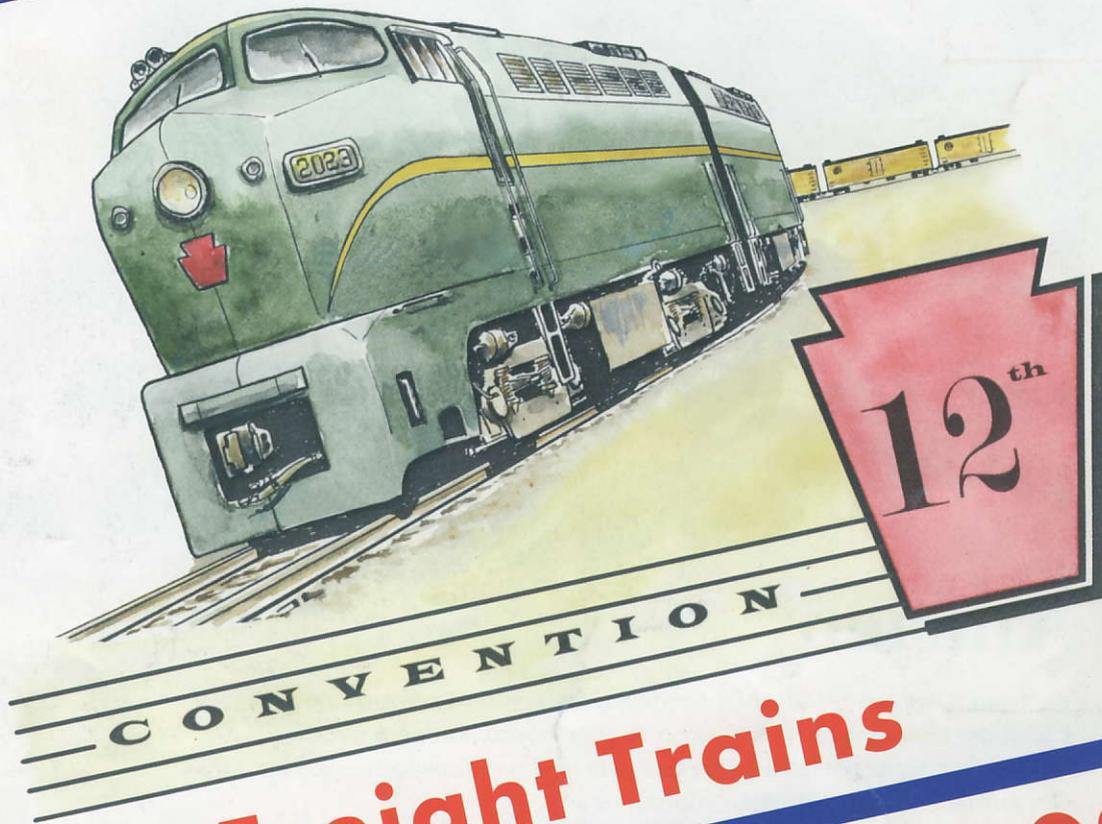




AMERICAN RAILROADFANS IN SWITZERLAND



CONVENTION

Freight Trains

12./13. Oktober 2002
in Adliswil bei Zürich
Schulhaus Kronenwiese



FAULHABER



Der Antrieb

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

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

kommt von FAULHABER



FAULHABER GROUP
We create motion

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

Big Railroad Technology

. . . drives today's big railroads. No other piece of railroad equipment exemplifies this better than the modern diesel locomotive. Locomotive manufacturers have capitalized on this by offering features such as AC traction motors, satellite data radios, and units with up to a 6,000 horsepower rating. General Electric, the leader in modern motive power development, is committed to the use of these technologies, making modern locomotive offerings more powerful, efficient and productive for today's railroads.

OMI is excited to be offering examples of these modern locomotives in HO scale. Each is meticulously handcrafted by Ajin Precision of Korea. All of OMI's models are held to the highest standards of accuracy, in both dimension and decoration.



CIT "AC4400CW"

with Satellite Data Radio Antenna. Factory painted Blue with White Barricade Stripes

OMI #6587.1

HO
Scale

These and many other fine models are available through your friendly Overland Models dealer. To locate a dealer near you visit us on the web at www.overlandmodels.com.



Also available in this series [not pictured]:
NS "C40-9W" OMI #6584.2
CSX "CW44AC" OMI #6585.1
BC Rail "C44-9W" OMI #6588.1

CSX "CW60AC"

"Diversity In Motion" scheme, factory painted Gray/Blue/Yellow

OMI #6586.1

OVERLAND MODELS, INC.

Email: info@overlandmodels.com • Website: www.overlandmodels.com • 3808 W. Kilgore Avenue • Muncie, IN 47304-4896 U.S.A.

Micro-Trains® EMD FT Locomotive A&B Set

Micro-Trains® announces the coming release of its first-ever N Scale Locomotives

They will be packaged as A-B Unit Sets in a presentation box, and will lash together using either couplers or draw bars – depending on the prototype.

Each highly detailed model will feature:

- Prototypically accurate, road specific: grab irons, dynamic brake vents, headlight, and porthole number/detail.
- Crisp, accurate paint schemes
- Prototype lengths between truck centers on both A and B units
- Close coupling
- Reliable 5-pole motor with flywheel
- Installed Micro-Trains® Magne-Matic® Couplers
- Etched metal side grill detail
- DCC ready

Scheduled for October 2002:

ATSF

Blue and Yellow
#992 00 010... \$TBA

New York Central

Black and White
#992 00 020... \$TBA

Scheduled for November 2002:

Cotton Belt

"Black Widow"
#992 00 030... \$TBA

Reading

Green and Duluxe Gold
#992 00 040... \$TBA

MICRO-TRAINS®
LINE

Pre-order now at an Authorized Micro-Trains® Line Dealer

Available through your local authorized Micro-Trains® dealer

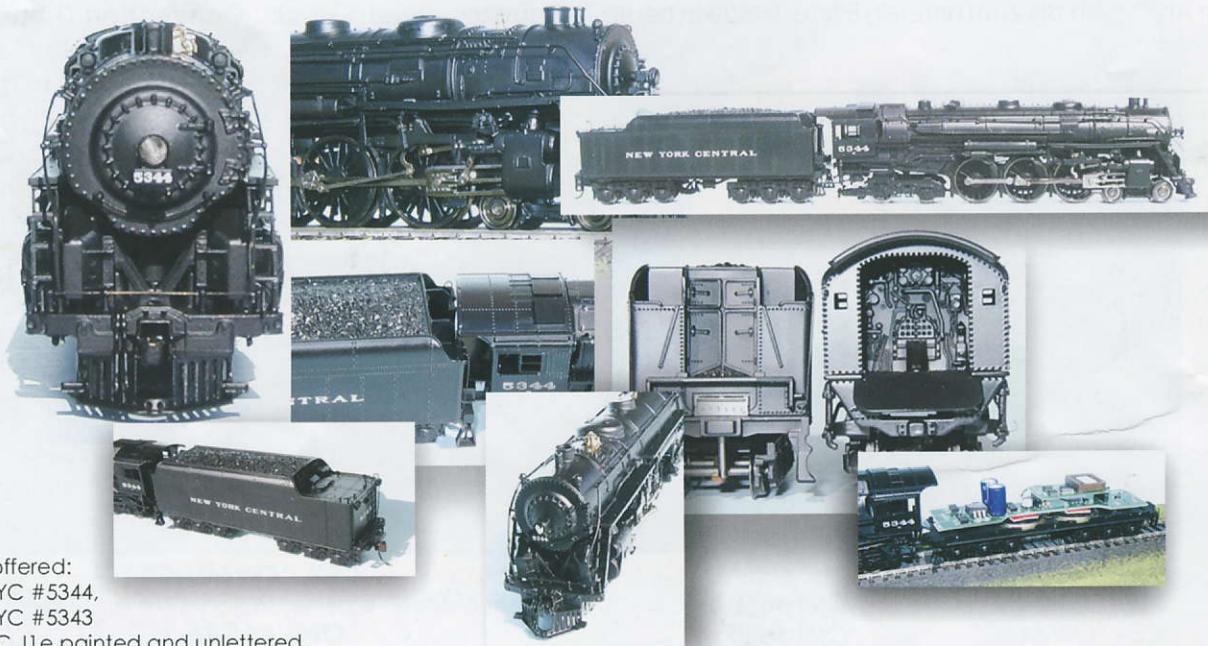
©2002 Micro-Trains® Line Co. • P.O. Box 1200, Talent OR 97540-1200 USA
Web: www.micro-trains.com • Email: mtl@micro-trains.com



Introducing the first complete steam locomotive in HO Scale: NYC J1e 4-6-4

It comes complete with sound and DCC! The sound can be operated with a conventional DC power pack as well as with an NMRA compatible DCC controller, using our new, patented sound and control system from QSI®

Visit our website!



Models offered:

#001 - NYC #5344,
#002 - NYC #5343

#003 NYC J1e painted and unlettered.

Sugg. retail price: \$279.99 US ea.

BROADWAY LIMITED IMPORTS, LLC

P. O. Box 376, Ivy, VA 22945, USA

Phone: 434-971-8300, FAX: 434-971-9100

<http://www.broadway-limited.com>

12th Convention for American Railroadfans in Switzerland

Das 12. Treffen (Tagung und Ausstellung) für nordamerikanische Eisenbahnfreunde in der Schweiz und Europa wird wieder im Schulhaus Kronenwiese in Adliswil bei Zürich durchgeführt. Ein genauer Lageplan mit Angaben der öffentlichen Verkehrsmittel und der Zufahrt finden Sie auf Seite 99.

Öffnungszeiten:	Samstag 12.10.02	10.00 - 17.30 Uhr
	Sonntag 13.10.02	9.30 - 16.30 Uhr
Eintritt:	sFr. 8.- (Kinder 4.-)	2-Tages Pass 13.-

Convention-Programmübersicht

Auf über 3000 m² entführen wir Sie in 4 Gebäuden in die amerikanische Eisenbahnwelt. Unsere Convention ist die einzige und grösste Ausstellung für US & CDN-Bahnen in Europa.

Aus Anlass der 10. Jubiläums-Convention von 1998 haben wir einen **Cupola Caboose** (nur Vorderteil) 1:1 (Höhe 4,8 m) aus Holz gebaut. Er ist wieder unser **Ticket Office** und steht auf dem Parkplatz in den USA-Farben rot/weiss/blau. Als weiteres Highlight konnte für die 11. CV eine **Santa Fe SD75M Diesellok** in Echtgrösse (nur Führerhaus) unseren Caboose als 2. Ticket Office entlasten.

Detaillierte Dioramen und Anlagen mit Fahrtrieb von Spur N bis G mit internationaler Beteiligung aus Austria - Belgium - France - Germany - Italy - Luxembourg - Netherlands - Switzerland - USA.

Hauptthema: **Freight Trains (Güterzüge)** von Piggy Back to Double Stack. Wir sehen Rollmaterial aller Epochen von verschiedenen Bahngesellschaften aus Alaska, Canada und den USA.

Nebenthema: **Dieselloks & Dampfloks von Baldwin** von den Anfängen bis zum bitteren Ende. Baldwin baute viele Dampfloks für Schmal- und Normalspur, konnte sich aber auf dem Dieselmotorenmarkt gegen die Konkurrenz langfristig nicht behaupten.

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

Rechtzeitig zur 12th CV erscheint die **Convention Info No. 4**, eine umfangreiche Dokumentation (320 Seiten) über die Themen in deutscher Sprache.

Mit den **'Workshops'** zeigen wir Ihnen hautnah, wie Modellbau gemacht wird.

Ein attraktives **Film-, Dia- und Videoprogramm** zieht jeden Besucher in den Bann der amerikanischen Eisenbahnwelt.

Layouttours sFr. 3.- (Besichtigung des Layoutcenters mit 7 Grossanlagen in HO, HOn3, On3 und Fahrtrieb). Weitere **32 Anlagen oder Module mit Fahrtrieb**: Spur N, HO, HOe, HOn3, O, On3, G/II. zB. Ntrak mit 2 Anlagen, Dease Lake & Northern mit Fähre und richtigem Wasser in Spur N, Tehachapi Loop aus Italy, FHHT aus Paris, grosse HO-Modulanlage nach Fremo-Norm, 30 m lange G-Anlage (Gn3) usw. **Detaillierte Infos** zum reichhaltigen Programm finden Sie auf den folgenden Seiten, wo alle Exponate vorgestellt werden. Das Ausstellerverzeichnis finden Sie auf Seite 102.

Art Corner mit Gemälden, Lithos, Fotos, Aktien, Holztafeln - **Börse** (nur US-Material) - **Bookstore** (Literatur) - **Videoshop** - **Infostände** von US-Fachhändlern (mit Verkauf) - **Reisebüro** (Maya Travel Inn) - **Western Shop** - **Cafeteria** (nur Snacks und Getränke) mit American Pizza von **Sam's Pizza Land** und **Coca Cola**. Samstagabend: **Official Convention Dinner** im Hotel Belvoir in Rüslikon mit Verleihung der Convention-Awards. Gäste können eine Bankettkarte kaufen sFr. 60.- (nur mit Anmeldung bis zum 30. Sept. möglich).

Gratiswettbewerb mit Jackpot:
1 Railfan-Reise im Juli 2003 an die **NMRA-Convention in Toronto**, sponsored by **Maya Travel Inn**.

NEU: Kinderhort siehe Plan Seite 2, Info Seite 11.

NEU: Cafeteria mit **grösserer** Kapazität Haus D.

NEU: Internetseite: www.americanrrfans.ch

AMERICAN RAILROADFANS IN SWITZERLAND



Übersichtsplan der Gebäude 'Schulhaus Kronenwiese' Adliswil

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



Dieser Beschilderung folgen
Follow these Signs

Parking: Pausenplatz (gratis)

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

Bitte den Anweisungen der
Verkehrskadetten Folge leisten!

Opening Hours:

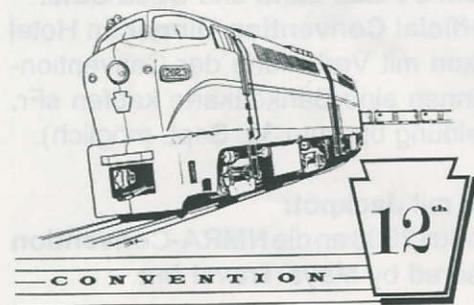
12.10.2002 SA: 10.00 - 17.30 h
13.10.2002 SO: 09.30 - 16.30 h

Eintritt: sFr. 8.- (Kinder 4.-)
sFr. 13.- (2-Tages-Pass)

Ticketverkauf: SA/SO ab 09.00 h

Türöffnung: SA: 10.00 h
SO: 09.30 h

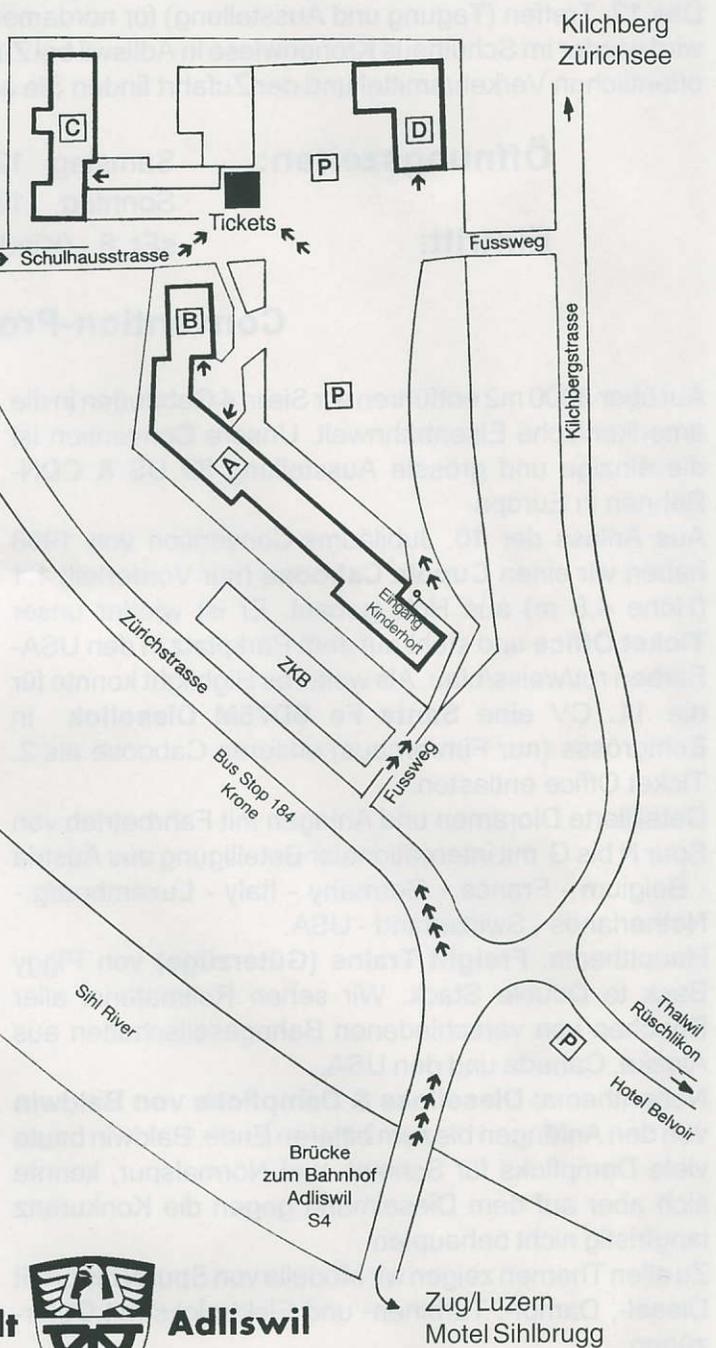
Achtung: Die Tickets für den Eintritt
müssen beim **Caboose** oder bei der
Santa Fe Lok gelöst werden.



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

Layoutour-Tickets können nur im Haus A-EG 11 neben der
Information gekauft werden. Die Layoutours sind im Haus A-
OG 42 gemäss Fahrplan (Seite 17).

Öffnungszeiten Börse: SA 10.00 - 12.00 & 13.30 - 17.00 h
Haus B-EG 51 SO 10.00 - 12.00 & 13.30 - 16.00 h



Auf dem Parkplatz steht ein exklusiver **'American Car'** ('64
Chrysler 300), der für das 'American Feeling' sorgen wird.

Information beim Eingang Haus A-EG 10.

Film- und Diashows sind im Haus A-EG 17 (Seite 19).

Videoshows sind im Haus B-OG 55 (Seite 21).

Börse ist neu im Haus B-EG 51.

Zwischen Haus C und D steht das **Postauto** mit der DigiTrax-
Demoanlage von DigiToys (82).

Kinderhort sep. Eingang Haus A hinten

Die **Cafeteria** befindet sich im Haus D.

Der **Sanitätsposten** befindet sich im Haus D (83)
beim Eingang zur Cafeteria.

Inhaltsverzeichnis / Table of Contents

<p>1 Programmübersicht der 12th Convention 2 Übersichtsplan Schulhaus und Gebäude A/B/C/D 3 Inhaltsverzeichnis/Table of Contents 4 Ticket Office Sponsoren 5 Ticket Office Caboose & Santa Fe SD75M 6 Übersichtsplan Haus A 7 Übersichtsplan Haus B/C/D 8 Grusswort von Stadtpräsident Dr. Heiniger, Adliswil 9 Welcome Convention Visitors 11 General Info (Unterkunft/Verpflegung) 13 Gratiswettbewerb 15 Convention Info No. 4 17 Layourtours (Fahrplan) 19 Film- und Diashows Programm 21 Videoshows Programm 23 Workshops Programm 24 Workshops Gebäudebau (W. Hefti) 25 Workshops Gebäudebau (M. Stierlen, Germany) 26 Workshops Narrow Gauge Corner 27 Workshops Landschaft (F. Kiener/C. Ott/P. Speiser) 28 Workshops Bau von Trucks (K. Felix) 29 Art Corner Übersicht 30 Art Corner Paintings (P. Bomhard, Germany) 31 Art Corner Paintings (F. Stucki) 32 Art Corner Paintings (P. Zeltner) 33 Art Corner Photos (K. Hoenow, Germany) 35 Convention History (1981-1996) 36 10th Jubilee Convention 1998 37 11th Convention 2000 38 Kistler Foundation/Finanzierung CV-Guide 39 12th Convention 2002 40 Vom Pick-Up zum Truck (Pitschs Trucker Team) 41 American Railroadfans & American Cars 42 Layoutcenter Übersicht (ALCA) 43 Layoutcenter HO Anlagen A/C (Ilg/Schindler/RR-Fans) 44 Layoutcenter HO Anlagen D/E (Rossi/Bianchi) 45 Layoutcenter HO Module Donner F (A. von Orelli) 46 Layoutcenter HOn3 Anlage G (D. Stehli) 47 Layoutcenter On3 Anlage H (RR-Fans) 48 Layoutcenter HO Diorama I (F. Meier), B (R. Scherler) 49 Layoutcenter HOn3 Anlage K (P. Gloor) 50 N Anlage The Dolton Branch (H. Rietschle) 51 N Anlage Dease Lake & Northern (Germany) 52 HO Anlage Pacific Coast (R. Müller, Germany) 53 HO Anlage Central District (S. Rühle, Germany) 54 N Anlage Somewhere West (L. Wiss/D. Roth, France) 55 N Anlage Tehachapi Loop (R. Zoderer, Italy) 56 N Anlage Free Heaven Harbor Terminal (France) 58 N Anlagen NTRAK, oNeTRAK (CH, D, NL, A) 60 N Anlage BNSF Freight Trains (J. Werner, Germany) 61 N Anlage The Clarkesville Industries (P. Dell'Ava) 62 N Anlage Loretta Coal Mine (D. Kink) 63 N Anlage DrumHeller (E. Heller) 64 HO Anlage Naomis Erste, Wechselstrom (N. Kink) 65 HO Anlage Long Freight Trains (Walcher, Germany) 66 HO Anlage Redstone Canyon (P. Zollinger) 67 HO Anlage Big Boy in Action (Winkler/Hennige, D) 68 HO Anlage Kompaktanlage (M. Stierlen, Germany) 69 HO Anlage Boscastle Electric (O. Haug, Germany) 70 HO Modulanlage AMROS</p>	<p style="text-align: center;">AMERICAN RAILROADFANS IN SWITZERLAND</p>  <p>71 HO Anlage Industrial Switching (J. Hintermann) 72 HO Anlage Industrial Zone (E. Güttinger) 73 HO Anlage Angels Camp (F. Reichlin) 74 HO Anlage (American Model RR's of Luxembourg) 75 HO Anlage First & Alice Street Yard (A. Kap, Lux) 76 HO Diorama Mining in the Rockies (A. Abbühl) 77 HOn3 Anlage Hetch Hetchy (M. Graf) 78 HOe Kleinanlage Deer Creek (D. Diekow, Germany) 79 HO Freight Cars Umbauten (T. Hollenstein) 80 HOn3 Intermodel WP&Y (D. Stehli, CH/M. Zöschg, I) 81 HO Intermodal Heute (M. Fritz, France) 82 O Freight Car Eigenbauten (K. Fust) 83 O Anlage The Orange Empire (J. Lütcher) 84 WESA - made in Switzerland (E. Zuberbühler) 85 Gn3 Anlage US G-Scale Friends in Switzerland 86 G Kleinanlage Carson & Colorado (G. Garn, Germany) 87 G Anlage Great John Timber (G. Tyteca, Belgium) 88 1:13,7 Diesellok-Modell (H. Wetekamp, Germany) 89 1:11,25 Spur 80 Holzbahn (M. Rindlisbacher) 90 Railfan-Reise 2003 NMRA, Toronto, Canada 92 Freight Trains in North America 93 Freight Trains Güterverkehr heute 95 Freight Trains Rollmaterial (Freight Cars) 96 Freight Trains Intermodal - Piggyback - Double Stack 97 Baldwin Loco Works 98 Baldwin Loco Works, D&RGW C-16 (R. Winkler, D) 99 Plan Adliswil/Realisierung CV-Guide 102 Ausstellerverzeichnis/Sponsoren 103 Inserenten- und Händlerverzeichnis</p>
---	---



Producing the Finest Brass Train Models Available

GENERAL MOTORS *Aerotrain*



P.O. Box 148, Woodbury, NY 11797-0148, USA
 Phone/Fax: 001-631-692-8805

**Ihr Haus-Arzt:
Telefon 715 2 715**



Streuli Bau AG Dorfstrasse 145 8802 Kilchberg
Telefon 01-715 2 715 Fax 01-715 30 27



Unsere Sponsoren für Transport und Einlagerung

Bereits für die 11th Convention von 2000 konnten wir auf die grossartige Hilfe von Herrn Peter Streuli (**Streuli Bau AG, Kilchberg**) für den Transport innerhalb Adliswil zählen. Das ganze Prozedere mit Aufladen - Abladen - Aufbauen - Demontieren und Rücktransport konnte nur mit Hilfe eines Krans, bedingt durch Grösse und Gewicht der Elemente, realisiert werden. Ein ausgezeichneter und sorgfältiger 'Truck-Driver' und Kranführer machte alles ohne Hektik.

Wir freuen uns, dass der gleiche Chauffeur von Streuli Bau AG die Transporte auch für die 12th CV ausführen wird.

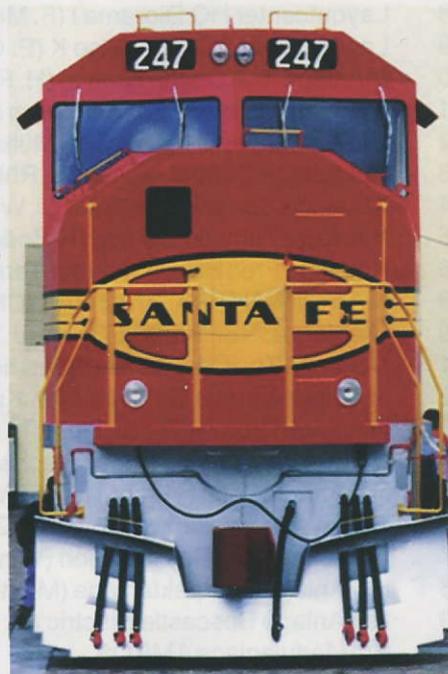
Herr Louis Hurschler konnte uns bei (**Gebert Gartenbau AG, Adliswil**) eine Unterkunft für die Lok und den Caboose organisieren. Ganz speziellen Dank gilt Herrn Marcel Gebert, der uns die Einlagerung zum Nulltarif sponsert.



GEBERT GARTEN
Gartengestaltung | Gartenbau | Gartenpflege

Marcel Gebert

Gebert Gartenbau AG | Soodstrasse 31a | 8134 Adliswil
Telefon 01 709 17 77 | Natel 079 631 48 70 | Telefax 01 710 28 68



Ticket Offices: Convention Caboose & Santa Fe SD75M



Ein Traum ging in Erfüllung!

Schon immer hatten wir den Wunsch, einen Wagen oder sogar eine Lok aus den USA zu holen, um die wirkliche Grösse aufzuzeigen. Aber bedingt durch die extrem hohen Kosten mussten wir diesen Traum vergessen, bis . . .

Um unserer 10th Jubilee Convention einen echten Höhepunkt zu geben, kam Daniel Wehrli mit der genialen Idee, einen **Caboose** (nur Vorderteil) aus Holz nachzubauen, ganz im 'Hollywood Style'.

Eigentlich eine Wahnsinnsidee, die für uns eher an Utopie grenzte. Doch der Erbauer (D. Wehrli) präsentierte uns kurz darauf ein Modell im Massstab 1:5. Uns wurde schlagartig klar, dass dieses ehrgeizige Projekt tatsächlich realisierbar sein wird.

Für die Bemalung haben wir die Farben der USA (Stars & Stripes), also rot/weiss/blau, bestimmt. Das sind zugleich auch die Farben von Amtrak und unserem Railroadfans Signet. Mit den beeindruckenden Massen (Höhe 4,8 m, Breite 2,8 m, Länge 3 m) war unser CV-Caboose schon von weitem zu sehen. Er wurde zum ersten **RR-Ticket Office** und wird natürlich auch an der 12th CV eingesetzt.



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

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



Hier stehen sie nun, unsere beiden Ticket Offices und vermitteln den Besuchern die enorme Grösse der Amerikanischen Eisenbahnen!

Unser Convention Caboose bekommt eine Diesellok

Da an der 10th CV der Andrang mit über 3000 Besuchern derart gross war, mussten wir für die 11th CV mit unserem Ticket Office (Caboose) eine Lösung finden. Da hat sich für uns eine einmalige Gelegenheit förmlich aufgedrängt. Der Modelleisenbahnclub Schlanders (Südtirol/Italy) brauchte für ihre Ausstellung 'American Trains 1999' ein passenden Kassenhaus. Durch unseren Caboose angeregt, entstand die Idee, ein Ticketoffice in Form einer Lok (Führerhaus) und zwar eine Santa Fe SD75M

im Massstab 1:1, also in Echtgrösse mit den Massen: Höhe 4 m, Breite 3 m, Länge 4,6 m, zu bauen. Mit einem Sponsoringprogramm konnten wir die Kosten für die Lok und den Transport vom Südtirol nach Adliswil abdecken. An dieser Stelle nochmals ganz herzlichen Dank allen Sponsoren, die uns mit ihrer Spende (egal ob klein oder gross) geholfen haben, dieses Projekt zu realisieren. Eine Sponsorentafel mit den Namen ist an der Lok in Form eines 'Builders Plates' montiert.

Die Beste Wahl in

Lenz
märklin

WinLok
ZIMO

SELECTRIX
Uhlenbrock

Digital
ARNOLD

DIGITAL

KAUFMANN

MODELLBAHNEN

Tel. 041 / 780 91 20

Im Bösch 65
6331 Hünenberg

Übersichtsplan Haus A

Art Corner 24	WC	A-OG Obergeschoss				18	WC		
49 Rail History		48	47 Workshops	46	45 Baldwin	45	44 RG-Video	43	42
40 HO n3 Anlage 41 Kaufmann	36, 37 Workshops 38, 39 HO Anlagen	33, 34, 35 Workshops	29, 30, 31, 32 Workshops Junior's Corner	27 Brem 28 Rittech	25 Bookstore 26 Trainmaster				

42
Layouttours
(Aufgang)

Art Corner 24	23	24	WC	A-EG Erdgeschoss				18	WC
22		21 ADRO	20	Freight Trains	20	19 Rail-Tech			
16 Feather Products	15 Old Pullman	13 Hutmacher 14 Wellow	/		/		11	10 Info	12 MTI

Film-/Diashows
17

Eingang
Entrance
Haus A

HAUS A

A-UG Untergeschoss								
9 HO Anlage Müller/Rühle		9	8 Gn3	US-G Scale Friends	CH	Gn3	8	7 Itelec
4 Workshops 5 Pitsch's Team 6 Zimmermann	1 Fischer Trains 2 Western 3 WESA	/		/		/		/



A-UG Untergeschoss

- 1 Fischer Trains
- 2 Western Store
- 3 WESA Anlage
- 4 Workshop 13: K. Felix
- 5 Pitsch's Team
- 6 R. Zimmermann + Workshop 10
- 7 Itelec (Digital)
- 8 Gn3 Anlage, US-G Scale Friends
- 9 HO Anlage, R. Müller/S. Rühle, D

A-EG Erdgeschoss

- 10 Eingang/Information
- 11 Layouttours Tickets
- 12 MTI, Maya Travel Inn
- 13 Hutmacher's Kunsthandwerk
- 14 Wellow
- 15 Old Pullman
- 16 Feather Products
- 17 Film-/Diashows
- 18 License Plates, N. Gauch
- 19 Rail-Tech
- 20 Freight Trains Vitrienen
- 20 Freight Trains Dioramen
- 20 Freight Cars, K. Fust
- 20 Freight Cars, T. Hollenstein
- 20 Freight M. Zöschg/D. Stehli
- 20 Diesel 1:13,7 H. Wetekamp, D
- 21 ADRO Vitrienen
- 22 N Anlage, H. Rietschle
- 23 Workshop 14: E. Kathriner
- 24 Art Corner Paintings

A-OG Obergeschoss

- 25 Bookstore/Videoshop
- 26 Trainmaster by Werner Meer
- 27 Möbel Brem (Vitrienen)
- 28 Rittech SA
- 29 Workshop 2: Cairolis
- 30 Workshop 3: Hefti's
- 31 N Anlage, Dimitri Kink
- 32 HO Anlage, Naomi Kink
- 33 Workshop 4: F. Kiener
- 34 Workshop 5: Ch. Ott
- 35 Workshop 8: R. Aeberhard
- 36 Workshop 6: P. Speiser, D
- 37 Workshop 7: M. Stierlen, D
- 38 HO Anlage, M. Stierlen, D
- 39 HO Anlage, Winkler/Hennige
- 40 HO n3 Anlage, M. Graf
- 41 Kaufmann (Digital)
- 42 Aufgang Layouttours
- 43 HO Anlage, E. Güttinger
- 44 Rio Grande Video/Etzel-Box
- 45 Baldwin Vitrienen/Dioramen
- 46 Workshop 11: A. Abbühl
- 47 Workshop 1: M. Fritz, F
- 48 HO Intermodal, M. Fritz, F
- 49 Rail History

MAPLE LEAF 2003
NMRA Convention in Toronto

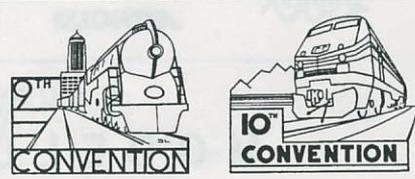


National Model Railroad Association

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

Anmeldeformulare liegen bei der Information Haus A-EG 10 auf.

Join the NMRA
www.nmra.org



Pins der 9. und 10. Conventions sind noch zu je sFr. 4.- erhältlich bei der Info Haus A-EG 10.

AMERICAN RAILROADFANS IN SWITZERLAND



Railroadfans Kleber (rot/weiss/blau) sind bei der Info Haus A-EG 10 zu sFr. 2.- erhältlich.

Übersichtsplan Haus B / C / D

B-EG Erdgeschoss

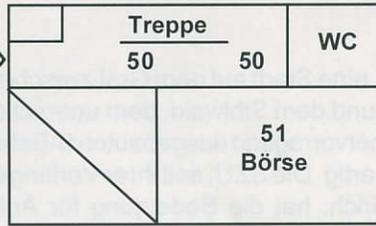
- 50 Art Corner, K. Hoenow, D
- 51 Börse

B-OG Obergeschoss

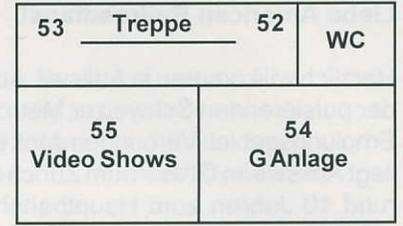
- 52 G Anlage, G. Garn, D
- 53 Workshop 12: F. Ortner, D
- 54 G Anlage, G. Tyteca, B
- 55 Video Shows

Eingang Haus B

HAUS B



B-EG Erdgeschoss



B-OG Obergeschoss

C-3.OG 3. Obergeschoss

- 78 Gleis-Tech Gröbli Nn3
- 79 Ntrak Anlage
- 80 Ntrak Anlage
- 81 N Anlage, J. Werner, D

C-2.OG 2. Obergeschoss

- 70 N Anlage, P. Dell'Ava
- 71 HO Anlage, J. Hintermann
- 72 HO Anlage, O. Haug, D
- 73 Art Corner, P. Zeltner
- 74 HO Anlage, F. Reichlin
- 75 NG Corner/Workshops 9
- 76 Mixed Trains
- 77 O Anlage, J. Lütscher

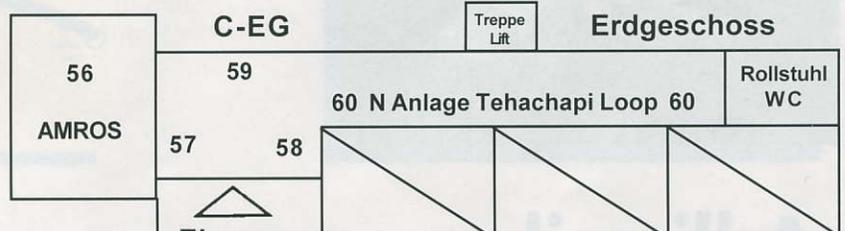
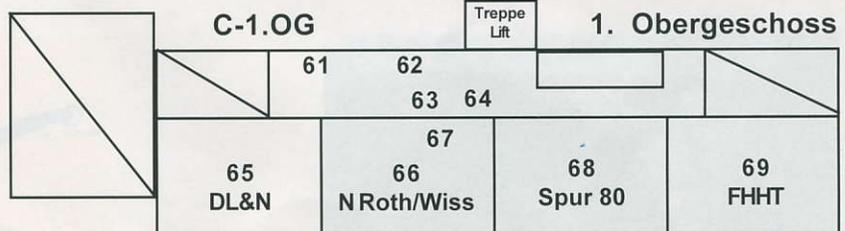
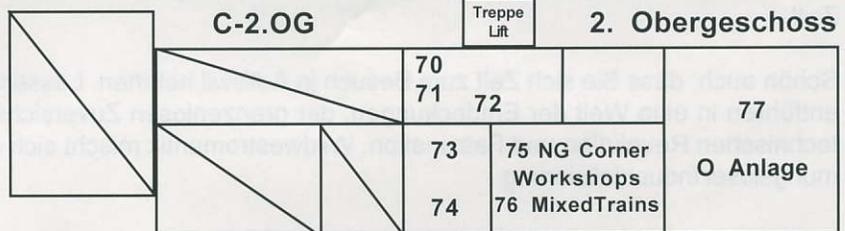
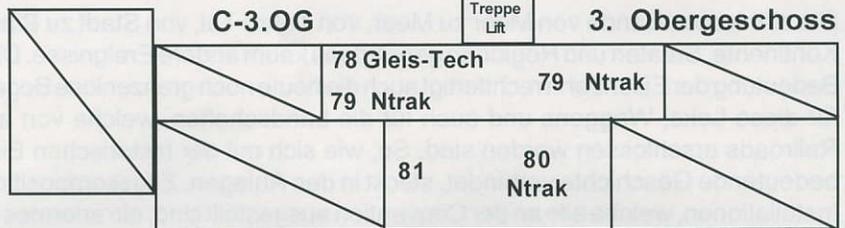
C-1.OG 1. Obergeschoss

- 61 N Anlage, E. Heller
- 62 HO Anlage, A. Kap, L
- 63 HO Anlage, AMRL, L
- 64 HOe Anlage, D. Diekow, D
- 65 N Anlage, DL&N, D
- 66 N Anlage, Roth/Wiss, F
- 67 Art Corner, F. Stucki
- 68 Spur 80 Anlage
- 69 N Anlage, FHHT, F

C-EG Erdgeschoss

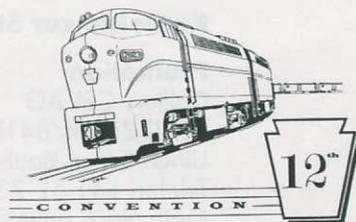
- 56 HO Anlage AMROS
- 57 Art Corner, P. Bomhard, D
- 58 Medienproduktion Stumpf, D
- 59 HO Anlage, P. Zollinger
- 60 N Anlage, R. Zoderer, I

HAUS C



Eingang Haus C

- 82 Zwischen Haus C und D DigiToys (Postauto)

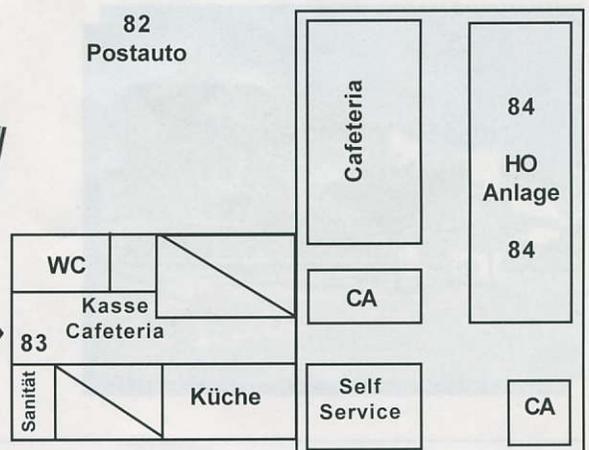


D-EG Erdgeschoss

- 83 Sanität
- 84 HO Anlage, E.&D. Walcher, D
- CA Cafeteria

HAUS D

Eingang Haus D



Welcome Convention-Visitors

Liebe American Railroadfans!

Herzlich willkommen in Adliswil. Adliswil, eine Stadt auf dem Grat zwischen Zürich, der pulsierenden Schweizer Metropole, und dem Sihlwald, dem unerschöpflichen Erholungsgebiet. Verbunden dank eines hervorragend ausgebauten S-Bahn-Netzes liegt Adliswil im Grossraum Zürich einzigartig. Die SZU, seit ihrer Verlängerung vor rund 10 Jahren zum Hauptbahnhof Zürich, hat die Bedeutung für Adliswil wie seinerzeit die CPR, die Canadian Pacific Railroad, für Kanada. Diese erschloss einen Kontinent für Siedler, Prospectors und Touristen, jene das Sihltal mit Downtown Switzerland.

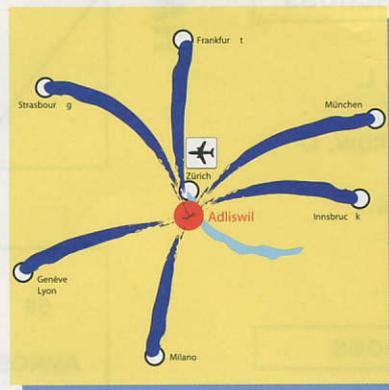
Die stählernen Bande von Meer zu Meer, von Tal zu Tal, von Stadt zu Stadt haben Kontinente, Staaten und Regionen geprägt wie kaum andere Ereignisse. Die grosse Bedeutung der Eisenbahn rechtfertigt auch die heute noch grenzenlose Begeisterung für diese Loks, Waggons und auch für die Landschaften, welche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

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



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

Thomas Heiniger
Stadtpräsident, Adliswil



Adliswil – Ihr attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort



Kontakte zur Stadt Adliswil

Promotion

Colliers CSL AG
8050 Zürich/8411 Winterthur
Ulrich Sutter, Bauherrenberater KUB/SVIT
Telefon +41 52 234 97 00
Mail: ulrich.sutter@colliers.ch

Allgemeine Auskünfte

Stadtverwaltung
Bruno Aebischer, Stadtschreiber
Telefon +41 1 711 77 21
Mail: adliswil@adliswil.ch



Welcome Convention-Visitors

Wir freuen uns, Sie an der **12th Convention** for American Railroadfans in Switzerland begrüßen zu dürfen. Dieser Guide gibt Ihnen einen Überblick über alle Aktivitäten während der Convention. Die meisten Exponate sind detailliert beschrieben und mit Plänen und Bildern ergänzt.

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

Bereits heute machen wir uns für die Planung der **13th Convention von 2004** Gedanken. Das Hauptthema steht allerdings noch nicht fest.

Ganz speziellen **Dank** gilt der **Schulpflege** und der **Stadt Adliswil**, den Lehrern und Lehrerinnen, den beiden Abwarten, den vielen Helfern vor und hinter den Kulissen, sowie unseren Inserenten und Sponsoren, die uns die Realisierung der 12th Convention überhaupt ermöglichen.

Der zentrale Punkt und zugleich das 'Highlight' der 10th CV war der **Convention Caboose**. Eine 1:1 Nachbildung (nur Vorderteil) eines richtigen Cupola-Cabooses (Güterzugsbegleitwagen) aus Holz (Höhe 4,8 m). Für die 11th Convention kam als Krönung eine **Santa Fe SD75M Diesellok** in Echtgrösse (nur Führerstand) hinzu. Diese beiden Replikas sind zugleich unsere **Ticket-Offices**. So hat jeder Besucher die Möglichkeit, wenigstens beim Ticket-Kauf und der Registration einmal auf einem Caboose gewesen zu sein oder neben einer mächtigen Diesellok gestanden zu sein. Uns wird immer wieder die Frage gestellt, weshalb man sich auf der Besucherliste eintragen muss. Durch diese Registration erhalten Sie automatisch in 2 Jahren den Convention Guide per Post zugestellt. Ein Service, der keine andere Ausstellung bietet und zudem ist das Ganze gratis (insofern genügend Inserenten).

Wer steht hinter den **American Railroadfans in Switzerland**?

Wir sind eine lose Interessengemeinschaft von amerikanischen Eisenbahnfans aus dem Grossraum Zürich, der ganzen Schweiz und dem Ausland. Wir sind kein Club und kein Verein, haben keinen Generalsponsor (leider) und erheben auch keine Mitgliederbeiträge. Mit dieser ungezwungenen Form möchten wir **'The American Way of Life'** reflektieren. Wir führen monatlich ein Meeting für interessierte Fans durch (jeweils an einem Freitagabend ab 19.30 im Rest. Oberer Mönchhof in Kilchberg/ZH). Es treffen sich ca. 50-60 Fans (auch Damen), um über die nordamerikanische Eisenbahnszene, US-Cars, US-Travel, Country Music zu diskutieren und sich einen Dia-, Film- oder Videovortrag anzusehen. Hier zeigen Leute aus unserem Kreis ihre neusten

Aufnahmen aus den USA und Canada. Zudem darf jeder Besucher Literatur oder sein neuestes Modell (egal ob im Bau oder fertig) mitbringen. Kompetente 'Fachleute' geben zu Fragen über unser Hobby gerne Auskunft.

Im Frühling 1995 wurde das **American Layoutcenter Adliswil** gegründet. Hier sind die Anlagen der American RR-Fans und von privaten Personen untergebracht. Mehr Infos dazu finden Sie auf Seite 42. Benützen Sie die Gelegenheit, während der 12th CV die Layouttours zu besichtigen (Fr. 3.-).

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

Bereits zum 4. Mal erscheint eine Convention Info. Die **CV-Info No. 4** im Format A4 quer bietet Ihnen eine Fülle an Informationen zu den Themen der 12th CV in Deutsch.

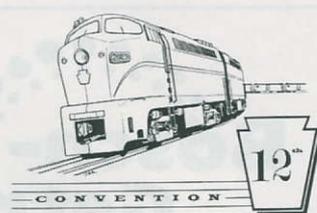
In eigener Sache: Es gibt immer wieder Verwechslungen zwischen uns und dem American Railroad Club of Switzerland (ARRCS). Der ARRCS wurde 1982, also ein Jahr nach der 1st Convention von 1981, gegründet. Dies ist ein richtiger Club mit Vorstand, Statuten und Mitgliederbeiträgen. Beide Organisationen sind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

Möchten Sie in Zukunft unsere **Meetings** besuchen, so melden Sie sich bei:

Werner Meer, Hochweidstrasse 3, CH-8802 Kilchberg
Tel. 01-715-3666, Fax 01-715-3660.

E-Mail: trainmaster@bluewin.ch

Site: www.americanrrfans.ch



Haben Sie schon unsere **Convention-Souvenirs** gesehen? Erhältlich bei der Info Gebäude A-EG 10:

Convention Info No. 1 (nur wenige Ex.)	Fr. 30.-
Convention Info No. 2	Fr. 30.-
Convention Info No. 3	Fr. 30.-
Convention Info No. 4	Fr. 40.-
Railroadfans Kleber rot/blau/weiss	Fr. 2.-
Railroadfans Pin 5-farbig mit u/Signet	Fr. 8.-
9th Convention Pin 1996	Fr. 4.-
10th Convention Pin 1998	Fr. 4.-
12th Convention Pin 2002	Fr. 8.-
12th Convention Guide	Fr. 5.-



Bösch- Getränke

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

Bösch-Getränke
Erlenstrasse 9, 8134 Adliswil
Telefon 01 - 710 - 37 35
Telefax 01 - 710 - 17 88

e-mail:
boeschgetraenke@bluewin.ch

Wir beliefern auch die 12th Convention



Bösch- Getränke



Das Haus mit Aussicht und Weitsicht

mediterrane Rüschlikerstube
exklusiver Säumergrill
gemütliche Bar
erstklassige Seminarräume

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.



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



SAM'S Restaurants finden Sie

an der Schweizergasse 6 (beim Globus) in Zürich
im Centrum Seetalplatz in Emmenbrücke
an der Greifengasse 21 in (Klein)Basel
an der T. Wytttenbachstrasse 2 in Biel

Call 01 280 28 80

für SAM'S PIZZA LINE Hauslieferdienst & Take Away

Stadt Zürich (ohne Kreis 11 & 12)

Sie finden uns
auch an der
"12th Convention"
vom 12./13. Oktober
2002

General Information

NEU - Kinderhort - NEU auf dem Ausstellungsgelände

für Kinder von 2 - 6 Jahren
Öffnungszeiten analog der CV.
Aufenthalt max. 3 Std.
Unkostenbeitrag Fr. 2.-/Std.
Separater Eingang Haus A auf
der linken Seite vom Parkplatz,
siehe Plan auf Seite 2



Verpflegungsangebot in der Convention Cafeteria:

Cold Beverages:

- Coca-Cola	0,5 l	Fr. 3.50
- Coca-Cola Light	0,5 l	Fr. 3.50
- Fanta Orange	0,5 l	Fr. 3.50
- Sprite Citron	0,5 l	Fr. 3.50
- Nestea Ice tea	0,5 l	Fr. 3.50
- Valser Wasser	0,5 l	Fr. 3.50

Hot Beverages:

- Kaffee, Tee	Fr. 2.00
---------------	----------

Snacks:

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

Management der CV-Cafeteria

Frau **A. Merz** leitet während der 12th Convention die Cafeteria. Es freut uns sehr, dass wir mit Frau Merz eine neue 'Chefin de Service' haben. Das gesamte Bestellwesen wurde über Herrn **A. Ilg** abgewickelt. Wir bedanken uns beim neuen Team.

An dieser Stelle möchten wir aber auch unser herzliches Dankeschön an Priska und Albert Ilg aussprechen, die unsere Cafeteria während den letzten 4 Conventions ausgezeichnet geführt haben.

Unterkunft während der 12th Convention:

Hotel IBIS, Zürichstr. 105, Adliswil (1997 neu eröffnet, 650 Ibis in Europa)

- Tel. 01-711-8585, Fax 01-711-8586 Einzelzimmer sFr. 119.-
(Official **Convention Hotel**) Doppelzimmer sFr. 119.-

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

- Tel. 041-761-9656, Fax 041-761-9666 Einzelzimmer sFr. 91.-
Doppelzimmer sFr. 132.-
Dreierzimmer sFr. 164.-

Hotel Löwen, Seestr. 153, Kilchberg

- Tel. 01-715-4302, Fax 01-715-4396 Einzelzimmer sFr. 185.-
Doppelzimmer sFr. 230.-
(low budget, ohne Bad, nur auf Etage) Einzelzimmer sFr. 120.-

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

- Tel. 01-704-6464, Fax 01-704-6465 Einzelzimmer sFr. 180.-
(1996 neu renoviert mit Blick auf Zürichsee) Doppelz. sFr. 260.-

Alle Preise verstehen sich inkl. Frühstück (ausgenommen Hotel Ibis) und Taxen. Bitte reservieren Sie rechtzeitig und erwähnen bei jeder Buchung die 12th Convention.

Verpflegung während der 12th Convention:

Convention Cafeteria, Turnhalle D, SA 10.00-17.30, SO 09.30-16.30

- Kaffee, Coca-Cola & Ice Tea, Sandwiches, HotDogs, Sweets,

- Original **American Pizza** von Sam's Pizza Land

Ausserhalb der Convention in Adliswil:

- **American Restaurant BISCAYNE** im Hotel IBIS, Zürichstrasse 105



hotel·restaurant

- ☞ in 5 Minuten mit dem Bus zur Convention
- ☞ günstigstes ☆☆☆-Hotel in Zürich
- ☞ 1997 neu eröffnet, 650 ibis in Europa
- ☞ EZ CHF 119.-, DZ CHF 59.50 p. P.
- ☞ «**American Restaurant BISCAYNE**»
- ☞ 80 Gratis-Parkplätze

8134 Adliswil • Tel. 01 711 85 85 • Fax 01 711 85 86
www.ibiszurich.ch • hotelibis@bluewin.ch



The 5th Official Trip
of the American Railroadfans in Switzerland:

MAPLE LEAF 2003

incl. NMRA-Convention in Toronto, Canada

Nach den Reisen zur *Railfair* in Sacramento (1999), zum *Narrow Gauge Circle* in Colorado (1999 und 2000) und zur *Westcoast* (2001) erwartet die reiselustigen Railrodfans im nächsten Sommer ein weiteres Highlight, der Trip "Maple Leaf 2003". Unter der Schirmherrschaft der American Railroadfans in Switzerland wird diese Rundreise in Mietwagen wiederum vom bewährten Team durchgeführt: *Operated by Maya Travel Inn, tourguided by Roland Kink.*

heckis Fremont?): Dort wird es aufgrund persönlicher Beziehungen zu einem noch nie dagewesenen Höhepunkt kommen: *Trainwatching by private small aircrafts!* ("Hängt eine NS Dash 9 auf dem ehemaligen Nickel Plate Speedway eine Cessna 172 ab?").

Für Unersättliche besteht die Möglichkeit, der Hauptgruppe voranzureisen und sich einige Tage im Eisenbahnparadies Chicago auf die Reise einzustimmen. Bereits sicher wird eine Gang eine Woche in Colorado anhängen. Eine weitere Möglichkeit bietet sich (noch) mit einer Abschlussfahrt mit Amtrak's *City of New Orleans* in die Jazzmetropole an. Doch schon die Kernreise allein lässt das Herz des Railrodfans fast zum Zerspringen bringen! All aboard *Maple Leaf 2003!*

Wir empfehlen den Teilnehmern der Maple Leaf 2003 Railfanreise den 'Guide to North American Railroad HOT SPOTS' von Trains Magazine, by Kalmbach Publishing. Erhältlich beim Bookstore Haus A-OG 25.

Reiseroute/Übernachtungen MAPLE LEAF 2003

Zürich – Chicago
Milwaukee, WI – Green Bay, WI
Madison, WI – New Glarus, WI
La Crosse, WI – New Glarus, WI
Union, IL – Rochelle, IL
West Chicago – Chesterton, IN
Detroit, MI – Fremont, OH
Cleveland, OH – Toronto, Ontario

Die offizielle USA-Reise der American Railroadfans in Switzerland im Jahr 2003.

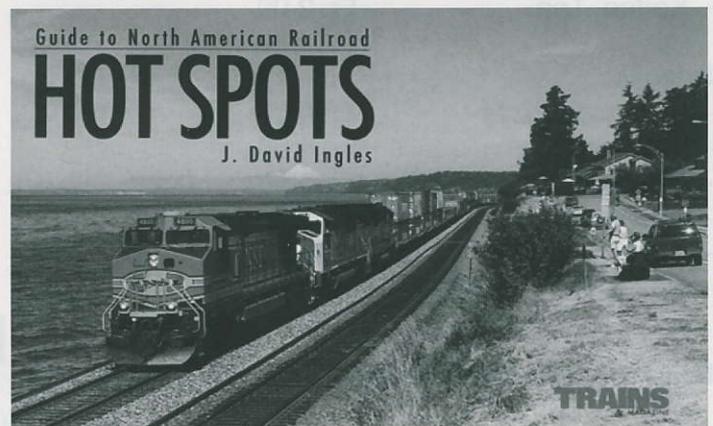
Insert Seite 90 beachten!

Partner für diese Reise ist wieder Maya Travel Inn aus Uitikon-Waldegg als Tour Operator. Geführt werden sie von US-Railfan und Loki-Autor Roland Kink.



Zuersten Mal ist eine **Convention der National Model Railroad Association** Ziel einer ARFS-Reise. Daher der Name. Er ist identisch mit jenem der Convention, die 2003 in Toronto, Ontario durchgeführt wird. Deshalb auch der erstmalige Termin in den Sommerferien (bring the juniors along!). Die Route lautet: Zürich – Chicago – Mietauto – Cleveland – Toronto – Zürich. Vor dem Schlussabstecher nach Kanada bietet die Rundreise ein absolutes Maximum, eine geballte Ladung an Eisenbahnattraktionen im Mittleren Westen der USA.

Von Chicago nach Cleveland, Ohio wird wiederum in der bewährten Art mit Mietwagen gereist. Das bietet den Teilnehmern ein Maximum an Individualität innerhalb der Gruppe und Flexibilität. An jedem Abend wird die kommende Tagesetappe am Briefing detailliert geplant. Unterwegs trifft man sich dann "per Zufall" wieder an den *Railroad Hot Spots*. Diese sind die Eckpfeiler der Reise am Boden (nach dem *Guide to North American Railroad HOT SPOTS* von J. David Ingles und den gleichnamigen Artikeln in TRAINS). Dazu kommt ein zweitägiger Aufenthalt in Fremont, Ohio (*where the*



HOT SPOTS und Attraktionen

Milwaukee Station / National Railroad Museum, Green Bay, WI / City of Madison, WI / New Glarus Swiss Museum / Mining Museum, Plateville, WI / La Crosse, WI / Duplainville, WI / Illinois Railway Museum, Union, IL / Rochelle, IL / Railroad Park !! / West Chicago, IL / Naperville, IL / Joliet, IL / Chesterton, IN / Henry Ford Museum, Greenfield Village, Detroit / Deshler, OH / Fostoria, OH / Marion, OH / US Air Force Museum, Dayton, OH / Cedar Point Amusement Park, Sandusky, OH / Nickel Plate Museum, Bellevue, OH / Berea, OH / R'n'R Hall of Fame, Cleveland, OH / **MAPLE LEAF 2003**, Toronto.

Unterlagen und Buchungen: Maya Travel Inn, 8141 Uitikon-Waldegg, Tel: 01-491-4100, Fax: 01-491-4110
Internet: www.mti.ch, E-Mail: mti@mti.ch (siehe auch Inserat im Guide auf Seite 12)
Auskünfte: Roland Kink, Ebni 9b, 9053 Teufen, Tel: 071-333-4944, E-Mail: thekinks@bluewin.ch

Gratiswettbewerb - Info - Sponsoren

Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt! Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Jeder Besucher der 12th Convention erhält die Wettbewerbsformulare zusammen mit dem Eintrittsticket beim Convention Caboose oder der Santa Fe Lok. Alle Besucher, Aussteller und Helfer sind teilnahmeberechtigt!

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

1. Ziehung: **Samstag 16.45 h** Haus A-EG 17
2. Ziehung: **Sonntag 15.45 h** Haus A-EG 17

Alle Talons mit dem **richtigen Lösungswort** nehmen automatisch an der **Jackpot-Verlosung** teil. Die Ziehung erfolgt erst nach der Convention am 25. Oktober 2002 beim Railroadfans Meeting. Der Hauptgewinner wird persönlich benachrichtigt und auch veröffentlicht im Old Pullman Bulletin, Feather Products Mailing, Railroadfans Mailing, WelloW-Info und in den Zeitschriften LOKi und EA.

Um Jedermann/-Frau die **Lösung** der Fragen zu ermöglichen, finden Sie die korrekten Antworten bei den angegebenen Anlagen, Dioramen und Ausstellern (Händlern). Bitte orientieren Sie sich nach dem Übersichtsplan im CV-Guide auf Seite 6 & 7. Die **Urne** steht bei der Info **Haus A-EG 10**. Eine Vitrine mit den Sofortpreisen finden Sie beim Empfang neben der Info im Haus A.

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

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

Wo finde ich die Antworten?

Frage Haus No. Bezeichnung

1	A-UG	1	Fischer Trains
2	A-UG	5	Pitsch's Team
3	A-EG	12	Maya Travel Inn
4	A-EG	13	Hutmacher/Wellow
5	A-EG	15	Old Pullman
6	A-EG	18	License Plates
7	A-EG	19	Rail-Tech
8	A-OG	25	Bookstore
9	A-OG	27	Brem/Rittech
10	A-OG	29	Junior's Corner
11	A-OG	33	Workshops
12	A-OG	36	Workshops
13	A-OG	40	HOn3 Anlage Graf
14	A-OG	44	Rio Grande Video
15	B-OG	54	G Anlage Tyteca
16	C-EG	56	AMROS HO
17	C-EG	58	Medienproduktion
18	C-1OG	65	N Anlage DL&N
19	C-1OG	66	N Anlage Wiss/Roth
20	C-1OG	68	Spur 80 Holzbahn
21	C-1OG	69	N Anlage FHHT
22	C-2OG	75	NG Corner
23	C-2OG	77	O Anlage Lütcher
24	C-3OG	80	Ntrak
25	P	82	DigiToys (Postauto)
26	D-EG	84	HO Anlage

80 Sofortpreise im Gesamtwert von über sFr. 3800.-

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

- Fischer Trains, Biberist
- Norbert Gauch, Kilchberg
- Hutmacher's, Hettiswil
- InterMountain Railway Co, USA
- Medienproduktion R. Stumpf, D
- Nikon AG, Küsnacht
- Old Pullman, Stäfa
- Pitsch's Trucker Shop, Au
- Rail-Tech, Grenchen
- Rio Grande Video/Etzel-Box
- Trainmaster, Kilchberg
- WelloW Corp, Basel
- Western Store, Zürich



Jackpot



Eine Railfan-Reise

an die **NMRA-Convention in Toronto im Juli 2003**
im Wert von **sFr. 5750.-**

sponsored by

MTI - Maya Travel Inn

Komm in den CMC, den Country Music Club of Switzerland!



Die Mitgliedschaft im Country Music Club of Switzerland, der grössten solchen Vereinigung hierzulande, bringt nur Vorteile:

- Jeden Monat das Neueste aus der Schweizer und der internationalen Szene im Cluborgan COUNTRY MUSIC SWITZERLAND
- Jeden Monat freien Eintritt zum Clubabend (im Restaurant Börse Zürich oder ab und zu „auf dem Lande“, immer mit Live Band
- Vergünstigungen bei diversen Veranstaltungen, die in Zusammenarbeit mit dem CMC organisiert werden (zum Beispiel an Clubabenden im Rahmen des Albisgüetli Country Music Festivals)
- Treffen mit Gleichgesinnten, Clubpicknicks, gemeinsame Reisen
- Country Music Fun!

