

**AMERICAN
RAILROADFANS
IN SWITZERLAND**

Railroads thru the Rockies



10th Convention
10./11. Oktober 1998
in Adliswil bei Zürich
Schulhaus Kronenwiese

Railroad MergerMania

The face of modern U.S. railroading is changing every single day and Overland Models is doing all it can to deliver up-to-date models in the newest paint schemes for the emerging railroads. Who would have thought of "tunnel motors" in Union Pacific in yellow and gray or the old "Glacier Park" green and orange of the Great Northern being brought back to life. Nearly every class one railroad in the country has been merged, or is in the process of merging with another carrier. Many find this new era of railroading exciting while others mourn the passing of their favorite "fallen flags." You can count on OMI to deliver the very latest models exquisitely handcrafted in brass. Each is painstakingly produced by Ajin Precision of Korea, beautifully painted, completely lettered, equipped with operating lights and has a smooth running mechanism . . . *all the features you've come to expect only in an Overland Model!*



BURLINGTON NORTHERN SANTA FE "SD70MAC" Nos. 9838-9857
Factory Painted Green/Orange with Silver Trucks, Completely Lettered and Equipped with Operating Lights. OMI #6619.1



▲ UNION PACIFIC "SD40T-2" No. 4462 (ex-SP 8330), Factory Painted Yellow/Gray, Completely Lettered and Equipped with Operating Lights — OMI #6659.1

- ▶ CONRAIL "SD70MAC" Nos. 4130-4143, Factory Painted Blue/White, Completely Lettered and Equipped with Operating Lights. These units will become CSX units after the pending merger is completed. — OMI #6148.1

Prototype photo by the OMI Team



Welcome to the 10th Convention for American Railroad Fans in Switzerland 1998!
These fine models can be ordered or reserved from an authorized Overland Models dealer.

Overland Models, Inc.

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

10th Jubilee Convention for American Railroadfans in Switzerland

Das 10. Jubiläumstreffen (Tagung und Ausstellung) für amerikanische 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 142.

Öffnungszeiten:	Samstag 10.10.98	10.00 - 18.00 Uhr
	Sonntag 11.10.98	10.00 - 16.00 Uhr
Eintritt:	sFr. 6.- (Kinder 4.-)	2-Tages Pass 10.-

Convention-Programmübersicht

Auf über 3000 m² entführen wir Sie in die amerikanische Eisenbahnwelt. Mit der 10th Convention feiern wir unser **10. Jubiläum** (die 1. CV war 1981). Aus diesem Anlass haben wir einen **Cupola Caboose** (nur Vorderteil) 1:1 (Höhe 4,8 m) aus Holz gebaut. Er ist zugleich unser **Ticket Office** und steht auf dem Parkplatz in den USA-Farben rot/weiss/blau). Unsere Convention ist die einzige und grösste Ausstellung für US-Bahnen in Europa. Detaillierte Dioramen und Anlagen mit Fahrbetrieb von Spur Z bis G (inkl. Live-Steam) mit internationaler Beteiligung aus Belgium - France - Germany - Holland - Italy - Luxembourg - Sweden - Switzerland - USA. Hauptthema: **Railroads thru the Rockies** von Canada bis zur Grenze Mexico's mit Focus der Schmalspurbahnen in Colorado. Wir sehen Roll-material von: CN, CP, VIA, AMTRAK, GN, NP, CB&Q, BN, BNSF, MRL, UP, SP, SF, D&RGW, RGS, C&S.

Nebenthema: **Merger der Giganten**. Wir zeigen einen Überblick der Fusionen von BN & SF zur BNSF, UP & SP, Conrail mit CSX & NS, CN & IC.

Kleinthema 1: **Dieselloks von GE** (General Electric) von den Anfängen bis zur neusten AC60. GE baute auch Gasturbinen und Elektroloks und ist heute die Nummer 1 (vor EMD) in USA und Canada.

Kleinthema 2: **Hopper Cars**. Diese befördern Kohle, Getreide und andere Güter.

Zu allen Themen zeigen wir Modelle von Spur N bis G mit Diesel-, Dampf-, Turbinen- und Elektroloks mit Güter- und Personenzügen.

Rechtzeitig zur 10th CV erscheint die **Convention Info No. 2**, eine umfangreiche Dokumentation (320 Seiten) über die Themen in deutscher Sprache.

Bedingt durch das Hauptthema Rockies werden wir einen grossen **'Narrow Gauge Corner'** in der Turnhalle D präsentieren.

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.

Layoutours sFr. 3.- (Besichtigung des Layoutcenters mit 6 Grossanlagen in HO, HOn3, On3 und Fahrbetrieb). Weitere **13 Anlagen mit Fahrbetrieb**: Z: C. Beguelin; N: D. Haltmeier, N: E. Hänsseler, N: Heller Family, N: Ntrak Swiss Divison, N: A. Rudin (D), HO: P. Dell'Ava, HO: FREMO (L&D) und AMROS, O: J. Lütcher, On3: NG Corner, G: G. Garn (D), G: G. Tyteca (B), G/Ilm Live-Steam: Semaphore Team.

Detaillierte Infos zum reichhaltigen Programm finden Sie auf den folgenden Seiten. Die Exponate werden alle vorgestellt und die anderen Aussteller finden Sie auf Seite 143.

Special Guests aus den USA: Linda & Larry Vielleux, Essex, Montana (Besitzer 'Izaak Walton Inn').

Art Corner mit Gemälden, Lithos, Fotos, Aktien, Holztafeln - **Börse** (nur US-Material) - **Bookstore** (Literatur) - **Videoshop** - **Infostände** von US-Fachhändlern (mit Verkauf) - **Reisebüro** (Maya Travel Inn) - **Western Wear** - **Airbrush Demo** - **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 **'Company Time'**. Gäste können eine Bankettkarte kaufen sFr. 65.- (nur mit Anmeldung bis zum 30. Sept. möglich).

Gratiswettbewerb mit Jackpot:

1 Reise an die Railfair '99 in Sacramento mit **Maya Travel Inn** und **American Airlines**.

2 Flüge nach Florida mit **Balair/CTA**.

AMERICAN RAILROADFANS IN SWITZERLAND



Übersichtsplan der Gebäude 'Schulhaus Kronenwiese' Adliswil

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



Dieser Beschilderung folgen
Follow these Signs

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

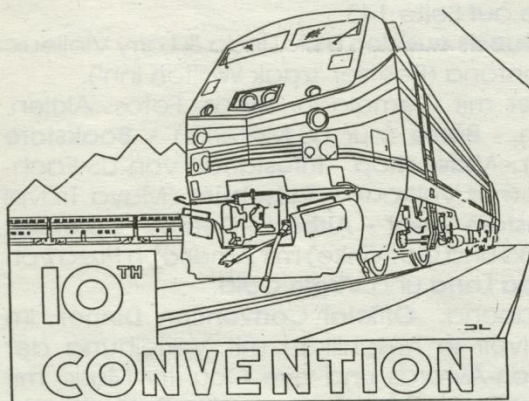
Opening Hours:

10.10.98 SA: 10.00 - 18.00 h
11.10.98 SO: 10.00 - 16.00 h

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

Ticketverkauf ab: 09.00 h
Türöffnung: 10.00 h

Achtung: Die Tickets für den Eintritt
müssen im **Caboose** gelöst werden.



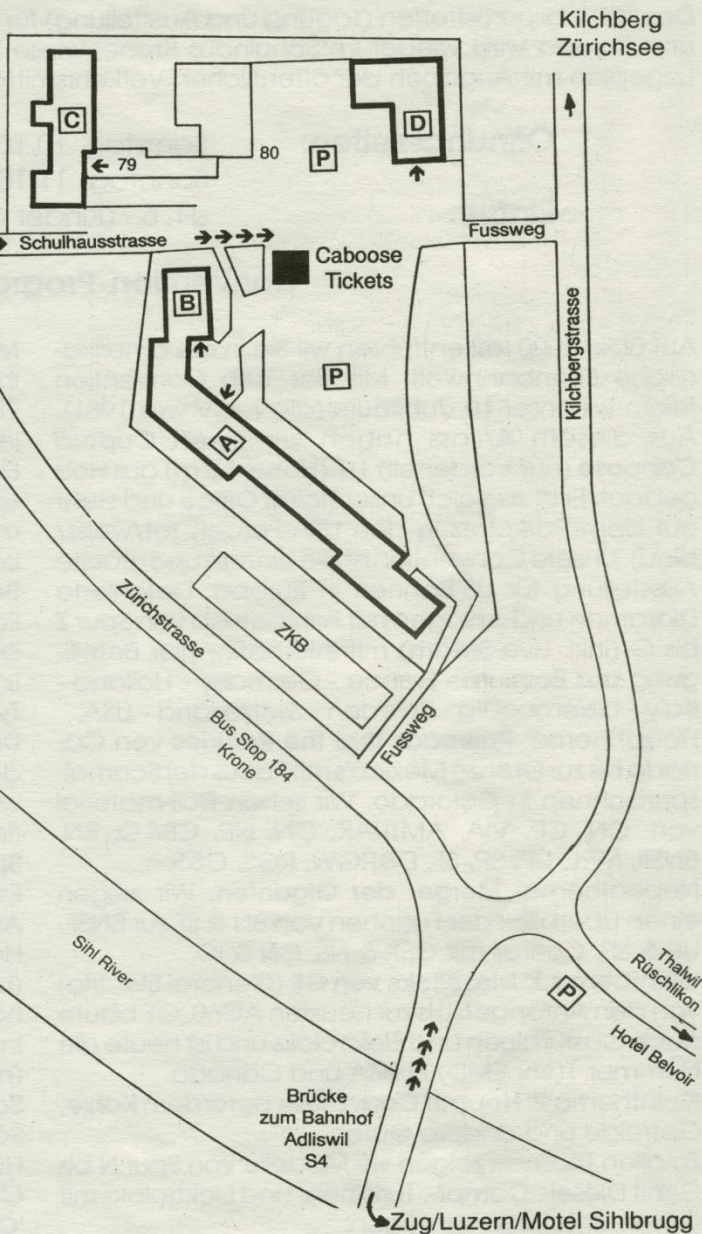
Sie erhalten zusammen mit dem Ticket einen Übersichtsplan, ein Tagesprogramm und die Wettbewerbsformulare. Bitte tragen Sie sich unbedingt auf der Besucherliste ein. Nur dadurch wird Ihnen in 2 Jahren der neue Guide gratis zugestellt!

Layouttour-Tickets können nur im Haus A-EG 17 neben der Information gekauft werden.

Öffnungszeiten Börse: SA 10.00 - 12.00 & 13.30 - 17.30 h
SO 10.00 - 12.00 & 13.30 - 15.30 h

Zwischen dem Caboose und den Eingängen zu Haus A & B steht ein exklusives Cabriolet:

Dodge Custom Royal Lancer Convertible 1959.



Attraktion am Sonntag: Der Country & Western Dance Club 'Rising Moon' wird auf dem Vorplatz (Haus A & B) **Line Dance** vorführen.

Sonntag: 11.30 h und 13.30 h
Bei schlechter Witterung wird die Vorführung unter dem Durchgang zum Haus C stattfinden.

Ebenfalls unter dem Durchgang zum Haus C (79) präsentiert das Semaphore Team eine **Live-Steam** Anlage in der Grösse 1:1m (G).

Zwischen Haus C und D (80) steht das **Postauto** mit der Digitrax-Demoanlage von DigiToys.

Die Cafeteria befindet sich im Haus D.

Inhaltsverzeichnis / Table of Contents

<p>1 Programmübersicht der 10th Convention 2 Lageplan der Gebäude A/B/C/D 3 Inhaltsverzeichnis/Table of Contents 4 Übersichtsplan Haus A 5 Übersichtsplan Haus B/C/D 7 General Info (Unterkunft/Verpflegung) 9 Welcome Convention Visitors 11 Gratiswettbewerb 13 Convention Caboose/Ticket Office 15 Convention Info No. 2 17 Layouttours (Fahrplan) 19 Film- und Diashows Programm 21 Videoshows Programm 23 Clinics Programm 24 Workshops by M. Fritz (France) 25 Workshops by R. Cairoli & Junior's Corner 26 Workshops & Narrow Gauge Corner 28 Workshops by E. Kathriner & Art Corner 30 Art Corner Photoausstellung by Wildy 31 Workshops SF Gas Electric by A. Nold 32 1st Convention 1981 33 2nd Convention 1982 34 3rd Convention 1984 37 4th Convention 1986 39 5th Convention 1988 41 6th Convention 1990 42 7th Convention 1992 44 8th Convention 1994 46 9th Convention 1996 48 Convention Award 49 10th Jubilee Convention 1998 50 License Plates by N. Gauch 51 Airbrush Demo by B. Facheris 52 Blast Furnace HO by R. Genkinger 54 Z Anlage by Ch. Beguelin 55 Z Diorama by A. Schön 56 N Anlage by E. Hänsele 58 Ntrak Anlage by H.R. Egli 60 N Anlage by H. Rietschle 61 N Anlage by the Heller Family 62 N Module by D. Haltmeier 63 N Anlage by A. Rudin (Germany) 64 HO Stockyard by U. Jäggi 65 HO Dioramen Pitsch's Truck & Train Team 66 American Cars 67 O Diorama Cars & Trucks by P. Doebeli 68 Layoutcenter Übersicht 69 Layoutcenter Text und Plan HOn3 Anlage (G) 70 Layoutcenter Text und Plan On3 Anlage (H) 71 Layoutcenter Text zu HO Anlagen (A & C) 72 Layoutcenter Anlagenpläne HO (A & C) 74 Layoutcenter Plan Doppelanlage HO (D & E) 75 Layoutcenter Text Doppelanlage HO (D & E) 76 Layoutcenter Diorama HO (B) 77 Layoutcenter Winter at Donner HO (F) 78 HO/HOn3 Modulanlage by W. Baumgartner 79 HOn3 Diorama by A. Niederhäuser 80 HOn3 Diorama by W. Rutz 81 HOn3 Diorama by H. Burri 82 HO/HOn3 Anlage by A. Mader</p>	<p>84 HO Diorama by M. Zöschg (Italy) 85 HO Diorama by A. Hennige (Germany) 86 HO Trains of Colorado by R. Winkler (D) 87 HO Diorama & Workshops by A. Abbühl 88 HO Dioramen by L. Wiss (France) 89 HO Diorama by B. Frontanau (France) 91 HO GE Diesels by M. Fritz (France) 92 HO Switching Anlage by P. Dell'Ava 93 HO Diorama Oregon Trail by F. Meier 94 HO AMROS (FREMO Module) by D. Schläfli 95 HO FREMO Module (Germany & Luxembourg) 96 O Anlage by G. Holzgang 98 O Anlage by J. Lütcher 99 O Module by A. Lindner (Germany) 100 O Module by M. Müller/by M. Gasser 101 O Brücke by P. Rychener 102 On3 Mini Diorama by A. Schlauch 103 On3 Module by H. Wetekamp (Germany) 104 G US G-Scale Friends in Switzerland 105 G Anlage by G. Tyteca (Belgium) 107 G Anlage by G. Garn (Germany) 108 Caboose (1:11) by M. Hintermann 109 Caboose (1:10) by P. Rychener 110 Railfair '99 The Beauty, the Capital, the Beast 112 CV-Souvenirs & Infos RR-Fans 114 Railroading thru the Rockies '99 116 Railroads thru the Rockies 121 Passenger Trains thru the Rockies 122 Narrow Gauge thru the Rockies 124 A Day on a Colorado Shortline by K. Ersson 127 Manitou & Pikes Peak Railway by R. Winkler 128 The Izaak Walton Inn by P. Kolb 130 Merger: BN - SF 131 Merger: UP - SP 132 Merger: CR - CSX - NS 135 Merger: CN - IC 136 General Electric Locos 140 The Hopper Car 142 Plan Adliswil/Realisierung CV-Guide 143 Ausstellerverzeichnis/Sponsoren 144 Inserenten- und Händlerverzeichnis</p>
---	--



Übersichtsplan Haus A

Art Corner 39	38	WC	A-OG Obergeschoss				25	WC
61 60 GE Locos 59 Workshops 58 Workshops 57 56 RG-Video 55 Hopper								
52 ADRO 53 Revalda	49 Workshops 50 51	47 Hutmacher 48 Western Art	44 Rittech 45 WelloW 46	42 Rail-Tech 43 Westerwald	40 Bookstore 41 Trainmaster			

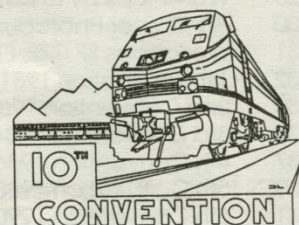
54 Layoutours
(Aufgang)

Art Corner 39	37	38	WC	A-EG Erdgeschoss										25	
36 35 Rockies 34 33 32 31 30 29 28 27 26 Merger															
Feather Products 23		Bay Shore Line 22		20 Old Pullman 21 Engine Yard		/		/		/		19 17 18 MTI 16			

Film-/Diashows
24

Eingang
Entrance
Haus A

A-UG Untergeschoss										7
15 MBT 14 13 12 11 10 9 AB Mod. Auto 8										
5 Pitsch's 6		2 Benny's N 3 4		1 Börse		/		/		/



A-UG Untergeschoss

- 1 Börse
- 2 Benny's N-Scale Shop
- 3 N Dioramen by D. Haltmeier
- 4 N Anlage by E. Hänssler
- 5 HO Pitsch's Truck & Train Team
- 6 HO Stock Yard by U. Jäggi
- 7 O Cars & Trucks by P. Doebeli
- 8 Cars 1:18 by A. von Orelli
- 9 Airbrush Mod. Auto
- 10 O Module by M. Müller
- 11 O Module by A. Lindner D
- 12 O Brücke by P. Rychener
- 13 HO Module by W. Baumgartner
- 14 HO Switching Layout P. Dell'Avà
- 15 Modellbahntechnik Hamburg

A-EG Erdgeschoss

- 16 Eingang/Information
- 17 Layoutours Tickets
- 18 MTI, Maya Travel Inn
- 19 Wettbewerb/Jackpot
- 20 Old Pullman
- 21 Engine Yard
- 22 The Bay Shore Line G. Holzgang
- 23 Feather Products
- 24 Film-/Diashows
- 25 License Plates by N. Gauch
- 26 Merger BNSF
- 27 HO Izaak Walton Inn, P. Kolb
- 28 HO Winter Marias Pass, Zöschg
- 29 HO Schnee at Raton, Hennige
- 30 HOn3 Brücke by H. Burri
- 31 HOn3 Diorama by W. Rutz
- 32 HOn3 Chama A. Niederhäuser
- 33 Z Front Range mit CA-Zephyr
- 34 HO Trains of Colorado, Winkler
- 35 Railroads thru the Rockies
- 36 N White River by H. Rietschle
- 37 FABU Airbrush Demo
- 38 Art Corner Paintings
- 39 Workshops by E. Kathriner

A-OG Obergeschoss

- 40 Bookstore/Videoshop
- 41 Trainmaster by Werner Meer
- 42 Rail-Tech U. Germann
- 43 Westerwald-Produkte
- 44 Rittech SA
- 45 WelloW Corp.
- 46 Blast Furnace, R. Genkinger
- 47 Hutmacher's Kunsthandwerk
- 48 Western Art Outfitters
- 49 Workshops by A. Nold
- 50 HO/HOn3 Anlage A. Mader
- 51 Oregon Trail by F. Meier
- 52 ADRO Vitrinen
- 53 Revalda AG
- 54 Aufgang Layoutours
- 55 Hopper Cars
- 56 Rio Grande Video/Etzel-Box
- 57 Workshops by A. Abbühl
- 58 Workshops by R. Cairolì
- 59 Workshops by M. Fritz
- 60 General Electric Locos GE
- 61 O Module by M. Gasser



National
Model
Railroad
Association

Werden Sie Mitglied vom NMRA.
Sie erhalten jeden Monat das
NMRA-Bulletin.

Anmeldformulare liegen bei der
Information Haus A-EG 16 auf.

Join the NMRA



HO Scale



Erhältlich bei Trainmaster A-OG 41

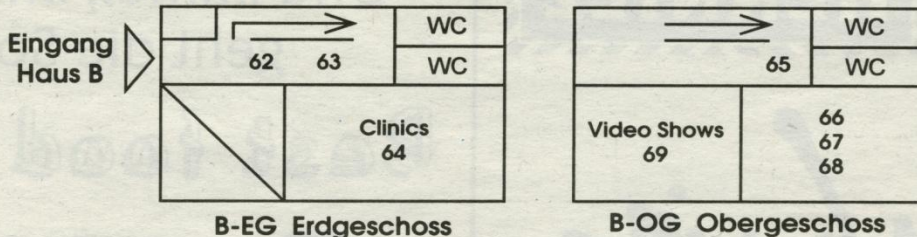
Übersichtsplan Haus B / C / D

B-EG Erdgeschoss

- 62 Caboose 1:11
- 63 Caboose 1:10
- 64 Clinics

B-OG Obergeschoss

- 65 US G-Scale Switz.
- 66 G Diorama USA
- 67 G Anlage, G. Garn
- 68 G Anlage, G. Tyteca
- 69 Video Shows



C-2.OG 2. Obergeschoss

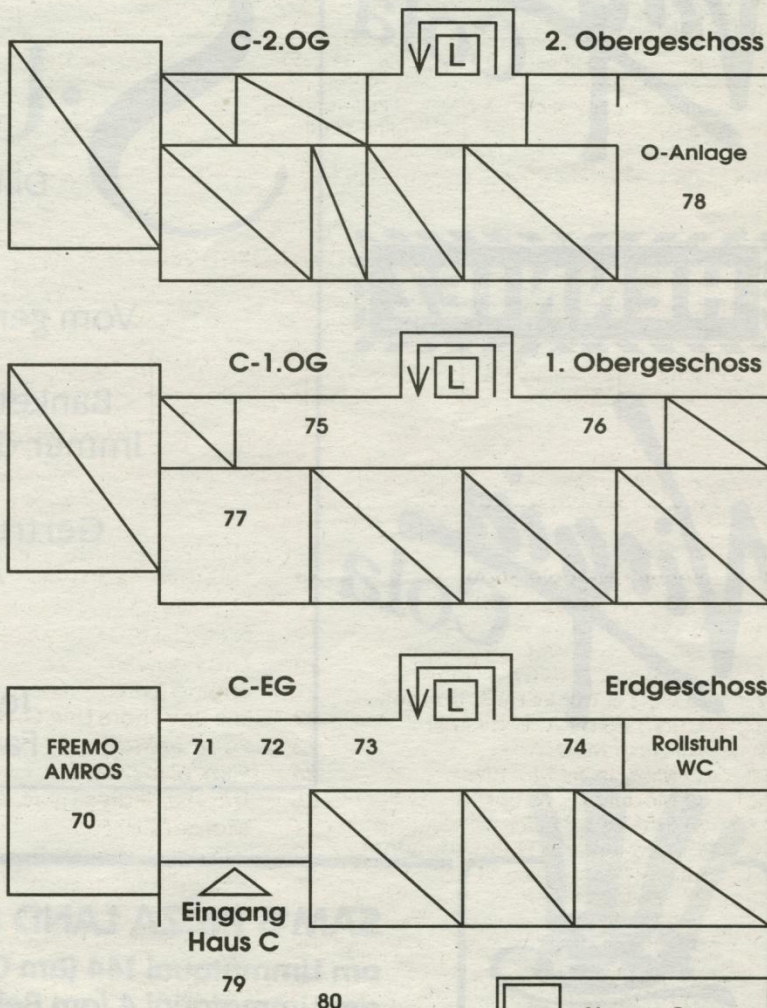
- 78 O Anlage J. Lütcher

C-1.OG 1. Obergeschoss

- 75 Art Corner by R. Schai
- 76 Art Corner by Wildy
- 77 N-Anlage (Germany)

C-EG Erdgeschoss

- 70 HO Anlage FREMO/AMROS
- 71 HO Sullivan's Curve (France)
- 72 HO S.W.-Dioramen (France)
- 73 N Anlage by Heller Family
- 74 Z Anlage by Ch. Beguelin
- 79 Durchgang zu Haus C
Live Steam by Semaphore Team
- 80 Zwischen Haus C und D
Digitrax (Postauto)



D-UG Untergeschoss

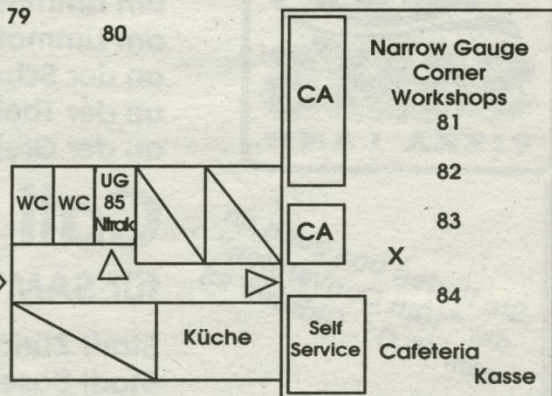
- 85 Ntrak Swiss Division
(nach Eingang Treppe links)

D-EG Erdgeschoss

- 81 Narrow Gauge Corner & Workshops
- 82 Mixed Trains
- 83 On3 Mini Diorama by A. Schlauch
- 84 On3 Module (Germany)
- X Urne für Wettbewerbstalon
- CA Cafeteria



Eingang Haus D





Virgin
Cola



Virgin
Cola

Und immer, immer wieder
geht die Sonne auf

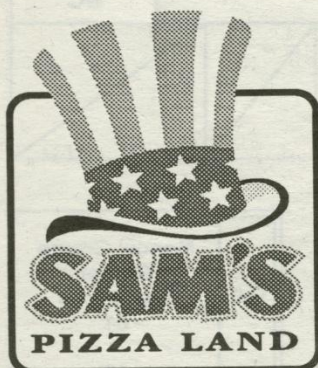
Best food in Town

RESTAURANT
S·U·N·N·E
DER TREFFPUNKT IN
ADLISWIL

Vom gemütlichen Tête à Tête
bis zum
Bankett von 250 Personen
Immer die passende Lokalität

Gertrud und Otto Höppli
Albisstrasse 8
8134 Adliswil

Tel. 01 / 710 69 81
Fax 01 / 710 69 85



SAM'S PIZZA LAND Restaurants finden Sie:

am Limmatquai 144 (am Central) in Zürich
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

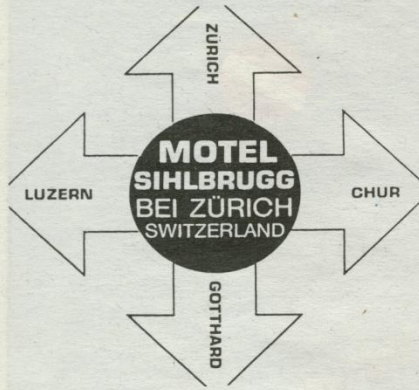
Call 0848 840 880

für SAM'S PIZZA LINE Hauslieferdienst & Take Away

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

Sie finden uns auch an
der "10th Convention"
vom 10./11. Oktober 98

General Information



bei Zürich, Switzerland
8944 Sihlbrugg, Nähe N4

Unterkunft während der 10th Convention:

Hotel IBIS, Zürichstr. 105, Adliswil (1997 neu eröffnet, 450 Ibis in Europa)
- Tel. 01-710-8585, Fax 01-710-8586 Einzelzimmer sFr. 95.-
(Official **Convention Hotel**) Doppelzimmer sFr. 120.-

Motel Sihlbrugg, nur 15 Min. von Adliswil in Richtung Zug/Luzern
- Tel. 041-761-9656, Fax 041-761-9666 Doppelzimmer sFr. 116.-
Dreierzimmer sFr. 148.-

Hotel Löwen, Seestr. 135, Kilchberg
- Tel. 01-715-4302, Fax 01-715-4396 Einzelzimmer sFr. 165.-
(low budget, ohne Bad, nur auf Etage) Doppelzimmer sFr. 210.-
Einzel sFr. 95.-

Hotel Belvoir, Rüslikon (wo das **Convention Dinner** stattfindet)
- Tel. 01-704-6464, Fax 01-704-6465 Doppelzimmer sFr. 245.-
(1996 neu renoviert mit Blick auf den Zürichsee)

Alle Preise verstehen sich inkl. Frühstück und Taxen. Bitte reservieren Sie rechtzeitig und erwähnen bei jeder Buchung die 10th Convention.

Verpflegungsangebot in der Convention Cafeteria:

Exklusiv



Cold Drinks:

- Virgin Cola 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



BELVOIR
RÜSCHLIKON
HOTEL-RESTAURANT
TELEFON 01/724 02 02

Verpflegung während der 10th Convention:

Convention Cafeteria, Turnhalle D, SA 10.00-17.30, SO 10.00-15.30
- Kaffee, Virgin Cola, Henniez, Sandwiches, HotDogs, Sweets,
Original **American Pizza** von Sam's Pizza Land

Ausserhalb der Convention in Adliswil:

- **Restaurant Sunne** mit American Food, Albisstr. 8
(Wir bedanken uns bei Herrn & Frau Höppli als Patentgeber)
- **American Restaurant BISCAYNE** im Hotel IBIS, Zürichstr. 105



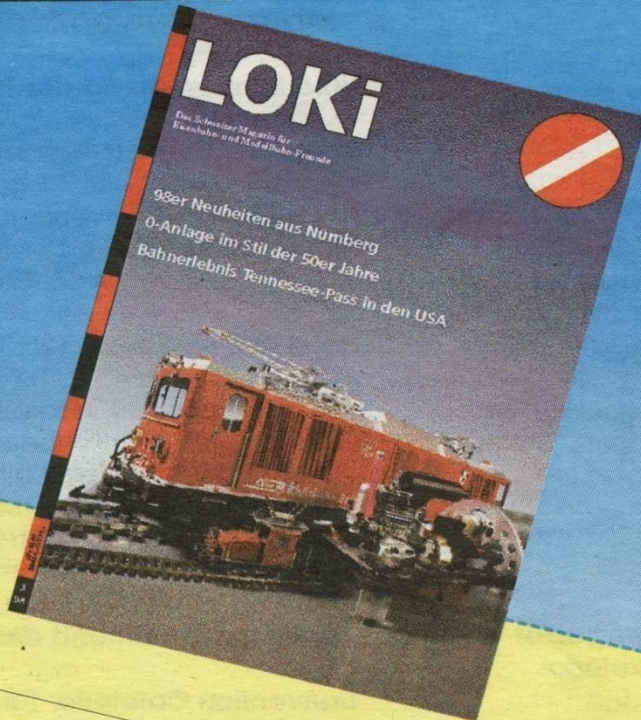
hotel·restaurant

- ☞ in 5 Minuten mit dem Bus zur Convention
- ☞ günstigstes ☆☆☆-Hotel in Zürich
- ☞ 1997 neu eröffnet, 450 ibis in Europa
- ☞ Direkt beim «Exit» A3 Zürich-Wollishofen
- ☞ EZ CHF 95.-, DZ CHF 60.- p. P.
- ☞ «American Restaurant BISCAYNE»
- ☞ 80 Gratis-Parkplätze

8134 Adliswil • Tel. 01 710 85 85 • Fax 01/710 85 86

LOKi

**Für Eisenbahn-
und Modellbahnfreunde**



- Ja, ich möchte 3 Ausgaben zum Kennenlernpreis von Fr. 20.-
 Ja, ich abonniere **LOKi** für ein Jahr zum Preis von Fr. 111.-

Name/Vorname _____

Strasse/Nr. _____

PLZ/Ort _____

Telefon _____

Unterschrift _____

Coupon an:

FACHPRESSE GOLDACH
Aboservice LOKi,
Technoparkstrasse 1, CH-8005 Zürich
Telefon 01-445 33 56, Fax 01-445 33 44

für Spur HO Einbau in Loks
für Spur N Einbau in Waggons

mobatron

DampflokSound

Verlangen Sie den ausführlichen
Prospekt bei Ihrem Fachhändler
oder bei mobatron.



...wird komplett in die Lok eingebaut!

- I Bei stillstehender Dampflok und minimaler Fahrspannung ertönt ein dauerndes leises Standgeräusch und periodisch starke Dampfablassgeräusche.
- I Bei fahrender Dampflok ertönen starke Dampfzischlaute, synchron zur Fahrgeschwindigkeit bzw. synchron zu den Bewegungen der Dampfkolbenstangen.
- I Stromversorgung nur vom Fahrstrom, benötigt keine Batterie und keinen Ein-/Ausschalter.
- I Für alle Stromarten (Wechsel/Gleich/Digital/NF)
- I Einfacher Einbau dank ausführlicher Einbauanleitung.
- I Wartungs- und verschleissfreier Betrieb.

Herstellung und Vertrieb:
mobatron, Elektronik für Modellbahnen, CH-5611 Anglikon
Brüglstrasse 6, Telefon 056-621 9510, Fax 056-621 9522
e-mail: mobatron@pop.agri.ch

Welcome Convention-Visitors

Wir freuen uns, Sie an der **10th Jubilee 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. Mehr zu den einzelnen Conventions finden Sie in diesem Guide.

Bereits heute machen wir uns für die Planung der **11th Convention von 2000** Gedanken. Das Hauptthema heisst: **Railroads along the West Coast** von Alaska bis zur Grenze Mexico's (**Pacific**). Nebenthema: Merger-Mania. Kleinthema: Loks von ALCO und anderen Herstellern (ohne EMD & GE).

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 10th Jubilee Convention überhaupt ermöglichen.

Der zentrale Punkt und zugleich das 'Highlight' der 10th CV ist der **Convention Caboose**. Eine 1:1 Nachbildung (nur Vorderteil) eines richtigen Cupola-Cabooses (Güterzugsbegleitwagen) aus Holz steht auf dem Parkplatz (Höhe 4,8 m) und ist zugleich das **Ticket-Office**. So hat jeder Besucher die Möglichkeit, wenigstens beim Ticket-Kauf und Eintrag in der Besucherliste, einmal auf einem Caboose gewesen zu sein. Uns wird immer wieder die Frage gestellt, weshalb man sich auf der Liste eintragen muss. Durch diesen Eintrag 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 in Kilchberg/ZH). Es treffen sich ca. 40-50 Fans (auch Damen), um über die amerikanische 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 Amerika. Zudem darf jeder Besucher Literatur oder sein neuestes 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 68. Benützen Sie die Gelegenheit, während der 10th 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 2. Mal erscheint eine Convention Info. Die **CV-Info No. 2** im Format A4 quer bietet Ihnen eine Fülle an Informationen zu den Themen der 10th 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, Seestrasse 135, CH-8802 Kilchberg
Tel. 01-715-3666, Fax 01-715-3660.



Haben Sie schon unsere **Convention-Souvenirs** gesehen? Erhältlich bei der Info Gebäude A-EG 16

Convention Info No. 1	Fr. 25.-
Convention Info No. 2	Fr. 30.-
Railroadfans Pin 5-farbig mit u/Signet	Fr. 8.-
9th Convention Pin 1996	Fr. 4.-
10th Convention Pin 1998	Fr. 8.-
10th Convention Button	Fr. 3.-
10th Convention Masstab	Fr. 3.-
10th Convention Mausmatte	Fr. 20.-
10th Convention Guide	gratis
8th/9th CV-Guides	gratis

Gratiswettbewerb - Sponsors

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

Jackpot: 1 Reise und 2 Flüge in die USA

Eine Reise an die Railfair 1999 in Sacramento, CA

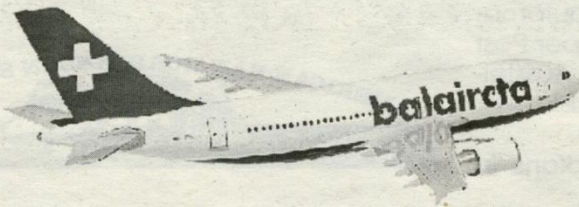
sponsored by

MTI - Maya Travel Inn inkl. Flug mit American Airlines

Zwei Flüge nach Florida sponsored by **Balair/CTA**



Lust auf Ferien?



Für Buchungen kontaktieren Sie bitte Ihr Reisebüro.

balaircta 
an SAirLines Company

Made for holidays.

80 Sofortpreise im Gesamtwert von über sFr. 4000.-

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

- Bänninger AG, Winterthur
- Benny's N-Scale Shop
- Engine Yard, Adliswil
- Feather Products, Zürich
- Hundman Publishing, USA
- Hutmacher's, Hettiswil
- Norbert Gauch, Kilchberg
- Mixed Trains, Zürich
- Old Pullman, Stäfa
- Pitsch's Truck & Train Shop, ZH
- Rio Grande Video/Etzel-Box
- Semaphore AG, Sissach
- Trainmaster, Kilchberg
- WelloW Corp, Basel
- ZOO Zürich

MTI
Maya Travel Inn

AA

AmericanAirlines®

balaircta 
an SAirLines Company

Gratiswettbewerb - Info

Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt! Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Jeder Besucher der 10th Convention erhält die Wettbewerbsformulare zusammen mit dem Eintrittsticket beim Convention Caboose.

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

1. **Ziehung: Samstag 16.30 h** bei Info Haus A
2. **Ziehung: Sonntag 14.30 h** bei Info Haus A

Alle Talons mit dem **richtigen Lösungswort** nehmen automatisch an der **Jackpot-Verlosung** teil, die über eine Schätzfrage ermittelt wird. Die Auswertung der Schätzfrage erfolgt erst nach der Convention am 16. Oktober 1998 beim Railroadfans Meeting. Die 3 Hauptgewinner werden persönlich benachrichtigt und auch veröffentlicht im Old Pullman Bulletin, Feather Products Mailing, Railroadfans Mailing, WelloW-Info und in der Zeitschrift LOKI.

Um Jedermann/Frau die **Lösung** der Fragen zu ermöglichen, finden Sie die korrekten Antworten bei den angegebenen Anlagen, Dioramen und Ausstellern (Händlern). Allerdings müssen Sie die Schätzfrage selber erraten. Bitte orientieren Sie sich nach dem Übersichtsplan im CV-Guide auf Seite 4 & 5. Die **Urne** steht bei der Cafeteria in der Turnhalle Haus D. Eine Vitrine mit den Sofortpreisen und der **Jackpotfrage** finden Sie bei der Info im **Haus A-EG 19** neben dem Reisebüro 'Maya Travel Inn'.

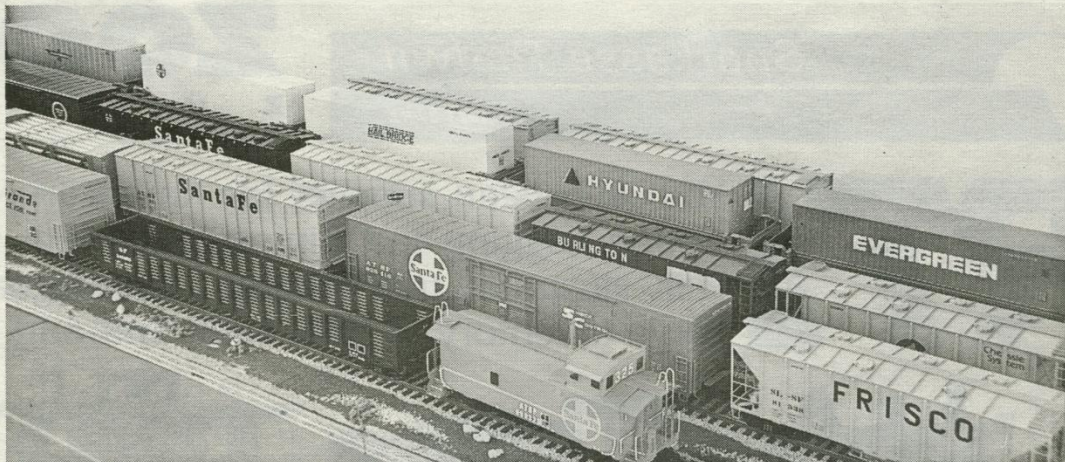
A/B/C/D = Haus A bis D, P = Parkplatz resp. Durchgang zu Haus C

Wo finde ich die Antworten?

Frage Haus Bezeichnung

1	A	EG	18	Maya Travel Inn
2	A	EG	20	Old Pullman
3	A	EG	22	Bay Shore Line
4	A	EG	23	Feather Products
5	A	EG	25	License Plates
6	A	EG	37	FABU Airbrush
7	A	OG	40	Bookstore
8	A	OG	42	Rail-Tech
9	A	OG	44	Rittech
10	A	OG	47	Hutmacher
11	A	OG	49	Workshops
12	A	OG	52	ADRO
13	A	UG	9	AB Mod. Auto
14	A	UG	15	MBT
15	A	UG	2	Benny's N-Scale
16	A	UG	5	Pitsch's Team
17	B	EG	63	Caboose 1:10
18	B	OG	68	G Anlage
19	C	EG	70	FREMO/AMROS
20	C	EG	71	France
21	C	1 OG	75	Art Corner
22	C	1 OG	77	N Anlage
23	C	2 OG	78	O Anlage
24	D	EG	82	Mixed Trains
25	D	UG	85	Ntrak
26	P	P/C	79	Semaphore
27	P	P	80	Digitrax

NOBODY DOES O SCALE BRASS LIKE PECOS RIVER BRASS

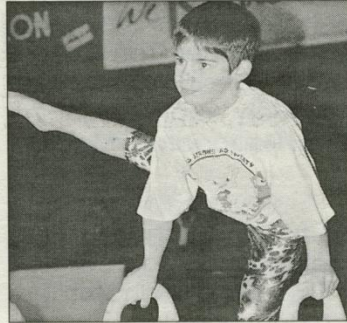
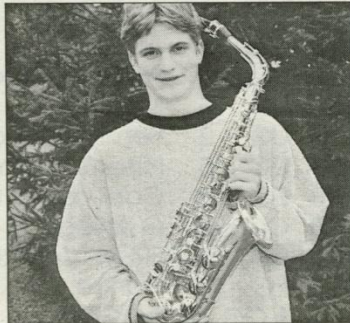
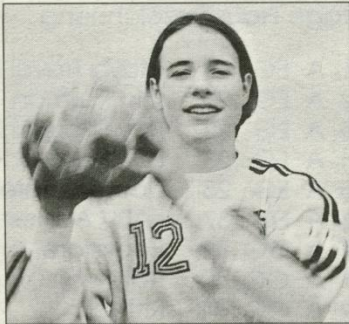


PECOS RIVER BRASS IS A FULL SERVICE O SCALE HOBBY SHOP

MC/VISA no charge-SSAE FOR O CATALOG <http://www.flash.net/~prbrass/>

PECOS RIVER BRASS * 560 E. Church * Lewisville, TX 75057 USA (972) 219-0202 * prbrass@flash.net

Der Convention Caboose



**Überzeugende
Ideen.
Wir unterstützen
Sie.**

Die Sparkasse Thalwil gehört zu den wichtigsten Sponsoren der Region. Wir engagieren uns für gute Zwecke, übernehmen aktiv Verantwortung – und leisten unseren Beitrag zur sinnvollen Freizeitgestaltung vieler Menschen.

Die Bank, die Ihnen nahe steht.

Sparkasse Thalwil

RBA BANK

CV Caboose Sponsors

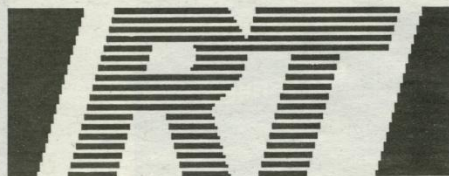
Pitsch Allneider	Zürich
Hansruedi Egli	Kloten
Ulrich Germann	Grenchen
Hotel Belvoir	Rüschlikon
Hotel Grischuna	Flims
Fred Huber	Oberengstringen
Daniel Jehle	Zürich
Werner Kast	Bern
Eugen Kistler	Thalwil
Manfred Lengacher	Bern
Werner Meer	Kilchberg
Mobatron	Anglikon
Old Pullman	Stäfa
Schmid Rhyner	Adliswil
Alfred Schön	Zizers
Semaphore AG	Sissach
Sparkasse Thalwil	Kilchberg
WelloW Corp.	Basel

Built by: Daniel Wehrli Zürich
Painted by: Paul Kolb Sirmach
Builders Plant: ZOO Zürich

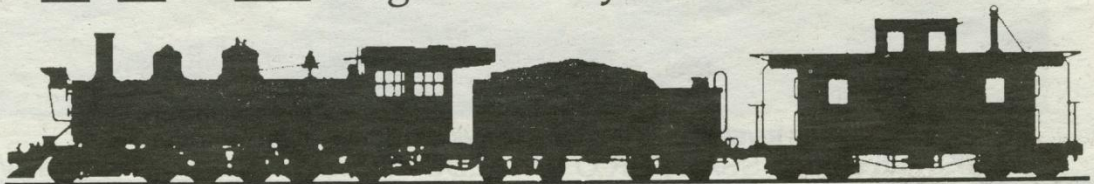
Alle Sponsoren wurden in Form des obigen Typenschildes (Builders Plate) am Caboose aufgelistet.

Unser **Hauptsponsor** ist die Sparkasse Thalwil, Agentur Kilchberg 600.-, je 300.- E. Kistler und P. Allneider, je 250.- Hotel Belvoir und Old Pullman, je 200.- Hotel Grischuna und H.R. Egli, 130.- U. Germann, die restlichen Sponsoren haben sich mit je 100.- beteiligt.

zoo!
Z Ü R I C H



Your European supplier for American Narrow Gauge, Logging and Mining Equipment. Books. Fully illustrated free catalog, multi-lingual staff. Large inventory in **1In3, On3, Sn3 and HOn3.**



Ritech SA 36, ch. du Vignoble, P. O. Box 8, CH 1232 Confignon, phone +41 22 757 2037, fax +41 22 757 4224

Der Convention Caboose

Ein Traum geht in Erfüllung!

Schon immer hatten wir den Wunsch, einen Wagen oder sogar eine Lok aus den USA zu holen, um die wirkliche Grösse aufzuzeigen. Als Kompromiss wollte man ein Bild bis zum richtigen Massstab (1:1) vergrössern. Doch der Traum vom dreidimensionalen Objekt ging uns nicht aus dem Kopf, obwohl wir uns ganz klar bewusst waren, dass alleine der Transport von den USA in die Schweiz zig Tausend Franken kosten würde. Also haben wir unseren Traum zwangsläufig wieder vergessen, bis . . .

Um unserer 10th Jubilee Convention einen echten Höhepunkt zu geben, kam Daniel Wehrli mit der genialen Idee, einen **Caboose** aus Holz nachzubauen, ganz im Hollywood Style. Eigentlich eine Wahnsinnsidee, die für uns eher an Utopie grenzte. Doch der Erbauer (D. Wehrli) machte selbstverständlich eine Machbarkeits-Studie und präsentierte uns kurz darauf ein Modell im Massstab 1:5. Uns wurde schlagartig klar, dass dieses ehrgeizige Projekt tatsächlich realisierbar ist. Wir müssen aber noch vorwegnehmen, dass der 'Caboose-BUILDER' gelernter Schreiner ist und zudem die Infrastruktur einer bestens eingerichteten Werkstatt zur Verfügung hat. Was eigentlich nur als Frontseite eines Caboooses (Güterzugsbegleitwagen) gedacht war, wurde gegen hinten erweitert, so dass dieser Wagen als **Ticket Office** eingesetzt werden kann.



Somit wird der CV-Caboose an zentraler Lage auf dem Parkplatz stehen und kann schon von weitem gesehen werden, denn die Höhe ab Boden inkl. Cupola beträgt volle 4,8 m, Breite 2,8 m und Tiefe 3 m.

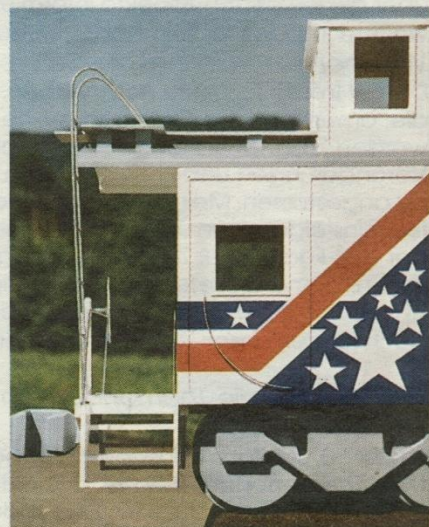
Um uns nicht auf eine spezifische Bahngesellschaft festlegen zu müssen, haben wir für die Bemalung die Farben der USA (Stars & Stripes), also rot/weiss/blau, bestimmt. Das sind zugleich auch die Farben von Amtrak und unserem Railroadfans Signet. Dieser Caboose soll lediglich die Grösse aufzeigen und hat kein bestimmtes Vorbild, soll aber den typischen amerikanischen Caboose mit Cupola darstellen.

Jeder Besucher muss über die Treppe auf der rechten Seite beim ersten Fenster das Ticket lösen (inkl. Wettbewerbsformular und Programmübersicht) und beim zweiten Fenster sich in der Besucherliste eintragen (so erhalten Sie in 2 Jahren wieder automatisch den neuen CV-Guide frei Haus) und über die linke Treppe wieder weggehen. Somit erhält jeder Besucher das **'Feeling'**, einmal auf einem Caboose gewesen zu sein! Um einem grösseren Stau zu vermeiden, wird das Ticket Office bereits um 09.00 h geöffnet (Türöffnung der CV an beiden Tagen um 10.00 h).

Fotos by W. Meer

Natürlich kann ein solch grosses Projekt nicht ohne die Hilfe von Sponsoren realisiert werden. Dank der grossartigen Unterstützung konnten wir sämtliche Materialkosten vollumfänglich abdecken. Alle Sponsoren werden auf dem Typenschild aufgelistet (bitte Seite links beachten).

Ganz speziellen Dank gilt aber dem Initiant und Erbauer, **Daniel Wehrli** aus Zürich, der alles in seiner Freizeit erarbeitet hatte (total 250 Arbeitsstunden). Die Firma Schmid Rhyner aus Adliswil sponserte die Farbe und Paul Kolb aus Sirmach hat den ganzen Caboose bemalt. Der Holzlieferant gab uns 30 % Rabatt und der Schraubenlieferant sponserte alle Schrauben. ZOO Zürich stellte Herrn Wehrli die Werkstatt zur Verfügung. Unser Hauptsponsor war die Sparkasse Thalwil, Agentur Kilchberg, Hr. Graf.



Ganz herzlichen Dank für die sensationelle Unterstützung unseres CV-Caboose Projektes! Dadurch konnte ein unvergessliches **Highlight** für die **10th Jubilee Convention** geschaffen werden.

Alle Fotos wurden vom 1:5 Modell gemacht, da das Original erst im August den Anstrich bekommt. Von der Seite verläuft der rote Streifen nach unten, über den blauen Streifen, der in ein Dreieck mit Sternen übergeht.

(Final Design by W. Meer)



Die Entstehungsgeschichte der Convention Info No. 2 - Ein Interview mit dem Autor, Jürg Lütcher.

Wer kann von sich schon sagen, dass er schon einmal ein Buch geschrieben hat?

Was ist das für ein Gefühl?

Man ist schon etwas stolz, wenn man das 320 Seiten starke, eigenhändig erarbeitete Buch vor sich liegen hat.

Was ist eigentlich die Convention Info?

Besucher unserer Conventions wissen, dass es seit der 4th CV auch einen CV-Guide gibt. Dieses Programmheft stellt alle Aktivitäten und die Exponate detailliert in Wort und Bild vor. Im hinteren Teil werden die Themen beschrieben. Doch aus Platzgründen kann das nur auf 20 Seiten abgehandelt werden, obwohl noch viel Stoff vorhanden wäre. Jede Convention behandelt schwerwichtig Themen. Wir versuchen jeweils, die Exponate auf diese gewählten Themen auszurichten. Die CV Info soll die entsprechenden Themen weiter im Detail ausleuchten. So soll der zweitägige Anlass im Oktober mehr als das blosse Ausstellen von Fahrzeugen sein. Der interessierte Besucher soll Gelegenheit haben, sich tiefer über die jeweiligen Aspekte informieren zu können und weitere Impulse für sein Hobby mitzunehmen.

Welchen Lesern bringt die Convention Info etwas?

Die CV Info ist für Leute geschrieben, welche mehr über die amerikanische Eisenbahnszene wissen wollen. Es werden Zusammenhänge im Bereich von Geschichte, Veränderungen und Entwicklungen, Betrieb und Technik angestossen. Meines Erachtens kann sich sowohl der Neueinsteiger einen Überblick verschaffen, wie sich auch der alte Fuchs über Zusammenhänge zu einem spezifischen Thema ein tieferes Wissen aneignen kann. Die Info ist sowohl für die Planung einer Reise in die Rockies, wie auch für den anspruchsvollen Modellbauer von Nutzen.

Wie wurden die Themen zu 10th CV bzw. zur Info No. 2 gewählt?

Zu der 10. Jubiläumsausstellung gehört auch ein attraktives Themenbouquet! So ist das aktuelle Hauptthema 'Rockies' mehr als attraktiv. Eine spannende Geschichte, Schmal- und Normalspurbahnen und eine immer noch sehr interessante, aktuelle Bahnszene ergeben viel Stoff. Daneben werden die Gedanken zu den laufend weitergehenden Fusionen von grossen Bahngesellschaften behandelt, ein Gebiet, das die gewachsenen Strukturen von Gesellschaften binnen kürzester Zeit sehr nachhaltig verändert hat. Mit GE (General Electric) wird der aktuell wichtigste Lokbauer (neben EMD) in den USA ausgeleuchtet. Dazu soll im Kapitel 'Hopper' ein hoch spezialisierter Wagentyp erleuchtet werden. Alles in Allem ein breit gefächertes Gebiet.

Wie ist die Convention Info aufgemacht?

Das Buch wird ganz bewusst von der Aufmachung einfach gehalten. Damit sollen die Herstellkosten auf ein vernünftiges Mass beschränkt werden. Konsequenterweise auch auf Werbung verzichtet, wir wollen Information vermitteln, nicht für Dinge werben. Aus diesen Gründen

wird auch auf Farbdarstellungen und Reproduktionen von Fotos verzichtet. Es gibt auf dem Markt genügend fantastische Farbbildbände, diese zu konkurrenzieren war nie die Absicht von der Info. Die Illustration der Info wird mit zahlreichen Strichzeichnungen gemacht. Diese Zeichnungen wurden alle eigens für die Info angefertigt und geben der Info einen speziellen Anstrich.

Deutscher Text über das Thema US-Bahnen?

Ausführliche Dokumentationen über US-Bahnen in deutscher Sprache sind äusserst rar. Bei dem steigenden Kreis von Interessierten in Europa kann mit der Info ein wichtiges Gebiet abgedeckt werden.

Wer steckt hinter der Convention-Info?

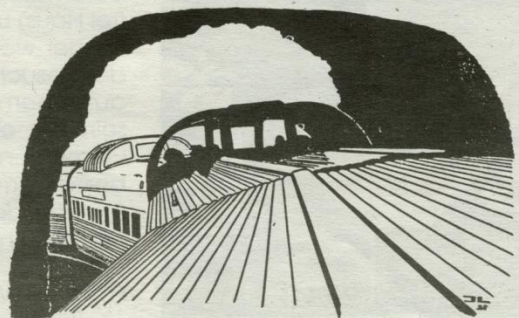
Vor gut 26 Jahren hat es mir 'den Ärmel hineingerissen'. Seit dieser Zeit habe ich mich in der Freizeit intensiv mit dem Thema US-Bahnen beschäftigt. Einerseits macht mir das Lesen von entsprechender Literatur sehr viel Spass und andererseits ist natürlich auch das persönliche Erleben vor Ort eine grossartige Sache, habe ich doch 10 ausgedehnte Reisen in der Erfahrungskiste. Beruflich bin ich als Elektroingenieur auf dem Bahnsektor tätig. Dieses Fachwissen ist sicherlich für die Ausleuchtung von fachtechnischen Aspekten sehr hilfreich, obwohl meine beruflichen Tätigkeiten nicht speziell die USA berühren.

Was macht Dir beim Erstellen der Info am meisten Spass?

Fast zwei Jahre recherchieren und schreiben ist eine Herausforderung an die Ausdauer! Freude bereitet mir das Beobachten, wie das Buch stetig wächst. Aber am meisten Spass habe ich an der Gestaltung der Zeichnungen. Während der Zeichenarbeit kann ich mich in die technischen Details der Fahrzeuge und in eine bestimmte Region oder Epoche hineinbewegen.

Was wünschst Du Dir am meisten?

Ich wünsche mir zwei Dinge: Zum ersten möglichst viele zufriedene Leser der Info No. 2, dies ermöglicht es uns vielleicht, den Band 3 in Angriff zu nehmen. Und zum zweiten wünsche ich mir weiterhin eine so tolle Zusammenarbeit mit den vielen Beteiligten. Besonders erwähnen möchte ich die Verantwortlichen der grossen US-Verlage Kalmbach, Hundman und Carstens, die uns bereitwillig die Rechte für die Verwendung ihrer Typenskizzen überliessen. Und ein ganz spezieller Dank gilt meinem Kollegen Heinz Schindler, der auch diesmal wieder für die umfangreiche PC-Arbeit verantwortlich zeigt und unzählige Stunden aufgewendet hatte.



Wie bereits in den Medien angekündigt, haben wir zum zweiten Mal als Ergänzung zum Convention Guide eine umfangreiche Dokumentation über die verschiedenen Themen der 10th Jubilee Convention lanciert. Dieses 'Monumentalwerk' trägt den Titel

Convention Info No. 2

und hat 320 Seiten (160 Blätter) im Format A4 quer. Der ganze Text ist natürlich in Deutsch gehalten und geht sehr detailliert auf die CV-Themen ein. Aus drucktechnischen Gründen hat es keine Fotos (denn diese sind im CV-Guide), dafür aber sehr schöne Strichzeichnungen, Typenskizzen und Streckenpläne.



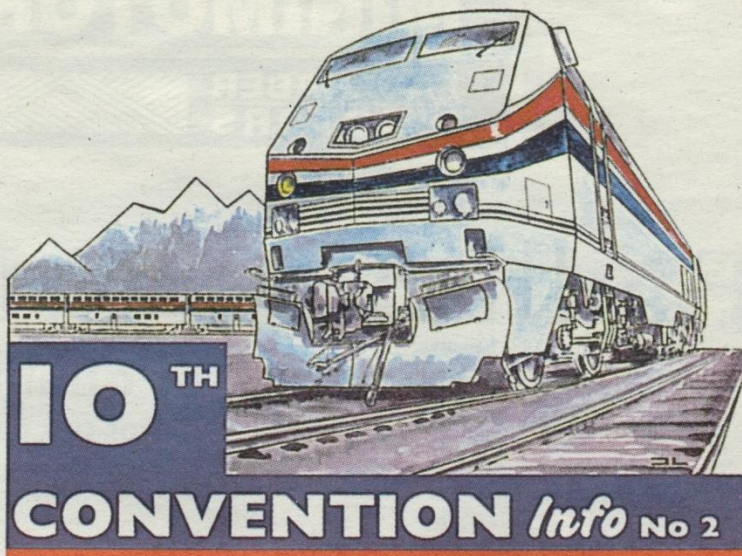
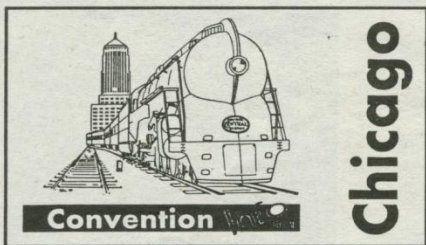
Der Autor: Jörg Lütcher

Wir haben noch wenige Exemplare der **Convention Info No. 1** an Lager.

Themen: Railroads in Chicago, Merger, Dieselloks von EMD, Box Cars.

Spezialpreis sFr. 25.- plus Versand.
Bestellungen an:

Werner Meer, Seestrasse 135
CH-8802 Kilchberg
Tel 01-715-3666, Fax 01-715-3660



Rockies

Folgende Themen werden behandelt:

- A) **Die Rocky Mountains**
 - Mythos des amerikanischen Westens
- B) **Railroads thru the Rockies** von Canada bis zur Grenze Mexico's
 - Entwicklung der Transkontinentaleisenbahnen
 - Die bekanntesten Pässe der Rocky Mountains
 - Schmalspurbahnen erobern die Rocky Mountains in Colorado
 - Normalspurbahnen durch die Rockies, damals und heute
 - Als Dampftraktion König war
 - Elektrotraktion im Gebirge
 - Quer durch die Rockies in bekannten Zügen
 - Eduard G. Budd, Geschichte eines Wagenbauers
- C) **Merger der Giganten**
 - Burlington Northern und Santa Fe werden zur BNSF
 - Union Pacific übernimmt seine alten Rivalen (SP)
 - Neue Merger stehen vor der Türe (Conrail, Illinois Central)
- D) **GE Lokomotiven**
 - Der Lokbauer General Electric
 - Bauarten von Dieselloks und Drehgestellen
 - Schnittzeichnungen U-Boat und Dash-9
 - Übersicht der ausgelieferten Dieselloks der GE
 - Gasturbinenloks, Entwicklung einer neuen Antriebsart
- E) **Hopper Cars**
 - Kohle ist immer noch der 'Treibstoff' der Bahnen
 - Entwicklung des Schüttgutwagens
 - Hopper Cars, Typenskizzen

Editor & Illustrations: Jörg Lütcher, Wallisellen
Typesetting & Maps: Heinz Schindler, Winterthur
Copyright: American Railroadfans, Kilchberg

Sichern Sie sich schon heute ein Exemplar dieses umfangreichen Nachschlagewerks zum Selbstkostenpreis von sFr. 30.-.
(Versand CH sFr. 5.- Porto, Ausland sFr. 10.-)

Haus A-EG 16

MINIMOTOR®

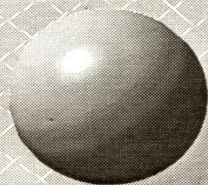
**FAULHABER
DC MOTORS**



Faulhaber DC-Motors

for quality modelling

Ask for our catalogue.



pour modélistes exigeants

Demandez notre catalogue.



für anspruchsvolle Modellbauer

Fragen Sie unser Katalog an.



per modellisti esigenti

Richiedete il nostro catalogo.

Minimotor SA
6980 Croglio, Switzerland

Tel.: +41 91 611 31 00

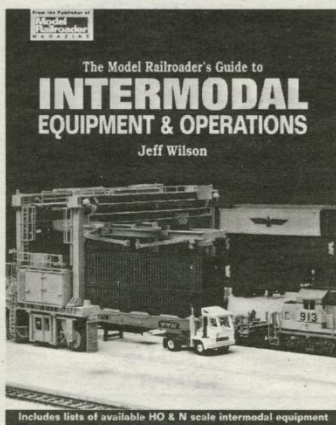
Fax: +41 91 611 31 10

Email: info@minimotor.ch

Internet: <http://www.minimotor.ch>

Add to your modeling library!

With these inspiring books
from the publishers of
MODEL RAILROADER Magazine

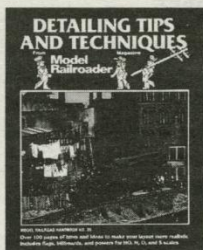


The Model Railroader's Guide to Intermodal Equipment and Operations

Railroads, both prototype and model, have witnessed a dramatic revolution in the way they carry freight. This must-have book uses detailed photographs and illustrations to explain this dynamic part of railroading. Plus it presents well-illustrated tips, techniques, and instructions for modeling intermodal transportation on a layout of any scale. 8 1/4 x 10 1/2; 80 pgs.; 140 color and 40 b&w photographs; softcover.

NEW

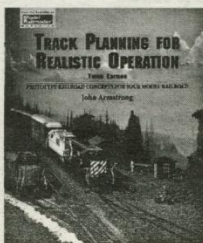
12190 • \$15.95



Detailing Tips and Techniques

Modelers will discover how to age and weather landscape, roads, vehicles, buildings, signs, locomotives, and rolling stock for HO, N, O, and S scale layouts. Includes diagrams, photos, and tips and techniques suitable for any layout. 8 1/4 x 10 1/2; 104 pgs.; 50 b&w and 150 color photos; 60 illus.; softcover.

12120 • \$12.95



Track Planning for Realistic Operation

Provides step-by-step design techniques and track planning tips that save model railroaders time, money, and headaches. 8 1/4 x 10 1/2; 144 pgs.; 45 b&w photos; 120 illus.; softcover.

12148 • \$18.95

Order online at
www.modelrailroader.com
or fax your order to 414-796-1615

K KALMBACH PUBLISHING CO.
The hobbyist's publisher

X1552

Layoutours

Besuchen Sie an der 10th Convention das **American Layoutcenter Adliswil!**

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

Haus A 54.

sFr. 3.-/Person

Timetable Layoutours			
Saturday		Sunday	
Tour	Time	Tour	Time
1	11.00	12	10.30
2	11.30	13	11.00
3	12.00	14	11.30
4	12.30	15	12.00
5	14.00	16	13.30
6	14.30	17	14.00
7	15.00	18	14.30
8	15.30	19	15.00
9	16.00		
10	16.30		
11	17.00		

Wir können Ihnen auf 45 m Länge 6 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 68 bis 77 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. 20 Personen beschränkt.

Tickets zu Fr. 3.- können beim **Eingang** im **Haus A-EG 17** neben der **Information** gekauft werden (**nicht im CV-Caboose**).



**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 MODELLLEN, 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

HALLMARK MODELS, INC.

Brass Models from Great American Railroads

N and HO Scale Models

N Scale Brass Models

Suggested Retail Price

N Scale - Santa Fe 4-8-4 The biggest and most powerful ever operated on U.S. rails. Produced in magnificent detail for the enjoyment of N scale modelers. These **Super VIP** Locomotives have correct size drivers, superstructures, rods and a mass of small detail that marks them as breathtaking and brilliantly constructed. All have a 20,000 gallon Tender. Available in Engine class 3751, 3760 & 3763

\$ 478.00 US

\$ 383.00 US

SAMHONGSA

Available in Engine Classes 3765, 3767, 3768, 3770, 3773 and 3775

Crown and Super Crown HO Scale Brass Models

Suggested Retail Price

Truly scale representations of the **Santa Fe Railway's** awesome 4-8-4 locomotives. The biggest and most powerful ever operated on U.S. rails. Produced in exquisite detail for HO fine scale modelers. These **Super Crown** Locomotives have correct size drivers, superstructures, rods and a mass of small detail that marks them as breathtaking and brilliantly constructed. All have a 20,000 gallon Tender. Available now in limited quantities in Engine Class 3751 and 3765.

\$1,145 US

SAMHONGSA

AT & SF 4-6-4 "Hudson" Blue Goose. Super Crown. 2 versions - original and modified skirts. Available: August 1998.

\$1,199 US

SAMHONGSA

Southern Pacific - T & NO C-24 2-8-0 "Consolidation". Crown. Two numbered versions - early and late. Two paint jobs. "Basic SP Black" and circa 1920's T & NO "Prussian Blue Boiler", black domes, red roof, black tender, etc. Available: August-September 1998.

\$ 890 US

OPEC

Missouri Pacific - T & P - Texas Eagle 8 car, fully finished consist Available: Mid-Summer 1998.

\$2,800 US

KUMATA

Kansas City Southern - SOUTHERN BELLE. Crown. Fully painted & detailed 6 car consist In two versions with 2 complete sets of names. Fully finished, sprung trucks, lighted, etc. DUE: Summer 1998.

\$1,995 US

Kansas City Southern - KAY SEE - Official Car - 1950 rebuild. Super Crown.

\$ 375 US

Interiors, lights, etc. Available: Mid-Summer 1998

OPEC

Southern Pacific - 1937 Daylight - Super Crown. Ultra Crown™ Interiors. 12 car consist in

\$4,200 US

2 numbered versions Fully detailed, lighted, sprung trucks, working diaphragms, etc. Available October 1998.

OPEC

+ Add On - 1938 Coffee Shop and Tavern. Super Crown Edition - Available: October 1998

\$ 700 US

Southern Pacific - T & NO -Sunbeam Super Crown Ultra Crown™ Interiors - 8 car consist

\$2,800 US

in both painted and post 1950 "stainless" 2 numbered versions each. Fully detailed, lighted, sprung trucks, working diaphragms, etc. - Available: October 1998

OPEC

New York Central - 1938 20th Century Limited Super Crown Ultra Crown™ Interiors

\$3,500 US

10 car train including two diners -

8 car train including one diner - Fully detailed, lighted, sprung trucks, etc. Both available October 1998 +

\$2,800 US

OPEC

New York Central - 1938 20th Century Limited - Super Crown Pullman Extras.

Two cars per set. Same finishing & equipping details as full trains. Available October 1998.

\$ 700 US

OPEC

Southern-West Point Route-Louisville & Nashville-Pennsylvania 1949 "CRESCENT"

\$3,500 US

Super Crown. Ultra Crown™ Interiors. Two complete & correct 10 car consists for operation West and South of Atlanta and East and North of Atlanta. Available Spring 1999.

OPEC

For Reservations FAX: 214-821-2101 OR CALL: 214-821-2558 (Please check for your International Telephone Access Code.)

Visit our Website: <http://www.hallmarkmodels.com> You can E-mail your questions and reservations as well.

MasterCard, VISA & American Express accepted.

Ground Delivery or Air Mail Shipping and Handling charges will be added to all product prices.

HALLMARK MODELS, INC.

4822 Bryan Street

Dallas, Texas 75204

United States of America

Film- und Diaprogramm

Samstag

11.00 - 17.30 h

11.00 h Diashow by **Peter Gloor** 30 Min.
Canadian Rockies Rail. CP & CN in den Rockies von Kanada. Kicking Horse Pass, Banff, Lake Louise, Yellowhead Pass, Jasper mit viel Landschaft.

12.00 h Diashow by **Ulf Degener** 30 Min.
Im Grenzland von Colorado & New Mexico - Cumbres & Toltec Scenic RR. Eine Fahrt zum Cumbres Pass (3053 müM) und zurück nach Chama, NM. Darstellung des Rollmaterials

13.00 h Diashow by **Kent Ersson** (englisch) 30'
Great Western Railway - A Colorado Shortline. Erste Generation EMD Diesels verrichten Ihren Dienst auf einer dynamischen und faszinierenden Railroad. Lesen Sie dazu auch den Bericht der GWR ab Seite 124!

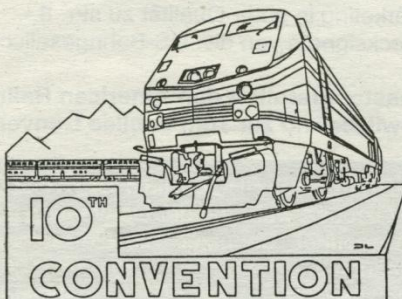
14.00 h Filmshow by **Armin Schmutz** 40 Min.
Challenger 3985. Anlässlich einer Extrafahrt des Rocky Mountain Railroad Clubs von 1989 sehen wir die noch kohlegefeuerte Dampflokomotive vom Type 4-6-6-4 der Union Pacific bei den Vorbereitungen im Depot in Cheyenne, dem Manöver vor der Abfahrt und auf der Fahrt über den Sherman Hill von Cheyenne nach Laramie.

Ein interessanter Super 8 Tonfilm.

15.00 h Diashow by **Paul Kolb** 30 Min.
Christmas 96 in the Rockies mit BN & BNSF. Marias Pass, Izaak Walton Inn in Essex mit sehr viel Schnee.

16.00 h Diashow by **Ulf Degener** 40 Min.
Nachruf: Die legendäre Denver and Rio Grande Western RR (D&RGW). SP wurde von D&RGW übernommen und unterdessen hat der Gigant UP die SP und somit auch RG geschluckt.

17.00 h Diashow by **Paul Kolb** 30 Min.
Summer in the Rockies (1988/91/94) The Best of Marias Pass mit BN. Selbstverständlich sehen wir auch das bekannte Izaak Walton Inn in Essex.



Sonntag

11.00 - 15.40 h

11.00 h Diashow by **Kent Ersson** (englisch) 30'
Springtime in the Rockies. Colorado bietet eine grosse Vielfalt an Railroading (Frühling 98). Joint Line, San Luis Valley, Denver und Shortlines.

12.00 h Diashow by **Peter Gloor** 30 Min.
Rio Grande Narrow Gauge heute. Cumbres & Toltec, Durango & Silverton Steam Operations mit viel Landschaft (1973-1992).

13.00 h Filmshow by **Armin Schmutz** 40 Min.
Steam over Sherman Hill. Der Rocky Mountain Railroad Club sponserte 1988 eine Fahrt mit Union Pacific's Giganten. Ab Denver zieht die DDA40X 'Centennial' Diesellokomotive den Extrazug bis Speer. Hier übernimmt die Dampflokomotive 3985 'Challenger' 4-6-6-4 den gelben Zug für die Fahrt über den Sherman Hill nach Laramie. Ein lebendiger Super 8 Tonfilm.

14.00 h Diashow by **Paul Kolb** 30 Min.
Christmas 96 in the Rockies mit BN & BNSF. Marias Pass, Izaak Walton Inn in Essex mit sehr viel Schnee.

15.00 h Diashow by **Ulf Degener** 40 Min.
Nachruf: Die legendäre Denver and Rio Grande Western RR (D&RGW). SP wurde von D&RGW übernommen und unterdessen hat der Gigant UP die SP und somit auch RG geschluckt.

Alle Film- und Diashows sind im Haus A-EG 24.

Garten Bahn - das Magazin für Gartenbahn & Live Steam
Info gratis, oder für 10 sFr. (Schein) das aktuelle Probeheft anfordern bei:
Kartenhaus M.R. Meliset
Postfach 14 0120
D-67021 Ludwigshafen



Parkfest Echt-Dampf Treffen
Ilm/G Ludwigshafen



Garten Bahn
Das Video

Video sofort lieferbar:

1. Parkfest Echt-Dampf Treffen Ludwigshafen '97

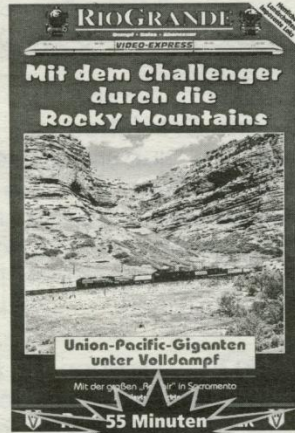
- Ilm/G kohle- & gasgefeuerte Live-
Steam-Loks im Einsatz - 20 min VHS -
Top-Qualität - DM 33,- incl. Versand
in Deutschland (Europa plus 5,- DM) -
Lieferung mit Rechnung. Konten in der
Schweiz und Österreich.



- **Über 200 Videos**
- **Herrliche US-Bahnen**
- **Dampf-Abenteuer**



55 Minuten
39,90



55 Minuten
59,90

Die schönsten US-Bahnen in eindrucksvollen Filmen vom europäischen Marktführer in Sachen Eisenbahn-Videos. Vom Challenger der UP, der J 611, der NKP 765 oder der UP 844 bis hin zu den berühmten ehemaligen RioGrande-Schmalspurbahnen in den Rockies bieten diese Videos genau die Unterhaltung, die Freunde amerikanischer Bahnen suchen!



55 Min.
39,90



55 Min.
59,90



55 Min.
59,90



30 Min.
10,00

Bitte einsteigen!

Unser Film-Express fährt immer in die richtige Richtung!
Bestellen Sie noch heute bei:

Etzell-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 ✳



TRAINMASTER BY WERNER MEER
SEESTRASSE 135, CH-8802 KILCHBERG FOUNDED 1977
PHONE 01-715-3666 oder 715-5770 FAX 01-715-3660
US-RAILROAD-SHOP (01-715-3660 Samstag: 13.30-16.00)
Hochweidstr. 3, Lehner Hoch-/Tiefbau neben Rest. Schlossgarten

Über 400 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. An der Convention können Sie alle Videos beim Bookstore kaufen. Sie erhalten dort gratis die neuste Lagerliste.



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, Kratville, usw.).

1999 Alle neuen Kalender sind soeben eingetroffen 1999 schöne Weihnachtskarten



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 - Rail Classics - Rail News - Railfan & Railroad - Railroad Model Craftsman - Railmodel Journal - Railpace News Magazine - The Railroad Press - Timber Times - Trains - Vintage Rails - Garden Railways (G-Scale), 1/48ft O-Scale News - Mitgliedschaften von versch. Historical Societies (z.B. SF, SP, UP, BNSF).

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

Trainmaster gratuliert den American Railroadfans in Switzerland zur 10th Jubilee Convention!

Der US-RAILROAD-SHOP KILCHBERG ist am Samstag, 10. 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. 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 10th CV 'Railroads thru the Rockies' liegt. Alle Filme werden mit offizieller Genehmigung von Steam Powered Video und Rio Grande Video vorgeführt. Alle Bänder sind beim Bookstore Haus A -OG 40 resp. beim Stand von Rio Grande OG 56 erhältlich und können in Ruhe zu Hause angeschaut werden.

Samstag
10.15 - 18.00 h

10.15 h 55 Min. RGV-701 (deutsch)
Mit dem Challenger durch die Rocky Mountains. Union Pacific fuhr anlässlich der Railfair 91 mit der mächtigen 4-6-6-4 und der 4-8-4 über die Rockies.

11.15h 120 Min. DIV-337 (englisch)
Marias Pass BNSF. BNSF überquert die Rockies auf der ehemaligen GN-Strecke auf 5213 Fuss (1560 müM), was dem niedrigsten Übergang in den USA entspricht. Alle Bilder sind vom Herbst 97 mit BN und SF Loks inkl. 'Pumpkin'-Bemalung.

13.20 h 56 Min. DIV-253 (englisch)
Colorado Glory. Als Rio Grande noch erstklassigen Personenverkehr geboten hat: Von den 30-er bis in die 90-er Jahre mit California und Rio Grande Zephyr, Ski Train, Güterverkehr und Amtrak.

14.20 h 90 Min. DIV-317 (englisch)
Winter on Kicking Horse Pass. Auf diesem Pass überquert CP Rail die Canadian Rockies. Im Februar 97 hat es noch viel Schnee und wir sehen grossartige Bilder inkl. den Spiral-Tunnels.

16.00 h 55 Min. RGV-1002 (deutsch)
Rocky Mountain Express - Durango & Silverton RR. Eine Touristenbahn, die nicht nur den Schmal-spurfreund begeistern kann. Dampf & Nostalgie!

17.00 h 60 Min. DIV-314 (englisch)
Winter on Tennessee Pass mit UP und SP. Im Januar 97 hatte der höchstgelegene Pass über die Rockies 10'212 Fuss (ca. 3000 müM) noch regen Verkehr mit den neusten Dieselloks von GE und EMD. Unterdes-sen wurde diese Strecke von UP geschlossen.



MBT MODELLBAHNTECHNIK
HAMBURG
Inh. Günther Jordan

Modelleisenbahnen und Zubehör
An- und Verkauf, Herstellung

Cuxhavener Str. 116, 21149 Hamburg
Telefon (040) 7965111
Telefax (040) 7968219

Sonntag
10.15 - 16.00 h

10.15 h 120 Min. DIV-325 (englisch)
Winter on the Montana Rail Link (MRL). MRL betreibt in Montana 582 Meilen der ex. NP (BN). Über den Bozeman Pass und Mullan Pass fahren auch Züge von BNSF. Grosse Brücken und Steigungen Feb/97

12.20 h 55 Min. RGV-1017 (deutsch)
Rio Grande - Cumbres & Toltec Scenic RR. Auch das ist heute eine Touristenbahn. Für diesen Film wurde nochmals ein stilechter Schmalspur-Güter-zug zusammengestellt. Die Spurweite ist 914 mm (3 Fuss).

13.20 h 80 Min. STV-331 (englisch)
UP Steam across the Rockies (Royal Gorge Steam Special). Im Juni 97 fuhr UP mit der 4-8-4 und den E9 Diesels mit Streamliners durch den Royal Gorge und über den Tennessee Pass, bevor diese Strecke def. geschlossen wurde.

14.50 h 30 Min. DIV-98 (englisch)
CP Rail Conquers Rogers Pass. Spektakuläres Mountain Railroading im Sommer und Winter. Zu-dem Bilder vom 1989 eröffneten 14,6 km langen McDonald Tunnel.

15.25 h 35 Min. DIV-117 (englisch)
UP Turbines of the Wasatch. GE baute mit ALCO die mächtigen 3-teiligen Gas Turbinen Loks mit 8500 PS (später auf 10'000 PS umgebaut). Mit bis zu 170 Wagen liessen diese Giganten in den 60-er Jahren über die Rockies die Erde vibrieren.

Die Videoshows sind neu im Haus B-OG 69

Über die A7 gut zu erreichen:
Ausfahrt Heimfeld, B73 (Stader/Cuxhv. Str.) Richtung Stade/Cuxhaven, nach ca. 2 km rechts, links zwei Tankstellen; Parkplätze auch Lkw.
Mit öffentlichen Verkehrsmitteln:
S3 - Haltestelle Neuwiedenthal + 1300 m / Bus 141 - Haltestelle Hausbruch.
Wir sind spezialisiert ➔ **Wechsel System, Spurweite, Maßstab, Epoche, Motiv. Richtung Größeres und/oder umgekehrt!**
ÖFFNUNGSZEITEN:
Mo.-Fr. 10.00-18.00 Uhr durchgehend
Samstags April bis einschließlich September 9.00-14.00 Uhr
Samstags Oktober bis einschließlich März 9.00-16.00 Uhr



Company Time Country Band

Drei Ladies und drei Gentlemen bieten Ihnen einen vielseitigen Querschnitt durch die amerikanische Country Szene. Die Stärke liegt ganz klar in den modernen, topaktuellen Hits, doch spielen sie auch neu arrangiertes, traditionelles Songmaterial und obendrauf eigene Songs. Ein Super-Sound ist alleine schon durch die gründliche Ausbildung der Band und durch die Beherrschung der verschiedensten Instrumente gegeben.

Wir stellen vor:

Marketa ist das 'Zugpferd' der Band: Lead-Vocals, Acoustic-Guitar, Piano, Querflöte.

Ihre Schwester Katka: Lead-Vocals, Lead-Guitar, Acoustic-Guitar.

Lenka: Vocals und Keyboards

Miroslav: Fiddle, Mandoline, Vocals und Keyboards.

Luca: Bass, Vocals.

Thomas: Drums

Company Time bestreitet den Showblock des Official Convention Dinners am Samstagabend im Hotel Belvoir in Rüslikon.

Kontaktadresse: Luca Amerighi, Wiesli, 4954 Wyssachen
Phone & Fax: 062-966-0131

Die neuste CD 'Company Time' erhalten Sie am Infostand der Railroadfans beim Eingang im Haus A-EG 16.



Old Pullman

Modellbahnen AG
Im Kreuz CH-8712 Stafa
Postfach Tel. 01 926 14 55
Tel. v. Ausland 0041 1926 14 55
Telefax 01 - 926 43 36



Lokomotiven und Güterwagen sowie Gebäude in Spur N und HO. (Bild GP-35 Spur N BNSF)



Lokomotiven, Güterwagen und Gebäude in Spur O. Rollmaterial in 3-leiter und 2-leiter System erhältlich.



Polystyrolprofile und Platten in verschiedenen Dimensionen. Ebenfalls Spezialprofile wie z.B. I, U, L, H, Hohlprofile, Stäbe und Rohre. Platten auch profilert erhältlich.



HO Lokomotiven, Personen- und Güterwagen.



HO Lokomotiven; Erstes Modell auf Herbst 98 angekündigt.



Holzprofile und Platten. Spezialprofile wie z.B. H, I, T, U, Z, Viertelrund, Rund. Profilierte Platten wie längsgerillt, überlappt, Bretter mit Leisten und Wellblech.



Messingprofile



Spritzpistolen und Farben. Zahlreiche Spritzpistolen für jeden die Richtige.

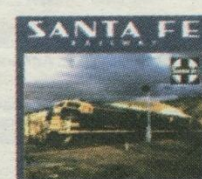
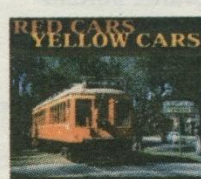
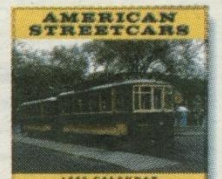
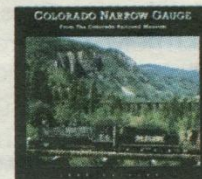
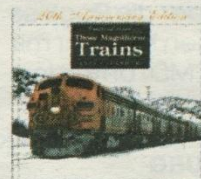
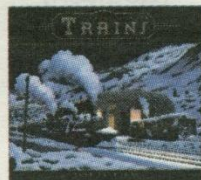


Die bekannteste und auf dem Modellsektor die beste Acrylfarbe



Landschaftsmaterial für den anspruchsvollen Modellbahner

Kalender 1999



US-Bahnkalender 1999 sind an unserem Stand an der 10. Convention erhältlich

Hier zeigen wir Ihnen hautnah, wie Modellbau gemacht wird!

Clinic 1

Internet - die neue Dimension für Modellbahner by Hansruedi Egli

Viele sprechen davon, wir zeigen Ihnen, wie vielfältig und einfach Sie über das Internet in die amerikanische Eisenbahnwelt mit dem Computer eindringen können.

- Wie beschaffe ich Informationen im Internet?
- Wie finde ich Gleichgesinnte weltweit?
- Wie kann ich mit diesen Informationen austauschen?
- Welche Voraussetzungen sind nötig (Hardware/Software)?
- Wer ist schon auf dem Internet (von Amtrak bis Ntrak)?

Clinic 2

Die Dimension des Lichts by Manfred Lengacher

Bei vielen Eisenbahnanlagen und Dioramen fehlt die geeignete Beleuchtung ganz oder wird zu wenig effektiv eingesetzt. Wenn man sich mit dem Thema **'Nacht'** beim Modellbau auseinandersetzt, kann man erstaunliche Resultate erzielen: **Eine zweite Dimension entsteht.** Manfred Lengacher hat sich beim Bau seiner On3 Anlage intensiv mit dem Thema **Licht** befasst und gibt seine Erfahrungen anlässlich einer ca. 30 Min. Clinic gerne an interessierte Modellbauer weiter. Die Themen sind:

- Eine Anlage oder ein Modul richtig ausleuchten (Frage: normale Spotlampen, Niederspannung oder ...?)
- Beleuchtung ausserhalb von Gebäuden (Yard, Strassen usw)
- Details im Gebäudeinnern richtig zur Geltung bringen
- Erstellung von Leuchtreklamen

Jeder Teilnehmer erhält eine kleine Dokumentation mit einer Zusammenstellung der wichtigsten Tips. Während der Clinic werden anhand von Dias verschiedene Beispiele aufgezeigt.

Clinic 3

Farben im Modellbau by Fred Kiener

Die Farbe ist ein sehr wichtiges Medium im Modellbau. Nur mit Farbe kann eine Anlage, ein Gebäude oder ein Modell erst richtig zur Geltung kommen. Tips und Anregungen von einem langjährigen Modellbauer leichtverständlich erklärt.

- Was für handelsübliche Farben gibt es auf dem Markt?
- Wo und wann wird welche Farbe eingesetzt?
- Welche Materialien können mit Farbe bearbeitet werden? (Holz, Metall, Plastik, Karton, Styropor, Gips)
- Wie kann ich die Farben verarbeiten (Spritzen, Pinsel)?
- Was kann ich mit Farbe auf meiner Anlage erreichen? (Landschaft, Bäume, Strassen, Gebäude, Rollmaterial)
- Veraltern (weathering) mit Farbe!

