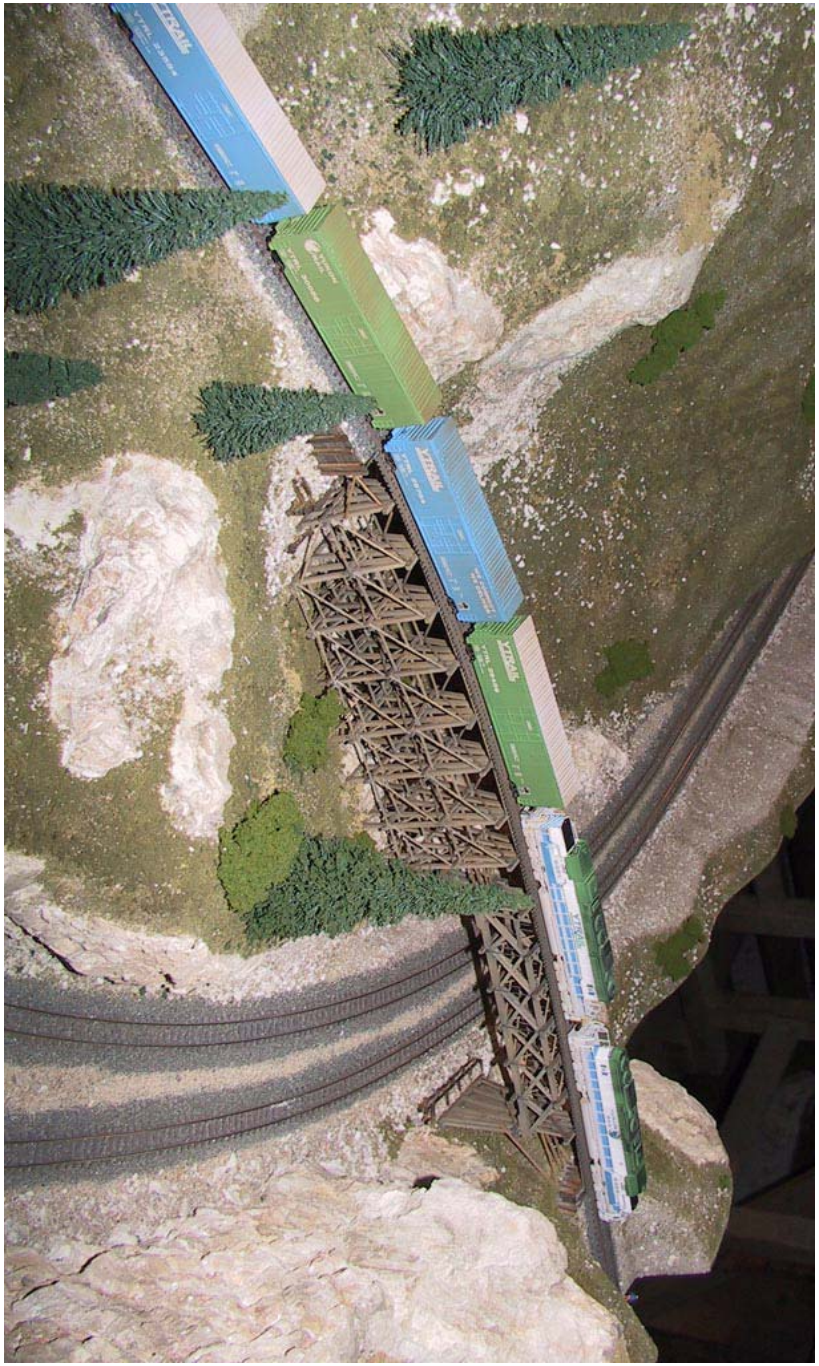


schwerer Boxcar-train mit Doppeltraktion YTRAIL SD40-2 #6351 und #6355

# NTRAK-INFO-EUROPA

*Info 2 / 2002*
B 21183 E

*In dieser Ausgabe:*

***Hallo, liebe Freunde der NTRAK-Norm***

***Hintergründiges zum Budd RDC***

***Sommer-Jaboree 2002***

***Yukon Territory Rail Road***

*Die Wüste lebt doch nicht..*

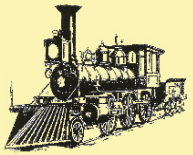
**Impressum:** V.i.S.d.P. und Herausgeber:
Hans Werner Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München,
Tel 089 / 42 31 24, Fax 089 / 42 72 44 08, eMail: NBAHNER1@t-online.de
**Mitarbeiter:** Jeder an der Mithilfe interessierte NTRAKer
**Einzelverkaufspreis**: 2.- € zzgl. Porto
**Bankverbindung:** Raiffeisenbank Feldkirchen bei München eG
Empfänger: IGN/Osburg BLZ: 701 693 64 Konto-Nr.: 448 990

## *Von **NRAK-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)**

Das neue Gesicht auf den Straßen

Der Pickup der HEMAL Kunststofftechnik
Das Fahrzeug ist erhältlich als Fertigmodell
Oder als Bausatz für Kitbashing Anwender.
Preis Fertigmodell: 5 Stück 10,50 EUR
Bausatz: 5 Stück 9,00 EUR
Alle Preise zzgl. Versandspesen

HEMAL KUNSTSTOFFTECHNIK
Sudetenstr. 11 , 85521 Ottobrunn
Tel/Fax: 089 / 6092304
Web: www.hemal.de
Mail: christian.helmig@t-online.de

