Besitzer: Hans Werner Osburg, München

Name: Renata Valley, Modul 1, 2 x 4'

Thema: Kleinstädtisches, rangierintensives Industriegebiet irgendwo im Bereich der Union Pacific. Besonderheit: durch Wechselaufbauten Umbau für die Mountain-Line möglich.

NTRAK-INFO-EUROPA

Info 3 / 2002
B 21183 E

In dieser Ausgabe:

Hallo, liebe Freunde der NTRAK-Norm
Es grünt so grün...
Hot Box Detectors
12. Convention in Adliswil
Modulplan Wattens
Test aus meiner Sicht
Tunnel Motors

What's that thing ?

Hallo, liebe NTRAKer

Mit dieser INFO möchte ich eine Serie starten, an der sich möglichst jeder Modulbesitzer beteiligen sollte. Es geht um die bildliche Vorstellung der Module. Bevor langatmige Erklärungen erfolgen, schaut euch einfach die letzte Seite an. Jedes Modul soll einzeln und als Gesamtansicht von oben abgebildet werden. Die Möglichkeit, ein Modul als Draufsicht zu fotografieren, lässt sich sicher arrangieren und ergibt gleichzeitig eine perfekte Gleisplan-Darstellung.
Damit eine gleichmäßige Übersicht entsteht, haltet euch bitte auch an die textlichen Vorgaben bzgl. Besitzer, Name und Thema.

Die Mitgliederzahl von GermaNTRAK ist wieder angestiegen, die zuletzt beigetretenen Volker Burkart (33) aus Jever und Alexander Kowalle (34) aus Potsdam seien an dieser Stelle herzlich begrüßt!
Leider gibt es auch eine traurige Mitteilung: Anfang September verstarb völlig unerwartet Jasper, der dreijährige Sohn von Hans Sodenkamp. Die Brüder Hans und Lars-Erik Sodenkamp bauen in Holland NTRAK-Module und besuchten uns in Bremen und Sinsheim. Den Familien von Hans und Lars-Erik spreche ich im Namen aller NTRAKer unsere tiefe Anteilnahme aus.

Die an dieser Stelle geäusserte Bitte an alle europäischen NTRAKer, am Inhalt der Info durch eigene Beiträge tatkräftig mit zu helfen, hat Früchte getragen, herzlichen Dank dafür - und bitte nicht nachlassen...

...wünscht sich UND euch euer *HaWeO*

Nicht Mambo Nr. 5, sondern Big-Boy Nr. 4019, zu S. 12

Wer ***das kleine Rätsel von Seite eins*** löst, wird spätestens in der nächsten INFO an dieser Stelle lobend erwähnt.

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

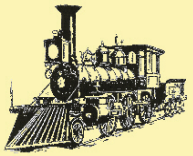
*Von **NRAK-INFO-EUROPA** empfohlen*

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 (Ilm).
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 HEMAL Pickup Gespann

Erhältlich als Fertigmodell oder als Bausatz.

Fordern Sie noch heute unseren kostenlosen Informationsprospekt über das Pickup Konzept an

HEMAL KUNSTSTOFFTECHNIK
Sudetenstr. 11 , 85521 Ottobrunn
Tel/Fax 089 / 609 23 04
Web: www.hemal.de
Mail : christian.helmig@t-online.de

Die Ölkrise brachte die Wende, als sich Amerika plötzlich wieder für Kohle zu interessieren begann. Man fragte an, ob EMD ähnliche Lokomotiven wie die für die SP gebauten liefern könnte. Man hatte gehört es gäbe jetzt auch SD40T-2.
Im Winter 1974 erreichten die ersten 15 SD40T-2 die Schienen der Moffat Road. Sie waren die ersten Loks die den großen Rio Grande Schriftzug bereits ab Werk erhielten. Obwohl die Lokomotiven besondere Kühlmechanismen für ihren Motor hatten, musste Rio Grande Crews auf eine Klimaanlage im Führerstand vorerst verzichten. Weitere 18 Einheiten folgten im Juli/August 1975 die sich nur im Detail von der ersten Serie unterscheiden. Ein weiteres Dutzend kam dann im Januar 1977, 10 im Jahr 1978 und die letzten 16 im März 1980.
Man kann sagen, dass die Tunnel Motors für viele Jahre das Rückgrat der Rio Grande waren. Nach dem die Rio Grande die Southern Pacific inklusive ihres Namens kaufte, stießen die SD40T-2 und SD45T-2 der SP hinzu. Traditionell waren die SP Einheiten jedoch in schlechtem Zustand.