Clinicsprogramm

Samstag

Beginn: **10.30 h** **Clinic 1**
Internet by Hansruedi Egli

Beginn: **12.30 h** **Clinic 2**
Licht by Manfred Lengacher

Beginn: **14.30 h** **Clinic 3**
Farbe by Fred Kiener

Beginn: **16.30 h** **Clinic 1**
Internet by Hansruedi Egli

Sonntag

Beginn: **10.30 h** **Clinic 1**
Internet by Hansruedi Egli

Beginn: **12.30 h** **Clinic 2**
Licht by Manfred Lengacher

Beginn: **14.30 h** **Clinic 3**
Farbe by Fred Kiener

Eine Clinic dauert ca. 30 - 45 Min. Anschliessend werden die Referenten gerne Fragen beantworten.

Haus B-EG 64

Bei unseren Angeboten stehen Sie fast Kopf, denn bei uns finden Sie exclusive Modellbahnspezialitäten in den Baugrössen HO, N und Z. Sie können uns auch jeden Samstag, zwischen 13.00 und 16.00 Uhr, in unserem neuen Ausstellungsraum, erstmals am 17. Oktober 1998, besuchen.

the **ENGINE-YARD**

Modelleisenbahnen by

Thomas Rothenhäusler
Buttenaustrasse 16

CH-8134 Adliswil

Tel./Fax 01 / 710 28 58

Workshops - Weathering

Michel (Mike) Fritz aus Souffelweyersheim (Strasbourg), France wird vor Ort die 'hohe' Kunst des **Veraltens** 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. Zur Grundierung wird der Wagen zuerst mit 'Dullcote' von Testor überspritzt. Dieser Klarlack ist matt und das Kreidenpulver haftet darauf.



Mit versch. Farben kann je nach dem Staub, Schmutz, hell, dunkel oder sogar Rost aufgetragen werden. Hier sehen wir 3 unterschiedlich gealterte Wagen auf einem Modul von Lucien Wiss.



Der Meister an der Arbeit. Er gehört zu den **'Magic 3'** aus France.

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

Haus A-OG 59

Light Tuscan			
Dark Tuscan			
PS1 40 Fuß mit 6- oder 8-Fuß-Tür			
\$27.95	\$28.45	\$28.95	\$29.95
4005 CGW #5200 4006 CP #269142 4007 NYC #170699 4010 D&H #18570 5001 N&W #44324	4023 CP #268899 \$24.95 4000 6'C-Y Undecorated FRANK, PAUL, NY	4002 ACY #750 4004 D&H #19114 4013 MONON #843 4019 LSBC #170685 4021 MNS #1035 5002 VGN #63226	4015 ATSF #31440 4016 GBW #799 4018 ATSF #31698 4020 RI #21110
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			

Build an entire city or a single building

Precision architectural details are molded in place
for easy assembly.

Available in N, HO and O scale through:

● Old Pullman ● Feather Products ● Trainmaster

DPM

DESIGN PRESERVATION
MODELS
www.dpmkits.com

Robin Cairoli aus Meltingen ist mit 12 Jahren der jüngste, aktive Teilnehmer an der 10th CV.

Er war schon seit früher Kindheit an der Technik interessiert und hat eine grosse Vorliebe für Jagd- und Kampfflugzeuge. Er baut in der Freizeit Plastikmodelle, meistens im Massstab 1:48. Doch dazwischen werden auch Eisenbahnmodelle zusammengebaut, denn sein Vater (Mario) ist ein leidenschaftlicher US-Modellbahner und hat sich der Bahngesellschaft BN mit dessen Vorgängern (GN, NP, SP&S, CB&Q) verschrieben. So gab es für den Junior nichts Naheliegenderes, als den Vater bei seinem Anlagen-, Wagen- und Lokbau in HO zu unterstützen.

Speziellen Spass bereitet ihm der **Zusammenbau von Wagen-Kits**.

Klar, dass dabei die Plastikachsen gegen solche aus Metall ersetzt werden. Selbstverständlich bekommt jeder Wagen auch Kadee-Kupplungen, die mit der Kadee-Lehre genau auf die richtige Höhe justiert werden.

Vor dem Zusammenbau werden alle Teile mit dem Skalpell aus den Spritzlingen sauber abgeschnitten und nachher (wenn nö-



tig) noch mit der Feile verputzt. Dann wird vorsichtig Plastikkleim aufgetragen, eben nur soviel, dass es nachher keine Leimspuren zu sehen gibt.

Robin hatte zusammen mit Mario an einer Plastikmodell-Ausstellung in Muttenz im Oktober 97 den Workshop und die Präsentation der American Railroadfans während zwei Tagen bestritten. In dieser Zeit hatte er 11 Güterwagen fertig montiert und das mit einer 'Engelsgeduld'. Das Resultat: Die Modelle waren ein-

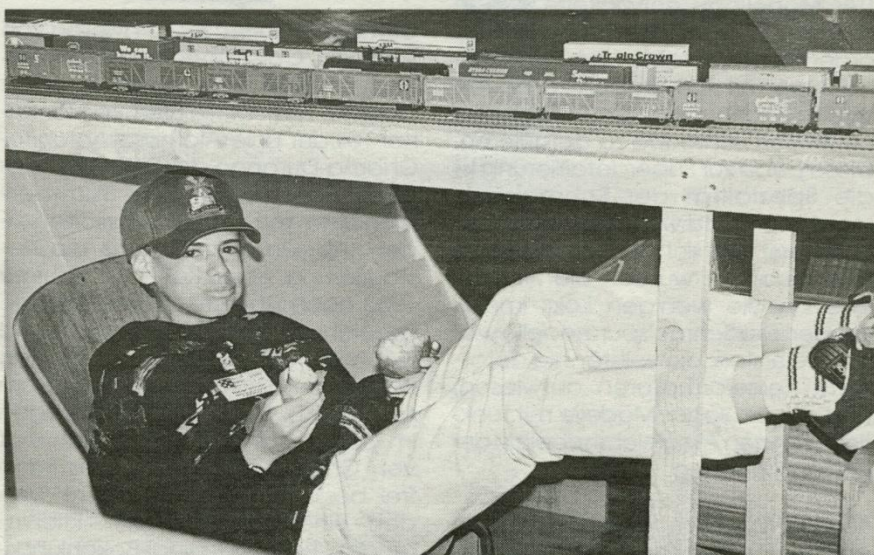
wandfrei und hätten von uns Erwachsenen nicht besser sein können. Danach haben wir Robin für die 10th CV angefragt und er hat uns spontan zugesagt. Es freut uns natürlich sehr, dass wir mit diesen **Workshops** beweisen können, dass der amerikanische Eisenbahnmodellbau auch für Jugendliche bestens geeignet ist. Er wird an beiden Tagen in loser Folge Modelle zusammenbauen, die von den beteiligten Händlern gesponsert wurden.

Haus A-OG 58

Auch **Raphael Schindler** aus Winterthur gehört in den Junior's Corner. Allerdings macht er keine eigentlichen Workshops, aber er vertritt seinen Vater auf der grossen HO Anlage im Layoutcenter und amtiert als **Lokführer** mit langen Zügen. Auch da braucht es ein gewisses 'Fingerspitzengefühl', um mit Zügen, die aus 4-5 Dieselloks und 80 Kohlenwagen bestehen, sorgfältig zu fahren. Aber Raphael (13-jährig) sagt: **No Problem!**

Auch der beste Lokführer (Engineer) muss sich einmal verpflegen, was unter der Modulanlage äusserst bequem sein kann!

Haus A 54 (Layoutcenter)



Text und Fotos by W. Meer

Narrow Gauge in Colorado

Schmalspurbahnen wurden als Vorbilder für Modellbahnen in den USA sehr früh entdeckt, und ab ca. 1960 wurden sie sogar grosse Mode. Warum? Sie bieten dem platzbedrängten Modellbauer sehr viel: enge Geleiseradien, kurze Züge, bergiges Gelände mit Steigungen, Doppel- und Dreifachtraktion mit Dampflokomotiven und vor allem ausserordentliche Vielfalt an Fahrzeugen - denn grosse Serien wurden kaum je gebaut.

Ebenso ist die Vielfalt vom Vorbild her sehr gross. Es gab Hauptlinien mit mehreren Hunderten Kilometern Länge und entsprechenden Fahrzeugparks, es gab Shortlines mit wenigen Fahrzeugen. Es gab aber auch kurze Minenbahnen (z.B. 2 Fuss), und es gab Holzfällerbahnen mit sehr speziellen Fahrzeugen: was ist attraktiver als Shays, Climax und Heislars - völlig exotische Konstruktionen, die man in Europa nie gesehen hat. Da findet jeder Modellbauer sein Spezialgebiet - die Auswahl ist sehr gross.

Schmalspurbahnen bieten sich dem Liebhaber älterer Fahrzeuge an - neues wurde nie mehr gebaut. Nachdem man sich in der Anfangs-Euphorie reichlich mit Rollmaterial eingedeckt hatte, reichte dies - mit einigen Umbauten - bis ans Ende.

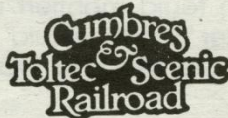
Der Modellbau entwickelte sich in diesem Rahmen in Richtung ausserordentlicher Detaillierung. Da ja keine Züge mit 100 Wagen zu bauen sind, begann man, die Modelle bis zur letzten Schraube zu detaillieren. Diese Liebe zur Superdetaillierung ist die Spezialität der Schmalspurmenschen. Und weil man keine Gelegenheit hat, sich 100 Messing-Loks anzuschaffen, wurden die Ansprüche an die wenigen Loks immer grösser. Die Schmalspurmodelle waren die ersten, die vollständig detaillierte Kesselarmaturen aufwiesen, und es gab sogar Modelle mit funktionierenden Ausgleichshebeln in der Radaufhängung.

Bei den Wagenmodellen finden sich einige Pionier-Produzenten, die ausserordentlich detaillierte Kits aus

Kunststoff-Spritzguss herstellen. Es steht nun sogar eine Welt-Neuheit bevor: ein Bausatz für eine Consolidation (2-8-0) Class C-16 der D&RGW, völlig in Spritzguss hergestellt. Gemäss einer Besprechung im Model Railroader stellt die Detaillierung alle Messingmodelle in einen düsteren Schatten. Der Bausatz erscheint im Herbst 1998, Hersteller San Juan Car Co.

Für den Modellbauer bleibt immer noch eine Menge selber zu tun. Es gibt keine fertigen Weichen, sondern nur Bausätze, die auf handverlegte Schwellen zu nageln sind. Es gibt eine Menge Kits für Gebäude, aber da meistens das Objekt, das man unbedingt haben muss, sowieso nicht als Kit erhältlich ist, sind die meisten Schmalspurbauer damit beschäftigt, dies halt scratch zu bauen - also auf Deutsch aus Rohmaterialien wie Holz, Styrene, Messing etc. Da sich der Kreis der Detailfans schon immer in Grenzen hielt, ist das Angebot an Fertigprodukten nicht überwältigend.

Touristenbahnen bieten dem heutigen USA-Bahntouristen ein reichhaltiges Anschauungsmaterial von Schmalspur. So sind heute noch in Betrieb:

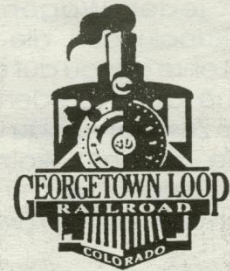


Cumbres & Toltec RR.: 64 Meilen von Antonito, Colo. über den Cumbres-Pass (10'015 Fuss hoch !) nach Chama, N.M. Diese Strecke war früher Teil der Linie Alamosa-Antonito-Chama-Durango der D&RGW. Tägliche Fahrten in den Sommermonaten mit Replika-Personenzügen. Als sensationell muss die Restaurierung einer K-27 mit Baujahr 1903 nach über 20 Jahren Stillage bezeichnet werden. Daneben sind K-36 und K-37 (Baujahr ca. 1927) in Betrieb (no stinking diesels, real steam & smoke !). Sehr viele Güterwagen im Originalzustand sind im Bahnhof von Chama abgestellt, alles kann frei besichtigt und betastet werden - eine Rarität in einer funktionierenden Bahn! Original-Bekohlungsanlage und Wassertank sind da, die

Bahnhofsanlage und das Dorf von Chama weisen sehr viel Ursprünglichkeit auf. Ein 'Must' für jeden USA-Reisenden.



Durango & Silverton RR.: 45 Meilen von Durango nach Silverton. Diese Strecke war eine Stichbahn vom Schmalspur-Knotenpunkt Durango nach dem Minen-Städtchen Silverton. Betrieb nur mit Dampflokomotiven, mehrere Züge täglich im Sommer. Silverton hat noch völlig die Atmosphäre und die Häuser einer originalen Goldgräber-Stadt, obwohl touristisch etwas aufgemotzt. Die Bahn verläuft spektakulär im engen Flusstal, klimmt auf sehr schmale Terrassen darüber. Der Bahnhof von Durango kann nicht mehr frei besichtigt werden, nur Führungen. Personenwagen zum Teil original aus den 1880igern.



Georgetown Loop RR., in Georgetown, Colo., Streckenlänge 6,5 Meilen. Devil's Gate Viaduct, eine Eisenbrücke in einer scharfen Kurve, wurde mit Sponsor-Geld neu gebaut. Ursprünglich Teil der Colorado & Southern. Hier sind zwei Shays (ex West Side Lumber Co, California) zu sehen. Wer eine Shay noch nie fahren gesehen hat, darf das gar nicht verpassen. Es ist unglaublich mit welcher Präzision alle die aussenliegenden Zylinder, Kolbenstangen, längslaufenden Achsen funktionieren - nur mit einer Nähmaschine zu vergleichen!

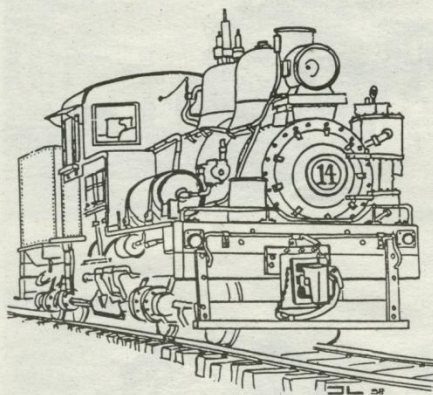
Colorado Railroad Museum
P.O. Box 10, Golden, CO 80402-0010
303-279-4591 fax 303-279-4229
800-365-6263

Narrow Gauge in Colorado - Workshops

Touristenbahnen Fortsetzung:



Colorado Railroad Museum in Golden, Co., 12 Meilen westlich von Denver. Wird gegenwärtig vergrössert. Normalspur- und Schmalspur-Ausstellung, über 50 Objekte.



3 Lokzeichnungen by J. Lütcher

Dies ist nur eine völlig unvollständige Aufzählung. Der angefressene Fan wird den Rest der Zeit damit verbringen, im unwegsamen Gelände unter völliger Missachtung der Klapperschlangen die alten Trassees aufzusuchen, und sich überglücklich schätzen, ein möglichst altes Modell eines Schienennagels zu finden und nach Hause zu schleppen.

Unsere Dioramen und Modellbau-Workshops möchten Ihnen einen Einblick in die Modell-Schmalspur-Welt geben. Wir zeigen Ihnen Ausschnitte aus unseren Dioramen und Modellen. Da jeder ein Stück seiner eigenen Modellwelt zeigt, haben wir sie mit neutralen Zwischenstücken versehen, was zu einer imposanten Anlage von 10,4 x 3,3 m wurde. Wir zeigen Ihnen auch Betrieb mit Dampflok, die mit Sound (auf Deutsch heisst das Geräusch...) ausgerüstet sind. Es sind folgende Module zu sehen:

Ophir Station by Andy Meier:



Ophir war eine Station der Rio Grande Southern in einer spektakulären Streckenentwicklung. Die Bahn folgte einem Steilhang westlich, benützte ein Seitental für eine 180 Grad Kehrschleife die auf einer langen Holzbrücke begann, mitten in der Kehrschleife lag die Station, nach einer weiteren Brücke stieg die Strecke nun in östlicher Richtung oberhalb der unteren Linie weiter an. An das Stationsgebäude war ein hochbeiniger Schuppen angebaut, der das Ende einer Minenseilbahn war. Hier wurde das Erz in die RGS umgeladen. Das Dorf bestand nur aus einigen Häusern. Ringum auf allen Bergen waren Gold- und Silberminen verteilt.

Durango by Werner Jetzer:



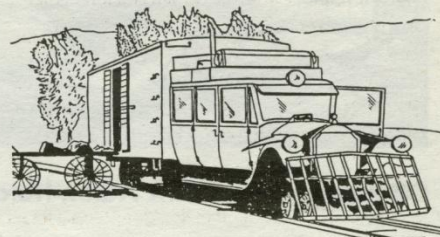
Durango nannte sich in amerikanischer Bescheidenheit "Narrow Gauge Capitol of the World". Immerhin endete hier die Hauptlinie der D&RGW von (Denver)-Alamosa-Chama-Durango. Stichbahnen gingen nach Silverton und Farmington, N.M. Die Rio Grande Southern hatte hier ihren südlichen Endpunkt. All diesem Verkehr diente das eindruckliche Stationsgebäude.

Mine(n) by Fred Kiener. Der wichtigste Grund für die Schmalspurbahnen wird hier thematisiert. Erz (Gold, Silber, Zinn, Eisen etc.), aber auch Kohle, waren die wichtigsten Güter für die Schmalspurbahnen. Umgekehrt wurde alles lebenswichtige, von Lebensmitteln bis zum Klavier herantransportiert.

Sägemühle by Philipp Gerber zeigt einen anderen Aspekt der kleinen Bahnen: Holz und seine Verarbeitung. Riesige Wälder wurden abgeerntet, die Verarbeitung erfolgte so nahe wie möglich, um unproduktive Transportkosten zu senken. Holz war ein billiges Baumaterial und fand vielfältige Verwendung.

Airfield by Robert Bürgin zeigt die unbegrenzte Phantasie der Schmalspurmenschen. Hier werden verschiedene Transportarten im Modell dargestellt.

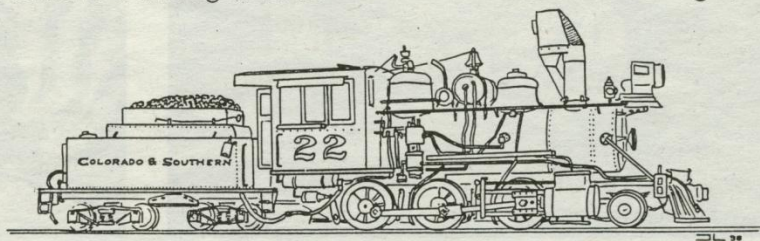
Trestle by Beat Portmann zeigt die Anwendung der Holzbauweise für lange und grosse Brücken. Viele solcher Brücken wurden später aufgefüllt und verschwanden.



Mit unseren **Workshops** möchten wir Ihnen zeigen, wie man mit Rohmaterial oder Kits umgeht, um ein detailgetreues Modell herzustellen. Wir wünschen viel Spass an der Ausstellung und besonders im **Narrow Gauge Corner!**

Haus D-EG 81

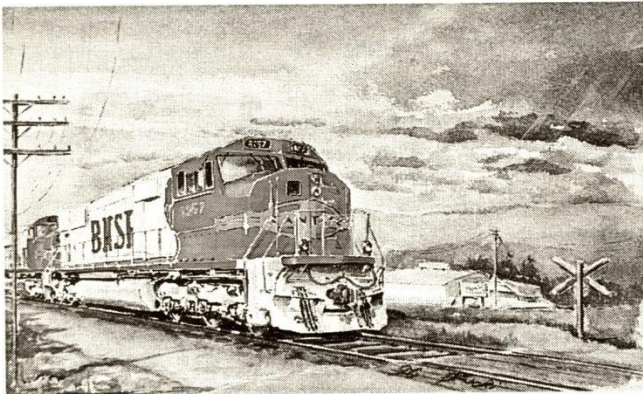
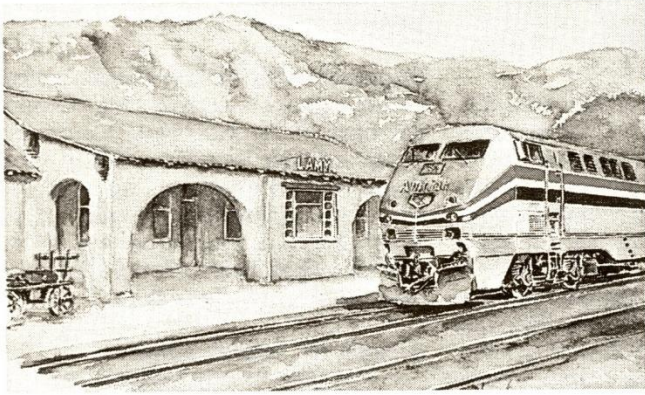
Text und Skizzen (Gebäude) by **Hansruedi Bänziger, Zürich**



Art Corner - Paintings

An der 10th werden wir einen sehr interessanten und abwechslungsreichen Art Corner mit Gemälden (Water Colors, Oil und Wood) präsentieren können. Zudem wird die hohe Kunst der Holzbearbeitung mit Workshops by E. Kathriner demonstriert.
Haus A (Treppenhaus) 38/39.

Franz Stucki aus Schliern (Bern), er ist der Künstler, der das 10th CV-Signet von Jürg Lütscher in der Aquarelltechnik zu neuem Leben erweckt hat (Titelblatt Guide und CV-Info No. 2), stellt viele schöne Gemälde zu den Themen der 10th CV aus. Alle Originale sind verkäuflich.

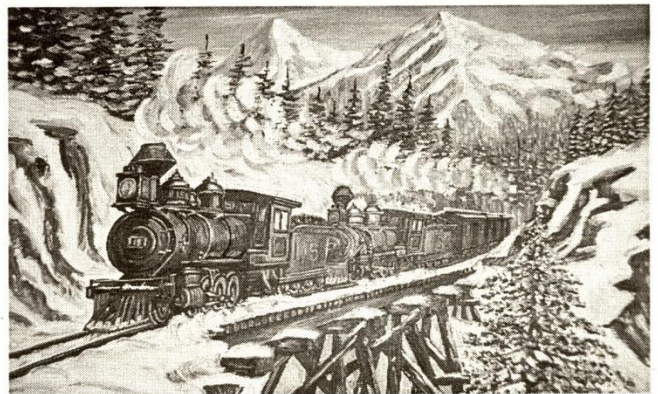
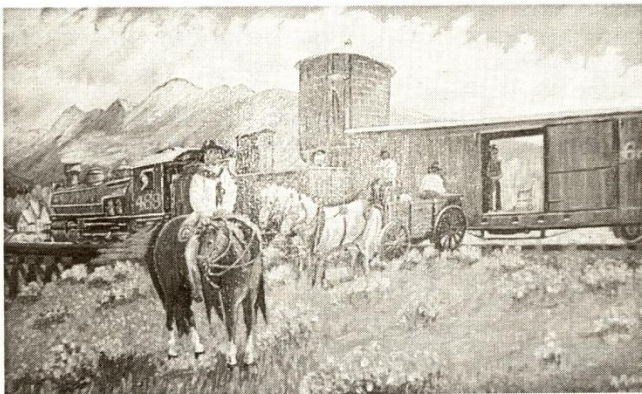


Oil Paintings by Heinz Adler, Hurden

Seit meiner Kindheit befasse ich mich mit der Malerei und seit einiger Zeit besonders für amerikanische Eisenbahnen und Landschaften. Als Amifan höre ich gerne Country Musik und trage in der

Freizeit auch Westernkleider. Zudem bin auch stolzer Besitzer einer grossen US-Anlage in Spur N. Ich zeige an der 10th CV 10 Gemälde mit Dampf- und Dieselzügen inkl. Narrow Gauge aus der Gegend der Rockies.

Text und Fotos by H. Adler

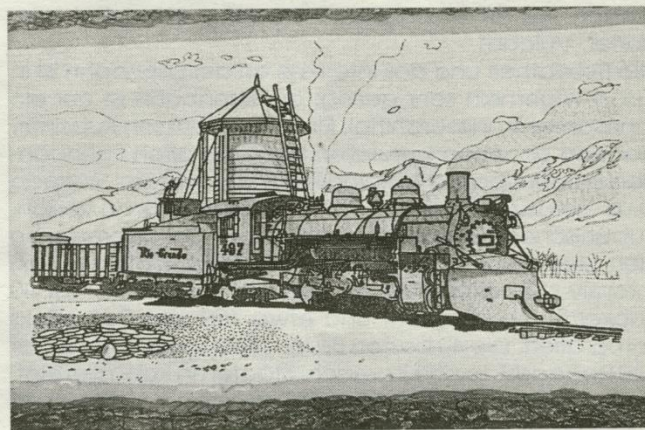
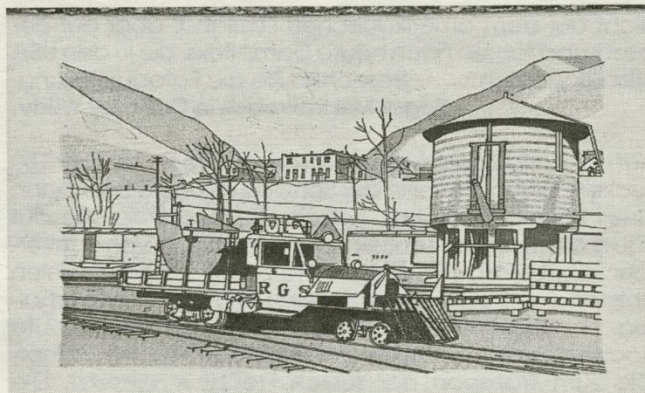
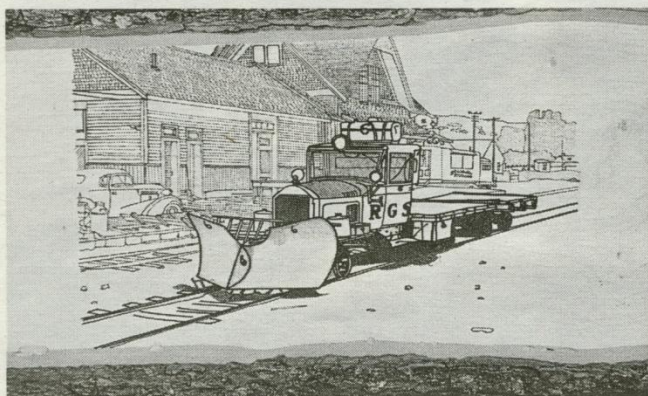


Workshops by Ernst Kathriner, Sarnen

Erstellt Holztafeln mit Gemälden aus, die 'gebrannt' oder 'geschnitzt' sind. **In loser Folge zeigt er, wie solche Kunstwerke (ohne Schnitzen) entstehen.**

Die Bilder werden zuerst auf das Brett mit Durchpausen aufgezeichnet. Nun werden die Konturen mit einem Widerstandsdraht eingebrannt. Jede Linie und jede Fläche muss separat bearbeitet werden, was einen enorm hohen Zeitaufwand benötigt. Am Schluss werden die Bretter eingewachst. Je nach Aufwand entsteht ein solches Bild in ca. 2 - 3 Wochen.

Alle ausgestellten Bilder sind zum **Jubiläumspreis** von nur sFr. 100.-/Stk. verkäuflich.



Weitere Exponate im Art Corner: Kunstdrucke bekannter amerikanischer Eisenbahnmaler und Original-Eisenbahnunterlagen zum Thema der 10th CV by **Ulf Degener, Meersburg, Germany.**

Plakat: 100 Jahre Manitou & Pikes Peak und Fahrzeuge der M&PP by **Rudi Winkler, Leipzig, Germany**

Zum Jubiläum der 10th CV haben wir auch unseren Art Corner mit **Spezialitäten** erweitert, die nicht den USA-Railroads zuzuordnen sind, aber ganz klar zum Thema **USA forever** passen. **Haus C-1.OG 75.** So präsentiert **Ruedi Schai** einen kleinen Querschnitt durch die **Stars der US-Country Szene.** Daneben zeigt er eine ungewöhnliche Collection von amerikanischen Briefmarken mit typischen Motiven von Amerika, **Stamps - The New Enthusiasm.** Wenn man schon mal in der Ferne ist, schreibt man seinen lieben Freunden auch Karten; hat man doch am Gleis viel Zeit zum Schreiben, bis der nächste Zug kommt. Geht man dann zum US Post Office, um die Briefmarken zu kaufen, ist man über die enorme Vielfalt der 'Stamps' völlig überrascht. Ich wurde ganz einfach wieder vom Sammlerfieber gepackt, denn da gab es Marken von Filmstars, Musiker, Indianerkultur oder Old West. Namen wie James Dean, Elvis, Marilyn Monroe, Humphrey Bog-

art, aber auch bekannte Zeichentrickfilm-Figuren wie Bugs Bunny, Sylvester & Tweety.

Warum Briefmarken im Art Corner? Ganz einfach - weil ich überzeugt bin, dass jede einzelne Marke ein Stück Amerika, sei es Kultur, Geschichte, Gegenwart oder Lebensphilosophie aufzeigt.

Die Ausstellungsstücke können käuflich erworben werden. Melden Sie sich beim Stand von N. Gauch im Haus A (Treppenhaus) 25. Für weitere Fragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Text by Ruedi P. Schai Jr., Bernhardzell



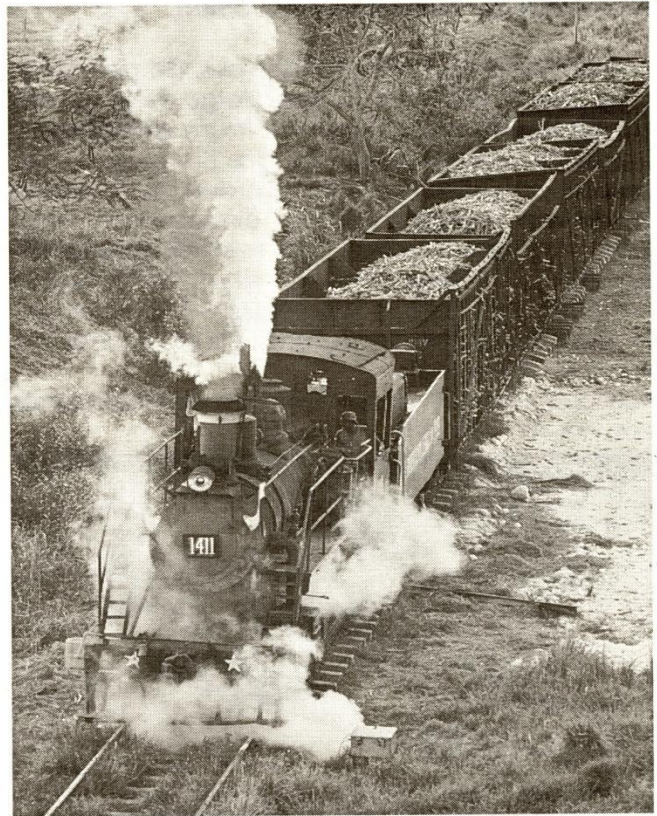
Art Corner - Fotos - Sugar Mill Railroads

Nicht auf dem amerikanischen Festland, aber auf der Insel Kuba fahren noch heute Dampflok, die in den USA erbaut wurden.

Besuchen Sie die Fotoausstellung:
Sugar Mill Railroads in Cuba by Wildy.

Auf der Karibikinsel Kuba existieren heute noch über 150 Zuckermühlen. Bevor in der Schweiz die erste Eisenbahn ihren Betrieb aufnahm, haben die Zuckerbarone auf Kuba die Dampfeisenbahn zum Transport von Zuckerrohr eingesetzt. Ein riesiges Netz von Eisenbahnlinien entstand und ist zu einem grossen Teil noch heute erhalten. So werden in einigen Zuckermühlen auch heute noch während der Zafra (Zuckerrohrernte) alte Dampflok zum Transport der süssen Fracht eingesetzt. Die zumeist über 70 Jahre alten Maschinen stammen mehrheitlich aus amerikanischer Produktion (Alco, Baldwin, Porter, Vulcan).

Die Beliebtheit und das Interesse an der Eisenbahn ist in Kuba allgemein sehr gering; die Eisenbahn ist nur ein langsames Transportmittel. Einer der wenigen Kubaner, der den enormen kulturellen Wert der alten Eisenbahnen erkannt hat, ist der Journalist Wildy (Israel Wilfredo Diaz Gomez). Mit seinen Fotos und Berichten in versch. kubanischen Magazinen versucht er das Interesse an den alten Bahnen zu wecken. Seit 1993 widmet er sich intensiv den alten Bahnen und hat inzwischen fast 40 Zuckermühlen besucht und etwa 100 alte Dampflok fotografiert. Die 40 besten Bilder, die Ausstellung: 'Sugar Mill Railroads', wurde in versch. Städten in Kuba gezeigt. Wildy wurde 1953 in der kubanischen Hafenstadt Cienfuegos geboren. Als ausgebildeter Film- und Fotoreporter hat er an vielen Dokumentarfilmen mitgearbeitet. Er ist Mitglied der 'Union of Cuban Journalists' und auch der intl. Journalisten Vereinigung. Seine persönlichen Ausstellungen wurden in Kuba schon mehrmals ausgezeichnet und seine Bilder wurden schon in Frankreich und Polen gezeigt. In Kuba erscheinen seine Bildberichte in Magazinen wie: Bohemia, Tribuna de la Habana, Opina, Pionero, Alma Mater, Juventud Técnica, Sol y Son, Sendas, etc.

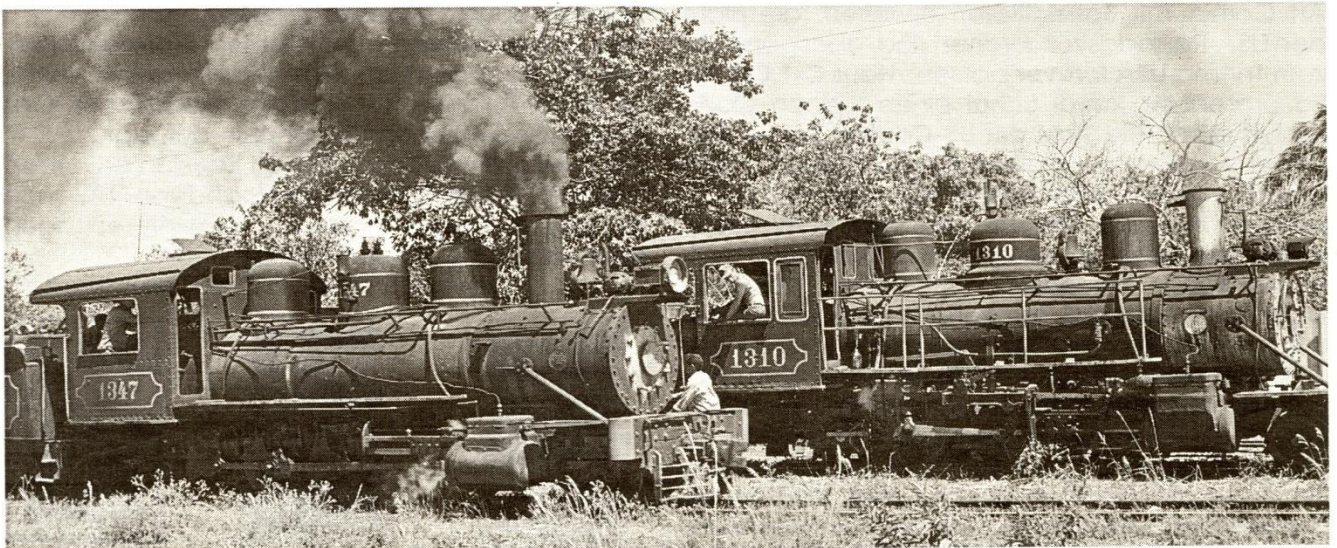


No. 1411 der Zuckerfabrik R.M. Villena, 1/96

Mit der Veröffentlichung dieser Fotoausstellung und mit dem Verkauf von Bildkopien möchten wir die Bemühungen von Wildy unterstützen, sowie den Besucher auf das vielfältige Eisenbahnland Kuba aufmerksam machen. Kontaktadresse: A. Welti, via Motta 26, 6648 Minusio
Text by A. Welti
Fotos by Wildy, Cuba

Haus C-1.OG 76

Zwei Baldwin Schmalspurlöke von 1919 der Zuckerfabrik Osvaldo Sanchez 4/95



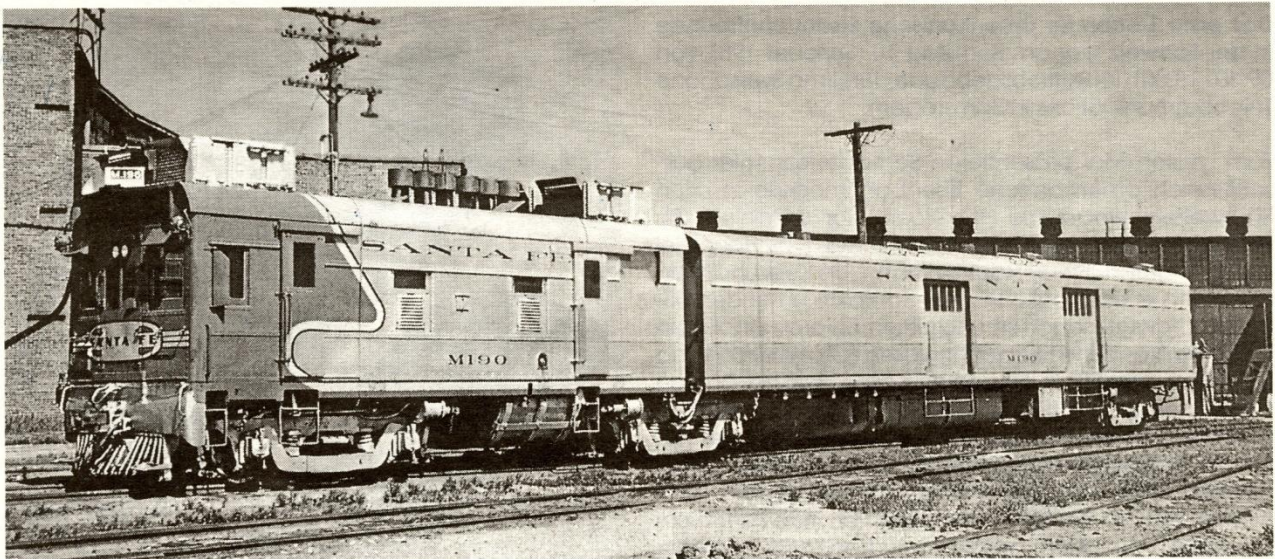


Foto: Stan Kistler / Vanishing Vistas

Da die 'Exoten' unter den Modellen nur in sehr limitierten Auflagen als teure Messingmodelle gefertigt werden und oft jahrelang nicht erhältlich sind, fasste **Franco Rossi** den Entschluss, selbst ein solches Modell zu bauen.

Beruflich mit Planungen und Bau beschäftigt, begann er sich Gedanken zu machen, wie der Bau eines solchen Modells realisierbar sei. Nachdem er schon früher versch. Eisenbahnmodelle gebaut hatte, sollten alle Erfahrungen einfließen. Im Vordergrund stand diesmal der Bau aus 'Evergreen' Plastikmaterial. Dazu mussten aus der Fachliteratur Unterlagen gesucht, Fotos vermessen und erste Skizzen sowie Entwürfe zu Bauplänen erstellt werden. Machbarkeitsstudien wurden gemacht und wieder verworfen. Zurüstteile, soweit erhältlich, mussten beschafft und ausgemessen werden, damit diese später auch genau passten oder umgearbeitet werden konnten. Dann wurde, wie schon öfters, gefachsimpelt bis

Bis eben **Albert Nold** aus Einsiedeln eines Tages eine selbst gebaute Messinglokomotive in HO, es war die 'Spanisch Brötli Bahn', präsentierte. Diese war von einem professionell hergestellten

Modell nicht zu unterscheiden. So entstanden die ersten Kontakte und Albert Nold liess sich für die Realisation dieses neuen Projektes begeistern. Nur war es diesmal keine Schweizerlokomotive, sondern ein amerikanisches Modell (ebenfalls im Massstab 1:87) und dazu erst noch ein Gelenktriebwagen.

Als versierter Modellbauer stand für ihn zum vornherein fest, dass dies ein Messingmodell sein musste. Jetzt galt es, das Ganze so zu konzipieren, dass die einzelnen Bauteile aus geätztem Messingblech auch zusammengesetzt werden konnten. Nochmals wurden alle Bauteile neu gezeichnet, ein Fotofilm belichtet, um damit das Messingblech ätzen zu können. Absolut genaue computergesteuerte Bauteilzeichnungen ergaben dann schlussendlich einen Gesamtplan. So wurden die Messingbleche in mehreren Arbeitsgängen von vorne und von hinten geätzt. Was auf dem Plan noch immer nicht ersichtlich war, entwickelte sich nun zu einem wirklich professionellen Modell. **Albert Iig** übernahm das Spritzen des Santa Fe 'Doodle Bug' so, dass es seinem grösseren Bruder bis ins kleinste Detail gleicht.

Technische Daten des Originals:

Hersteller:	Pullman Car & Co.
Baujahr:	1932
Leistung:	900 PS
Antrieb:	EMD Diesel 12-567
Länge:	90' 6" (27,2 m)
Breite:	10' 4 3/8" (3,1 m)
Höhe:	14' 9 1/8" (4,4 m)
Einsatz:	1932 - 1965

Workshops - how to do

Albert Nold präsentiert während der Convention den Werdegang von den ersten Zeichnungen bis zum fertigen Modell. Er steht für Rede und Antwort zur Verfügung.

Haus A-OG 49



Foto: Santa Fe Motive Power/J.C. Lucas

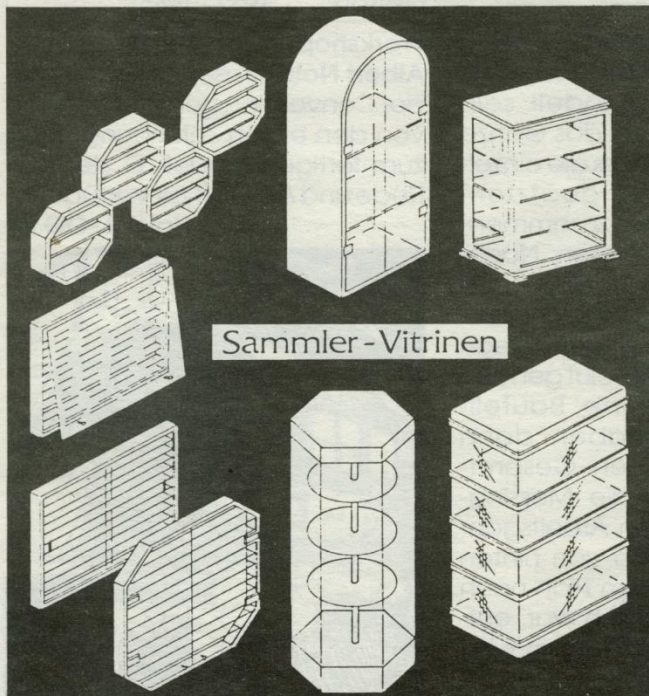
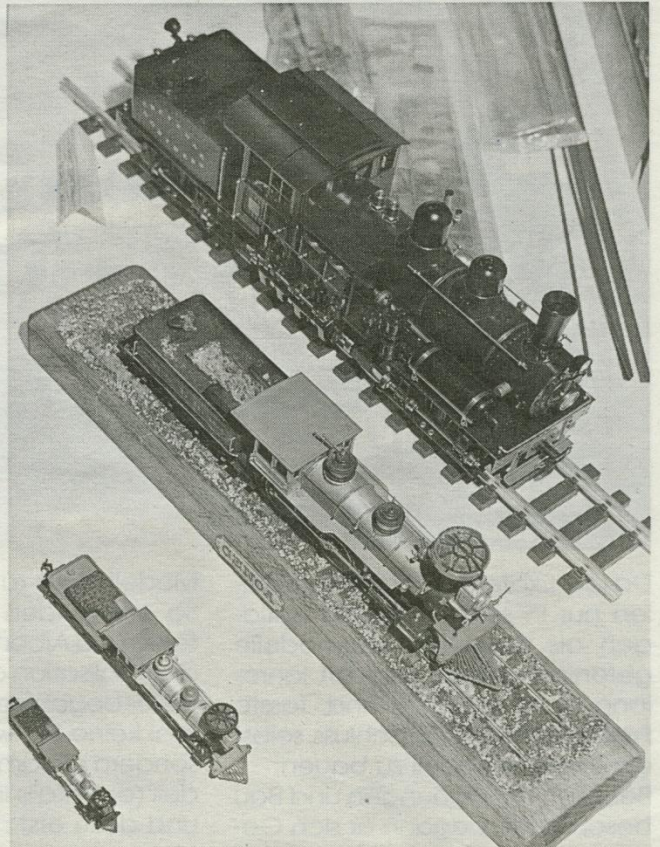
Text, Vorplanung und Bauteile F. Rossi
Detailplanung und Realisation A. Nold

First Convention 1981

Das erste Treffen für amerikanische Eisenbahnfreunde in der Schweiz war am Samstag 10. Oktober 1981 von 09.30 - 18.00 h im Betriebsgebäude der Firma Swissphone Telecommunications in Samstagern.

Zum ersten Mal präsentieren Schweizer Sammler ausschliesslich amerikanische Eisenbahnmodelle in allen Spurweiten, wobei die HO-Grösse klar dominiert. Als **non-profit Convention** ist der Eintritt frei. Das Hauptziel der 3 Initianten (Fredy Hausammann, Urs Keel und Werner Meer) ist es, möglichst viele Kontakte unter den US-Railroadfans zu schaffen und einen tieferen Einblick in das amerikanische Eisenbahnwesen (Grosstraktion und Modell) zu vermitteln. Neben den allgemein bekannten Modelle anderer Gesellschaften zu sehen sein. Bei vielen der ausgestellten Modelle, ob Dampf-, Diesel-, Gasturbinen- oder praktisch unbekannten Elektroloks, handelt es sich um Raritäten, da diese von den Sammlern modifiziert, detailliert, gespritzt und beschriftet wurden. Über 150 Modelle verschiedenster Bauarten, ab 10.00 h eine attraktive Film- und Diashow über die moderne US-Eisenbahnzene, garantieren dem interessierten Besucher einen spannenden Tag.

So präsentierte sich das Programm der ersten Convention von 1981. Ein paar wenige Dioramen lockerten das Bild der Modelle auf. Aber, es war ein gewagter Versuch, als Ergänzung zu den Treffen der Narrow Gauge Szene von Herrn Rudolf Ritter. Selbstverständlich war der Begriff



Sammler - Vitrinen

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

ADRO AG

Industriestrasse 4 Tel. 01/946 19 60
8604 Volketswil Tel./Fax 01/946 19 61

'Convention' schon noch etwas hoch gegriffen, denn die grossen NMRA Conventions in den USA waren natürlich gigantische Anlässe, wovon wir nicht einmal zu Träumen wagten. Doch ohne diesen ersten Versuch, gäbe es heute vermutlich auch keine 10th Convention. Leider ist es uns nicht mehr möglich, alle Teilnehmer aufzulisten. Ausser den 3 Initianten waren sicher dabei: C. Huber, G. Iwaszczuk, W. Lang, F. Rossi, H. Wiesmann. Ganz herzlichen Dank an Frau Erika Köchler und Herr Helmut Köchler, Inhaber der Firma Swissphone, die uns die erste und zweite CV ermöglichten (Gratis Zurverfügungstellung der Lokalitäten).

Als Nebenprodukt der Convention entstanden die monatlichen **Meetings** der **American Railroadfans**, anfänglich im Cafe Zimmermann in Rüschlikon, dann im Rest. Schenkel in Kilchberg und seit 9/93 im Rest. Oberer Mönchhof in Kilchberg.



Ein Zufall oder gekonntes Timing?

Die 1st CV war am 10. Oktober '81 und die 10th CV beginnt ebenfalls am 10. Oktober '98!

2nd Convention 1982

Die zweite Ausstellung dieser Art wurde auf 2 Tage ausgedehnt und fand am Wochenende vom 9./10. Oktober 1982 statt und konnte mit mehr Modellen und zusätzlichen Highlights aufwarten. Es war wiederum ein **non-profit** Anlass ohne Eintritt. Als Neuheit konnten wir superdetaillierte **Dioramen** und **Anlagenausschnitte** präsentieren. Zum ersten Mal wurde eine kleine **Börse** für US-Material durchgeführt und manche Rosine konnte den Besitzer wechseln. Auch ein kleiner Verkaufsstand für Literatur wurde integriert. Als Spezialität machte das **Schweizer Fernsehen** eine Reportage. Der Hauswart von Swissphone, G. Iwaszczuk, baute eine N-Anlage mit dem bekannten Tehachapi Loop. F. Rossi, Adliswil, zeigte Rangierbetrieb auf 4 m langen Modulen.



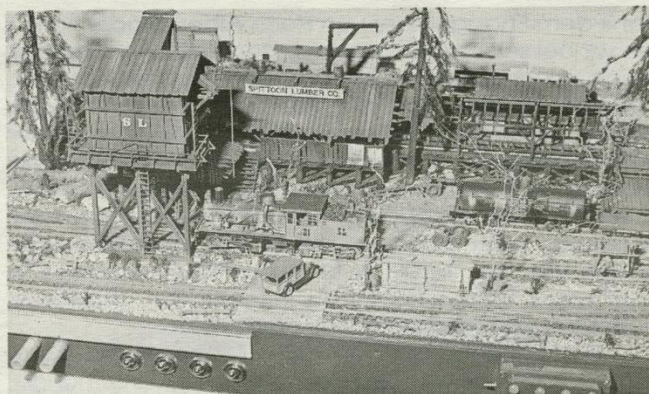
F. Rossi in Aktion (im Hintergrund R. Scherler)

W. Reisch, Zürich, zeigte zusammen mit U. Kunz einen detaillierten Anlagenausschnitt in HO_{N3}.



Ein Ausschnitt aus der HO_{N3} Anlage von Buzzi Reisch.

F. Reichlin, Adliswil, präsentierte seine Sierra RR HO Anlage. C. Huber, Zürich, glänzte mit einer Sägerei in HO. Viele neue Helfer und Aussteller haben die 2nd CV entscheidend mitgeprägt. Hier ein paar weitere Namen: W. Bussien, G. Caprez, J. Egger, F. Hausammann, E. Hertach, U. Keel, P. Kolb, U. Kunz, W.&R. Lang, B. Lehmann, A. Mader, A. Meer, W. Meer, F. Meier, W. Meier, S. Odermatt, Old Pullman, K. Peter, M. Peter, F. Reichlin, W. Reisch, R. Scherler, H. Schindler, D. Stehli, H. Wiesmann und andere.



A. Mader, Zürich, stellte ein Diorama mit seiner 'Spittoon Lumber Co.' aus. Eine wunderschön detaillierte Szene einer Sägerei, die nun an der 10th CV, integriert in seiner HO_{N3} Anlage, ausgestellt wird.



Wer kennt ihn nicht? Max Peter aus Zürich ist der Spezialist für Southern Pacific und die traumhaften 'Streamliner' Personenzüge der 40-er und 50-er Jahre. Er wirft gerade einen prüfenden Blick auf die beiden Züge, ob die Wagen auch richtig zusammengestellt sind! Er wird von uns liebevoll, Professor Peter genannt, was bestens zu seinem enormen Wissen passt. Zudem gibt er uns jederzeit viel Wissenswertes über die US-Eisenbahnszene weiter, wofür wir uns ganz herzlich bedanken.

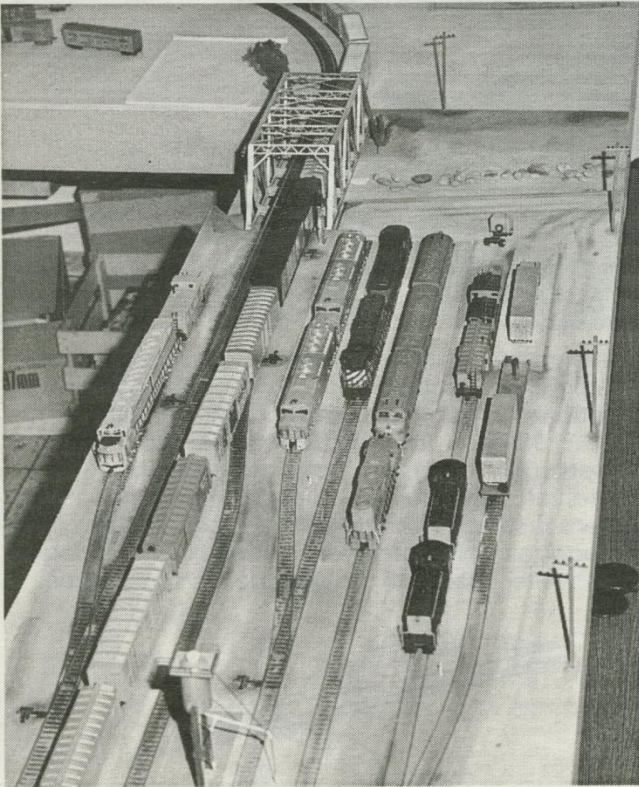


Als die zweite CV vorüber war, machten wir uns über die Zukunft Gedanken. Die Räumlichkeiten bei Swissphone haben die Kapazitätsgrenze erreicht. Wo könnten geeignete Lokalitäten zum Nulltarif im Grossraum Zürich gefunden werden? Da der Aufwand für die Helfer bereits recht gross war, entschieden sich die Railroadfans durch eine Umfrage auf einen Zweijahres-Turnus, alternerend mit den Modellbautagen im VHS in Luzern.

3rd Convention 1984

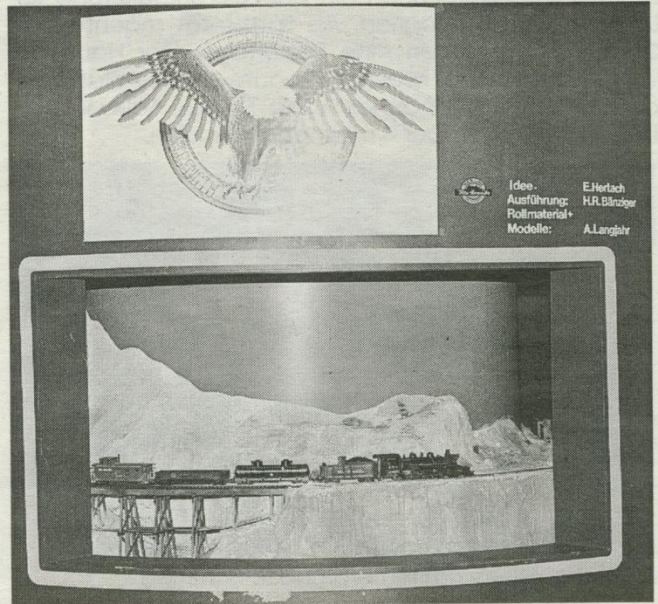
Dank dem Engagement von Herrn **Albert Mader** konnten wir bei seinem Arbeitgeber, der **Wasserversorgung Zürich**, einen neuen und grösseren Ausstellungsplatz belegen. Mit einem grossen Parkplatz vor dem Haupteingang und der Anbindung an das VBZ-Netz, sowie dem direkten A-1 Anschluss hatten wir ideale verkehrstechnische Randbedingungen. Aber auch die Lokalitäten mit einem grosszügigen Vorführraum für Film- und Diashows, einer schönen Self-Service Cafeteria und versch. Räumen für die Ausstellung haben unserer CV viele neue Möglichkeiten zur Präsentation gegeben. **Sicher ein ganz grosser Schritt nach vorne.**

Das Wochenende vom 27./28. Oktober stand ganz unter dem Zeichen der 3rd Convention. Neue Öffnungszeiten (Sa 10.00 - 18.00 und So 10.00 - 16.00 h) wurden eingeführt, die auch noch an der 10th CV beibehalten werden. Auch die dritte CV hatte als **non-profit** Anlass keinen Eintritt, was von vielen Besuchern mit Erstaunen verdankt wurde. Auch wurde die **Besucherliste** eingeführt, um in 2 Jahren die Leute mit einem Mailing auf die nächste CV aufmerksam zu machen.



Ein grosses Projekt haben die Herren F. Rossi, Adliswil und R. Scherler, Bern in Angriff genommen. Sie bauten für die 3rd CV eine modulare HO Fahranlage. Sie bestand aus 8 Modulen und war 6 x 2,7 m gross. Endlich konnten Züge 'in Motion' (in Bewegung) gezeigt werden. Doch beim Aufbau war der 'Teufel' in der Elektrik. Irgendwo war ein Kurzschluss und die Anlage musste provisorisch neu verdrahtet werden - Nachtschicht war angesagt. Doch schlussendlich konnten die Züge ihre Runden drehen - Congratulations!

Weitere Aussteller mit Dioramen: P. Frei, Wädenswil (grosse Woodtrestle in HO_{n3}), A. Mader, Zürich (superdetaillierter 'Saloon' mit Interieur und Bahnhofsmodule), A. Abbühl, Bergdietikon (Diorama mit Sägerei und Schuppen, superdetailliert), D. Haltmeier, Winterthur (N Dioramen), P. Gloor, Bachenbülach (HO Diorama), C. Huber (HO Diorama Rio Grande mit Lokschruppen), F. Kiener, Bern (On3 Diorama mit Sound).

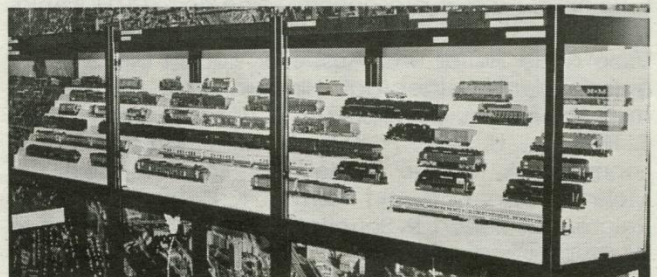


Idee: E.Hertach
Ausführung: H.R. Blüthner
Rollmaterial: A.Langjahr
Modelle: A.Langjahr

Als Attraktion organisierte E. Hertach eine On3 Demoanlage, wo sich die Landschaft drehte und der Zug mit einem Draht fixiert war. Die Illusion war perfekt.

Film- und Diashows by: D. Gorgass, W. Meer, W. & R. Lang, A. Dubs, J. Lütcher, G. Caprez.

Ein weiteres Problem war die Präsentation der vielen Modelle. Wir brauchten Vitrinen. Einerseits konnten wir uns Vitrinen vom ARRCs ausleihen, aber das reichte nicht und andererseits kam Mieten oder Kaufen aus Kostengründen nicht in Frage. So konnten wir Dank der grossartigen Unterstützung von Heinz Merz aus Reinach auf selbstgemachte Vitrinen (nach unseren Angaben) mit Beleuchtung zählen. Eine massive Stahlrahmenkonstruktion machte die Montage zum Kinderspiel. Er baute uns 8 Vitrinen zu 1 m Länge und 5 Stk. zu 2 m und verrechnte uns nur das Rohmaterial - herzlichen Dank! Für die Aufstellung der Modelle fertigten wir Styroportreppen an. Dadurch konnten die Modelle gut präsentiert werden.



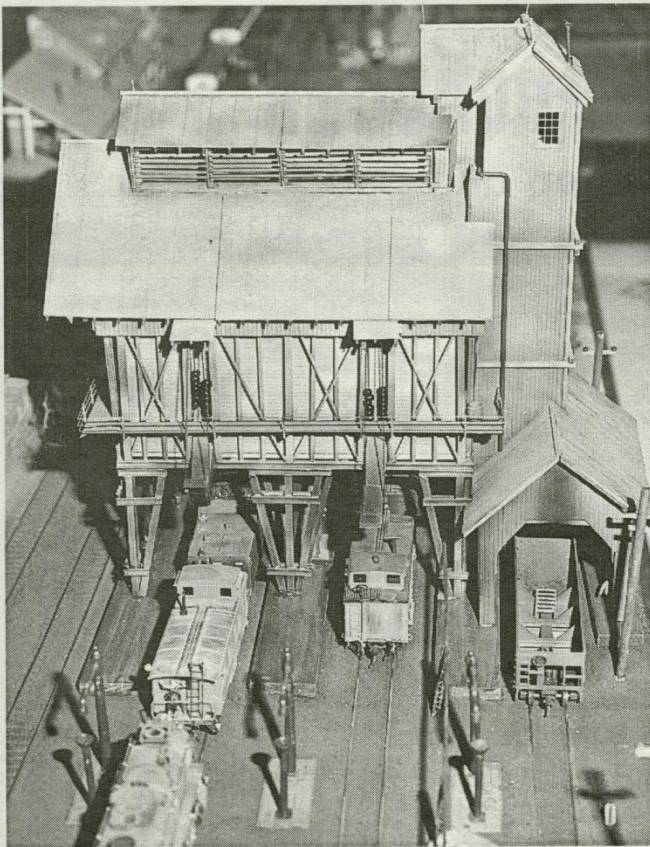
3rd Convention 1984

Der erste Visitor Pass (2 Varianten) wurde von M. Peter und P. Dossenbach entworfen.



Es war ein äusserst gelungener Anlass, der eine enorme Vielfalt an US-Modellen zeigte, ein Programm mit vielen Aktivitäten bot, aber auch den Gedankenaustausch pflegte und neue Kontakte schaffte. Mit 435 Besuchern war die 3rd CV sicher ein Erfolg. Es entstand ein unaufhaltsames Wachstum für die amerikanische Eisenbahnszene, das sich während den nächsten Jahren bis zur 10th CV emporarbeiten wird. Wir bekamen sogar Dankesbriefe mit Komplimenten aus dem Ausland. Das spornte uns derart an, dass wir für die 4th CV mit etwas ganz Speziellem aufwarten wollten. Die Pläne für den ersten **CV-Guide** (Programmheft) wurden geschmiedet.

Der Eigenbau-Kohlenturm von F. Rossi war ein 'Eye-Catcher' auf der HO Modulanlage.



Brass & Books

Welcome to the 10th 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

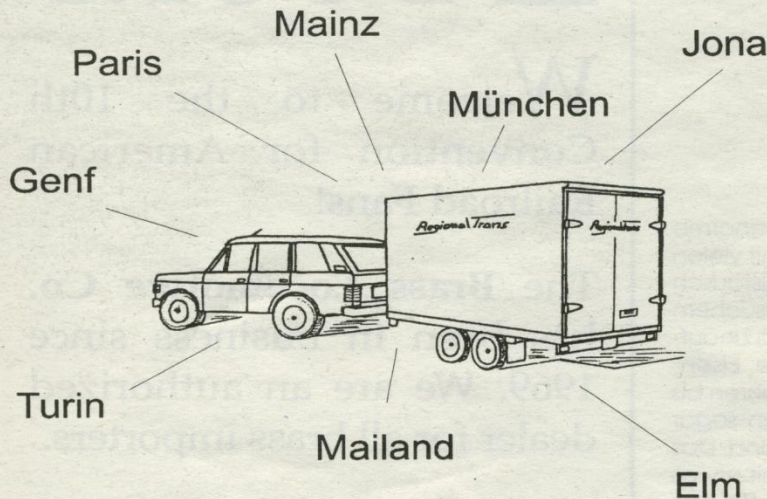
Phone: 760-736-9284

Fax: 760-736-9283

e-mail: info@brasslocomotive.com

Regional Trans

Express Transporte im In - und Ausland



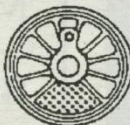
- Schnell
- Zuverlässig
- Kostengünstig

Tel. 055 / 280 50 64
Fax. 055 / 280 23 41

Postfach 30
CH-8738 Uetliburg

Auch die US-Anlage "The Bay Shore Line" wird von uns transportiert

FEATHER PRODUCTS



300m² Exklusiv US-Modellbahnen und Spezialartikel



US-Diesellok EMD GP-38-2 sFr.298.00

# 101	Burlington Northern	grün/schwarz
# 102	Santa Fe	blau/gelb
# 103	Canadian Pacific	rot
# 104	Union Pacific	gelb/grau

~ Wechselstrom ~
US-Modelle

US-Caboose (Schlusswagen) sFr.39.00

# 1001	Burlington Northern	grün
# 1002	Santa Fe	rot
# 1003	Canadian Pacific	gelb
# 1004	Union Pacific	gelb



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

FEATHER's US-Modellbahn Shop
Hermetschloostr. 75 Postfach CH-8010 Zürich
Tel: 01 433 14 54 Fax: 01 433 14 64
Homepage: www.feather.ch **E-Mail:** feather@bluewin.ch

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

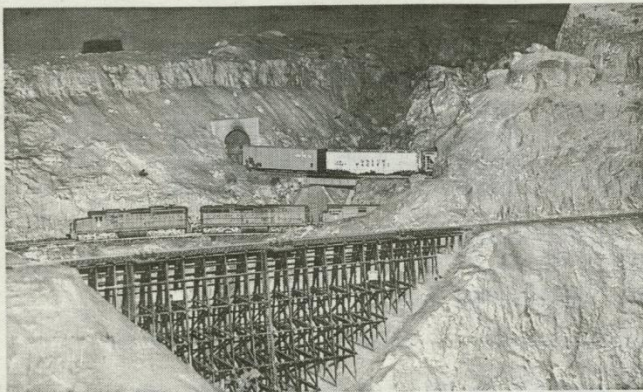
Die 4th CV findet wiederum in der **Wasserversorgung Zürich** statt. Auch dieses Jahr wird kein Eintritt verlangt. Der erste **CV-Guide** wird lanciert. Der Inhalt beträgt lediglich 16 Seiten. Die Kosten werden von ein paar wenigen Inserenten getragen, wobei Herr Cantieni vom Printhouse Kilchberg einen äusserst günstigen Preis verrechnet hatte.

Wir haben einen 40' Trailer von Athearn mit dem RR-Fans Signet (rot/weiss/blau) bedruckt (Tampondruck durch Swissphone mit der Hilfe von Peter Stalder, gratis). Es gab auch einen Visitor-Pass und den Convention-Kleber mit unserem Signet. Das **Signet** wurde von **Max Peter** aus Zürich kreiert.



Wir hatten folgende Händler mit Info-Ständen: Cheyenne Northern Models, Feather Products, Kurt Kriewall, Mixed Trains, Old Pullman, Rittech SA, Trainmaster by W. Meer.

Zum ersten Mal führen wir **Layouttours** zu einer Heimanlage durch. Die grosse Union Pacific Anlage (Cheyenne Northern Division) von Werner & Rosmarie Lang (Hausen bei Brugg) hat viele Besucher ins Staunen versetzt. Auf 2,5 x 8 m Fläche legen Züge eine Höhendifferenz von 95 cm zurück. Es fahren gleichzeitig 2-3 Züge und die Fahrzeit beträgt volle 15 Minuten.



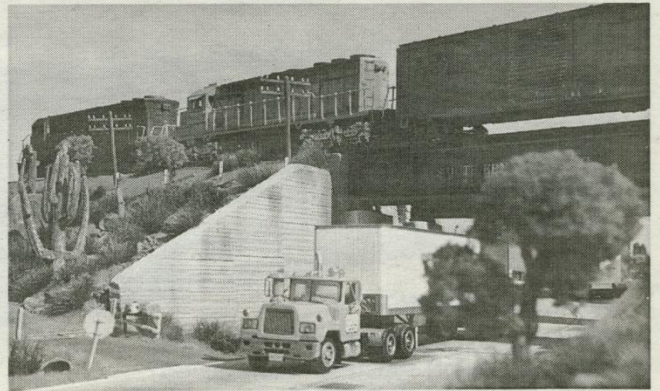
Ausschnitt von der sensationellen HO-Anlage von W.&R. Lang

Die anfänglich für die 3rd CV gebaute HO-Modulanlage von F. Rossi und R. Scherler wurde durch je 3 neue Elemente von P. Dossenbach und W. Meer auf eine Länge von 10 m vergrössert. 2-3 Züge können mit über 100 Wagen darauf verkehren.

Weitere Aussteller mit Modulen waren: F. Reichlin (Adliswil) mit seiner 'Sierra Railroad', eine HO-Rangieranlage; D. Hunziker (Zürich) mit seiner 'Lucky Silver Mine', ein On3-Diorama. Sogar ein eisenbahnbezogenes Kreuzworträtsel von U. Keel machte Furore. Ebenfalls neu waren **Clinics** und **Workshops**. Hier zeigten Spezialisten, wie Modellbau gemacht wird: F. Kiener (Bausätze für Rollmaterial und Gebäude aus Holz, Gleisbau), J. Lütcher (Plastik und Messing als Werkstoff, Löten & Kleben, Scratchbuilding & Kitbashing), W. (Buzzi)

Reisch (Decals), A. Dubs (Motorenumbau und Kadee-Montage).

Das **Film- und Diaprogramm** wurde präsentiert von: J. Lütcher, M. Lengacher, U. Keel, Rittech SA, C. Steiner & M. Singer, P. Gloor, A. Lang, W.&R. Lang.



Als wäre es Wirklichkeit - HO Modul von L. Wiss aus France.

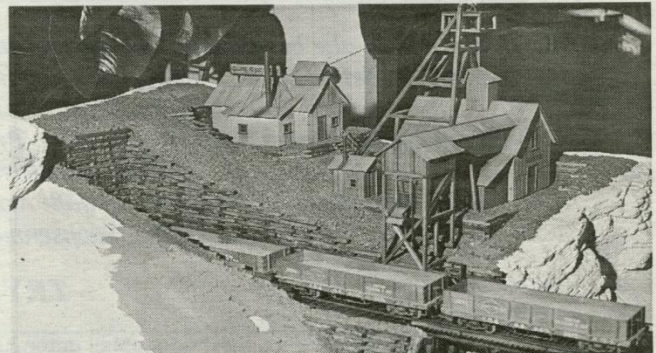
Zum ersten Mal hatten wir einen hochkarätigen Aussteller aus dem **Ausland**, nämlich **Lucien Wiss** aus Strasbourg, France. Die HO-Module glänzten durch eine sehr wirklichkeitsnahe Landschaftsgestaltung. Das darauf ausgestellte Rollmaterial von Mike Fritz war realistisch gealtert.



Die beiden UP Freaks Werner & Rosmarie Lang, Hausen.

An der kleinen Börse für US-Modelle haben viele 'Leckerbissen' die Hand gewechselt.

N. Gauch zeigte seine American & Canadian License Plates Collection.



Eine Mine auf der 'Sierra RR' in HO von F. Reichlin

BRAWA

präsentiert auch 1998 eine attraktive
Auswahl von USA - Modellen in N + H0 von



Alle
Life-Like-
Modelle
sind inter-
national
limitiert !

ALCO PA/PB in H0 + N

0800 H0 UNION-PACIFIC A-unit no. 600
0801 H0 UNION-PACIFIC A-unit no. 601
0802 H0 UNION-PACIFIC B-unit no. 605B

lieferbar auch als SANTA FE und DENVER & RIO GRANDE sowie entsprechend in Baugröße N !

Alle Informationen über das aktuelle BRAWA-LIFE-LIKE-Programm
finden Sie im NEUHEITEN-PROSPEKT 1998 - bitte anfordern bei:

BRAWA ARTUR BRAUN GmbH + CO, P.O. Box 1260, D-73625 Remshalden

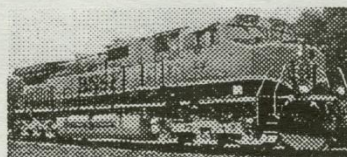
oder in der Schweiz bei:

BÄNNINGER AG, P.O. Box 115, CH-8408 WINTERTHUR

BRAWA



All American Trains



Rathaus Arkaden (Am Neumarkt 1) 41564 Kaarst
Telefon +49 (2131) 76 96 40 Fax +49 (2131) 76 96 41 (Germany)
Mo - Wed 10.00 - 18.30, Thu + Fri 10.00 - 19.30, Sat. 9.30 - 14.00

Das Fachgeschäft für Amerikanische und Europäische Modellbahnen

<http://home.t-online.de/home/all-american-train> all-american-trains@t-online.de

Wir führen alle bekannten US-Marken wie Accurail, Aristo, Athearn, Atlas, Bachmann, Concor, deLuxe, E&C Shops, Intermountain, IHC, KATO, LifeLike Proto 2000, MDC Roudnhouse, Micro Trains Lines, Overland Inc., Pentrex, StPV, Walthers u.v.m. Kleinteile (eg. Detail Asso., Detail West, Precision Scale, Tichy Train) und nicht lagernde Artikel bestellen wir wöchentlich !!

Unser Europäisches Programm umfaßt Arnold, Brawa, Fleischmann, Liliput, Trix, Roco, Piko, Sachsenmodelle und Gützold.

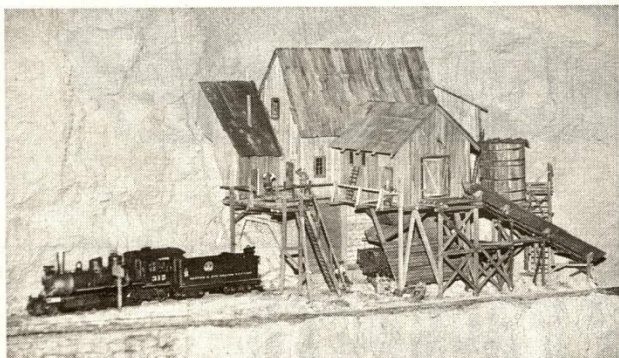
TRY US !!!

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,- auf Scheck, Vorkasse oder Kreditkarte (VISA/Euro/Amex)
Inhaber: Rainer Hartmann Bankverbindung: Konto 800 202 74 Sparkasse Neuss BLZ 305 500 00

5th Convention 1988

Schon zum dritten Mal sind wir in der Wasserversorgung Zürich und lancieren die 5th CV am Wochenende vom 12./13. November 1988. Wiederum non-profit - also kein Eintritt. Der **2. CV-Guide** ist bereits auf 24 Seiten Inhalt angewachsen. Zu den bekannten Inserenten der US-RR-Szene sind neu American Airlines, SSR-Reisen, VISTA-Reisen, Steam Powered Video und LPC N. Gauch hinzugekommen. Die Druckkosten konnten wieder durch die Inserenten abgedeckt werden, wobei wir Dank einem guten Angebot von Herrn B. Eggenschwiler, den Guide bei der Druckerei Dietschi AG in Waldenburg drucken liessen.

Als Novität wurde für die 5th ein **Generalthema** festgelegt: **Narrow Gauge** und **Rio Grande**. Das Thema Schmalspur hatte Fred Kiener aus Bern mit seiner **'Monarch Branch'** in On3 ganz speziell hervorgehoben. Mit Sound hatte er alle Besucher in den Bann der Dampflokära gezogen. Diese Module wurden übrigens im American Layoutcenter Adliswil integriert und können an den Layouttours der 10th CV mit Fahrbetrieb besichtigt werden.

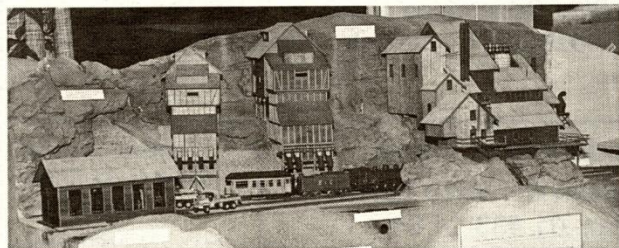


Eine Mine (Eigenbau) auf der 'Monarch Branch' by F. Kiener

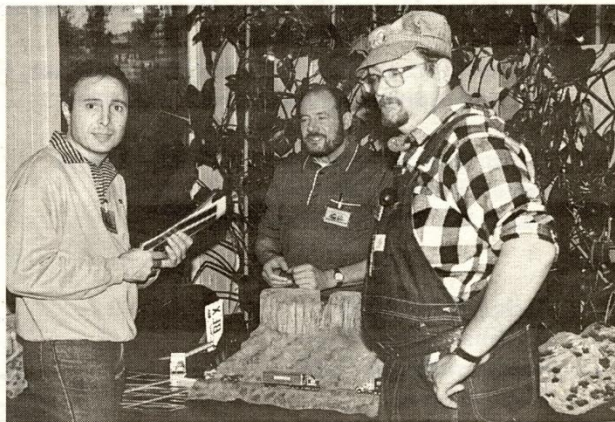
Mit Minivans wurden **Layouttours** zur Besichtigung der HO-Modulanlage nach Adliswil durchgeführt.

Film- und Diashows by: J. Lütcher, M. Lengacher, P. Gloor, U. Höni, P. Kolb, W.&R. Lang, U. Keel und T. Rothenhäusler. **Clinics** by: P. Dossenbach (Felsnachbildung aus Polyurethanschaum), J. Lütcher (Spritzen von Modellen).

Dioramen und Module by: C. Huber, Zürich (O Module 6 m x 65 cm, stehen jetzt im Laden von W. Meer), P. Dossenbach, Vilters (Diorama mit Drehscheibe und Roundhouse: Last Days of Steam on the Rio Grande), B. Hilpert, Diessenhofen (Spur N Modul: Pennsy RR Conemaugh Division), D. Stehli, Zürich (HO3 Modulanlage in versch. Baustadien).
Foto unten

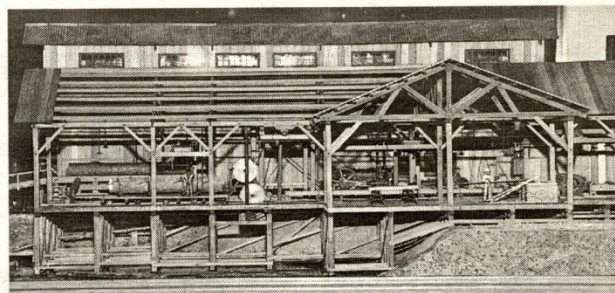


A. Abbühl, Bergdietikon (HO-Diorama: Logging), P. Gloor Bachenbülach (HO3 Modul: Southwestern Colorado), H. Eichenberger, Bern (HO Diorama), R. Scherler Bern (HO Diorama mit Minenbahn. Ein Element steht jetzt im Layoutcenter), D. Haltmeier, Winterthur (N Diorama mit Bahnhof), E. Häseler, Horgen (N Diorama), U. Gelb, Adliswil (N Diorama Amtrak).



3 Kapazitäten aus France: v.l. M. Foissy, L. Wiss, M. Fritz

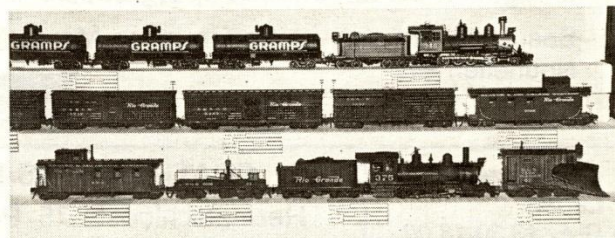
Ausländische Aussteller: L. Wiss & M. Fritz, Strasbourg, France (HO Module), M. Foissy, Paris, France (On3 Diorama mit Sägerei, superdetailliert).



Die superdetaillierte Sägerei von M. Foissy fand viel Beachtung

Am Samstagabend fand das CV-Dinner im Hotel Nova Park statt.

Mit der **5th CV** haben wir dank hochkarätigen Ausstellern einen grossen Schritt in Richtung **Qualität** realisieren können. Unser Bekanntheitsgrad wurde aber auch durch eine gute Nachlese mit Messeberichten in den Fachzeitschriften gefördert. Wir dürfen mit gutem Gewissen sagen: Die 5th CV war ein grosser **Erfolg**.



On3 Schmalspurmodelle von D&RGW (Rio Grande)

Wählen Sie uns für Ihre Informatik-Ausbildungsprojekte als Partner und Sie verpassen 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, Kursort (ganze Schweiz) und Kursdaten.

Verlangen Sie unter 031 633 29 11 eine unverbindliche Beratung oder orientieren Sie sich: www.bedag.ch.

Bedag Informatik
Ausbildungszentrum
Papiermühlestr. 130
3063 Ittigen



FEATHER PRODUCTS

300m² Exklusiv US-Modellbahnen und Spezialartikel



Das ultimative US - Modellbahn-Geschäft
Sie erhalten bei uns ein **riesiges Angebot** aus den USA und Kanada. Fachkundige Beratung in den Spuren N - HO - O und G. Vollservice mit Werkstatt für Umbau- und Spritzarbeiten.

Im Laden finden Sie Dioramen und Kleinanlagen in verschiedenen Spurgrossen.

Besuchen Sie uns, es treffen jeden Monat Neuheiten ein.



Kataloge per Versand bestellen

Walther's HO mit 1000 Seiten CHF 39.00
Walther's N / Z mit 450 Seiten CHF 33.00
FP-Modellbauer Katalog 98/99 CHF 10.00
Beinhaltet hauseigene Spezialitäten.
Kataloge zuzüglich Versandkosten

Kostenlos anfordern:

Mailing (*Rundschreiben*) N, HO oder O
Bitte Spurgrosse angeben
Videoliste, Bücherliste, Digitrax, System One

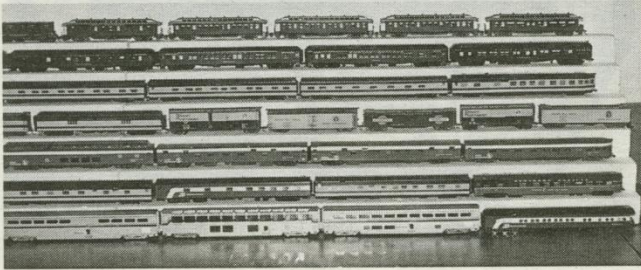


Öffnungszeiten:
Laden
Di-Fr 13.30-18.00
Samstag
10.00-16.00

FEATHER's US-Modellbahn Shop
Hermetschloostr. 75 Postfach CH-8010 Zürich
Tel: 01 433 14 54 Fax: 01 433 14 64
Homepage: www.feather.ch **E-Mail:** feather@bluewin.ch

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

Zum letzten Mal sind wir in der Wasserversorgung Zürich zu Gast. Am Wochenende vom 29./30. September 1990 läuft die 6th CV von Stapel. Immer noch kein Eintritt! Der **CV-Guide** ist bereits auf **40 Seiten** Inhalt angewachsen und widmet den Themen 9 Seiten Informationen. Hauptthema: **Passenger Trains**, Nebenthema: **Canada**.

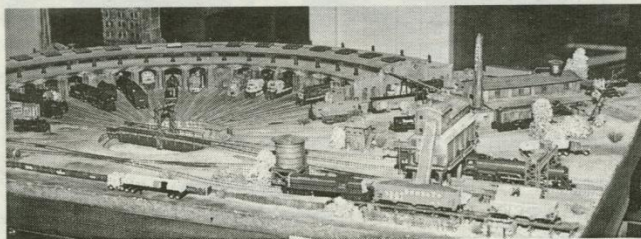


Passenger Trains: GN Empire Builder in versch. Epochen P. Kolb

Film- und Diashows by: P. Gloor, P. Kolb, R. Humbel, F. Rat, W. Meer.

Clinics by: F. Kiener (Herstellung von Modellbäumen), D. Stehli (Bauen mit Holz).

Aussteller mit Dioramen, Modulen und Anlagen: C. Zaugg und H.R. Egli, Dietikon & Kloten (Zum ersten Mal nimmt **Ntrak** (CH) mit ihren genormten Ntrak Modulen teil.), M. Wüest, Basel (HO Modulanlage: Maine Central RR), U. Brombacher & U. Schopfer, Steinen & Basel (O/On3 Module: Last Waterstop), U. Weibel, Frauenfeld (HO Brückenmodul: Kootenai River. Ist heute im Layoutcenter in der HO Anlage Ilg/Schindler integriert).

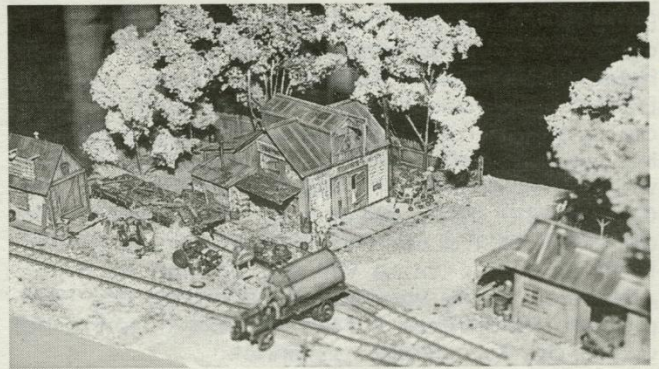


N Modul: Turntable mit Roundhouse by E. Hänseler, Horgen

A. Abbühl, Bergdietikon (HO Dioramen: Holzrestle und Silbermine), F. Kiener, Bern (O/On3 Durango Station im Bau. Wird an der 10th CV im Narrow Gauge Corner durch W. Jetzer ausgestellt).



On3 Diorama mit superdetaillierter Garage H. Rietschle, Zürich



Ein ausgesprochen hochstehendes HO Diorama kam unerwartet von Jörg Hartmann aus Hannover.

S. Binzegger, Baar (HO Diorama: Westernstadt), D. Arnold, Seedorf (N Diorama: Red Rocks), D. & P. Ruf, Schaffhausen (HO Diorama: Comox Scrap Co.), W. Meer, Kilchberg (HO Turntable mit Roundhouse built by E. Hinz), H. Eichenberger, Bern (In Memoriam durften wir seine HO Module ausstellen), N. Gauch, Kilchberg (License Plates Collection).



Zum letzten Mal wurden mit Minivans Layouttours nach Adliswil ins Layoutcenter gemacht.

Unsere beiden Driver: R. Genking und M. Eichholzer.

Und am Samstagabend findet das traditionelle Convention Dinner im Hotel Nova Park statt.

Mit 760 Besucher hatten wir etwas weniger Leute als vor 2 Jahren, dafür war es ein interessiertes Fachpublikum.

In der Eisenbahnzeitschrift ist eine 4-seitige Reportage mit 2 Seiten Color und 2 Seiten B/W erschienen.

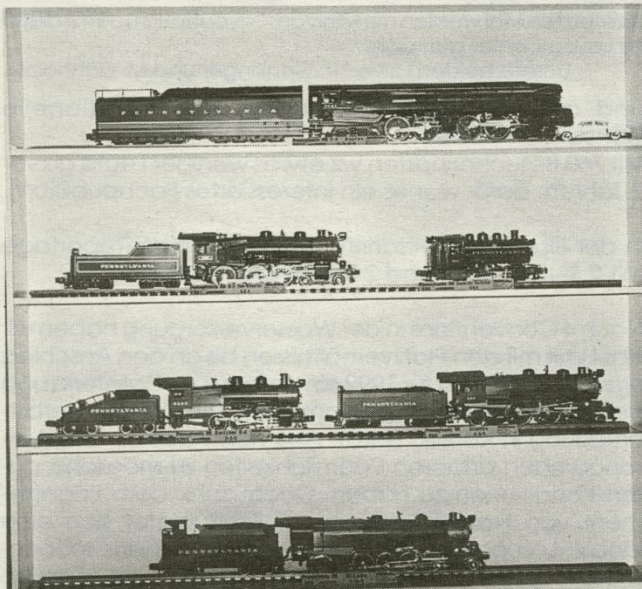
Nach 4 Conventions in der Wasserversorgung haben wir das Limit mit den Platzverhältnissen bis an den Anschlag erreicht. Zudem ist für 1992 ein Umbau der Cafeteria und des Haupteingangs geplant, der mit unserer Herbstbelegung in Konflikt gerät. Also heisst das für uns, Ausschau nach anderen Räumlichkeiten zu möglichst guten Konditionen zu haben. Doch dank dem Engagement von **Franco Rossi** aus Adliswil bietet sich eine ideale Lösung an. Wir dürfen das Schulhaus Kronenwiese in Adliswil belegen, wo wir bereits unsere Anlagen im Dachgeschoss untergebracht haben.

