

NTRAK- INFO-



EUROPA

In dieser Ausgabe: **Hallo, liebe Freunde der NTRAK-Norm**
Tehachapi-Loop
Natürlicher Modellbau
Rail 2003 in Leiden / NL
10 Jahre NTRAK Swiss Division
GermaNTRAK in München



Otmar sein
Nn3-Schmuckstückchen



Besitzer:
Name:
Thema:

Gert Weimann
Steamers Point II
Rangierbereich mit Übergang zur Blue-Line, kleines Diesel-BW

Hallo, liebe NTRAKer

Wieder ist ein Jahr vergangen, dass diese INFO etwas verspätet erscheint, liegt daran, dass sowohl meine Wenigkeit als auch die Druckerei „zwischen den Jahren“ eine kleine Auszeit hatten.

Die Auflösung des kleinen Rätsels aus INFO 3 wurde aus Gründen der Aktualität auf die Nächste verschoben. Dass im Jahr 2004 auch mal Beiträge von denjenigen NTRAKern kommen, die bisher noch nie in der INFO erschienen sind...

...wünscht sich UND euch euer *HaWe*



Es haben sich sehr viele von euch mit dem Bild beschäftigt, wirklich alle acht Fehler hat niemand gefunden.

*Somit hat das Los entschieden, das MODEL-POWER Signal geht an **Adrian.***

Manfred



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

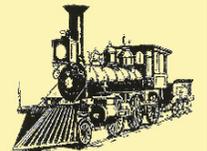
Pilgersheimerstrasse 10, 81543 München

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

Die BlueLine blieb digital, gewischt wurde weiter mit so durchschlagendem Erfolg, dass gerade die ich-will-nicht-spielen-sondern-lange-Züge-Fahrer von den Digitalreglern kaum mehr wegzubringen waren! Ich mag mir gar nicht vorstellen, was das für ein Betrieb geworden wäre, wenn noch ein paar "echte" Rangiermodule mehr in der Anlage gewesen wären...

Etwas Pech hatte Otmar mit seiner Nn3-Strecke, da aus unerfindlichen Gründen von einigen Märklin-Z-Weichen einfach Schienenstücke wegbrachen, so dass nicht mehr alle Gleise befahrbar waren... Trotzdem waren die Besucher begeistert von den Nn3-Modellen, auch mein selbstgestricktes Dreischienengleis hat seine Feuertaufe bestanden. Dank Michals Zwischenwagen konnte sogar gemischter Betrieb (Schmalspurloks zieht Normalspurwagen) ausprobiert werden. Alles in allem wird Nn3 wohl ein



Die Rückseite der Nn3-Strecke ermöglicht einen unabhängigen Rundumbetrieb.



Die Einfahrt in das geniale Backyard von Günter und Norbert

fester und ausbaufähiger Bestandteil unseres Vereins werden.

Am Samstagabend fand ein Vereinsessen statt, das gemütlicher verlief und auch etwas besser schmeckte, als das Gemeinschaftsessen der Moba am Abend zuvor.

Der Abbau begann am Sonntag um 18 Uhr, jeder half zuerst denen, die den weitesten Weg vor sich hatten und trotzdem waren um kurz nach 20 Uhr bereits alle GermaNTRAKer auf dem Heimweg!

HaWeO

Termine, Termine

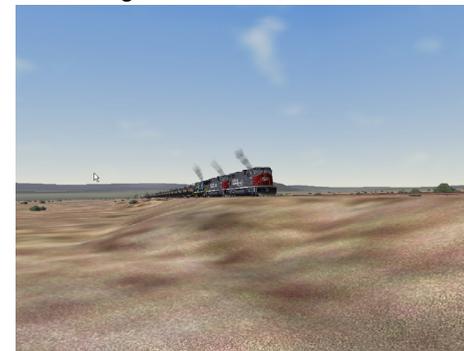
Sind ab sofort aus Gründen der Aktualität auf der GermaNTRAK-Homepage nachzulesen.

