar wieder ab, sie blieb aber so hoch, dass Metrolink die Verbindung nach Lancester beibehielt, die provisorischen Haltestellen wurden durch dauerhafte Bauten ersetzt.
Durchschnittlich benutzten 1998, also 6 Jahre nach der Verkehrsaufnahme, 25'590 Personen pro Tag die Züge der Metrolink. Auf dem Streckennetz von 665 Kilometern verkehrten pro Tag 107 fahrplanmässige Züge. Die meisten der Passagiere sind Pendler, welche mit der Metrolink zur Arbeit fahren. Die Stationen entlang der Strecke besitzen grosszügige Parkplatzflächen, die Züge verkehren pünktlich und von der Union Station ist das Businesszentrum von Los Angeles mit seinen zahlreichen Bürowolkenkratzern innert weniger Minuten erreichbar. Zudem kann auch die „Red Line" Richtung Downtown benutzt werden.
Die Züge der Metrolink bestehen aus je einer Diesellok und drei bis fünf Doppelstockwagen, wobei der Endwagen mit einem Führerstand versehen ist, so dass die Züge im „Push-Pull-Mode" betrieben werden können. Die Dieselloks wurden von Electro Motive Division geliefert, Metrolink verfügt aktuell über 31 vierachsige Loks der Serien F59PH und F59PHI. Die Loks gehören zu der neuesten Generation von Dieselloks, „split cooling" und moderne Einspritztechnik wurden speziell für den Betrieb in Kalifornien mit den strengen Abgasvorschriften entwickelt. Die zweistöckigen Wagen stammen aus kanadischer Produktion und wurden von Bombardier geliefert. Die Wagen verfügen über zwei tief angeordnete Einstiegplattformen, sind klimatisiert und besitzen geschlossene Toiletten. Typisch ist ihr Aussehen mit den schrägen Dachpartien am Wagenende.

Metrolink F59PH steht mit 3 Wagen abfahrbereit in San Bernardino im Juni 1999. (Foto by Werner Meer)

Von San Diego bis Oceanside verkehrt der „**Coaster**". Er fährt auf einem 115 Kilometer langen Streckenstück, welches von der Santa Fe erworben wurde. Es ist der Abschnitt, welcher der Küste entlang führt und ihr den Namen „**Surf Line**" eingebracht hat. Die Wagen des „Coasters" entsprechen den Metrolink Typen. Die „Coaster" Fahrzeuge besitzen aber eine unterschiedliche Farbgebung in zwei Blautönen mit weissem Trennstreifen. Die Loks dieser Züge wurden von Morrison Knudson geliefert. Die F40PHM-2C sind modernisierte EMD Güterzugslokomotiven.

Gemäss einer Statistik der Verkehrsplaner in Südkalifornien vermeiden die Züge der Metrolink und des Coasters pro Arbeitstag fast 18'000 Autofahrten. Auf den parallel zu den Bahntrassees gelegenen Hauptachsen führt dies zu einer Verkehrsreduktion von immerhin 8,5%. Und das in der Autometropole Los Angeles - Wow!

Text by **Jürg Lütscher.** (Die ungekürzte Version können Sie in der CV-Info No. 3 nachlesen.)

Tehachapi Pass

Er wird als eines der sieben Weltwunder der Eisenbahn bezeichnet. Kalifornien's bekannter **Tehachapi Loop**, wo sich die Geleise der ehemaligen Southern Pacific und der Santa Fe durch die gold gelben Tehachapi Mountains nach oben winden.

Der Tehachapi Pass bildet eine wichtige Verbindung zwischen dem fruchtbaren San Joaquin Valley und Mojave, der Drehscheibe auf dem Wege nach Los Angeles und dem Osten der USA.
Die Bahnverbindung über die Tehachapi Mountains wurde durch die Southern Pacific in den Jahren 1875-76 gebaut. William Hood war SP's Bauingenieur, welcher die interessante Streckenführung am Pass entwickelte. Seine Aufgabe war kurz und klar: Es musste bei einer Distanz von 44 Kilometern von Bakersfield bis zur Passhöhe eine Höhendifferenz von gut 900 Metern überwunden werden. Die Steigung sollte dabei in vernünftigen Grenzen gehalten werden. Mit rund 3000 Mann und mehreren hundert Pferden begann der Bau der eigentlichen Bergstrecke 1875 in Caliente. Mit einer engen 180 Grad Kurve am Ende des Tales wurde der Anstieg in Angriff genommen. Das Trassee wurde am Hang entlang nach oben gezogen, nach zwei kurzen Tunnels folgte die Gegenkurve, mit einem weiteren Anstieg wurde Bealville erreicht. Nach einer Schlaufe in ein Seitental wurde die Linie durch vier kurze Tunnels bei Cliff wieder in das Haupttal zurückgeführt, allerdings bereits hoch über dem Talboden. Von Caliente aus lässt sich in der Distanz das Trassee am Hang ausmachen, die bereits überwundene Höhe erstaunt den Betrachter. Die Luftdistanz von Caliente nach Cliff beträgt bloss 1,6 Kilometer. Entlang der Canyon Wand führte Hood sein Trassee in zahlreichen Schlaufen weiter bergwärts bis Woodford erreicht war. Doch nun war wieder eine Steilstufe des Tales zu überwinden. Hood's Ingenieurskunst war die geniale Streckenführung mit einem „Loop" zu verdanken. Geschickt nutzte er einen kegelförmigen Hügel in der Talmitte, um mit seinem Trassee Höhe zu gewinnen. Mit einer engen 180 Grad Kurve auf der gegenüberliegenden Talseite, sowie zwei vollen Kreisen konnte wieder soviel Höhe gewonnen werden, dass die Trassierung talaufwärts gesichert war. Tatsache ist, dass Hood bei seinen Vermessungsarbeiten sehr oft auf die Hügel stieg und von oben in das Tal hineinschaute. Aus der Vogelperspektive gelang es ihm, günstige Trassen zu bestimmen. Weiter dem Tal folgend hatten die Bauarbeiter noch sieben Tunnels in die Felsen zu sprengen, bis bei Tehachapi die Passhöhe erreicht wurde. Über die Ebene und durch den Cache Creek wurde die Strecke dann innert einem Monat nach Mojave in der gleichnamigen Wüste vorgezogen. In südlicher Richtung galt es nun noch das Antelope Valley zu durchqueren, der Soledad Canyon sollte die Bahntrasse schlussendlich nach Los Angeles bringen. Der 2,3 Kilometer lange San Fernando Tunnel musste noch in den Felsen gehauen werden, bevor die durchgehende Strecke von Los Angeles bis nach San Francisco eröffnet werden konnte. Am 5. September 1876 konnte der Einweihungszug mit 350 Prominenten an Bord zu seiner Fahrt nach Norden starten. Die Southern Pacific erstellte weiter neue Trassen. Von Mojave aus begann 1882 der Bau der Linie in östlicher Richtung. Hinter dem Bau stand eigentlich die Absicht, der Atlantic & Pacific und somit der Santa Fe den Zugang nach Kalifornien zu verwehren. 390 Kilometer Geleise wurden innert etwas mehr als einem Jahr bis nach Needles am Colorado River gebaut. Die Strecke wurde wenig später trotzdem an die Santa Fe verkauft, die Southern Pacific hatte sich dafür das Exklusivrecht an der Sunset Route, sowie dem Westen Mexikos gutgeschrieben.

4 BNSF Loks ziehen einen Intermodal Train Richtung Passhöhe. Der Loop und Tunnel No. 10 wurden bereits durchfahren.

Die Strecke über den Tehachapi Pass entpuppte sich sehr bald als Goldgrube. Die zwei grossen Städte Kaliforniens, San Francisco und Los Angeles, erlebten um 1900 einen gewaltigen Boom. Da die Coast Line erst 1901 fertiggestellt wurde, war der Weg über die Berge die einzige Verbindung. Die Southern Pacific konnte sich mit dem Techachapi Pass als einer der verkehrsreichsten Übergänge rühmen. Die Santa Fe sicherte sich schon in den frühen Jahren das Streckenrecht über diesen Pass: Nur so gelang es ihr, das wichtige San Joaquin Valley und die Westmetropole San Francisco ebenfalls zu erreichen.

4 Mid Train Helpers unterstützen die Loks an der Front, die bereits durch Tunnel No. 2 in Richtung Bealville fahren.

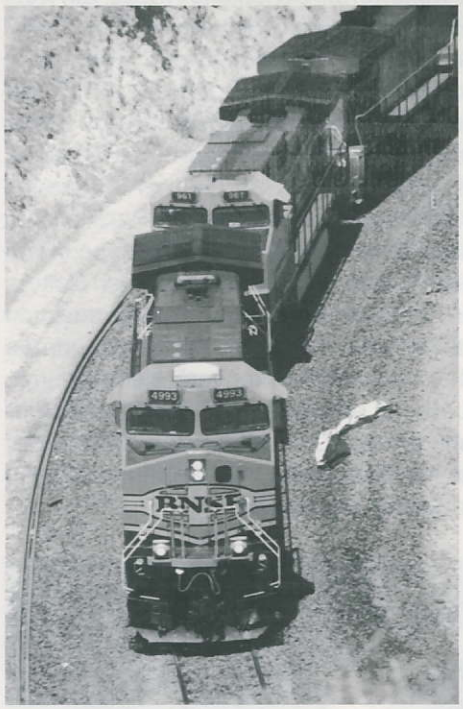
Beide Fotos Juni 1999 by Werner Meer

Tehachapi Pass

Der Verkehr der Santa Fe wurde vor allem durch Gemüse- und Früchtetransport dominiert. Die Blockzüge mit Kühlwagen verkehrten mit höchster Priorität, ihr Zielort war einerseits Los Angeles, aber auch die weit entfernten Destinationen Kansas City und Chicago. Ab 1941 konnten immer mehr dieser Eilgüterzüge mit Dieselloks (FT Typen) befördert werden. 1955 fuhr der letzte fahrplanmässige Zug, ein Postzug der Southern Pacific mit Dampftraktion durch den Pass. Ab dann war der Pass fest in den Händen der Dieseltraktion.