## Noch einmal Hintergründiges

Was lange währt... Nach Sinsheim und im Vorfeld der Sommer-Jamboree liefen zum Teil heiße Diskussionen über eine einheitliche Himmelsfarbe von NTRAK-Hintergrundkulissen. Othmar hat dazu eine dreigeteilte Probe in Kulissenform gefertigt. Probe 1 war RAL 5015 (Himmelblau) pur, Probe 2 eine Mischung aus 1 Teil 5015 und 1 Teil reinweiß und Probe 3 eine Mischung aus 1 Teil 5015 und 3 Teilen reinweiß. Diese Proben wurden hinter alle Module gehalten - mal mit (Kunst-)Licht, mal ohne, mal mit Sonnenlicht und mal im Schatten. Die überwiegende Mehrheit der Betrachter stimmten darin überein, dass die 1:1-Mischung bei den verschiedenen Lichtverhältnissen den besten Eindruck hinterließ.
Deshalb hier noch einmal schriftlich die Empfehlung, künftige Hintergrundkulissen mit einem Grundanstrich aus einer Mischung aus 50% Himmelblau RAL 5015 und 50% Reinweiß zu versehen.
Darauf können dann selbstverständlich zusätzliche Hintergründe jedweder Art angebracht werden. Natürlich dürfen auch bereits vorhandene Hintergrundkulissen an diese Empfehlung angepasst werden...

HaWeO

### Liebe NTRAKer und solche, die es werden wollen

Lust, bei der YTRAIL mitzumachen?

Folgende Angaben sind nützlich:

Homepage: www.yukonrail.com
Diskussionsgruppe: yukonterritoryrailroad@yahoogroups.com
Decals: können bei Stefan Wiedmer nscalesteve@yahoo.de bestellt werden.
Farben: grün - MKT green / weiss - Reefer white / blau - Conrail blue
Modulnormen: americaN, zu finden auf Bernd Schneiders Homepage: www.america-N.de
und oNeTRAK-Normen, zu finden im oNeTRAK Manual oder auf Thorstens Homepage www.ntrak.de