Ein neuer Standort mit vielen neuen Möglichkeiten, aber auch gewissen Einschränkungen. Wir können im **Schulhaus Kronenwiese in Adliswil** 3 Geschosse und den Dachstock mit den Anlagen belegen. Somit entfallen die Layouttours mit den Minivans, dafür können die Tours ins Layoutcenter direkt im Ausstellungsgelände realisiert werden. Bekanntlich sind die Lichtverhältnisse in den Gängen eher dürrig. Mit einer speziellen Lampenständer-Konstruktion durch Heinz Merz aus Reinach (er baute früher schon unsere Vitrinen) konnten wir mit FL-Armaturen (gratis vom Schulhausumbau) das Lichtproblem bestens lösen. H. Merz sei gedankt, denn er hat uns nur das Rohmaterial verrechnet.

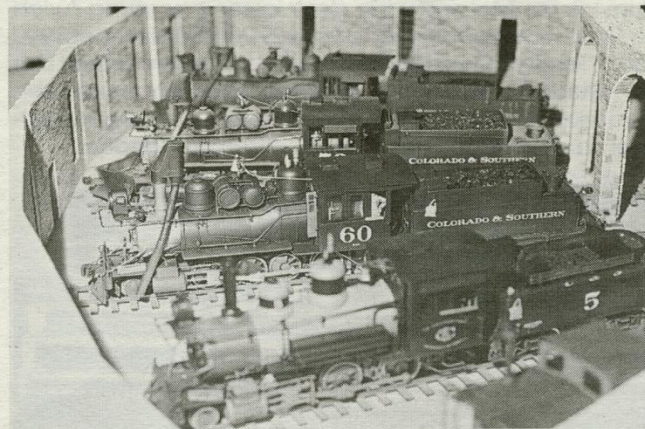


Bill Dougherty aus Denver machte uns dieses exklusive 1/2 inch (1:22,5) Diorama speziell für die 7th CV. Es wird an der 10th CV im Haus B nochmals zu bewundern sein.

Auch mussten wir Tische anmieten, doch einen Teil konnten wir durch T. Rothenhäusler vom Landesmuseum ausleihen. Die Cafeteria ist in der Schulküche und wurde von Erika & Franco Rossi organisiert. Die Problematik einer neuen Infrastruktur konnte bewältigt werden und das Resultat hat alle Erwartungen übertroffen. Obwohl auch die 7th CV noch ohne Eintritt realisiert wird, werden wir für die Zukunft nicht mehr ohne auskommen.



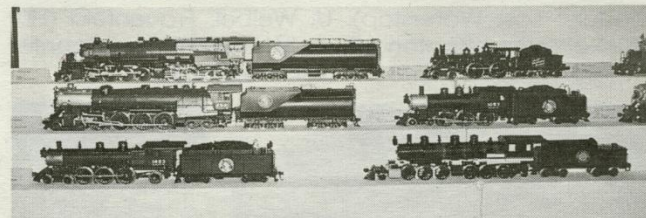
Steam Engines der Pennsy in 3-Leiter Spur O by R. Schai.



C&S hat ihre Loks im Como Roundhouse 'garagiert' by D. Jehle

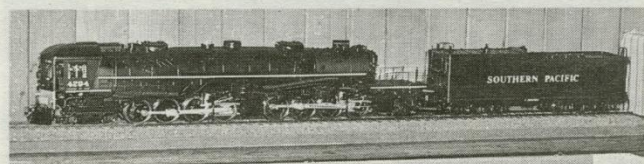
Der **CV-Guide** ist auf stattliche **68 Seiten** Inhalt angewachsen. Wiederum wurde den Themen ein angemessener Platz von 16 Seiten eingeräumt. Hauptthema: **Steam Locomotives**, Nebenthema: **Special Equipment - MoW**, Kleinthema 1: **Hightech Diesel Locos**, KT 2: **Intermodal Transportation** und als Special: **Narrow Gauge Corner**.

Film- und Diashows by: J. Lütcher, A. Schmutz, P. Kolb, U. Mattmann, F. Rat, B. Hilpert.



Great Northern Steam in Spur O by R. Beer.

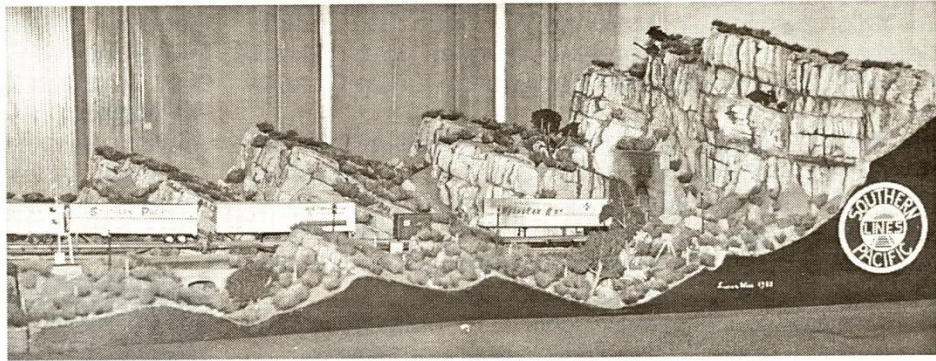
Clinics by: K. Fust (Bau einer Woodtrestle), H.R. Bänziger (Weathering), J. Lütcher (Decals), P. Gloor (Structures). **Aussteller** mit Dioramen und Anlagen: A) Internationale Teilnehmer: **USA**, Bill Dougherty aus Denver baute für die 7th CV ein 1/2-inch Diorama (Massstab 1:22,5), **France**, Lucien Wiss und Mike Fritz aus Strasbourg haben einmal mehr mit den realistischen Modulen in HO und den gealterten Modellen gezeigt, was hochstehender Modellbau ist. B) **Die Schweizer**: K. Fust, M. Gasser, R. Heeb (Modulare Spur O Anlage 14,4 m), A. Schlauch, Zürich (On3 Diorama 'Chili Branch' superdetailliert), W. (Buzzi) Reisch, Zürich (On3 Diorama 'Sheep Loading' - mit Geräuschkulisse und unzähligen Details), A. Niederhäuser, Winterthur (HOn3 Bahnhofsmodule 'Ophir'),



Eine Meisterleistung ist diese im Eigenbau gefertigte Live Steam SP Cab Forward von Werner Harlacher aus Zürich. Eine gewaltige Dampflok Typ AC-12 mit der Achsfolge 4-8-8-2.

7th Convention 1992

M. Müller, Wädenswil (O Diorama 'Mike's Garage' - endlos viele Details), Ch. Beguelin, Gland (Z Modulanlage - realistische Wüstenlandschaft), P. Doebeli, Zug (O Auto-diorama 'Lee's Drive-in'), F. Reichlin, Adliswil (HO Anlage 'Sierra RR' und American Dollhouse als 'Bäbistube'), Frau M. Stalder-Krieg, Bolligen (HO Diorama 'Red Rock' - exzellente Gestaltung), A. Abbühl, Bergdietikon (HO Stadtteil Diorama mit 'Workshops'), D. Jehle, Zürich (On3 Como Roundhouse built by D. Hunziker),

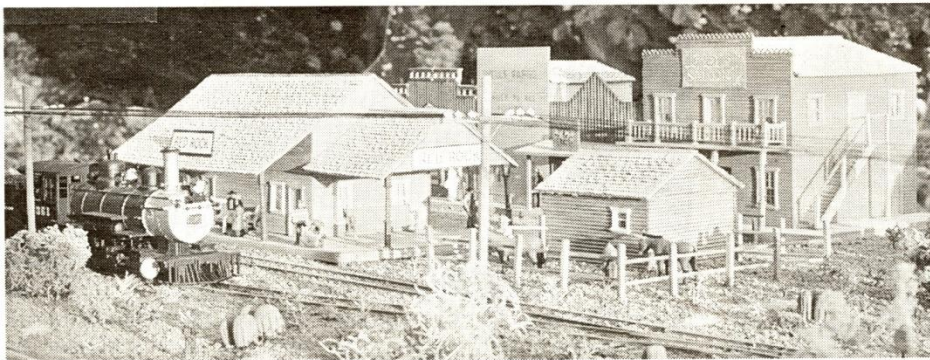


Die wirklichkeitsnahen HO Module von L. Wiss aus Strasbourg sind einzigartig.

Die ersten **Convention Awards** wurden verliehen an: Albert Mader, Zürich (Who made the 3rd to 6th CV possible), Franco Rossi, Adliswil (Who made the 7th CV possible), Heinz Schindler, Winterthur (Who wrote special computer programmes for the 7th CV), Werner Meer, Kilchberg (Who created a great CV Guide).

Der **RR-Fans Pin** (ursprünglich für die 6th lanciert, blieb aber beim Zoll hängen) kann definitiv abgegeben werden. Created by Max Peter. Der Visitor-Pass wurde dem neuen Design der Titelseite des Guides angepasst (Layout by Max Peter). Ebenfalls neu ist die RR-Fans Baseball Cap.

Das Convention Dinner findet im Hotel Belvoir in Rüschlikon statt. Obwohl wir einen Standortwechsel hatten, war uns mit 1307 Besucher ein grosser Erfolg beschieden. In versch. Zeitungen und Zeitschriften sind Artikel über unsere CV erschienen: Der Sihltaler (Frontpage mit 4 Fotos), LOKI: (American Corner mit 2 Farbseiten) und EA: (1 Seite).



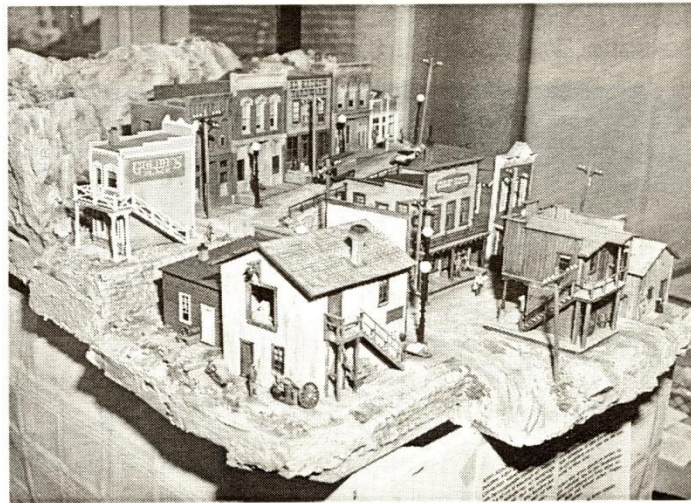
Red Rock Diorama im Western Style by Frau M. Stalder

W. Meer, Kilchberg (O Module, built by C. Huber, aber kompl. Überarbeitet), C. Zaugg und H.R. Egli (Ntrak Modulanlage mit Fahrbetrieb), E. Häseler, Horgen (N Dioramen 'Old Part of Los Angeles I' und Turntable mit Roundhouse), Zum Thema Structures (Gebäude) zeigten K. Fust, T. Kaspar und P. Gloor schöne Exponate.

Art Corner - eine Novität: Oil Paintings by P. Ruf, Schaffhausen, Water Color Paintings by F. Stucki, Spiegel, RR-Aktien by S.+B. Kurmann, Jengendorf.



Die Reklametafel ist so hoch wie das Cafe (On3) A. Schlauch.



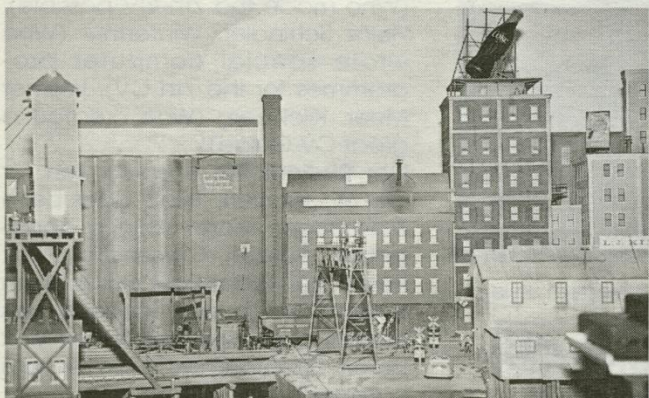
Die Stadtszene in HO von A. Abbühl ist voller Details.

Zusätzlich zum Schulhaus können wir auch die Turnhalle belegen, wo nun die Cafeteria integriert wird. Priska & Albert Ilg übernehmen die Organisation für die Cafeteria.

Die 8th CV wurde zum absoluten Höhepunkt in der Geschichte der RR-Fans, hatten wir doch hochkarätige Exponate und Anlagen aus dem Ausland und der Schweiz wie nie zuvor. Bedingt durch die ausländischen Anlagen (Kosten für Transport) müssen wir zum ersten Mal einen Eintritt von Fr. 4.- verlangen.

Neu müssen auch die Händler zum obligatorischen Inserat im Guide eine fixe Standgebühr entrichten.

Der **CV-Guide** hatte **108 Seiten** Inhalt, was einem Zuwachs von 40 Seiten entspricht. Eine Fülle an guten Informationen in der Relation 20/80 (Inserate zu Infos). Den Themen wurden 32 Seiten eingeräumt!



G. Holzgang hat mit seinen O Modulen viel Begeisterung ausgelöst. Wir sehen an der 10th CV 7 Module (total 9,8 m).

Hauptthema: **Railroads in California** - then and now.
Nebenthema: **Merger der Giganten BN**. Kleinthema: **Cabooses** (hätte hervorragend zur 10th CV gepasst!).
Special Guests - internationale Aussteller: Italy: **American Railroadfans of Southtiro**l unter der Leitung von Markus Zöschg, Schlanders: (16 m lange HO Modulanlage - gigantisch und trotzdem super durchgestaltet), Holland: **The Slim & Short Guild** unter der Leitung von Ger Moes (HO_{N3} Anlage 'Clear Creek & Pacific RR' - absolut sensationell - Modellbau auf allerhöchstem Niveau).



Die TT-Anlage (1:120), Germany bot auf 7,7 m sehr viel Leben

Germany: **USA-TT-Freunde Germany**, Christian Hirsiger (TT Anlage 'Iris Creek RR' 1:120 - sehr interessant), Peter Biehl, Saarlouis (HO Container Terminal der UP), France: Die **'Magic 3'** aus Strasbourg, L. Wiss, M. Fritz, B. Frontanau, zeigten versch. Module in HO (Sullivan's Curve, Cont. Terminal - absolut realistischer Landschaftsbau).
Luxembourg: A. Kap (Bahnhofsmodule in HO).
Belgium: Guy J. Tyteca (NG Modelle in Spur G - viele Eigenbauten).



Gigantisch war die HO-Modulanlage aus dem Südtirol. Mit 16 m Länge und 31 Modulen war nur schon der Transport ein Problem. Einmalige Landschaftsgestaltung mit langen Zügen boten eine Attraktion ersten Ranges. Trains in Motion live!



Die Sullivan's Curve mit den mächtigen Felsen am bekannten Cajon Pass waren im HO Diorama von B. Frontanau täuschend echt nachgebaut. Wir sehen dieses Modul an der 10th CV!

Aber auch die Schweizer konnten den hochstehenden Anlagen der Ausländer das Wasser reichen: G. Holzgang, Uetliburg (O Module **'The Bay Shore Line'** - endlose Detaillierung auf höchstem Niveau), M. Müller, Wädenswil (O Module mit 'Autofriedhof' - unzählige Details), K. Fust, R. Heeb, M. Gasser (O Module mit Rangierbetrieb), W. Jetzer, F. Kiener (O Durango Station), A. Niederhäuser (HO_{N3} Silbermine), M. Graf (HO_{N3} Dioramen), R. Scherler (HO Diorama mit Mine), A. Abbühl (HO Diorama), A. Schlauch (HO New York City Szene), F. Rossi (HO Cabooses Diorama), P. Allneider (HO Truck Dioramen), E. Häseler (N Diorama). Leider können wir aus Platzgründen nicht alle Aussteller auflisten.



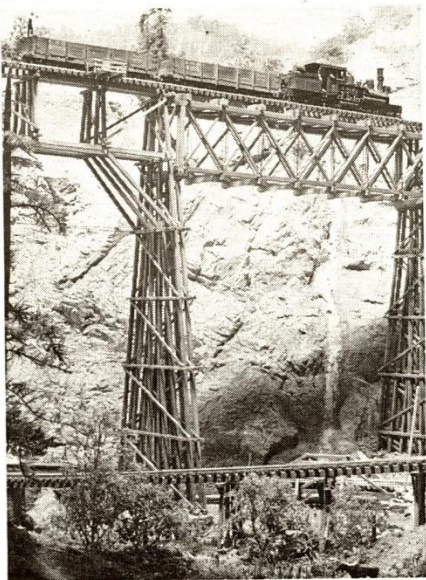
A. Niederhäuser ist bei uns als erstklassiger Schmalspur Modellbauer bekannt.

Möchten Sie weitere Infos über die ausgestellten Exponate mit Gleisplänen und Beschreibung? Verlangen Sie an der Information Haus A einen Guide der 8th CV (gratis).

Film- und Diashows by: P. Gloor, A. Schmutz, K. Ersson, J. Lütcher, G. Drury (U. Degener), P. Kolb.

Clinics by: P. Gloor (Bau von Passenger Cars), F. Kiener (Bau von Gebäuden), A. Schlauch (Reklame a la USA), M. Graf (Landschaftsbau).

Workshops by: J. Lütcher (Modellbau), A. Abbühl (Tips für den Anlagenbau).



Die HO_{n3} Anlage aus Holland bekam zu Recht den Titel: Best Layout of the Show.



Mike Fritz gehört zu den 'Magic 3' aus France. Sein Containerterminal besticht durch absolut realistische Alterung der Modelle. Der Lehrer für das Diorama war L. Wiss!

Airbrush Demo by Rolf Diefenbruch, Germany. Ein sensationeller Künstler, der in Rekordzeit Modelle und Containers, aber auch drei richtige Motorhauben mit Traumbildern verschönert hatte.

Der erste **Convention Pin** wird von Jürg Lütcher entworfen. Der Staat California mit einer SF Diesellok wurde zum neuen CV-Signet.



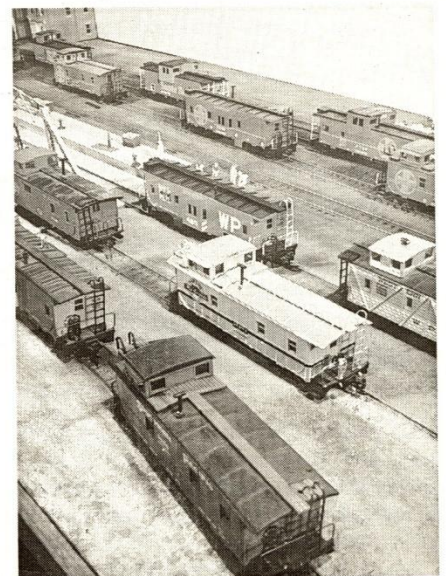
Die 8th CV ist in die Geschichte eingegangen - wir hatten annähernd 2000 Besucher.

Der **Gratiswettbewerb** kann als **Jackpot** einen **Flug mit AA** anbieten! Die Jackpot-Frage war: Wie viele HO Achsen sind in diesem 'Configlas'? Antwort: 236 Stück.

(Gewinner war: Thomas Raster aus Adlikon).

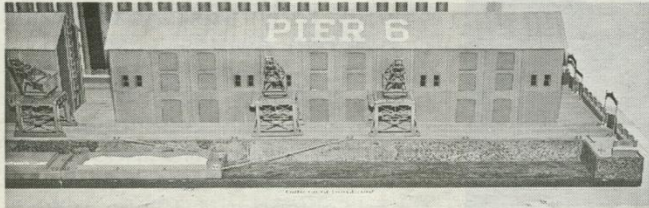
Das Convention Dinner bekommt einen Showblock mit der Swiss Country Lady: **Doris Ackermann**. Dazwischen: Awards-Verleihung.

Aber auch die Medien haben den hohen Standard unserer 8th CV mit ausgezeichneten **Reportagen** belohnt. Der Sihltaler: Frontpage mit 3 Fotos, EA: 1 Seite, Gemeinde Rundschau Schlanders, I: 1 Seite, LOKI: 5 Seiten in Farbe, Eisenbahn Magazin, D: 2 Seiten in Farbe, Eisenbahn Kurier, D: 2 Seiten in Farbe.



Das Kleinthema Cabooses wurde von D. Bianchi & F. Rossi sehr schön präsentiert.

Nach dem **Grosserfolg der 8th CV** stellt sich die Frage: Ist eine Steigerung überhaupt noch möglich? Die Antwort lautet eigentlich nein. Die Qualität kann nur durch dementsprechende Exponate gehalten werden. Allerdings können wir nicht jedes Jahr die gleichen Superanlagen zeigen und so macht eine Abwechslung auch mit vielleicht weniger hochkarätigen Stücken einen Sinn.

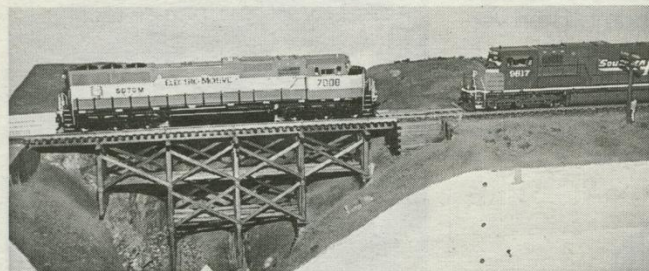


Zum Hauptthema passend, hat D. Stehli ein Pier mit Lagerhäusern gebaut, wie sie an den grossen Seen zu finden sind.

Der Eintritt konnte auf Fr. 4.- belassen werden. Der umfangreichste **CV-Guide** aller Zeiten hat volle **116 Seiten** Inhalt. Zum ersten Mal wird das CV-Logo auf dem Titelblatt integriert (Design by R. Schai).

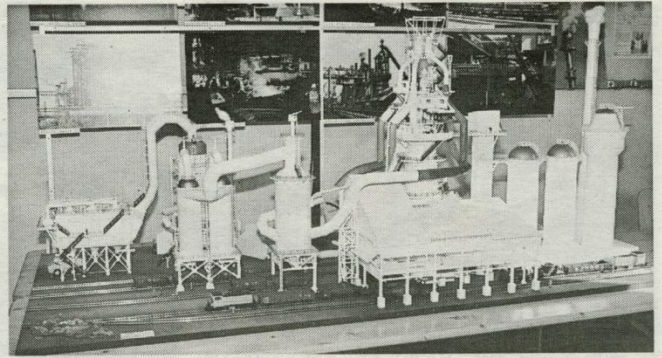


P. Kolb arrangierte den BNSF Corner zum Thema Merger. Noch schnell vor Torschluss hat er die neusten Bemalungen im 'Pumpkin' Look hingezaubert.



Kleinthema EMD Diesels: 2 SD70M in Spur O von Overland.

Der zweite **CV-Pin** wird wieder von J. Lütcher entworfen. Zum Thema Chicago wird die Skyline mit einer NYC Stromlinien-Dampflok im Art-Deco Stil kreiert. Ebenfalls von J. Lütcher wird die **Convention Info No. 1** geboren, wobei sie von H. Schindler druckreif gemacht wurde. Eine umfangreiche Dokumentation mit 260 Seiten zu den Themen der 9th CV. Eine hervorragende Ergänzung zum Guide, der sich den Exponaten widmet.



R. Genkinger demonstrierte mit seinem 'Blast Furnace' Eigenbau (Scratchbuilding) vom Feinsten. Eine Meisterleistung.

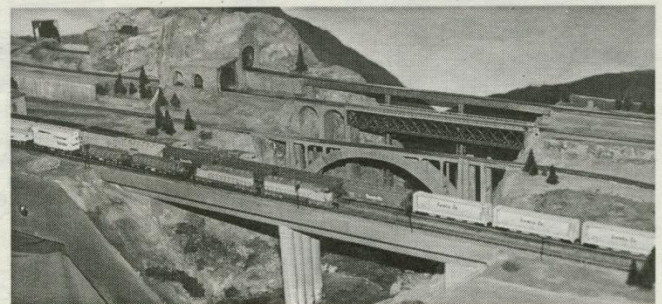
Hauptthema: **Railroads in Chicago**, Nebenthema: **Merger** (BN&SF, UP&SP), Kleinthema 1: **Dieselloks von EMD** (GM), KT2: **Der Box Car**.

Special Guests aus dem Ausland: Belgium: G. Tyteca (**Great John Timber RR**, 1/2" (Spur G) Schmalspuranlage), Luxembourg: A. Kap (**American Model Railroaders des AMFL**, 10 m lange HO Modulanlage nach FREMO-Norm), Germany: M. Stierlen (**Main Street USA**, HO Anlage 10 m), G. Garn (Z Anlage **'Tehachapi Loop'**), R. Spohr (G Schmalspurmodelle), Austria: M. Neurauter (**Beer Creek RR**, N-Anlage mit echtem Rangierbetrieb (Waybills) nach FREMO Norm), France: Mike Fritz macht **Workshops** zum Thema 'Weathering'.



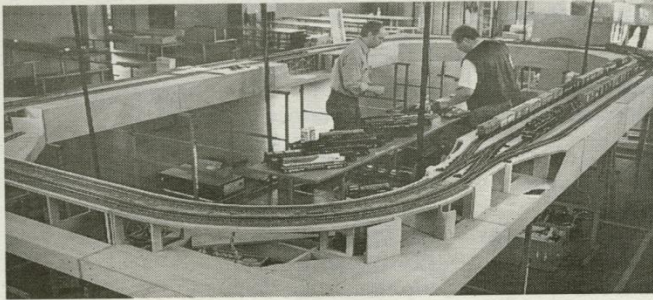
U. Jäggi glänzte mit enorm reich detaillierten Modulen seiner HO Anlage. Sehr realistische Szenen bis zum 'Rotlichtbezirk'.

Viele Aussteller aus der Schweiz haben der 9th CV eine enorme Abwechslung mit teilweise exquisiten Exponaten beschert. Neuheiten: **Live Steam** von Semaphore, 3-Leiter Spur O Anlage (U. Germann), **Ntrak** (N Modulanlage), Hochofenanlage in HO (R. Genkinger), Vista Reisebüro (organisierte AA Flug), in der Cafeteria wird **American Pizza** von Sam's Pizza Land angeboten.



Ntrak Swiss Division präsentierte eine Anlage mit 16 Modulen in der beachtlichen Grösse von 7,2 x 4,8 m.

Es gäbe noch viele, interessante Exponate zum Auflisten, aber leider können wir dies aus Platzgründen in dieser Übersicht nicht unterbringen, denn Bilder sagen mehr als Tausend Worte.

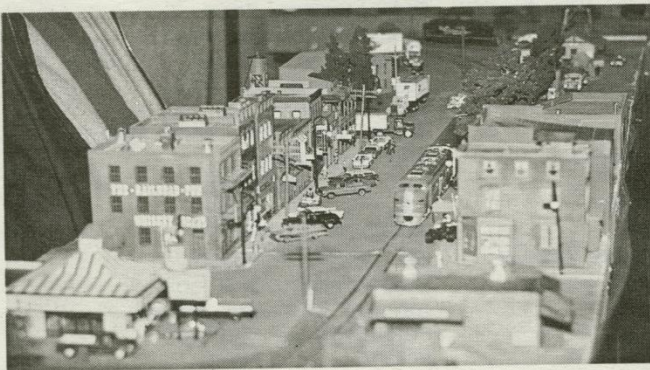


Ein grosses Projekt hat sich U. Germann mit dem Bau seiner 3-Leiter Spur O Modulanlage aufgelegt. Mit einem unermüdlchen Einsatz konnte die 7,5 x 3,75 m grosse Anlage im Rohbau noch rechtzeitig für die 9th CV fertiggestellt werden.

Film- und Diashows by: G. Drury (U. Degener), A. Schmutz, P. Kolb, J. Lütcher, M. Ross Valentine, USA (Multimedia Diashow), F. Rat und U. Degener.

Clinics by: H.R. Egli (Internet), H.R. Egli (Wasser & Modulbau), F. Kiener (Landschaft & Pflanzen).

Art Corner by: F. Stucki (Aquarell Paintings), E. Kathriner (Geschnitzte Holzsignete), U. Degenr (div. Lithos), T. Isler (US-Railroad-Aktien).

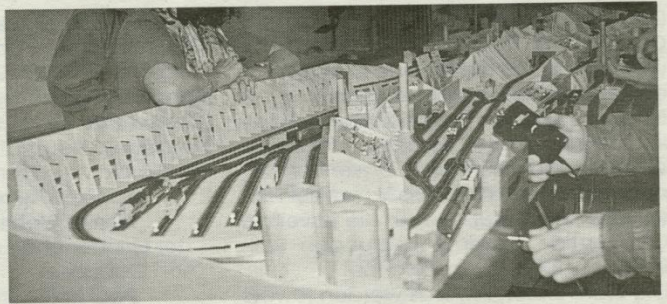


M. Stierlen aus Germany hat mit seiner 'Mainstreet USA' HO Modulanlage auch eine Szene mit 'Streetrunning' eingebaut.

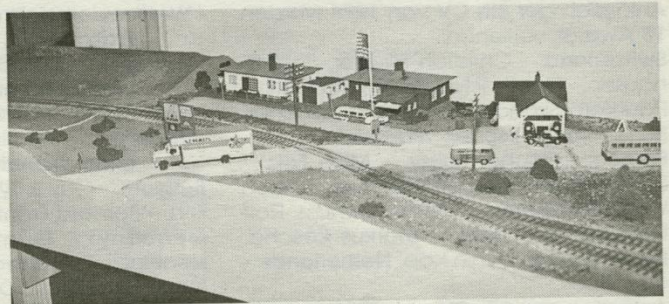
Sensationelle **Jackpot-Preise** bot unser Gratiswettbewerb: **1 Flug nach Chicago mit AA** und **4 Flüge nach Florida mit Balair/CTA**. Die Jackpot-Frage lautete: Wie schwer ist der ausgestellte 'Chicago' Truck inkl. Trailer (Massstab 1:48)? Antwort: **840 Gramm**.

Die 5 Gewinner heissen: Doris Hobi (Uerikon), Barbara Berger (Münchenbuchsee), Walter Äschlimann (Dielsdorf), Michael Misteli (Utzensdorf), Gottfried Binzegger (Baar).

Wir hatten rund 2100 Besucher registriert, was in etwa der Besucherzahl der 8th CV entspricht.

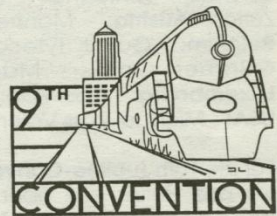


Die 'Beer Creek Railroad' von M. Neurauder aus Austria stellt eine Spezialität dar. Die N Anlage wurde bewusst nur abstrakt aufgebaut, um sich dafür einer originalgetreuen Transportlogistik anzunehmen. Wie bei der richtigen Bahn werden die Güterwagen mit 'Waybills' und 'Car Cards' von A nach B gefahren. Jeder Lokführer ist für seinen Zug zuständig oder übergibt den Zug an den nächsten 'Engineer'. Bis zu 6 Personen können gleichzeitig aktiv teilnehmen.



Die American Model Railroaders of Luxembourg haben eine 10 m lange HO-Modulanlage nach der FREMO-US-Norm durchgeführt. Ein Rangierbetrieb mit Frachtkarten zeigte die endlosen Möglichkeiten für einen interessanten Betrieb auf.

Das traditionelle Convention Dinner war wieder im Hotel Belvoir, Rüschlikon. Für den Showblock konnten wir einen Zauberer, **Pete Prestor** (er hat sogar eine Spur O Lok verschwinden lassen) und einen Country Musiker aus den USA, **Pete Gantry**, verpflichten!



Als Attraktion organisierte E. Haas eine 'Square Dance' Show.

Convention Award

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 an unserer Convention teilnehmen oder andererseits schweizer Helfer resp. Aussteller, die für die jeweilige Convention extreme Leistungen vollbracht haben, ausgezeichnet.

Die Convention Awards werden jeweils im Rahmen des Official Convention Dinners im Hotel Belvoir überreicht.

Zum ersten Mal wurden anlässlich der **7th CV** von 1992 **4 Awards** verliehen:

Albert Mader, Zürich
Werner Meer, Kilchberg
Franco Rossi, Adliswil
Heinz Schindler, Winterthur

Anlässlich der **8th CV** von 1994 wurden **15 Awards** verliehen:

Switzerland: - Christian Hirsiger, Schaffhausen, - Günther Holzgang, Uetliburg, - Paul Kolb, Sirmach, - Manfred Lengacher, Bern, - Jürg Lütscher, Wallisellen.

France: - Michel Foissy, - Mike Fritz, - Bernard Frontanau, - Daniel Huel, - Lucien Wiss, **Germany:** - Peter Biehl, - Rolf Diefenbruch, **Italy:** - Markus Zöschg, **Luxembourg:** - Alain Kap, **Netherlands:** - Ger Moes.

Anlässlich der **9th CV** von 1996 wurden **14 Awards** verliehen:

Switzerland: - Pitsch Allneider, Zürich, - Hansruedi Egli, Kloten, - Roy Genkinger, Winterthur, - Jürg Lütscher, Wallisellen, - Melinda & Werner Meer, Kilchberg, - Alfred Niederhäuser, Winterthur, - Heinz Schindler, Winterthur, - Dieter Stehli, Zürich, **Austria:** - Manfred Neuraüter, **Belgium:** - Guy J. Tyteca, **Germany:** - Günther Garn, - Martin Stierlen, **Luxembourg:** - Alain Kap.
USA: - Michael Ross Valentine.

Für die **10th Jubilee-Convention** werden wir alle Helfer, die über die Jahre in irgend einer Form für mehrere Conventions viel geleistet haben, mit dem **Honorable Mention Award** auszeichnen. Es werden auch Leute geehrt, die vielleicht heute aus beruflichen oder privaten Gründen nicht mehr so aktiv sind, aber z.B. von der 1st bis zur 5th CV oder von der 4th bis zur 7th CV viel zum Gelingen beigetragen haben. Denn genau alle diese Helfer (Volunteers) haben mit ihrem Beitrag zum Wachstum unserer Conventions entscheidend mitgeholfen. Wir könnten sonst heute keine 10th CV realisieren. Bitte bedenken Sie, alle Helfer haben ihre Leistung auf frewilliger Basis ohne jegliche Entschädigung erbracht. Wir sind sehr stolz, dass wir als Non-Profit-Vereinigung (ohne Bei-

träge) auf so grosse Hilfe zählen dürfen. Ganz herzlichen Dank allen Helfern.

Selbstverständlich werden auch wieder **Special Awards** für Höchstleistungen und **CV-Awards** für ausländische Aussteller vergeben. Neu gibt es den **Youth Award** für die aktive Jugend!

Special Awards:

Daniel Wehrli, Wallisellen
- der Erfinder und Erbauer des Convention Cabooses

Paul Kolb, Sirmach

- Caboose Painter, BNSF Specialist

Jürg Lütscher, Wallisellen

- Convention Info No. 2 und CV-Signet

Heinz Schindler, Winterthur

- Typesetting für die Info No. 2

- EDV-Abwicklung für Börse und Vitri-
nenaufstellungen inkl. Beschilderung

Ruedi Schai, Bernhardzell

- Design CV-Awards, Tickets, Souvenirs
Wettbewerbsformulare, Adressen

Franz Stucki, Schliern

- Aquarell des CV-Signets

Werner Meer, Kilchberg

- 10th Convention Guide

- Realisierung 1st bis 10th Convention

Internationale Aussteller:

Belgium: - Guy J. Tyteca, **France:** - Mike Fritz, - Bernard Frontanau, - Lucien Wiss,

Germany: - Günther Garn, Achim Hennige, - Andreas Lindner, - H. W. Nicolaus (FREMO D), - Alexander Rudin,

- Hubert Wetekamp, - Rudi Winkler, **Italy:** - Markus Zöschg, **Luxembourg:** - Alain Kap (FREMO L), **Sweden:** - Kent Ersson,

Switzerland: D. Schläfli (AMROS).

USA: Linda & Larry Vielleux, Essex, MT

Honorable Mention Awards:

Armin Abbühl, Bergdietikon

Pitsch Allneider, Zürich

Eduard Appenzeller, Stäfa

Jürg Arnold, Adliswil

Hansruedi Bänziger, Zürich

Rudolf Beer, Gerlafingen

Gerda & Domenico Bianchi, Adliswil

Peter Burkhardt, Uerikon

Heinz Burri, Hinteregg

Michael Büto, Wohlen

Mario Cairoli, Meltingen

Gerd & Giulio Civelli, Zürich

Ursi & Bernie Corrodi, Adliswil

Ulf Degener, Meersburg, D

Pierino Del Priore, Bonstetten

Peter Doebeli, Zug

Peter Dossenbach, Vilters

Mary & Andy Dubs, Urdorf

Hansruedi Egli, Kloten

Beat Eggenschwiler, Waldenburg

Jolanda Egger, Galgenen

Monika & Markus Eichholzer, Bassersdorf

Reto Frick, Volketswil

Kurt Fust, Adliswil

Martin Gasser, Uster

Norbert Gauch, Kilchberg

Roy Genkinger, Winterthur

Peter Gloor, Bachenbülach

Dieter Gorgass, Zürich

Dieter Haltmeier, Winterthur

Eugen Häseler, Horgen

Fredy Hausammann, Thalwil

Ruedi Heeb, Zürich

Monika & Emil Heller, Samstagern

Emil (Mike) Hertach, Hünenberg

Ulrich Hertig, Biel

Lotti & Bruno Hilpert, Diessenhofen

Josef Hintermann, Zürich

Beni Hollinger, Münchenstein

Christian Huber, Zürich

Priska & Albert Ilg, Lupfig

George Iwaszczuk, Richterswil

Urs Jäggi, Laupen

Daniel Jehle, Zürich

Werner Jetzer, Zürich

Willy Kaeslin, Meggen

Werner Kast, Bern

Ernst Kathriner, Sarnen

Urs Keel, Grafenried

Theres & Fred Kiener, Bern

Eugen Kistler, Thalwil

Peter Knips, Russikon

Brigitte Kolb, Sirmach

Martin Kolb, Wil

Rosmarie Lang, Brugg

Werner Lang, Hausen

Balz Lehmann, Zürich

Tildy & Manfred Lengacher, Bern

Erika & Albert Mader, Zürich

Albertine Meer, Kilchberg

Franz Meier, Lachen

Uwe Meischen, Meilen

Heinz Merz, Reinach

Peter Messmer, Basel

Thomas Mohr, Rickenbach

Ruedi Müller, Midland Park, USA

Vreni & Armin Neff, Adliswil

Alfred Niederhäuser, Winterthur

Berty & Kilian Peter, Schindellegi

Max Peter, Zürich

Ferdinand Rat, Stäfa

Felix Reichlin, Adliswil

Walter (Buzzi) Reisch, Zürich

Heinz Rietschle, Zürich

Erika & Franco Rossi, Adliswil

Tom Rothenhäusler, Adliswil

Peter Rychener, Dottikon

Roland Scherler, Bern

Brigitte Schindler, Winterthur

Andreas Schlauch, Zürich

Armin Schmutz, Worblaufen

Beat Schneuwly, Zürich

Alfred Schön, Zizers

Rico Schwager, Schwerzenbach

Corinne & Patrick Spitz, Basel

Mafalda & Dieter Stehli, Zürich

Werner Tognella, Zürich

Alex von Orelli, Adliswil

Jakob Winteler, Obfelden

Hans (John) Wiesmann, Zürich

Youth Awards:

Robin Cairoli, Meltingen

Vivian & Seline Heller, Samstagern

Philipp Schindler, Winterthur

Raphael Schindler, Winterthur

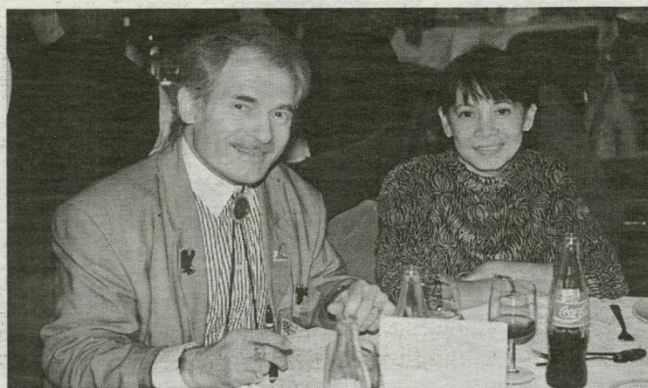
Die **10th Jubilee Convention** wird alles bisher dagewesene in den Schatten stellen. Wir belegen neu 4 Gebäude, um alle Exponate unterzubringen. Auf dem Parkplatz steht an zentraler Lage der **Convention Caboose**. Er repräsentiert den Vorderteil eines Cupola Cabooses (Güterzugsbegleitwagens)



in Echtgrösse, also 1:1. Mit einer stattlichen Höhe von 4,8 m und einer attraktiven Farbgebung (rot/weiss/blau) ist er nicht zu übersehen. 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. Auf dem Caboose müssen Sie sich auch in die Besucherliste eintragen, sodass Sie in 2 Jahren den neuen Guide bekommen. Und der vorliegende **Guide** hat mit **144 Seiten** Inhalt sämtliche Rekorde gebrochen. Die Produktion war übrigens ein Riesenaufwand und könnte ohne weiteres mit einer Doktorarbeit verglichen werden. Rechtzeitig ist auch die **Convention Info No. 2** erschienen. Eine hervorragende Ergänzung zum Guide, wo sehr detailliert auf die Themen eingegangen wird. Auf **320 Seiten** erhalten Sie eine Fülle an besten Informationen, natürlich in Deutsch. Sichern Sie sich Ihr Exemplar rechtzeitig!

Auf über **3000 m²** entführen wir Sie in die Welt der amerikanischen 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 thru the Rockies**, Nebenthema: **Merger der Giganten**, Kleinthema 1: **Dieselloks von GE** (General Electric), Kleinthema 2: **Hopper Wagen**. Von Spur Z bis 1 resp. G inkl. Live Steam ist bei uns alles vertreten. 15 Anlagen mit Fahrbetrieb - Layouttours - Clinics - Workshops - Junior's Corner - Airbrush - Film- und Diashows - Börse - Verkaufsstände - Art Corner und vieles mehr.



Im Rahmen des Official Convention Dinner's im Hotel Belvoir in Rüschlikon werden die **Convention Awards** verliehen. Als Krönung könnten wir für den Showblock die Country Band - **Company Time** - verpflichten.

Acknowledgements

Ich (W. Meier), 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. Lütcher, H. Schindler und D. Wehrli**, 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 General-sponsor. 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 Reise an die Railfair 1999 inkl. Flug mit AA und Balair/CTA sponsert 2 Flüge nach Florida. Versch. Händler geben rund 80 Sofortpreise im Wert von über Fr. 4000.-. 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 Caboose Projekt - ein Traum ging in Erfüllung!

Ich wünsche allen Beteiligten und Besuchern:

Enjoy the Show!

Werner Meier, Kilchberg

Don't miss it . . .

The Greatest
US-Railroad Show
all over Europe!





Display von Schildern und Abzeichen für die 10th Convention.

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 wie z.B. Train Protection, Kriminalbeamte, Hundeführer usw., was wiederum zu einem weiterem Sammelsurium führte, nämlich dem Sammeln von R.R. Police Patches und Badges.

Um nun diese Sammlerstücke in die Schweiz zu bringen, braucht es oft den 'US Postal Service' (die amerikanische Post). Diese Beamten sind wiederum mit Patches gekennzeichnet. Auch die Sicherheitspolizei sowie die Drogenfahndung der Post sind mit Badges ausgezeichnet und somit war es naheliegend, auch diesen Zweig zu sammeln.

So ist an der 10th Convention folgende nicht ganz alltägliche Spezialsammlung zu sehen:

Eine komplette Sammlung von amerikanischen und kanadischen Autoschilder des Jahres 1957 inkl. House of Delegates, Senate, Deputy Sheriff, R.R. & W.C. und R.R. & P.U.-Commission.

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

Text und Fotos by
Norbert Gauch, Kilchberg

Fotolegende

links oben:
Ein kleiner Ausschnitt der versch. Schilder des Jahrgangs 1957.

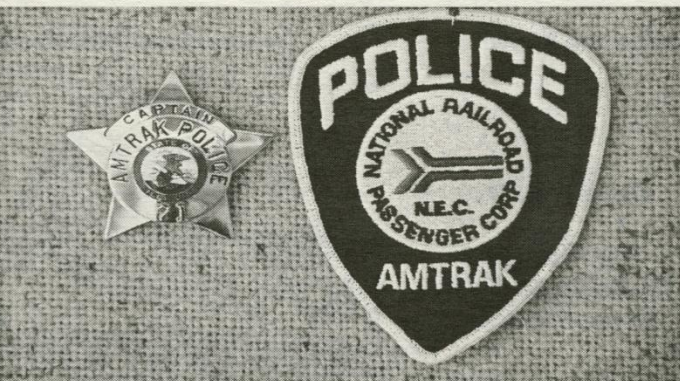
rechts oben:
SF Municipal Railway = San Francisco Cable Cars.

links unten:
Amtrak Police Patch - National Railroad Passenger Corp. N.E.C. = (North East Corridor), Amtrak Police Badge - Captain.

rechts unten:
2 versch. RR Police Patches von Erie Lackawanna Railway und Delaware, Lackawanna RR.

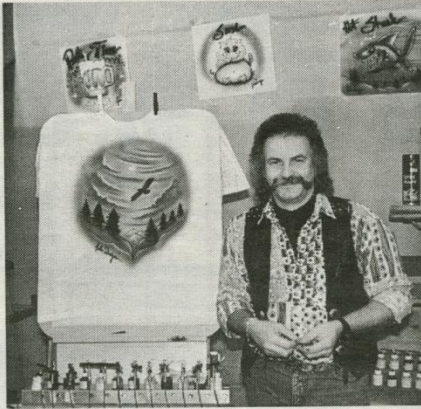
ohne Abbildung:
Display mit US Postal Badges und Patches.

Diese farbenfrohe Präsentation ist im Treppenhaus **Haus A 25**, wo N. Gauch auch einen Stand mit Spezialitäten hat.



Airbrush - eine kurze Einleitung

Vor einigen Jahren noch für viele ein Fremdwort. Heute jedoch ist die kreative Vielfältigkeit der Airbrushtechnik schon einem grossen Liebhaberkreis bekannt. Die Airbrush (Spritzpistole) wurde bereits 1893 von Charles Burdick erfunden, einem Wasserfarben-Künstler, der als Maler nicht weiterberühmt wurde, der Welt aber ein Gerät zum Geschenk machte, das sehr viel grössere Möglichkeiten in sich barg, als er selbst voraussehen konnte. Heute können fast alle Materialien wie Stahl, Aluminium, Holz, Kunststoff, Mauerwerk, Glas, Leder, Papier, Stoff, Seide usw. mit Airbrush-Gemälden versehen werden. Unser Spezialist, **Bruno Facheris**, wird während der 10th CV gerne Fragen zu der Airbrush-Technik beantworten. Nutzen Sie die einmalige Gelegenheit und kommen Sie am Stand vorbei.



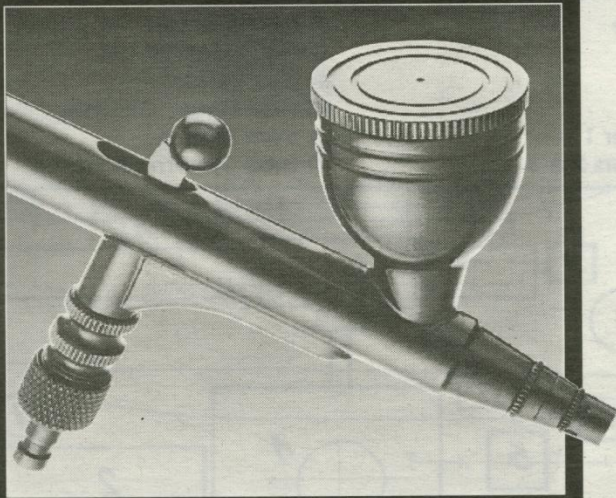
Es freut uns, dass wir **Bruno Facheris** zum zweiten Mal an unserer Convention verpflichten konnten. In Insiderkreisen ist er unter **FABU Airbrush** bekannt und widmet sich diesem anfänglichen Hobby seit 1989. Durch stundenlanges Üben eignete er sich genügend Kenntnisse der Airbrush-Technik und Erfahrung an, dass er bereits ab 1990 in seinem Atelier Airbrushkurse anbieten kann-

te. Es gibt nichts, was Bruno nicht schon mit Airbrush verschönert hatte (T-Shirt, Krawatten, Auto- und Eisenbahnmodelle, aber auch grössere Objekte wie Autos oder Vans und als Exklusivität macht er auch Body-Painting-Shows). 1995 hat er sich selbstständig gemacht und betreibt mit seiner Frau, Karin, ein Airbrush-Atelier mit einem Airbrush-Zubehör-Shop und eine Airbrush-Schule in Merenschwand.

Airbrushen auf T-Shirts, besonders mit Schriften, ist eine von Bruno's Stärken. Gerne zeigen wir Ihnen am Stand, wie schnell so ein T-Shirt-Gemälde entsteht. **Aktion:** Airbrush T-Shirt mit Ihrem Text zum **Jubiläumspreis von nur sFr. 20.-**.

Kommen Sie vorbei und bringen Sie Ihr Lieblingsstück mit. Er wird Sie begeistern und nimmt gerne Aufträge entgegen (nur gegen Barzahlung). **Haus A-EG37**

Airbrush par excellence



Alles in Fluß

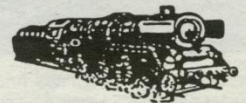
aero-pro

Mit der neuen
aero-pro-Generation
haben wir
Prioritäten gesetzt:
Erstklassige Qualität,
innovative Technik
und ein über-
zeugendes Preis-
Leistungsverhältnis.

Vorführung und
Beratung am
Convention durch
**FABU Airbrush-Atelier,
Merenschwand**

HANSA
Profis in Form und Funktion

Generalvertretung für die Schweiz:
Hermann Kuhn AG, Postfach 434,
8303 Bassersdorf
Tel. 01 / 83 83 400
Fax 01 / 83 83 449



WESTERWALD-PRODUKTE

Achtung!

Schnellster und ein-
fachster Geländebau;
dennoch
ohne Hetze!

Denn

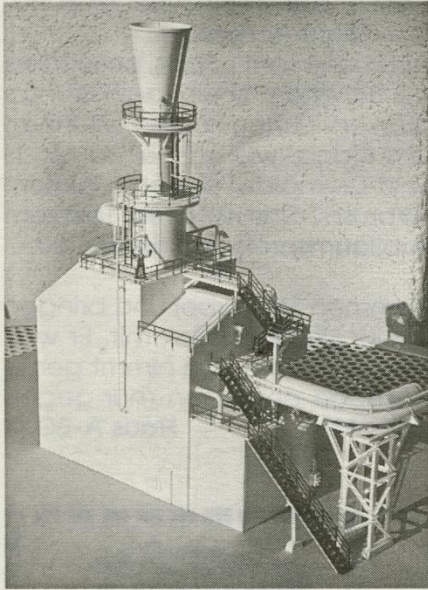
wir arbeiten ohne
Armiergitter und
Gips, sondern schnell,
einfach, sauber und
dauerhaft! Vorführung
an unserem Stand!

Westerwald-Produkte
Fritz Krähenbühl
Schützenstrasse 51, 3627 Heimberg
Tel./Fax 033.437 18 85

Blast Furnace Diorama in HO

Roy Genkinger aus Winterthur präsentierte an der 9th CV 1996 diesen Hochofen zum ersten Mal einem grossen Publikum. Das Ganze war so gigantisch und faszinierend, dass er sogleich einen Convention Award dafür bekam.

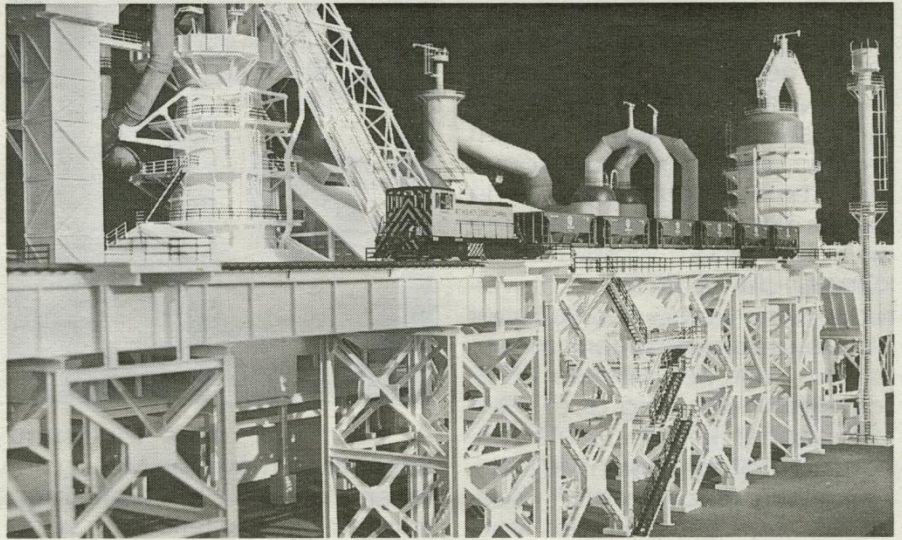
Bevor wir auf die vielen Neuerungen und Erweiterungen zu sprechen kommen, wollen wir nochmals kurz auf die Entstehungsgeschichte zurückblenden.



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

Also ein 'Model Railroad' Thema ersten Ranges. Im April 1996 besuchte ich in Linz das Werk der VÖST. Die hier betriebenen älteren Hochofen No. 3 bis 6 wurden in den 40-er Jahren nach amerikanischem Vorbild gebaut.

Somit war der Entscheid gefallen, ein solches Modell zu realisieren. Die ersten Bauvorgänge startete ich bereits im März 96. Seither arbeitete ich, wenn möglich, täglich mehrere Stunden an diesem Grossprojekt. Alle Teile mussten, mit wenigen Ausnahmen, angefertigt werden. Als Material wurden Profile und Platten von



'Evergreen Plastics' verwendet sowie Restmaterial und Formteile von diversen Bausätzen. Zu beachten ist, dass z.B. alle Rohre, die grösser als 12,7 mm sind, anzufertigen waren (Scratchbuilding).

Probleme bereitete auch die Beschaffung von Fotos und Unterlagen solcher Werksanlagen, da fotografieren verboten ist. Deshalb war Sichtkontakt vor Ort unerlässlich. Div. Bilder und Broschüren erhielt ich grosszügigerweise von Herrn W. Heini, Firma VÖST in Linz.

Zudem möchte ich erwähnen, dass mein Modell ohne irgendwelche Pläne oder Zeichnungen gebaut wurde. Ich konnte mich lediglich auf Schemata aus Fachbüchern, das

Umsetzen des Besichtigten und mein eigenes Wissen stützen.

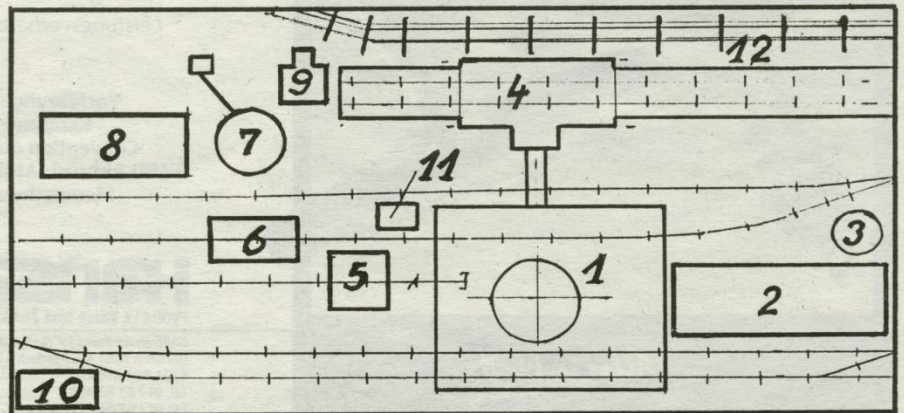
Mein Modell folgt keinem bestimmten Vorbild. Es ist ein Mix aus Bethlehem Steel, Ohio (USA), VÖST, Linz und Donawitz (A).

Nun gehen wir auf die Veränderungen seit der letzten Convention ein.

- Hochbahn
- Erz und Koks Bunker
- Maschinenhaus zum Schrägaufzug
- Gusshaus-Entstaubungsanlage
- Ventilator Station
- Kompressorhaus
- div. Gasschieber und Leitungen für Winderhitzer
- Gichtgas und andere Leitungen auf Gestell
- Kläranlage

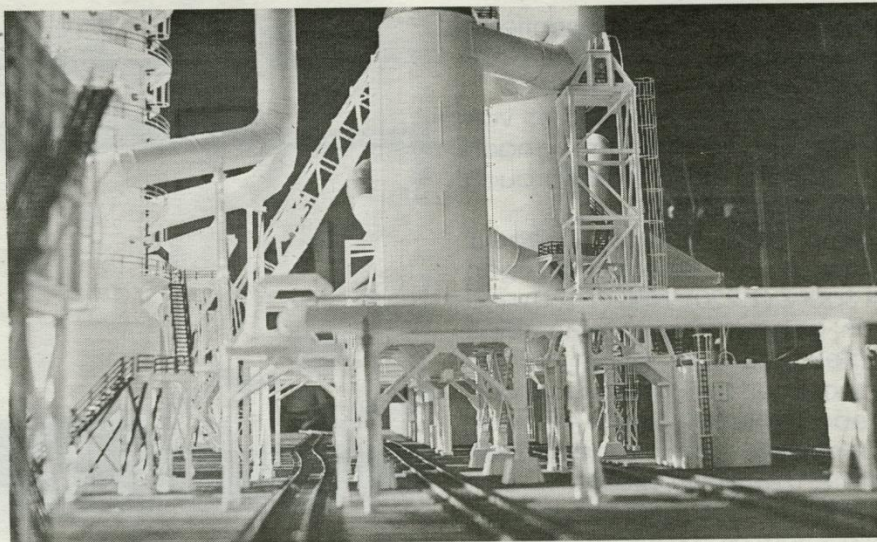
- 1 Blast Furnace
- 2 Stoves
- 3 Stack
- 4 Ore Dock
- 5 Dust Collector 1
- 6 Dust Collectors 2 & 3

- 7 Gas Washer
- 8 Electrical Filter
- 9 Gas Stack
- 10 Cast House Cleaner
- 11 Vent Station
- 12 Tube System on Frame



Blast Furnace Diorama in HO

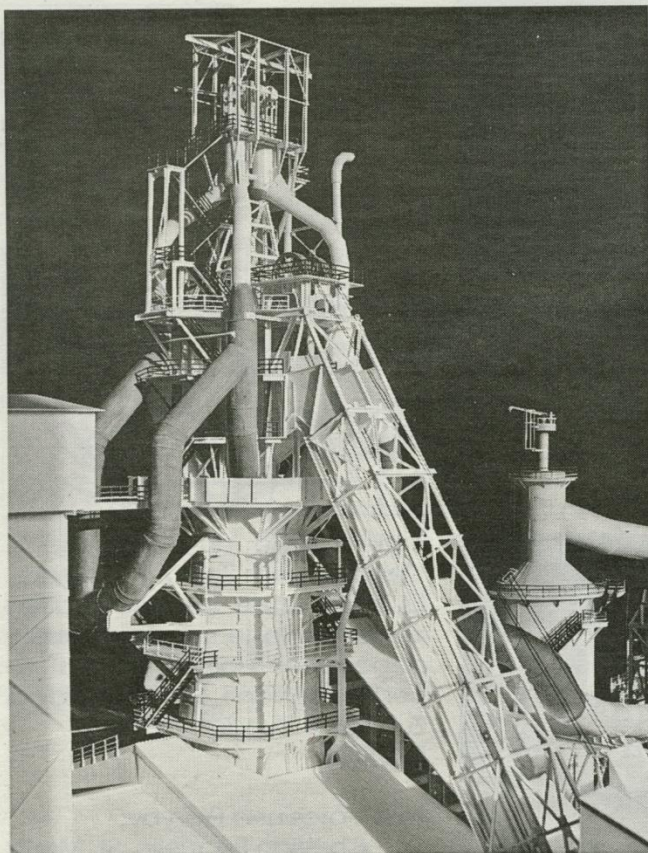
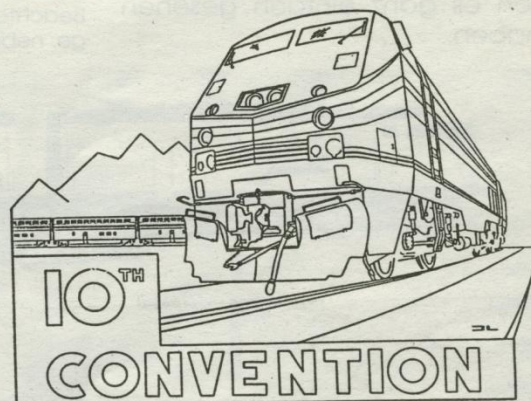
Dazu wurde vor allem der Ofenkörper fertig durchgestaltet und im oberen Bereich neu angefertigt. Sehr aufwendig war die Detaillierung der Ringleitung mit den Windformen und der Kühleitung sowie den Sauerstoffanschlüssen. Am No. 1 Staub-sack wurden die Aufgänge angefertigt und die Geländer neu montiert. Beim Staubfilter No. 2 und 3 kamen Service Aufgänge neu dazu. Allgemein wurden besonders kleine und kleinste Details angefertigt und angebracht. Was vor allem sehr viel Zeit brauchte und noch brauchen wird sind die 'Millionen' von Röhren und Leitungen, die noch anzufertigen und zu verlegen sind. Ob gewisse Komponenten des Modells gespritzt sein werden ist noch ungewiss. Diesbezüglich bin ich mit meinem Kollegen, Dieter Stehli in Kontakt. Vorläufig steht noch sehr viel Detaillierungsarbeit an. Das Modell wird an der 10th CV noch nicht fertig sein, aber trotzdem einen Eindruck von der enormen Vielfalt vermitteln.



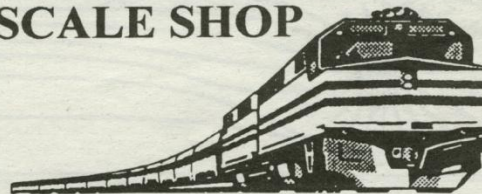
Grundfläche: 180 x 90 cm
Höhe: 80 cm

Haus A-OG 46

Text, Plan und Fotos by
Roy Genkinger, Winterthur



BENNY'S N-SCALE SHOP



Neuheiten, Occasionen, Raritäten
Authorized Micro-Trains Dealer
Atlas, deLuxe, GHQ, InterMountain
Exklusiv für Europa: Pacific Western Rail und
Jubilee Rose (CN / CP/ BNSF Spezialitäten)

Bernhard Fischer
Werkhofstrasse 23
Tel. 077 32 06 06

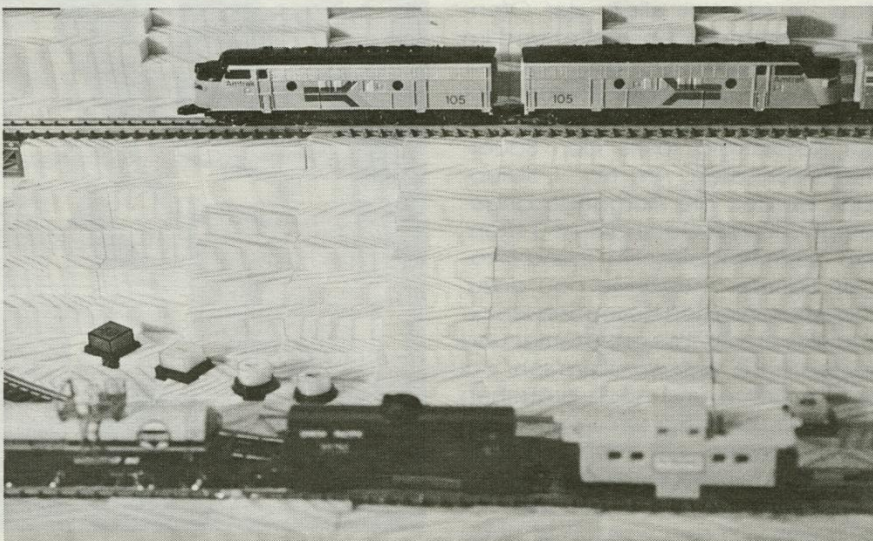
Postfach 114
CH - 4504 Solothurn
Fax. 032 614 12 72

Fantasy Railroad in Spur Z

Christian Beguelin präsentierte bereits an der 7th CV eine Z-Anlage 'Desert' mit Fahrbetrieb.

In der Zwischenzeit gab es von der Romandie einen Umzug nach St. Moritz und es entstand auch eine neue Anlage.

Meine neue 'Fantasy Railroad' habe ich zum Spielen mit Zügen in Spur Z (1:220), Nn3 (1:160) und Nm gebaut. Da es eine reine 'Spielanlage' ist, habe ich die Landschaft mit Holz abstrakt aufgebaut (ähnlich einem Architekturmodell). 2 bis 3 Züge können gleichzeitig verkehren. Der 'Switchcontroller' ist 'on board', wiederum eine Fantasy - Sie müssen es ganz einfach gesehen haben.



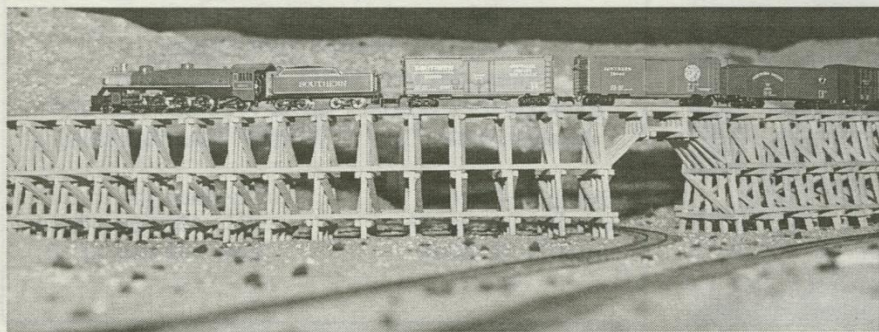
Beachten Sie die Schalter auf der Anlage, neben dem unteren Gleis

Auf meiner Anlage fahren Personen- und Güterzüge von Amtrak, UP, SP, BN und Alaska.

Die Anlage hat eine L-Form und ist 3,4 m lang und 1,4 m breit wobei die rechte Hälfte noch 'under construction' ist.



Haus C
EG 74

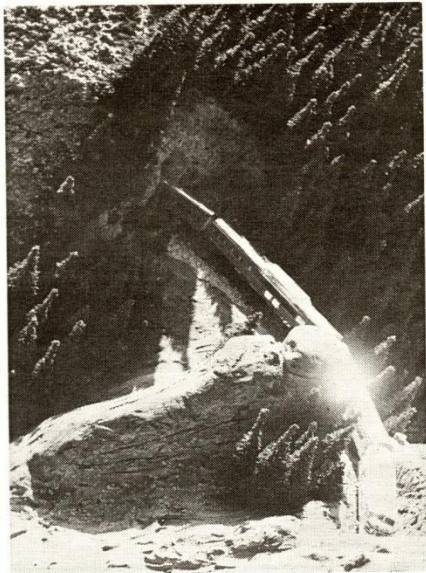


Zudem stelle ich noch eine 2. Kleinanlage in Spur Z (1:220) aus. Es ist der letzte Teil meiner alten 'Desert'-Anlage mit der grossen, gebogenen Holz-Trestle. Auf einer Fläche von 1,4x0,6 m wird ein Zug seine Runden drehen. Bild links.

Text, Fotos und Plan by
Christian Beguelin, St. Moritz

Front Range - The Tunnel District in Spur Z

1989 las ich in einer Modellbahnzeitschrift einen Artikel über einen Zug und dessen Route, den 'California Zephyr'.



Die 'Silver Lady', wie der California Zephyr liebevoll genannt wurde, zog mich in den Bann und ich begann alles über den Zephyr zu sammeln. Der CZ fuhr von Chicago mit CB&Q (Burlington) Loks bis Denver, von hier übernahm D&RGW (Rio Grande) den Zug bis nach Salt Lake City, den Rest bis zur Westküste übernahm WP (Western Pacific).

In der Zwischenzeit fuhr ich diese Strecke 3 mal per Bahn mit Amtrak (Chicago - San Francisco). Die Landschaft, die der Zug durchfuhr war fantastisch, vorallem der Streckenabschnitt in Colorado von Denver nach Glenwood Springs über die Rocky Mountains. Die Moffat Tunnel Route ist landschaftlich und bahntechnisch sehr interessant. Von Denver (1600 müM) steigt die Bahnlinie gleichmässig bis zu den Big Ten Loops, wo eine grosse Höhendifferenz mit grossen Schlaufen (Loops) überwunden wird. Nach den Big Ten Curves steigt die Strecke wieder gleichmässig und durchquert an die 30 Tunnels bis zum 6,2 mls (10 km) langen Moffat Tunnel (3000 müM). Ich dachte mir, wenn ich den California Zephyr in Spur Z von Märklin auftreiben könnte, würde ich ein Stück der Moffat Tunnel Route als Modulanlage bauen. Endlich, 1997

konnte ich 2 CZ-Sets auftreiben und dem Baustand nichts mehr im Wege, denn die Pläne waren schon lange fertig gezeichnet.

Die beiden Module (je 100 x 50 cm) zeigen verkürzt ein Stück des Tunnel Districts an der Front Range. Zu sehen ist die Strecke zwischen Tunnel No. 2 und No. 6. Diese Tunnels durchqueren die sogenannten Flatirons,

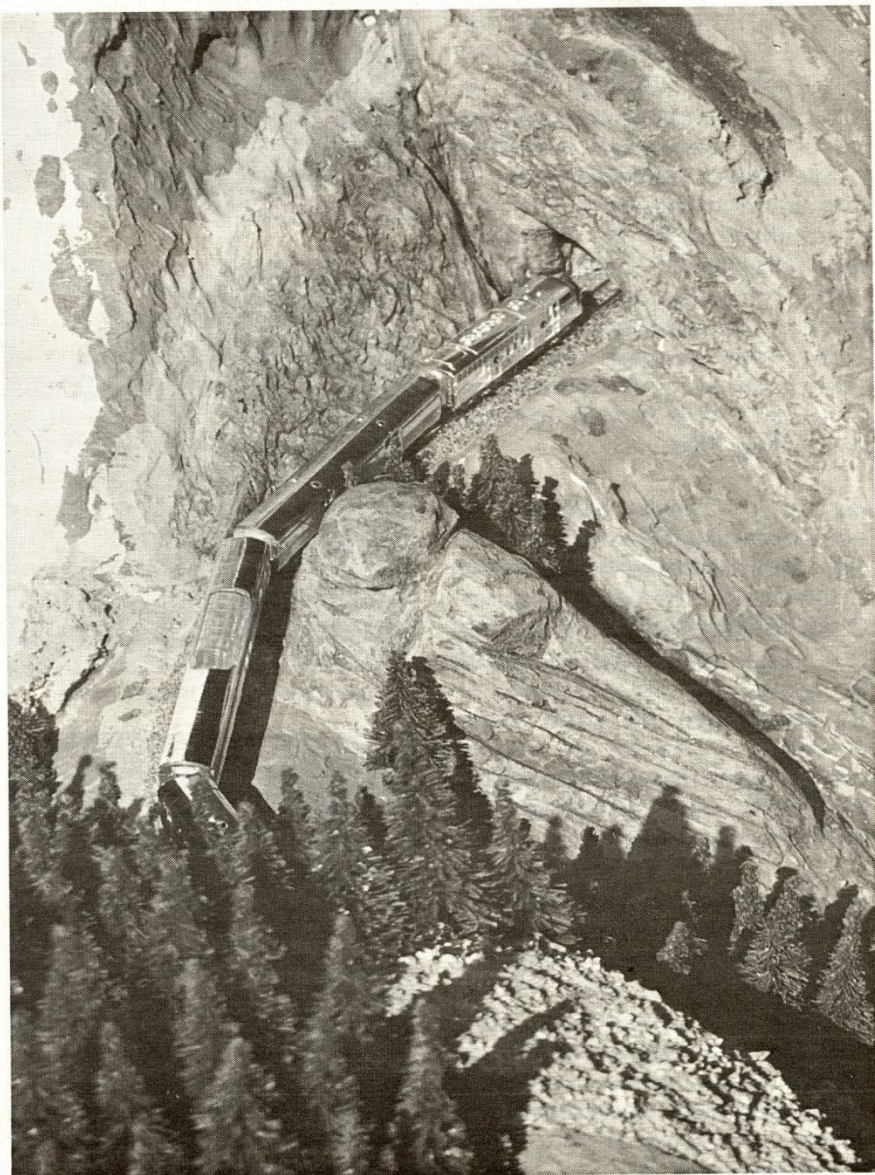
Millionen Jahre altes Gestein und Geschiebe, das in extremer Schiefelage liegt.

Haus A-EG 33

Text, Fotos und Plan by

Alfred Schön, Zizers

A. Schön zeigt in einer 2 m Vitrine den legendären Zephyr in HO inkl. Railroadiana vom CZ.



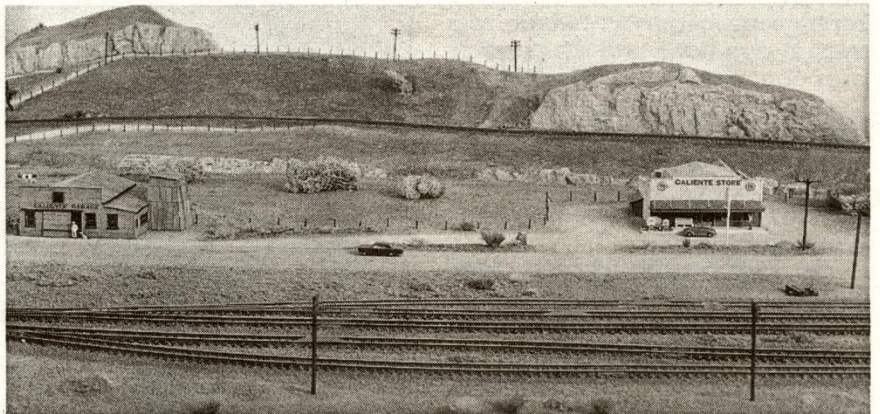
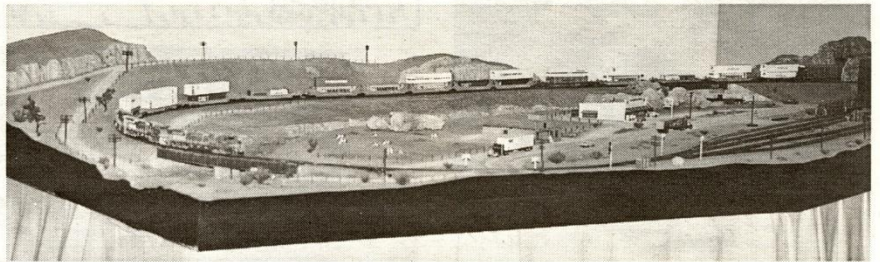
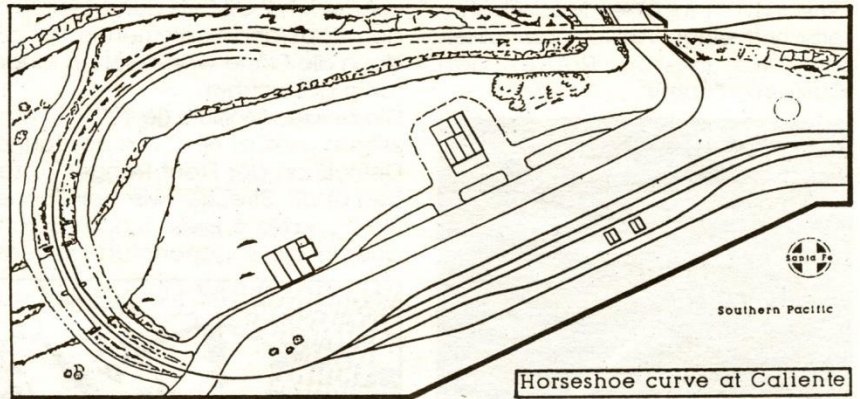
Old Part of Los Angeles II in Spur N

Eugen Haenseler ist kein Unbekannter, denn er stellte das erste N-Diorama (30 x 162 cm) bereits an der 5th Convention von 1988 aus. Für die 6th CV von 1990 baute er ein neues Diorama (80 x 110 cm) mit Drehscheibe und Roundhouse.

Für die 7th CV von 1992 entstand die erste Hälfte eines weiteren Dioramas (48 x 180 cm) mit dem Titel: **Old Part of Los Angeles I**. An der 8th CV wurde dieses Diorama komplett durchgestaltet mit Fahrbetrieb präsentiert. Als Vorlage diente ein Artikel von Bob Smaus im Model Railroader 10/89 für seine HO-Anlage. Die Gebäude entsprechen der Epoche der 50-er Jahre und E. Haenseler baute (auf N verkleinert) sein Diorama nach den Fotos und dem 'Track Plan' nach. Die Gebäude sind teils aus Kits oder aus Holz und Karton (Scratchbuilt) entstanden. Für das Gelände wurde Erde, Sand, Wurzeln und Hanfschnur verwendet. Der entsprechende Plan ist auf der rechten Seite oben links.

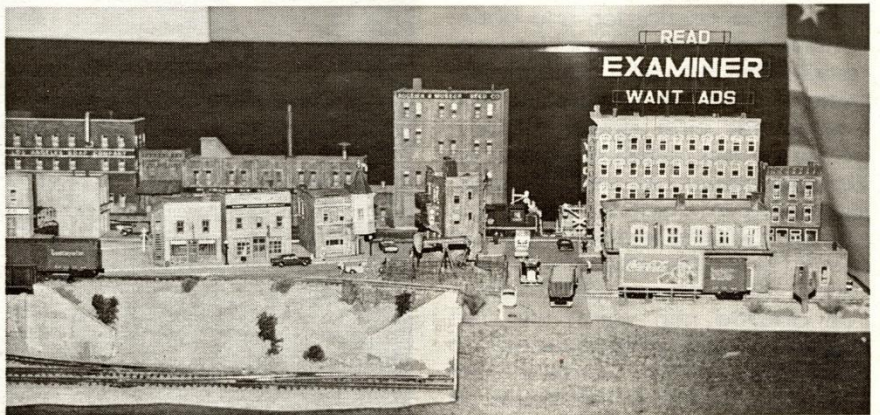
Für die 9th CV von 1996 schuf er ein Diorama (100 x 200 cm) mit dem Thema: **Horseshoe Curve at Caliente, CA**. Die kleine Ortschaft Caliente (Spanisch = heiss) liegt am Fusse der Steigung nach Tehachapi. Dies ist die Route von Southern Pacific (mit Gleisrechten für Santa Fe), heute Union Pacific über die Tehachapi Mountains, mit der bekannten Kehrschleife, Tehachapi Loop.

Als Neuheit sehen wir an der 10th CV den **Old Part of Los Angeles II** zusammen mit den anderen 2 Dioramen, die zu einer Anlage von 5 x 2 m zusammengestellt sind. Der Erbauer präsentiert an beiden Tagen einen interessanten Fahrbetrieb. Es verkehren moderne Güterzüge der BNSF und Union Pacific.



Fotos oben: Caliente Curve

Foto unten: Old Part of Los Angeles I

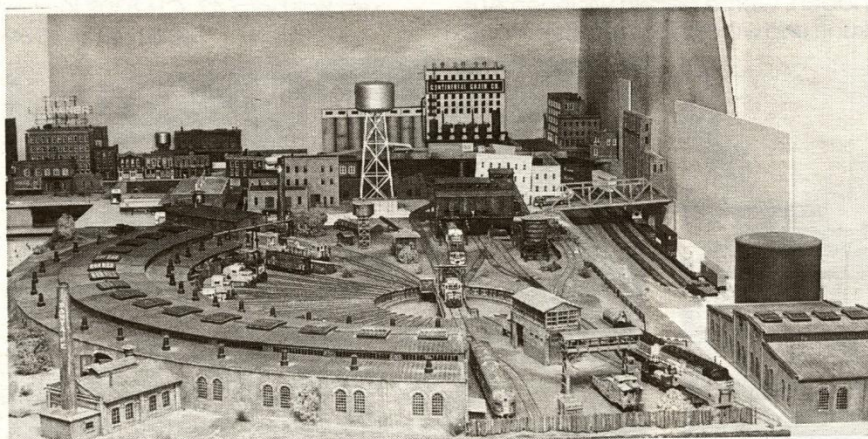
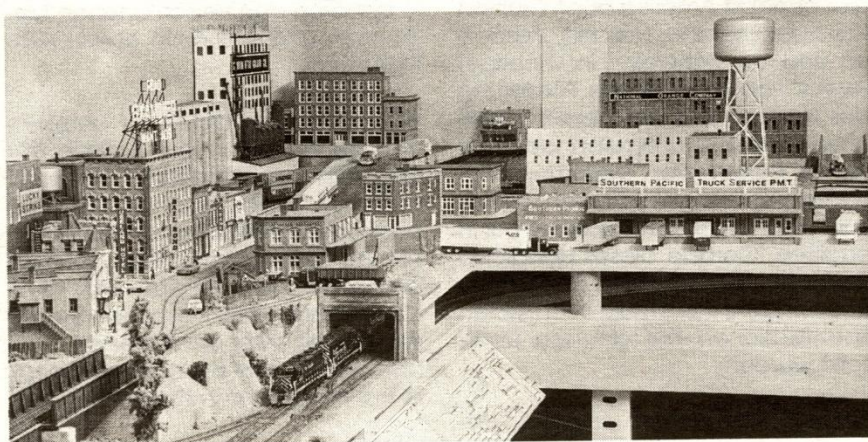
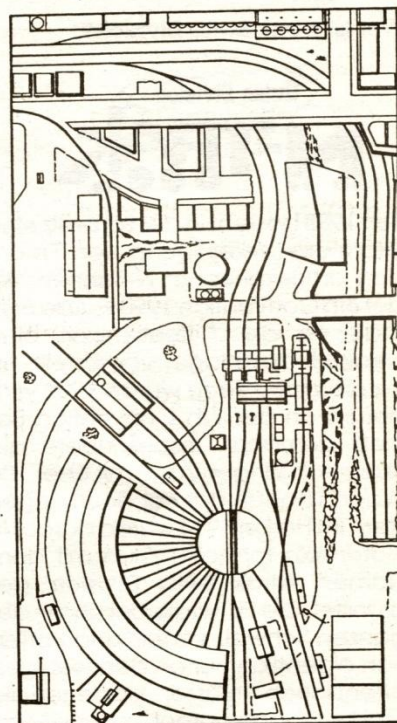
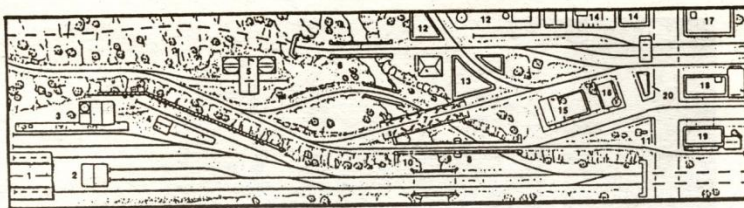


Text, Fotos und Plan by Eugen Haenseler, Horgen

Old Part of Los Angeles II in Spur N

Plan links
L.A. Teil I
Plan rechts
neu Teil II

Alle 3 Fotos
sind vom
neuen Teil II



Old Part of Los Angeles II ist das dritte Diorama meiner kleinen N-Modulanlage. Es ist auf einer Grundfläche von 100 x 200 cm aufgebaut und ist die Fortsetzung des vor 4 Jahren an der 8th CV gezeigten Dioramas: Old Part of Los Angeles. Darin integriert ist auch der Engine-Terminal, der an der 6th CV gezeigt wurde.

Auch in diesem Diorama habe ich verschiedene Artikel aus dem Model Railroader umgesetzt. So zum Beispiel das Freight Terminal des Southern Pacific Truck Service, das aus einem DPM-Bausatz entstanden ist.

Der Getreide-Silo der Continental Grain Co. ist ein kompletter Eigenbau aus Sperrholz, Karton und PVC-Rohr.

Das Route 66 Cafe ist aus überzähligen Teilen von früher verwendeten DPM-Bausätzen entstanden. Für Strassen, Brücken und Stützmauern verwendete ich Holz und Karton. Alle anderen Gebäude sind Bausätze von DPM, Pola und Heljan.

Haus A-UG 4

Ntrak Swiss Division Modulanlage

Wer ist Ntrak Swiss Division?



Seit 1988 besteht in der Schweiz eine informelle Vereinigung von Freunden amerikanischer N-Bahnen. An der 6th Convention 1990 wurde erstmals an der Öffentlichkeit eine Ntrak-Modulanlage vorgestellt. In vergrößerter Form wurde 1992 wiederum an der 7th Convention Betrieb gemacht. Insbesondere die realistisch langen Züge mit über 100 Wagen haben das Publikum begeistert. Im Herbst 1993 wurde daraus in Kloten ein formeller Club mit dem Namen **'Ntrak Swiss Division'** gegründet. Die 20 Mitglieder sind in der ganzen Schweiz verteilt und treffen sich eigentlich nur an den wenigen öffentlichen Anlässen, an denen die Modul-Anlage aufgebaut und Fahrbetrieb gemacht wird. An der 9th CV war Ntrak mit 16 Modulen dabei und konnte viele Besucher begeistern.

Gebaut wird normalerweise bei jedem Mitglied zu Hause. Durch die genauen Spezifikationen der Anschlusspunkte ist gewährleistet, dass die Module in beliebiger Kombination zusammengestellt und betrieben werden können. Die Anlage ist damit frei erweiterbar und es wurde in Amerika 1996 die grösste je gebaute Modul-Anlage mit **291 Modulen** und einer Fahrstrecke von ca. 70 Modellkilometern betrieben. Es waren daran 18 Clubs und 34 individuelle Module beteiligt, darunter eines aus der Schweiz. Die Anlage war in einer



Halle von 80 x 35 m installiert. Der Zusammenbau der Anlage dauerte lediglich 8 Stunden. Unnötig zu sagen, dass diese Anlage ein echter Show-Stopper war. 12'000 Zuschauer in 2 Tagen! Züge brauchten über eine Stunde, um auf dieser Anlage eine Runde zu fahren.

