

USA West

Modellanlage in Segmenten von Johannes

17.12.2019

Version 1.0

Inhalt

Inhalt	2
Geschichte	4
Wiedereinstieg	5
Diorama – Golden Aspen I.....	7
Entwürfe, Pläne, Konzepte.....	9
Planungsprogramm	9
Erneuter Beginn	9
Vier Landschaften auf einer Anlage?.....	10
Reduktion	14
Golden Aspen II	15
Unterbau und Gelände.....	15
Brücke	17
Die große Kurve (Horseshoe curve).....	19
Fiddle Yard	20
USA West.....	21
Baubau	25
Railroads - Bahngesellschaften.....	35
Southern Pacific (SP) und Denver & Rio Grande Western (DRGW)	35
Landschaften und Strecken	36
Tennessee Pass Route (Colorado).....	36
Moffat Tunnel Route (Union Pacific's Moffat Tunnel Subdivision), Colorado	36
Roster – Triebfahrzeuge	37
ALCO UP-Klasse 4000 4-8-8-4 „Big Boy“	37
Union Pacific 4012.....	37
Switcher 0-4-0.....	38
Union Pacific 0-4-0	38
EMD F7.....	39

Atchison, Topeka and Santa Fe Railway F7 A 38C	39
Atchison, Topeka and Santa Fe Railway F7 A 38B	39
Denver and Rio Grande Western Railroad F7 A 5542	39
Denver and Rio Grande Western Railroad F7 B 5541	39
EMD GP38-2.....	39
Southern Pacific 4837	39
GE C44-9W (Dash 9)	39
Southern Pacific 8104	40
EMD SD70ACe	40
Union Pacific 1989 - Rio Grande Heritage.....	41
Union Pacific 1996 – Southern Pacific Heritage.....	42
Union Pacific 8402.....	42
Rolling Stock – Wagen	43
Weathering - Alterung	43
Gleise	45
Materialien, Firmen, Quellen.....	46

Geschichte

Wie viele andere Buben hatte auch ich als Kind eine Modelleisenbahn. Mit 6 oder 7 Jahren bekam ich eine Märklin-Startpackung geschenkt und zu meinen Geburtstagen und zu Weihnachten wurde die Sammlung stets ergänzt. In unserem Wohnzimmer konnte ich auf einer Platte (ca.1x2m) einen Doppelkreis aufbauen, eingebettet in eine – für mich damals - sehr ansprechende Landschaft. Kurz nach dem die unten gezeigten Bilder entstanden, mussten wir unser Wohnzimmer räumen, die Verwandtschaft benötigte die Räumlichkeiten. Meine Märklin-Eisenbahn verschwand für 10 Jahre in Schachteln. Dann durfte sie wieder kurz am Parkettboden in der Wohnung eines Freundes ans Tageslicht, allerdings nur für kurze Zeit, es ergaben sich daraus keine weiteren Aktivitäten zum Thema Modelleisenbahn.



Meine erste Anlage, aufgestellt auf einer Platte in unserem Wohnzimmer, 1987.

Links: Blick über die Gleisanlagen zur Feuerwehr und zu einer Spedition.

Rechts: Blick über den Bahnhof, zur Kirche und zum kleinen Berg.

Wiedereinstieg

Bei der Wiederentdeckung der Modelleisenbahn spielten eine Märklin Ausstellung Mitte der 2000er Jahre in Wien, das Lied *City of New Orleans* von Steve Goodman, meine Liebe zu Bäumen und ein Bild der Sodumb & Gamorra Lumber Co. Modellbahn eine wichtige Rolle.

Märklin Ausstellung

Das Interesse zur Welt im Miniaturformat blieb auch in meinen Modellbahn-„Dark Ages“ bestehen, nur betätigte ich mich in dieser Zeit als LEGO® Modellbauer. Ich interessierte mich also nach wie vor für Modellbau, daher besuchte ich eine Märklin Ausstellung in Wien und erwarb dort nach langer Zeit wieder einen Märklin-Katalog. Während des Blätterns verliebte - ich kann es eigentlich nur so beschreiben - wieder in die Modelle.

Ich fing an mich wieder mit dem Thema Modelleisenbahn zu beschäftigen, stöberte in Internet-Foren und spähte - einigermaßen verschämt - in die Auslagen der (wenigen) Modellbahngeschäfte in Wien.

City of New Orleans

Dieses Lied - vor allem die von Willie Nelson gesungene Version- begleitet mich schon sehr lange. Steve Goodman verarbeitet darin seine Eindrücke von Reisen mit dem „City of New Orleans“, einem damals berühmten Zug von Chicago nach New Orleans der Eisenbahngesellschaft Illinois Central. Die Bahngesellschaft und den Zug in dieser Form gibt es längst nicht mehr.

Das Schöne an dem Lied ist, dass die melancholische Stimmung durch den vorantreibenden Rhythmus fast vollständig aufgehoben wird.

Bäume

Da gibt es nicht viel zu sagen. Ich finde Bäume sind ganz faszinierende Lebewesen, speziell beeindruckt mich ihre oft gewaltige 3-Dimensionalität, z.B. die der Bergahorne *Acer pseudoplatanus* in unseren Bergen. In den USA faszinieren mich die in Kalifornien heimischen, gewaltigen Mammutbäume (Giant Sequoia) *Sequoiadendron giganteum* oder die Redwoods *Sequoia sempervirens* der Westküste.

Ganz besonders haben es mir die Amerikanischen Zitterpappeln *Populus tremuloides* (engl.: Quaking aspen) in ihrem prächtigen gelb-orangen Herbstkleid angetan. In USA werden diese Bäume deshalb auch Golden Aspen genannt.

Bild der Sodumb & Gamorra Lumber Co.

Auf der Website von <http://www.us-modellbahn.net/> stiess ich dann auf das Bild der

Sodumb & Gamorra Lumber Co. Dicke Stämme von massigen Bäumen streben nach oben, eine Waldbahn fährt auf einer Trestle am Flussufer entlang. Modellbauerisch ganz hervorragend und stimmungsvoll umgesetzt. Plötzlich sah ich meine Liebe zu Bäumen und das Interesse an der Modellbahn vereint, dargestellt auf einer Modellbahn-Anlage, die im Nordwesten der USA angesiedelt ist.

So hat mich die Faszination Modelleisenbahn wieder gepackt! Ich begann wieder Modelle zu kaufen und bald entstand auch der Wunsch diese in einer Landschaft zu zeigen.