Tehachapi-Loop, einmal anders

Kurz vor Erscheinen des Train Simulator 2, erreicht mich die Professional Edition der Tehachapi Route von 3D Trains. Was ich damals als Developers Edition, minus Gebäude erhalten habe ist nun erwachsen geworden – ein Add On was die Herzen höher schlagen lässt. Und so mache ich mich gleich auf zum Test, kenne ich die Ecke doch in und auswendig, denn bei 5 Besuchen habe ich insgesamt 14 Tage dort verbracht.

10.00 Uhr, MP 380.7, Mojave BNSF California Northern Division

Da ich kein Frühaufsteher bin entscheide ich mich erst um 10 Uhr in Mojave aufzuschlagen. Die Nacht im Best Western Tehachapi war schlaflos. Dauern rumpelten die Züge am Fenster vorbei und das Motel wird jedes Jahr schlechter. Da hat mich die kurze Fahrt hinunter nach Mojave erfrischt, die kühle Luft der Klimaanlage war allerdings wesentlich angenehmer



als die 40 Grad in der Frühlingssonne Sonne von Mojave. Ein kurzer Kameraschwenk zeigt mir, der Flugzeugfriedhof ist schon mal da, ebenso die Abzweigung nach Las Vegas und die Tankstelle. Der Rest von Mojave sind 30 Häuser Slum in der Mitte von Nirgendwo. Am Horizont eine Rauchwolke und unter lautem Donnern erscheint langsam am Horizont eine lange Perlenkette.

Das was respektlos „Oil Cans“ (Ölbüchsen) genannt wurde ist ein 15000 Tonnen Ölzug. Heute morgen mit drei SD70M vorne, 2x Southern Pacific und ein Legionär der CSX. Ich schwinde mich in den Führerstand. Wie immer bei der Ablösung wird der Zug nicht angehalten, da das Anfahren zu aufwendig ist und so springe ich auf den im Schritt-Tempo fahrenden Zug auf.

Das erste Stück ist sehr langweilig, da es durch die Topfebene Mojave Wüste geht, irgendwie habe ich so meine Probleme den Zug in Fahrt zu bringen. Plötzlich bemerke ich im Rückspiegel Rauchfahnen in der Zugmitte. „Aha“, würde Simon jetzt sagen. Als ich dann den Mid-Train-Helpers auch noch die Sporen gebe zieht mein Zug im Handumdrehen mit fantastischen 45 KM/h davon.

10.10 Uhr, MP 377.0, Detector BNSF California Northern Division

Das ist die erste von vielen Überraschungen auf diesem Add On. Die Liebe zum Detail. Um eine Kurve kommend sehe ich eine Drahtbrücke über die Schienen. Zwei Sensoren am Rand. Das kann doch nur ein Hot Box Detector sein. Ob er wohl?

Ja, er tut, eine freundliche Stimme ertönt im Führerstand: „BNSF Detector, Milepost 377 Point Zero, No Defects, No Defects“
Das hatte ich immer vermisst. Und nun ist es da. Bleibt zu hoffen, dass dieses Feature auch im neuen MS Train Sim Eingang gefunden hat.



Und weiter geht es. Langsam beginnt die Steigung und in diesem Abschnitt ist es mit diesem Zug da recht einfach. Notch Eight, Highball und mit Vollgas die ganzen 18 Meilen Pro Stunde ausschöpfen, die meine nunmehr 5 SD70M so hergeben.

Dafür hat man etwas Zeit sich auf die Szenerie zu konzentrieren. Und da hat 3D Trains ganze Arbeit geleistet. Joshua Trees stehen am Schienenrand, auf der parallel ver-

laufenden Autobahn herrscht reger Verkehr, Eisenbahnfans stehen an der Strecke und machen Fotos und Winken dann !! Die Villen der reichen Exzentriker aus L.A. stehen auch am Schienenrand. Aber mein Interesse gilt den Windrotoren, ob sie wohl da sind und ob sie sich drehen?