## Hallo, liebe Freunde der NTRAK-Norm

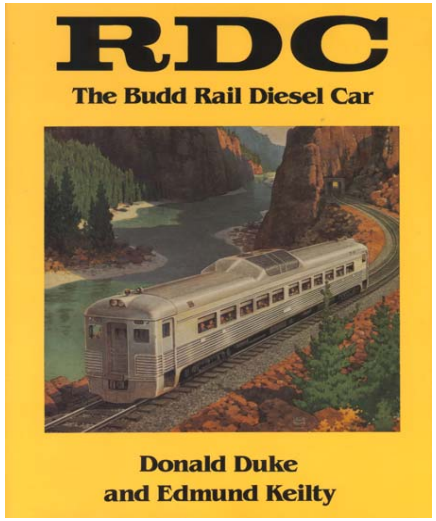
Schon wieder hat sich der Kopf der NTRAK-INFO-EUROPA geändert. Zurecht kam der Einwurf, dass der Hintergrund des Titels von INFO 1 ja eigentlich das Logo der Europäischen Union sei. Da aber nicht alle Bezieher der INFO der EU angehören, habe ich mir eine andere, ausbaufähige Grafik einfallen lassen. Abgebildet sind die Staaten Europas. Die Länder, in denen Mitglieder der drei zur Zeit die INFO beziehenden NTRAK-Sektionen zu Hause sind, sind farblich hervorgehoben und mit den jeweiligen Fahnen gekennzeichnet. So können jederzeit neue Clubs bzw. Vereine aufgenommen werden, ohne dass sich die Gesamtansicht verändern muss.

An dieser Stelle sei auch wieder die Bitte an alle europäischen NTRAKer gerichtet, am Inhalt der Info durch eigene Beiträge tatkräftig mit zu helfen, denn es soll ja eine INFO *von* NTRAKern *für* NTRAKer sein

Euer *HaWeO*

## Bitte ein *Budd*

Mal wieder Kato. Zur Zeit setzt diese Firma ein Highlight nach dem anderen. Endlich gibt es ein brauchbares Budd RDC.




Nachdem ich in Sinsheim gesehen habe wie Budds Güterwagen zogen (☺), habe ich mich dazu entschlossen, mal ein paar diese Fahrzeuge betreffende Hintergründe zu erläutern. Wer aber wirklich in die Tiefe gehen möchte, dem sei das nebenan abgebildete Buch RDC empfohlen. Hier erfährt man alles was man über die RDC s wissen will und auch alles was man eigentlich nicht wissen muss.
Die fünfzig Jahre alten Dinger sind eigentlich nie so richtig fotografiert worden, da sie als unspektakulär, hässlich und langweilig betrachtet wurden. Dabei haben sie einiges geleistet und bauen auf einer langen Serie von Vor-

läufern auf, die allesamt eines mit dem RDC nicht gemeinsam hatten. Sie waren erfolglose Fehlkonstruktionen. Bereits vor dem ersten Weltkrieg wurde klar, dass mit der zunehmenden Verbreitung des Automobils und des Lastwagens die Eisenbahn keine Erfolge mehr verbuchen konnte.
Ein dampfbespannter Zug mit einem Gepäckwagen, einem Personenwagen und einem Güterwagen kostete im Schnitt 1.50 $ pro Meile Betrieb. Dazu kam, dass Dampfloks nicht ständig fahrbereit waren, mit Wasser befüllt und bekohlt sein wollten und außerdem nur in eine Richtung fahren konnten.

Immer wieder tauchte die Idee auf, eine Straßenbahn für normale Strecken zu bauen, doch erste Versuche scheiterten kläglich, meist an der Motorisierung. Ein Dampfkessel war sehr groß, stellte man ihn aufrecht, verlor man Leistung und das Ding stand ständig im Weg rum, nämlich vor dem Lokführer. Außerdem musste sich der Kessel mit dem Antrieb drehen, war meist auf das Drehgestell gebaut und so hatte der arme Mann vorne ein drehendes, sicht versperrendes, zischendes Ungeheuer vor der Nase. Den Passagieren ging es da nicht besser, denn sie bekamen die Hitze und den Ruß ab und da das gesamte Gewicht auf dem vorderen Drehgestell lastete, die Passagiere aber hinten saßen, gab es auch ein sehr unkomfortables Schaukeln in der Kabine. Folglich verschwanden die ersten Rail „Steam“ Cars sehr schnell wieder, auch wenn sie theoretisch die Betriebskosten auf 70 Cent pro Meile senkten.

