

NTRAK- INFO-



EUROPA

In dieser Ausgabe: **Hallo, liebe Freunde der NTRAK-Norm
Wir backen eine Tankstelle
Neues Netzteil für NTRAK-Anlagen
Santa Fe's einzige „Erie Built“
1. GermaNTRAK Modulbauseminar
Bau eines Nn3-Moduls
1. GermaNTRAK-Stammtisch
AMTRAK - Personenzuglokomotiven
NZH-Hobbyclub-Tage in Haarlem**

Die
Ruhe...
...vor
dem
Sturm
auf die
Module



Besitzer: Jürgen Nixdorf, Petershausen
Name: SD 45

Besonderheit: Umlackiert von Jakob Ruprecht

Hallo, liebe NTRAKer

Dass sich zu der kleinen Rätselfrage von Seite eins von über 70 NTRAK-Mitgliedern nur ein Einziger mit einer allerdings lustigen Definition gemeldet hat, war, ganz vornehm umschrieben, „eine kleine Überraschung“ für mich.

Aber es sollte noch weit schlimmer kommen:

Mit der letzten INFO wollte ich eine Serie starten, an der sich möglichst jeder Modulbesitzer beteiligen sollte. Es ging dabei um die bildliche Vorstellung der eigenen Module.

Dass sich auch hierzu von genau so vielen Lesern (???) nur EIN EINZIGER überhaupt bequeme, eine Art von Rückmeldung zu geben, war nicht mal mehr frustrierend, sondern eigentlich nur noch traurig.

Unter diesen Umständen macht es natürlich irrsinnigen Spaß, am Zustandekommen weiterer INFOS zu arbeiten...

ABER, noch lass ich mich von dem allgemeinen Desinteresse nicht sonderlich beeindrucken und starte tapfer den zweiten Versuch einer kleinen Rätselfrage.

Die an dieser Stelle geäußerte Bitte an alle europäischen NTRAKer, am Inhalt der Info durch eigene Beiträge tatkräftig mit zu helfen, hat diesmal leider nur bei einigen GermanTRAKern Früchte getragen, herzlichen Dank dafür - und liebe

...wünscht sich UND euch euer *HaWe*

Wer **das kleine Rätsel von Seite sieben** 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 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)

Das HEMAL Pickup Gespann



Nr. 201

Erhältlich als
Fertigmodell
oder als Bau-
satz.



Nr. 203



Nr. 202

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



Fehler konnte später behoben werden, so das die Besucher das volle Programm erleben durften. Ebenfalls sein erstes Rollout machte das Eckmodul "Amish



Prellböcke zeigten. Interessierte gab es viele, so das Lars-Erik mit dem falten der Infoblätter manchmal nicht folgen konnte. Am Sonntag wurde die Anlage von 11.00 bis 16.00 Uhr der Öffentlichkeit



Am Freitag Abend begann der Aufbau der Anlage und wurde am Samstag ab 8.00 Uhr morgens mit den noch fehlenden Modulen vervollständigt. Gegen 10.00 Uhr kamen die ersten Besucher und konnten auf der Red und auf der Blue- Line schon reichlich Betrieb sehen. Nur die Yellow- Line machte noch Zicken. Aber auch dieser



County" von Markus, welches aber wie andere auch, Landschaftlich noch nicht fertig war. Auf dem freien Gelände wurde kurzerhand eine Prellbock- Ausstellung gezeigt, die amerikanische und auch andere



vorgeführt. Es wurde aber nicht nur im Kreis gefahren, sondern Rangierarbeiten – auch digital rangiert und zwar mit Digitrax – wurden durchgeführt. Schließlich mussten viele durstige Coca Cola Fans befriedigt werden.

Markus Schiavo

Sonntagsrezept für N-TRAKer: Wir backen eine Tankstelle

Als Hauptzutaten benötigt man (frau) ca.13 Gramm Pappe, z.B. Rückwand eines Kalenders etc.. und 29 Gramm Holz verschiedener Art. Zum Abbinden und Würzen wird noch ein wenig Kleber gebraucht, etwas Farbe nach Geschmack, ein paar Drahtreste und ein Schnippel Folie.

Dieses schwäbische oP Sparrezept ist in allen Teilen variabel (deshalb „oP“ = ohne Plan!) und wird daher nicht akribisch vorgegeben. Vom Backen haben ja alle ein wenig Ahnung.....oder? Deshalb gibt es hier nur ein paar grundlegende Tipps zur Ausführung.

