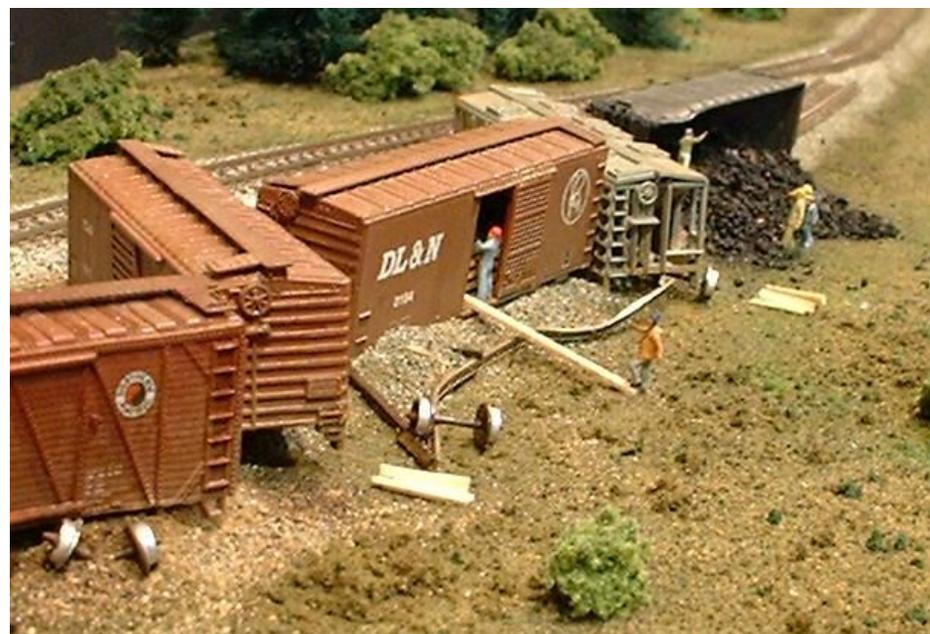


In dieser Ausgabe: **Hallo, liebe Freunde der NTRAK-Norm**  
**Hot-Spot-Dedector**  
**Railphone-System**  
**und noch'n Caboose**  
**News von der MW & A**  
**Supern einer Dash 9**  
**Natürlicher Modellbau**



**die wichtigsten offiziellen NTRAK-Maße in mm**

NAME	Maße Seite	Maße Hinten	min. Radius	Höhe ü. GOK	Gesamthöhe	Steigung	Farbe
Orangeline	62,75 / 102	546	610	0	1015	0%	orange
Redline	62,75 / 102	508	610	0	1015	0%	rot
Yellowline	62,75 / 102	470	610	0	1015	0%	gelb
Blueine	62,75 / 102	432	457	0	1015	1,50%	blau
Blue optional	62,75 / 102	254	457	0	1015	1,50%	blau-gelb
Bergstrecke	62,75 / 102	102	305	80	1095	3%	grün
Rückfahrt	62,75 / 102	-32		0	1015	0%	grün-gelb
Privatgleise	optional		305			3%	violett
Nn3-Berg	Märkl-flex	152		64	1079		blaugrün
Nn3-Mitte	Märkl-flex	394		0	1015		gelb/grün
Nn3-Vorne	Märkl-flex	559		-51	964		rot/grün
<b>Modulmaße</b>							
in cm	2 x 2 Fuß	61	StandardEcke	4 x 4 Fuß	122 x 122	<b>Backyard</b>	160 mm breit
Wende/Ecke	3 x 3 Fuß	91,5 x 91,5	T-Stück	4 x 3 Fuß	122 x 91,5	gem. ab Modulhinterkante	
	3 x 2 Fuß	91,5		6 Fuß	183	3 Gleise	Abstand 50
	<b>4 x 2 Fuß</b>	<b>122</b>		8 Fuß	244	<b>Hintergrund</b>	<b>355 über GOK</b>

„Maße Seite“ nennt zuerst die Hälfte eines Übergangsgleises und zweitens die Länge der geraden Strecke.  
 Wenn die Gleisabstände und Maße ganz genau eingehalten werden, kann das Gleis bis zu Modulrand gehen!

## Hallo, liebe NTRAKer

Diese INFO besteht aus einem Sammelitorium älterer und neuerer Beiträge, die sich in der Hauptsache mit relativ kleinen Details befassen, welche aber erst „das Salz in der Suppe“ ausmachen und ein Modul oder Modell erst vom üblichen Durchschnitt auf die modellgerechte Ebene bringt.