Als das Kohlegeschäft nachließ fand man die Tunnel Motors in ganz Amerika wieder. Das wurde 1995 durch den Zusammenschluss mit der Union Pacific erst einmal verstärkt. Doch zu diesem Zeitpunkt waren die Loks einfach schon zu „fertig“, so dass Union Pacific schon früh Pläne schmiedete die Loks zu verschrotten. Die letzte und viel gerühmte Bastion der Tunnel Motors war der Soldier Summit in Utah. Die letzten Exemplare wurden 1998 nach Helper verfrachtet um Schubdienst zu leisten. Dort kämpften sie bis ca. 2001. Seither verschwinden die Lokomotiven auch hier nach und nach, nur diesmal nicht zu einem anderen Teil des Streckennetzes, sondern zum Schrottplatz. Damit geht eine Ära dem Ende entgegen. Die Tunnel Motors waren der Höhepunkt der SD40/45 Generation und ihr Ende wurde eingeläutet von modernen Loks wie der AC4400 oder SD90MAC.
Einige Maschinen hat Union Pacific noch umlackiert, andere mittels sogenannter Patches eingegliedert. Im Jahr 2002 waren noch 233 SD40T-2 und zwei SD45T-2 „gerostered“. Doch diese Zahl dürfte rasant kleiner werden.

Als Rio Grande Fan ist das natürlich die Ankündigung des Jahrzehnts für mich. Intermountain bringt die EMD SD40T-2 & SD45T-2 heraus, kurz Tunnel Motor. Angekündigt sind Modelle der UP, SP und Rio Grande, die SD45T-2 in Snoot und Standard Version. Entgegen den Homepages einiger Deutscher Versender wird es fünf Road Numbers allein für die Rio Grande geben, aber hier ist Geduld angesagt – erst wenn eine Nummer ausverkauft ist kommt die nächste.
Wer sich die Modelle zulegt, sollte gut im Altern sein. Das (für mich) herausragende Merkmal dieser Lokomotiven bestand immer darin, dass man selbst bei genauem Hinsehen schwer erkennen konnte ob es sich um SP oder Grande Loks handelt. Die Loks waren die Schmuddelkinder der Nation. Beide Bahngesellschaften hatten ihre Tunnel Motors rund um die Uhr im Einsatz, Zeit für Waschen gab es nie.

Fotos und Artikel von Sebastian Däunert

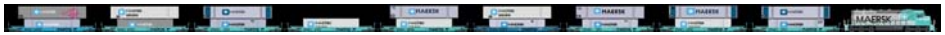
Märchenwald
oder - das Märchen vom Wald

Es war einmal, vor langer, langer Zeit, da gab es für die Modellbahner Kugelbäume, Eierbäume, Zylinderbäume usw. Die Zubehörhersteller verbreiteten das Märchen, dass es sich dabei um naturgetreue Bäume handle! Diese Zeiten sind endlich vorbei und schon gibt es ein neues Märchen: Die schönen neuen Bäume seien viel zu teuer, zu aufwendig, oder zu empfindlich, um damit einen richtigen Wald auf eine mobile Anlage zu pflanzen!

Mit diesem Märchen soll heute endgültig aufgeräumt werden. Die auf dem Bild rechts ausgelegten Bäume sind in zwei Stunden entstanden und kosten alles eingerechnet ungefähr 4.- € ! Nicht das Stück, sondern alle zusammen!
Als Grundmaterial dienten, wie auf dem Bild links zu sehen, getrocknete Zweige von wilden Heidelbeeren und Spargel. Letzteren kann man im Herbst auf ausgeblühten Spargelfeldern „ernten“ – natürlich nur dort, wo es auch Spargelfelder gibt. Die Blütenstände sind schön gleichmäßig verzweigt und haben auch schon die richtige Farbe - von hellbraun bis weißlichgrau und eignen sich für hohe Bäume. Das Heidelbeergestrüpp ist rötlichbraun und mehr für ausladende Baumformen. Die weiteren Zutaten sind auf Seite 4 zu sehen: Klebstoff, Haarspray, verschiedenes Beflockungsmaterial und – Nomen est Omen – **Märchenwolle**. Dieses Produkt ist im Bastelbedarf zu bekommen und kostet mit ca. 1,50 € wesentlich weniger als ähnliche Spezialprodukte aus dem Zubehörhandel.

Von den verschiedenen Farben kommen für diesen Zweck nur hellgrün, dunkelgrün und hellbraun in Frage. Ein Päckchen mit 10 gr reicht für einen großen Wald. Die Herstellung solcher Bäume wurde in vielen Publikationen schon des Öfteren beschrieben, deshalb nur eine kurze Zusammenfassung:
Die Stämme und Äste nach Wunsch zuschneiden, wenig Wolle zu einem luftigen Wölkchen auszupfen und über die Äste legen. Bei größeren Bäumen mit Klebstoff befestigen, bei kleineren Bäumchen ist das nicht notwendig. Das ganze mit Haarspray übersprühen und Beflockungsmaterial aufbringen (nicht zuviel !) und zur besseren Festigung noch mal kurz sprühen – fertig!