Nach dem Ausschneiden der Türen und Fenster mit einem scharfen (!) Messer werden die Pappstreifen farblich behandelt. Am besten mit Plaka Farben, diese trocknen sehr schnell auf und die Wände haben gleich eine matte Beton ähnliche Oberfläche. Wenn die Farbe nicht mehr klebt, können die Pappstreifen mit Küchenpapier bedeckt und beschwert werden, damit sie sich nicht „zusammenrollen“. Später werden , soweit notwendig, zur Stabilisierung kleine Leisten hinterklebt. Das ergibt dann feste Wandelemente. Als Fensterfolie eignet sich Folie für Tintenstrahldrucker, die lässt sich auf der rauen Seite gut beschriften und kleben. Aber auch die Fensterfolie aus Bausätzen ist brauchbar.



Die Backzutaten

Frisch aus dem Ofen, noch ohne Belag und Dekorationen



Allerdings sieht glasklare Folie bei so kleinen Modellen nicht immer wie Fensterglas aus. Ich mag es lieber leicht mattiert. Dazu verwende ich einen kleinen dichten Behälter mit Quarzsand, dahinein kommt die Folie. Zehnmal schütteln = leicht mattiert, dreißig mal = stark mattiert, einhundertdreißigmal = Milchglas. Fenster und Türrahmen werden z.B. mit einem feinen Silberlackstift oder sogar gleich komplett als Ausdruck aufgebracht.

Das freistehende Dach der Tankstelle wird am einfachsten aus einem Sperrholzbrettchen gefertigt. Die Tragsäulen des Daches aus Rund- oder Vierkantleisten. Zur Montage werden die Positionen der Säulen auf dem Dach markiert und dieses als Bohrschablone auf die Grundplatte gelegt. Beides zusammen durchbohren (die Säulen sollen stramm sitzen!). Wenn dann das ganze mit etwas Holzleim gesichert wird, ist die Konstruktion bombenfest (Modellbomben M 1:160, z.B. lose herumschlackernde Jackenärmel etc.) und löst sich nicht bei jeder Berührung in die Einzelteile auf.

Als Zapfstellen dienen kurze Abschnitte einer geeigneten Holzleiste, die Schläuche sind aus dünnem Draht.



So, jetzt ist das ganze im Rohbau schon fertig gebacken. Die Backzeit betrug bei ca. 23 Grad rund vier Stunden und die Kosten für diesen Kuchen sind kaum zu beziffern. In einer normalen Küche müssten die Zutaten eigentlich vorhanden sein. Selbstverständlich kann und sollte der Kuchen noch ein wenig verfeinert und geschmückt werden, z. B. Kleinteile aller Art, Schilder, Plakate, Schokostreusel, Sahnehäubchen..... Jetzt noch eine gute Tasse Kaffee, und der Sonntag Nachmittag ist gerettet.....

Gebacken wurde das Sahnestückchen von: Bäckermeister Gert Weinmann



Die „GENESIS“-Serie

Jedem war klar, das die B32-8WH nur eine kurzfristige Zwischenlösung war – eine „richtige“ Personenzuglok musste her. AMTRAK stellte ein Lastenheft vor mit den Vorgaben für die neue Lok: Modernste Mikroprozessor-Steuerung, 4.000 HP, HEP auch mit niedrigen Motordrehzahlen möglich (z.B. in Bahnhöfen), leichter als die F40 und die Möglichkeit, alternativ durch eine Stromschiene Fahrstrom an die Drehgestelle zu liefern, um ohne den Dieselantrieb nach New York einfahren zu können. (In New York ist es nach einigen Unfällen seit 1908 verboten, mit irgendetwas, was qualmt, in die Tunnel einzufahren – das schließt auch Dieselloks ein)

Nächstes Mal wird die Vorstellung fortgesetzt mit der B40-8P, der P32AC-DM und der P42DC.

Thorsten Schulz



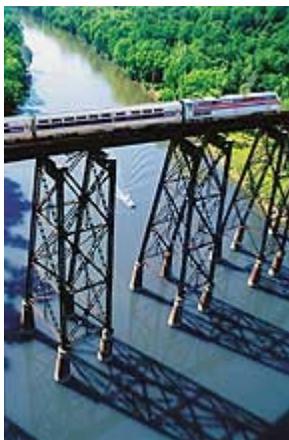
PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

NZH-Hobbyclub-Tage in Haarlem

Am September hat die PH & LF Railroad Association "The Ntrak Dutch Division" ihr erstes öffentliches Rollout gegeben. Unterstützt von einigen GermanTRAK-Modulen wurde eine Quadratische Kreisanlage von insgesamt 12 Modulen aufgebaut. Außerdem standen noch zwei einzelne Module (Ntrak und Onetrak) als Muster abseits der eigentlichen Anlage.