Dann kam der Benzinmotor und Budd versuchte zum ersten mal sein Glück. Man wollte das erfolgreiche Wellblech, das mittels einer Punkt Schweißtechnik verschmolzen wurde und damit sehr viel Gewicht sparte, mit moderner Technik kombinieren und so die mangelnde Leistung der schwachen Motoren ausgleichen. Mit Michelin, dem französischen Reifenhersteller, entwarf man ein Vehikel, dass mit Reifen bestückt war. Zur Kurvenführung hatte das Rad innen einen Radkranz. Leider wollten die Reifen aber überhaupt nicht auf den Rädern bleiben und platzten ständig. Die Crews waren genauso genervt von den dauernden Entgleisungen wie die Passagiere.

Das ganze war für Budd - sonst ein sehr erfolgreicher Hersteller von Personenwagen (die Streamliner mit den Wellblechseiten) - sehr peinlich, da sehr viele dieser Schienenbusse geliefert worden waren und man sich den Ruf nachhaltig verdarb. Die meisten dieser frühen RDC landeten auf dem Schrott, einige fuhren ohne Gummireifen mit normalen Rädern ausgerüstet holpernd weiter. Doch man gab nicht auf, denn die Idee und die Kostenersparnis klang verlockend.

Noch vor dem zweiten Weltkrieg entwickelte man einen zweiteiligen Triebwagen für die Rio Grande, die damit den „Prospector“ Service von Denver nach Salt Lake City abwickelte. Aber - auch dieser Wagen war ein Versager.

Am Sonntag unternahm Michal dann einen digitalen Härtetest: Er stimmte die Geschwindigkeiten seiner drei Dampfloks aufeinander ab und wir stellten einen Wagen nach dem anderen auf die Schienen. Es war ein Gemisch aus allem, was da war - ob Personen- oder Güterwagen spielte keine Rolle, Hauptsache viel. Dann setzte er eine Lok vorne dran, eine als Helper und eine an den Schluss und setzte das Gemisch in Bewegung. Der immerhin doch gut 4 Meter lange Zug durchfuhr mehrmals die gesamte Strecke, nicht mal durch die engen Wendeschleifen lies er sich beirren. Fazit davon: Digital is phänomenal...

Natürlich kamen neben dem modellbahnerischen - u. a. zeigte Manfred seine Landschaftsbauweise und Thomas lernte das Löten - Leib und Seele auch nicht zu kurz.
Hier sei vor allem Erni und ihrer Tochter Monika, sowie Renate und Ruth für ihren unermüdlichen Küchendienst gedankt, der Nachschub an Speis und Trank kam schneller, als eigentlich zu bewältigen war.
Manfred als Grillkünstler brachte dann die Wänste schlussendlich fast zum Platzen...
Es war alles in allem ein - dem Wetter entsprechend - wunderschönes Wochenende und ich möchte mich an dieser Stelle noch einmal im Namen aller Anwesenden bei Othmar, Erni und Monika für die herzliche Aufnahme bedanken (und hoffe auf eine Wederholung im Jahr 200?).

HaWeO

*Oben eine Blick über die gesamte Länge, unten ein sichtlich geschaffter Gastgeber. Da meine Kamera streikte, stammen die Bilder der Jamboree von Günter, bei dem ich mich dafür sehr bedanke.*

GermaNTRAK
NTRAK German Division

# Sommer-Jamboree 2002

Diesmal fand die NTRAK-Sommer-Janboree auf Einladung von Othmar und seiner Frau Erna in Weer im schönen Tiroler Inntal statt. Da auf Grund einer Erkrankung nicht sicher war, ob und wann Wendemodule zur Verfügung stehen würden, wurden in kürzester Zeit zwei gebaut. Die Zeit, die Stefan - besser bekannt unter seinem Synonym „nscalesteve“ - und Thorsten brauchten, sollte anderntags von Adrian, Thomas und mir unterboten werden; da ich aber vor lauter Eile alle Rahmenlöcher in die falschen Stirnseiten bohrte, dauerte es dann doch etwas länger...

Die Elektrik übernahm dann dankenswerter Weise Thorsten, der auf „seiner“ Wende sogar noch eine Weiche einbaute und verdrahtete, um die blueline mit anzuschließen.

Der Fahrbetrieb funktionierte dann fast reibungslos, nur ganz wenige Maschinen bockten ob der etwas unkonventionellen Wenderadien.