Weitere Infos unter www.country-music.ch/CMC

oder gleich anmelden bei:
CMC, Hugo Schenk, Adressenverwaltung,
Rikonerstrasse 32, 8307 Effretikon

Mitgliederbeiträge

Einzelperson: Fr. 80.-
Paare (nur 1 Heft): Fr. 120.-
Junioren (bis 20): Fr. 50.-
(Auslands-Porto-Zuschlag: Fr. 30.-)

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

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

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



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

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

Freight Trains - Güterzüge

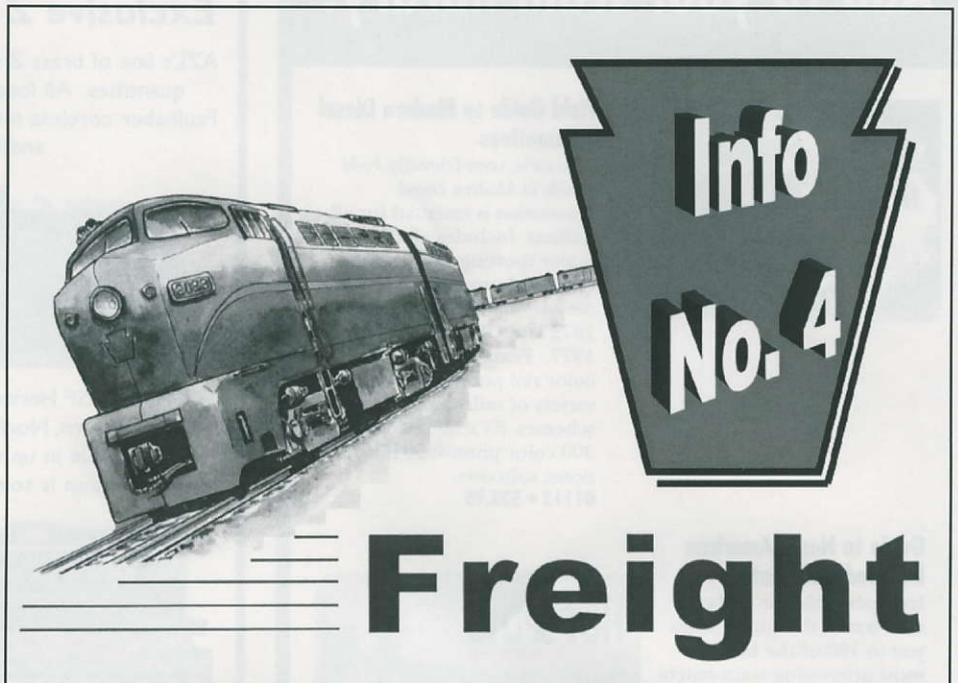
Nun liegt der neue Band der Convention - *Info* vor. Es ist bereits die vierte Ausgabe, die anlässlich der 12th Convention vom Oktober 2002 entstanden ist. Wie bereits in den vergangenen Jahren spielt auch heuer die Wahl der Convention - Themen für den Aufbau der vierten Convention - *Info* eine wichtige Rolle. Während mit Chicago, Rocky Mountains und West Coast die Hauptthemen der vergangenen drei Ausstellungen in Adliswil an einen geografischen Begriff gebunden waren, lautet dieses Jahr das Hauptthema ganz schlicht:

"Freight Trains - Güterzüge". Bei diesem Thema kann man als Autor natürlich in jeder Hinsicht aus dem Vollen schöpfen. Der Wahl der Themen sind kaum ernsthafte Grenzen gesetzt. So ist es denn auch mir ergangen. Nach dem breit angelegten Ideensammeln für die neue *Info* musste bald der Rotstift angesetzt werden, sollte doch das Ganze innerhalb nützlicher Frist einer Vollendung zugeführt werden! Ich gebe zu, dass ich mich bei der entgeltlichen Themenauswahl über gewisse Strecken klar von meinen ganz persönlichen Vorlieben habe leiten lassen. Ich spreche dies, in Erwartung der sicherlich unausweichlichen Frage "Warum hast Du zu jenem Thema nichts geschrieben?" gerne im Voraus aus. Meine Antwort wird darauf ganz schlicht und einfach lauten: "Ich musste eine Selektion vornehmen, die Themenpalette zu "Freight Trains" ist dermassen gross, dass man über alles einfach nicht berichten kann.

Ein kurzer Überblick zum Inhaltsverzeichnis der Convention - *Info* No. 4:

- Güterzüge
- Güterwagen
- Intermodalverkehr
- Mixed Trains
- Baldwin Locomotive Works
- Güterbahnen werben

An dieser Stelle möchte ich es nicht versäumen, alle Leserinnen und Leser der Convention - *Info* No. 4 zu ermuntern, mir spontan Feedback zur *Info* zu geben. Über 10 Monate hinweg habe ich einen beträchtlichen Teil meiner Freizeit in die Verwirklichung der neuen *Info* gesteckt. Das Recherchieren bereitete mir auch diesmal wieder soviel Freude, dass der



zu Beginn veranschlagte Zeitbedarf klar überschritten wurde. Ich möchte aber betonen, dass das nicht einer mangelnden Planungsfähigkeit zuzuschreiben ist, sondern dem grossen Spass bei der Pflege eines vielfältigen Hobbies. Im Gegensatz zum beruflichen Arbeiten darf man sich ja bei der Freizeitbeschäftigung noch etwas verlieren!

Bereits zum dritten Male hat Franz Stucki die Farbgestaltung des Titelbildes übernommen. Für die Convention - *Info* No. 4 konnte ich Franz Stucki sogar dazu gewinnen, zu jedem Kapitel ein passendes Aquarell - Bild zu malen. Farbige Reproduktionen der bekannten Stucki - Bilder bilden in der neusten Convention - *Info* No. 4 eine attraktive Ergänzung. Es liegt mir sehr am Herzen, an dieser Stelle meinem Freund **Franz Stucki** für sein spontanes und engagiertes Mitwirken an der Gestaltung der Farbseiten zu danken. Die Convention - *Info* No. 4 hat durch seine Aquarelle sehr gewonnen.

Auch dieses Mal war für die Erstellung der Convention - *Info* wieder die Hilfe zahlreicher Kollegen notwendig. Dass alle Beteiligten spontan und zeitgerecht ihren wertvollen Beitrag leisteten, weiss ich in der heutigen, aufgabenbeladenen Zeit besonders zu schätzen. Ganz speziell möchte ich an dieser Stelle **Jürg Arnold** für seine Lektorarbeit und **Hansruedi Bänziger** für seinen Einsatz beim Binden danken. Ohne diese Leistungen wäre es nicht möglich, eine

Convention - *Info* in diesem Umfang zu erstellen.

Jürg Lütcher, Wallisellen

Es ist uns ein grosses Bedürfnis, dem **Autor** für den unermüdlichen Einsatz ganz herzlich zu danken. Es entstand ein für jeden Railfan nicht mehr wegzuwendendes Nachschlagewerk in deutscher Sprache mit vielen Typenskizzen.

Auf vielseitigen Wunsch haben wir von den ersten 3 CV Infos nochmals ein paar Exemplare aufgelgt. Da die Nachfrage sicher wieder sehr gross sein wird, empfehlen wir Ihnen, sich ein Exemplar des neusten Werkes zu sichern.

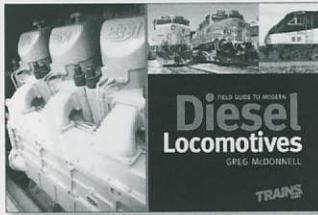
Es ist wiederum im Format A4 quer gehalten und hat über 320 Seiten. Wir geben diese einmalige Dokumentation zum Selbstkostenpreis von sFr. 40.- ab. Sie kann bei der *Info* im Haus A-EG 10 bezogen werden. Bei Versand kommen sFr. 5.- (CH) und sFr. 10.- (Ausland) hinzu.

Bestellungen an: American Railroadfans
Hochweidstr.3, CH-8802 Kilchberg
E-Mail: trainmaster@bluewin.ch
oder: www.americanrffans.ch

Editor & Illustrations: Jürg Lütcher
Paintings: Franz Stucki, 3098 Schliern
Copyright: American Railroadfans

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

Add to your train library!

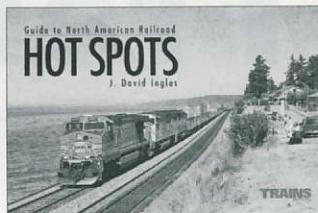


Field Guide to Modern Diesel Locomotives

The new, user-friendly *Field Guide to Modern Diesel Locomotives* is essential for all railfans. Includes all the major spotting features and roster information for EMD diesels manufactured after 1972 and GE diesels after 1977. Features fantastic full-color rail photography and a variety of railroad paint schemes. 8 1/2 x 5 1/2; 208 pages; 300 color photos; 30 illustrations; softcover.
01113 • \$28.95

Guide to North American Railroad Hot Spots

Indispensable for railfans who travel, this guide takes you to 100 of the busiest, most interesting train-watching sites across the U.S. and Canada. Each spread includes a color photo and authoritative text about the site written by train-watching experts all over North America. Contributing Editor J. David Ingles. 8 1/2 x 5 1/2; 208 pgs.; 100 color photos; softcover.
01097 • \$24.95



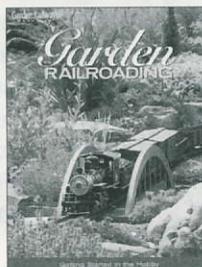
E Units: Electro-Motive's Classic Streamliners

Experience the history and romance of the glamorous passenger trains of the 1940s, 50s, and 60s. Features vintage action shots of original EAs, E1s, E3s, E5s, E8s, and more. Includes production history and technical illustrations. By Jeff Wilson. 11 x 8 1/2; 128 pages; 120 b&w photos; 6 illustrations; softcover.
01111 • \$21.95



Garden Railroading: Getting Started in the Hobby

Model railroaders, gardeners, miniaturists, and even those looking for home improvement ideas will appreciate this guide. Compiled from the pages of *Garden Railways* magazine, this comprehensive guide addresses the subjects most often raised by beginners and seasoned hobbyists. 8 1/2 x 10 1/2; 144 pages; 230 color photos; 60 illustrations; softcover.
12217 • \$21.95



Order online at

www.trainshops.com/kalmbachbooks

Or fax your order to 262-796-1615

K KALMBACH PUBLISHING CO.

Visit trains.com for all your trainwatching and model railroading needs!

trains.com

X1553

American Z Lines Introduces... Exclusive Z Scale Brass Locomotives!

AZL's line of brass Z scale locomotives are produced in very limited quantities. All locomotives feature brass construction by Ajin, Faulhaber coreless motor, dual flywheels, prototype specific detailing and Micro-Trains Lines™ couplers.



C44-9s. BNSF Heritage II shown above. Sante Fe, BNSF, Chicago & Northwestern, Norfolk Southern and Union Pacific roadnames are still available in up to three different roadnumbers. The Southern Pacific version is sold out. A 220mm radius curve is recommended



Alco PA1s. Sante Fe shown above. Denver & Rio Grande, New York Central, Pennsylvania, Southern Pacific (Daylight) and Union Pacific are available in two different roadnumbers. A 195mm radius curve is recommended. **Alco PB1s** in matching roadnames are now available. The PB1s are unpowered and available in up to two roadnumbers.

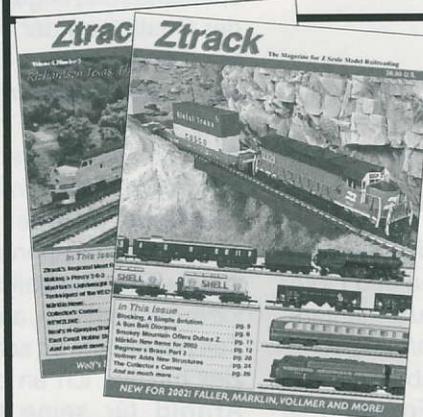


E8/9s. Union Pacific shown above. Baltimore & Ohio, Burlington, Pennsylvania, Sante Fe and Southern Pacific (Daylight) versions are available. A 195mm radius curve is recommended. Union Pacific and Sante Fe E8s are available in limited sets with matching EBs. EBs in Union Pacific and Sante Fe livery are available separately.

AZL locomotives are available through these authorized dealers:

Marsilius - Trains
Industriestr. 18
47803 Krefeld
Germany

Trainmaster
3 Hochweidstrasse
CH-8802 Kilchberg
Switzerland



Ztrack

The Magazine For Z Scale Model Railroading!

Ztrack Magazine features new items, layouts, how to, collecting, operating, tips and tricks and so much more! Six issues per year. \$55.00 per year.

American Z Lines, c/o Ztrack Magazine Ltd.
6142 Northcliff Blvd., Dublin OH 43016 USA

www.ztrack.com • ztrack@aol.com



KAREN'S BOOKS & THE BRASS LOCOMOTIVE Co.

Welcome to the 12th Convention for American Railroad Fans!

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

KAREN'S BOOKS AND THE BRASS LOCOMOTIVE Co.

specialize in shipments to all countries in Europe, and can ship to you by surface mail, airmail or Express Mail including UPS.

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

KAREN'S BOOKS AND THE BRASS LOCOMOTIVE Co.

145 Vallecitor de Oro, # F
San Marcos, CA 92069-1455 USA

www.karensbooks.com
www.brasslocomotive.com

Phone: (USA) 760-736-9284
Fax: (USA) 760-736-9283
email: info@karensbooks.com
email: info@brasslocomotive.com

Layouttours

Besuchen Sie an der 12th Convention das American Layoutcenter Adliswil!

Die Layouttours sind im Dachgeschoss des Schulhauses Kronenwiese.

Haus A-OG 42

sFr. 3.-/Person

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

Wir können Ihnen auf 45 m Länge 7 versch. Grossanlagen in HO, HOOn3 und On3 mit Fahrbetrieb präsentieren. Auf der 17 m langen HO-Modulanlage verkehren Züge mit bis zu 100 Wagen! Alle Anlagen sind auf den Seiten 42 bis 49 detailliert beschrieben. Während den Tours erhalten Sie interessante Informationen und können auch Fragen stellen, die von langjährigen Modellbahnern fachgerecht beantwortet werden. In rund 30 Min. können Sie alles in Ruhe ansehen.

Bitte beachten Sie: Wegen möglichen **Beschädigungen** sind auf den Tours weder Taschen noch Rucksäcke erlaubt!

Pro Tour ist die Platzzahl auf max. 24 Personen beschränkt. Tickets zu Fr. 3.- können beim **Eingang** im Haus A-EG 11 neben der Information gekauft werden.

(Achtung: nicht im CV-Caboose oder der Santa Fe Lok.)



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

UNSERE SPEZIALITÄT SIND EISENBAHNEN SEIT 1951. WENN SIE IN LOS ANGELES SIND, KOMMEN SIE VORBEI. WIR GARANTIEREN IHNEN EINEN ERSTKLASSIGEN SERVICE UND DAS BESTE AN MODELLEN, BÜCHER, VIDEOS UND VIELES MEHR.

WIR MACHEN AUCH MAIL ORDER WELTWEIT. SIE ERREICHEN UNS 7 TAGE IN DER WOCHE. LASSEN SIE UNS RAILROADING ZU IHNEN NACH HAUSE BRINGEN. UNSERE WEB-SEITE ÄNDERT JEDE WOCHE - LOOK!

THE ORIGINAL
Whistle Stop INC.

2490 E. Colorado Blvd., Pasadena, CA 91107-0450, USA

Phone: 626-796-7791 Fax: 626-796-7566

WEB: thewhistlestop.com / e-mail: trainmaster@thewhistlestop.com

FEATHER PRODUCTS

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

**Als US-Spezialist bieten wir eine professionelle Werkstatt mit Qualität.
Loks, Wagen, Gebäude, Autos, LKW's, Baumaschinen, Zubehör, usw.**

Generelle Spritzarbeiten

Was auch immer Sie neu spritzen möchten, wir besprechen mit Ihnen anhand von Unterlagen Ihre Spritzwünsche. Bei Spritz- und Beschriftungsaufträgen arbeiten wir grundsätzlich nach Vorbildfotos oder den gelieferten Dokumentationen.

Sonderlackierungen

Möchten Sie ein Modell nach Ihren Vorstellungen? Ihre eigene Bahngesellschaft oder eine Kleinserie, z.B. Container mit Ihrer eigenen Beschriftung? Wir stellen auch Decals auf Wunsch her.

Beschriftungen

Sämtliche Beschriftungen werden fachmännisch appliziert, Schiebecalender (Decals) ohne sichtbare Filmränder oder Luftblasen. Alles wird mit Schutzlack versehen, damit Ihr Modell in 20 Jahren noch immer Freude bereitet und seinen Wert behält.

Glasstrahlen

Alle Objekte werden im Spezialverfahren gereinigt und im Mikroglasverfahren bearbeitet. Die Haftung der Farbe wird damit massiv erhöht und bietet die optimalste Verbindung. Diese Industriequalität finden Sie exklusiv nur bei uns.

Verwittern

Mit verschiedenen Techniken werden die Fahrzeuge oder Gebäude verschmutzt.

Auch da können Sie Ihre Wünsche anbringen, Fotos mit Vorbild nehmen wir gerne als Vorlage.

Renovationen / Aufarbeitungen

Haben Sie ein altes Fahrzeug, Auto, Schiff, Gebäude, etc. das Gebrauchsschäden aufweist?

Wir mischen den Originalfarbton, spritzen, patinieren, löten oder reparieren Ihr Sammlerstück.

Änderungen

Wenn etwas nicht Ihren Vorstellungen entspricht oder fehlt, ergänzen wir gerne; Kupplungen, Faltenbälge, Scheiben, Inneneinrichtungen, usw. "Finish by Feather"

Reparatur / Sonderanfertigungen

Ist er wirklich einmal passiert, dieser schreckliche Unfall. Keine Panik, der Spengler wird's wieder richten.

Mechanische Umbauten

Alte Getriebe oder Motoren werden für das neue Jahrtausend umgerüstet. Wir sind in der exklusiven Lage Ihnen einige Ersatzteile für einen Umbau mit brillianen Ergebnissen anzubieten.

Decoder-Einbau

Die modernen Innovationen im DCC Digital-Fahrbetrieb bringen viele neue interessante Möglichkeiten.

Decodereinbau ist aber nicht jedermanns Sache, überlassen Sie es uns, der Service ist vollumfänglich.

Loknummer oder CV-Programmierung ist im Preis inbegriffen.

Elektronik und Geräusch/Sound

Ob Decoder mit Soundgeräusch individuell vom Fahrregler anwählbar, oder nur ein konventioneller 1.5 Volt Konstantlichteinbau! Lassen Sie sich von uns beraten, eine grosse Auswahl an Mini-Lampen erfüllt fast jeden Wunsch.

Fragen Sie uns, oder holen Sie sich eine Offerte über den gewünschten Arbeitsauftrag.

1. Beispiel: Fräsarbeit und Einbau von Decoder.

DCC Decoder-Einbau ohne vorbereitete Schnittstelle.

Spur-N: Kato SD-45 / GP-35 / LifeLike GP-7 / SD-9

Fräsen und Einbauen CHF 65.00

Lenz Decoder CHF 60.00, Zusatz weisse LED 30.00

2. Beispiel: Mikroglasstrahl-Service

Abstrahlen von Lokgehäusen für Neulackierungen.

Gehäuse: Spur-N CHF 35.00 / Spur-HO CHF 55.00

Spur-O CHF 90.00 / Spur-G CHF 120.00

3. Beispiel: Spritzlackieren von Lokgehäusen

Das Neulackieren von Loks in Spur HO

Einfarbig CHF 65.00 / zweifarbig CHF 95.00

Wenn nötig, Farbe mischen nach Vorlage CHF 35.00



Lackier- und Beschriftungsbeispiel

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

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

Film- und Diaprogramm

Samstag

11.00 - 16.30 h

11.00 h Diashow by **Ulf Degener, D** 35 Min.
Güterzüge durch den Westen der USA - Entwicklung des Frachtverkehrs während der letzten 2 Jahrzehnte auf der 'Old Main Line' der früheren Santa Fe Railway: Chicago - Galesburg - Fort Madison - Kansas City - Amarillo - Belen mit Abo Canyon - Flagstaff - Needles - Barstow - Cajon Pass - Los Angeles - San Diego und über den Tehachapi Pass nach San Francisco.

12.00 h Diashow by **Doug Howard, USA** 30 Min.
Baldwin - the Fallen Giant - Kommentar in Englisch!
 Ein kurzer Blick in die Geschichte von Baldwin Locomotive Works. Baldwin war einer der 3 Grossen Dampflokbauer in Nordamerika. Die erste Dampflokomotive wurde 1830 erbaut und der letzte Diesel verliess das Werk 1956. Die ersten Switchers kamen 1939 und ab 1945 die Road Diesels. Baldwin verwendete ausschliesslich 'De La Vergne' Schiffsmotoren, die für den Lokeinsatz angepasst wurden. Wir sehen Dampf- und Dieselloks inkl. der berühmten 'Sharknose' (Logo der 12th CV).

13.00 h Filmshow by **Armin Schmutz** 30 Min.
The Joint Line 1988 - Zwischen Denver und Pueblo, Colorado verkehrten einst die drei Bahnen: Denver & Rio Grande, Santa Fe und Burlington Northern. Eine farbige und abwechslungsreiche Angelegenheit mit kilometerlangen Zügen. Wir sehen das Lokpersonal an der Arbeit im Führerstand (Cab Ride).

14.00 h Filmshow by **Armin Schmutz** 20 Min.
Big Lift 1988 - In Big Lift, in der Nähe von Denver, einst Verladestation von Santa Fe für Lastwagenaufleger (Trailers) und Container auf die Bahn. TOFC (Trailer on Flat Car) oder Piggyback nennt man das. Wir fahren zusammen mit Ed Hamilton im Führerstand nach Pueblo, Colorado. Der Big Lift Terminal existiert heute nicht mehr.

15.00 h Diashow by **Doug Howard, USA** 30 Min.
Far West Narrow Gauge - Kommentar in Englisch!
Southern Pacific Narrow Gauge in California wurde liebevoll 'Slim Princess' genannt. Von 1880-1905 hiess sie Carson & Colorado RR, von 1905-1912 Nevada & California und bis zum Ende 1959 schlicht Southern Pacific. Ursprünglich wurden die grossen Erzvorkommen in Nevada transportiert. Nachher musste man auf Borax-, Perlite- und Vietransporte umstellen.
Sumpter Valley Railway in Oregon nahm ihren Betrieb 1896 auf. Ab 1910 wurde die ganze Strecke von Baker über Sumpter bis nach Prairie City befahren. Ab 1933 wurden Teilstrecken eingestellt und der letzte Zug fuhr 1961. Ab 1971 wurde mit der Restaurierung begonnen. 3 Originalloks und ein paar Wagen inkl. Caboose werden heute für den Touristenbetrieb eingesetzt. Infos: www.svry.com

16.00 h Filmshow by **Günther Holzgang** 30 Min.
Güterzüge im Californischen Gebirge - Container- und Intermodalzüge - Privatfilm anlässlich einer Reise von 1999 (Railfair), Cajon Pass, Tehachapi Loop, Donner Pass und Feather River Canyon.

16.45 h **Wettbewerb - Ziehung Sofortpreise**

Haus A-EG 17

Sonntag

10.00 - 15.30 h

10.00 h Diashow by **Ulf Degener, D** 35 Min.
Güterzüge durch den Westen der USA - Entwicklung des Frachtverkehrs während der letzten 2 Jahrzehnte auf der 'Old Main Line' der früheren Santa Fe Railway: Chicago - Galesburg - Fort Madison - Kansas City - Amarillo - Belen mit Abo Canyon - Flagstaff - Needles - Barstow - Cajon Pass - Los Angeles - San Diego und über den Tehachapi Pass nach San Francisco.

11.00 h Diashow by **Doug Howard, USA** 30 Min.
Baldwin - the Fallen Giant - Kommentar in Englisch!
 Ein kurzer Blick in die Geschichte von Baldwin Locomotive Works. Baldwin war einer der 3 Grossen Dampflokbauer in Nordamerika. Die erste Dampflokomotive wurde 1830 erbaut und der letzte Diesel verliess das Werk 1956. Die ersten Switchers kamen 1939 und ab 1945 die Road Diesels. Baldwin verwendete ausschliesslich 'De La Vergne' Schiffsmotoren, die für den Lokeinsatz angepasst wurden. Wir sehen Dampf- und Dieselloks inkl. der berühmten 'Sharknose' (Logo der 12th CV).

12.00 h Filmshow by **Armin Schmutz** 30 Min.
The Joint Line 1988 - Zwischen Denver und Pueblo, Colorado verkehrten einst die drei Bahnen: Denver & Rio Grande, Santa Fe und Burlington Northern. Eine farbige und abwechslungsreiche Angelegenheit mit kilometerlangen Zügen. Wir sehen das Lokpersonal an der Arbeit im Führerstand (Cab Ride).

13.00 h Filmshow by **Armin Schmutz** 20 Min.
Big Lift 1988 - In Big Lift, in der Nähe von Denver, einst Verladestation von Santa Fe für Lastwagenaufleger (Trailers) und Container auf die Bahn. TOFC (Trailer on Flat Car) oder Piggyback nennt man das. Wir fahren zusammen mit Ed Hamilton im Führerstand nach Pueblo, Colorado. Der Big Lift Terminal existiert heute nicht mehr.

14.00 h Diashow by **Doug Howard, USA** 30 Min.
Far West Narrow Gauge - Kommentar in Englisch!
Southern Pacific Narrow Gauge in California wurde liebevoll 'Slim Princess' genannt. Von 1880-1905 hiess sie Carson & Colorado RR, von 1905-1912 Nevada & California und bis zum Ende 1959 schlicht Southern Pacific. Ursprünglich wurden die grossen Erzvorkommen in Nevada transportiert. Nachher musste man auf Borax-, Perlite- und Vietransporte umstellen.
Sumpter Valley Railway in Oregon nahm ihren Betrieb 1896 auf. Ab 1910 wurde die ganze Strecke von Baker über Sumpter bis nach Prairie City befahren. Ab 1933 wurden Teilstrecken eingestellt und der letzte Zug fuhr 1961. Ab 1971 wurde mit der Restaurierung begonnen. 3 Originalloks und ein paar Wagen inkl. Caboose werden heute für den Touristenbetrieb eingesetzt. Infos: www.svry.com

15.00 h Filmshow by **Günther Holzgang** 30 Min.
Güterzüge im Californischen Gebirge - Container- und Intermodalzüge - Privatfilm anlässlich einer Reise von 1999 (Railfair), Cajon Pass, Tehachapi Loop, Donner Pass und Feather River Canyon.

15.45 h **Wettbewerb - Ziehung Sofortpreise**



Etsel-Box

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

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



TRAINMASTER BY WERNER MEER since
US-RAILROAD-SHOP KILCHBERG 1977
 HOCHWEIDSTRASSE 3, CH-8802 KILCHBERG
 Tel. 01-715-3666, Fax 01-715-3660 Samstag:
 e-mail: trainmaster@bluewin.ch 13.00-17.00 h

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

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



Wir haben eine grosse Auswahl (450) an aktuellen Büchern von allen bekannten Verlagen an Lager. (z.B. Colo RR Museum, Four Ways West, Heimbruger, Hundman, McMillan, Morning Sun, Pentrex, TLC, Withers usw.) Bitte Beachten Sie die Inserate von: **GNP Publ., Kalmbach, Motorbooks, Paired Rail RR Publ., EK-Verlag und GeraMond.** Diese Bücher finden Sie im Bookstore!

2003 Alle neuen Kalender sind soeben eingetroffen **2003**

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

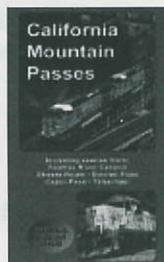
Im Bookstore jetzt erhältlich: **O Scale Trains**

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

25 Years Trainmaster

Viele Convention-Specials im Bookstore.

Der US-RAILROAD-SHOP KILCHBERG ist am Samstag, 12. Oktober, während der Convention von 14.00 - 16.00 h geöffnet. Benutzen Sie die Gelegenheit für einen Besuch in unserem gut sortierten, 100 m² grossen Laden (nur 1,2 km). Ecke Dorf-/Hochweidstrasse 3 im Haus Leher Hoch- und Tiefbau neben Rest. Schlossgarten. Weitere Infos mit Plan erhalten Sie beim Bookstore.



**Informative
 Railroad
 Entertainment**



Professional, Contemporary



**RAILVIDEOS
 of western USA**



American Railroad Media
www.AmericanRailroadMedia.com
 3020 El Cerrito Plaza, PMB 259
 El Cerrito, CA 94530 USA

Available throughout Europe through Trainmaster and during Convention at Trainmaster bookstore

Videoprogramm

Die Videofilme sind als Ergänzung zum Film- und Diaprogramm gedacht und laufen nonstop, ohne Rücksicht auf die anderen Aktivitäten. Die Videoshow soll Ihnen einen Einblick in die Welt der nordamerikanischen Eisenbahnen vermitteln. Wir haben das Programm so ausgewählt, dass das Schwergewicht beim Hauptthema der 12th CV 'Freight Trains' liegt. Alle Filme werden mit offizieller Genehmigung von Steam Powered Video (GB), Pentrex (USA), American Railroad Media (USA) und Rio Grande Video (D) vorgeführt. Alle Bänder sind beim Bookstore Haus A-OG 25 resp. beim Stand von Rio Grande A-OG 44 erhältlich und können in Ruhe zu Hause angeschaut werden. Info: Unsere TV-Norm ist PAL und die amerikanische NTSC. Es gibt heute günstige Videorecorder, die NTSC-Filme abspielen können (Sie brauchen kein Mehrnormen-TV-Gerät!).

Samstag

10.30 - 16.40 h

10.30 h 75' American Railroad Media (NTSC) E
Union Pacific's Western Canyons in Nevada und California. Alle Aufnahmen entstanden im Sommer 2001. Wir sehen: Palisade, Afton und Rainbow Canyon. Neben UP (inkl. Wings) hat es auch SP & RG Dieselloks. ARM ist eine neuer Produzent, was man auch bei der ganzen Aufmachung (z.B. gutes Kartenmaterial) als sehr positiv empfindet.

11.50 h 60' PEX Pentrex (NTSC) E
California's Baldwin Diesels. Noch im Jahre 1993 waren auf 3 versch. Shortlines 1st Generation Baldwin Diesels im Einsatz. Trona Railway im Mojave Desert mit AS-616 - Amador Central RR in der Sierra Nevada mit S-12 - Sierra Railroad auch in der Sierra Nevada mit S-12.

12.55 h 55' Rio Grande Video (SWR) D
Big Boy - Der letzte Dampflokom-Gigant. Dank Eisenbahn-Romantik mit deutschem Kommentar. Union Pacific liess bei ALCO 25 dieser Giganten mit der Achsfolge 4-8-8-4 in den 40-er Jahren bauen. Der Koloss brachte 550 t auf die Waage, hatte 7000 PS und war 130 km/h schnell. Wir sehen auch das Betriebswerk von Cheyenne.

13.55 h 60' Trains (Kalmbach) E
Railroads and Intermodal. Wir entführen Sie in die Welt der Trailer, Container, Double Stack und RoadRailer. Wir sehen auch Verladestationen für Trailer und Container im Jahr 2001. Zudem ein Blick auf die Geschichte vom Intermodal-Verkehr!

15.00 h 45' Green Frog E
Maintenance of Way - Yesterday & Today. MoW beinhaltet alles, was mit Gleisbau und Unterhalt eine Bahn zu tun hat. Es wird auch gezeigt, wie es früher war und natürlich heute ist (1994). Für den technisch interessierten Fan ein Leckerbissen!

15.50 h 50' Green Frog E
The RoadRailers. C&O führte den RoadRailer bereits 1955 ein. Aufnahmen aus dieser Zeit zeigen auch das Konzept und die Technik dazu auf. Sattelaufleger rollen auf Eisenbahnschienen mit Metallrädern und auf der Strasse mit Reifen. Wir befinden uns im Osten der USA mit CSX und Conrail im Jahr 1999.

E = englisch, D = deutsch

Bitte beachten: Am Sonntag andere Zeiten aber die gleichen Filme bis auf den Letzten!

Die Videoshows sind im Haus B-OG 55

Sonntag

10.00 - 15.45 h

10.00 h 75' American Railroad Media (NTSC) E
Union Pacific's Western Canyons in Nevada und California. Alle Aufnahmen entstanden im Sommer 2001. Wir sehen: Palisade, Afton und Rainbow Canyon.

11.20 h 60' PEX Pentrex (NTSC) E
California's Baldwin Diesels. Noch im Jahre 1993 waren auf 3 versch. Shortlines 1st Generation Baldwin Diesels im Einsatz. Trona Railway mit AS-616 - Amador Central RR mit S-12 - Sierra Railroad auch mit S-12.

12.25 h 55' Rio Grande Video (SWR) D
Big Boy - Der letzte Dampflokom-Gigant von Union Pacific. Dank Eisenbahn-Romantik mit deutschem Kommentar.

13.25 h 60' Trains (Kalmbach) E
Railroads and Intermodal. Wir entführen Sie in die Welt der Trailer, Container, Double Stack und RoadRailer.

14.30 h 45' Green Frog E
Maintenance of Way - Yesterday & Today. MoW beinhaltet alles, was mit Gleisbau und Unterhalt eine Bahn zu tun hat.

15.15 h 30' Rail Innovations E
CP Rail Conquers Rogers Pass in British Columbia. Vom Bau des 14.7 km langen McDonald Tunnels mit Blick auf die alte und neue Linie im Sommer und Winter.



Build an entire city or a single building

Precision architectural details are molded in place for easy assembly.

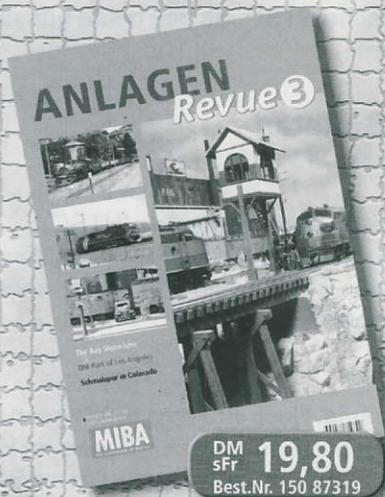
Available in N, HO and O scale through:

● Old Pullman ● Feather Products ● Trainmaster

DPM

DESIGN PRESERVATION
 MODELS
www.dpmkits.com

Modellbahn in Perfektion



Drei Spitzenanlagen nach US-Vorbildern hat MIBA-Fotograf Daniel Wietlisbach für die Erfolgsreihe „Anlagen-Revue“ in den Kasten gebracht. „The Bay Shore Line“ von Günther Holzgang, entstanden nach Vorbildern von Bahnen an der amerikanischen Westküste, ist eine Spur-0-Anlage der Superlative – mit Fahrzeugen vom Feinsten, die in einer bis ins Kleinste detaillierten Stadtlandschaft verkehren. Ebenfalls in Kalifornien angesiedelt ist die beeindruckende N-Anlage von Eugen Hänssler mit einer Nachbildung von „The Old Part of Los Angeles“ im Mittelpunkt. Beschaulicher geht es auf der Anlage von Manfred Lengacher zu: In der Baugröße On3 realisierte er eine Schmalspur-Waldbahn nach Vorbildsituationen aus dem Colorado der 40er und 50er Jahre. Drei Modellbahn-Anlagen der Extraklasse – wie immer präsentiert in herausragender Gestaltung und mit Profiaufnahmen. Ein absoluter Modellbahn-Augenschmaus, nicht nur für Fans von US-Bahnen! 100 Seiten im DIN-A4-Format mit ca. 180 teils großformatigen Abbildungen

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



CAIROLI MODELLBAU

Keine Geduld oder Zeit zum Basteln?

Robin baut Ihre Wagen (alle Marken) fachgerecht und sauber zusammen inkl. Kadec-Montage.

Mario detailliert Ihre Loks nach Ihren Wünschen und dem Vorbild. Auf Wunsch werden die Wagen und Loks unnummeriert und verwittert!

CAIROLI MODELLBAU

Robin und Mario Cairoli

Schulhaus March

4233 Meltingen

Tel: 061-791-0813

E-Mail:

cairolimodellbau@hotmail.com

MAGNE-MATIC®

METALL FÜR HÖHERE FESTIGKEIT & ZUGKRAFT



NO. 5®
Standard
Klauenkupplung



©2002 Kadec®

#58
maximale
Klauenkupplung

Made in the USA

Kadec® Quality Products Co.

673 Avenue C, • White City, OR 97503-1078 U.S.A.

Tel: (541) 826-3883 • Fax: (541) 826-4013 • <http://www.kadec.com>

WE WILL HANDLE IT

Reparatur von Messingmodellen

Big or Small we Fix them All!

- Abänderungen
- Neumotorisierungen
- Einbau von Soundsystemen
- Restauration von Farbschäden
- Umbau 3-Leiter auf 2-Leiter Spur 0
- weitere Sonderwünsche möglich
- Lieferung innert nützlicher Frist
- günstige Tarife je nach Aufwand

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

WE WILL HANDLE IT

**Die Digitalsteuerung mit dem
einzigartigen Bedienkonzept !!**

ATLplus

Fern- und Signalsteuerung, Blocksicherung,
 Rangierfahrten, Pendelbetrieb, Vollautomatik

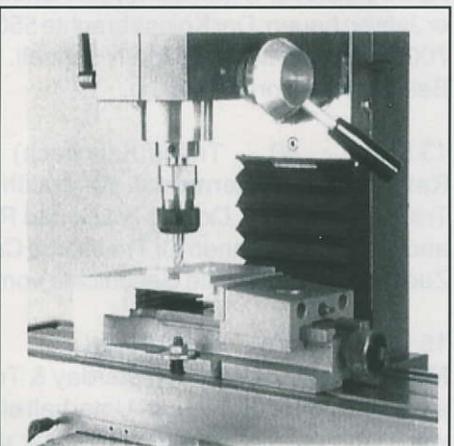
Alles möglich ohne PC und Interfaces

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

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

Neues Handbuch 2002 mit Preisliste Fr. 10.-

UMELEC Ing. Büro, Rietwiesenstrasse 4,
 5417 Untersiggenthal, Tel/Fax 056 288 15 76
umelec@netwings.ch www.netwings.ch/umelec



**Bohren und Fräsen
mit der WABECO F1210E**

X-Achse 500mm

Y-Achse 150mm

Z-Achse 280mm

Optionen:

Schraubstöcke

Teilapparat

Digitales Ablesesystem

Einsatzwerkzeuge

PEWI MODELLBAU BERN

Tel. 031/382'44'04

Fax 031/382'05'35

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

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

1) Weathering (Altern) von Güterwagen mit Kreide by **Mike Fritz**, Souffelweyersheim, France. Haus **A-OG 47**.

Er wird vor Ort die 'hohe' Kunst des **Veraltens** von Rollmaterial demonstrieren. Die Technik ist eigentlich sehr einfach, denn er verwendet Kreidenpulver in versch. Farben und trägt dieses mit dem Pinsel auf. Zur Grundierung wird der Wagen zuerst mit 'Dullcote' von Testor überspritzt. Dieser Klarlack ist matt und das Kreidenpulver haftet darauf besser. Ist man schlussendlich mit dem Resultat zufrieden, wird das fertige Modell nochmals mit 'Dullcote' überspritzt und die Veralterung ist fixiert.

3) Vater und Sohn bauen Gebäude der Santa Fe in HO by **Walter und Robin Hefti**, Egnach. (Seite 24) Haus **A-OG 30**

4) Neue Materialien von Woodland Scenics für Bäume und Wasser by Fred Kiener, Bern. (Seite 27 beachten) **A-OG 33**

5) Herstellung von Modell-Nadelbäumen by Christian Ott, Zollikofen. (Seite 27 beachten) Haus **A-OG 34**

6) Bau eines Moduls (80 x 80 cm) by **Peter Speiser**, Fellbach, Germany. (Seite 27 beachten) Haus **A-OG 36**

7) Americanizing European Building Kits and Structures by **Martin Stierlen**, Korntal, Germany. (Seite 25) **A-OG 37**

8) Hafenbrücke 'scratch' gebaut by **Ronald Aeberhard**, Kloten. Haus **A-OG 35**

An der letzten Convention entstanden Schiffe, die nun ihr Wasser bekommen haben. Da die Eisenbahn nicht fehlen darf, suchen die Ingenieure den Weg, sie mittels einer Brücke über das Hafensareal zu führen. Zum Einsatz kommen Polystyrolplatten, alte Güterwagen bis hin zu Alujoghurtdeckeli. Der Erbauer wird auch sein Hafenmodul (200 x 80 cm) ausstellen.

9) Narrow Gauge Corner. Verschiedene Mitglieder der On3-Mafia geben einen Einblick in: Bau, Verwitterung, Detaillierung von Gebäuden, Fahrzeugen und Landschaft. Mit von der Partie sind: **Peter Dossenbach, Philipp Gerber, Dani Hunziker, Werner Kämpfen, Andy Meier, Fred Schmohl** und **Marc Theilkäs**. (Seiten 26 beachten). Haus **C-2.OG 75**

10) Applizieren von Beschriftungen by **Rolf Zimmermann**, Oberrieden. Er wird die Technik von **Abreibbeschriftungen** vor Ort zeigen. Laufend Vorführungen (nach Bedarf). Anfragen sind immer erwünscht! Haus **A-UG 6**

11) Tipps für den Modellbauer by **Armin Abbühl**, Bergdietikon. Er ist an jeder Convention mit einem Diorama dabei und gilt als versierter Modellbauer (Seite 76 beachten). Haus **A-OG 46**.



2) Modellbau (Wagenzusammenbau & Detaillieren von Loks) by **Mario & Robin Cairoli**, Meltingen. Haus **A-OG 29**.

Wir wollen dem Publikum zeigen, dass der amerikanische Modellbahnbau bestens für unsere Jugend geeignet ist, denn Robin Cairoli montiert Wagenbausätze, Kadee-Kupplungen und Metallachsen.

Mario Cairoli wird Ihnen beweisen, wie aus einer 80.-Franken Lok (z.B. von Athearn) durch gekonntes Detaillieren mit Zurüüsteilen, die fertige Lok schon viel näher an ein teures Messingmodell kommt.



12) Ladegüter in Spur G by **Friedrich & Maria Ortner**, Burgau, Germany.

Aus alltäglichen Dingen, z.B. Kunststoffkleiderbügel, Schrottteile, aus Senftuben - Wellblech, aus Joghurtbechern und Papiertaschentücher - Planengüter, aus Stoffresten - Säcke usw. herstellen. Haus **B-OG 53**

13) Bau eines Truck-Modells in HO by **Kurt Felix**. (Seite 28 beachten) Haus **A-UG 4**

14) Schnitzen von Holzwapen und **Einbrennen** von Bildern aus Holz by **Ernst Kathriner**, Sarnen. Haus **A-EG 23**.

In loser Folge zeigt er die Technik des 'Einbrennens' und des 'Schnitzens'. Schauen Sie ihm über die Schulter, mit wieviel Geduld und Fingerfertigkeit solche Kunstwerke entstehen. Er nimmt auch gerne spezielle Aufträge entgegen. Alle ausgestellten Holzbilder sind verkäuflich. Heralds: sFr. 50.-/Stk., Bilder: sFr. 100.-/Stk.

Workshop 3 - Vater und Sohn bauen Gebäude der Santa Fe in HO

Ich tanze, wie ja viele schon wissen, auf zwei Eisenbahn-Hochzeiten!

Die eine ist die RhB, nach deren Vorbild ich schon viele Gebäude gebaut habe. Einige davon waren auch schon in der Zeitschrift "Loki" zu sehen. Natürlich werde ich der knapp vor der Haustür liegenden bündnerischen Staatsbahn im Modell nach wie vor die Treue halten. Die zweite Hochzeit aber ist seit meiner Zugreise quer durch den amerikanischen Kontinent die dortige Eisenbahn. Für die Santa Fe habe ich mich entschieden, als ich meinem damals 2-jährigen Sohn Robin einen Katalog mit verschiedenen US-Loks gegeben habe und ihn gefragt habe, was ihm denn am Besten gefalle. Er hat sofort auf die Santa Fe gezeigt! Von dem Zeitpunkt an beschäftige ich mich jetzt halt hauptsächlich mit der guten alten Santa Fe. Da ich leider über keine eigene Anlage verfüge, benutze ich halt meine ganze Eisenbahn-Freizeit zum Bau von Modellen, vor allem von Gebäuden. Die Regale im Wandschrank füllen sich immer mehr damit. Als fleissiger Besucher der letzten Conventions habe ich mir nun endlich einen Ruck gegeben, und ich werde zum ersten Mal als Aussteller an der 12th CV teilnehmen. Ich möchte gerne demonstrieren, wie ich den amerikanischen Gebäude-Modellbau zelebriere. Starten werde ich mit DEPOT CLOSET, COAL HOUSE FOR DEPOTS, YARD CLOSET und MATERIAL HOUSE der Santa Fe nach Plänen aus dem Buch "The Chief Way Reference Series System Standards, Volume Two".



Mein sechsjähriger Sohn Robin ist auch schon von der Eisenbahn begeistert. Seine amerikanischen Modelle bewegen sich zwischen der Spur N und der LGB. Er wird neben mir basteln, allerdings noch nicht genau nach Plänen, sondern einfach nach seiner Phantasie. Sein absoluter Liebling ist der Big Boy. So wird er wohl einmal seinem Santa Fe-Vater davon laufen und zur Union Pacific wechseln. Vorläufig, und vor allem an der Convention 2002, werden wir aber noch zusammen basteln.

Text by **Walter Hefti**, Egnach Foto by Roland Kink, Teufen

WS 3: Haus A-EG 30

FREIGHT HOUSE READING

At Motorbooks we're railfans too— that's why our books are loaded with great photos and detailed information. *Check out today's cargo!*

American Freight Train

Hardcover • 10 x 10 • 156 pp • 150 color, 50 b/w
0-7603-0833-0 • 131562AP • \$34.95

Railway Maintenance

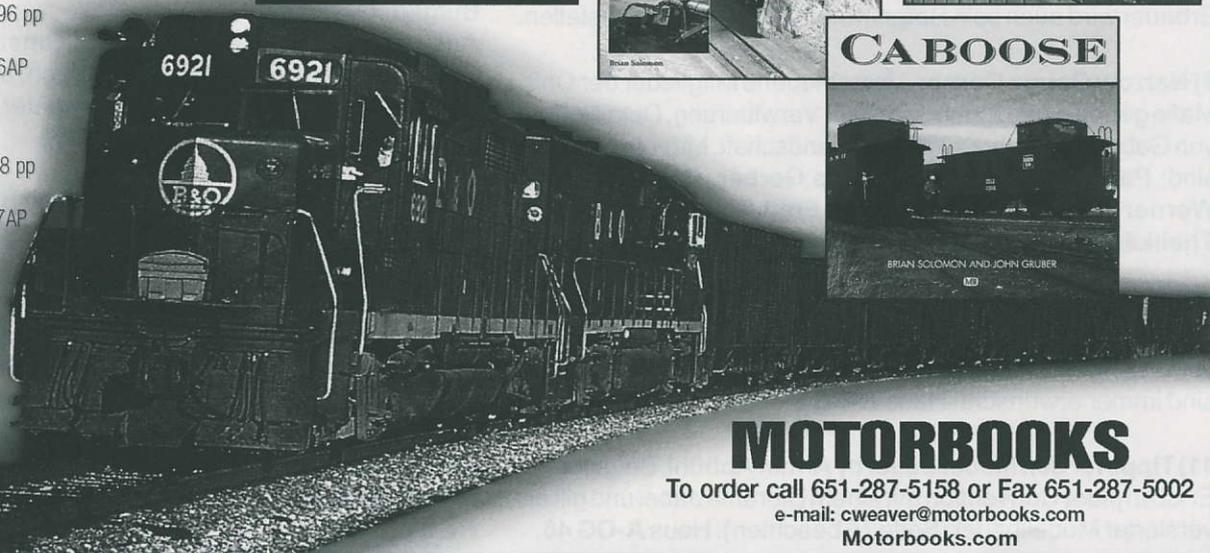
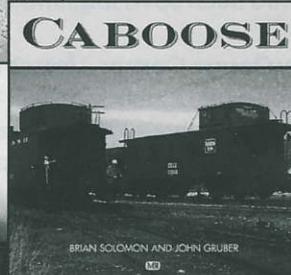
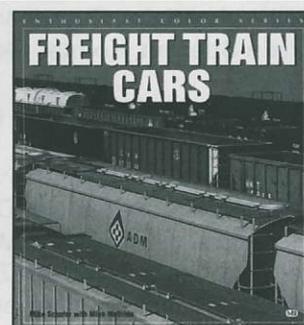
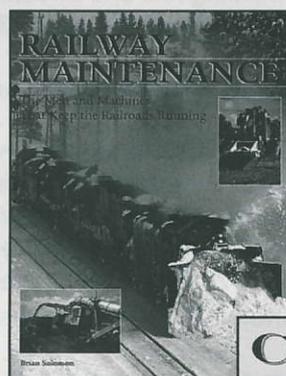
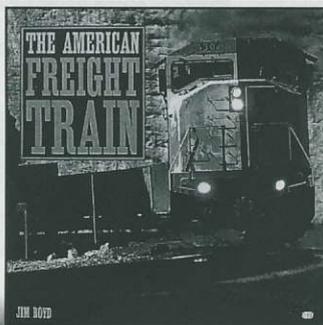
Paperback • 8-1/4 x 11 • 128 pp • 80 color, 40 b/w
0-7603-0975-2 • 133371AP • \$24.95

Freight Train Cars

Paperback • 8-1/4 x 9 • 96 pp
80 color, 24 b/w
0-7603-0612-5 • 128956AP
\$14.95

Caboose

Hardcover • 10 x 10 • 168 pp
100 color, 100 b/w
0-7603-0895-0 • 133377AP
\$34.95



MOTORBOOKS

To order call 651-287-5158 or Fax 651-287-5002

e-mail: cweaver@motorbooks.com

Motorbooks.com

Workshop 7 - Americanizing European Building Kits and Structures

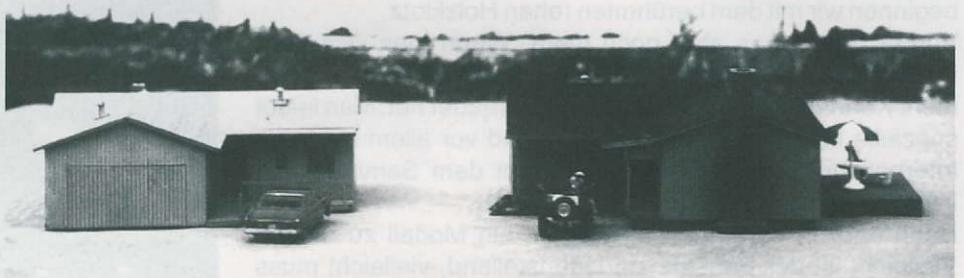
Aus handelsüblichen Plastikbausätzen hiesiger Hersteller (Faller, Kibri, Pola, Roco und Vollmer) werden mit geringen bis aufwendigen Abwandlungen Gebäude nach amerikanischer Bauart und verschiedenen Stilrichtungen hergestellt. Die hauptsächlich Änderung betreffen Dachform, Dachdeckung und -neigung, sowie die Bauart der Fenster. Anstelle der in Europa üblichen, relativ steilen Ziegeldächer erhalten die Gebäude flache Blech- oder Vynil-Shingle-Dächer mit grossem Überstand und Übersetzfenster anstelle der hierzulande üblichen Drehflügel Fenster.

Eine Reihe bereits fertiger Mustergebäude hoffe ich, bis zur Convention auf einem Diorama präsentieren zu können. Fotos und Literatur zum Thema liegen zur Ansicht aus, eine kleine Zusammenfassung der wichtigsten Charakteristika und eine Liste zum Umbau geeigneter Bausätze erhalten alle Interessenten zum Mitnehmen.

WS 7: Haus A-OG 37

Text und Fotos by:

Martin Stierlen, Korntal, Germany



Gerade rechtzeitig auf die 12th Convention erscheint das neue Buch: **Eisenbahn-Erlebnis USA** von Karl-Wilhelm Koch aus dem GeraMond Verlag, München.

Endlose Züge, faszinierende Landschaft - Eisenbahnen in einer anderen Dimension. Spektakuläre Aufnahmen und spannende Texte (natürlich in Deutsch) entführen jeden Eisenbahn- und Amerikafan in die Welt der American Railroads!

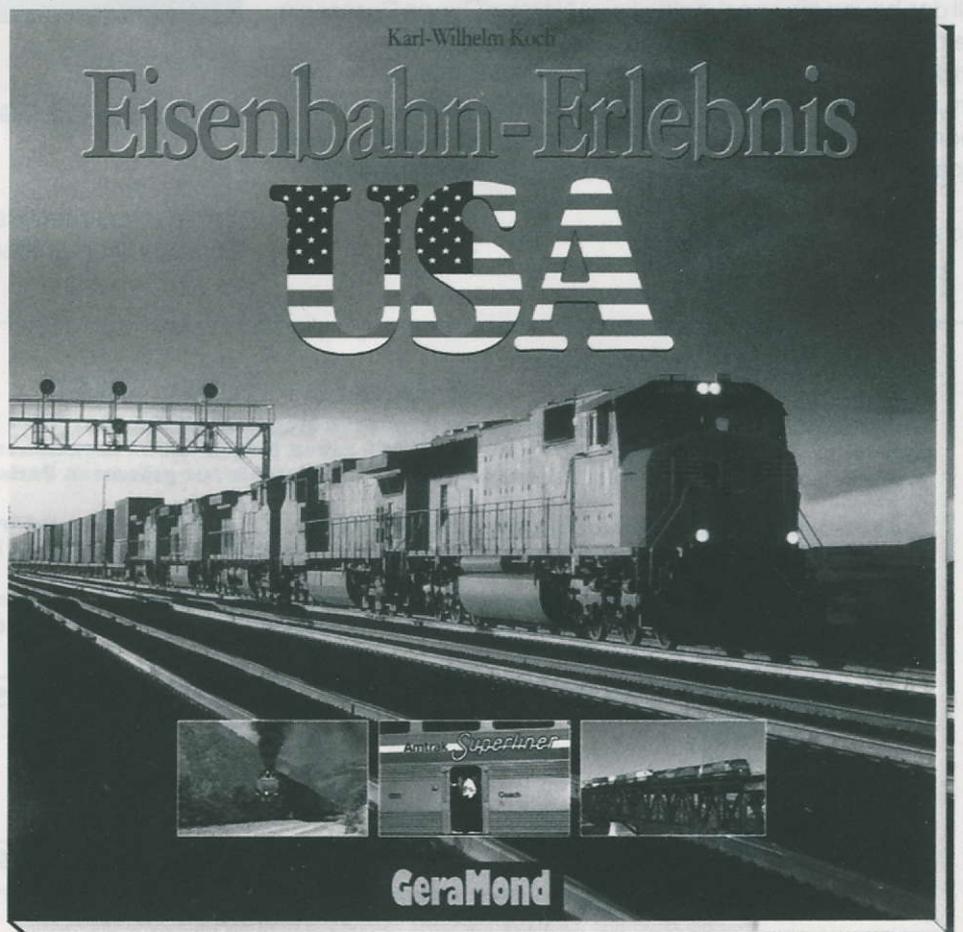
144 Seiten, ca. 140 farbige Abbildungen, Format 28 x 28 cm, gebunden mit Schutzumschlag. sFr. 67.-

Exklusiv erhältlich während der Convention im Bookstore Haus A

Aus dem selben Verlag ist im Herbst 2000 das Taschenbuch: **USA mit dem Zug erleben** erschienen. Ein äusserst wertvoller Reisebegleiter mit Informationen, Bahn-Routen und 99 Bahnerlebniszielen in den USA, der auch heute noch aktuell ist.

192 Seiten, farbig, sFr. 26.-

Ebenfalls im Bookstore Haus A-OG 25 erhältlich.



Workshops 9 - im Narrow Gauge Corner

Das ist eine spezielle Veranstaltung der **Schmalspur-Freaks**, die sich unter dem Namen **On3 Mafia** gefunden haben.

Schmalspur-Menschen sind etwas speziell und haben ein spezielles Problem: Es gibt keine fertigen out-of-the-box Modelle, die einfach ausgepackt und auf das ebenso fertige Geleise gestellt werden können. Wer das möchte, dem pflegen wir die fix-and-foxy Modelle aus dem berühmten Haus in Mitteldeutschland zu empfehlen.

Wer sich aber versucht sieht, den harten Weg einzuschlagen, und sich an Klein-Serien-Fabrikaten aus den berühmten Garage-Produzenten-Kreisen zu versuchen, dem versuchen wir gerne auf den richtigen Weg zu helfen (auch Hewlett-Packard fing so an...). Es braucht schon Geduld und Übung. Kein Meister kam aus der Marken-Schachtel.

Um es positiv zu sehen: Wir versuchen Ihnen zu zeigen, wie wir bauen. Das ist für uns das Schönste an der ganzen Sache; keine fertigen Modelle, aber vielleicht ein Bausatz. Allenfalls beginnen wir mit dem berühmten rohen Holzklötz.

Vorher braucht es aber noch mehr. Wenn man sich über längere Zeit mit einem Vorbild beschäftigt, erwirbt man immer mehr Kenntnisse darüber, die auch nicht jeder hat. Man findet spezielle Informationen in Büchern und vor allem heute im Internet, und verbringt einige Zeit mit dem Sammeln der Informationen.

Dann endlich kann man es wagen, ein Modell zu bauen. Vielleicht ist der Bausatz zufriedenstellend, vielleicht muss das abgeändert werden, weil es nicht unserem spezifischen Vorbild entspricht.

All das bauen ein paar Leute, die im Narrow Gauge Corner die beiden Tage über präsent sind, jeder baut an seinem Projekt, an dem er beschäftigt ist. Sie sind eingeladen, das anzuschauen und mitzuverfolgen und selbstverständlich sind Sie willkommen, jede Frage zu stellen. Wir möchten vermitteln, wieviel Spass es macht, auch ein kleines Projekt selber zu machen!

Schauen Sie einmal herein!



WS 9: Haus C-2.OG 75

Text by Hansruedi Bänziger, Zürich
Fotos by Werner Meer

Teilnehmer: Peter Dossenbach
Philipp Gerber
Dani Hunziker
Werner Kämpfen
Andy Meier
Fred Schmohl
Marc Theilkäs

O Scale - King Size

Wir importieren seit über 20 Jahren amerikanische Modelle und Zubehör jeder Art. Unsere Spezialität ist Spur 0 und vor allem auch Schmalspur - also On3. Wir kennen diesen Markt inzwischen sehr gründlich und können Sie profund beraten. Es gibt vom Museums-würdigen Modell bis zur grösseren Serie alles im Angebot.

Die Schmalspur-Szene ist eine Domäne für Selbstbauer. Es gibt hier das wohl weltweit extremste Modell eines On3 Modells der D&RGW C-16 Nr. 278 mit Hunderten von Detail-Teilen, das viel an Erfahrung und Geduld verlangt.

Wir spezialisieren uns auf die aktuelle Beschaffung von tatsächlich erhältlichen Artikeln. Der Vorteil: Sie profitieren stets vom aktuellen Dollar-Kurs, der im Moment der Drucklegung sehr zu Ihren Gunsten steht!



MIXED TRAINS



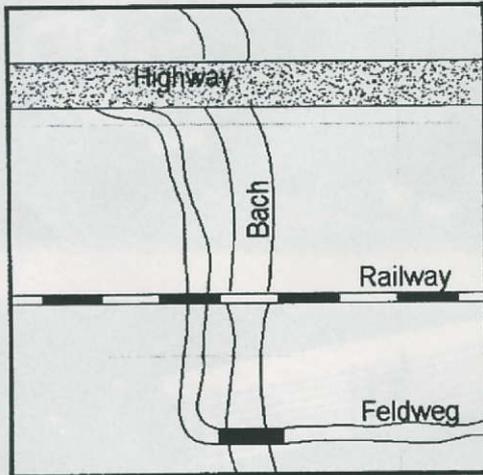
Schwamendingenstr. 82, CH-8050 Zürich, Tel. 01/310'37'52, Fax 01/310'37'53

WS 6: Bau eines Moduls (80 x 80 cm) in HO by Peter Speiser, Fellbach, Germany

Ziel: Demonstration der verschiedenen, notwendigen Techniken, welche von der Planung bis zum fertigen Modul führen. Dieses Modul soll ein bereits vorhandenes, einfacher gestaltetes Modul ersetzen. Als Vorbild wurde von mir die Überquerung eines Baches durch eine Trestle-Bridge an der Joint Line in Colorado gewählt. Neben der Eisenbahn muss auch der Highway und ein Feldweg dieses Hindernis überwinden. Während der Highway über eine Betonbrücke geführt wird, quert der Feldweg mittels eines alten Flatcars den Bach.

Folgende Techniken sollen, je nach Baufortschritt, demonstriert werden:

- Bau des Modulkastens
- Geländebau mit Holz, Styropor und Gips
- Bau der Trestle-Bridge
- Gleisverlegung und Schottern
- elektr. Anschluss
- Landschaftsgestaltung mit Woodlands und anderen Materialien



WS-6: Haus A-OG 36

WS 4: Neue Materialien von Woodland Scenics für Bäume und Wasser by Fred Kiener, Bern

Das gesamte Material wurde von Old Pullman Modellbahnen AG Stäfa gesponsert, wofür wir uns ganz herzlich bei den Herren Appenzeller bedanken.

Leichte Anschauung zur Baumherstellung von absolut filigranen und naturnahen Bäumen mit Woodland zu einem guten Preis. Leichtverständliche Bauanleitung mit Ratschlägen für den Dioramabau für absolut naturnahes Aussehen. Nicht nur für den Anfänger wird gezeigt, wie vom Anfang bis zum edlen Baum ein gutes Resultat für alle Spurweiten erzielt werden kann. In diesem Workshop wird auch der Umgang mit den neuen Materialien zum realistischen Effekt von Wasser-Nachbildung gezeigt.

Eigentlich wäre dieser Workshop als **Clinic** gedacht, musste aber aus organisatorischen Gründen auf Workshops umgestellt werden. Fred Kiener wird an beiden Tagen jeweils am Vor- und Nachmittag ca. 1/2 Std. Demos (Clinics) durchführen.

Fahrplan: 11.30 h, 13.30 h, 15.30 h.

WS-4: Haus A-OG 33



Dieses Bild zeigt Modellbäume der Firma Canyon Scenics.

