



# AMERICAN RAILROADFANS IN SWITZERLAND



**8th Convention**

**15./16. Oktober 1994**  
**in Adliswil bei Zürich**

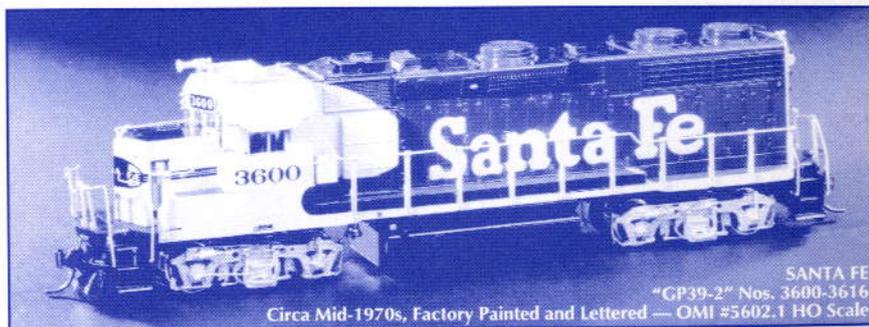
**Schulhaus Kronenwiese**

# WESTERN U.S. MODEL RAILROADING

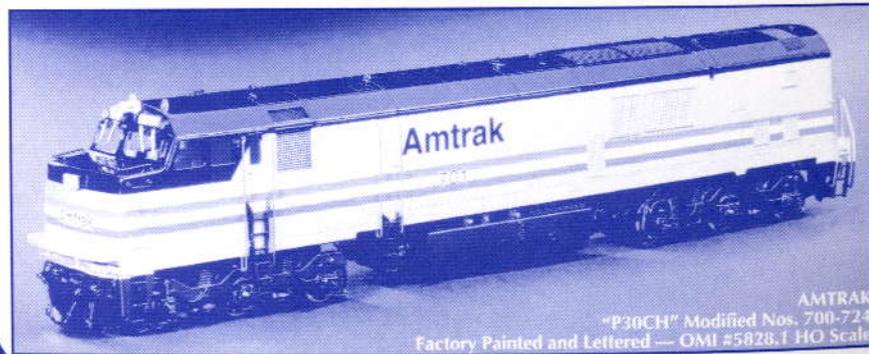
All of us at Overland Models truly hope that you are enjoying the 8th Annual Convention for the American Railroad Fans in Switzerland. European support of Overland Models has been one of the keys to our success. We will strive to bring you the most popular and modern locomotives that are on the railroads today! Enjoy the show and visit your favorite shop for more information.



UNION PACIFIC  
"Dash 8-41CW" Nos. 9481-9529  
Factory Painted and Lettered — OMI #6523.1 HO Scale



SANTA FE  
"GP39-2" Nos. 3600-3616  
Circa Mid-1970s, Factory Painted and Lettered — OMI #5602.1 HO Scale



AMTRAK  
"P30CH" Modified Nos. 700-724  
Factory Painted and Lettered — OMI #5828.1 HO Scale

Mardian Photography

## Overland Models, Inc.

6120 W. Kilgore Avenue • Muncie, IN 47304 • U.S.A.

## 8th Convention for American Railroadfans in Switzerland

Das 8. Treffen (Tagung und Ausstellung) für amerikanische Eisenbahnfreunde in der Schweiz wird am Wochenende vom 15./16. Oktober 1994 im Schulhaus Kronenwiese in Adliswil bei Zürich durchgeführt. Ein Plan mit Angaben von Zufahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Auto ist auf dem Umschlag hinten.

### Öffnungszeiten

Samstag 15.10.94 10.00 - 18.00 Uhr

Sonntag 16.10.94 10.00 - 16.00 Uhr

Eintritt: sFr. 4.-

### Convention-Programm

Hauptthema: **RAILROADS IN CALIFORNIA - THEN AND NOW.** Sunny California bietet eine enorme Vielfalt von Mainlines (Santa Fe, Southern Pacific, Union Pacific, Western Pacific, Amtrak, Caltrain, Metrolink) und bekannte Passstrecken wie Cajon Pass, Tehachapi Loop, Donner Pass, Feather River Canyon usw.

Nebenthema: **MERGER DER GIGANTEN - BURLINGTON NORTHERN.** 1970 wurde die BN durch den Zusammenschluss von GN, NP, CB&Q und SP&S gegründet.

Kleinthema: **CABOOSES.** Der Caboose (Güterzugsbegleitwagen) spielte in den USA eine grosse Rolle, verschwindet aber mehr und mehr.

Wir zeigen von allen Themen Modelle in Spur Z bis LGB, Dampf-, Diesel- und Gasturbinenloks mit Güter- und Personenzügen.

Special Guests aus dem Ausland:

**American Railroadfans of Southtirol** - Zum ersten mal wird die 16 m lange HO-Modulanlage in der Schweiz präsentiert. Superdetaillierte HO<sub>3</sub>-Schmalspuranlage **Clear Creek & Pacific RR** aus Holland (8 m Länge). Auf 7.7 m Länge zeigen die USA-TT-Freunde aus Deutschland die **Iris Creek Valley RR**. Alle 3 Anlagen bieten Fahrbetrieb (teilweise mit Sound). Aus Frankreich kommen die Herren Lucien Wiss, Mike Fritz und Bernard Frontanau

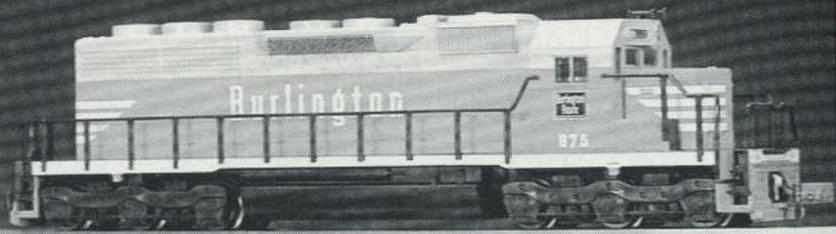
mit einem **Container Terminal** und der **Sullivans Curve** (Cajon Pass) in HO. **UP-Container-Terminal** aus der BRD (P. Biehl). Von der **Association des Modelistes Ferroviaires de Luxembourg** sehen wir ein 3,6 m langes Bahnhofmodul mit Switch-Betrieb. **Guy Tyteca aus Belgien** zeigt uns Logging-Modelle in Spur G. Eine **internationale** Beteiligung wie noch nie.

Weitere Highlights: **The Bay Shore Line** in Spur O, Fahrbetrieb mit Sound (G. Holzgang) - 17 m lange **O-Modulanlage** (M. Müller) - **O-Modulanlage** 18 m (Fust/Heeb/Gasser) - **Z-Anlage** mit Fahrbetrieb (A. Wymann) - **Narrow Gauge Corner** mit Modellen und Dioramen in HO<sub>3</sub> und On<sub>3</sub> - HO-Module mit Trucks und Cars (**Plastic Truck Modellklub Schweiz**) - **N-Diorama Old Part of L.A.** (E. Haenseler). **Airbrush Demo** by R. Diefenbruch vom HO-Modell zur 1:1 Motorhaube. **Clinics** (How to do...). Attraktive **Film-, Dia- und Videoshows** - **Art Corner** - **Layouttours** (5 Grossanlagen in HO, HO<sub>3</sub> und On<sub>3</sub> mit Fahrbetrieb) sFr. 2.-. **Börse** (nur US-Material) - **Bookstore** - **Infostände** von: Feather Products, Mixed Trains, Ntrain, Old Pullman, Trainmaster, The Engine Yard - **Cafeteria** (nur Snacks und Getränke). **Official Convention Dinner** Hotel Belvoir, Rüschtikon, Fr. 48.- (nur mit Anmeldung bis zum 30. Sept. möglich).

**KATO**  
PRECISION RAILROAD MODELS

N Scale

EMD **SD40**



The Power You've Been Waiting For!

Rule The Rails With The Legendary Power of KATO's N Scale EMD SD40. Renowned for its tremendous pulling power and smooth operation KATO's SD40 is being re-released in an assortment of new roadnames and numbers.

Combining a finely detailed and crisply painted bodyshell with the unrivalled performance of KATO's massive power chassis the SD40 has become as popular in the model world as it is in the real world. For unmatched realism and reliability the SD40 features constant/directional lighting, blackened wheel sets and rides the rails on virtually frictionless trucks driven by KATO's own precision five-pole motor.

Please contact your local hobby dealer for pricing and availability.

ITEM #	ROADNAME	PAINT SCHEME	ENG.#
178-20G	AT & SANTA FE	PRE. 1972	1705
178-20H	AT & SANTA FE	PRE. 1972	5006
178-20J	BURLINGTON NORTH	WHITE FACE	7306
178-20K	BURLINGTON NORTH	WHITE FACE	7309
178-20L	CANADIAN NATIONAL	BLK/ORG/RED	5001
178-20M	CANADIAN NATIONAL	BLK/ORG/RED	5006
178-20N	CB & Q	GRAY/RED	875
178-20P	CB & Q	GRAY/RED	882
178-20Q	CONRAIL	BLUE/WHITE	6302
178-20R	CONRAIL	BLUE/WHITE	6336
178-20S	CSX	NEW IMAGE	8465
178-20T	CSX	NEW IMAGE	8486
178-20U	SOUTHERN PACIFIC	SPEED LETTER	7319
178-20V	SOUTHERN PACIFIC	SPEED LETTER	7322
178-20W	UNION PACIFIC	YEL/GRAY/RED	3066
178-20X	UNION PACIFIC	YEL/GRAY/RED	3082
178-20S	UNDECORATED		

**BÄNNINGER AG**  
Techn. Vertretungen  
CH-8401 WINTERTHUR

## Inhaltsverzeichnis

Programm der 8th Convention	1	Text Centerfold (Seiten 51-54)	47
Inhaltsverzeichnis	3	Text/Fotos HOn3/On3-Anlagen	48
Übersichtsplan (was ist wo)	4/5	Pläne HOn3/On3-Anlagen	49/50
Welcome Convention Visitors	7	Pläne HO-Modulanlagen	51-54
Film- und Diaprogramm	9	Plan HO-Anlage Rossi/Bianchi	55/56
Videoprogramm	11	Text/Fotos HO-Anlage (55/56)	57
Clinicsprogramm	12/13	Text HO-Modulanlage Southtirol	59
Airbrush Demo	14/15	Plan HO-Modulanlage Southtirol	60-63
O-Module G. Holzgang	16/17	Plan HOn3-Anlage Holland	64-66
O-Modelle/Workshops J. Lütcher	18/19	Text/Fotos HOn3-Anlage (NL)	67
O-Module M. Müller	20/21	Plan/Text TT-Anlage (D)	68/69
O-Module Fust/Heeb/Gasser	23	Art Corner Paintings by Ted Rose	70
Z-Modelle S. Hartmann	24	Art Corner Stucki/Kathriner/Ruf	71
Z-Anlage A. Wymann	25	Railroads in California, History	72-79
N-Diorama E. Haenseler	27	California Streamliners	80/81
HO-Bahnhofdiorama Luxembourg	28/29	California Transpo Today	82/83
HO-Sullivans Curve B. Frontanau (F)	30	California NG, Logging, Museums	84-86
HO-Terminal L. Wiss/M. Fritz (F)	31	California Cajon Pass	87-89
HO-UP-Terminal P. Biehl (D)	32	California Tehachapi Loop	90/91
HO-Truck-Dioramen Truck Club	33	Merger - Burlington Northern	92-97
G-Modelle G. Tyteca (B)	35	Cabooses	98-100
In Memoriam Chuck Steiner	36	Narrow Gauge Corner	102-107
HO-New York City A. Schlauch	37	Inserenten, Realisierung Guide	108
O-Durango Station Jetzer/Kiener	38		
HO-Gebäude-Diorama A. Abbühl	39		
HOn3-Silvermine A. Niederhäuser	40		
HOn3-Dioramen M. Graf	41		
HO-Diorama R. Scherler	42		
HO-Caboose Diorama F. Rossi	43		
Fahrplan Layouttours	45		
Übersicht Layouttours	46		

### FIRST-CLASS RAILROAD PINS™

Send S.A.S.E. for our catalog

**SUNDANCE MARKETING, INC.**  
PO BOX 4957 PORTLAND, OR 97208

### MADE IN THE USA

## HO WOODCHIP GONDOLAS

12 Road Names Available  
TRKS/CPLRS INCLUDED

4 Road Numbers!  
In Stock!



#0131



#0132



#0135



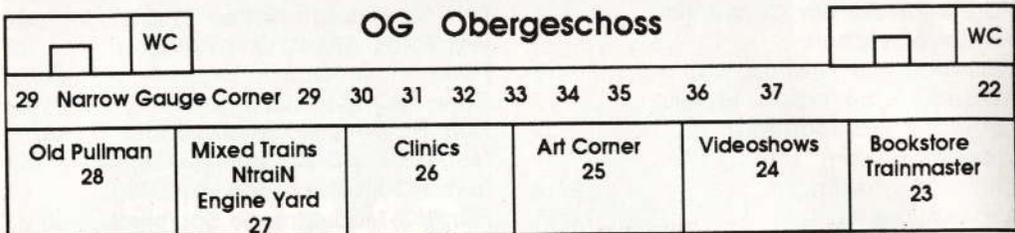
#0136 LTD. ED.

**E&C**

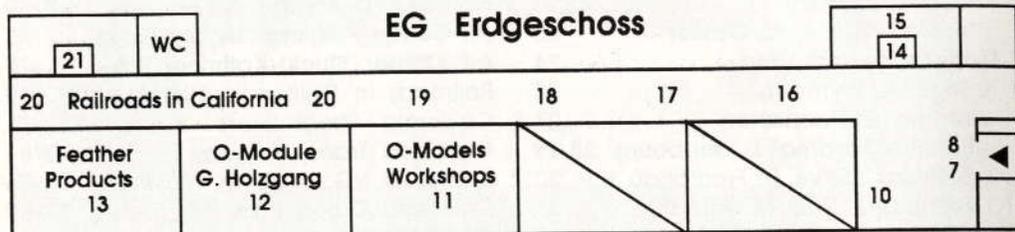
Dealer Inquires Invited! PS-1 50' Cars Due in July!  
SHOPS PO Box 567 Roseburg OR 97470 USA

## Übersichtsplan der 8th Convention

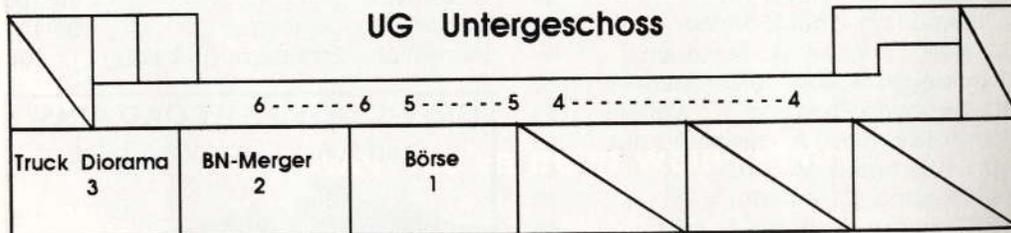
### OG Obergeschoss



### EG Erdgeschoss



### UG Untergeschoss



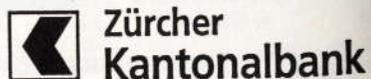
Bitte beachten:  
Der Zugang zur Turnhalle erfolgt über den grossen Parkplatz.

Achtung:  
Die Eintritt-Tickets können nur beim Haupteingang im Schulhaus gekauft werden.

### UG Untergeschoss

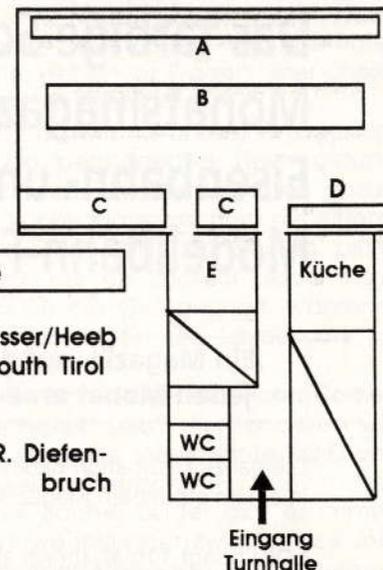
- 1 Börse
- 2 Merger Burlington Northern
- 3 HO-Truck Dioramen Plastic Truck Klub
- 4 O-Module M. Müller
- 5 TT-Anlage Iris Creek Valley RR (D)
- 6 HOn3-Anlage Clear Creek & Pacific NL

Für Sie persönlich.



## Übersichtsplan der 8th Convention

### Model Railroader



### Turnhalle

- A O-Module Fust/Gasser/Heeb
- B HO-Modulanlage South Tirol
- C Cafeteria
- D Self Service
- E Airbrush Demo by R. Diefenbruch

### EG Erdgeschoss

- 7 Haupteingang, Tickets, Registration
- 8 Layouttours Tickets
- 9 Film-/Diashows
- 10 Sullivan's Curve HO (France)
- 11 O-Models CA Railroading in the 50's Workshops by J. Lütcher
- 12 O-Module by G. Holzgang
- 13 Feather Products
- 14 HO-Diorama by A. Abbühl
- 15 License Plates by N. Gauch
- 16 Long Beach Terminal HO (France)
- 17 UP-Terminal HO by P. Biehl (D)
- 18 N-Diorama Old Part of L.A.
- 19 HO-Bahnhofsdioramen (LUX)
- 20 Railroads in California (Hauptthema)
- 21 Z-Anlage A. Wymann/Z-Modelle

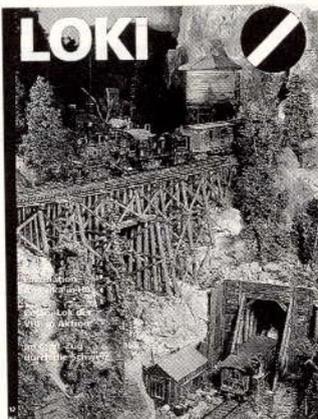
### OG Obergeschoss

- 22 Aufgang Layouttours
- 23 Bookstore/Trainmaster
- 24 Videoshows
- 25 Art Corner
- 26 Clinics
- 27 Mixed Trains/Ntrain/Engine Yard
- 28 Old Pullman
- 29 Narrow Gauge Corner
- 30 HOn3-Modul by A. Niederhäuser
- 31 HOn3-Modul by M. Graf
- 32 On3 Bull Durham by M. Lengacher
- 33 Sn3 by M. Foissy, On3 by D. Houel (F)
- 34 O Durango Station by W. Jetzer
- 35 G-Scale NG-Models by G. Tyteca (B)
- 36 HO-Diorama by R. Scherler
- 37 Caboose-Diorama by F. Rossi

Für Sie persönlich.



# Das farbige Schweizer Monatsmagazin für Eisenbahn- und Modellbahn-Freunde



Ein Magazin, auf das Sie sich jeden Monat erneut freuen!

Die ganze Faszination dieses einmaligen Hobbys eingefangen und kommentiert in einem modernen Magazin mit vielen hervorragenden Bildern.

LOKi bringt 11 mal jährlich alles aus der Welt der Eisenbahnen:

- Faszinierende Eisenbahnen und Strecken aus aller Welt
  - Regelmässiger American Corner
    - Modell-Anlagenbau, Strecken- und Geländegestaltung
    - Betriebs- und Steuerungs-Systeme von Modelleisenbahn-Anlagen
    - Tips für den Umbau von Modellfahrzeugen
    - Vorbild u. Modell (Gegenüberstellung Grosstraktion zum Modell)
    - Leser fragen Leser/Leserforum/Leserbriefe
    - Privatbörse/Occasionsfahrzeuge und Modellbahnartikel in allen Spurweiten

Abonnieren auch Sie diese farbige und vielseitige Zeitschrift. Wenn sie durch den Bestellcoupon Ihr Abonnement bestellen, erhalten Sie zum Abopreis 13 Ausgaben (statt 11) zugestellt. Das Angebot gilt bis Ende 1994. Zum Kennenlernen senden wir Ihnen gerne ein Probeexemplar.

## Bestellung

Bitte ausschneiden und einsenden an: FACHPRESSE GOLDACH, LOKi-Abonnentendienst, CH-9403 Goldach, Tel. 071/409 111

## JA, ich abonniere

Ich möchte diese Zeitschrift regelmässig erhalten und bestelle ein Jahresabonnement zu Fr. 104.-

Ich möchte vorerst ein kostenloses Probeexemplar erhalten.

Name/Vorname: ..... PLZ/Ort: .....

Strasse: ..... Datum: ..... Unterschrift: .....

Ami

## Welcome Convention-Visitors

Wir freuen uns, Sie an der 8th 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) eine zweitägige Convention (Tagung und Ausstellung) nach amerikanischem Muster, die jeweils im Herbst durchgeführt wird. Bereits heute machen wir uns für die Planung der 9th Convention von 1996 Gedanken. Zum ersten mal belegen wir an der diesjährigen Convention auch noch die Turnhalle mit **Cafeteria, Airbrush Demo und 2 grossen Modulanlagen in HO und O.**

Ganz speziellen Dank der Schulpflege Adliswil, den Lehrern und dem Abwart, den vielen Helfern vor und hinter den Kulissen, sowie unseren Inserenten und Sponsoren, die uns die Realisierung der 8th Convention überhaupt ermöglichen.

### 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, da wir mit dieser ungezwungenen Form **'The American Way of Life'** reflektieren möchten. Wir führen monatlich ein **Meeting** für interessierte Fans durch (jeweils an einem Freitagabend ab 19.30 in Kilchberg/ZH). Es treffen sich ca. 40 Fans (auch Damen), um über die amerikanische Eisenbahnszene zu diskutieren und sich einen kleinen Dia-Film- oder Videovortrag anzusehen. Hier zeigen Leute aus unserem Kreis ihre neusten Aufnahmen aus Amerika. Zudem darf jeder Besucher Literatur oder

sein neustes Modell (egal ob im Bau oder fertig) mitbringen. Kompetente 'Fachleute' geben zu Fragen über unser Hobby gerne Auskunft.

Glücklich sind wir, für unsere Anlagen in Adliswil ein permanentes Heim gefunden zu haben. Um die Unkosten abzudecken, können Interessenten mit einem frei wählbaren jährlichen Beitrag aktiv oder auch nur als Sponsor dabei sein. Benützen Sie die Gelegenheit, während der 8th Convention die **Layouttours** zu besichtigen.

Kennen Sie schon den **American Corner** in der Zeitschrift **Loki**? Hier lancieren wir in jeder Ausgabe interessante US-Eisenbahnartikel in Deutsch.

In eigener Sache: Leider gibt es immer wieder Verwechslungen zwischen uns und dem American Railroad Club of Switzerland (ARRCS). Ein Jahr nachdem die 1st Convention von 1981 vorüber war, wurde der ARRCS 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 gerne zur Verfügung.

Möchten Sie in Zukunft unsere Meetings besuchen, so melden Sie sich bei: Werner Meer, Seestr. 135, 8802 Kilchberg Tel. 01-715-3666, Fax 01-715-3660.

### Haben Sie schon unsere Convention-Souvenirs gesehen?

Erhältlich beim Haupteingang . . . . .  
 Convention-Guide Fr. 2.-  
 Railroadfans-Kleber Fr. 2.-  
 RR-Fans-Cap (Mütze) mit u/Signet Fr. 12.-  
 RR-Fans-Pin 5-farbig mit u/Signet Fr. 8.-  
**NEU** Convention-Pin 1994 Fr. 8.-



**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

Selt 17 Jahren sind wir auf amerikanische Modelleisenbahnen spezialisiert. Wir führen alle gängigen Marken (Loks, Wagen, Zubehör, Gebäude, Bücher, Kalender, Decals und Videos). Ueber 120 Messingmodelle an Lager (Overland, Key, Sunset und andere in HO, HOOn3, O, On3). Wir beschaffen Ihnen alles, was auf dem US-Markt erhältlich ist zu fairen Preisen (Suchservice). Grosse Auswahl an aktuellen Büchern.

Dank den vielen treuen Kunden gehören wir seit 1990 zu den 'Top 20 Dealers' von Overland Models. Overland ist mit Abstand der grösste Brass Importer in den USA. Beachten Sie die Overland Vitrine.

**OVERLAND MODELS, INC.**

Tragbare Kleinspritzkabine mit Doppelfilter und Ventilator Fr. 245.-. Gleichstromfahrgeschwindigkeit mit Infrarot-Fernbedieung Fr. 250.-

Spur O Tankwagen von Great Lakes Car and Foundry (zu Fr. 170.-) sowie Spur O Double Stack Wagen mit Containers von Skillfinger (zu Fr. 245.-) an Lager. Spur HO 62' Woodchip Cars (zu Fr. 20.-) von E&C Shops und Ladungen (zu Fr. 7.-) ganze Palette an Lager.



**SUNDANCE MARKETING**  
200 versch. Railroad Pins von Sundance Marketing (Anstecksignete von div. Bahngesellschaften) in guter Qualität Fr. 8.-.



**DPM**  
DESIGN PRESERVATION MODELS



Gründer (1981) der American Railroadfans und Organisator der 8th Convention.

**MICROSCALE INDUSTRIES, INC.**

Abonnements-Service für sämtliche US-Eisenbahnmagazine. Professioneller Reparatur- und Spritzservice für höchste Ansprüche. Wir übernehmen Ihre Modelle zum Verkauf in Kommission (nur 10 %).



250 versch. US-Railroad-Videos (VHS) in der europäischen PAL-Norm an Lager, die durch Steam Powered Video in England in bester Qualität auf PAL konvertiert werden. Wir sind der grösste Bezüger von Steam Powered Video. An der Convention können Sie alle Videos beim Bookstore kaufen. Sie erhalten dort gratis die neusten Lagerlisten (Video, Brass, Books, Pins).

**K KALMBACH PUBLISHING**

Der US-RAILROAD-SHOP KILCHBERG ist am Samstag, 15. Oktober, während der Convention von 14.00 - 16.00 h geöffnet. Benutzen Sie die Gelegenheit für einen Besuch in unserem neuen, doppelt so grossen Laden (nur 1,2 km). Weitere Infos mit Plan erhalten Sie beim Bookstore. The Source for the American Modeller !

**Film- und Diaprogramm**

**Samstag**

**Sonntag**

**Beginn: 11.00 h Diashow by P. Gloor**  
Cabooses - Ein Querschnitt durch die Welt des 'Schlusswagens'.

**Beginn: 11.00 h Diashow by J. Lütcher**  
California Passes: Cajon Pass, Donner Pass, Feather River Canyon, Tehachapi Loop mit SF/SP/UP/AT.

**Beginn: 12.00 h Filmshow by A. Schmutz**  
Film A: Railfair 1991 - Sacramento. Spektakel zum 10-jährigen Jubiläum des California State Railroad Museums.  
Film B: Return of the Giants - UP 844 und 3985 in Doppeltraktion durch den Feather River Canyon (beides Tonfilme).

**Beginn: 12.00 h Diashow by P. Kolb**  
Hot News aus California und Oregon im Juli 94 mit SP, UP, BN, AT und Nappa Valley Wine Train. Bonus: BN SD70MAC.

**Beginn: 13.00 h Diashow by K. Ersson**  
Current BN-Operations on former C&S Lines. Kent Ersson kommt aus Uppsala, Schweden. Zusätzlich ein paar Bilder von Colorado und Wyoming in den frühen 90-er Jahren (englischer Kommentar).

**Beginn: 13.00 h Filmshow by A. Schmutz**  
Film A: Railfair 1991 - Sacramento Spektakel zum 10-jährigen Jubiläum des California State Railroad Museums.  
Film B: Return of the Giants - UP 844 und 3985 in Doppeltraktion durch den Feather River Canyon (beides Tonfilme).

**Beginn: 14.00 h Diashow by J. Lütcher**  
California Passes: Cajon Pass, Donner Pass, Feather River Canyon, Tehachapi Loop mit SF/SP/UP/AT.

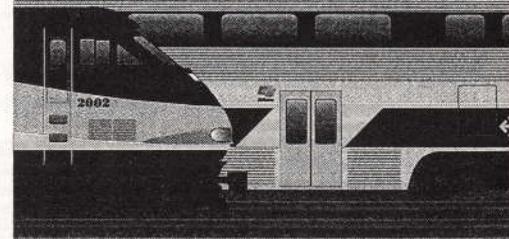
**Beginn: 14.00 h Diashow by P. Gloor**  
Cabooses - Ein Querschnitt durch die Welt des 'Schlusswagens'.

**Beginn: 15.00 h Diashow by G. Drury**  
George Drury ist Autor beim Kalmbach-Verlag. Er lebte in den 60-er Jahren in San Francisco und stellt uns seine Dias zur Verfügung. California Railroading 1964-72. SP mit PA- und F-units, SF, WP, SN, McCloud, CA Western, Sierra usw.

**Beginn: 15.00 h Diashow by G. Drury**  
George Drury ist Autor beim Kalmbach-Verlag. Er lebte in den 60-er Jahren in San Francisco und stellt uns seine Dias zur Verfügung. California Railroading 1964-72. SP mit PA- und F-units, SF, WP, SN, McCloud, CA Western, Sierra usw.

**Beginn: 16.00 h Diashow by A. Schmutz**  
A: California 'Fruit Salad' - ein Querschnitt der besten 'Früchte' (Railroads) von Los Angeles bis San Francisco.  
B: Cajon Spectacular - Mai 1994 - UP Challenger und E9 Diesels am Cajon. Mit Interview von Steve Lee.

The first of a fleet of stainless steel bilevel cars designed for California intercity routes will arrive by September. Look for the bright new colors of Amtrak California at a station near you.



**Beginn: 17.00 h Diashow by P. Kolb**  
Hot News aus California und Oregon im Juli 94 mit SP, UP, BN, AT und Nappa Valley Wine Train. Bonus: BN SD70MAC.

# Steam POWERED Video

Bei mehr als 350 Titeln über das Eisenbahnwesen in den USA haben wir für jeden etwas! Bitte fordern Sie unsere vollständige Liste an.

## CAJON II von Video Rails

Ein ausgezeichnet produziertes, völlig neues Band über das dramatische L.A. – Tor und den sich zum Gipfel hocharbeitenden SP, UP und SF.

1 Stunde • Farbe • Stereo • Gesprochener Text

£21.95

## NEW YORK CENTRAL ODYSSEY BAND 2 von Green Frog Productions

1963 und eine Fülle von Personen – und Güterzügen bis zum Penn-Central-Zusammenschluß sowie Versuche mit dem RDC-Düsentriebwerk. Mit deutschem Kommentar erhältlich.

2.5 Stunden • Farbe • Stereo HiFi • Gesprochener Text £31.95

## ALASKA – STEEL RAILS MIDNIGHT SUN von Mind's I Productions

Ein wunderbarer Einblick in den Eisenbahnbetrieb. Züge donnern durch die Wildnis – um 1 Uhr nachts, und dabei ist es so hell wie am lichten Tag!

1 Stunde • Farbe • HiFi • Gesprochener Text

£21.95

## DAZU – UNSERE UNGLAUBLICH ERFOLGREICHEN AMERIKANISCHEN EISENBAHN-ATLANTEN

„Dieses Werk setzt einen neuen, höheren Standard“ – Die Fachzeitschrift TRAINS (N.E. – Ausgabe) von Mike Walker

- Eine umfassende Informationsquelle über das nordamerikanische Eisenbahnnetz von gestern und heute.
- Maßstab: 12.87 km/2.54 cm (8 Meilen/Zoll) – mit Vergrößerung komplizierter Bereiche auf 3.22 km/2.54 cm (2 Meilen/Zoll).
- Bildband-Qualität – dabei jedoch robust und zur Benutzung 'vor-Ort' geeignet.

**BAND 1: DER NORDOSTEN DER USA.** Connecticut – Delaware – Massachusetts – Maryland – Maine – die Metropole New York – New Hampshire – New Jersey – New York – Pennsylvania – Vermont.

**UND NUN – BAND 2: KALIFORNIEN UND NEVADA** Mit vollständigem Verzeichnis  
Beide £15.95 einschl. Porto und Verpackung.

Alle VHS-Bänder kommen mit HiFi-Tonqualität. Auch in Stereoqualität, wo dies speziell vermerkt ist.

Rabatt: für 2 Stk. oder mehr: bis zu £40 abzügl. 5%, bis zu £100 7.5%, bis zu £150 10%, bis zu £200 12.5%.

Luftpost ins Ausland: Europa jeweils zuzügl. £2, übrige Welt zuzügl. £4 pro Sendung.

Schecks/Wechsel aus dem Ausland: müssen in £-Sterling und auf eine britische Bank ausgestellt sein.



## VON ALLEN GUTEN HÄNDLERN ODER DIREKT

Steam Powered Video (Dept MW)

Dawes Road, Dunkirk, Nr. Faversham, Kent ME13 9TP.

Tel: +227 752525. Fax: +227 752555  
Kreditkartenaufträge rund um die Uhr: +227 752526

## 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. Alle Filme werden mit offizieller Genehmigung von Steam Powered Video vorgeführt. Alle Bänder sind beim Bookstore (OG 23) erhältlich (10 % Convention Rabatt) und können in Ruhe zu Hause angeschaut werden.

### Samstag

**Beginn: 10.30 h** 82 Min. STV-96  
**Santa Fe 3751 - The California Ltd.** Im Dez. 91 fährt die grosse 4-8-4 mit einem Pass. Special und 2 FP45 von LA über den Cajon und Tehachapi nach Bakersfield.

**Beginn: 12.00 h** 60 Min. DIV-101  
**Union Pacific's Feather River Canyon.** Im Frühling 91 mit UP auf den Gleisen von WP zw. Oroville und Portola. Über grosse Brücken (Keddie-Y), vorbei an Stauseen.

**Beginn: 13.15 h** 35 Min. GSV-02  
**Burlington Northern's Marias Pass.** Viel Action mit BN-Güterzügen und Amtrak's Empire Builder in Montana.

**Beginn: 14.00 h** 60 Min. DIV-135  
**Amtark - The Surfliner.** LA - San Diego mit dem San Diegan. Der beste Film von Amtrak mit vielen Leckerbissen.

**Beginn: 15.10 h** 90 Min. DIV-173  
**Cajon II.** Das Cajon Spektakel mit Santa Fe, Union Pacific, Southern Pacific und Amtrak. Neuste Warbonnets von SF und GE AMD-103 von Amtrak.

**Beginn: 16.45 h** 76 Min. DIV-150  
**The Battle for Donner Pass.** Southern Pacific im Kampf gegen den Schnee mit Rotary Snow Plows und Jordan Spreaders. Sogar Bulldozers mussten helfen, die Schneemassen zu entfernen. Einmalige Winteraufnahmen in Zusammenarbeit mit Southern Pacific und Video Rails.

### Sonntag

**Beginn: 10.15 h** 90 Min. DIV-167  
**Baumont Hill.** Southern Pacific's Colton Yard, Passenger Specials, Barnum & Bailey Circus Train, Sugar Beet Train, Leasing Loks von CSX und Conrail.

**Beginn: 12.00 h** 45 Min. STV-191  
**Great Northern Vol. 1.** GN im Einsatz mit mächtigen Dampfloks (N-3 2-8-8-0) zum Transport von Eisenerz von Kelly Lake bis Allquez, St. Paul und Superior.

**Beginn: 13.00 h** 60 Min. DIV-135  
**Amtrak - The Surfliner.** LA - San Diego mit dem San Diegan. Der beste Film von Amtrak mit vielen Leckerbissen.

**Beginn: 14.10 h** 32 Min. GSV-13  
**Sierra Railway.** Personen- und Güterzüge mit Dampfloks im Mai 89 in sunny California. Exkursionen und Spezialgüterzug.

**Beginn: 14.50 h** 60 Min. STV-146  
**Southern Pacific** von Smithsonian. SP-Daylight, Cab Forwards und auch kleinere Dampfloks von SP im Personen- und Güterverkehr.

Haben Sie schon einen Railroadfans Pin? Am Haupteingang für Fr. 8.- erhältlich.

Pin-Originalgrösse





**WORLD'S  
LARGEST  
PURVEYOR OF  
AMERICAN PROTOTYPE  
MODEL RAILROAD  
SUPPLIES  
OVER  
800 BOOK TITLES  
1000 BRASS MODELS  
2 IRC'S FOR BRASS LIST**

we accept all major credit cards  
**(303) 777-6766**  
fax: **(303) 777-0028**  
**500 S. BROADWAY  
DENVER, CO 80209**

**GABOOSTE HOBBIES**  
SERVING MODEL RAILROADERS WORLDWIDE

## Clinics

### Samstag

**Beginn: 10.30 h** Clinic 1  
Bau oder Umbau von HO Streamlined  
Passenger Cars by Peter Gloor

**Beginn: 12.30 h** Clinic 2  
Bau von Gebäuden by Fred Kiener

**Beginn: 14.30 h** Clinic 3  
Reklame a la USA, Vorbild und Modell  
by Andy Schlauch

**Beginn: 16.30 h** Clinic 4  
Landschaftsbau, Felsen mit Rockmolds,  
Wasser giessen by Markus Graf

### Sonntag

**Beginn: 10.30 h** Clinic 1  
Bau oder Umbau von HO Streamlined  
Passenger Cars by Peter Gloor

**Beginn: 12.30 h** Clinic 2  
Bau von Gebäuden by Fred Kiener

**Beginn: 14.30 h** Clinic 3  
Reklame a la USA, Vorbild und Modell  
by Andy Schlauch

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

## RAILFANS CHOICE

**GLACIER  
NATIONAL  
PARK**

Izaak Walton Inn  
Essex MT 59936  
(406) 888-5700



## Clinicsprogramm

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

### Clinic 1

**Bau oder Umbau von HO Streamlined  
Passenger Cars  
by Peter Gloor**

Wie sieht ein Personenwagen der Leichtbau-Ära (ab 1936 bis ca. 1965) aus. Wie kann man im Selbstbau oder mit Fertigmodellen einen korrekten Wagen nachbauen. Alternative von Holz-, Plastik- und Messingmodell.

### Clinic 3

**Reklame a la USA, Vorbild und Modell  
by Andy Schlauch**

Übergrösse Reklametafeln und Werbeschilder prägen die amerikanischen Grossstädte und Autobahnlandschaften. Diese 'Billboards' und 'Signs' eignen sich bestens für eine attraktive und spektakuläre Umsetzung im Modell. Viele Infos über das Vorbild mit Dias (Grösse, Konstruktion, Werbegesellschaften) und praxiserprobte Tips für den Nachbau im Modell (von Spur N bis Spur O).

### Clinic 2

**Bau von Gebäuden  
by Fred Kiener**

Auf jede Anlage gehören auch Häuser (Structures). Von der Planung über ein Kartonmodell zum Hausbau nach Plan oder Fotos. Versch. Materialien wie Holz, Gips, Plastik verlangen auch versch. Techniken. Wie können Eigenbau wie auch handelsübliche Bausätze verbessert oder sogar superdetailliert werden.

### Clinic 4

**Landschaftsbau, Felsen mit Rockmolds,  
Wasser giessen  
by Markus Graf**

Realistischer Landschaftsbau ist zweifelsohne das A und O für eine Anlage oder ein schönes Diorama. Hier wird die Technik von grösseren Felspartien anhand von Rockmoldabgüssen genau erläutert. Wie können die Übergänge kaschiert werden. Ein grosses Problem ist für viele Modellbauer echt wirkendes Wasser. Wie wird mit speziellen Giessharzen ein Optimum erreicht.