Hier befindet sich schließlich eine der größten Windfarmen der Erde. Die Antwort: Sie sind da, in Massen und sie drehen sich. Und bei richtigem Licht spiegelt sich sogar die Sonne darin, bzw. sendet Lichtreflexe.

Noch habe ich Zeit auf so etwas zu achten und so spiele ich Eisenbahnfan und schalte mich durch die Außenansichten.

Mein Zug quält sich den Berg hinauf und ich warte schon voller Spannung auf Monolith, wo das Zementwerk steht. Dort, wo man immer fast weggeblasen wird, weil die Züge immerhin 60 Meilen pro Stunde fahren dürfen.

Das braucht Zeit, denn mit meinen 20 Meilen pro Stunde komme ich nicht wirklich schnell voran. Doch dann kommt Summit, die Passhöhe, und schon geht es unter der Autobahn hindurch und wie eine gerade Schussfahrt auf das Zementwerk zu.

Das Zementwerk ist super detailliert dargestellt und sogar das Umspannwerk dahinter ist mit allen Leitungen und Kondensatoren eine Augenweide. Eigentlich viel zu schade hier so durchzuhämmern, aber auf Verspätungen reagiert der Dispatcher in diesem Add On sehr allergisch.

Am Donnerstag lief der Betrieb dann von etwa 1955 bis 1980, die Zeit der SD 40 und ähnlichen Dieselloks, auch der erste AMTRAK-Zug gab sich die Ehre. Die Wagenzahl wurde auf knapp unter 100 gesteigert, alles noch ohne Helfer. Auf Blue wurde digital gefahren, begleitet von so manchen "Kurzschluss"- Rufen; Michal, unser Digispezi, wurde immer öfter in Gedanken so mancher "gewürgt", obwohl er gar nichts dafür konnte.



Eine platzsparende Lösung: Die Anbindung von Michals Nn3-Bahnhof von innen mit Einfahrt über die Kunstecke von Bernhard.

Auch der Spaß kam natürlich nicht zu kurz...
Am Freitag kamen endlich moderne Zeiten auf die Anlage, auch die Superliner sowie die SD 70 bis 90 "durften" nun. Auf Blue ging es immer noch digital, aber Dank Manfreds genialen Waybills wurde nun "echter" Rangierbetrieb mit Aufgaben gemacht. Die Kurzschlüsse gab es immer noch, sie wurden aber stillschweigend "geschluckt".
Am Samstag und Sonntag wurden dann alle Epochen gemischt gefahren, mit der Besonderheit, dass am Samstag "der Tag des Nordens" war, es wurden ausschließlich Züge aus Alaska und Kanada gefahren. Unterstützt wurden wir am Samstag auch von unseren Schweizern Simon und n-scale-Steve. Natürlich zogen auch seine Loks der fiktiven YukonRail ihre Kreise! Auch der Northlander von Minitrix gab sich die Ehre und machte auf unseren Rädern gar kein schlechtes Bild! Auch Thorsten mit Family kam am Samstag, sein Getreidezug, 121 Wagen gezogen von 4 Loks und 3 Helfern lief anstandslos. Viele Besucher und H0-Geschädigte konnten gar nicht glauben, dass „das Spielzeug“ (gemeint war allgemein die Spur N) so gut lief.



Auch der Spaß kam natürlich nicht zu kurz...

21. Internationale Modellbahnausstellung Im Münchner Messe Center

Der Aufbau ging trotz einiger Widrigkeiten – es zog „wie Hechtsuppe“ - relativ reibungslos vonstatten. Bereits am Montag begannen Günter, Markus, Norbert und ich mit dem Aufbau, am Nachmittag kamen auch Adrian und Thomas dazu. Adrians erstes Modul war, bis auf ein paar Kleinigkeiten bei der Verkabelung, wirklich gut gelungen. Am Dienstag so gegen 20 Uhr war dann alles fix und fertig, zumindest analog, auch die neuen Nn3_Sektionen funktionierten reibungslos. Michael, Manfreds Sohn, sei dafür gedankt, dass wir sein Wüstenmodul etwas "veränderten", so dass die Anlage 2 Fuß breiter als geplant aufgebaut werden konnte, dadurch kamen wir insgesamt auf 25 Module, was doch eine beachtliche Anlage ergab.