cken zu schicken. Dafür wurden die Kraftstofftanks von 1.500 auf 1.800 Gallonen vergrößert und der HEP-Generator auf 800 kW verstärkt – dadurch musste aber der Motor auf 3.200 HP eingestellt werden. Von dieser Langstreckenversion der F40PH bezog AMTRAK im Laufe der nächsten 12 Jahre 210 Stück, 123 davon wurden mit Motoren, Hauptgeneratoren usw. von eingetauschten SDP40F gebaut. Und sie liefen und liefen selten wurde eine Lok so zum Inbegriff des Langstrecken-Zugverkehrs wie diese Maschinen. Man traf sie von Alaska bis nach Texas, vor Luxuszügen mit klangvollem Namen wie dem „California Zephyr“ oder im Vorortverkehr von Chicago und Los Angeles.



Inzwischen werden die F40 in größeren Stückzahlen aus dem Betrieb genommen. Teilweise werden sie an kleinere städtische Verkehrsbetriebe oder Güterbahnen verkauft, welche sie sogar in Güterzugloks umbauen. Ein Teil der Loks mit größeren Antriebsschäden wurden ausgeräumt, mit einem Frachtabteil und Zementgewichten versehen und dienen als Steuerwagen für Pendelzüge.

AMTRAK wechselt zu GENERAL ELECTRIC

So zuverlässig die F40 ihren Dienst auch versahen, nach 15 Jahren und zig Millionen Streckenkilometern begannen die ersten Ausfälle. Man muss dazu bemerken, das aufgrund der Konstruktion der AMTRAK-F40 der Antriebsmotor immer nahe bei oder mit Vollgas laufen muss, damit der HEP-Generator Strom für die Wagenversorgung liefert – auch im Stand. 1991 sah sich AMTRAK



nach einen kurzfristig verfügbaren Ersatz für die ältesten Loks um und GE konnte schnell liefern. Man nahm aus dem Regal den Rahmen und die Aufbauten einer 4-achsigen B40-8W-Güterzuglok, setzte einen 12-Zylindermotor mit 3.200 HP hinein und nutzte den freien Platz (die B40-8 hat einen 16-Zylindermotor mit 4.000 HP) für einen HEP-Generator mit Mikroprozessor-Steuerung - fertig war die B32-8WH. So „schön & schnittig“ wie eine Güterzuglok, aber zuverlässig und modern. AMTRAK kaufte 20 Stück, verpasste ihr eine annehmbare Lackierung und nannte sie intern P32BH. Diese Lok war die direkte Vorstufe zur „Genesis“.

fertig war die B32-8WH. So „schön & schnittig“ wie eine Güterzuglok, aber zuverlässig und modern. AMTRAK kaufte 20 Stück, verpasste ihr eine annehmbare Lackierung und nannte sie intern P32BH. Diese Lok war die direkte Vorstufe zur „Genesis“.

Ein neues Netzteil für die NTRAK-Anlagen

Ich habe in einer „freien Minute“ eine neue Stromversorgung für zukünftige NTRAK-Anlagen gebaut.

Basis der Stromversorgung ist ein zugelassener ARNOLD - Lichtstromtrafo mit zwei Wechselstrom – Ausgängen mit je 16 V / 1,3 A (21 VA).

Durch zwei Spannungsregler wird die Spannung in 12 V Gleichstrom umgewandelt. Damit das ganze Kabelgewirr nicht unter der Anlage herumhängt, habe ich alles in ein kompaktes Kunststoffgehäuse eingebaut. Da der Trafo hierbei nicht verändert wurde, bleibt auch das VDE-Prüfzeichen unangetastet.

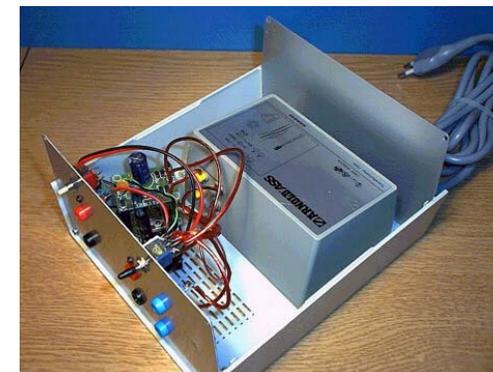
Als Spannungsregler habe ich anstelle billigerer Teile einen Baustein mit 3A Maximalleistung gewählt, da dieser bei den zu erwartenden Anforderungen weniger beansprucht werden dürfte. Ob die verwendeten Kühlkörper ausreichen werden, wird die Praxis zeigen – vermutlich werde ich noch ein Kühlgebläse aus einem alten PC-Netzteil einsetzen.