## DAS KADEE® MAGNE-MATIC® KUPPLUNGSSYSTEM



Kadee® Magne-Matic® Kupplungen sind in HO<sub>N3</sub>, HO, S, On3, O, 1 und G Maßstab erhältlich. REALISTISCH\*ZUVERLÄSSIG\*EINFACH Werden mit Athearn, Atlas, Roundhouse, MDC, Walthers und so weiter verwendet.

Auch erhältlich für europäisches Rollmaterial (HO) mit NEM-362 Kupplungsschacht.

**Kadee**  
Quality

products co.

673 Avenue C  
White City, Oregon  
97503-1078 U.S.A. RUF: 001-503-826-3883 FAX: 001-503-826-4013

©1994

Kadee® Quality Products Co.



Halt über dem  
Entkupplungs-  
magneten.  
Klauen  
öffnen sich.

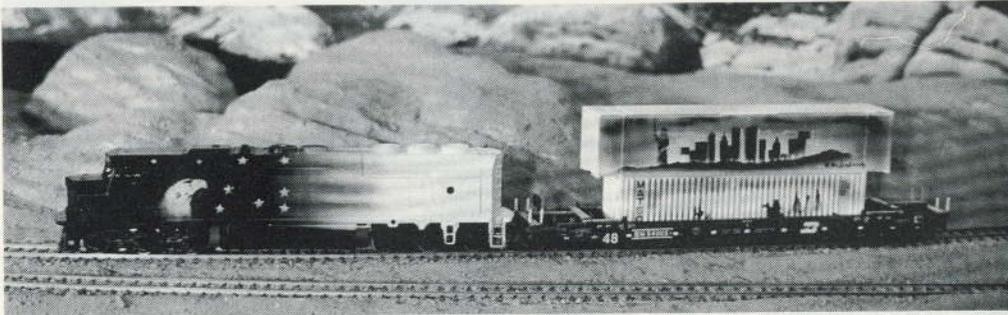
Kurz zurück  
setzen.  
Magnetkraft  
drückt  
Kupplungen  
auseinander.

Wieder vor-  
wärts fahren.  
Kupplungen  
sind jetzt vor-  
entkuppelt.  
Wagen auf  
beliebiges  
Gleis  
schieben.

Zurücksetzen,  
Wagen einfach  
stehen lassen.  
Kupplungen  
schnappen in  
Normalstellung  
zurück.

**MAGNE-MATIC**

## Airbrush



Airbrush Art by Rolf Diefenbruch auf Diesellok und Containers in HO.

Erleben Sie eine Airbrush-Spritztour mit  
**aero-pro**



Generalvertretung  
für die Schweiz:  
Hermann Kuhn Zürich  
Postfach 434  
8303 Bassersdorf  
Tel. 01/83 83 400

**HANSA**  
Profis in Form und Funktion

Vorführung und Verkauf  
am Convention durch  
W. Meer, Kilchberg

## Airbrush-Demo

Wir konnten einer der besten **Airbrush-Künstler** aus Deutschland für unsere Convention verpflichten. **Rolf Diefenbruch** hat eine unendlich lange Referenzliste. So hat er zum Beispiel auch schon für die NASA Arbeiten ausgeführt.

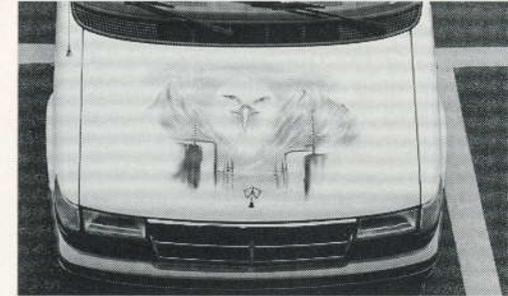
Er besprüht so ziemlich alles vom 1:87 (HO-Modell), egal ob Auto, Truck, Wagen, Lok oder Container bis zur 1:1 Motorhaube. Seine Spezialität sind Gemälde mit Adlern (nur Kopf oder auch ganze Vögel). Selbstverständlich kann er auch andere Sujets machen.

Nicht nur Modelle, sondern auch andere Gegenstände werden mit faszinierenden Bildern in Rekordzeit verschönert. Sei es ein T-Shirt, ein Schal, eine Kravatte, nichts ist bei Rolf unmöglich.

Kommen Sie vorbei und bringen Sie Ihr Lieblingsstück mit. Er wird Sie begeistern. Er nimmt gerne Aufträge vor Ort entgegen (nur gegen Barzahlung).

Unabhängig von den Spezialaufträgen wird der Künstler auch Automodelle und HO-Container für den Verkauf spritzen.

Möchten Sie Ihre Autohaube mit einem Airbrush-Gemälde versehen, so können wir Ihnen diesen Wunsch während der Convention erfüllen (nur gegen Voranmeldung bei W. Meer).



1:1 Motorhaube auf Chrysler Voyager by Rolf Diefenbruch - Dieses Auto steht vor dem Eingang.

Da wir nicht jeden Tag einen solch hervorragenden Spezialisten bei uns haben, wird er in kurzen **Workshops** einen Einblick in die **Airbrush-Technik** geben. Die jeweiligen Vorführzeiten werden am Stand in der Turnhalle angeschlagen.

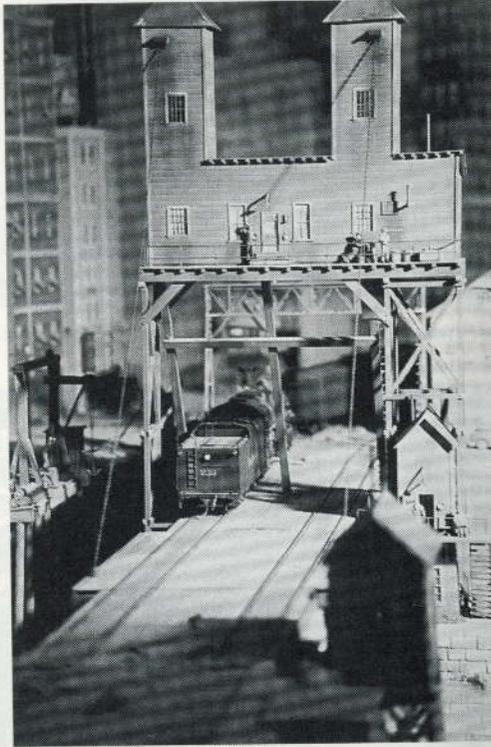


1:18 Modell Dodge Viper mit Haubengemälde by R. Diefenbruch (ist am Stand ausgestellt)

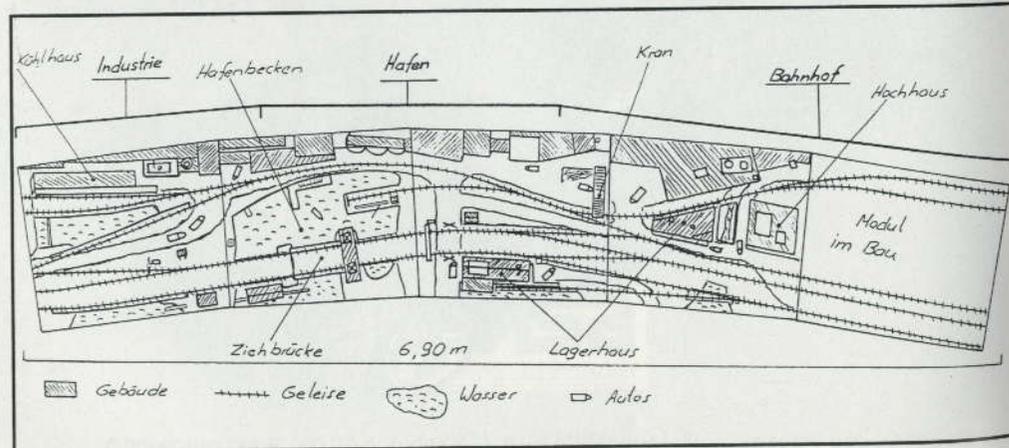
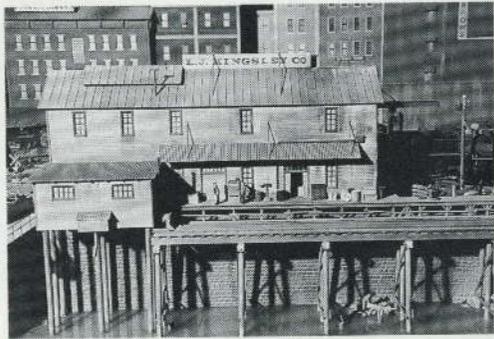
## The Bay Shore Line in O

### The Bay Shore Line in Spur O by Guenther Holzgang.

Dioramenbau mit unwahrscheinlich vielen Details, grossen Gebäuden und einer Hafenanlage in höchster Vollendung. Diese 5-teilige Modulanlage ist garantiert einer der Höhepunkte unserer Convention. G. Holzgang wird jeweils zur vollen Stunde eine viertelstündige Vorführung mit Sound machen. Sogar die zweigleisige Zugbrücke kann hochgezogen werden. Um die Wirkung dieser Anlage voll zur Geltung zu bringen, wurde diese in ein separates Zimmer gestellt. Eine solche Vorführung dürfen Sie nicht verpassen, denn Sie werden in die perfekte Modellwelt entführt und sind nicht mehr sicher, ob es nicht doch Realität ist.



Ein Teil dieser modularen Anlage war im Rahmen der Präsentation der American Railroadfans an der Mobautech 9/92 dem Publikum vorgestellt worden.



## The Bay Shore Line in O

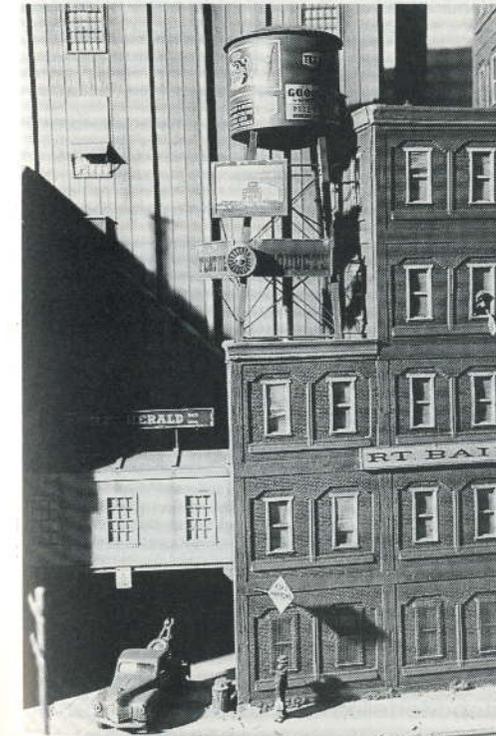
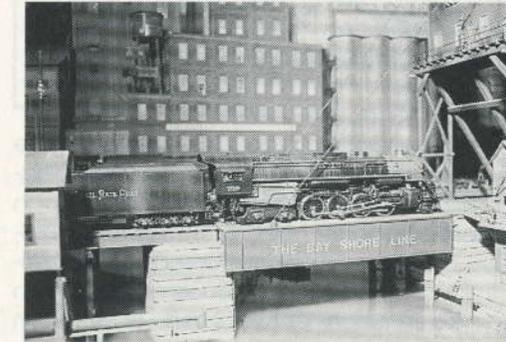
Die Bay Shore Line liegt irgendwo an der Westküste der USA in den 40-er und 50-er Jahren mit Dampf und Diesel und dient als Ausgangspunkt für den Donner Pass. Als Vorbild für die gewaltigen Bauten wurde der Erbauer durch George Sellios und John Allen stark beeinflusst. Unter dessen sind 4 Module fertig detailliert und 1 Modul ist noch im Bau. Baubeginn des ersten Modules war im November 1990. Der Arbeitsaufwand für ein Modul beträgt rund 1500 Stunden. Im Endausbau wird es einmal eine durchgehende Anlage werden. Doch das ist noch Zukunftsmusik.

Plan und Fotos by G. Holzgang

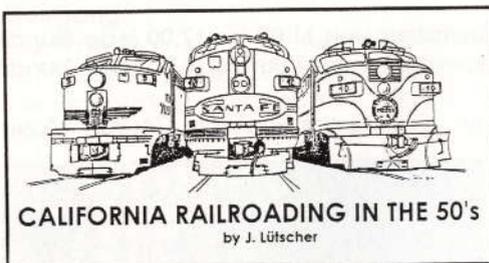
Vorfürungen: Dauer jeweils 15 Minuten

Samstag: von 11.00 bis 17.00 jede Stunde  
Sonntag: von 11.00 bis 15.00 jede Stunde

zw. den Demos hören Sie Country Music.



Text und Bilder by J. Lütcher



Die 50-er Jahre zeigten die letzten Jahre der Dampftraktion. Durch den Verkehrsboom der Kriegsjahre befanden sich in dieser Epoche noch viele leistungsfähige, moderne Loks im Einsatz. Gleichzeitig war die Dieseltraktion endgültig ihren Kinderschuhen entwachsen. Durch den grossen Bedarf an neuen Loks konnten sich in dieser Zeit noch 6 Hersteller den Lokmarkt teilen. Viele Lieferanten, ein grosser Bedarf und eine rasante Entwicklung der noch jungen Technik führte in dieser Epoche zu einer interessanten, grossen Typenvielfalt.

Die 'Golden Fifties' bedeuteten aber auch Vielfalt im Bahnbetrieb. Die Bahngesellschaften hatten sowohl Personen- als auch Güterzüge auf ihren Fahrplänen. Im Personenverkehr versuchten die Bahnen mit ihren 'Streamliners' den Sieg der Fluggesellschaften und der Autos zu verhindern. Mit klingenden Namen warben sie für schnelles, komfortables und stilvolles Reisen. Nicht minder interessant waren andererseits die Güterzüge, sie hatten bereits die legendären Längen erreicht und mit ihrem Gewicht erforderten sie 'Lashups' (Vielfachtraktion) von teilweise über 10 Loks.

Das Geschehen auf den Schienennetzen faszinierte schon damals viele Zeitgenossen. Viele 'Fans' verfolgten das bunte Treiben und schossen als Pioniere der Hobbyfotografie tausende von interessanten Bilddokumentationen. Mit

ihrer Arbeit machten sie es möglich, dass wir heute in einer Vielfalt von Büchern die Geschichte der Gesellschaften, des Rollmaterials, der Strecken und ihrer Mitarbeiter nachvollziehen können. Viele Typenskizzen und Farbfotos sind vor allem für Modellbauer von grossem Nutzen.

Meine 5 präsentierten Züge in Spur O sind aus Spass an den 50-er Jahren entstanden. Sie zeigen typische Zusammenstellungen, wie sie in dieser Epoche betrieben wurden. Es sind sowohl Messing-, Kunststoff- als auch Holzmodelle zu sehen. Die Palette reicht von Industriemodellen mit 'Finish' bis zu 'Scratchbuilt'-Fahrzeugen.

- 1951 Southern Pacific (SP) Kühlwagen-Blockzug mit Dampftraktion
- 1953 Santa Fe (AT&SF) Gemischter Güterzug mit Dieseltraktion
- 1955 Santa Fe Langstreckenschnellzug 'The Chief' mit Dieselloks
- 1957 Union Pacific (UP) Ölwagen-Blockzug mit gemischter Traktion
- 1959 Southern Pacific Langstreckenschnellzug 'Daylight' mit Dieselloks



### Modellbau, das vielfältige Hobby

Der amerikanische Modellmarkt zeichnet sich durch eine fast unbegrenzte Artenvielfalt aus. Wer sich dafür entscheidet, Modelle nach US-Vorbild zu bauen, kann aus einem riesigen Angebot von

Artikeln auswählen. Eins muss man sich aber zum Vornherein klar sein, es gibt wenig pfannenfertige Modelle! Der US-Modellbauer - sein Schlagwort heisst 'Kit'. Die Palette reicht vom einfachen Kunststoffbausatz bis zum anspruchsvollsten Bausatz in Messing, Holz oder Kunststoff. Was in Europa fast gänzlich fehlt, macht den Modellbau nach US-Vorbildern zum wahren Vergnügen, denn auf dem Markt werden viele Einzelteile angeboten. So kann jeder seinen Detaillierungsgrad selber wählen.

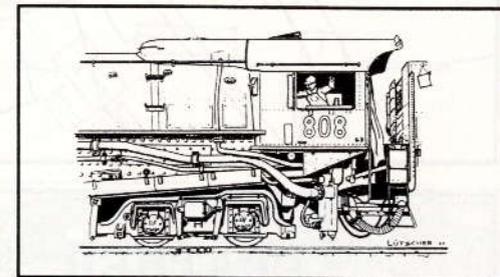
Wir unterscheiden folgende Arten von Modellbau:

**Finishing** - Ein bestehendes Industriemodell wird mit einigen Zurüstteilen abgeändert und so einem bestimmten Vorbild angepasst. Die Bemalung und die Beschriftung kann ergänzt oder vollständig neu angebracht werden. Nach Bedarf wird das Modell verwittert. Der Aufwand bewegt sich pro Modell bei wenigen Stunden.

**Kitbuilding** - Ein auf dem Markt vorhandener Bausatz wird zusammengebaut. Man kann zw. einfachen Kunststoffmodellen und anspruchsvollen Holz- oder Metallbausätzen (Messing) auswählen. Viele Plastikmodelle sind bereits bemalt und beschriftet, es gibt aber auch zahlreiche 'Kits', die selbst beschriftet und bemalt werden müssen (undecorated). Zeitaufwand für den Zusammenbau: Wenige Stunden bis gegen 50 Std.

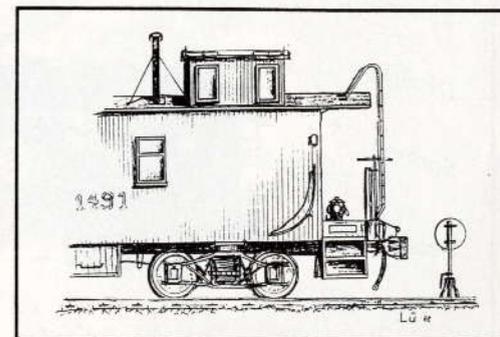
**Kitbashing** - Fortgeschrittene Modellbauer bauen sich ihr gewünschtes Modell aus zwei oder mehreren Bausätzen. Das entsprechende Vorbild wird durch kombinieren geeigneter Teile gebaut, oder sogar durch Zersägen und entsprechendes Neuzusammenfügen von Teilen erstellt. Voraussetzung für ein 'Kitbashing' sind ein Typenbild, sowie gute Fotos. Je nach Komplexität sind ein paar Stunden

oder bis gegen 100 Std. aufzuwenden. **Scratchbuilding** - Die hohe Schule des Modellbaus ist der Selbstbau. Fahrzeuge werden aus Profilen, Winkeln und Platten selbst gebaut. Je nach Bedarf können industriell gefertigte Zurüstteile mitverwendet werden. Als Grundmaterialien können sowohl Kunststoff, Holz oder Metall, vor allem Messing oder Aluminium verwendet werden. Wer sich an einen Selbstbau wagt, sollte über einige Bausatzerfahrung und entsprechende Werkzeuge verfügen. Einwandfreie Planung, genaue Pläne und Fotos sind die erste Voraussetzung für das Gelingen. Nicht zu vergessen ist der beachtliche Zeitaufwand von 50 bis gegen 500 Std.



Haben wir Ihr Interesse geweckt? Haben Sie Fragen?

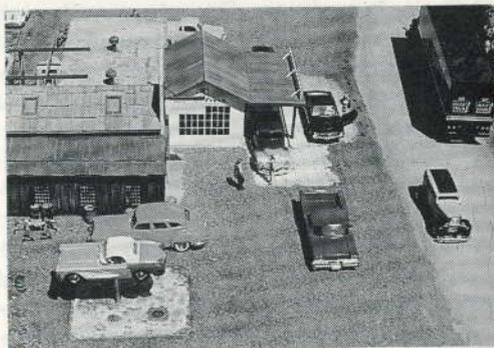
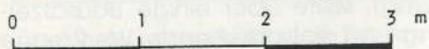
**J. Lütcher wird während der 8th CV an 'Workshops' Rede und Antwort stehen.** Bitte beachten Sie die jeweiligen Zeiten der Workshops, die bei den CA Railroads angeschlagen sind (sep. Schulzimmer).



## O-Module by M. Müller

Text, Plan und Fotos by Meinrad Müller

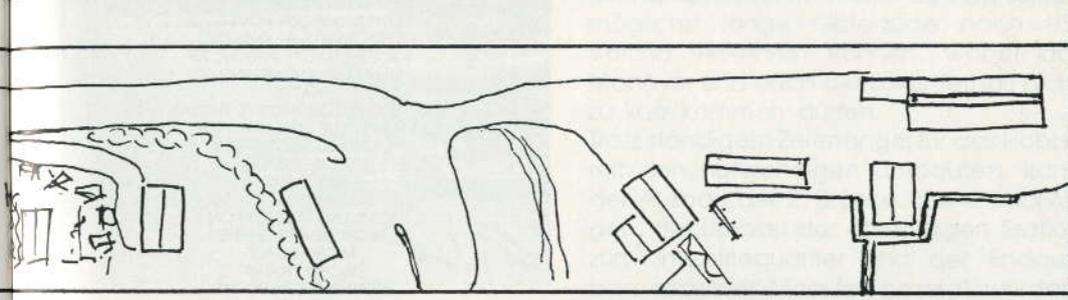
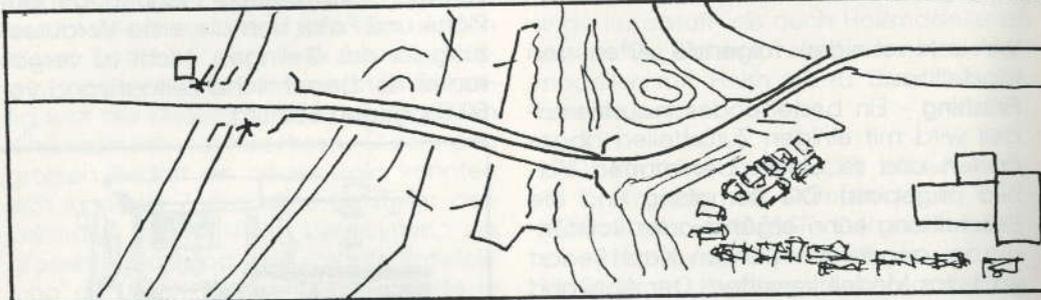
Nach Mike's Garage von der 7th Convention ist das Ganze um einige Module gewachsen. Die ganze Länge beläuft sich auf ca. 17 m. Davon sind 7 Module zu 170 x 100 cm und deren 4 zu 125 x 60. Da Häuser und Zubehör fast nur aus Selbstbau bestehen, ist die Ausgestaltung nicht auf allen Modulen fertiggestellt.



## O-Module by M. Müller



Ein beschränkter Fahrbetrieb kann an beiden Tagen durchgeführt werden. Sie sehen Industrie- sowie auch Eigenbaurollmaterial. Speziell zu beachten wären drei motorisierte 'Railcars' (Autos, die auch auf Gleisen fahren können, auch 'High-railers' genannt). Die Bahnstrecke führt von links nach rechts über Brücken, am Autoabbruch (Mike's Garage), am Cafe und an einer Schiffswerft vorbei. Hier gibt es sehr viele Details zu sehen.



## FEATHER PRODUCTS

US-Modellbahnen und Spezialartikel



### Werkstattarbeiten

Mikro-Strahlen

Detailieren

Spritzen

Beschriften



Motoren-Umbau

Getriebe-Umbau

Konstantlicht

Kleinserien-Anfertigung

Feather's US-Modellbahn Shop A.Dubs Hermetschlostr. 75 CH-8010 Zürich Tel. 01/433 14 54 Fax. 01/433 14 64



alles Marken-Namen mit denen Sie  
früher oder später vertraut werden...

früher, wenn sie von unserem kunden-  
freundlichen Versand Gebrauch machen,  
oder mal bei uns reinschauen !!!



# Old Pullman

MODELLBAHNEN AG

Dorstrasse 2 CH 8712 Stäfa

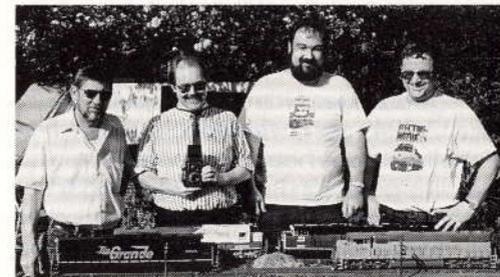
Ladenzeiten: Montag - Freitag 13.30 - 17.00 Uhr  
Samstag 9.00 - 11.45 13.30 - 16.00 Uhr

Geschäftszeiten:  
Montag ab 13.30  
Dienstag - Freitag ab 07.30 bis 17.00  
Telephon: 01 926 14 55 Tel Ausland 00411 926 14 55  
Fax 01 926 43 36

ALL NATION  
ATLAS  
BACHMANN  
BADGER AIR BRUSH CO  
BOWSER MFG. CO  
CABOOSE IND.  
CAL SCALE  
CAMPBELL SCALE MODELS  
CARSTENS PUBLICATIONS  
C&BT SHOPS  
CENTRAL VALLEY  
CHAMPION DECALS  
C.H.B. MODELS  
COLORADO RR MUSEUM  
CON-COR  
DETAIL ASSOCIATION  
DETAIL WEST  
DPM MODELS  
DURANGO PRESS  
GOLDEN WEST BOOKS  
EVERGREEN SCALE MODELS  
FLOQUIL POLLY S CORP  
GRANDT LINE CO  
HEIMBURGER HOUSE  
HOLGATE & REYNOLDS  
KADEE QUALITY PRODUCTS  
KALMBACH PUBLISHING CO  
KATO  
KEYSTONE LOCOMOTIVE WORKS  
KRATVILLE PUBLICATIONS  
LA BELLE LUBRICANTS  
LIFE LIKE  
MAGNUSON  
MANTUA  
MCMILLAN PUBLICATIONS  
MICRO ENGINEERING  
MICRO SCALE  
MICRO TRAINS  
MORNING SUN BOOKS  
N J INTERNATIONAL  
NORTHEASTERN SCALE MODELS  
NORTHWEST SHORT LINE  
OLD PULLMAN  
OMEN MINIATURES  
OVERLAND MODELS  
PACIFIC FAST MAIL  
RAIL POWER PRODUCTS  
ROBB LTD.  
ROUNDHOUSE MODELS  
SAN JUAN CAR COMPANY  
SCALE STRUCTURES LTD.  
TENSHODO  
TIMBER CREEK  
TROUT CREEK  
WM.K.WALTHERS INC.  
WOODLAND SCENICS

## O-Modulanlage (Fust/Gasser/Heeb/Winteler)

Vor 4 Jahren kauften zwei Leute der heutigen Spur 'O' Gruppe ein Modell einer SD40-2 Diesellok, ungespritzt, zur Erinnerung an ihre Ferien. Sie beschlossen, die Farbgebung der Loks selbst in die Hand zu nehmen und dies war dann auch der Anfang. Bedingt durch den Kauf von immer mehr Rollmaterial, wurden sie gezwungen, etwas zu unternehmen, um das ganze auch fahren zu lassen.



Die 4 Erbauer vor einem Modul

Ruedi Heeb, Jakob Winteler) ist natürlich einmal die Fahrt im Kreise. Zudem sollten möglichst lange Güterzüge nach US-Vorbild verkehren können, wobei das Manöver und auch der Lokunterhalt nicht zu kurz kommen dürfen.

Trotz ständigem Zeitmangel für das Hobby mit den notwendigen Umbauten, kann der Ausbau der 2. Brücke, der Gleisanlagen, der Umbau der ehemaligen Station zum Industriequartier und der Endausbau einzelner Module, gezeigt werden. Obwohl sich die Bogenmodule bereits im Rohbau befinden, können wir leider an der 8th CV noch keine Kreisfahrten zeigen. Trotzdem werden wir auf einer Länge von 19 m einen interessanten Rangierbetrieb vorführen. Wir fahren mit Dampf- und Dieselloks versch. Epochen von UP, BN, SP und D&RGW und entführen Sie in die vielfältige Modellwelt. Weitere O-Modelle sehen Sie an der 8th CV zum Haupt- und Nebenthema.



### Details von SP Cab Forward und SP-Daylight

Mit einem 3. Railfan begann man mit einer Modulanlage, welche sich aus einfachen Mitteln erbauen lassen sollte. Da zwei von ihnen bereits im Besitz einer Mehrzugsteuerung (ZIMO-System) waren, und sich dadurch Kosten für Relais und Kabel einsparen liessen, entschied man sich für dieses System. Im Weiteren eignet es sich am besten für das Fahren nach amerikanischem Vorbild (5 Loks in Vielfachsteuerung). Auch für den Modulbau musste so nur die Bauweise (Schienenabstand) und das Verkabeln von 4 Drähten normiert werden. Bereits nach zwei Jahren, an der 7th CV, konnte man das erste Mal an die Öffentlichkeit treten. Heute können wir einen noch weiteren Ausbaustandard präsentieren, sind doch unterdessen einige Module durchgestaltet. Der Wunsch und das oberste Ziel der mittlerweile 4-köpfigen Gruppe (Kurt Fust, Martin Gasser,



Text und Fotos by M. Gasser

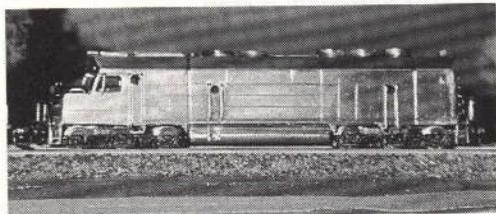
## US-Eigenbaumodelle in Spur Z

Fotos und Text by Stefan Hartmann

Kaum zu glauben, aber nach ca. 200 Std. geduldiger Handarbeit läuft meine Spur Z FP45 vor zwei Double Stack 5-er Einheiten. Ich habe alle Modelle aus Messing gefertigt. Beide Muster sind unter dem Gesichtspunkt zu betrachten, dass ich damit die Machbarkeit einer Idee beweisen wollte. Ausserdem könnte man nun eine kleine Serie auflegen, da mit einer Präzisionsfräsbank und dem nun vorhandenen 'know how' eine akzeptable Exaktheit der gefertigten Modelle mehr oder weniger zufriedenstellend wäre. Man wird sehen.



Vielleicht geben gerade diese Modelle Anregungen dazu, die grossen Möglichkeiten im Bezug auf Landschaftstreue, reale Zuglängen und grosse Raumentwicklung, welche die kleinste Spur (1:220) bietet, einem breiten Interessenskreis nahezubringen.



**MICRO-TRAINS®**  
LINE

Welcome the  
**American Railroads**  
to Switzerland!



#21110 Santa Fe ... \$9.10



#14906 Santa Fe ... \$12.50

#14906-2 Santa Fe (with Magne-Matic® Couplers) \$14.15



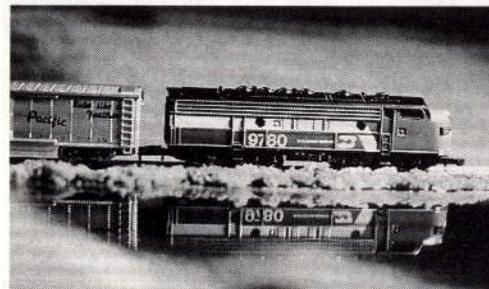
We bring you the best in N, Nn3 & Z-Scale trains and accessories. Micro-Trains® offers a large variety of high-quality rolling stock in American roadnames with their authentic paint schemes. All have been produced to exacting standards for your model railroad enjoyment.

See your local Authorized Micro-Trains Dealer for our latest releases!

© 1994 Micro-Trains® Line Co • 351 • Rogue River Parkway • P.O. Box 1200 • Talent, OR 97540-1200 • USA

## Minimal Space Railroading - Z-Scale

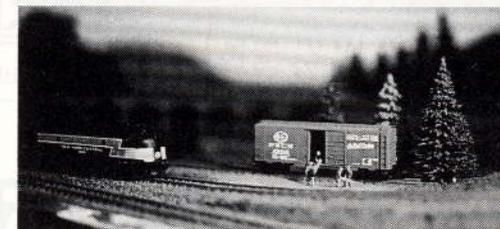
Text, Fotos, Plan by Adrian Wymann



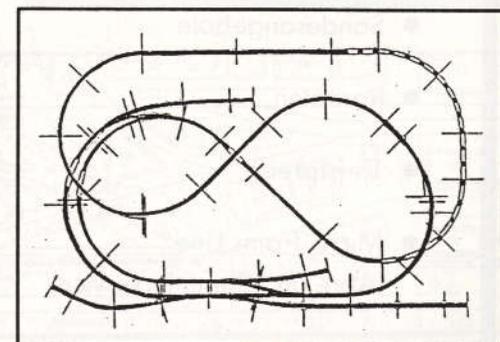
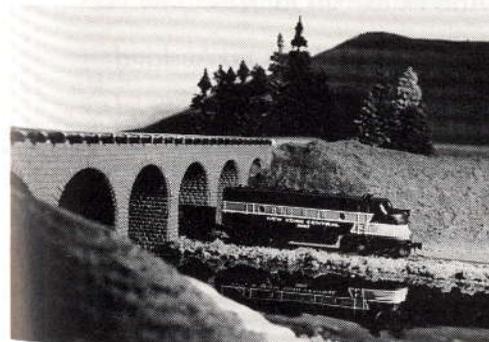
Andere Länder - andere Bahnen. Natürlich gibt es sie, die kleinen, verschlafenen amerikanischen Nebenbahnen mit Kürzestzügen, doch werden beim Gedanken an amerikanische Bahnen bald Impressionen von majestätischer Grösse wach. Was aber, wenn man diese Bilder ins Modell umsetzen möchte? Eisenbahnmodellbau ist bekanntlich die Kunst des Kompromisses. Wer nur über wenig Platz verfügt, muss in den gängigen Massstäben ein hohes Mass an Kompromissbereitschaft aufbringen. Trotzdem gibt es dann immer noch Dinge, die sich in HO und selbst in N nicht mehr realisieren lassen. Zum Glück gibt es seit rund 20 Jahren das Letzte in Sachen Miniaturisierung, den Massstab 1:220. Und weil's kleiner wohl kaum mehr geht, heisst die Spur ganz einfach Z.

Minimal Space Railroading auf 60 x 90 cm: New York & Atlantic.

Das kleine Format lässt sich natürlich grundsätzlich verschieden nutzen. Zum einen ist eine realistische Darstellung auf derselben Fläche z.B. des Tehachapi Loop in 1:220 möglich. Zum anderen kann man versuchen, möglichst viel Railroading auf möglichst wenig Platz stattfinden zu lassen.



Die an der 8th CV gezeigte Anlage ist nur 60 x 90 cm gross und wurde durch die 'Pennsylvania & Pacific' Anlage inspiriert, welche im Model Railroader 4/1985 von Jim Kelly vorgestellt wurde. Die P&P diente dabei als Demonstrationsobjekt zur damals eben erfolgten breiten kommerziellen Lancierung von Spur Z in den USA durch Kadee (heute Micro Trains) und Märklin. Der Plan wurde nur leicht modifiziert und bietet auf kleiner Fläche einen primär aufs 'Railfanning' ausgelegten Zugbetrieb, der in HO einen Platz von 180 x 270 cm erfordern würde.



CV-Guide 94

25

"N" SCALE AT ITS BEST

FOR THE MODELER

FOR THE OPERATOR

FOR THE COLLECTOR

INTERNATIONALLY KNOWN **TexNrails** CARRIES THE HARD TO FIND ITEMS ... AS WELL AS THE STANDARDS !!!

HOME OF THE ORIGINAL MICRO-TRAINS® MONTHLY RELEASE CLUB

HOME OF THE ORIGINAL MONTHLY MICRO-TRAINS® AUCTIONS

MONTHLY NEWSLETTER & AUCTIONS - \$ 30.00 YEAR - MAN SPRICHT DEUTSCH

**MICRO-TRAINS**  
LINE

HUGE DISCOUNTS... PRE-DELIVERY PRICES  
NEW N SCALE PRODUCTS

**DISCOVER**

CHECK OUR  
MONTHLY SPECIALS

**TexNrails**

MICRO-TRAINS® OUR  
SPECIALTY. HUGE  
SELECTION IN STOCK.

(305) 255-1434  
(305) 255-9458 FAX

16115 SW 117TH AVE.  
MIAMI, FL 33177

COMMITTED TO THE FINEST SERVICE

# N TRAIN

US Modellbahnen N  
(Import/Export)

## Die Welt für alle US-N Fans!

- Laufend Neuheiten
- Eigene Zeitschrift «HOTIP» mit News, Infos, Specials, Tips etc. (erscheint ca. 8 x jährlich/ Abo Fr. 15.- im Jahr)
- Sondermodelle - Serien
- Direktversand In- und Ausland oder Ladenbesuch, Samstags 10<sup>00</sup>-14<sup>00</sup> Uhr o.n.V.
- Sonderangebote
- Herblingerstrasse 10 CH-8207 Schaffhausen Tel. 053 - 33 44 90, Fax 053 - 33 44 92
- Raritäten
- Tiefstpreise
- Micro Trains Line (Abo- und Sammlerservice)

## Old Part of Los Angeles - N-Diorama

Dieses schön detaillierte N-Diorama von Eugen Haenseler hat eine Grundfläche von 48 x 180 cm.

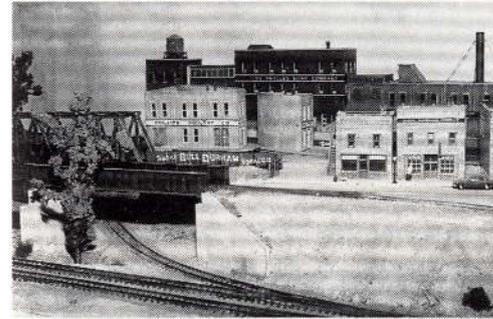
Die Vorlage für mein Diorama fand ich im Model Railroader Magazin vom Oktober 1989. Darin stellt Bob Smaus seine HO-Anlage vor.

Mr. Smaus ist Redaktor bei der Los Angeles Times und schrieb einen Artikel über den ältesten Teil von L.A. Dabei stiess er auf sehr romantische Ecken in dieser Grosstadt. Dies inspirierte ihn, seine HO-Anlage in Angriff zu nehmen. Alle Bauwerke wurden dem Original nachgebaut, wie es sie in Los Angeles in den 50-er Jahren gegeben hat.



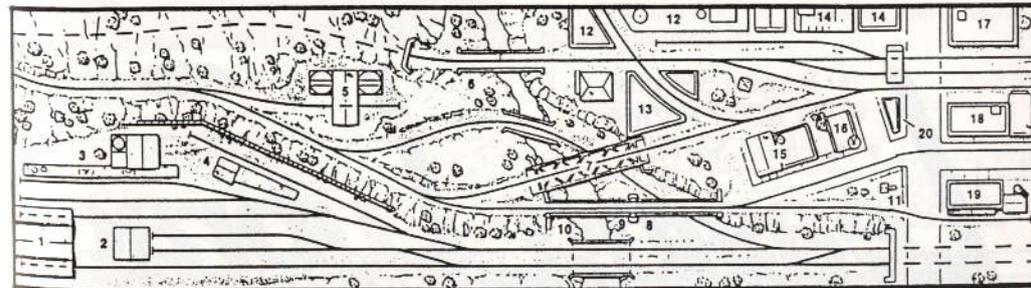
Die Gebäude sind zum Teil aus verschiedenen Bausätzen (Kitbashed) oder aus Holz und Karton (Scratchbuilt) entstanden. Verschiedene kleine Details wie z.B. Besandungs- und Tankanlage, Hydranten sowie die Railroad Crossing Signale sind Messingeigenbau. So auch die motorisierte Ölpumpe.