Dass sich keine großartige „Wissenschaft“ dahinter verbirgt und dass doch der eine oder andere mehr in diese Ebene aufsteigen kann UND will

erhofft sich zumindest euer **HaWeo**

Das Titelbild stellt die Situation bestens dar:  
Die Wagen vorne zeigen die Situation der INFO.  
Das neue Gleis hinten ist vielleicht das Internet...

Eigentlich sollte das Bildchen im Hintergrund wieder mit einer kleinen Rätselfrage verbunden sein. Da aber das Interesse am „Bilderrätsel“ aus INFO 3/04 wieder mal so überwältigend war, dass kein einziger Leser (!!!) es für nötig hielt, es wenigstens zu versuchen, hab ich mir die Frage schlicht und einfach geschenkt und werde Euch auch in Zukunft nicht mehr derartig belästigen...



### 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

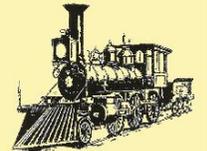
Pilgersheimerstrasse 10, 81543 München

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



Sanka / HEMAL 2000 Serie

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: christian.helmig@t-online.de

HEMAL KUNSTSTOFFTECHNIK

## Hallo, lieber NTRAKer

Das war die letzte NTRAK-INFO-EUROPA, die du in dieser Form von mir bekommen hast. Der „offizielle“ Grund für die Einstellung ist, dass die Druckkosten einfach zu hoch werden. Umgelegt auf ein Heftchen zahle ich für den Druck schon lange mehr, als ich von beiden Vereinen dafür bekomme - und da sind Umschläge und Porto noch gar nicht dabei! Nun musste ich aus technischen Gründen die Druckerei wechseln, und dabei stieg der Preis leider wieder um einige Cent in die Höhe und damit über die „Schallmauer“.

Der „inoffizielle“ Grund ist, dass ich auch absolut keine Lust mehr habe, zusätzlich mein privates Geld in eine Sache zu stecken, zu der es immer weniger Resonanz gibt. Eigentlich „opfern“ nur noch ein paar Dumme ihre Zeit, um Beiträge für die INFO zu schreiben. Sämtliche Bitten um Mithilfe am regelmäßigen Zustandekommen der INFO verhalten anscheinend bei fast allen anderen im In- und Ausland ungelesen und dies auch bei NTRAKern, die sich sonst in vielen Foren die Finger wund schreiben. Zur letzten INFO kam fast keine Rückmeldung. Ich weiß weder, ob die per Post verschickten INFOS angekommen sind, noch, ob der Inhalt so ankommt. Und trotz des vor gar nicht langer Zeit erfolgten eMail-Aufrufs von Markus kommt - außer vollmundigen Ankündigungen - einfach zu wenig nach.

Also wird die NTRAK-INFO-EUROPA in Zukunft nur noch eine virtuell visuelle Zeitschrift sein. Dadurch sparen sich beide Vereine (Swiss-Division und GermaNTRAK e.V.) doch einige Euros - und ich spare mir mein Geld ebenso wie die Zeit, die Druckvorbereitung und Versand bislang forderten, und die Nerven, die es kostet, wenn die INFO wieder erst auf den letzten Drücker inhaltlich gefüllt werden kann...

Die INFO wird auch weiterhin erscheinen, allerdings erst und nur dann, wenn sich genügend interessante Artikel angesammelt haben. Sie wird auch weiterhin in dieser Form erscheinen - allerdings nicht gedruckt, sondern im PDF-Format. Sie wird ihren Platz irgendwo auf unserer Homepage finden und da kann sie von den paar noch daran Interessierten angesehen und gelesen werden. Und wenn der eine oder andere die INFO lieber dort liest, wo auch der Kaiser zu Fuß zum LE-sen hingeht, ist das auch kein Problem, derjenige kann sich die INFO jederzeit an seinem PC ausdrucken...

meint abschließend **HaWeO**

**Die INFO ist tot ! — es lebe die INFO ?**

## Navajo Valley mit Hot Box Detector

Da ich Zuhause noch immer keine Modelle im Kreis fahren lassen kann, stand bei mir als der Bau von zwei so genannten Not-Ecken an. Die erste Not-Ecke ist nun fertig gestellt und soll einen Teil der Canyon Landschaft wieder spiegeln (siehe Draufsicht in der letzten INFO). Die Szene stellt einen kleinen Ausschnitt aus der Gegend der „Red Rocks“ im Grenzgebiet von Arizona wieder. Die Landschaft ist okay, aber auf der Strecke sah es mir etwas „nackt“ aus.

