

NAI in Schutterwald

„NAI? Was ist NAI?“ Diese Frage werden sich jetzt sicher einige stellen. NAI steht für North American Industries, eine US-Norm gemeinsam erstellt und ins Leben gerufen von der East Coast Division und der Southwest Division. Das Profil lehnt sich stark an das Industrie und Hafenprofil IH05 an, mit asymmetrischer Gleislage und einer Strasse. Die komplette Norm ist zu finden im fremonet unter <http://www.fremo-net.eu/index.php?id=355>.

Nachdem vereinzelt bereits erste NAI-Module aufgetaucht waren, konnte auf der Jahrestagung in Schutterwald erstmals ein großes US-Industriegebiet im FREMO präsentiert werden. Das Industriegebiet bestand aus sieben Betriebspunkten in allen erdenklichen Baustadien von Plywood Desert mit aufgemalter Strasse und ersten Gebäuderohbauten bis zu fertig ausgestalteten Modulen mit beleuchteten Gebäuden und Fahrzeugen.

Direkt aus der Main über Whiskah Road Junction und Whiskah Road Industrial District wurde mit einem Turn Dixie Springs angefahren. Die Großbäckerei Sunbeam Bread mit 5 Spots ist hier der größte Kunde. Neben weiteren kleineren Anschließern wurde in Whiskah Rd. Ind. Dist. ein Schrotthändler bedient. Die dazugehörige „böartige“ Sägezahnzufahrt erzeugte beim Fahrpersonal einige Sorgenfalten auf der Stirn.

Ein Transfer Run lieferte alle weiteren benötigten Wagen des Industriegebietes zunächst in den kleinen Yard Santa Michéle. Hier wurde vor kurzem ein neuer Warehouse District aus dem Boden gestampft. Ein Turn klapperte dann das Industriegebiet ab, über GREASE'S Peanut Butter in Puyallup durch die 90° Kreuzung The Pipe nach Dixie Springs, von hier aus dann wieder zurück durch die Kreuzung nach Clearwater Industries. Clearwater Industries ist ein als Timesaver konstruiertes Modul mit vier Anschließern. Die Zufahrt zu Trujillo&Sons erfolgte als Sägezahnfahrt über das Anschlußgleis von Lindworm Tires. Zusätzlich musste noch auf die richtige Zustellung am korrekten Spot geachtet werden, was unter Umständen zur Folge hatte, dass zuerst drei Wagen aus den zwei Anschließern abgezogen und diese dann unter total beengten Platzverhältnissen an allen möglichen Ecken und Enden versteckt werden mussten.

Die ausgedehnte Mainline zwischen den Schattenbahnhöfen lud wieder zum Fahren von langen Zügen ein. Davon wurde auch ausgiebig Gebrauch gemacht. Der Premier-Einsatz des Bahnhofes Coyote ermöglichte dabei erstmals das Kreuzen dieser langen Züge. Genutzt wurde auch die Tatsache, dass trotz eines rangierenden Local sich noch zwei weitere Züge im Bahnhof begegnen konnten. Auch der plumpe Versuch eines Dispatcher-Novizen, den Bahnhof mit vier Zügen gleichzeitig zuzufahren, scheiterte aufgrund der erfahrenen Zugmannschaften kläglich.

Das Chaos schlug dafür unerwartet an anderer Stelle zu. In Ermangelung eines Kreuzungsgleises in Cooperville schickte der Dispatcher einen Güterzug unter der Schotterverladung durch. Unglücklicherweise war diese nicht für Plate F-Waggons ausgelegt. Lautes Kreischen von aneinander vorbeischrappendem Stahl verkündete das Unglück. Der Lokführer meldete entsetzt einen High Cube Boxcar Cabrio beim Dispatcher. Der überall in der Umgebung verbreiteten Ladung Backpulver bekam der anschließend einsetzende Platzregen auch nicht so besonders...

Produktivität gab es auch abseits der Module: In einer der Diskussionen wurde das Design des FREDI „zerlegt“. Kurzerhand wurde nach dem Treffen durch Thomas Gottschalk ein FREDI als Prototyp umgebaut. Das Ergebnis ist zu sehen bei der inzwischen angelaufenen Bestellaktion bei Lutz Brenneis.