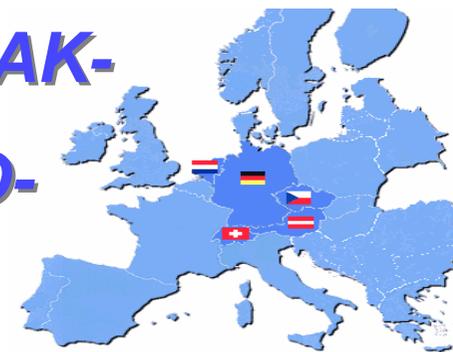


NTRAK- INFO-



EUROPA

In dieser Ausgabe: **Hallo, liebe Freunde der NTRAK-Norm**
Cattle Guard
Neue Gleise für N und Nn3
Summer-Jamboree
Wagen für Pennsie-Fans
3 x Stammtisch
AMTRAK - Personenzuglokomotiven II
NTRAK-Swiss-Division in Lausanne
Erfahrungen mit Peco-Gleisen
Auf dem Holzweg

*Simon
der
Schmutz
fink*



Besitzer:
Name:

Markus Schiavo
Green Lake

Thema:

Kleine verschlafene Tankstelle am See (Green Lake)

Hallo, liebe NTRAKer

Nachdem zum kleinen Rätsel von INFO 3/02 auch der einzige Rätsellöser Gert mit seiner Antwort „Hobo-Abstreifer“ etwas daneben lag, eine ausführliche Beschreibung auf Seite 3. Etwas besser lief es bei Rätsel zwei in der letzten INFO. Die richtige Antwort lautet: „**Amtrak Pendular 200 Talgo Zug**“. Ganz genau hatte es keiner, besonders die Zahl wusste niemand, aber sehr nahe kamen der Sache Alexander, Jakob und Markus, die hiermit wie versprochen lobend erwähnt werden.

Ich hoffe, an Inhalten ist in dieser INFO für (fast) jeden etwas dabei, die nächste erscheint nach der Jamboree, unter anderem mit einem interessanten Beitrag von Felix über Weichenschaltungen. Es ist toll, dass die Mithilfe am Zustandekommen der INFO immer besser wird, Danke dafür - und bitte nur nicht nachlassen...

...wünscht sich UND euch euer *HaWeC*



Impressum: V.i.S.d.P. und Herausgeber:
Hans Werner Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München,
Tel 089 / 42 31 24, Fax 089 / 42 72 44 08, eMail: NBAHNER1@t-online.de
Mitarbeiter: Jeder an der Mithilfe interessierte NTRAKer
Einzelverkaufspreis: 2.50 € zzgl. Porto
Bankverbindung: Raiffeisenbank Feldkirchen bei München eG
Empfänger: IGN/Osburg BLZ: 701 693 64 Konto-Nr.: 448 990

Von NTRAK-INFO-EUROPA empfohlen

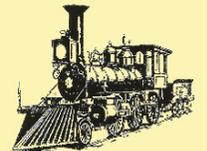
Spiel & Technik

Alexander Schoch

Pilgersheimerstrasse 10, 81543 München
Tel.: 089 / 66 16 02 Fax: 089 / 66 48 20
Konditionen für NTRAKer bitte persönlich erfragen

SAMMLER-SERVICE=AMERIKANISCHE MODELLEISENBAHNEN

P. Joseph, Bergstr. 7 85298 Scheyern ☎ 08441/2244 Fax 08441/76422
email: sammler-service@us-trains.com. Internet: www.us-trains.com



Alle amerikanischen Modelle in jeder Spur von Z bis G (IIm).
Gebäude, Landschaftszubehör, US-Elektrik & US-Elektronik

Schnell-Bestellung bei WALTHERS! US-Digital & Geräusch-Elektronik

Allein-Importeur des berühmten Super-Trafo MRC TechII 2500 GS/TÜV 230V
für besonders feinfühliges Fahren (auch "bockiger" Lokomotiven)

Bei dem HEMAL gehts jetzt um die Kurve



Pickup Auto Best.-Nr. 1001



Wir haben unsere Pickup Automodelle überarbeitet. Eine neue Bodengruppe inclusive Reifen ermöglicht jetzt auch die Darstellung eingeschlagener Vorderräder.

Weitere Neuigkeiten: angesetzte Spiegel und bei Bedarf die Rollfähigkeit der Modelle. Fordern Sie den neuen HEMAL Autoprospekt an.

HEMAL
Kunststofftechnik
Sudetenstrasse 11
85521 Ottobrunn
Tel/Fax 089 /6092304
Mail: christi-an.helmig@t-online.de



Sanka / HEMAL 2000 Serie

HEMAL KUNSTSTOFFTECHNIK

Die Stämme und Holzrollen sind aus Birkenreisig geschnitten. Ein scharfes Messer mit stabiler Klinge, z.B. ein Teppichmesser, ist am besten geeignet oder eine gute Gartenschere mit ziehendem Schnitt. Dann werden die Schnitte sauber und die dünnen Reiser werden nicht gequetscht. Das sieht aus wie gesägt. Die dickeren Stämme sind gesägt! Verklebt wird die Ladung untereinander mit eingefärbtem Weißleim. Zum färben des Leims verwende ich Plaka- oder Abtönfarben. Das nimmt gleichzeitig ein wenig den Glanz. Wo es noch durchglänzt, wird mit passendem Graugrün-braun matt draufgepinselt.