Diorama – Golden Aspen I

Weil wir damals nur eine relativ kleine Wohnung mit 2 Räumen hatten, kam eine Anlage nicht in Frage und so ging ich an den Bau eines Dioramas, das aus zwei Segmenten bestehen sollte. Ich wollte eine herbstliche Szene eines Stückes freier Hauptstrecke im Westen der USA darstellen. Über die Eisenbahngesellschaft, Ära und genaue Lokalität dachte ich kaum nach. Wie manch andere auch, machte ich in meiner neu entfachten Begeisterung den Fehler solche Lokomotiven und Wagen zu kaufen, die mir ganz einfach gefielen. Natürlich war auch eine EMD F3 der ATSF (Atchison, Topeka and Santa Fe Railway) von Proto 2000 (heute Walthers) dabei. Damit vollzog ich gleichzeitig einen entscheidenden Schritt: zusätzlich zum 3-Leiter Wechselstrom-System hatte ich nun auch das 2-Leiter Gleichstrom System.

Ich legte mir auch eine sehr schöne ALCO PA (American Locomotive Corporation; Passenger) der D&RGW (Denver und Rio Grande Western) in der Spurweite N und ein paar Wagen zu, erkannte aber bald, dass mir N zu klein ist.

Das Diorama „Golden Aspen“ habe ich nie fertiggestellt, denn 2013 zogen wir in ein Reihenhaus mit Keller um, und die Karten wurden neu gemischt.





Das Diorama, das den Namen „Golden Aspen“ bekommen sollte. Bis zur Einfärbung des Geländes war die Arbeit gediehen.



Parallel zum Diorama beschäftigte ich mich mit dem Baumbau und baute einen für H0 zu großen Ahorn.

Entwürfe, Pläne, Konzepte

Planungsprogramm

Zum Entwerfen der Pläne verwendete ich von Anfang an das Programm SCARM. Es war kostenlos - ist es mittlerweile für größere Anlagen aber nicht mehr - und stellt im Gegensatz zu anderen prominenten Planungsprogrammen die Gleisgeometrien der amerikanischen Modellbahnhersteller wie Atlas und Bachmann zur Verfügung. Das Programm ist nicht in allen Funktionen intuitiv, aber durch seine Einfachheit leicht erlernbar.

Erneuter Beginn

Nachdem wir uns in unserem neuen Domizil gut eingerichtet hatten, begann ich Pläne für eine Modellbahnanlage zu schmieden. Es sollte die für mich perfekte Anlage werden – na klar. An Platz hatte ich nun ca. 3,6m x 2,4m, ca. 1/3 eines großen Kellerraumes zur Verfügung.

Ich wollte meine Anlage in Segmenten bauen, um sie so leicht transportieren zu können. Kein Segment sollte wesentlich größer als 120x60 cm sein. Leicht zu transportieren deshalb, weil ich nicht nur im Keller bauen will, sondern auch im Wohnzimmer und die Teile auch im Freien fotografieren will.

Die erste große und ganz wichtige Frage war für mich, welche Landschaft in den USA ich darstellen wollte. In Frage kam für mich eine Landschaft mit Quaking Aspen-Wäldern neben der Bahn wie sie in Utah oder Colorado vorkommen, eine Küstenlandschaft im Nordwesten der USA, wo ich Redwood-Bäume zeigen könnte, eine Landschaft in der Sierra Nevada in der Mammutbäume heimisch sind und eine für den Südwesten der USA typische Landschaft mit roten und orangen Sandsteinfelsen.

Zu diesem Zeitpunkt hatte ich mir auch schon einen *Big Boy* der Union Pacific von Athearn Genesis zugelegt, also wäre die Darstellung eines Abschnitts der Overland-Route in Wyoming auch eine gute Idee.

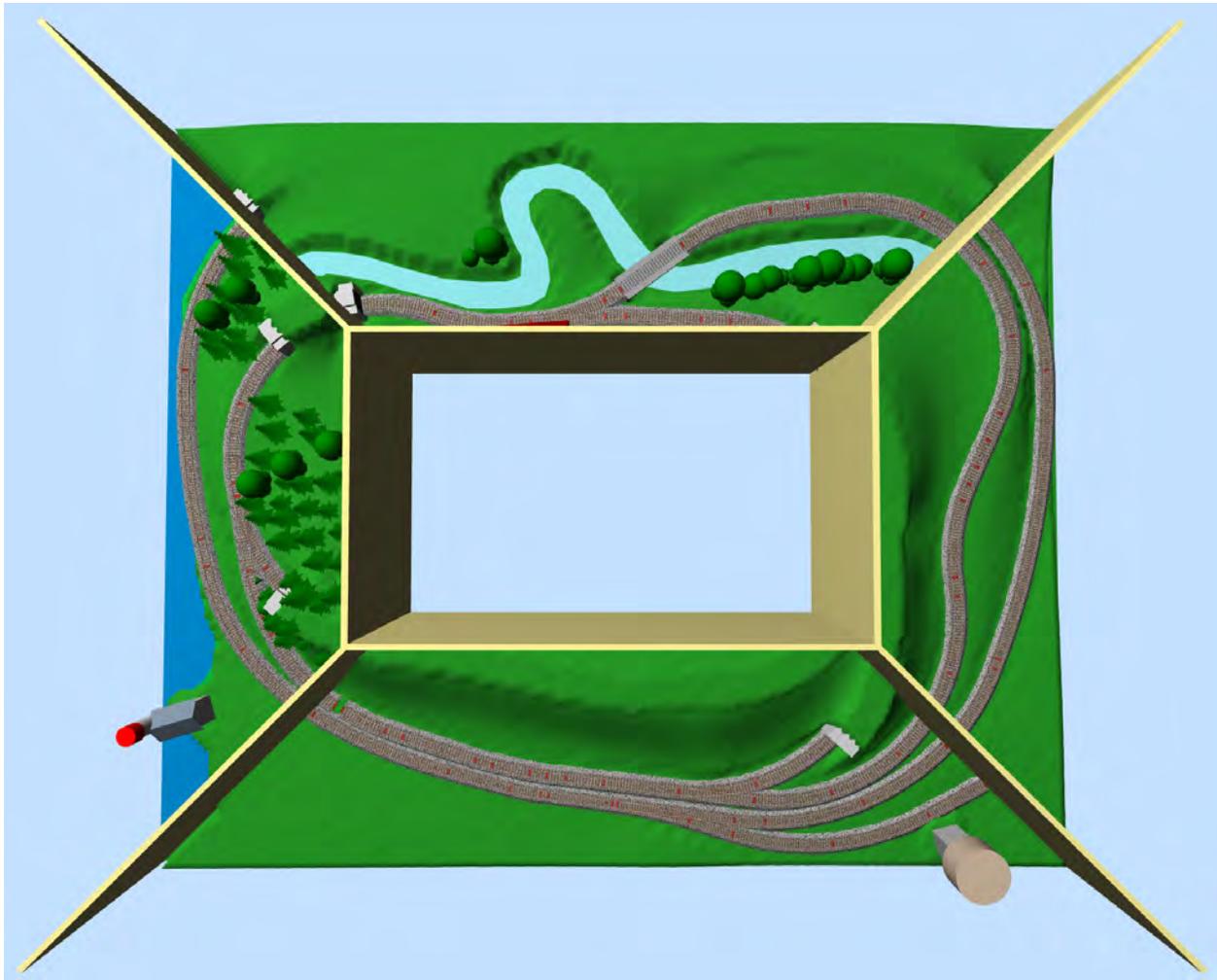
Zu allem Überfluss war vor Kurzem die Diesellokomotive 2016 *Hercules* der ÖBB von Märklin erschienen, die musste ich natürlich haben, weil diese sowohl vor Personen- als auch Güterzügen auf meiner Heimatbahnstrecke im niederösterreichischen Piestingtal eingesetzt wird. Und der Lok wollte ich dann auch Auslauf in einer entsprechenden Landschaft geben. Überhaupt wollte ich auch meine Märklin-Fahrzeuge fahren lassen können.