Für die Geländegestaltung habe ich Erde und Sand verwendet. Büsche und Bäume sind aus Wurzeln und Hanfschnur entstanden. Dieses Diorama ist der erste Teil einer kleinen Modulanlage.



Ich habe den 'Track Plan' aus dem MR auf den N-Massstab verkleinert und versucht, mein Diorama den Fotos nachzubauen.

Text, Plan und Fotos by E. Haenseler



## HO-Bahnhofdioramen aus LUX

AMFL = Association des Modelistes Ferroviaires de Luxembourg

### Steckbrief der AMFL

Der AMFL wurde 1972 gegründet und hat ca. 200 Mitglieder (Aktive und Sympathisanten). Das Clublokal ist der ehemalige Bahnhof Walferdingen an der Hauptstrecke von Luxembourg-Stadt nach Lüttich in Belgien.

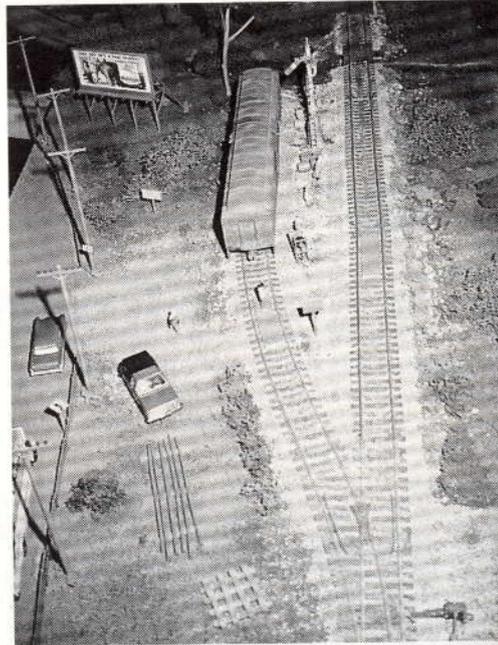
Aktivitäten: Herausgabe von luxemb. Rollmaterial (Sonderserien) und diverse Publikationen über die luxemb. Eisenbahn, damals und heute.

Wir führen jedes Jahr im November in Walferdange unsere Modelleisenbahnausstellung durch, die dieses Jahr offiziell zur Fachmesse erklärt wurde.

Vereinsreisen mit Eisenbahncharakter (Besuch von Eisenbahnmuseen, Ausstellungen z.B. 8th Convention etc.).

Im Bahnhof betreiben wir eine N-Anlage sowie eine HO-Anlage (noch im Bau), auf der ein Teil der lux. Nordstrecke nachgebaut wird.

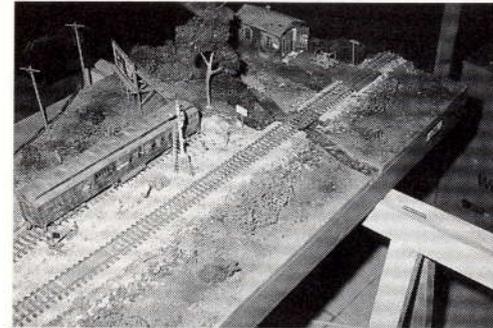
Unsere US Railroad Section besteht aus einer Handvoll 'Fans', die bisher vorwiegend allein auf weiter Flur agiert haben. Ich (Alain Kap) habe dieses Jahr die Initiative ergriffen, die Aktivitäten bezüglich 'American Railroading' den übrigen Mitgliedern näher zu bringen bzw. zu koordinieren. Um ein paar Erfahrungen zu sammeln, begrüßen wir es sehr, an der 8th Convention teilzunehmen.



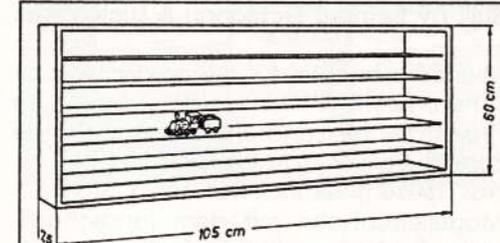
Nach einer Idee von Gordon Odegard aus dem Model Railroader Magazine April 1992 haben wir ein kleines Diorama (100 x 40 cm) mit einem 'Ersatzbahnhof' gebaut. Wir verwendeten Bausätze von Model Power, Athearn und Walthers. Die Landschaft und die Bäume entstanden aus diversen Materialien von Woodland Scenics.

Die Bahngesellschaften benutzen öfters ausrangierte Personenwagen als Bahnhöfe, bis zur Fertigstellung des richtigen

## HO-Bahnhofdioramen aus LUX



Bahnhofs. Auch diente schon mal ein Personenwagen um ein Bahnhofsgebäude wegen Umbau vorübergehend zu ersetzen. Allerdings wurde oftmals aus dem Provisorium ein Definitivum. Ende der 50-er Jahre - irgendwo im mittleren Westen der USA. Eine Überschwemmung hat den Bahnhof von 'Hillside' weggespült. Das war die grosse Stunde unserer ausgedienten Baggage Coach Combine. Das Personenverkehrsaufkommen war ziemlich dünn und die paar Postsäcke waren schnell abgeworfen.



### Ausstellungsschränke

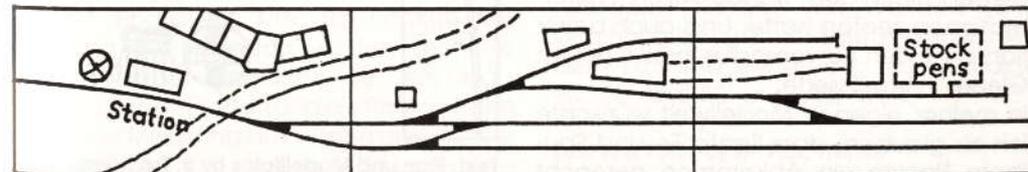
mit 2 Glasschiebetüren  
in 2 verschiedenen Holzarten  
und verschiedenen Grössen.  
Auch PIN-Schränkli erhältlich.  
Verlangen Sie Prospekte gegen Rückporto.

**Lorenz Meier, Möbelschreinerei**  
Lachenstrasse 5, 8184 Bachenbülach  
Telefon (01) 860 18 40

Wenn die Strecke inzwischen noch nicht stillgelegt wurde, steht in 'Hillside' immer noch der alte Personenwagen.

Zusätzlich, zum vorher beschriebenen Kleindiorama, werden wir eine **Bahnhofmodulanlage**, bestehend aus 3 Modulen (je 120 x 60 cm), ausstellen. Diese Anlage ist als 'Switching Layout' zu betreiben. Wir werden einen beschränkten Betrieb mittels 'Waybills' und 'Car Cards' vorführen. Leider stehen noch keine Fotos zur Verfügung, da wir bei Drucklegung noch in der Bauphase waren. Doch soll der Gleisplan Ihnen wenigstens einen Überblick geben.

Text, Plan und Fotos by Alain Kap, AMFL, Walferdange, Luxembourg.



• Fragen Sie uns .....  
• Ein fairer Partner .....  
• Auch im Service .....

**Leasing Lubrag**  
Luck+Brühwiler

Offizielle **Ford** -Vertretung  
Webereistrasse 47  
8134 Adliswil  
Tel. 01/710 02 04

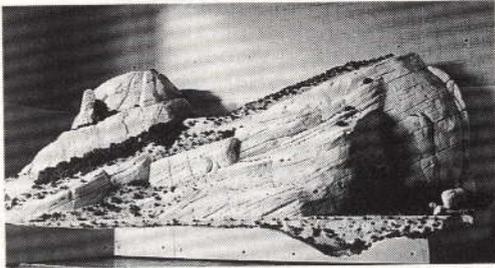
## Sullivan's Curve Cajon Pass in HO

Built by Bernard Frontanau & Lucien Wiss

Meine Faszination für die nordamerikanischen Eisenbahnen werden durch die majestätische Landschaft und die wilde Schönheit der Natur geprägt.

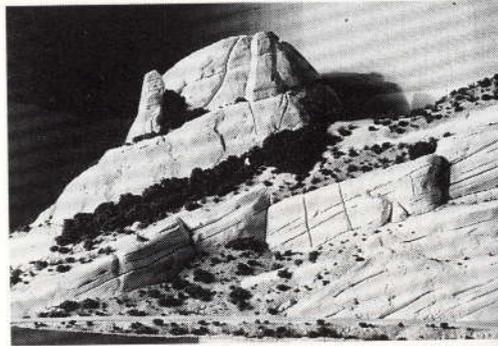
Aus diesem Grund hat mein Start zur Modelleisenbahn mit dem landschaftlichen Gesichtspunkt begonnen. Es ist für mich unmöglich, die amerikanischen Züge von der natürlichen Umgebung zu trennen. Dann, im November 1992 war es soweit. Ich habe an einem alten Traum, der 'Sullivan's Curve' im Modell, zu arbeiten angefangen.

Der Zauber dieses Platzes auf der Westseite des Cajon Pass in Southern California hat mich von dem Tag an fasziniert, als ich die Bilder in Chard Walker's Buch 'Cajon - Rail Passage to the Pacific' entdeckt hatte.



Obwohl mein persönlicher Vorzug den modernen Dieselloks gilt, habe ich mich für meinen freien Willen entschieden und baute meine HO Sullivan's Curve wie sie noch vor 1966 war. Also bevor die 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. Und auch bevor Santa Fe den Kurvenradius ihres eigenen Gleises vergrößerte.

In meiner eigenen Modellwelt wünschte ich zu glauben, dass Santa Fe und Southern Pacific ein Abkommen gemacht



hätten, um die gleichen Gleise zu benutzen, wie das Union Pacific schon lange macht. Wäre das Wirklichkeit geworden, hätte die Schönheit dieses bekannten Warzeichens erhalten werden können. Nach alledem, träumen ist auch ein Teil dieses Hobbys - oder etwa nicht?

### Anmerkung der Redaktion

Lucien Wiss aus Strasbourg, France nimmt schon zum 4. mal an unserer Convention Teil. Er hat von uns zu recht den Namen bekommen 'The Master of Landscaping', denn er versteht es ausgezeichnet, die Natur absolut echt in die Modellandschaft umzusetzen. Wem fällt es auf, dass die kleinen Büsche aus Menschenhaar gefertigt sind?

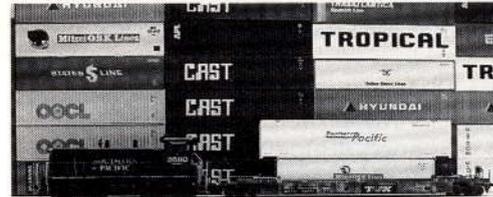


Text, Plan und Modellfotos by B. Frontanau

## Long Beach Terminal in HO by Mike Fritz

Diorama built by Lucien Wiss  
Rollmaterial & Zubehör by Mike Fritz

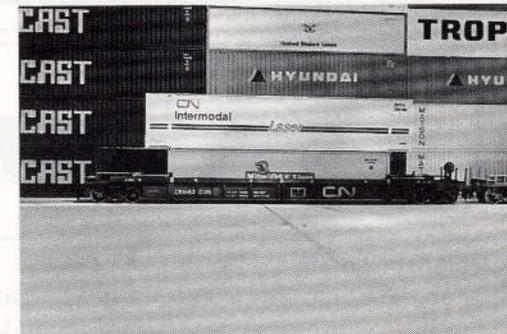
Hier stellen wir ein Diorama vor, das einen kleinen Eindruck von einem winzigen Ausschnitt eines Containerterminals vermitteln soll. Solch ein Umschlagplatz zw. Bahn, Lastwagen und Schiff ist in Wirklichkeit gigantisch gross und wäre in HO über 100 m lang. Wir haben davon lediglich 3 m x 0,6 m gebaut.



Das Diorama besteht aus 3 gleichgrossen Modulen. Auf der Basis eines Rahmens aus 2 x 4 cm dicken Latten ruht eine 1 cm starke Sperrholzplatte. Auch die Aussenverkleidung der Module wurde damit hergestellt. Darauf sind Roc-Schienen (Code 83) mit Betonschwellen montiert. Da auf einem solchen Terminal schwerste Stapler von durchschnittlich 45 t Leergewicht plus den 42 t eines geladenen Containers zirkulieren, ist der Boden mit starken Betonplatten belegt, denn im Asphalt würden die Räder der Stapler einsinken. Diese Betonplatten wurden mit mehreren Schichten Toupret von Moltotill gegossen, die nach dem Trocknen geschliffen wurden. Die Fugen und Sprünge im Beton wurden mit einer Nadel eingraviert. Um das richtige Betongrau zu erhalten, wurden mehrere Humbrolfarben gemischt. Die Dehnungsfugen zw. den Platten und die Risse wurden mit einer Mischung aus Tusche und Wasser eingefärbt.



Long Beach Terminal ist der Container-Umschlagplatz der Southern Pacific in Los Angeles und zugleich auch Endpunkt für den berühmten 'Blue Streak Merchandise' der Cotton Belt. Deswegen sind auf dem Diorama Switcher SW1500 von SP und SSW zu sehen, wobei wohl letzterer wieder mal wegen chronischem Lokmangel von Pine Pluff hierher beordert wurde. Die Wagen sind ausschliesslich 'Twin Stack Container Cars' (Gunderson und Thrall) und ein paar 'Stand Alone' mit schweren 20' Containers.



Den Umschlag von Bahn und Strasse besorgen auf dem Diorama 5 Containerstapler 'Kalmar' von Walthers (3 in Originalfarbe, 2 in SP-Safety-Yellow). Auf dem Diorama stehen ca. 200 Container zw. 20' und 53' aus aller Welt.

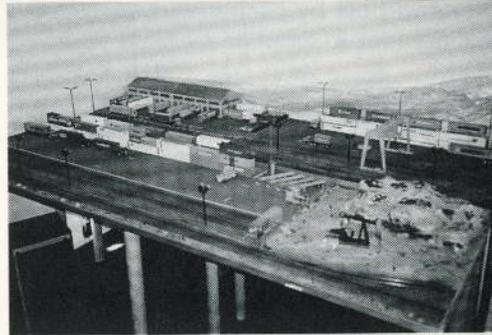
Text und Fotos by M. Fritz, France

## UP Container Terminal in HO

Erbauer: Peter Biehl, Saarlouis, Germany

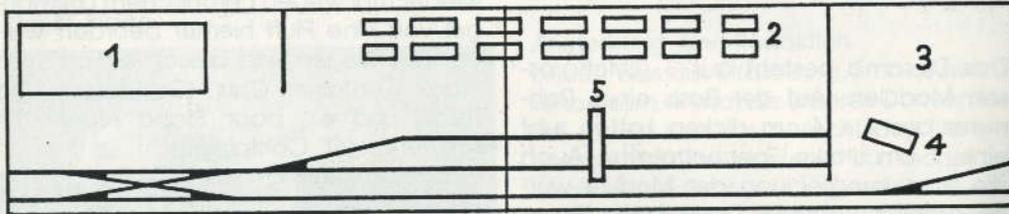
Kleines Container Terminal der Union Pacific im Westen der USA mit angeschlossenem UP Freight Warehouse für den Warenumschlag.

Mein Diorama besteht aus 2 Modulen und hat eine Gesamtlänge von 4 m und ist 0,7 m breit. Ich habe das Roco-Line Code 83 Schienenmaterial verwendet. Die Gleisanlagen werden über 6 Weichen betrieben. Es hat 2 Abstellgleise für Containers und 1 Durchgangsgleis (Mainline), wobei noch ein kleiner Stumpfen zum Oilwell führt. Das ganze Modul wurde mit ca. 80 Glühlampen bestückt, was natürlich erst bei Einbruch der Dämmerung zur Geltung kommt.



Text, Plan und Fotos by P. Biehl

- 1 = UP Warehouse
- 2 = Container Storage
- 3 = Scenery (Hügel)
- 4 = Oilwell (Ölpumpe)
- 5 = Container Crane



### MIAMI TRAINS TEAM

### Spezialist für Versandhandel und UPS.

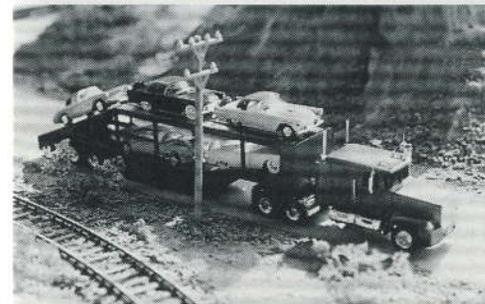
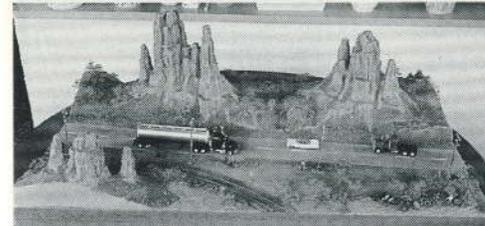
Ihr Partner für alle amerikanischen, asiatischen und europäischen Modellbahnen und Zubehör. Spur Z bis LGB. SPEZIALIST MÄRKLIN U.S.A. ONLY COLLECTABLE ITEMS. Schneller Service zu günstigen Preisen in U.S.-Dollars (keine Verkaufs- oder Ausfuhrsteuer), Korrespondenz bitte in Englisch. WALTHERS-KATALOGE 1994 "H0", "N & Z", "LARGE SCALE", "0". U.S.-Messingmodelle, Loks, Wagen, Kataloge, Zubehör, Kato, Atlas, Kadec, Athearn, Walthers, Woodland, Einzelteile, Werkzeuge, Micro- Trains, Shinohara, Sunset, Overland etc. Modellbauprogramm von 300 Firmen und alle U.S.-Markenfabrikate lieferbar. NEUHEITEN. Versandliste DM 5,- in Bargeld oder 8 internationale Antwortscheine, Geldüberweisung, Postgiro, Visa, Mastercard, American Express.

7448 S.W. 48 Street, Miami, Florida 33155 U.S.A. MIAMI TRAINS Telefax: 001/305/666-2411

## Truckdioramen in HO

Zum ersten mal konnten wir den **Plastic Truck Modellklub Schweiz** mit Peter (Pietsch) Allneider für unsere Convention gewinnen. Selbstverständlich zeigen sie nur Modelle nach amerikanischem Vorbild. Viele der ausgestellten Modelle wurden modifiziert oder entstanden sogar im Eigenbau. Sehr interessantes Material, das auch auf einer Eisenbahnanlage nicht fehlen darf.

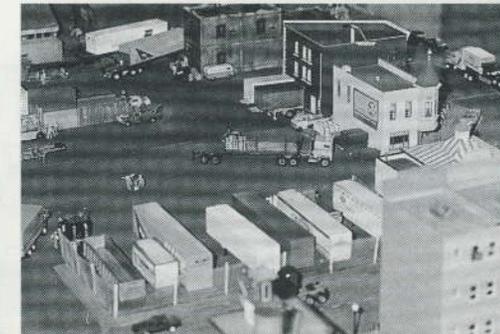
A) Kleindiorama 85 x 50 cm. Berglandschaft mit roten Felsen (ähnlich Monument Valley) mit Strasse und Gleis.



B) Rechteckiges Diorama 90 x 60 cm mit Spedihof-Trailerservice



C) L-förmiges Diorama mit einer Schenkellänge von 3,6 x 3,0 m. Thema: Stadtteil mit Industrie und Militärdepot, sowie auch ein Gleisanschluss in HO (alles Standmodelle). Beachten Sie die vielen Trucks, Cars und Spezialfahrzeuge mit vielen Details.



Fotos: Peter Allneider und Plastic Truck Modellklub Schweiz

# ROUNDHOUSE Products

**Roundhouse Products:** offers the highest quality and variety when it comes to model railroading. Covering HO scale, N scale, modern and old timers all this at a price you can afford. Think Model Die Casting when it comes to your model railroad needs.

**HO scale:** Journey back to the 1880's when rail travel was new and exciting..... Or travel when steam was king in 1930's ..... Or discover diesel locomotive and freight equipment of the 1950's.... to the contemporary freight equipment of the 1970's and 80's, the decision up to your imagination.

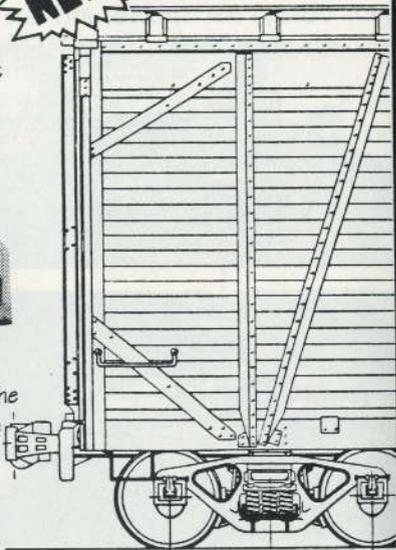


**N scale:** Contemporary freight equipment of the 1970's, 80's, and into the 90's, featuring a wide variety of box cars, tank cars, and hopper cars. All major railroads cover in this roadnames line up. Think Roundhouse Products for your N scale model railroading needs.



**MODEL DIE CASTING, INC.**  
P.O.Box 1927, Carson City, NV 89702 U.S.A.

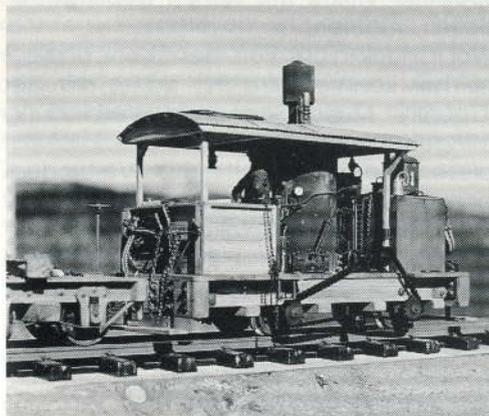
**NEW!**



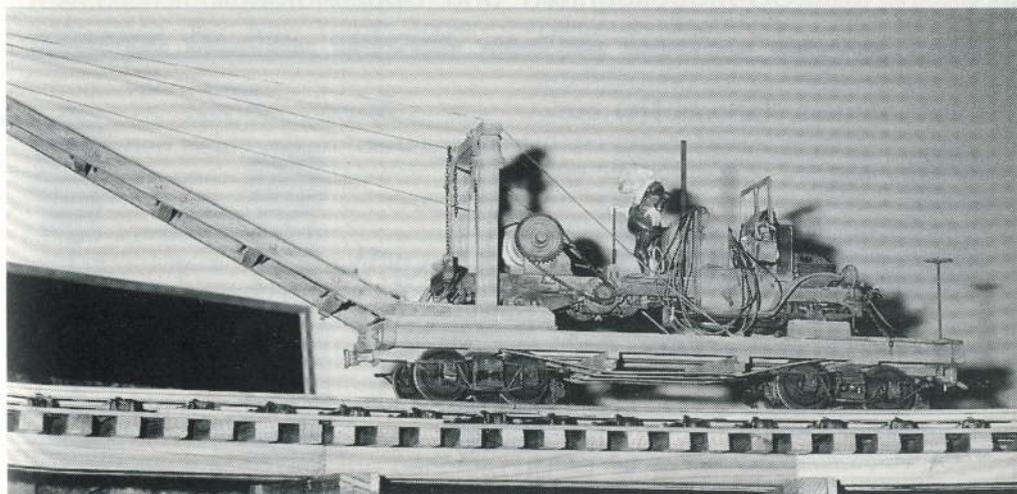
## Narrow Gauge Models G

Guy J. Tyteca aus Belgien war ein regelmässiger Besucher unserer Conventions. Nun können wir seine meist selber gebauten Schmalspur-Modelle in Spur G (LGB) bewundern. Er wird ca. 15 versch. Modelle präsentieren. Sein Thema sind Logging Models von seiner eigenen Gesellschaft: GJT. Wir haben diese in unseren Narrow Gauge Corner integriert.

**GJT Steam Loco 'Kluge' 0-4-0T, Eigenbau, 30 cm**

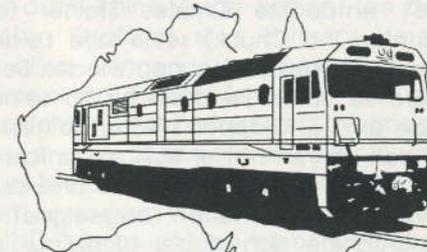


**GJT Mack Log Loader, Eigenbau, L = 60 cm**



## the ENGINE-YARD

Your AUSTRALIAN Modelrailroad-shop



the ENGINE-YARD  
Thomas Rothenhaeusler-Risi  
Schwarzenbergstrasse 3  
CH-8134 Adliswil / Switzerland  
Phone 01/710 28 58

Die Suche nach dem Besonderen hinsichtlich Eisenbahnen findet bei uns ihr Ende, denn: Wir führen Modelle und Zubehör aus Australien, Brasilien, Russland, Rumänien, Tschechien, USA sowie von diversen Ländern Westeuropas! Auch in Sachen CUSTOM PAINTING können wir einiges bieten.

Fotos by Guy J. Tyteca, Steenkerque, Belgien

## In Memoriam Chuck Steiner

Anlässlich einer Amerikareise im Jahre 1981 entdeckte Charles Steiner (alle nannten ihn Chuck) seine alte Leidenschaft für die Eisenbahnen wieder. Seine Liebe zu Santa Fe blieb bis zu seinem Tode am 16. Oktober 1993 ungetrübt. In all den Jahren hat er sich ein unfassendes Wissen über die Santa Fe und auch andere Gesellschaften angeeignet. Er beschränkte sich dabei nicht nur auf amerikanische Linien, sondern interessierte sich auch für die Eisenbahnen in Kanada und Mexico. Er liebte es auch, sein Wissen über diese oder jene Gesellschaft an andere weiterzugeben. Er war auch als ausgezeichnete Fotograf bekannt. Jede seiner Aufnahmen waren eine Komposition mit Vorder-, Mittel- und Hintergrund. Mit seiner speziellen 'Weitwinkeltechnik' bannte er die unmöglichsten Sujets auf den Film.

Text by Markus Singer, Basel

Das Sammeln von Lokmodellen war sein grosses Steckenpferd. Er besass zusammen mit Markus Singer eine grosse Modellanlage, auf der die Modelle wie in der Wirklichkeit auf zum Teil sehr schlechten Schienen, ohne zu entgleisen, zu fahren hatten. Was für einige Modelle nicht ohne sichtliche Beschädigungen zu überstehen war. Er meinte: 'Es muss auch im Modell wie echt aussehen!'

**Wir werden Chuck an der 8th CV eine spezielle Vitrine mit seinen Lieblingsmodellen widmen.**

Wer Chuck nicht von der Eisenbahnzene her kannte, wird ihn sicher mit der 'Country Music Scene' in Verbindung bringen. Er war der grösste Spezialist auf diesem Gebiet. Er hatte gute Verbindungen zu bekannten Künstlern, von Johnny Cash bis zu Dwight Yokam, hat namhafte C&W Festivals organisiert und am Radio DRS-3 den Country Special moderiert.

## FEATHER PRODUCTS

US-Modellbahnen und Spezialartikel

### Intermountain Railway HO



Diese Firma ist bekannt für hochstehende Bausätze, jetzt in verschiedenen Gesellschaften lieferbar; 59' Cylindrical Hopper, Covered Hopper, PS-1 Box car, R-40 Reefer  
Bitte separate Liste verlangen  
Weitere Wagentypen in Vorbereitung



Kit # 125

Kit # 126

Kit # 127

Feather's US-Modellbahn Shop A.Dubs Hermetschloostr. 75 CH-8010 Zürich Tel. 01/433 14 54 Fax. 01/433 14 64

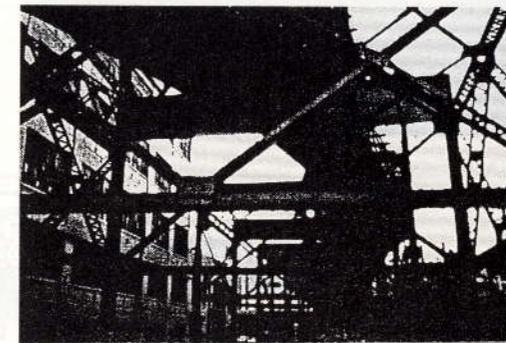
## New York Stories - Hoch- und U-Bahn in NY

Text und Foto by Andy Schlauch

1 Million Einwohner im Jahre 1875! Das Verkehrschaos der Pferdekutschen war unerträglich. In New York suchte man verzweifelt nach Lösungen. Man setzte auf den Bau einer Hochbahn. Vier Linien wurden längs durch Manhattan gebaut. 1880 verbanden 51 km Gleis 96 Stationen. Die Züge folgten sich in Spitzenzeiten im Minutenabstand. Die Einwohnerzahl explodierte gleichzeitig und niemand konnte sich vorstellen, es gäbe die 'New Yorker Elevated Rail Road' nicht. 1890 beförderte die Hochbahn über 1/2 Million Menschen pro Tag. Es gab eine Einheitsfahrkarte welche dazu berechnete, über eine steile Treppe auf den Bahnsteig zu gelangen. Sobald ein Zug einfuhr, wurden die Treppen geschlossen. Die Pendler sassen auf Längsbänken und genossen eine grandiose Aussicht. Auf bis zu 20 m hohen Stahlgerüsten ging die Fahrt begleitet von ohrenbetäubendem Lärm durch New Yorks Strassenschluchten. An der Zugspitze arbeitete eine Dampflok. Um die Jahrhundertwende begann man Elektroloks einzusetzen. Bald wurden auch in anderen Städten Hochbahnen nach dem New Yorker Pioniermodell aufgebaut; Chicago, Boston, Liverpool, Wien, Berlin.

Die Hochbahn von New York ist spurlos verschwunden. Heute verkehrt die U-Bahn, die berühmt berüchtigte Subway. Die Daten: 6424 Waggon, 367 km Gleis, 24 h-Betrieb für gut 8 Millionen Einwohner. Eine runde Metallmünze, genannt 'Token', ist die Eintrittskarte in eine andere Welt: Menschenmassen, Rattenkolonien, Lärmorgien, festgefressener Schmutz und starke Gerüche charakterisieren das dunkle U-Bahn Labyrinth. Die New Yorker Subway - man findet sie faszinierend oder man hasst sie. Wer sie am Tag benützt, die Rolex zu Hause lässt und nicht gleich

den erstbesten Zug in die Bronx besteigt, muss auch keine Angst haben. Die bekannten Graffiti sind übrigens heute auf allen Wagen verschwunden. Die 'Metropolitan Transit Authority' versucht seit Jahren relativ erfolgreich, das Image der Subway aufzupolieren. Doch das Chaos bleibt: Züge bleiben stecken, aus einem Expresszug wird plötzlich ein 'Local', ein IND-Zug taucht an einer IRT-Station auf, Züge ohne Aufschrift irren durch die Schächte, mitten auf der Strecke werden Züge aus dem Verkehr genommen oder ein Zug ändert ohne Vorwarnung seine Route.



New York, Brooklyn 4/92 - Subway als Hochbahn in den Aussenbezirken.

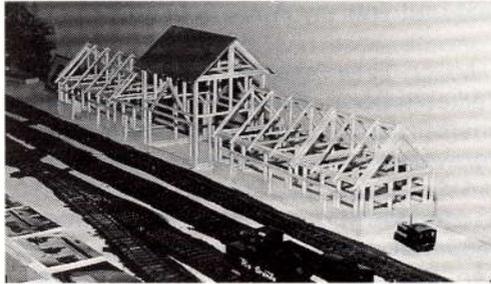
Abschliessend sei ein gewisser Herr Alan Zelazo (7 Edsonia TE, West Orange, NJ 07052) empfohlen. Der Händler preist in seinem Katalog alles an, was das U-Bahn Herz begehrt: Stationsschilder, U-Bahn Hörner und Lampen, Luftpumpen und Handgriffe, Uniformen und Pläne, Bücher und natürlich . . . Tonbänder!!

A. Schlauch zeigt uns ein 'Kleinstdiorama' zu diesem Exotenthema. Auf einer Grundfläche von nur 30 x 30 cm dominiert die Höhe mit über 80 cm und zeigt einen Ausschnitt aus NY-City in HO. Auf einer Pinwand sehen Sie interessante Infos.

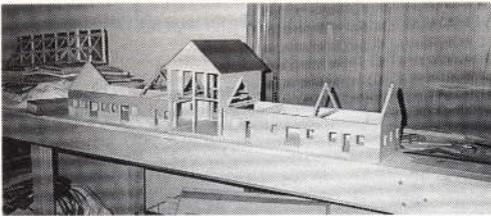
## Durango Station in O

**Erbauer:** Fred Kiener, Bern  
Werner Jetzer, Zürich

Das Original der Durango Station wurde von der D&RG im Jahre 1882 erbaut. Im Laufe der Zeit gab es versch. Umbauten und Änderungen. 1963 wurde das schöne Bahnhofsgebäude komplett renoviert und wieder in den Ursprungszustand versetzt. Es dient heute der Durango & Silverton Touristenbahn und ist zugleich das Hauptquartier der D&SNG-Bahn.



Dieses Modell im Massstab 1:48 hat stattliche Ausmasse: Länge: 110 cm, Breite: 25 cm, Höhe: 28 cm. Die Bauzeit betrug rund 2 Jahre, wobei ca. 250 h aufgewendet wurden. Materialkosten inkl. Details: Fr. 1800.-. Dieser Bahnhof ist im Eigenbau (scratchbuilt) nach Plänen und Fotos entstanden. Fred Kiener wird Ihnen an der **Clinic 2 (SA und SO 12.30 h)** über den Bau dieses Gebäudes Infos geben.



## Fine Scale Miniatures Gebäudebausätze

**Text und Bilder by A. Abbühl**

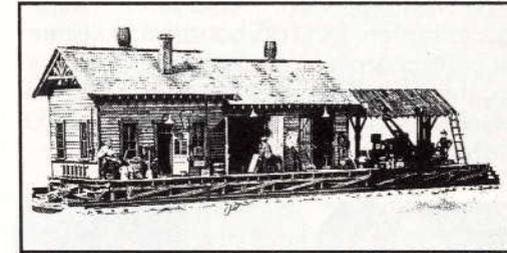
Armin Abbühl zeigt uns 2 superdetaillierte Gebäude, die in einem Diorama von 80 x 70 cm eingebaut sind und nachher wieder in seine noch im Bau befindliche HO-Anlage integriert werden. Er wird wieder an beiden Tagen **Tips für den Modellbauer** anhand von Mustern abgeben. Auch Fotos von seiner Anlage geben einen interessanten Einblick in seine Baukünste.

### The Mackenzie Milling Co.

Diese Mühle wurde bedingt durch die Rezession aufgegeben und verfällt langsam. Dachschindeln lösen sich, Farbe verblasst, Fenster sind zebrochen, das Wasserrad auf der Rückseite ist im Trockenen, rund um das Gebäude liegende lassenes Inventar, Paletten, usw.

### The Freight House

Dieses kleine Frachtgebäude ist noch im Betrieb und wird rege benützt. Auch dieses Gebäude ist rund herum mit Kisten, Fässern, usw. verstellt.



The Freight House

Beide Bausätze setzen gewisse Vorkenntnisse im Gebäudebau voraus, wobei der Erbauer Ihnen durch gute Tips die erste Angschwelle überwinden hilft.

## FEATHER PRODUCTS

US-Modellbahnen und Spezialartikel

**FEATHER's Modellbahn-Shop bietet Ihnen: 100% US-Modellbahnen auf 100 m<sup>2</sup>**

- Angebot und Neuheiten .. in allen gängigen Spurgrossen: N, HO, HO<sub>N3</sub>, O, On<sub>3</sub>, G
- Messingmodelle ..... von OMI, PSC, Key, Sunset, Challenger Imports
- Weichenantrieb ..... ein lauffruhiger Motorantrieb für die Spuren N bis G
- Geräusch ..... Sound für Diesel und Dampflokomotiven
- Zubehör ..... Woodland-Artikel, Figuren, Autos, Kadee-Kupplung
- Baumaterial ..... Holz- und Plastikprofile, Scalecoat und Floquil Farben, Beschriftungen
- Spezialitäten ..... Motoren, Achsen, Getriebeblöcke, Mini-Glühlampen, Elektrobauteile
- Railroadiana ..... verschiedene T-Shirts, Sweatshirts, Mützen, Pins, Videos, Bücher
- Suchservice ..... Beschaffung von Modellen aus vergangenen Produktionen
- Werkstatt ..... für qualitative Umbauten, Spritzarbeiten und Reparaturen

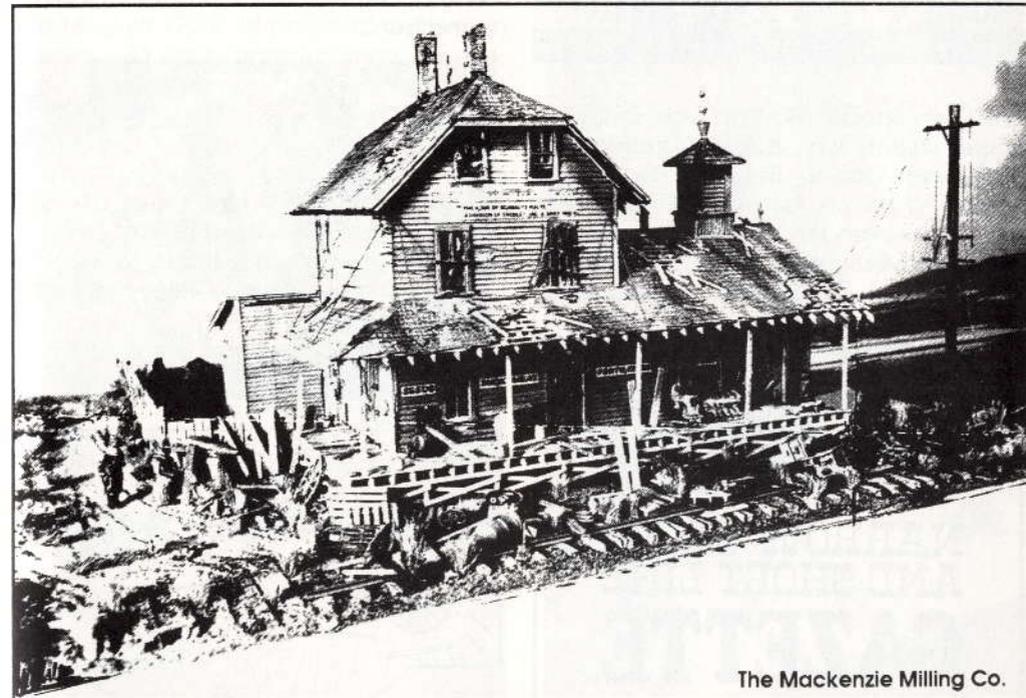
*Ihr Fachgeschäft  
mit Vollservice*

*Versand in  
ganz Europa*

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

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

Feather's US-Modellbahn Shop A.Dubs Hermetschloostr. 75 CH-8010 Zürich Tel. 01/433 14 54 Fax. 01/433 14 64

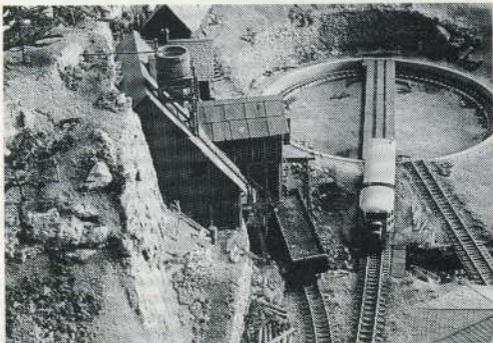


The Mackenzie Milling Co.