WS 5: Herstellung von Modell-Nadelbäumen (Conifer Trees) by Christian Ott, Zollikofen

WS-5: Haus A-OG 34

Herstellung von versch. Nadelbäumen (Firtrees, Pinetrees, Redwoods etc.), auch als 'Evergreen Trees' bekannt, anhand von Rohmaterial und Kits der Firma 'Canyon Scenics', Hillsboro, Oregon, USA. Bearbeitung der Stämme und des Nadelkleides bis zur fertigen Tanne. Ziel: Bau eines kleinen Waldes im Massstab HO (ca. 150 Bäume). Aufstellen von Anschauungsmaterial und Dokumentationen. Eventuell Verkauf (nur auf Wunsch) von einzelnen, fertigen Tannen an der CV.

fischertrains märklin
TRIX

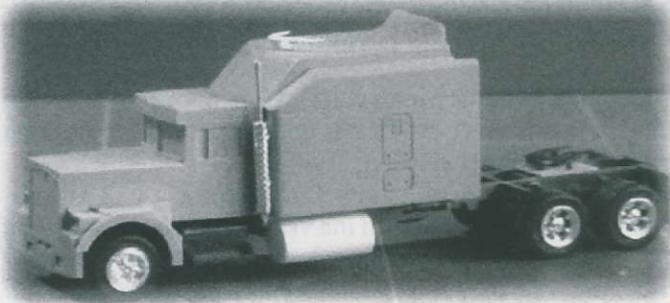
**MICRO-
TRAINS®
LINE**

Authorized Micro-Trains® Dealer
Deluxe Innovations, GHQ
InterMountain, LBF, Red Caboose
Walthers

**New Subscriptions:
N Scale Railroading**

Solothurnstrasse 21 Tel/Fax: (032) 672 01 01
CH-4562 Biberist E-Mail: fischertrains@bluewin.ch

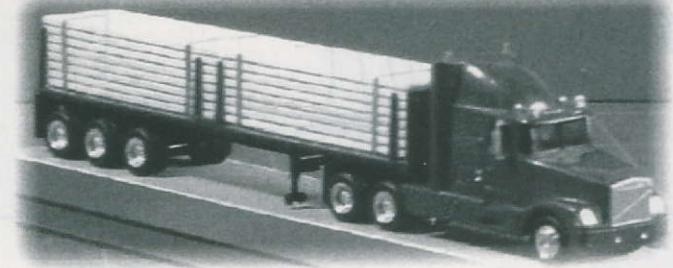
Workshop 13 - Bau eines Truck-Modells in HO by Kurt Felix



Kurt Felix zeigt Ihnen, wie ein Truck-Modell entsteht. Sie können die verschiedenen Arbeitsgänge live mitverfolgen, wenn Kurt Felix aus einem Rohling aus Kunststoff ein Modell oder eine Komponente herstellt. Es gibt dafür einen treffenden Ausdruck in englisch: Scratchbuilt. Es wird Ihnen anhand unterschiedlicher Arbeitsgänge gezeigt, wie ein Modell entsteht.



WS 13: Haus A-UG 4



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

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

American Sounds of Railroading on Audio-CD!

Neuheit 2002:

Züge durch Kanada



Eine akustische Reise durch Kanada. Enthält u.a. Liegenbleiben mit dem Mixed der Hudson Bay Railway, Führerstands-aufnahmen sowie schwere Güterzüge in Quebec und in den winterlichen Rocky Mountains.
Laufzeit ca. 55 Minuten

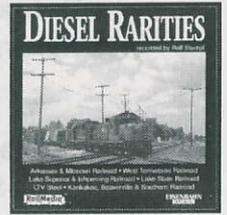
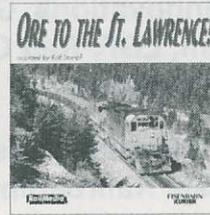
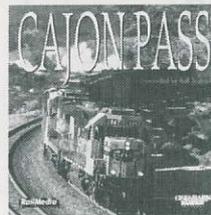
je CD € 15,31

Diese und weitere CDs erhalten Sie auf der Convention oder direkt von der

Medienproduktion Rolf Stumpf

Schneidemühler Str. 28 b - D-76139 Karlsruhe - Fax +49-721-9687864

Weiterhin erhältlich:



Alle CDs enthalten ein umfangreiches und bebildertes Booklet!

Auslandsversand
nur gegen Vorkasse,
Visa oder MC

www. **RailMedia** .de

Art Corner - Übersicht

Der **Art Corner** gehört zum festen Bestandteil unserer Conventions und hat sich bestens etabliert. Dank bekannten, aber auch neuen Ausstellern, können wir an der 12th CV einen äusserst interessanten und abwechslungsreichen Art Corner mit Gemälden, Lithos, Fotos, Railroad-Logos und Railroadiana präsentieren.

Gemälde in Aquarell by **Franz Stucki**, Schliern (Seite 31) Haus **C-1.OG 67**

Gemälde in Acryl by **Paul R. Zeltner**, Oberentfelden (Seite 32) **C-2.OG 73**

Gemälde in Aquarell by **Peter Bomhard**, Nürnberg, Germany (Seite 30) **C-EG 57**

Fotos by **Klaus A. Hoenow**, Berlin, D und Feusisberg, CH. (Seite 33) **B-EG 50**

Lithos in color von Robert West by **Armin Schmutz**, Worblaufen. **B-EG 50**

Kunstdrucke in schwarz/weiss von Lance M. Bukore by **Ulf Degener**, Meersburg, Germany. Haus **A-EG 24**

Bilder von Baldwin Electric E3b by **Rudi Winkler**, Leipzig, Germany. **A-OG 45**

Logos (Signete) von Nordamerikanischen Bahngesellschaften by **Emil Güttinger**, Rapperswil. Haus **A-OG 43**
Novopan 19mm, Höhe 30 cm, Längen 100 und 130 cm. Preise Fr. 69.- bis 98.-

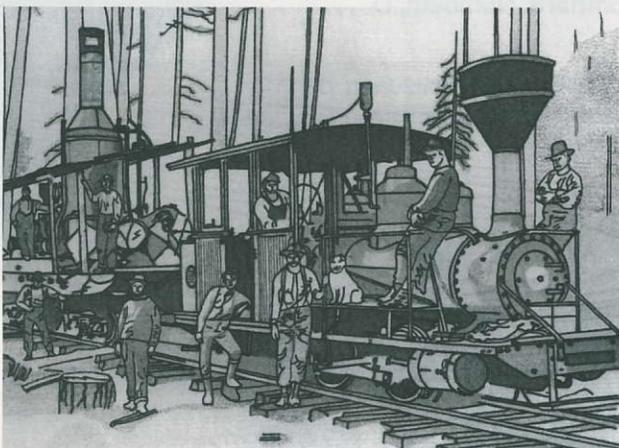


Bestellungen an: **Emil Güttinger**



Ein Gemälde von Robert West, Collage Park, GA, USA www.trainpaintings.com

Ernst Kathriner präsentiert seine Gemälde auf Holztafeln. Das 'Einbrennen' der Konturen erfolgt mit einem Widerstandsdraht. Jede Linie und jede Fläche muss separat bearbeitet werden, was einen enorm hohen Zeitaufwand benötigt. Am Schluss werden die Bretter lackiert. Daneben wird der Künstler auch geschnitzte Holzwappen (Heralds von Bahngesellschaften) ausstellen. Alle ausgestellten Holzbilder sind verkäuflich. Heralds: sFr. 50.-/Stk., Bilder: sFr. 100.-/Stk. Er hat auch das 12th Convention Logo (beim Eingang Haus A) für uns gemacht!



Bilder und Logos aus Holz by **Ernst Kathriner**, Sarnen

Er wird auch an beiden Tagen dem interessierten Besucher einen Blick in die Technik der Holzbearbeitung geben (Workshop 14). Haus **A-EG 23**

Western Maryland Scenic Steam Train by **Michaela Ivak**

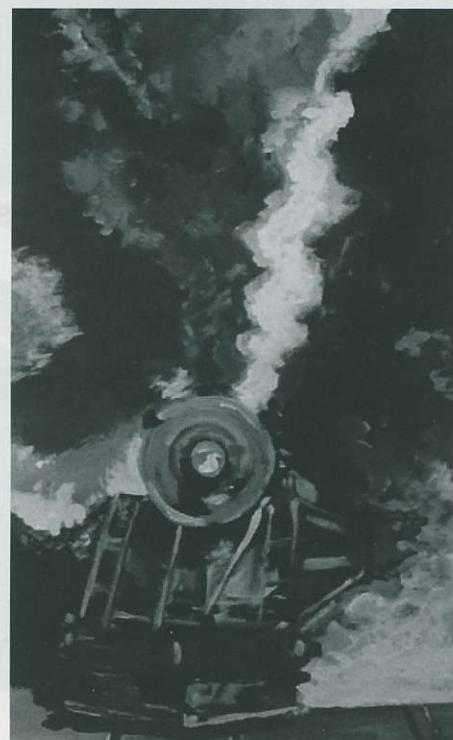
Dieses Ölbild hat die künstlerisch begabte Tochter meiner Freundin mir als Weihnachts-Geschenk verehrt.

Als Vorlage diente das Titelbild der Dezemberausgabe von 'Railfan & Railroad Magazine' aus dem Jahre 2000. Auch das Foto rechts stammt von einer Dame - was wieder einmal beweist, dass die Ladies uns auch in unserem Hobby sehr wohl Konkurrenz machen können!

Haus **A-EG 24**
by **Martin Stierlen**, Korntal, Germany

Railroadiana by **Rolf Humbel**, Uetikon am See. Typenschilder (Builders Plates) von Baldwin Loks, die an die SNCF geliefert wurden. Type Mikado 141R. Haus **A-OG 45** (bei Baldwin Vitrinen).

Alte Jonastrasse 20, 8640 Rapperswil
Tel: 055-211-8119 oder 079-282-1723



Railway in Water-Colour

Vom Hobby zum Beruf

Als begeisterter Eisenbahnfan konnte ich vor ein paar Jahren den Beruf des Architekten hinter mir lassen und mich als freischaffender Künstler mit der Aquarellmalerei auf das Thema Eisenbahn - besonders Dampflok - spezialisieren.

Dabei hilft mir die Erfahrung im perspektivischen Konstruieren und die technisch-zeichnerischen Fähigkeiten aus meinem früheren Beruf, um die oft komplizierten Motive fotorealistisch darstellen zu können. 1952 geboren, begann ich jedoch schon in früher Jugend mit der Darstellung von Eisenbahnen in Aquarelltechnik.

In den letzten Jahren war ich mit meinen Aquarelldrucken mehrfach an Modellbahnausstellungen beteiligt. Von namhaften Firmen wie Märklin, HAG, Lehmann (LGB), Markscheffel & Lennartz u.a. erhielt ich viele Aufträge für teils aufwendige Illustrationen in Katalogen und Prospekten, sowie für Bücher und Fachzeitschriften.

Text und Lithos by **Peter Bomhard**, Nürnberg, D

Lassen Sie Sich vom farbigen **Original** überraschen, denn im Guide konnten die Bilder leider nur schwarz/weiss reproduziert werden.



Baltimore & Ohio - Departing Dearborn Station in Chicago



Big-Boy Ausfahrt aus Cheyenne



Santa Fe-Express in den Rocky Mountains



Southern Pacific Daylight und Great Northern meeting each other

Haus C-EG 57

An der 12th CV werde ich auch ein paar Lithos (Kunstdrucke) mit diesen und anderen Motiven (europäische und viel Dampf) verfügbar haben.

Grösse 30 x 42 cm: Fr. 60.- und Grösse 48 x 64 cm: Fr. 98.-

Bezugsquelle: Peter Bomhard, Moosstrasse 40, D-90411 Nürnberg



Big Boys unter der Bekohlungsanlage in Cheyenne

Art Corner - Paintings

Franz Stucki aus Schliern (Bern) bereichert den Art Corner mit Gemälden in der Aquarell-Technik. Alle Bilder passen zum Thema der 12th CV - Freight Trains und Baldwin.



Baldwin 2-6-6-2 C&O



D&RGW Narrow Gauge Mixed Freight

Vor ca. 16 Jahren begann Franz Stucki mit der Aquarell-Malerei von Landschaftsbildern. Doch im Laufe der Zeit wurden daraus Flugzeug- und Eisenbahnbilder. Durch seine beruflichen 'Connections' als Lokführer und Berufspilot kamen in neuester Zeit sogar Aufträge von der SBB und dem Flughafen Bern für Jubiläumskalender hinzu. Parallel dazu sind schon unzählige Bilder mit amerikanischen Motiven entstanden.

Alle Gemälde sind verkäuflich!

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

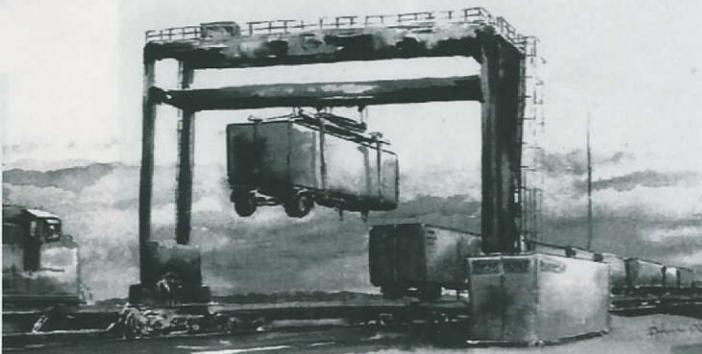
Caboose Utah Railway



Santa Fe Double Stack



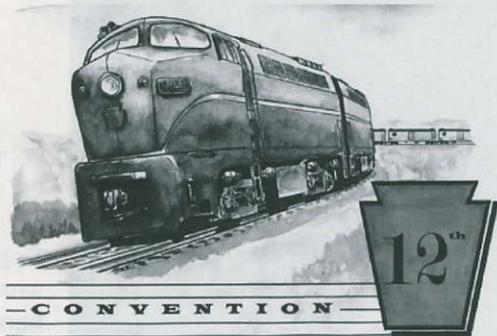
Baldwin Diesel Central of New Jersey



Intermodal Crane in Action

Unser Künstler hat auch das **neue Logo der 12th CV** koloriert. Herzlichen Dank für das erstklassige Resultat.

Haus C-1.OG 67



Art Corner - Paintings

Bei zahlreichen Reisen durch die USA wurde **Paul R. Zeltner** von den überwältigenden Landschaften so fasziniert, dass er vor etwa 20 Jahren begann, die Eindrücke in Acryl auf Leinwand zu übertragen. Begleitend zu den Landschaften kamen immer mehr Eisenbahnmotive 'mit Dampf und Diesel' dazu. Durch die Wiederentdeckung der in den 50-er Jahren fast überall verschmähten Strassenbahnen wird das Angebot laufend mit aktuellen Motiven ergänzt. Auch Ihr Wunschbild wird gerne auf Anfrage erstellt.



Monument Valley



Shay der Merrill & Ring Lumber Company



Haus C-2.OG73

Replicas, wie dieses Schild, werden auf Wunsch mit eigenen Texten hergestellt.



Santa Fe EMD SD75M No. 247 (Das Vorbild für das Ticket Office)



Utah Trax City Rail in Salt Lake City vor dem UP Bahnhof



Rio Grande Diesel im Winter mit Crew Change

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

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

Art Corner - Photos

Freight Trains of Canada and Alaska by Klaus A. Hoenow, Berlin, Germany

Er ist ein begnadeter Fotograf, der sich das Sujet vor dem Abdrücken bereits klar vorstellen kann. Das Resultat können Sie an der 12th CV bewundern. Exzellente Fotos, speziell für das Hauptthema Freight Trains zusammengestellt.

Western Canada:

BC Rail (even with two Steam Freights)

CP & CN Freights on the Sea

Eastern Canada:

CP at Niagara Falls

CP & CN between Toronto and Montreal

Alaska: Freights in the nowhere Land

Freights in California: Santa Barbara,

Tehachapi, Cajon.

Möchten Sie auch einen Abzug?

Klaus A. Hoenow

Giessenstr. 41

8835 Feusisberg

Tel/Fax 01-784-5889



Juli 2000 Denali Park, Alaska

Haus B-EG 50

Fotos by
Klaus A. Hoenow



October 1999 CP Rail at Lake Louise with Snow



September 2001 CP Rail in the Canadian Rockies

HUTMACHER'S
LEDER-KUNSTHANDWERK
HETTISWIL - CH

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

Wir fertigen auf Wunsch,
nach Mass oder Vorlage.

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

Original - Zippos & Zubehör
Jagd & Taschenmesser

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

www.hutmachers.ch

BNSF Railway 2002 Locomotive Review and Freight Car Directory

The next book in the series by Robert C. Del Grosso reviewing the BNSF locomotive fleet during 2001 • New deliveries • 100% line-by-line roster with builder data and dates • Renumber and Repaint dates • Retirements • Technical specifications on every model • B&W Photos of each model and a 16-page motive power Color Gallery. The Freight Car Directory is a historical profile and index of all BNSF revenue freight cars acquired at merger and from 1995-2001. Included are BNSF/AT&SF/BN/CB&Q/GN/NP/SP&S/Subsidiary number series with totals for each on the roster in 1995 and 2001 • Hardbound • 6"x9" format • 208 pgs • 285 photos • Cover \$36.95. GNP Price \$32.00

www.greatnorthernpacific.com

Checkout our website for more GNP books. Major titles:
CN Historical Review and Motive Power Directory, Del Grosso **Cover** (\$37.95) **GNP** \$33.00
MRL Locomotives and Rolling Stock 2000, Del Grosso/Yaremko (\$36.95) \$32.00
• Prices include surface P&H U.S.-International •
• Add \$9.00 for Global Air Priority for each book •
Visa/MC. Telephone-Fax: 208-267-3054 or Check/M.O.

Great Northern Pacific Publications
Route 4, Box 627A
Bonners Ferry, Idaho 83805 U.S.A.

LAST CALL... IN STOCK MODELS!

Erie 0-8-8-0 Articulated Camelback

- Only 80 built
- Pittman Powered with "Quiet Drive"
- Sprung Drivers with Steel Tires
- Directional Illumination
- 48" Radius or Larger O Scale Track
- Suggested Retail \$1499.95 US + S&H



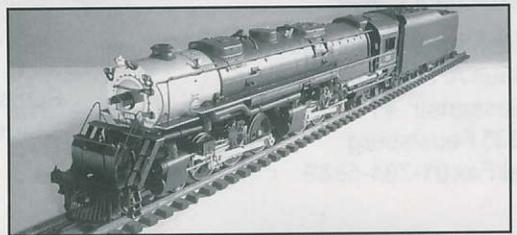
Great Northern Y-1 Electric

- Only 70 Built, Two DC Motors
- Sprung Drivers with Steel Tires
- Directional Illumination
- Working Pantographs
- 56" Radius or Larger O Scale Track
- Suggested Retail \$799.95 US + S&H

**CALL YOUR DEALER OR
408-866-1727 TODAY!**

UP and D&H Early Challengers

- Only 60 UP and 20 D&H Built
- Unique Tenders, Boilers for each Road
- Pittman Powered with "Quiet Drive"
- 60" Radius or Larger O Scale Track
- Kadee Coupler Ready Mounts
- Suggested Retail \$1599.95 US + S&H



SUNSET MODELS INC.

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

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

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

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

BREM

wohnen & einrichten



Wie oft bewundern Sie Ihre wertvollen
Sammelstücke in der Verpackung?

**Mit DIMO-Vitrinen setzen Sie
Ihre schönsten Eisenbahn-
modelle perfekt in Szene...
...für täglichen Genuss!**

Das modulare System von DIMO passt
sich Ihren individuellen Bedürfnissen an.
Vitrinen, Schubladen, Schränke und
offene Elemente lassen sich frei
kombinieren.



möbel breem, 5070 frick
info-telefon 062 871 13 52
internet: www.moebel-brem.ch
montag geschl. - freitag bis 20h

Modulares Vitrinen-System

Die Geschichte der Conventions

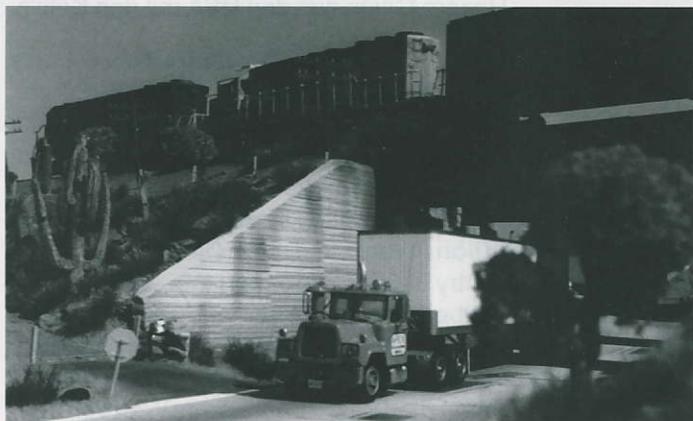
Angefangen hat alles im kleinsten Rahmen am Samstag, 10. Oktober 1981. Wir haben den Grundstein für die First CV bei **Swissphone** in **Samstagern** (Dank **Werner Meer**) gelegt. Erfreulicherweise ist der damalige harte Kern bis auf ein paar wenige Ausnahmen auch heute noch aktiv dabei. Von Anfang an wurde die CV als Non-Profit Anlass ohne Eintritt konzipiert. Schon damals waren wir auf freiwillige Helfer angewiesen.

Die **2nd CV 1982** war nochmals bei Swissphone und wurde bereits auf 2 Tage ausgedehnt. Sogar das Schweizer Fernsehen machte eine kleine Reportage.

Ab 1984, wir haben inzwischen auf den 2-Jahres Turnus umgestellt, konnten wir die **3rd** bis **6th** CV Dank **Albert Mader** in der **Wasserversorgung Zürich** durchführen.

3rd CV 1984: Da das Interesse grösser wurde, ist auch der Platzbedarf gestiegen und mit der Wasserversorgung konnten wir alles optimal unterbringen. Dank Heinz Merz konnten wir das Vitrinenproblem lösen. Wir hatten bereits 435 Besucher.

4th CV 1986: Der erste CV-Guide wird lanciert und er hat lediglich 16 Seiten. Das American Railroadfans Signet wird von Max Peter, Zürich kreiert. Ebenfall neu waren die ersten Clinics und Workshops. Zum ersten Mal hatten wir einen hochkarätigen Aussteller aus dem Ausland: Lucien Wiss (Bild unten).



5th CV 1988: Der 2. CV-Guide hat bereits 24 Seiten Umfang. Dieser wurde bei der Druckerei Dietschi AG in Waldenburg gedruckt. Das erste Generalthema war: Narrow Gauge und Rio Grande, das mit dem 'Monarch Branch' On3-Diorama von Fred Kiener, Bern für viel Aufsehen gesorgt hatte. Die ersten Layouttours nach Adliswil ins heutige Layoutcenter wurden durchgeführt. Aussteller aus France waren: Lucien Wiss, Mike Fritz, Michel Foissy.

6th CV 1990: Die letzte CV in der Wasserversorgung. Der CV-Guide hat bereits 40 Seiten. Hauptthema: Passenger Trains, Nebenthema: Canada. 760 Besucher konnten sich von dem guten Niveau überzeugen. Ntrak ist zum ersten Mal dabei. Ab 1992 können wir unsere CV's Dank **Franco Rossi** im **Schulhaus Kronenwiese in Adliswil** durchführen.

7th CV 1992: Das Schulhaus bot uns bedeutend mehr Platz und der Wachstum unserer CV's konnte gut verkraftet werden. Einmal mehr konnten wir auf die Hilfe von Heinz Merz zählen, der uns 50 Lampenständer konstruierte. Der CV-Guide hatte einen Umfang von 68 Seiten. Hauptthema: Steam Locomotives, Nebenthema: Special Equipment MoW, Kleinthemen: High-Tech Diesel Locos und Intermodal Transportation. Die ersten CV-Awards wurden verliehen. Der RR-Fans Pin wurde von Max



Peter entworfen. Mit 1307 Besuchern war uns ein grosser Erfolg beschieden. M. Stalder aus Bern war die erste Frau an einer CV mit ihrem Western Style Diorama (Bild unten).



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



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

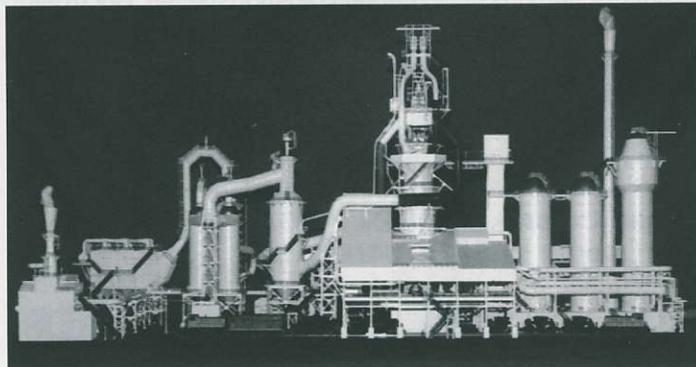
Die **10th Jubilee Convention** hat alles bisher dagewesene in den Schatten gestellt. Um alle Exponate unterzubringen, konnten wir neu 4 Gebäude belegen. Auf dem Parkplatz stand an zentraler Lage der **Convention Caboose**. Mit einer stattlichen Höhe von 4,8 m und einer attraktiven Farbgebung (rot/weiss/blau) war er nicht zu übersehen. Hier konnten die **Tickets** für den Eintritt gelöst werden. Der **10th CV-Guide** hat mit **148 Seiten** Umfang im Format A4 und Farbseiten sämtliche Rekorde gebrochen. Auch die **Convention Info No. 2** hat mit 320 Seiten Inhalt den Rahmen gesprengt. Sie ist leider vergriffen!



Auf über **3000 m2** waren die Besucher für 2 Tage im Banne der amerikanischen Eisenbahnen. Eine internationale Beteiligung mit hochkarätigen Exponaten hat den Jubiläums-Charakter markant unterstrichen.

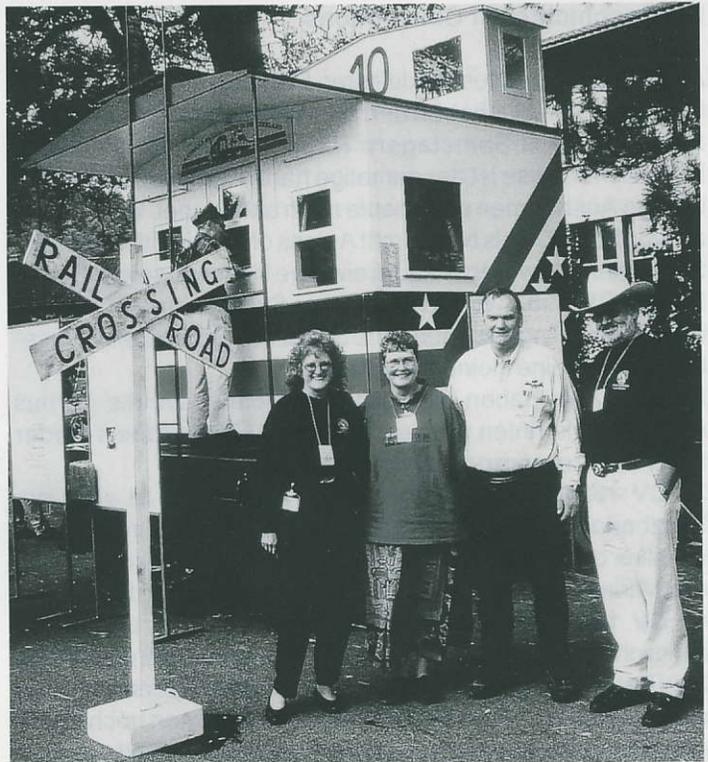
Hauptthema: **Railroads thru the Rockies**, Nebenthema: **Merger der Giganten**, Kleinthemen: **Dieselloks von GE & Hopper Cars**.

Von Spur Z bis 1 resp. G inkl. Live Steam und 15 Anlagen mit Fahrbetrieb war bei uns alles vertreten. Mit über 3000 Besuchern war uns ein grossartiger Erfolg beschieden.



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

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



Unsere Gäste aus den USA mit den Kolb's.

Special Guests aus den USA: Mit Stolz haben **Linda & Larry Vielleux**, Besitzer des 'Izaak Walton Inn' in Essex, Montana, an unserer CV teilgenommen. Paul Kolb stellte das Hotel im Massstab 1:87 aus. Ebenfalls aus den USA, aber aus Alaska war **Carl Mulvihill** als Besucher dabei!

Im Rahmen des Official Convention Dinner's im Hotel Belvoir wurden die **Convention Awards** verliehen. Für den Showblock konnten wir die Country Band - **Company Time** - verpflichten. Auch der Gratiswettbewerb konnte mit attraktiven Preisen aufwarten. MTI sponserte eine Reise an die Railfair 1999 inkl. Flug mit AA und Balair/CTA sponserte 2 Flüge nach Florida. Versch. Händler gaben rund 80 Sofortpreise im Wert von über Fr. 4000.-.

Acknowledgements

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

Traintronic

designed by itelec

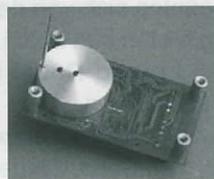
Das ideale Zubehör für Ihre Modellbahn

Weichenantriebe, Weichendecoder, Relaismodule, Gleisbesetzmelder, Rückmeldmodule, Anzeigemodule, Signaldecoder, Kehrschleifenmodule, etc.

Der intelligente Weichenantrieb 5051

- Analog- und Digitalbetrieb mit integriertem Weichendecoder
- Einstellbare Stell-Geschwindigkeit und Zungen-Anpressdruck
- Lastausgleich für gleichmässiges Stellen der Weichen Spur N bis LGB
- Manuelle Stellmöglichkeit mit Impulstasten und Stellungsanzeige durch Leuchtdioden
- Automatische Herzstückpolarisierung
- Äusserst geräuscharm
- Günstiger Preis

Einfache Montage



Kater Aurelio, die grosse Hilfe bei Neuentwicklungen



Digitalsysteme sind unsere Stärken - Verlangen Sie unsere Gratsdokumentation - Wir bieten günstige Preise bei optimaler Beratung.

itelec ag

Hard- und Softwareentwicklungen
Meisenwiesstrasse 10, CH-8444 Henggart

<http://www.itelec.ch> Tel.: 052/316 26 80
Email: ernst.itten@itelec.ch Fax: 052/316 34 71

Die **11th Convention** wurde im gleichen Rahmen wie die 10th Jubilee Convention durchgeführt. Wir belegten wieder 4 Gebäude, um alle Exponate unterzubringen, hatten wir doch dieses Jahr bedeutend mehr Anlagen mit Fahrbetrieb.

Doch die grosse Show begann bereits auf dem Parkplatz. War unser **Convention Caboose** als Ticket-Office die grosse Attraktion der 10th CV, kam nun noch eine **Santa Fe SD75M Diesellok** als 2. Ticket-Office hinzu. Von nun an hatten wir Lok und Caboose, der Anfang und das Ende eines Zuges. Hier konnten die **Tickets** für den Eintritt gelöst werden. Der **11th CV-Guide** hatte mit **136 Seiten** Umfang bis auf 12 Seiten annähernd das gleiche Volumen wie der 10th CV-Guide. Rechtzeitig ist auch die **Convention Info No. 3** mit 250 Seiten Inhalt von Jürg Lütscher erschienen.

Hauptthema: **Railroads along the West Coast** from Alaska to Mexico, Nebenthema: **Dieselloks von ALCO** (American Locomotive Co.). Von Spur Z bis 1 (1:220 bis 1:32) und sogar eine kleine Diesellok im Massstab 1:4, war bei uns alles vertreten inkl. 23 Anlagen und Module mit Fahrbetrieb!

Im Rahmen des Official Convention Dinner's im Hotel Belvoir in Rüslikon wurden die **Convention Awards** verliehen. Als Krönung konnten wir für den Showblock die US-Country Lady - **Bonnie Jeanne Taylor mit Taylor Made** - verpflichten.



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

Acknowledgements

Speziellen Dank gilt allen Ausstellern von nah und fern, denn damit steht und fällt unsere Convention.

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



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



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

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

asebom gmbh

**ob Gitter, Fenster
oder ganze Fahrzeuge:
Ätztechnik, die
interessante und
günstige Alternative**

asebom gmbh
Mürtschenstrasse 11
8640 Rapperswil
Tel: 055 211 23 32
Fax: 055 211 23 34
www.asebom.ch
info@asebom.ch

**individuell, preiswert,
für alle Spurrössen**

The Eugen Kistler Foundation

The Eugen Kistler Foundation

In Memoriam an unseren guten Freund und Sponsor, Eugen (Geni) Kistler aus Thalwil.

Er war immer gut gelaunt und hat uns schon bei den Conventions in der Wasserversorgung Zürich unterstützt und geholfen. Äusserst zuverlässig und immer hilfsbereit waren seine Grundsätze. Er sponserte für die HO-Modulanlage der Railroadfans im Layoutcenter einen kompletten Amtrak Zug mit GE AMD-103 und Superlinerwagen, der an jeder CV seine Runden dreht. Aber auch für das Sponsoringprogramm des CV-Cabooses und der Santa Fe Lok hat er immer tief in die Tasche gegriffen und unsere Vorhaben sehr grosszügig unterstützt.

Leider mussten wir uns bereits 2001 von unserem lieben Freund Geni verabschieden, hat er uns doch viel zu früh im Alter von 70 Jahren verlassen müssen. Er war uns immer sehr wohl gesinnt und hat uns auch in seinem Nachlass berücksichtigt und reichhaltig beschenkt. Er hat uns Rollmaterial für das Layoutcenter, aber auch einen stattlichen Betrag in der Höhe von sFr. 5000.- vermacht. Somit haben wir die 'Eugen Kistler Foundation' ins Leben gerufen. Das Geld von dieser Foundation darf nur durch Absprache mit den 'Board of Directors' für speziellen Bedarf eingesetzt werden, soll aber mehrheitlich als 'eiserne Reserve' auf 'Eis gelegt' werden.

An dieser Stelle möchten wir uns auch ganz herzlich bei Geni's Bruder, René Kistler, für seinen Goodwill bedanken.

Finanzierung des Convention Guides

Finanzierung des 12th CV-Guides

In der Vergangenheit wurden die Kosten für den Druck und den Versand vollumfänglich durch die Inserate abgedeckt. Doch dieses Jahr konnten wir leider nicht genügend Inserenten für unseren Guide gewinnen, was sicher auch mit den Ereignissen vom letzten Herbst (11. September und Grounding von Swissair) zusammenhängt. Es ist zu beachten, dass unsere Tarife bewusst günstig gestaltet sind und trotzdem wurden wir mit Absagen überhäuft.

Nur dank der grosszügigen Unterstützung von Maya Hagenbucher (Maya Travel Inn) können wir für den Jackpot des Gratiswettbewerbes eine komplette Raifanreise an die NMRA Convention im Juli 2003 nach Toronto anbieten. Keine einzige Airline war in der Lage, auch nur einen Flug zu sponsern, auch nicht im Zusammenhang mit einem Inserat im Guide.

Es ist auch erstaunlich, dass die grossen Banken und Kreditkartenorganisationen sich für unseren (zu kleinen) Anlass nicht gross interessieren, obwohl alle Händler und sogar die Börse deren Karten akzeptieren! Hinzu kommen aber auch Absagen von den grossen Produzenten aus der Modellbahnindustrie wie z.B. Aristo Craft, Athearn, Atlas, Bachmann, Kato, Life Like. An der NMRA in St. Louis (2001) hatte ich viele gute Gespräche und Kontakte geknüpft. Das Resultat ist leider sehr enttäuschend, denn die meisten haben Budget-Gründe vorgeschoben. Sicher sind wir uns bewusst, dass der Markt in

der Schweiz und ganz Europa nie mit dem enormen Potential der USA vergleichbar ist. Trotzdem promoten wir mit unseren CV's die amerikanischen Modelle und dementsprechend die Modellbahnindustrie und sind auf deren Support angewiesen. Es ist äusserst bedauerlich, dass viele bisherige Inserenten (11th CV-Guide) aus Budgetgründen kein Inserat oder aber nur noch ein kleines s/w Inserat (anstatt ganzseitige Farbinserate) platzieren können. Dadurch fehlen uns rund sFr. 8000.-. Aus diesem Grund sind wir auch gezwungen, den Seiteninhalt von 128 auf 104 zu reduzieren. Auf der anderen Seite können wir zum Glück auf einige treue Inserenten zählen, die unsere CV gerne unterstützen. Hinzu kamen aber auch neue Inserenten, die wir ganz herzlich begrüssen. Trotzdem konnten wir den Verlust nicht ganz ausgleichen.

Selbstverständlich erhalten alle registrierten Besucher, Aussteller und Helfer diesen Guide per Post frei Haus geliefert. Ein Service, den keine andere Ausstellung bietet. Somit legen wir allen Besuchern ans Herz, die Registrationskarte unbedingt an der Kasse abzugeben. Nur so sichern Sie sich den Guide der 13th Convention im Jahre 2004.

Leider können wir den Guide aus obigen Gründen während der Convention nicht mehr gratis abgeben. Er wird für eine Schutzgebühr von sFr. 5.- an der Information im Haus A-EG 10 verkauft (nicht bei den Ticket Offices).

OLD PULLMAN KATALOG NO 32

- über 25'000 Artikel mit Modelleisenbahnen nach amerikanischem Vorbild und Modellbauzubehör wie z.B. Holz-, Kunststoff-, Messing- und Aluminiumprofile
- Modelleisenbahnen in den Spuren Z, N, HO, HO3, O, On3, G, und I.
- über 450 verschiedene US-Büchertitel
- und vieles mehr

Der Katalog ist erhältlich gegen Vorauszahlung:

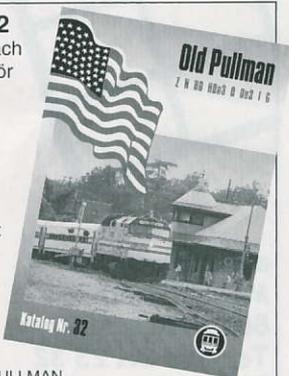
Schweiz: Fr. 22.- auf
Postscheckkonto 80-15873-0

Deutschland: EURO 15.50 auf
Postbank Stuttgart 129 36-706
Bankleitzahl 600 100 70

Oesterreich: EURO 17.95 auf
Postbank Wien 755 6382
Bankleitzahl 60000

überiges Ausland:
EURO 17.95

OLD PULLMAN
MODELLBAHNEN AG
Dorfstr. 2 / Postfach 326 CH - 8712 Stäfa
Telefon: 01 926 14 55 Fax: 01 926 43 36
E-Mail: info@oldpullman.ch



Realistic Water

Modellieren von Seen, Bächen und Flüssen ganz einfach gemacht. Kein Mixen oder Anrühren erforderlich.

Water Effects

Modellieren von Wasserfällen, Wasserstrudel und vieles mehr mit dem neuen «Water Effects» von Woodland Scenics kein Problem.

Produkte im Fachhandel erhältlich.

Import:

OLD PULLMAN MODELLBAHNEN AG
Dorfstr. 2 / PF 326 CH-8712 Stäfa

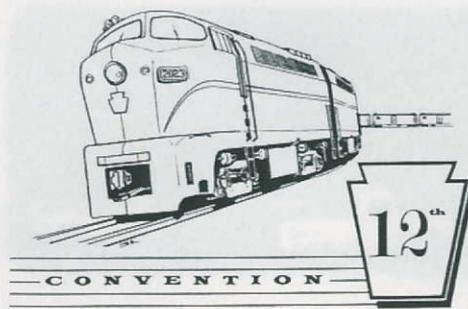


Der neue Vacuum Greifer, ist eine echte Bereicherung in jedem Bastelraum. Der Vacuum Greifer ist in zwei Versionen erhältlich. Zu beiden Modellen gehören mehrere Vacuum-scheiben, für grössere oder kleinere Teile.

Erhältlich bei: Old Pullman Modellbahnen AG
Dorfstr. 2 CH-8712 Stäfa (Tel. 01 926 14 55)

Die **12th Convention** wird im gleichen Rahmen wie die 11th Convention durchgeführt. Wir belegen wieder 4 Gebäude, um alle Exponate unterzubringen.

Doch die grosse Show beginnt bereits auf dem Parkplatz. War unser **Convention Caboose** als Ticket-Office die grosse Attraktion der 10th CV, kam für die 11th CV noch eine **Santa Fe SD75M Diesellok** als 2. Ticket-Office hinzu. Nun haben



wir Lok und Caboose, der Anfang und das Ende eines Zuges. Hier können die **Tickets** für den Eintritt gelöst werden (Layout-tour-Tickets sind nur neben der Information im Haus A erhältlich). Sie erhalten auch die Wettbewerbsformulare und ein Kurzprogramm mit Plan. Wichtig: Unbedingt die Registrationskarte ausfüllen und abgeben, denn nur so erhalten Sie in 2 Jahren den neuen Guide. Der vorliegende **Guide** hat mit **104 Seiten** Inhalt 24 Seiten weniger gegenüber dem 11th CV-Guide, da wir bedingt durch weniger Inserate zu einer Reduktion gezwungen wurden. Die Produktion war übrigens ein Riesenaufwand und könnte ohne weiteres mit einer Doktorarbeit verglichen werden, was aber auch für die Info No. 4 zutrifft. Rechtzeitig ist auch die **Convention Info No. 4** von Jürg Lütcher erschienen. Eine hervorragende Ergänzung zum Guide, wo sehr detailliert auf die Themen eingegangen wird. Auf **320 Seiten** erhalten Sie eine Fülle an besten Informationen, natürlich in Deutsch.

Auf über **3000 m2** entführen wir Sie in die Welt der nordamerikanischen Eisenbahnen. Ein reichhaltiges Programm lässt das Herz jedes Railroadfans höher schlagen. Eine internationale Beteiligung mit hochkarätigen Exponaten garantiert ein unvergessliches Erlebnis. Sogar ein Gratiswettbewerb mit attraktiven Preisen lädt zu einem Rundgang ein. Selbstverständlich ist in unserer Cafeteria (jetzt mit doppelt so viel Sitzplätzen) für das leibliche Wohl gesorgt.

Hauptthema: **Freight Trains** (Güterzüge). Nebenthema: **Dieselloks & Dampfloks von Baldwin**.

Modelle in allen Spurweiten (1:220 bis 1:11,5) sind bei uns vertreten. 32 Anlagen und Module mit Fahrbetrieb - Layouttours - Workshops - Junior's Corner - Film- und Diashows - Börse - Verkaufsstände - Art Corner und vieles mehr. Ein Besuch im Layoutcenter war noch nie so aufregend wie dieses Jahr, denn an den Anlagen sind teilweise grosse Baufortschritte zu verzeichnen.

Im Rahmen des Official Convention Dinner's im Hotel Belvoir in Rüslikon werden die **Convention Awards** verliehen.

Die Kriterien für die Awardverleihung haben in der Vergangenheit immer wieder zu Diskussionen Anlass gegeben. Wir haben im Gremium (Board of Directors) die versch. Möglichkeiten besprochen und sind zum Schluss gekommen, dass das bisherige System der Awards unsere Grundphilosophie am besten reflektiert. Wir möchten bewusst keinen Wettbewerb veranstalten. Nicht die Qualität eines Exponates wird beurteilt, denn jeder Aussteller hat seinen persönlichen Qualitätsstandard. Zudem soll auch ein Anfänger sein bestes Werk ausstellen dürfen und unter Umständen einen Award erhalten. Denn für diese Leute ist Qualität **Freude an der Sache**, eben **Modelrailroading is fun . . .**

Folgende **Awards** werden dieses Jahr verliehen:

Special Awards für Helfer oder Aussteller, die für die 12th CV spezielle Leistungen vollbracht haben.

Awards für Anlagen und Dioramen. Alle ausländischen Aussteller, aber auch Schweizer.

Youth Awards für die Young Generation

Acknowledgements

Wir dürfen zum grossen Glück auf die Hilfe von unzähligen 'guten Geistern' zurückgreifen, um diesen **Mega-Anlass** zu realisieren. Ohne die tatkräftige Unterstützung müssten wir das Ganze schlichtweg vergessen. Speziellen Dank gilt den Herren **J. Lütcher, P. Rychener, R. Schai und H. Schindler**, die ohne Mühe zu scheuen, über Monate still und leise 'behind closed doors', Höchstleistungen vollbracht haben. Wir dürfen zum Glück auf ein **'Superteam'** zählen. Doch während dem Auf- und Abbau und den beiden Convention Tagen kommen alle anderen Helfer zum Einsatz, die für einen reibungslosen Ablauf sorgen. Allen gebührt ein ganz herzliches Dankeschön. Nicht vergessen dürfen wir auch alle Aussteller von nah und fern, denn damit steht und fällt unsere Convention. Herzlichen Dank, dass wir durch Ihre Teilnahme eine enorme Vielfalt mit einem hochstehenden Niveau präsentieren können.

Es ist noch zu bemerken, dass wir nicht auf eine professionelle Messeorganisation mit grossen finanziellen Mitteln zurückgreifen können, denn uns fehlt ein Generalsponsor. Somit realisieren wir alles im 'do it yourself' Verfahren! Die Finanzierung (bitte Seite 38 beachten) des Convention Guides erfolgt vollumfänglich über die Inserate. Sie dürfen nicht vergessen: Durch den Eintrag in der Besucherliste erhält jeder Besucher in 2 Jahren den neuen Guide frei Haus geliefert. Keine andere Ausstellung bietet einen derartigen **Exklusivservice**. Wir bedanken uns ganz herzlich bei allen Inserenten, aber auch den Sponsoren für den Gratiswettbewerb: MTI sponsert für den Jackpot eine Railfan-Reise an die NMRA Convention im Juli 2003 nach Toronto und versch. Händler geben rund 80 Sofortpreise, was einem Gesamtwert von über Fr. 9'500.- entspricht. Zudem bedanken wir uns auch bei allen Händlern, die mit einem Stand unsere Convention bereichern und unterstützen. Ohne den **Goodwill der Stadt Adliswil** wäre unsere CV kaum durchführbar. Ein grosses Dankeschön den verantwortlichen Damen & Herren der Schule und der Stadt Adliswil.

Board of Directors der 12th Convention:

- Werner Meer – Chairman (Author Guide)
- Peter Rychener – Organization, Koordination
- Walter Heer – Treasurer
- Balz Lehmann – Backoffice
- Jürg Lütcher – Author CV Info, Logo Design
- Ruedi Schai – EDP Support and Design
- Heinz Schindler – Second Hand Market
- Dieter Stehli – Advisor

Wir wünschen allen Beteiligten und Besuchern:

Enjoy the Show!

Don't miss it . . .

The Greatest North American Railroad Show all over Europe!

Vom Pick-Up zum Truck by Pitsch

Aus dem Hause von **Pitschs Trucker Shop** werden Sie dieses Jahr einige Leckerbissen aus dem Sektor Pick-Up und Trucks sehen. Auf mehreren Kleindioramen zeigt das Team, was aus originalen Fahrzeugen mit diversen Umbauten alles erreicht werden kann.

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



Wiederum haben wir einen Verkaufstand für Sie aufgebaut. Hier finden Sie Neuheiten, Schnäppchen und Diverses aus dem Sektor US-Fahrzeuge etc. Für unsere Military-Modellsammler sind neue Produkte von Heiser etc. eingetroffen. Einige Modelle sind in Kleinauflage vorhanden. Es hüt solangs hüt!

Im Weiteren finden Sie auch einen Workshop der besonderen Klasse. Kurt Felix zeigt erstmals, wie ein Modell aus einem Rohling entsteht. Beachten Sie die spezielle Ankündigung in der Rubrik 'Workshops' auf Seite 28. Rolf Zimmermann führt Ihnen diverse Beschriftungsvarianten für den Modellbau-Sektor vor. Nehmen Sie sich viel Zeit, denn hier wird Ihnen einiges geboten, was Sie nicht jeden Tag zu sehen bekommen. An unserem Verkaufstand versuchen wir Ihre Modellbauwünsche zu erfüllen.

Das Team: Pitsch Allneider, Luzia Allneider, Kurt Felix, Stefan Raths, Walter Steiner und Rolf Zimmermann.



Haus A-UG 5



MODELLBAHNEN
8942 Oberrieden

R. Zimmermann

Telefon 01/772 31 45
Fax 01/772 31 46
Natel 079/427 12 70
a.Landstr. 9 Postfach 13
Postcheck 90-758635-7

Beschriftungsservice

Wir stellen **Abreibebuchstaben** und **Nassschiebilder** her, oder wir drucken Ihre Modelle im **Tampondruckverfahren**.

Verlangen Sie Muster mit Preislisten

Pitschs Trucker Shop

From Cars and Pick-Ups to Trucks, we have it.

Trucks N Stuff

Promotex - Bush - ADP

Preiser - Rocco - Athearn

Classic Metal Works - Atlas



Trident - Heiser - Herpa - Imex

Con-Cor - GHQ - Walthers

Williams Bros. - Wiking

and many many more.

www.pitsch-trans.ch

American Cars and the American Railroadfans

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

Chrysler 300 Convertible 1964

Motor V8, 383 cu.i. (6,3 L), 305 HP
 Damaliger Preis in den USA \$ 3883.-
 Produktion: 1848 Stück

Diese exklusive Fahrzeug wird vor dem Eingang von Haus A & B stehen.

On Display by **Jürg Hurni**, Widen
 Herzlichen Dank dem Besitzer.



100 Jahre Cadillac (1902-2002)



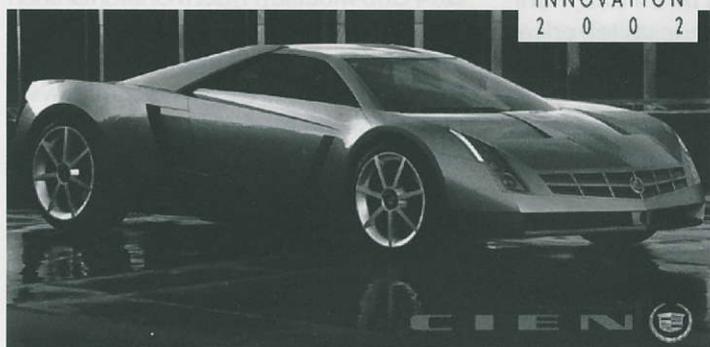
100 YEARS OF



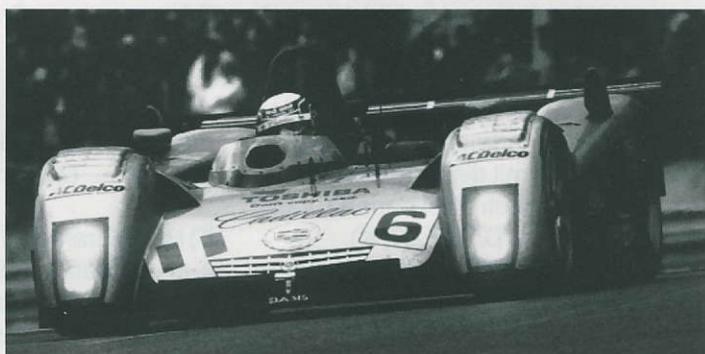
INNOVATION
 2 0 0 2

www.cadillac.ch

www.cadillac.com

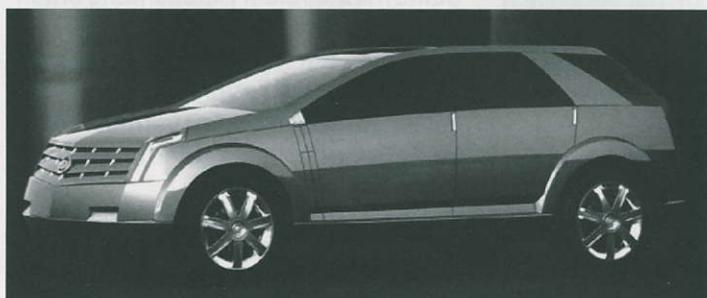


Zum Jubiläum entstand der Cien Concept Car mit 750 HP V12



Mit dem Cadillac Northstar LMP ist die Luxusmarke von GM wieder ins Renngeschäft eingestiegen.

4 Fotos aus Cadillac Pressemappe copyright GM Europe



Cadillac Vizon Concept Car in der Art & Science Sprache



Cadillac Evoq Concept Car (Das Serienmodell kommt 2003)

FINE US-CARS

Dutli

GARAGE DUTLI AG • US-FAHRZEUGE

VERKAUF • SERVICE • REPARATUREN

BIRMENSCHENSTRASSE 400 • CH-8055 ZÜRICH

TELEFON 01-463 67 51 • FAX 01-463 67 72

e-mail: garage@dutli.ch

www.dutli.ch

ARTWORK BY JÜRIG VETTERLI - jvetterli@gmx.ch



Der Verein American Layoutcenter Adliswil (ALCA) betreibt seit dem Frühling 1995 im Dachstock des Schulhauses Kronenwiese in Adliswil ein Modellbahncenter für amerikanische Eisenbahnfreunde.

Zusammen mit den American Railroadfans in Switzerland entstand ein völlig unabhängiges Modelleisenbahncenter mit 7 versch. Anlagen und 2 Dioramen nach amerikanischem Vorbild. Hier entstehen sowohl privat wie auch gemeinschaftlich betriebene Eisenbahnanlagen. Der Verein 'ALCA' ist rechtlich von den American Railroadfans unabhängig, arbeitet aber eng mit diesen zusammen. Private Anlagenbetreiber bauen zur Zeit an 5 Anlagen (A, D/E, F, G, K). Die RR-Fans betreiben 2 Anlagen (C, H) und besitzen 2 Dioramen (B, I).

Haben Sie Interesse?

Kontaktadresse:

Domenico Bianchi
Präsident Layoutcenter
Sihlmatten 22
8134 Adliswil
Tel: 01-710-0748

Da der Andrang während den Conventions immer sehr gross ist, führen wir jeweils im Zwischenjahr ein 'Open House' (Tag der offenen Tür) durch. Für genaue Daten wenden Sie sich bitte an obige Adresse

oder: www.americanrrfans.ch

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

Layouttours Fahrplan Seite 17

Haus A-OG 42

Übersicht der Anlagen:

A) HO-Anlage 2-gleisig, 15 m, im Bau ca. 80 % durchgestaltet, Fahrbetrieb, privat
Erbauer: Albert Ilg, Lupfig
Heinz Schindler, Winterthur

B) HO-Diorama 1,5x0,5 m, fertig, wurde von Roland Scherler aus Bern für die 8th CV erbaut und ist nun im Besitz der Railroadfans.

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

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

E) HO-Anlagenteil der gleichen Doppelanlage, 2-stöckig, 9,5 m, im Bau, Fahrbetrieb, ca. 90 % durchgestaltet, privat
Erbauer: Domenico Bianchi, Adliswil

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

G) HOn3-Anlage, Eldorado Mining District, 13 m, im Bau, ca. 90 % durchgestaltet, Fahrbetrieb, privat
Erbauer: Dieter Stehli, Zürich
Peter Gloor, Bachenbülach

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

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

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



Obwohl das ALCA erst 1995 gegründet wurde, konnte man bereits während der 5th CV (1988) mit Layouttours die HO-Modulanlage (C) der Railroadfans besuchen. Doch vorher haben wir das ganze Dach auf 60 m Länge isoliert. Bereits 1989 war der Baubeginn der HO-Doppelanlage (D & E) von Franco Rossi. Kurz darauf übernahm Domenico Bianchi den linken Teil (E) dieser Anlage. Auch Dieter Stehli startete mit seinen beiden HOn3-Modulen (G), die er an der 5th CV ausstellte, in Adliswil. Kurz darauf kamen die 4 On3-Module (H) der Monarch Branch von Fred Kiener nach Adliswil. So konnten an den Layouttours der 6th CV (1990) bereits versch. Anlagen besichtigt werden. Nach der 6th CV kamen die beiden Brückenmodule von Urs Weibel nach Adliswil. Wir konnten die belegte Raumlänge von 35 m auf 45 m verlängern und dadurch konnte der Bau einer zweiten HO-Anlage (A) zusammen mit Albert Ilg beginnen.

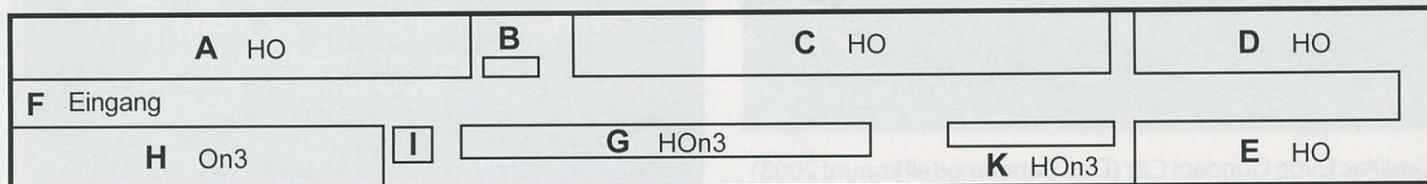
1991 waren umfangreiche Elektroinstallationen notwendig, die wir auf den neuesten Stand mit indirekter Beleuchtung brachten.

Nach der 9th CV kamen die Wintermodule (F) von Alex von Orelli ins Layoutcenter. Zur gleichen Zeit vermachte Roland Scherler sein Modul (B) den Railroadfans.

Nach der 10th CV wurde das Oregon Trail Diorama (I) von Franz Meier ins ALCA integriert.

Im Sommer 2000 wurde die Anlage (F) in den Vorraum des ALCA gezügelt und an dessen Stelle kam eine HOn3-Anlage (K) von Peter Gloor.

Somit können wir an der 12th CV eine grosse Vielfalt an Anlagen, Spurweiten und Bautechniken präsentieren.



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

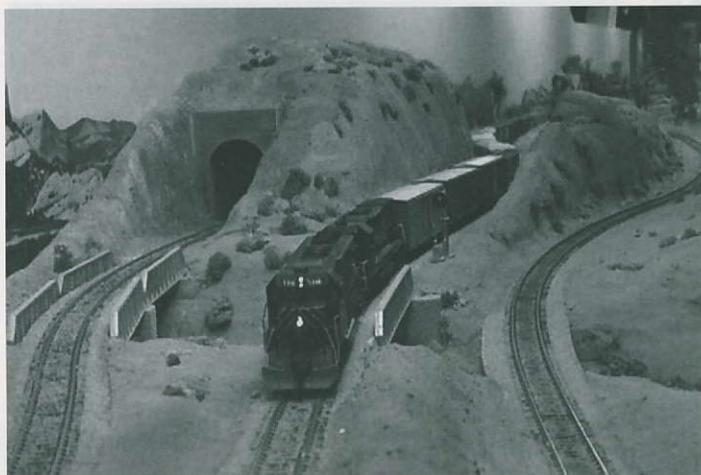
Auf der linken Seite entsteht nach dem 4-teiligen Model Railroader Artikel (12/90 bis 3/91) der Port of Los Angeles Container Terminal. In der Mitte sind die Brücken über den 'Kootenai River', wobei die letzten Elemente der 'Wood Truss Bridge' erst 1998 durch A. Ilg fertig wurden. Auf der rechten Seite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

Seither wurde parallel an der Landschaft und dem elektrischen Teil gearbeitet. Die ersten Gebäude beim Containerterminal stehen, Betonplatten wurden gegossen, Erde wurde verschoben und zwei Stellpulte (sehr professionell) für die Abstellgruppe und den Terminal sind bereits im Betrieb. Seit der 11th CV wurde intensiv an der Landschaft gearbeitet und der mächtige Berg auf der rechten Seite wurde auf halber Höhe weggesprengt und durch Gipsformen mit einer wirklichkeitsgetreuen Felsenstruktur versehen.



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

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



Die HO-Modulanlage der **Railroadfans** hat bereits eine 18-jährige Geschichte. Blenden wir nochmals zurück. Wir schreiben das Jahr 1984. Für die 3rd Convention wollten wir eine Anlage mit Fahrbetrieb ausstellen. **Franco Rossi**, Adliswil und **Roland Scherler**, Bern machten sich an die grosse Arbeit. Es entstand eine 6 m lange und 2,7 m breite 2-gleisige Anlage mit 8 Modulen. Doch kaum war diese CV vorbei, kam der Wunsch nach langen Zügen auf. So entschlossen sich die RR-Fans, diese Modulanlage zu vergrössern. **Peter Dossenbach**, Vilters und **Werner Meer**, Kilchberg bauten je 3 Module, wodurch die Gesamtlänge auf volle 10 m anstieg (total 12 Module). Der Traum von den langen Zügen mit 100 Wagen wurde an der 4th CV (1986) Wirklichkeit. Bereits 1987 konnten wir von der Schule Adliswil einen ungenutzten Dachstockteil mieten. Bedingt durch die Dachschräge mussten wir das Konzept unserer Anlage ändern. Die Anlage wurde gestreckt, d.h. alle Module wurden aneinandergereiht, was eine imposante Länge von 17 m ergab. Im gleichen Zug wurden die Module von F. Rossi durch neue von **Tom Rothenhäusler**, Adliswil ersetzt, wodurch wir einen durchgehenden 3-gleisigen Betrieb realisieren konnten. Die hintere Verbindungsstrecke wurde als 9-gleisige Abstellgruppe mit einer Nutzlänge von 11 m gebaut. Dabei haben uns folgende Herren unterstützt: E. Heller, R. Genkinger, A. Ilg, H. Schindler, W. Meer. Während der 5th CV (1988) konnten wir mit den Layouttours die erweiterte Anlage einweihen und vorführen. Erst für die 9th CV (1996) wurden die letzten der ursprünglichen Module von R. Scherler durch 2 neue von **Mario Cairolì**, Meltingen, mit der Hilfe von **Patrick Spitz**, Basel, ersetzt. Dadurch konnten wir gewisse betriebliche Probleme eliminieren. Für die 10th CV wurde die Landschaft fertig durchgestaltet. Es fahren gleichzeitig 3 versch. Züge, die auf das Hauptthema (Freight Trains) der 12th CV abgestimmt sind. Sie sehen abwechslungsweise Züge von: BN, BNSF, Chessie, GN, MRL, RG, UP/SP und Amtrak. Dank unserem Sponsor, **Eugen Kistler**, können wir den neusten Amtrak Superliner Zug mit 2 Genesis AMD-103 P42 vorführen. Dieser Zug ist Eigentum der RR-Fans. Alles andere Rollmaterial gehört versch. Leuten, die uns ihre Modelle zur Verfügung stellen.

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

Foto oben by Peter Gloor



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

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

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

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

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

D. Bianchi, Sihlmatten 22, 8134 Adliswil
Franco Rossi, Soodstr. 20, 8134 Adliswil
f.rossi@gmx.net

Bild links: Business Szene am Hafen

Franco Rossi, Adliswil

linker Anlagenteil D (9 x 3 m)
Santa Fe, Burlington Northern, BNSF, Amtrak, Rio Grande, C&O

Themen: Mainstation, ein Navy-Depot, Bekohlungsturm für Dampflok, Dieselyard, Untergrundstation, Industriegebäude, Stahlwerk eine alte hölzerne Hafentmole mit dahinter liegendem Quartier aus typischen zwei- bis dreigeschossigen Backsteinhäusern lässt bereits die angestrebte fertige Detaillierung erkennen. Diese doppelstöckige Anlage ist über die Mainstation verbunden mit der vis à vis liegenden Anlage und kann im Endausbau bei gleichzeitigem Verkehr mit 4 Zügen befahren werden. Daneben ist der Rangierverkehr auf dem Steam- und Dieselterminal unabhängig möglich. Neu verkehren nach dem Motto der 12. Convention Frachtzüge der verschiedensten Epochen, gezogen von grossen Dampflokomotiven, die von den neu auftauchenden Diesellokomotiven (teilweise in Doppeltraktion) unterstützt werden. Zu sehen sind auch Frachtzüge aus den vierziger Jahren bis in die Neuzeit. Daneben verkehren Personenzüge verschiedener Gesellschaften. Inzwischen haben einige neue Gebäude das Bild der Anlage leicht verändert und ergänzt. Diverse neue Lokmodelle stehen im Einsatz. Erfreulich wäre für den Erbauer neue gleichgesinnte Hobbyfreunde zu finden, die an der Vollendung der Anlage mitarbeiten möchten und diese später übernehmen.