Nur die Landschaft der Sierra Nevada mit den Mammutbäumen strich ich bald von meiner

Wunschliste, denn in eine Gegend mit Mammutbäumen fuhr nur die Yosemite Valley Railroad von 1907 - 1945. Ein *Big Boy* oder eine F3 der ATSF wären hier leider gänzlich fehl am Platz gewesen.

Vier Landschaften auf einer Anlage?

Die Entscheidungsfindung bezüglich Landschaft zog sich lange hin bis ich nach dem Vorbild einer 4-Jahreszeiten-Anlage eine 4-Landschaften-Anlage plante - mit einem inneren Kreis in 3-Leiter Wechselstrom-Technik von Märklin und einem äußeren Kreis in 2-Leiter Gleichstrom-Technik mit Gleisen von Atlas. Der Nachteil dieses Konzeptes war, dass die ÖBB-Loks durch die halbe USA fahren mussten um wieder in ihre Heimat zu gelangen. Außerdem fuhren F3 der ATSF entlang der Nordwestküste unter gemäßigttem Regenwald statt in der Wüste Arizonas und New Mexicos - überhaupt nicht vorbildgerecht! Doch diese Einsichten dämmerten mir erst während des Baues der Anlage. Es waren acht Segmente geplant, zwei für jede Landschaft. Von sieben Segmenten stellte ich der Unterbau fertig, dann gab ich die Arbeit wegen der oben genannten Bedenken auf und räumte die Teile auf den Dachboden. Ich überlegte mir eine „unterirdische“ Streckenführung mit einem Kreis für jede Landschaft, um diese Probleme in den Griff zu bekommen, fand aber keine Lösung.

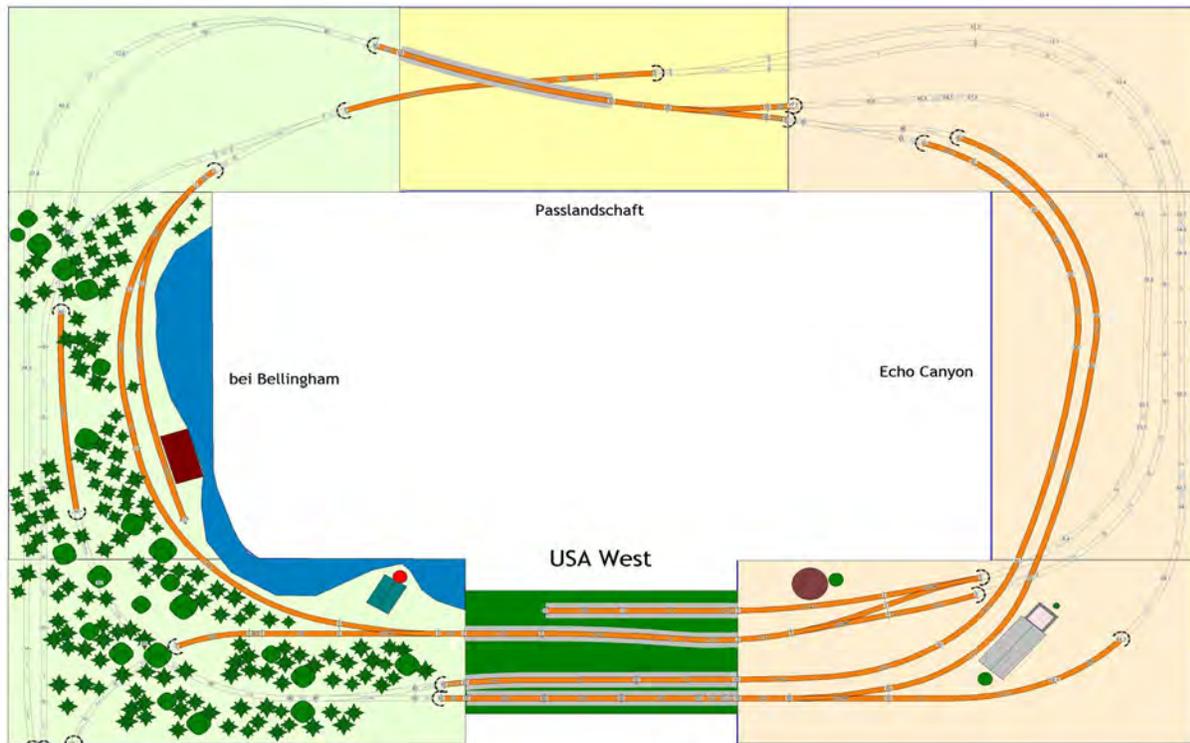


4-Landschaften-Anlage: Oben ÖBB-Strecke, rechts Quaking Aspen-Landschaft, unten ist der Südwesten der USA angesiedelt und links schließlich die Norwestküste.



3d-Ansicht des Nordwestküsten-Teils, versehen mit Bildern von Bergen und Wäldern.