Da wir dieses Thema auch schon mal vereinsmäßig angesprochen hatten, erinnerte ich mich an den Bericht von Sebastian aus der NTRAK-INFO-EUROPA 3/2002. Dort ging es um den „Hot Box Detector“. Ich habe diese „Hot Box“ kurzerhand ins Modell umgesetzt. Der einzige Unterschied ist, das meine „Hot Box“ gleich alle drei Gleise überwacht. Das Material war schnell beschafft. Der Schaltkasten (oder wie man das Ding nennen mag) entstand aus der ARNOLD Fernsprechkabine, die jetzt auf einen KIBRI Tisch steht, damit sie vor Wasser und Ungeziefer geschützt ist. Hinzu kamen noch Drahtlitzen, Draht, etwas Farbe und ein Ausdruck für das Schild.

Ich bin selber überrascht, mit welchen einfachen Mitteln man diese US-bahntypische Einrichtung ins Modell umsetzen konnte. Ich hoffe, dass dies einen kleinen Anreiz gibt, ähnliche Sachen und Ausführungen ins Modell umzusetzen.



Über- und Draufsicht auf den Hot-Box-Detektor



Die Sensoren im Gleisbereich und der Schaltkasten von der Nähe betrachtet.



## Trainphone-System

Bei einer kleinen Ausstellung in Polch bei Koblenz entdeckte ich auch die Vorführanlage von Heinz-Ulrich Grumpe. Einigen sind eventuell auch die Bilder seines Schaffens aus dem Walthers-Katalog bekannt.

Bei meinem Streifzug durch seine liebevoll gestaltete Anlage entdeckte ich für mich sehr seltsam aussehende Fahrzeuge. Da war zu einem eine Fairbanks-Morse Diesellok der Pennsylvania Rail Road (PRR), die auf dem Dach einen Handlauf in der Länge der Lok hatte.



Trainmaster mit vorbildgerecht angebrachten Trainphone-Antennen

Zum anderen sah man am Ende des Zuges noch einen Caboose der ebenfalls mit etlichem „Geländer“ auf dem Dach ausgestattet war. Zuerst dachte ich, dass der Caboose für bestimmte Messfahrten ausgerüstet worden sei. Zumindest stellte ich keinen Zusammenhang zwischen Lok und Caboose her.



Der ebenso ausgestattete Caboose

Nach diesem „Ausflug“ in die Eisenbahn wenden wir uns wieder dem Gebäude und Gelände zu. Hier nützen allerdings noch zehn Seiten mehr weniger, als der Vergleich der beiden Bilder:



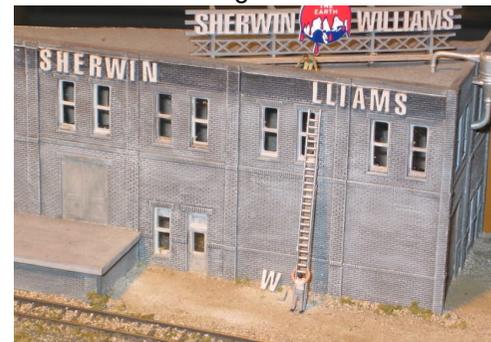
Da kann das Gleis noch so schön verlegt, gealtert und eingeschottert sein, die daneben „hingestellten“ kleinen Gebäude ruinieren das Gesamtbild entscheidend und stufen es gnadenlos als „spielzeughaft“ herab. Auch - aus Transportgründen - abnehmbare Gebäude können so gestaltet werden, dass man ihnen das „gerade hingestellt“ eben nicht auf den ersten Blick ansieht. Sei es durch das Kaschieren der Grundflächen mittels Bewuchs oder durch genau passende Ausschnitte im Modul.

Rechts dagegen passt das ganze Ensemble zum Thema „verfallene Mine“. Von der Einbettung der Gebäude ins Gelände über den zerfallenden Wagen rechts bis zur eingebrochenen Abdeckung des Brunenschachtes ganz links. Gerade diese stimmigen Details heben ein Modell eben über den „normalen“ Durchschnitt hinaus.



### Mein Fazit zum Thema Gebäudebau und Detaillierung

lässt sich durch drei altbekannte und banale Weisheiten auf einen ganz einfachen Nenner bringen und kann von JEDERMANN nachvollzogen werden, wenn ER oder SIE nur will:



Auch hier - neben der „echt“ wirkenden Alterung des Gebäudes - ein kleiner, aber feiner „Eyecatcher“: Die Buchstaben des Namenszuges werden oder wurden gerade renoviert.

**Es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen**, jeder hat mal klein angefangen.

**Probieren geht über Studieren**, das ganze Lesen von Fachliteratur nutzt nichts, wenn man nicht selber mit dem (Nach-)Bauen beginnt.