Kontaktadresse:
Franco Rossi Tel. G. 01-710 09 85
f.rossi@gmx.net

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

Bild rechts: Stadtteil mit Hochhäusern

Domenico Bianchi, Adliswil

rechter Anlagenteil E (9 x 3 m)
Union Pacific, Southern Pacific, Rio Grande

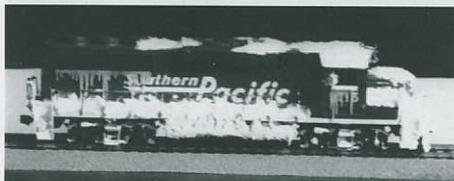
Themen: Alte Hafenanlage, Bekohlungsanlage, Brauerei, Hafenanlage mit Fährdock, Yard für Containerumschlag. Sowohl die alte Hafenanlage wie auch die beiden anderen Hafenbecken bekamen das schon lange ersehnte Wasser. Damit sind die Zeiten der Dürreperiode vorbei und der Effekt von realistischem Wasser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

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

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

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

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



Das Diorama ist 4 m lang, 0,5 m breit und in 4 Elemente zu 1m aufgeteilt. Von rechts kommen die Züge aus einem Tunnel mit einer Lawingalerie, durchfahren den Bahnhof "Crystal Lake" (ein

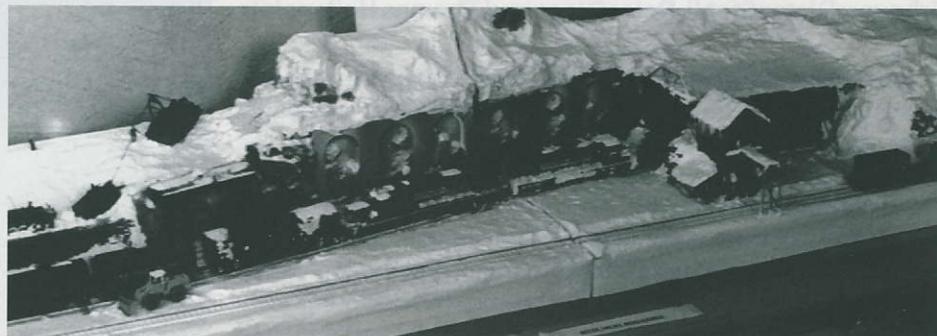


Foto oben: Ein Ausschnitt der Anlage
Foto links: Athearn GP60 mit Schnee

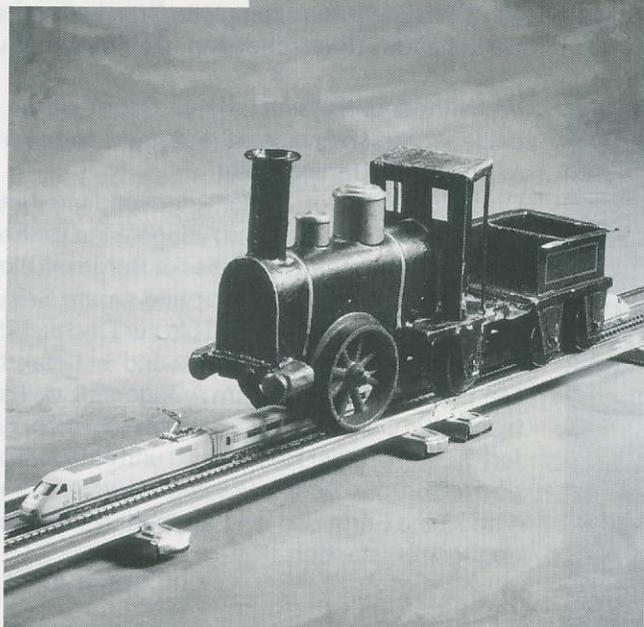
umgebautes Pola-Produkt) und danach vorbei an einem Wasserturm aus der Zeit der Dampfloks. Vorbei an zwei Landhäusern geht es am linken Rand wieder in einen Tunnel. Eingesetzt werden ausschliesslich Loks der SP sowie bahneigene und eingemietete Räumfahrzeuge für den Winterdienst. Die Schneeräumung im Bereich des Bahnhofes wird von schweren Pneuladern übernommen, welche mit Ketten ausgerüstet sind. Der Fahrbetrieb wird seit neuem über eine Digitalsteuerung geleitet. Es handelt sich hier um die Intellibox der Firma Uhlenbrock. Der Vorteil dieser Steuerung ist, dass sämtliche DCC-Decoder gelesen werden können. Zurzeit sind zwei voll digitalisierte Räum-

züge im Einsatz. Der Dampfschleuderzug: Lesley Rotary (Walthers) geschoben von einer Mountain (IHC), zusätzlich sind weitere Worktrain Cars angekopfelt. Der Diesellokomotivzug: An jeder Spitze eine Rotary mit je einer F7B-Unit. Als "Powerpack" stehen in der Mitte des Schleuderzuges zwei SD40T-2 Maschinen der SP im Einsatz. Alle Fahrzeuge stammen hiervon Athearn.

Diese Anlage steht im Vorraum des Layoutcenters! **Haus A-OG 42**

Text und Fotos by
Alex Von Orelli, Adliswil

Ach, hätt' ich doch damals...



Der meistgehörte Stoßseufzer unserer Besucher im Märklin-Museum dreht sich in zahlreichen Varianten immer um das eine: „Hätte ich doch das alte Blech behalten.“

Wobei „altes Blech“ keineswegs geringschätzend gemeint ist, sondern im Gegenteil, die Faszination alter wie neuer technischer Spielzeuge ausdrückt. Nicht zuletzt die Erinnerungen an die Träume der Kindheit machen den Bummel durch unser vergrößertes und neu gestaltetes Museum zu einem doppelten Erlebnis. Wer weniger nostalgisch eingestellt ist, kommt bei unseren Demo- und Modellanlagen in Z, N, H0 und Neuheiten in Aktion erleben. Für Andenken oder Mitbringsel führt unser erweiterter Museumsshop exklusive Modelle von Märklin, Trix und Gama sowie andere kleine oder größere Geschenke. Der Eintritt ist frei. Willkommen bei Märklin, Holzheimer Straße 8 in 73037 Göppingen. www.maerklin.com

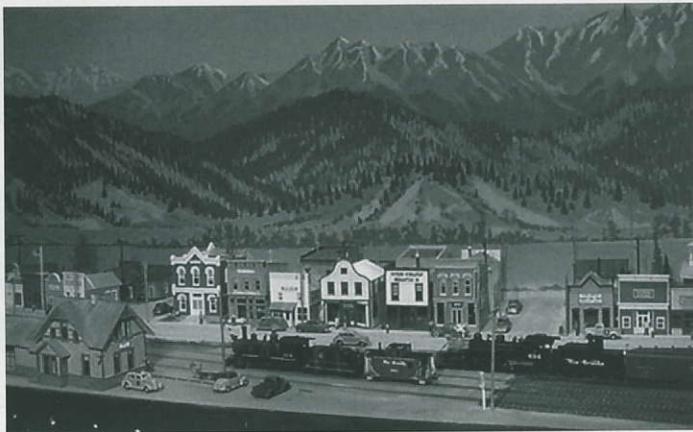
Öffnungszeiten (außer an Feiertagen): Montag – Freitag von 9.00 – 17.00 Uhr, Samstag von 9.00 – 14.00 Uhr

Erbauer: Dieter Stehli, Peter Gloor und Thomas Hollenstein

Ursprünglich wurde beabsichtigt, mit dieser Anlage die generelle Atmosphäre der Schmalspurbahnen in den USA einzufangen, ohne eine spezielle Gegend dar zu stellen. Im Laufe des Ausbaus hat sich aber gezeigt, dass dazu verschiedene Kompromisse notwendig wären, welche nicht befriedigen. Daher wurde das Konzept nach der 11th Convention geändert und Colorado zum Vorbild gewählt. Landschaft und Bauten stellen aber bewusst kein bestimmtes Streckenvorbild dar, damit nicht nur Züge der D&RGW, sondern auch der C&S und der RGS darauf verkehren können. Für die Vegetation wurde als Jahreszeit der Spätsommer mit den leuchtend gelben Espen gewählt. Um verschiedene Epochen zu simulieren, können zudem einige Details und Gebäude ausgewechselt werden (z.B. Fahrzeuge, Holzbauten gegen Massivbauten etc.).

Die ersten zwei Module wurden von Dieter Stehli 1988 vorerst als Diorama für die 5th Convention gebaut und später zur Basis für eine Anlage. Da diese aber innerhalb des Layoutcenters mehrmals verschoben wurde, mussten in der Planung immer wieder neue Kompromisse eingegangen werden. Daher ist die Streckenauslegung auf den älteren Modulen heute alles andere als ideal. An der 7th Convention stand der Unterbau für acht Module, von denen fünf mit noch nicht detaillierter Landschaft versehen waren. Daran änderte sich dann bis zur 9th Convention infolge häufiger Abwesenheit von Dieter Stehli wenig.

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



In der neuen Ortschaft Eagle herrscht reges Treiben



Nach der 10th Convention stiess mit **Thomas Hollenstein** ein Elektroniker zum Team, der für die Verdrahtung der Anlage, die Digitalsteuerung und den Fahrbetrieb zuständig ist.

Bis zur 11th Convention sind auf dem bestehenden Anlagenteil ein hoher Holzviadukt als Teil einer 180°-Gleiskehre und ein Fluss mit einem Goldwäscherlager, sowie auf einem neuen Anlagenteil von 3,5 m Länge eine komplette Ortschaft namens Eagle mit Bahnstation, Rundschuppen, Betriebswerk und

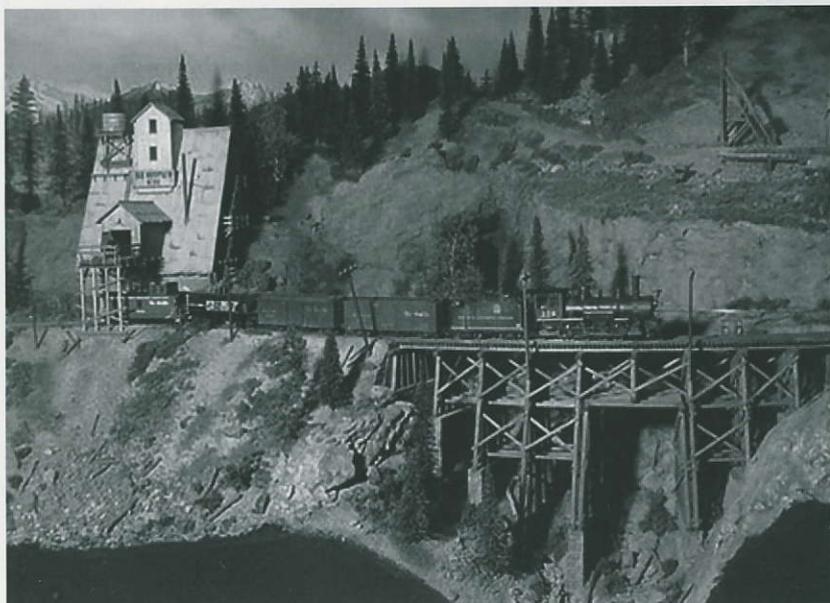
Viehverladegatter entstanden. Damit waren die beiden vorderen Anlagenteile auf einer Länge von 13 m weitgehend fertiggestellt.

Die auf die 12th Convention angekündigte Verbindung zwischen den beiden Anlagenteilen stellt eine flachere Landschaft am Fuss der Berge mit einem ruhig fliessenden Gewässer und einem Seeufer dar, die sich im Hintergrund bis zur Dachschräge hin zieht. Sie steht im Rohbau und ist befahrbar. Die Landschaft auf diesem Anlagenteil wird aber bis zur 12th Convention vermutlich nicht mehr ganz fertig. Ein niedriger Holzviadukt und eine zweiteilige Holzbrücke über besagtes Gewässer sowie eine kleine Farm und ein Landbahnhof sind aber dennoch entstanden.

Haus A-OG 42

Text by **Dieter Stehli**, Zürich

Fotos by **Peter Gloor**, Bachenbülach





Die alte Mine erbaut von F. Kiener ist immer noch im Betrieb. Die Häuser von Poncha Junction erbaut von A. Niederhäuser.

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

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

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

In der deutschen Zeitschrift, Modelleisenbahner Spezial 1/98, ist eine

sechsstufige Reportage über diese Anlage erschienen.

Im Schweizer Magazin LOKi 10/98 wurde diese Anlage auf 10 Seiten (plus Titelbild) als Voranzeige für die 10th CV präsentiert. Seither sind viele Details hinzugekommen und wir bieten an der 12th CV einen interessanten Fahrbetrieb. Als neuen Lokführer konnten wir **Hans Hächler** gewinnen.



All American Trains



Rathaus Arkaden 41564 Kaarst Fon +49 (2131) 76 96 40 Fax +49 (2131) 76 96 41
Mo - Wed 10.00 - 18.30, Thu + Fri 10.00 - 19.00, Sat. 10.00 - 14.00 (Saturdays no Fon-Service)

Das Fachgeschäft für Amerikanische und Europäische Modellbahnen

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

Wir führen alle bekannten US-Marken wie Accurail, Aristo, Athearn, Atlas, Bachmann, Concor, deLuxe, Intermountain, IHC, KATO, LBF, LifeLike Proto 1000 und 2000, Mehano, MDC Roundhouse, Micro Trains Lines, Overland Inc., Pentrex, PWRS, SPV, Stewart, Spectrum, Walthers, Woodland u.v.m. Kleinteile (eg. Detail Asso.,

Detail West, Precision Scale, Tichy Train und nicht lagernde Artikel bestellen wir wöchentlich !!

Alle US-Magazine (Trains, CT, MR, RMJ, RMC, DE, CRM, MRing, N-Sc, CTC, Mainl) bei uns im Abo !!

Unser Europäisches Programm umfaßt u.a. Brawa, Fleischmann, Liliput, Trix, Roco, Piko und Gützold.

Kostenloser Newsletter per eMail – einfach eintragen unter <http://www.aat-net.de>

Versand (Schweiz ohne 16% MwSt) ab € 14,30 auf Vorkasse oder Kreditkarte (VISA/Euro/Amex)

Inhaber: Rainer Hartmann Bankverbindung: Konto 181818 Stadtparkasse Kaarst-Büttgen BLZ 305 512 40



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

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



Ausschnitt mit dem Zwischenlager und dem Flaschenzug (rechts)

Schlusswort: Das Thema und die Personen zum Diorama Oregon Trail sind frei erfunden. Alle Menschen und Tiere (mit wenigen Ausnahmen) sind weisse Preiser-Figuren, mechanisch oder thermisch verformt und selbst bemalt. Die Goldmine und der Wagen sind Scratch-Built (Eigenbau). Auch die meisten Planenwagen wurden stark modifiziert

und detailliert. Für den Landschaftsbau wurde Styropor und Woodland Scenics verwendet.

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

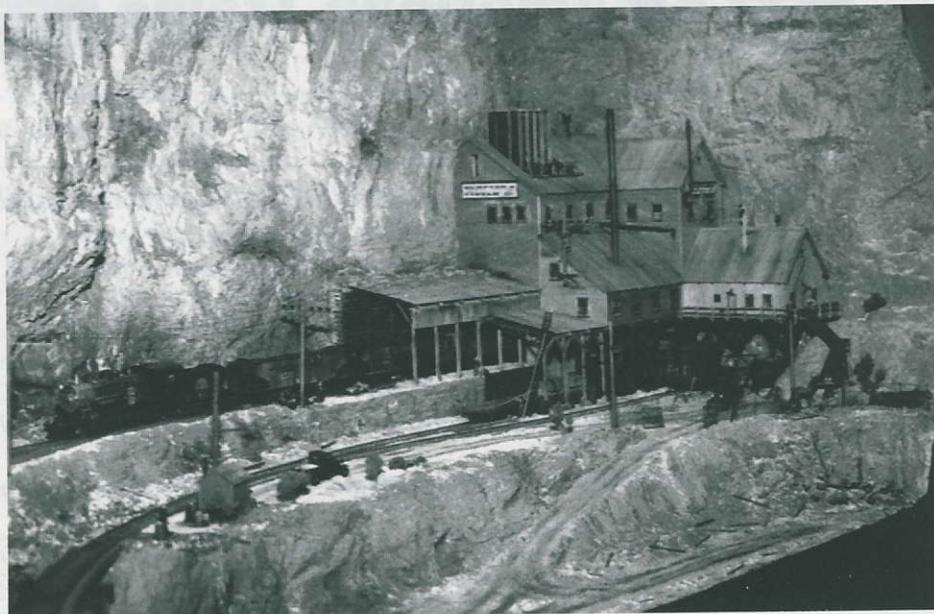
Text by Franz Meier, Lachen
Fotos by W. Meer

Haus A -OG 42

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

Der ganze Minenkomplex entstand im Eigenbau aus Northeastern Holz.

Foto by R. Scherler



Haus A-OG 42 (Layoutcenter)

Peter Gloor, als erstklassiger Landschaftsgestalter bestens bekannt (siehe auch Anlage G), brachte seine 'alte' HO_{N3}-Schmalspur-Anlage nach Adliswil. Keine Frage, es ist eine Bereicherung, denn die Anlage ist fertig durchgestaltet und fahrfähig.

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

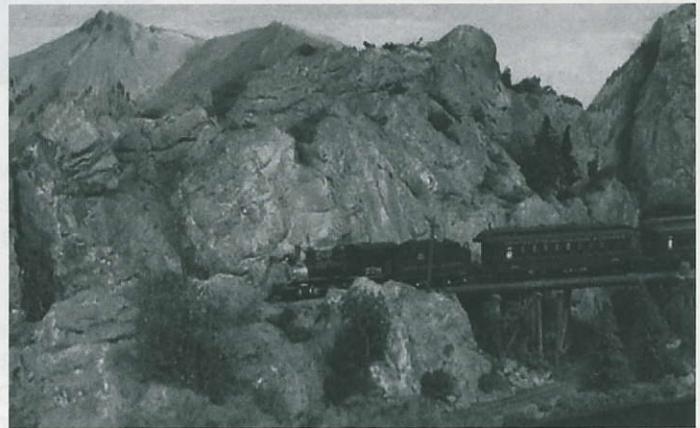
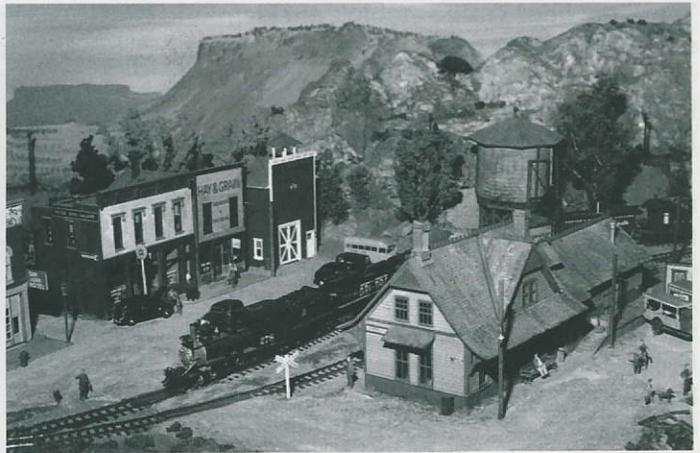
Es kann nur ein Zug verkehren, und ausser einer Weiche sind alles Handweichen. Die Klein-Anlage wurde zuhause ursprünglich gebaut, um eine zusammengesetzte Roundhouse-Dampflok fahren lassen zu können.

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

Die Anlage war nie fachgerecht verdrahtet und hätte eigentlich wegen bevorstehendem Umzug in ein kleineres Haus eingestampft werden müssen, da sie aber, wenn auch z.T. hinter Balken, einen Platz im Layout-Center gefunden hat, darf sie noch ein wenig weiter leben. Die Landschaft ist völlig fertiggestellt. Sie diente als Lehrstück zum Landschaftsbau bei der Nachbaranlage, vor allem auch im Hinblick auf die dortige, sehr umfangreiche Hintergrundkulisse.

Haus A-OG 42

Text und Fotos by **Peter Gloor**, Bachenbülach



WELLOW

WELL Service and LOW Cost

**Ihr Versandhaus für
Amerikanische
Eisenbahnbücher
und DVD's**

Auch dieses Jahr erwarten Sie einige Schnäppchen an unserem Stand. Ein Besuch lohnt sich auf jeden Fall.

Gratis Kataloge anfordern:

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



**TRAINMASTER BY WERNER MEER
US-RAILROAD-SHOP KILCHBERG**

HOCHWEIDSTRASSE 3, CH-8802 KILCHBERG
TEL. *41-1-715-3666, FAX 01-715-3660

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

The Brass Specialist

Overland Models, Key Imports, Challenger Imports, Sunset Models, Hallmark Models, Pecos River Brass, Coach Yard, W&R Enterprises, Berlyn Locomotive Works, Railway Classics, Division Point, Car & Locomotive Shop, Central Locomotive Works, **American Z Lines**, **Railworks**, etc. Wir haben über 100 Messingmodelle (HO, HO_{N3}, O) an Lager und übernehmen auch Ihre Modelle in Kommission (10%).

The Plastic Specialist

Walthers (Trainline, CornerStone), Athearn (Genesis Line, Ready-to-Roll), Atlas (HO/O), A-Line, Accurail, Bachmann/Spectrum (HO/On30), Boley, Classic Metal Works, Con Cor, DPM Modular Wall System (HO/O), Kadee, Kato, LBF Company, Life Like Proto 1000/2000, McHenry, MDC Roundhouse, MTH (O), Weaver (O), USA Trains (1:29) etc.

Convention Special Sale

Catnip Infrarot Fahrgerät für Gleichstrom (Kabellos) Fr. 150.-

25 Years Trainmaster

Nicht vergessen: Der US-Railroad-Shop Kilchberg ist am Samstag, 12. Oktober von 14.00-16.00 h geöffnet. Infos mit Plan beim Bookstore.

The Dolton Branch - Diorama in N

Testkreis oder Trainwatching auf kleinster Fläche (0,92 m²)

Erbauer:

Heinz Rietschle, Zürich (Feather Team)

Intro:

Kein Platz für eine Anlage - und so bleiben die wunderschönen Modelle in der Vitrine. Aber ein kleiner Testkreis hat bestimmt irgendwo Platz, mobil, bei nicht Gebrauch hochkant an die Wand gestellt - das war die Lösung und als mir eine massive Platte eines nicht mehr benötigten Salontisches angeboten wurde, war die „Dolton Branch“ geboren.

Thema, Zweck und Konzept:

Testkreis und Demonstration von fahrenden Zügen auf der Branchline. Anlage von allen Seiten betrachtbar. Optimal für Trainwatching.

Landschafts-Gestaltung:

Als Scenic-Devider dient ein kleiner Hügelzug der sich diagonal quer über die Anlage erstreckt. Dieser bewaldete Hügel wird einmal mit einem Einschnitt und einmal mit einem Tunnel durchquert. Auf der Seite mit dem Zementwerk wirkt die Scenery dicht bewaldet, auf der anderen Seite mit dem Getreidesilo eher offen mit angrenzendem Farmland. Die Anlage sollte bewusst keine bestimmte Gegend darstellen. Je nach Rollmaterial (Burlington Northern Santa Fe oder Canadian National) irgendwo im Norden der USA oder im Süden Canadas.

Gleisanlagen:

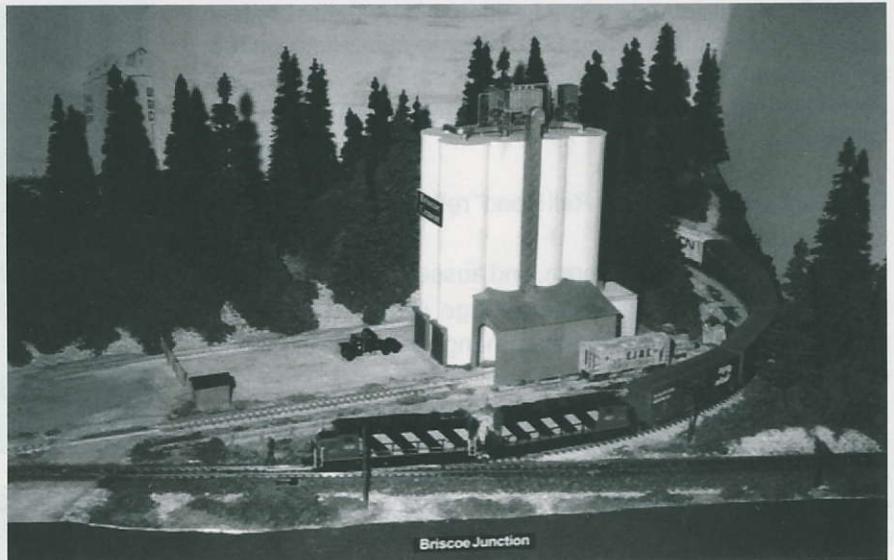
Rundstrecke mit 2 Betriebsanschlüssen (Grain-Elevator und Cement-Factory von CORNER-STONE). Ferner ein Anschluss zu einem externen Fidel-Yard um Wagen und Loks abzustellen

Unterbau:

Die Anlage wurde transportfähig geplant, ohne Kabel auf der Unterseite, d.h. die Kabel wurden während dem Bau in die Landschaft integriert. Die Grundplatte besteht aus einer massiven Tischplatte. Verstärkt wurde das Ganze mit 4-Kant-Latten 2x2cm und mit einer dunkelbraunen Seitenblende versehen.

Text und Fotos by **Heinz Rietschle**, Zürich

Das Diorama hat eine Grösse von 121 x 77 cm und steht im **Haus A-EG 22**.



Trackwork:

Verwendet wurden KATO-Weichen und KATO-Geleise. Der engste Radius beträgt 31,5cm. Die Geleise wurden ohne Geräuschdämmung direkt auf die Holzplatte geklebt.

Oberbau:

Als Basis wurden Styropor-Platten aufeinander geleimt und mit Thermosäge, Messer und Raspel bearbeitet. Mit verschiedenen Streumaterialien und Schotterarten von WOODLANDS wurde die Landschaft gestaltet. Die Nadelbäume von HEKI (über 75 Stück) wurden in kleinen Gruppen plaziert um einen dichten Baumwuchs darzustellen.

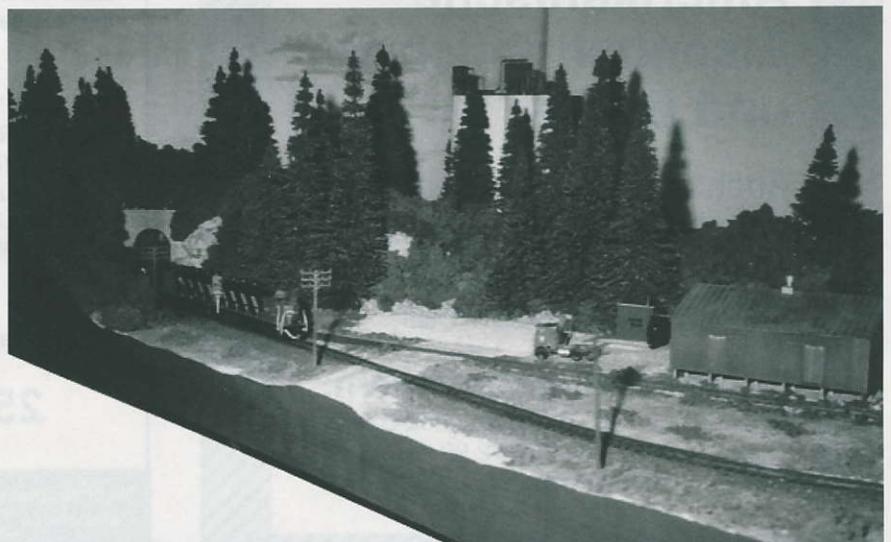
Rollmaterial:

Da es sich bei der Dolton Branch um eine reine Freelance-Anlage handelt, erlaube ich mir, je nach Lust und Laune, verschiedene Bahngesellschaften einzusetzen (CN oder BNSF).

Technische Daten:

Dimensionen: Länge 121.5cm, Breite 77cm
Radius: 315 mm, Anzahl Weichen: 3

Trainwatching 1:160 Spur N





The Last North American Rail Frontier

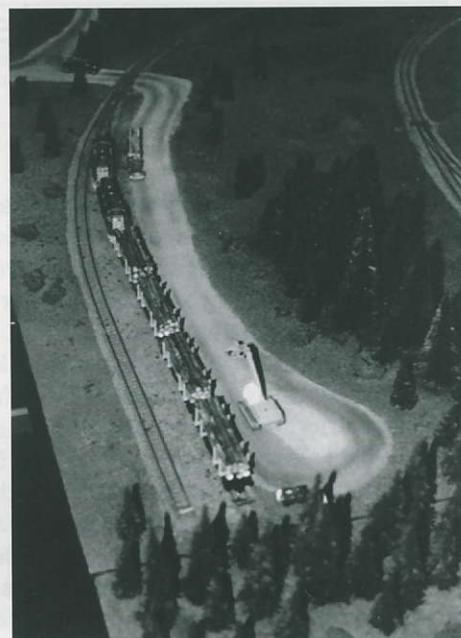
Diese nach der amerikanischen **oNeTRAK** Norm gebaute Modulanlage wurde bereits im Jahre 2000 an der 11th Convention in Adliswil gezeigt. Neue Module sind dazugekommen und das Layout wurde geändert.



Hauptattraktion dürfte auch diesmal wieder der Bargebetrieb über den Dease Lake sein, wobei die Barge mit Schlepper frei im Wasser von einem Anleger zum anderen schwimmt (echtes Wasser!). Dauer der Überfahrt ca. 3 Minuten.

Wie beim Vorbild in Canada werden die Züge an beiden Anlegestellen jeweils mittels Lok und Vorstellwagen auf die 2-gleisige Barge geschoben und entladen. Den Besuchern wird ein interessanter und abwechslungsreicher Fahrbetrieb präsentiert.

Die Anlage stellt den Bahnabschnitt von Jackson bis nach Watson Lake dar, der aber nie aus dem Planungsstadium herauskam. 1970 baute BC Rail von Jackson bis zum Dease Lake ein Trasse, Schienen wurden aber nie gelegt.



Canada und grenzt an das Yukon Territory. Eine grosse Karte dazu wird beim Eingang zur Anlage hängen.

Die **Dease Lake & Northern** ist eine fiktive Bahngesellschaft, die nie existierte. Wir betreiben auf der Modulanlage diese Bahngesellschaft, wobei das Rollmaterial entsprechen lackiert und gealtert wurde.

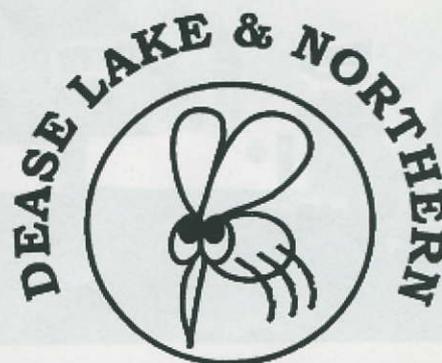
Gleismaterial ist ATLAS Code 80 und die von Hand betätigten Weichen sind PECO Electrofrog. Auf jeder Seite vom See ist ein Fahrgerät mit Handregler (Cab Control) eingebaut.

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

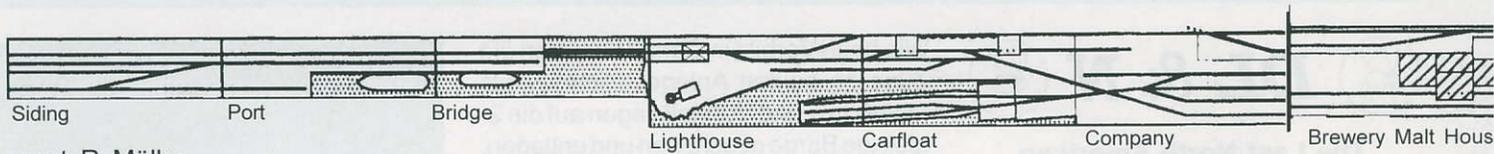
Text und Fotos by Alexander Rudin, München, D



Haus C-1.OG 65



Pacific Coast Diorama Part II in HO



Layout: R. Müller

Die zur 11th CV vorgestellten Dioramenteile sind fertiggestellt, weitere drei Elemente mit einer Länge von 3,5 m bilden den neuen rechten Anschluss an das vorhandene Diorama. Hier erfolgt die Erweiterung des Hafens über eine Hubbrücke zum dem Anlegebereich der Eisenbahnfähre. Da die Anlagenteile keinem konkreten Vorbild entsprechen, konnten die Modelle aus der Walthers ‚Corner Stone‘ Serie frei angeordnet werden. Dies erforderte eine Verbreiterung der Anlagenteile auf 50 cm. Alle 5 Teile mit einer Länge von 5,85 m finden in der Einrichtung des Arbeitszimmers Platz, die Stellhöhe beträgt 1,4 m. Jedes Anlagensegment besteht aus zwei Teilen, der Grundplatte mit Gleisen (Code 83) und Dekoration, sowie der Hintergrundkulisse. Diese besteht aus der MZZ-Himmelhintergrundkulisse und dem nordamerikanischen Hinterhof- und Kleinstadthäusern. Aus diesen Gebäudekulissen entstanden Halbreliief-Gebäude, die leicht gekürzt, aufgestockt, verbreitert oder schmaler gemacht zu völlig neuen Gebäudekomplexen zusammengestellt wurden. Auf die Trägerwand aufgeklebt, leicht gealtert, mit Werbeschildern und Dekomaterial versehen, entstanden in kurzer Zeit und geringem finanziellem Auf-

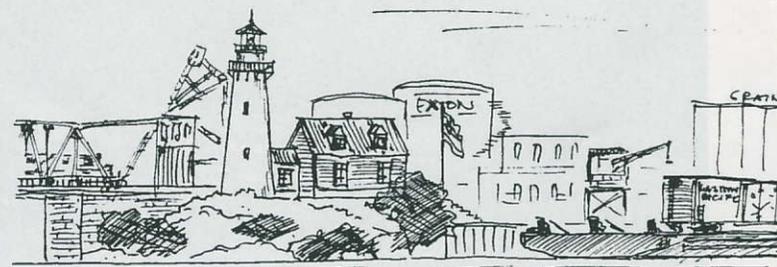
wand vollwertige Anlagenteile. Auf eine aufwändige, ausgefallene Elektronik wird verzichtet, Weichen zum Beispiel von Hand gestellt.

Durch Zufall lernte ich auf einer grossen Modellbauausstellung Steffen Rühle kennen, einen Fan amerikanischer Modelleisenbahnen und richtiger US-Autos. Als ich seine Dioramen Brauerei und Lokdepot sah, kam uns der Gedanke, alle Dioramen mit einer Adapter-Platte zu verbinden und ein gemeinsames Projekt zu starten, vorgestellt **erstmal**s zur 12th CV.

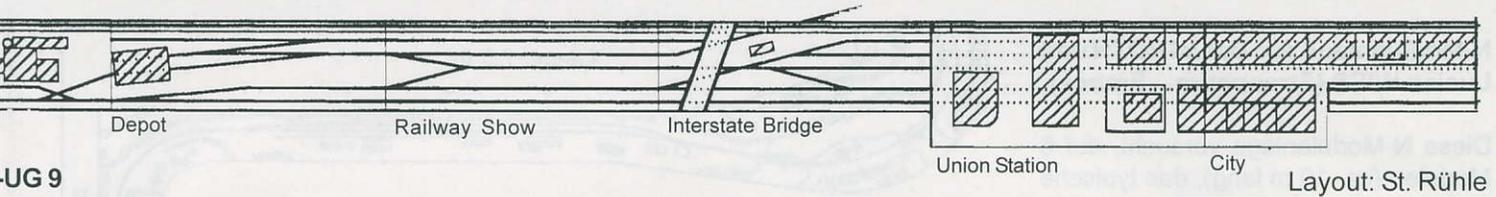


Dieses Bild (oben) mit der Hafenszene wurde am 12. Juli 2002 aufgenommen. Es zeigt die raffinierten Möglichkeiten mit einem passenden Hintergrund auf. Die Wirkung ist verblüffend!

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



Central District in HO



UG 9

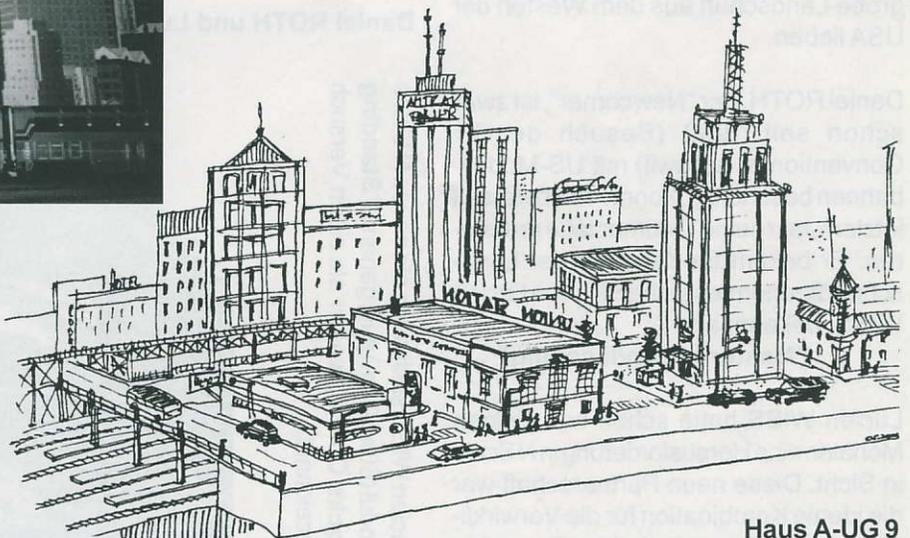
Grundlage für den **Central District** bilden neben den Dioramen Brauerei und Depot vier weitere Dioramenteile mit den Themen Bahnhofsvorfeld, Bahnhof und Citybereich. Diese Dioramen mit einer Länge von 9,3 m sind ebenfalls aus Grundplatte und Hintergrundkulisse aufgebaut, die Breite von 50 cm entspricht dem linken angeschlossenen Hafenbereich. Diese Anlagentiefe ermöglicht das Stellen von dreidimensionalen Gebäuden. So entstand der Brauereikomplex aus zwei Heljan Bausätzen ‚Brewery Malt House‘. Im rechten Dioramenbereich wird die Breite nochmals auf 70 cm erweitert. Hier entsteht auf der Basis der Cityscenes line of Spectrum von Bachmann

und der neuen Union Station von Walthers das Grosstadtflair einer amerikanischen Stadt. Unterstützt wird der Eindruck durch Hochhauskulissen, die in Karton und Kunststoffbauweise speziell für die Hintergrundkulisse gebaut werden. Geplant ist, US-Cars, umgebaut auf das Faller-Car-System, auf den Strassen der Stadt fahren zu lassen. Im mittleren Bereich des Dioramas wird eine ‚Railway-Show‘ stattfinden. Hier dominieren als Hintergrund Industriekulissen, Silos und Gebäude der Bahngesellschaften. Auch bei diesen Anlagenteilen wird Wert auf ein abwechslungsreiches Betriebskonzept gelegt. So verläuft durch die beiden Anlagen eine eingleisige Strecke, an beiden Enden befinden sich Rangierbahnhöfe. Im Hafen und im Vorfeld des Depots ist weiterer Rangierbetrieb vorgesehen, der es ermöglicht, unabhängig voneinander auf der über 16 m langen Anlage Fahrbetrieb zu führen.



Text, Skizzen und Fotos by **Steffen Rühle**, Geringswalde, Germany

Das neueste Bild (oben) mit dem Stadtelement, aufgenommen am 12. Juli 2002, zeigt deutlich auf, wie die Idee von der Skizze (rechts) ins Modell umgesetzt wurde.



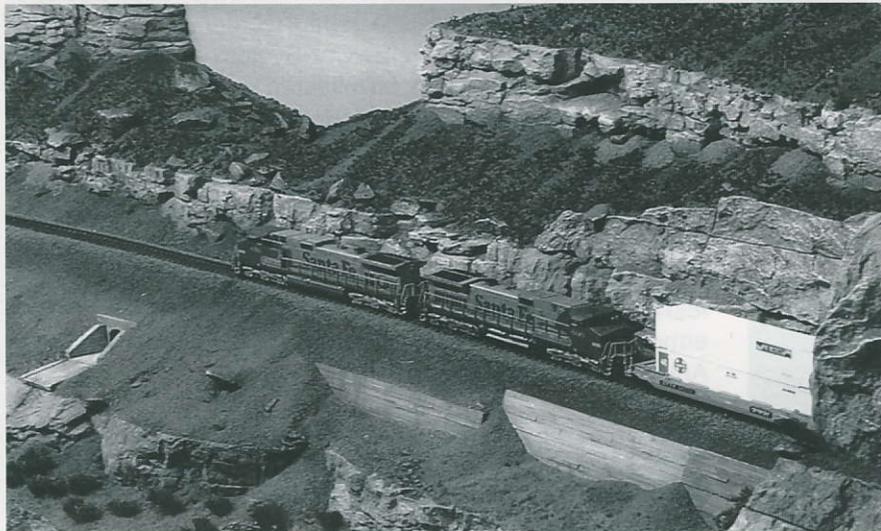
Keine Frage, diese Anlage mit total 16,5 m Länge wird jeden Besucher in den Bann der Modellwelt ziehen!

Haus A-UG 9

Somewhere West in Spur N

N-Modulanlage von Daniel ROTH und Lucien WISS (Strasbourg – France)

Diese N-Modulanlage versucht, auf 6 Modulen (ca. 10 m lang), das typische Umfeld der Rocky Mountains einzufangen. "Somewhere West" wäre der passende Name für diese Anlage.



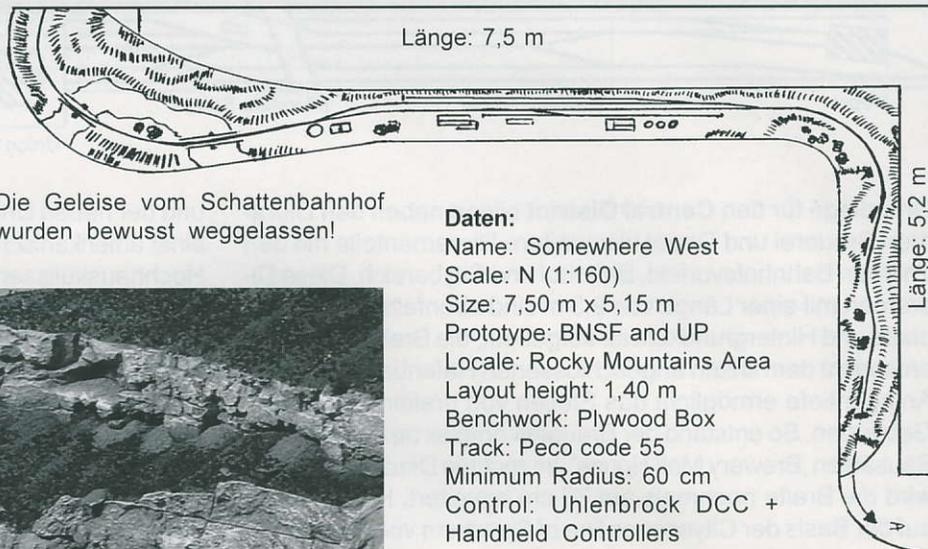
8 weitere Module bilden den Schattenbahnhof. Auf einer Grundfläche, in Form eines L, von ca. 17 m², verkehren lange transkontinentale Güterzüge auf dieser Santa Fe- und Union Pacific-Hauptstrecke. Schwere moderne Dieselloks schleppen Züge mit bis zu 60 Wagen, aber auch ältere blaue F-7 mit ca. 50 Santa Fe Reefers schlängeln sich durch das Gebirge. Berühmte Passagierzüge, wie der "Chief" oder der "Grand Canyon", rasen durch die verlassene Ortschaft.

Die Anlage ist das gemeinsame Werk von zwei Eisenbahnmodellbauern, Daniel ROTH und Lucien WISS, welche die grobe Landschaft aus dem Westen der USA lieben.

Daniel ROTH, der "Newcomer", ist zwar schon seit 1992 (Besuch der 7th Convention in Adliswil) mit US-Modellbahnen beschäftigt, konnte aber erst seit letztem Jahr seine Traumanlage realisieren. Er bekam für den Bau der Landschaft die unermessliche Hilfe von Lucien WISS, bekannt als:

"Master of Landscaping"

Lucien WISS hatte schon seit einigen Monaten eine Herausforderung in N Scale in Sicht. Diese neue Partnerschaft war die ideale Kombination für die Verwirklichung der Träume der beiden Freunde.



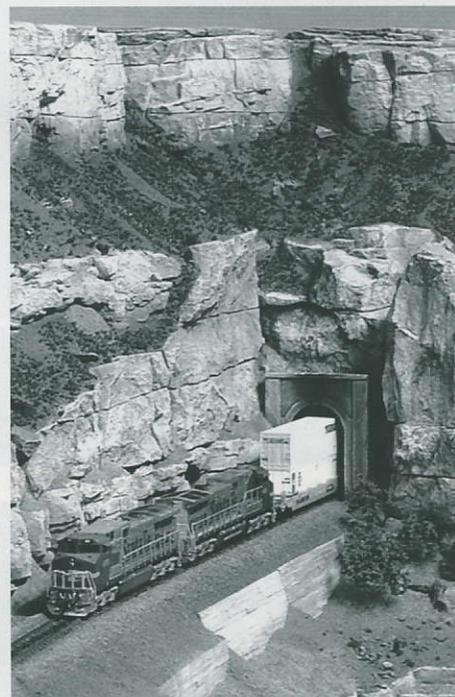
Die Geleise vom Schattenbahnhof wurden bewusst weggelassen!

Das Gebirge wurde mit Roofmat aufgebaut. Felsen stammen aus Formen von Woodland Scenics und aus selbst hergestellten Latex-Formen. Felsplatten von Feather-Lite wurden auch benutzt. Die Geröllhalden bestehen aus Sand und Steinsplitt. Das gesamte Gelände wurde dann mit Wasserfarbe mittels eines Airbrushs eingefärbt. Letztendlich wurden, wie auf jeder Anlage von Lucien, Menschenhaare benutzt, um einen Teil der Vegetation herzustellen.

Die Anlage wird 'Digital' gefahren und wird noch in den nächsten Jahren ausgebaut und verbessert werden.

Daniel ROTH und Lucien WISS

Lucien WISS stellt auch ein neues N Scale Modul (60 x 60 cm) aus, genannt "Standing Rocks Curve", was er als einen Versuch bezeichnet.



Text und Fotos by Daniel Roth

Haus C-1.OG 66



Tehachapi Loop in N

Roland Zoderer aus Prad (Italy), Mitglied der American Railroadfans of Southtirol, hat bereits 1996 mit dem Bau dieser 14-teiligen Modulanlage begonnen. Angeregt durch zahlreiche Videofilme über diese einmalige Bahnstrecke der Santa Fe, Union Pacific und Southern Pacific, entstand der Rohbau in der üblichen offenen Rahmenbauweise. Das Gleismaterial stammt von Peco (Code 55) und wurde farblich nachbehandelt. Das 14 Meter lange Werk wurde innerhalb kürzester Zeit verwirklicht und bereits im Herbst desselben Jahres konnte die Anlage das erste Mal betriebsfähig ausgestellt werden. Die Züge werden mittels einer Funkfernsteuerung von Aristo Craft (jetzt Crest) gefahren.

Danach erfolgte berufsbedingt eine längere Bauunterbrechung und erst für die Ausstellung "American Trains" im Jahr 1999 konnten wieder größere Fortschritte verzeichnet werden. Es wurden alle Module mit Landschaft versehen, d.h. komplett beflockt, wobei Material von Woodland Scenics und teils echter Sand verwendet wurden. Alle Sträucher und Bäume entstanden im Eigenbau. Auch die zahlreichen Brücken wurden mittels "kitbashing" vorbildgetreu nachgebaut.

Bis zur Convention sollten noch einige Detailarbeiten erfolgen: Signale von NJ Intl. werden eingebaut, verschiedene Gebäude von American Model Builders erstellt.

Während der Ausstellung werden moderne Güterzüge der SF und BNSF mit Doublestacks und Unit-Coaltrains und über 40 Wagen, sowie Personenzüge der Amtrak verkehren. Auch einige historische Züge, wie der Southern Pacific "Daylight" und ein dampflokbespannter Güterzug der Santa Fe werden nicht fehlen, um einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb zu zeigen.

Text by Markus Zöschg
Fotos by Roland Zoderer

Grösse: 14 x 3 m Haus C-EG 60



Maple Leaf 2003 Toronto



National
Model
Railroad
Association

FHHT - Free Heaven Harbor Terminal in N



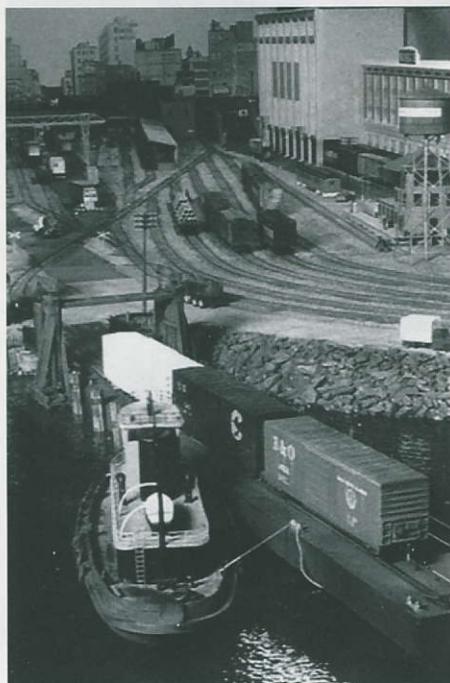
Die **Free Heaven Harbor Terminal Railroad** wurde in 18 Monaten von einer Gruppe von 4 französischen ‚American Train Lovers‘ erbaut. Der Grundgedanke für diese N-Anlage sollte den Franzosen die enormen Möglichkeiten der Spur N aufzeigen, indem bestehende Gleise, Rollmaterial und Landschaftsmaterialien verwendet wurden, um ihren ‚Dream Layout‘ zu bauen.

Die FHHT – Anlage wurde auf den NMRA Standards aufgebaut. Diese ‚fine scale standards‘ wurden bewusst gewählt, um eine hochstehende Szene für den Betrachter zu ermöglichen und diese für den Bau einer Anlage anzuspornen.

Besuchen Sie unsere Homepage: http://perso.club-internet.ft/simonet/Home_us.htm



Leider gibt es in Spur N keine Bausätze für Schiffe. Deshalb entstand die gesamte Flotte im Eigenbau (scratchbuilt). Nach genauen Plänen wurde Styrene (Kunststoff), Holz und Karton für die Schiffe verwendet. Das Meisterstück ist der Tanker ‚Exxon Rodriguez‘ mit 110 cm exakt im Massstab 1:160 nachgebaut.



Hoppla!
Der grosse Lastkran wurde gerufen, um zwei F7 Dieselloks zu bergen, die von der Fähre heruntergerutscht sind. Die A-Unit braucht eine grosse Reinigung und die B-Unit wird gerade mit der Hilfe von Tauchern aus dem Wasser gefischt.



Der Schlepper ‚Patricia‘ brachte gerade die Fähre mit 3 Box Cars von Midland. In Kürze werden die Wagen von einem Switcher abgeholt.

Haus C-1.OG 69

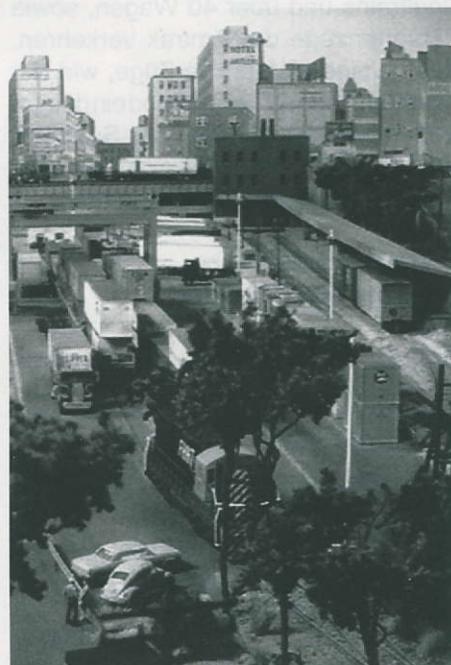
Im Intermodal Yard werden die Ladungen mit dem ‚Mi-Jack‘ Container-Krahn auf- und abgeladen.



Contact:

Christophe Le Corre
56, rue Molitor
F-75016 Paris

Hier ein anderer Blickwinkel des Intermodal Yards.



FHHT - Free Heaven Harbor Terminal in N

Spezifikationen der FHHT - Anlage. Thema: Rangieranlage in Hafen-Szene
Erbauer: Gerard Rodriguez, Marcel Jeanson, Alain Joigneau, Jean Soukiassian
Gesamtgrösse: 4,2 x 3,0 m (14 x 10 ft.)
Modulgrösse: 1,8 x 0,5 m (6 x 2 ft.)
Unterbau: L-Girder modular
Gleis: Code 40 Micro Engineering mit Eigenbau-Weichen
Minimum Radius: 50 cm (20")
Elektrik: Gleichstrom (konventionell)

Haus C-1.OG 69



Die beiden FHHT Dieselloks, eine RS3 und eine RS11, passieren gerade den Quench Tower.



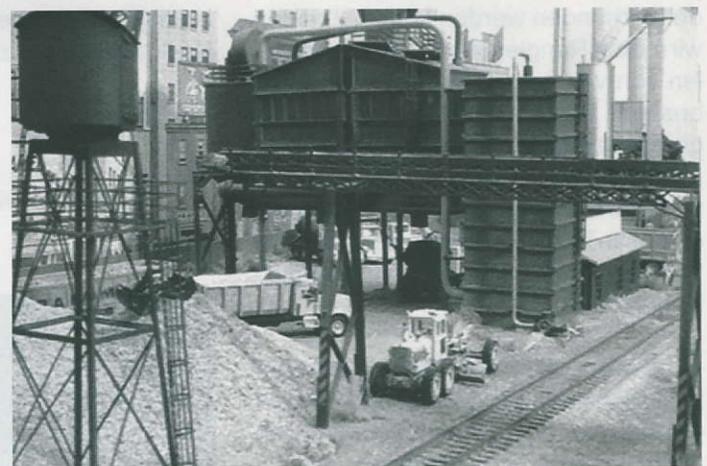
Der Layout für die Industrie-Gegend bedingt spezielle Gleisanlagen und sogar 'Street Running', um alle Firmen zu erreichen.



Das Öl aus den Tankschiffen wird in den Tanks zwischengelagert und nachher in die Tank Cars gepumpt.



Ein 'Ledischiff' mit Sand wartet auf den Umlad in die bereitstehenden Hopper Cars.



'Nordson Co.' ist eine grosse Sand-, Kies- und Beton-Firma. Die Materialien werden über Förderbänder aus den Schiffen am nahen Hafen angeliefert.

Editor: **Christophe Le Corre** und **Gerard Rodriguez**
Photos: **Serge Lepaire** und **Jean-Louis Simonet**

Copyright: FHHT 2000, Paris, France
(Rodriguez, Lepaire, Simonet, Le Corre)



NTRAK - Was ist das?

Am Anfang stand eine Idee. Anstatt dass jeder allein in seinem Keller eine Anlage baut und diese lediglich einem kleinen Kreis von Interessenten zeigen kann, soll er einen Teil einer Anlage zu einem Treffen mitbringen können, um so mit Gleichgesinnten eine Anlage in kurzer Zeit in Betrieb zu nehmen. So wurde im Jahre 1973 in Californien für die damals junge Spur N der NTRAK Standard formuliert. Dies ist eine Richtlinie, wie man einen Anlagenteil, eben ein „Modul“, so baut, dass beliebige Teile zu einem Ganzen zusammengesetzt werden können. Zum Beispiel wird die Gleisposition am Modulübergang festgeschrieben sowie die Höhe der Gleisoberkante über Grund oder die Art, wie die Elektrik miteinander verschaltet wird. Daneben wird dem Modulbauer sehr viel Freiraum zur Gestaltung des Moduls gelassen.

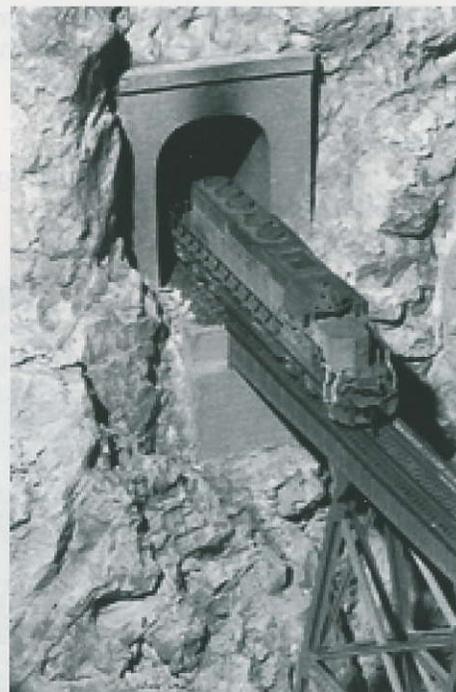
Mittlerweile gibt es für fast jeden Massstab und jede Spurweite mindestens einen Modulstandard. Dass verschiedene Standards auch untereinander verbunden werden können, zeigen wir mit der Rangieranlage, die aus Modulen von vier verschiedenen Standards besteht. Während gewisse Standards direkt miteinander kombiniert werden können (z.B. oNeTRAK-NTRAK), werden anderswo Übergangselemente benötigt (z.B. oNeTRAK-FREMO). Der Betriebstüchtigkeit der Anlage tut dies natürlich keinen Abbruch!

1990 wurden an der 6. Convention erstmals Module von Schweizer NTRAKern gezeigt. An der 12. Convention sind nun auch Module aus Deutschland und Holland vertreten. Die americaN (FREMO)-Module stammen ebenfalls aus Deutschland. Von den mittlerweile über 100 NTRAK Vereinen sind die Meisten in den USA/Kanada angesiedelt. Dort wurden denn auch die grössten Anlagen von bis zu 400 Modulen und einer Grundfläche von 60x70 Meter realisiert. Der entsprechende „Rekord“ in der Schweiz, 2001 in Kloten auf einer Grundfläche von 9 x 21 Metern mit 53 Modulen aufgestellt, sieht

dazu geradezu niedrig aus. Er wurde im Frühjahr 2002 in Sinsheim mit 56 Modulen bereits übertroffen. Wichtiger als die bloße Anzahl Module ist, was sich auf den Modulen für ein Betrieb realisieren lässt. Hier brilliert die NTRAK Idee! Auf den zwei Hauptgleisen können Rollmaterialbesitzer endlich ihrem sorgsam gehegten und liebevoll detaillierten Rollmaterial den verdienten „Auslauf“ gönnen, während sich auf der Nebenlinie die Rangierfreaks gegenseitig immer kniffligere Aufgaben ausdenken. Für den unbedarften Betrachter, der zum ersten Mal eine NTRAK Anlage sieht, wird sicher keine Langeweile aufkommen, da neben den wunderschön ausdetaillierten Modulen auch immer ein interessanter Zug im Blickfeld ist.

Der dreigleisige NTRAK Standard hatte aber auch immer Kritiker, die lieber, einem speziellen Vorbild entsprechend, eingleisige Module bauen wollten. Dafür wurde der oNeTRAK Standard entwickelt, der mit NTRAK kompatibel ist und primär auf die Darstellung von Nebenlinienthemen ausgerichtet wurde.

Die **Rangieranlage** im Vorraum (Plan auf rechter Seite) stellt einen Abschnitt einer solchen Nebenstrecke dar, wobei der Abstellbahnhof (Durango), „den Rest der Welt“ darstellt. Folgen wir einem Lokalgüterzug, der eben Durango verlässt. Nach einer langegezogenen Rechtskurve



erreicht er eine grössere Holzhandlung. Bereits beladene Wagen werden aus den entsprechenden Verladegeleisen herausgezogen und durch Leerwagen aus dem Zug ersetzt. Die beladenen Wagen werden vorerst weggestellt, da sie erst auf dem Rückweg eingesammelt werden. Zudem werden zwei überzählige „Centerbeam“ Wagen in ein Stumpengleis gestellt, die später noch zugestellt werden sollen. Der Zug wird wieder zusammengestellt und weiter geht die Reise.



Auch Longhorns beleben die Spur-N-Welt

Wenige Meter später sind in „Apoloosa Junction“ die Süswarenfabrik und das Lagerhaus zu bedienen. Zudem ist im Zug noch ein Wagen eingereiht, der über die „Interchange“ auf der benachbarten Gesellschaft weiterreisen wird. Endlich ist der Zug in „Upper Honks“ eingetroffen. Nervös wird der Zug bereits erwartet, da endlich die Zulieferteile für die dringend fertigmachenden Feuerwehrfahrzeuge kommen. Nachdem auch die restlichen Wagen verteilt sind, macht die Zugs-

mannschaft erstmals eine Mittagspause. Denn für die Arbeit des Nachmittags ist Kraft zu tanken!

Wer beim Lesen dieses Berichtes Lust auf Mehr bekommen hat, soll diese Anlage auf keinen Fall verpassen. Gerne stehen die nicht in Dienst stehenden Rangierer für weitere Fragen zur Verfügung.

Für die Liebhaber des Fahrbetriebes ist auf der Fahranlage im Schulzimmer immer etwas los. Während auf der Haupt-



linie immer verschiedene Züge die Runde drehen, werden auf der Nebenlinie wechselweise kleine Rangiermanöver abgehalten oder ein Pendelzug verbindet „Oakdale“ mit „Mifflin Tower“. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Kombinierte NTRAK/oNeTRAK/american Rangieranlage (steht im Gang)

Teilnehmer

John Anderegg, CH	Sandro Gähler, CH	Andreas Kabisch, D	Bernd Schneider, D
Michal Basta, CZ	Felix Geering, CH	Rainer Kurth, CH	Ruth Schulz, D
Andreas Burger, CH	Simon Ginsburg, CH	Manfred Neurauter, A	Thorsten Schulz, D
Walter Dauner, CH	Felix Gruber, D	Gisela Nixdorf, D	Daniel Sieber, CH
Sebastian Däunert, D	Christian Jenzer, CH	Jürgen Nixdorf, D	Hans Sodenkamp, NL
Hansruedi Egli, CH	Silvia Jenzer, CH	Hans Werner Osburg, D	Lars-Erik Sodenkamp, NL
Willi Furrer, CH	Rene Jocham, CH	Bernhard Roll, D	Stefan Wiedmer, CH
Felix Gähler, CH			



Die Unterschiede zwischen einem Modul und einem Segment

Immer wieder taucht die Frage auf, ob denn eine Anlage nun modular oder segmentiert aufgebaut sei. Der Unterschied ist einfach zu erklären. Ein Modulstandard legt nur die Schnittstelle fest. Es gibt keine Angabe über das Modul, das angeschlossen werden soll. Somit können beliebige Module miteinander verbunden werden, solange sie dem Standard entsprechen.