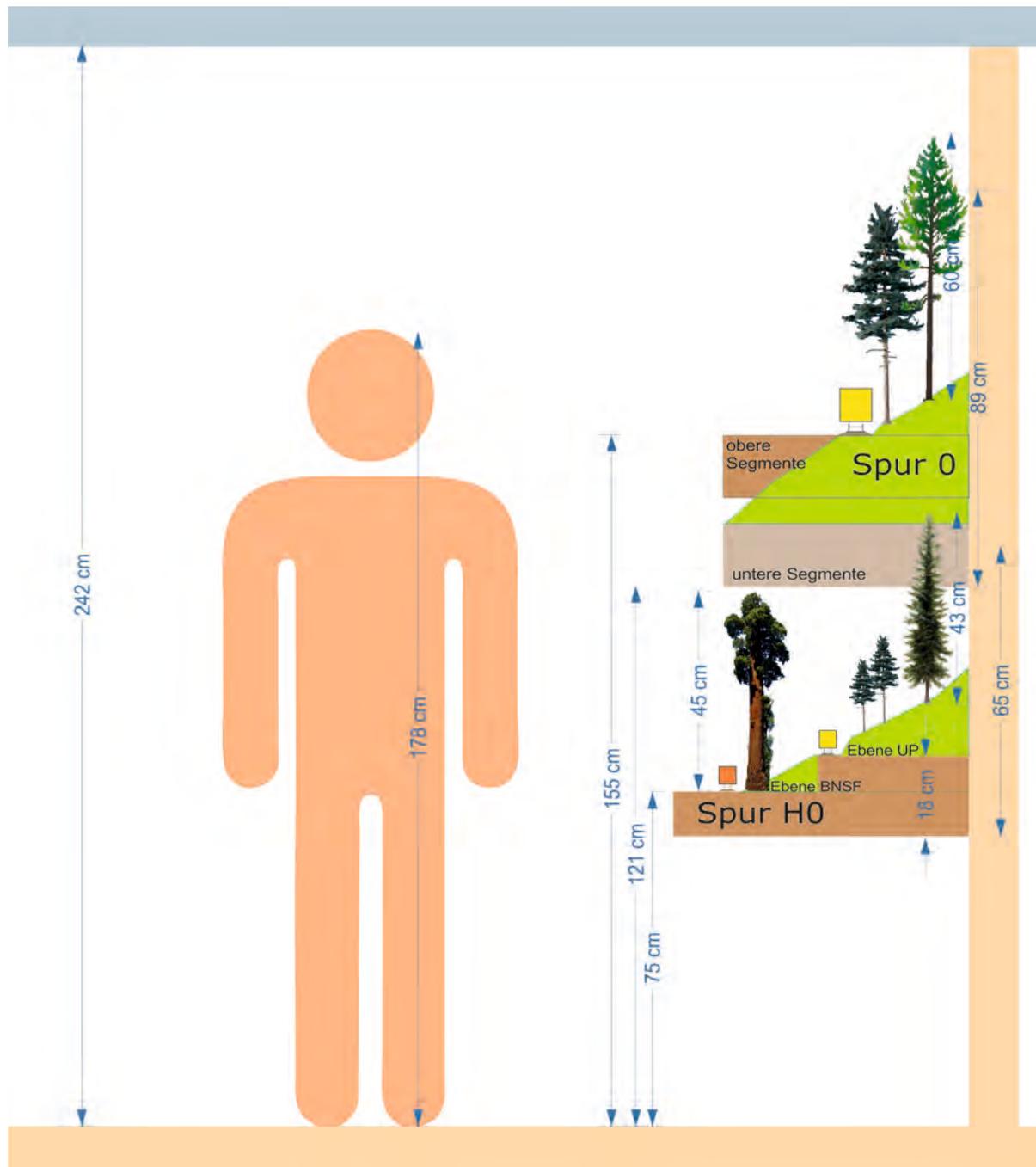
Ich reduzierte daher die Landschaften auf drei und weiter auf zwei. Ich war sehr von dem Entwurf mit den zwei Landschaften (Quaking Aspen und Canyon), einem äußeren Gleichstrom- und einem inneren Märklin-Kreis überzeugt und kaufte Material für den Unterbau und plante die Zuschnitte dafür.



Reduktion der Landschaften auf drei (Bild oben) und schließlich zwei (unten): Quaking Aspen-Landschaft und Canyon-Landschaft.

Wenn man sich den Plan ansieht, fallen aber die vielen Übergänge der Gleise von einem Segment zum anderen auf, auch in schwer zugänglichen Bereichen wie z.B. in den Tunnels.

Ich bekam immer größere Bedenken, ob das auch funktionieren würde, ob diese Übergänge nicht viel zu fehleranfällig sein und damit zu Spaßverderbern würden.



Geplantes Double-Stack Layout

Außerdem war die Anlage als Double-Stack Layout (zwei Anlagen übereinander) geplant, unten H0 oben 0 (denn ich hatte mich im Laufe der Zeit auch in die Spur 0 verguckt; die Spur 0 ist so cool groß, sehr handlich, aber auch noch schwieriger zu planen und der Fuhrpark ist teurer) - eine große Herausforderung.

Speziell den Entwurf mit den drei Landschaften finde ich noch immer sehr gelungen, trotzdem habe ich auch diese Entwürfe wieder verworfen, ich wollte die Gleisübergänge von einem Segment zum anderen reduzieren. Wieder folgten einige Entwürfe von denen mich aber keiner überzeugte, ich musste radikaler umdenken.

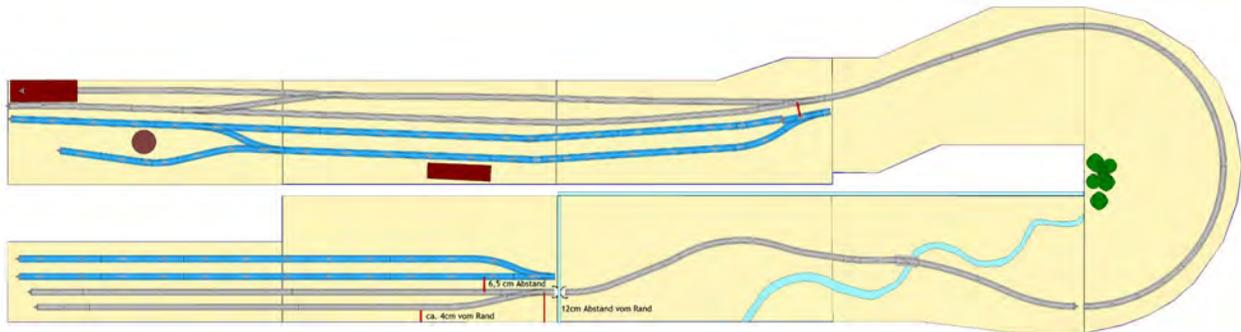
Reduktion

In dem Heft „Anlagen-Planung für einen vorbildgerechten Modellbahn-Betrieb“ plädiert Otto O. Kurbjuweit im Wesentlichen für einen „Punkt zu Punkt“ Betrieb auf der Modellbahn - weg vom „im Kreis fahren.“ Da ich ein begeisterter „im Kreis Fahrer“ war und bin, fiel es mir schwer, mich auf diese Gedanken einzulassen. Aber je mehr ich mich damit befasste, umso einleuchtender wurden die Argumente für mich und ich fasste einen „Punkt zu Punkt“ Betrieb ins Auge. Das hat auch handfeste praktische Vorteile.

Des Weiteren löste ich mich von der Vorstellung jetzt die perfekte Anlage bauen zu müssen, nur ein Drittel des Kellerraums nutzen zu können und eine immer aufgebaute Anlage zu besitzen. Eine Landschaft für ÖBB-Fahrzeuge verbannte ich nun auch aus meinem Gehirn und eine Anlage für Spur 0 musste noch warten.