Die Leistung von ca. 1,3 A je Ausgang bzw. Gleis ist für normale Mehrfachtraktionen mit bis zu 10 Loks ausreichend. Ich werde im Laufe der nächsten Monate noch ein oder zwei weitere dieser Geräte bauen, um auch für Anlagen mit mehreren Stromkreisen gerüstet zu sein.

Stückliste:

	Best.Nr. Conrad	Bezeichnung	Einzelpreis	Gesamtpreis
2	11 55 76	Spannungsregler-Platine	5,09	10,18
2	17 52 77	Spannungsregler 3A	1,79	3,58
2		Kühlkörper ca.	3,00	6,00
2	73 02 89	Buchse 4 mm rot	0,43	0,86
2	73 02 97	Buchse 4 mm schwarz	0,43	0,86
1	52 19 06	Gehäuse grau		16,59
1		Trafo ARNOLD 7096	Ebay	30,00
		Kabel, Schrauben, Kleinteile ca.		5,00
Gesamtsumme in Euro:				73,07

Das abgebildete Gerät hat zusätzlich zu den zwei Gleichstromausgängen noch die Möglichkeit, durch einen Schalter einen der 12 V-Ausgänge ab- und dafür einen 16 V-Wechselstromausgang einzuschalten.



Thorsten Schulz



Die Geschichte der 90 Santa Fe's einzige „Erie Built“



Fairbanks-Morse wurde während des 2. Weltkrieges vom War Production Board gezwungen ausschließlich ihren „opposed piston“ Diesel (entgegengesetztes Kolbentriebwerk) für die Marine zu bauen. So musste Fairbanks-Morse die Entwicklungspläne für eine 2000 PS Lokomotive und für eine 1000 PS Rangierlokomotive bis 1943 auf Eis legen, da das Transportation Equipment Division des War Production Board es erst dann Fairbanks-Morse gestattete mit der Entwicklung fort zu fahren. Nach der Entwicklung einer Rangierlokomotive war Fairbanks-Morse der Meinung, dass das richtige Geld mit dem Bau großer Lokomotiven für Güter- und Personenverkehr zu verdienen war. So kam es zur Entwicklung ihrer ersten Passagierlokomotive, die unter dem Namen „Erie Built“ bekannt wurde.

Hergestellt wurden die „Erie Built“ in General Electric's Lokomotivenfabrik (Locomotive and Car Equipment Division plant) in Erie, Pennsylvania. Daher



auch der Spitzname „Erie Built“, Fairbanks-Morse gab seiner Lokomotive niemals eine offizielle Bezeichnung. Zum Einsatz kam ein 2000 PS, 10 Zylinder, „opposed piston“ Diesel, den Fairbanks-Morse aus seinem U-Boot-Programm übernahm und für den Einsatz in einer Diesellokomotive modifizierte. Typisch für die „Erie-Built“ war das große Kühlsystem, das mehr Platz als der eigentliche Motor brauchte, und 1440 Liter Wasser benötigte. Im Vergleich dazu brauchte der Train-Master von Fairbanks-Morse gerade mal 210 Liter.

Das Design der Lokomotive stammt vom Designer Raymond Loewy, der der Lokomotive seine mächtige Nase mit 3 Meter Länge gab. Santa Fe kaufte nur ein einziges A-B-A Set (Betriebsnummer 90), das im Juni 1947 in silbern/roter Warbonnet Lackierung (allerdings ohne gelben Nasenstreifen) ausgeliefert wurde. Unglücklicherweise erwies sich die Nummer 90 als ein mechanischer Pechvogel und war so unter den Lokführern niemals besonders beliebt. Wegen dem Mangel an Zuverlässigkeit wurde die Lokomotive bald von den transkontinentalen Zügen wie dem „Grand Canyon“ abgezogen und nur noch

anstelle offener Laufgänge und ein geräumiger Führerstand, der an die F45 und FP45-Modelle erinnerte, machten die Maschine zu einer optisch ansprechenden Lok.

Kurze Zeit später, noch während EMD die Bestellung von 150 Maschinen an AMTRAK auslieferte, wurden die Loks in mehrere Entgleisungen verwickelt. Als Ursache wurden nach langen und intensiven Testphasen die Drehgestelle herausgedeutet, leicht geänderte HT-C-Drehgestelle der SD40-2, die aufgrund des größeren Gewichts der SDP40F die Gleise in Kurven aufweiteten - und die Seitenkräfte durch den höheren Schwerpunkt durch den Wasservorrat der Dampfheizung trugen auch noch ihren Teil dazu bei. Die Besitzer der Gleise, die großen Güterbahngesellschaften, waren natürlich nicht scharf darauf, ihre lukrativen Hauptstrecken von den AMTRAK-Loks kaputtmachen zu lassen und verhängten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf ihren Strecken. Dadurch konnte AMTRAK natürlich die Fahrzeiten nicht mehr einhalten und die Fahrgastzahlen gingen wieder mal zurück.