Ein Segment ist ein definiertes Teil einer Anlage mit einer vordefinierten Form. Kein Segment kann durch ein Anderes ersetzt werden und es ist von vorn herein klar, welches Segment mit welchem wo verbunden wird. Es sind keine allgemeingültigen Regeln zu beachten und der Gleisplan wird sehr frei von Segmentgrenzen sein. Eine Segmentanlage ist normalerweise eine Einheit, die lediglich zu Transport- und/oder Lagerungszwecken in handliche Teile aufgeteilt wird.

Natürlich gibt es zwischen diesen beiden „Grundformen“ eine beliebige Grauzone. So ist es üblich, in Modulanlagen ein

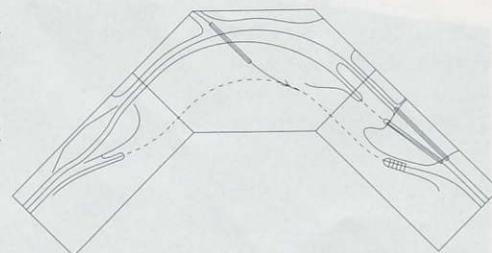


grösseres Thema mit mehreren Modulen darzustellen, die untereinander nicht austauschbar sind. Dies ist damit ein „segmentiertes Grossmodul“. Andererseits sind grössere Segmentanlagen meist so aufgebaut, dass an speziellen Grenzen die Einzelteile untereinander austauschbar sind, um besser auf spezifische Raumbedürfnisse an Ausstellungen Rechnung zu tragen. Dies entspricht dann einem „lokalen“ Modulstandard.

Haus C-3.OG79

Text, Fotos und Pläne
by **Simon Ginsburg**, Zürich

Kontaktadresse (Präsident):
Simon Ginsburg
Letziggraben 49
8003 Zürich
E-Mail: Simon.Ginsburg@freesurf.ch



Die Eckmodul-Kombination „Rockies“ demonstriert, welche Freiheiten der NTRAK Standard für den versierten Geländebauer lässt.

BNSF Freights Passing Fictitious 'BN Memorial Site' in N

"In remembrance of...
BNSF freights passing fictitious
"BN Memorial Site"

Ein fiktiver Schauplatz - irgendwo im Nordwesten der USA, gelegen an einer stark frequentierten Hauptstrecke der "neuen" BNSF. - ... hey, this is big sky country!

Die Bedeutung des Ortes für die Eisenbahngesellschaften dieser Gegend in der Vergangenheit (...when steam was king) ist offenkundig. Dieser Ära verdanken wir die Reste eines BW, erhalten vor allem eine Drehscheibe und der Ringlokschuppen. Heute sind diese Einrichtungen lange außer Betrieb und die Züge der gegenwärtigen, modernen BNSF passieren hier nur noch. Und begegnen sich manchmal an diesem Ort, so wie jetzt gerade!

Nach der Fiktion wird die ehemalige Werkstätte von rührigen Bahnfreunden als eine Art "Memorial Site of BN and its predecessor roads" genutzt. Hier werden allerlei Lokomotiven und Rollmaterial zusammengetragen und gezeigt und fast alle kann man im Jahr 2002 schon gestrost als Klassiker oder Fast-Klassiker bezeichnen. Auch an der hier einst mächtigen BN und ihrem "corporate identity - cascade green/black"- hat der Zahn der Zeit genagt, und ausgesuchte BN-Loks stehen hier schon jetzt einträchtig neben Maschinen in den Farben der Gesellschaften, aus denen ab 1970 die Burlington Northern hervorging. Ironie der Geschichte: gut möglich, dass mancher wehmütige Besucher des Orts - hineingewachsen in eine Zeit, in der

hier die schwarz-grünen Loks der BN alles dominierten - bei sich denken oder gar leise murmeln mag "...this used to be a damned good railroad. But now it's all gone to hell...!" So soll auch mancher Zeitgenosse Anfang der 70er-Jahre empfunden haben in Erinnerung an "seine Gesellschaft", mit der er groß geworden und die in den Wogen von "cascade green & black" untergegangen war (nach Paul D. Schneider, "BN Diesel Locomotives - Three decades of BN Power, Kalmbach").

Tröstlich zu wissen, dass die BNSF als Nachfolgegesellschaft ihr Heil nicht in einem völlig neuen "corporate image" suchte, sondern sich für ein "Heritage paint scheme" entschied. Das "Heritage" wird im Diorama, zumindest für die ehemalige BN als Teilgesellschaft, durch den Vordergrund und insbesondere die Loks der GN dargestellt. Der dahinter vorbeiführende Teil der zweigleisigen BNSF-Hauptstrecke dagegen reflektiert das Thema der 12th Convention: freights! Ein "intermodal train" begegnet einem "unit coal train" - beides Sinnbilder für die modernen Zuggattungen, mit denen die BNSF ihr Geld verdient.

Dieses Zugpaar symbolisiert noch ein anderes Stück "Heritage", war es doch die eine namensgebende Gesellschaft der BNSF, die "Santa Fe", die nicht unmaßgeblichen Anteil an der Entwicklung des Containerverkehrs und der "Double Stack Trains" zu seiner heutigen Bedeutung hatte. Ebenso symbolisch der andere Zug, ein "Unit Coal Train": Dessen Waggons sind vornehmlich noch im Farbschema des anderen Gründungs-



teils, der BN. Er steht für deren Werdegang, der vermutlich ohne das Kohlegeschäft im "Powder River Basin" und die Pionierrolle der BN dabei anders verlaufen wäre.

Und nicht zuletzt steht das Dioramastück noch für ein persönliches "in remembrance of...", denn Unterbau, Gleise, Drehscheibe und Lokschuppen von Arnold sind der letzte Überrest einer N-Anlage mit europäischem Thema. Sie füllte einst als großes U fast einen ganzen, sowie mit einem Teilstück von ca. 2,20 m x 1,20 m, einen angrenzenden Raum im Keller meines Elternhauses und war ab 1976 als Gemeinschaftsprojekt mit meinem Vater entstanden. Auch nach meinem Eintritt ins Berufsleben und Auszug aus dem Elternhaus war die Anlage noch bis ca. 1992 weiter gewachsen, zuletzt um Drehscheibe und Schuppen.

Die Anlage stand nach schwerer Krankheit und frühem Tod meines Vaters fast unberührt bis Mitte 2000 und wurde dann nahezu komplett demontiert. Lediglich dieser Teil blieb soweit erhalten, da ich ihn irgendwann noch in eine beabsichtigte Anlage mit US-Thema integrieren möchte.

Text und Fotos by

Joachim Werner, Langenau, Germany

Diese Anlage ist im gleichen Raum wie Ntrak!

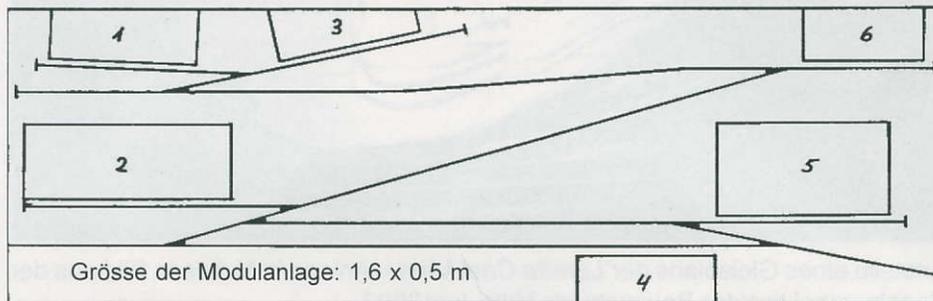
Haus C-3.OG 81



The Clarkesville Industries in N

Clarksville liegt an einer 'Branch-Line' der BN. In den 80-er Jahren ist der Personenverkehr bereits eingestellt worden und die Industrieanlüsse an der Strecke werden durch den einmal pro Tag verkehrenden 'Local Freight Train' bedient. Das Clarksville Depot ist kürzlich dank privater Initiative vor dem Zerfall gerettet und restauriert worden. Es beherbergt nun das Ortsmuseum.

Für den Bau der Geleise wurde Peco Code 55 Material verwendet. Bei den Weichen wurde der Federmechanismus entfernt. Betätigt werden die Weichen durch mein selbstgebautes Stellsystem, das ich auch für HO verwende. Bei der Gestaltung der Landschaft wurden Produkte von Woodland Scenics verwendet. Der Hintergrund wurde handgemalt.



1 = Interstate Fuel & Oil, 2 = Mills Bros. Lumber Wholesaler, 3 = Golden Flames Fuel Co.
4 = Clarkesville Depot, 5 = Wood Furniture Co., 6 = Adams Grain

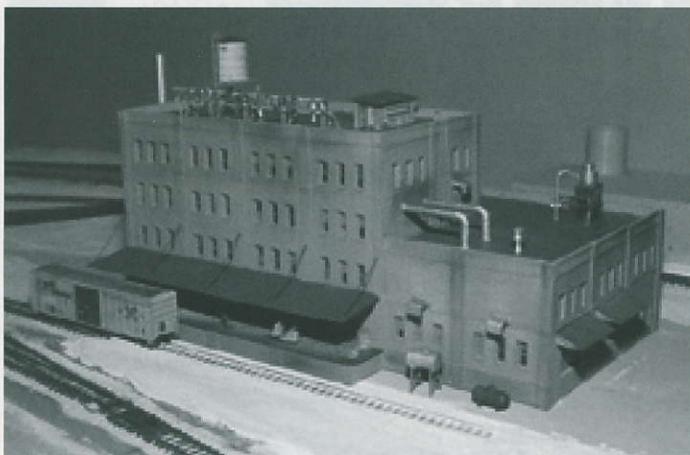
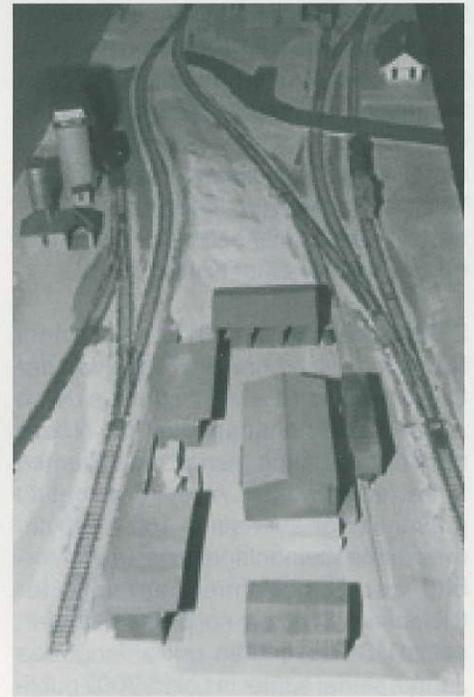
Die Gebäude entstanden aus Bausätzen von Walthers 'Cornerstone Series' und DPM 'Gold Series'. Alle Gebäude und natürlich auch die Fahrzeuge wurden mit Kreidepulver oder mit der Spritzpistole gealtert.

Ich hoffe, dass Sie an der Convention ebensoviel Spass an der Anlage haben werden, wie ich beim Bauen und würde mich freuen, Sie zahlreich begrüssen zu dürfen.

Alle Fotos wurden am 9. Juli aufgenommen, als die Anlage noch im Bau war.

Haus C-2.OG 70

Text und Plan by **Paul Dell'Ava**, Dübendorf
Fotos by **Ferdinand Rat**, Stäfa

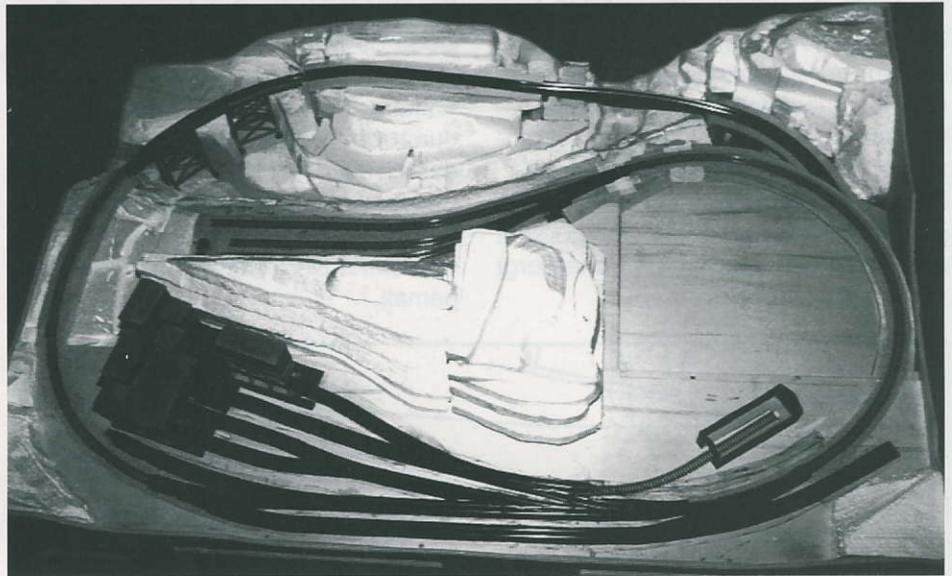


Loretta Coal Mine in N - Junior's Corner

Entlang der ehemaligen Clinchfield Railroad (heute CSX Kingsport and Blue Ridge Subdivisions) durch die Blue Ridge Mountains der Appalachen von Elkhorn City, Virginia nach Spartanburg, South Carolina trifft man diese Situation oft an: Von der eingleisigen Hauptstrecke windet sich eine Stichbahn um die Hügel herum hoch zu einer Kohlenmine.

Sohnemann Dimitri (13) ist seit seinem Besuch in Cheyenne ein Riesenfan der Union Pacific (*If it ain't UP, it ain't no railroad*) und Anhänger der Spur N, weil man da "so richtig gierig lange Riemen fahren lassen kann". An der Convention präsentiert er aber seine 100 x 140 cm messende Kleinanlage genau nach Vorbild der Stichbahnen entlang der Clinchfield. Das kam so: Bruno Kalberer, selbst US-Railroadfan, griff anfangs des Jahres seiner später in *Loki 5/2002* publizierten Anlagen-Entsorgungs-Philosophie ("Also los, Leute aus unserer Zunft! Baut Anlagen und stellt sie jemandem in den Bastelraum mit der Aufforderung, sie umzubauen!") vor und schenkte Dimitri seinen nicht mehr benötigten Rohbau nach Vorbild der Clinchfield. Brunos Philosophie funktioniert sogar bei UP-Dimitri, denn dieser machte sich gleich an die Arbeit.

Im Junior's Corner im Haus A-OG 31 sehen wir 2 Anlagen und Workshops von der Young Generation. Ein Beweis, dass Modelrrailroading auch für die Jugend sehr interessant sein kann!



Anstelle eines Gleisplans der *Loretta Coal Mine* – Anlage in N dieses Bild aus der Vogelperspektive des Bauzustands Mitte Juni 2002.

Die ursprüngliche Rundum-N-Kohlenbahn verlor einige Gleise und wurde so zur echten Stichbahn: Von der (ausserhalb der Anlage liegenden) Hauptstrecke (Als Fiddle Yard auf einem angrenzenden (technischen) Modul fährt ein Zug mit leeren *Coal Hoppers* durch einen Tunnel auf die Anlage (im Bild unten rechts). Nach einem einmaligen Wendelerscheint er auf der Stichstrecke, fährt über die *Steel Trestle* und liefert die Hoppers bei der Mine ab. Seit seinem letzten Besuch hat die Diesellok der Minengesellschaft die gefüllten Hoppers in den *Staging Yard* der Mine rangiert. Dort holt die Streckenlok die gefüllten Wagen ab und schleppt diese zurück zur Hauptstrecke.

Anlage by Dimitri Kink, Teufen

Durch die für ihn neue Bahngesellschaft musste sich Dimitri in die Geschichte und Geografie eines anderen Teils der USA als den Westen vertiefen. Die Mine (ein Modell von Walthers, selbstgealtert) erhielt zu Ehren von Loretta Lynn den Namen "Loretta Coal Mine". So musste auch nicht lange nach passender Background Musik gesucht werden (Soundtrack zu *Coal Miner's Daughter* und Songs von Loretta Lynn). Im gleichnamigen Film sind Hoppers der *Southern Railway* zu sehen. Dimitri wird versuchen, auf die Convention hin entsprechendes Rollmaterial zu beschaffen. Und sonst müssen halt andere Bahngesellschaften des Ostens herhalten.

Text und Foto by Roland Kink, Teufen

N

Die erste Climax A Typ 15t wurde um 1896 oder 1897 für H. C. Houston Pinkerton gebaut. Die Erbauergesellschaft Treader und Turrell Lumber, Company of Ricketts, Sullivan County, Pennsylvania. Es wurden anfangs Hauptgerüste aus Holz hergestellt, ab 1911 war das Gerüst aus Stahl. 1916 wurde der runde Wassertank durch einen grösseren quadratischen Tank ersetzt.

WESTMODEL realisierte das Modell aus Messing und Gussteilen mit Faulhaber-Motor und Schwungmasse. Das Fahrwerk wurde von der Firma EUROMODEL hergestellt.

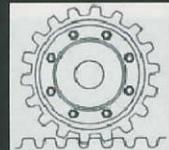
GLEIS-Tech Gröbli
Scheibackerstrasse 2
CH-9000 St.Gallen
Tel. 0041 79 601 41 07
e-Mail: gleis-tech@swissonline.ch
Internet: www.nm-bahnen.ch

Climax A Typ 15t

in Spur N 1:160



Wir würden uns freuen, Sie persönlich bei weiteren Modellen in den Spurweiten Nn3 1:160 an unserem Stand begrüßen zu dürfen



GLEIS - Tech *Gröbli*

Art.Nr. 30 060-RTR
Climax A Typ 15t mit vertikalem Boiler

Art.Nr. 30 061-RTR
Climax A Typ 15t mit horizontalem Boiler

Art.Nr. 30 055-RTR
Climax B Typ 20t mit beweglicher Kolbenstange

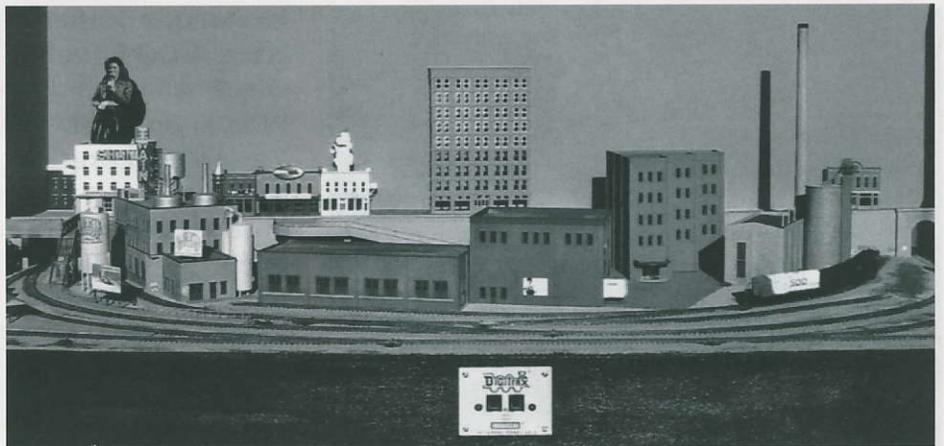
DrumHeller Switching and the Prairie Division in N

Im **Model Railroader** Oktober 2001 entdeckte ich einen Artikel über einen '**N-Scale Layout in a Box**'. Das Konzept der Anlage gefiel mir so gut, dass ich gleich mit dem Nachbau begann. Doch die Grösse der 'Box' von 70 x 80 cm war mir doch ein bisschen zu klein. Bei mir wird die 'Box' zu einem Modul von 120 x 60 cm und hinten baue ich einen 'Fiddle Yard' von 120 x 60 cm, dadurch wird die Kleinanlage 120 x 120 cm gross.

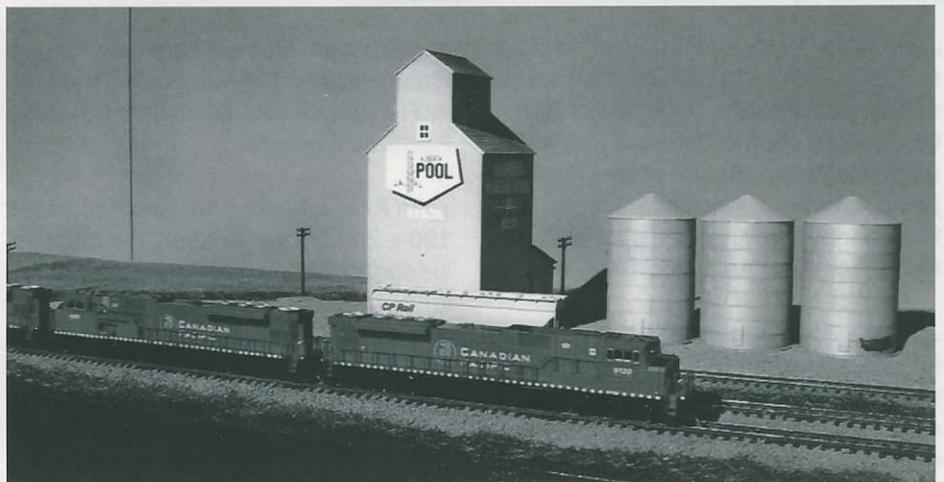
Die Erweiterung der Anlage mit vier Streckenmodulen habe ich auch gleich noch in Angriff genommen, da die SD90MAC einfach einen gewissen Auslauf brauchen. Die neuen Module sollen die 'Wide Open Spaces' der kanadischen Prairie darstellen. Die Module sind 120 cm lang und 40 cm tief.

Das Anlagekonzept ist so, dass der 'Switching District' für sich alleine betrieben werden kann. Ist genügend Platz vorhanden, kann zusätzlich noch die 'Prairie Division' angebaut werden. Die gesamte Grösse der Anlage beträgt dann 5,3 x 1,2 m.

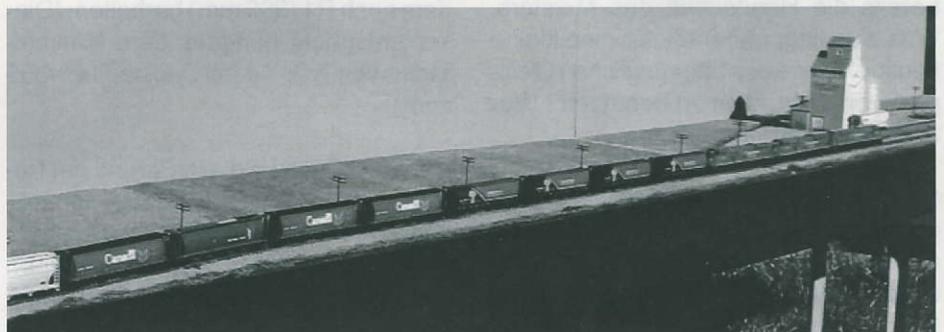
Die Steuerung der Loks und Weichen erfolgt digital mit Digitrax Produkten. Angesiedelt ist die ganze Modulanlage im kanadischen Westen. Drumheller ist ein wirklich existierendes Dorf in Alberta, ca. zwei Autostunden östlich von Calgary entfernt. Drumheller hat auch einen Bahnanschluss mit zwei 'Grain Elevators', die durch die 'Canadian National' bedient werden. Aber, da im Modell alles möglich ist, werden ausschliesslich Loks der 'CP-Rail' und der 'SOO-Line' zum Einsatz kommen. 'SOO-Line' wurde 1992 von 'CP-Rail' übernommen. Für den Fahrbetrieb stellt dies eine nette Abwechslung dar.



DrumHeller (120 x 60 cm, inkl. Fiddle Yard 120 x 120 cm)



Ein typischer Grain Elevator in der kanadischen Prairie mit CP Rail SD90MAC.

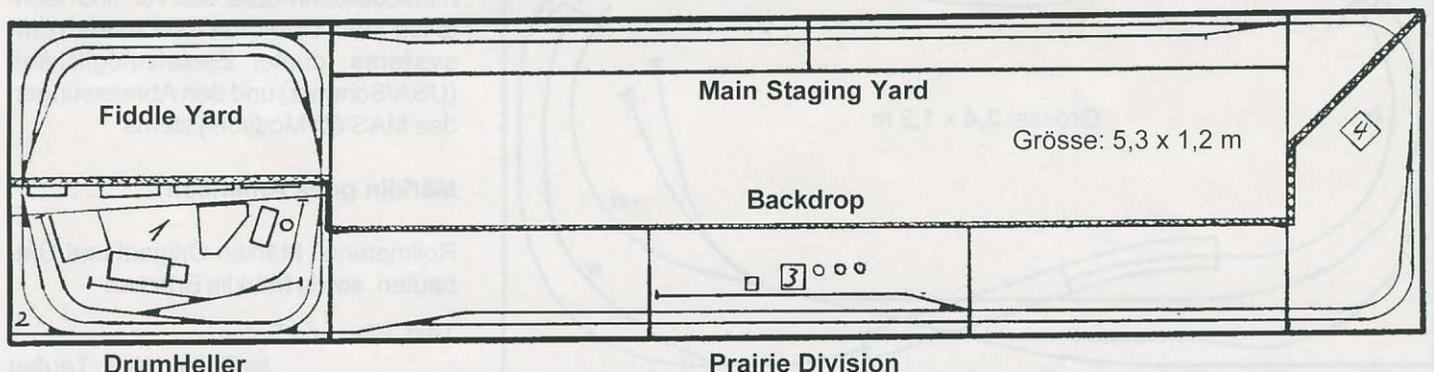


Hier kommen die 'Wide Open Spaces' mit einem Grain Train gut zum Ausdruck.

Text, Plan und Fotos by Emil Heller, Samstager

Haus C-1.OG 61

Model Railroader



DrumHeller

Prairie Division



Im Junior's Corner im Haus A-OG 32 sehen wir 2 Anlagen und Workshops von der Young Generation. Ein Beweis, dass Modelrailroading auch für die Jugend und sogar für eine junge Dame sehr interessant sein kann!

Anlage by
Naomi Kink, Teufen

John Allen (1913–1973) ist der berühmte, fast sagenhafte Pionier des realistischen amerikanischen Eisenbahn-Modellbaus. Seine "Gorre & Daphetid" ist HO-Legende. Naomi ist meine zwölfjährige Tochter. John hatte einmal ganz klein angefangen, genau so wie Naomi heute: Mit einer Anlage in Tischgrösse.

Ja, John Allen baute seine erste Anlage in der Grösse von 6'8" x 3'7" (110 x 203 cm). Sie war von Anfang an so konzipiert, dass sie später mit nur geringen Anpassungen in Johns Riesen-Modellbauwelt eingebaut werden konnte. Der Gleisplan für diesen Kern trägt trotz der Kleinheit bereits die Handschrift des Meisters. Was also liegt näher als für eine kleine heutige Anlage den ursprünglichen Gleisplan von John Allen zu benutzen? Wer zeichnet einen Besseren?

Naomi schätzt die Märklin-HO-Bahn aufgrund ihrer Benutzer(in)-Freundlichkeit (sowohl das Wechselstrom- als auch das Digitalsystem). Unsere ganze Familie ist von den amerikanischen Bahnen

angefressen. Das sind deshalb nun die Eckpfeiler ihrer HO-Anlage: Märklin Digital HO, John Allens Gleisplan, Southern Pacific in Orgeon.

John Allens Tischbahn wurde leicht auf 120 x 240 cm vergrössert. Somit passt sie sogar gleich in das Raster des hierzulande verbreiteten Modulsystem "MAS 60". Leider konnte trotz der Vergrösserung der einzige Nachteil von Johns Gleisplan, die engen Radien, nicht ganz korrigiert werden. Ziel war es, überall den R2 von Märklin zu verwenden (424,6 mm). An einer Stelle musste bei der Umzeichnung auf das Märklin K-Gleis trotzdem noch R1 (360 mm) erhalten. (Dieser entspricht übrigens dem Minimalradius von John Allens Original [14"=353 mm]).

Hansueli Oswald, ein Freund der Familie und American Railroadfan, schenkte Naomi eine alte Märklin F7 der Southern Pacific. Diese hat inzwischen einen Digitaldecoder erhalten. Damit stand die Vorbildgesellschaft fest. Die Anlage ist



im Willamette Valley in Oregon angesiedelt. Dies hat einen "Figgi-Mühli-Effekt": Die Landschaft, vor allem die Bewaldung, entspricht ganz gewissen Teilen der Schweiz. So kann die Anlage nach dem Auswechseln der typisch amerikanischen Merkmale (Wasserturm, Gebäude) auch mit schweizerischem Rollmaterial betrieben werden. Und die "schweizerischen" Tannen haben trotzdem ein echtes US-Vorbild.

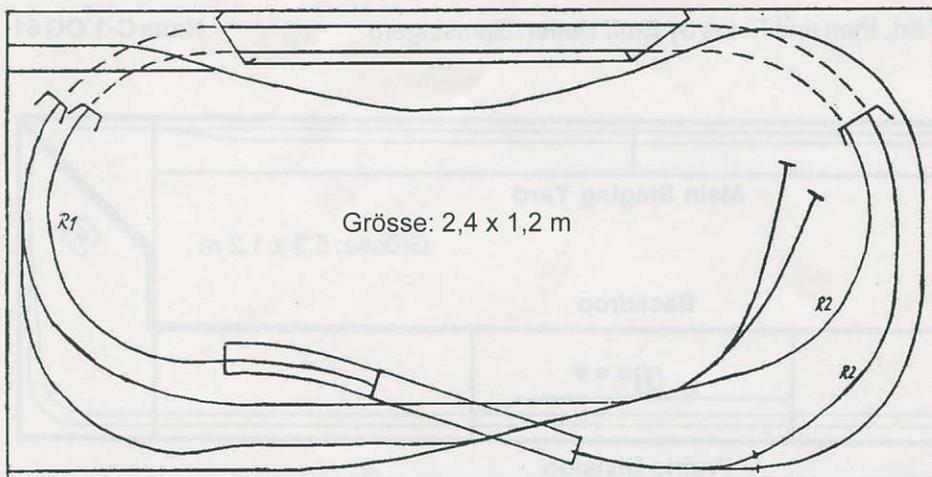
Johns Gleisplan lässt sowohl einen Rundum-, als auch Punkt-zu-Punkt-Betrieb zu. Um diesen spielerisch und mit dem Angebot von Märklin gestalten zu können, wurde die Anlage dort, wo John Allen "to be continued" plante, mit zwei Zusätzen versehen. Unten werden die ankommenden Loks auf einem Modul mit Märklin-Drehscheibe gewendet, oben auf einem (etwas zusammengestauchten) "Wye" (Gleisdreieck).

Naomis Southern Pacific-Anlage ist eine Kombination eines genialen Gleisplans mit Modellbahn-Spiel, den Vor- und Nachteilen des **Dreileiter-Wechselstromsystems**, dualer Einsatzmöglichkeit (USA/Schweiz) und den Abmessungen des MAS 60-Modulsystems.

Märklin goes American

Rollmaterial: Märklin Original und Umbauten, sowie Märklin Brücken

Text, Plan und Fotos
by Roland Kink, Teufen



Long Freight Trains in Motion - HO

Wir - Erich (der Vater) und David jun.- wollen dem Publikum demonstrieren, daß man mit superlangen Zügen - bis zu 120 Wagen und mehr - in Mehrfachtraktion, mit Helpers (in Zugmitte) und mit Pushern (Zugende), alle natürlich „powered“, problemlos auf einer Anlage Betrieb machen kann. Und dies nicht nur in der Ebene (Prairie) sondern auch in Steigungen/Neigungen (Rockies) von 25 bis 30 Promille. Außerdem wird auf dieser reinen Fahrstrecke „ohne Landschaft“ gezeigt, wie man mit geringem Arbeits- und Kostenaufwand einen soliden Unterbau für Trasse und Gleiswendeln herstellt. Diese Fahrstrecke besteht aus 2 achteckigen Gleiswendeln mit einem Durchmesser von ca. 2 Metern, einer für uns Europäer fast unnatürlich erscheinenden Gleisüberwerfung sowie einer Auslaufstrecke mit zusätzlichem Abstellgleis für einen zweiten Zug. Gesamtlänge ca. 14 - 16 Meter und Breite ca. 3,8 Meter; Gleislänge ca. 60 Meter. Wegen der hohen Strombelastung müssen für den Betrieb mit bis zu 10 Lokomotiven in einem Zug 2 Transformatoren parallel verwendet werden.

Van für Anlagentransport sponsored

by **Bombardier Transportation**

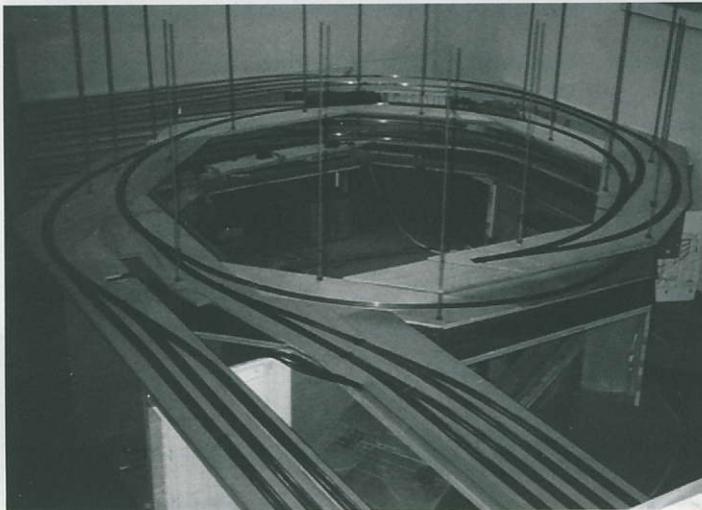
Text, Plan und Fotos

by **Erich Walcher und David jun.** Ladenburg, Germany



Bild rechts oben zeigt einen Gleiswende der Demoanlage

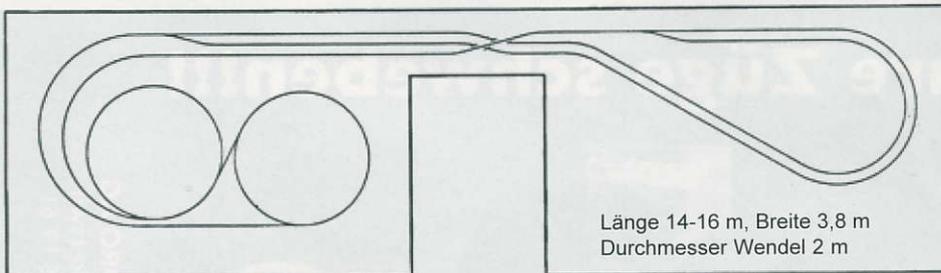
Wie das alles funktionieren soll? Kommen Sie vorbei und sehen Sie sich's einfach an! Zusätzlich werden Bilder vom Entstehen einer größeren US-Anlage mit den Landschaftsthemen Tehachapi Loop, Cajon Pass (Sullivans Curve), Feather River Canyon (Brücke bei Keddie Wye) und einem Teil der alten, leider nicht mehr vorhandenen elektrifizierten Milwaukee Strecke ausgestellt. Wir freuen uns auf einen interessanten Plausch und Erfahrungsaustausch mit Gleichgesinnten.



Die beiden Bilder zeigen den Rohbau der Heimanlage, die mit dem gleichen Prinzip aufgebaut ist, wie die Demoanlage an der 12th Convention.



Haus D-EG 84
(Cafeteria)



Länge 14-16 m, Breite 3,8 m
Durchmesser Wendel 2 m



TRAINMASTER BY WERNER MEER US-RAILROAD-SHOP
Hochweidstrasse 3, CH-8802 Kilchberg
Tel. *41-1-715-3666, Fax 01-715-3660, trainmaster@bluewin.ch
Homepage: www.trainmaster.ch

TRAINMASTER BY WERNER MEER US-RAILROAD-SHOP
Hochweidstrasse 3, CH-8802 Kilchberg
Tel. *41-1-715-3666, Fax 01-715-3660, trainmaster@bluewin.ch
Homepage: www.trainmaster.ch

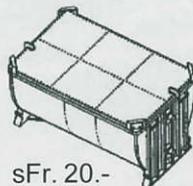


American Z Lines Brass Lokomotiven made by Ajin Precision.

WP&Y (White Pass & Yukon)
12' Container Kit in **HO**₃ made in Italy.

Bitte Reportage auf Seite 80 beachten!

Exklusiv erhältlich (auf Bestellung) bei uns! sFr. 20.-



Wir sind authorized AZL Dealer und nehmen gerne Ihre Bestellung entgegen! Diese BNSF C44-9 steht bei uns in der Vitrine.

Redstone Canyon in HO



Die gezeigten 2 Module könnten sich irgendwo in Arizona oder Colorado befinden. Der Name rührt vom roten Stein, der in diesem Canyon vorherrschend ist.

Das linke Modul zeigt den Anfang einer gebirgigen Gegend, die im 2. Modul seine Fortsetzung findet, resp. in zwei Tunnels endet. Fasziniert hat mich auch immer wieder der verschiedenartige Brückenbau, den man 'in den Rocky Mountains' antreffen kann.

Die Schlaufen an beiden Enden sind lediglich zum Befahren an der Convention angebracht. Die Bahnstrecke wird hauptsächlich von den beiden Bahnen 'AT&SF' und 'D&RGW' befahren.

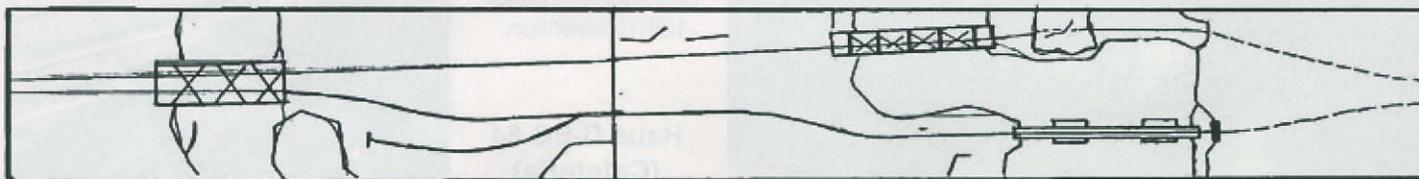
Die Modulgeometrie, -höhe und -füsse entsprechen den Empfehlungen der FREMO-Normen.

Grösse: 8,4 x 1,5 m

Text, Plan und Fotos by Peter Zollinger

Modul 1: 200 x 50 cm, Modul 2: 240 x 50 cm, Kehrschlaufenmodule: 200 x 150 cm

Haus C-EG 59



Lassen Sie Ihre Züge schweben!!!



Der Plexiglastunnel für jede Spur und in jeder gewünschten Länge. Links und rechts Staubschutzdeckel. Als Tisch- oder Wandmodell erhältlich.

Unverbindliche Offerte: ADRO AG
Industriestrasse 4, 8604 Volketswil
Tel. 011/946 19 60, Fax 011/946 19 61

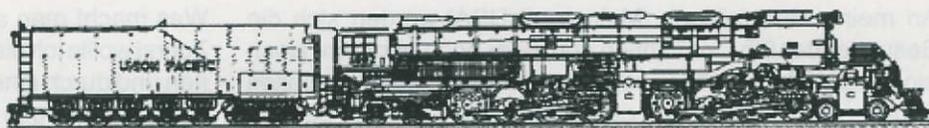
Big Boy in Action (I) & (II) in HO

Big Boy in Action (I) – Sherman Hill, Wyoming

Eigentlich begann alles im August 1991, als ich bei meinem ersten USA-Besuch das Forney Museum of Transportation in Denver, Colorado besichtigte und dort meinen ersten Big Boy in Originalgrösse bestaunen konnte. Damit war es um mich geschehen! Von da an war nichts mehr sicher vor mir, wo ‚Big Boy‘ drauf stand. Ich wollte einfach immer mehr über diese Riesenlok wissen. Langsam entwickelte ich mich zum Experten in Sachen dieser Giganten. Auch habe ich mittlerweile drei weitere Originale gesehen.



Als dann im Frühjahr 2001 die Firma Märklin den ‚Big Boy‘ in der Spurweite HO ankündigte, musste ich diesen natürlich unbedingt bestellen. Allerdings war von Anfang an geplant, die Lok nicht in ihrer Verpackung oder in der Vitrine zu zeigen, sondern auf einem Diorama, das ihrer Stammstrecke nachempfunden wurde: Die Overland Route der Union Pacific Railroad im Süden des US-Staates Wyoming. Auf Bildern von den Felsformationen am Sherman Hill war das Vorbild schnell gefunden. Da aber ein ‚Big Boy‘, der nur auf einem Diorama steht, auch langweilig ist, reifte schnell der Gedanke: Die Lok muss einen langen Güterzug ziehen. Auf einem Rundkurs, indem ausser meinem auch das Diorama von Achim Hennige (Hermosa Tunnel) integriert ist, soll der Gigant einen HO-Güterzug mit einer Länge von 6 bis 7 Meter (in Worten: sechs bis sieben Meter) ziehen. Dies entspricht einem Zug von ca. 40 vierachsigen Güterwagen (40' Box Cars). Der Rundkurs von 5,3 m



Der legendäre Big Boy hat auch im HO-Massstab eine stattliche Länge von 46,5 cm

Länge und 1,3 m Breite wird **nur** auf der 12th Convention aufgebaut.

Anschliessend bleiben nur die beiden Dioramen (Sherman Hill und Hermosa Tunnel) übrig. Gefahren wird übrigens im konventionellen Wechselstromsystem auf Märklin C-Gleis.

Meinem Traum, den Märklin Big Boy vorbildgetreu vor einem 100 Wagen Güterzug fahren zu lassen, wird sich leider nicht realisieren lassen. Aber wer weiss, vielleicht klappt das ja irgendwann später (der Zug wäre hierbei ca. 20 m lang). Zum Glück kann man ja noch träumen!!

Wer Näheres über das Vorbild der Lokomotive wissen will, dem sei mein Artrikel im Guide der 11th Convention (Seite 122) empfohlen.

Des weiteren stehe ich während der 12th CV gerne für Fragen zur Verfügung.

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

Big Boy in Action (II) – Hermosa Tunnel, Wyoming

Von dem Gedanken, einen sieben Meter langen HO-Güterzug fahren zu lassen, zeigte auch ich mich sehr angetan. Deshalb entschloss ich mich, das Vorhaben von Rudi Winkler zu unterstützen und selbst ein passendes Diorama zu bauen. Es sollte ebenfalls vom Vorbild her an der Overland Route in Wyoming liegen. Nach dem Studium diverser Fachliteratur stand

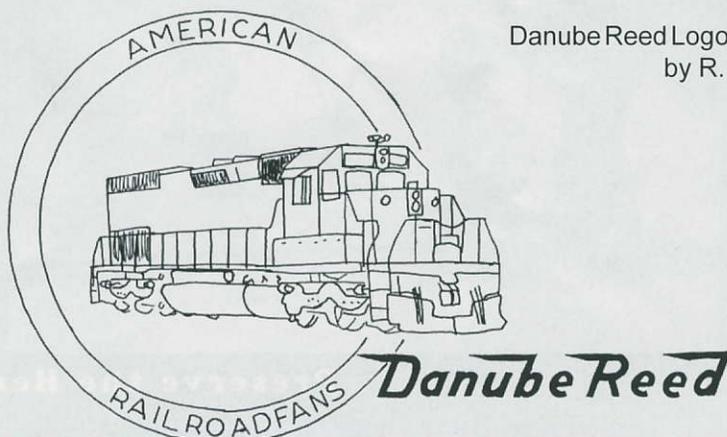
schliesslich fest, der Hermosa Tunnel wäre ein passendes Objekt. Es wurde gleichfalls in den Rundkurs von Rudi Winkler integriert. Es ist ebenfalls mit Märklin C-Gleis ausgestattet. Die Abmessungen der beiden Dioramen wurden einander angeglichen. Jetzt kann der ‚Big Boy‘ vorbildgetreu seine Reise durch die Landschaft von Süd-Wyoming antreten. Es wird neben dem anderen Diorama als einziges nach der 12th Convention übrigbleiben und die Zwischenstücke wieder demontiert. Aber wer weiss, vielleicht werden sie eines Tages durch andere Motive von der Heimatstrecke dieses Giganten ersetzt.



Hier sehen wir den Märklin Big Boy, wie er aus dem Hermosa Tunnel kommt.

Text und Foto by **Achim Hennige**,
Heilbronn-Böckingen, Germany

Haus A-OG 39



Danube Reed Logo created
by R. Winkler

'Cutting the Canyon, not the Cake' in HO

An meine Modulanlage 'Mainstreet USA' werden sich die Besucher der 9th Convention von 1996 noch erinnern. Nach einem kapitalen Schaden sind nur wenige der Module erhalten geblieben. Ein Stück, von dem ich mich bisher nicht trennen konnte, ist eine der Kehrschleifen. Die Strecke führt hier durch die bekannten roten Felsen des amerikanischen Südwestens. Auf dem Modul war noch eine Kohlenmine untergebracht, wie sie entlang der früheren Rio Grande Mainline in Utah und entlang der Santa Fe in New Mexico üblich sind.

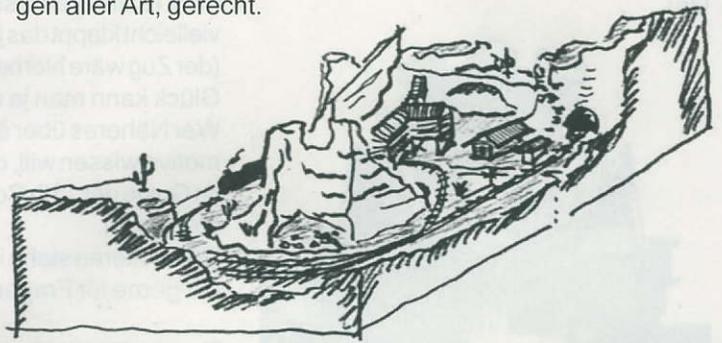


Das Foto zeigt die Kehrschleife im Zustand von 1996. Von den notwendigen Ergänzungen (Skizze) bis zur 12th Convention wollen wir uns überraschen lassen.

Haus A-OG 38

Text, Foto und Skizze by **Martin Stierlen**, Korntal, Germany

Was macht man aber mit einer Kehrschleife ohne Anlage? Zuerst wollte ich die Landschaft belassen, die Schienen entfernen und durch einen einfachen Gleiskreis ersetzen. Die Ausmaßen 110 x 110 cm erlauben es aber nicht, dieses Teil in meinem Auto unterzubringen. Ein Sägeschnitt mitten durch die Landschaft ist ebenfalls ausgeschlossen. Wie das amerikanische Sprichwort sagt: 'You can't have the cake and eat it, too'. Die Lösung: Das Modul wird im flachen Bereich um 20 cm gekürzt und mit einem weiteren Geländestück ergänzt. So entsteht eine maximal 180 x 100 cm kleine Superkompaktanlage, die in meinen PT Cruiser passt. Um die betrieblichen Möglichkeiten zu erweitern, wird Märklin C- oder K-Gleismaterial verlegt. Mit entsprechender Verdrahtung kann entweder im Zweileiter-Gleichstrom- oder im Mittelleiter-Wechselstrombetrieb gefahren werden. So wird man den verschiedensten Anforderungen, auch von Seiten des Publikums auf Ausstellungen aller Art, gerecht.



Santa Fe Heritage

The Series



This is a series of books featuring historical documentation seen through the eyes of the Santa Fe company photographers. Presenting a variety of topics, this series of books contain numerous rare and never before published color and black and white images from the Kansas State Historical Society collection, well-researched text and supporting captions.

Paired Rail RR Publications

5729 N Delta Ave

Kansas City, MO 64151

(816) 746-6733

(816) 584-0423 (fax)

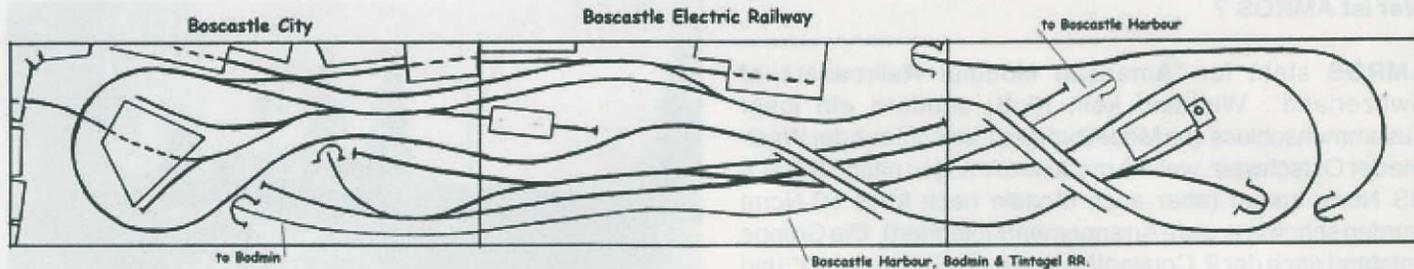
\$59.95 + \$8.00 S&H each volume

Volumes 1, 2 and 3 now available

Sorry, no credit cards

Preserve the Heritage!

The Boscastle Electric Railway in HO



Boscastle ist eine kleinere Stadt, welche in der Nähe der Linie der Boscastle Harbour, Bodmin & Tintagel RR liegt. Die Stadt Boscastle aber liegt eher ungünstig auf einer Hochebene oberhalb dieser Bahnlinie, sodaß zum Anschluß der Industriebetriebe von Boscastle eine weitere Bahn notwendig wurde. Da zwischen der anliefernden Bahn und dem Stadtgebiet von Boscastle große Steigungen und enge Kurven bewältigt werden müssen, kamen für diese Bahn Dampflok nicht in Frage. Dafür bot sich aber die elektrische Traktion an, und die Boscastle Electric Railway entstand.

Als Triebfahrzeuge stehen kleine elektrische Lokomotiven, sogenannte "Steeplecabs" zur Verfügung. Durch die engen Radien können allerdings nur Güterwagen bis 40 Fuß Länge befördert werden, welche im Stadtgebiet von Boscastle wie von einer Straßenbahn über die in der Straße verlegten Gleise zugestellt werden. Während die Bahn einen regen Güterverkehr abwickelt, konnte sich der Personenverkehr nie recht durchsetzen und der einzige vorhandene Personentriebwagen wird daher nur im Güterverkehr eingesetzt, abgesehen natürlich vom gelegentlichen "Fantrip".

Zur Anlage:

Sie ist im Maßstab HO, hat die Größe von 4,2 m x 0,6 m (14'x2') und besteht aus drei Teilen. Bei der Größe wurde Wert darauf gelegt, daß die Anlage im Pkw transportiert werden kann. Betrieben wird die Anlage im konventionellen DC-Betrieb. Bedingt durch die großen Steigungen müssen bereits recht kurze Züge geteilt oder in Doppelbespannung befördert werden.

Haus C-2.OG 72

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

LEISTUNGS- TRÄGER



Wenn Sie an die Grenze gehen und Ihre Ziele erreichen möchten, muss alles stimmen. Wir schaffen die Voraussetzungen dafür – und ebnen Ihnen den Weg zu neuen Höchstleistungen.
www.skt.ch

Ihr persönlicher Sponsor

Sparkasse Thalwil

RBA BANK

Rune Dubath wird 3 Dioramen in HO ausstellen. Er betreibt auch eine Schule für Anlagenbau! Der Unterbau besteht aus Karton und wird mit einem Sandleimgemisch bearbeitet. Größen: 2 Stk. 120 x 35 cm, 1 Stk. 85 x 45 cm. Themen: Wüstenlandschaft mit Trestle und trockenem Flussbett (Texas Style) resp. Nord USA Style. **Haus A-EG**

Info: Rune Dubath, Seestr. 40
8135 Niederhasli
Tel. 01-850-55-85
runedubath@econophone.ch

AMROS Modulanlage in HO

Wer ist AMROS ?

AMROS steht für "American Modular Railroaders of Switzerland". Wir sind kein Klub, sondern ein loser Zusammenschluss von Modellbahnern, sowohl aus der West- wie der Ostschweiz, welche modulare Anlagen nach FREMO-US Norm bauen (aber auch Module nach MAS 60-Norm wurden schon in unsere Arrangements integriert). Die Gruppe entstand nach der 9. Convention und war auch an der 10th und 11th Convention zusammen mit FREMO-US Modulbahnern aus Deutschland und Luxemburg vertreten. An der 12th Convention betreibt AMROS nun erstmals allein die FREMO-US Modulanlage.



Die FREMO-US Norm

Wir halten uns an die FREMO-US Norm. Sie beschränkt sich auf das Wesentliche und regelt nur die Masse der Modulübergänge. Die Länge der Module ist frei, die Breite beträgt 50 cm, mit einem symmetrischen Übergangprofil. Die elektrische Verbindung besteht aus ganzen vier Drähten. Für die Gleise wird Code 70 oder Code 83 benutzt; der Mindestradius beträgt 60 cm. Somit kann ein Modul den eigenen Bedürfnissen und vor allem der Transportkapazität angepasst werden.

Die Norm legt in grossen Zügen folgende Richtlinien fest: Es wird eine einspurige Nebenbahn im Westen der USA dargestellt. Der Zeitrahmen sind die 50er und 60er Jahre (Übergangszeit Dampf- Diesel). Das Rollmaterial wird selbstverständlich mit Kadee oder kompatiblen Kupplungen ausgerüstet.

Während wir an unseren Sessions den Betrieb mit Wagenkarten pflegen, wird an der Convention aus organisatorischen Gründen ein einfacher Zugbetrieb durchgeführt



Das Modulkonzept erlaubt, einmal etwas anderes auszuprobieren, ohne gleich viel Zeit, Geld und Platz (!) für eine komplette Anlage und Rollmaterial zu investieren. Ein einfaches Modul ist relativ rasch gebaut und benötigt keinen Bastelkeller zur Realisierung. Mehrfachmodule verlangen etwas mehr Aufwand, bieten aber grössere gestalterische Möglichkeiten.

Ein wichtiges Ziel unserer Treffen ist der vorbildorientierte Betrieb mit Zuglaufplänen, Wagenkarten und Frachtzetteln. Heute beträgt die Gesamtlänge der Arrangements ungefähr 35-40m, mit drei Bahnhöfen, zwei "fiddle yards" und diversen Landschaftsmodulen. Neu dazu gekommen sind seit der letzten Convention eine Abzweigstelle, eine Kreuzung und ein neuer Industrieyard (im Bau). Ebenfalls dabei ist ein Diorama. Damit dieses nicht nur die gute Stube verschönert, sondern auch einmal befahren werden kann, wurde es in FREMO-US Norm erstellt und natürlich sofort ins Layout integriert.



Teilnehmer AMROS:

- Heinz Burri
- Philippe Kälin
- Hansueli Oswald
- Daniel Schläfli
- Laurent Siliprandi
- Alex Zucchiatti

Haus C-EG 56

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

Text und Fotos by Daniel Schläfli & Hansueli Oswald

TORONTO CANADA

MAPLE LEAF 203



NMRA

www.ml2003.com

July 13 - 19, 2003

Industrial Switching Game - Part 3 in HO

Wie an der 10. und 11. Convention hat **Paul Dell'Ava** auch für die 12. Convention wieder einige HO Module, diesmal im Auftrag für **Sepp Hintermann**, gebaut. Wiederum sticht die genaue und perfekte Bauweise ins Auge. Paul hat für das Kraftwerk wieder einen Rotary Dumper hergestellt. Der Bausatz ist von Walters und wurde noch überarbeitet. Damit wird die Kohle ins Kraftwerk befördert. Auch eine teilweise heruntergekommene Häuserzeile fängt den Blick des Betrachters ein. Das Gleismaterial ist von Shinohara (Code 83) und wurde wie die ganzen Module farblich angepasst und verwitert. Woodland Scenics Produkte wurden für die Gelände-Gestaltung verwendet. Der Unterbau der Module wurde aus Sperrholz 15 mm Dicke von Dani Wehrli verleimt und verschraubt. Den weiteren Aufbau bewältigte Paul in seiner sehr bewährten Art selbst. Speziell hervorheben sollte man die einfachen aber tadellos funktionierenden Weichenschalter, made by Dell'Ava.

Grösse: 3,6 x 0,6 m

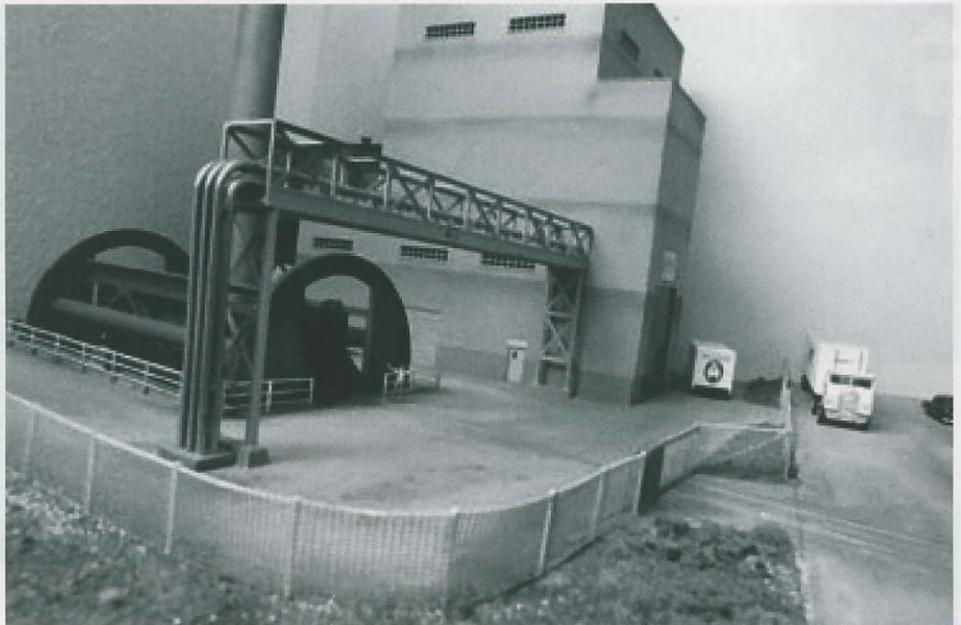
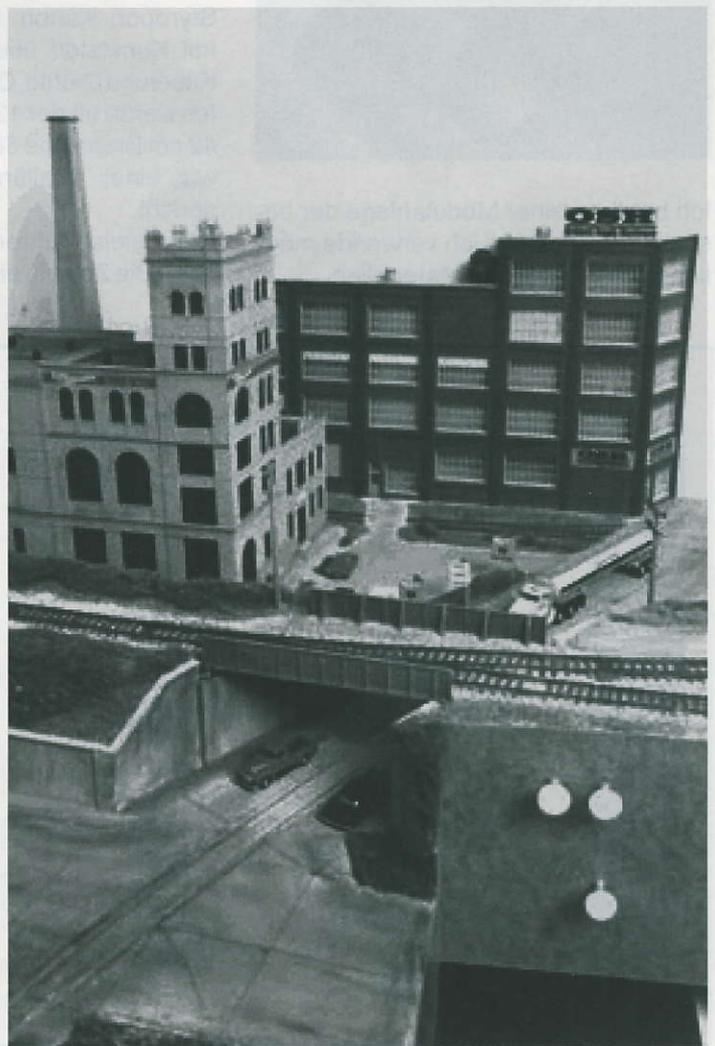
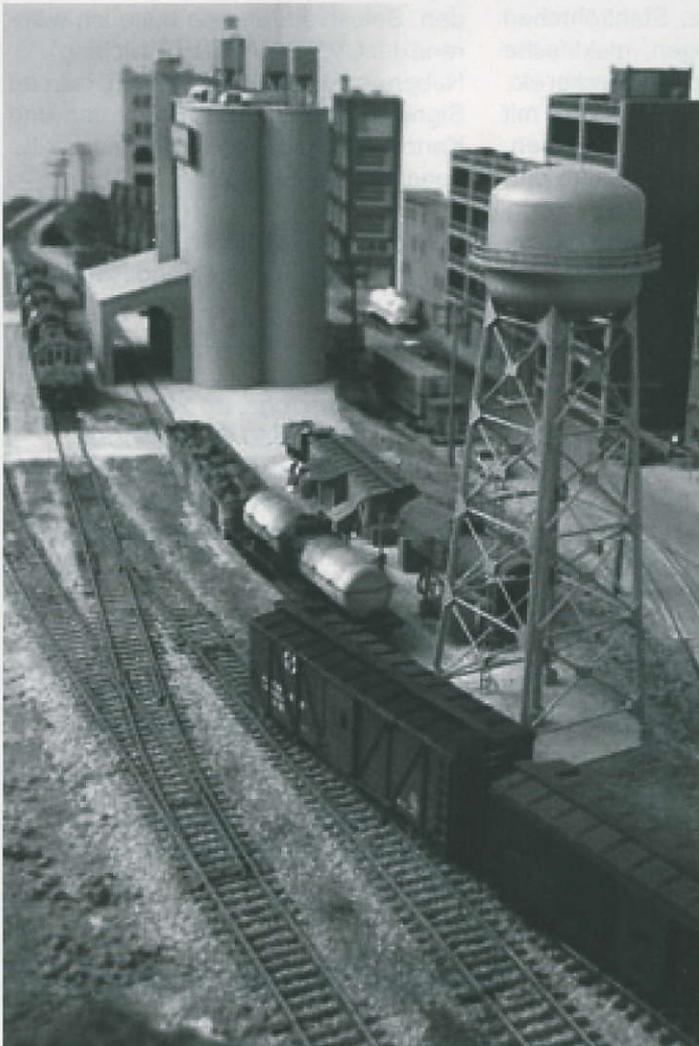


Foto: Rotary Dumper

Es ist Paul wieder gelungen, ein Stück American Railroad im Kleinformat zu schaffen, das zum Switchen (Rangieren), Staunen und Verweilen einlädt.