Ich konnte mich aber noch immer nicht entscheiden, welche Landschaft ich darstellen wollte – Quaking Aspen, Canyon oder Nordwestküste. Also gab ich mir gedanklich die Möglichkeit mehrere Anlagen zu bauen, aber nicht nebeneinander, sondern zeitlich nacheinander. Um das zu ermöglichen, sollten die Segmente verstaut werden können und ich überlegte mir ein Lagersystem für gerade nicht benötigte Segmente an der Wand. Ich löste mich vom „im Kreis fahren“ und plante einen „Punkt zu Punkt“ Betrieb. Das ermögliche mir auch die Anlage in den Raum auszudehnen und die Mitte des Raumes zu nutzen. Die Anlage sollte sowohl im Keller als auch im Wohnzimmer aufgestellt werden können, das berücksichtigte ich bei der Segmentgröße.

Golden Aspen II



Universal-Segmente für den Bahnhof (links oben) und den Fiddle-Yard (links unten) und die Segmente für Golden Aspen mit der Southern Pacific bzw. Denver & Rio Grande Western Strecke. Grau sind Strecken in DC, blau in Märklin-AC.

Am meisten spricht mich die Landschaft an, in der die Amerikanischen Zitterpappeln (Quaking aspen *Populus tremuloides*) die Landschaft beherrschen. Speziell im Herbst, wenn die Blätter sich golden färben und die Sonne darauf scheint, bieten diese Wälder ein unglaublich leuchtendes Bild. Also wollte ich diese Jahreszeit darstellen. Als Vorbild kommen dafür Landschaften vor allem in Utah und Colorado in Frage.

F-Units der ATSF passen zwar dort nicht hin, aber ich kann diese Loks trotzdem hier fahren lassen und mich damit trösten, dass ich später noch die passende Canyon-Landschaft dafür bauen kann. Somit war eine Entscheidung nun doch gefallen, ich begann mit der Planung der Golden Aspen-Segmente.

Die Strecke führt von einem Fiddle-Yard aus einem Tunnel über eine großzügige Überlandstrecke in einen Bahnhof. Die Segmente für den Fiddle-Yard und den Bahnhof sollen für zukünftige Landschaften gleichbleiben und bereits beim Bau der Golden Aspen-Landschaft so gestaltet werden, dass innen eine Märklin-Wechselstrom Strecke angelegt werden kann. Diese Märklin Strecke würde dann beim Bau der Canyon-Landschaft vervollständigt werden.

Unterbau und Gelände

Für den Segmentunterbau verwendete ich Birkensperrholzplatten. Zuerst mit einer Stärke von 15mm und später dann 20mm. Die 20mm Platten sind zwar schwerer, aber speziell bei Schraubungen auf die Stirnseite finde ich die 20mm Platten verlässlicher.

Die Modulverschraubungen stammen von Hobby Ecke Schuhmacher (<http://www.hobby-ecke-shop.de/D-71711> Steinheim-Kleinbottwar) und sind ihr Geld absolut wert.



Bild links: Die 4,5 x 4,5 cm starken Stützen werden in einfache Halterungen aus Holz eingesteckt und mit einer Flügelschraube fixiert.

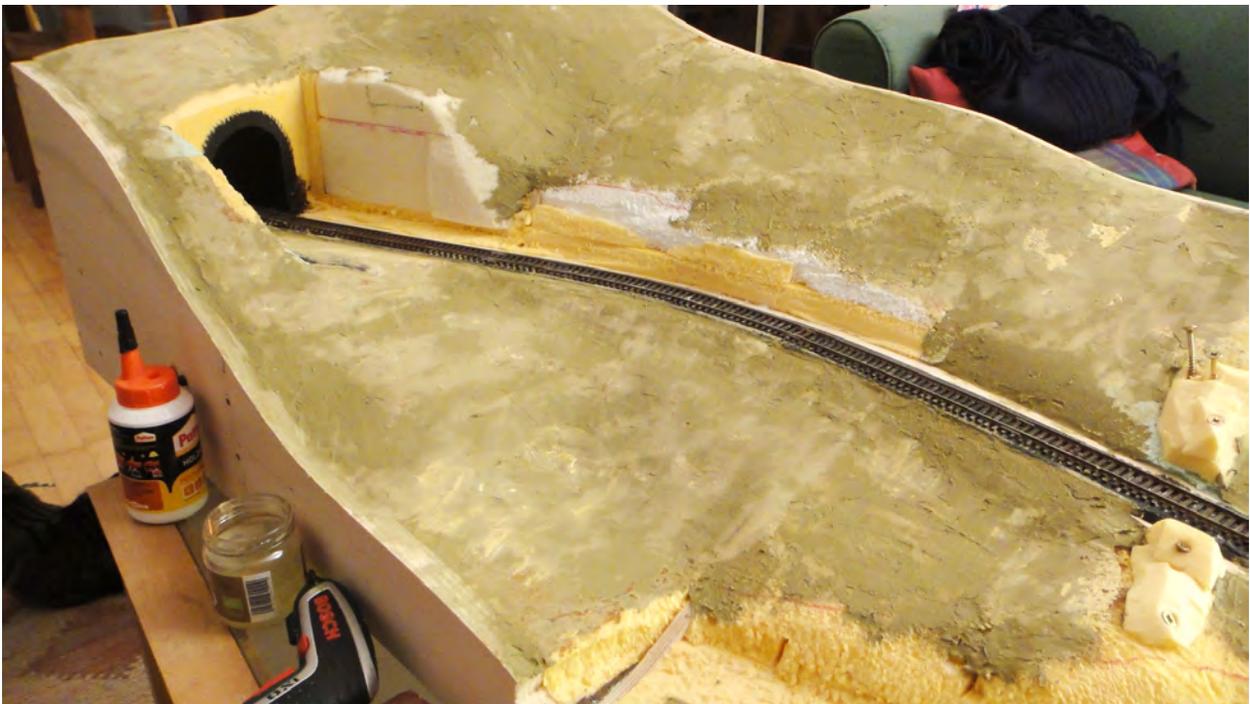
Bild rechts: Modulverschraubung von Hobby Ecke Schuhmacher



Die grobe Form des Geländes ist bereits durch die Holzkonstruktion vorgegeben. Mit Styrodur, gelegentlich auch Styropor und puren® MODUR Modellbauhartschaum-Platten fülle ich die Zwischenräume zwischen den Spanten auf.



Geländebau mit Styrodur und puren MODUR

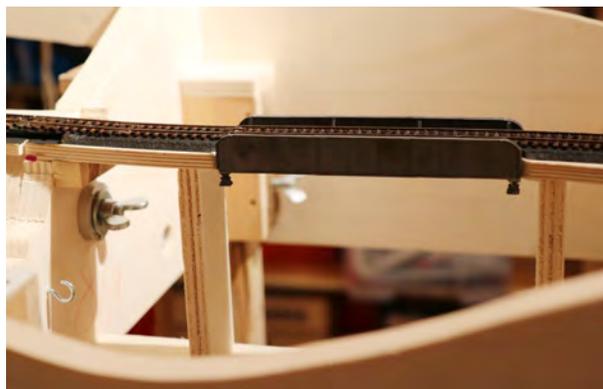


Erster farbiger Anstrich nach dem Verspachteln.