**Der Weg ist das Ziel**, zehn kleine Schritchen sind mehr wert als ein Sprung, der nie gewagt wird!

*Manfred Neurauber*

## Natürlicher Modellbau und Detaillierung

Prinzipiell gibt es keine speziellen NTRAK-Landschafts-Vorgaben, NTRAK bietet uns, im Gegensatz zu anderen Modulnormen, gestalterische Freiheit die gesamte amerikanische Landschaftsvielfalt nachzubauen. Egal ob Osten oder Westen, egal ob Großstadt oder Wildnis, egal ob Gebirge oder Wüste. Trotzdem ist es absolut kein Fehler, folgende Punkte zu beachten.

Im Gegensatz zum Original verlegen wir Modelleisenbahner die Schienen zuerst und bauen die Landschaft drum herum. In der Wirklichkeit hatten die Ingenieure mit den geologischen und topographischen Gegebenheiten der Landschaft zu kämpfen. Der Eisenbahnbau verschlang viel Geld, jedes Eisenbahn-Bauwerk muss/musste einen bestimmten Zweck erfüllen, es wurde nicht einfach nur aus Jux gebaut!

Darum müssen wir Modellbahner versuchen die Landschaft so zu gestalten, dass jedes Bauwerk logisch wichtig wird.

**Eisenbahn-Bauten:** Tunnel sollten wirkliche Tunnel sein und nicht Spielzeugberge mit Mäuselöcher. Frage dich: Hätten die Eisenbahn-Erbauer durch diesen Berg wirklich einen Tunnel gebaut oder doch nur einen Einschnitt gemacht.

Stützmauern soll man ansehen, dass sie einem permanent anstehenden Geländedruck standhalten können, und nicht schon vom Eigengewicht zusammenbrechen.

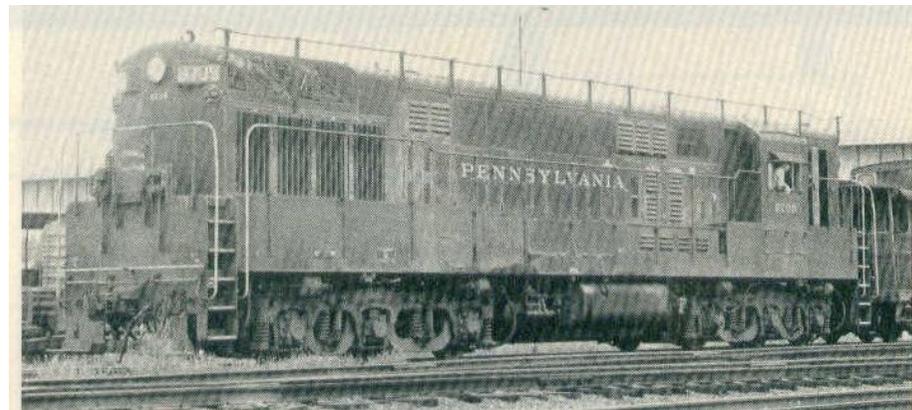
Besonders amerikanische *Eisenbahnbrücken* müssen einem enormen Gewicht standhalten. 4 - 6 US-Loks bringen ein paar Gramm mehr auf die Waage als zwei BR 44. Auch dieses soll man den Brücken, Widerlagern und Stützpfählen ansehen können.

**Gleisalterung:** Der Unterschied zwischen blankem und "verrostetem" Gleis ist eigentlich für jeden markant sichtbar. Man benötigt nicht unbedingt eine Spritzpistole, es geht auch mit Pinsel. Sollten die Kleisenen "versehentlich" mitrosten, ist es vorbildgerecht. Echte Schwellen sind weder alle schwarz noch „neu-braun“!

**Mein Tipp:** Nur dezente Farbtöne verwenden und grelle Farben vermeiden! Nicht jeder angebotene „Rost“-Farbton ist für Schienen verwendbar, sonst fällt das gerostete Gleis genauso störend auf!

**Gleisschotter:** Nimm als Vergleich die Größe einer Preiserlein-Faust zur Schotterkörnung. Zweiter Vergleich: Wenn 6 - 8 Schottersteine in einer Reihe zwischen zwei Schwellen passen, stimmt die Größenordnung! Etliche im Fachhandel angebotene N-Schotter sind nicht annähernd passend für 1:160 und nicht alles was als Gleisschotter verkauft wird, ist tatsächlich brauchbar. (z.B. Gleisschotter aus Korkgranulat, verfärbt bei Leim-Wasser-Spülmittelmethode!)