Erbauer: Paul Dell'Ava, Dübendorf
Besitzer: **Josef Hintermann**, Zürich
Fotos by Ferdinand Rat, Stäfa
Text by Daniel Wehrli, Wallisellen

Haus C-2.OG 71



Heavy Industrial Zone in HO



Haus A-OG 43

Die ersten Bilder
im Bau 22.7.2002

Ich baue an einer Modulanlage der besonderen Art, denn ich verwende möglichst viele Recycling Materialien.

Für mich waren drei Punkte überzeugend: A) Ich tue etwas für die Umwelt. B) Weniger Abfall muss wegtransportiert und entsorgt werden. C) Ein positiver Nebeneffekt – es kann Geld gespart werden, das wiederum für Schienen und Rollmaterial eingesetzt werden kann. So verwende ich folgende Recycling Rohstoffe: Novopan-Platten, Aluminium, Styropor, Karton, Holz, Stahlröhrchen mit Kunststoff überzogen, elektrische Kabel und Drähte, Computer-Stecker etc. Ich werde an der 12th CV 14 Module mit 42 cm Breite und 68 cm Tiefe aufbauen, was einer Totallänge von 590 cm entspricht.

Die Geleise führen durch eine grosse Industrie Zone in einer Grossstadt. Eine



zweite Linie verläuft auf einer langen Stahlbrücke zwischen den Fabriken. Hier sind eine grosse Chemiefabrik und ein grosses Stahlwalzwerk neben anderen Industriebauten angesiedelt. Die meisten Gebäude wurden aus Holz und Karton selber gebaut, also ‚scratchbuilt‘ aus ‚Abfall‘. Lediglich Farben, Schrauben und das Gleismaterial musste gekauft werden. Selbstverständlich biete ich während der CV Fahrtbetrieb (Switching). Neben der Anlage zeige ich noch Railroad Signete, natürlich aus Holzresten und Karton, die auch verkäuflich sind. Bitte beachten Sie Seite 29.

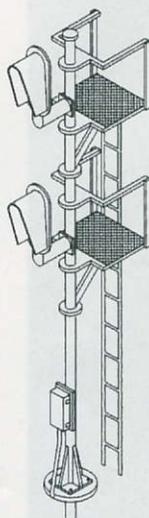
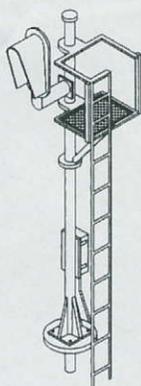
Text by **Emil Güttinger**, Rapperswil
Fotos by Ferdinand Rat, Stäfa

Signals H0 / N

MicroScale
Models

New

- ▶ H0 single and dual head
- ▶ Plug-in socket
- ▶ LED lamps



900 Series

Highly detailed signals completely manufactured from precision brass parts in H0 scale.

Intelligent digital controller and N scale signals available from 4th quarter 2002

www.microscale.ch

Sissacherstr. 28
CH-4460 Gelterkinden
Tel. +41 61 983 0019
Fax +41 61 983 0015
hofmann@bluewin.ch

Angels Camp der Sierra Railroad - Rangieranlage in HO

Zur Sierra Railroad

1897 eröffnete die Sierra Railway Company in California zwischen Oakdale und Jamestown eine 41 Meilen lange Strecke, um die Minen und Sägewerke des Tuolumne County mit dem Rest der Welt zu verbinden. In Oakdale bestanden Anschlüsse zur Southern Pacific und zur Atchison, Topeka & Santa Fe. Später wurde die Strecke nach Sonora und Tuolumne erweitert. Eine 19 Meilen messende Branch Line von Jamestown nach Angels Camp wurde schliesslich noch 1902 gebaut. Angels Camp liegt an der Route 49 und am Angels Creek. 1935 wurde die Strecke nach Angels Camp stillgelegt. (Mehr Informationen unter www.csrnf.org/railtown)

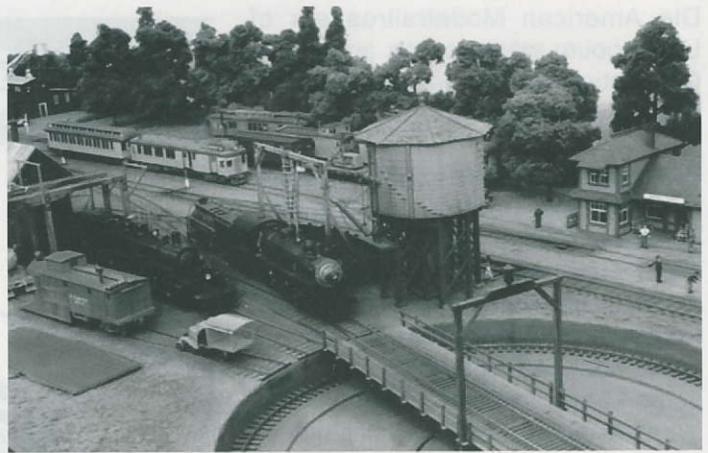
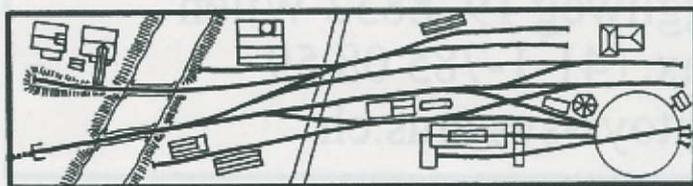


Zum Anlage-Thema

Die Wahl dieses Vorbildes erfolgte zufällig: durch den Erwerb der Messingdampflok (von United) Sierra R.R. 2-6-6-2, Ex Weyerhaeuser Timber Co. (von Baldwin 1934 erbaut) wurde ich auf die Sierra Railroad aufmerksam.

Auf einer Karte der Southern Pacific Company von 1920 entdeckte ich Gemeinsamkeiten zwischen Angels Camp und meinem Projekt: beides kleine Endstationen einer Branch Line, an einem Flüsschen gelegen in bewaldeter Hügellandschaft. Da in Angels Camp vom einstigen Bahnbetrieb wahrscheinlich nichts mehr erhalten blieb, liess mir das freie Hand bei der Gestaltung. Den zeitlichen Rahmen verlegte ich zwischen 1934, dem Baujahr der Mallet, und 1935, der Streckenstilllegung. Somit hat alles jüngeren Datums auf meiner Anlage nichts zu suchen (in Grenzfällen drücke ich ein Auge zu). Für den Rest tat ich mir keinen Zwang an, er ist im «Free-lance-Style» gehalten, so, wie es hätte sein können:

Ein von Jamestown kommender Mixed Train überquert nach Verlassen des Tunnels den Angels Creek auf einer Holzbrücke, fährt in den Yard ein und hält vor dem schmucken Stationsgebäude, wo die Passagiere aussteigen. Nun beginnen die Rangiermanöver. Die Dampflok wird entkuppelt, setzt zurück und verschiebt die Boxcars zur Freight Station und zu Will Keith's Mining Supplies (an der Route 49 gelegen, welche hier alle 6 Geleise überquert). Leere Gondolas werden zur Utica Mining Company gestossen, oder gefüllt mit Ausbruchmaterial



abgeholt. Der Ayres' Chairs Factory wird für die Stuhlfabrikation Holz per Flatcar gebracht von einem Sägewerk. Dann dampft die Maschine zum Wassertank, Sandhaus, Öltank oder Kohlendepot. Im Lokschuppen werden Unterhaltsarbeiten und Reparaturen ausgeführt.

Schliesslich wendet die Lok auf der Drehscheibe für die Rückfahrt nach Jamestown. Bei der Sierra Railroad herrscht zurzeit Lokmangel, daher ist eine T-31, 4-6-0, der Southern Pacific Lines im Einsatz (von Brooks 1912 erbaut; Messingmodell von United).

Zum Anlage-Bau

Die Anlage misst lediglich 270 x 70 cm, weil bei Baubeginn vor etwa 25 Jahren nur dieser Platz zur Verfügung stand. Um den Fahrbetrieb bei Bedarf etwas ausweiten zu können, lässt sich mit wenigen Handgriffen am linken Rand ein 180 cm langer Fiddle Yard anfügen.

Schienen und Weichen sind aus Old Pullman Selbstbaugleis hergestellt. Anstelle von Schotter sind sämtliche Schienen und deren Umfeld mit einer Erd-Imitation aus feinst gesiebttem Sand, Weissleim und brauner Pulverfarbe eingebettet. Dies erlaubt, die Schwellen auch teilweise oder ganz zuzudecken, was den Nebenbahn-Charakter noch unterstreicht. Die Drehscheibe ist eine Eigenkonstruktion aus Messing, Holz und Gips. Der Gas Electric sowie sämtliche Wagen entstanden aus Holzbausätzen von La Belle, Northeastern und Ambroid oder sind «scratchbuilt». Der Steam Wrecking Crane ist ein feiner Plastikbausatz von Tichy Train Group. Bei der Landschaftsgestaltung kam fast das ganze Sortiment von Woodland Scenics zur Anwendung. Zum Bau des Flusses verwendete ich einseitig entspiegeltes Glas. Sämtliche Gebäude entstanden aus Holzbausätzen von Campbell und Durango Press.

Autos und sonstige Vehikel sind aus Metallbausätzen von Wheel Works, Scale Structures sowie Plastikbausätzen von Jordan zusammengebaut.

Nach langer, sehr gemächlicher Bauzeit (während der ich Etlliches umbemalte, ersetzte, umgestaltete oder entfernte) nähert sich die Anlage ihrer Vollendung.

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

Haus C-2.OG 74

Anmerkung der Redaktion:

Bereits an der 2nd CV (1982), der 4th CV (1986) und der 7th CV (1992) konnten wir diese Anlage in versch. Baustadien sehen. Nun (2002) ist sie vollständig durchgestaltet.

AMRL - American Modelrailroaders of Luxembourg in HO

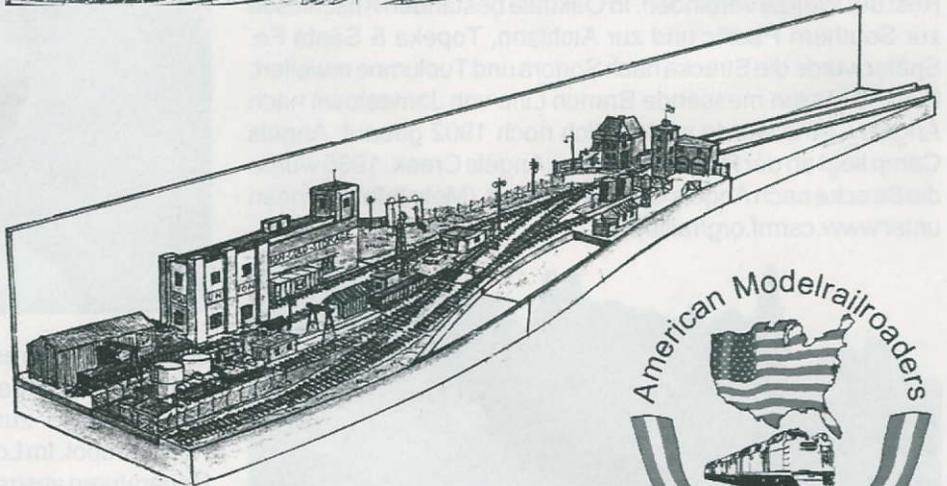
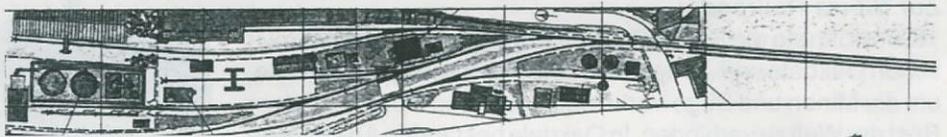
Die American Modelrailroaders of Luxembourg waren schon an versch. Conventions mit Anlagen oder FREMO-Modulen anwesend.

Die Anlage der AMRL ist mit Fiddleyard ca. 3 m lang, davon 2 m als durchgestaltete Anlage. Die Breite ist 30 cm im Yard und verbreitert sich dann auf 60 cm zum Ende der Anlage hin. Je nach Platzverhältnis kann man den Yard von vorne oder von hinten bedienen. Von vorne können die Besucher dann den Yard einsehen. Man muss sich hier einen Yard nach englischem Vorbild vorstellen. Die Zuggarnituren oder Wagen werden mit Kassetten bereitgestellt. Es sind keine Gleise im Yard.

Zum Einsatz kommen überwiegend kleine Rangierloks (Switchers) und bis zu 20 Güterwagen. Die Anlage ist sowohl analog auch digital zu befahren.

Teilnehmer:

- Franz ACHTEN
- Patrick BOPP
- David ODENDAHL
- Tom SCHLECHTER



Text by **Alain Kap**, Mersch, Luxembourg

<http://www.gms.lu/~amrl>

Grösse: 300 x 30/60 cm

Haus C-1.OG 63

DigiToys-Systems AG

Kompetenz und Sicherheit für Digital-Modellbahner

Ihr Partner für:



DIGITAL COMMAND CONTROL

**Zimo
Digital**

DIETZ
Modellbahntechnik

Grossbahn-Decoder :

Zimo MX-66 3A
Heller He-11 10A

LGB-Tuning :

Kugellagerachsen rostfrei für
Loks und Wagen

DigiToys-Systems AG, Egglweg 19, 8832 Wilen

Tel. +41-1-687 31 61 Fax.+41-1-785 08 59

Homepage : www.digitoys-systems.ch

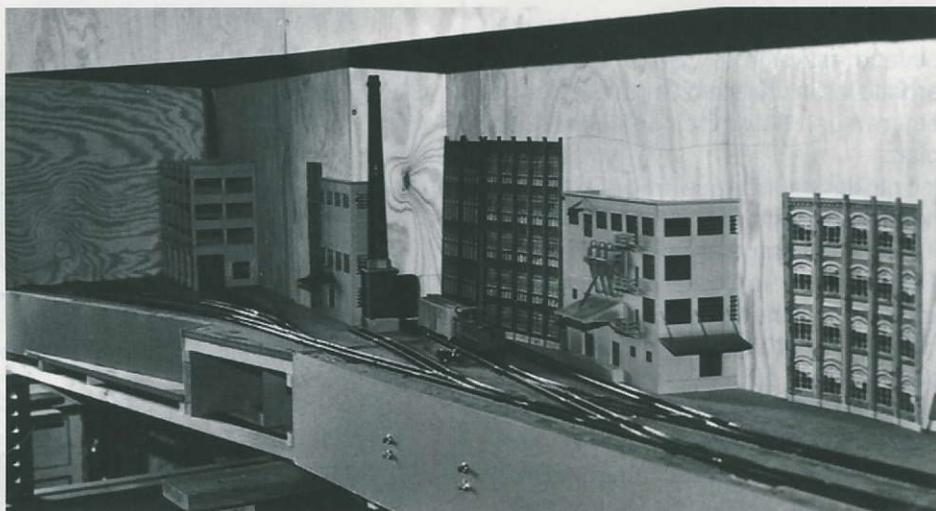
First & Alice Street Yard in HO

FIRST & ALICE STREET YARD - Oakland District, San Francisco Terminal Division, Coast Lines, ca. 1952

Nachdem sie eine Linie quer durch Kalifornien gebaut hatte, erreichten die Gleise der Santa Fe im Sommer 1900 Richmond, CA. Santa Fe brannte darauf, die Handelszentren entlang der San Francisco Bay zu bedienen, jedoch lagen die Gleise auf der falschen Seite der Bucht. Zugang nach Oakland an der East Bay war schwierig, da Southern Pacific das Monopol entlang der Bucht besass. Der einzige Ausweg, um Personen und Waren nach San Francisco und die umliegenden Gewerbegebiete zu befördern, war der Einsatz von Fährschiffen, Schleppern und Frachtern.

Um einen Zugang zur Bucht zu erlangen, grub Santa Fe einen Tunnel (No. 5) durch die Hügel westlich der Richmond Yards. Eine Flotte von Fährschiffen zum Transport von Passagieren sowie Flösse und Schleppern für Eisenbahnwagen wurde eingesetzt, um die Verbindung mit San Francisco und anderen Städten der Bay Area zu erreichen.

1914 kaufte Santa Fe ein Schlammgelände entlang der Oakland Mündung zwischen Downtown Oakland und Alameda Island. Auf diesem Gelände entstanden isolierte Eisenbahnanlagen und ein Fährschiffanleger zwischen First und Alice Street, genau südlich des heu-



tigen Jack London Square. Kompakt und einzigartig besaßen die Anlagen einen Fähranleger, Werft für Schiffe, ein kleiner Yard, Lokwerkstatt, Gleiswaage und ein Frachtschuppen. Eine Reihe von Wellblechhallen wurden gebaut und an verschiedene Industrien vermietet.

Eine Verbindung mit der Southern Pacific Hauptstrecke auf der First Street erwies sich aber als wenig fruchtbar, weil die SP an dieser Stelle keine Wagen austauschen wollte.

Über die Jahre hindurch bedienten die Anlagen der First und Alice Streets die Santa Fe Kunden in Oakland. Während des zweiten Weltkrieges stiegen die Aktivitäten wegen der Konzentration von Kriegsindustrien stark an. Die ursprünglichen 0-6-0 Dampflok wurden 1952 durch GE 44-Tonner Mittelkabinenloks ersetzt. Leider liessen die Aktivitäten in

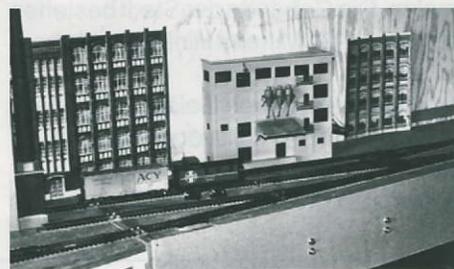
Alle Bilder zeigen das Baustadium anfangs Juli 2002.

der Nachkriegszeit derart nach, so dass die Anlagen 1958 geschlossen wurden. Die Fährverbindung blieb bis in die 70-er Jahre erhalten.

Heute dient das Gelände als Parkplatz und gegenüber der First Street und der SP/UP Mainline steht Amtrak's neuer Jack London Square Bahnhofskomplex.

Text aus 'The Warbonnet', dem offiziellen Organ der Santa Fe Railway Historical & Modeling Society, 3rd Quarter 2001.

Text, Plan und Fotos
by **Alain Kap**, Brouch, Luxembourg

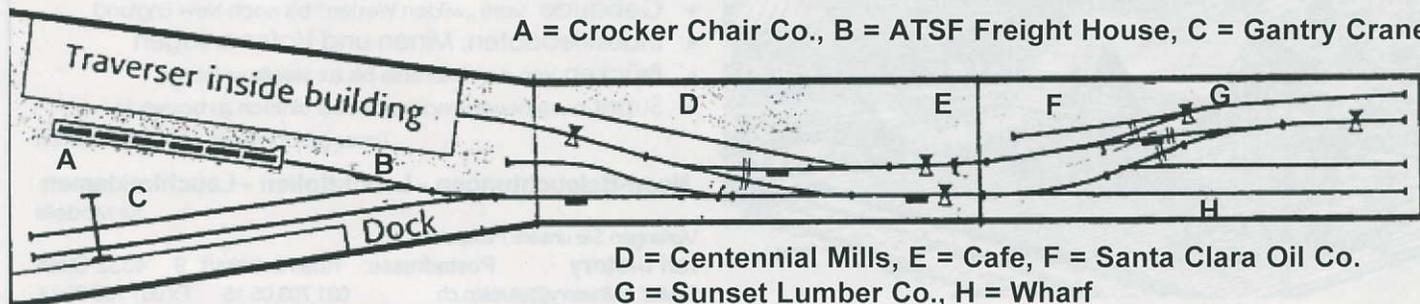


Anlagenbeschreibung:

Eine kompakte amerikanische HO-Anlage, English Style
Gleisplan auf Basis von Robert D. Smith aus Flockton, Wakefield, England (Digby South Quay)
Gleise: PECO Code 100 Flexgleis, Weichen: PECO Medium Radius Code 100, Weichenantrieb: PECO
Betrieb: NMRA DCC mit Sound, Grösse: 300 x 30/60 cm

Haus C-1.OG 62

A = Crocker Chair Co., B = ATSF Freight House, C = Gantry Crane



Mining in the Rockies (2) in HO

HO-Diorama by Armin Abbühl.

Es gibt Zeiten, da hat man für sein Hobby einfach fast keine Zeit. Seit anfangs Jahr arbeite ich in unserem Garten. Ich baue einen neuen Weg mit einen kleinen Sitzplatz.

Ich pickle Stauden aus, trage Erde weg, hole Verbundsteine, Kies und Split Sack für Sack und trage alles in den hinteren Teil von unserem Garten. Ich komme mir vor wie ein Lastesel (burro).

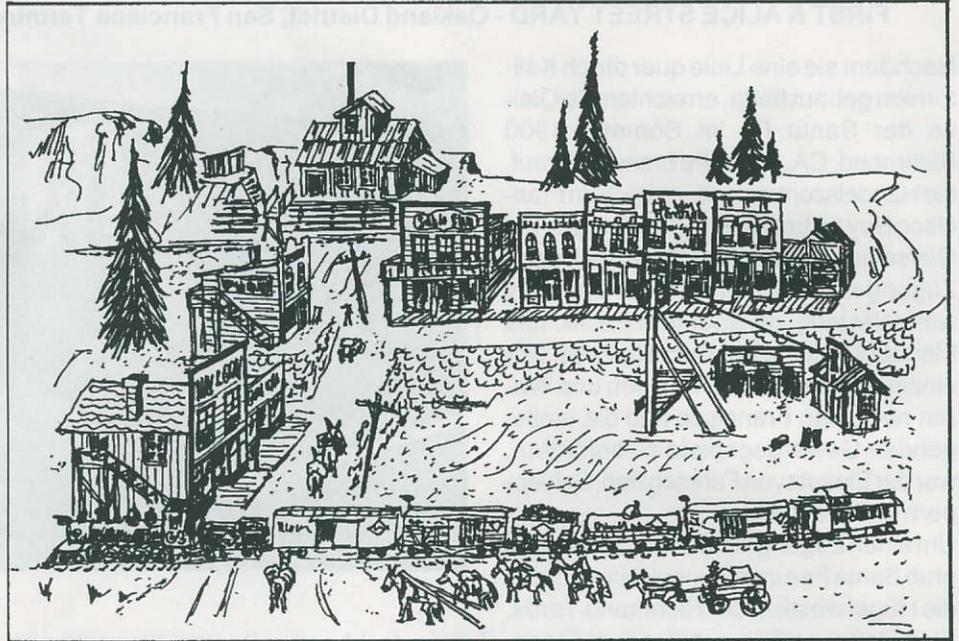
Haben Sie sich schon einmal Gedanken gemacht, wie all die Baumaterialien für eine Mine hoch in den Bergen, dort hinauf gekommen sind. Meistens gab es keine Strassen sondern nur schmale und steile Pfade. Also wurden die Baumaterialien und Maschinen mit Maultieren und Eseln mühsam in die Bergen hinauftransportiert. Das Erzgestein wurde in Säcken von den selben Tieren wieder heruntergetragen. Das war wirkliche Schwerarbeit.

Das ist die Lösung. Jetzt weiss ich was an "meiner 10. Convention" doch noch für ein Diorama in meinem üblich Stil ausstellen kann.

Eine Szene mit einem kleinen Stadtteil, eine kleine Mine davor und eine kleine Mine im Hintergrund. Im Vordergrund sind die 14 Stück Esel und Pferde schwer beladen mit Material für eine Mine hoch in den Bergen. Für dieses Diorama muss ich nur noch die kleine Mine im Vordergrund bauen, die Pferde und Burros bemalen. Die Gebäude der Stadt bestehen schon und die Mine im Hintergrund ebenfalls.

Ich baue dazu neues Gelände und stelle alles darauf. Das sollte doch noch bis zur 12th Convention zu schaffen sein.

Jedes Jahr in welchem eine Convention



Text und Skizze by Armin Abbühl, Bergdietetikon

stattfindet, baue ich wieder einige neue Gebäude oder Brücken für meine sich im Bau befindliche Anlage. Der Grund, warum nie Fotos vorhanden sind ist, dass wenn der Guide erscheint, ich noch fest am Bauen bin.

Mit den neuen Gebäuden versuche ich eine interessante Landschaft zu bauen. Dieses speziell für die 12th Convention gebaute Diorama hat ein Format von ca. 100 x 70 cm.

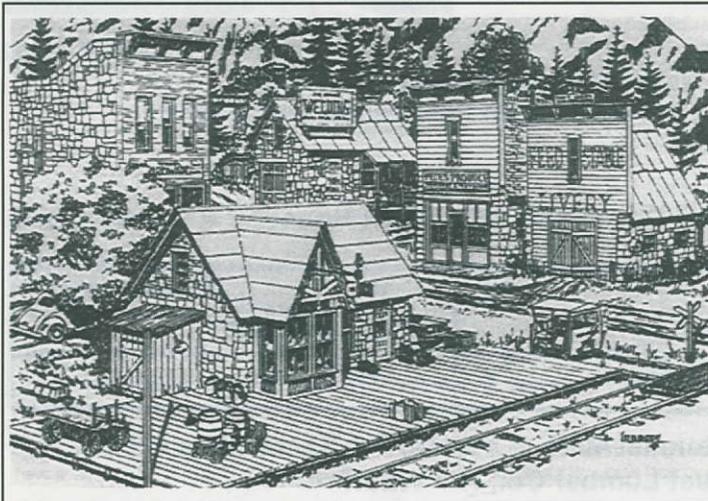
Alle Gebäude auf meiner Anlage werden auf ein Stück wetterfestes Sperrholz, ca. 10 mm geklebt, nachher mit einem 10 mm breiten Streifen vom selben Sperrholz umklebt. Nun entsteht eine Form aus der ich jederzeit das Gebäude entnehmen kann. So kann man die Gebäude jederzeit entfernen, ohne sie zu beschädigen. Zuletzt werden meiner Anlage Bäume und Telegraphmasten ent-

nommen und auf das Diorama gesteckt. Mit Streumaterial und Büschen werden kleine Schlitze und Spalten zugedeckt. Als Landschafts- und Felsenuntergrund verwende ich Styropor, man kann damit die Landschaft schon vormodellieren. Nachher werden Felsabgüsse mit Spachtelmasse aufgeklebt. Auch Felsstücke aus dem letzten Diorama werden wieder verwendet. Die Felsstücke sind aus Modellgips und werden in einer Gummimaske (Molds) ausgegossen.

Workshop 11: Wie jedes Mal werde ich an beiden Tagen soviel wie möglich anwesend sein und gerne Ihre Fragen über den Modellbau beantworten.

Ich freue mich, an "meiner 10ten Convention" wieder dabei zu sein.

WS 11: Haus A-OG 46



rail history

Spuren 0 - S - H0 - N - Z

Amerikanische Gebäude und Bauwerke

Grösstes Angebot in Europa

- Gebäude vom „wilden Westen“ bis nach New England
- Industriebauten, Minen und Hafenanlagen
- Brücken von der Holzrestle bis zur Stieltruss-Bridge
- Super aussehende und besonders einfach zu bauende

Laser-geschnittene Holzbausätze

Neon-Beleuchtungen - Leuchtfolien - Leuchtreklamen
für Modelle

Verlangen Sie unsere Prospekte

rail history

Postadresse: Rheinbrückstr. 9 4332 Stein

E-Mail: railhistory@bluewin.ch

061 703 05 15 Fx 061 703 05 16

Hetch Hetchy & Yosemite Valley Railroad in HOn3

Auf der Anlage ist eine Landschaft aus dem Westen der USA dargestellt. Die Stadt ist ein typisch aufstrebender Ort, in dem sich schon einige Handwerks- und Industriebetriebe angesiedelt haben. So ist eine Türen- und Fensterfabrik, eine Reparaturwerkstatt für Lokomotiven und Wagen, eine Autowerkstatt und ein Grosshandel für Landwirtschaftsprodukte angesiedelt.

Auf der anderen Seite der Stadt sind die Kirche und die Schule zu finden.

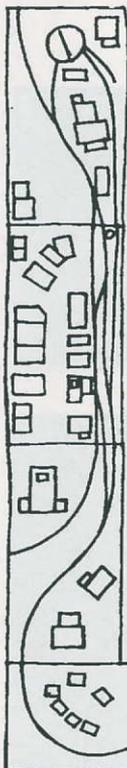
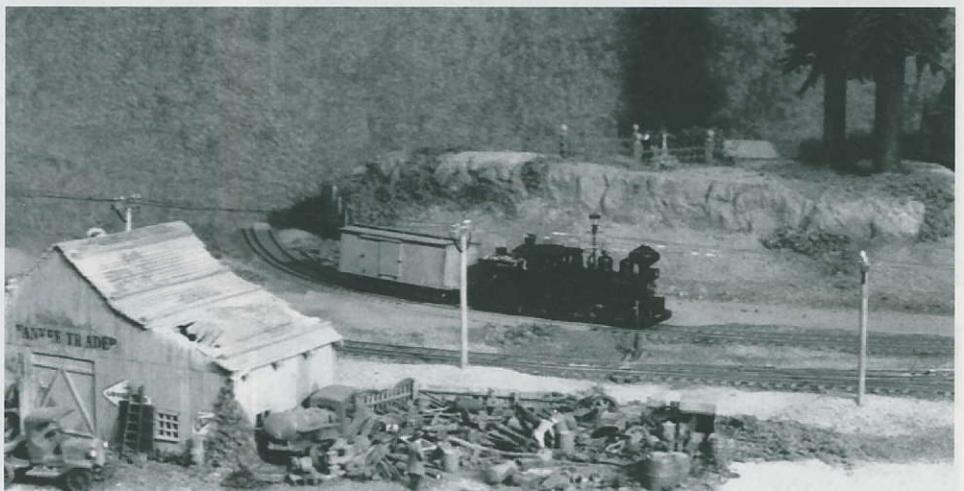
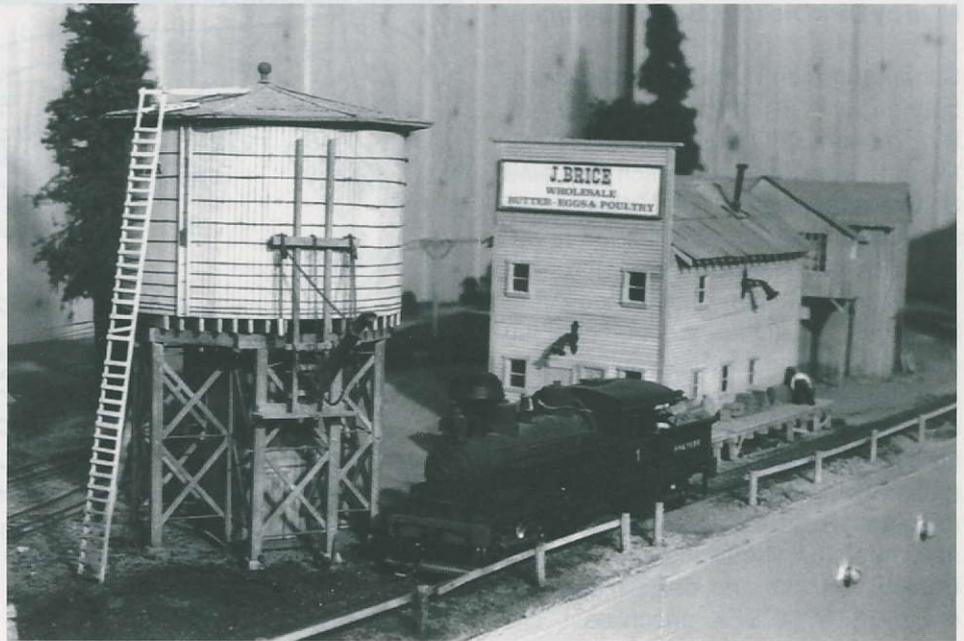
Für den täglichen Bedarf steht ein Saloon und der General Store zur Verfügung. Für weitergehende Bedürfnisse sind eine Schnapsbrennerei und ein Bordell gedacht.

In der Nähe befindet sich noch ein Zeltlager für Holzfäller. Frische Landwirtschaftsprodukte werden von den ansässigen Bauern angebaut.

Für den Bahnbetrieb stehen eine Drehscheibe und grosszügige Gleisanlagen zur Verfügung. Auf einem Nebengleis können Holz, Oel und Wasser aufgefüllt werden. Eine Drehscheibe dient zum Wenden der Maschinen.

Die Landschaftsgestaltung, die Gebäude, sowie die einzelnen Szenen entspringen meiner Fantasie. Dabei orientiere ich mich an Abbildungen und gelegentlich auch Filmen.

Den Zeitraum, den ich darstelle erstreckt sich von 1870 bis maximal 1930.



Diese Schmalspuranlage hat eine Grösse von 420 x 360 cm und besteht aus 6 einzelnen Modulen von 120 x 60 cm.

Nur einzelne Gebäude sind Bausätze, denn die meisten Häuser und das Zeltlager sind in der eigenen Werkstatt nach eigener Fantasie und Gutdünken entstanden. Der Bau der Anlage geht ins Jahr 2000 zurück, wobei einige Häuser schon 1985 entstanden sind. Es ist lückenlos Dreischienengleis HO/HOn3 verlegt.

Haus A-OG 40

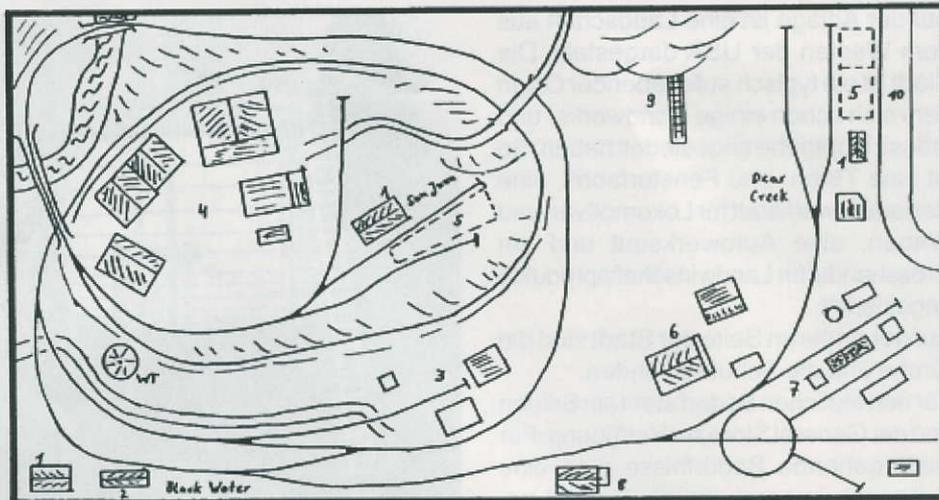
Die Anlage kann von allen Seiten betrachtet werden. Der Besucher wird beim näheren Betrachten versch. Geschichten entdecken, die ich dargestellt habe.

Text, Plan und Fotos by **Markus Graf**, Eichberg

Deer Creek Kleinanlage in HOe

HOe by Dirk Diekow, Berlin, Germany

Schon lange schwärme ich für die Eisenbahnen der USA und Lateinamerika. Aus Platzmangel (HO zu gross und N zu filigran) entschied ich mich für eine Schmalspuranlage in HOe. Vielleicht mag diese Spurweite für US-Bahnen ungewöhnlich sein, jedoch bietet sie ungeahnte Möglichkeiten. Sämtliches Zubehör von HO-Artikeln kann genutzt werden und der Um- und Neubau von Fahrzeugen und Wagen (meine heimliche Passion) bleibt nicht auf der Strecke. So entstand aus den bekannten Egger-Bahnen und diversen Zubehörherstellern zuerst der grössere Bereich der Anlage, an den sich nach Fertigstellung der kleinere Bereich mit BW und der Stichstrecke nach DEER CREEK anschliesst. Die Anlage stellt eine Grenzstation dar, die sich an der Mexikanischen Grenze befindet. An ihr treffen sich die Strecken mehrerer Bahnverwaltungen und tauschen Güter und Vieh aus. Die urige Stimmung entsteht durch die Langsamkeit der Fahrzeuge, aber auch die Freundlichkeit des Bahnpersonals, das so manchen 'Tramp' oft unentgeltlich oder für ein paar Cents zum nächsten Stützpunkt, Waldeinschlag oder sonstwo hin mitnimmt, während sich auf der Brücke oder kurz davor ein Goldsucher mit seinem Maultier abmüht, dieses über die Brücke zu zerren,



1 = Empfangsgebäude, 2 = Güterschuppen, 3 = Sägewerk, 4 = Ortschaft, 5 = Viehgatter, 6 = Kirche, 7 = Lokdepot, 8 = Drainsine, 9 = Mine, 10 = Highway, WT = Wasserturm

bevor der nächste Zug naht. (Er müht sich noch immer!) Währenddessen schläft ein mexikanischer Bauer seinen Tequillaraus zwischen den Bahngleisen aus, wobei es ihn nicht stört, dass dann und wann ein Zug vorbeifährt, denn 'man kennt sich ja'. Zuguterletzt sorgt Jonny Mills dafür, dass der neuentdeckten 'Goldquelle' mit dem neuen Schacht nicht das Bauholz ausgeht und belädt die nächsten Güterwagen mit der dringend benötigten Ware. Die hundert anderen Geschichten entdecken Sie am besten selbst, werte Besucher.

Technische Daten:
Grösse: 160 x 85 cm
Roco HOe Gleismaterial, Drehscheibe Eigenbau
11 Triebfahrzeuge, 17 Wagen
Z-Schaltung, Fahrregler Gaughemaster
Die Weichen werden von Hand (wie beim Vorbild) gestellt
Verlegt wurden etwa 8 m Gleis, sowie 10 einfache Weichen
Jede Menge Leute, Tiere und Fahrzeuge beleben die Anlage

Diese Anlage ist zu Verkaufen!

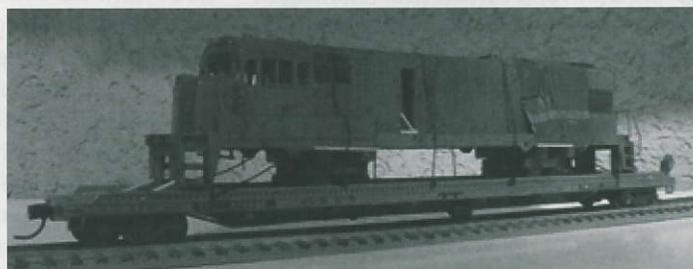
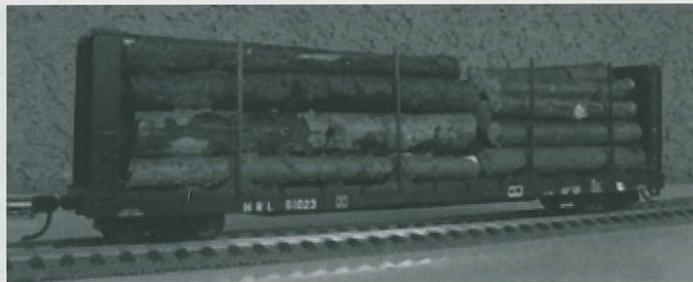
Text, Plan und Fotos by **Dirk Diekow**, Berlin, Germany



Haus C-1.OG 64



Umbauvorschläge für Freight Cars in HO



Kennen Sie den Ausdruck "Out-of-the-box-Modelle" ? Es handelt sich um Loks und Wagen, welche nur noch ausgepackt und ohne Aufwand auf die Modellbahngeleise gestellt werden müssen. Immer mehr Modellbahnhersteller bieten solche Modelle an und werden von Leserbriefschreibern in den Hobby-Zeitschriften unterstützt, welche sich über das lästige Anbringen von Zurüstteilen ärgern.

In meiner Vitrine im **Haus A-EG 20** werden jedoch bewusst keine "Out-of-the-box-Modelle" zu finden sein.

An sämtlichen Fahrzeugen wurde etwas abgeändert. Sei es ein kleiner Umbau unter Einbezug von Polystyrol-Teilen, dem Beifügen einer Beladung oder eines neuen Anstrichs mitsamt Verwitterung und Graffiti. Dank der Fülle von Bauteilen, Farben, Beschriftungen etc. lässt sich fast jedes Vorbild ins Modell umsetzen. Als Vorlage dienten Vorbildfotos aus dem Internet, aus Büchern, Zeitschriften oder von Videos.

Viele Umbauten lassen sich bereits von weniger geübten Modellbauern mit relativ geringem Aufwand realisieren, wobei man selbst entscheiden kann, wie weit der Aufwand getrieben resp. das Modell am Vorbild angenähert wird.

Eine Tatsache ist, dass ein solcher Wagen für seinen Besitzer einen höheren persönlichen Wert besitzt als ein fertig gekauftes, da auch mehr Aufwand darin steckt. Gerade Modelle, welche nicht fixfertig gekauft werden können, nehmen einen interessanten Teil im Hobby "Modelleisenbahn" ein. Die ausgestellten Arbeiten sollen deshalb als Motivation dienen, selber etwas zu basteln.

Text und Fotos by **Thomas Hollenstein**, Bern

CV Info No. 4 mit vielen Güterwagentypen - jetzt lieferbar!



evergreen scale models

Polystyrol Kunststoffprofile in verschiedenen Formen und Dimensionen.

über 220 verschiedene Profile & Platten

circuiron

Tortoise Weichenmotor

- zusätzliche Schaltkontakte
- ruhiger Lauf
- für alle Spuren
- Abmessungen 8,6 x 4,0 x 4,6cm

Remote Tortoise Mount
Adapter für seitliche o. versetzte Montage

labelle industries

Die Labelle Industries Schmiermittel sind bereits seit über 30 Jahren die meistverwendeten Öle für Modelleisenbahnen. 8 verschiedene Schmiermittel erfüllen alle Anforderungen für den Modellbahner.

OLD PULLMAN KATALOG NO 32

- über 25'000 Artikel mit Modelleisenbahnen nach amerikanischem Vorbild und Modellbauzubehör wie z.B. Holz-, Kunststoff- und Metallprofile
- Modelleisenbahnen in den Spuren Z, N, HO, HOOn3, O, On3, G, und I.
- über 450 verschiedene Büchertitel nach amerikanischem Vorbild.
- und vieles mehr

Der Katalog ist erhältlich gegen Vorauszahlung von Fr. 22.-.

Schweiz:
Postscheckkonto
80-15873-0

Import:
OLD PULLMAN MODELLBAHNEN AG Dorfstr. 2 / Postfach 326 CH-8712 Stäfa
Telefon: (0041) 01 926 14 55 Fax: (0041) 01 926 43 36 E-mail: info@old-pullman.ch

Import:
OLD PULLMAN MODELLBAHNEN AG Dorfstr. 2 / Postfach 326 CH-8712 Stäfa
Telefon: (0041) 01 926 14 55 Fax: (0041) 01 926 43 36 E-mail: info@old-pullman.ch

Die **White Pass & Yukon Road** (WP&YR) ist eine Schmalspurbahn (914 mm), die bis 1982 einen Vollbahnbetrieb unterhielt. Seit 1990 ist sie als reine Touristenbahn mit bis zu 320'000 Passagieren pro Jahr äusserst erfolgreich. Dem Ausstellungsmotto "Freight Trains" getreu betreffen die ausgestellten Modelle aber nur den Frachtverkehr vor der temporären Stilllegung von 1982.

Es gab eine Zeit, als Container aus Holz und noch nicht weltweit genormt waren und "Lift" genannt wurden. Diese Zeit dauerte bis Ende der vierziger Jahre. Damals beschloss die 1898-1900 gebaute WP&YR, die inzwischen auch Hochseeschiffe und eine Lastwagenflotte besass, die Einführung eines intermodalen Transportsystems, welches einen einfachen Güterumschlag vom Schiff auf die Bahn und von dort auf Lastwagen oder umgekehrt erlaubte. Dies war für die damalige Zeit neu. Weil daher auch noch keine ISO-Normen dafür bestanden, musste die Gesellschaft auf gut Glück eigene Normen schaffen.

So entstanden vorerst einmal Kastencontainer mit den Abmessungen L 84" x B 96" x H 92". Diese wurden auf alten Flatcars transportiert, wo sie für die Fahrt mit Ketten festgezurrert wurden. Aufgrund der klimatischen Bedingungen und der transportierten Güter mussten auch spezielle Varianten gebaut werden, z.B. solche, die gekühlt oder geheizt werden konnten. Diese ersten Container erwiesen sich zwar schon bald als zu klein, aber das Konzept hatte sich bewährt. Die neuen Kastencontainer hatten Abmessungen von L 302 3/4" x B 96" x H 96" und waren stapelbar. Dazu kamen weitere Typen, in denen Maschinen oder Schüttgüter (wie z.B. Erze) transportiert werden konnten. Für den Umschlag der neuen Container baute Clark für die WP&YR die damals grössten Straddle Carriers der Welt. Gleichzeitig wurde das erste Containerschiff der Welt in Auftrag gegeben. Die "Clifford J. Rogers" lief 1955 von Stapel. 1965 wurde es durch die neue, 6500 t verdrängende "Frank H. Brown" ersetzt, welche gegenüber der Vorgängerin viele Verbesserungen aufwies, so vor allem einen grossen, seitlich ausfahrbaren Containerkran.

In der Zwischenzeit wurden im Yukon einzelne Minen wieder aktiv und deren Erzkonzentrate mit jährlichen 500'000 t zum wichtigsten Transportgut. Da diese Minen keinen Bahnanschluss hatten,



musste das Erz per Lastwagen zum Endpunkt der Bahn in Whitehorse gebracht werden. Auch hier wurde zu einem Zeitpunkt, als in Nordamerika Lastwagenmulden noch ausschliesslich aus Stahl gebaut wurden, eine weitere Pionierleistung erbracht: Die Einführung von Erzcontainern aus Aluminium. Diese waren 18' lang. Für ihren Transport wurden spezielle Wagen gebaut, die aber auch normale Frachtcontainer aufnehmen konnten. Aufgrund der Strassen-transportvorschriften wurden später 12'-Container gebaut, von denen ein Lastenzug zwei befördern durfte. Auf den Bahnwagen hatten zwei 12'-Container Platz; dies hatte aber zur Folge, dass die Bahnwagen entsprechend umgebaut und verstärkt werden mussten.

Bis vor kurzem bestand das WP&YR-Modellangebot nur aus Lokomotiven und Cabooses. Die diversen Containertypen und dazu passende Wagen waren nicht erhältlich. Seit einiger Zeit sind für den Massstab Sn3 entsprechende Bausätze auf dem Markt und in Zukunft wird es von einem anderen Hersteller solche auch für den Massstab HOn3 geben. Diese Modelle sind an der Convention ausgestellt.

Text by **Dieter Stehli**, Zürich

Modelle in Sn3

Die Anvil Flat Cars mit den twin 12' Ore Containers stammen aus Bausätzen der Firma Railmaster aus Neuseeland und sind weitgehend aus Weissmetall und Messing gefertigt. Hierbei handelt es sich um die von der White Pass umgebauten National Steel Flatcars welche zur Verstärkung mit sogenannten Fishbelly Sides ausgestattet wurden, um eben 2 Container tragen zu können. Ebenfalls von Railmaster kommen die Containertragwagen wobei die aufgeladenen 25' Containers aus Resine gefertigt worden sind. Hersteller dieser Box-Containers ist übrigens ein nach Vancouver ausgewanderter Schweizer namens Andy Wegmüller.

Die Sammlung wird noch durch einen Tankwagen von P-B-L, welcher entsprechend für die White Pass adaptiert wurde (cast steel trucks) und ein Modell der Bombardier MLW 535 Wide Cab abgerundet. Diese Lok kam allerdings nie zu Einsätzen vor Güterzügen, da sie erst bei der Wiederinbetriebnahme der White Pass als Touristenbahn zur Auslieferung kam. Sie wird heute meistens vor Maintenance of Way Zügen gespannt.



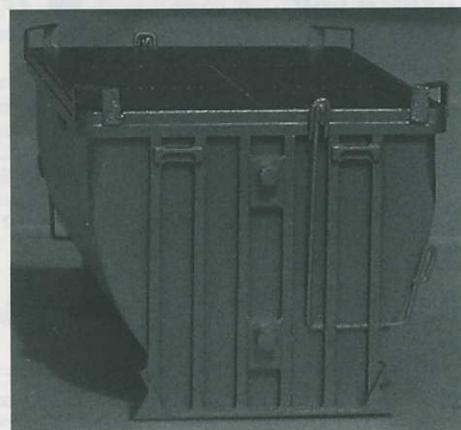
12' Ore Container Kit in HOn3

Da es im Massstab HOn3 keine Container für die White Pass im Handel gibt, haben sich zwei Modelleisenbahner Gedanken gemacht um einen möglichst detailgetreuen und preislich erschwinglichen Bausatz zu entwickeln. Nach kürzester Planungsphase (2 Monate) wurde mit Hilfe eines CAM-gesteuerten Frästmittels sämtliche Seitenteile, Wanne und Deckel aus Polystyrolplatten erstellt. Alle zusätzlichen Details wie Numberboards, Ecken und Verschluss-teile wurden mittels Ätztechnik gewonnen. Dieser Kleinserienkit wird mit 250 verschiedenen Nummern (Vorbildserie 500-750) angeboten und kann während und nach der Convention über Trainmaster by Werner Meer gekauft bzw. geordert werden. (Bitte Inserat auf Seite 65 beachten.)

Text und Fotos

by **Markus Zöschg**, Schlanders, Italy

Bitte Vitrine im **Haus A-EG 20** beachten!
Alle Modelle von D. Stehli & M. Zöschg.



Intermodal (from Piggy Back to Double Stack) in HO

Container – Das amerikanische Blechwunder by Mike Fritz.

Im Rahmen des Convention-Themas ‚Freight Trains‘ werden wir einen Querschnitt der Intermodal-Züge von Anbeginn bis heute ausstellen.

In Nordamerika gab es in den 20-er Jahren bereits einen ‚Gondola‘-Verkehr mit Mini-Containern von Haus zu Haus wie später bei der DB. Während des 2. Weltkrieges wurden für das Militär Paletten, Stapler und Kisten standartisiert. ‚Sealand‘ transportierte 30‘ Container der Navy von Los Angeles nach Hawaii. Nach dem 2. Weltkrieg setzte sich diese Art von ‚Transportkiste‘ langsam in der ganzen Welt durch; allerdings mit 20‘ und 40‘ Container, wobei die Tankcontainer das ursprüngliche Mass von 30‘, wegen des hohen Gewichtes beibehielten.

In den 60-er Jahren konzentrierten sich die nordamerikanischen Eisenbahnen hauptsächlich auf den Verkehr von Sattelaufliegern (Trailers). Dafür wurden Flachwagen mit Königsbolzen versehen, sogar Boxcars wurden entsprechend umgebaut.

In den 70-er Jahren entstanden dann Wagentypen (All Purpose Flat Cars), die sowohl 2 x 40‘ Auflieger sowie 4 x 20‘ oder 2 x 40‘ Container transportieren konnten, da sie umklappbare Königsbolzen hatten. Die Trailers der 70-er Jahre durften dann 45‘ lang sein. Somit gab es eine neue Generation von Flat Cars: 89‘ lang für 2 x 45‘ Trailer. Diese waren auch für 4 x 20‘ oder 2 x 40‘ Container geeignet.

Anfang der 80-er Jahre fing die SP (Southern Pacific) an, 2 Container übereinander zu transportieren. Das war die Geburt des Doppelstock Container Wagens (Double Stack Car). Dafür wurde das Gleis in den Tunnels tiefer gelegt und das gesamte Streckenprofil angepasst. Am Anfang hatten die Wagen für den oberen Container noch Stützen (Klammern), die sie fixierten. Nach einer Weile hat man aus Gewichtsgründen auf die Klammern verzichtet, da die Container mit Bolzen ineinander griffen. Dadurch ergab sich auch die Möglichkeit, unten einen 40‘ Container und oben einen grösseren (bis 53‘) zu transportieren. Man nannte diese Art auch ‚Pilze‘ fahren! Die Entwicklung blieb nicht stehen und es wurden Flachwagen entwickelt, bei denen das Chassis lediglich auf 2 Plattformen für die Räder des Aufliegers und



den Königsbolzen reduziert wurde. Dadurch konnte Gewicht eingespart werden und der Treibstoffverbrauch der Dieselloks markant gesenkt werden. Dieser Wagentyp heisst: ‚Spinecar‘ (Impack). Die nächste Generation von Wagen konnte sowohl Auflieger als auch Container befördern. Es konnte alles verladen werden, von 20‘ bis 57‘ Länge. Heutzutage verkehren die Intermodal-Wagen in festgekuppelten 3-er, 4-er und 5-er Einheiten (wiederum um Gewicht zu sparen). ‚Stand-Along‘ Wagen sind für schwere 20‘ oder 40‘ Container und für den Güternahverkehr gedacht.



Wir präsentieren in **3 m Vitrinen** folgende **Modelle**:

75‘ Flat Car ATTX: Wird heutzutage nur noch für den Transport von z.B. Landmaschinen benutzt.

5-Unit Thrall Double Stack der späten 80-er Jahre.

Stand Alone 69‘ All Purpose Husky Stack.

5-Unit 48‘ Spine Cars mit 4 x 48‘ Trailers und 1 x 53‘ Trailer (Foto mitte beachten).

5-Unit Impack Spine Cars mit US-Mail.

5-Unit All Purpose Spine Cars mit J.B. Hunt.

5-Unit Gunderson Maxi-III und div. Stand Alone und andere Flat Cars.

Sicher dürfen auch die passenden Loks dazu nicht fehlen:

z.B: Baldwin Steam Cab Forward, Diesel S12, AS616; EMD SW1500 und SD40-2

Text by **Irmela Taubenberger**

Haus A-OG 48

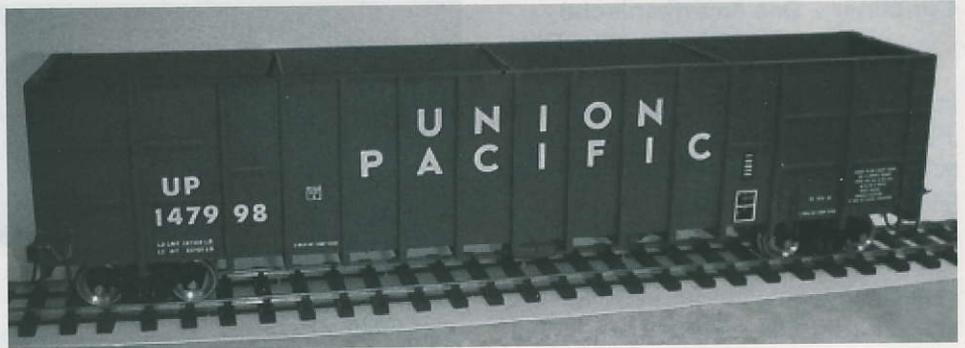
Modelle und Fotos by **Mik Fritz**, Souffelweyersheim, France



Freight Car Eigenbauten in O

Woodchip Gondola der Union Pacific

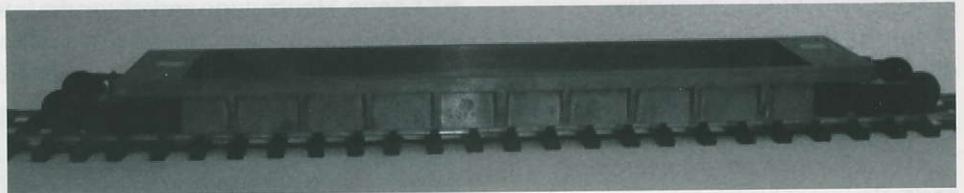
Dieser erste Wagen wurde 1994 nach der Vermassung und Umrechnung eines entsprechenden H0 Wagens aus Messingblech und etlichen Profilen begonnen. Der Bau zog sich wegen schöpferischer Pausen (oder mir hat es gestunken) bis 1997 hin. Bis auf einige Teile der Bremsausrüstung, die Drehgestelle und die Kupplung wurde alles im Eigenbau unter schwitzen und fluchen zusammengelötet. Noch heute erinnere ich mich an das mühsame Löten der H-Profile auf die Seitenwand ohne dass sich diese allzustark verzog oder das "Wegspringen" von bereits fixierten Teilen, wenn ganz in der Nähe ein neues Teil angelötet werden musste. Etwas knifflig



gestalteten sich die Herstellung der sich öffnenden Stirnwände (Zum Entleeren wird der Wagen auf einer speziellen Entladestation hydraulisch an einem Ende angehoben), und die entsprechenden kleinen Verriegelungen dazu. Aus Handhabungsgründen wurden sie nicht dem Original nachempfunden. Nach der Fertigstellung erfolgte das Sandstrahlen, Spritzen und Beschriften dieser erste „Kreation“ in Spur 0. Die Beschriftung ist aus mehreren Decalbögen zusammengestellt und trotzdem nicht ganz vollständig.

Container-Tragwagen

Dieses aus fünf sogenannten „Badewannen“ bestehende Set wurde nach einem vermassen Muster von Peter Döbeli, Skizzen und Fotos aus Magazinen ebenfalls aus Messing zusammengelötet. Der Grundrahmen besteht aus 4 x 6 mm Vollprofil mit eingepassten Blechen von 0,5 mm Stärke. Auch die vielen Details wie Verstärkungswinkel, Kranösen etc. sind aus 0,5 mm Blech hergestellt. Einige Teile bestehen manchmal aus mehreren Einzelteilen so z. B. die Kurzkupplung und die Drehgestellaufnahme. Für die



einigermaßen dem Original nachempfundene Kurzkupplungsaufnahme mussten 7 grössere und kleinere teils mit der Maschine bearbeitete Teile zusammengelötet werden. Für weitere Set's habe ich mir von dieser nun aber etwas verstärkten Version eine Musterkupplung für ein Gussteil hergestellt. Für die vielen Lochbleche wurde mir von Ruedi Heeb eine Ätzworlage erstellt. Da man nicht immer an der gleichen Sache arbeiten will, fehlen immer noch so manche Teile und es werden sicher noch mehrere Monate vergehen, bis dieses Wagenset fertig ist. In der Zwischenzeit wurde Wagen Nummer 3 gebaut.

Depressed Center Flat Car

Mit dem Bau wurde 2000 unter Mithilfe von Bruno Niederer begonnen. Auch dieser Wagen ist nach der Vermassung und Umrechnung eines H0 Modells von Walthers entstanden. Der Wagen zeichnet sich durch weniger Einzelteile, dafür aber durch seine komplizierter Form und durch seine über ein Spannbolster verbundene zwei Drehgestelle aus. Wie bei den Vor-



gängern wurden nur die Drehgestelle, Teile der Bremsausrüstung und die Kupplung gekauft. Die Handbremsstände und auch die Tritte sind Eigenbau. Bei diesem Modell wurde erstmals mit einem Widerstandslötgerät gearbeitet. Dadurch lassen sich auch kleine Teile nahe beieinander problemlos anlöten. Das noch im gleichen Jahr! fertig gestellte Modell ist bereits gespritzt wartet nur noch auf seine Beschriftung.

Well Hole Flat Car

Mit dem Bau dieses Wagens wurde erst im Juni 2002 begonnen. Hierfür stehen mir Pläne und ein Foto zur Verfügung. Der Rohbau für die ersten Fahr- und Profilmessungen ist bereits gemacht und hat diese auch anstandslos bestanden. Hier wird speziell auf den freien Raum zwischen Schiene und Wagenunterkante, auf die Drehgestellabstützung und die korrekte Kupplungshöhe grossen Wert



gelegt. Bei solch tief liegenden Wagen und engen Radien ist dies sehr empfehlenswert. Alle meine Wagen eignen sich für Radien bis unter 150 cm und können somit freizügig auch auf anderen Anlagen eingesetzt werden.

Haus A-EG 20 Vitrine

Text und Fotos by Kurt Fust, Adliswil



Grosse Spuren

O-Scale bildet die Königsspur, diese Aussage ist unbestritten. O-Scale ist ein Platzfresser, auch dies ist eine weit verbreitete Feststellung. Für viele Modellbauer bildet die leidige, aber notwendige Platzfrage die Grundlage zum Entscheid, in einer kleineren Spurweite zu bauen. Wer dem wuchtigen Aussehen der Lokomotiven und Wagen in Spur O trotzdem erliegt, der bleibt gezwungenermassen Fahrzeugbauer oder Fahrzeugsammler, er stellt seine Modelle bestenfalls in eine Vitrine. Viele Modelle bleiben in der Schachtel. Im Kopf besteht der Traum des idealen – aber nicht vorhandenen Raumes – und so bleibt eine perfekte Anlage Traum. Dabei ist eines zu bedenken: Wir vergessen, wie viel Spass am Hobby dadurch, dass die Fahrzeuge nicht fahren können, verloren geht.

Dies alles sind keine theoretischen Überlegungen, es sind vielmehr meine persönlichen Erfahrungen. Meine Modulanlage "Orange Empire" ist das Resultat meiner Überlegungen, in dieser anspruchsvollen Aufgabenstellung einen Entscheid zu fällen. Das Fahren langer Züge, grosszügige Kurvenradien, welche lange Fahrzeuge gut aussehen lassen, genügend Abstellplatz für grosse Lokomotiven und nicht zuletzt die volle Mobilität der Anlage, um sie auch bei Ausstellungen aufbauen zu können, das waren die Ziele für mein "Orange Empire".

Rückblick

Hier ein kleiner Rückblick in die Geschichte: Bereits seit 27 Jahren bin ich nun aktiv im Modellbau in Spur O tätig.

Während mehr als 20 Jahren habe ich ausschliesslich Modelle gebaut und dabei meine Vorliebe für vorbildgetreue und epochechte Fahrzeuge immer weiter ausgebaut. Die konkrete Planung der Modulanlage begann vor 5 Jahren.

Anlagebau

Die Streckenführung der Orange Empire besteht aus einem einfachen doppelspurigen Oval mit beidseitigen Spurwechseln. Neu wird in einem der Halbbogen die Hauptlinie durch ein drittes Geleise ergänzt. Über ein neu in den Kreis integriertes Verzweigungsmodul können nun weitere Elemente innerhalb und ausserhalb des Kreises angeschlossen werden. Die Anlage besteht weitgehend aus kleinen und damit handlichen Modulen, so dass der Transport mit einem Lieferwagen vernünftig handhabbar ist. Grossen Wert habe ich auf eine robuste Verbindung zwischen den Modulen gelegt. Massive Metallstifte greifen in entsprechende Metallführungen ein, so dass die Module mit Schlossschrauben passgenau zusammengezogen werden können. Ein attraktiver Blickfang der Anlage soll die neue, im Bau stehende dreispurige Zugbrücke werden. Funktional ermöglicht sie am Stammplatz der Anlage den Zugang zum Kreisinnern, optisch soll sie mit ihrem Aufzugsmechanismus dereinst einen attraktiven Blickfang darstellen.

