

Mesa

WASHINGTON STATE, USA



Challenger #5117 der Northern Pacific am Anfang der Siding in Mesa (1939)
FOTO: WARREN MCGEE, MONTANA HISTORICAL SOCIETY

Mesa im US-Staat Washington liegt an der eingleisigen Strecke der Northern Pacific von Pasco nach Spokane. Hier zweigte die heute stillgelegte Branch nach Basin City ab. Die Agrarwirtschaft der Region lebt von künstlicher Bewässerung. Außerhalb der grünen Kreise der Beregnungsanlagen ist die Landschaft karg und trocken. Mesa hat kein Depot und hat es auch nie gehabt, denn es gab hier kein Wasser für die Dampfloks. Grund für die siding (Überholgleis) und das erste Anschlussgleis war ein Steinbruch, in dem Schotter für die Gleisverlegung gewonnen wurde. Später wurde hier ein großer Getreidespeicher (elevator) gebaut, der auch heute noch steht. Die Gleise zum Elevator wurden jedoch weitgehend zurückgebaut und dienen heute zum Abstellen von nicht benötigten Wagen. Als Anschluss benutzt wird jetzt noch ein Gleis zu Simplot Grower Solutions, ein Händler für feste und flüssige Düngemittel, Pflanzenschutzmittel und Saatgut. Auf der anderen Seite der Sheffield Road befindet sich die Big Bend Electric Cooperative mit ihrem Lagerplatz für Strommasten, Kabelrollen und Trafos. Um auch einen Halt für Personenzüge anzubieten, wurde mit der „modeling license“ (Freiheit des Modellbauers, auch einmal vom Vorbild abzuweichen) ein kleines Stationsgebäude hinzugefügt.



Mesa, WA, 2015

FOTO: BILL EDGAR

FREMO americaN



Yakima Fruit Row

FOTO: PETER GÖSSEL

americaN ist eine Gruppe innerhalb des FREMO, des Freundeskreises Europäischer Modelleisenbahner. Aktive americaN-Mitglieder wohnen in Schweden, den Niederlanden, Deutschland und Südtirol und engagieren sich auf regelmäßigen Treffen. Nach Anmeldung sind Gäste bei unseren Treffen jederzeit willkommen.

Einsteigen und mitmachen ist einfacher als es aussieht: Ein Treffen oder einen Stammtisch besuchen und mit Rollmaterial oder einem einfachen Modul beginnen. Wir setzen viele bewährte Techniken ein, die jeder lernen kann oder vielleicht schon beherrscht. Wir freuen uns über neue Mitstreiter und Impulse.



FOTO: PETER GÖSSEL

Kontakt:

Wolfgang Thede
Peter Gössel
Stephan Herzmann
Bernd Schneider
Oliver Hampel

hamburg2019@america-n.de
bremen2019@america-n.de
koeln2019@america-n.de
stuttgart2019@america-n.de
muenchen2019@america-n.de



Sussex

WISCONSIN, USA

Die locker verteilten Steinhäufen sind typisch für den Limestone-Steinbruch, rechts ist das Ladegleis zu sehen
FOTO: PETER GÖSSEL

Sussex in Wisconsin mit etwa 10.000 Einwohnern liegt an der Hauptstrecke der Canadian National. Direkt an dieser Strecke befindet sich der Kalksteinbruch „Sussex Quarry“ der Vulcan Materials Company. Hier wird seit den 1960ern Kalkstein (limestone) abgebaut und per Bahn ausgeliefert. Im Jahre 2013 übernahm die Familie Lannon den Steinbruch. Charakteristisch sind die türkisfarbenen Wasserflächen in den stillgelegten Gruben.

FOTO: ANDY MUELLER



Dieser Steinbruch ist einer von vielen in der Region, aber der einzige mit Bahnanschluss. Die Bahnstrecke führt dabei mitten durch das aktive Abbaubereich des Steinbruchs. Östlich der Strecke wird der Kalkstein abgebaut und

mit großen Kippern in den Brecher abgeladen. Von dort gelangt das Material mit einem Förderband über die Bahnstrecke auf die Ostseite der Gleise. Dort befinden sich die alten Abbauflächen und die Sortieranlage. Nach der Sortierung werden die unterschiedlichen Körnungen des Kalksteins neben dem Ladegleis gelagert. Das Ladegleis ist beidseitig an die Hauptstrecke angeschlossen, die Ausfahrt am Südende ist mit einem Signal geschützt. Auf diesem Gleis werden etwa 35 Schüttgutwagen (hoppers) abgestellt und innerhalb von 5 Stunden per Radlader beladen. So werden zwei bis drei Mal in der Woche Züge beladen.

Für die Modulumsatzung wurde das Gleis auf etwa die Hälfte gekürzt und die Strecke im Bogen verlegt. So ergibt sich ein Modul aus zwei geraden Segmenten mit je 90 cm Länge und zwei gebogenen 30°-Segmenten mit 1,6 m Radius. Nördlich des Steinbruchs befindet sich das Grundstück des Baustoffhandels „Wisconsin Building Supplies“, dessen Gleisanschluss über das Ladegleis des Steinbruchs erreicht wird.

Cascade

IDAHO, USA



Ein Local der Union Pacific auf dem Weg von McCall, Idaho nach Nampa, Idaho steht am Depot in Cascade mit einer CA-3 Caboose mit Öllampen.