Im Personenverkehr hatten am Tehachapi Pass nur zwei markante Züge die Epochen überdauert: Die Southern Pacific führte den orange-roten „San Joaquin Daylight" von Oakland nach Los Angeles. Die Santa Fe brachte den „San Francisco Chief" auf seinem Weg von Chicago nach Richmond und San Francisco durch die Schlaufen des Tehachapi Loops.

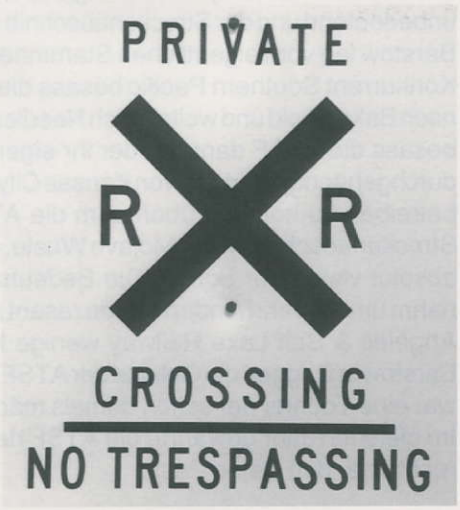
Ein SP-Zug fährt unter sich selber durch den Tunnel vom Tehachapi Loop 9/1996.
Foto by Christian Burgherr, Thun



In der Nacht auf den 21 Juli 1952 wurde der Tehachapi Pass ohne Vorwarnung von einem Erdbeben der Stärke 7,5 getroffen. 6 Züge wurden auf der Strecke blockiert, Tunnels wurden zusammengequetscht, Geleise verschoben, Wassertürme und Gebäude fielen in sich zusammen, die komplette Sicherungseinrichtung der Strecke fiel aus. Die Zerstörungen waren verheerend. Nach 26 Tagen konnte der Betrieb teilweise über provisorische Streckenabschnitte, sogenannte „Shoe Flies", wieder aufgenommen werden. Um die schwer beschädigten Tunnel wurden kurzerhand behelfsmässige Umfahrungen gelegt. 2,5 Mio $ musste die Southern Pacific in den Wiederaufbau der Linie stecken.

Der Tehachapi Pass hat im Laufe der Jahre nichts eingebüsst, der Betrieb am Pass ist spektakulär wie seit eh und je. Heute gehören die Geleise der Union Pacific, die BNSF besitzt das Streckenrecht von Mojave bis Bakersfield. Gut 50 Züge beider Gesellschaften befahren den Pass innert 24 Stunden. Den Hauptteil des Verkehrs machen heute Container- und Sattelaufliegerzüge aus. Vor wenigen Jahren wurden alle Tunnelsohlen abgesenkt, so dass auch die Stack Trains verkehren können. Am Tehachapi Pass können natürlich auch immer noch gemischte Güterzüge beobachtet werden. Der Grossteil der ostwärts verkehrenden Züge wird mit 'Helpers' gefahren. Da der Ost- und Westverkehr nicht immer gleich stark ausgelastet ist, führt der Lokaustausch zudem manchmal zu erstaunlichen Zügen: Persönlich konnte ich schon Regelzüge mit 15 Loks an der Spitze bespannt beobachten, ein wahrlich imposantes Schauspiel!

Wer den Pass besucht, der kann sicher sein, einen einmaligen Tag zu erleben. Die besten Punkte befinden sich im unteren Passteil bei Caliente und Bealville entlang kleiner Nebenstrassen. Der Loop bildet sicherlich das Highlight, man erreicht es am besten, indem man die Autobahn Nr 58 bei Keene verlässt und auf der Woodford-Tehachapi Rd talaufwärts fährt. Der Loop selbst kann über eine ungeteerte Strasse erreicht werden, auf der äusseren Seite des Trassees kann problemlos parkiert werden. Im Loop selbst liegt eine Ranch, die Zäune zu Privatgebiet müssen respektiert werden. Zur Erinnerung, auch Bahntrassen sind Privatgebiet. Noch eine Empfehlung für die Jagd nach Zügen: Gutes Schuhwerk und lange Hosen sind zu empfehlen, das gold gelbe Gras sticht sehr. Zudem soll nicht vergessen werden, dass die Tehachapis Schlangengebiet sind.



Links: BNSF Zug kurz vor der Einfahrt in Tunnel No. 2. Fotos by Werner Meer

Text by Jürg Lütscher (gekürzt).
Wir verweisen auf die CV-Info No. 3

Kalifornien's legendärer Cajon Pass - the history

Die San Gabriel Mountains und die San Bernardino Mountains schliessen das grosse Los Angeles Becken gegen die Mojave Wüste ab. Oberhalb San Bernardino bilden die beiden Gebirgsketten einen Übergang, durch den sich die wichtigen Verkehrsachsen von und nach Los Angeles durchzwängen. Cajon Pass heisst der sehenswerte Ort. Der Name stammt von der ursprünglichen spanischen Besiedlung und steht übersetzt für „Box" oder „Kiste". Wer Los Angeles besucht, der muss unbedingt einen Abstecher an den legendären Cajon Pass unternehmen. Seit der Zeit, als der bekannte Chard Walker von Summit aus den Zugbesatzungen die schriftlichen Fahrordnungen übergab und in seiner Freizeit eine unermessliche Zahl von Fotos am Cajon Pass schoss, hat sich sehr vieles geändert. Die ganze Streckenführung am Pass wurde begradigt, die Geleise auf der Passhöhe sind heute als Folge von vermuteten Vandalenakten auf Güterzüge eingezäunt, Bahnpolizisten patroullieren mit wachsamem Auge. Dennoch ist ein Besuch am Cajon ein absolutes Muss.

Sullivan's Curve mit einem east bound BNSF Double Stack Zug.

1885 legte die Atchison Topeka & Santa Fe Railway erstmals Geleise über den Cajon. Los Angeles war damals noch völlig unbedeutend und der Streckenabschnitt von Los Angeles nach Barstow lag vom eigentlichen Stammnetz isoliert. Der grosse Konkurrent Southern Pacific besass die Trassee von Mojave nach Bakersfield und weiter nach Needles. Östlich von Needles besass die ATSF dann wieder ihr eigenes Geleise. Um den durchgehenden Verkehr von Kansas City bis nach Los Angeles betreiben zu können, übernahm die ATSF von der SP den Streckenabschnitt in der Mojave Wüste, ein aus heutiger Sicht absolut visionärer Schritt. Die Bedeutung von Los Angeles nahm um die Jahrhundertwende rasant zu. 1905 hatte die Los Angeles & Salt Lake Railway wenige Kilometer östlich von Barstow in Daggett die Geleise der ATSF erreicht. Die LA&SLR war eine Tochter der schon damals mächtigen Union Pacific. Im gleichen Jahr gewährte die ATSF der LA&SLR Streckenrecht über den Cajon Pass.

Somit war Los Angeles über zwei transkontinentale Schienenstränge mit dem Osten verbunden.
Das Trassee führte von San Bernardino entlang der San Bernardino Mountains nach Devore und durch den Blue Cut nach Cajon. Über eine 3% Steigung wurde die Passhöhe auf 1275 Metern über Meer in Summit erreicht. Auf der Ostseite führte die Linie mit einem moderaten Gefälle nach Hesperia und Victorville. Mit dem zunehmenden Verkehr musste der Pass ausgebaut werden. 1913 wurde das zweite Geleise verlegt. Um schwerere Züge effizienter fahren zu können, wurde die Steigung des neuen Trassees auf 2,2% begrenzt. Mit weiten Schlaufen verlängerte man künstlich die Strecke. Damit entstand ein Charakteristikum vom Cajon Pass, eine Doppelspur mit zwei separaten Trassen. Das steile, ältere Geleise wurde neu nur noch für talwärts fahrende Züge verwendet, bergwärts fuhr man auf dem weniger steilen Abschnitt: Aus diesem Grunde herrscht am Cajon Linksverkehr! Die grosse Kurve oberhalb Cajon gewann dank seinen einmaligen, markanten Sandsteinformationen eine grosse Berühmtheit. Herb Sullivan hielt mit seiner Glasplattenkamera bereits in der Frühzeit des zwanzigsten Jahrhunderts hart arbeitende Züge vor diesen imposanten Gesteinsformationen fest. Bis heute trägt die Kurve seinen Namen. Der Stein's Hill befindet sich nördlich des Highways 138. Seine rund geschliffenen Sandsteinkuppen bilden auch hier eine imposante Kulisse. Summit, die Passhöhe befand sich ursprünglich in einer S-förmigen Doppelkurve. Ausweichgeleise ermöglichten das Kreuzen und Überholen, über ein Gleisdreieck konnten Schubloks für die leere Rückfahrt gewendet werden. Schwere Güterzüge wurden typischerweise mit vier schweren Fünfkuppler Dampfloks bespannt, zwei an der Spitze, die weiteren als Schubloks im Zug. Ein wohl eindrückliches Schauspiel für Besucher dieser Zeit. 1967 veränderte sich das Bild des Passes erneut. Eine dritte Bahngesellschaft tauchte am Pass auf. Da die ATSF der Southern Pacific das Streckenbenutzungsrecht am Cajon nicht geben wollte, baute diese halt eine eigene neue Trassee, den Palmdale Cutoff. Entlang den San Gabriel Mountains erreichte ihr Trassee die Passhöhe bei Summit. Parallel zum neueren ATSF Geleise führten sie ihr neues Trassee durch Stein's Hill und Sullivan's Curve, sowie über Dike nach Colton. Ein Teil der legendären Felsen an der Sullivan's Curve mussten für das neue Trassee abgetragen werden. 1972 führte auch die Santa Fe am Summit ihre massive Streckenveränderung durch. Die Linienführung wurde mit einem fast 20 Meter tiefen Einschnitt begradigt. Funk und CTC machten den Betrieb der besetzten Station Summit überflüssig. Alle Gebäude wurden mit der Streckenbegradigung abgerissen.

Stein's Hill mit einem west bound BNSF Double Stack Zug, geführt von einer Santa Fe EMD SD75M, wie unser neues Ticket Office.