Wie die Ladung auf dem Wagen befestigt wird, hängt vom Material desselben, der Lackierung usw. ab. Bei den Logg Cars z.B. wurde ein Stamm mit einer Drahtschlinge am Wagen befestigt und alle anderen Stämme an diesen angeklebt. So kann die Ladung wieder entfernt werden, ohne Spuren zu hinterlassen oder die Wagen zu beschädigen. Und sie hält auf dem Wagen! Das ist besonders in den Fällen wichtig, wo sich keine größeren Klebeflächen ergeben. Sichern der Ladung nicht vergessen!!!! Safety first!

Die Wood Chips bestehen aus einem passenden Formklotz (Hartschaum etc.), der oberflächlich mit echtem selbst hergestelltem Sägemehl bestreut ist (jedes Körnchen einzeln geschnitzt ;-)))

Die Schichtholz-Bauteile sind aus Resten von vielfach verleimtem Modellbausperrholz ausgesägt. Das ganze ist auf dem Flat Car und untereinander nur mit Mattlack „geklebt“. Aber zur Sicherheit mit Nähseide richtig verspannt und gesichert. Die Stangen-Ladung auf den uralt Riva-rossi Flat Cars besteht aus trockenen Grashalmen in Naturfarbe zusammengehalten von Mattlack- „kleber“. Puristen werden feststellen, dass es sich dabei



eigentlich nicht um Stangen, sondern um Röhrchen handelt.....man kann zu diesem Preis eben nicht alles haben, aber es steht natürlich jedem frei, die Enden zu spachteln ;-)).



Die Schnittholzpakete bestehen aus Abschnitten von Vierkanteleisten, eingewickelt in Papier der Firma CROWN LUMBER (aus dem PC- Drucker). Plattenstapel werden aus Papier- oder Pappstreifen entsprechender Stärke zusammen geklebt – gefärbtes Papier erfordert keine Nachbehandlung! Papierrollen sind Papierrollen (ach was)! Aber beides nachzubauen ist eigentlich nicht nötig, da bei einer ordentlichen Bahn moderne Plug Door Box Cars verschlossen gefahren werden: „Close and lock Door bevor moving Car“

Gert Weinmann

Cattle Guard

Besagtes Teil von der NTRAK-Info 3/2002 Titelseite befindet sich auf meiner „Nevada Pass“ Anlage und verhindert, dass neugierige Preiser-Rindvieher vom Weidegrund der „Dopple Skull Ranch“ über die geschotterten Bahnbrücken auf das Bahnhofsareal der „Waukesha Station“ gelangen können.

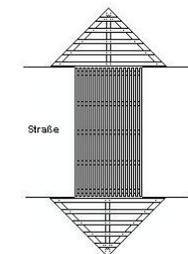
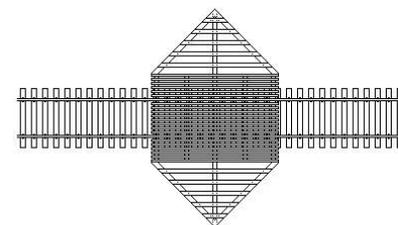
Ein „Cattle Guard“ ist im Original ein ständig offenes, aber für Rinder trotzdem unpassierbares Tor und an den Weide-Grenzen einer großen Ranch zu finden, die einen Schienenstrang oder eine Straße kreuzen.

Ich hatte selbst nicht das Glück so ein Cattle Guard an Schienen zu finden, kenne es aber aus diverser Fachliteratur. Als USA-Tourist bin ich auf meiner Reise mit dem Wohnmobil über einige Straßen-Cattle Guards im wahrsten Sinne gerumpelt.

Es besteht im Grundprinzip aus quer- (bei Straßen) bzw. längs- (bei Schienen) montierten Rohren mit etwas Zwischenabstand. Dies ergibt für Rinderhufe einen unsicheren Trittgrund und kein Rind getraut sich darauf zu steigen. Der schräge Teil ist die entsprechende Anpassung an den normalen Weidezaun und verhindert, dass der Zaun einfach von den Rindern weg gedrückt werden könnte.

Ein Eigenbau mittels Plastikprofile (1x1mm) und 0,2-0,5mm Drahtreste (als Rohre) ist sehr leicht möglich. Die Entsprechenden Details bitte ich an Hand der Zeichnung zu entnehmen. Auf eine genaue und detaillierte Bemaßung habe ich ganz bewusst verzichtet, da das Cattle Guard je nach den Gegebenheiten des entsprechenden Einsatzortes gebaut werden muss. Die Höhe entspricht dem jeweiligen Weidezaun und sollte in der Höhe zu den Preiser-Rindern passen. Zu hoch ist unnatürlich und zu nieder ist unlogisch.

Im Handel sind gelegentlich auch N-Modelle von Cattle Guards zu finden. für Gleise: Sequoia Scale Models 2027 N-Scale „Cattle Guard (2 Stk.)

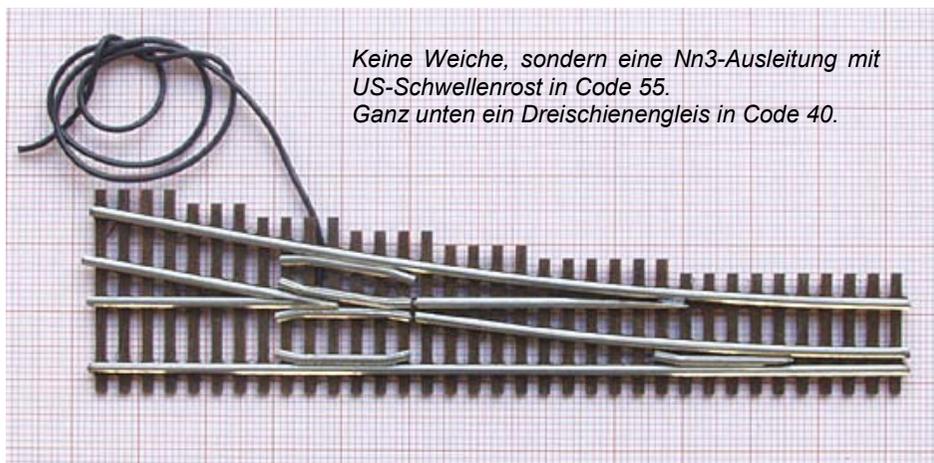


für Feldweg oder schmale Straße:
Yesteryear Creations
BF 03 N-Scale Etched Brass Barbed Wire Fence