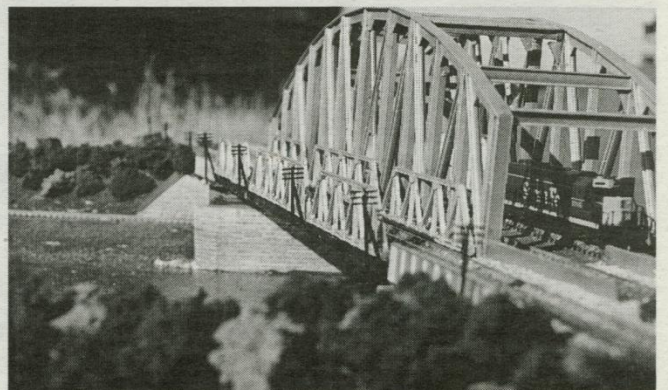
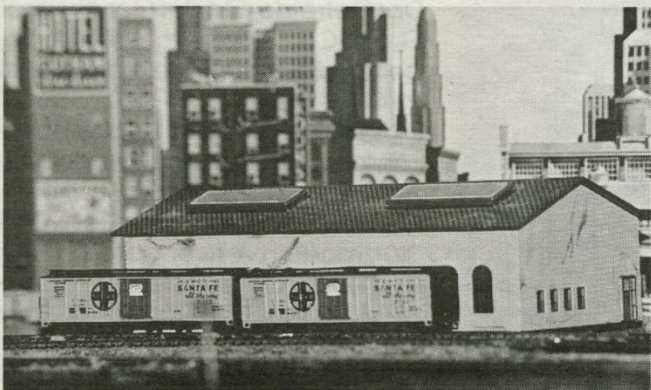
Ntrak ist in Amerika anfangs der 70er Jahre entstanden und mittlerweile gibt es nebst Amerika auch Clubs in Kanada, England, Holland, Australien und der Schweiz. Ein wichtiger Zweck von Ntrak ist die Förderung des Hobbys und des gesellschaftlichen Kontaktes untereinander. Eine ganze Palette von Dokumentationen ist zu günstigsten Preisen verfügbar, wenn auch der Hauptteil nur in englisch. Gerade dieses Handicap versucht N-Trak Swiss Division zu überwinden, indem die wichtigsten Spezifikationen auf deutsch übersetzt wurden.

Bitte wenden Sie sich an die anwesenden Mitglieder, wenn Sie Fragen haben. Gerne geben wir Ihnen Auskunft und würden uns selbstverständ-

lich freuen, Sie als Mitglied in unserem Kreis begrüßen zu dürfen. Wir organisieren gelegentlich "Workshops". Das sind informelle Kurse an denen unter kundiger Anleitung gezeigt wird, wie bestimmte Techniken, z.B. elektrische Anlage, Landschaftsgestaltung etc., praktisch umgesetzt werden und Sie somit in die Lage kommen, selbständig Module zu bauen. Die einzelnen Module gehören den verschiedenen Mitgliedern und sind nicht etwa Club-Eigentum.

Wir sind gerne bereit zu anderen Gelegenheiten unsere Anlage der Öffentlichkeit vorzuführen; sei es z.B. in einem Einkaufszentrum oder zu bestimmten Anlässen, die einen Publikums-Magnet brauchen. Nehmen Sie dazu mit uns ganz unverbindlich Kontakt auf. Oder besuchen Sie uns im Internet unter der Adresse: http://www.imrf.ethz.ch~ginsburg/N-Trak/ntrak_home.html

Präsident: Hans R. Egli
am Balsberg 42, CH-8302 Kloten
Tel. 01- 813- 35 69



Ntrak Swiss Division ist heute in der Lage, 22 fahrbereite Module zu einer Anlage zusammenzustellen. Leider erlauben die Platzverhältnisse an der 10th Convention nur einen Teil der Module aufzustellen.

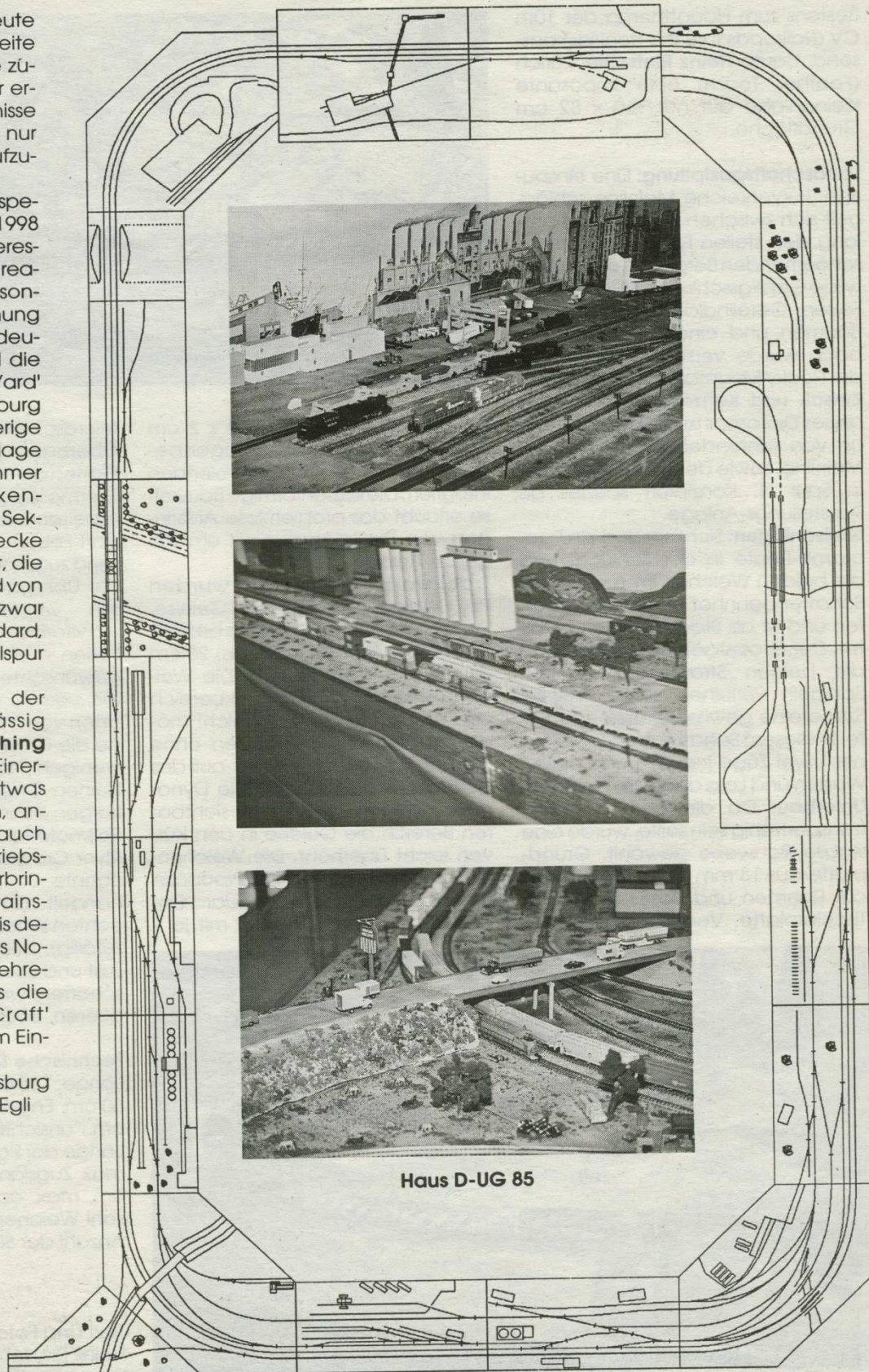
Einzelne Module wurden speziell auf die Convention 1998 hin verbessert, um ein interessanteres Betriebskonzept realisieren zu können. Insbesondere wurde der Bedienung der Industrien mehr Bedeutung beigemessen und die Module von 'Orange Yard' wurden von Simon Ginsburg total überarbeitet. Bisherige Erfahrungen mit der Anlage führen sukzessive zu immer sinnvolleren Streckenführungen. Eine kleine Sektion ist mit einer Bergstrecke in Spur Nn3 ausgestaltet, die zwar nicht zum Standard von Ntrak gehört, Ntrak hat zwar eine Bergstrecke im Standard, die ist aber in Normalspur ausgeführt.

Wir werden anlässlich der Convention regelmässig kommentierte **'Switching Sessions'** durchführen. Einerseits wird dadurch etwas Abwechslung geboten, andererseits werden wir auch einen Beweis für die Betriebssicherheit der Spur N erbringen und die Microtrains-Kupplungen in der Praxis demonstrieren können. Als Novum werden wir auf mehreren Strecken erstmals die drahtlosen 'Aristo-Craft' Walkaround Controls im Einsatz zeigen.

Gleisplan by Simon Ginsburg
Text und Fotos by H.R. Egli

Teilnehmer:

- Laurent Badoux
- Urs Burkhart
- Silvan Bütler
- Hans R. Egli
- Doris & Willi Furrer
- Christine Gehrig
- Marco Giger
- Simon Ginsburg
- Manfred Keller
- Rainer Kurt
- Reto Peverelli



Haus D-UG 85

White River Canyon - Diorama in Spur N

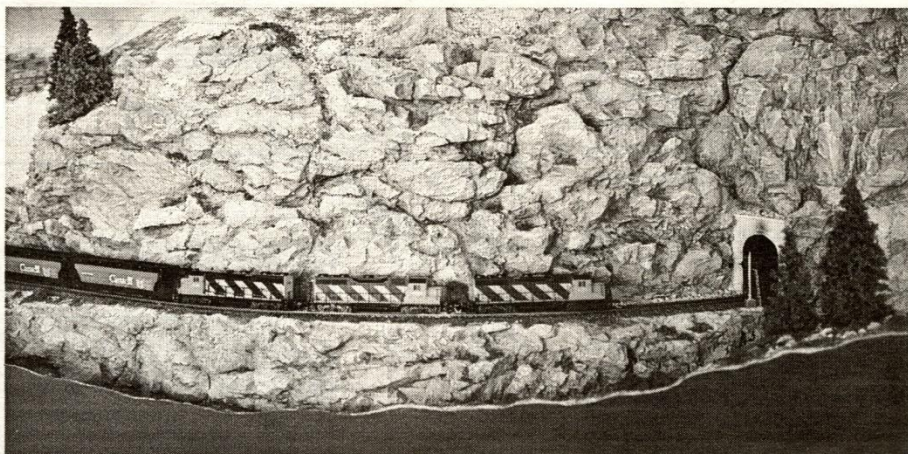
Bestens zum Hauptthema der 10th CV (Railroads thru the Rockies) passend, baute **Heinz Rietschle**, Zürich (Feather Team) eine imposante Kleinanlage auf nur 160 x 82 cm Grundfläche.

Landschaftsgestaltung: Eine einspurige, kurvenreiche Mainline schlängelt sich zwischen zwei Tunnels entlang den steilen Felsen und einem schäumenden Bergbach durch eine wilde Gebirgsschlucht. Mit massiven Felsen, Geröllhalden, relativ wenig Bäumen und einem wilden Bergbach wurde versucht, die Wildnis der Rocky Mountains nachzubilden.

Zweck und Konzept: Schwerpunkt dieses Dioramas ist die Demonstration von fahrenden Zügen auf der Mainline, sowie der Landschaftsbau in Spur N. Konzipiert speziell als Ausstellungs-Anlage.

Gleisanlagen: Sichtbar sind die Panorama-Route in der Schlucht und die beiden Weichen im Tunnel. Der Schattenbahnhof ist von hinten offen und ist als Stadtszenerie gestaltet. Der Grossstadt-Hintergrund und die beiden Strassenbrücken mit Spiegeln verleihen dieser kleinen Szene eine gewisse Grösse und Tiefe. In diesem Schattenbahnhof können zwei Züge kreuzen und einige Wagen und Loks abgestellt werden.

Unterbau: Da die ganze Anlage transportfähig sein sollte, wurde eine stabile Bauweise gewählt. Grundplatte aus 13 mm Tischlerplatte, 10 cm Rahmen und Rost aus 13 mm Tischlerplatte. Verstärkt wurde das



Ganze mit 4-kant-Latten 2 x 2 cm und 3 x 3 cm. Die Anlagenbeleuchtung wurde in die Frontblenden integriert. Die kastenförmige Bauweise erlaubt das problemlose Anbringen von Plexigläsern rund um die ganze Anlage.

Trackwork: Verwendet wurden PECO-Weichen und ROCO-Geleise. Der engste sichtbare Radius beträgt 40 cm. Der kleinste Radius ist 26 cm im unsichtbaren Bereich. Die Weichen wurden im Herzstückbereich und an den Radlenkern leicht modifiziert. Die Geleise wurden ohne Geräuschdämmung direkt auf das Holztrasse geklebt. Um die Dynamik zu steigern, wurden im sichtbaren Bereich die Geleise in den Kurven leicht überhöht. Die Weichenmotoren sind von 'Feather Products'. Gewählt wurde der Standard-Einbau, in stehender Version mit je 2

Microschaltern.

Oberbau: Als Basis wurden Styroporplatten aufeinander geleiimt und mit Thermosäge, Messer und Raspel bearbeitet. Danach wurden Schaumstoff-Felsen von 'Feather-Lite' passend zugeschnitten und aufgeleiimt. Die Übergänge der einzelnen Platten wurden verspachtelt. Mit Acrylfarben von 'Heki' wurden die Felsen mehrmals übermalt, bis die gewünschte Farbgebung entstand. Mit versch. Steinen und Schotterarten von 'Woodlands Scenics' wurde die Gröllhalde nachgebaut. Die wenigen Nadelbäume wurden in kleinen Gruppen plaziert, um den kargen Baumwuchs darzustellen.

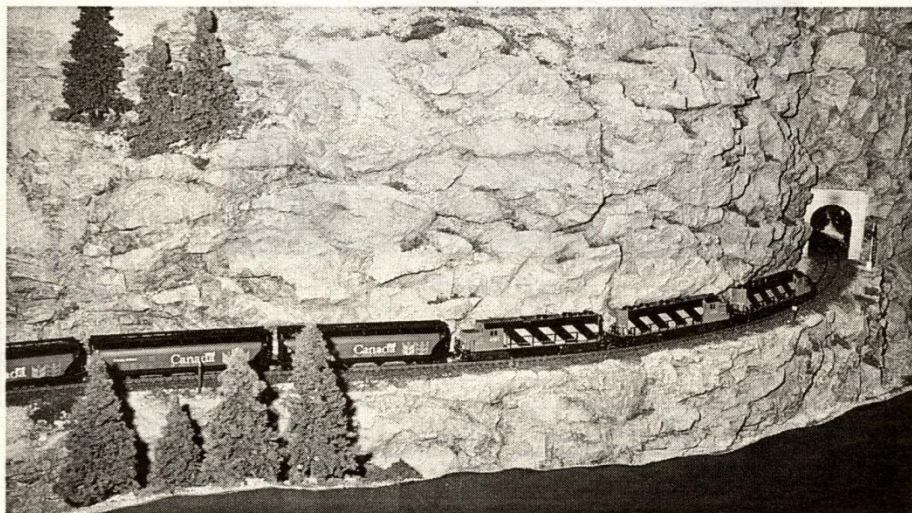
Rollmaterial: Da es sich beim 'White River Canyon' um eine reine sogenannte 'Freelance'-Landschaft handelt (Ähnlichkeiten mit dem echten White River Canyon sind rein zufällig), erlauben wir uns, je nach Lust und Laune, versch. Bahngesellschaften, welche die Rockies überqueren, einzusetzen.

Technische Daten:

Länge: 160 cm, Breite: 82 cm, Höhe: 50 cm, Engster sichtbarer Radius: 40 cm, unsichtbarer Radius: 26 cm, Länge der Panoramaroute: 140 cm, max. Zugslängen westbound: 140 cm, max. eastbound: 150 cm, Anzahl Weichen: 5, Anzahl Signale: 4, Anzahl der SRK: 7.

Haus A-EG 36

Text und Fotos by
Heinz Rietschle, Zürich



Pumpkin and Western in Spur N

Kaum zu glauben, was ein Wettbewerbsergebnis 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 2 Jahren gezaubert haben!

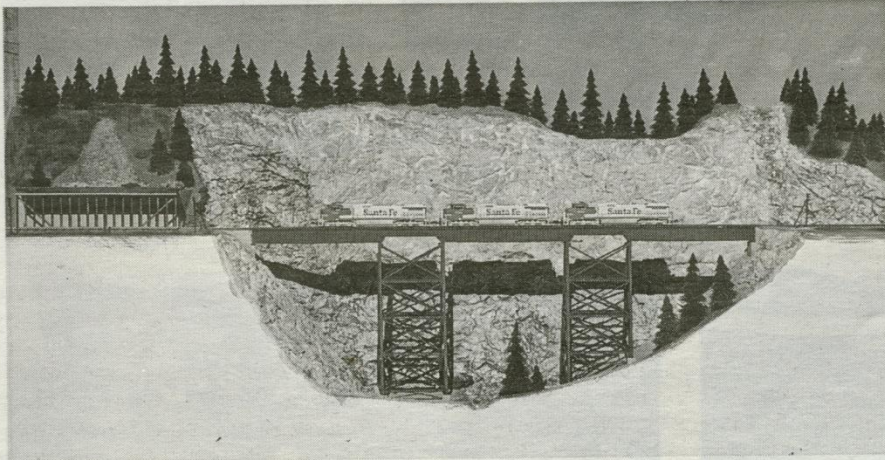


Die beiden Hauptdarstellerinnen (Vivian und Seline) stehen neben dem ersten Modul: **Seline Junction**.

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 14 und 11 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 Kindern 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.



Die Anlage besteht aus 4 Modulen, je 2 in der Grösse 1,2 x 1 m und 1,2 x 0,4 m. Die Gesamtlänge dieser N-Anlage beträgt 4,8 m.

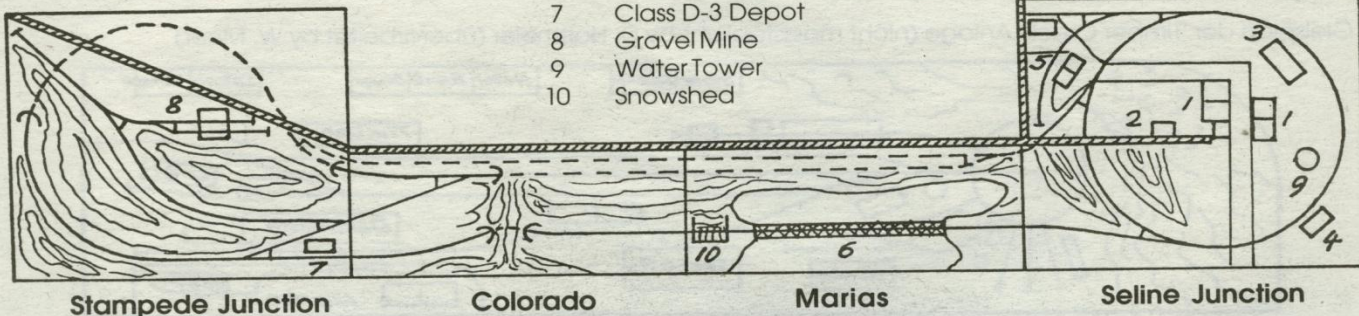
Haus C-EG 73

Text by Vivian Heller

Plan und Fotos by Emil Heller

Das zweite Modul: **Marias** mit Steeltrestle und Snowshed.

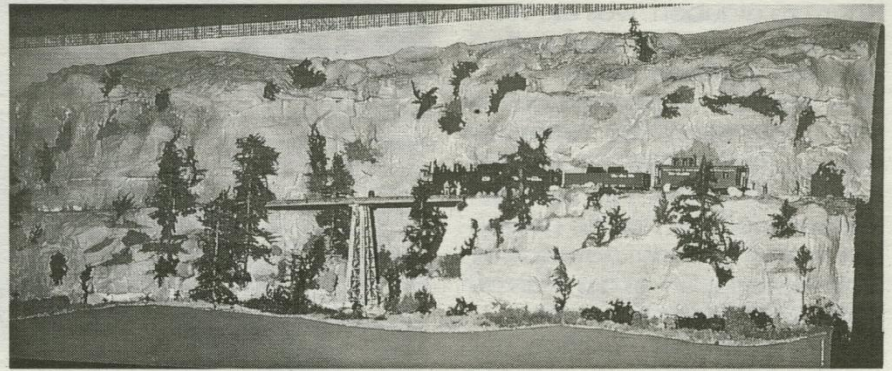
- 1 Town
- 2 Farm
- 3 Factory
- 4 Station Sunnyvale
- 5 Grain Elevator
- 6 Steel Trestle
- 7 Class D-3 Depot
- 8 Gravel Mine
- 9 Water Tower
- 10 Snowshed



3 Module in Spur N

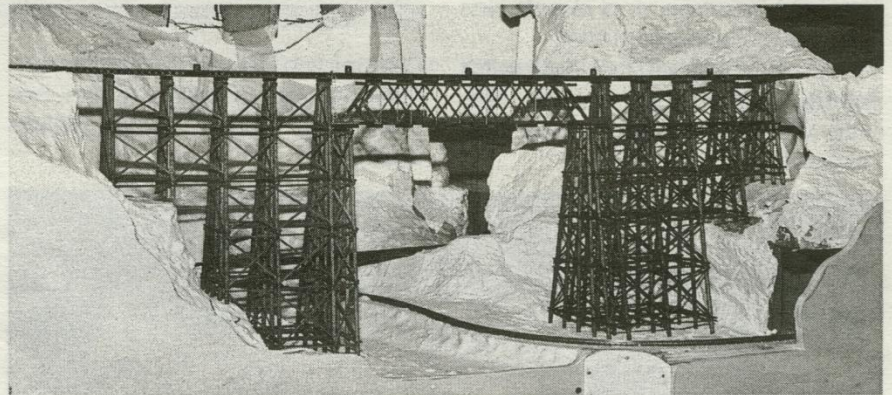
Dieter Haltmeier's Liebe lag schon immer in der Spur N (1:160). Er stellt an der 10th CV drei verschiedene Module aus. Diorama A: **Rio Grande Narrow Gauge** - passt sehr gut zum Thema 'Rockies' der 10th CV.

Die Strecke führt entlang eines Felhanges und überquert eine einfache Brücke. D. Haltmeier baute ein 3-Schienengleis N/Nn3 (Marke Eigenbau). Das Diorama ist 72 cm lang, 24 cm breit und 27 cm hoch.



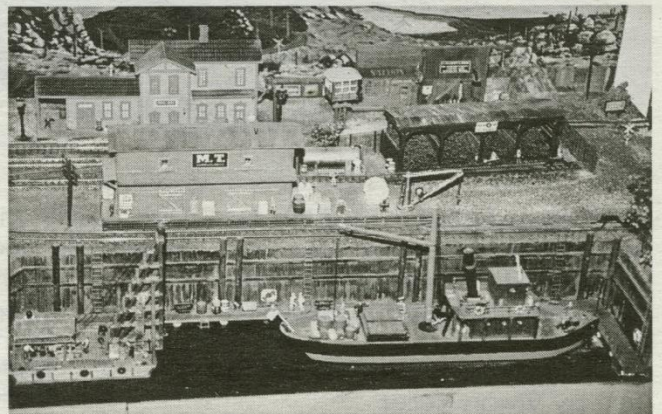
Diorama A - Rio Grande Narrow Gauge

Diorama B: **Gantlet Trestle** - eine mächtige Holzbrücke überquert ein Tal. Das Diorama ist 125 cm lang, 24 cm breit und 35 cm hoch.



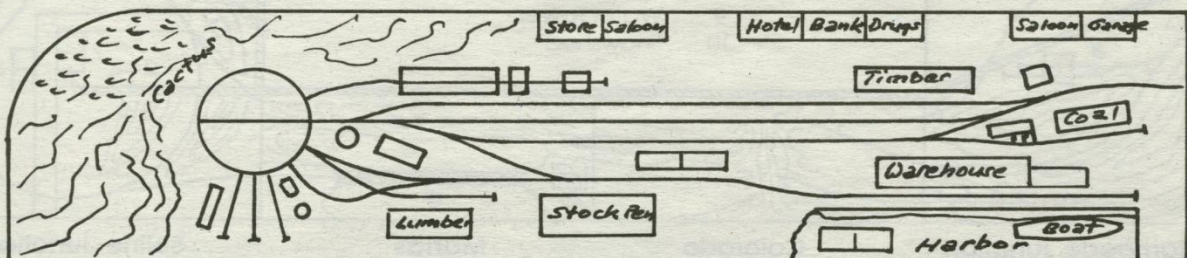
Diorama B - Gantlet Trestle

Modul C: Das **'Timber Creek'** Bahnhofsmodul hat endlos viele Details, Bäume, Felsen, Häuser, Schiffe und die meisten Gebäude sind Eigenbauten. Selbstverständlich ist diese Modulanlage fahrfähig und sogar mit Sound. Länge 168 cm, Breite 38 cm.



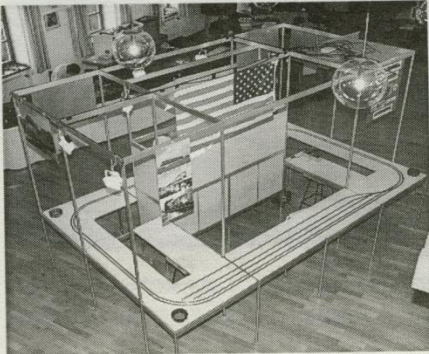
Beide Bilder zeigen Ausschnitte aus dem Bahnhofsmodul C 'Timber Creek'. Fotos by Dieter Haltmeier, Winterthur

Gleisplan der 'Timber Creek' Anlage (nicht masstäblich) by D. Haltmeier (überarbeitet by W. Meer)



N-Scale Thru the Rockies

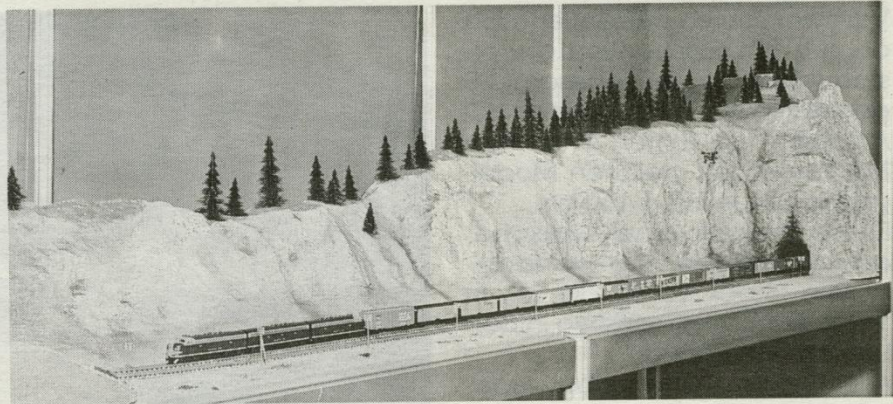
Die Anlage ist mit Normprofilen für Messestandsbau im 1 m Rastermass aufgebaut und hat die Abmessungen von 3 x 4 m. Die Schienhöhe ist 1,2 m über dem Boden.



Hier ist die Anlage noch im Rohbau

Auf zwei Gleisovalen wird ein interessanter Fahrbetrieb geboten. Es fahren Züge mit bis zu 100 Wagen und entsprechender Anzahl Lokomotiven, inkl. 'Mid Train Helpers' und 'Pushers' am Zugende. Es werden amerikanische und canadische Züge verkehren. Die Strecke führt auf der einen Seite entlang den Rockies in Colorado, dann an einer Vitrine vorbei und entlang den canadian Rockies zurück. Es verkehren jeweils zwei Züge gegeneinander.

Aufbau der Anlage ist auf der amerikanischen Seite mit geformtem Gelände in bekannter Technik, Styroporplatten geschichtet, aufgesetzte Felsabgüsse und Spachtelmasse, mit einem Geländeeinschnitt und einem kurzen Tunnel und die canadische



Seite ist ein Fotohintergrund der Spiral Tunnels mit dichtem Waldbestand. Die Gleisfläche ist mit losem Streumaterial bedeckt (wird nach der Ausstellung zusammengekehrt und entsorgt!).

Die Vitrine hat 10 Gleise zu 2 m Länge und zeigt typische Zugkompositionen, die durch die Rockies fahren resp. gefahren sind.

Gegenüber der Vitrine sind 3 Abstellgleise auf denen jeweils die neuen Züge aufgestellt werden, damit ein abwechslungsreicher Fahrbetrieb geboten werden kann. Geplant ist, 8 bis 10 unterschiedliche Züge am Tage fahren zu lassen.

Diese N-Anlage wurde speziell für diese Convention in dieser Form realisiert und hat keinen weiteren Verwendungszweck. Erbauer sind Peter Hammerschmid, Uwe Mauermair und Alexander Rudin aus München, Germany.

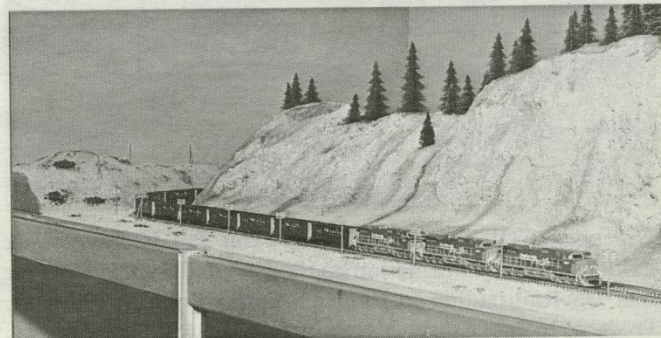
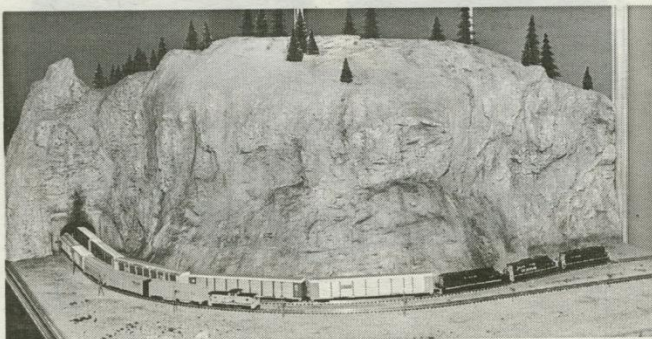
Alle sind Mitglieder bei den **N-Bahn-Freunde München - NFM**, einer Vereinigung mit ca. 90 Mitgliedern. Leider sind davon nur 7 Leute USA-N-Bahner und wir suchen noch weitere Interessenten, möglichst im süddeutschen Raum, um eventuell eine Modulanlage nach N Trak Norm zu bauen.

Text und Fotos by Alexander Rudin
München, Germany

Teilnehmer (Erbauer):
- **Peter Hammerschmid**
- **Uwe Mauermair**
- **Alexander Rudin**
Haus C-1.OG 77

Kontaktadresse:
Alexander Rudin
Eichenstr. 40 A
D-81375 München
Tel. ++49-89-740-9198

Fotolegende:
oben und unten: Paradestrecke auf der US-Seite mit dem fertig durchgestellten Gebirgszug der 'Rockies'.

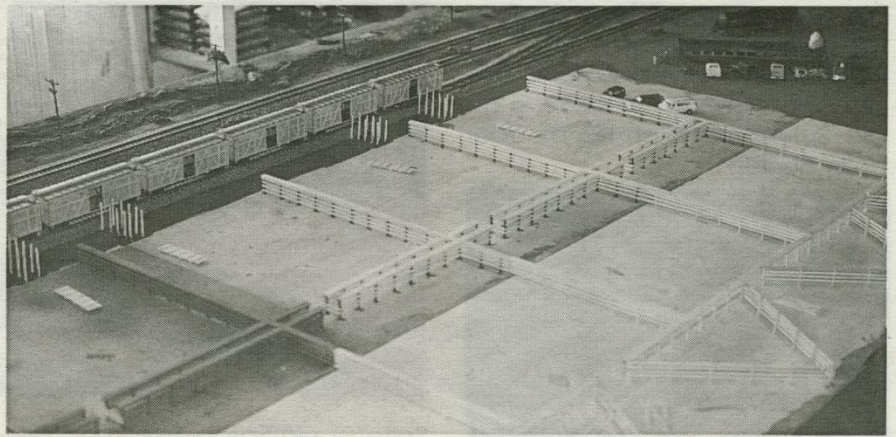


Stock Yard in HO

Vor zwei Jahren präsentierte ich an der 9th Convention die ersten 4 Module von insgesamt 30 geplanten Modulen meiner HO Anlage. Nun folgen 3 weitere Module in der gleichen Modulgrösse von je 140 x 160 cm.

Diese zeigen eine typische, amerikanische Viehverladestation (Stock Yard), die z.B. in Texas aber auch sonstwo in den USA stehen könnte.

Alle Holzteile sind selbst zugeschnitten und mit viel Geduld an den entsprechenden Platz geklebt worden. Auch die Baumstämme sind aus richtigem Holz, was das ganze noch realistischer erscheinen lässt.



Ich hoffe, dass meine Module auch die Besucher zu konstruktiven Kritiken anregen werden. Ich bin beide Tage zu Diskussionen anwesend.

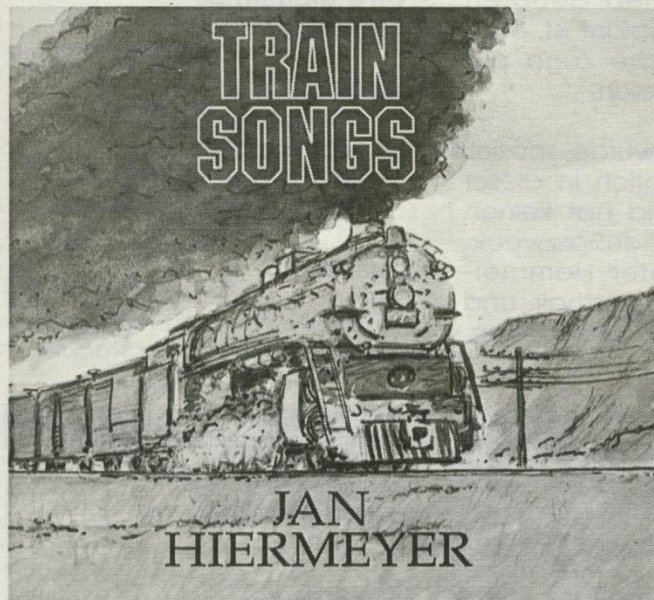
Haus A-UG 6

Text und Foto by Urs Jäggi, Laupen

Am **Sonntag** werden wir eine spezielle **Attraktion** für den Country Fan präsentieren. Der Country & Western Dance Club '**Rising Moon**' wird auf dem Vorplatz (Haus A & B) **Line Dance** vorführen.

Sonntag ca. 11.30h und **ca. 13.30h**. Bei schlechter Witterung wird die Vorführung unter dem Durchgang zum Haus C stattfinden.

Kontaktadresse: Country & Western Dance Club, Rising Moon
Marcel Rohrer, Breitestr. 1, 8572 Berg/TG



Die neue CD '**TRAIN SONGS**' von Jan Hiermeyer ist exklusiv bei der Information im Haus A erhältlich. 12 Titel für den US-Railroadfan in Englisch und 1 Song in Mundart. Produced by Jens Krüger, Vocals by John Brack & Gino Todesco.



Pitsch's Truck and Train Team

Schon zum 3. Mal ist **Pitsch (Peter Allneider)** mit seinem Team dabei und entführt uns in die Welt der Trucks, Pick-ups, Cars und Trains.

Wer kann sich noch an das UP-Diorama in HO von Peter Biehl der 8th CV erinnern? Pitsch konnte dieses günstig übernehmen und hat es für die 9th CV komplett überarbeitet. Nun wird dieses (4 x 0,6 m) Modul zu einem **Militär-Umschlagplatz** umfunktioniert und hat wieder viele neue Details.

Zusätzlich werden wir einige Exponate der **US-Army** im Massstab 1:87 in Form von Kleindioramen und als einzelne Modelle sehen.

Als Spezialität zeigt das Team eine Vielzahl an **Jeep's** in versch. Massstäben und Ausführungen.

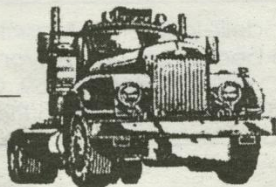
Als Nebenthema wird ein kleiner Einblick in die Marke **'Mack'**, jedoch nur vom Type B61 gegeben.

Wir empfehlen allen Besuchern einen Blick auf das Schaffen des **Truck and Train Teams** zu werfen, denn es wird viele 'Leckerbissen' (Umbauten und Eigenbauten) dabei haben.

Auch ein kleiner Info- und Verkaufsstand wird in die Präsentation integriert.

Haus A-UG 5

Text und Fotos by Pitsch Allneider



HO SCALE

CHEVROLET TRUCK

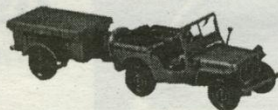


TRIDENT MINIATURES

SCHOOL BUS

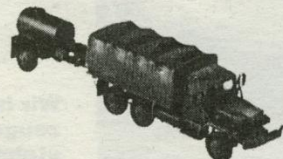


WWII JEEP & TRAILER US

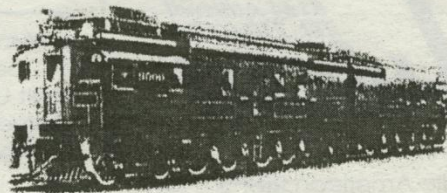


ROCO MINITANKS

TRUCK W/WATER TRAILER US



PITSCH'S Truck and Train Shop



CON-COR TRACTOR/TRAILER

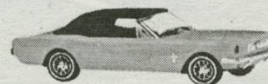
TRUCKS N' STUFF

BUSCH

HUMMER US



1964 FORD MUSTANG CONVERTIBLE



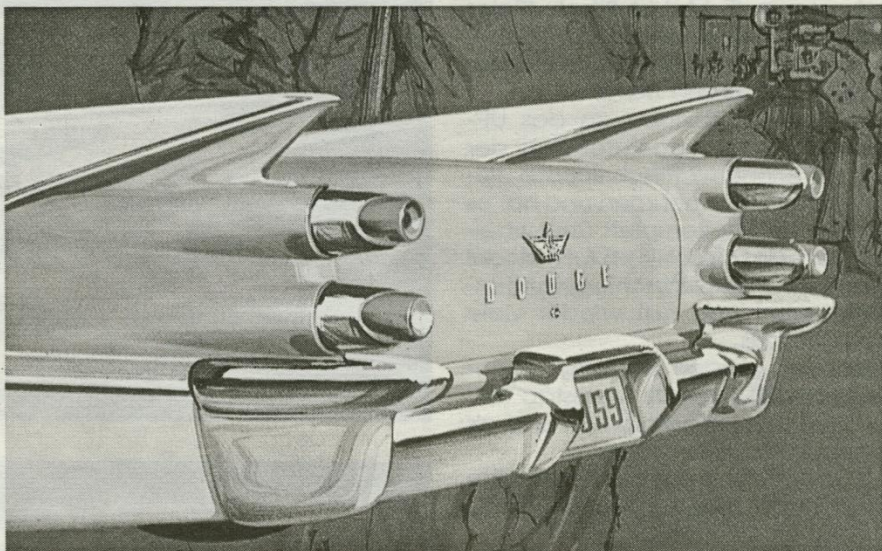
GMC WRECKER US WWII



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.

Ein Paradebeispiel ist der ausgestellte **Dodge Custom Royal Lancer Convertible 1959** von Serge E. H. Meyer. Ein exklusives Traumcabi, das in Europa einzigartig ist. S. Meyer investierte zig Stunden, um das Fahrzeug komplett zu restaurieren. Dieser 'Dream Car' steht zw. Caboose und Eingang A & B. Nur schon die Heckansicht ist vielversprechend!



Airbrush Mod. Auto ist an der 10th CV mit einem kleinen Stand vertreten. Wir spritzen Modelle in allen Massstäben mit exklusiven Designs. Bei unseren Arbeiten werden die Modelle komplett zerlegt und die Oberfläche der Karosserie wird von Grund auf neu aufgebaut und bekommt am Schluss einen Klarlack.

Da wir das Ganze nur nebenbei machen, liegen die Preise in einem vernünftigen Bereich. Gerne nehmen wir auch Aufträge entgegen.

Airbrush Mod. Auto, E. + S. Horisberger

Schürbungertweg 15, 8302 Kloten, Tel. 01-813-4669

Im **American Cars & Trucks Corner** sehen Sie Modelle in diversen Massstäben. P. Doebeli zeigt seine Kollektion (rechte Seite beachten) und A. von Orelli stellt US-Modelle im Massstab 1:18 aus. z. B. Cadillac Eldorado '59, Chevy Corvette Indy '95, Chevy Nomad '57, Viper RT10 '94, Dodge Ram Pick-Up.



**DIE TUN WAS
WIR MACHEN MIT**

Webereistr. 47
8134 Adliswil
Tel. 710 02 04
Lubrag
AG

Auch die American RR-Fans fahren American Cars z.B. Chevy Trans Sport



GARAGE DUTLI US-FAHRZEUGE

**Birmensdorferstrasse 400
8055 Zürich**

Tel: 01-463-6751 Fax: 01-463-6772
dutli-garage@bluewin.ch

Unsere Spezialitäten:

- **ALLEN Testcenter**
- **Klimaservice**
- **US-Import**
- **Reparatur**
- **Service**

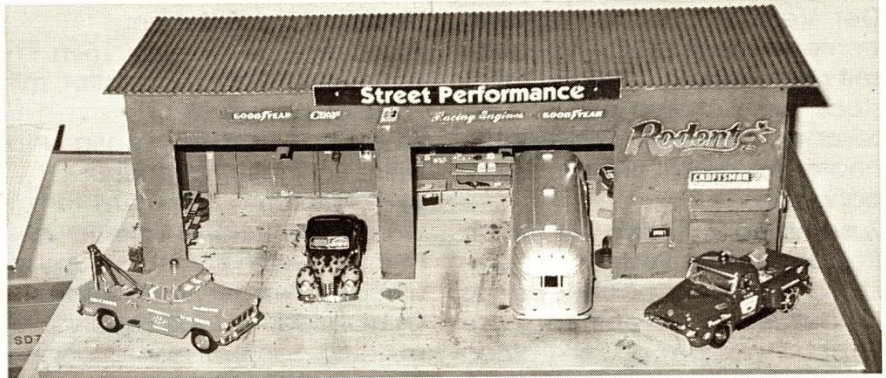
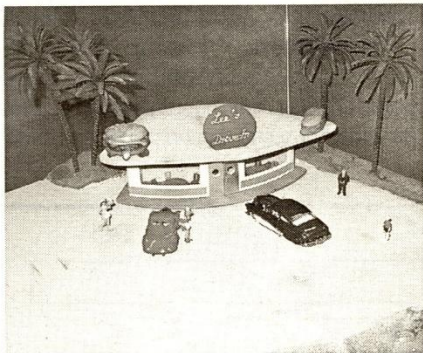
Wir haben viele exklusive US-Fahrzeuge an Lager und auch nebenstehenden Trans Sport ausgeliefert.

Autodiorama 'Lee's Drive-in' und Trucks 1:48

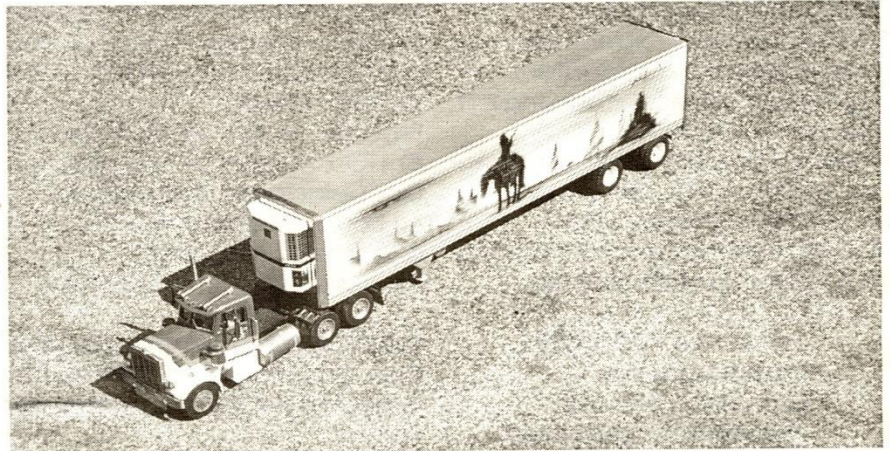
Peter Doebeli aus Zug präsentierte bereits an der 7th CV sein kleines Autodiorama. Nun wird es wieder zu neuem Leben erweckt und glänzt mit 'heissen' Hot Rods und einem Feuerwehrwagen. Die Szene spielt in den 'Golden Fifties' an der Beach in California.



Obwohl der Masstab der Automodelle 1:43 ist, passen diese recht gut zur Spur O (1:48). Typisch amerikanisch wird der 'Big-Mac' auf Rollschuhen serviert. Schon von weitem sieht man den überdimensionalen Hamburger und den Hot Dog auf dem Dach des Drive-ins. Auf diesem lebendigen Modul wird Detaillierung gross geschrieben. Nicht nur schöne, korrekt gekleidete Figuren von Omen, sondern auch Katze und Hund fehlen nicht. In der Kanalisation hat es sogar Ratten! Die Automodelle sind aus Weissmetall und meistens umgebaut und gesupert.

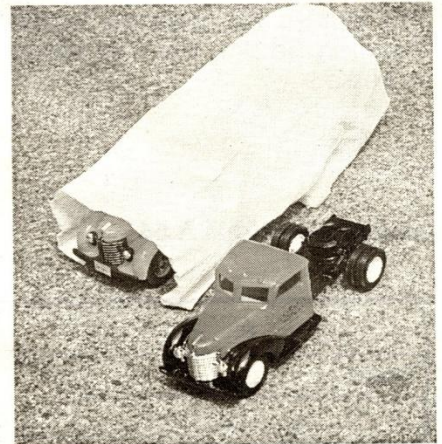


Daneben zeigt 'Döbi' eine Garage 'Rodent & Maus', die lediglich aus Karton gefertigt wurde. Man beachte den 'Streamliner'!



Als grosse Überraschung zeigt der Spezialist einen umgebauten Truck (ERTL Diamond T). Auf dem Foto sieht man das Basismodell vor dem Umbau und noch verdeckt, das Endprodukt. Der Vorhang wird erst an der 10th CV gelüftet! (Bild unten)

Haus A-UG 7



Auch versch. Lastwagen im Masstab 1:48 sind zu sehen, die durch Umbauten aus Billigprodukten zu exklusiven Modellen wurden.

Döbi war schon immer ein Spezialist für Strassenfahrzeuge, bevor er zu den US-Railroads fand.

Fotos by P. Doebeli, Zug

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 Modelleisenbahncenter mit 6 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 4 Anlagen (A, D, E, G) und einem Diorama (F).

Die RR-Fans betreiben 2 Anlagen (C, H) und ein Diorama (B).

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 dem Adliswiler 'Summerfäscht' (Chilbi) jeweils anfangs Juli ein 'Open House' (Tag der offenen Tür) durch. Für genaue Daten wenden Sie sich bitte an obige Adresse.

Layouttours Haus A 54

Übersicht der Anlagen:

A) HO-Anlage 2-gleisig, 15 m, im Bau ca. 60 % durchgestaltet, mit Fahrbetrieb, privat

Erbauer: Albert Ilg, Lupfig und 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, mit Fahrbetrieb, privat

Erbauer: Franco Rossi, Adliswil

E) HO-Anlagenteil der gleichen Doppelanlage, 2-stöckig, 9,5 m, im Bau, mit Fahrbetrieb, ca. 60 % durchgestaltet, privat

Erbauer: Domenico Bianchi, Adliswil

F) HO-Diorama, Winter at Donner Pass, 4 m, im Bau, ca. 80 % durchgestaltet, mit Switchbetrieb, privat

Erbauer: Alex von Orelli, Adliswil

G) HOn3-Anlage, Eldorado Mining District, 14 m, im Bau, ca. 30 % durchgestaltet wobei es darunter fertige Module hat, ev. mit Fahrbetrieb, privat

Erbauer: Dieter Stehli, Zürich und Peter Gloor, Bachenbülach

H) On3-Anlage, Poncha Junction & Monarch Branch, 12 m, fertig, mit Fahrbetrieb, allgemein

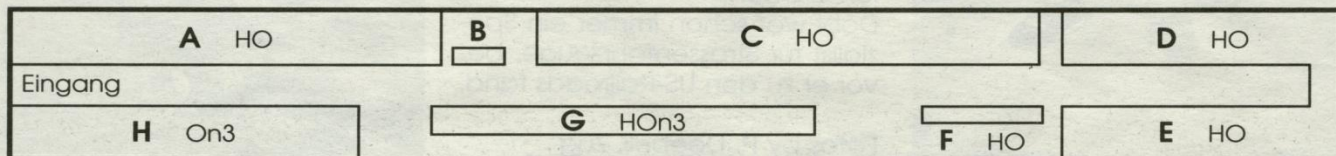
Erbauer: American Railroadfans, Betreuung: Alfred Niederhäuser, Winterthur

Auf den folgenden Seiten werden die einzelnen Anlagen mit Gleisplänen beschrieben.

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 Railroad Fans.

Somit können wir an der 10th CV eine grosse Vielfalt an Anlagen, Spurweiten und Bautechniken präsentieren. Wir empfehlen Ihnen, sich rechtzeitig für eine Layouttour einzuschreiben. Der Andrang wird enorm gross sein.



Mit dieser Anlage wird versucht, das typische Umfeld der Schmalspurbahnen in den Rocky Mountains (sei es Colorado, Oregon oder Alaska) einzufangen: eine wilde Gebirgslandschaft mit vielen Bergwerken und Kunstbauten. Da die Landschaft bei dieser Anlage einen hohen Stellenwert hat, wird im Gegensatz zu den anderen Anlagen in der nächsten Bauetappe die Tiefe des Raums bis zur Dachschräge nicht nur für den Fahrbetrieb, sondern voll zur Landschaftsgestaltung ausgenützt. Landschaft und Bauten stellen bewusst kein bestimmtes Streckenvorbild dar, damit die Anlage abwechslungsweise für versch. 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 sowohl für Colorado als auch für Alaska zutrifft. Um versch. Epochen zu simulieren, können zudem einige Gebäude ausgewechselt werden (z.B. Holzbauten gegen moderne Stahlkonstruktionen). Die ersten zwei Module wurden von **Dieter Stehli** 1988 speziell für die 5th Convention gebaut und bildeten anschliessend den Ausgangspunkt für die Planung einer Anlage. An der 7th Convention stand der Unterbau für acht Module, von denen fünf Module mit noch nicht detaillierter

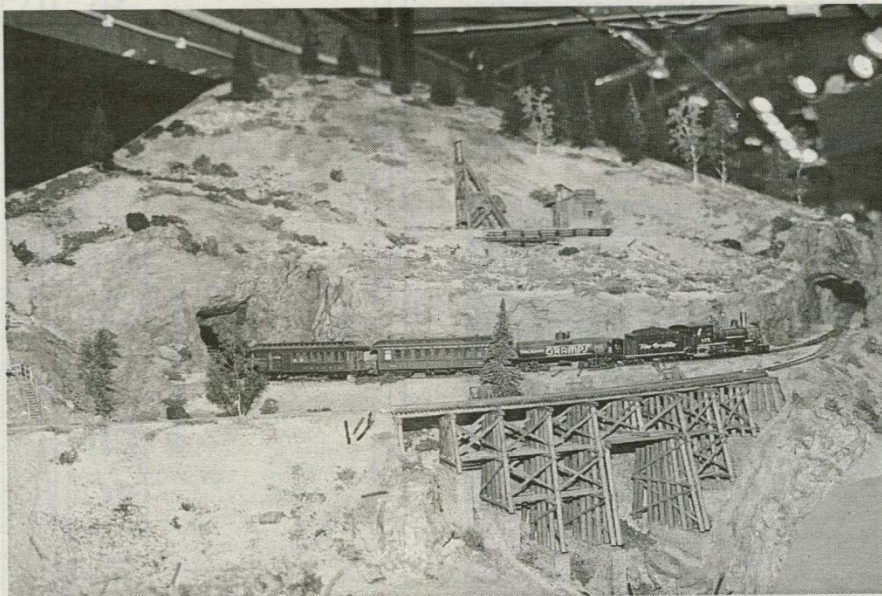
Landschaft versehen waren. Daran änderte sich bis zur 9th Convention infolge häufiger Auslandsabwesenheit wenig.

Nach der 9th CV konnte Dieter Stehli seinen Wunschpartner **Peter Gloor** zur Mitarbeit gewinnen, und da die beiden sich bezüglich modellbauerischer Vorlieben und Fähigkeiten sehr gut ergänzen, sind seither grosse Baufortschritte feststellbar. Anlagenunterbau, Modulkästen, Gleisbett, Brücken und Cribbings werden vorwiegend durch D. Stehli erstellt; der Landschaftsbau von beiden; Gleisbau und Landschaftsdetaillierung sind P. Gloors Domäne. Gebäude und Rollmaterial werden von beiden gebaut und können infolge kompatibler 'Handschriften' problemlos gemixt werden.

Zur Vervollständigung des Teams wird noch ein begabter Elektroniker gesucht, der sich mit der Verdrahtung und Funkfernsteuerung der Anlage sowie dem Einbau von Elektronik in die doch recht kleinen HOn3-Triebfahrzeuge befassen möchte (Einbau von Konstantbeleuchtung, Geräuschgeneratoren, Reedkontakten, ev. Digitalsteuerung über PC). Interessenten sind höchst willkommen!

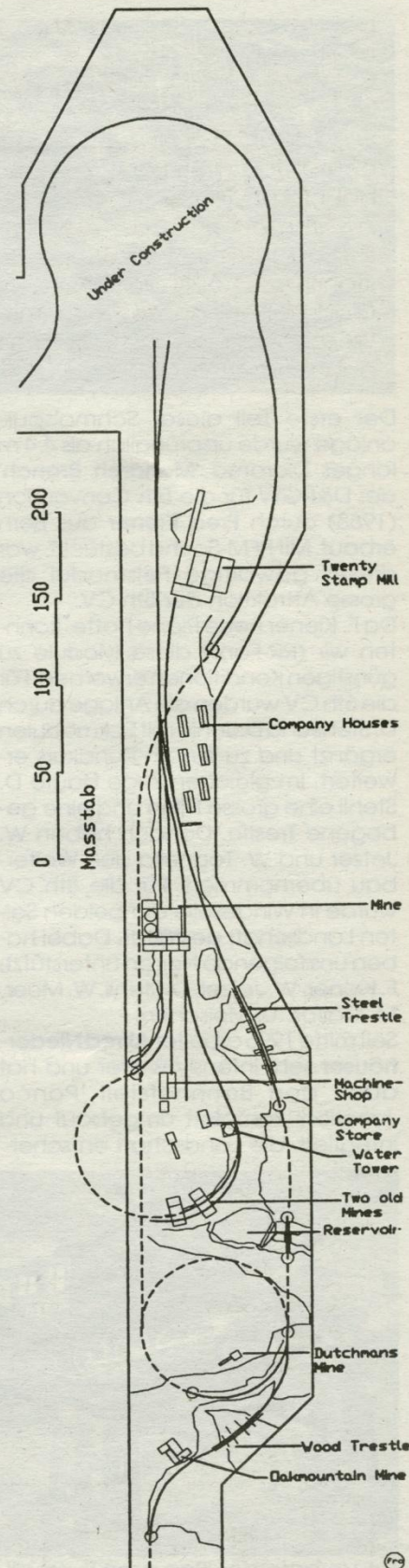
Kontaktadresse:
Dieter Stehli, Hofstr. 128, 8044 Zürich

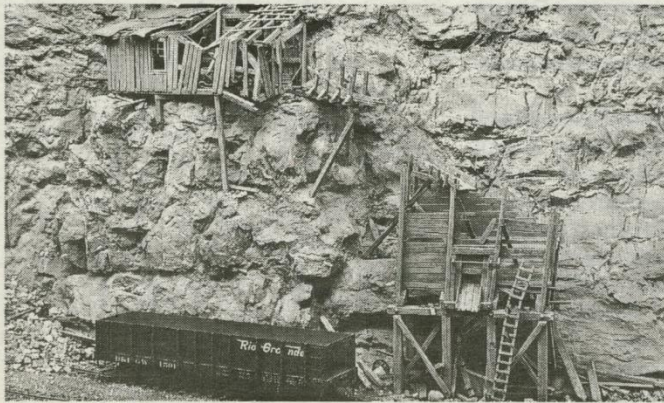
Text und Foto by Dieter Stehli, Zürich



In der Bildmitte sehen wir die alte Dutchmans Mine

Plan by F. Rossi





Eines der neuesten Gebäude ist diese alte, verlassene Mine. Wiederum ein Meisterwerk, das vollumfänglich im Eigenbau entstanden ist, wie viele andere Bauwerke auf dieser Anlage. Foto by A. 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. Cairolì, U. Meischen.

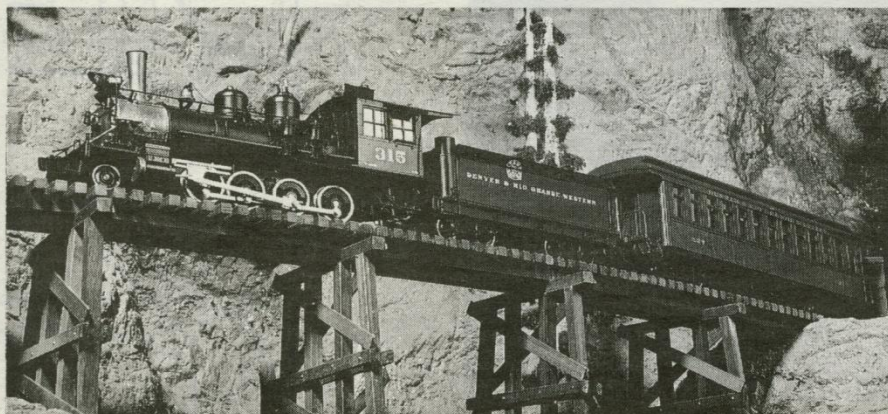
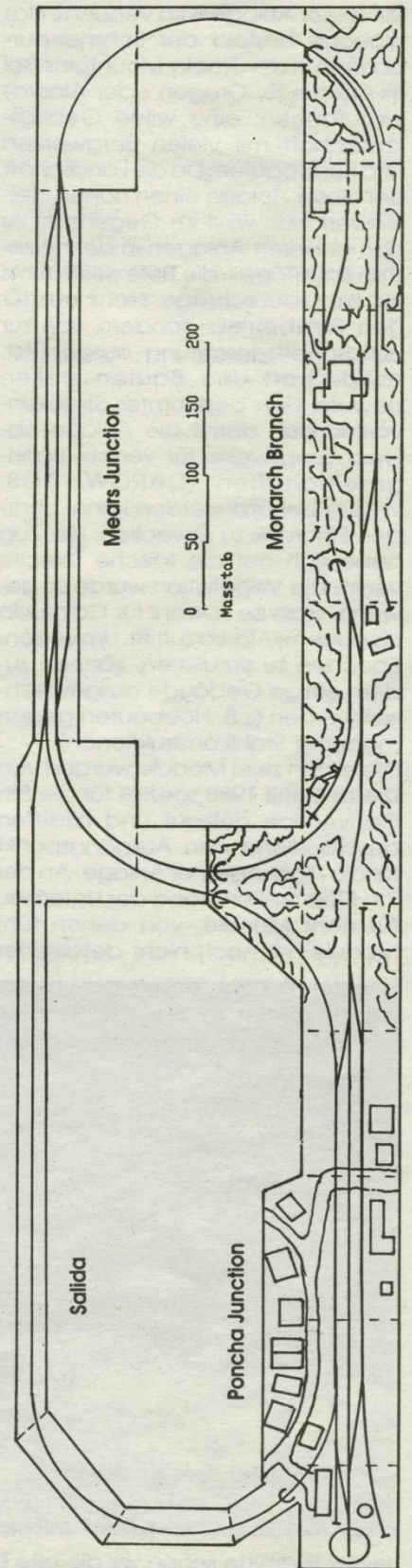
Seit Mitte 1995 arbeitet **Alfred Niederhäuser** sehr intensiv weiter und hat auch den Bahnhofsteil **'Poncha Junction'** komplett umgebaut und integriert, die Landschaft entschei-

dend detailliert, die bestehenden Gebäude fertiggestellt, viele neue Gebäude sowie die Verbindung mit Tunnels vom Bahnmodul zum alten Teil erbaut und alles elektrisch neu verdrahtet.

Wir freuen uns sehr, dass wir mit A. Niederhäuser einen hervorragenden 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, hat die letzte 'rohe' Landschaftslücke geschlossen.

In der deutschen Zeitschrift, *Modell-eisenbahner Spezial* 1/98, ist eine sechsstufige Reportage über diese Anlage erschienen. In der Schlussbemerkung verrät uns A. Niederhäuser seinen Traum, das einmal der **'San Juan Express'** durch die Poncha Junction rauschen und über einen neuen Rundkurs zur Mears Junction kommen würde.

Kaum zu glauben, aber dieser Traum wird tatsächlich in die Wirklichkeit umgesetzt und an der 10th CV wird die **grosse Premiere** sein.



Ein Vorbote des 'San Juan Express'! Foto: Modelleisenbahner/D. Wietlisbach

Die HO-Modulanlage der **Railroadfans** hat bereits eine 14-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** 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** mit der Hilfe von **Patrick Spitz** 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 (Rockies) der 10th CV abgestimmt sind. Sie sehen abwechslungsweise Züge von: VIA, CN, CP, BN (BNSF), UP, D&RGW, 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. Diese moderne Amtrak Lok ist auch auf dem Signet der 10th CV. 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.

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.

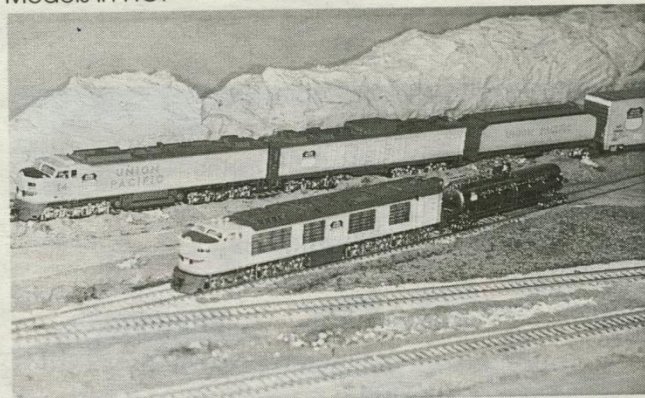
Auf der linken Seite entsteht nach dem 4-teiligen Model Railroader Artikel (12/90 bis 3/91) der Port of Los Angeles Container Terminal. In der Mitte sind die Brücken über den 'Kootenai River' wobei die letzten Elemente der 'Wood Truss Bridge' erst 1998 durch A. Ilg fertig wurden. Auf der rechten Seite 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** 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.

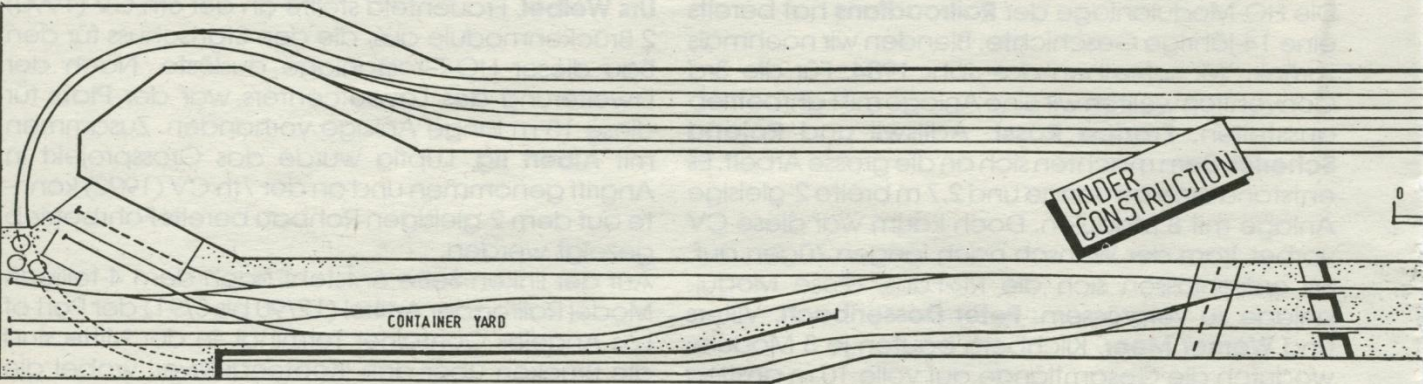
Da beide Betreiber Santa Fe Fans sind, sehen wir auf dieser Anlage Dampf- und Dieselmotoren von Santa Fe und ein wenig BNSF vom Streamliner über Reefer, Grain, Coal, Piggy Back, Auto Rack, bis zum Double Stack.

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

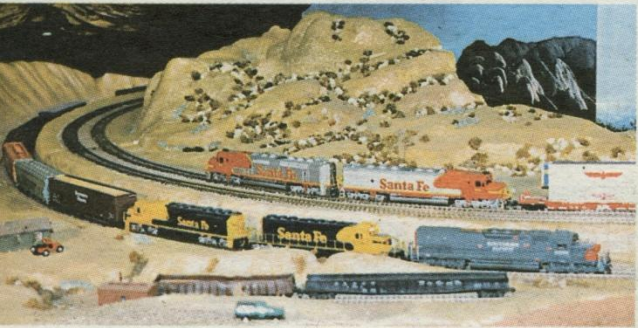
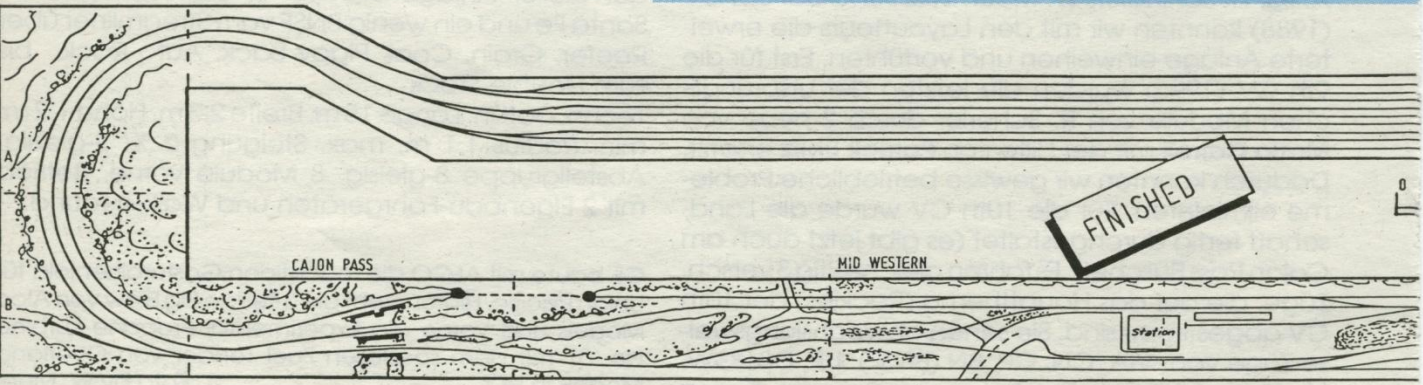
GE baute mit ALCO die mächtigen Gasturbinenloks für Union Pacific. Hinten steht die 3-teilige Big Blow von Alco Models und vorne die Experimental Propane Turbine No. 57 mit dem speziellen Fuel Tender von Overland Models in HO. Foto by W. Meer



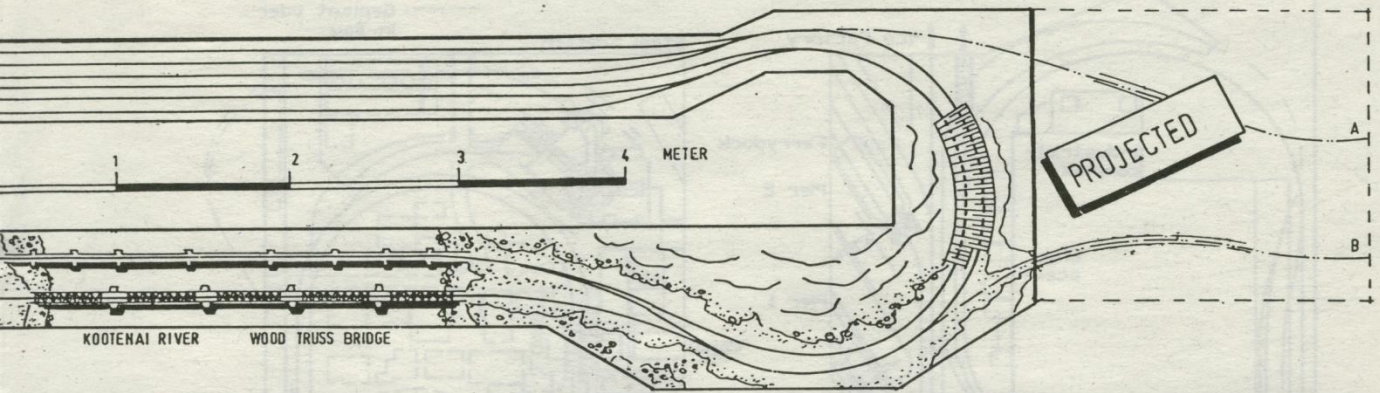
A HO-Anlage: Port of Los Angeles/B



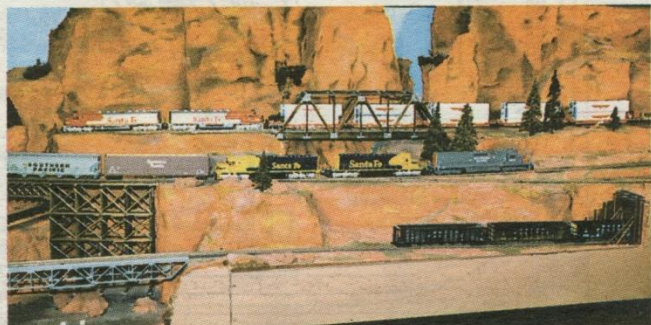
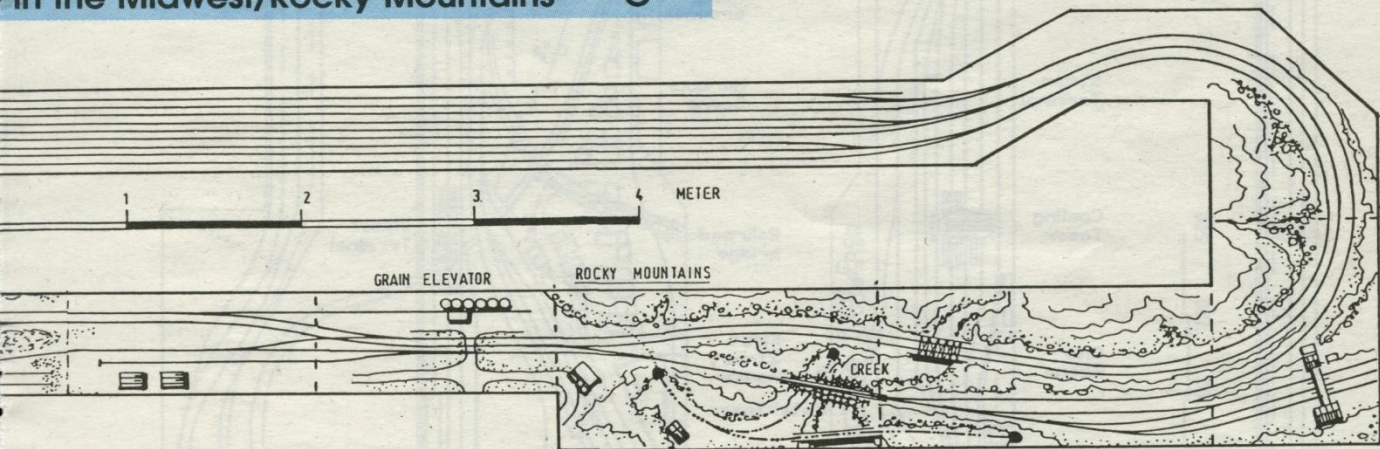
C HO-Modulanlage: Cajon Pass/Prairie

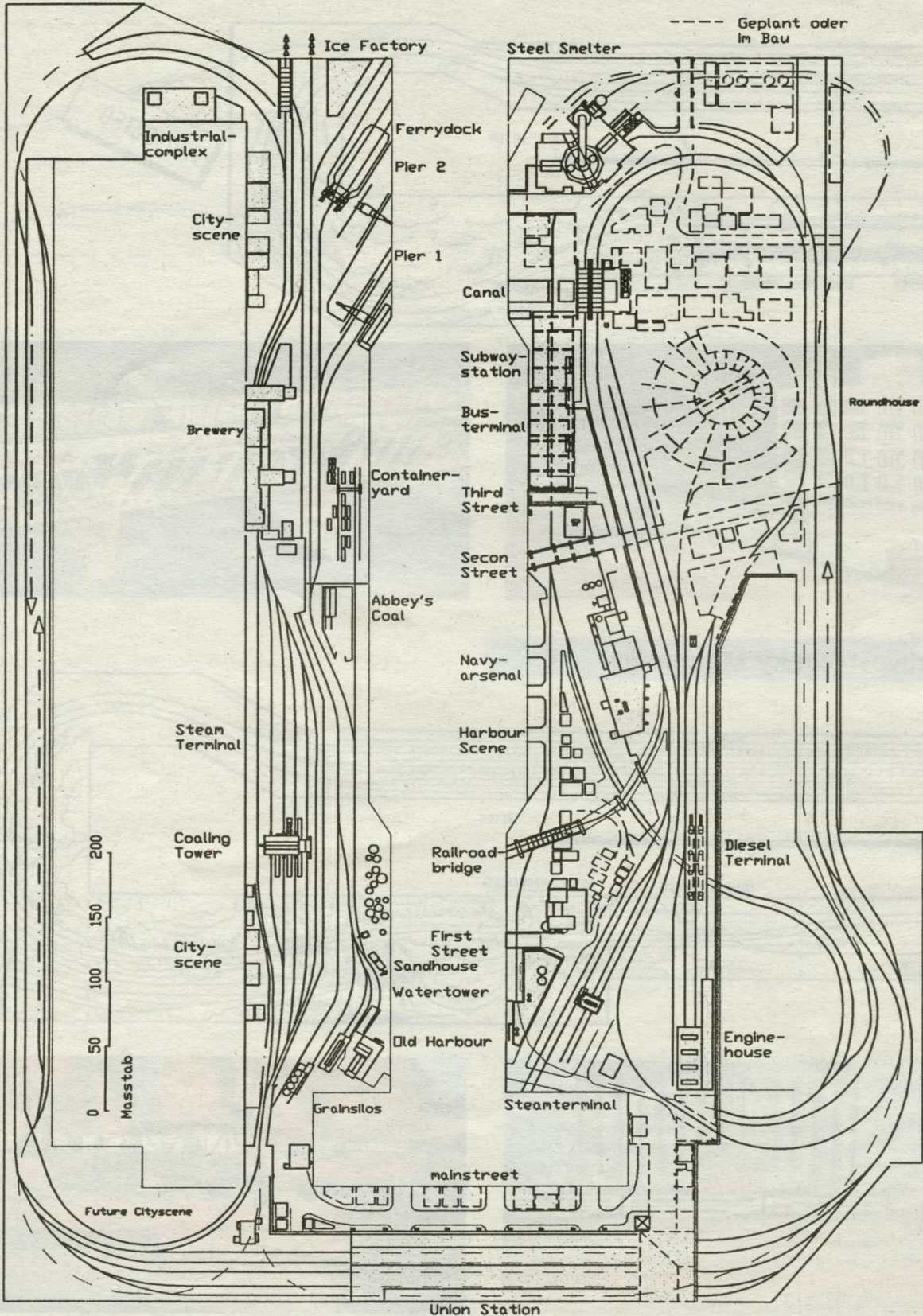


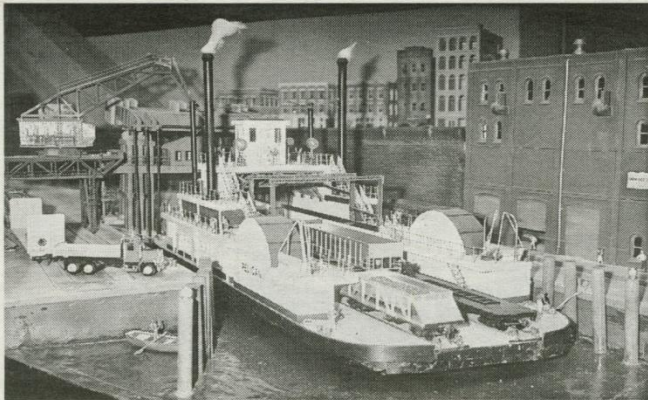
bridges over the Kootenai River A



in the Midwest/Rocky Mountains C







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 2 x 0,6 m 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 Brücken, 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 über Funktrafos einzeln gesteuert und verkehren unabhängig voneinander. Seit der letzten Convention wurde an dieser Anlage sehr 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 noch zwei Gleichgesinnte zu finden.

Kontaktadresse:

F. Rossi, Soodstr. 20, 8134 Adliswil



Bild links: Fährenstation (Eigenbau)

Domenico Bianchi, Adliswil

linker Anlagenteil E (9 x 3 m)

Union Pacific, Southern Pacific, Rio Grande

Themen: Alte Hafenanlage, Bekohlungsanlage, Brauerei, Hafenanlage mit Fährdock, 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 Fährereinfahrt 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.

Plan Seite 74, Text und Fotos

by Franco Rossi

Bild rechts: Hafennole (Eigenbau)

Franco Rossi, Adliswil

rechter Anlagenteil D (9 x 3 m)

Santa Fe, Burlington Northern, BNSF, Amtrak

Themen: Untergrundstation, Navy-depot, alte Hafennole, alte Bekohlungsanlage, Main Station, Stadt mit Industrie, Stahlwerk.

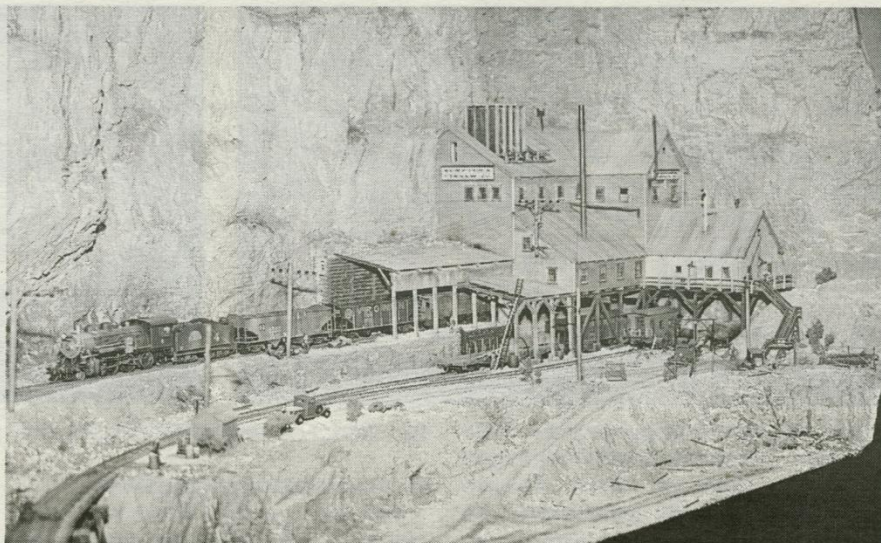
Dieser Anlagenteil mit der Main Station am Zusammenschluss beider Teile wurde an verschiedenen Stellen vervollständigt.

Auf der alten Hafennole vor dem Navyarsenal herrscht ein reges Treiben, obwohl die Planken zum Teil schon recht morsch sind. Schon seit Jahren liegen alte Holzbalken auf der Tragkonstruktion. Ein paar tüchtige Geschäftsleute versuchen der alten Anlage wieder Leben zu bringen. Infolge eines Unfalles auf der Hauptstrecke müssen nun auch die modernen Containerzüge über die alte Mole (allerdings im Schrittempo) umgeleitet werden. Alte Balken wurden notdürftig beiseite geräumt, um die Züge wieder über die alte Mole führen zu können. Wie früher rollen die Züge nun mitten durch die Stadt und ihre Industriezonen. Sogar eine alte halb vergessene Untergrundstation erwacht zu neuem Leben. Der ungewohnte Bahnverkehr über die alte Hafennole bringt wieder neues Leben in die beinahe verlassene Gegend am alten Pier. Vergessene Läden öffnen ihre Pforten und mitten drin sieht man überall Railroadfans, die fotografieren und überall im Weg stehen. Vor allem die Fans 'from Switzerland' sind sehr neugierig und können nie genug kriegen.

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.



Aus Northeastern Holz entstand der ganze Minenkomplex im Eigenbau.

Haus A 54 (Layoutcenter)

Foto by R. Scherler

DigiToys-Systems AG

Kompetenz und Sicherheit für Digital-Modellbahner



Neu!

WinLok Version 2.1

Da geht der Zug erst richtig los.

(Made by Tanner-Soft)

DG 380 3A Decoder

DG 580 5A Decoder

WinLok ermöglicht die Steuerung digitaler Modellbahnen unter Windows 3.1 - 95.

-Demoversion : CHF. 45.--

-Vollversion : CHF. 245.--

-Verlangen Sie die Gratis Infos!

-WinLok unterstützt alle handelsüblichen Digitalsysteme.



Chief-Set inkl. Handregler und Decoder CHF. 656.--

(Kompatibel zu Digitrain, Zimo, Lenz und Märklin-Motorola)

DIGITAL COMMAND CONTROL

DigiToys-Systems AG, Egglweg 19, 8832 Wilen

Tel. +41-1-687 31 61 Fax. +41-1-785 0859

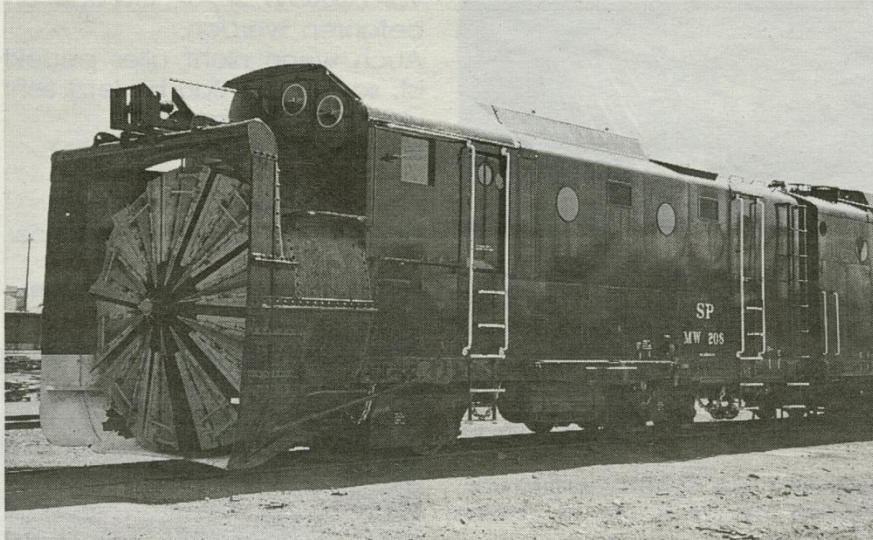
World Wide Web: <http://www.digitoys-systems.com>

Alex von Orelli baute diese Anlage für die 9th CV. In der Zwischenzeit wurden diese Module im American Layoutcenter Adliswil permanent integriert.

nem Tunnel mit einer Lawinengalerie, durchfahren den Bahnhof 'Crystal Lake' (ein umgebautes Pola-Produkt) und dann vorbei an einem Wasserturm aus der

Die Materialbestellungen wurden anhand der Stücklisten des CAD's gemacht.

Im elektrischen Bereich wurden noch einige kleine Details angebracht: Im Bahnhof ist eine rauchende Heizung eingebaut, auf dem Dancing ist eine drehende Reklamewand montiert. Einer der beiden PneuLader ist mit einem Blinklicht ausgerüstet. Alle Gebäude besitzen zudem eine Innenbeleuchtung.



Auf diesem 4 m langen Diorama wird ein seltenes behandeltes Thema in der Modellbahnwelt aufgezeigt: Die Schneerräumung der Southern Pacific (SP) am Donner Pass. Dieser Pass befindet sich in California und überquert die Sierra Nevada auf der Strecke von Sacramento nach Reno, NV. Das Schwergewicht des Fahrzeugeinsatzes auf der Schiene liegt bei MoW (Maintenance of Way) Rollmaterial. Die Fahrzeuge und die Gebäude wurden alle im Eigenbau auf die extremen Winterverhältnisse angepasst. Das Diorama ist 4 m lang und in 4 Sektionen zu 1 m aufge-

Dampfzeit. Danach passieren die Züge ein Landhaus und eine zum Dancing umgebaute Fabrikhalle. Eingesetzt werden ausschliesslich Loks der SP und Räumfahrzeuge,

Techn. Daten der Anlage:

- Länge: 4 m (4 x 1 m)
- Breite: 0,5 m
- System: 2-Leiter Gleichstrom
- Gleis: Rocoline mit Bettung
- Loks: Athearn
- Räumfahrzeuge
- Schiene: Athearn, Walthers
- Strasse: Walthers Cornerstone
- Grubenbahn HOe: Roco-Feldbahn
- Wagen, Autos, Gebäude:

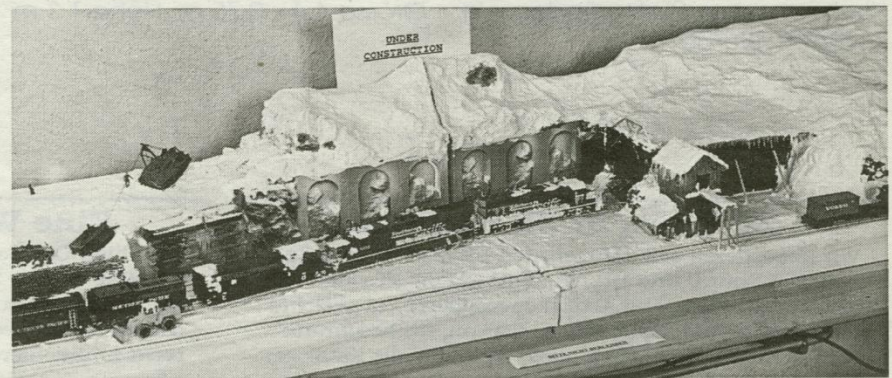
div. Hersteller

Haus A-54 (Layoutcenter)

Text, Plan und Fotos by Alex von Orelli, Adliswil



teilt. 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 ei-



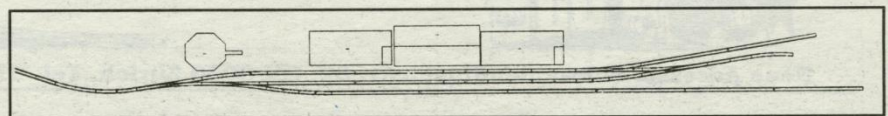
welche für den Wintereinsatz angemietet wurden. Die Schneerräumung im Bereich des Bahnhofplatzes wird mittels PneuLader verrichtet, die mit Ketten ausgerüstet wurden. Das Diorama ist auf einem CAD-Programm ausgearbeitet worden.