Beide Fotos Juni 1999 by Werner Meer

Kalifornien's legendärer Cajon Pass - today

Die jüngste Fusionswelle hat auch am Cajon Pass seine Spuren hinterlassen. Die BNSF besitzt die zwei Geleise der ehemaligen ATSF, während die UP nun das Geleise der SP besitzt, die Streckenrechte auf der BNSF ermöglichen ihr den Betrieb auf allen drei Geleisen des Passes. Als markanteste Veränderung anlässlich der Fusionen kann die Farbveränderung der Loks der BNSF gewertet werden. Grün weisse BN Loks, sowie neue orange grüne „Pumpkin" BNSF Loks führen zu einer bunten Palette von Farbschemas. Die jüngste Zeit hat aber auch nochmals eine Trasseeanpassung gebracht. Zwischen der ATSF Linie und der SP (UP) Linie wurde unterhalb der Passhöhe westlich von Summit ein neuer Spurwechsel eingebaut. Er ermöglicht den von Barstow westwärts fahrenden Zügen nun auch die Benutzung des dritten Geleises Richtung Colton.

Den Besucher erwartet heute ein lebhafter Verkehr, der weitgehend gleichmässig über 24 Stunden verteilt ist. BNSF trägt mit mehr als 25 Zügen pro Tag die Hauptlast, UP bringt rund 20 Züge durch den Pass. Die meisten Züge sind „Intermodal", sie transportieren Sattelauflieger und Container von und nach den Seehäfen in Los Angeles. Blockzüge mit Kohle, sowie saisonbedingt mit Zuckerrüben erscheinen täglich am Pass, dazwischen verkehren vereinzelte gemischte Güterzüge. Amtraks „Southwest Chief" erscheint zudem täglich am Pass, meistens aber während der Nacht.

Auch wenn der Pass nicht extrem hoch liegt, ist er mit seinen 800 Metern Höhenunterschied von San Bernardino bis Summit betrieblich äusserst anspruchsvoll. Vorallem die meist über 10'000 Tonnen schweren Güterzüge, welche in Richtung Los Angeles die extremen 3% Rampen mit mehr als 100 Wagen im Verband befahren, fordern vom Lokführer äusserste Konzentration. Die vorgeschriebene Maximalgeschwindigkeit darf unter keinen Umständen überschritten werden. Entsprechend dem Gewicht werden die Klotzbremsen der Wagen angelegt, die einlösige Bremse lässt für die ganze Talfahrt kein stufenweises Lösen der Bremsen zu. Mit der elektrischen Bremse des Lokverbandes wird die Geschwindigkeit des Zuges kontrolliert. In der jüngsten Zeit sind drei spektakuläre „Runaways" am Pass zu beklagen. Zwei davon endeten in katastrophalen Entgleisungen mit Todesopfern und Millionenschäden. Gemäss den Untersuchungen war in mindestens zwei Fällen Vandalismus die Ursache. Die durchgehende Hauptleitung soll demnach durch Schliessen der Hähne zwischen zwei Wagen unterbrochen worden sein. Dies muss in Summit geschehen sein. Der Lokführer konnte bei der darauffolgenden Talfahrt den Zug nicht mehr ausreichend bremsen. Die BNSF hat die Konsequenzen gezogen. Einerseits sind heute am Zugsschluss FRED's mit Bremsaktivierung vorgeschrieben. Sie erlauben dem Lokführer über Funk auch am Zugsende die Hauptleitung zu entlüften und den Zug bei blockierter Leitung trotzdem zu bremsen. Ferner wurde wie erwähnt das ganze Areal der Ausweichstelle am Summit eingezäunt, um Unbefugten den Zugang zu verwehren.

Der Cajon Pass und im speziellen Summit ist in allen Epochen ein faszinierender Ort gewesen. Eine grosse Reihe von Fotocracks haben den Pass mit ihren Fotos verewigt. Cajon Pass hat seine Faszination auch heute nicht verloren.

Hier sehen wir von links: Die neue Gleisverbindung zw. dem BNSF- und dem UP-Gleis, BNSF 2,2% mit Helper, BNSF 3% mit Double Stack Train (west bound).

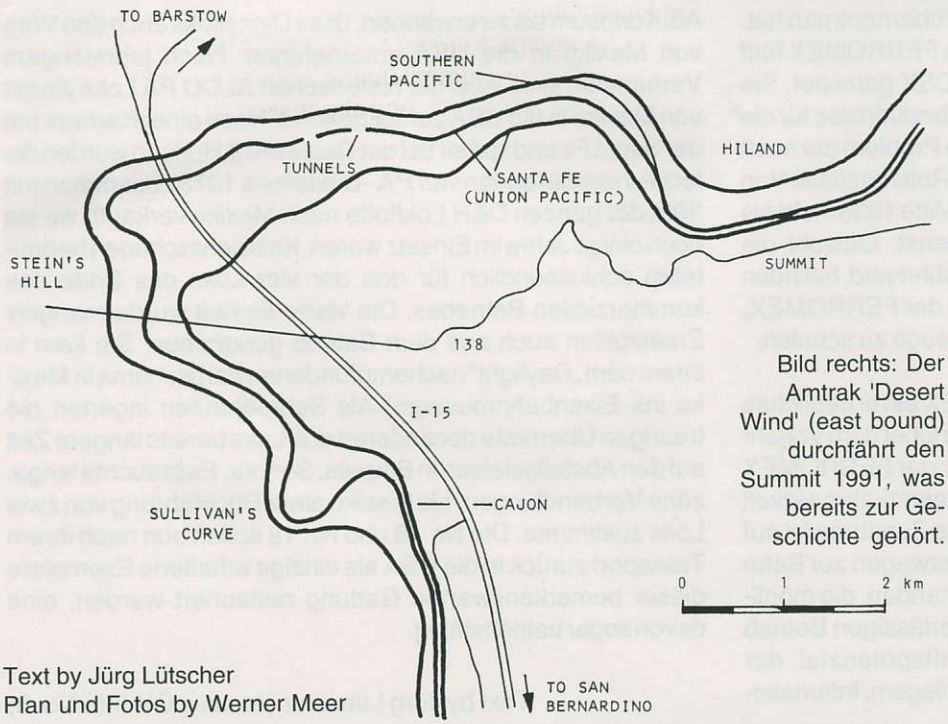


Bild rechts: Der Amtrak 'Desert Wind' (east bound) durchfährt den Summit 1991, was bereits zur Geschichte gehört.

Text by Jürg Lütscher
Plan und Fotos by Werner Meer

Mexicos Bahnen verändern ihr Gesicht

Nach der Verstaatlichung der Bahnen fuhren die Züge lange Jahre unter dem Namen der Ferrocariles Nacionales de Mexico, FNM. Fehlende Investitionen, sowie komplizierte staatliche Vorschriften führten dazu, dass der Verkehr in Mexiko von vielen Betriebsstörungen geplagt wurde, für das Staatsunternehmen waren Werbung und Marketing zwei gänzlich unbekannte Worte. So erstaunt es kaum, dass die FNM lediglich noch 12% der jährlichen Tonnenkilometer im Güterverkehr leistete. Das meiste Transportgut rollte auf Lastwagen durch die Landschaft. Der grenzüberschreitende Verkehr war praktisch inexistent. US-Bahnen hüteten sich davor, ihre Wagen in Richtung Mexico fahren zu lassen. Die meisten Wagen kamen von diesen Reisen nämlich nicht mehr zurück. Im Gegenzug konnten Wagen der FNM nicht in die USA einfahren, da sie nicht über eine normierte, in den USA vorgeschriebene Ausrüstung verfügten.

Ab 1994 begannen die Diskussionen über die Privatisierung der mexikanischen Bahnen, sowie über eine Intensivierung der Zusammenarbeit im grenzüberschreitenden Verkehr. Die Strekken der FNM wurden international zum Kauf ausgeschrieben. 1996 begann die Transportacion Ferroviaria Mexicana TFM mit dem Betrieb auf Mexikos wichtigster Linie von Laredo über Monterrey bis Mexico City. Die TFM bildete mit der US-Gesellschaft Kansas City Southern eine enge Betriebsgemeinschaft. In den jüngsten Jahren konnte die TFM sehr erfreuliche Zahlen präsentieren, ihr Transportvolumen zeigte Zuwachsraten von über 15% pro Jahr.
Erst 1999 wurde die FERROMEX gegründet. Der Hauptanteil der Aktien gehört mexikanischen Anlegern, die Union Pacific besitzt jedoch auch 13% der Anteile. Die FERROMEX betreibt ein Streckennetz von über 6000 Kilometern. Sie bedient insgesamt vier Grenzbahnhöfe Richtung USA. Mexicali (UP) nach Kalifornien, Nogales (UP) nach Arizona, Cuidad Juarez (UP und BNSF) nach New Mexico, Texas, und Piedras Negras (UP) nach Texas. FERROMEX besitzt eine Flotte von 435 Dieselloks, welche sie grösstenteils von der FNM übernommen hat. Während dem ersten Betriebsjahr hatte die FERROMEX fünf GE Dieselloks der Serie AC4400CW von CSX gemietet. Sie sollen der Bahn dabei helfen, ihre Fahrzeugbedürfnisse für die nächsten Jahre zu formulieren. Das grösste Problem der noch jungen Gesellschaft bildet der Zustand des Rollmaterials. Von der Flotte von 12'000 Wagen befanden sich Mitte 1999 mehr als 3000 Einheiten mit Defekten ausser Dienst. Obwohl die Gesellschaft weitgehend von Mexikanern geführt wird, befinden sich einige Techniker der Union Pacific bei der FERROMEX, um die Leute im Unterhalt moderner Fahrzeuge zu schulen.