## HOn3-Silver Mine an der R.G.S.

Text, Plan und Fotos by A. Niederhäuser

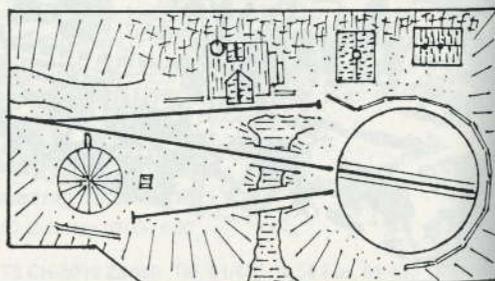
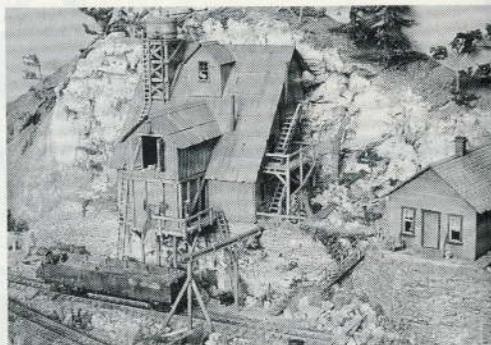
Das an der 7th CV vorgestellte HOn3-Bahnhofmodul von 'Ophir' ergänzte ich mit einem weiteren, an der diesjährigen CV ausgestellten, Anlagenteil. Mine, Wohnhütten und Landschaft sind keinem eigentlichen Vorbild nachgebaut. Versucht wurde mit dieser Arbeit, die Schmalspuratmosphäre im Modell aus der Blütezeit dieser Bahnen nachzuahmen.



Die Drehscheibe (Bausatz von Diamond Scale) dient u.a. zum Abdrehen der Galloping Goose. Bei den Dampfloks konnte dadurch auf den Einbau von unschön wirkenden Kupplungen vorn an den Loks verzichtet werden.



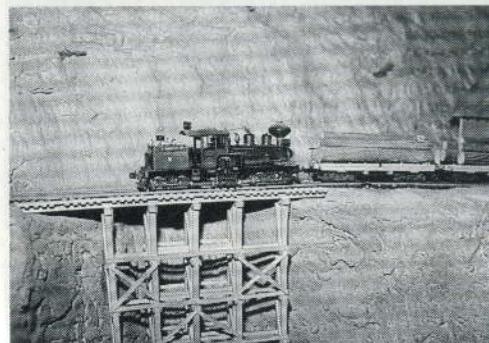
Das Modul ist 90 x 49 cm gross und wurde in Rahmenbauweise gebaut. Das Gelände wurde mit Sperrholz, Papier, Spachtelmasse und Felsen, die in 'Rock Molds' gegossen wurden, gestaltet. Northeasternholz, Floquilbeizen, Wacofinmattfarben sowie Material von versch. amerikanischen Herstellern (z.B. Woodland Scenics) halfen mit, das Diorama zu vervollständigen.



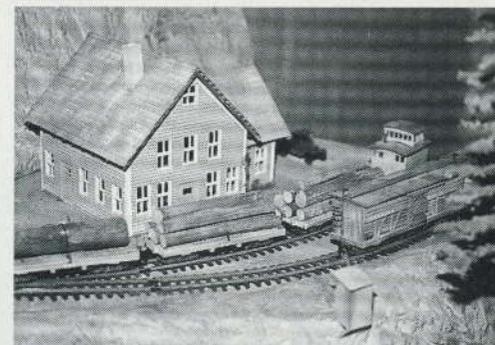
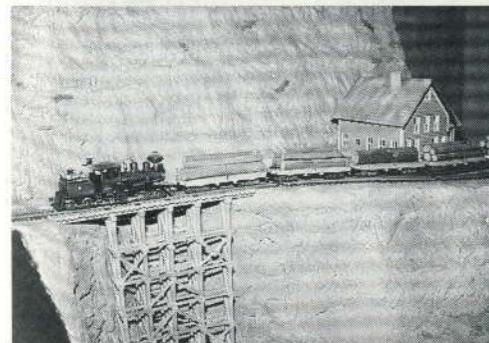
## HOn3-Modul - Hetch, Hetchy & Yosemite Valley RR

Text und Fotos by Markus Graf

Das Vorbild dieser Module befindet sich irgendwo in California. Die Gestaltung der Landschaft ist reine Phantasie. Sie lässt grossen Spielraum für Ideen und Visionen zu.

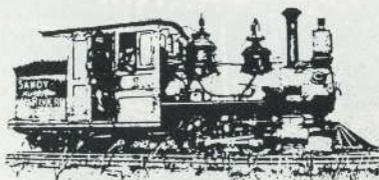
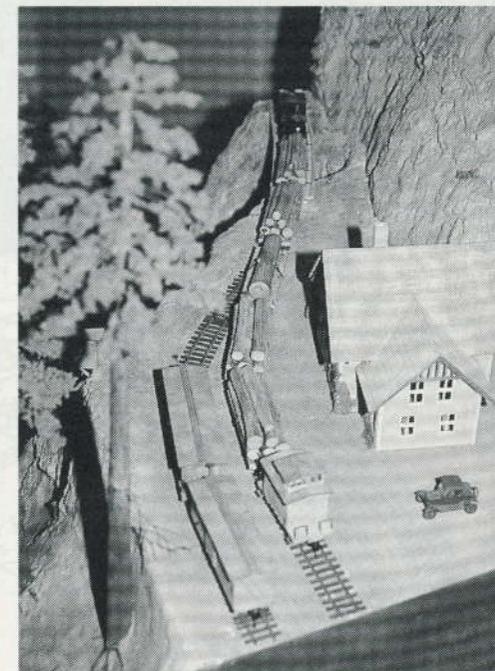


Wagenmaterial, Gebäude, Trestle und Bäume sind im Eigenbau entstanden. Die Module (70 x 70 cm) sind auf einem starren Aluminiumprofilrahmen aufgebaut. Der Unterbau besteht aus einer Sperrholzkonstruktion. Die Felsen sind aus Gips und mittels Silikonmasken (Rock Molds) geformt. Diese Technik kann anhand der **Clinic 4 am Samstag** um 16.30 h gelernt werden. Zudem werden wir uns in dieser Clinic auch über das Abgiessen von Wasser beschäftigen.



Für die Ausgestaltung der Landschaft kamen ausschliesslich Materialien von Woodland Scenics und aus der Natur (Sägemehl, Baumrinde usw.) zur Verwendung.

Diese Module (Sie sehen an der 8th CV deren zwei) werden laufend erweitert, denn sie sind Bestandteile einer geplanten, grossen Schmalspuranlage.



**NARROW GAUGE  
AND SHORT LINE  
GAZETTE**

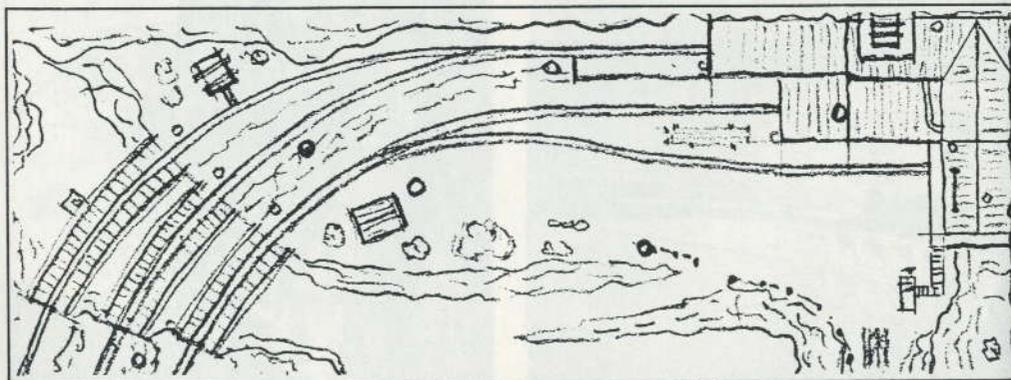
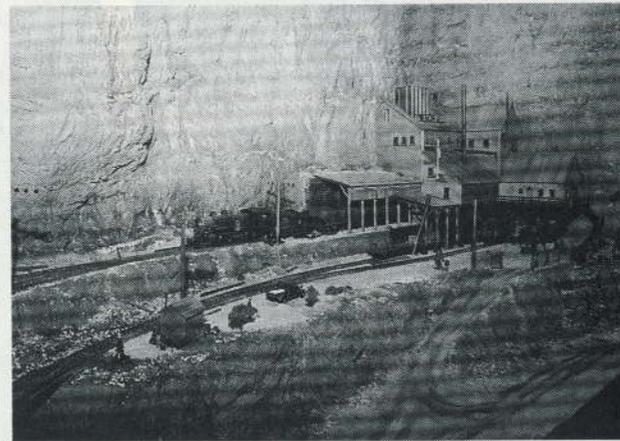
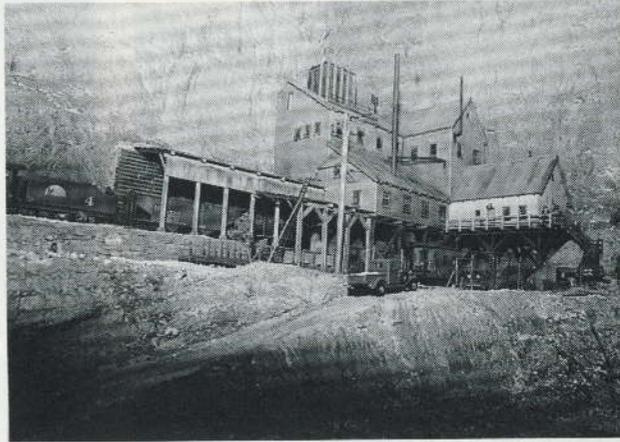
## HO-Diorama by R. Scherler

Text, Plan und Fotos by R. Scherler

Darstellung einer Minenbahn um die Jahre 1920-30. Diese Anlage habe ich bereits an der 5th CV (1988) gezeigt. Sie befand sich jedoch zu dieser Zeit noch in der Bauphase. An der diesjährigen (8th CV) zeige ich nun denjenigen Teil der Anlage, wo sich die grosse Mine, 3 Trestles (Holzbrücken) und ein Wasserturm befindet. Das Diorama ist vollständig fertiggestellt und mit vielen kleinen und grossen Details ausgestattet.

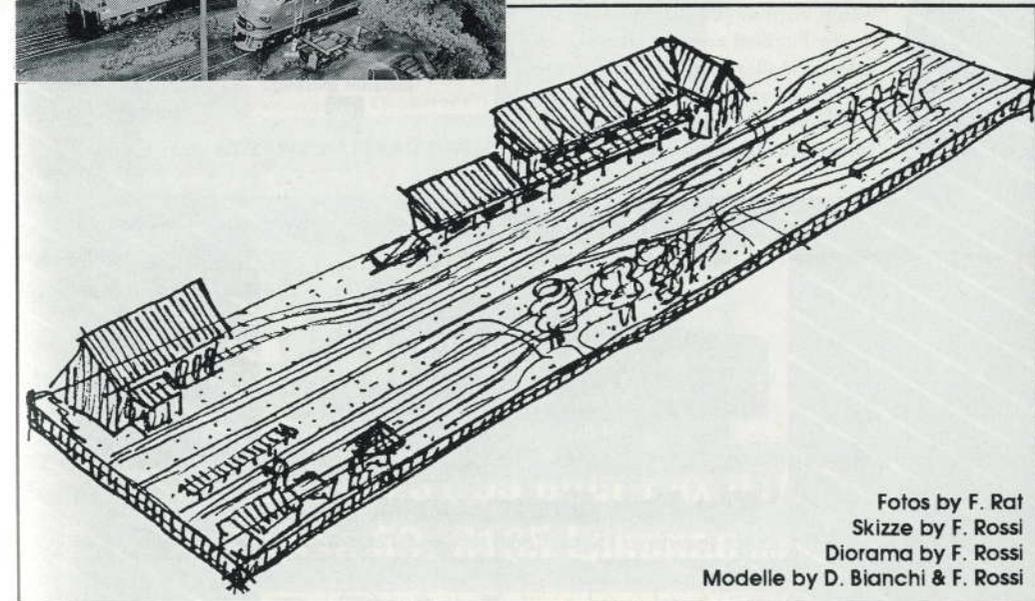
Ausser dem Wasserturm habe ich alle Gebäude, Brücken und Geländeformen selber gemacht. Die Gebäude sind aus Northeastern Holz zusammengebaut. Die Felsformationen sind aus Gips mittels Formen (Rock Molds) aus Kunststoff modelliert. Das Modul ist auch mit Beleuchtung, wie Gebäude- und Strassenlampen ausgestattet.

Länge 150 cm, Breite 55 cm.



## The Caboose Meeting

Das Treffen für Caboose Fans in Salida entführt uns in die Gegend eines imaginären Gebietes in California. Auf den Gleisen eines alten, beinahe vergessenen Bahnhofes haben sich noch einmal mehrere Bahngesellschaften mit ihren versch. Cabooses zur Freude aller Bahnbegeisterten und Nostalgiker eingefunden. Mit dem Zeitalter der 'Hightech' Dieselloks verschwinden die guten alten Cabooses wohl für immer. Ein Stück Bahngeschichte geht verloren. Versch. Lokomotiven und ca. 30 Cabooses von Santa Fe, Union Pacific, Southern Pacific, Cotton Belt, Western Pacific, Rio Grande und Rock Island sowie einige 'Special Cars' sind zu bestaunen.



Fotos by F. Rat  
Skizze by F. Rossi  
Diorama by F. Rossi  
Modelle by D. Bianchi & F. Rossi



## Übersicht der Anlagen

## HO-Modulanlage

Für den Bau und die Aufstellung der 5 versch. Anlagen konnten wir von der Schule Adliswil einen ungenutzten Estrich mieten. 4 Anlagen befinden sich noch in versch. Baustadien und gestatten dadurch dem Besucher einen Einblick in die unterschiedlichen Bautechniken.

Für die Besucher der Layouttours der 7th Convention gibt es allerdings nicht viel Neues zu sehen. Da - wie üblich - die meisten Anlagen von Einzelpersonen erstellt werden, die einer hohen beruflichen Belastung unterliegen, sind die Baufortschritte zw. den Conventions verständlicherweise gering. Leider zeigt sich aber im Gespräch immer wieder, dass Besucher mit geringerer Belastung dafür kein Verständnis aufbringen. Wir hören nebst viel Kritik und illusorischen Plänen meistens nur 'Ausreden'.

**HO-Anlage Ilg/Weibel**, 15 m, im Bau, mit Fahrbetrieb, 2-gleisig (Text Seite 47).

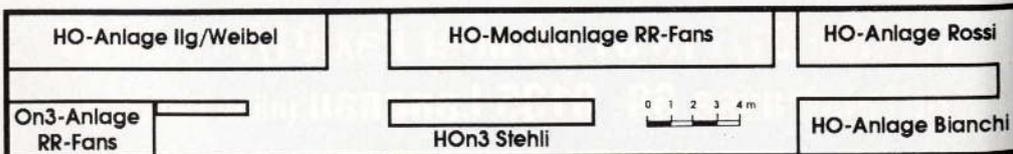
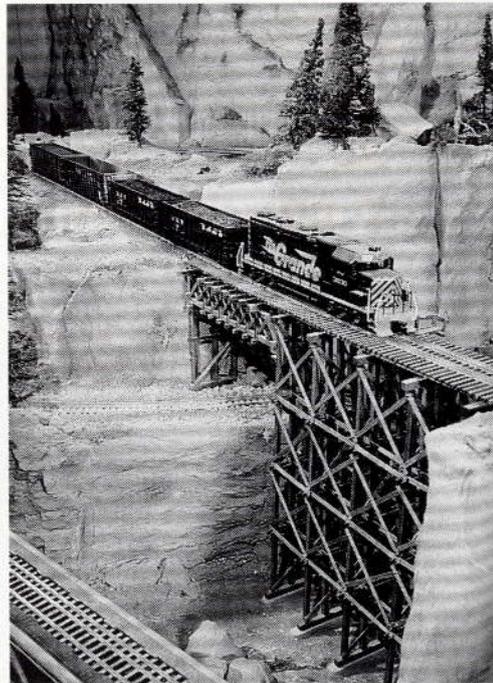
**HO-Doppelanlage** in U-Form Rossi/Bianchi, 10 m, im Bau, mit Fahrbetrieb auf 2 Ebenen (Text Seite 57).

**HOn3-Anlage** Stehli, 8,5 m, im Bau, 5 Module durchgestaltet (Text Seite 48).

**On3-Anlage** RR-Fans, 6,8 m, im Bau, hohe Felsen, mit Fahrbetrieb (Text Seite 48). Im ausklappbaren Centerfold finden Sie die Gleispläne für alle 5 Anlagen.

**HO-Modulanlage** RR-Fans, 17 m, fertig, Fahrbetrieb mit langen Zügen, 3-gleisig. Tech. Daten: Modullänge 2,0 resp. 1,5 m Breite 0,6 resp. 1,0 m; min. Radius 100 cm max. Steigung 1,5 %; Ringleitung 1,5 mm<sup>2</sup> Einspeisung alle 2 m. (Gleisplan Seiten 51-54 unten).

Ursprünglich wurde ein Teil der heutigen Modulanlage für die 3rd Convention (1984) mit 8 Modulen und 6 m Länge von F. Rossi und R. Scherler gebaut. Für die 4th CV (1986) wurde die Anlage durch P. Dossenbach und W. Meer auf 10 m erweitert (total 12 Module). Mit dem Bezug des Dachstockes wurde die Anlage nochmals ergänzt und auf 17 m Länge gestreckt. Im gleichen Zug wurde eine 9-gleisige Abstellgruppe von 11 m erstellt (total 20 Module). Sie sehen Züge in Originallänge mit 100+ Wagen durch den Landschaftsnachbau Cajon Pass, Prärie und Rocky Mountains fahren.



## HO-Anlage Ilg/Weibel

Den Gleisplan dieser HO-Anlage finden Sie auf dem Centerfold (Seite 51-54 oben). Mit der Erweiterung des 'Layoutcenters' reifte auch der Plan, nebst der bestehenden Modulanlage, eine zusätzliche HO-Grossanlage in modularer Form zu bauen. Von Anfang stand fest, das bereits an der 6th Convention ausgestellte Brückenmodul zu integrieren. Es handelt sich dabei um die authentisch nachgebaute 'Wood-Truss-Bridge' über den Kootenai River bei Bonners-Ferry im Staate Idaho. Da im Modell der Fluss von 2 Brücken überspannt wird, im Original nur noch die neue Stahlbrücke (Steel Deck-Plate Girder Bridge), stand auch die Anzahl der Gleiskreise fest. Die beiden Brückenmodule, wobei nur die linke Hälfte fertig ist, sind in der Mitte der Anlage eingebaut. Sie bilden den Übergang zwischen dem linken, flachen und dem rechten, gebirgigen Anlagenteil.

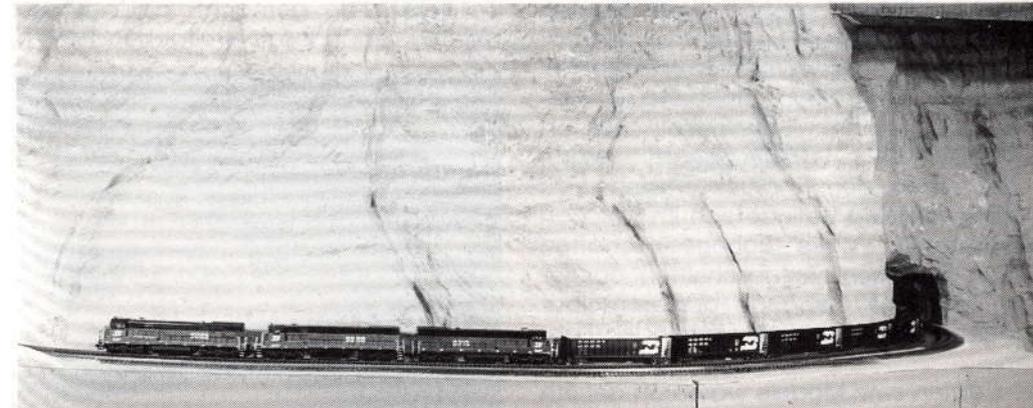
Die Doppelspurige Mainline kommt auf der linken Seite aus dem Untergrund, das heisst, sie führt unter den Abstellgleisen des Container Terminals 'Port of Los Angeles' in einem Betontunnel durch. Anschliessend steigen die beiden Gleise mit 1,25 % in Richtung der Brücken.

Kurz davor zweigt die Zubringerstrecke zum Terminal ab. Dieser Anlagenteil wird

von Albert Ilg erstellt. Als Vorbild dient der 4-teilige Artikel im Model Railroader Magazin (12/90 bis 3/91) über den Bau eines Dioramas des Port of L.A. Container Terminals. Diese Idee wurde übernommen und nachgebaut.

Auf der rechten Seite der Brücken führt die 2-gleisige Mainline in eine felsige Landschaft hinein. Beachten Sie die bis zur Blende reichende Felsformationen. Die Strecke führt um den grossen Felsen und verschwindet in einem Tunnel. Vor dem Tunnel überdeckt eine Steinschlaggalerie die Gleise. Vorbild könnte der Feather River Canyon in California sein. Hinter dem Backdrop verteilen sich die Gleise auf eine 12 m lange 8-gleisige Abstellgruppe. Hier können lange Züge für eine abwechslungsreiche Vorführung während den Layouttours bereitgehalten werden.

Da sich Urs Weibel leider aus beruflichen Gründen (Selbstständigkeit) zurückziehen muss, sucht Albert Ilg wieder einen oder zwei zuverlässige Partner, die gerne an einer fahrfähigen Grossanlage mitwirken möchten. Wer fühlt sich angesprochen und hat auch Zeit und viel Power (Elan)? Interessenten melden sich direkt bei Albert Ilg, Ringweg 262, 5242 Lupfig.



## On3-Modulanlage RR-Fans



Diese Schmalspuranlage wurde ursprünglich als 4,4 m langes Diorama 'Monarch Branch' der D&RGW für die 5th CV (1988) durch Fred Kiener erbaut. Mit PFM-Sound bestückt, war dieses gewaltige Felsmodul die grosse Attraktion der 5th CV. Für die 6th CV wurden die bestehenden Module durch D. Stehli und D. Jehle mit Eckmodulen ergänzt und mit einer Verbindung zu einem Rundkurs erweitert. Zudem baute D. Stehli eine grosse Mine und eine gebogene Trestle. Danach haben W. Jetzer und W. Tognella den Weiterbau übernommen. Die Eckmodule wurden durch F. Kiener mit Felsen versehen. D. Stehli und W. Meer haben dann in letzter Minute den Finish inkl. Farbgebung übernommen. Leider ist seit der 7th CV an dieser Anlage nicht weiter gearbeitet worden, da die Betreuung wieder vakant ist. Wer möchte an dieser markanten On3-Anlage weiterarbeiten? Interessenten melden sich bitte bei W. Meer.

## HOn3-Modulanlage mit Thema Mining

Diese Anlage versucht das typische Umfeld der Schmalspurbahnen in den Rocky Mountains (sei es in Colorado, Oregon oder Alaska) einzufangen: eine schroffe Gebirgslandschaft mit vielen Bergwerken. Landschaft und Bauten halten sich absichtlich nicht an ein bestimmtes Streckenvorbild, damit die Anlage im Fahrbetrieb abwechslungsweise für versch. Bahngesellschaften (D&RGW, RGS, WP&Y) benützt werden kann, ohne den Eindruck entstehen zu lassen, der Zug befinde sich im falschen Umfeld. Da diese Bahngesellschaften auch in versch. Zeitabschnitten operieren, sind alle Gebäude auswechselbar gegen solche der entsprechenden Epoche.

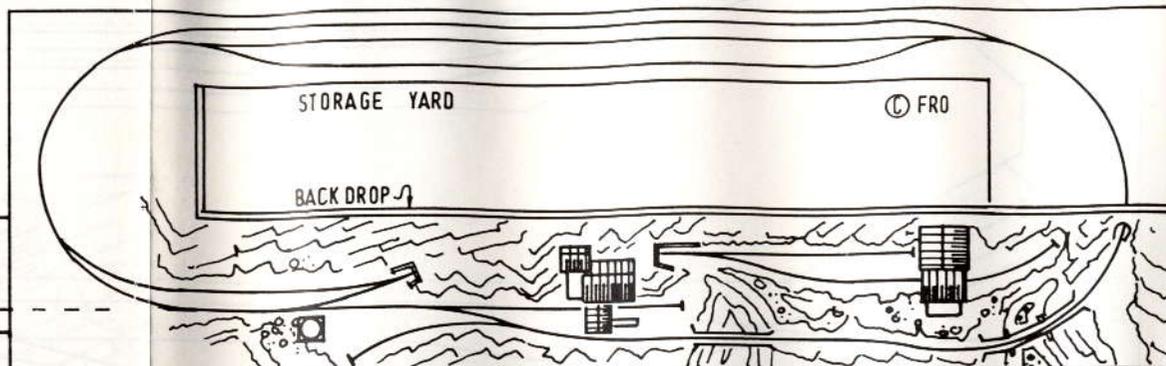
Die ersten zwei Module waren an der 5th Convention ausgestellt, dann entstan-

den nach und nach weitere. An der 7th CV stand der Unterbau für 8 Module, von denen 5 mit (noch nicht detaillierter) Landschaft versehen sind. Die Landschaft hat in den letzten 2 Jahren keine weiteren Fortschritte gemacht, dafür ist der zweite Gebäudesatz weitgehend fertig.

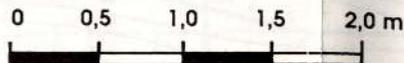


# On3-Modulanlage D&RGW Monarch Branch

**UNDER  
CONSTRUCTION**

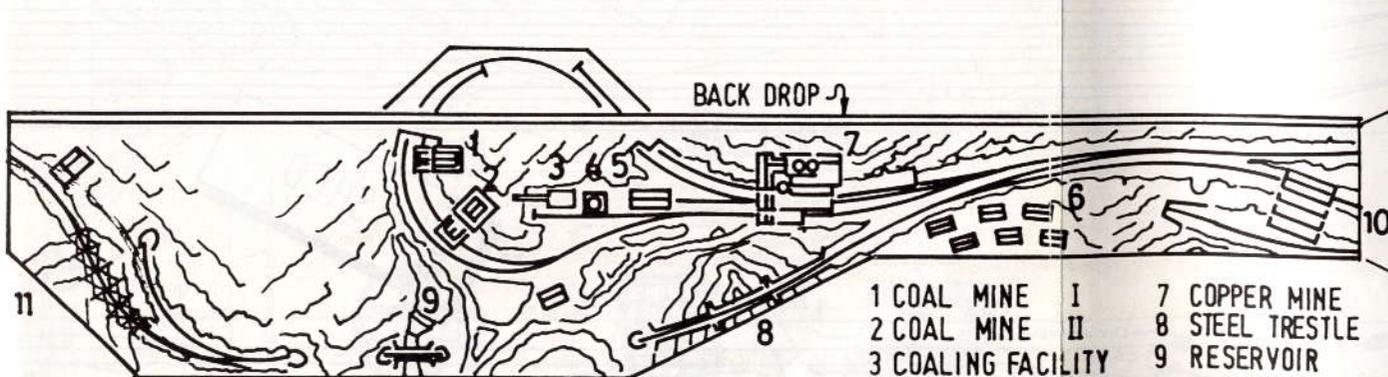


DURANGO STATION  
UNDER CONSTRUCTION  
W. JETZER, W. TOGNELLA

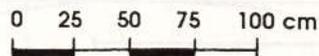


WATER TANK      MINE I      TRESTLE      MINE II      BRIDGE CREEK

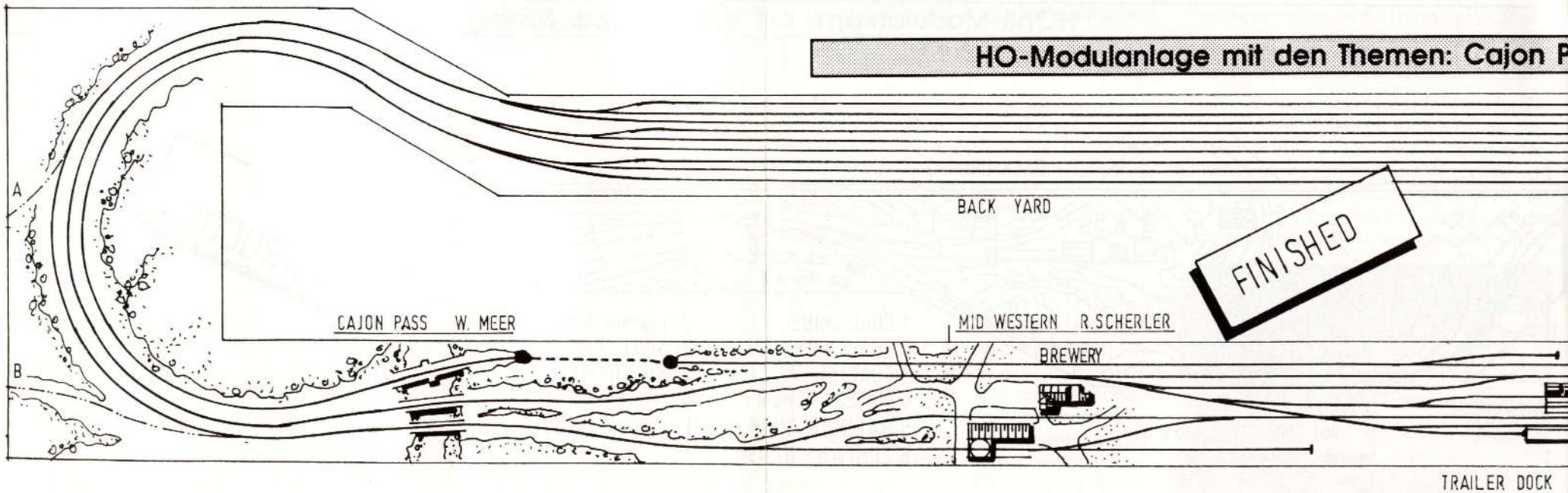
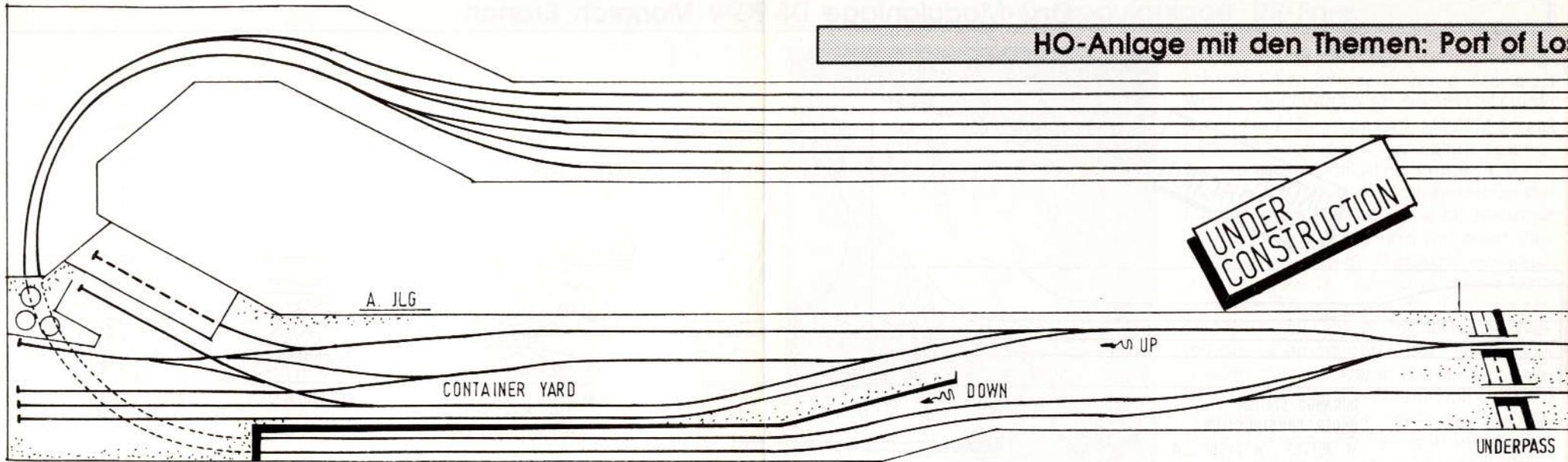
# HOn3-Modulanlage mit dem Thema: Mining



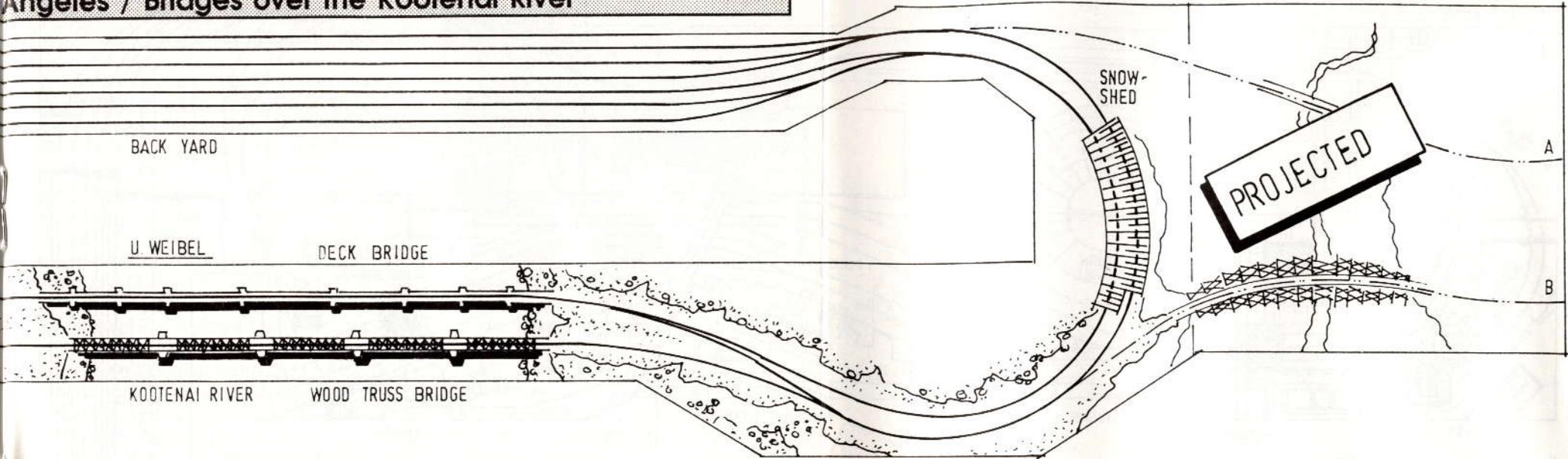
**UNDER  
CONSTRUCTION**



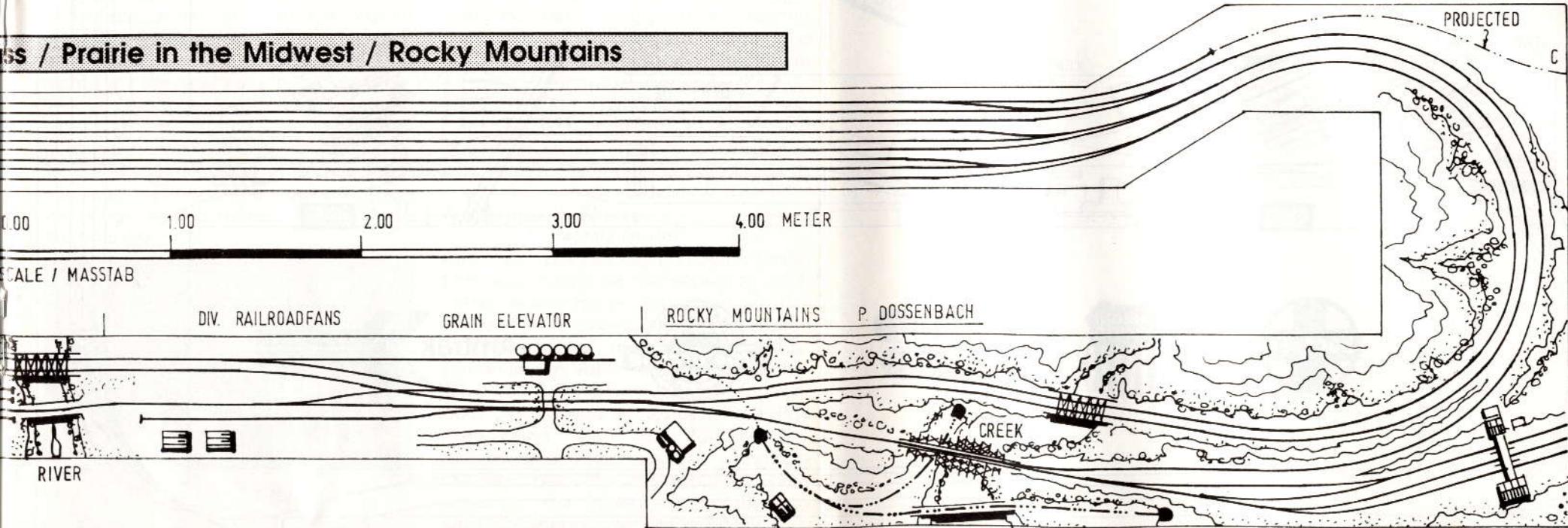
- |                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| 1 COAL MINE I      | 7 COPPER MINE     |
| 2 COAL MINE II     | 8 STEEL TRESTLE   |
| 3 COALING FACILITY | 9 RESERVOIR       |
| 4 WATER TOWER      | 10 TEN STAMP MILL |
| 5 MACHINE SHOP     | 11 WOOD TRESTLE   |
| 6 COMPANY HOUSES   |                   |