EMD bot zwar eine technische Lösung des Problems an, aber zum einen hatte AMTRAK das Vertrauen in die Loks verloren, zum anderen würden zu den Kosten der Umrüstung noch der Umbau von der Dampfheizung auf elektrische Zugversorgung kommen – AMTRAK's neue Wagengeneration hatte elektrische Zugheizung, Klimaanlage usw.

Also entschloss man sich, die SDP40F-Modelle nach nur 3-4 Jahren Nutzungsdauer bei EMD gegen die kleinere F40PH einzutauschen. Bis auf 18 Loks, die an die „Santa Fe“ gingen und dort in Güterzugloks umgebaut wurden, waren bis 1988 alle SDP40F nur noch Geschichte.

Die F40PH

Im Frühjahr 1976 wurden 30 vierachsige F40PH von AMTRAK für den Kurzstrecken- und Pendlerverkehr bei EMD geordert. Im Grunde eine voll verkleidete GP40-2 - Güterzuglok mit einem großen Führerstand und einem zusätzlichen Generator mit 500 kW für die Stromversorgung der Wagen durch die Lok (HEP = „Head End Power“), wurde diese Maschine mit ihren 3.000 HP schnell zur Standard-Personenzuglok quer durch die USA und Kanada.

Die F40PH

Durch das Fiasko mit der SDP40F entschied sich AMTRAK, ein paar F40 mehr als zuerst geplant einzukaufen und diese Maschinen auch auf die Langstre-



Die Langstrecken- Personenzuglokomotiven der



Die Anfänge

In den 60er Jahren verlor die Eisenbahn auf den Langstrecken durch den nord-amerikanischen Kontinent immer mehr Fahrgäste an das Flugzeug und die Bahngesellschaften sahen sich immer mehr und immer größeren finanziellen Defiziten im Personenverkehr gegenüber. Nur zu gerne hätten die C&NW, UP, ATSF und alle anderen großen und kleinen Bahngesellschaften die Personenzüge aufgegeben und sich ganz dem lukrativen Güterverkehr gewidmet.

Auch die US-Regierung erkannte diesen Umschwung und beschloss 1971, durch die Gründung einer halbstaatlichen Eisenbahngesellschaft den Personenverkehr zu übernehmen – ansonsten drohte nicht nur auf den Berufspendlerstrecken ein Verkehrschaos. Diese neugegründete Gesellschaft AMTRAK sollte auf den bestehenden transkontinentalen Strecken Wegerecht bekommen und den Betrieb vorerst einmal mit dem bei den Gesellschaften bestehenden Rollmaterial abwickeln.

Die Bahngesellschaften waren gerne bereit, ihren veralteten Personenverkehr-Fuhrpark an AMTRAK abzugeben, zumeist E- und F-Modelle und eine Handvoll ALCo's und General Electric-Loks. Auch die heruntergewirtschafteten Personenwagen wurden von AMTRAK übernommen.

In den ersten Jahren konnte AMTRAK mit diesem Material noch arbeiten, aber man merkte schnell, das man mit altem Material keine neuen Kunden anlocken konnte. Neben neuem Wagenmaterial mussten auch schnell neue Lokomotiven her.

Die SDP40F

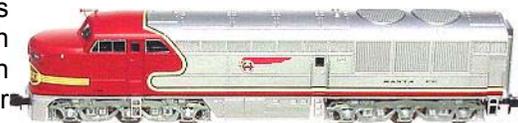
1973 entwickelte EMD für AMTRAK eine sechsachsige Personenzuglok auf der technischen Basis der Güterzuglok SD40-2. Im Inneren wurde sie vom selben 16-Zylinder-Zweitakt-Diesel mit Turbolader und 3.000 HP („Horsepower“ = amerik. PS) angetrieben und auch die Elektrik war schon mit den leicht austauschbaren Modulen der „Dash-2“-Modelle bestückt. Der größte Unterschied zur SD40-2 war der Dampfgenerator für die Wagenheizung und das Lokgehäuse. Eine geschlossene Karosserie



auf Nebenstrecken, immer in der Nähe eines Werkstattstützpunktes, eingesetzt. Santa Fe's Mechaniker bemühten sich bis zum Jahr 1953 den launischen Diesel zuverlässiger zu machen. Es zeigte sich jedoch, dass das opposed-piston-Design des Motors sich besser für dieselbetriebene Notfallaggregate, Küstenschiffe und U-Boote eignete. Klar, hier erwartet auch niemand Geschwindigkeiten von 130 km/h und mehr.