In den ersten 6 Monaten konnte FERROMEX ein erfreuliches Resultat ausweisen, der Verkehr nahm gegenüber dem Vorjahr um 17% zu. Die wichtigsten Transportgüter der FERROMEX sind Landwirtschaftsprodukte. 70% des Güterverkehrs wickelt sich innermexikanisch ab. Die beschriebene Zunahme ist auf eine Verlagerung des Verkehrs von den Lastwagen zur Bahn zurückzuführen. Weiteres Potenzial ist vorhanden, die möglichen Kunden müssen nur durch einen zuverlässigen Betrieb überzeugt werden. Ein grosses Zukunftspotenzial der FERROMEX liegt im Transport von Sattelaufliegern. Internationale Korridore sind vorhanden, genauso wie Verkehrsströme. Heute rollen die Sattelschlepper vorwiegend auf der Strasse. FERROMEX will in den nächsten Jahren 500 Mio US $ in die Erneuerung der Strecken und des Rollmateriales stecken.

Eine brandneue Ferromex GE C30-7 war noch vor der Ablieferung an der Railfair '99 ausgestellt. (Foto by Werner Meer)

In Mexiko ist ein gewaltiger Veränderungsprozess in Gang gekommen. Sicherlich sind immer noch viele Probleme zu lösen. Aber TFM und FERROMEX gehören heute auch der AAR-Dachorganisation an. Sie sind von der AAR sogar als Class 1 Bahngesellschaften eingestuft. Die wichtigen US-Bahnen wie UP, BNSF und KCS sind klar an einer Internationalisierung des Verkehrs interessiert. Die grossen Ausbesserungswerkstätten Mexikos sind heute ebenfalls privatisiert. Sie produzieren nach FRAU- und AAR- Normen. Internationale Zusammenarbeiten mit EMD, GE und Alstom sind bereits gut etabliert. Bestens bekannt ist ja die Produktion der neuesten Dieselloks der Baureihe SD-70MAC für BNSF, welche von der EMD nach Mexiko vergeben wurde. Die 75 Loks der Serie SD-70MAC welche für die TFM bestimmt sind, werden ebenfalls in Mexiko gebaut. Hightech Loks beginnen in Mexiko Einzug zu halten.

Als Kuriosum sei zu erwähnen, dass Dieselloks auch den Weg von Mexiko in die USA unternehmen. Nach jahrelangem Verhandeln sind zwei der historischen ALCO PA Loks jüngst von Mexiko in die USA zurückgekehrt. Nach einer Karriere bei der Santa Fe und später bei der Delaware & Hudson wurden die letzten existierenden vier PA - Dieselloks 1978 zusammen mit 30% der ganzen D&H Lokflotte nach Mexiko verkauft, wo sie noch einige Jahre im Einsatz waren. Kollisionsschäden bedeuteten schlussendlich für drei der vier Loks das Ende des kommerziellen Betriebes. Die vierte Einheit wurde mangels Ersatzteilen auch aus dem Betrieb genommen. Sie kam in ihrem dem „Daylight" nachempfundenen Farbschema in Mexiko ins Eisenbahnmuseum. Als Schrotthaufen lagerten die traurigen Überreste der anderen drei Loks bereits längere Zeit auf den Abstellgeleisen in Empala, Sonora. Es brauchte lange, zähe Verhandlungen, bis Mexiko einer Rückführung von zwei Loks zustimmte. Die Nr. 16 und Nr. 18 sollen nun nach ihrem Transport zurück in die USA als einzige erhaltene Exemplare dieser bemerkenswerten Gattung restauriert werden, eine davon sogar betriebsfähig.

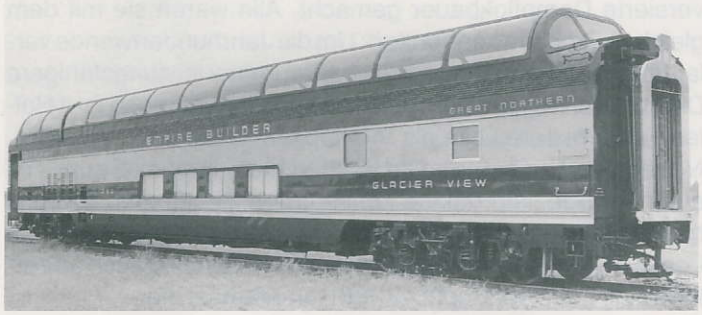
Text by Jürg Lütscher (Auszug CV-Info No. 3)

West Coast - Passenger Trains - damals und heute.

Viele berühmte Züge haben in der Vergangenheit die Leute an die Westküste gebracht. Wir erwähnen hier einen Querschnitt der bekanntesten 'Streamliners'.
Vancouver, BC, Canada: CP - Canadian und CN - Supercontinental (Montreal)
Seattle, WA: NP - North Coast Ltd. und Milwaukee - Olympian Hiawatha (Chicago)
Portland, OR: GN - Empire Builder (Chicago), UP - Portland Rose (Denver)
San Francisco, CA: UP/CNW/SP - City of San Francisco, SF - San Francisco Chief, CBQ/DRGW/WP - California Zephyr (Chicago).
Los Angeles, CA: UP/CNW - City of Los Angeles, UP - Challenger, SF - Chief, Super Chief, El Capitan, SP/RI - Golden State (Chicago), SP - Sunset Ltd. (New Orleans).
West Coast Trains (Nord-Süd-Verbindungen): SP - Daylight, Lark (San Francisco-Los Angeles), SP - Cascade (Portland-Oakland), SF - San Diegan (Los Angeles-San Diego).

SF = Santa Fe, SP = Southern Pacific, UP = Union Pacific, WP = Western Pacific, GN = Great Northern, NP = Northern Pacific, RI = Rock Island, CBQ = Chicago, Burlington & Quincy, CNW = Chicago & North Western, DRGW = Denver & Rio Grande Western, CN = Canadian National, CP = Canadian Pacific.
In der heutigen Zeit betreibt **Amtrak** nur noch wenige Züge.
Seattle: Empire Builder (Chicago), **San Francisc**o: California Zephyr (Chicago), **Los Angeles**: South West Chief (Chicago) und Sunset Ltd. (Jacksonville, FL), Nord-Süd-Verbindung: Coast Starlight (Seattle-Los Angeles), Pacific Surfliner (LA-San Diego).
Auf der anderen Seite ist der Vorortsverkehr **(Commuter Service)** in den Ballungszentren stark im Kommen.
Vancouver, BC: West Coast Express. Seattle: Cascades mit Talgo von Seattle nach Vancouver BC (Amtrak West).
SFO: Cal Train (SFO-San Jose), Altamont Commuter Express (Stockton-San Jose), LAX: Metrolink, Coaster. Amtrak California bedient nicht nur LAX und SFO, sondern auch Sacramento.

SP-Daylight Train mit GS-4 (4-8-4)



Great Northern Full Dome Car des Empire Builders

Der California Zephyr wurde im Westen von Western Pacific Loks gezogen. (3 Fotos Sammlung. W. Meer)

Amtrak California
A partnership between Caltrans and Amtrak

WEST COAST EXPRESS

Seattle, WA: Amtrak Coast Starlight und Empire Builder sind abfahrbereit. Foto by **Pierino Del Priore**, Bonstetten.

Geschichte eines Lokherstellers

American Locomotive Company

Am 24. Juni 1901 wurde die American Locomotive Company gegründet. Sie entstand aus der Fusion bestehender Firmen:
- Brooks Locomotive Works, Dunkirk, NY
- The Cooke Locomotive and Machine Co, Paterson, NJ
- Dickson Manufacturing Company, Scranton, PA
- Manchester Locomotive Works, Manchester, NH
- Pittsburgh Locomotive and Car Works, Richmond, VA
- Rhode Island Locomotive Works, Providence, RI.
- Richmond Locomotive and Machine Works, Richmond, VA
- The Schenectady Locomotive Works, Schenectady, NY

Es handelte sich dabei um acht in der damaligen Eisenbahnwelt bestens etablierte Lokbauer. Alle Gesellschaften hatten sich im auslaufenden 19. Jahrhundert einen guten Namen als versierte Dampflokbauer gemacht. Alle waren sie mit dem gleichen Problem konfrontiert: Um die Jahrhundertwende verlangten die Eisenbahngesellschaften immer leistungsfähigere Dampfloks. Keine der Firmen besass Einrichtungen und Hallen, um grössere Loks als Vierkuppler in Serie herzustellen. Neben den Erfahrungen im Lokbau hatte man sich zum Teil auch auf Spezialprodukte konzentriert. Cooke zum Beispiel baute die Rotary Snowplows unter dem bekannten Patent von Leslie. Die Manchester Locomotive Works stellte auch selbstfahrende Feuerwehrspritzen mit Dampfantrieb her.

Kurze Zeit nach der Gründung kamen noch zwei weitere Gesellschaften zur ALCO:
- Montreal Locomotive Works, Montreal, Quebec, Canada
- Rogers Locomotive Works, Paterson, NJ

ALCO war während der Dampflok-Epoche an vorderster Front beteiligt. So lieferte ALCO die L-131 an die Denver & Rio Grande Western; diese 2-8-8-2 kamen 1927 aus den Brooks Works. In Schenectady baute man die 4-6-6-4 und die 4-8-8-4 für die Union Pacific. Der „Big Boy" der ALCO wurde mit seinen 552 Tonnen Gewicht (inkl. Tender) bloss noch um 13 Tonnen von der Baldwin 2-8-8-4 für die Missabe Road geschlagen. Die Missabe Lok ging bekanntlich als schwerste Dampflok in die Geschichtsbücher ein. ALCO's Dampflokproduktion lief in Schenectady bis 1948. Die Pittsburgh & Lake Erie übernahm mit der # 9406 die letzte ALCO Dampflok in den USA. Die Montreal Works lieferten ihre letzte Dampflok 1949. Die imposante 2-10-4 # 5935 ging an die Canadian Pacific.

First Generation Dieselloks

ALCO stieg gleich mit zwei grundlegend verschiedenen Loktypen in die umsatzversprechenden Nachkriegsjahre ein. Einerseits realisierte man die klassischen „Streamlined Boxcabs", um gegen die erfolgreichen „F - Units" und „E - Units" der EMD antreten zu können. Daneben machte sich ALCO als Pionier auf dem „Road Switcher" -Bereich einen bekannten Namen. 10 Jahre vor der ersten GP-7 und 15 Jahre vor dem ersten U-Boat nahm ALCO leistungsfähige „Road Switcher" in ihren Verkaufskatalog auf und legte so zweifelsohne den Grundstein für die moderne amerikanische Diesellok.