Fotolegende:

oben links: Original Rotary der SP

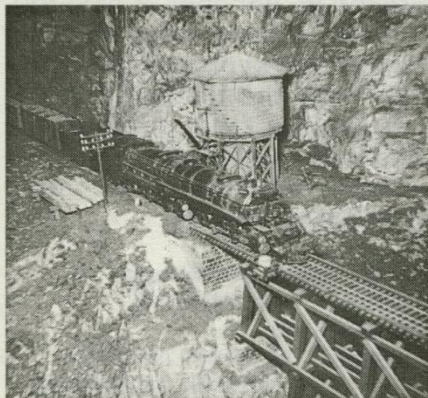
oben: Ein Ausschnitt der Anlage

unten links: Ath GP60 mit Schnee

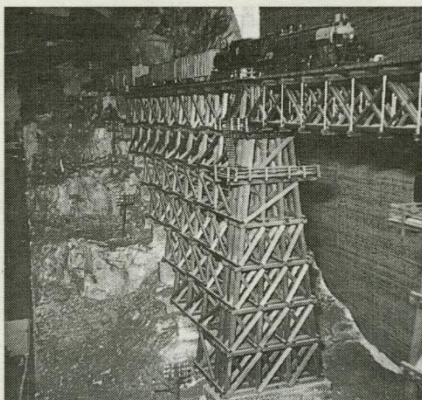


HO/HOn3 Modulanlage - Thru the Rockies

Willi Baumgartner aus Au/SG präsentiert an der 10th CV seine 3-teilige Modulanlage mit einer grossen Brücke, die 1 m über der Schlucht liegt.



Meine 'Freelance' Modulanlage entstand nach einer Idee mit meinem Kollegen, Heinz Widmer, bei einer Stammtischrunde ende 1994. Der Grundgedanke war, eine Brücke zu bauen, auf der Normal- sowie auch Schmalspurbetrieb möglich sein wird. Ursprünglich sollte die Brücke in eine Anlage integriert werden, was aus Platzgründen nie realisiert wurde.



Der Erbauer der Brücke, **Heinz Widmer**, wendete für den Bau rund 1 1/2 Jahre auf. Er war normalerweise im Winter oder bei schlechtem Wetter damit beschäftigt.

Haus A-UG 13

Wiederum aus Platzgründen entschied ich mich, ein schmales Modul zu bauen und das Gelände der mächtigen Brücke anzupassen. So entstand im Laufe der Zeit eine Anlage aus 3 Modulen, die allerdings noch nicht ganz fertig ist.

Grösse 4,4 x 0,75 m, Höhe 1,3 m

Die Szene könnte irgendwo in den Rockies liegen, welche den Betrieb mit versch. Bahngesellschaften zulassen würde. So kann meine Anlage je nach dem von D&RGW, SP, UP, GN oder BN befahren werden.

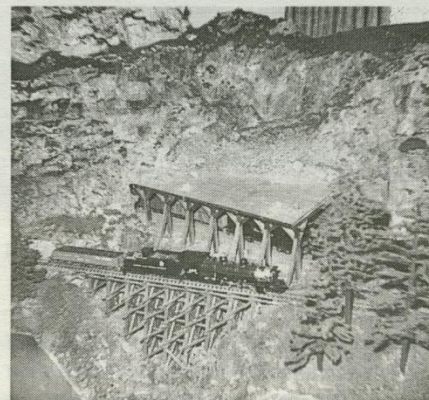
Auch wenn nicht alles perfekt ist, so hat der Bau bis jetzt sehr viel Spass gemacht.

(Modelrailroading is fun . . .)

Erbauer Brücke: H. Widmer

Erbauer Module: W. Baumgartner

Text und Fotos by W. Baumgartner

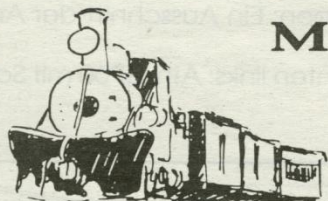


20 Years of US Railroads

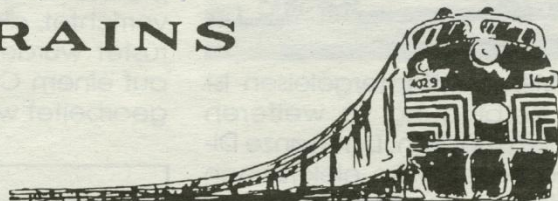
Wir importieren seit Jahrzehnten US Modelle und Zubehör in Spur 0 und HO. Wir sind auf die Beschaffung aktueller Modelle und Artikel spezialisiert - angesichts des riesigen Angebotes führen wir nur ein beschränktes Lager. Wir beschaffen alles; Walthers alle Kataloge, Precision Scale Co. Inc., Overland 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.



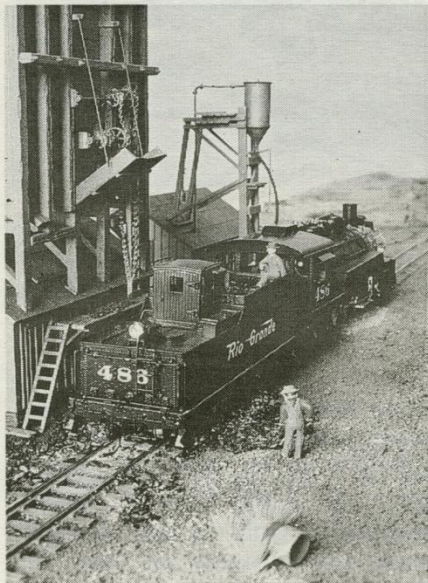
MIXED TRAINS



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

HOn3 Diorama - Dampflokstation in Chama

Alfred Niederhäuser ist bei uns als hervorragender Modellbauer bestens bekannt (On3 Anlage der Railroadfans). Als Ausgleich zur On3-Grösse ist ein HOn3 (1:87) Diorama entstanden.

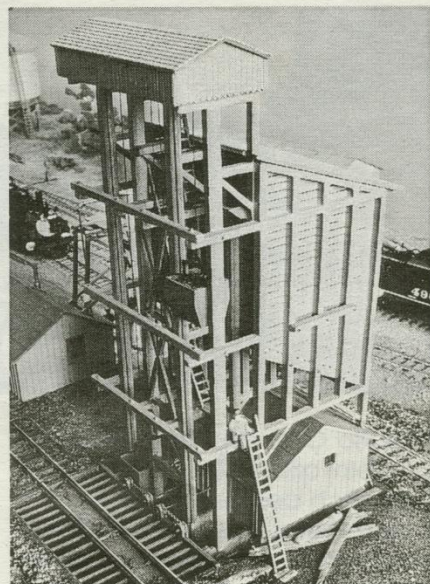


Eine Rio Grande Lok beim Bekohlen

Die vielen Wartungs- und Unterhaltsarbeiten, die Dampfloks im täglichen Einsatz erfordern, liess bei mir die Idee reifen, ein kleines Diorama zu bauen, das die nötigen Einrichtungen dazu bietet. Die nachgebildete Szenerie ist der denkmalgeschützten Anlage von Chama (Colorado) nachempfunden. Trotz den minimalen Abmessungen von 41 x 130 cm können gleichzeitig vier Modell-Loks eingesetzt werden. So ist es möglich, jedes Fahrzeug abwechselungsweise an den Wasser- oder Kohleturm, Sandhaus und zur Aschengrube zu fahren. Aus den preiswerten Polabausätzen No. 704 und 702 (alte Kat.-No.) baute ich den Kohlenturm und das Sandhaus. Mit diversen Zurüstteilen wie z.B. Schraubenimitationen und einem selbstgebauten Kohlesilo entsprechen diese Hochbauten den Vorbildern. Der Wasserturm

entstand aus einem Durango Press Bausatz, während das Frachthaus ein Eigenbau ist. Gleis und Weichen stammen von Shinohara und die Weichensignale von Utah Pacific. Bemo-Stellmotoren dienen zum Umliegen der Weichen. Eine kleine Anpassung an den Antrieben ermöglicht das korrekte Umstellen der Weichensignale. Die Oberfläche wurde mit Woodland- und Hekimaterial gestaltet. Mattfarben, Kleinteile vom Fachhandel und Weston-Figuren halfen mit, eine realitätsnahe Umgebung zu schaffen.

Text, Fotos und Plan by Alfred Niederhäuser, Winterthur

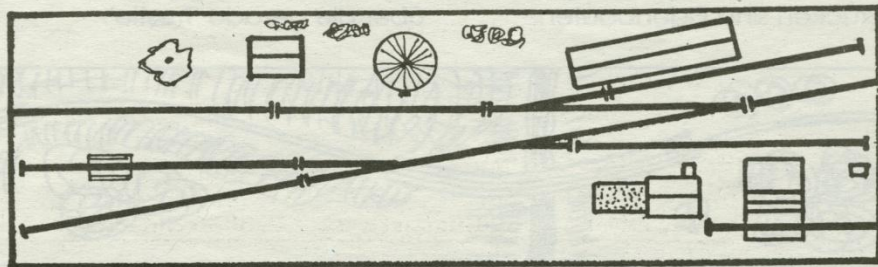
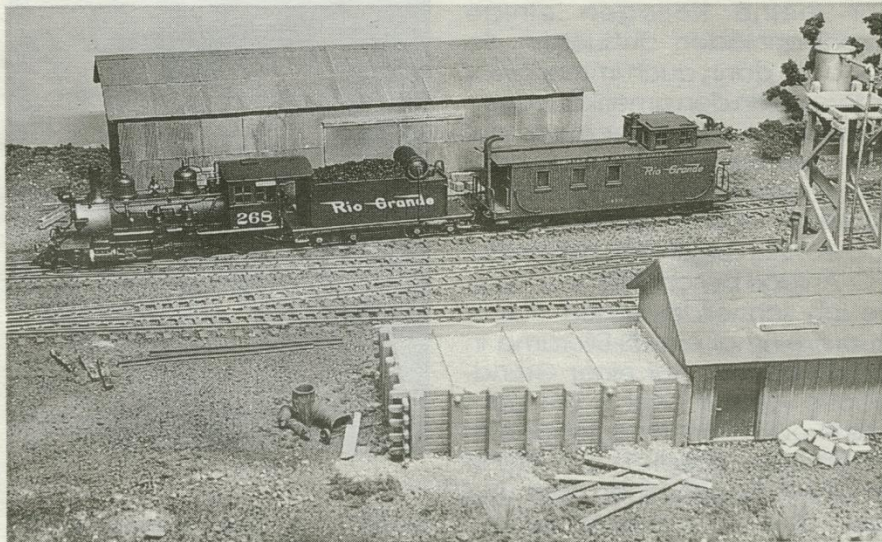


Der Kohlenturm entstand aus einem Polabausatz

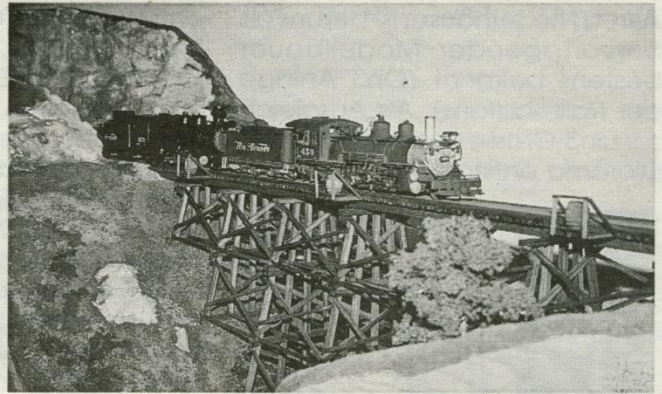
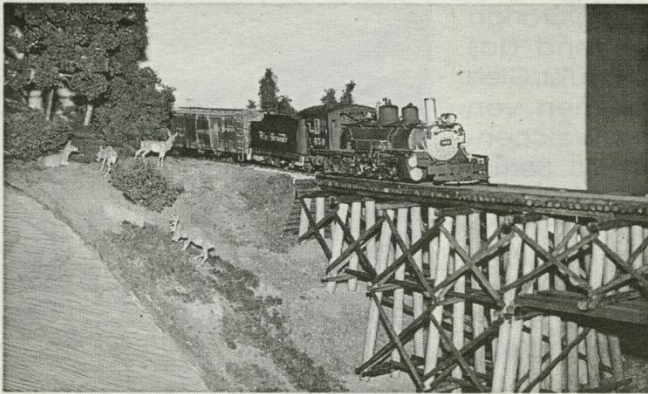
Rio Grande

Haus A-EG 32

Das Sandhaus stammt von Pola und das Frachthaus ist ein Eigenbau



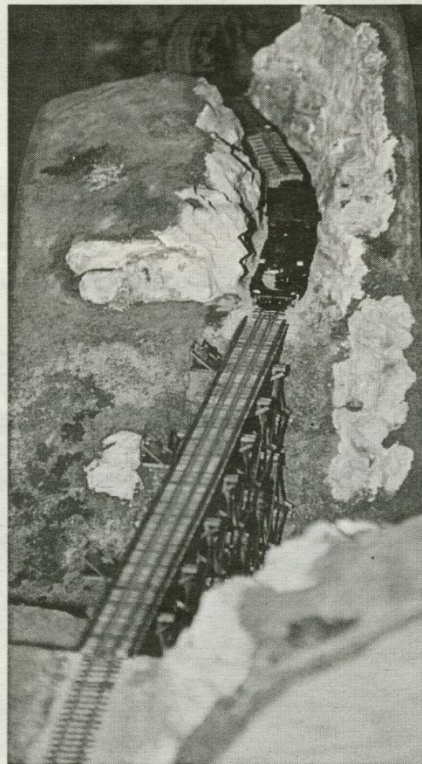
Rio Grande Fantasy Diorama in HOn3



Das Rio Grande Fantasy Modul ist mein allererstes US-Diorama. Eigentlich besitze ich nur Modelle der FO und RhB von Ferro-Suisse und Bemo, also von Schmalspurbahnen in der Schweiz. Im Moment baue ich die FO-Bahnhofanlage 'Gletsch' im Massstab 1:87 (HO).

Durch meine viermaligen Montageaufenthalte in den USA (Alabama, Illinois, Missouri, Louisiana und Texas) musste ich für meine Kollegen einige Eisenbahnläden aufsuchen. So fand ich dann auch immer mehr Interesse an den amerikanischen Eisenbahnen und der Anreiz auf die faszinierende Schmalspur (Narrow Gauge) der Rio Grande (D&RGW) wurde immer grösser. Obwohl ich eigentlich mit meiner FO-Anlage beschäftigt war, wollte ich schnell, zwischen durch, zuerst einmal ein US-Diorama in HOn3 bauen. Auf einer Grundfläche von nur 190 x 31 cm geht die Strecke über eine gebogene Holzbrücke (Trestle), durchfährt in einem Bogen einen 'Cut' und geht über die 2. Holzbrücke und endet an einem Hang. Beide Brücken sind Eigenbauten.

Bild links: Ein Zug fährt auf die gebogene Brücke.



Ein Blick von oben - Ein Zug durchfährt den 'Cut' und geht nachher über die gerade 'Trestle'.

Bildrechts: Nachdem der Zug den Einschnitt (Cut) durchfahren hatte, überquert er die gerade Brücke.

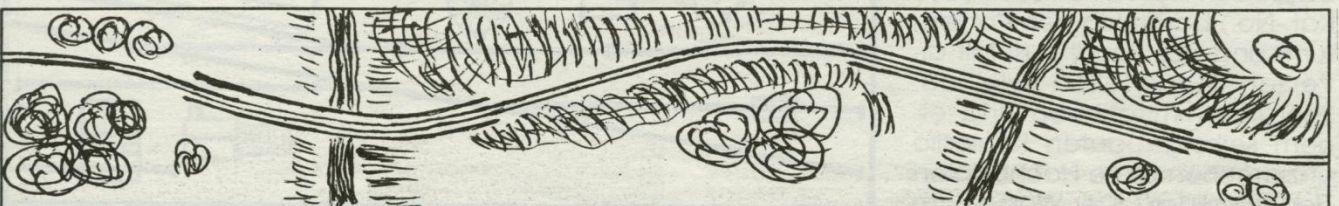
Es ist mir gelungen, mein allererstes Fantasie-Diorama fertig zu bringen, worauf ich auch etwas stolz bin. Mein Kollege, Dieter Haltmeier, gab mir den Anstoss, mein 'Erstlingswerk' an der 10th Convention zu zeigen.

Eigentlich möchte ich das ausgestellte Diorama verkaufen, sodass ich für mein nächstes Projekt Platz habe. Es wird die 3 Brücken oberhalb des Ophyr Loops der Rio Grande Southern (RGS) darstellen. Die Faszination der amerikanischen Schmalspur lässt mich nicht mehr los.

Anmerkung der Redaktion: Es scheint, als wäre der Startschuss für die 11th Convention von 2000 mit dem neuen Diorama bereits gefallen!

Haus A-EG 31

Text, Fotos und Plan by
Willi Rutz, Winterthur



HOn3 Diorama Deer Creek Trestle

Mein 1998 entstandenes Diorama für die Spur HOn3 ist dem einstmals grossen Schmalspurnetz Colorados gewidmet. Während der Zeit des Goldrausches wurden mit diesen Bahnen die Abbaugebiete erschlossen. Übriggeblieben sind nur noch die beiden Museumsbahnen 'Cumbres & Toltec Scenic Railroad' und 'Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad'. Mit dem Diorama 'Deer Creek Trestle' habe ich versucht, die Wildheit der Rocky Mountains mit ihren farbigen Felsen darzustellen.



Die Rocky Mountains wurden mit oft gewagten Bauwerken erschlossen. Die Brücken wurden meistens innerhalb weniger Tage oder Wochen erbaut und stehen vereinzelt heute noch.

Das Diorama entstand aus einem Heljan-Bausatz, welcher unbenutzt bei mir zu Hause herumlag. Im Massstab 1:1 hätte die Brücke eine Höhe von 25 m und eine Länge von 56 m.

Da beim Bahnbau meistens genügend Holz vorhanden war, wurde es in der Regel örtlich geschlagen und verarbeitet. Die Baumgrenze befindet sich in Colorado, klimatisch bedingt, auf über 3000 m. Die Fässer auf dem

Trestle waren mit Wasser gefüllt und dienten der Bekämpfung von Bränden, welche durch Asche und Funkenwurf der Dampflokomotiven entstehen konnten.

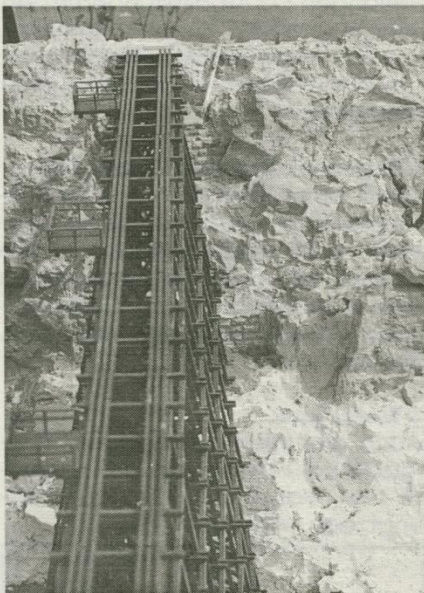
Neben dem Diorama zeigt der Erbauer Videoaufnahmen von seinen Reisen, welche ihn 1995 und 1997 nach Colorado führten sowie von seiner Eisenbahnanlage 'Red Rock'.

Heinz Burri präsentierte bereits an der 9th CV ein schönes Diorama: Chicago Suburb in the 50's.

Haus A-EG 30

Text und Fotos by

Heinz Burri, Hinteregg



TRAINMASTER BY WERNER MEER
SEESTRASSE 135, CH-8802 KILCHBERG FOUNDED 1977
PHONE 01-715-3666 oder 715-5770 FAX 01-715-3660
US-RAILROAD-SHOP (01-715-3660 Samstag: 13.30-16.00)
Hochweidstr. 3, Lehner Hoch-/Tiefbau neben Rest. Schlossgarten

The Brass Specialist for Overland Models, Key Imports, Hallmark Models, Pecos River Brass, Sunset Models, Coach Yard, Challenger Imports, W&R Enterprises, Berlyn Locomotive Works, etc. Wir haben über 120 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**. Beachten Sie die OMI-Vitrinen A-OG 41

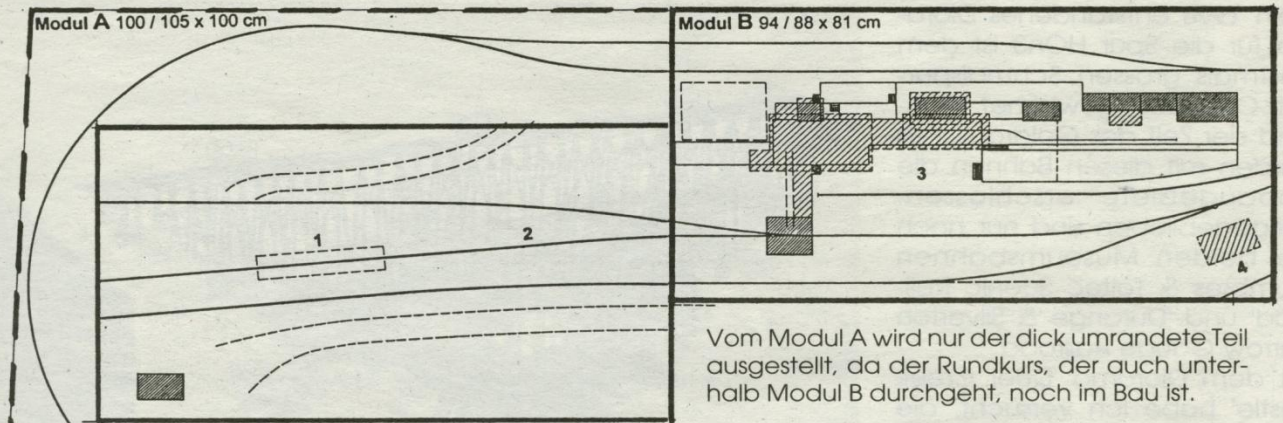


TRAINMASTER BY WERNER MEER
SEESTRASSE 135, CH-8802 KILCHBERG FOUNDED 1977
PHONE 01-715-3666 oder 715-5770 FAX 01-715-3660
US-RAILROAD-SHOP (01-715-3660 Samstag: 13.30-16.00)
Hochweidstr. 3, Lehner Hoch-/Tiefbau neben Rest. Schlossgarten

The Plastic Specialist for Walthers, Trainline, Athearn, Atlas, MDC Roundhouse, KATO, Bowser RoadRailer, Life Like Proto 2000, Spectrum/Bachmann, E+C Shops, A-Line, Rail Power Products, Con Cor, Inter Mountain, Kadee, DPM Modular Wall System in N/HO/O, Cornerstone, etc.

Mc Henry Couplers sind Kadee kompatibel (Muster verlangen). CMI Sound Systems - **jetzt Aktion!** **Specials** nur während der 10th Jubilee Convention

Der US-Railroad-Shop Kilchberg ist am 10.10.98 von 14.00 - 16.00 h geöffnet. Weitere Infos beim Bookstore.



Albert Mader aus Zürich gehört zu den 'Schlüsselfiguren' der American Railroadfans. Einerseits konnten wir dank seinen Beziehungen und seinem Engagement 4 Conventions (3rd bis 6th CV) in der Wasserversorgung Zürich realisieren und andererseits ist er einer der wenigen Spitzenmodellbauer der US-Szene. Sein Detaillierungsgrad kann sich problemlos mit den Besten messen. Es freut uns ausserordentlich, dass A. Mader mit seiner hochkarätigen Anlage den Jubiläums-Charakter der 10th CV markant unterstreicht.



Einleitung: Mein Hobby 'startete' 1963, als unser Sohn geboren wurde. Er brüllte zwar jedesmal los, wenn meine erste amerikanische Lok von Lilliput (!!) bei ihm vorbeifuhr, wenn er am Boden auf dem Bauch lag. Der Platz für mein Hobby in unserer Wohnung war nicht gross und so beschränkte ich mich vorerst mit dem Bau des Sägewerks (3) 'Spittoon Lumber Co.' und Wagenmodellen. Nachdem die Kinder ausgeflogen waren und wir ins Zentrum von Örlikon zogen und dank der Grosszügigkeit meiner Frau, gab es Platz für eine Anlage, die ich schon vor Jahren in den Grundzügen projektiert hatte. Schon immer faszinierten mich die Wüsten Arizonas mit den Kakteen, die Schmalspurbahnen in Colorado und die Waldbahnen.

So fährt auf meiner Anlage die C&S (Colorado & Southern) durch Arizona, sehr zum Entsetzen von angefressenen Eisenbahnfreaks. Die ganze Anlage besteht eigentlich aus zwei Themen: Linker Teil Waldszene, rechter Teil Wüstengebiet. Rund 3/4 der Anlage sind gebaut. Länge 4 m, Breite 1 m.

Die Grundlage der Anlage besteht aus 4 soliden Tischlerplatten mit Querstreben, die alle mit Schrauben verbunden sind. Die Felsen sind innen aus Styropor und aussen mit Gips modelliert. Der Sand ist aus dem Monument Valley 'gestohlen', die Büsche von einer Reise in den Oman, die knorrigen Bäume von der Insel Comino bei Malta und die echten Felsen von einer Wanderung im Südtessin.

Teile der Anlage standen schon im Verkehrshaus der Schweiz, an versch. früheren Conventions und fanden in Fachzeitschriften der Schweiz und USA Beachtung.

1 Tower Skidder

Man könnte dieses Ungetüm durchaus als monumental bezeichnen, denn der Mast des HO-Modells ist stattliche 40 cm hoch. In 542 Arbeitsstunden erbaute ich im Eigenbau (Scratchbuilt) aus 3417 Einzelteilen dieses Modell zw. 1982 und '86. Das Original wurde 1926 von Willamette Iron Steel erbaut.

- Höhe des Mastes: 34 m
- Gewicht: 300 t
- Dampftriebe: 6 Stk.
- Seilwinden: 17 Stk.

Interessant ist der massstäbliche Grössenvergleich zw. Tower Skidder und SBB Krokodill!

2 Mc Giffert Log Loader

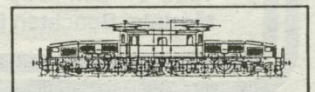
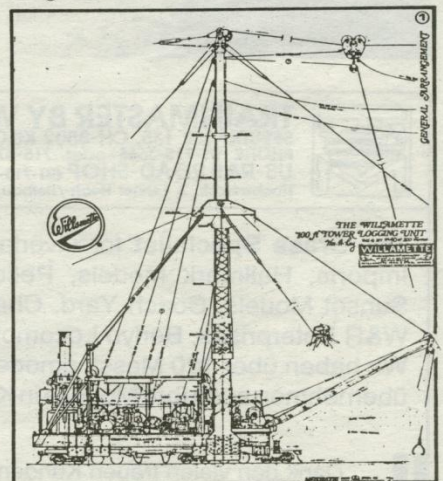
Auch dieses Modell ist im Eigenbau entstanden. Die 820 Einzelteile verschlangen 177 Arbeitsstunden in den Jahren 1980-81. Diese Maschinen wurden in den Jahren 1902-30 durch Clyde Iron Works erbaut (über 1000 Einheiten).

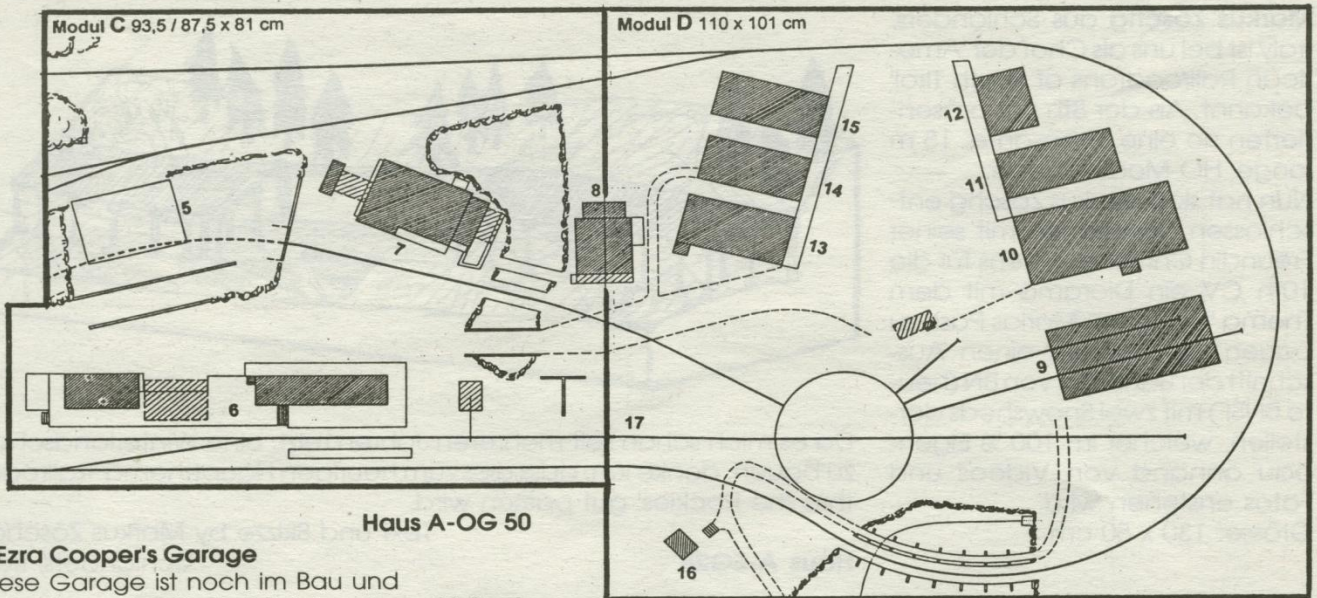
3 Sägewerk 'Spittoon Lumber Co.'

Nach einer Idee vom Model Railroader 5/67 baute ich dieses Sägewerk nach eigenen Plänen in den Jahren 1969-70. Die Gebäude haben eine Inneneinrichtung mit Beleuchtung. Materialien: Northeastern Holz, Messingprofile.

4 Water Tank

Auch hier diente der Model Railroader ca. 1970 als Vorlage. Ich baute den Wasserturm 1970 aus Messingblech und Holz.





Haus A-OG 50

5 Ezra Cooper's Garage

Diese Garage ist noch im Bau und kommt von 'Fine Scale Miniatures'.

6 Cats Creek Station

Alle Gebäude dieses Bahnhofs inkl. Wassertank sind wiederum Eigenbauten mit detaillierter Inneneinrichtung. Der Bau erfolgte 1970 bis 1979. Diese Station von 1880 stand in Agnew, CA (südlich San Francisco) an der Schmalspurlinie der 'South Pacific Coast RR'.

7 Muldoon's Distillery

Eines der neuesten Modelle wurde am 13.6.95 fertiggestellt. Dieser 'Silver Edition' Bausatz stammt von 'Master Creations' und hat einige hundert 'Laser Cut' Holzteile. Das Wasserrad ist angetrieben, versch. Fabrikgeräusche, 11 Lampen usw.

8 Bondine's General Store

Auch ein Kit von Master Creations mit vielen 'Laser Cut' Holzteilen.

9 Engine House

Dieser 2-ständige Lokschuppen stammt von 'Fine Scale Miniatures' und hat viele Holz- und Weissmetallteile. Natürlich mit Inneneinrichtung und Beleuchtung.

10 Bull Durham

Das Original steht heute noch in Black Hawk, CO und wurde 1879 erbaut. Das Modell wurde als Kit von Crumy auf den Markt gebracht. Die Mauern sind aus Gips und die Zerstübeile aus Plastik und Weissmetall.

11 Bank

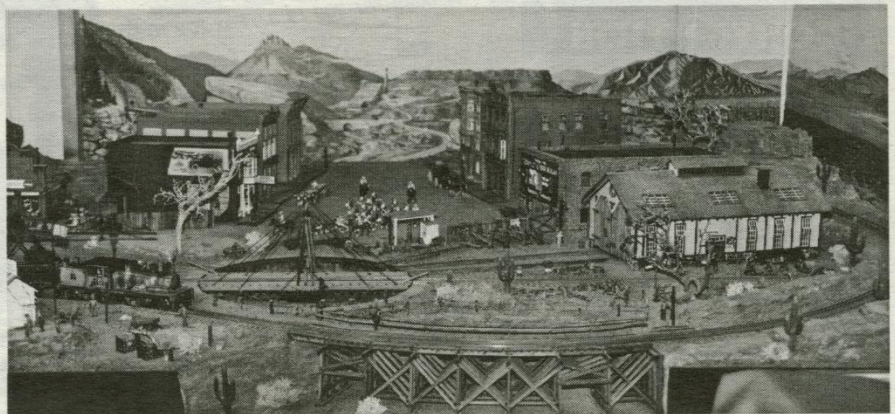
Ein typisches Stadtgebäude um die Jahrhundertwende in den USA.

12 Apartment House

Ich habe den Vollmer-Bausatz 'Archivhaus' amerikanisiert.

13 Chicago Saloon 1880

Dieser Saloon wurde in Silverton, CO erbaut. Das Modell entstand aus einem Bausatz von 'Lyttler & Lyttler' mit Inneneinrichtung im Jahre 1978.



14 Cafe

Ebenfalls ein 'Lyttler & Lyttler' Kit aus Plastik und Weissmetall.

15 Tools/Hardware

Ein Werkzeug- & Eisenwarenladen aus einem Bausatz von 'Lyttler & Lyttler'.

16 Post Office

Auf einer Florida-Reise fotografierte

ich das 'Smallest Post Office of the World' in Ochopee in den Everglades. Ich habe es nach meiner Foto nachgebaut (Scratchbuilt).

17 Clyde Track Laying and Lifting Machine

Diese Maschine diente dem Schienenverlegen. Mit einer Mannschaft von 13 Mann konnten pro Tag bis zu 400 m Geleise gelegt oder entfernt werden.

Wie schon beim Tower Skidder, bekam ich die Pläne von Bill Roy aus Eugene, OR. Ausser den Flachwagen von 'Tichy' war wieder einmal Eigenbau aus ca. 350 Teilen angesagt. Dies war mein letztes Bauwerk und entstand in den Jahren 1995-97.

Text, Plan und Foto by

Albert Mader, Zürich

Winter on Marias Pass in HO

Markus Zöschg aus Schlanders, Italy ist bei uns als Chef der 'American Railroadfans of South Tirol' bekannt. An der 8th CV präsentierten sie eine imposante, 15 m lange HO-Modulanlage. Nun hat sich Markus Zöschg entschlossen, zusammen mit seiner Freundin Christina, eigens für die 10th CV ein Diorama mit dem Thema 'Winter on Marias Pass' zu bauen. Sie werden einen Ausschnitt der Bahnlinie von BN (heute BNSF) mit zwei Snowsheds darstellen, welcher im 100 % Eigenbau anhand von Videos und Fotos entstehen wird. Grösse: 130 x 50 cm



Da es mich schon seit mehreren Jahren reizt, eine Winterlandschaft zu bauen, denke ich, dass dies zum heurigen Hauptthema 'Railroads thru the Rockies' gut passen wird.

Text und Skizze by Markus Zöschg, Schlanders, Italy

Haus A-EG28



Der **EISENBahn KURIER** gratuliert den American Railroadfans in Switzerland zu ihrer 10th Convention.

Auswahl lieferbarer US-Videos in europäischer PAL-Norm; englischer Kommentar

Titel	Best.-Nr.	Länge
Colorado Steam Mecca	S49	60 min
Royal Gorge Staem '97	S68	80 min
Hooters on Blue Ridge	S77	82 min
Reflections of New York Central	T16	54 min
Pennsylvania Glory	T17	57 min
Boston & Maine Vol. 1	T20	45 min
Boston & Maine Vol. 2	T21	52 min
Narrow Gauge Glory	T28	70 min
New York Central Vol. 1	T33	56 min

der bahnladen

Bücher • Zeitschriften • Videos
zu beziehen über den EK-Verlag,
Postfach 500 111, D-79027 Freiburg,
Tel. 0049-761-703 10 37, Fax 703 10 50

Titel	Best.-Nr.	Länge
New York Central Vol. 2	T34	49 min
New York Central Vol. 3	T35	48 min
Colorado Glory	T36	56 min
Steam & Diesel PRR; Altoona	T42	48 min
Steam & Diesel PRR; Ohio	T43	49 min
Reading Glory	T46	45 min
C&NW Steam - Left Hand RR	T48	49 min
Steam & Diesel on Nickel Plate	T49	64 min
Steam Over Sherman	A1	52 min
Last Steamers of Colo. & South.	A4	52 min
American Railroadng 1935-66	A15	87 min
Memories of the New Haven	V4	30 min
Alcos, Iron Ore & More	D12	60 min
Assault on Snow	D18	62 min
Rails Along the Rockies	D21	120 min
The Rock Island	D31	60 min
Erie Lackawanna	D63	120 min
Chicago Odyssey Vol. 2	D79	150 min
Alcos in the Highlands	D81	55 min
Jersey Diesels - The U-Boats	D88	120 min
The Golden Horseshoe	D91	60 min



Das zweite Nordamerika-Heft vom EK-Verlag.

- In deutscher Sprache!
- o Geschichte der Conrail
 - o Eisenbahnen in den Rocky Mountains
 - o Modellteil mit Super-Anlagen
 - o Die wichtigsten US-Dieselloks

DM/sFr 19,80 Best.-Nr. 1268



Noch lieferbar: Heft USA 1 (Aspekte 3)
Best.-Nr. 1261 DM/sFr 19,80

EK-Verlag • Postfach 500 111 • D-79027 Freiburg • Tel 0049-761-703 10 37 • Fax 0049-761-703 10 50

**Bücher + Videos
Livres + Vidéos
Books + Videos**

Besuchen Sie unseren Stand an der „Convention“ und holen Sie sich Ihr Exemplar unseres Kataloges mit den **günstigen Preisen**.

Venez visiter notre stand à la „Convention“.
Vous y trouverez notre catalogue avec nos articles **au prix avantageux**.

Für die zehnte „Convention“ haben wir für Sie in den USA einige spezielle Hefte und Bücher eingekauft, die wir zu **Jubiläumspreisen** verkaufen. Verpassen Sie diese günstigen Angebote auf keinen Fall!

A l'occasion de la dixième „Convention“, nous avons acheté aux Etats-Unis des livres et magazines que nous vendons à un **prix spécial**. Ne manquez pas cette occasion!

Wir liefern **portofrei** nach ganz Europa (ausgenommen Zeitschriftenabonnemente).

Port gratuit pour toute l'Europe (abonnements pour magazines exceptés).

Wellow GmbH Corp.
Sempacherstrasse 20
Postfach
CH-4002 Basel, Schweiz

Fax: ++41 (0) 61 / 36 10 100
e-Mail: info @ wellow.ch

Schnee am Raton Pass

Die Geschichte zu diesem Diorama ist frei erfunden, könnte sich aber theoretisch so ereignet haben.

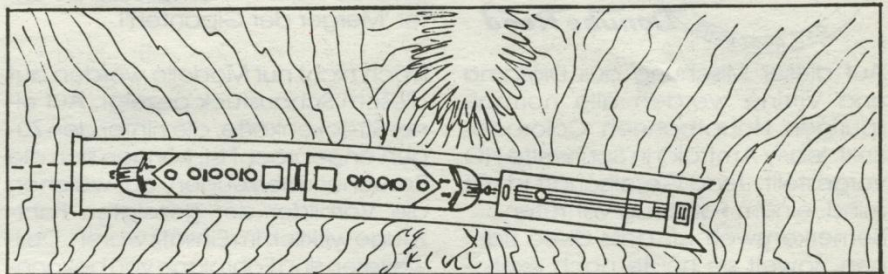
In der Nacht vom 3. auf den 4. November 1953 tobte im Süden von Colorado sowie im Norden von New Mexico der erste Schneesturm des Winters. Neben mehreren unpassierbaren Strassen unterbrach er auch den Zugverkehr auf der Santa Fe Hauptstrecke über den Raton Pass

zwischen Raton, NM und Trinidad, CO. Die in Trinidad stehende Rotary wurde eilends angeheizt, um, geschoben von einer F9A Doppeleinheit, die Strecke von den Schneemassen zu räumen.

Haus A-EG 29

Dieses Winterdiorama hat eine Grösse von 90 x 30 cm.

Text und Skizze by Achim Hennige, Heilbronn, Germany



RAIL - TECH



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

☎ / FAX (+41) 032/653 33 66

Natel: 079/218'77'11 (ab / dès 16.30 h.) / E-Mail: railtech@bluewin.ch

U.S. Spur 0-3 Leiter-Modelleisenbahnen, Verkauf & Rep.

Am Lager sind folgende Marken:

Atlas 0, Sunset, Weaver, Williams, Lionel & MTH.

Ladenadresse: Jurastr.85, 2540 Grenchen / SO

Öffnungszeiten n/ Absprache & Samstag 13.30-16.30

**HUTMACHER'S
LEDER-KUNSTHANDWERK
BERN - CH**

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

Wir fertigen auf Wunsch, nach Mass und Muster.

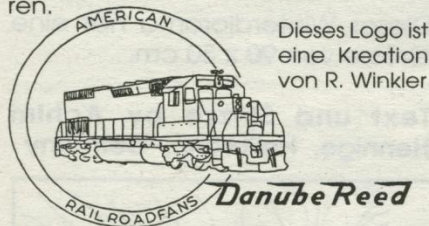
*Eigene Buckles & Bolo Ties
In Relnzinn, echt vergoldet.
USA - Buckles & Bolo Ties
Jagd & Taschenmesser*

*Original Zippos & Zubehör
Diverse Utensilien aus USA*

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

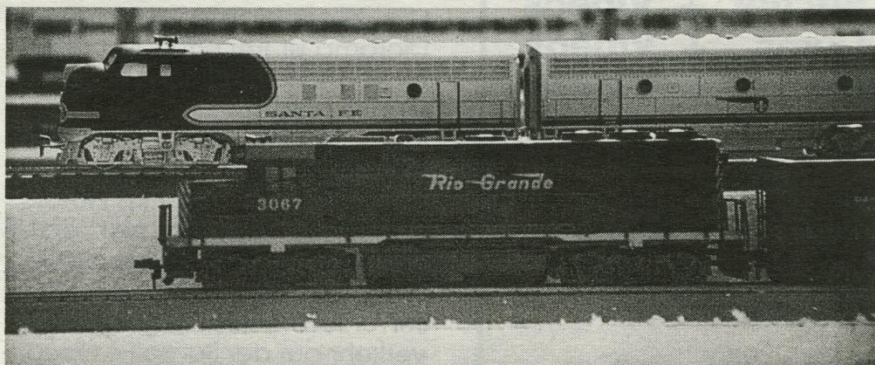
Trains of Colorado in HO

Wer an die Eisenbahn in Colorado denkt, dem kommen meist die bekannten Schmalspurbahnen in den Sinn. Dass aber auch die **Normalspurbahnen in Colorado**, auch in der Nachkriegszeit bzw. Diesel-Ära, interessante Züge boten, soll dieses Schaustück demonstrieren.



Dieses Logo ist eine Kreation von R. Winkler

Auf dieser Mischung aus Diorama und Vitrine werden alle normalspurigen Hauptbahnen Colorados (inkl. 'early Amtrak') in Spurweite HO vorgestellt. Jede Gesellschaft ist mit mind. einem Fahrzeug vertreten. Bemerkenswert ist, dass diese Bahnen, soweit sie heute noch existieren, in den beiden grossen Gesellschaften UP (Union Pacific) und BNSF (Burlington Northern Santa Fe) aufgegangen sind.



Mehr zu diesem Thema lesen Sie unter 'Merger der Giganten'!

Doch nicht nur Modelle werden auf diesem Schaustück gezeigt. Auf einer Streckenkarte, die hinter den Zügen angebracht ist, können sich die Besucher überzeugen, auf welchen die Vorbilder der gezeigten Fahrzeuge wirklich im Einsatz waren. Desweiteren sind Fahrpläne von bekannten Zügen wie 'Rocky Mountain Rocket', 'Rio Grande Zephyr' oder der Amtrak-Züge 'California Zephyr' und 'Pioneer' zu sehen.

Modelle von folgenden Railroads sind zu sehen:

- Denver & Rio Grande Western
- Colorado & Southern
- Chicago, Burlington & Quincy
- Chicago, Rock Island & Pacific
- Union Pacific
- Missouri Pacific
- Atchison, Topeka & Santa Fe
- Colorado Midland

Haus A-EG 34

Text, Foto und Logo by
Rudi Winkler, Leipheim, Germany

CABOOSE HOBBIES INC.

**YOUR GATEWAY TO ROCKY MOUNTAIN RAILROADING!
VISIT CABOOSE HOBBIES WHEN YOU COME TO
COLORADO AND THE ROCKY MOUNTAIN WEST!**



There are 12 aisles of model railroading this long.

Caboose Hobbies is your source for model railroading products and modeling the Rocky Mountain Region! We have excellent selections of models, kits, parts, and scratch-building supplies in most scales.

Caboose Hobbies and Denver are the perfect starting point for touring the railroads, historical sites and attractions of the Rocky Mountain Region. We have a great selection of guides and historical books of the regional railroads. Many railroads are available for your viewing and riding pleasure. Regional railroads include Union Pacific, Burlington Northern Santa Fe, Kyle, Cumbres & Toltec Scenic Railroad, Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad, Georgetown Loop Railroad, Pikes Peak Cog Railway and many more. Likewise there are many other attractions including the Colorado Railroad Museum, Colorado Historical Society Museum, and the Colorado Museum of Mining and Technology. Don't forget that the Black Hills of South Dakota are only a day's drive from Denver. Many model railroads have been inspired by visits to the Rocky Mountain Region. Let your model railroad enjoy such inspiration.

PHONE, FAX, MAIL, E-MAIL, AND INTERNET INQUIRES ALWAYS WELCOME.

VISIT OUR INTERNET SITE AT: www.caboosehobbies.com
e-mail us at: information@caboosehobbies.com

CABOOSE HOBBIES
500 S. BROADWAY, DENVER, COLORADO, 80209-4002
VOICE: (303) 777-6766 ~ FAX: (303) 777-0028

Mining in the Rockies & Workshops

HO-Diorama: Mining in the Rockies by Armin Abbühl.

Jedes Jahr, in welchem eine Convention stattfindet, baue ich wieder einige neue Gebäude oder Brücken für meine sich im Bau befindliche Anlage. Der Grund, warum keine Fotos vorhanden sind, ist, dass ich noch fest am Bauen bin. Mit den neuen Gebäuden und der Brücke versuche ich eine interessante Landschaft zu bauen. Dieses speziell für die 10th Convention gebaute Diorama hat ein Format von ca. 100 x 70 cm und ist etwa 80 cm hoch.

Auf dem unteren Teil vom Diorama befindet sich eine Spann-Brücke 'Howe Truss Bridge', ein Holzbausatz von 'Campbell'. Die zum grössten Teil zugeschnittenen Holzteile werden zuerst gebeizt (Eiche). Von den Bauplänen fertige ich zuerst eine Fotokopie an, klebe diese auf einen festen Untergrund (Kunststoffplatte), dann überziehe ich sie mit einer Klarsichtfolie (Weissleim klebt schlecht auf der Transparentfolie). Auf diesem Untergrund kann ich nun genau nach Plan die Holzteile richtig zusammenkleben.

Unten rechts steht ein 'Freight House' von 'Fine Scale Miniatures' wobei dieses schon einmal an einer CV ausgestellt wurde. Dieses Gebäude wurde in 'Red Rock District Mining Supply' umbenannt, also ein Zulieferer für kleineres Minenzubehör. Dieses Gebäude ist innen und aussen reichlich detailliert.

Dahinter und etwas erhöht steht die alte 'Saragota Mine'. Ein Bausatz aus Hydrocal (ähnlich Gips) von Malcom Furlow. Alle Seitenwände, sowie auch das Dach sind aus diesem Material und mussten so bemalt werden, dass es aussieht, wie echtes, altes Holz oder das Dach wie altes Wellblech. Nur die Treppen, Brücken und die Konstruktion für den Wasserbehälter sind aus gebeiztem Holz.

Rechts davon steht ein kleiner, alter Wasserturm. Dieser wurde nach Modellfotos nachgebaut.

Im linken Teil steht eine zweite Mine, nachgebaut nach einer Modellfoto aus einer Zeitschrift. Ich verwendete 'Northeastern' Holz und Platten, Wellblech aus Aluminium von 'Campbell'

und Fenster von 'Grandt Line'. Die Holzwände wurden zuerst grau grundiert und nachher mehrmals mit verdünnter, roter Farbe übermalt, sodass man das Gefühl hat, das alte Holz schimmere noch durch die Farbe. Treppen und Leifer aus Kunststoff stammen von 'Central Valley'. Sie wurden zuerst mit einer 'Floquil'-Grundierung für Kunststoff beige grundiert und nachher mit 'Floquil-Stain' gebeizt und nachher mit Kreide leicht verwittert.

Oben links befindet sich im Hintergrund die dritte Mine. Sie wurde für den Hintergrund meiner Anlage im Massstab 1:160 (Spur N) nach Plänen aus der 'Narrow Gauge Gazette' gebaut. Die Telegraphstangen und Bäume werden nach hinten immer kleiner. Sie sollen eine gewisse Tiefe bewirken.

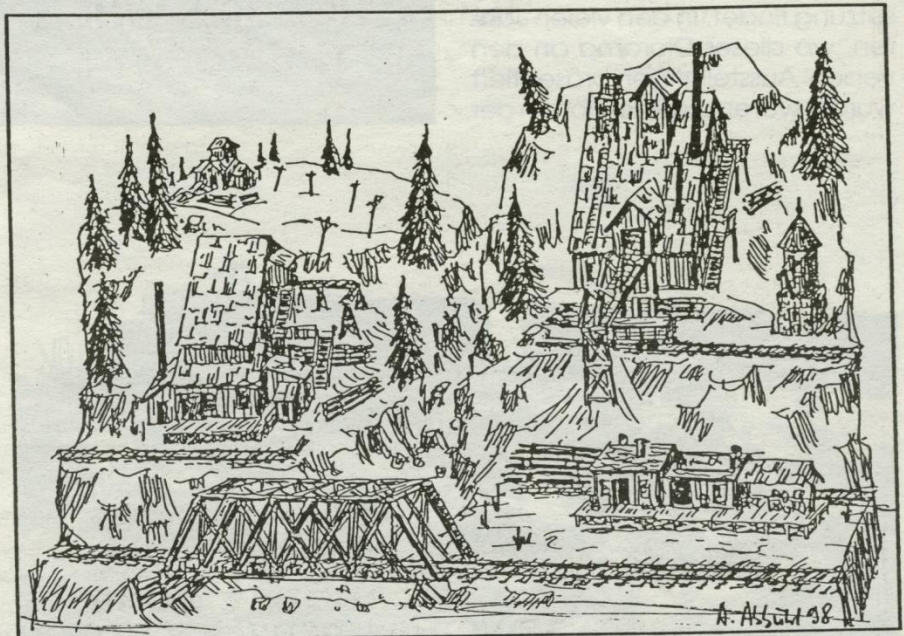
Alle Gebäude werden auf ein Stück wetterfestes Sperrholz, ca. 10 mm geklebt, nachher mit einem 10 mm breiten Streifen vom selben Sperrholz umklebt. Nun entsteht eine Form, aus der ich das Gebäude jederzeit entnehmen kann. Dasselbe mache ich auf meiner Anlage. So kann man die Gebäude jederzeit entfernen, ohne sie zu beschädigen. Auch die Brücke wird zuerst in eine u-förmige Sperrholzform eingebaut, mit fertiger Umgebung. Zuletzt werden meiner Anlage Bäume und Tele-

graphenmasten entnommen und auf das Diorama gesteckt. Mit Streumaterial und Büschen werden kleine Schlitz und Spalten zugedeckt. Als Landschafts- und Felsenuntergrund verwende ich Styropor; man kann damit die Landschaft schon vormodellieren. Nachher werden Felsabgüsse mit Spachtelmasse aufgeklebt. Auch Felsstücke aus dem letzten Diorama werden wieder verwendet. Die Felsstücke sind aus Modellgips und werden in einer Gummimaske (Molds) ausgegossen. Die Felsen werden mit einer wässrigen Dispersionsfarbe bemalt. Ich verwende nur 3 Farbtöne, dunkel, mittel und hell. Wenn die Farbe getrocknet ist, behandle ich die Felsen farblich noch mit Kreidepulver. Die Lok auf dem Weg zur Mine ist eine 2-8-0 der Rio Grande Normal-spurbahn No. 683. Das Original steht heute im Colorado Railroad Museum in Golden, CO. Die Gondola ist selbst gebaut.

Workshops - Wie jedes Mal werde ich an den beiden Tagen soviel wie möglich anwesend sein und gerne Ihre Fragen über den Modellbau beantworten.

Haus A-OG57

Text und Skizze by
Armin Abbühl, Bergdietikon



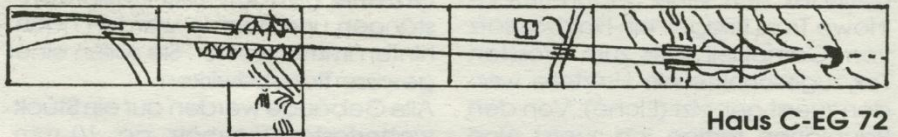
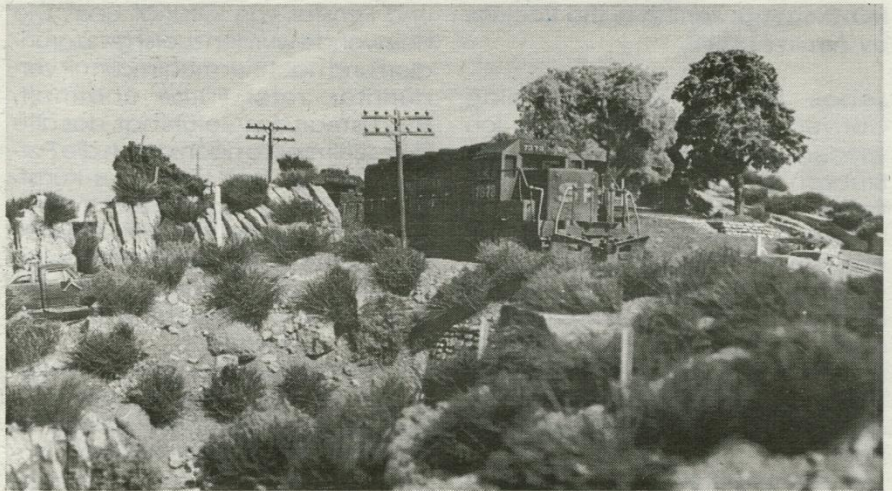
HO Diorama - SP in the Southwestern USA

Lucien Wiss aus Strasbourg, France, war der erste Aussteller aus dem Ausland, der bereits an der 4th CV teilnahm. Er ist unumstritten ein Meister des Landschaftsbaus und hat auch an der 8th CV den Award 'Master of Landscaping' erhalten. Lucien gehört zu den **'Magic Three'** aus Strasbourg, France, zusammen mit Bernard Frontanau und Mike Fritz. Wir fühlen uns sehr geehrt, dass diese 3 Spitzenmodellbauer an der 10th CV teilnehmen und dadurch den Jubiläumsschauspieler markant unterstreichen.

Das moderne US-Eisenbahndiorama ist 6 m lang und 0,6 m breit. Es wurde von mir gewollt als Standmodell gebaut. Die Bauzeit betrug 3 Jahre.

Ich habe viel Wert darauf gelegt, ein 'gewachsenes' Gelände zu errichten, das auch glaubhaft und möglichst realistisch ist. Es ist meine Antwort auf die meistens 'miserablen' Eisenbahnanlagen, die man häufig zu Gesicht bekommt.

Jedes einzelne Modul ist ein in sich abgeschlossenes Diorama, das aber im nächsten seine Fortsetzung findet. In den vielen Jahren, wo dieses Diorama an den versch. Ausstellungen präsentiert wurde, waren die Reaktionen der



Haus C-EG 72



vielen tausend Besucher immer sehr positiv, nur wenige vermisten den Zugverkehr.

Dieses Diorama eignet sich sehr gut zum Träumen über Amerika, seine Eisenbahnen, Cars, Pick-up's, Trucks und die Landschaft des Südwestens der USA.

Wer würde es vermuten, dass die kleinen Büsche ganz einfach aus Menschenhaar gefertigt sind!

Text und Fotos by Lucien Wiss,
Illkirch Graffenstaden, France.

Sullivan's Curve - Cajon Pass - vor 1966 in HO

Built by Bernard Frontanau aus Daubensand, France

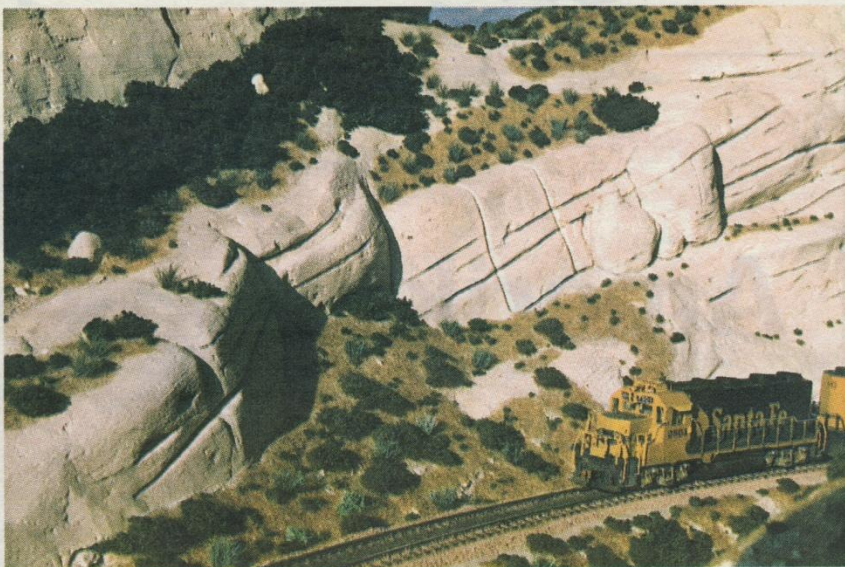
Für mich ist es unmöglich, die amerikanischen Eisenbahnen von der natürlichen Umgebung zu trennen. Damit meine ich die atemberaubende und majestätische Landschaft, die von der Natur geprägt wurde, was beim 'Railfanning' deutlich zum Ausdruck kommt.

Das ist der Hauptgrund, weshalb ich den Weg zum Hobby über den landschaftlichen Gesichtspunkt gefunden habe.

Als ich die Bilder der 'Sullivan's Curve' im Buch 'Cajon - Rail Passage to the Pacific' von Chard Walker gesehen habe, war ich derart von den einmaligen Felsformationen fasziniert, dass ich den starken Wunsch verspürte, ein solches Diorama möglichst wirklichkeitsgetreu nachzubauen. Im November 1992 habe ich damit begonnen, meinen Traum, die 'Sullivan's Curve' ins Modell umzusetzen.

Diese wunderschöne Stelle liegt auf der Westseite des Cajon Passes in Southern California. Erbaut wurde die Strecke über den Cajon von Santa Fe.

Obwohl ich eine Vorliebe für moderne Dieselloks habe, habe ich mich entschieden, meine HO 'Sullivan's Curve' so zu bauen, wie sie noch vor 1966 ausgesehen hatte. Also noch bevor Southern Pacific ihre eigenen Schienen durch den Pass gelegt hatte und so nebenbei einen Teil der



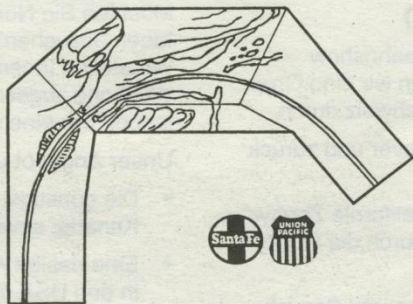
wilden Schönheit dieser Gegend mit den wundervollen Felsformationen zerstört hatte. Auch Santa Fe hatte zu diesem Zeitpunkt den Kurvenradius ihres eigenen Gleises noch nicht vergrößert. Somit war das Umfeld noch intakt.

Das ist noch eine heile Modellwelt, wo man seine Vorlieben voll entfalten kann. Ich nenne das, die grosse Freiheit des Modellbaus.

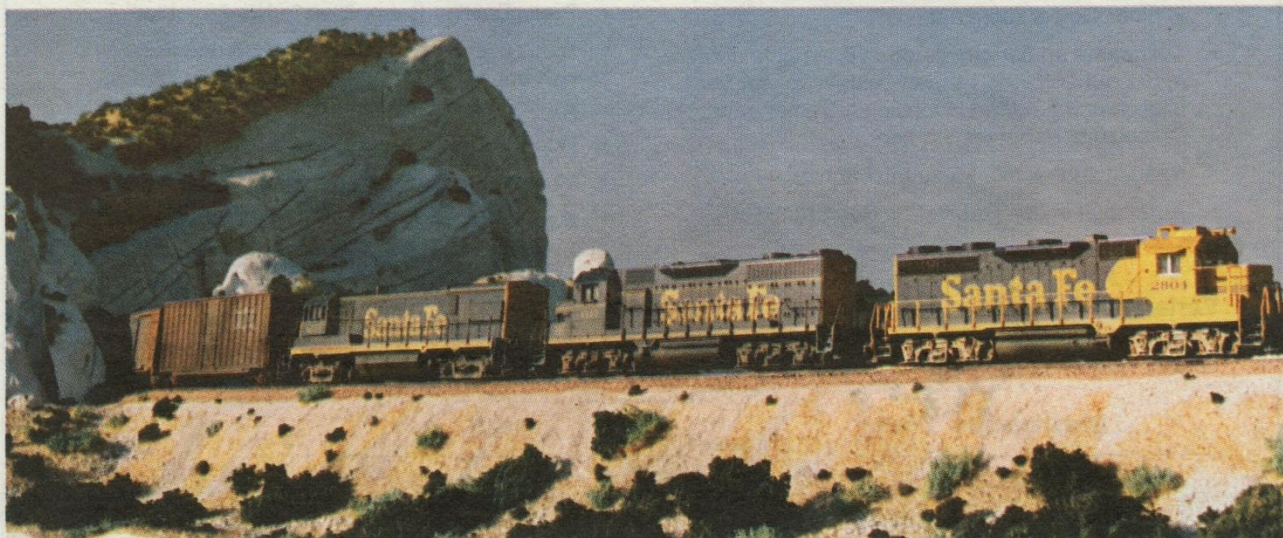
Ich kann Ihnen mit gutem Gewissen sagen, dass ich dieses Hobby über alles liebe.

Haus C-EG 71

Text, Plan und Modellfotos by
Bernard Frontanau



Der Erbauer zeigte dieses Diorama bereits anlässlich der 8th CV (1994). In der Zwischenzeit wurde das Ganze komplett durchgestaltet, ergänzt und superdetailliert. Alleine die beiden Bilder sprechen für sich und lassen die Frage aufkommen, ist das nun Modell oder Wirklichkeit?



Metropolis Tours



Amerika by Rail



Railfair 1999 Sacramento California

12. - 26. Juni 1999 (15 Tage)

Aus Anlass der grossartigen Eisenbahnshow "Railfair 1999" in Sacramento führen wir eine Gruppenreise mit Reiseleitung ab der Schweiz durch.

- Linienflug mit Swissair nach Denver und zurück ab San Francisco
- Fahrt mit dem AMTRAK-Zug "California Zephyr" über die spektakuläre Strecke durch die Rocky Mountains
- Aufenthalt im SpielerMekka Reno und Besuch in einer Goldgräberstadt
- Teilnahme an der grossartigen Eisenbahnshow in Sacramento - es werden zahlreiche, der vorbildlich restaurierten Hauptlinien-Dampf- und Dieselmotoren daran teilnehmen!
- Besuch zahlreicher Museumsbahnen
- Aufenthalt in der Traumstadt San Francisco

Verlangen Sie unsere umfangreiche Reisedokumentation "Amerika by Rail"

Metropolis Tours

Gantrischweg 1, CH-3123 Belp
Tel 031 819 62 12 Fax 819 62 17

Ihre persönliche Nordamerika-Bahnreise

Möchten Sie Nordamerika individuell, nach eigenen Ideen besuchen?

Wir stellen Ihnen gerne eine, auf Ihre persönlichen Wünsche zugeschnittene, Reise zusammen. Verlangen Sie eine unverbindliche Offerte!

Unser Angebot umfasst die folgenden Leistungen:

- Die günstigsten Flüge nach den USA und nach Kanada, sowie Inlandflüge
- Eine riesige Auswahl an Hotels aller Kategorien in den USA, in Kanada und in Alaska
- Preisgünstige Bahnpässe in Nordamerika
- Bahnreservierungen für Sitzplätze und Schlafwagen bei AMTRAK, VIA-Rail, BC-Rail, Alaska-Railroad und weiteren Bahngesellschaften
- Rocky Mountaineer Railtours
- Vermittlung von Mietautos und Motorhomes
- Badeaufenthalte in Florida und Hawaii
- Kreuzfahrten mit grossartigen Luxuslinern



Name: _____ Vorname: _____

Strasse: _____

PLZ: _____ Ort: _____

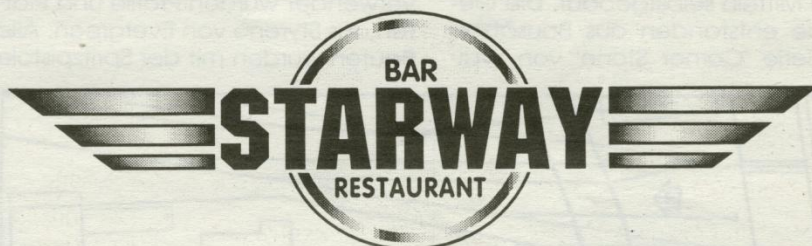
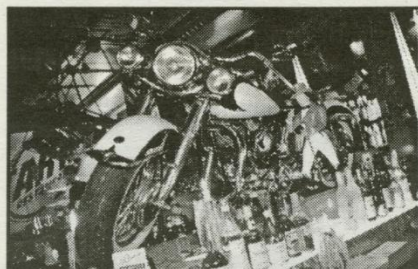
GE General Electric Dieselloks im Modell (HO)

Im **GE Corner** präsentiert **Mike Fritz** aus France 20 versch. GE-Diesels der SP von 1945-95, mit 2 Ausnahmen, nämlich die beiden Typen C30-7 und C40-8 werden in den UP Farben gezeigt, da SP diese nie bestellt hatten. Als Kuriosum wird auch eine C-30 der Kaiser Steel, Eagle Mountain Mine, dabei sein, die auf der SP-Strecke am Beaumont Hill Eisenerz-Züge für das Stahlwerk Fontana (Los Angeles) übergeben hat. **Haus A-OG 59**

Foto oben: 3 x GE C44AC in Mojave, CA am 4.10.97

Foto unten: GE C44-9W in Salton Sea, CA am 16.10.97

Text und Fotos by Mike Fritz



STARWAY - das American Restaurant mit einer coolen Bar und heisser Stimmung.

Mo. - Do. 11.30 - 24.00 Uhr

Fr. - Sa. 11.30 - 02.00 Uhr

Sonntag 10.00 - 23.00 Uhr

Starway • Restaurant & Bar • St. Dionysstr. 31 • 8645 Jona
 Tel. 055 / 225 47 87 • FAX 055 / 225 47 97 • <http://www.starway.ch>



Industrial Switching Game in HO

An der 9th Convention fasste ich den Entschluss, einen Beitrag zur 10th Jubiläums Convention zu leisten.

Nach dem Prüfen von versch. Möglichkeiten entschloss ich mich, einen Ausschnitt einer US-Industriezone zu bauen. Nach einem Bauvorschlag aus dem Model Railroader, der entsprechend angepasst wurde, entstand schliesslich der vorliegende Gleisplan.

Der eigentliche Baubeginn war anfang August 97, als mit dem Zuschneiden und Montieren des Holzunterbaus begonnen wurde. Jedes der beiden Module hat eine Grösse von 120x60 cm. Je nach Lust und Laune wurde in der folgenden Zeit mit dem Gleisbau, dem Bau der Gebäude und der Strassen usw. weitergemacht. Auf den Fotos sieht man den Bauzustand von mitte Mai 1998.

Für die Gleise wurde Code 83 Material verwendet. Die Weichen (No. 6) werden von Hand betätigt, die dazu nötige Konstruktion wurde mit einfachen Mitteln selbstgebaut. Die Gebäude entstanden aus Bausätzen der Serie 'Corner Stone' von Wal-



Bild 1: Auf der rechten Seite sind die Grain Elevators und die Redwing Milling Co.

thers sowie aus dem 'Modular Wall System' von Design Preservation Models, die entsprechend angepasst und zusammengebaut wurden. Die Plastikfabrik, bestehend aus dem Lagerhaus, dem Fabrikationsgebäude sowie den Lagersilos sind kompletter Eigenbau (scratch built), verwendet wurden Profile und Platten aus Styrene von Evergreen. Alle Bauten wurden mit der Spritzpistole

und mittels Farbpulver gealtert.

Das Eingangstor im Zaun sowie das Tor zur Lagerhalle werden durch Weichenmotoren von Feather Products bewegt.

Der Bau der Anlage wurde laufend durch Fotos dokumentiert, so dass die einzelnen Schritte sichtbar sind und an Hand versch. Vorrichtungen kann die Konstruktion der Einzelteile gezeigt werden.

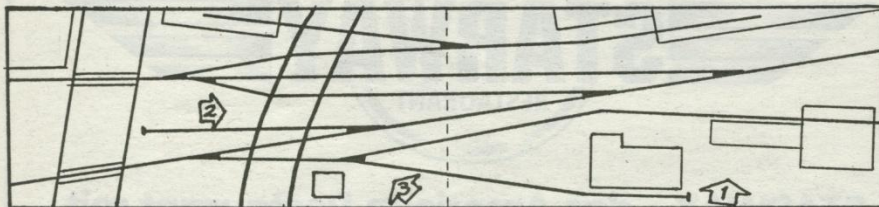


Bild 2: Links ist die Plastikfabrik mit den Silos, rechts die Redwing Milling Co.

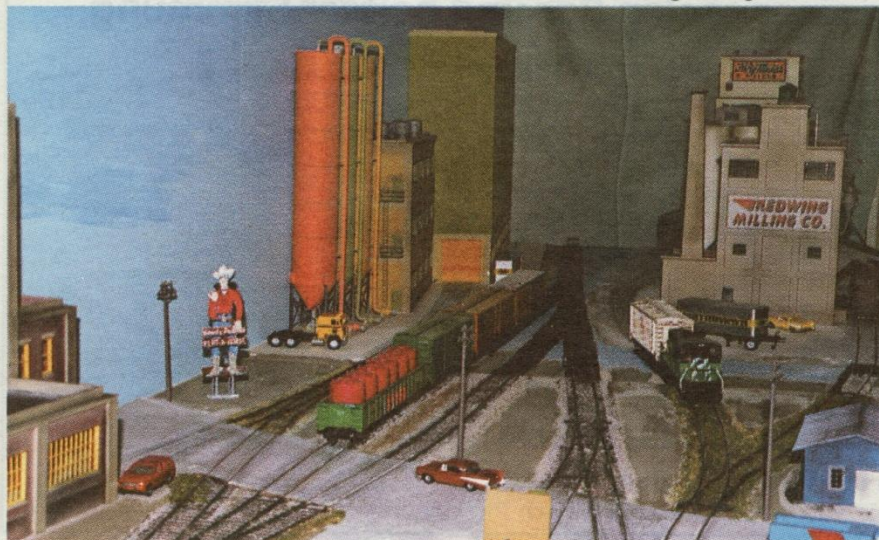


Bild 3: Die Zentrale von General Power

Diese Anlage ist als Switching Game gedacht und soll einen interessanten Betrieb ermöglichen. Es würde mich freuen, wenn Sie an der Convention vorbeischaun und nach dem bekannten Slogan 'Model Railroading is Fun' ihre Fähigkeiten als Switcher erproben.

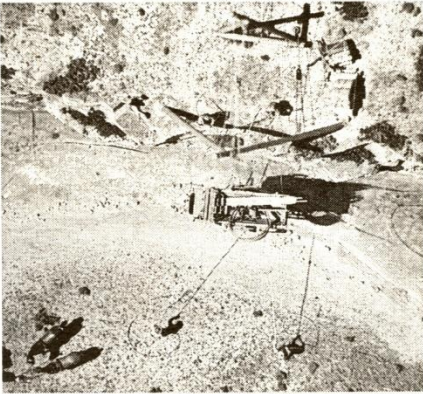
Haus A-UG 14

Text, Fotos und Plan by

Paul Dell'Ava, Dübendorf

Oregon Trail - Überquerung des Snake Rivers - Diorama in HO

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.

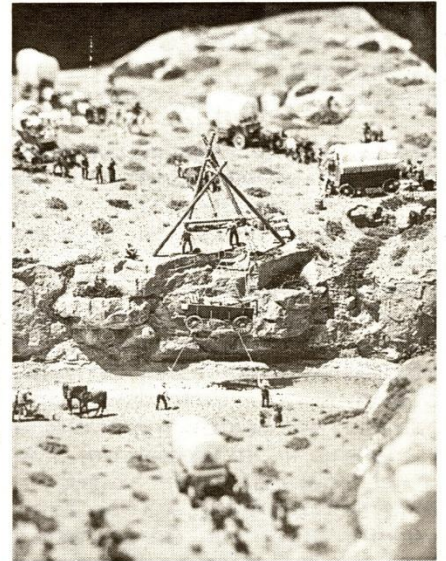
Franz Meier baute dieses wunderschöne Diorama speziell für die 10th Jubilee Convention und schenkt es den American Railroadfans. Es wird nachher im American Layoutcenter Adliswil einen Ehrenplatz bekommen. Ganz herzlichen Dank!

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.

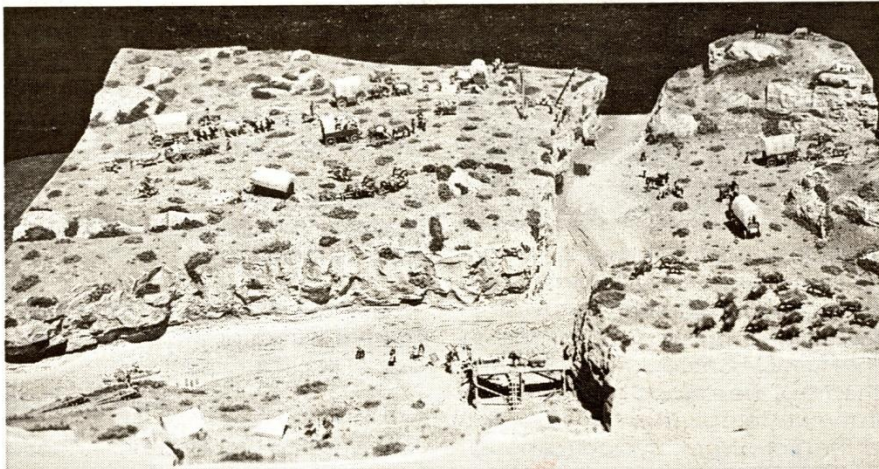
Einige Zeit später. Aus Angst, das Baby könnte in den heissen und wasserarmen Plains auf die Welt kommen, haben sich die Familien getrennt. Die Fam. Smith fuhr voraus, wobei Joshua bei seiner Frau Judith blieb. Um Zeit zu sparen, benützten sie einen alten, gefährlichen, jedoch kürzeren Trail und erreichten 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). 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 51

AMROS American Modular Railroaders of Switzerland

Die Präsentation der **AMROS** erfolgt im Rahmen mit **FREMO Germany** und **Luxembourg**.

Bitte beachten Sie auch Seite 95!

AMROS steht für "American Modular Railroaders of Switzerland" und ist ein loser Zusammenschluss von Modellbahnern aus der (vorerst!) Westschweiz, welche nach der **FREMO-US Norm** eine Modul-Anlage bauen. Wir sind kein Klub, und einige Teilnehmer sind (oder werden) auch Mitglied beim FREMO mit dem Ziel, auch mal an den Treffen im Ausland teilzunehmen. Anlagenthema ist eine Nebenstrecke im Westen der USA. Unser Hauptziel ist ein vorbildorientierter Fahrbetrieb, wo der Güterverkehr durch die dargestellten Industrieanlüsse bestimmt und mittels Frachtzetteln und Wagenkarten abgewickelt wird.

Die Gruppe entstand nach der 9th Convention 1996, angeregt durch die Modul-Anlage aus Luxemburg. Sie besteht heute aus fünf Mitgliedern (drei in Neuenburg, zwei im Raum Lausanne).

Seit 1996 wurde so viel als möglich gebaut, und heute verfügen wir über eine Gesamtlänge an Modulen von etwa 14m. Darin sind ein Endbahnhof, ein kleiner Durchgangsbahnhof,

mengestellt und auf die Strecke geschickt. Unterwegs bedienen diese dann die einzelnen Industrieanlüsse und bringen Leerwagen zurück.

simplified) operation with mainly freight traffic generated by the various industries along the line. The traffic is handled with a card order system.



Fühlen Sie sich angesprochen von der Idee, mit relativ wenig Aufwand (sowohl zeitlich, finanziell und platzmässig) maximalen Fahr- und Rangierbetrieb zu machen? Nehmen Sie doch Kontakt mit uns auf, neue Teilnehmer sind herzlich willkommen, und Sprachprobleme sollen kein Hindernis sein!

The group was created after the 9th convention in Adliswil, triggered by the layout of the group from Luxembourg. At present, the group has 5 members (three in Neuchâtel, two in the Lausanne area). Ever since, we have been building as much as possible, and at present the total length of the modules amounts to ca. 14 m. The modules feature an end of the line station, a small passing station, a mine, trestle and a fiddle yard and several simple track modules. This permits already to set up interesting operating sessions. The fiddle yard represents "the rest of the world", from where trains enter and leave the layout. Then the trains work the different industries and also bring back empty cars.

Interested by the idea of getting a maximum of operating fun with a relatively small investment in time, money and space? New members are welcome and language barriers will not be unsurpassable!

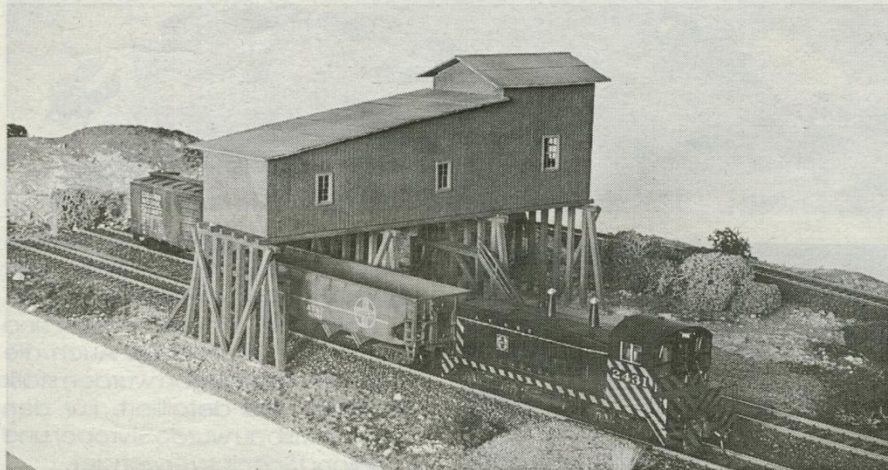
Kontaktadresse:

Daniel Schläfli, Baume 6, 1023 Crissier
Tel 021-635-3672

Teilnehmer (Erbauer der Module):
Laurent Siliprandi, Marin-Epagner
Daniel Schläfli, Crissier

Haus C-EG 70

Text und Fotos by D. Schläfli, Crissier



ein Bergwerk, eine Holzbrücke (trestle) und ein "fiddle yard" (Schatten-Bahnhof) sowie diverse Streckenmodule enthalten. Mit diesem Grundstock lässt sich bereits ein reger Fahrbetrieb aufziehen. Der Fiddle Yard stellt den unsichtbaren Rest der Welt dar. Hier werden die einzelnen Züge zusam-

AMROS stands for "American Modular Railroaders of Switzerland"; it is a loose group of modelers from western Switzerland building according to the FREMO-US modular standard. The theme of the railroad is a branchline in the western US. The main objective of the group is prototypical (although

FREMO - US - Modulanlage in HO

Alain Kap aus **Luxembourg** gehört bereits zu den bekannten Ausstellern aus dem Ausland. Er hat bereits an der 8th CV 1994 mit einem Diorama und einer Bahnhofs-Modulanlage mit Switch-Betrieb teilgenommen. An der 9th CV 1996 wartete Alain Kap und Pit Karges mit einer 10 m langen HO-Modulanlage nach der FREMO-US-Norm auf.

Für die 10th CV nehmen FREMO-Mitglieder aus 3 versch. Ländern teil. Das Arrangement wird von A. Kap koordiniert. Teilnehmer sind: **FREMO-Deutschland, FREMO-Luxembourg und AMROS-Schweiz** (Seite 94).

Wir zeigen eine 'Point-to-Point' Modulanlage im Massstab HO (kein Kreisverkehr). Das Thema ist eine im Westen der USA gelegene Branch-Line, die im Bahnhof 'Pittsfield Junction' abzweigt und das Industriegebiet einer Grosstadt versorgt. Das Terminal liegt dort an der 3. Strasse. Von dort geht es durch gebirgige Gegend in eine landwirtschaftlich genutzte Gegend. Im Bahnhof 'Gloria Falls' endet die Strecke.

Ein klarer Vorteil ist die Normierung der Module, dadurch können Leute aus ganz Europa ihre Module zusammenbauen.

Gefahren wird nach Fahrplan.

Die ganze Modulanlage ist ca. 6 x 9 m gross und steht im **Haus C-EG 70**.

Text und 3 Fotos by A. Kap, Mersch.



Bahnhofseinfahrt von 'Pittsfield Junction'

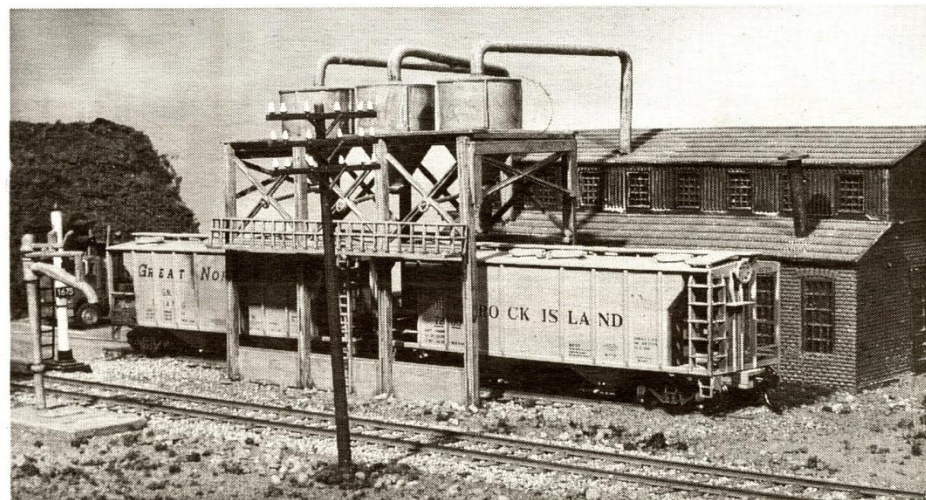


Güterschuppen am '3rd Street Terminal'

Foto by W. Dudler



Grain Elevator built by A. Kap

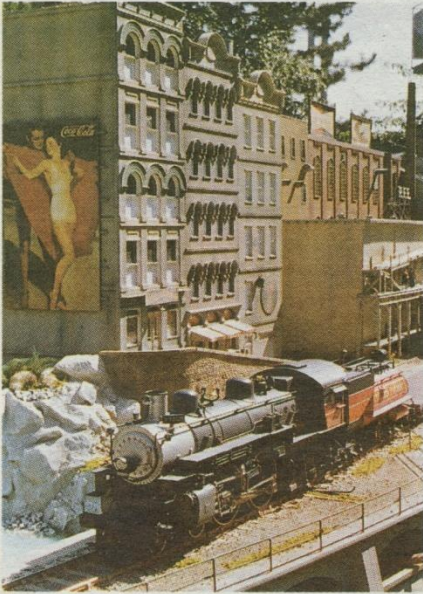


Paul E. Mere's Noname Plastics

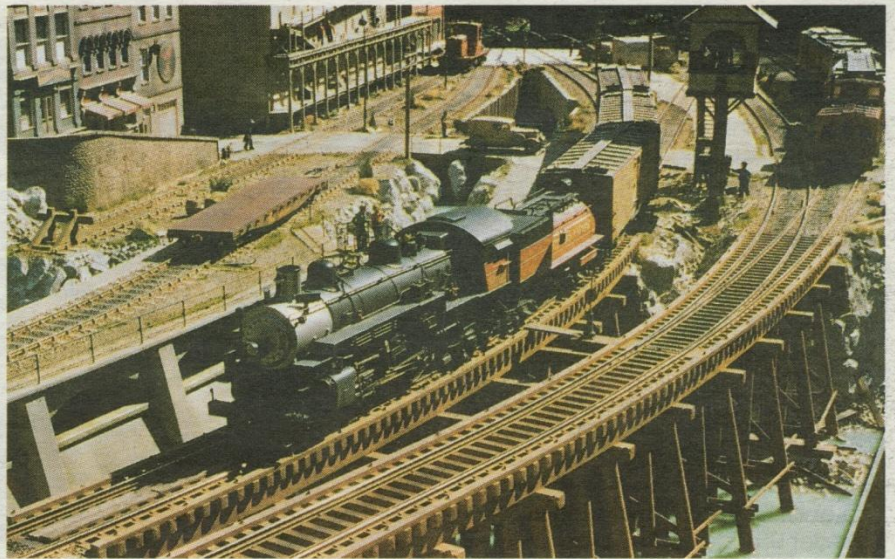
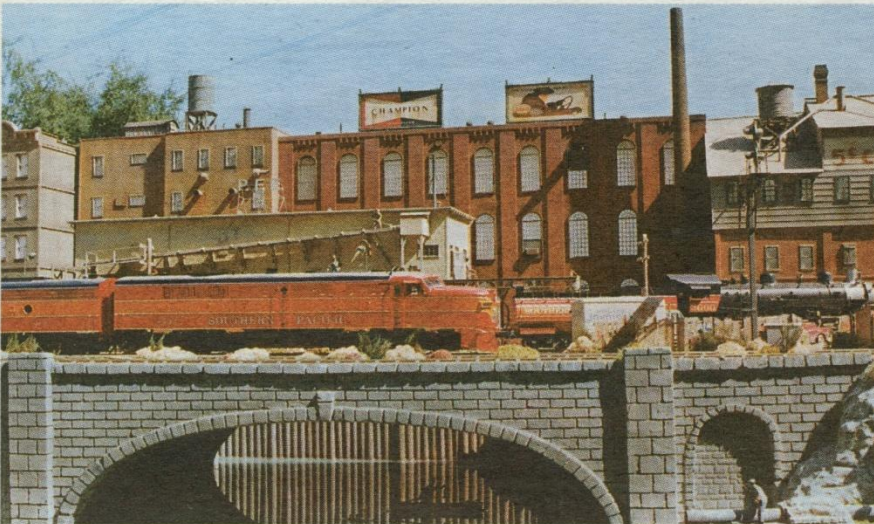
The Bay Shore Line in Spur O

Günther Holzgang präsentierte bereits an der 8th CV von 1994 die ersten 5 Module der Bay Shore Line und das Publikum war vom hohen Standard begeistert.

