

NTRAK- INFO-



EUROPA

In dieser Ausgabe: **Hallo, liebe Freunde der NTRAK-Norm
BC Rail's Tumbler Ridge Subdivision
Peco Code 80 Weichen und die Spurweite
Was wäre, wenn...
GermaNTRAK im Tempel von Seelow
Die Elloks der AMTRAK
Termine, Termine**



Besitzer: Gert Weimann
Name: Steamers Point I
Thema: Flusshafen mit Industrie
Besonderheit: Rangierbereich mit eigener Steuerung, Blue-Line umschaltbar.

Hallo, liebe NTRAKer

Auch wenn es bei (Germa)NTRAK (noch?) nicht „in“ ist, sind diesmal zwei Beiträge über den in den USA relativ seltenen Fahrbetrieb mit Elloks in der INFO zu finden.

Am Anfang einer neuen Serie steht das unten abgebildete Suchbild. Es ist von Manfred und er bittet alle Leser, eifrig die modellbahnerischen „Sünden“ aufzuspüren und der Redaktion mitzuteilen. Also, frisch an die Lupe - und möge der Beste gewinnen

...wünscht Manfred UND sich euer *HaWeO*



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: christi-an.helmig@t-online.de

HEMAL KUNSTSTOFFTECHNIK

Termine 2003

Nachstehend die bevorstehenden Veranstaltungen, soweit sie mir bekannt sind bzw. mitgeteilt wurden.

01. mit 02. November 2003 in Kloten

Unsere Freunde von der NTRAK-Swiss-Division feiern ihr 10jähriges Jubiläum; die Veranstaltung findet statt im Zentrum Schluefweg, Schluefweg 10, gefahren wird auf einer NTRAK- und einer oNeTRAK-Anlage.

Offen ist am Sa von 10 - 18, und am So von 10 bis 16 Uhr.

Der Eintritt ist gratis, Spenden werden aber nicht abgelehnt!

Eine Cafeteria ist auch vorhanden.

Ansprechpartner dafür sind Felix Gähler und Simon Ginsburg

Info: Felix Gähler, +41 1 272-6844

email felix.gaehler@freesurf.ch, web www.ntrak.ch

03. mit 07. Dezember 2003 in München anlässlich der 21. Internationalen Modellbahnausstellung, Ansprechpartner dafür ist HaWeO



Termine 2004

04. mit 07. März 2004 in Sinsheim

Ansprechpartner dafür ist Thorsten Schulz

Eine Voranfrage besteht seitens [Modellbahn-Pürner](#) (Wiesau i. d. Oberpfalz), die gerne einmal eine GermaNTRAK-Anlage zu ihrem Sommerfest haben würden. Termin vermutlich ein Wochenende Anfang Juli 04.

Wer daran grundsätzlich interessiert wäre, soll sich bitte bald bei Thomas Riedl melden, damit er einen ersten Überblick hat

BC Rail's Tumbler Ridge Subdivision

Die Erbauung der elektrifizierten Tumbler Ridge Subdivision war eines der abenteuerlichsten Stücke Eisenbahngeschichte des letzten Jahrhunderts. Die 82 km lange Bahnstrecke war Teil eines c\$ 2,5 Milliarden umfassenden Programms zur Erschließung der nördlichen Kohlevorkommen für den Export nach Japan. Das Projekt beinhaltete weiterhin den Bau der beiden Kohleminen Quintette und Bullmoose, die Errichtung der Stadt Tumbler Ridge und der Schiffsverladeeinrichtungen etc.

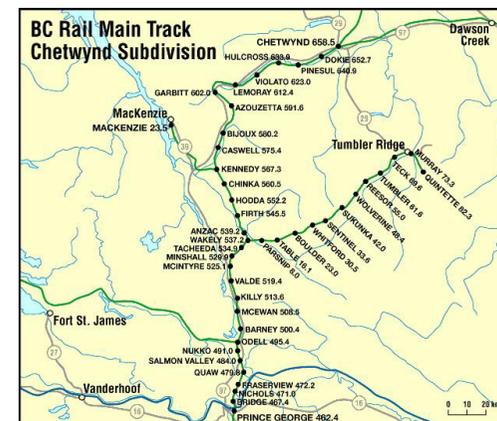
Die Strecke zweigt in Wakely von der Hauptstrecke ab und führt über elf Brücken und vier Tunnels durch subarktische Wildnis zu den Mienen.