Brücke

Bevor ich die Trasse für die Geleise verlegte, hatte ich bereits die Brücke eingebaut. Sie soll über einen nicht allzu breiten Fluss führen. Ich wollte dann nachträglich noch die Fundamente und das Gelände drum herum bauen. Durch ein kleines Missgeschick meiner Tochter, die über die Brücke stolperte, als das Segment in Bodennähe stand, wurde die Brücke samt Gleisen allerdings etwas beschädigt und ich musste sie wieder ausbauen. Das stellte sich im Nachhinein als Glücksfall dar, denn das nachträgliche Dranbauen der Fundamente und vor allem das Gestalten des Flussbettes mit Kies hätte sicher nicht

geklappt.



Die Arbeitsschritte des Brückenbaues.

So konnte ich bequem die Fundamente aus Holzklötzchen und Hartschaumplatten (= Kunststoffplatte) erstellen, mit Acrylfarben hellgrau bemalen und in die Landschaft einbauen. Danach erfolgte die Ausgestaltung des Bachbettes zuerst mit größeren Felsblöcken, also eigentlich kleinen Kieselsteinen und mit immer kleinerem Kies. Die Bereiche die unter Wasser zu liegen kommen sollten, wurden dunkelbraun und schwarz bestrichen, die Steine über der Wasseroberfläche hellgrau. Die Uferbereiche habe ich

zusätzlich mit einem Dunkelgrün, das Algen bzw. Moos darstellen soll, bemalt. Am Prallhang habe ich einen Felssturz dargestellt.



Die fertig eingebaute Brücke. Nun fehlt nur noch das Wasser ...

Die große Kurve (Horseshoe curve)

Mit einer 180°-Kurve wird die Strecke in Richtung Bahnhof weitergeführt. Mit einem improvisierten Zirkel aus einer Leiste, einem Nagel und einem Bleistift zeichnete ich den Halbkreis für den Boden dieses Segments auf einer 8mm starken Platte - wieder aus Pappelsperrholz - an. Das Ausschneiden mit der Stichsäge ging problemlos vonstatten. Für die Unterseite schnitt ich drei Bögen aus. Bögen deshalb, weil ich Gewicht sparen und den Zugriff ermöglichen wollte. Die Stabilität musste aber natürlich gewährleistet sein. Die Spanten fertigte ich wieder aus 15mm starkem Sperrholz.





Unterbau der Horseshoe-Curve

Fiddle Yard

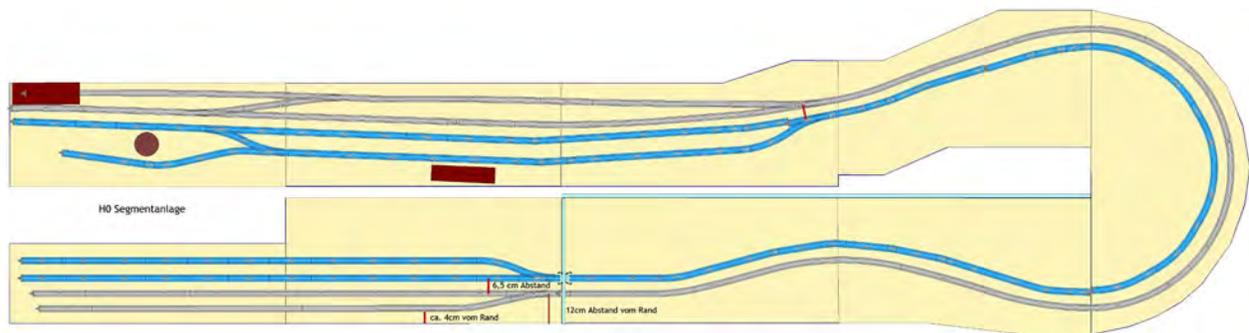


Das Segment des Fiddle-Yards wird eingefärbt: ich habe die Weichen zu voreilig montiert und musste sie daher mit Malerkrepp abdecken. Rechts erkennt man die Öffnung zur Bedienung der Weiche.

USA West

Beim Bau der Segmente für „Golden Aspen II“ bemerkte ich bald, dass sich Baufortschritte nur sehr langsam einstellen und schloss daraus, dass es noch Jahre dauern würde, bis ich dazu kommen würde, die Canyon-Strecke mit den Märklin Gleisen zu bauen. Also ließ ich die beiden „Golden Aspen II“ Segmente so wie sie waren und stürzte mich auf den Bau der Canyon Strecke. Den Fiddle Yard und die Horseshoe-Curve wollte ich weiterverwenden.

Hierbei mache ich mich nun an den Versuch eine idealtypische (süd)westamerikanische Landschaft zu bauen. Vorbilder sind der Echo Canyon (Utah) durch den die Overland Route führt, der Soldier Summit (Provo Subdivision, Utah) und der Crozier Canyon an der Seligman Subdivision in Arizona. Ich entwarf mit diesen Bildern im Kopf eine Steppenlandschaft mit kleinen Felswänden und einem Quaking Aspen Wäldchen in einer höheren Lage.



Segmente mit der Landschaft, die eine typische Landschaft im Westen der USA darstellen soll



Weiterbau der Horseshoe-Curve (Segment #5): hier soll die kleine Erhebung entstehen. Zur Probe habe ich schon mal Quaking Aspen gepflanzt ...



Bau der Canyon-Landschaft - es ist eher ein sanfter Canyon – mit probeweise aufgelegten und teilweise gealterten Märklin M Gleisen



Bau der Segmentübergänge



Rollprobe mit einer SP-Caboose und 2 NYC „Pacemaker“ Boxcars. Die „Pacemaker“ passen zwar nicht wirklich in diese Gegend, aber es sieht schon mal recht hübsch aus.



Fertiges Gelände der Canyon-Landschaft mit rechts anschließender Horseshoe-Curve.

Da nun kein Tunnel – wie in „Golden Aspen“ – die Segmente #3 und #4 vom Fiddle Yard trennt, beschloss ich diesen in eine Siding (Ausweichstelle) umzugestalten. Denn ich fand es schade um den Platz und ich brauchte mir dadurch auch keinen besonderen Übergang zwischen den Segmenten der Siding und der Canyon Landschaft einfallen lassen.

Nach vielen Versuchen mit verschiedenen Farbtönen entschied ich mich zur Einfärbung des Geländes mit Kreul Solo Goya Triton Acrylic 31 Beige (halbdeckend) und danach einer sehr wässrigen, aber nur stellenweisen Übermalung mit Lukas Cryl Studio 4634 Neapelgelb (halbdeckend).