Manfred Neurauter

News from Nürnberg 2003

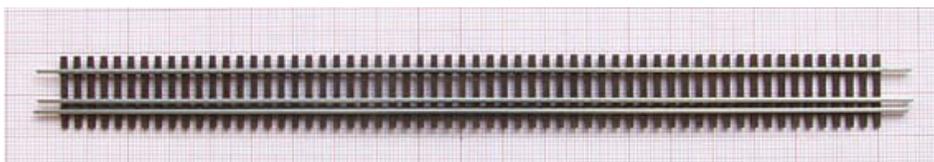
Die in Nürnberg gezeigten US-Neuheiten halten sich in Grenzen und jeder Interessierte hat sie wohl schon in Neuheitenblättern oder im Internet gesehen. Deshalb beschränke ich mich an dieser Stelle einzig und allein auf ein neu erscheinendes Gleissystem, das meiner Meinung nach ein echtes „Highlight“ für NTRAKER wird.



*Keine Weiche, sondern eine Nn3-Ausleitung mit
US-Schwellenrost in Code 55.
Ganz unten ein Dreischienengleis in Code 40.*

Die Firma Aspen Model Inc. (eine „Zweigstelle“ von Bachmann/Westmodel) bringt das neue JHM-Fine-scale-Gleis heraus, und zwar zu wirklich finanzierbaren Preisen.

Die Gleise kommen in DB-, RhB- und US- Version, und zwar in N, Nm bzw. Nn3 und als Dreischienengleis, Z und das Gleis der RhB sogar in Zm (!!!). Die N und Nm - Nn3 - Dreischienen- Gleise gibt es sowohl in Code 55 als auch in Code 40. Die US-Nn3-Gleise gibt es zusätzlich als „rustikal“, dabei haben die einzelnen Schwellen unterschiedliche Breiten und Längen.



Auf dem Holzweg

Liebe Hinterwäldler, vielleicht könnt ihr euch noch daran erinnern, dass wir an gleicher Stelle in einer früheren Ausgabe einen „Märchenwald“ gepflanzt haben. Nun, wie es so ist im Leben, die Zeit schreitet fort und die Bäume wachsen, aber nicht in den Himmel! Vorher werden sie nämlich vom Sturm, vom Borkenkäfer oder von der Kettensäge gefällt. Wie dem auch sei, in den meisten Fällen müssen sie aus dem Wald transportiert und weiterverarbeitet werden.

Da die Zeiten der Waldbahnen heute -leider- vorbei sind, werden für den Abtransport vom Einschlag bzw. Sammelplatz LKWs verwendet. Diese bringen das Holz (Loggs and Pulp Wood....jajaja ich kann auch ein wenig englisch!) zum nächsten Umladeplatz auf Bahn / Schiff oder gleich zum Verarbeiter. Auf der Schiene werden Logg Cars, diverse Flat Cars und - für Pulp Wood seltener- Gondolas genutzt.



Nachdem aus den Stämmen jetzt im Sägewerk Schnittholz geworden ist, wird dieses bei uns natürlich nur mit der Bahn gefahren, verpackt in Papier oder offen auf verschiedenen Flat Cars. Aus Schnittholz wiederum werden vielerlei Dinge gemacht, z.B. große Konstruktionselemente in Schichtholz-Bauweise.

Das Pulpwood (Rollenholz, Faserholz) wird zerkleinert. Die entstandenen Holzspäne werden in speziellen Woodchip Cars transportiert und zu Papier und Spanplatten „veredelt“. Papier und Spanplatten wiederum reisen in Box Cars, die breite oder doppelte Türen haben müssen (oder „All Door Box Cars“), damit sie mit großen Staplern befahrbar sind. Für Papierrollen gibt es sogar extra Box Cars, die bereits mit entsprechenden Halterungen versehen sind. Um das Sammelurium an verschiedenen Wagentypen noch zu vergrößern, könnte man auch Chemical Tank Cars anhängen, die zum Transport flüssiger Holzprodukte im weitesten Sinne (z.B. Terpentinöl) dienen.



Wenn ihr auf der nächsten Ausstellung einmal einen Zug seht, an dem solche Wägelchen hängen und ihr denkt dann, das sei ein ganz gewöhnlicher Mixed Freight, dann seid ihr auf dem HOLZWEG!

Auf der nächsten Seite noch ein paar Worte zu den Ladungen der offenen Wagen. Dafür habe ich bei der Fa. Kostnix & Billig kräftig eingekauft.