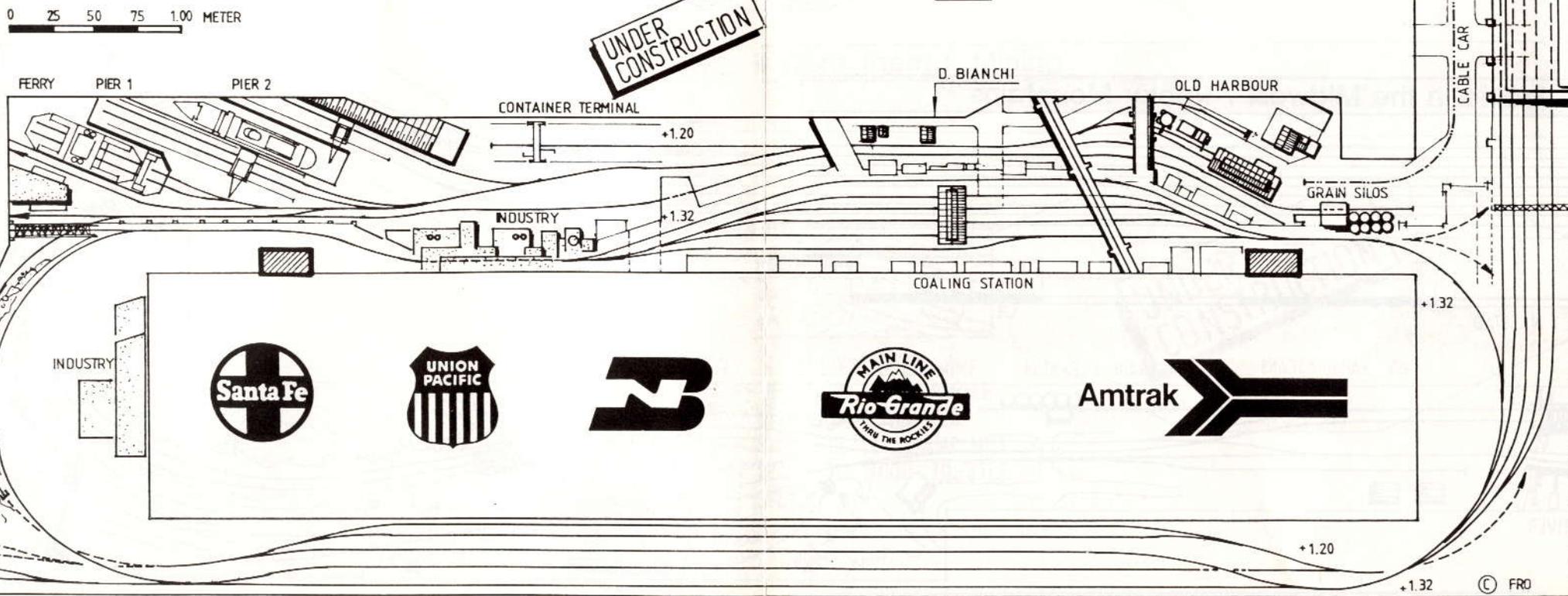
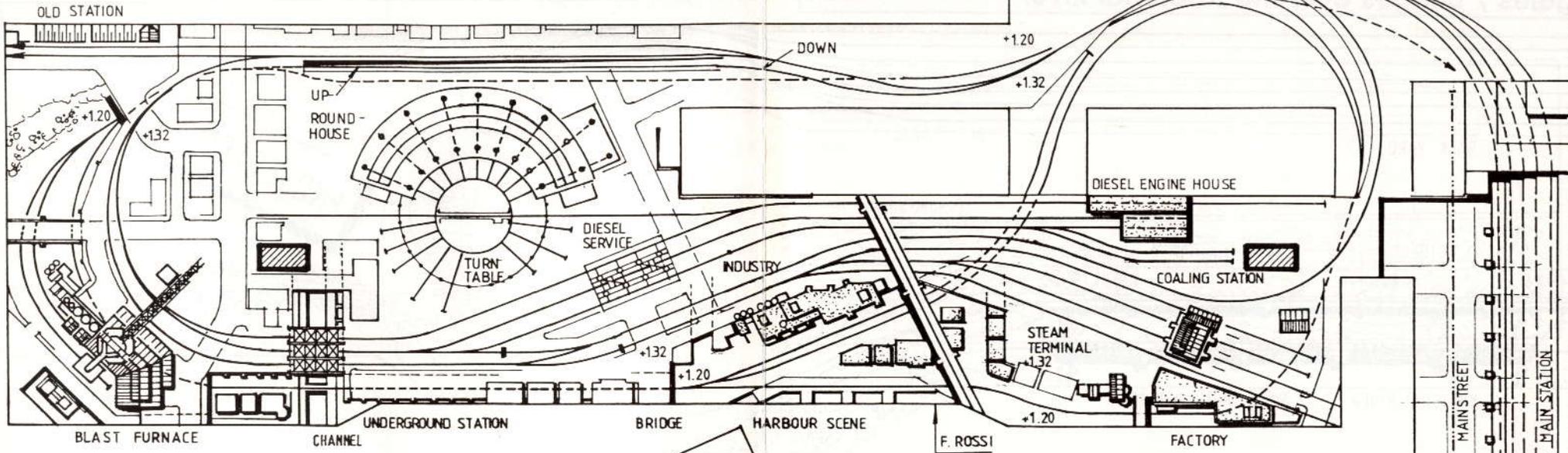
**Angeles / Bridges over the Kootenai River**



**ss / Prairie in the Midwest / Rocky Mountains**



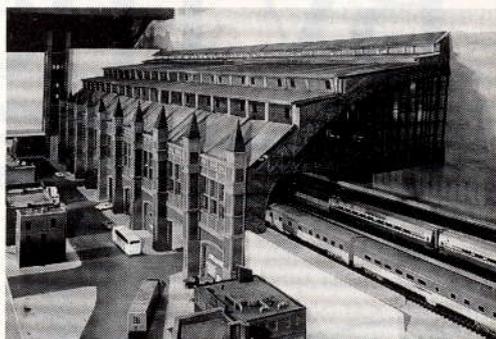
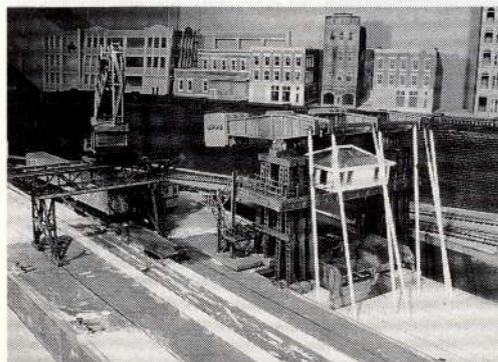
# HO-Doppelanlage City / Industry / Port / Main Station



# HO-Doppelanlage City/Industry/Port/Main Station

**Erbauer:** Franco Rossi, Adliswil  
Domenico Bianchi, Adliswil

Nach der Planung 1988 und dem Baubeginn 1989 ist diese Anlage kontinuierlich gewachsen. Die U-förmige Anlage besteht aus zwei unabhängigen Einheiten mit je 2 Ebenen, die am Kopfende miteinander verbunden sind. Diese Anlagen können separat oder zusammen betrieben werden. Das Thema dieser Doppelanlage bildet im Gegensatz zur HO-Modulanlage einen Stadtausschnitt mit Industrie- und Hafenanlagen. Der Bau einer solchen Anlage mit ihren grossen Gebäudekomplexen und Fabriken verlangt einen ungleich grösseren Aufwand. Herkömmliche Bausätze lassen sich nur sehr bedingt verwenden oder müssen komplett verändert werden. Vielfach werden die Gebäude selbst geplant und gebaut. Gewohntes Modellbaudenken findet auf dieser 'Stadtanlage' keinen Platz. Hier dominieren die aus Funktion und Zweck entstehenden Bauten und nicht mehr der allseits überblickbare Gleisverlauf. Sämtliche Gebäude werden mit typisch amerikanischen Details versehen, gespritzt, beschriftet und verwittert. Unser Ziel ist einmal eine lebendige Stadt mit vielen versch. Szenen auf den Strassen und in den Winkeln der Hinterhöfe zu bekommen.



## Anlagenteil F. Rossi

Auf der linken Anlage und dem Verbindungsstück am Kopfende wurde seit der 7th CV langsam weiter gearbeitet. Besonders die am Ende liegende Main Station beginnt konkrete Formen anzunehmen. Unterdessen ist die imposante Bahnhofshalle mit 2,1 m Länge und 0,5 m Tiefe im Rohbau weitgehend fertiggestellt. Mit den 10 vorgesetzten Stütztürmen und der filigranen Architektur wird die Halle dereinst eine würdige Kulisse für viele berühmte Personenzüge sein. Während den Layouttours fahren ein Containerzug von Santa Fe und auch andere Züge. Im 'Steamterminal' geben sich versch. Dampflok ein Stelldichein.

## Anlagenteil D. Bianchi

Auch hier, auf der rechten Seite, lassen sich neue Gebäude bestaunen, ist doch neben einem neuen Schuppen am Hafenuai eine imposante Fährstation entstanden. Auf mehreren Gitterwerkstützen liegen Vollstahlträger mit tonnenschweren Betongewichten. Im Motorenhaus arbeiten die Angestellten der 'Bay Area Ferrys'. Man kann förmlich das Ächzen und Gieren hören, wenn die Dieselloks die Güterwagen auf die Fähre schieben. Hier fahren ein Tankzug und ein Containerzug der Union Pacific.

# By the way..



Von Zürich aus fliegt American Airlines täglich nonstop nach New York und nach Chicago - und verbindet Sie mit über 300 weiteren Städten.

## American Airlines®

Something special in the air.®



CHRYSLER VOYAGER V6

### Kultiviertes Reisevergnügen.

Erleben Sie die überlegene Technik: 3,3L V6-Motor (120 kW/163 PS), 4-Stufen-Automat. Verlassen Sie sich auf das Sicherheitskonzept: Airbag für Fahrer und Beifahrer, ABS und Seitenaufprallschutz. Genießen Sie den Komfort: Servolenkung, Stereo-Cassettenradio, elektr. Fensterheber und Aussenspiegel, Zentralverriegelung und mehr. Voyager V6 ab Fr. 40 900.-

**CHRYSLER**  
Built to set you free.

**CHRYSLER**  **Jeep**  
**W. Rothacher**  
**Oberrieden**

Fachstrasse 21 Tel. 01 720 29 25  
Garage beim Bahnhof Fax 01 720 29 19

## HO-Modulanlage American RR Fans of South Tirol

### Amerikanische Dimensionen aus dem Südtirol

Im Jahre 1990 schloss sich eine Gruppe von 6 Personen (H. Gruber, G. Kühnel, E. Prenner, J. Wiesner, R. Zoderer, M. Zöschg), welche sich bereits seit Jahren mit amerikanischen Eisenbahnen beschäftigen, zu den 'American Railroad Fans of South Tirol' zusammen. Man begann Erfahrungen, Informationen und Neuheiten über Modelle und Grosstraktion auszutauschen.

In dieser kleinen, aber recht aktiven Gruppe fröhnt jeder für eine bestimmte Bahngesellschaft; so sind recht unterschiedliche Railroads vertreten: BN, D&RGW (Voll- und Schmalspur), SF, CSX und CP.

Durch versch. gute Kontakte und Freundschaften mit gleichgesinnten Modellbahnern in der Schweiz und vor allem zu den 'American Railroadfans in Switzerland' kam die Idee auf, eine Anlage zu bauen. Angeregt durch die 6th CV von 1990 beschloss man eine gemeinsame Modulanlage zu bauen und bereits im Oktober desselben Jahres waren bereits 7 Elemente mit einer Gesamtlänge von 10 m in Angriff genommen. Besessen von der Idee auf dieser Anlage mit extrem langen Zügen fahren zu können, wurden weitere Module gebaut, sodass schlussendlich eine stattliche Länge von 16,5 m und eine Breite von rund 4 m zusammen kam.

Die gesamte Anlage besteht heute aus 31 Teilen, welche unterschiedlich lang (1,1 bis 1,5 m) sind, aber einheitlich 0,6 m tief sind. Beim Bau wurde kein bestimmtes Vorbild angestrebt; man achtete vor allem auf eine naturgetreue Wiedergabe der Landschaft, welche sich vom Flachland bis hin zum Gebirge erstreckt. Die Hauptlinie besteht aus einer doppelspurigen Strecke, welche lediglich auf

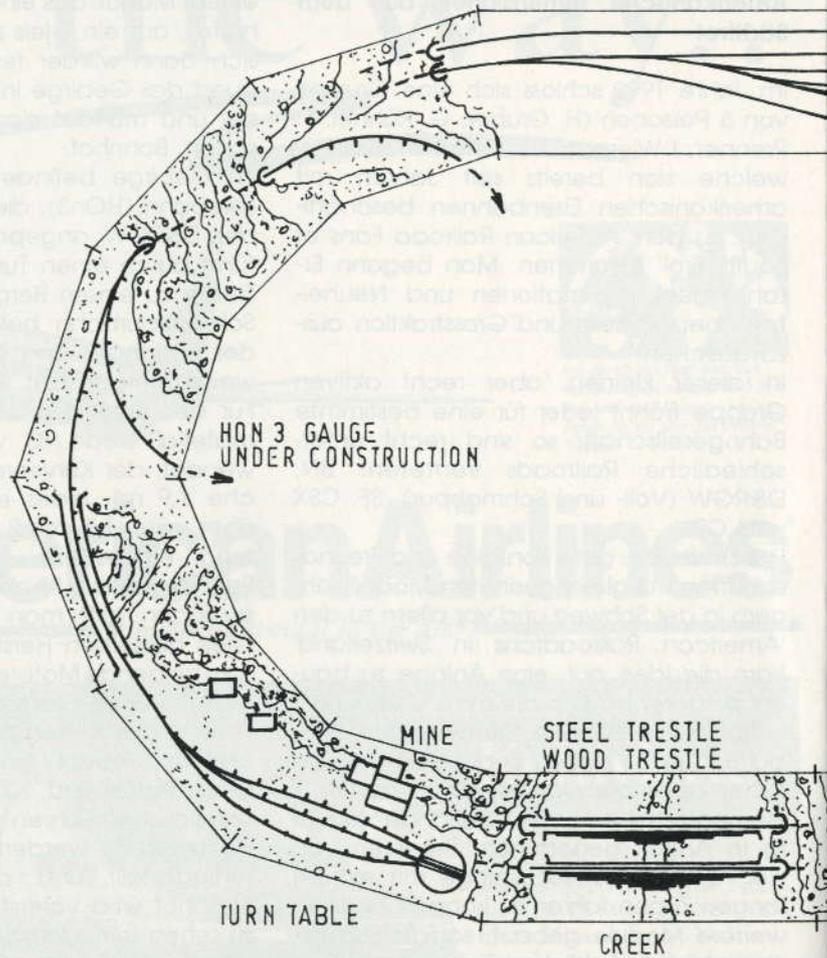
einem Modul, das eine 'Steel Trestle' beinhaltet, auf ein Gleis zusammenführt und sich dann wieder teilt. Die Bahn unterquert das Gebirge in einem langen Tunnel und mündet dann in den provisorischen Bahnhof.

Im Gebirge befindet sich die Schmalspurbahn (HO<sub>N3</sub>), die stark dem Vorbild der D&RGW angepasst ist. Diese Bahn führt durch einen Tunnel und über eine Trestle zu einem Bergwerk. Die gesamte Schmalspurbahn befindet sich noch in der Bauphase und wird bis zur CV teilweise fertiggestellt sein.

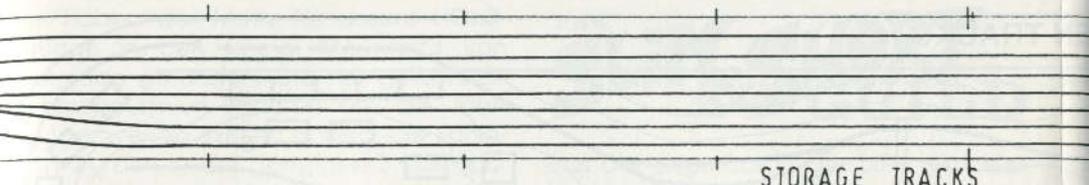
Für den Bau der Mainline wurde Gleismaterial Code 83 von Shinohara verwendet; der Kurvenradius beträgt stattliche 1,9 m! Jedes einzelne Flexgleis ist über eine 1,5 mm<sup>2</sup> starke Stromringleitung eingespeist, um eine optimale Energiequelle zu haben. Bei der Schmalspurbahn griff man auf das Code 70 Gleis desselben Herstellers zurück. Langsam treibende Motoren von Tortoise stellen die Weichen vorbildlich um. Für den Fahrbetrieb stehen zwei 3 A Trafos, welche mit Anfahr- und Bremsvorrichtung ausgestattet sind, zur Verfügung, die ein vorbildliches Fahren der Züge erlaubt. Bis zur 8th CV werden ca. 2/3 der Anlage fertiggestellt und detailliert sein; der Bahnhof wird vorerst nur als Provisorium zu sehen sein, damit die versch. Zugsgarnituren abgestellt werden können. Auch auf der Schmalspurstrecke sollte ein beschränkter Fahrbetrieb möglich sein. Wie eingangs erwähnt, werden an der CV Züge von versch. Gesellschaften zu sehen sein. Die meisten Loks wurden selbst gespritzt und superdetailliert; auch das Wagenmaterial wurde farblich nachbehandelt und verwittert.

Gleisplan und Fotos Seite 60-63

Text by Markus Zöschg



Diese Anlage ist wirklich ein **Meisterstück 'made in Italy'** - Hohe Berge, tiefe Schluchten, grosse Brücken, hoher Grain Elevator, sehr gut detaillierte Landschaft und abwechslungsreicher Fahrbetrieb. Wir freuen uns, diese Anlage im Rahmen der 8th Convention präsentieren zu können.



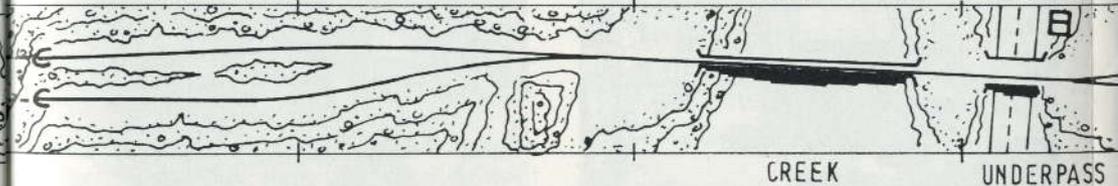
STORAGE TRACKS



ROCK CLIFFS

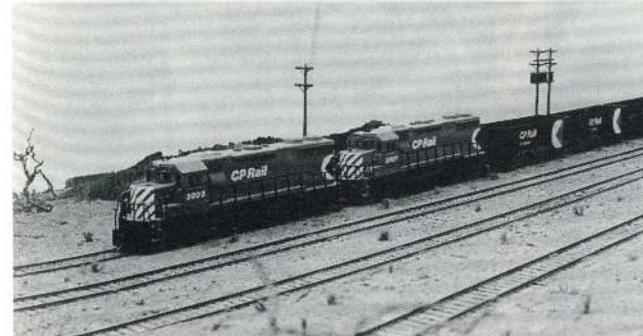
STEEL TRESTLE

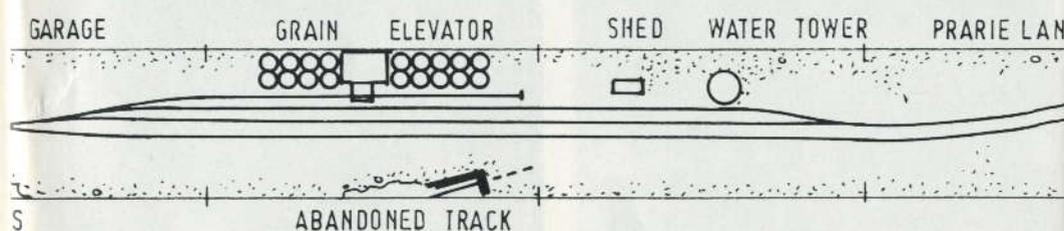
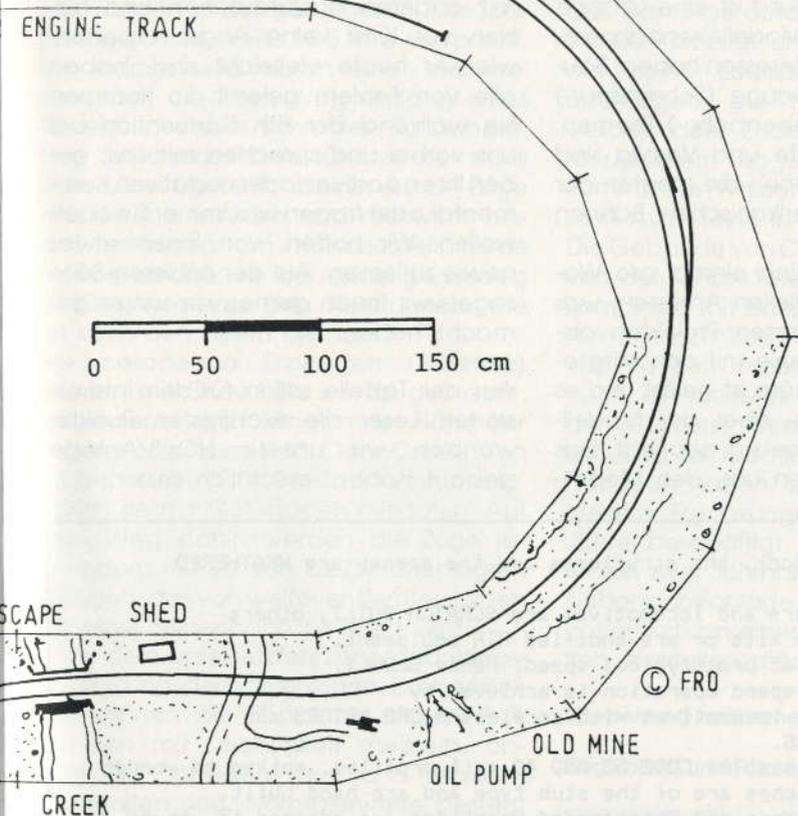
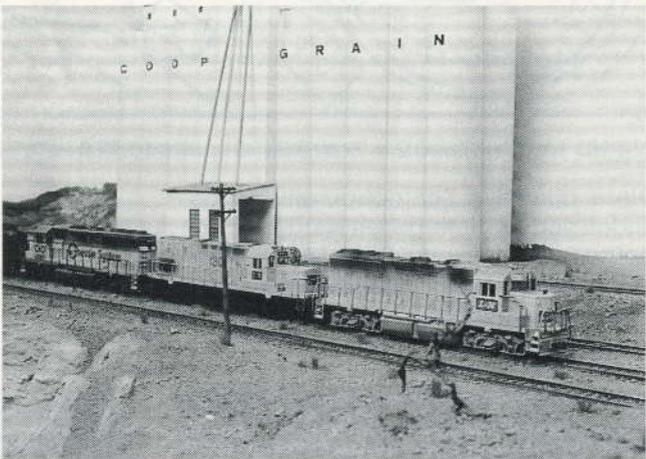
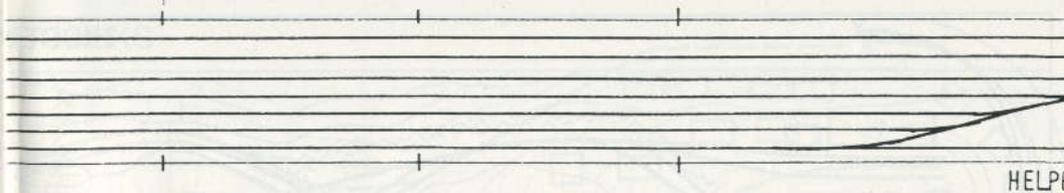
HIGHWAY



CREEK

UNDERPASS





Kontaktadresse:

Markus Zöschg  
Schlandersburgstr. 2  
I-39028 Schlanders  
Italy

Plan by Franco Rossi

Fotos by Markus Zöschg

## THE SLIM & SHORT GUILD

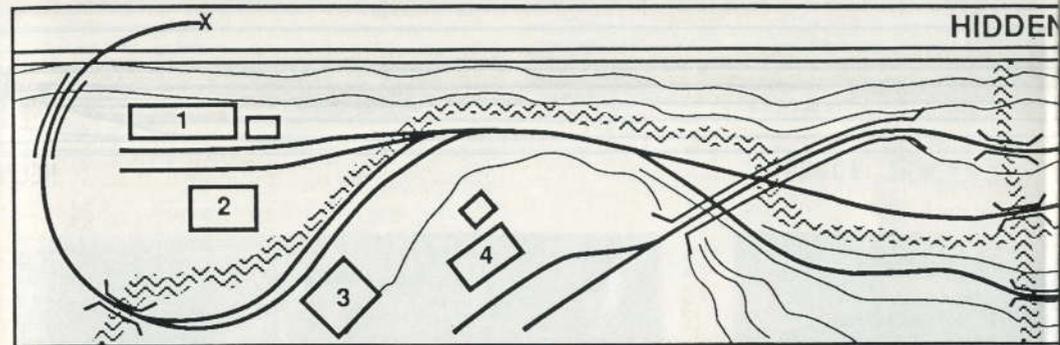
The Slim & Short Guild ist eine Gruppe von holländischen Modelleisenbahnern, die die gleichen Interessen haben: Bauen von Narrow Gauge (Schmalspur-) und Short Line (Nebenbahn-) Themen. Masstab, Spurweite und Vorbild sind sekundär, doch ziehen die meisten der 'Guilders' die amerikanischen Bahnen vor.

Die Gruppe trifft sich einmal pro Woche oder bei speziellen Anlässen, was von den momentanen Projekten abhängt, oder zu Hause mit den Mitgliedern. Die Atmosphäre ist gelöst und es gibt keine Regeln, aber der Modellbau wird auf seriöse Art gepflegt. Das heisst: Wir bemühen uns, den Modell-

bau so perfekt und realistisch wie möglich zu machen. Natürlich sind wir uns bewusst 'Nobody is Perfect!' Deshalb versuchen die Mitglieder konstant neue Methoden herauszufinden, Ideen mit anderen auszutauschen und haben vor Kritik keine Angst. Experten, wie wir heute vielleicht sind, haben alle von Fehlern gelernt. So kommen Sie während der 8th Convention bei uns vorbei und sprechen mit uns, geben Ihren positiven oder negativen Kommentar oder fragen was immer Sie auch wollen. Wir hoffen, von Ihnen etwas neues zu lernen. Auf der anderen Seite sagen wir Ihnen gerne, wie wir es gemacht haben.

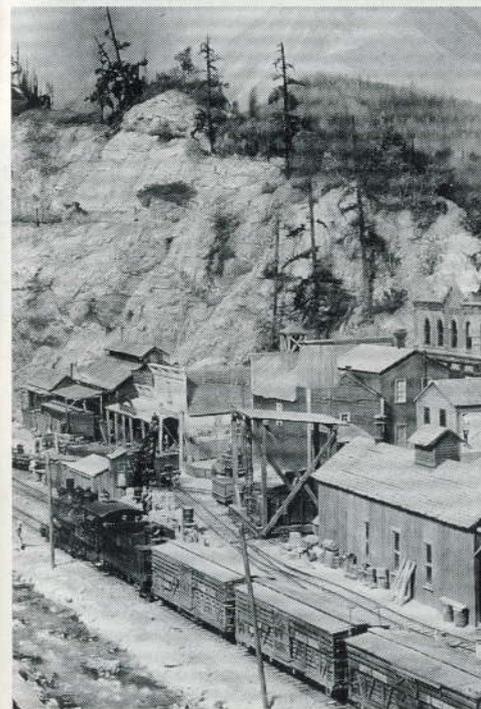
Aus der Tabelle sollen für den interessierten Leser die wichtigsten Punkte, wonach wir unsere HOn3-Anlage gebaut haben, ersichtlich sein.

- The rolling stock, the structures and the scenery are WEATHERED throughout.
- Some of the cars and locomotives are SCRATCH BUILT, others originate from kits or are modified RTR equipment.
- Trains travel at prototypical speed; hence SLOWLY.
- Reliable slow speed operation is achieved by repowering all locomotives with coreless MICRO MOTORS and REDUCTION GEARS.
- The tracks consist of CODE 55 AND 40 rail profiles, spiked on wooden ties. All switches are of the stub type and are hand built.
- The NMRA standards and Recommended Practices are adhered to, thus ensuring reliable operation and complete interchangeability.
- The cars and locomotives are routinely equipped with KADEE couplers for their prototypical look and smooth operation.
- Almost all structures have been SCRATCH BUILT, using basswood, paper, polystyrene, etc. They represent actual buildings, or follow prototype practices of the time.
- The scenery is plaster, applied by the "hard shell" method; the texture of the rocks is achieved later with with rubber molds. The finishing of the scenery is done mostly with NATURAL MATERIALS like real dirt; dried weeds, etc.
- Exhaust sounds of the engines, background sounds from the scenery, many animations and halogen lighting system all add to an atmosphere of REALISM, which is what we try to achieve.

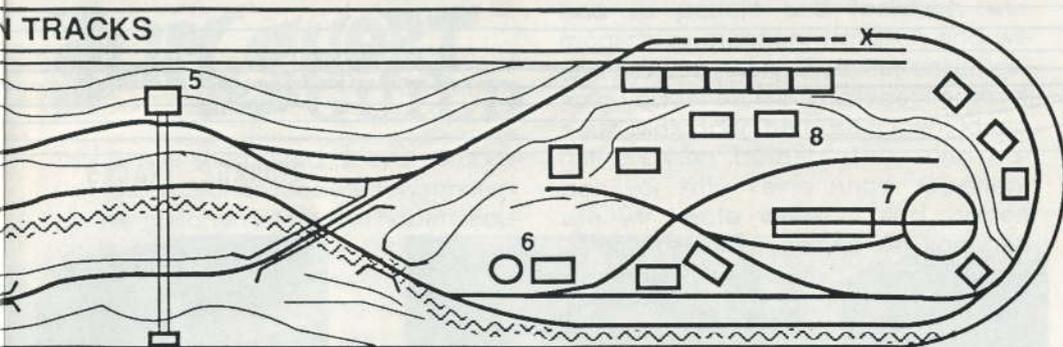


1 = No Name Mine 2 = Saw Mill 3 = Stamp Mill 4 = Hukill Mine 5 = Aerial Tramway /

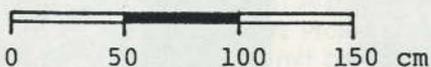
Diese attraktive Schmalspuranlage befindet sich im Untergeschoss des Schulhauses und verspricht ein echter 'Lekkerbissen' zu sein. Fahrbetrieb mit Sound und Hintergrundgeräuschen!



N TRACKS



Ore Bin 6 = Water Tank / Depot 7 = Turntable Engine House 8 = Town of Clear Creek



Kontaktadresse:

Ger Moes  
Wedingdreef 72  
NL-2724 HB Zoetermeer



THE  
**SLIM & SHORT**  
GUILD

Wir haben das Motiv für unsere HOn3-Anlage in den Rocky Mountains von Colorado gefunden. Die frei gewählten Schmalspurlinien könnten um die Jahrhundertwende existiert haben. Die Schienen wurden in der gängigen 3 Fuss-Spur genagelt, was in HO 10,5 mm entspricht. Die Anlage wird durch eine 'Mainline' dominiert, die ihren Weg entlang eines 'Creeks' in einem schmalen Tal windet. Eine 'Switchback'-Linie führt zu der Hukill Silver Mine. Ein 'Switchback', wo die Züge alternierend vorwärts und rückwärts hin- und herfahren um Höhenunterschiede zu überwinden, ist der günstigere Weg im Gegensatz zu den Kehrtunnels, wie wir es in den Alpen kennen.

Die beladenen Erzwagen (Silbererz) werden mit Shay Loks ins Tal gebracht, entweder in das 'Siding' in der Nähe der Sägerei oder zum Dorf Clear Creek. Von da gehen die 'Ore Cars' zur Verhüttung, indem sie mit Güterzügen mitlaufen. Auf dem Weg dahin werden die Züge je nachdem mit Erz von Erz-Zwischenlagern beladen, das von weiter entfernten Minen mit einer Minenbahn beliefert wird.

Dank dem unteretzten Zahnradantriebssystem und den gelenkigen Drehgestellen, können die Shays die steilen 7 % Rampen mit Leichtigkeit meistern, obwohl die Schienen rau und schlecht unterhalten sind. Normalerweise besteht eine Zugszusammenstellung aus nur 2 Gondolas ohne Caboose und die Geschwindigkeit ist auf max. 10 mph limitiert. Auf den wackligen Holzbrücken wird die Geschwindigkeit auf 5 mph reduziert. Die CC&P RR ist eine kleine Bahngesellschaft, die bei ansteigendem Bedarf oft Rollmaterial einmietet. Das ist der Grund, weshalb auch Wagen von D&RGW und anderen Railroads in den Zügen auftauchen.

Das Dampfgeräusch der Loks wird elektronisch erzeugt und über die Schienen auf kleine Lautsprecher in den Loks übertragen. Die Hintergrundgeräusche werden über Endlosbänder auf Kassettenrekordern abgespielt. In Wirklichkeit kommt das Wassergeräusch des Creeks vom Avon River in Schottland.

Die Gebäude von Clear Creek sind Kopien von der 'Ghost Town Bodie' in California, kombiniert mit Bausätzen und Eigenbauten (Scratch Built). Sie sind das Resultat von einigen unserer 'Spezialisten', wie auch ein weiteres Dutzend der Mitglieder (Guilders) ihren spezifischen Teil zum Bau und zur Kreation dieser Anlage beigetragen haben. Die Fertigstellung und weitere Ergänzungen haben uns für 2 Jahre beschäftigt. Momentan arbeiten wir an zwei Schmalspuranlagen und einer Nebenbahnanlage (Shortline), die wir hoffentlich an einer zukünftigen Convention ausstellen möchten.

Übersetzung by Werner Meer

Originaltext und Fotos by Ger Moes



## Iris Creek Valley Railroad

### Anlagenporträt der 'Iris Creek Valley RR'.

Die TT-Modulanlage wurde im Verlauf des Jahres 1992 von den TT-Modellbahnern W. Dosch, S. Heerde, C. Hirsiger, F. Kaupsch, W. Knipping, J. Nill und I. Schwaetzer nach eigenen Normen entworfen und gebaut.

Das Gleismaterial stammt von der Firma Pilz, die Weichenantriebe sind von Lemaco. Die Gebäude sind aus amerikanischen Holz- und Weissmetallbausätzen, bzw. im Eigenbau aus Holz entstanden. Die Fahrzeuge stammen teilweise aus der Rokalproduktion, hauptsächlich sind jedoch Kits von H.P., Kemtron und Eigenkonstruktionen im Einsatz. Wir legen grossen Wert auf eine exakte Einhaltung des Massstabes von 1:120, egal ob Rollmaterial oder Gebäude.

Die Stromversorgung, bzw. Steuerung wurde im Eigenbau erstellt. So entstand eine eingleisige Hauptstreck-

ke mit einer Überholmöglichkeit im Bereich des Bahnhofes. Im nicht sichtbaren Teil der Anlage, hinter den Kulissen, wird die Strecke zweigleisig zurückgeführt, so dass hier zumindest für zwei bis drei Züge eine Art Schattenbahnhof vorhanden ist. Die Endmodule tragen zudem jeweils Kehrschleifen, um auch gegenläufigen Verkehr zu ermöglichen.

Die Anlage besteht derzeit aus neun Modulen und hat eine Gesamtlänge von 7,7 m. Insgesamt neun Blockstellen regeln die Zugfolge. Ohne Änderungen an der Elektrik können noch fünf bis sechs Module integriert werden.

Die Landschaft soll in etwa einen West-Ost-Querschnitt durch die USA zeigen, wobei 'Prärie-Module', die die Weite des Landes deutlich machen, noch hinzukommen werden.



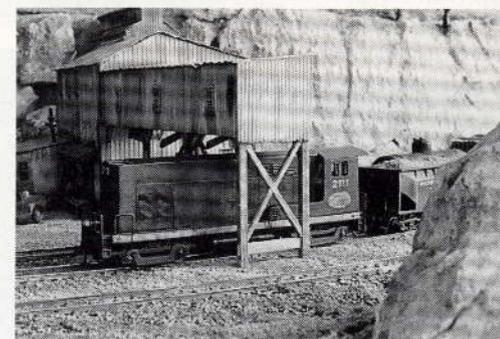
Die genauere Beschreibung beginnt links (im Westen) mit den Endmodulen, da auch die Hauptverkehrsströme unserer Anlage in Richtung Osten führen. Die Endmodule stellen eine Gebirgsland-



Mine', die zweigleisig mit einem typischen Gleisanschluss an die Hauptstrecke angebunden ist. Die 'Mainline' umfährt die Mine mit einer langgezogenen Kurve und verschwindet im Tunnel in den verdeckten Teil der Anlage.

Text by J. Nill

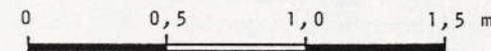
schaft dar, die durch Kupfervorkommen geprägt sind. Hauptstrecke und Kehrschleife durchbrechen jeweils massive Felsformationen. Zwischen den beiden Gebirgsmassiven liegt die 'Copper Gulch' über die eine typische 'Timber Trestle' führt. Im weiteren Streckenverlauf kommen wir an dem verlassenen Bahnhof 'Morenci Junction', an einer Ölförderpumpe und an der 'Iris Creek Lumber Mill' vorbei. Nun umfährt die Hauptstrecke eine kleine 'Mesa Verde' bevor wir die Strasse nach Iris Creek kreuzen und zur Bahnstation kommen. Von der Hauptstrecke zweigen hier das Überholgleis und ein Abstellgleis ab. Im Bereich des Bahnhofes finden wir einen 'Store' und den 'Saloon'. Neben der 'Iris Creek Station' steht ein kleiner Güterschuppen mit Anschlussgleis zum Umschlag des Frachtaufkommens. Wir verlassen den Bahnhofsbereich und kommen zur Einfahrt der zweiten Kehrschleife und zur 'Copper



### Kontaktadresse Schweiz:

Christian Hirsiger, Dreispitz 6, 8207 Schaffhausen, Tel. 053-33 59 44'

An der 8th Convention werden wir an beiden Tagen einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb bieten.



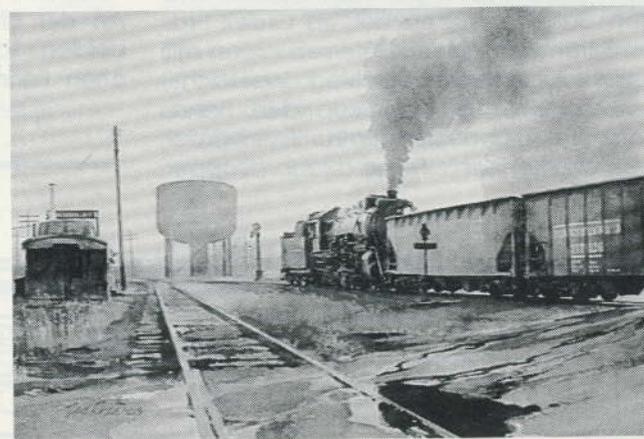
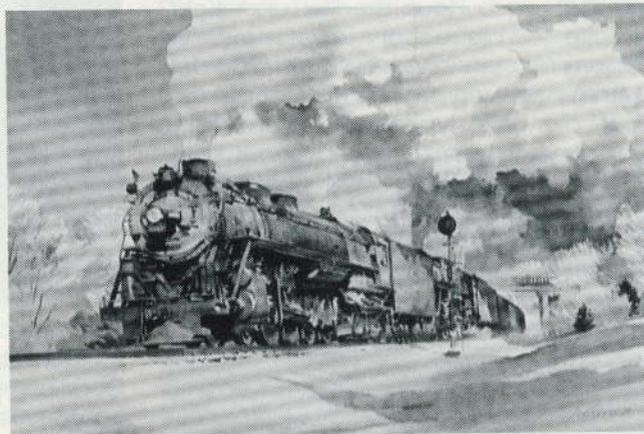
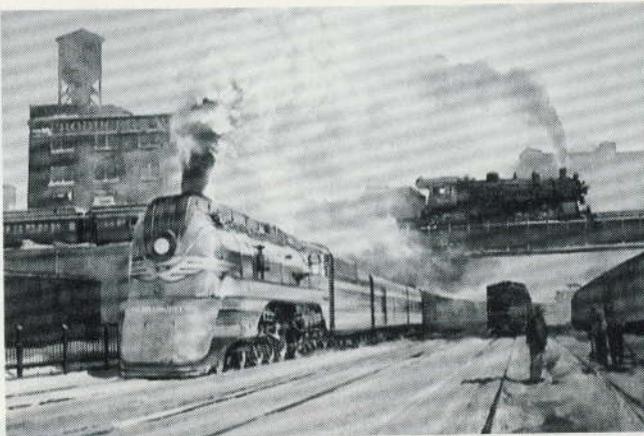
## Art Corner - Paintings

**Die Welt der amerikanischen Eisenbahnen in Wasserfarbe**  
by Ted Rose, USA

Eisenbahnen, so alltäglich und prosaisch wie sie nun mal sind, sind nicht leicht als Motive für Kunstmalerei vorstellbar, zumindest nicht bei uns, doch in den USA schon. In Amerika, wo die Eisenbahn gegenüber früher viel an Bedeutung und Vielfalt verloren hat, neigen die 'Railfans' naturgemäss viel mehr zur Vergangenheit.