Da ich etwas neugierig war, fragte ich Herrn Grumpe, was es mit den Leitungen an dem Caboose auf sich hat. Er sagte mir, dass dies zum „Induktiven Zugbahnfunk“ gehört. Die „Geländer“ an Lok und Caboose sind die Sende- und Empfangsantennen für das Zugbahnfunksystem, auch „Trainphone-System“ genannt. Nach seinem Wissen hat es diese Art der Antennen nur bei der PRR gegeben. Das Modell des Trainmaster ist dem Vorbild nachempfunden, sogar die Betriebsnummer stimmt überein. Auch der Aufbau auf dem Dach des Caboose entspricht dem Vorbild.



Kenneth L. Douglas

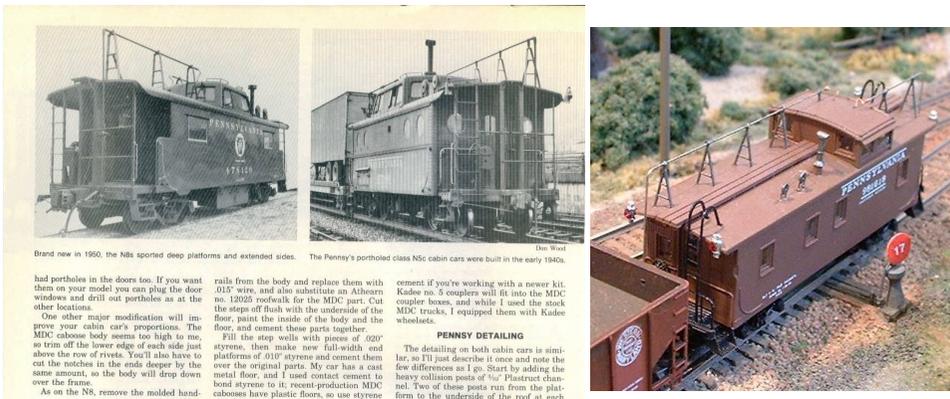
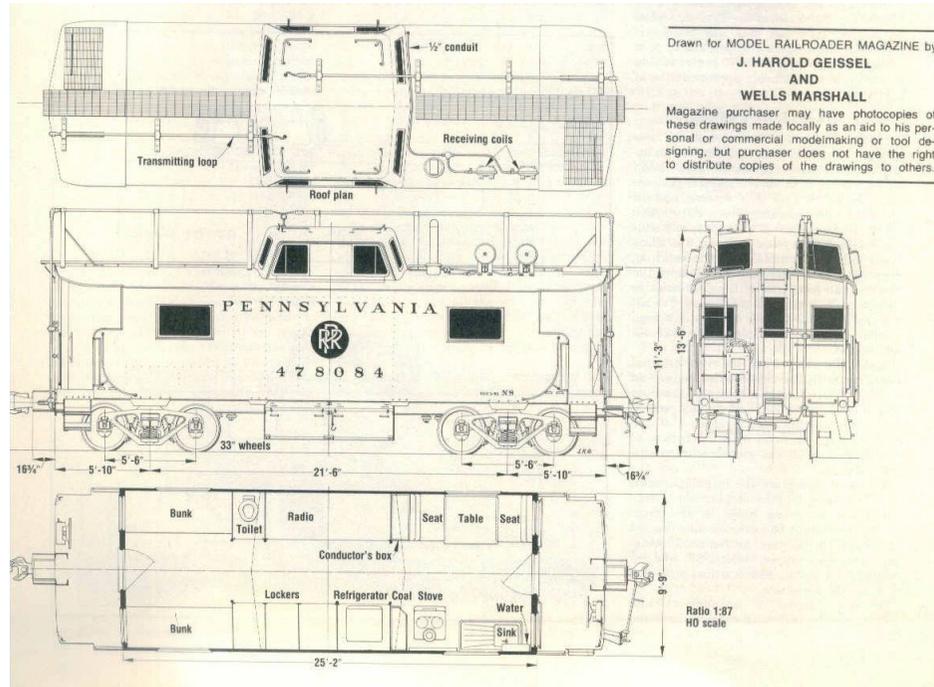
**Above:** The Pennsylvania RR's Train Master fleet was relatively small, numbering only 9 units built in 1956. They were used mainly in heavy transfer work around Columbus, Ohio, and as helpers around Pitcairn, Pa. They originally carried numbers 8699-8707 but were renumbered 6700-6708 prior to the Penn Central merger of 1968. Here no. 8705 is switching cabooses at Columbus on August 14, 1966. The extra pipe along the roof is the antenna for Pennsy's train-phone system. **Below:** Reading no. 863 pauses at Wayne Junction, Pa., with an express train in the late 1950s. It was one of the line's 17 Train Masters, which included nos. 800-808 in freight service and 860-867 equipped for passenger service. Bert Pennypacker

Oben ein Blick auf das Original und rechts ein Ausschnitt des Modells, welches natürlich auf betreffend der anderen Details, wie z. B. die gelbe Sicherheitsfarbe der Handläufe und Aufstiege, dem Original nachgebildet wurde.