Hinterher können die Bäumchen noch, wenn notwendig, mit einer kleinen Schere in Form gebracht werden. Das Befestigen der Beflockung mit Wasser-Weißleim-Gemisch ist auch möglich, aber da die Mischung zusammenläuft und sehr schwer ist, besteht die Gefahr, dass das Wolle – Wölkchen aus der Form gerät und zusammen fällt. Was die Haltbarkeit dieser Bäumchen betrifft, so kann ich sagen, dass Büsche und Bäume dieser Bauart sich seit Jahren auf meiner mobilen N- und H0 Anlage befinden und selbst den „überkopf"- Transport problemlos überstehen, ohne Laub zu verlieren oder zu brechen. Das ist auch der einzige Nachteil: Wenn man zu viel in der Anlage rumfummelt, kann es Bruch geben ! Also – NIX GRABSCH ! und keine hohen Bäume neben die Gleise, denn die sind gleich beim ersten Schienenreinigen wieder gefällt und dann ist womöglich wegen der Aufräumungsarbeiten stundenlang die Hauptlinie blockiert! SAFETY FIRST !
Wenn wir jetzt so in unseren Wald hineinhorchen, nachdem der schwere Kohlezug vorbeigedonnert und wieder Ruhe eingekehrt ist, sollten wir eigentlich das Rauschen der Blätter und das Zwitschern der Vögel hören.....bis der nächste Zug kommt.



Saguaro

Abhandlung aus dem Biologiebuch von GERmanTrak:

Bei diesen Saguaro's handelt es sich um besonders schnell wachsende Art (Kaktus rapidus minimus). Innerhalb von ca. 20 Sekunden bildet sich die gesamte Struktur der Pflanze. Auch gibt es noch andere bemerkenswerte biologische Besonderheiten:
So sind die Pflanzen in ihren ersten Lebensminuten nicht von einem zarten Grün, sondern rein weiß und die Vermehrung geschieht nicht durch Wurzelaustrieb, Blüten / Samen

Tunnel Motors

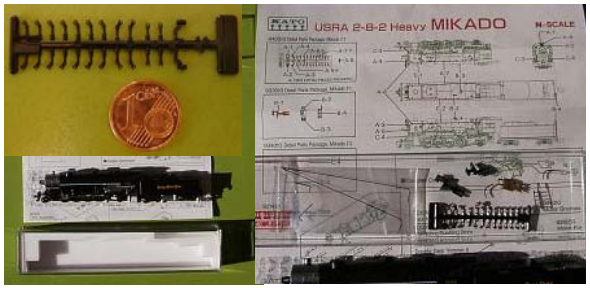
Die SD40T-2 und SD45T-2 der Southern Pacific & Rio Grande

Die Geschichte beginnt mit den Krauss Maffei „Hydros". Southern Pacific und Rio Grande hatten mit diesel-hydraulischen Lokomotiven experimentiert und sich zu diesem Zweck eine Reihe Lokomotiven von Krauss Maffei beschafft. Das Experiment ging gründlich daneben.

Einer der Hauptgründe: Die Lokomotiven überhitzten in den langen Tunneln, da die Lufteinlässe auf dem Dach waren. Da warme Luft aber bekanntlich leichter ist als kalte, befanden sich genau bei den zur Kühlung gedachten Lufteinlässen die heißen Abgase der vorausfahrenden Lokomotiven. Die Hydros verbrannten dabei Ventile am Fließband, doch man sammelte Erfahrungen mit allen möglichen Lüftervarianten und Schächten und modifizierte diese Loks bereits so, dass sie zwar sehr hässlich wurden, aber die Luft in Bodennähe ansaugten, wo sie am kühlsten ist. Diese Erfahrungen flossen dann in die Konstruktion der Tunnel Motors ein.

Auch die neuen EMD SD45 hatten Hitzeprobleme. Die Loks haben jedoch einen Thermostaten, der im Falle von Kühlwasserüberhitzung die Leistung drosselt, um somit Motorschäden zu verhindern. Als Folge dessen „verreckten" die Loks in den Tunnel und versagten ihre Leistung. Erste Modifikationen wurden an drei SP Einheiten mit Deckeln auf den Lüftern und außen liegenden Ansaugschächten vorgenommen, die Luft aus Bodennähe zu den Lüftern führten. Schließlich wandte man sich an EMD und bat darum eine Version der SD45 zu konstruieren, die von Hause aus kühle Luft aus Bodennähe ansaugte. Der daraus resultierende Tunnel Motor unterscheidet sich von Standards hauptsächlich durch gewaltige Lüftergitter an den Seiten des Hecks und zusätzliche Ventilatoren.
Die ersten Tunnel Motors wurden im Rahmen der Dash 2 Serie im Februar 1972 als SD45T-2 an Southern Pacific geliefert. Nach und nach würde SP sich 243 der SD45T-2 kaufen. Im Herbst 1973 fragte SP an, ob man auch derartig modifizierte SD40-2 haben könnte und im Juni 1974 lieferte EMD die ersten von 14 SD40T-2 von insgesamt 237 Einheiten für die Bahngesellschaft aus. Die Loks hatten die lange „Snoot"-Nase. Man versprach sich von der SD40 mehr Zuverlässigkeit, da sie einen 16 Zylinder Motor hat, im Gegensatz zu den 20 Zylindern der SD45.
Bei der Rio Grande wusste man bereits, dass die SD45 in der Basisversion mehr Pferdestärken im Bauch trug als sie wirklich auf die Schiene brachte, insbesondere beim Anfahren. Bei schnellen Güterzügen hatte die SD45 kaum Konkurrenz, aber bei langen Kohlezügen „verpufften" die letzten 800 PS mangels Traktion. Bahninterne Fahrpläne listeten daher die SD45 mit der gleichen Zugkraft wie die SD40 auf. Warum also weiter SD45 kaufen?