Michal brachte einige digitalisierte Dampfloks mit, deren Laufruhe von so manchem Analogfahrer mehr oder weniger heimlich bewundert worden ist.

*Die letzten Handgriffe vor der Einweihungsfahrt werden getätigt.*

*Ganz hinten ist die Einfahrt aus der blueline in den Rundkurs zu sehen.*

.Nebenbei macht Michal mittels verschiedener Geräte - sogar ein Oszillograf war in seinem Gepäck - immer wieder Messungen von Strom und Widerständen, näheres zu den Ergebnissen in einer der nächsten INFOs.

Neben den Zugfahrten, die im ersten Stock einer riesigen Scheune stattfanden, seilten sich immer wieder ein paar Leute ab, angeblich um Fachgespräche zu führen - in Wirklichkeit waren aber die Getränke einen Stock tiefer...



Zum ersten war er zu beliebt, was die 40 Plätze ständig im voraus verbuchte. So musste man bald zwei der Triebwagen aneinander kuppeln, was aber eigentlich den Kostenvorteil gegenüber eines normalen Zuges zerstörte. Es gab nur vier Betten im Mini Schlafwagen Abteil, der Rest der Passagiere durfte in den Holzsitzen nächtigen.

Zum zweiten mal wieder die Berge und die Tunnel. Der Wagen hatte bald ständig technische Probleme und musste dann, wie peinlich, von einer Dampflok gezogen werden. Der Prospector verschwand nach zwei Jahren schon wieder und die Rio Grande war so genervt, dass man nie wieder Triebwagen beschaffte.Nach dem zweiten Weltkrieg entschloss sich Budd es noch einmal zu probieren. Ausschlaggebend dafür war die Entwicklung neuer, kompakter Motoren.

Aufgrund des schlechten Rufes der RDC entschloss man sich bei Budd die Entwicklung des neuen Fahrzeuges geheim zu halten und den Eisenbahnen einen fertigen Triebwagen zu präsentieren, der auch wirklich funktioniert. Man wusste, man hatte sonst keine Chance jemals einen Budd Triebwagen abzusetzen.

Aber was war neu ? Die Motoren. Genauer, ein Panzer-Motor aus dem zweiten Weltkrieg, der extrem flach war. Dieser leistete 250 PS. Man baute zwei dieser Motoren auf je einen Stahlrahmen. Diese wurden von außen unter den Wagenkasten geschoben. Ging ein Motor kaputt, oder musste er gewartet werden, konnte man ihn in weniger als einer Stunde austauschen. Der Wagen war klimatisiert und beheizt. Der große Kasten auf dem Dach war der Kühler für die ganze Anlage. Dieser Kühler war teilweise derartig laut, dass sich ein weit verbreiteter Irrglaube einschlich, der Motor sitze auf dem Dach.

Die RDC kamen in fünf Varianten. RDC1, eine reine Passagiervariante, RDC2, Passagiervariante mit Gepäckabteil, RDC3 Passagiervariante mit Gepäck und Postabteil und RDC4, eine verkürzte Version nur Gepäck und Post, RDC9 nur ein Motor und kein Führerstand.

Und -die RDC waren ein voller Erfolg, zumal sich Bahngesellschaften vorher von der Qualität des Produktes überzeugen konnten. Budd verlieh die Prototypen großzügig an potenzielle Käufer für ausgiebige Testfahrten. Es wurde eine Spitzengeschwindigkeit von 80 Mph (ca. 120 KM/h) erreicht. Ein Budd hatte sich nach vier Jahren amortisiert.

Ein RDC konnte alles, heizen, klimatisieren und transportieren, aber Anhänger ziehen konnte er nicht. Das lag zum einen an der Viskose-Kupplung, zum anderen an all den Aggregaten, die daran hingen. Budd warnte ausdrücklich davor, Lasten an die RDC zu hängen, da dies Schäden an den Fahrzeugen hervorrufen würde.
Die einzigen Anhänger die es gab, waren die führerstandlosen RDC9, sie verfügten über einen eigenen Motor.