Am ersten Ausstellungstag lief alles analog, Michal bereitete neben seinem Schmalspurbetrieb auch die BlueLine für den Digitalbetrieb vor. Thema dieses Tages war die Übergangszeit zwischen Dampf- und Dieselbetrieb (ca. 1920 bis -60), es fuhr ausschließlich von Dampflok und Rundnasen gezogene Züge, auch bei den Wagen wurde dieser Zeitraum beachtet. Da wir es langsam steigern wollten, fuhr am ersten Tag als längster Zug eine ABBBA-Einheit mit 60 Boxcars.



Ein Ausschnitt aus Adrians erstem Modul

10.31 Uhr, MP 365.0, Monolith BNSF California Northern Division

Tehachapi ist eine der wenigen Strecken, die fast alle 10 Minuten einen Zug haben. Und mein langer Wurm ist viel zu sehr im Weg, da er fast alle Nebengleise überspannt und so müssen die anderen dauernd auf mich warten.

Die Liebe zum Detail kennt in diesem Add On scheinbar keine Grenzen. Als ich an Monolith vorbeihusche sehe ich aus dem Augenwinkel einen armen Kerl den die Highway Patrol gerade angehalten hat. Tja, in California fährt man halt 75 und wer sich nicht dran hält...

Ich merke nun verstärkt, dass mein Zug ganz gerne schneller fahren möchte. Es beginnt langsam bergab zu gehen und 15000 Tonnen schieben von hinten. Eigentlich mache ich mir noch keine großen Gedanken, als die Ankündigung für ein Speed Limit in Tehachapi angezeigt wird: 23 Meilen pro Stunde.

Doch dann kommt Hektik auf, denn gleichzeitig muss ich im Ort etliche Bahnübergänge überqueren, was aber das Rechtzeitige Hupen beinhaltet und wer hier kein Lang Lang Kurz Lang hinlegt der fliegt per Zwangsbremmung raus. Meinen Kombihebel hatte ich schon auf Setup gestellt und so lasse ich erstmal die dynamische Bremse aufheulen. Leider langt das nicht und so wird auch die Zugbremse in Benutzung genommen.

Gerade rechtzeitig passiere ich die Stelle mit 22 Mph und merke, von nun an wird es stressig, denn es geht steil bergab.

Die Landschaft ist, da es ja Frühling ist, seit Tehachapi einem satten grün gewichen. Leider wird das nur zwei Monate anhalten, bevor sich alles wieder in das Wüstenübliche braungelb verfärben wird.



10.45 Uhr, MP 351.8, Walong BNSF California Northern Division

Die Walong Loop (auch manchmal Tehachapi Loop genannt) ist erreicht. Ein paar Railfans machen Fotos mit Blitzlicht und winken dann freundlich.

Dann geht es um die 360 Grad Kehre mit der Ranch in der Mitte. Auch hier stimmt alles. Das alte Windrad ist da, ebenso wie der abgestellte Güterwagen als Geräteschuppen und die anderen Gebäude. Pferde grasen auf der Weide.

Leider ist mein Zug nicht ganz so lang wie die Doppelstock-Container Züge, aber es langt um das Ende von unten zu sehen, bevor ich in den Tunnel einfahre. Weiter geht es nun durch Bealville, wo auch tatsächlich der Feldweg zum Tunnelportal vorhanden ist und Eisenbahnfans darauf stehen um Fotos zu machen.

Caliente Horseshoe ist noch mal ein schöner Moment als man links aus dem Fenster die Helper Units des eigenen Zuges in die entgegen gesetzte Richtung fahren sieht.

So schlängeln wir uns durch die engen Tunnel und Spitzkehren bis wir schließlich nach 2 ½ Stunden Bakersfield erreichen.