Baubeginn war im März 1981, die Entscheidung zur Elektrifizierung fiel jedoch erst im Mai 1982, als der Bau der Strecke bereits weit fortgeschritten war.



Am 1 November 1983 fuhr der erste Kohlezug. Zunächst verkehrten wöchentlich etwa 17 dieselbetriebene Züge pro Woche. Im Frühjahr 1984 übernahmen die neuen Elektrolokomotiven den Dienst. In der Regel bestand ein Zug aus 106 Wagen a 100 Tonnen mit zwei Loks an der Spitze und zwei bemannten Helfern am Zugende, um über die Steigungen und durch die Tunnels zu helfen. Später wurde die Anzahl auf drei Loks und drei Helfer erhöht.

Der 5,95 km lange Wolverine Tunnel und der 9 km lange Table Mountain Tunnel stellten die Ingenieure vor das Problem der Belüftung. Die Belüftung wäre notwendig gewesen, um eine Überhitzung der Diesellokomotiven zu verhindern, und um die Besatzungen zu schützen. Da eine Tunnelbelüftung zu aufwendig und teuer war, entschied man sich für die Elektrifizierung der Strecke. Das Projekt rechnete sich durch die um 60% niedrigeren Unterhaltungskosten und die vergleichsweise geringeren Energiekosten von Strom gegenüber Diesel. Außerdem saß die Ölkrise noch tief in den Köpfen der Regierung, so dass man sich unabhängig machen wollte und für das Projekt finanzielle Zugeständ-



Elektrolokomotiven sind zwar in der Anschaffung teurer, aber die Gesamtanschaffung der Flotte kostete kaum mehr, da weniger Einheiten nötig waren (c\$ 18 Mio. für 7 GF6C gegenüber c\$ 17 Mio. für 11 SD40-2). Die Oberleitung kostete c\$ 31 Mio., ersparte aber die Tunnelbelüftungsanlagen, die mit c\$ 21 Mio. veranschlagt waren. Die kalkulierten Unterhaltungskosten lagen mit c\$ 3 Mio. um c\$ 2 Mio. niedriger als beim Dieselbetrieb. Somit hätte man die Mehrkosten bereits nach 6 Jahren heraus.

Die meistverbreitete Spannung war 25 KV. Nur drei Bahngesellschaften wählten 50 KV (Utah, Arizona und Südafrika). Man entschied sich auch hier für die höhere Spannung, da man nur eine einzige Zwischenstation zur Einspeisung benötigte, die in der Nähe der Hochspannungsleitung von BC Hydro angesiedelt werden konnte.

Sowohl GE als auch EMD bemühten sich den Auftrag zum Bau der sieben 6.000 PS Lokomotiven für sich an Land zu ziehen. GE hatte bereits mehrere 6.000 PS Loks vom Typ E60C unter anderem für Amtrak gefertigt. Jedoch war Amtrak mit den Leistungen der E60C unzufrieden.

BC Rail gab den Zuschlag für die sieben Lokomotiven vom Typ GF6C (6001 bis 6007) an das schwedisch-amerikanische Konsortium GM/ASEA. Diese waren nicht nur billiger, sondern hatten auch eine neu entwickelte Radschlupfregelung. Radargesteuerte Geschwindigkeitssensoren regelten jeden einzelnen Fahrmotors, was zu Haftungssteigerung führte.



Die Auslieferung der neuen Loks erfolgte von Dezember 1983 bis August 1984. Die GF6C basierte auf dem Fahrwerk der SD40-2. Da die schwedische Elektrik weniger Platz benötigte als Dieselmotoren, wurden die Zwischenräume mit Betongewichten aufgefüllt, um ein Gewicht von 199 t zu erreichen.