Nach immerhin 16 Jahren wurde das Trio schließlich 1963 bei General Electric in Zahlung gegeben. Dort hatte Santa Fe neue U25Bs bestellt.

Diese im wahrsten Sinne des Wortes einzigartige Lokomotive ist jetzt auch als Modell von Life-Like erhältlich. Für Freunde der „first-generation motive power“ ist diese Lok ein Muss. Die Lackierung ist hervorragend gelungen und die Beschriftung bis in kleinste Details gut lesbar. Sowohl die A- als auch die B-Unit sind mit einem kräftigen 5-poligen-Motor ausgerüstet, der seinen Dienst nach ein paar Runden leise und problemlos verrichtet. Besonders gut gefällt mir, dass Life-Like die A- und B-Unit mit Diaphragms (Faltbalg) ausgerüstet hat, so sieht man fast keinen Abstand mehr. Allerdings sollte man vorher die serienmäßige Standardkupplung gegen die Microtrain's Kupplung mit der Nummer 1128 austauschen. Das zweite, kleine Übel der Lok ist, dass Life-Like auf den Einbau eines LED-Lichts verzichtet hat und stattdessen eine Leuchtfunzel eingebaut hat. Schade, ansonsten ist die Erie-Built ein Supermodell.



Jakob Ruprecht



...und noch'n Rätsel:

Nachstehend eine Übersetzung „frei nach Altavista“: Jeder Punkt steht für einen fehlenden Buchstaben. Gesucht ist der komplette Name eines Zuges. Ich bin gespannt, ob sich dieses Mal jemand beteiligt!

ER ist Modelle das Importieren N-einstufen Modell des A..... ..g. Dieses ist als grundlegender Satz vorhanden, der 6 Autos mit-einschließt. Sie bieten auch zusätzliche Trainerautos an, um den Satz zu erweitern. Autos werden im ursprünglichen Blue/White/Gray Entwurf gemalt. Dieses, das früher Entwurf nicht "hatte, wings" auf die Kopf-Endautos.

Der grundlegende Satz umfaßt: 1 TG6Z, 3 TB6, 1TA6, 1 TG

HaWeO

1. GermaNTRAK Modulbauseminar

Vom 30.11-1.12. 02 fand in Mosbach ein Modulbauseminar für Anfänger statt. Durchgeführt wurde der Kurs von Thorsten Schulz, der als Dozent seine Sache sehr gut machte.

Angenehm überrascht war ich auch von den Teilnehmern, die nicht nur aus Clubmitgliedern bestanden, sondern dazu noch aus allen Himmelsrichtungen zu diesem Modulbaukurs angereist waren. Es kamen Teilnehmer aus Hamburg, München, Potsdam, dem Ruhrgebiet und aus der näheren Umgebung.



Gebaut wurde in Leichtbauweise nach NTRAK, ONETRAK oder auch nach AMERICA-N Standart. Die Bilder vermitteln einen kleinen Eindruck dazu. Zuerst entstand das Grundgerüst (obere Reihe). Leider konnte in dem Grundkurs nicht alles zum Thema Leichtbau gezeigt werden, dafür war die Zeit leider etwas knapp.



Aber die Grundbegriffe wurden nicht nur theoretisch erläutert, sondern auch in die Praxis vorgeführt und anschließend selbst erarbeitet, hier beispielsweise die Gelände-Rohfassung. Man bekam jedenfalls einen Einblick in die Zusammenhänge von Leicht- Rahmen- und Geländebau.

lädt zum GT-Stammtisch ein!

Nein, liebe NTRAKer, dieses Logo bedeutet keine Abspaltung von GermaNTRAK. Wer sich darüber freuen würde, der sei enttäuscht - und wer sich darüber aufregen würde, der wird hiermit beruhigt.

Auf Grund der steigenden Mitgliederzahl kristallisieren sich aber einige Ballungszentren heraus. Zum einen ist das der Großraum Hamburg - mit GermaNTRAK-Mitgliedern in Bremen, Bremerhaven, Hamburg, Hambühren, Jever und Kiel. Zum zweiten ist es der Großraum Berlin mit Mitgliedern in Greiz, Potsdam, Müncheberg und hoffentlich bald in Berlin selbst. Zum dritten ist es der Großraum München.