Text by Jürg Lütscher (gekürzt)
Fotos Sammlung W. Meer.

C855A der Union Pacific mit 5500 PS (2-motorig) erbaut 1963. Diese Lok stand direkt mit den GE U50 und EMD DD35 in Konkurrenz. Es blieb aber bei den Prototypen (A/B/A).

C630 der Union Pacific mit 3000 PS erbaut 1965

DH643 der Southern Pacific mit 4300 PS (2-motorig) erbaut 1963. Der Antrieb war 'Diesel-Hydraulisch' - ohne Erfolg.

RSD15 'Alligator' der Santa Fe mit 2400 PS erbaut 1958.

Streamlined Boxcabs - PA-1

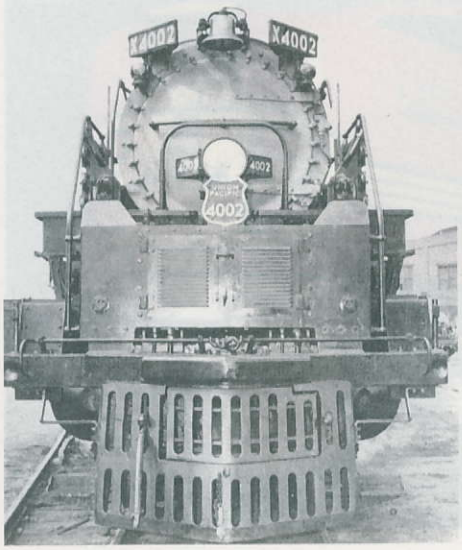
Es kann wohl als einmaliger Zufall gelten, dass ALCO's 75'000'ste gebaute Lok der Prototyp der legendären PA - Lok wurde. In unscheinbarem rostfreien Stahl und einer schwarzen Stirnpartie absolvierte die Lok No. 51 im Sommer 1946 ihre ersten Testeinsätze auf der Lehigh Valley Railroad. Mit ihren massiven Dreiachsdrehgestellen (Achsstand über 5 m) und der langen, in geraden Linien gezogenen Frontpartie wurde die ALCO PA-Lok schon früh zu einer Eisenbahnlegende. Das „P" stand für Passagierzugbetrieb und das „A" für Lok mit Führerstand. Ergänzt wurde die PA durch die führerstandslosen PB-Einheiten.
Die ersten Fahrten der Prototypen übertrafen die Vorstellungen der **Santa Fe** Verantwortlichen und bewegten sie zur Beschaffung von insgesamt 28 PA-1 und 16 PB-1 Einheiten. Diese Loks hatten eine lange Karriere, 1969 wurden die letzten PA/PB der Santa Fe ausser Dienst gesetzt. 4 Einheiten bekamen sogar noch die Chance, bei der Delaware & Hudson und später in Mexico bei der FNM bis in die 90'er Jahre weiterzufahren. Der „Grand Canyon" und der „San Francisco Chief" wurden lange Jahre von PA's befördert. In den 60'er Jahren fuhren sie dann oft in den San Diegans.
Die **Southern Pacific** bildete mit ihrer PA/PB Flotte eine eigentliche Hochburg für diese Bauart. 55 PA's und 11 PB's waren bis Mitte der 60'er Jahre an der Coast Line, den Cascades und am Donner Pass im Einsatz. Die hellen Daylight Farben verliehen den grossen ALCO's der SP ein einmaliges Aussehen. Die SP war von den Loks so überzeugt, dass sie in den späten 50'er Jahren ein grosses Modernisierungsprogramm durchführte, in dem die Loks vollständig erneuert wurden. Nur **Union Pacific** hatte eine kleine Flotte mit 8 Einheiten!
297 Loks dieser Bauart wurden zwischen 1946 und 1953 von **ALCO** gebaut. Ihr technisches Design strahlte den Optimismus kreativer Ingenieure schlechthin aus. Die PA's haben in der frühen Entwicklung leistungsfähiger Dieselloks einen wichtigen Meilenstein dargestellt. Es ist deshalb umso erstaunlicher, dass in den USA keine einzige dieser Loks erhalten blieb. Die jüngsten erfolgreichen Bemühungen zur Rückführung von zwei solchen Loks aus Mexico können somit als grosser Erfolg gefeiert werden.

Alle 3 grossen Bahngesellschaften (SF, SP, UP) führten ihre bekannten Stromlinienzüge mit den PA's an die Westküste der USA.

Fotos Sammlung W. Meer

ALCO Big - then Bigger - now 'Big Boy'

Legendäre Riesenlok der Union Pacific aus dem Hause ALCO



Während der dreißiger Jahre des 20. Jahrhunderts verwendete die Union Pacific des öfteren Schublokomotiven um ihre Züge östlich von Ogden durch die Wasatch Mountains zu fahren. Dies sollte aber vereinfacht werden. Deshalb stellte die UP ihrem "Department of Research and Mechanical Standards" die Aufgabe, eine Lokomotive zu entwickeln, die einen 3600 Tonnen schweren Zug ohne fremde Hilfe über die 1,14% steilen Rampen der Wasatch Mountains befördern kann. Die Konstrukteure stellten fest, daß zum Ziehen eines 3600-Tonnen-Zuges eine Anfahrzugkraft von 61,3 Tonnen notwendig sein würde. Dies würde ein Gesamtgewicht ohne Tender von 245 Tonnen bedeuten. Bei einer Achslast von 30 Tonnen wären also acht Treibachsen nötig. Die Designer entschieden sich deshalb für die Achsfolge 4-8-8-4. Als nächstes mußte die Leistung und Zylindergröße auf einen Kesseldruck von 21 bar abgestimmt werden. Obwohl nicht geplant war, die Güterzüge mit 80 MPH (128,7 km/h) fahren zu lassen, wurden die Maschinen für diese Geschwindigkeit konstruiert, um eine Sicherheitsreserve parat zu haben. Ihre größte Leistung von 7100 PS (5220 kW) erreichten sie bei 70 MPH (112,6 km/h). Das Ergebnis war die größte Dampflok der Welt. Sie war wahrscheinlich auch die erfolgreichste Gelenklokomotive, die jemals gebaut wurde. Außerdem war sie eine der ersten Dampflokbaureihen, bei denen als Treibstangenlager Wälzlager verwendet wurden. Die erste Lok dieser Baureihe mit der Nummer 4000 wurde von ALCO am 5. September 1941 in Omaha angeliefert. Im selben Jahr folgten noch 19 weitere dieser Giganten. Eine zweite Bauserie von 15 Lokomotiven wurde 1944 geliefert. Durch ihre enorme Leistung waren die Maschinen schließlich in der Lage, ohne Unterstützung einen Zug von 1 Meile (1,609 km) Länge mit einer Geschwindigkeit von 1 Meile pro Minute auf ebener Fläche zu befördern. Der Tender der "Big Boy" fasst übrigens ca. 95'000 Liter Wasser und 28 Tonnen Kohle. Auf Grund der äußersten Präzision, mit der diese Loks gebaut wurden, litten sie nie an "Kinderkrankheiten", was heute unvorstellbar wäre. Ganz im Gegenteil, bereits wenige Stunden, nachdem die erste Lokomotive angeliefert wurde, zog sie einen planmäßig mit einer Doppeltraktion bespannten Zug ohne Probleme von Omaha nach Cheyenne und erreichte dabei ohne Schwierigkeiten eine Geschwindigkeit von 60 MPH (96,54 km/h). Im Planeinsatz fuhren sie schließlich hauptsächlich schwerste Güterzüge zwischen Ogden, Utah und Green River, Wyoming. Ihre Aufgaben bewältigten die Maschinen bis Ende der fünfziger Jahre stets zur Zufriedenheit von Lok- und Werkstattpersonal. Der letzte planmäßige Zug, der von einer "Big Boy" gezogen wurde fuhr im Juli 1959. Anschließend sah man sie noch gelegentlich, vor allem im Herbst, im Spitzenverkehr vor Bedarfsgüterzügen mit landwirtschaftlichen Gütern. Die meisten Loks wurden bis 1961, die letzten 1962 ausgemustert. Bis September 1962 waren immer noch vier betriebsfähige "Big Boys" in Green River vorhanden. Nicht weniger als acht Lokomotiven sind jedoch der Nachwelt erhalten geblieben. Eine von ihnen, die 4018, soll wieder betriebsfähig aufgearbeitet werden.

Es wird immer wieder behauptet "Big Boys" seien "Mallet"-Loks, was allerdings nicht der Wahrheit entspricht. Eine "Mallet"-Lokomotive ist eine Verbundlokomotive mit einem Hochdruck- und einem Niederdrucktriebwerk. Die "Big Boy" dagegen ist nur mit zwei Hochdrucktriebwerken ausgestattet.

Die Bezeichnung "Big Boy" stammt der Legende nach von einem Lehrjungen, der die Rauchkammer der ersten dieser Riesen vor der Ablieferung auf dem Werksgelände des Herstellers in Schenectady, New York mit der Kreideaufschrift "Big Boy" verziert haben soll.