Während der viermonatigen Testphase wurde die E-Lok 6001 mit

3 Diesellokomotiven in Dynamik-

Bremsmodus über die Strecke geschickt. Bei den Tests wurde sogar Öl auf die Gleise aufgetragen. Im Rahmen der ausführlichen Tests wurden die Loks von 6000 PS (4500KW) auf 5200 PS (3800 KW) herabgestuft, um die Drehgestelle und Fahrmotoren zu schonen.

Kurz nach der Aufnahme des regulären Elektrobetriebs traten die ersten ernsthaften Probleme auf. Transformatoren begannen zu explodieren und beschädigten die Isolatoren und die Oberleitung. Feuchtigkeit, Kohlenstaub und Schwefelgase aus den heißen Quellen in den Tunnels griffen die Kupferleitun-

Der mechanische und elektrische Aufbau der HHP-8 entspricht dem der Triebköpfe des Acela Express und wurde mit einer etwas veränderten Karosserie versehen.

Fazit

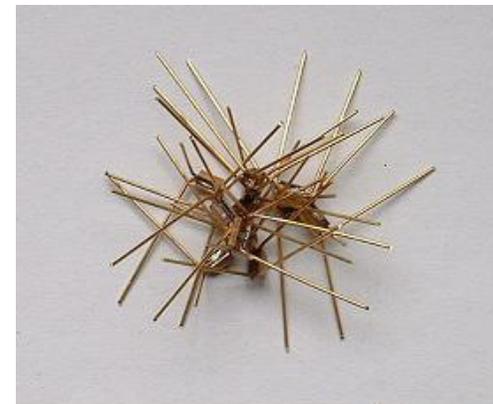
Die USA war in den 30iger und 40iger Jahren des letzten Jahrhunderts führend im Aufbau eines elektrischen Netzes. Aufgrund der nach dem 2.



Weltkrieg im großen Umfang eingeführten Diesellok konnte sich die elektrische Traktion aber nur an der Ostküste und dort nur im Personenverkehr dauerhaft durchsetzen. Durch die in den letzten Jahren getätigten Investitionen in das Rollmaterial von Amtrak ist auch weiterhin mit der Aufrechterhaltung des elektrischen Betriebes zu rechnen.

Zunehmend gibt es auch in den USA Stimmen, die eine Ausweitung des elektrischen Verkehrs auch auf den Güterverkehr fordern. Insbesondere im Hinblick auf die Erhöhung der Durchlassfähigkeit der Bahnstrecken und auf die Kosteneffizienz des elektrischen Betriebes lassen die Elektrifizierung von stark genutzten Bahnstrecken wahrscheinlich erscheinen. Aber das Wann und Wie ist noch völlig offen.

Alexander Kowalle



Das ist eine Vorschau auf INFO 4, Wer wissen will, was daraus wird, muss sich noch etwas gedulden...



Die R4c konnte allen Erwartungen entsprechen, so dass die Entscheidung getroffen wurde, dieses Modell zu beschaffen. In Zusammenarbeit mit EMD, wo die Loks endmontiert wurden, wurde eine für den amerikanischen Markt angepasste Lok entwickelt: die AEM-7. Die Lok war ein voller Erfolg und bekam bald den inoffiziellen Namen "Swedish Meatballs" (Schwedische Fleischbällchen) verpasst, da die für amerikanische Verhältnisse mit 101 Tonnen extrem leichten Lokomotiven 7.000 PS auf die Schienen brachten.

Die Loks sind, bis auf 2 Totalverluste bei einem Bahnunglück 1987, immer noch im Einsatz und werden derzeit technisch aufgerüstet, um sie noch längere Zeit einsetzen zu können.

Acela Express

Mitte der Neunziger Jahre wurde die Entscheidung getroffen, auf dem bestehenden elektrifizierten Netz (inkl. der ersten Neuelektrifizierung seit Jahrzehnten auf der Strecken zwischen New Heaven und Boston) einen Hochgeschwindigkeitsverkehr entsprechend dem in Japan und Europa einzuführen. Wesentlicher Kernpunkt dabei war die Beschaffung eines Hochgeschwindigkeitstriebzuges.