Ted Rose aus Santa Fe, NM versteht es, wie kein anderer Künstler, die besondere Atmosphäre der Dampflokezeit so lebendig darzustellen. Seine Bilder werden kaum einen Nietenzähler ansprechen können. Er bezeichnet sich selbst auch nicht als Railfan, sondern ist mit Leib und Seele Maler von Szenen aus dem Amerika der Dampfära, in denen er statt Mengen von techn. Einzelheiten lieber die unvergleichliche Stimmung ausdrücken will. Oft ist nicht einmal der Typ der Lokomotive erkennbar, doch das stört weder den Betrachter noch den Maler, denn in erster Linie kommen die Landschaft und die Menschen, was zusammen die besondere Atmosphäre seiner Bilder ergibt.

**An der 8th CV werden einige Lithos von Ted Rose ausgestellt (unverkäuflich).**



Text und Bilder by Peter Gloor

## Art Corner - Paintings

**Auch in der Aquarelltechnik gemalt, sehen wir versch. Bilder von Franz Stucki, Spiegel, CH**

Perfekt zum Hauptthema 'Railroads in California' passend, hat er dieses Gemälde geschaffen. Die Front einer Santa Fe F7 vor dem stattlichen Bahnhofsgebäude von San Diego. Er stellt über 20 versch. 'Paintings' (alles Originale) aus, die alle verkäuflich sind und zwar zu sehr vernünftigen Preisen.



'Glasritzen' ist eine sehr aufwendige Arbeit. In rund 80 Stunden wurde dieser 'Challenger' von Herrn Kathriner in Glas verewigt. Nach dem 'Ritzen' wurde alles mit Goldfarbe ausgelegt, was dem Gemälde einen exklusiven 'Finish' verleiht.

Er wird 3 bis 4 'Kunstwerke' ausstellen, die verkäuflich sind, allerdings ist der Preis dem Aufwand entsprechend angepasst.



Peter Ruf aus Schaffhausen malt seine Gemälde in Öl. In dieser Technik kann bedeutend mehr ins Detail gegangen werden, dass man schon fast von Fotorealismus sprechen kann. Diese Lithographie ist unverkäuflich und aus der Sammlung von W. Meer.

Zusätzlich werden wir auch einige **US-Eisenbahnaktien** ausstellen, die alle unverkäuflich sind.



Repros by W. Meer

### Vorwort zum Hauptthema der 8th CV

California - Golden State - Symbol der unbegrenzten Möglichkeiten Amerikas. Mirakel einer leichteren frohen Form der Lebensart, Magnet für Menschen aus aller Welt, Vorbild und Trendsetter für die Zukunft.

Der Besucher Kaliforniens spürt die Gewalt der Natur, Wüsten und Urwälder, wilde Küstenstriche und schneebedeckte Viertausender. Die gleiche Natur betört uns auch mit mildem, sonnigem Klima, paradiesähnlichen Landschaften und atemberaubenden Naturparks.

Das andere Bild von Kalifornien ist grell und verwirrend, eine Atmosphäre grenzenloser Grosstädte mit achtspurigen Autobahnen, ins unendliche gehende Autoschlangen und grossflächige, unübersichtliche Industriekomplexe. 26 Mio Menschen treiben den bevölkerungsstärksten Staat der USA an.

Seit Mitte des letzten Jahrhunderts hält der kometenhafte Höhenflug von Kalifornien jetzt an; Goldrausch, Ölboom, die glorreichen 20-er Jahre, Hollywood, Autos, Elektronik und Hightechindustrie, aber auch millionenschwere Finanzimperien und 'The Roaring Sixties' sind bekannte Stichworte.

Dies alles sind wohl Gründe genug, Kalifornien und seine Eisenbahnen als Hauptthema der 8th Convention zu wählen. Viele unserer Kollegen sind seit Jahren vom 'California Fever' gepackt. 'The Great Vibration' schwingt mit und überträgt sich auch auf Modelle und Dioramen. Überzeugen Sie sich selbst davon, liebe Besucher, lassen Sie sich vom 'Golden State Fever' anstecken! Wir rufen Ihnen zu: 'Dear Railroad Fan, enjoy the show and have fun - model railroading is fun!'

Intro by Jürg Lütcher

Jürg Lütcher, Zürich hat zum Hauptthema den 'Official Convention Pin' geschaffen. Dieser Pin wird in einer Auflage von 400 Stück an der 8th Convention zu Fr. 8.- erhältlich sein. Die Umriss von California mit einer DASH8-40BW von Santa Fe sollen die gewaltige Dynamik des 'Golden States' wiedergeben. Der Pin ist 5-farbig und halb so gross wie diese Abbildung. Sichern Sie sich ein Exemplar!



Zum Hauptthema sehen Sie im Erdgeschoss Modelle von Santa Fe (SF), Southern Pacific (SP), Western Pacific (WP), Union Pacific (UP) und Amtrak in allen Spurweiten. Auch die Dioramen mit Bezug zu California sind dazwischen plaziert. Beachten Sie die bekannte 'Sullivan's Curve' in HO beim Eingang (10). Im Zimmer 11 zeigen wir O-Züge 'California Railroading in the 50's' von J. Lütcher und im Zimmer 12 die gewaltige O-Modulanlage mit Sound von G. Holzgang. Anhand von Reliefkarten kann der Streckenverlauf der bekannten Pässe verfolgt werden.

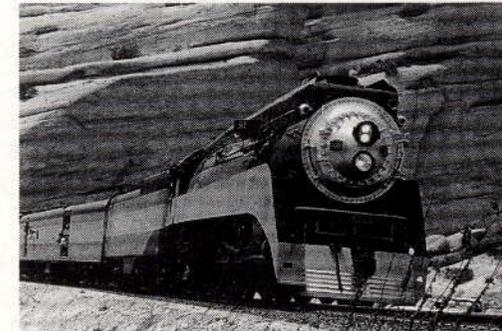
### Die Geschichte der Eisenbahnen in Kalifornien

Grosse Gebirgsketten mit ihren Passübergängen, gewundenen Trassen entlang einer herrlichen Pazifikküste, pastellfarbene Wüsten mit grossen weiten Ebenen durchzogen von einsamen Verkehrsachsen, fruchtbare Täler, welche Früchte und Gemüse für ein ganzes Land hervorbringen und daneben grosse Agglomerationen in denen Millionen von Menschen leben und arbeiten; das ist eine knappe Aufzählung aus einer faszinierenden Gegend. Das alles bietet California in einem Umkreis von wenigen hundert Kilometern. Drei grosse Transkontinental-Eisenbahnlinien erreichen diesen Staat, nachdem sie den Kontinent in tausenden von Kilometern durchquert haben. Sie zeigen all das, was 'Railfanning' wirklich spannend machen kann: Glänzende Streamliner, endlose Güterzüge genauso wie schnelle Piggyback- und Containerzüge. Mit diesen Zügen verbunden ist auch der Einsatz der modernsten Loks. In jeder Epoche tauchten so die neuesten Entwicklungen von Baldwin, ALCO, GM und GE auf.



Vom südlichen Brennpunkt Los Angeles erreichen die Trassen der UP, SP und SF nach 1-2 Std. Fahrt den Cajon-, Beaumont-, Tehachapi- oder den Santa Su-

sanna Pass. Es gilt die Küstengebirge namentlich die San Bernardino-, San Gabriel Mountains oder die Santa Monica Ranges zu überwinden. In harten Rampen werden Höhen erklommen, welche in den Wintermonaten trotz südlichem Breitengrad schneebedeckt sein können. Hinter den Bergketten breiten sich die weiten, trockenen Ebenen der Mojave Wüste (The High Desert) aus.



Ausgehend vom nördlichen Brennpunkt San Francisco/Oakland treffen wir wieder die drei grossen Gesellschaften SF, SP und UP an. Ihre Trassen verlassen die Metropole in nördlicher, östlicher und südlicher Richtung. Weittäufige, topförmige Täler mit grossen Plantagen säumen die Strecken durch das Sacramento-, San Joaquin- und das Salinas Valley. Dank künstlicher Bewässerung ist es gelungen, den fruchtbaren Boden und das milde Klima zum Aufbau der grössten Früchte- und Gemüsegärten der USA zu nutzen. Via Shasta Mountains, Feather River Canyon, Donner Pass oder Tehachapi Pass verlassen die Hauptlinien das 'Great Valley' Gebiet.

Während die Gebiete um Shasta, Donner und Feather mit ihren grossen, unberührten Waldstrichen einen starken nördlichen Charakter aufweisen, zeigen Tehachapi, Cajon und Altamont mit Trockenheit, heissem Klima und Kargheit ein südländisches Bild.

# Railroads in California - The History

Drei grosse Eisenbahngesellschaften und eine kleine schrieben die Geschichte in Kalifornien mit, SP, AT&SF, UP und WP. Diese soll hier näher beleuchtet werden.

## Southern Pacific (SP)

1861 wurde die Central Pacific RR in Kalifornien gegründet. Das Augenmerk wurde unverzüglich auf die Suche nach dem geeigneten Übergang über die Sierra Nevada Mountains gerichtet. Es ging darum, die erste transkontinentale Eisenbahnverbindung zu schaffen. Auf der Westseite des Passes musste auf eine Distanz von 110 km eine Höhendifferenz von 2350 m überwunden werden. Mit Schaufeln, Pickeln und Nitroglycerin-Sprengstoff ausgerüstet, bauten tausende von Arbeitern, vorwiegend Chinesen, innert 8 Jahren den westlichen Teil der Transkontinentaleisenbahn. Am 10. Mai 1869 erfolgte in Promontory, Utah der Zusammenschluss mit der UP. 1876 konnte die Strecke von Oakland durch das San Joaquin Valley nach Los Angeles eröffnet werden. Eine Fahrt des LA-Express, Zug No. 18, dauerte damals volle 24 Std. und 40 Min.! 1883 öffnete die Sunset Route die direkte Verbindung von New Orleans nach Los Angeles. 1901 wurde die Coastline zw. LA und SF fertiggestellt. Sie ermöglichte eine deutlich verkürzte Reisezeit zw. den zwei Metropolen LA und SF.

Die Verbindung von Sacramento in nördlicher Richtung nach Portland wurde bereits 1887 in Betrieb genommen. Eine Fahrt von East Portland nach Oakland Pier dauerte im Eröffnungsjahr stattliche 42 Std. Damit war die, ab 1885 Southern Pacific genannte Gesellschaft nun in der Lage, von Norden, Osten und Süden her Verbindungen in die aufstrebenden Metropolen von Kalifornien anzubieten. Noch heute verkehrt die SP im Grossen und Ganzen auf denselben Hauptstrecken. Eine wesentliche Veränderung hat die Gesellschaft in jüngster Zeit jedoch durch die Fusionierung (Merger) mit der Rio Grande erlebt. Mit diesem Schritt konnte SP nach einigen ergebnislosen Versuchen endlich ihre Konkurrenzfähigkeit auf der Ost-West Achse wieder verbessern.

## Atchison, Topeka & Santa Fe RR (SF)

Während Kalifornien durch die SP komplett kontrolliert wurde, gründeten in Kansas Geschäftsherren die AT&SF. Es war ihr erklärtes Ziel, einen Teil des grossen Transkontinentalverkehrs an sich zu reissen und das Monopol der SP im Transportsektor in Kalifornien aufzubrechen. 1884 gelang es der von der SF kontrollierten Atlantic & Pacific die Strecke von Needles nach Mojave zu kaufen. 1885 eröffnete die California Southern ihre Strecke von Bakersfield nach San Diego und ermöglichte damit der SF erstmals den Zugang zum Pazifik. Bis 1899 erlangte die SF in Südkalifornien die Kontrolle über zahlreiche weitere kleine Bahnen. Damit war die Monopolstellung der SP in Südkalifornien zuende.

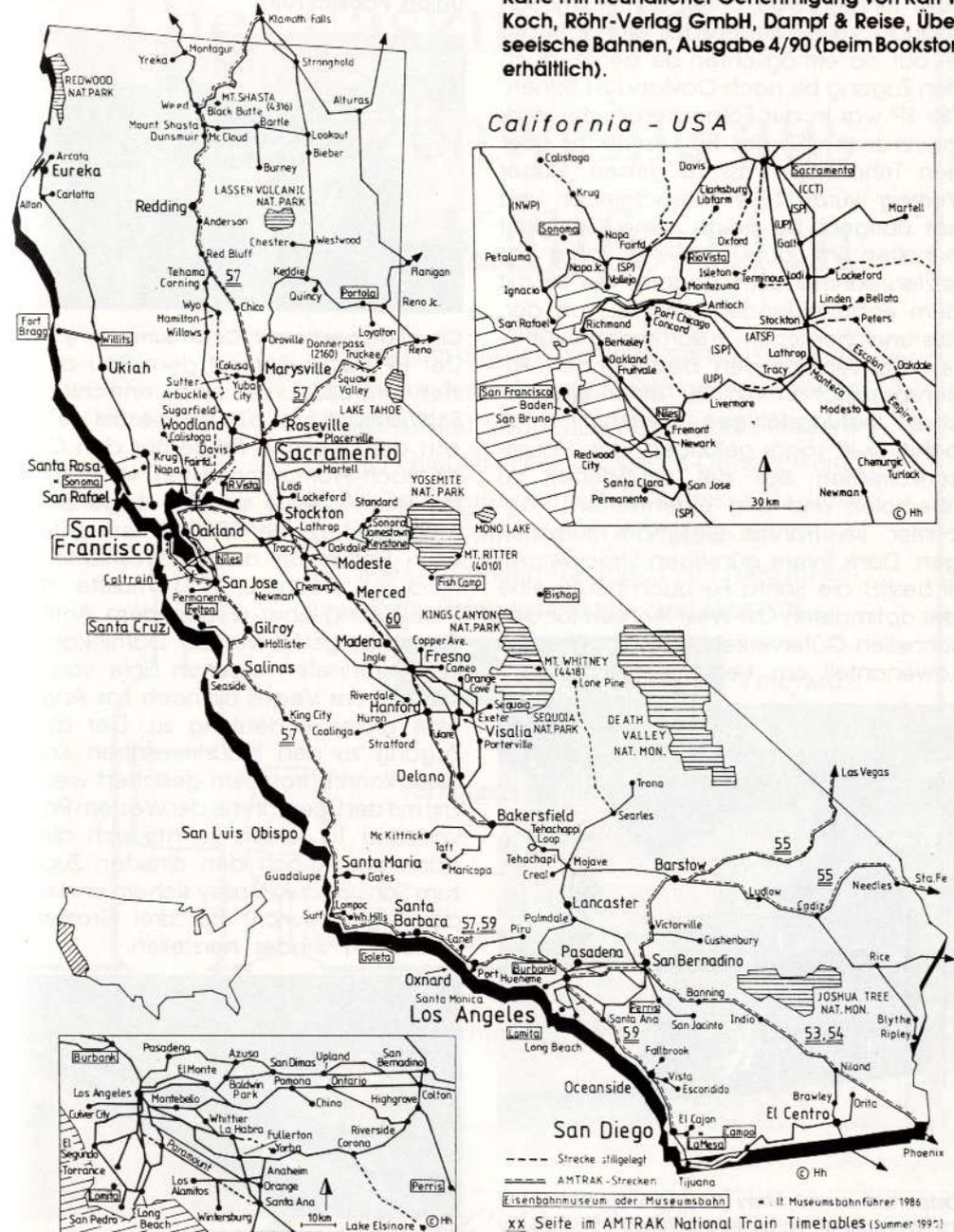
SP-Zug verlässt einen Tunnel am Donner Pass  
(Foto c.w.m. = collection W. Meer)



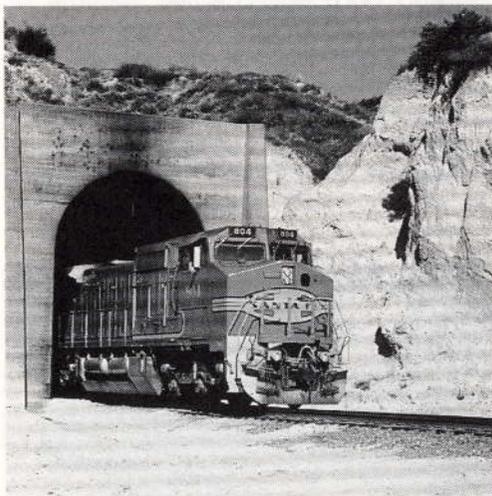
# Railroads in California

Karte mit freundlicher Genehmigung von Karl W. Koch, Röhr-Verlag GmbH, Dampf & Reise, Überseeische Bahnen, Ausgabe 4/90 (beim Bookstore erhältlich).

## California - USA



1893 lehnten sich Unternehmer im San Joaquin Valley gegen das Monopol der SP auf. So ermöglichten sie der SF auch den Zugang bis nach Oakland zu öffnen. Die SP war in der Folge bereit, der stark gewordenen SF das Benutzerrecht über den Tehachapi Pass zu geben. Dieser Vertrag wurde 1899 unterschrieben und hat übrigens bis heute seine Gültigkeit behalten. Im Laufe der 90-er Jahre des letzten Jahrhunderts begann die SF mit dem entscheidenden Wandel von der, aus uneinheitlichen, zusammengewürfelten Nahverkehrslinien bestehenden Fusionsgesellschaft hin, zu einer einheitlichen, leistungsfähigen Transkontinentalbahn. Es ist sogar gelungen, den Hauptkonkurrenten aus der Gründerzeit zu überholen und zum eigentlichen 'Flag-carrier' im Transko.-Geschäft aufzusteigen. Dank Ihrem günstigen Streckenprofil besitzt die Santa Fe auch heute eine der optimalsten Ost-West Achsen für den schnellen Güterverkehr und damit einen Löwenanteil am Verkehrsaufkommen.



Ostportal Tunnel 2, Alray (Cajon), SF DASH8-40CW im 'Warbonnet' Farbschema (4150 PS) 6/93 by Sam Pottinger of Steel Rails West.

### Union Pacific (UP)



#### City of LA 'westbound', Cajon Summit (c.w.m.)

Der UP kam während dem Bau der ersten Transko.-Linie eine entschiedene Schlüsselstellung zu. Sie besass jedoch von der Overland Route nur den Ostteil bis nach Promontory, Utah. Im Harriman Imperium pflegte sie eine enge Zusammenarbeit mit der SP und versuchte so, ihren Einfluss bis an die Westküste geltend zu machen. 1913 musste diese Vereinigung aber wegen dem Antitrust-Gesetz aufgelöst werden. Damit kam der 1905 eröffneten eigenen Linie von Ogden via Las Vegas bis nach Los Angeles eine grosse Bedeutung zu. Der direkte Zugang zu den Industriezentren Kaliforniens konnte trotzdem gesichert werden. Erst mit der Übernahme der Western Pacific vor rund 10 Jahren konnte sich die UP dann auch noch den direkten Zugang zum San Joaquin Valley sichern und somit das Gleichgewicht der drei Grossen in Kalifornien wieder herstellen.



UP SD60M und DASH8-40CW 1/93, Sam Pottinger

# Die Faszination der Spitzenweine aus Kalifornien

Die Erweiterung des Weinhorizontes ist uns ein ganz besonderes Anliegen. Seit unserem ersten Import von kalifornischen Weinen 1963 sind wir von der Qualität der erstklassigen Überseeweine fasziniert. Heute sind wir *die* Adresse für diese Spezialitäten mit über 100 Weinen im Angebot, alles Originalabfüllungen von rund 30 angesehenen Produzenten wie zum Beispiel

**MASSON** Vineyards.

Lassen Sie sich begeistern.  
Verlangen Sie unsere Spezialbroschüre  
'California Wine'



Die *Martel*-Linie: brillante Weine – elegante Gläser

Senden Sie mir bitte gratis und unverbindlich Ihre Broschüre 'California Wine' und Ihr Angebot.

Vorname, Name: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

*Martel AG St. Gallen*

Poststrasse 11, CH-9001 St.Gallen, Telefon 071 309 409, Fax 071 309 401

### Western Pacific (WP)

Neben den grossen drei Gesellschaften darf beim Thema Kalifornien eine Bahnlinie nicht fehlen. Die WP ist zwar als letzte Gesellschaft in das Rennen um den Transko.-Verkehr eingestiegen und hat zudem schon vor mehreren Jahren aufgehört, als eigenständige Gesellschaft zu existieren, trotzdem ist die WP in mehreren Hinsichten eine bemerkenswerte Bahn. Seit der Pionierzeit der 60-er Jahre des letzten Jahrhunderts suchte man nach geografisch günstigeren Übergängen über die hohen Sierras. Der Donner Pass verlangte vom Betrieb her gewaltige Anstrengungen, zum einen wegen seiner Höhe, aber vor allem wegen den enormen Schneemassen, die jeden Winter fallen. Der Feather River Canyon war schon bekannt, als die SP ihre Linie über den Donner Pass baute. Zur damaligen Zeit erschien eine Trasseführung wegen der vielen notwendigen Tunnels und Brücken jedoch nicht sinnvoll. Die SP versuchte zudem im auslaufenden Jahrhundert mit allen Mitteln zu verhindern, dass Konkurrenzlinien zu ihrer eigenen erbaut wurden. Trotzdem wurde 1903 die Idee einer Bahn durch den Feather River Canyon wieder aufgegriffen, dazu wurde die Western Pacific gegründet. Von Anfang an unterschied sich ihr Konzept und Vorgehen gänzlich von ihren Vorgängern. Die WP projektiert eine moderne Trasseführung mit Maximalsteigungen von 1 % und möglichst weiten Kurven. Im Gegensatz zur SP, deren Arbeiter mit Schaufeln und Pickeln bauten, setzte die WP Dampfbagger und Bohrmaschinen ein. Die erbaute Strecke überquerte in weniger als 1700 m die Sierras, 41 grössere Brücken und 44 Tunnels wurden erstellt. 1909 konnte der durchgehende Betrieb von Salt Lake City nach Oakland aufgenommen werden. Der erwünschte Verkehrserfolg blieb der WP jedoch in

den folgenden Jahren verwehrt. Vor allem die Rio Grande hatte im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts mit grossen Problemen zu kämpfen, sie konnte die Rolle eines leistungsfähigen Zubringers für die WP nicht spielen. Die UP brachte mehr Verkehr von Osten zustande, die Züge rollten aber über die Gleise der SP weiter nach Westen. Während der Depression musste die WP 1935 ihren Bankrott anmelden. Mit Hilfe eines Staatsprogrammes konnte die WP ihre Strecken und das Rollmaterial jedoch modernisieren. Die Arbeiten konnten gerade rechtzeitig zum Ausbruch des 2. Weltkrieges abgeschlossen werden, so dass die WP während den folgenden Jahren einen beträchtlichen Anteil des Kriegsverkehrs leisten konnte. Nach Kriegsende hatte sich die WP endlich etabliert. Ihr Güterverkehr hatte ein stabiles Volumen angenommen.



Im Langstrecken-Personenverkehr schrieb die WP 1949 Schlagzeilen; der California Zephyr wurde in Betrieb genommen. Gemeinsam mit der CB&Q und der D&RGW wurde ein erstklassiger Reiseservice von Chicago über Denver und Salt Lake City nach Oakland angeboten. Dieser silberne 'Streamliner' verfügte erstmals über 'Dome Cars'. Mit ihrem kurzen Streckennetz war die WP immer auf Partner im Osten ange-



4-teiliges FT-Set in grün/gelber Bemalung, nachher wurden die Loks der WP orange/silber (cwm)

wiesen. Ihr Hauptpartner, die RG befand sich in der ganzen Geschichte in einer gleichen Lage. Deshalb war es mit dem Beginn der 'Merger' Era in den 70-er Jahren eine Frage der Zeit, bis die WP von einem der Grossen übernommen würde. Zu Beginn der 80-er Jahre war es dann soweit; die grün/orangen Loks der WP wurden gelb/grau/rot. Zuerst trugen sie immer noch den Schriftzug 'Western Pacific' in rot, doch sehr bald wurde er durch 'Union Pacific' ersetzt. Mit der Übernahme der WP hatte sich die UP die günstigste Route nach Nordkalifornien durch den Feather River Canyon gesichert. Sie war damit nicht mehr auf die Allianz mit der SP angewiesen.

### Schlusswort zur Geschichte der Eisenbahnen in Kalifornien

Nach hektischen Jahren mit vielen Fusionen und noch mehr missglückten Versuchen von Zusammenschlüssen, man denke nur an den versuchten 'Merger' zwischen Santa Fe und Southern Pacific im Jahre 1986, sieht es heute für die drei grossen wieder klarer aus. Doch kaum zu glauben, aber der nächste 'Merger' steht schon vor der Türe: Seit dem 1. Juli 1994 wollen Santa Fe und Burlington Northern zum grössten 'Mega-Carrier' der USA fusionieren. So wird das gewohnte Bild

der Bahnen in Kalifornien ab 1995 wieder einmal stark verändert. Aber ein sehr hart umkämpfter Markt fordert initiatives Denken und rasches, kompromissloses Handeln. Vor allem der Containerverkehr mit 'Double Stack'-Zügen vom Atlantik zum Pazifik hat in den letzten Jahren das Bild der Züge nachhaltig verändert. Die schwerfälligen, langsamen Güterzüge mit Boxcars sind praktisch verschwunden. An ihrer Stelle verkehren heute Container- und Piggy Back-Züge mit deutlich grösseren Reisegeschwindigkeiten. Sie machen den Schienentransport für viele Unternehmer wieder zur optimalen Lösung. Und noch ein interessanter Trend ist in Kalifornien zu erkennen: Nachdem in den 60-er Jahren Autos und Flugzeug dem Rang abgelaufen haben, werden heute wieder neue Intercityverbindungen und Vorortlinien (Commuter Lines) eröffnet. Noch sind es relativ wenige verglichen mit der Anzahl Einwohner, aber es werden jedes Jahr mehr. Lesen Sie für weitere Infos den Bericht: CA Transpo Today, Seite 82/83. Eines ist sicher, Kalifornien bleibt interessant, für 'Landschaftsfreaks' und 'Railfans'!

Text by Jürg Lütscher, Zürich



UP 'Veranda' Gas Turbine am Cajon (col.w.m.)

## California Streamliners

Los Angeles und San Francisco (Oakland) waren Zielorte vieler bekannter Stromlinienzüge. In der Epoche der 30-er bis 50-er Jahre setzten die 'Streamliners' völlig neue Massstäbe für bequemes und schnelles Reisen. Ab 1936 ersetzten die vollklimatisierten Stromlinienzüge ihre 'Heavyweight' Pullman Vorgänger. Nur wenige der neu eingeführten Züge übernahmen die Namen ihrer Vorgänger. Mit dem neuen Rollmaterial wurde auch ein neues Image geprägt. Das Reisen wurde den Gästen mit allen erdenklichen Mitteln bequem gestaltet; Schlaf-, Speise-, Bar- und Aussichtswagen waren eine Selbstverständlichkeit. Zusätzlich wurden auch Coiffeur Service und Kleiderreinigungsdienste geboten, aktuelle Zeitungen bereitgestellt und teilweise war es schon in den 50-er Jahren möglich, vom Zug aus zu telefonieren.

1971 wurde die staatliche Amtrak gegründet, die viele Strecken der legendären 'Streamliners' auch heute noch bedient. Viele der wohlklingenden Namen sind übernommen worden. Auch die Vielfalt der verschiedenen Designs und Farben musste der Universalität von rot/blau/weiß und silber weichen.

Eine Zusammenstellung der bekanntesten Personenzüge, die Kalifornien bedienten, finden Sie in der Tabelle.

SF = Santa Fe, SP = Southern Pacific, UP = Union Pacific, WP = Western Pacific, RG = Rio Grande, CBQ = Chicago, Burlington & Quincy, CNW = Chicago & North Western

Text by J. Lütscher Santa Fe Shippers Special 9/77 (Foto rechts col.w.m.)

SF	Super Chief	Chicago-Los Angeles	ab 1937 Pullman Service
SF	El Capitan	Chicago-Los Angeles	ab 1938 Chair/Parlor Service ab 1956 Highlevel Cars
SF	Golden Gate	Oakland-Los Angeles	ab 1938 Chair Service
SF	San Diegan	Los Angeles-San Diego	ab 1938 Chair Service
SP	Daylight	Los Angeles-San Francisco	ab 1936 Chair/Parlor Service
SP	Lark	Los Angeles-San Francisco	ab 1910 Overnight Service Pullman/Chair
SP	Shasta Daylight	Oakland-Portland	ab 1949 Chair Service
SP	Sunset Limited	New Orleans-Los Angeles	ab 1894 Pullman Service ab 1950 Streamlined Cars
SP/RI	Golden State	Chicago-Los Angeles	ab 1902 Pullman Service ab 1947 Streamlined Cars
UP/CNW	City of Los Angeles	Chicago-Los Angeles	ab 1937 Pullman Service
UP/CNW/SP	City of San Francisco	Chicago-Oakland	ab 1937 Pullman Service
UP/CNW/SP	The Fortyniner	Chicago-Oakland	ab 1937 Pullman Service
UP	City of Las Vegas	Los Angeles-Las Vegas	ab 1956 Coach Service
WP/RG/CBQ	California Zephyr	Chicago-Oakland	ab 1947 Pullman Service

## CA-Streamliners



Der Aerotrain von GM war mit dem typischen Autodesign von 1956 eine Sensation: Der 'City of Las Vegas' von Union Pacific (Foto col. w.m.)

Wer über **Sonderfahrten**, sowie die **neuesten Infos** von SF, SP, UP, Amtrak, Metrolink usw. 'up-to-date' sein will, sollte sich dringend **'Flimsies'** - The Newsmagazine of Western Railroading abonnieren. Dieses im Format A5 gehaltene Heft (ca. 35 Seiten) erscheint alle 2 Wochen. Ein Abo kostet \$ 55.-/Jahr (Übersee, Luftpost). Adresse: **Flimsies**, P.O.Box 7261-X, Chico, CA 95927-7261, USA.

Wie oder wohin Sie auch reisen möchten...

wir kennen nur ein Ziel: zufriedene Kunden.

**Hotelpfan** J-3157

Direktverkauf  
01/311 20 11



## Ihre USA-Spezialisten

Für Reisen nach und in **USA** und **Kanada** fragen Sie uns doch für eine unverbindliche Offerte an:

**Es lohnt sich!**

Günstige & gute Flüge

Mietautos, Motorhomes & Motorräder  
Persönliche & telefonische Beratung durch

**Fair Travel**

Fredy Schwab, Viktor Schmid, Corinne Müller

Forchstr. 112, 8132 Egg

Tel. 01/984 09 66 Fax 01/984 05 47

### Kalifornien - vom Automekka zu Vorortszügen

Wer zum ersten Mal nach Kalifornien kommt, sieht sich erst einmal mit 4- bis 8-spurigen Autobahnen (Freeways) konfrontiert. Gerade die Millionenstadt Los Angeles hat etwas beängstigendes an sich. Wer nicht schnell lernt, sich zu orientieren, hat keine Chance. Der Autor dieser Zeilen erinnert sich nur allzu gut an seinen ersten Tag in LA: Ohne ausgiebiges Studium der Strassenkarte war da nichts zu machen. Es war der reinste Horror, links und rechts, gleichzeitig von Lastwagen überholt zu werden und gleichzeitig zu realisieren, dass man eigentlich gerade die Ausfahrt passierte, die man hätte nehmen sollen. Kalifornien ist zweifelsohne ein Mekka für Automobilisten. Wer zu Fuss unterwegs oder auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen ist, sollte Kalifornien schnellstens vergessen - doch halt: Einige Ereignisse der jüngsten Zeit lassen hoffen.



Das Erdbeben vom 17. Januar 1994 zerstörte den Autobahn-Knotenpunkt zw. der Interstate 5 und der Highway 14 im San Fernando Valley. Tausende von Automobilisten waren blockiert, der Weg nach Downtown LA war abgeschnitten. Und plötzlich kam die gute alte Eisenbahn wieder zum Zuge: Das 1992 errich-

tete Vorort-Zugsystem 'Metrolink', das die Stadt LA mit seinen Aussenbezirken verbindet, stand plötzlich im Zentrum des Interesses. Die Schienen ins San Fernando Tal waren nämlich noch intakt und die Metrolink-Züge konnten bald einmal den Betrieb wieder aufnehmen. Bereits am Tag nach dem Erdbeben verkehrten die Züge wieder und einen Tag später wurden sie von den gestrandeten Automobilisten regelrecht gestürmt. Hatte der 'Commuter Train' nach Santa Clarita normalerweise 900 bis 1000 Passagiere täglich befördert, waren es plötzlich 6300, dann, am nächsten Tag gar 9300. So ging's weiter bis sich die Metrolink-Verantwortlichen gezwungen sahen, zusätzliche Loks und Wagen aus San Francisco und Toronto zu leasen. Das Wichtigste an diesem Ereignis ist wohl, dass Metrolink den Beweis seiner Leistungsfähigkeit erbrachte. Wer hätte gedacht, dass man in LA ohne Auto von A nach B, geschweige denn täglich zur Arbeit gelangen könnte?



Doch Kalifornien befindet sich nicht erst seit dem Erdbeben vom 17. Januar auf dem Weg zurück zur Schiene. In der San Francisco Area verkehren seit langem Vorortszüge der 'Caltrain' (früher SP). Auch Amtrak hat die Bedürfnisse erkannt und in Zusammenarbeit mit staatlichen Stellen in Kalifornien versch. neue Verbindungen eingerichtet.



Am bekanntesten sind wohl die seit Jahren zw. Los Angeles und San Diego verkehrenden 'San Diegos'. In San Diego selbst, wo die Strassenbahn seit 1949 nicht mehr existent war, wurde in den 80-er Jahren wieder ein Strassenbahnsystem (San Diego Trolley) aufgebaut, das seinesgleichen sucht. 1991 wurde eine neue Amtrak-Verbindung von Sacramento, der Staatshauptstadt, nach San Jose eingerichtet. Man spricht vom 'Capitol Corridor'. Ähnlich dem 'Northeast Corridor' an der Ostküste (Boston-New York-Washington D.C.) stellt der 'Capitol Corridor' die Verbindung zw. schnell wachsenden Zentren her. Immer wieder im Gespräch sind 'Highspeed'-Korridore, beispielsweise San Francisco-LA, San Diego-LA oder Sacramento-Reno-Las Vegas-Phoenix-LA. Ob und wann diese Strecken je mit TGV, X-2000 oder ICE-Zügen erschlossen werden, gehört aber vorläufig ins Reich der Spekulationen. Doch auch was sich in der Gegenwart im Bereich des Personen-Schieneverkehrs tut, ist ganz beachtlich. In Los Angeles wird nicht nur das vorab erwähnte Metrolink-System erweitert, sondern auch eine U-Bahn komplett neu gebaut. Ermöglicht wurde dies durch die kalifornischen Stimmbürger, die im November 1980 einen Antrag angenommen haben, das Transportwesen zu besteuern, um den Bau und den Betrieb von Personen-

verkehr zu erweitern. Zusätzlich gaben die Einwohner Kaliforniens weitere Gelder frei, die auf Benzinsteuern abgezweigt werden. Wenn auch die Situation des öffentlichen Verkehrs nicht mit jener in Europa verglichen werden kann, so ist der 'Golden State' scheinbar doch auf dem besten Weg.



Im Detail auf die gegenwärtige Entwicklung einzugehen, würde den Rahmen dieses Artikels bei weitem sprengen. Deshalb sei hier auf weitergehende Literatur verwiesen:

Interurban Press/Pentrex: The San Diego Trolley, Passenger Train Journal (erscheint monatlich), PTJ Annuals (jährlich), Commuter Rail 1994. Röhr: Dampf und Reise - Überseeische Bahnen, Kalifornien 4/90.

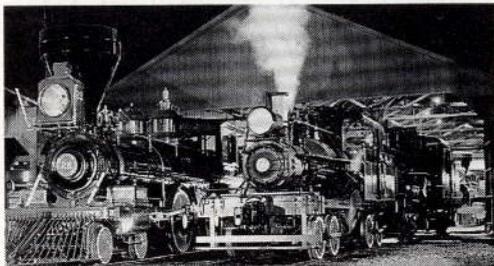
Text by Werner Rolli, Aarau



Fotos Sam Pottinger, Steel Rails West, Norwalk USA

### The Other End of California Railroading

Wer glaubt schon das - aber Short Lines, Logging RRs, Narrow Gauge Lines - und als Erinnerungen - heute noch Touristenbahnen, sind in Kalifornien überreich vertreten. Wer denkt schon noch an die Überlandbahnen um Los Angeles - Pacific Electric - deren alte Trassees heute zum Teil für die neue Metro verwendet werden, und deren Netz hunderte von Kilometern umfasste, und die schon früh hohe Geschwindigkeiten erreichte.



V&T 4-4-0 und Heisler in voller Aktion

### Logging RR's - Waldbahnen

waren an der regenreichen pazifischen Küste reichlich vorhanden, bis ihnen die Trucks den Garaus machten: West Side Lumber Co. - die berühmteste, von Tuolumne in die zerklüfteten Hügel vorstossend. Sie war via Sierra RR an die SP angeschlossen. Damit sind wir bei einer Shortline angelangt, die dank der Filmindustrie überlebte.

Die einschlägige Literatur zeigt für Kalifornien 187 Logging RR's auf, ohne deren Nachfolgesellschaften! Wichtige sind immerhin: Bodie & Benton, Diamond & Caldor (mit Hängeseil für geladene Wagen), Madera Sugar Pine RR, Michigan-California, Hetch Hetchy, Yosemite Sugar Pine RR.

Text Seiten 84-86 by Hansruedi Bänziger, Zürich

### Narrow Gauge Lines - Schmalspurbahnen

Nevada County N.G. von Colfax bis Nevada City, mit der längsten Holzbrücke Kaliforniens, als sie erbaut wurde! North Pacific Coast RR, von Sausalito (am heutigen nördlichen Ende der Golden Gate Bridge) nördlich bis Cazadero. Entwickelte sich zur elektrifizierten Vorortlinie. Die 4-4-0 Lok 'Sonoma' ist heute, wunderschön restauriert, im California State RR Museum in Sacramento ausgestellt.

### Pacific Coast Railway

Ausgehend vom Hafen Port Louis (westlich San Luis Obispo), sich ins Landesinnere erstreckend, diente sie vor allem dem Transport von landwirtschaftlichen Gütern, profitierte dann noch neu entdeckten Ölquellen, war noch mit der Pacific Coast Steamship Company liiert - aber wurde 1941 liquidiert. Hauptgrund dafür ist, wie für die meisten Schmalspurbahnen, die unmögliche Umladerei auf Normalspur.

### South Pacific Coast

Eine unternehmerische Schmalspurlinie, die sich von Oakland aus südlich der San Francisco Bay entlang bis San Jose und bis an den Pazifik in Santa Cruz ausdehnte. Sie profitierte vom beginnenden Vorortverkehr um San Francisco, bis ihr das grosse Erdbeben mit Bränden und eingestürzten Tunnels den Garaus machte. Zum Wiederaufbau wurde noch teilweise 3 Fuss-Spur verwendet, aber die Linie wurde von der SP übernommen und auf Standard Gauge umgespur.