Passende Ätzteile zum Nachbau des Trainphone-Systems gibt es von "Gold Medal Models". Eine genaue Bauzeichnung für die Anordnung der Antenne gab es auch mal im „Model Railroader Magazin“. Ich finde, dass dies ein gelungener Hingucker ist und die Modelle sehr interessant macht. Weiter Infos zu dem Trainphone-System kann man sich auch aus dem Internet holen.

*Heinz-Ulrich Grunpe und Markus Schiavo*



Die **Shell** an sich habe ich eigentlich gelassen wie sie war. Ich wollte diese Maschine entgegen meiner Gewohnheit in einem fast fabrikneuen Zustand darstellen. Nur die Lüftergitter rundum wurden mit einer stark verdünnten schwarzen Farbe ausgefüllt, um die Konturen der Gitter besser zur Geltung zu bringen, und der Auspuff bekam eine Spur „Russ“.

Die Front- und Heckgeländer des Laufgangs – von KATO silbern gespritzt – sind im Original gelb. Hierfür benutze ich eine wasserverdünnbare Farbe aus dem Bastelgeschäft, die nicht ganz so leicht abblättert wie die normalen Modellbaufarben.

Ich habe es auch schon einmal mit (teuren) Farben für Lexan-Karosserien probiert, bin aber mit deren Deckung nicht zufrieden gewesen.

Den Schneepflug habe ich festgeklebt und in die Öffnungen Steuerleitungen („MU-Hoses“) von JnJ eingesetzt. Die elektrischen Steuerleitungen vorne und hinten sowie die vordere Druckluftleitung sind aus 0,4 mm Messingdraht geformt und mit einem sehr feinen Pinsel rot bzw. schwarz gestrichen. Diesen Pinsel habe ich dann auch für die roten Handgriffe der Entkupplungsmechanik, Tankdeckel und Absperrhähne verwendet. Nachdem ich mit dem Ergebnis zufrieden war, bekam die Lok eine Schicht matten Klarlack, um den Plastikglanz zu eliminieren.

Nach der Trockenzeit setzte ich die Klarsichtteile ein und die Lok wieder zusammen. Das Fenster in der Nase der Lok bekam eine „Scheibe“ aus MicroScale „Kristal Klear“, einer Art klar austrocknendem Weißleim. Da ich diese Lok wohl ausschließlich als „Front-End-Maschine“ bzw. Lead-Unit einsetzen werde, bekam sie vorne eine KATO - Knuckle-Kupplung, die deutlich zierlicher ist als die MicroTrains Nr. 2004, die hinten ihren Job versieht. Trotzdem ist sie im Notfall „kuppelbereit“ – es könnte ja sein, das diese Maschinen irgendwann mal auf Rangieryards ihr Gnadensbrot verdienen müssen.

Kostenpunkt des ganzen Umbaus etwa 25,- € Arbeitszeit etwa 4 Stunden – nicht zuviel für eine recht ansehnliche Lok, oder ?

*Thorsten Schulz*



*Anm. von HaWeO: Ich bitte die etwas schlechte, pixelige Bildqualität dieses Artikels zu entschuldigen. Das, worauf es ankommt, ist trotzdem einwandfrei zu erkennen.*

## Supern einer SANTA FE – Dash 9

Kato hat der C44-9W ein sehr filigranes Gehäuse und einen sagenhaft ruhigen Antrieb spendiert. Aber beim Bedrucken und den Details hat man doch etwas gespart und so ist diese schöne Lok frisch aus der Kiste ... nun ja, sagen wir mal etwas nackt. Und dem wollte ich abhelfen.