Die aus 7 Dioramen bestehende Anlage bietet viele Details, grosse Gebäude, eine Industrie, einen Hafen und eine Bahnhofsanlage in höchster Vollendung.



Auf jedem Dioramenteil befinden sich zusätzlich zum Fahrbetrieb bewegliche Teile, die man vom Fahrpult aus steuern kann. So zum Beispiel die Zugbrücke hochziehen, den Wasserkran drehen oder die Servier-



töchter im Restaurant 'SUN' um die Tische laufen lassen. Bei den Fotografen leuchten sogar die Blitzlichter auf und die Signale, wie auch bewachte Bahnübergänge funktionieren.

An jedem Abstellgleis kann man mittels eines versenkbaren Magneten entkuppeln. Durch diese spezielle Konstruktion kommen die Metallradsätze nicht mehr in den Bereich des Magnetfeldes. Somit entstehen beim Darüberfahren keine Rückbewegungen an den Wagen.

Alle Szenen auf den Dioramen haben natürlich eine bestimmte Geschichte. Das ist wichtig, damit die Szenerie nicht gestellt wirkt. Sämtliche Dampf- und Dieselloks sind mit

einem Soundmodul und Lautsprecher ausgerüstet. Bei den Dampfloks werden Originalgeräusche ab Band, bei den Dieselloks digital übertragen. Die ganze Anlage wird von einem beweglichen Fahrpult aus bedient. Die Dioramen stehen auf Aluminiumstützen, die zuerst zusammengesetzt und ausgerichtet werden. Dann werden die Dioramen auf die Aluträger gelegt und mit je 4 Modulverbindern gesichert. Sämtliche Anschlüsse an den Dioramen werden durch 50-polige Computerstecker untereinander verbunden. Der modulare Aufbau dieser Anlage wurde so konstruiert, dass man nur eine Wasserwaage und einen Schraubenzieher für gerade 2 Schrauben benötigt. Ausser dem Hafenmodul sind alle Module 5° zueinander abgewinkelt. Das bewirkt eine attraktivere Gleisführung auf der Anlage und später einmal, für den durchgehenden Betrieb, kann der grosse, ungenutzte Platz zw. dem vorderen und hinteren Anlagenteil reduziert werden. Die bestehende Hafenstadt im vorderen Teil ist fertig durchgestaltet. Der hintere Teil wird bald in Angriff genommen. Geplant ist ein Ausschnitt vom Donner Pass in California, der über die Sierra Nevada führt. Doch das ist noch Zukunftsmusik.

Foto oben by J. Lütcher

Fotos links by G. Holzgang

The Bay Shore Line in Spur O

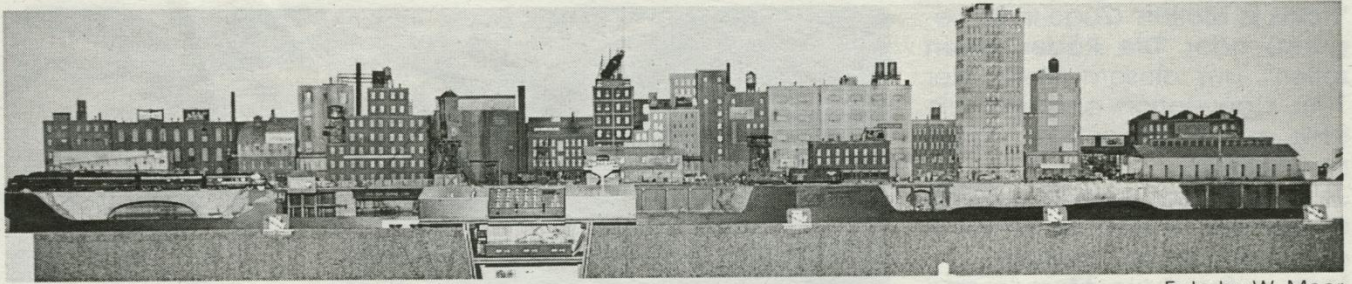


Foto by W. Meer

Ein paar Details zum Aufbau der Module:

Das Hafenmodul ist 135 cm, alle anderen sind 140 cm lang. Die Tiefe von 100 cm und die Grundhöhe von 25 cm ist überall gleich. Jedes Diorama wird vollständig gebaut und durchgestaltet, bevor das nächste in Angriff genommen wird. So hat man immer ein Teilziel vor Augen. Alles was am Diorama über 70 cm Gesamthöhe hat, kann abgehoben werden und in die dafür vorbereiteten Kisten verpackt werden. Das ist ein wichtiger Faktor, sodass man jede Zimmertüre passieren kann. Die Schwellenhöhe der Geleise beträgt 125 cm ab Boden. Durch diese Höhe entsteht eine optimale Ansicht mit guter Tiefenwirkung.

Der Aufwand pro Diorama beträgt ca. 1500 Arbeitsstunden. Alleine der SUN-Tower mit der ganzen Restauranteinrichtung hat ca. 700 Std. verschlungen.

Begonnen hat alles 1989 nachdem ich im Model Railroader das Bild von George Sellios' Zugbrücke in Spur HO gesehen habe. Im November 90 habe ich mit dem ersten Modul angefangen. Nach der Fertigstellung entstand dann auch der Gleisplan. Die Bay Shore Line liegt in California an der Westküste der USA. Sie dient als Ausgangspunkt für den Donner

Pass. Die gezeigte Epoche liegt zw. 1940 und 1950 mit Dampf- und Dieseltraktion. Ich habe diese Ära gewählt, weil sie mir als die bemerkenswerteste Zeit in der Eisenbahngeschichte erschien. Es waren die letzten Jahre der Dampftraktion und der grosse Beginn des Dieselzeitalters (Transition Era). In dieser Zeit versuchte der entstehende Flug- und Autoverkehr der Bahn den Rang abzulaufen.

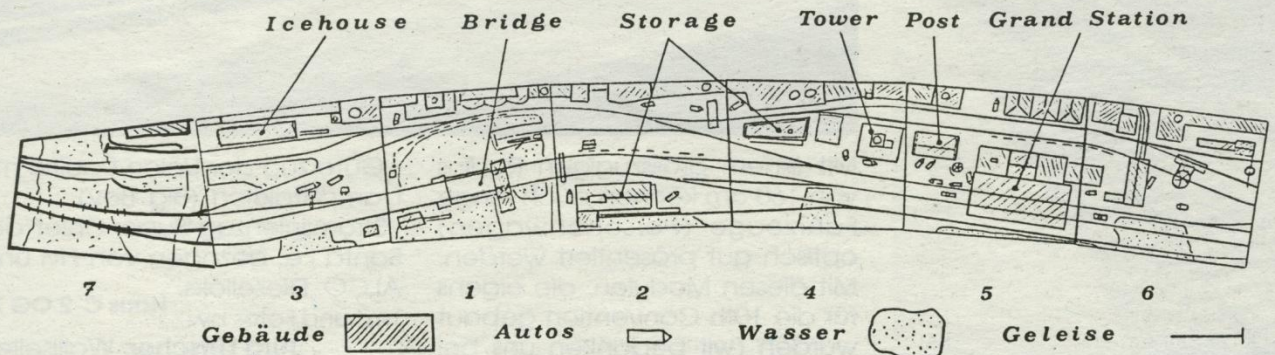
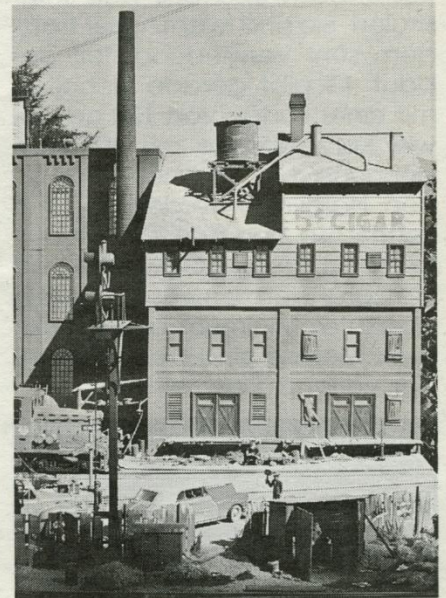
Die Bahngesellschaften warben mit ihren Streamliners und der Komfort auf Schienen war für diese Zeit bedeutend. Wohlklingende Namen wie Daylight, City of San Francisco oder Sunset Limited wurden ins Leben gerufen. Diese Personenzüge hatten einen enorm hohen Standard wie z.B. Klimaanlage, Bar-, Speise-, Schlaf- und Aussichtswagen. Es hatte aktuelle Zeitungen, Coiffeur und Kleiderreinigung an Bord und man konnte sogar vom Zug aus telefonieren. Auf den flachen Strecken fuhren diese Züge mit stattlichen 160 km/h.

Foto rechts by J. Lütcher

Text und Plan by
Günther Holzgang, Uznach

Günther Holzgang wird an beiden Tagen Vorführungen mit Sound und Kommentar machen, Dauer jeweils ca. 15 Minuten und zwar immer zur halben Stunde.

- Samstag: von 10.30 bis 17.30 h
- Sonntag: von 10.30 bis 15.30 h
- Haus A-EG 22



'Trains in Motion' (Züge in Bewegung) oder 'Die Räder sollen rollen', aus diesem Motto der 10th Convention entstand die Idee, zum Bau der beschriebenen Module.

Je grösser die Spurweite, desto schwieriger wird es, die Fahrzeuge überhaupt zu bewegen. Einfach aufbaubare Module sind dabei ein Schlüssel, um diese Ideen zu verwirklichen.

Grosszügige Radien, hohe Flexibilität in der Flächenausnutzung, gute Transportfähigkeit der Module, aber auch ein vernünftiger Bauaufwand, so lauten die wichtigen Randbedingungen, welche beim Bau der Module zu Grunde lagen.

Die einzelnen **Module** sind in kastenbauweise aus Holz konstruiert. Sie sind leicht, aber trotzdem sehr verwindungssteif gebaut. Es gibt gerade Einheiten mit einer Länge von 120 cm sowie Kurvenstücke mit 30° Ausdehnung pro Segment. Für einen Halbkreis werden somit 6 Segmente benötigt. Die Modulbreite wurde aus Gewichts- und Platzgründen bewusst auf ein absolutes Minimum beschränkt. Zwei Geleise sind nebeneinander verlegt (Doppelspur).



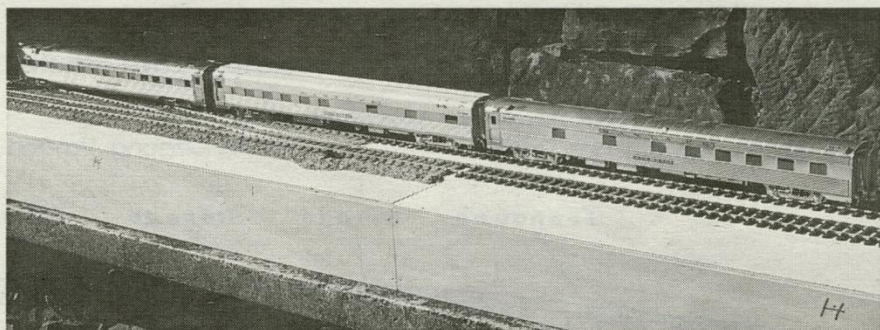
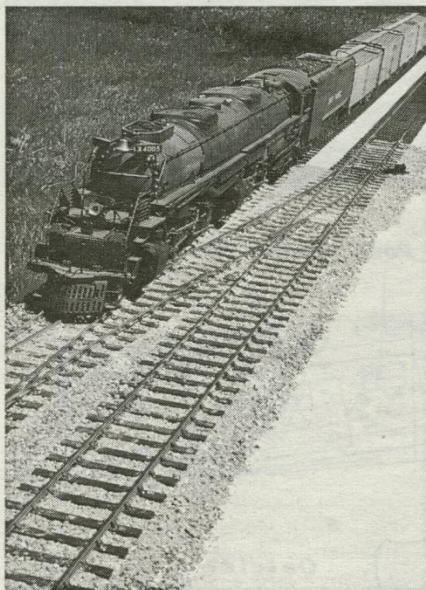
Ein schlichter Vordergrundstreifen schliesst die Modulbreite von 30 cm ab. Das Fehlen von Aufbauten vereinfacht ferner das Transportieren der Module. Aktuell wurden 8 gerade und 12 gebogene Segmente gebaut. Es kamen Flexgeleise von PECO Code 143 zur Anwendung. Dies ergab eine kurze Bauzeit. Um trotzdem ein optisch gutes Bild zu erreichen, wurde das Trasse mit feinem Granitbruchmaterial eingeschottert. Das fertiggestellte Gleisbett wurde farblich behandelt, um einen verwitterten Zustand darzustellen.

der Firma Marcel Csuka, Zürich für die Unterstüzung), kann ich zwei Bedürfnisse abdecken:

Einerseits können einzelne Module zur Präsentation von Rollmaterial verwendet werden und andererseits lassen sich die Module bei Ausstellungen zu einem Oval zusammenstellen, so dass Züge mit Fahrbetrieb durchgeführt werden können.

Die **Modulanlage** wird 8,4 x 4,0 m gross sein.

So werden folgende Kompositionen aus der Epoche der 50-er Jahre zum Motto 'Trains in Motion' präsentiert:



Mit einem grosszügigen Radius von 160 cm können auch lange Fahrzeuge (Personenwagen) optisch gut präsentiert werden. Mit diesen Modulen, die eigens für die 10th Convention gebaut wurden (wir bedanken uns bei

- Güterzug der Union Pacific mit Dampftraktion (Big Boy).

- Stromlinienzug 'Super Chief' der Santa Fe, gezogen von FM und ALCO Dieselloks.

Text und Fotos by **Haus C-2.OG 78**

Jürg Lütcher, Wallisellen

Rocky Mountains Modul(e) in Spur O

Andreas Lindner stellte das erste Modul bereits im EK-Aspekte USA 2 auf den Seiten 114/115 vor und nimmt nun an der 10th CV teil.

Das Thema meines Moduls im Masstab 1:48 ist inmitten der gewaltigen Rocky Mountains angesiedelt. Nach meiner Vorstellung sollen hier vor allem Fahrzeuge der Rio Grande und der Santa Fe zu sehen sein.

Die tunnelreiche Bahnstrecke verläuft hier tief in einem Canyon. Schroffe Felswände sind das Kennzeichen dieser Landschaft. Das Modul stellt die Situation einer Tunnelleinfahrt dar.

Bau des Moduls:

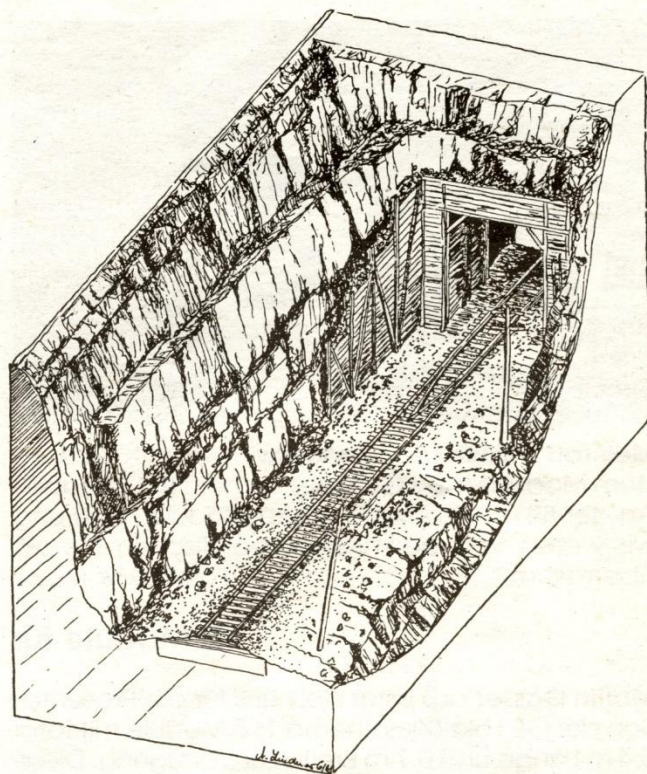
Auf den Modulrahmen wurde eine 18 mm starke, dem Gleisbett entsprechend breite, Tischlerplatte befestigt. Es folgten zwei Korkplatten, eine Pappelspertholzplatte und die vorbereiteten (gefärbten und geschnitzten) Holzschwellen. Mit Spurlehren wurden die Gleisstränge verlegt. Schutzschienen sichern die Tunnelleinfahrt. Die Holzleisten und Rundhölzer von Tunnelportal und Telegrafmasten stammen aus dem Angebot hiesiger Baumärkte und Bastelgeschäfte. Die Felswand wurde aus einzelnen Gipsabgüssen (Formen von Woodland Scenics) zusammengesetzt und mit Airbrush gefärbt.

Weitere Module sind geplant:

- evtl. Modul 2 mit Brücke
- Modul 3 mit Weiche
- Modul 4 Doppelgleis mit Signalen

In ferner Zukunft ist daran gedacht, diese Module in ein Gleisoval einzubinden.

Im Moment 'fahren' auf dem Modul zwei F7A-Units



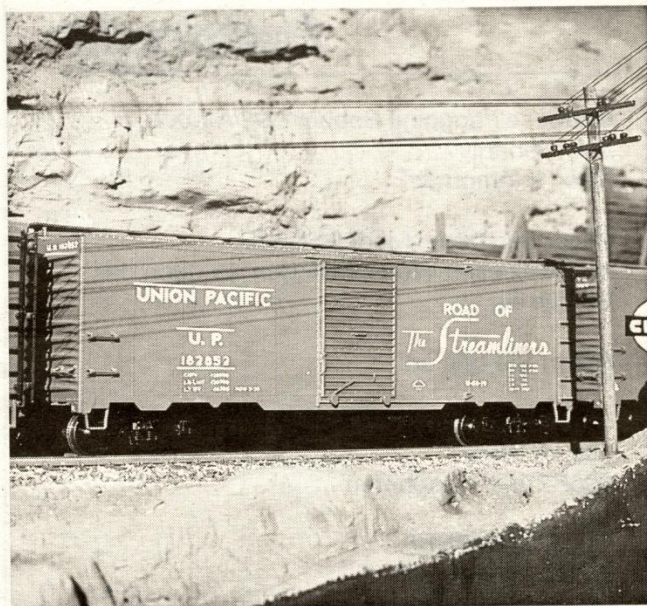
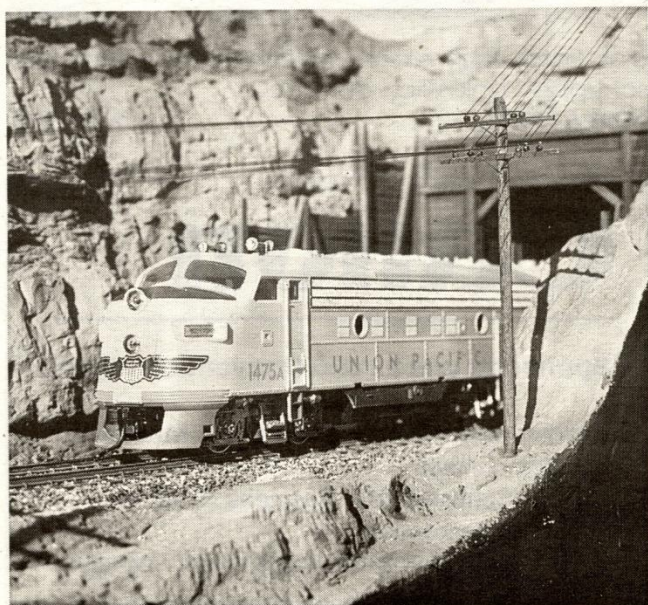
der UP von Atlas - diese werden in absehbarer Zeit gesupert und auf AT&SF Farben umgespritzt. Die Güterwagen stammen von den Herstellern: Atlas/Roco, InterMountain, Red Caboose und Weaver.

Haus A-UG 11

Grösse Modul 1: 100 x 36 cm (Höhe 44 cm)

Text, Skizze und Fotos by Andreas Lindner

Zell im Wiesental, Germany

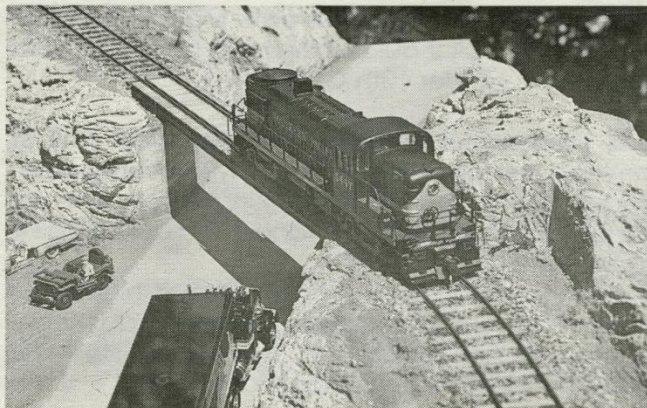


O Module mit Mike's Garage



Meinrad Müller aus Wädenswil war mit dem erstem Modul (Mike's Garage) an der 7th CV dabei. An der 8th CV kamen weitere Module hinzu und wir waren von den vielen realistischen Details überrascht.

Fotos by M. Müller



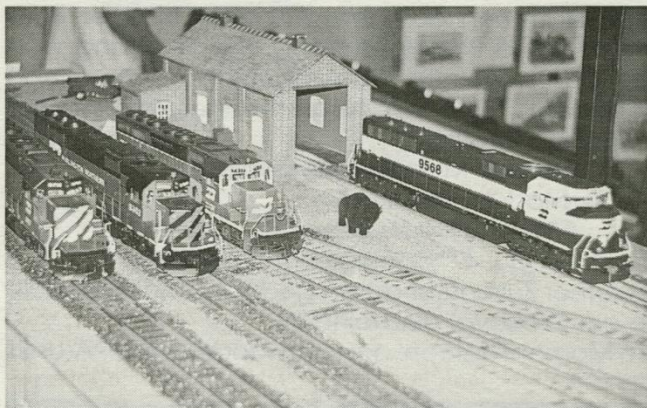
In der Zwischenzeit wurden die Module durchgestaltet und bieten eine enorme Vielfalt an selbstgebauten und modifizierten Gebäuden. Auf 14 m Länge kommt der Betrachter nicht mehr aus dem Staunen heraus.

Haus A-UG 10

O Module für den GE Corner

Martin Gasser aus Uster stellt uns für die Präsentation der GE Loks (Kleinthema 1) 5 Module mit total 5,4 m Länge und 0,7 m Breite zur Verfügung. Diese Module passen in die grosse Modulanlage der Herren R. Heeb, K. Fust und J. Winteler. Ein Teil konnte bereits an der 8th CV mit Rangierbetrieb vorgeführt werden.

Nun werden die Module von M. Gasser als Vitrinen-Ersatz eingesetzt (wie bereits an der 9th CV für den EMD Corner). Nutzbare Gleislänge: ca. 23 m



Das Foto zeigt einen Ausschnitt mit dem Lokschuppen anlässlich der 9th CV.

Haus A-OG 61

Foto by W. Meer

Lamprecht
Aircargo

Caboose? Logging Bobber? DDA40X?
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
8058 Zürich-Flughafen

Tel 01-816-2512
Fax 01-816-4212

Canon

Sponserte uns 22'000 Convention Flyers.

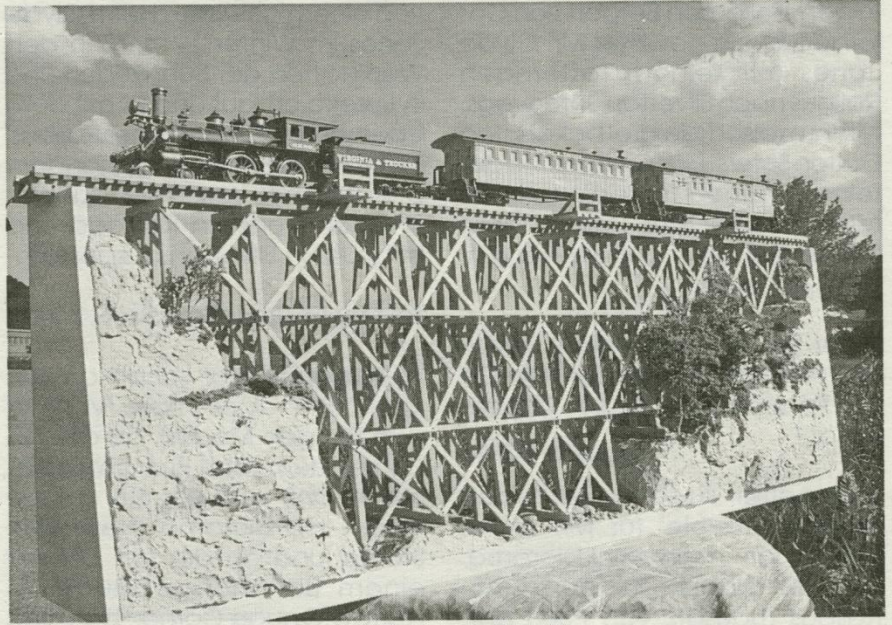
Printed on modern Canon Copy Machines!
for infos contact:
Canon (Schweiz) AG, Business Systems
8603 Schwerzenbach

Tel 0848-833-835 Fax 01-825-8599

Brücke über den Dead Horse Canyon in Spur O

Beginnen wir zuerst mit der Vorgeschichte:

Im Wilden Westen wurde eine 48 m lange und 19 m hohe Brücke (Wood Trestle) über einen Canyon gebaut. Ein verfolgter Bankräuber versuchte, mit seinem Pferd über diese Brücke zu entkommen. Doch das Pferd hatte Pech und der Räuber verlor sein Pferd. Dafür bekam der Canyon einen Namen: **Dead Horse Canyon!**



Auf der Brücke steht ein 'Old West Train' der Virginia & Truckee mit der Lok 'Reno' 4-4-0 von Rivarossi und 2 Personenwagen von Lionel.

Das Brückenmodul war Teil einer Rundumanlage unter der Decke des Wohnzimmers. Die verwendeten Materialien waren: Holz, Styropor und Gips. Die Bauzeit verschlang rund 30 Stunden. Die Brücke ist 100 cm lang und 40 cm hoch.

Haus A-UG 12

Text und Foto by

Peter Rychener, Dottikon

Cars + Trains - der neue Modell-Shop in WINTERTHUR

- Modellbahnen Spur 0 - div. Marken - Zubehörmaterial - Gleise
- Modellbahnen Spur II m - MAGNUS - Zubehörartikel - Gleise
- Modell-AUTOS div. Marken - von 1:8 über 1:18, 1:24, 1:43, 1:87 bis 1:160
- AUSLAUFPOSTEN von Modellbahnen + Modell-Autos zu vorteilhaften "Schnäppchen" -Preisen - lassen Sie sich überraschen !
- USA-MODELLE von BRAWA-Life-Like / KATO / STEWART / u.a.m. USA-Auto-Modelle in grosser Auswahl und div. Masstäben
- Offen: DIENSTAG- + DONNERSTAG- Nachmittag 13.30 - 18.30 Uhr
SAMSTAG ganzer Tag 09.00 - 16.00 Uhr

Wir freuen uns auf Ihren Besuch !

**8400 Winterthur
Wülflingerstrasse 11**

Cars + Trains

wo es exclusive AUTO- + EISENBAHN-MODELLE gibt !

Double Trouble - Mini Diorama in On3

In den einsamen Bergen von Colorado ist ein gewisser Mr. Clyde Jones mit seinem ratternden Railbus nach Silverton unterwegs. Mit ihm reisen die drei bekannten Dalton Sisters. Das Getratsche der feinen Damen über die reichen Minenbesitzer der Region geht ihm unglaublich auf die Nerven, als auch noch . . .

Mehr sei hier noch nicht verraten! Kommen Sie an der 10th CV vorbei und lassen Sie sich überraschen!

Haus D-EG 83

'Doppelter Ärger' oder eben 'Double Trouble' für Mr. Jones nenne ich mein Mini-Diorama, das als Display für den On3-Railbus (Bausatz von PSC) entstanden ist. Der abenteuerliche Schienenbus wurde tatsächlich

von einem gewissen Herrn Clyde Jones im Winter 1914/15 in den Werkstätten der Sunnyside Mine in Eureka erbaut und ist mit dem Übernamen 'Casey Jones Railbus' in die Geschichte eingegangen. Das Original verkehrte auf der Silverton Northern Railroad und ist heute in Silverton ausgestellt.

Text by Andreas Schlauch, Zürich

A. Schlauch war schon an der 6th CV mit einer Vitrine 'Vom Kit zum fertigen Modell', an der 7th CV mit dem 'Chili Branch' Diorama in On3 und der 8th CV mit einem HO-Diorama 'New York Stories' und an der 9th CV mit einem Bahnhofsgebäude im Narrow Gauge Corner beteiligt. Er ist für einen sehr hohen Detaillierungsgrad bekannt.

Exclusive Modellbahnspezialitäten in den Baugrößen HO, N und Z finden Sie nach der 10th Convention an jedem Samstag, zwischen 13.00 und 16.00 Uhr, in unserem neuen Ausstellungsraum, erstmals am 17. Oktober 1998. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

the ENGINE-YARD

Modell-eisenbahnen by

Thomas Rothenhäusler
Buttenaustrasse 16

CH-8134 Adliswil

Tel./Fax 01 / 710 28 58

FEATHER PRODUCTS

300m² Exklusiv US-Modellbahnen und Spezialartikel



Suchen Sie *KATO*-Modelle in HO + N ?
Wir haben noch vergangene Loks lieferbar!

EMD SD-40 Diesel HO sFr.199.00

37-013	Burlington Northern	green	6335
37-01J	BN white face	green	7306
37-01K	BN white face	green	7309
37-01G	AT & SF early	blue	1705
37-01H	AT & SF early	blue	5008
37-01L	Canadian National	black/red	5001
37-01M	Canadian National	black/red	5006
37-01N	CB&Q (Burlington Route)	red/white	875
37-01P	CB&Q (Burlington Route)	red/white	882

GE Diesel C44-9W HO sFr.279.00

K-1207	Canadian National	black/red	# none
K-1303	CSX	grey/blue	# 9009
K-1304	CSX	" "	# 9024
K-1209	Southern Pacific	grey/red	# keine
K-1309	Union Pacific	yellow/grey	# keine

Fragen Sie nach weiteren Modellen z. B.
SD-45, GP-35, NW-2, E-8, PA-1, RS-3 usw.

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

FEATHER's US-Modellbahn Shop
Hermetschloostr. 75 Postfach CH-8010 Zürich
Tel: 01 433 14 54 Fax: 01 433 14 64
Homepage: www.feather.ch **E-Mail:** feather@bluewin.ch

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

Albula Summit der Albula and Landwater Railway in On3

Auslösender Faktor für den Bau der Station Albula Summit war die 9th Convention, denn bereits bei der Rückfahrtbeabsichtigten wir, an der 10th CV teilzunehmen.



Im Frühjahr 1997 begann ich damit, für die geplante On3-Anlage einen Wasserturm zu erstellen. Hierfür hatte ich mir einige Zeit vorher einen Bausatz von Gloor Craft beschafft, der jedoch einen regelspurigen Tank zum Vorbild hatte und mir persönlich nicht gefiel. Daher wurde dieser Bausatz als reines Materialpack verwandt und ein Watertank nach schmalspurigem Vorbild daraus erstellt. Bei der Erstellung des neuen Daches wurde ich durch meinen Freund Lex Parker aus Canada via eMail unterstützt. Lex hatte für seine - inzwischen abgebrochene - erste

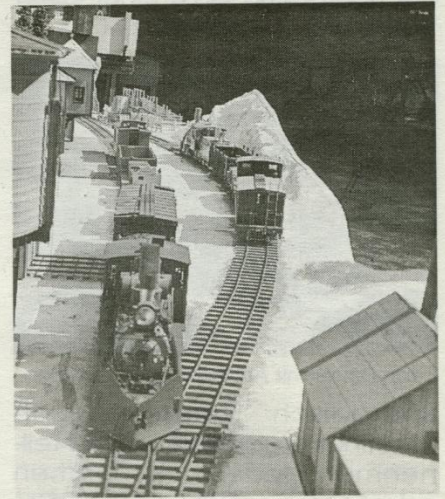
On3-Anlage mehrere Wassertanks gebaut und hat sehr gute Vorbildkenntnisse. Innerhalb von 3 Monaten entstand dann der auf den Modulen eingebaute Watertank.

Anlässlich unseres gemeinsamen USA-Besuches erhielt ich dann von Louis Ullian aus Florida ein 'scratch-built' gebautes Modell der D&RGW Station Tennessee Pass. Dieses Gebäude und der Wasserturm stellte dann die Basis für die gezeigte Station 'Albula Summit' dar.

Nachdem wir die vorläufige Zusage für unsere Teilnahme erhalten hatten, baute Georg die Rohbaumodule, die ich dann anfang Januar zu mir holte. Anschliessend wurden die Gleise (Code 83) auf 3 x 5 mm Abachi-Schwellen (verwittert) verlegt und die Weichen aus DARR-Bausätzen (1:6) eingebaut. Versch. Versuche, Weichenstellhebel mit von der Weiche angetriebener Drehbewegung funktionsfähig einzubauen, scheiterten, so dass Harp Switchstands Verwendung fanden. Die Weichen werden mit Handantrieben von Bear Valley Railroad Supply betätigt, die sehr gut funktionieren.

Zur weiteren Ausgestaltung des Bahnhofs fanden neben dem überarbeiteten Bahnhofsgebäude (neuer Anstrich, neues Dach mit Builders in Scale Holzschindeln, Einbau fehlender Fenster, Trimboards und Supports für die Bay) und dem Wasserturm folgende Gebäude Verwendung: Pumphouse Forks Creek und Rico-Handcar-Shed (Design-Tech), Outhouses und Lizard Head Bunk House (Building and Structure Co.). Schlussendlich wurde noch ein Stockyard installiert, der zwar auf einem Bausatz von BTS basiert, aber ebenfalls stark modifiziert wurde. Als Basis wurden die Loading-Chutes von Georgetown (C&S, Colorado) nach den Plänen von Harry Brunk

aus seinem Buch 'Up Clear Creek on Narrow Gauge' genommen, jedoch eine zusätzliche Rampe für die Rindvieh-Verladung hinzugefügt.



Anschliessend wurden die Module wieder nach Bonn verbracht, wo Georg dann bis zur CV die Landschaftsgestaltung und die Alterung der Gebäude vornehmen wird.

Thema der drei Bahnhofsmodule mit einer Gesamtlänge von 3 m und einer max. Tiefe von 0,6 m ist eine Pass-Station mit einem Siding, das gleichzeitig der Viehverladung dient. Für die Zukunft ist geplant, diese Station mit einigen Streckenmodulen zu ergänzen.

Gefahren wird im Digitalsystem mit Trix-Selectrix.

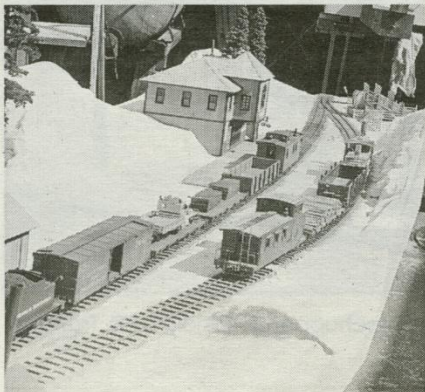
Haus D-EG 84

Text und Fotos by **Hubert Wetekamp**
Plan by **Georg Wolter**

Eigentümer: Hubert Wetekamp, D-Werl
Georg Wolter, D-Alfter

Kontaktadresse:
Hubert Wetekamp, Weststr. 42,
D-59457 Werl

Tel: +49-2922-3647, Fax: +49-2922-3718
eMail: hubert.wetekamp@t-online.de



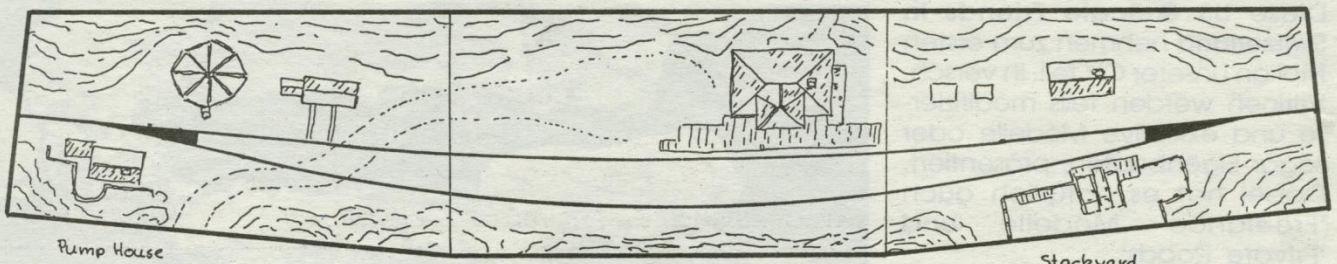
Watertank

Section Carshed

Depot

Outhouses

Bunkhouse

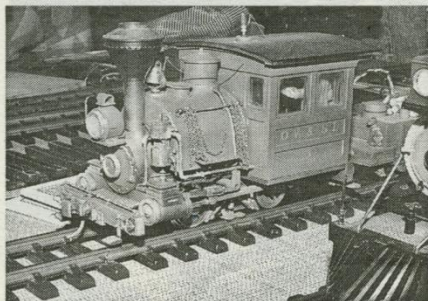


Pump House

Stockyard

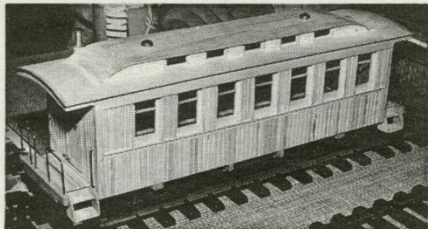
US G-Scale Friends in Switzerland

Unter der Leitung von **Heinz Däppen**, Solothurn und **Ruedi Tschanz**, Mühledorf haben sich etwa 24 Schmalspurfreunde in der Spurgrosse G zu einer losen Vereinigung formiert.



8-ton Porter mit Airbrake by H. Däppen

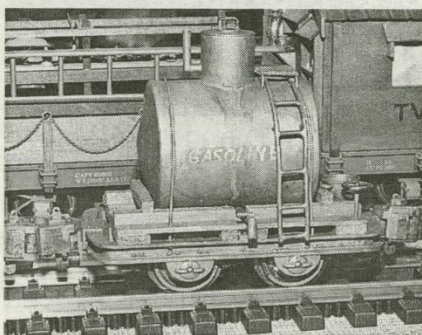
Sporadisch werden auch Meetings organisiert, wo die Teilnehmer Modelle mitnehmen oder Fotos gezeigt und Dias projiziert werden. Regelmässige Clinics an diesen Meetings lösen bei den Teilnehmern oft neue Projekte aus und natürlich gibt es immer einen regen Gedankenaustausch über die NG Szene. Sporadisch werden zusätzlich Workshops organisiert, mit Themen wie Airbrushing/Weathering (keiner ging nach Hause ohne Spritzpraxis) oder Digital zum Fahren auf Sicht und Ausnützen der Funktionen zur Betätigung der Geräuschmodule.



Short Coach, Eigenbau aus Holz by A. Zimmermann

Diese **US G-Scale Friends in Switzerland** nehmen zum ersten Mal an unserer CV teil. In versch. Vitrinen werden teils modifizierte und exklusive Modelle oder sogar Eigenbauten, präsentiert. Dabei hat es natürlich auch 'Freelance' Modelle und 'Private Roads'.

Bei vielen Modellen werden Zurüstteile von Ozark, Simpson und Trackage eingesetzt, wobei gewisse Teile auch selber angefertigt werden müssen. So hat z.B. H. Däppen, wie einige seiner 'Friends', eine eigene Bahngesellschaft; die OV&SL = Oak Valley & Silver Lake. Die Freilandanlage, mit 8 Min. Fahrzeit von A nach B, und einem umfangreichen Schattenbahnhof, widerspiegelt die typischen Attribute der Schmalspurbahnen Colorado.

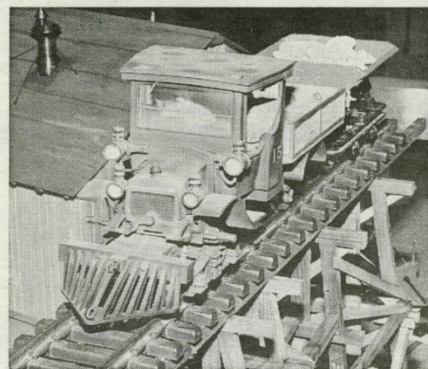
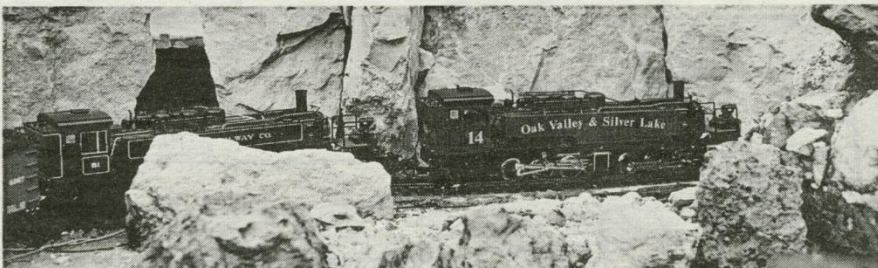


Gasoline Car der Grizzly Mountain Mining & Co. RR by M. Kaiser

Die meisten Fahrzeuge werden auch technisch verändert (Rauchöl-Reservoir, Geräuschelektronik, Digitaldecoder, zusätzliches Gewicht und Stromabnahme durch Kugellager). Alle Fahrzeuge werden regelmässig auf den hauseigenen Garten- und Innenanlagen gefahren und haben auch schon Regengüsse hinter sich. Bei einem tödlichen Unfall einer Schnecke muss die Lok nachher gründlich gewaschen werden!

Haus B-OG 65

Double Header im Weyerman's Yard, Layout by H. Däppen



Railtruck der OV & SL by H. Däppen

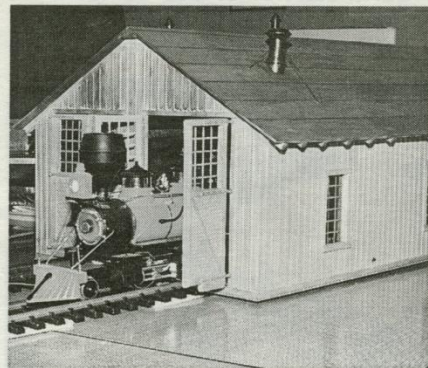
Folgende Herren werden Modelle ausstellen:

- Rolando Bonvicini, Sulz-Rickenbach
- Heinz Däppen, Solothurn
- Simon Däppen, Solothurn (9-jährig)
- Hans Kathriner, Landschlacht
- Cla Neff, Waltenschwil
- Ruedi Tschanz, Mühledorf

Kontaktadresse:

Heinz Däppen, Pappelweg 10
4500 Solothurn Tel 032-623-9370
Fax 032-623-6082

Alle Fotos by Cla Neff



Lockschuppen 2-ständig by R. Tschanz

The Great John Timber Railroad in Spur G

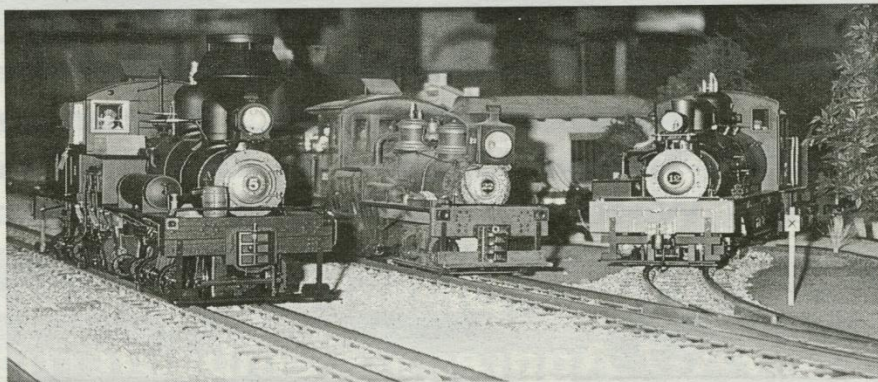
Guy Tyteca aus Belgien ist bereits seit der 8th CV (1994) an unseren Conventions als Aussteller dabei.



Seit ihrer letzten Teilnahme an der 9th Convention von 1996 in Adliswil hat sich die Great John Timber RR erfreulich entwickelt. Dank intelligenter Nutzung im forstwirtschaftlichen Bereich konnten die so erzielten Gewinne in die Beschaffung neuen Materials investiert werden. Dies hat erlaubt, die ältesten Lokomotiven - von denen einige nahe am Einsatzende sind - etwas zu entlasten. So konnte eine neue Shay von Bachmann sowie eine beeindruckende Reihe von LGB-Disconnect Log Cars beschafft werden, die alle superdetailliert und gealtert sind.

Dieses Jahr, speziell für die 10th CV, konnte eine weitere Ergänzung in Form einer 2-Truck Shay (LGB-Aster) ausgehandelt werden. Diese Leihgabe einer Lokomotive aus dem Besitz von Georges Genayne, CH, ebenfalls Mitglied des Club Romand de Chemin de Fer Miniature IIm (US Section = IIn3) zeigt die guten Beziehungen zwischen den schweizerischen und belgischen Liebhabern der speziellen Sparte Holzfällerbahnen im G-Massstab.

Anhand von vier Shays wird deren Entwicklung gezeigt: Von der kleinen 13-ton bis zur imposanten 65-ton. Auch die übrige Flotte darf sich sehen lassen: Eine 2-truck Climax mit handgefertigten Drehgestellen, ei-



nige Porter auf Lehmann-Basis, auch die berühmte Kluge mit Stehkessel, die dieses Jahr eine kleine Schwester bekommen hat, sowie natürlich eine Reihe von Railcars und Schienenbussen.

Zudem ist die Galloping Goose No. 5 fertig geworden. Vollständig handgefertigt und das Ergebnis einer 3-jährigen Zusammenarbeit von drei Personen, wird dieses Gelenkfahrzeug gestatten, die Holzfäller rascher an die einfacheren Schlagplätze in den Wäldern zu befördern. Auch einige zusätzliche Strassenfahrzeuge wurden aus handelsüblichen Modellen durch umfassende Nacharbeit angefertigt, so u.a. ein neuer Mack Log Loader und einige Raupenfahrzeuge der Marken Best und Cat. Ebenfalls beachtenswert ist ein kleiner Speeder.

Für die 10th CV ist der GJT damit beschäftigt, als grosse Neuheit einen handgefertigten McGiffert Log Loader fertigzustellen. Es handelt sich dabei um ein eigenartiges Ladegerät für Baumstämme, welches rittlings über dem Gleis sitzt und sich mit eigenem Antrieb langsam fortbewegen kann. Die zu beladenden Skele-

ton und Disconnect Log Cars fahren zu diesem Zweck unter dem Log Loader durch.

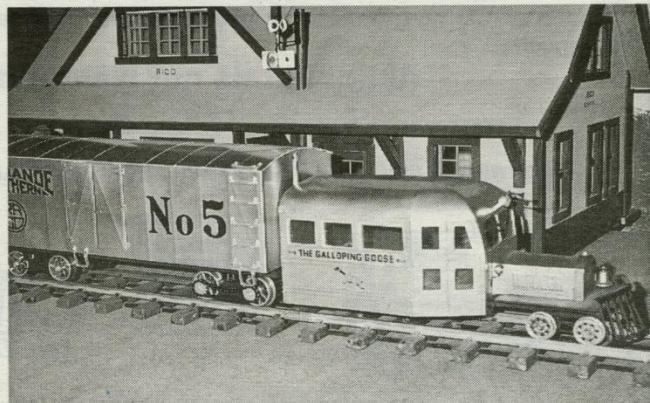
Der an der 9th CV eingeweihte Ausbau des Saloons erfreut sich noch immer sowohl bei den Holzfällern als auch beim Publikum grosser Beliebtheit. Neue Pensionärinnen sind eingetroffen . . .

Zur Erinnerung: Die GJT (Great John Timber RR) ist eine modulare Anlage im Massstab G (1:22,5), die den räumlichen Verhältnissen bei Ausstellungen angepasst werden kann. Sie stellt eine Waldbahn mit einer Spurweite von 3 Fuss dar, die in den frühen 30-er Jahren im Südwesten Colorados, am Fusse der Rocky Mountains angesiedelt ist.

Die GJT RR ist Mitglied einer ganz neuen Vereinigung von vier belgischen, französischen und schweizerischen Modellbahnern unter dem Namen DALTON, welche die amerikanischen Holzfällerbahnen im Massstab G pflegen.

DALTON = Dauntless Addicts of Logging Trains Operating on Narrow Gauge.
Haus B-OG 68

Fotos und Text by Guy J. Tyteca
Translation by Dieter Stehli



NOT ONLY ROCKIES. WE HAVE IT ALL. The Items in G - Scale.

**Aristocraft / LGB / Bachmann (Shay !)
USA-Trains / HLW / ex Delton / Livesteam / PIKO
Pola / Walthers / Locoline / Digitrax / Accucraft etc.**

**LIVE - Diesel in Aristocraft + LGB
ZB. FA-7 Aggregate einbaufertig, Funkgesteuert**

**Besuchen Sie unser Center in Sissach, A2 Ausfahrt Sissach.
Öffnungszeiten: Di-Fr 14-18.30 / Do auch 10-12 / Sa 9-16 Uhr**

SEMAPHORE AG

Grosse Modellbahnen (G)

Gerbegässlein 1 CH-4450 Sissach / BL
☎ 061-971-4121 / Fax 061-971-4168



**TRAINMASTER BY WERNER MEER SEESTR. 135 CH-8802 KILCHBERG
US-RAILROAD-SHOP KILCHBERG PHONE 01-715-3666 FAX 01-715-3660**

TRAINMASTER and CHICAGO MODEL INTERNATIONAL are proudly presenting: **The Sounder Station Special!**

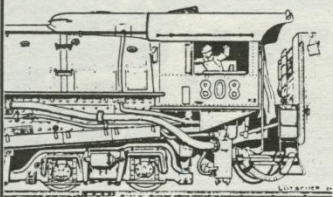
10th CV Jubiläumsaktion in Zusammenarbeit mit CMI (Inserat auf Cover beachten).

Wenn Sie an der CV eine 'Sounder Station' kaufen, erhalten Sie gratis einen Trafo Typ 20M (Fahrgerät), alles anschlussfertig inkl. Netzgerät 220 V. Endlich gibt es ein Gerät, wo Dampf- und Dieselgeräusch in einem Gehäuse vereint sind. Die Geräusche laufen synchron zur Geschwindigkeit der Modelle durch Einspeisung vom Gleis (bestehender Trafo) oder manuell. Zusätzlich gibt es ein Modul für den Lokeinbau für 'On-Board' Geräusche (Speisung mit 9 V Batterie, nicht im Lieferumfang). Die Übertragung erfolgt drahtlos durch die Schienen. Zudem: 2 Steam Whistles, 2 Diesel Horns, 2 Glocken, Kupplungsgeräusch, Rail Click (Schienenstoss-Ton). Das Ganze kann auch ohne Fahrbetrieb (stationär) betrieben werden. Eingebauter Lautsprecher, Anschlüsse: LS-Ausgang, Verstärker-Ausgang, Eingang für Tape oder CD und Trafo. Bitte beachten: Die 'Sounder Station' ist kein Trafo (Fahrgerät), sondern erzeugt nur Geräusche!

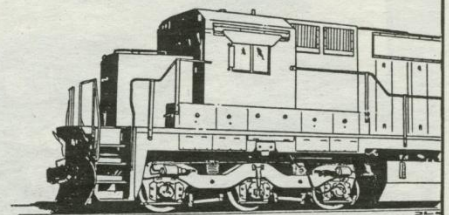
Aktionspreis nur während der 10th CV: sFr. 350.- inkl.

Demo im Haus A-OG

Nachwievor sind auch die beiden separaten Dampf- und Dieselgeräusche lieferbar zu je sFr. 95.-.

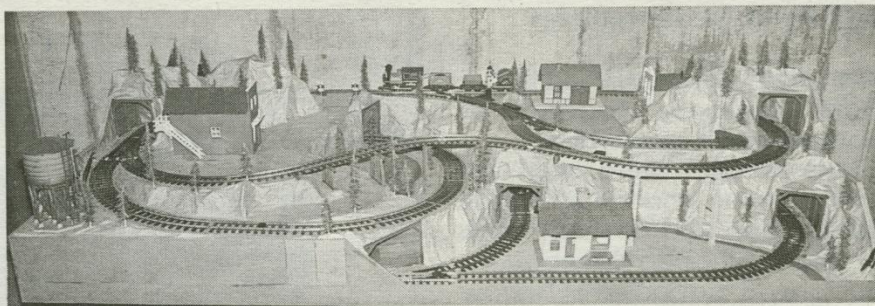


CMI
INCORPORATED



AR & T R.R. Kleinanlage in Spur G mit Sound

Günther Garn aus Elchingen, Germany zeigte bereits an der 9th CV eine Kleinanlage in Spur Z zum Thema 'Tehachapi Loop'. Nun macht er von Spur Z einen grossen Sprung zur Spur G.

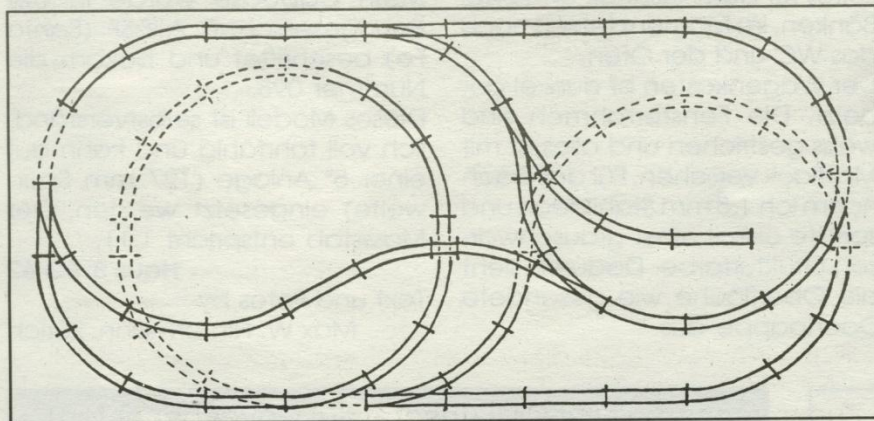


Da ich erst im November nach Colorado kam und die beiden Touristenbahnen 'Durango & Silverton' und 'Cumbres & Toltec' schon Winterpause hatten, wurde es wieder eine Art Urlaubserinnerung (siehe 9th CV-Guide auf Seite 65).

Für die nun mehr verkehrenden Schmalspurzüge in meinem Hobbykeller sollte die Anlage mit 3,2 auf 1,7 m auch diesmal nicht viel

Platz in Anspruch nehmen. Äusserst günstig kam ich an Playmobil-Schienen heran, hatte aber schon vorher eine Startpackung von LGB, The Big Train. Zwei übereinanderliegende Kehrschleifen verbunden mit einer Gleiswendel sollte die Haupt-

strecke werden. Später kamen noch zwei integrierte Ovale hinzu. Das untere dient als eine Art Schattenbahnhof. Dadurch ist 4-Zug-Betrieb möglich, wobei jeder Zug 40 m Fahrstrecke zurücklegen muss, bis er wieder am seinem Ausgangspunkt ankommt.



Falls ich später mal eine Freilandanlage im Garten baue, wurde diese Anlage nur aus Holz, Pappe, Sägespäne und Packpapier zusammengeleimt, um sie dann, nach entfernen von Gleisen, Kabel und Zubehör, ohne viel Mühe im Kachelofen entsorgen zu können.

Text, Plan und Foto by
Günther Garn

Haus B-OG 67

REVALDA DISTRIBUTION IN EUROPA AB LAGER EG + CH

REVALDA RAIL	HLW HARTLAND	AMERIKANISCHE DAMPF UND LOG-LOKOMOTIVEN
	ACCUCRAFT	4-ACHS PERSONEN- UND GÜTERWAGEN AUS ZWEI EPOCHEN
	ARISTO CRAFT TRAINS	AMERIKANISCHE DAMPF- UND LOG-LOKOMOTIVEN REO-BUS
	ARISTO CLASSICS	AMERIKANISCHE DAMPF UND DIESELLOKOMOTIVEN
REVALDA R/C	ARISTO TRAIN ENGINEER	PERSONEN- UND GÜTERWAGEN AUS DREI EPOCHEN IN 13 ARTEN
	LOCOLINC KEITHCO	UND VIELEN BAHNGES. NAMEN SOWIE SPEZIALWAGEN
REVALDA SOUND	KIT SYSTEM	ANLAGENAUSSTATTUNG HÄUSER BRÜCKEN FIGUREN TIERE
REVALDA TRACK	TdV-A2LINE	DIGITALE FUNK FERNSTEUERUNGEN IM 27 MHZ-BAND
REVALDA TRON		2 KANAL 10 CODES 50 FUNKTIONEN SYSTEM
REVALDA CONTROL		DIG. FUNKFERNSTEUERUNG IM 40 MHZ-BAND
		BIS 64 LOKADRESSEN UND BIS 256 FUNKTIONEN
		DIG. US + EU DIESEL AND STEAM SOUND
		2 KANAL AUDIO SYSTEM UND ZUBEHÖR
		REVALDA-EDELSTAHL GER. SCHIENEN 15 30 60 90,120 150 UND
		300CM GEB. SCHIENEN 15 30 45 60 CM RADII 60 BIS 250 CM
		WEICHEN R3 22,5° UND IN VORBEREITUNG R7 13,5°+R8 8,5°
		ELEKTRONISCHE ZUBEHÖRTEILE ZU R/C UND SOUND
		NETZGERÄT PRIM. 230 VAC SEC 18 VDC GEGLÄTTET 3,5 A
		FAHRREGLER INPUT 16-18 VDC OUTPUT 22 VDC 5A AMPL. MOD.

REVALDA AG, GEWERBESTRASSE 24, POSTFACH 27, CH-4113 ALLSCHWIL 2; ILL. PREISLISTEN ANFORDERN
TEL 061 481 85 85 FAX 061 481 95 41 E-MAIL RBahn @ REVALDA.COM INTERNET WWW.REVALDA.COM

Der legendäre Wood Caboose

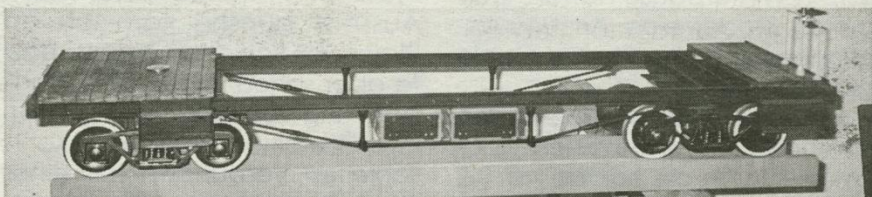
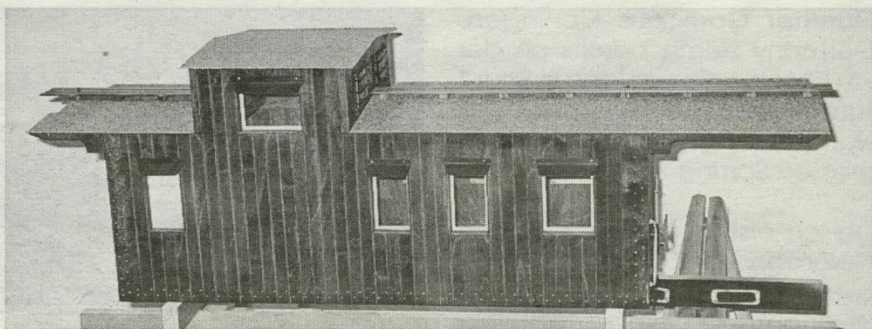
Built by M. W. Hintermann

Aus vielen Wildwestfilmen ist der Holz Caboose legendärer Schlusswagen geworden.

Dieser Wagen hatte mich immer fasziniert und ich suchte in Zeitschriften und Büchern nach Vorlagen für einen Nachbau. Im Buch No. 3 'Caboosees of Narrow Gauge Railroads' wurde ich fündig. Caboose No. 404 der Rio Grande Southern, Baujahr 1902-1908 war mein Vorbild.

Zuerst baute ich einen Stahlrahmen aus einem U-Profil mit div. Verstärkungen. Daran montierte ich 2 Drehgestelle in 5" Grösse vom Type: US-KIT Symington Gould Truck.

Der Aufbau des Wagenkastens besteht aus 15 mm breiten Sperrholzstreifen, welche aneinandergesetzt sind mit sep. Fensterrahmen und Plexiglas-scheiben. Viele Details, Geländer, Treppen, Handläufe und Lampen habe ich nach Vorbildern angefertigt und eingebaut. Die Inneneinrichtung besteht aus zwei Betten, Werkzeugkasten,



Leiter für den Ausguck und zwei Bänken. Im Moment fehlen noch das WC und der Ofen.

Der Wagenkasten ist dunkel gebeizt. Die Fensterrahmen sind weiss gestrichen und alles ist mit Mattlack versehen. Für das Dach nahm ich 1,5 mm Stahlblech und spritzte es mit einer grauschwarzen Strukturfarbe. Dadurch sieht die Oberfläche wie gesandete Dachpappe aus.

Mein Caboose wurde in der Bahngesellschaft: AT&SF (Santa Fe) beschriftet und bekam die Nummer 098.

Dieses Modell ist selbstverständlich voll fahrfähig und kann auf einer 5" Anlage (127 mm Spurweite) eingesetzt werden. Der Massstab entspricht 1:11.

Haus B-EG 62

Text und Fotos by
Max W. Hintermann, Zürich

PAPETERIE
OFFICE

ART
COMPANY

Sponserte uns den Truck für Transporte

OFFICE & ART Company Offco Ltd
Albisstrasse 2 8134 Adliswil
Tel 01-710-2800 Fax 01-709-0742*



Western Art Outfitters, Cheyenne Outfitters,
Direkt US Import, Herrengasse 3 + 9, 8640 Rapperswil
Phone 055 210 09 66, Fax 055 210 28 14
Mo.-Fr. 13.00-18.30, Mi. 13.00-20.00, Sa. 09.00-16.00

The Private PRRR Caboose

Der Hobo Pete Rich erstand sich einen alten Wood Caboose, um seinen Lebensabend in Ruhe und in der Eisenbahn zu verbringen. Im Moment ist er nochmals auf Achse.

Da das Thema Caboose, bedingt durch den 1:1 Caboose-Nachbau für die 10th Convention, zum Mittelpunkt wurde, hat unser Caboose Builder im Auftrag für den 50. Geburtstag ein Modell im Massstab 1:10 gebaut. Es entstand ein exklusives Caboose-Diorama mit unzähligen Details und einer sehr realistischen Veralterung auf einer Grundfläche von 52 x 92 cm.

Die Nummer. 50 braucht keine weitere Erklärung und der Name der Bahngesellschaft lautet: PRRR = Peter Rychener Rail Road.

The Builder:

Daniel Wehrli, Wallisellen

The Owner:

Peter Rychener, Dottikon

Text by P. Rychener & W. Meer

Fotos by D. Wehrli

Haus B-EG 63



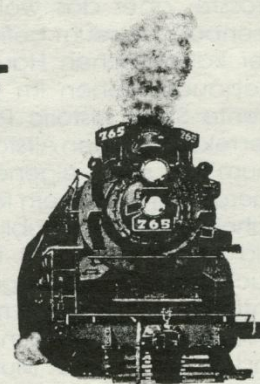
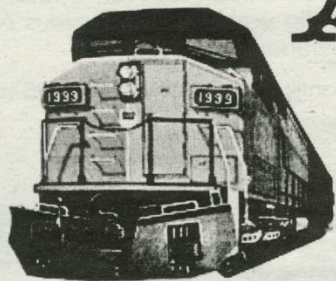
Internationale Modelleisenbahnausstellung

AMERICAN TRAINS

am 6. und 7. November 1999 in

SCHLANDERS
Südtirol Italy

Noch einige Aussteller gesucht
Modelleisenbahnclub Schlanders Tel.:0039/473/730148



ARFS-Trip (ARFS = American Railroad-Fans in Switzerland) 1999 zum ersten:

The Beauty, The Capital and the Beast: RAILFAIR '99

Gluschtigmacher von Roland Kink!

Die Schöne und das Biest, San Francisco und Los Angeles. Zwei Städte, die nicht gegensätzlicher sein könnten, doch die beide in jeden Kalifornien-Reiseplan gehören. Beide faszinieren jeden Besucher. Dazu die Hauptstadt des Golden State, Sacramento. Da hat vor 150 Jahren auf dem Anwesen Neu Helvetien des Schweizer 'Generals' Sutter alles angefangen: Mit dem Goldrausch wurde die Entwicklung des pazifischen Westens der heutigen USA losgetreten. Hier steht auch das wohl schönste Eisenbahnmuseum der Welt. Und im Rahmen der staatsweiten California Gold Rush to Statehood Sesquicentennial-Feiern findet genau dort die **RAILFAIR '99** statt. Darum heisst es für jeden eingefleischten American Railroad Fan in Switzerland: 'Fly West, young man! - California, Railfair '99 calls you.'



Seit meinem ersten Besuch im California State Railroad Museum vor vielen Jahren bin ich nicht davon abzubringen: Vielleicht nicht das grösste, aber das wohl schönste Eisenbahnmuseum befindet sich in der kalifornischen Hauptstadt. 6 Gebäude stehen im Old Sacramento State Historic Park, unweit der rekonstruierten Altstadt. Das Museum hat seine eigene Bahn, die Sacramento Southern Railroad, mit Bahnhof auf dem Public Market in Old Sacramento. Seit 1992 gehört auch Railtown 1897 im gut 80 Meilen entfernten Jamestown mit dazu. Mit seinem erhaltenen Rundschuppen und ebenfalls einer Museumsbahn zählt es zu den absoluten Eisenbahn-Leckerbissen. Railtown 1897 hat nicht zuletzt Dank der kalifornischen Film-

Industrie überlebt. Viele Eisenbahnstreifen wurden hier gedreht, zum Beispiel auch der Klassiker High Noon. Das Museum in Sacramento und Railtown 1897 allein wären eine Reise wert. Und nun kommt noch Railfair '99 dazu. Also nichts wie hin!

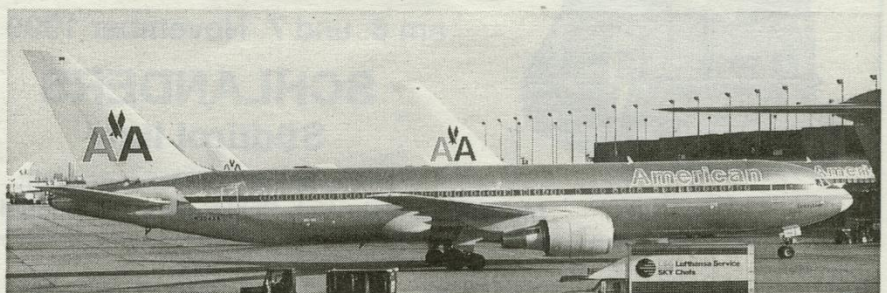
Zum Amerikaner gehören Superlative genauso wie Coke und Hamburger. Auf jeder US-Stadtrundfahrt wird man mit bössartiger Sicherheit auf so weltbewegende Dinge hingewiesen wie etwa 'das einzige fünfeckige Gebäude des Landes mit einem über 50 Meter langen Schrägaufzug'. Und wenn der XY-Turm nicht der höchste der USA ist, dann wenigstens des Staates oder des Countys. Ist Railfair '99 die grösste Eisenbahn-Fete des Jahrhunderts? Lassen wir die Amis in diesem Glauben und erzählen wir ihnen nichts von den Mega-Festern anlässlich von 150 Jahre Schweizer Bahnen. Kamen da nicht an einem Wochenende an die 200'000 Fans nach St. Gallen? Die Grössenordnung stimmt auch für Railfair '99. Die ersten beiden Railfairs fanden 1981 und 1991 statt. Der Zehnjahresturnus wird nun durch die 150-Jahr-Feiern unterbrochen und der Railfair '01 auf 1999 vorgezogen. Während 10 Tagen werden wie 1991 über 200'000 Besucher erwartet. Über 20 Lokomotiven aus den USA und Grossbritannien werden zusätzlich zu den vorhandenen Museumsstücken erwartet, dazu Wagen und Spezialfahrzeuge. Exkursionen, Vorträge, Aufführungen von historischen Ereignissen und weitere Aktivitäten (zum Beispiel die Jahresversammlungen der Railway and Locomotive Historical Society und der National Railway Historical Society) runden Railfair '99 ab. Ein Riesending vom 18. bis 27. Juni.

Mittlerweile steht das **Reiseprogramm** des **ARFS-Trips** fest. Abflug ab Kloten am Samstag, 12. Juni nach Los Angeles, Besuch der Railfair vom 18. bis 23. Juni, Rückflug ab San Francisco am Samstag 26. Juni mit Ankunft in Kloten am darauffolgenden Morgen. Die Railfair ist in ein ausgewogenes Rahmenprogramm eingebettet und die Gruppenreise, obwohl geführt, wird zum individuellen Erlebnis, weil die Teilnehmer nicht in Lotterbussen, sondern in Mietautos unterwegs sind! Wie kam es aber dazu?

Railroadfan Hans Schenk hat im Mai Werner Meer den Vorschlag unterbreitet, an der Convention eine Reise zur Railfair '99 vorzustellen. Maya Travel Inn in Uitikon fungiert sowieso als offizielles Reisebüro und Sponsor eines Fluges an der Convention, und damit war die Organisatorin vorgegeben. Da ich, seit über 20 Jahren immer wieder als Reiseleiter in den USA tätig, Maya Hagenbucher vom Travel Inn durch die gemeinsame Liebe zur Country Music kannte, war das Team bald perfekt und Werner Meer schrieb in den 4. Convention Infos bereits vom **'Official Trip of the American Railroadfans in Switzerland to the Railfair '99, operated by Maya Travel Inn and guided by Roland Kink'**. So einfach kann's gehen.

Maya Travel Inn, Spezialistin für Musikreisen nach Nashville, Memphis und New Orleans verfolgt bei der Organisation von Gruppenreisen die Politik der grösstmöglichen Individualität. Daher die Idee der **Mietwagen** für jeweils 2 bis 4 Personen anstelle von Gruppenbussen. Diese Idee kommt auch der Railfair-Reise zu gut. Man kann auch als nicht hundertprozentig vom Railroad-Bazillus Angefressener mitkommen.

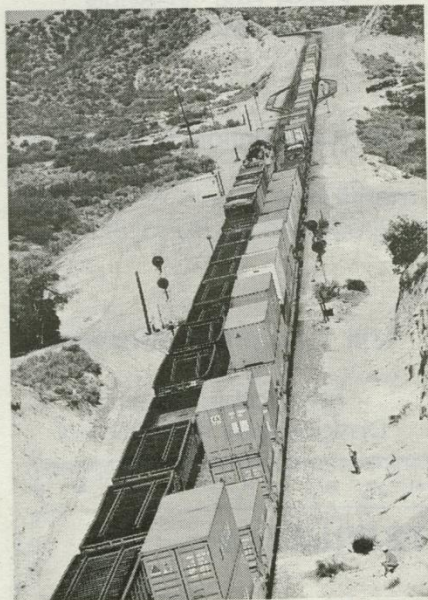
AA wird Sie sicher über den Atlantik bringen! Chicago 10/95 wm



The Beauty, the Capital and the Beast: Railfair '99

Sollte man einmal einen Tag lang auf Dieselgestank und Kohlenstaub verzichten wollen, kann jeder Teilnehmer diesen mit seinem **Mietwagen** unabhängig vom Rest der Gruppe individuell gestalten... So kann auch das Rahmenprogramm rund um die Railfair von Auto zu Auto etwas abweichen. Vorgegeben sind einzig die Übernachtungen in reservierten Hotels. Jeden Morgen wird der Reiseleiter sozusagen das Standardprogramm bekanntgeben, an das man sich dann mehr oder weniger halten kann ausser... 'ich sehe dann heute abend alle im Hotel zur Gallopiierenden Gans!' Und dieses Standardprogramm hat es für den Railroadfan in sich: Durch den Flug in die von Sacramento entferntere **Biest-Stadt Los Angeles** 'müssen' alle mit dem Auto nördlich zur Railfair fahren, und das auch noch mit Umwegen. Doch die lohnen sich!

So ist es möglich, zwei der heissesten **Train-Watching-Spots** in ganz Kalifornien, wenn nicht der USA zu besuchen. Die Fahrt führt von der ersten Übernachtung in Santa Monica erst zum **Cajon Pass**, dann, nach einer Übernachtung in Barstow, zum **Tehachapi Loop**. Diese beiden Namen werden ja wohl jeden Railfan elektrisieren! Nach den Megamergers sehen wir 'nur noch' 2 Bahngesellschaften: UP und BNSF.



Cajon Pass Summit mit Double Stack Containerzug und Worktrain. 4/91 wm

Doch wen kümmert's, wenn dafür manchmal innert zehn Minuten vier Riesenzüge mit Mehrfachtraktionen der modernsten Dieselloks vorbeidonnern!

Tehachapi Loop mit SF Double Stackzug. 10/95 by Melinda Meer



Nach diesen beiden ersten Tagen voller Railroad Action gibt es eine kleine Verschnaufpause an der Pazifikküste. **Monterey/Carmel** ist so etwas wie ein maritimes St. Moritz, ein elegantes Touristenparadies mit umwerfender Szenerie. Hier steht auch das schönste Unterwasser-Aquarium der Pazifikküste. Auf dem Weg nach Sacramento via San Jose wird's dann bei einer Fahrt mit der **Roaring Camp & Big Trees** Railroad wieder ganz eisenbahnerisch. Nach den fünf Tagen Railfair '99 in **Sacramento, the Capital**, stehen zum Abschluss der Reise dann noch zwei Übernachtungen in **San Francisco, the Beauty**, auf dem Programm. Der Tag vor der Abreise wartet dann nochmals mit einem eisenbahnerischen Schmankerl auf, denn er steht ganz im Zeichen der Cable Cars, einem der Wahrzeichen von Frisco. Das Betriebszentrum dieser einzigartigen Strassenbahn ist ein lebendes Museum und eine Fahrt mit einem der Cable Cars über die Hügel hinter zum Fisherman's Wharf ist wohl der krönende Abschluss für alle, die dem Ruf der Railfair '99 nach Kalifornien folgen.

Ich habe Ende Juni Bob Klamm vom Railroad Museum Sacramento beim LGB-Jubiläum in Nürnberg getroffen und mit ihm natürlich über die Railfair '99 diskutiert. Wie das Ganze genau

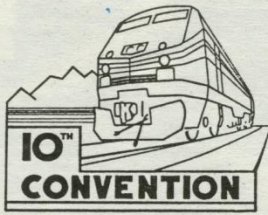
abläuft, welche Loks und Züge anwesend sein werden, welche Parties steigen, welche Exkursionen geplant sind, all das wussten die Leute von der Railfair selbst zu jenem Zeitpunkt (und zur Zeit der Verfassung dieses Gluschtigmachers Ende Juli) noch

nicht ganz genau. Nur, dass es mit Bestimmtheit megagigantisch herauskommen wird. Ich glaube es ihnen! Man darf zum Beispiel annehmen, dass Railtown 1897 während der Railfair nicht nur wie üblich an Wochenenden Dampf macht. Sicher ist jedoch, dass der Napa Valley Wine Train nicht im Programm der Railfair stehen wird. Ebenso wird die Fahrt mit Amtrak von Sacramento nach Reno (mit einer Übernachtung in einem Spielcasino) und zurück nicht im Programm stehen. Diese beiden Exkursionen und die sowieso zur Verfügung stehenden Mietwagen bieten Gelegenheit, den fünf-tägigen Aufenthalt in Sacramento aufzulockern. Wenn man infolge des Riesenangebots an Eisenbahnattraktionen überhaupt auf diese Idee kommt.

Wer nach dieser vierzehntägigen Reise noch nicht genug von US-Trains und noch ein bisschen 'spending money' zur Verfügung hat, kann auf eigene Faust statt ab San Francisco heimzufliegen mit Amtrak nach Chicago fahren und von dort in die Schweiz fliegen. Maya Travel Inn wird gerne solche Spezial- und Zusatzwünsche betreuen. Das genaue Reiseprogramm liegt am **MTI-Stand Haus A-EG 18** an der CV auf. Maya Hagenbucher wird für zusätzliche Auskünfte persönlich anwesend sein.

Convention Souvenirs und Infos der Railroadfans

Wir haben für die 10th Jubilee Convention verschiedene **Fans-Artikel** zum Andenken kreiert. Alles ist bei der **Information im Haus A-EG 16** erhältlich. Dort gibt es übrigens auch die beiden **Country-CD's** von 'Company Time' und 'Train Songs'. Neben der Information bei **MTI** (Maya Travel Inn) können Sie die beiden American Railroadfans Trips für 1999 buchen. Zwei sensationelle Angebote zu interessanten Preisen mit der einmaligen Individualität, da mit eigenem Mietwagen (auf Basis von Doppelzimmer resp. 2 Personen). **The Beauty, the Capital and the Beast: Railfair '99**: 12. bis 26. Juni 1999 zum alles inkl. Preis (ohne Mahlzeiten) nur sFr. 3130.-. (Bitte Seiten 110/111/113 beachten). **Railroading thru the Rockies 1999**: 2. bis 17. Oktober 1999. Leider konnte der Preis bei Drucklegung noch nicht fixiert werden, sollte sich aber im Bereich der Railfair bewegen. (Bitte Seiten 114/115 beachten). Beide Reisen werden von einem erfahrenen 'Tourguide', Roland Kink, begleitet. Alle Flüge mit **American Airlines** - Something Special in the Air. Railfair: Zürich - Chicago - Los Angeles und San Francisco - Chicago - Zürich. Rockies: Zürich - Chicago - Denver - Chicago - Zürich.



10th Convention Pin

sFr. 8.-

weiss/rot/blau/grau mit Silber
Designed by Jürg Lütcher



American Railroadfans Pin

sFr. 8.-

weiss/rot/blau/orange mit Silber
Designed by Max Peter



9th Convention Pin

sFr. 4.-

weiss/grau/braun mit Gold
Designed by Jürg Lütcher



10th Convention Button

sFr. 3.-

mehrfarbig, rund 55 mm
Designed by Ruedi Schai

Convention Info No. 1

sFr. 25.-

A4 quer (260 S.)

Created by J. Lütcher
und H. Schindler

Convention Info No. 2

sFr. 30.-

A4 quer (320 S.)

Created by J. Lütcher
und H. Schindler

10th Convention Guide

A4 hoch (148 S.)

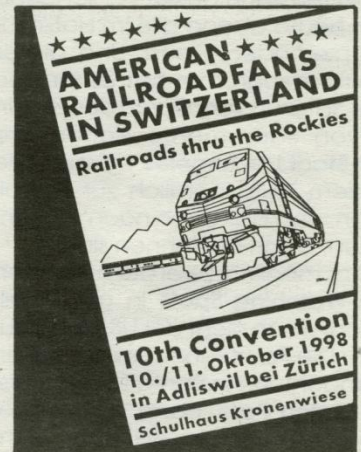
9th Convention Guide

A5 hoch (116 S.)

8th Convention Guide

A5 hoch (108 S.)

Created by W. Meer



10th Convention T-Shirt sFr. 28.-

Grund weiss, Druck mehrfarbig

10th CV Sweat-Shirt sFr. 38.-

Preise exkl. Versand

Designed by Ruedi Schai

10th Convention Mausmatte

sFr. 20.-

mehrfarbig (ohne Abbildung)

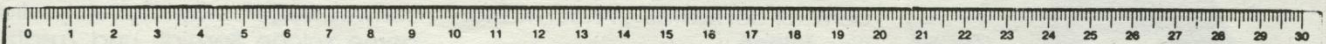
Designed by Ruedi Schai

10th Convention Masstab

sFr. 3.-

mehrfarbig, 30 cm

Designed by Ruedi Schai



AMERICAN RAILROADFANS IN SWITZERLAND

10th Convention

10./11. Oktober 1998

Railroad thru the Rockies



Auf den Spuren der Züge durch Kalifornien: San Francisco, Sacramento und Los Angeles

„American Railroad Fans in Switzerland“ and MTI proudly present:
Californian Railroads: The Beauty, The Capital and The Beast

Die amerikanische Westküste ist ein Paradies für Train-Watching. In 14 Tagen zeigen wir Ihnen alles, was es in Kalifornien zu sehen gibt - und noch einiges mehr. Anlässlich der Feier zum 150. Geburtstag des Staates Kalifornien findet die Railfair '99 in Sacramento statt. Der „Loki“-Journalist Roland Kink begleitet und kommentiert diese Reise der „American Railroad Fans in Switzerland“.

1. Tag, 12.06.1999

Mit American Airlines fliegen Sie von Zürich via Chicago nach Los Angeles. Dort übernehmen Sie Ihren Mietwagen und fahren zum Hotel in Santa Monica, direkt am Strand des Pazifik, wo Sie die erste Nacht verbringen.

2. Tag, 13.06.1999

Im Mietwagen fahren Sie via San Bernardino zum Cajon Pass, einem der schönsten Train-Watching-Plätze in Kalifornien. Die doppelspurige Hauptlinie wird von der BNSF Burlington Northern Santa Fe und der Union Pacific benützt. Der „Southwest Chief“ von Amtrak überquert den Pass im Dunkeln. Weiter geht es zur Übernachtung nach Barstow.

3. Tag, 14.06.1999

Heute erwartet Sie ein weiterer Höhepunkt der Reise - der Tehachapi Loop. Von langen Zügen sieht man bei diesem Spiraltunnel die Lok über die hinteren Wagen des Zuges fahren. Nach Möglichkeit besuchen Sie auf Ihrem Weg nach Bakersfield, wo Sie übernachten, die Barstow Diesel Shop-Werkstatt.

4. Tag, 15.06.1999

Sie nehmen nach Wunsch entweder den Highway oder die Scenic Route zurück an die Küste nach Monterey, wo Sie übernachten. Monterey ist bekannt für das schönste Unterwasser-Aquarium der Westküste.

5. Tag, 16.06.1999

Wollen Sie Clint Eastwood treffen? Der Schauspieler war

früher einmal Bürgermeister von Carmel, das Sie auf Ihrer Fahrt auf dem berühmten 17-Miles-Drive besuchen. Danach verlassen Sie die Küste und fahren ostwärts Richtung San Jose. Unterwegs besichtigen Sie die Roaring Camp & Big Trees Railroad, eine Schmalspur-Dampfbahn. Die Nacht verbringen Sie in San Jose.

6. Tag, 17.06.1999

Geniessen Sie einen ruhigen Vormittag in San Jose und fahren Sie dann der San Francisco Bay entlang ans Ziel Ihrer Reise - Sacramento. Hier werden Sie die nächste Woche verbringen.

7. bis 12. Tag, 18.- 23.06.1999

Eine ganze Woche Railfair erwartet Sie. Das Detailprogramm dieser grössten Eisenbahnschau des Jahrhunderts, organisiert vom California State Railroad Museum, wird Ihnen bei der Buchung bekanntgegeben. Während dieser Woche können Sie an zwei fakultativen Tagesausflügen teilnehmen. Der eine führt Sie zum Napa Valley Train, der andere mit Amtrak von Sacramento nach Reno und zurück. Der zweite Ausflug wird von Mitarbeitern des Railroad-Museums begleitet.

13. Tag, 24.06.1999

In einer gemütlichen, etwa dreistündigen Fahrt erreichen Sie San Francisco. Wir empfehlen Ihnen eine Fahrt über die berühmten Brücken der Stadt, bevor Sie Ihren Mietwagen abgeben und in Chinatown zu Abendessen.

14. Tag, 25.06.1999

Ein ganzer Tag in der Golden Gate-Stadt. Sie besuchen das Cable Car-Museum. Wenn Sie wollen, machen Sie eine Bootsfahrt zum berühmten Alcatraz-Gefängnis oder spazieren durch Fisherman's Wharf.

15. Tag, 26.06.1999

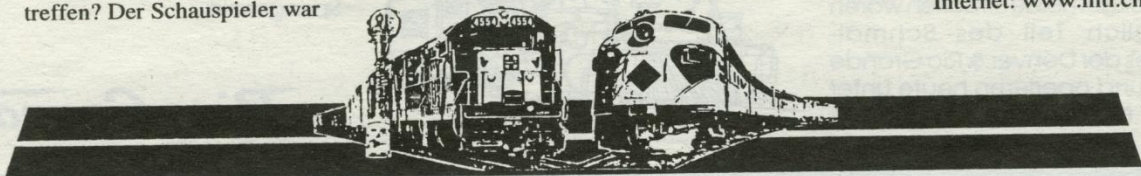
Am Morgen Transfer vom Hotel zum Flughafen. Sie fliegen mit American Airlines via Chicago nach Zürich oder an Ihr nächstes US-Reiseziel. Falls Sie noch zwei oder sogar mehrere Tage Zeit haben, können Sie auch von San Francisco aus mit Amtrak via San Jose nach Reno, Denver oder Chicago reisen und von dort aus nachhause fliegen.