Auch wenn die Wagen als Nebenstrecken-Fahrzeuge gedacht waren, gab es zwei Bahngesellschaften, die sie auf Transkontinentalstrecken einsetzten. Eine davon die Western Pacific, von Salt Lake City nach Oakland. Der Grund: Mit diesem Martyrium wollte man die Passagiere vergraulen, um das lästige Passagiergeschäft endlich ganz aufgeben zu können. Noch heute fahren RDC bei einigen Bahngesellschaften, teilweise nicht mehr erkennbar, da sie äußerlich mit neuen Führerständen und Nasen ausgerüstet wurden, denn dank der Alukonstruktion sind sie unverwüstlich.

Ein Beitrag von Sebastian Däunert

## Vom Erz zum Stahl

Passend zum Bausatz des Stahlwerkes von Minitrix bzw. Walthers gibt es auch eine Reihe von Minitrix-Wagen, die zur Nachstellung der Bearbeitungsvorgänge sinnvoll sind. Allerdings müssen diese Wagen erst „amerikanisiert“ werden und sind außerdem „nagelneu“.
Bereits gealterte und mit Schmelzspuren versehene amerikanische steelcars gibt es vom US-Hersteller „Peach Creek Shops“, und zwar wesentlich mehr unterschiedliche Typen als bei Minitrix. Als Beispiel möge obige Abbildung dienen. Nähere Informationen und sehr gelungene, situationsbezogene Modellfotos gibt es unter: *www.peachcreecshops.com*

HaWeO



Die YTRAIL beginnt im Süden bei Fort Nelson (BC), geht entlang dem Muncho Lake (BC) nach Watsonlake (YK), und weiter nach Whitehorse (YK). Das Trasse verläuft mehr oder weniger entlang dem 1942 erbauten, und zu den Ferienzeiten stark befahrenen Alaska Highway. Von Whitehorse aus geht’s weiter via Haines Junction, Beaver Creek nach Alaska. In Tetlin Junction (AK) treffen die drei Linien, die „YTRAIL“, die „ARR von Anchorage“ her, und die „ARR von Fairbanks“ her zusammen. Man sieht, auch Alaska hat einige topografische Hindernisse überwinden müssen und hat viel dazu beigetragen, dass die „YTRAIL“ ein Erfolg wird.

Auf der „YTRAIL“ verkehren fast ausschließlich Tank- und Containerzüge. Rollmaterial ist von fast allen major roads vertreten. Es gibt einen einzigen Personenzug, den „Spirit of Yukon“. Ein Luxusliner, der von Vancouver aus wöchentlich einmal bis Anchorage und zurück verkehrt. In Anchorage reist man weiter mit dem „McKinley Explorer“ via Denali Nationalpark bis nach Fairbanks, und in Vancouver besteht die Möglichkeit mit dem „Rocky Mountainer“ bis nach Jasper, oder aber mit dem legendären „Canadian“ nach Toronto weiter zu reisen.

*Kato SD40-2 snoot Lok# 6351mit dem "modernen" Logo und Lok# 6355 mit dem "alten" Logo*

Mal abwarten was uns die Zukunft noch alles bringt. Momentan hört man ja einige „rumours“ über die staatliche „BC Rail“. Die private „CP Rail“ ist an einer Übernahme interessiert, damit sie „the right of way“ bis zur „YTRAIL“ selber verwalten kann.
Lassen wir uns überraschen, vielleicht wird ja eines Tages die „YTRAIL“ Wirklichkeit. Zumindest die Idee besteht in den Köpfen und auf Papier bereits seit 1975...
...wenn du jetzt auch Lust hast bei der „YTRAIL“ mitzumachen, auf Seite 14 findest du alle notwendigen Angaben und Adressen um mit uns Kontakt aufzunehmen.

nscalesteve

*"the newest power" für die YTRAIL, zwei ex. SP GE C44-9W für die schweren Tankzüge*

# The Yukon Territory Rail Road

Anno dazumal im Jahre 1869, genauer am 10. Mai, ganz genau um 12:47pm, wurde der letzte „Spike“ in die Schwelle geschlagen. Der letzte Spike für den Schienenstrang der fortan den Osten mit dem Westen verbindet. Auf der einen Seite war die „Union Pacific“ mit der „#119“ auf der anderen Seite die „Central Pacific“ mit der „Jupiter“ (beide Lokmodelle sind von Bachmann erhältlich). Meetingpoint war Promotry / Utah.