Da ist es eigentlich nahe liegend, dass man sich nicht nur ein- bis zweimal im Jahr zu großen Veranstaltungen trifft, sondern etwas öfter. Von dieser Grundüberlegung ist es nur ein kleiner Schritt zu regelmäßigen, regionalen Treffen. Dies war die gedankliche Geburt eines „Stammtisches“. Die Wortwahl ist beabsichtigt, denn diese Treffen sollen absichtlich nicht bei Mitgliedern zuhause stattfinden. Erstens hat nicht jeder soviel Platz daheim und zweitens sollen „die Damen der Häuser“ mitfachsimpeln und nicht mitservieren.

Der 1. GermaNTRAK-Stammtisch findet am Samstag, den 25.01.03 im Gründungsort Petershausen statt. Beginn ist ca. 14:30 (also zum Kaffeepausch) und zieht sich über Abendessen bis open end... Der genaue Platz wird per eMail bekannt gegeben.

Eingeladen ist jedes NTRAK-Vereinsmitglied und solche, die es werden wollen - einzige Bedingung ist schnellstmögliche Meldung der jeweiligen Personenzahl an Jürgen Nixdorf wegen der Platzreservierung.

Geplant sind diese Stammtische für die Zukunft ca. alle zwei Monate, maximale Dauer ein Wochenende, damit es sich für weiter entfernte Mitglieder lohnt, auch mal mit Modul(en) zu kommen, um Fahrbetrieb zu machen.

Am ersten Stammtisch soll dann unter den Teilnehmern besprochen werden, wo denn der nächste stattfinden und wie die weiteren Stammtische inhaltlich aussehen sollen.

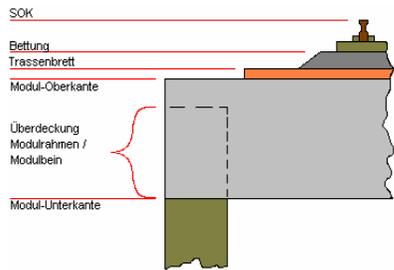
Angedacht sind z.B. Informationen über das Vorbild, Vorführung von Bautechniken, Modulbau und -Tests, Supern von Modellen, Elektro- und Digitaltechnik, aber wie schon oben geschrieben, sollen diese Vorschläge von allen Teilnehmern kommen.

Es freut sich schon jetzt auf Euer zahlreiches Kommen: Jürgen Nixdorf

Nach dem Trocknen der Holzschutzfarbe wurden auf dem Maschendraht einige Lagen Zeitungspapier mit einem dünnen Gemisch aus Wasser und wasserfestem Weißleim fixiert (Pappmasche) und das Ganze dann nach dem Trocknen mit einer dünnen Schicht Gips überzogen (Abb. 6).

Auf Abb. 7 kann man deutlich das Zeitungspapier auf dem Maschendraht erkennen.

Nach der Trockenzeit für habe ich die Standbeine montiert. Je nach Modulstandard (NTRAK / oNeTRAK oder Nn3) und der endgültigen Höhe der Schienenoberkante über dem Modulrand kürze ich diese erst jetzt entgültig – das gibt mir gewisse Freiheiten in der Gestaltung.



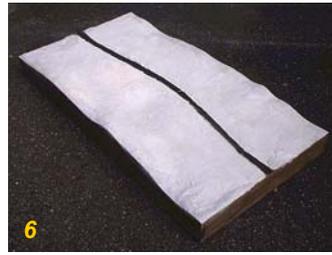
Allerdings sollte man die Überdeckung (siehe Grafik) nicht auf die ganze Modulhöhe berechnen, sondern etwas Luft lassen – sonst stößt man mit den Beinen in den Unterbau des Landschaftsgerüsts.

Jetzt steht das Modul auf seinen eigenen Beinen, Woodland - Gleisbettung und Z-Gleise sind verklebt (Abb. 8 und 9).

Thorsten Schulz

Unten: Rechenbeispiel zur Länge der Modulbeine

Schienenoberkante Modul von Michal in Millimetern:	1040 mm
- Höhe von Trassenbrett, Bettung & Gleis	- 15 mm
- Modulhöhe zwischen Ober- & Unterkante	- 100 mm
+ Überdeckung der Füße am Modul	+ 80 mm
- Stärke von Schraubenkopf M8 und Einschlagmutter	- 5 mm
= Ideal-Länge	= 1000 mm
- Sicherheitsspielraum aus Praxiserfahrungen (WICHTIG !!!)	- 30 mm
= Praxistaugliche Länge	= 970 mm



Nachdem das Grundgelände eine stabilisierende Schicht aus der aktuellen Mosburger Zeitung erhalten hat, wurden den Teilnehmern die Techniken beim Verlöten von Kabeln und Schienen näher gebracht.