Verschiedene Hersteller beteiligten sich an der Ausschreibung und schickte auch teilweise "ihre" Züge zu Probe- und Werbefahrten in die USA. Neben dem Schwedischen X2000 weilte auch der deutsche ICE zu Vorführungszwecken in den USA. Am Ende konnte sich aber Bombardier zusammen mit Alstom (Produzent des französischen TGV) durchsetzen.



Seit Ende 1999 ist der durch das Konsortium entwickelte Zug im Einsatz, wobei sich schnell Probleme mit dieser adaptierten Version des TGV mit Neigtechnik einstellten, was im letzten Jahr zu einer teilweisen Stilllegung des Zuges führte. Nun sind die Probleme aber behoben und Amtrak konnte einen steigenden Anteil im Verkehr zwischen den Städten an der Ostküste erzielen.

HHP-8

Im Zusammenhang mit der Beschaffung des Acela Express wurden auch einige neue Elloks bestellt, um die letzte Exemplare der E-60 ausmustern zu können und genügend AEM-7 freizumachen, damit wieder der elektrische Betrieb auf dem Keystone Corridor aufgenommen werden kann.

Den Fahrmotoren machte der Einsatz in extremem Winterwetter schwer zu schaffen. Ein weiteres Problem stellten die Stromabnehmer dar, die sich bei eisiger Kälte nicht aus- bzw. einfahren ließen. Zweimal ereignete sich ein Zwischenfall, als die Stromabnehmer von einem Kohleverladetrichter abgerissen wurden. Während des ersten Einsatzjahres waren ständig kostspielige technische Änderungen an Transformatoren, Oberleitung, Stromabnehmern, Fahrmotoren und Sandzufuhr notwendig, was immer wieder zu langen Auszeiten führte.

Immer wieder mussten SD40-2 aushelfen. Die Besatzungen mussten aus Sicherheitsgründen vor der Tunneleinfahrt Sauerstoffmasken aufsetzen, um nicht zu ersticken. Der Fahrplan wurde so eingeteilt, dass die Tunnels ausreichend Zeit zur Belüftung hatten.

In den frühen 90er Jahren ließ dann die Kohleförderung nach, was die Anzahl der Züge reduzierte. Die laufenden Betriebskosten wurden dadurch jedoch nicht reduziert, sondern eskalierten statt dessen durch eine komplizierte Preisgestaltung.



Nach einem weiteren Rückgang des Kohlepreises und der Nachfrage teilte die Quintett Mine mit, dass sie im Sommer 2000 den Betrieb einstellen werde. Dadurch gab es nur noch zwei bis drei Halbzüge a 53 Wagen pro Woche. Somit war ein ökonomischer Betrieb nicht mehr möglich. Am 29. September 2000 fuhr der letzte von Elektroloks gezogene Zug.

Die sieben GF6C wurden später nach Prince George geschleppt und warten dort auf einen Käufer. BC Rail war von der Zuverlässigkeit der Lokomotiven sehr enttäuscht. Man schrieb dies der sehr kurzen Entwicklungszeit die zur Verfügung stand zu. Die Hochspannungsausrüstung hat sich jedoch bewährt. In 18 Jahren gab es nur einen elektrischen Unfall an der Hochspannungseileitung, bei dem ein Tunnelinspektor starke Verbrennungen davontrug. Die Oberleitung bleibt bis jetzt immer noch unter Spannung zur Speisung wichtiger Versorgungseinrichtungen.

Drei Diesellokomotiven neuer Bauart werden künftig den Betrieb gewährleisten, dadurch bleibt den Tunneln ausreichend Zeit um sich selbst zu belüften. Die Halbierung der Züge und der Einsatz von drei modernen Diesellokomotiven verhindern ein Überhitzen. (Ursprünglich waren sieben SD 40-2 pro Vollzug vorgesehen).

Die Bullmoose Mine soll den Betrieb Mitte 2003 einstellen, was das Ende für die Tumbler Ridge Subdivision bedeutet.