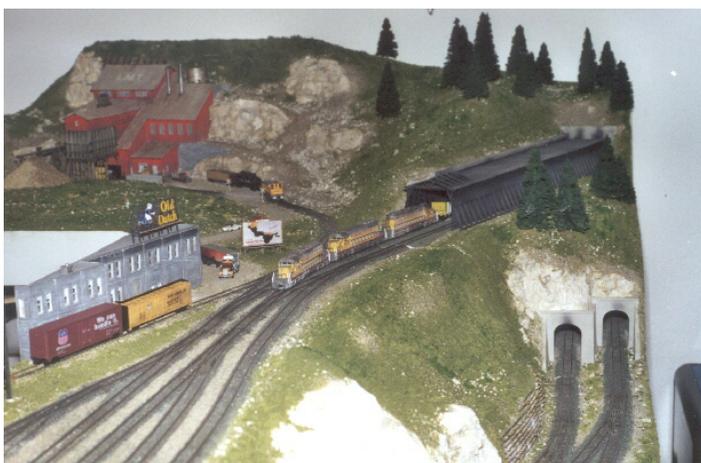
Aus diesen Erfahrungen sollte die Einspeisung der Antriebe unbedingt mit einer Kondensatorschaltung erfolgen. Inwieweit dann die Endabschaltung mittels der Zusatzkontakte funktioniert oder auch nicht, habe ich noch nicht in der Praxis erprobt.

Unter 53 gelieferten und original verpackten Antrieben waren 18 Stk. welche sich merklich schwerer bewegen ließen und 3 Antriebe die fast blockierten. Selbst mit einem Tropfen Öl war keine spürbare Verbesserung zu erkennen. Nach Zerlegung dieser Antriebe fand ich Grate an den Antriebs-Spulenrohren, die durch das Stanzen bei der Herstellung entstehen und die die den Stellanker behinderten. Das Entgraten brachte markante Erfolge.

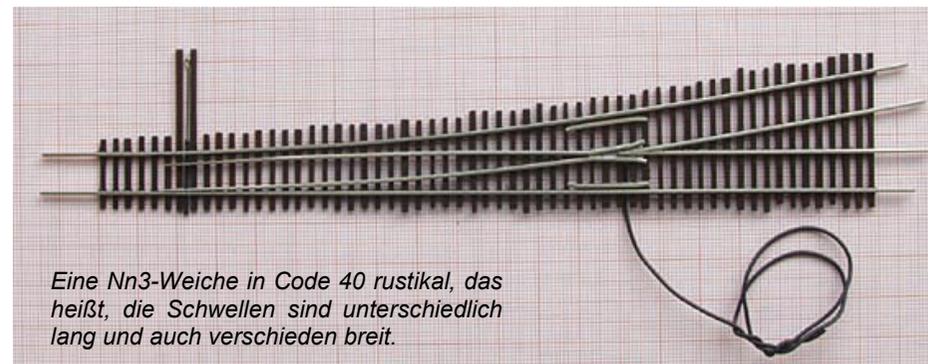
Leider hatte ich bei Baubeginn meiner Ausstellungsanlage vor 5 Jahren kein Glück mit der Beschaffung von PECO-Gleismaterial in Österreich. Beim ersten Händler (als österreichische PECO Generalvertretung tituliert) nur Teilelieferung, dann Konkurs und Wechsel der Generalvertretung zu einem neuen Händler. Dieser war anscheinend nicht fähig, eine Lieferung von 25 Antrieben samt Zusatzkontakten innerhalb eines Zeitraum von 10 Monaten durchführen zu können. Bei meinen telefonischen Anfragen immer die gleiche Ausrede; "Lieferschwierigkeiten bei PECO". Auf meine schriftlichen Anfrage direkt bei PECO erhielt ich rasch Antwort und hätte zu meinem Erstaunen die gewünschten Artikel direkt ab Werk innerhalb von 10 Tagen erhalten können. Bei Händlern in England waren die Artikel lagernd und teilweise sogar um 25% billiger als der Werkspreis.

Derzeit ist die Beschaffung aber kein Problem mehr, in Österreich und Deutschland gibt es etliche Händler die prompt alle Lagerware liefern und den Rest wirklich in kurzem Zeitraum beschaffen können.

Manfred Neurauter



Hier ein Ausschnitt aus Manfreds Heimanlage, die in dieser Form leider nicht mehr existiert.



Eine Nn3-Weiche in Code 40 rustikal, das heißt, die Schwellen sind unterschiedlich lang und auch verschieden breit.

Angeboten werden gerade und gebogene Gleise (alle 200 mm lang) sowie unterschiedliche Weichen, Kreuzungen etc. Beim Dreischiengleis gibt es Ausleitungen und Gleiswechsel; beim Bestellen von gebogenen Gleisen muss deshalb darauf geachtet werden, ob die dritte Schiene innen oder außen angebracht sein muss.

Auch Schmalspurfreunden, die ihre Gleisanlage mit dem Märklin-System aufgebaut haben, wird geholfen. Es gibt eine Weiche, die genau den Einbaumaßen der Märklin-Weiche entspricht - allerdings wesentlich besser aussieht...

Während für das Verlegen der Code-55-Schienen normale Schienenverbinder genügen, wird für die Code-40-Gleise von Firmenseite das Verlöten der Schienenstöße empfohlen.

HaWeO



Summer-Jamboree bei Christof

Die mittlerweile Tradition gewordene Summer-Jamboree findet dieses Jahr an Pfingsten (7/8/9 Juni) in Merzig im Saarland statt. Geographisch liegt Merzig etwa 20 Km von der luxemburgischen und 7 Km von der französischen Grenze, zwischen Saarbrücken und Trier. (siehe <http://www.kess-web.de/HTM/kess-standort.html>).

Da es also ziemlich zentral zwischen Nord und Süd liegt, spricht eigentlich nichts gegen eine rege Teilnahme!