Natürlich wurden alle Teilnehmer zwischendurch immer wieder mal aufs Beste bewirtet, auch dafür sei an dieser Stelle noch einmal herzlich gedankt.

Am Schluss des 2-tägigen Seminars konnte jeder Teilnehmer sein selbstgebautes Modul mit nach Hause nehmen.

Mal schauen, wann wir die Module in unseren Ausstellungen integrieren können.

Markus Schiavo



Weitere Modulbau-Interessenten sollten den nächsten Beitrag beachten, die genauen Maße, auch die der Gleislage(n), entnehmen sie bitte dem blauen NTRAK- und/oder dem gelben oNeTRAKHandbuch.



Bau eines Nn3-Moduls

Ich habe Michal Basta für die Modellbahnausstellung in Wattens, Österreich, im November 2002 zugesagt, ein Nn3-Modul zu bauen, damit seine Loks dort ein wenig mehr Platz zum Fahren haben. Es sollte ein einfaches Streckenmodul werden ohne Tricks, Kniffe und große Ausstattung – aufgrund meines eigenen Termindrucks sollte es schnell gehen.

Um zu demonstrieren, wie einfach und kostengünstig ein Modul zu bauen ist – egal ob nun Nn3, oNeTRAK oder gar NTRAK – habe ich den Bauaufwand hier festgehalten.

Teil 1: Rahmen und Landschaftsgrundlagen

Die Rahmenbretter beziehe ich aus dem Baumarkt und lasse mir die wichtigen Rahmenträger direkt vor Ort schneiden. Da die Leute dort mit großen Sägen arbeiten, können sie die notwendigen rechtwinkligen Schnitte exakter fertigen als ich zuhause mit einer Handkreissäge.

Ich habe inzwischen für mich und andere Personen 9 Module bzw. Modulgerüste gefertigt und lasse in meine Einkaufsliste auch die Erfahrungen in Punkto Stabilität und Leichtbau einfließen – und vor allem auch den Punkt „kostengünstiges Bauen“.

Längsträger	1	Kantholz gehobelt 2500 x 140 x 18 gesägt auf 2 x 1220 mm		3,96
Querträger	1	Kantholz gehobelt 2500 x 110 x 18 gesägt auf 4 x 574 mm		2,40
Trassenbrett	1	Sperrholz 1220 x 300 x 6 Zuschnitt	11,80	3,95
Füße	2	Kanthölzer gehobelt 2500 x 44 x 24 gesägt auf 4 x	2,02	4,04
Verbindung	8	Schlossschrauben M8 x 60 incl. Flügelmuttern & Scheiben	0,55	4,40
Höhenverstellung	4	Einschlagmuttern M8 incl. Sechskantschrauben M8	0,50	2,00
		Summe in Euro		20,75

Nicht in obiger Tabelle aufgeführt sind einige Spax- oder Holzschrauben zum Verbinden der Modul(Rahmen)teile.

Die einzelnen Bauschritte:

Die zugeschnittenen Latten als Quer- und Längsträger liegen bereit (Abb. 1).

Die inneren beiden Querverstrebungen habe ich zur Gewichtsreduzierung mit einer einfachen Lochkreissäge bearbeitet (Abb. 2).

Der Rahmen wird mit Spax-Schrauben und wasserfestem Weißleim zusammengebaut. Je nach Größe und Länge der Schrauben sollte man die Schraubenlöcher mit einem etwa halb so dicken Bohrer vorbohren, sonst könnte das Holz platzen. Eine 90°-Winkellehre hilft bei der exakten Ausrichtung der Ecken. Die kleineren Querbretter müssen absolut senkrecht an den Längsträgern verschraubt werden, damit sich das Modul später beim Befestigen ans Nachbarmodul nicht verzieht (Abb. 3).

Danach wird das Trassenbrett aus 6mm starkem Sperrholz mittig aufgeschraubt und in Form der späteren Trasse grob mit der Stichsäge zugeschnitten. Jetzt wiegt die gesamte Konstruktion laut Badezimmerwaage 3 kg! (Abb. 4)

Um das Modul gegen Feuchtigkeit beim Geländebau und später beim Lagern zu schützen, habe ich es komplett mit Holzschutzfarbe gestrichen. Andere Modulbauer wie z.B. Manfred schwören auf stark verdünnten Mattlack. Egal was man nun nimmt, diese Arbeit sollte man sich wirklich NICHT sparen, will man lange Freude an seiner Arbeit haben. Auf dem Foto kann man auch den Maschendraht erkennen, den ich für das Landschafts-Grundgerüst festgetackert habe (Abb. 5).