Aber all das ist lange her und Vergangenheit. Wenden wir uns also der Gegenwart, respektive der Zukunft zu.

Wir befinden uns in Whitehorse, im August 2002 und gestern wurde der letzte „Spike“ für die „Yukon Territory Rail Road“ (YTRAIL) in die Schwelle getrieben. Diese neu gegründete Bahngesellschaft verbindet die „Alaska Rail Road“ (ARR) im Norden mit der „British Columbia Rail Road“ (BC Rail) im Süden, und all den anderen major Rail Roads in Canada und USA. Bisher bestand keine direkte Schienenverbindung zwischen Alaska und den lower 48 states. Dank „YTRAIL“ hat der mühsame Weg via Fähre ein Ende gefunden.

Gegründet wurde die „freelanced YTRAIL“ von einem deutschen und einem schweizer NTRAK’er und wird nun im oNeTRAK- und americaN-standard nachgebaut. Die Grundidee hinter dem Ganzen war ursprünglich eine Möglichkeit zu haben, die „Alaska“ und die „BC Rail“ Modelle auf einem Layout (und ohne Fähre...) miteinander zu verbinden.

Das Rollmaterial der YTRAIL besteht hauptsächlich aus ehemaligen Beständen der aufgelösten „Conrail“ (CR) und diversen ex. Southern Pacific (SP) Maschinen. Das Farbschema der „YTRAIL“ lehnt sich stark an das der „BC Rail“, wobei die Farben der Yukon Flag „zum Zuge“ kamen. Grün, weiss und blau mit einem silbernen Unterbau und gelben bzw. weissen „handrails“ (zu sehen auf den Abbildungen).
Momentan hat die YTRAIL zwei Firmenlogos. Das mit dem heulenden Wolf „Yukon Rail“, und das moderne, grafische „YTRAIL“ mit den gekreuzten Schienen (zugegeben, auch etwas bei BC Rail abgekupfert...).



# 12. Convention in Adliswil: 12./13. Oktober 2002

Alle (zwei) Jahre wieder lädt das Städtchen Adliswil (nahe Zürich) zur wohl interessantesten Ausstellung für den US-Eisenbahner ein. Auch dieses Mal werden wir mit mehreren Ausstellungsstücken präsent sein. Da der verfügbare Platz auch an der 12. Convention keine große Anlage zulässt, sind zwei kleinere Anlagen geplant. Wie schon an der 11. Convention ist eine Rangier- und eine Fahranlage geplant.