Fazit der Fahrt: Ein tolles Add-On mit genialer Grafik und viel Liebe zum Detail. Einzig störend manchmal sind die „Landschaftsverwehungen“ die hier und da auftauchen und die Schienen verdecken. Aber das ist nicht sehr häufig. Zusätzliches BonBon: Das Add On funktioniert mit dem ebenfalls bei 3D Trains erschienenen Cajon Pass zusammen und es gibt sogar einen durchgehenden Zug, mit dem man von Los Angeles bis nach Bakersfield über beide Pässe fahren kann. Wer sich 6 Stunden „Arbeit“ antun will: Bitteschön.

Besonders schön ist auch die F3 aus diesem Add On, die nach einem Bremsvorgang immer mit lautem knattern den Kompressor für den Druck anspringen und mit einem satten Pschfff wieder ausgehen lässt.

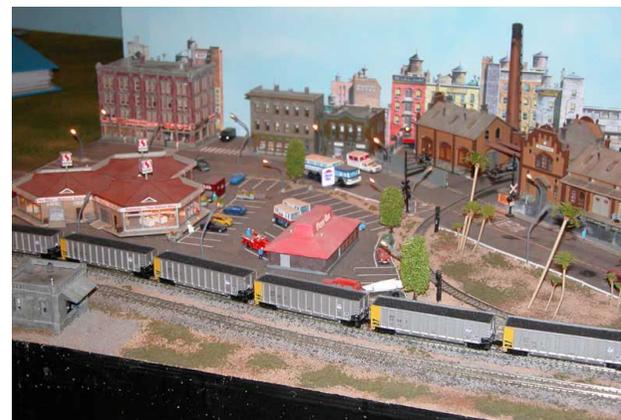
Also, nix wie kaufen, am besten bei 3D Trains direkt im Internet.



Strecke bereist von Sebastian Däunert

Am Samstag startete der Betrieb um 10 Uhr. Die Kurzschlüsse waren alle beseitigt, auf den Gleisen Rot und Gelb konnte um die beiden Loops und den verbindenden Spine gefahren werden. Dank der drei Streckenblocks konnten auf jedem Gleis zwei Züge fahren. Die neue, schnell ansprechende PM42-Sicherung schützte auch auf den Blockgrenzen die Drehgestelle zuverlässig vor Sachschaden. Auch auf dem Lokalgreis Blau war bald ein Lokalzug unterwegs. Am Samstag waren viele Familien mit Kindern zu Besuch, welche mit großer Begeisterung die Steuerung der Züge übernahmen. Auf der digitalen oNeTRAK Strecke wurde fleißig rangiert, auch die neuen Funky-Regler erwiesen sich als einfach zu bedienen und waren bei den kleinen Gästen beliebt.

Zwischendurch blieb auch Zeit für eine Stärkung in der Club-Cafeteria, wo man zwischen Gerstensuppe, Wienerli, vielen Getränken, Kaffee und Kuchen auswählen konnte. Nach einem kurzweiligen Betriebstag genossen Clubmitglieder und Gäste das Jubiläums-Dinner im Hotel Allegra.



Nach einem gemütlichen Frühstück zuhause starteten wir den Betrieb am Sonntagmorgen um 10 Uhr. Erste Gäste kamen, darunter viele vom Hallenbad des Zentrums Schluefweg, wo ein großer Schwimmwettkampf stattfand. Am Nachmittag füllte sich der Saal mit vielen Besuchern, welche die langen Züge und Rangieranlagen bewunderten. Um 16 Uhr war Betriebsschluss und um 18:30 Uhr war der Saal gewischt und die Module in die Autos verladen. Zwei tolle Ausstellungstage gingen zu Ende und wir freuen uns schon auf den nächsten Clubanlass. Herzlichen Dank an alle Teilnehmer und Besucher!