Text und Foto unten
by **Rudi Winkler**, Leipheim, Germany

Überlebende 'Big Boys', die noch besichtigt werden können:

4004	Holiday Park, Cheyenne, Wyoming
4005	Forney Museum of Transportation, Denver,Colorado
4006	National Museum of Transportation, St. Louis, Missouri
4012	Steamtown, Scranton. Pennsylvania
4014	Los Angeles County Fairgrounds, Pomona, California
4017	National Railroad Museum, Green Bay, Wisconsin
4018	Texas State Fair Grounds, Dallas, Texas
4023	Kenefick Park, Omaha, Nebraska

Big Boy 4023 in Omaha, Nebraska am 29.7.99 (Rudi Winkler)

Lageplan Adliswil

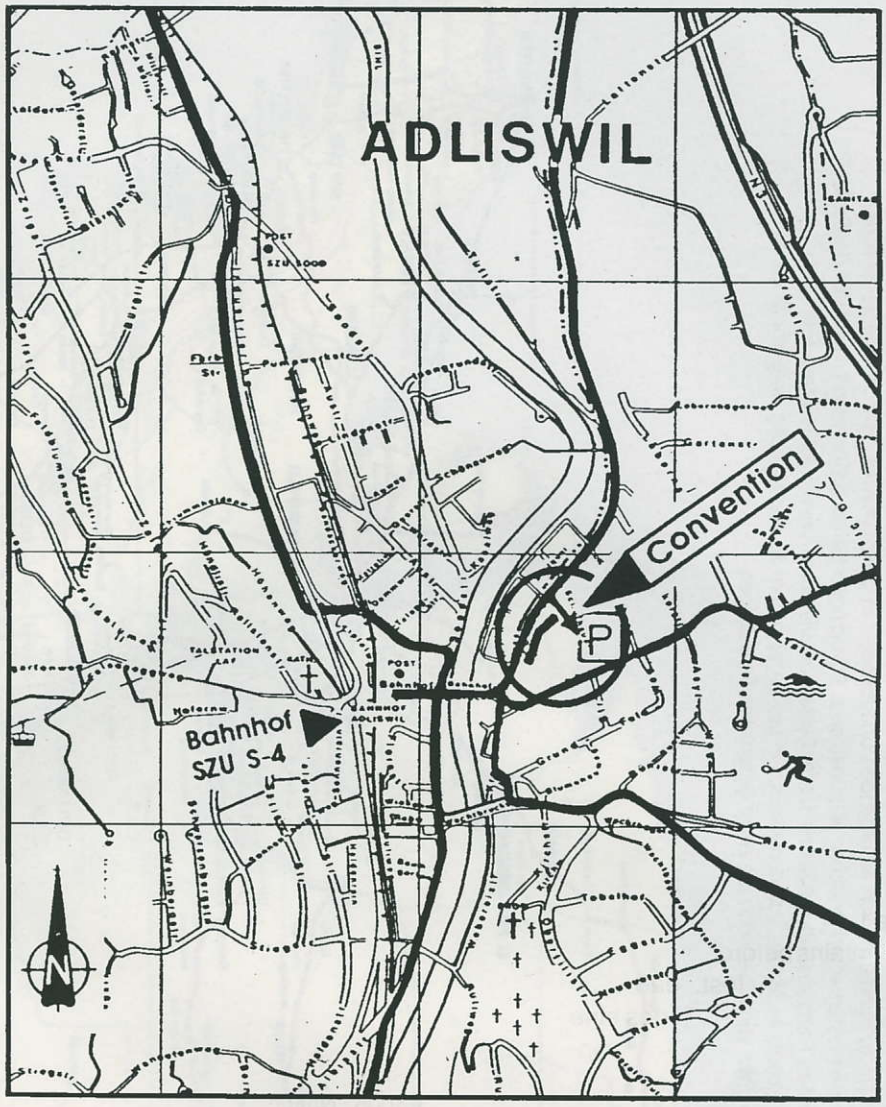
Stadt Adliswil

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) 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 Zürich-Wollishofen and proceed to Adliswil (1,4 km). Follow the RR-Fans signs with our Logo.

AMERICAN RAILROADFANS IN SWITZERLAND

Zürich SZU S-4

Zürich-Wollishofen A-3
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
11th Convention Signet, Pin	Jürg Lütscher, Wallisellen
Colorierung des Signets	Franz Stucki, Schliern
Titelseite (Cover)	Ruedi Schai, Bernhardzell
Akquisition der Inserate	Werner Meer, Kilchberg
Adressmutationen für den Versand	Ruedi Schai, Bernhardzell
Druck und Lithos	B. Eggenschwiler, Dietschi AG, Waldenburg
Kostenabdeckung	Herzlichen Dank allen Inserenten

Copyright Permissions für Typenskizzen, Karten, Fotos:
- Hundman Publishing Inc., Robert Hundman, Mukilteo, WA, USA
- Kalmbach Publishing Co., Andy Sperandeo, Waukesha, WI, USA

The End of the Train - The Convention Caboose
Er symbolisiert auch das Ende der 11th Convention - See you in two years!

Amtrak 2000 USA Rail-Pass

Wählen Sie unter sechs USA Rail®-Pässen aus und reisen Sie zu hunderten von aufregenden Urlaubszielen in ganz Amerika. Sind Sie abenteuerlustig? Dann erforschen Sie die Plains im Westen und einige der berühmtesten amerikanischen Nationalparks. Bevorzugen Sie die funkelnden Lichter der Großstadt? Von New York bis Savannah und von Portland bis San Francisco, unsere Küstenstädte bestechen alle durch unverwechselbaren Flair und Charakter. Von der Freiheitsstatue bis hin zur Space Needle in Seattle, von den Kasinos in Las Vegas bis hin zu den Kulissen Hollywoods kann Ihnen Amtrak® Amerika von einer noch nie zuvor gesehenen Seite zeigen.

Alle dargestellten Amtrak®-Verbindungen waren bei Verlagsschluß zutreffend. Verbindungen können allerdings jederzeit geändert werden. Für genaue Auskünfte zu Fahrplänen, Verbindungen und Preisen wenden Sie sich bitte an Ihren Amtrak-Vertreter oder Ihr Reisebüro. Änderungen bei Fahrpreisen und Strecken bleiben vorbehalten.

www.amtrak.com

Map Copyright by Amtrak, USA

Die berühmte Southern Pacific Daylight GS-4 (4-8-4) No. 4449 in Westwood, CA 30.6.99. Foto by Armin Schmutz, Worblaufen

Die legendäre EMD F7A/B der Sante Fe im 'Warbonnet' Farbschema an der Railfair '91 in Sacramento (Copyright CSRMF)

Ausstellerverzeichnis

Dioramen, Anlagen, Modelle
Ausstellerverzeichnis Schweiz

Armin Abbühl, Bergdietikon
Ronald Aeberhard, Kloten
Peter Allneider, Au
Sandro Arianna, Madetswil
Hansruedi Bänziger, Zürich
Marc Bauer, Meilen
Rudolf Beer, Gerlafingen
Domenico Bianchi, Adliswil
Rolando Bonvicini, Sulz-Rickenb. (Gn3)
Andreas Burger (Ntrak)
Leo Burkhard (Ntrak)
Heinz Burri, Hinteregg
Silvan Bütler (Ntrak)
Mario Cairoli, Meltingen
Robin Cairoli, Meltingen
Heinz Däppen, Solothurn (Gn3)
Walter Dauner (Ntrak)
Paul Dell'Ava, Dübendorf
Hansruedi Egli, Kloten (Ntrak)
Reto Frick, Volketswil
Willi Furrer (Ntrak)
Kurt Fust, Adliswil
Felix & Sandro Gähler (Ntrak)
Martin Gasser, Uster
Norbert Gauch, Kilchberg
Christine Gehrig (Ntark)
Philipp Gerber (NG Corner)
Ueli Germann, Grenchen
Marco Giger (Ntrak)
Walter Giger, Meilen
Simon Ginsburg (Ntrak)
Peter Gloor, Bachenbülach
Dieter Gorgass, Zürich
Hans Hächler, Watt
Dieter Haltmeier, Winterthur
Ruedi Heeb, Zürich
Emil Heller, Samstagern
Seline Heller, Samstagern
Vivian Heller, Samstagern
Patrick Heuberger, Jona
Josef Hintermann, Zürich
Max Hintermann, Zürich
Thomas Hollenstein, Rapperswil
Günther Holzgang, Uznach
Dani Hunziker (NG Corner)
Albert Ilg, Lupfig
Urs Jäggi, Laupen
Daniel Jehle, Zürich
Christian Jenzer (Ntrak)
Werner Jetzer, Zürich
Rene Jocham (Ntrak)
Philippe Kälin (AMROS)
Werner Kämpfen (NG Corner)
Ernst Kathriner, Sarnen
Hans Kathriner, Landschlacht (Gn3)
Manfred Keller (Ntrak)
Fred Kiener, Bern
Dimitri Kink, Teufen
Martin Kolb, Wil
Paul Kolb, Sirnach
Rainer Kurth (Ntrak)
Rolf Läuppi, Zürich
Manfred Lengacher, Bern
Jürg Lütscher, Wallisellen
Albert Mader, Zürich
Werner Meer, Kilchberg
Peter Messmer, Basel
Cla Neff, Waltenschwil (Gn3)
Alfred Niederhäuser, Winterthur
Gisela & Jürgen Nixdorf (Ntrak)
Albert Nold, Einsiedeln
Daniel Orlando (AMROS)
Hansuli Oschwald (AMROS)
Reto Peverelli (Ntrak)
Ferdinand Rat, Stäfa
Stefan Raths (Pitsch's Team)
Peter Reisinger, Bülach
Heinz Rietschle, Zürich
Christian Rihs, Bolken (Gn3)
Berhard Roll (Ntrak)
Franco Rossi, Adliswil
Godi Rüttimann (Pitsch's Team)
Peter Rychener, Dottikon
Ruedi Schai, Bernhardzell
Manfred Schatt (Pitsch's Team)
Heinz Schindler, Winterthur
Daniel Schläfli, Crissier
Heinrich Schlatter, Zürich
Fred Schmohl (NG Corner)
Armin Schmutz, Worblaufen
Alfred Schön, Zizers
Ruth & Thorsten Schulz (Ntrak)
Hugo Schumann (Gn3)
Daniel Sieber (Ntrak)
Laurent Siliprandi (AMROS)
Patrick Spitz, Basel
A.&M.Staudenmann, Stäfa
Dieter Stehli, Zürich
Walter Steiner (Pitsch's Team)
Franz Stucki, Schliern
Marc Theilkäs (NG Corner)
Ruedi Tschanz, Mühledorf
Alex von Orelli, Adliswil
Stefan Wagner, Erstfeld
Peter Wetzel, Niederrohrdorf
Marcel Williner (Ntrak)
Ralf Willkommen, Gais
Jakob Winteler, Obfelden
Paul Zeltner, Oberentfelden
Alexander Zucchiatti (AMROS)

Total 110

(Late registrations are not listed)