Preis pro Person in
Schweizer Franken inkl. MwSt
auf Basis Doppelzimmer
nur SFr. 3130.-

Ein Fax, ein Anruf oder ein Besuch an unserem Stand an der Convention in Adliswil genügen, und schon haben Sie unseren Flyer samt Preisangaben:



Maya Travel Inn
Music Travel Int'l
Zentrum Waldegg
8142 Uitikon-
Waldegg
Tel (01) 491 41 00
Fax (01) 491 41 10
e-mail: mti@mti.ch
Internet: www.mti.ch



ARFS-Trip (ARSF = American Railroad-Fans in Switzerland) 1999 zum zweiten:

Railroading Thru The Rockies 1999

Gluschtigmacher 2 von Roland Kink

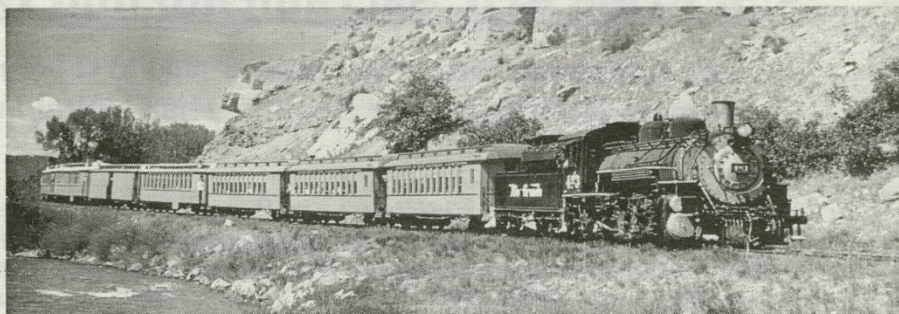
Das Thema der Jubilee Convention 'Railroads thru the Rockies' lässt jedem American Railroadfan (in Switzerland oder sonstwo) das Herz höher schlagen. Da ist 'Main Line Action' die Menge drin, 'Mountain Railroading at its best' und natürlich die unvergängliche Schmalspur-Romantik der Erz- und Holzfällerbahnen Colorados. Man muss nur Stichworte wie 'D&RGW' oder 'RGS' nennen und die Augen schliessen und schon laufen die ganze Filme des wahren Wilden Westens in der Phantasie ab.

RIO GRANDE SOUTHERN

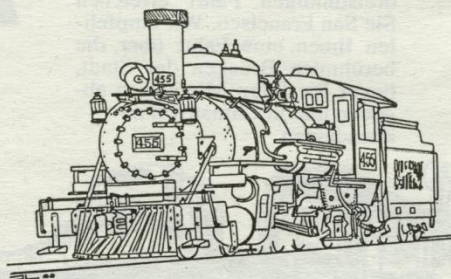
Wenn wir zusammen an der 10th Convention im Modell, sowie in Videos, Filmen, Dias und Präsentationen dieses Thema zelebrieren, dann sollten wir doch . . .

Ja, lasst uns im Herbst 1999 'thru the Rockies railroaden'! Maya Travel Inn bietet auch dieses Abenteuer im kommenden Jahr an.

Die Drei-Fuss-Schmalspurbahnen Colorados trifft man weltweit an - im Modell. Sie üben eine grosse Faszination auf Eisenbahn- und Wildwest-Romantiker aus. Immer wieder werden sie in den Spuren H0n3, 0n3 und G nachgebaut. Die Modelleisenbahner bringen so eine längst vergangene Zeit und längst untergegangene Bahnen wieder zurück zum Leben. Doch halt! Da existieren doch ganz nahe beisammen noch zwei Paradebeispiele der guten alten Eisenbahnzeit in den Rocky Mountains! Keine 160 Meilen trennen Antonito, CO von Durango, CO. Diese beiden Städte sind die jeweiligen Ausgangspunkte der beiden historischen Vorzeigeschmalspurbahnen im Felsengebirge. Beide Strecken waren ursprünglich Teil des Schmalspurnetzes der Denver & Rio Grande Railroad und operieren heute unter anderen Namen. Die Cumbres &



Toltec Scenic Railroad verkehrt über eine 64 Meilen lange Strecke durch die grossartigen San Juan Mountains von Antonito, CO nach Chama, New Mexico; die Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad führt von Durango durch den wildromantischen Canyon des Animas Rivers nach dem 45 Meilen entfernten Silverton. Während die beiden Endpunkte der Cumbres & Toltec verschlafene Nester mit den Bahnhöfen der 'Longest & Highest Narrow Gauge Steam Railroad' Amerikas (Prospekt-Text) die einzigen Attraktionen sind, ist Durango eine pulsierende Gebirgskleinstadt mit überraschendem Shopping-Angebot ('Factory Outlets'). Silverton, der Name sagt alles, ist nach dem Versiegen der Silberminen zu einer reinen Touristenattraktion geworden, genährt von den Passagieren, die mit der Durango & Silverton täglich für drei Stunden in die Stadt gedampft werden. Bars und Souvenirläden erwarten die Fremden, die sich sogar für eine Weile in das echte alte Western-Jailhouse einsperren lassen können. Die beiden Schmalspurbahnen sind wohl der Höhepunkt einer Reise nach Colorado. Doch auch der Rest des Staates geizt beileibe nicht mit eisenbahnerischen Attraktionen erster Güte.



D&RGW Passenger Train im Navajo Canyon am 31.5.66, noch im Regelverkehr. Foto Sammlg. M. Lengacher

Cumbres & Toltec, Durango & Silverton und viel, viel mehr

Eine den Railroadfan begeisternde Reise in die Rockies zusammenzustellen ist eigentlich nicht besonders schwer, derart gross ist neben den beiden Vorzeige-Touristenbahnen das übrige Angebot. Einzig die Distanzen sind etwas anders als hierzulande. Man muss sich die Leckerbissen durch grössere Highway-Hüpferverdienen. Diese führen allerdings zum ganz überwiegenden Teil durch grossartige Landschaften. Ausgangspunkt einer solchen Reise wird immer Denver (The Mile-High City) sein, wie schon um die Jahrhundertwende, zur Zeit des berühmten Schmalspurrings (Denver-) Alamosa - Durango - Ridgway - Montrose - Marshall Pass - Salida - Alamosa (-Denver), der über die Gleise der Rio Grande und der Rio Grande Southern führte. Also startet auch die ARFS-Reise 1999 hier. Schon in Denver selbst warten die ersten Attraktionen: Das neue städtische Tram (Denver Light Rail), downtown das grösste Modelleisenbahngeschäft der Welt (Caboose Hobbies), das Forney Transportation Museum (mit Big Boy) und in der Nähe das Colorado Railroad Museum in Golden. Das Museum ist genau der richtige Einstieg in die Dinge, die dann in den nächsten zwei Wochen noch folgen. Es vermittelt einen tollen Überblick über 'Railroads thru the Rockies'. Nächstes Etappenort wird Colorado Springs sein.

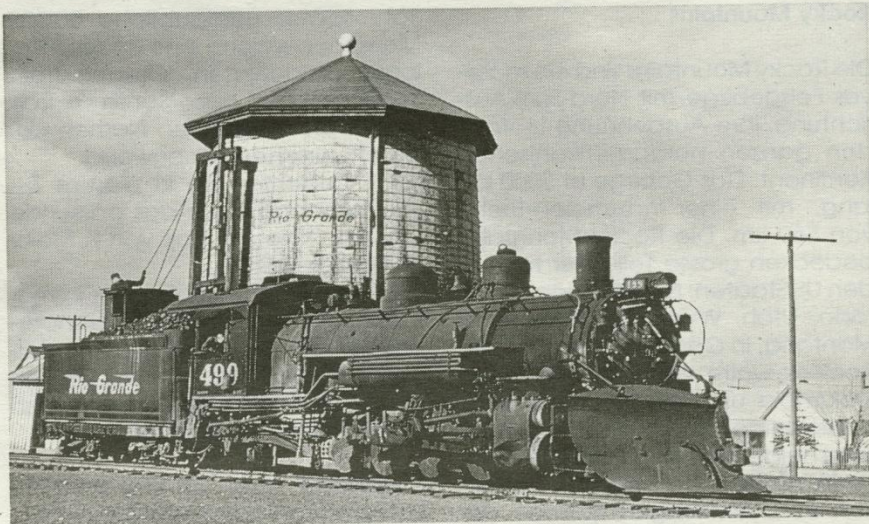
Rio Grande

Auf dem Weg dorthin lassen wir uns von schweizerisch aussehenden Zahnradtriebswagen (gebaut von SLM Winterthur) auf der höchsten Zahnradbahn der Welt auf den Pike's Peak (14'110 Fuss) fahren (Manitou & Pike's Peak Railway).



Einen Tag später besuchen wir die kurze aber charmante 'Cripple Creek & Victor Narrow Gauge Railroad' im renovierten Spielerstädtchen Cripple Creek.

Noch am gleichen Abend treffen wir in Antonito ein und beschupern schon einmal die herumstehenden Dampfzylinder, die uns dann am Tag darauf über den Cumbres Pass nach Chama fahren werden. Übernachtung in Chama mit Schmalspurträumereien rund um das Chama Enginehouse, 'the essence of railroading', wie US-Autor Charlie Getz meint. Am nächsten Tag Fahrt zurück mit der Schmalspurbahn und wiederum eine Übernachtung in Antonito. Dann geht es mit den Mietwagen (man merke, es handelt sich um eine Reise von Maya Travel Inn!) weiter nach Durango, wo am Tag darauf die nächste Dampfahrt wartet. Die Fahrzeit Antonito - Durango beträgt circa 4 ½ Stunden. Eilige und Interessierte haben Gelegenheit, bei Ankunft in Durango gleich noch zum Mesa Verde National Park (Weltkulturgut) weiterzufahren und die dortigen imposanten 'Cliff Dwellings' der präkolumbianischen Einwohner dieser Gegend zu bestaunen. Die Dampfahrt nach Silverton führt am gleichen Tag wieder zurück nach Durango. Am Tag darauf folgt eine sensationelle Autofahrt über den Red Mountain Pass mit Etappen in Ouray ('Americas Little Switzerland') und im Black Canyon of the Gunnison und Endziel Gunnison. Nach der Übernachtung geht es weiter nach Leadville, wo uns am Nachmittag eine weitere Eisenbahnfahrt, diesmal mit der Leadville, Colorado & Southern Railroad er-



D&RGW K37 No. 499 in Antonito am 22.4.56, als noch kein Touristenbetrieb war. Foto Sammlg. M. Lengacher

wartet. Am nächsten Tag fahren wir nach Glenwood Springs an der alten Rio Grande- (heute Union Pacific) 'Mainline thru the Rockies'.



Hier warten heiße Quellen auf uns und am Abend bei einem Schweizer Küchenchef ein echtes Büffel-Steak im Buffalo Valley Restaurant.



Dann folgt ein letzter Tag mit Eisenbahnattraktion, die weltberühmte Georgetown Loop Railroad bevor wir am drittletzten Tag der Reise wieder in Golden, ausserhalb Denvers eintreffen. Am letzten Tag, ganz in Golden, können die Eindrücke im Colorado Railroad Museum nochmals zusammengefasst und noch nicht ausgegebene Shopping-Dollars können in Denver unter die Geschäftsleute gebracht werden.



Reisetermin Herbst 99
Obwohl der Herbst in den Bergen ein kleines Wetterisiko ins sich birgt, wurde er bewusst als Reisetermin ge-

wählt. Dieser ARFS-Trip wird zwischen Samstag, 2. Oktober und Sonntag 17. Oktober 1999 stattfinden. Zu dieser Jahreszeit präsentieren sich die Gebirgshänge der Rocky Mountains in leuchtendem Gold, der Herbstfarbe der Espen (Aspen Trees). Man wird unmittelbar an's Engadin mit den herbstfarbenen Lärchen erinnert. Nur dass hier die Wälder unendlich viel grösser sind. Zudem kennen die amerikanischen Schulen keine Herbstferien und damit sind sämtliche Touristenattraktionen viel weniger bevölkert als im Sommer. Ich selbst warschon viermal im Herbst in den Rockies von Colorado und habe ausser einigen Regenspritzern immer Wetterglück gehabt. Natürlich muss man Pullover und Regenjacke mitnehmen, vor allem, wenn man sich in der Durango & Silverton in einen offenen Aussichtswagen setzen will!

Das hier beschriebene Reiseprogramm kann infolge zur Zeit noch nicht genau bekannten Betriebszeiten der besuchten Bahnen noch leichte Änderungen erfahren. An der Convention wird aber Maya Hagenbucher am MTI-Stand über das definitive Programm orientieren können. Ich glaube, der einzige Punkt, den man dieser Reise vorwerfen kann, ist die mangelnde Speicherkapazität des menschlichen Gehirns für all die gebotenen Eindrücke. Nun dann: **'All aboard!'**

Railroads thru the Rockies

Rocky Mountains

Die Rocky Mountains sind ein massives Felsgebirge mit Nord-Süd Ausrichtung. Ihre Ausdehnung umfasst den ganzen nordamerikanischen Kontinent. Das Gebirge ist 5000 km lang, mit einer maximalen Breite von 560 km. Die Rocky Mountains bedecken grosse Teile der folgenden US Staaten: New Mexico, Colorado, Utah, Wyoming, Idaho und Montana. In Canada umfassen die Rockies weite Gebiete von British Columbia und Alberta. Das Bergmassiv bildet die kontinentale Wasserscheide zwischen Pazifik und Atlantik. Östlich der Rockies erstrecken sich die riesigen Ebenen der Great Plains bis zum Lauf des Mississippi, während im Westen das Great Basin an die Gebirgskette anschliesst.

Jahr später unglaubliche 50'000 Menschen welche eine endlose Kolonne produzierten. 'Oregon Trail', 'California Trail' oder 'Santa Fe Trail' waren die klingenden Namen der beschwerlichen Karrenwege.

(Bitte beachten Sie in diesem Zusammenhang auch das passende Diorama 'Oregon Trail' von F. Meier im Haus A-OG 51.)

1869 wurde in der Folge der immer mehr anschwellenden Einwandererwelle die erste Transkontinental-Eisenbahn eröffnet, mit der Millionen von Leuten die lange Reise in den Westen antreten konnten.

Insgesamt über 20 Mal wurden Eisenbahngeleise über die kontinentale Wasserscheide der Rockies gelegt. 10 dieser Übergänge werden heute noch befahren. Während die Epoche nach dem 2. Weltkrieg noch

Union Pacific und die Burlington Northern Santa Fe. Dank steigender Nachfrage nach Transportkapazität in der Mitte der 90-er Jahre sind bis heute alle wichtigen Strecken aktiv geblieben.

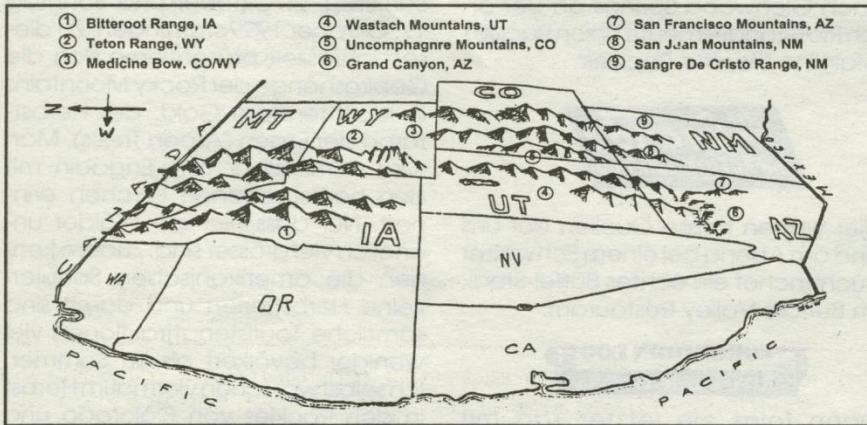
Die bekanntesten Pässe

Rogers Pass	Canada
Canadian Pacific	CP Rail

Die Strecke der Canadian Pacific führt quer durch das Gebiet des Glacier National Parkes. Von Lake Louise bis Revelstoke überquert das Trasse nacheinander die Rocky Mountains am Kickinghorse Pass und die Selkirk Mountains am Rogers Pass. Im Sommer 1885 wurden erstmals Geleise auf der Passhöhe des Rogers Passes verlegt. Von Osten her bildete das Beaver Valley eine lange, stetig steigende Rampe, ideal für den Bahnbetrieb. Von Westen her musste die Passhöhe aber innert kurzer Distanz erreicht werden. Dies wurde beim Bau der ersten Trassees mit drei nacheinander angereihten Schlaufen bewerkstelligt. Mit seinen langen Rampen war der Rogers Pass seit jeher ein charakteristisches 'Helfergebiet', alle schweren Züge erhielten auf den 2,2% Rampen Verstärkungsloks für die Passfahrt. In den 90-er Jahren wurde 150 m unter dem alten Tunnel der neue 9,1 Meilen lange Mount McDonald Tunnel gebaut. Mit der Eröffnung der neuen Linie 1989 konnte die Streckenkapazität über den Rogers Pass auf 25 Züge pro Tag gesteigert werden.

Der Rocky Mountaineer steht Abfahrbereit in Calgary, Alberta, 6/98.

Foto by Alfred Schön



Eine andere Perspektive - der Verlauf der Rockies vom Pacific her gesehen by JL

Die Indianer nannten die Rockies einst "Glänzende Berge". 1742 erblickten gemäss Überlieferung die Gebrüder Verendrye als erste Weisse diese imposante Berglandschaft. Die ausgewanderten Europäer, die in den folgenden Jahrzehnten vom Mississippi über die Great Plains in Richtung Westen zogen, nannten dieses wilde, von nackten Felsen geprägte Massiv die felsigen Berge, eben die Rocky Mountains. 1830 kamen die "Overlanders", wie die Leute der grossen Trecks genannt wurden, noch in kleinen Gruppen über die Great Plains, um über die Rockies nach Westen zu reisen. 1848 zählte man am Trail 1700 Personen, 1849 waren es bereits 25'000 und ein

7 grosse Bahnen in den Rockies zählte, haben die 80-er Jahre noch 5 übriggelassen und die 90-er Jahre kennen aktuell im Westen nur noch 2 grosse Bahngesellschaften, die



Railroads thru the Rockies

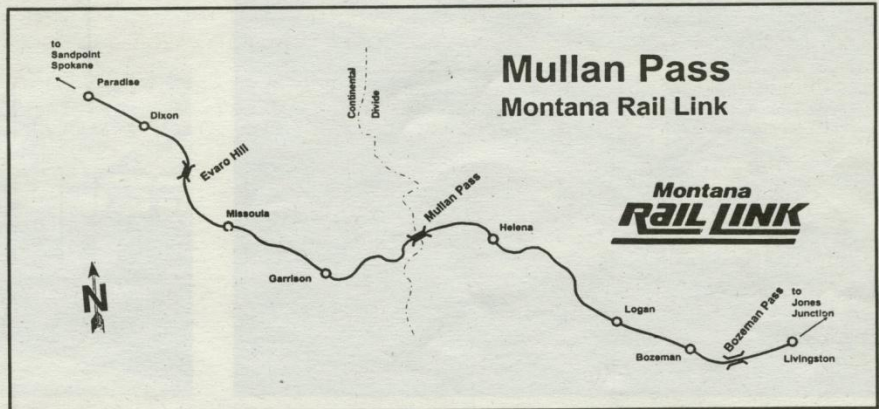
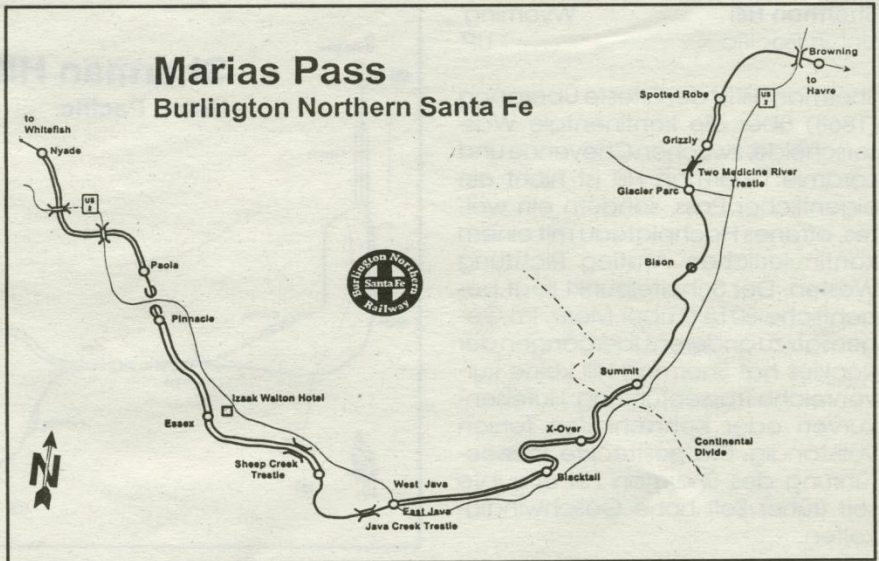
Marias Pass Montana
Burlington Northern Santa Fe BNSF

Der Marias Pass ist der nördlichste und gleichzeitig der niedrigste Pass in den USA, 1891 nahm die Great Northern den Betrieb auf. Mit 1,8% Steigung an der Westrampe, beziehungsweise 1,2% auf der östlichen Flanke, gilt der Marias Pass als sehr moderat. Essex, an der Westrampe, eignet sich hervorragend als Basis für Railfans. Das GN Unterkunftsbaus aus dem Jahre 1939 ist heute unter dem Namen 'Izaak Walton Inn' ein Hotel (Siehe Seite 128). Bis 1971 regierte die Great Northern am Pass, nachher die BN und jetzt die BNSF.

Mullan Pass Montana
Montana Rail Link MRL

1987 kaufte die neu gegründete Montana Rail Link von der BN einige lose, nicht zusammenhängende Nebenlinien in Montana. Allerdings konnte MRL den Mullan Pass, die zentrale Verbindung, erst 1992 von BN übernehmen. Der Mullan Pass ist einer der 3 Pässe, die auf dem Weg quer durch Montana von Livingston nach Paradise überquert werden müssen. Neben dem Bozeman Pass und dem Evaro Hill bildet der Mullan Pass den steilsten Abschnitt. Seine Ostrampe ist mit 2,2% steiler als die Westrampe mit 1,4%. Besonders imposant sind die spektakulären Brücken am Pass, Greenhorn Creek Trestle und Skyline Trestle.

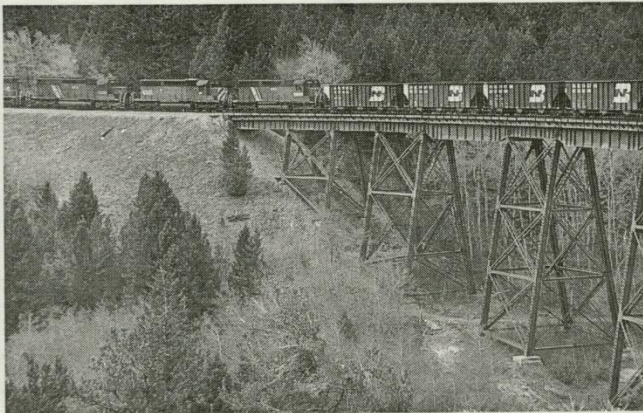
Foto links: Ein MRL-Kohlenzug überquert die Greenhorn Trestle (westbound) 5/91
Foto rechts: Ein Helper Set der BN hinter einem Coal Unit Train bei Belmont am Crawford Hill 4/91. Fotos by W. Meer



Crawford Hill Nebraska
Burlington Northern Santa Fe BNSF

Er liegt im äussersten Nordwesten Nebraskas, in den Black Hills, zwischen Gilette und Alliance. Die Steigung beträgt hier 1,55% bzw. 2,2%. Von Crawford bis Belmont werden

alle schweren Züge mit Schiebedienst über den Pass gefahren. Die spektakulärsten Abschnitte der Strecke befinden sich in der Mitte des Abschnittes von Crawford nach Belmont. In vier direkt aufeinanderfolgenden Hufeisenkurven wird der ansteigende Hang überwunden.

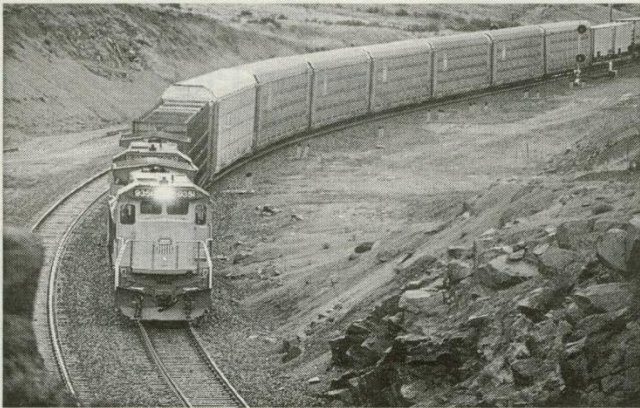
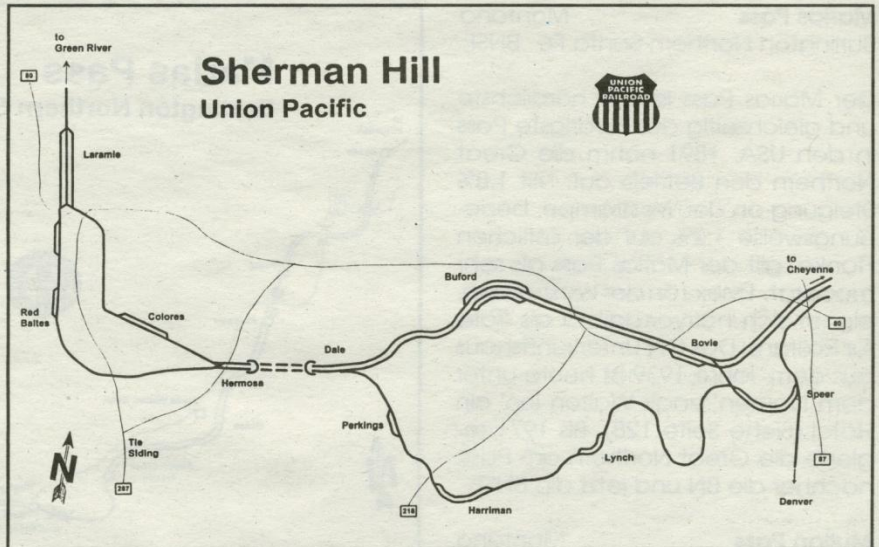


Railroads thru the Rockies

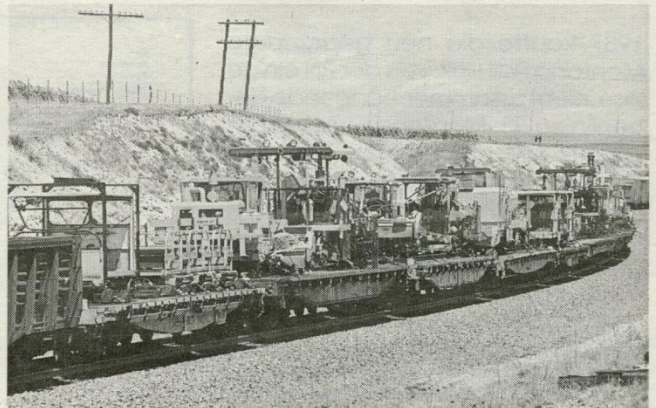
Sherman Hill
Union Pacific

Wyoming
UP

Sherman Hill ist der älteste Übergang (1868) über die kontinentale Wasserscheide, zwischen Cheyenne und Laramie. Sherman Hill ist nicht ein eigentlicher Pass, sondern ein weites, offenes Hochplateau mit einem kontinuierlichen Anstieg Richtung Westen. Der Scheitelpunkt liegt beachtliche 8015 ft über Meer. Im Gegensatz zu anderen Übergängen der Rockies hat Sherman Hill keine kurvenreiche Trasseeführung; Hufeisenkurven oder Kehrschleifen fehlen vollständig. Die gestreckte Trasseeführung des Sherman Hill erlaubte seit früher Zeit hohe Geschwindigkeiten.



Ein Eastbound Train mit 2 GE Dash8-40C, Autoracks und UPS Trailers kurz vor der Einfahrt in den Hermosa Tunnel 5/89.

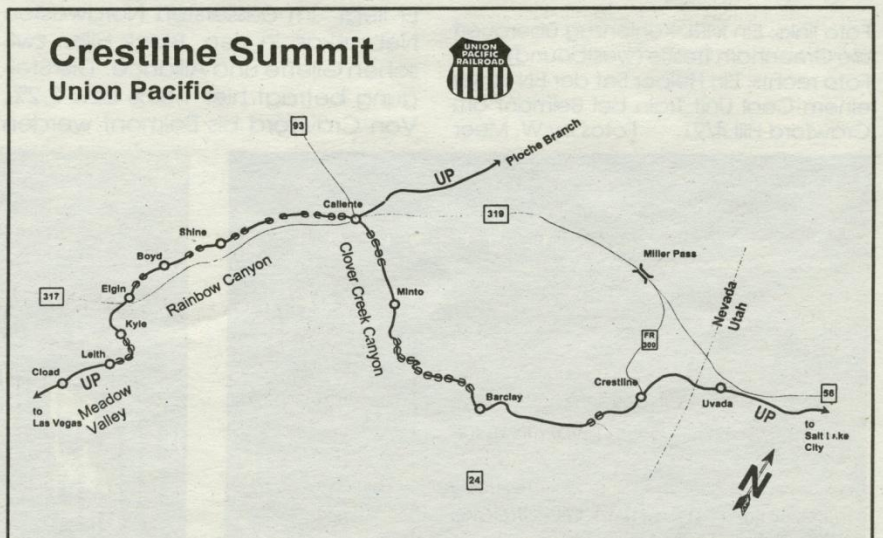


Ein Westbound Union Pacific Work Train mit Gleisbaumaschinen auf Flat Cars bei Spear 5/89. Fotos by W. Meer

Crestline Summit
Union Pacific

Nevada
UP

Crestline Summit, an der Strecke zwischen Salt Lake City und Los Angeles, ist nach Donner Pass und Tennessee Pass die Nummer 3 in der Liste der anspruchsvollen Pässe des amerikanischen Westens. Seine 2 % Rampen ziehen sich über 110 Meilen hin. Das Trasse der Bahnlinie windet sich durch den Clover Creek Canyon nach Caliente und durch den Rainbow Canyon ins Meadow Valley. Mit insgesamt 18 Tunnels werden die Felsvorsprünge der teilweise sehr engen Canyons durchstossen, in kurvenreicher Streckenführung schlängelt sich die Bahn durch die rotbraune Landschaft.



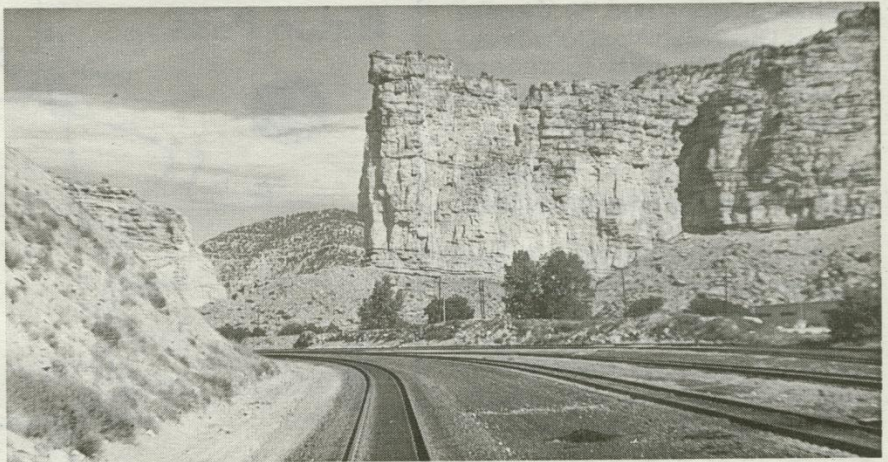
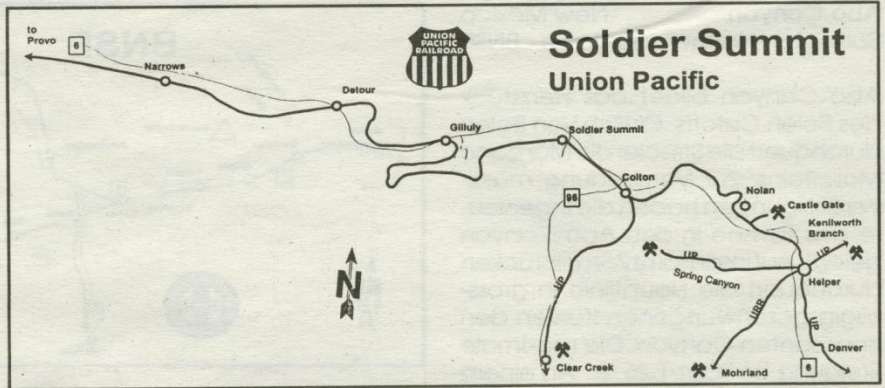
Railroads thru the Rockies

Soldier Summit

Utah
Union Pacific (ex RG) Utah Railway

Soldier Summit bildet den niedrigsten Übergang über die Wasatch Mountains im Süden Utahs. Das Gebiet der Wasatch Mountains ist reich an Steinkohle hoher Qualität. Heute sind 7 Minen aktiv. In Helper zweigt das Trasse der Utah Railway, der bekannten Minenbahn Utahs ab. Höhepunkt der Strecke sind die rote Steinformation bei Castle Gate und die Hufeisenkurven bei Gilluly.

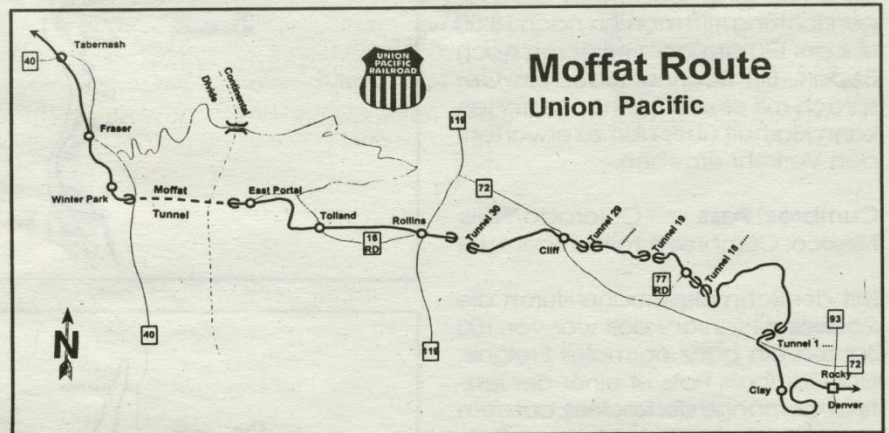
Castle Gate - Blick aus dem Dome Observation des Eastbound Rio Grande Zephyr's 8/80. Foto by W. Meer



Moffat Route

Colorado
Union Pacific (ex RG) UP

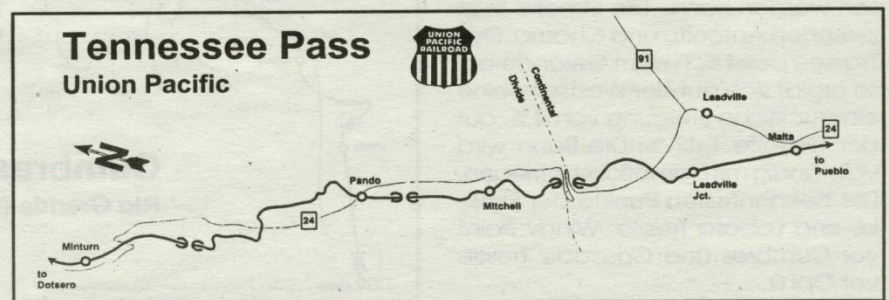
Ab 1902 wurde eine der eindrucklichsten Strecken von Denver durch die Rockies gebaut. 1928 wurde der imposante Moffat Tunnel fertiggestellt. Die Kombination der Moffat Linie mit der Strecke nach Grand Junction und Salt Lake City ergab eine direkte Verbindung von Denver in die Mormonenstadt. Mit den jüngsten Fusionen ist wieder Bewegung in das Kräfteverhältnis der Strecken durch die Rockies gekommen. Bei der Fusion der D&RGW mit der SP hat die 'Moffat Route' klar an Bedeutung gewonnen. Der aktuellste Supermerger zwischen UP und SP bedeutet eher eine Bevorteilung des Sherman Hills, ist diese Strecke doch gegenüber den ehemaligen Rio Grande Linien in wesentlich einfacherem Gelände gebaut.



Tennessee Pass

Colorado
Union Pacific (ex RG) UP

Mit seinem Scheiteltunnel auf 10'212 ft über Meeresspiegel ist er der höchste Pass, der von Class 1 Eisenbahnen befahren wurde. Die Strecke führt von Pueblo durch die Royal Gorge entlang dem Arkansas River in nordwestlicher Richtung. Infolge des jüngsten Zusammenschlusses der UP mit der SP ist die Zukunft dieses faszinierenden Passes mehr als fraglich. UP hat 1997 die Pläne zur Stilllegung in die Tat umgesetzt. Mehrere Interessenten möchten die Strecke als Touristiklinie nutzen.



Abo Canyon New Mexico Burlington Northern Santa Fe BNSF

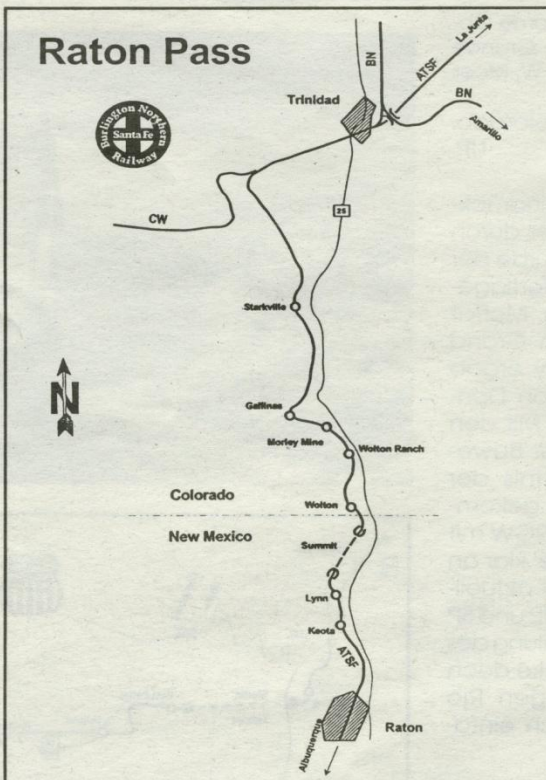
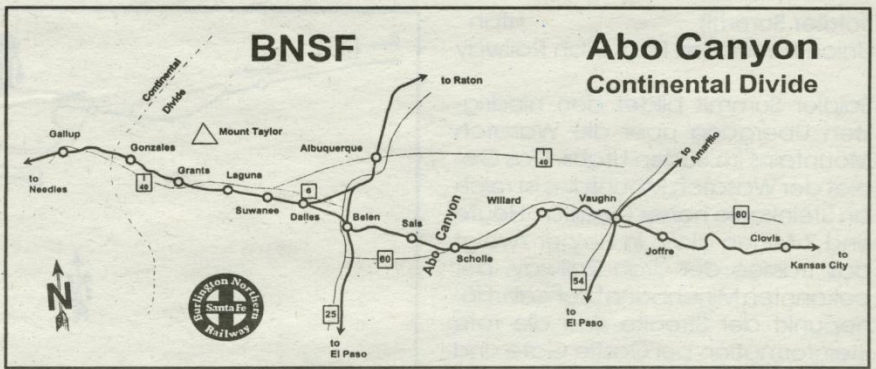
Abo Canyon bildet das Herzstück des Belen Cutoffs. Östlich von Belen durchquert die Strecke die Manzano Mountains. Zur Vermeidung massiver Steigungen haben die Ingenieure das Trasse in den Abo Canyon gelegt. Auf insgesamt 7 Stahlbrücken durchquert die Hauptlinie in grosszügig geschwungenen Kurven den imposanten Canyon. Die maximale Steigung beträgt 1.25%. An einem regulären Tag verkehren rund 70 Intermodal Trains und 30 General Freights. Durch den Abo Canyon verkehren die abwärts fahrenden schweren Güterzüge mit 35-45 mph, übrige Züge mit 50-70 mph.

Raton Pass Colorado Burlington Northern Santa Fe BNSF

Die Strecke führt von Pueblo über Trinidad und Raton nach Süden. Mit 7588 ft Scheitelhöhe und bis zu 6% Steigung war der Raton Pass eine traktionstechnische Herausforderung. Raton lebt und ist ein Besuch wert. Amtraks 'Southwest Chief' überquert den Pass nach 11.00 Uhr morgens Richtung Westen, in der Gegenrichtung trifft man ihn nach 18.00 Uhr an. Güterzüge verkehren nach Bedarf. Ein Scanner oder ein Gespräch mit einem Bahnangestellten kann Klarheit über den zu erwartenden Verkehr ergeben.

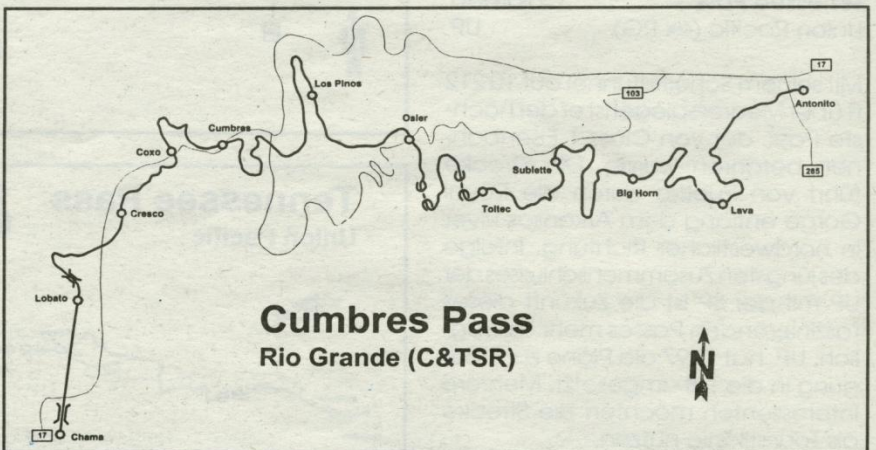
Cumbres Pass Colorado/New Mexico Cumbres & Toltec ScenicRR

Mit der Schmalspurbahn durch die Rockies zu fahren, das war vor 100 Jahren ein ganz normales Ereignis. Der Cumbres Pass ist einer der letzten Übergänge der Rockies, auf dem dieses Erlebnis noch heute genossen werden kann. Die Strecke liegt zwischen Antonito und Chama. Das Trasse passt sich dem Gelände an, so ergibt sich auf der Westseite eine eindruckliche Steigung von 4%, auf der Ostseite 1,42%. Die Bahn wird vollständig mit Dampfzügen betrieben. Die bekanntesten Punkte der Strecke sind Lobato Trestle, Windy Point vor Cumbres und Cascade Trestle vor Ophir.



Leider können wir aus Platzgründen im Guide nicht weiter auf das interessante Thema 'Railroads thru the Rockies' eingehen. Es gäbe noch sehr viele Informationen, Streckenpläne und Fotos von Canada bis zur Grenze Mexico's. Deshalb empfehlen wir Ihnen, ein Exemplar der 'Convention Info No. 2' zu kaufen. Mehr Details zu dieser Publikation finden Sie auf Seite 15. Auf 320 Seiten bieten wir Top-Infos in Deutsch zu nur sFr. 30.-. Sie bekommen dieses Werk bei der Info im Haus A-EG 16. Dort sind auch noch wenige Exemplare der CV-Info No. 1 zum Thema Chicago erhältlich!

Text by J. Lütcher
Gekürzt by P. Rychener
Karten by H. Schindler



Passenger Trains thru the Rockies

Passenger Trains then and now.

Auch zu diesem Thema finden Sie in der CV-Info No. 2 ausführliche Berichte. Wir wollen uns im Guide auf eine kurze Zusammenstellung der wichtigsten Züge beschränken. Natürlich gab es Personen- wie auch Güterverkehr seit der Anfangszeit der Bahnen. Doch die Überquerung der Rocky Mountains stellte die Bahnbauer teilweise vor fast unüberwindliche Probleme. Doch früher oder später bot jede Bahngesellschaft Personenzüge an, die in der Hochblüte mit den exklusiven **Streamliners** einen kaum zu übertreffenden Topperservice boten. Eine wichtige Rolle spielte auch der **Dome Car**, konnte man doch die spektakuläre Aussicht über die Rockies voll genießen. Hier ein Auszug der bekanntesten Stromlinienzüge:

Canadian Pacific	The Canadian
Canadian National	The Super
British Columbia	Continental
Great Northern	The Empire Builder
Montana	
Northern Pacific	North Coast Limited
Montana	
Milwaukee Road	Olympian
Montana	Hiawatha
Union Pacific	City of Portland
Wyoming	City of San Francisco
	City of Los Angeles
	California Zephyr

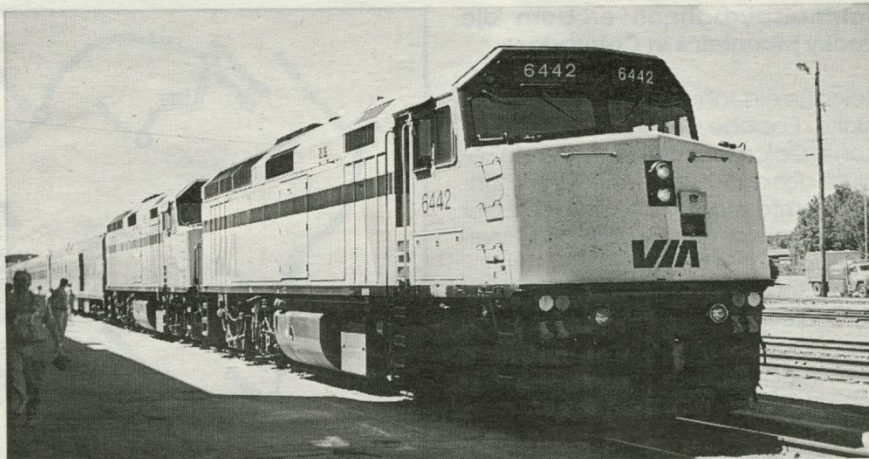
Rio Grande	
Colorado	
Santa Fe	The Super Chief
New Mexico	El Capitan
Southern Pacific	Golden State
New Mexico	Sunset Limited



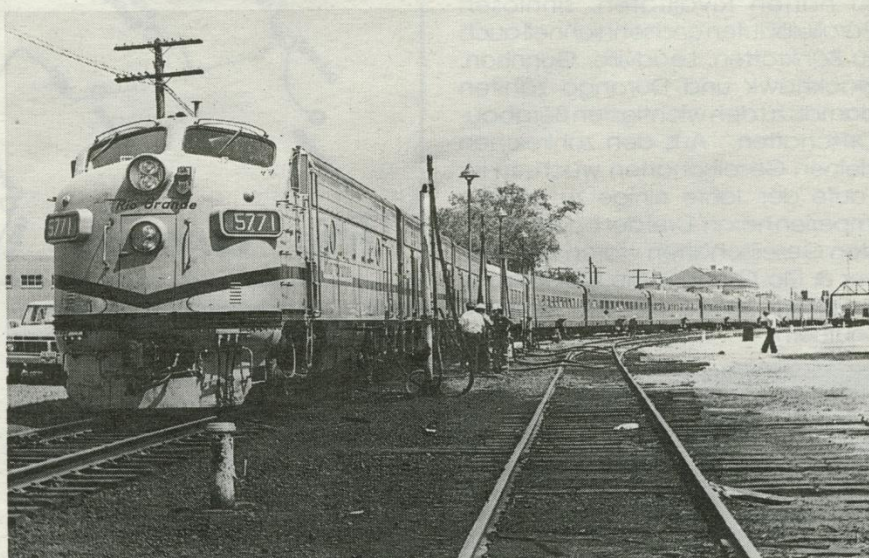
Sunset Limited

Heute bietet VIA in Canada noch einen Personenzug über die Rockies an, den Canadian. In den USA betreibt Amtrak noch 4 Züge: Empire Builder (Marias Pass BNSF ex GN), California Zephyr (Moffat Route UP ex RG), Southwest Chief (Raton Pass BNSF ex SF), Sunset Limited (UP ex SP)

Der Westbound California Zephyr verlässt Glenwood Springs am 26.6.98 A. Schön



VIA mit 2 F40PH und dem Canadian steht Abfahrbereit in Capreol 6/98 by A. Schön



Auch als Amtrak 1971 gegründet wurde, führte Rio Grande den Zephyr unter eigener Regie bis ende der 80-er Jahre weiter. Der Westbound RG-Zephyr steht in Grand Junction, CO. Die F9-Loks werden gerade aufgetankt 8/80. Foto by W. Meer



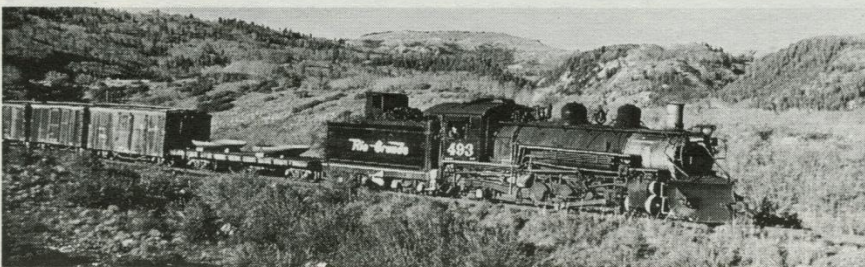
Narrow Gauge thru the Rockies

Schmalspurbahnen erobern die Rocky Mountains in Colorado

Beinahe ein Jahrhundert dauerte die aktive Epoche der Schmalspurbahnen in Colorado. Während der Hochblüte des auslaufenden 19. Jahrhunderts umfasste das Streckennetz der 3-Fuss-Bahnen imposante 3000 Meilen, gebaut in nur 20 Jahren.

3-Fuss Spurbreite wurde gewählt, weil schmalere Trassees und engere Kurven gebaut werden konnten, und weil der Austausch von Rollmaterial mit den 3-Fuss-Minenbahnen einfacher war.

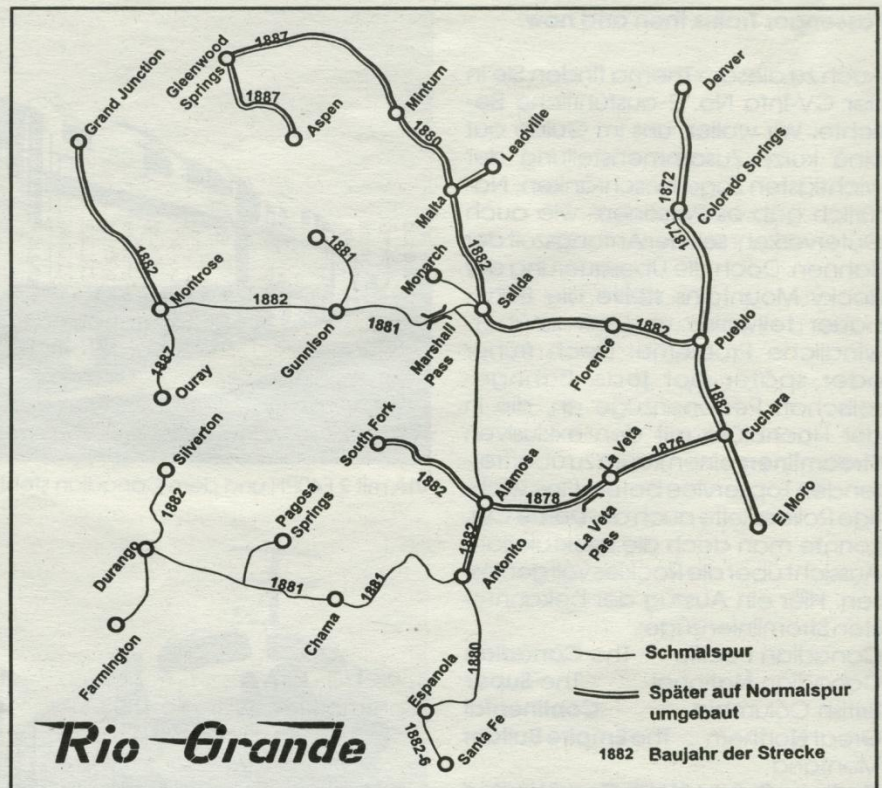
Da die meisten Bahnen gleiche Destinationen anpeilten, kam es vielerorts zu harten Rivalitäten, sinnlosen Parallelbauten und sehr schnell auch zu Bankrotten. Leadville, Gunnison, Blackhawk und Durango zählten damals zu den wichtigsten Bergbau-Ortschaften. Aus den zahlreichen kleinen Gesellschaften wuchsen im Laufe der Jahre einige zu grossen Imperien heran. Drei der bedeutendsten Gesellschaften waren die Denver & Rio Grande, die Colorado & Southern sowie die Rio Grande Southern.



D&RGW Freight mit K37 nahe Cresco 13.6.68 Foto Sammlg. M. Lengacher

Denver & Rio Grande - D&RGW

General William Jackson Palmer wählte Denver als Ausgangspunkt für seine Denver & Rio Grande Railway. Ab 1871 baute Palmer über Colorado Springs bis wenige Kilometer vor New Mexico. Nach einem Streit mit der Santa Fe über Wegrechte durfte Palmer durch einen Gerichtsentscheid nur noch Richtung Westen bauen. Bis 1887 erreichten die Geleise Leadville, Alamosa, Antonito, Espanola, Chama, Durango, Silverton, Gunnison, Grand Junction und über den Tennessee Pass auch Glenwood Springs und



Aspen. Das Streckennetz der Denver & Rio Grande umfasste nun bereits

und Salt Lake City entwickelte sich immer mehr zur wichtigsten Achse des Bahnsystems. Sie wurde in den 1890-er Jahren vollständig umgespurt.

Mit dem Druck nach Wirtschaftlichkeit während des ersten Weltkrieges wurden die ersten größeren Streckenabschnitte stillgelegt und verschrottet. Alamosa - Chama - Durango - Silverton, respektive Farmington konnte als durchgehende 3-Fuss Linie bis 1968 überleben. Durango-Silverton und Chama-Antonito mit dem Cumbres Pass werden seitdem als Touristenbahnen geführt.



D&RGW Narrow & Standard Gauge in Salida 21.7.40 Sammlg. M. Lengacher

Narrow Gauge thru the Rockies

Colorado & Southern - C&S

Ab 1874 baute die Colorado Southern ihre Strecken. 1880 erreichten die Geleise Buena Vista am Arkansas River. Hier trafen sich die Trassen der Denver & Rio Grande und der Denver, South Park & Pacific. Die Denver, South Park & Pacific baute in den 1880-er Jahren in Colorado nach Westen. Mit sagenhaften 11'612 ft kam die D,SP&P auf dem Altman Pass zum höchsten Punkt mit Eisenbahnschienen. 1881 war es der starken Union Pacific bereits gelungen, die Kontrolle über die Denver, South Park & Pacific zu übernehmen.



C&S No. 69 nahe Floyd Hill am 24.5.41

1871 begann in Golden die Colorado Central mit dem Trasseebau Richtung Leadville durch den Clear Creek Canyon und über den Loveland Pass. Die Silber Panik von 1893 beendete die Träume der Colorado Central mit einem Schlage.

1899 wurden zwei Bahnen, die Denver, Leadville & Gunnison und die Union Pacific, Denver & Gulf zusammengeführt und bildeten die Colorado & Southern Railway. Die C&S vereinigte mehr als dreissig ehemalige Bahnen unter einem Namen.

1908 übernahm die grosse Chicago, Burlington & Quincy die Kontrolle über die C&S. Ab den 30-er Jahren begann man auf den wichtigen Strecken mit dem Einbau von Normalspur. 1931 bis 1943 wurden alle Strecken der C&S stillgelegt. Colorado & Southern's Schmalspurepoche gehörte der Vergangenheit an. In den späten 50-er Jahren kaufte die State Historical Society of Colorado das Originaltrasseee von

Georgetown nach Silver Plume, westlich von Denver. Seit 1975 fahren Touristenzüge über den 'Georgetown-Loop' mit der imposanten Eisenbrücke.

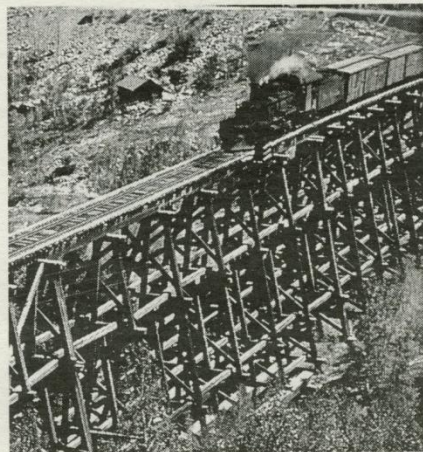
Rio Grande Southern - RGS

RIO GRANDE SOUTHERN

Das Zentrum der RGS befand sich in Silverton. Von dort aus wurden Stichlinien zu verschiedenen Minen gebaut. Vision war die Verbindung der wichtigsten Minenstädte Silverton, Ouray, Telluride und Ridgeway. Wegen der Topografie waren zum Teil sehr aufwendige, weitläufige Umfahrungen notwendig. Im Dezember 1891 wurde in der Nähe von Rico der obligate goldene Schienen Nagel zur Feier der Fertigstellung der Strecke Durango-Ridgeway gesetzt. 1893, mit dem Zusammenbruch des Silbermarktes, war die RGS bereits zum ersten Mal in ihrer Geschichte bankrott. Die benachbarte Denver & Rio Grande wurde als verantwortliche Gesellschaft für den Weiterbetrieb der RGS bestimmt.

Die D&RG saugte die RGS mit allen Tricks aus - trotzdem lebte die RGS weiter. Da der Südwesten Colorados praktisch über kein verbindendes Strassennetz verfügte, schlugen alle Versuche der D&RG zum Erhalt einer Stilllegungsbewilligung der RGS fehl.

Der Zweite Weltkrieg ging vorbei und Autos kamen nun immer mehr in die unwegsamen Rockies. Findige Angestellte der RGS 'erfanden' ein neues Vehikel. Eine Handvoll Passagier-



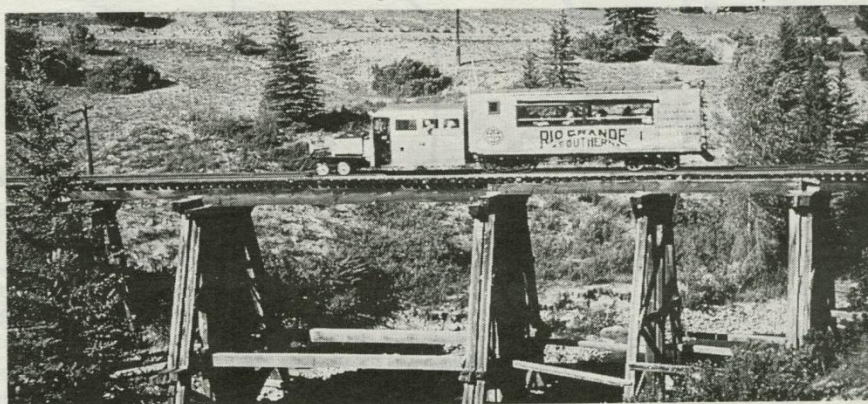
RGS eastbound Freight nahe Ophir 6.7.51

re, wenig Fracht und ein paar Postsäcke sollten mit der Bahn günstig befördert werden. Die Lösung dazu hiess 'Galloping Goose'. RGS Mitarbeiter bauten 1950 aus alten Buschassis der Bauarten Cadillac und Pierce-Arrows unter Verwendung von einfachen Drehgestellen ungewöhnliche Schienenbusse zusammen. Diese Fahrzeuge sind heute in Golden im Railroad Museum zu bewundern.

1951 stellten die Minen-Gesellschaften ihren Transport von der Bahn auf die Strasse um, wenig später wurde der Postvertrag gekündigt, damit war die RGS nicht mehr zu halten. Am 30. September 1951 hörte sie auf zu existieren.

Eine detaillierte Reportage über die NG-Szene finden Sie in der CV-Info No.2, erhältlich bei der Info Haus A!

Originaltext by J. Lütcher
Gekürzt by P. Rychener



RGS Goose No. 4 nahe Vance-Junction 9.1.51. Alle Fotos: Sammlg. M. Lengacher

A Day on a Colorado Shortline

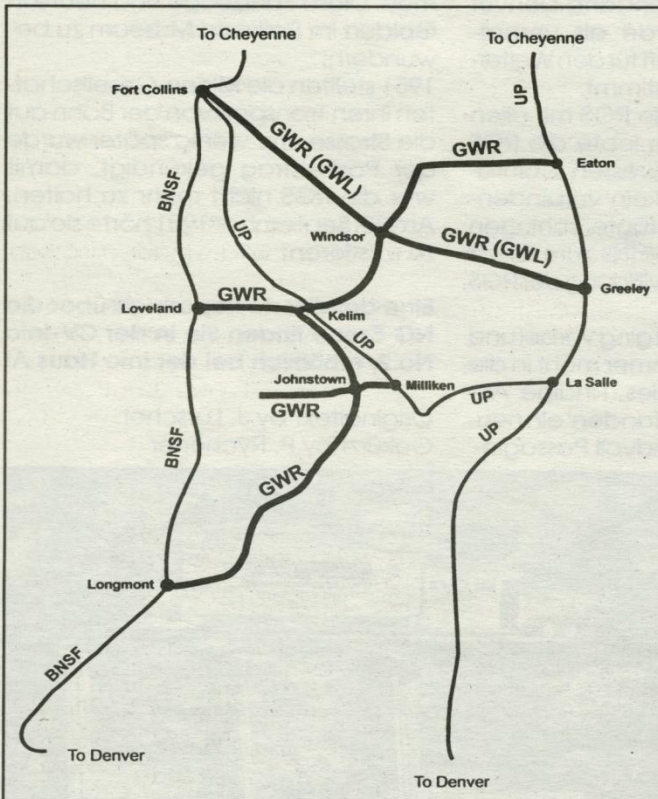
The Great Western Railway by Kent E. Ersson, Uppsala, Sweden

Früh am Morgen, normalerweise einiges vor 07.00 h, kommt Dave Lafferty im Office der Great Western Railway im Yard in Loveland, Colorado an. Dave ist eine Person, die viele Hüte trägt. Er ist der Präsident der GWR, aber es macht ihm nichts aus, gerade dort einzuspringen, wo Not am Mann ist, sodass seine Bahn reibungslos und sicher läuft. Obwohl er der Boss der Firma GWR ist, trägt er keinen Anzug und keine Kravatte, denn das weiße Hemd würde in dieser Umwelt nicht lange so bleiben. Jeans und ein T-Shirt gehören zum Alltag. Die Geschichte mit Dave und der Eisenbahn geht einen langen Weg zurück. Bevor er nach Colorado kam, arbeitete er in seiner Heimatstadt, Decatur in Illinois bei der Norfolk & Western. Dave schaltet die Kaffeemaschine ein und greift zum Telefon. Er ruft BNSF und UP an, da GWR mit beiden

Bahnen an versch. Orten Wagen übergibt resp. übernimmt. Dave plant den Betrieb der Züge für den heutigen Tag. So muss er wissen, welche Wagen für seine Kunden bereit sind, die durch GWR verteilt werden müssen und dass Wagen, die GWR verlassen, von den Großen beiden speditiv übernommen werden. Er ruft auch seine Kunden an, ob die Wagen zur Abholung bereit sind. Kundenservice sind keine leeren Worte in seinem Geschäft, was auch mit Briefen von zufriedenen Kunden an der Wand dokumentiert wird.

Um 08.00 h kommt 'Engineer' Sid Miner (Lokführer) ins Office und nimmt sich eine Tasse Kaffee. Nach einer kurzen Diskussion mit Dave, geht er hinaus und prüft die GWR 914 Diesellok, eine ehemalige SP SD9E, die von OmniTRAX komplett überholt wurde. Gerade als Sid den Diesel startet, fährt Tom Peterson auf den Parkplatz. Tom kommt aus einer Eisenbahnerfamilie in New Jersey

und ist der Veteran bei der GWR. Sein offizieller Titel ist 'Superintendent', aber wie Dave, macht er alles was nötig ist, dass es rund läuft. Sobald Tom auf die Lok kommt, löst Sid die Bremsen und es geht das Gleis hinunter zum 'Interchange' mit der BNSF in Loveland. Die Strecke geht durch eine ältere Wohngegend und kreuzt versch. lebhaft Strassen. Sid und Tom müssen aufmerksam auf die Fahrzeuge aufpassen, die das Signal ignorieren - was leider oft vorkommt. Beim BNSF Übergabepunkt übernehmen sie ein paar Loks, die für das OmniTRAX Locomotive Rebuilding Center in Loveland bestimmt sind, sowie 4 leere Tank Cars, die nach Johnstown gehen. Mit dem Horn in Aktion werden die Strassen wieder überquert. Im GWR Yard werden die Loks ausgesetzt und die 4 Tankwagen werden an einem vorher zusammengegestellten Zug angehängt. Ohne Zeit zu verlieren, verlässt der Zug den Yard und fährt zum 'Wye'



Das Streckennetz der Great Western Railway in Colorado. Die Linie von Windsor nach Eaton ist nicht im Betrieb. Gleisdreiecke gibt es in Kelim, Johnstown und Windsor. In Loveland steht das OmniTRAX Locomotive Rebuilding Center.

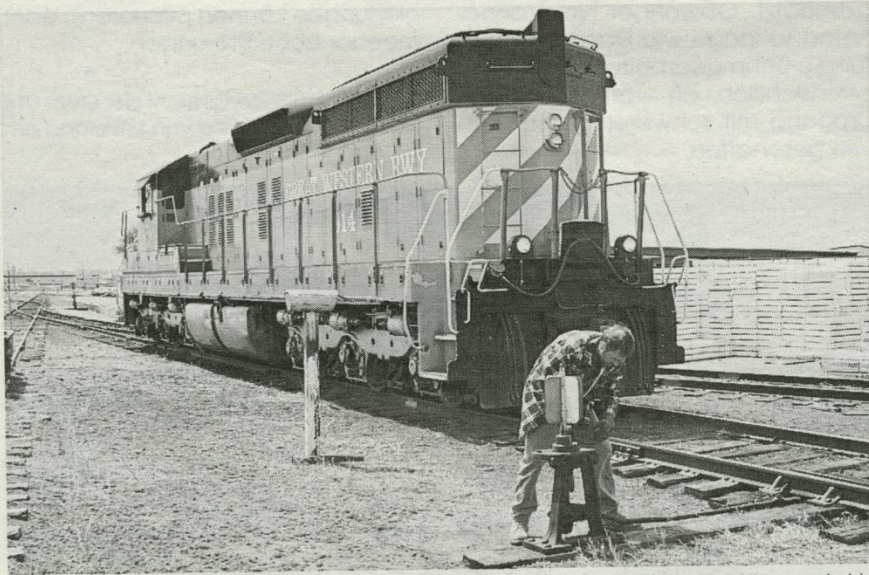


Engineer Sid Miner vor der GWR 914 SD9 (ex. SP) im Yard von Loveland, CO am 30. April 1998



(Gleisdreieck) in Kelim, 6,3 mls östlich. Hier werden die Wagen für Johnstown auf der Mainline westlich vom Wye abgestellt. Die SD9 rattert mit 2 NS Box Cars, die für Kodak östlich von Windsor bestimmt sind, über die Kreuzung der Fort Collins Branch von Union Pacific. UP bedient die Strecke von La Salle nach Fort Collins mit einem 'Local' einmal pro Tag. Aber die 3 Wagen mit Holzladung, die von GWR an Universal Forest Products in Windsor abgeliefert werden sollten, stehen nicht auf dem Übergabegleis in Kelim. Tom nimmt sein Natel und ruft UP an. Dessen 'Local' habe bereits La Salle verlassen und sollte in ca. 45 Minuten in Kelim ankommen. So bleibt den beiden nichts anderes übrig, als zu warten.

A Day on a Colorado Shortline



Tom Peterson stellt eine Weiche während die GWR 914 im Leerlauf auf ihn wartet in Windsor, CO am 30. April 1998.

Tom nimmt die Gelegenheit wahr, um uns etwas über die GWR zu erzählen. Der Bau der Strecke geht auf das Jahr 1901 zurück, um die Zuckerindustrie im Nordosten von Colorado zu bedienen. Zuckerfabriken waren in Loveland, Longmont, Windsor, Johnstown und Eaton. Keine von diesen sind heute noch im Betrieb aber die meisten Silos werden noch zur Lagerung von Zucker genutzt. Die GWR gehört Omnitrax und der Verkehr auf der GWR ist nun mehr diversifiziert. Great Western's Lokomotivpark ist eine interessante Sammlung von sehr gut gewarteten 'First Generation' EMD Dieseln. Die momentan am meisten eingesetzten Loks sind eine ehemalige SP SD9E und zwei ex. UP GP9.

Nach einer halben Stunde sieht Tom den UP Local mit 2 UP GP38-2 und ca. 50 Wagen. Die Holzladung ist an der Spitze des Zuges und die Wagen stehen schon bald auf dem 'Siding'. Tom verlässt die Lok und Sid zieht vor. Sobald der letzte Wagen über die Weiche gerollt ist, ruft Tom über Funk Sid, um zu stoppen. Tom legt die Weiche um und fordert Sid zum Rückwärtsfahren auf. Er gibt dem Lokführer über Funk die Distanz an: vier Wagen, zwei Wagen, ein Wagen - so, das genügt. Die Kupplungen hängen mit einem dumpfen Knall ein. Sid zieht wieder langsam vor und Tom steigt auf den letzten

Wagen. Nach der Weiche hält Sid nochmals an und wartet, bis Tom die Weiche wieder gestellt hat. Tom steigt danach wieder auf die SD9 und Sid öffnet den 'Throttle' ein paar Stufen und mit lautem Horn rollt der Zug über den Highway 34 in Richtung Windsor.

In Windsor wird uns klar, warum Tom die Holzladung am Ende des Zuges platziert hatte, denn es macht das Rangieren hier viel einfacher. Vorausdenken ist das 'Warenzeichen' eines routinierten und erfahrenen 'Conductors' wie Tom Peterson einer ist. Alles was jetzt zu tun ist, um den kurzen Zug fahren, an die 'Bulkhead Flat Cars' zu kuppeln und die NS Box Cars abzuhängen. GWR 914 zieht soweit vor, dass die Wei-

che zu Universal Forest Products frei ist. Tom stellt die Weiche und gibt Sid ein Signal, die Wagen in den 'Lumberyard' zu schieben. Nachher werden die NS Box Cars wieder angehängt, um in eines der beiden Gleise, die GWR mit der früheren BN (C&S) 'Branchline' von Fort Collins nach Greeley verbinden. Diese Gleise wurden als Übergabegleise gebraucht, als BN noch die Greeley Branch betrieb. Seit Juni 1996 wird diese von der GWR betrieben.

Östlich von Windsor ist die Weiche zum grossen Kodak Komplex. Tom geht hinunter, betätigt die Weiche und ruft den Kodak Sicherheitsdienst an, um die Bewilligung für das Betreten (Befahren) des Kodak Areals zu bekommen. Dieser 'Plant' beinhaltet Produktion, aber auch Grossverteilung (Distribution Center). Kodak bekommt grosse 4-Bay Covered Hoppers mit Plastik-Granulat für die Herstellung von Filmmaterial und Box Cars mit Fotopapier von einem anderen Kodak Plant in Rochester, NY. Die Gleise im Kodak Areal sind extrem gut gewartet und sehen wie Roco-Line Gleise mit Bettung aus. Die beiden NS Box Cars mit Fotopapier werden in ein Lagerhaus geschoben. Gemäss Anweisungen des Kunden werden noch ein paar Covered Hoppers rangiert und der Kodak Plant wird wieder verlassen.

GWR operiert mit einer 2-Mann Besatzung, nicht wie die meisten grossen Railroads, die einen 'Local' normalerweise mit einer 3-er Crew bedienen.



Ein Zug verlässt Kelim in Richtung Windsor und ist von zwei GP9 (ex. UP), GWR 211 und GWR 296 gezogen am 9. März-1998.

A Day on a Colorado Shortline

Mit dem Wissen, dass GWR nur 2 Crews hat, fragte ich Tom, wieviele Tage er pro Woche arbeite. Acht, sagt Tom mit einem Lachen. Normalerweise arbeite ich sechs Tage pro Woche, aber Dave und ich machen einen Turnus zum Switchen bei Kodak jeden zweiten Sonntag. Das heisst, dass er 13 von 14 Tagen arbeitet und das zw. 8 und 10 Stunden pro Tag. Wie sieht es mit Ferien aus? Ich arbeite hier schon so lange, dass ich auf 4 Wochen Ferien pro Jahr Anrecht habe. Aber ich nehme nie mehr als 2 Wochen, sagt Tom. Es ist offensichtlich, dass diese Männer die Railroad lieben und auch gewillt sind, persönliche Zugeständnisse zu machen, so dass der Ablauf wie ein Räderwerk aufeinander abgestimmt ist.

GWR 914 kehrt alleine nach Windsor zurück. Hier werden einige Airlide Covered Hoppers bei der alten Zuckerfabrik abgeholt. Mit diesen Wagen geht es weiter nach Kelim und um das östliche Gleis des Gleisdreiecks. Tom springt von der Lok und stellt die Weiche in Richtung Loveland und weist Sid an, zurückzusetzen, um die 4 leeren Tank Cars anzuhängen, die sie dort früher abgestellt hatten. Dann geht der Zug weiter nach Osten in Richtung Johnstown.

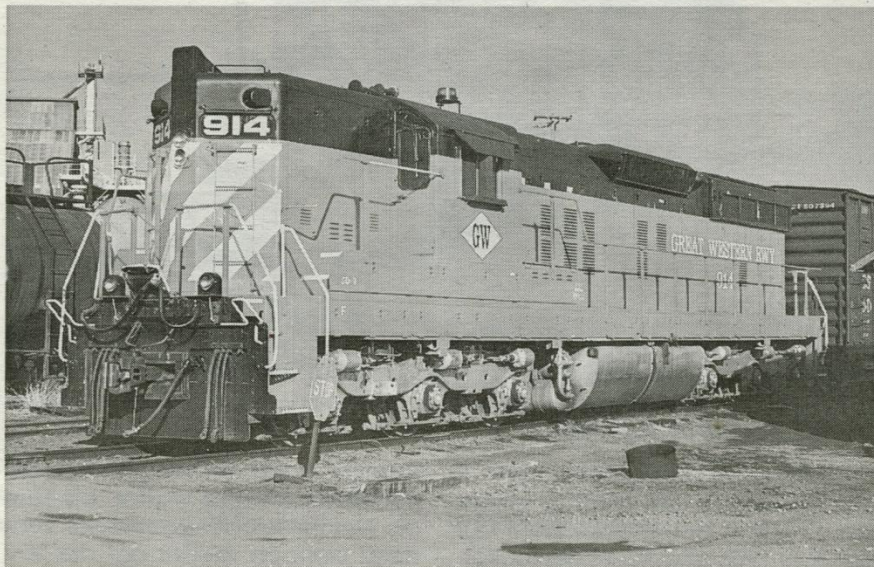
In Johnstown angekommen, werden die 4 Tankwagen auf ein Nebengleis gestellt. Danach bleibt Tom aus Sicherheitsgründen am ende des Zuges und Sid beginnt die 2,2 mls lange Fahrt zum UP Übergabepunkt in Milliken, um die Airlide Wagen abzuliefern. Seit einigen Jahren hat Great Western hier Wagen für versch. Besitzer abgestellt. Heute werden 2 USLX Plug Door Box Cars mitgenommen. GWR 914 fährt mit den Box Cars nach Johnstown zurück, wo noch einige Rangierarbeit auf die Crew wartet.

Die Maisverarbeitungsanlage in Johnstown ist ein Hauptkunde für GWR und hat einen eigenen Switcher, ein SW-1, der vorher GWR gehörte. Sid Miner arbeitete hier und fuhr auch mit der SW-1, bevor er bei GWR als Vollzeit-Lokführer eingestellt wurde. Sid ist kein Mann von vielen Worten, aber sein ausgezeichnetes Können wird von allen Kollegen sehr

geschätzt. Obwohl er nicht annähernd so lange wie Dave und Tom für die Bahn gearbeitet hatte, ist es offensichtlich, als wäre er für den Umgang mit schweren Maschinen wie geschaffen.

gleisungen können passieren), oder mechanische Störungen.

Eine schöne Seitenansicht der GWR 914 (ex. SP SD9E) im Yard von Loveland am 30. April 1998.



Nachdem die Rangierarbeit abgeschlossen ist, verlässt GWR 914 Johnstown mit 12 Tank Cars mit Mais-Sirup und den beiden arg mitgenommenen USLX Box Cars. Alle Wagen werden von BNSF in Loveland übernommen. In Loveland sehen wir, dass der Local von BNSF bereits hier war und ein paar Wagen für GWR abgestellt hatte. Nach einigen Rangiermanövern im Loveland Yard stellt Sid den Diesel ab, während Tom zum Office geht und mit der Eingabe der Switch-List in den Computer beginnt. Dave ist immer noch im Büro und bespricht anstehende Gleisunterhaltsarbeiten zwischen Johnstown und Longmont. Um 17.45 h gehen Tom und Sid nach Hause. Dave ist immer noch am Telefon...

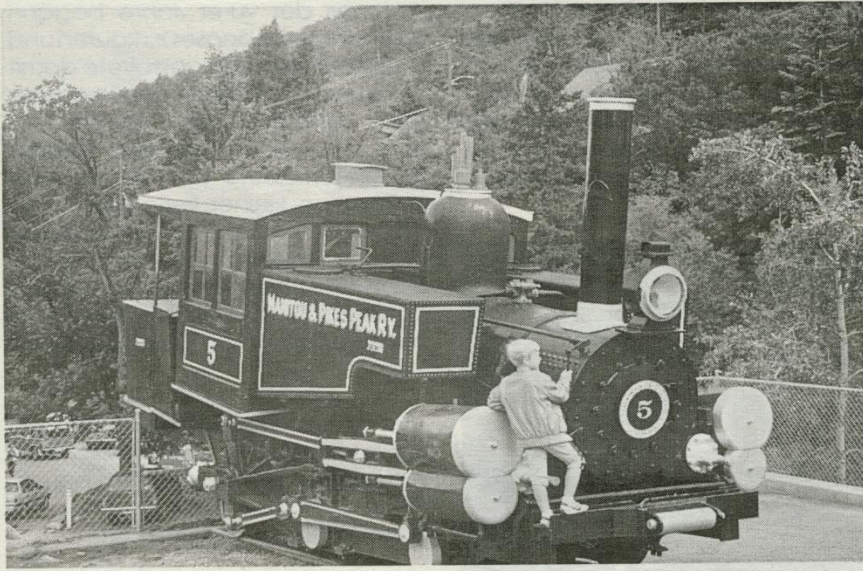
Doch Morgen wird diese faszinierende Shortline wieder ihre Aktivitäten mit viel Schwung bewältigen. Vieles wird wieder gleich oder ähnlich sein wie heute, aber es gibt immer wieder Überraschungen wie z.B. Verspätungen von ankommenden Wagen von den grossen Railroads, Schneestürme, zugefrorene Weichen, Gleisunterspählungen, Entgleisungen (selten, aber kleine Ent-

Einen Tag bei der Great Western verbringen kann extrem lohnend sein. Der beste Weg, um bei der GWR einen Besuch zu machen, beginnt beim Office an der Taylor Avenue No. 950 inmitten des Yards in Loveland, CO. Gehen Sie direkt zum Büro und fragen für Informationen. Am Besten ist es morgens zw. 08.00 und 9.00 h. Wenn Sie sich auf dem 'Private Property' der GWR bewegen möchten, so müssen Sie ein Formular unterschreiben, das GWR von Haftungen entbindet. Die Bahn ist freundlich und fair gegenüber den Railfans. Aber Sie sollten das eher 'lässige' Verhalten des Personals nicht falsch interpretieren. Das sind professionelle 'Railroaders' und werden Besucher nicht tolerieren, die sich entgegen den Sicherheitsvorschriften verhalten oder den Arbeitsablauf stören.



Story, Fotos und Plan by Kent Ersson, Sweden (Translation by W. Meer)

The Manitou & Pikes Peak Railway



Zebulon Pike dachte, sein nach ihm benannter Berg wäre unbesteigbar, aber um 1820 wurde er von Edwin James zum erstenmal erklommen. Julia Holmes war 1858 die erste Frau, die den Granitriesen bezwang. Der **Pikes Peak** wurde zum bekanntesten Berg Nordamerikas und zu einem Symbol für Colorado und den Goldrausch. 1873 baute die U.S. Army eine Wetterstation auf seinem Gipfel und entschied 1889, dass eigentlich niemand über das Wetter in 14'110 feet (4301 m) Höhe Bescheid zu wissen braucht. Die **Manitou & Pikes Peak Railway** wurde 1888 gegründet. Zalmon Simmons von der Simmons Matratzenfabrik war die treibende Kraft und Finanzier der neuen Eisenbahn, die zur höchsten Zahnradbahn der Welt werden sollte. Das System 'Abt' wurde als Antrieb für die Lokomotiven gewählt, die für jede 100 m vorwärts 25 m in die Höhe klettern sollten. Der Bau begann am 25. September 1889 vom Gipfel aus. Wegen den schwierigen Arbeitsbedingungen in der dünnen Luft, wurden die Arbeiten erst 13 Monate später, am 20. Oktober 1890 fertiggestellt. Bereits vor der endgültigen Fertigstellung fuhr auf

den neuen Gleisen Personenzüge. Planmässig fuhr man ab August 1890 bis zum 'Halfway House'. Der 'Highlands Christian Church Choir' aus Denver waren die ersten zahlenden Passagiere, die am 30. Juni 1891 den Gipfel per Bahn erreichten.

Die Bahn benutzte anfangs die alte Wetterstation als Terminal. Es enthielt ein kleines Hotel mit Essenschalter und ein Andenkengeschäft. Das alte Steingebäude war bis 1964 in Betrieb, als das heute noch existierende Summit House gebaut wurde.



1925 wurde die Eisenbahn an Spencer Penrose verkauft. Penrose investierte einiges, um die Zahnradbahn zu modernisieren. 1938 bauten die eigenen Werkstätten einen benzingetriebenen Triebwagen, der sofort

zum Erfolg wurde. Ab 1955 fuhr 5 neue 'Stromlinien'-Dieseltriebwagen auf den Gipfel und ersetzten die Dampflokomotiven fast gänzlich. Am 3. September 1958 fuhr der letzte planmässige Dampfzug auf den Berg. 1968 wurden die alten Stromlinienwagen durch vier neue rote Triebwagen von der SLM aus Winterthur in der Schweiz ersetzt. Diese werden seit 1976 durch zwei Gelenktriebwagen, wieder aus schweizer Produktion, unterstützt. Zum erstenmal seit der Eröffnung wurden jetzt auch zwei Ausweichstellen in Betrieb genommen, auf denen die berg- und talwärts fahrenden Züge kreuzen können. Dies war die bisher letzte Investition, auf Grund derer heute eine komfortable Fahrt auf den 4301 m hohen Gipfel möglich ist. Die Dampflokomotiv No. 5 ist auch heute noch betriebsfähig und kommt bei besonderen Anlässen zum Einsatz. Die Lok No. 1 kann heute im Colorado Railroad Museum in Golden, CO besichtigt werden.

Text und Fotos by Rudi Winkler, Leipzig, Germany

Foto oben: SLM Gelenktriebwagen auf dem Pikes Peak Summit am 24.8.91

Foto links oben: Die betriebsfähige Zahnradlokomotive No. 5 in Manitou Springs am 24.8.91

The Izaak Walton Inn History

The best Place in the Rockies to see Trains

Der Ort **Essex** in Montana wurde 1891 im Zusammenhang mit dem Bahnbau der Great Northern Railway erstmals erwähnt, und 1926 in Walton umbenannt. 1930 wurde die er-

1958 verkaufte die Great Northern Railway das Hotel und es wechselte verschiedentlich den Besitzer bis 1982 **Linda und Larry Vielleux** das Hotel kauften. Anfänglich traute man diesen 'Greenhorns' kaum Erfolg zu, denn sie betätigten sich vorher 20 Jahre als Farmer.



ste Pass-Strasse über den Marias Pass, der Highway No. 2, eröffnet. Die Great Northern Railway plante um 1935, im damaligen Walton, erstmals ein Hotel zu bauen. Diese Stadt war während der Bauzeit und in der Anfangszeit der Great Northern Railway eine 'Boom Town'. Der Name Walton rührte übrigens von Izaak Walton, Schutzpatron der Fischer her, der im 16. Jahrhundert in England lebte. Nach einigem hin und her, erbaute man 1939 dann das **Izaak Walton Hotel** für \$ 40'000. Der Zweck des Hotels war einerseits Unterkunft und Verpflegungsstation für Eisenbahnangestellte der Helferstation und andererseits als Unterkunft für Gletscher-Touristen. Es war nämlich geplant, von Walton aus, einen dritten Eingang in den Glacier Nationalpark zu schaffen. Er wurde aber nie realisiert und das Hotel bekam den Übernamen 'THE INN BETWEEN', weil es zwischen den beiden Zugängen East und West Glacier liegt. West Glacier, auch Belton genannt, liegt 26 Meilen westlich, East Glacier 31 Meilen östlich von Walton. Anfangs der 40er Jahre wurde Walton in ESSEX zurückbenannt. Das Hotel aber behielt seinen Namen.

1992 wurde das Essex Depot, das übrigens niemals als Haltestation für den Empire Builder diente, abgebrochen. Larry und Linda erreichten bei Amtrak, dass Essex zu einer Flag Stop Station wurde und der Empire Builder (train # 7 und #8) künftig für die Gäste des Izaak Walton Inn anhielt. Diese Haltestation liegt 2 Meilen östlich (oder bergwärts) des alten Essex Depot, inmitten dicht bewaldeten Gebietes. Der Shuttle Bus des Izaak Walton Inn steht jeweils pünktlich zum Abholen oder Abbiefern der Gäste bereit.

Anfangs der 90-er Jahre begann Larry einige Cabooses zu kaufen und zu restaurieren und gestaltete damit auf dem Spring Hill, gegenüber dem Hotel, auf der andern Seite der Geleise, ein kleines **Caboose Village**. Sie bieten heute alle Annehmlichkeiten einer kleinen Ferienwohnung. Wir kennen wirklich keinen anderen Platz, wo man so nahe am Puls der Bahn inmitten einer wunderschönen Landschaft, die Aktivitäten einer transkontinentalen Linie genießen kann.

Text by **Paul und Brigitte Kolb**, Sirmach
Für Interessenten hält P. Kolb eine mehrseitige Dokumentation bereit.

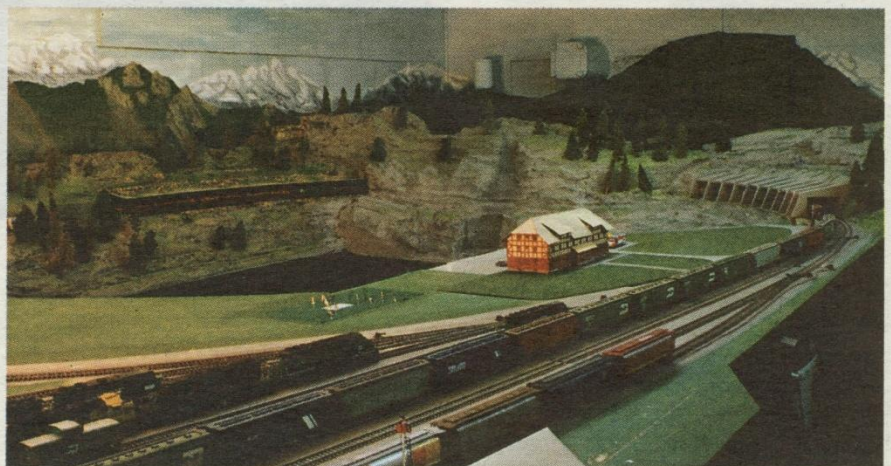
Special Guests aus den USA

Die Besitzer des Izaak Walton Inn Hotels, Linda & Larry Vielleux, werden an der 10th Jubilee Convention als VIP-Gäste teilnehmen. A very warm welcome to our visitors from Essex, Montana, USA. We appreciate your attendance on our Convention and your full page ad for your great hotel. Several people of the Railroadfans were already visiting your place. Just to name a few to remember: Brigitte & Paul Kolb, Hedi & Ulf Degener, Monika & Emil Heller, Balz Lehmann and Werner Meer.