Christof Kess

Peco Code 80 Weichen und die Spurweite

Als ich bei einer Zuggarnitur, die jahrelang ohne Schwierigkeiten lief, die originalen Radsätze gegen brünierte RP25 Radsätze tauschte, war ich der Verzweiflung nahe. Nichts ging mehr; an jeder Weiche Entgleisungen. Auch die Kontrolle der Drehgestelle, der Tausch der Drehgestelle untereinander, das Fluchten der Radsätze und deren Spurweiten-Kontrolle mittels Micro Train Lehre brachte keinen Erfolg.

Dem Irrsinn schon sehr nahe, habe ich das Verhalten bei der Weichen-Überfahrt genauestens unter die Lupe genommen und erkennen müssen, dass die Spurkränze direkt auf die Mitte des Herzstückes auflaufen.

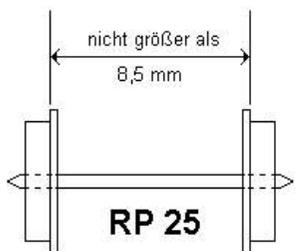
Wie bereits in INFO 1/03 angesprochen, kommt es bei Radsätzen mit zu genau eingestellter Spurweite bzw. den neuen RP25 Radsätzen durch den zu großen Abstand zwischen Gleis und Radlenkern zu Entgleisungen.

Darum habe ich mir das Ganze nur mit einem Drehgestell (wie im Foto) angesehen.

Wie in einigen Fachpublikationen bereits beschrieben, wären an die Radlenker geklebte, dünne Plastik- oder Messingstreifen eine Möglichkeit, den Abstand zwischen Radlenker und Gleis zu verringern.

Wer diesen Umbau scheut, oder gar nicht mehr an die Weichen kommt (z.B. bei einem Schattenbahnhof), kann sich auch wie folgt behelfen:

Mir ist aufgefallen, dass einzelne Radsätze problemlos darüber laufen und andere nicht. Um der Ursache auf die



Schliche zu kommen, habe ich mittels Schiebelehre das Spurweitenmaß genau ausgemessen. Dabei musste ich feststellen, dass nur die Radsätze aufliefen, deren Spurmaß *größer* als 8,5 mm war. Mittels vorsichtigem Zusammendrücken der Räder habe ich das Spurweitenmaß aller Radsätze auf 8,5 mm eingestellt, und siehe da, die Zuggarnitur läuft wieder ohne Probleme.

Manfred Neurauter

Daher wurden sie durch Amtrak bald stillgelegt. Das Design dieses Triebwagens diente aber als Basis für die Entwicklung der Armfleet-Personenwagen und die Metroliner wurden in Steuerwagen für den Nahverkehr umgebaut (einige Exemplare sind angabegemäß noch heute in Chicago zu sehen).



E 60

Die E-60 war der erste Versuch von Amtrak, einen Ersatz für die GG-1 zu kaufen. Die Lok konnte aber nie die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen und wurde nach dem Eintreffen weiterer Neubauloks in den sekundären Reisezugdienst abgegeben (erstaunlicherweise ist dieser Loktyp in Mexiko und auf Taiwan zur vollsten Zufriedenheit im Einsatz....). Die letzten Exemplare der E-60 sind vor 2 Jahren abgestellt worden und stehen zum Verkauf.



AEM-7

Um die GG-1 endgültig abstellen zu können und da die amerikanische Industrie nicht in der Lage war, ein zuverlässiges und erprobtes Lokomotivkonzept für den Personenverkehr liefern zu können, lud Amtrak 1976 internationale Hersteller zu einer Präsentation ihrer Lokomotiven ein. Neben Alstom, die eine für die Französische Staatsbahn SNCF entwickelte Schnellfahrlok in die USA verschiffen ließ, beteiligte sich auch ASEA mit der R4c (eine für die Schwedische Staatsbahn entwickelte Lok und u.a. auch in Österreich eingesetztes Modell) an der Ausschreibung.



Die Elektrolokomotiven der

Nachdem in zwei voraus gegangenen Ausgaben bereits über die Diesellokomotiven der staatlichen Amtrak berichtet wurde, soll dieses Mal eine in den USA kaum verbreitete Traktionsart betrachtet werden: der El-lok-Betrieb.