Elektrische Ausrüstung / Steuerung

Die elektrische Ausrüstung ist einfach, aber trotzdem modular und damit flexibel ausgeführt. Jedes Hauptgeleise kann separat gespeist werden. Die Verbindungen zwischen den Modulen werden mit robusten Mehrpolsteckern sichergestellt. Die Züge können konventionell mit Gleichstrom versorgt werden. Seit diesem Jahr setze ich aber neu auch ein Digitalsteuersystem von ZIMO ein. Die zwei Steuerprinzipien können wahlweise, oder auch gleichzeitig nebeneinander eingesetzt werden. Ich habe mich für das Digitalsystem entschieden, da es sowohl ein unabhängiges Bewegen der Lo-

komotiven, als auch ein einfaches Vielfachsteuern mehrerer Fahrzeuge ermöglicht. Die Modifikation der Lokomotiven ist ein recht anspruchsvolles Unterfangen. Wer mit dem Gedanken einer Umstellung spielt, muss sich bewusst sein, dass bei Messingmodellen einige Antriebsmotoren gegen digitaltaugliche Typen ausgetauscht werden müssen. Viele Originalmotoren erzeugen bei Digitalspeisung massiven Lärm.

Rollmaterial:

Beim Rollmaterial hat sich in den letzten Jahren einiges getan. Die gezeigten Messinglokomotiven habe ich in meinem eigenen Atelier nach den gewünschten Vorbildern detailliert, gespritzt, beschriftet und verwittert. Die Nachrüstung mit Digitalbausteinen erfolgt nun schrittweise und nach Bedarf. Zur Verbesserung der Stromaufnahme habe ich alle Diesellokomotiven mit Schleifkontakten ausgerüstet. Bei jedem Rad drückt ein schmaler Broncestreifen auf die Radinnenseite. Dabei ist beim Einbau unbedingt auf die Lage der Rad-Isolation zu achten. Zur Gewährleistung einer guten Stromübertragung führe ich die beiden Potentiale bei beiden Drehgestellen mit beweglichen Litzendrähten direkt zum Digitalbaustein. Die Verbindung führt somit nicht über die Drehgestellbefestigung.

Die Güterwagenflotte ist zwischenzeitlich auf 70 Einheiten angewachsen. Alle Wagen sind epochegerecht auf die frühen Fünfzigerjahre getrimmt. Ganz besonderen Wert lege ich bei der Gestaltung meiner Wagen auf eine realistische Verwitterung. Wie in der Realität dürfen auch bei mir neue und damit unverwitterte Modelle verkehren, aber der Grossteil der Wagen zeigt die Spuren des Einsatzes. Meine besondere Vorliebe gilt den gelben und orangen Kühlwagen mit Eiskühlung, ein entsprechender Blockzug wird an der Convention gezeigt.

Fazit:

Das Konzept meiner "Orange Empire" hat sich bewährt. Dank der Modularität lässt sich die Anlage auch laufend verändern und somit den neuen Wünschen anpassen.

Text und Foto by

Jürg Lütcher, Wallisellen

Auf dieser Anlage wird Rolf Läubli, Zürich einen modernen Güterzug fahren.



Haus C-2.OG 77



Die stärkste GTEL (Gas Turbinen Elektrische Lokomotive) der Welt gab es auch in der Spurweite 13 mm

Mit 8500 PS und einer Gesamtlänge von 54 m ist diese Lokomotive der Union Pacific Railroad auch die längste der Welt. Der erste Teil (A-Einheit) enthält den Führerstand und einen Dieselmotormotor mit 850 PS. In der zweiten Einheit (B-Unit) befindet sich die Gasturbine und der elektrische Generator, der den Strom für die 12 Fahrmotoren der Antriebsachsen liefert. Der Tender hat ein Fassungsvermögen von 24'000 Gallonen, was einer Menge von 92'840 Liter entspricht. (Quelle: WESA-Katalog 1959).

Der WESA Union Pacific

Die Gasturbinenlokomotive der amerikanischen Eisenbahngesellschaft Union Pacific stellt im WESA-Programm ein exotisches Produkt dar. 1957 bestellte ein amerikanischer Geschäftsmann 500 Garnituren. Als die Lokomotiven bereit standen war der Auftraggeber jedoch spurlos verschwunden und diese wurden nie abgeholt. Die Turbine wurde in der Folge 1959 in den Katalog integriert und fand Schweizer Liebhaber.

Die Lok besteht aus zwei dreiachsigen Einheiten mit je einem Motor und dem Oeltender. Die Gehäuse der Triebfahrzeuge sind aus INCA Zinkdruckguss, der Tenderkasten jedoch aus Kunststoff. Die dreiteilige Komposition wirkt recht imposant. Der erste Teil der Lokomotive (A-Unit) ist auch mit 2 Motoren erhältlich, der zweite Teil (B-Unit) ohne Führerstand wird mit oder ohne Motor geliefert. Mit 3 Motoren ist die Komposition schon fast übermotorisiert, zeugt aber auch im Modell von der hohen Leistung des Originals!

Als Wagen wurde lediglich der 4-achsige Domeliner mit der Aussichtskuppel fabriziert. Es ist allerdings zu bemerken, dass die Gas Turbinen nie Personenzüge gezogen haben!

Nachdem die Firma WESA in 70 (!) Länder exportierte, hätte diese Zugskomposition den Einstieg in den amerikanischen Markt ermöglichen können. Seit einigen Jahren ist diese Zugsgarnitur auch in der attraktiven AMTRAK Beschriftung erhältlich (auch das gab es in Wirklichkeit nicht).

50 Jahre WESA - eine bewegte Geschichte

Während der Zeit ab 1939 kam der Import von Spielwaren praktisch zum Erliegen. Diverse Schweizer entwarfen in dieser Epoche Neues für den heimischen Markt. Ingenieur Hans Sandmeier entwickelte eine neue Spielzeugeisenbahn mit der Sonderspur 13 mm. Auf kleinstem Raum war eine Anlage möglich und es wurde verhindert, dass der Kunde Rollmaterial anderer Hersteller hinzu kaufte. In Inkwil (BE) wurde ein geeignetes Fabrikgebäude gefunden und 1945 mit der Produktion begonnen. Die erste Lokomotive entsprach keinem Vorbild und die ersten Wagen waren aus **Holz** gefertigt. In den 50-er Jahren wurde das Sortiment laufend erweitert. In der Blütezeit erfolgte der Export in über 70 Länder. Als Folge, vor allem der deutschen Konkurrenz, erwies sich der Verkauf Ende der 50-er Jahre zunehmend schwieriger, sodass 1966 die Herstellung der WESA Spielzeugeisenbahn in Inkwil eingestellt werden musste.

In der Folge waren Produktion und Verkauf an folgenden Orten: Wimmis (BE) 1964-67, Trimbach (SO) bis 1973, Lenzburg (AG) bis 1981, dann Uzwil (SG). Seit 1999 ist Ernst Zuberbühler im Besitze der Herstellerrechte. Er kennt WESA schon seit vielen Jahren als leidenschaftlicher Sammler und bekundet als guter Kenner die in ihrer Art einmalige WESA-Bahn an den zahlreichen Schweizer Börsen, dass es die WESA-Bahn immer noch mit Neuigkeiten gibt.

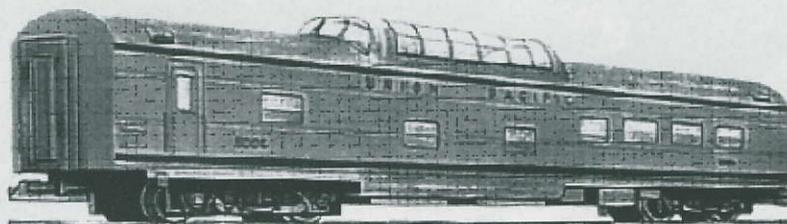
Text by Franz Merkli, Zürich

WESA (E. Zuberbühler) ist an der 12th CV mit einem kleinen Stand und einer Demoanlage vertreten.

Haus A-UG 3

WESA Modelleisenbahnen Produktion und Reparaturen

NB: Kauf und Verkauf von Occasionen
aller Spurweiten und Modellautos
Laden offen: Montag & Freitag ab 18.00 h
E. Zuberbühler Hohlandstrasse 3
Tel. 079-625-0378 8404 Oberwinterthur



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

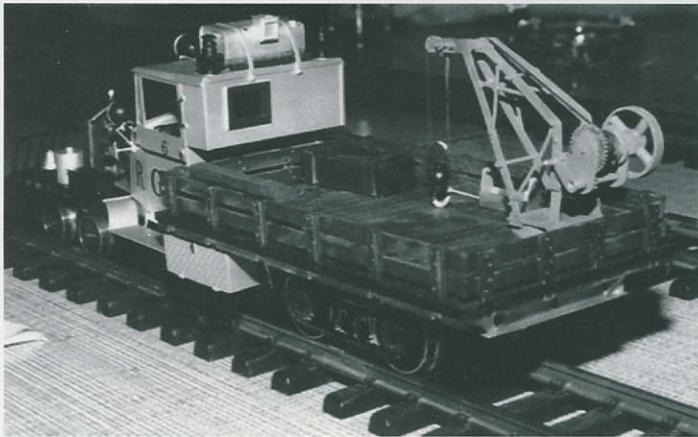
An der 12th Convention 2002 zeigen die US G-Scale Friends in Switzerland zum 2. Mal einen grossen Layout mit Fahrbetrieb.

Wer sind diese Freunde der grossen Spur?

Ich habe zusammen mit Ruedi Tschanz die US G-Scale Friends in Switzerland in den frühen 90ziger Jahren in der Form einer Interessengemeinschaft gegründet. Die Idee war damals einen Erfahrungsaustausch in der Thematik der Amerikanischen Schmalspurbahnen mit der Nenngrösse G zwischen Hobbykollegen im Raum Solothurn anzustreben. Sehr schnell haben sich aber auch Hobbyfreunde aus der ganzen Schweiz interessiert und nach kurzer Zeit, aus dem ganzen deutschsprachigen Europa. Unsere Freunde in Deutschland veranstalten mittlerweile selber erfolgreich Meetings nach dem gleichen Muster in Norddeutschland.

Welches sind die Prinzipien?

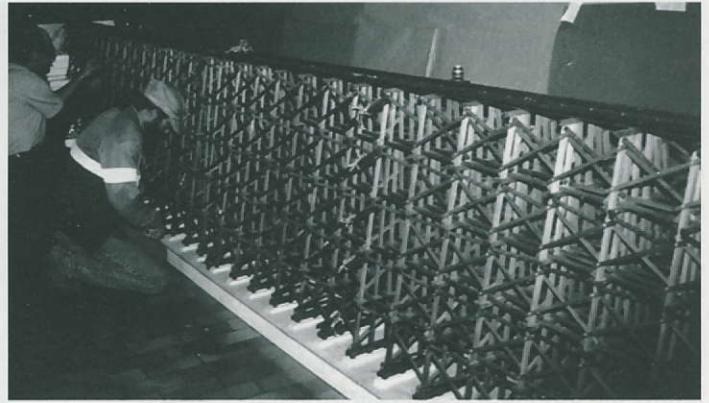
Wir haben uns der Offenheit verpflichtet. Jede Arbeit ist schön, egal ob Tinplate oder Finescale, und einen Applaus wert. Jeder zeigt seine Tipps und Kniffe. So entsteht ein reger Austausch an Ideen und Gedankengut. Keine Vereinsmeierei. Jeder kann selbst aktiv werden, etwas anbieten und persönlich mitgestalten. Beliebt und oft richtiggehende Sommerfeste sind die Fahrtage auf den G-Scale Anlagen in den Gärten. Wir sind in diesem Sinne eine Amerikanische Gardenrailway Society auf dem Europäischen Kontinent. Dementsprechend sind die Fahrzeuge mehrheitlich mit Radsätzen für rudimentären Geleiseunterbau ausgestattet.



Berlyn Work Goose No. 6

Projekt Ausstellungen:

Anfang 2000 haben sich einige G-Scale Friends spontan entschieden an der 11th Convention 2000 einen provisorischen Layout aufzubauen und zu betreiben. Weitere erfolgreiche Aktionen folgten in Mühledorf und im Österreichischen Thüringerberg. Für die Convention 2002 bauen einige G-Scale Friends Module nach der Modulnorm des befreundeten Club Ilm Suisse Romand. An der 12th Convention sind wir wieder im Kellergang mit einer **30 Meter** langen Anlage. Die Anlage stellt eine eingleisige Schmalspurstrecke dar mit einem Point to Point Betrieb, welcher durch Balloontracks vereinfacht wird. Verschiedene Anschlüsse nehmen Themen wie Mining und Logging auf. Zur Zeit setzen wir uns betrieblich mit dem Frachtbrief Konzept auseinander, welches unser Freund Michael Ollfisch aus Aachen für seine umfangreiche Little Creek Railroad entwickelt hat, um nicht einfach Züge fahren zu lassen sondern den Güterbetrieb damit zu zelebrieren. Auf viel geäusserten



'Men at Work' beim Aufbau der gigantischen Trestle von und mit Ruedi Tschanz. Länge 6 m, Höhe 90 cm

Wunsch werden wir die imposante 6 Meter lange Trestle von Ruedi Tschanz (wohl die grösste in Europa) wieder zeigen. Das Bahnhofmodul (Weichen alle Stubswitches, Gleisanlage Eigenbau) baut ebenfalls Ruedi Tschanz auf. Ebenso mit dabei wird ein Modul mit einer Mine von Bert Horner sein, wie auch das Logging Camp von Hugo Schuhmann. Teile der Anlage werden in den Kantonen Solothurn, Glarus, Aargau und dem Österreichischen Vorarlberg gebaut und in Adliswil während einer langen Nacht mit SetTrack zu einem Layout zusammen gebaut. Die Anlage mit Kehrschleifen wird mit Lenz Digital Plus betrieben, betreut von Heinz Däppen. Für den Digital Support danken wir der Firma Itelec AG in Henggart. Die hauptsächlich in Freelancing gebauten Triebfahrzeuge der Oak Valley & Silver Lake, der Turtle Paradeis Railroad und der Feldman Lumber Co sind meistens superdetailliert, verwittert und mit Sound ausgerüstet, stammen mehrheitlich von Heinz Däppen, Hugo Schuhmann und Cla Neff. Im Verlauf der Convention, rotieren die Fahrzeuge mit jenen in den Vitrinen. Auf einem zusätzlichen Streckenabschnitt können Fahrzeuge ohne Digitalausrüstung betrieben werden. Weiter sind in den Vitrinen Fahrzeuge von Rolando Bonvicini, Hans Kathriner, Heinz Bösch, Eric Groenewoud-Schenk, Andy Zimmermann und Christoph Lätt - noch Schuljunge und schon ein begnadeter Modellbauer - und weiteren G-Scale Friends zu bewundern.

Interesse an den G-Scale Friends?

Infos bei: Heinz Däppen
Pappelweg 10
CH-4500 Solothurn
+41-32-623-9370
hrd@bluewin.ch

Haus A-UG 8

Text by **Heinz Däppen**

Fotos by **Cla Neff**

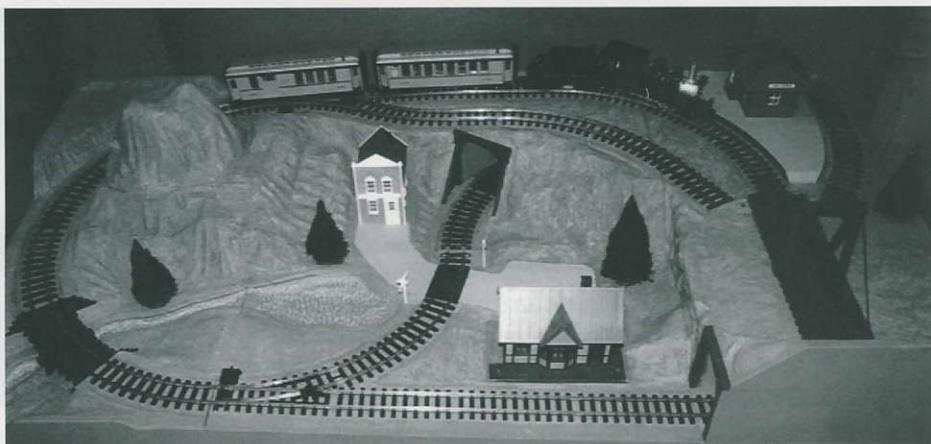
Baldwin C16 von Aristo Craft Umbau durch H. Kathriner



Carson & Colorado RR in G

Carson & Colorado RR (Kleinanlage Spur G mit Sound)

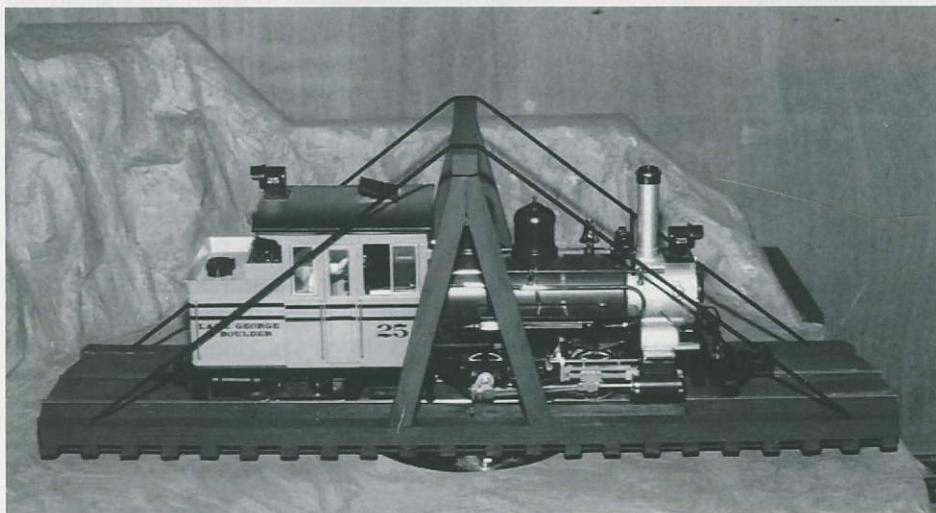
Bei meinem letzten Urlaub führte die Reise vom Tehachapi Loop (siehe 9th CV-Guide Seite 65) zum Tal des Todes durch das Owens Valley, wo einst die Carson & Colorado Railroad fuhr. Sie wurde 1880 gegründet, um die Bodenschätze von Nevada mit dem Colorado River zu verbinden, kam aber nur bis Keeler im oben genannten Owens Valley. Im Jahre 1900 kaufte die Southern Pacific die Strecke, betrieb sie dann nur 70 Meilen zwischen Laws und Keeler, Kalifornien. 1960 wurde die 3-Fuss Schmalspurbahn stillgelegt. Leider war mir damals das Railroad-Museum in Laws nicht bekannt, um es zu besuchen, aber wir wollten ja weiter zum Heiraten nach Las Vegas. Inzwischen hatte meine Frau beim Preisausschreiben (ihr Hobby) von LGB Toy Train gleich zwei Action-Starter-Sets gewonnen. Nur mit diesem Gleismaterial wurde nun eine 4-Modul-Spiel-Anlage (die



AR&T steht noch, siehe 10th CV-Guide Seite 107) für meine 4 Kids wieder nur aus Holz und Pappe gebaut. Eine linke Weiche wurde mit einer rechten getauscht und ein Standardgleis geteilt. Die Strecke führt in aus dem Montgomery Tunnel (= Kehrschleife + Schattenbahnhof) am Tinemaha Reservoir vorbei, über den Owens River in den Endbahnhof Laws mit der Galgen-Drehscheibe,

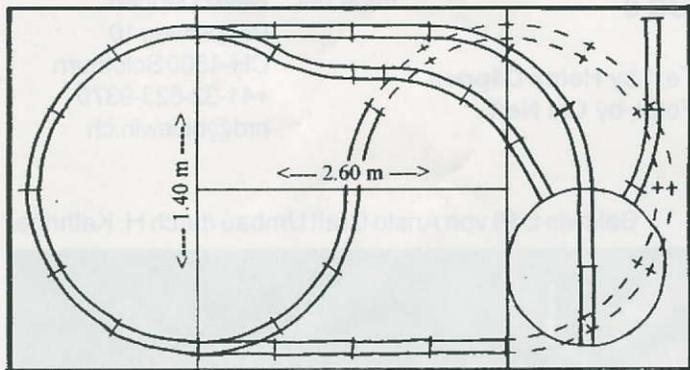
wo die Loks der zwei Züge mit einem Fischer-Technik-Motorgewendetwerden. Die zwei Eck- bzw. Mittelmodule wurden landschaftlich so gestaltet, dass sie jeweils zum Transport kleinstmöglich zusammenpassen.

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



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

Haus B-OG 52



**WESTERN-STORE
COUNTRY-DECOR
US-ANTIQUES**



**KURT STAMM
WEHNTALERSTRASSE 513
8046 ZÜRICH
TEL. 01-371 79 71
NATEL 079-456 24 54**

The Great John Timber Railroad in Spur G

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



Dies ist unsere fünfte „operationelle“ Teilnahme an der Convention und wir unternehmen die Reise nach Adliswil immer mit grosser Freude.

Die „Great John Timber Railroad“ nimmt nicht nur regelmässig an Eisenbahn-Ausstellungen in Frankreich, England, Holland, Luxemburg und natürlich in der Schweiz teil. Während der Sommerferien und an langen Wochenenden besuchen wir auch private Gartenbahnanlagen der Spur G in diesen Ländern und selbst öffentliche Anlagen.

Bezüglich der letzteren muss auf „Ardèche Miniatures“ in Soyons, 25 km südlich von Tournon (Frankreich) hingewiesen werden, die Abgangsstation der berühmten Chemins de Fer du Vivarais, einer dampfbetriebenen Touristenbahn. Der Geschäftsführer von Ardèche Miniatures, Pierre Malfay, hat eine wunderbare realistische Anlage in G geschaffen und empfängt gerne Eisenbahnamateure. Er hat kürzlich eine Gleisstrecke von 60 m Länge ausschliesslich für Besucher gebaut, die ihre Züge gerne einmal in einem richtigen Garten ausprobieren möchten!



Wir hatten nach Betriebsschluss Gelegenheit, Shays, Climax und Galloping Geese auf seiner 1,5 km langen Anlage zu fahren – was für ein Erlebnis!

Wir liessen auch eine Galloping Goose auf einer anderen öffentlichen Anlage in Verbier (VS) neben der „Grotte à Max“ fahren. Diese wundervolle Anlage nach Schweizer Vorbild musste nun leider einem Parkplatz weichen. Es war recht lustig, die Goose an typischen RhB-Zügen vorbei fahren zu sehen!

Auf solchen Gartenbahnen kommt es öfter vor, dass anachronistische oder unwahrscheinliche Begegnungen stattfinden, wie diese Begegnung der Galloping Goose mit der berühmten Micheline von Madagaskar, deren Vor-



bild kürzlich zurück gebracht und durch Michelin in Frankreich restauriert wurde. Wir können behaupten, dass wir eine Art „reisende Anlage“ betreiben und ohnehin haben wir viel „reisendes Rollmaterial“! In den meisten Fällen wird die „Great John Timber Railroad“ von nur gerade uns zwei bedient: Cathy „Ma Dalton“ ist zuständig für Gebäude, Figuren (die sie gegenwärtig bemalt), Ausschmückung und allgemeine Anordnung, während ich die Geleise verlege, den Strom installiere und das Rollmaterial bereitstelle.

Für gewisse Ausstellungen werden wir

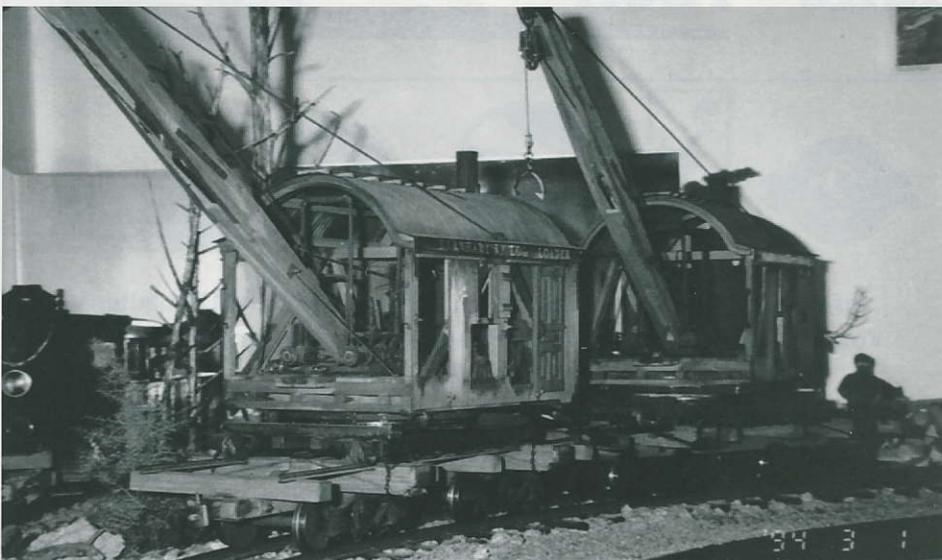
hilfreich durch unseren Schweizer Freund, Georges Genayne, unterstützt, der wie ich ein Mitglied von CRIn3 ist. Er bringt jeweils auch einige eigene Gebäude und Fahrzeuge mit.

Neu für die Vorführung in **Adliswil** ist eine weitere kleine Lokomotive mit Stehkessel und Kettenantrieb, wie sie die erfindungsreichen amerikanischen Holzfäller so gut selbst bauen konnten. Einige Gebäude und neue Figuren sind zum kleinen Holzfällerdorf hinzu gekommen.

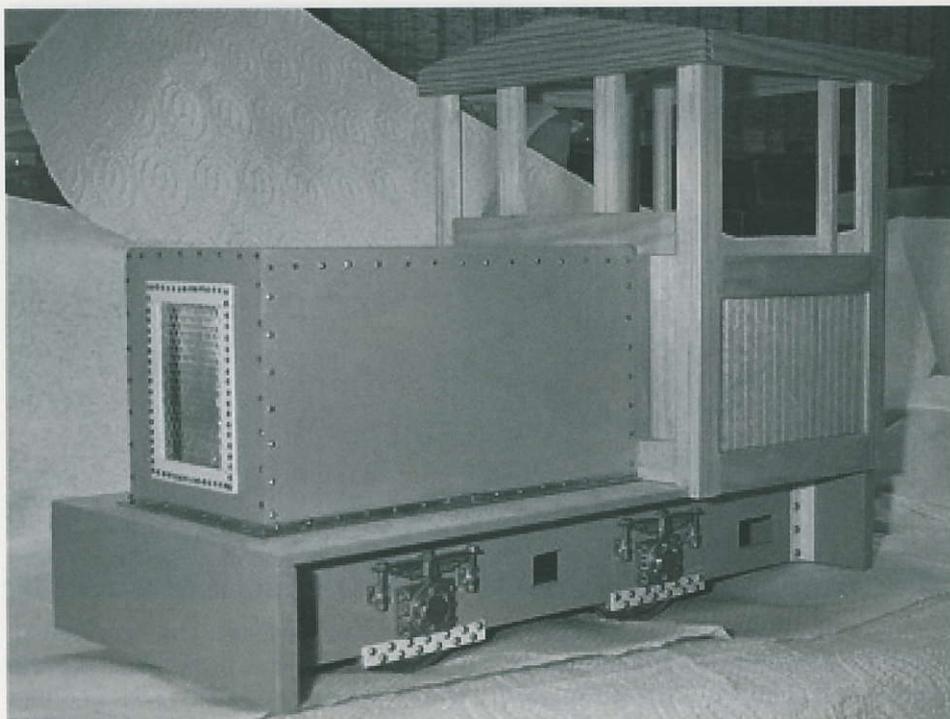
Zur Erinnerung: Die Great John Timber Railroad ist Mitglied der Vereinigung **DALTON** (**D**auntless **A**ddicts of **L**ogging **T**rains **O**perating on **N**arrow **G**auge).

Originaltext und Fotos by **Guy Tyteca**, Chapelle-a-Wattines, Belgium
Translation by Dieter Stehli, Zürich

Haus B-OG 54



Diesellok-Modell in 7/8n2 (1:13,7)



Es handelt sich um ein Diesellok-Modell im Massstab 1:13,7, was der Spur 7/8n2 entspricht. Diese Maschine wird der, bei der letzten Convention ausgestellten Lok in 1:4, nachgebaut (ist dann bereits meine dritte Lok in dieser Art, ich habe noch eine in 3/8n20).

Als zweites Modell beabsichtige ich einen 2-achsigen Flachwagen mitzubringen, auf dem vielleicht die 3/8n20 Lok stehen wird.

Die Diesellok ist 'scratchbuilt' und für Funkfernsteuerung vorbereitet (eventuell auch schon damit ausgerüstet). Der Wagen wird aus einem Bausatz von 'Hartford/Sierra Valley' entstehen.

Hier sehen wir ein Bild (links) meiner neuen Diesellok im Baustadium anfangs Juli 2002.

Haus A-EG 20

Text und Foto by
Hubert Wetekamp, Werl, Germany



Ein Teildertapferen Helfer der 11th CV posieren auf und vorder Santa Fe Diesellok. Im Hintergrund steht der Convention Caboose. Kurz danach wurde mit der Demontage der beiden Ticket Offices begonnen.

Foto by W. Meer



Bild oben: Das Vorbild im Massstab 1:4 war an der 11th CV ausgestellt!

RAIL - TECH



Ihr US-Spur O 3-Leiter-Spezialist, Verkauf, Rep. und Umbauten
Votre spécialiste O 3-rails américain, ventes, rép. & modifications

U. Germann, Erlenstrasse 33, 2540 Grenchen

Tel/Fax (+41) 032-653-3366, Natel 079-218-7711 (ab/dés 16.30 h)

E-Mail: railtech@besonet.ch

Homepage: www.railtech.ch

Die Digitalsteuerung mit dem einzigartigen Bedienkonzept !!

ATLplus

Fern- und Signalsteuerung, Blocksicherung, Rangierfahrten, Pendelbetrieb, Vollautomatik

Alles möglich ohne PC und Interfaces

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

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

Neues Handbuch 2002 mit Preisliste Fr. 10.-

UMELEC Ing. Büro, Rietwiesenstrasse 4,
5417 Untersiggenthal, Tel/Fax 056 288 15 76
umelec@netwings.ch www.netwings.ch/umelec

Holzmodelleisenbahn Spur 80 (1:11,25)

Spur 80 - eine neue Alternative

Die Spur 80 ist eine Modellgrossbahn im Massstab 1:11,25 (doppelte Grösse der LGB-Gartenbahn).

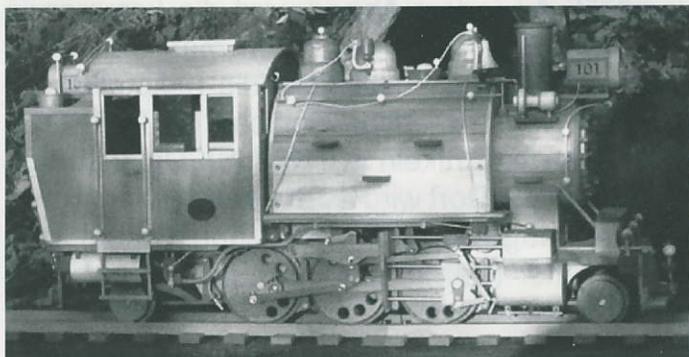
Die zum grössten Teil aus dem natürlichen, umweltfreundlichen Baustoff Holz hergestellten Produkte sind eine Eigenentwicklung des Ateliers der Viktoria-Stiftung Richigen bei Bern. Gebaut werden sie in Kleinserien im Rahmen des Arbeitstrainings mit den Jugendlichen der geschlossenen Durchgangsabteilung.

Durch spezielle, therapeutische Beschäftigungsart in unseren Ateliers, die nicht mit der marktorientierten Produktion verglichen werden darf, ist es uns möglich, spezielle Holzspielzeuge anzubieten. Mit dieser Modellbahn möchten wir eine neue Kundschaft auf uns aufmerksam machen.

Kleinste Produktionszahlen sichern dem Eisenbahnfan ein exklusives Produkt, zu vergleichbaren Preisen einer handelsüblichen Gartenbahn. Die Fahrzeuge eignen sich für den Sammler als Standmodelle, können aber auch als funktionsfähige, voll funktionsfähige Schönwetterbahn betrieben werden. Das Schienensystem mit Weichen und einfachen Verbindern erlaubt 'minutenschnelles' Verlegen der Gleisanlage. Ein grosses Plus stellt ausserdem die Holzkonstruktion dar. Sie erlaubt einem versierten Modellbauer den Umbau oder die Reparatur seiner Bahn ohne teuren Maschinenpark. Der modulare Aufbau der Fahrzeuge ermöglicht einen problemlosen Service (durch Entfernen von vier Schrauben kann z.B. die Antriebseinheit ausgebaut werden). Vitrinenmodelle können jederzeit mit einem Antrieb nachgerüstet werden.

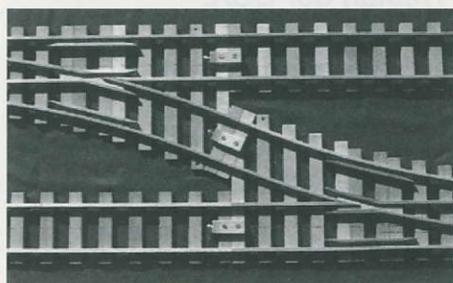
Text und Fotos by **Martin Rindlisbacher**, Richigen

Auf der Demoanlage werden alle abgebildeten Modelle im Betrieb zu sehen sein.



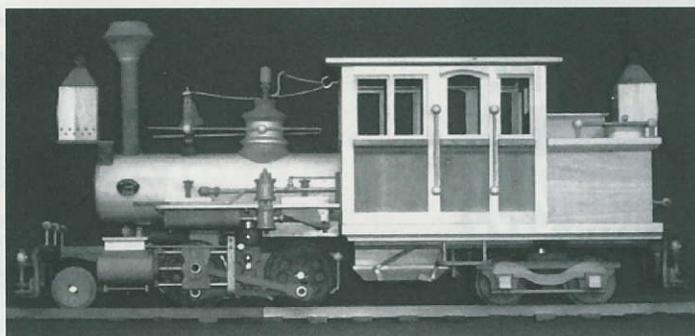
Mogul 2-6-2-T

Gleisverbindung mit 2 Weichen

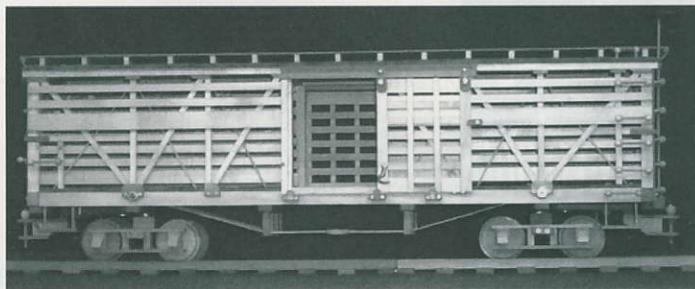


Haus C-1. OG 68

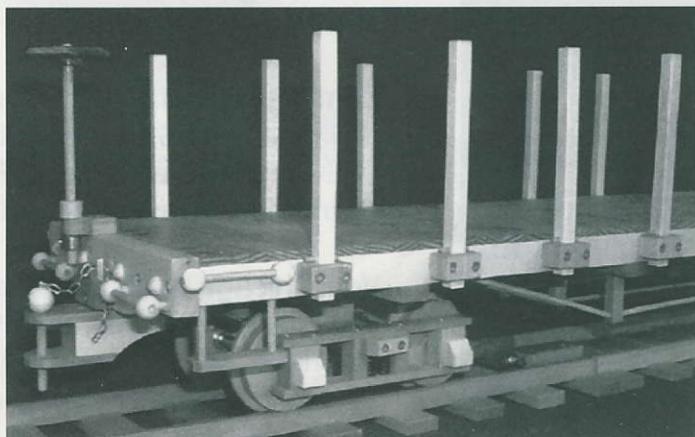
Atelier der Viktoria-Stiftung
Herr Martin Rindlisbacher
Richigengrabenweg
3078 Richigen
Tel. 031-838-7785
Fax 031-838-7778
E-Mail: viktoria@smile.ch



Mason Boogie 2-4-4-T

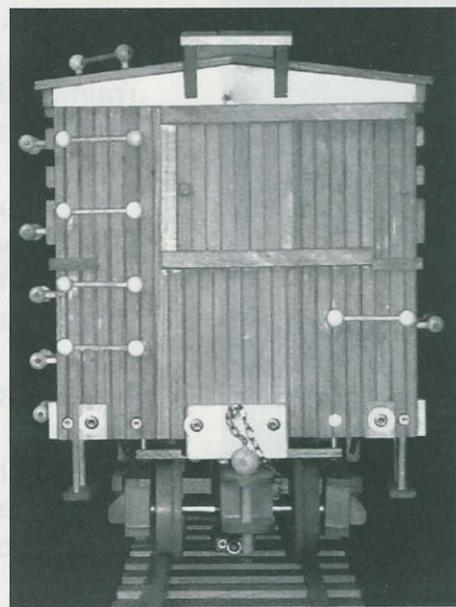


40' Stock Car



Detailaufnahme Flat Car

Stirnseite des
Stock Cars



Maple Leaf Tour 2003

Chicago
Cleveland
Toronto

The 5th Official Trip of
the American
Railroadfans in
Switzerland

Weitere Auskünfte
und Reservationen



Maya Travel Inn
Music Travel Int'l

Zentrum Waldegg
8142 Uitikon-
Waldegg
Tel. 01 491 41 00
Fax 01 491 41 10

e-mail: mti@mti.ch
Internet: www.mti.ch

TORONTO CANADA MAPLE LEAF 2003



NMRA

Sonntag 6. Juli - Montag 21. Juli 2003

Fr. 5'750.-

Nach den Reisen zur Railfair in Sacramento (1999), zum Narrow Gauge Circle in Colorado (1999 und 2000) und zur Westcoast (2001) erwartet die reiselustigen Railroadfans im nächsten Sommer ein weiteres Highlight: der Trip "Maple Leaf 2003"!

Zum ersten Mal ist eine **Convention der National Model Railroad Association** Ziel einer ARFS-Reise. Unter der Schirmherrschaft der American Railroadfans in Switzerland wird diese Rundreise im Mietwagen wiederum vom bewährten Team Maya Travel Inn und dem Reiseleiter Roland Kink durchgeführt.

Von Chicago nach Cleveland, Ohio reisen wir wiederum in der bewährten Art mit Mietwagen. Das bietet den Teilnehmern ein Maximum an Individualität innerhalb der Gruppe und Flexibilität. An jedem Abend wird die kommende Tagesetappe am Briefing detailliert geplant. Unterwegs trifft man sich dann "per Zufall" wieder an den Railroad Hot Spots. Diese sind die Eckpfeiler der Reise am Boden (nach dem Guide to North American Railroad HOT SPOTS von J. David Ingles und den gleichnamigen Artikeln in TRAINS). Dazu kommt ein zweitägiger Aufenthalt in Fremont, Ohio: Dort wird es aufgrund persönlicher Beziehungen zu einem noch nie dagewesenen Höhepunkt kommen: Trainwatching by private small aircrafts! (Hängt eine NS Dash 9 auf dem ehemaligen Nickel Plate Speedway eine Cessna ab?)

Die Route führt über Zürich - Chicago - Green Bay - New Glarus - Rochelle - Chesterton - Detroit - Fremont - Toronto - Zürich. Vor dem Schlussabstecher nach Kanada bietet die Rundreise ein absolutes Maximum, eine geballte Ladung an Eisenbahnattraktionen im Mittleren Westen der USA.

Für Unersättliche besteht die Möglichkeit, der Hauptgruppe voraus zu reisen und sich einige Tage im Eisenbahnparadies Chicago auf die Reise einzustimmen oder eine Woche in Colorado anzuhängen. Eine weitere Möglichkeit wäre eine Abschlussfahrt mit Amtrak's "City of New Orleans" in die Jazzmetropole New Orleans an.

Doch schon die Kernreise allein begeistert alle Railroadfans!
All aboard Maple Leaf 2003!

Vergessen Sie langes Autofahren.

Amerika auf eine völlig neue Art entdecken?



**Amtrak bringt Sie
bequem quer durchs
ganze Land.**



Strecke (gültig auch retour)	Acela Regional pro Weg	Acela Express pro Weg*
New York – Washington	64	87
New York – Boston	59	72
New York – Philadelphia	39	54
New York – Baltimore und BWI	62	84
New York – Niagara Falls	56	–
New York – Montreal	53	–
Boston – Baltimore und BWI	77	97
Boston – Washington	81	97
Boston – Philadelphia	69	89
Philadelphia – Baltimore und BWI	36	37
Philadelphia – Washington	36	43
Washington – Baltimore und BWI	14	17

*nur am Samstag und Sonntag gültig. Preise von Montag bis Freitag auf Anfrage. Preise pro Person in US\$. Preise gültig bis 31.12.02.

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

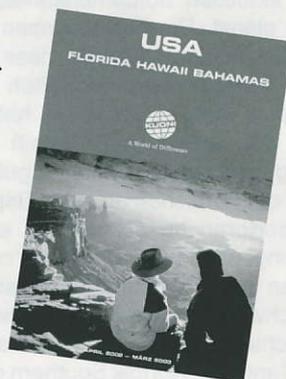
Bestellungen faxen an **Kuoni-Mailinghouse** 056 675 75 80 oder
einsenden an: Industrie Nord 9, Postfach, 5634 Merenschwanden

Name: _____

Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____



**FERIEN,
IN DENEN SIE
ALLES
VERGESSEN.**



Freight Trains in North America



“Gibt es denn heute in den Vereinigten Staaten noch Eisenbahnen? Früher hatten sie in Nordamerika diese Dampfkolosse mit den langen Zügen, aber heute?” So oder ähnlich lauten die Fragen von Freunden, welche die USA auch schon in den Ferien besucht haben und deren Interesse nicht primär bei den dortigen Eisenbahnen liegt. Die nordamerikanischen Eisenbahnen hätten doch den Personenverkehr praktisch abgeschafft, schickt sich nicht die Regierung an gerade jetzt die halbstaatliche Amtrak auflösen? Und dann gäbe es noch diese Geschichten von jenen spektakulären Unfällen mit Tankwagen, bei denen man ganze Siedlungen evakuieren musste und wo die Feuerwehr tagelang gegen die Flammen kämpfte. – Da muss nicht mehr viel Gescheites an Eisenbahnen anzutreffen sein!

So oder ähnlich lauten die Aussagen vieler Europäer über die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten. Diese Aussagen werden natürlich von der Situation getragen, dass in den USA der Personenverkehr auf der Schiene nach dem zweiten Weltkrieg einen beispiellosen Niedergang erleiden musste, die Autos und die Flugzeuge haben der Eisenbahn in diesem Bereich den Rang abgelassen. Auch der Kollaps der maroden Ostküsten - Güterbahn Penn Central, welche vor dreissig Jahren zahlungsunfähig wurde, prägen sich natürlich durch die damaligen Schlagzeilen tief in die Gedächtnisse ein. Doch wer auf der Basis der heutigen Situation des Personenverkehrs, oder der unrühmlichen Geschichte der Penn Central, auf die aktuelle Situation im Güterverkehr schliessen will, der muss seine Meinung beim genaueren Betrachten sehr schnell revidieren.

Welches Industrieland kann für sich in Anspruch nehmen, aktuell einen Anteil von über 40% des Güterverkehrs auf der Schiene abzuwickeln? In welchem Land konnte der Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr im Laufe der vergangenen dreissig Jahren kontinuierlich ausgebaut werden? Und in welchem Land fahren die grossen Gütereisenbahnen als private Organisationen regelmässig einen Betriebsgewinn ein?

Sicher ist auch bei den aktuellen nordamerikanischen Eisenbahnen nicht alles Gold was glänzt. Die Fusionskrisen der Neunzigerjahre haben mit aller Deutlichkeit gezeigt, dass die Eisenbahnen, genauso wie alle anderen Gesellschaften der Transportbranche, mit sehr knappen Margen zu leben haben. Zudem sind die Transportfirmen nun einmal auf Gedeih und Verderb von der Industrie abhängig, geht es der Industrie gut, so floriert die Transportbranche, leidet die Wirtschaft an einer Grippe, so liegen weite Teile der Transportbranche schnell mit einer ausgewachsenen Lungenentzündung darnieder. Doch die nordamerikanischen Eisenbahnen haben in den vergangenen dreissig Jahren einen kontinuierlichen Aufschwung erkämpft, der sie heute selbst zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor des Landes macht. Union Pacific, Burlington Northern Santa Fe, Norfolk Southern oder CSX sind Transportfirmen, die sich einen Namen erarbeitet haben. Letztlich basiert ihr Erfolg auf den kaskadierten Fusionen zu immer grösseren und globaleren Transportunternehmen, dies getreu nach der gängigen Wirtschaftsphilosophie des ausklingenden zwanzigsten Jahrhunderts. 1999 wurde die Fusionitis vom Staat

gestoppt, da sich die Zahl der grossen Eisenbahnen der USA auf je zwei westlich und östlich des Mississippi reduziert hatte. Im Kampf um die Erweiterung des Marktanteils schickten sich die Bahnen an, die nächste Fusionsrunde einzuläuten. – Die Aufsichtsbehörde griff ein und legte eine Auszeit ein.

Die Eisenbahngesellschaften und ihre Geschichte bilden einen Themenkreis. Der andere Einstieg führt über die Emotionen, über das Erlebte. Wer als Tourist irgendwo in den Vereinigten Staaten zufällig einen Güterzug der UP, BNSF, NS oder CSX in voller Fahrt angetroffen hat, der kann wohl bestätigen, dass der Anblick der wuchtigen Diesellokomotiven, drei, vier oder noch mehr an der Spitze des Zuges, die am Führerstandsfenster zum Grusse gehobene Hand des Lokomotivführers, oder der kurze Hornstoss, und dann die nicht endende Reihe der vorbeierollenden Güterwagen, den Funken der Begeisterung überspringen haben lassen. Als Passant kommt man mit den nordamerikanischen Eisenbahnern gut in Kontakt, auch wenn in der Folge von Vandalismus und Terrorismus die Sicherheitsmassnahmen immer schärfer werden. Denn eines muss man festhalten, es gibt in Nordamerika selten einen Eisenbahner der nicht mit stolz geschwellter Brust von seiner Gesellschaft berichtet und mit Stolz von seiner wuchtigen und meist modernen Lokomotive herunterblickt. Raifanning in Nordamerika ist ein wirklich tolles Freizeitvergnügen. Wer ihm nachgeht, muss sich einfach bewusst sein, dass Eisenbahnanlagen Privatgrund darstellen und somit nur mit Einwilligung des Besitzers betreten werden sollten. Im weiteren muss sich der Besucher bewusst sein, dass ausgewachsene Züge keine Spielzeuge sind und deshalb gilt bei aller Begeisterung und intensiven Suche nach den besten Fotopunkt eines: Auf den Geleisen wird nicht herumspaziert! Eisenbahner haben nichts gegen Eisenbahnfans, solange diese nicht sich, andere oder den Betrieb gefährden. Damit die Freundschaft zwischen Railroadern und Raifans erhalten bleibt, haben sich alle an die Regeln zu halten.

Die Faszination für das Thema Gütereisenbahnen in Nordamerika ist in allen Belangen sehr vielfältig. In allen Epochen der Geschichte der Vereinigten Staaten spielte die Entwicklung des schienengebundenen Güterverkehrs eine bedeutende Rolle. Ohne die in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts gebauten Transkontinentallinien gäbe es die Vereinigten Staaten in dieser Form wohl nicht. Ohne die im zwanzigsten Jahrhundert flächendeckende Bedienung durch die sich laufend weiterentwickelnden Eisenbahnen wäre ein Aufschwung der USA zu der Wirtschaftsmacht nicht in dieser Art nie geschehen. Ohne die effizient arbeitenden modernen Class 1 Gütereisenbahnen hätte die Wirtschaft auf dem nordamerikanischen Kontinent nie diese langen Jahre des Erfolges erlebt.

Text by **Jürg Lütcher**

Oben: Autorack der UP am Sherman Hill

Unten: Mixed Freight der SP bei der Caliente Curve, Tehachapí's



Güterverkehr heute

Die meisten Eisenbahnen der Welt waren lange Zeit sowohl im Personenverkehr, als auch im Güterverkehr tätig gewesen. Dabei bildeten sich länderbezogen gewisse Spezialitäten aus: Aus der Wechselwirkung zwischen Markt und Bahngesellschaft legten schon seit Jahrzehnten gewisse Gesellschaften ihr Schwergewicht auf den Güterverkehr, andere zeigten ihre Vorliebe für den Personenverkehr. In Japan und Europa prägte die Einführung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs die Gestalt der Eisenbahnen, während in Nordamerika, Australien, China und Russland dem Güterverkehr eine dominante Rolle zuteil wurde.

In Nordamerika bildete das Stromlinienzeitalter der Vierziger- und Fünfzigerjahre des 20. Jahrhunderts das vorerst letzte Aufbäumen des Personentransports auf langen Strecken. Der Wettbewerb mit den Konkurrenten Strasse und Luft entschied sich zu Ungunsten der Schiene. Die seit jeher privaten Eisenbahngesellschaften reagierten damals prompt: Der ungeliebte, da unprofitable Personenverkehr wurde abgestossen. Erhalten und gefördert wurde in der Neuzeit bloss noch der Vorortsverkehr der grossen nordamerikanischen Ballungsräume; dieses Segments nahmen sich aber auch dafür spezialisierte Bahngesellschaften an. Der klassische Mischbetrieb kam so in Nordamerika bereits nach dem zweiten Weltkrieg zum Verschwinden.

Da die Öffentlichkeit die Eisenbahnen vor allem mit dem Personenverkehr wahrnimmt, bildete sich in Nordamerika in der zweiten Jahrhunderthälfte ein gewisser Ruf: Haben die dort überhaupt noch Eisenbahnen? Mehr denn je, muss die Antwort lauten. Die Güterbahnen haben in der Tat in den vergangenen Jahren eine bemerkenswerte Entwicklung durchlaufen. Seit den Siebzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts vollzogen sie eine kontinuierliche Steigerung des Güterverkehrs in Nordamerika. In zwanzig Jahren erhöhten sie das Transportvolumen um die Hälfte des Ursprungwertes. In der gleichen Zeit mussten die europäischen Bahnen 20 bis 50% ihrer Substanz preisgeben. Die Produktivität der nordamerikanischen Eisenbahnen überschritt 11 Millionen Kilometereinheiten pro angestelltem Mitarbeiter. 175'000 Eisenbahner bewältigten im Jahr 2000 in den USA ein Volumen von 2'000 Milliarden Tonnenkilometern. Dieser Wert nimmt zudem seit längerer Zeit jährlich um 1-2% zu. In Europa erreichen im Vergleich 3 Millionen Angestellte knappe 2'000 Milliarden Kilometereinheiten, nämlich 500 Milliarden Personenkilometer und knapp 1'500 Milliarden Tonnenkilometer.

Die nordamerikanischen Güterbahnen pflegen das Business des Transportes indem sie alle Register ziehen. Ihre Züge umfassen 100 bis 130 Güterwagen. Ein Zug transportiert 15'000 Tonnen Kohle von der Mine zum Kraftwerk, 10'000 Tonnen Korn von den Produzentensammelstellen zu den Hochseehäfen, 400 Container oder 220 Sattelaufleger von Terminal zu Terminal. Die Bahngesellschaften verpflichten sich zur Pünktlichkeit; nur was wirklich eilt, ist auch schnell unterwegs, viel wichtiger ist die Zuverlässigkeit, was versprochen wird, soll auch gehalten werden. Und das ganze Business wird zudem noch mit Gewinn abgewickelt. Das ist nicht eine Frage des Glaubens, es ist Realität. Alle nordamerikanischen Güterbahnen sind private Gesellschaften; deren Aktionäre wollen einen Gewinn sehen. Sicher gibt es Bahngesellschaften, welche defizitär arbeiten, aber sie tun es nicht lange, der Bankrott setzt dem Leiden schnell ein klares Ende, Rock Island oder Milwaukee sind allzu bekannte Beispiele der jüngeren Vergangenheit. Strecken die weiter rentabel betrieben werden können, werden sehr schnell von den gesunden Bahnen aufgekauft. Wo ein Business vorhanden ist, da wird auch wieder investiert. Ein gutes Beispiel dafür bildet Conrail, die Auffanggesellschaft der bankrotten ehemaligen Ostküstengesellschaften.

Das vergangene Jahrhundert war in Nordamerika für die Güterbahnen unter einem Schlagwort gestanden: "Grow or die", wachse oder sterbe! So sind die im Laufe der Entwicklung immer



Oben: Double Stack Train der UP ausgangs Hermosa Tunnel
Unten: Tank Train der SP am Tehachapi Loop



atemberaubenderen Zusammenschlüsse und Übernahmen der jüngsten Vergangenheit zu sehen. Mittelgrosse Gesellschaften schlossen sich zusammen, als Beispiel Burlington Northern, welche aus den ehemaligen Gesellschaften Burlington, Great Northern, Northern Pacific und Seattle, Portland & Pacific entstand oder CSX, welche als Auffangbehälter für zahlreiche alte Bahnen des mittleren Ostens auftrat. Mächtige und grosse Bahngesellschaften kauften kleinere Bahnen reihenweise auf, das typische Beispiel dafür: die mächtige Union Pacific, welche sich die Chicago & North Western, die Western Pacific und die Missouri Pacific einverleibte. Im ausklingenden Jahrhundert sorgten die Grossen dann für das atemberaubende Showdown: Santa Fe und Burlington Northern bildeten die neue Nummer 1 als BNSF. Und Union Pacific übernahm die Southern Pacific um ihrerseits wieder die Nummer 1 zu werden. Im Osten teilten sich Norfolk Southern und CSX die agile und starke Conrail auf, um sie sich einzuverleiben. "Grow or die", wachse oder sterbe mit allen Risiken und Gefahren, wir alle erinnern uns noch allzu gut an den Verkehrskollaps der bis dato scheinbar unbesiegbaren Union Pacific. Die Fusionen der Giganten zeigten die Grenzen der Beherrschbarkeit auf. Neue staatliche Gesetze setzten den Fusionen 1999 vorerst ein Ende, nachdem sie jüngst noch grenzüberschreitende Anbändelungen gezeigt hatten. Aus den ersten Gesprächen der BNSF mit der kanadischen CN wird nun nach Einführung der neuen Gesetze vorerst einmal nichts.

Das Bild ist nicht nur dynamisch, es ist zeitweilig wild und hektisch. Aber über eines soll es nicht hinwegtäuschen: In welchem Land besitzt die Bahn einen Anteil am Gütertransport von 40%?

Text by **Jürg Lütscher**, Wallisellen (Auszug CV-Info No. 4)

Güterverkehr heute

Wie wird die Zukunft der Güterbahnen der USA aussehen? BNSF und CSX führen aktuell im Auftrag von United Parcel Service (UPS) Testfahrten durch. Es soll ermittelt werden, wie schnell ein Intermodalzug von Küste zu Küste, von Los Angeles bis Little Ferry, N.J. fahren kann. Das Ziel ist klar gesteckt: Der Paketzusteller UPS soll die Sendungen an der Westküste bis Montag abend in Empfang nehmen, nach dem Transport quer durch den Kontinent kann die Verteilung der Sendungen am Freitag erfolgen. BNSF und CSX haben für die Durchquerung des Kontinents einen Fahrplan mit einer Fahrzeit von 65 Stunden und 15 Minuten geplant. Los Angeles – Chicago konnte bei Versuchen bereits in 39 Stunden zurückgelegt werden. Der Güterzug erreichte damit eine Durchschnittsgeschwindigkeit von über 80 km/h. Auftanken, Crewchange und Inspektion des Zuges werden alle 1600 km durchgeführt. Auf dem Zug fahren zwei Lokomotivbesatzungen mit, die sich während der Fahrt abwechseln konnten. Über die Waterlevel Route, die ehemalige Strecke des 20th Century Limited soll der neue Güterzug seinen Bestimmungsort in weniger als 23 Stunden erreichen. Es wird sicherlich spannend werden, ob sich der Z-LACLFN9 in Zukunft etablieren wird. Die Versuche zeigen aber klar, dass die Class 1 Gesellschaften gewillt sind, den vor Jahrzehnten an die Strasse verlorenen Schnellgüterverkehr wieder zurückzuerobern. Es wird sich zeigen, ob solche ehrgeizigen Fahrpläne durch die Jahreszeiten einzuhalten sind, denn was heute im Güterbusiness zählt, das ist Pünktlichkeit.



Zum Thema "Güterverkehr heute" sei an dieser Stelle der aktuelle wirtschaftliche Stand der sechs grossen Gütergesellschaften Nordamerikas aufgezeichnet. Das Jahr 2001 ist mit seinem 11. September in die Geschichte eingegangen. Es soll hier nicht darüber studiert werden, ob die Ereignisse dieses Tages die Rezession ausgelöst haben, oder ob diese Wirtschaftslaute auch sonst dieses Ausmass angenommen hätte. Es wurde auch schon an anderer Stelle erwähnt, dass Transportunternehmen sehr empfindlich auf Einbrüche der Wirtschaft reagieren. Wenn der Wirtschaftsmotor stottert, dann haben die Transportunternehmer weniger zu transportieren.

Umso mehr erstaunt es, dass die sechs grössten Eisenbahnunternehmen von Nordamerika im kritischen 4. Quartal 2001 solide Gewinne ausweisen konnten. CSX wies im Jahre 2000 ein Total der transportierten Wagenladungen von 5,27 Millionen aus. Der Umsatz betrug im besagten Jahr 1'170 Millionen \$. Im Osten fielen die Gewinne der CSX für 2001 um 20% besser als ein Jahr zuvor aus. Trotz der Wirtschaftskrise bildete das vierte Quartal 2001 bei CSX das stärkste Quartal des ganzen Jahres.

Norfolk Southern konnte im Jahr 2000 einen Umsatz von 6'156 Millionen \$ ausweisen. NS präsentierte für 2001 einen Nettogewinn von \$ 115 Millionen, ein Wert der gegenüber den \$ 5 Millionen vom Jahre 2000 einen beachtlichen Sprung nach vorne bedeutet.

Die grösste Eisenbahngesellschaft der USA, die Union Pacific, präsentierte für das Jahr 2000 insgesamt 8,9 Millionen transportierte Wagenladungen und einen Umsatz von 11'900 Millionen \$. UP erzielte mit einem 2% höheren Umsatz auch ein positives 4. Quartal 2001, auf das ganze Jahr bezogen konnte UP eine Steigerung von 1% melden. Die nordamerikanische Industrieproduktion schrumpfte im gleichen Zeitraum um 4%.



BNSF transportierte im Jahre 2000 insgesamt 8,17 Millionen Wagenladungen und verbuchte dabei einen Umsatz von 9'200 Millionen \$. Aktuell musste BNSF im 4. Quartal 2001 einen Umsatzrückgang von 1,6% hinnehmen. Neben der Konjunkturlage führte BNSF dieses Ergebnis darauf zurück, dass in dem betrachteten Quartal einige umsatzbestimmende Transportverträge ausgelaufen sind. BNSF konnte immerhin einen free cash flow von \$ 443 Millionen erzielen.

Der Canadian National gelang im 4. Quartal 2001 eine Gewinnsteigerung von 25%. Dieser Wert ist vor einem Produktionsrückgang der umliegenden Wirtschaft um gut 30% zu sehen.

Die Canadian Pacific notierte im letzten Quartal 2001 verglichen mit dem Vorjahr einen 13% höheren Gewinn vor dem Versteuern.

Diese Zahlen zeigen sicherlich eines: Die grossen Eisenbahngesellschaften Nordamerikas stehen aktuell mit beiden Beinen auf dem Boden. Eine Windböe aus einem Wirtschaftsgewitter wird sie nicht gleich aus dem Gleichgewicht bringen. Dies ist vor allem für die noch jüngst fusionsgeschwächten Bahnen UP, CSX und NS besonders erfreulich. Zu deutlich liegen uns noch die Bilder der Penn Central oder der Rock Island in den Augen! Die Information dieser Zahlen kann folgendes aussagen: Wenn die Werte in kritischen Wirtschaftszeiten so erfreulich aussehen, wohin bewegen sie sich dann mit einer neu erwachten Wirtschaft?



Das Jahr 2002 brachte in den ersten 20 Wochen bei den 16 wichtigsten Eisenbahngesellschaften der USA und Kanadas bezüglich der transportierten Wagenladungen ein durchgezogenes Bild: Mit 7'661'323 Wagenladungen lag der Wert um 3,4% unter dem Vorjahreswert, im Intermodalverkehr wuchs die Zahl der transportierten Container und Sattelaufleger in der gleichen Periode um 3,2% auf 4'176'971 Einheiten an.

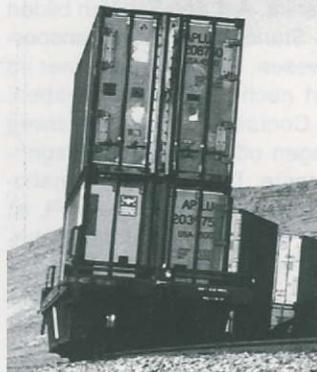
The End of the SF-Caboose - Barstow 5/87



Freight Trains - Freight Cars

Rollmaterial

1,2 Mio aktive Güterwagen zählten die Statistiker 1995 in den USA. In unserer hoch spezialisierten Welt sind Eisenbahnwagen nicht mehr bloss Eisenbahnwagen. Eine 1995 durchgeführte Untersuchung der Verteilung auf die verschiedenen Bauarten zeigt die Bedeutung der verschiedenen Typen:



Wagentyp	Anzahl	Anteil
Box Car	160'811	13,2 %
Reefer	33'068	2,7 %
Flat Car	133'056	10,9 %
Gondola	171'217	14,1 %
Open Hopper	175'350	14,4 %
Covered "	325'882	26,7 %
Tank Car	209'728	17,2 %
übrige	9'815	0,8 %

Die modernen Güterwagen sind auf ihre Transportaufgabe speziell getrimmt. Es geht darum, möglichst kostengünstige Transportgefässe für die Kunden bereitzustellen. Aber auch der Sicherheit für Transportgut und Umgebung ist Rechnung zu tragen. Die Wagenflotte widerspiegelt somit direkt das aktuelle Transportgeschäft. Natürlich verändern sich die Zahlen im Laufe der Jahre ständig. Unter dem steigenden Kostendruck versuchen die Wagenbesitzer auch immer mehr die Nutzung ihrer Wagen zu verbessern und so die Kosten zu drücken. Dies ist der Grund, warum seit einigen Jahrzehnten trotz ständig steigenden Transportleistungen eine stetig abnehmende Wagenzahl beobachtet werden kann.