Felix Gaehler



10 Jahre NTRAK Swiss Division

Dass ein Verein das 10-jährige Jubiläum feiert, ist nichts Alltägliches. Die NTRAK Swiss Division beging dieses Jubiläum mit einer großen Wochenendausstellung am 1./2. November 2003. Der große Saal des Schluweg-Zentrums in Kloten bot dafür einen gediegenen Rahmen. Auf dem hellen Parkettboden des geräumigen und gemütlichen Saals stellten wir am Freitag, dem 31. Oktober die Module auf. Es entstand die wohl größte und schönste Anlage der Clubgeschichte. Viele Module waren neu oder überarbeitet. Kollegen von NTRAK Deutschland und Österreich brachten ihre Module mit, darunter das gebirgige Kreuzungsmodul von Thorsten mit Abzweigung zur oNeTRAK Division, und Manfred's Grand Canyon Modul mit der imposanten kombinierten Eisenbahn- und Strassenbrücke.

Somit konnten wir zwei große, verbundene NTRAK-Loops aufbauen, dazu kam eine oNeTRAK Strecke mit Rangierbahnhof, und die Spur N Segmentanlage des Eisenbahnclubs Effretikon. Auf einem Tisch entlang der grossen Fensterfront des Saals stellten Felix Gruber und Rainer ihre neuen T-Trak Module auf, auf diesen konnten zwei Züge oder Trams mit Transformatoren gleichzeitig gesteuert werden. Nur in den engen Kurven galt: Achtung, Kreuzen schwierig!

Auf der Bühne wurde für die kleinen Teilnehmer eine Spielzeugeisenbahn aufgestellt. Gegen 9 Uhr abends war alles vorbereitet, und die zum Teil weither gereisten Teilnehmer kamen zu ihrem wohlverdienten Nachtessen.



Richtig und Falsch - natürlicher Modellbau

Viele blicken auf ModelRailroader-Fotos und würden mit ihren Arbeiten gerne auch so weit kommen. Das ist möglich, wenn man zu sich selbst kritisch ist und vor allem Wege sucht, seinen Standart immer wieder zu verbessern.

Jeder, der sein Werk genauer betrachtet, wird immer wieder etwas entdecken, das er gerne besser gemacht hätte, oder beim nächsten Mal besser machen möchte. Ein unabhängiger Kritiker dabei ist die Fotolinse; jeder, der Bilder seiner Arbeiten betrachtet, wird selbst erkennen, wo sie noch verbesserungsfähig wären. Prinzipiell kommt es auch überhaupt nicht darauf an, mit welcher Arbeitsweise oder mit welchem Material gearbeitet wird, jeder hat bestimmte Methoden, welche er bevorzugt oder besser kann.

Vielmehr möchte ich generell den Sinn und die Kreativität jedes einzelnen für die entsprechenden Ausführungen und Details schärfen. Betrachtet bitte dazu noch einmal das etwas größere Bild in INFO 3/03:

Fehler 1: Der Pickup könnte im Original niemals dort hin fahren.

Ein 51er Chevy Pick Up ist Original keinen Allradfahrzeug, um so extrem im Gelände fahren zu können wo er auf dem Bild positioniert ist. Über das steile Gelände hätte er niemals diesen Platz erreichen können und über die Gleise fahren kann er nicht, dazu hat er nicht genügend Bodenfreiheit. Somit wirkt der Standort des Pick Up vollkommen unrealistisch.

Fehler 2: Der Pickup ist frisch aus der Box.

Es müssen ja nicht gleich Supermodelle à la Markus mit Rückspiegel, Lenkrädern, Auspuffanlagen, offenen Türen, 2-farbigen Ledersitzen, rauchendem Aschenbecher ect. werden, aber allein schon das Bemalen der Reifen, Felgen, Rücklichtern, Blinkern und Scheinwerfern verbessert das Aussehen. Auch ist nicht jedes Fahrzeug "frisch werksausgeliefert" bzw. "Sonntags poliert". Der unnatürliche Plastik-Glanz sollte zumindest beseitigt werden; aber Vorsicht bei den Fenstern!

Wer es genauer nehmen will, findet mit "alltags Gebrauchsspuren (Beulen)", "Ausbesserungen (andersfarbige Blechteile)", "Witterungseinflüssen (Dreck)", "Ablagerungen (Dieselruß der Truck-Auspuffanlagen an den Trailerdächern)" noch genug Beschäftigung und Tüftler werden sich sicher noch an geöffnete Türen, offene Heckklappen bzw. eingelenkte Vorderräder heranwagen.