Weiterarbeit am Segment #2 „Fiddle Yard“ den ich zu einer Siding (Ausweichstelle) umgestaltete

Baumbau

Bevor ich mit dem Bau der Bäume begann, wollte ich zuerst wissen, wie groß die Bäume in der Realität werden und wie groß sie dann in den entsprechenden Maßstäben zu bauen sind.

Baumart	Maßstab	Höhe		Stamm Ø		Äste		Durchschnitt				
		min	max	min	max	min	max	Höhe	Stamm Ø	Ausladung Ø		
Quaking Aspen <i>Populus tremuloides</i>	feet	30	70	1	1,5							
	m	9	21	0,30	0,46	4,4	10,37	15	0,4	7		
	1:32	cm	28	66	0,95	1,43	13,8	32,4	48	1,2	23,1	
	1:48	cm	19	44	0,64	0,95	9,2	21,6	32	0,8	15,4	
	1:87	cm	10	24	0,35	0,53	5,1	11,9	18	0,4	8,5	
Ponderosa Pine <i>Pinus ponderosa</i>	feet	150	180	4	6							
	m	46	55	1,22	1,829			50	1,5	12		
	1:32	cm	142	171	3,81	5,72	10,6	12,48	157	4,8	36,1	
	1:48	cm	95	114	2,54	3,81	33,1	39,0	105	3,2	24,0	
	1:87	cm	52	63	1,4	2,10	22,1	26,0	58	1,8	13,3	
Giant Sequoia <i>Sequoiadendron giganteum</i>	feet		243		12,5	22,9						
	m		74		3,81	6,98		19,79		5,4	16	
	1:32	cm		231		11,9	21,81		61,8		16,9	50,4
	1:48	cm		154		7,94	14,54		41,2		11,2	33,6
	1:87	cm		85		4,38	8,02		22,7		6,2	18,5
Redwood <i>Sequoia sempervirens</i>	Fuß		200	325	10	15						
	Meter		61	99	3,05	4,572	16,6	27	80	3,8	22	
	1:32	cm		190	309	9,53	14,29	51,9	84,4	250	11,9	68,1
	1:48	cm		127	206	6,35	9,53	34,6	56,3	167	7,9	45,4
	1:87	cm		70	113	3,5	5,26	19,1	31,0	92	4,4	25,1

Nadelbäume

Die Ponderosa pine (*Pinus ponderosa*) dient mir als Vorbild für meine Nadelbäume. Diese

Baumart kommt im Westen der USA recht häufig vor, auch gemeinsam mit Quaking Aspen. Allerdings bin ich mit den Ergebnissen noch nicht ganz zufrieden, die Bäume sind noch zu dicht. Das typische Aussehen des Baumes zu modellieren, ist mir noch nicht ganz gelungen.

Ich stelle die Nadelbäume aus Kokosfasern, Holzstäbchen, dürren Ästchen bzw. kurzen Drahtstücken, Acrylfarben und verschiedenen Flocken und Grasfasern her.



Pölster aus Kokosfasern



Eingefärbte Stämme, in den unteren Bereichen teilweise mit dünnen Ästen versehen. Die Kokosfaserpölster sind schon eingefärbt und aufgesteckt.



Teilweise benadelte Bäume hinten, die Bäume vorne müssen noch benadelt werden.



Arbeitsmaterialien für den Nadelbaumbau



Fertige Nadelbäume

Amerikanischen Zitterpappel (engl: Quaking Aspen)

Ich kenne die wunderbar orange-golden leuchtenden Amerikanischen Zitterpappeln leider

nur von Bildern, deshalb wollte ich sie mir wenigstens in 1:87 „ins Wohnzimmer holen“. Die Bäume fertig zu kaufen wäre viel zu teuer und ich fand auch keine bei den bekannten Herstellern, die meinen Vorstellungen entsprachen.



Ausgangsmaterial sind verschiedene Pflanzen aus meiner Umgebung. Sie werden auf 12 - 15 cm Höhe zurechtgeschnitten und mit einem Blumendraht versehen. Der Blumendraht wird so weit wie möglich in das Stämmchen geschoben und dient so zur Verstärkung des unteren Stammbereiches und zum Einstecken in das Gelände. Pflanzen mit wenig Verästelungen bekamen Filterwatte verpasst.



Quaking Aspen besitzen eine weiße, gelegentlich ins hellgrün tendierende Rinde. Die Pflanzen werden mit weißem Acryllack eingesprüht, die Stämme zusätzlich noch mit Pinsel bemalt.



Um die typischen schwarzen Rindenstrukturen der Quaking Aspen zu schaffen, wird der Stamm und einzelne Äste

stellenweise mit schwarzer Acrylfarbe bemalt.



Der breite Pinsel dient dazu die äußeren, feinen Teile der Äste, die bei den Quaking Aspen grau bis schwarz sind, einzufärben.



Linkes Bild: Für eine gelbe Grundierung bemale ich die Spitzen der Äste mit Acryllack RAL 1023 Verkehrs gelb glänzend.



Rechtes Bild: Die Belaubung der Bäume erfolgt mit Woodland Scenics Coarse Turf Fall Yellow. Die gelb bemalten Spitzen streiche ich mit verdünntem Weißleim ein, dann streue ich die Flocken darüber bzw. tauche die Äste in die Flocken.



Fertige Aspen: die Flocken wurden noch mit glänzendem farblosen Acyllack fixiert. Hier sind auch einige Bäume in der Übergangsfärbung von Sommer zum Herbst zu sehen.

Railroads - Bahngesellschaften

Zu Märklin-Zeiten existierte für mich von den amerikanischen Bahngesellschaften eigentlich nur die ATSF im Warbonnet-Design, am Rande noch die Southern (SP) und Union Pacific (UP). Erst mit dem Umstieg auf 2-Leiter Gleichstrom lernte ich die vielen (ehemaligen) Bahngesellschaften des amerikanischen Westens besser kennen, wie Western Pacific, Great Northern (GN), Burlington Northern (BN), Burlington Northern Santa Fe (BNSF), die Denver & Rio Grande Western usw.

Die Kombination der Bahngesellschaften SP und D&RGW mit ihren unvergleichlichen Farbschemata und den Landschaften in dem diese unterwegs waren, machte diese Bahngesellschaften mehr und mehr zu meinen Favoriten und verdrängten die ATSF ein wenig.

Southern Pacific (SP) und Denver & Rio Grande Western (DRGW)

Durch den Merger von Southern Pacific mit Denver & Rio Grande Western (DRGW) waren lange Zeit Lokomotiven von beiden Bahngesellschaften auf den Strecken zu sehen.