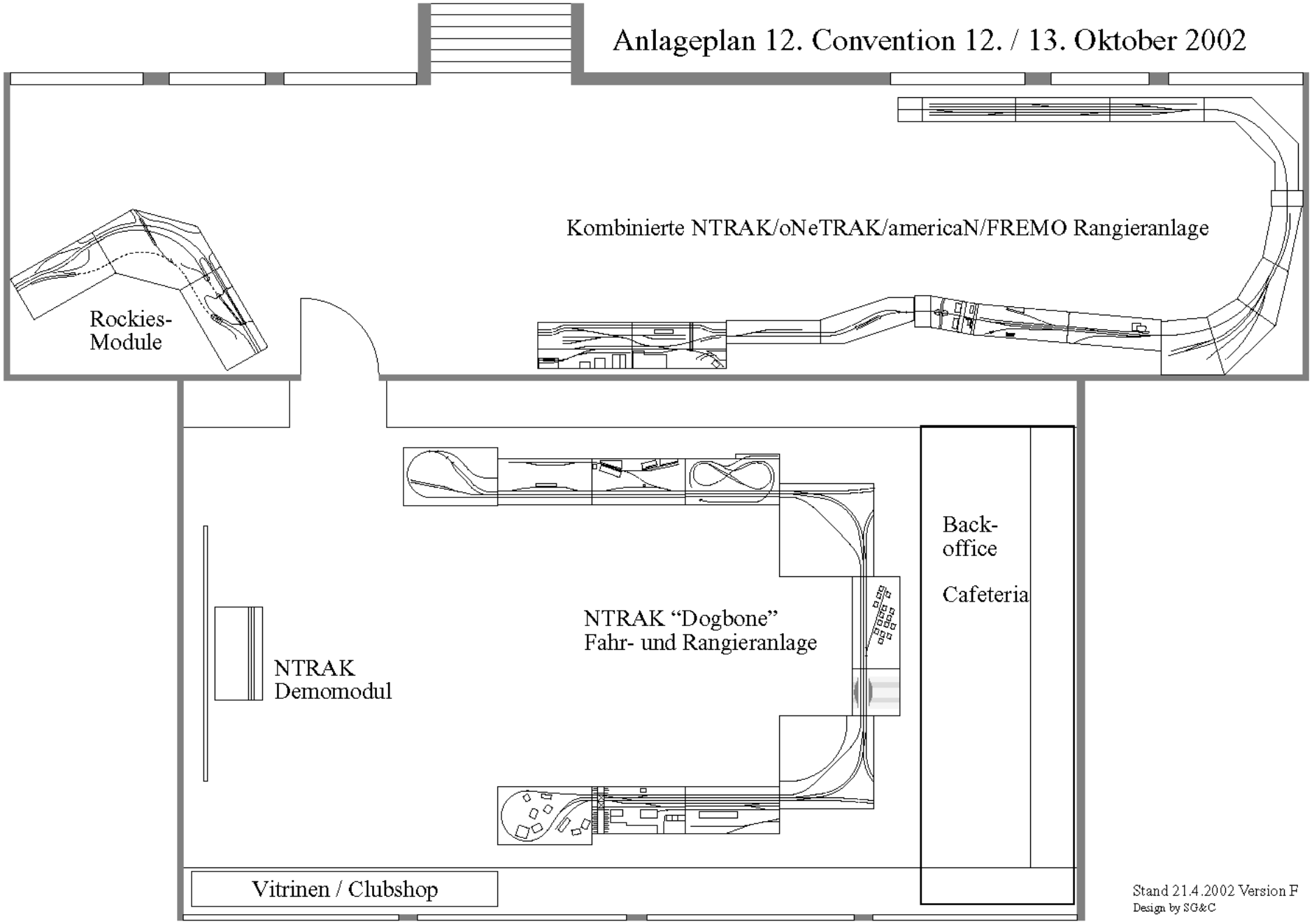
Die **Rangieranlage** besteht aus Modulen von nicht weniger als vier verschiedenen Modulstandards. Wenn das kein Beweis für Kompatibilität ist!

Die **Fahranlage** wird dieses Mal nicht mehr als Rundanlage geplant, da der Platz für die Besucher dann eindeutig zu knapp wird, wie an der letzten Ausstellung bewiesen. Neben den beiden Anlagen wird Manfred seine Rockies-Kombination ausstellen und sein "Lehrmodul" wird dem interessierten Besucher stufenweise zeigen, wie ein Modul vom Unterbau bis zum fertigen Gelände aufgebaut ist.

Der Gleisplan auf der folgenden Doppelseite zeigt die aktuelle Form der Anlagen. Wie man darauf erkennen kann, sind die meisten Module neu und wurden noch nie in Adliswil gezeigt. Weitere sind seit ihrem letzten Auftritt umgebaut worden. Natürlich leben die Anlagen erst mit dem darauf gezeigten Betrieb so richtig auf. Hier kann sich der "Fahrfan" ebenso austoben, wie der Rangierfreak, der mit seinen Kollegen immer neue Wege findet, Rangieraufgaben noch spannender und kniffliger auszudenken. Und für Bahnsinnige Fachsimpeleien ist immer Zeit!

Interessenten melden sich bitte bei Simon Ginsburg an, am besten über folgende eMail: *Simon.Ginsburg@freesurf.ch*.
Achtung, das Platzangebot für Privatunterbringung ist beschränkt! Zusätzlich können aber im nahegelegenen "Ibis"-Hotel Zimmer zu Sonderkonditionen gemietet werden.

# Anlageplan 12. Convention 12. / 13. Oktober 2002




Stand 21.4.2002 Version F
Design by SG&C