Vorgeschichte

Als Amtrak 1973 den Personenverkehr in den USA übernahm, wurden ihr die elektrifizierten Strecken der ehemaligen Pennsylvania Railroad zwischen New York und Washington (Northeast Corridor) und zwischen Philadelphia und Harrisburgh (Keystone Corridor) übertragen. Dadurch gelangten einige der dort verkehrenden Elloks ebenfalls in den Besitz der Amtrak.

GG-1

Die wohl bekannteste und am weitesten verbreitete von ihnen war die GG-1. Gebaut in den Jahren 1935-1943, versahen diese Meisterstücke der Ingenieurkunst bei der Übernahme seit fast 40 Jahren ohne Probleme ihren Dienst. Aufgrund ihres unkonventionellen Design und ihrer starken Zugkraft (4.800 PS!!) bildeten sie für einige Jahre das Rückrad der elektrischen Zugbeförderung bei Amtrak. Das Ende dieses Loktyps zeichnete sich aber ab, als beschlossen wurde, die Stromfrequenz im Amtrak gehörenden Streckennetz zu ändern. Aufgrund des technischen Aufbaus der Lok war eine Anpassung nicht mehr möglich. Zusätzlich zeigte sich an vielen der noch betriebsfähigen Loks Risse an den Hauptrahmen, so dass eine Stilllegung unabwendbar wurde. Leider ist heute keine dieser außergewöhnlichen Lokomotiven einsatzfähig erhalten, aber einige sind als Ausstellungsstücke in verschiedenen Museen und vor dem Bahnhof in Harrisburgh erhalten geblieben.



Metroliner

Der Metroliner war eines der letzten Projekte der Penn Central Railroad, um den Personenverkehr auf dem Northeast Corridor effizienter zu gestalten. Sie erreichten zu keinem Zeitpunkt die projektierte Geschwindigkeit und war sehr störanfällig.

Was wäre, wenn...



Das sind Bilder von meinen Modellen aus der Reihe "Wie würde die Lok aussehen, wenn es Santa Fe noch geben würde bzw. wenn Santa Fe diesen Loktyp gekauft hätte".

Und weil ich unbedingt so eine SD80MAC auch haben wollte, musste ich sie halt selber im Rahmen "Was wäre, wenn" lackieren. Naja und so ungefähr könnte die Lok aussehen, wenn sie silver/rot lackiert worden wäre.

Ich habe die SD80MAC in der Klasse 400 eingeordnet, also zwischen die GP-60B (#300) und die GE 8-40BW (#500). Bei der Vergabe der Nummer ist Santa Fe immer ein wenig lässig gewesen. Die SD75s sind z.B. in der Klasse 200 zu finden. Hauptsache die Lokomotiven der Superfleet (silver/red) haben eine dreistellige Betriebsnummer.

Jakob Ruprecht



GermanTRAK im Tempel von Seelow

Nein, wir werden jetzt niemanden zwingen, auf irgendeine Art religiös zu werden. Es hat auch nichts mit den üblichen Göttern zu tun, wie Jupiter, Thor oder Zeus, sondern vielmehr mit den Töchtern des letzteren, nämlich den Musen! Wir waren mit unserer Modellbahn-Anlage zu Gast im Haus der Musen, im **Seelower Kunsttempel**, dem Kulturhaus der Kreisstadt Seelow! Hier fand während des Seelower Stadtfestes eine Modellbahn Ausstellung statt.



Die Seelower Anlage im Überblick in einem ruhigen Moment am Sonntag

Der äußere Eindruck unterstreicht die Bezeichnung „Kunsttempel“ und der Innere bestätigt sie: Ein großer, freundlicher und lichtdurchfluteter Raum. Auch den Blinden unter uns war es hier möglich, die Gleisverbinder ohne Taschenlampe auf die Gleise zu fummeln – eine Wohltat!