Letztes Testobjekt: Die MIKADO. Für die Verpackung und Inhalt gilt das Gleiche, wie schon beim RDC beschrieben, nur die Pappschachtel fehlt. Die Teile (siehe Abb.) sind auch etwas kleiner, dafür aber mehr - und der „Waschzettel“ ist auch etwas kleiner, dafür ist aber viel mehr drauf...
Zur Montage der Teile braucht man nur etwas Zeit, ein Elektronenmikroskop, oder einem Wahnsinnigen, der einem die Fummelei abnimmt...



Dass die Lok super aussieht, wenn, ja WENN - sie mal fertig aufgerüstet ist, sei unbestritten. Dass sie danach nicht mehr in die Verpackung passt, ist weniger gut, immerhin kann man die Schaumstoffeinlage der MIKADO ausschneiden. Beim RDC ist es ein Kunststoff-Formteil, auf dem letztlich die Türsicherungen aufliegen.
Fazit vom Fazit: Kato wäre gut beraten, die Verpachungseinlagen an das „fertige“ Fahrzeug anzupassen und die Kupplungen komplett einzubauen. Auch größere Zurüst-Zeichnungen ließen sich unterbringen. Für Anfänger ist der RDC einigermaßen, die Mikado eher ungeeignet.

HaWeO

*Bedanken möchte ich mich an dieser Stelle ausdrücklich bei Frau Holler von der **Firma NOCH**, die mir diese Modelle zur Verfügung gestellt hat und die natürlich über die **Firma NOCH** bestellt werden können.*

oder anderen unanständigen Sachen! Sie entstehen ganz plötzlich beim Verdrehen von Pfeifenreinigern. Besonders schön wird der Wuchs natürlich durch die Verwendung von original amerikanischen Pipe Cleaners ;-)!
Auch braucht diese Art der Säulenkakteen kein Wasser während des Wachstums. Nur in einer kurzen Phase nach Abschluss des Wachstums ist zur Bildung des grünen Chlorophylls in den Stengeln etwas Wasser erforderlich. Anschließend haben die Kakteen eine praktisch unbegrenzte Lebenszeit und können an den trockensten Standorten ein biblisches Alter erreichen. Es ist auch die einzige Art der Säulenkakteen, die in ihrem Bestand nicht gefährdet ist. Sie sind in Wüstengebieten ökologisch und ökonomisch notwendig, weil sie vielen Lebewesen, z.B. Vögeln, Reptilien und Touristen als Nahrungsquelle, Wohnraum und Fotografier - Objekt dienen.

Die beiden Artikel stammen von unserem Mann mit den grünen Daumen
Gert Weinmann

Was sind eigentlich: Hot Box Detectors

Zu den Problemen bei Zügen, die 100 oder mehr Waggons führen, gehören heißgelaufene Bremsen, gerissene Kupp-lungen, blockierte Achslager und platt gebremste Räder. Wer hat nicht schon einmal einen Güterwagen an sich vorbeiziehen gehört, der mit dem lauten Bamm Bamm Bamm eines platt gefahrenen Rades die Schienen im Alleingang ruiniert. Bei der Länge Amerikanischer Züge würde ein Lokführer das niemals bemerken. Daher gibt es in regelmäßigen Abständen an der Strecke sogenannte Detektoren.
Sie bestehen aus einem Sensor, der an bzw. zwischen den Schienen angebracht ist und einem Relaiskasten der die Daten auswertet. Auf dem Kasten sind Typ und Streckenmeile des Detektoren vermerkt, in unserem Beispiel HBD für Hot Box Detector und Milepost 98.9. Passiert ein Zug die Stelle, meldet der Detektor auf der Dispatch Frequenz z.B.: „Milepost 98 point 9, Detector working“. Der Lokführer hört, dass er einen Detektor überfah-

ren hat. Hat der Zug den „Spürhund“ komplett passiert und ist alles in Ordnung, meldet dieser sich wieder, z.B.: „Milepost 98 point 9, 8 Miles Per Hour, 412 Axles, No Defects, No Defects“. Allerdings ist auch folgende Fehler-Meldung möglich: „Milepost 98 Point 9, 8 Miles Per Hour, 412 Axles, Stop Your Train, Stop Your Train, Wide Load“.