International Exhibitors

Franz Achten (AML), L
Ulf Degener, Meersburg, D
George H. Drury, Milwaukee, WI, USA
Mike Fritz, Souffelweyersheim, F
Günther Garn, Elchingen, D
Horst Göhr, Berlin, D
Oliver Haug, Esslingen, D
Alain Kap (AML), Mersch, L
Alice Kramp (AML), L
Thomas Kuen, München, D
Andreas Lindner, Zell im Wiesental, D
Uwe Mauermair, München, D
Rolf Müller, Berlin, D
Manfred Neurauter, Ludesch, A
Alexander Rudin, München, D
Tom Schlechter (AML), L
Emil Schlitz (AML), L
Rolf Schmiedel, D
Martin Stierlen, Korntal, D
Guy Tyteca, Steenkerque, B
Patty Wennmacher (AML), L
Hubert Wetekamp, Werl, D
Rudi Winkler, Leipheim, D
Markus Zöschg, Schlanders, I

Total 24

Sponsoren und Realisierung der 11th Convention

CV-Awards, Wettbewerbsformulare, Tickets, Programme, T-Shirts, EDV-Design by Ruedi Schai Jun., Bernhardzell
CV-Formulare für Modelle, Dioramen, Börse, EDV-Abwicklung inkl. Beschilderung by Heinz Schindler, Winterthur
CV-Info No. 3 - The Author - ein Monumentalwerk mit 250 Seiten aus der Feder von Jürg Lütscher, Wallisellen
CV-Info No. 3 - Printing by Wolfgang Fraisl, Wil
CV-Flyer - Printing: Canon (Schweiz) AG, Dietlikon
Einlagerung Ticket Offices: Gebert Gartenbau AG, Adliswil
Korpus für Info: VierwaldstätterseeSchifffahrt, Luzern
Badges: Embassy of the United States of America, Bern
Truck for Transpo: Papeterie Office & Art, Adliswil
CV-Plakat: Merz + Benteli AG (Cementit), Niederwangen
Transport Santa Fe Lok: Marti & Co. Breitenbach, SO
Transport Ticket Offices: Lehner Hoch- und Tiefbau
Abschrankungen: Lehner Hoch- und Tiefbau, Kilchberg
Schilder für Raumbelegung: Felix Reichlin, Adliswil
Vitrinen: ARRCS, Adliswil und MECH, Horgen

Inserenten / Advertisers

20	Adro AG, Vitrinen, Volketswil	24	MIBA-Miniaturbahnen, Nürnberg, D
82	All American Trains, Kaarst, D	U 5	Micro-Trains Line, Talent, Oregon, USA
U 7	American Airlines Inc., Zürich	U 2	Minimotor SA (Faulhaber), Croglio
7	American Railroadfans in Switzerland	28	Mixed Trains, Zürich
22	Asebom GmbH, Wil	8	Mobatron, Anglikon
U 6	Balair, Zürich-Airport	60	Modellbau International, Rodgau, D
51	Bedag Informatik, Ittigen	82	M&R, R. Martari, Sommacampagna, Italy
52	Benny's N-Scale Shop (Seisma AG), Biberist	41	Neugut-Garage Flury AG, Wallisellen
17	Brass Locomotive Co., San Marcos, CA, USA	22	Old Pullman Modellbahnen AG, Stäfa Seite 83
4	BRAWA Artur Braun GmbH (Life-Like), Remshalden,D	U 4	Overland Models, Inc., Muncie, Indiana, USA
22	BMA, Brüggenmann, Samstagern	95	Papeterie Office & Art, Adliswil
24	Cairoli Modellbau, Meltingen	22	Pewi Modellbau, Bern
127	Canon (Schweiz) AG, Dietlikon	43	Pitsch's Trucker Shop, Au, ZH
26	CLW (Central Locomotive Works), Hesperia, CA, USA	58	Rail History, Stein
39	DaimlerChrysler Schweiz AG, Zürich	81	Rail-Tech, Grenchen
21	Design Preservation Models, Linn Creek, MO, USA	24	Rat Ferdinand (We will handle it), Stäfa
80	Digi Toys-Systems AG (Digitrax), Wilen	23	Revalda AG, Allschwil
78	Fachbuchhandlung, C. Schmidt, München, D	20	Rio Grande Video, Etzel-Box, Samstagern
18	Feather Products, Zürich	10	Sabelag, Sam's Pizza Land, Zürich
41	Garage Dutli AG, US-Cars, Zürich	14	Sparkasse Thalwil, Agentur Kilchberg
42	Garage Lubrag AG (Ford), Adliswil	24	Speedmodels, (Böhler), Burgdorf
52	Haug Modelleisenbahnen, Esslingen, D	128	Sunset Models, 3rd Rail, Campbell, CA, USA
10	Hotel Belvoir, Rüschlikon	70	Bonnie Jeanne Taylor, Ramlinsburg
40	Hutmacher's Leder-Kunsthandwerk, Hettiswil	U 8	Tip-Top Autowerk AG, Zürich
11	Ibis Hotel & Restaurant, Adliswil	20	Trainmaster by Werner Meer, Kilchberg Seite 70
91	Itelec AG, Henggart	42	Trucker Shop & Western Store, Adlikon
24	Kadee Quality Products, White City, OR, USA	U 3	USA Trains, Malden, MA, USA
16	Kalmbach Publishing Co., Waukesha, WI, USA	39	VPZG, Verkehrskadetten, Baar
96	Kuoni AG (Amtrak), Zürich	10	Virgin Cola (Mineralquellen Henniez SA), Bachenbülach
13	Lamprecht Transport AG, Zürich-Airport	44	Wm.K. Walthers Inc., Milwaukee, WI, USA
19	Lehner Hoch- und Tiefbau, Kilchberg	U 4	Weaver Models, Northumberland, PA, USA
8	LOKi, Fachpresse Goldach AG, Goldach & Zürich	16	WelloW GmbH Corp, Basel
97	MTI, Maya Travel Inn, Uitikon-Waldegg	17	Whistle Stop, Pasadena, CA, USA
95	Metropolis Tours, Belp	16	ZMB, Zürcher Museums-Bahn, Zürich

Händlerverzeichnis - Infostand mit Verkauf

A-EG	22	Adro Vitrinen
A-UG	2	Benny's N Scale Shop
A-OG	31	Bookstore/Videoshop
PARK	78	Digitoys (Digitrax)
A-EG	17	Feather Products
A-EG	15	Hutmacher's Lederhandwerk
A-UG	7	Itelec (Digital)
A-EG	19	License Plates, N. Gauch
A-EG	13	Maya Travel Inn
A-OG	36	Mixed Trains
A-EG	23	M&R, Roberto Martari
A-EG	14	Old Pullman
A-UG	4	Pitsch's Trucker Shop
A-UG	9	Rail History
C-2.OG	71	Rail-Tech
A-OG	41	Revalda AG
A-OG	45	Rio Grande Video/Etzel-Box
A-OG	32	Trainmaster by Werner Meer
A-UG	3	Trucker Shop & Western Store
A-OG	42	WelloW Corp.
A-EG	21	ZMB (Zürcher Museums Bahn)

UNSERE BÜROGERÄTE
ARBEITEN LEIDER SO SCHNELL,
DASS ES NICHT MAL MEHR
FÜR EINEN KAFFEE REICHT.

Canon

Canon (Schweiz) AG, Industriestrasse 12, 8305 Dietlikon,
Tel. 01 835 61 61, Fax 01 835 64 68, www.canon.ch

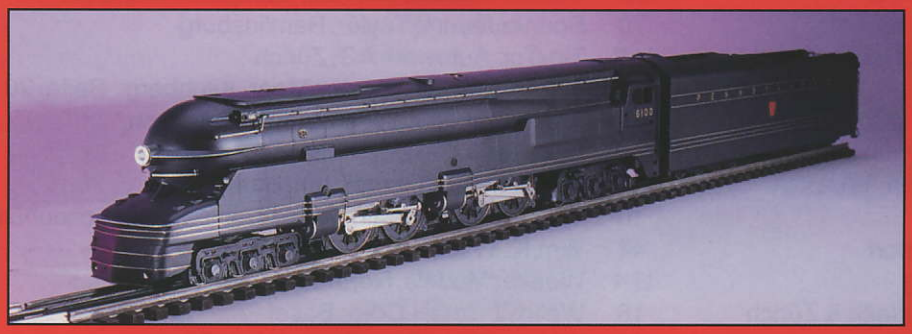
Imaging across networks

SUNSET MODELS

IN STOCK

2000

3rd rail



In Stock Now

These models are now in stock.

All models are subject to prior sale. Call your dealer or

Telephone: 408-866-1727 Fax: 408-866-5674

Visa M/C Available

PRR N-1s 2-10-2

More powerful than the I-1 Decapods, the N-1's pulled long consists of hoppers throughout the PRR.

Features

- Highly Detailed in Brass
- Sprung Drivers, Pittman Motor w/ Flywheel.
- Head and Backup Lights
- Working, Cab Vent, Painted Dials and Handles
- Fully Detailed Backhead.

In Stock $1,199.95 + S&H 2Rail

PRR S1 6-4-4-6 Duplex

The PRR S-1 was the most powerful locomotive ever built for passenger service. Pennsy's final steam locomotive development years were punctuated by unusual wheel arrangements never repeated anywhere else.

Features

- All Brass Construction
- Super Detailed
- Full Cab Interior
- Pittman Powered
- Blind Drivers Sets Available for 2 Rail
- Two Styles Crossheads Available

In Stock $1,499.95 + S&H 2 Rail

PRR 4-4-6-4 Q2

Pennsy's most powerful engine ran during WWII. Designed by Altoona Works, the Q2 generated over 8000 horsepower.

Features

- All Brass Construction
- Full Backhead Detail
- Working Head and Backup Lights
- Sprung Trailing Trucks and Tender Trucks
- Drivers Powered
- Sprung Drivers

$1,449.95 + S&H

Hurry while they last.

Serious model railroaders worldwide agree . . .

Micro-Trains® Line offers the world's finest N Scale Model Freight Train Cars!