Güterwagen gehören heute entweder Bahngesellschaften, privaten Firmen, welche die Wagen für eigene Transportzwecke nutzen, oder speziellen Vermietergesellschaften, welche die Wagen an die Industriegesellschaften vermieten oder verleasen.



Das Gütertransportbusiness ist heute von einem sehr harten Konkurrenzkampf geprägt. Den Lastwagenunternehmen wie auch den Eisenbahngesellschaften wird im täglichen Geschäft nichts geschenkt. Diese Abhängigkeit pflanzt sich natürlich auf die Lieferanten von Rollmaterial erbarmungslos weiter. Besonders hart trifft es die Hersteller der Güterwagen. Sind die Eisenbahnunternehmen sinnbildlich erkältet, so leiden die Lieferanten wenig später an einer ausgewachsenen Lungenentzündung. Gerade die Beschaffung von neuen Eisenbahnwagen ist extremen zyklischen Schwankungen unterworfen. Einmal sind die Ursachen für die Probleme hausgemacht, 1995 traf es die Union Pacific bei ihrem verfehlten Vorgehen anlässlich der Fusion mit der Southern Pacific. 1999 waren CSX, NS und Conrail von den gleichen Symptomen befallen. 2001 folgte dann die Abflachung der weltweiten Wirtschaft und wieder sind die Eisenbahnen als Transportdienstleister betroffen und wieder schlägt dieser Abschwung auf die Lieferanten



durch. Während den übrigen Jahren waren das vergangene Jahrzehnt aber vor allem in den USA eine Epoche der schwindelerregenden Wachstumsraten der Wirtschaft gewesen. Auch hier hat sich das Resultat in den Verkehrszunahmen auf den Schienennetzen des nordamerikanischen Kontinentes widerspiegelt.

Diese Auf- und Abbewegungen haben sich natürlich auf die Produktionszahlen der grossen Güterwagenhersteller übertragen. Zu Beginn der Neunzigerjahre pendelten die jährlich neu gebauten Güterwagen im Bereich 20'000 bis 30'000 Einheiten pro Jahr. 1992 begann die Zahl der Neuwagen zu steigen, nach zwei Jahren hatte sie sich verdoppelt, 60'000 neue Güterwagen wurden in einem Jahr in Dienst gestellt. Nach einer kurzen Stagnation zogen die Bestellungen erneut an, 1997 konnten die Hersteller Bestellungen für sagenhafte 108'000 Wagen von nordamerikanischen Bahnen buchen. Die Produktion hatte 1998 beachtliche 80'000 Wagen erreicht. Aus den zwei letzten Zahlen geht klar hervor, dass die Warteliste stark wuchs. Bahnen mussten 1998 über 10 Monate auf die Auslieferung bestellter Wagen warten, mehr als doppelt so lang wie normal. Dann kam die abrupte Wende, in der Periode von Mitte 2000 bis Mitte 2001 sank der Bestellungseingang auf magere 30%, 31'500 Einheiten wurden in dieser Periode neu geordert. Es wurden im gleichen Zeitrahmen 45'000 Wagen ausgeliefert, der Rückstand in den Lieferungen begann sich zu reduzieren. Der Boom der vergangenen Jahre ist zu Beginn des neuen Jahrhunderts klar gebrochen, das zweite Halbjahr 2001 brachte noch magere 3'500 Bestellungen ein, so tief war der Wert seit 15 Jahren nicht mehr gewesen.

Wer sind die grossen Spieler auf dem Güterwagenmarkt Nordamerikas? Heute teilen sich zwei grosse Konzerne die wichtigen Aufträge, Greenbrier und Trinity.

Greenbrier besteht wie heute üblich aus mehreren zusammengeschlossenen Firmen, diese sind über den ganzen Kontinent verteilt: Gunderson mit dem Standort Oregon, Trenton Works in Kanada, Nova Scotia und Gunderson Concarril in Mexico bilden die wichtigsten Standbeine von Greenbrier. Mit Gunderson gehört der wichtigste Lieferant von Double-Stack Wagen zum Firmenkonglomerat. Der Konzern hat zwischenzeitlich auch Ableger in Europa, genauer gesagt in Polen.

Der wichtigste Gegenspieler ist Trinity Industries, deren Schwergewicht liegt bei der Herstellung von Tankwagen, geschlossenen Schüttgutwagen, Kohletransportwagen, geschlossenen Güterwagen, Wagen für den kombinierten Verkehr und offene Güterwagen. Trinity wuchs während den Achzigerjahren durch Kauf von Pullman – Standard, Greenville Steel Car, Orther Freight Car und DIFCO sehr stark an. 2001 kündigte Trinity an dass sie den bedeutenden Hersteller Thrall übernehmen würden. Thrall besitzt vor allem auf dem Gebiet der Auto Rack einen grossen Namen. Beide besitzen auch Verbindungen nach Europa: Trinity fertigt in Rumänien Güterwagen, Thrall hat den Führungssitz für Europa in der Schweiz und produziert in Tschechien und Grossbritannien.

Text by **Jürg Lütcher**, Wallisellen

Aus Platzgründen können wir leider nur sehr begrenzt auf das Hauptthema der 12th CV eingehen. Wir empfehlen allen Lesern das Buch: **Convention Info No. 4** (Seite 15 beachten).

Entwicklung des Intermodalverkehrs

Intermodal, Piggyback, Container, das sind alles Schlagworte, welche mit modernem Gütertransport verbunden werden. Diese modernen Transportmethoden sind aber allesamt keine neuen Erfindungen der jüngeren Zeit. Der kombinierte Verkehr ist nichts weiteres als ein Zusammenbringen von bekannten Techniken. In den 90-er Jahren bildete der Intermodalverkehr bei den US-Eisenbahnen die Verkehrsart mit den grössten jährlichen Zuwachsraten. Zum Zeitpunkt des Eintrittes der Santa Fe in die BNSF hatte der Intermodalverkehr einen respektablen Anteil von 40% am Gesamtverkehrsaufkommen.



Für den Transport von Sattelauflegern auf Flachwagen verwendet man den Begriff TOFC = Trailer on Flat Cars. Der Containertransport wird unter der Abkürzung COFC = Container on Flat Cars geführt. Die Längen der Trailer und Container werden in Fuss (') angegeben. Nach dem Zweiten Weltkrieg stiegen die amerikanischen Eisenbahnen in grossem Stil in den Transport von Sattelauflegern ein. In den 50-er Jahren wurden die Trailer auf technisch angepassten Flachwagen (50' bis 55') verladen. Die gängigen Sattelaufleger waren als Einachser 24' lang und als Zweiachser 35'. Mit zunehmender Zahl der 35' Trailer wurden neue, 75' lange Flachwagen konstruiert. In den 60-er Jahren kamen die ersten 40' Trailer auf den Markt. Als Konsequenz mussten die TOFC-Wagen 85' bis 89' lang gebaut werden. Bis in die späten 90-er Jahre waren dies die gängigsten Transportwagen für Sattelaufleger. Seit den 70-er Jahren wurde der TOFC-Verkehr zu einem bedeutenden Standbein der grossen Eisenbahngesellschaften. Die TOFC-Wagen verkehrten nicht mehr als Einzelläufer in gemischten Güterzügen, vielmehr wurden eigentliche TOFC-Züge zusammengestellt. Meistens waren dies die schnellsten Güterzüge der Eisenbahnen. Man musste schneller als der direkte Strassentransport sein, um das Geschäft zu machen. 1982 liess die Surface Transportation Authority auf der Strasse 48' Sattelaufleger zu. Die grossen Spediteure wie JB Hunt begannen unverzüglich mit der Umrüstung ihrer 40' und 45' Trailer. Mit einem neuen Mittelstück wurden diese Aufleger in grosser Zahl auf 48' verlängert. Dementsprechend wurden zwei 85' TOFC-Wagen mittels einer festen Kuppelstange fix zusammengebaut. Drei Sattelböcke wurden auf den Wagen neu so angeordnet, dass drei 48' Aufleger aufgeladen werden können. Der mittlere Trailer steht dabei mit den Rädern auf dem einen Flachwagen, während der Sattelbock auf dem benachbarten fest verbundenen Wagen montiert ist.

Der Intermodalverkehr hat den Eisenbahnverkehr des 20. Jahrhunderts grundlegend verändert: Wurden in den USA 1955 erst 200'000 Trailer- und Container-Lasten per Bahn transportiert, stieg dieser Wert bis 1966 ununterbrochen an und erreichte respektable 2,5 Millionen Lasten. 1980 wurden dann 3 Millionen Einheiten befördert und bis 1990 stieg der Wert auf volle 6,1 Millionen an. Das Wachstum des Intermodalverkehrs ist heute nach wie vor ungebrochen. Im ausklingenden 20. Jahrhundert gehörten jährliche Steigerungsraten in zweistelliger Höhe zur Regel. 2001 konnten diese gewaltigen Zuwachsraten erstmals nicht mehr wiederholt werden, die Rezession zeigte auch beim Intermodalverkehr ihre Folgen. Trotzdem zeigen die Zahlen der Eisenbahnen für 2001 immer noch gute 4 % Wachstum.

Double Stack – moderne "Schiffe zu Lande"

Moderne Double Stack Container Züge sind heute die stolzen Vorzeigeobjekte der nordamerikanischen Eisenbahnen. "Beeindruckend", das ist wohl der einzig richtige Ausdruck, den man beim Beobachten eines beladenen Double Stack Zuges aussprechen kann.

Schon seit Jahren bringen Hochseeschiffe viele Produkte von Asien über den Pacific nach Nordamerika. Auf den Schiffen bilden die Container schon seit langem den Standard des Gütertransportes. Es ist auch schon immer so gewesen, dass die Container im Hochseehafen ihren Bestimmungsort noch nicht erreicht haben. Nach den Zollformalitäten reisen die Container auf dem Landweg weiter, also auf einem Eisenbahnwagen oder einem Lastwagenchassis führt die Reise ins Landesinnere. Der grosse international tätige Container-Spediteur "American President Lines" APL ist bei seinen Landtransporten schon seit langem eng mit den Bahngesellschaften verbunden. Southern Pacific wagte sich als erste Bahngesellschaft an die Aufgabe, die Transportkapazität eines Zuges zu verdoppeln. Zwei aufeinander gestapelte Container sollten auf einem Eisenbahnwagen transportiert werden. 2 km lang, 7 m hoch, gut 15'000 t schwer, von 25'000 PS in Fahrt gehalten, so lauten einige markante Kennzahlen eines modernen Stack-Trains, der beladen mit 280 Containern und bis zu 115 km/h unterwegs ist. Das Konzept schlug ein, wurden doch diese neuen Züge glatte 46% kürzer und 11% leichter als die herkömmlichen Kompositionen.

1983 fuhren die ersten Stack Trains bei der SP und der BN. UP und C&NW, SF sowie Conrail zogen nach, genauso wie CSX, NS und Susquehanna. Der Entscheid zum Führen von Stack Trains war für alle Bahnen, die in dieses Geschäft einstiegen, mit Aufwand und Kosten verbunden. Die zu befahrenden Strecken mussten Stacktauglich gemacht werden. Dies bedeutete, dass alle Tunnel und Überführungen für das problemlose Passieren von 7 m hohen Zügen angepasst werden mussten.

Das Eis war schnell gebrochen, jedermann versuchte in den 80-er Jahren auf diese neue Transportart aufzuspringen. Eine weitere Erkenntnis der grossen Überseespediteure brachte in dieser Zeit eine wahre Stack-Lawine ins Rollen: Hatte man ursprünglich bloss die Verteilung der Fernostprodukte im eigenen Lande im Visier, so kam mit dem Asien-Europa-Verkehr eine völlig neue Dimension hinzu. Man erkannte, dass Container schneller und preiswerter von Japan nach Europa transportiert werden können, wenn sie per Schiff den Pazifik durchqueren, per Stack Train den nordamerikanischen Kontinent durchmessen, um dann per Schiff den Atlantik Richtung Europa zu durchqueren. Die eigentliche Landbrücke auf dem nordamerikanischen Kontinent war damit etabliert.



Nach der Pionierarbeit der American President Lines, APL stiegen auch Sea-Land, Evergreen Marine, Maersk Line, Terminal Transportation, Nippon Yusen Kaisha Line, Mitsui O.S.K. Line, Kawasaki Kisen Kaisha Line, kurz "K" Line und weitere Spediteure ein. Mit den Bahngesellschaften wurden feste Transportverträge abgeschlossen. Die meisten Züge verkehren zwischen den grossen Seehäfen am Pazifik, Atlantik und dem Golf von Mexiko.

BLW - König der Dampflokomotivbauer

Die Geschichte der Baldwin Locomotive Works hat ihren Anfang in der 1831 erfolgten Gründung durch Matthias W. Baldwin.

Baldwin bewahrte sich während der ganzen Epoche der Dampftraktion einen bedeutenden Namen als innovativen und kompetenten Dampflokomotivbauer.

1848 baute Baldwin in Philadelphia für B&O eine 23,5 t schwere Lok mit der Achsfolge 0-8-0 und dem stolzen Namen "Hector". 1866 erhielt die "Lehigh & Mahony RR" die erste je gebaute "Consolidation" mit der Achsfolge 2-8-0. Diese Typen waren für gute 5 Jahrzehnte das Arbeitspferd der nordamerikanischen Eisenbahnen.

Baldwin entwickelte ab 1925 sehr starke 4-8-4 Typen, beispielsweise für die Santa Fe. Für die gleiche Bahngesellschaft wurde die leistungsfähigste 2-10-4 Baureihe entwickelt. Bei den grossen Articulateds kamen die **Cab Forwards** für die Southern Pacific oder die Yellowstone der Duluth Missabe & Iron Range ebenfalls aus der Baldwin Fertigung. Das Cab Forward Design bildete wohl ein deutliches Zeichen dafür, dass Baldwin immer ein Gehör für ihre Kunden hatte. Southern Pacific kam mit der zündenden Idee, die Lokomotive einfach umzudrehen. Baldwin stieg ein und löste die technischen Probleme. Es entstand eine Reihe von idealen Gebirgslokomotiven bis zur AC-12. Baldwin konnte sich bei vielen Bahngesellschaften als Hoflieferant bestätigen. Santa Fe, Great Northern und Rio Grande wurden typische Beispiele von Railroads, die vollumfänglich auf Baldwin setzten.

Chesapeake & Ohio bestellte bei Baldwin die letzte Serie Dampflokomotiven. 1947 orderte die traditionelle Kohlebahn im Osten der USA die Articulateds mit der Achsfolge 2-6-6-2.



Diese SP AC-11 Cab Forward in Spur O steht im Haus A-OG 45 und wird von Günther Holzgang zur Verfügung gestellt. Foto by G.H.

Das Diesellokzeitalter

Wer Baldwins Lokomotiv-Bauarten beurteilt, dem fällt die schwer fassbare Artenvielfalt auf. Obwohl der Hersteller bloss 20 Jahre in der Serienproduktion von Diesellokomotiven tätig gewesen ist, gibt es kaum eine Bauform, welche Baldwin nicht realisiert hat. Als Baldwin's grösste Hypothek muss die Tatsache gewertet werden, dass nur sehr wenige Typen in grösseren Stückzahlen hergestellt wurden.

Die Cab-Units gehörten noch einer Fahrzeuggeneration an, deren Äusseres bewusst mit einem ästhetischen Design versehen wurde. Bekannte Industriedesigner wurden von den Lokomotivbauern zur Gestaltung verpflichtet. Baldwin verwendete in der Stromlinienepoche zwei verschiedene Kastenstrukturen: Die ersten Cab-Units waren mit dem etwas drollig aussehenden "Baby-Face-Look" versehen. Die runde Schnauze erinnert stark an die EMD Bulldog Nase, wobei die grossen Frontscheiben den Baldwin Lokomotiven ihnen den Übernahmen "Baby-Face" einbrachten. Baldwin verpflichtete später den bekannten Industrie-



Delaware & Hudson 'Sharknose' - Foto: Sammlg. W. Meer

designer **Raymund Loewy** zur Gestaltung der zweiten Generation. Loewy inspirierte sich an der von ihm für die Pennsylvania entworfenen Duplex-Dampflokomotive und erarbeitete daraus den "Sharknose-Look" für die neue Diesellokomotivgeneration. Die einem Haifisch ähnliche Gestaltung der Frontpartie wird in Insiderkreisen vielerorts als bestes Lokomotivdesign gehandelt. In der Tat verleiht die schlanke, leicht gefeilte Schnauze den Lokomotiven eine wuchtige Eleganz. Sie diente uns für das **12th CV Logo**.

Baldwin stand auch bei dem **Dampfturbinenprojekt** (1947) der Chesapeake & Ohio an vorderster Front dabei. Bei Budd bestellte C&O 300 neue klimatisierte Personenwagen in rostfreier Stahlausführung. Als Triebfahrzeug für den Erstklassenzug stellte sich C&O eine kohlebefeuerte Dampfturbinenlokomotive mit elektrischer Kraftübertragung vor. Baldwin konstruierte und baute drei Stück mit gelb-silberner Bemalung. Die gewaltige Lokomotive präsentierte sich mit einem Betriebsgewicht von 411,5 t und 51,3 m Gesamtlänge als wahrer Koloss. Die zwei an der 6000 hp Dampfturbine angeflanschten Gleichstromgeneratoren erzeugten elektrische Energie für die acht Triebmotoren. Ein **Spur O Modell** dieses Exoten steht im Haus A-OG 45 auf einem Diorama.

1956 beschaffte die New York Central einen neunteiligen Versuchszug mit einem Triebkopf, er trug den Namen 'Xplorer'.

Am 18. April 1956 unternahm der Xplorer eine erste Testfahrt auf dem Netz der NYC. Ab dem 3. Juni 1956 begann der fahrplanmässige Einsatz zwischen Cleveland und Cincinnati (Distanz 800 km). Bis Ende 1956 legte der Zug gute 160'000 km zurück und erreichte eine Verfügbarkeit von 93,8 %. In vielen Punkten waren die zwei Prototypzüge von Baldwin und Pullman für NYC und NH revolutionär. Wahrscheinlich war ihr Konzept der Zeit einfach voraus. In einem Punkt haben diese Loks mit der technischen Bezeichnung RP-210 Geschichte gemacht: Sie bildeten den Abschluss der Diesellokomotivproduktion der einst renomierten und bedeutenden Herstellerfirma Baldwin Locomotives Works.



Leider mussten wir aus Platzgründen das Thema Baldwin extrem kürzen. Wir empfehlen allen interessierten Lesern das umfangreiche Werk: **Convention Info No. 4** by **Jürg Lütscher**.

Baldwin Locomotive Works - D&RGW C-16

Denver & Rio Grande Western No. 268 oder Was Sie schon immer über die gelbe Dampflokomotive wissen wollten!

Auf Bildern oder als Modell haben die meisten sicher schon einmal die gelbe Schmalspurdampflokomotive der Denver & Rio Grande Western gesehen. Die wenigsten jedoch wissen, was es mit dieser berühmten Lokomotive auf sich hat.

Zur Dampflokomotivezeit war die Firma **Baldwin** in Philadelphia gewissermassen der Hauslieferant der Rio Grande. Mehr als Dreiviertel aller Rio Grande Dampflokomotiven verliessen die Werkshallen von Baldwin Locomotive Works. In den Jahren 1881 bis 1882 lieferte Baldwin 45 Maschinen der Reihe C-16 nach Colorado. Es handelte sich dabei um eine Lokomotive mit der Achsfolge 2-8-0 (Consolidation). Sie waren damals die Arbeitspferde der noch jungen D&RGW und sie wurden hauptsächlich auf den von Gunnison, CO ausgehenden Strecken eingesetzt. Die Maschinen hatten einen Kesseldruck von 10,5 bar und eine Anfahrzugkraft von 8 t. Leer wogen die Loks 29 t. Der Tender fasste 6 t Kohle und 9450 l Wasser. Um auch Kurven von 30° noch befahren zu können, wurden die mittleren Triebachsen ohne Spurkranz ausgeführt, ausserdem waren sie seitverschiebbar angeordnet. Die meisten Loks der Reihe C-16 wurden bis in den dreissiger Jahren des 19. Jahrhunderts ausser Betrieb genommen. Die im Jahre 1941 ausgemusterte No. 223 wurde in Salt Lake City, Utah als Denkmal aufgestellt. 1945 wurde die No. 268 bei einer Ausstellung anlässlich einer 'rollenden Ausstellung' zum 75. Jubiläum der Denver & Rio Grande als deren älteste Lokomotive präsentiert. Im Jahre 1949 wurde die kleine Lok auf der 'Chicago Railroad Fair' ausgestellt. Hierfür erhielt sie die gelbe Lackierung, mit der sie bekannt geworden ist. Diesem Anstrich verdankt sie auch ihren Spitznamen 'Bumble Bee' (Hummel). Während der Veranstaltung fuhr sie täglich mit eigener Kraft durch das Ausstellungsgelände. Einem breiteren Publikum wurde die Lokomotive bekannt, als sie im Jahre 1952 die Hauptrolle im Spielfilm 'Denver & Rio Grande' (deutscher Titel: Terror am Rio Grande) spielte, der auf der Strecke zwischen Durango und Silverton gedreht wurde. In den fünfziger Jahren waren die beiden Lokomotiven No. 278 und 268, die noch immer von Gunnison, CO aus eingesetzt wurden, die ältesten Maschinen der Bahngesellschaft. Sie



D&RGW No. 268, 2-8-0, C-16 in Gunnison, CO
am 7.8.1999 by Rudi Winkler

galten als lebende Antiquitäten. Als 278 im Jahr 1953 ausgemustert wurde, war die 268 die Letzte ihrer Reihe. Wegen ihres niedrigen Gewichts fuhr die 268 auf den Zweigstrecken nach Crested Butte, Baldwin und Lake City. Ausserdem sah man sie auf der selten benutzten Hauptstrecke nach Montrose. 1954 beförderte sie den letzten Zug westlich von Gunnison vor dem Abbruch der Strecke. 1955 wurde sie dann für den Abbauzug der Strecke nach Crested Butte verwendet. Am 1. Juli 1955 fuhr sie zum letzten Mal aus eigener Kraft in Gunnison ein. Sie wurde durch eine 2-8-2 Lok der Reihe K-36 (No. 489) ersetzt. Damit ging bei Rio Grande definitiv die Ära der sehr erfolgreichen 2-8-0 Loks zu Ende, die 1877 mit der Lieferung der ersten Maschine dieser Achsanordnung begann.

Glücklicherweise sind die letzten beiden Loks erhalten geblieben. 278 steht auf einer Brücke bei Cimarron, während die 268 in einem Park in Gunnison ihre letzte Ruhe gefunden hatte. Sie hat mittlerweile wieder ihre schwarze Ursprungslackierung zurückerhalten und ist zusammen mit einem kurzen Schmalspurgüterzug ausgestellt. Neben dem Zug steht auch der ehemalige Wasserturm von Sargent, CO an der ehemaligen Bahnstrecke über den Marshall Pass. Wenn man auf dem Highway US-50 durch Gunnison fährt, kann man den Zug am östlichen Ortsausgang gut erkennen.

Text und Foto by **Rudi Winkler**, Leipzig, Germany

IRT Ausverkauf IRT

Wir haben über 150 Messingmodelle und Hunderte von ungeöffneten Kits (hauptsächlich HO) von verstorbenen Kunden, die wir anlässlich der Convention im Auftrag verkaufen müssen. Kommen Sie unbedingt bei uns im Haus A-OG vorbei, es hat für jeden etwas, und Sie bestimmen selbst den Preis: Bei Barzahlung akzeptieren wir jeden vernünftigen Vorschlag.

Rittech SA 36, ch. du Vignoble, CH 1232 Confignon, Tel. +41 22 757 2037 e-mail: info@rittech.ch

Lageplan Adliswil



Zürich SZU S-4

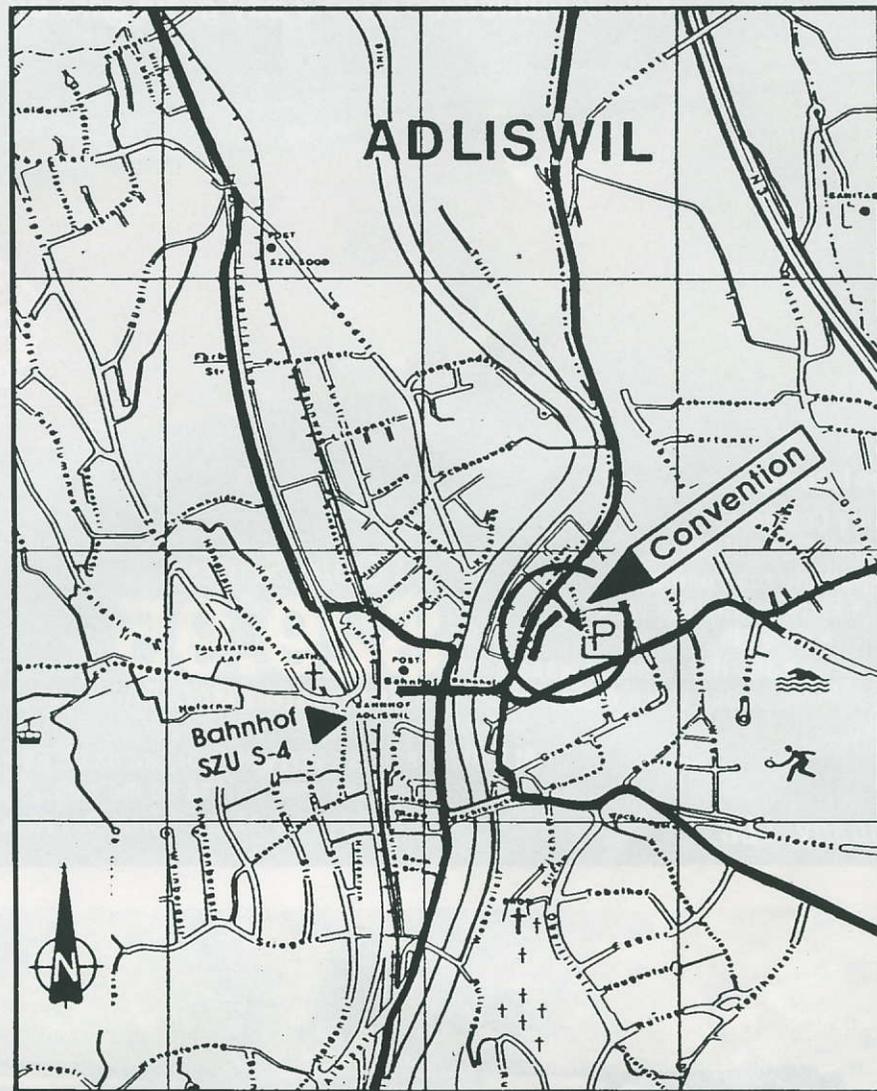
Zürich-Wollishofen A-3
Bus 184 Ibis Hotel

Die diesjährige Convention findet wieder im Zentrum von Adliswil bei Zürich im Schulhaus Kronenwiese statt. Adliswil liegt im Sihltal vor den Toren Zürich's und ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar. **Come by Train** - nur 16 Min. vom Zürich HB mit S-Bahn SZU-Linie S-4 im Halbstundentakt. Ab Bahnhof Adliswil knapp 5 Gehminuten (Bitte Hinweistafeln mit unserem Signet folgen und den Detailplan auf Seite 2 beachten.)

Ab Tramendstation Wollishofen (Tram-Linie 7) mit VBZ-Bus-Linie 184 bis Haltestelle Krone. Fussweg hinter ZKB-Gebäude nur 1 Min.

Anreise mit dem Auto: Autobahn A-3 aus allen Richtungen Ausfahrt (Exit) Zürich-Wollishofen benützen und in Richtung Adliswil fahren (1,4 km). Die Zufahrten zum grossen Parkplatz des Schulhauses sind beschildert.

By Car: From all directions take highway A-3 Exit Zürich-Wollishofen and proceed to Adliswil (1,4 km). Follow the RR-Fans signs with our Logo.



Zug/Luzern/Motel Sihlbrugg

Realisierung des Convention-Guides

Konzeption und Gestaltung inkl. Satz
Text und Fotos (wo nichts erwähnt)
Korrekturlesen
Railroadfans Signet, Pin
12th Convention Signet, Pin
Colorierung des Signets
Titelseite (Cover)
Akquisition der Inserate
Adressmutationen für den Versand
Kostenabdeckung
Druck und Lithos

Werner Meer, Kilchberg
Werner Meer, Kilchberg
Jürg Arnold, Adliswil/T. Hollenstein
Max Peter, Zürich & Los Angeles
Jürg Lütscher, Wallisellen
Franz Stucki, Schliern
Ruedi Schai, Bernhardzell
Werner Meer, Kilchberg
Ruedi Schai, Bernhardzell
Herzlichen Dank allen Inserenten
B. Eggenschwiler, Dietschi AG, Waldenburg

Copyright Permissions für Typenskizzen, Karten, Fotos:

- Hundman Publishing Inc., Robert Hundman, Mukilteo, WA, USA
- Kalmbach Publishing Co., Andy Sperandeo, Waukesha, WI, USA

The End of the Freight Train - The Convention Caboose
Er symbolisiert auch das Ende der 12th Convention - See you in two years!

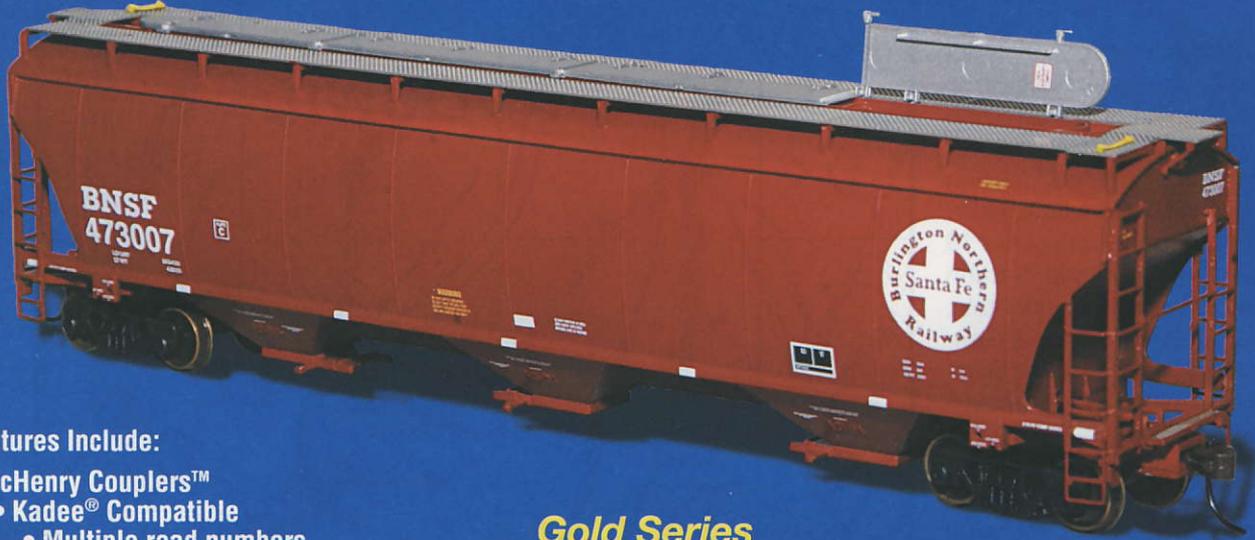


16 Road
Names!

Yes, you do have a choice!

NWR®

Trinity Industries 5161 3 bay grain cars by LBF!



Features Include:

- McHenry Couplers™
- Kadee® Compatible
- Multiple road numbers
- Etched stainless walks
- New "Flex Truks"
- 36" Rust colored wheels
- ...and much more!

Gold Series
\$29.95
Suggested Retail

#2101 Production Unit Shown.
Up to 144 numbers available - Call for details!

At better dealers everywhere or call us at: 541-677-9595 for more information.
You can also visit us on the web at: www.lbfcompany.com
1931 NW Mulholland Dr., Roseburg OR 97470

LBF Company, LLC.





BOMBARDIER
TRANSPORTATION



Ausstellerverzeichnis / Exhibitors

Dioramen, Anlagen, Modelle Ausstellerverzeichnis Schweiz

Armin Abbühl, Bergdietikon
 Ronald Aeberhard, Kloten
 Peter Allneider, Au (Pitsch's Team)
 John Anderegg (Ntrak)
 Hansruedi Bänziger, Zürich (NG Corner)
 Marc Bauer, Meilen
 Rudolf Beer, Gerlafingen
 Domenico Bianchi, Adliswil (ALCA)
 Rolando Bonvicini, Sulz-Rickenb. (Gn3)
 Heinz Bösch (Gn3)
 Andreas Burger (Ntrak)
 Heinz Burri, Hintereggen (AMROS)
 Mario Cairolì, Meltingen
 Robin Cairolì, Meltingen (Junior's)
 Heinz Däppen, Solothurn (Gn3)
 Walter Dauner (Ntrak)
 Paul Dell'Ava, Dübendorf
 Peter Dossenbach (NG Corner)
 Rune Dubath, Niederhasli
 Hansruedi Egli, Kloten (Ntrak)
 Kurt Felix (Pitsch's Team)
 Reto Frick, Volketswil
 Willi Furrer (Ntrak)
 Kurt Fust, Adliswil
 Felix & Sandro Gähler (Ntrak)
 Martin Gasser, Uster
 Norbert Gauch, Kilchberg
 Felix Geering (Ntrak)
 Philipp Gerber (NG Corner)
 Simon Ginsburg, Zürich (Ntrak)
 Peter Gloor, Bachenbülach (ALCA)
 Markus Graf, Eichberg
 Eric Groenewoud-Schenk (Gn3)
 Emil Güttinger, Rapperswil
 Hans Hächler, Watt (ALCA)
 Robin Hefti, Egnach (Junior's)
 Walter Hefti, Egnach
 Emil Heller, Samstagern
 Patrick Heuberger, Jona
 Josef Hintermann, Zürich
 Max Hintermann, Zürich
 Thomas Hollenstein, Bern
 Günther Holzgang, Uznach
 Bert Homer (Gn3)
 Rolf Humbel, Uetikon am See
 Dani Hunziker (NG Corner)
 Jürg Hurni, Widen
 Albert Ilg, Lupfig (ALCA)
 Christian & Silvia Jenzer (Ntrak)

Rene Jocham (Ntrak)
 Philippe Kälin (AMROS)
 Werner Kämpfen (NG Corner)
 Ernst Kathriner, Sarnen
 Hans Kathriner, Landschlacht (Gn3)
 Fred Kiener, Bern
 Dimitri Kink, Teufen (Junior's)
 Naomi Kink, Teufen (Junior's)
 Paul Kolb, Sirmach
 Rainer Kurth (Ntrak)
 Christoph Lätt (Gn3) (Junior's)
 Rolf Läubli, Zürich
 Jürg Lütscher, Wallisellen
 Werner Meer, Kilchberg
 Andy Meier (NG Corner)
 Peter Messmer, Basel
 Cla Neff, Waltenschwil (Gn3)
 Alfred Niederhäuser, Winterthur (ALCA)
 Hansueli Oschwald (AMROS)
 Christian Ott, Zollikofen
 Stefan Raths (Pitsch's Team)
 Felix Reichlin, Adliswil
 Heinz Rietschle, Zürich
 Martin Rindlisbacher, Richigen
 Franco Rossi, Adliswil (ALCA)
 Rudolf Rotgans, Grüşch
 Peter Rychener, Dottikon
 Werner Schäfer, Adligenswil
 Heinz Schindler, Winterthur
 Daniel Schläfli, Crissier (AMROS)
 Heinrich Schlatter, Zürich
 Fred Schmohl (NG Corner)
 Armin Schmutz, Worblaufen
 Hugo Schumann (Gn3)
 Daniel Sieber (Ntrak)
 Laurent Siliprandi (AMROS)
 Dieter Stehli, Zürich
 Walter Steiner (Pitsch's Team)
 Franz Stucki, Schliern
 Marc Theilkäs (NG Corner)
 Ruedi Tschanz, Mühledorf (Gn3)
 Alex von Orelli, Adliswil (ALCA)
 Stefan Wiedmer (Ntrak)
 Jakob Winteler, Affoltern a/A
 Paul Zeltner, Oberentfelden
 Andy Zimmermann (Gn3)
 Rolf Zimmermann (Oberrieden)
 Peter Zollinger (Rüti)
 Ernst Zuberbühler, Winterthur
 Alexander Zucchiatti (AMROS)

(Late registrations are not listed)

International Exhibitors

Franz Achten (AMRL), L
 Michal Basta (Ntrak), CZ
 Patrick Bopp (AMRL), L
 Peter Bomhard, Nürnberg, D
 Sebastian Däunert (Ntrak), D
 Ulf Degener, Meersburg, D
 Dirk Diekow, Berlin, D
 Mike Fritz, Souffelweyersheim, F
 Günther Garn, Elchingen, D
 Felix Gruber (Ntrak), D
 Oliver Haug, Esslingen, D
 Achim Hennige, Heilbronn, D
 Klaus A. Hoenow, Berlin, D
 Doug Howard, Brookings, OR, USA
 Marcel Jeanson, Paris, F (FHHT)
 Andreas Kabisch (Ntrak), D
 Alain Kap, Brouh, L
 Alice Kramp, Brouh, L
 Thomas Kuen, München, D
 Christophe Le Corre, Paris, F (FHHT)
 Uwe Mauermair, München, D (DL&N)
 Rolf Müller, Berlin, D
 Manfred Neuraüter, Ludesch, (Ntrak), A
 Gisela & Jürgen Nixdorf (Ntrak), D
 Davi Odendahl (AMRL), L
 Hans Werner Osburg (Ntrak), D
 Friedrich & Maria Ortner, Burgau, D
 Gerard Rodriguez, Paris, F (FHHT)
 Bernhard Roll (Ntrak), D
 Daniel Roth, Strasburg, F
 Steffen Rühle, Geringswalde, D
 Alexander Rudin, München, D (DL&N)
 Tom Schlechter (AMRL), L
 Bernd Schneider (Ntrak), D
 Ruth & Thorsten Schulz (Ntrak), D
 Hans Sodenkamp (Ntrak), NL
 Lars-Eric Sodenkamp (Ntrak), NL
 Jean Soukiassian, Paris, F (FHHT)
 Peter Speiser, Fellbach, D
 Martin Stierlen, Korntal, D
 Guy Tyteca, Chapelle-a-Wattines, B
 Erich & David Walcher, Ladenburg, D
 Joachim Werner, Langenau, D
 Hubert Wetekamp, Werl, D
 Rudi Winkler, Leipheim, D
 Lucien Wiss, Illkirch-Graffenstaden, F
 Roland Zoderer, Meran, I
 Markus Zöschg, Schlanders, I

Total 100

Total 52

Sponsoren und Realisierung der 12th Convention

CV-Awards, Wettbewerbsformulare, Tickets, Programme, T-Shirts, EDV-Design by Ruedi Schai Jun., Bernhardzell
 CV-Formulare für Modelle, Dioramen, Börse, EDV-Abwicklung inkl. Beschilderung by Heinz Schindler, Winterthur
 CV-Info No. 4 - The Author - ein Monumentalwerk mit 320 Seiten aus der Feder von Jürg Lütscher, Wallisellen
 CV-Info No. 4 - Printing by Wolfgang Fraisl, Wil
 CV-Flyer - Printing: Canon (Schweiz) AG, Dietlikon
 Einlagerung Ticket Offices: Gebert Gartenbau AG, Adliswil
 Badges: Embassy of the United States of America, Bern
 Videoanlage für Videoshows: Ruedi Heeb, Einsiedeln
 Coca-Cola Beverages, Brüttisellen
 CV-Plakat: Merz + Benteli AG (Cementit), Niederwangen
 Abschränkungen: Streuli Bau AG, Kilchberg
 Transport Ticket Offices: Streuli Bau AG, Kilchberg
 Schilder für Raumbelagung: Felix Reichlin, Adliswil
 Soundanlage für Filmshows: Bernie Corrodi, Adliswil
 Vitrienen: ARRCs, Adliswil und MECH, Horgen

Inserenten / Advertisers

- | | |
|---|---|
| <p>08 Adliswil, Stadt Adliswil
 66 Adro AG (Vitrinen) Volketswil
 47 All American Trains, Kaarst, D
 20 American Railroad Media, El Cerrito, CA, USA
 16 American Z Lines/Ztrack, Dublin, OH, USA
 37 Asebom GmbH, Rapperswil
 14 Bedag Informatik, Ittigen
 10 Belvoir Hotel, Rüschtikon
 101 Bombardier Transportation, Mannheim, D
 10 Bösch-Getränke, Adliswil
 17 Brass Locomotive Co., San Marcos, CA, USA
 U 4 Broadway Ltd. Imports, Ivy, VA, USA
 22 Cairoli Modellbau, Meltingen
 103 Canon (Schweiz) AG, Dietlikon
 14 CMC, Country Music Club of Switzerland
 21 Design Preservation Models, Linn Creek, MO, USA
 74 Digi Toys-Systems AG (Digitrax), Wilen
 U 5 EK-Verlag, Freiburg, D
 18 Feather Products, Zürich
 27 Fischer Trains, Biberist
 U 6 Galleria Baumgartner, Mendrisio
 41 Garage Dutli AG, US-Cars, Zürich
 04 Gebert Gartenbau, Adliswil
 25 GeraMond Verlag, München, D
 62 GLEIS-Tech Gröbli, St. Gallen
 33 GNP Publications, Bonners Ferry, ID, USA
 33 Hutmacher's Leder-Kunsthandwerk, Hettiswil
 11 Ibis Hotel & Restaurant, Adliswil
 36 Itelec AG, Henggart
 22 Kadee Quality Products, White City, OR, USA
 16 Kalmbach Publishing Co., Waukesha, WI, USA
 05 Kaufmann Modellbahnen, Hünenberg
 91 Kuoni AG (Amtrak), Zürich
 100 LBF Company, Roseburg, OR, USA
 U 7 LOKi, Fachpresse Goldach AG, Goldach & Zürich
 45 Märklin, Göppingen, D</p> | <p>28 Medienproduktion Rolf Stumpf, Karlsruhe, D
 90 MTI, Maya Travel Inn, Uitikon-Waldegg + 12
 22 MIBA-Miniaturbahnen, Nürnberg, D
 72 MicroScale Models, Gelterkinden
 U 4 Micro-Trains Line, Talent, Oregon, USA
 U 2 Minimotor SA (Faulhaber), Croglio
 26 Mixed Trains, Zürich
 34 Möbel Brem (Vitrinen), Frick
 24 Motorbooks Publishing, Osceola, WI, USA
 104 MTH Electric Trains, Columbia, MD, USA
 38 Old Pullman Modellbahnen AG, Stäfa + Seite 79
 104 O Scale Trains, Lionville, PA, USA
 U 3 Overland Models, Inc., Muncie, Indiana, USA
 68 Paired Rail RR Publications, Kansas City, MO, USA
 22 Pewi Modellbau, Bern
 40 Pitschs Trucker Shop, Au, ZH
 76 Rail History, Stein
 88 Rail-Tech, Grenchen
 03 Railworks, Woodbury, NY, USA
 22 Rat Ferdinand (We will handle it), Stäfa
 20 Rio Grande Video, Etzel-Box, Samstagern
 98 Rittech SA, Confignon
 10 Sam's Pizza Land, Zürich
 69 Sparkasse Thalwil, Agentur Kilchberg
 04 Streuli Bau AG, Kilchberg
 U 6 Suisse Toy (Bea Bern Expo), Bern
 34 Sunset Models, 3rd Rail, Campbell, CA, USA
 U 8 Tip-Top Autowerk AG (GM-cars), Zürich
 20 Trainmaster by Werner Meer, Kilchberg + Seite 49/65
 22 Umelec Engineering, Untersiggenthal + Seite 88
 34 Wm.K. Walthers Inc., Milwaukee, WI, USA
 49 WelloW GmbH Corp, Basel
 84 WESA Modelleisenbahnen, Winterthur
 86 Western Store, K. Stamm, Zürich
 17 Whistle Stop, Pasadena, CA, USA
 40 Zimmermann Modelleisenbahnen, Oberrieden</p> |
|---|---|

Händlerverzeichnis - Infostand mit Verkauf

- | | |
|--|---|
| <p>A-EG 21 Adro Vitrinen
 A-OG 25 Bookstore/Videoshop
 PARK 82 DigiToys (Digitrax)
 A-EG 16 Feather Products
 A-UG 1 Fischer Trains
 C-3OG 78 GLEIS-Tech Gröbli
 A-EG 13 Hutmacher's Lederhandwerk
 A-UG 7 Itelec (Digital)
 A-OG 41 Kaufmann Modellbahnen
 A-EG 18 License Plates, N. Gauch
 A-EG 12 Maya Travel Inn
 C-EG 58 Medienproduktion Stumpf
 C-2OG 76 Mixed Trains
 A-OG 27 Möbel Brem
 A-EG 15 Old Pullman
 A-UG 5 Pitschs Trucker Shop
 A-OG 49 Rail History
 A-EG 19 Rail-Tech
 A-OG 44 Rio Grande Video/Etzel-Box
 A-OG 28 Rittech SA
 A-OG 26 Trainmaster by Werner Meer</p> | <p>A-EG 14 WelloW
 A-UG 3 WESA
 A-UG 2 Western Store
 A-UG 6 Zimmermann Modelleisenbahnen</p> |
|--|---|

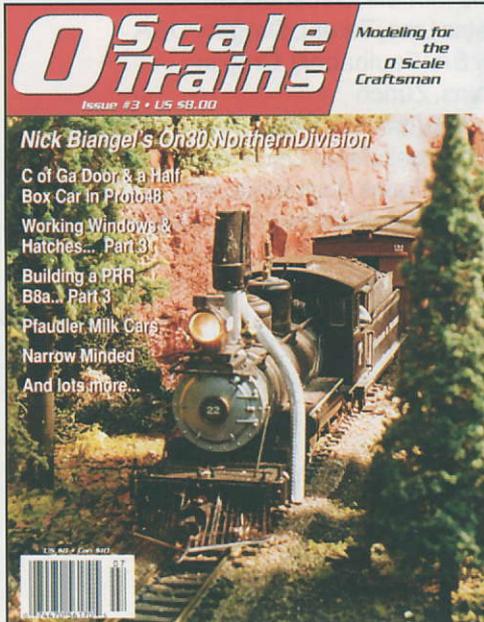
UNSERE BÜROGERÄTE
 ARBEITEN LEIDER SO SCHNELL,
 DASS ES NICHT MAL MEHR
 FÜR EINEN KAFFEE REICHT.

Canon

Canon (Schweiz) AG, Industriestrasse 12, 8305 Dietlikon,
 Tel. 01 835 61 61, Fax 01 835 64 68, www.canon.ch

Imaging across networks

O Scale Trains



Announcing the newest model railroad magazine aimed at the 1/4-inch scale market.

O Scale Trains is a 56 page, full-size magazine with 16 pages in full color published 6 times a year in the U.S. The focus is on modeling and modeling building craftsman skills. Every issue features an O scale layout with trackplan, plus construction, "how-to," and regular features written by many well-known names in the O scale hobby.

The first issue shipped in March of 2002 and was an instant sell-out. The second issue in May 2002 is also sold out. So don't wait to sign up for a subscription before issue #3 sells out, too.

An Overseas subscription delivered by Air Mail is US\$75.

Sign Up Today! Write to: **O Scale Trains**, PO Box 238, Lionville, PA 19353 USA
or visit our website and sign up online • www.oscalemag.com
O Scale Trains magazine is also available from *Trainmaster by Werner Meer!*

REALISM COMES TO LARGE SCALE



Each of our 1/32nd steam locomotives features our renowned Proto-Sound 2.0 digital sound system - the only on board digital sound system that can operate with DC or AC output transformers. When combined with our Digital Command System (DCS), the operator gains command control over hundreds of prototypically accurate effects through a simple hand-held remote control. Thanks to Proto-Sound 2.0 and DCS, operating model railroads has never been easier or more fun! You'll only find these exciting features in a RailKing One-Gauge Locomotive. See your International Authorized MTH retailer today.

For the Nearest International Authorized M.T.H. Retailer visit us at
www.railking1gauge.com

DCS READY
BY MTH ELECTRIC TRAINS
DIGITAL COMMAND SYSTEM

1/32nd
Indoor/Outdoor
FUN

New York Central
4-6-4 J-3a Hudson Steam Locomotive
Item No. 70-3001-1 MSRP \$799.95



DCS
Proto-Sound 2
DIGITAL COMMAND SYSTEM

BY M.T.H. ELECTRIC TRAINS
RAILKING
ONE-GAUGE TRAINS

©2002 M.T.H. Electric Trains®, 7020 Columbia Gateway Drive, Columbia MD 21046-1532. All rights reserved.

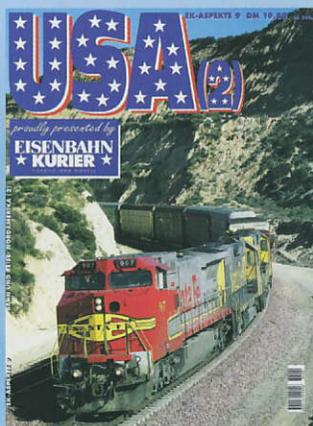
DIE EISENBAHN IN NORDAMERIKA



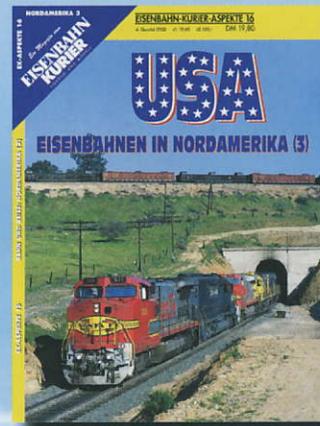
Reisen Sie mit namhaften Autoren und Fotografen in legendären Zügen von der Ost- an die Westküste. Durchmessen Sie die ungeheueren Weiten des amerikanischen Kontinents: Kilometerlange Güterzüge, die Zeit der großen Dampfloks, eine Tour durch die Rocky Mountains und vieles mehr erwartet Sie in unserer USA-Reihe!



EK-Aspekte 3:
USA – Eisenbahn in Nordamerika – 1
€ 10,50 · Bestellnr. 1261

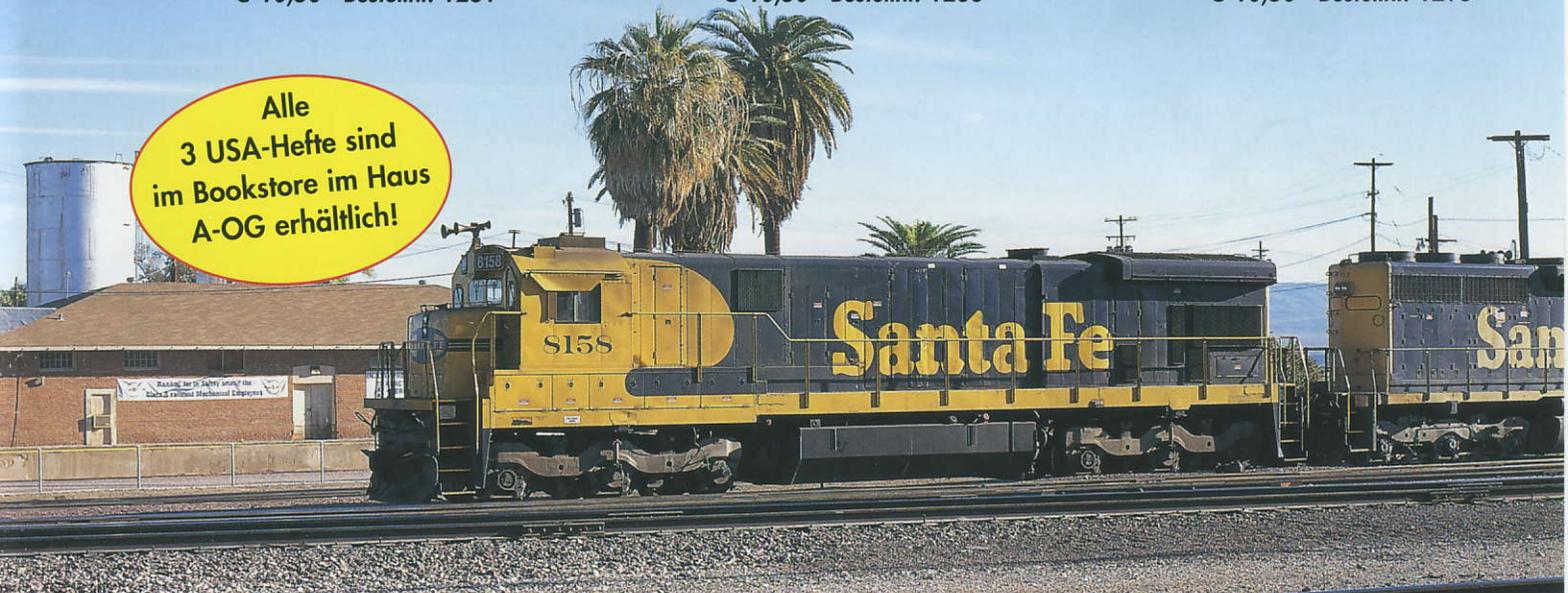


EK-Aspekte 9:
USA – Eisenbahn in Nordamerika – 2
€ 10,50 · Bestellnr. 1268



EK-Aspekte 16:
USA – Eisenbahn in Nordamerika – 3
€ 10,50 · Bestellnr. 1295

Alle
3 USA-Hefte sind
im Bookstore im Haus
A-OG erhältlich!



Über **700** lieferbare Artikel für Ihr Hobby! Fordern Sie einen **Gratis-Katalog** an:

Hiermit bestelle ich:

- USA - Eisenbahn in Nordamerika – 1
Bestellnr. 1261 · € 10,50
- USA - Eisenbahn in Nordamerika – 2
Bestellnr. 1268 · € 10,50
- USA - Eisenbahn in Nordamerika – 3
Bestellnr. 1295 · € 10,50

Bitte senden Sie mir:

- ein Probeheft **EISENBAHN KURIER** zu!
(€ 2,- in Briefmarken für den Versand habe ich beigelegt.)
- Ihren kostenlosen Gesamtprospekt

Bitte liefern Sie:

- mit Rechnung zzgl. Versandkosten
- portofrei, einen Verrechnungs-Scheck über € _____
habe ich beigelegt. (Ausland zzgl. € 5,- Versandkosten)
- portofrei und buchen Sie bis auf Widerruf alle
fälligen Rechnungsbeträge von meinem Konto ab
(nur für Kunden in Deutschland möglich)

Bankleitzahl _____ Kontonummer _____

Geldinstitut _____

Absender:

einfach ausschneiden und einschicken...

Vorname/Nachname _____

Straße/Hausnummer _____

PLZ/Ort _____ Telefon _____

Datum / Unterschrift _____

EK-Verlag GmbH · Postfach 500 111 · 79027 Freiburg

Tel. 07 61 / 70 310 - 0 · Fax 07 61 / 70 310 - 50 · service@eisenbahn-kurier.de · www.eisenbahn-kurier.de



Der ideale Treffpunkt
für Modellbahn-Freunde

GB[®]

Galleria
Baumgartner

Via S.Francini 24

CH-6850 Mendrisio / TI

Tel. +41 (91) 6 400 400

www.galleriabaumgartner.ch



Oeffnungszeiten

MO ganzer Tag geschlossen

DI 13.30 - 17.30

MI 09.30 - 17.30

DO+FR 13.30 - 17.30

SA, SO, Feiertage 9.30 - 17.30

BERN, 25. - 29.9.2002 10 - 18 UHR

BEA bern
expo

SUISSE
TOY

MESSE FÜR SPIEL UND HOBBY
LE SALON DU JEU ET DU HOBBY
LA FIERA DEI GIOCHI E DELL'HOBBY



WWW.SUISSETOY.CH

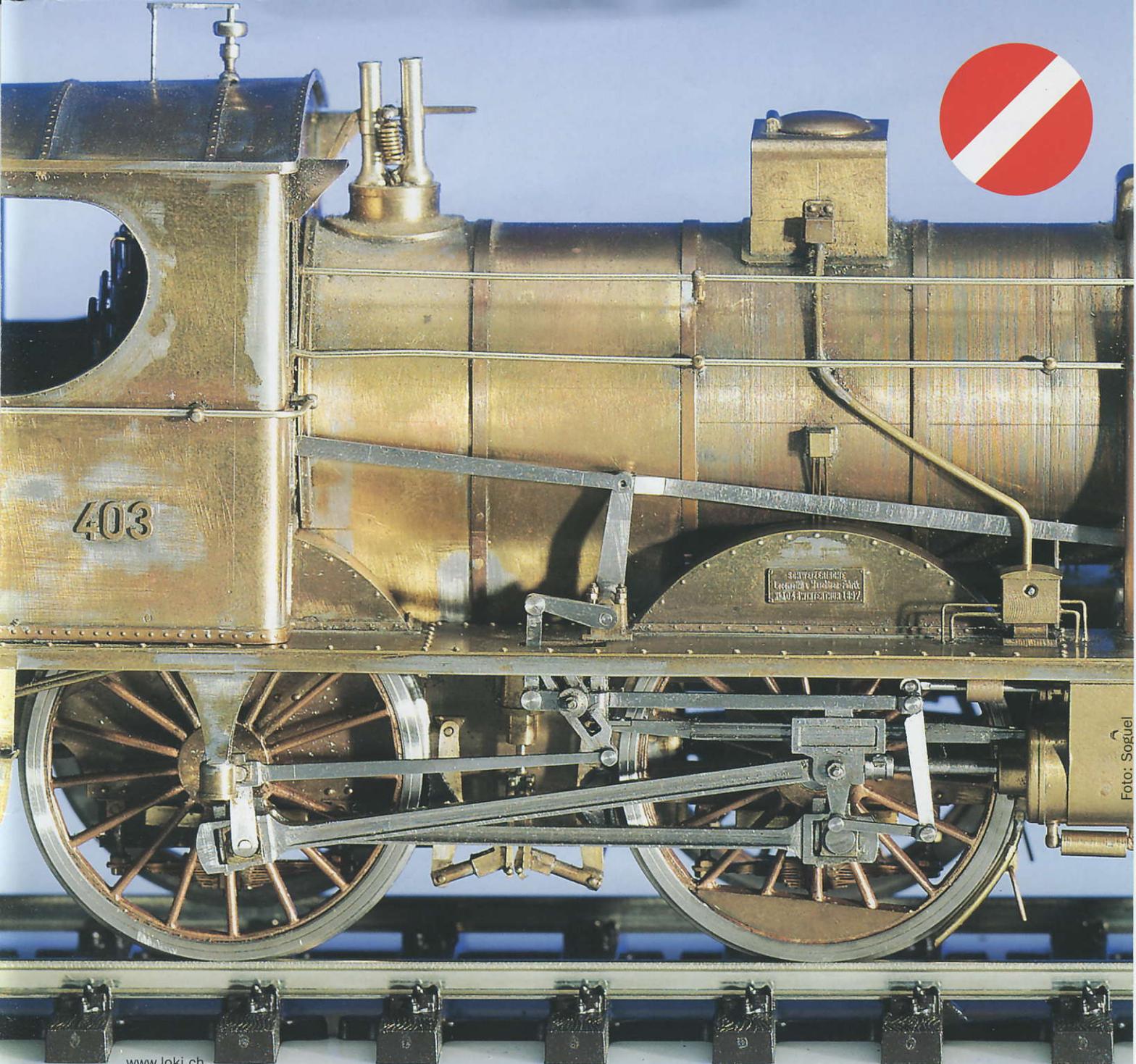
Mit der Bahn zur
SuisseToy, Kombi- und
Familienermässigung.
SBB CFF FFS

MAKY

McDonald's

SF DRS

Patronet



www.loki.ch



Teilen Sie mit uns Monat für Monat die grosse Faszination der Modellbahn.

LOKI berichtet kompetent über Modellbahnen nach Schweizer Vorbild und über die Schweizer Modellbahnszene. Blicken Sie hinter verschlossene Türen. Unsere Reportagen dokumentieren Anlagen und

Abonnieren Sie LOKI jetzt!

Sparen Sie 15% vom Einzelverkaufspreis.

- Ja**, ich abonniere LOKI zum Preis von CHF 111.- (11 Ausgaben). FE 001 E12 001 002
- Oui**, je m'abonne à LOKI avec traduction française pour CHF 127.50 (11 éditions). FE 200 E12 001 002

Auslandspreise siehe Impressum

Dioramen, die in der Regel nicht öffentlich zugänglich sind. Beobachten Sie, was andere machen, und lernen Sie von anderen Modellbahnern. Jedes LOKI-Heft ist ein Nachschlagewerk von bleibendem Wert.

Name _____

Vorname _____

Strasse _____

PLZ / Ort _____

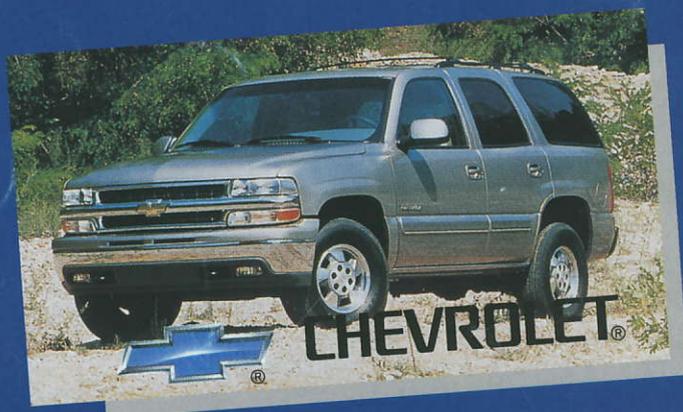
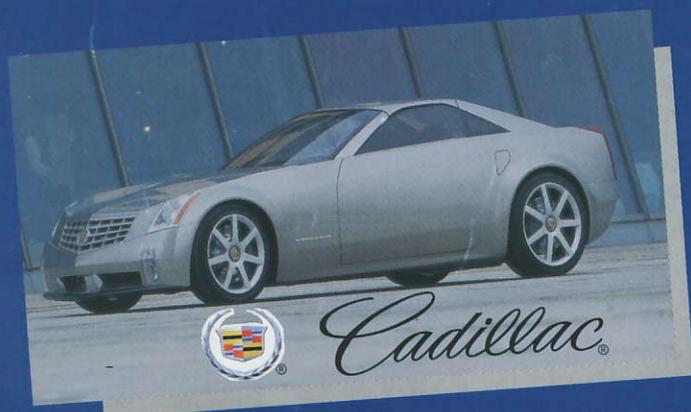
Datum / Unterschrift _____

Einsenden an:

LOKI-Leserservice, Jean Frey AG, Förlibuckstrasse 10, 8021 Zürich
Tel. 01 448 89 11, Fax 01 448 89 69, E-Mail: aboservice@loki.ch



FIRST PLACE FOR:



Tip-Top Autowerk AG.

Badenerstrasse 438, 8040 Zürich, Tel. 01 404 25 25

Ein Unternehmen der Erb-Gruppe 