Damit nicht jeder Detektor die Frequenz stört, haben die Detektoren nur eine Reichweite von etwa 10 km. Es gibt sogenannte „Talking Detectors“, die immer ihr Sprüchlein aufsagen, und „Talk On Defect“ Detektoren, die sich nur dann zu Wort melden, wenn ein Defekt vorliegt. Manche Detektoren sagen zusätzlich noch die Richtung an: „Westbound“ oder „Eastbound“. In Kanada und im Norden der U.S.A. wird manchmal auch noch die Temperatur mit angesagt.

Eine besondere Spielart der Detektoren gibt es im Tunnel District der Moffat Route: sogenannte „Dragging Equipment Detectors“. Das sind Sperrholzleisten, die zwischen den Schienen in etwa 5 cm Höhe angebracht sind. Hat sich eine Kupplung gelöst oder ist sie gebrochen, zerschlägt sie das Sperrholz und reißt das darunter angebrachte Kabel durch – es ertönt eine Warnung auf der Frequenz.

Daher sollte man bei einem Besuch der Strecke besonders darauf achten, diese Bretter nie einzutreten.

Die gebräuchlichere Variante dieses Detektoren besteht bei anderen Bahngesellschaften aus Metallklappen, die durch eine schleifende Kupplung umgelegt werden und sich dann wieder von alleine aufrichten.

Die Position der Detektoren an der Strecke entnimmt man übrigens dem jeweiligen „Altamont Railfan Timetable“ der jeweiligen Region, oder den SPV Eisenbahn Atlanten.

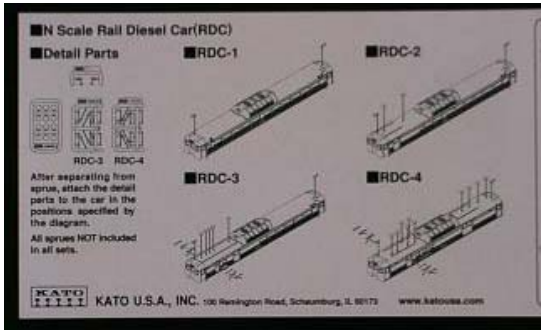
Dem Eisenbahn Fan ist der Detektor ein guter Freund. Hört man die Frequenz mit, wird man frühzeitig informiert, wenn sich in der Nähe ein Zug befindet. Ein kurzer Blick in den „Altamont“ und man weiß ziemlich genau, wie lange man noch warten muss.

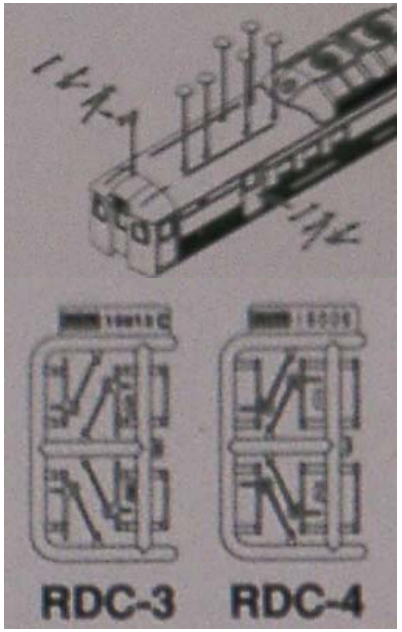
Ein Beitrag von Sebastian Däunert

Ach ja, noch was war in den Schachteln. Von einem Verpackungskünstler verstaute Kleinteile in einem zugeklebten Plastik-Tütchen!

Kleiner Tipp dazu: Versucht nie, die Teile wieder komplett in das Tütlein zu bringen - es geht nicht!!!

Der Inhalt (Bild re.) besteht aus Kupplungsteilen, die bei Radien unter 249 mm eingebaut werden müssen, einem Spritzling mit Signalhörnern, Einem mit Ventilationsdeckeln und einem mit Griffstangen (dachte ich zumindest). „Was gehört wohin“, steht wieder auf der Pappschachtel. Die Montage der Hörner und Deckel war einfach, die der Haltestangen stellte mich vor eine Aufgabe.





Ich bekenne mich, was die Ausstattung amerikanischer Fahrzeuge betrifft, als völliger Laie. Also muss ich mich auf die Zeichnungsangaben verlassen. Die nebenstehenden Detailausschnitte sind seeehr stark vergrößert und nach denen ist eben alles möglich - oder auch nicht!? Letztlich bemühte ich das Internet - wohl dem, der einen Zugang hat - und montierte die Türsicherungen (denke ich zumindest, dass es solche sind) nach einem Foto auf der Kato-Seite.

Fazit: Der Einsteiger lässt den RDC wohl munter fahren, aber ohne das Gestänge. Warum Kato die Kuppeleisen nicht direkt montiert, wird spätestens dann klar, wenn man es selber versucht...