Era - Zeit:

1988 – 1996

1988: Merger SP und DRGW -> SP

1996: Merger UP und SP -> UP; rechtlich abgeschlossen erst 1998

Landschaften und Strecken

Tennessee Pass Route (Colorado)

Interessant finde ich den Bereich der Tennessee Pass Route zwischen Leadville und Dotsero. Speziell die Bereiche um Minturn, Red Cliff oder Pando, den nur dort gibt es Quaking Aspen-Wälder. Die Route ist heute stillgelegt, der letzte Zug verkehrte am 23. August 1997.

Moffat Tunnel Route (Union Pacific's Moffat Tunnel Subdivision), Colorado

Oder eine Strecke der Moffat Tunnel Route zwischen Rollinsville und Kremmling. Hier wieder wären Gegenden um Hot Sulphur Springs auf der Westseite der Moffat Tunnel Route bzw. Tolland auf der Ostseite passend.

Beide Strecken durchqueren in einem Tunnel die Continental Divide der Rocky Mountains.

Roster – Triebfahrzeuge

In der Folge möchte ich kurz meine Modelle in DC vorstellen:

ALCO UP-Klasse 4000 4-8-8-4 „Big Boy“

Baujahre: 1941, 1944

5300 – 7000 PS

570 t

40,5 m Länge

Union Pacific 4012

Gebaut 1941, in Dienst bis 1962

1.600.000 km Laufleistung

eingesetzt zwischen Ogden, Utah und Cheyenne, Wyoming

derzeitiger Standort: Steamtown National Historic Site, Scranton, Pennsylvania





Modell der 4012 von Athearn Genesis

Switcher 0-4-0

Union Pacific 0-4-0



Model von Model Power

EMD F7

Baujahre: 1949 – 1953

1500 PS

Atchison, Topeka and Santa Fe Railway F7 A 38C

Atchison, Topeka and Santa Fe Railway F7 A 38B

Denver and Rio Grande Western Railroad F7 A 5542

Denver and Rio Grande Western Railroad F7 B 5541

EMD GP38-2

Baujahre: 1972 – 1986

2000 PS

Southern Pacific 4837



Modell der EMD GP38-2 von Athearn Genesis.

GE C44-9W (Dash 9)

Baujahre: 1993 – 2004

4400 PS

Southern Pacific 8104



Modell der 8104 von Kato.

EMD SD70ACe

Baujahre: 2004 –
4500 PS

Union Pacific 1989 - Rio Grande Heritage



Modell der SD70ACe UP 1989 von Athearn Genesis

Union Pacific 1996 – Southern Pacific Heritage



Modell der SD70ACe UP 1996 von Athearn Genesis

Union Pacific 8402

Rolling Stock – Wagen

Weathering - Alterung



ATSF Boxcar 50'



D&RGW Boxcar 40'



D&RGW Boxcar 50'



Southern Pacific Boxcar 40'

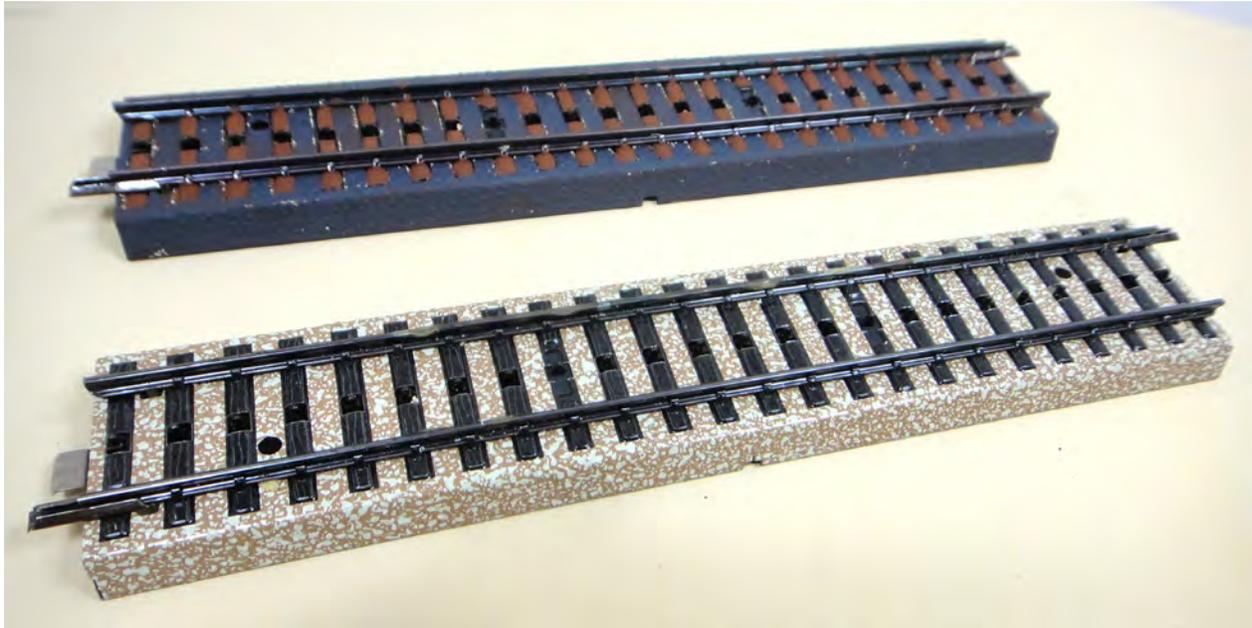


Southern Pacific Boxcar 40'

Gleise

Einfärben der Schwellen: Kreul Solo Goya Triton Acrylic 12 Oxydbraun dunkel (deckend) und Schmincke PRIMAcryl 685 Vandyckbraun (lasierend)

Schotterbettuntergrund: Lascaux Studio 977 Neutralgrau dunkel (deckend)



Einfärben der Märklin M Gleise: original vorne, eingefärbt hinten

Materialien, Firmen, Quellen

Amerikanische Zitterpappel

Wikipedia: https://en.wikipedia.org/wiki/Populus_tremuloides, abgerufen am 1.10.2018

Hartschaumplatten

guttagliss® Hobbycolor Kunststoffplatten

Modulverschraubungen

Hobby Ecke Schuhmacher

D-71711 Steinheim-Kleinbottwar

<http://www.hobby-ecke-shop.de/>

puren MODUR Modellbauhartschaum

puren gmbh

Rengoldshauser Str. 4

D-88662 Überlingen

e-mail: info@puren.com

www.puren.com

Quaking aspen

Wikipedia: https://en.wikipedia.org/wiki/Populus_tremuloides, abgerufen am 1.10.2018

Triebfahrzeuge

RD-Hobby Modellbahnen Rainer Drexler

Jägersburger Str. 17

68649 Gross-Rohrheim

Germany

<https://www.rd-hobby.de/>

Wagen

RD-Hobby Modellbahnen Rainer Drexler

Jägersburger Str. 17

68649 Gross-Rohrheim

Germany

<https://www.rd-hobby.de/>