### Die Wüstenprinzessin: Carson & Colorado / SP

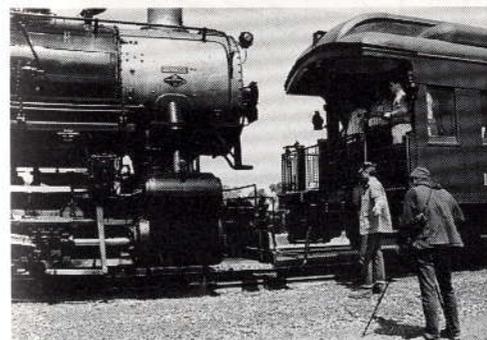
Eine Linie, die ursprünglich über 299 Meilen im östlichen Kalifornien von Keeler bis Mound House (bei Carson City) reichte. Leider blieb das befahrene Gebiet weit-

gehend unbesiedelt, und die Ausbeute an Gold hielt sich ebenso in Grenzen, sodass die Carson & Colorado letztlich an die SP fiel. Diese zögerte nicht, nur noch das einigermaßen rentable südliche Ende in Gang zu halten. Die Linie zeichnete sich dadurch aus, dass eine ihrer Stationen 'Zurich' hiess, und durch ihre unsäglich lockeren Sitten von Walt Disney-Mitarbeiter Carl Fallberg als 'Fiddletown & Copperopolis' als Comic Strip verewigt wurde. Am Schluss wurde auch der Rest der Linie auf Standard Gauge umgestellt. In Laws sind noch einige Fahrzeuge ausgestellt, zusammen mit alten Autos und Farmgeräten.

Was heute noch zu besichtigen ist:

### Touristenbahnen und Museen

Zuvorderst steht natürlich das **California State Railroad Museum** in Sacramento (der Hauptstadt von Kalifornien). Dort stehen neben einer riesigen Vielfalt von Normalspurobjekten (SP Cab Forward, SP-Daylight E9, WP F7A usw.) die Virginia & Truckee No. 12 'Genoa' und No. 13 'Empire' (als Beispiel für Shortline Bahn) die North Pacific Coast No. 12 'Sonoma' in einer idealen Umgebung, die dieses Museum zum schönsten Eisenbahnmuseum machen.



UP 0-6-0 mit Heavyweight Cars während der Railfair '91 in Sacramento Foto by W. Meer

**Roaring Camp & Big Trees N.G. RR** in Felton. Shays, Heisler und Climax (nebst Diesel), Steigungen bis 8,5 %. Liegt 80 Meilen südlich von San Francisco.

### Santa Cruz, Big Trees & Pacific RR

Diesel, Standard Gauge, auf einem ehemaligen Stück der South Pacific Coast in Santa Cruz.

### Railtown State Historic Park

In Jamestown, in schönster landschaftlicher Umgebung, Endpunkt der Sierra RR, 3 Dampfloks, Standard Gauge, einige alte Personenwagen. Diese Bahn diente stets der Filmindustrie von Hollywood, und fand dabei ein Auskommen und Überleben.

### Orange Empire Trolley Museum

hier kommt der 'Tramfan' auf seine Rechnung - aber das waren eher Überlandbahnen nach unseren Begriffen - jedenfalls nach Streckenlängen und Geschwindigkeiten! Im Süden von LA sind rund 150 Fahrzeuge ausgestellt. Auf einer Rundstrecke wird gefahren.

### California Western Railroad

Die Strecke führt von Fort Bragg an der Pazifikküste nach Willis an der SP, ca. 40 Meilen. Mitte Juni bis mitte September tägliche Züge, an bestimmten Tagen mit Dampftraktion.

### Ghost Town & Calico Railway

Auf Knotts Berry Farm in Buena Park, ca. 30 Meilen südlich von LA, einem der ältesten Freizeitparks. 3 Fuss Spurweite, 2 Dampfloks und Wagen der D&RGW fahren täglich auf ca. 1,5 Meilen langem Rundkurs.

Anmerkung der Redaktion: Die Disneyland Railroad hat nur nachgebaute Loks und Wagen im Gegensatz zur Knotts Berry Farm (beide Parke sind in nächster Nähe).

## Railroads in California - The Other End

### Niles Canyon Scenic Railway

Pacific Locomotive Association.  
Dies ist die Fahrzeugsammlung der Pacific Loco Ass. in Fremont. Sie umfasst Shays, Heislers, Dampfloks und wenige Dieselloks.

### Portola Railroad Museum

Feather River Rail Society.  
Wie der Name sagt, befindet sich dieses Museum im Feather River Canyon in Portola. Mit über 1000 Mitgliedern ist der President, Norman W. Holmes, stolz auf seine erst 10-jährige Society. Eine reichhaltige Sammlung von 23 Dieselloks, 1 Dampfloks und 50 Wagen, speziell von Western Pacific, aber auch von UP und SP. An Wochenenden ist auf dem 1 Mile Drive Fahrbetrieb. Ja, sogar sein eigener Lokführer darf man spielen, denn man kann eine Diesellok stundenweise mieten! Fahrbar sind z.B. WP F7A, SW-1; stationär: UP DDA40X, GP30 um nur ein paar wenige zu nennen. Im Gegensatz zum California State RR Museum, wo das meiste Rollmaterial unter Dach ist, stehen hier fast alle Loks und Wagen unter freiem Himmel. Das heisst - viel Arbeit für den Unterhalt. Ein Besuch lohnt sich sicher, kann man doch alles so hautnah erleben und auf die Loks klettern.

### Yosemite Mountain-Sugar Pine RR

Wurde von einem Schweizer gegründet. 2 Shays von Westside Lumber Co. verkehren auf ca. 4 Meilen langer Strecke. Betrieb: Juni bis Ende Oktober.

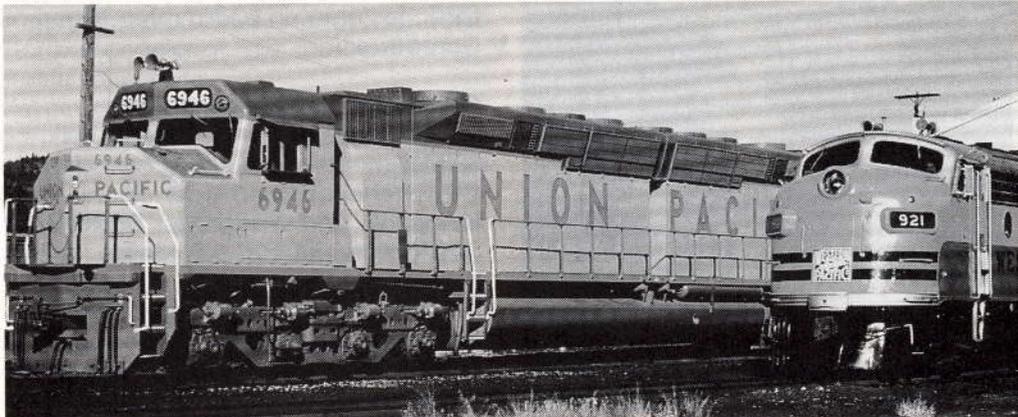
**Nachwort:** Wir können keine Gewähr für Angaben über die Museumsbahnen übernehmen, da vor allem kleinere Unternehmen ihre Usancen und Fahrpläne auch kurzfristig ändern! Wir verweisen auf folgende Literatur:

**Steam Passenger Service Directory** publiziert (jährlich) von Great Eastern Publishing. Eine Zusammenstellung sämtlicher Museen und Touristenbahnen (über 330) in Nordamerika mit Angaben von Fahrplänen, Preisen und Adressen. Alleine für California hat es 30 versch. Einträge mit Fotos. Ein unentbehrliches Werkzeug für den Railfan.

**Dampf und Reise, Überseeische Bahnen,** Ausgabe 4/90, **Kalifornien** in Deutsch von Karl W. Koch, Röhr Verlag. Spezifische Infos über Bahnen in Kalifornien.

**Beide Publikationen sind an der 8th CV beim Bookstore erhältlich!**

UP DDA40X und WP F7A im Portola RR Museum, Feather River Canyon, 8/89 (Foto col. w.m.)

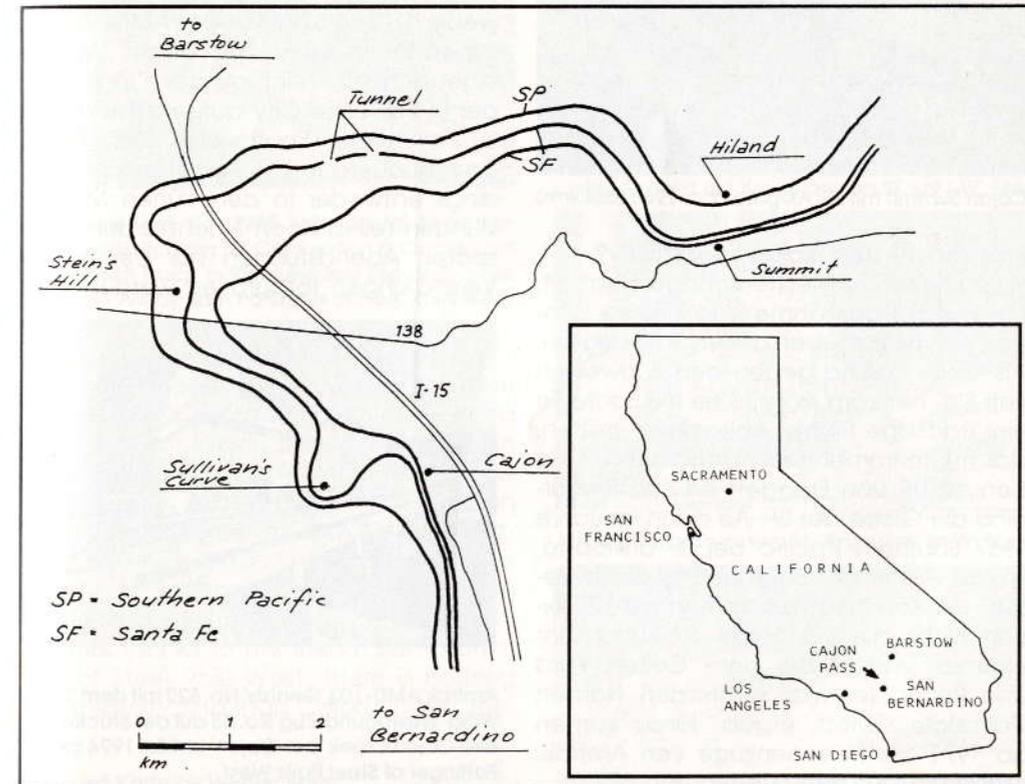


## Railroads in California - Cajon Pass

Der Cajon Pass in Southern California ist für jeden Railfan, der moderne Class One Railroads liebt, ein Eldorado. Nicht nur Abwechslung von 4 versch. Bahngesellschaften, sondern auch viel Action. Meistens herrscht am Cajon bestes Fotowetter. Im Winter gibt es schon mal Schnee und Nebel, liegt doch der Summit auf rund 1200 m Höhe. Das einzige, was im Sommer stören kann, ist der 'Smog', der von San Bernardino langsam das Tal hochkommt.

Der Cajon liegt rund 125 km von LA Downtown entfernt und kann über den Interstate 15 (LA-Las Vegas) bestens erreicht werden. Ausgangs San Bernardino verlässt man den I-15 und fährt auf dem Cajon Blvd. (Highway 66) parallel

zu den Tracks. Weiter oben muss man schnell auf den I-15 und gleich den nächsten Exit Highway 138 nehmen. Nun ist man mitten im Pass. Nach links kommt man zum Stein's Hill (Mormon Rocks) und nach rechts geht es zum Summit hinauf. Berühmte Punkte sind natürlich die Sullivan's Curve, Alray (wo die einzigen beiden Tunnels sind) und der Summit. Wer etwas Mut hat sucht sich seinen Weg über die versch. Dirt Roads und Service Roads. Es gibt selten Probleme mit der Railroad Police, solange man keine Gleise überquert oder den Weg versperrt. Für jeden Besucher vom Cajon empfehle ich den sehr detaillierten '**Cajon Pass Rail Map and Guide**' von Steel Rails West. Auf 25 Seiten (A4) erhalten Sie aktuelle



Infos mit ausgezeichneten Karten und Bildern. Es wird sogar beschrieben, zu welcher Tageszeit an welcher Stelle gutes Fotolicht herrscht. Wirklich ein Helfer für alle Fälle, sage sogar ich, obwohl ich schon 12 mal am Cajon war. Selbstverständlich halten wir am Bookstore Ihr Exemplar bereit. Ebenfalls am Bookstore erhalten Sie den **Hot Spot Guide No. 1 - Cajon Pass** von Steam Powered Video. Gute Informationen mit einer übersichtlichen Karte, allerdings nicht so genau wie von Steel Rails West.

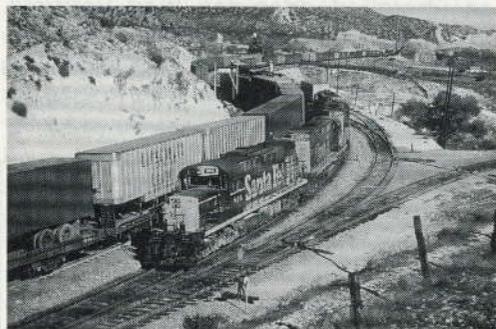


Flugaufnahme der Sullivan's Curve '85 by W. Meer

**Amtrak** führt nur zwei versch. Züge pro Tag und Richtung über den Pass. Der 'Desert Wind' kommt am Nachmittag in beiden Richtungen (ideal zum Fotografieren) mit den neusten Loks von GE, entweder DASH8-32BWH oder AMD-103 und Superliner Wagen. Der Desert Wind ist eigentlich ein Teilstück des CA-Zephyrs, der in Salt Lake City aufgeteilt wird. Hinzu kommt der 'Southwest Chief', Chicago-Albuquerque-Los Angeles, der allerdings entweder in den frühen Morgenstunden (es ist noch Nacht) oder in den späten Abendstunden nur bei grossen Verspätungen fotografiert werden kann.



Amtrak AMD-103 'Genesis' No. 820 mit dem 'Desert Wind' Westbound-Zug No. 35 auf der Brücke über den Cajon Creek bei 'Cajon' im Mai 1994 by Sam Pottinger of Steel Rails West.



Cajon Summit mit SF 'Alligator' ca. 1966 (col.wm)

### Was macht den Cajon so attraktiv?

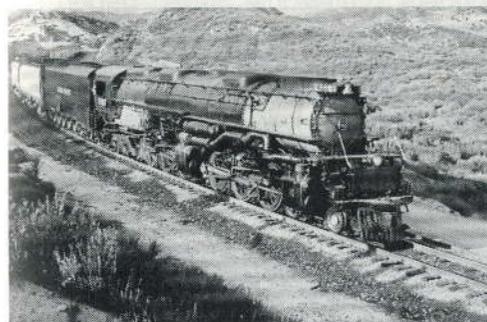
Santa Fe war die erste Bahngesellschaft, die durch Übernahme von kleinen Bahnen die Gleise über diesen Pass legten. Als Union Pacific gegen den Südwesten von SLC her kam, konnte sie mit Santa Fe ein 'Trackage Rights' Abkommen treffen, das heute immer noch Gültigkeit hat. So benutzt UP von Daggett bis San Bernardino die Gleise der SF. Als dann im Jahre 1967 Southern Pacific bei SF anklopfte, wurde SP mit der Begründung abgewiesen, die Kapazität zusammen mit UP reiche nicht aus. So baute SP kurzum ihr eigenes Trasseee zw. dem Colton Yard und Palmdale, was dann den Namen 'Palmdale Cutoff' ergab. Hinzu kamen ab 1971 die Personenzüge von Amtrak, wiederum auf den Gleisen von SF.

**Santa Fe** bietet mit den neusten Wide Cab Loks im 'Warbonnet' Look (rot/silber) die attraktivste Bemalung.

**Union Pacific** kommt ebenfalls mit High-tech Loks vor den endlosen Double Stack Container Zügen. UP war Erstbesteller von Wide Cabs bei EMD und GE.

**Southern Pacific** hat weniger Verkehr über den Cajon. Trotzdem kommt SP meistens mit 'Helpers', was für den Fan natürlich sehr reizvoll ist.

Vier Bahngesellschaften machen den **Cajon Pass** ganz klar zum 'Hot Spot' ersten Ranges.



UP Challenger No. 3985 mit Special Excursion Train anlässlich der UP Convention in Ontario auf dem 'North Track' in Richtung San Bernardino am 21. Mai 1994 by Sam Pottinger of Steel Rails West.

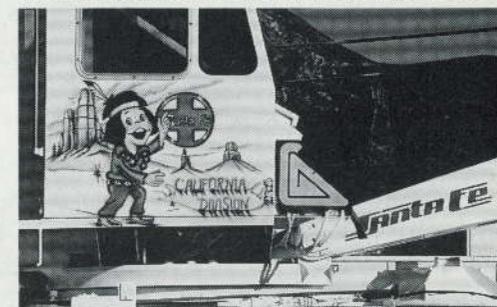
Doch die Züge enden nicht bereits beim Summit, sondern gehen Richtung Osten weiter nach Hesperia, Victorville und Barstow. Da trennt sich die Strecke in Richtung Needles und Mojave. Barstow beherbergt den grossen Classification Yard von SF. Leider müssen wir aus Platzgründen viele Infos und Fotos wieder ins Archiv zurücklegen, denn wir könnten spielend zig Seiten füllen.

Special thanks to my friend, Sam Pottinger of Steel Rails West. There is nothing more fascinating than Cajon - I love you!

Text und Karte by Werner Meer



Cajon Summit mit Kreuzung von SF 5/91 W. Meer



Airbrush Art von einem SF-Angestellten W. Meer



The End - Dino hält Ausschau nach Swiss RR Fans

## Railroads in California - Tehachapi Loop

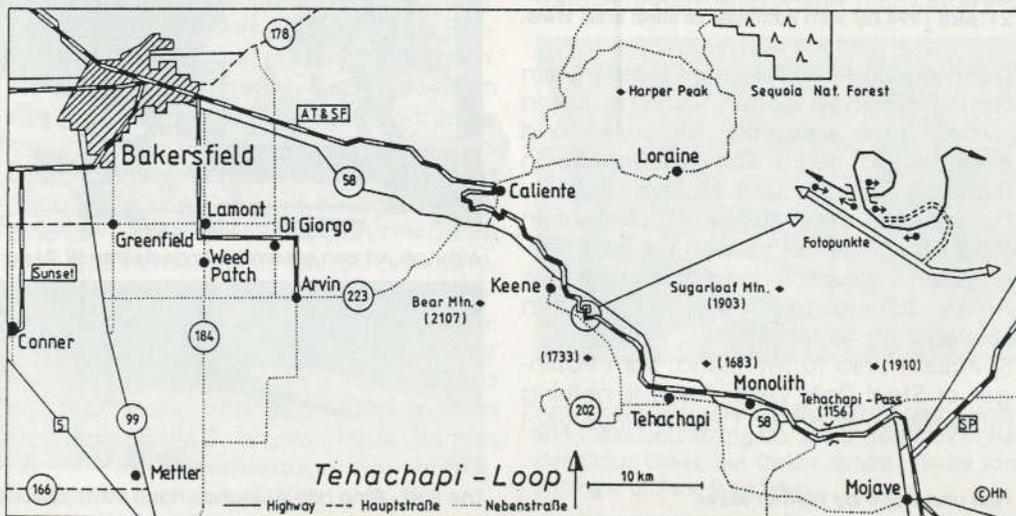
In Reichweite vom Cajon Pass liegt der Tehachapi Pass mit dem spektakulären Tehachapi Loop (eine offene Kehrschleife) auf der Southern Pacific Strecke zw. Mojave und Bakersfield (Fahrzeit Cajon-Loop ca. 3 Stunden).



SP SD45T-2 in der neuen 'Speed Lettering' Bemalung bei Marcel (Loop) 5/94 by Sam Pottinger

Übernachten kann man z. B. im Motel 6 in Mojave, denn für den Airplane-Freak gibt es im Mojave Airport viele interessante Flugobjekte zu sehen. Doch gehen wir wieder zu den Railroads zurück. Nicht nur der Loop selber, sondern viele

Karte mit freundlicher Genehmigung von Karl W. Koch, Röhr Verlag



## Railroads in California - Tehachapi Loop

Ausfahrt (Bealville Road) nehmen. Bei Bealville kreuzen Sie die Bahnlinie und können nach ein paar Aufnahmen nach Caliente hinunter fahren. Hier verläuft die 'Horseshoe Curve' der SP.

Auch hier empfehlen wir den sehr detaillierten Guide von Steel Rails West: **Tehachapi Rail Map & Guide**. Am Bookstore erhältlich. Da finden Sie auch das neueste Buch: **Tehachapi** by Steve Schmoltinger von Village Station Productions.

Southern Pacific nahm die Strecke über die Tehachapi Mountains 1876 in Betrieb. Bereits 1899 konnte Santa Fe mit SP einen Vertrag abschliessen, die Strecke zw. Mojave und Bakersfield mit Gleisrechten zu nutzen. Der Vertrag hat heute noch Gültigkeit. 1993 wurden die Gleise in den Tunnels abgesenkt und somit ist die Strecke durchgehend 'Double Stack Container'-gängig. So sehen wir heute modernste Loks von SP und SF und in Zukunft



SP Tank Train mit 'Mid Train Helpers' 5/87 W. Meer auch BN ? (Seite 94 beachten). Eine Spezialität der SP ist der Tank Train. Jeden Nachmittag kommen 5 Loks an der Spitze und 5 weitere als 'Mid Train Helpers' mit Volleistung den Pass hoch. Meistens ist er lang genug, um beim Loop über sich selber zu fahren. Ein Spektakel erster Klasse. Zwei Railroads bieten viel Action für den Railfan.

Text by Werner Meer / Flugaufnahme (col.w.m.)



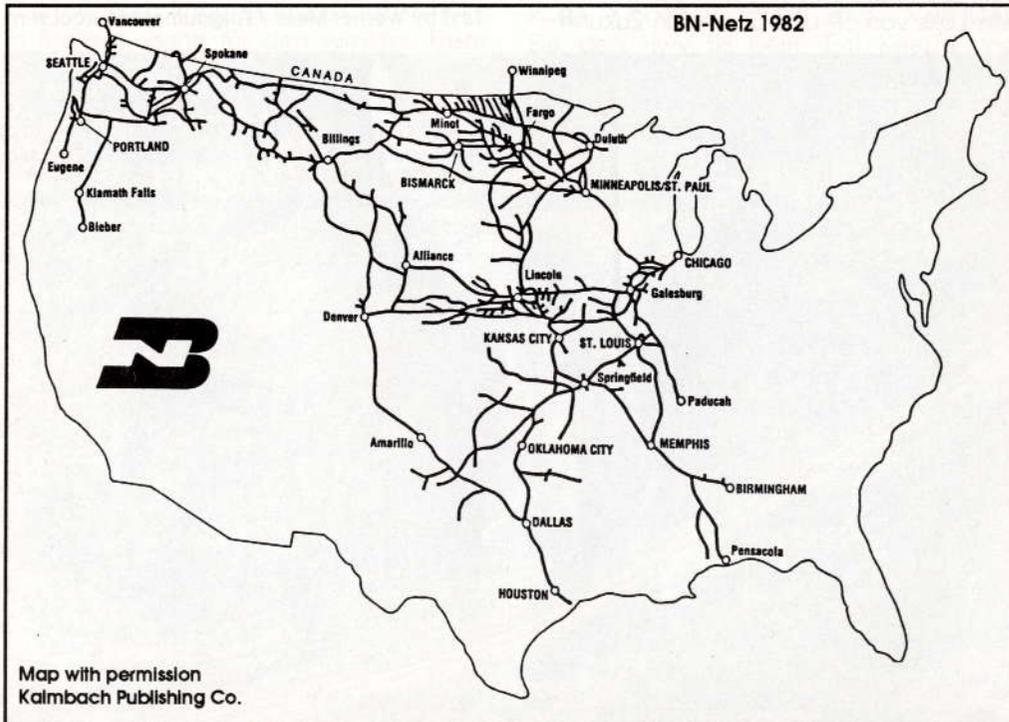
## Merger der Giganten - Burlington Northern

### The Burlington Northern Railroad

Im Jahre 1970, genau am 2. März 1970, ging mit der Gründung der Burlington Northern Railroad (BN) ein Stück amerikanische Eisenbahngeschichte zu Ende. An diesem Stichtag wurde die Fusion der Great Northern Railway (GN), der Northern Pacific Railway (NP), der Chicago, Burlington & Quincy Railroad (CB&Q) sowie der Spokane, Portland & Seattle (SP&S) Tatsache und Nordamerika hatte ein 'neues' Eisenbahnsystem mit einer Streckenlänge von 23'500 Meilen (37'600 km). Neben diesem gewaltigen Schienenstrang wurden mit einem Schlag 3300 Lokomotiven der unterschiedlichsten Hersteller sowie ein gewaltiger Wagenpark von über 108'000 Einheiten unter eine Führung gestellt.

Die Geschichte der an sich sehr jungen Bahngesellschaft geht auf das Jahr 1820 zurück, als im Raum Chicago eine Bahngesellschaft mit Namen 'Aurora Branch Line' den Betrieb aufnahm. 32 Jahre später wurde in der Nähe von Springfield ein weiteres Stück des späteren Giganten erbaut, nämlich die Linie der 'Atlantic & Pacific RR'. Dieser grosse Name verspricht aus der heutigen Sicht mehr als damals erreicht wurde. Die Strecke wurde in den Bürgerkriegswirren nicht weiter gebaut und wurde später durch die FRISCO, von der hier noch die Rede sein wird, übernommen.

Der eigentliche Start zum heutigen Schienennetz erfolgte 1862 mit dem Beginn des Baus der 'Minneapolis, St. Paul & Pacific', welche im Jahre 1889 durch die neu gegründete 'Great Northern Rail-



## Merger - Burlington Northern



way Company' übernommen wurde. Damit war ein Meilenstein gesetzt, denn der Eigentümer der GN, James J. Hill, hatte sich zum Ziele gesetzt, eine transkontinentale Eisenbahn von Chicago zum Pazifik zu bauen. Bereits ein Jahr später fand der Ingenieur John F. Stevens den bahntechnisch geeignetsten Übergang über die Rocky Mountains (Montana). Dieser Übergang am Marias Pass bildet noch heute die wichtigste Verbindung zw. Chicago und dem pazifischen Raum im System der BN. Die eigentliche, transkontinentale Verbindung wurde im Jahre 1893 mit dem 'Golden Spike' am Stevens Pass in der Cascade Range Tatsache. Eine erste Verbesserung dieser Verbindung wurde im Jahre 1900 erreicht, als am Stevens Pass ein Scheiteltunnel eröffnet wurde. Trotzdem blieb diese Strecke in den Wintermonaten problematisch; ein schweres Lawinenunglück und eine damit verbundene längere Unterbrechung der Linie veranlasste die Ingenieure, einen tiefer gelegenen Tunnel zu planen, welcher in Jahre 1929 eröffnet werden konnte.

Bereits Jahre zuvor, nämlich 1870, wurde in Duluth und in Portland, gemäss einem Beschluss der Regierung unter Abraham Lincoln, mit dem Bau der 'Northern Pacific Railway' begonnen. Vor Inbetriebnahme der GN-Linie über die Rockies wurde diese transkontinentale Verbin-

dung im Jahre 1883 fertiggestellt. Die Überquerung der Rockies wurde etwas südlicher gefunden mit den heute noch existierenden Pässen 'Bozeman' und 'Mullan'. Vor allem der Mullan Pass weist gegenüber der Verbindung über den Marias Pass eine etwas ruppigere Steigung auf, eine Tatsache, welche noch heute die BN veranlasst, schwere Züge hauptsächlich über den Marias Pass zu leiten. Das Ende der NP nahte schon bald nach der Eröffnung, interessanterweise genau im Jahre 1893, als die GN ihren 'Golden Spike' in der Cascade Range feierte. Es erstaunt nur halbwegs, dass der Eisenbahn-König James J. Hill auch Besitzer der NP wurde; sein Ziel, ein grosses Eisenbahnimperium sein Eigen zu nennen, rückte näher.

Im Jahre 1901 schien sein Traum endlich in Erfüllung zu gehen, konnte er doch mit seinen Gesellschaften GN und NP die Verbindung zw. Chicago und Denver, die 'Chicago, Burlington und Quincy RR' mit einer Beteiligung von 97,2 % der Aktien in sein Imperium einverleiben. Leider wurde diesem Vorhaben, das in weiten Teilen am 2. März 1970 die Stunde der BN ist, durch ein Antitrust-Gesetz der Regierung Theodor Roosevelt ein Riegel geschoben. Die Gesellschaften hatten weiterhin unter eigenem Namen und in eigener Regie zu agieren.



3 Gesellschaften vereint: SP&S, GN, CB&Q (cwm)

## Merger - Burlington Northern

Ein letztes Ereignis, welches durch James J. Hill ausgelöst wurde und das für den heutigen Betrieb der BN nicht unwichtig ist, war sein Entschluss, für seine GN einen Anschluss von Spokane nach Portland zu bauen. Dies tat er, indem er die 'Spokane, Portland & Seattle RR' gründete, welche im Jahre 1908 ihren Betrieb aufnehmen konnte. Dass diese Gesellschaft selbst die Stadt Seattle nie erreichte, sei hier nur am Rande erwähnt. Interessanterweise übernimmt auch im Jahre 1908 die CB&Q die 'Colorado & Southern RR' und die 'Fort Worth & Denver RR', welche die Staaten Colorado und Texas verbindet. Dieser Zusammenschluss wird sich für die BN 62 Jahre später als sehr wichtig erweisen, kann doch damit beinahe ein Monopol für die Kohlentransporte aus Wyoming zu den Elektrizitätswerken des Südens entstehen.

Um sich den Traum eines Anschlusses in den 'Golden State' California zu verwirklichen, liess James J. Hill einen Anschluss an die Oregon Trunk Line, welche Klamath Falls (KF) mit Wishram verband, von (KF) nach Bieber bauen. Diese Strecke wurde im Jahre 1911 eingeweiht und stellt heute noch eine Verbindung zur Union Pacific (früher Western Pacific) her.



WP, GN, CB&Q zusammen auf dem Keddie-Y

Während der Zeit der Vorgängergesellschaften der BN hatten auch die Personentransporte eine wichtige Bedeutung. Transkontinentalzüge von Chicago an die Pazifikküste trugen stolze Namen wie 'Empire Builder' der GN zu Ehren von James J. Hill, den 'Oriental Ltd.' von GN sowie den 'North Coast Ltd.' und den 'Mainstreeter' der Konkurrenzbahn NP.



The Original Zephyr ready for Departure (c.w.m.)

Weitere Züge, die jedem 'Eisenbahnfreak' zu höherem Puls verhelfen, waren die stromlinienförmigen Züge der CB&Q, genannt 'Zephyr', welche zu Glanzzeiten die Strecke Chicago-Denver in 12 Stunden und 12 Minuten durchrasten (Bild oben). Diese Leistung ist bis heute unerreicht, braucht doch der heutige Zug von AMTRAK für dieselbe Strecke beinahe 18 Stunden. Nicht zu vergessen ist der bekannte 'California Zephyr', der mit seinen polierten Chromstahlwagen Chicago mit San Francisco durch CB&Q, D&RGW und WP verbunden hatte.

Während genau eines Jahres ihrer kurzen Geschichte führte auch die BN einige Personenzüge, vor allem auf der Transkontinentalstrecke. Eine Bedeutung kam diesen Zügen jedoch, wie schon in den letzten Jahren der Vorgängergesellschaften, nicht mehr zu, hatte doch der rapide Aufschwung des Luftverkehrs den

## Merger - Burlington Northern

meisten Zügen den Dolchstoss verpasst. Mit Ausnahme weniger Personenwagen, die für spezielle Fahrten eingesetzt werden, ging der gesamte Bestand an Rollmaterial im Jahre 1971 an die Amtrak über, welche heute auf dem Schienennetz der BN nur noch wenige Züge betreibt, wobei der legendäre 'Empire Builder' immer noch die Verbindung Chicago-Seattle herstellt.

Nach dem 2. März 1970 gilt es nun für die neue Gesellschaft (BN) den Betrieb der einverleibten Vorgänger zu koordinieren, neue Loks werden bestellt, damit der alte Lokpark vereinheitlicht werden kann und der Unterhalt und Betrieb weniger kostspielig wird. Das neue Erscheinungsbild der grünen Loks (Dach und Fahrgestell sind schwarz) mit dem weissen Firmenlogo wird nun während einiger Jahre die Schienenstränge prägen. Erst in jüngster Zeit wird vom nunmehr bald 25-jährigen Farbschema abgewichen.



Die bedeutendsten Zweige der neuen Gesellschaft sind der transkontinentale Transport von in Trailern verladene Gütern in Konkurrenz zur Strasse. Erste Anfänge der Containertransporte von der Pazifikküste (Lieferungen aus dem asiatischen Raum) in den Osten sind zu beobachten. Im heutigen Betrieb der 90-er Jahre kommt nun diesen Transporten eine

zentrale Bedeutung für das Einkommen der Bahn zu. Wie vorgängig schon erwähnt, fällt auch den Kohlentransporten der schadstoffarmen Wyoming-Kohle, sowohl in den Süden als auch in den Osten, seit der Inbetriebnahme der neuen Strecke im Powder River Basin (1979) im westlichen Wyoming, eine zentrale Rolle zu. Auch für den Export bestimmte Weizentransporte aus dem mittleren Westen an die Pazifikküste stellen saisonal eine wichtige Einnahmequelle der BN dar.

Im Jahre 1980 wird in einer weiteren Fusion die FRISCO (St. Louis - San Francisco Railway) ins System der BN integriert. FRISCO, welche auf das Jahr 1853 zurückgeht, ergänzte das BN-Imperium im südöstlichen Teil mit den wichtigen Städten: St. Louis, Springfield, Kansas City, Birmingham und als Zugang zum Atlantik, Pensacola.

Im Jahre 1987 veräussert die BN einen Teil ihres Streckennetzes an die Montana Rail Link (MRL), eine Verbindung über die Rockies der ehemaligen NP-Mainline, von Billings nach Sandpoint mit den Pässen Bozeman und Mullans. Vorerst jedoch bleibt die Strecke von Helena nach Missoula im Besitz der BN, jedoch mit Gleisrechten für die MRL. Umgekehrt hat die BN die Befahrungsrechte auf dem gesamten Korridor der MRL, damit Übergangsverkehr aus der BN Rockies-Transversale über den Marias Pass hier durchgeleitet werden kann.



MRL Caboose vor BN Caboose 5/91 (W. Meer)

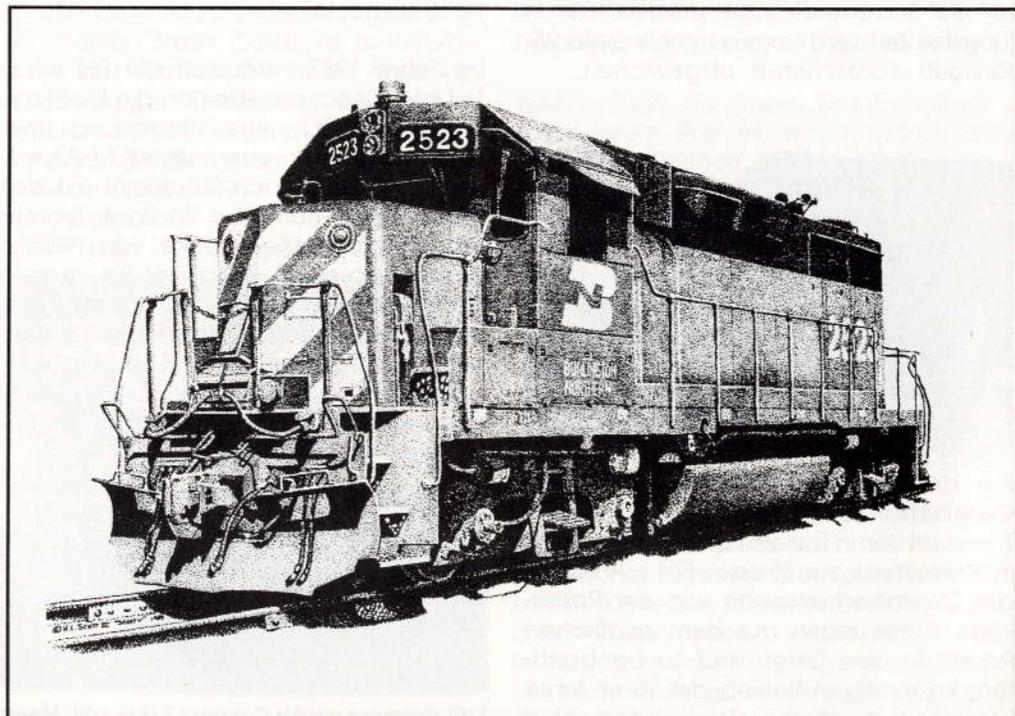
## Merger - Burlington Northern

Heute sind vielerorts Bestrebungen im Gange, alte Strecken oder Verbindungen wieder zu reaktivieren. 1993 wurden in Minnesota und South Dakota stillgelegte ex-Milwaukee-Linien von BN übernommen und wieder in Betrieb gesetzt. Es ist bekannt, dass Politiker im Staate Washington die alte NP-Mainline von Pasco über Yakima, Ellensburg nach Tacoma über den Stampede Pass wieder betreiben wollen. Ebenfalls im Staat WA plant Amtrak eine neue Schnellzugsverbindung von Portland über Tacoma, Seattle nach Vancouver, BC (Canada) in ihr Netz aufzunehmen.

Aus der Tatsache, dass heute das verwaltungstechnische und operative Zentrum (CTC-Center) in Fort Worth, TX beheimatet ist, lässt sich die Bedeutung des industriellen Südens ermesen.

Mit der Burlington Northern entstand aus den Visionen des James J. Hill ein im heutigen Eisenbahnverkehr der USA nicht mehr wegzudenkender Riese, welcher auch in den nächsten Jahren wichtige Transportaufgaben übernehmen kann, wobei weitere Fusionen nicht ausgeschlossen sind. Und dem ist tatsächlich so.

**Am 1. Juli 1994 verkündet die Nachrichtenagentur Reuters, dass am 30. Juni 94 die beiden US-Firmen Burlington Northern Inc. und Santa Fe Pacific Corp. zur grössten US-Bahngesellschaft fusionieren wollen.** BN, zur Zeit die No. 2 und SF die No. 7 in der Branche, würden dann vor UP mit Abstand die grösste US-Railroad mit 33'000 miles werden. Diese Transaktion muss aber noch von den US-Behörden (ICC) genehmigt werden, was durchaus 1 Jahr dauern kann. **The Merger goes on.**



## Merger - Burlington Northern

Am 10. Februar 1994 wurde in Fort Worth, TX die neueste BN-Hightech-Lok, die EMD SD70MAC vorgestellt. Zur Evaluation wurde in Zusammenarbeit mit BN, EMD und Siemens 3 SD60MAC mit der neuen AC-Elektrotechnik gebaut und getestet. Der Erfolg war derart gut, dass BN noch 1993 bei EMD eine Grossbestellung von 350 Stück SD70MAC plazierte. Das ist wertmässig die grösste Lokbestellung, die weltweit je gemacht wurde. Der Wirkungsgrad dieser mit Wechselstrom angetriebenen Traktionsmotoren ist gegenüber einer herkömmlichen Gleichstrom-Version über 30 % besser. Im Klartext heisst das: 30 % mehr Leistung. Somit können 3 'Big Macs' die Arbeit von 5 SD40-2 oder U-Boats übernehmen. Sie werden ab sofort die schweren Kohlezüge aus dem Powder River Basin übernehmen. Auffallend ist die neue Farbgebung: Dunkelgrün/beige mit roten Zierlinien (gleiche Farben wie der BN-Business Train). Was für eine Farbgebung wird wohl einmal die neue Bahngesellschaft 'Burlington Northern and Santa Fe Railway Co.' haben? Kommt nach dem 'Warbonnet' der 'Green-Bonnet'?