Die Vorplanung hatte Frank übernommen und als Treffpunkt war das Kulturhaus ca. 14 Uhr ausgemacht. Wie üblich standen meine Module schon, als Gisela und Jürgen ankamen und wie üblich waren die, die den kürzesten Weg

Durch die freundliche Atmosphäre und den nicht vorhandenen Zeitdruck war die ganze Veranstaltung wirklich stressfrei und sehr angenehm und über die ganzen Tage wurden wir von den guten Geistern des Kulturhauses hervorragend versorgt und gepflegt !!



Ein Güterzug, geführt von einem BIG BOY, donnert durch „STEAMERS POINT“

Das häufigste KFZ Kennzeichen in der Gegend war „MOL“. Auf meine Frage, was das heißt, erhielt ich die Antwort: „**M**erkwürdiges **O**der**L**and“. Nun gut, wir werden es uns merken (!) und uns gerne daran erinnern!

Gert Weinmann

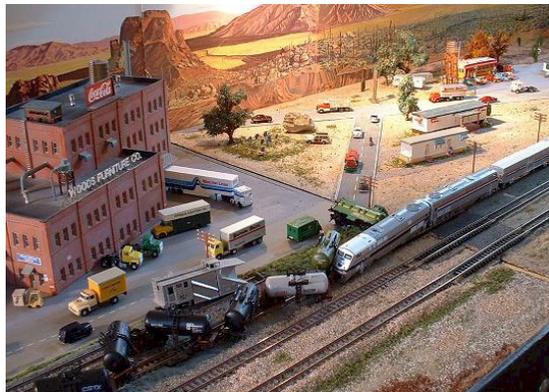


*Züge gut,
Alles Gut!*

de der Sonntag erwartungsgemäß ruhiger, die Ausstellung war aber trotzdem noch gut besucht. Unsere Rekordzüge über die beiden Tage waren ein Containernzug mit rund 9 Meter Länge und ein schwerer gemischter Güterzug mit 64 Wagen, der nur unwesentlich kürzer war.

Der Betrieb lief die ganze Zeit ohne technische Störungen und bis auf einen sehr dekorativen Unfall auf der Hauptstrecke ohne Unterbrechung. Auch die Notecken mit ihren engen Radien waren für die Züge kein Problem. Nur mit einer Aristo Steuerung hatten wir Probleme und so fuhren wir die Züge auf der BLUE LINE mit „Autopilot“ (Regeltrafo;-)

Leider war auch der zweite Tag zu schnell zu Ende (die Füße denken anders darüber!) und so begann um 16 Uhr am Sonntag der Abbau der Anlage. Dieser wurde allerdings vorübergehend unterbrochen, um mit dem Kabarett „Kneifzange“ aus Berlin das Zwischenglied zu bearbeiten. Ein ganz besonderer Abschluss eines Ausstellungstages! Danach ging der Abbau entspannter und leichter von der Hand und nach kurzer Zeit war alles in den Autos verstaubt!



Schrecklicher Chemieunfall am Stadtrand. Ein ganzer Stadtteil und die Reisenden des Personenzuges mussten evakuiert werden. Die Schadenshöhe ist noch nicht bekannt...



Die Westausfahrt von Franks Bahnhof mit der S-Kurve und direkt angeschlossener „Notecke“. Problemlos!

Durch die verspätete Ankunft des erkrankten Alex und durch die Tatsache, dass die Hälfte (!) der Module neu waren und noch nie vorher in eine Anlage integriert waren, verzögerte sich der Aufbau etwas, aber gegen 21Uhr war alles betriebsbereit! Feierabend ! Nach zum Teil langer Anfahrt und der Aufbauarbeit wohlverdient.



Am Anfang war - der Aufbau !

Interessierten. Der Besucherstrom hielt den ganzen Tag an und die Zeit verging wie im Flug. Im Nu war wieder Betriebsschluss. Die Nixdorfer sahen noch das Abschlussfeuerwerk des Stadtfestes, ich hab's verpennt.

Der zweite Tag begann wie der erste: Mit einem guten Frühstück an der frischen Luft. Dann auf in den großen Saal. Da das Stadtfest zu Ende war, wur

Das Westende von Franks Bahnhof mit der genialen S-Kurve





IN THE LATE EVENINGSUN A FREIGHTTRAIN IS CROSSING ROUTE 66