Foto oben: Das Izaak Walton Inn mit zwei BN Helpers (1996) by P. Kolb.

Haus A-EG 27

Foto unten: Das gleiche Gebäude, nur 87 mal kleiner auf der HO Anlage von Paul Kolb. Es wird an der 10th CV ausgestellt sein.



THE GREAT NORTHERN RAILWAY & GLACIER NATIONAL PARK



A VACATION TO REMEMBER

In 1939, The Great Northern Railway built the Izaak Walton Inn on the edge of Glacier National Park. Today, it's a great place for railroad fans to stay.

The hotel has been updated for your comfort, but original railroad artifacts and history are still proudly displayed. In fact, Great Northern china is used in our restaurant, and our gift shop is the only place licensed by Great Northern to sell their trademark pattern.



The feel of the hotel is complemented by the engines that still hum outside in the train yard. Watch trains all day from our porch, or "chase" them down with our map of the best places to take photographs of trains, historic bridges, and tunnels.

When you're not watching trains, take a short walk and check out the unique scenery and wildlife of Glacier National Park.

At the end of the day, relax and enjoy your room with private bath or your very own caboose which has been converted into a cozy bedroom.

Call or write us for more information about your vacation at The Izaak Walton Inn. Or, visit our website at www.vtown.izaakwalton.com.



THE HISTORIC
**Izaak Walton
Inn**

PO Box 653
Essex, Montana 59916 USA
406.888.5700 Fax: 406.888.5200

Die Fusion von Burlington Northern und Santa Fe (AT&SF).



Eine der bekanntesten Bahngesellschaften Amerikas, die Atchison Topeka & Santa Fe, verschwand am **22. September 1996** mit der formalen Fusion in die Burlington Northern Santa Fe. Dies war für viele eine völlig unerwartete Entwicklung, hatte doch die Santa Fe einen der besten Namen als Class 1 Bahngesellschaft. Santa Fe war nur die siebtgrösste Class 1 Railroad, seit Jahren hatte sie sich aber erfolgreich auf das Kerngeschäft des schnellen Transkontinentalverkehrs konzentriert. Entsprechend dem traditionellen Super Chief Stromlinienzug wurde in den 80'er Jahren der Super-C Container-Service geschaffen. 1990 liess die Santa Fe sogar ihr berühmtes Warbonnet Farbschema in rot-silber neu auflieben. Für nur ein Jahr war BNSF die grösste Bahnfirma der USA, 30'850 miles umfasste ihr Netz damals. BN war drei Mal grösser als ihr neuer Partner ATSF. Während Santa Fe auf eine über hundert Jahre alte Tradition als eigenständige Gesellschaft zurückblicken konnte, wurde bekanntlich die BN erst 1970 als neue Transkontinentalgesellschaft gegründet. Aber BN konnte in den 70'er Jahren ein neues sehr erfolgreiches Geschäft mit Kohleblockzügen aus dem Powder River Basin aufbauen. Demgegenüber war die Santa Fe schon seit Jahren eine stark auf ihre wichtigen Transkontinentalrouten ausgerichtete Bahn und man konzentrierte sich auf den Huckepackverkehr Ost-West. Das Zusammenführen dieser zwei unterschiedlichen Gesellschaften war und ist für das Management der neuen BNSF eine gewaltige Herausforderung.

Betrieblich wurde die neue BNSF in drei Regionen aufgeteilt:

Northern Lines: GN, NP, SP&S und Teile der CB&Q Strecken
 Burlington Lines: CB&Q, C&S, Frisco und Teile ATSF, NP Linien
 Santa Fe Lines: Hauptteil ATSF, FW&D Linien

Gemäss Aussagen des Präsidenten Rob Krebs sei die BNSF gross genug, um zwei Lok-Farbschemata zu besitzen. Einerseits wird der "Warbonnet" in rot-silber verwendet, daneben haben die Loks der Northern Lines den neuen orange-olivengrün Anstrich mit dem Übernamen "Pumpkins". Ruhe scheint aber auf dem Bereich Farbschema noch nicht einzutreten. Ende 1997 tauchten bereits die ersten 'Warpumpkins' auf, eine Abart des verbreiteten 'Pumpkin' Schemas. Die gelben Streifen sind deutlich breiter und mit Schattelinien gestaltet. Aktuell fahren Loks mit allen möglichen Farbvarianten herum, der Entscheidung für eine globale Angleichung an ein bestimmtes Farbschema wurde bereits mehrmals 'definitiv' gefällt, und wenig später wieder geändert. Lassen wir uns überraschen, wieviele Farbversionen noch folgen werden.

BNSF bildet aktuell hinter UP die zweitgrösste Railroad in den USA. Die folgenden Kennzahlen charakterisieren BNSF:

- 106'000 Wagen
- 4'600 Loks
- 30'850 mls Gleislänge

Wie erging es der BNSF während dem turbulenten Herbst 1997?

Die sprunghaft zunehmenden Verkehrszahlen drohten mehrmals auch gefährlich den BNSF Verkehr zu lähmen. Die Pünktlichkeit der Züge sank zeitweise auf alarmierende 70%. An den kritischsten Tagen im Oktober '97, als bei der UP pro Tag 277 Züge blockiert waren, zählte BNSF bloss 30

stehende Züge, ein Tag später sank die Zahl wieder auf 9. Kurzfristig musste BNSF zusätzlich über 100 Dieselloks zur Bewältigung des Mehrverkehrs aufreiben. BNSF bekommt zur Zeit jeden Monat 25 - 30 neue 4400 hp Dieselloks von GE und EMD geliefert. Zur Bewältigung der kurzfristigen Herbstspitzen 1997 wurden sogenannte Loks im Grundanstrich übernommen und sofort vor Züge gespannt. Für den Verkehr zwischen Chicago und Los Angeles zählte man bis vor wenigen Jahren an Spitzentagen 65 Züge. Heute liegt der Tagesdurchschnitt bei guten 100 Zügen. Zum Auffangen des Booms im Verkehr von und nach Seattle hatte sich BNSF schon kurz nach ihrer Gründung zur Reaktivierung der stillgelegten Northern Pacific Linie über den Stampede Pass entschieden.

Wachstum und Investitionen anstelle von Schlankmachen und Zusammenziehen. So lautet das Rezept von BNSF Präsident Rob Krebs, der Verlauf des Geschäftes im 1997 haben ihm bisher recht gegeben, was auch die Aktienurse beweisen:
 5/97 \$ 80.-, 6/97 \$ 90.-, 12/97 \$ 94.-
 3/98 \$ 101.-.

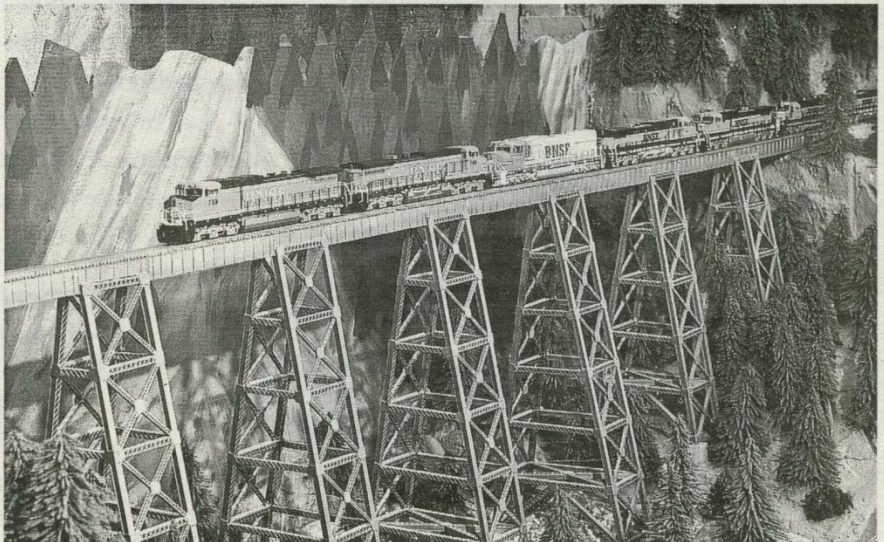
Originaltext by J. Lütcher (gekürzt wrm)

BNSF



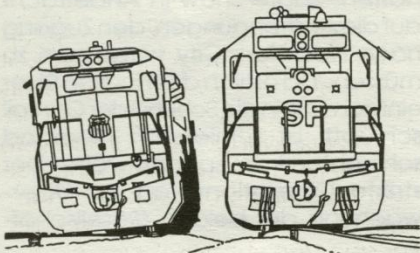
Die neusten BNSF 'Warpumpkins' fahren bereits über eine Brücke am Marias Pass auf der HO Anlage von Paul Kolb.

Foto by P. Kolb



Merger der Giganten: UP - SP

Union Pacific übernimmt seinen alten Rivalen - Southern Pacific.



Union Pacific gilt aktuell als der Rekordhalter der Fusionen unter den amerikanischen Bahnen und wurde wieder die 'Nummer Eins'. Es begann 1982 mit MoPac und WP, gefolgt von MKT 1988, C&NW 1995 und jüngst SP im Juni 1996, so lautet die 'Trophäensammlung' des gelben Riesen. Von den Zusammenschlüssen muss sicherlich das letzte Projekt als das grösste und ambitionseste betrachtet werden. Unglaubliche 5,4 Mia US \$ liess man sich diesen Kauf kosten. Dafür ist UP wieder die grösste US-Bahngesellschaft, 36'000 miles umfasst ihr Streckennetz. Die Übernahme der SP ermöglichte der UP endlich das lange angestrebte Schliessen von wichtigen betrieblichen Lücken im Streckennetz. So kann jetzt die Verbindung von Kalifornien nach Texas direkt gefahren werden. Ferner verfügt die UP nun über eine eigene Nord-Süd-Achse innerhalb Kalifornien. Dem heutigen Management gelang in den Neunziger Jahren das, was der legendäre Präsident Harriman zu Beginn des Jahrhunderts vergebens versucht hatte.

Nachdem BNSF mit 30'800 miles die Führung unter den Grossen übernommen hatte, führte die geplante Übernahme der UP mit **36'000 miles** klar zu einer neuen Nummer Eins. Rio Grande hatte 1988 die Southern Pacific übernommen, wobei auch die Rechte des Markennamens SP transferiert wurden. Somit wurde aus D&RGW langsam SP. Der Zusammenschluss von UP und SP wurde nach langen, harten Verhandlungen am **8. Juni 1996** durch STB bewilligt. Der erfolgreiche Kauf kann als vergleichsweise einfache Handlung betrachtet werden, ver-

gleicht man ihn mit der Aufgabe der Zusammenführung der alten Gesellschaften in eine einheitliche neue Firma. Man verfügt im Führungsstab der UP ja zwar über eine breite Erfahrung der Folgen einer übereilten Vereinigung. 1995 wurde die betriebliche Gleichschaltung nach der Übernahme der C&NW sehr schnell angestrebt. Als Folge brach der Verkehr Richtung Chicago praktisch zusammen. Massive Abwicklungsprobleme führten zu grossen Betriebsstörungen. Die nicht kompatiblen Leitsysteme der zwei Gesellschaften verunmöglichten den notwendigen Datenaustausch, der Betrieb kam ins Stocken. Nur durch sehr teure Mehraufwendungen konnte die Situation nach mehreren Monaten bereinigt werden. Über zweihundert zusätzliche Mitarbeiter und hunderte von geleasteten Loks waren plötzlich nötig, um nach der Vereinigung die gleiche Leistung wie vorher zu erbringen.

Beim jüngsten Merger sandte man im Management frühzeitig Signale aus, man hätte aus den Fehlern gelernt. Die betriebliche Zusammenführung wurde im Falle der SP deutlich langsamer angepackt, man rechnete damals mit gut zwei Jahren bis zum vollständig vollzogenen Betriebszusammenschluss. Die Führungszentrale der neuen Gesellschaft wurde systemweit in Omaha, Nebraska konzentriert, SP's Zentren in Denver und San Francisco werden geschlossen. Über 1000 Mitarbeiter hatten nach Omaha zu zügeln... Die neue Union Pacific ist in vier Betriebsregionen eingeteilt:

- Northern: Ex C&NW Strecken
- Southern: Ex MP, KATY, SSW, SP Texas, und Louisiana Strecken
- Central: UP Stammstrecken und ex D&RGW Strecken
- Western: Kalifornien und Oregon



Die wichtigsten Kenndaten der neuen Gesellschaft sind eindrücklich:

Jahreseinkommen 1996:	US\$ 940 Mio.
Angestellte:	52'996
Volumen:	6'632'000 Carloads
Streckenlänge:	36'500 miles
Rollmaterial:	152'000 Wagen, 6'250 Loks, davon 800 AC Typen
Anzahl Züge pro Tag:	2'000
bediente US-Staaten:	23
Wichtigste Güter:	Autoprodukte, Chemieprodukte, Korn, Container und Sattelaufleger
Grösste Kunden:	APL Transport Service, General Motors

Die Farbgebung der neuen Nummer Eins ist klar. UP's gelb, grau mit roter Schrift wird bleiben.

Die UP Flotte besteht am Stichtag (1.1.98) zu 70% aus EMD und zu 30% aus GE Loks. 6094 Streckenloks, 648 Rangierloks und 8 historische Loks, 2 davon Dampfloks ergeben eine Gesamtflotte von 6750 Einheiten. Die Streckenloks besitzen ein Durchschnittsalter von 14 Jahren, im Vergleich dazu sind die Rangierloks im Schnitt knapp 24 Jahre alt.

Der gigantische Merger von UP und SP wurde um ein Haar zum Alptraum.

Im Herbst 1997 gab es auf der Nord-Süd-Verbindung an den Golf von Mexico extreme Probleme. Der Verkehr kam zum Erliegen. Wagenladungen waren Wochen unterwegs. Das absolute Chaos war ausgebrochen. Nur mit allergrössten Anstrengungen können die Verspätungen langsam abgebaut werden. BNSF hat viele Züge übernommen und damit natürlich auch unzufriedene Kunden, die nicht mehr zu UP zurückgehen werden. Mitte 1998 hat sich die Situation wieder beruhigt, aber UP musste riesige Verluste einstecken. Um das Railroadbusiness zu verbessern, wird die grosse Trucking Firma 'Overnight' zum Verkauf angeboten. Es ist interessant zu beobachten, wie sich die Börsenkurse der UP-Aktion verändert haben:

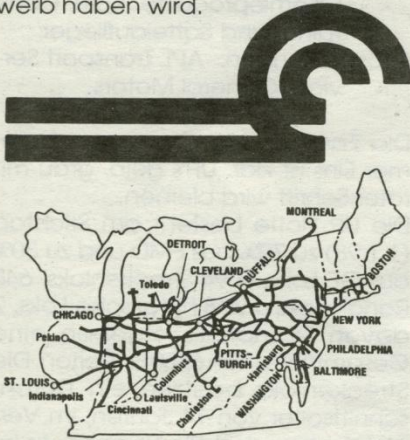
7/97	\$ 71.-	12/97	\$ 60.-
3/98	\$ 51.-	5/98	\$ 55.-

Text und Zeichnung by J. Lütcher (Stark gekürzt und ergänzt W. Meer)

Merger der Giganten: Conrail - CSX - NS

Grünes Licht zur historischen Conrail Aufteilung durch STB.

Am **8. Juni 1998** wurde der \$10.2 Billionen Verkauf der **Conrail** an die beiden Gesellschaften **CSX** und **Norfolk Southern** vom STB (Surface Transportation Board) bewilligt. Man geht davon aus, dass noch nie eine Fusion in der Geschichte der Amerikanischen Eisenbahn eine derart positive Auswirkung auf den Wettbewerb haben wird.



Im Gegensatz zu den reich verzierten Räumen, in denen die alte Interstate Commerce Commission (ICC) ihre Regeln für Fusionen zu erstellen pflegte, wurde die Conrail Entscheidung in den eher spartanisch eingerichteten Büros des STB's an Washington's K Street gefällt, was allerdings keinen Einfluss auf die Tragweite dieser Entscheidung hatte.

'Durch den sorgfältig geplanten Verkauf der Conrail wird im gesamten Osten der USA eine neue Wettbewerbssituation entstehen, die bis anhin noch nie durch eine andere Fusion erreicht wurde', so Linda J. Morgan, Vorsitzende des STB. 'Es entstehen dadurch im Osten zwei starke Konkurrenten, welche verbesserte Dienstleistungen vom Nordosten bis in den Süden anbieten können. Genauer gesagt, die Aufteilung der Conrail wird zur Folge haben, dass auch in den Gegenden wieder ein Konkurrent vorhanden sein wird, der damals durch die Entstehung der Conrail verloren gegangen ist.'

Wie dem auch sei, das STB auferlegte auch gewisse Konditionen, damit die

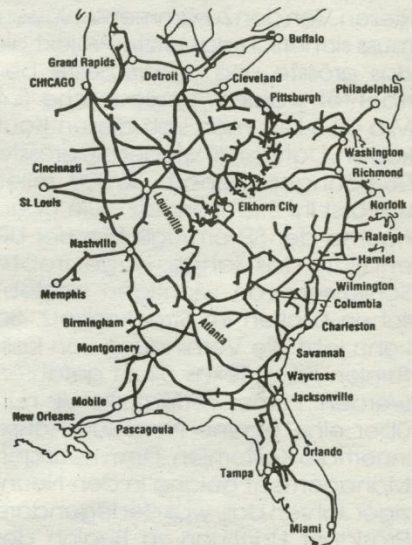
Wettbewerbsfähigkeit gesteigert und ein reibungsloser Übergang gewährleistet werden kann. Wie erwartet, wurden die Abkommen, welche die beiden Gesellschaften mit Versendern, anderen Bahngesellschaften sowie staatlichen und lokalen Regierungen unterzeichnet hatten, in diese Konditionen miteinbezogen. Aber das STB ging noch weiter, und erweiterte die Überwachung der Fusion von 3 auf 5 Jahre. Es erweiterte zudem den Zugang nach New York City, was CSX dazu zwang, Vereinbarungen über Verkehrsrechte mit der Canadian Pacific zu treffen für die Strecke Selkirk (Albany) und Queens, sowie mit der Providence & Worcester für die Strecke New Haven und Queens. Ebenso wurde CSX verpflichtet, für eine Hafenfährverbindung eine Studie auszuarbeiten, und sich an einer weiteren Studie für den Bau eines Verbindungstunnels zu beteiligen.

'Wir denken, dass wir so den Wettbewerb erhöht haben, ohne dabei den Deal restrukturiert zu haben', sagte Morgan. Als Teil einer Art 'Frühwarnsystem', entwickelt aufgrund der enormen Service-Verschlechterung nach der Union Pacific - Southern Pacific Fusion, müssen CSX und NS dem STB einen wöchentlichen Report abgeben, in welchem alles abgedeckt sein muss von On-Time Performance bis zum Wagen Inventar.

Board Vize President Gus Owen, der durch die Bewilligung der UP-SP Fusion grossen Nachklang erhielt, sagte, das Board werde diesmal ein aktiver Wachhund sein und nicht zögern, den Deal, falls nötig, nochmals zu überarbeiten.

Die Vorsitzenden von CSX und NS waren erfreut über den Beschluss des STB. 'Es ist ein grossartiger Tag für die Bahn-Industrie', sagte John W. Snow, Vorsitzender der CSX. Sein NS Gegenspieler, David R. Goode, sagte 'Für eine Nation, welche von einem sicheren, effizienten und zuverlässigen Bahnverkehr abhängig ist, wird der 8. Juni als ein Tag des Wendepunkts in Erinnerung bleiben.' Aber dennoch war Snow nicht erfreut über die Konditionen des STB, die, wie er sagt, CSX

mehr belasten als NS. 'In einigen Fällen ging das STB weiter als wir gehofft hätten', sagte Snow in Anbetracht auf die Anstrengungen, den Zugang nach New York City verbessern zu müssen. 'Da östlich des Hudson River einfach CSX in die Schuhe der Conrail schlüpft, ist schliesslich niemand schlechter dran', so Snow weiter. Der strikte Operationsplan zur Überwachung der beiden Gesellschaften



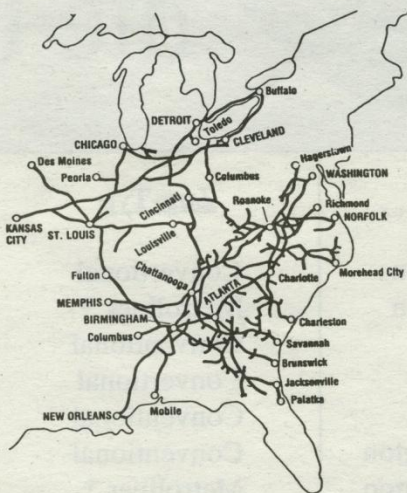
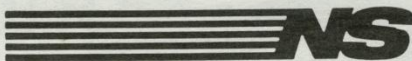
ten störte offensichtlich keinen der beiden Vorsitzenden. 'Wir leisten bereits jetzt schon einen grossen Anteil an interner Überwachungsarbeit', sagte Goode.

Der Beschluss des STB kam Tage nach einem Hagel von Vereinbarungen, welche CSX und NS mit Fusions-Gegnern und anderen Parteien, vor allem Cleveland und dessen Vororten, getroffen hatten. Am 4. Juni, dem zweiten Tag der Anhörung vor dem STB, konnte CSX mit Clevelands Bürgermeister Michael R. White 15 Min. vor der Sitzung eine Einigung über Verkehrslinien und Lärmschutzmassnahmen erzielen.

Merger der Giganten: Conrail - CSX - NS

CSX willigte ein, 12 Züge von der Cleveland Short Line auf die Lake Front Line umzuleiten, sowie mind. 40% aller Jobs am Collinwood Intermodal Terminal an Einwohner Clevelands zu vergeben. NS dagegen kündigte Übereinkünfte mit Cleveland und dessen Vororten bereits am 1. und 2. Juni an. Sie wird die Clogville Verbindung finanzieren, um die ex NKP mit der New York Central zu verbinden, was ihr ermöglichen wird, den Verkehr von Cleveland's westlichen Vororten abzuleiten. Eine Woche vor dem Beschluss unterzeichnete Indianapolis ein Abkommen mit CSX, den Wettbewerb zu steigern; NS vereinbarte mit den Behörden des Staates New York, den Service auf Conrail's Olean Secondary, der ex. Erie Hauptlinie westlich von Hornell, aufrecht zu erhalten. Amtrak unterstützte die Aufteilung der Conrail bereits im Mai, nachdem CSX und NS sich bereit erklärten, die On-Time Performance für Amtrak Züge auf den betroffenen Strecken während 3 Jahren in ihren Report mit einzubeziehen. CSX und NS erklärten sich desweiteren dazu bereit, Amtrak in ihren Bemühungen für die Einführung von öffentlich finanzierten Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen Chicago und Detroit sowie zwischen

New York und Buffalo zu unterstützen. Im Gegenzug gewährte Amtrak den beiden Gesellschaften, den Ausbau des Frachtservices auf dem Nordost Korridor voranzutreiben; dadurch entsteht nach mehr als 10 Jahren wieder ein Direktservice zwischen Newark und Washington. In einem zusätzlichen Abkommen wurde Amtrak erlaubt, ihren Expressverkehr über die Strecken der NS abzuwickeln.



Dennoch bleiben noch einige grosse Fragen offen, auch die Frage, wann die beiden Gesellschaften mit der Aufteilung der Conrail beginnen werden. Die schriftliche Entscheidung des STB wurde auf den 23. Juli 98 erwartet, die geplante Fusion einen Monat später. Wann immer der Tag X sein wird, die beiden Gesellschaften sind sich einig, dass sie den Stecker bei Conrail gemeinsam ziehen werden. 'Es wird einen Tag 1 geben, und dieser Tag wird sobald als möglich sein' sagte Snow, ohne sich dabei auf ein spezifisches Datum festzulegen.

Conrail wurde 1976 durch staatliche Hilfe gegründet und übernahm die bankrotten Bahnen im Osten der USA und wurde über die Jahre wieder profitabel.

CSX entstand 1980 durch die Fusion von Chessie System und Seaboard System. (C = Chessie, S = Seaboard, X = Symbol für Multiplikation).

Norfolk Southern schloss sich 1982 mit Southern Railway und Norfolk & Western zusammen.

Reportage aus Trains 8/98

Translation by Peter Reisinger

Maps with Permission by

Kalmbach Publishing Co.

Durch diesen neusten Merger bleiben von den am 1.1.1995 noch aktiven grossen 7 Bahngesellschaften (BN, CR, CSX, NS, SF, SP, UP) in den USA nur noch **4 Giganten** übrig:

UP (Union Pacific)

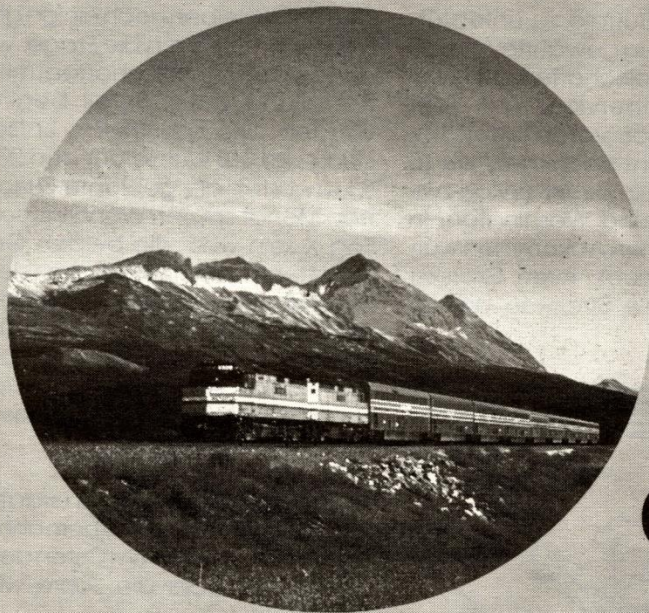
CSX (Transportation)

NS (Norfolk Southern)

BNSF (Burlington Northern Santa Fe)



Fotos: Conrail, Norfolk Southern, CSX (1993) by Ruedi P. Schai, Jr., Bernhardzell



Mit Kuoni und Amtrak quer durch die USA

<u>Strecke</u>	<u>Zug-Typ</u>	<u>einfach 2. Klasse</u>
New York – Washington	Conventional	\$ 46.–
New York – Washington	Metroliner *	\$ 58.–
New York – Boston	Conventional	\$ 37.–
Boston – Washington	Conventional	\$ 53.–
Boston – Philadelphia	Conventional	\$ 53.–
Philadelphia – Washington	Conventional	\$ 26.–
Philadelphia – Washington	Metroliner *	\$ 32.–

* Für Fahrten von Montag bis Freitag nur gültig zwischen 9.30 und 14.00 Uhr oder nach 19.00 Uhr / Samstag, Sonntag sowie 23.–31.12.98 ganzer Tag gültig.
Preise pro Person in US\$, gültig bis 31.12.98



Profitieren Sie von einem Generalabonnement oder vom breiten Angebot an regionalen Pässen.

Selbstverständlich können Sie bei uns auch Einzelstrecken buchen.



A World of Difference

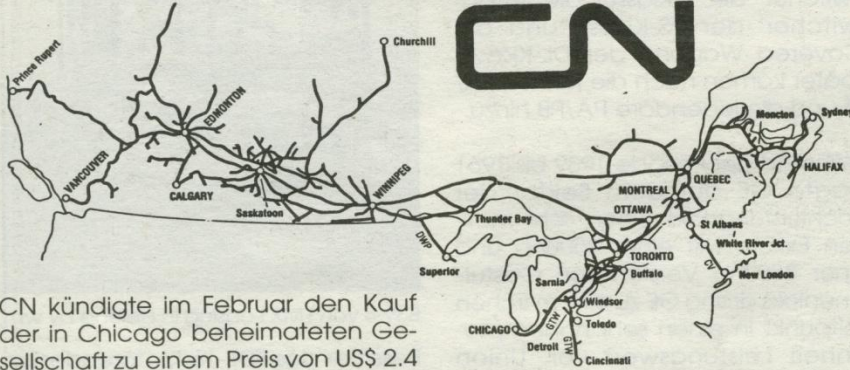
Merger der Giganten: CN - IC

Gigantische Canadian National und Illinois Central Fusion geplant!

Canadian National und die US-Bahngesellschaft Illinois Central haben Pläne angekündigt, ihre beiden Gesellschaften zu vereinen.

go und Detroit an den Golf von Mexico entstünde, was CN entlang einem rapide wachsendem Handelskorridor mit jährlichen Umsätzen von mehr als US\$ 5 Billionen positionieren würde. CN, mit Hauptsitz in Montreal, ist bereits Kanada's grösste

breiteren Zugang zur USA erhalten wird. David McLean bleibt weiterhin Vorstandsvorsitzender, und auch Tellier wird als Präsident und CEO im Amt bleiben. E. Hunter Harrison, Präsident und CEO der Illinois Central, wird nach der Fusion den Posten des



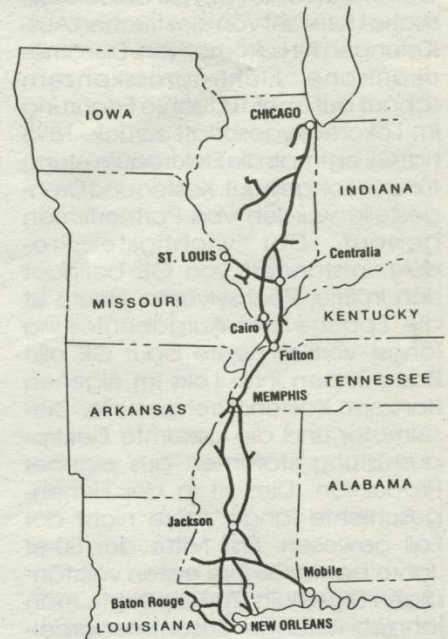
CN kündigte im Februar den Kauf der in Chicago beheimateten Gesellschaft zu einem Preis von US\$ 2.4 Billionen an, und wird nach der Durchführung der Fusion auch IC's Schulden von ca. US\$ 560 Millionen übernehmen. Die definitive Fusionsvereinbarung, welche zur Zeit noch Gegenstand von gesetzlichen Zustimmungen ist, die noch ein weiteres Jahr auf sich warten lassen können, wird die neue Bahn zur 5. grössten Gesellschaft auf dem Nordamerikanischen Kontinent machen. Somit wird ein neues Netzwerk von den Pazifik- und Atlantikküsten Canadas durch den mittleren Westen der Vereinigten Staaten bis zum Golf von Mexico entstehen.

'Diese Kombination bedeutet Wachstum. Es ist ein perfekter Zusammenschluss zweier sich ergänzender Bahnlinien, die eine Drei-Küsten-Strategie vom Atlantik bis zum Pazifik sowie auch zum Golf von Mexico anbieten können werden,' sagte Paul Tellier, Vorsitzender der CN. Desweiteren liess CN verlauten, dass durch die Fusion eine nahtlose Nord-Süd Verbindung von allen grossen Kanadischen Märkten sowie Chica-

Bahngesellschaft und wird nach der Fusion ein Streckennetz von 18'700 Meilen in Kanada und den Vereinigten Staaten betreiben, sowie 24'600 Angestellte beschäftigen. Sie bedient die 3 grössten Häfen Kanada's, Vancouver, Montreal und Halifax, sowie auch die Häfen in Chicago und Detroit der USA. Die ehemalige Crown Corporation wurde 1995 privatisiert. Die Illinois Central Corporation ist eine Holding Gesellschaft, die 1851 ins Leben gerufen wurde. Die beiden grössten Tochtergesellschaften sind die Illinois Central (ICRR) und die Chicago Central (CCP), wovon die ICRR eine 2'600 Meilen lange Strecke von Chicago bis an den Golf von Mexico bedient.

Die kleinere CCP operiert auf einer Strecke von 850 Meilen von Chicago in den Westen nach Iowa.

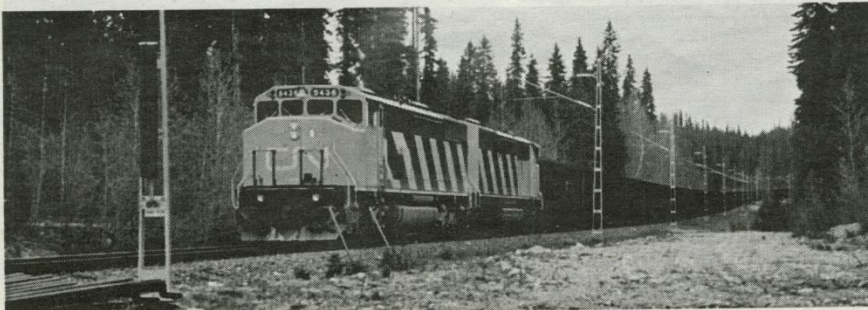
Man erwartet, dass von der Fusion vor allem der Hafen von Vancouver profitieren wird, der nachher durch ein einzelnes Bahnsystem einen viel



Chief Operation Officer bei CN übernehmen. Zwei weitere Direktoren der IC werden sich dem Verwaltungsrat anschliessen, der neu auf 15 Mitglieder erweitert wird.

Sollte die Fusion tatsächlich stattfinden, wäre dies die vierte grosse Eisenbahn-Fusion innerhalb 3 Jahren nach der Burlington Northern Santa Fe, Union Pacific-Southern Pacific und schliesslich der am 8. Juni 98 gutgeheissenen Aufteilung der Conrail durch die CSX und Norfolk Southern.

Reportage aus Westcoast Shipping 3/98
Translation by Peter Reisinger
Maps with Permission by
Kalmbach Publishing Co.
Foto: CN mit Coal-Unit Train in Tacheeda,
18.5.88 by Urs Keel, Schalunen (Bern)



Der Lokbauer
General Electric



GE hat im Laufe des 20. Jahrhunderts eine lebhafteste Geschichte geschrieben. Sie ist geprägt von strategischen Partnerschaften, gleichzeitigem Zusammenarbeiten mit mehreren Firmen und Phasen von bahnbrechenden Alleingängen, die in den USA Bahngeschichte schrieben.

General Electric (GE) gilt als der klassische Lieferant von elektrischen Ausrüstungen für Lokomotiven. Der amerikanische Elektrogrosskonzern schaut auf über 100 Jahre Erfahrung im Lokomotivgeschäft zurück. 1893 hat GE erstmals die Elektroausrüstung für eine Lok gebaut. Kasten und Drehgestelle wurden von Partnerfirmen gebaut. Der wichtigste Produktionsstandort von GE befindet sich in Erie, Pennsylvania. Heute ist die Epoche der Aufgabenteilung längst vorbei, heute baut GE alle Baugruppen ihrer Loks im eigenen Konzern. Kasten, Drehgestelle, Dieselmotor und die gesamte Elektroausrüstung stammen aus eigener Produktion. Dies ist in der Firmengeschichte lange Jahre nicht der Fall gewesen. Erst Mitte der 50-er Jahre baute GE ihre ersten vollständigen Dieselloks. Zuvor pflegte man jahrzehntelange Zusammenarbeiten mit strategischen Partnern. Die wichtigste Partnerschaft begann 1906 mit ALCO (American Locomotive Company). ALCO wirkte seit 1850 als einer der drei grossen amerikanischen Dampflokhersteller sehr aktiv an der amerikanischen Lokomotiv-Entwicklung mit. Ab 1906 bauten GE und ALCO dann gemeinsam Elektroloks. Beide Firmen besaßen Werkhallen in Schenectady, New York. In der Zeit von 1924 bis 1928 war GE der Partner für den elektrischen Teil in einem Dreierkonsortium, neben ALCO arbeitete zusätzlich die Dieselmotorenfirma Ingersoll-Rand mit. Gemeinsam baute man die ersten Dieselelektrischen-Loks. Die 300 hp und 600 hp starken Boxcab-Loks wurden hauptsächlich für Rangierdienste verwendet. Trotz ihrem noch klar vorhandenen Experimental-

charakter zeigte die Dieselelektrische-Lok bereits in den 30-er Jahren klar ihre zukünftige Überlegenheit gegenüber der Dampftraktion auf. Unter der Firmenbezeichnung ALCO-GE entwickelte man im wesentlichen drei neue Lokfamilien, die 'Switcher' der S-Klasse, die 'Road-switcher' der RS-Klasse und die 'Covered Wagons' der DL-Klasse. Später kamen noch die Reihen FA/FB und die legendäre PA/PB hinzu.

Während der Periode 1939 bis 1961 wagte GE auf dem Sektor der Hochleistungsloks einen sehr mutigen Exkurs. Mit einer 4500hp und einer 8500hp Version von Gasturbinenloks drang GE zu einem frühen Zeitpunkt in einen sehr hohen pro-Einheit Leistungswert vor. Union Pacific wurde zum einzigen Käufer dieser exotischen Giganten. Trotzdem ist der Pioniercharakter auf die heutigen Hochleistungsdieselloks nicht zu unterschätzen. Mehr zum Thema Gasturbinen finden Sie auf Seite 139.

Zurückblendend auf die Dieselmotorenseite entwickelte sich seitens GE bereits während den 30-er Jahren eine weitere intensive Zusammenarbeit, diesmal mit Cooper-Bessmer. GE motorisierte mit diesen Diesel ihre bekannten 'Centercab-Switcher'. Insgesamt wurden über 400 Rangierloks dieser Bauart gefertigt. Im Laufe dieser Zusammenarbeit kaufte sich GE von Cooper-



B39-8 von LMX Leasing in Helena by wm

Bessmer das FDL-16 Motorendesign und begann diesen Typ weiterzuentwickeln. 1953 kam dann das Ende der ALCO-GE Partnerschaft. GE hatte in aller Stille bereits an der Entwicklung einer eigenen Diesellok für den Streckendienst begonnen. 1954 erschien das Viererset UM-20 in der A-B-B-A Konfiguration erstmals in der Öffentlichkeit. Äusserlich war die Ähnlichkeit zu der FA/FB der ALCO/GE eindeutig erkennbar, die Designer von ALCO und GE hatten ja jahrelang sehr intensiv zusammengearbeitet. Im Inneren jedoch unterschieden sich die vier GE Experimentalloks gänzlich von den ALCO/GE Brüdern.

U30C der UP 10/76 by Don Heimberger



General Electric Locos

Die Viertakt-Diesels der Reihe FVA von Cooper-Bessmer sorgten in der 8 Zylinder Version für 1200 hp und in der 12 Zylinder Version für 1800 hp Leistung. Die vier Prototypen wurden in den folgenden Monaten einem ausgedehnten Testprogramm unterzogen. 1956 führte GE ihre Universal-Serie ein. Ohne dass der US Markt gross reagierte, lieferte GE zwei Export Loks in vierachsiger Ausfüh-

USA hochzuarbeiten. An dem berühmten 'Horsepower-Race' der 60-er Jahre hatte GE mit ihrem FDL Diesel ein gewichtiges Wort mitzusprechen. GE gelang es, mit 16 Zylindern 3600hp zu erreichen. Die GE 'U-Boats' dieser Zeit waren beim Bahnpersonal von einer zwiespältigen Hassliebe begleitet, wegen ihren hohen Zugkräften waren sie vor allem im Kohleverkehr sehr beliebt, ihre Unzuverlässigkeit



rung mit der Typenbezeichnung UD-18 nach Mexico. Keinem wurde so recht bewusst, dass GE mit den zwei unscheinbaren Loks für Mexico eigentlich die ersten Vertreter der legendären 'U-Boats' ausgeliefert hatte. Stolze sieben Jahre dauerte die Entwicklung des ersten richtigen 'U-Boats' mit der technischen Bezeichnung U25B. Gegenüber ihren Konkurrenzmodellen wies die neue Lok entscheidende, zukunftsweisende Eigenschaften auf. Zentrales Element der neuen Lokgeneration bildete sicher der neue Viertakt FDL Diesel, der schlussendlich bis in die 90-er Jahre über 40 Jahre Entwicklungsreserven gezeigt hat und von ursprünglichen 2500 hp auf grosse 4400 hp gesteigert werden konnte.

Erst im März 1961 kam der Durchbruch. GE konnte eine erste Bestellung von 'U-Boats' für die Union Pacific einschreiben. Das Eis war gebrochen, binnen weniger Wochen bestellte FRISCO und wenig später auch Santa Fe und Southern Pacific sowie Pennsy und Wabash ihre ersten U25B. Mit den legendären 'U-Boats' in vier und sechsachsiger Ausführung gelang es der General Electric, sich hinter Electro Motive Division zum zweitgrössten Loklieferanten in den

im täglichen Betrieb brachte aber manche Crew an den Rand der Verzweiflung. GE unternahm in der Folge an ihren Loks zahlreiche technische Verbesserungen, man wollte den Anschluss an die erfolgreiche 'Dash-2' Reihe der EMD auf keinen Fall verlieren. 1977 wurde dann die Bezeichnung der Loktypen geändert. Das U, welches für Universal stand, wurde entfernt. Eine vierachsige 3000 hp Lok hiess neu B30-7, ihr sechsachsiger Kollege C30-7. Das Äussere wurde kantiger und funktionaler. Doch entscheidender als die Veränderungen im Aussehen waren die technischen Neuerungen.

Die Fahrzeuge wurden neu mit Mikroprozessoren gesteuert. Auf der Hilfsbetriebsseite ersetzte der elek-

trische Antrieb die konventionellen mechanischen Ausführungen. Nach nur 7 Jahren Produktion wurden die 'Dash-7' Typen bereits durch die 'Dash-8' abgelöst, 1984 wurde diese neue Reihe eingeführt. Die GE-Loks hatten nun die, für alle modernen Bauarten so typischen breit über den hinteren Teil des Aufbaus hinausragenden Kühler erhalten, was diesen Loks den Übernamen 'Techno-Toasters' gab. Mit der 'Dash-8' Lok war die nächste Runde im 'Horsepower-Race' eröffnet. Die 4000 hp Grenze wurde in Angriff genommen und erfolgreich gestürmt. Während GE immer noch mit ihrem FDL16 Diesel arbeitete, musste EMD ihre 645'er Reihe abschliessen, erst mit dem neuen 710 Motor konnte hier die 4000 hp Hürde erfolgreich erklommen werden. 1989 wurde dann das Aussehen der 'Dash-8' Typen nochmals drastisch verändert. Das 'North American Safety Cab', der neu gestaltete Führerstand mit der markanten breiten Nase wurde sehr rasch bei allen Bahnen zum Standard. Mit den 'Dash-8' Typen unternahm GE eine grosse Anstrengung zur Steigerung des Wirkungsgrades und zur Reduktion der Unterhaltskosten ihrer Loks. Betreffs Zuverlässigkeit machten sich die getroffenen Massnahmen ebenfalls bezahlt, GE-Loks zeigten im Betrieb weniger Störfälle als ihre entsprechenden EMD-Konkurrenten. Die grossen Anstrengungen machten sich bei den eingehenden Bestellungen bemerkbar.

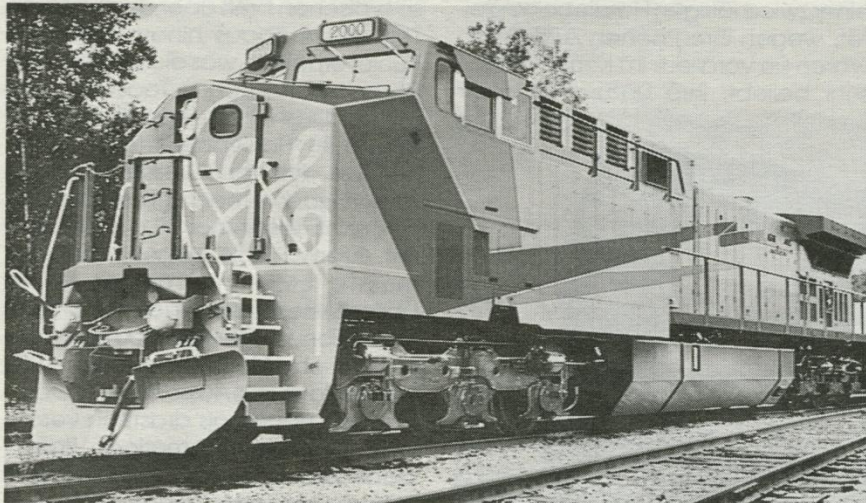
Foto oben: U50 der UP mit 5000 hp by G. Cockle (wobei die Trucks von den Standard Turbines übernommen wurden).

Foto unten: U50C der UP mit 5000 hp in North Platte 8/75 by D. Heimberger (hier kamen die Trucks der Big Blows zum Einsatz).
Fotos Samlg. wm.



General Electric Locos

1987 war das erste Jahr, in dem GE den Titel als grösster Diesellokbauer tragen konnte. EMD musste sich erstmals in ihrer Geschichte mit Platz zwei zufrieden geben. 1994 debütierte GE mit ihrer ersten Drehstromversion Type **AC4400**.



Zwar hatte EMD bereits zwei Jahre früher ihre serienreife SD70MAC auf den Markt gebracht. Abgeschirmt von der Öffentlichkeit wurde ein achsselektiver Asynchron-Drehstromantrieb entwickelt. Als kleiner Stolz für die Schweizer-Industrie, stammt die Steuereinheit für die Leistungshalbleiter von der ABB Schweiz. EMD konnte zwar zusammen mit der deutschen SIEMENS ihre Drehstromversion, die SD70MAC, mehr als ein Jahr früher auf den Markt bringen. Mit der Drehstrom-Antriebstechnik wurde gleichzeitig die aktuellste Runde im 'Horsepower Race' gestartet. EMD bietet die 5000 hp SD80MAC mit dem 20 Zylinder 710 Diesel und die 6000 hp SD90MAC mit dem neuen 16 Zylinder 265H Diesel an. GE erreichte mit ihrem klassischen FDL16 Motor in der neusten Ausführung 4400hp. Auf die Ankündigung der EMD zur Entwicklung des neuen H-Motors entschied sich GE ebenfalls zur Entwicklung einer neuen Motorgeneration. Gemeinsam mit dem deutschen Hersteller Deutz wurde der 7HDL16 Viertakt Diesel mit einer Leistung von 6000hp entwickelt. Der Dieselmotor verfügt als markante Neuerung über zwei Turbolader, jede Zylinderbank wird über ihren eigenen Lader ver-

sorgt. Sowohl GE als auch EMD verwenden dieses Konzept. Die neuen Motoren sind zudem mit EFI 'Electronic Fuel Injection' ausgerüstet. Die **AC60** und ihr Konkurrent SD90MAC weisen ein eindruckliches Potential von 2 zu 1 auf. Das bedeu-

tet, dass eine moderne Drehstromlokomotive im Stande ist, zwei ältere 3000 hp Dieselloks zu ersetzen. Für das kommende 21. Jahrhundert bedeuten diese neuen Loks der vierten Generation eine drastische Veränderung des heutigen Bildes von Vierfach- oder sogar Sechsfachtraktion.

'The Horsepower-Race is on!'

Übersicht der wichtigsten GE-Loks: **U-Boats**

Von 1959 bis 1978 baute GE Loks dieser erfolgreichen Reihe. Mit diesen Typen gelang es der GE in den von EMD und ALCO dominierten Markt einzudringen. Im Laufe der Jahre wurden Universalloks mit 4, 6 und 8 Achsen gebaut. Die grössten und stärksten Typen waren die U50 und U50C mit 5000 hp für UP.

Dash-7

Diese Lokgeneration wurde von 1976 bis 1985 produziert. Durch Verbesserungen auf der Seite der Regelungen konnte im Laufe der Zeit der Lokwirkungsgrad um 16% verbessert werden. Die GE Dash-7 Typen waren klar die Antwort auf die erfolgreiche Dash-2 Linie der Konkurrenz EMD.

Dash-8

Die Dash-8 Demos kamen 1984 auf den Markt. Ab 1989 wurde das 'Safetycab' eingeführt. Mit dieser

Baureihe gelang GE der Schritt vom zweitgrössten zum grössten Lokhersteller. Die Dash-8 Familie wurde von 1984 bis 1993 hergestellt.

Dash-9

Mit den ersten Dash-9 Typen wurde bei GE 1994 das Zeitalter der dritten Diesellok-Generation eingeläutet. Während für die 4400 hp Lok sowohl DC als auch AC Antriebe gewählt werden können, kommen bei den Hochleistungstypen ausschliesslich AC Drehstromantriebe zur Anwendung. Bei diesen Loks werden neu entwickelte 'High Adhesion' Drehgestelle eingebaut. Die Regelung der Systeme übernimmt ein integriertes Rechnerleitsystem und der Lokführer erhält seine Daten über zwei farbige Bildschirme.

Auf dem Modellsektor werden heute die meisten Loktypen, sei es in Messing oder Plastik, angeboten.

Foto links: GE AC4400CW Foto by GE Transportation Systems, Erie, PA, USA.



Foto unten: Amtrak P42 Genesis AMD-103 vor California Zephyr bei Glenwood Springs, CO am 26.6.98 by Alfred Schön, Zizers. (Diese Lok war auch das Vorbild für unser 10th CV-Signet by J. Lütcher).



General Electric Locos

Abschliessend möchten wir noch einen Einblick in das **Gasturbinen-Zeitalter** machen.

Man schrieb das Jahr 1941 als die erste erfolgreiche Gasturbinenlok mit ihren Testfahrten begann. Diese Pionierarbeit wurde in der Schweiz geleistet. Brown Boweri in Baden entwickelte die erste Gasturbine für den Einsatz in einer Lokomotive.

Mitten in der Umstellungsphase von Dampf- auf Dieseltraktion begann man bei ALCO/GE im Jahre 1946 mit der Entwicklung einer Gasturbinenlok. 4500 hp Traktionsleistung sollten in diesen Prototyplok installiert werden. Die Gasturbine wurde von GE selbst entwickelt. Sie besass einen 15 stufigen Kompressor, 6 Brennkammern und eine 2 stufige Turbine. Über ein Reduktionsgetriebe wurden die 4 Generatoren angetrieben. Sie produzierten den Strom für die insgesamt 8 Fahrmotoren der 8-achsigem Lok.

Sie bestellte bei der GE insgesamt 30 weitere Gasturbinenloks der Superklasse. Sie erhielten sofort den Übernahmen **'Big Blow'**. Mit 8500 hp installierter Leistung stellten sie alles dagewesene in den Schatten. Ihre Achsfolge C-C+C-C ergab für die Lok eine Gesamtzahl von 12 Fahrmotoren. Die A-Einheit besass den Führerstand, die Loksteuerung, einen Hilfsdieselmotor mit Generator von 850 hp sowie Nebenaggregate. In der B-Einheit war die Gasturbine mit den zwei Generatoren eingebaut. Nach wenigen Betriebsjahren wurde die Leistung sogar auf stolze **10'000 hp** erhöht. Die 'Jets' zeigten sich von allen Seiten erfolgreich. Ferner überzeugten die Gasturbinenloks mit einer hohen Verfügbarkeit. Die Union Pacific setzte diese Loktypen vorwiegend im mittleren Westen und über den Sherman Hill ein. Der wirtschaftliche Einsatz der Gasturbinenloks war grundsätzlich solange gewährleistet, wie sie mit



2 kleine Leute vor einer mächtigen Lok! Big Blow im Illinois RR Museum in Union, IL

Leistungssteigerung und der Bau von zweimotorigen Dieselloks mit 5000 hp (U50 und U50C) bis 6600 hp (DDA40X) verdrängte die Turbinen. Die kleinen Turbinenloks wurden 1964 und die 'Big Blows' 1971 ausrangiert. Die 'Jets' hatten insgesamt ein kurzes Leben, aber erbrachten sehr hohe Kilometerleistungen. Bis die Dieseltechnik zur zweiten Generation weiterentwickelt worden war, konnte die Gasturbinenlok als einziges Fahrzeug mit einer entsprechend hohen installierten Leistung betrachtet werden. Somit kommt diesem Loktyp trotz seiner zahlenmässig kleinen Verbreitung ein wichtiger Platz in der Entwicklungsgeschichte der Lokomotiven Nordamerikas zu.

An dieser Stelle möchten wir Sie auf die **CV-Info No. 2** verweisen. Da finden Sie eine Fülle an Information zum Thema GE und den anderen Themen.

Text by J. Lütcher (gekürzt wm)
Foto links: Veranda Turbine by S. Kistler
Foto unten: Big Blow Gasturbine No. 1 by Union Pacific Railroad (Samlg. wm)



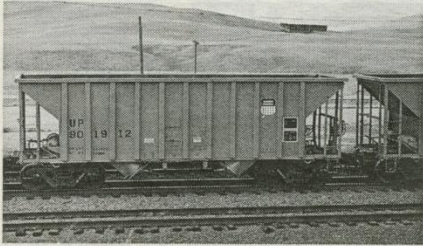
Ab 1948 wurde der Prototyp bei Pennsy in Betrieb genommen und 1949 wurde die Lok zu Testzwecken an UP ausgeliefert. Die leistungshungrige Union Pacific war von den Tests überzeugt. In drei Losen beschaffte sie von ALCO/GE in der Folge Gasturbinenloks. 1952 kam die erste Serie von 10 Einheiten (No. 51-60), 1953 bereits die zweite Tranche von 15 Loks (No. 61-75). Die erste Serie erhielt bei der UP den Übernahmen **'Baby Turbines'**, die zweite Serie nannte man wegen ihren offenen seitlichen Laufstegen **'Veranda Turbine'**. Die zwei Loktypen waren von Beginn an ein grosser Erfolg. Die Flotte von 25 Loks erbrachte in ihrem ersten vollen Betriebsjahr beachtliche 10% der ganzen Güterzugleistung. 1958 wagte die UP einen weiteren Schritt.

billigem 'Bunker C' Schweröl betrieben werden konnten. Diese Betriebsart zeigte aber im Laufe der Zeit starke Erosionsfolgen an den Turbinenschaufeln. Ohne Kostenexplosion liess sich dieses Problem mit den damaligen Materialien und Techniken nicht beherrschen. Aber auch bei den Dieselloks machte man in jener Epoche grosse Fortschritte. Der Turbolader brachte eine deutliche



The 'Hopper' Car

Im Fachbereich nennt man ihn 'Hopper', der Spezialwagen zum Transport von Schüttgut jeder Art. Während die ersten 'Hopper' vorallem zum Transport von Kohle und Erzgestein eingesetzt wurden, hat sich im Laufe der Zeit das Einsatzgebiet dieser Spezialwagen stark verbreitert. Heute wird Korn, Tomaten, Kunststoffgranulat, oder Zement genauso als Schüttgut transportiert.

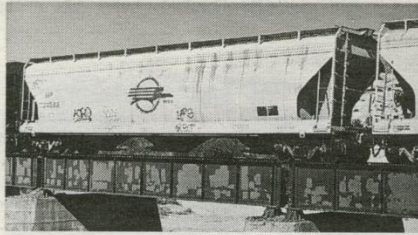


Der 'Hopper' zielt auf eine möglichst kostengünstige, effiziente Transportweise ab. In den Anfängen des modernen Handels wurde das Gut in Säcke abgefüllt. Diese mussten in harter Arbeit von Hand verladen werden, zuerst auf Pferdekarren und später in Boxcars, geschlossene Güterwagen. Mit dem ständig zunehmenden Volumen musste rasch eine effizientere Transportart gefunden werden. So entstand der Schüttgutwagen, ein Fahrzeug mit trichterförmigen Transportbehältern. Das Beladen lässt sich von Oben aus einem Silo problemlos bewerkstelligen. Genauo einfach funktioniert das Entladen, unter Ausnutzung der Schwerkraft kann der Wagen durch Klappen im Behälterboden rasch entladen werden.

Der 'Hopper' kann wegen seiner Form rasch mit einem 'Gondola' verwechselt werden. Auch 'Gondolas' werden zum Transport von losem Material verwendet. Im Gegensatz zu 'Hoppers' verfügen die 'Gondolas' aber über keine Entladeluken im Bodenbereich. Im modernen Kohle- und Erzverkehr hat sich aber eine spezielle Ausbildung der 'Gondola' etabliert. Der 'Rotary Gondola' oder 'Rotary Hopper' wird durch Drehen des ganzen Güterwagens um die Längsachse entleert. Die Züge fahren gekuppelt durch die spezielle Entladedrehvorrichtung. Dank speziellen drehbaren Kupplungen kann

jeder Wagen um seine Längsachse gedreht werden, so dass seine Last in einen Silo neben den Geleisen fließt. Interessant für den Modellbahner ist der 'Rotary Dumper', eine drehbare Entladevorrichtung in HO von Walthers aus der 'Corner Stone' Serie.

Doch zurück zum eigentlichen 'Hopper'. Je nach Epoche und Aufgabe gibt es sehr unterschiedliche Fahrzeuge. Im ganzen 19. Jahrhundert wurden vorallem Wagen aus Holz gebaut. Sie waren vergleichsweise leicht hatten aber auch eine bescheidene Zuladung und waren im rauen Betrieb vielen Schäden ausgesetzt; klar war der Unterhalt sehr teuer. Die ersten Wagen mit Silos aus Eisen mit einem Ladegewicht von 20 Tonnen wurden im Staate Ohio bereits in den 80-er Jahren im schweren Minenverkehr eingesetzt.

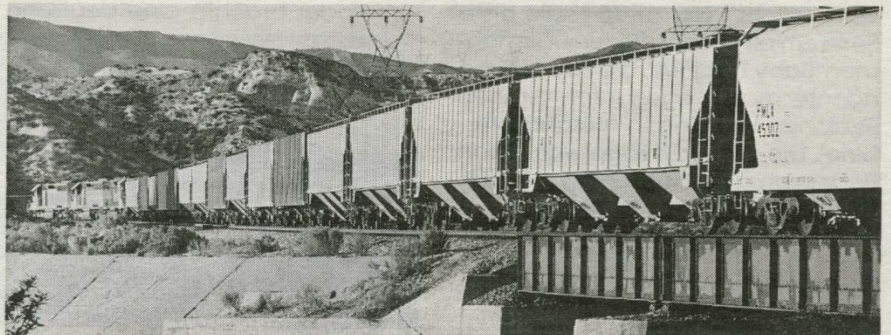


Zu Beginn des 20. Jahrhunderts setzte sich der Stahlwagen immer mehr durch, die Ladegewichte stiegen rasch auf 40 und 60 Tonnen an. In modernen Blockzügen werden heute immer mehr Wagen in Aluminiumbauweise eingesetzt. Diese Bauweise ermöglicht ein klares Verbessern des Verhältnisses von Zuladung zu Eigengewicht. Bei Achslasten von 35 Tonnen kann ein Vierachser beladen 140 Tonnen wiegen. Bei einem Leergewicht von 20 Tonnen ergibt dies eine Zuladung



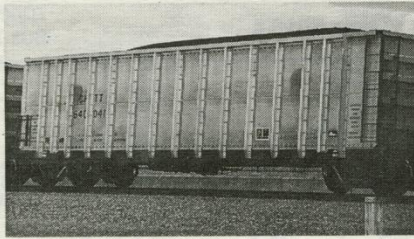
von beachtlichen 120 Tonnen je Wagen. Auch die Seitenwände sind unterschiedlich gebaut, es gibt flache, gerippte oder auch tonnenförmige Bauweisen. Auch je nach der Art des Transportgutes kann das Aussehen der 'Hopper' gänzlich ändern. Erzwagen sind die kürzesten Wagen. Mit 24 Fuss Länge wird bereits eine Zuladung von 60 Tonnen erreicht, das Erz besitzt ein hohes spezifisches Gewicht. Demgegenüber können Wagen zum Transport von Kunststoffgranulaten oder Holzschnitzel bis über 70 Fuss Länge erreichen. Während einfache 'Hopper' oben offen sind, gibt es auch geschlossenen Wagentypen 'Covered Hopper', welche über ein Dach mit entsprechenden verschliessbaren Ladeluken verfügen. Viele Transportgüter, wie Korn, Zement oder Kunststoffe sollen auf dem Weg zum Verbraucher nicht nass werden. Die USRA hat bei den US Bahnen viele Bereiche normiert, so auch den 'Hopper'. Sehr viele Bahngesellschaften besaßen oder besitzen sogenannte USRA normierte 'Hopper'. Heute geben die Hersteller der Wagen den Normierungston an, zur Kostenbegrenzung werden immer mehr Standard-Wagen ab der Stange gekauft.

Foto links: Schotterwagen von UP
Foto mitte: Covered Hopper
Foto rechts: Covered Grain Hopper
Foto unten: Grain Hopper-Zug am Jacon
(Alle Fotos by W. Meer)



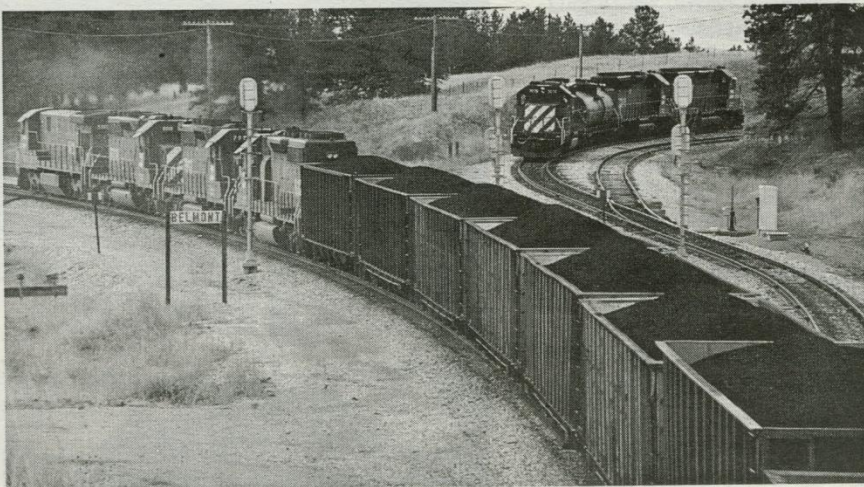
The 'Hopper' Car

Auch das Bild des Güterzuges hat sich im Laufe der Zeit gänzlich geändert. Während der Pionierzeit gab es nur gerade zwei Güterwagentypen, den 'Box Car' (siehe CV-Info No. 1) und den 'Flat Car'. Doch im Laufe der Zeit wurden hoch spezialisierte Wagentypen für alle möglichen Transportaufgaben entwickelt. Der Transport war aber vom Wagenladungsverkehr dominiert. Der moderne Güterzug entspricht einer Monokultur. Entsprechend einer Transportaufgabe besitzt er lauter gleiche, gleich aussehende Wagen, welche auf die spezifische Aufgabe getrimmt sind. Für Schüttguttransport kam der typische Blockzug in den 70-er Jahren sehr stark auf. Drei typische Güter werden vorwiegend in solchen Blockzügen befördert: Kohle, Erz und Kornprodukte. Diese Blockzüge werden vielfach in regelmässigen Umläufen eingesetzt und bestehen vielfach aus identischen Wagen. Sie geben beladen die schwersten Züge, bis 30'000 Tonnen Gesamtgewicht ist keine Seltenheit. Entsprechend viele Loks werden zur Beförderung eines solchen Kolosses benötigt. Im Gebirge bei Steilrampen müssen solche Züge vielmals auf den steilen Abschnitten getrennt werden. Die Loks befördern den Zug in zwei Fahrten bergwärts. In der Fachsprache wird dieses Manöver als 'doubling the hill' bezeichnet. Kohle ist immer noch der 'Treibstoff' der Bahnen und bedingt dadurch den Einsatz von 'Coal Unit Trains' mit 'Hoppers'.



Kohle spielt zum heutigen Zeitpunkt in den USA noch immer eine sehr wichtige Rolle in der Wirtschaft. Pro Jahr werden mit Kohle in den USA 81 Mia \$ umgesetzt. Rund eine Million US-Bürger sind beruflich in irgend einer Art mit der Kohle beschäftigt. Als wichtigster Zweig gilt klar die Stromerzeugung, die 55% der produzierten Elektrizität ausmacht. Die USA verfügen über 31% der heute bekannten weltweiten Lager an abbaubarer Kohle. Während die Öl- und Erdgasvorräte voraussichtlich noch 40 - 60 Jahre ausreichen, rechnen die Fachleute damit, dass der Kohlevorrat mindestens 180 Jahre benutzbar bleibt. Im modernen Industrieprozess nimmt die Bedeutung der Kohle noch ständig zu. Die US-Jahresproduktion wurde seit 1980 mehr als verdoppelt. In absoluten Zahlen werden heute jährlich mehr als 950 Millionen Tonnen Kohle abgebaut. Drei Viertel davon werden in Kraftwerken zur Elektrizitätserzeugung verwendet. Der verbleibende Anteil wird vor allem in der Eisen- und Stahlherstellung eingesetzt. Die grössten Vorkommen konzentrieren sich auf die Rocky Mountains mit ihren Ausläufern und vorgelagerten Ebenen, so zum Beispiel in Colorado,

Texas und Wyoming. Mit den schärferen Luftreinhaltevorschriften hat die schwefelarme Kohle des Mittelwestens seit den 70-er Jahren ihren Siegeszug angetreten. Die Qualitätsunterschiede der angebotenen Kohle erklärt, warum das schwarze Gold für die entferntesten Kunden mehr als 3000 miles transportiert wird. Für viele Eisenbahngesellschaften bildet der Kohletransport heute die Hauptaufgabe. Betrachtet man die Class 1 Gesellschaften, so ist Kohle mit 40,5% im 1995 das wichtigste Transportgut. 21,8% des erwirtschafteten Gewinnes stammt aus dem Kohletransport. Der Umsatz betrug 7 Mia US \$. Trotz des grundsätzlich minimalen Kilopreises des Massengutes Kohle ist bei allen grossen Kohlebahnen der Transport zu einem minuziös geplanten Vorgang optimiert worden. Blockzüge mit zum Teil über 100 Wagen befördern pro Fahrt über 15'000 Tonnen Kohle zum Verbraucher. Für das Kingston Kraftwerk bei Knoxville, Tennessee bringt ein solcher Zug die Tagesration. Für die meisten Grossverbraucher ist der Blockzug die einzige sinnvolle Transportart zur Anlieferung der Kohle. Dies sind wohl für Bahnfans gute Nachrichten, gehören doch die schweren Kohleblockzüge mit ihrer nicht enden wollenden Reihe von einheitlichen Hoppers zu den spektakulärsten Zügen. Ganz klar, dass dabei Bergstrecken mit Steilrampen und Hufeisenkurven, wie wir es in den Rockies antreffen, ein nicht zu überbietendes Spektakel abgeben. Selbstverständlich gibt es die meisten Hopper-Typen auch im Modell in den gängigen Spurweiten.



Für weitere Information zu diesem Thema empfehlen wir Ihnen die Convention Info No. 2, wo alle Themen der 10th CV sehr detailliert behandelt werden. Auf 320 Seiten A4 quer erhalten Sie eine Fülle an Daten, Typenskizzen und Hintergrundinfos zu nur sFr. 30.- bei der Information Haus A.

Text by J. Lütcher (gekürzt wm)

Foto oben: Aluminium Coal Hopper
Foto links: BN Coal Unit Train am Crawford Hill, southbound. (Fotos by W. Meer)

Lageplan Adliswil



Zürich SZU S-4

Zürich-Wollishofen A-3
Bus 184 Ibis Hotel

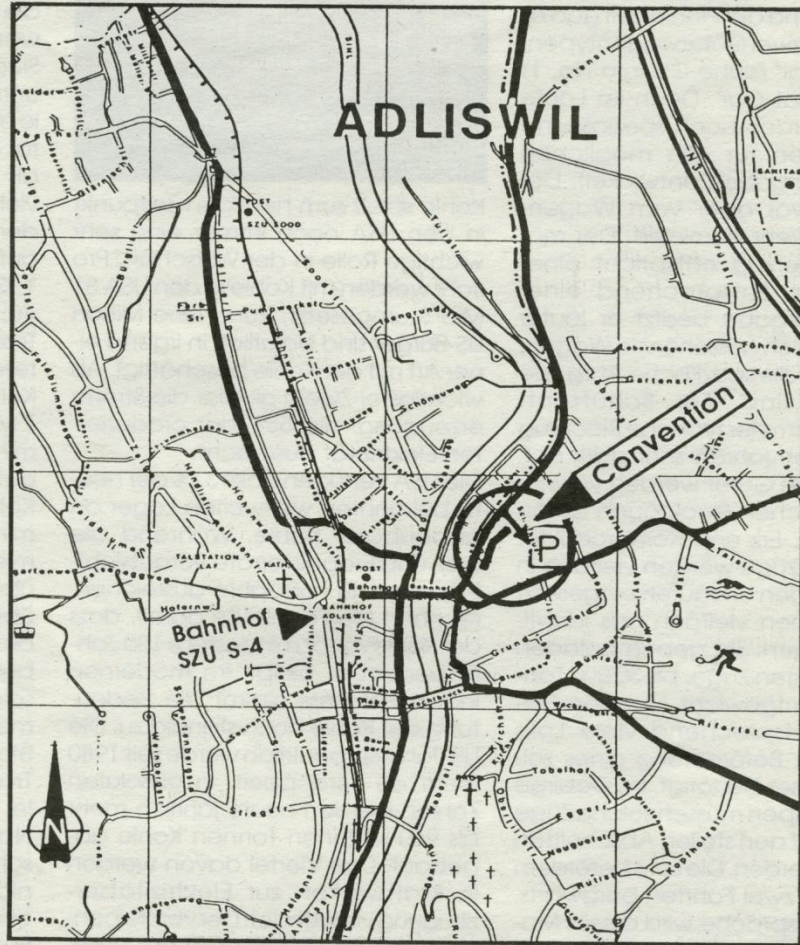
Die diesjährige Convention findet wieder im Zentrum von Adliswil bei Zürich im Schulhaus Kronenwiese statt. Adliswil liegt im Sihltal vor den Toren Zürich's und ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar.

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.



Chur A-3

Kilchberg See

Thalwil
Rüschiikon
Hotel
Belvoir

Zug/Luzern/Motel Sihlbrugg

Realisierung des Convention-Guides

Konzeption und Gestaltung inkl. Satz Text und Fotos (wo nichts erwähnt) Korrekturlesen

Railroadfans Signet, Pin
10th Convention Signet, Pin
Colorierung des Signets
Titelseite (Cover)

Strichzeichnungen Loks und Wagen
Aquisition der Inserate
Adressmutationen für den Versand

Druck und Lithos

Kostenabdeckung

Copyright Permissions für Typenskizzen:

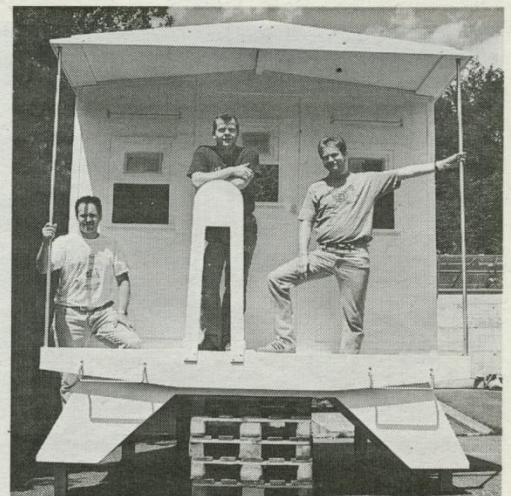
- Hundman Publishing Inc., Robert Hundman, Mukilteo, WA, USA
- Kalmbach Publishing Co., Andy Sperandio, Waukesha, WI, USA

Werner Meer, Kilchberg
Werner Meer, Kilchberg
Jürg Arnold, Adliswil
Max Peter, Zürich
Jürg Lütcher, Wallisellen
Franz Stucki, Schliern
Ruedi Schai, Bernhardzell
Jürg Lütcher, Wallisellen
Werner Meer, Kilchberg
Ruedi Schai, Bernhardzell

B. Eggenschwiler, Dietschi AG, Waldenburg

Herzlichen Dank allen Inserenten

Last Minute Arrival - The Convention Caboose under Construction
Foto by R. Boller (v.l.n.r.: M. Kolb, D. Wehrli, T. Mohn)



Ausstellerverzeichnis

Dioramen, Anlagen, Modelle Ausstellerverzeichnis Schweiz

Armin Abbühl, Bergdietikon
 Heinz Adler, Hurdan
 Peter Allneider, Zürich
 Laurent Badoux (Ntrak)
 Hansruedi Bänziger, Zürich
 Willi Baumgartner, Au/SG
 Rudolf Beer, Gerlafingen
 Christian Beguelin, St. Moritz
 Domenico Bianchi, Adliswil
 Rolando Bonvicini, Sulz-Rickenbach
 Robert Bürgin (NG Corner)
 Urs Burkhardt (Ntrak)
 Heinz Burri, Hintereggen
 Silvan Bütler (Ntrak)
 Mario Cairolì, Meltingen
 Robin Cairolì, Meltingen
 Heinz Däppen, Solothurn
 Simon Däppen, Solothurn
 Paul Dell'Ava, Dübendorf
 Peter Doebeli, Zug
 Hansruedi Egli, Kloten (Ntrak)
 Reto Frick, Volketswil
 Doris Furrer (Ntrak)
 Willi Furrer (Ntrak)
 Kurt Fust, Adliswil
 Martin Gasser, Uster
 Norbert Gauch, Kilchberg
 Christine Gehrig (Ntrak)
 Roy Genkinger, Winterthur
 Phillipp Gerber (NG Corner)
 Marco Giger (Ntrak)
 Simon Ginsburg (Ntrak)
 Peter Gloor, Bachenbülach
 Dieter Gorgass, Zürich
 Dieter Haltmeier, Winterthur

Eugen Hänsele, Horgen
 Ruedi Heeb, Zürich
 Emil Heller, Samstagern
 Seline Heller, Samstagern
 Vivian Heller, Samstagern
 Max Hintermann, Zürich
 Philipp Hochreutener, Appenzell
 Günther Holzgang, Uznach
 Albert Ilg, Lupfig
 Urs Jäggi, Laupen
 Daniel Jehle, Zürich
 Werner Jetzer, Zürich
 Ernst Kathriner, Sarnen
 Hans Kathriner, Landschlacht
 Hans Kaufmann, Kölliken
 Manfred Keller (Ntrak)
 Fred Kiener, Bern
 Martin Kolb, Wil
 Paul Kolb, Sirnach
 Rainer Kurth (Ntrak)
 Rolf Läubli, Zürich
 Jürg Lütcher, Wallisellen
 Albert Mader, Zürich
 Werner Meer, Kilchberg
 Andy Meier (NG Corner)
 Franz Meier, Lachen
 Peter Messmer, Basel
 Meinrad Müller, Wädenswil
 Cla Neff, Waltenschwil
 Alfred Niederhäuser, Winterthur
 Albert Nold, Einsiedeln
 Reto Peverelli (Ntrak)
 Beat Portmann (NG Corner)
 Stefan Raths (Pitsch's Team)
 Heinz Rietschle, Zürich
 Franco Rossi, Adliswil
 Tom Rothenhäusler, Adliswil
 Willi Rutz, Winterthur

Peter Rychener, Dottikon
 Ruedi Schai, Bernhardzell
 Manfred Schatt (Pitsch's Team)
 Roland Scherler, Bern
 Heinz Schindler, Winterthur
 Daniel Schläfli, Crissier
 Andreas Schlauch, Zürich
 Alfred Schön, Zizers
 Laurent Siliprandi, Marin-Epagnier
 Dieter Stehli, Zürich
 Walter Steiner (Pitsch's Team)
 Franz Stucki, Schliern
 Ruedi Tschanz, Mühledorf
 Aalex von Orelli, Adliswil
 Peter Zollinger, Rüti Total 88
 (Late registrations are not listed)

International Exhibitors

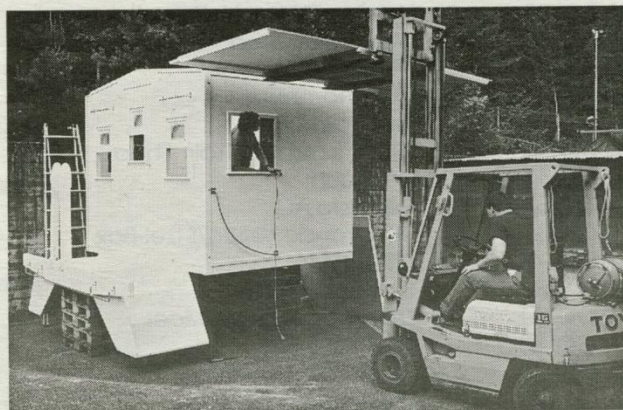
B. Bakker, Zeist, NL
 U. Degener, Meersburg, D
 K. Ersson, Uppsala, S
 M. Fritz, Souffelweyersheim, F
 B. Frontanau, Daubensand, F
 G. Garr, Elchingen, D
 P. Hammerschmid, München, D
 A. Hennige, Heilbronn, D
 A. Kap, Mersch, L
 A. Lindner, Zell im Wiesental, D
 U. Mauermaier, München, D
 H. Nicolaus, Hamm, D
 A. Rudin, München, D
 G. Tyteca, Steenkerque, B
 L. Vielleux, Essex, Montana, USA
 H. Wetekamp, Werl, D
 R. Winkler, Leipzig, D
 L. Wiss, Illkirch-Graffenstaden, F
 G. Wolter, Alfter, D Total 20
 M. Zöschg, Schlanders, I

Sponsoren und Realisierung der 10th Convention

CV-Awards, Wettbewerbsformulare, Tickets, Programme, Souvenirs, T-Shirts by Ruedi Schai Jun., Bernhardzell
 CV-Formulare für Modelle, Dioramen, Börse, EDV-Abwicklung inkl. Beschilderung by Heinz Schindler, Winterthur
 CV-Info No. 2 - The Author - ein Monumentalwerk mit 320 Seiten aus der Feder von Jürg Lütcher, Wallisellen
 CV-Info No. 2 - The Typesetter - EDV-Aufbereitung, Erstellen von allen Streckenplänen by Heinz Schindler
 CV-Info No. 2 - Printing by Willy Kaeslin, Meggen
 CV-Caboose - The Builder: Daniel Wehrli, Zürich
 CV-Caboose - The Painter: Paul Kolb, Sirnach
 CV-Caboose - Builders Plant: ZOO Zürich
 CV-Caboose - Transport: Paul Dell'Ava/Ruedi Eicher
 Welti-Furrer AG, Zürich
 CV-Flyer - Printing: R. Kälin, Canon (Schweiz) AG
 Abschränkungen: Lehner Hoch- und Tiefbau, Kilchberg
 Ausstellungsraum für Ntrak: Judo Club Sihltal, Adliswil
 Badges: Embassy of the United States of America, Bern
 Korpus für Info: Emil (Mike) Hertach, Hünenberg
 Schilder für Raumbelegung: Felix Reichlin, Adliswil
 Truck for Transpo: Papeterie Office & Art, Adliswil
 Vitrinen: ARRCs, Adliswil und MECH, Horgen

Foto by
T. Mohn

Last Minute Arrival - The Building of the Convention Caboose



Inserenten / Advertisers

- | | |
|--|--|
| <p>32 Adro AG Vitrinen, Volketswil
 66 Airbrush Mod. Auto, Kloten
 38 All American Trains, Kaarst, Germany
 10 American Airlines, Zürich
 112 American Railroadfans in Switzerland
 51 Aero-pro, Hansa, H. Kuhn, Bassersdorf
 10 Balair/CTA, Zürich-Airport
 40 Bedag Informatik, Ittigen
 53 Benny's N-Scale Shop, Solothurn
 35 Brass Locomotive Co., San Marcos, CA, USA
 38 Brawa, Life Like (Bänninger AG, Winterthur)
 86 Caboose Hobbies, Denver, Colorado, USA
 100 Canon (Schweiz) AG, Schwerzenbach
 101 Cars + Trains, Winterthur
 U 4 CMI Inc., Sound Systems, Deerfield, IL, USA
 22 Company Time, Country Band, Wyssachen
 24 Design Preservation Models, Linn Creek, USA
 76 Digi Toys-Systems AG (Digitrax), Wollerau
 84 EK-Verlag, Freiburg, Germany
 23+ Engine Yard, Adliswil Seite 23, 102
 36+ Feather Products, Zürich Seite 36, 40, 102
 66 Garage Dutli, US-Cars, Zürich
 66 Garage Lubrag, Ford, Adliswil
 19 Garten Bahn, Ludwigshafen, Germany
 18 Hallmark Models, Inc., Dallas, Texas, USA
 7 Hotel Belvoir, Rüschiikon
 85 Hutmacher's Leder-Kunsthandwerk, Hettiswil
 7 Ibis Hotel & Restaurant, Adliswil
 129 Izaak Walton Inn, Essex, Montana, USA
 24 Kadee Quality Products, White City, OR, USA
 17 Kalmbach Publishing, Waukesha, WI, USA
 134 Kuoni AG (Amtrak), Zürich
 100 Lamprecht Transport AG, Zürich-Airport
 8 LOKi, Fachpresse Goldach, Zürich</p> | <p>113 MTI, Maya Travel Inn, Uitikon-Waldegg
 90 Metropolis Tours, Belp
 U 3 Micro-Trains Line, Talent, Oregon, USA
 16 Minimotor SA, Groggio
 78 Mixed Trains, Zürich
 8 Mobatron, Anglikon
 21 MBT, Modellbahntechnik Hamburg, Germany
 109 Modelleisenbahnclub Schlanders, Italy
 7 Motel Sihlbrugg, Sihlbrugg
 22 Old Pullman Modellbahnen AG, Stäfa
 U 2 Overland Models, Inc., Muncie, Indiana, USA
 108 Papeterie Office & Art, Adliswil
 11 Pecos River Brass, Lewisville, Texas, USA
 65 Pitsch's Truck & Train Shop, Zürich
 85 Rail-Tech, Grenchen
 36 Regional Trans, Uetliburg
 6 Restaurant Sunne, Adliswil
 107 Revalda AG, Allschwil
 20 Rio Grande Video, Etzel-Box, Samstagern
 64 Rising Moon, C&W Dance Club, Berg
 12 Rittech SA, Confignon
 6 Sam's Pizza Land Management AG, Zürich
 106 Semaphore AG, Sissach
 64 Show & Music AG, Zürich
 12 Sparkasse Thalwil, Agentur Kilchberg
 91 Starway Restaurant & Bar, Jona
 20+ Trainmaster by W. Meer, Kilchberg Seite 81, 105
 64 Train Songs, Jan Hiermeyer (JB-Productions)
 6 Virgin Cola / Henniez, Bachenbülach
 85 WelloW Corp, Basel
 108 Western Art Outfitters, Rapperswil
 51 Westerwald-Produkte, Heimberg
 17 Whistle Stop, Pasadena, CA, USA</p> |
|--|--|

Händlerverzeichnis - Infostand mit Verkauf

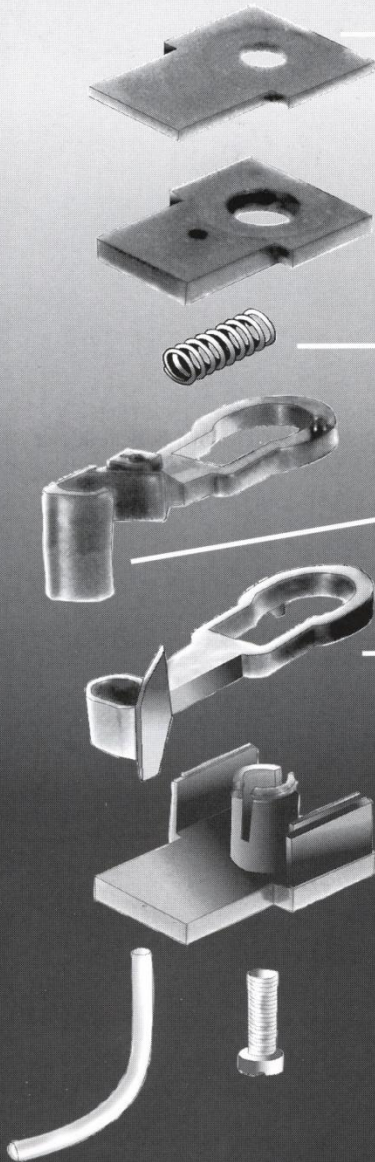
- | | |
|---|---|
| <p>A-OG 52
 A-UG 9
 A-UG 2
 Parking 80
 A-EG 21
 A-EG 36
 A-EG 23
 A-OG 47
 A-EG 25
 A-EG 18
 D-EG 82
 A-UG 15
 A-EG 20
 A-UG 5
 A-OG 42
 A-OG 53
 A-OG 56
 A-OG 44
 Passage C 79
 A-OG 41
 A-OG 45
 A-OG 48
 A-OG 43</p> | <p>Adro Vitrinen
 Airbrush Mod. Auto
 Benny's N Scale Shop
 DigiToys (Digitrax)
 Engine Yard
 FABU Airbrush
 Feather Products
 Hutmacher's Lederhandwerk
 License Plates, N. Gauch
 Maya Travel Inn
 Mixed Trains
 MBT, Hamburg
 Old Pullman
 Pitsch's Truck & Train Shop
 Rail-Tech
 Revalda AG
 Rio Grande Video/Etzel-Box
 Rittech SA
 Semaphore AG
 Trainmaster by W. Meer
 WelloW Corp.
 Western Art Outfitters
 Westerwald-Produkte</p> |
|---|---|

Last Second
 Arrival
 The Real Thing
 Actual Size
 Convention
 Caboose
 Foto 9.8.98
 by D. Wehrli



Micro-Trains® Line announces major improvements to the world's most popular automatic coupler!

THE ALL NEW MAGNE-MATIC® 1015/16 RDA COUPLER KIT



Universal Mounting Shim

Combines 1015-1 and 1015-2 in one coupler.

Snap-on Lid

Easier assembly with no heat sealing required.

Metal Spring

Prevents plastic spring 'memory' problems.

Reverse Draft Angle Pulling Face

Stronger bond for increased performance.

Choice of 2 shank lengths

3 complete coupler pairs in package.

Draft Gear Box

Snap-together design in both shank sizes.

3 Complete Pairs of Couplers for the Price of 2!

You get 2 pair short shank plus 1 pair medium shank couplers (*no more left-over parts!*)

**#1015/16 Reverse Draft Coupler
...3 pr. for \$4.95**

**MICRO-
TRAINS®**
LINE

N
SCALE 1:160

Available from your
local Authorized
Micro-Trains® Dealer!

MAGNE-MATIC®
THE COMPLETE COUPLER SYSTEM

AN

ASTOUNDING OFFER



CMI
INCORPORATED

Purchase CMI's digital polyphonic sound system and get a 20va (1+amps) power system with brake-momentum dial-a-gauge **FREE**. See your local dealer to see these items or send SASE for catalogs to: CMI, P.O. Box 170, Deerfield, IL 60015, USA.

Demo im Haus A-OG.



FREE