Wir danken dem Autoren-Team: Ruedi Beer, Willy Kaeslin, Paul Kolb, Theo Portmann. Im Guide ist leider nur eine gekürzte Version enthalten, die dank Balz Lehmann entstand. **Allerdings kann die detaillierte Story des BN-Mergers an der 8th CV im BN-Corner bei Paul Kolb bestellt werden.**

## See the power of the largest U.S. railroad



### Burlington Northern Diesel Locomotives: Three decades of BN power

Celebrate the locomotives that have pulled the Burlington Northern to the top of American railroading. Former BN employee Paul Schneider traces the history and development of the railroad's locomotive roster from 1970 to the present. He examines roster changes, why they were made, and how the changes affected the railroad. Insider anecdotes, a discussion of locomotive-related experiments and a look at BN's changing paint scheme with 187 color photos make this book a must have for BN fans. By Paul Schneider. 160 pgs., hardbound. #01053 .....\$54.95

To order, or for a FREE Greenberg catalog of American railroading books, call 414-796-8776.

Please have your credit card ready. Include \$10.00 postage outside U.S.

Payable in U.S. funds. Fax 414-796-0126. **Kalmbach Publishing Co.**, Dept. X0896, 21027 Crossroads Circle, P.O. Box 1612, Waukesha, WI 53187-1612

Dept. X0896

## Cabooses

**Caboose = Güterzugsbegleitwagen**

**Ein Stück Bahnromantik verschwindet**



**Bay Window Caboose der WP 1980 (col. w.m.)**

Seit es Güterzüge gab, hatte man einen Aufenthaltsort für den Bremser und den Zugführer benötigt, denn am Zugschluss gab es immer Arbeit für mind. zwei Personen - auf Nebenlinien auch heute noch. Zuerst brauchte der Conductor natürlich ein Büro für seine Wagen- und Frachtpapiere. Dann musste das Zugsende gesichert werden; Handweichen waren zu stellen, Wagen zu kuppeln, bei stecken gebliebenem Zug der nachfolgende gewarnt werden. Zu letzterem Zweck wurden im Caboose sogenannte 'Torpedoes' (Knallpetarden) mitgeführt. Der Caboose, bei einigen Bahnen auch 'Cabin Car' oder 'Way Car', in Kanada 'Van' genannt, war die Unterkunft der Crew während der Fahrt und dementsprechend mit Liege- und Kochgelegenheit versehen. In Boxen befanden sich Werkzeuge, Ersatzkupplungen, Bremschläuche

usw., denn Zugstrennungen waren an der Tagesordnung.

Es gab vielerlei Typen von Cabooses. Der erste wurde 1863 gebaut, als Güterwagen mit einer Aussichtskuppel. Der Name leitet sich vom holländischen 'Kabuis' ab, also Kombüse. Die ersten waren vollständig aus Holz hergestellt, dann kamen solche mit Stahl-Untergestellen, schliesslich waren es Ganzstahlwagen. Die höchste Anzahl von Cabooses gab es in den 20-er Jahren (ca. 25'000 Stück). Neben Aussichtskuppeln dienten oft auch Erkerfenster zur Überwachung des Zuges (z.B. zur Feststellung von Heissläufern).



**Wide Vision Caboose der Alaska RR (by P. Gloor)**

Da die Güterwagen-Drehgestelle zu hart gefedert waren, wurden meistens spezielle Caboose-Trucks mit Blattfedern konstruiert. Zweiachsige Cabooses waren äusserst selten. Eine besondere Bauart bildeten die 'Drivers' Cabooses - sie waren länger und boten Platz für die



## Cabooses



**Holzcaboose von D&RGW, Schmalspur, P. Gloor**

Begleitmannschaft von Viehtransporten. Auf einigen Bahnen fuhren bis in die 70-er Jahre auch zahlende Passagiere im Caboose von Güterzügen mit. Besondere Probleme boten die Holz-Cabooses beim Schiebedienst (Helper). Sie durften, um nicht zerquetscht zu werden, auf keinen Fall vor der Schiebelok laufen. Daher waren zeitraubende Rangiermanöver nötig, um den Caboose ganz am Schluss, also noch hinter dem Helper, einzureihen und ihn am Ende der Steigungsstrecke wieder umzustellen.

Moderne Cabooses verfügen über hohe Sitze mit Nackenstützen und Sicherheitsgurten. Wenn ein langer Güterzug angefährt, entsteht wegen des Spiels der Zentralkupplungen ein grosser sogenannter 'Slack'. Sobald der 'Slack' den Caboose erreicht, fährt dieser mit einem Ruck an. Dieser kann, wenn ein Lokführer einmal unvorsichtig anfährt, so stark sein, dass nicht Angeschnallte im Wagen umherfliegen.

Ein Funkgerät stellt die Verbindung zur Fernsteuerzentrale und zur Lokomotive her. Ohne den Funk ist heute ein normaler Zugbetrieb nicht mehr denkbar. Ausserdem ist ein Luftdruckmesser für die Bremsleitung vorhanden. Ein Notbrems-

ventil ist nötig, falls am Zugschluss ein Grund für eine Schnellbremsung auftreten sollte. Der Fachausdruck hierfür lautet 'to dump the air'. Bei langen Zügen sind solche Schnellbremsungen gefährlich, da sie ein Zerreißen zur Folge haben können.

Für den Komfort der Crew dienen ein Wasserkühler, ein Kühlschranks, eine Toilette, ein Waschbecken, ein Ölofen, ein Schreibtisch, ein Erste-Hilfe-Schrank, Flaggen, Lampen, Wagenheber, Ketten, Feuerlöscher usw.

Der Normalbürger erlebte den Caboose als Erlösung nach ewig scheinender, entnervender Warterei am Bahnübergang. Ein Güterwagen nach dem andern krochen langsam vorbei. Es schien, als ob sie alle gleich aussähen, auch wenn ihre Aufschriften oft bunt und abwechslungsreich waren. Doch den eiligen Autofahrer, dessen freie Fahrt durch die verhasste Bahnschranke oft im dümmsten Moment unterbrochen wurde, interessieren alle Anschriften der Bahngesellschaft nicht. Er sehnte sich ja nur nach dem jenen Wagen, der ihm das Ende des Wartens anzeigen würde - dem Caboose, dem Schlusswagen des Zuges. Sobald dieser vorbeigefahren war, hörte das Bimmeln der Warnglocke schlagartig auf, und der Puls Amerikas, der Strassenverkehr, durfte wieder weiterschlagen.



**Bild links: 5 versch. Caboose-Typen von 4 Bahngesellschaften in Las Vegas 7/81 (Foto W. Meer)**

**Wide Vision Caboose von BN mit abgedeckten Seitenfenstern in Denver 7/80 (Foto W. Meer)**

## Cabooses

Bis vor kurzem zweifelte niemand daran, das eine derart wichtige Sache, wie der Caboose es darstellte, nur sehr zögernd verschwinden werde. Doch in den 80-er Jahren haben nun die Bahnunternehmungen den Widerstand von Angestellten, Gewerkschaften und Verkehrsministern brechen und den Tod der Cabooses einleiten können.

Heute sind die Zeiten des Kochens auf dem Kanonenofen und jene des laterenschwingenden Bremsers auf der hintersten Plattform zumindest auf den Hauptlinien vorbei. Die Weichen werden fernbedient und rangiert wird fast nicht mehr.



FRED, der Caboose-Killer, 5/91 (Foto W. Meer)

Die Crew am Schluss ist ersetzt worden durch eine 'Box', die auf der hintersten Kupplung aufgesteckt und an die Bremsleitung angeschlossen wird. Sie heisst 'FRED' (Federal Rear-End Device) oder 'EOTD' (End Of Train Device). Ein Akku speist das Schlusslicht und die Luftdruck-Überwachungsanlage. Die Angaben über den Druck in der Bremsleitung werden über Funk dem Lokführer übermittelt. Der Führer kann ebenso an seinen Anzeige-

geräten ablesen, ob der letzte Wagen fährt oder noch stillsteht - dies ist, wie vorher schon erwähnt, wichtig für die 'Slack Control'. Ein ferngesteuertes Bremsventil im FRED kann bei langen Zügen eine gleichförmige Bremsung sicherstellen und so ein Auflaufen und daher mögliches Entgleisen von Wagen verhindern.



SF Caboose am Cajon 5/84 (Foto W. Meer)

Auch Heissläufer brauchen nicht mehr von der 'Rear End Crew' entdeckt zu werden; denn hierfür sind entlang der Strecke Wärmesensoren aufgestellt, welche ihre Alarme per Funk an die Lokführer weitergeben.

Heute kann jeder Bürger einen alten Caboose kaufen. Kostenpunkt ca. \$ 3500,- bis 8000,-, Transport und Aufstellen im eigenen Garten wohlverstanden nicht eingerechnet. Man kann heute Cabooses oft auch als Attraktion von Restaurants und Motels sehen.

Text by Peter Gloor



UP war für ihre Safety Slogans bekannt '84 W. Meer

# Mit Kuoni und Amtrak quer durch die USA



### STRECKE

### KUONI-SPEZIALTARIFE IN US \$

### BUCHUNG

New York-Washington	\$ 59 einfach/\$ 86 retour p.P.	Buchen Sie bei
New York-Boston	\$ 51 einfach/\$ 76 retour p.P.	Kuoni oder in
Boston-Washington	\$ 85 einfach/\$ 117 retour p.P.	jedem anderen
Boston-Philadelphia	\$ 59 einfach/\$ 91 retour p.P.	guten Reisbüro.
Philadelphia-Washington	\$ 32 einfach/\$ 46 retour p.P.	

... oder ein regionaler Pass oder gar ein Generalabonnement. Wir haben alles!



EINE WELT FÜR SICH.



## Narrow Gauge Corner

### Die Geschichte der 'galoppierenden Gänse' der Rio Grande Southern RR

The Galloping Goose (Goose = Gans, Geese = Gänse).



Goose No. 5 in der Nähe von Rico am 13.7.1946

Der Verkehr und damit die Einnahmen auf der RGS sanken ständig. Im Jahre 1931 wurde der vorläufige Tiefststand von \$ 127'000.- Umsatz erreicht. Nur einige Jahre vorher erzielte die Bahn bis zu \$ 847'000.- Umsatz pro Jahr.

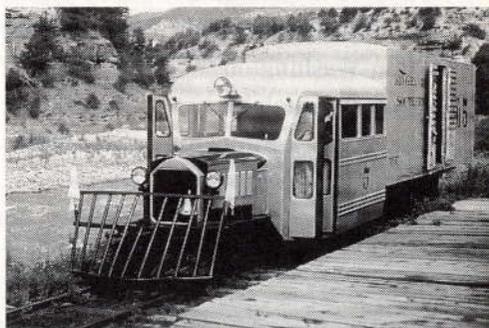
Es wurde Victor A. Miller klar, dass drastische Sparmassnahmen ergriffen werden mussten, um die Unkosten zu senken, sollte die Eisenbahnlinie überleben können. Dies führte zur Entwicklung eines Motorwagens, welcher Passagiere, Fracht, Express- und Postsendungen im Einmannbetrieb befördern konnte.

Später wurden die speziell entwickelten Motorwagen unter dem Namen 'Galloping Goose' bekannt, eine wunderbare Kombination von Pierce.Arrow-Autoteilen und Erfindergeist des Chefmechanikers, welche die RGS Railroad für die nächsten 20 Jahre retten sollte.

Wagen No. 1 besass hinten ein Paar Holzspeichenräder und vorn ein zweiachsiges Drehgestell. Der Wagen konnte 2 Passagiere im Führerstand befördern und besass hinten eine Ladefläche für Postsendungen. Die Verantwortlichen des Postbüros in Omaha beklagten sich über

die offene Ladevorrichtung und die Möglichkeit, dass Post verloren oder gestohlen werden konnte. Im August 1931 wurde der Wagen dann geschlossen und mit einem Blechdach versehen. Eine Sitzbank im Laderaum erlaubte die Passagierzahl auf 7 Personen zu erhöhen. Die Nummer 1 war eher ein Gänschen als eine Gans, wie Stanley Rhine bemerkte; aber es war eine Geldsparmaschine!

Nummer 2 war am 12. August 1931 fertiggestellt und wie ihre Schwester aus einem Buick 'Master Six' 4-türigen Sedan konstruiert, allerdings mit einem breiteren Chassis und einem 16-Fuss Post- und Expressabteil mit zwei breiten Türen auf jeder Seite. Zur Zufriedenheit des allgegenwärtigen und immer sich beklagenden Postinspektors konnten die Türen abgeschlossen werden. Die No. 2 fuhr auf zwei Fahrgestellen und fasste 10'300 Pfund, fast das doppelte Ladevolumen von No. 1. Jedoch stellte sich bald heraus, dass die No. 2 ein Benzinfresser war und nicht weniger als 32 Gallonen auf ihrer Rundreise von Ridgway nach Telluride verbrauchte. Das Benzin war teuer, notierte W.D. Lee, der Preis betrug \$-19 pro Gallone (3,8 l).

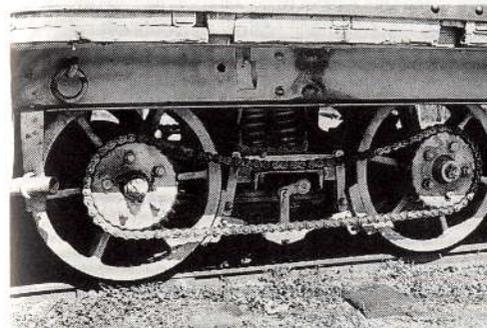


Goose No. 5 beim Placerville Depot am 13.7.1946

Die No. 2 hatte bequem Platz für 4 Passagiere und einige mehr konnten im Ex-

## Narrow Gauge Corner - Goose

press-Abteil oder bei schönem Wetter auf dem Dach mitfahren. Die No. 2 war die erste wirkliche 'Galloping Goose'.



Detail mit Kettenantrieb, Colo RR Museum 1988

Der Ursprung des Namens 'Galloping Goose' ist in einer Benzinwolke und in der Vergangenheit verschwunden...! Einige glauben, dass das Quitschen der Hupe dem Schrei und der wacklige Gang auf dem unebenen Trasse einer Gans im Galopp glichen. All jenen, die eine Galloping Goose in Aktion gesehen haben, ist es ganz klar, dass der Name, gleich welchen Ursprungs, in jeder Beziehung zutreffend ist. Offiziell nannte die RGS diese Gänse 'Motors' und später 'Buses'. Es gab keine Pläne der Goose, sie wurden jeweils stückweise zusammengesetzt. Seit dem Bau der No. 1 waren nur 6 Monate vergangen und schon nahm die No. 3 den regulären Betrieb auf. Goose No. 3 war viel breiter als die anderen, wog 14'800 Pfund und rollte auf 3 Drehgestellen. Die Zahl der Passagiere erhöhte sich auf 10 und der weiterentwickelte 'Pierce-Arrow 33 Motor' besass 39 PS, also weit mehr als die 28 PS der Buick-Motoren der zwei ersten Wagen.. Die Geese bewegten sich immer am Rande des Gesetzes. Einmal fand man heraus, dass eine Goose 'Bootleg Whisky' d. h. illegal hergestellten Schnaps transportierte. Forest White feuerte den Vertreter von

Telluride, als sich herausstellte, dass dieser für die Ladung von 'Bootleg' Gebräu verantwortlich war, welches in den Minen hergestellt und mit gefälschten Frachtscheinen transportiert worden war. Zu dieser Zeit wurden auch die Kupferleitungen der Rotary No. 2 durch Schnapsbrenner gestohlen, welche die Kupferrohre verwendeten, um einen Destillierkolben herzustellen!

Jack Odenbaugh brachte Goose No. 4 und No. 5 in den Jahren 1932 und 1933 heraus. 1934 war die Arbeits-Goose No. 6 gebaut und ersetzte in Zukunft Work-

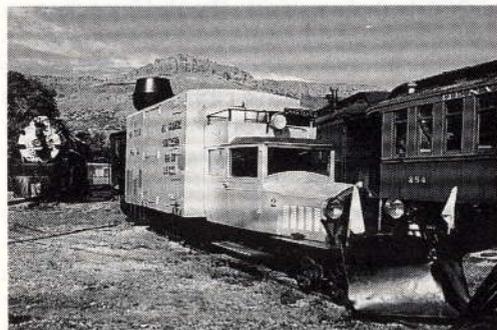


Work Goose No. 6 im Siding bei Ophier 17.7.1951

Inspektoren des US-Post Office Dept. und der Interstate Commerce Commission (ICC) nahmen diese Blechgänse immer ab. Die Post verlangte eine Heizung im Postabteil. Diese Forderung wurde durch die Installation eines bauchigen Ofens erfüllt. Nun kam es aber vor, dass immer wieder Postsäcke verbrannten, welche zu nahe beim Ofen deponiert wurden. Dieses Problem löste man, indem das Dach überhöht wurde. Die ICC verlangte auch Druckluftbremsen. Im Juni 1933 verlangte ein Inspektor, dass die Geese mit modernen Bremsen ausgerüstet werden. So kam es, dass die Chauffeure eine beladene Goose zum Stoppen bringen mussten, indem gleichzeitig ein Fuss-

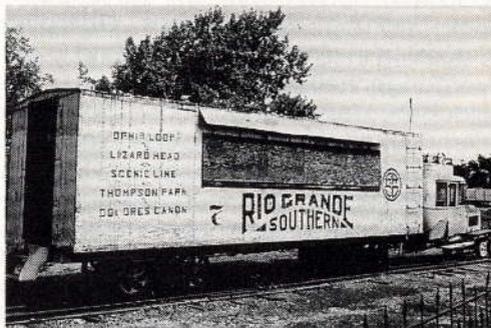
## Narrow Gauge Corner - Goose

pedal für das vordere Drehgestell und unter Verrenkung des Körpers eine Handbremse für die hintere Achse betätigt werden musste, was wirklich keine leichte Aufgabe auf einem vereisten 4 % Gefälle war. Bei einem Strassenübergang musste zusätzlich noch der 'Gänseschrei' (Hupe) und die Glocke betätigt werden. Der Führer einer Galloping Goose hatte alle Hände voll zu tun. Um den ICC-Anforderungen zu entsprechen, schaute sich Superintendent White nach einem billigen, leichten, tauglichen Luftbremssystem um. Westinghouse Co. offerierte zu einem Preis von \$ 400.- per Einheit. Dieser Plan wurde aber anscheinend als zu teuer fallen gelassen. Als nächstes fand der Inspektor, dass bei Bahnübergängen die Pfeife und die Glocke zu wenig effizient warnen würden. Dann erhielt man eine Sirene für eine unverbindliche Probezeit von 90 Tagen. Beim nächsten Besuch des Inspektors fuhr die Goose lärmend, wie ein Feuerwehrauto in Ridgeway ein und der Inspektor war zufrieden. Niemand hatte Freude am Lärm und als die Gratisprobezeit vorbei war, wurde die Sirene zurückgesandt und die Geese schrien fortan wieder wie Gänse, so wie Gott das gewollt hätte ...!



Goose No. 2 ausgestellt im Colorado Railroad Museum in Golden, CO. 1988

Mit der Inbetriebnahme von Goose No. 5 im Jahre 1933 gehörte der fahrplanmässige Dampflokbetrieb auf der RGS der Vergangenheit an. Die Galloping Geese ersetzen alle regulären Personenzüge. Bei starkem Schneefall fuhr eine leichte Dampflok mit Caboose vor der Goose her und räumte das Gleis vom Schnee und Eis. Im Winter wurden die Geese zusätzlich mit stählernen Schneepflügen versehen. Es wurde offensichtlich, dass eine weitere Goose notwendig wurde, um den Fahrplan bei Ausfällen und Extraeinsätzen sicherstellen zu können. Goose No. 7 wurde im Oktober 1936 fertig. Als 3-achsige Standardaus-



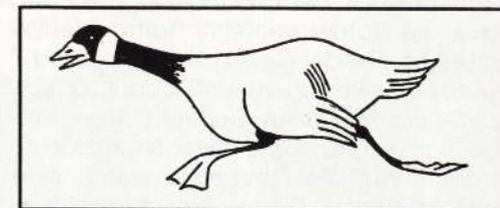
Goose No. 7, Colo RR Museum 1988

gabe wurde ihr ein Pierce-Arrow-Gehäuse verpasst. Zudem war die No. 7 aluminiumfarben. Die anderen Geese waren dunkelgrün oder schwarz gestrichen. Von der Alu-Farbe erwartete man eine längere Lebensdauer. Der neue Wagen enthielt sogar einen Kühlraum, sodass in der warmen Jahreszeit auch Fleisch und Gemüse transportiert werden konnte. Trotz der Luftbremsen waren die Geese berüchtigt für ihr 'Davonrennen'. Robert W. Richardson erzählt, wie einmal auf dem Ridgeway-bound die Achswelle der Goose No. 3 brach, als diese aus dem Snowshed (Schneeverbauung) auf dem Lizard Head Pass herausfuhr. Die defekte

## Narrow Gauge Corner - Goose

Achswelle zerstörte die Bremsleitung und die immer schneller fahrende Goose konnte nicht mehr mittels Handbremse zum Stoppen gebracht werden. Die Gans schien es beim 3 % Gefälle Richtung Trout Lake derart eilig zu haben, dass sie davon fliegen wollte! Endlich, als der Wagen auf einem flacheren Teilstück in der Nähe des Wassertanks beim Trout Lake ein wenig Geschwindigkeit einbüsste, konnten die Passagiere inkl. eines Kleinkindes sowie des Fahrers auf einen Schneehaufen abspringen. Der Chauffeur rannte zu einem an der Linie befindlichen Telefon und rief Mrs. Vera Belisle, die Betriebsbeamtin von Ophir an, um sie zu warnen, dass eine wildgewordene Gans auf ihren Weiler zuraste. Mrs. Belisle sah die Goose in hohem Tempo die Starkstromleitung niederreißen, über den Bahnübergang und auf die Brücke des Ophir Loops zurasen. Sie rief Vance Junction an, um dort vor der führerlosen Goose zu warnen. Die Streckenwarter von Vance Junction liefen ruhigen Schrittes ein Stück weit hinauf und legten zwei Abschlepp-

ketten über die Schienen. Dann traten sie zurück, als die führerlose Goose von Ames herunter kam. Das Fahrzeug fuhr kreischend auf die erste Kette auf, ohne aber zu entgleisen oder anzuhalten. Bei der zweiten Kette blockierten dann allerdings die Räder und die Goose kam zu einem geräuschvollen Stillstand. Es ist ein Wunder, dass die davonrennende Goose beim Verbiegen der Hochspannungsleitung nicht gleich mit den Vögeln in die Luft flog und einige 1000 Fuss weiter unten auf den Felsen zerschellte.



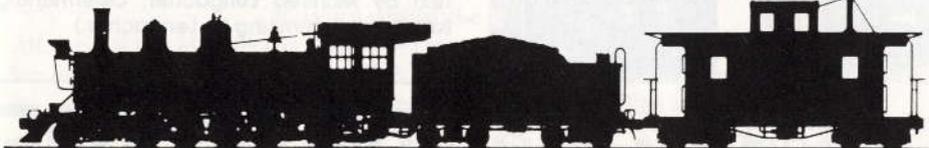
Schluss Seite 106

# rittech sa

**The Colorado  
Narrow Gauge Specialist  
in Europe**

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

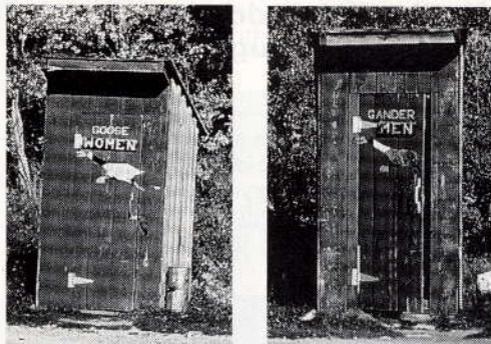
Brass engines, kits and accessories in O, On3, Sn3, H0 and H0n3. Fast and reliable mail order service. Large inventory. We speak your language: English, Deutsch, Français, Italiano.



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

## Narrow Gauge Corner - Goose

Nach dem 18. Dezember 1949 brachte ein Lastwagen der Eisenbahngesellschaft die Post und das Ausbleiben von regulären Zugverbindungen zog den Zorn des Postbüros und der lokalen Einwohner auf sich. Die Postverantwortlichen drohten Receiver Fuller, dass der Vertrag gekündigt und Schadenersatz verlangt werde. So kam es, dass die RGS am 1. April 1950 den Transportauftrag der Post verlor. Bundesrichter Knous gab die formelle Bewilligung zur Einstellung des regulären Betriebs per 12. Mai 50. Während der Frühlingsmonate bereitete sich die RGS auf Touristenbetrieb vor, da sie ja den Posttransport, die meisten Frachtkunden und die Rotary verloren hatte. Die Express-Abteile der Goose No. 3, 4, 5 und 7 wurden für Passagiere umgebaut. Es wurden Sitze aus alten Denver-Bussen, lange Bänke und sogar eine SnackBar installiert. Auf die Fahrzeuge wurde eine galoppierende Gans gemalt und entlang der wichtigsten Autostrassen errichtete man Werbeschilder, welche die Vorteile einer malerischen Bahnfahrt anpriesen. Eine Goose konnte nun 32 Sitzplätze bieten.



Beim Trout Lake wurden im Sommer 1950 für Frauen und Männer getrennte Toilettenhäuschen errichtet. Man strich sie boxcar red an und beschriftete sie mit 'Goose' (Gans) und 'Gander' (Gänserich).

Die RGS und ihre Männer gaben trotz des Betriebsverlustes nicht auf. Das Geschäft zog während der Sommermonate leicht an und die Rico Mine öffnete wieder mit 3 Schichten. Conductor Jimmy Cooper, bekannt für sein schnelles Fahren mit der Goose, beklagte sich, dass sein Finger vom Zeigen auf die versch. Sehenswürdigkeiten der San Juan Linie ganz verbraucht werde. . . ! Touristen und RR-Fans kamen, um die Höhepunkte wie Ophir Loop, Trout Lake und Lizard Head zu bewundern. Im Herbst mussten die Goose-Ausflüge gekürzt werden, weil die Mannschaft für den Transport des Viehs gebraucht wurde.

Der Galloping Goose Betrieb wurde 1951 wiederum angeboten. Vom 1. Juni bis zum 1. Oktober verkehrte an Wochenenden eine Goose von Ridgway zum Lizard Head, während eine andere von Durango nach Dolores fuhr. Der letztere Streckenbetrieb wurde allerdings an Sonntagen auf die aussichtsreichere Fahrt von Dolores zum Lizard Head verlegt. In diesem Sommer reisten mehr als 2000 Personen mit den Geese, mehr als das doppelte des letzten Jahres, aber nicht genug, um die Eisenbahn zu erhalten. Die quiet-schende Gans liess die RGS jahrelang den Betrieb erhalten, indem sie die Bedürfnisse der Bahnbenützer deckte und einen warmen Flecken in den Herzen derjenigen zurückliess, denen es vergönnt war, ihr watschelndes Erscheinen mit eigenen Augen gesehen zu haben.

Text by Manfred Lengacher, Ostermündigen, (alle Fotos Sammlung M. Lengacher.)

# RIO GRANDE SOUTHERN

## Narrow Gauge Corner - Infos

An der 8th CV sehen Sie im Narrow Gauge Corner Modelle in HOn3, Sn3, On3 und G von D&RGW, C&S, RGS inkl. Goose und Private Roads. Wir haben Aussteller mit Dioramen und Modellen aus Frankreich (Sn3 und On3), Belgien (G), Holland (HOn3), und der Schweiz (HOn3 und On3). Beachten Sie die Beschreibungen der Dioramen und Anlagen auf den Seiten 35, 38, 40, 41, und 64-67.

HOn3 Modell Caboose No. 540 by Peter Gloor



Goose No. 4 mit Touristen auf der Bilk Trestle in der Nähe von Vance Junction am 1. Sept. 1951



## 0 Gauge - King Size !

Wir importieren US Modelle und Zubehör, vor allem in Spur 0. Wir informieren Sie über die Programme der Hersteller, und zwar möglichst früh. Wir sind auf die Beschaffung bestellter Modelle und Artikel spezialisiert, angesichts des riesigen Angebots verzichten wir weitgehend auf Lagerhaltung

Ein weiterer Schwerpunkt sind amerikanische Schmalspurbahnen, mit deren Herstellern wir seit 20 Jahren persönliche Beziehungen pflegen

Alle Artikel und Modelle von Walthers - Precision Scale Co. - Overland Models - Sunset - Key - San Juan Car Co. - Grandt Lines - C.H.B. - Flying Zoo - und vielen anderen. Wir beschaffen auch alle Bücher, Abonnemente für „Gazette“ ua. Bitte anfragen !

# MIXED TRAINS

H.R. Bänziger, Schwingerstr. 12, Box 33, 8042 Zürich, Tel 01/362'01'69, Fax 01/251'41'92

**Inserenten**

American Airlines	58	Loki (Fachpresse Goldach)	6
Aero-pro, Hansa, H. Kuhn, Zürich	14	Marfel AG, St. Gallen (CA-Wine)	77
Bänninger AG, Winterthur (KATO)	2	MDC Roundhouse, Carson City, USA	34
Caboose Hobbies, Denver, USA	12	Meier L., Bachenbülach	29
E&C Shops, Roseburg, USA	3	Miami Trains, Miami, USA	32
Engine Yard, Adliswil	35	Micro-Trains Line Co., Talent, USA	24
Fair Travel, Egg	81	Mixed Trains, Zürich	107
Feather Products, Zürich	20, 36, 38	Mövenpick, Jolie Ville, Adliswil	109
Garage Kolb, US-Cars, Langnau	45	NtraIn, Schaffhausen	26
Garage Lubrag, Ford, Adliswil	28	Old Pullman Modellbahnen AG Stäfa	22
Garage Rotacher, Chrysler, O'rieden	58	Overland Models Inc. Muncie, USA	0
Garage Tip-Top Autowerk AG, Zürich	44	Rittech SA, Confignon	105
Hotelplan, Zürich	81	Steam Powered Video, GB	10
Kadee Quality Prod., White City, USA	13	TexNrails, Miami, USA	26
Kalmbach Publishing, Waukesha, USA	97	Trainmaster by W. Meer, Kilchberg	8
Kuoni, Zürich (Amtrak)	101	Zürcher Kantonalbank, Adliswil	4/5

**Sponsoren**

Embassy of the United States of America, Bern	- - - - -	US-Flag, Badges
Papeterie Office & Art Company, Adliswil, Hr. Glaser	- - - - -	Truck for Transportation
Trachslers AG, Hinwil, Hr. Trachslers	- - - - -	Kabel
MECH, Samstagern und ARRCs, Zürich	- - - - -	Vitrinen



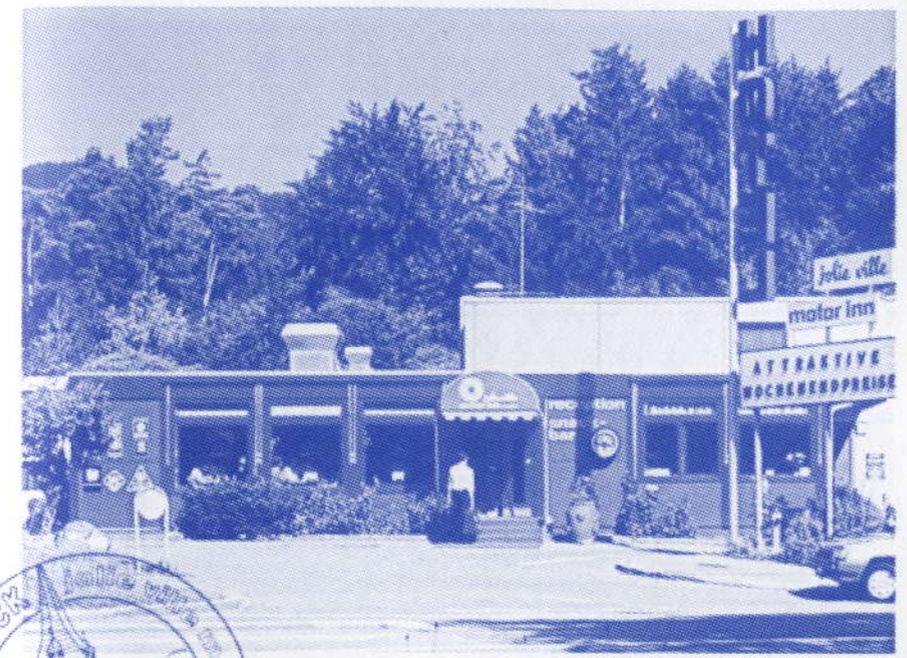
RR-Fans Kleber Fr. 2.--

**Realisierung des Convention Guides**

Konzeption und Gestaltung inkl. Satz	- - - - -	Werner Meer, Kilchberg
Titelblatt, RR-Fans Signet, Pin, Cap	- - - - -	Max Peter, Grafiker, Zürich
Railroadfans Kleber	- - - - -	Armin Abbühl, Dietikon
8th Convention Pin	- - - - -	Jürg Lütscher, Wallisellen
Convention Award	- - - - -	Ruedi Schai Jun., Bernhardzell
Text und Fotos (wo nichts anderes erwähnt)	- - - - -	Werner Meer, Kilchberg
Aquisition Inserate	- - - - -	Werner Meer, Kilchberg
Druck und Lithos	- - - - -	B. Eggenschwiler, Dietschi AG, 4437 Waldenburg

Herzlichen Dank allen Beteiligten für den enormen Einsatz und die spontane Mithilfe. Ohne Ihren Goodwill könnten wir diese 8th Convention nicht durchführen.

**Stellen Sie die Weichen für einen geruhsamen Schlaf.**



In unmittelbarer Nähe der „8th Convention for American Railroadfans“, keine 20 Minuten zu Fuss von der Ausstellung, finden Sie unser kleines Hotel. Direkt am Waldrand sorgen wir für einen angenehmen Aufenthalt. Gönnen Sie sich die wohlverdiente Ruhe nach einem hektischen Eisenbahntag.

„Toll-Free“-Numbers ~ Mövenpick Reservationsservice Gebührenfrei  
 Schweiz Tel. 155-07-17 ~ Deutschland Tel. 0130-85-22-17 ~ Italien Tel. 1678-76169 ~ Frankreich Tel. 05-90 87 17 ~ Grossbritannien Tel. 0800-89 83 17 ~ Niederlande Tel. 06-022 07 17 ~ Belgien Tel. 078-11 87 39 ~ Dänemark Tel. 800-1 06 17 ~ Schweden Tel. 020-79 30 17 ~ USA Tel. 1-800-34-Hotel (1-800-344-68 35) ~ Übrige Länder Utell international ~ Airline access code MK

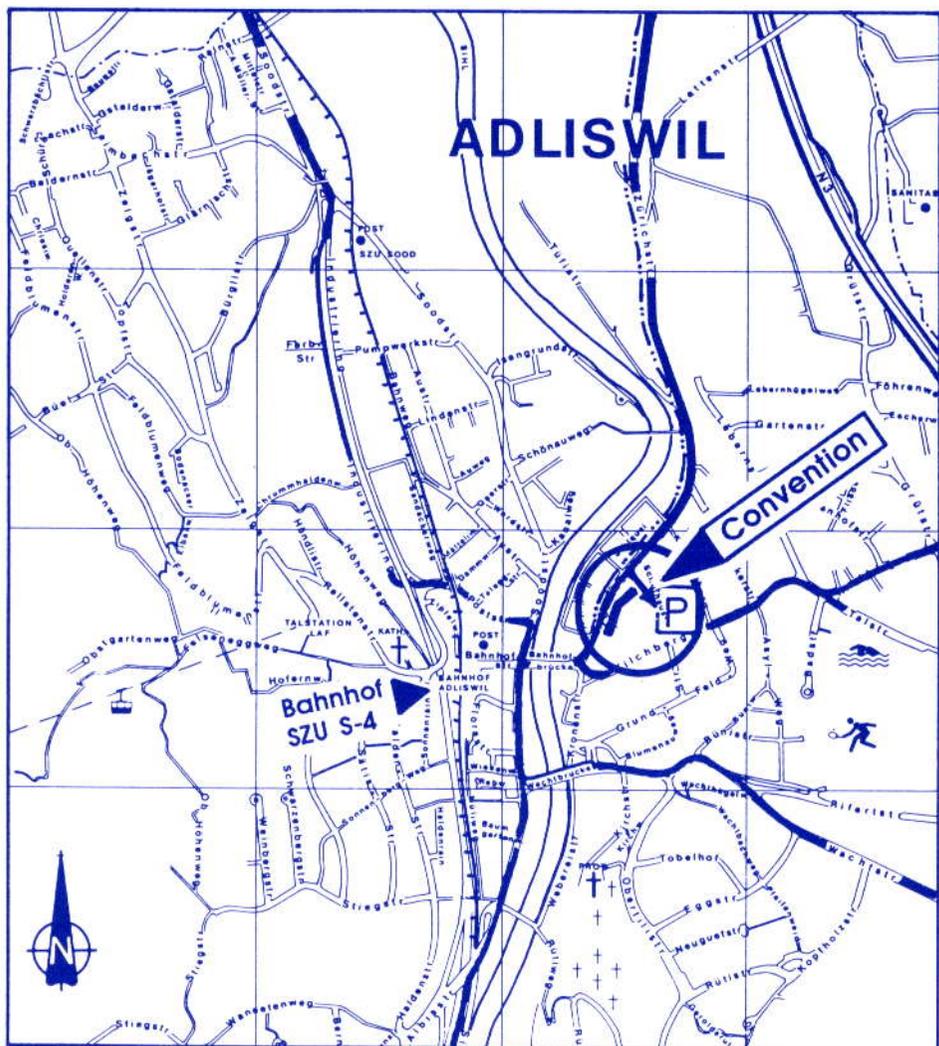
# Wie erreiche ich diese Convention in Adliswil

Die diesjährige Convention findet im Zentrum von Adliswil bei Zürich im Schulhaus Kronenwiese statt. Adliswil liegt vor den Toren Zürichs und ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Ab Zürich HB mit S-Bahn SZU-Linie S-4 im Halbstunden-Takt. Ab Bahnhof Adliswil knapp 5 Gehminuten (Bitte Hinweistafeln mit unserem Signet beachten).

Ab Tramendstation Wollishofen (Tram-Linie 7) mit VBZ-Bus-Linie 184 bis Haltestelle Krone (nur 1 Minute). Anreise mit dem Auto: Autobahn N-3 aus allen Richtungen Ausfahrt (Exit) Zürich-Wollishofen benützen und in Richtung Adliswil fahren (ca. 1,4 km). Die Zufahrten zum grossen Parkplatz des Schulhauses sind beschildert. Eingang direkt vom P.

Zürich SZU S-4

VBZ 184 Zürich-Wollishofen (N-3)



Chur  
(N-3)

Kilch-  
berg

Thalwil