Hobby gedacht, ein Fahrregler muss aber zusätzlich beschafft werden. Der Inhalt ist in einer soliden Styroporform verpackt und besteht aus einem hauseigenen Gleisoval, einer F 7 in den blau/gelben Farben der Chesapeake & Ohio

samt dazugehörendem Caboose, einem Tank-Car und zwei gleichen Hoppers mit versch. Wagennummern, alle mit N-Standart-Kupplung.
Zusätzlich liegen dabei einige Schienenverbinder, ein Aufgleiser, Zurüstteile, eine Umriss-Schablone, ein zweigeteiltes Anschlusskabel und eine sehr gute Ersatzteilliste der Lok samt übersichtlicher Explosionszeichnung. Die Inhaltsbeschreibung und der Hinweis, wozu die Zurüstteile gehören, ist lediglich auf die Rückseite der Pappschachtel gedruckt, alle Hinweise sind natürlich englisch.
Die Umriss-Schablone (rechts neben dem blauen Aufgleiser) besitzt eine kreuzförmige Aussparung, deren Zweck sich meinen Überlegungen tapfer entzog, ein schriftlicher Hinweis dazu fehlt. Die Zurüstteile, bestehend aus dem Kamin für den Caboose und den Bremshandrädern für die Hopper, sind schnell montiert. Das Anschlusskabel wird in eine Anschluss-Schiene eingeklipst, zusammengesteckt und an den Trafo geschraubt, die Gleise werden auf Grund der stabilen Konstruktion der Schienenverbinder einfach zusammen „geschnappt".
Fazit: Ein auch für den Einsteiger mit wenig oder gar keinen Englischkenntnissen leicht zu bewältigender Aufwand, um mit dem Fahrbetrieb zu beginnen.

Als nächstes Testobjekt liegt ein Rail Diesel Car Set A der Canadian National vor mir.
Die Pappschachtel beinhaltet zwei verschiedene Diesel-Cars in Plastikschachteln, auf denen jeder Hinweis fehlt, welche Bauart sie beinhaltet. Eine Schachtel enthält eine Übersichtszeichnung samt Ersatzteilangaben für alle Bauformen. Der einzige Hinweis auf „waas ischt waas?", steht auf der Pappschachtel, nämlich:
RDC-1 = Nr. 200, RDC-3 = Nr. 101

12. Convention in Adliswil Oktober 2002

Adliswil, das Mekka der US Modellbahner aller Spurweiten in Europa rief und diesem Ruf folgten wieder viele Aussteller und Besucher.

Auch wir NTRAKer, von der Swiss Division und von GermaNTRAK, folgten der Einladung der American Railroadfans in Switzerland und waren mit einer klassischen Dogbone Fahr- und Rangieranlage in U-Form und einer reinen Rangieranlage vertreten. Letztere bestand aus einem eingleisigen point-to-point-Arrangement aus Modulen dreier Spur N-Normen, o-NeTRAK-Module von Simon Ginsburg, Bernhard Roll und Stefan Wiedmer, americaN-Module von Andreas Kabisch und Bernd Schneider sowie NTRAK-Module von Andreas Burger und Hans R. Egli und wurde mit Unterstützung von Dirk Jahnke und Dani Sieber digital betrieben.

Oben ein Gesamtüberblick über die Anlage der „Rangier-Fraktion", unten ein Ausschnitt der klassischen Anlage, an deren beiden Enden Wendemodule standen.

Wir GermaNTRAKer wurden wieder in alter Freundschaft von der NTRAK Swiss Division empfangen. Der Aufbau unserer Anlagen wurde in aller Ruhe begonnen - Manfred überraschte uns dabei mit seinen neuen 6' und 2' Modulen - und wurde bis zum Abend fertig, anschließend gingen wir dann zum gemütlichen Teil über...

Am Samstag fing die Ausstellung um 10:00 Uhr an, da wir genug Leute waren, konnten wir auch mal für 1 bis 2 Stunden die Anlage verlassen, um auch wieder einmal über den eigenen Tellerrand zu schauen, was so unsere Modellbahn-Kollegen so treiben und bauen.
Vielen von uns NTRAKern gefiel die Anlage von Roland Zoderer aus Südtirol mit seinem „Tehachapi Loop“ in Spur N. Diese 14-teilige und 14 Meter lange Modul- bzw. Segmentanlage war wirklich vom Feinsten. Wie mir Thorsten verriet, wurde die Anlage von Dr. Zündorf vom BDEF, der mit seiner Gattin da war, schon für Sinsheim 2004 eingeladen.
Desgleichen wusste die leider noch nicht fertig gestaltete Anlage „Somewhere West“ von Daniel Roth und Lucien Wiss zu gefallen.
Es waren insgesamt 11 N-Anlagen in Adliswil vertreten, unter anderen auch wieder Alexander Rudin aus München mit seinen Männern mit ihrer DL&N Anlage. Da sage einer, mit Spur N ist nichts los!
Am Samstag Abend fand das traditionelle Convention Dinner im Hotel Belvoir hoch über dem Zürichsee statt, wo auch wieder die Convention Award's vergeben wurden.

Auch die NTRAK Swiss Division und GermaNTRAK wurden mit je einem Award ausgezeichnet.
Diese wurden von den beiden Präsidenten Simon Ginsburg (li.) von der NTRAK Swiss Division und Thorsten Schulz (re.) von GermaNTRAK e.V. stellvertretend für die Teilnehmer entgegen genommen.