Als Platz stehen über 100 m² zur Verfügung, was den Betrieb einer gigantischen Modulanlage erlaubt und das Fahren langer Züge ermöglicht. Es besteht die Möglichkeit neben der Halle im Grünen zu grillen und zu campen. Am Samstag Abend ist eine Diavorführung über Eisenbahnen in den Canadian Rockies geplant.

Genauere Infos bei Christof Keß unter kess-mzgj@t-online.de

Hopper und Caboose für „Pennsies“

Die Firma **Bowser** dürfte all denen bekannt sein, die zur großen Gemeinde der Pennsy-Fans gehören. Bisher trat diese Firma nur im HO-Bereich hervor, doch seit letztem Jahr kommen nun auch N-Modelle auf den Markt, und zwar authentische Wagen der PRR, der „Standard Railroad of the World“, wie sie sich stolz nannte, und nicht nur umbeschriftete Pseudo-Modelle, von denen es auf dem amerikanischen Markt nur so wimmelt.

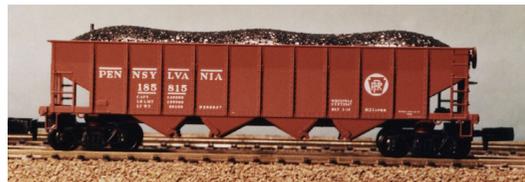
Die ersten Modelle stellen Güterwagen dar, und zwar den Open Steel Hopper H21A und den Caboose N5 der PRR bzw C501 der New Haven.

Das Vorbild des Hoppers

Der Four-Bay Hopper der H21 Klasse war der bei weitem am häufigsten gebaute Schüttgutwagen der PRR, wenn nicht aller US Eisenbahngesellschaften. Er wurde ab 1909 geliefert und erreichte 1951 die stolze Zahl von 39 699 Wagen, von denen der H 21A auf 31 882 Stück kam. Er wurde erst in den siebziger Jahren allmählich ausgemustert, 1976 waren noch 143 Wagen im Bestand. Auch andere Bahngesellschaften wie die Erie RR und Donora Southern RR hatten welche im Bestand, wenn auch mit anderen Drehgestellen. N&W und Virginian haben zu bestimmten Zeiten H21 Hopper geleast.

Das Modell

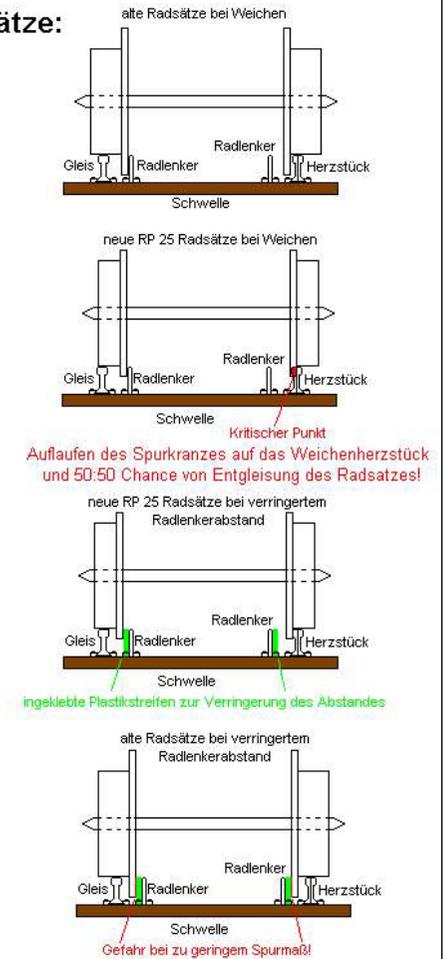
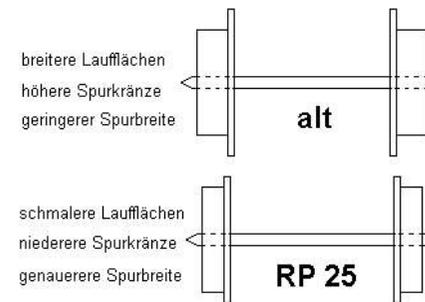
Die Wagen werden in unterschiedlichen Beschriftungen geliefert, wodurch man eine gewisse Abwechslung in seinen Wagenpark bringen kann. Die Ausführung ist exzellent. Die Hopper sind vorbildgerecht mit Bettendorf-Drehgestellen nachgebildet, die Anzahl der seitlichen Verstreibungen (11 stakes) ist richtig dargestellt, selbst die sich zur Mitte hin verstärkende Form der Profile ist exakt nachgebildet, kurzum, die Modelle erreichen eindeutig Micro-Trains-Qualität bis auf die Tatsache, dass sich die Klappen der Schütten nicht bewegen lassen. Auch die Beschriftung ist lupenrein und größenrichtig dargestellt. Die Wagen werden einzeln oder in Zwölferpacks mit unterschiedlichen Wagennummern angeboten.



Oben: Der Hopper Nr. 185815, class H 21A
Unten: Man beachte auch die korrekte Form der seitlichen Profile.



Gegenüberstellung N-Spur Radsätze: alt gegen neue RP 25



Zeichnung unmaßstäblich!

Zur besseren Erklärung des Problemes sind die Zeichnungen überzeichnet!

Eine Erhöhung der Weichenspannung auf 24 V gewährleistete eine sichere Umschaltung, aber die Schaltfunken an den Kontakten waren so stark, dass ich sehr rasch wieder auf 14 -16 V ging und auf die Endabschaltung mittels der Zusatzkontakte PL 15 verzichtete.