Praxis-Tipp: Der Stand eines Fahrzeuges wirkt realistischer wenn man das Fahrzeug mit fixierten Rädern 2-3x über ein Schleifpapier zieht. Somit entsteht der Eindruck eines durch das Fahrzeuggewicht niedergedrückten Reifens, besonders sinnvoll bei offenen (und schweren) Beladungen.

Fehler 3: Die Arbeiter sind nur wahllos hingestellt.

Was will der Arbeiter mit der Schaufel mitten im Felsen, während der andere mit dem Hammer „Löcher“ in die Luft schlägt. Beachte, was macht die Person wirk-

lich und versuche sie auf dem Modul so zu stellen, dass seine Körperhaltung auch logisch zur Geltung kommt. Im Bild müsste zumindest der Arbeiter mit dem Hammer den Felsen bearbeiten oder am Billboard einen Pfosten für die Verstrebung in den Boden schlagen. Während der andere mit der Schaufel z.B. vom Pick up weggeht (=Schaufel vom Pick up geholt).

Unsere Preiserlein müssen in die Situationen eingebunden werden, welche sie in der Körperhaltung darstellen und nicht einfach nur wahllos wie stumme Monumente in der Landschaft kleben. Vermeide unbedingt willkürliche Aufstellung, sondern setze sie gezielt in mehreren lebendigen Szenen schwerpunktmäßig im Modul ein und lasse sie mittels ihrer Körperhaltung und Gestik Geschichten erzählen oder logisch ihre momentane Tätigkeit begründen.

Fehler 4: Die Arbeiter sind frisch aus der Box.

Es muss ja nicht jedes Preiserlein mit Kleidungsfallen versehen sein, aber auf realistische Kleidung (Bemalung) sollte schon geachtet werden. (negatives Beispiel: das Hemd und die Hose des Arbeiter mit dem Hammer haben ein unnatürliches einheitliches glänzendes Rot, obwohl er eigentlich eine Jeans und ein Hemd trägt.)

Fehler 5: Die Arbeiter haben noch ihre Grundplatte an den Füßen.

Diese unrealistische Grundplatte muss wirklich nicht sein. Sie zeigt eindeutig die Lieblosigkeit des Modellbauers zum Detail.

Fehler 6: Die Werbetafel ist falsch aufgestellt.

Wie ist es im Original?

1.) Platzierungsort: Hätte man wirklich den finanziellen Aufwand betrieben um das Billboard auf diesen Platz hinzustellen? (=logische Standortwahl: dort, wo die Reklame von den meisten Personen gesehen wird).

2.) Aufstellung: Unbedingt beachten; z.B. Reklametafel gegenüber Bahnsteig: im Original soll die Werbung ja von den wartenden Passagieren gelesen werden (somit muss logischerweise die Werbefläche zu den Gleisen stehen und der Reklame-Tafel-Rücken zum Modulbetrachter und nicht umgekehrt!)

Fehler 7: Das Holz der Werbetafel ist nicht behandelt.

In Original werden Billboards meistens aus imprägniertem Holz angefertigt, aber zumindest am „Tag-Nachtübergang“ (= Stelle, wo die Pfosten in der Erde verschwinden) hätten die Pfosten einen Bitumen-Schutzanstrich.

Fehler 8: Das Werbeplakat ist falsch.

Das abgebildete Plakat ist ein Motel-Hinweis-Schild welches im Original eigentlich an einem Highway steht. Es soll Motel-Kunden werben und ihnen den Weg zu dem betreffenden Motel weisen. An einem Bahnhof mit sehr wenig (fremden) Personenverkehr ist nicht mit Kunden zu rechnen.

Verfeinerung: Die Felsen und das Gras bedürften sicher noch einer auch farblichen Nachgestaltung, es fehlt auch das an solchen Stellen normalerweise vorkommende Gestrüpp.