Dazu muss ich gleich anmerken, dass ich kein Nietenzähler bin. Ich wälze nicht drei Wochen vorher Fachbücher und das Internet, um festzustellen, ob die Lok nun 48 oder 52 Nieten um das kleine runde Fenster am Führerstand hat oder ob die Anzahl der Lamellen des hinteren Lüftergitters korrekt ist - ihr versteht, was ich meine? Ich möchte mit einfachen Mitteln und ohne großen Aufwand ein Ergebnis erzielen, das trotzdem hinterher in der Vitrine oder auf der NTRAK-Anlage eine gute Figur macht. Nachdem ich die Lok in ihre Einzelteile zerlegt hatte, begann ich mit dem

### Cab:

Die Windschutzscheiben bekamen einen schwarzen „Gummirahmen“ mit Hilfe eines Tuschestiftes. Mit einem 0,25er Bohrer habe ich die Löcher für die Scheibenwischer gebohrt und Ätzteile von „JnJ“ eingesetzt – sie sind zwar etwas teurer, aber deutlich filigraner als die Teile von „GoldMedal“. Die Numberboards wurden mit schwarzer Tusche ausgefüllt. Nach dem Trocknen habe ich die Decals mit den Nummern angebracht. Da mein „Haus-und-Hof-Decal-Hersteller“ zu diesem Zeitpunkt gerade in Neuseeland weilte, musste ich mir mit Zahlen aus einem BC RAIL-Bogen behelfen, aus denen ich die Loknummer 650 zusammengestückt habe.



Das Gehäuse der Frontscheinwerfer in der Nase bekam einen silbernen Anstrich und die vorderen Handrails über dem „SantaFe“-Schriftzug eine winzige Spur gelb. Dann habe ich das angedeutete Fenster in der Fronttüre aufgebohrt, die Konturen entsprechend zugefeilt und erst einmal mit einem schwarzen Fensterrahmen versehen.

Oberhalb der Seitenfenster brachte ich - wieder mit Hilfe des 0,25er Bohrers - Sonnenblenden von JnJ an sowie an der Fenstervorderseite Windabweiser von GoldMedal. Die Sonnenblenden habe ich dann mit „Santa Fe Red“ von Floquil gestrichen. Bei solch relativ kleinen Flächen ist ein Pinsel effektiver als eine Airbrush.



## ... und noch'n Caboose

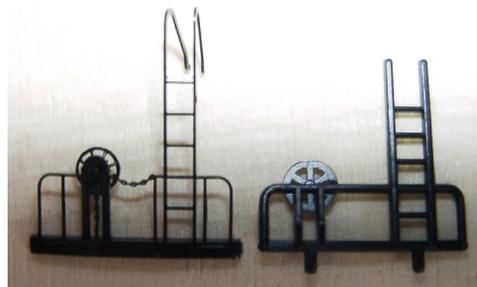
So klein die Verfeinerung, aber doch so gravierend die Veränderung. Alleine durch Austausch der dicken Original-Leiter gegen das feine Ersatzteil von Micro Train entsteht eine markante Verbesserung des Gesamteindrucks. Unter der MTL Nr.1087 sind diese „Caboose end Rails“ (12 Stk. in der Packung) erhältlich.

Um unsere „Zugbegleitmannschaft“ auch vor Wind und Wetter zu schützen sollten wir der Caboose ein Verglasung spendieren (aus dem Krageinteil beim Hemdenkauf o. dem Klarsichtteil von Schnellheftern).

Und wer es dann noch viel vorbildgerechter will, kann alle Handgriffe, die Auftritte, die Laufbretter am Dach, das Rauchrohr und den Unterrahmen farblich behandeln. Wem eine „klinisch saubere Caboose“ gar nicht behagt, kann sich auch mit „Weathering“ richtig austoben.

Sollten den gestrengen Augen auch die Handgriffe nicht mehr genügen, können sie vorsichtig abgeschabt und durch Eigenkonstruktionen aus feinem Draht ersetzt werden. Eine Neulackierung der Caboose wird dann sicher unumgänglich.

Es müssen auch nicht alle Caboose-Fenster geschlossen sein, ein halb offenes, aus welcher „Preiserlein“ schaut, wäre ein schöner Blickfang. Auch könnte im inneren der Cupola (= Dachaufbau) die Sitze nachgebaut werden, damit der „Zugbegleiter“ auch den ganzen Zug überblicken kann.



*Manfred Neurauter*

## News von der MW&A

**Vorwort:** Damit die verfassermäßige Vielfalt gewahrt bleibt, erscheint ein Teil der News unter einem Bseudonüm...

### 1. Aktuelle Information aus der Bahnindustrie

Auf dem Markt der Leasing- und Mietlokomotiven gibt es einen neuen Anbieter:

Das Firmen-Consortium „CarPool“, das eigene Wagen der angeschlossenen Bahngesellschaften verwaltet und auch bislang schon mit Güterwagen auf dem Leasingmarkt vertreten ist ( CarPool Leasing, CPLX), bietet nun auch Lokomotiven an.