Das neu durchgestaltete Farm-Wendemodul von Jürgen.

Neben den hier beschriebenen Veränderungen sind noch u. a. noch die Tenderleitern, der Lok-Tender Abstand und die Tenderfüllung zu ändern. Als krönenden Abschluss werden die Spurkränze noch auf 0,5 mm abgedreht und dann dürfte ich fertig sein. „Meine“ Maschine soll nach dem Ende aller Arbeiten den Zustand vor ihrer Außerdienststellung haben.

Die so umgerüstete Lok kann mit jeder anderen aus neuester Produktion „mithalten“. Über jede Information, welche die Detaillierung der Lok zusätzlich verbessert, würde ich mich freuen.

Frank Schmidt

Nichts für schwache Nerven

Da die hier gezeigten Fahrzeuge schon länger im Handel sind, möchte ich einen höchst subjektiven Test der besonderen Art machen.

Dass Lokomotiven und Wagen von Kato eine exzellente Detaillierung und genau so gute Fahreigenschaften haben, steht ausser Frage und ist auch nicht Inhalt dieses Beitrages. Sondern ich „teste“ verschiedene Kato-Modelle auf ihre Kundenfreundlichkeit bezgl. der beigefügten Zurüstteile und Beschreibungen. Beginnen möchte ich mit der oben abgebildeten Anfangspackung. Wie der Name schon verrät, ist sie als Einstieg in das

Das Objekt der Begierde

Es ist wohl der Wunsch eines jeden US-Modellbahners einmal einen Big Boy zu besitzen. Wer einen hat, kann das sicher bestätigen. Im letzten Jahr bin auch ich durch einen glücklichen Umstand zu so einer Maschine von Minitrain-Rivarossi gekommen. Beim genaueren Hinsehen erkannte ich aber schnell, dass sie nicht auf dem neuesten Stand war.
Da die Lok neben der Mikado und der neuen Consolidation von Bachmann ziemlich blass aussieht, habe ich mich entschlossen, sie zu „überarbeiten".
Nach Sichtung jeder Menge Fotos und eines Videos konnte es losgehen. Als erstes wurden die viel zu kleinen Räder aus dem Vorlaufdrehgestell durch Radsätze von Kato ersetzt. Das sah schon besser aus. Anschließend entfernte ich die Griffstangen an den Ölkühlern und ersetzte sie durch 0,2 mm dicken Draht.
Auf dem Bild rechts kann man gut den Unterschied von alt (vorne) und neu erkennen. Die Griffstangenhalter für den Draht bekam ich bei KH Modellbau, Artikel-Nr.1027.

Bevor ich mich dazu entschließen konnte, die Griffstangen am Kessel abzuschaben, ging es erst mal zum Tender. Dort habe ich die Bretter entfernt und die Griffstangen an der Rückwand richtig positioniert.
Als nächstes kam dann doch der Kessel dran. Die Griffstange ist noch grundiert, damit man sie besser sehen kann. Beim Entfernen der Imitation muss man sehr vorsichtig vorgehen, da sich unmittelbar daneben Trittstufen, Waschluken und andere Details befinden, die nicht beschädigt werden dürfen. Ich habe für jede Seite ca. 1,0 h gebraucht. Ich will jetzt aber nicht über jede einzelne Bohrung und jedes Stück Draht berichten. Lassen wir einfach die beiden Bilder sprechen.