FOTO: RICHARD STEINHEIMER, 1960er JAHRE, PRIVATSAMMLUNG

Cascade liegt am Nordarm des Payette River. Heute leben hier etwa 990 Einwohner. Der Bahnanschluss wurde im Jahre 1914 durch die Oregon Short Line Railroad fertig gestellt. Damit bestand eine Verbindung über Emmett zum Knotenpunkt der Union Pacific in Payette. Über die Bahnstrecke entlang des Payette River wurden in erster Linie die Produkte des Sägewerks der Hallack & Howard Lumber Company transportiert. Im Jahre 1960 übernahm Boise Cascade das Sägewerk, welches noch bis 2002 betrieben wurde. 1948 wurde der Cascade Dam fertiggestellt, dadurch entstand das Cascade Reservoir, heute Lake Cascade. Die Strecke führte ursprünglich über den Payette River weiter durch eine hufeisenförmige Kurve. So wurden 30 m Höhenunterschied bewältigt, um direkt am Nordufer den Weg nach McCall einzuschlagen. Dieser Teil ist heute nicht mehr vorhanden.

Bei der Umsetzung als Modul wurde die Gleislage des Vorbilds als Grundlage verwendet und an den Bedarf im americaN-Betrieb angepasst. Es gibt eine Überholmöglichkeit für Züge mit einer Länge von mehr als 3 m und die im Vorbild ca. 400 m lange Wye dient bei vielen Treffen als Abzweig für eine Nebenstrecke. Die Gleisanschlüsse des Sägewerks wurden gegenüber dem Vorbild etwas reduziert.



Sägewerk in Cascade, Idaho FOTO: LEE RUSSELL, 1941, LIBRARY OF CONGRESS

Unser Konzept

Spaß am Basteln und Fahren in der Gemeinschaft steht bei uns im Vordergrund. Dass eine Modellbahn dabei nicht einfach nur im Kreis herum fahren muss, sondern durchaus auch „sinnvoll“ betrieben werden kann, machen die nord-amerikanischen Modellbahner schon seit Mitte des letzten Jahrhunderts vor. Bei vorbildgerechtem Betrieb versucht man die vom Vorbild vorgegebenen Abläufe auf der Modellbahn umzusetzen. So müssen Güterwagen zu einem bestimmten Termin an einem bestimmten Ort zur Beladung bereitgestellt und anschließend zum Zielort gebracht werden.

Güterwagen haben Wagenkarten, die mit Leerwagenanforderungen und Frachtzetteln bestückt werden. Damit ist der Laufweg eines Güterwagens über das Arrangement vorgegeben. Personenzüge und manche der Güterzüge fahren auch nach Fahrplan.

Unser Modulsystem: Durch die Standardisierung der Modulverbindungen ohne Übergangsgleise lassen sich jederzeit verschiedene Module innerhalb weniger Stunden zu einem betriebsfähigen Arrangement zusammenbauen. Festgelegt ist neben der Spurweite 9 mm (Spur N) die Höhe der Schienenoberkante von 1300 mm und sowie digitale Steuerung mit NMRA-DCC und LocoNet auf Gleisen mit einer Profilhöhe nach „Code 55“, also 1,4 mm Schienenprofil. Die Modulgeometrie ist ansonsten weitgehend frei. Die americaN-Norm enthält keine Einschränkungen bezüglich des Vorbildes und der Epoche. Bei Treffen fahren wir aber in der Regel mit epochenreinem Rollmaterial.



Kurvenmodul mit Graffiti-Wagen

FOTO: PETER GÖSSEL



Hoquiam

WASHINGTON STATE, USA

FOTO: ANDERSON & MIDDLETON COMPANY



Hoquiam liegt an der Pazifik-Küste und wurde schon 1890 gegründet um die reichen Holzbestände der Küstenregion zu erschließen. In den Folgejahren siedelten sich zahlreiche Sägewerke und holzverarbeitende Industrien an. Aufgrund der schnell wachsenden Bevölkerung und Bedeutung als Produktionsstandort wurde Hoquiam von drei Bahngesellschaften angefahren: der Northern Pacific, der Union Pacific und der Milwaukee Road. Zeitweise hatten die Sägewerke eigene Bahnen um Holz aus den umliegenden Bergen nach Hoquiam zu fahren. Über den Hafen wurden viele Holzprodukte auch exportiert, in den 1930er Jahren im Wesentlichen nach Japan. Die Umsetzung in eine Modulgruppe soll nicht nur das Original nachbilden, sondern auch einen flexiblen Einsatz in unseren FREMO americaN Arrangements erlauben. Der Gleisplan und die Lage der Gebäude basieren auf dem Katasterplan von 1938. Die Modulgruppe ist 7 Meter lang und kann mittels mehrerer Abzweige aus 4 Richtungen angefahren werden. Die Siding ist 4 Meter lang, es gibt zusätzlich 4 Rangiergleise. Mit dem Gleisdreieck und einer Drehscheibe können Lokomotiven und Züge effektiv gewendet werden. Hoquiam verfügt über 7 Industrien, die wie beim Vorbild im Wesentlichen der Holzverarbeitung dienen, sowie ein Freight-House. Hoquiam kann daher eine große Anzahl Wagen anfordern, wodurch ein interessanter Rangierbetrieb im Bahnhof und am Übergang zur Hauptstrecke entsteht. Ebenfalls vorbildgerecht wird Hoquiam über eine Drehbrücke angefahren.



MODELLFOTOS:
HAGEN LANGBARTELS