Weiter auf Seite 13

Kurzes Fazit der ersten Folge:

Frage Dich selbst: Wäre das im Original auch wirklich so oder kann/könnte es so (gewesen) sein. Obwohl es heißt „Es gibt nichts, was es nicht gibt“, steckt hinter jedem Bauwerk, hinter jeder Situation zu 99,9% eine gewisse Logik.

Fehlt diese Logik, wirkt das Ganze automatisch unnatürlich, künstlich, ja schlimmstenfalls spielzeughaft!

Unter diesen Gesichtspunkten und unter Berücksichtigung der ersten Fehlerklärung betrachtet bitte auch das neue Bild:

Ist das wirklich schon eine Farm?

Was könnte hier verbessert werden, was fehlt alles noch auf dieser Farm, welche Szenen könnten dargestellt werden.

Manfred Neurauter



Anm. von HaWeO:

Es wäre nett, wenn sich diesmal tatsächlich mehr als ein oder zwei beteiligen würden. Manfred's Höflichkeit verbietet es ihm selbst, "Tacheles" zu schreiben, ich denk mir da weniger. Dies gilt nicht zuletzt auch für unsere in- UND ausländischen Freunde außerhalb Bayerns Grenzen, oder steht ihr wirklich alle so weit über den Dingen...?

Also, Antworten bitte an die Redaktion, alle Sendemöglichkeiten dazu würden auf Seite zwei im Impressum stehen...

Auch ein Videowagen wurde auf der rund 300 Meter langen Strecke eingesetzt, dessen Bild in Großformat an die Wand projiziert wurde. So konnten die rund 120 Module aus einer ganz anderen Sicht betrachtet werden.

Auf der Yellow-Line kamen Personen und Güterzüge im Analogbetrieb zum Zuge und die Besucher staunten nicht schlecht, wenn unsere 101-Güterwagengzug durch die Landschaft gezogen wurden.

Auf der Blue-Line wurde Digital gefahren. Somit kam auch der Rangierbetrieb nicht zu kurz.

Alles in allem war es eine sehr gelungene Ausstellung. Auch in der Hinsicht, dass eine solch enorme Modulvielfalt und auch Menge, zusammengestellt wurde und alles wie am Schnürchen lief.

Markus Schiavo



Rail 2003 **in Leiden/NL vom 14- 16.11.2003**

Zeitgleich zu Rail 2003 fand auch das „25-Jährige Jubiläum in den Niederlanden“ statt. Dazu lud die Spoorgroup Nedtrak befreundete Modelbahnclubs ein, um eine riesige Anlage auf die Beine zu stellen. Zu den geladenen Clubs gehörte auch die PH&LF Railroad Association, die wiederum von 3 Germantrak Modulen verstärkt wurde. Mit 14 NTRAK Modulen haben wir die Jubiläumsanlage positiv bereichert.

Am Auftag kamen die letzten Module um 20:00 Uhr zur Ausstellung. Zweieinhalb Stunden später war die Anlage ausgerichtet und auch elektrisch fahrbereit. An den folgenden Messetagen wurde dann folgender Betrieb gemacht. Unsere NTRAK Anlage wurde mit der Red-Line als riesige Wendeanlage benutzt. Dazu hatte die PH&LF extra ein Übergangsmodule angefertigt. Die Züge kamen also von der zweigleisigen Hauptstrecke der übrigen Teilnehmer, drehten bei uns ihre Runde und fuhrten auf dem anderen Gleis wieder zurück

(Hundeknochen-Prinzip). Auf der Red-Line wurde also internationaler Betrieb gemacht. So kamen Zuggarnituren aus allen Ländern durch unsere US-Landschaft. Besonders gefreut haben sich die Besitzer der Schnellzüge (TGV, Schikanen). Endlich konnten sie mal wegen unseren großzügigen Radien mal richtig Gas geben, ohne das der Zug aus den Gleisen fällt ☺ .



Bild-Mitte: Die „Barney and Fred“-Kohlenmine wurde von Hans Sodemkamp gebaut.



THE BARNEY AND FRED COMPANY