Mittels Zieltastensteuerung + Diodenmatrix werden bis zu 6 Weichenantriebe gleichzeitig geschaltet, durch zu hohe Schalt-Ströme kam es zur Verschweißung einzelner Tastenkontakte, wodurch eine Dauerverbindung entstand und in weiterer Folge Weichenantriebe abbrannten.

Code 80 Gleise von Peco

Ein persönlicher Erfahrungsbericht

Vorweg gesagt, prinzipiell ist das PECO Code 80 Spur N Gleissystem sehr gut und hat ein zierliches und vorbildnahes Aussehen bei entsprechender farblicher Behandlung. Ich möchte hier einzig nur von mir persönlich gemachte Fehler aufzeigen, damit andere nicht durch die gleichen Fehler genau solchen Frust mit ihrer Modellbahnanlage erleben.

Die Flex-Gleise

sind unter Berücksichtigung allgemein üblicher Montagemethoden relativ einfach zu verlegen. Bei den engeren Radien (unter 35 cm) kam es aber mit der Zeit (Temperatureinfluss?) zu einer spürbaren Verengung der Spurweite.

Meines Erachtens sollten die Gleise bei der nächsten Geraden keinesfalls komplett schlüssig verbunden werden. Es muss eine kleine Lücken als "Ausdehnungsfuge" bei den Gleisverbindungen belassen werden.

Ein Auswandern nach Außen an den Stosstellen von gebogenen Flex-Gleisen kann mittels zusätzlich direkt an der betreffenden Gleisseite (Richtung Bogenaussenseite der Schienen) eingeschlagenen Gleisnägeln verhindert werden.

Die Weichen

Durch das polarisierbare Herzstück sind die **Weichen** selbst mit kurzen Lok's sehr langsam und fein befahrbar.

Leider kommt es bei Radsätzen mit zu genau eingestellter Spurweite bzw. den neuen RP25 Radsätzen durch den zu großen Abstand zwischen Gleis und Radlenkern immer wieder zu Problemen, denn hierbei laufen die Spurkränze direkt auf die Mitte des Herzstückes auf.

Vor allem die Body-Mounted Kupplungen der neueren KATO u. ATLAS US-Lokomotiven mit langem Abstand von Drehgestell zur Kupplung, drücken die Drehgestelle des folgenden Waggons sehr stark in die jeweilige Richtung.

Abhilfe können an die Radlenker geklebte, dünne Plastik- oder Messingstreifen schaffen (siehe Zeichnung auf Seite 15).

Die Doppel-Spulen-Weichen-Antriebe PL 10W

sind laut und rau. Fehlende Kontakte für Herzstückpolarisierung bzw. Rückmeldung werden angeboten und sind anklippbar.

Eine Endabschaltung mittels der Zusatzkontakte funktionierte bei meiner Anlage mit normaler 14-16V Weichenstrom-Einspeisung nicht. Die Zusatzkontakte öffneten zu früh, wodurch die betreffende Antriebsspule stromlos wurde und der Antrieb nicht korrekt schalten konnte, in weiterer Folge wurde die Weiche nicht exakt umgelegt und Entgleisungen waren an der Tagesordnung!

Das Vorbild vom Caboose

Der N5 Steel Cabin Car, wie die PRR ihre Caboose nannte, wurde ab 1914 in Stückzahlen von mehreren hundert Wagen gebaut, u.a. auch für die New Haven RR, und war der erste ganz aus Eisen gefertigte Güterzugbegleitwagen der Welt! Wohlgeremt, stählerne Wagen wurden in Deutschland erst ab Mitte der zwanziger Jahre in Serie hergestellt!

Das Modell

die Cabin Cars sind hervorragend gelungen. Sie haben richtigerweise Arch Bar Drehgestelle erhalten, so wie sie bis in die sechziger Jahre üblich waren. Einziger Wermutstropfen: die Modelle werden mit Rapido Standard-Kupplungen geliefert. Wer auf seiner Anlage mit MTL-Kupplungen fährt und auch alle Wagen frei rangieren will, muss die Wagen mit entsprechenden MTL-Drehgestellen versehen.

Die gleichen Wagen wurden vor ca. 10 Jahren schon einmal als Kleinserienmodelle von der australischen Firma Precision Scale, gefertigt in Korea, auf den Markt gebracht.



Die beiden Cabin Cars von Bowser, NH und PRR, leider mit Rapido-Kupplungen.

Eine Gegenüberstellung beider Modelle zeigt leider die unterschiedliche Höhe auf, so dass man beide Produkte nicht nebeneinander fahren lassen kann. Aber Cabin Cars waren Einzelgänger, insofern also kein Problem beim Betrieb. Übrigens, Precision Scale liegt richtig, die Bowser Modelle sind ca. 1 mm zu hoch, aber dafür muss man für sie auch erheblich weniger berappen.

Fazit: Die neuen Modelle von Bowser sind für jeden Pennsy Fan einfach ein Muss. Die etwas spielzeughafte Kohleladung ist leicht zu korrigieren. Man stelle sich einen kompletten Hopper-Zug mit der Mallet HH-1 der PRR ex Y-3 der N&W von Atlas oder noch besser mit der Texas J1A 2-10-4, so man hat, auf einem GermanTRAK Layout vor, nicht auszudenken. Noch besser wäre natürlich die Nachbildung der Horseshoe Curve bei Altoona mit vier Gleissträngen... Vielleicht gibt's das ja mal....