Als erstes im Angebot sind zwei EMD GP 38-2 ex GM&O. Die Maschinen wurden in den MWA Shops optisch und



technisch überholt und mit moderner Sicherungs- und Steuerungstechnik (lastgeregelter Digitaldecoder :-)) ausgerüstet.



Zur Zeit laufen die Lokomotiven in einem langfristigen Vertrag bei der Midwest & Atlantic. Aber kurzzeitige Vermietungen sind möglich, z.B. auf der nächsten GT Ausstellung.

Die Abrechnung erfolgt in einem solchen Falle nach Betriebsstunden ;-))))))

*Der Informant*

Zur Tat:

Die Rungen werden abgeschnitten, angespitzt, in die vorhandenen Öffnungen am Wagen eingesteckt und mit Mattlack (auf Wasserbasis) gesichert. Die weiteren Leisten werden einfach aufgestapelt und ebenfalls mit den Rungen und untereinander verklebt. Auch der Bretterstapel ist mit Mattlack gesichert. Die Taue werden in stark verdünntem Weißbleim eingeweicht, aufgewickelt und entweder gleich am endgültigen Platz angebracht oder auf einer glatten Fläche zum trocknen abgelegt und später befestigt.



Zum Schluss bekommt das ganze noch – am besten mit Holzbeize – die richtige Patina. Das war's schon!

Jetzt habt ihr richtig schön Öl und Dreck verschmierte Hände, wenn ihr euch über die Sonntagstorte hermacht ..... aber dafür ist ja die Kuchengabel ;-))

*Der ganz andere Informant*



### 3. Unscheinbares Schmuckstück

Hallo liebe Freunde der Sonntag-Nachmittags-Basteleien, heute habe ich etwas für euch, das sogar zwischen Mittagessen und Kaffee passt! Wenn man (frau ) nur will!!!

Benötigtes Werkzeug: Scharfes Bastelmesser und eine Kuchengabel.

Wie ihr in der Zwischenzeit wisst, ist die MWA eine zwar prosperierende aber dennoch kleine und somit zur Sparsamkeit gezwungene Bahngesellschaft. Deshalb auch hier wieder Material der Fa. Kostnix & Billig!



Nähgarn verschiedener Stärke und Farbe findet sich in Mutters Nähkästchen und Holzleisten in der Restekiste. Eine besondere Variante stellen die Leisten und „Rungen“ für den Aufbau dar: Es sind (wie auf dem Bild zu erkennen) feine Bambusleisten, die aus einem kleinen Rollo stammen, das als Wanderschmuck oder Untersetzer Verwendung fand, bevor es auf dem Floh-

markt für damals fünfzig Pfennig den Besitzer wechselte. Diese Leisten sind bei kleinem Querschnitt extrem fest und eignen sich z. B. auch für aufwendige Abstützungen, Holzgerüstbau, Ladungssicherung usw. Also Augen auf beim Besuch von Flohmärkten ;-).

Das abgebildete Wägelchen fährt so in meinem Bauzug und ist, wie in der Draufsicht schön zu sehen, beladen mit Brettern, Bohlen und verschiedenem Tauwerk.



### 2. Generator-Car

Hier eine Anregung für eine kleine Bastelei an einem langen Winterabend, bei der mit wenig Aufwand, aber viel Spaß ein interessantes Einzelstück entsteht.

Man nehme einen alten Flatcar, Gondola oder ein anderes „Cabrio“, einen alten Container und eine Hand voll Kleinteile aus der Schrottkiste (Restteile aus Bausätzen, Spritzrahmen etc.) und daraus entsteht z.B. ein „Generator Car“ für einen Bau- oder Rettungszug. Viele Bahnen haben solche Einzelstücke in den eigenen Werkstätten selbst „gebastelt“ und deshalb ist hier fast alles möglich. Der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt!

In dem hier gezeigten Vorbild arbeitet ein großer 6-Zylinder Caterpillar Diesel. Auf diesen Antrieb kann wahlweise ein Stromgenerator oder ein ebenfalls eingebauter Druckluftkompressor gekoppelt werden. Die Druckluftschläuche und Stromkabel sowie alle notwendigen Armaturen sind ebenfalls im Container verstaut.

Zeitaufwand einschließlich Farbe 3-4 Stunden ..... das ist's wert, oder? Also munter drauflos!

Die interessantesten Einzelstücke werden bei der nächsten GT Ausstellung in einer Vitrine präsentiert!

*Der andere Informant*





*Regel Verkehr bei der „Midwest & Atlantic“*