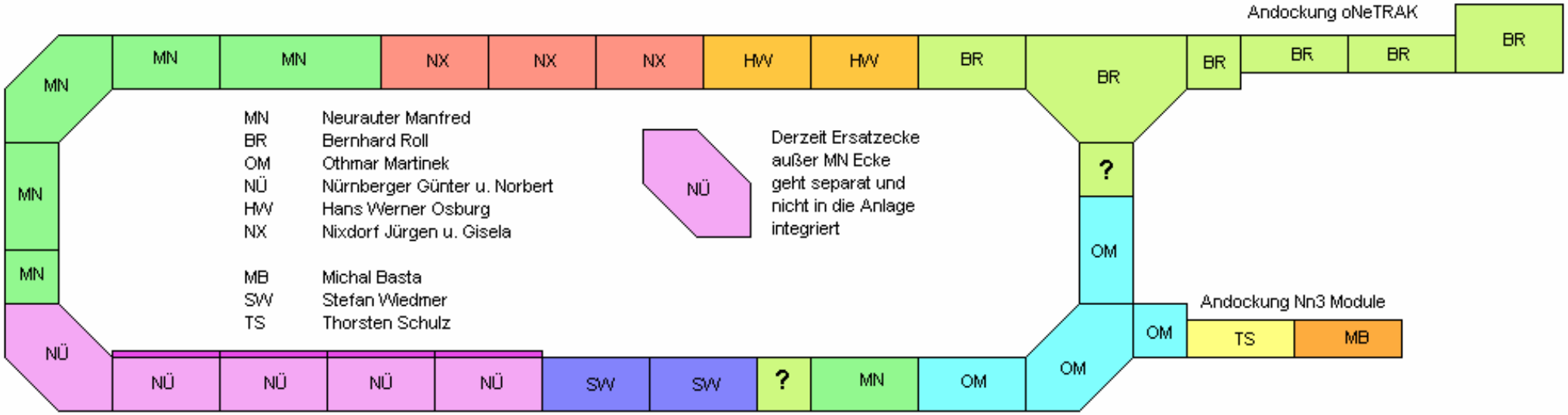
Am Sonntag fing die Ausstellung schon um 9:30 Uhr an. Die Sonne kam auch hinter den Wolken hervor und so konnten wir NTRAKer unsere müden Knochen ein bisschen erwärmen.
Die Ausstellung verlief so reibungslos wie am Tage zuvor, die Züge drehten ihre Runden zuverlässig, auch durch die Wenden von Hans Rüdi und meiner Farmwende. Die „Rangierersektion" hatten ihre Freude beim zusammenstellen und zerlegen der Züge und sie rangierten mit ihren Switchern auf Teufel komm raus!
So kam letztlich jeder NTRAKer auf seine Kosten am Wochenende in Adliswil. Um 16:30 Uhr war dann Ausstellungsschluss und der Abbau unserer Anlagen ging wie immer sehr schnell von statten. That's NTRAK!!!
Die zwei Tage in Adliswil vergingen wie im Fluge und in zwei Jahren findet die nächste Convention statt. Damit die Zeit bis dahin nicht zu lange wird, gibt es nächstes Jahr ein besonderes „Schmankerl": Vor mittlerweile zehn Jahren wurde der Verein NTRAK Swiss Division in Kloten gegründet.
Aus diesem Anlass wird die Swiss Division am Wochenende 1. / 2. November 2003 eine Jubiliäumsveranstaltung im Mehrzweckgebäude der Stadthalle in Kloten durchführen!

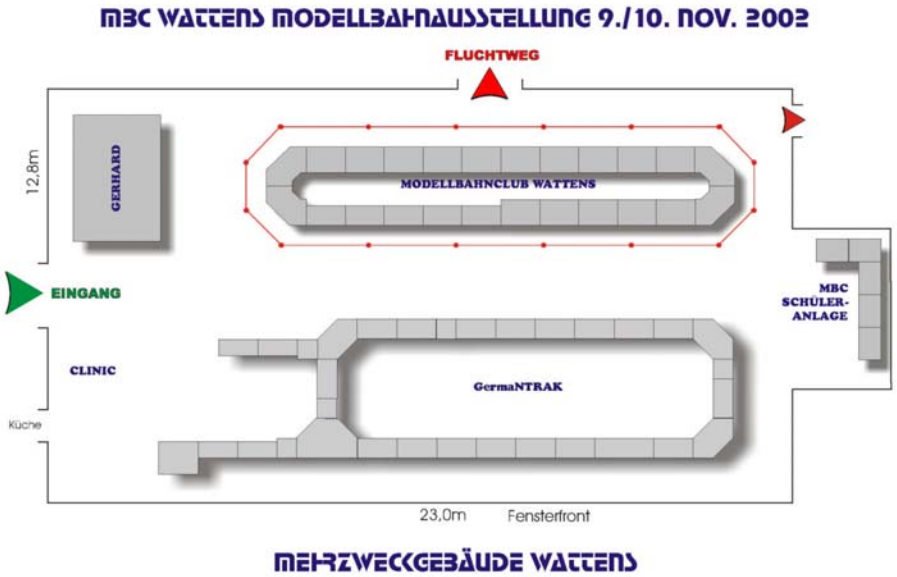
Ein Bericht von Jürgen Nixdorf

Hier eine Nahaufnahme von Manfred's beeindruckendem, neuen Modul, der Geländeeinschnitt ist - wie bei Ihm so üblich - selbstverständlich einer tatsächlichen Gegebenheit nachempfunden.

GermaNTRAK
NTRAK German Division

Anlagen-Layout für die Ausstellung in Wattens





Modellbahnausstellung in Wattens / Tirol

So sieht er also aus, der Aufstellungsplan für die am 9. und 10. November stattfindende Modellbahnausstellung in Wattens im Inntal, nur wenige Kilometer von Innsbruck entfernt (damit uns auch die weit entfernten NTRAKer besuchen können, zumindest mit dem Finger auf der Landkarte!).
Gegenüber dem unteren Hallenbelegungsplan wurde die Anlage um 180 Grad gedreht, damit die Besucher nicht ins offene Messer, bzw. in die offenen Äste laufen, sondern zuerst eine geschlossene Anlagenform sehen.

Von den insgesamt 33 Modulen sind 15, also fast die Hälfte, zum ersten mal in der Öffentlichkeit zu bestaunen, das zeugt von der Kreativität und Aktivität so mancher Teilnehmer!

HaWeO