Der (Höhen-)Vergleich: links der Caboose von Bowser, rechts Precision Scale

Liebe GermanTRAKER, die Veranstaltungen überschlagen sich. Wurde in der INFO 4/02 der erste GermanTRAK-Stammtisch überhaupt angekündigt, so wurden bei Erscheinen dieser INFO bereits drei abgehalten! Aus diesem Grund und weil das meiste bereits übers Internet bekannt wurde, hier nur kurze Zusammenfassungen und ein paar Schnapshots.

1. und 2. BayerNTRAK-Stammtisch 1. Nordstammtisch

Am 25. Jan. fand der **erste „BayerNTRAK“-Stammtisch** auf Initiative von Jürgen beim Schmiedwirt in Petershausen statt. Obwohl es eigentlich nur ein verlängerter Nachmittag war, kamen auch Manfred und Otmar samt Erna aus dem Ösiland und - zur freudigen Überraschung aller - unser Präsident Thorsten! Neben viel Fachsimpelei gab es selbstgebackene Kuchen (Danke dafür) und von der Küche Portionen bis zum Abwinken! Auch zwei neue GermanTRAK-Mitglieder unterschrieben an Ort und Stelle ihre Antragsformulare, herzlich willkommen heißen wir Christina und Peter Hammerschmid aus Kirchheim-Heimstetten.



Andächtig lauscht unser Neumitglied Peter den Worten unseres „Präsies“



Alle Teilnehmer des ersten GermanTRAK-Stammtisches.

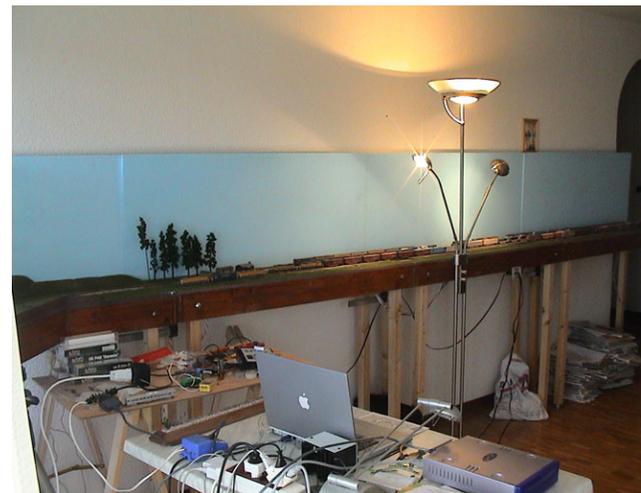
4. Internationale Modell- und Spielwarenausstellung Lausanne

Vom 7.-9.Juni 2003 findet im Centre de congres et d'expositions in Beaulieu-Lausanne die Vierte Internationale Modell- und Spielwarenausstellung statt. Neben verschiedenen anderen Modellbahnanlagen ist auch die NTRAK-Swiss-Division mit einer kombinierten NTRAK/oNeTRAK-Anlage dabei. Lange amerikanische Güterzüge verkehren originalgetreu langsam auf über 100m Spur-N Geleisen vorbei an Flüssen, Gebirgen, Städten und Industrieanlagen. Bei den Industrieanlagen werden Güterwagen rangiert. Die Anlage wird von Clubmitgliedern aus rund 20 Modulen zusammengebaut, welche dank den internationalen NTRAK- und oNeTRAK-Standards beliebig kombinierbar sind.

Die Ausstellung ist an jedem der drei Tage von 10.00 bis 18.00 Uhr geöffnet, der Eintritt kostet für Erwachsene 12 und für Kinder 7 CHF.

Nähere Informationen dazu gibt es bei:

Felix Gähler, Trottenstrasse 58, CH-8037 Zurich, Tel. +41 1 272 6844, e-mail: felix.gaehler@freesurf.ch oder auf der Website: www.ntrak.ch



Eben noch im Wohnzimmer, schon bald auf der Ausstellung in Lausanne: Simons oNeTRAK-Module von „Durango“

Seit 1996 werden für den Langstreckenbetrieb die P42DC-Modelle gebaut. Die Loks kommen optisch im selben Kleid wie die anderen Genesis-Maschinen daher, im Inneren sind sie jedoch komplett weiterentwickelt.

Motoren mit elektronischer Dieseleinspritzung, mikro-computer-basierende Schaltungen, On-Board-Diagnose und vieles mehr. Im Personenverkehr kommt es nicht auf extreme Anfahrzuglasten an, daher verzichtete man auf die aufwändigen AC-Fahrmotoren und setzt die üblichen Gleichstrom-(DC)-Motoren ein.



Die P42DC wurde bisher in mehr als 200 Exemplaren an AMTRAK ausgeliefert und ersetzt die F40 inzwischen fast vollständig. Seit Herbst 2001 werden diese Loks auch von der kanadischen VIA RAIL eingesetzt, die ihre älteren LRC-Loks auf den Strecken im östlichen Kanada ausgemustert hat. Auch hier läuft die Produktion immer noch.



© Don Bowen 2002
Exeter, CA 2/98

Thorsten Schulz

Na, Ihr Lackierspezialisten, das hätt' doch was !



Der **erste Nordstammtisch** fand am 08. März in Celle statt. Den Platz dazu „stiftete“ freundlicherweise die Modellwelt Celle (www.Modellwelt-celle.de).

Der Norden rief und der Westen kam. Es wollten eigentlich noch die Vertreter aus dem Östlichen Teil Deutschlands und eine Delegation aus unserem Nachbarland Holland kommen. Aber wie bei vielen im Moment, wurden einige von der Grippe heimgesucht. So mussten einige Premieren im kleinen Kreis gefeiert werden.