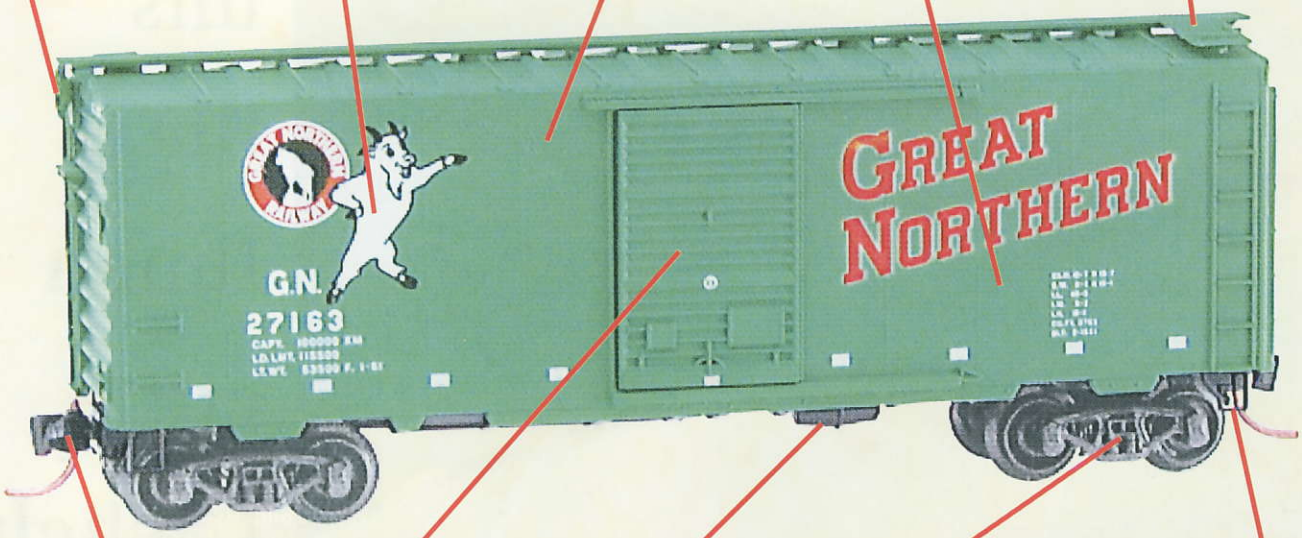
BRAKE WHEELS/ DETAILS: *High quality, finely detailed parts show attention and dedication to accuracy.*

PAINT SCHEMES: *Micro-Trains® enjoys industry-wide recognition as the leader in prototypically accurate multi-color freight car livery.*

BODYSTYLES: *Micro-Trains® offers over 80 different body styles representing the vast majority of classic protypical train cars.*

SIDING: *wide variety of prototypically accurate wood-sheathed, rivet-side, and steel-side details.*

ROOFWALKS: *Accurately thin, most separately installed - not just part of car mold.*



COUPLERS: *The unique 'hands-free' Magne-Matic® Coupling System is the 'Standard by Choice' of model railroaders worldwide.*

DOORS: *Wide range of doors, hatches, and drop end styles, with most operable.*

UNDERFRAMES: *Most cars feature 2-piece metal and plastic underframes with intricate 3-D rigging.*

TRUCKS: *A large variety of authentic era-specific truck sideframes add more realism.*

FOOT STIRRUPS: *Ultrathin and realistic - most are replaceable.*

Fantastic detail and quality!

- **Collectible quality Freight Car Reproductions**
- **Prototype Train Car & Sets**
- **Crisp accurate printing**
- **Special Edition Train Cars**
  Pepsi-Cola - Smokey Bear - Americana

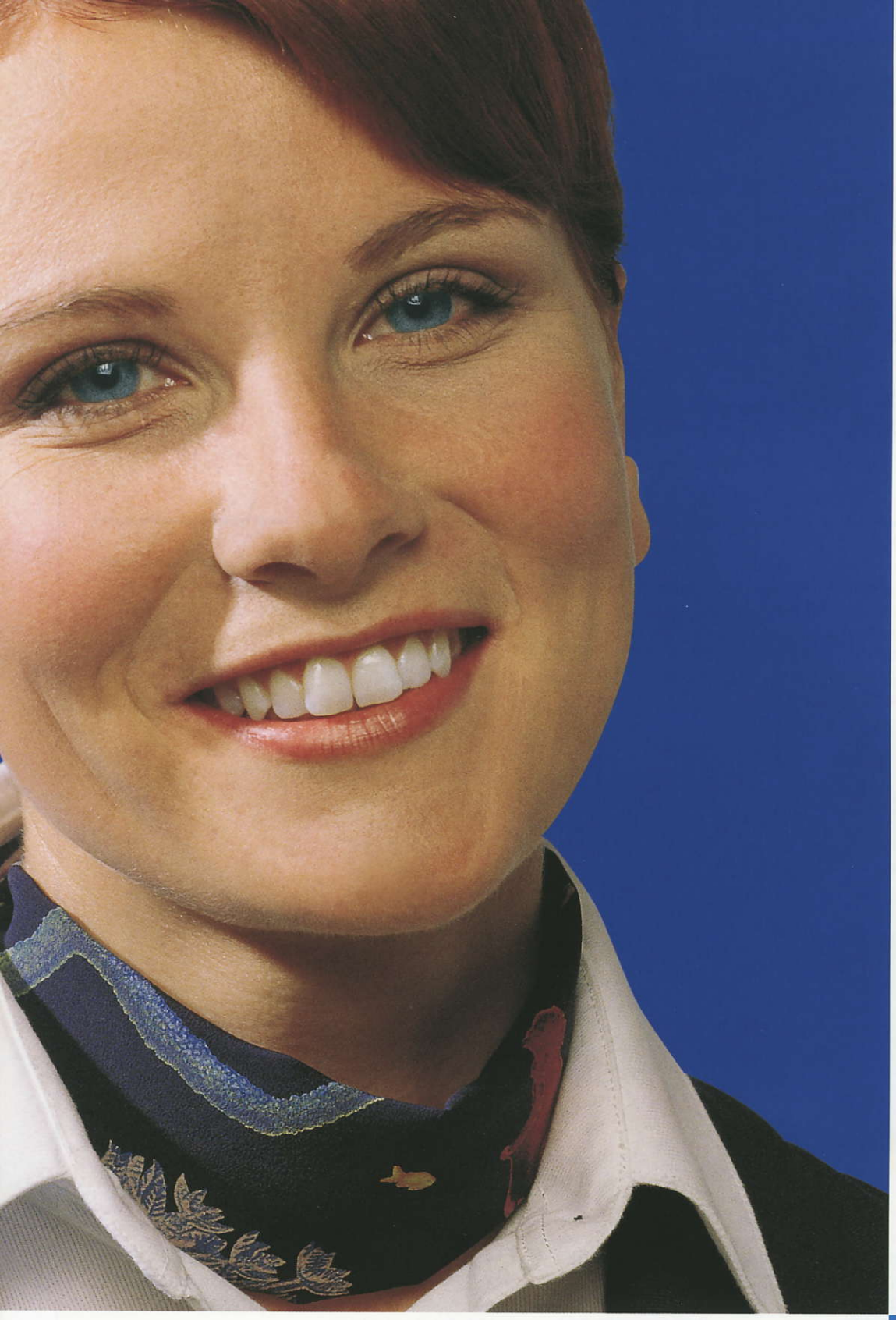
Our products are available through Authorized Micro-Trains® Dealers.

MAGNE-MATIC® THE COMPLETE COUPLER SYSTEM

N SCALE 1:160

MICRO-TRAINS® LINE

©2000 Micro-Trains® Line Co. • 351 Rogue River Pky • Talent, OR 97540-1200 USA • ***http://www.micro-trains.com*** • ©PepsiCo



Bei uns fliegt Ihnen ein Lächeln zu.

Das Wichtigste an Bord sind Sie.
Erleben Sie bei uns Komfort und Service mit Herz.

Gönnen Sie sich Balair

balair

Made for holidays

Seiler DDB

Die neue Freiheit: Täglich Dallas nonstop.

Seit dem 1. Juni halten wir Ihnen täglich die Steigbügel für Ihren Flug von Zürich nach Dallas/Fort Worth und weiter in eine von über 250 Destinationen des amerikanischen Kontinents. Ob Westküste, Hawaii, Südstaaten, Latein- oder Südamerika – Dallas ist der ideale Halt für alle, die das Weite suchen. Für Reservationen und weitere Infos rufen Sie uns an: 01/225 16 16. Oder setzen Sie aufs Internet: www.aa.com.

	Flug-Nr.	Abflug	Ankunft
Zürich nach Dallas/Fort Worth	37	10:20	14:35
Dallas/Fort Worth nach Zürich	38	14:25	7:35*

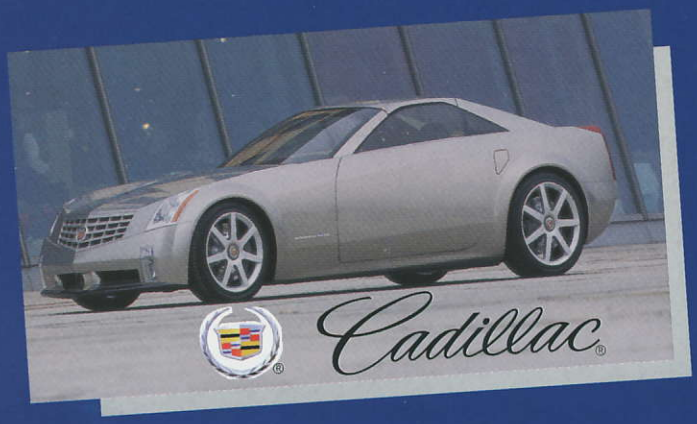
*Ankunft am nächsten Tag

member of oneworld

AmericanAirlines®

Schedules subject to change without notice. Some cities are served by American Eagle®, our regional airline associate. American Airlines is not responsible for products or services offered by other participating companies. American Airlines and American Eagle are marks of American Airlines, Inc. © 2000 American Airlines Inc. All rights reserved.

FIRST PLACE FOR:



Tip-Top Autowerk AG.

Badenerstrasse 438, 8040 Zürich, Tel. 01 404 25 25

Ein Unternehmen der Erb-Gruppe