Wie z.B. das neuste Modul von Gert, wo eine echte Jungfernfahrt über den "MUDDY RIVER" stattfand. Hervorragend ist auch die Brücke auf dem Modul geworden, sie ist natürlich im Selbstbau entstanden und hat ihre Tragfähigkeit schon unter Beweis gestellt.

Einige Baupremieren konnten auch der Öffentlichkeit gezeigt werden.



Ebenfalls neu auf dem Eckmodul "Amish County" von Markus war das Getreidefeld nach einem Tipp von Bernd Schneider. Die einhellige Meinung dazu: "So muss ein Getreidefeld aussehen"



Die nächsten Neuheiten betraf die Modulhintergründe. Gert hatte seine Module optisch aufgewertet, indem er seine Hintergründe mit Gebäude- und Fahrzeug-Reliefs und einer kunstvollen Bemalung erweiterte. Markus zeigte einen nach NTRAK-Richtlinien bemalten Hintergrund in Himmelblau.

Natürlich wurde auch viel diskutiert, geredet, erzählt und geplaudert. Aber nicht nur innerhalb der Clubmitglieder, sondern auch mit Besuchern der Modellwelt Celle. Auch Speis und Trank kamen nicht zu kurz. Besonders Letzteres - hätten wir bei den zahlreichen Prem-

leren immer wieder mit dem Schampus angestoßen, müssten wir den Aschermittwoch nachträglich verlegen, ...helau. Aber auch der Fahrspaß kam nicht zu kurz. Neben den Neuerworbenen Fahrzeugen wurden auch echte Antiquitäten auf die Reise geschickt. Und sie laufen immer noch, obwohl sie schon 30 Jahre und mehr auf dem Buckel haben. Gealterte Güterwagen gab es genauso zu sehen wie Güterwagenbeladungen aus Echtholz, alles in Handarbeit.



Eine Premiere haben wir aber noch vergessen. Die neu installierte Elektrik mit den Bananenstecker funktionierte tadellos, hicks..., noch ein Glas Schampus...

Der **zweite BayerNTRAK-Stammtisch** fand am Sa.05. und So.06. April wieder in Petershausen statt.

Gekommen sind an beiden Tagen so viele Vereinsmitglieder und Gäste, dass ich hier gar nicht alle aufzählen kann. Mein besonderer Dank gilt aber Michal, nscale-steve und Simon – schon allein wegen der weiten Anreise. Damit aber nicht genug!

Am Samstag hielt Simon eine Clinic über das Digitrax-System ab und zeigte wie einfach die digitalen Fahreigenschaften und Zusatzfunktionen bei Loks mittels eines PCs bzw. Laptops eingestellt werden können, fabelhaft unterstützt und ergänzt durch Michal.

Am Sonntag lief es dann umgekehrt. Michal machte eine Clinic über das Lenz-System mit Steuerung und Programmierung via Telefon, genauso gut unterstützt durch Simon. Zusätzlich kam am Sonntag noch Guido dazu, der „Erfinder“ einer digitalen Funkfernsteuerung, die kompatibel zu beiden Systemen ist und mit der ebenfalls eindrucksvoll rangiert werden konnte.

Natürlich wurde vorher, zwischendurch und nachher immer wieder Fahrbetrieb gemacht und immer wieder neue „Schätzchen“ auf die Gleise gestellt.

In Reihenfolge der Berichte: Jürgen, Markus und HaWeO

Auch die Premieren des Südens konnten sich sehen lassen: Rechts die erste Ausfahrt der „Pepsie Cans“ und unten das erste Rollout der ersten Gruppe des „Tank-Trains“ von HaWeO



Die Langstrecken - Personenzuglokomotiven der



Teil 2

Im ersten Teil ging es um die Anfänge bis zur ersten „eigenen“ Zugmaschine, diesmal sind die moderneren Loks dran.

1993 stellte GE die B40-8P vor, die erste Lok der „Genesis“-Serie. Diese 4.000 HP - Lok erfüllte bis auf die Möglichkeit der Stromaufnahme per Stromschiene („Dual-Mode“) alle geforderten Vorgaben von AMTRAK. Die in Kooperation mit Krupp Verkehrstechnik Deutschland entwickelten Hochgeschwindigkeitsdrehgestelle boten einen ungeahnten Komfort und der HEP-Generator mit 800 kW Drehstromleistung war für den 16-Zylindermotor keine allzu große Bremse. Von dieser Version mit formschöner, schlanker Form wurden 46 Loks gebaut.

1995 kam die P32AC-DM heraus. (GE und AMTRAK hatten das Nummernschema geändert) Hauptsächlich für den Verkehr von und nach New York konzipiert, wurden diese Maschinen mit dem Dual-Mode-Antrieb ausgerüstet. In den New Yorker Tunnels und Bahnhöfen nehmen die Maschinen 650V Gleichstrom aus einer Stromschiene auf, außerhalb übernimmt ein 12-Zylinder-Diesel mit 3.200 HP und ein Hauptgenerator in Drehstromtechnik die Versorgung der Wechselstrom-(AC)-Fahrmotoren. Mehr Leistung ist bei den kürzeren Zügen im Pendlerverkehr nicht nötig. Für die Versorgung der Passagierwagen ist die Maschine mit einem 800 kW-HEP-Generator ausgerüstet. Da die Maschine dieselbe Karosserie wie die B40-8P verwendet, ist die einzige optische Unterscheidung die Stromabnehmer seitlich an den Drehgestellen. Von dieser Ausführung wurden bisher mehr als 50 Loks für AMTRAK und andere regionale Verkehrsbetriebe gebaut und sie wird immer noch produziert.

